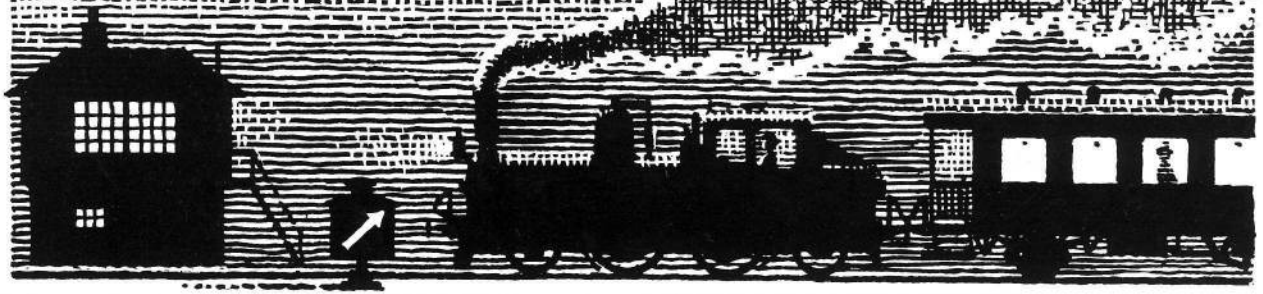


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

29. årgang 1993 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 29. årgang, 1993
Kr. 175,- incl. gældende moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer:
Kr. 46,- incl. gældende moms.

Redaktionens faste medlemmer: Hans Alkjær, Ole Faurhøj og Erik V. Pedersen.

ANNONCER modtages gerne på følgende vilkår:

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

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

Pris pr. indrykning, excl. moms, er:
1/1 side, kr. 500,-
1/2 side, kr. 300,-
1/4 side, kr. 175,-

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

**29. ÅRGANG, NUMMER 3
SEPTEMBER 1993**

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner: På tur med NFJ	99
M/F Tycho Brahe	113
Teglborgs skotøjsfabrik	129
Type-høsehuse	132
Jernbanebøger	133
Klubnyt	134
Billedgalleri	135
Nyt fra redaktionen	136

Forsidebilledet: NFJ, Bogense station formentlig omkring århundredskiftet
På pufferplanken læses No. 1.(Arkiv: J.G.)

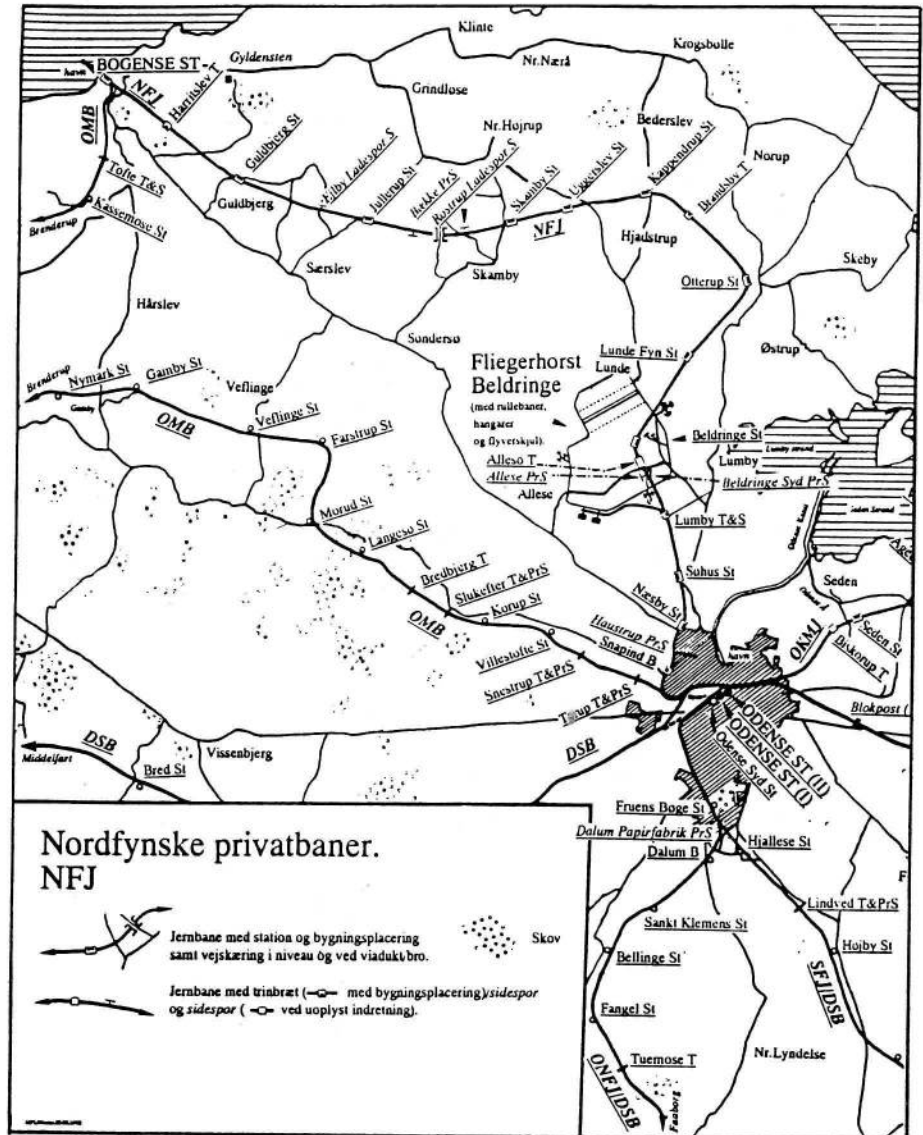
Nedlagte Baner

PÅ (AFSKEDS-)TUR MED NFJ

Jeg vidste ikke, om NFJ-toget fra Odense til Bogense kl. 12.15 kørte. Dagen i forvejen havde jeg frekventeret Kertemindebanen, og da jeg nu var i Odense, ville jeg også gerne tage pæn afsked med de to andre privatbaner på Nordfyn. Det tog, jeg dagen i forvejen havde udset mig til turen var jeg ikke sikker på kørte, men det gjorde det heldigvis.

Hvorfor nu denne usikkerhed? Jo, for alle tre privatbaner var der i køreplanen en lille kedelig anmærkning: "Privatbanen tager forbehold med hensyn til at gennemføre køreplanen i fuldt omfang i hele køreplansperioden". Det vil på godt dansk sige, at man ikke helt bestemt skulle regne med, at det tog man havde udvalgt sig at køre med nu også kørte! Derfor usikkerheden som ikke blev mindre af, at man ikke bare dagen i forvejen kunne få præcise oplysninger om toggangen.

Jo nærmere man kom dagen for banernes lukning, desto større blev mulighederne for at et eller flere tog overhovedet ikke kørte. Hvad årsagen var hertil? Ganske enkelt: Der var mangel på kørende personale. De ansatte søgte ivrigt andet arbejde. Efterhånden var det lykkedes for mange af banernes folk at få beskæftigelse på private virksomheder, og når dette kunne lade sig gøre, søgte de omgående væk fra banerne. Hvis "storebroder", altså DSB, ikke beredvilligt var trådt til og havde lånt de tre privatbaner det mest nødvendige mandskab, ville det have været umuligt at gennemføre en blot nogenlunde acceptabel køreplan. Enkelte tog måtte dog alligevel udgå - særlig her på falderebet - det var ikke til at undgå. Derfor min usikkerhed med hensyn til om tog 6 kørte eller helt udgik i dag. Da klokken i betænkelig grad nærmede sig 12.15 havde "mit" tog ikke vist sig endnu. Vi var nogle stykker, der længselsfuldt kiggede ud ad sporet og håbede. Men så lød det i højtaleren, at tog 6 ville komme til perron i løbet af nogle minutter. Forsinkelsen skyldtes tekniske vanskeligheder. Det var altså meningen, hvis de tekniske problemer blev overvundet, at toget nok ville køre næsten til tiden.

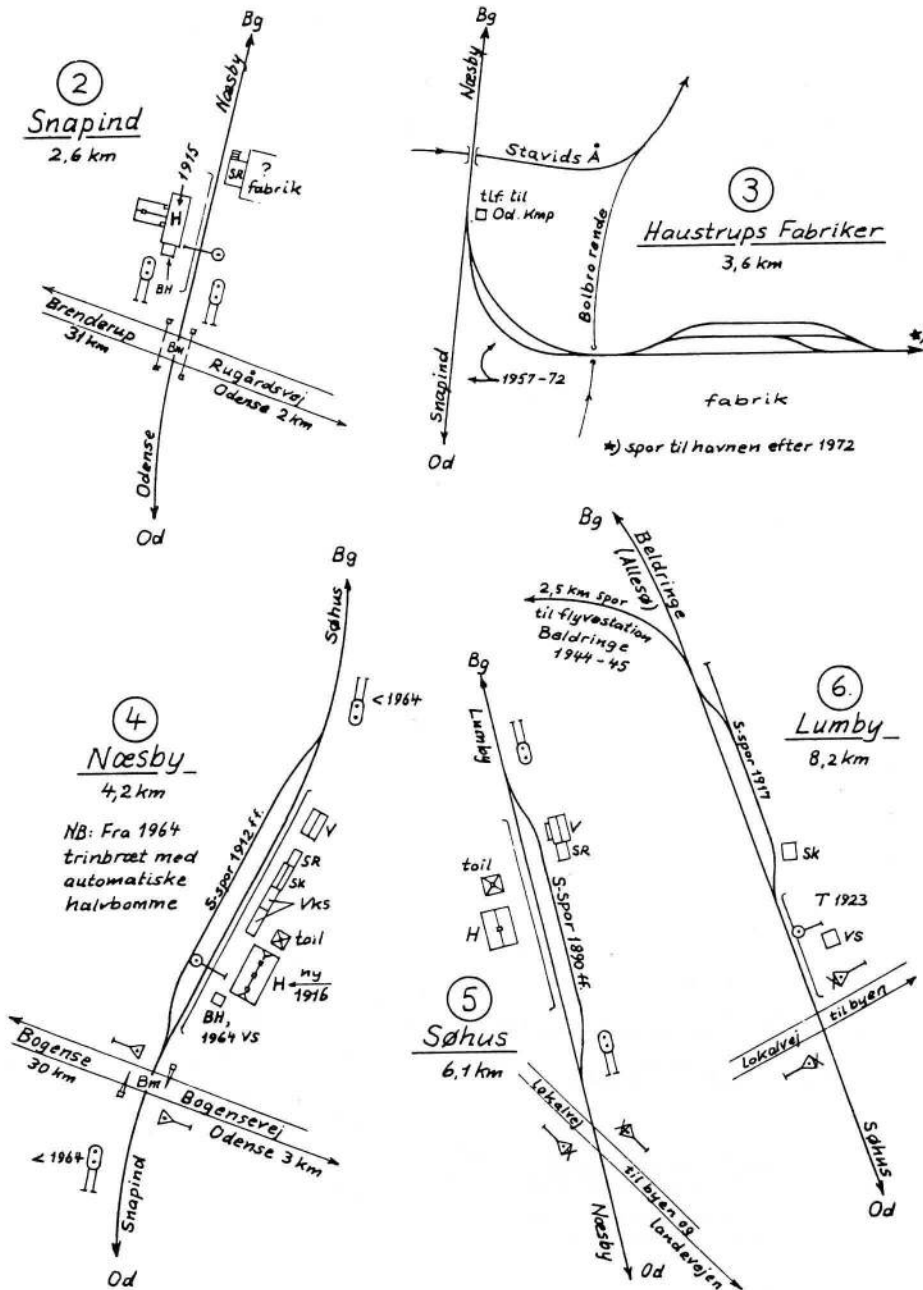


Jeg satte mig på en bæk under perronhalvtaget og kunne ikke lade være med at spekulere lidt på den snarlige lukning. Som den ældste af de tre nordlige fynske privatbaner, havde NFJ i forhold til mange andre baner af slagsen klaret sig ret pænt. Den havde gennem årene ført den mest selvstændige politik af de tre. Det var gået om ikke godt, så dog nogenlunde den sidste snes år før man fik fælles driftsbestyrer med de to andre nordlige baner i 1962. Det har nok ikke alene været årsagen, men også tidernes ugunst med større og større konkurrence fra både privat- og lastbilers side har i høj grad været med til at få banerne til at opgive ævret.

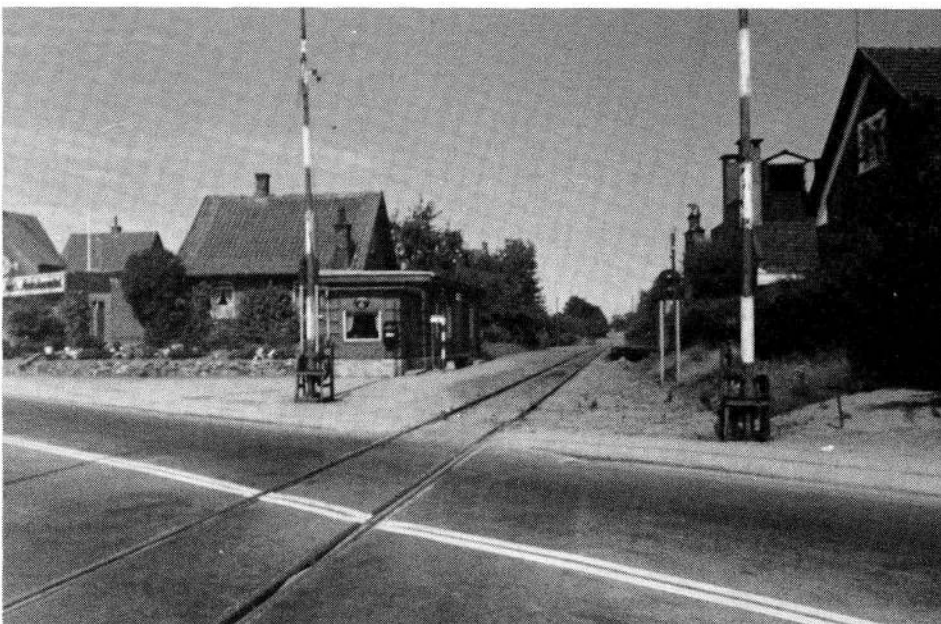
Men det var også et stort minus, at politikerne både i byerne og ude i landkommunerne

overhovedet ikke syntes at være i pagt med tiden. Hvilke af disse styrende organer forstod, hvilken chance man havde for at få nogle første classes nærbaner i Odense-området, hvor den stigende befolkningstilvækst gjorde det meget ønskeligt, at man havde et godt og hurtigt transportsystem, der miljøvenligt kunne transportere arbejdskraften ind til Odense.

Men nogle år efter banernes nedlæggelse så det ud til at de nordfynske kommunalbestyrelser begyndte at fortryde nedlæggelsen af banerne. Sagen var nemlig, at de nu udelukkende skulle betjenes af DSB's bilruter og det mente man var årsag til, at det siden havde været umuligt at knytte nye industrivirksomheder til hverken Bogense, Otterup eller Sønder sø kommuner, dette hævdede i hvert fald flere poli-



Snapind, 21/8 1966. Indkørsel fra Odense, det er Rugårdsvej i forgrunden.



tikere i dette område.

En helt anden ting var det også, at vejene i det område banerne havde betjent, slet ikke kunne klare de store busser, der nu skulle transportere de rejsende. Vejene var for smalle og man havde slet ikke taget med i betragtning, hvor dyrt det var at udbygge vejnettet. En lille kuriositet kan i denne forbindelse også nævnes: Busserne fik i starten ustandseligt ridset og bulet tagene, fordi de ofte "berørte" grene, der hang for langt ned over vejbanerne.

Jeg kom også til at tænke på, hvor hårdt ramt NFJ havde været af sabotager under krigen, i hvert fald havde de rekorden i forhold til landets øvrige privatbaner med ikke mindre end 191 sabotagehandling især i de sidste krigsår; det gjaldt både sprængninger af spor og et par broer, samt ødelæggelser af materiellet osv., kun fordi tyskerne havde fundet på at anlægge en militær flyveplads ved Baldringe (nu Odense lufthavn) med sporforbindelse til NFJ.

Med fem minutters forsinkelse kommer toget til perron og lidt efter er vi på vej mod Bogense. Som sædvanligt et rart og forstående personale, og derfor får jeg også uden besvær plads oppe foran hos skinnebusføreren. Jeg får overrakt en klapstol, endda med ryglæn, så jeg kan gøre mig det lidt mageligt på turen. Men med det magelige er det så som så! For det viser sig nemlig, at det ikke er muligt at få stolen slået op. Dette bevirker, at jeg går glip af første del af turen fra Odense. Trods diverse gode råd fra førerens side lykkes det først at få apparatet slået op idet vi passerer sidesporet til Haustrups fabriker, i hvert fald får jeg kun lige et glimt af **Snapind holdeplads** i km 2,6; her skal ingen af eller på.

Føreren fortæller mig forøvrigt lidt senere, at det at banen skal lukke inden længe har medført en ret så stor nedgang i passagertallet, hvilket skyldes den ret usikre toggang. Det er faktisk kun det tidlige morgentog, som blev indsat for nogle år siden (19/10-1956) og det lidt senere indlagte eftermiddagstog (1/3-1960), der stadig er godt besøgt. Dette togpar viste sig at være meget påkrævet af hensyn til de mange mennesker fra banens opland, der arbejdede i Odense. Derfor sørger man også fra banens side for, at dette togpar selv her mod slutningen altid kører.

Selv om jeg ikke demnegang oplevede det, kan det lige anføres, at på det første stykke vej ud ad Odense følger NFJ og OMB på hvert sit spor statsbanen mod

NYHED NYHED NYHED NYHED NYHED NYHED NYHED NYHED

LUDVIG MAHLER:

J De Bornholmske Jernbaner 1900-1968

A4-format
208 sider
Rigt illustreret
med fotos,
tegninger,
grafer m.v.

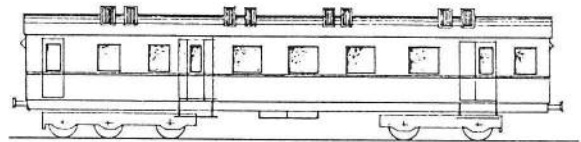
Den mest uddybende
bog om D.B.J.'s
historie skrevet af
L. Mahler, der var
tilknyttet banen
i 53 år.

Introduktions-
pris: **270,-**

Derefter 298,-
Bogen kan bestilles ved ind-
sendelse af check kr. 289,- til:



NYHED



William Dams Boghandel A/S
Snellemark 36, 3700 Rønne, Telefon 56 95 01 67, Telefax 56 95 18 10

vest, men før Rugårdsvej drejer de to privatbaner væk fra DSB og i en stor bue svinger de mod nord. Lidt endnu følger de to baner hinanden, men så drejer Nordvestfynske banes spor i vestlig retning, medens NFJ fortsætter stik imod nord.

Som nævnt var Snapind det første sted, som der kunne standses ved, men som vi af gode grunde bare passerede - ingen rejsende skulle af og ingen på. Lige før holdstedet passerer Rugårdsvej, en vej, der

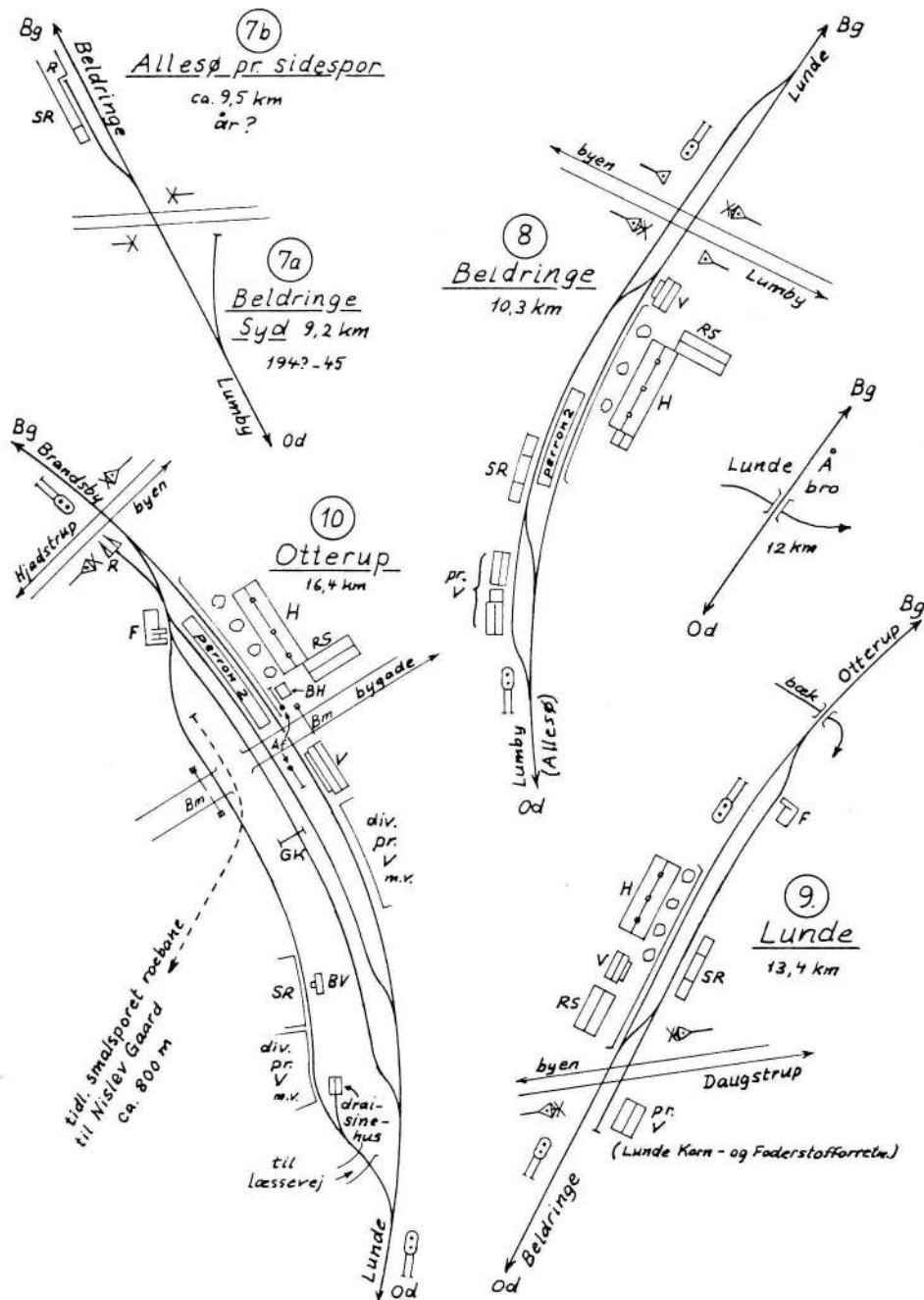
er sikret med bomme. Snapind ligger på en helt lige strækning. Stedet har aldrig haft sidespor, og må vel nærmest betragtes som lidt af en forstadsstation til Odense. Der er grusperron og på højre side i kørselsretningen mod Bogense er der en trærampe, som jeg også tidligere har bemærket på ture i området, der har været garneret med trækasser (frugt? fisk?) På venstre side - stadig i kørselsretningen, står et stoppeskilt, opsat på en godt to m høj jernstang. Når ly-

set tændes af rejsende, der vil med toget, lyser det i begge retninger ud mod sporet. Ud mod den enlige perron ligger en murstensbygning bygget af røde sten. Den er på et eller andet tidspunkt blevet ombygget, men den ældste del stammer dog fra 1915, hvor billetsalgsstedet blev oprettet.

I den ende nærmest Odense er der et billetsalg og et postindleveringssted, mens der i den anden ende tilsyneladende er en art venterum. Bygningen har fladt tag og midt på langsiden af huset sidder stationsskiltet magen til typen, DSB brugte på det tidspunkt, hvidt med røde bogstaver og rød kant, en type som sås på alle stationer og holdepladser på hele strækningen. Oprindeligt er det meget enkle anlæg nok blevet anlagt for at kunne betjene Fyns Stifts Husmandsskole, der ligger i nærheden. Nu er der skudt en del villaer op omkring stedet, for Odense strækker sine "fangarme" længere og længere ud i omegnen, men endnu er vi også stadig indenfor Odense kommunes domæne. Desværre har der gennem tiderne ikke været ret mange rejsende, der har benyttet stedet og allerede i 1969 blev bygningen revet ned og de sidste spor af banen her forsvandt næsten.



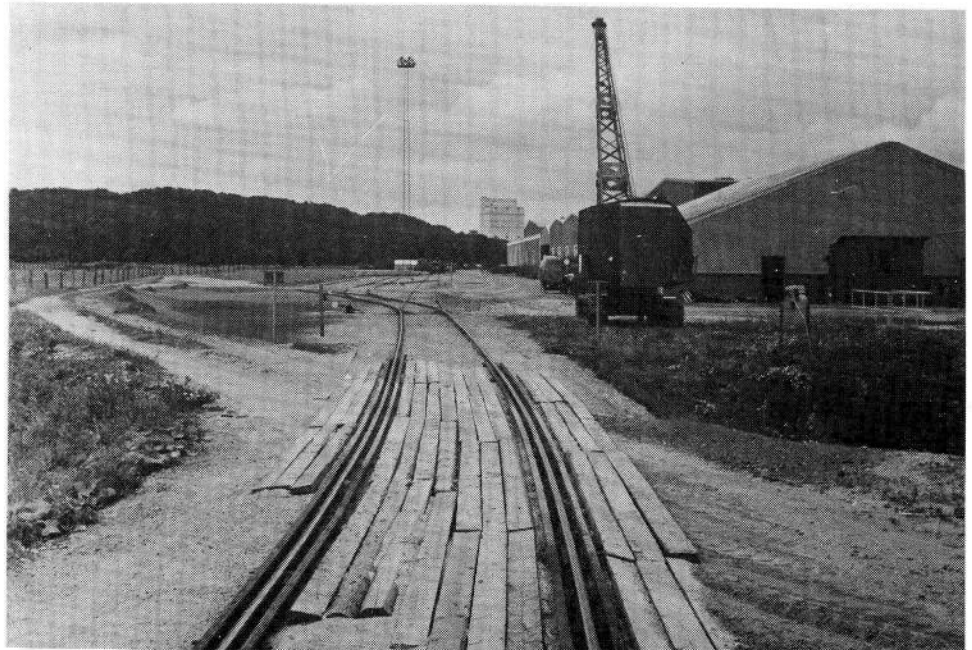
Snapind, 8/8 1965. Set mod SV.



Ved banens åbning i 1882, var der foruden Odense statsbanestation, 7 stationer og 2 holdepladser. Banen startede sin virksomhed den 1. juli 1882, men allerede samme år i oktober kom endnu en holdeplads til, nemlig Uggerslev.

Heldigvis - for mig - har klapstolen nu langt om længe makket ret, så der igen er lidt bedre tid til at studere strækningen. I sidste øjeblik fik jeg motorføreren til at sagtnede farten lige før vi nåede sidesporet ved Haustrups fabrikker, hvor der ikke er holdested for de rejsende. Sidesporet, der var anlagt i 1956/57, havde en længde på ca. 1 km, og der var både omløbs- og læssespor. I visse perioder havde der været op til 20 godsvogne om dagen, og det kan vist siges, at fabrikken havde været banen en god kunde. Fabrikken fremstillede hvad man kaldte blikvarer, fx konservesdåser og det var blandt andet materialer

Haustrup sidespor, 8/8 1965. Her ses "stationspladsen", som denne dag ser endog temmelig tom ud.



til disse varer og senere de færdige produkter, banen transporterede. Som et kuriosum bør det nævnes, at fabrikken havde sin egen rangertraktor til rangering på sidesporene. Da banen lukkede kunne man i lange tider skændes om, hvem der ejede sporet ud til Haustrups fabrikker, idet det var meningen at sporet skulle bevares fremover af hensyn til de store transporter til og fra fabrikken.

Farten sættes igen op efter besigtigelsen af sidesporet, og vi fortsætter stadig i nordlig retning. Landskabet er for at sige det lige ud jævnt kedeligt; til højre ses en af de få skove og større træbevoksninger, vi møder på vores tur - vi skal faktisk næsten helt til Bogense, før vi for første gang kører igennem en skov. Skove er ikke det eneste saliggørende, men det giver nu trods alt en dejlig afveksling i landskabet. Skovområdet vi kan se et godt stykke ude til højre hører til Ålykkegård. Lidt før vi når Næsby station kører toget over en mindre bro over Stavids å, en af de broer, der under besættelsen blev saboteret, fortæller motorføreren.

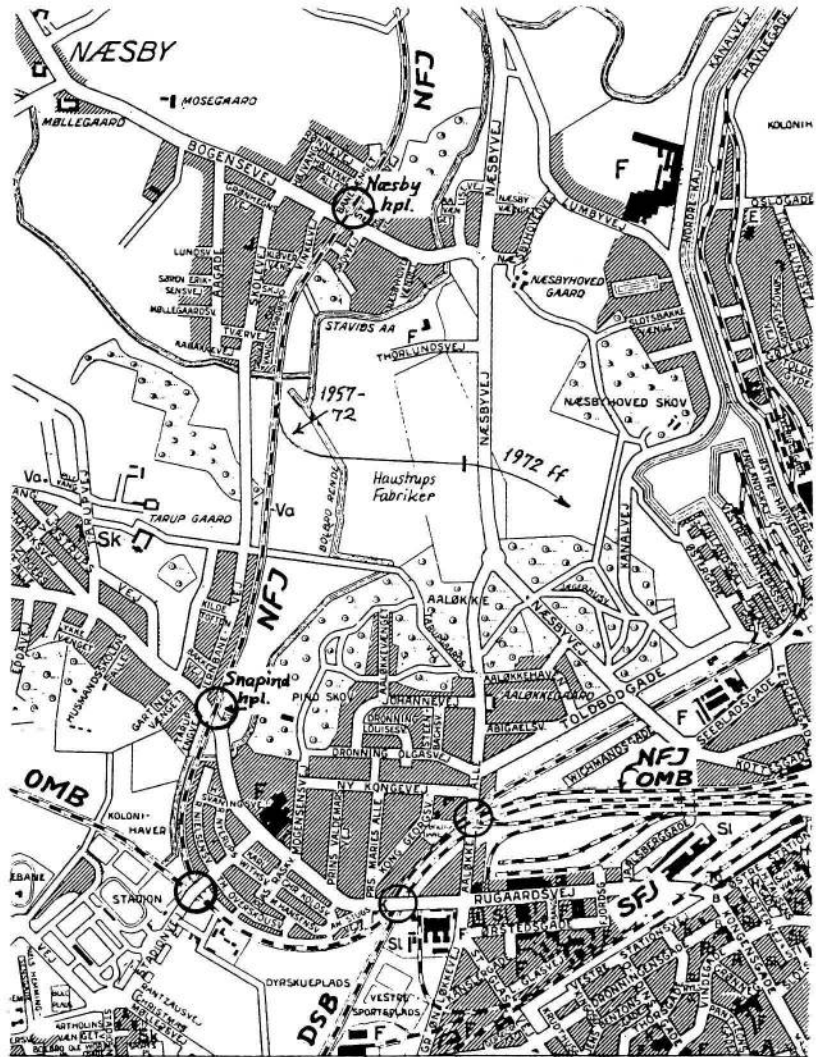
Derefter krydser vi den anden landevej, der også går fra Odense til Bogense og når i km 4,2 endelig **Næsby station**. Her står et par passagerer af og enkelte små banepakker skal afleveres. Det er ret typisk på den første del af turen, at der stiger nogle rejsende af, men ingen på. Efter hvad føreren siger, er det mennesker, der har været på formiddagsindkøb i Odense.

Næsby station, der blev oprettet i 1885 som billetalsgsted, men som allerede året efter blev ændret til holdeplads (station), må åbenbart have væ-

ret en dårlig forretning for banen, som man alvorligt påtænkte at lukke. Men en kreds af private blev imidlertid enige om at betale et vist beløb årligt til stationens drift, hvis man så fra banens side til gengæld ville love ikke at lade den dø. Man betalte så, men i 1955 ville de private ikke længere være med og sagde fra - de havde måske alle fået egen bil? Men nu trådte kommunen imidlertid til - hvad den forøvrigt efter min mening burde have gjort for længe siden. Kommunalbestyrelsen vedtog at yde et bidrag til stationens opretholdelse på 5.000 kr årlig i en periode på foreløbig 10 år, så den stadigvæk kunne holde åbent. Man har ikke været helt glad ved, at her måske kun skulle være trinbræt eller måske i værste fald helt blev strøget som standsningssted. Det spillede åbenbart også en stor rolle, at Næsby efterhånden fik megen bebyggelse af privatboliger, hvis ejere uden tvivl tjente pengene i Odense, men betalte skatten i Næsby kommune. Trods alt undgik Næsby station ikke sin skæbne, for stationen blev nedlagt og stedet nedrykket til trinbræt omkring 1955. Man har måske fra banens side ment, at de 5.000 kr. kommunen ville yde har været alt for lidt.

Det var altså lidt af en lap-sus, da jeg i starten sagde at vi var kommet til Næsby station, det var faktisk Næsby trinbræt, vi var kommet til. Vi er kommet ind i Næsbyhoved-Broby sogn, hvor et andet holdsted, Søhus, også er beliggende, men det vedblev heldigvis lige til banen lukkede at være "rigtig" station.

