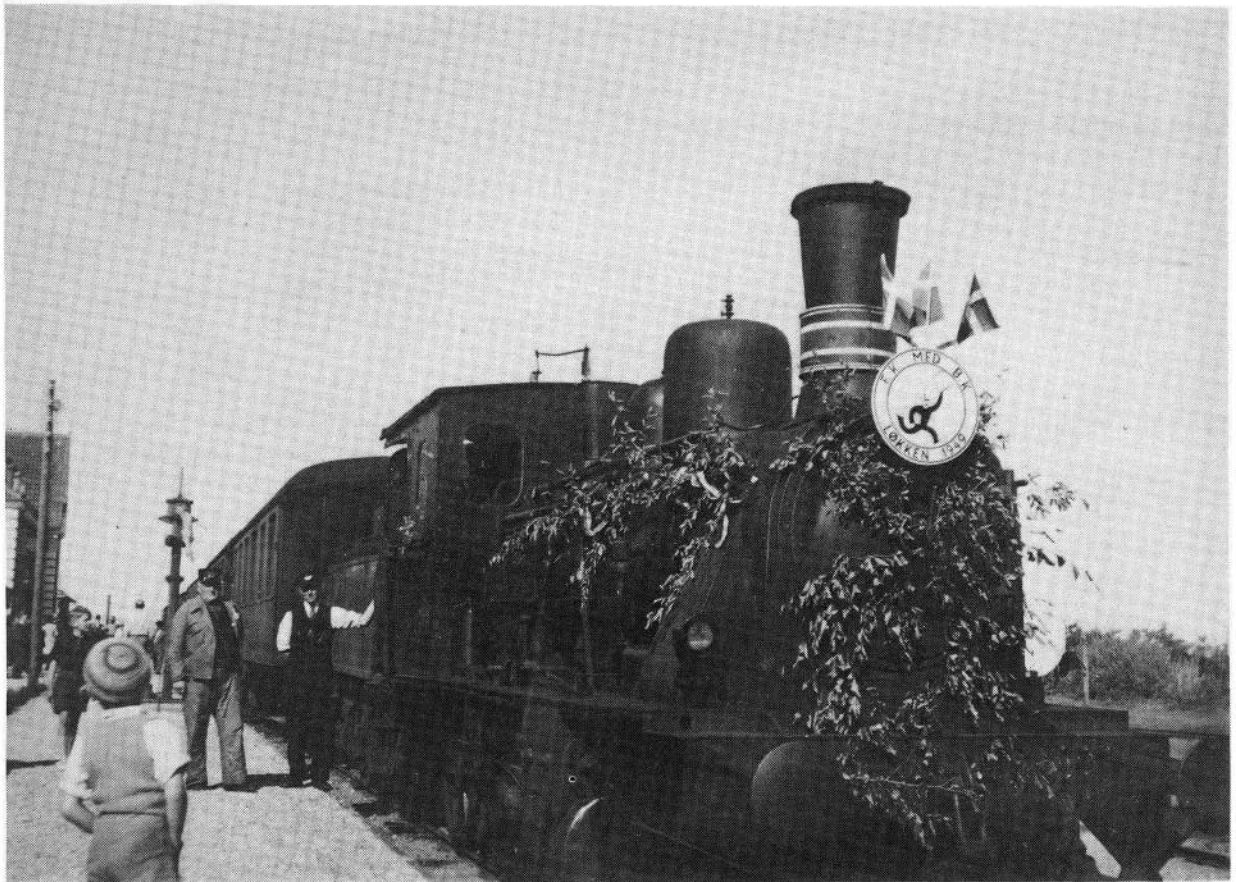
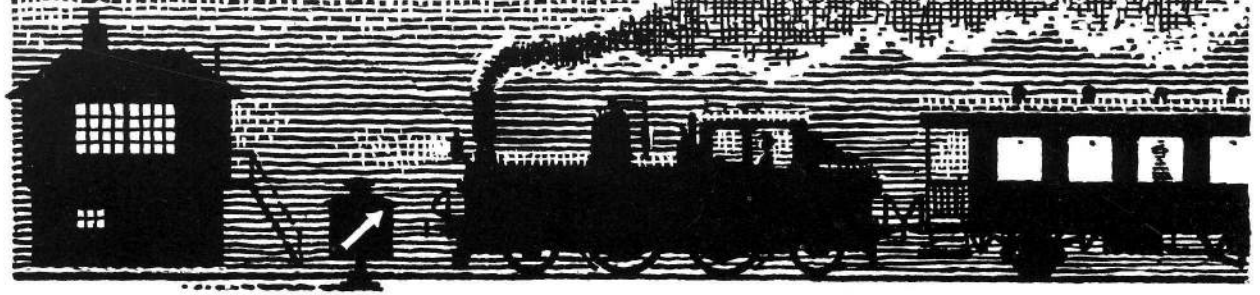


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

27. årgang 1991 sept., nr. 3

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 27. årgang, 1991
Kr. 150,- incl. 22% moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer:
Kr. 40,- incl. 22% moms.

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

ANNONCER modtages gerne på følgende vilkår:

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

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

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

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

27. ÅRGANG, NUMMER 3 SEPTEMBER 1991

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, KEJ, løst og fast Villavejen 15 og 16	99 107
Ideer derudefra, Søborg vandværk	112
En SP-specialitet, Volmergade 30	119
Midtarkstegning, Sa 8, 2. blad	123
Motormateriellet, brugte DSB ME, MF og MC"-vogne på AHTJ	127
En duft af Amerika, 3	138
Nyt fra Fotoarkivet	146
Byvandring, Horsens	147
Litteratur	149
Billedgalleri	150
Nyt fra redaktionen	152

Forsidebilledet: Endnu et billede fra Stig Vaabengaards samling: Særtog i Løkken, 1949. På skiltet på lokomotivets front står: FK med BK, Løkkken 1949. Er der nogen, der kender den nærmere historie herom?

Nedlagte Baner

LØST OG FAST OM

KOLDING-EGTVED BANEN

(2. del).

I den første del af artiklen sluttede vi lidt pessimistisk med at komme ind på de nu begyndende underskud, der viste sig i horisonten. Hvis man ser på driftsårene 1906/07 og 1907/08 opdager man noget ejendommeligt, nemlig at overskuddet eller hvis man hellere vil have det, underskuddet, så er det i disse år 0 kr. Dette facit kræver en nøjere granskning, og løsningen finder man under maskintjenesten. Så tidligt som i 1907 måtte lokomotiv nr. 2 nemlig have en ny kobberfyrkasse. En sådan udskiftning er ikke nogen helt billig affære, så man brugte rub og stub af penge for at klare den dyre reparation. Det var også en utrolig kort tid fyrkassen holdt, kun 9 år. Det samme lokomotiv fik igen udskiftet fyrkassen i 1923, altså holdt den denne gang i 16 år. Nu savner jeg Gregersen til at give mig en forklaring på, hvorlænge en fyrkasse kunne holde. Men jeg er dog klar over, at de tre Mallet-lokomotiver havde samme sygdom fælles med andre Mallet-lokomotiver - en fyrboks, der ikke kunne holde. De to andre lokomotiver nr. 1 og 3 klarede sig til 1910, før de måtte underkastes samme operation som nr. 2. De nye fyrkasser holdt til henholdsvis 1921 og 1925, heller ikke her kan man tale om noget strålende resultat.

Nu vi er kommet ind på lokomotivernes skæbne, kan vi lige så godt gøre deres saga færdig. I 1929 - selvfølgelig hvor det gik helt galt med økonomien - var den helt gal med nr. 1 og 2, så gal, at man helt opgav at reparere dem, og derfor tog maskinerne ud af brug. Til gengæld

klarede lokomotiv nr. 3 sig i resten af banens levetid, men helt billig havde den nu ikke været i reparationer, bl.a. havde den gennemgået en ret kostbar hovedreparation i 1925. Som erstatning for de hensatte /udrangerede 2 lokomotiver, købte man fra Horsens-Tørring banen to lokomotiver, der var blevet tilovers, da Tørringbanen blev bygget om fra smalspor til normalspor. De to maskiner herfra kunne langt bedre klare "mosten" på Egtvedbanen, med dens ret kraftige stigninger og snævre kurver. Begge typer havde næsten samme kedelstørrelse, men HTB's havde kun 10 ato kedeltryk mod KEJ's 12 ato, hvorfor KEJ's havde større ydeevne - og lidt større rist.

Begge typer havde nominelt en trækraft på ca. 2.000 kg., men KEJ's havde større adhæsionsvægt (14,5 mod 11,0 t), så de små Mallet'er stod bedre fast ved igangsætning.

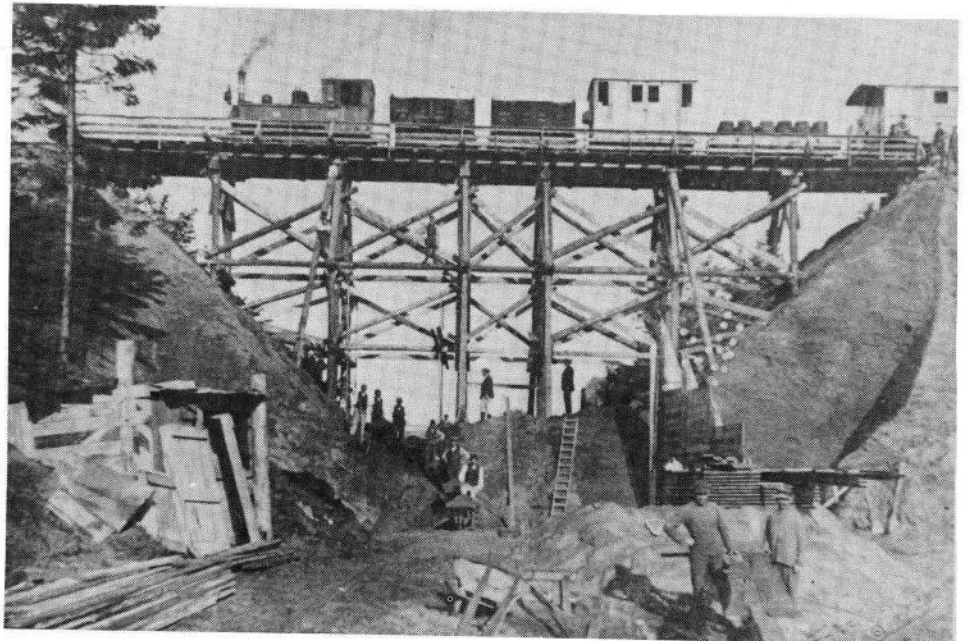
Når HTB-maskinerne alligevel blev anset for de bedste ved KEJ, skyldtes det nok først og fremmest at de var i bedre vedligeholdelse, bl.a. på grund af deres større simpel- og robusthed, og fordi HTB havde haft råd til at holde dem bedre vedlige.

De var meget lig de maskiner, maskindirektør Busse konstruerede til Thybanen, bortset selvfølgelig fra, at Thybanen var normalsporet. De var beregnet til at køre med tenderen for-

rest, men de klarede sig selvfølgelig fint også under "retvendt" kørsel, hvilket var en fordel på Egtvedbanen, der med den type lokomotiver kunne spare det tidrøvende med at skulle vende maskinerne.

En rejsende spurgte engang lokomotivpersonalet, hvor hurtigt deres lokomotiv kunne køre og fik svaret: "Når den er i godt humør og det ellers går ligeud og helst en smule ned ad bakke, kan den løbe en 30 km i timen".

Efter vore forhold i dag synes det jo ikke af ret meget, men passagererne var såmænd alligevel godt tilfredse, ihvertfald i de første år banen eksisterede. Men det må indrømmes, at det til tider kneb meget for maskinerne at trække. Ind imellem - og det var ret tit - var en fart på 10, 15 eller 20 km/h slet ikke ualmindeligt. En uheldig ting var, at lokomotiverne var meget vindfølsomme. Havde man en frisk vind og samtidig vinden imod sig, kunne det øjeblikkelig mærkes på trækkeevnen og dermed også farten. Var det derimod kraftigt stormvejr var farten, blev det sagt, nærmest snigende. Det kunne være så slemt, at mange passagerer, vel nok mest de mandlige, stod af toget og hjalp det op ad bakkerne ved at skubbe bag på, blev det påstået. Til gengæld gik det jo noget hurtigere, hvis man havde medvind, og ned ad bakkerne kunne toget få en sådan



Bramdrupdam. KEJ's interimisbro over Troldhedebanen.

På broen KEJ-tog med forrest 2 åbne containervogne, så en ret speciel Q-vogn med skruebremse: svingkasse på gavlen! Dernæst formentlig en fladvogn (litra P?) med tønder og endelig den fladtagede B-vogn. Foto arkiv B. Wilcke.

fart på, at man skulle tro, det havde fået "hurtigtogsnykker".

Man kan måske ane, at med præcisionen var det så som så. Ofte havde man det indtryk, at det kun var for en ordens skyld, at man havde en køreplan. Der var konstant en forsinkelse på et kvarters tid, hvilket publikum også tildels indrettede sig efter. Særlig på mandage og tirsdage, hvor der var mange grise og kreaturer, der skulle transporteres til slagteriet, nøjedes man ikke med et kvarters forsinkelse, nej så drejede det sig om betydelig større og alvorligere forsinkelser. Det var utroligt, hvad folk fandt sig i dengang, særlig i tiden før 1. verdenskrig. Man kan godt spekulere over, hvordan det var muligt at overholde tiderne i forbindelse med viderebefordring med DSB, men det melder historien nu ikke noget om. Forsinkelser kunne også opstå af helt andre årsager. Når en stationsbestyrer havde fødselsdag f.eks. eller ved højtidene opstod der yderligere forsinkelser. Så holdt toget i en rum tid på stationen; grunden var, at personalet var inviteret på kaffe og cigarer. Imens sad passagererne og ventede indtil kaffen var drukket og det meste af cigaren røget, og når det var kommet så vidt, kunne toget endelig køre videre. Sådant fortæller ihverfald en tidligere ansat ved banen. Det påstås, at man endda er stoppet op midt på linien for at lykønske et sølvbrudepar, og hvor der selvfølgelig også blev budt på kaffe, cigarer og en dram. Hvis det, der her bliver berettet er blot nogenlunde sandfærdigt, så har forholdene på banen været utrolige. Noget tilsvarende er hørt på Gribskovbanen - af en lidt anden karakter, men alligevel. I denne banes barndom var det ganske almindeligt, siges det, at togpersonalet på Kagerup station lod passagererne vente, mens man tog sig et slag kort. Selvfølgelig skete det, at en passager ganske forståeligt nok tabte tålmodigheden og lavede vrøvl over den lange ventetid, men en sådan klager fik man som regel meget hurtigt passiviseret ved simpelthen at invitere ham til at deltage i spillet. På grund af skinnebrud opstod der (på KEJ) tit forsinkelser. Det var især galt på strækningen mellem statsbanestationen og Nordbanegården.

Drengene var dengang ikke spor bedre end dem i dag, snarere værre, var der noget, der tydede på. I en periode var det en yndet sport ved Dyrehavegård, når toget stampede sig op

ad stigningen, især om efteråret i fugtigt vejr og når de nedfaldne blade gjorde skinnerne fedtede og farten derfor var meget ringe - at stoppe toget. De havde nemlig fundet ud af, at hvis hele flokken hagede sig fast bag i, så var der store chancer for at de kunne stoppe toget! Sporten holdt først op, da politiet snupede synderne og fulgte dem hjem til forældrene, og med truslen om alverdens ulykker, hvis de gentog "spøgen", fik man sat en effektiv stopper for drengestregene.

Men også på strækningen mellem statsbanestationen og Kolding Nord var den gal. F.eks. havde en stor dreng fundet på, når toget kom, at springe ud foran det, hvorefter han sprang fra den ene side af banelinien til den anden. "Sporten" gik ud på at gøre disse farlige øvelser i sidste øjeblik og så tæt på lokomotivet som muligt. Denne livsfarlige leg blev først stoppet, da lokomotivføreren en dag fandt, at nu kunne det være nok. Han sprang af lokomotivet, da fyren var landet i græsset efter et af sine sædvanlige hop, fik fat i knægten og gav ham et par velfortjente lussinger. Så ophørte legen! Det var nu heller ikke ualmindeligt, at småbørn legede på skinnerne. Når toget var på vej til statsbanestationen og det altså var ned ad bakke, var det næsten umuligt at stoppe toget, så man kunne undgå at påkøre børnene. Der var kun én ting at gøre; den af lokomotivpersonalet, der var lettest tilbents, sprang af maskinen, løb foran den og fik barnet kastet til side, hvorefter han sprang op på lokomotivet igen. Et var sikkert, at lokomotivpersonalet var ekstra agtpågivende, når de kørte på dette stykke af banen, og det må betragtes som noget af et under, at ingen børn blev dræbt eller lemlæstede. En medvirkende årsag har nok været den ringe fart, togene blev fremført med.

Den jævne befolkningskendskab til banen og dens virkemåde var især i begyndelsen af århundredet meget vage. Det fortælles, at en kone en dag stod ude på strækningen, helt fortabt og undrende sig over det "frembrusende" lokomotiv. Hun rystede på hovedet og sagde: "Der skal en møj sikker hånd til at holde de små hjul på de tynde skinner".

Da banen åbnede kunne man ikke sige, at det var en helt driftsklar bane, man havde til at begynde med. F.eks. var kun det mest nødvendige rullende materiel blevet indkøbt, så det varede ikke længe før det var

absolut nødvendigt at indkøbe bl. a. en personvogn mere, og da det var billigere at leje end at købe selv, lejede man godsvogne hos Horsens-Tørringbanen. Men efter at nyhedens interesse for banen var dalet temmelig meget, og persontrafikken faldet med ikke mindre end 25%, så viste det sig desværre, at den nys indkøbte personvogn var så temmelig overflødig, så meget hurtigt skilte man sig af med den til Horsens-Bryrupbanen, der i 1901 købte den næsten nye vogn - på Egtvedbanen havde man næsten ikke kørt med den. Den var forresten bygget hos Scandia i Randers.

Da lejlighed bød sig købte man i 1924 fire lukkede godsvogne hos Skagensbanen. Disse vogne var blevet overflødige i forbindelse med denne banes ombygning til normalspor.

I Egtvedbanens første leveår var sneen en ret stor hindring for regelmæssig trafik. For at afhjælpe miseren var det derfor nødvendigt at anskaffe for 30.000 kr. sneværn. Ligeledes i starten af banens levetid byggede man et værksted i tilknytning til remisen på Kolding Nord. Derved var det muligt at holde udgifterne nede ved selv at foretage så mange reparationer som det var muligt på det rullende materiel.

Som tidligere omtalt var driftsbestyrer Berg en mand med mange gode ideer. Da banen, særlig i de første år af dens levetid, havde store transporter af sukkerroer til saftstationen i Kolding, ville det selvfølgelig være en stor fordel for både producenter og banen, at roerne kunne køres direkte ind på fabrikken. Her kom der en mand i vejen med en slæde. DSB ville nemlig ikke tillade en niveauskæring med sine spor. Nu var gode råd dyre. Gode råd havde Berg altid haft let ved at finde, og her var det ideen med "containere" blev født. Den gik som tidligere nævnt ud på, at man placerede skinner på normalsporede godsvogne, så de smalsporede ditto forholdsvis let kunne flytte vognfadingerne fra den ene type undervogn til den anden. Derfor blev der anskaffet 26 smalsporede og 6 normalsporede undervogne. Desuden anskaffede man 4 lukkede og 56 åbne vognfadinger. Og nu var man nogenlunde smertefrit i stand til at transportere roerne ind på sukkerfabrikken.

Det går nogenlunde godt for Egtvedbanen næsten helt forbi 1. verdenskrig. Men de lave takster, man kører med, er en hindring for, at banen kan give så stort overskud, at virkelige

investeringer kan finde sted. Dog vover man at indføre en mindre takstforhøjelse den 1. maj 1912 for personbilletternes vedkommende og ligeledes hæver man taksterne ganske lidt for godsbefordringen den 1. juni samme år. I driftsåret 1912/13, altså i den periode, hvor takstforhøjelserne finder sted, andrager indtægterne kun 88.174,06 kr. mens udgifterne er 85.620,06 kr., hvilket giver et overskud på 2.554,- kr. Dette resultat er der vist ikke meget at råbe hurra for, selv om den tids prisniveau er taget i betragtning. Når jeg her tager driftsåret 1912/13 frem er der flere årsager, dels Bergs sygdom og dels samdriften med Kolding Sydbaner. Berg blev alvorligt syg i 1913 og kunne efterhånden ikke længere varetage sin gerning ved Egtvedbanen i fuldt omfang. I 1914 døde Berg, og dermed også primus-motoren i hele banens drift. Om man har været klar over, hvad vej det bar hen med Berg er nok muligt, for i nogen tid forinden hans død, havde man indledt forhandlinger med Kolding Sydbaner og man blev enige om, at hvis Berg ikke "klarede" den, så skulle driftsbestyreren på KS styre begge baner. Driftsbestyrer Tarp kom til at overtage ledelsen af Egtvedbanen, da som nævnt Berg døde i 1914. Samarbejdet de to baner imellem kom til at vare i 14 år. Det ophørte i 1928, da Tarp gik af, hvorefter overassistent Valdemar Nielsen nu blev leder af KEJ.

I 1914 var overskuddet 12 kr. Til gengæld var overskuddet i de næste par år de største i banens historie nemlig 11.062 kr. og 12.543 kr. Overskuddene må tilskrives de ekstraordinære forhold krigen medførte. En af

indtægtskilderne har uden tvivl været transporten af de store mængder indenlandsk brændsel - tørvene. Men allerede i næstsidsste krigsår var overskuddet faldet til kun godt 3.000 kr., og ejendommeligt nok kørte man med underskud det sidste krigsår (7.131 kr.) Desværre havde banen så i resten af sin levetid underskud - endda ret betydelige.

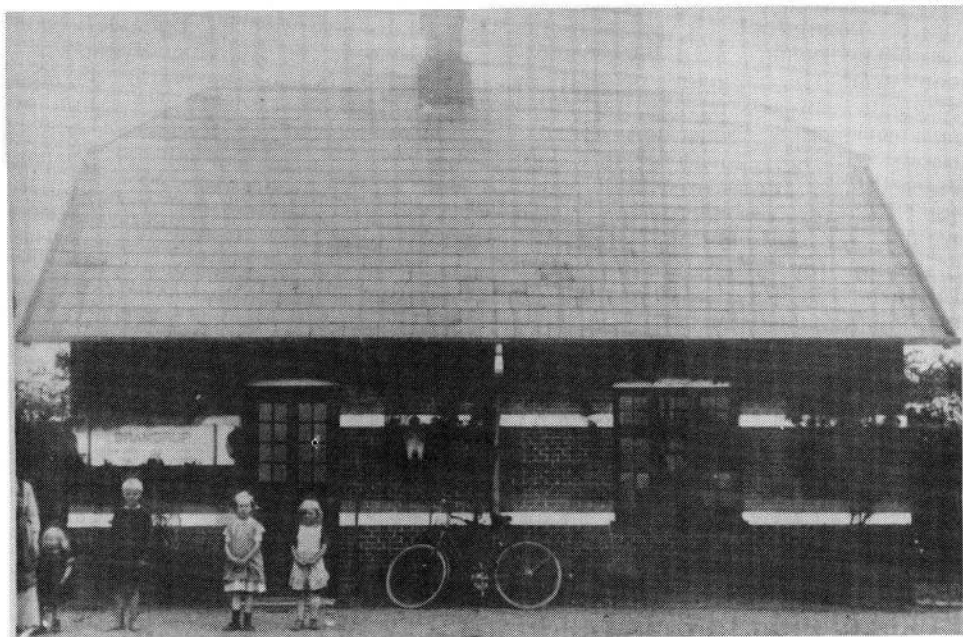
Køreplanen indeholdt de fleste år tre ture i hver retning daglig - i visse perioder dog kun to ture. Dette arbejde klarede to hold kørende personale. Men ofte - endda meget ofte, måtte man køre ekstra ture. Man havde ikke i køreplanen godstog, de blev tillyst, når forholdene krævede det, f.eks. når der var store transporter af levende dyr.

Særlig store dage havde banen, når der f.eks. var rigsdagsvalg. Så blev alt det rullende materiel taget i brug som passagervogne og alligevel stod man stuvet sammen som sild i en tønde. Dengang foregik valget nemlig i Kolding, hvilket forklarer den store tilstrømning. Men det blev opfattet som en særlig festdag og selvom pladsen var trang var til gengæld humøret højt. Det var det også, når man skulle til den årlige generalforsamling på slagteriet. Det blev påstået, at der tit var så mange med på hjemturen, at man måtte af for at skubbe bag på op ad stigningerne, da de små lokomotiver havde svært ved at klare dem, men sandheden af denne historie tør jeg dog ikke garantere for; det blev endda påstået, at det gode humør fik en ekstra tand opad - man tog alle fornøjelser med dengang. Det var især stigningen fra statsbanesta-

tionen og op til Kolding Nord, og fra Nordbanegården op til Dyrehavegård Skov, der voldte vanskeligheder, selvom det også godt kunne knibe andre steder på strækningen. Jeg kunne godt lide at vide, hvad folk ville sige til sådanne forhold i dag?

I 1915 havde man en del skrivelser med postvæsenet, der ønskede et betjent postbureau i de fleste tog. Til sidst blev man enige om at postvæsenet anskaffede og betalte en ny post- og personvogn, mens banen skulle stå for dens vedligeholdelse og opvarmning. Vognen blev leveret i 1916 og blev sat i drift den 1. februar. Det var igen Scandia, der stod for bygningen af vognen. At det var små "sager" det drejede sig om viser vognvægten på kun 6 tons. Den havde foruden postrum plads til 14 passagerer i to kupeer på 3. klasse. Bortset fra motorvognen var omtalte vogn det sidste, der blev bygget til banen. Det øvrige rullende materiel banen anskaffede var brugt, idet det stammede dels fra Skagensbanen (fire lukkede litra Q 9-12) og dels fra Tørringbanen (en sneplov). Der var den "finesse" ved sidstnævnte anskaffelse, at den var gratis, den fulgte nemlig med ved købet af de tidligere i denne artikel nævnte lokomotiver (Busses konstruktion) fra samme bane. Jeg vil lige nævne til slut, at den kombinerede post- og personvogn kom til at koste 6.420 kr.

Igennem årene var det forbausende få ulykker, der skete på banen - muligvis skyldtes det den ringe fart togene fremførtes med, men når man samtidig ved hvor mange der brugte planum som spadseresti, er det forbausende få der kommer i alvorlig nærkontakt med togene. Her skal nævnes nogle eksempler på nogle af de uheld, der forekom på banen. I et af de første år banen eksisterede indtraf der på Gravens station en ulykke (rangering?), hvor en portør måtte have en fod amputeret. I august 1906 hører vi om en cykelhandler, der som det siges, kom færende ud ad landevejen, der ved Viuf føres over Egtvedbanen. Uden at tage sig i agt for toget fór han ind på overkørslen,



Bramdrup holdeplads. På væggen ses den specielle KEJ perronlygte med petroleumslampen på plads. På væggen ved siden af anes et skilt "Telegrafstation", så de moderne tider var kommet til Bramdrup - dog endnu ikke med elektrisk lys! Foto arkiv B. Wilcke.

hvor han blev påkørt af lokomotivet. Cykelhandleren blev slået med et længere stykke hen ad banelinien, men slap (togets ringe fart?) med et brækket ben og en delvis ødelagt motorcykel. Allerede i 1906 kunne den motoriserede landevejstrafik altså ikke nære sig for at være uopmærksom ved en jernbaneoverskæring.

I 1913 fik en pige begge ben kørt af, da hun på Bramdrupdam station ville springe på toget i fart. Samme år i oktober skete der en meget tragisk ulykke på Nordbanegården, hvor en legende dreng blev dræbt af toget under rangering.

Den 9. april 1914 påkørte toget ved en overkørsel tæt ved Nordbanegården en ældre kvinde, som næsten ikke tog skade af kontakten med lokomotivet. I september 1914 skete der igen et uheld også tæt på Nordbanegården i en privat overkørsel. Her var det en arbejdsvogn der blev ramt af toget. Der var to heste forspændt vognen, og begge dyrene blev så svært skadet, at de måtte slås ned. Hvordan denne ulykke kunne finde sted er måske lidt af en gåde, men ihvertfald blev kusken ikke skadet af den simple grund, at han slet ikke var på vognen!

Den 20. januar 1916 afsporeddes tog 3 på en lørdag eftermiddag på fri bane mellem Hauerballe og Viuf ved en overkørsel, antagelig på grund af, at der mellem skinnerne og tvangsskinnerne havde samlet sig en del sammenkørt sne og snavs. Lokomotivet løb et stykke langs skinnerne efter afsporingen, men væltede så til siden ned fra linien og borede sig ind i en skrånt. I faldet trak maskinen postvognen og en personvogn med sig. Postvognen fik enderne knust og taget revet af, medens personvognen fik ruderne knust og nogle sæder klempt sammen, hvorved to rejsende fik benene klempt, hvilket dog heldigvis kun bevirkede mindre skader. En del af de øvrige rejsende fik ubetydelige skrammer. Toget medførte også otte godsvogne, der alle forblev på skinnerne. I løbet af søndag eftermiddag fik man banen ryddet og istandsat, således at ordinær drift kunne genoptages. Den materielle skade var temmelig stor. Et tilsvarende uheld skete forøvrigt kort tid før uheldet på Egtvedbanen på NPMB og under lignende omstændigheder.

Som man måske kan ane er de fleste større og mindre uheld sket på eller tæt ved Nordbanegården, men det er ikke så un-

derligt, fordi der var større trafik her end på de øvrige steder på banen.

Men lad os gå lidt tilbage i tiden til perioden 1914/18, nærmere betegnet 1914. Her meddeler banen, at det store overskud(?) de sidste to år har bevirket, at man har haft råd til at foretage diverse investeringer på stationerne. Banen siger selv at der er foretaget "nogle forbedringer ved banens bygningsværker" - lidt vel store ord for de små bygninger stationerne vitterlig var. Men ihvertfald foretages der bygning af kvægfolde, udbedring af broer m.m. Men også det rullende materiel har man haft råd til at gøre noget ekstra ved. Det er især bremseindretningerne man har haft fat i.

Det kunne nok være interessant at se lidt nærmere på den procentvise andel stationerne har i banens indtægter dette år. På uhyggelig vis viser det sig, hvor ringe de fleste af landstationerne kører. I spidsen ligger stationen ved DSB i Kolding med langt den største andel - næsten 33%. Derefter kommer Kolding Nord med omtrent 17%, og derefter Egtved med knapt 16%. Den eneste landstation der hæver sig langt over gennemsnittet af de øvrige små stationer er Gravens, der næsten klarer at nå 11%. De øvrige "små" stationer ligger på fra 1,2% (Lilballe) og det er meget tæt på gennemsnittet, og op til 5% - det er Viuf, der ligger ret højt i forhold til de øvrige.

1. verdenskrig raser og ikke helt uden grund frygter man, at der skal opstå mangel på kul. Hvad der er lige så slemt er, at på grund af krigsførelsen stiger priserne drastisk, noget ingen jernbane af forståelige grunde er begejstret for og slet ikke Egtvedbanen. Alle bange anelser slår til. Mangel på kul og stigende priser, og det er noget som rammer en bane som "vores" meget føleligt, fordi - som sagt flere gange før - den har meget lave takster og derfor er meget følsom for prisudsving. Fra Ministeriet for offentlige Arbejder får alle landets baner besked om at indskrænke den daglige trafik. Egtvedbanen må af den grund "stryge" et togpar daglig fra den 12. august 1914. Det bliver en meget kortvarig affære, idet forbudet allerede bliver hævet igen den 20. september samme år.

Den 1. februar 1917 erklærede tyskerne "den uindskrænkede undervandsbådskrig", hvorefter der meget hurtigt blev en vold-

som kulmangel og kulpriserne blev drastisk forhøjede. Toggangen indskrænkedes derfor efter ministeriets påbud til 2 par om dagen, og man gik over til delvis tørvefyring i lokomotiverne.

Der kan også nævnes en anden interessant ting. Siden banens start og indtil 1914 er ikke mindre end 85% af svellerne - hvilket svarer til 32.424 stk. - blevet udskiftet. Det skal bemærkes, at de udskiftede sveller alle var uimprægnerede fyrresveller, hvis levetid kan siges at være ret begrænset. Kun 1.953 sveller er dog blevet erstattet af træsveller af forskellig art. Men hvilket materiale var så de øvrige udskiftede sveller af? De øvrige 30.471 sveller blev erstattet af jernsveller, hvis holdbarhed og dermed levetid kunne forudsiges langt frem i tiden.

Ejendommeligt nok viser det sig, at banen får underskud i det sidste krigsår, hvor faktisk alle andre privatbaner kan udvise overskud. Hvad værre er, at i resten af Egtvedbanens levetid må det desværre konstateres, at der kun optræder underskud - underskud der stiger og stiger og efter tidens prisniveau må siges at være meget høje.

I 1918, nærmere betegnet i september, afholdes et møde på rådhuset i Kolding under ledelse af stiftamtmanden. Efter min opfattelse er det et meget afgørende møde, hvis udfald senere må opfattes som banens dødsdom. Mødet drejede sig om banens ombygning til normalspor. Også en forlængelse fra Egtved til Bindeballe var på programmet. Der er udregnet hvor mange procent, de forskellige implicerede kommuner skal betale, men det vil her føre for vidt nærmere at redegøre for procentsatserne i en artikel som denne. Det skal dog bemærkes, at Kolding byråd betingede sig kun at ville deltage i udgifterne med 19,81%, vel at mærke hvis banens retning bibeholdtes uforandret. Hvis banen ved en eventuel ombygning skulle føres direkte ned til statsbanestationen vil byen kun give 13,36% (det er løfterne til den nordlige bydel, der stadig spørger). Der kommer altså til at mangle 6,45%, som i givet fald skal fordeles på landkommunerne. Hvis banen forlænges til Bindeballe vil Randbøl godt yde et tilskud på 15.000 kr. Dersom det vedtages at føre banen direkte til statsbanestationen, vil det medføre nedlæggelse af såvel Bramdrup station som Nordbanegården. I så fald vil Egtvedbanen fra Lilballe blive ført til

Troldhedebanens trinbræt ved Bramdrupdam, og ad den nye banes spor blive ført ind til statsbanestationen. Der er meget positiv stemning på mødet, og man vil anbefale de forskellige kommuner at gå ind for forslaget om både forlængelse og ombygning. Ombygningen er beregnet til at ville koste 2,6 mio. kr., hvoraf staten skal betale halvdelen og amtet 1/8, medens resten (37,5%) skal betales af kommunerne.

Af en eller anden grund trækker sagen i langdrag, trods den meget positive stemning, der herskede på mødet. Men tiden arbejder ikke for Egtvedbanen. Hurtigt store prisstigninger, og da man i Kolding byråd diskuterede sagen igen for jeg ved ikke hvilken gang - nu er det i marts 1920 - er projektet steget fra de oprindelige 2,6 mio. kr. op til ca. 4 mio. kr. Enkelte medlemmer af byrådet skønner, at førend ombygningen af banen er færdig, er det nok mest realistisk at regne med et beløb på omkring 6 mio. kr. Men en af anstødsstenene viser sig langt om længe, og tro det om man vil, det er igen oplandet og dettes tilknytning til Kolding, der igen kommer til at spille en afgørende rolle. Hvis banen forlænges til Bindeballe vil en stor del af Egtvedbanens opland få en nærmere tilknytning til Vejle end til Kolding, og det vil man under ingen omstændigheder tillade i Kolding. Det er en meget hed og lang debat, der føres på byrådsmødet, så det er ikke her muligt at gå i detaljer. Men det er givet, at en vis afmatning i forhold til det før omtalte møde i 1918 har fundet sted, så afstemningsresultatet viser at 9 medlemmer stemmer for de fore-

slåede ændringer, ombygning og forlængelse, mens 10 stemmer imod. Når "storebror" dropper sagen og samtidig er den toneangivende part, ja, så smitter det af på landkommunerne. Alene kan ingen af landkommunerne få gennemført noget, og da samtidig flere af disse kommuner nu tør tone rent flag viser det sig, at de i virkeligheden ikke er særlig interesseret i projektet. Her spiller det en meget stor rolle, at der er opstået ret store betænkkeligheder med hensyn til banens fortsatte drift først og fremmest fordi underskuddet stiger og stiger, og man kan vist godt sige uden at forklejn nogen, at man i landkommunerne ikke er særlig begejstret for at lukke pengekassen op.

Koldings holdning til spørgsmålet bliver i høj grad udslagsgivende for spørgsmålet om banens fremtid, og det viser sig jo også, at kun ti år efter det famøse møde i Kolding drejer banen nøglen om. Nu kan man jo altid være bagklog, men mødet i byrådet i marts 1920 var indirekte banens dødsdom.

I august samme år (1920) holdes banens årlige generalforsamling. Her oplyses det, at i første del af driftsåret har der, ligesom det foregående år, kun "løbet" to togpar daglig, som er suppleret med enkelte særtog, men fra 1. oktober 1919 er toggangen igen udvidet til tre togpar daglig. Det at man igen har udvidet toggangen med et togpar daglig bevirker ret omgående en stigning i passagertallet. I løbet af året har man haft godt 8.400 flere passagerer. Til gengæld er gods- og kreaturbefordringen faldet, ganske vist kun med 88 tons, men alligevel. Indtægterne er steget, hvilket skyldes, at

man (det er næsten uhørt) har haft en takstforhøjelse. Men det er alligevel lidt af en gyser, når det viser sig, at underskuddet stiger fra 19.966,78 kr. i forrige driftsår til 56.755,47 kr. i dette driftsår (1919/20). Her har vi nok forklaringen på, at Kolding og nogle af de øvrige kommuner bakkede ud af planerne om ombygning og forlængelse, man forudså åbenbart det værste i årene fremover.

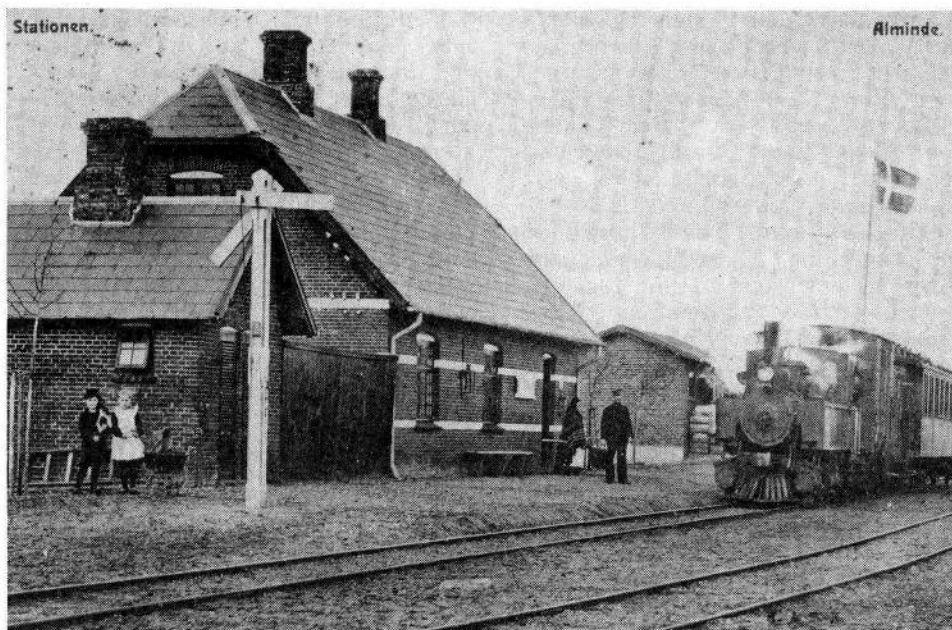
Vi vender for et øjeblik tilbage til driftsåret 1919/20. Igen har man udskiftet sveller, men denne gang - er det den dårlige økonomis skyld? - kun 200, men der er dog nu efterhånden udskiftet 95,8% træsveller med jernsveller. Trods underskud og indstilling af 14 tog på grund af snevanskeligheder, er der dog noget man kan glæde sig over; der er overhovedet ikke indtruffet noget uheld i løbet af driftsåret.

Det går stadig ned ad bakke for banen, underskuddene bliver større og større. I det næste driftsår (1920/21) fremkommer et underskud på næsten 139.000 kr. - det højeste i banens historie. Det næste driftsår (1921/22) falder ejendommeligt nok underskuddet til knap 117.000 kr. Udgifterne er blevet mindre, for der spares, hvor spares kan. Dog genindfører man dobbeltbilletter til nedsat pris samtidig med, at taksten for frimærkepakker nedsættes betydeligt. Men også taksten for gods og for transport af enkelte levende dyr nedsættes. Alt sammen et forsøg på at få flere kunder tilbage til banen. Bilerne er begyndt at blive en konkurrent for alvor. Alligevel falder antallet af rejssende (rutebilerne) i dette driftsår med lidt over 8.200 personer.

Hvis man så de skrumler af rutebiler, som man benyttede op gennem tyverne, kan man nok undre sig over, at folk i stadig større og større tal benyttede disse stive og ikke særlig bekvemme køretøjer. Forklaringen er nok, at de trods alt er hurtigere end toget, og så kan de stoppe hvor som helst på landevejen - transport fra dør til dør. Allerede i 1920, da rutebilruten fra Vejle til Kolding blev oprettet, mærkede man meget hurtigt konkurrencen på Egt-

Alminde station. Bemærk det meget primitive signal. Det erstattedes senere af et højere med hulskiver på vingerne og lygter med farvet glas.

I toget er forrest en QF, derefter en lille Q-vogn samt en B og en gl. D-vogn, begge endnu med tagrytter. Postkort, SP-arkiv.



vedbanen. Det var især mærkbart, at fra Viuf til Bramdrup fulgtes bane og rutebil ad. Bilens chauffør og lokomotivpersonalet kunne dog godt vinke til hinanden, medens de kørte om kap. Men det var helt sikkert, at "løbet" blev vundet af rutebilen. For det første kørte den altid fra toget og for det andet kunne den køre direkte ind i byen, mens toget jo skulle en omvej op forbi Kolding Nord og rebroussere.

