



jernbanen

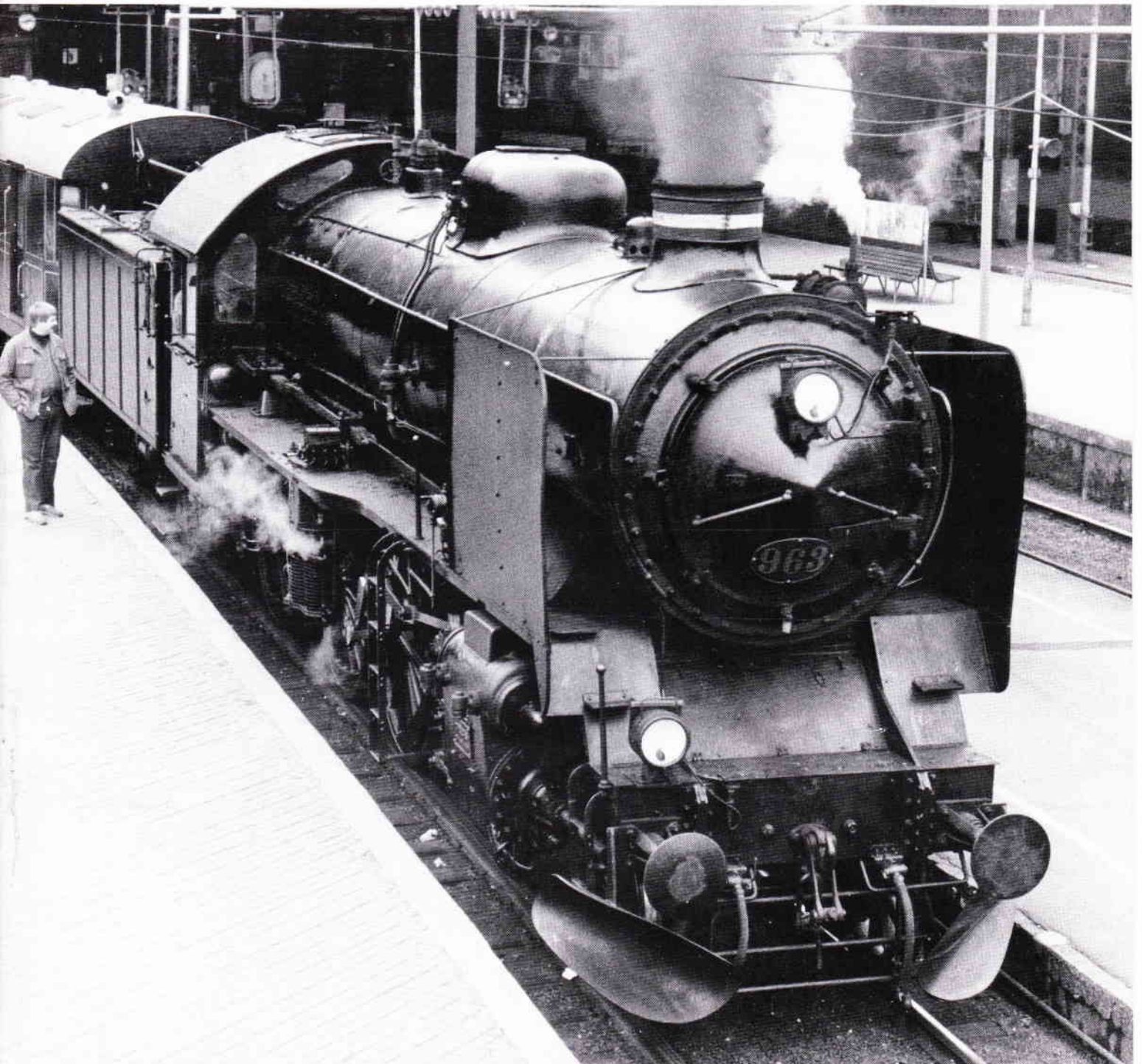
4

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

26. ÅRGANG

OKTOBER 1986

KR. 25,00



Ascan Scandia

Forsiden: DSB R 963 med udflugtstog på Københavns Hovedbanegård, 24. maj 1986

Foto: Ole-Chr. M. Plum

Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til foreningens sekretariat. Reklamation af fejlekspeditioner og fejleksemplarer sker ligeledes til sekretariatet.

»jernbanen« udsendes omkring den 15. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december til alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Indsendelse af stof

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. I modsat fald indgår billederne i DJKs arkiv.

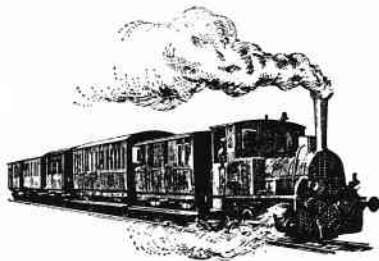
*

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 6/1986: 15. oktober 1986.

Sidste frist for stof til nr. 1/1987: 10. januar 1987

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 13. oktober 1986.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

26. årgang nr. 4, oktober 1986

jernbanen

Vasevej 19 A
2840 Holte
02 42 04 52

Hovedredaktion

Birger Wilcke
ansvarshavende
01 59 58 23

Ole-Chr. M. Plum
03 48 53 83

Specialredaktører

Erik B. Jonsen (DSB)
Esthersvej 19
2900 Hellerup

Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)
Holmevej 8
4340 Tølløse

Jacob Stilling (Udland)
Blegdamsvej 72 A, 1.
2100 København Ø.

Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev

Annonceekspedition

Dansk Jernbane-Klub
Holløselund Strandvej 9
3220 Tisvildeleje
Tlf. 02 30 73 00
Postgirokonto 6 39 68 79

Oplag: 2.600 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk. Greve Strand

ISSN 0107-3702

Indhold

Amtsbanerne på Als	64
Hobby på skinner i 25 år	76
Danske jernbane-poststempler	81
Bog anmeldelser	85
Ernst Rolsted Jensen	87
Foreningsnyt	88

SPORSKIFTE

om bladets nye redaktion

»Jernbanen« har passeret et sporskifte, bladet har fået ny redaktør, som fra næste nummer overtager det endelige ansvar. Til almindelig orientering kan jeg fortælle, at det er et både spændende, udfordrende, krævende og ulønnet job.

Det er mit mål at lave et udadvendt, aktuelt og læseværdigt tidsskrift, som dels skal give en bred dækning af jernbanens liv og væsen, med hovedvægt på Danmark, dels afspejle Dansk Jernbane-Klubs virke som **den** landsdækkende, seriøse og alsidige forening for alle jernbaneinteresserede.

Bladet skal være rummeligt. Der skal være noget for »DJK drengen« på 13 år, noget for den pensionerede fyrbøder, noget om fortid, nutid, fremtid o.s.v. Det er min agt at øge spaltepladsen for klubbens forskellige baner, afdelinger og arbejdssteder, det er jo ikke mindst her DJK-livet leves. Kort sagt, det er medlemmernes blad, og derfor ser jeg det som en vigtig opgave at overflødiggøre redaktørens skribentvirksomhed, og få aktiveret en stor medlemskreds og læserskare til at forme bladet. Redaktionen håber derfor at få mange breve om ideer og forslag om bladets fremtidige indhold og linie, om ros og ris, og jeg håber også, at mange vil føle sig fristet til at komme med læserbidrag, små eller store, af mere artikeletagtig tilsnit. Skaren af trofaste og dygtige fotografer er for lille, og det er derfor redaktionens ønske, at langt flere vil være med til at styrke bladets billedmæssige dækning, ligesom der godt kunne bruges en tegner eller to.

Det er et tungt ansvar at leve op til de forrige redaktørers stilsikre og seriøse redaktion, og Jan Koed og Jens Koefoed fortjener stor tak for en arbejdsindsats til fremme for DKJs image. Den redaktionelle linie vil ikke fremover afvige væsentligt fra den allerede afstukne, omend jeg, om muligt, vil prøve at liste lidt mere humor og liv ind imellem linierne.

Redaktionen vil bestrebe sig for at finde anvendelse for alt tilsendt stof, og alle kræfter vil blive sat ind på, at bladet udsendes til tiden - altså medio februar og ultimo april, juni, august, oktober og primo december. Indførelsen af ny teknik, og skift til nyt trykkeri kan dog resultere i små afvigelser, indtil vi er kommet ind i en fast rytme.

De gamle kendige Erik B. Jonsen, Ole Chr. M. Plum, Jacob Stilling og Bent Jacobsen viderefører deres faste rubrikker, mens Anders Riis fra Århus fremover vil indgå i en mere overordnet medredaktion.

Med disse linier ønsker jeg at indlede et frugtbart og spændende samarbejde med bladets læsere. Ideer, kommentarer, fotos m.m. imødeses med interesse. Bladets nye adresse findes ovenfor.

Jan Forslund

Amtsbanerne på Als

af Birger Wilcke

Amtsbanerne på Als hører nok til de blandt jernbaneinteresserede mindst kendte, hvilket naturligvis hænger sammen med, at de nedlagdes så tidligt som i 1933, idet hovedparten af den sydlige strækning dog kom til at indgå i den nu også nedlagte statsbane Sønderborg-Mommark. Jernbaneklubben har derfor været interesseret i at offentliggøre så meget som muligt om disse baners historie. Der har imidlertid været visse vanskeligheder hermed. Hovedparten af banernes arkiv findes i landsarkivet i Åbenrå, men er ret mangelfuldt, idet banerne lige fra starten og frem til 1921 var bortforpagtede til det tyske driftsselskab Lenz & Co., hvis akter ikke findes i Danmark og formentlig er gået tabt under luftangrebene på Berlin under anden verdenskrig. Da man heller ikke lavede forskriftsmæssige driftsberetninger i de første år efter overgangen til Danmark, er det derfor vanskeligt at danne sig et fuldkomment billede af banernes historie. I DJK samlede vi alligevel en del stof om banerne, ligesom jeg gennemså de eksisterende arkivalier, hvilket ikke blev lettere af, at man først sent anskaffede en skrivemaskine på kredssmåbanekommissionen, og udgående skrivelser ofte kun fandtes i koncept affattet af kommissionens medlemmer. Da såvel formanden, borgmester Klinker i Nordborg, som næstformanden, rentier Erichsen, skrev temmeligt ulæseligt, for Erichsens vedkommende endda på en slags plattysk, og man naturligvis skrev med gotiske bogstaver, kunne det være trættende at finde ud af, hvad en skrivelse egentlig omhandlede. Jeg husker, at jeg ofrede en times tid på en brevveksling, der viste sig at omhandle dasserne på Over Tandslet station. Inden vi blev færdige med forarbejderne, udkom der en udmærket, omend lidt kortfattet beskrivelse af banernes historie i Historisk Samfund for Als og Sundeveds årsskrift for 1975, udarbejdet af et kollektiv af samfundets medlemmer. Den nævnte bog indeholdt imidlertid kun ret få oplysninger om banens stationer, ligesom der ikke fandtes nogen egentlig oversigt over driftsmateriellet. Det kunne derfor på den ene side være ønskeligt med en supplerende skildring af disse forhold, ligesom der også var enkelte andre emner, hvor man godt kunne ønske sig lidt flere oplysninger, men på den anden side syntes vi, at en ny bog var temmelig overflødig ved siden af den eksisterende. Følgen er altså, at vi nu har valgt at bringe den del af de manglende oplysninger, vi er i besiddelse af, her i bladet, ligesom vi synes, det kunne være af interesse at se billeder af de mange forskellige stationstyper.

Det var lige fra starten kredsjernbanekommissionens (kredssmåbanekommissionens) mening, at driften skulle bortforpagtes til Lenz, ligesom man ikke agtede selv at drive stationsbeholdningerne. Med hensyn til stationerne i Sønderborg, Augustenborg, og Nordborg fandt man det rimeligt, at kredsen selv byggede disse, medens man ved de øvrige stationer så vidt muligt ville søge at få private til at opføre og drive disse, hvor man fandt, der var brug for stationskroer, medens man endelig, hvor sådanne skønnedes unødvendige eller uønskelige, ville nøjes med holdepladser indrettet af kredsen, eventuelt således at



Havnebanen i Sønderborg, ca. 1900

Foto: Arkiv BW



Den oprindelige kredsbanehof i Sønderborg fra 1898, ca. 1900

Foto: Arkiv BW

Lenz stod for opførelsen. På disse steder skulle opstilles bølgebliskskure i lighed med, hvad der skete på så mange andre tyske småbaner i tilfælde, hvor stationskroen eller baneagentens hus ikke var lige op ad perronen. Efter de oprindelige planer fra 1897, hvorefter der dels skulle anlægges en nordlinie mellem Sønderborg og Nordborg, dels en sydlinie mellem Vollerup station på Nordborgbanen og Skovby med et sidespor til bade stedet Mommark færgegård, ville man på den nordlige linie have stationskroer i Sønderborg, Vollerup, Augustenborg, Ketting, Hundslev, Elstrup, Stevning, Havnbjerg, Oksbøl og Nordborg og på sydlinien i Hørup, Lille Mommark og Lysabild, medens sådanne ansås for overflødige i Spang, Svendstrup, Majbøl, Over Tandslet, Skovby og Mommark Færge, fordi der i forvejen lå gæstgiverier i umiddelbar nærhed af de planlagte banegårde.

Den nye kredsbanegård i Sønderborg
(opført 1912/13) med jubilæums-
toget i 1923
Foto: Arkiv BW



Endelig fandt man, at Sundsmark Bro, Neder Tandslet og Fjelby var af så ringe betydning, at gæstgiverier, og for den sags skyld også betjening af holdepladser, var overflødige.

Det endelige resultat kom naturligvis, som det fremgår af den følgende gennemgang af de enkelte stationer, ikke til at svare til forventningerne. Flere steder, hvor man ikke havde tænkt sig det, blev man nødt til selv at opføre stationer, som f.eks. i Havnbjerg, og andre steder, hvor man heller ikke havde tænkt det, blev hvervet som stationsagent overtaget af gæstgivere, hvis kroer lå i nærheden af stationerne, medens private i andre tilfælde opførte nye stationskroer på selve baneterrænet. Hvor kredsen selv opførte stationerne bortforpagtedes disse til private, der, som en del af deres vederlag for at drive stationskroen og oppebære indtægterne af denne, overtog hvervet som banegænger og betalte en mindre forpagtningsafgift i lighed med, hvad tilfældet var på de ældre dele af Haderslev Amtsbaner.

Banen åbnedes den 6. februar 1898, strækningen Guderup-Nordborg dog først den 2. juli samme år.

Trods at der var mange planer herom, kom Alsbanen aldrig i sporforbindelse med statsbanegården i Sønderborg, der åbnedes i 1901 på Sundevedsiden af Alssund. Lige frem til første verdenskrig var der planer om at etablere en sådan forbindelse bl.a. ved anlæg af spor over den gamle pontonbro, hvad dog teknisk var vanskeligt at gennemføre, og i hvert fald kun kunne benyttes for godstrafikkens vedkommende. Banen fik derfor sit vestlige endepunkt ved Sønderborg havn lidt syd for kasernen, hvorfra banen strakte sig forbi pontonbroen mod syd forbi dampskibspavillonen for bådene til Flensborg og Åbenrå, øst om slottet og videre mod sydøst langs stranden forbi hotel Strand, hvorefter den drejede stik mod nordøst om den daværende by til en station beliggende ved Løngang.

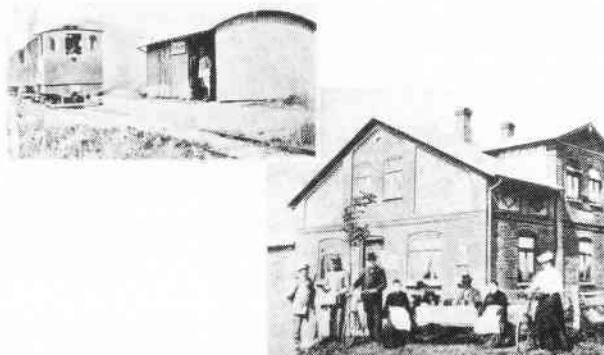
Fra det sted, hvor banen drejede mod nord, gik et spor videre langs stranden en kilometer mod øst forbi Ladegård til byens gasværk, et spor der eksisterede næsten tyve år efter den øvrige banes nedlæggelse og anvendtes gennemsnitligt en gang om måneden til transport af kul fra havnen til gasværket.

Kredsbanegårdsbygningen var en uprætentiøs bygning i samme stil som de i Augustenborg og Nordborg opførte bygninger med

to enderisalitter i to stokværk og med delvis udnyttet loftsetage forbundet med en lidt højere midterfløj med valmtag. Da den indeholdt såvel ekspeditionslokaler som kontorer for banen og gæstgiveri med 2. og 3. klasses ventesal, viste den sig hurtigt alt for lille, ligesom det ved sydenden tilbyggede varehus var helt utilstrækkeligt. Allerede i 1903 måtte man foretage en



Sønderborg bystation med statsbanetog mod Mommark, 1948. Foto: Birger Wilcke



Sundsmark station, ca. 1910. Øverst et af de oprindelige bløkskure, der var så typiske for de af Lentz drevne baner. Nederst kroen, senere købmandshandelen, hvorfra billetsalget skete. Foto: Arkiv BW

mindre tilbygning, og i 1904 udbyggedes varehuset for en udgift på 4.300 mk.

Da trafikken imidlertid steg så stærkt, at det var nødvendigt med ganske anderledes fornyelser, undersøgte man mulighederne for at bygge til på den gamle stationsbygning. Da dette af arealmæssige grunde imidlertid ikke var muligt, besluttede man sig til en radikal ændring af banegårdsforholdene. På et nord for Feldtstraße og nord for banegården beliggende areal, som man havde erhvervet fra kommunen og militæret, opførtes et nyt vandtårn og et større reparationsværksted, medens det gamle værksted og remisen, der lå overfor stationsbygningen, i fremtiden kun tjente som remise. Endvidere opførtes nord for remisen ud mod Feldtstraße en godsekspeditionsbygning med funktionærbolig, hvorefter man, da denne kunne tages i brug også som midlertidig personstation, gik igang med at rive den gamle banegårdsbygning ned og opføre en ny mere pompøs bygning efter tegning af arkitekt Teede i Kiel. Bygningen var ret enkel ud mod perronen med sine elleve fag, der kun blev brudt af en lav udgangsbygning på midten og uden al pynt, men var til gengæld ud mod gaden forsynet med en kraftig midterrisalit med en impressiv frontispice forsynet med et stort sandstenrelief. Såvel ekspeditions- som restaurationslokaler var særdeles nydelige, og kontorlokalerne efter datidens forhold yderst tilfredsstillende. Sporarealet udvides adskillige gange i årenes løb, bl. a. med en lang række opstillingsspor for banens vognmateriel, alt som vist på skitsen, der ligesom de øvrige sporplaner viser situationen i 1916.

