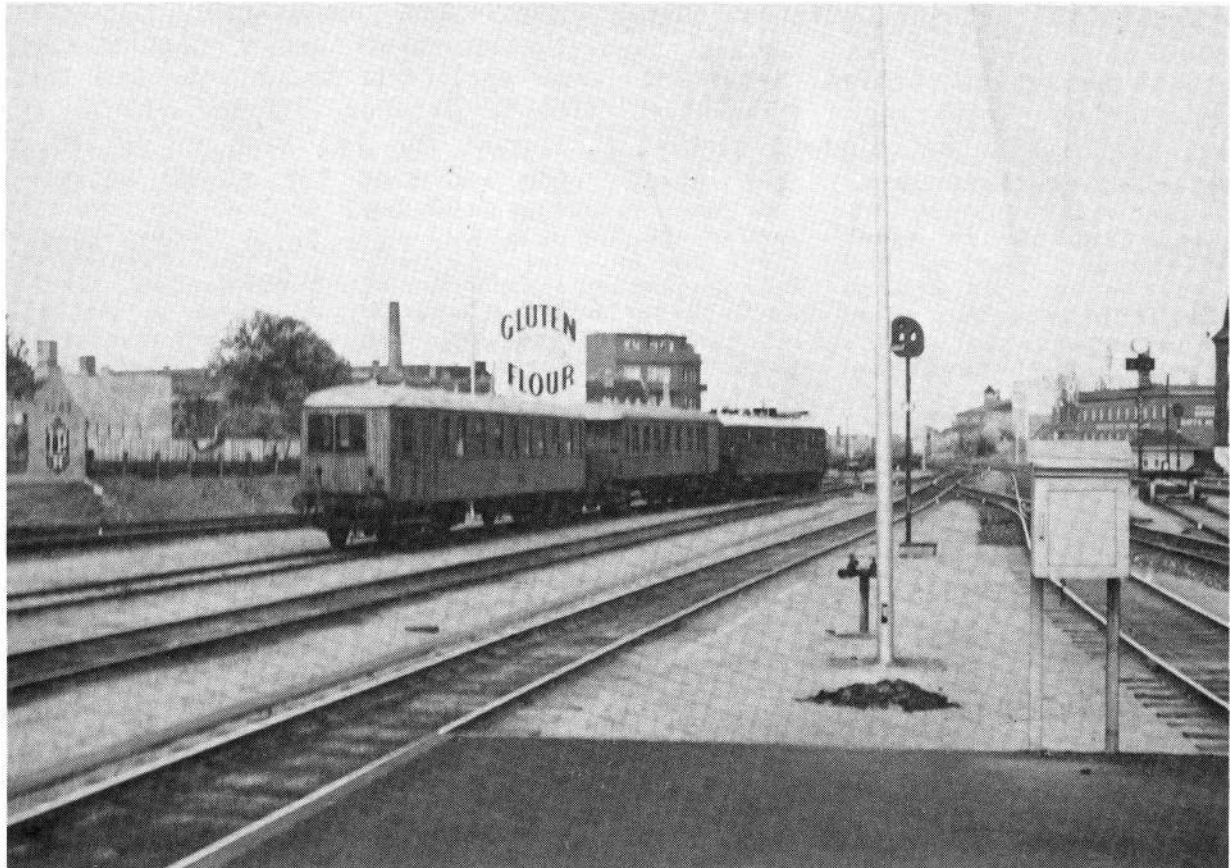
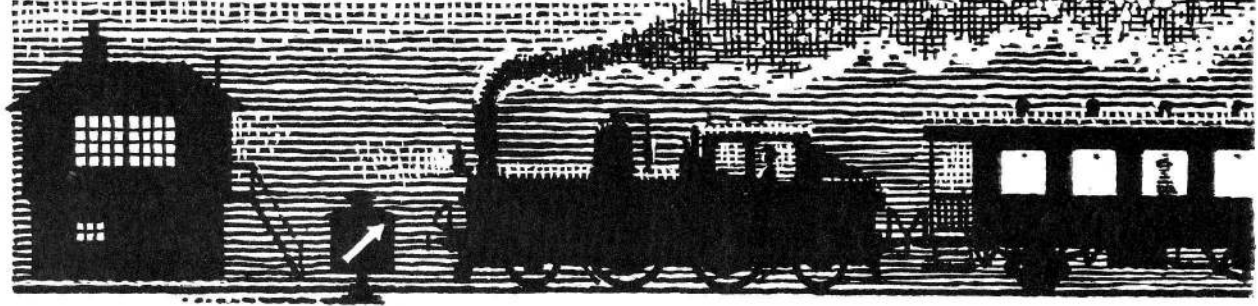


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

28. årgang **1992** 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 jernbane-interesserede 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 abonnementsløbet på giro **6 49 47 22** under redaktionens adresse.

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

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

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

ANNONCER modtages gerne på følgende vilkår:

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

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

Pris pr. indrykning, excl. moms, er:

1/1 side, kr. 400,-

1/2 side, kr. 225,-

1/4 side, kr. 125,-

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

**28. ÅRGANG, NUMMER 3
SEPTEMBER 1992**

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, OKMJ, 1. del	107
Klubnyt	123
Jernbaneafspejlinger	124
Flaskegasfyldestation	131
Det tyske værkstedstog i Århus	136
Om hundred år ...	140
Jernbanebøger	142
Fotoarkivet	143
Nyt fra Redaktionen	144

Forsidebilledet: Klar til tur på OKMJ. Vi står på den yderste østlige ende af perron 4 på Odense DSB og ser mod øst-nord-øst. OKMJ Me rangerer med C 8 og BE 12. 15.maj 1964 (foto: Guldbæk)

Nedlagte Baner

ODENSE-KERTEMINDE-(DALBY-)
MARTOFTE JERNBANE

1. del

PÅ TUR MED OKMJ

I artikelserien om vore privatbaner her i SIGNALPOSTEN har vi nu forladt Jylland for at se nærmere på nogle af de fynske privatbaner, eller rettere på dem der engang har eksisteret.

Når jeg tænker tilbage på årene, da der foruden DSB også fandtes de tre nordlige privatbaner: OKMJ, OMB og NFJ, samt det store net Sydfyenske baner udgjorde, må jeg sige, at det er noget ret så fattigt at komme til Odense i dag. Nok er her liv, men ikke noget i forhold til "gamle dage", hvor man ligefrem kunne blive stakåndet af at se på al den lebedighed, der rørte sig i dette jernbaneknudepunkt. Og når man så tænker på alle de damplokomotiver man samtidig kunne møde her, på alle tider af døgnet - selvom man nok fornemmede at timeglas-set var ved at rinde ud for disse maskiner -, så var det noget, der kunne få en gammel jernbaninteresserts hjerte til at banke lidt stærkere. Nu skal vi ikke fortælle os i minderne alene, men også prøve på at være lidt mere nøgtern og finde fakta frem.

Den første bane vi skal beskæftige os med bliver - på redaktørens ordre - OKMJ, hvilket man nok allerede har set i overskriften!

Banen åbnede den 5. april 1900 og hed oprindeligt OKDJ = Odense-Kerteminde-Dalby Jernbane. Det var først efter at banen blev forlænget til Martofte den 26. februar 1914, at den blev benævnt OKMJ, det navn vel de fleste kender. Og så kan vi lige så godt tage det sørgelige med, nemlig at banen lukkede den 31. marts 1966 - noget som uden tvivl aldrig skulle være sket, men det kommer vi nok nærmere ind på senere. Banen blev altså 66 år gammel.

Da jeg i sin tid kom til Odense for endnu engang at tage en tur med banen, skulle man - som sædvanlig - over på perron 4, for herfra udgik "vor" bane nemlig. Ved perronen holdt MD 13, som desuden havde en personvogn på slæb - begge vogne

ganske pænt besøgt af rejsende. Man kunne ikke undgå at høre MD 13, for den var ikke fri for at larme lidt vel rigeligt, men inde i førerrummet var der nu ikke så meget at høre. Som man sikkert kan forstå, havde jeg - som sædvanlig på privatbanerne - fået lov til at sidde oppe foran hos motorføreren. Her fra førerrummet havde jeg orkesterplads til at betragte de 35,6 km til Martofte. Jeg nævnte før, hvornår banen lukkede, og selv om det nok ville være et år før "butikken" lukkede, kunne man allerede i den køreplan, der blev udleveret i toget, læse den meget kedelige bemærkning: "Privatbanen tager forbehold med hensyn til at gennemføre køreplanen i fuldt omfang i hele køreplansperioden". Årsagen var nemlig, at personalet i stort omfang "flygtede" fra den nedlagingsstruede bane, så man i høj grad manglede personale, og også så meget, at man på et tidspunkt fik lov til at "låne" diverse jernbanefolk fra DSB såle-

des, at man kunne klare den sidste tid uden alt for store afbræk.

Men denne dag går alt planmæssigt, tilsyneladende køres der i fuldt omfang efter køreplanen, og kl. 12.10 er der afgang, og vi begynder at rulle mod Martofte. Vi følger statsbanerne på et kort stykke, vel ca. 1,2 km i en retning, der nærmest er stik øst. Man kan så vist ikke kalde det en bjergbane vi er taget på tur med, faktisk må man sige, at det er en temmelig flad strækning, vi skal igennem før vi når Martofte. Men lige her, hvor vi nu kører, er det dog lidt op ad bakke. Det første stykke vej ud af Odense er en underlig blanding af kolonihavehuse med pyntelige små haver, men her er også skure, som gemmer diverse små værksteder og håndværk osv. Faktisk et noget rodet foretagende og ærlig talt, det er ikke noget særlig kont område, vi passerer.

Man har indtrykket af, at banelegemet i stor udstrækning



bruges som vej, noget motorføreren kun kan bekræfte, og som han kraftigt understreger med et brøl fra vognens horn, da et par halvstore knægte, tilsyneladende helt uberørte af togets fremkomst, åbenbart overvejer at krydse sporet; men advarslen fra hornet får dem på andre tanker.

Men jo længere vi kommer frem, jo mere nydeligt bliver her, for efterhånden får de velholdte kolonihaver overtaget over den mere klondyke-agtige bebyggelse, der var fremherskende på det første stykke af turen.

Motorvognens motor virker lidt slidt, men alligevel har den endnu mange kræfter i behold, og med ganske god fart nærmer vi os den første station på strækningen, Seden.

Men ca. 800 m før vi når Seden holder jeg skarpt udkig efter eventuelle rester af **Biskorup trinbræt**, som skulle have ligget i km 4,0. Trinbrættet blev oprettet omkring 1925 og forsvandt igen 1945/46. Jeg synes ikke at Biskorup lyder særligt mundret, men det viser sig ved nærmere undersøgelser, at det faktisk er et meget gammelt navn, som optræder allerede omkring 1500. Navnet betyder noget i retning af "udflytterbebyggelse, hvor der dyrkes korn". Her virker ikke særlig tæt befolket, noget øde, men nogen må der dog være her, for omkring stedet for det formodede trinbræt er der veldyrkede marker. I km 4,0 er der en lav jordvold på begge sider af banen, og banen går altså i en gennemskæring, og lige efter denne fører en (mark)vej over banen i en ubevogtet overskæring. Hvis man ikke ligefrem vidste, at her havde der engang været et trinbræt, kunne man såmænd godt have passeret stedet uden at have opdaget, at her havde været en holdeplads. Men hvorfor fik man oprettet et trinbræt her? Årsagen må søges i broforholdene. Beboerne på stedet skulle en temmelig lang vej, før der var en vejbro, der førte over Odense Å, og altså gav mulighed for at nå Seden station, hvilket faktisk betød at man skulle gå/køre langt før man nåede Seden. Trinbrættet tabte sin betydning, da broen hvor landevejen nu går, gav omegnens beboere mulighed for langt



Øverst: Formodede rester efter Biskorup trinbræt. 25/4 1964 (hol)
I midten: Togkrydsning på Seden (tog 8 x tog 7). 20/3 1966 (J.G.)
Nederst: Seden station, set fra SSV. 25/4 1964 (hol)

nemmere at komme til banen - og ja, så blev Biskorup nedlagt.

Fra det tidligere holdsted fortsætter banen nu på en ret lav dæmning og derefter ud på broen, der fører over Odense Å. Bortset fra et rækværk har broen ingen overbygning; til gengæld har man en gitterkonstruktion under broen, noget man imidlertid ikke kan se fra toget. Jeg fik ikke nævnt, at banen godt 1 km efter afgang fra Odense er drejet i nordøstlig retning.

Men altså lidt øst for Odense Å ligger **Seden station** og vi er også kommet ind i Seden sogn, der er et meget jævnt og fladt område uden skov. Men den gode jord, der findes i sognet bliver især udnyttet til gartnerivirksomheder, der især er leverandører af diverse gartnerprodukter til Odense.

Sognet havde godt 800 indbyggere, da jeg i 1960'erne besøgte stedet. De fleste mennesker boede i stationsbyen - ca. 450 indbyggere. Jeg må indrømme, at efter at banen blev nedlagt har jeg ikke været i området, men der skulle efter sigende være opført mange beboelser her af tilflyttere fra Odense, der i stor udstrækning har bygget villaer herude. Denne kendsgerning fortæller, at banen aldrig skulle have været nedlagt, men tværtimod skulle have fungeret som en art nærbane - ligesom Århus-Odder nu gør det - idet en masse mennesker arbejder i Odense, men bor herude. Der er overhovedet ingen tvivl om, at adskillige i dag ærgrer sig over, at man i 1966 så kortsynet fik nedlagt banen, et forhold som forøvrigt Seden sogn ikke er alene om at ærgre sig

over, men som også kan siges om mange af de andre sogne, banen berørte.

Jeg må gøre et lille side-spring her. Når jeg fremover nævner, at en station eller et trinbræt ligger henholdsvis til venstre eller til højre, menes i forhold til køreretningen mod Martofte.

Seden station ligger til venstre og lidt længere fremme, også til venstre, ligger varehuset, som er farvet rødt. Der er et overhalingsspor ser det umiddelbart ud til, men ved nærmere eftersyn viser det sig, at "overhalingssporet", med skifte i begge ender, er spærret med en træstolpe, ligeledes i begge ender. Så sporet bruges ikke til krydsning eller overhaling, men er et decideret sidespor hovedsagelig beregnet til læsning af sukkerroer. Da jeg var der, krydsede tog 7 og 8, men det foregik på den måde, at det tog (det fra Odense) som kom først, bakkede ind på et spor, der var anlagt i forbindelse med et nu nedlagt cikorieterrieri. Toget mod Odense passerede nu (uden tvivl for ikke at forsinke det af hensyn til forbindelserne i Odense videre frem med DSB). Efter denne spændende situation kunne vi fortsætte videre frem mod Martofte.

Desværre var der ikke megen tid til at se stationerne nøje efter i sømmene, men de flinke togfolk var bestemt langmodige, så lidt blev det da til. Stationsbygningen i Seden er opført i røde mursten med hvide vindueskanter, mens taget var belagt med skifer med grønne kanter. Faktisk ligger bygningen med den brede gavl ud mod hovedsporet, mens en næsten lige så høj "sidebygning" er bygget i forbindelse med hovedhuset, altså begge langs med hovedsporet. Adskilt fra hovedbygningen ved et plankeværk ligger en lille murstensbygning med gavlen ud mod hovedsporet. Her er toiletter og i den modsatte ende af denne bygning er der et redskabsrum og også et rum til vask af tøj(?). Lidt fra de her omtalte bygninger ligger varehuset, opført af træ med tagpap. Der er opført en rampe af træ med trappe i begge ender og her findes også porten ind til varehuset. I forbindelse med varehuset er opført en mindre tilbygning af træ med to døre og taget belagt med tagpap. Dette skur er uden tvivl beregnet for banetjenesten. Overfor stationen



Foroven: Plantog på Bullerup, 24/4 1964 (hol)

Nederst: Sidesporet på Bullerup med faldfærdige vogne. 20/3 1966 (J.G.)

ligger det før omtalte sidespor, og i lighed med de fleste andre sidespor, vi møder fremover, er der lavet en opkørselsrampe. Formålet med denne rampe er at gøre det muligt for landmændene så let som muligt at hælde sukkerroerne ned i de åbne godsvogne.

Så tror jeg, at jeg i farten har fået det væsentligste med, stationsmæssigt set. Og dog. Der skulle vel også nævnes mastesignalet på perronen, som her i forhold til de fleste andre stationer på banen er ret lavt. Det er den sædvanlige privatbanetype med to arme - en arm for hver kørselsretning - på samme signalmast.

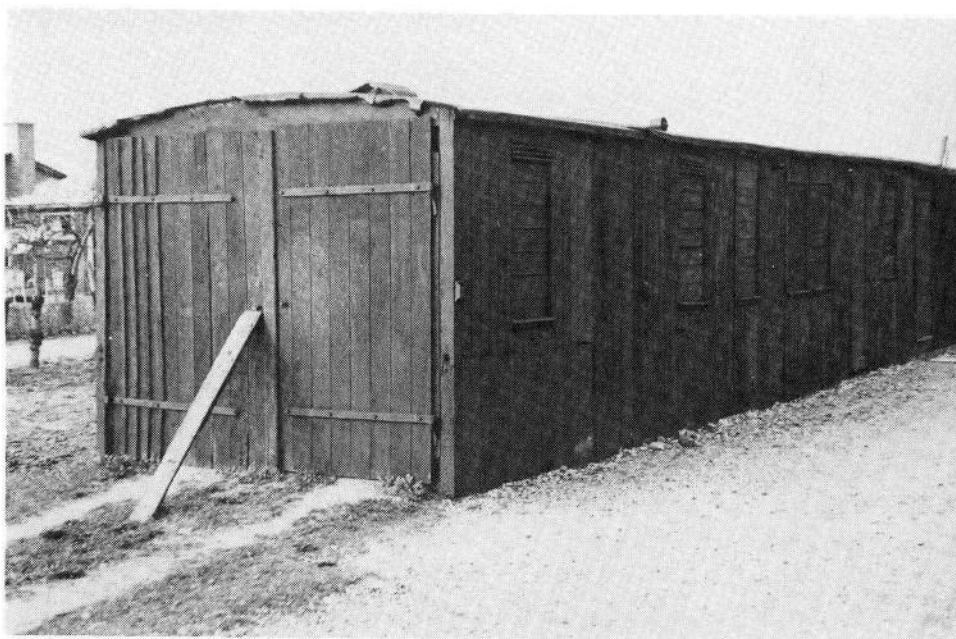
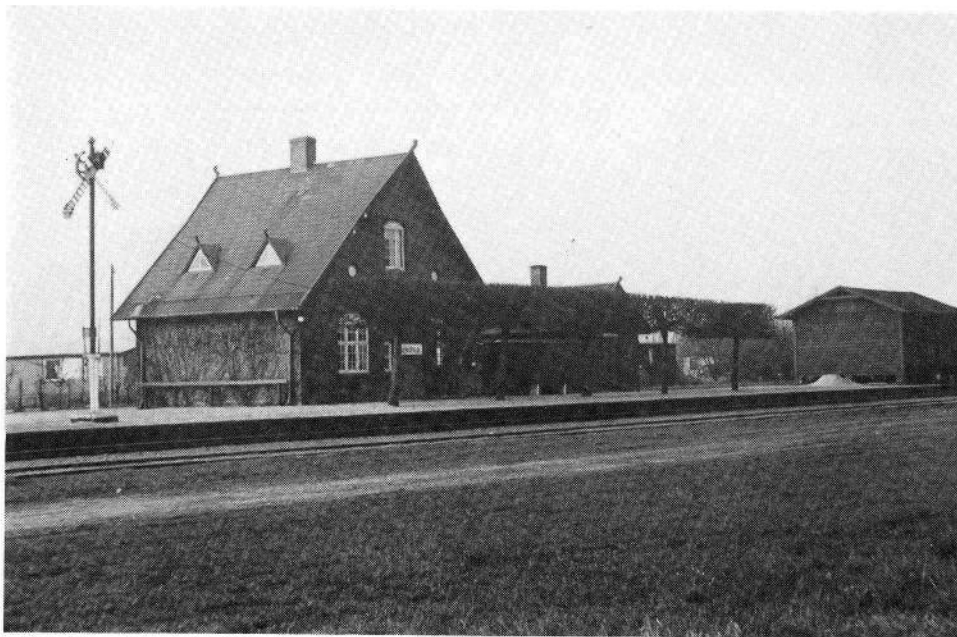
Hvad kan man se her? Der kan nævnes nogle efter danske forhold ikke helt almindelige virksomheder. De graver skaller op fra hjertemuslinger, der bruges som tilsætning til hønseføder. Det er forøvrigt hele små bjerge af disse skaller, der ligger i dynger uden for disse virksomheder. Men der er ikke særlig mange ting, der turistmæssigt har interesse. Her er pænt, måske lidt kedeligt? Men alligevel kommer der mange fra Odense herud i sommertiden til badning i fjorden. Det har også skæppet i banens kasse. Nævnte jeg forresten, at vi på Seden station er i km 4,8? Og inden vi forlader stationen skal også nævnes et karakteristisk træk ved alle stationer: de fint i firkant klippede træer foran hovedbygningerne, og her er Seden ingen undtagelse.

Vi forlader stationen og fortsætter fremefter stadig i nordøstlig retning og kommer efterhånden ind i Agedrup sogn. Vi kører igennem et helt fladt og ensformigt landskab. Ud fra en landmands synspunkt et ideelt område. Flade jorder og sikkert meget frugtbart. Men vi kommer efterhånden til næste holdested i km 6,5, **Bullerup station**. Nu hvor banen er lukket kan jeg godt indrømme, at for min skyld holdt vi her "ret længe". Her er sidespor med skifte i begge ender. Der er endnu et skifte hvorfra der udgik et sidespor til en ikke længere i brug værende grusgrav. Er grusgraven tømt? Men årsagen til det lidt ekstraordinære ophold var faktisk dette sidespor skyld i. Her holdt en lang række udrangerede godsvogne i en ynkelig forfatning. Hvordan man uden uheld har fået disse "vrag" transporteret herud er lidt af en gåde.

Det er sikkert noget af et under, at de ikke er faldet helt fra hinanden under transporten hertil. Men det kan da være en trøst, at banen her på falderebet ejede godsvogne i god stand. Det er vogne banen har fået i erstatning af DSB, for det kan vist ikke skjules, at banens vogne havde lidt svært ved at stå for mosten, når "storebror" rangerede med disse vogne i Odense. Forøvrigt bemærkede jeg flere godsvogne på turen, særlig i Kerteminde, man havde været nødt til at forstærke. Flere af disse vogne så nu ikke alt for godt ud. Det var særligt under vognen man havde taget sig kærsligt af.

Selve stationen er ret lille, men også her opført af røde mursten. Også her er der udhus, adskilt fra hovedbygningen med en mur, og opført af de samme

materialer som "hovedbygningen". Der er også et varehus af træ af nogenlunde samme konstruktion og farve som i Seden. Både hovedbygning og udhus har grønne farver, og taget på hovedbygningen er lagt med røde teglsten, noget der ellers ikke ses på de andre stationer. Her er ikke noget armsignal, men derimod et lyssignal som kan betjenes af de rejsende, som ved at tænde et elektrisk lys kan give tegn til, at toget skal stoppe. Signalet er ret højt, og ender i en cirkelrund plade, hvori det elektriske lys er anbragt. Her virker meget øde og tomt. Det viser sig da også, at Bullerup gennem flere år har ligget i nederste ende både med hensyn til persontrafik såvel som når det drejede sig om afsendelse og modtagelse af gods.



Foroven: Agedrup station set fra syd.
24/4 1964 (hol)
Nederst: Udrangerede vognkasser på Agedrup.
24/4 1964 (hol)

Vi skal kun 1,3 km længere frem før vi når næste station, **Agedrup**, hvis "omsætning" i forhold til Bullerups er lidt bedre. Jeg må lige tilføje, at vi stadig bevæger os i nordøstlig retning. På turen hertil passerer vi Vejrup Å og en lille (meget lille) skov, som trods alt giver lidt afveksling i det flade, lavtliggende terræn, men vi er altså kommet til Agedrup station. Den er næsten identisk med Bullerup station. Som i Bullerup er der sidespor, hvor der også her er opført en rampe, så det blev forholdsvis let at læsse roerne, der skulle til sukkerfabrikken i Odense.

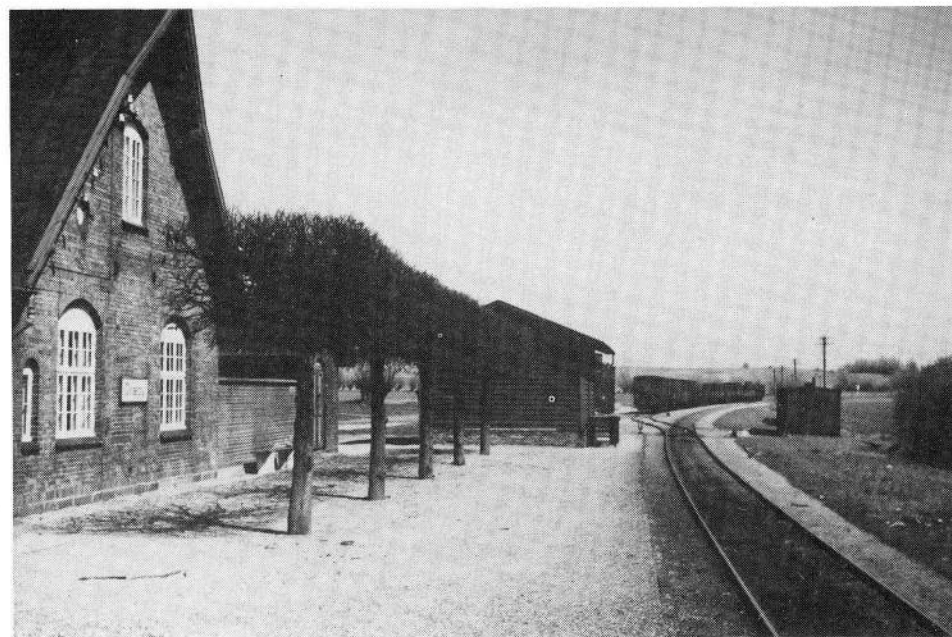
Her er beboelse på 1. sal - et gennemgående træk for alle landstationerne. På perronen er opstillet det sædvanlige "dobbelte", her lave, armsignal, og de sædvanlige klippede træer foran

hovedbygningen mangler heller ikke her. Af seværdigheder i omegnen er der ingen turisterne ligefrem flokkes om for at komme til at se! Kirken er ganske køn, men det er ikke en bygning, man nødvendigvis skal se på grund af særpræg og inventar.