Igennem årene kom der flere og flere ruter til, som blev betjent af rutebiler, og som blev en større og større konkurrent til banen. Visse stationer kunne tydeligt mærke, at flere og flere passagerer gik over til fjenden, og det kan vist "bevises" ved at op til 75-80% af de tidligere kunder nu frekventerede rutebilerne - viste opgørelser på nogle stationer. Det hele blev dog en tand værre, fordi togene måtte nedsætte den i forvejen ringe fart yderligere på grund af nedslidt materiel

Man havde på banen håbet på lysere tider, da man i 1924 anskaffede en motorvogn fra AEG. Motorvognen bevirkede, at man nu kunne udvide toggangen med et togpar mere daglig. I begyndelsen havde vognen en petroleumsmotor, som dog skulle startes med benzin. Helt tilfredsstillende var den oprindelige motor nu ikke, så efter nogle år fik man den ombygget til en ren benzinmotor, hvilket viste sig at være en god foranstaltning. Banen ventede sig meget af dette køretøj, som meget hurtigt overtog en stor del af kørslen fra damplokomotiverne. Som en tro følgesvend havde den næsten altid den blandede post- og passagervogn, der som tidligere nævnt var betalt af postvæsenet. Den var nærmest "skræddersyet" til motorvognen.

Jeg har tidligere i den første artikel om turen langs banen været inde på, hvad motorvognen kostede, det var nemlig ikke bare anskaffelsesprisen på vognen, men også remisefaciliteter, benzindepot, oprettelsen af adskillige trinbrætter, der skal lægges til før regnskabet kan gøres op. Som jeg tidligere har bemærket, har vognen alt i alt været en dyr "spøg" for banen. Men ét er dog givet, at med motorvognens hjælp får man sat en effektiv bremse - ihvertfald for et stykke tid - på underskuddets himmelflugt.

Hvis man ser lidt på tallene for driftsåret 1928/29 viser det sig, at lokomotiverne ialt har kørt 40.122 km, mens motorvognen har kørt 31.928 km, altså

en betragtelig procentdel. Det er bemærkelsesværdigt at lokomotiverne pr. kilometer bruger i gennemsnit 8,07 kg kul og 0,055 kg olie til smøring; nu regner med ikke benzin i kg men i liter, men alligevel giver det et indtryk af hvor meget billigere motorvognen er at køre med - den bruger kun 0,835 l benzin og 0,035 kg. smøreolie pr. motorvognskilometer. I driftsåret 1928/29 har underskuddet igen været lidt større end forrige års. Fra 80.486 kr. sidste år mod 83.400 kr. i dette år, altså en lille stigning på kun 2.914 kr., et resultat som motorvognen ganske givet har været medvirkende årsag til.

Nu er tal tålmodige. Nok har underskuddet været lidt større i driftsåret 1928/29 end 1927/28, men hvis man ser lidt nøjere i regnskabet, finder man at det lidt større underskud skyldes en langvarig og streng vinter. Isen har spærret Kolding havn for trafik i februar og marts måneder, hvilket har bevirket mindsket trafik på banen i den periode, hvilket igen vil sige, at det har betydet mindsket indtægt. Desuden har omkostningerne til snerydning også været store, og det har tyngt hårdt på banens budget. I adskillige tilfælde har man i stedet for motorvognen måtte indsætte damplokomotiverne, da de alene har kunnet klare snehindringerne så nogenlunde. Som man ser her i næstsidste periode før banen lukker, er selv vejret imod den. I samme driftsperiode har der været en nedgang af det gods, der beregnes efter højeste tarif, det drejer sig f.eks. om kunstgødning og kul, mens til gengæld det gods, som beregnes efter laveste takst er steget - her drejer det sig om befording af sukkerroer, affald fra samme, gødningskalk samt sten og skærver. Det viser sig forøvrigt her, at transporterne af sukkerroer altså ikke har svigtet helt.

Det skæppede dog lidt i kassen og gav også banen lidt mere good will hos publikum, at man fra den 1. november 1928 begyndte at etablere udbringning og afhentning af gods. Man ansatte en vognmand til at foretage denne service fra Brakker, Gravens, Starup og Viuf stationer. En tilsvarende ordning havde igennem flere år virket meget tilfredsstillende i Egved, og nu forsøgte banen altså at indføre samme ordning for de før nævnte stationer i det (forfængelige) håb, at en sådan ordning ville trække flere kunder til og derved give banen en bedre økonomi.

Som jeg skrev før er det al-

tid let at være bagklog. I dag er det temmelig let at se, at der svævede en trussel om lukning af banen helt fra det første underskud fremkom, men særlig op gennem tyverne er der flere kommuner, der ikke lægger skjul på, at de er meget utilbøjelige til at forsætte med at være med til at betale til banen. Det siges ikke højt, men det hviskes i krogene, at banen efterhånden er blevet en decideret dødssejler. Da banen "fejrede" sit 25 års jubilæum, var der så få penge i kassen, at man i bestyrelsen blev enige om selv at betale middagen, der blev holdt i dagens anledning. Lidt fest syntes man trods alt at der skulle være, selvom fremtiden så alt andet end lys ud.

Da det efterfølgende driftsår (1929/30) klart viser, at det er umuligt at komme gennem perioden uden et stort underskud, er der et par kommuner, som nu bekender kulør og melder fra. Det er Starup og Alminde som nægter at give fortsat garanti for banens drift. Det gør heller ikke sagen lettere, at man ikke havde de regler som man senere fik, hvor staten ydede et stort tilskud til dækning af en banes underskud - eller ifald man hellere vil kalde det det: "tilskud til driften". I Starup gik man så grundigt til værks at man afholdt en afstemning der viste, at et lille flertal stemte for banens lukning; tallene var 300 stemmer for lukning og 279 for fortsat drift. De øvrige kommuner og Kolding by forblev passive (men man ikke underst inde var godt tilfredse med udfaldet i Starup?). Da ingen andre ønskede at overtage de to rebelske kommuners andele var løbet altså kørt. Allerede den 27. februar 1930 holdt banen en generalforsamling, hvor der skete det ikke helt almindelige, at man besluttede at lukke banen den 31. maj 1930 kun med stemmerne fra de førnævnte kommuner, idet de øvrige undlod at stemme. Efter ansøgning blev det sidste driftsår forlænget med to måneder - det havde man forøvrigt søgt om allerede før generalforsamlingen.

Det sidste driftsår udviste et underskud på 104.493,47 kr., det svarer til et årsunderskud på 89.565,83 kr. Det er det næsthøjeste i banens historie, så der er ingen tvivl om, at man har været lumsk glad for i kommunerne, at banen lukkede, så man fremover ville spare ikke så få kroner. Det kan lige nævnes, at underskuddet i de to sidste måneder ville svare til et beløb på 14.927,64 kr. - mange penge den gang. Det bør

vel også for en ordens skyld nævnes, at beslutningen om lukning af banen skete med kun 7,8% af stemmerne.

Den 31. maj 1930 kom som sidste tog motorvognen kørende ind på Kolding Nord. Det var faktisk som særtog, vognen kørte, idet det sidste ordinære tog var på Nordbanegården omkring kl. 20. Herefter returnerede motorvognen til Egtved - dens opgave på turen fra Egtved og tilbage til Kolding havde været at hente mellemstationernes pengeskasser og protokoller, og kl. 24 var den igen tilbage på Kolding Nord.

Og nu skulle man tro, at nøglen var drejet om, og det sidste tog - bortset fra dem, der skulle være med til at fjerne spor, sveller, signaler osv. - havde befaret banen. Men både i løbet af sommeren og efteråret fandt der en del mergeltransporter sted. Mon ikke det har været bønder, hvis jorder lå lige op til banen, der i sidste øjeblik fandt ud af, at det ville være nok så rart og nemt (samt billigt) at få merglet jorden inden det var for sent. Hvordan banen har klaret denne kørsel med forsikringen, kunne jeg godt lide at vide. Uheldigvis viste det sig, at mergelens kvalitet ikke var god, hvilket kølnede interessen hos landmændene en hel del, og der blev kørt langt mindre mergel, end forventet. Igen blev banen skuffet som så mange andre gange før, når den troede at have fundet en metode, som kunne gavne dens likviditet.

Torsdag den 30. oktober 1930 holdt jernbaneselskabet i likvidation - som det hedder - ordentlig generalforsamling på rådhuset i Kolding. På mødet konkluderer formanden - uden at vi

her skal gå alt for meget i detaljer - efter at have oplyst at såvel person- som godstrafikken er gået ned, at årsagen til nedgangen må for personbefordringens vedkommende søges i den stadig stigende konkurrence fra såvel rutebiler som personbiler. Nedgangen i godsbefordringen begrundes med den uro, der opstod omkring banen, efter at driftsgarantien var blevet nægtet. Og videre siger formanden: "Dette forhold gav anledning til, at lastbilerne blev stærkt aggressive, hvad de månedlige indtægtsbeløb efter den tid da også giver et klart billede af". Formanden udtrykker også beklagelse af, at priserne på kul var steget fra ca. 20 kr. tons op til ca. 24 kr. pr. tons. Dette sker samtidig med at banen har haft udvidet særtogskørsel i april, maj og juni måneder 1930, hvor man har transporteret store mængder vejmaterialer til Egtved kommune. Benzinprisen stiger også fra 27 øre til 29 øre literen, den sidst nævnte pris gælder i alle 14 måneder. Med en så anstrengt økonomi tæller selv en stigning på 2 øre literen også godt med. Desværre kan jeg ikke oplyse, hvor langt vognen kørte på literen, det ville ellers være interessant at få at vide. Igen viser det sig at banen har skønnet forkert, idet underskuddet i perioden er 19.400 kr. større end forventet.

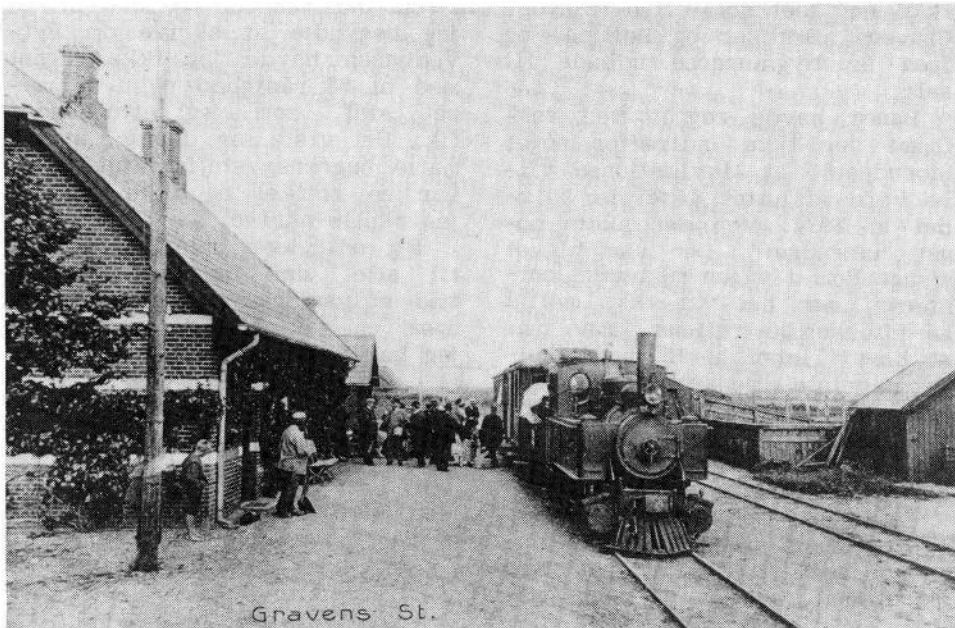
Nu er der ikke plads til at gå i detaljer her med hele likvidationen, så læserne må - hvis de da har orket at følge med så langt - nøjes med nogle eksempler. Den tidligere i artiklen nævnte kombinerede post- og personvogn kostede - som også nævnt tidligere - 6.420 kr. ved anskaffelsen. Imidlertid vi-

ste det sig nu umuligt at få den solgt. Ingen havde tilsyneladende brug for den - i hvert fald ingen smalsporede privatbaner. Efter nogle skrivelser mellem banen og Ministeriet for offentlige Arbejder, opnår banen tilladelse til at den af postvæsenet ejede vogn ophugges. Så nu sælges vognkassen for 150 kr. (blev den brugt som sommerhus eller hønsehus?) medens undervognen bliver solgt til ophugning for den ejendommelige pris af 25,60 kr. Det indkomne beløb, 177,38 kr., bliver sendt til postvæsenet. Nu vil den opmærksomme læser måske bemærke at beløbet ikke stemmer, men det skyldes, at man af en eller anden grund indvandt 2,28 kr. (for vognkassen) og -0,50 kr. (for undervognen) i renter, et efter min mening lidt ejendommeligt regnskab. Så stemmer beløbet, og der er igen orden i regnskaberne. For at gøre det hele så "nemt" som muligt, følger der tre regnskabsbilag med til postvæsenet, og banen udbeder sig - hvad der må siges at være naturligt - en kvittering for det tilsendte beløb. Som læseren ser af dette eksempel kan vi selvfølgelig ikke behandle alle tilbud og alt salg med samme grundighed som her, vi må tage det hele lidt mere gelinde.

I forbindelse med salget af stationerne indløber der en del tilbud på arealer ved selve stationen, inddelt i parceller og benævnt parcel A, B, C osv. Her varierer tilbuddene fra 500 til 800 kr. For selve stationsbygningen lå tilbuddene fra 3.500 til 6.000 kr. Eksemplet er hentet fra én station, hvor altså tilbuddene kunne variere temmelig meget. Pristilbuddene her svarer ret nøje til det, der blev budt på de andre stationer, bortset fra selvfølgelig Kolding Nord og Egtved.

Ligeledes på optagning af sporene var tilbuddene meget varierende. De fleste tilbudsgivere gav pris pr. løbende meter. De lød: 25 øre, 27,5 øre, 30 øre, 31 øre, 39 øre, 45 øre, 47 øre og 48 øre. Så forskellige kunne tilbuddene være, næsten en forskel på 100% mellem billigste og dyreste tilbud. Tilbuddene blev givet efter betingelser, banen opstillede og som jeg desværre ikke har kunnet få fat i. Ham, der giver tilbuddet på 27,5 øre, betinger sig f.eks. at banen leverer kul og smøreolie til lokomotivernes drift; ham, der giver tilbuddet på 47 øre, bemærker, at han også tilbyder optagning af sidespor! til samme pris. Han

Gravens station, tidligt i århundredet. Postkort, SP-arkiv.



Gravens St.

er åbenbart også en forsigtig mand, for han tager forbehold med hensyn til en eventuel strejke. En del af skinnerne blev forøvrigt solgt til Hedeselskabet, som ikke var helt tilfreds med kvaliteten. Resten af skinnerne blev solgt til forskellige firmaer i Jylland og på Fyn, der dels aftog forholdsvis store og dels små partier.

Banen havde stillet store forventninger til at få solgt motorvognen for et rimeligt stort beløb, men også her blev man skuffet. Sågar en ombygning af vognen til normalspor blev overvejet; så var det måske lettere at slippe af med den til en rimelig pris. Sådant en ombygning beregnede man ville koste omkring 5.000 kr., men planen blev opgivet igen, da ingen tilsyneladende alligevel var interesserede i at købe vognen. Man havde også været i forbindelse med Haderslev Amtsbaner, der var lige ved at bevirke, at flere ved Egtvedbanen nær havde fået nervechok, da man i Haderslev gav et tilbud på 2.000 kr. for vognen. På vores bane følte man, nok med rette, at man underbød dem, og af den grund ville man forsøge andre muligheder. Men lige meget hvad man gjorde var resultatet negativt. Så måtte man krybe til korset, og da Haderslev Amtsbaner tilbød den generøse pris af 2.250 kr. for motorvognen slog man til og solgte vognen den 28. august 1931. Det gik ikke stort bedre med salget af de tre damplokomotiver. Lokomotiv nr. 3 blev solgt til Haderslevbanerne, hvor man brugte det som reservedele, men de to Tørringmaskiner fik man kun 500 kr. pr. stk. for, efter at de først havde været brugt til optagning af skinnerne. Jeg tror nok, at det firma, der købte dem, gjorde en ret god handel. Når vi nu er ved det rullende materiel, kan det også nævnes, at fire lukkede vognkasser blev solgt for 80 kr. stykket, mens undervognene kun indbragte 65,60 kr. De indkomne beløb skulle fordeles blandt de implicerede kommuner i forhold til den enkelte kommunes andel i banen. Det var ikke store beløb man fik at fordele, men skriverier og udregninger i forbindelse med disse salg var der nok af.

En kedelig ting i forbindelse med banens nedlæggelse var en langvarig retssag, der tilsidst endte for Højesteret. Sagen var anlagt af pensionisterne og fandt først sin løsning i 1934 og endte så med et forlig i januar 1935. Man ønskede klarlagt, hvilken ret pensionisterne havde i likvidationsboet - eller ihvertfald ret til dividende. Ganske vist

fik pensionisterne helt eller delvis ret i deres klager og ønsker, men det uheldige var, at der ikke var meget at hente i boet. En folketingsmand havde oprindeligt tilbudt de, der havde pensionsret, 80.000 kr. til fuld og endelig afgørelse, men dette blev afvist. I sidste ende ved forliget i januar 1935 godtog funktionærerne tilbuddet, idet de klart indså, at der ikke var meget mere at hente i boet end det tilbudte beløb. Retssagen bevirkede imidlertid, at man ikke kunne afslutte banens fallit før end i 1936.

Når boet ikke kunne yde flere penge til pensionisterne er der to hovedårsager: 1. det går utroligt træt med salget af banens ejendele og 2. hvad værre er, når man endelig får solgt noget, så ligger priserne langt under, hvad man oprindeligt havde regnet med.

I 1932 holder man igen generalforsamling, hvor man bl.a. fremlægger regnskab for salg af 1 motorvogn m.m., som banen udtrykker sig.

Igen i 1933 holdes der generalforsamling på rådhuset i Kolding - det er i august måned. Her oplyses det, at resten af spormateriellet er solgt. Også maskinerne fra værkstedet er man sluppet af med. "Af rørlige ejendele har man derefter kun tillige det nødvendige kontorinventar", hedder det. Men ikke alt er gået lige nemt. Efter mange og lange forhandlinger med kommuner og lodsejere er det lykkedes at komme af med de fleste banearealer, for de flestes vedkommende til vurderingsprisen. Men så tilføjes det i beretningen: "Nogle arealer er, på grund af særlige forhold (hvilke?) afhændet under vurderingsprisen, et par stykker uden noget vederlag". Men det går ikke så godt med salget af stationsbygningerne, idet man endnu ikke har fået solgt fire (Starup, Gravens, Brakker og Bølling) og igen er bygningerne udbudt til salg.

Banen havde regnet med "såfremt der ikke indtræffer noget uforudset", at likvidationen ville være afsluttet i første halvdel af 1934. Men der skete noget "uforudset". Der var blevet afsagt dom i sagen med pensionisterne, men det var ikke muligt at efterkomme rettens krav om, at boet i løbet af 15 dage skulle udbetale medarbejderne ved banen deres tilgodehavender, da man langt fra havde opgjort, hvad salget af banens ejendele havde indbragt.

Så lavede man den lille finesse fra boets side: man appellerede sagen til Højesteret med det formål, at man på denne måde

de kunne indvinde tid og derved opnå mulighed for at afslutte boet, før Højesteret afsagde den endelige dom. Sagen afsluttedes i januar 1935, hvor man, som tidligere nævnt, blev enige om at indgå et forlig.

Så kunne den afsluttende generalforsamling langt om længe finde sted i oktober 1936, igen på Kolding rådhus. Man må sige at resultatet af likvidationen var temmelig ringe. Anlægskapitalen var gået tabt og udbyttet, der kunne udbetales til kreditorerne var knapt 10,75 %. Godt 6 år var gået fra banen standsede og til boet var gjort op. Den tid der er gået før enden endelig nåedes kan synes meget lang, men en tilsvarende lang periode kan også andre baner, der likviderede, udvise.

En banes saga var ude, og man fristes til at sige, at det, der skete her, ikke kom helt uventet. Lave takster, til tider kun to togpar daglig, en håbløst beliggende endestation, smalspor og mange andre ting, der hele tiden spændte ben for banens trivsel og udvikling. Når jeg nu sidder og tænker på hele forløbet af Egtvedbanens historie, gør det mig alligevel lidt ondt, at banens skæbne blev så hård, ja håbløs det meste af dens levetid. Man har indtrykket af, at ledelse og personale gjorde en helhjertet indsats for at vise banens eksistensberettigelse, som de vist selv - dybest inde - ikke helt troede på; en indsats som faktisk altid viste sig at være så temmelig håbløs, i hvert fald de sidste 10-15 år. Det må have været temmelig frustrerende at have virket på en sådan arbejdsplads. Det var nogle af de tanker, der randt mig i hu, da jeg tog på tur langs banen og så de rester, der stadig eksisterer.

En helt anden sag er, at da jeg begyndte at skrive om Egtvedbanen havde jeg ikke regnet med at få rådighed over så meget stof, som jeg efterhånden fik. Det viste sig derfor, at jeg måtte begrænse stoffet, fordi det var en artikel og ikke en bog jeg skulle skrive.

Jeg udtrykker min bedste tak til alle, der har hjulpet mig med oplysninger og materiale og også en tak for den good-will jeg har mødt alle steder.

J.G.

VILLAVEJEN

AF POVL WIND SKADHAUGE

15

Tegningen viser både en bolig og et eksempel på en garagebygning, der har ekstra plads, så der også kan være cykler, have-redskaber m.v.

Beboelseshuset, type og tid

VILLAVEJEN 15 har flere lighedspunkter med VILLAVEJEN 14. Men den er et par år yngre og er opført i mange eksemplarer med og uden spejlvending, bl.a. for et boligselskab. Der er da også benyttet et planprincip, som man omtrent samtidig fandt frem til mange steder, og som gik igen i adskillige af 1960'ernes typehusproduktioner.

I det aktuelle eksempel har man søgt at bøde noget på en af etplanshusets sædvanlige ulemper: manglen på udenomsplads. Der er nemlig både pulterrum, spisekammer (køleskabe var endnu ikke alles øje) og forholdsvis stort kombineret fyro- og vaskerum. Denne fælles udnyttelse af et rum opfordrede for resten til snarest muligt at installere oliefyr og slippe for koks- og askestøv.

Bemærk, at der stadig var forsatsdøre ved opholdsstuenes havedør; termoruder var på den tid for dyre til at komme i betragtning i et ganske almindeligt hus. Og desuden var virkelig gode tætningslister heller ikke at få. Pergolaen ved havedøren er begyndelsen til en udvendig opholdsplads, som kan suppleres og færdiggøres på mange forskellige måder; det bør også komme en model til gode.

Beboelseshuset, beliggenhed

Som beliggenhedsskitserne viser, kan hustypen placeres i hvilken som helst orientering i forhold til vej, og der er endda flere end én principiel mulighed både vest og syd for vej.

Beboelseshuset, materialer og farver

Sokkel. Sorttjæret, evt. grå cementpuds.

Indgangstrappe. Grå cementpuds, evt. belægning med røde, gule eller brune klinker. Indfældet varmforzinket gitterrist med underliggende bassin, bassinbund i niveau med nederste trin.

Ydervægge. Rød eller gul blank mur. Betonsålbænke.

Tagkanter. Brunbejdset sternbræt ved langsider lukker for spær-enderne og giver taget et lille fremspring. På gavlen tilsvarende vindskeuder, holdt i en lægtebreddes afstand fra murforsiden. Over vinduer og udvendige døre i langsider et vandret dækbræt mellem sternbrættets underkant og karmenes forside.

Tagrender og -nedløb i zink. Ved udskud forbindelsesrør mellem høj og lav rende.

Tag. Grå eternit-bølgeplader, evt. blå, med vinkelrygning.

Skorstenspipe. Murværk som facader. Afdækning og isolering som ved VILLAVEJEN 14.

Vinduer. Hvidmalede, evt. brunbejdsede rammer i hvide karme. Vinduerne er et ret sent eksempel på anvendelse af torammers sidehængte vinduer, som først i 1980'erne igen kom i brug i nybyggeri.

Udvendige døre. Malede døre i hvide karme. Mange farver til rådighed. Alternativ, måske navnlig egnet for hoveddør: hvid ramme med brunbejdset eller i kulør malet fyldning.

Omgivelser. Vælg selv i overgangperioden, hvor meget af baghaven der evt. udlægges som køkkenhave. Et eksempel på belægning af færdselsarealer og udvendig opholdsplads med betonfliser er indtegnet.

Beboelseshuset, andre muligheder

Højere langsider, med murværk over vinduer og tag med egentligt udhæng, taghældning nedsat til fx 20° eller 15°. Synlige spær og lister mellem lægter. (Underbeklædning kom først i almindelig brug lidt ind i 1960'erne.)

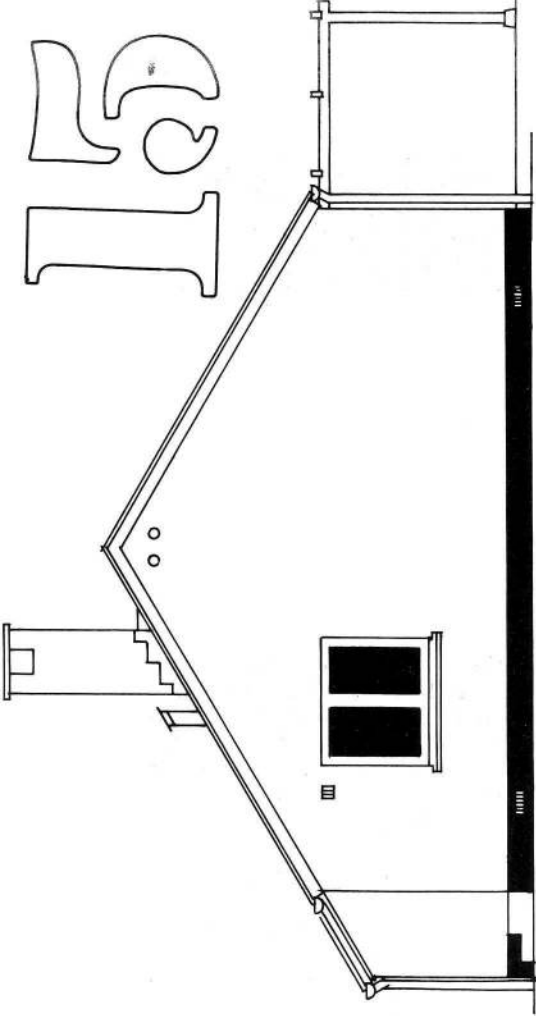
Vippe- eller tophængte vinduer med kun én rude. Uændret højde, men bredde indskrænket til at være ca. = højde.

Havedør og vindue i opholdsstue ombyttet.

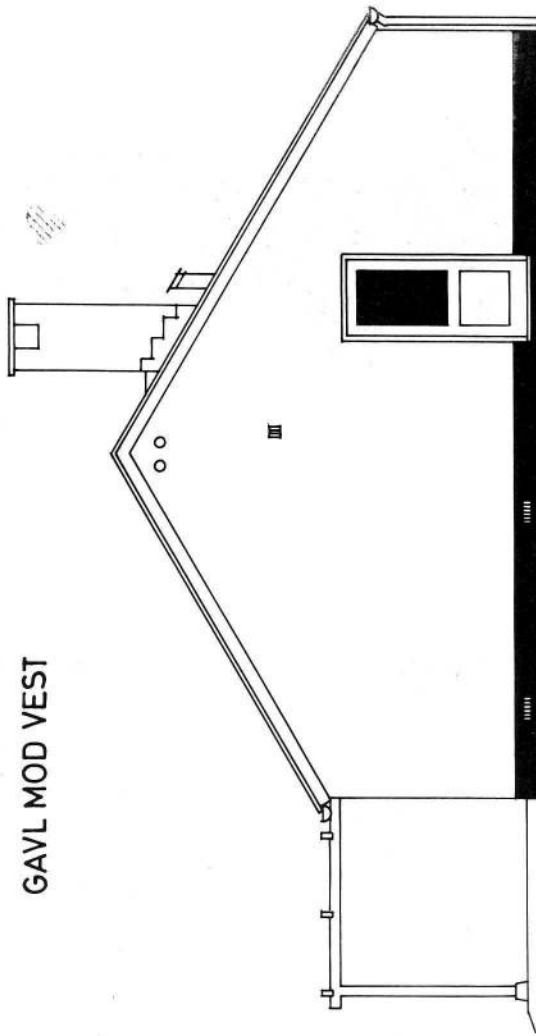
Udskud udeladt. "Bagdør" kan da eventuelt flyttes til langside, eller der anbringes et ekstra vindue på dette sted.

Garagen

Garagen er et eksempel på en lidt større model. Den er ikke nogen luksusudgave, men med en ekstra dør og et lille vindue bagtil giver den mulighed for, at andet og mere end husholdningsbilen kan finde plads. Bygningen passer i taghældning, tagmateriale og tagkanter direkte til beboelseshuset VILLAVEJEN 15, men kan let tilpasses andre beboelseshuses byggemåde, ligesom der kan veksles mellem forskellige typer brædde- eller listebeklædning - eller skiftes til mur, i hvilket fald bygningen bør gøres lidt større for at rumme det samme. Vippeporte blev i løbet af 1950'erne de almindeligste, og prisen for dem faldt mærkbart. (Selv de billige typegarager på stolpesten, som i det følgende årti prægede markedet, havde alle vægpeporte.) Farvemulighederne er næsten ubegrænsede, men mørkebrune og sorte garager er uden tvivl i overvægt på opførelsestidspunktet (det er blevet anderledes senere, efter at de dækkende træbeskyttelsesmidler er kommet frem).

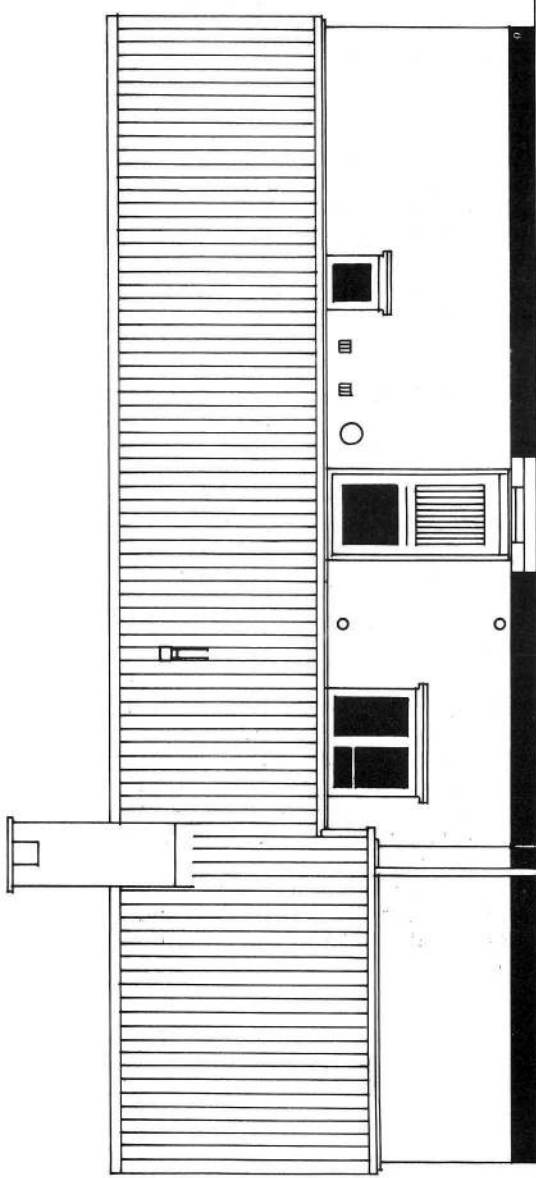


GAVL MOD VEST

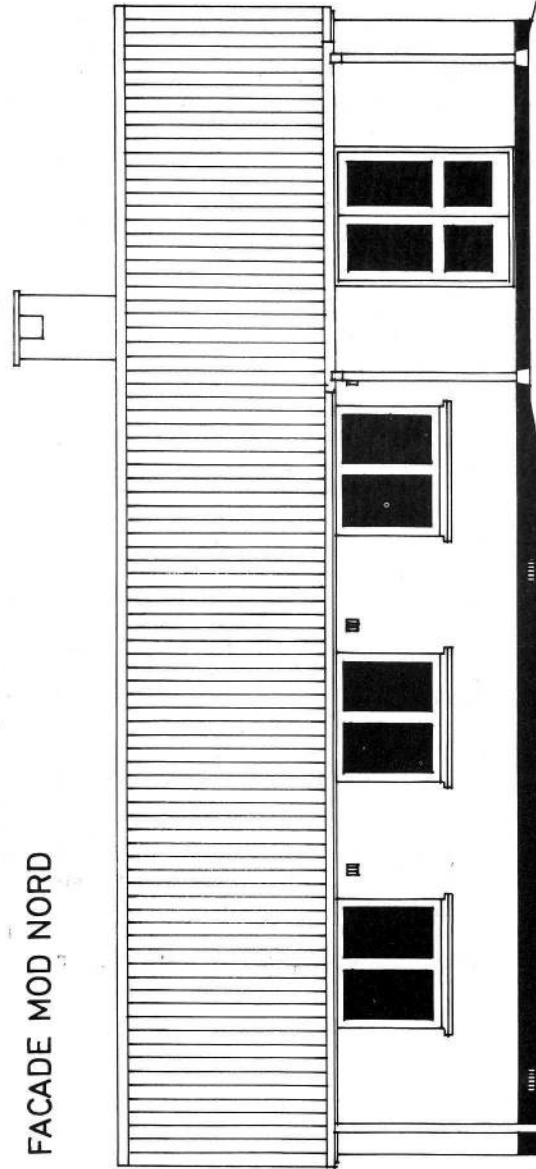


GAVL MOD ØST
TVÆRSNIT

Pergola foran hoveddør kan indstyes med skærmvægge i brystningshøjde og/eller tag af transparente bølgeplader eller ombygges til »udestue«



FACADE MOD NORD

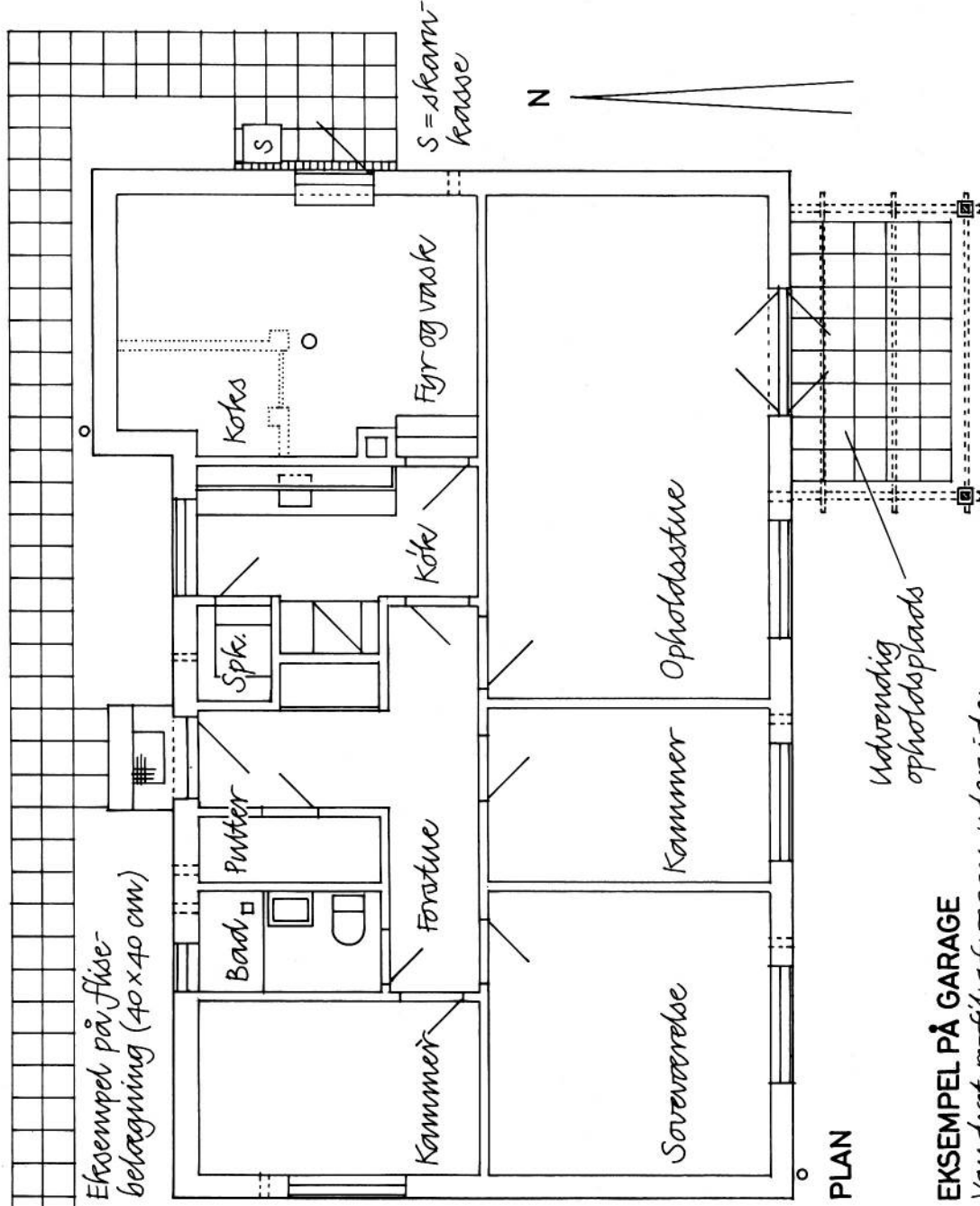


FACADE MOD SYD

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



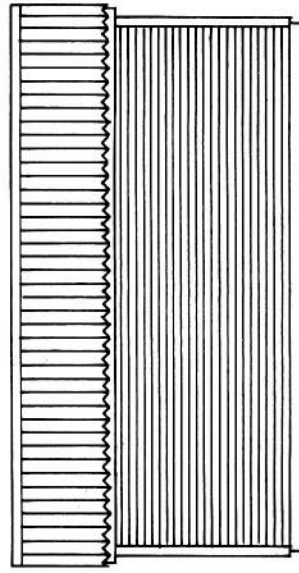
Eksempel på fise-
belægning (40 x 40 cm)



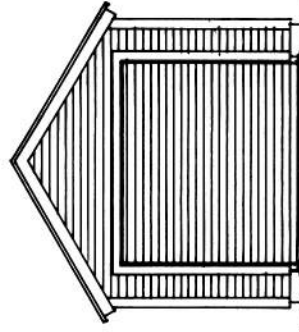
PLAN

EKSEMPEL PÅ GARAGE

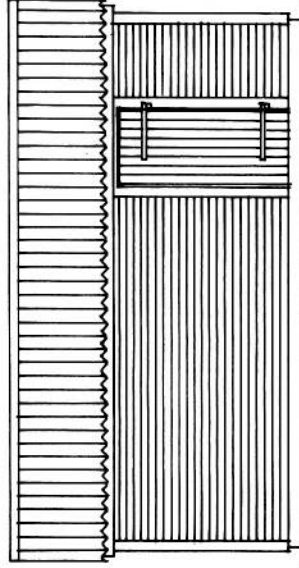
Vandret profil af vægges yderside



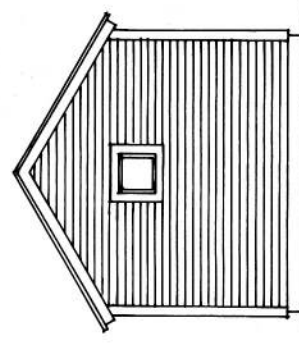
FACADE MOD NORD



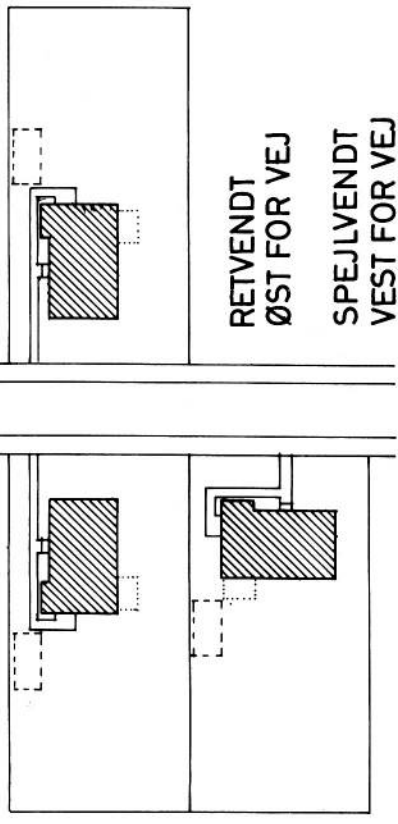
GAVL MOD VEST



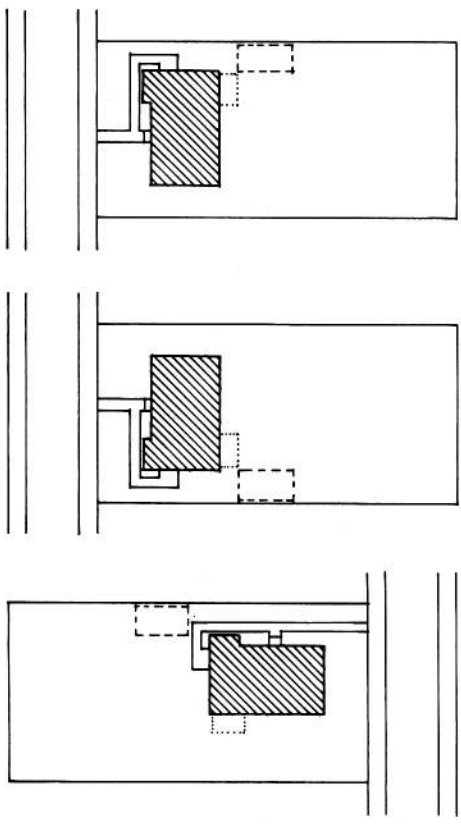
FACADE MOD SYD



FACADE MOD ØST



RETVENDT
ØST FOR VEJ
SPEJLVENDT
VEST FOR VEJ



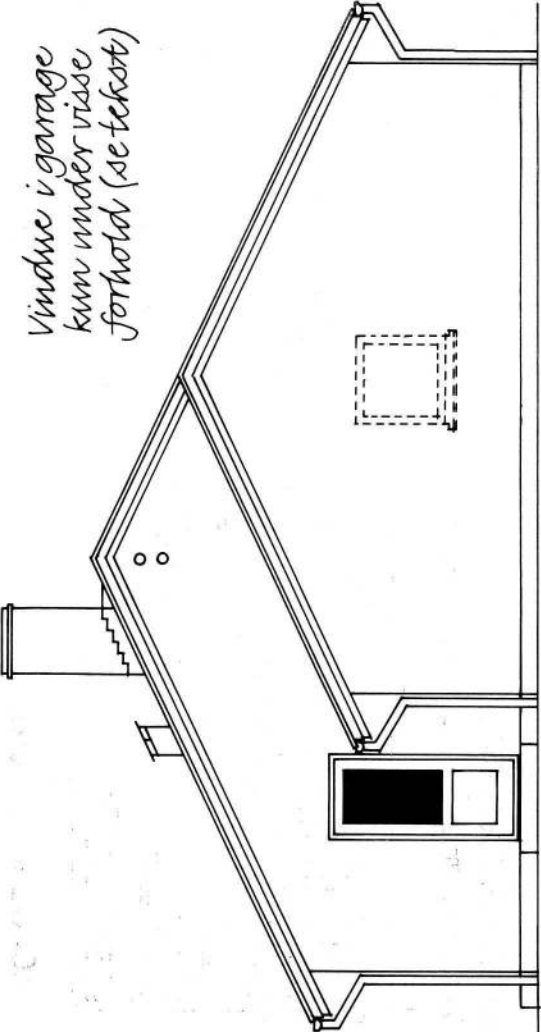
SPEJLVENDT
NORD FOR VEJ

SPEJLVENDT
SYD FOR VEJ

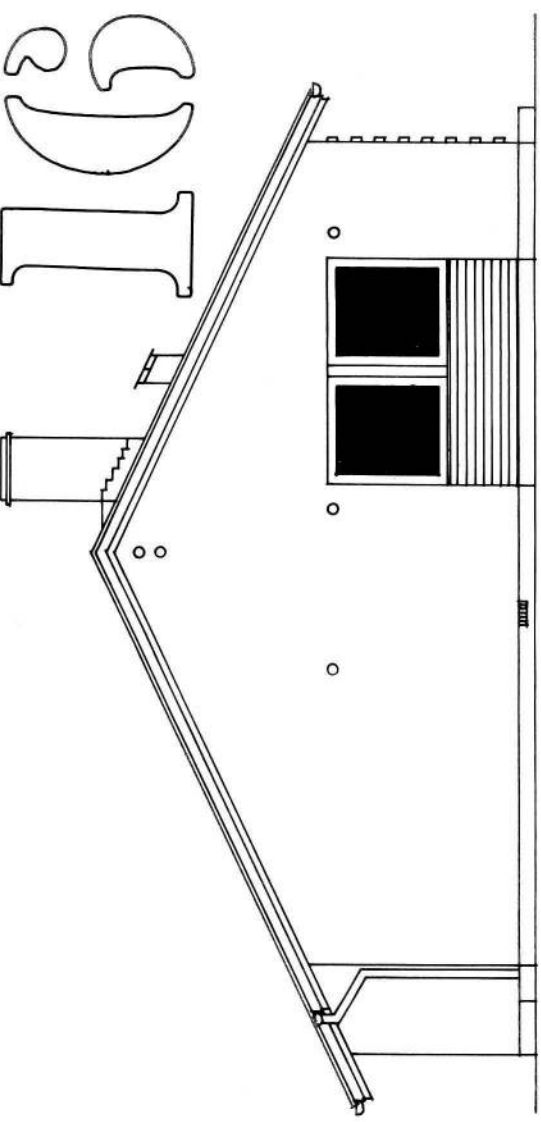
RETVENDT
SYD FOR VEJ

Behøgenhed af eventuel garage indtegnet med
punktteret streg. Størrelse som det eksempel, hvis
facader er opteg-
net svarende til
hvis retvendt dør
for vej.