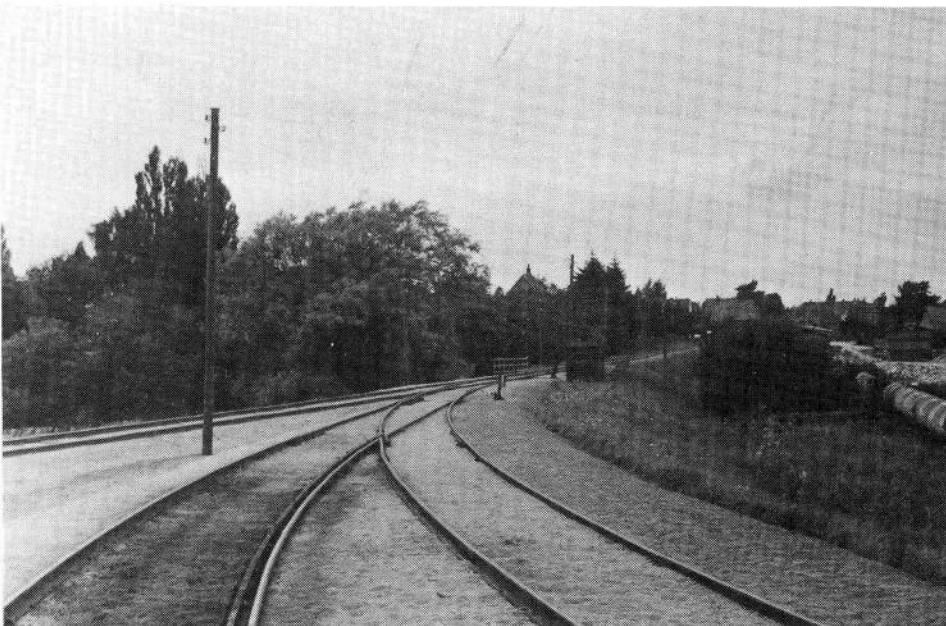
Næsby ligger i en lang kurve, der svinger lidt over i en svag nordøstlig retning. Oprindeligt stod der på perronen et af



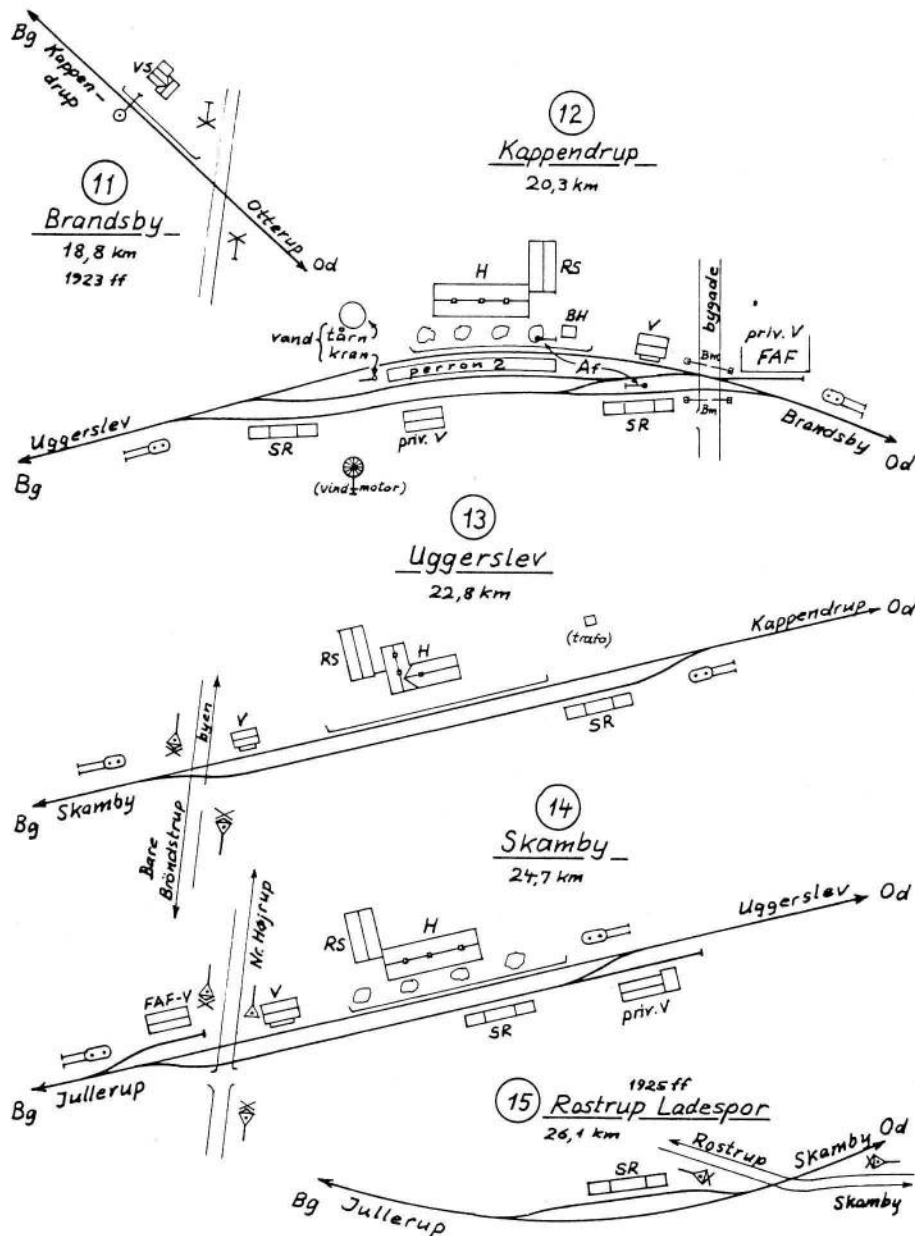
de sædvanlige privatbanesignaler med to vinger på samme mast - en for hver retning. Signalmasten var i brede bånd skiftevis rødt og hvidt. Vel nok i 1955/56 samtidig med nedrykningen til trinbræt, blev armsignalet fjernet. Da stationen nu var ubetjent, fordi den jo var nedrykket til trinbræt, var det nødvendigt at opstille et stoppesignal som de rejsende selv skulle

betjene hvis de ville med toget. Dette signal var elektrisk med lys mod begge retninger og af den sædvanlige type, man møder rundt omkring på privatbanerne. Den oprindelige stationsbygning, som stadig ligger der, men som nu er privatbolig, er opført af røde mursten og har rødt tegltag. Den kunne godt ligne en forvokset villa, hvor der også var beboelse på førstesalen. Stationsskiltet sad stadig på husets langside.

Ved siden af "hovedbygningen" var opført en mindre bygning, der bl.a. rummede toiletterne. Denne bygning var opført af de samme materialer som den oprindelige station, men taget var dog af en anden type, den havde spidst tag. På den ret brede perron var der desuden opført 3 mindre bygninger: Et hvidmalet vareskur uden rampe og vinduer, men med en portlignende skydedør(?), en bygning ligeledes af træ og som umiddelbart syntes at blive brugt som opholdsrum for banens folk og i



Haustrup sidespor, 8/8 1965. Afgreningen fra hovedsporet, der forsvinder i billedets venstre kant. Skuret midt i billedet benyttedes af sporskifteren, når der var trafik til sidesporet.



tilknytning til dette "bygningsværk" to vognkasser sat på pæle. Dette tredie skurarrangement blev nok brugt som en art materialeskur. I et skur, der blev brugt som ventesal for de rejsende, var der i den ene ende (mod Odense) et hjørnevindue ud mod sporet, i den anden ende en dør og et vindue. Tæt ved dette hus var stoppesignalet anbragt med den sædvanlige instruktion anført på et emaljeskilt så ingen kunne være i tvivl om benyttelsen af signalet. Her var stadig bevaret læssespor, beliggende overfor den gamle stationsbygning.

Banen går gennem den aller-yderste østlige del af sognet, men alligevel er der to holdesteder i dette forholdvis lille område. Her er ganske kønt med frodige og velplejede marker i et svagt bølget område, men turistmæssigt er her ikke noget særligt at komme efter, bortset fra en ganske køn kirke. Vi kurver ud af Næsby stationsområde og sporet krummer over i

en svag nordvestlig retning og stadig gennem den samme type - nu igen lidt kedelige - landskab, og i km 6,1 kører vi ind på **Søhus station**. Her er sidespor, der efter behov bruges både til overhaling og til henstilling af godsvogne. Om denne dobbelte brug af sporet er almindelig skal jeg lade være usagt, men jeg har engang selv oplevet situationen med overhaling af et roetog og der var minsandten også et par godsvogne på sporet, som i hvert fald senere, da roesætoget kom til Odense ikke var med, men det har nok været noget helt ekstraordinært.

Hvor Næsby lidt lignede en forvokset villa, ligner Søhus vel nærmest beboelsen på et ældre husmandssted. Man kan umiddelbart se, at stationen er af ældre dato, for på en af stationens gavle er malet "Søhus", hvad der ikke er noget særligt ved, men også afstandene fra henholdsvis Odense og Bogense er påmalede, men afstanden er ikke påført i kilometer, men derimod i mil, noget der viser sig at kunne findes på de fleste ældre stationsbygninger. De malede bogstaver og tal er røde på hvid bund. Her på stationen er bemalningen nemmest at se på den ene gavl, mens den anden gavls bemaling delvis skjules af den lille toiletbygning. Både sidstnævnte bygning og selve stationen er begge opført af noget, der engang var gule mursten, men snavs gennem tiderne har bevirket, at et noget beskidt lag har lagt sig uden på stene. Der er skifertag på "hovedbygningen", mens toilethuset er dækket af tagpap. Næsten lige overfor denne bygning ligger varehuset. Det er opført af rødmalet træ og med rampe på to sider og vinduer i gavlen. Så er

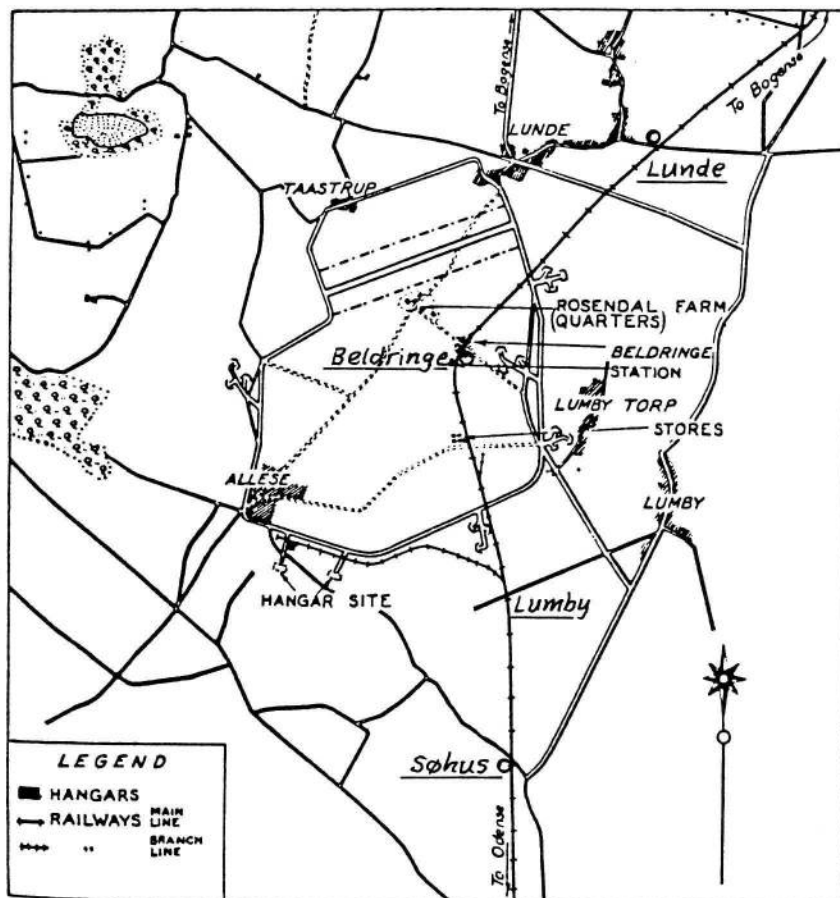
Næsby station, 8/8 1965. Indkørsel fra Odense. Bygningen er solgt til private, hvorfor der er opsat hegn til adskillelse fra banens areal.



der selvfølgelig to porte til ind- og udlæsning af gods. Det skrå tag er dækket med tagpap.

Lige før stationen ligger en sognevej, hvor der er blinklyssignaler. Trods det, at jeg har fået mulighed for at se nærmere på diverse lokaliteter på turen, og motorføreren har været så venlig at køre lidt langsommere, kan vi forlade Søhus næsten præcis kl. 12.26, mod næste holdested **Lumby**, et **trinbræt** af nyere dato og med sidespor i km 8,2. Kursen er stadig den samme og der er ikke mange ændringer af landskabet her i Lumby sogn, i hvert fald ikke for de områder banen går igennem. Den sydlige del af sognet er nærmest et stort gartneridistrikt og ret tæt befolket, men til gengæld er det sted, hvor Lumby trinbræt ligger, ret øde.

En af årsagerne til, at dette område virker så øde skal være, ifølge motorføreren, at tyskerne under besættelsen beslaglagde ikke mindre end 40 ejendomme i sognet af hensyn til anlægget af Beldringe flyveplads, men jeg tror nu ikke, at det alene er forklaringen på, at her virker så øde. Trinbrættet er opkaldt efter den landsby, der ligger ca. 3 km borte. Af hensyn til mig, der er nemlig ingen, der skal af eller på her, kører vi meget langsomt forbi stedet. Man får først øje på venteskuret, der ligger langs en lav grusperon. Facaden ud mod sporet har to langagtige vinduer hvorimellem døren ind til selve venterummet befinder sig. Tilsyneladende er der kun et vindue i sydgavlen, normalt plejer der at være vinduer i begge gavlsider på de fleste trinbrætter man møder på privatbanerne, så eventuelle rejsende kan holde øje med toget, ligegyldigt fra hvilken retning det kommer.



Britisk efterretningskort over Beldringe flyveplads, november 1944. NFJ's stationsnavne tilføjet.

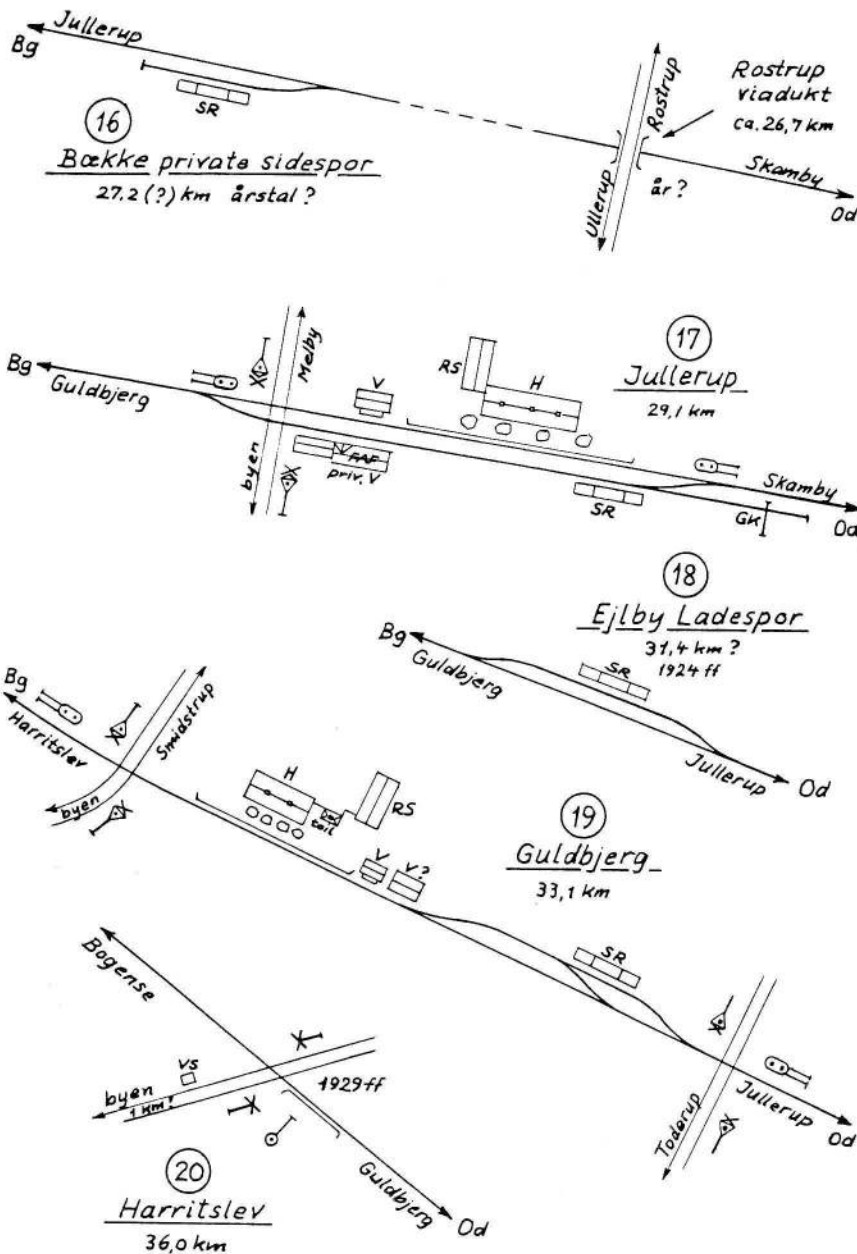
Skuret er opført af træ og malet rødt og står på et cementfundament. Taget er skråt og dækket med tagpap. Udenfor står den sædvanlige type stoppeskilt. Lidt længere fremme kommer vi til sidesporet, der har skifte i begge ender og et tredje skifte i dette spor fører ud i et blindspor. Som sagt ingen af eller på, så farten sættes op igen. Forsinkelsen på de godt 5

Næsby station, 8/8 1965. Bemærk den imponerende skurrække.

minutter er nu på det nærmeste indhentet. Vi har jo kørt i den vestlige ende af Lumby sogn og snart passerer sognegrænsen og vi er nu i Lunde sogn, et frugtbart, men skovløst område.

Lunde sogn siger vist ikke ret mange noget, men når jeg siger Odense lufthavn, er der nok betydelig flere, der kender stedet. Det var under den tyske besættelse, at lufthavnen dengang blev udført af vore yderst uvelkomne "gæster", og da hed den Beldringe lufthavn. Lufthavnen ligger ca. 1,5 km vest for Beldringe station. Samtidig med at man opførte lufthavnen, blev der anlagt et yderst vigtigt sidespor, hvor først alle de nødvendige materialer til byggeriet blev transporteret. Senere blev sporet brugt af tyskerne til at de nødvendige forsyninger kunne bringes ud med toget via Beldringe station. Al den halløj med tyskerne fik det kedelige resultat, at NFJ - som nævnt - fik rekorden i jernbanesabotager, idet den var den privatbane der i hele landet havde de fleste jernbanesabotager. Ikke mindre end 191 sabotager, især på spor, fandt sted fra 1943-45, hvor altså tyskerne anlagde og brugte lufthavnen.

Det siger sig selv, at banen fik store problemer i anledning af lufthavnen. Banen skulle transportere de store mængder cement, der skulle bruges til arbejdet, hvilket betød, at det på det nærmeste var i døgndrift



man kørte. Til gengæld blev persontrafikken indskrænket mere og mere.

Sognet består af svagt bølgede frugtbare jorder, og det var bl.a. årsagen til - ikke fordi jordene var frugtbare - at der uden al for meget besvær med at udjævne det svagt bølgede terræn blev anlagt en lufthavn. En fordel mere var det, at der heller ikke fandtes skov, der kunne genere flyvningen. Sognet er på det nærmeste skovløst, med andre ord: Terrænet var næsten fladt og uden naturlige forhindringer. Mens man flere steder var plaget af støv fra brunkulsproduktionen i Jylland, så var til gengæld Fynboerne i området omkring Beldringe på det tidspunkt man byggede lufthavnen, plaget af generne fra cementstøv, der ligesom brunkulsstøvet trængte ind alle vegne i husene.

For jernbanepersonalet var de mange sabotager en slem belastning for nervesystemet. Men det viste sig, at efter besættelsen Søhus station, 8/8 1965 med tog fra Bogense.

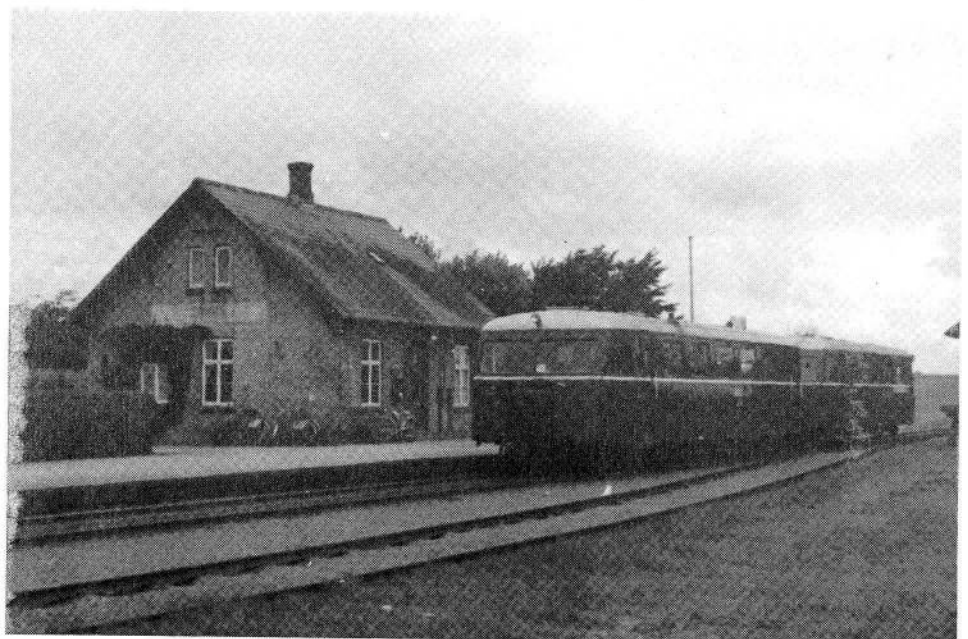
sen kunne man for en gangs skyld virkelig have gavn af noget tyskerne havde efterladt. Lufthavnen kunne uden for meget besvær omstilles til civile transporter.

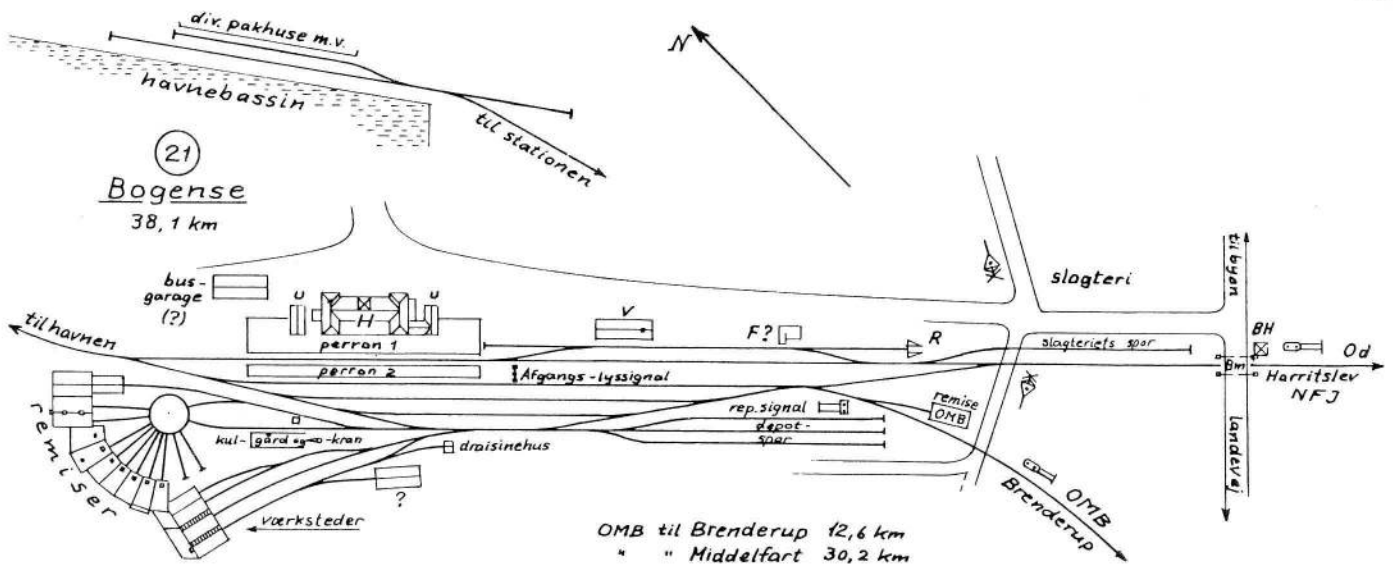
Sidesporet fra Beldringe station blev pillet op og de gode skinner blev brugt fra Snapind til Søhus; det var nemlig ret svære skinner efter privatbaneforhold man fik til rådighed på 33,4 kg/m, og da de var helt nye i 1943, gjorde de god fyldest nu, for de mange transporter på NFJ's eget spor havde slidt utrolig meget på det. Fra Søhus og videre frem var sporet selvfølgelig heller ikke godt, men forsyningen af skinner var helt umulig efter krigen, så NFJ måtte skaffe sig spor på anden måde.

Løsningen kom, da Kolding Sydbaner lukkede. Fra denne bane købte man 20 km spor i en udmærket kvalitet og som kunne holde mange år frem i tiden ved normalt slid - skinnerne var i hvert fald ikke slidt op, da NFJ lukkede i 1966. Sporet fra KS var af en noget mindre vægtklasse end dem tyskerne havde efterladt, nemlig 22,45 kg/m, men de gjorde jo trods alt god fyldest på Nordfynske jernbane, som nu blev i stand til at udskifte sporene helt til Beldringe og endda var der så meget spor, at man kunne fortsætte med udskiftningen helt til Uggerslev.

Vi ruller altså ind på **Beldringe station** i km 10,3. Der er forøvrigt det ejendommelige, at Beldringe stationsby delvis ligger i Lumby sogn. Lige før vi når stationen går banen ind i en forholdsvis skarp kurve og får nu retningen nordøst, en kurs vi på det nærmeste følger helt til Otterup.

Selve stationbygningen i Beldringe er arkitekturmæssigt meget lig Søhus, med samme kedelige beskidte grå tone i de oprindeligt gule murstens farve. En afvigelse her er rejsestalden, der stadig findes i lighed med de fleste andre stationer vi



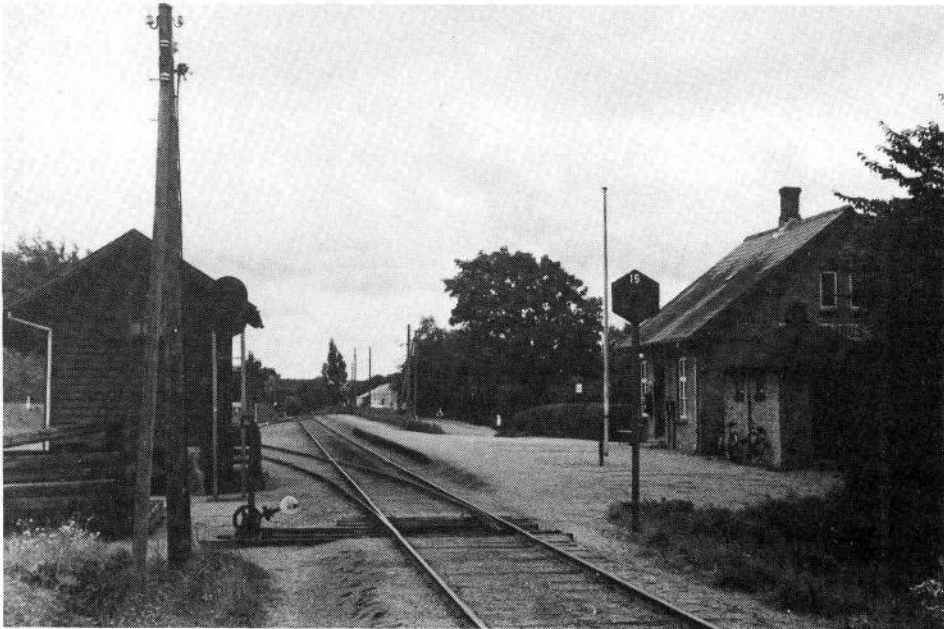


fremerfter møder på strækningen. I de første år banen eksisterede, var der til fem stationer knyttet et krohold, hvor diverse drikkevarer, deriblandt også spirituøse, kunne erhverves. Det vil sige, at ved siden af det rent jernbanemæssige arbejde var

stationsbestyreren også "krofather". Da de rejsende tit kom langvejs fra - der var jo dengang ikke så mange rejseruter - syntes man, at det var nødvendigt med både krohold og rejsestald. Man må jo også tænke på, at NFJ allerede åbnede den 1.

juli 1882, hvor den var den eneste jernbane og nogenlunde sikre rejseforbindelse på det nordfynske område, og de rejsende af den årsag tit kom langvejs fra, når man skulle videre med toget. Men det varede kun i 8 år, så ophørte udskænkningen af spiritus, idet jernbanestyrelsen vedtog at salget af slige varer og i det hele taget kroholdet skulle ophøre fra og med nytår 1890. Nu havde NFJ ikke patent på denne opfindelse, den havde allerede i 1850'erne været praktiseret en tid på den Sjællandske Jernbane og også i Sydjylland. Man kan kun gisne om hvorfor sådanne ordninger holdt op; hvor stationsbestyreren både var jernbanemand og kromand, var der måske for megen ballade med fulde folk, eller måske tog restaurantvirksomheden for megen tid så det gik ud over det almindelige jernbanearbejde?

Overfor stationsbygningen lå overhalings- og læssespor med skifte i begge ender. Da jeg kørte gennem stationen holdt diverse godsvogne (hensatte?) på læssesporet. Vognene forsvandt først samtidig med at sporet blev brudt op efter nedlæggelsen. Forøvrigt er både overhalings- og læssesporet længere end normalt (det er nok også derfor, at banen benyttede sporene til at hensætte vogne på), nok en reminiscens fra dengang under krigen, da de mange transporter fandt sted til den før omtalte flyveplads, og hvor det var nødvendigt at have sporplads til mange godsvogne. Over rejsestalden og på gavlen af stationsbygningen er der også her malet stationsnavn og afstande i mil fra endestationerne, ganske vist ikke særlig tydeligt, men ser man godt efter kan det godt med lidt besvær læses.



Søhus station, 8/8 1965, set mod syd.

Lumby trinbræt, 8/8 1965, set mod NNV.

Som nævnt er forsinkelsen vi startede med ved afgang fra Odense næsten vundet ind. Dog kommer vi først afsted med et minuts forsinkelse, her er pakker, der skal afleveres og andre der fra stationen skal videre mod Bogense, samt flere ældre passagerer, der "udveksles" og som ikke ligefrem udmærker sig ved hurtighed. Banen svinger nu mod nordøst. Lidt mere malende i en gammel rejsebeskrivelse lyder det: "Banen svinger nordøstlig, for i en stor bugtning at inddrage noget af landet ud mod nordøstkysten under sit område" sådan kan det altså også siges! Vi kører stadig igennem frugtbare egne, hvilket tydelig ses på afgrøderne, der vokser på markerne langs banen. Til højre ses Odense Fjord tydeligt med bakkerne ved Munkebo i baggrunden langt ude. Vi krydser den med blinklys sikrede vej til Lunde, den lille by, der har givet sognet navn. Hvis man skulle komme denne vej, kan det betale sig at se ind i Lunde kirke, hvor man kan beundre en meget smukt udskåret altertavle, der vistnok skal stamme helt tilbage fra kong Hans' tid. Selve byen er en langstrakt sag, hvor stationen med samme navn som sognet ligger i den østlige ende af Lunde by, ca. 1,5 km fra den før omtalte kirke.

Vi ruller nu ind på **Lunde station**, der ligger i km 13,4 og samtidig er vi nu rettidigt fremme. Stationsbygning af samme type som i Beldringe og igen finder vi de malede skilte med stationsnavn og afstandene i mil. Overhalings- og læssespor overfor stationen er her af en lidt anden type end det normalt ses på NFJ. Det er faktisk et langt spor, med blindspor i sydenden.