Så alt i alt kan vi roligt fortsætte til **Vester Kærby trinbræt** i km 9,2. Trinbrættet ligger ret tæt op til landevejen Odense-Kerteminde. Der er en samling huse langs en bivej, som løber i sydlig retning, men bortset fra disse huse virker stedet ikke overrendt. Vi ruller op langs en grusperron med cementkant, hvis formål er at holde på gruset, så det ikke skrider ned i sporet. På perronen står en enlig træbænk på "cementfødder" og så er der et perronsignal med følgende for-

klarende indskrift: "Tryk her når toget skal standse". Nedenunder dette skilt er anbragt en solid kontakt, der nok ser ud til at kunne modstå et eventuelt angreb - ihvertfald et stykke tid - af hærværksfolk. Der er ingen, som skal af eller på her, men den flinke motorfører stopper alligevel toget, så jeg kan nå at få taget et billede. Det lykkes mig også samtidig at få et billede af venteskuret. Dette står nemlig ikke på perronen, men er - uvist af hvilken grund - placeret et stykke derfra på bivejen, jeg nævnte før. Bortset fra det noget rustne stations- eller rettere trinbrætsskilt minder træbygningen med fire fag vinduer og tilsyneladende ingen dør foran og mindre vinduer i gavlene om et kolonihaveskur. Men der er minsandten også vinduer i bagsiden af dette venteskur viser et hurtigt kig. Banen har åbenbart sammen med perronsignalet villet sikre sig, at ingen rejsende sådan umiddelbart ville kunne overse togets komme, medmindre man er faldet i søvn, hvilket det ikke særligt spændende skur nemt kunne bevirke sit til. Det bør vel lige anføres, at der ikke er noget sidespor her, men det har der nu aldrig været. Venteskuret havde - frit efter hukommelsen - en smudsiggul farve.

Vi skal kun 800 m længere frem før vi når **Dræby station** i km 10,0. Vester Kærby trinbræt, Dræby station og Trællerup trinbræt, som vi når efter besøget i Dræby, ligger alle tre i Munkebo kommune. Nogle læsere vil nu være klar over, at så er vi i nærheden af Lindø værft, som jo hører til blandt verdens største, og hvor man bygger skibe på mange hundrede tusinde tons. Havde man fra banens side været noget mere aktiv og forudseende kunne værftets transportbehov nok have været medvirkende til, at OKMJ ikke var blevet nedlagt. I perioder har man på Dræby station haft store leverancer af bl.a. dele til kraner. Det har været på tale at lægge et sidespor ud til Munkebo, sågar at omlægge banen, så den kom til at gå nord om Kertinge Nor. Hvis man havde fået denne ide ført ud i livet, havde man skaffet gode transportmuligheder for arbejdskraften til og fra værftet, hvilket igen havde givet banen et godt aktiv - men sådan skulle det jo desværre ikke gå.



Foroven: Vester Kærby trinbræt set fra vest. 24/4 1964 (hol)
Nederst: Dræby station set fra vest. 1963 (Guldbæk)

Munkebo sogn er forøvrigt noget mere bakket end de områder banen hidtil har passeret. Her ligger Nordfyns højeste punkt på 58 m. Det lyder ikke af meget, men da det omliggende land er ret så fladt, har man fra bakken en glimrende udsigt over Odense fjord, Kertinge og den smalle Kerteminde fjord.

Oprindelig var Munkebo et samfund med små 400 indbyggere, men efter at værftet er kommet til, er befolkningstallet mangedoblet, og den oprindelige by er udvidet med et stort villakvarter. At det er store tal, det drejer sig om, ses af, at Munkebos indbyggertal er blevet større end Kertemindes. Bare banen havde kendt sin besøgstid.

Af seværdigheder kan nævnes kirken med et ret kønt inventar. Af ydre er bygningen lav og ikke særlig iøjnefaldende. I sognet er der også en herregård, hvis historie kan føres helt tilbage til 1470. Der er mange herregårde på Fyn, også i de egne banen gennemkører, men det vil nok føre for vidt at komme ind på alle gårdenes mere eller mindre spændende historier.

Vi vender tilbage til Dråby station. Denne ligger ca. 1,5 km væk fra den lille landsby, den har fået navn efter. Når vi ruller ind på stationen bemærkes sidesporet med skifte i begge ender og nærmest ved stationen havde man et stikspor med en enderampe. Der havde også været et andet sidespor, der udgik fra skiftet i sidesporets østre ende og som gik op bag stationsbygningen, men da jeg denne gang kikkede efter, var det pillet op. Har bagtanken med dette spor engang været en påtænkt forbindelse med værftet?? Igen af hensyn til sukkerroetransporterne var også her ved sidesporet anlagt en rampe magen til dem, vi hidtil har mødt. Hovedbygningen ligner dem, vi hidtil har set, næsten til forveksling; røde sten og skifertag og øverst beboelse og de sædvanlige klippede træer. Alle stationer vi kommer til på turen er "konestationer" med undtagelse af Kerteminde og Martofte - spares, hvor der spares kunne. Også her er der et udhus opført af de samme materialer som hovedbygningen. Varehuset er opført af træ og har port i begge sider, henholdsvis mod spor og på "landsiden", men bygningen har ingen vinduer bortset fra et par mindre ruders højt oppe i gavle-

ne. Foran begge porte er opført en trærampe så både ind- og udlæsning af gods lettes. Lige overfor varehuset står vognkassen fra en af banens J-vogne - nummeret kunne ikke læses - uden tvivl til brug for banetjenesten; et mindre træskur er opført i forlængelse af vognkassen som garage for en trolje - der gik ihverfald spor ud fra skuret, vinkelret på hovedsporet. Her er i lighed med det jeg har set på de øvrige stationer nydeligt og velholdt og desuden er ballasten og gruset langs med og bag ved stationen revet nydeligt; intet ukrudt får en chance for at spolere det pæne og velholdte indtryk. Der er stået fire passagerer af, og de spejder ud ad landevejen i håbet om snart at blive afhentet. Stationen ligger ret ensomt vel godt 1,5 km fra landsbyen,

der har lånt navn til stationen.

Så er der igen afgang. Ved kørslen videre frem svinger banen i en stor bue mod syd for at komme uden om Kertinge Nor, men allerede 1,7 km længere fremme kommer vi igen til en holdeplads, **Trøllerup**, i km 11,7. Her er et trinbræt med sidespor. Det har skifter i begge ender. Der må være en god jord til dyrkning af sukkerroer. Også her er der ved sidesporet anlagt en rampe. Sidesporet er "sikret" i begge ender med en bjælke lagt hen over sporet, så vi er altså igen kommet til et sted, der ikke kan bruges til krydsning af de ordinære tog.

Landevejen, der løber over banen lige før trinbrættet, er sikret med blinklys. Denne vej fører ned til herregården Østergaard, som ligger smukt i en lille skov. Tager man den mod-



Foroven: Dråby stations vejside set fra nordvest. 24/4 1964 (hol)
Nederst: Trøllerup trinbræt set fra nordvest. 24/4 1964 (hol)

satte vej i nordøstlig retning ligger her en anden herregård Ulriksholm, også ved en lille skov.

Det ret ensformige landskab brydes på en god måde med disse småskove hist og her, særlig omkring de store gårde. Men vi kom væk fra beskrivelsen af Trøllerup. Ventebygningen er af træ. Jeg opdagede her, at der i huset var en skydedør og kom til at tænke på om ikke også Vester Kærby har haft en sådan, men som jeg overså i farten? Også på holdepladsen her er der godt med vinduer i perronskuret både ud mod perronen og i gavlene, så det vil næsten være en umulighed at komme til at overse det tog, man skal med. Ikke et af de steder jeg kom til var der forøvet hærværk; ingen knuste ruder eller ødelagt træværk, og de sædvanlige frivole tegn-

ger man møder sådanne steder var der heller ikke mange af, man følte sig næsten hensat til Frode Fredegods dage.

Selvfølgelig er der også her et stoppesignal så eventuelle passagerer kan få toget til at holde, men signalet er utroligt højt, hvad der nok kan undre, da man begge veje ud ad linien kan se meget langt. Skuret er grønmalet med hvide vinduesrammer.

Efter at en enkelt rejsende er sat af fortsætter kørslen - stadig i sydøstlig kurs og af gode grunde, for så kommer man ikke i karambolage med Kertinge Nor. Er jorden for frugtbar til skov? i hvert fald kører vi - bortset fra et enkelt fritstående træ hist og her - igennem et område, der er fuldstændig skovløst, og desuden kan man heller ikke sige, at området er særlig kupe-

ret, landskabet er mildest talt lidt kedeligt.

Til lidt før **Kølstrup station** går linien som trukket efter en lineal, men lidt før denne station - vel en lille km - skifter banen retning og kommer i en blød kurve i en mere østlig retning. Nu bliver landskabet lidt mere muntert for glimtvis får vi et lille kig ud over noret. Kølstrup station, som ligger i km 14,3, ligner til forveksling både i stil og størrelse de forrige stationer, så her er ingen overraskelse at hente. Tilsyneladende er den eneste afveksling varehusets beliggenhed og ikke mindst farven; huset er gult med grønne døre. Det er forøvrigt rykket betydelig nærmere hovedbygningen end vi ellers har set. Også her står - jeg var lige ved at sige som sædvanlig - de obligatoriske i firkant klippede træer foran stationsbygningen. Over for denne har vi sidesporet med den sædvanlige rampe for læsning af sukkerroer, men sidesporet er med et ekstra skifte forlænget videre ud i retning mod Kerteminde og ender i et kort blindspor parallelt med hovedsporet. Dette forlængede sidespor bruges efter sigende (togpersonalet oplyser dette) i roekampagnen af godstogene, når de skal overhale/krydse. Også her er pænt og nydeligt, ja faktisk virker stedet helt hyggeligt. På perronen står det sædvanlige dobbeltarmede signal. Selve Kølstrup by ligger ca. 1 km i nordøstlig retning ved norets bred. Da jeg i anden anledning engang passerede byen, gik vejen til byen langs med vandet, og man havde en ganske dejlig udsigt ud over Kertinge nor. Ad denne vej kom man til Kølstrup, og er man lidt velvillig kom man ind i noget der kunne kaldes hovedgaden. For øvrigt kan det bemærkes - ikke til fordel for OKMJ - at turen denne vej er 2 km kortere til Kerteminde end med jernbanen.

Men ihvertfald stoppede jeg lidt op for at kigge nærmere på byen. Jeg lagde især mærke til præstegården, som ligger lige op til den kønne og ejendommelige kirke, og som efter min mening er indbegrebet af det man forestiller sig ved en rigtig præstegård i bindingsværk. Har man tid til et besøg i kirken - noget man forøvrigt ikke bør snyde sig fra, er især dens inventar virkelig værd at kigge på. Der findes snitværk både fra renessancen og barokken. Det er



Foroven: Kølstrups hovedbygning set fra SSØ. 24/4 1964 (hol)
Nederst: Kølstrup med de kasseklippede træer set fra SSV. 24/4 1964 (hol)

tydeligt, at kirken har nydt godt af tidligere ejeres bevågenhed (herremændene fra Ulriksholm). Som tidligere nævnt er Fyn kendt for sine mange smukke herregårde, og heller ikke de områder banen berører går "ram" forbi. Selvom det kunne være fristende at fordybe sig lidt i disse gårde, vil jeg dog, da det jo er OKMJ, som er det primære, kun i ringe udstrækning beskæftige mig med deres historie. En anden sag er, at banen har utrolig mange stationer og trinbrætter på den forholdsvis korte strækning, den gennemløber, hvilket jo også må begrænse "sidespringene" en hel del.

Lad os derfor hurtigt vende os mod banen igen. Lidt efter Kølstrup går banen over i en lidt mere nordøstlig retning, men stadig igennem et yderst jævnt terræn, frugtbart, men lidt kedeligt.

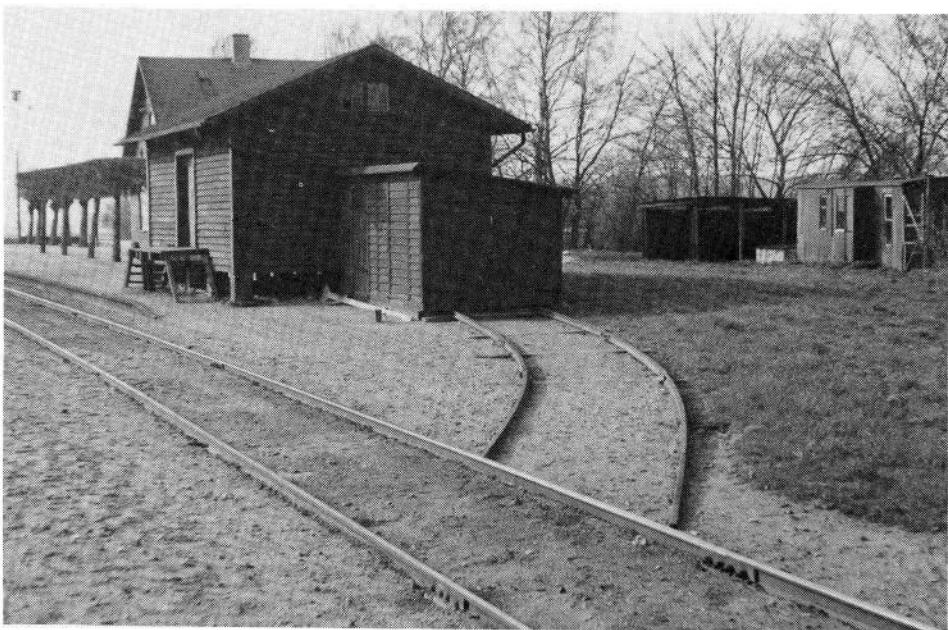
I km 17,0 ruller vi ind på **Ladby station**, en station med et ret stort terræn. Hovedbygningen er opført af de samme materialer som på de øvrige stationer, men den er mindre, også fordi den kun består af en længe, dog stadig i to etager, igen med gavlen ud mod hovedsporet. Men ellers er alt ved det gamle: karseklippede træer foran stationsbygningen, toilet/redskabsbygning - af samme materialer som hovedbygningen, varehus af samme type som på de øvrige stationer og sådan kunne jeg blive ved. Her var desuden to perroner, den ene imellem hovedspor og sidespor var dog kortere end den sædvanlige langs hovedbygningen. Det kunne måske tænkes, at man her ville have haft en krydsningsstation, men senere igen har opgivet tanken. Men i gavlen af varehuset var der opført et skur (remise) for et eller andet køretøj, nok til brug for banetjenesten. Der fører et spor ind til og ind i skuret, dog er der ikke skifte ved hovedsporet, så hvis man vil have køretøjet op på hovedsporet må det på det sidste stykke foregå med håndkraft. Men hvilket køretøj der fandtes i skuret må være en af de uløste gåder, for der var ingen vinduer, man kunne have kigget ind af, og porten var låst. Det bør også anføres, at stationen ligger lige op til landevejen. Marslev-Kerteminde. Samme landevej fører op til selve Ladby by, den by stationen har fået navn efter, man kan måske forstå, at en station uden en egentlig by ligger lidt en-

somt. Der er tre spor ud for stationsbygningen, hovedspor, overhalings-/krydsningsspor og læssespor med den sædvanlige rampe for læsning af roer. De 2 sidste sporgrupper er med skifte i begge ender. I læssesporet er der yderligere et skifte til et spor, der fører op mod før omtalte landevej. Meningen med dette blindspor blev jeg ikke klar over (godsvogne til roer?) og også motorføreren blev mig svar skyldig. Da banen her ved Ladby ligger i en lang blød kurve, er signalet af den grund rykket noget tilbage fra peronnen, så motorføreren tidligt kan orientere sig om et eventuelt stop. Et sådant stop er nok kun aktuelt i roesæsonen, når der skal rangeres. Da jeg sidst var på banen var det høje armsignal dog fjernet.

Et par vognkasser fra J-vogne

er placeret på stationen. Der er en bag stationen i en ganske miserabel tilstand. Den anden vognkasse var placeret ude på pladsen længst væk fra hovedbygningen, men var i betydelig bedre stand. Noget tydede på, at den blev brugt af banetjenesten (frokoststue?) og der var "indlagt" varme i den i form af en kakkelovn og et røgrør stak ud fra bagenden. Det var umuligt at se numre eller andet på malet disse vogne.

Ladbynavnet lyder jo nok nogle bekendt, det skyldes nok at man har hørt om Ladbyskibet. Det er et vikingskib, der er blevet "begravet" i en høj. Dette blev fundet engang i 1930'erne, men desværre var der nogle, der for mange hundrede år siden først havde været på pletten - gravrøvere - der havde taget godt for sig af retterne, selv



Foroven: Ladby station set fra adgangsvejen (NV). 24/4 1964 (hol)
Nederst: Ladby station med sporet til troljeskur set fra SSV. 24/4 1964 (hol)

den gravsatte høvding rendte de med. Der er nu ikke meget af træet tilbage, næsten intet, men konturerne kan give os et godt indtryk af, hvordan et vikingeskib har set ud. Fundet er dækket af en betonkappe, hvorpå der er blevet lagt jord og omgivelserne er blevet fredet, så man så vidt muligt kan bevare landskabet som det oprindeligt har set ud. Der er mange interessante detaljer i og omkring skibet, men tag selv derover en gang; man kan komme ind i højen og se denne seværdighed.

Både Kølstrup og Ladby stationer ligger i Kølstrup sogn, men på turen videre frem kommer vi til Rynkeby sogn, med station af samme navn i km 18,4. Der er ikke særlig langt mellem Ladby og Rynkeby stationer, kun 1,4 km. Vi kører i jævnt terræn uden de store overraskelser, sagt lige ud - igen jævnt kedeligt. Stationen i **Rynkeby** er af samme type som i Ladby, så den behøver vi ikke at spille mange ord på. Også her er der læssespor af den sædvanlige type med skifte i begge ender, men i selve læssesporet er der et skifte, der ender i et stikspor, som fører hen til en rampe. Dette ligner ikke noget, man har opført af hensyn til roerne, snarere en rampe, hvorfra man kan køre køretøjer direkte ind gennem gavlen på en godsvogn. Igen møder man her rækker af klippede træer, og når jeg tænker nærmere efter, er det er syn jeg også har mødt på flere andre privatbaner - en helt pæn udsmykning. Også her er der et meget højt armsignal, hvad der kan undre en smule, for i dette flade ensformige landskab skulle det vel ikke være nødvendigt med så højt et signal. Men der må have været en ide med det; ihvertfald var togpersonalet ikke i stand til at løse denne gåde heller.

Der er flere grunde til at jeg genkender Rynkeby, ikke stationen, men sognet, af navn. Her ligger et mosteri, vistnok landskendt, der fremstiller æblemost. Dernæst går vi over til det litterære "Musene i Rynkeby Præstegård", vist en fortælling som mange som børn har stiftet bekendtskab med. Men yderligere en ting har gjort Rynkeby kendt langt omkring i den ganske verden. Sagen er, at man i begyndelsen af 1960'erne gjorde et helt enestående fund af kalkmalerier. Man fik afdækket et helt

orkester, hvis udøvende medlemmer var 31 engle, der alle spillede på instrumenter fra middelalderen. Sådan et orkester fylder godt, så det dækker ikke mindre end tre hvælve i kirken. Billederne stammer fra 1560 og blev udført på foranledning af rigshofmester Ejler Hardenberg, som ejede den tæt ved liggende herregård Skovsbo. Ejler Hardenberg var forøvrigt en stor musikelsker ved man, så det er ikke så underligt, at han har været fristet til at lade de omtalte kalkmalerier udføre. Bortset fra kalkmalerierne, jeg måske har beskæftiget mig lidt vel rigeligt med, men det er jo ikke så tit, at en dansk landsbykirke bliver verdensberømt, er kirken nu ganske køn med et smukt inventar. Ejler Hardenberg var også mester for opførelsen af det nærliggende gods Skovsbo.

Hvis man er interesseret i spørgsmål og genfærd, kan Skovsbo tilfredsstille alle ønsker herom. Det er utroligt så mange beretninger af den art der berettes om helt op til 1851. Efter den tid kan det jo være, at ejerne har forbedret sig så de ikke behøver at gå igen!

Vi forlader Rynkeby station og lidt efter svinger banen mod nord, og knapt 2 km længere fremme, i km 20,3, ruller vi ind på **Revninge station**. Mens Ladby og Rynkeby stationer lå i majestætisk ensomhed er det helt anderledes med Revninge, for den ligger midt i byen af samme navn. Strækningen fra Rynkeby og her til Revninge er stadig flad og ret kedelig; det har ganske givet ikke voldt de store problemer for dem, der i sin tid byggede banen. Kedeligt nok findes det flade og kedelige



Foroven: Rynkeby set fra nordvest. 24/4 1964 (hol)
Nederst: Rynkeby, indkørselen fra øst. 24/4 1964 (hol)

i sognet her omkring banen, men længere ovre mod Storebæltskysten er der noget mere kuperet og skovrigt, men det er jo en helt anden historie.

Nu var jeg så letsindig at nævne, at stationen lå midt i byen. Den samling huse langs Nyborg-Kerteminde landevej skal man nu være ret så velvilligt indstillet for at kalde en by, men jeg var altså i et øjeblik letsindig. Det er utroligt så stationerne ligner hinanden, næsten mere end normalt. Revninge ligner ihvertfald Rynkeby, og der er lige så pænt og nyrevet alle steder - også som i Rynkeby. Det har hidtil været en fornøjelse at se, hvor velholdt der er alle steder. Her i Revninge skal man bogstaveligt talt have en lup frem for at være så heldig at finde ukrudt på perron og de øvrige stationsarealer. Intet affald ligger og flyder nogen steder - er det fordi det er konestationer? Damer siges at holde bedre orden end mænd, så det kan være at forklaringen på al den ryddelighed findes her.

Også her er der læssespor med skifte i begge ender og den sædvanlige rampe til sukkerroelæsning mangler heller ikke. Fra læssesporet fører et kort stikspor ud mod landevejen. En jordvold for enden af stiksporet sikrer, at en vildfarende vogn ikke tager en tur ud på landevejen. På perronen de sædvanlige klippede træer og et arm-signal, som til gengæld her har en noget mere normal højde. Varehuset er en tro kopi af typen vi hidtil har mødt. Ovre ved læssesporet er der flere skure til brug for banetjenesten? Eller banens kunder? Da vi forlader stationen, hvor flere er stået af - men også en del på, er det under "festlig" klokkeringning fra blinklyssignalerne, det er jo også en ret befærdet vej vi passerer.

Efter køreplanen har vi god tid, så vi lunter de 3,6 km der er til Kerteminde med moderat fart. Jeg kan lige benytte lejligheden til at bemærke, at hvis man er historisk interesseret, er der her i sognet noget at kigge på: 3 voldsteder, en stor pompøs herregård, Lundsgård, og en køn kirke, der nok er et besøg værd. Men lad det være nok, for nu ser vi til højre for en gangs skyld noget skov tilhørende Lundsgård og lidt efter kører vi op langs skoven og så er der ikke langt til **Kerteminde** som et øjeblik efter hilser os

med lystig klokkeringning og blinkende lys fra vejsignalerne. Vi skal over det smalle stræde ved Kerteminde fjord (strædet fortsætter iøvrigt til det tidligere omtalte Kertinge nor). Vi kører ind på en gitterbro, hvorfra man har udsigt både til fjorden (ret selvfølgelig), havnen og længere ude et kort glimt af Storebælt. Vi er næppe kommet over broen før vi møder det første skifte, det der giver adgang til havnen. Det er faktisk morsomt, at i lang tid efter banens nedlæggelse bevarede man havnesporet eller ihvertfald en del deraf. Årsagen var transporten af fisk fra Kerteminde. Vognbjørnen sørgede for transporten til og fra af de godsvogne man skulle bruge til transporten af fisken. Transporter som de andre vejfarende

sikkert har været "glade" for på de ret smalle landeveje.

Et øjeblik efter passagen af broen stopper vi op foran den lange længe, der udgør stationen i km 23,9. Jeg var lige ved at sige, at nu er vi kommet til en rigtig station. Det er selvfølgelig noget vrøvl, for de andre stationer vi hidtil har besøgt er naturligvis lige så rigtige som Kerteminde. Selvfølgelig er der forskel først og fremmest størrelsen, men hvad der også spiller en væsentlig rolle er de mange og store virksomheder, der bruger banen og selvfølgelig også er væsentligt for de mange mennesker, som bor her, og hvoraf en del trods alt benytter banen. Vi er altså kommet til en stor station med alle de faciliteter en sådan må have.

Her er også gennem tiderne



Foroven: Revninge set fra nord. Hovedbygningen har stadig den fremfaldende tagspids med pyntetremmer og den fjantede "tunge" på toppen. 1954/55 (Guldbæk)
Fornden: Revninge set fra SØ. 24/4 1964.

blevet afsendt/modtaget betydelige mængder gods. De mange industriforetagender - herunder også fiskeindustrien - har igennem tiderne været gode kunder hos banen. Alene her ligger en af årsagerne til, at banen aldrig skulle have været nedlagt. Men yderligere er det værd at bemærke, at der altid har været mange passagerer, der har benyttet toget til/fra Kerteminde. Jeg har en lumsk mistanke om (forøvrigt også om et par andre (nord)fynske baner) at med en noget dygtigere ledelse havde nogle af disse baner nok overlevet, men det er igen en helt anden historie, som vi nok kommer lidt nærmere ind på i en senere artikel.