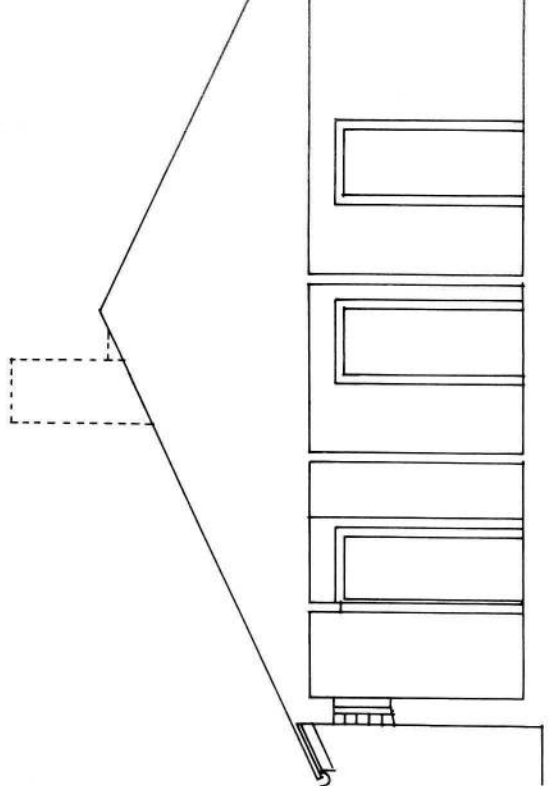
Vindue i garage
kun under visse
forhold (se tekst)



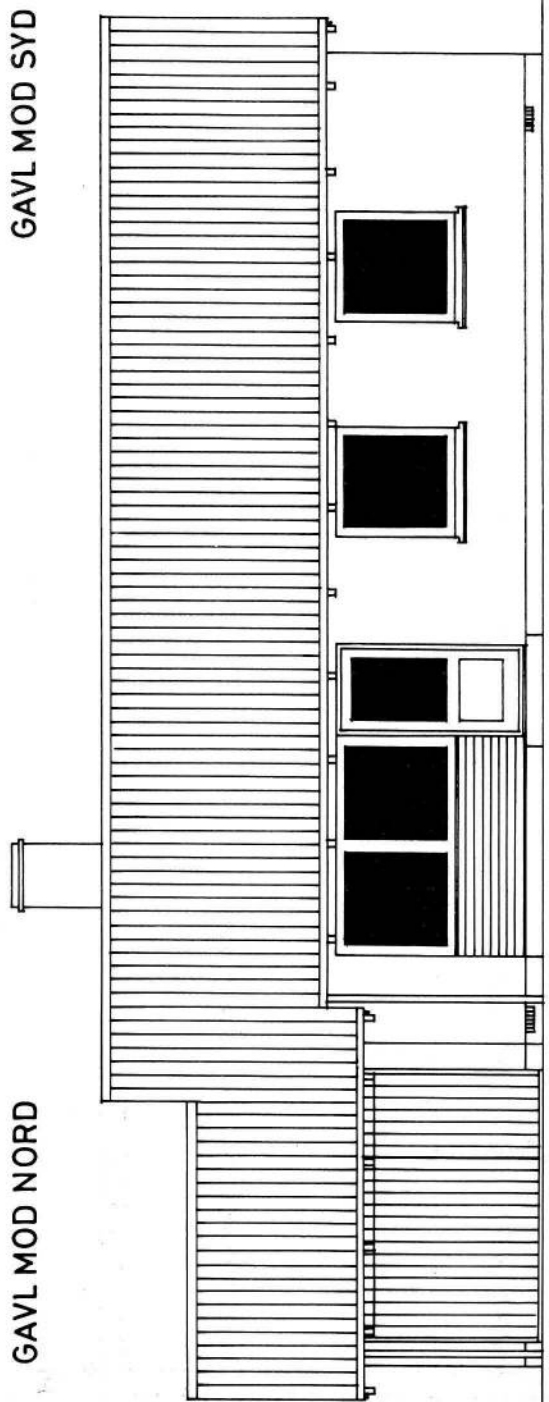
GAVL MOD NORD



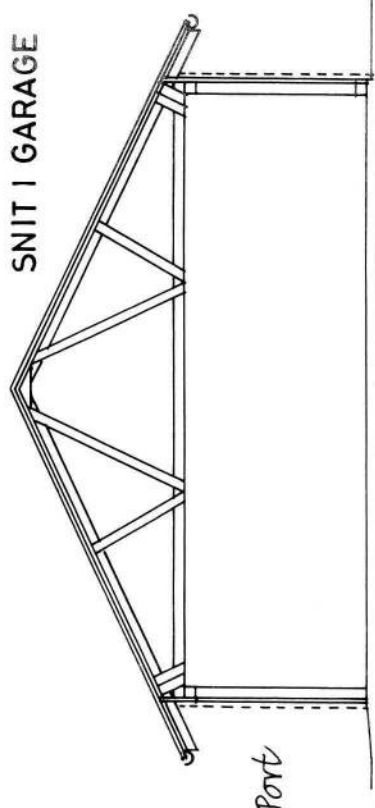
GAVL MOD SYD



FACADE MOD VEST

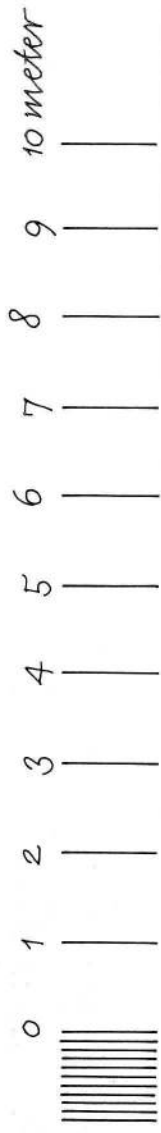


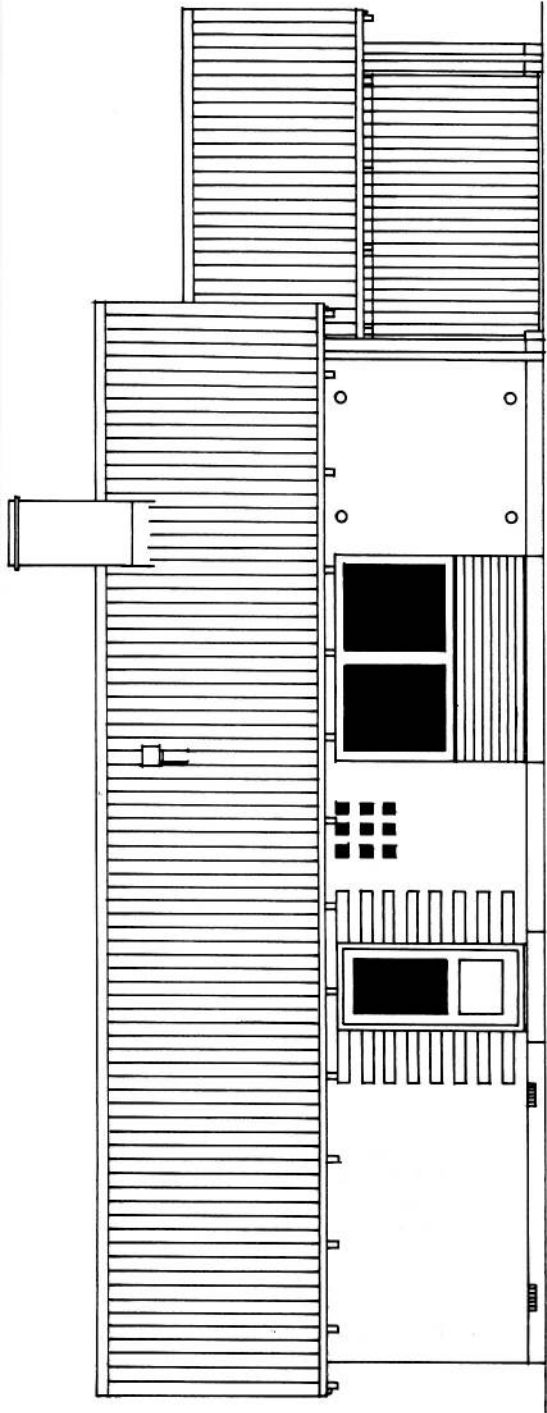
SNIT I BEBOELSE



SNIT I GARAGE

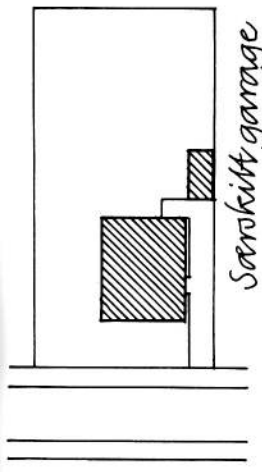
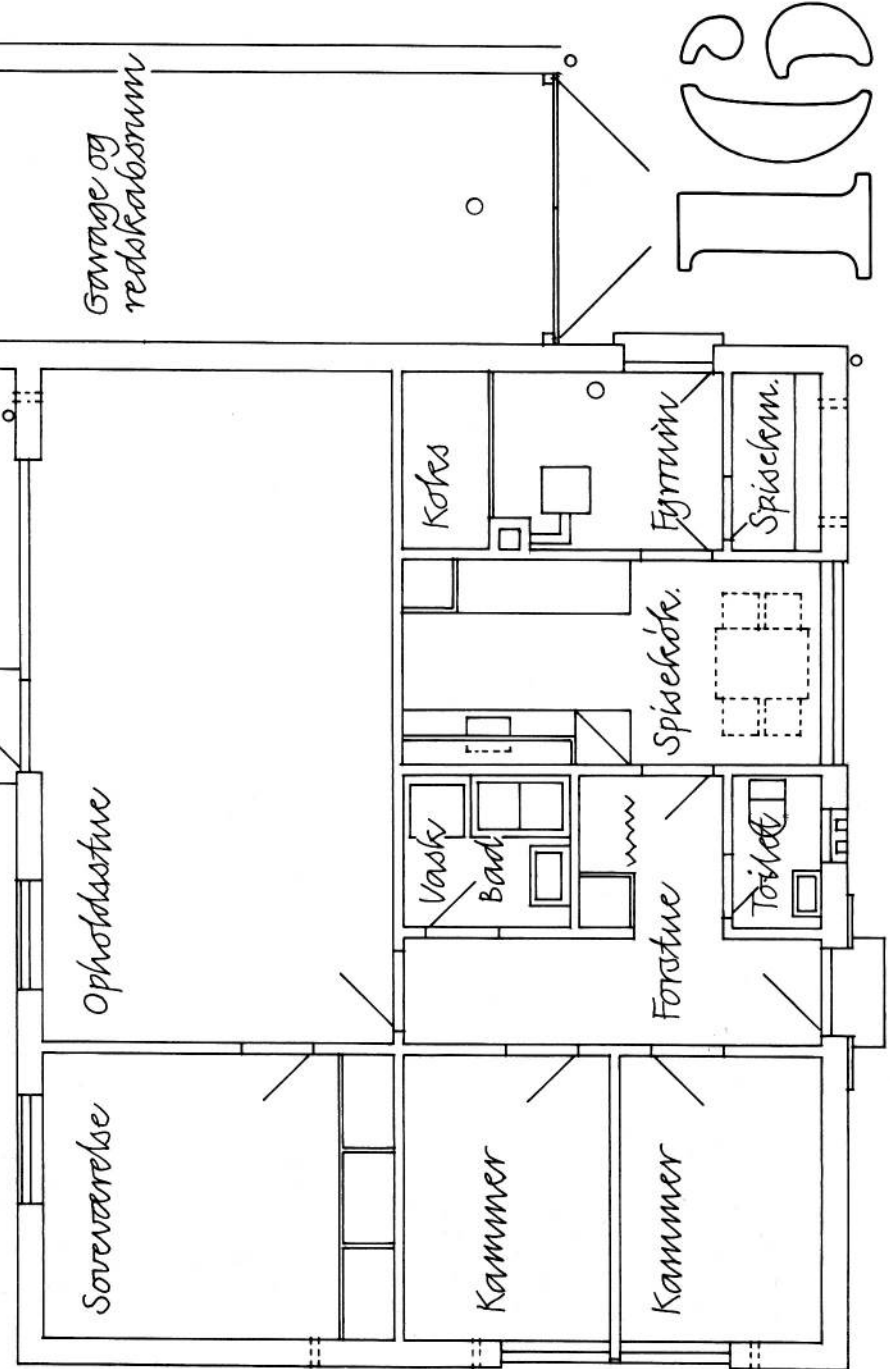
Repro-kontrol: når denne linie er 100
mm lang, er tegningen i målt 1:87



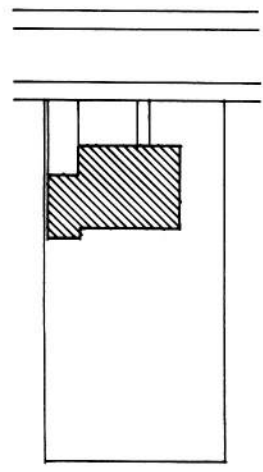


FACADE MOD ØST

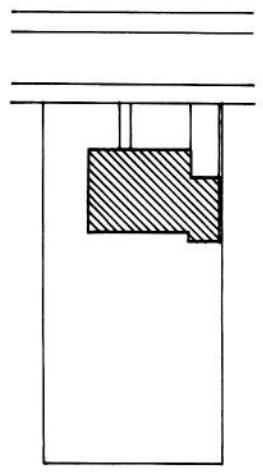
PLAN AF BEBOELSE OG GARAGE



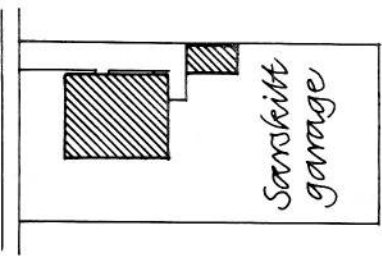
RETVENDT NORD FOR VEJ



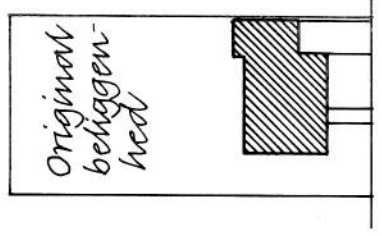
RETVENDT SYD FOR VEJ



SPEJLVENDT SYD FOR VEJ



SPEJLVENDT ØST FOR VEJ



RETVENDT VEST FOR VEJ

N

Orientering af optegnede facader svarer til original beliggenhed vest for vej. Hvor der er vist særskilt garage (eller carport), er dette eneste mulighed. Omvendt kan der i øvrige viste tilfælde enten bruges sammenbygget garage (også i billige udførelse) eller særskilt garage (eller carport), rykket længere tilbage for at give mere plads i indkørslen.

15

VILLAVEJEN

16

Type og tid

Seriens sidste eksempel, VILLAVEJEN 16, er ligesom nr. 15 opført i adskillige eksemplarer. Planudformningen er i denne type - som i en del andre fra samme tid - meget koncentreret i kraft af stor husdybde. Det gør ikke formen så elegant, men det sekundære areal reduceres, og ydervæggene bliver kortere. Prisen er, at man ligesom i mange etagelejligheder må savne vindue i badeværelset. Der er somme tider bødet på forholdet med et "støvlys" i badeværelsets loft og herover en transparent plade i taget, evt. med en lysskakt imellem. Men i de flestes øjne er det nu ikke nogen helt lykkelig løsning.

VILLAVEJEN 16 er også et eksempel på, at garage og bolig kan sammenbygges. Garagen er tilmed i betydelig overstørrelse, således at der er rigelig plads også til redskaber, cykler m.v. Til trods for, at typen hører hjemme i 2. halvdel af 1950'erne, er garageporten for øvrigt tofløjet sidehængt. I forhold til vinduestyperne er den faktisk en lille smule gammeldags.

Beliggenhed

Som der er nærmere redegjort for i beliggenhedsskitserne og teksten under disse, kan hustypen uden vanskelighed placeres på alle sider af vej, i nogle tilfælde dog under forudsætning af, at bolig og garage ikke sammenbygges på den i facader og plan viste måde.

Det med punkteret strøg viste vindue i garagen udføres kun i tilfælde af, at grundbredden er stor nok til, at garagen kan ligge længere fra skel (fx 2,5 m), end beliggenhedsskitserne nord og vest for vej viser.

Materialer og farver

Sokkel og trappetrin ved udvendige døre. Grå cementpuds.

Ydervægge. Hovedsagelig blank mur i røde eller gule sten. Parti omkring hoveddør fremhævet med relief i murværket. Såløn-

ke af klinker eller skifer. Bræddebeklædte brystninger og garagevægge behandlet med brun træbeskyttelse.

Tagkanter. Synlige spær og lister mellem lægter. Behandlet med træbeskyttelse i brun tone, men måske ikke den samme som bræddebeklædte dele af ydervægge. Hvis garagegavl i skel, eventuelt brandkam på denne, afdækket med beton eller evt. tegl (det er lidt spidsfindigt at bruge bølgeplader til dette formål, men det kan faktisk lade sig gøre).

Tagrender og -nedløb i zink.

Tag. Eternit-bølgeplader, blå eller grå. Inddækning med blyvinge og zinkløskanter, hvor garagetaget støder til selve husets gavl.

Skorstenspipe. Materiale som facader. Betonafdækning eller evt. rulskifte med underliggende zinkdrypkant. Tilbagetrukket betonafdækning med underliggende zinkdrypkant er en tredje af dagens løsninger. En fjerde består i at støbe en høj betonafdækning glat med underliggende murværk. I oversiden var der fald mod røgåbningen i stedet for det sædvanlige fald ud mod de frie kanter. Under alle forhold inddækning med bly og zink i bølgepladetaget.

Aftrækshætte (to selvstændige aftræk, fra henholdsvis køkken og bad, i fælles hætte) i zink, med blyvinge i tag. (Aftræk over tag blev et reglementskrav i de følgende år; man kunne ikke længere nøjes med ventiler i ydervæggene - heller ikke, selv om rummene ikke var indeliggende.)

Vinduer. Rødbrun eller brun træbeskyttelse - eller hvidmalede karme med brunbejdsede rammer. (Brunbejdsede = behandlet med brun træbeskyttelse.)

Udvendige døre. Principielt som vinduer. Selve dørene kan dog også have en eller anden kombination af maling og træbeskyttelse.

Port. Som bræddebeklædt ydervæg.

Omgivelser. Vælg selv; der er netop i slutningen af 1950'erne flere muligheder end nogensinde. Enkelte haver anlægges fortsat med stor vægt på køkkenhaven, andre helt uden, og mange vælger et eller andet kompromis. Forhaverne, ansigtet udadtil, findes også i alle afskygninger fra det næsten uigennemtrængelige til den frie plæne.

Andre muligheder

Gavle uden udhæng, men med murfremspring svarende til sideudhængs bredde - enten som konsoller eller som hele vinger, d.v.s lodret kant i fuld højde, så der dannes en slags nicher. Dette er langt det smukkeste og kan være understreget ved, at langfacaderne enten står i gasbeton eller er pudset og malet i kontrast til gavlenes upudsede murværk.

Bortfald af murrelief ved hoveddør.

Vindue til toilet direkte i facade i stedet for bag gennembrudt murværk.

Almindelige vinduer i kamrene, adskilte og med muret brystning ligesom bl.a. soveværelsets vindue.

Det ene kammervindue kan flyttes til facade mod vej (med mindre denne er nord for facaden).

Port ændret til vippeport og da lidt smallere end den tegnede tofløjede port, således at der bliver murpille på begge sider af porten.

Bortfald af garage som en del af huset.

Hermed afsluttes artikelserien om Villavejens huse. Den har strakt sig over to år, og har været meget rost i tilkendegivelser til redaktionen.

Skadhauge har lagt et enormt arbejde i tegninger og tekst, og på en måde, der aftvinger meget stor respekt.

SP takker mange gange, og håber at vore læsere har benyttet forbillederne på deres anlæg? Man kan bevise dette ved at indsende fotos fra modelverdenen.

Holtrup

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Sælges:

BEMO H0e 1055 Ge 6/6 "Krokodil", brun. Kun lidt brugt. Pris kr. 600,-.

BEMO H0e 107265 Traktor Tm 2/2. Brun. Ny. Pris kr. 400,-.

Lima H0 DSB Mr-sæt 201093. Nyt. Pris kr. 300,-.

Alt i original pakning.

H0 Fleischmann. Nyt, ubrugt PROFI-GLEIS 6120 (buet). 11 stk. Pris kr. 120,-.

Henvendelse:

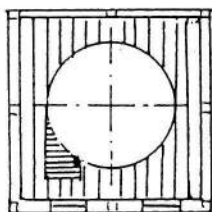
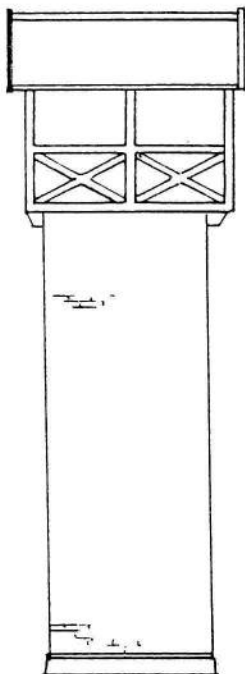
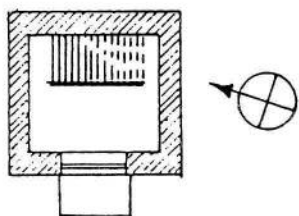
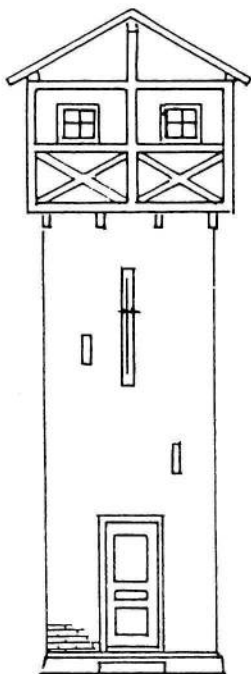
Finn Stenderup,
Østerbrogade 109,
2100 København Ø.

Tlf. 31 20 90 26.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

IDEER DERUDEFRA

BAGGÅRDSVÆRKSTEDER, SMÅFABRIKKER o.l.



Igennem flere år har Skadhauge diventeret SIGNALPOSTENS læsere med artikler og tegninger af forskellige former for private boliger, samt en enkelt større fabrik, og jeg har selv leveret en snes artikler om "Småbygninger til modellandskabet" til LOKOMOTIVET.

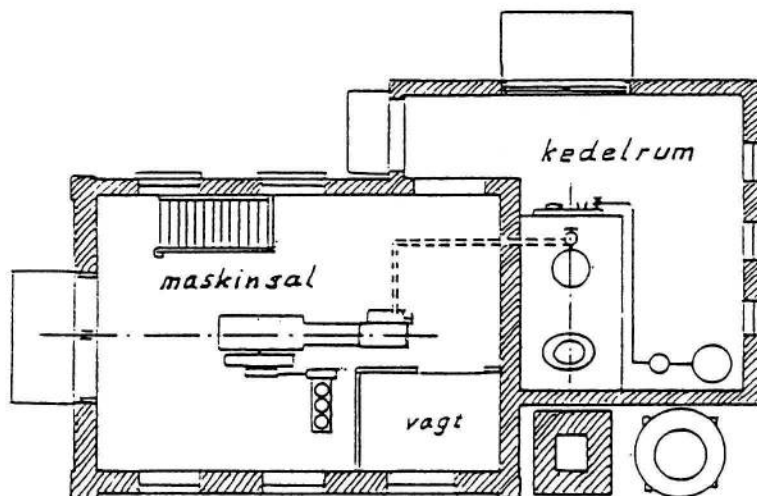
Fra sidstnævnte hobbyblad har jeg modtaget en del ubenyttede artikler som "returgods", og efter at SIGNALPOSTENS utrættelige redaktør har haft materialet til gennemsyn, har han bedt mig om at gennemgå det påny med henblik på eventuelle revisioner forud for offentliggørelsen her i bladet.

Efter venskabelig, telefonisk overenskomst med Skadhauge, som

fang bringes fotografier af forbillederne; i nogle tilfælde vil perspektivskitser dog træde i stedet.

Et stort antal af emnerne hidrører mit kendskab til fra mit tidligere arbejde, men som følge af den stedse levende udvikling er mange af forbillederne i årenes løb undergået væsentlige forandringer, så de næppe kan kendes igen; andre virksomheder er blevet nedlagt under økonomiens hårde lov, og hvis bygningerne ikke i mellemtiden er blevet fjernet, er de næsten altid overgået til anden benyttelse (og muligt ombygget).

For eksisterende virksomheders vedkommende har indehaverne alle givet tilladelse til benyttelse af forlæggene og har ofte bistået med tegninger, tekniske oplysninger og andet kil-



jeg ikke ønsker at gå i bedene, begynder her en artikelserie med tekst, billeder og tegninger af virksomhedsbygninger af en sådan art og størrelse, at de kan være af interesse for modelbyggere, ikke blot i klubanlæg, men også under beskednere former, og som i byggeteknisk henseende er så simple, at alle uden større forkundskaber kan være med.

Det kan allerede nu oplyses, at både JMJK (i Århus) og NMJK (i Næstved) har "opført" adskillige bygninger efter mine tegninger eller har dem under klargøring og til gengæld vil stille modelfotos til rådighed.

Tegningerne vil normalt indeholde plan(er) og facader, evt. også snit, og i det mulige om-

Fig. 1. Et "bindingsværksvand-tårn" på Skærbæk station, tegnet efter hukommelsen, da det forlængst er nedbrudt.

Fig. 2. Pumpehus.

Fig. 2a. Stueplan af pumpehuset, visende den formentlige indretning ud fra tilsvarende andre tekniske anlæg. I særskilt bygningsdel er placeret en kulfyret, liggende dampkedel med tilhørende fødevandsbeholder og -pumpe; filebænk med skruestik og andet værktøj er ikke medtaget. I en særlig lagerbygning udenfor opbevares kul og andet fornødent oplag.

I maskinsalens midte er den encylindrede, liggende dampmaskine placeret med remtræk til den 3-cylindrede vandpumpe. I det ene hjørne er fraskilt et mindre vagtlokale, og i modsatte hjørne ses trappen til kælderens med spildedampskondensator, filteranlæg og andet hjælpemaskineri.

På bygningens bagside er anbragt den firkantede skorsten med rensespjæld og en reservebeholder for føde- eller kondensatvand.

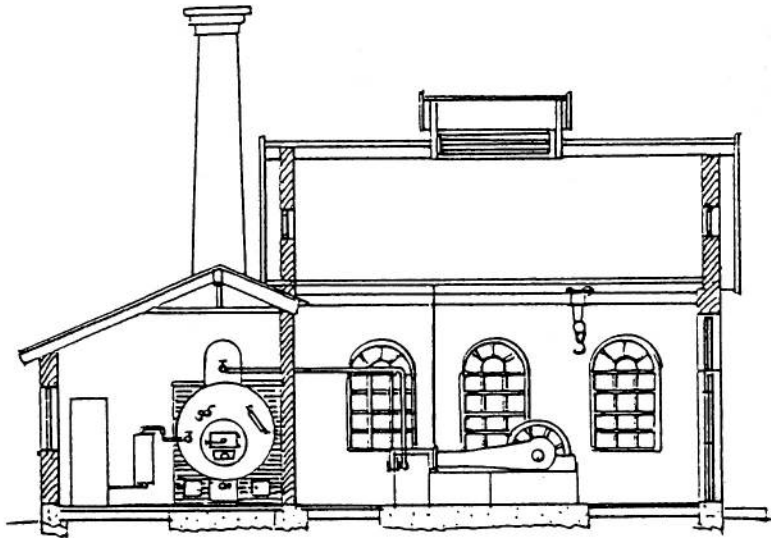


Fig. 2b. Snit gennem maskinsal med dampmaskine, løbekran under tagkant mv. og gennem kedelrum med kedelfronten og dens armatur, dampfat (dom) og hoveddamprør.

SMÅHUSE TIL MODELBA- LANDSKABET

Vandforsyningsanlæg, specielt Søborg Vandværk

Ikke så helt få modelbanebyggere har et eller flere vandtårne til at pynte op på deres anlæg, og de fleste har vel fundet deres blandt DSBs standardtyper, hvad enten det er et af de gamle runde i røde mursten og med et grønmalet cisternehus af træ på toppen, eller et af de "moderne" ottekantede, lige-op-og-ned tårne i gule mursten. Nå, ja det kunne jo også være firkantet som et længst forsvundet på Skærbæk station.

Det nåede jeg ikke at fotografere, men en skitse - vel knapt i rette mål - nåede jeg som grundlag for en model i pap i smalsporsafdelingen, som var tænkt som en parafrase over Haderslev Amtsbaner, hvoraf en ikke uvæsentlig del forløb i mit tidligere tilsynsdistrikt. Fig. 1 antyder princippet for tårnets opbygning.

Nuvel, altså: vandtårnet står der så, men hvor kommer vandet fra? Ja, nu om stunder sørger en elmotor i al ubemærkethed for de videre hændelser indendørs, og man ser ikke andet i tårnets nærhed.

I mine gemmer har jeg en skitse af et gammelt pumpehus, lidet og prunkløst, men efter min opfattelse så ganske charmerende. Det er gammelt, og jeg har ikke noget notat om det, men det kunne være DSBs pumpehus ved Skanderborg sø fra for godt 100 år siden. Med sine foroven afrundede vinduer med småruder, strenge symmetri i de enkelte bygningsdele må bygningen betragtes som udtryk for den tids skønvirke, og jeg synes, at den også kan pynte ganske net på ethvert anlæg, der symboliserer epoke I eller tiden for 75-100 år siden.

Fig. 2 viser hovedtegning med plan og facader af pumpehus med liggende 1-cylindret dampmaskine og triple stempelvandpumpe med 25 m løftehøjde, samt cornisk dampkedel (100 pund damptryk, 8,9 m² hedeplade) i særskilt kedelbygning og med tilhørende filteranlæg og vindkedel under maskinsalen. Bygningerne er opført i gule mursten og formentlig tækket med gråsort skifer.

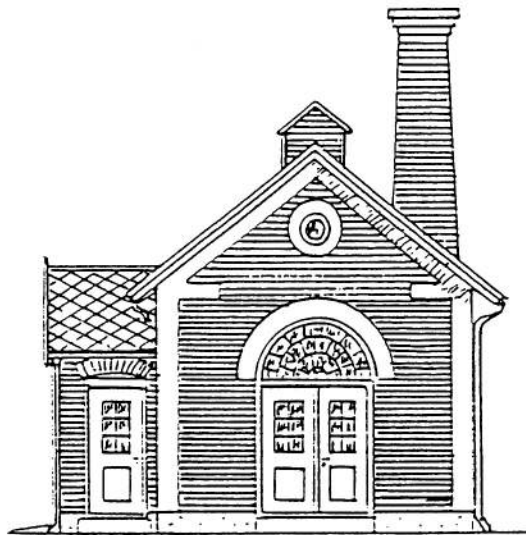


Fig. 2c. Gavlparti, formentlig set fra vest.

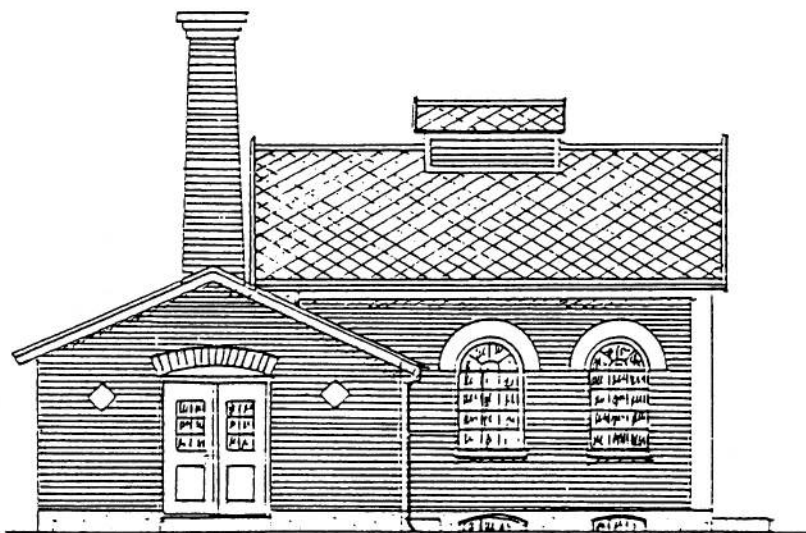


Fig. 2d. Den formentlige nordfacade og kedelhusgavl.

demateriale. I en del enkeltsager har jeg fået bistand fra de pågældende arkitekter og rådgivende ingeniører, ligesom sup-

plerende stof i høj grad er fundet i bygningsinspektorater og egsarkiver landet rundt, og for al sådan bistand bringer jeg herved min allerbedste tak - og så til sagen:

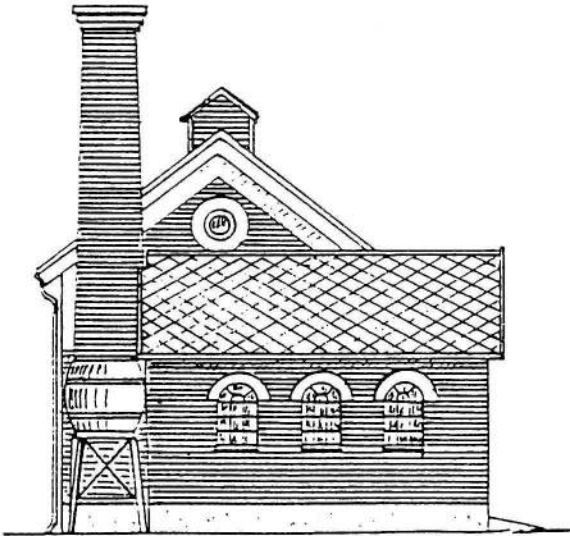


Fig. 2e. Bagenden med kedelhus-facade.

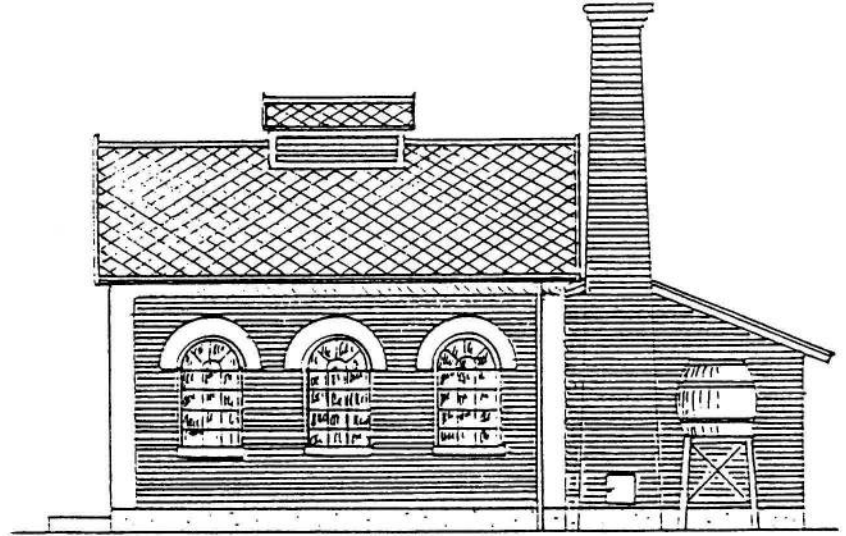


Fig. 2f. Den formentlige syd-facade.

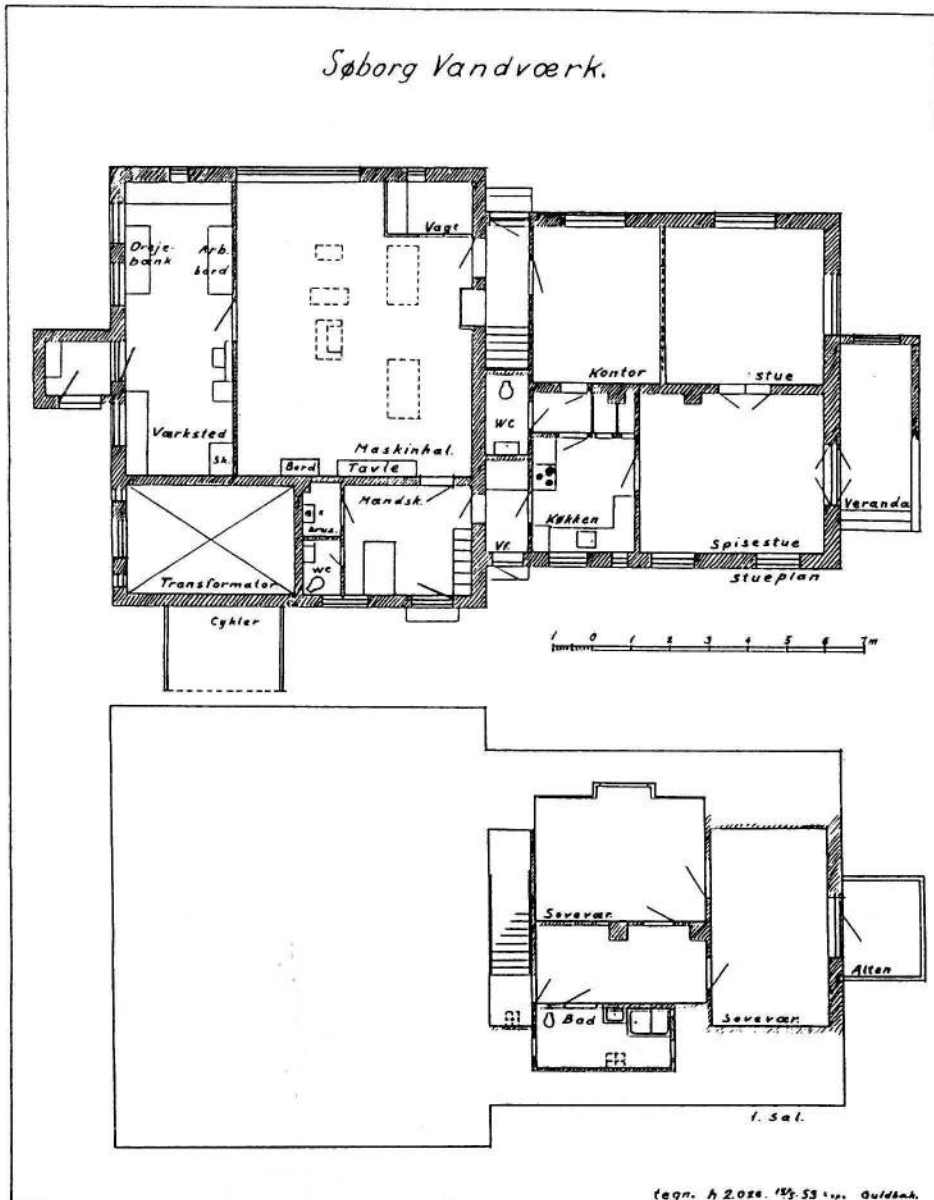


Fig. 3b. Overetagen med bestyrelsens soveværelser.