Her er ganske hyggeligt og med et ret så gammeldags præg, men det har stationen her ikke eneret på, for "hyggen" mødes også på en del andre stationer, ja faktisk de fleste. Som det kunne ses på så mange stationer på OKMJ er her også klippede træer foran "hovedbygningen", ikke helt så omhyggeligt klippet som på nabobanen, men træerne er i allerhøjeste grad med til at sætte sit hyggelige præg på stedet. Varehuset er af træ og der er rampe ud mod sporet. Rampen har trappe i begge ender. Varehuset ligger på samme side som stationsbygningen. En murstensbygning lidt længere henne og stadig på samme side

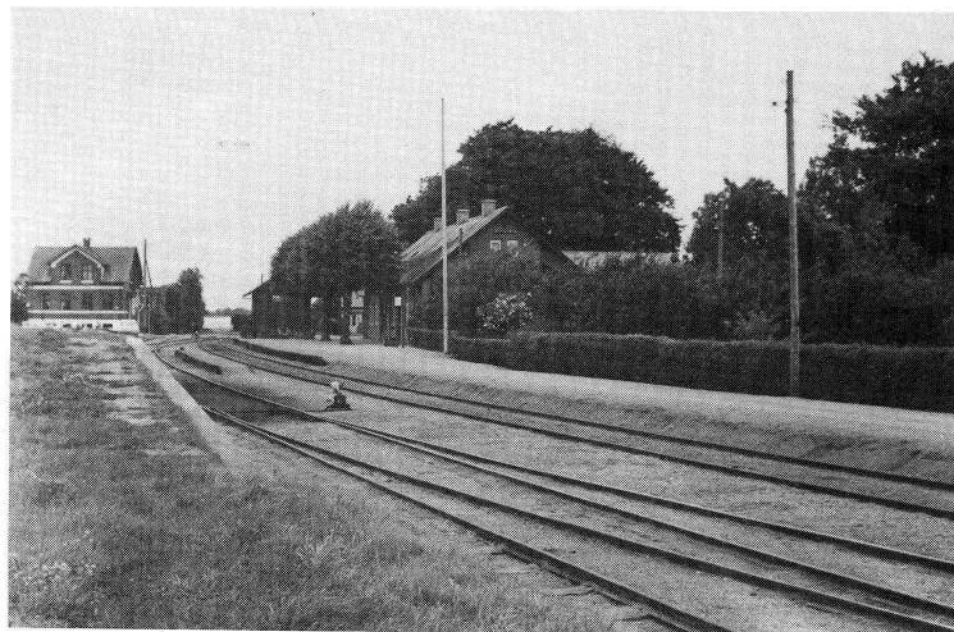
Lumby trinbræt, 8/8 1965 med tog mod Bogense.

Allesø sidespor, 1955. Set fra nordvest mod Odense. (JGC)

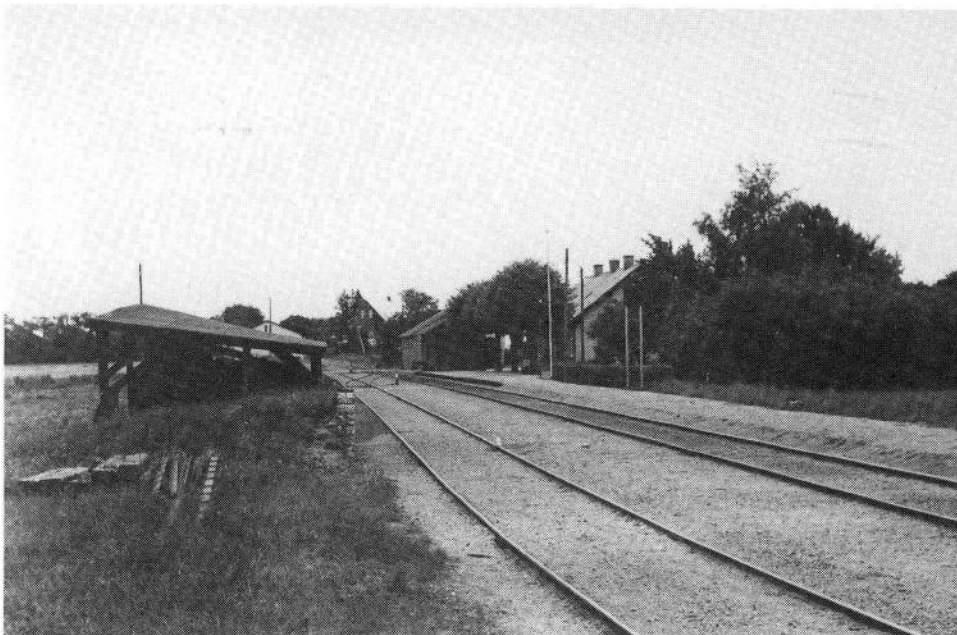
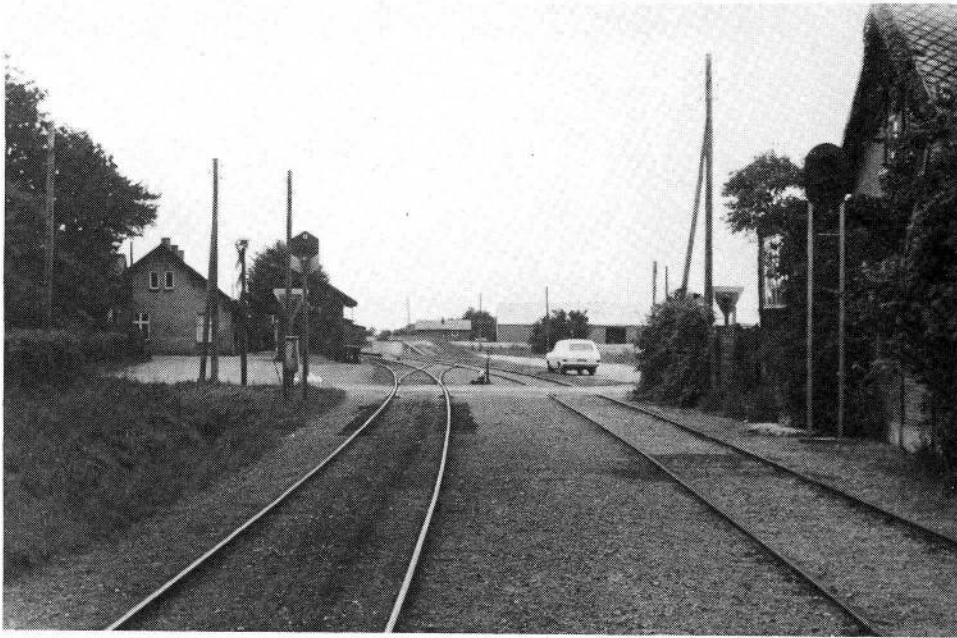
Beldringe station, 8/8 1965. Stationsområdet set mod NØ.

som stationsbygningen er uden tvivl den gamle rejsestald. Der er port i gavlen og ret små vinduer på langsiden. Som på en

del af de øvrige stationer er der i takt med at flere og flere landbrugsområder benyttes til sukkerroedyrkning blevet lavet



læsseramper, der gør indlæsningen af roerne lettere, sådan en rampe er der altså også her i Lunde. Vi forlader stationen efter at have sat nogle rejsende af og læstet cykler og diverse pakker af. Kursen er stadig den samme næsten helt til Otterup,



banens største mellemstation.

Vi har på turen passeret flere åer bl.a. en bro, der lige før Lunde station fører over Lunde å. Et par mindre herregårde ligger i området, men ingen er særlig interessante. Vi er kommet nærmere Odense Fjord og Klintebjerg Ladeplads. Det sidste fortæller motorføreren mig; han synes øjensynlig vældig godt om sidstnævnte sted, men det er også en ganske køn strækning, vi nu kører på.

I Otterup skal vi krydse tog P 207, som hvad alt tyder på kører i dag, der er altså mandskab til at føre dette tog. For en ordens skyld må jeg lige nævne, at strækningen lige før vi når Otterup går over i en rent nordlig retning. Vi er også et par km før kommet ind i Otterup sogn, der lige som det forrige ikke udmærker sig ved de store variationer i landskabet. Højdepunkter er der ikke mange af, så få, at det flade område vi nu frekventerer har fået navnet "Sletten", hvilket vist siger alt, men til det positive hører, at her er ligeså frugtbart som de strækninger vi hidtil har passeret. I sognet bor omkring 2.000 mennesker (i 1966).

Vi kører nu ind på **Otterup station** i km 16,4. Stationen er opført af røde mursten og taget er af skifer. Bygningen er ret lang og minder mest om en stor proprietærgård. Også her er det gamle malede skilt med afstandene i mil bevaret, altså også her noget af en raritet, man har bevaret, noget jeg i hvert fald godt kan lide. Der er tilsyneladende beboelse i tagetagen - i hvert fald i gavlene. Foran stationen fire klippede træer og også et perronsignal for afgang? Det er sådan noget man ikke altid i farten husker at få spurgt om, også fordi der er krydsning, så toget mod Odense delvis dækker for signalet. Her er 2 grusbelagte perroner og på den, der er nærmest stationsbygningen står et lille hus, hvorfra man kan betjene bommene, der sikrer vejen (hovedgaden?), som går gennem den næsten købstadsagtige by. Det er noget af en overraskelse at se det tog vi skal krydse. Jeg havde troet, det var en skinnebus vi skulle møde, men det viser sig at være MG 7 med D 34 på slæb, hvilket - skal det indrømmes - virkelig betager mig. Det tager en del af min opmærksomhed fra det, jeg

Beldringe station, 8/8 1965. Indkørsel fra Bogense.

Lunde station, 8/8 1965. Stationsbygning set mod NV.

Lunde station, 8/8 1965. Stationsområdet set mod SV.

sådan set skulle beskæftige mig med, nemlig stationen.

MG 7 har afventet vor ankomst og med nogen larm sætter det lille tog sig i bevægelse så snart vi selv er kommet til perron, og sætter kursen mod Odense. Her er mange spor, både det som uden tvivl kan anses for krydsningsspor, men også diverse læslespor, efter privatbaneforhold en virkelig stor mellemstation. I modsætning til de øvrige perroner på stationerne vi hidtil har passeret, er kanterne på disse noget højere. Her er flagstang og stationens skilt er igen å la DSB.

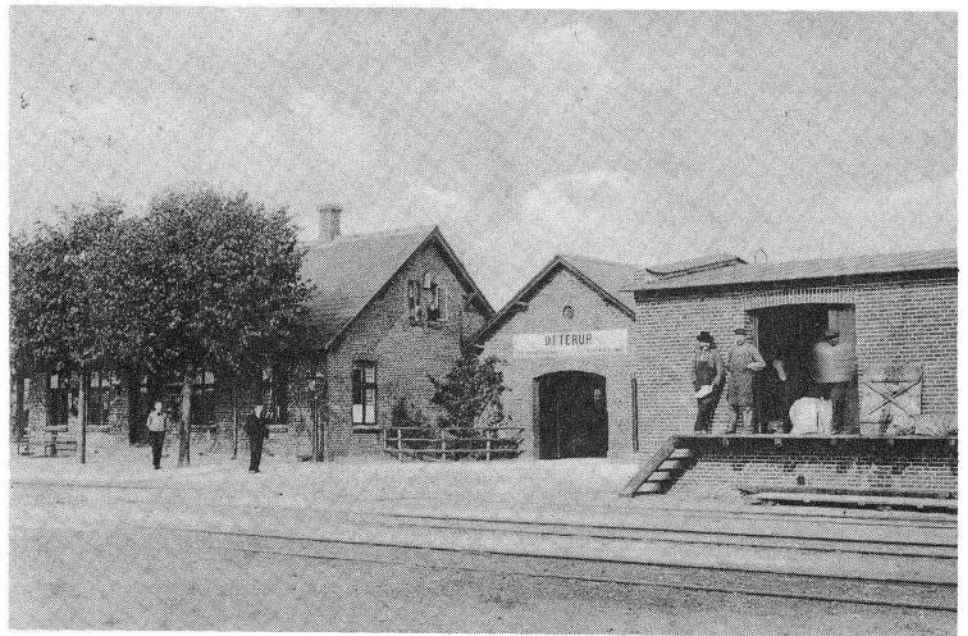
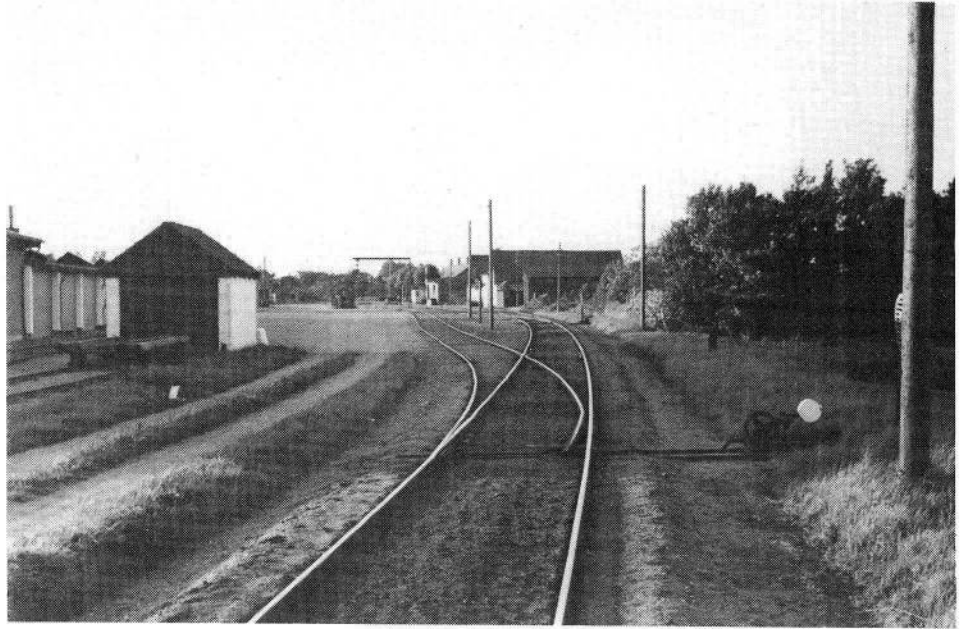
Varehuset - som dog først kom til nogle år efter banens åbning (1886/87) ligger ejendommeligt nok på den modsatte side af den med bomme sikrede hovedgade, og er betydelig større end dem, vi hidtil har set. Det har 2 porte med rampe foran ud mod sporene. Der er også port i gavlen. Tæt op til stationsbygningen opført af røde sten ligger den gamle rejsestald, nu omdannet til garage for rutebiler. Her er også spor op til en enderampe, og en mindre træbygning så ud til at være en art remise for en mindre trolje. Her er mindst sandsynligt også to kvægramper.

Nu er der endelig et par herregårde - ganske kønne og interessante - i nærheden, som det nok var værd at kigge lidt nærmere på, men da vi skal langt endnu, må vi desværre lade en nærmere beskrivelse af dem ligge. Det meste af Otterup består af nyere bebyggelse. Her er kun bevaret ganske få huse af gammel dato. Allerede før 1500 var her herredsting så helt ung er byen ikke, men har altså altid haft en vis betydning i området, hvad som sagt det købstadsagtige præg også viser. Kirken er nu det ældste bygningsværk i byen. Den stammer helt tilbage fra den romanske tid, men er ændret utrolig meget gennem tiderne. Nok er det en interessant bygning, men hverken den eller andet i Otterup kan siges virkelig at være tiltrækkende for turisten.

Vi forlader Otterup kl. 12.44 og kører nu i nordvestlig retning. Faktisk ligger Otterup station i en stor kurve på banen, Kun 2,4 km længere fremme når vi **Brandsby trinbræt** i km 18,8, beliggende i Hjadstrup sogn. Brandsby ligger på et fuldkomment lige stykke af banen og

desuden ret åbent. Måske er det derfor, at der ligger en del snehegn opstallet på stedet her, nok et tegn på, at banen kan

have visse problemer med sneen om vinteren. Der er grusperron med den sædvanlige type stoppesignal, elektrisk med brand-



Otterup station, 7/8 1965. Indkørsel fra Odense, men ikke det yderste sporskifte.

Otterup station. Postkort, arkiv KDJ. Poststemplet 26/3 1910.

Otterup station, 7/8 1965. Toget er på vej til Odense i den nedgående solsidste stråler.

gult lys, det er nemlig tændt, da vi kommer til stedet, for der er et par børn, der skal med toget. Det er et ret så

ejendommeligt venteskur der er opstillet på stedet, jeg erindrer ikke at have set noget tilsvarende på nogen anden privatba-

ne. Stilen er så udpræget den man møder i et kolonihavehus så mange steder rundt omkring i de små haver. Det er rødmalet med tagpaptag. Stationsskiltet eller rettere trinbrætskiltet af den sædvanlige type sidder ikke over døren, men over vinduet ud mod perronen. I den ene gavl et lille bitte vindue, men i den anden gavl et af lidt mere normal størrelse. Jeg kunne nu godt have tænkt mig at holde her lidt længere, for at studere "bygningsværket" lidt nærmere, men de to unge mennesker er hurtigt om bord og meget langsomt kører vi videre for vi skal først passere en asfalteret vej, der kun er sikret med advarselsskrydset uden blinklys. Vejen forbinder to landsbyer Emmelev og Hjadstrup. Farten skal altid sættes ned hvad enten toget er gennemkørende eller ikke, fortæller føreren mig, desuden siger han at det er yderst sjældent, at der er nogen der skal af eller på her bortset fra skolebørn morgen og eftermiddag. Langt ude anes lidt skov, men man forstår nu godt når man ser ud over landskabet, at det hedder Sletten.

Kun 1,5 km længere fremme når vi **Kappendrup station** i km 20,3. Vi er nu så langt fremme, at lidt over halvdelen af turen er gennemkørt. Når vi nu er ca. halvvejs er det måske årsag til, at der er vandtårn og vandkran, hvilket skyldes, at det før i tiden var nødvendigt her at give de ret så små lokomotiver en tår vand, så resten af turen kunne ske - enten det var til Odense eller Bogense - uden de gener det ville være at løbe tør for de våde varer.

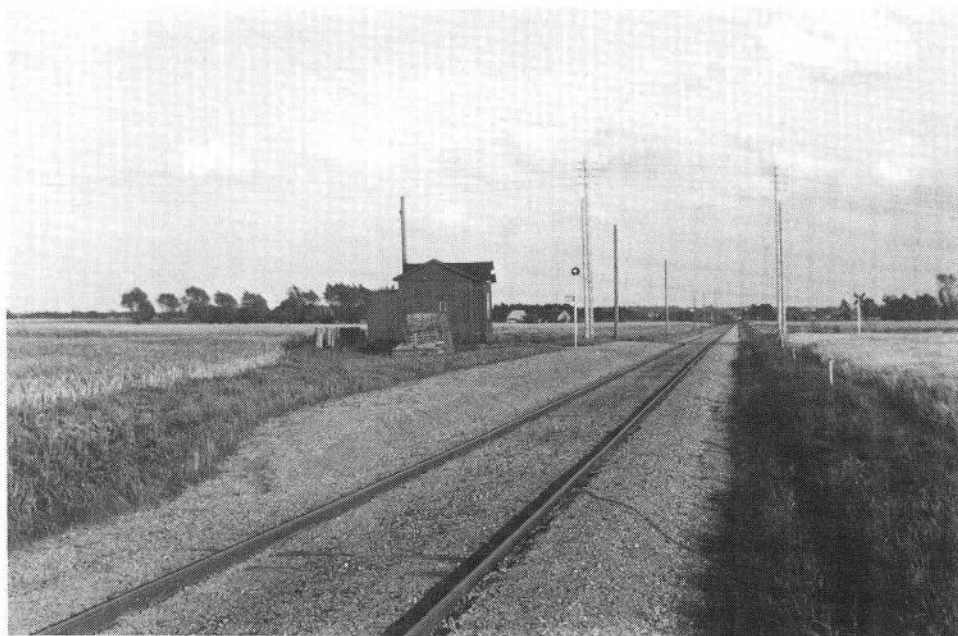
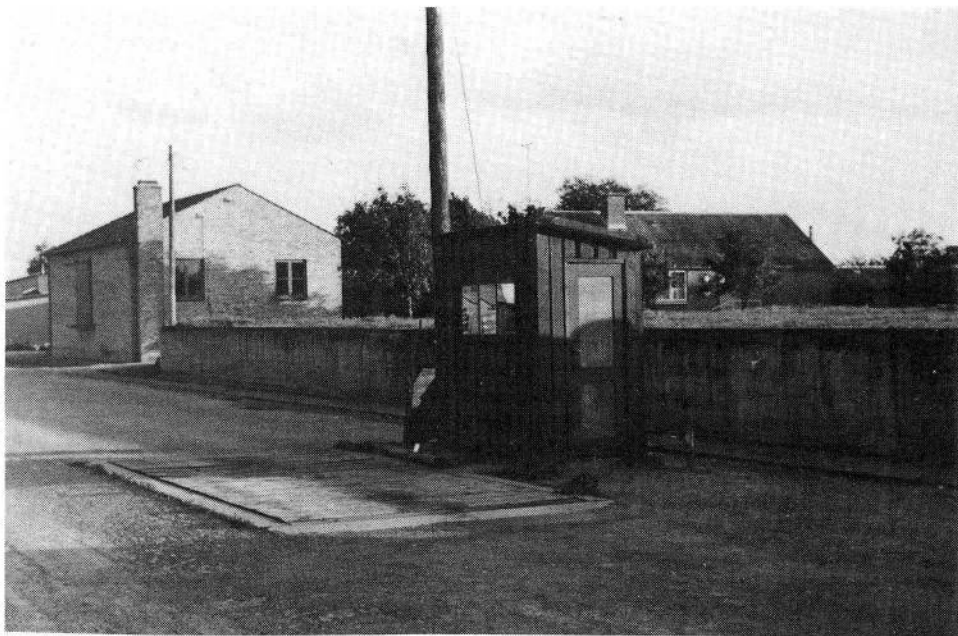
Vi er stadig i Hjadstrup sogn, der ikke er et af de store. Her er stadig lige fladt og det har sikkert ikke voldt de store vanskeligheder at bygge banen på denne egn. I udkanten af sognet er der lidt skov, men så langt væk fra banen, at ensformigheden ikke brydes, desværre. Her er en del tildels store oldtidsminder, men bortset fra disse er her stadig ikke noget turistmæssigt at komme efter.

Stationsbygningen er af samme ældre type som vi hidtil har mødt. Det gælder også rejsestalden hvor der i gavlen er en port ud mod sporet. Her er pænt og nydeligt, noget der også kendetegner de steder, hvor vi hidtil har været. Grusperron hvor de sædvanlige fire klippe-

Otterup station, 7/8 1965. Vejerbod for vejkøretøjer.

Brandsby trinbræt, 7/8 1965, set mod SØ.

Kappendrup station, 7/8 1965. Her indgangsskiftet fra Bogense.

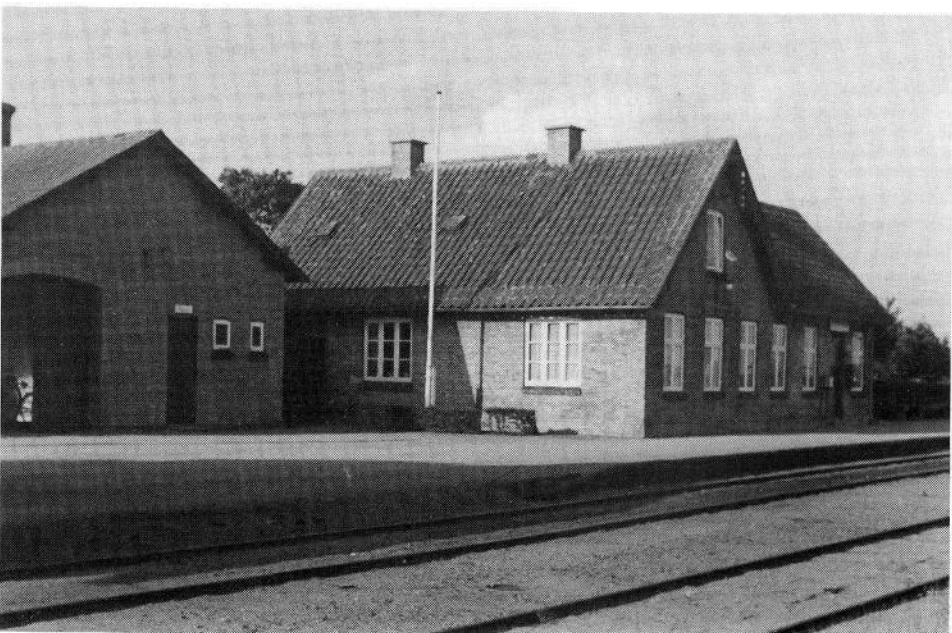
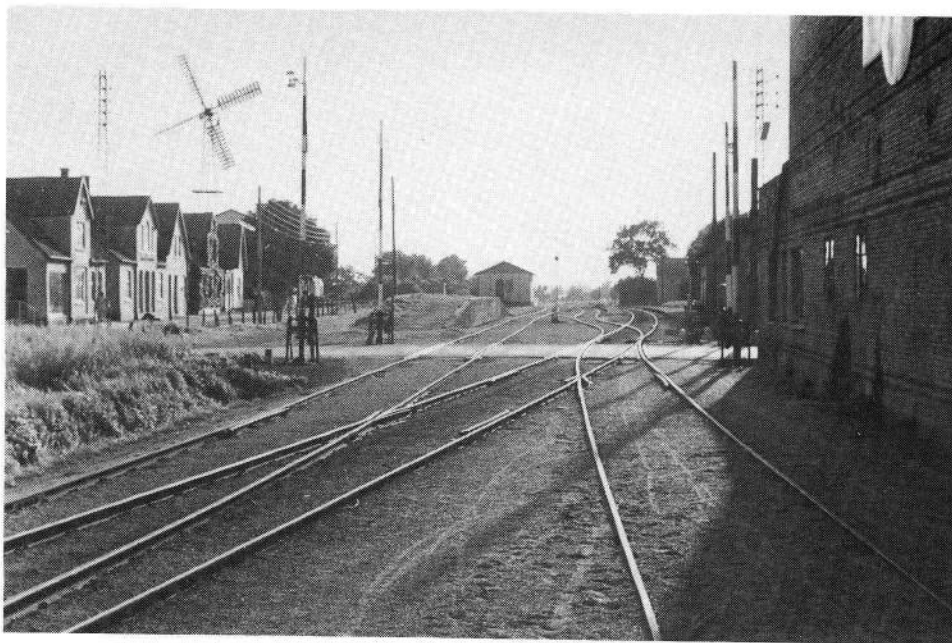


de træer står og her er også en bänk. For enden af perronen står et mindre hus, bygget af eternitplader med vinduer i gavlene. Fra huset kan vejbo-mene betjenes, de sikrer lande-vejen mellem Hjadstrup og Be-derslev. Lidt længere fremme mod landevejen ligger varehuset, her bygget af gule sten og med skifertag mener jeg at kunne huske. Som på så mange af de andre stationer, vi har passeret og kommer til, er varehuset først bygget i 1886/87. Når man ved, at Bogense station ikke var færdig i 1882, da banen åbnede, er det en nærliggende tanke, at også andre ting, der skulle bygges, heller ikke var færdige ved banens åbning. Måske ligger for-klaringen på, at varehusene først flere år efter åbningen var klar til brug, at man simpelt hen ikke havde kunnet nå at få disse huse færdige til starten, en anden forklaring kan være at banebestyrelsen først har villet se, hvor megen brug der var for varehuse på stationerne, men jeg er lige ved at tro, at den før-ste forklaring nok er den mest rigtige. Varehuset her i Kappendrup har rampe og port ud mod sporene. Her sidder også nogle små vinduer. På de forskellige stationer er varehusene ikke helt af samme type, især varierer størrelsen noget. Her er krydsningsspor og læssespor med siderampe og desuden er der også rampe beregnet for indlæsning af roer. Et skur med tre porte er måske også et varehus? Her skulle også være et privat side-spor, fortæller motorføreren mig, men det kunne jeg nu ikke få øje på. Hvad det brugtes til forblev også en gåde, så en nærmere beskrivelse må jeg des-værre udelade. Det er på en måde ejendommeligt, at der på et så lille byområde som her, er et så omfattende spornet. Måske er årsagen den, at vi befinder os midtvejs og at det er en re-miniscens fra gamle dage.

Forøvrigt spejdede jeg her i Kappendrup efter, om der skulle findes rester af det bræddeskur, som blev anbragt her efter at stationen i Bogense omsider var færdig. Sagen var nemlig den, at da banen åbnede var man langt fra færdig med den store stationsbygning i Bogense. Derfor opførte man et træskur, som midlertidigt skulle fungere som stationsbygning indtil den "rig-tige" station blev færdig. Da man så kunne tage den "rigtige"

station i brug, flyttede man træskuret her til Kappendrup, hvor det nu blev degraderet til materialeskur. Der er trods alt

Fortsættes side 121



Kappendrup station, 21/8 1966. Forfaldet er tydeligt.

Kappendrup station, 7/8 1965. Stationsområdet set mod vest.

Uggerslev station, 7/8 1965. Stationsbygningen set mod NØ.

Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

M/F TYCHO BRAHE

I forbindelse med den sidste artikel om Helsingør-Helsingborg-overfarten i anledning af denne overfarts 100-års jubilæum som jernbanefærgeoverfart (SIGNALPOSTEN 1992/2) blev ganske kort omtalt anskaffelsen af de to nye jernbanefærger til den nu med den hidtidige SFL-overfart sammenlagte og udbyggede nye færgeoverfart ScandLines mellem de to sundbyer. I det følgende gives en beskrivelse af den nye danske jernbanefærge til denne overfart, M/F TYCHO BRAHE, der på mange måder afviger væsentligt fra de hidtil af statsbanerne anskaffede færger.

Anskaffelsen af den nye danske jernbanefærge var en del af den mellem DSB og SJ afsluttede samarbejdsaftale, i hvilken forbindelse anlægsloven blev vedtaget af det danske Folketing den 30. marts 1990. Herefter blev der skrevet kontrakt med det norske skibsværft Langsten Slip- og Båtbyggeri A/S, Langsten, om bygningen af færgen,

der skulle leveres inden den 1. oktober 1991. Færgens skrog blev dog bygget af Tangen Verft A/S, Kragerø (Oslofjorden), og søsætningen her fandt sted den 19. januar 1991 i overværelse af repræsentanter for både de danske og svenske statsbaner m.fl. Mod sædvane var der ingen navngivning ved denne lejlighed, idet det var blevet bestemt, at navngivningen af færgen, der skulle foretages af Dronning Margrethe II, først skulle finde sted den 4. november 1991 ved færgens indsættelse i ordinær drift på overfarten.

Efter søsætningen fra Kragerø Verft A/S blev skibsskroget bugseret til Langsted Slip- og Båtbyggeri A/S i Tomrefjord ved Ålesund, hvor den videre udrustning og færdiggørelse skulle foregå.

I forbindelse med bygningen af den nye færge forlod man de sædvanlige skibstekniske betegnelser for- og agterstavn, styrbord og bagbord. I stedet blev indført betegnelser efter verdenshjørnerne, således at den

ende af færgen, der normalt er forrest i sejlretningen mod Helsingborg benævnes østenden og den modsatte ende tilsvarende vestenden, medens færgens sider herefter benævnes henholdsvis nord- og sydsiden.

M/F TYCHO BRAHE (navnet som nævnt først officielt efter navngivningen i Helsingør den 4. november 1991) blev bygget med et dieselelektrisk maskinanlæg. Den er byggeværftets byggenummer 156 og har følgende hoveddimensioner:

Skema, se næste side

Byggetiden for M/F TYCHO BRAHE blev overholdt, og den 10. oktober 1991 tidligt om morgenen ankom færgen til Helsingør. Vejret var meget tåget, hvorfor den først kunne gå ind i havnen op ad dagen efter at der var indtrådt en bedring i sigtbarheden.

I den følgende tid blev der foretaget indøvningssejladser med færgens besætninger. Ikke mindst i dette tilfælde var indøvningstiden af stor vigtighed på grund af den megen ny teknik, M/F TYCHO BRAHE er udstyret med. Især må fremhæves den omstændighed, at færgens fremdrift og styring udelukkende foregår ved anvendelsen af de 4 azimutpropeller, som er anbragt i de 4 geografiske hjørner af færgen. Almindeligt rør findes ikke.

M/F TYCHO BRAHE er indrettet således, at der midtskibs under vogndækket på mellemdækket er indrettet maskinkontrollrum og rum med hovedstrømtavle m.v. Fra maskinkontrollrummet kan bl.a. hovedgeneratoranlæggene startes og stoppes, og disse samt alle øvrige installationer kan herfra overvåges og kontrolleres.

Fra kontrollrummet er der adgang til de 2 generatorrum i henholdsvis færgens øst- og vestende. I hvert rum er opstillet 2 dieselgeneratoranlæg, der med normalt 3 anlæg i drift producerer al den elektricitet, der er nødvendig for færgens drift. Yderst mod færgens ender findes trusterrummene, hvor trusterruminstallationerne er placeret. Udover de nævnte tekniske anlæg findes der under vogndækket



M/F TYCHO BRAHE, færgens nordside. Foto 4/11 1991 (forf.)

M/F AURORA AF HELSINGBORG, færgens sydside. Foto 24/6 1992 (forf.)

værksteds- og storesrum samt omklædningsrum for en del af besætningsmedlemmerne.

Færgens vogndæk, der i hver ende lukkes af hydraulisk betjente visirbovporte med fri højde 5400 mm og som er sikret ved svære stopbomme, er som følge af den store bredde meget rummeligt. Det er forsynet med 3 jernbanespor, hvoraf de to, der har et ret krumt forløb, findes på nordsiden af færgen (spor 1 og 2), medens det sidste spor (spor 3) forløber lige på sydsiden af det midtskibs værende dækshus. Ved alle jernbanespor er der perroner, der ved hydraulik kan hæves eller sænkes 580 mm. Ved sejlads med jernbanevogne placeres perronerne i den øverste stilling, medens de ved overførsel af automobiler sænkes til den nederste i flugt med det øvrige vogndæk, således at dette kan udnyttes fuldt ud. Alle trappe op/nedgange til/fra jernbaneperronerne har 2 døre på vogndækket, der kan åbnes eller er afspærret i overensstemmelse med perronerens aktuelle position.