Men hvad kan man jernbanemæssigt byde på her foruden det tidligere nævnte havnespor. Der er krydsnings-/overhalingsspor,

diverse opstillingsspor, læssespor, drejeskive (mindre), vandkran og sikkert har der også været en kulgård, men den så jeg ingen rester af. Her er også en mindre remise, som gemmer stationens rangertraktor, for her er virkelig mange godsvogne på stationsterrænet, der sikkert kræver en hel del rangering. Hvad der holdt af godsvogne i havnen fik jeg ikke denne gang lejlighed til at undersøge. Jeg skrev før "stationens rangertraktor". I virkeligheden har man to af slagsen. Igennem vinduerne i den lille remise kunne jeg se en traktor, fremstillet af Pedersbåb, tilsyneladende velholdt og pænt pudset - det er den man bruger til daglig. Den anden traktor fra Dieppe kunne jeg imidlertid ikke få øje på hvad der nok kunne ærgre mig lidt, for jeg ville gerne have set

nærmere på denne "oldsag", som på mange punkter er ret speciel. Den stammer fra 1925 og skulle have nummer 1, mens den danskbyggede med nr. 2 er fra 1952. Nu er der den hage ved dette nummersjov, at man fortalte mig, at den gamle traktor, som rettelig burde hedde nr. 1, siges at være "tituleret" nr. 2. Dette fik jeg nu først at vide, da vi forlængst havde forladt Kerteminde. Det var motorføreren der fortalte mig dette. Han havde fået det at vide af en gammel lokomotivfører. Det har ikke været mig muligt at få dette bekræftet ved senere undersøgelser, men der går sjældent røg af en brand uden at der har været ild, så jeg er spændt på om andre kan klare dette lille problem, som ikke bliver mindre ved at det hævdes, at der aldrig har stået nummer på siden af den gamle svend.

Jeg nævnte før drejeskiven, men her havde banen et lille problem med de sidst anskaffede damplokomotiver, der kun skulle til Kerteminde - de måtte køre baglæns tilbage til Odense, hvad de forøvrigt sagtens kunne klare - af den simple grund, at drejeskiven var for kort til maskinerne. Hvis damplokomotivet skulle hele vejen igennem til Martofte, var der ingen problemer, for drejeskiven deroppe kunne klare vendingen uden besvær.

Hovedbygningen i Kerteminde er som nævnt en lang længe, der rummer alt til faget henhørende. Desuden rummer bygningen posthus og telegrafstation. Jeg vil ikke påstå at det er en oplevelse at komme til stationen, den virker bestemt ikke særlig spændende, og køn kan man vist heller ikke påstå den er.

Varehuset er opført i røde sten - det er jo en stor station vi er kommet til, og her bygger man da ikke sådan en bygning af træ - med sadeltag af skifer. Vinduesrammer er som på så mange andre stationer på banen malet grønne.

Derimod er Kerteminde en ganske køn by som også har status som købstad, så man kan måske forstå, at af hensyn til pladsen og læsernes tålmodighed må jeg nøjes med ganske få fakta, selv om der ville være nok af ret så spændende ting at fordybe sig i. Nogen humoristisk sans må man have deroppe, for jeg erfarede ved et andet besøg at man kaldte et villakvarter lidt nord for byen for "skattely". Så må man



Foroven: Kerteminde stations vejside set fra sydvest. 24/4 1964 (hol)
Nederst: Kerteminde. De daglige problemer ordnes i fredelig samtale. 28/6 1964. (J.B.-P.)

selv udlede hvad man vil heraf. En hyggelig og ret spændende by. Der er en stor kirke, der hvis man har lyst, nok er værd at kigge lidt nærmere på. Der er også mange ret gamle og kønne huse, som man også bør se nærmere på. Som tidligere nævnt har byen altid været et godt aktiv for banen, for de mange erhvervsvirksomheder har været gode kunder (jernstøberi, hermetikfabrikker, diverse maskinfabrikker osv.) Byen ligger også tæt ved en god badestrand. Det er ikke så få badegæster, især fra Odense, banen med særlige badetog har transporteret frem og tilbage, så store tog, at alt hvad man havde af personvogne - og tit også vogne fra de øvrige nordfynske privatbaner - blev taget i brug. Nu kan jeg igen ikke nære mig, men komme med et surt opstød. Hvis man virkelig aktivt var gået ind for banens bevarelse, ledelsesmæssigt og politisk, ville transportmængden både med hensyn til persontrafik og godsmængde - også i forbindelse med skibsværftet i Munkebo - have bevirket at banen havde levet den dag i dag. Samtidig havde man været forsået for et utal af lastbiler, der befarer vejene og som både er støjende, forurenende og miljøskadende. Men nu er det for sent at gøre noget ved den sag!

Lad os vende tilbage til Kerteminde for en kort bemærkning mere inden vi ruller videre nordpå. Da jeg var i Kerteminde i forbindelse med turen på banen omkring 1964 var der godt 3.800 indbyggere. Da jeg i anden anledning besøgte byen i 1974 var indbyggertallet røget op på ikke mindre end 10.000. Så det er vist ikke helt forkert at påstå, at banen med den vækst i indbyggertallet ville have stået endnu stærkere end før.

Der er afgang fra Kerteminde kl. 13.10. En del passagerer er stået af her, kun nogle få er kommet til, så der er blevet god plads inde i motorvognen, fortæller togføreren, som lige slår et smut ud i førerrummet.

Vi er på vej til **Taarup trinbræt** i km 27,4. Det er et trinbræt med sidespor og vi skal nå det i løbet af 5 minutter. Efter afgang fra Kerteminde kører vi snart gennem en dyb gennemskæring, på hvis ene side man ser en smuk mølle rejse sig. Det er den sidste af de mange møller, der stod omkring byen i sin tid, restaureret og velbevaret, en virkelig smuk sag. Vi kører

gennem et udpræget industrikrater, der trods ansøgning har fået nej til et meget påkrævet sidespor. Nejet er begrundet med, at det kunne genere den kørende trafik, altså bilen - det mener ihvertfald de "kloge" (jernbanefjendske) myndigheder. Hvis man efter at være kommet til gennemskæringen får den opfattelse at nu kommer man til et mere kuperet terræn, bliver man ikke så lidt skuffet, for vi skal ikke ret langt frem før det viser sig, at landskabet bliver ret så fladt, selv om flere ret høje bakker kan øjnes i horisonten, men dem er vi langt fra på nuværende tidspunkt.

Vi kører nu ud over et moseareal synes det, men det er i virkeligheden resterne af det man kalder Torup strand, vi møder. Vi kører i nordlig ret-

ning, måske en streg mod vest og i km 27,4 kører vi så ind på Taarup trinbræt, som man til ære for mig holder et øjeblik ved, for ingen skal hverken af eller på. Før vi kommer til perronen skal vi først passere læssespor. Også her er der en rampe så landmændene nemmere kan læsse roer. Jeg spekulerer på, om ikke godsvognene efterhånden som de bliver fyldt skal flyttes, så de tomme vogne kan komme hen til rampen? Motorføreren forklarer, at når man skal rangere med vognene, klarer en traktor det, og der er også nogle af disse traktorer, der har en læssegrab, så det er forholdsvis let at laste en vogn; da ramperne i sin tid blev lavet var noget sådant et ukendt begreb.

Læssesporer er ret langt, med skifte i begge ender, og vi



Foroven: Krydsning i Kerteminde med OMB M 6 og OKM M 4. Taget fra vandtårnet. (J.B.-P.)

Nederst: Taarup trinbræt set fra syd. NB det er ikke fotografen, der har demonteret skiltet! 24/4 1964 (hol)

kommer omsider op til selve venteskuret. Der er en ret lav grusperron, hvorpå der står en rædsel af et gråt betonventeskur, som har godt med vinduer foran og i siderne. Der er også en dør i "skuret". Der er også det sædvanlige signal, som de rejsende kan bruge, hvis de skal med toget - forøvrigt meget højt. Forrige gang for et stykke tid siden var stationsskiltet faldet? af, det stod ihvertfald på jorden lænet op mod huset. Nu var det igen sat på plads oppe på taget. En smal bivej fører over banen lige ved holdepladsen. At der af og til må have "forvildet" sig vejfarende forbi stedet, tyder blinklyssignalerne på. Jeg så ingen i miles omkreds, her virker meget øde. Det eneste liv der ses, er en flok køer ved de to gårde, der ligger tæt ved banen. Er det

Tårup radrenserere der har givet navn til stedet her - eller er det omvendt? Forøvrigt ligger fabrikken ikke lige her, men i Kerteminde; dens produkter siges at være landskendte, siger landmændene! Hvornår trinbrættet er oprettet kan jeg ikke sige nøjagtigt, men så meget kan dog oplyses, at tidspunktet må ligge mellem 1922 og 1925. Igen har man fra togpersonalets side været så rare at holde for min skyld så jeg kan få et billede af både motorvognen og af trinbrættet.

Vi fortsætter stadig i nordlig retning gennem et frugtbart landområde, med måske lidt flere træer og buske end før. I km 29,3 når vi så første station efter Kerteminde, nemlig **Mesinge**. I sognet af samme navn hører Taarup også til. Før vi kører op foran stationsbygningen har vi

på højre hånd sidesporet med skifte i begge ender og hvortil der er heftet et kort blindspor endende i en rampe - dette ligger nærmest stationsbygningen. Men også i den anden ende af sidesporet er der ligeledes heftet et blindspor på, men i farten får jeg ikke konstateret om der også der er en rampe. Lige før vi kommer til selve stationsbygningen ender sidesporet og lige efter har vi varehuset af den sædvanlige type. Men det er længere - meget længere - og der er to porte ud mod perronsporet, hvorfor mon? Både foran varehus og station har vi kun et spor liggende, nemlig hovedsporet. Da stationen ligger i en lang kurve er det sædvanlige dobbeltsignal på perronen blevet erstattet med to master med hver sit signal, rykket væk fra perronen. De sædvanlige i firkant klippede træer møder vi også her. Hovedbygningen har som det er almindeligt på banen gavlen vendt ud mod perronen, og der er også her en sidebygning direkte koblet til hovedhuset; det hele i to etager med beboelse på 1. salen. Alt er opført af de samme materialer som på de andre stationer. Som sædvanlig er her rent og nydeligt på perron og det øvrige stationsareal. Men kigger man lidt længere væk bag sidesporet er her godt rodet, hvilket bunker af sveller og gamle skinner er årsag til, da disse bunker ærlig talt flyder lidt vel rigeligt. Der står nogle få rejsende af her, men ingen på.

Jeg må nok tage ordene i mig igen med hensyn til den mere rigelige bevoksning af træer og buske, for efterhånden som vi kommer længere ind i sognet bliver her mindre og mindre af disse bevoksninger. Der er skudt nogle sommerhusområder op i sognet og her er de eneste træbevoksninger at finde. For en gangs skyld er her ingen herregårde i sognet, så disse seværdigheder slipper vi for. Men i Mesinge by - som har alle de faciliteter en mindre by på omkring 400 indbyggere bør have - er kirken en virkelig seværdighed. Den kan måske virke lidt tung og bred, men det er alligevel en smuk bygning med et meget bredt tårn med karakteristiske tværgavle. Korpertiet ender i en meget smuk og særpræget gavl på hvis top et - som det kaldes - messingklokkespir rejser sig, noget man vist har arvet fra den katolske tid. Jeg



Foroven: Viadukten for Midskovvejen set fra syd. 24/4 1964 (hol)
Nederst: Mesinge station set fra syd. 24/4 1964 (hol)

erindrer ingen andre landsbykirker, der har noget tilsvarende. Inventaret er også meget kønt, bl.a. fremtræder en fløjaltartavle meget smukt. Der er mange andre ting i kirken der kunne fremhæves, men af hensyn til pladsen her i bladet må vi hellere vende tilbage til banen, for vi har endnu et lille stykke vej at skulle tilbagelægge.

I en stor kurve svinger linien over i en nordøstlig retning og kommer ind i et noget mere kuperet terræn, og kun 2,5 km længere fremme når vi **Dalby station**. På vejen hertil har vi passeret under en vejbro, jeg er lige ved at tro, den eneste på strækningen. Dalby station ligger lidt underligt skævt i forhold til sporet. Det minder mig om Helsingør station på Gribskovbanen, som ligger på samme lidt akavede måde. Grunden til at begge stationer ligger så skævt i forhold til sporet, er at de begge engang har været endestation. Dengang løb sporet op langs bygningen på sædvanlig måde. Miseren opstod, da banen blev forlænget her i 1914.

Her er også de karseklippede træer, men denne gang - til en afveksling - står de ikke lige foran stationsbygningen, men mellem varehus og hovedbygning, og der er kun 3 stykker af slagsen.

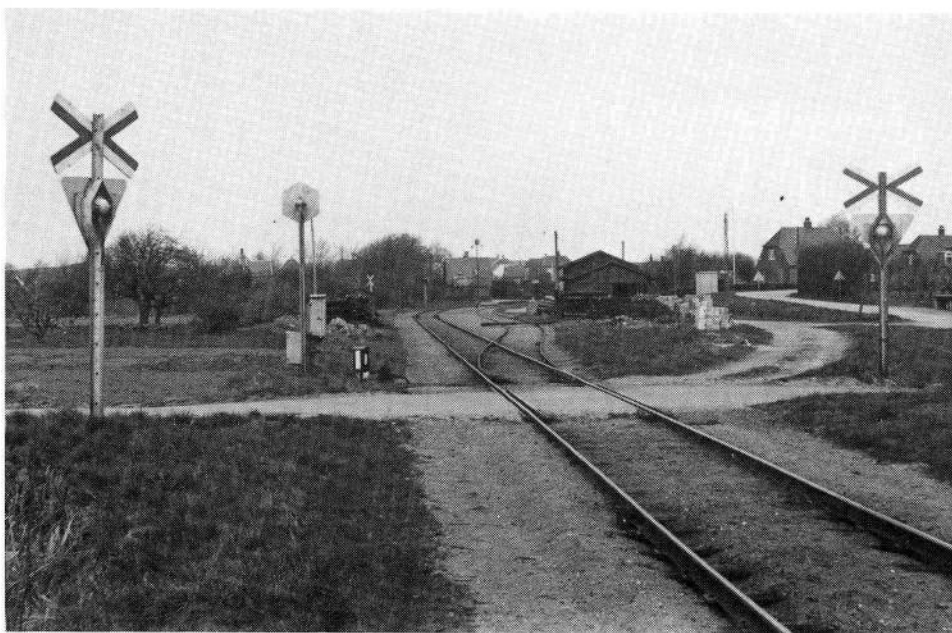
Vi er nu kommet ind i Dalby sogn, der foruden Dalby station også har trinbrættet Hersnap beliggende i sognet, men det kommer vi jo senere til. Nu skal man ikke tro, at fordi Dalby engang har været endestation er bygning og alt andet større og mere anderledes end på de øvrige landstationer. Bygningen er i størrelse og i grundplan helt som de øvrige små stationer på strækningen. Det gælder også redskabs- og toiletbygning og desuden også pakhuset. På mig virkede stedet som om man var kommet rigtig langt ud på landet. Her er ihvertfald ikke meget liv.

Her er et meget langt sidespor med den finesse, at det foruden skifte i begge ender også har skifte på midten. Et par skure, ret store, er uden tvivl beregnet til banetjenesten. Perronen er meget bred og asymmetrisk i forhold til banelinie og stationsbygning. Ligesom i Melsingeligger stationen her i en lang, blød kurve, men det har ikke bevirket en udflytning af signalet, som er af den sædvanlige dobbeltarmede type.

Bortset fra kirken fra romansk og gotisk tid er der på egnen ikke seværdigheder af betydning. Men det virker helt forfriskende at møde flere højdedrag på omkring 35 m, hvorfra der er god udsigt, fordi det omliggende land er så fladt. Bakkerne lægger man mærke til, for hidtil har vi ikke været forvante med "højdepunkter".

Vi kører videre mod **Hersnap trinbræt** i km 33,0. Igen et trinbræt med sidespor, der også igen har skifte i begge ender. Her er en bred perron med det sædvanlige høje elektriske stopsignal, der jo kan betjenes af eventuelle rejsende. Venteskuret er længere end de hidtil sete på turen. Det er rødmalet med grøn dør og grønne vinduesrammer. Indgangen er uden døre, men åbningen er stor - den virker

helt portagtig. Der er kun vinduer ud til perronen, et stort og to mindre og igen på den anden side af "porten" et stort vindue mere. Det er tydeligt at se, at vi er kommet til en anden stil end hidtil set, men det er jo også den nye del af banen vi er kommet til. Igen ligger sporet i en forholdsvis lang kurve forbi holdepladsen, måske fordi banen løber langs en hævning i landskabet. Mod øst kommer planum til at ligge ligesom lidt i en dal, og det er vel også derfor, at man har nogle snehegn liggende parat. En vinter med megen sne kan sikkert give store problemer her. I østlig retning ligger der en klat huse, som har givet trinbrættet navn, men husene anes næppe fra perronen. Her er noget øde. Ingen af eller på, kun et kort stop



Foroven: Dalby station set fra øst. 24/4 1964 (hol)

Nederst: Dalby, indgangsspor skiftet fra Odense (syd). 24/4 1964 (hol)

for min skyld.

Lidt efter at vi har passeret Hersnap går banen fra nordøstlig retning over i en mere stik nordlig retning. Kun 1 km efter Hersnap kommer vi til **Kirkebro trinbræt** i km 34,0. Her er for en gangs skyld ikke sidespor. Stedet ligger på en helt snorlige strækning tæt ved en stor gård (gårde?). Her er da lidt træer at se på, selvom de kun står på en lang række som soldater. Nydeligt og velholdt er her. Venteskuret er igen af en lidt anden type end ved Hersnap, lidt mindre måske. Perron med grusbeklægning (intet ukrudt!) og cementkant og med det sædvanlige men knapt så høje perronsignal. Igen et sted uden liv. Desværre fik jeg ikke noteret farven ned, man kan jo ikke altid nå det hele, når man også skal sludre

lidt med føreren. Banen havde nok regnet med at den nærliggende landsby ville give lidt penge i kassen, men det har ikke været de store indtægter, der har tilflydt OKMJ igennem årene, for det er ihvertfald meget få mennesker fra Stubberup, der har benyttet trinbrættet. Stationsnavnet Stubberup var jo allerede brugt på ØSJS, så man måtte på OKMJ finde på et andet navn og det blev altså Kirkebro.

Nu er der ikke meget tilbage af turen, kun 1,6 km, og retningen er stadig stik nord. Landskabet er heroppe på Hinds-holm efterhånden blevet mere bakket og fra toget kan man se den højt liggende Stubberup kirke. Den har fået tilnavnet "Den hvide jomfru" og så skal der ikke megen fantasi til at fore-

stille sig hvilken farve, kirken har. Sagnet siger, at Marsk Stig blev hemmeligt begravet her i kirken for næsten 700 år siden, et sagn som også andre kirker prøver at tage patent på. Også taget på herregården Scheelenborg anes fra toget. Gården har haft en lang og spændende historie, hvor Marsk Stig også har spillet en rolle. Interesserede må selv søge diverse oplysninger herom.

Så kører vi endelig ind på sidste holdeplads - banens endestation, **Martofte** i km 35,6. På sin vis er det en skam, at turen ikke er længere, for på Fyns Hoved finder man en meget særpræget og køn natur, en natur man ikke finder magen til andre steder i Danmark. Men vi vender tilbage til Martofte.

Der er sidespor både til venstre og højre for hovedsporet. Det venstre spor i kørselsretningen er kortere end det sidespor der løber til højre. Venstre sidespor har skifte i begge ender, men et stikspor herfra løber op forbi varehuset, som forøvrigt er fuldstændig identisk med de fleste andre varehuse, vi har mødt på turen. Stiksporet der løber op langs med varehuset ender i en rampe med opkørsel fra perronen, så det er muligt at lade et køretøj køre ind over enden af en åben godsvogn. Fra denne rampe kommer vi altså ind på selve perronen, hvor der står et højt indkørselsarmsignal. Hovedbygningen er nok lidt større end dem, vi hidtil har mødt (med undtagelse af Kerteminde), men grundplan, byggematerialer m.v. er meget lig mange af de typer, vi hidtil har mødt. Vinduesrammerne er dog her holdt i hvidt, men svigtet den grønne farve har man dog ikke - indgangsdørene er malet i håbets farve. Hovedbygning i to etager med gavlen ud mod perron og en sidebygning, ligeledes i to etager. Imellem hovedbygning og toilet/materialehus er lavet en overdækket cykelstald. Skråt over for stationsbygningen ligger remisen med tre spor. Det ene af disse spor er dog belemret med resterne af damplokomotiv nr. 2 fra OMB. Den er godt splittet ad, idet man bruger maskinen som reservedelslager til OKMJ's damplokomotiver. Remisen er opført af røde mursten og remiseportene var malet grønne. Siden mod vest var ejendommeligt nok lavet af træ. Ved nærmere eftersyn så det ud til, at den vestre større port med



Foroven: Dalby stations vejside set fra nordvest. 24/4 1964 (hol)
Nederst: Hersnap trinbræt set fra syd. 28/6 1964 (J.B.-P.)



bagvedliggende remise var "klistret" på senere. I den anden side - mod øst - er der i tilknytning til remisen bygget et ret lavt vandtårn. Tæt ved remisebygningen er der en drejeskive, der som tidligere nævnt er stor nok til at kunne rumme et af lokomotiverne nr. 14 eller 15, hvad drejeskiven i Kerteminde jo ikke kunne. Der har været en kulgård, men nu er der kun de sørgelige rester tilbage. De rester der ses må nærmest betegnes som rudimenter. Men kul skulle damplokomotiverne jo gerne kunne indtage i Martofte. Man har løst dette "lille" problem ved at have en åben godsvogn holdende læsset med kul. Så kunne man med håndkraft fylde kul over i lokomotivernes dertil indrettede beholdere. Den "kulvogn" jeg så deroppe, så så absolut ud til at have kendt bedre dage, den virkede trods diverse afstivninger ikke videre driftssikker. Så afgjort skrøbelig, noget der forøvrigt i de sidste år i høj grad kendetegnede banens godsvogne. På pladsen stod enkelte godsvogne og en enkelt personvogn, men alt i alt er der ikke meget at se på.

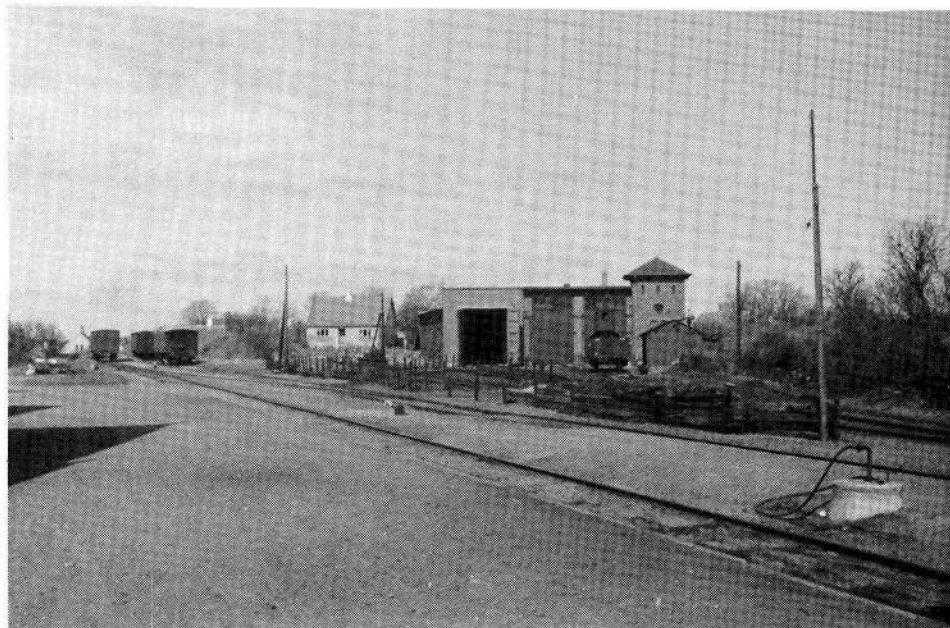
Har man god tid kan det anbefales at tage ad landevejen ud på Fyns Hoved som jeg også før var inde på. Især bør man besøge Bæsbanke med vid udsigt over Kattegat. Martofte er ikke nogen særlig stor by; den ligger lidt nord for endestationen, som den har givet navn til. Det er en ikke særlig spændende plet, man er kommet til, men det skyldes måske, at der ikke er megen tid til at lære stedet nærmere at kende. Vi ankom kl. 13.30 og allerede kl. 13.48 går toget igen tilbage til Odense. Hvis jeg ikke havde nået dette tog (tog 9) skulle jeg have ventet i tre timer før jeg kunne returnere til mere beboede egne.

På turen tilbage spekulerede jeg meget på, hvorfor banen skulle forlænges op i disse egne? Det var ihvertfald sikkert, at meget gods (roer?) til og fra Martofte var der ikke, og antallet af passagerer var heller ikke overvældende. Men nok om det. Jeg havde trods alt haft en god og hyggelig tur, hvor personalet som altid på banerne var utroligt imødekommende og venlige. De har nok spekuleret lidt over, hvad en original som jeg kunne have interesse i på deres bane, men dem om det. Jeg havde haft en god tur.

Øverst: Kirkebro trinbræt set fra syd. 24/4 1964 (hol)

I midten: Ankomst til Martofte, set fra syd. 28/6 1964 (J.B.-P.)

Nederst: Martofte, set mod udkørslen. 28/6 1964 (J.B.P.)



KLUBNYT

MODELJERNBANEKLUBBEN GUDENÅEN, RANDERS

Referat af generalforsamling den
12. februar 1992.

I 1991 nåede vi i Modeljernbaneklubben GUDENÅEN den første milepæl i klubbens historie, nemlig vores 10 års jubilæum. Klubben startede under meget beskedne former i 1981. Der var 9 medlemmer, og vi havde til huse i et lille baglokale i forretningen MODELTRAFIK i Vestergade i Randers. I dag har klubben 34 medlemmer og råder over et 135 kvm stort anlæg.

Året 1991 var præget af meget stor travlhed op til jubilæet den 24. marts 1991, med at klargøre vores anlæg. Vi benyttede samtidig lejligheden til at færdiggøre og indvie en ny station THISTED på anlæget. Det officielle indvielsestog blev på jubilæumsdagen fremført af borgmesteren i Randers, Kjeld Hüttel. Vi vil her gerne benytte lejligheden til at takke alle vores venner og bekendte, som var med til at gøre jubilæumsdagen festlig ved deres besøg. Vi havde gæster fra så forskellige steder som HFHJ, Stavanger Modeljernbaneklub, Sydvestjyske modelbaneklub i Ølgod, JMJK, DSB Damp Randers, Ålborg, Skanderborg og mange flere.