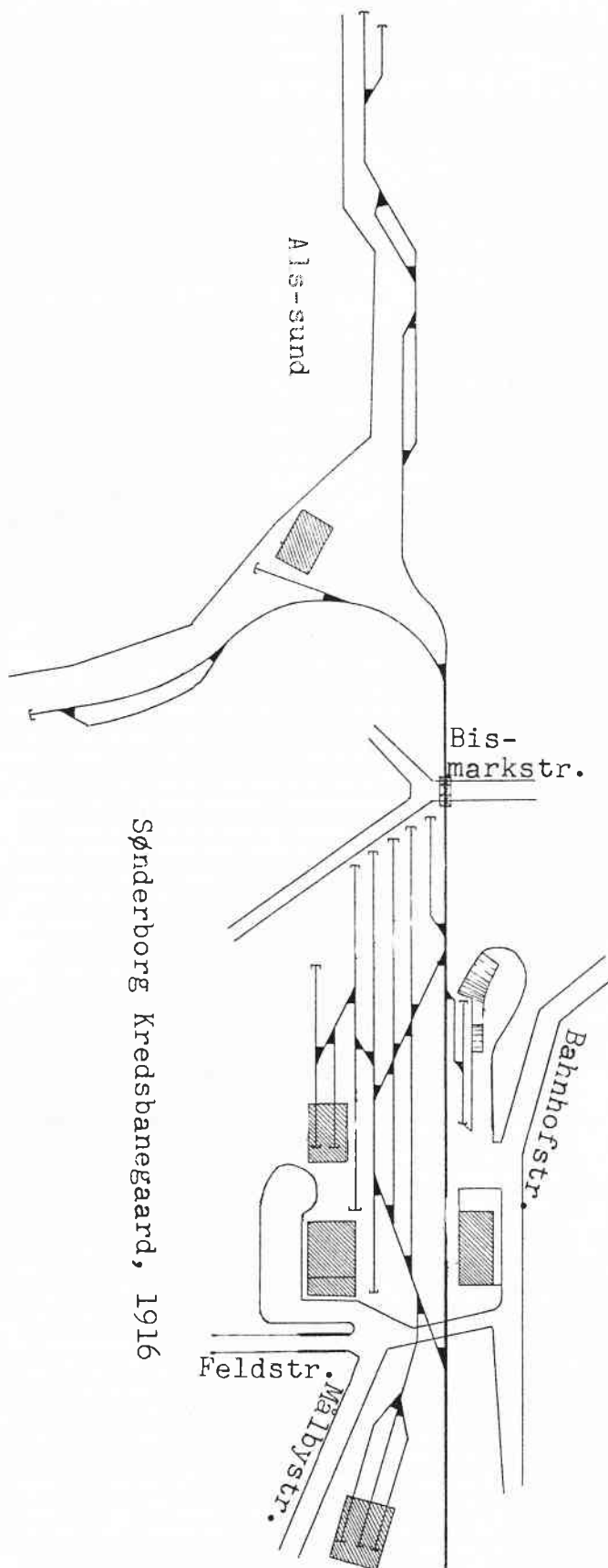
Efter amtsbanernes nedlæggelse blev stationen overtaget af statsbanerne, der fik perron vinkelret på bygningens sydende, idet statsbanen ikke som amtsbanen førtes nord ud af byen, men direkte mod vest. Stationen anvendtes tillige som rutebilstation, hvilket formål den stadig tjener.

Af persontrafikken i 1927/28 på i alt 430.000 rejsende var, som man kunne forvente, ca. $\frac{2}{3}$ eller 270.000 til og fra Sønderborg. Af godstrafikken på 56.000 t. var »kun« 30.000 t. til og fra Sønderborg, idet havnen og foderstokompagniet i Augustenborg her tog en væsentlig del af banens trafik.

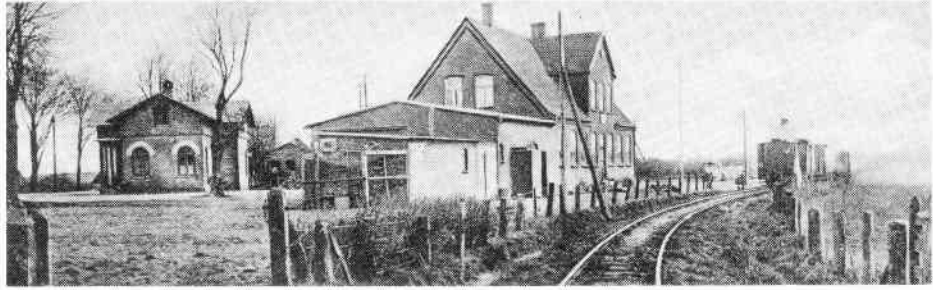
Fra amtsbanegården i Sønderborg gik banen i nordlig retning under Kongevejen, der førtes på en armeret betonbro over banen. Kort herefter gik et næsten en kilometer langt sidespor mod syd til Kamgarsspinderiet. Banen fortsatte herefter i nedskæring for efter 400 meters forløb at dreje i østlig og senere nordøstlig retning i stigninger op mod den første station, Sundsmark, beliggende nord om landsbyen af samme navn, 2,3 km. fra Sønderborg.

Der var her anlagt et omløbsspor og på den overfor liggende perron et bølgebliskur, indeholdende åbent venterum og opbevaringsrum for gods. Der var oprindeligt ikke hensigten at have ekspedition på stedet, og en gæstgiver, der tilbød at opføre en mindre ekspeditionsbygning med gæstgiveri, fik afslag herpå. Da gæstgiver Frost imidlertid havde gæstgiveri i en af teglsten opført, villalignende bygning umiddelbart nord for stationen, udviklede forholdene sig derhen, at folkene efterhånden brugte hans lokaler som ventesaal og afleverede gods til ham, idet der ellers kun var ekspedition af dette, når togene holdt ved stationen, og togføreren kunne ekspedere det.

Det hele endte da også med, at Lenz i 1903 overlod Frost ekspeditionen af gods for det beskedne vederlag af 10 mk. årligt. At Frost ikke tog det altfor nøje med sine pligter er ret forståeligt, og det endte da også med, at han ligesom de andre banegænger forlangte et frikort, der af banen vurderedes til en



Stationskroen i Spang med tog
mod Sønderborg, ca. 1910.
Foto: Arkiv BW



værdi af 200 mk., hvilket man ikke ville yde ham, hvorimod man gik med til at forhøje vederlaget til 30 mk. årligt. Da han i 1907 også havde overtaget billetsalget, hvilket han, som han udtrykte det, ikke havde megen glæde af, da man kun havde meddelt ham bevilling til udsækning af alkoholfri drikke, måtte man dog bøje sig og udstede det ønskede frikort.

Trafikken var ikke helt ubetydelig, i 1927/28 ca. 8000 ankomende og afgangende rejsende, hvilket dog på grund af den korte afstand til Sønderborg, i hvilken forbindelse de 7.000 af de 8.000 rejste, kun indbragte 1.200 kr. Godstrafikken lå på omkring 100 t. årligt.

Da statsbanerne overtog Mommarkbanen opførtes der ikke station ved Sundsmark, hvorimod der anlagdes et trinbræt, der under anden verdenskrig var ganske godt benyttet.

Fra Sundsmark fortsatte banen over jævnt terræn til 3,2 km, Spang station, beliggende syd for landevejen og den langs denne beliggende ret store landsby Spang-Ulkebøl. Der var ved anlægget flere, der søgte om bevilling til at opføre en stationskro, men de to interesserede dansksindede sogneråd var imidlertid enige om, at noget sådant ikke var ønskeligt. Der opførtes derfor kun et af de sædvanlige bølgeblikkskure, og der anlagdes et kort stikspor til hensætning af vogne. Billetsalget foregik i toget, medens en blikkenslagermester Reimers i 1901 overtog godsekspeditionen mod at måtte bruge banens bygning til opbevaring af sine jernplader og andre varer, idet der var så ringe en godsmængde, at banen ikke havde brug for lokalet. Reimers

blev dog hurtigt træt af at udføre hvervet uden vederlag og forlangte i 1902 udstedelse af frikort, hvilket man nægtede ham, hvorefter han afskedigedes, og togpersonalet påny besørgede ekspeditionerne. I 1907 tilbød en mand fra Sønderborg at overtage agenturet mod at måtte opføre en kro på banens grund. Da den oprindelige gæstgiver i Spang, Nielsen, imidlertid havde for købsret til grunden, blev dette dog ikke til noget, hvorimod det, da man på grund af stigende trafik ikke mente at kunne undvære en baneagent, endte med, at den stedlige gæstgiver overtog stationen og opførte et nyt gæstgiveri stødende op til banen. Med Sønderborgs stærke vækst, der også medførte stigende bebyggelse i Ulkebøl steg persontrafikken stærkt gennem årene og udgjorde i 1927/28 ialt 20.000 ankomende og afgangende rejsende, medens godstrafikken var ubetydelig, ca. 100 t. årligt. Da statsbanerne overtog Mommarkbanen opførtes som bekendt station i Spang.

Fra Spang gik banen i østlig retning og krydsede Mommarkvejen for i 4,5 km. at nå Vollerup station, forgreningsstationen mellem Mommark og Nordborg banerne. Trods at det drejede sig om et jernbaneknudepunkt, opførte kredsen ikke selv nogen stationsbygning, men indgik aftale med gæstgiver Magnus om at denne flyttede sit gæstgiveri til en ny bygning på stationsterænet. Der opførtes derefter en ret beskeden syvfagsbygning med blændinger i gavlen og skiffertag. Varehus var tilbygget i den ene ende og toiletbygning i den anden. Sporarealet bestod kun af hovedsporet og to, meget tæt ved dette, anlagte omløbsspor uden perroner af nogen art og uden at der var læsserampe eller kreaturfold. Al ekspedition varetoges af gæstgiveren. I de første år var der ikke togkrydsninger på stationen, og alt gik til-

Vollerup station i sin oprindelige
udformning med stationsværtens
datter i forgrunden
Foto: Arkiv BW





Vollerup station efter udvidelsen i 1915. ca. 1925

Foto: Arkiv BW

syneladende nogenlunde, men da man i køreplanen for 1913 var nødt til at lade togene 10, 7, 24 og 23 krydse på stationen, meddelte Lenz kredsbanekommissionen, at forholdene ikke længere var forsvarlige: »Anlæggene er fuldstændig utilfredsstillende. Togene må vente udenfor stationen og derefter ekspederes efter hinanden. Derved får samtlige tog en forsinkelse, og tilstanden på banegården er for det rejsende publikum selv yderst farlig, da afstanden mellem de to hovedspor er meget ringe, og publikum må trænge sig mellem togene. Det er derfor tvingende nødvendigt at foretage en udvidelse af banegården for at undgå en større ulykke.«

Kredsbanekommissionen var enige i Lenz' forslag, hvorfor der det følgende år iværksattes en større ombygning af banegårdsanlægget, der var færdigt i 1915. Hovedsporene forlængedes, og afstanden imellem dem øgedes, ligesom der anlagdes et ekstra omløbsspor, medens stationsværten udvidede hovedbygningen med en trefags midterrisalit. Der anlagdes såvel en lav perron med betonkant langs hovedbygningen som en perron mellem de to Mommarkspor og de to nordligere for Nordborg-banen beregnede spor. Efter statsbanernes overtagelse af Mommarkbanen førtes denne i en ny linieføring syd om landsbyen, og der byggedes en ny stationsbygning. Gæstgiveriet i den gamle stationsbygning er forlængst nedlagt.



Banen gennem Langdel Skov.

Foto: Arkiv BW

Persontrafikken til og fra Vollerup udgjorde i dansk tid ca. 25.000 rejsende årligt, medens godstrafikken kun androg ca. 100 t.

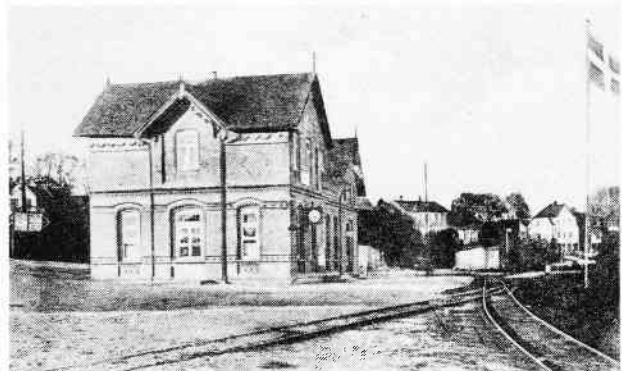
Fra Vollerup gik banen til Nordborg i nordlig retning op mod Augustenborg fjord, krydsede Nordborgvej og løb igennem den diminutive skov ved Langdel, banens eneste skovstrækning, for derefter på vestsiden af vejdæmningen over Lillehav at nå Augustenborg station 7,0 km. fra Sønderborg beliggende ved fjordens nordkyst umiddelbart op ad bycentret.

Stationsbygningen, der opførtes af kredsbanekommissionen, var tegnet af arkitekt Naewe. Det var en ganske pæn seksfagsbygning med enderisalitter og en forbindende fløj. Tagetagen var ikke udnyttet, og bygningen, der også indeholdt to restaurationslokaler,



Augustenborg station i sin oprindelige udformning. ca. 1900.

Foto: Arkiv BW



Augustenborg station efter ombygningen. ca. 1910

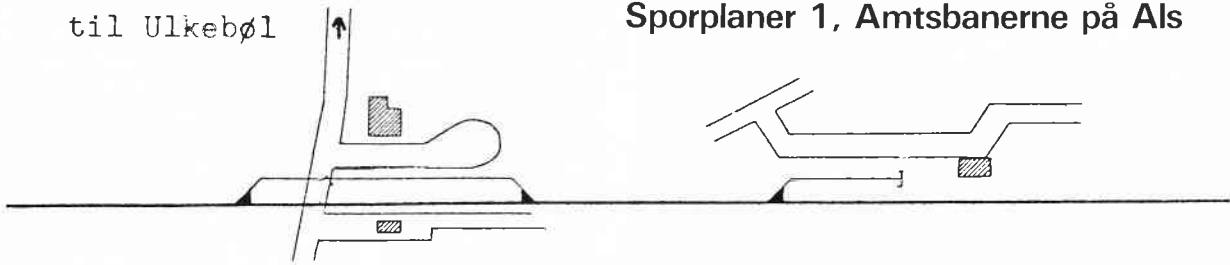
Foto: Arkiv BW

var meget lille til den voksende trafik, hvorfor man i 1904 måtte udvide varehuset og nogle år efter forhøje enderisalitterne, således at man fik en fuldt udnyttet 1. sal i disse, idet man dog i hovedtrækkene bevarede det hidtidige udseende. I 1901 anlagdes et 390 m. langt havnespor langs kajen vest for vejdæmningen, ligesom der var sidespor til korn- og foderstofkompagniet. I 1909 udvidedes sporarealet således, at man fik ialt 3 omløbsspor og et læssespor til varehuset. Efter banens nedlæggelse anvendtes stationsbygningen en del år af toldvæsenet, men er nu nedrevet for en snes år siden i forbindelse med forskellige vejarbejder.

Augustenborg hørte såvel persontrafikalt som godsmæssigt til banens bedste stationer med 70.000 rejsende årligt i dansk tid og ca. 15.000 t. afgående gods samt 3.000 ankommande gods. Det afsendte gods, hovedsagelig korn og foderstoffer,