I det nævnte midt i færgen værende dækshus samt i vogndækkets sider findes trappeopgange samt person- og vareelevatorer foruden forskellige mindre rum til tjenstlig brug.

Uvenover vogndækket findes i færgens sydside et hængedæk beregnet til overførsel af personautomobiler.

Nederste passagerdæk (dæk 4) indeholder midtskibs en stor hall. Det er hertil henholdsvis herfra de gående passagerer kommer ombord eller i land, og herfra er der mod vest adgang til et stort cafeteria med 260 pladser samt et chaufførurum til 26 personer. Mod øst er indrettet et stort supermarked (taxfri-shop) med 5 kasselinier, der dækker et areal på 300 kvm. Udenom supermarkedet findes en arkade med 152 pladser. Endvidere findes der i hall'en en café, vekselkiosk m.v.

Fra hall'en på dæk 4 er der endvidere ad en bred trappe udsmykket af designeren Erik Mortensen adgang til det ovenover værende dæk 5, der er et kombineret passager- og servicedæk. Dækket er indrettet således, at der i vestenden findes en restaurant med 225 pladser, midtskibs i færgens nordside findes den nævnte hall med trappeforbindelse til dæk 4 nedenunder og i østenden et åbent dæk, der eventuelt kan inddrages som lukket område. Den øvrige del af dæk 5 benyttes til forskellige restaurations- og cafeteriaformål såsom pantry og skyllerum m.m. Endvidere findes der her lager- og kølerum, der fra land forsy-

Største længde over stævnene	111,20	m
Største bredde på spant	27,60	m
Største bredde på fenderliste	28,20	m
Dybgang, middel på last	5,50	m
Bruttoregistertonnage	10.845	tons
Frie højder på vogndæk:		
Nordlige hoveddæk	5,22	m
Sydlige hoveddæk	4,93	m
Øverste hængedæk	2,10	m
Under hængedæk i nederste stilling	2,90	m
Sporlængder ifølge de officielle specifikationer:		
2 spor på nordsiden á 84,4 m	168,60	m
1 spor på sydsiden	91,10	m
Samlet sporlængde	259,90	m
I praksis har det vist sig, at jernbanesporene kan udnyttes således:		
spor 1 med effektiv længde	95,8	m
spor 2 efter følgende retningslinier: Såfremt der lastes 4 vogne i spor 1, må der kun <u>enten</u> lastes 2 stk. lange vogne (24,5 m eller derover) eller 3 stk. korte vogne (max. 24,1 m). Såfremt der kun lastes 3 vogne i spor 1, kan den effektive sporlængde i spor 2 udnyttes fuldt ud.		
Spor 3 med effektiv længde ca.	95,0	m

Maskinanlæg: 4 stk. dieselgeneratoranlæg: Dieselmotorer 8-cylindrede, 4-takts vandkølede af Wärtsilä Vasa's fabrikat, type 6R32E. Cylinderdiameter 320 mm, slaglængde 350 mm. Max. ydelse pr. anlæg 2.460 kW ved 750 o/m (=3.350 ihk). Generatorerne er leveret af Brush Electrical Machines Ltd.

Fremdrivningsmotorer:
4 stk. KaMeWa azimuthpropeller med diameter 2400 mm. Max. ydelse 1.500 kW (= 2050 ihk).

Max. fart	14,9	knob
Servicefart	10,5	knob

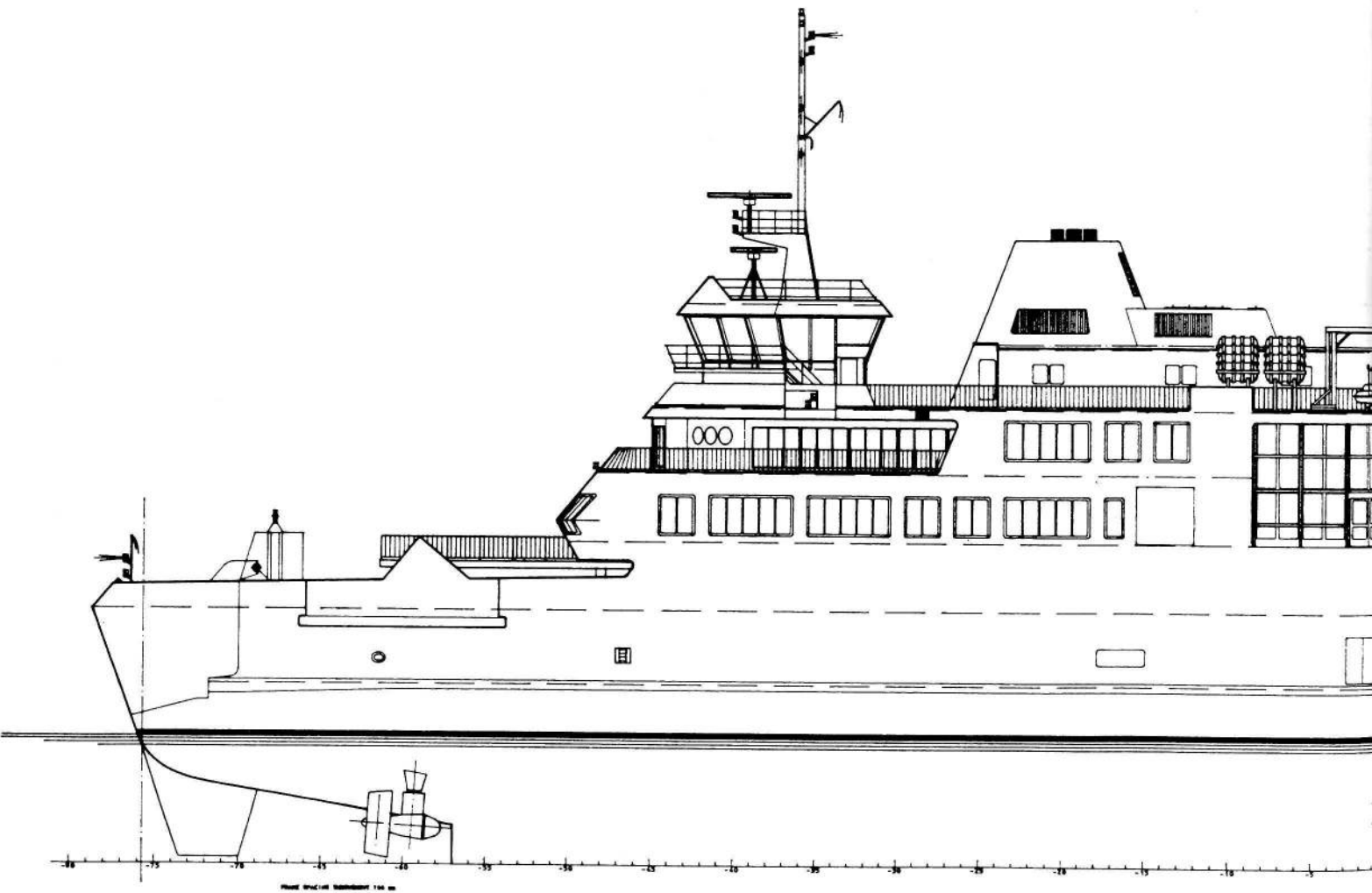
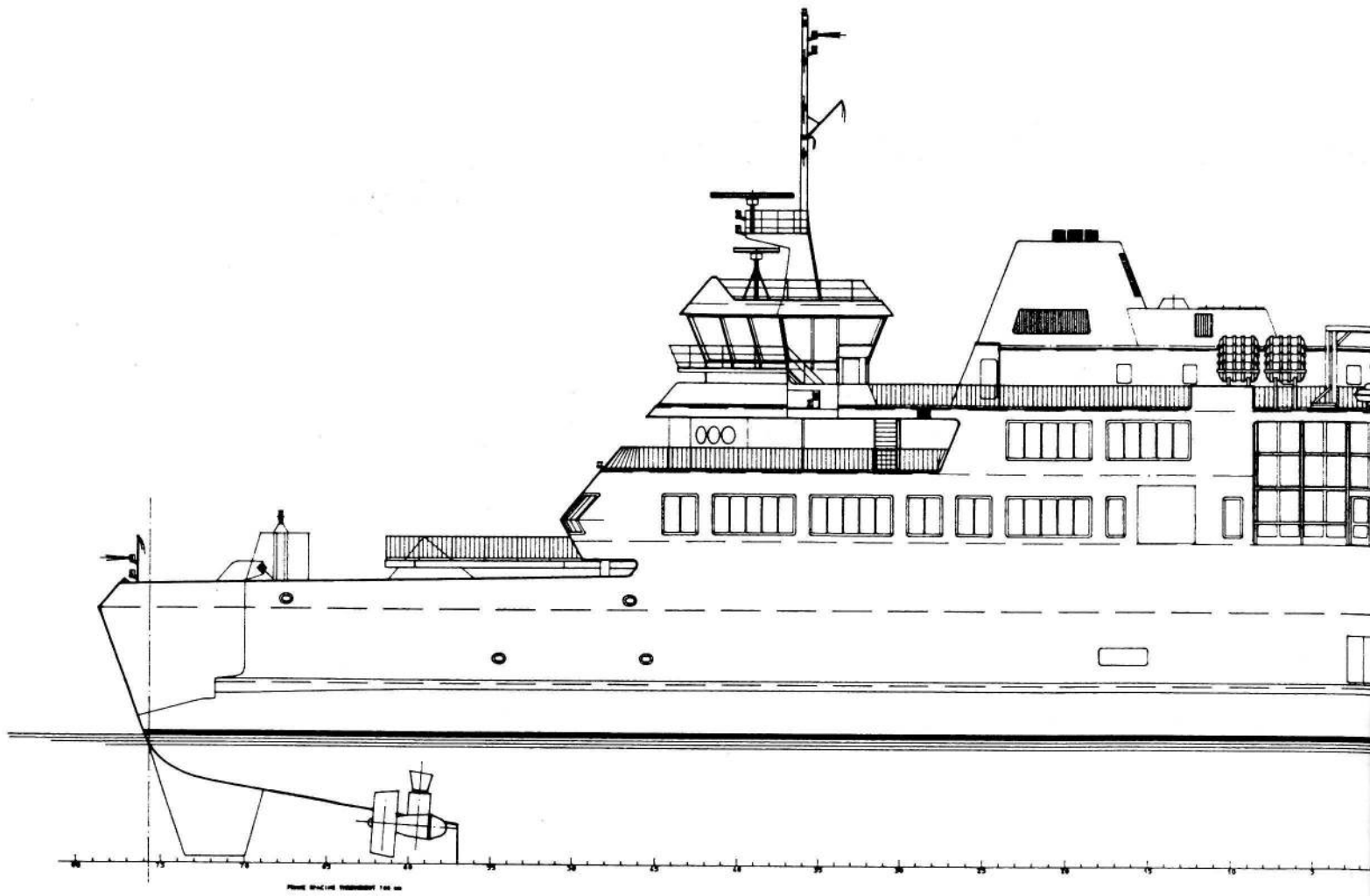
Noddieselgeneratoranlæg: 1 stk. 6-cylindret Mitsubishi generatoranlæg med ydelse 475 kW. Aggregatet er installeret på brodækket.

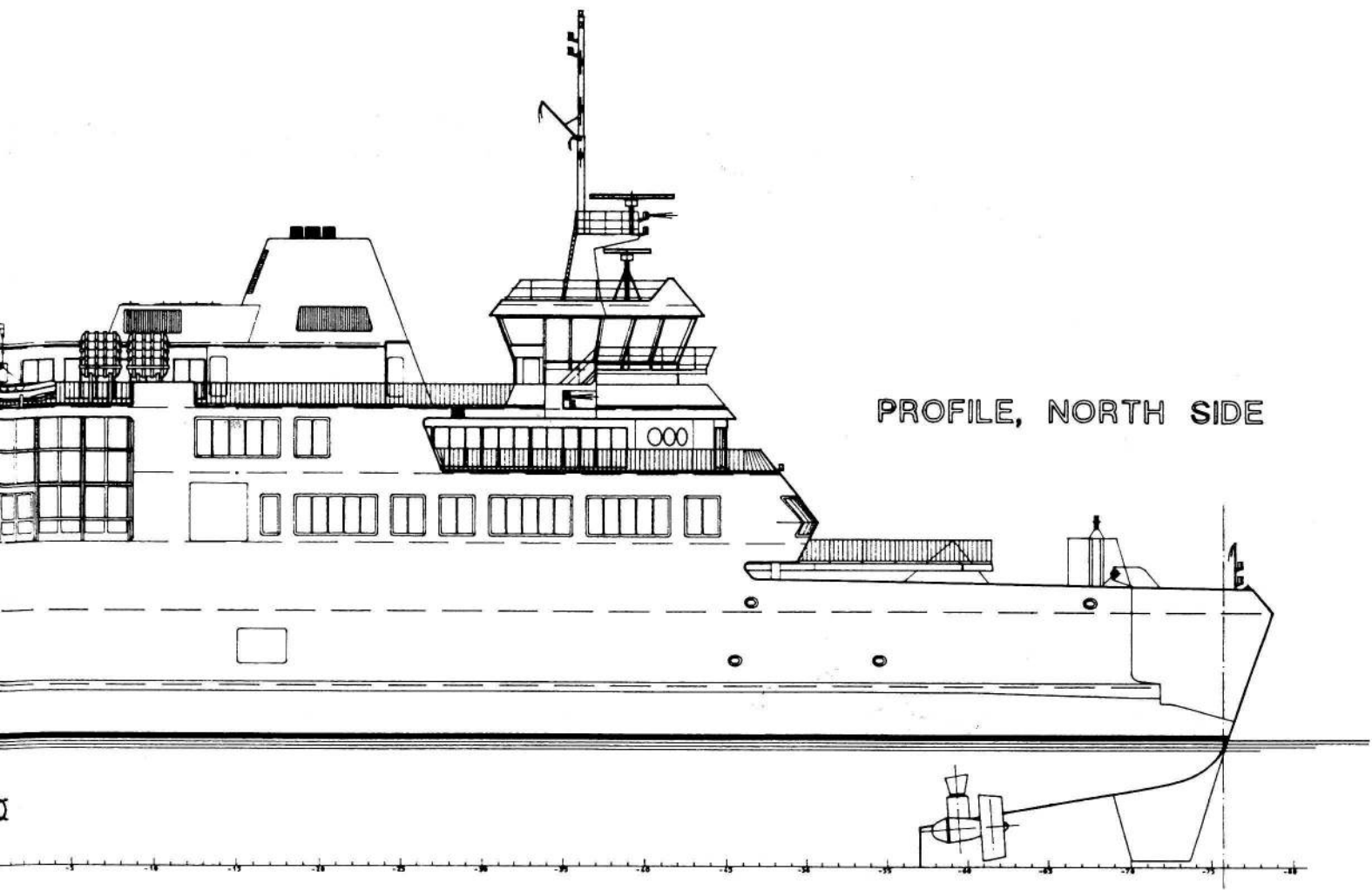
Overførselskapacitet: 9 stk. truckpersonvogne á 27,5 m, jf. dog det foran anførte. Med jernbanevogne på alle 3 spor kan yderligere overføres 80 almindelige personautomobiler, 50 stk. på den resterende del af vogndækket og 30 stk. på hængedækket. Uden jernbanevogne ombord kan overføres 164 personbilenheder på hoveddækket og 76 på hængedækket. Ved overførsel af lastautomobiler er der 535 lanemeter til rådighed. Udover det nævnte er der flere andre muligheder for lastning af færgen i overensstemmelse med det aktuelle behov. Hængedækket kan således som det allerede fremgår deles, således at den sydligere del kan benyttes til personautomobiler, selv om der er jernbanevogne i det sydligere spor. Ombord- og ilandkørsel fra hoveddækket kan foregå i 2 baner uafhængig af hinanden over den brede færgeklapp, medens til/frakørslen af hængedækket sker ad særlige sideramper.

Max. antal rejsende	1250
Byggeår	1991

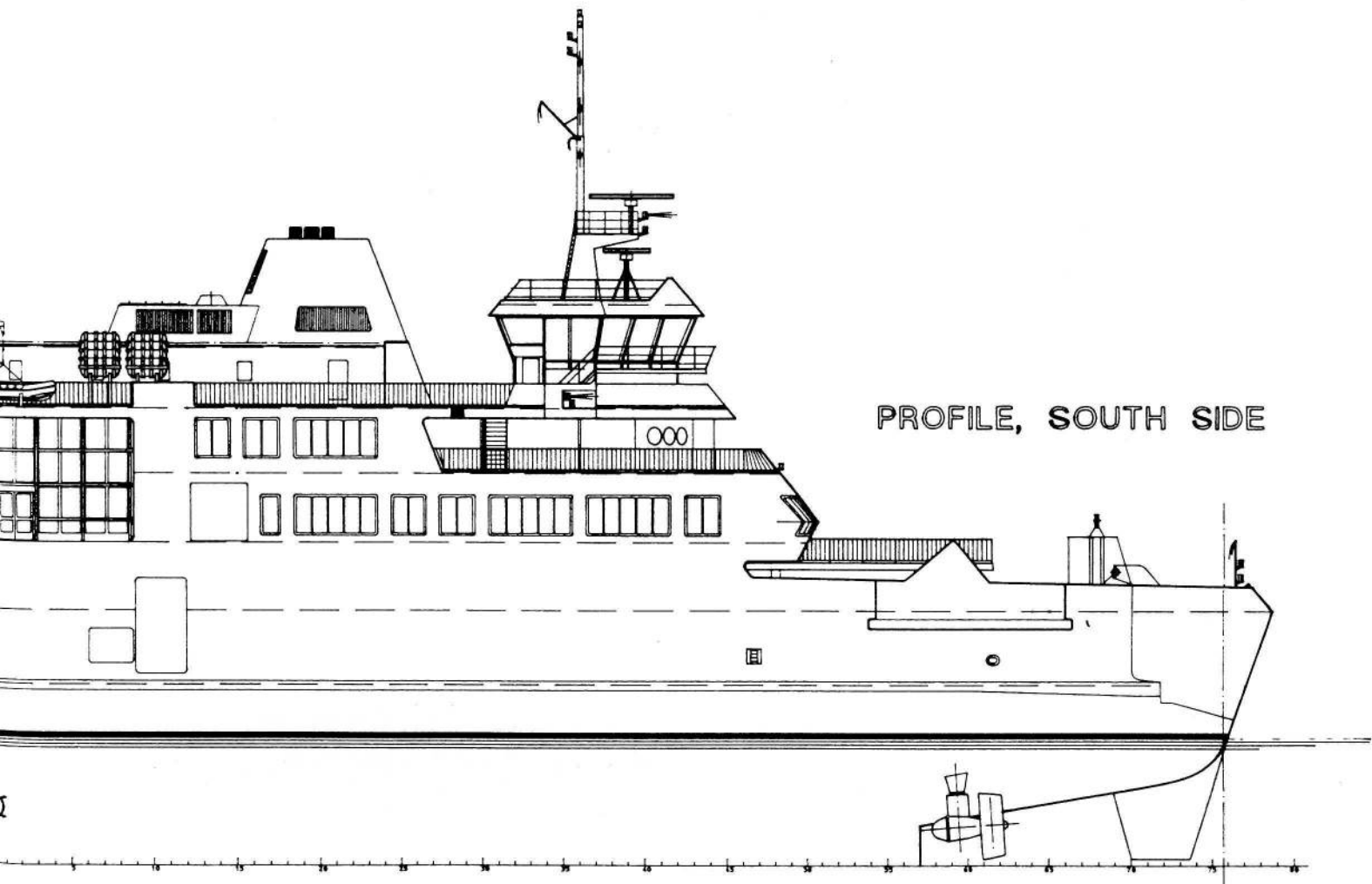
nes via en pallelevator på færgens sydside. Pallerne sættes af en gaffeltruck fra land direkte ind i elevatoren og når derefter frem til lagerfaciliteterne på dæk 5.

Over det øverste passagerdæk (dæk 5) findes soldækket, hvortil der også er adgang for passagerer. Udover borde og bænke for passagererne findes der her et stort dækshus, der mod syd

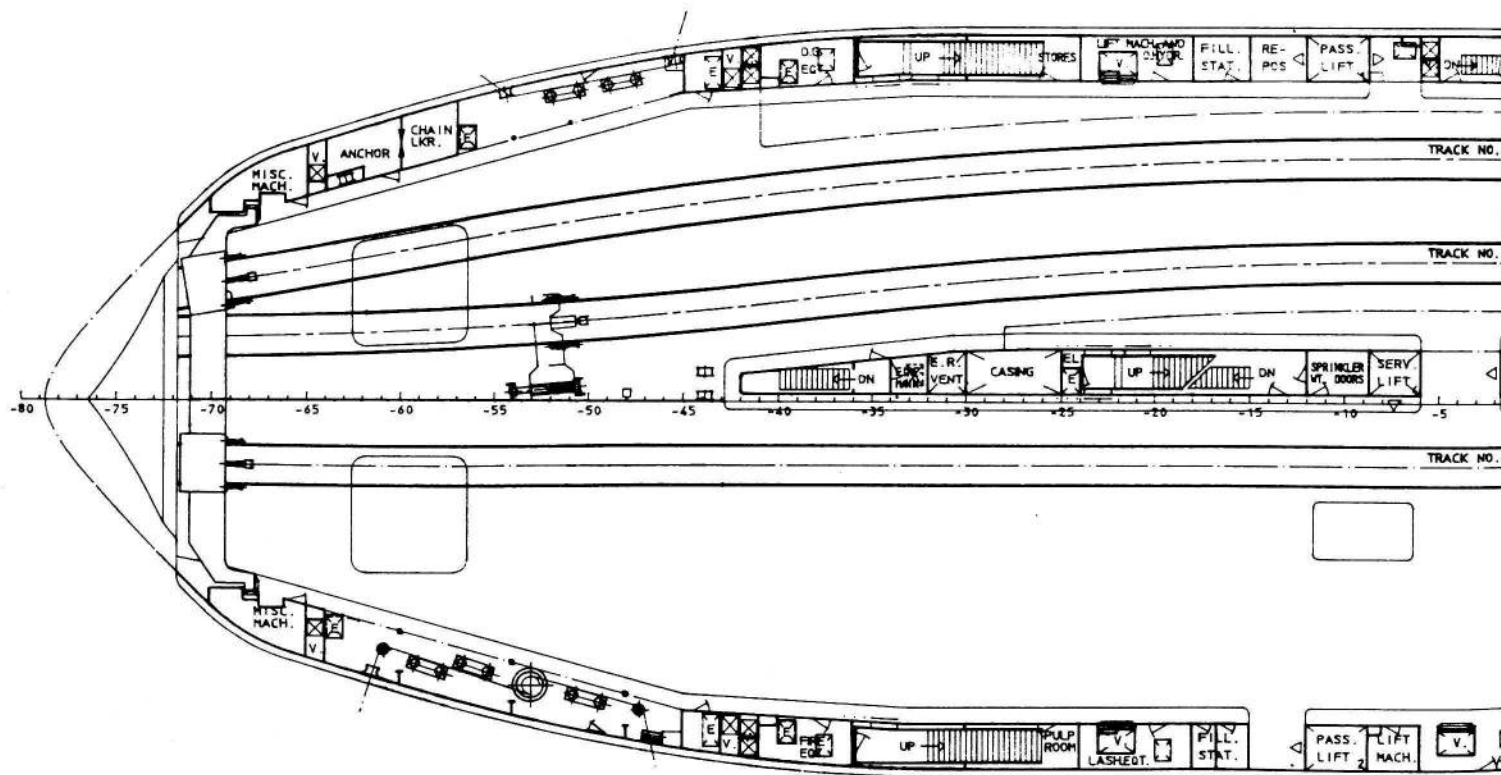
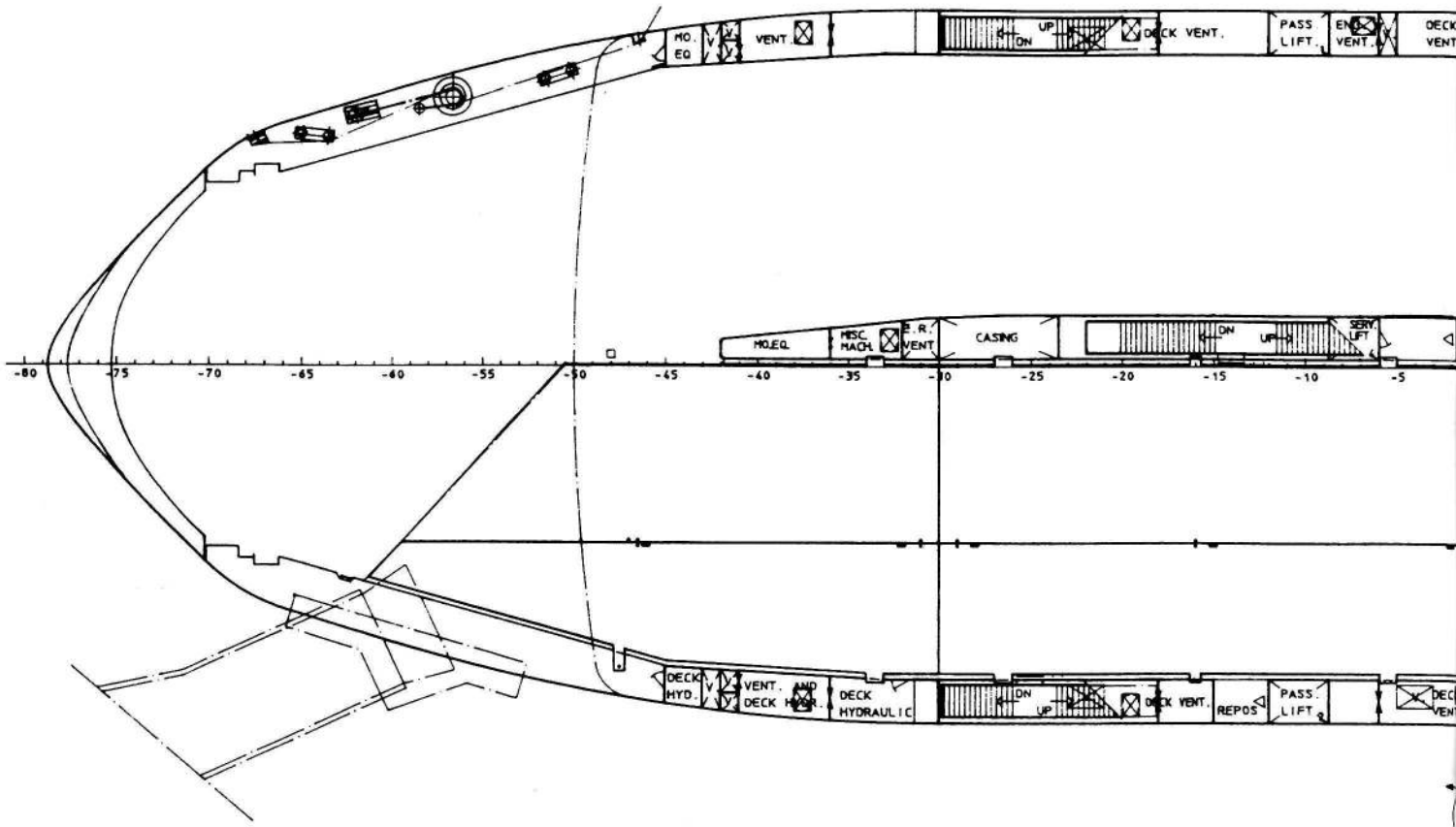


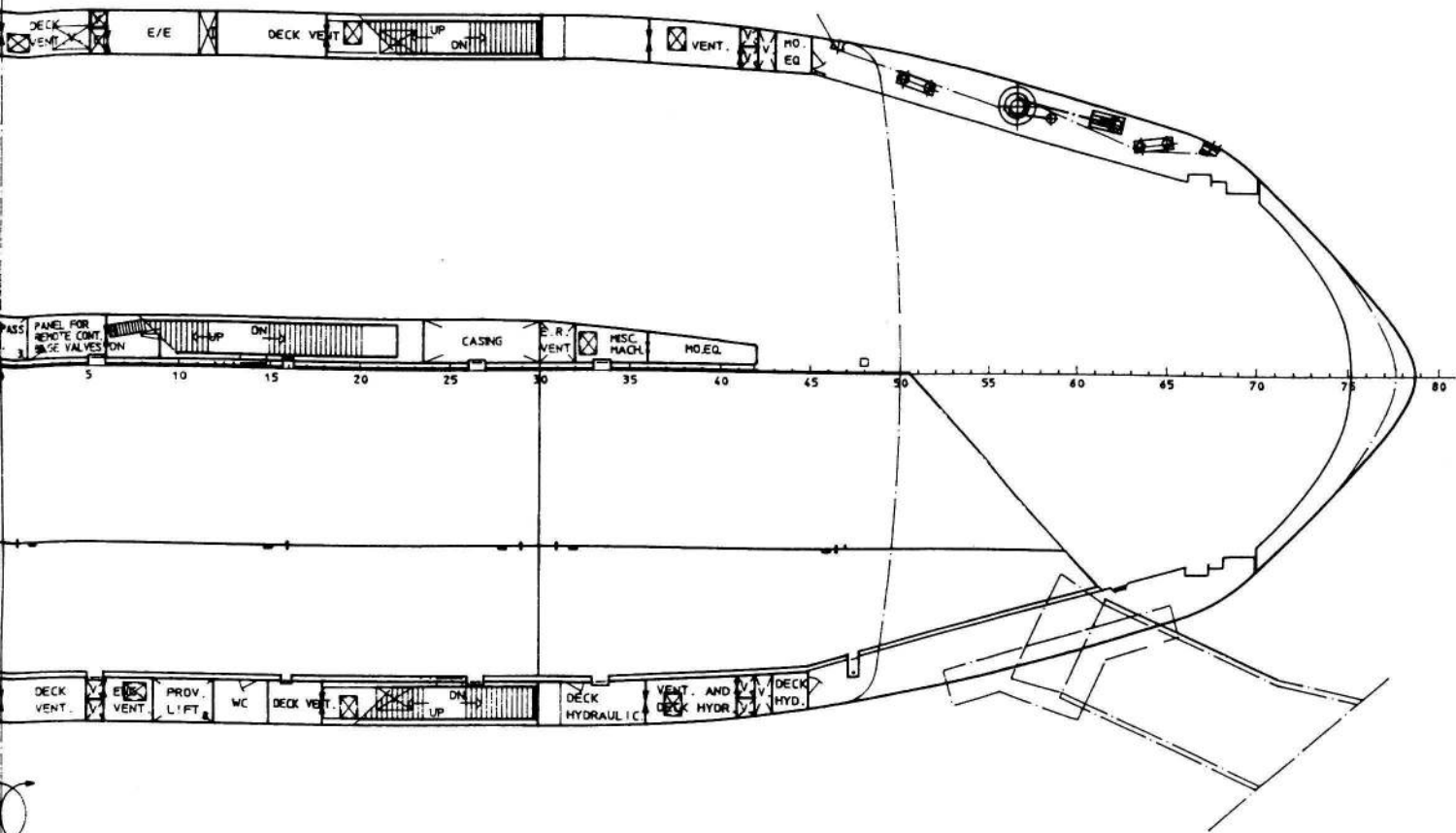


PROFILE, NORTH SIDE

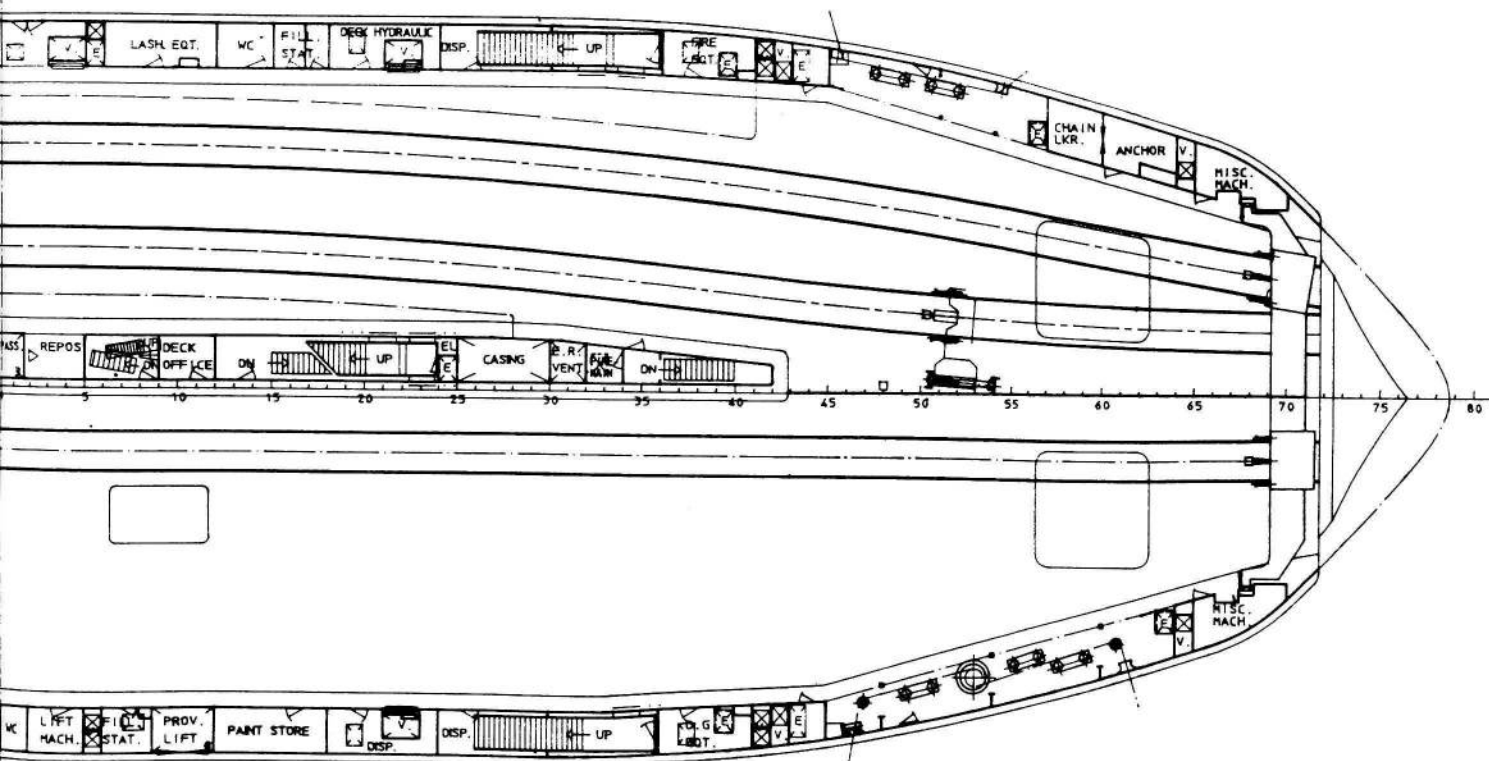


PROFILE, SOUTH SIDE





PLATFORM DECK, DECK 3



TRAIN DECK, DECK 2

indeholder aptering for færgens fører og maskinchef samt tildels også på nordsiden for den øvrige besætning. Herudover findes forskellige rum indeholdende tekniske installationer m.v. Arkitekt Kay Kørbing har stået for indretningen af færgen.