Resten af året er tiden gået med at lave vores 12 kvm udstillingsanlæg køreklar. Det kom allerede i brug i forbindelse med et Åbent-hus arrangement hos DSB-Damp i Randers, om sommeren. Vi blev også inviteret til en jule- og hobbymesse i

Ulvehøjhallen og især denne udstilling var meget vellykket. Det lykkedes os nemlig, ved hjælp af TRINBRÆTTET i Århus, at fremskaffe et IC3-tog fra Heljan, før!! det kom i handelen. Denne verdenspremiere kunne vi så præsentere for den måbende verdenspresse (Amtsavisen i Randers). Det blev sågalt omtalt på forsiden. Endelig havde vi også tid til at deltage i TV-Østjylland, med et ca. 10 minutters indslag i en hobbyudsendelse. Al denne udadvandte aktivitet har bevirket, at vi har fået ca. 10 nye medlemmer i årets løb. Det betyder, at vi aldrig i klubbens historie har haft så mange medlemmer som nu. Samtidig har det også betydet, at vi nok har forsømt vores anlæg lidt i årets løb, og nu vil vi så tage fat på at få gjort noget ved det. Vi vil i år koncentrere os om at få bygget nogle huse, træer, bygninger og andre detaljer til anlæget.

Traditionen tro holdt klubben byggekonkurrence, og bedømmelsen skete ved juleafslutningen i december måned. Som dommere i årets konkurrence havde vi i år fået to af de virkelig gode, nemlig driftsbestyrer ved MHVJ Mogens Duus, samt J. Guldbæk Christensen kendt fra bl.a. SIGNALPOSTEN. De to herrer bedømte de ca. 15 indleverede modeller meget grundigt og kompetent. De kom frem til at Ole Geer skulle vinde kategorien vogne, med en CQM vogn, samt at Uffe Pedersen vandt kategorien trækraft med en Q-maskine og kategorien bygninger med pakhuset til Skagen station.

Samtidig blev kategorierne for byggekonkurrencen 1992 fastlagt som følger:

1. Trækraft bygget før 1935. Gerne små damplokomotiver.

Noget helt andet er, at jeg har tænkt på, at Martoftes stationsplan ville være god til brug på et modelbaneanlæg, for her gør det jo ikke så meget, at banen kører med underskud!!

J.G.

Den yderste ende af OKMJ. Remisen i Martofte og depotsporene, med tv J 81 og th A 11. I maskindepotet er kulgården næsten tom, men NFJ's PFR 240 agerer lager (bemærk, at bremsehuset er næsten intakt). Efterår 1956 (Guldbæk)

2. Godsvogne bygget før 1950.
3. Tilbehør og bygninger til anlæget.

Alle klubbens medlemmer, både aktive og passive kan deltage. Bedømmelse finder sted første onsdag i december måned 1992.

Kassereren redegjorde så for årets regnskab. Dette udviste indtægter for ca. 25.000 kr. og udgifter for næsten det samme. Alt i alt resulterede det i et underskud på 119 kr., hvilket er meget tilfredsstillende, da klubben gerne skal hvile i sig selv og hverken give over- eller underskud.

Kontingentet forblev uændret på 100 kr. pr. måned for seniorer, 60 kr. pr. måned for juniorer og 15 kr. pr. måned for passive.

Under indkomne forslag blev det vedtaget, at juniorer nu kan indvælges i bestyrelsen, dog ikke som formand, næstformand eller kasserer.

Der var også udskiftning i bestyrelsen, idet Viggo Jensen efter eget ønske fratrådte. Viggo har være med i klubben siden starten og var i mange år næstformand. Hermed en tak til ham for hans indsats. Han fortsætter i klubben, og er for tiden meget optaget af at lave et teglværk med tilhørende smalsporsbane.

Den nye bestyrelse ser herfter sådan ud:

Formand, Uffe Pedersen,
Vølundsvej 3, 2. tv, 8900 Randers. Tlf. 86 40 60 12.
Næstformand, Lars Sørensen
Kasserer, Hans Stücker
Sekretær, Ole Geer
Best.medlem, Kenneth Nielsen(jr)
Endelig blev der valgt personer til suppleanter, revisor samt udvalgsformænd. Og derefter var så generalforsamlingen forbi.

Uffe Pedersen



AFSPEJLINGER

En fristil om noget andet - og dog!
Af Povl Wind Skadhauge

Selv om man værdsætter sit modersmål mere end andre sprog, kan nogle af disses egenskaber virke i høj grad attraktive. Her tænkes fx på den smidighed, som kendetegner engelsk, både i britisk og amerikansk udgave. Ikke alene er dette udprægede blandingssprog særlig rigt på ord, således at et bestemt begreb som regel kan udtrykkes på flere måder og mere nuanceret, end man som dansker er vant til. Men samtidig er der en tværgående tendens: Et ord kan - og det er basis for en mangfoldighed af ordspil - have en række, ofte meget forskellige betydninger. Tillige dannes afledninger på yderst enkel måde. Det sidste gælder måske navnlig i Amerika. Her er railroad ordet for jernbane (det britiske railway bruges også, men mest om et mindre foretagende eller på lignende måde som det danske udtryk skinnevej). Ved tilføjelse af kun tre bogstaver fås railroading, der både betegner bygning af jernbaner og jernbanedrift. Og ofrer man fire bogstaver, kan dannes ordet railroadiana. Man kan hermed mene alt, hvad der på nogen måde har med jernbaner at gøre eller er forbundet med begrebet.

Desværre kan railroadiana ikke direkte oversættes til dansk. Jernbaneminder duer ikke; denne glose angår kun en del af det vældige område, som dækkes af det amerikanske ord. Jernbaneting nytter heller ikke, og overskriften for nærværende artikel gælder ligeledes kun et udsnit. Men hvis railroadiana havde vundet indpas i dansk ligesom som mange andre fremmedord, ville det nu alligevel have været det rigtige ord.

Railrodiana er nemlig ikke bare alt stof - optegnelser, bøger, tryksager, billeder, film, plader, bånd og genstande af enhver art - som i videste forstand har eller har haft en driftsmæssig betydning og/eller formidler viden til dem, der interesserer sig for jernbaner og

tog og deres historie. Railroadiana er også materiale af mange slags, som giver information, ikke så meget om jernbanen selv, men mere om, hvorledes den opfattes af mennesker. Alt så alt, hvad der lægges i begrebet afspejling, og som kan give indblik i den menneskelige forestillingsverden på et andet plan end det teknisk-økonomisk-organisatoriske.

I Dansk Lokomotivmands Forenings jubilæumsbog LOKOMOTIVETS MÆND fra 1979 gav Ib Koch-Olsen i et afsnit, som ikke dækkes af bogens titel, og som han kaldte "Motivet lokomotivet", et spændende udblik over visse afspejlinger. Ledsaget af et fortræffeligt billedstof viste han i causerende form, hvorledes navnlig damplokomotivet har optaget malere, tegnere, grafikere, skulptører, skønlitterære forfattere, komponister og filmfolk. Ejendommeligt nok udelod han dyrkerne af det almindelige faste fotografi, men det hender jo ofte, at man ikke kan se skoven for bare træer. Da "Motivet lokomotivet" desuden kun er ét kapitel blandt mange (med helt andre emner), er det begrænset, hvad der i det hele taget har kunnet komme med. Antydninger må være det rette ord.

Det er derfor godt at vide, at der faktisk findes bøger og anden litteratur om jernbane i maleri og grafik, skønt nærværende forfatter mener, at der mangler en dansk kunstbog af nævnte art - en bog, som i lige grad henvendte sig til jernbaneentusiaster og kunstelskere, og som ville blive et smukt dokument, hvordan man end bar sig ad.

Heldigvis er der også udgivet i hvert fald én ret omfattende skønlitterær jernbane-antologi, nemlig VOM REIZ DER EISENBAHN. Titlen er flertydig og som sådan fortrinligt valgt, idet Reiz både kan betyde pirring, irritation, kildren, tillokkelse, fristelse, ynde, yndighed og skønhed. Ralf Roman Rossberg har

samlet denne antologi, som blev udgivet 1979 af Sigloch Edition, Künzelsau, i et kæmpebind på 456 sider i format 24x33 cm. Denne overstørrelse, som desværre gør bogen lige umulig som sengelæsning og i en lænestol, skyldes, at der for hver otte siders tekst er otte sider med gengivelser af store farvefotografier. Disse, som ikke direkte illustrerer teksten, men beriger pauserne mellem tekstafsnittene og nuancerer opfattelsen, viser jernbaner i hele verden og er udvalgt med den billedmæssige kvalitet som det primære. På tilsvarende måde er tekststykkerne, hvoraf en hel del er uddrag af større værker, internationalt sammensat og udvalgt på litterære kriterier. Alt, hvad der ikke fra begyndelsen har foreligget på tysk, er naturligvis oversat til dette sprog, og det kan man måske være ked af, når det gælder fx H.C. Andersen, Mark Twain eller Ernest Hemingway. Men det gør samtidig store russere som Leo Tolstoj, Anton Tschekow og Boris Pasternak tilgængelige.

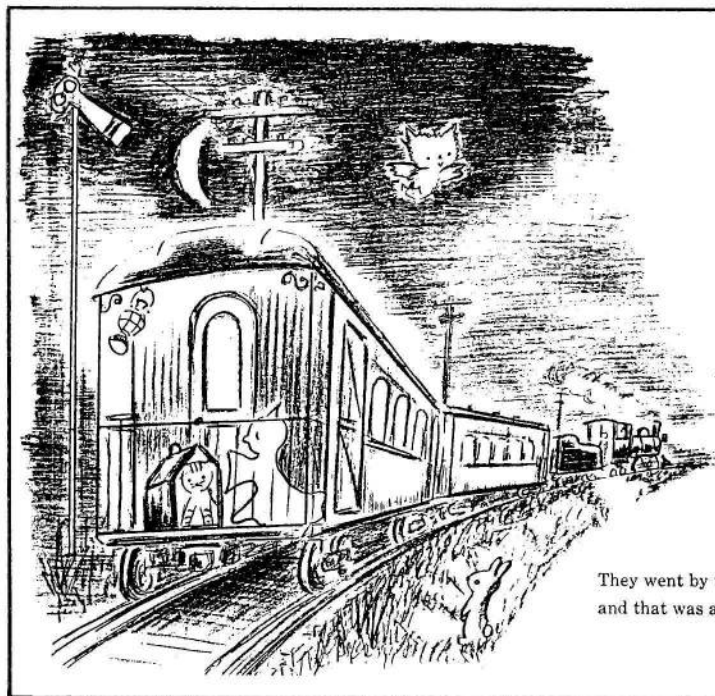
Om der findes parallelle musikalske antologier - noder eller indspilninger - skal lades usagt; nysgerrigheden er dog vakt. Men med hensyn til "jernbaneholdige" film kommer man langt med en bog som John Huntley's RAILWAYS IN THE CINEMA, London 1969, for så vidt angår tiden indtil da. Bogen er et beskrivende og i nogen grad illustreret "katalog" over først og fremmest britiske, franske og amerikanske værker. Det omfatter alle slags film, både spillefilm, reportager og instruktionsfilm m.v. En lignende, men rent dansk - eller eventuelt skandinavisk - håndbog kan man vel desværre kun opleve i drømme på trods af, at jernbanen har "spillet med", undertiden som indehaver af hovedrollen, i et ganske stort antal produktioner.

Et lidt overset emne er kombinationen jernbane og børn. Måske hænger det sammen med, at jernbaner og tog ikke har nær

samme plads i børns forestillingsverden nutildags som for år tilbage, men hvad er årsag, og hvad er virkning? Det er ellers fængslende at se børns tegninger; skønt damplokomotivet de fleste steder i verden kun er museumsstykker og ingen rolle spiller i den daglige drift, er de hyppigt det foretrukne motiv. Noget af forklaringen ligger muligvis i en replik, som forfatterens nevø af årgang 1971 afleverede i tre-fireårsalderen. På det provokerende spørgsmål fra hans morbror om, hvorfor han foretrak damplokomotiver, svarede han nemlig uden at blinke: Jo, for de har røg!

(Og røg er let at tegne.)

Under emnet jernbane og børn hører også børnebilledbøger med jernbaner og tog som stof eller i hvert fald af betydning for handlingen. Man kan som første hjælp dele dem op i to grupper: 1) PUFLE, DET LILLE RANGERLOKOMOTIV og utallige lignende beretninger, hvis pointe er, at den hidtil blandt lokomotiverne i depotet så ringeagtede lille rangermaskine en skønne dag vinder uvisnelig hæder ved at undsætte et højt klassificeret eksprestog, hvis trækraft har lidt nedbrud. Grundlaget for dem alle synes at være en novelle af Rudyard Kipling (1865-1936). 2) Alle de andre, som er mere originale og udgør en broget flok, af hvilke tre vidt forskellige eksempler skal nævnes (Ib Spang Olsen burde måske have været med, men ham kender læserne formentlig allerede): a) GEORGIE TO THE RESCUE af Robert Bright, New York 1956. Georgie er et lille husspøgelse, der bor på landet, og som sammen med sit "herskab" bruger det damptrukne jernbanetog med den største selvfølgelighed til og fra storbyen, da handlingen forlægges dertil - det hele oplevet i lette tegninger. b) PUFFING BILLY'S ADVENTURE af Esta de Fos-sard, udgivet 1978 af den australske, smalsporede veteranbane mellem Belgrave og Lakeside i Victoria. Bogen, der er illustreret med store farvefotos af Haworth Bartram, fortæller en lidt pjattet kriminalhistorie, hvis handling udspiller sig i og ved det spektakulære lille tog. Det er også fine landskabsbilleder. Bogen slutter med et kort over strækningen samt diverse historiske og tekniske data i ganske kort form. c) THE RAILWAY JOURNEYS OF MY CHILDHOOD (Min barndoms jernbanerejser) af John Faviell, London 1983. I tekst og hovedsagelig farvelagte tegninger skildrer Faviell, som er af årgang 1898, for sine børnebørn det edwardianske Storbritanniens jernbaner, isprængt



They went by train
and that was all right.

Illustration fra "Georgie to the Rescue"
Formidlet gengivelse
Teksten lyder: They went by train and that was
all right.
Få dansk: De tog med toget, og det var i orden.

træk af familielivet. Han kombinerer på en yderst charmerende måde underholdning og lærdom i en bog, som kaster lys omkring sig.

Der findes talrige kategorier af jernbane-"relikvier" (reliquiae i grundbetydningen: rester eller efterladenskaber), som kan være til glæde. Over forfatterens arbejdsbord hænger fx et forhenværende DSB-skilt med hvid tekst HURTIGTOG på falmet rød bund. Det har kæde med håndtag i upåklageligt smedearbejde og sætter, om ikke tempoet, så i hvert fald stemningen i vejret. Og han lader med største fornøjelse skinnestumper, skinnespiger og svelleskruer fungere som bogstøtter eller brevpresere. Nogle af dem er netop fundet som virkelige reliquiae på nedlagte banestrækninger eller efter sporfornyelse.

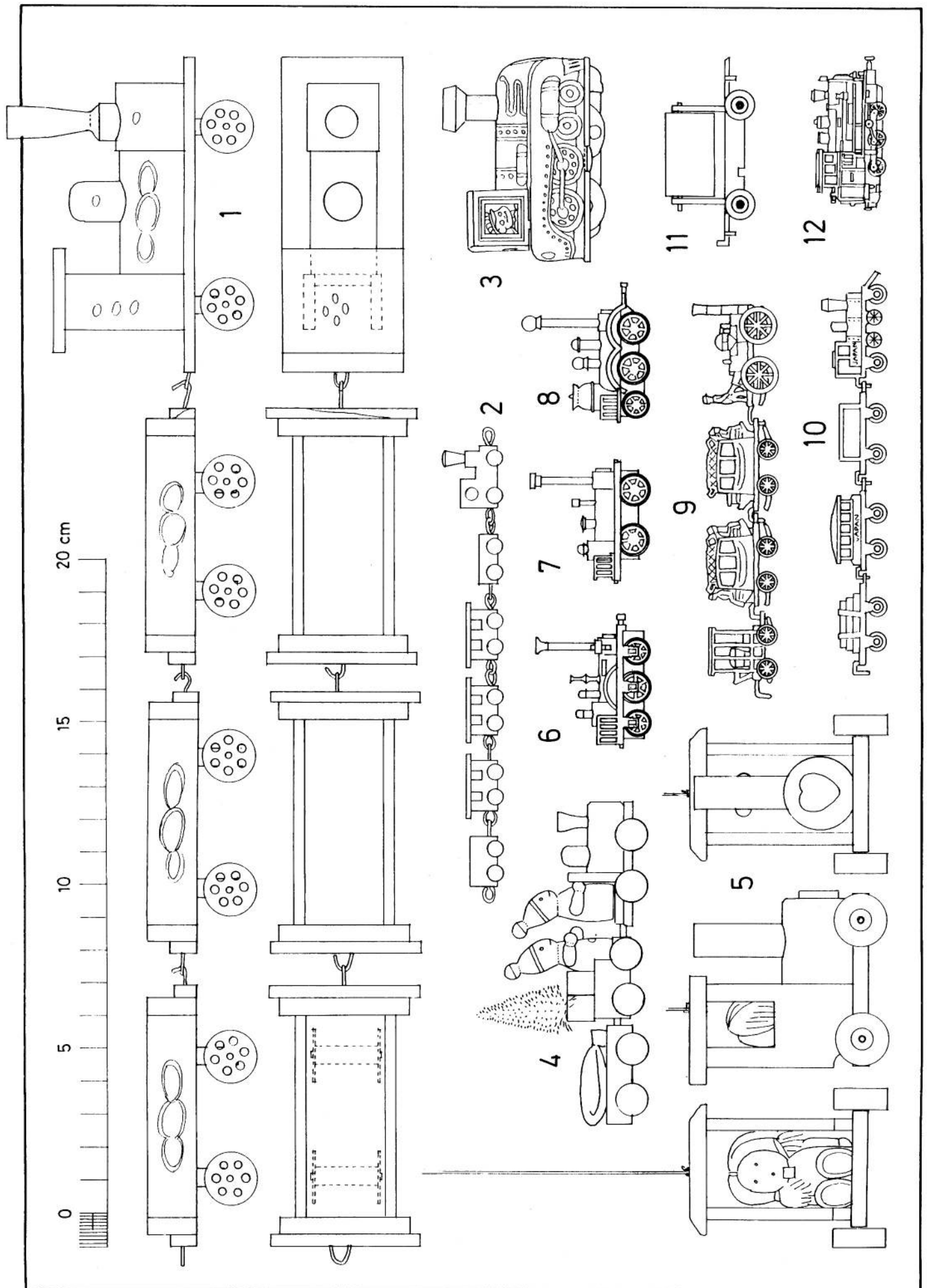
Faktisk er der så meget, man kan samle på, at selv et omfangsrigt (og ret så tiltalende) værk som THE COLLECTOR'S BOOK OF RAILROADIANA af Stanley L. Baker og Virginia Brainard Kunz, New York 1976, i virkeligheden kun skøjter hen over emnet. Og man finder i bogen næsten intet om hele den gruppe af ting, der blot afspejler begrebet jernbane, i mange tilfælde betragtet som identisk med damplokomotivet eller det damptrukne tog, og som ikke har anden berøring med jernbanen, end at den er gjort til motiv. Om sådanne ting er værd at samle på, kan selvfølgelig diskuteres. Men rider man sin kæphest tilpas afslappet, er der til gengæld rige muligheder for de nære familiemedlemmers undertiden noget drilagtige initiativ, og således er det gået til,

at forfatteren på tre helsides tavler kan præsentere 30 udvalgte eksempler på "jernbane-afspejlinger", nogle af dem temmelig barokke.

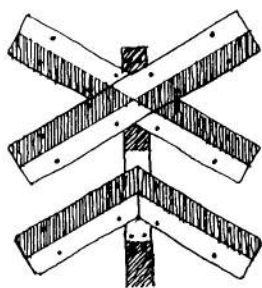
Nr. 1-12 (første tavle) er legetøj og/eller nips og har ikke nogen funktion i snæver betydning. Nr. 1, der som kulturhistorisk vidnesbyrd slet ikke er til at stå for, er formentlig det eneste af alle 30 eksempler, der muligvis repræsenterer nogen særlig pengeværdi. I alle øvrige tilfælde er det foreløbig "kun" affektionsværdien, der tæller. Men hvem ved, hvordan forholdene udvikler sig? Det bliktog, forfatteren havde som barn, ville have været et væsentligt økonomisk aktiv i dag, hvis han bare ikke havde skilt sig af med det.

Nr. 13-21 (anden tavle) repræsenterer ting, som "er" eller "kan" andet og mere, end de umiddelbart giver det udseende af. Nr. 13-16 hører således hjemme på skrivebordet, nr. 17-20 på spisebordet. Nr. 21 kan fungere i mange sammenhænge - og ser mildest talt rædsom ud, men den frembragte lyd er ikke værst.

Nr. 22-30 (tredie og sidste tavle) angår tog og jernbaner brugt som dekoration. Platter hører også hjemme i dette selskab, men er så velkendte - og så store - at det har været grund nok til at gå uden om dem. Nr. 22-26 er eksempler på emballager, nr. 27-29 på, at det er tingene selv, der er udsmykket med emner fra jernbanens verden. Og endelig trækkes der med nr. 30 en forbindelseslinie tilbage til den faglige jernbanelitteratur, idet man ikke kan undgå at blive imprægneret med



viden, når spillekortene bruges efter hensigten.



1. Tog bestående af lokomotiv og tre åbne vogne. Ubehandlet grantræ, i hovedsagen høvlet, dog står snitfladerne rå afskåret uden afpudsning, og "pufferplanterne" er ikke høvlet. "Koblinger" af ubehandlet jerntråd. Dekorationer i en slags almuestil, udført ved brænding, suppleret med pletter af rød og grøn farve; stilen er den samme, som kendes fx fra billige smykeskrin etc. Hjul udstanset i jernblik og sømmet fast; kan ikke dreje rundt. Indtil videre formodes toget at være polsk arbejde fra før 1. verdenskrig. Den originale emballage oplyser intet direkte. På trods af skrøbeligheden og hjulenes manglende drejelighed må man vel også tro, det drejer sig om legetøj. Det forhindrer ikke, at dette tog er særdeles dekorativt.

2. Tog bestående af lokomotiv, tender, tre personvogne og lukket godsvogn (eller rejsegodsvogn). Fem forskellige træsorter og/eller indfarvninger. Oliebehandlet? Præcis forarbejdning, glatte flader. Permanente "koblinger" af kobbertråd eller forkobret tråd. Hjul af træ, drejer frit. Indkøbt i BRD, men oprindelse ukendt. Formentlig tænkt som nips, men er rimelig robust, således at det i en snæver vending også kan bruges som legetøj.

3. Lokomotiv af jernblik, lithograferet i farverne sort, rød, gul, blå og hvid. Skorsten i blød sort plast (børnevenligt eller ...?). Indbygget urværk, som trækkes op med fast nøgle på den side af lokomotivet, der ikke ses på tegningen. Træk på det forreste af de rigtige hjulsæt. Både dette og det bageste, fritløbende sæt er af hård sort plast, som det er meningen at man skal lægge så lidt mærke til som muligt. Fortil ses nummeret 1501, og bag på førerhuset står MADE IN JAPAN. Ingen tvivl om, at dette er børnelegetøj, men urværk og hjul kunne lige så godt have været anbragt i en mus af blik!

4. Tog bestående af lokomotiv, tender og åben godsvogn. Ube-

handlet whitewood el.lign., dog er visse dele bejdsede: hjulene, der er fastlimede skiver, samt forreste "pakke" er røde, mens skorsten, dom og bageste "pakke" er orange. Permanente "koblinger" med orangebejdsset pind (bambus?). De to julemænd drejet i træ og blankt malet; rød "uniform". Juletræ af grøn plast med hvid "sne" her og der. Sæk med julegaver, grønt flonel bundet til med gul kinesertråd. Dansk oprindelse? Udpræget juledekoration.

5. Lokomotiv af ubehandlet whitewood, ahorn etc. Hjul påsat med messingstifter, drejer med besvær. I førerhus bagudvendt dukke af ubehandlet træ - alt drejerarbejde - med hår af hvidt garn og sløjfer af rødt. Ophæng af rødt garn. Antages at være af svensk oprindelse, men kan også være dansk. Måske juledekoration (kan evt. hænges på juletræ), måske bare "pigenips".

6, 7 og 8. Lokomotiver af plast i diverse farver og med partiel bemaling. Hjul af formessinget plast eller metal; vægten tyder på det sidste. Hjulene er ikke gennembrudte, men har flanger svarende til sporvidde 8,5 a 9 mm; drejer frit. Synes at forestille engelske maskiner fra 1830'erne, men der er taget ret frit på detaljerne. Antages fabrikeret i det fjerne østen, har været indeholdt i knallerter. Er vel tænkt som nips, men flangehjulene gør dem til en vis grad også egnet som legetøj.

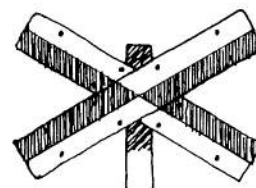
9. Tog bestående af lokomotiv, to personvogne og en overdækket rejsegodsvogn. Støbt i formentlig tinholdig legering, ubehandlet og ikke rensat for støbegreter. Vognhjul dog af mørkebrun plast, gennembrudt. Alle hjulpar drejer frit. Der synes at være et bestemt forbillede, som dog ikke er fulgt synderlig nøje: W.H. Brown's silhuet-klip af det amerikanske lokomotiv DeWitt Clinton på tur med vogne 9. august 1831. Oprindelse ukendt; må betragtes som nips.

10. Tog bestående af sort lokomotiv, grøn tender, rød personvogn og gul tømmervogn. Malet zinkstøbegods. Hjul af hvid plast; drejer frit. De to af lokomotivets hjulsæt er dog attrapper, støbt sammen med det øvrige. På højre side af førerhus og personvogn læses JAPAN. Der er ikke tilstræbt nogen særlig realisme; sættet må betragtes som nips.

11. Tipvogn. Plast i dæmpede farver. Koblinger (også plast)

virksomme. Et håndtag, hvormed beholderen kan tippes, er brækket af. Hjul drejer rimelig frit. Undersiden har følgende oplysninger: Copyright 1978 Roth Design Ferrero, 5. Kan både betragtes som nips og legetøj.

12. Lokomotiv i sort plast med metalgrå gennembrudte hjul, ligeledes plast. Flanger svagt gengivet. Koblinger antydnet, men ikke virksomme. Gengiver nogenlunde realistisk en nyere trekoblet maskine med rammevandskasse. Oprindelse og anvendelse som nr. 6, 7 og 8.