Fig. 3. Søborg vandværk.

Fig. 3a. Søborg vandværks stueplan med maskin- og værkstedshovedbygning tv. og kontor og privatbolig for vandværksbestyreren th.

Af lidt større mål, men bestemt ikke mindre charmerende er det i denne artikel omhandlede, kommunale vandværk, nemlig Søborg vandværk ved østenden af Utterslev mose.

Engang i 1952 inspicerede jeg vandværket og fandt, at det måske lige var sagen at kopiere det til et modelbaneanlæg; jeg skrev så til sognerådet i Gladsaxe kommune - det var først senere, at betegnelsen blev ændret til kommunalbestyrelsen - og jeg fik et særdeles venligt svar, hvori sognerådet udtrykte næsten benovelse over, at nogen kunne finde vandværket så charmerende, at man gerne ville se tegningerne.

Tegninger fulgte med til låns for en kortere tid, og da min arbejdsplads ikke havde fået noget så nymodens som kopiermaskine (de første fotokopiapparater kom i Tilsynet 13-14 år senere!), ja så måtte jeg igang med den omstændelige proces at trække op med tusch på gennem-sigtigt kalkepapir, og den tegning dukkede op næsten fra glemselen, da jeg måtte igang med en tilbundsgående oprydning i jernbanehobbykælderen i anledning af noget så fornemt, som at Inner-wheels damer havde anmeldt deres besøg i samme!!

I fig. 3 vises hovedtegningen med plan, snit og facadetegninger. Den tilhørende bagbygning har jeg derimod ikke fået med, men fig. 4 viser en tidstypisk

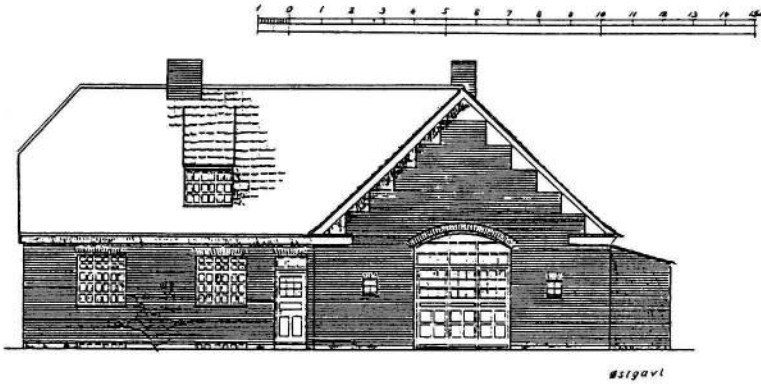


Fig. 3c. Østgavlen af hovedbygningen og facaden på beboelsen.

Fig. 3d. Vestgavlen med beboelsens bagside.

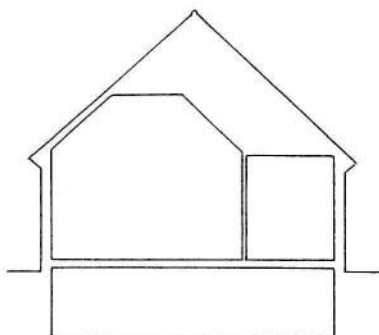
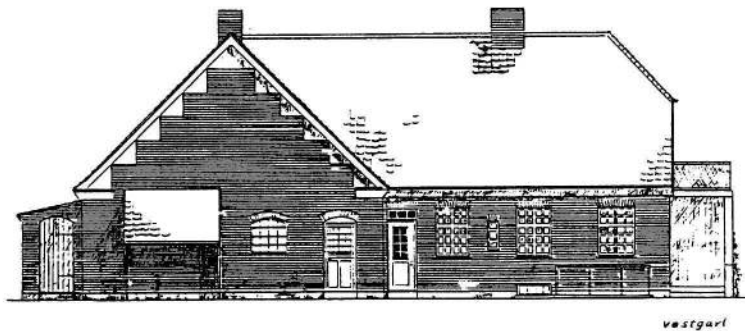


Fig. 3g. Snit gennem maskinsal og transformerrum.

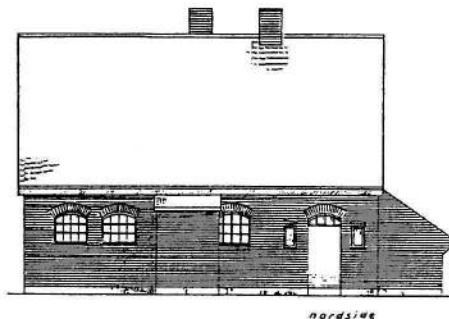


Fig. 3e. Hovedbygningens bagside

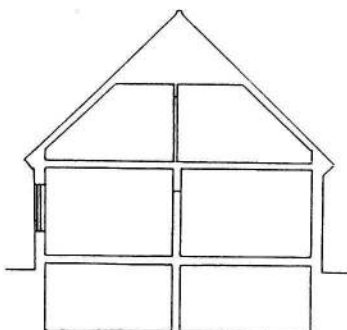


Fig. 3h. Snit gennem beboelsen.

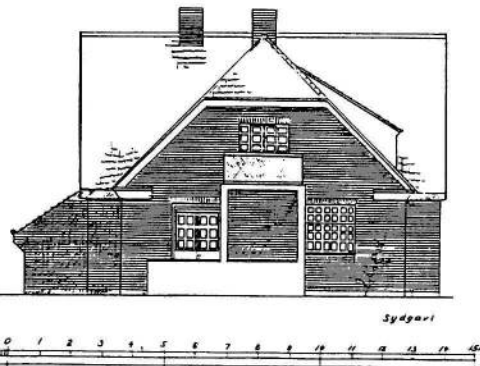


Fig. 3f. Beboelsens gavlf med overdækket veranda.

tilsvarende for 30 år siden nedbrudt værkstedsbygning til Esbjergs gamle elværk.

Det er mange år siden, jeg sidst har været på de kanter, men hvis vandværksbygningen fortsat består, vil det kunne ses, at den er opført i røde teglsten, og er tækket med vel efterhånden godt "patinerede" dvs. gråsorte røde tegltagsten; vinduerne var eller havde været hvide og det øvrige træværk grønt eller brunt - begge farver, vil gå meget godt.

Omkring bygningerne stod store, gamle træer, og et trådhegn afrundede arealet ud mod Glad-saxevej; i tilslutning til vandværksbestyrerens privatbolig, der var sammenbygget med værket, lå en smuk og velvedligeholdt parkagtig have. I bagbygningens vindueskarme blev forøvrigt i stort mål tiltrukket sommerblomster og udplantningsplanter til køkkenhaven.

Om bygningens indre skal der iøvrigt ikke siges meget: Maskinhallen havde smukke klinkergulve lagt i skaktern og en dejlig murstensornamentik i rødt på de ellers hvidpudsede vægge.

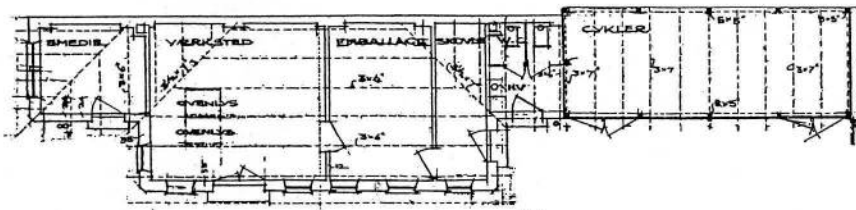
Medens fx. Varde vandværk havde 2 smukt stafferede Møller & Jochumsen gasmotorer til at drive pumperne, har Søborgværket så vidt jeg ved udelukkende været elektrisk drevet, jf. transformerrummet, men andre steder har der som ovenfor set været dampkraft, dieselmotorer, petroleumsmotorer, ja endda sugemotorer og vindkraft har jeg i årenes løb mødt på min vej.

Af plantegningen i fig. 3 ses også, at der er indrettet et mindre værksted til at klare daglige vedligeholdelsesarbejder. Nogle fotografier fra samme tid (1952) supplerer det skrevne og tegningerne.

Det er ikke tanken her at bringe en egentlig byggebeskrivelse; man kan bruge papmetoden som for Nr. Næra elværk, omtalt i LOKOMOTIVET nr. 10 fra 1985 eller prægede plastplader alt efter lyst og forgodtbefindende.

Kniber det med pladsen, er der ikke noget i vejen for at nøjes med en del af bygningen, og da vel specielt vandværkets maskinhalsbygning, og skulle det gå helt galt, kan værket "komprimeres" til en flad baggrundskulisse.

I den forbindelse kan jeg blot anbefale, hver gang man falder over en bygningstegning med facader, et stregbillede i en avis eller et fagblad eller andet, som kan bruges direkte eller give ide til baggrundskulisse, da at



PLAN AF NIVÅ, VÆRKSTEDSBYGNING
MÅL 1:100

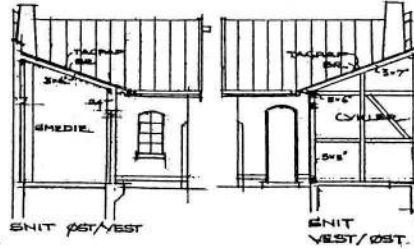


Fig. 4. Værksted- og lagerbygning.

Fig. 4a. Plan af værksted- og lagerbygning.

Fig. 4c/d. Snit gennem smedier, henholdsvis cykelrum.

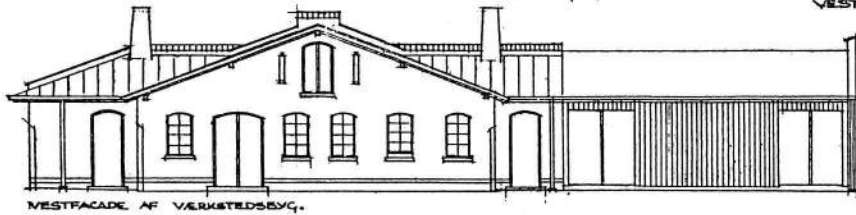


Fig. 4b. Facade af værkstedsbbygning.



Fig. 5a. Den pyntelige bygningsfacade mod Gladsaxevejs underste ende i 1952 - tænk ingen trafik!



Fig. 5b. Søborg vandværks bagside, set fra vejen til værkstedsbbygningen.

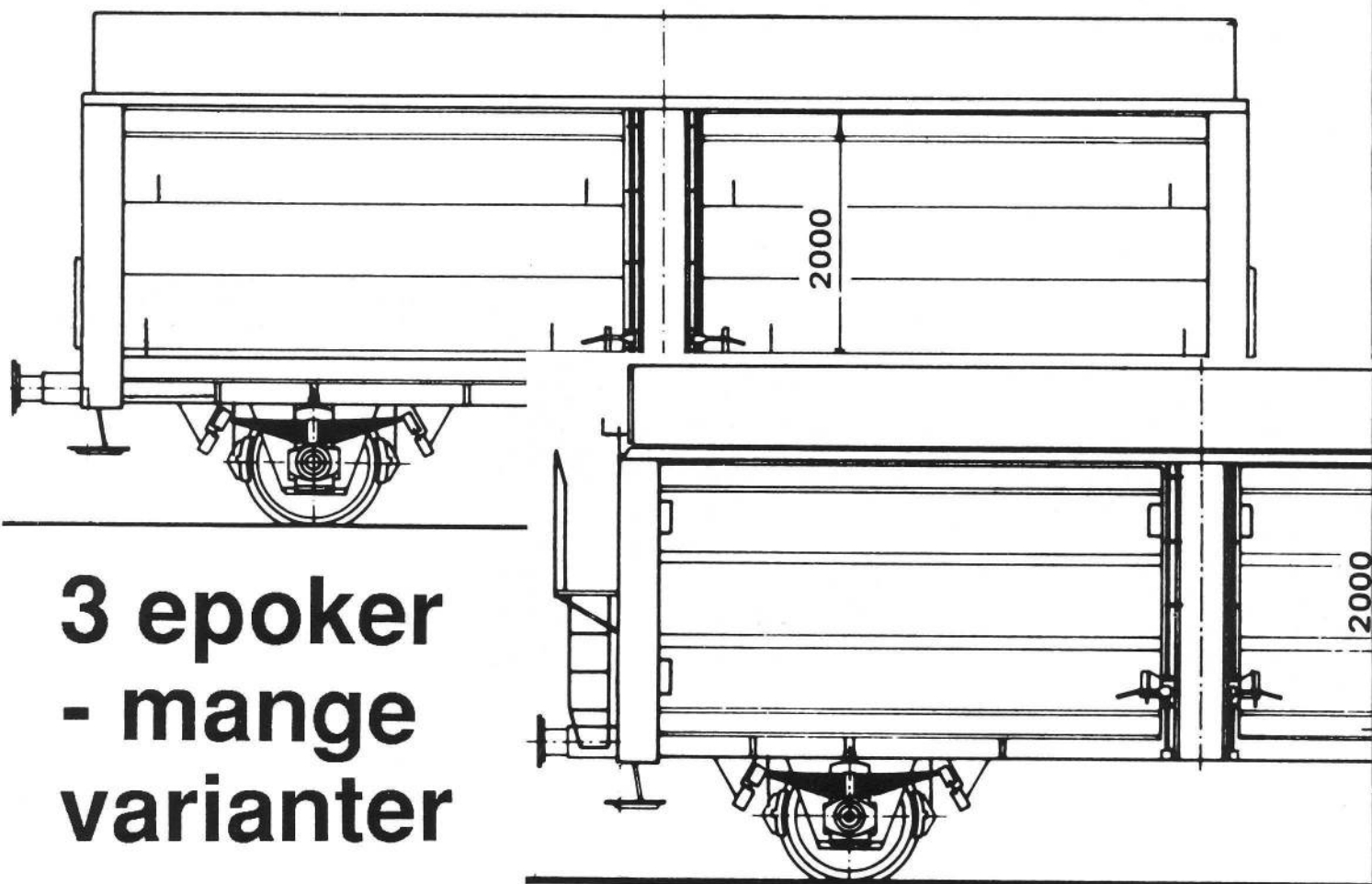
tage en fotokopi til evt. senere brug, ikke mindst de lokalhistoriske bøger vrimler med sådanne gode eksempler, der næsten råber efter at blive brugt af modelbanebyggere.

DIN & MIN
Hobby



BUDDINGEVEJ 229 · 2860 SØBORG · 31565232

**Så har vi igen en
original "dansker"!**



**3 epoker
- mange
varianter**

**DSB Hs, Hs-t, His, Hims
Kun kr. 96,00**

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

EN SP-SPECIALITET:

VOLMERGADE 30, MASNEDSUND

SIGNALPOSTEN har i lang tid beriget os med en herlig samling tegninger til bygninger på modelbaneanlægget. Det mest herlige ved det er, at der samtidig er givet et godt bidrag til dansk arkitekturhistorie, især stationsbyernes arkitekturhistorie. Tak til P.W. Skadhauge for det!

Tillad alligevel en amatør at blande sig. Godt nok ligger størsteparten af stationsbyernes udvikling i årene omkring og efter århundredskiftet, men der skete nu også lidt, da de første baner nåede frem. I det følgende vil jeg derfor forsøge at beskrive et hus fra denne første tid.

Sydbanen Roskilde-Masnedsund blev åbnet i 1870. Et kort fra 1860 fra Trap, 1. udgave, viser, at der i Masnedsund var en færgegård, 3 huse eller mindre gårde, hvoraf den ene på hjørnet af Volmergade og Købmagergade fandtes endnu omkring 1949. Ellers intet, og gadenavnene var der nok heller ikke. I 1870 kom der en lille havn, og der må være bygget boliger til de mange ansatte ved banen, for der var nu ikke plads til mange i hovedbygningen og et par vogterhuse.

I huset Volmergade 30 blev der på et tidspunkt fundet spor efter stormfloden i 1872, så det må være bygget inden, men efter 1860. Derfor er 1870 sandsynlig.

Oprindeligt var der kun 3 lige store lejligheder, men på et tidspunkt boede der en meget børnerig familie i den vestligste, og så blev der bygget en ende til. Den østligste ende med en senere tilføjet butik blev ret tidligt solgt fra og var en helt selvstændig enhed. Mit detailkendskab til huset begrænser sig derfor til de to vestligste boliger.

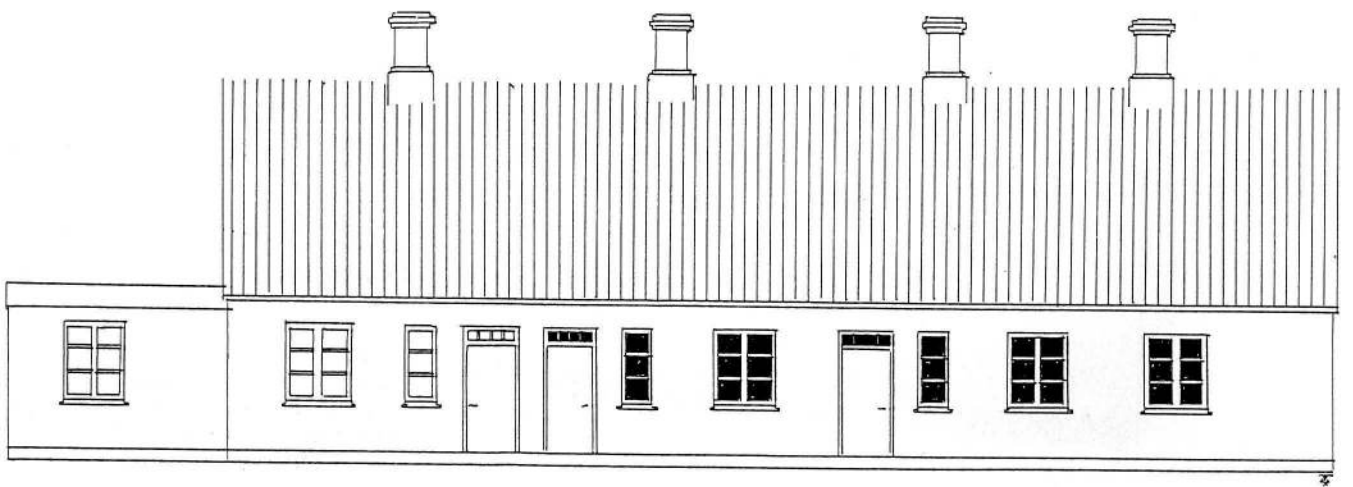
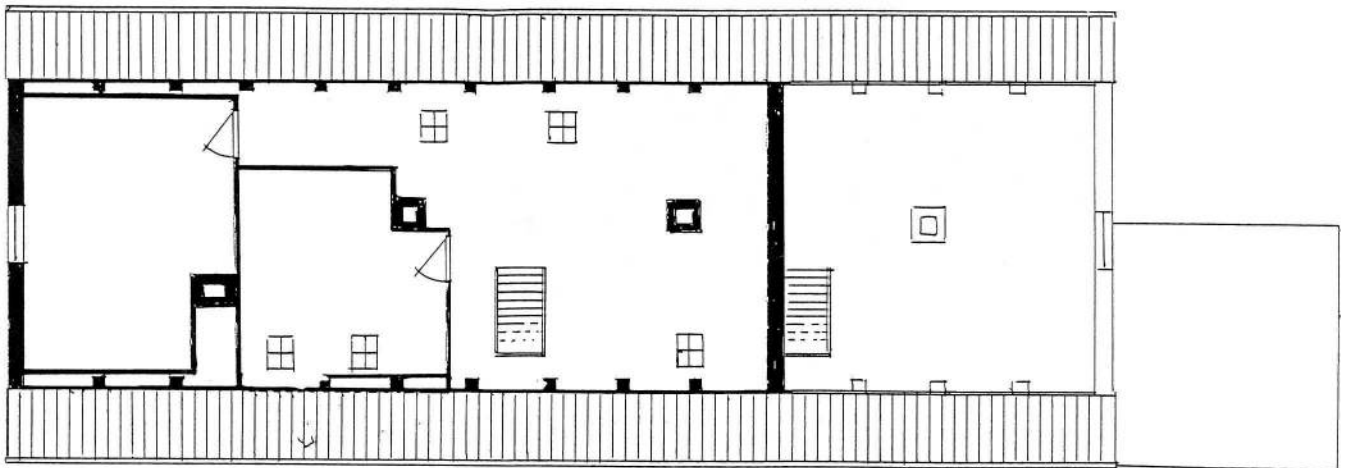
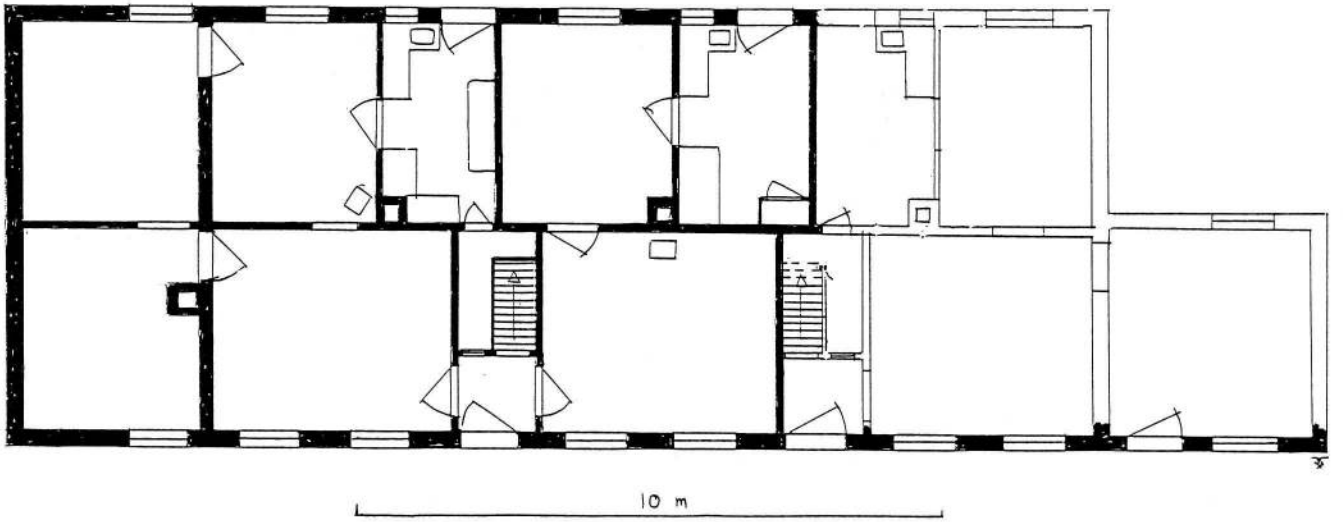
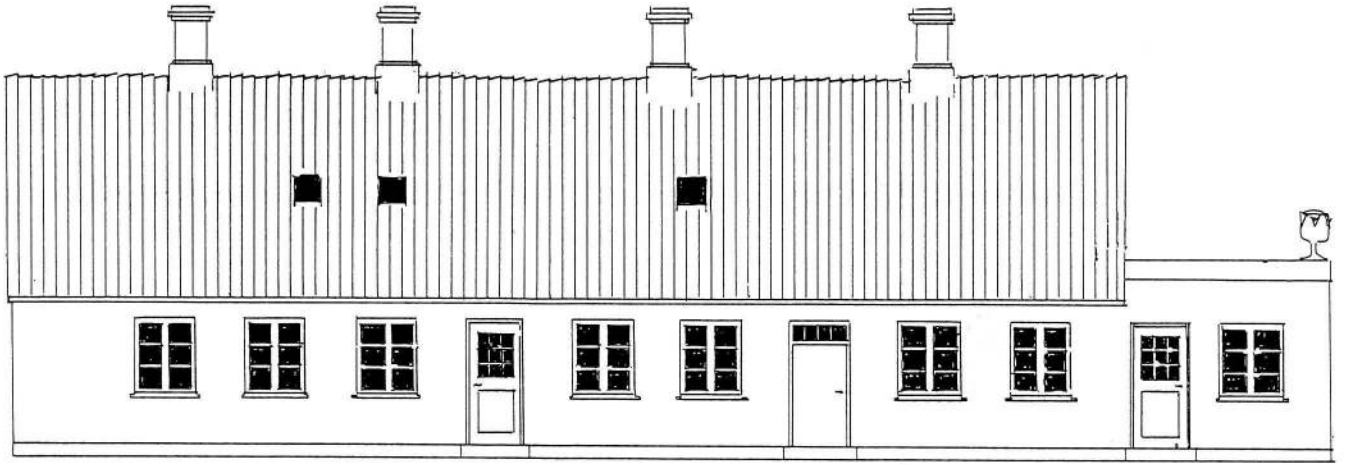
Tegningen viser husets udseende omkring 1940. Omkring 1950 blev den østligste ende helt ombygget, således at den lille tilbygning blev helt inddraget i huset. I 1964 blev den vestlige del af huset solgt til ejeren af

Gadeside, ca. 1920. Rundtræsstakit med cementstolper (arkiv JB-P)

Gadeside, ca. 1930. Et af de meget få billeder, der viser tilbygningen med cykelsmedeværkstedet (arkiv JB-P)

Gadeside, 1964. Gavlen viser stadig den oprindelige grå farve, men gadesiden er pudset, dog for så længe siden, at farven allerede er falmet (JB-P)







den østlige del, og der kom nye vinduer. Derefter ophørte min tilknytning til huset.

Huset blev målt op i 1964. Den del af tegningen, der er gengivet med gennemfarvede vinduer og gennemfarvet snit i murværk, er pålideligt dokumenteret. Resten er en mellemtung mellem rekonstruktion og gæt.

Huset var oprindeligt gråt med grønne vinduer. Gadesiden blev senere pudset med noget lysebrunt indfarvet puds. Skorstenene blev moderniseret i forbindelse med en fornyelse af taget i begyndelsen af 1950'erne. Udhuset var af gule sten med grønne vinduer og døre, og paptag. Der var et lokum til hver lejlighed. Noget tilsvarende må have tilfældet hos naboen, men forholdene dér kender jeg ikke.

I den østlige tilbygning var der cykelsmed i 1930'erne og grønthandler i slutningen af 1940'erne. Derefter forsvandt butikken.

Haven var nok typisk for sin tid med sin opdeling i prydhave og nyttehave. Der var ingen græsplæne. Forhaven skiftede karakter i tidens løb: Stakittet med cementstolperne blev omkring 1950 udskiftet med et trådhegn båret af sølvbroncerede stålrør, og ved gadeomlægning i begyndelsen af 1960'erne forsvandt forhaven stort set.

Lejlighederne var yderst beskedne i størrelse: Den største var på ca. 59 m², den mindste ca. 35 m². Der var indlagt vand - i køkkenet, intet badeværelse, og som nævnt lokum i gården.

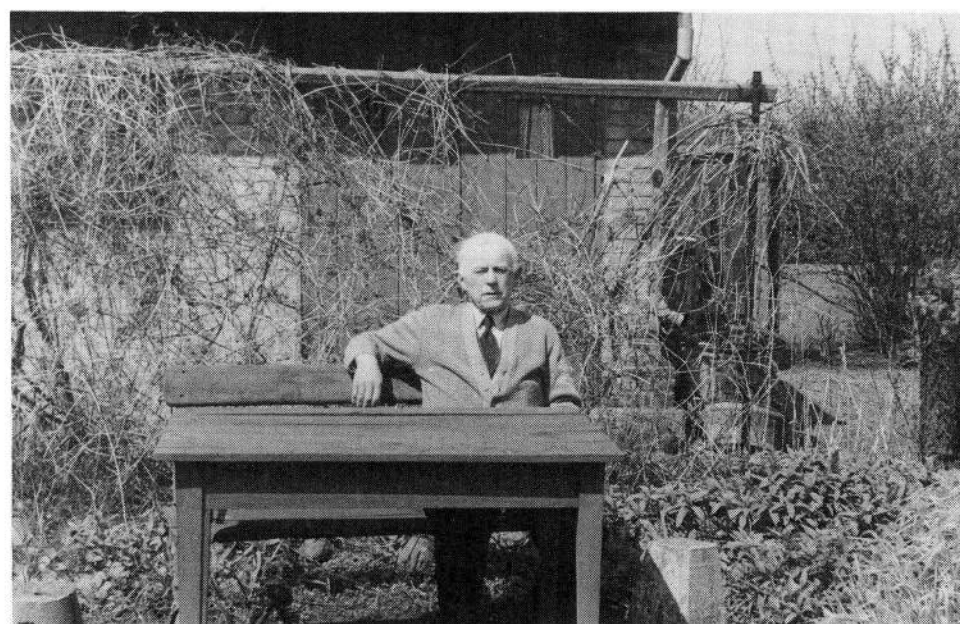
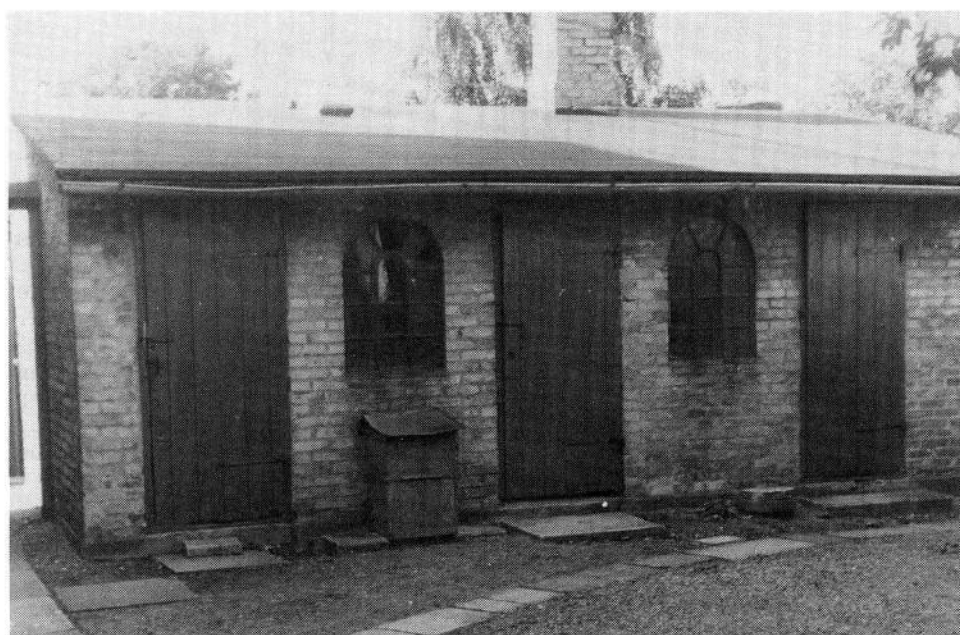
Bygningen med sine 3 lejligheder forekommer mig at være et godt eksempel på den slags beskedne boliger, der blev bygget i meget stort tal overalt i landet i årene op til århundredskiftet, hvor kravene til boligerne efterhånden blev lidt større. På modelbaneanlægget hører typen til i byer, der er opstået omkring en "ældre" bane.

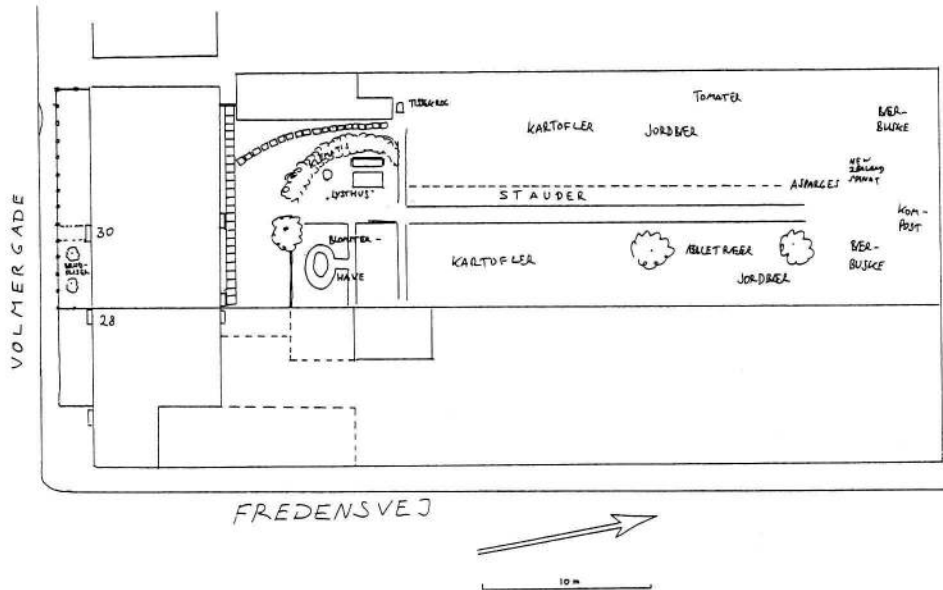
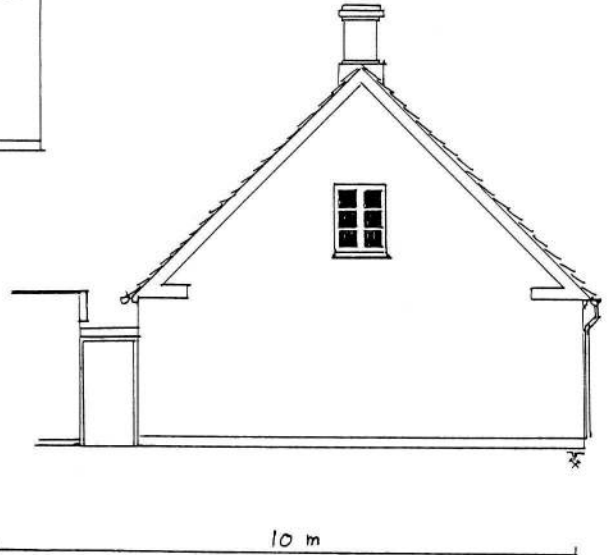
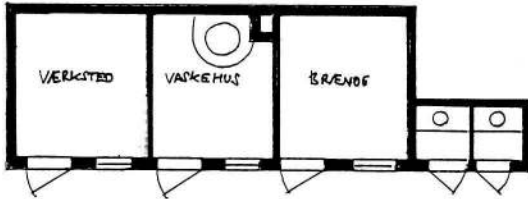
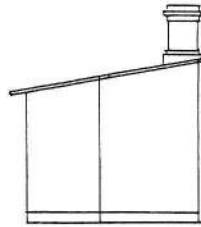
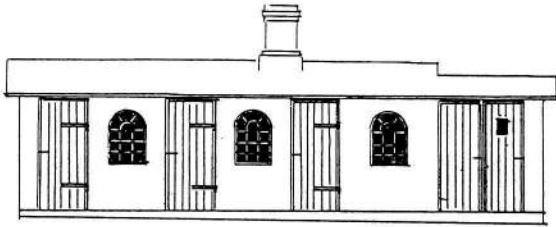
JB-P

Gårdside med oprindelig grå maling, fliser, grusbelagt gårdsplads og rester af port mellem hus og udhus. 1964. (JB-P)

Udhus, facade mod øst. Rummene var på dette tidspunkt lidt anderledes disponeret end oprindelig. Fra venstre brænderum for den østlige lejlighed, i midten cykelrum, og til højre brænderum for den vestlige lejlighed. 1964. (JB-P)

Nordligste del af udhuset set fra "lysthuset". 1958. (JB-P)

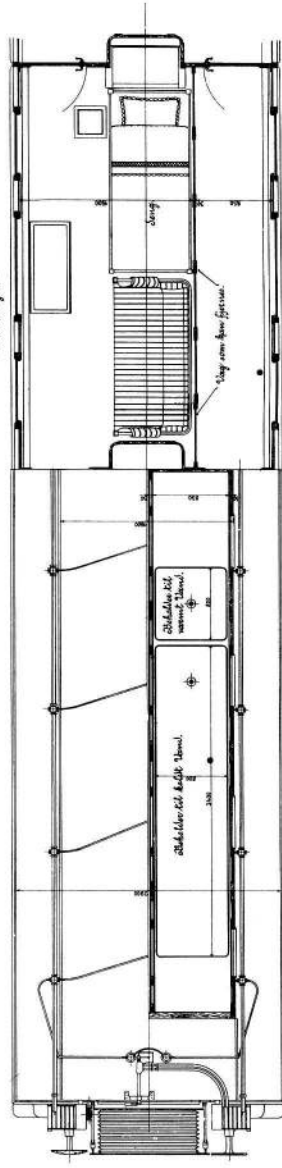
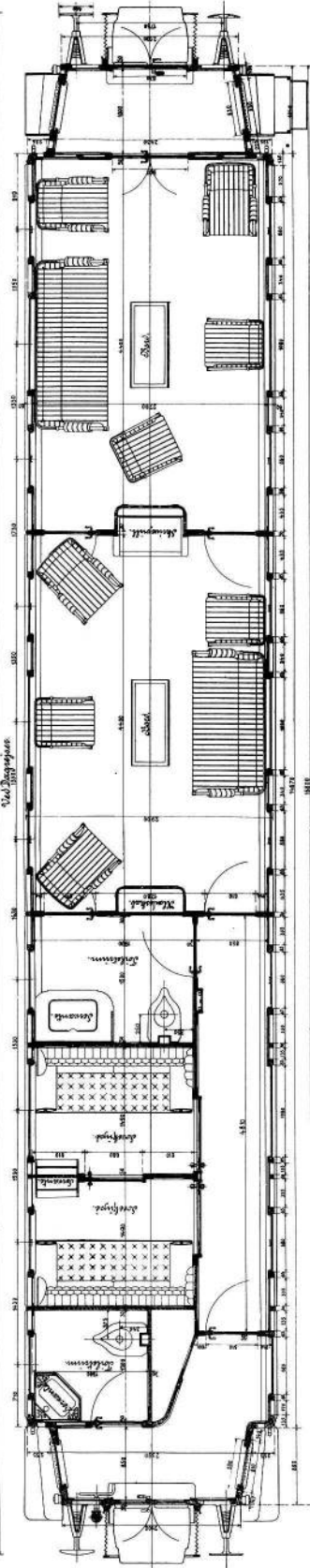
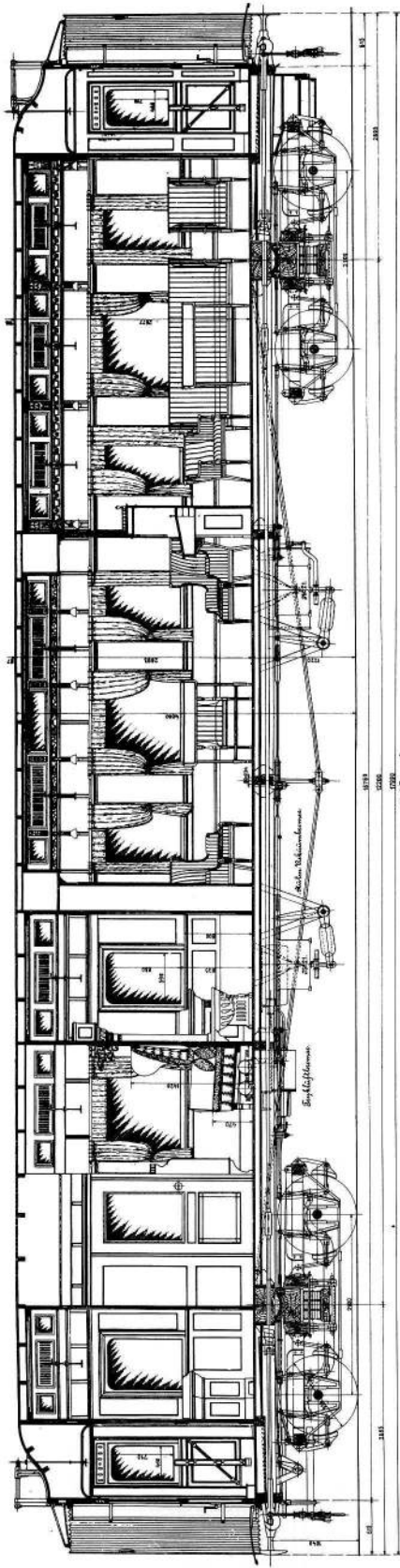




Tegningerne er endnu på skitsestadiet, men skulle nok være brugelige ved eventuel bygning. De er tegnet i 1:87 (men bringes stærkt formindsket, red. anm.). Lejlighedernes indretning skulle nogenlunde fremgå af planerne. Køkkenerne har angivelse af borde og kogeplader og har adgang til enten et spisekammer under loftstrappen eller blot et skab. Øvrige rum er opholdsrum. De løse firkanter er kakkellovne - kun én i hver lejlighed.

Gadeside set fra sydøst. Billedet viser også det stærkt ombyggede nr. 28. De store butiksvinduer antyder, at butiksbygningen oprindeligt kan have været betydeligt større. Billedet er fra 1981 og viser også den hæmningsløse skilteskov, som sættes foran de fleste huse i dag. (JB-P)





Danske Slabbaner Maskinfabrikation.