Sporplaner 1, Amtsbanerne på Als

til Ulkebøl

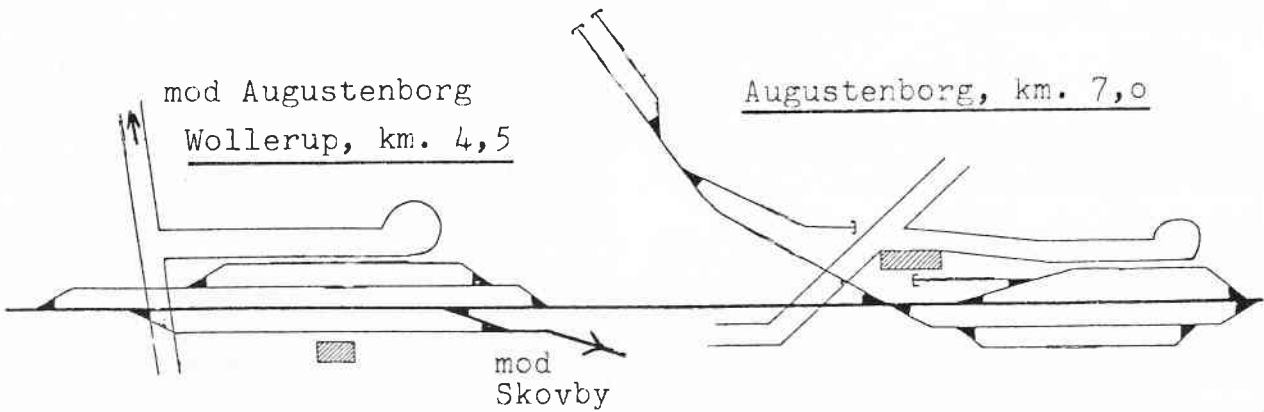


Sundsmark, km. 2,3

Spang, km. 3,2

mod Augustenborg
Wollerup, km. 4,5

Augustenborg, km. 7,0

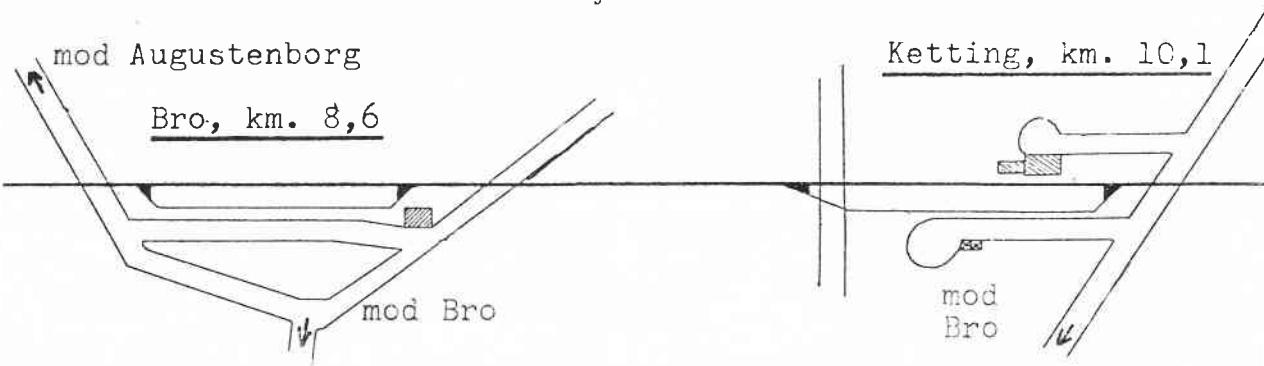


mod
Skovby

mod Augustenborg

Bro, km. 8,6

Ketting, km. 10,1

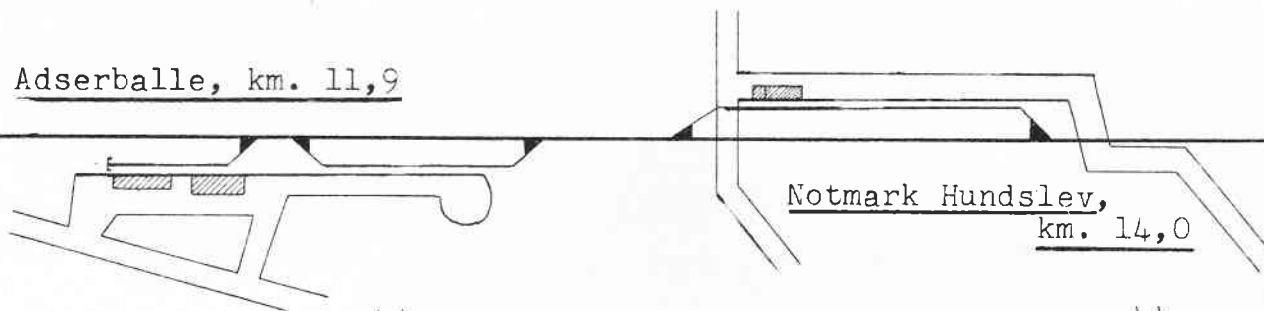


mod Bro

mod
Bro

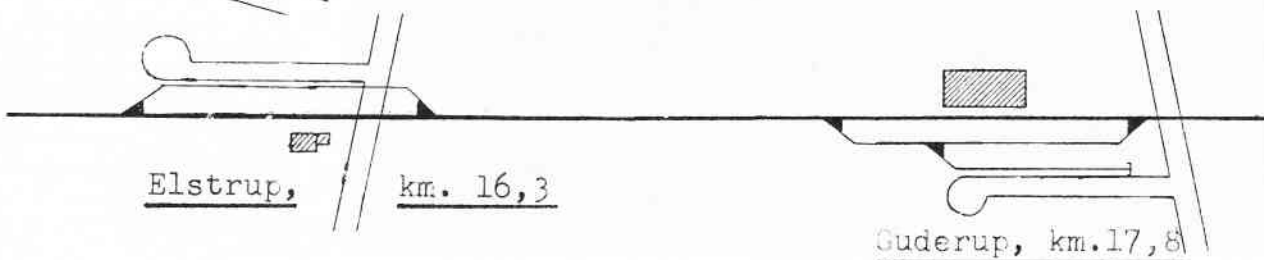
Adserballe, km. 11,9

Notmark Hundslev,
km. 14,0



Elstrup, km. 16,3

Guderup, km. 17,8





Ekspeditionsbygningen i Ketting, ca. 1906

Foto: Arkiv BW

kunstgødning fra havnen, udgjorde i 1927/28 1684 t. til Adserballe, 2831 t. til Notmark-Hundslev, 6994 t. til Svendstrup, 1190 t. til Nordborg og 1060 t. til Guderup.

Fra Augustenborg løb banen mod øst først på nordkysten af Lillehav siden i den nordlige side af dalen langs Strømmen til Bro, 8,6 km. fra Sønderborg. Der var her et bølgeblikkur af den mindre åbne type samt et kort omløbsspor. Oprindeligt var der ingen agent på stedet, men fra 1901 fik en stedlig bevillingsmand arbejdet med godsekspeditionen mod et frikort, hvad man imidlertid fortrød, da man af hensyn til konsekvenserne syntes det var for høj en betaling. Manden gav derfor afkald på hvervet det følgende år, og i fem år var det togpersonalet, der klarede de fornødne ekspeditioner. Da dette var upraktisk, overtalte Lenz i 1907 en stedlig købmand Petersen til at overtage hvervet med ekspeditionen af gods, hvorimod billetsalget stadig fandt sted i toget. Både person- og godstrafikken var ringe, ca. 5.000 rejsende og 300 t. gods årligt. I dansk tid opførtes en bygning med bolig for en banearbejder og dennes hustru, der varetog stationshvervet.

Efter Bro drejede banen i nordlig retning gennem kuperet terræn til Ketting, 10,1 km. fra Sønderborg. Der opførtes her i sten et noget større varehus med ventehal end tilfældet var ved de tidligere omtalte, mindre stationer. Hvervet som baneagent blev overtaget af en mand ved navn Erichsen og senere af en gæstgiver Nielsen, der opførte en kro i nærheden af stationen, i hvis nærhed der tillige var posthus og sparekasse. Udfor stationsbygningen var et omløbsspor, der på grund af den betydelige godstrafik hurtigt forlængedes, ligesom der for kredsens regning opførtes en kreaturfold. I 1927/28 var der ca. 17.000 rejsende og 500 t. gods.

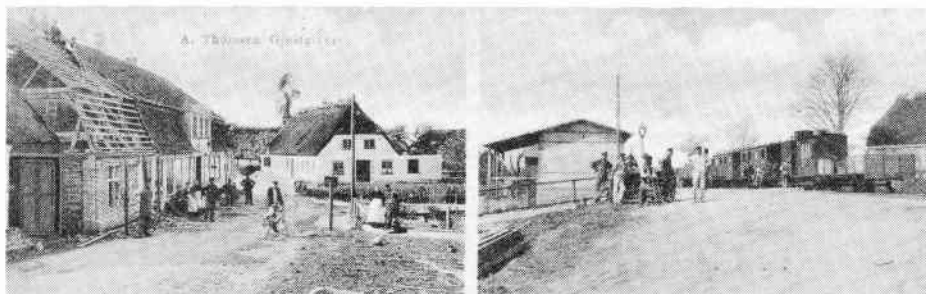
Banen fortsatte fra Ketting gennem stærkt kuperet terræn på dæmninger og i nedskæringer, hvoraf der endnu findes betydelige rester mod øst til Adserballe (Atzerballig), 14,0 km. fra Sønderborg. Der var her oprindeligt tale om at opføre en ny kro i konkurrence med den eksisterende kro, tilhørende gæstgiver H. C. Petersen, hvis kro i øvrigt kun lå 4 minutters gang fra stationen. Da H. C. Petersen protesterede herimod, enedes man om, at han overtog stationen og købte grunden af kredsen for 1.500 mk., idet han påtog sig straks i 1897 at opføre en ventehal og et varehus og senere ved kontrakt i 1900 at opføre en stationsbygning med to ventesale, varehus og WC. Som følge af den gradvise udbygning fik stationsbygningen efterhånden et lidt sammenrodet udseende med en lav fløj med saddeltag, indeholdende varehus og »Durchfahrt«, hvortil var tilbygget et lille vindfang af træ og i østenden en femfagsbygning med gavlen ud mod perronen, hvortil kom et stort lagerhus for korn og foderstoffer i østenden af stationen. Sporarealet bestod dels af et stikspor udfor varehuset og dels et omløbsspor udfor pakhuset. Både person- og godstrafikken var betydelige. I 1927/28 16.000 ankommende og afgangende rejsende, 3.700 t. ankommet gods, mest korn og foderstoffer, og 1.300 t. afgangende gods.

Fra Adserballe station, der i øvrigt lå i en kurve, drejede banen skarpt i nordlig retning for mellem landsbyerne Notmark og Hundslev i en skarp kurve at dreje tilbage igen mod vest parallelt med strækningen Ketting-Adserballe i en afstand af kun to kilometer. Notmark-Hundslev (Notmark-Hundsleben) station,



Adserballe station, ca. 1912.
Foto: Arkiv BW

Hundslev station. Til venstre kroen, hvor der var billetsalg, og til højre selve holdepladsen.
Foto: Arkiv BW



14,0 km. fra Sønderborg, lå umiddelbart op til den eksisterende kro tilhørende gæstgiver Jürgen Jacobsen, der lovede at indrette venteværelse og godsrum i kroen, medens der på perronen opførtes en mindre ventehal med billetsalg og godsrum af sten. Kroen blev flere gange solgt, ligesom baneagenthvervet skiftede indehaver. I 1914 havde man større planer om ombygning af banegården, der dels havde en betydelig godstrafik og dels påtænkte anvendt som krydsningsstation. Formanden for kreds-jernbanekommissionen, borgmester Klinker i Nordborg, fandt dog dette unødvendigt, og krigen satte hurtigt stop for planerne. Da den oprindelige indehaver af kroen, der var ejer af den nærliggende købmandsforretning, ikke havde solgt bygningen på perronen sammen med kroen, opstod der gennem lange tider stridigheder om, hvem der egentlig ejede de forskellige bygninger og kvægfølde, der var opført på baneterrænet.

Den store, gamle krobygning eksisterer endnu som kro og er en af de smukkeste på Als. På grund af de store jordarbejder ved stationen ser man endnu tydeligt, hvor stationen var beliggende.

Både persontrafikalt og godsmæssigt var stationen en af banens vigtigste med ca. 30.000 rejsende og 7.000 t. gods årligt. I dansk tid tilkom yderligere en rutebil fra Hundslev til Fynshav, der tilførte banen ca. 17.000 rejsende årligt.

Fra Hundslev til 16,3 km., Elstrup, gik banen i vestlig retning gennem ret jævnt terræn. Banelinien er nu i hovedsagen anvendt til vejanlæg, og den gamle station er revet ned.

Elstrup var beliggende 400 m. syd for landsbyen af samme navn. Ved anlægget var der diskussion om, hvem der skulle overtage baneagenturet. En mand ved navn Frederik Christiansen, der var dansksindet, havde en købmandshandel i nærheden af stationen. Da kredsens oprindeligt kun opførte et af de sædvanlige bølgebliskskure med åbent venterum, søgte landsbyens beboere ly hos Christiansen, når vejret var dårligt, og denne ønskede derfor tilladelse til at udskænke alkoholdrikke, men fik afslag herpå. I stedet besluttede man sig til at lade kredsens opføre en beskedent trefags murstensbygning, hvorfra en mand ved navn Wolff passede baneagenturet med billetsalg og gods-ekspedition for 175 mk. årligt. Udfor bygningen var der et omløbsspor, der i 1914 forlængedes.



Elstrup station, ca. 1900

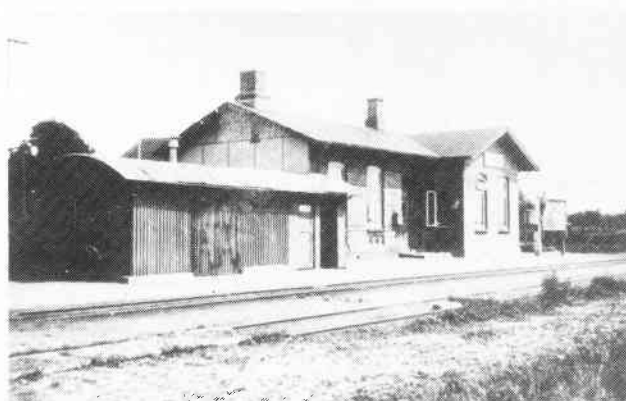
Foto: Arkiv BW

Da man i dansk tid ikke kunne finde nogen, der ville overtage hvervet på de gældende betingelser, udvidedes bygningerne i 1926/27 med en enderisalit indeholdende bolig for en banearbejder, hvis hustru så passede ekspeditionen på stationen.

I 1927/28 var der ca. 12.000 rejsende og 700 t. gods.

Fra Elstrup fortsatte banen i vestlig retning til den store landsby Guderup med station 17,8 km. fra Sønderborg.

Guderup station gav kreds-jernbanekommissionen mange problemer. Den oprindelige stationsvært Richelsen, der opførte en stor, hvidpudset stationskro ved sporet, solgte i 1903 sin kro til en gårdejer Dall fra Mjang, der passede hvervet i flere år. I 1913 kom Dall i strid med jernbanen, der fandt forholdene på stationen for dårlige og i stedet ville opføre en ny jernbanestation for kredsens regning. Som andre steder kom krigen i vejen for disse planer, men i marts 1915 havde forholdene tilspidset sig i den grad, at Dall med øjeblikkelig virkning bad sig fritaget for sit hverv som stationsagent, idet han dog var villig til fortsat at sælge billetter, ligesom værtshuset måtte benyttes som ventesal, hvilket formentlig hang sammen med, at dette gav en vis afsætning i hans kro. Klinker mente det var bedst at sende en tjenestemand til stationen, men denne kunne så til gengæld ikke få noget værelse hos Dall. Klinker fortsatte arbejdet med at projekttere en ny station, der i 1918/19 mentes at kunne opfø-



Elstrup station efter ombygningen i 1926/27.

Foto: Arkiv BW

res som nødhjælpsarbejde, men efter at Klinker, der var en af danskhedens ivrigste modstandere, var afskediget i 1919, blev planerne om en ny station lagt på hylden. Efter at man en overgang under de fortsatte diskussioner med gæstgiveren havde måttet benytte en gammel personvogn som venterum og billet-salg, enedes man i 1927 med gæstgiveren om en ombygning af den ene ende af kroen med venteværelse og kontor, således at kredsen, der anbragte en tjenestemand på stationen, lejede lokalerne for 15 år.

Stationskroen, der efter banens nedlæggelse har haft en temmelig omtumlet tilværelse, bestod af en enderisalit med gavl mod banen, en lav fløj langs denne og et stort varehus med »Durchfahrt« samt omløbsspor og læssespor. Både person- og godstrafik var betydelige, ca. 35.000 rejsende og 2.000 t. gods.

Fra Guderup drejede banen i nordvestlig retning til Stevning station i km. 20,5.

Medens det andre steder var vanskeligt at finde nogen, der ville opføre en station eller overtage hvervet som baneagent, var det modsatte tilfældet her. I nærheden af stationen lå et gammelt gæstgiveri, der hed Ravensdam, hvis ejer opfordredes til at nedlægge dette og i stedet opføre et gæstgiveri på stationens grund, hvad han også var beredt til. Det dansksindede sogneråd var af en helt anden mening. Man ønskede ikke et gæstgiveri på stationen med deraf følgende drikkeri, men var tværtimod villige til selv at opføre stationsbygningen og finde en stationsagent, der var villig til at overtage hvervet uden at få koncession på udskænkning af stærke drikke. Efter sognerådets mening var der ingen, der virkelig var villig til at overtage hvervet og bygge et gæstgiveri. Der var ingen lokaler at få i nærliggende huse, og et gæstgiveri kunne ikke drives med fordel. Enden på det hele blev, at man i første omgang anbragte et af de sædvanlige bølgebliskure ved stationen og afventede, hvad der så ville ske. I efteråret 1898 solgtes Ravensdam imidlertid til en ny ejer ved navn Paulsen, der ønskede at bygge en station med gæstgiveri. Sognerådet protesterede påny og ville igen selv bygge, hvorefter Paulsens andragende blev afslået, og man overdrog til sognerådet at opføre den fornødne bygning. I september 1899 oplystes imidlertid, at arkitekt Naewes forslag til en sådan ville medføre udgifter på 6.000 mk., og da sognerådet kun ville ofre 3.000 mk., måtte man renoncere på tilbudet. Herefter fik



Guderup station set fra syd. ca. 1912.

Foto: Arkiv BW

Paulsen tilladelse til at bygge stationen, der indviedes den 1. oktober 1900. Det nu overflødige bølgebliskur anvendte han til foderstofhandel.

Stationsbygningen, der blev opført i gule mursten med tilbygget varehus, afveg noget fra banens øvrige stationer men havde de samme små kviste, som prydede Naewes station Augustenborg.

Antallet af rejsende var 13.000, og vægten af det befordrede gods ca. 800 t. årligt.

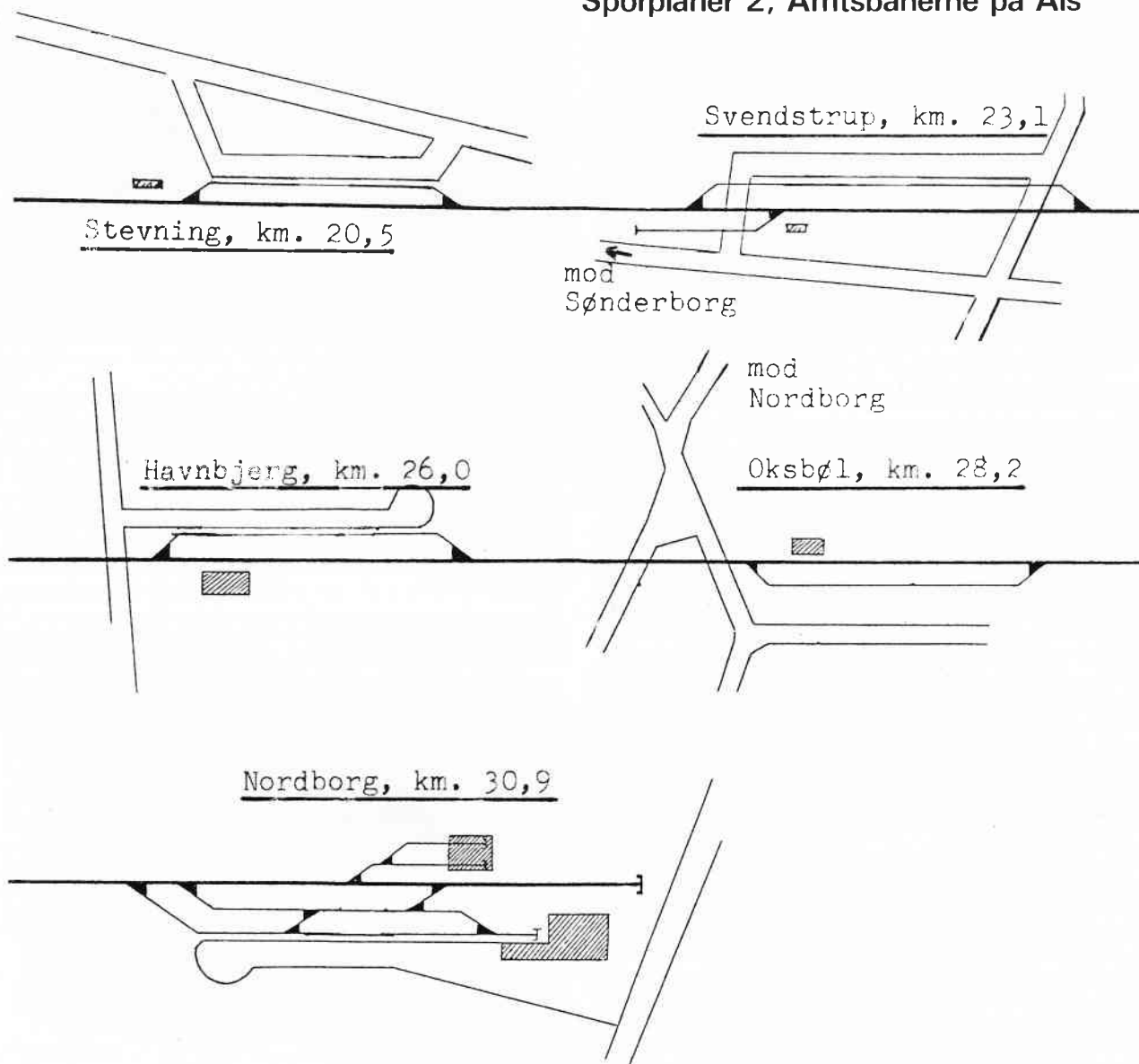
Fra Stevning gik banen, der nu delvis er anvendt som vej, næsten stik nordpå til Svendstrup station 23,1 km. fra Sønderborg.