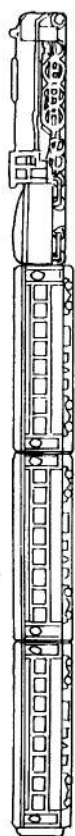


13. Kuglepen. De tre vogne udgør skaftet og er udført i dæmpet grøn plast. Lokomotiv og tender er en hætte i sort plast. Solgt i æske med påtrykt tekst, bl.a. MADE IN HONG KONG (hvad man næsten også ville vente). På taget af midterste vogn er trykt CAIRNS N.Q., og det aktuelle eksemplar er da også indkøbt i denne australske by.

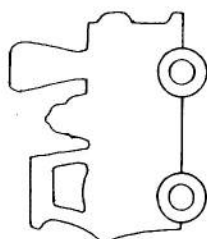
14. Viskelæder i sort og rød plast; skive med kontur som vist og 10 mm godstykkelse. Hvidt påtryk på begge sider skal gøre "modellen" mere "detaljeret", men er aldeles urealistisk og ikke gengivet i opmålingen. Virksomme hjul af halvvejs transparent gul plast på stålaksler, men detaljeret som bilhjul! Iflg. salgsemballage MADE IN TAIWAN.

15. Blyantspidser. Zinkstøbegods overfladebehandlet således, at man får indtryk af anløben kobberbronze. Hjul kun delvis virksomme. Selve blyantspidseren anbragt lodret i førerhuset og af plast (bortset fra klingens). Blyanten føres op nedefra. Førerhusets bagside udført som højrehængt dør, gennem hvilken affald fjernes. I henseende til proportioner en rimelig realistisk gengivelse af en amerikansk Mogul. MADE IN HONG KONG; dette fremgår både af præg i bund og af tekst på emballagen, der i øvrigt oplyser: Pencil Sharpener, Antique Finished Die-Cast Miniature No. 9611. Producentnavn ikke oplyst, men copyright-signatur anbragt i forbindelse med et varemærke, der er udformet som en liggende oval, i hvilken en lille dreng danser med en lille pige.

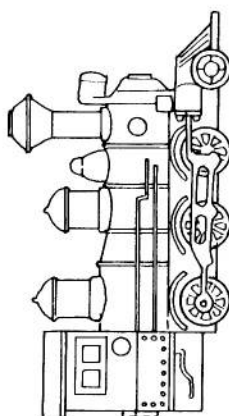
16. Blyantspidser i plast, sort overdel og rød underdel. Findes



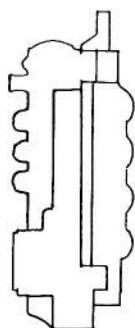
13



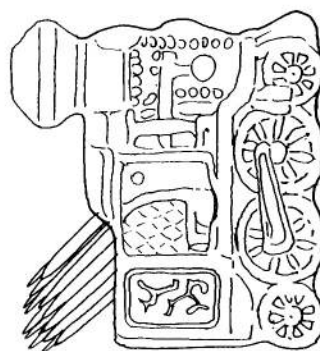
14



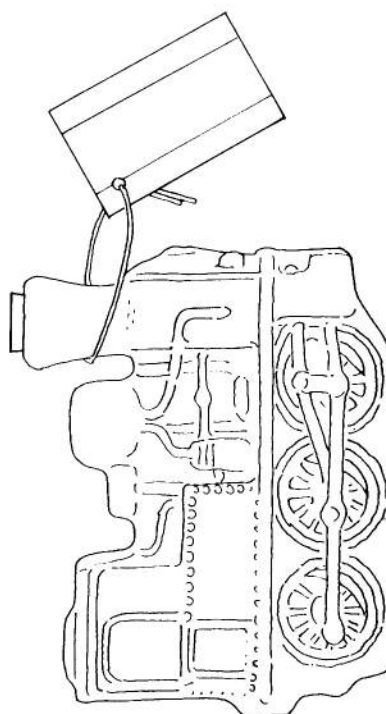
15



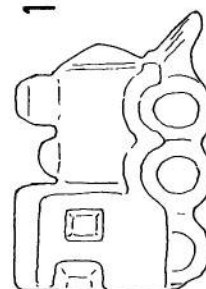
16



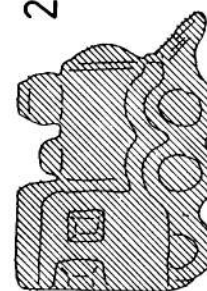
17



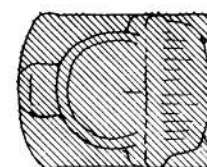
18



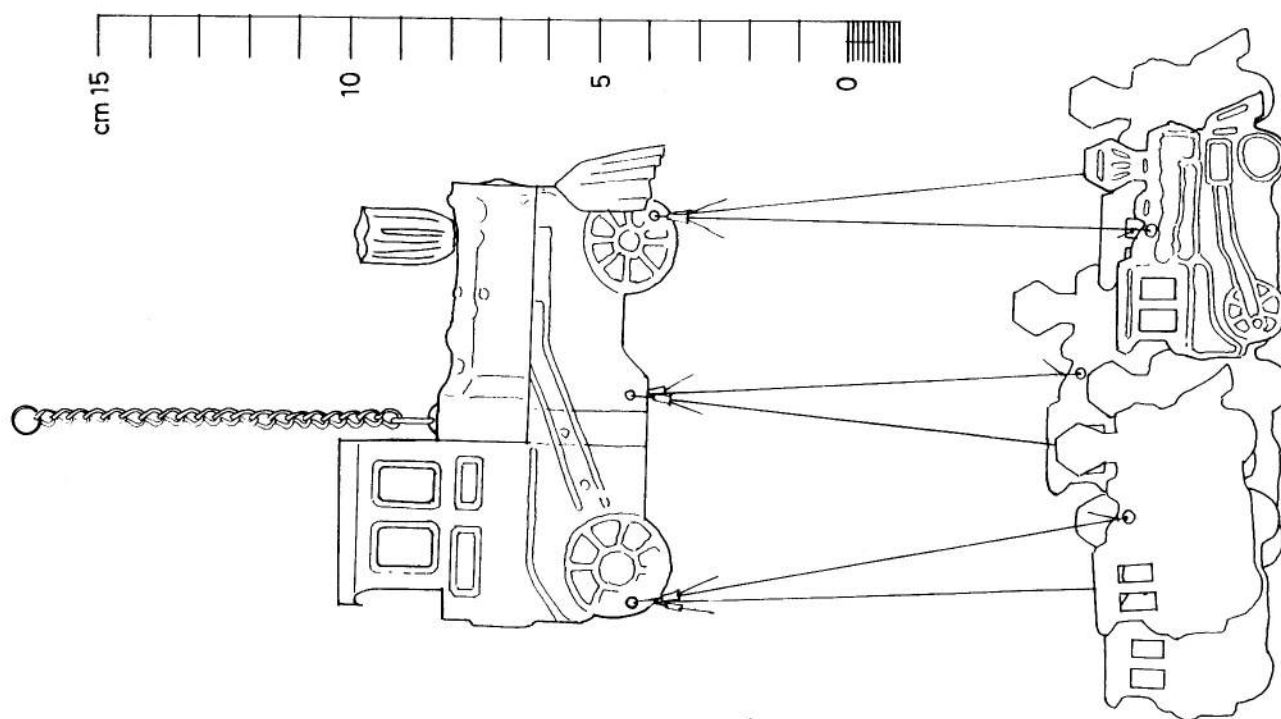
19



20



21



cm 15

10

5

0

også med gul overdel. Hjul og gangtøj er en del af støbningen, fremtræder kun som svagt relief. Tegningen er udført skematisk, relief udeladt. Blyanten indføres bagfra; der er ingen bagvæg. Affald falder nedenunder. Forbilledet synes at være den tyske BR 81, selv om bageste sandkasse mangler og der i øvrigt er meget af kritisere. Oprindelse ukendt, men må antages at være fra det fjerne østen.

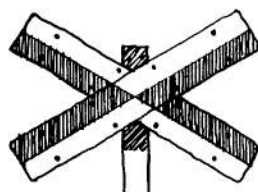
17. "Båger" til tandstikkere. Porcelæn med gulbrun glasur. Bredde 35 mm. Foruden hullet til tandstikkerne er der et ø 5 mm hul i skorstenstoppen. Oprindelse ukendt.

18. Snapseflaske. Porcelæn (stentøj?) med grøn glasur. Korkprop i skorstenen, der er overdimensioneret for at fungere som tud. Forbilledet har antagelig været den preussiske T 3, og trods misproportioneringen er helhedsindtrykket langt bedre, end det kan vises i en opmålingstegning, idet glasurens lagtykkelse og dermed farvetone varierer på en måde, der fremhæver hovedform såvel som detaljer. I bunden præget Weisenbach. Som "etiket" er tilbundet en edmonsonske billet i understørrelse med rødt midterfelt og hvide bræmmer. På den ene side står Gute Fahrt og på den anden Weisenbach Schnaps Idee, Obstwässerle, 38% vol - 40 ml, Brennerei Adolf Weisenbach, D-7594 Kappelrodeck, Schwarzwald. Som det fremgår, er indholdet beskedent af omfang, men det smager fortræffeligt, hvorfor man må håbe, at fabrikken fremtidig vil tage et højereydende lokomotiv til forbillede.

19 og 20. Saltbøsse og peberbøsse af porcelæn med henholdsvis gullighvid og sort glasur. To strømhuller i førerhustag, påfyldningshul med plastprop under kedel. Største bredde 31 mm. Ligger godt i hånden, men strømhullerne er så store, at det kniber med at kontrollere mængden, når der drysses. Oprindelse ukendt.

21. "Wind Game". Til dette udtryk findes ingen dansk parallel; ordret oversættelse giver vind-spil. Bruneret jernblik med primitivt præg; på det store lokomotiv, der er samlet i lighed med en modelkarton og har en bredde på 35 mm, er der partielt kobberglans. De seks små lokomotiver er blot skiver, som alle har det præg, der kun er vist på en af dem. De er op-hængt med nylontråde, som er lidt længere end tegnet, i det store, og når de - ved den

mindste bevægelse - rammer hinanden, lyder det noget i retning af små klokker. Bag på førerhuset er præget 1880 BR og HONG KONG.



22. Engelsk kartonemballage, beregnet for en flaske mørkerødt blæk fra firmaet Winsor & Newton (bl.a. kendt for fremragende akvarelfarver). Udfoldning af æskens fire egentlige sider, på hvilke der som blikfang for indholdet er afbildet et tog i blækkets farve, i en bevidst naiv stil. Anonym tegner. Lokomotivet gentages på flaskens etiket.

23. Fransk 20 styks cigaretpakning, mrk. Gauloises Blue Way. Udfoldning, bagsiden dog kun delvis gengivet. Gaulois/gauloise betyder gallisk, gammeldags, ægte fransk - og som navneord galler(inde). Den afbildede hjelm er en Asterix værdig, men lokomotivet er sandelig også så fransk som noget. Den meget nøjagtigt udførte tegning viser nemlig en af Paris-Orleans-banens efter projekt af André Chapelon ombyggede Pacific-maskiner, nr. 231.726, som i 1936 blev forsynet med strømliniebeklædning. Farvelægningen domineres af blå nuancer. Anonym kunstner.

24. Dansk tændstikæske, udgivet af Irma. Indgår i en serie med forskellige københavnske sporvognstyper som forsidedekoration; på bagsiden er anført oplysninger om den pågældende type. Bo Bonfils er mester for de meget charmerende tuschtegninger, naturalistiske i streg og farvelægning.

25. Russisk portionspakning til hugget sukker. Omslagets forside trykt i blå (himmel, ret mørk), grøn (mark og skov), rød (fartlinier) og sort. Motiv: dieseltogsæt i landskab - samt et vin-ge-hjul på flyvetur.

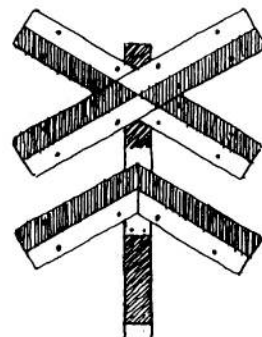
26. Svensk tændstikæske med engelsk tekst. Gammel etiket udgivet i nytryk af Svenska Tändsticks AB i 1979, som led i en række reprints af gamle etiketter (overpris til velgørende formål, "Solstickan" jf. "Lysglimt" i Danmark). Foruden sort er der to farver; bunden er blå, mens lokomotiv, tekster og medaljer står i gult. Det hvide papirs utrykte ramme udgør en sidste "farve".

27. Snørebånd, bredde 9 mm, længde 80 cm. Hvid bund. På begge sider påtrykt 8 tog i farverne rød, blåsort og grøn (alle tog er ens) samt 9 gange ordet PUFF i rødt og gult. Oprindelse ukendt. - Uden tvivl fortrinlige snørebånd, men hvem nænner at tage dem i brug?

28. Bord"kort" udført i korsstingsbroderi. Ved en festlig lejlighed i 1981 afspejlede hver enkelt festdeltagers bord"kort" en af vedkommendes interesser eller egenskaber. Udført af Inge Skovgaard.

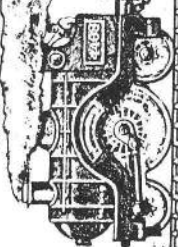
29. Viskelæder af 8 mm hvid plast, på den ene side påtrykt tegning af et britisk udseende 1C-lokomotiv med 3-akslet tender. Sorte konturer samt kul og røgkammer, i øvrigt rød, bortset fra gul til dom, bånd omkring kedel og nummer på tender. Teksten på viskelæderets emballage viser bl.a., at det indgår i en serie; der står: Thomas the Tank Engine & Friends (tenderlokomotivet Thomas og dets/hans venner). Fun Erasers (sjove viskelædere). Copyright Kaye & Ward Ltd. 1984. Copyright Britt Allcroft Ltd. 1984. HCF, Made in Taiwan.

30. Titeltæppe og to spillekort fra tyskproduceret trumf-spil på 24 kort. Dansk tekst. Reproduktioner af farvefotos med tyske damp-, el- og diesellokomotiver samt motorvogne. Overskrifter og data trykt i sort. Udgivet af Altenburg-Stralsunder Spielkarten, D 7022 Leinfelden/Stuttgart og betegnet nr. 7540 C. Firmaet har udgivet mange andre trumf-spil med billeder af og data for transportmidler, til lands, til vands og i luften.



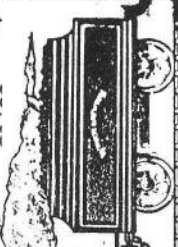
Skulle nogen blandt de læsere, der eventuelt har fulgt med så langt som hertil, have fået lyst til selv at være guide for deres interessefæller/lidelsesfæller på en opdagelsesrejse til et eller flere af de nævnte eller dertil grænsende områder, vil redaktøren efter forfatterens bedste overbevisning byde vedkommende velkommen. Der er meget mere at hente, end man umiddelbart skulle tro. Kom frit frem!

WINNOR & NEWTON
INK



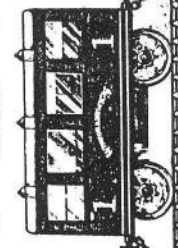
DEEP RED
ROJO OSCURO

WINNOR & NEWTON
INK



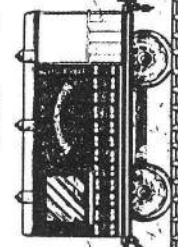
DEEP RED
ROSSO SCURO

WINNOR & NEWTON
INK



DEEP RED
ROUGE FRANC

WINNOR & NEWTON
INK



DEEP RED
TIESROT

0 1 2 3 4 5 8 9 10 cm

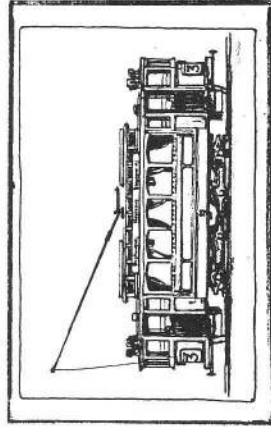


22 23

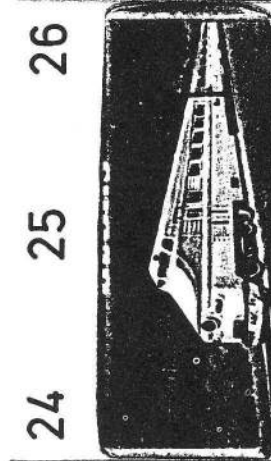
GAULOISES
BLUE WAY



GA
B I



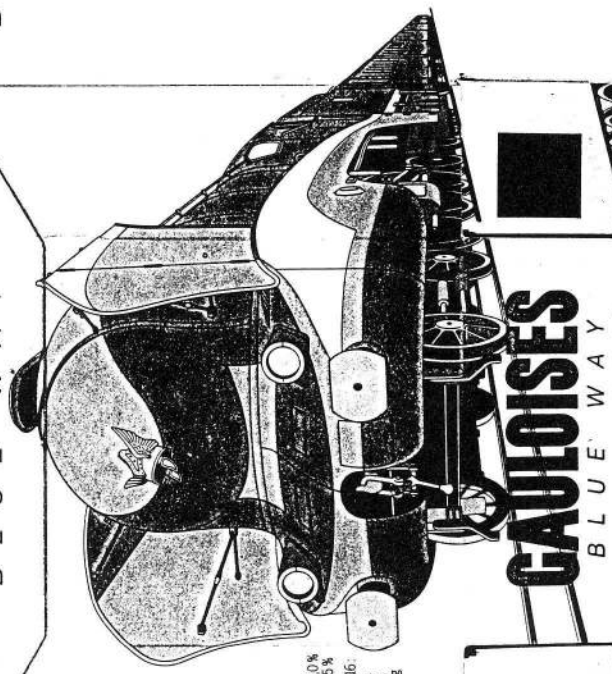
24



25



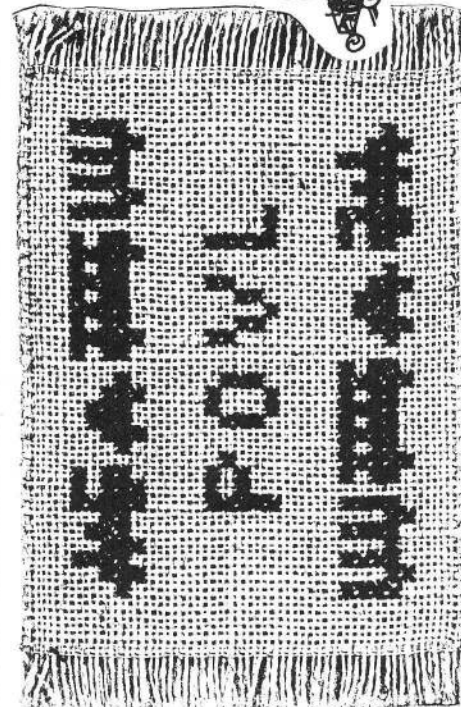
26



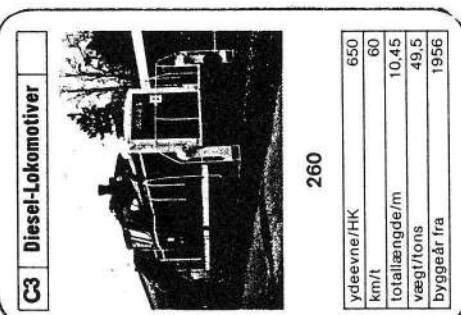
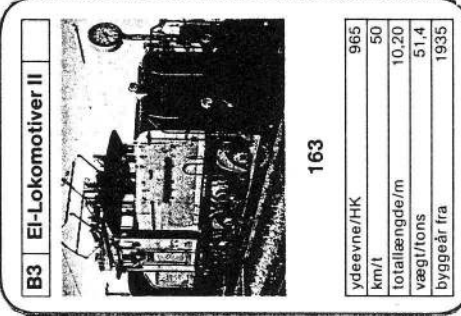
tabac 94,5 %
papier à cigarette 5,0 %
agent de texture 0,5 %
selon la loi n° 76-616:
nicotine 1,23 mg
goudrons 19,8 mg



27



28



163

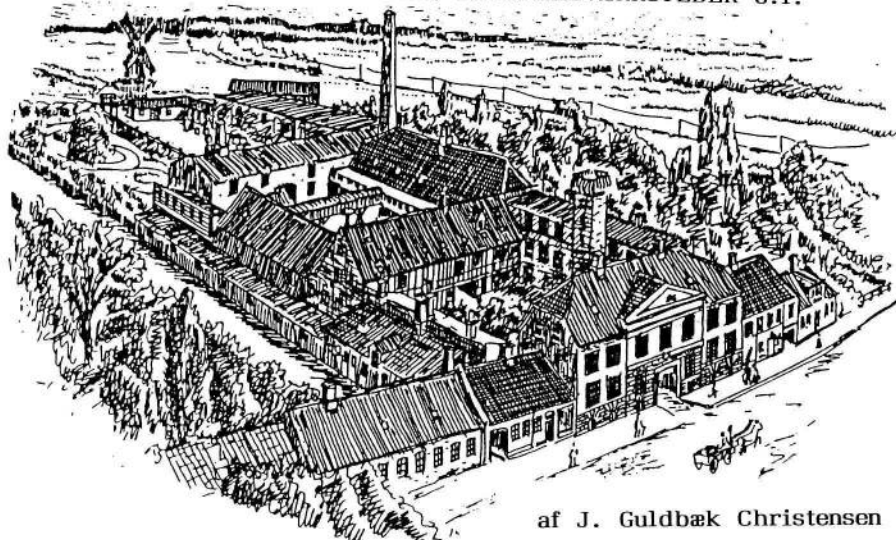
ydeevne/HK	965
km/t	50
total længde/m	10,20
vægt/tons	51,4
byggeår fra	1935

260

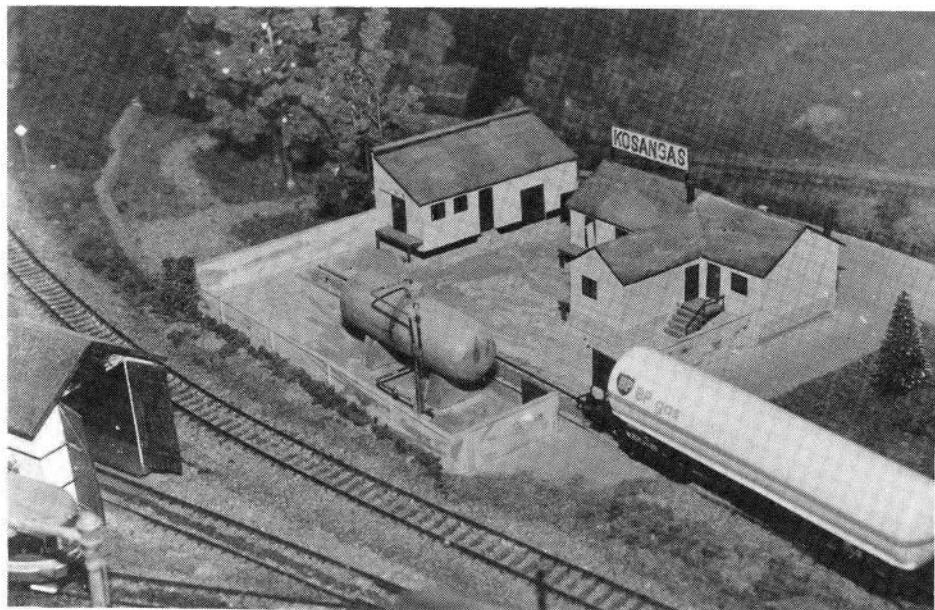
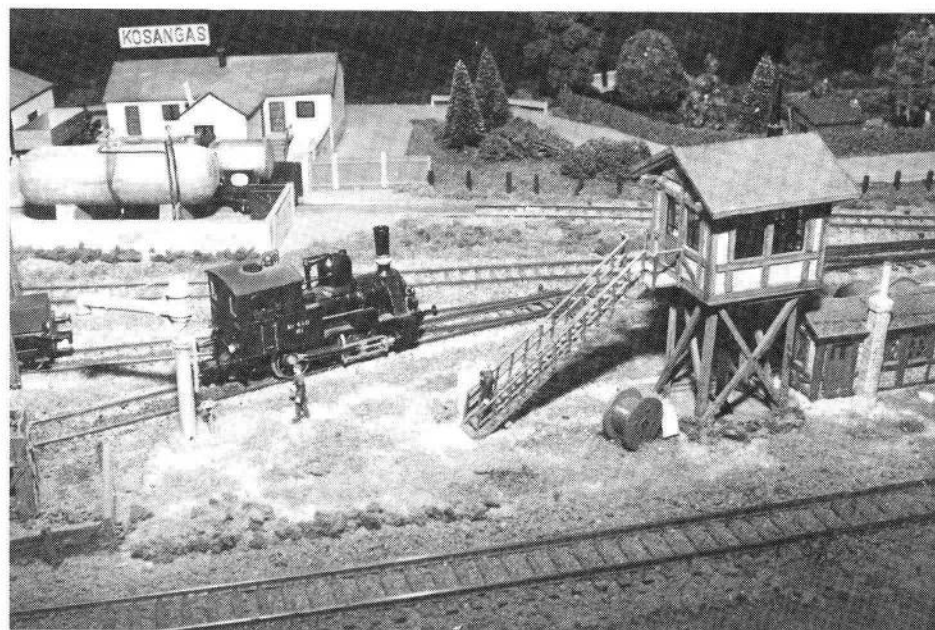
ydeevne/HK	650
km/t	60
total længde/m	10,45
vægt/tons	49,5
byggeår fra	1956

29 30

FABRIKSKOMPLEKSER, BAGGÅRDSVÆRKSTEDER o.l.



af J. Guldbæk Christensen



FLASKEGASFYLDESTATION

For 35 år siden brugte stort set alle, der boede udenfor byernes kommunale gasnet, flaskegas i 11 kg husholdningsflasker, undertiden 17 kg flasker, der ellers sammen med 33 kg flaskerne var forbeholdt industrien, samt 5, 2 og 1/2 kg flasker til campingbrug o.l. Kilovægten refererede til stålflaskernes indhold af flydende gas i fyldt tilstand.