Over dækshuset er i færgens midterlinie anbragt de 2 skorstene med deres karakteristiske skorstenmærke.

I hver af soldækkets ender (øst og vest) findes de to styrehuse, der er hævet ca. en halv etage i højden over soldækket. Styrehusene, der rummer alle for færgens sejlads nødvendige faciliteter (betjening af trusters, radaranlæg m.v.) har et lidt særpræget udseende og når ikke ud i borde. Færgen har som allerede nævnt intet styre-rat og manøvreres i alle hense-ender af færgens fører med et joystick på manøvrepanelet.

I denne forbindelse kan det nævnes, at selv om den danske

og den tilsvarende nye svenske færge i princippet er søsterskibe, er der enkelte forskelle. Således har passagerer ingen adgang til soldækket på den svenske færge, ligesom styrehusene på denne er bygget helt ud i borde i færgens fulde bredde, hvilket giver dette skib et lidt mere traditionelt udseende. Sammen med andre ændringer i forhold til M/F THYCO BRAHE af mindre betydning har dette betydet, at anskaffelsessummen for den svenske færge M/F AURORA AF HELSINGBORG har ligget nogle millioner over den tilsvarende sum for M/F TYCHO BRAHE.

Opvarmningen af færgen sker ved hjælp af 2 automatiske olie-fyrede kedler, hvoraf den ene står som reserve. Færgen er forsynet med installationer for elektrisk togopvarmning ved 1500 Volt 50 Hz enfaset vekselstrøm. I det hele taget er færgen forsynet med megen automatik og mange raffinementer. Eksempelvis

kan nævnes sidefortøjningen, der sker ved hjælp af en hydraulisk betjent krog i land, der griber en fjederspændt wire på sydsiden af færgen. Anlægget er radiostyret fra kommandobroen. Endvidere kan nævnes to små ligeledes fra kommandobroen fjernbetjente spil til flagene på bovportene. Da færgen har korte liggetider i fægehavnene og flagene derfor hyppigt skal skiftes, betyder dette en væsentlig besparelse i mandskabstid. Alt i alt har den megen moderne udrustning ført til, at færgens driftsbesætning kun er på 9 personer (skibsfører, 3 styrmænd, maskinchef, maskinmester og 3 skibsassistenter).

M/F TYCHO BRAHE er naturligvis udover hvad der allerede er nævnt udrustet med det mest moderne navigations- og redningsudstyr. Den opfylder alle konventioner og krav til færgen i international trafik.

M/F TYCHO BRAHE blev som nævnt navngivet i Helsingør af Dronning Margrethe II den 4. november 1991. Færgen sejlede derefter med dronningen ombord til Helsingborg, hvor den svenske konge også kom ombord. Herefter sejlede færgen med de kongelige og et udsøgt selskab på en præsentationssejlads i Øresund, hvorefter den den følgende dag indgik i den daglige sejlads på den nye ScandLines rute Helsingør-Helsingborg.

Som bekendt kom M/F TYCHO BRAHE allerede den 6. november 1991 ud for et alvorligt uheld ved at påsejle færgeløjet i Helsingør med høj fart med deraf følgende stor beskadigelse af såvel dette som af færgen. En større istandsættelse af færgeløjet blev herefter nødvendig, medens M/F TYCHO BRAHE måtte sendes til reparation på Frederikshavn Skibsværft (Danyard). Det gamle forbindelsesspor til jernbanefærgeløje 2 i den gamle fægehavn måtte hastigt retableres og M/F KRONBORG påny sættes i fart for overførsel af jernbanevogne.

Først den 17. december 1991 gik M/F TYCHO BRAHE igen i planmæssig fart mellem Helsingør og Helsingborg, hvorefter den midlertidige sejlads med M/F KRONBORG ophørte. Siden har M/F TYCHO BRAHE sejlet som forudset og med forholdsvis få aflysninger af sejladsen, selv om den megen automatik, færgen er udstyret med, naturligvis af og til har givet problemer.



M/F TYCHO BRAHE i Helsingør. Ny færgelap i lejet, samt vogndæk på færgen. Foto 27/1 1992 (forf.)

M/F AURORA AF HELSINGBORG, broklap og vogndæk. Foto 9/7 1992 (forf.)

Sammen med den svenske søsterfærge M/F AURORA AF HELSINGBORG har M/F TYCHO BRAHE vist sig at være en værdifuld fornyelse af færgetonnagen på Helsingør-Helsingborgoverfarten, hvilket blandt andet har kunnet ses på afviklingen af sommertrafikken i 1992, der er sket langt mere gnidningsløst end de nærmest forudgående år.

Efterskrift til artikelserien DANSKE JERNBANEFÆRGER

Foranstående artikel om M/F TYCHO BRAHE er den sidste i SIGNALPOSTENS artikelserie om de danske jernbanefærger. Første artikel fremkom i nummer 1, 1971 (7. årgang), og serien har således - dog med større eller mindre afbrydelser de seneste år afhængig af statsbanernes nyan-skaffelser eller større ombygninger af ældre færger - løbet i næsten 23 år. I alt 62 færgeenheder er blevet omtalt. Af disse er det lykkedes at tilvejebringe tegninger af 61, kun generalarrangementet af H/F FREDERICA mangler.

I tilslutning til artiklerne om jernbanefærgerne blev der også anledning og mulighed for en række artikler om de forskellige jernbaneoverfarters historie. Her nåede vi næsten alle indenlandske jernbanefærgeoverfarter - Masnedsund-Orehoved ved Jens Bruun-Petersens udmærkede hjælp - således at SIGNALPOSTEN har bragt omtale af det væsentligste af denne del af statsbanernes særlige virksomhed.

Endvidere kom der 2 artikler om statsbane-isbryderen HOLGER DANSKE. Selv om dette emne måske nok kan siges at falde udenfor et jernbanetidsskrifts rammer, ja, så var der en nær forbindelse til Storebæltsoverfarten, som kunne begrunde og undskylde dette "sidespring".

Som det næsten altid går ved historieskrivning, er der efter artiklernes offentliggørelse fremkommet meget nyt materiale om de beskrevne færger og deres historie. Dette gælder ikke mindst de ældre færger, som det nu ville have været muligt at behandle væsentlig mere indgående, end det blev tilfældet, da artiklerne om disse færger blev skrevet for mere end 20 år siden. Desværre kan der i dag ikke rettes op på dette forhold.

Det er indlysende, at en artikelserie som den nu afsluttede ikke har kunnet skrives uden stor imødekommenhed navnlig fra statsbanernes side. Først Søfartstjenesten med daværende søfartschef Øjvind Bech som chef, senere Rederidivisionen og der-

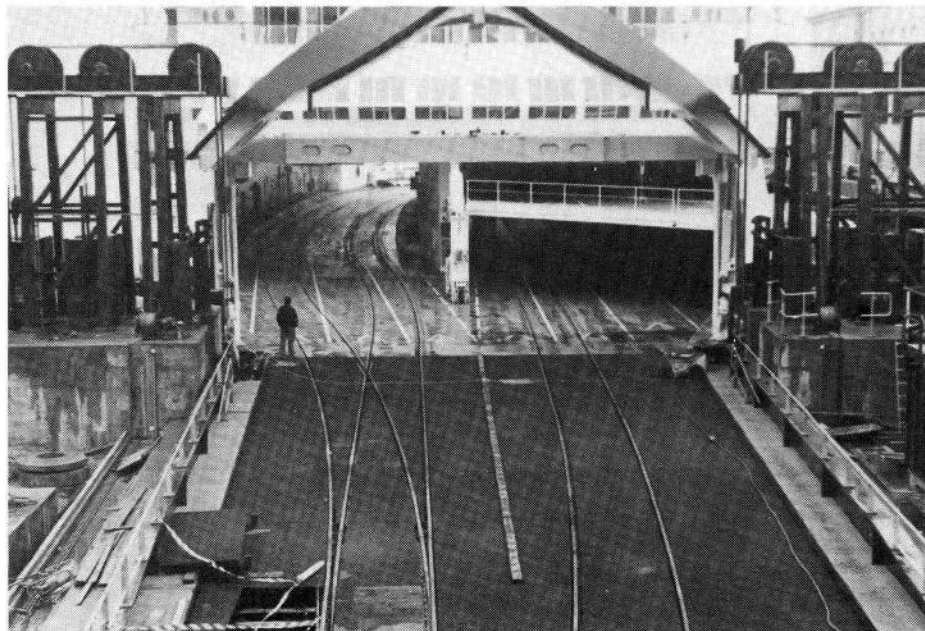
næst de forskellige overfartsledelser og de mange medarbejdere ved overfarterne. Endvidere må nævnes Jernbanemuseet. Hjertelig tak til alle.

Herudover skal rettes en tak til såvel danske som udenlandske skibsværfter, til de private fergeselskaber med jernbanefærger i "søen", samt øvrige institutioner og enkeltpersoner, der på værdifuld måde har bidraget til, at det har været muligt at bringe så mange oplysninger og billeder af de danske jernbanefærger og jernbanefærgeoverfarter, som det blev tilfældet.

Ib V. Andersen

M/F TYCHO BRAHE, soldæk i sydsiden. Foto 24/6 1992 (forf.)

Helsingør 15/10 1991. Ny færgeklap. På færgeren ses hængedækket tydeligt. (forf.)



ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

SÆLGES:

H0 LIMA orange TGV, 5 dele kr. 500,-
H0 JOUEFF TGV sølv, 6 dele 1300,-
De to TGVsæt tilsammen 1500,-
H0 Fleischmann 5336 SBB PTT, 2-aks. 160,-
LGB Lehmann 2090 Köf diesel gul ... 800,-
Titan transformør f. jævnstrøm 400,-
Sporcirkel 400 cm i diameter passende til spor 0 og LGB II m. Skinnestregene består af stål (Fa. Alois Keiser, Zug, Schweiz) på hårdttræ (imprægn.) P.t. ophængt i Matas, Østerbrogade 109, 2100 København Ø. Pris incl. 8 plader og hængere (til sækeloft) 1100,-
Ousager: Guldsnore på sporet 198,-
BRUNELS BRITAIN, af Derrick Becket, 200,-

Henvendelse: Stenderup, tlf. 31 20 90 26.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Diverse LGB-materiel tilbydes.
Henvendelse Claus Jensen, Bøgevej 20,
4683 Rønnede. Tlf. 53 71 23 09

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Fortsat fra side 112

løbet meget vand i stranden siden da, så det undrede mig ikke, at jeg intet spor kunne finde efter dette "bygningværk" sådan umiddelbart.

Præcis kl. 12.52 forlader vi Kappendrup efter at have udvekslet nogle rejsende. Noget af en sjældenhed på denne tur er det at se lidt skov. Det er blandingsskoven "Dalene", måske er jordene ellers for gode til skovdrift, så alt skal opdyrkes. Lige uden for Kappendrup station ses en velbevaret stendysse, den eneste der at få øje på i det ellers på oldtidminder rige sogn.

Efter at have forladt Kappendrup station er kursen nu blevet vest, lidt til syd. Lidt længere fremme - vel et par km - kører vi over en af de få broer på turen, nemlig den der fører over

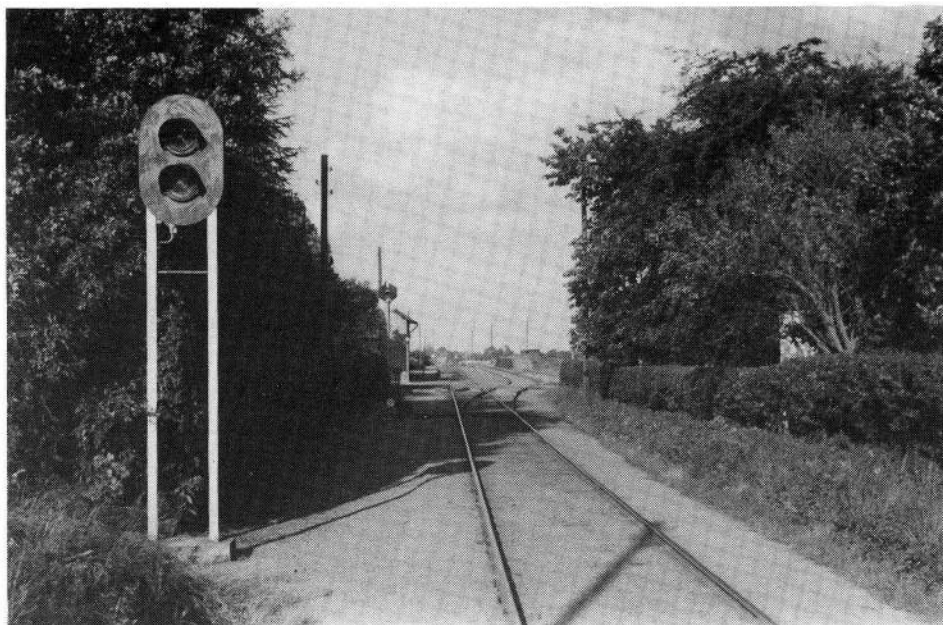
Ringe å. Mens vi kører fortæller føreren mig, at der er mange herregårde her i området, men de er alle skjult fra banen. Disse store gårde plejer nu ellers altid at give god afveksling i landskabet, med småskove, småsøer osv., men den afveksling har vi hidtil ikke oplevet på turen. Banen er nu fuldkommen lige som trukket efter en lineal, hvilket den er helt til Skamby, men først skal vi til Uggerslev. Landskabeligt er turen her uden de store ophidselser, et jævnt bølget terræn, som garanteret ikke volder landmanden problemer, når den frugtbare jord skal behandles.

Vi når **Uggerslev station** i km 22,8 efter først at have passeret den ret trafikerede landevej mellem Odense og Bogense. Oprindeligt var det bestemt, at der kun skulle være et billetsalgssted her, men allerede et år efter banens åbning - i september 1883 - blev stedet ændret

til holdeplads, altså det vi i dag ville kalde en station. Også her kom varehuset først til i 1886/87 og uden tvivl kom rejsestalden til, da her blev station; her mangler dog det malede skilt med stationsnavn og afstandene i mil. Det er en ret pæn og temmelig stor stationsbygning med nogen beboelse ovenpå. Her mangler de klippede træer foran stationsbygningen. Materialerne, der er brugt både til stationsbygningen og det ikke ret store varehus varierer her fra de øvrige ved at have rødt tegltag. Murstenene begge steder er de sædvanlige meget snavsede gule sten. Varehuset er ellers af den sædvanlige konstruktion med vinduer i gavlene og port med rampe, der har trappe i begge sider, ud mod sporet. Det kunne se ud som om der engang har været flere spor, så bredt som arealet foran stationen er, men denne gåde kan føreren ikke klare, og det er måske også før hans tid.

Kl. 12.56 forlader vi Uggerslev, kører forbi varehuset og fortsætter ud af den helt lige strækning mod Skamby. Desværre kan vi ikke se den nærliggende kønne herregård Uggerslevgård, opført i bindingsværk og omgivet af voldgrave. Landskabet er helt magen til det vi hidtil har mødt på turen, og altså stadig ikke særlig ophidsende. Allerede på lang afstand på den lige strækning kan vi se, at vi er ventede, idet daglyssignalet viser grønt og i km 24,7 ruller vi ind på **Skamby station**. Også her nogle rejsende af og på. Vi har for nogen tid siden forladt Uggerslev sogn og nu er vi kommet ind i Skamby sogn med lille by og station af samme navn som sognet. Byen er en langstrakt sag langs med en bivej, der også går over banen og er sikret med blinklyssignaler.

Men lad os lige se lidt på selve stationen først. Bygningen er en lang længe, opført af (snavsede) gule sten - som sædvanlig, og med skifertag. Også her ser det ud som om der er værelser oppe under taget. I modsætning til de øvrige stationer har man her kun tre træer foran stationen, det ene er vel i tidens løb gået ud, og her er også grusperron. Her er også rejsestald, igen med stationsnavn og afstande i mil malet over porten, der fører ind i stalden. Jeg har vist ikke før nævnt, at der i de fleste af disse bygninger også i gavlene er indgang til toiletter. Her er varehus -



Uggerslev station, 7/8 1965. Indgangsskiftet fra Bogense.

Skamby station, 7/8 1965. Rejsestald og varehus. Set mod NØ.

igen fra 1886/87 - i stil og form som de øvrige vi har mødt, men det er af en eller anden grund noget større end det i Uggerlev. Her er læssespor med stikspor og for første gang i dag bemærker jeg, at der holder et par godsvogne på læssespor, det er ellers ikke tilfældet andre steder, bortset fra Otterup. Føreren fortæller mig, at der også har været et privat sidespor som Fyns Andels Foderstof-forretning har benyttet. Jeg kan ikke se noget sidespor af denne art og komme af for at undersøge sagen nærmere kan af tidsmæssige grunde ikke lade sig gøre.

Turistmæssigt er her lidt mere at se på end det tidligere har været tilfældet. På kirkegården står fx en hvidtjørn, der i sin tid skulle være plantet på nogle pestgrave omkring 1300, men man skal nu ikke lade sig narre, for den der står der i dag, er kun ca. 60 år gammel, plantet efter at den gamle tjørn var væltet i en storm. Kirken ses viden omkring, da den ligger på en bakke (den eneste i området?). Det er nok den ældste af kirkerne i det nordfynske område. Blandt de klenodier, der findes i kirken, er et kor-buekrucifiks skåret af den kendte billedskærer Claus Berg omkring 1520. Men også renæssance-prædikestolen og andet inventar er værd at ofre lidt tid på at studere nærmere. Her er også nogle prægtige gravminder. Bygningsmæssigt er den brede stoute kirke også værd at se på, da den gemmer mange fine arkitektoniske enkeltheder. Her er også på egnen mange fine oldtidsminder, særlig samler interessen sig om en runesten med landets længste indskrift. Her er mange andre ting, man nemt kunne fordybe sig i, men af pladshensyn må vi desværre indskrænke beskrivelsen af slige sager.

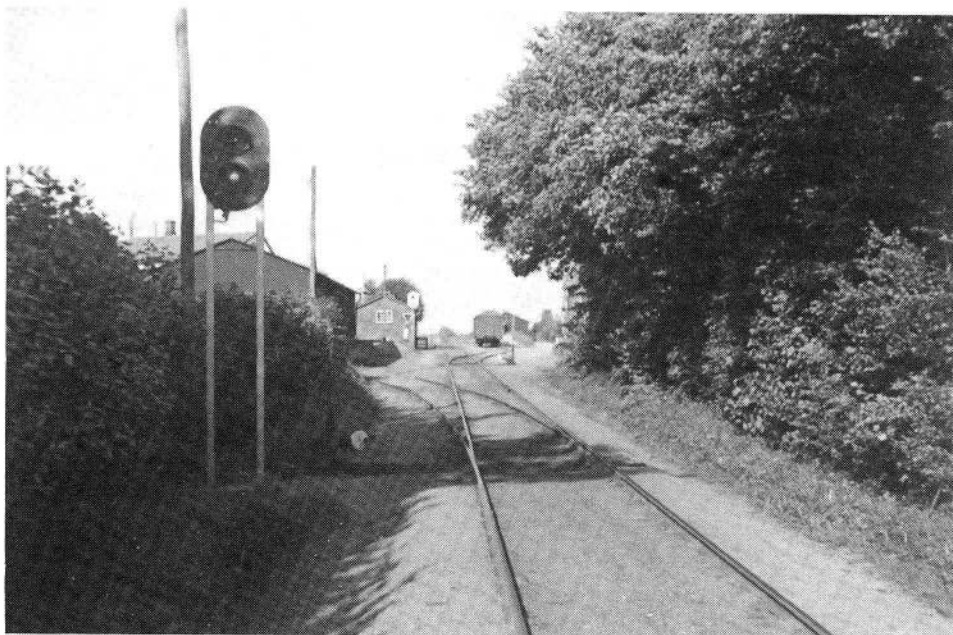
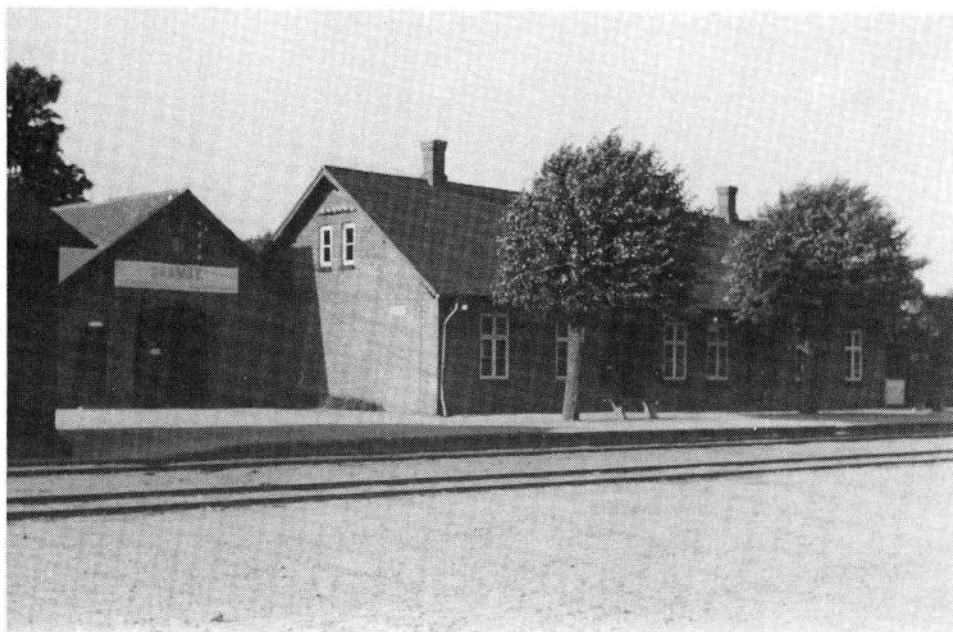
Vi afgang rettidigt mod Jullerup og kører stadig i en let sydvestlig retning, i hvert fald de første km, hvorefter banen får en kurs der nu går over i en let nordvestlig retning. Samtidig ændrer landskabet sig noget. Her er stadig skovløst, men til gengæld mindre frugtbart. Det er ikke fordi jeg vil gøre mig klog på det landbrugsmæssige, men oplysningen får jeg af motorføreren, så det er godt at være sammen med erfarne folk. Men før vi når til Jullerup skal vi lige passere **Rostrup sidespor**. Stedet ligger hvor banen igen skifter retning og går over

i en mere nordlig kurs, hvilket foregår i en lang blød kurve. Sidesporer er oprettet af hensyn til transporten af sukkerroer. Her er også lavet en rampe til formålet. Men sidesporer bruges ikke mere, hvilket tydelig ses, da skifterne i begge ender er pillet op. Motorføreren mener at kunne huske, at det er sket for ganske få år siden. Rester af skifterne kan stadig ses. Tæt ved stedet her går en smal sognevej, der trods ringe trafik (igen motorføreren) er sikret med blinklyssignaler, hvor den skærer banen. Sidesporer er rustent, men helt fri for ukrudt. Et privat sidespor må jeg med skam melde, får jeg ikke øje på.

Der fandtes et par sidespor mere på turen, som jeg af gode grunde ikke fik med, for jeg blev først klar over, at de havde eksisteret nogle måneder efter at jeg var kommet hjem fra turen. Jeg har nu en lumsk

mistanke om, at sporene måske har været pillet op, da jeg foretog rejsen, hvilket kan være årsag til, at motorføreren overhovedet intet sagde om dem.

Imidlertid når vi **Jullerup station** i km 29,1 i Melby sogn. Igen en station af den ældste type; lang længe med to døre og seks fag vinduer. Bygningen er opført af de sædvanlige en gang gule sten og tag med skifer. I gavlene kan man se, at der er beboelse under taget. I den ene gavl det sædvanlige gamle malede stationsskilt; her er også rejsestald. Det nuværende "moderne" stationsskilt er lidt unormalt anbragt i stationshaven. Pakhus af sædvanlig gammel type fra 1886/87, her "stor" model dog kun med en port. Overfor stationen ligger læssesporer med tilhørende stikspor, hvor der står en meget høj galge med kran, der tilsyneladende ikke bruges mere. Langs med læssesporer står en af Fyns Andels



Skamby station, 7/8 1965. Stationsbygning og rejsestald, perronside.

Skamby station, 7/8 1965. Indgangsspor-skitte fra Bogense.

Foderstofforretnings lagerbygninger, og her er - jeg var lige ved at sige selvfølgelig - rampe til roelæsning; egnen har en meget udbredt dyrkning af sukkerroer.

Når vi nu er igang med roerne, kan det i farten lige nævnes, at i de sidste år banen levede, svigtede transporterne på banen, fordi sukkerfabrikerne besluttede at transportere roerne med lastbil i stedet for med bane. I regnskaberne for de sidste år ses det tydeligt, at fra at være den vigtigste transportartikel rykker sukkerroerne langt ned i rækken og Hastrup fabriker rykker frem som nr. 1 på listen over de vigtigste forsendelser af gods. Fra denne fabrik sendes der 4-5 gange så meget gods i ton som roerne kan udvise.

Her virker lidt øde i det meget lille Melby sogn, og her er heller ikke noget af turistmæssig interesse. Alligevel kan man

mærke, at vi nærmer os havet, for i det klare vejr vi har i dag, kan vi se Kattegat og langt ude skimtes også Æbelø. Fra det lille samfund i Jullerup by går den mest simple grusvej man kan tænke sig op til stationen. Man kan ikke påstå, at der er meget liv på stedet, og dog, ikke mindre end fem står af toget, medens et ældre ægtepar med noget besvær entrer toget.

Præcis kl. 13.07 kører vi videre mod Bogense og passerer den med blinklys og klokker sikrede vej mellem Jullerup og Melby. Efter at have kørt et kort stykke, forlader vi igen Melby sogn og kører ind i Guldbjerg sogn. Området virker umiddelbart lidt mere spændende, fordi det ser ud til at her er noget mere kuperet. Kursen er nu i en lidt mere nordlig retning. Læssesporet ved Ejlby ser jeg ikke noget til, måske er det nedlagt, men jeg finder senere ud af, at det var anlagt af

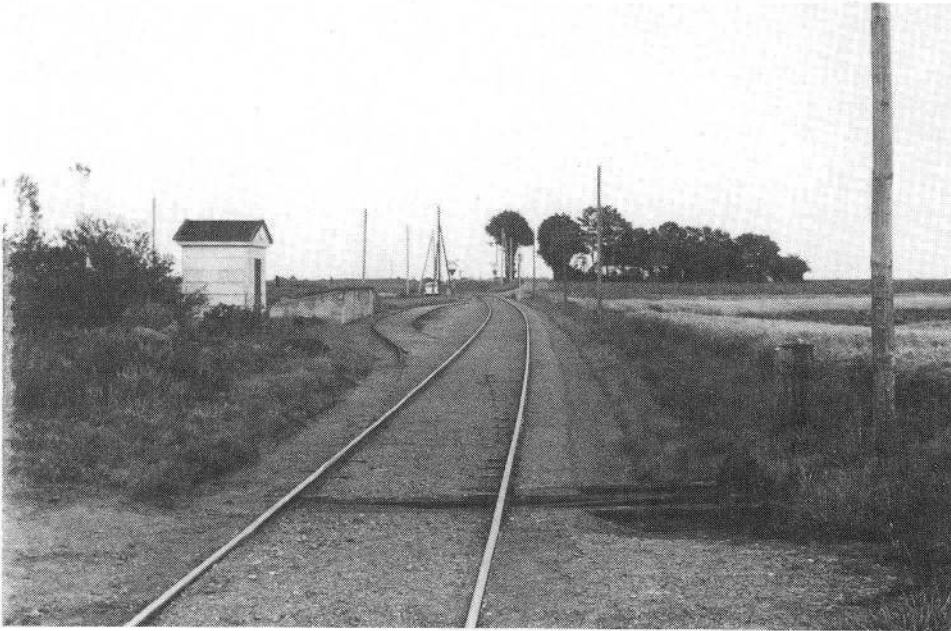
hensyn til transporten af sukkerroer. Jeg var så letsindig at nævne det mere kuperede terræn, men jo mere vi nærmer os Guldbjerg station, jo mere fladt bliver der igen. Her er veldyrkede frugtbare marker, men alligevel virker her langt fra overbefolket og der ses kun enkelte gårde og huse hist og her. Ude til venstre ses Guldbjerg kirke. Den ligger højt på en af de få bakker, der er i området, men temmelig ensomt. Det er et ret langt, men smalt sogn.

Kun nogle få km er banen om at komme igennem sognet, og her i det smalle sogn ligger **Guldbjerg station** i km 33,1. Da vi ruller ind på stationen ses en mindre samling af huse og gårde, der udgør Guldbjerg by. Stationsbygningen er her opført af røde sten og med skifertag. Bygningen er af en noget mindre type end vi hidtil har set; den virker bred og tung. Flagstang og klippede træer mangler dog ikke. Her er grusperron og der er cementkant langs sporet. I forbindelse med hovedbygningen en mindre bygning, som indeholder toiletterne. Lidt længere henne er her også en rejsestald, men dog noget mindre end hidtil set og med gavlen ud mod peronen. De to sidstnævnte bygninger er opført af de samme materialer som hovedbygningen. Lidt længere henne igen har vi varehuset som står på murstenssokler. Det er af træ, rødmalet og med eternittag. Næsten i forlængelse af varehuset er der yderligere et hus af samme materialer. Det virkede som det var til brug for banetjenesten. Lige efter disse bygninger var læsseg- og overhalingsporet beliggende. Her udført som et langt spor med skifte i begge ender, men der var desuden på midten af sporet indlagt yderligere et skifte, en konstruktion der ikke var så almindelig på banen.

Efter at have sat nogle få passagerer af fortsætter vi turen kl. 13.16, her et minut bagefter noget jeg vist nok er skyld i! Som sagt er det meget langt og smalt sogn, vi er kommet ind i, så det varer ikke længe, før vi er ude af det og kommer ind i Skovby sogn, det sidste på turen. Sognet har foruden vor bane også besøg af Nordvestfynske Jernbane. I km 36,0 kører vi op til det sidste standsningsted på turen inden Bogense, **Harritslev**. Det er et **trinbræt** med grusperron, bänk uden ryglæn men stopsignal. Denne gang holder vi ikke alene for min skyld, men fordi to ældre damer skal af.

Rostrup trinbræt, 7/8 1965. Set mod øst.

Jullerup station, 7/8 1965. Indgangsspor-skifte fra Bogense.



De hentes forøvrigt af en bil, der har ventet på bivejen, der fører over jernbanen. Denne vej er kun sikret med krydsskiltet uden blinklys. Jeg kan i første omgang ikke se noget venteskur på selve trinbrættet. Men motorføreren peger og minsandten et godt stykke nede af vejen - vel 100 m - får jeg øje på huset, et rødmalet træskur med et meget lille stationsskilt over døren. Hvorfor det ikke ligger ved selve trinbrættet ved jeg ikke, men jeg erindrer dagen før at have set nøjagtigt set samme på OKMJ, nemlig Vester Kørby trinbræt. Trinbrættet her er oprettet omkring 1933, og er vel anlagt for at kunne betjene beboerne i Harritslev, der ligger en lille km i sydvestlig retning. Inden vi forlader trinbrættet bemærker jeg at der kun er perron på den ene side af den før omtalte vej.

Nu er der kun 2,1 km tilbage før vi når Bogense, og de sidste 2 km er vel nok de smukkeste på turen er jeg lige ved at tro. Langt ude over markerne skimtes Lillebælt, og for første gang på turen skal vi gennem et stykke skov - "Fredskoven" hedder den. Vi er også ret tæt på herregården Harritslevgård. Er man på egnen bør man ikke snyde sig selv for at tage hen at se den. Det er en ret pompøs bygning fra 1606, men det påstås, at dens historie kan føres helt tilbage til det 10. århundrede, hvor sagnet siger, at Palnatoke (det var ham, der med bue og pil skød et æble af sønnens hoved) ejede gården. Dette er måske nok et sagn, men et er sikkert, at den nævnes i Kong Valdemars Jordebog i 1231, så gården må trods alt være en gammel "svend". Når man nu er på egnen, skal man heller ikke snyde sig selv for at se den nærliggende herregård, Gyldensten. Også herfra kunne der fortælles man spændende ting. Vi kører gennem Fredskoven og er altså nu meget nær Bogense. Skoven er et meget søgt udflugtssted for indbyggerne i byen.

I km 38,1 kører vi så op foran **Bogense station**, efter først at have mødt Nordvestfynske Jernbane. Det er nok en stor og pompøs station vi holder ved, men efter min mening ikke ligefrem nogen skønhed. Jeg nævnte før, at vi holdt i km 38,1, men så lang har turen nu ikke altid været. Turen blev først nogle km længere i 1914 i forbindelse med statsbanernes ombygning af Odense station, så hvis nogen vil prøve på at om-

Jullerup station, 7/8 1965. Set mod NV.

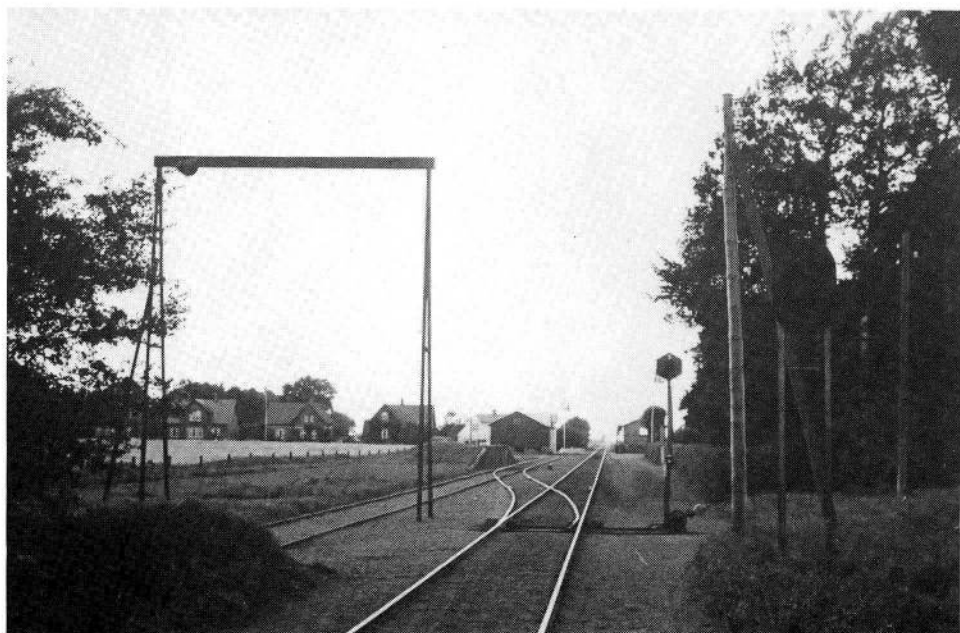
Jullerup station, 7/8 1965. Indgangsspor-skitte fra Odense.

regne milene på de gamle maledede skilte på stationerne undervejs, vil man opleve, at tallene ikke helt passer med afstandene i km, som vi oplevede på turen.

Men lad os se lidt nærmere på bygning og stationsområde. Som tidligere nævnt var Bogense station ikke færdig, da NFJ startede sin tilværelse i 1882. Derfor blev der opstillet en mindre bygning af træ som foreløbig station, noget primitivt i hvert fald i forhold til den station, der kom året efter. Man husker måske, at "skuret", da den "rigtige" station var færdig blev flyttet til Kappendrup, hvor banetjenesten brugte træbygningen til diverse materialer. Men bygningen som vi møder den, var færdig i slutningen af 1883. Bygningen var ikke alene beregnet til almindelige jernbaneformål, den husede nemlig også direktionen for Nordfynske Jernbane og det personale, der var knyttet hertil. Det må dog lige

bemærkes, at oprindeligt havde man dog hovedkontor i Odense, men da N.P. Thage i 1910 blev driftsbestyrer, blev kontoret flyttet til Bogense. Thage var startet som elev på banen og avancerede op igennem graderne og blev altså driftsbestyrer i 1910. De fleste kender nok bedre Thage fra hans meget dynamiske tid senere på HFHJ.

Dette forhold ophørte dog i 1962, da de tre privatbaner i det nordfynske område fik fælles ledelse og nu alle blev ledet fra et hovedkontor i Odense. På stationen i Bogense var der selvfølgelig diverse lokaliteter for publikum. Der var billet-salgssted og tilhørende kontorer, der var ventesal(e) vistnok for såvel anden- som tredje klasse, og det skal ikke undre mig, om der ikke også har været et særligt dameventerum, noget der i gamle dage ikke var et helt ukendt begreb i større byer. Her var også trafikkontor, hvor-



fra den daglige drift blev styret. Da Nordvestfynske bane startede i 1911, blev der oprettet overenskomst om fælles benyttelse af stationen, så der blev gjort plads til den nye lejer, som dog havde hovedsæde i Odense.

Nordvestfynske bane boede nu ikke helt gratis på stationen. I driftsåret 1964/65 betalte man således i leje eller som det mere officielt lød "medbenyttelse" af Bogense station: 103.861 kr. Herfra går der en afgift - hvad det så end er - på 26.766 kr. så det faktiske beløb bliver 77.095 kr. som NFJ opfører i regnskaberne som indtægt. Det må dog bemærkes, at beløbet igennem årene rettes op, har det været pristalsreguleret? Selvfølgelig er det et meget pænt beløb at putte i NFJ's slunkne pengekasse, men når man tager i betragtning, at banens underskud det driftsår var på ikke mindre end 842.598 kr. kan det vist siges, at i forhold til underskudet kan lejeindtægten ikke hjælpe ret meget på det dårlige regnskab. På stationen er også indrettet postkontor og senere rykker også statstelegrafen herop fra Østergade. I tidens løb kommer der nogle mindre sidebygninger til, bl.a. en toiletbygning og en bygning, der ser ud som om den benyttes som opholdsstue for personalet og en tredie, der fungerer som materialerum, men disse tilbygninger gør bestemt ikke bygningen kønere. Lidt borte fra stationen og parallelt med denne ligger varehuset, en bygning opført af røde sten og med skifertag. Der er rampe og tre porte og fem fag vinduer ud mod og langs med sporene. På landsiden var der ingen rampe og kun to porte. I den ene ende af varehuset var indrettet et mindre kontor for ind- og udlevering af gods. Stadig på samme side og stadig parallelt med stationen og varehuset var der indrettet ramper, hvorfra diverse køretøjer kunne køre direkte ind/ud ad gavlsiden på en godsvogn.

Der var diverse spor for opstilling af vogne. Da jeg var der, var der især på det ene henstillet en del af NFJ skinnibusmateriellet. Så var der diverse opstillingsspor for godsvogne, der desværre ikke så ud til at blive benyttet meget mere, her holdt i hvert fald mange vogne som tilsyneladende ikke var rørt længe. Langs stationen var der to perroner, en bred nærmest bygningen og en ganske smal mellemperron. Der var et spor, der førte ud til havnen. Den var en underlig langstrakt

en og virkede nærmest som om det var en kanal. Sporet langs havnekajen så ud som om det var meget længe siden det havde det havde været brugt. Det ville nok være en farlig sag at befære det; et rangertræk ville have meget store muligheder for at blive afsporet. Havnen havde gennem tiderne været benyttet en hel del, fx havde man haft dampskibsforbindelse ugentlig med hovedstaden.

Men lad os vende tilbage til stationspladsen og bl.a. se lidt nærmere på remiseforholdene. Det virker som om flere af bygningerne omkring den oprindelige remise er kommet til lidt efter lidt - "knopskydning". Det der først tiltrak min opmærksomhed var den gamle halvrunde murstensremise med drejeskive foran. Også her var der i tidens løb sket diverse ændringer, kunne man se. Oprindeligt havde man rådet over seks pladser til lokomotiver. Nu var en muret til og med kun en almindelig dør i. Naboremisen til denne var der også blevet pillet ved, idet porten nu ikke længere var så høj som oprindeligt. At der var sket ændringer var nu ikke så mærkeligt. Oprindeligt var remisen beregnet for damplokomotiver, men efterhånden var dampdriften blevet indskrænket så meget, at den på det tidspunkt, hvor jeg besøgte Bogense, nærmest var lig nul, særlig efter at arvefjenden lastbilen havde overtaget næsten hele kørslen med sukkerroer.

Inde i remisen kunne man se et par af de gamle "drenge" mere eller mindre køreklare, når de var fyret op, men det var vist flere år siden det sidst var sket. De to der stod i remisen var nr. II og III. Der havde også været en nr. I, men den var blevet solgt til VVGJ i

1953 (her nr. 1), men det var på det nærmeste en meget kort gæsteoptræden, for allerede i 1956 blev den hugget op. Det var alle tre Henschelmaskiner. Jeg har set nr. II og III i drift med roetog og diverse særtog (udflugtstog for skolebørn bl. a.). Jeg har nu aldrig syntes, at maskinerne var særlig kønne, nok på grund af den meget lave skorsten, men det var i hvert fald lokomotiver, der kunne bestille noget. Nr. III holdt i remisen delvis adskilt og dækket med en presenning, det var som om man havde lagt et "ligklæde" over den. Men det gik helt anderledes end hvad jeg troede. Nr. II som tilsyneladende var intakt blev hugget op efter lukningen af banen, mens nr. III, som altså alligevel må have været bedre, genopstod. Man skal nu ikke skue hunden på hårene! Den blev solgt til veteranmuseet på Egeskov, men kom senere til Østsjællandske Jernbaneklub: Jeg tror det var den, jeg nogle år efter så holde i den nordlige ende af Køge station.

Lige ved det gamle og store remisekompleks var bygget en mindre remise (måske også værksted) med to porte og spor. Der var tilkørsel til denne bygning via drejeskiven. Igen var der en mindre remise bygget lige op ad den førnævnte. Der var kun et spor, der ikke havde forbindelse med drejeskiven. Til denne bygning var der en tilbygning af træ - måske var det værksted. Jeg øjnede ikke nogen, jeg kunne spørge ud om de ting jeg var i tvivl om; her var utroligt stille og dødt. Men dørene det sidstnævnte sted var omhyggelig aflåste, og desværre var vinduerne ikke til at se ind af, af den grund, at de mildest talt ikke var helt rene. Man



Guidbjerg station, 7/8 1965. Set mod NØ.

havde "mageskiftet" med Nordvestfynske bane, så denne bane havde fået rådighed over en remiseplads i Bogense, en plads som NFJ altså ejede. Til gengæld fik NFJ så rådighed over en plads i Odense hos OMB. Selvom de tre baner på grund af fælles ledelse var blevet knyttet meget tæt sammen i de sidste leveår, var det forbavsende få vogne og andet materiel fra OKMJ og OMB, der henstod i Bogense. Derimod havde man indtryk af, at det var komplet ligegyldigt hvilke lokomotiver, motorvogne og vogne man gensidigt brugte og som ejedes af de to sidstnævnte baner. Dagen i forvejen havde jeg selv oplevet på OKMJ et stort antal af nabobanens materiel. Derimod så jeg i Bogense kun to godsvogne fra OMB. To Q-vogne, den ene pæn og nydelig, den anden i en sådan tilstand, at det nok ville være temmelig risikabelt uden videre at flytte den. Der var overhovedet ikke en vogn fra OKMJ her i Bogense.

På pladsen holdt nogle skinnebusser med diverse bivogne. Jeg var ankommet med "Falken", SM 2. Navnet sad på et lille skilt midt på siden over et vindue. Det var ikke helt almindeligt, at privatbanerne gav deres skinnebusser navne. Her på NFJ var der to af slagsen som nævnt "Falken" og så "Mågen", førstnævnte bygget i 1947, altså en af de første leverede danske skinnebusser, sidstnævnte fra 1948. Her hvor det lakkede mod enden var det minimalt, hvad man reparerede på disse køretøjer og kun det mest nødvendige blev foretaget for at holde hjulene igang, og først og fremmest sørgede man selvfølgelig for, at det sikkerhedsmæssige var i orden. Var det større ting, fx med motor eller gearkasser og deslignende, hensatte man bare køretøjet. Efter at banen var lukket blev "Falken" solgt til Varde-Nørre Nebel banen, mens "Mågen" blev hugget op. SM 6 overlevede også, den kørte i adskillige år på ØSJS som SM 17, hvor jeg tit så den. I tiden efter 1966 var det blevet sværere at slippe af med det brugte materiel fra nedlagte baner. Selv skinnebusserne, der før i tiden gik som varmt brød kunne man næsten ikke sælge. Hovedårsagen var vel, at antallet af privatbaner var indskrænket betydeligt, så der ikke længere var det behov for dem som før. Det sidste jeg hørte om skinnebusserne fra NFJ var, at de stod på et spor i Bogense i en lang række og ventede på op-hugning - bortset fra de par

stykker, man heldigvis var sluppet af med.

Ude på pladsen holdt en lille "Padde" af en traktor, bygget af Pedershaab i 1951. Det var forøvrigt den, der sammen med D 31 og et par åbne godsvogne var med til at tage sporet op på strækningen efter lukningen. D 31 var en gammel sag, som ville have været enhver veteranjernbanes pryd. Den havde forresten en ret broget historie. Oprindeligt var den en kombineret person- og postvogn med tre kupeer på tredje klasse og ialt 30 siddepladser. Senere blev de tre kupeer omdannet til een stor. Igen senere blev der inddraget 10 siddepladser, som blev lagt til postrummet. På siden af vognen sås det tydeligt, at man havde sløffet og spærret nogle af de oprindelige kupedøre, da man fik et stort rum i vognen.

Ved udkørslen mod Brenderup lå der også en remise beregnet for een motorvogn, den var nu tom. Men derimod holdt der ien af de andre remiser et motorlokomotiv, som et stykke tid gav mig noget at spekulere over. Den var uden ejendomsmærke og nummer. Der gik flere år, før gåden blev løst. Jeg mødte nemlig maskinen igen på OHJ, og det var her gåden blev løst. Lokomotivet var oprindeligt bygget til Horsens-Juelsminde. Det gik op for mig, at jeg havde set den der. Forøvrigt husker jeg, at banen derovre var meget glad for erhvervelsen, men det er en helt anden sag. Nu var den altså kommet til OHJ. Det var et 375 hk diesel-elektrisk lokomotiv bygget i 1932. Det kom i 1958 til NFJ, som vist ikke havde brugt det ret meget, hvis denne bane da i det hele taget havde benyttet køretøjet. I 1966 kom den så til OHJ, hvor jeg fik

det indtryk, at den aldrig rigtigt blev taget i brug her.

Derimod holdt der en anden interessant motorvogn i Bogense, som havde haft en noget broget historie, nemlig NFJ MG 7. Vognen var oprindeligt RGGJ C 1, Scandia 1911, ombygget af Scandia i 1949 til RGGJ M 4. Disse vogne var solidt kram, som kunne tåle lidt af hvert og den klarede to privatbaners nedlæggelse og fortsatte sin tilværelse på endnu en bane. Oprindeligt tilhørte den altså RGGJ, hvor den havde nr. M 4. Det menes også, og sandsynligheden taler for rigtigheden heraf, at vognen under besættelsen havde kørt med gasgenerator. Da fredeligere tider oprandt var det nødvendigt at skifte den efterhånden meget slidte motor ud. I stedet blev der sat en skinnebusmotor fra Frichs i den på 160 hk. I 1956 kom vognen, da RGGJ var lukket, til NFJ, hvor den i de næste 10 år lejlighedsvis gjorde god fyldest både i persontog og små godstog. Den havde 36 siddepladser, og i 1966 købtes den så af ØSJS.

Både MH 8 og 9 oplevede jeg at se, da jeg kørte min tur på NFJ. I Odense holdt MH 9 mens MH 8 stod i Bogense. Det var to af de lange motorvogne, bygget af Scandia i 1927 hhv. 1929. Det vil nok føre for vidt her at komme ind på deres både brogede og interessante historie. Desværre, må man vel sige, endte de begge deres dage samtidig med at NFJ lukkede, men da var de begge også godt slidte.

Og så holdt der uden for en af remiserne MT 4, som kom fra Frichs i 1937. Det var et diesellokomotiv på 300 hk af den type man populært kaldte "Kommoder" - den fik skæreblander-bugt med i 1967 efter at det



Guldbjerg station, 7/8 1965. Set mod NV.

havde vist sig umuligt at sælge den.

MG 7 havde jeg jo mødt på turen mod Bogense. Det kunne godt undre og det gjorde det også, at man stadig brugte denne "oldsag". Forklaringen lød, at da de fleste af skinnebusserne var "ukampdygtige" var man nødt til at bruge det materiel, der dog stadig kunne køre.

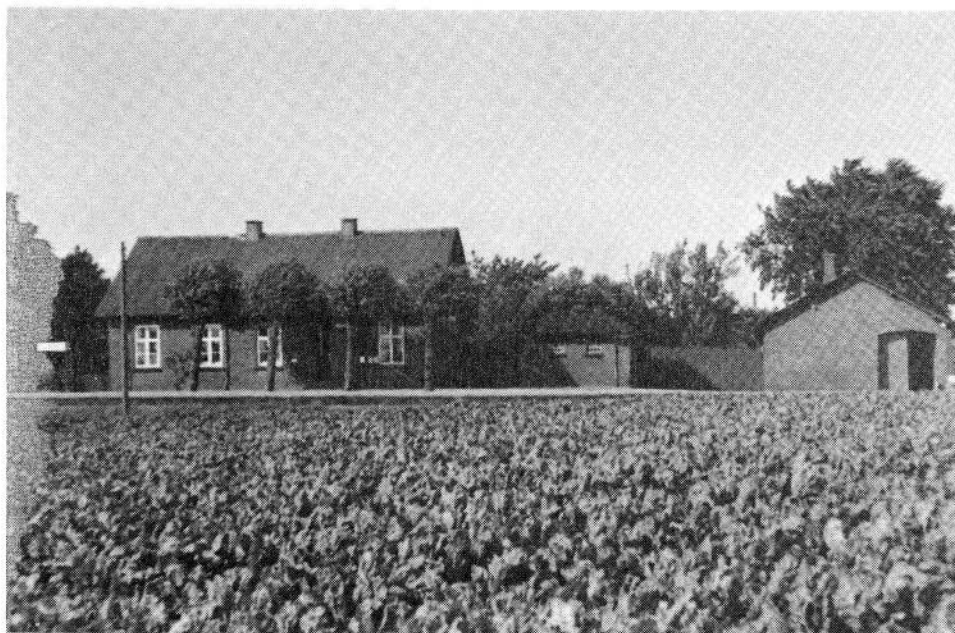
Så er jeg vist nået til vejs ende med Nordfynske Jernbane. Igen en vældig god tur hos flinke og imødekommende jernbanefolk. Kl. 17.20 rullede jeg tilbage mod Odense med tog 9. Jeg var tilbage nøjagtig en time senere med et tog, der var helt pænt besøgt. For at det ikke skulle være løgn, var det igen "Falken", der kørte turen. Jeg var godt træt af de mange indtryk og den megen vandring rundt på stationspladsen i Bogense, så på denne tur satte jeg mig mageligt til rette bagest i skinnebussen og mon ikke jeg blundede lidt ind imellem? Men alt i alt havde det været en dejlig dag, som ingen jernbaneinteresserede kunne ønske sig bedre.

Den tredie bane, Nordvestfynske Jernbane nåede jeg også en tur med, inden man lukkede, men det er en helt anden historie.

J.G.

STATIONSPLANER mv. FOR NFJ

Planerne for landstationer, trinbrætter og sidespor er tegnet ud fra talrige fotos, hovedsagelig fra Holtrup og Guldbæk, samt på grundlag af Guldvangs små skitser fra 1958 hhv. 1963 og diverse oplysninger om banens holdsteder fra Morten Flindt Larsen.



NFJ's HOLDESTEDER m.v.

km	SP-nr:	Betegnelse
0,0	1	Odense st. 1882
2,6	2	Snapind B. 1915
3,6	3	Haustrups fabriker PrS 1957-72
4,2	4	Næsby B 1883, + S 1912, st.bygn. 1916
6,1	5	Søhus B 1882, + S 1890, st. 1922
8,2	6	Lumby S 1917, + T 1923, tysk sidespor 1944-45 (eksp. Beldringe)
	7a	Beldringe Sdy, tysk sidespor 194?-45
ca. 9,5	7b	Allesø PrS for roer, år?, ejer?
	7c	Allesø T for WL (Wehrmacht Luftwaffe) 194?-45
10,3	8	Beldringe st. 1882
13,4	9	Lunde st. 1882
16,4	10	Otterup st. 1882
18,8	11	Brandsby T. 1923
20,3	12	Kappendrup st. 1882
22,8	13	Uggerslev B 1882, + S 1883, st. 1922
24,7	14	Skamby st. 1882
26,1	15	Rostrup Ladespor S 1925, eksp. Skamby
? 27,2	16	Bække PrS for roer, år?, ejer?
29,1	17	Jullerup st. 1882
? 31,4	18	Ejlby Ladespor S 1924, eksp. Guldbjerg
33,1	19	Guldbjerg H&S 1882, st. 1922
36,0	20	Harritslev T 1929
38,1	21	Bogense st. 1882

B = Billetsalgssted
H = Holdeplads
st = Station
S = Sidespor
PrS = privat sidespor
T = Trinbræt

Det er kun principtegninger uden angivelse af målestoksforhold, og de gælder situationen i banens seneste få år, undtagen et par specielle holdsteder kort før Beldringe, oprettet under 2. verdenskrig til betjening af den tyske flyveplads, jf. Morten Flindt's kort og det britiske efterretningskort, sakset fra "Vestallieredes luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig".

Planen for Bogense station er tegnet efter forlæg af Jens Bruun-Petersen.

Alle planer er tegnet med nord opad, undtagen Bogenseplanen, og der er benyttet følgende forkortelser:

af afgangsløse
BH bomhus
Bm bom
Bv brovægt (vejvogne)
F fold (svin)
GK galgekran
H hovedbygning
pr privat
R (ende)rampe
RS rejsestald
Sk skur
SR siderampe
toil toilethus
V varehus (NFJ)
Vks vognkasse
VS venteskur

Hovedbygningerne var, pånært: Snapind og Næsby, fra 1882 og tegnet af den berømte arkitekt N.P.C. Holsøe. De 5 største var oprindeligt ens med tilhørende 5 fags rejsestalde, og de var indtil 1890 også indrettet med krostue med tilbehør:

Beldringe,
Otterup
Kappendrup
Skamby
Jullerup

Af ganske samme design var de mindre bygninger i Lunde, Guldbjerg og Søhus.

Guldbjerg station, 7/8 1965. Bygninger set på længere afstand end man normalt kan få lejlighed til at komme.

Bygningen i Uggerslev afveg derimod betydeligt fra de øvrige med sit høje tegltag og sin tværfløj - måske efter en kraftig om- og tilbygning, da den i 1922 forfremmedes fra "Holdeplads med Sidespor" til "rigtig" station - gætter jeg på!

Også disse mindre stationer, pånær den meget lille holdeplads Søhus, fik rejsestalde, men kun 4 fag lange.

Ved Næsby har der vel også været en "gammeldags" Holsøe-bygning, da der her allerede i 1883 var billetsalgssted, men i 1916 blev her rigtig station, og bygningen erstattedes med den røde "villa", der slet ikke lignede de øvrige stationer og ej heller fik rejsestald.

Ved NFJ's skæring med Rugårdsvej vest for Odense, har der formentlig helt fra begyndelsen været bevogtning, men først 1915 oprettedes her et billetsalgssted, kaldet Snapind, der fik en stationsbygning, der mest af alt lignede en skotøjsæske i røde mursten. Den var sammenbygget med et bagved liggende hus, der måske har været det stedlige ledvogterhus.

Overskæringen var sikret med bomme, betjent fra et lille bomhus, tilbygget skoæskens sydside.

Tilsvarende **bomhuse** indrettedes på perronen på stationerne Næsby, Otterup og Kappendrup - og i Bogense ved vogterhuset lige SØ for stationsterrænet.

Alle stationerne fik efterhånden **daglyssignaler** for indkørsel, og de ubetjente holdepladser og trinbrætter fik elektriske, publikumbetjente stopsignaler.

På stationerne Otterup, Kappendrup og Bogense anbragtes separate **afgangslys** for de 2 perroner.

I Bogense fandtes, nær indkørslerne i terrænets SØ-ende, et "repetersignal" med 2 brandgule lys, vendt mod stationsbygningen. Det viste lys, når der var givet indkørsel for tog fra Odense (venstre lys) hhv. Brendrup (højre lys).

Alle banens sporskifter i togvejene havde **sporskiftesignaler** med skive og lygte, enkelte nyere tilkomne ved trinbrætter og sidespor på fri bane dog med primitive udgaver af de sorte, drejelige kasser med hvide symboler på sider og kanter.

Der fandtes **private varehuse** ved de fleste stationer og egentlige **private sidespor** forekom også, fx til slagteriet i Bogense og ikke mindst til Haustrups fabrikker ved Næsby. Haustrupsporet oprettedes 1957, og NFJ's



strækning hertil bevarede til 1972, hvor en ny baneforbindelse til havnen kunne tages i brug og NFJ-stumpen endelig nedlægges. Der var også private ladespor for sukkerroer ved Allesø og Bække.

På et kort fra 1918 har Guldvang fundet endnu et privat sidespor i Otterup: En smalsporet roebane på godt 800 m, udgående fra NFJ's læssevej mod SV til den store Nislev Gaard, men nærmere oplysninger om den savnes.

Under krigen fik tyskerne oprettet et kort, privat sidespor **Beldringe Syd** og et 2,5 km langt **sidespor fra Lumby T&S** til det tyske luftvåbens "Fliegerhorst Beldringe", hvortil der også oprettedes et specielt trinbræt **Allesø T**, formentlig specielt til de mange folk, der arbejdede derude under flyvestationens anlæg.

De 2 tyske sidespor ses på det engelske kort over flyvepladsen, mens placeringen af trinbrættet er mere usikker - måske (omtrent) samme sted som Allesø sidespor for roetransporter, hvis beliggenhed også er noget usikker.

På planerne er anført, hvornår de enkelte sidespor og trinbrætter er anlagt - såvidt det er os bekendt.

Omkring 1950 anlagdes ved alle landstationer og roe-sidespor **høje sideramper** for læsning af roer. **Enderamper** fandtes i 1965 kun i Otterup og Bogense, men nogle kan være forsvundet, da de høje sideramper anlagdes.

Svinefolde har der formentlig været ved de fleste stationer, men i 1960'erne var der kun mere eller mindre miserable rester af sådanne i Lunde og Otterup (og Bogense?). Måske er resterne af de øvrige forsvundet, da man anlagde de høje roeramper i 1950'erne.

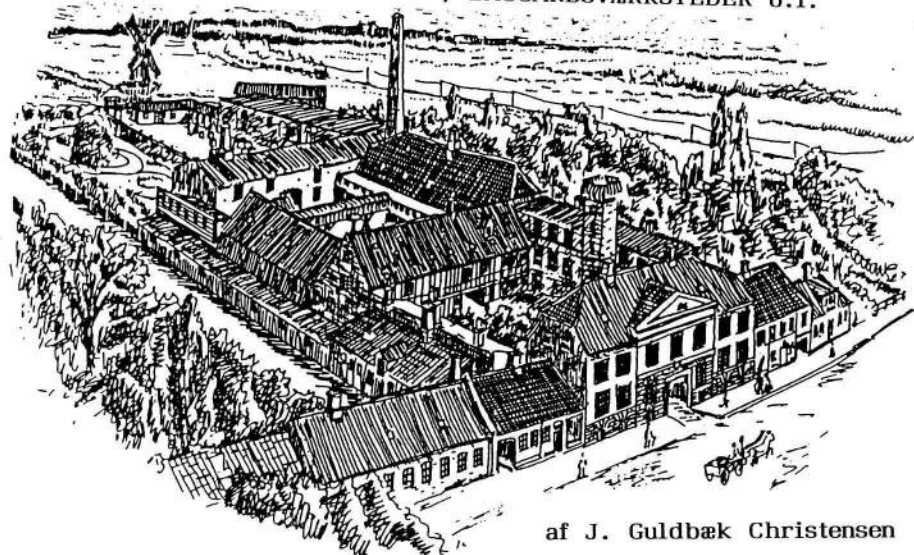
Viadukter: I Odense kørte NFJ under 3 vejbroer sammen med OMB: Åløkke alle, Rugårdsvej og Stadionvej, men derudover var der kun een vejoverføring på NFJ's strækning, nemlig for en lokal vej mellem Rostrup og Ullerup mellem stationerne Skamby og Jullerup.

Hans Alkjær



TEGLBORGS SKOTØJSFABRIK

FABRIKSKOMPLEKSER, BAGGÅRDSVÆRKSTEDER o.l.



af J. Guldbæk Christensen

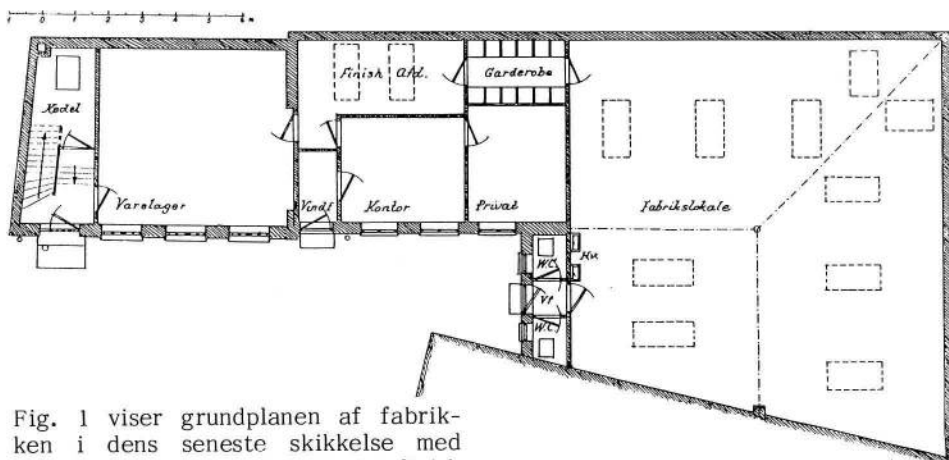


Fig. 1 viser grundplanen af fabriken i dens seneste skikkelse med færdigvarelager tv., kontoret, finish og garderobe midtfor og maskinafdelingen til højre.

Fig. 2 viser nådleriet med trappe op til loftet; det er ikke helt usandsynligt, at der har været en håndbetjent vareelevator til brug for nedtransport af færdigsyet overlæder til pløkke- og randsyningsafdelingen - den skulle i så tilfælde have været anbragt i hjørnet under trappen til loftet.

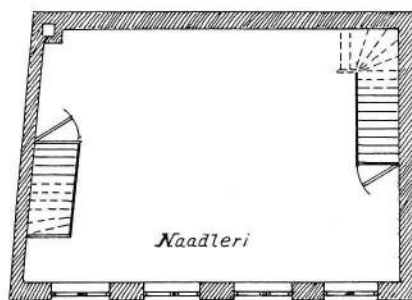


Fig. 4. Østfacaden mod gården med nuværende vinduesudformning; sandsynligvis har de øvrige vinduer også været sprosseinddelt, men de eksisterende tegninger oplyser intet herom.

Da jeg som ung student for 50 år siden rejste til København, slog det mig, at samtlige radialbaner ind til denne by var smukke med deres facadestrækninger langs vejene, ispækket masser af grønt i form af vej-alleer, levende hegn, træer og buske.

Anderledes med ringbanen udenom byen - joh, der var nok nogle strækningsdele, hvor det grønne var fremherskende, men ikke på Nørrebro, for her var det gårdsiderne af husene, der vendte ud mod banen - grå bagsider og større og mindre bagbygninger med værksteder og småfabrikker, dog enkelte store hvide komplekser som fx. NOVO.

Tilsvarende var det med Aalborg; smukt grønt søndenud og triste baggårde i grå-gult-sort nordend, indtil Limfjorden lyste op.

På vore "pænt friserede" modelandskaber ses næsten udelukkende nydelige bygningfacader, hidrørende fra Heljan eller udenlandske byggesæt, sjældnere af egen avl, friseret og garneret med grønt som på et fynsk forårslandskab.

Realisme er noget andet! Det kan være forfriskende for en gangs skyld at se en modelbane kurve sig gennem skæve baggårde, grågule husbagsider og værkstedsbygninger, der kliner sig op mod banevolden - eller endda som et bageri i Brørup helt ind i denne!!

Som eksempel på en mindre baggårdsvirksomhed har jeg denne gang valgt Teglborgs skotøjsfabrik i Århus. Den blev så vidt jeg har kunnet spore op i vejvisere og bygningsinspektorat - indrettet i 1925 i en i 1904 opført tømrervirksomhed, hvortil der blev føjet nogle sidebygninger og i 1943 påklistret nogle toiletter til erstatning for ældre gårdretirader, samt en udvidelse af fabrikslokalet.

Selve maskinparken (stansemaskiner, randsyningsautomat, bims, fræser, pløkker og hvad de nu allesammen hed) blev p.g.af

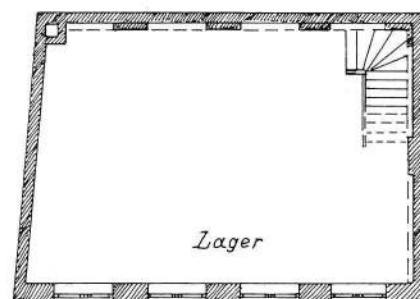


Fig. 3. Loftsetagen som lager for diverse råvarer og hjælpestoffer.

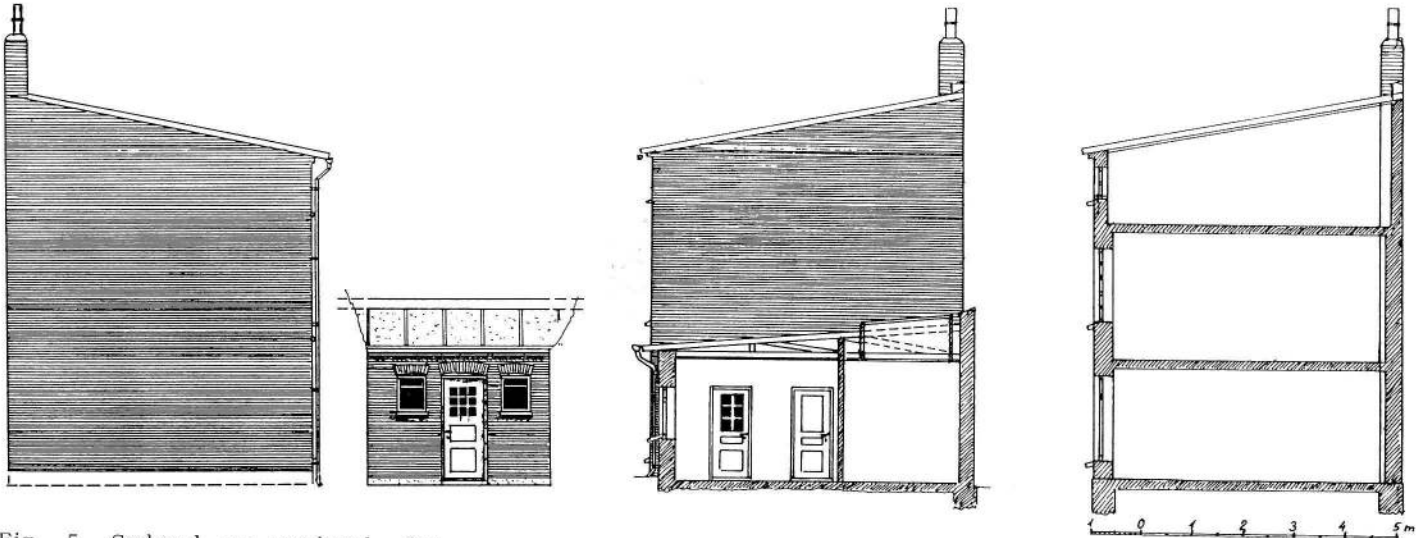
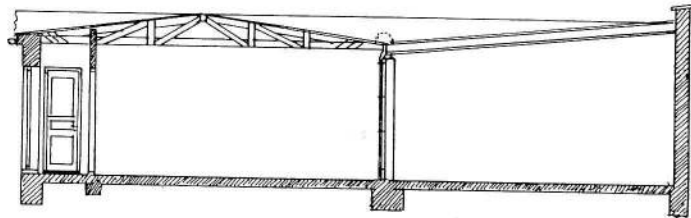


Fig. 5. Sydgavl og nordgavl, den sidste med snit gennem forkontor og finish, samt snit gennem den ældste, høje bygning (uden angivelse af trappe og kedelrumsgulv).

Fig. 6. Længdesnit gennem fabrikslokalet; vindfanget tv. med dør til toilet, samt afsnittet med spærfag over er fra 1943 - resten er ældre.



vægt og vibrationer etableret i stueetagen i den store udvidelse, mens nådleri (hvor overlæderet blev syet) blev anbragt på 1'salen i den ældre bygning. Samlingen af over- og underpart af skoene skete nærmest kontoret og bag dette lå dels et gardero-belokale, dels færdiggørelses- og finishafdelingen, mens pakning og færdigvarelager fandtes i den ældre bygnings stueetage.

Den lave overetage i samme benyttedes til råvarer og hjælpestoffer (der måtte ikke arbejdes her), og bag hovedtrappen blev installeret en koksfyret centralvarmekedel på 6 m²; derimod var der ikke behov for en dampkedel.

Alt maskineri var elektrisk- eller hånddrevet, og der har formentlig været beskæftiget omkring en snes mennesker, halvt mænd ved det hårde arbejde i maskinafdelingen og halvt kvinder i nådleri, finish, lager og kontor. Men jeg har set skotøjsfabrikker med blot 6 ansatte, såvel som mastodonter med 100 eller flere.

Fig. 7. Den ældste bygning og lidt af kontorbygningen med ovenlysvinduerne over finishlokalet, set skråt ovenfra. Til højre lidt af nabobygningen, et tidligere bageri, og bagude en større fabriksbygning. Som det ses af plantegningen i fig. 1, har man benyttet disse bygningers brandmure i skel til at hænge tagkonstruktionerne op på!

Den her valgte - som jeg ikke har set i drift - må have været typisk for en af mellemstørrelse. Den synes at være blevet nedlagt ca. 1960, da de billige italienske sko vandt indpas; men den har derefter fortsat som grossistvirksomhed, og skiltet med skotøjslager sidder der såmænd endnu 30 år efter! Efter disse mange år har jeg ikke villet ofre tid og arbejde på at opspore nogle, der vidste noget om de enkelte maskiners placering, og dette er da også af mindre interesse for den modelbygger, som vil benytte tegningerne.

I vore dage er der dels beboelse i den høje del, dels keramikværksted i resten - og det kan modellen jo også bruges til, selvom jeg nok hertil ville foretrække en mindre bygning. Men den kan jo komme en anden gang.

guldbæk



Fig. 8. Kontorbygningen og toilet-facaden i tilbygningen; til højre gavlen af det ombyggede bageri.

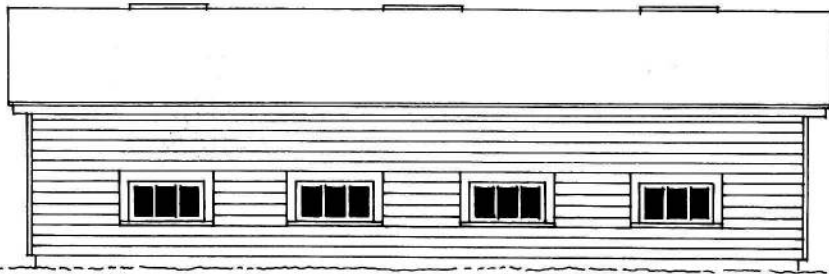


Fig. 9. Den gamle retiredebygning ændret til cykelskur og redskabsrum(?).

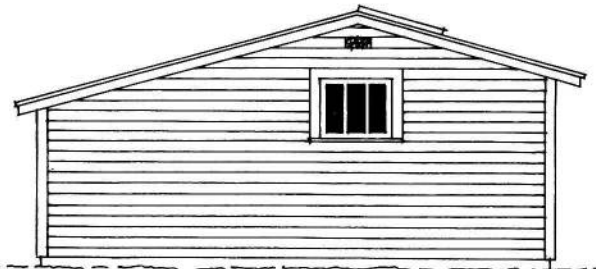
Fig. 10. Den tidligere Teglborgs skotøjsfabrik i nuværende, noget derangeret tilstand, set fra syd. Fotografert af Uffe Pedersen, Randers - som iøvrigt har bygget en særdeles nydelig model af dette fabrikskompleks.



T Y P E - H Ø N S E H U S E 1 9 3 0



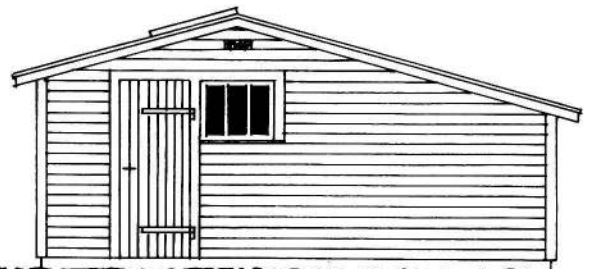
FACADE MOD NORD af 9 fags type



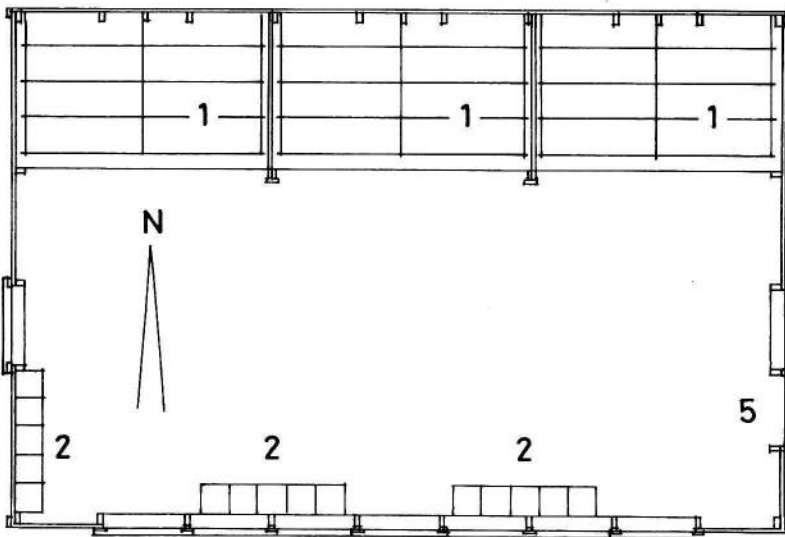
GAVL MOD VEST



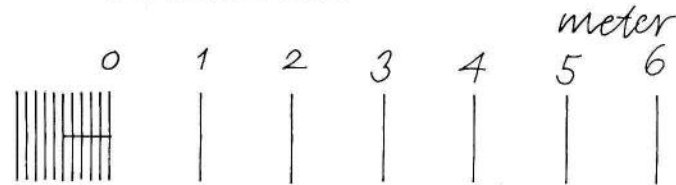
FACADE MOD SYD af 9 fags type



GAVL MOD ØST

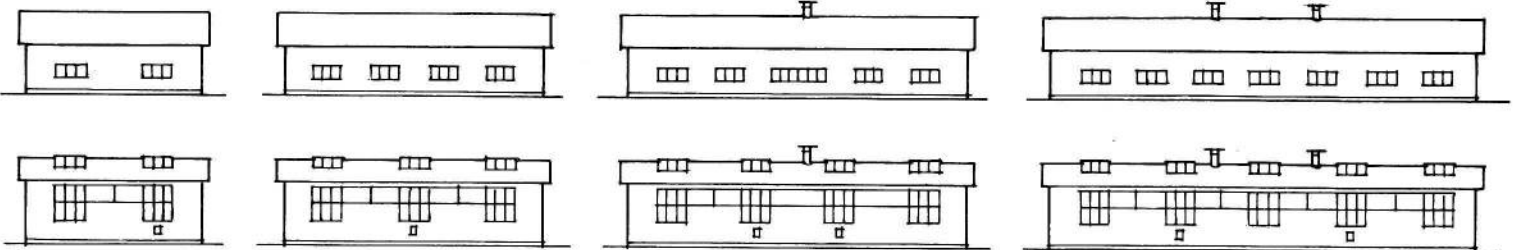


PLAN 3 4 4 3 4 4 3



- 1 Gødningsbræt og siddestænger
- 2 Redekasser
- 3 Vindue, hvis øverste del er bundhængt indadgående
- 4 Ramme med larred; indv. lem
- 5 Dør, efter forholdene i denne eller modsat gavl

Repro-kontrol: denne linie er 79 mm lang ved mål 1:87



6 fag = 9 alen 9 fag = 13 1/2 alen 12 fag = 18 alen
 100 (120) høns 150 (180) høns 200 (240) høns

15 fag = 22 1/2 alen
 250 (300) høns

SKEMATISKE NORD- OG SYDFACADER i ca. 1/3 størrelse af gennemtegnnet cks.
 Antal høns i parentes kun ved spidsbelastning; de først angivne tal er det normale. Antal og placering af vinduer i nordfacader kan fraviges.

Af Povl Wind Skadhauge

I forbindelse med 2. del af "Statshusmandsbrug på MB", bragt i SIGNALPOSTEN nr. 1/1992 er på side 37 nævnt muligheden af at supplere med tegninger til et standard-hønsehus, udarbejdet i 1930. De følger her, optegnet efter en gengivelse i landbrugs-lærererne E. Møller og N. Borups "Fodringslære", der udkom et par år senere med arkitekt F. Halleløv som medarbejder på det bygningsmæssige område. Halleløv havde stået for projekteringen af adskillige landbrugsanlæg, men hønsehus tegningerne var ikke be-regnet til en enkelt, konkret sag; de var udarbejdet for Danmarks Fjerkræavlforening "efter Opgivelse af Foreningens Konsulent, Oluf Nielsen".

Et hønsehus af denne art vil på modelbaneanlæg være velan-bragt ikke bare i forbindelse med en eller flere af de publi-cerede bygninger til statshus-mandsbrug, men også - landlig beliggenhed forudsat - i tilknytning til en hel del af de mindre (ældre) huse, som SIGNALPOSTEN tidligere har bragt modelbygningstegninger til.

Som en begrundelse for at bygge fritliggende hønsehuse nævnes i kommentarerne til type-tegningerne hensynet til løbe-gårdene; "... store Løbegaarde er en Betingelse for et rentabelt Hønsehold, hvad ikke alle er klar over endnu". Det er tanke-vækkende ord i 1990'erne, hvor prisforhold og produktionsvilkår for æg og kyllinger er ændret til ukendelighed.

Ved placering i forhold til øvrige bygninger må det tilstræbes (hvis ellers bygningernes orientering i forhold til verdenshjørnerne er realistiske på det pågældende modelbaneanlæg), at de store vinduer og tagfladen med ovenlysene placeres mod syd. Det er det, der var meningen med dem. Og til nærmere oplysning et par ord om de små lavtsiddende vinduer i, hvad der så bliver nordfacaden. De tjente ikke primært til at øge lysniveauet i hønsehuset, men havde det specielle formål at hindre hønsene i at skrabe al strøelsen ind under gødningsbrætter og siddepinde (hvad der bl.a. kunne give rotter og mus for let spil). Høns skraber nemlig altid med hovedet mod lyset.

Til hønsehusenes konstruktion anvendtes ikke tømmer, men udelukkende planker og brætter. Udvekslinger forekom ikke. Dimensionerne var de under statiske og praktiske hensyn mindst mulige. Da de er uden betydning for bygning i modeller i de relevante målestoksforhold, rede-

gøres der imidlertid ikke for dem her, men det skal nævnes, at langsidernes fagdeling såvel som inddelingen på tværs var 1,5 alen = 3 fod = ca. 93 cm, således at indkøbte materialer (som solgtes i gl. dansk mål) kunne anvendes uden nævneværdigt spild.

Et større modul på 3 x 1,5 alen var udgangspunkt for at bruge samme konstruktion til flere husstørrelser, således som det er vist forned på tegningen. Det bemærkes hertil, at det i driften kunne være til fordel at have flere mindre hønsehuse med hver sin løbegård frem for et eneste meget stort.

Inddelingen med 4,5 alen gav også en af hensyn til udtagning ved rengøring rimelig sektionsopdeling af siddepinde og gødningsbræt. For at undgå træk henover hønsene om natten var sektionerne i øvrigt skilt fra hinanden med vægge som antydnet.

Gulvet i hønsehuset kunne være beton, jord eller - bedst - trykimprægnerede brætter. Men selv i tilfælde af, at der gøres ekstra meget ud af modelbygningssarbejdet, kan man ikke se forskel; gulvet skjules af strøelsen.

Taget var gråt eller sort tagpap på brætter. Ved eventuelle senere fornyelser er det højst sandsynligt, at man har påsømet afstandslist, lægtet og oplagt grå bølgeeternit (i en af de ældre modeller, B 5 eller B 6).

Den udvendige beklædning var rupløjet med fas. Det blev anbefalet at bruge trykimprægneret træ til hele huset. Dengang var det ensbetydende med imprægnering med tjæreolie på samme måde som jernbanesveller og telefonstænger, og det gav huset et brunsort udseende, der i årenes løb langsomt skiftede til den netop fra sveller m.m. kendte, smukke sølvgrå "drivtømmerfarve", hvis man da ikke med nogle års mellemrum smurte tjære eller karbolineum på. - I nogle tilfælde har man sikkert valgt ved et i øvrigt imprægneret hus ikke at imprægner vinduesrammer og rammer for lærred, men fx hvidmale dem - hvorimod dørens brætter har lignet facadernes.

Tjæreolieimprægneret træ kostede rundt regnet 20% mere end uimprægneret, så for at spare på anskaffelsesomkostningerne i de vanskelige år under "landbrugs-krisen" er der uden tvivl bygget adskillige hønsehuse, som fx blot er strøjet med svenskrød træmaling på brædderbeklædningen og måske en anden farve på vandbrætter under vinduerne + disses og dørens indfatninger + hjørnebrædderne.

Fortegningerne viser som gengivet her kun "halve" hjørnebrætter, nemlig dem på gavlene, der dækker de afskårne ender af langsidernes beklædningsbrætter og derfor er mest nødvendige. Men hvis man har pyntet på huset ved at bruge en afvigende farve til indfatninger m.v., er der sandsynligvis alligevel opsat "hele" hjørnebrætter for den æstetiske virknings skyld.

Ved de større typer var den ventilation, der kunne opnås gennem det i rammer mellem vinduerne indsatte lærred samt ventilerne foroven i gavlene utilstrækkelig, og i disse måtte der suppleres med aftrækskorstene af galvaniseret plade og med en diameter på ca. 25 cm. I den kolde årstid lukkede man i alle tilfælde helt eller delvis af med lemme eller flager bag lærredet i rammerne.

For at undgå unødige gentagelser henvises der, hvad hønsenes løbegård(e) angår, til den i indledningen nævnte artikel i nr. 1/1992, specielt bemærkningerne i punkt 7 på side 42 samt det allersidste afsnit.

JERNBANE BØGER

JERNBANEHISTORISK ÅRBOG '93

udgivet af banebøger
Format 17x25 cm, 64 s. ill.
Pris kr. 149,- (i boghandelen)

Artiklerne, der alle er særdeles læseværdige og rigt illustrerede omhandler:

- 1868 Et sammenhængende jysk banenet (af Asger Christiansen)
- 1893 Himmerlandsbanerne åbner (af B. Wilcke)
- 1918 Jernbanelovene i 1918 (af Lars Viinholt-Nielsen)
- 1943 Køreplansindskrænkningerne under 2. verdenskrig (1939-1946) (af S. Guldvang og Eigil Christensen)
- 1943 Nye personvogne til DSB (CL) (af Jens Bruun-Petersen)
- 1968 Flere privatbanenedlæggelser (af John Poulsen)
- 1968 Elektrificering Holte-Hillerød (af Eigil Christensen).

Som sagt velskrevet og velillustreret, og har du de tidligere i serien, så er det bare om at supplere op - har du ikke, så begynd nu!

UD OG SE MED RODEVANG

udgivet af banebøger
Format 17x25 cm, 64 sider -
fotobog.

Pris kr. 149,- (i boghandelen)

Bogen gengiver et udsøgt udvalg af Rodevangs optagelser, kommenteret af M. Flindt Larsen.

I mere end 100 fremragende fotos genopleves statsbanerne fra tiåret 1955-65.

Alle sider af virksomheden - damp, motor, færger, broer, signaler og meget andet gengives i brilliant, undertiden lyrisk form (modlysbilleder og usædvanlige kamerapositioner).

Kommentarerne er få, men velvalgte, og anfører de mest nødvendige data.

Jeg kan erindre at have set enkelte af billederne før i DSB's publikationer, men det skærper kun opmærksomheden, og de fleste er nye for mig.

Men hvilken samling!

JERNBANEÅRBOGEN**På sporet af 1992**

udgivet af banebøger
Format 17x25 cm, 48 s. fotobog
Pris kr. 124,- (i boghandelen)

Bogen indeholder korte "års-resumeer" om DSB, privatbaner og færger, men har ellers en imponerende kavalkade af virkelig gode billeder - såvel motivmæssigt, som i teknisk gengivelse. Kommentarerne til de enkelte billeder er kort, men fyldestgørende, og man vil kunne bruge mange timer til at suge detaljer fra hvert enkelt foto. Specielt nævneværdigt er et par sider om bemaling - såvel reklame som graffiti!

PÅ SPORET AF 1992**årbog om danske jernbaner**

udgivet af forlaget Holsund.
Format 17x25 cm, 56 sider,
fotobog, mange i farve.
Pris kr. 110,- (i boghandelen)

Efter en koncentreret årsoversigt på 7 sider tekst begynder fotokavalkaden med et pragtfuldt farvefoto af et motiv, der om få år vil være historie.

Det enkelte afsnit hedder: "På banen" (tog i den daglige trafik) "Baner op og baner ned", "Ved et sporskifte", "På et sidespor/uheld", "Indhug og ophug", "Privatbanerne", "Veteranbaner og museer" og "Broer og færger". Der er fire ensides artikler 1) om sikkerheden på DSB (ATC-system), 2) mere gods på bane, 3) privatbanerne i fremtiden og 4) DSB's museumsvirksomhed.

Af de mange flotte billeder er de 9 i farve, og hele bogen er såvel teknisk som layoutmæssig i top.

Billedteksterne er fyldestgørende i almindelighed og i nogle tilfælde udvidet til en lille novelle - hvilket ikke gør læsningen mindre interessant.

MØNS OMNIBUSSER 1953-1993

af Jens Bruun-Petersen og Ole Gold.

Udgivet af Møns Omnibusser A/S.
Format 20,5 x 20,5 cm, 114 s.
ill.

Fås ved at indsætte kr. 119,- på giro 4 21 83 88 (adresse Ole Gold, Skagensgade 26, 2630 Tåstrup).

Bogen er særdeles velskrevet, velkomponeret og oplysende - men emnet ligger udenfor det, vore læsere normalt interesserer sig for - og dog.

I forhistorien fortælles om trafikforholdene på Møn (og Sydsjælland), og herunder om Kalvehavebanens rolle i dette spil.

Det var da også de mørke fremtidsudsigter for KB, der var optakt til, at Møns Omnibusser (MO) blev dannet, og resten af bogen er helliget MO, opdelt i kapitler som trafik, økonomi, bygninger, materiellet, billetter m.v., komplet dataliste for materiel, regnskabsstatistik osv.

Som sagt er der ikke meget om jernbaner, men jeg blev grebet af emnet og jeg synes ikke, at der mangler noget væsentligt.

Det eneste jeg har at indvende, er at den anvendte forkortelse (MO) ustandselig bragte mig lidt på vildspor, fordi MO for mig er DSB-motorvogn, litra MO!

GODSVOGNSMATERIELLETS HISTORIE

af Jens Bruun-Petersen.
udgivet af banebøger
Format 17x25 cm, 96 s. rigt ill.
Pris kr. 199,- (i boghandelen)

En forunderlig - og vidunderlig - bog. Emnet er danske jernbanegodsvogne, hvoraf der, som de fleste nok aner, har været et meget stort antal i mange forskellige typer.

Men det overrasker mig, at der har været så mange, og så forskellige.

Ved gennemlæsningen af bogen kom jeg uvilkårlig til at sammenligne med filateli: Kroneværdien (= hovedlitra), farveskift (= ændringer i grundkonstruktion), varianter (= ombygninger), fejlfarver (= ommalinger) osv.

Bogen gennemgår de forskellige tiders vogntyper hos JFJ, SJS, DSB, privatbaner og private, deres anvendelsesformål, hoveddata og livsløb, alt fortalt i et levende sprog og formidabelt illustreret.

Minusser: for mange trykfejl og i hvert fald et par billedfejl, nemlig de to nederste på siderne 60 og 61, som jeg mener er ombyttet, og et foto og en tekst (nederst side 56), som jeg i hvert fald ikke synes harmonerer.

Samlet bedømmelse: fire trekvart godsvogn.

Holtrup

Nyboder boghandel, Store Kongensgade 114, 1264 København K. (tlf. 33 32 33 20) har udarbejdet et nyt katalog over bøger om jernbaner, i Danmark, Skandinavien og i den store verden.

Interesserede er særdeles velkomne til at rekvirere kataloget (gratis!) ved henvendelse til ovenstående adresse.

Der er ialt ca. 350 numre, den ene halvdel fra den store verden, den anden fra Skandinavien med langt de fleste fra Danmark, og herunder mange bøger, jeg troede var udsolgt for længst.

KLUBNYT

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

DMJK med anlæg på henholdsvis Nørrebro station og under Københavns Godsbanegård i størrelse 0 (1:45) råder desuden over et bibliotek, et fotoarkiv samt et tegningsarkiv. Sidstnævnte tegningsarkiv har måttet holde flyttested, idet DSB er ved at renovere Nørrebro station, og skal i den forbindelse gøre brug af tegningsarkivets gamle lokaler.

På Godsbanegården har man travlt med at udvide anlægets privatbane, fra den eksisterende Kagerup station og rundt i lokalet til bla. en mindre færgestation. Klog af skade, har man på forhånd malet landskaberne på væggene, så man ikke skal ind og kravle bagefter. Foto, s.134.

Klubben har køreplanskørsel den sidste tirsdag i måneden på Godsbanegården, og hver anden torsdag på Nørrebro (når stationens renovering er overstået).

Er man interesseret i et medlemsskab (eller at høre nærmere om klubben), kan formanden Steen Maymann kontaktes på tlf. 42 91 88 78 (aften)

Vøgg



BILLEDGALLERIET

En af de sidste dage med MO-tog på Herning-Skjern banen. Tog 772 i Troldhede, 26. maj 1981. Foto: P. Sloots.



SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkontoret som postadresseret blad.

Det blanke felt til højre herfor er beregnet til adresseringen.

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

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Sommeren er i år mere "normal" end normalt, hvorfor arbejdet med dette nummer af SP er gået let fra hånden. Der er ikke noget så ubehageligt, som at arbejde med papir, når sveden står ud af alle porer.

Men mine pladsproblemer kommer jeg aldrig til livs! For selv om jeg "ofrer" 56 sider i nummeret blev der ikke plads til flere "overvintrende" artikler, som jeg ellers havde håbet på at kunne bringe - og til "nedlagte" blev der kun 22 sider, hvorfor jeg har måttet skære kraftigt ned på illustrationerne, og endda udskyde billeder fra den sidste del af strækningen til næste nummer.

En del abonnenter vil så uden tvivl sige, at jeg bare kunne have udeladt supplementet til jernbanebibliografien, men den køber jeg ikke. Ganske vist er der ikke det store aftræk på den oprindelige udgivelse (den kan stadig købes for kun 40 kr.) men dens intentioner ligger klart indenfor SIGNALPOSTENS "formålsparagraf" og - synes jeg - er en uadskillelig del af hobbyen. Tænk over det!

Der er denne gang mange boganmeldelser i rubrikken "Jernbanebøger". Jeg plejer at kunne bringe boganmeldelser i første nummer efter, at bogen er kommet mig i hænde. Men nogle af de nu anmeldte bøger har ligget lidt for længe denne gang. På grund af andre - ikke-definerbare - gøremål, har det været ekstra længe før jeg fik "tyret" bøgerne igennem, så der blev grundlag for af "afgive betænkning".

Jeg beklager dybt forsinkelsen - over for udgiverne og over for læserne.

Jeg kommer heller ikke uden om at nævne økonomien. Abonnentallet er siden sidst steget til 728, hvilket dog ikke har sær-

lig indvirkning på kassebeholdningen, fordi fremstillingsprisen har tendens til at overstige forventningerne. Det skyldes bla. dyrere montage af de mange fotos og tegninger, som der var i 29. årgang, nummer 2. Forlagssalget går også særdeles trægt - såvel med gamle årgange som med vore bogudgivelser - og annoncer er der tilsyneladende slet ingen interesse for. Alt i alt meget bedrøveligt!

Apropos Jernbanebibliografisupplementet - ser det ikke nydeligt ud?? Det er resultatet af et øvelsesprojekt, jeg udførte i anledning af, at jeg i mit job fik en hypermoderne (i hvert fald først i maj måned 1993) PC med alt tingeltangel, herunder en laserprinter og med tekstbehandlingsprogrammet WorldPerfect 5.1. Det er helt utroligt, hvad man kan lave på en sådan maskine - og nemt og smertefrit, hurtigt og nydeligt. Hvis jeg havde råd var sådan et "legetøj" lige sagen.

Der skal også være plads til et par rettelser. 1) 29. årgang, nr. 1, side 32, spalte 1, sidste linie: ... denne E h3 maskine. Der skulle retteligt have stået: E h2. 2) Denne drejer sig om forbyttede foto (forbyttede billedtekster), nemlig i 29. årgang, nr. 2, side 68. De to øverste billeder skal byttes om. Normalt plejer en sådan fejl at opstå under reproduktionsprocessen (herunder specielt spejlvending af billeder), men denne fejl skyldes manglende omhyggelighed hos redaktøren, som byttede rundt på 2 "adresser" undervejs. Redaktøren beklager dybt!

Hermed slutter mine udgydelser for denne gang. Næste nummer, 29. årgang, nummer 4, vil forhåbentlig foreligge hos vore abonnenter i løbet af uge 47.

På genhør!

Holtrup

Uddrag fra pressemeddelse:

Den 24. oktober 1992 afholdtes et møde på Jernbanemuseet i Odense. I mødet deltog hovedparten af dem, der har skrevet jernbanehistoriske bøger og væsentlige artikler indenfor de seneste år, samt repræsentanter for større private og offentlige jernbanearkiver.

På mødet gaves orientering om de større arkivers indhold, placering og planerne for arkivernes fremtid, herunder udarbejdelse af registratur. Der udveksledes oplysninger om planer for udgivelser på kort og lidt længere sigt.

Vi drøftede også erfaringerne med, hvad der sker med efterladte, private arkiver. Deltagerne fandt det foruroligende, at der har været eksempler på, at større billedsamlinger enten er forsvundet eller endt på steder, hvor de ikke kan komme interesseret tilgode - eller er udsat for egentlig kommerciel udnyttelse.

Disse samlinger bør istedet afleveres til eksempelvis Jernbanemuseet eller hos foreninger, der allerede har etableret store offentlige samlinger. Vi var enige om at henstille til alle, der har større samlinger, at gøre arvingerne opmærksomme på, hvem samlingen skal overdrages til, således at det sikres, at samlingerne opbevares under betryggende forhold, og således at de kan komme andre interesserede til gode.

På vegne af mødets deltagere:

Eigil Christensen

DANSKE JERNBANESTRÆKNINGER 1844- .

En bibliografi

SUPPLEMENT 1988-1992

Den litteraturliste, der kommer her, er supplement nr. 3 til det hefte med samme titel, der udkom 1981 + de to første retfelseslister, optrykt i SIGNALPOSTEN hhv. 1985:1 og 1988:4.

Også her er der - for at gøre denne litteraturliste så kort som mulig - kun som ordningsord nævnt banens forkortelse (privatbaner) eller navn (DSB). Hvad angår øvrige ting (banens data, stoffets opdeling i bøger (1), tidsskriftartikler (2) eller aviser (3) o.l.) henvises til 1981-heftet.

Denne fortegnelse er afsluttet 30/11 1992.

JEPPE HANSEN

1. PRIVATBANER

Aa.A.J.: 3 Varnæs Birk, 1989:4, s. 37-46: L.H. Hansen: Med "æ Kleinbahn" gennem Varnæs Kirkesogn.

AB: 2 Dansk Jernbaneblad, 1900:192 (16.3), s. 103: Amagerbanen.

Medlemsblad for Kjøbenhavns Grundejerforening, 19:::172 (marts), sp. 121-122: Amager-Jærnbanen. Bane fra Ullerup til Ahlefeldtsgade.

Medlemsblad for Kjøbenhavns Grundejerforening, 1903:255 (januar), sp. 21-22: En bane fra Langebro til Lynetten.

Dansk Privatbaneblad, 1905:13 (31.3): C-to: Jernbanen paa Amager.