I Svendstrup var der ingen problemer. Banen lå kun få meter fra amtsvejen til Nordborg, hvor der var en gammel kro umiddelbart udfor banegården. Ejeren af denne, Christen Aagesen, var villig til at overtage stationsagenturet og til at opføre den nødvendige lille ventehal ved perronen samt et varehus. På det ene af de medfølgende billeder ses den store, gamle kro i baggrunden, det lille murede varehus og omløbssporet i forgrunden. På det andet ses den pyntelige ventehal opført i træ. Foruden omløbssporet



Stevning station, ca. 1914, med et af lokomotiverne fra 1913.
Foto: Arkiv BW

Sporplaner 2, Amtsbanerne på Als



anlagdes i 1914 et sidespor til købmand Jørgensens korn- og foderstoflager.

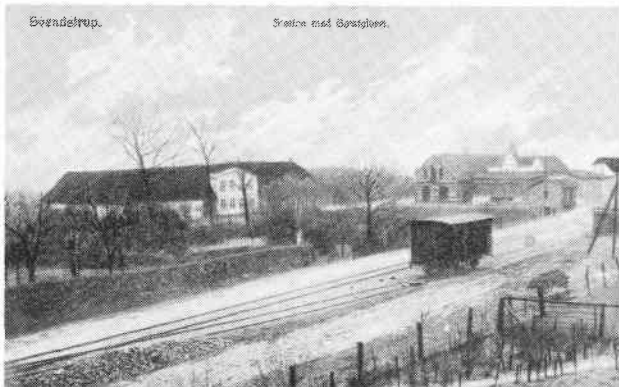
Persontrafikken lå på 13.000 rejsende og godstrafikken på ca. 1.000 t. årligt. Den gamle kro er nu efter vejudvidelsen nedrevet, og der er intet at se af banegården.

Banen drejede efter Svendstrup af i nordvestlig retning og gik gennem stærkt kuperet terræn på dæmninger og i nedskæringer, hvoraf rester endnu ses, frem til Havnbjerg station (Havnbjerg), 26,0 km. fra Sønderborg.

Her var det også galt med at få nogen til at hoppe på limpinden med selv at opføre en stationskro. Det tyske medlem af kreds-jernbanekommissionen, rentier P. Erichsen, Brandsbøl, der ikke just havde gjort sig bemærket ved sin velvillige indstilling overfor den danske befolkning, havde imidlertid en søn, der var arbejdsløs mejerist, som han gerne så forsynet. Han foreslog

derfor, at denne overtog opgaven med at opføre en station mod at få et lån af kredskassen til opførelsen. Da dette imidlertid trods alt blev afslået, var Erichsen ikke længere interesseret, og også en anden ansøger trak sig tilbage. Enden på det hele blev så, at kredsen selv måtte opføre en stationsbygning efter Næwes tegninger og udleje den til Erichsens søn for 1.200 mk. årligt. Selvom Erichsen klagede over, at bygningen var mangelfuld, ønskede han dog at købe den på sønnens vegne, idet »slægtsforhold, her mellem far og søn, så let kunne opvække mistanke om pligtforsømmelse hos ham som jernbanekommissionsmedlem«. Kredsbanekommissionen foretrak dog at beholde stationen, når man nu engang havde opført den, og Erichsens søn forblev som forpagter hele den tyske tid. I øvrigt hørte Havnbjerg til de middelgode stationer med 17.000 rejsende og 1.500 t. gods. Kroen eksisterer endnu den dag i dag.

Fra Havnbjerg gik banen mod vest til Oksbøl station beliggende umiddelbart nord om landsbyen af samme navn. Heller ikke her



Svendstrup station, ca. 1912. I baggrunden ses stationskroen og i forgrunden ses selve holdepladsen.
Foto: Arkiv BW



Havnbjerg station, ca. 1912.
Foto: Arkiv BW

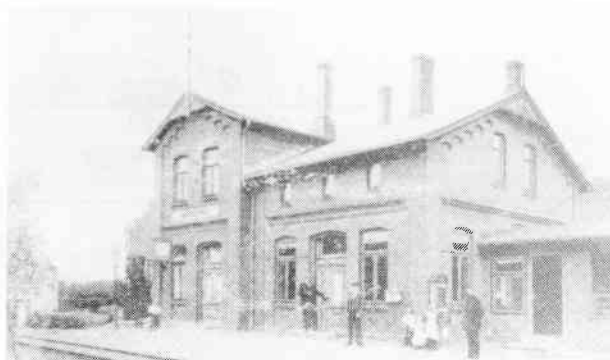
lykkedes det at få nogen til at opføre en stationsbygning, og man måtte i starten nøjes med et af kredsens bølgebliskure. Gæstgiver Christian Koch havde rigtignok et gæstgiveri tæt ved stationen og havde erklæret sig villig til at overtage baneagenthvervet. Han ville også godt opføre et varehus og en provisorisk ventehal for at se, hvordan forholdene udviklede sig. Da menighedsrådet imidlertid protesterede mod et yderligere gæstgiveri ved stationen, uanset om det var den hidtidige gæstgiver, der overtog det, og kredsjernbanekommissionen sendte ham et forslag til en bygning med tegninger udarbejdet af Næwe, der ville medføre omkostninger langt over, hvad han havde tænkt sig, bakkede han ud og påstod, at han aldrig havde lovet at opføre en sådan bygning. Kredsen bestemte sig herefter til at bringe et bølgebliskur på stedet, men ville dog udvide dette med et muret varehus. Efter at Lenz havde protesteret mod at betale skuret, bestemte man sig til at flytte det overflødig bølgebliskur fra Lysabild til Oksbøl. I efteråret 1899 bestemte man sig så endeligt til at opføre en muret bygning uden bolig i stil med den oprindelige bygning i Elstrup.

Koch, der mod sognerådets protest, fik tilladelse til udskænkning en halv time før hvert togs ankomst, overtog forpagtningen for 175 mk., men solgte kort efter sit gæstgiveri til en anden mand, der overtog baneagenturet. I 1913 var der planer om at udvide bygningen med en anden etage eller enderisalit, da man ønskede, at den daværende agent kunne få en lejlighed i bygningen. Man fandt dog denne for ringe og måtte, på grund af krigen, nøjes med at udskifte gulvene, der var rådnet op, samt taget hvor man måtte nøjes med pap i stedet for det hidtidige

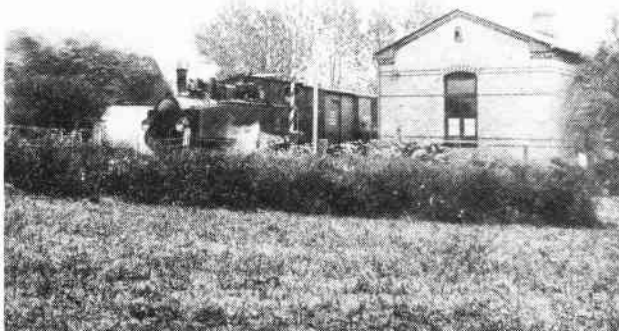
bølgebliskur. I dansk tid opførtes en enderisalit, og en banearbejder og dennes hustru fik bolig i bygningen.

Persontrafikken lå på ca. 16.000 rejsende og godstrafikken på ca. 2.000 t. Udfør stationsbygningen var et omløbsspor. Fra Oksbøl gik banen stik nordpå forbi Østerlund, hvor en stedlig gæstgiver ønskede anlagt en holdeplads med sidespor, hvilket imidlertid blev nægtet, da banen på det pågældende sted havde stigning på 1:60.

Syd for Nordborg drejede banen mod vest på en dæmning over Gammeldam, hvor adskillige læs grus og sten forsvandt i dybet



Nordborg station i sin oprindelige skikkelse.
Foto: Arkiv BW



Oksbøl station inden ombygningen i 1913 med 1 C-lokomotiv.
Foto: Arkiv BW



Nordborg station efter den første ombygning, ca. 1910.
Foto: Arkiv BW

Nordborg station set fra syd, ca. 1924. I midten selve stationsbygningen og til venstre den to-sporede remise.
Foto: Arkiv BW



under banearbejdet, for herefter at dreje mod nord til en station beliggende syd for Storegade i vestenden af byen. En planlagt forlængelse herfra til den store tre kilometer vestligere beliggende landsby Holm og dennes udskibningssted Dyrvig, hvor damperne fra Sønderborg til Åbenrå lagde til, blev aldrig til noget.

Stationen i Nordborg blev bygget af Lenz for kredsjernbanekommissionens regning, idet der her ansattes en stationsforstander med det fornødne personale, medens gæstgiveriet i bygningen bortforpagtedes. Stationsbygningen, der lå øst for sporene bestod oprindeligt af en enderisalit i to etager samt en trefaget fløj langs perronen med 1 ½ etage og tilbygget varehus. Da stationen blev for lille forhøjedes længen langs perronen til to fulde etager samt loft, ligesom der tilbyggedes vindfang i gavlen. Endelig opførtes ved den sidste ombygning en enderisalit i den sydlige del af bygningen svarende til den oprindelige i den nordlige ende af bygningen. Stationen havde oprindeligt tre spor samt et stikspor til varehuset og spor til den to-sporede remise, der lå overfor stationsbygningen. Senere udvidedes stationen med yderligere to spor.

Stationsbygningen blev for en snes år siden nedrevet i forbindelse med en vejudvidelse. Remisen var da forlængst forsvundet.

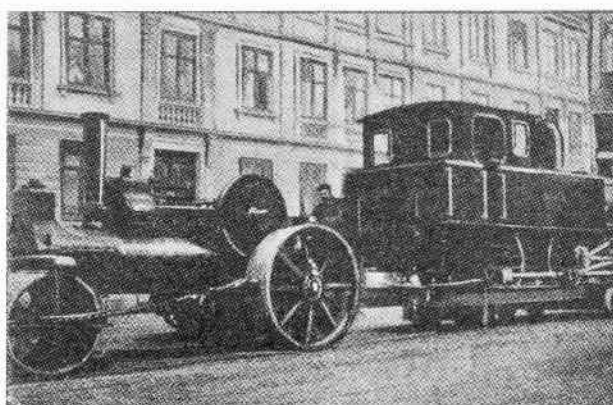
Trafikken lå på omkring 45.000 rejsende og mellem 5.000 og 6.000 t. gods årligt.
fortsættes



Nordborg station efter den anden ombygning, ca. 1915

Foto: Arkiv BW

Et gammelt billede



Lokomotiv-Transport. De danske Statsbaner modtage i denne Tid fem Lokomotiver fra Firmaet Smith, Mygind & Hüttemeier, de første Lokomotiver, Statsbanerne have ladet forfærdige i København. Efterhaanden, som Lokomotiverne ere færdige, transporteres de ved Nattetid gennem Gaderne paa en Blokvojn, der trækkes af en stor Damptrømler, og den sjældne Transport, der foregaar med alt andet end Jærnbane-fart, følges altid med stor Interesse af nattevandrende Københavnerne.

Dansk Jernbane-Klub hører nok efterhånden til de større kunder, hvad blokvojnstransporter angår. En dag skal en postvojn fra de bornholmske jernbaner til Gråbrødretorv, og en anden dag skal et lokomotiv fra Maribo til museet på Stevns. Svære blokvojnstransporter er nok i hovedsagen noget, der hører den nyere tid til, men at de dog har aner langt tilbage i tiden, viser medfølgende udklip fra Familie Journalens billedtillæg fra september 1901, hvor man ser en transport af en F-maskine fra Smith, Mygind og Hüttemeiers fabrik på Nørrebro til den gamle Nørrebro station. Transporten over de toppede brosten med det tunge lokomotiv trukket af en veritabel damptrømler må faktisk have været noget, der ikke er gået helt stille af. Datidens fabrikanter kunne glæde sig over, at man ikke havde miljølovgivning, der svarer til den, vi har i dag.

BW

Hobby på skinner i 25 år.

af Ole-Chr. M. Plum



Travlhed på udstillingspladsen. ØSJS nr. 2, »Kiøge«, ankommer med tog fra Jernbanemuseet, mens DSB D 826 holder klar til afgang med tog til Odense station. I forgrunden rangerer VLTJ nr. 7, 11. maj 1986. Foto: Ole Chr. M. Plum

Dansk Jernbane-Klubs 25 års jubilæum er i løbet af året blevet fejret på festlig vis på flere måder. I januar afholdtes der således både en vellykket reception på selve jubilæumsdagen og et par dage senere afvikledes en meget fornem jubilæumsfest for foreningens medlemmer samt gæster i Bloustrødhallen. Disse to arrangementer blev hovedsagelig planlagt og afviklet under ledelse af Oscar Meyer med bistand af Birger Wilcke og personalet ved »baneanlæggene« i Bloustrød.

Allerede i foråret 1985 blev ideen til foreningens næste jubilæumsarrangement, dampstævnet i Odense, lanceret af Preben Clausen og Bent Jacobsen. Alle syntes om ideen, men måske troede man ikke rigtigt på, at den kunne føres ud i livet ikke mindst på grund af de store omkostninger, der vil være forbundet med et sådant dampstævne i Odense, hvortil tog fra alle foreningens baner tænkte at skulle komme.

I januar og februar måneder 1986 blev der for alvor taget fat på at realisere planerne om denne store udstilling af foreningens jernbanemateriel på kvægtorvssporene på Odense banegård i dagene 10. og 11. maj 1986. Der blev udarbejdet et budget for det store arrangement, og en kort tid så det ud til, at det ikke skulle blive til noget, da bestyrelsen i DJK ikke mente at kunne påtage sig ansvaret på et evt. underskud på omkring 50.000 kr. Et nyt budget blev så udarbejdet, og det kunne accepteres, hvorefter en arbejdsgruppe med Preben Clausen som leder gik i gang med at få det store arrangement »stabled på benene«. Allerede her skal det ikke undlades at rette en stor tak til mange instanser og enkelt personer ved DSB og privatbanerne, der på mange måder hjalp Dansk Jernbane-Klub med at gøre udstillingen mulig.

Ved Museumsbanen, Mariager-Handest Veteranjernbane, Limfjordsbanen og i D-maskine gruppen gik man i det tidlige forår i gang med klargøring af de mange materielenheder, der var opnået enighed om at udstille i Odense. Et enormt arbejde blev præsteret ved alle arbejdsholdene.

Samtidig gik Preben Clausen i gang med at udarbejde køreplaner for de mange materieltog på såvel DSB som LJ og HTJ samt med at lave køreplaner for en lang række særtog i Odense og på Svendborgbanen på de to udstillingsdage. En Pr-gruppe bestående af Birger Bruun, Bent Jacobsen, Jacob Stilling og under-



Om fredagen opsattes forskellige boder på pladsen. Her er »bamseboden« ved at blive samlet. Foto: Stine M. Plum

tegnede tog sig af udsendelse af pressematerialer, brochurer, plakater samt orienteringsbrev til DJK's afdelinger. I perioden 1. - 10. april udsendtes således ikke mindre end 12.000 brochurer og ca. 200 pressemeddelelser. Også her tog banernes driftsledelser deres del af arbejdet, idet man lokalt tog sig af udsendelsen af pressematerialet. Fra omkring den 18. april udsendtes plakaten for udstillingen, der som bekendt lanceredes under navnet »HOBBY PÅ SKINNER I 25 ÅR«. Denne pressegruppe tog sig også af udarbejdelsen af de to ekstrainumre af »jernbanen«, der udsendtes vedrørende jubilæumsaktiviteterne i Odense. Endelig udsendtes pressemeddelelse nr. 2 omkring den 1. maj.

I forbindelse med udstillingen lykkedes det at få Postvæsenet til at anvende et særstempel lørdag den 10. maj 1986 fra Odense postkontor, og i den anledning fremstilles som bekendt fire særkuverter. For også at gøre andre end jernbaneentusiaster kendt med disse udsendtes også materiale vedr. udstillingen til landets frimærkeklubber.



Materiellet fra smalsporbanen i Bloustrød læsses af i Odense, 10. maj 1986
Foto: Ole Chr M Plum

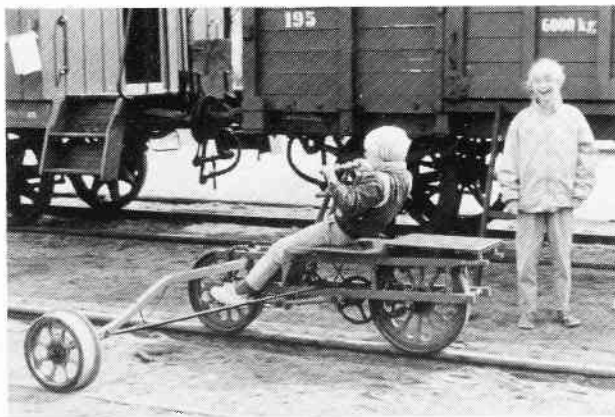
En personalestab på ca. 120 personer fra banerne meldte sig til tjeneste på de to udstillingsdage i Odense. Til dem skulle der sørges for overnatningsmuligheder samt bespisning. En vognstamme blev opsat ved udstillingsområdet som »hotel«, og bespisningen blev klaret takket være hjælp fra restauranten på Odense station og en lokal kogekone, der sørgede for den varme mad til os.

Transporten af materiellet til Odense påbegyndtes allerede tirsdag den 6. maj, hvor Museumsbanens vognmateriel afsendtes fra Maribo via Nykøbing FI. til Næstved. Herfra blev vognene torsdag den 8. maj transporteret til Dalmose i et af Foreningen Dalmose-Skælskør Banens tog. OHJ nr. 38 kørte også torsdag den 8. maj fra Høng til Odense, men altså via Dalmose.

Ved Limfjordsbanen startede man rejsen til Odense onsdag den 7. maj med damplokomotivet FFJ nr. 34 som trækraft. Den første dag nåedes til Randers, og man fik følgeskab af Mariagerbanens materiel fra Fårup til Randers.

Torsdag den 8. maj kørte en del af materiellet videre til Odense som et rent motortog, mens damplokomotivet FFJ nr. 34 og VLTJ nr. 7 med en del personvogne kørte et udflygtstog på Århus Nærbane inden den videre tur til Odense.

Damplokomotivet K 564 udgik fra Bramminge torsdag den 8. maj ved middagstid, og i løbet af eftermiddagen og aftenen begyndte de mange togstammer at indfinde sig i Odense. Her blev



»Klar til afgang« med skinnedraisinen fra Amagerbanen Foto: Ole Chr M Plum

personalet indkvarteret, og materiellet opstillet i sporene ved kvægtorvet.

Hele fredagen blev brugt til at forberede udstillingen. Lokomotiver og vogne blev rengjorte og pudset, og den egentlige opstilling af materiellet blev foretaget. Andre havde travlt med at opstille salgskøber, tombola m.m. I udstillingsvogn Bu 791, som var lånt af DSB, blev plancheudstillingen »HOBBY PÅ SKINNER I 25 ÅR« om DJK's virke siden foreningens start færdiggjort.

Ved middagsmaden fredag aften blev de to næste dages program nøje gennemgået af Preben Clausen, og de sidste revisioner på den omfattende turliste blev foretaget. Aftenen gik med hyggeligt samvær mellem personalegrupperne fra DJK's baner.

Ved midnatstid ankom damplokomotivet ØSJS nr. 2, »Kiøge«, fra Museumsbanen på blokvogn. Det 107 år gamle lokomotiv gjorde turen mellem Maribo og Odense og retur på en DSB-blokvogn med Jens »Vognbjørn« som chauffør, og det var nok første gang, at ruten Tårs-Spødsbjerg transporterede jernbanemateriel. Denne transport af foreningens ældste damplokomotiv blev muliggjort takket være velvilje fra DSB og Det sydfynske Dampskibsselskab.

Ved 5-tiden lørdag morgen blev der atter uro på udstillingsområdet, da materiellet fra smalsporgruppen i Bloustrød ankom på en blokvogn fra Klingenberg. Naturligvis skulle foreningens smalspormateriel også vises frem, og i Bloustrød havde man



Diesellokomotivet AHJ MI 5203 fra Maragerbanen blev beundret af mange på udstillingen i Odense, 11. maj 1986 Foto: Ole Chr M Plum



Pendultogene med ØSJS nr. 2, »Kjøge«, som trækraft havde hele dagen mange rejsende. 11. maj 1986. Foto: Ole-Chr. M. Plum

ydte en enorm arbejdsindsats på at istandsætte en roebanevogn samt færdiggøre istandsættelsen af den ene traktor fra Ruds-Vedby Teglværk. Gruppen medbragte foruden traktor og vogn også skinner, og snart var der anlagt en stump smalsporsbane på udstillingsområdet.

Lørdag formiddag gik med opfyring og klargøring af lokomotiverne, ligesom der gjordes diverse forberedelser i restaurationsvognene til de forhåbentligt mange gæster.

Fra henholdsvis København H. og Århus startede de to tilrejsetog kl. 8.26 og 9.20. Fra København blev toget fremført af DSB's nyrestaurerede Mo 554, mens toget fra Århus blev fremført af damplokomotivet DSB E 991. Toget fra Sjælland blev overført til Fyn, hvor det fra Nyborg til Odense blev trukket af DJK's damplokomotiv K 564. Kl. 12.13 kørte de to tog ind på Odense banegård, og efter et kort ophold blev toget med K 564 rangeret via Ålykke Allé til udstillingsområdet, således at de indbudte gæster samt andre tilreisende kunne være på udstillingsområdet ved selve åbningen kl. 13.00.

Ved åbningen af udstillingen talte Preben Clausen, driftsområdechef Gert Larsen samt foreningens formand Birger Wilcke, og snart var det store udstillingsprogram i gang med bl.a. veteranogskørsel mellem udstillingsområdet og DSB's jernbanemuseum og kørsel med diverse tog på Svendborgbanen. Vore forventninger om antallet af besøgende lørdag eftermiddag blev gjort til skamme, og beklageligt var det, at der ikke var plads til alle i toget til Årslev med damplokomotivet D 826. Ellers var der vist plads til alle både i togene på Svendborgbanen og i pendultogene i Odense.

Det var en fornøjelse at se, hvorledes de mange gæster benyttede lejligheden til at se på vore samlinger af jernbanemateriel, og det var endnu mere glædeligt at opleve de mange samtaler om det udstillede materiel mellem publikum og de forskellige baners personale. I løbet af lørdagen havde vi bl.a. besøg af flere folk, der havde været beskæftiget på de forenede Automobilfabriker i Odense, mens man byggede de mange Triangel-vogne, og de kunne naturligvis hver især fortælle et og andet om disse vognes tilblivelse samt dagligdagen på fabrikken. Ved OHJ nr. 38 fik Erik Rothmann besøg af en gammel håndværker fra SFJ.

Han havde været på værkstedet, da OHJ nr. 38 ankom til SFJ som nr. 33 i 1917. Han fortalte, hvorledes montøren fra Henschel havde overnattet inde i fyrkassen om natten, bl.a. fordi han skulle passe på sit værktøj!

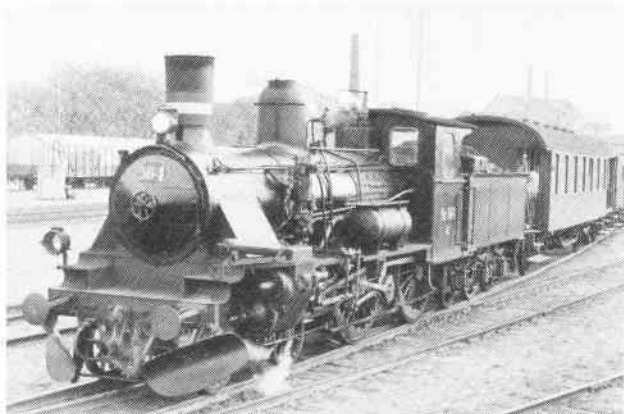
På udstillingen kunne man om lørdagen og søndagen også finde Carlsbergs øltøndebil, som bryggeriet via Carlsberg-depotet i Odense havde stillet til rådighed for arrangementet, idet Carlsberg samtidig stod for leveringen af øl og vand til »HOBBY PÅ SKINNER I 25 ÅR«.

Da lågerne til udstillingsområdet blev lukket kl. 17.00 havde mellem 800 og 900 besøgt udstillingsområdet, hvor der havde været travlhed ved alle boderne, i restaurationsvognene samt i togene.

Lørdag aften var der efter oprydning m.m. atter hyggeligt samvær mellem de mange folk, der på en eller anden måde var aktive i de dage, hvor arrangementet varede. Der blev i øvrigt også foretaget en mindre reparation af et overhederelement på FFJ nr. 34. Knap havde Erik Jensen fra Limfjordsbanen konstateret fejlen, før Jens Bilde fra MHVJ og Erik Rothmann fra Høng tilbød Erik Jensen deres hjælp, og i fællesskab fik de på utrolig kort tid udbedret skaden i løbet af aftenen. Det var en virkelig oplevelse at DJK's aktive folk på en gang var samlet med deres tog på et sted. Der blev snakket, diskuteret og udvekslet erfaringer på kryds og tværs.

Søndag kl. 10.00 gik det atter løs, og allerede søndag formiddag var der mange besøgende, ikke mindst af jernbaneentusiaster, der havde fundet til Odense fra både ind- og udland. Fra Dalmose-Skælskør banen kom man endog selv kørende i en skinnebus til Odense for at se på vor udstilling og køre med veteranog.

Preben Clausen, Birger Bruun og Jacob Stilling fik søndagen til at gå med at koordinere de mange togafgange mellem udstillingsområdet og DSB's jernbanemuseum og Odense station samt ekstratogene mellem Odense og Fruens Bøge. Sammen med portører fra Odense station fik de afviklet hele denne toggang, der bl.a. omfattede mere end 20 ekstra afgang og ankomster til Odense station i de syv timer, som der var åbent



Damplokomotivet DSB K 564 fra 1899 under rangering i Odense, 8. maj 1986
Foto: Ole-Chr. M. Plum

på udstillingen, uden nævneværdige forsinkelser. Toggangen mellem udstillingsområdet og Odense station afvikledes med »togkrydsninger« ved Ålykke Allé, hvor »krydsningsstationen« var betjent af MHVJ's driftsbestyrer Flemming Høj Petersen.

Pendultogene mellem udstillingsområdet og DSB's jernbanemuseum blev fremført af ØSJS nr. 2, »Kiøge« med en togstamme bestående af ØSJS D 11 - HHJ S 135 - SJS Cc 313 - HHGB D 1. Alle tog var fyldt med begejstrede rejsende, der nød en tur fra den ene del af Odense station til den anden for kun 5 kroner!

På udstillingspladsen, hvor der hele tiden var omrangeringer på materiellet, var der også stor aktivitet. Mange samledes omkring en gammel skinnedraisine fra Amagerbanen, som børnene kunne få en gratis tur på. Andre nød formiddags-/eftermiddagskaffen i restaurationsvognene.

Damplokomotiver kan næsten altid påkalde sig publikums interesse, mens det kan være lidt vanskeligere at få folk til at interessere sig for motormateriel. Udstillingen bød dog på nogle rariteter, som påkaldte sig en vis interesse, nemlig de to Triangelvogne, APB M 1 og FFJ M 1210, fra Mariagerbanen for slet ikke at tale om Frichs-diesellokomotivet AHJ MI 5203 fra 1936,

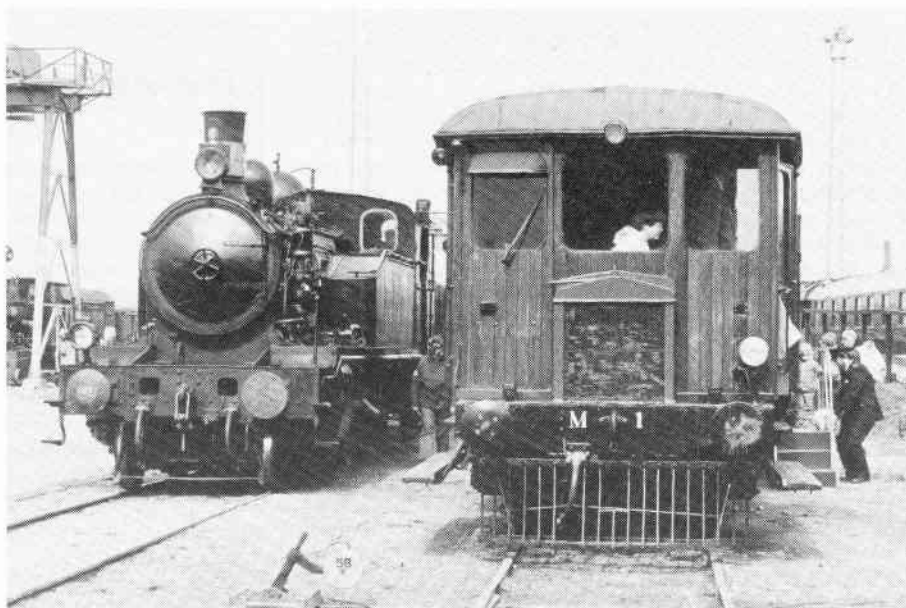
som ved MHVJ har oplevet en renaissance gennem et meget omfattende reparations- og restaureringsarbejde. Endelig må jeg ikke glemme det yngste motormateriel, der var rned på udstillingen, nemlig DSB Mo 1829 samt styrevognen Cls 1714. Arbejdsholdet, der med Bo Lindhardtzen i spidsen passer Mo 1829 i Struer, viste stolt dette motortog frem for mange interesserede, som nok husker en eller anden rejse på DSB med en Mo-vogn.

Desværre var vejret på begge udstillingsdagene ikke det bedste. Især om søndagen var vi forfulgt af en ret kraftig blæst med byger af og til. Heldigvis var der lidt opklaring i vejret søndag eftermiddag, så besøgstallet for søndagen som helhed blev pænt. Efter udstillingen har vi opregnet det samlede besøgstal på selve udstillingsområdet til ca. 2400 personer, og dertil kommer så nok, at nogle måske kun har taget en tur med togene mellem Odense og Fruens Bøge i forbindelse med besøg på DSB's jernbanemuseum, der jo også havde åbent på begge udstillingsdagene. Jernbanemuseet havde også et pænt besøgstal i weekenden 10.-11. maj.

Pludselig var klokken blevet fem om eftermiddagen, og det store arrangement nærmede sig sin afslutning. Oprydningen blev straks påbegyndt, og klokken seks blev den varme mad serveret for personalet. Inden da var noget af materiellet allerede kørt fra Odense igen, idet E 991 allerede kl. 16.25 var kørt mod Fredericia med bl.a. tyske gæster fra vor udstilling. Kl. 17.25 var Mo 1829 kørt mod Fredericia, mens D 826 kl. 17.30 bragte gæster tilbage til Nyborg/Sjælland.

I løbet af aftenen kørte alle togene så igen hver til sit, og om morgenen nåede alle deres mål. Alle transporterne til og fra Odense forløb uden de store uheld og efter de udarbejdede planer. At det lykkedes skyldtes naturligvis DJK-banernes personale samt de jernbanefolk, der hjalp os på diverse stationer, færgeoverfarter og lignende steder. Endnu en gang skal de have tak for deres altid positive måde at modtage vore veterantog på!

Nogle uforglemmelige dage var forbi, og enhver, der deltog aktivt i arrangementet, blev uden tvivl en oplevelse, som man nødig ville have undværet, rigere. At »HOBBY PÅ SKINNER I 25 ÅR« blev en succes, skyldtes alle deltagernes positive indstil-



Damplokomotivet OHJ nr. 38 og motorvogn APB M 1 på udstillingspladsen i Odense 11. maj 1986. Foto: Ole-Chr. M. Plum



Udstillingen er slut, og »Kiøge« er på blokvogn
 atter på vej mod Maribo, 11. maj 1986
 Foto: Ole-Chr. M. Plum

ling både før, under og efter selve arrangementet i Odense. Lad os håbe, at det en gang senere kan lykkes at lave et sådant damp-træf igen.

Heldigvis blev også selv det mest skeptiske budget gjort til skamme, og udstillingen har økonomisk hvilet i sig selv. Glædeligt er det da også, at der i tiden før udstillingen blev ofret megen spalteplass i dag- og ugeblade på jernbaneinteresse i almindelighed og Dansk Jernbane-Klub i særdeleshed.

Minderne om dagene 10.-11. maj 1986 i Odense gemmes sikkert på mange måder i form af f.eks. tryksager og billeder. Min yngste datter, Dorthe, der ligesom den øvrige del af familien for det meste er ude at køre med tog, når lejlighed sig byder, skrev kort før sommerferien en fristil om turen til Odense til skolen. Hun gik da i 4. kl, og hun skrev bl.a. følgende to afsnit:

»I Dalmose fik vi nogle flere vogne på. De kom fra Museumsbanen Maribo-Bandholm. Nogle af dem er over 100 år gamle; derfor måtte vi kun køre 30 km/t med dem. Vi satte os selvfølgelig i A 1. Det er en dejlig vogn med røde fløjlsæder. Dengang var det en meget moderne vogn, fordi den har et rum med 4 sæder = 8 pladser og et rum med 8 sæder = 16 pladser. Hvis man bliver træt af at se på manden over for, så flytter man bare ryglænet, så man vender den anden vej! Eller hvis der kommer for meget sol ind, så kan man hive en træplade ned, som gør, at der stadig kan kigges ud. Det mest moderne ved vognen er, at man kan gå igennem den.«

»Bagefter stod jeg i pølsebod, og det var sjovt. Så lukkede vi udstillingen, og vi begyndte at pakke sammen. Det var herligt at gå og kikke på, men så lige pludselig lød der et fløjt og så en tuden. Jeg troede først, at der var sket en ulykke, men så kom en blokvogn med »Kiøge«, og hun fløjtede hele vejen hen til udgangen. (»Kiøge« blev kørt på blokvogn, fordi hun er så lille, at hun ikke kan klare den lange tur selv). Det var så dejligt alt sammen. Snart blev det vores tur til at køre. De gamle vogne skulle også med hjem igen, så vi satte os i A 1 til Nyborg. Inden vi tog afsted, flyttede vi nogle madrasser fra en liggevogn over i en af vores vogne. Dem skulle vi sove på, når vi kom til Korsør...«

Gå på DSB Jernbanemuseum Odense og kør med veterantog Odense-Højby

Efterårsferien: 19/10, 23/10, 26/10

Afg. Odense: 11.33 13.33 15.33

Afg. Højby : 12.15 14.15 16.15

Voksne: 20 kr., børn 10 kr.

Bladekspeditionen meddeler

Som mange medlemmer - bittert erfarede, var der sket en meget beklagelig fejl - i det sidste nummer 2-3 af vort medlemsblad - en uforklarlig teknisk fejl hos vor bogbinder, der bevirkede, at en større del af de til postvæsenet afleverede eksemplarer manglede de 8 midterste sider.

Det beklages meget overfor de berørte.

Da bladekspeditionen måtte kuvertere og adressere til de mange medlemmer, har det taget nogen tid at udsende de nye eksemplarer. Sekretariatets båndmaskine var til tider »rødgældende«.

Tak for Deres tålmodighed.

Oscar G. E. Meyer

Danske jernbane-poststempler

af Svend Hovard

Efterhånden som jernbanerne får en lang historie, glemmer man at den offentlige trafik historie går længere tilbage. Denne trafik er her i landet i al væsentligt blevet bestredet af postvæsenet, både til lands og til vands. Efterhånden som jernbanerne byggedes overgik posttransporten til disse, og selvom posten er ved at vende tilbage til landevejen, er postvæsenet stadig DSB's største enkeltkunde.

Der er mange aspekter ved dette samarbejde mellem de to etater. Dette handler om de bureauførende togs stempler, det vil sige, at vogne (eller afdelinger af disse) er indrettet som rullende postkontorer. Desuden bliver mængder af post befordret med banerne uden ledsagelse af postfunktionærer. Det vil dog her føre for vidt at gå i detaljer hermed. »Fidusen« ved at indrette et rullende postkontor var (og er) den tidsbesparelse, der ligger i, at posten kan sorteres og stemples under kørslen. Tidligere kunne der ligge en personalebesparelse, da et par postfolk kunne betjene en hel sidebane, hvis stationsforstandere så var brev-samlere, der afgav posten til bureauet i toget. Dette system blev dog til en vis grad løbet over ende, da postmængden steg voldsomt efter århundredskiftet. Men stadig findes der stationsansatte, der får løn fra begge etater for at varetage et dobbeltjob.

Nogle fakta om de rullende postkontorer.

Næsten alle jernbanestrækninger i Danmark har haft bureau-post. Undtagelserne er enkelte sidelinier, som f.eks. Nærumbanen, Sæby-Frederikshavn, HAJ's »inderstrækninger« omkring Haderslev (fra Sommersted, Over-Jerstal og Vojens, hvor bureauet var ad statsbanen) m.fl. og enkelte sent åbnede strækninger (Skjern-Videbæk, Hjørring-Hirtshals m.fl.).

Det normale var, at materiellet var ejet af banerne, men enkelte vogne var ejet af postvæsenet (f.eks. Kolding-Egtved Jernbanes D I). Det vil her føre for vidt at redegøre for de forskellige postvognstyper, men udover egentlige postvogne og kombinerede vogne til post-rejsegods og post-passager har der været indrettet bureauer i de ældre motorvogne fra 20'erne og 30'erne (især ved privatbanerne, men også DSB's gamle litra MT), i skinnebusser og Y-tog (det sidste dog kun på Hornbækbanen).

Almindeligvis indrettedes bureau ved åbningen af banen eller kort tid derefter. Fire privatbaner fik dog først bureau 1911-15, skønt de var åbnet tidligere (FSJ, GDS, VVJ og KEJ).

Nedlæggelse af bureauerne følger derimod ikke nødvendigvis strækningens. Postvæsenet startede en rationalisering i 1932-35, hvor en del sidebanebureauer forsvandt; alligevel var der mange strækninger med bureau op i 50'erne. Mindre pænt var

det, at postvæsenet f.eks. forlod den synkende skude og nedlagde bureauerne på Ålborg Privatbaner 1967-68. Nedlæggelserne er fortsat i de senere år med en tre til fire strækninger om året, ved S-85 således OHJ, HTJ, Esbjerg-Tønder og Struer-Thisted. I dag er der følgende tilbage:

København-Fredericia
København-Kalundborg
København-Nykøbing Fl.-Nakskov
Fredericia-Ålborg
Fredericia-Struer (over Vejle og Esbjerg)

For nylig er postvæsenet kommet med en langtidsplan, hvor kun bureauet København-Fredericia vil være tilbage på øerne i 1989. Dels er der penge at spare (til gengæld taber man i tid), dels har DSB ikke været glad for postvæsenets tidsforbrug på mellemstationer, når toget samtidig er personførende (af samme grund er de fleste bureauførende tog i dag godstog).



Interieur fra postbureau i en jernbanevogn, 1902 Foto: Postekspeditor Lammers

Stemplerne brug.

Stemplerne blev brugt som almindelige posthuse: til at annullere frimærker med. Det mest almindelige er selvfølgelig som afgangsstempel. F.eks. er brevet blevet puttet i postkassen i selve bureaufognden (disse sprækker blev forsejlet for en 15 år siden for at hindre, at breve blev lagt i henstående postvogne og derfor blev forsinket). Brevet kunne også tidligere være postet på en station, der var brevsamlingssted, stemplet dér og sidestemplet i vognen, da brevsamlingsstedernes stempler ikke havde dato. Og stadig kører der tog - selvom det snart bliver historie - hvor postpersonalet tømmer postkasser på stationerne

og stempler i togene. (Hvis det er togføreren, bliver de behandlet på endestationens postkontor). Men der er andre anvendelsesmåder: som transitstempler (især i den tidligste tid) eller som ankomststempler (indtil dette bortfaldt i 1927). Endelig forekommer bureaustempler på en række interne formularer som brevbundet- og styksedler samt på adressekort til pakker etc.

Stemplerne udseende.

De rullende postkontorers stempler følger den almindelige udvikling i poststemplerne. Der er altså ikke lavet specielt udseende stempler til disse som f.eks. Tyskland. Lejlighedsvis ses jernbanestationernes stempler, der var beregnet til godsfrimærkerne på breve (og det har i perioder været accepteret af postvæsenet), men de rullende kontorers stempler adskiller sig kun i inskriptionen som rutestempler fra de »almindelige« postkontorer. Ved indførelsen af frimærker 1. april 1851 valgte man en lidt besværlig procedure: at bruge to stempler, et til annullering af frimærket, og et andet (som mange posthuse allerede havde) til at vise afsendelsesstedet og -tiden. De første annulleringsstempler var blot med 4-5 koncentriske ringe (normalt kaldet stumme stempler, forkortet STU) - disse var i en periode i 1850'erne i brug ved buerauerne i Holsten og Slesvig - men efter få år gik man i 1852-53 over til stempler med 3 koncentriske ringe og et løbenummer i midten, kaldet nummerstempler (NUM). Således fik København-Korsør i 1856 nummerstemplerne 180-182, den jyske jernbane i 1863 nr. 215-216 o.s.v. Der opstod »kludder« i nummereringen bl.a. ved jernbanebureauerne i Holsten, og man brugte som nævnt periodiske stumme stempler her; tilsyneladende har man overvejet at give »bevægelige« kontorer på skibe og i tog stumme stempler.

Nummeret fortæller altså om oprettelsestidspunktet - dog kun til 1864, hvor »ledige« numre fra de afståede hertugdømmer genanvendtes i kongeriget, således fik den fynske jernbane 1865 nogle lave numre (9-12), Frederikssundbanen 1879 nr.

85 o.s.v. Det sidste nummerstempel blev 286, tilfældigvis til en jernbane - Randers-Hadsund i 1883. Pr. 8. april 1884 blev de afskaffet og annulleringen skete (som nu) med dagstempellet.

Inden dette havde man forsøgt at rationalisere arbejdsgangen ved at sætte annullerings- og dagstempler sammen til ét, ottetalsformet stempel, kaldet et kombineret stempel (KOM). Forsøget startede i København, og allerede 1858 kom de i brug på Korsørbanen. Det blev især de større baner med deres sorteringspres, der fik disse stempler, men også her er der ikke altid den store logik, og det er ikke specielle jernbanestempler.

Den anden type stempler - dagstemplerne - skulle anbringes på brevet og havde angivelse af strækningen, datoen, tognummer og/eller år. Tallene indsattes med løse typer og skruedes fast fra siden af stemplet.

De første stempler havde bogstaver i antiquaskrift (ANT). De findes i en række typer, der opdeles på helt formelle kriterier. Følgende har været i brug ved banerne:

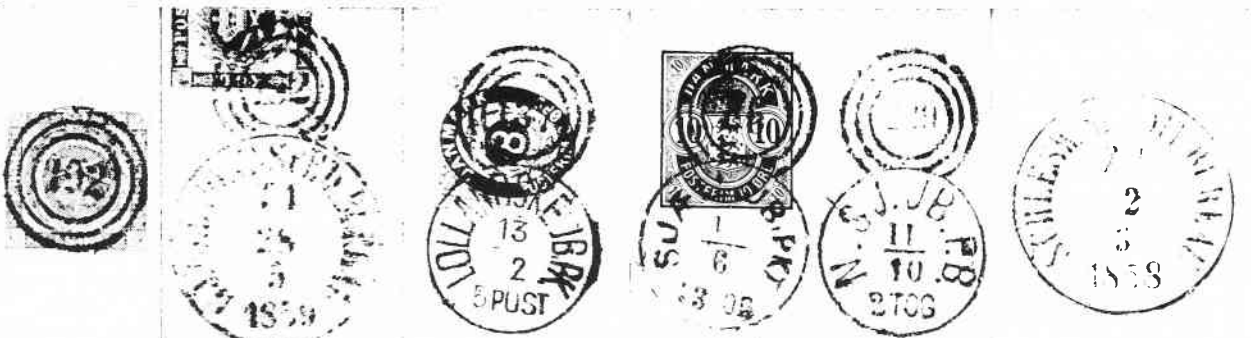
ANT III årstal fornedet	}	tildelt 1850-64
ANT VI posthorn fornedet		
ANT VII stjerne fornedet		
ANT IX tognummer fornedet - tildelt 1864-65		

Af tildelingstiderne kan man se, at kun de tidligst åbnede strækninger har haft disse. Blandt disse var de slevigske og holstenske ikke uden betydning, således blev der ca. 1861 etableret direkte postvognsløb Flensborg-Altona.

Antiquaskriften fyldte imidlertid for meget, og man gik over til grotesk- eller lapidarskrift (LAP). Det skete som forsøg fra 1861 (i et kombineret stempel) og i 1863 (som »løst« dagstempel), begge i øvrigt til jernbaner. Nu gik man definitivt bort fra at angive årstallet, noget der kan være til en vis irretation nu, men sådan set logisk nok: man vidste jo hvad år, det var, og kun datoen var relevant ved protester over forsinket post. Ved banerne var følgende typer i brug:



Indlæsning af post på hovedbanegården i København, 1902
Foto: postekspediter Lammers



NR. KOM (NR+ANT. II) KOM (NR+LAP. II) KOM (NR+LAP. III) ANT. II



ANT. IX LAP. II LAP. VI LAP. VII STU.



LAP. III BRO I



BRO I BRO II



BRO II BRO Z



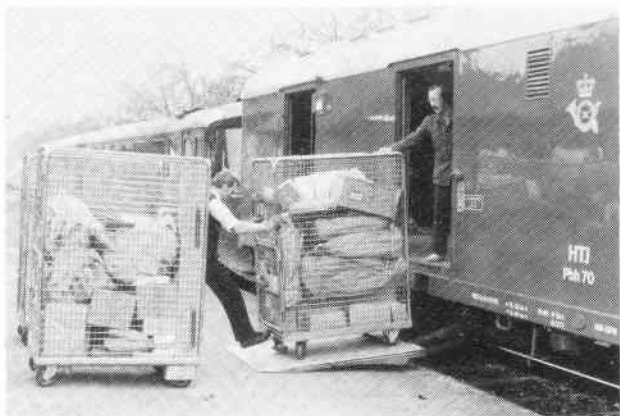
TMS. RUL

LAP II	(lige POST fornedet)	} tildelt 1863,
LAP III	(lige TOG fornedet)	
LAP VII	(buet POST fornedet)	} tildelt 1876-79
LAP VIII	(buet TOG fornedet)	

Det normale er tognummer nederst, men en del fik postgangsnummer nederst, uvist hvorfor.

Ser man på tildelingsdatoerne er vi inde i den periode, hvor stambanenettet blev udbygget. Den øgede mængde strækninger gav postvæsenet problemer med inskriptionerne. Oprindeligt var der kun en strækning på Sjælland (København-Korsør), der så hed den sjællandske jernbanes post speditions bureau (S.J.B.P.SP.B.); men efterhånden kom nordsjællandske (N.SJ.J.P.), sydsjællandske (SYDSJÆLL.JB.PC.), nordvestsjællandske (NV.SJ.JB.PK.) o.s.v. til. Da der efterhånden ikke var flere verdenshjørner ledige, gik man over til at bruge endestationerne (hvad man for øvrigt stadig gør). Den første bane blev RANDERS-RYOM JB i 1877, og flere kom til indtil Lapidarstemplerne afløstes i 1891 (den sidste blev HORSENS-TØRRING). Også efter dette år brugtes disse stempler helt op til ca. 1910.

Som det fremgår af ovenstående eksemplar fra Sjælland kaldtes de rullende postkontorer oprindeligt post-speditons bureauer (P.SP.B.), men fra 1870 blev betegnelsen jernbanepostkontor (JB.PC.,JB.PKT.) med regionale hovedsæder (det er nu samlet i to jernbanepostkontorer, nr. 1 i København og nr. 2 i Fredericia). To strækninger startede med status af brevsamlingssteder: Bramminge-Ribe (RIBE JB.) og Ringe-Faaborg. De fik stempler uden dato og tognummer, de såkaldte stjerne-stempler (STJ), som ellers brugtes af de brevsamlende stationsforstandere (og på andre brevsamlingssteder).



Post i containere indlæses i HTJ's postvogn Phh 70 i Høng, 5. maj 1986.
Foto: Ole Chr. M. Plum

Postvæsenet brugte i starten ikke nødvendigvis de samme tognumre som banerne; 1. tog var dagens første tog. En del af begrundelsen var, at stemplerne normalt kun havde plads til et eller flere cifre, mens DSB var nået op på 3-cifrede tognumre. Andre gange gik man mere radikalt til værks: AARHUS-HOU JB. regnede postvæsenet fra Århus og HHJ fra Odder, så 1. TOG er HHJ's B.2 og 2. TOG B.5.

Tognummerproblemet blev løst fra 1891 ved, at man gik over til stempler med indbyggede ciferruller. De kaldtes tidligere for schweizerstempler, men kaldtes nu for Brotype (BRO), da dato m.v. står i en »bro« tværs over stemplet. Der kom nu atter års-

tal i stemplet og isattes 2-3 cifrede tognummerruller. Det var dog ikke nok, da DSB ved den store omnummerering af togløbene i 1904 nåede op på 4 cifre, hvorefter postvæsenet gik over til 4-5 cifre, selv i stempler til de mest inferiorer baner!

Stemplerne havde praktisk nok plads til en endestation i hver bue og er stadig i brug, selvom typen har undergået en del forandringer siden 1891. Enkelte stempler fik dog banens navn: SJÆLLANDSKE KYSTBANE, GRIBSKOVBANEN, LANGE-LANDS-BANEN. Til og med blev jernbanegeografien til sidst så kompleks, at enkelte stempler måtte have tre bynavne med; det første var ODENSE-BRÆNDERUP-MIDDELFAK (1912), hvilket gav en noget gnidret skrift.

Der er fire hovedtyper til jernbanerne i brotypen (samt en femte som reservestempel. Disse er »anonyme« m.h.t. strækninger og ligger ved hovedsædet og kan udlånes ved defekter o. lign.):

BRO I	(med bro, indre cirkel og ribber),	tildelt 1891-1908
BRO II	(med bro og indre cirkel),	tildelt 1909-13 og 1919
BRO III	(kun med ydre cirkel),	tildelt 1913-19
BRO IV	(med ydre cirkel og bro),	tildelt 1919
BRO V	(med bro og indre cirkel øverst),	reservestpl.

Alle - med undtagelse af et enkelt til HORSENS-BRYRUP - har tognummer (undergruppe e). Med den intensiverede tog- og postgang blev der nu graveret mange stempler med samme inskription, særligt ved hovedlinierne. Nogle stempler forsynedes med små ornamentter eller kendingstal (stempelnumre, SN) for at kunne kende dem, men denne praksis er aldrig blevet brugt konsekvent. I denne lange periode nåede mange stempler at være længe i brug, helt op til 40-50 år; nogen opnåede levetidsforlængelse ved opgravering, f. eks. fra BRO I til BRO II eller III.

Maskinstemplerne kom sent til jernbanerne - først omkring 1972. Først som enkeltmaskinstempler (EMS) med dagstempel og 5 bølgelinier, senere også med en reklamekliché i stedet for bølgelinierne (tekstmaskinstempler, TMS). Der er også blevet graveret enkelte store rullemaskinstempler (RUL), der dog ikke er blevet brugt meget.

Stempelantallet er reduceret kraftigt i de senere år, som nævnt i indledningen først på grund af banenedlæggelserne, senere fordi postvæsenet bortrationaliserer bureauerne.

Det skal nævnes, at Sønderjylland har en lidt speciel stempelhistorie. Efter 1864 gik man over til tyske stempler, der i starten var forskellige liniestempler. I 1884 indførtes overalt i Tyskland ovale Bahnpost-stempler. Hovedparten af banerne i landsdelen fik dem i den stumpovale udgave, enkelte nåede at få den nyere spidsovale. Ved genforeningen 1920 »oversattes« disse til danske BRO II-stempler, men behovet var tilsyneladende overvurderet; flere var kun i brug i få år, og mange forsvandt ved den successive nedlægning af amtsbanerne. »Rationaliseringen« af bureauerne til kun at omfatte hovedstrækningerne blev derfor gennemført her langt hurtigere end i det øvrige land.

Brugen af strækningstempler (som jernbanebureauerne jo er) gav et specielt problem dengang, der fandtes lokalportotakster. Man kunne jo ikke se, om brevet var nået ud over takstområdet, især ikke på de lange strækninger. Der blev først gjort noget ved dette i 1924, hvor der til stationspassere på mindre steder (billetsalgssteder o.lign.) sendtes nogle gummistempler, kaldet posthornsstempler (PHS). De skulle anbringes på brevet og bureauet skulle annullere frimærket og evt. sætte det i efterporto. Trods lokalportoen bortfaldt i 1957 var enkelte af stemplerne i brug op i 60'erne.

Bog anmeldelser

Peer Thomassen, Nørrebro stationer gennem 100 år. 48 sider, 65 ill. Pris: 69,00 kr. Forlaget »banebøger«, 1986.

Jernbaneklubbens veteranmedlem, historieskriver og billetsamler m.m.m. Peer Thomassen har begået en gyser om manglende planlægning, uhensigtsmæssige dispositioner, herunder et kostbart rangerteræn med en stationsbygning, der henlå i 5-6 år til ingen verdens nytte, og som var forældet og forfaldent, da det omsider blev taget i brug, sparsommeligheder på gale steder, om kuriositeter såsom latrinjernbanevogne, om skøger og bumser og mange andre mærkværdigheder. Thomassens bog er en redegørelse for 100 års Københavns jernbanehistorie fra 1886 til 1986, som også giver et rids over hovedstadsområdet almindelige og trafikale udvikling, navnlig mod nordvest - et i jernbanelitteraturen helt uopdyrket område. På små 50 sider redegør forfatteren for den politiske forhistorie til det, man med nogen føje kunne kalde Københavns første nærbanenet og for de enkelte stationers historie. Derigennem får man en redegørelse for begreber og forhold, som for mange må være omgærdet af mystik. Hvorfor hedder (hed) Slangerupbanens station København L = Lygten? Lygten er en vej, men hvorfor hed den det? Hvorfor hedder det Stensporet? Hvorfor udgår Frihavnssporet fra Nørrebro G, ikke fra den mere nærliggende Østerport st.?

Bogen er i vidt omfang inddelt således, at de enkelte stationers historie skildres i særskilte afsnit. Det kan måske ikke være anderledes, men det giver en vis tilbøjelighed til gentagelser.

Billedstoffet er fortræffeligt. Kun er der enkelte billeder, som egentlig er for uskarpe til reproduktion, men jeg forstår godt, at forfatteren alligevel har villet bringe dem; de er særdeles interessante, og når man har valget mellem at bringe sjældne, omend lidt uskarpe, og morsomme billeder, er det da bedre at lade efterverdenen nyde godt af billedmaterialet end lade det blive i de respektive fotoarkiver. En enkelt - mindre væsentlig - indvending vil jeg dog fremføre. Der findes endnu flere steder på Nørrebro, hvor man kan se de nu nedlagte baners linieføring mellem husrækkerne, herunder ved besynderlige, skævt afskårne huse. Et par af disse steder burde forfatteren have fået en vaks nutidig fotograf - dem er der nok af i Jernbaneklubben - til at forevige. Den idylliske sti, som fortsætter Frederiksberglinjen øst for Falkoner Allé parallelt med Hostrupsvej til dels langs med Landbohøjskolens gartnerihave kunne også have været vist.

Forfatteren gør med fuld føje en del ud af arkitekturhistorien og redegør herunder bl.a. for de hver for sig karakteristiske og tidstypiske Nørrebro S-station og Slangerupbanens station, ledsaget af et godt billedmateriale. Når han siger, at Nørrebro højbanestation er inspireret af Friedrichsstrasse i Berlin, er jeg nu ikke sikker på, at alene denne har været inspirationskilden. Man kan også nævne stationer på den hamburgske nærbane, Hamburg-Dammtor f.eks., der er skåret over samme læst. Man tilslutter sig helt og holdent forfatterens beklagelser over, at det ikke er lykkedes at finde en fornuftig anvendelse for prof. Heinrich Wencks ualmindelig vellykkede Slangerupbanestation, senere København L.

Der redegøres i og for sig omhyggeligt for jernbaneloven af 1904's forhistorie, den lov i henhold til hvilken det omsider lykkedes at skabe et rimeligt linieforløb for banerne ud fra og omkring København. Den »almindelige« læser, som uden forkundskaber gennemlæser bogen, får dog måske nok ikke helt indtryk af de uhyre besværligheder, lovforslaget måtte igennem, inden det blev ophøjet til lov. Nu må det erkendes, at Nørrebro linien kun var en del af komplekset og måske nok ikke det, som satte sindene mest i bevægelse. Thomassen nævner ikke, men det fortjener at blive fremhævet, at trafikministerens forslag til

ordning af jernbanetrafikken omkring og gennem København byggede på en konkurrence. Der indkom i alt 22 forslag! Lovforslaget blev fremsat i rigsdagssamlingen 1902-03, men blev ikke vedtaget. I samlingen 1903-04 blev det påny fremsat. Behandlingen fylder da 183 spalter i Rigsdagstidende, hvortil kommer bilagsmaterialet - forslag med motiver, udvalgsbetænkninger m.m. - i tillæggene. Ved en gennemlæsning mindes man Shakespeares berømte sentens: »Words without thoughts never to heaven goes.« Ordføreren for regeringspartiet, Venstre, Rasmus Hansen fra Viborg, bredte sig så meget, at han måtte irrettesættes af formanden.

Et andet spørgsmål om den ydre linieføring har jeg lyst til at fremdrage, men må nøjes med at stille spørgsmålet. En nu af-død officer af mit nære bekendtskab, som havde et indgående kendskab til det fra provisorietiden herostratisk berømte fæstningsanlæg omkring København, har fortalt mig, at man ved den ydre ringlinie også ville tilgodese hensynet til, at mandskab og materiel hurtigt skulle kunne transporteres fra de nordlige forter til Vestenceinten og omvendt, uden at man skulle ind over Københavns Personbanegårde. Det lyder ikke urimeligt, men man skal som bekendt være kildekritisk, og derfor har jeg søgt be- eller afkræftelse i Rigsdagstidende men intet fundet herom. Thomassen nævner heller ikke noget om et sådant hensyn. Har der været sådanne hensyn på spil, kan man vel heller ikke vente, at det skulle lægges frem for nysgerrige udenlandske observatører i Rigsdagstidende.

Skal man kort karakterisere Thomassens bog, må det blive med ordene: Underholdende til det spændende, uden at være urimeligt tyngt af indgående behandling af baneanlæggenes politiske historie og uden ret mange biografiske data for de personer, som virkede ved anlæg og drift af strækninger og stationer.

Jul Paulsen

Birger Wilcke, Damptog til Dragør. 96 sider, 142 ill. Pris: 139,00 kr. Forlaget »banebøger«, 1986.

Vor formand Birger Wilcke, har gjort det igen. Han har føjet en bog til sin omfangsrige og vægtige produktion af jernbanelitteratur. Denne gang handler den om en af landets korteste privatbaner, Amagerbanen, som heller ikke fik noget særligt langt liv, i hvert fald ikke som »rigtig« personbefordrende bane, om end ikke i den henseende af de aller korteste.

Når forfatteren har kaldt bogen for **Damptog til Dragør**, må det være for bogstavrimets skyld, for titlen dækker ikke, eftersom det med al ønskelig tydelighed fremgår, at der også kørte motortog gennem en stor del af banens levetid. Undertitlen **Amagerbanens historie** dækker bedre.

Bogen giver en minutøs gennemgang af banens, skal vi kalde det, forhistorie, historie og også lidt eftermæle i form af redegørelse for tiden efter jernbaneselskabets likvidation og DSB's drift af skinnerne. Forfatteren gennemgår med vanlig grundighed den politiske optakt til stiftelsen af jernbaneselskabet, og for en gangs skyld også med lidt redegørelse for trafikforholdene inden jernbanen. Det er ganske pudsigt, at Wilcke herunder påpeger, at rutebilerne her kom før banen; mig bekendt er det vist ret enestående. Alle andre steder kom banen først og blev så slået ud af rutebilerne. Når man ser det i bogen bragte billede af den rutebil, som kørte fra Strandgade til Dra-

gør, (en Renault?) forstår man nu godt, at den ikke fik den helt store søgning, selv om godtfolk nok ikke den gang var særligt forvænte med hensyn til passagerbequemmeligheder. Som så ofte i dansk jernbanehistorie gik en lang række trakasserier og en uendelig debat forud for stiftelsen af jernbaneselskabet og selve anlægget, og som så ofte er det forstemmende at læse om, hvorledes forfejlet sparsommelighed og manglende fremsyn førte til, at Amagerbanen ikke fik passagerforbindelse til Københavns Centralbanegård (nu Hovedbanegården,) men blev en underlig torso med endestation i periferien. Hvis man havde været fremsynet nok, ville der utvivlsomt i dag have gået elektrisk S-bane til Dragør, og spekulationerne om jernbaneforbindelse med Kastrup Lufthavn havde løst sig af sig selv.

Bogen fortsætter med en indgående redegørelse for strækning og stationer. Naturligt nok har den særprægede endestation ved Amagerbro fået en særlig omtale. Bl.a. har forfatteren indgående redegjort for den kraftige kritik, de efter alt at dømmes meget primitive forhold havde givet anledning til, dels i form af læserbreve, dels i form af indlæg på baneselskabets generalforsamlinger. I det hele må man sige, at forfatteren har gjort flittigt brug af gamle aviser og tidsskrifter, generalforsamlingsprotokoller m.v., for at samle stoffet og redegøre for det relevante. Man noterer sig, at Amagerbanens stationer i vidt omfang er tegnet af den i dansk arkitekturhistorie så markante professor Heinrich Wenck, som ellers var DSB's mand. Uden at gå hans minde for nær, må man vist erkende, at AB's stationsbygninger, trods en del pyntelige enkeltheder, ikke er dem, som mest har bidraget til hans ry. En del af dem ligger der, som påpeget i bogen, den dag i dag.

I bogen redegøres endvidere for materiellet, herunder damplokomotiver og motormateriel. De af klubbens medlemmer og andre interesserede, som forlanger nøje redegørelse for HK, hedeplade, rumindhold af vandbeholder og kulmængde på lokomotiverne skulle kunne få styret enhver nysgerrighed. Man får også oplysning om lokomotivers og vognes videre skæbne, hvornår de blev udrangeret, ophugget eller overgivet til andre baner, herunder til DSB i forbindelse med likvidationen. Det kan ikke undre, at DSB stort set ikke fandt anvendelse for dette udslidte materiel.

Bogen indeholder en mængde statistiske oplysninger, køreplaner m.v. alt til fryd for nutidige og fremtidige historikere. Ingen sten er ladet tilbage uden at være vendt og løftet. Man får også at vide, at ekspeditricen på St. Magleby St. oppebar 400 kr. årligt for at passe posten, samt at beløbet senere blev forhøjet til 480 kr.!

Banen afveg fra andre private baner ved talrige fabrikkspor, og det var nok disse, som reddede godstrafikken, da man i 1938 opgav persontrafikken, som ikke længere var tidssvarende. Dette var så igen baggrunden for, at persontrafikken kunne genoplives i 1940, således at banen fik endnu 6 års levetid, efter at den var dødsdømt og materiellet henstillet som udslidt. Det var også fabrikksporene, der bevirkede, at banen kunne leve videre som privatbane med ren godstrafik helt til 1974. Alt dette fortælles der nøjagtigt om, uden at bogen noget steds forfalder til blot og bar opremsning af fakta.

Bogen er rigt illustreret med et antal meget interessante billeder. En del er optaget af forfatteren selv i drengeårene. Han har været jernbaneinteressert på et tidligt udviklingsstrin! Det er, og var han nu ikke ene om.

Det er lidt af et tilfælde, at der med kort mellemrum er udkommet et værk om banerne mod nordvest og et om banen mod sydøst. Førstnævnte, nemlig Thomassens bog om Nørrebro's stationer, er anmeldt særskilt andet steds i bladet.

Det er lidt uretfærdigt at sammenligne, men svært at lade være. Jeg vil kalde Thomassens bog for en historiefortælling. Wilckes må betegnes som den skriftlige redegørelse for et studium over et afsnit af dansk jernbanehistorie.

Jul. Poulsen

John Poulsen: Gennemgående vogn til privatbanen. 64 sider, 130 ill., pris 94,00 kr. Forlaget »banebøger«, 1985.

John Poulsen har endnu engang skrevet en af de meget saglige bøger, han tidligere er kendt for. Emnet er lidt mere specielt end S-bane- og lyntogsbøgerne, men ikke uden interesse for den, der beskæftiger sig med de danske jernbaners historie. Bogen, der er på 64 sider i forlaget »banebøger« sædvanlige format, giver først en summarisk fremstilling af udviklingen i forholdet mellem statsbanerne og privatbanerne med hensyn til samarbejde om gennemgående tog, en skildring, der har almindelig interesse og indeholder oplysninger, som jeg tror, de fleste af os ikke har kendt tidligere. De resterende 50 sider af bogen indeholder en minutøs gennemgang af de tilfælde, hvor der har været gennemgående tog til privatbanerne, illustreret med en forbløffende omfattende samling billeder af sådanne tog. At forfatteren medtager privatbanetog, der har fået lov til at køre kortere strækninger over DSB spor og privatbanetog, der har gået fra den ene privatbane ind over den anden, dækkes måske ikke helt af titlen, men synes at være rimeligt nok at medtage. Enkelte af skildringerne, f.eks. af samtrafikken med Odsherredsbanen kan måske nok, hvis man ikke er specielt interesseret i materiel og køreplaner, virke en smule trættende, men en kritik på dette punkt er næppe rimelig, da bogen vel trods alt særligt henvender sig til dem, der er interesserede i disse enkeltheder.

Bogen lider efter min opfattelse kun af én alvorlig mangel, men denne er forfatteren dog aldeles uskyldig i. Det ville have været af stor interesse at få noget at vide om, i hvilket omfang de mange gennemgående tog er blevet benyttet i tidens løb, og om de har været med til at forøge trafikken, men her findes der næppe nogen anvendelig statistik tilgængelig. Der er mig bekendt intet udarbejdet herom og tograpporterne er formentlig de fleste steder forlængst tilintetgjorte. Privatbanestatistikken fra før ændringen af denne i 1932 kunne måske indeholde nogle fingerpeg, men dels er dette materiale jo forlængst forældet, og dels er langt de fleste gennemgående tog og vognløb etableret efter dette tidspunkt.

Birger Wilcke

**Skønhed, som De ikke aner,
findes langs private baner**

Ernst Rolsted Jensen



Vicegeneraldirektør Ernst Rolsted Jensen på afskedsdagen.
Foto: Oscar Meyer

Den 6. august i år fyldte vicegeneraldirektør Ernst Rolsted Jensen 65 år og tog samtidig sin afsked fra statsbanerne. Ved den største reception, jeg har været med til i mange år, fejrede både folk fra banerne og folk udefra en af de mest populære chefer, statsbanerne nogensinde har haft. Ved festen afsang man den her aftrykte sang, der både hvad melodi og tekst angår afspejlede de følelser, der prægede de fleste af de tilstedeværende. At opregne alle de punkter, hvor Rolsted har gjort en indsats for de danske baner, er ikke muligt her, men der er næppe nogen, der vil bestride, at han hører til de to eller tre, der har hovedårsagen af den rationalisering af statsbanedriften, der er hovedårsagen til, at vi i dag står med et så fremragende jernbanevæsen, som vi gør. Efter første september bliver hans opgaver færre, men som formand for jernbanemuseets bestyrelse, vil han kunne gøre en ny stor indsats for et område indenfor

jernbanerne, der indtil for få år siden var temmelig stedmoderligt behandlet. Vi, der er interesseret i jernbanehistorie og i museumsbanernes drift, håber på et frugtbart samarbejde, nu hvor Rolsted har lidt mere tid til rådighed og glæder os til at hjælpe ham i arbejdet.

Birger Wilcke

Mel: Skould gammel venskab rejn forgå

Nu står vi her og si'r farvel
- til ham som vi har kær,
I dag er alle uden skel
kommet til fra fjern og nær.
Vort gamle venskab skal bestå
med både sjæl og sind
for selv om du har valgt at gå
bli'r din lige' så svær å' find'.

Det gamle støv blev suget væk
til hver station du løv'
da vintren syvtini drev gæk
blev trafikken satans sløv'.
»Den løser jeg - med Tog-til Tid'n
den sag er nog'd for mig.
Jeg har en ganske særlig vid'n
det skal løses som en leg.«

Nu går det godt og du står af
- fra ot' og fyrre år
så nu ta'r vi lidt tørt og vådt,
mens vi håber at du får:
Så skønne minder med dig hjem
fra tiden der er gå't
må du og Grete aldrig glem'
alt det dyre - du har så't.

FORDI:

Vort gamle venskab skal bestå
med både sjæl og sind
for selv om du har valgt at gå
bli'r din lige' så svær å' find'.

Phi

NY ADRESSE!



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Vinkelvej 10
3520 Farum - Tlf. 02 95 68 44
Postgirokonto nr. 4 21 10 73



Platterne sælges til støtte for
Dansk Jernbane-Klubs arbejde



FORENINGSNYT

Referat af Dansk Jernbane-Klubs ordinære generalforsamling søndag den 20. april 1986 kl. 10.00 på Niels Steensens Gymnasium i København.

Formanden Birger Wilcke bød velkommen, og traditionen tro blev Jul, Paulsen valgt som dirigent. Han indledte med at konstatere generalforsamlingens lovlige indvarsling; generalforsamlingen var udsat en måned på grund af problemer med regnskabsfærdiggørelse. Herefter fik formanden atter ordet for aflæggelse af beretning.

Birger Wilcke startede med at bemærke, at beretningen af praktiske årsager dækkede perioden siden sidste generalforsamling og således ikke fulgte regnskabsåret 1. oktober 1984 - 30. september 1985. Medlemstallet lå på mellem 1600 og 1700; omtrent det samme som året før.

Året havde stået i 25 års jubilæets tegn. Der var afholdt reception på Centralværkstedet i København på selve foreningens jubilæumsdag samt stor middag i Bloustrødhallen. Mange af foreningens venner, heriblandt trafikministeren og repræsentanter for stats- og privatbanerne, hvoriblandt vicegeneraldirektør E. Rolsted Jensen havde været med til at fejre DJK, og foreningen havde modtaget mange flotte gaver.

Den 10.- 11. maj gennemføres det store jubilæumstræf »Hobby på skinner i 25 år« i Odense med deltagelse af rullende materiel fra alle foreningens baner og grupper. Der udsendes ikke nogen egentlig jubilæumsbog.

I forbindelse med jubilæet har DJK fået et mangeårigt ønske opfyldt, nemlig en bygning til bibliotek, arkiv, kontor m.v. Det drejer sig om den tidligere vognekspektionsbygning på Københavns Godsbanegård, som DSB udlejer for en meget rimelig husleje. Hermed kan flere andre lejemaal rundt om i Københavnsområdet opsiges.

Foreningens blad »Jernbanen«, der er udkommet i de sædvanlige 6 numre, står nu uden redaktør, idet såvel Jan Koed som Jens Kofoed ikke længere har set sig i stand til at varetage redaktørjobbet. En ny redaktør (evt. flere i forening) skal således nu findes.

Planerne om forlængelse af smalsporsbanen i Bloustrød har mødt modstand fra naturfredningsfolk, men problemerne lader sig forhåbentlig løse.

Driften på DJK's veteranbaner var i det store hele forløbet fint, og indtjeningen havde været god. I »toppen« lå MHVJ med et driftsoverskud på kr. 28.000,00.

I løbet af året var kassereren Mogens Bruun erstattet i jobbet af Stig Torp Kaspersen fra Museumsbanen. Formanden benyttede lejligheden til at takke den afgangende kasserer for hans mangeårige og bestemt ikke altid lige spændende arbejde for foreningen.

Vedrørende DJK's organisatoriske struktur i øvrigt bemærkede formanden, at det var ønskeligt, om der bl.a. kunne skaffes Oscar Meyer afløsning/hjælp til sekretariatsarbejdet.

Der er nu nedsat et regnskabsudvalg, der bl.a. skal arbejde med udarbejdelsen af en fælles kontoplan for hele foreningens virksomhed.

Til slut redegjorde Birger Wilcke for de tanker om fremtidens aktiviteter, møder og udflugter, der var drøftet på SU-mødet dagen før; herunder udflugt på den nedlægningstruede godsbane Viborg-Løgstør.

Efter formandens beretning fortalte næstformanden Preben Clausen om planerne omkring den praktiske afvikling af arrangementet i Odense den 10.- 11. maj. Preben Clausen udtrykte i den forbindelse en stor tak til DSB og Jernbanemuseet for økonomisk og praktisk hjælp ved forberedelserne til arrangementet. Han fandt det endvidere glædeligt, at der rundt om på banerne blev gjort en stor arbejdsindsats forud for arrangementet i Odense.

B. Chorfitzen bemærkede til formandens beretning, at receptionen og festen i Bloustrødhallen havde været særdeles fine arrangementer, og at trafikministeren havde udtrykt stor tilfredshed.

Formandens beretning vedtoges herefter uden afstemning.

Den afgangende kasserer Mogens Bruun forelagde regnskabet for perioden 1. oktober 1984-30. september 1985, som var udsendt i et særnummer af »Jernbanen«. Efter nogen meningsudveksling om bl.a. værdiansættelse af reservedelsbeholdninger, indexlån og salg af foreningens modelbanemateriel samt kontering af restaureringsudgifter godkendtes regnskabet uden afstemning.