Til at genfylde, reparere og renovere alle disse flasker blev der rundt omkring i landet etableret centralanlæg, således også i Esbjerg, hvor på et vist tidspunkt såvel Nordisk Flaskegas (senere indgået/overtaget af Nordisk Gulfgas) som Kosangas havde anlæg, ligesom Dalsøgas havde en stor afdeling i Vejen. Men alt det er nu forlængst historie og kun af interesse for os, der søger at genskabe tiden ved århundredets midte på vore modelbaneanlæg.

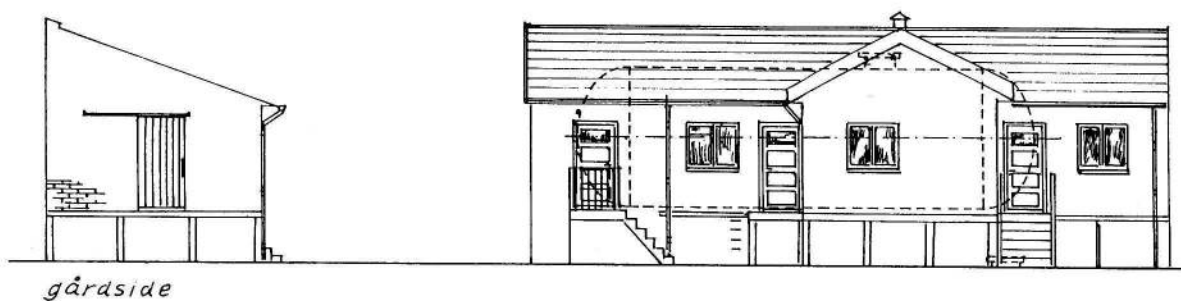
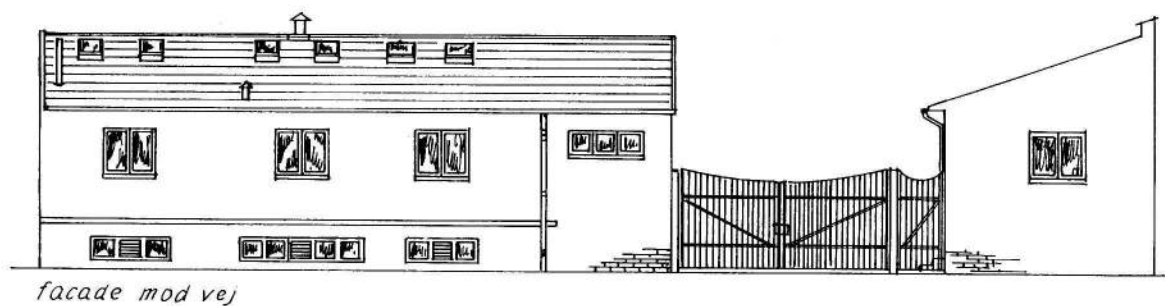
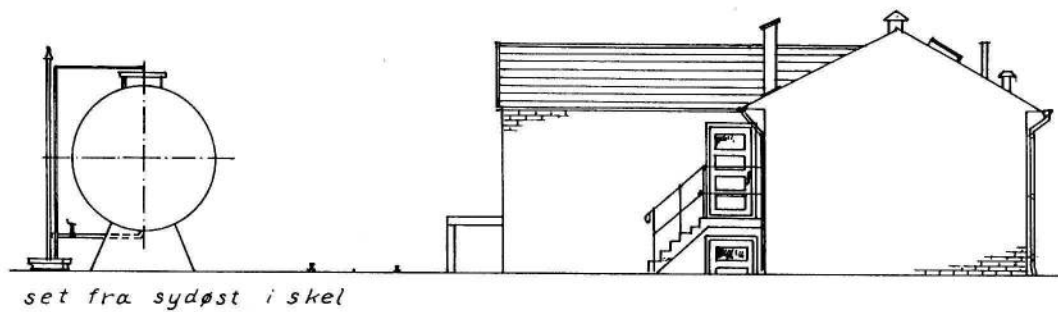
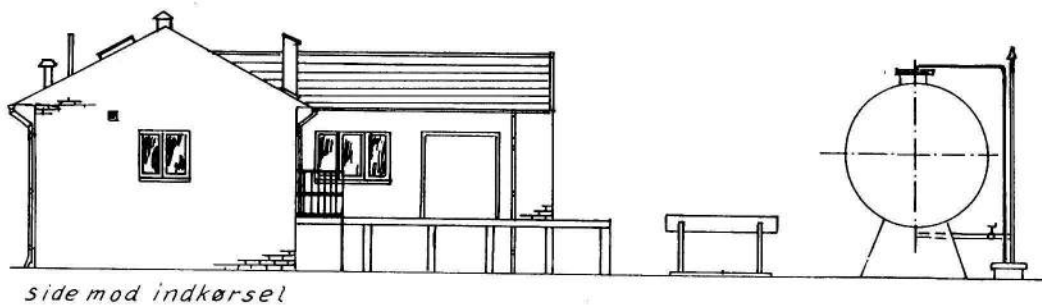
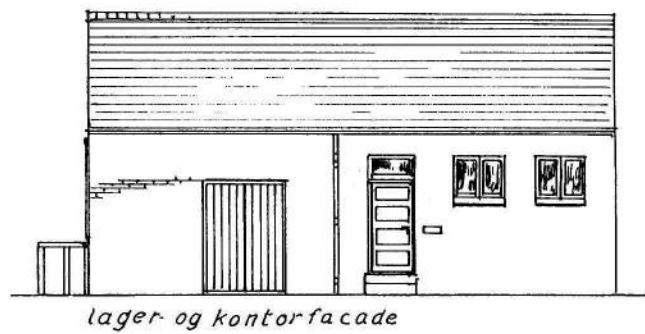
Den central, som vises i denne artikel, var den oprindelige, som var i brug i omkring en halv snes år, og hvis hovedbygning mærkværdigvis fortsat eksisterer den dag i dag, medens det supermoderne karusselpåfyldningsanlæg, som blev indviet og taget i brug ved min tiltrædelse som fabriksinspektør herovre i 1957, forlængst er forsvundet; end ikke de gode bygninger er tilbage, kun en gruslagt plads til brug for parkering af store lastbiler.

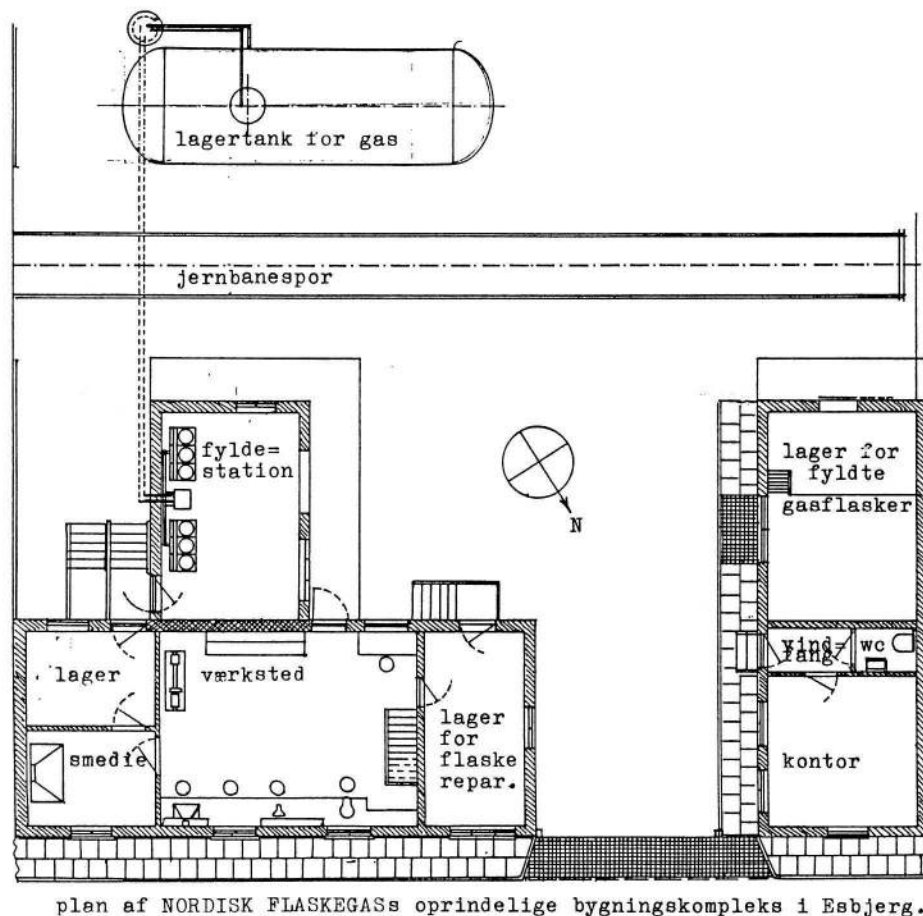
Medens 1957-anlægget var en større affære, var det gamle ganske velegnet til modellandskabet. Tegningerne følger ikke slavisk på millimeter de faktiske forhold, for dem er der ikke længere så mange, der husker mere; men såvidt det kan skønnes ud fra de endnu eksisterende forhold + en noget anløbet hukommelse, samt teknologisk logik har tegningerne en rimelig sandsynlighed bag sig.

Med jernbanen kom dels flaskegasen pr. tankvogn - og flere modelbanemateriefabrikker har fortsat gastankvogne på deres program - dels nye flasker til distribution. Fra gastankvognen overførtes den flydende gasfase til de stationære tanke ved hjælp af pumper, mens der fra tankenes gasfase tilbageførtes luftformig gas retur til jernbane-

Fig. 1 og 2

Et par billeder af flaskegasfyldestation opført på Næstved Model-Jernbaneklubs anlæg efter Guldbæks tegninger. Anlægget er omdøbt til Kosangas, og for den fuldstændige forvirrings skyld er det nu en BP-tankvogn, der er under aftapning.





vognen (for trykudligningens skyld), indtil denne var tom. Alle slangeforbindelser var forsynet med selvlukkende kugleventiler, der lukkede af ved eventuelt slangebrud; desuden fandtes sikkerhedsventiler på afspærrelige rørstykker, samt naturligvis på de faststående tanke, hvorimod konventionsforhold forbød sikkerhedsventiler på jernbanevogne.

I artiklens grundplan er kun vist en enkelt af de stationære tanke, men med stiplede linie er antydning af centerlinien for en evt. nabotank; først senere kom man

ind på brandsikker mur imellem de enkelte tanke eller sæt af tanke.

Ved den yderste ende af stiksporet ind på pladsen er en rampe til afsætning af nye flasker, der fra normalt lukkede jernbanegodsvogne overføres via fabrikkens rampe til den tilstødende lagerbygning, der kunne rumme godt og vel en vognladning fuld flasker.

I den anden ende af samme bygning fandtes et mindre kontor; det hele bar præg af at være startet småt, indtil man vidste, om sagen var andet end

en døgnflue.

Den nøjere indretning af bygningen er jeg nu afskåret fra at bevise, da den i mellemtiden er forsvundet eller ombygget til det ukendelige ved indgåelse i en nabobygning i en fiskeindustri.

Den T-formede bygning er da også den i mine øjne mest interessante, eftersom det var den, hvori alt hvad der vedrørte produktionen, var henlagt. Fra de stationære tanke førte svære trykledninger under jorden i sandfyldte kanaler (dæmpning af eksplosionsrisiko) ind til en fordelings- og trykreguleringscentral, hvorfra ledninger førte videre til 2 stk. 3-flaskes påfyldningsapparater.

På hvert af disse apparater, der i princippet var vægte, placeredes efter tur en tom stålflaske, på hvis håndtag der var indstempet nummer og tomvægt; sidstnævnte blev benyttet ved indstilling af vægtens nulpunkt ved hjælp af en justerskrue. Derefter tilsluttedes påfylderslangerne (samt returslange for luftformig gas), og der påsattes flydende gas indtil en forud bestemt værdi, svarende til 83% af totalfyldt flaske (plads til varmeudvidelse af gassen!). Når denne vægt nåedes, kippede vægten ned og lukkede automatisk af for gasstrømmen, hvorefter ventilerne kunne lukkes og flasken fjernes, så en ny kunne sættes på.

De fyldte flasker blev snarest sat til side, i reglen på den udvendige rampe, klar til bortkørsel, og denne skete praktisk talt med det samme, da flasker til dels endnu var mangelvare.

Påfylderiet var gastæt adskilt fra resten af bygningen ved en 2-stens brandmur, hvis brandkam fortsat rager op over tagbeklædningen.

Tomme returflasker ankom til samme rampe med de køretøjer, som straks efter blev læsset med de fyldte, og de førtes - oprindeligt - ind gennem værkstedsbygningen for eftersyn af ventiler, sikkerhedsventiler, beskadigelser osv., osv., og når de var godkendte, gik de videre til malerværkstedet med sprøjtemalingskabinen, hvor de fik en gang opfriskende kulør, kom ind i tørrestuen ved siden af og



Fig. 3

Nordisk Flaskegas' tidligere bygning på læssevejen på Esbjerg havn. Gadesiden, set fra øst. Bemærk, at de tidligere påkrævede udluftninger på taget er bevaret, selv om det er over 25 år siden, at flaskegasfylderiet var i drift (14/9 1991).

derfra via en friluftsluse ind gennem bagdøren i tapperiet.

Dansklærere kan diskutere berettigelsen af ordet "tapperi", når det reelt var et "påfylderi", men det faldt mundret, og alle vidste, hvad det var.

I underetagen, som ikke er vist, var der indrettet diverse lagerrum med reservedele, samt personaleomklædningsrum, bade- & vaskerum, medens frokoststuen var ovenpå.

Bygningerne var/er i gule mursten, der efterhånden har fået årenes patina; taget er tækket med gråt tagpap, der synes at være blevet fornyet inden for de senere år. Vinduerne var oprindeligt delte med en lodret midtersprode, men er nu erstattet med store udelte vinduer; disse har imprægnerede rammer og hvide karme, medens de oprindelige havde såvel hvide karme som rammer. Dørene står nu i naturtræ for de flestes vedkommende, men har oprindeligt formentlig alle været hvidmalede fyldningsdøre som en enkelt, der har overlevet.

De stationære tanke på denne virksomhed var "flaskegasgule", hvilket nærmest falder sammen med "signalgult". Den pågældende farve er standardiseret for flaskegasbeholdere, for selve gasen er farveløs, men mindre der som for engangsligter er tilsat farve af mere eller mindre kosmetiske grunde; så det er altså lidt af en floskel, at man taler om "flaskegasgult". Det anføres, fordi et andet firma for en årrække fik tilladelse til at anvende en orange farve. Soklerne, som bar tankene, var af grå beton, og jordbunden under tankanlægget skulle friholdes for ukrudt, hvorfor den normalt var

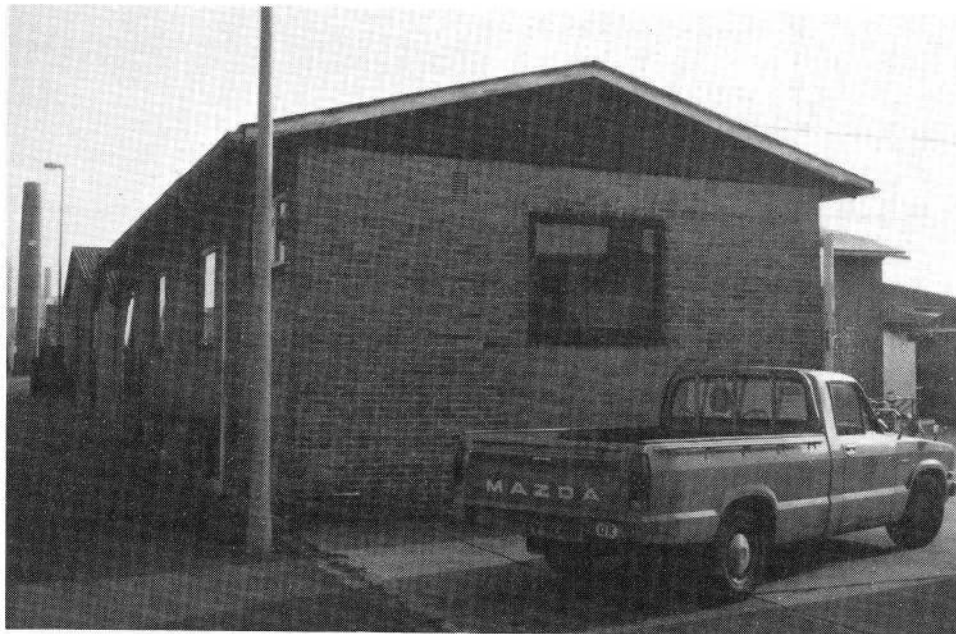


Fig. 4

Samme bygning set fra nord med indkørsel til gårdspladsen (30/9 1985).

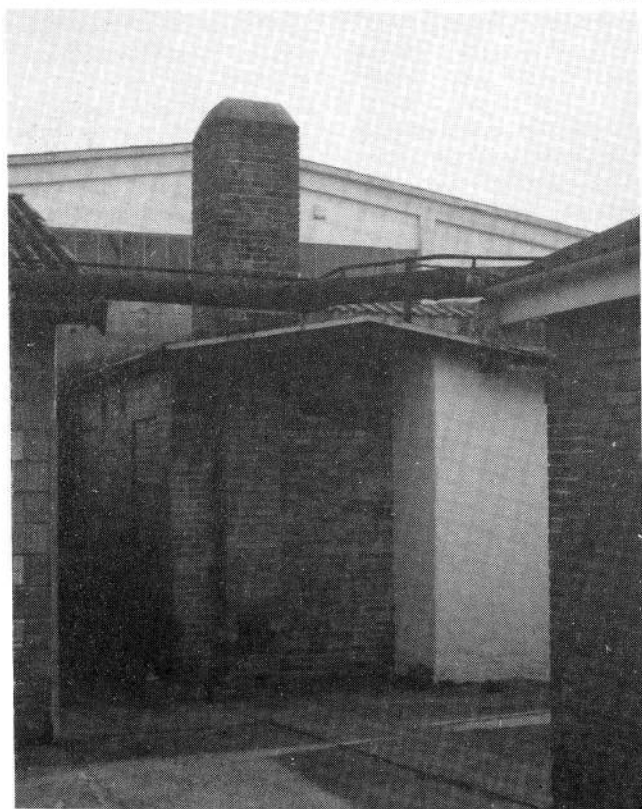
Fig. 5

Bygningens gårdside med indgang til tidligere frokoststue. Til højre anes, at tilmuringen af den tidligere dør er sket i 2 omgange i forbindelse med fjernelse af flaskeperron. Set fra vest (30/9 1985).

Fig. 6

Den oprindelige tappeafdeling (eller fyldestation om man vil) efter tilmuring af åbning mod perron og fjernelse af denne. Bemærk brandkammen over taget. Bygningen til højre er en lagerbygning, antageligt af senere oprindelse. Set fra vest. (30/9 1985).





belagt med ral. Den øvrige del af terrænet var tildels asfaltbelagt, dels flisebelagt og i mindre grad beplantet eller græsdækket.

For at forhindre uvedkommenhed adgang var arealet indhegnet med porte til gaden og til jernbanesporet og beskiltet med "Adgang forbudt" - noget der dengang var højt respekteret i modsætning til i dag; om der også blev benyttet vagthunde, skal jeg ikke kunne sige, nu så mange år efter - i hvert fald skal selskabet ikke rives i næsen med det nu.

Selskabet er senere indgået i et af "de 7 store", og vi har ikke længere anlæg af denne art for detailkunder, selvom disse fortsat findes til fx. campingbrug, fiskekuttere og lystfartøjer.

Med den nu om dage begrænsede brug af flaskegas er det lige ved, at det omtalte anlæg kunne slå til; men det er og bliver historie, alene egnet til at blive indpasset i et hjørne af et modelbanelandskab anno 1950 som motivering for indrangering af jernbanegodsvogne med nye stålflasker og - ikke mindst - tankvogne med flydende gas, hvad enten det nu skal være Liliputs 25100 Hoechst, Jouefs 6511 Butangaz eller A/S Kosangas 504030 eller Nordisk Gulfgas, Esbjerg 504201 af egen avl med al deraf følgende risiko for anakronismer.

guldbæk

Fig. 7
Bagsiden. Fyldestationen har fået tilmuret den oprindelige dør og isat en anden og et par vinduer, hvorved samtidigt trappereposen er blevet forlænget. Set fra syd. (30/9 1985).

Fig. 8
Gemt langt af vejen lå den oprindelige kedelbygning fra før fjernvarmetiden. Set fra nord. (30/9 1985).

Fig. 9
En af de mange gastankjernbanevogne, der fyldes i Esbjerg, her klar til afgang fra Esbjerg station den 30/9 1985. Set fra sydøst.

EN SP-SPECIALITET:

DET TYSKE VÆRKSTEDSTOG

I ÅRHUS 1945

Efter kapitulationen den 4. maj 1945 var der meget at rydde op i efter den tyske værne-magt. Noget af det mindste var at få styr på det jernbanemateriel, der var slæbt til landet, og ofte havde en særdeles broget oprindelse.

I Århus stod et værkstedstog, der var et godt eksempel på, hvor blandet alting var blevet. Dette hjælpe- og værkstedstog henstod ved kapitulationen på centralværkstedet i Århus og blev i januar 1946 beskrevet således:

"Breslau 757519: Gammel 2-akslet personvogn, trykluftbremse. Vognkassen, der har 2 rum samt et forrum, er forsynet med kakelovn, er forsynet med kakelovn og vaskeindretning samt toilet. Denne vogn ønskes benyttet af Signaltjenesten som telegrafvogn.

Breslau 730004: Gammel 3-akslet rejsegodsvogn med overgangsbro og trykluftbremse. Længde 11,3 m, tara 24,6 t. Kan eventuelt anvendes som hjælpevogn til erstatning for en af de ældre 2-akslede hjælpevogne.

Bw Husum 0204952: Gammel 2-akslet personvogn med trykluftledning. Vognkassen, der består af 2 rum adskilt ved 1 toilet-rum, har 2 håndvaske og 1 kakelovn. Denne vogn ønskes benyttet af Signaltjenesten som telegrafvogn.

SNCF 68825: 2-akslet lukket godsvogn, tara 8.650 kg, bundflade 21 m², længde 8,5 m, bæreevne 15 t. Denne vogn ønskes benyttet af Signaltjenesten som telegrafvogn (værkstedsvogn).

DR 738174: 4-akslet lukket godsvogn, tara 21,5 t, bundflade 37,7 m², længde 13 m. Kan eventuelt afgives til driften eller anvendes som hjælpevogn.

Hannover 25509: 2-akslet lukket godsvogn, tara 10.100 kg, bundflade 21,3 m², bæreevne 15 t, længde 9,6 m. Denne vogn ønskes benyttet af Signaltjenesten som telegrafvogn (værkstedsvogn).

715229 (russisk): 4-akslet lukket godsvogn, tara 23,5 t, længde 13,5 m, bæreevne (?) 50.000 kg. Kan eventuelt anvendes som hjælpevogn til erstatning for en af de under krigen ødelagte vogne.

Osten 020408 (Frankfurt a.Oder): Gammel 4-akslet truckkupevogn, 2. kl. i nogenlunde god stand. 6

kupeer, Westinghouse bremse, bygget 1901. Kan eventuelt anvendes i et ambulancetog." (Nummeret blev senere rettet til "Osten 020463").

Desuden beskrives 3 drejebænke, 1 shapingmaskine, 2 boremaskiner og en større mængde donkrafte.

En senere korrespondance fra marts 1946 nævner yderligere 3 vogne, der på det tidspunkt henstår på rangerbanegården i Århus sammen med det øvrige:

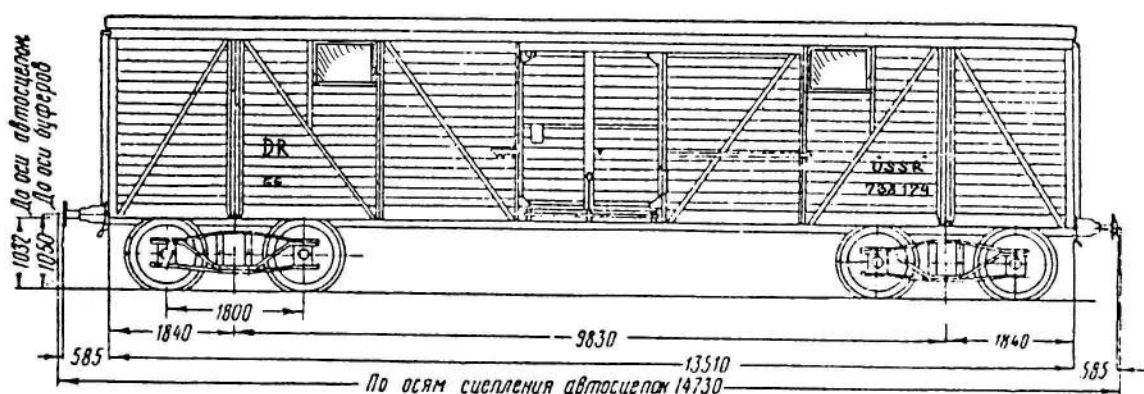
Mü 28402:

Breslau 7150004: Antagelig værkstedsvogn.

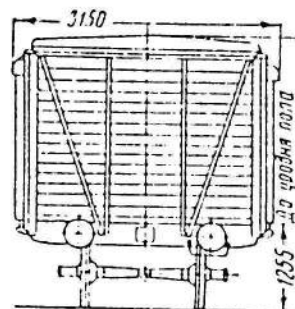
Dresden 123653: 2-akslet rejsegodsvogn (Pw Sa 07/30) med trykluftbremse, toilet. Længde over puffer 9,6 m. Bygget 1907, ombygget 1930.

De to andre må være godsvogne. Forvirringen bliver ikke mindre af, at man ved Deutsche Reichsbahngesellschaft anvendte bynavne som en art vognbetegnelser for godsvogne, men også satte et bynavn foran vognnumre på personvognsmateriel. I det sidstnævnte tilfælde havde bynavnet intet med vogntypen at gøre, men betegnede den "Reichsbahndirektion", hvor vognene havde hjemme.