Slongerovgn

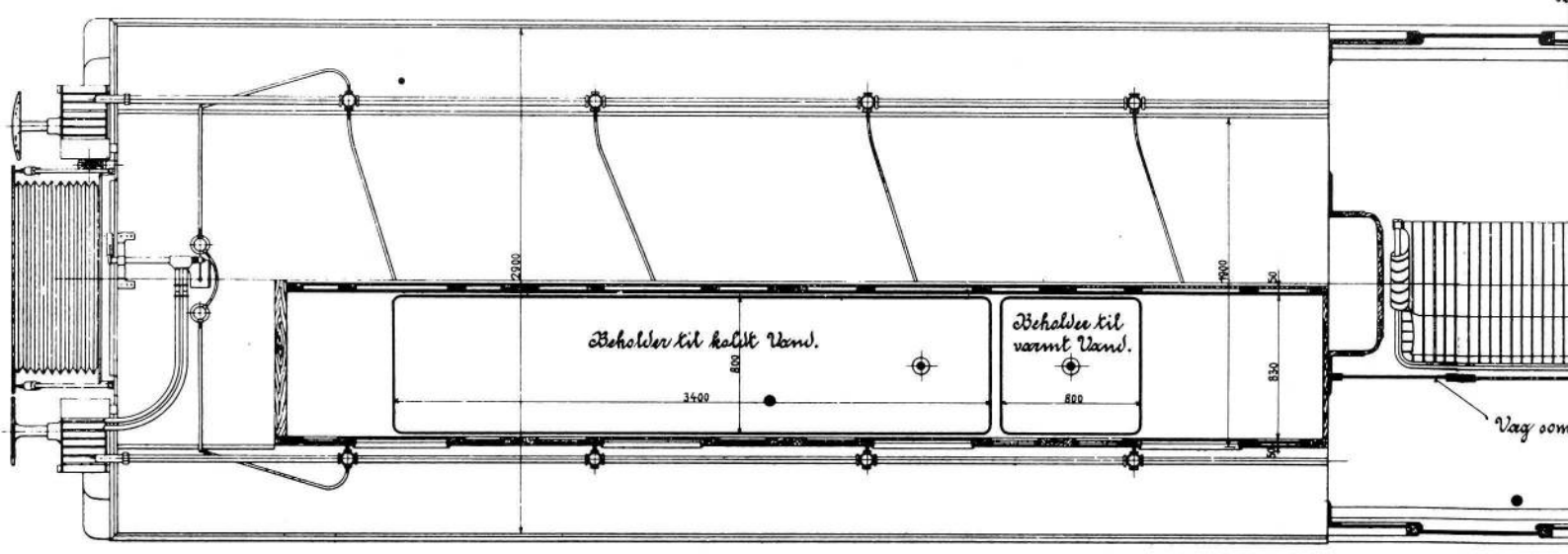
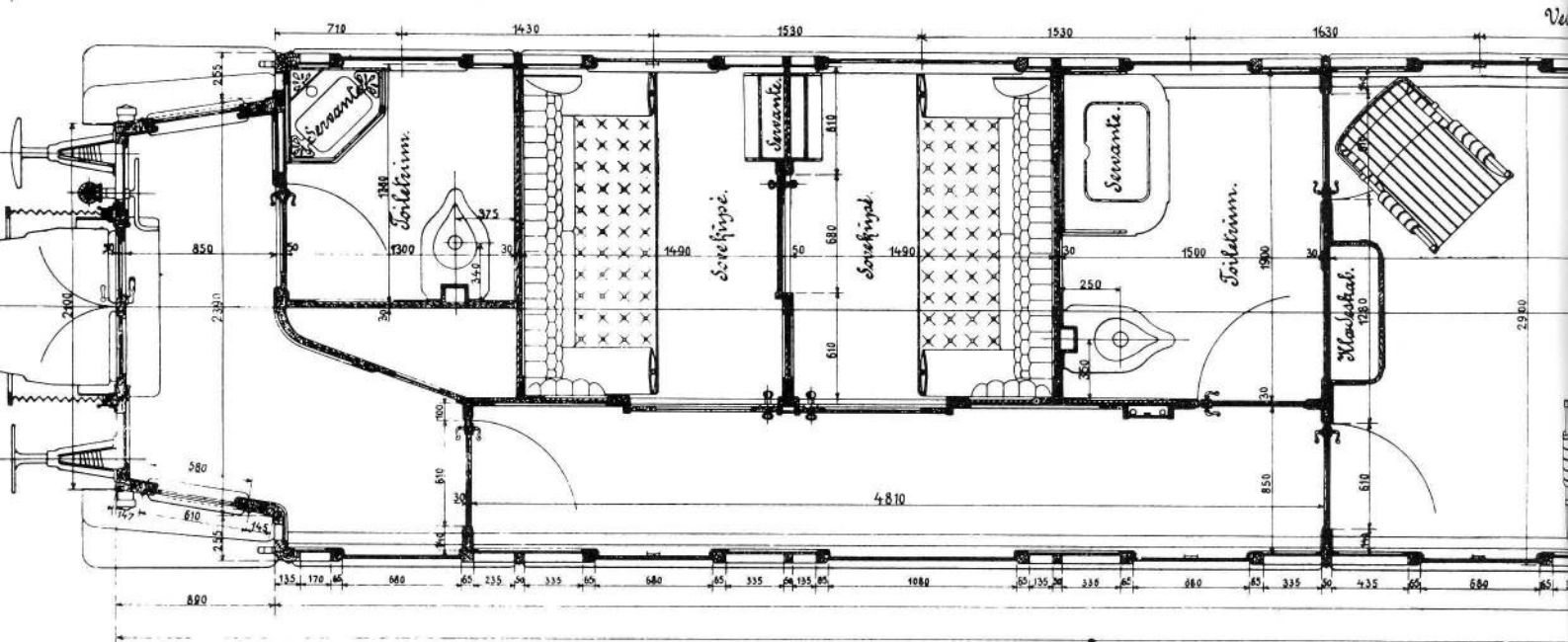
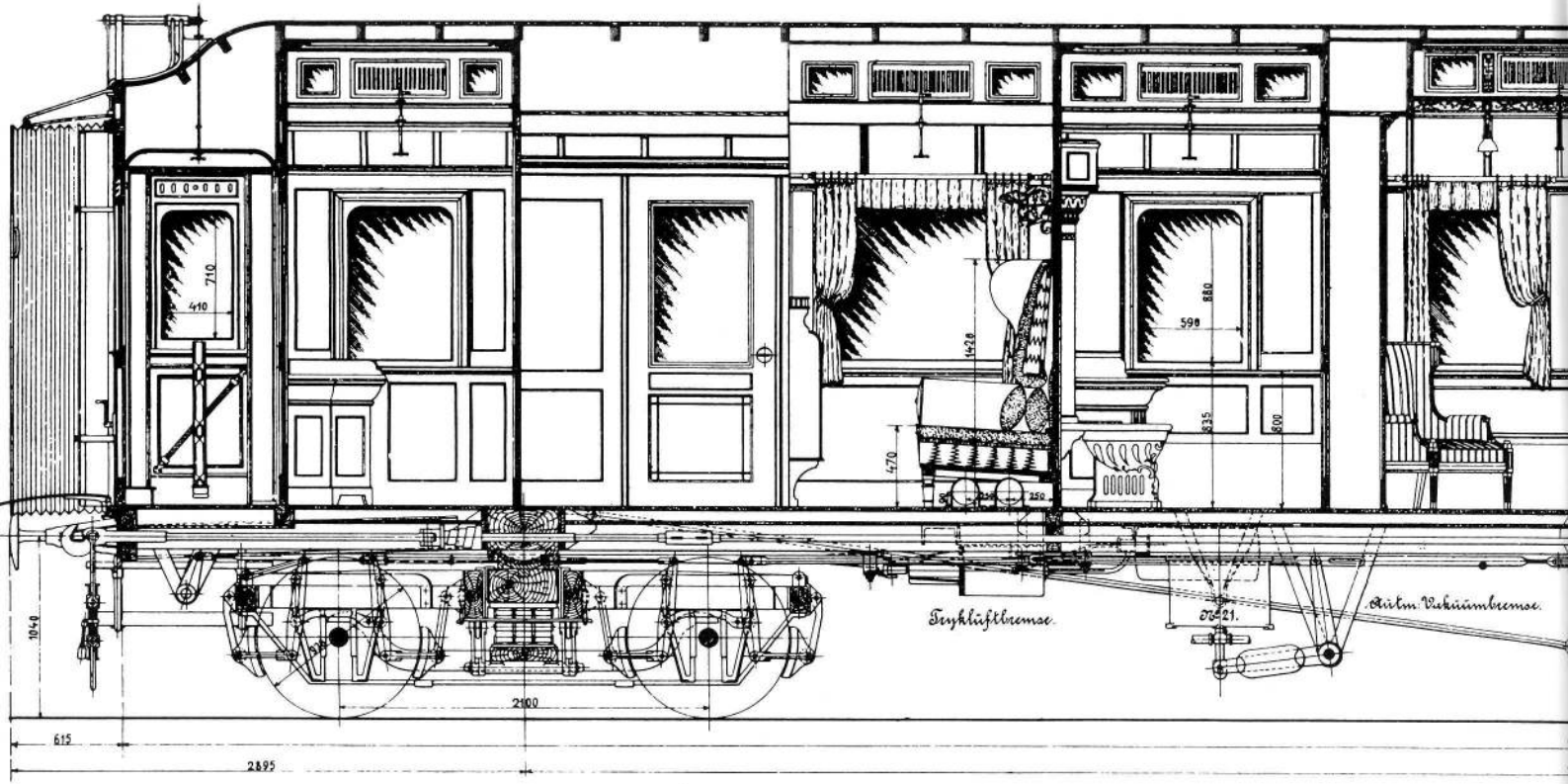
Silica No 2028

Plan 2.

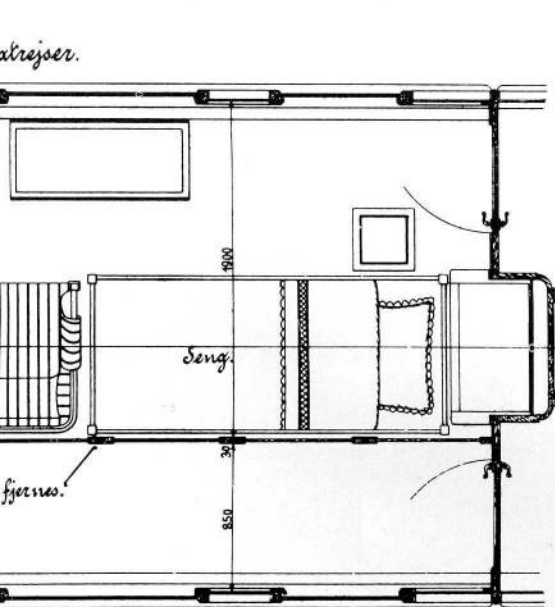
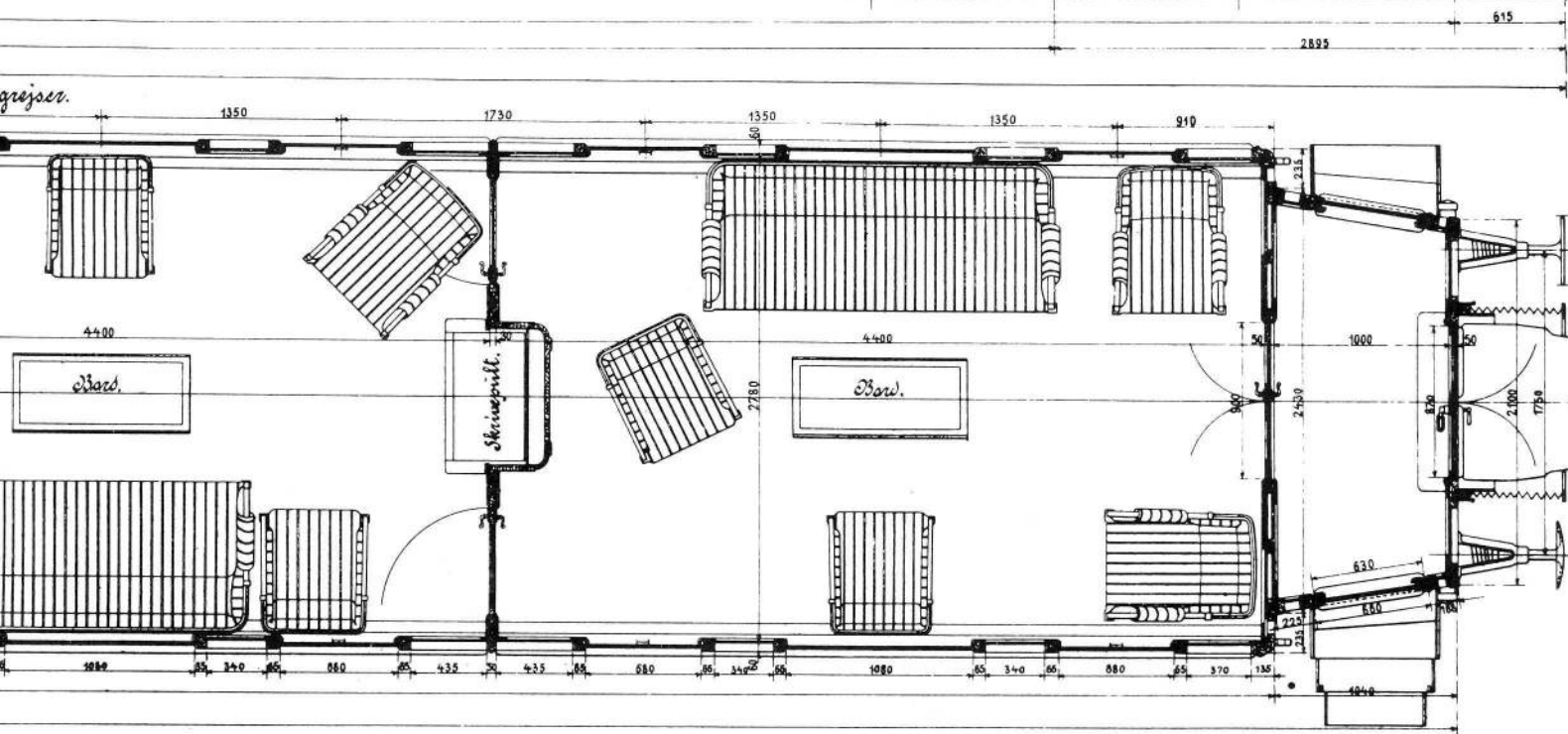
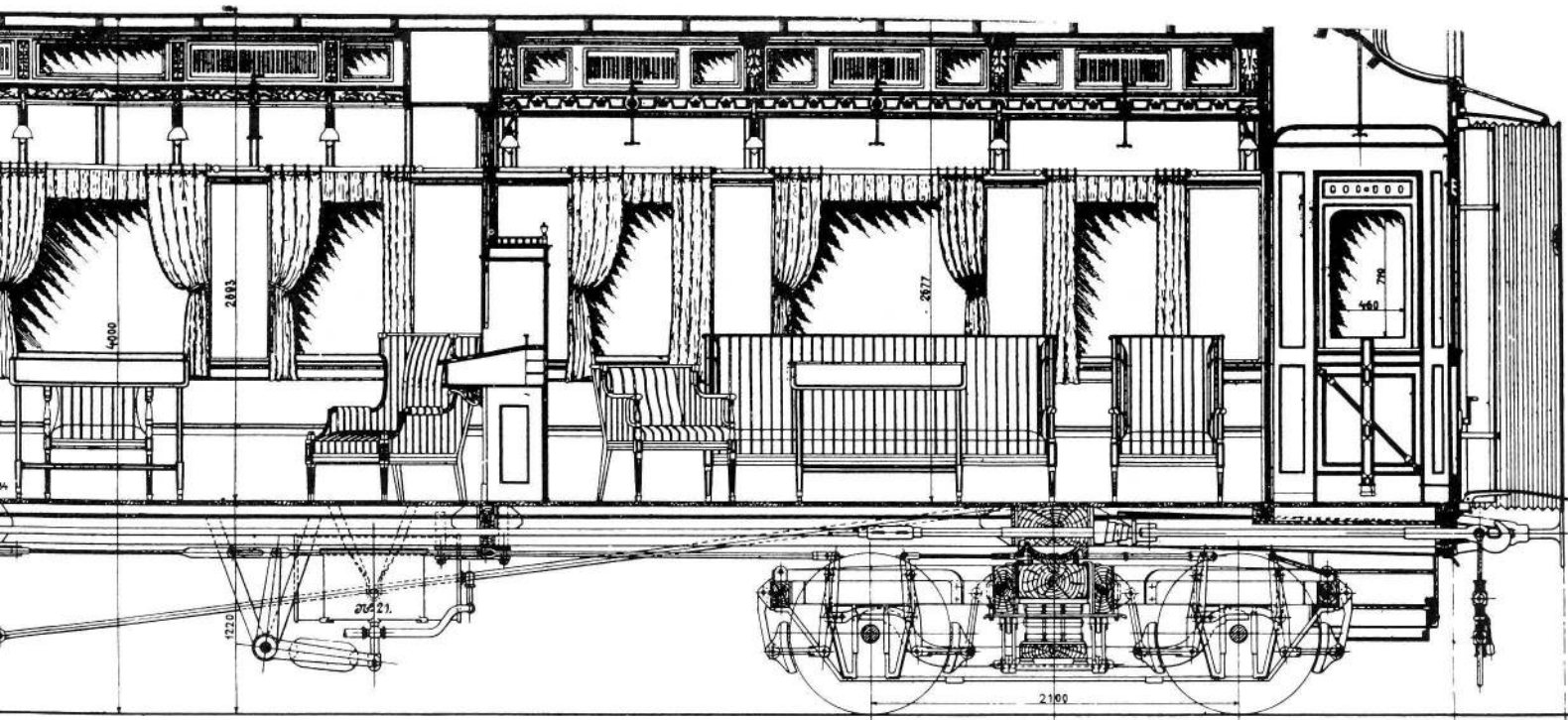
København, August 1888.

Beck
Maskinfabrik.

HP 8.



Jan 1-9-92
[Signature]



Danske Statsbaner Maskinafdelingen.

Kongevogn

Litra Sa 2628

Plan 2.

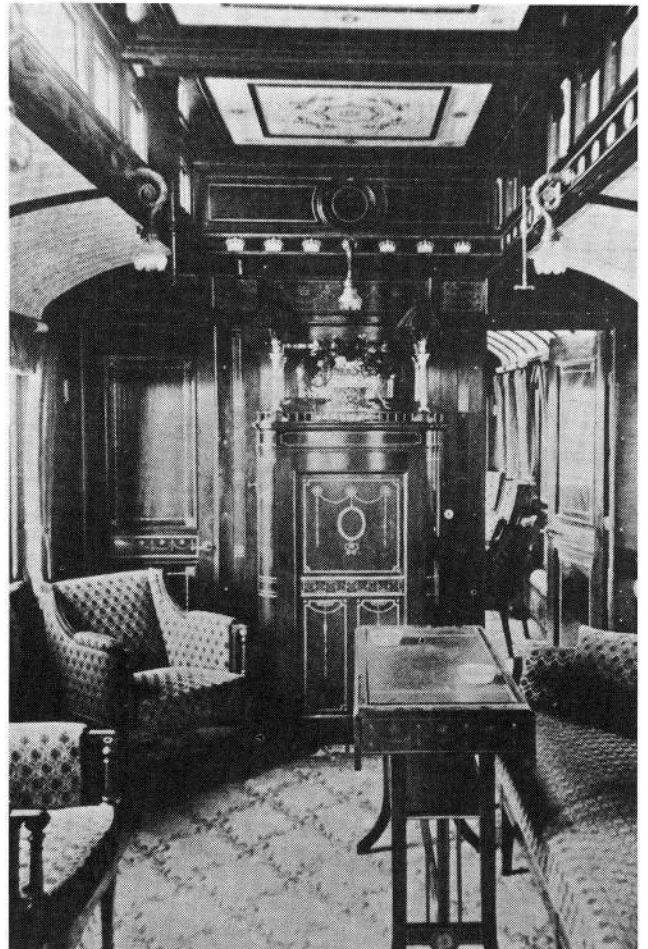
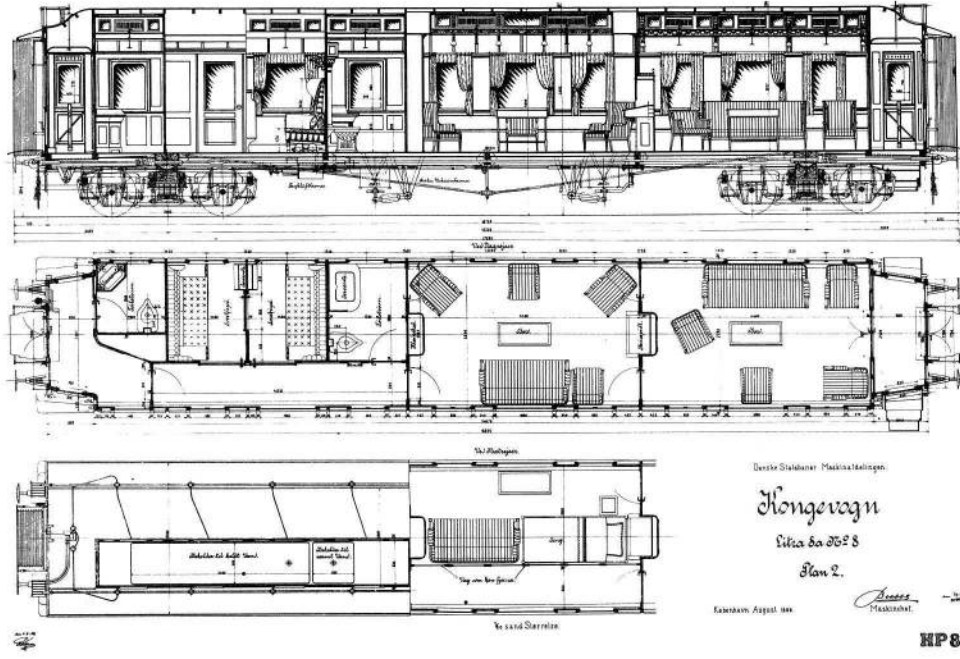
København August 1899.

Buss
Maskinchef.

den 2/8 99
20/10/99

sko sand Størrelse.

HP8.



MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

PRIVATBANERNES ANVENDELSE AF BRUGTE DSB ME, MF og MC"-vogne

A H T J

I 1936, 2 år efter salget af de 2 ME-vogne til ØSJS, solgtes endnu 2 DSB-Triangelvogne til privatbaner: ME 35 til SNNB og ME 46 til AHTJ.

Hammelbanen blev den første bane, der vovede at anskaffe Triangelvogne fra DfA i Odense. Efter 18 år med overskud på

driften, kom der i 1920 et svært dyk i driftsresultatet, og i 1920/21 et underskud på næsten 60.000 kr., hvilket var mange penge dengang - det svarer vel til over 1 million nutidige kroner!

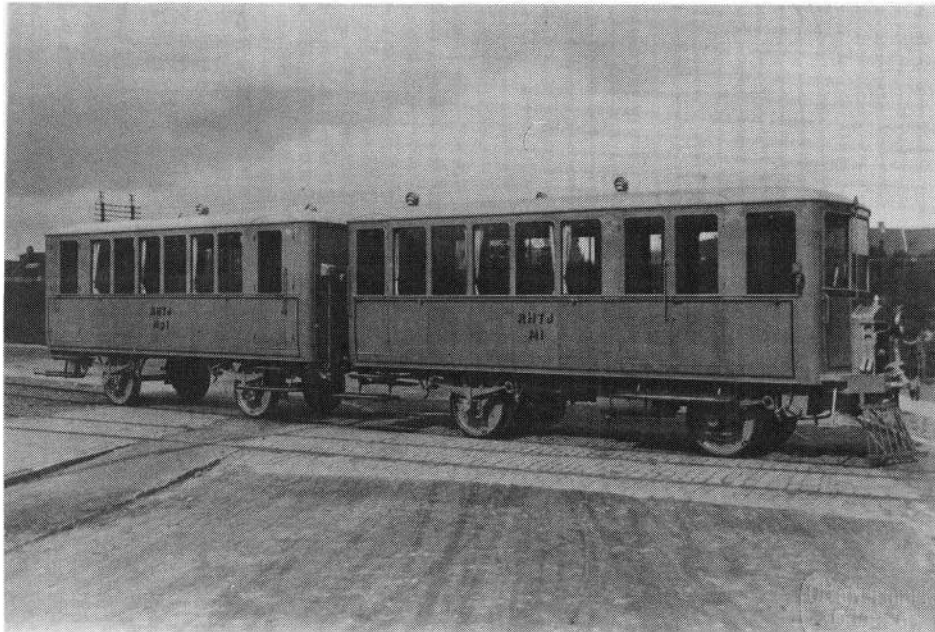
Lige som ved de øvrige privatbaner håbede man på snarlig fremkomst af billige og drifts-sikre motorvogne, men AHTJ havde allerede i 1920 (i desperation?) anskaffet den berømte, svenske motortrolje, som var tænkt anvendt til billig person-

befordring på den lidet rentable banestump mellem Hammel og Thorsø. Man indså dog allerede ved den første prøvetur, at den med sine åbne sider - der dog kunne afskærmes med nedrullelige presenninger - var for luftig til, at man kunne byde passagererne en sådan transportform - selv om sommeren.

Men i 1923 anskaffedes så i ét hug et helt Triangeltoget af model II, bestående af 2 motorvogne og en mellemliggende bivogn, betegnet M1-Mp1-M2, og det var de første "rigtige" jernbanemotorvogne, DfA leverede.

Vognene var meget små, smalle og lidet komfortable, men de fungerede uden alvorlige børnesygdomme. Med sin hang til billige og primitive motorkøretøjer, supplerede man kort efter motorvognsparken med DfA's lille forsøgsrutebil på jernbanehjul (model IA), den, som DSB tidligere på året havde prøvet i 3 måneder mellem Aarhus og Brand. AHTJ bærede den med betegnelsen M 3, men fik ikke megen glæde af den, selv om den var bedre end motortroljen - den var alligevel for lille, selv for Hammelbanen.

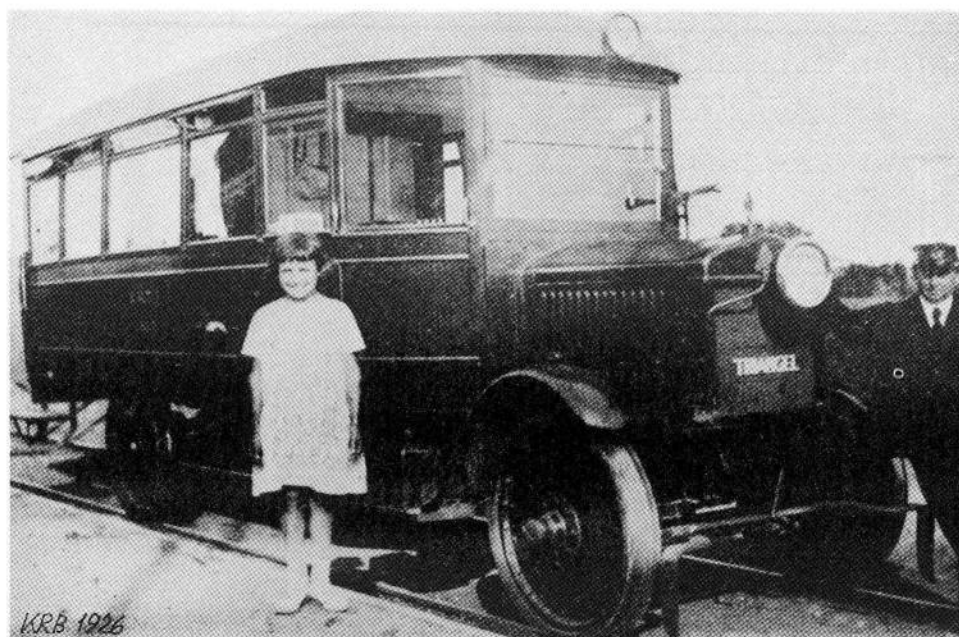
Året efter anskaffede man et eksemplar af Triangelns nye model IV, kaldet ATHJ M 4. Den var lidt større end M 1 og 2, men som disse kun med den 72 hk "Midwest"-motor. M 4 havde

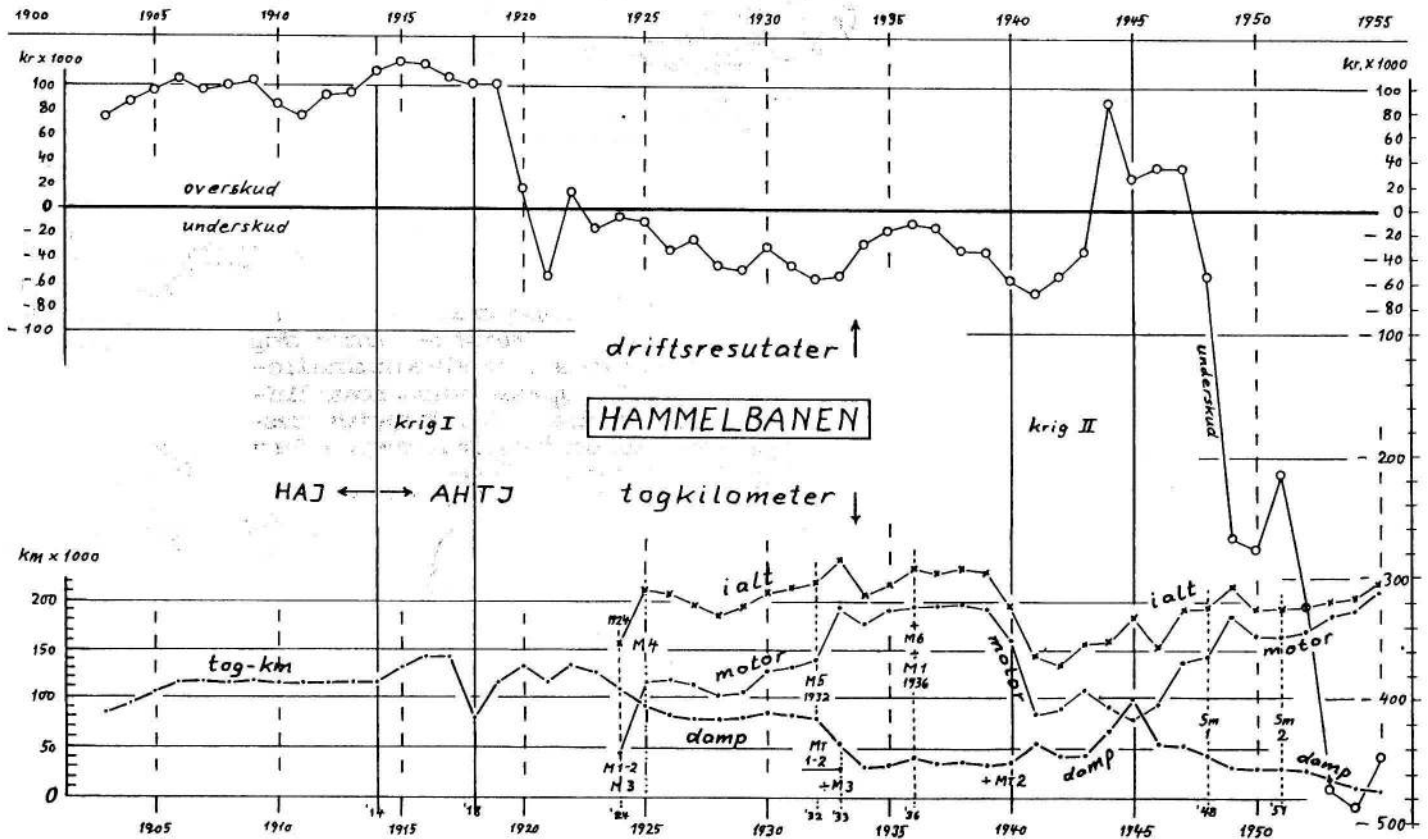


AHTJ M 1 + MP 1. En avis skriver: "Det første danske Motortog kører nu paa Aarhus-Hammelbanen. Motorvognen med Paahængsvogn er bygget af "De forenede Automobilfabrikker" i Odense, den har 80 Hestes Kraft i sin Eksplosionsmotor, og der kan befordres 80-90 Passagerer med Bagage. Der en kun een Vognklasse, og der kan køres med 60 Kilometers Fart i Timen. Det er et smukt Stykke dansk Arbejde."

Der kunne også køres M-MP-M, men den bageste motorvogn kunne ikke hjælpe til, selv om den blev bemanded, da den kun kunne køre 10 km i timen baglæns i bakgear - der manglede et reversgear, fælles for alle 3 gear. (Foto: Jernbanemuseet)

AHTJ's M 3, DfA's forsøgsvogn, her mens den var udlejet til Køge-Ringsted Banen i 1926. Banens direktør og hans datter viser vidunderet frem. Desværre (for AHTJ) opsgav de lejemalet, så snart de fik en "rigtig" Triangelvogn! (Foto: ex coll. P.Thomassen).

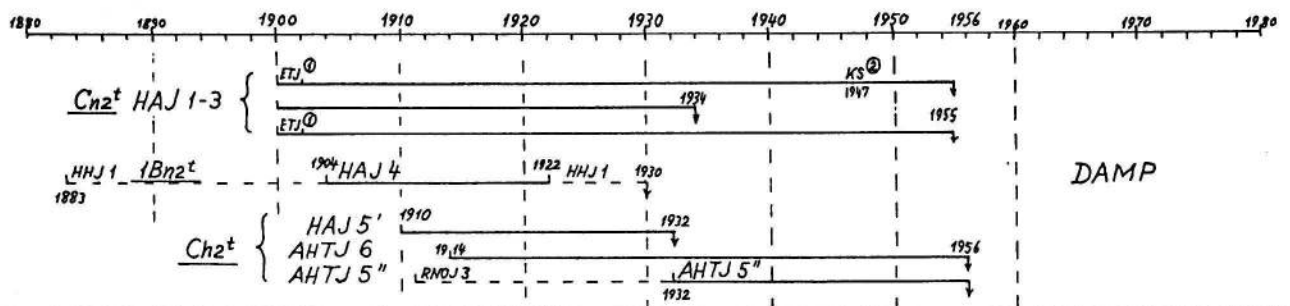




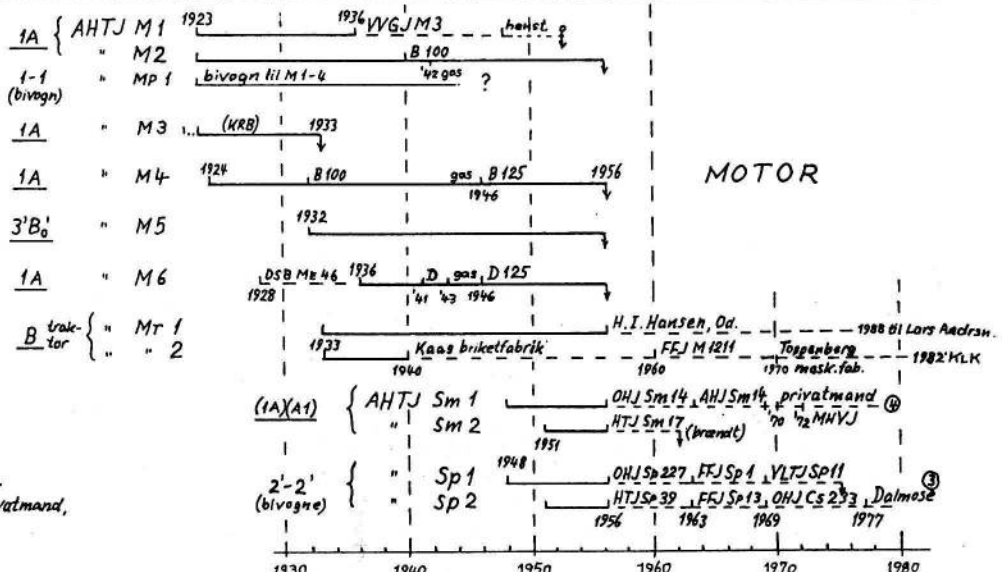
også kun den primitive midterpuffer/kobling, d.v.s. at den heller ikke var beregnet til at medføre almindelige jernbanevogne. Dette var en ulempe i driften, men man var en tid lang meget forsigtig for ikke at over-

belaste de sarte motorkøretøjer. Alligevel reducerede de spinkle motortog hurtigt banens damp-togskilometer med omkring 60%! 1932 anskaffedes endelig en kraftigere diesel-elektrisk motorvogn M 5 fra Frichs. Det var

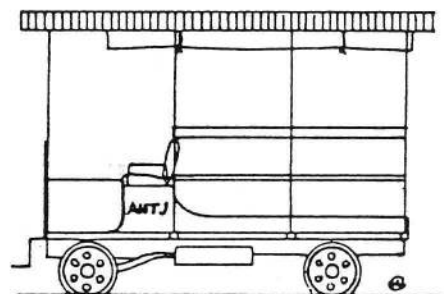
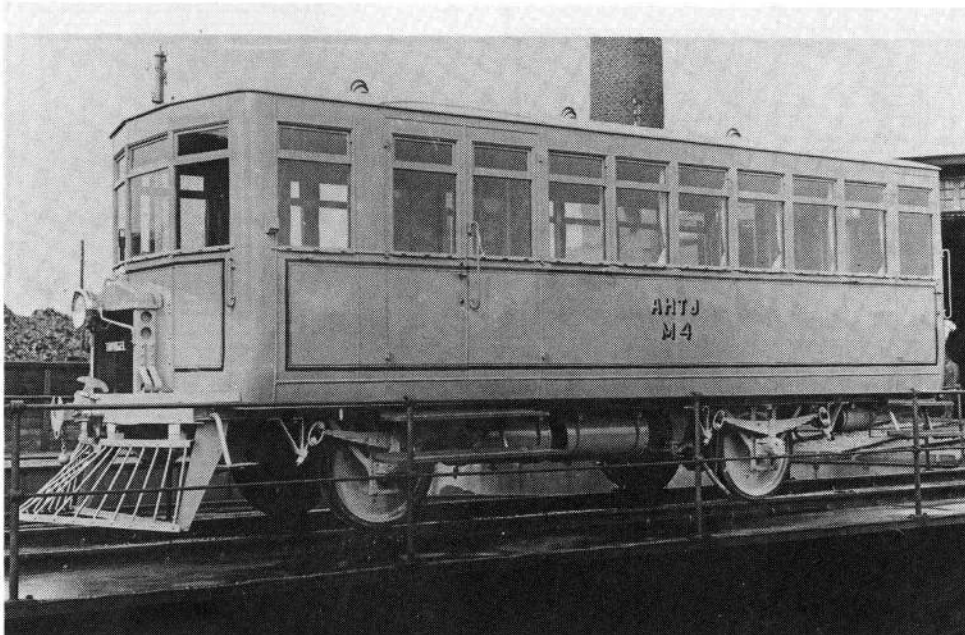
en formindsket udgave af DSB's MQ-vogn, udstyret med en 205/225 hk dieselmotor, og den kunne benytte de almindelige personvogne som bivogne og/eller køre små personførende godstog. Den gav en yderligere halvering



TRÆKKRAFT
(og spec. motorbivogne)
på HAJ/AHTJ



- ① HAJ damp 1 og 3 udlejet inden banans åbning i 1902 til ETJ.
- ② HAJ damp 1 udlejet til KS i 1947.
- ③ „Dalmose“ = Foreningen Dalmose-Skelstar Banen.
- ④ AHTJ Sm 14, ex. AHTJ Sm 1, henst. 1969, 1970 til privatmand, der fra 1972 har udlånt den til brug på MHVJ.



AHTJ's motortrolje, Ljusne 1920
c. 1:87

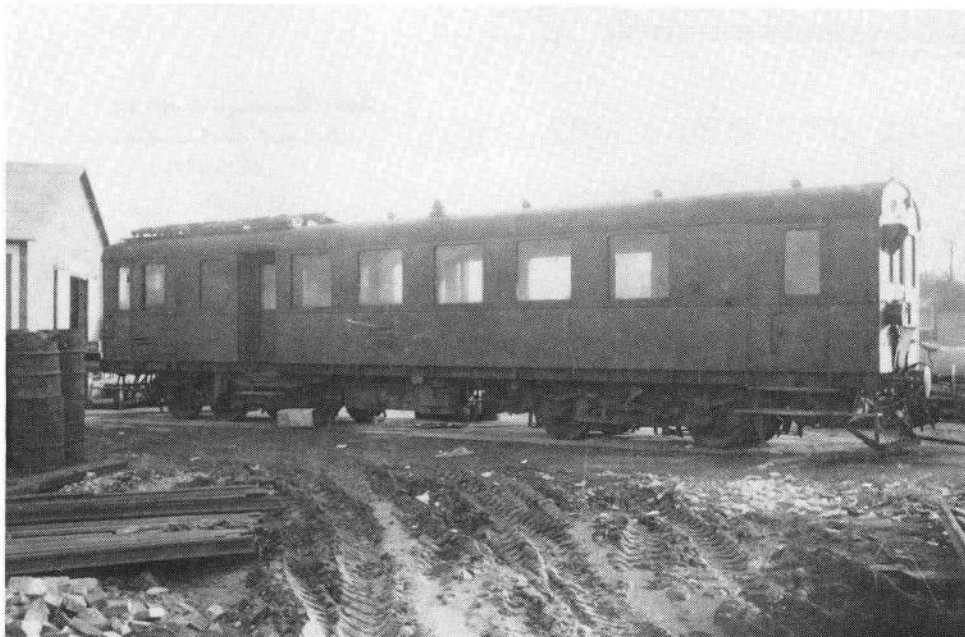
af dampkørslen (i km), men fjernede dog ikke banens underskud.

Motoriseringen var imidlertid medvirkende til, at underskudet hen gennem 1930'erne forblev nogenlunde moderat og at persontrafikken stabiliserede sig, da køreplanen kunne udvides noget. Godstrafikken var derimod stadig langsomt dalende - her hjalp ingen "kære motor"!

1932 gav man M 4 en kraftigere motor: 100 hk Continental, magen til DSB's ME-vognes, og M 4 fik normale puffere og kobling - dog kun i bagenden.

1933 anskaffede man fra Frichs to 60 hk rangertraktorer, bl.a. til rangering i Hammel og til lokaltog mellem Hammel og Thorsø. Det kunne de små Triangelvogne nemlig ikke bruges til, når de ikke havde normalt kobletøj i begge ender - og det fik de aldrig! Samtidig kasserede man "skinnerutebilen" M 3.

Banen havde dog stadig brug for en motorvognsreserve - og helst en vogn, der var lidt mere bekvem end M 1, 2 og 4, men de stadige driftsunderskud opfordrede ikke til ekstravaganse. Da DSB i 1936 igen udbød ME-vogne til salg, var chancen der imidlertid, og AHTJ fik la-



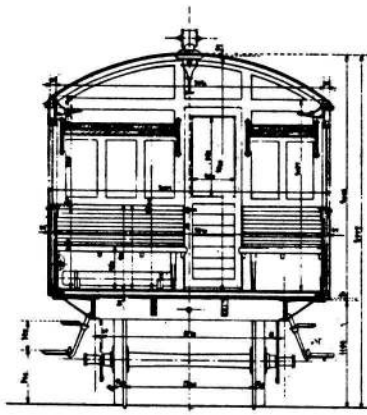
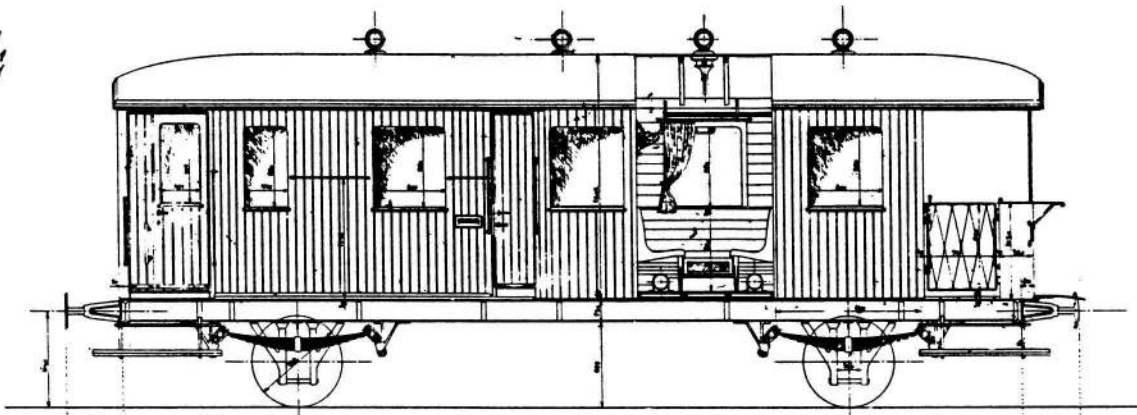
Fabriksfoto af AHTJ M 4 i lysegrå bemaling med grøn staffering og nydelig skyggeskrift på siden. Selv hjul, fjederophæng og kofanger er lysegrå. (Foto: JS fotoarkiv, nr. A 305 F 051).