Efter bestyrelsens anbefaling vedtoges det at holde kontingentet uændret, det vil sige kr. 140,00 og kr. 95,00 for medlemmer under 18 år samt pensionister.

Birger Wilcke genvalgtes som formand med akklamation.

Til bestyrelsen valgtes følgende ved afstemning: Preben Clausen og Oscar Meyer (begge genvalg). Stig Torp Kaspersen (nyvalg), mens Bent Nathansen ikke blev genvalgt.

Som suppleant valgtes Bent Nathansen, mens Bent Jacobsen ikke genvalgtes.

Gunnar Christensen blev genvalgt som revisor, og som revisorsuppleant genvalgtes Jacob Stilling.

Stemmeudvalget bestod af Hartmann og Chorfitzen.

Under punktet »eventuelt« indledte formanden med at foreslå B. Chorfitzen udnævnt til æresmedlem af foreningen. Wilcke opridsede kort Chorfitzens »karriere« og takkede ham for hans store indsats for DJK, dels som driftsbestyrer for Museumsbanen fra starten i 1962, dels som foreningens sekretær. Chorfitzen takkede for udnævnelsen og gjorde et tilbageblik for DJK's udviklingshistorie.

Ole Chr. M. Plum fortalte om pressearbejdet forud for arrangementet i Odense, og han opfordrede så mange af foreningens medlemmer som muligt til at besøge jubilæumsudstillingen gerne med familien.

Forslaget blev modtaget med akklamation af forsamlingen.

Mogens Bruun orienterede om de aktuelle planer for bevaring af den svenske smalsporsbane Växjö-Västervik samt om en kommende udflugt til området nordøst for Göteborg.

Flemming Høj Petersen udtrykte håb om, at arbejdet i det nedsatte regnskabsudvalg måtte føre til ensartede konteringsregler, således at restaureringsudgifter - som hidtil med MHVJ - altid betales »over driften«. Han udtrykte endvidere taknemmelighed for den støtte, som MHVJ modtager dels fra DSB og privatbanerne, dels fra private firmaer.

Formanden takkede for det pæne fremmøde til generalforsamlingen - 95 medlemmer - og dirigenten kunne herefter afslutte generalforsamlingen og takke for god ro og orden.

Lars Henning Jensen
Referent

Jul. Paulsen
Dirigent

Børge Chorfitzen æresmedlem.



Børge Chorfitzen sammen med Lone Christensen ved et bestyrelsesmøde, hvor Chorfitzen fejredes.
Foto: Kjeld Chorfitzen

På foreningens generalforsamling her i foråret meddelte bestyrelsen, at den i forbindelse med 25 års jubilæet havde udnævnt Børge Chorfitzen til æresmedlem af foreningen. Af bestyrelsens mange mere eller mindre mærkelige beslutninger, tror jeg næppe, der er nogen, der har vakt mere udelte tilfredshed blandt medlemmerne. Børge, der i vinter er fyldt 75 år, har været med lige fra starten eller rettere fra før denne, idet han var

med i den gruppe, der forberedte foreningens stiftelse. Der er ikke sket store ændringer med ham gennem de 25 år, der er gået. Han er lige ungdommelig og adræt som altid, og han har ikke gennem de 25 år mistet så meget som et eneste hår, da der heller ingen var dengang.

Han har været med på alle fronter. Han er nok vor bedste filmmand og har utallige gange trådt til ved møderne og vist sine fremragende film fra de schweiziske jernbaner, en interesse der iøvrigt er fælles for hele familien, hvor fruhen har været med til alle filmturene og som en god hustru hjulpet med at slæbe alle de tunge apparater, medens sønnen har gjort interessen til sit job og i mange år har været ansat i fjernsynet. At sønnesønnen i sommer har været med sine bedsteforældre på jernbanetur til Schweiz skal blot nævnes for fuldstændighedens skyld. Det påstås, at han var så interesseret i at studere banerne omkring Brienzen, at han end ikke havde tid til at gå hen og se det nærliggende kæmpevandfald.

Da foreningen i sin tid stod uden sekretær, ja så var det Chorfitzen, der indrettede hovedkontoret i sin cykelforretning, og når der skulle forhandles med blade og radio, så var det også ham. Allerstørst fortjeneste har han dog indlagt sig ved sit arbejde for museumsbanen i Maribo, hvor han i mange år anvendte al sin fritid som banens første driftsbestyrer, men det skal vi jo nok komme til at høre mere om næste år, når også banen har 25 års jubilæum.

Børge har været med til næsten alle vore møder og følger ivrigt med i alt, hvad der sker i foreningen. Vi håber, at han vil blive ved med det i mange år, og håber på et endnu mere intenst samarbejde, når han nu til efteråret holder op med sit arbejde i forretningen. Er der nogen, der har fortjent at blive æresmedlem, er det dig Børge. Til lykke.

B. W.

Kommende udflugter

Søndag den 2. november 1986 kl. 9.00: Besøg på S-togsdepotet og -værkstederne i Tåstrup. Mødested: Indgangen til kantinen, Depotvej, 2630 Tåstrup.

Besøget omfatter rundvisning på S-togsdepotet, hvor den daglige vedligeholdelse og rengøring af S-togene foregår, samt et besøg i værkstederne, hvor de større reparationer og renoveringer af S-togene foregår.

Foruden rundvisningen vil der blive orienteret om de nye S-tog, som DSB snart tager i brug. Der vil blive mulighed for at besigtige disse nye tog på nært hold.

Selv om de nye S-tog endnu ikke er indsat i den egentlige drift, vil der blive forsøgt etableret prøve kørsel evt. særtog med disse tog. Der er ved redaktionens slutning ikke givet endeligt tilsagn om en sådan kørsel. Turen forventes at slutte kl. ca. 13.

Tilmelding: Inden du møder i Tåstrup den 2. november 1986, må du tilmelde dig til turen. Dette gøres ved **senest tirsdag 21. oktober 1986** at indbetale kr. 25,00 (uanset alder) på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Platanvej 18, st.4. 1810 Frederiksberg C.** Girokvitteringen medbringes på turen, og i tilfælde af, at der ingen kørsel finder sted, vil kr. 20,00 blive tilbagebetalt.

Søndag den 7. december 1986: Juletog med OHJ nr. 38 på Høng-Tølløse Jernbane, Nærmere i Jernbanen nr. 5/86.

Birger Bruun

Kommende møder

Onsdag den 5. november 1986 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 Ø.

Jacob Stilling fortæller om og viser lysbilleder fra en jernbanerejse i Tyrkiet.

Onsdag den 19. november 1986 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 Ø.

Det årlige medlemsmøde med andespil, auktion og filmforevisning er en hyggelig optakt til den kommende juletid. Mød op til en aften, hvor jernbaneentusiaster sammen med familie og venner hygger sig.

Onsdag den 10. december 1986 kl. 19.30 i Englesalen Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 Ø.

Medlemsmøde: Nærmere i **jernbanen** nr. 5/86.

OBS! Ved en beklagelig fejl i **jernbanen** nr. 2-3/86 var der på side 56 angivet forkerte datoer på to af efterårets møder. De holdes altså på onsdage og på de ovenfor anførte datoer.

OCMP

Nyt fra lokalafdelingerne

Lolland-Falster afdeling.

Onsdag den 8. oktober 1986, kl. 19.15 i mødelokalet på stationen i Nykøbing Falster: Filmaften.

Generalforsamling i lokalafdelingen på Lolland Falster

Kortfattet referat af generalforsamlingen den 10. september 1986.

Dagsorden: 1) Formandens beretning
2) Regnskabet forelægges
3) Valg af afdelingens bestyrelse
4) Vinterens aktiviteter
5) Eventuelt

ad 1) En kort beretning blev fremlagt. Siden sidste generalforsamling er der holdt 8 møder, men ingen forårsudflugt. Det gennemsnitlige antal deltagere i møderne er 18 personer.

ad 2) Regnskabet viste en indtægt på ca. 22 kr., fremkommet ved overskud på julemødet. Udgifterne var på ca. 400 kr., som var anvendt til filmleje samt samarbejdsudvalgsmøde. Forsamlingen foreslog at indføre et kontingent til lokalafdelingen, og det blev vedtaget, at kontingentet for sæson 1986/87 er 10 kr. pr. medlem.

ad 3) Den siddende bestyrelse blev genvalgt uden modkandidater. Det er: Ole Jensen, Nakskov, Per Topp Nielsen, Saxkøbing og Johan Jørgensen, Nykøbing F.

ad 4) Sæsonens møder finder sted den anden onsdag i hver måned. En udflugt til Slagelse Modelbane Klub søges gennemført i efteråret.

ad 5) Intet.
Der deltog 19 medlemmer

Ole Jensen

Midtjysk afdeling.

Fredag den 17. oktober 1986, kl. 19.30
Ordinær generalforsamling i mødelokalet på Randers station. Dagsorden i henhold til vedtægterne.

Uffe Andersson

Nordjysk afdeling.

Onsdag den 29. oktober 1986, kl. 19.00: Medlemsmøde på Forchhammersvej 7, 9000 Ålborg. Damerne er velkomne

Onsdag den 26. november 1986, kl. 19.00: Ordinær generalforsamling på Forchhammersvej 7, 9000 Ålborg.

Dagsorden ifølge lovene.

Hans Meyer

Salgsafdelingen

Nyheder

Personvognsmateriellets historie af Jens Bruun-Petersen. I bogen skildres, hvorledes personvognsmateriellet ved de danske stats- og privatbaner har udviklet sig gennem godt 140 år lige fra de små kupevogne med deres trange kupeer til gennemgangsvognene med stadig forbedring af komforten. Bogen er på 96 sider med ca. 180 ill.. Udkommer den 1. november 1986 på forlaget »banebøger«.

Pris kr. 139,00 + 9,00 i forsendelsesgebyr.

Fra Hvide Mølle til Scandia af Asger Christiansen. Denne bog udgives af forlaget »banebøger« den 17. november 1986 i anledning af Scandias 125 års jubilæum. Bogen beskriver udviklingen fra »Hvide Møllens« start i 1861 til A/S Scandias stiftelse i 1876. Bogen er gennemillustreret med fabriksfotos! 32 sider med 50 ill..

Pris kr. 69,00 + 6,00 i forsendelsesgebyr.

Københavns banegårde - København H. 1. dec. 1911-1986, redigeret af John Poulsen. Bogen behandler Københavns tre »hovedbanegårde« og tilhørende banelinier i såvel by- som jernbanehistorisk lys. Hovedvægten lægges på den jubilerende København H. Bogen er gennemillustreret med mange hidtil ukendte fotos, bykort, sporplaner m.v. 128 sider med 200 ill.. Pris kr. 139,00 + 9,00 i forsendelsesgebyr. Udkommer 1. december 1986 på forlaget »banebøger«

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren. Ved samtidig bestilling af flere varer er portogebytet højst kr. 20,00.



Dansk Jernbane-Klub

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet
c/o Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje
Tlf. 02 30 73 00

Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer af tidsskriftet »jernbanen« og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 10,00 i frimærker.

Medlemskontingent for året 1986

Ordinære medlemmer	kr. 140,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1986)	kr. 95,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

Indbetaling af kontingent sker til

Dansk Jernbane-Klub, kassereren
Midtfløjene 11, 1., 2700 Brønshøj
Postgirokonto 5 55 38 30

Foreningens generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer

Formand: Birger Wilcke
Sundbyvestervej 18, 2300 København S. Tlf. 01 59 58 23

Næstformand: Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 05 86 91 20

Sekretær: Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 73 00

Kasserer: Stig Torp Kaspersen
Midtfløjene 11, 1., 2700 Brønshøj. Tlf. 01 60 69 79

Mogens Bruun
Ahornsvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. 02 17 88 04

Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 03 48 53 83

John Armstrong Pedersen
Ørvadsvej 4, 8220 Brabrand. Tlf. 06 26 33 23

Bent Nathansen (suppleant)
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 02 27 25 23

Birger Bruun (suppleant)
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 01 22 05 17

Forlag og salgsafdeling

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen
c/o Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse.
Tlf. 03 48 53 83. Postgirokonto 3 17 91 76

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

c/o Birger Bruun, Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C.
Tlf. 01 22 05 17. Postgirokonto 8 11 10 06

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

Hans Meyer
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 08 38 31 27

DJKs midtjyske afdeling

Uffe Andersson
Skelvangsvej 83, 3., 8900 Randers. Tlf. 06 41 85 79

DJKs sydjyske afdeling

Bjarke Boldt
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. 05 16 78 54

DJKs fynske afdeling

Jens Bay-Nielsen
Kragemosen 65, 5250 Odense SV. Tlf. 09 17 55 05

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. 03 92 23 23 (kl.9-17)

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog samt oplysning om
arbejdshold

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 03 88 43 54
Information i weekends: 03 88 05 49

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 08 54 18 64
Driftsbestyrer: Flemming Høj Petersen
Hvidkløvervej 10, Øster Terslev, 8983 Gjerlev.
Tlf. 06 47 63 72

Limfjordsbanen

Niels Julsrud
Rosenvænget 2, 9530 Støvring. Tlf. 08 37 30 71

D-maskine gruppen

Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 05 86 91 20

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bloustrød remise, Allerød (smalsporsmateriel)

Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 73 00

Høng remise, Høng

Erik Rothmann
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. 03 60 15 57

Roskilde, Slagterisporret

Mogens Lund Jensen
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. 02 40 20 42

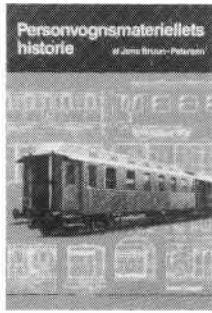
Odense, Konservessporret

Christian Nielsen
Hjertegræsvej 11, 5210 Odense NV. Tlf. 09 94 23 58

bane bøger

udkommer 1. november:

PERSONVOGNSMATERIELLETS HISTORIE
af Jens Bruun-Petersen, 96 s., 17x25 cm, omsl. i farver, 180 ill!
Kr. 139 + eksp. 13,-



Bogens emne er så at sige personvogsmateriellets "arkitekturhistorie". Her skildres hvordan personvogsmateriellet ved de danske stats- og privatbaner har udviklet sig gennem godt 140 år. Fra de små kupévogne med deres trange kupéer til gennemgangsvogne med stadig forbedring af komforten - fra byggematerialer i starten domineret af træ til moderne tiders helsvejste stålvogne. Vægten er for første gang lagt på at trække hovedlinierne i denne udvikling og i danske vognbygningstraditioner op, snarere end på løsrevne tekniske detaljer.

FRA HVIDE MØLLE TIL SCANDIA
af Asger Christiansen, 32 s., 17x25 cm, 50 ill.
Kr. 69 + eksp. 7,-

udkommer 17. november

Udgives i anledning af "Scandias" 125 års jubilæum. Bogen beskriver udviklingen fra vognfabrikken "Hvide Møllens" start i 1861 til A/S Scandias stiftelse i 1876. Virksomheden var egnens største, og i perioden produceredes mere end 1500 jernbanevogne, og en del sporvejsmateriel, og englænderne satte præg på byen. En farverig tid, præget af W.R. Rowans opfindsomhed og eksportordrer til Sverige, Tyskland, England og Rusland. Desuden helt nye oplysninger om dampvognene samt om fabrikkens skibe. Gennemillustreret med fabriksfotos!

KØBENHAVNS BANEGÅRDE
- København H 1. dec. 1911-1986,
red. af John Poulsen, 128 s., 17x25 cm, omslag i farver, 200 ill.
Kr. 139,- + eksp. 13,-

udkommer 1. december

Bogen behandler Københavns tre "hovedbanegårde" og tilhørende banelinjer i såvel by- som jernbane- historisk lys. Den første træbygning udenfor voldene, den smukke - men alt for lille - banegård ved søerne, som efterhånden fik hele tre "filialstationer" og om de utallige forslag og den langvarige debat, som gik forud for den nuværende Hovedbanegård. Hovedvægten lægges på den jubilerende København H., den gradvise ud- og ombygning samt store og små begivenheder i dens 75-årige historie. Bogen er gennemillustreret med mange, hidtil ukendte fotos, bykort, sporplaner mv.

GENNEMGÅENDE VOGN TIL PRIVATBANEN
af John Poulsen,
64 s., 17x25 cm, 130 ill.,
Kr. 94,- + eksp. 13,-

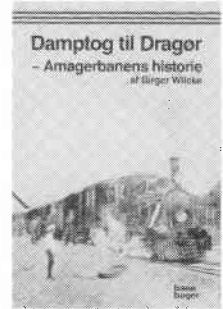


Løbenes historie, driftsforhold samt benyttet materiel behandles grundigt. Illustreret med fotos, køreplansuddrag, opranglingsplaner mv.

POUL LEVING

TERRASSERNE 16 UFR 265
2700 BRØNSHØJ

DAMPTOG TIL DRAGØR
- Amagerbanens historie af Birger Wilcke, 96 s. 17x25 cm, 142 ill., omslag i farver.
Kr. 139,- + eksp. 13,-



Den "rigtige" jernbanebog om Amagerbanen, med en grundig skildring af banens historie frem til den blev overtaget af DSB. Samtidig beskrives den industrielle og bebyggelsesmæssige udvikling langs banen. Planer for baner til og på øen behandles grundigt, ligesom banens drift, stationer og ikke mindst dens materiel.

NØRREBROS STATIONER GENNEM 100 ÅR
af Peer Thomassen,
48 s., 17x25 cm, 65 ill.,
Kr. 69,- + eksp. 7,-



Den spændende lokal- og jernbanehistorie omkring Nørrebros stationer og banelinjer. Lersøens rangerstationer, Slangerupbanens station, Stensporet og mange andre spændende ting klarlægges - læs bl.a om "Station Røvsingsgade"!

TIDLIGERE UDKOMMET :

	Pris	+ eksp
Lyntog - Trafikrevolutionen i 1935	119,-	+ 13,-
Køreplaner - før og efter Lillebæltsbroen	109,-	+ 13,-
Jubilæumsplakat (gl.lyntog, DSB 1937)	60,-	+ 13,-
Motormateriel 2 (incl. tillæg)	218,-	+ 20,-
Transsibiriske jernbane	119,-	+ 13,-
Aarhus - Randers elektriske jernbane	59,-	+ 7,-
Sove og spisevogne i Danmark	200,-	+ 20,-

BESTILLING: Indsæt beløbet på giro 1 52 56 62 og anfør bestillingen på kupon til modtager. Ved samlet bestilling af flere bøger, betales kun ét ekspeditionsgebyr, nemlig det højeste.

bane bøger

Roskildevænget 40, 2. th.
4000 Roskilde
Giro 1 52 56 62