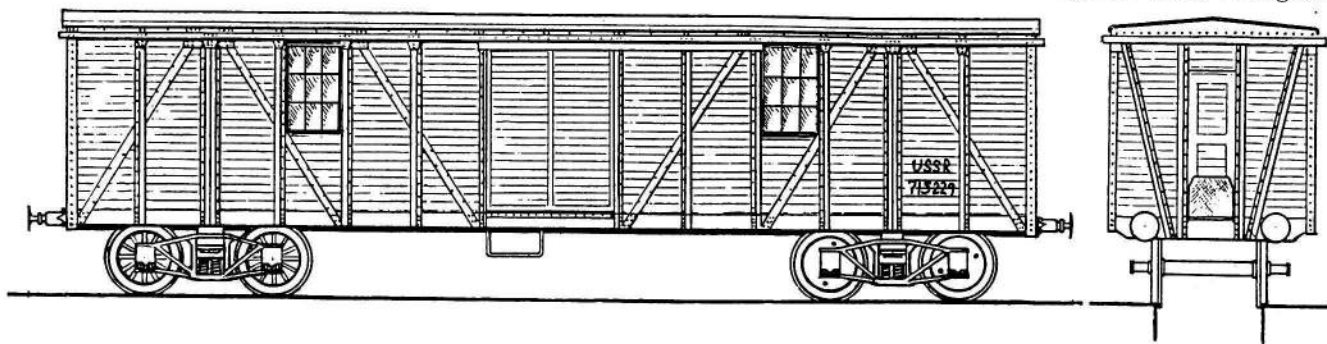
Genoptryk af tyske driftsmaterieltfortegnelser giver en nøgle til visse af personvognene, men lader forfatteren i stikken i an-



USSR 738 174 (DR GG). Last 50 t, bundflade 37,7 m², akselafstand 9,8 + 1,8 m, tara 21,5 t. Returneret i april 1948. (Efter Slezak, 1963, omtegnet).

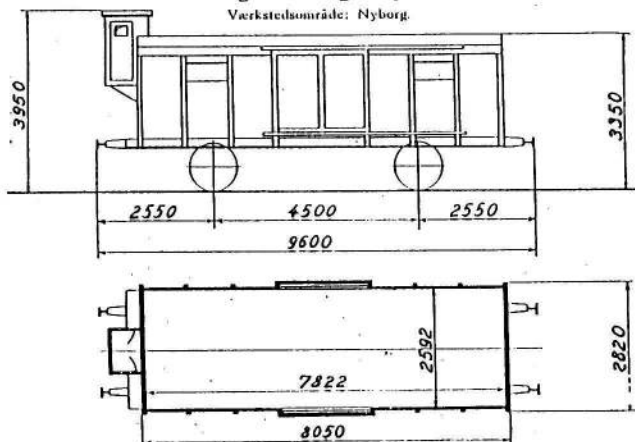


USSR 715 229. Last 50 t, akselafstand 9,4 + 1,75 m. Returneret i april 1948. For begge russiske vogne var oprindeligt overvejet en anvendelse som hjælpevogne A + B, dvs. "store hjælpevogne". (Efter Eisenbahn Magazin 1983, omtegnet).



1 Værkstedsvogn for signaltjenesten. Nr. 64.

Værkstedsområde: Nyborg.



dre tilfælde. Ikke underligt, for noget tyder på, at vognnumre med 7-tal forrest i virkeligheden er det nummer, som vognen har som værkstedsvogn. Med diverse forbehold forsøges nedenfor at vise, hvordan de enkelte omtalte vogne har set ud. Ved hver enkelt er nævnt de oplysninger, der haves.

Alle de nævnte vogne blev betragtet som allieret krigsbytte,

og et brev af april 1946 gør opmærksom på, at DSB kun har brugsret over toget, men ikke må foretage ændringer ved det. Inventaret må benyttes, men skulle betragtes som lånt. Med eller uden inventar: I maj 1946 blev det besluttet at sende den franske godsvogn og Hannover 25509 til telegrafmesteren i Odense, og at sende Breslau 730004 og 757519 til telegrafmesteren i Tinglev. Rejsegodsvog-

DR Hannover 25 509. Last 15 t, bundflade 21,3 m², tara 10,1 t, akselafstand 4,5 m. Senest september 1946 beskiltet "Midlertidig til Raadighed for Signaltjenesten i Odense". Omdannet til "Værkstedsvogn for Signaltjenesten nr. 64" i 1950, med hjemsted i Odense. Udrangeret omkring 1960. (DRM 1938).

Vognen var en lidt ældre udgave af den typiske tyske standardgodsvogn, der fra ca. 1950 blev benævnt "G 10". Vognen "München 28 402", der også henstod i Århus på et tidspunkt, var endnu en variant af de tidlige G 10.

nen Dresden 123653 var fuld af brandmateriel (slinger, Storkoblinger, forgrenere og pumper). Justitsministeriet blev blandet ind i sagen om brandmateriellet og synes at have fået en art dispositionsret over det. Vicebrandchefen i Århus havde på dette tidspunkt kigget på udstyret og fundet, at det ikke kunne anvendes af Århus Brandvæsen.

Det øvrige inventar fra værkstedstoget blev i høj grad lånt: En udateret liste fortæller om "Diverse dele fjernet fra Værkstedstog:

"Lokoværkstedet" fik en del lokomotivdele.

"Maskinsjak" fik et læs blandede møtrikker og bolte.

"Pumpesjak" fik reservedele til trykløftpumper.

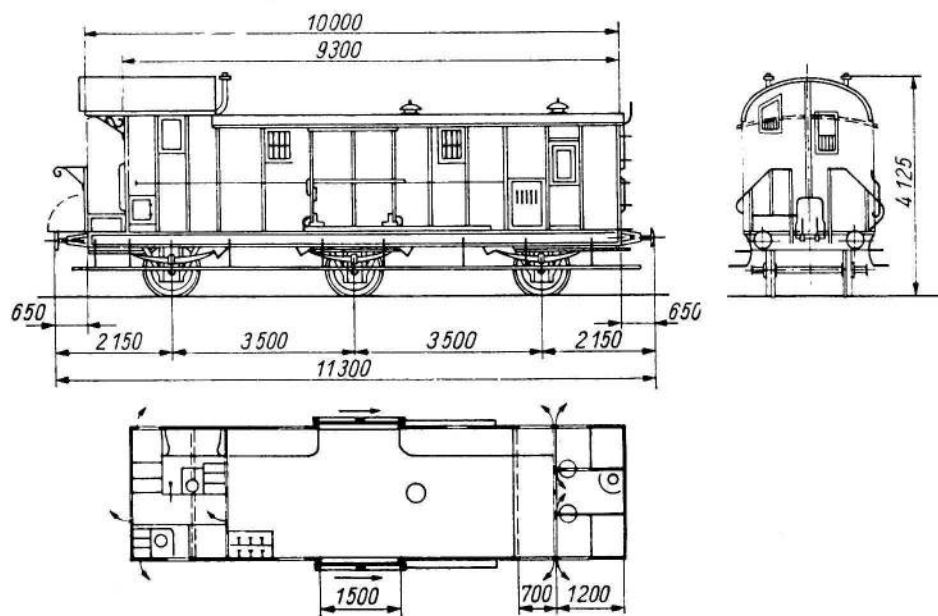
"Drejerværksted II" fik en del donkræfte.

"Elektrisk Værksted" fik transformator, dynamo, turbogenerator, elektromotorer og kabeldele.

"Vognværkstedet" fik forskellige vogndele.

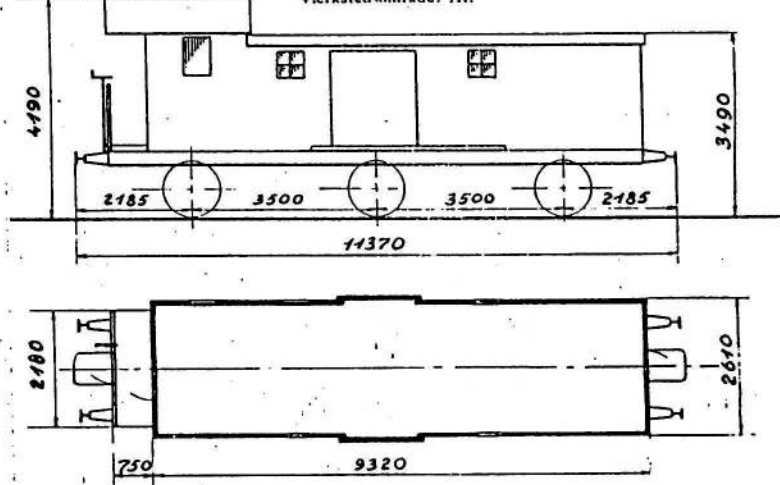
"Maskindepotet" fik opklodsningstræ, skinnetænger og dele til tyske lokomotiver. Det kan have været dele til de tre maskiner type 38, som DSB overtog og gav litra T.

I slutningen af maj meddelte 2. distrikt, at Dresden 123653 ikke ønskedes taget i brug på de tidligere nævnte betingelser.

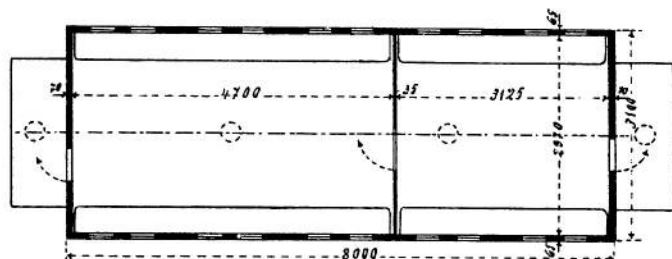
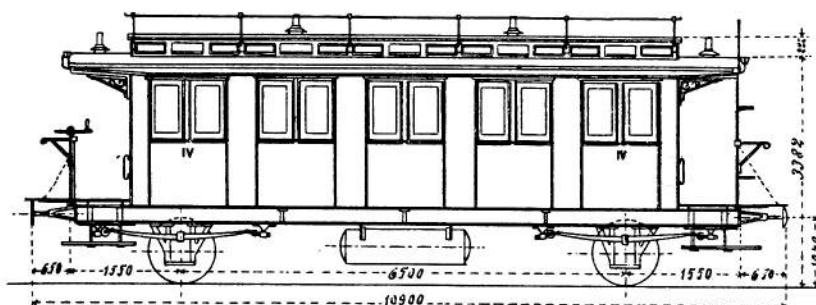


1 Værkstedsvogn for signaltjenesten. Nr. 63.

Værkstedsområde: År.

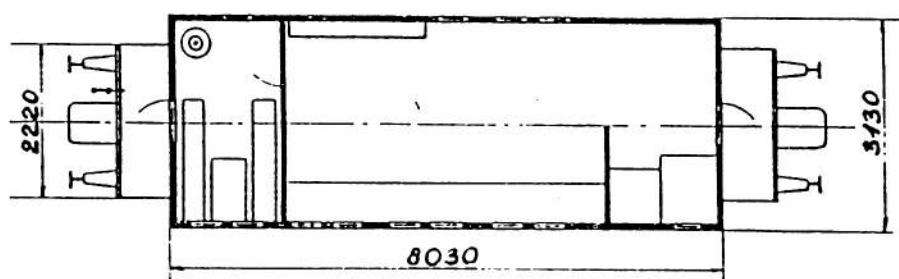
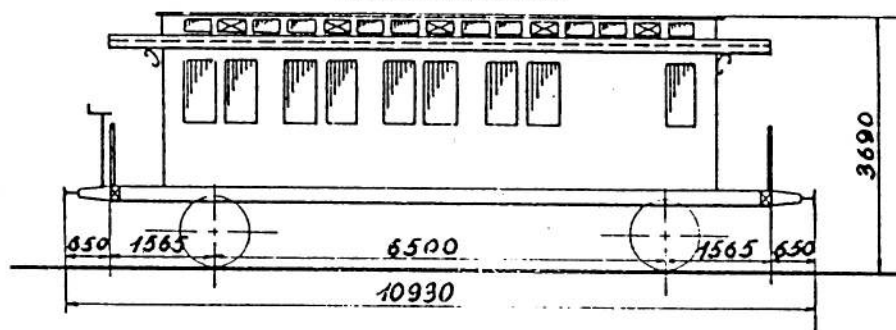


DR Breslau 730 004. Bygget 1892 i Cassel, antagelig af Wegmann. Tara 24,5 t, bundflade 11,3 m², trykløftbremse G&P. Øverste skitse viser vogntypen i oprindelig udformning (Type Pwipr., dvs. preussisk 3-akslet rejsegodsvogn). Sendt til telegrafmesteren i Tinglev i november 1946. I 1950 ombygget til "Værkstedsvogn for Signaltjenesten nr. 63", fra 1958 "Specialvogn 563". Oprindelig hjemsted i Sønderborg, senere i Aalborg. Udrangeret omkring 1966. (Wagner, Kroschwald, Wagner, 1963; DRM 1938).



1 Værkstedsvogn for signaltjenesten. Nr. 62.

Værkstedsområde: Ar.



DR Breslau 757 519. Bygget 1893 i Güstrow. Der er tale om en preussisk standardtype, der har været bygget med indretning både som III kl. og IV kl. samt kombinationer heraf. Øverste skitse viser en vogn, der var indrettet som IV kl.-vogn med litra Di. (Konrad, 1981). I november 1946 sendt til telegrafmesteren i Tinglev. 1950 omdannet til "Værkstedsvogn for Signaltjenesten nr. 62" med hjemsted i Tinglev. Ud-rangeret omkring 1960. (DRM 1938)

Distriktet ville altså have vognen og ikke bare låne den.

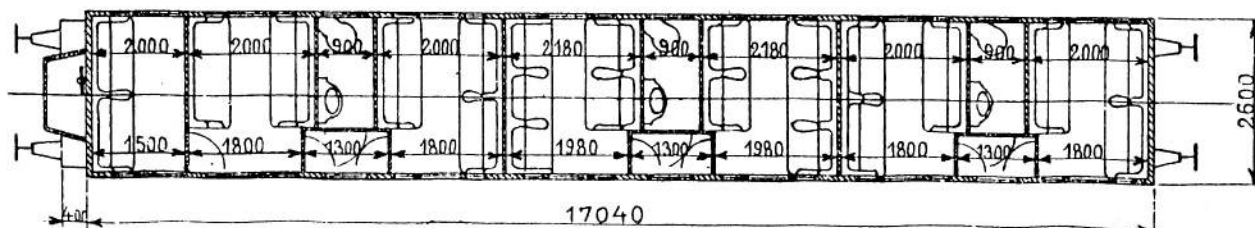
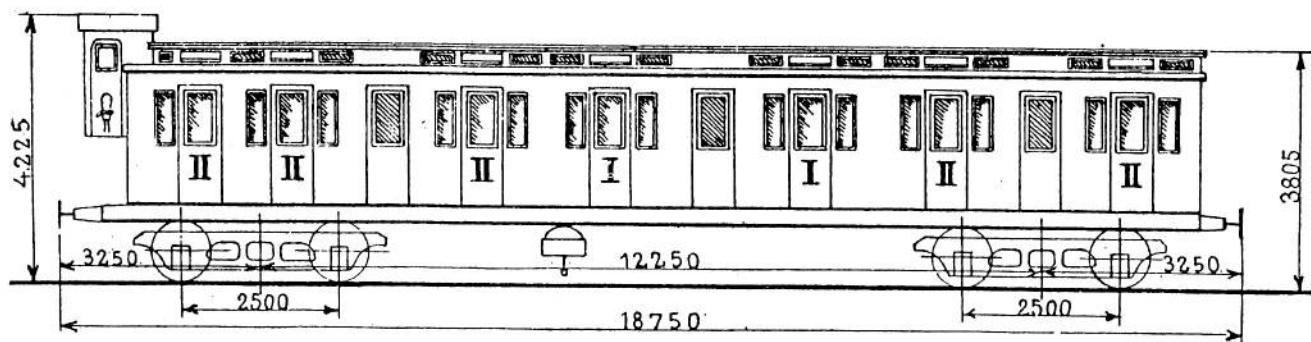
Hundestedbanen havde på dette tidspunkt henvendt sig til DSB med ønsket om at leje kassable CT-vogne (bogieupevogne). 2. distrikt havde ingen CT-vogne disponible eller kassable, men centralværkstedet tilbød de to tyske vogne B.W. Husum 0204952 og Osten 020463, af hvilke i hvert fald den sidste var kupebogievogn, endog indrettet med II kl.

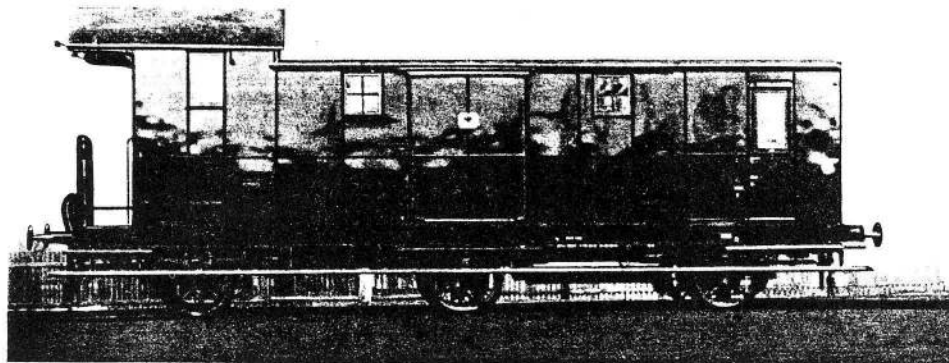
I sommeren 1946 var, som før nævnt, 4 vogne afgivet til tjeneste ved signalvæsenene i Odense og Tinglev. Resten blev stående ved centralværkstedet i Århus. I september 1946 spurgte vognkontrollen på Ebberup station på Assensbanen, hvorfor SNCF 68825 stod dér med signaltjenestens skilt? Der udspandt sig derefter en del korrespondance mellem

Osten 020 463. Bygget 1901 med 6 kupeer II kl. Tysk type B4 Pr 97. Sendt tilbage april 1948. Det er ikke lykkedes at finde en tegning af en preussisk II kl. kupebogievogn med 6 kupeer, men det må have været noget i retning af denne I & II kl. type, der i 1908 kørte Hamborg-Frederikshavn. (Diener, 1983, DRM 1908).

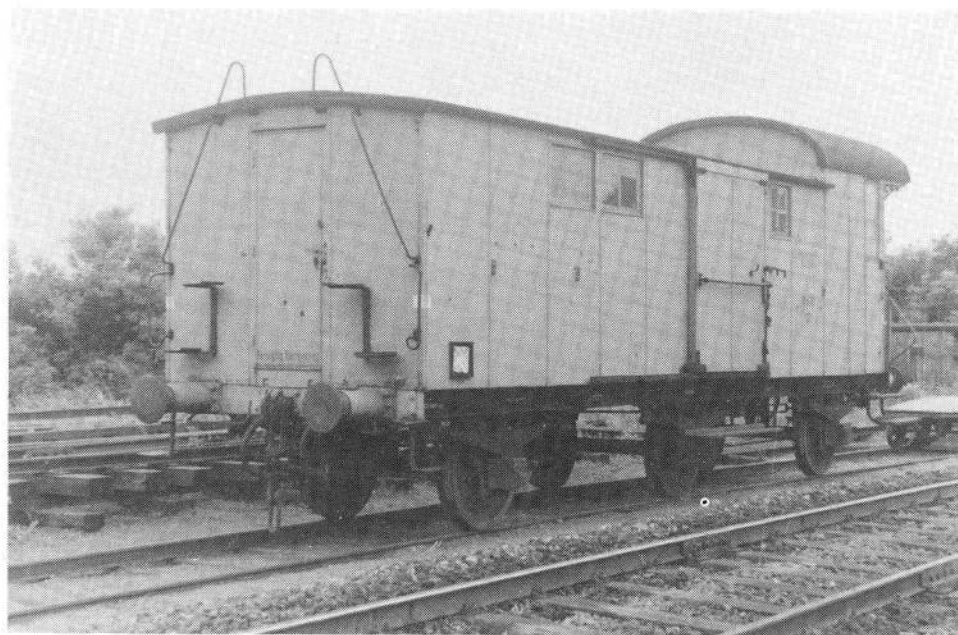
Prøjsiske Statsbaners Personvogne.

Hamborg-Frederikshavn.





Specialvogn 563, Signalstjenesten. Gråsten, juli 1961 (J.B.-P.). Oprindeligt så den omtrent således ud, som vist på tegningen (Wagner, Kroschwald, Wagner).



vognfordeleren i Århus, 2. distrikt i Århus og Odense station, om meningen med de midlertidigt beskiltede udenlandske vogne, som nogle af parterne mente burde sendes tilbage til deres respektive hjemlande. For at hindre utidig tilbagesendelse overvejede man en midlertidig dansk litrering af vognene.

Efter afslutningen af 2. verdenskrig kom de europæiske ba-

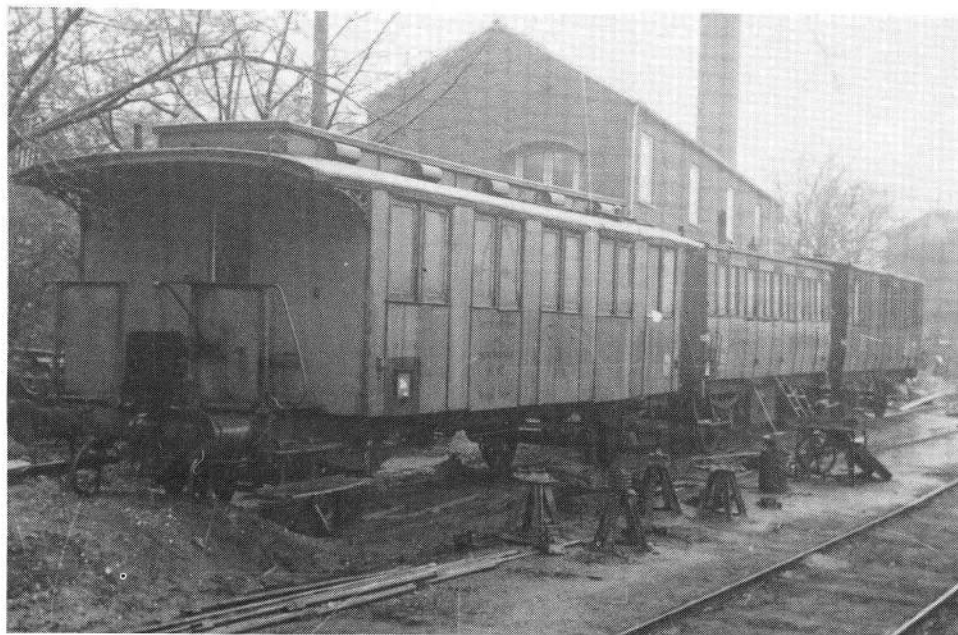
ner så småt i gang med at sende vogne hjem til hinanden, og turen kom også til den franske godsvogn. I et brev fra maskinafdelingen i generaldirektoratet hedder det, ordret citeret: "Med Hensyn til Afsnittet Vogne i ovennævnte Koncept, hvorefter Vogn SNCF 68825, henhørende til det tidligere tyske Hjelpe- og Værktøjstog, og som ved Genpart til 2. Distrikt af Skrivelse til

Udenrigsministeriet nu er beordret hjemsendt, tillader man sig at henvise til den med Paategning herfra af 27. Juni d.A., Jr. Nr. M 759, oversendte Sag, idet i denne Forbindelse ligeledes henvises til vedlagte Skrivelse fra Centralværkstedet i Aarhus af 12. ds., Jr. Nr. 409.o, med tilhørende Bilag angaaende Vogne fra ovennævnte Hjelpe- og Værkstedstog, hvilken Skrivelse, der ikke er besvaret, udbedes tilbage med Afdelingens Udtalelse."

Det skulle jo være klart nok, men først i marts 1948 meddelte maskinafdelingen, at man kunne tænke sig en EF-vogn ombygget til telegrafvogn i stedet for den franske godsvogn. Denne historie endte dog med, at man i stedet valgte KSB C 21, der sammen med andre Slangerupbanevogne henstod ved kommandoposten på Århus Godsbanegård.

Mangelfuld information mellem de enkelte dele af en virksomhed er ikke noget nyt. For at få plads på værkstedet blev en del vogne flyttet ud på stationspladsen, og herfra blev de fjernet og forresten sendt hjem, uden at værkstedet fik noget at vide - før bagefter. Således forsvandt Osten 020463, Wien Ost (eller Wien (Husum)) 0204952, og Dresden 123653 den 22. april 1948 og de to russiske bogiegodsvogne den 23. april. 2 måneder efter spurgte centralværkstedet efter dem og efterlyste samtidig Bremsevogn 14, som var planlagt ombygget til svejsevogn. Generaldirektoratet svarede, at den ved en misforståelse var blevet afgivet til banetjenesten som opholdsvogn på Fyn. I stedet tilbød man Bremsevogn 19, som stadig stod i Århus, og så var den sag færdig.

Der skete herefter kun det, at de tre tilbageværende vogne blev rigtigt ombygget til værkstedsvogne for signalstjenesten i 1950: Breslau 757519 blev til værkstedsvogn nr. 62, Breslau 730004 blev til værkstedsvogn nr. 63, og Hannover 25509 blev til nr. 64. Nr. 62 og 64 blev udrangeret omkring 1960 (og forfatteren har ikke set dem!), men nr. 63 fandtes med nyt num-



Værkstedsvogn for Signalstjenesten nr. 62 i Nyborg. Det kan undre, når den nu havde hjemsted i Tinglev! 1960 (Guldbæk).

SNCF 68 825. Ud over de nævnte mål har forfatteren ingen anelse om udseendet, men han gætter på, at den har lignet denne ældre franske godsvogn (P.E. Clausen).

mer "Specialvogn 563" endnu i 1965 og holdt da til i Nørre Sundby. Så det lykkedes altså at få fingre i bare lidt af det tyske værkstedstog. Det havde unægtelig været morsomt, hvis resten af vognene var blevet anvendt, som det oprindeligt var tænkt. Sikke nogle hjælpevogne, der kunne være blevet ud af de to russiske vogne!