AHTJ M 5 var en formindsket udgave af DSB's MQ. I virkeligheden var den også en pladeklædt variant af TKVJ's M 3, der havde samme hovedmål. TKVJ M 3 skulle på sin prøvetur på TKVJ have medført "4 fuldt lastede godsvogne" - ca. 80 t på krogen. (Foto: Guldbæk, 1953)

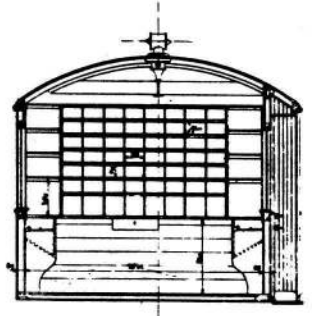
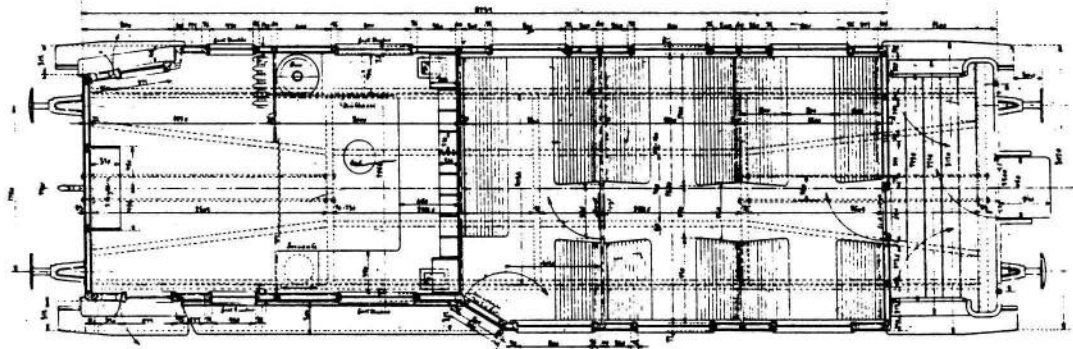
Her ses AHTJ MT 1 med stort prøvetog (tomme vogne buldrer mest!). Med sin vægt på 12 tons kunne den trække 3 gange så meget som M 1-2 og 4 eller dobbelt så meget som M 6 - men med max.hast. 33 km/h. Motoreffekt 60 hk. (Foto: JMJK arkiv. Aarhus 1933).



Scnd
10561
0.1291

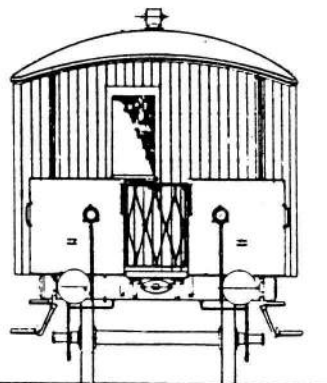
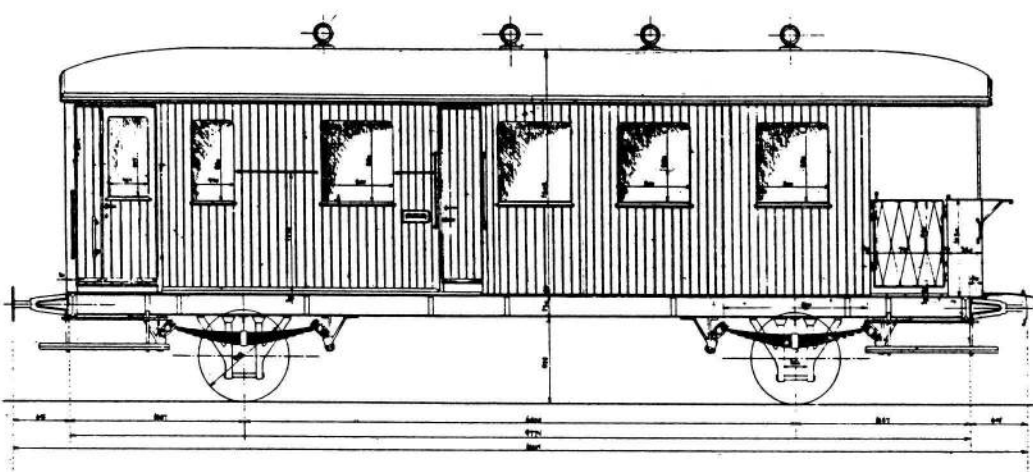


AHTJ
D3

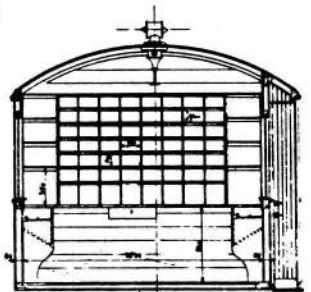
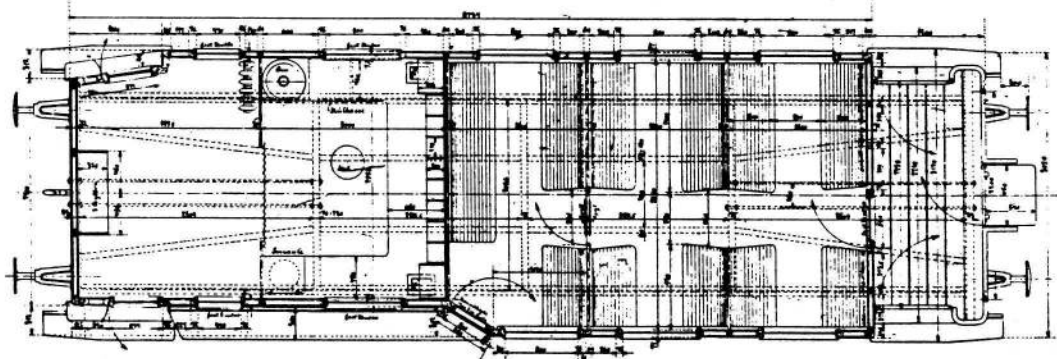


Formindsket hovedtegning af AHTJ D 3. 1:87
Scandia 1915

Leet - Personvogn 3' Hl til.
Dänmark - Aarhus - Banen.
Åhr 1291.



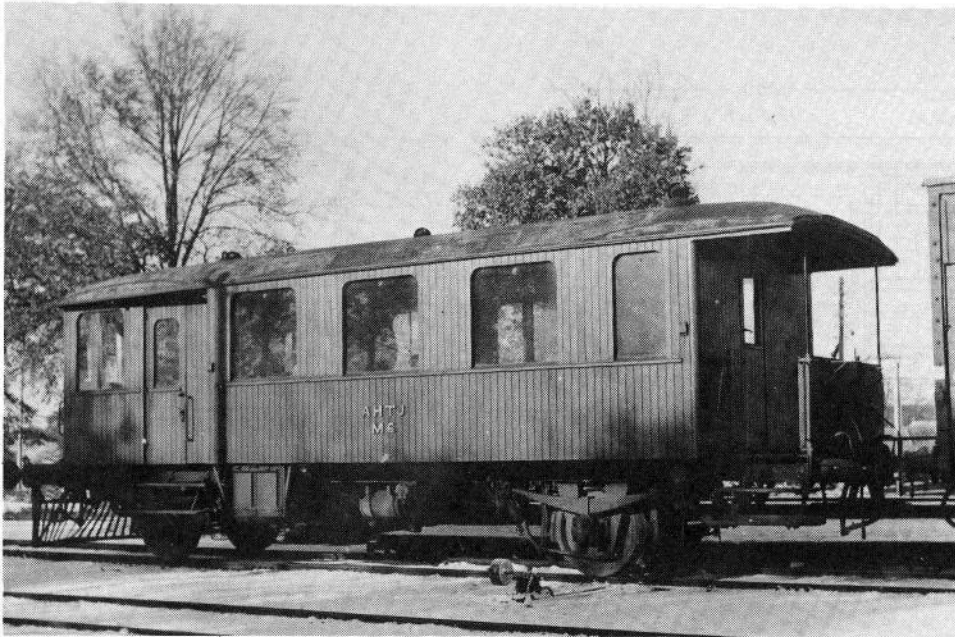
Scnd
10561
0.1291



Leet - Personvogn 3' Hl til.
Dänmark - Aarhus - Banen.
Åhr 1291.

Let rekonstrueret hovedtegning af AHTJ D 3,
gavl billedet ud fra FFJ C 78-80 spejlvendt.

1:87



vet en billig, kombineret handel: Man solgte for 4.000 kr. den gamle M 1 til Vandelbanen (VVGJ), der heller ikke havde råd til at købe en ny motorvogn, og købte så selv for 28.000 kr. ME 46 fra DSB, hos AHTJ betegnet M 6.

Den havde i de første år sin gamle motor fra DSB og kunne derfor dårligt erstatte M 5, hvis der skulle køres med mere end en enkelt bivogn, men i 1941 fik den en ny og kraftigere motor fra DAB i Silkeborg, vistnok en Büssing-NAG dieselmotor, der gav en noget forøget trækraft, men oplysningerne herom er sparsomme og usikre. Denne motor synes udskiftet allerede 1943 med en tilsvarende benzinmotor, samtidig med at vognen fik påmonteret trægsgenerator, så nu blev trækraften atter forringet.

Gamle M 2 fik i 1940 en 100 hk Continental benzinmotor, magen til M 4's - samt normalt kobletøj i bagenden. Herefter kunne alle 3 Triangelvogne (M 2, 4 og 6) medføre almindelige jernbanevogne og eventuelt køre i dobbeltrettede tog med en motorvogn i hver ende og evt. én eller flere mellemvogne.

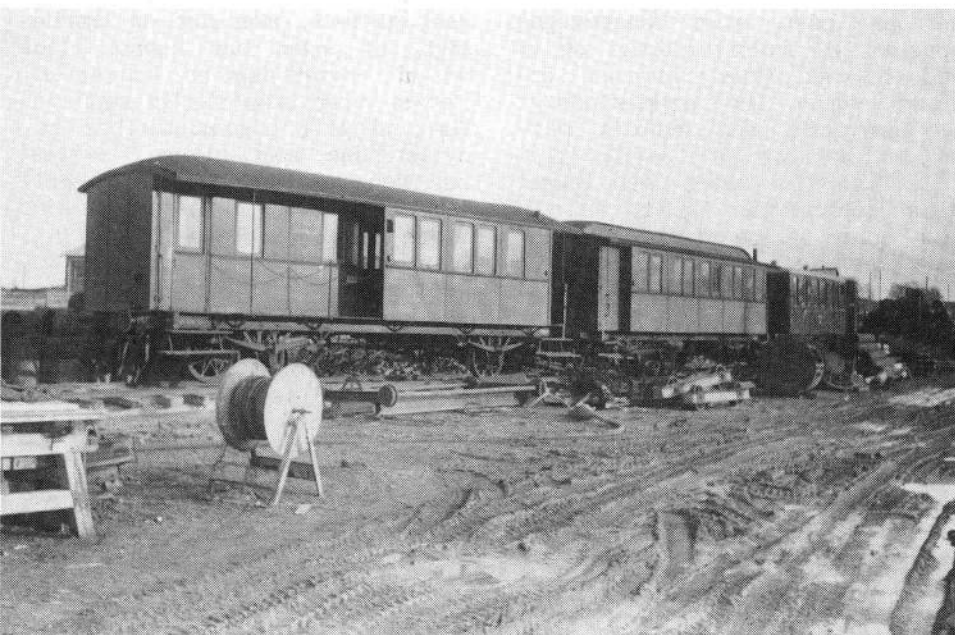
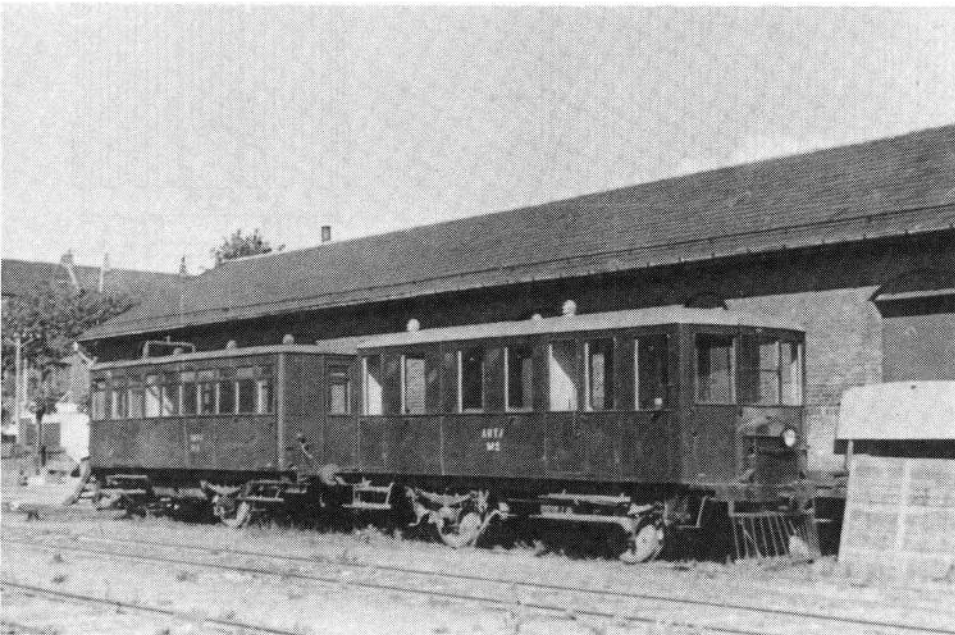
Lars Andersen fortæller, at når M 5 var til eftersyn eller reparation, erstattedes den ofte af M 2 + M 4, begge med arbejdende motorer og med fx. en D-vogn imellem sig. Motorvognene betjentes så af 2 mand med fløjtesignaler som kommunikationsmiddel.

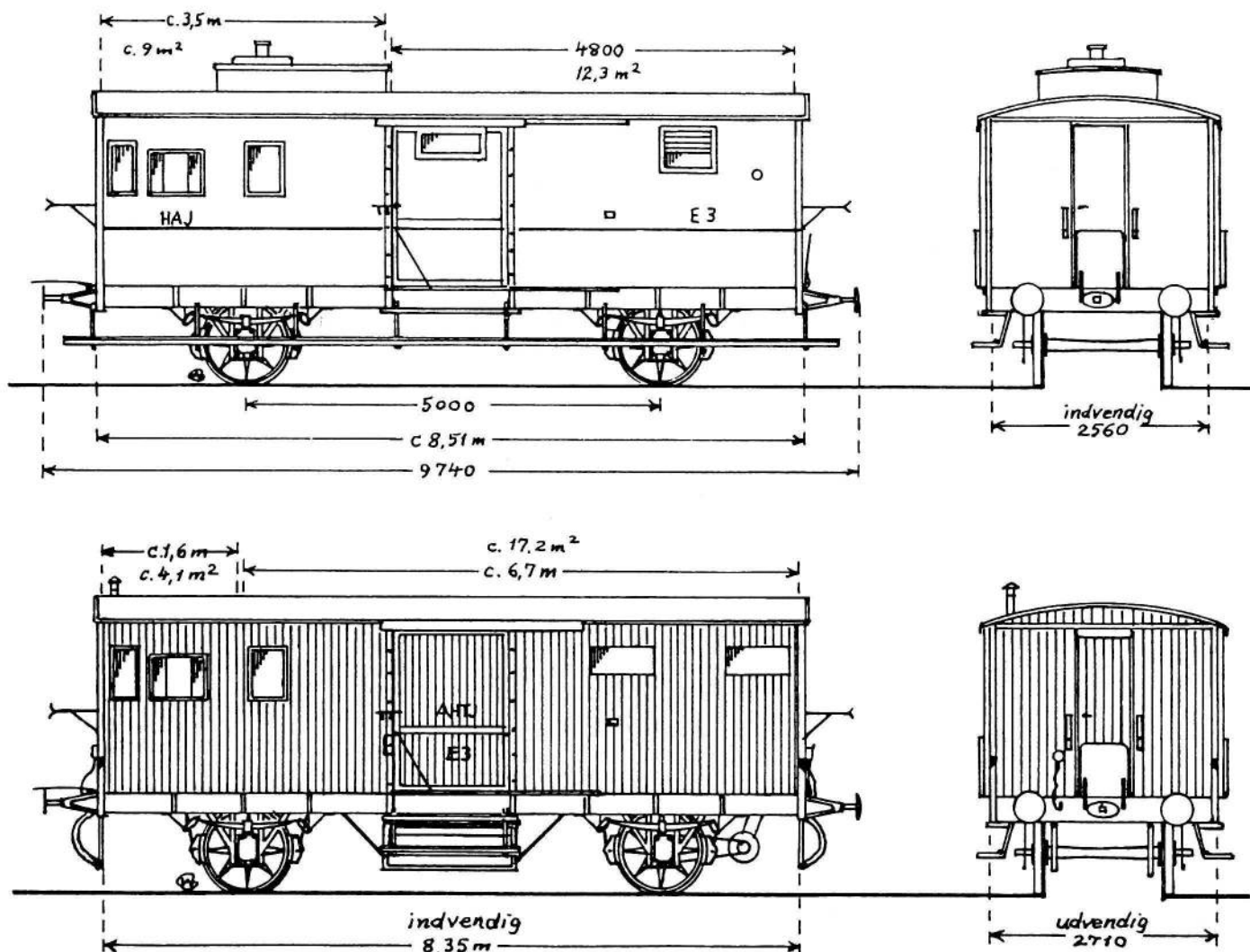
Det vides, at M 2 i 1944 fik gasgenerator anbragt på en ekstra, lille platform bagpå, og M 4 fik også gasgenerator - måske

AHTJ M 6, Hammel 1955. Set bagfra fremtrådte den næsten som i sin DSB-tid, altså uden diverse kølere, beholdere eller stiger på taget - og her kan man ikke se det lille udstødningsrør, den på sine gamle dage havde fået i "panden". (Foto: O.W. Laursen).

AHTJ M 2 + 4 på deres gamle dage i Aarhus, begge med normalt kobletøj i bagenden, men stadig kun med centralpuffer fortil. Man ser, at M 2 har fået ændret vinduesinddeling, og begge vogne har fået en lille platform bagtil. M 4 har desuden fået supplerende køler på taget. (Foto: S.P. Lauersen).

AHTJ-materiel hos ophuggeren i Odense: D 1, A 1 og M 2 (og i baggrunden M 4). A 1 ses i sin seneste tilstand med lukket perron og bagagerum i den tidligere II kl. endes to fag. Perronen fik "halvanden" dør i hver side. I personafdelingen anbragtes en kakkelovn til "egenvarme" og vognen fik trykluftbremse. (Foto: Guldbæk).





HAJ E 3, Arløf 1909: Bagage- og kedelvogn. Oprindeligt beklædt med meget smalle trælister, c. 45 mm brede, senere ny beklædning med c. 105 mm brede lister. 1914/15 fået batteri til togbelysning. Senere fjernedes varmekedlen og bagagerummet udvidedes, mens der kun blev en mindre del af kedelrummet tilbage til tjenestekupe med kakkelovn. Desuden fik vognen lysdynamoanlæg til togbelysningen samt trykluftbremse (P) iflg. hjørnemærkerne.

Tegningerne lavet på grundlag af hovedmål samt diverse fotos, bl.a. Arløfs fabriksfoto.

690

anbragt på lignende måde, men årstallet herfor er ukendt. M 5 fik derimod stadig en vis, begrænset tildeling af dieselolie.

Motortogskilometrene blev under krigen (1940-45) ca. halveret, mens dampkørslen udvidedes i varierende grad, måske afhængigt af de sløve trøgasmotorvognes tilstand og/eller bevillingerne af brændstof til M 5.

Både passagertallet og godsmængden steg i de sidste krigsår til over det dobbelte af førkrigsnormalen, så motorvognene har været belastet til det yderste, og "vor" M 6 har formentlig måttet slæbe alt, hvad den kunne, både af godsvogne og af banens ikke særligt lette personvogne.

Bivognene

Skal man tro DSB's privatbanevognfortegnelser (skal man??),

havde AHTJ endnu i 1937 ikke fået indrettet nogen af de gamle person-, post- eller bagagevogne specielt til motortogsbrug, og vi ved faktisk ikke, hvornår diverse vogne fik trykluftstyr og egenvarme med henblik herpå.

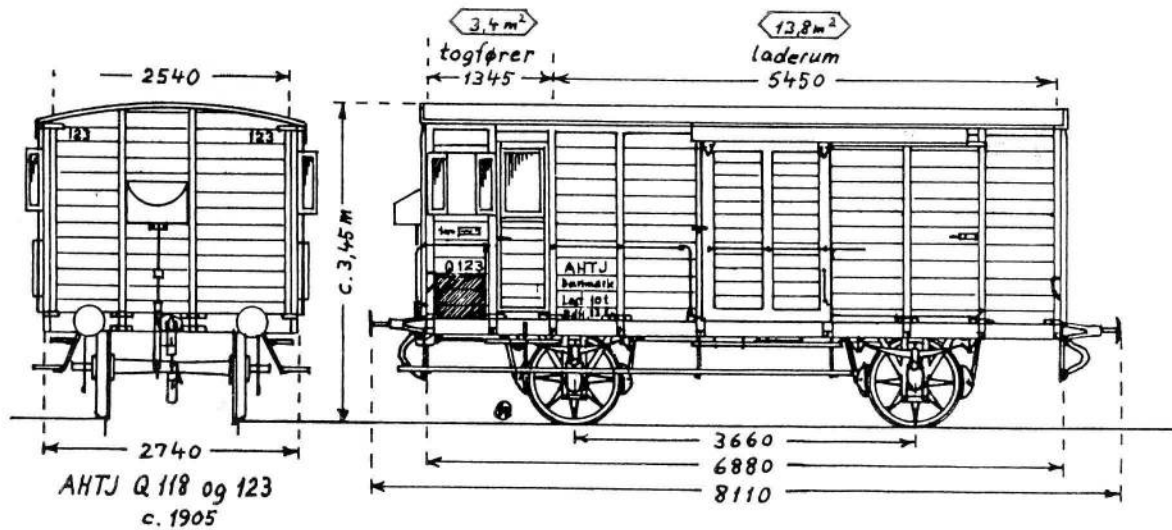
I 1923 fik banen den meget lette motorbivogn Mp 1, sammen med motorvognene M 1-2, og den var ligeledes egnet til at køre sammen med M 4 (og måske M 3??), der alle havde samme primitive centralpuffer/kobling. Endnu så sent som 1937 er Mp 1 tilsyneladende ikke udgået, men ingen har kunnet oplyse noget om, hvornår den så er forsvundet, endsige om den nogensinde blev ombygget med normalt kobletøj.

M 2 optrådte på sine gamle dage med ombygget vognkasse, måske genopbygget efter et større uheld eller sammenstød. Må-

ske har Mp 1 også været med, og der fået dødsstødet? Det er rent gætterier, men det er mærkeligt, at ingen har kunnet finde ud af, hvor den er blevet af. Det er vist ikke særlig sandsynligt, at M 6 nogensinde har benyttet den som bivogn. Snarest har den vel kørt i lokaltog mellem Hammel og Thorsø på sine ældre dage - den strækning, hvor de gamle motorvogne hovedsagelig kørte, efter at man havde fået M 5 og 6 til at trafikere AHTJ's "lange skinner".

Diverse fotos fra banens efterkrigsår viser 7 vogne med trykluftbremse og heraf de 5 med en eller anden form for egenvarme - men ingen rullelejer.

A 4 og 5: rene personvogne
A 1 og D 3: person- og bagagevogne,
E 3: bagagevogn m. tjenestekupe



AHTJ Q 118 og 123
c. 1905

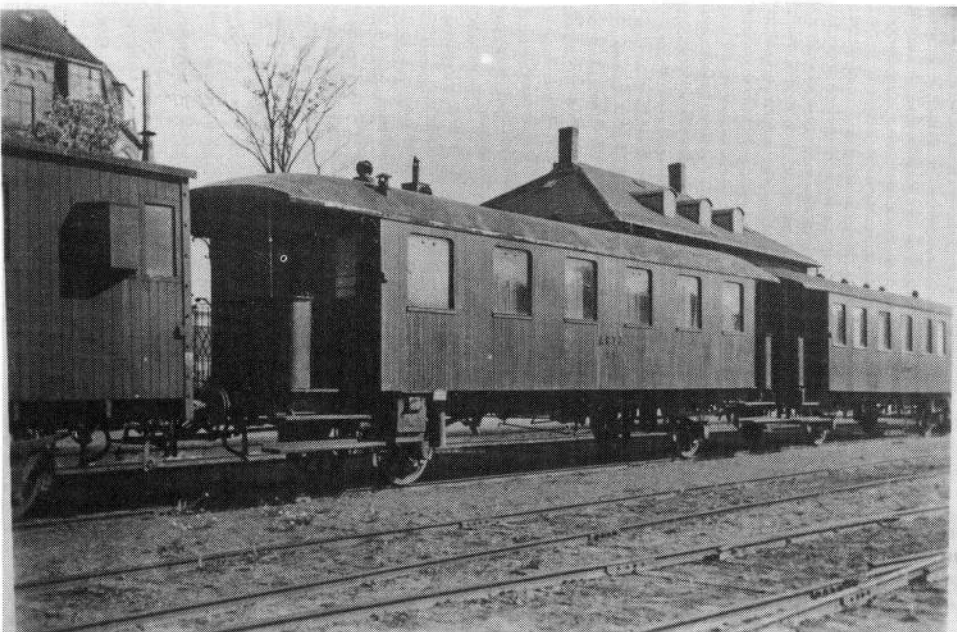
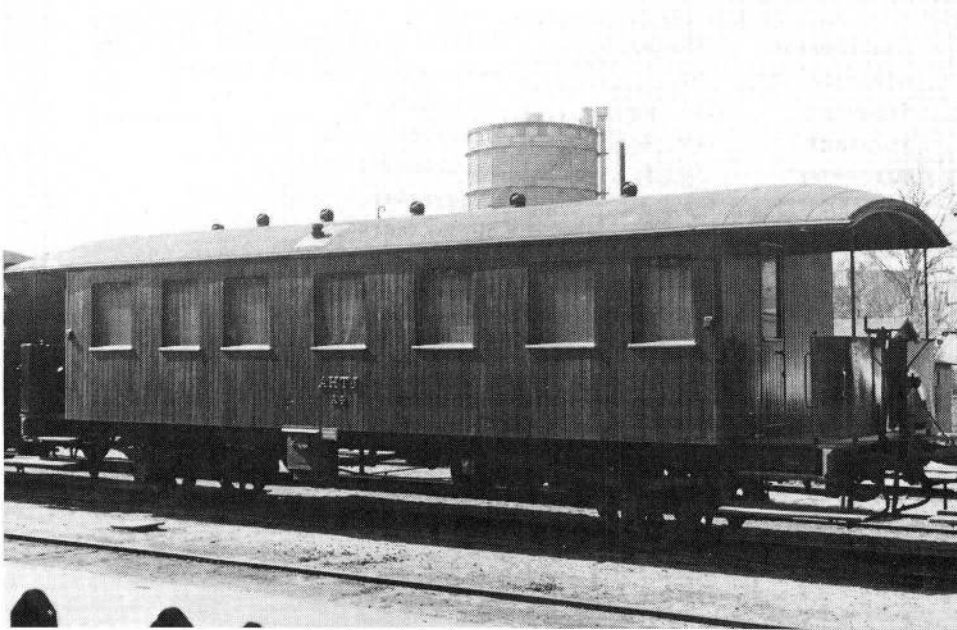
Q 118 og 123: stykgodsvogne med tjenestekupe.

Derudover kan måske enkelte af de gamle personvogne og postvogne have haft trykluftledning, så de lejlighedsvis kan have kørt i motortog, uden at vi har kunnet få det bekræftet.

A 1 var en af de gamle tagryttervogne fra 1903/04, oprindeligt med 1 II kl. kupe med sidegang og 4 midtgangsfag med III kl. på træbænke. Vognen blev senere omdannet med bagagerum i 2 fag i den "fine" ende + endeperronen, der i den anledning blev lukket - uden gavldør og fik "halvanden" dør i hver side. De resterende 3 fag III kl. fik egenvarme ved en kakkelovn ved den modsatte gavl i 2-mands hjørnet. Vognen fik desuden trykluftbremse og var nu anvendelig i motortogene. På det sidste var alle ventiler og vinduer i tagrytteren blændet - man har ikke orket at vedligeholde dem, så det ikke regnede ned i vognen!

Scandiavognen AHTJ A 4 fra 1916 ses her som motorbivogn med trykluftbremse og koksfyret varmtvandsanlæg. Men vognen fik ikke rullelejer. Bemærk den "uregelmæssige" vinduesanbringelse, der dog passer perfekt til vognens indre indretning. (Foto: P.E. Clausen, AHTJ Aarhus 1956).

Wismarvognen fra 1914: AHTJ A 5, også her som motorbivogn på ganske samme måde som A 4. Men denne vogn havde helt regelmæssig vinduesanbringelse, svarende til det indre: 6 lige store fag med skæv midtgang. Både A 4 og 5 moderniseredes 1953 med fjedrende lædersæder m.v. (Foto: O.W. Laursen, AHTJ Aarhus, 1955(?)).



M 6 siges ofte at have haft denne vogn på sløb i banens seneste år.

A 4-5 og D 3 var nyere vogne, anskaffet i anledning af banens forlængelse til Thorsø i 1914. A 4 leveredes af Scandia - dog først i 1916, måske forsinket på grund af krigens materialemangel, mens A 5 leveredes allerede 1914 fra den tyske vognfabrik Wismar. D 3 leverede Scandia i 1915.

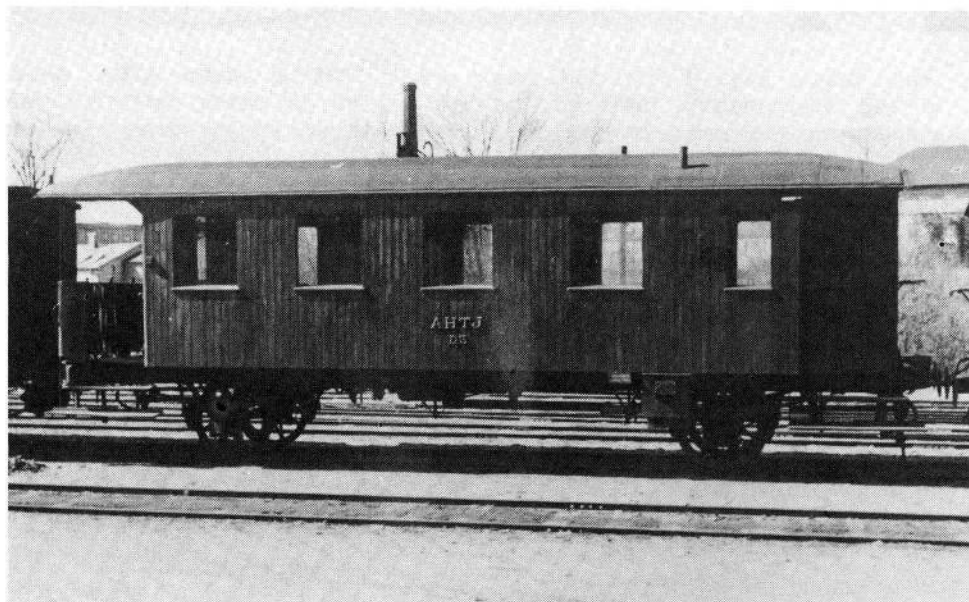
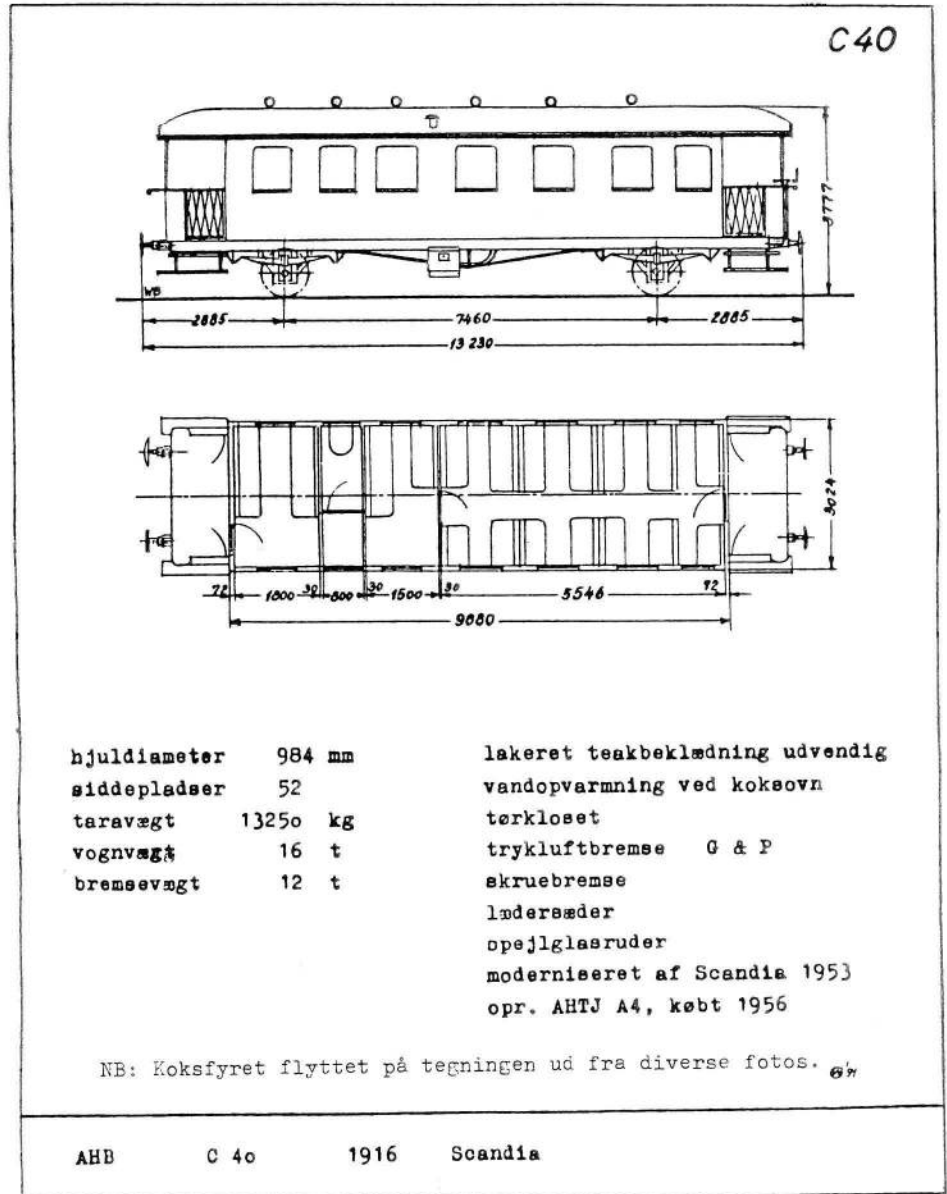
A 4-5 var begge "store trævogne", mens D 3 var af samme design, men ikke større end 5-fags-vognene fra århundredskiftet.

A 4 havde en ganske mærkelig vinduesinddeling, idet det indre bestod af 1 II kl. kupe med siddegang, et toilet og 4 hele + 1 halvt fag III kl. med midtgang og træbænke. Det gav 2 forskellige vinduesbredder og 3 forskellige størrelser af vinduesmellemmrummene, så vognens "facade" var noget forvirrende og uharmonisk. Vognen var en anelse (24 cm) længere end standarden (fx. KS' vogne). Den havde højt cirkeltag med nedbøjede ender og havde oprindeligt kun skruebremse og dampvarme, tara 12,3 t. Senere fik den trykluftbremse og koksfyret vandvarmeanlæg, og i 1953 lod man den modernisere hos Scandia med polstrede sæder m.v. NB: den var ca. 1/2 m kortere og ca. 1 t lettere end DSB's FE-vogne.

A 5 var også lidt større end standarden for store trævogne hos privatbanerne, men kassen var lidt kortere end A 4's mens længden over pufferne var større; den havde nemlig ekstra store endeperroner - 1500 mm lange - og med et specielt "Wismar-mønster" i gitterlågerne. Vinduerne sad helt regelmæssigt og var alle lige store, og der var midtgang i hele vognens længde. Den skulle iflg. DSB's fortegnelse have rummet 8 pladser på II kl. + 46 på III kl. + et toilet, men det har ikke været mig muligt at finde ud af, hvordan indretningen så kan have været, inden Scandia i 1953 moderniserede den med ialt 56 pladser på polstret fællesklasse, se målskitsen.

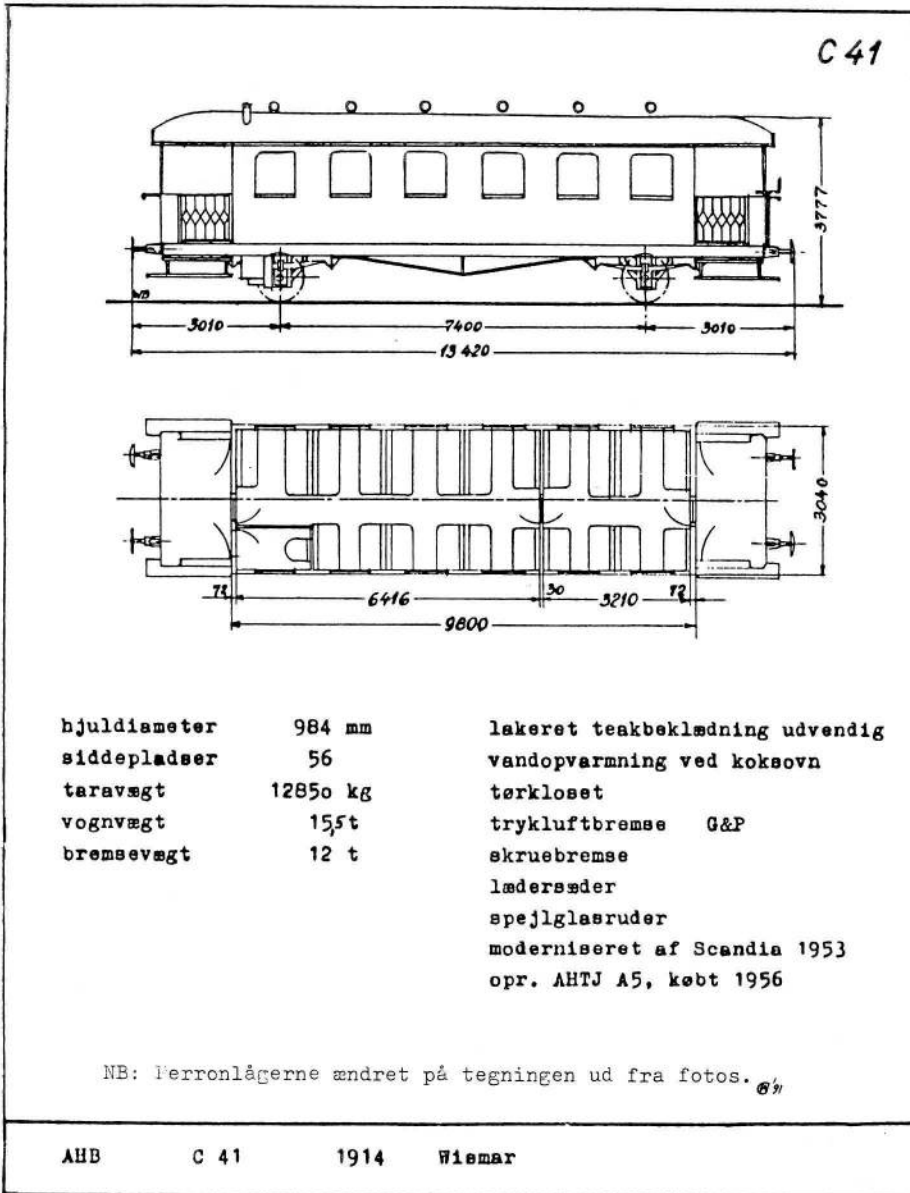
Også denne vogn var født med træsæder på III kl. og kun med skruebremse og dampvarme. Men senere fik den, ligesom A 4, trykluftbremse og koksvarme, så den var egnet til motorbivogn. Den var i øvrigt tungere end A 4, 13,6 t før moderniseringen.

A 4 og 5 solgtes efter AHTJ's nedlæggelse til Aalborg Privatbaner, hvor de kom til at hedde AHB C 40 hhv. 41.



AHTJ D 3, Scandia 1915, oprindelig person- og postvogn, senere person- og bagagevogn, idet postrummet ryddedes for inventar og blev bagagerum, mens person-enden var uæn-

dret. Men vognen fik trykluftbremse og koksfyret centralvarme: Motorbivogn, men uden rullelejer. (Foto: P.E. Clausen).



D 3 var en mærkelig vogn. Den var født som kombineret person- og postvogn med en slags kupevogns-gangbræt langs postrumets 35 cm tilbagetrukne side, set fra passagerenden. Man havde ikke ofret plads til en egentlig "svalegang", men havde alligevel indrettet en primitiv passagemulighed langs postrumets udside. Postrummet gik helt ud til gavlen, der var uden endeperron og ej heller havde gavldør og overgang, men arrangementet forstås vist bedst ved at se på tegningen!

Vognen fik senere trykluftbremse og koksfyret vandvarme - og gavldør og overgang i postenden, der blev omdannet til bagagerum, så vognen nu var person- og bagagevogn. Efter AHTJ's nedlæggelse solgtes den til NFJ, der lod den omdanne til post- og bagagevogn med postkontor i den tidligere passagerende.

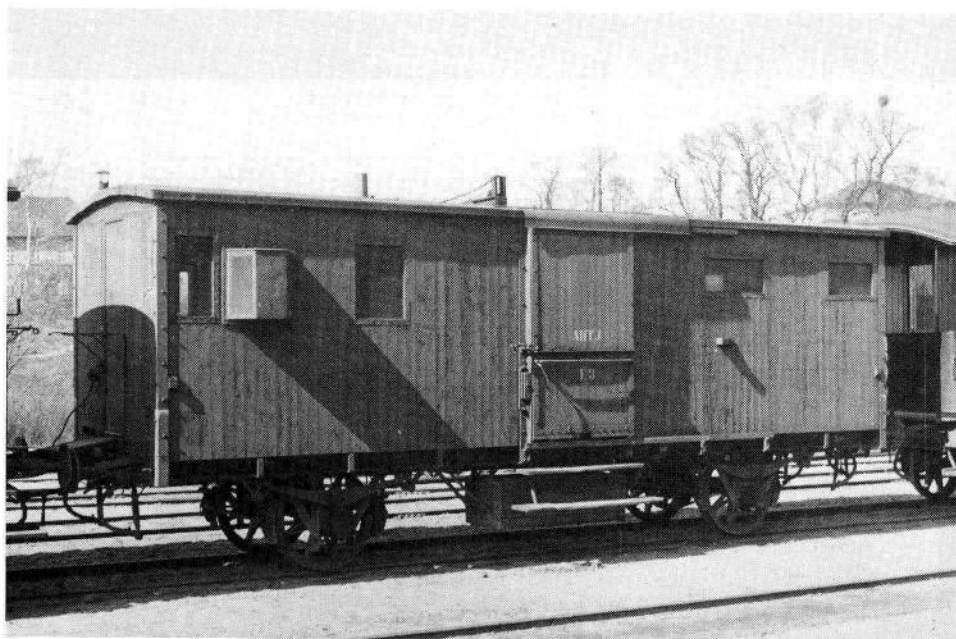
Vi ved ikke så meget om, hvilke af de omtalte mulige motorbivogne, der anvendtes af M 6, men trykluftudstyret var i hvert fald kun beregnet på motortogene, da ingen af banens damplokomotiver nogensinde fik trykluftstyr, men alle kunne levere dampvarme. Men alle vognene kunne naturligvis også bruges i damptogene, hvor man måtte nøjes med skruebremserne, da ingen af vognene nogensinde havde haft vacuumbremser.

E 3 der var bygget hos Arlöf i 1909, blev også udstyret med trykluftbremse, og den havde batteri og dynamo til togbelysningen, beregnet på anvendelse i damptogene, da motorvognene leverede strømmen til bivognenes belysning. Ingen af passagervognene havde dynamo/batterianlæg.

E 3 (og E 4) var - i modsætning til E 1-2 - født uden endeperroner, men med gavldøre i begge ender og oprindeligt med dampkedel til togopvarmning. I deres sidste år havde de kun en lille tjenestekupe med kakkelovn og ét, stort bagagerum. I de listeklædte sider kun én indgang: En skydedør - ingen sidedøre i tjenestekupeen.

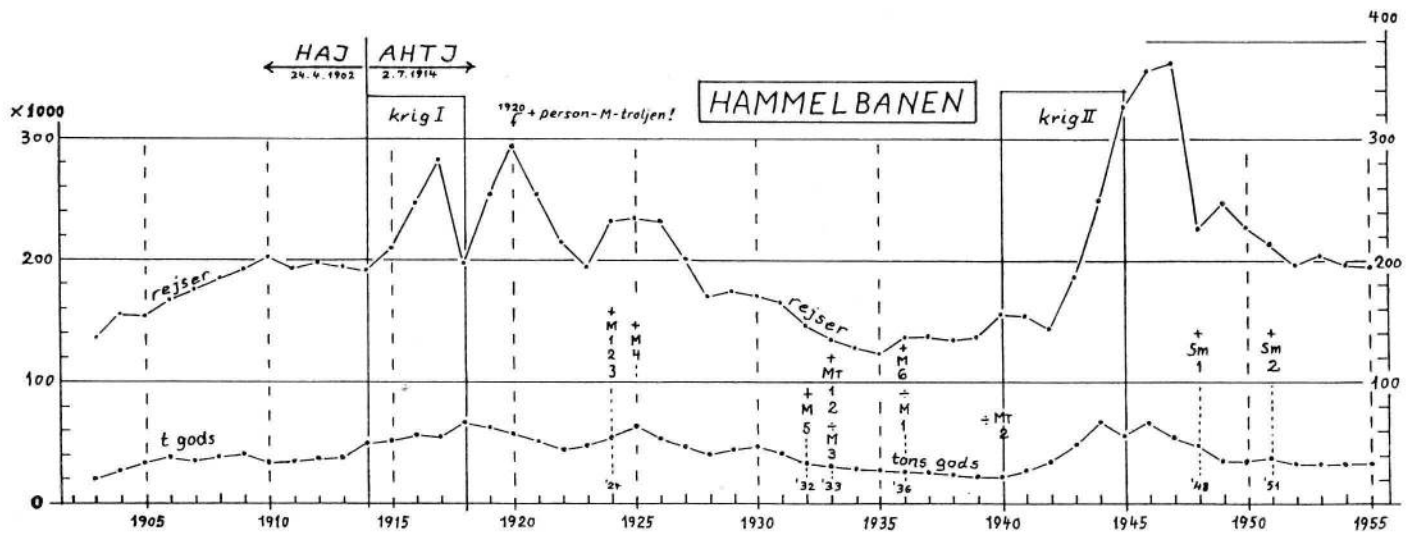
E 3 var et ret stort skrummel, og jeg tvivler på, at den har været brugt ret tit som Triangelbivogn, snarere i lidt større tog med M 5 som trækraft - gætter jeg på ...

Mere passende som "rumpeged" til M 6 har de godsvognsagtige stykgods- og togførervogne **Q 118 og 123** nok været. De var bygget af Scandia i 1905, men efter motoriseringen forsynet med personogstrykluftbremse (iflg. hjørnemærkerne), så de var eg-



Bagagevognen AHTJ E 3 fra Arlöf 1909 havde oprindeligt dampkedel til togopvarmning, men den blev senere fjernet. Fra 1914 akkumulator og dynamo til togbelysning og senere

fået kakkelovn og trykluftbremse: Anvendelig i alle togarter på AHTJ. (Foto: JS A 3 18 F 001, Aarhus 1956).



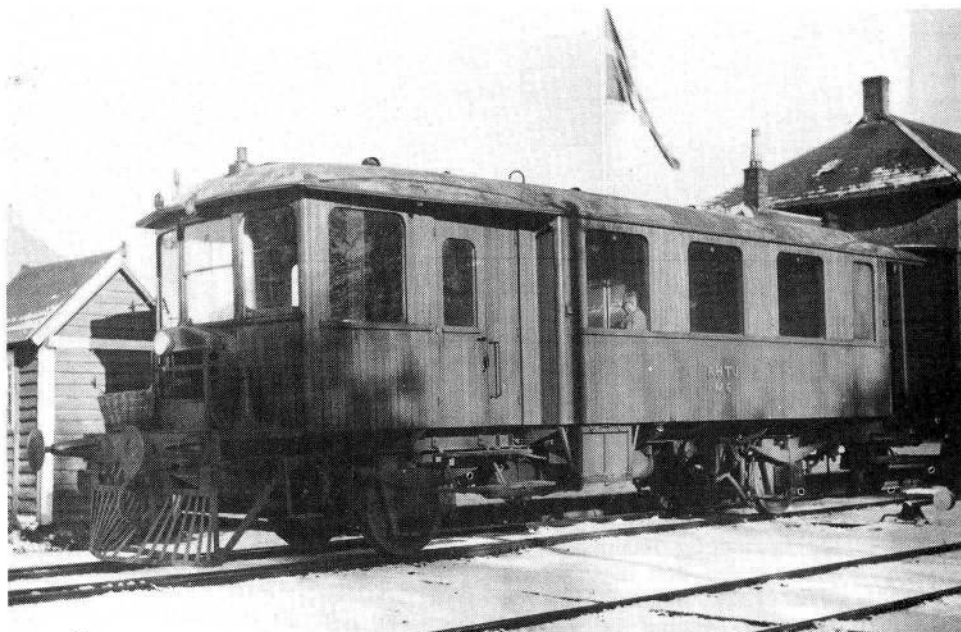
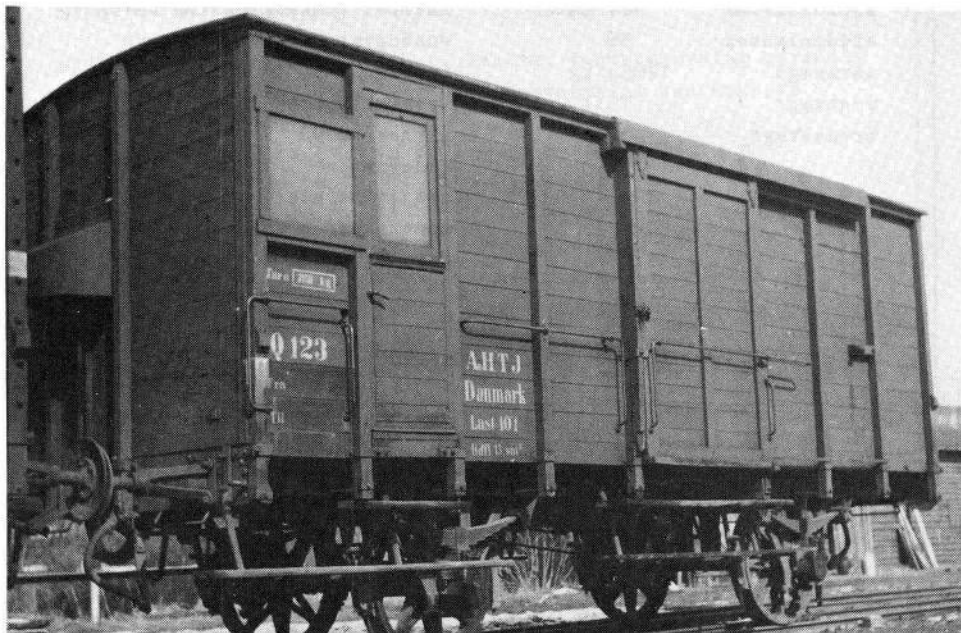
nede til bagagevogne for små motortog, men her næppe som togførervogne - mon ikke togføreren har foretrukket at opholde sig i motorvognen eller i en eventuel personvogn, og de havde heller ikke overgangsbros til nabovognen og ikke opvarmningsmulighed i tjenestekupeen. De var på størrelse med en almindelig Q-vogn med bremsehus og vejede omtrent det samme, så såvel M 5 som M 6 kunne nemt medføre en af dem sammen med en af de store personvogne eller i et mindre godstog.

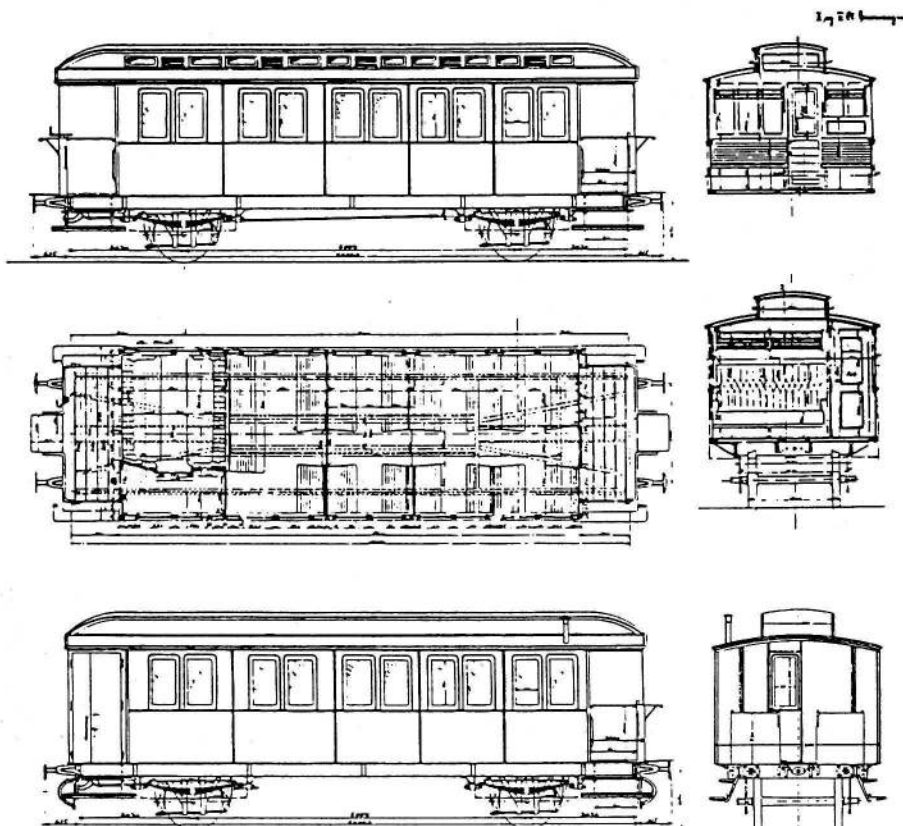
Efter krigen kom Triangelvognene hurtigt af med gasgeneratorerne, så de igen fik forøget trækraft, og de skulle atter overtage hovedparten af banens trafik - også det meste af godstrafikken.

M 6 fik i foråret 1946 ilagt en 125 hk NAG dieselmotor - måske var det den, den havde haft tidligere, i 1941-43, det vides ikke med sikkerhed.

AHTJ Q 123: Stykgods- og bremsevogn - en relativt ny udgave af den jyske H-vognstype, bygget af Scandia 1905. Undervogn af samme størrelse som DSB QF₂ (med bremsehus). Læderum 13,8 m², tjenestelum 3,4 m², last 10 t. Trykluftbremse (P). (Foto O.W. Laursen, 1956).

AHTJ M 6, Hammel 1955, som dieselvogn med udstødningsrør direkte op gennem førerrummet og ovenud af taget. Det gav "musik til arbejdet" på forperronen! Tørvekurven på fodpladen t.h. for køleren indeholdt brænde til varmekedlen under vognens højre side. (Foto: O.W. Laursen).





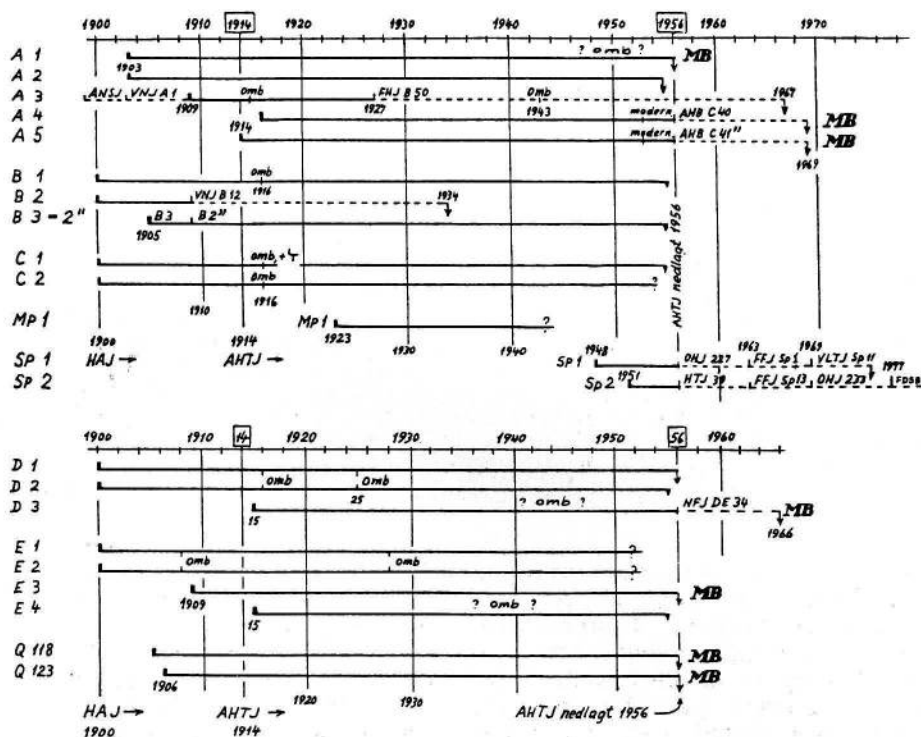
HAJ 1, senere AHTJ A 1. Manipulerede udgaver af Maribo-tegning 1062, der var ganske magen til Scandias tegning 7445 til HAJ A 1-2, som de leverede i HAJ's driftsår 1902/1903.

Begge sidebilleder "klædt på" ved kopimaskinens hjælp, det nederste ændret på grundlag af diverse fotos af den ombyggede vogn med bagagerum i den fine ende og kakkellov i passagerenden.

Vognen fik også trykluftbremse, men ikke rullelejer, og der kom ikke gavldør i bagagerumenden.

Gavlbillederne er taget fra Maribos tegning nr. 686 til ETJ B 1-2

Skæbnediagram for Hammelbanens coaching stock



Vognene mærket **MB** var indrettet til motorbivogne i Hammelbanens seneste år, men det vides ikke, hvornår de fik det nødvendige bremseudstyr, varmeovne m.v. Det bemærkes, at ingen af dem fik rullelejer.

Indtil skinnebusserne kom, kørte M 4, 5 og 6 både persontogene og godstoget på hele banen som enkeltkørende vogne, altså kun én motorvogn pr. tog. M 6 kunne godt køre med 3-4 godsvogne, afhængig af vægten, mellem Ormslev og Harlev dog helst ikke mere end 2 vogne, da man her havde den stærkeste stigning.

M 2 var derimod det meste af tiden efter at man havde fået M 6, stationeret i Hammel, hvor den kørte et fast skoletogpar til Thorsø.

1948 fik man et enkelt skinnebustog og 1951 endnu et, så de gamle motorvogne efterhånden hovedsagelig kunne hellige sig godstrafikken, og dampdriften skrumpede de sidste par år ind til næsten ingenting, selv om man til det sidste havde et køreklart damplokomotiv til snefykning og enkelte store udflugtstog etc.

Da skinnebusserne overtog det meste af persontrafikken, kom også M 4 til Hammel, og den kørte indtil banens lukning sammenkoblet med M 2 de førertalte skoletog, men kun med én arbejdende motorvogn.

Det sidste år (1956) lånte AHTJ Triangelvognen SKRJ M 4, efter at man fra 1/2 1955 havde fået fælles drift og ledelse med Kjellerupbanen. SKRJ's M 4 havde 150 hk Leyland dieselmotor og havde betydeligt bedre trækraft end AHTJ M 6. Glæden blev desværre kort hos Hammelbanen, da man efter kort tid var så uheldig at brænde den så grundigt af, at vognkassen måtte kasseres og AHTJ kun fik meget ringe fornøjelse af lånet. Under vogn og maskineri havde kun taget lidt skade, og derpå opbyggedes senere det "diesellokomotiv", der blev verdenskendt i Danmark under navnet DAVID.

Ved banens nedlæggelse i 1956 solgtes alle banens motorvogne M 2, 4, 5 og 6 til ophugning. ME 46 nåede således at tjene DSB i 9 år og AHTJ i godt 20 år, ialt 29 år. Men M 2 fra DfA's allerførste leverance havde samtidig været i drift i 33 år - det var egentlig mere imponerende!

H. Alkjær

En afsluttende, undskyldende bemærkning fra redaktøren: Alkjær forbereder meget omhyggeligt sine artikler, og jeg får illustrationerne med numre osv. så der bliver overensstemmelse mellem tekst og illustrationer. Men denne gang var det mig ikke muligt at følge intentionerne, så derfor er der flere steder byttet om i forhold til oplægget. Undskyld.



AMERIKA

Igen bringes billeder m.v. fra landet på den modsatte side af Atlanterhavet, men der følges et lidt ændret mønster. Først uddybes bekendtskabet med verdens største stationsby, og så følger en reportage fra 1893 om et fantastisk elektrificeringsprojekt, der nok svarede til grundbetydningen af ordet projekt, men næppe heller mere. Som det tredje inviterer en annonce fra 1925 læserne til det nordvestlige USA, og som det sidste i denne omgang byder en turistbrochure fra 1930 på et besøg i Washington, D.C. - Det er ikke nogen nødvendighed, men absolut en fordel at kende seriens tidligere artikler, da det er tilstræbt at undgå gentagelser.



AF POVL WIND SKADHAUGE

KUN FØRSTEHJÆLP,
BRUG OGSÅ ET RIGTIGT KORT!

3

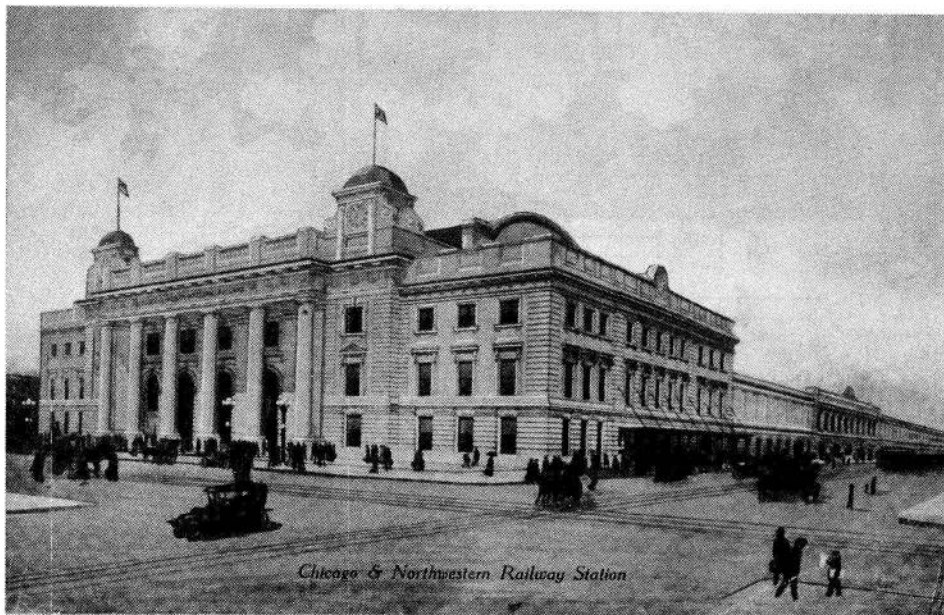


CHICAGO, ILLINOIS



Det var i prospektkortenes glansperiode almindeligt, at der også som souvenirs blev udgivet sammenfoldede billedstrimler - en slags leporellobøger - hvor postkortmotiverne gik igen. Ikke sjældent blev de samme optagelser ligefrem genbrugt, og undertiden kunne den foldede strimmel deles og benyttes som en serie postkort. De fire billeder fra Chicago, som bringes her, stammer dog fra en leporellobog med billeder på begge sider af papiret, der heller ikke er kraftigt nok til brug som kort. Det drejer sig om optagelser fra før 1. verdenskrig, som er retoucheret (nogle af dem gennemgribende), koloreret og gengivet i flerfarvetryk. Ole Linå Jørgensen har venligst udlånt dem til formålet og bringes herfor en hjertelig tak fra redaktør og forfatter.

Første billede viser endnu en gang Chicago & North Western's store, dengang nye banegård. Synsvinklen er ikke meget forskellig fra det i "En duft af Amerika 2" bragte billede, så en sammenligning kan være frugtbar. Det nærværende er en formiddagsoptagelse; uret viser 11.04. Og vi befinder os altså på hjørnet af Canal Street og West Ma-



dison Street, ud mod hvilken bygningen tager sig ud som et jernbanens tempel. Kommer man lidt på afstand, således som fotografen og vi er det, ændrer de to opbygninger (man kan dårligt kalde dem tårne) med ur, kuppeltag og flagstang - hvorfra Stars and Stripes vajer - dog indtrykket mærkbart. Men stadig er den klassicerende tendens ty-

delig; bygningen hviler roligt på sin plads, og dens facader er for så vidt "bragt i orden", som selv små forandringer vil kunne forstyrre helhedsindtrykket.

Illinois Central Railroad's banegård har et helt andet udtryk. Ingen klassicisme her, snarere en lidt klodset flirt med gotikken, hvis man nu skal sætte etiket på. Under alle omstændighe-

der ingen rolig hvilen; symmetri optræder ikke som det for bygningens helhed ordnende princip, selv om næsten alle de fra forskellige stilarter og perioder hentede elementer i sig selv er symmetriske. Oven i købet udfordrer en del af bygningen øje og tanke ved trods sin åbenbare tyngde at "svæve" frem over en del af sporene; søjlerne under den virker ubehageligt spinkle. Optagelsen er iflg. tårnuret sket kl. 15.05. Man ser mod sydøst. Til venstre i billedet udsigt over Lake Michigan, i forgrunden et hjørne af søparken, som ligger i et højere niveau end den af hestevogne prægede forplads (Lake Park Plaza) og jernbaneterrænet, der ligger lavere endnu. Dette sidste er skyld i, at man stort set kun kan få øje på de lange bogievognes tage. Et nutidsfoto med samme standpunkt og synsvinkel vil i øvrigt ikke byde på genkendelsens glæde. Blandt andet er banegårdsbygningen ændret, og navnlig er der ved opfyldning tilvejebragt store, til parker m.m. udnyttede landarealer uden for den gamle kystlinie.

For en sikkerheds skyld nævnes, at det afbildede Illinois Central Depot figurerer i det på side 141 i SIGNALPOSTEN nr. 4/1990 opstillede skema som Central Station, og at det foruden Illinois Central er benyttet af flere andre selskaber.



Billedet af Marshfield Avenue Station på Chicago's højbane er ligesom det forrige taget midt på eftermiddagen, men synsretningen er her stik øst. Marshfield Avenue, som stationen har navn efter, går på tværs (nord-syd) bagtil i billedet; de lyse huse vender ud til den. Stationen som sådan er usædvanlig på grund af banens forgreninger; den er et knudepunkt. Men billedet viser samtidig et træk, der er typisk for Chicago's højbaner; i modsætning til New York, hvor højbanerne almindeligvis førtes på langs over de

store gader (avenuer), holdt man sig i Chicago så vidt muligt væk fra gaderne, som man dog nødvendigvis måtte krydse.

I stedet byggede man så at sige i baggårdene disse kilometerlange, smallest mulige (se godt på billedet, men sid ned først) og dog uskønne stålbroer. Den gennemgående (øst-vestgående) linie på billedet løber således mellem Vanburen Street, som huset yderst til venstre ligger langs med, og Congress Street, hvis bebyggelse der ses lidt af





til højre i billedet. I forgrunden anes under de to 90° legetøjslignende sporkurver den nord-sydgående Paulina Street, gennem hvis vestlige bebyggelses baggårde de to linier fortsætter henholdsvis mod nord og syd. Formentlig er "baggårds-traceen" netop en væsentlig grund til, at man har kunnet bibeholde højbaneprincippet i Chicago i den grad, som tilfældet er.

Foruden højbanerne og nærtrafikken på de "rigtige" jernbaner har Chicago haft et væld af sporveje i gaderne. På billedet af Chicago & North Western's terminal kan man se dobbeltspor i begge de krydsende færdsels-

årer, og yderst til højre kommer en sporvogn også til syne. Men mere er der at se en lille kilometer længere mod øst, på det sidste Chicago-billede i denne række: hjørnet af State Street, dvs. gaden i forgrunden, og Madison Street, der forsvinder bagud mellem de høje forretningsejendomme. Chicago's centrale kvarter, som dette billede er fra, og som i dag er præget af fantastiske skyskrabere, har for resten fået sit navn, The Loop, fra højbanen, fordi den har lagt en "løkke" omkring det.

Skyggerne viser, at optagelsen er sket lige efter middag. For-

rest til venstre en kort sommervogn (eller to?). I Madison Street et trevognstog, hvis sidste vogn er af samme type. Noget tyder på, at stedet er dette sporvognstogs endestation. Men muligvis kan det ikke ses i reproduktionen, at den nærmeste vogn er motorvognen, og at en mand synes i færd med at vende den i dette tilfælde enlige trollestang - efter endt omløb? Bemærk foruden sporvognene autobiletet i forgrunden til højre; det har helt klart udgangspunkt i et lukket hestekøretøj, og chaufføren er placeret ganske som en kusk. Der er sket et og andet siden!



DE UENDELIGE MULIGHEDERS LAND



I bladet Nordstjernen fra 26. februar 1893 blev under overskriften "Fremtidens Jernbaner - Sidste Artikel" bl.a. omtalt et idéprojekt til en elektrisk jernbane mellem Chicago og St. Louis, ledsaget af den her bragte illustration. Desværre er SIGNALPOSTEN afskåret fra at gengive billedet i en fuldt tilfreds-

stillende kvalitet, men selve den fantastiske tanke kan man nu nok få fat på alligevel. I artiklen står der følgende:

...Derimod vil Amerikanerne nyde den Triumf, at deres Land faar den første elektriske Bane, den mellem Chicago og St. Louis. Vort Billede viser, hvorledes denne Bane omtrent vil komme til

at se ud. Den vil blive firsporet, idet det ene Dobbeltspor vil blive forbeholdt den direkte Fart med Iltog uden Ophold under Vejs, og de andre to (de yderste) vil blive lokale, mindre hurtige og hyppig standsende, til Afbenyttelse for de langs Banen boende. Man gjør nemlig regning paa, at der langs hele Linjen vil rejse

sig et helt Villakvarter -- paa 420 Kilometers (c. 55 Miles) Længde -- hvis Beboere ikke kan faa over 1 1/2 Times Vej til en af de to store byer. Det er noget lignende, som om en Mand vilde have sit Kontor eller Værksted i Kjøbenhavn, men Morgen og Aften befinde sig i sit Hjem i Nykøbing paa Falster. Den forreste Vogn vil faa en meget tilspidset Form fortil for bedre at kløve Luften.

Man har allerede for 3 Aar siden ovre i Amerika gjort vellykkede Forsøg med en elektrisk Rundbane, hvor et Lokomotiv og to Vogne naaede en Hastighed af 180 Kilometre i Timen. Ulæmperne var væsentlig kun Banens Krumning, og paa lige Vej kunde Hastigheden være drevet op til c. 240 Kilometre, en Ydelse, som sikkert vil blive frembragt paa den nye Chicago-St. Louis-Bane, der foreløbig vil blive Gjenstand for Verdens Beundring.

Med kendskab til næsten et århundredes udvikling siden artiklens fremkomst er det let at se, at projektet var alle tiders luftkastel. Men det må vel også i 1893 have vakt skepsis hos den læser, der bare tænkte en smule over de teknisk-praktisk-økonomiske sammenhænge? Der rejser sig jo talrige spørgsmål, hvoraf bare et enkelt drilagtigt stilles her: Skulle tjenestefol-

kene i denne lineære by af herskabsvillaer tage med toget til købmanden og andre dagligvarehandlende?

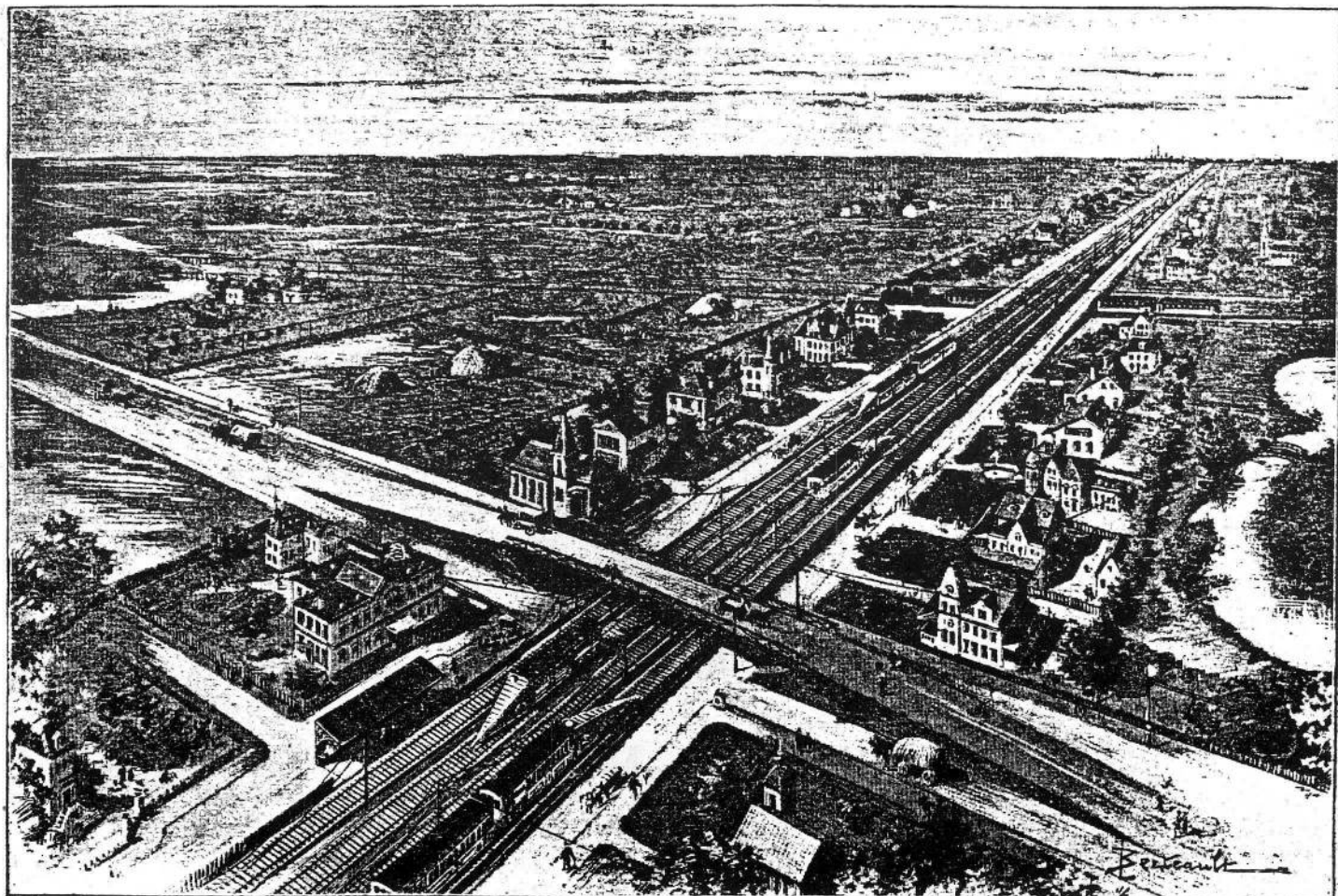
Nogle få kendsgerninger sætter sagen i relief. Elektriske sporvogne havde begyndt deres fremmarch, men den første undergrundsbane i London med elektrisk drift var ikke ældre end fra 1890, og den første elektriske højbane var netop blevet en realitet i 1892, i Chicago. Der var endnu så godt som ingen erfaringer med elektrisk drift på "rigtige" jernbaner.

Imidlertid er den citerede artikel og det ledsagende billede langt fra enestående. Der har gennem årene været bragt mange lignende, sensationelle meddelelser "ovre" fra Amerika i europæiske aviser og blade. De synes i nær familie med Jules Verne's science-fiction-romaner og er absolut lige så underholdende som disse. Spørgsmålet er, om de har andet med Amerika at gøre end påstanden om, at de angår amerikanske forhold.

Noget tyder fx på, at det aktuelle billede er udtænkt og udført i Frankrig, og at det kan være en fransk artikel, som er grundlaget for den danske (det er bl.a. påfaldende, at der bruges enheder fra metersystemet, som ikke blev indført i Danmark før 1907). At Chicago

er valgt til udgangspunkt for fantasibanen, kan skyldes bevidstheden om byens centrale stilling i den nordamerikanske jernbanedrift, eventuelt også den omstændighed, at en af de store berømte udstillinger i byen netop fandt sted i 1893. Og måske har der faktisk været en fjer, som kunne blive til fem høns? Under alle omstændigheder illustreres de forestillinger, mange mennesker i Europa har haft om Nordamerika som de uendelige mulighedsers land - ikke mindst i masseudvandrings-perioden, der i Danmark faldt i tiden 1870-95. Og således opfattet er det præsenterede eksempel med til at give EN DUFT AF AMERIKA.

Valget af St. Louis, den største by i staten Missouri, var næppe heller tilfældigt. Det fortjener omtale, at en kæmpemæssig Union Station blev opført her i perioden 1891-94. Byen var da godt på vej til en halv million indbyggere, men dens trafikale betydning rakte langt videre. Den store fælles personbanegård var virkelig en problemløsning; den betjente 27 jernbanelinier (ikke fuldt så mange selskaber) og fik 32 spor i sin 183(!) m brede perronhal. Den egentlige stationsbygning var en festlig parafraze over europæisk middelalderarkitektur, med både romanske og gotiske træk.





Det amerikanske firma Rand McNally & Co. med afdelinger i Los Angeles, San Francisco, New York og Chicago har udgivet et væld af kort og tursthåndbøger. I en bog fra 1925 om Los Angeles og byens omgivelser finder man mellem annoncerne hosstående med overskriften "The Electrified Way to Puget Sound" (den elektrificerede rute til Puget Sound) og underskrevet "Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway".

mellemstationer har en solid geografisk "begrundelse". Ved Miles City overskrides således Yellowstone-floden, ved Moberge gælder det Missouri, og nær Aberdeen sætter banen over James River. Mississippi krydser ved tvillingebyerne Minneapolis og St. Paul - og følges indtil La Crosse. At ruten er tegnet nærmest strømliniet,

stemmer med amerikansk tradition. Men i virkeligheden er forløbet på denne USA's yngste såkaldt transkontinentale jernbane naturligvis rigtig krøllet.

Det er interessant, at elektrificeringen blev betragtet som et afgørende salgargument over for det rejsende publikum. Men det er endnu mere interessant, at den overhovedet havde fundet

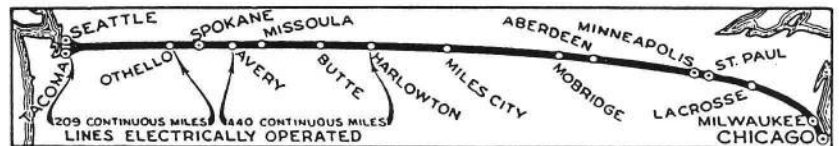


Af en eller anden grund var navnet endnu ikke ændret til "... & Pacific", som det senere blev, skønt Puget Sound jo er en fjord ved Stillehavet. Selvfølgelig det noget højstemte tekststafnit kan oversættes nogenlunde således:

Mellem Harlowton i Montana og Seattle/Tacoma ved Puget Sound løfter fire store bjergkæder sig. Sammen forløber de i kontinentets længde, som halvkuglens rygrad og verdens tag. Tværs over dette vandskel, hvor tinde, pas og kløft i forening danner et umådeligt og strålende maleri, er Chicago, Milwaukee & St. Paul's linie elektrificeret. Det uforlignelige transkontinentale tog "The Olympian" iler over denne vildsomme strækning på mere end 600 miles med den støjfri, røgfri og fejlfri komfort, som følger med flydende kraft. På denne strækning og på dette tog erfarer man den fulde betydning af den nationale dom, at "dette er det nyeste nye inden for transport, og at 'Milwaukee' er verdens mest fremskridtsvenlige jernbane".

På annoncens skematiske rute-skitse er det markeret, hvilke strækninger der er elektrificeret: 209 miles = 336 km fra Seattle/Tacoma til Othello (over Cascade-bjergkæden) og 440 miles = 708 km fra Avery til Harlowton (over bl.a. Bitterroot-kæden). Othello, Avery og måske også Harlowton er næsten kun kendt i denne sammenhæng, mens andre af de markerede

The Electrified Way to Puget Sound



BETWEEN Harlowton, Montana and Seattle—Tacoma, on Puget Sound, rise four great mountain ranges. They shoulder each other the length of the continent, a back-bone for the hemisphere and a roof for the world. Across this great divide, where peak and pass and canyon compose a vast and gorgeous canvas, the route of the Chicago, Milwaukee & St. Paul is electrified. That incomparable transcontinental train, "The Olympian," speeds this rugged reach of more than 600 miles with the jarless, smokeless, faultless ease of fluid power. Over this route and upon this train you experience the full significance of the national verdict that "this is the very last word in transportation and the 'Milwaukee' is the most progressive railroad in the world."



GEORGE B. HAYNES
General Passenger Agent
CHICAGO, ILL.

Chicago Milwaukee & St. Paul Railway

1336

TO PUGET SOUND - ELECTRIFIED

sted. Ganske vist fandtes der i USA et vældigt antal elektriske sporveje både indenbys og mellemby, men på de egentlige jernbaner var - og er - elektrisk drift noget usædvanligt. "The Milwaukee Road" (som med sine dampdrevne "Hiawatha"-eksprestog igen høstede berømmelse i midten af 1930'erne) var virkelig en pionér, da de lange strækningsafsnit i bjergene blev

elektrificeret 1915-20, omend man holdt sig til det fra flere europæiske lande kendte system med 3.000 V jævnstrøm - og heller ikke var absolut først i USA. Stigninger op til 25 promille og skrappe kurver stillede store krav til trækraften, men der blev da også fra begyndelsen anskaffet ganske imponerende svære el-lokomotiver - med indtil 14 aksler, hvoraf de 12 var

drivaksler, og en vægt på 240 t. Med dem blev driftssikkerheden øget og de i damptiden overbelastede strækningers kapacitet sat tilstrækkeligt i vejret.

Man kvier sig ved at afslutte dette læsestykke med den oplysning, at el-driften i 1974 blev afløst af dieseldrift; mon en sådan konversion ville være sket i dag, flere oliekriser senere? Det vil man helst ikke tro.



WASHINGTON, DISTRICT OF COLUMBIA



Ikke uden modstand var det i 1790 bestemt ved lov, at Washington, D.C. skulle være hovedstad for USA. Hidtil havde forskellige byer på skift huset kongres og forbundsregering, og da man i år 1800 flyttede til Washington, var det fra Philadelphia. I Washington - nær USA's første præsident George Washington's hjem Mount Vernon, blev der begyndt på bar mark. Den franskfødte ingeniør, major Pierre Charles l'Enfant, blev engageret til at udarbejde en byplan. Den var og er storslået, men rammerne blev kun lidt efter lidt fyldt ud. Washington, som i dag er en millionby, havde endnu ved år 1900 ikke mere end 218.000 indbyggere, altså

ca. halvdelen af Københavns indbyggertal på samme tid.

Jernbanen var selvsagt ikke forudset, da byplanen blev til. Det førte som så mange andre steder til, at forskellige selskaber anlagde hver sin station, og at linieføringen nogle steder blev problematisk for byen. En Union Station, altså en fællesbanegård, blev imidlertid taget i brug 1907 som afløser for flere ældre banegårde, og i byområdet blev nogle strækninger fjernet, andre omlagt, til dels ved brug af tunneler. Den nye banegårds beliggenhed var valgt af en officiel komité, hvis opgave var at følge det oprindelige layout op med planer til forskønnelse og videreudvikling af byen og dens

parker. Komiteen havde fire medlemmer; et af dem var Union Station's arkitekt, Daniel H. Burnham.

Det billede af den store personbanegård fra 1907, som gengives her i SIGNALPOSTEN, stammer fra en 56 sideres turistfører for Washington, som Pennsylvania Railroad udgav i 1930. Årstallet fremgår kun som ajourføringsdato for et af hæftets kortbilag, og der er grund til at tro, at turistføreren er udsendt med stort set uændret indhold gennem en række år forud. Optagelsen, på hvilken der ses i hvert fald fire velvoksne sporvogne af den grandiose amerikanske slags (en ved hovedindgangen og tre i billedets højre fjerdedel), kan



godt være fra en gang i 1920'erne. Træerne er endnu kun små, bilernes antal beskedent, og hvad med hestedroskerne?

Af det bykort, som er indsat i nævnte Guide to Washington, gengives et lille udsnit af byens centrale del. Det bør understreges, at dette kort er meget forenklet. Ydermere er det kemisk renset for tegn på tilstedeværelsen af andre jernbaneselskaber end Pennsylvania Railroad, som også i hæftets tekst tager hele æren for stationsanlægget! Det er derfor nødvendigt at tilføje, at der til banegårdens opførelse og drift blev oprettet et "Washington Terminal Company", i hvilket Baltimore & Ohio Railroad var aktionær på lige fod med Pennsylvania Railroad.

Der spares som regel ikke på superlativerne, når Union Station i Washington skal beskrives. For det første er beliggenheden nærmest ideel for en storstadsbanegård, og for det andet er bygningens arkitektoniske holdning i god overensstemmelse med omgivelserne. Den er bl.a. omtalt som "det fuldkomne eksempel på en byport, der er helt og aldeles i harmoni med omgivelserne i det samfund, til hvilket den tjener som indgang". Og hovedbygningen er betegnet som klassisk, omend den ikke direkte er en gentagelse af nogen klassisk bygning. Men inspirationen ligger helt klart i oldtidens Rom, og den enorme ventesal på næsten 40x67 m i grundflade, hvis tøndehvælving løfter sig over alle andre dele af bygningen, har et bestemt forbillede: Diocletians termer. (Meget apropos ligger Roms hovedbanegård nær dette store badeanlægs ruiner, som dels rummer en af selveste Michelangelo indrettet kirke og dels - siden 1899 - nationalmuseet.)

Som kortet viser, udgår banegårdsbygningens midterakse fra centrum af kuplen på kongresbygningen, Capitol (hvis opførelsesperiode strakte sig helt fra 1793 til 1865!). På den ca. 150x300 m store stationsforplads blev der i 1912 indviet et kolossal mindesmærke for Columbus, opført på grundlag af en lov fra 1907. Det kostede 100.000 dollars, men selv denne i datidens prisniveau svimlende sum lyder ikke af meget over for banegårdens anskaffelsessum på 14 á 15 millioner dollars, hvoraf for øvrigt de 5 millioner - ret overraskende - var offentlige midler. Men det gjaldt jo byens image.

For de penge fik man en af verdens rigeste udsmykkede og bedst udstyrede stationsbygninger, opført med udstrakt anvendelse af næsten hvid natursten.

Den forreste del, det egentlige hus, er et par hundrede meter lang og ca. 65 m på den anden led. I de øvre etager findes kontorer og personalefaciliteter. Bagved selve bygningen ligger en kæmpemæssig hovedhal (amerikansk: concourse). Den kan ikke ses på billedet, men det er via dette mere end 230 m lange og knapt 40 m brede rum, man når de forskellige perroner. I niveau med stueetage og forplads samt tilstødende gader er der 20 spor, som alle ender blindt. Men stationen fik i alt 33 peronspor, idet der i godt 6 meters dybde blev gemt 13 spor, hvoraf de 9 fik gennemkørselsmulighed til den sydgående banestrækning. Denne forløber nemlig, som vist med punkteret streg på kortet, til dels under jorden. Vender man et Københavnskort med syd opad, genkendes lidt af ideen.

Noget andet, der kan minde om forholdene ved Københavns hovedbanegård, er de særlige indgange og ventesale, der i bygningens ene ende blev indrettet til brug for statsoverhovedet og nationens fremtrædende gæster. - Og noget tredje er det forhold, at da Washington endelig fik sit bybanesystem (Washington Metro), udgik den første, i 1976 åbnede strækning fra Union Station.

Washington var den sydlige endestation for Pennsylvania Railroad, i en årrække verdens største jernbaneforetagende. Det blev på mange områder drevet nærmest forbilledligt, omtalte sig selv som The Standard Railroad of the World, og gav overskud gennem 100 år fra den spæde begyndelse frem til 1946, da underskud forekom for første gang. Hvad der siden fulgte af bedrøveligheder, skal ikke berøres her.

Men som afslutning på beretningen om Washington's Union Station (eller Union Depot, som anlægget også ses omtalt) refereres dog en særpræget ulykke. Den fandt sted på denne banegård i 1953 og angik et af Pennsylvania Railroad's tog på den siden midten af 1930'erne med 11.000 V, 25 Hz elektrificerede "korridor" mellem de store østkystbyer. Det var den højt klassificerede "Federal Express" (navnet lyder en smule sært i dansk oversættelse: "Forbunds-ekspressen").

Toget var afgået fra Boston den foregående aften og havde haft bremseproblemer vest for Providence, hvorved 56 minutter var tabt. Men de blev indvundet mellem New Haven og New York, og afgang fra New York var kun 8 minutter forsinket. På den videre færd havde bremserne

været i brug omkring 30 gange mellem New York og Baltimore via Philadelphia, uden at der havde vist sig vanskeligheder. Men da lokomotivføreren (hvis navn var Harry Brower) under indkørsel til Washington's Union Station ville bremse, idet toget nærmede sig post C noget over 3 km ude fra stationen, var det umuligt for ham at få systemerne til at fungere. Stort set alt, hvad han kunne gøre, var at bruge hornet, og det gjorde han. Det øvrige personale i toget blev så ud fra dette i forbindelse med hastigheden klar over, at toget var ude af kontrol. Det var for sent for den tjenstgørende i post C, som også havde fattet situationen, at ændre den indstillede togvej, men han ringede til næste post, K, hvorfra man underrettede stationsledelsen. Den fungerede vidste, at toget skulle køre ind på spor 16, og han kunne nu se det komme. Han brølede en advarsel ud og gjorde folk i hovedhallen opmærksom på faren.

Toget brasede gennem barrieren til hovedhallen og tilintetgjorde stationslederkontoret. Det mere end 200 t tunge og godt 24 m lange strømliniede 2'Co+Co2' el-lokomotiv på 4.685 hk, af den berømte klasse GG-1, gik gennem hallens gulv og endte i kældrens bagagerum. Det trak to vogne med sig ned, mens andre blev hængende på de mere eller mindre ødelagte bærende konstruktioner. Der var en del sårede, men mærkeligt nok blev ingen dræbt. Ulykken fandt sted 15. januar, og da der således kun var 5 dage til indsættelsen af tidligere general Dwight D. Eisenhower som USA' præsident, valgte man på grund af den forventede tilstrømning at bygge en midlertidig etageadskillelse ind over lokomotivet og udsætte bjergningen af det samt bygningsreparationerne til efter præsidentindsættelsen. Den materielle skade beløb sig til henved 2 millioner dollars. Det var en løbskørsel!!

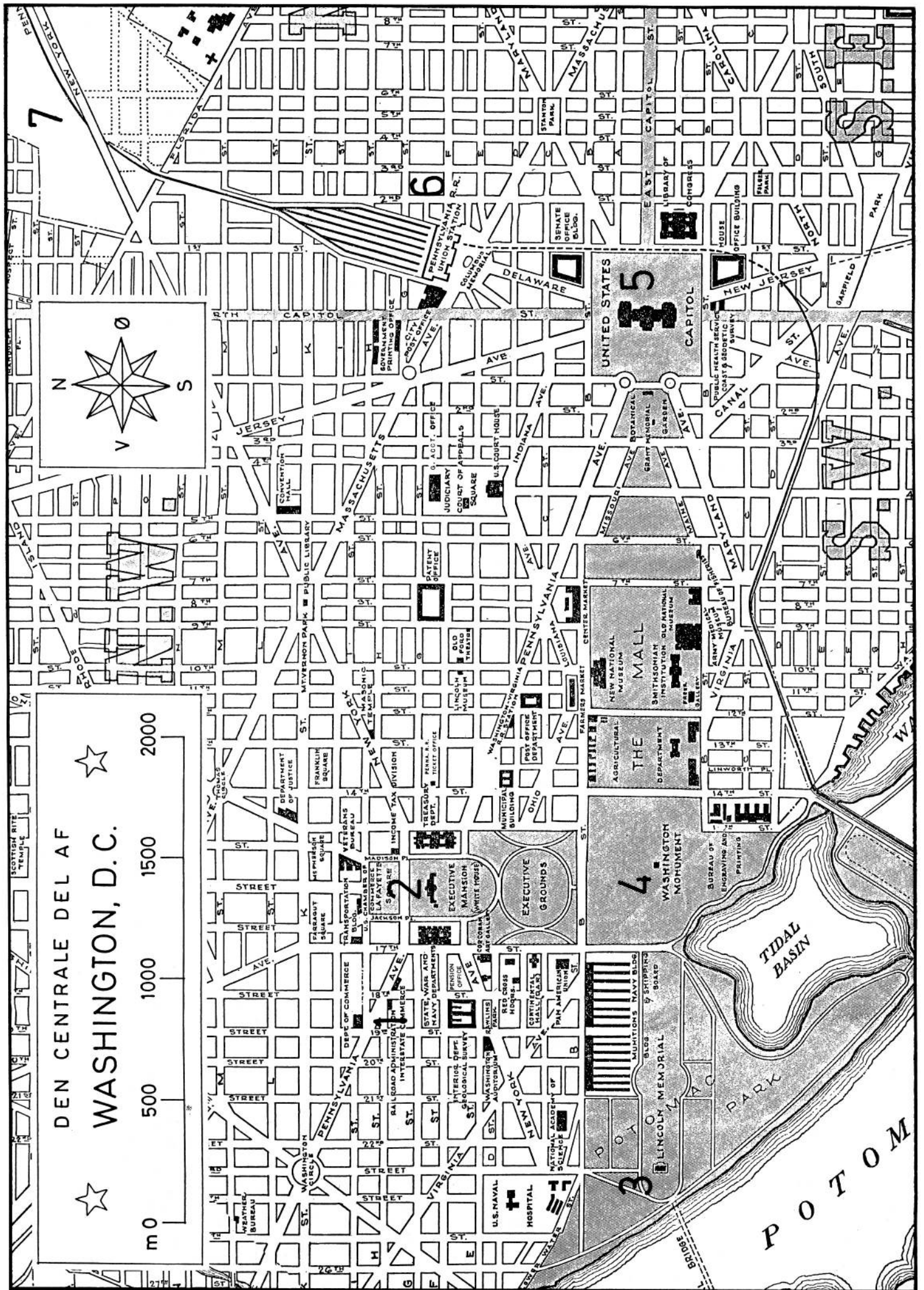
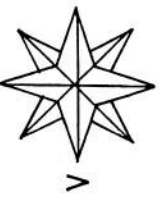
FORKLARING TIL KORTET PÅ MODSTÅENDE SIDE

1. Forbundsregeringens jernbaneadministration
2. Det Hvide Hus
3. Lincoln-mindesmærket
4. Monumentet for Washington
5. Kongresbygningen
6. Union Station
7. Jernbaneterræn

NB. Kortet viser ikke forløbet af de i forhold til Pennsylvania Railroad "fremmede", dvs. konkurrerende selskabers linienet.

DEN CENTRALE DEL AF
WASHINGTON, D.C.

0 500 1000 1500 2000
m 0



"På sporet af 1991"

Nyhed - Nu med farvefotos - Nyhed

I slutningen af november måned udkommer årbogen "På sporet af 1991 - Årbog om danske jernbaner" fra forlaget Holsund. Forgængeren "På sporet af 1990" blev som tiårskavalkaden "På sporet af 80'erne" en stor salgssucces, og forventes snarest udsolgt. Denne gang har vi valgt at bruge provenuet til nogle farvebilleder inde i bogen. Prisen er dog stadig den samme. For 107 kr. får du årets jernbanebegivenheder serveret på 56 sider i den sædvanlige seriøse og underholdende form.

Forudbestillingspris kr. 94 (inkl. forsendelse).

Læserne af Tidsskriftet Signalposten tilbydes bogen til favorpris. Du kan herved bestille bogen inden 1. december 1991 til favorprisen kr. 94 - alt inklusive. Anfør "Signalposten" ved bestilling. Se adressen nederst.

"På sporet af 1991" indledes som sædvanlig med en kronik over året der gik, og tre nye kendte mennesker fra den trafikpolitiske arena giver deres besyv med om udvalgte emner. Billedækkningen koncentrerer sig om den store udskiftning i materielparken - MJ, IC/3, MX...), nye Interregionale tog, Storebæltsforbindelsen

*"På sporet af 1990" kan endnu fås (få eks.) til kr. 107,- (inkl. forsendelse)
 *"På sporet af 80'erne - Tiårskavalkaden" kan endnu fås for kr. 135,- (inkl. forsendelse)

Med venlig hilsen - Jan Forslund & Mogens Duus
 Forlaget Holsund, Vasevej 19 A, 2840 Holte. Telefonbestilling: 42 42 04 52



NYT FRA FOTOARKIVET

Det holdt hårdt, men det gik. Hermed er DMJK's fotoarkiv i fuldt sving igen. Og dog.

Vi har desværre ikke alle negativer i hus, men det skulle da være muligt at køre uden at de store mangler opstår foreløbig.

Fotoarkivet vil for fremtiden fungere på en lidt anden måde end hidtil. Inspireret af bl.a. Svensk Jernbaneklubs fotoarkiv og som en slags tilbagevenden

til EVP's tid som fotoarkivar, vil der nu KUN blive tilbudt fotoserier.

De vil blive annonceret 4-6 gange om året, med normalt 10 billeder i hver. Alle billederne i en serie vil have det samme tema, fx. Damp i 30'erne.

Prisen vil ligge omkring kr. 100,- for en serie i format 13 x 18 cm.

Sagt med andre ord, enkeltbestillinger af billeder vil ikke længere kunne effektueres(!). Bogforlag og tidsskrifter vil dog stadig kunne bruge arkivet til at hente illustrationsmateriale, men arkivarens tid er som mange andres begrænset, så derfor: skriv i god tid inden udgivelsen.

Der findes et katalog over samlingerne, men jeg vil fraråde folk til at skrive efter det, da

det er på små 75 sider og vil koste kr. 50,-. Desuden er det muligt at se både Steffensens og Clausens billeder som aftryk i klubbens bibliotek, som har lånt arkivets referencebøger.

Adressen er stadig DMJK, Fotoarkivet, Postboks 601, 2200 København N - og gironummeret er også stadig 7 12 53 05.

Men nu til det vigtige:

Serie 1:

Fra de gode gamle dage (1)

NF 102, Odense Syd, 16/4 49
 P 912, Gedser, 31/10 54
 R 940, Fredericia, 25/4 49
 K 520, Fredericia, 21/9 48
 E 989, Gedser, 24/6 53
 C 708, Mdt Gb, 10/9 49
 S 729, Mdt Gb, 10/9 49
 F 659, Nyborg, 27/5 61
 Hs 373, Mdt Gb, 28/5 60
 N 208, Odense, 23/7 54

Serie 2:

Københavnsk nærtrafik (1)

Düsseldorfsk prøvevogn ved hjemtransport:

2412 på blokvogn, Århusgade
 do
 do
 2412 ved Århusgadebroen
 2412 i Frihavnen
 do
 do
 2412 på DB SSLmas 53, Fn
 do
 do - på Lersøen

For hver serie er prisen kr. 100,- + kr. 10,- til porto og forsendelse. Beløbet skal indbetales til ovennævnte gironummer og adresse hvis De er interesseret i at erhverve billederne.

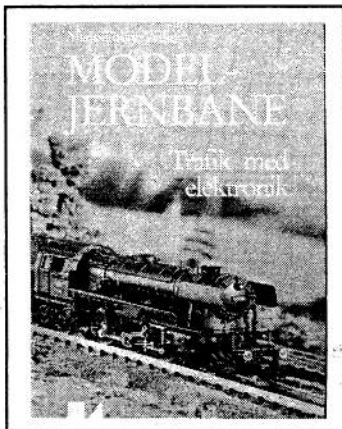
Med venlig hilsen

Fotoarkivaren

OM AT NÅ TOGET

Samme lærer besøgte for resten engang sin moster i en anden af de mindre byer langs banen. Da han skulle hjem, kom han for sent af sted til stationen, og toget dampede af, netop som han strøg ud på perronen. Han løb alt, hvad han kunne, for der var næsten tre timer til næste tog, men måtte opgive og gik udaset tilbage. -Nå, skulle du have været med toget, sagde et af disse sindige og godmodige mennesker, der i ældre tid mødte op på stationen til hvert eneste tog for at få et pust fra den store verden. -Ih nej, svarrede Peters lærer stakåndet og en smule irriteret, jeg skulle bare jage det ud af stationen.

Ny bog til alle
MODELJERNBANE-byggere.



- elektronisk styring af modeljernbanen

Sendes i kuvert til:
 LAMBERTHs Forlag
 Siljengade 6, st. th., 2300 S

Jeg bestiller hermed:

___ stk. MODELJERNBANE
 TRAFIK MED ELEKTRONIK
 á kr. 139,50 + porto/eksp. 10,00

Navn _____

Adresse _____

Postnr. / by _____

Ønskes leveret gennem boghandler:

BYVANDRING HORSENS - en afbigt

Da SIGNALPOSTEN endnu trådte sine børnesko, 2 år gammel, bragte JERNBANEBLADET, nr. 7, 1964, et indlæg kaldet "Byvandring, Horsens".

Det er dette indlæg, der gøres afbigt overfor.

Og hvorfor så afbigt i en tid, hvor det ikke er in at vedkende sig egne fejl. - Af to grunde.

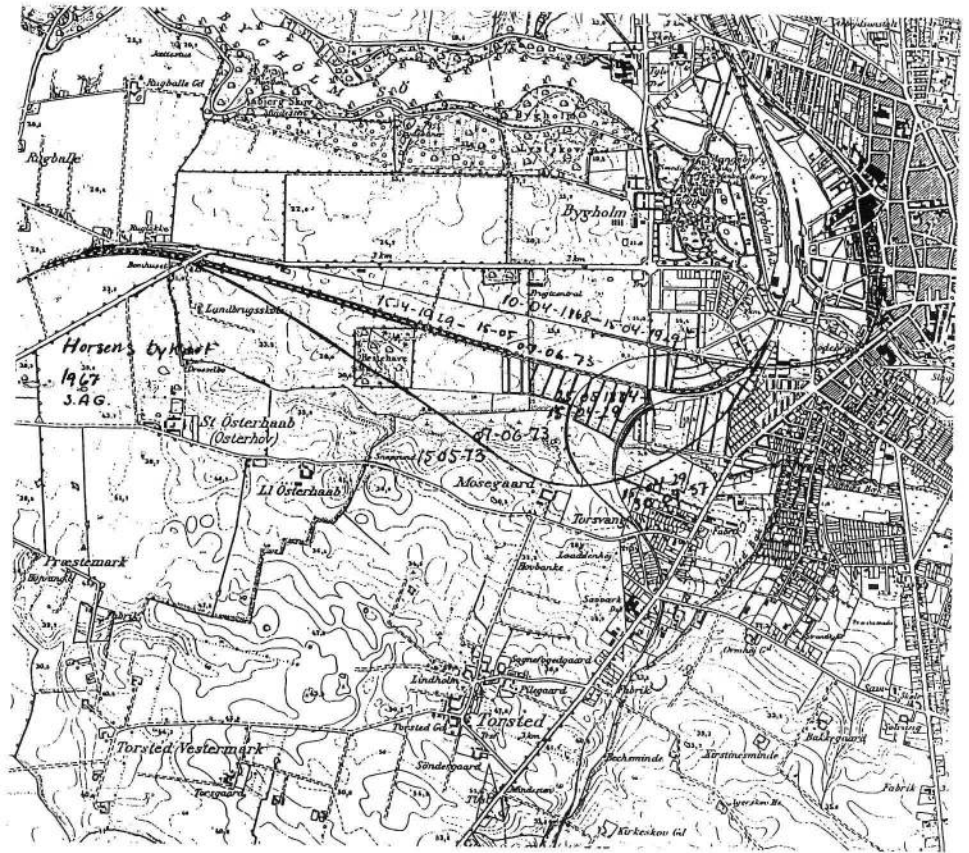
Dels og primært med den tanke, at de seriøse jernbaneblade vel bliver en slags kildematerialer for eftertiden og dels, at konstaterede fejltagelser til en vis grad belaster samvittigheden.

Afbigten gælder to ting:

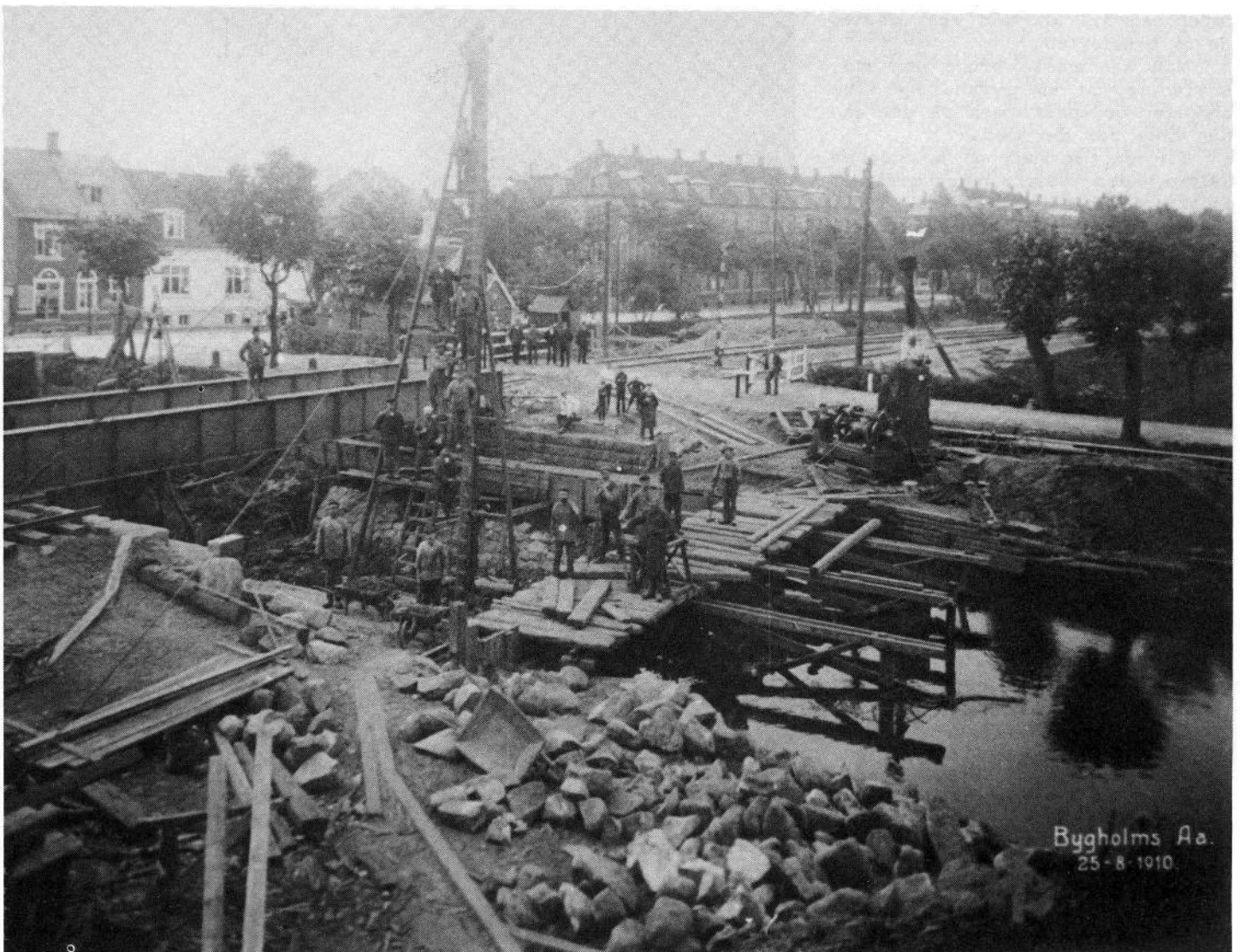
- 1) En direkte fejl,
- 2) en halv sandhed.

Ad 1: Fejlen, forglemmelsen, manifesterer sig i en endnu i 1987 intakt, dobbelt jernbanebro fra første jernbaneepoke - overset og beliggende midt i Horsens.

Med henvisning til skitsen ses, at denne brorest findes blot få meter fra hovedfærdselsåren Sønderbrogade. Og begge broer er fuldt brugelige som færdselsobjekter.



Brobygning over Byholm å, 25. august 1910. (Foto: Rigsarkivet)



Ved besigtigelse idag kan man undres over, at den vestligste bro - DSB-broen - virkelig er den første banebro på dette sted, her tænkes primært på cementeringen m.v. Er det virkelig broen fra 1868?

En gennemgang af samtlige DSB-driftsberetninger siger intet om, at broen er udskiftet. Kun oplyses, at der i driftsåret 1871/72 er anbragt en ny strømfordeler i Bygholmsåen ved Horsens.

Derudover indeholder driftsberetningerne standardteksten: "Almindelig brovedligeholdelse er foretaget i årets løb". Andre besluttede brofornyelser er direkte omtalt.

Jernbroen, den østligste, er tilbygget i forbindelse med HJJ's åbning (1884). At det blev en særlig privatbanebro skyldtes, at dette var et krav fra DSB, idet "der var tale om to forskellige brovedligeholdelser".

Ad 2: Allerede nævnte artikel beskrev - også via foto - stedet, hvor de to forskellige linieføringer i 1929 kolliderede. Det der i den forbindelse manglede var, at vel sås i 1964 gennemskæringen for de to baner (DSB hhv. HJJ) i østsiden af banegravens, men uden at det samtidig blev nævnt, at først ca. 3,2 km mod vest mødtes de to baneforløb.

Man kan måske bruge den undskyldning, at en byvandring ikke omfatter oplandet, men på den anden side bør det med.

Til det formål så hosstående skitse, der viser hele omfanget af sporforlægningen op til 1929, og hertil er så føjet ændringen pr. 1973.

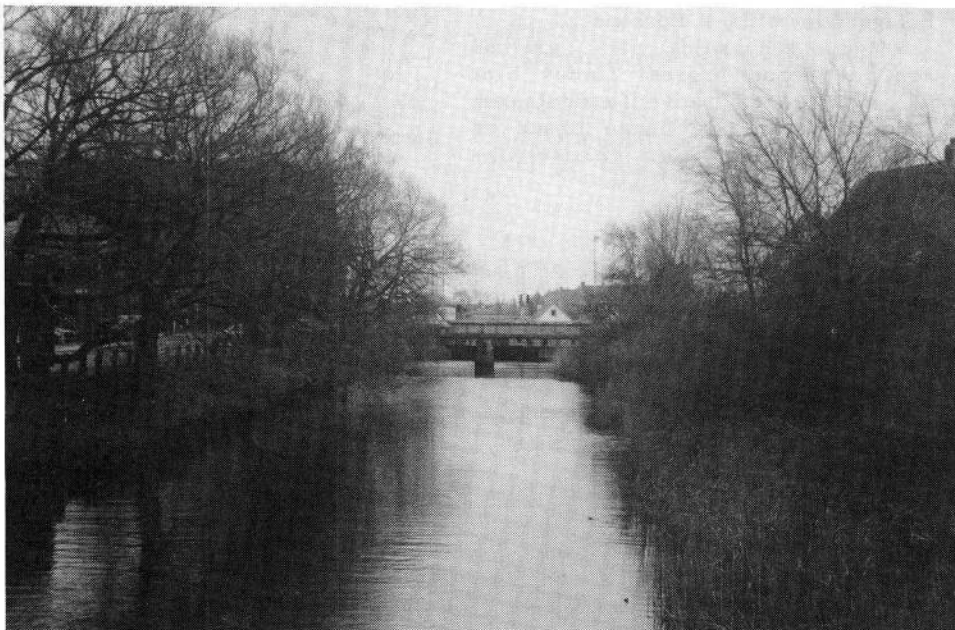
Som det også ses af skitsen, er der sket en omlægning af HJJ i 1929, men det er anno 1987 ikke muligt at genfinde ret mange rester fra alt dette - industrien har beslaglagt arealerne.

Ændringerne i 1929 medførte at kurveforholdene - foruden hele stationsændringen i Horsens - blev forbedret, således øgedes kurveradius i sydenden til mellem 400 og 700 m, mens tilsvarende tal for nordendens vedkommende blev til 800 hhv. 1.400 m.

Horsens, 3/12 1986: Bro for HJJ nærmest, bag denne ses bro for DSB, set fra Sønderbro.

Horsens, 3/12 1986: Gamle jernbanebroer over Bygholm å, set fra vest. Forrest DSB-bagest HJJ-bro.

Horsens, 3/12 1986: Gamle jernbanebroer over Bygholm å, set fra syd. HJJ-bro th., DSB-bro tv.



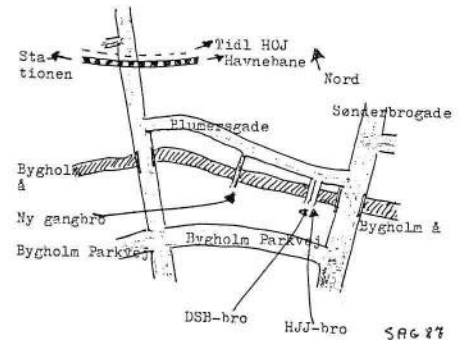


Horsens 3/12 1986: Gamle banebroer over Bygholm å. Her set fra NV. DSB-bro nærmest, bag denne HJJ-bro.

Endvidere blev dobbeltspor mellem Tvingstrup og Hatting også ibrugtaget pr. 15/4 1929. For så vidt ændringerne i Horsens kan interesserede henvises til DSB's driftsberetning 1929/30, tillæg II.

Og hermed er så samvittigheden rensset, og der er gjort afbigt overfor såvel "gamle" læsere som overfor eftertiden.

S.A. GULDVANG



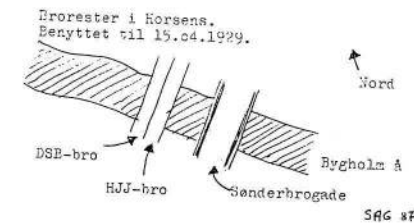
LITTERATUR

JERNBANEHISTORISK ÅRBOG '91

udgivet af banebøger
Format 17x25 cm, 64 sider, ill.
Pris kr. 145,- i boghandelen.

Emnerne i denne årbog er:

- 1866: Struer-Holstebro-tværbanen bygges færdig (1 side)
- 1866: Fredericia-Vamdrup banen åbner (17 sider)
- 1891: DSBs første bogie-personvogn BA 400 (3 sider)
- 1891: Dobbeltspor til Holte (6 sider)
- 1891: Kampen for Horsens-Tørring Jernbane (5 sider)
- 1916: Svendborg-Fåborg banen åbner (8 sider)
- 1916: Privatbaneudvidelser (4 sider)



- 1941: Omlitring af personvognsmateriellet (4 sider)
- 1966: Privatbanenedlæggelserne (5 sider)
- 1966: Farvel til Q-vognene (9 sider).

Som man ser spænder emneområdet vidt - og alle artikler er særdeles læseværdige samt over-dådigt illustreret.

Årbogen har fundet sin egen stil, som forekommer velvalgt og logisk; og modsat min opfattelse ved den først udgivne årbog, synes jeg nu, at hver enkelt ar-

tikel er tilpas afrundet og afgrænset.

En artikel i en årbog af denne type kan ifølge sagens natur kun "nippe" til emnet - og derfor burde man måske overveje at forsyne alle artikler med litteraturhenvisninger.

MODELJERNBANE

Trafik med elektronik.
Af Niels-Folke Vallin.
Udgivet af Lamberths forlag.
Format 16x23 cm, 64 sider, ill.
Pris kr. 139,50 i boghandelen.

Bogen indledes med nogle afsnit, der omtaler grundprincipperne: Togarter, trafikafvikling, principper for baneanlæg og for togstyring.

Derefter et afsnit om målformhold og epoker og lidt om koblinger og togsammensætninger. Under sidstnævnte afsnit er der en del billeder af modeller med dansk forbillede og oversigt over hvilke tyske henholdsvis danske modeller, der kan henføres til vore 4 epoker. Her er omtalt såvel spor H0, som N og Z, og selv om jeg ikke kender meget til mulighederne her, undrer det mig, der ingen modeller findes fra Arnold Rapido.

Derefter følger et afsnit om flertogsstyring, lidt uforståeligt indtil man opdager, at fig. 12 og 13 er forbyttet!

Byggedele, løsdeler i metal, dome, skor-stene, lejer, akselsider m.m. Nyt katalog til efteråret. EGET STØBERI.

**Landets største udvalg
af Märklin reservedele**

**KØB - SALG - BYTTE
29 år med modeltog**

**NYBODER HOBBY - Tlf. 33 110099
Kronprinsessegade 51 - 1306 København**

Herefter en omtale af elektronikkomponenter og printfremstilling - meget summarisk fortalt.

Der gives herefter en beskrivelse med diagram for strømfor- syning. Emnet kontaktskinner gennemgås, incl. diagram over en impulsforstærker. Derefter diagram for positionsautomatik (tæller) og et diagram for tids- automatik - for begge gælder at der i teksten omtales R 1, P 1, R 2 o.s.v., men denne betegnelse findes ikke i diagrammerne, her står kun værdien af komponenten.

Derefter omtales skifteautomatik, blinkautomatik samt problemerne med lysdioder.

Slutafsnittet : Computertilslutning tør jeg ikke udtale mig om - dertil er min viden meget for ringe.

Alt i alt en instruktiv bog, men jeg savner et eksempel på

indbygning af de omtalte enheder i et modelanlæg - hvordan eller hvordan ikke, hvorfor og hvilken virkning opnås.

GEDSER-EKSPRESSEN

Udlandsforbindelserne via Gedser gennem 105 år.

Af Jens Bruun-Petersen.

Udgivet af banebøger.

Format 17x25 cm, 80 sider, ill.

Pris kr. 179,- i boghandelen.

En fabelagtig bog! Næsten et leksikon. Den vrimler med oplysninger om historiske forhold, data om materiel, køreplaner, oprangeringer (forfra og bagfra), køretider, maskinbenyttelse og skitser af (formentlig) alle vogntyper, der har passeret

Gedser i internationale tog. En omtale af de færger, der har været benyttet mangler heller ikke.

Men beretningen er skrevet historisk fortløbende, opdelt i perioder mellem skelsættende begivenheder, hvorfor der kræves en del "bladring", hvis man ønsker at følge et bestemt emne op - gennem alle 105 år.

Bogen indeholder et væld af fotografier (af svingende kvalitet, men fortællende!), sporplaner, køreplaner og 52(!) drifts- materielskitser af vognmateriellet foruden andet illustrationsmateriale.

Den er velskrevet, men man skal have alle sanser spændt under læsningen, for der er "facts" at hente i næsten hver linie.

Anbefales på det bedste!!

Holtrup

BILLEDGALLERIET

De 3 billeder i denne udgave af BILLEDGALLERIET, er alle taget af Peter Sloots (og jeg har flere i baghånden fra ham!). Har du

ikke lyst til at glæde andre med dine pletskud?? Send dem til redaktionen - helst i sort/hvid.

Hillerød station, den 30/5 1979. Til venstre er pakhuset ved at blive revet ned for at give plads til en busterminal. I midten ses GDS M 5, en ombygget Triangel-motorvogn fra 1932. Til højre skimtes MO 1827 med Helsingør-toget.





Herover: 24. maj 1981 var blokposten i bl.a. Åbenrå med MO 1886.
 Herunder: HP 15, der i 1979 solgtes til DJK (fra HTJ/OHJ), men som
 aldrig omnummererede kassen, ses her med nedbrudt tog i Nyrup den
 8/6 1982 (tog 4861). Skinnebussen der overhaler er tog 4869. HP 15
 kørte udflugtstog for DJK om søndagen (10/6) hvor den igen brød ned.



SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkontoret som postadresseret blad.

Det blanke felt til højre herfor er beregnet til adresseringen.

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

MODELJERNBANEKLUBBEN HO
V/ P KJÆR-LARSEN
SKOVSANGERVEJ 4
2600 GLOSTRUP

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Hermed præsenteres endnu et - efter redaktørens opfattelse - vellykket nummer af SIGNALPOSTEN. Indholdet svarer nemlig meget nøje til vore læsers ønsker, som de udtrykkes i telefonsamtaler, i breve eller bag på girokuponen. Og så er der igen 56 sider at fornøje sig med.

Nu må du ikke tro, kære læser, at vor økonomi er blevet forbedret ved ekstraindtægter, for hverken annoncemængde eller abonnenttal er stigende (snarere tværtimod). Vi har heller ikke "arvet" eller fået tilskud på anden måde, og redaktøren har heller ikke fået solstik (selv om hedeølgen her den 6.-7. juli har været meget voldsom).

Næ, der sker bare det, at jeg har besluttet at tære lidt på kapitalen. Den er jo opsamlet med det formål at kunne financiere nye udgivelser fra forlaget. Men dels er bogudgivelser blevet uhyggeligt kostbare, dels foreligger der ikke aktuelle emner og endelig kan jeg ikke afse mere tid til disse arbejder, end den SIGNALPOSTEN allerede sluger.

Sådan er det!

Næste oplysning er specielt "tilægnen" vore abonnenter udenfor Norden, altså i Europa og oversøisk. Pr. 10. juni 1991 indførte det kongelige privilegerede danske postvæsen endnu en "reform", som "alt i alt ikke tilsigtede en merindtægt". Reformen består i, at man afskaffer begrebet tryksager, og herefter har man to muligheder 1) at forsende som A-brev (prioritair), og som til udlandet koster det hvide ud af øjnene, eller 2) at forsende som B-brev (economie), hvor man opnår en beskedent takstnedsættelse, men det er stadig meget dyrt. Hvor det tidligere kostede 10 kr. at sende et nummer, koster det nu til Europa kr. 18 og oversøisk (f. eks. USA) den nette sum af 30 kr.!!! (Til sammenligning: i 1969 var porto for et nummer 150 øre!).

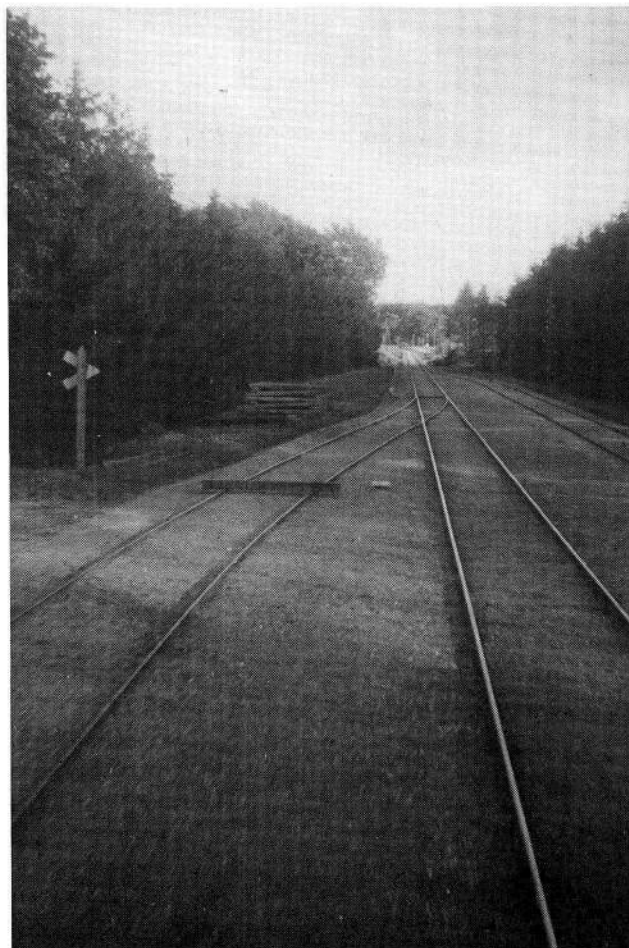
Jeg skal ikke afregne moms på udlandsabonnenter, og har derfor brugt dette beløb til at dække den større portoudgift - og der har derfor været nogenlunde det samme beløb tilbage pr. abonnent til at dække fremstillingen af bladet.

Derfor denne "advarsel". Fra næste årgang må vore udlandsabonnenter imødesee en kraftig prisstigning, idet den øgede portoomkostning vil blive "overvæltet" til den endelige forbruger", som det så smukt kan beskrives. - De pågældende abonnenter vil få direkte underretning.

Den skriftlige auktion er i fuld gang - og ligner sig selv i forhold til foregående år med hensyn til antal udsendte tilbudsliste, allerede indkomne sådanne, afgivne bud o.s.v. Der sker jo meget inden disse linier læses, men alligevel. Har du ikke bestilt tilbudsliste kan det nås endnu - og har du endnu ikke fået taget dig sammen til at afgive bud, så husk: Sidste frist er SIGNALPOSTEN i hænde lørdag den 14. september 1991.

Ellers fortsat god sommer og pågenhør i 27. årgang nummer 4, som afsendes herfra ca. 25. november 1991.

Holtrup



EVP har i sine gemmer fundet dette foto, som han desværre ingen anelse har om, dels hvor det er taget, hvornår det er ta-

get og dels, hvem fotografen er. Negativformat er 6x9 cm. Er der nogen, der er i stand til at hjælpe med oplysninger??