Jernbane-Bladet, 1905:28 (9.4), s. 1-2: Amagerbanen

Dansk Privatbaneblad, 1906:2 (11.1): Amager-Banen

Dansk Jernbaneblad, 1907:519 (16.7), s. 53-54: Amagerbanen

Jernbane-Bladet, 1907:42 (21.7): Mogens: København-Drøgør

Dansk Jernbaneblad, 1930:1672 (2.4): Amagerbanens automobilkørsel

Dansk Jernbaneblad, 1932:1791 (13.7): E. Baht: Amagerbanen

Dansk Jernbaneblad, 1938:2090 (6.4): E. Baht: Amagerbanen

- 2 DSB-Bladet, 1990:4, s. 10-11: Hans Trier: Med jernbane til Kastrup (Interview med Morten Flindt Larsen)
- AHB:** 2 JB, 1990:5, s. 112-115: Hans Jørn Fredberg: Danmarks mindste jernbanefærges. (Om Hvalpsund-Sundsøre)
- AHJ:** 2 Lokalhistorie for Sejfflod Kommune, 1987/88:5, s. 4-8: Claus Johannsen: Aalborg-Hadsund Jernbanen. Ved Poul Erik Christensen. (Org.:1928)
- JB, 1989:4, s. 92-94: Christiansen, Asger: Borgmesterens opfindelse. I et forsøg på at finde en billigere driftsform prøvekørte AHJ i 1928 en rutebil på skinnelujul.
- APB:** 2 Jernbanen, 1992:4, s. 100-103: Fredberg, Hans Jørn: Aalborg G. Station (Ag)
- DBJ:** 1 DBJ. 2. opl. JMJK, 1988. Bd. 1-2 (108+144 s) ill. 125,- (Org.:1988). (Tegningshæfter).
- Lund Pedersen, Svend: På sporet af DBJ. Rønne H.- Nexø. Gornitzka, 1988. 78 s. ill. 120,-. (Opbygget bl.a. på en samling artikler fra lokalbladet "Østborrholm").
- Lund Pedersen, Svend: Med dampen oppe. Rønne N.- Sandvig. Aakirkeby-Gudhjem. Gornitzka, 1989. 93 s. ill. 140,-
- 2 Verden og Vi, 1912-13:18 (2.5.1913), s. 13-15: J.P.: Den bornholmske turistbane aabnes. En rejse gennem Danmarks skønneste og ejendommeligste egne. Fra Rønne til Hammeren.
- Lokomotivet, 1983/84:4 (1.5.1984), s. 6-10: "Claus"/S.K.: Postvogne på smalspor. DBJ 326 og DBJ 26. (Byggebeskrivelser af to DBJ-postvogne).
- JB, 1989:1, s. 4-6: Poulsen, John: Skinnibusser til Bornholm. (Om disses transport til klippeøen)
- TF, 1989:3, s. 3-8: Linå Jørgensen, Ole: Revolution på Bornholm. (Om "trafikrevolutionen" i 1935, da der kom diesellokomotiver til Bornholm).
- Jernbanehistorisk Årbog, 1991, s. 43-44: Wilcke, Birger: Almindingen-Gudhjem Jernbane. ("1916: Privatbaneudvidelser").
- Banen, 1992:7, s. 51-52: Thomsen, Peter: De Bornholmske Jernbaner genopstår i 90'erne. (Veteranbaneplaner)
- FFJ:** 1 Dige, Lene: Den Østvendssydske Jernbane 1874-1899 (L.D.: Da Dronninglund blev by 1880-1907, 1987, s. 17-22)
- Brovst, Bjarne Nielsen: På banevinkel mellem Vildmosen og Limfjorden. (- med forfatterens bedstefar, der var baneformand!). (BNB: Danske udkanter, 1987, s. 58-64)

DEN SJÆLLANDSKE SYDBANE:

- 1 Plum, Ole-Chr. M.: Historien bag Storsstrømsbroen. Samlet og redigeret. Jernbanemuseets Venner/DJK, 1987, 24. s. ill. 20,-. - 2. udg. 1990, 24 s. ill. 36,-.
- 2 JB, 1987:4, s. 89-92: Jacobsen, Bent: Storsstrømsbroen 50 år.
- SP 1990:1, s. 31-34: Skadhauge, Povl Wind: Haslev Jernbane 1989.

DEN SJÆLLANDSKE VESTBANE:

- 1 Seerup, Knud Ebbe: Oplevelser fra et togvindue. København-Odense. DSB Passagerdivisionen, 1992. 24 s. ill. Gratis.
- 2 Jernbanehistorisk Årbog, 1992, s. 14-22: 1892: Slagelse Banegård flyttes.
- SP, 1992:3, s. 140-142: Guldvang, S.A.: Om hundred år er alting (ikke) glemt. ("Hvor lå Slagelse første banegård"?).

SLAGELSE-NESTVED:

Se: IIB: Dalmose-Skelskør.

=====

De indsatte to ark kan udlages og foldes til A 5 - og lægges ind i selve bibliografien, som SIGNALPOSTEN går ud fra, at alle interesserede har anskaffet. Skulle det ikke være tilfældet, er det ikke forsent endnu - der er stadig en del eksemplarer tilbage!!

- 2 Arkitektur DK, 1988:7, s. 314-321: Hegner Christiansen, Jørgen: Høje Taastrup Station.
- Btr, 1989:3, s. 83-89: S-tog til Frederikssund. Af DSB/red.
- Btr, 1989:6, s. 227-231: DSB: S-baneringen. (Om Hellerup-Harrestup-Sjælør)
- Historiske Meddelelser om København, 1989, s. 136-169: Vibæk, Jens: Debatten om Københavns 3. hovedbanegård 1864-1911.
- Jernbanehistorisk Årbog, 1992, s. 24-27: Poulsen, John: 1917: Boulevardbanen i København åbner.

DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANESKAB:

- 1 Bruun-Petersen, Jens: Gedser-Ekspressen. Udlandsforbindelserne via Gedser gennem 105 år. banebøger, 1991, 80 s. ill. 179,-.

NORDBANEN:

- 1 Hvad man ser fra toget - Nordbanen. Af Helle Linde m.fl. Helsingør Jernbane Klub/ Nordsjællandske lokalarkiver, 1990, 32 s. ill. 30,-. (Folk fra de forskellige lokalhistoriske arkiver fortæller om de egne, toget kører igennem).
- Poulsen, John: Nordbanen. Med tog til Nordsjælland gennem 125 år. Historisk-Topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune, 1991. 208 s. ill. 160,-.
- 2 Jernbanehistorisk Årbog, 1989, s. 13-20: Wilcke, Birger og John Poulsen: 1864: Nordbanen og de københavnske banegårdsforhold.
- JB, 1989:3, s. 60-68: Skadhauge, Povl Wind: Fødselsdag på Nordbanen. For 125 år siden blev jernbanestrækningen Lyngby-Helsingør taget i brug.
- Jernbanehistorisk Årbog, 1991, s. 24-29: Poulsen, John: Dobbeltspor til Holte - den københavnske nærtrafik begynder at tage form.

Fogtdals Illustreret Tidende, 1991:6, s. 24-25: Kjersgaard, Erik: Afgang til Helsingør.

NORDVESTBANEN:

- 1 Nørgaard Olesen, Mogens: Kalundborg-Århus overfarten gennem tiderne. Lamberth, 1989, 126 s. ill. 225,-.

- 2 JB, 1989:6, s. 144-47: Fredberg, Hans Jørn: Apotekeren ville hænge sig, hvis banen kom til Asaa! (Danmarks korteste privatbane Asaa-Ørsø).
- JB, 1990:4, S. 94-95: Christiansen, Asger: Togafsporing på Asaa-Banen. (D. 11.3.1940).
- SP, 1991:2, s. 72-78: Guldbæk: Sæby station. (Ideeer derudefra).
- 6.8.1990, Frederiksborg Amts Avis: Møller, Niels: Gribskovbanen vil til at sanere stationsområde.
- GDS:** 3
- HAI:** 1 Fra Skærbækegnens Fortid. 1988, s. 22-24: Sørensen, H.E.: Æ Lillebahn. (Om Haderslev-Arnum-Skærbæk)
- 2 Jernbanehistorisk Årbog. 1989, s. 36-41: Wilcke, Birger: 1939: Det sidste amtsbanetog.
- HFHJ:** 1 Plum, Ole-Chr. M. og Birger Wilcke: Med tog til Hundested gennem 75 år. Dansk Jernbane-Klub 1991, 88 s. ill. 145,- (DJK 46).
- 2 Jernbanehistorisk Årbog. 1991, s. 44-45: Wilcke, Birger: Frederiksværk-Hundested Banen. ("1916: Privatbaneudvidelser")
- HHGB:** 2 PHT, 1989:3, s. 77-80: Hovard, Svend: Bureauet på Hornbækbanen 1906-1980.
- Jernbanehistorisk Årbog, 1991, s. 45-46: Wilcke, Birger: Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane. ("1916: Privatbaneudvidelser")
- HHJ:** 1 HHJ Odderbanen. Hads-Ning-Herreders Jernbane. 100 års jubilæum. Red.: Lars Andersen. Støtteforeningen Danske Dampvenner, 1984. 23 s. ill. 30,-. (Fotohefte)
- 2 Lokomotivet, 1984/85:8 (1.5.1985), s. 57-62: BMJK: "Oddergrisen" på hjemmebane. ("Fra Danske Anlæg"). (Brabrand Model Jernbaneklubs skildring af sit modelbaneanlæg)
- DFT, 1988:3, s. 131-134: Andersen, Thorikild: Postbureauets stempler på HHJ (Odderbanen)
- SP, 1989:4, s. 152-156: Guldbæk Christensen, J.: Hou station 1884-1977. (Billedserie)
- 3 20.6.1990, Århus Stiftstidende: yt: Odder-Banen er næsten slidt ned.
- 20.12.1990, Horsens Folkeblad: jan: Kassen smækkes i for Odder-banen.
- HOJ:** 2 Jernbanehistorisk Årbog, 1992, s. 24-27: Wilcke, Birger: Horsens-Odder Jernbane nedlægges.

- HPa: 1** En tur med Hirtshalsbanen. Om hesten i morgentågen og den nye campingvogn. Red.: Niels Bendsen m.fl. Hjørring Privatbaner, 1987. 21 s. ill. UdL. ikke!
(Ompagneret særtryk af: Vendsyssel Nu og Da. 1986, s. 82-101)
- Hjørring Privatbaners 50 års rutebiljubilæum 1939-1989. Hjørring Privatbaner, 1989. 38 s. ill. Gratis.
- 2** TF, 1991:2, s. 3-11: Linå Jørgensen, Ole: Nyt håb for færgeren Hirtshals-Kristiansand
- 3** 10.5.1990, Vendsyssel Tidende: Tortzen, Niels-Jørgen: Hirtshalsbane kører over forventning
11.11.1990, Vendsyssel Tidende: Kjølter, Egon: Hirtshalsbanens skæbne i norske hænder
20.1.1991, Vendsyssel Tidende: dving: Amtet stopper forbedring af Hirtshalsbanen
- HV: 2** Jernbanehistorisk Årbog, 1991, s. 30-34: Willeke, Birger: Kampen for Horsens-Tørring Jernbane 1882-1891
- KB: 1** Braunn-Petersen, Jens og Birger Willeke: Trafikken til Møn. Kalvehavebanen og andre trafikforbindelser til Møn. banebøger, 1991. 98 s. ill. 199,-
- KEJ: 2** SP, 1991:1, s. 3-11/2, s. 43-49/3, s. 99-106/4, s. 157-192 + 1992:1, s. 3-24 (=82 s.): J.Groth og Hans Alkjær: På tur langs Kolding-Egved Banen. ("Nedlagte baner")
- KRB: 2** JB, 1992:3, s. 73-75: Nielsen, Frank: På "sporet" af Køge-Ringsted Banen. (Gåture på Nedlagte baner, 6)
- KS: 2** SP, 1989:2, s. 51-65/3, s. 99-112 + 119-122/4, s. 147-151 + 161-169 + 1990:1, s. 5-15 + 19-22/2, s. 43-72/3, s. 91-110 (= 112 s.): Andersen, Ib V. og Hans Alkjær: Kolding Sydbaner. ("Nedlagte baner")
- LB: 1** Nørsgaard Olesen, Mogens: Jernbanefergen til Langeland. (MNO: Danske jernbane-dampfærger. 2. udg. 1988, s. 89-91)
- LJ: 2** JB, 1989:5, s. 116-118: Jul-Hansen, René: Om andet end lokomotiver og vogne. (Specielt om Holeby station)
TF, 1989:4, s. 3-13: Lauritsen, Tom: Lollandsbanen nedlagt. (Om strækningen Maribo-Holeby)
- 3** Med Lollandsbanen på nye spor ind i fremtiden. Red.: Thorikild Jensen. 20 s. ill. (Annoncetilæg, 10.5.1991, Folketidende)

KYSTBANEN:

- 1** Topsoe-Jensen, Torben: Jernbanen kommer til Rungsted. (TTJ: Rungsted - et tidligere fiskerleje, 1987. s. 37-45).
Gøbel, Erik: Kystbanen. (Helsingør Kommunes Museer, 1987, s. 38-40)
Nørsgaard Olesen, Mogens: Helsingør-Helsingborg Overfarten gennem tiderne. Lamberth, 1992. 278 s. ill. 595,- (Idb.).
- 2** Den sejlende bro. Helsingør-Helsingborg Overfarten 1892-1992. Red.: Kenno Pedersen. DSB, Helsingør-Helsingborg Overfarten, 1992. 157 s. ill. 175,-
SP, 1991:1, s. 25-32 + 2, s. 67-79 (= 21 s.): Andersen, Ib V.: Helsingør-Helsingborg Overfarten 100 år. 1892-1992. Del 1-2.

KØBENHAVN-ROSKILDE:

- 2** Høj, Mette og Grete Rung: Da jernbanen kom til Roskilde. Roskilde Byråd, 1988. 20 s. ill. Gratis. (Særtryk af: Romu, 1987, s. 47-64).
Floris, Lene: Har du tre mark i din lomme, kan du til Roskilde komme. Musikken omkring åbningen af jernbanen København-Roskilde 1847. (Romu, 1988, s. 25-38).
Se også: Iib: Den sjællandske Vestbane.

KØBENHAVNSKE STRÆKNINGER:

- 1** Hermansen, Victor: Prinsens Palæ som hovedbanegård(?). (Småstudier tilegnet Chr. Axel Jensen, 1943, s. 98-103).
Poulsen, John: Københavns S-bane 1934-1984. banebøger, 1984. 112 s. ill. 109,-
Poulsen, John: Københavns banegårde. banebøger, 1986. 144 s. ill. 149,-.
Nørsgaard Olesen, Mogens: Jernbaneoverfarten København-Malmö. Lamberth, 1989. 95 s. ill. 158,-.
Olsen, Lars-Henrik: Byens puls. Storkøbenhavns S-bane. Mallings, 1989. 47 s. ill. 128,- (Idb.). (Børnebog med fotos af Gregers Nielsen).
DSB: Ringlinien. Ideoplæg til S-togsbane Hellerup-Flintholm-Sjælør. DSB, 1989, 18 s. ill. Gratis.
Plum, Ole-Chr. M. og Jakob Stilling: ... rundt om husene! Med Godsforbindelsesbanen i København. Dansk Jernbane Klub, 1989. 26 s. ill. 25,-.
Clausen, Jørgen/Birger Willeke/Svend Erik Jensen: Light-rail til Amager. AM-88, 1989, 86 s. ill. 20,-.

ÅRHUS-FREDERICIA:

- 3 16.11.1990, Vejle Amts Folkeblad: s'bro: Dagen talte for den gamle station. (Om Hedensted).

Se også: Ila: Give-Herning.

ÅRHUS-RANDERS:

Se: Ila: Langå-Viborg.

ÅRHUS-RYOMGAARD-GRENÅ:

- 2 SP, 1990:1, s. 35-38: Christensen, J. Guldbæk: Skødstrup - en fugl Phonix. (Ideer derudefra). (Om stationens opvoksen via Århus Nærbane).

SP 1990:4, s. 167-171: Christensen, J. Guldbæk: Hornslet, Nærbanens vendestation. (Ideer derudefra).

JB, 1991:2, s. 42-45: Rasmussen, John: Århus Østbanegård - en station med en omtumlet skæbne gennem tiderne. (Jernbane Set i Streg, 2).

Se også: Ila: Randers-Ryomgaard.

Ilb: DSB, Øst for Storebælt.

DALMOSE-SKÆLSKØR:

- 1 Pedersen, Henning, og Ole-Chr. M. Plum: Tøget går via Dalmose. Slagelse-Næstved og Skælskør-Banen gennem 100 år. banebøger/Dansk Jernbane-Klub/Foreningen Dalmose-Skælskør Banen, 1992. 95 s. ill. 199, -.
- 2 Banen, 1992:9, s. 58-63 + 64-66: Hribar, Vido: En foto-safari på Skælskør-Dalmose + 100 år med Skælskørbanen.

FREDERIKSSUNDBANEN:

- 1 Christoffersen, Knud B.: Banen sætter spor. Frederikssundbanen i 110 år, 1879-1989. Thorsgaard, 1989. 128 s. ill. 138, -.
- 2 JB, 1989:2, s. 40-43: Dancker-Jensen, William E.: En krønike om Frederikssundbanen. (Barndoms-og ungdomserindringer 1923-1948).
- JB, 1989:4, s. 88-90: Willtrup, Thomas: Sidste og første dag på Frederikssundbanen. (Ved overgangen til S-togsdrift 27.5.1989).
- 3 21.5.1989, Politiken: Truelsén, Hugo: Et farvel til det sidste Lidenlund-tog. En passagerers hyldest til den gamle Frederikssundbane.

Marstal-Ærøskøbing-Søby:

- 1 Rasmussen, Vigand: Da Ærø skulle have en jernbane. Det ærøske baneprojekt 1916-1917. (Om den aldrig anlagte strækning). (I): Fynske Årbøger, 1974, s. 60-77; 2): JB, 1978, s. 35-41)

MRJ: 2 Banen, 1991:6, s. 35-47: Hribar, Vido: Danmarks ældste veteranbane - 30 år. (Samtale med Carsten Buhl)

MFVJ: 2 JB, 1989:1, s. 7-9: Riis, Anders: Brørløs-Brødløs-Mamaku... eller historien om hvordan søvnige danske trinbrætter pludselig går til filmen. (Om MFVJ's trinbrætter)

JB, 1991:2, s. 32-36: Petersen, Flemming H.: Historien om en bro. (Den motorvejsbro, Mariagerbanen kom i karambolage med)

Jernbanehistorisk Årbog, 1991, s. 54-55: Wilcke, Birger: Mariager-Fårup-Viborg Jernbane ("Privatbanenedlæggelserne 1966")

MTJ: 2 Jernbanehistorisk Årbog, 1990, s. 45-47: Wilcke, Birger: 1940: Den rene elendighed - Nørre Nebel-Tarm Jernbane og Maribo-Torrig Jernbane nedlægges.

TF, 1991:2, s. 14-17: Jensen, Ole: 1924-MTJ-1941

TF, 1991:3, s. 3-5: Lauritsen, Tom: "L 5088". (Om busanskaffelse 1931)

NFJ: 2 Jernbanehistorisk Årbog, 1991, s. 52-53: Wilcke, Birger: De nordfynske baner. ("Privatbanenedlæggelserne 1966")

NKJ: 2 Jernbanehistorisk Årbog, 1990, s. 36-41: Wilcke, Birger: 1915: Nakskov-Kragenhæs Jernbane

NTJ: 2 Jernbanehistorisk Årbog, 1990, s. 42-45: Wilcke, Birger: 1940: Den rene elendighed - Nørre Nebel-Tarm Jernbane og Maribo-Torrig Jernbane nedlægges

OKMJ: 1 Hjemstavns 90, 1990, s. 43-46: Hovard, Svend: Hjemstavnsamling omkring en jernbane Odense-Kerteminde-Dalby-Martofte 1900-1966. (Om banens postbureauempler)

- 2 SP, 1992:3, s. 107-122/4, s. 147-161 (fortsætter): J. Groth og Hans Alkjær: Odense-Kerteminde-(Dalby)-Martofte Jernbane. 1. og 2. del

Se også NFJ

Se NFJ

ONFJ: 3 27.6.1990, Fyns Stiftstidende: pal: Togformand kørt ud på sidespor. (Om veteranbanen Fåborg-Korinth)

- SB: 1** Plum, Ole-Chr. M. og Birger Wilcke: Skagensbanen gennem 100 år. Dansk Jernbane Klub, 1990. 124 s. ill. 175,-. (DJK, 45)
- Skagensbanen 1890-1990. Af Aage Jensen m.fl. Bygholm, 1990. 20 s. ill. 50,-
- 2** Jernbanehistorisk Årbog, 1990, s. 28-35: Wilcke, Birger: 1890: Smalsporbane til Skagen
- 3** Skagensbanen 100 år. Red.: J.M.B. Jørgensen. Skagens Avis, 1990. 16 s. ill. (Annoncelæg, 18.7.1990)
- 22.7.1990, Aalborg Stiftstidende: Østergaard, Carl Aå.: Rejse med en 100-årig
- 25.7.1990, Vendsyssel Tidende: Iise: 100 år i med- og modvind
- 9.4.1991, Vendsyssel Tidende: Callesen, H.J.: Chok for Skagensbanen
- SFB: 2** Slavn, 1990, s. 44-47: Pedersen, Eva m.fl.: Det daglige liv på stationerne. (Om Pejrup og Vester Åby stationer, hhv. I:SNB og I:SFB)
- Jernbanehistorisk Årbog, 1991, s. 35-42: Viinholt-Nielsen, Lars: 1916: Svendborg-Fåborg Banen åbner.
- SFI: 1** Viinholt-Nielsen, Lars: Sydlyenske Jernbaners rutebiler. Hilsen til Holger Christensen på 70-års dagen den 8. juni 1990. Eget forlag, 1990. 52 s. ill. 65,- (D.7.4.1935)
- 2** SP, 1991:4, s. 173-174: Viinholt-Nielsen, Lars: Ringe-ulykkene. ("Uheld") (D.7.4.1935)
- 3** 26.10.1990, Fyns Stiftstidende: Borgkilde, J.: Toget er kørt. (Int. med J. Christensen om Fruens Bøge)
- SNB: 2** Jernbanehistorisk Årbog, 1989, s. 42-57: Viinholt-Nielsen, Lars: 1964: Svendborg-Nyborg Banen nedlægges.
- Se også: I:SFB
- SNNB: 2** Jernbanehistorisk Årbog, 1991, s. 53: Wilcke, Birger: Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen. ("Privatbanenedlæggelserne 1966")
- SP, 1991:4, s. 184-190: Alkjær, Hans: SNNB. ("Motormateriellet på de danske jernbaner")
- SVJ: 2** Jernbanehistorisk Årbog, 1991, s. 53-54: Wilcke, Birger: Skive-Vestalling Jernbane. ("Privatbanelæggelserne 1966")
- Sønder Omme-Ølgod-Lunde!**
- 2** Fra Ribe Amt, 1988, s. 199-205: Manøe, Søren: Den sporløse jernbane Sdr. Omme-Ølgod-Lunde Banen. (Om det resultatløse forarbejde 1917-1928)

SKJERN-VIDEBÆK:

- 2** SP, 1992:4, s. 172-173: Sund, Thorbjørn B.: På sporet af et stykke Vestjylland ("Klubnyt"). (Om banecykling på VSVJ: Videbæk Skjern Veteran Jernbane).
- 3** 1.7.1981, Herning Folkeblad: Guldvang, S.A.: Videbæk-Skjernbanen - en banestump, der var tænkt som led i noget stort.

THYBANEN:

- 2** DFT, 1992:6, s. 327-331: Hovard, Svend: Jernbanebureauet Struer-Thisted. Thorikild Andersen in memoriam.
- 3** 20.4.1982, Thisted Dagblad: Guldvang, S.A.: Jernbanehistoriker: Det var kongen, det gjaldt - ikke almindelige thyboer.
- 24.4.1982, Thisted Dagblad: Guldvang, S.A.: Thybanens køretid var slet ikke så ringe.

TØNDER-HØJER:

- 2** JB, 1990:5, s. 127: Andersson, Per: En tur ad den nedlagte Tønder-Højer Bane i juli. ("Gåture på Nedlagte Jernbaner", 6. del).

VARDE-STRUER:

- 2** TF, 1989:1, s. 17-21: Manøe, Søren: Ølgod-uheldet 10. marts 1908.
- JB, 1991:6, s. 156-157: Christiansen, Asger: Stort jubilæumsår.
- Se også: Ila: Bramminge-Ribe-Tønder og Ila: Give-Herning.

VEJLE-GIVE:

- 2** TF, 1989:1, s. 32-34: Jakobsen, Frode: Lidt om Jelling station.
- Jernbanehistorisk Årbog, 1989, s. 25-35: Hejlesen, Viggo og Vigand Rasmussen: 1914: Givebanen bliver nationaliseret.
- Se også: I: VVGJ og Ila: Give-Herning.

VIBORG-SKIVE:

- 2** JB, 1989:5, s. 119-122: Mogenssen, Ole Edvard: Gl. Skive. H.

- 3 20.4.1991, Vejle Amts Folkeblad: Thiesen, Poul: Med damptog over broen fra Fredericia til Strib.
Se også: IIB: Den Sjællandske Vestbane.

NØRRESUNDBY-FREDERIKSHAVN:

- 2 Fogtdals Illustreret Tidende, 1992:5, s. 8-9: Kjersgaard, Erik: Damppelefant på afveje.

RANDERS-RYOMGÅRD:

- 2 DFT, 1986:6, s. 311-314 + 1989:1, s. 40: Andersen, Thorikild: Postbureauernes stempler ved de første baner på Djursland, I-II.

- 3 2.3.1991, Amtsavisen: -ård: K. Ikast: Drift af en veteranbane vil koste 300.000 kr.

RANDERS-AALBORG:

- 2 Barn af Himmerland, 1988, Bd. 5, s. 179-185: Hedegård, Søren: Min farmors hus ved stationen.

SKANDERBORG-SILKEBORG:

- 2 SP, 1990:2, s. 79-83: Christensen, J. Guldbæk: Alken station og havnebane. (Ideer deudefra).

SKIVE-GLYNGØRE-NYKØBING MORS:

- 2 SP, 1988:4, s. 189-192: Christensen, J. Guldbæk: Durup station (Glyngørebanen) eller noget om industrisporttilslutninger.

Jernbanchistorisk Årbog, 1989, s. 21-24: Willecke, Birger: 1889: Sallingsundoverfarten.

JB, 1990:1, s. 16-18: Herlufsen, Chr. H. og Henrik Bache: Gåture på nedlagte baner, 5. del. (1.9.1985).

SKIVE-STRUER:

- 2 Jernbanchistorisk Årbog, 1990, s. 18-27: Mortensen, Niels: 1865: Skives banegårdsproblemer begynder.

Jernbanchistorisk Årbog, 1991, s. 3: Christiansen, Asger: 1866: Struer-Holstebro-tværbanen bygges færdig.

TKVJ: Se: I: VVGJ

VaGJ: Se: I: VVGJ

VLJT: 2 JB, 1990:1, s. 6-8: Skadhauge, Povl Wind: Problemer på Vemb-Lemvig Jernbane i 1886. (Brev 13.3.1886 fra banens driftsbestyrer Th. Raben)

- 3 13.7.1979, Lemvig Folkeblad: Guldvang, S.A.: VLTJ 100 år: Vemb-Lemvig - Jyllands første private bane

22.7.1990, Jyllandsposten: Olesen, Stig: På et sidespor. (En tur fra Århus til Thyborøn med mest om VLTJ)

VNJ: 3 3.8.1990, Vestkysten: Vestbane-genåbning stiller øst og vest lige.

VVGJ: 2 JB, 1988:5, s. 137-138: Valeur, Jan: Gåture på nedlagte baner, 3. del. (Strækningen Vejle-Randbøl)

Lokalhistorisk Journal, 1990:3, s. 7-9: Rasmussen, Vigand: Vandelbanen og Vandelbanden. (Om det lokalhistoriske arbejde med undersøgelsen af VVGJ)

TF, 1991:4, s. 3-6: Guldvang, S.A.: Jernbane til Billund Lufthavn. (Beskrivelse såvel af en afgangssopgave fra Horsens Teknikum som DSB's projekter)

Jernbanchistorisk Årbog, 1992, s. 28-42: Rasmussen, Vigand: 1917: Grindsted - et jernbaneknudepunkt på heden. (Om sammenlægningen af 5 nye jernbaner 1914-1919)

ØSJS: 1 Østsjællandske Jernbaneselskab 1879 - Østbanen 1989. En jubilerende bane i foto. Østsjællandske Jernbaneklub, 1989. 39 s. ill. 25,- ("Særudgave af klubbens medlemsblad")

Birch, Jens: Rutebiler 1926-1931-1991 - Østbanen. Busfronten/Østbanen, 1991, 48 s. ill. 39,-

Østbanen, Ny værkstedsbygning i Hårlev. DJK/Østsjællandske Jernbaneklub, 1991. 25 s. ill. 36,-

- 2 TF, 1990:3, s. 3-5: Lauritsen, Tom: Nyt værksted til Østbanen A/S

SP, 1991:2, s. 50-65: Alkjær, Hans: Privatbanernes anvendelse af brugte DSB ME, MF og MC-vogne. ØSJS. (Motormateriellet på de danske jernbaner)

SP, 1991:2, s. 88-91: Bruun-Petersen, Jens: Østbanens beholdervogne - og de andre. (En SP-specialitet)

Portræt af Østbanen. Dagbladet Køge, 1989. 16 s. ill. (Annoncetilæg, 6.9.1989)

=====

II a. DSB, Jylland-Fyn

BRAMMINGE-LAURBJERG:

- 29.12.1990, Vejle Amts Folkeblad: ejh: I. Hedegaard-Sørensen: Champagne og sørgebånd da Blåhøj mistede sit tog (1971)

16.1.1991, Herning Folkeblad: Møller, Ingolf: Den skæve bane bør genetableres.

Se også : I: VVGJ

BRAMMINGE-RIBE-TØNDER:

- SP, 1989:1, s. 3-7: Guldbæk Christensen, J.: Nye trinbrætter hos DSB: Varde Nord, Esbjerg Nord og Ribe Nord. (Idee derudefra, skrevet 1984-85)

FREDERICA-VAMDRUP-FARRIS:

- SP, 1989:2, s. 66-79: Groth, J.: Spredte træk af Kolding Stations historie. (Historiske pluk)

Jernbanehistorisk Årbog, 1991, s. 4-20: Christiansen, Asger: Fredericia-Vamdrup Banen åbner - Danmark får sporforbindelse med det sydlige udland.

Banen, 1991:5, s. 18-19: Berrig, Poul: Vamdrup-grensestation.

Banen, 1991:5, s. 20-29: Bauditz, Anna-Christina von: Grænse banegården Vamdrup.

Se også: IIa: Lunderskov-Esbjerg-Varde

GIVE-HERNING:

- Rolsted, Johs.: DSB anlægger sidespor til brunkulstjerne. (J.R.: Søby Klondyke. 1975, s. 82-85). (Om forholdene under 2. verdenskrig i Søby)

Seerup, Knud Ebbe: Oplevelser fra et togvindue. Fredericia-Struer. DSB Passagerdivisionen, 1991. 24 s. ill. Gratis.

- DSB Bladet, 1988:8, s. 26-27: O.H.: Fik reddet den lokale station. (Om Thyregod)

- 20.10.1990, Vejle Amts Folkeblad: mms: Med Morgenlynet fra Brande til hovedstaden.

HERNING-HOLSTEBRO:

Se: IIa: Give-Herning

HERNING-SKJERN:

- 30.9.1981, Herring Folkeblad: Skydt, Ole (+ S.A. Guldvang): Fra mergel-godstog til moderne MR-log.

HIMMERLANDSBANERNE:

- Aarsskrift/Løkalhistorisk Arkiv, Aalestrup, 1987, s. 53-58: Højbjerg, Peter: Hverrestrup-katastrofen. (Lastbil påkøres af tog 20.4.1937 mellem Aalestrup og Høbro)

JB, 1989:2, s. 44-45: Herlufsen, Chr. H. og Henrik Bache: Gåture på nedlagte baner, 4. del. Turen er denne gang henlagt til Høbro-Aalestrup Banen. Efter 20 års glømsel er der stadig spor at finde. (Foretaget 5.4.1985)

LANGÅ-VIBORG:

- DFT, 1984, s. 361-367: Andersen, Thorkild og Erik Wendelbo: De første jyske jernbaner og postvæsenet.

Langå, Løkalhistorisk Årbog, 1988, s. 35-42: Sundahl, Børge: Langå-Viborg 125 år.

LUNDERSKOV-ESBJERG-VARDE:

- Slægter, skjolde, steder, 1990, s. 247-260: Bruhn, Verner: Den Sydjyske Tværbane - et slykke lokalt righistorie. (Om det politiske spil ved placeringen af Lunderskov-Esbjerg 1874).

Seerup, Knud Ebbe: Oplevelser fra et togvindue. Fredericia-Esbjerg. DSB Passagerdivisionen, 1991. 24 s. ill. Gratis.

Se også: IIa: Bramminge-Ribe-Tønder.

NYBORG-ODENSE-MIDDELFART:

- PHT, 1988:4, s. 106-109 + 1989:1, s. 4-11: Howard, Svend: Bureauet København-Fredericia 1930.

Jernbanehistorisk Årbog, 1990, s. 4-17: Christiansen, Asger: 1865: Den fynske hovedbane åbner.

JB, 1990:4, s. 84-91 +5, s. 17: Skadhauge, Povl Wind: Bane fra bælt til bælt.

JB, 1991:5, s. 138-141: Viinholt-Nielsen, Lars: Middelfart-Strib Banen 125 år - historien om en lille bane med en glørværdig fortid ... (Specielt om perioden 1944-1947).