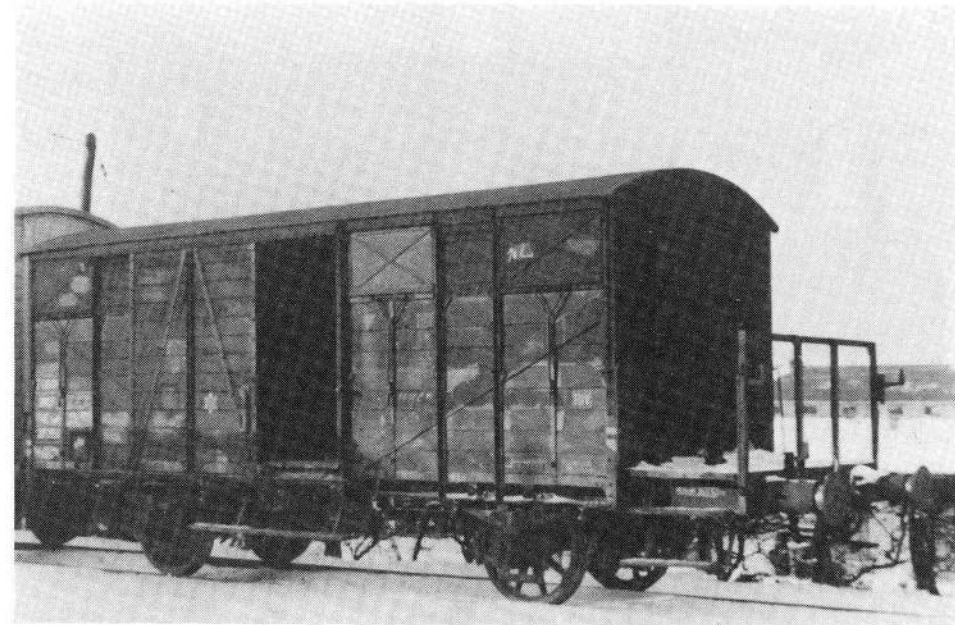
Jens Bruun-Petersen

Anvendt litteratur:

(Anonym), 1983. Die Russen kommen! Eisenbahn Magazin, 12, 81-83.

Carstens, S. & Ossig, R. 1989. Güterwagen. Band 1. Gedeckte Wagen. Nürnberg (Bahn & Modell), 136 s.

Deutsche Reichsbahn, 1944. Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn. IV. Wagen. Nachtrag 1 über umgespurte russische



Beutewagen. Reprint 1988. Wien (Slezak), 34 s.

Diener, W. 1983. Die Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930. Krefeld (Röhr), 352 s.

Konrad, E. 1982. Die Reisezugwagen der Deutschen Länderbah-

nen. Bd. 1: Preussen. Stuttgart (Franckh), 227 s.

Slezak, J. 1963. Breite Spur und weite Strecken. Berlin (Transpress), 200 s.

Wagner, Kroschwald & Wagner. 1975. Reisezugwagen-Archiv. Düsseldorf (Alba), 486 s.

OM HUNDRED ÅR ER ALTING (ikke) GLEMT

I skrivende stund (1987) er det, for så vidt angår emnet her, en påstand. (Men når det nu bringes (1992), er det ikke. Red. bem.)

Nemlig, at Slagelse første banegård også eksisterer pr. 15/5 1992. For på denne dato er det 100 år siden det sidste tog frekventerede stationen.

Og hvorfor så dette emne netop nu? Egentlig kun på grund af en tilfældig bemærkning: Ja, men den første banegård i Slagelse er da stadig til at finde. Bemærkningen blev stødet til en ekskursion til åstedet, delvis støttet af, at der ved Slagelse stadig fra togene kan anes, hvor den "gamle" bane drejede fra.

Det gælder såvel vest som øst for Slagelse.

Det er ikke tanken her at dissekere selve bygningsværket, men alene at fastslå, hvad der er tilbage.

Pr. 27. april 1856 åbnede banestrækningen Roskilde-Korsør. Banegården i Slagelse lå da, som det er beskrevet i Trap "Danmark": "Den Sjællandske Jærn-

bane gaaer c 1580 Alen Nord for Slagelse, og have her en Hovedstation med Chaussee ind til Byen".

De to banegårdes indbyrdes beliggenhed illustreres udmærket på Kraks bykort 1919, uanset at tilslutningerne vest hhv. øst for stationen ikke ses.

På DSB's ejendomskort fra 1898 ses beliggenheden for så vidt angår såvel hovedbygning som varehus, idet arealerne under den tidligere banegård er skitseret af undertegnede.

Det skitsen gennemløbende spor er et industrispor, hvorom der netop i 1898 blev afsluttet en ny overenskomst.

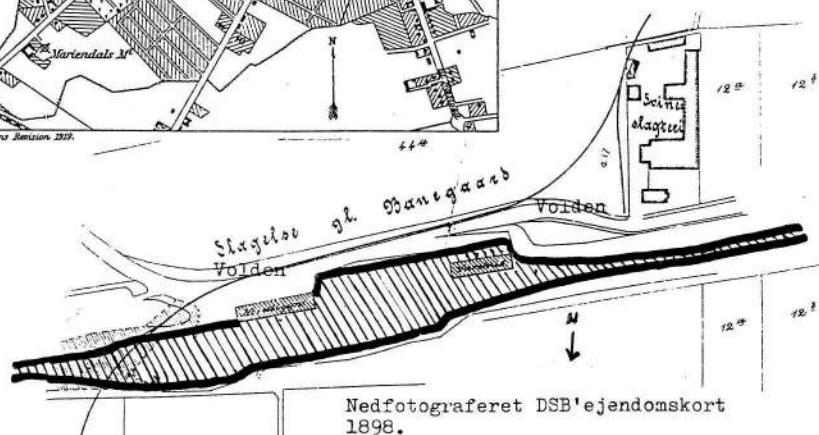
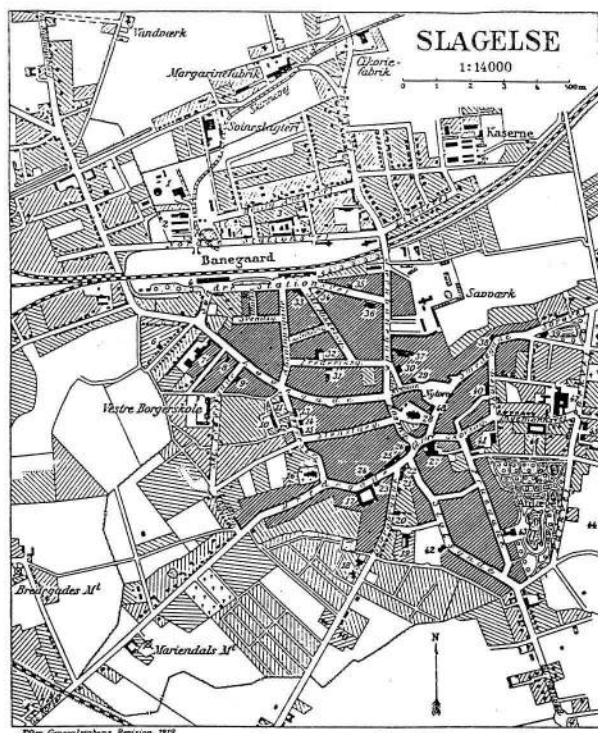
I øvrigt findes dette spor også på 1919-kortet, mærket som skinnevej.

Da ingen fotos af den oprindelige "hovedstation" var tilgængelige, måtte illustrationen i "Danmarks Jernbaner", bind 1, side 175, danne basis for en sammenligning.

Og på dette grundlag er så på den efter fattig evne fremstille-



Slagelse. Ældste station set fra banevolden fra sydøst. Pakhuset kan anes til venstre for bygningen, helt i baggrunden. 17/12 1986.



37 Nedenfor: Rids baseret på billede i Danmarks Jernbaner, bind I.
Indrammet de genkendelige partier.



de skitse markeret (indstregt), hvad der anno 1987 var umiddelbart genkendeligt.

Beklageligvis har nævnte illustration den mangel, at en række hestevogne foran indgangspartiet gør det umuligt at fastslå, hvorledes dette var udformet.

Hertil kan så føjes, at varehuset endnu i dag er en ren perle.

Det ser ud, som om der kunne lægges spor langs nordsiden, og det næsten kunne tjene sit oprindelige formål.

Denne sidstnævnte bygning rummer i dag flere skolelokalteter, knallertundervisning fx, samt en enkelt beboelse, nðdbolig vel nærmest.

Om hovedbygningen dette, at "Den danske Margarinefabrik A/S" oprettet 1900 flyttede ind, senere har forskellige virksomheder haft tag over hovedet her.

Og bygningen i dag, ja det må nærmest kaldes en blandet landhandel, måske et medborgerhus?

Nævnt i flæng er der genbrug, Ring i Ring, Soldaterforening, Forsvarsbrødre m.m.

15. maj 1892 ibrugtoges arkitekt N.P.C. Holsoes nye stationsbygning i Slagelse, idet indføring af banen Slagelse-Næstved ikke var mulig i den første station. Måske bør det her, af hensyn til eventuelle interesserede - nævnes, at de rester af den tidligere bane, der kan anes, idag er følgende:

Øst: Vel ca. 1 km øst for Valbyvej/Jernbanegade ses en sækning i den nordlige side af udgravningen.

Vest: Omtrent der, hvor villa-kvarteret langs banen begynder (eller ender) ses på banens nordside dels en nordøst-pegende ganske lille dæmningsrest, og - ca. 20-30 m fremme - endnu en lille dæmningsrest, vel ca. 10 m fra nuværende spor.

"Undervejs" viste der sig den vanskelighed, at hovedbygningen på 1853-planen ikke havde to hjørnebygninger, men kun én. Den videre udbygning kunne så indirekte findes i en fra Rigsarkivet lånt kopi af en større bygnings- og sporudvidelsesplan fra 1884.

Og så kan man slutte: Et lovforslag (1882) om anlæg af en bane Slagelse-Næstved blev forkastet.

Der var uenighed om den økonomiske fordeling, der var uenighed om linieføring, og der var uenighed om, hvilke baner, der også skulle anlægges i oplandet.

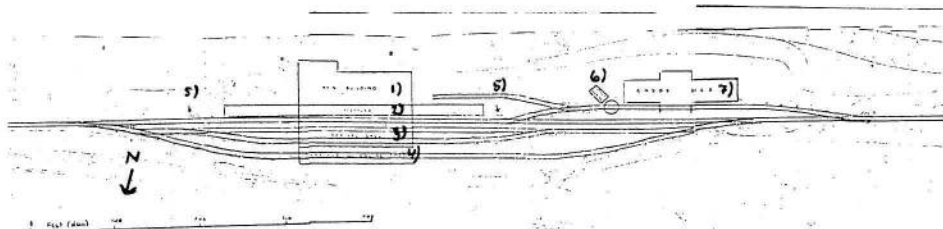
Slagelse første station, nedlagt den 15. maj 1892, set fra vest (Volden) den 17/12 1986.

Køreplanen, som den så ud pr 01.06.1891:

Tognummer	43	49	51	53	55	59	
Togart	P	G	G	E	P	G	
Slagelse ank	10,03	15,00	17,18	19,33	21,08	1,23	
Slagelse afg	10,06	15,15	17,28	19,45	21,12	1,38	

Tognummer	42	44	46	48	52	54	56	58
Togart	G	P	HP	B	G	B	HP	P
Slagelse ank	3,15	6,46	8,09	8,59	12,38	16,39	pass	21,04
Slagelse afg	3,27	6,50	8,11	9,09	12,50	16,48	ca 20,20	21,09

For en ordens skyld gøres opmærksom på, at den datidige tidsregning er "omskrevet" til nutid!



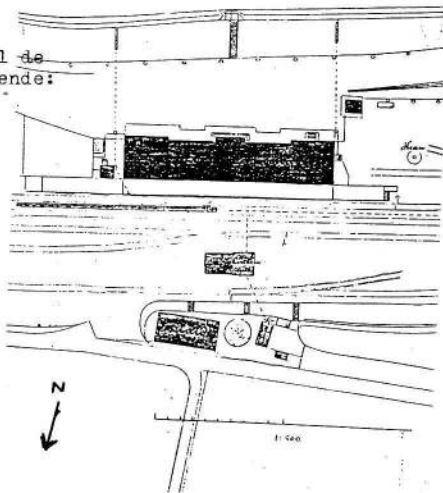
Sporplan, Slagelse. 1853.

Facaden vender op på skitsen, ud mod gaden Volden.

Numrene på planen henviser til de engelske tekster, nemlig følgende:

- 1) Main Building
- 2) Platform
- 3) Arrival Shed
- 4) Carriage and Engine Shed.
- 5) Water Crane (2)
- 6) Cattle Landing
- 7) Goods Shed

Skitsen til højre viser bl a hovedbygningen, som den fremtræder på ombygningsplan, såvel spor som bygning, dateret juli 1884. Som det ses, har den fået den endelige udformning.



Dette har så medført en tiltrængt udvidelse, det ses af en ganske væsentlig udvidelse af spornettet (næsten en fordobling) og af hovedbygningen. Planerne stammer fra 1881 og den endelige tegning er, som nævnt, dateret 1884.

Loven om bl.a. Slagelse-Næstvedbanen blev vedtaget 7 år efter at den første lov blev forkastet, nemlig 12/4 1889.

Så meget gav en tilfældig sætning anledning til!

S.A. GULDVANG



(Red. tilføjelser: Denne artikel har vi haft liggende i snart fire år, og vi er Guldvang stor tak skyldig for, at han ikke for længe siden er "eksploderet"! SP har tidligere bragt Rigsarkiv tegninger fra Slagelse: Hovedbygning fra 1854 i 16. årgang nummer 3 (1980), vandtårn og kokslager samt varehus i 19. årgang nummer 2 (1983) og tegning af varehus i 22. årgang nummer nr. 2 (1986). Tænk er det virkelig så længe siden?!).

JERNBANE BØGER

JERNBANEHISTORISK ÅRBOG '92

udgivet af banebøger.

Format 17x25 cm, 64 sider, ill.

Pris kr. 154,- (i boghandelen).

Dette bind omhandler årstallene 1867, 1892, 1917, 1942 og 1967.

Staten overtager driften af de jysk-fynske jernbaner i 1867 er emnet for den første artikel af Asger Christiansen og John Poulsen. Heri skildres for- og "bag"historien til selve begivenheden, der fandt sted den 1. september. Teksten er klar og velskrevet. Illustrationerne er set før, men det er nok også umuligt at finde flere nye fotos fra dengang (artiklen fylder 11 sider).

I 1892 flyttes Slagelse bane-gård, og Ole Pedersen giver en udmærket skildring dels af slagsmålet inden bevillingen blev givet, dels af selve anlægsarbejdet og arbejdernes vilkår, og dels en omtale af det anvendte entreprenørmateriel bl.a. den første dampgravemaskine (9 sider).

I 1917 var hovedbegivenheden åbningen af Boulevardbanen i København, her beskrevet af John Poulsen med flotte fotos, og Grindsted - et jernbaneknudepunkt på heden af Vigand Rasmussen. Her omtales bygningen af de baner, der mødtes i Grindsted, og selve Grindsted stations ud- og opbygning beskrives på en fængslende måde, godt hjulpet af gode fotos fra byggeperioden (4 + 15 sider).

Jens Bruun-Petersen beskriver det store ombygningscirkus i 1942, hvor materiale-mangel lagde mange hindringer i vejen for en fornyelse af det rullende materiel (5 sider).

Slagelse første station. Her varehuset set fra øst. Sporsiden til højre. 17/12 1986.

Lars Viinholt-Nielsen fortæller om Baneplanudvalgets betænkning af 1967. En beskrivelse af forhistorien, udvalgets arbejde, indholdet i betænkningen og dens puvre resultat (8 sider).

Bogens sidste artikel er om Horsens-Odder Jernbanes historie i store træk i anledning af banens nedlæggelse i 1967. Den er skrevet af Birger Wilcke, og hans stil er velkendt af enhver jernbaneinteresseret. Også her er masser af gode fotos (9 sider).

Den bør ikke mangle i samlingen!

TOGET GÅR VIA DALMOSE

Slagelse-Næstved og Skælskørbanen gennem 100 år

af Henning Pedersen og Ole-Chr. M. Plum.

Udgivet af banebøger.

Format 17x25 cm, 160 s. ill.

Pris kr. 199,- (i boghandelen)

Bogen giver en grundig og interessant gennemgang af forhistorie og anlæg, drift igennem tiderne, en udførlig liniebeskrivelse, omtale af rutebiler og -skibe - ja, alt som kan interessere.

Teksten er velformuleret og indeholder et væld af oplysninger, hvoraf nogle efter min smag burde samles i separate afsnit.

Billederne - nye som gamle - er som sædvanlig gode, men jeg faldt over et par unøjagtigheder som virkede forstyrrende under læsningen. Blandt andet de to billeder på side 71, som enten er ombyttede eller spejlvendte, for tekst og billeder passer ikke sammen.

Det undrer mig lidt, at man (side 96) bringer et oversigtskort (Priors lommeatlas), hvor stationernes beliggenhed ikke er markeret.

Jeg fandt ikke mange trykfejl o.l. Har mit hjertesuk allerede hjulpet??

Bogen har den sædvanlige banebøger-kvalitet og kan anbefales varmt.

TRAFIKKEN TIL MØN

Kalvehavebanen og andre trafikforbindelser til Møn

af Jens Bruun-Petersen og Birger Wilcke.

Udgivet af banebøger.

Format 17x25 cm, 96 s. ill.

Pris kr. 199,- (i boghandelen)

Bogen fortæller om alle trafikarter i et lille hjørne af Danmark, men for de berørte selvfølgelig et centralt problem.

Bogen gennemgår forhistorie, anlæg, drift og meget mere af Kalvehavebanens, sejlskibs- og færgeruternes og rutebilernes forhold.

Det er svært at bygge en sådan fremstilling overskueligt op, og jeg fik nok ikke fuldt udbytte ved den første gennemlæsning.

Bogen er rigt illustreret med gode fotos - men dårlig billedtekst. F. eks. ses på side 42 en velkendt type foto med "kødrand" foran et lokomotiv i en grusgrav. Der er 18 mand i opstillingen (unummererede) og billedteksten nævner navne på nr. 1, 2, 34, 5 og 6? Og på side 69 oplyser billedteksten, at lokomotivfører Peter Jensen ses til højre. Jeg kan ikke finde ham, men det er måske fordi han er skåret af? (Det er en uting af lade alle billeder gå til papirets kant!)

Men bortset fra det er bogen nu god nok.

DANSKE KONGEVOGNE

af Poul Thestrup.

Udgivet af banebøger.

Format 17x25 cm, rigt ill. mange fotos i farver.

Pris kr. 145,- (i boghandelen)

En dejlig bog om et særdeles specielt emne. De omtalte vogne ses så absolut ikke i den daglige trafik, og når de endelig er ude at køre, kan det være vanskeligt at komme på nært hold for et nøjere studium.

I bogen beskrives vognene indgående, ledsaget af tegninger og fotos. Mange interiørfoto (i farver) giver impulser til modelbyggeren, men hovedtegningerne må man skaffe ad anden vej.

Vognenes livshistorie beskrives levende og forfatteren har været meget grundig i sin research og har fundet mange særdeles interessante detaljer.

Som sagt, emnet er specielt, men bogen er særdeles læseværdig for alle.

Holtrup



NYT FRA FOTOARKIVET

Så er vi her igen med et par nye serier og lidt orientering.

Serie 7: Rundt om litra D

D 805, Ns 7/10 1956

D 821, Hg 7/4 1951

D 854 u. tender, Od 10/10 1954

D 896, bagfra, Lg 8/7 1952

D 898, Lg 8/7 1952

D 823, Gb, 1920

D 830, Ro 14/4 1938

D 858, Vj 14/7 1942

D 808, Sy 14/5 1938

D 842, Ro 23/6 1941

Serie 8: Tysk damp efter krigen

01 1058, BW, Altona, 14/4 1960

01 209, Mainz Hbf, 15/5 1955

03 252, Essen, 13/12 1956

78 445, Hamburg?, 15/4 1960

41 098, Hamburg?, 15/4 1960

50 1240, Bergedorf, 16/4 1960

50 1301, Westerland, 10/7 1955

50 2458, Flensburg, 18/5 1962

42 9001, Hamburg, 1959

55 3870, Marburg, 1954

Serierne kan som vanligt købes for kr. 100,- (13x18 cm) eller kr. 140,- (18x24 cm) pr. serie, ved indbetaling af beløbet + kr. 10,- i porto (dækker forsendelse af 2 serier), på girokonto 7 12 53 05, DMJK Fotoarkivet, postboks 601, 2200 N.

Angående katalog:

Intet ville glæde mig som arkivchef mere, end hvis jeg kunne udgive et komplet katalog. Flere har spurgt efter det; behovet er der altså. Men ... arkivet rummer nu over 7.500 negativer, og så har jeg ikke regnet Poul Adamsens billeder med. (De er nemlig ikke katalogiseret. Adam efterlod sig ingen notater).

Det skal dog ikke forstås sådan at Clausens og Steffensens billeder slet ikke er registreret, blot findes de altså foreløbig kun som data i min computer. Det er derfor muligt at købe en slags katalog alligevel, dog kræver det en IBM-kompatibel hjemmecomputer at vise indholdet på.

Kataloget kan fås på følgende formater:

5,25" 360 Kb (3 disketter) 50,-

3,5" 720 Kb (2 disketter) 50,-

3,5" 1440 kb (1 diskette) 50,-.

Opgiv venligst ønsket filformat:

ASCII/Wordperfect/DSitekst4.15/kommafil.

Tegningsarkivets katalog findes ligeledes på en EDB-form, men det må du henvende dig til Tegningsarkivaren om, IKKE her til Fotoarkivet:

med venlig hilsen
fotoarkivaren

SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkontoret som postadresseret blad.

Det blanke felt til højre herfor er beregnet til adresseringen.

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

MODELJERNBANEKLUBBEN HØ

U/ P KJÆR-LARSEN

SKOUSANGERVEJ 4

2600 GLOSTRUP

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Dette nummer af mit hjertebarn er vist der, der - indtil nu har drillet mig mest, og det siger ikke så lidt!

Først og fremmest har jeg været generet af varme/tørkebølgen. Med en temperatur i "arbejdslokalet" på mellem 30 og 35 grader befinder jeg mig ikke godt. Jeg kan ikke koncentrere mig om opgaverne, og når jeg så endelig kommer i gang, klæber papirerne til fingre og arme - det skrevne bliver udtværet eller krøllet, og så må der udskrives nye sider.

Desuden måtte jeg konstatere, at jeg til de to første numre havde brugt alt for mange penge, hvorfor der "kun" var råd til 40 sider i dette nummer. Da jeg havde lavet layout til 48-56 sider, måtte jeg begynde forfra, og det er forbandet svært at skære ned! Og da så endelig alt var klart til at begynde opsætningen af manuskripterne (en lørdag eftermiddag), ja så var mine limstifter, som er uundværlige til det arbejde, tørret ind! Igen flere dages forsinkelse, men heldigvis var jeg begyndt i så god tid, at bladet alligevel blev færdigt til repro i rette tid.

Ved nedskæringen "forsvandt" bl.a. OKMJ's sporplaner, men de kommer i næste nummer. Også Billedgalleriet blev ramt sammen med andre "småting". Derved blev stoffets sammensætning absolut ikke, som jeg havde drømt om, men det er der jo desværre ikke noget at gøre ved.

Jeg skal huske at afkvittere en sag. I nr. 1 udbød jeg 14 sæt "DSB OLDTIMERE I MODEL" i materie. Jeg havde godt nok håbet på at få dem afsat, men at efterspørgslen skulle blive så overvældende!! Allerede samme aften, som bladet var på gaden fik jeg 12-13 opringninger; næste aften var tallet oppe på 28 og siden har jeg måttet sige nej til yderligere en snes stykker.

Noter altså venligst, at der ikke findes flere eksemplarer af "Old-timeren".

Den skriftlige auktion er i fuld gang, og her er efterspørgslen efter auktionslisten mindst lige så stor som i de forrige 2-3 år. De indtil nu afgivne bud ligger i det forventede leje uden uhyrligheder i hverken op- eller nedadgående retning.

Såfremt du skulle have glemt det, er der - når dette nummer udkommer - stadig ca. 3 uger til at indhente det eventuelt forsømte.

VI BRINGER EN EFTERLYSNING.

Alkjær og redaktøren savner voldsomt oplysninger om DALBY station (på OKMJ) fra tiden før forlængelsen af banen til Martofte.

Er der nogen som har noget materiale i skrift, tegning eller (helst) foto(postkort) om forholdene på Dalby i den periode, den var endestation på OKDJ??

Alkjær har overfor mig skitseret nogle strøtanker om forholdene på Dalby i "endestationsepoken", tanker som synes rimelige, men som vi ikke kan få be- eller afkræftet, endnu da.

Vi har i forbindelse med tidligere artikler fået supplerende oplysninger på et alt for sent, senere tidspunkt (d.v.s. længe efter artiklens offentliggørelse).

Da det er vort håb, at der et eller andet sted må findes specielt fotos(postkort) fra den nævnte periode, bringes denne efterlysning.

Skulle du være i stand til at hjælpe, så kontakt redaktøren omgående. Det ville være rart, om problemerne blev løst så hurtigt, at Alkjær kunne nå at rette artiklen om sporplaner m.v. til, inden næste nummer skal i trykken.

Jeg skal ikke brede mig mere denne gang. Jeg ønsker alle en fortsat god sommer og på genhør i 28. årgang, nummer 4, som efter planen udsendes ultimo november 1992.

Holtrup

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

SÆLGES:

Sommerfeldt, HØ overledning, mat. iflg liste, kr. 400,-
Fleischmann, HØ 5336, SBB PTT 2-akslet postvogn (ikke mere i katalog), kr. 160,-
Liliput, HØ, 25510, lukket br. G-vogn, fjederpuffer, kr. 150,-
Lima, HØ, TGV, 5 dele, orange, kr. 500,-
Joueff, HØ, TGV, 6 dele, sølvfarvet, kr. 1.300,-
(Begge TGV tilsammen, kr. 1.600,-)
Bemo, HØe, 107365, Tm2/2, kr. 400,-
Bemo, HØe, 105818, Ge4/4 II, kr. 700,-
Lehmann 2090, Køf dieselloko, gul, kr. 600,-
Lehmann, 2043, Ge4/4 II, kr. 2.800,-
Lehmann, RhB, grøn 4-akslet personvogn, 3167, kr. 1.100,-
Pola, 1:22,5, motordrejet karussel (gyngheste), kr. 1.600,-
Egen produktion i LGB str. RhB B 2465, grøn, 4-akslet, kr. 500,-
Ditto spisevogn, rød WR 3812 med indretning. Længde 700 mm, kr. 1.200,-

Henvendelse:
F. Stenderup,
Østerbrogade 109, 2100 Ø.
Tlf. 31 20 90 26, kl. 10-16.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE