

Stationsbyen – en miniundersøgelse

Kapitel 2. Jernbanestationer mv.

Indhold

- 2.1 Indledning
- 2.2 Stationer
- 2.3 Postekspeditioner
- 2.4 Rutebilstationer
- 2.5 Færgeruter
- 2.6. Telegrafstationer
- 2.7 Overkørsler
- 2.8 Viadukter
- 2.9 jernbanebroer

2.1 Indledning

I mangel af en bedre betegnelse har jeg brugt fællestitlen "Jernbanestationer mv.". Der er i de fleste tilfælde en tæt sammenhæng mellem jernbanestationen og flere andre kommunikationsformer, som f. eks posthus og rutebilstation, hvilket gør dem særlig interessante for modelbanefolk.

Desuden kommer jeg ind på emner som overskæringer, viadukter, jernbanebroer samt færgeruter, der ikke er omtalt i Trap, men som også kan være interessante i relation til modelbanen.

Telegrafstationer lå formentlig ikke i umiddelbar tilknytning til stationen, men da det havde en vis indflydelse på arbejdet, er de medtaget.

2.1.1 Kildemateriale

Jeg vil lige omtale lidt kildemateriale med relation til jernbanestationen..

Garvede entusiaster vil måske betragte det som selvfølgeligheder, men er der enkelte mindre rutinerede læsere, der får en aha-oplevelse, er det en positiv biefekt.

2.1.1.1 "Den forsvundne jernbanestation"

Først vil jeg lige henlede opmærksomheden på Ole Edvard Mogensens bøger "Den forsvundne jernbanestation" og "Sporene i Ulfborg – Vemb", der på glimrende måde beskriver livet på landstationerne.

2.1.1.2 Togplaner

Statsbanerne udgav en del instruktionsmateriale med betegnelsen "togplaner". De forbindes normalt med trafikafvikling som f. eks togplan 6 "Personførende togs oprangering, togfører- og rejsegodsvogne m.v." og togplan 7 "Ikke personførende togs oprangering og benyttelse til vognbefordring m.v.", men der er også materiale med relation til stationsbyerne. ¹⁾

Her kan nævnes

Togplan 3 "Fragtstykgodsbefordring" med afsnittet "Lastbilbefordringen"

Togplan 9 "Togenes Sporbenyttelse på stationerne" med omtale af gennemgående hovedspor og vigesporenes længde

Togplan 11. "Overkørsler, der er sikret ved automatiske bomanlæg, advarselssignalanlæg, manuelt betjente bomme"

Dette kan findes på jernbanerkivalier.dk

På nogle privatbaner kunne man se tilsvarende oplysninger i "Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger." Dette var f. eks tilfældet på APB. ²⁾ Her er der en "Fortegnelse over automatiske advarselssignaler" samt en omtale af "Længde af frit krydsningsspor på stationerne samt længden af læssespor på de stationer, hvor intet særligt krydsningsspor findes".

2.1.1.3 Længdeprofiler

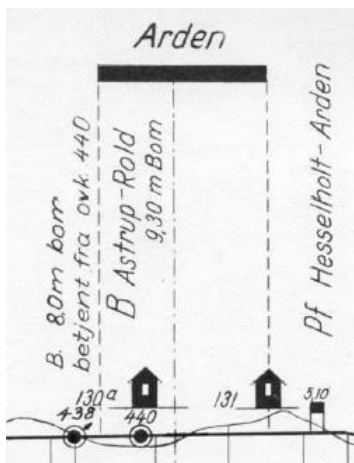
Første gang jeg stødte på længdeprofiler, så det meget et teknisk ud, og jeg tænkte, at det ikke var interessant. Ved nærmere studium fandt jeg dog ud af, at der var en del elementer af interesse. Her kan man se tjeneste- og lejeboliger, overkørsler og broer.

På jernbanerkivalier.dk kan man finde dem for strækningerne Randers – Ålborg (fra 1945, revideret i 1965) og Ålborg – Frederikshavn (fra 1946, revideret i 1957). ³⁾

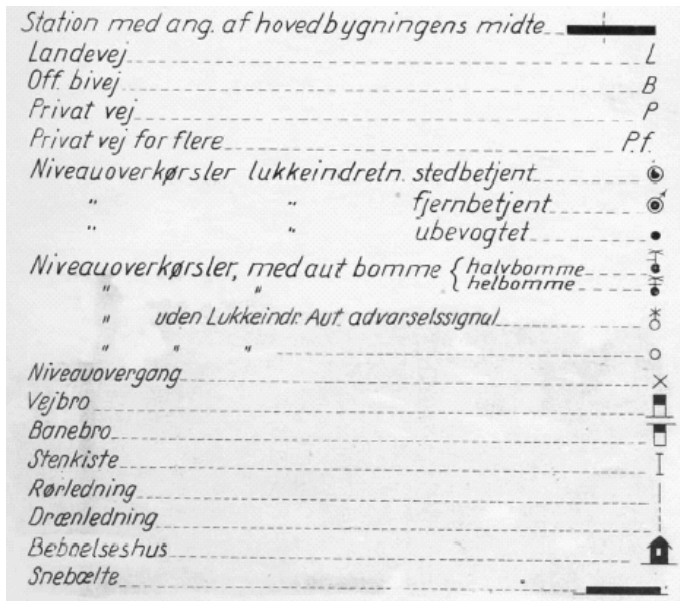
¹⁾ jernbanerkivalier.dk/dsb-togplaner/index.htm

²⁾ "Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger.". Gyldig fra 30. maj 1965
jernbanerkivalier.dk/privatbaner/apb/trafik/tjenestekp/index.htm

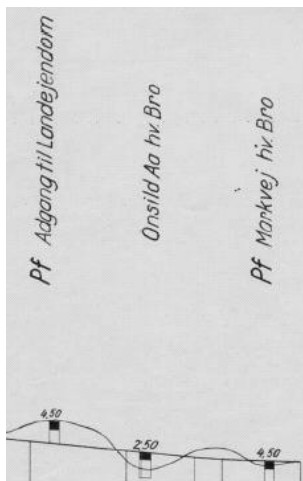
³⁾ jernbanerkivalier.dk/dsb-anlaeg/index.htm



Figur 2.1.1. Eksempel på oplysninger. - Længdeprofil Randers – Aalborg, plan 2



Figur 2.1.2. Signaturforklaringer Randers – Ålborg



Figur 2.1.3. Mellem Fårup og Hobro – Længdeprofil Randers – Aalborg, plan 1, Km: 194 – 195

Til venstre: vejbro

I midten: jernbanebro over vandløb

Til højre: jernbanebro over vej

Som det fremgår af signaturforklaringen skelnes der mellem vejbroer og jernbanebroer:

Vejbroer fører vejen over jernbanen.

Jernbanebroer fører en vej eller et vandløb under jernbanen. Det skal dog lige nævnes, at der i Ålborg – Frederikshavn, plan 1, er en underføring for "Tipspor for teglværk" i ca km 256,7 tæt på Hvorupgaard, samt et tørvespor mellem Sulsted og Brønderslev i km 265,6.

Vejbroer og jernbanebroer over vej omtales i afsnittet "Viadukter", mens "jernbanebro over vandløb" omtales i afsnittet "Jernbanebroer".

2.1.2 Tjeneste- og lejeboliger

Som det fremgår af ovennævnte, var der på de fleste stationer tilknyttet tjeneste- og lejeboliger.

Tjenestebolig er en bolig, hvortil der er knyttet bopælspligt. Lejeloven af 1951 indeholdt regler, der skulle beskytte lejere mod opsigelse. Der var dog nogle undtagelser, bl.a. "Når ejendommen tilhører staten, og lejligheden af hensyn til tjenestens udførelse skal anvendes som bolig for nogen i statens tjeneste ansat". ¹⁾

Til mange stillinger i det offentlige var der tilknyttet sådanne boliger. Det kommer jeg ind på under de enkelte afsnit.

¹⁾ Hvem-Hvad-Hvor 1952, side 207

2.2 Jernbanestationer

2.2.1 Forekomst

I sagens natur var der jernbanestationer i alle de undersøgte byer.



Figur 2.2.1: Familiemedlemmer på Kongerslev station ca. 1957 – 58. [arkiv: Tue Toft]

2.2.2 Jernbanestationernes udformning

Jeg skal ikke her komme nærmere ind på udformningen af stationerne, men blot nævne, at det afhænger af forhold som tema (hovedbane, sidebane, privatbane), størrelse og type (endestation, mellemstation, forgreningsstation, tilslutningsstation, rebroussementsstation).

Der er dog lige et par forhold, som jeg vil henlede opmærksomheden på.

2.2.2.1 Statsbanerne Togplan 9

I Togplan 9 "Togenes Sporbenyttelse på stationerne" gyldig fra 1. juni 1969, kan man se oplysninger om vigesporenes længde. På sidebaner var stationerne kortere end stationerne på hovedbanerne. Landstationerne på Thybanen havde en længde mellem 28 aksler (Bedsted Thy) og 39 aksler (Hvidbjerg og Hurup Thy). Landstationerne på strækninger Ålborg – Frederikshavn havde en længde mellem 89 aksler (Tylstrup) og 93 aksler (Sulsted).

Et andet forhold, der kan udledes, er hvilket spor, der er gennemgående hovedspor. Her er der tilsyneladende en geografisk forskel på strækningerne. På de fleste stationer var det gennemgående hovedspor spor 1, men især i Midtjylland kunne man se, at det var spor 2.

Tekniske anlæg

I "TEKNISKE ANLÆG og HJÆLPEMIDLER på stationerne og ved maskindepoterne 1955" (findes på jernbanearkivalier.dk) kan man finde en oversigt over en lang række forhold på stationerne.

Hobro – Ålborg:

Arden: kran (håndbetjent, 3 tons bæreevne), fast ende- og siderampe.

Skørping: kran (håndbetjent, 3 tons bæreevne), fast ende- og siderampe, fast læsseprofil. Anlæg for lokomotiver: Vandforsyning

Støvring: fast siderampe, vandforsyning - Kun til vandforsyning af rangerlokomotiver, der fremfører lokalgodstog.

Ellidshøj: fast siderampe.

Svenstrup: fast ende- og siderampe.



Figur 2.2.2 Den specielle rampe i Skørping [OP]



Figur 2.2.2 Enderampe i Tureby [OP]

Hobro-Løgstør:

Nørager: fast siderampe.

Ålestrup: Kran (håndbetjent, 1,75 tons bæreevne), fast ende- og siderampe, drejeskive (14 meter), vandforsyning.

Sidespor

I mange tilfælde var der sidespor til firmaer. Her skal blot nævnes nogle f eksempler:

Ullits – korn og foderstof

Hurup Thy – slagteri

Knabstrup – teglværk

Sidespor en med til at give en mere afvekslende trafik på stationen, hvorfor de er interessante på modelbanen.

Traktorremise

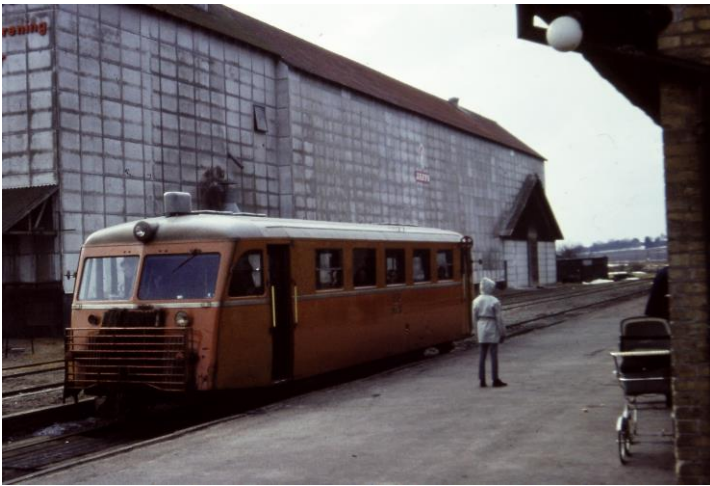
På mindre stationer var det togmaskinen, der foretog rangeringen ¹⁾, men på større landstationer og købstadsstationer foregik det som regel vha. en rangertraktor. Studerer man oversigten over rangertraktorer i Jernbanemuseets "Tog til tiden", årgang 2012 ses, at der var rangertraktor på enkelte mindre stationer som f. eks Bjerringbro (37) og Hurup (46). Det drejede sig om de såkaldte "klædeskabe" og "kommoder". I nogle tilfælde, som i Hurup, ²⁾ blev der bygget en lille "remise"

Private pakhuse mv.

I nogle tilfælde var der private pakhuse på læssevejen.

¹⁾ Se f. eks afsnittet "Rangering" i Hans Gerner Christiansen: "Dagmar og hendes tog",
Ole Edvard Mogensen: "Den forsvundne landstation", side 43. Billedet af N 207, der rangerer i Brørup

²⁾ Ole Edvard Mogensen: "Thybanen gennem 140 år", side 111 – 112



Figur 2.2.4 RHJ's skinnebus i Vårst. I baggrunden er stort siloanlæg.

Det er RHJs Ms 40, der blev købt af HP (Ms 30) i 1968, men aldrig ommalet og omlitret. [OP]

APB havde aftaler med RHJ og TFJ om gennemgående tog fra / til Randers og Thisted. Derfor kunne man se RHJ's materiel på AHJ og TFJ's materiel på FFJs vestlige gren. Dette var meget praktisk, når vi skulle besøge min mors forældre i Gudum lidt nord for Vårst, da vi boede i Randers.

Ole Edvard Mogensen nævner i bogen om Thybanen, at der i Hurup Thy var et Shell tankanlæg på læssevejen, der gennem en rørledning var forbundet med en aftapningsshane ved pakhusporet. Desværre har jeg ikke fundet fotodokumentation. ¹⁾

Der var tilfælde, hvor stationsforstanderen også var kgl. vejer og måler. Der kunne også være opstillet en vejrstation ved stationen. ²⁾

I stationsbyartiklen i "banen" nr 72 nævner EVP, at der en brevueklub, der anvendte en tidligere jernbanevogn som klubhus. Dette emne er yderligt omtalt på hans hjemmeside. I Hurup ³⁾ og Fårup ⁴⁾ var der også klubhus ved stationen.

2.2.2.2 Privatbanerne

Privatbanernes stationer var som hovedregel betydeligt mindre end statsbanestationerne, hvilket fremgår af figur 2.2.5

¹⁾ Ole Edvard Mogensen: "Thybanen gennem 140 år", side 111. Se også tråden "Tankvogne" på Jernbanehistorisk / forum

²⁾ Ole Edvard Mogensen: "Den forsvundne landstation", siderne 26 – 27

Ole Edvard Mogensen: "Vendsysselbanen gennem 150 år", side 51 – 52

³⁾ Ole Edvard Mogensen: "Thybanen gennem 140 år". side 111

⁴⁾ arkiv.dk/vis/2456106 (nederste venstre hjørne)

Længde af frit krydsningsspor på stationerne
samt
**længden af læssespor på de stationer, hvor intet særligt
krydsningsspor findes.**

Station	Længde af		Deraf til vogne antal aksler	Station	Længde af		Deraf til vogne antal aksler
	kryds- nings- spor m	læsse- spor m			kryds- nings- spor m	læsse- spor m	
Fjerritslev	450	»	65	Sønderholm	196	»	40
Bonderup	»	289	43	Nibe	276	»	58
Skovsgaard	»	196	40	Sebbersund	»	148	30
Brovst	»	194	40	Halkær	»	124	24
Halvråmen	146	»	31	Vegger	157	»	31
Arentsminde	»	167	34	Blære	»	138	27
Birkelse	206	»	43	Havbro	»	222	46
Aabybro	400	»	75	Holstebro	»	100	19
Biersted	366	»	78	Farsø	»	222	46
Vadum	»	189	34	Fandrup	»	127	25
Nørresundby H	387	»	83	Ullits	»	232	48
Vodskov	201	»	41	Hvalpsund	247	»	51
Langholt	228	»	47	Sundsøre	»	74	14
Vester-Hassing	971	»	57	Gug	»	150	22
Gandrup	185	»	38	Gistrup	»	135	27
Ulsted	210	»	43	Klarup	165	»	33
Rørholt	»	175	35	Storvorde	164	»	33
Dronninglund	241	»	50	Søjfod	»	96	18
Ørsø	252	»	52	Godumholm	180	»	37
Asaa	227	»	47	Vaarst	166	»	34
Agersted	169	»	34	Kongerslev	222	»	46
Præstebro	195	»	40	Bølum	161	»	32
Dybvad	261	»	54	Solbjerg	»	119	23
Herby	221	»	46	Veddum	»	150	30
Volstrup	»	166	31	Skeltund	166	»	34
Seby	177	»	45	Visborg	»	145	30
Godthaab	196	»	40	Halsund N.	300	»	64

Vedtegning 1. Længden af lokomotiv og tender er beregnet til 14 m, og et motorlokomotiv (ML) til 10 m.
Længden af en skinnibus (SM) er ca. 14 m, en påhængsvogn (SP) ca. 13 m og en hagagevogn (SB) ca. 8 m.
— **2.** Når et tog, der nærmer sig en station, hvor der skal krydses, mødfører flere vogne, end længden af frit krydsningsspor tillader, skal togføreren, senest to stationer forinden ankomsten til krydsningsstationen, underrette demme derom tillige med oplysning om togets størrelse. Bliver det da nødvendigt at afhænge vogne for at iverksætte krydsningen, giver krydsningsstationen togføreren ordre hertil gennem nabostationen. Der vil således altid være at give det tog, der er for langt, ordre til afhængning af vogne, når det andet tog ikke har noget planmæssigt ophold på krydsningsstationen.

Figur 2.2.5 Sporlængder på Ålborg privatbaner. [Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger. Gyldig fra 30. maj 1965]

2.2.3 Personale

Dengang var der personale på stationerne. Man var ikke kun henvist til at blive ekspederet af kioskpersonale eller selvbetjening i billetautomater. På tidspunkter, hvor stationerne var lukkede, kunne man købe billetter i togene.

2.2.3.1 Statsbanepersonale

På stationer, der ikke var fjernstyrede, var det trafikken, der bestemte bemanningen. Ganske vist kunne stationerne være ubetjente i nogle timer i døgnet, men hvis trafikken krævede krydsninger eller overhalinger, skulle der være sikkerhedsuddannet personale til stede. Det skal dog lige bemærkes, at privatbanernes sikkerhedsreglement tillod krydsninger på ubetjente stationer.

Desuden var der personale i banetjenesten, der foretog sporvedligeholdelse.

Statsbanernes organisation

Stationerne hørte under Trafiktjenesten. I 1. distrikt (øst for Storebælt) hørte de direkte under Trafiktjenesten. I 2. distrikt (vest for Storebælt) havde man et mellemlid – Trafiksektionerne. Under 5. Trafiksektion i Århus hørte bl.a. strækningerne Fredericia (ekskl.) – Frederikshavn samt Hobro – Løgstør.

Distrikterne havde også hver sin Banetjeneste. 1. distrikt havde 6 banesektioner, og 2. distrikt havde 9 banesektioner. Under 10. Banesektion i Aalborg hørte strækningen Randers – Frederikshavn, og under 11. Banesektion i Viborg hørte strækningen Hobro (ekskl.) – Løgstør¹⁾

Stationernes bemanning

I "Danske Statsbaners tjenestemænd", 1960 og 1964 samt "Personalehåndbog", 1967 er der afsnit, hvor det er muligt at få indsigt i stationernes bemanning.

I 1960 og 1964 blev det kun angivet hvor mange tjenestemænd, der var på stationerne. Dette giver ikke et

¹⁾ "Danske Statsbaners tjenestemænd", 1964, siderne 25 - 26

fuldstændigt retvisende billede af bemanningen, da kontorassistenter kunne erstattes af kontorfunktionærer (HK), og portør / overportør kunne erstattes af ekstraarbejdere (SID).

"Personalehåndbogen" var mere fyldestgørende. "De i afsnittet "Personaleoversigt og normativ" anførte antal for de enkelte personalekategorier omfatter det i bogen optagne personale samt kontorassistent- og portørspiranter. I tilfælde af afvigelser fra det for den pågældende kategori normerede antal under stationstjenesten, er normativtallet anført i parentes." ¹⁾

Station	År	Stfs	Stm	Tas / otas	Teksp	Ktas	Phfm	Pt / opt	Normativ 1967
Arden	1960	1			2				
	1964	1			2			2	
	1967	1			2				0 (2) pt/opt
Skørping	1960	1		1	2			1	
	1964	1		1	2			2	
	1967	1			3				0 (2) pt/opt
Støvring	1960	1			1				
	1964	1			1	1		2	
	1967		1		1				0 (1) ktas, 0 (2) pt/opt
Ellidshøj	1960		1		2				
	1964		1		2			1	
	1967		1		2				0 (1) pt/opt
Svenstrup	1960	1		1	2	1			
	1964	1			3	1		2	
	1967	1			3	1		1	1 (2) pt/opt
Nørager	1960		1						
	1964		1					1	
	1967								
Ålestrup	1960	1		2			1	2	
	1964	1		1			1	3	
	1967	1						1	1 (2) pt/opt
Østrup	1960		1						
	1964		1						
	1967								
Hornum	1960		1						
	1964		1					1	
	1967								

Forkortelser: Stfs = stationsforstander; Stm = stationsmester; Tas / Otas: trafikassistent / overtrafikassistent; Teksp = trafikekspedient; Ktas = kontorassistent; Phfm = pakhusformand; Pt / opt = portør / overportør

På strækningen Hobro – Ålborg er der mindre justeringer. Stillinger som stfs i Støvring blev ændret til stm, og stillingerne som tas/otas i Skørping og Svenstrup blev ændret til teksp. Det næppe forkert at antage, at normativet fra 1967 vedr. ktas og pt/opt også er gældende de foregående år.

Som det fremgår af Mogens Duus's bog, ²⁾ var strækningen Hobro – Løgstør omfattet af store ændringer i 1960'erne. Dette gjaldt ikke mindst for Ålestrup. Stillingerne som tas/otas og phfm blev nedlagte, lige som det ikke kan afvises, at der i 1960 og 1964 var kontorfunktionærer og ekstraarbejdere på stationen.

Ud over det faste personale kunne der i kortere perioder være stationeret 1 – 2 trafikelever på stationen. Endvidere kunne der være stationeret en "udnævnt afløser". Disse havde ingen tjenestelige relationer til stationerne, da deres tjeneste blev tilrettelagt af distrikterne.

Jeg vil lige knytte et par bemærkninger til stillingsbetegnelserne, idet der var forskel på uddannelserne. Stfs og tas / otas startede som trafikelever. Stm og teksp startede som portører. Man kan læse mere om dette i artiklen "Hvordan bliver man jernbanemand" i "Hvem – Hvad – Hvor", 1958 siderne 312 – 314 samt 316.

¹⁾ "Personalehåndbog", 1967, side 3

²⁾ Mogens Duus: "Kamen om Himmerlandsbanerne"



Figur 2.2.6 Arden med posthuset i baggrunden. [OP]



Figur 2.2.7 Skørping med vandtårnet. I baggrunden ses posthuset. [OP]

Banetjenesten

Ud over de medarbejdere, der arbejdede under Trafiktjenesten, var der personale under Banetjenesten.

Mens der i afsnittet "Stationerne" er en oversigt over antallet af stillinger, gør tilsvarende sig ikke gældende for banetjenestens kolonner. Her må man gennemgå anciennitetslisterne for at finde antallet af medarbejdere. Der skal anføres, at der også ved kolonnerne var ansat en del ekstraarbejdere.

Kolonne	Station	Over- baneform.	Baneform.	Banenæstform.	Banetj hhv. Banearb.
200	Skørping			1	3
201	Støvring	1		1	2
202	Svenstrup J	1		1	4
330	Nørager			2	1
332	Aalestrup		1	2	1
333	Østrup			1	
335	Hornum			1	1
4. obfmstr Aalestrup		1			

Kilde: ? 1967

Arbejdet i kolonnerne er beskrevet i Ole Edvard Mogenses bøger "Sporene i Ulfborg – Vemb" siderne 97 – 100 og i "Thybanen gennem 140 år", siderne 59 – 61

2.2.3.2 Privatbanepersonale

En tilsvarende udgivelse var "Haandbog for den danske privatbanestand" fra 1961. ¹⁾ Her omtales både personale på stationer og i banetjenesten.

¹⁾ jernbanearkivalier.dk/prvb-ansættelse/index.htm

En tilsvarende udgivelse var "Haandbog for den danske privatbanestand" fra 1961¹⁾

By	Stfs	Stm Teksp (bestyrer)	Eksp	Tev	Teksp	Pt	Ptasp	Bfm	Fg.fører	Reserve fg.fører	Mask.
AHJ											
Gug			x					x			
Gistrup			x								
Klarup			x								
Storvorde			x								
Sejfflod			x					x			
Gudumholm		x					x				
Vårst		x									
Kongerslev		x									
Bælum		x				x		x			
Veddum			x								
Skelund		x				x	x				
Visborg			x								
AHB											
Godthåb		x									
Vegger			x				x	x			
Havbro			x								
Farsø		x		x	x			x			
Ullits Stationsby			x								
Hvalpsund	x					xx	x	x	x	xx	xx

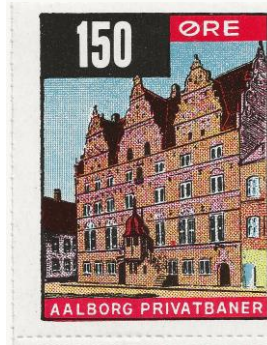
Forkortelser: Stfst = stationsforstander; Stm = stationsmester; Tas / Otas: trafikassistent / overtrafikassistent; Tev: trafikelen; Teksp = trafik ekspedient; Ktas = kontorassistent; Phfm = pakhusformand; Pt / opt = portør / overportør, Eksp = ekspeditrice, Bbfm = baneformand, Mask = maskinist,

Også her er der tale om tjenestemænd, der blev suppleret med stationsarbejdere og kontorfunktionærer.

2.2.4 Banepakker

Mindre forsendelser kunne sendes som banepakker.

I stedet for at udfylde et fragtbrev, blev forsendelsen påsat et banemærke.



Mærkerne fra APB kan deles op i 3 grupper:

Den første gruppe er 90 og 100 øre, er viser rullende materiel. Bemærk, at de kun er påtegnet APB.

Den anden gruppe består af 75 øre, der viser et kort med strækningerne. Mærket er efter at strækningen Sæby – Frederikshavn blev nedlagt.

Den tredje gruppe er lokale seværdigheder. 60 øre er Ålborghus, 150 øre er Jens Bangs stenhus, 200 øre er

statuen af cimbertyren, 330 øre er Limfjordsbroen.

2.2.5 Planlagte baner

Der skal nævnes, at der var planer om adskillige andre baner i området. Jernbaneloven fra 1918 gav hjemmel til anlæg af en lang række jernbanestrækninger. Mange af de foreslåede baner blev aldrig gennemførte. Dette gælder også projekter i Himmerland: Års – Arden, Arden – Øster Hurup, Skelund – Als – Øster Hurup, Overlade – Løgstør – Nibe, Aalborg – Nørager

I bogen om AHB er der omtale af disse baner. ¹⁾

2.2.6 Stykgodsbiler

På mindre stationer kunne man se statsbanernes stykgodsbiler.

Statsbanerne

Det startede den 15. maj 1949 på strækningerne

1. København – Roskilde – Køge – Næstved – Nykøbing F.
2. Nyborg – Fredericia – Ålborg
3. Hobro – Ålestrup

Til dette anskaffede man 29 stk. 5 tons lastbiler, 3 stk. 3,5 tons lastbiler og 9 stk. påhængsvogne med en bæreevne på mellem 3,1 og 4,5 tons. "fra de private vognmænds side er der rejst indvending mod dette nye initiativ, der menes at gå de hidtidige forretninger for nær. Hidtil har indsigelserne dog ikke hemmet DSB's udvidelser." ²⁾

I 1969 blev de undersøgte byer betjent således: ³⁾

Rute 213 udgik fra Hobro og betjente Doense og Arden

Rute 216 udgik fra Hobro og betjente Nørager og Hornum

Rute 214 udgik fra Ålborg og betjente Skørping og Støvring

Rute 215 udgik fra Ålborg og betjente Skalborg, Svenstrup, Ellidshøj og Skørping

De fleste stationer blev betjent 1 gang dagligt. En af undtagelserne var rute 279 Randers – Ulstrup der blev betjent af rute 2 gange dagligt mandag – fredag. Om formiddagen ankom lastbilen fra Randers med en anhænger, der blev kørt direkte til vaskemaskinefabrikken "Ferm", hvor den blev tømt og læsset af virksomheden. Om eftermiddagen blev den så afhentet. Lige over middag kom en dame fra "Ferm" med fragtbrevene, som skulle ekspederes inden lastbilen kørte tilbage til Randers. ⁴⁾

Privatbanerne

Privatbanerne havde også stykgodsbiler.

I Privatbanekommissionens betænkning fra 1956 anføres, at der på AHJ var udkørsel ved private vognmænd fra Kongerslev, Bælum, Vedum og Visborg. På AHB var der udkørsel ved private vognmænd fra Farsø og Hvalpsund. På disse baner var der ikke udkørsel med egne biler. Det var der på FFJ fra Fjerritslev, Gandrup og Dybvad. Der var udkørsel ved private vognmænd fra Brovst, Åbybro, Ulsted, Dronninglund og Agersted. ⁵⁾

2.2.7 Tjeneste- og lejeboliger

I tilknytning til mange stationer var det tjeneste- og / eller lejeboliger.

For statsbanernes vedkommende kan nævnes, at der var tjenesteboliger for stationsforstanderen i en lejlighed i stationsbygningen. Som det bl.a. fremgår af sporplanen for Ålestrup, var der i mange tilfælde også tilknyttet en have til tjenesteboligen. ⁶⁾

Normalt var der kun ganske få boliger på en station, men der var undtagelser. I Ellidshøj var der hele 5 boliger, hvor af det ene var dobbelthus.

¹⁾ Hans Jørn Fredberg og Poul Thor Hansen: "Aalborg – Hvalpsund Jernbane", siderne 227 – 232

²⁾ "Hvem – Hvad – Hvor", 1950, side 358

³⁾ Togplan 3, Fragtstykgodsbefordring, 2. distrikt, gyldig fra 01. juni 1969

Kan findes på jernbanearkivalier

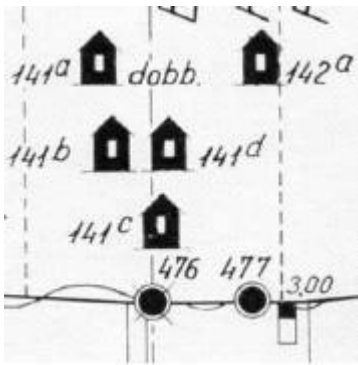
⁴⁾ Jeg var trafikelev i Ulstrup i 1967 – 68

⁵⁾ "Betænkning afgivet af den af ministeren for offentlige arbejder under 23. april 1954 nedsatte Privatbanekommission".

Bilagene 32 – 34

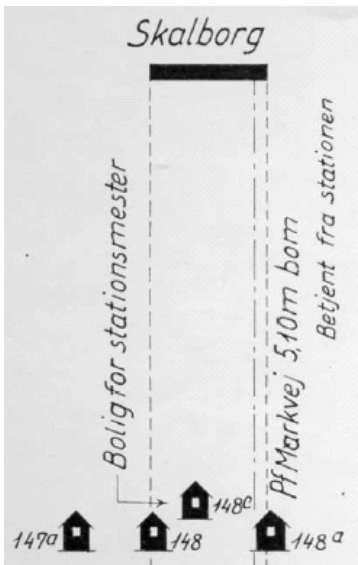
<https://jernbanearkivalier.dk/betaenkninger/Privatbanekommissionen-af-1954-Betaenkning-Nr-144-1956/index.htm>

⁶⁾ "Lokomotivet", nr 113



Figur 2.2.8 Tjeneste og lejeboliger i Ellidshøj

I enkelte tilfælde var boligen for stationsforstanderen / stationsmesteren ikke i stationsbygningen, men i en anden bolig.



Figur 2.2.9 Tjeneste- og lejeboliger i Skalborg.

Desuden må ledvogterhuse også betegnes som tjenesteboliger.

Man kan få et indblik i boligerne ved at studere "Opslag af ledige stillinger" i "Vingehjulet". Ser man f.eks. i nr 5, 10. december 1959 er der 6 stillinger som trafik ekspedient. Til stillingen i Lem er forbundet lejebolig, leje 64 kr mdl. Boligen bliver først ledig fra det tidspunkt, den nuværende lejer udflytter.

Det var ikke kun stillinger under trafik tjenesten, hvor der var tilknyttet lejeboliger. Det var også tilfældet med stillinger under banetjenesten. Til en stilling som baneformand ved kol. 186, Mundelstrup var der lejebolig i hus 83d, nordre lejlighed. Til en stilling som banenæstformand ved kolonne 214, Sønderskov var der lejebolig i hus 33 Hjerring - Sønderskov.

Gjerrild

RGJ blev anlagt i 2 etaper. Da man anlagde 1. etape fra Ryomgård til Gjerrild, blev der i Gjerrild bygget en bygning med hovedkontor og bolig for driftsbestyreren, samt yderligere 4 huse med 8 lejligheder. ¹⁾

Dette er nok lidt usædvanligt, men interessant.

2.2.8 Fortiden

I Farsø har man gjort meget for ikke at glemme byens fortid som stationsby.

Den smukke stationsbygning, der var tegnet af Ejnar Packness, blev efter AHB's nedlæggelse i 1969 anvendt som postekspedition frem til 1977, hvor bygningen blev nedrevet.

"Portalen"

I 2015 indviede man "Portalen", ²⁾ der indeholder en række elementer af byens historie;

- Farsø by's udvikling
- Farsø station

¹⁾ Asger Christiansen: "Gjerrildbanen – en rejse gennem Norddjurs", siderne 23, 214, 22. og 239

²⁾ arkiv.dk/vis/3791501

- Ejnar Packness
- Jens Vestergård
- Køreplan

I "Portalen" indgår portalen fra den tidligere station, der blev lagt i depot.

Stationsuret

Ved nedrivningen i 1977 købte Sparekassen Farsø, stationsuret. Efter renovering blev det i 1979 opsat på sparekassens tårn. ¹⁾

2.2.9 Supplerende materiale

I "Hvem – Hvad – Hvor", 1958 findes en artikel: "Hvorledes bliver man jernbanemand?", der beskriver statsbanernes personalegrupper.

K. E. Bendixen: "Baner omkring Aalborg"

Signalpostens hæfte "Ålborg privatbaner", bind 2.

Erik V Pedersens hjemmeside www.evp.dk

Ole Edvard Mogensen: "Den forsvundne landstation" og "Sporene i Ulfborg – Vemb"

Hans Jørn Fredberg og Poul Thor Hansen: "Aalborg – Hvalpsund Jernbane"

Heino Wessel Hansens; "100-året for Aalborg – Hadsund Jernbane".

Stykgodsbiler

Mogens Duus: "Kampen om Himmerlandsbanerne"

Torben Andersen: "Lidt om DSB's Landstationer", "Lokomotiver nr 119"

Tjeneste- og lejeboliger

Anne Christensen: Kystbanens bygninger og stationsmiljøer, del 2. I årsskrift for Jernbanemuseets venner, 2001. Siderne 14 – 25.

Jens Bruun-Petersen: "1898: Vogterhuse – især "Model 1898". I Jernbanehistorisk årbog '98, siderne 13 – 30

I Ole Edvard Mogensen: "Den forsvundne landstation", siderne 36 – 37 samt i hans bog om "Thybanen" omtales dette emne.

¹⁾ arkiv.dk/vis/3167486

2.3 Postekspeditioner

2.3.1 Forekomst

Trap anfører, at der er "postekspedition" i alle byer. Som det fremgår af nedenstående, var der tale om enkelte posthuse og mange postekspeditioner.

2.3.2 Forskellen mellem postkontor og postekspedition

Lad os først se på, om ordet postekspedition er den korrekte betegnelse.

I "Bogen om post og tele" kan man læse om forskellen mellem et postkontor og en postekspedition. Her står der: "Et postkontor er et posthus, der ud over de almindelige funktioner, indlevering og omdeling, tillige varetager de administrative opgaver, der falder inden for dets område, f.eks. tilrettelæggelsen af omdelingen og forvaltningen af personaleforhold. ... Under de fleste postkontorer ... hører der flere andre posthuse, som ikke selvstændig udfører administrative forretninger, men som har indlevering af postforsendelser, og hvorfra der for manges vedkommende også sker omdeling af post. Disse posthuse har forskellige betegnelser: postekspeditioner, brevsamlingssteder eller postindleveringssteder, alt efter karakteren og omfanget af deres funktioner." 1)

Igennem 1960'erne faldt antallet af postekspeditioner på landet. I 1960 var der 893, men tallet i 1969 var 680. 2) Det er et fald på 213 (23,9 %) ekspeditioner. Det er formentlig en følge af bane- og stationsnedlæggelserne, hvor postekspeditioner blev ændret til brevsamlingssteder eller postindleveringssteder. Det stigende antal motoriserede landpostbuderuter har sikkert også medvirket til nedgangen.

Det kunne skifte om der var postekspedition eller postkontor. Som eksempel kan nævnes, at der blev oprettet postekspedition på Høng station, da Slagelse – Værslev banen blev åbnet i 1898. I 1908 blev der opført et posthus. I 1933 blev posthuset solgt til Finderup kommune, der indrettede kommunekontor i bygningen, og stationen husede igen postekspedition. I 1950 købte postvæsnet posthuset tilbage. I 1973 blev postkontoret igen nedgraderet til postekspedition – stadig i samme bygning? 3)

2.3.3 Posthus / postekspedition i de undersøgte byer

Ifølge Vagn Jensens bog om "Danmarks posthuse 1624 – 1989", var der i midten af 1960'erne posthuse i Arden, Skørping og Ålestrup.

Da AHJ og AHB blev nedlagte i 1969 blev mange postekspeditioner omdannet til brevsamlingssted.

1) "Bogen om post og tele", side 14 f

2) "Hvem - Hvad – Hvor", 1971, side 243

3) Bent Frandsen: "Det gamle Høng i billeder", side 70
Bent Frandsen: "Høng 1920 – 1966 i billeder", side 92



Figur 2.3.1

2.3.4 Samarbejde mellem postvæsnet og stats- og privatbaner

Gennem tiden har der været et tæt samarbejde mellem de to etater: Statsbanerne og Post- og Telegrafvæsnet. Jernbaneentusiaster tænker naturligvis først og fremmest på befordringen i postvogne, eller i jernbanepakrum – f.eks. i MO-vogne.

Et mindre synligt - i hvert fald udadtil – samarbejde foregik på en lang række postekspeditioner i de mindre byer, hvor postekspeditionen blev foretaget af statspersonalet på jernbanestationen. Det tætte samarbejde medførte, at faget postekspedition var en del af såvel trafikelevers som trafikekspedienters uddannelse. Ikke mindst afløsere kunne nemt blive beordret til tjeneste på en station, hvor der var postekspedition.

Som det fremgår af Ole Edvard Mogensens bøger ¹⁾, var det statsbanepersonalets opgave at forestå postforretningerne. I nogle tilfælde havde større postekspeditioner ansat personale på fuld eller deltid til kun at foretage ekspedition af kunder ved skanken. Dette var f.eks. tilfældet i Ulstrup, hvor en kontorassistent varetog dette arbejde.

2.3.5 Postvederlag

På stationer, hvor Statsbanerne udførte postarbejdet, fik stationsforstanderen / stationsmesteren er postvederlag. I 1964 var der 9 satser, mens der i 1967 var 10 satser. ²⁾

Da mange af stationerne på Himmerlandsbanen ikke optræder i "1967-udgaven, har jeg valgt at se på "1964-udgaven". Den manglende sats angiver, at der var postkontor i byen.

Hobro – Ålborg:

Arden: *

Skørping: sats 1

Støvring: *

Ellidshøj: sats 5

Svenstrup: sats 2

Hobro-Løgstør:

¹⁾ Ole Edvard Mogensens: "Den forsvundne landstation", siderne 23 – 25 samt "Sporene i Ulfborg – Vemb", siderne 78 - 80

²⁾ "Danske Statsbaners tjenestemænd", 1964 side 27 og "Personalehåndbog", 1967, side 22

Nørager: sats 3
Ålestrup: *
Østrup: sats 3
Hornum: sats 3

Tilsvarende samarbejde fandt også sted på privatbanerne. I "Betænkning afgivet af den af ministeren for offentlige arbejder under 23. april 1954 nedsatte Privatbanekommission", bilagene 32 – 34 ¹⁾ (kan findes på jernbanearkivalier.dk), kan man læse noget om betaling til stationerne.

I anledning af kommissionens skrivelse af 21. ds. angående postvæsenets betaling for postekspedition for hver station i april måned 1954 samt banens indtægt ved postbefordring i regnskabsåret 1953/54 skal man oplyse følgende:

1. *Betaling for postekspedition på stationerne i april måned 1954.*

Station:	
Gug	kr. 247,06
Gistrup	– 408,31
Klarup	– 345,36
Storvodde	– 308,71
Sejlfjord	– 241,45
Gudumholm	– 563,97
Vaarst	– 449,27
Komdrup	– 130,64
Kongerslev	– 838,19
Bælum	– 543,70
Solbjerg	– 202,65
Veddum	– 369,51
Skelund	– 444,10
Visborg	– 249,65
Ialt ...	kr. 5.342,57

2. *Betaling for postbefordring i regnskabsåret 1953/54 har udgjort:*

for tog	kr. 53.176,57
– rutebiler	– 0,00
Ialt ...	kr. 53.176,57

I anledning af kommissionens skrivelse af 21. ds. angående postvæsenets betaling for postekspedition for hver station i april måned 1954 samt banens indtægt ved postbefordring i regnskabsåret 1953/54 skal man oplyse følgende:

1. *Betaling for postekspedition på stationerne i april måned 1954.*

Station:	
Godthaab	kr. 361,75
Sønderholm	– 489,80
Sebbersund	– 560,95
Halkjær	– 390,64
Vægger	– 548,01
Blære	– 288,45
Haubro	– 366,92
Farsø	– 1.385,77
Fandrup	– 250,08
Ullits	– 435,48
Hvalpsund	– 424,27
Ialt ...	kr. 5.502,12

2. *Betaling for postbefordring i regnskabsåret 1953/54 har udgjort*

for tog	kr. 77.572,93
– rutebiler	– 0,00
Ialt ...	kr. 77.572,93

¹⁾ "Betænkning afgivet af den af ministeren for offentlige arbejder under 23. april 1954 nedsatte Privatbanekommission". Bilagene 32 – 34 <https://jernbanearkivalier.dk/betaenkninger/Privatbanekommissionen-af-1954-Betaenkning-Nr-144-1956/index.htm>

Figur 2.3.2 Betaling for postbefordring

Om der også blev givet postvederlag på privatbanerne vides ikke.

I enkelte tilfælde var denne løsning dog mindre hensigtsmæssig. Det var f. eks tilfældet i Ulstrup, hvor byen lå syd for Gudenåen, mens stationen og postekspeditionen lå nord for åen.

2.3.5 Placeringen af posthuse

Når man studerer de kort, som blev bragt i Traps omtale af købstæder og større byer, ses det meget ofte, at posthuset ligger ved siden af stationen. Dette skyldes, at postvæsnet i stor udstrækning benyttede jernbanerne til transporten af posten mellem byerne. Derfor var det praktisk, at man kunne transportere posten fra jernbanens postvogne direkte til posthuset.

I Skørping, blev der bygget et posthus på en grund købt af statsbanerne i 1926. "Opførslen skete efter "Standardplanen for smaa Postbygninger under medvirkning af kgl. Bygningsinspektør E. Packness." ¹⁾

I Videbæk blev den tidligere bolig for baneformanden anvendt til posthus, dog med tilbygning. ²⁾

I Farsø blev stationsbygningen anvendt til postekspedition fra lukningen af AHB i 1969 frem til 1977, hvor bygninger blev nedrevet. ³⁾

2.3.6 Postbiler

Selv om det egentlig ligger uden for emnet, kan jeg ikke modstå fristelsen til at komme med en kort omtale af postbiler. De var jo et markant indslag i stationsbyens gadebillede.

Allerede i 1921 blev det obligatorisk for landpostbudene at anvende cykel. ⁴⁾

I december 1960 begyndte man motoriseringen af de ca. 3.000 landpostruter, idet 2 ruter fra Åbybro postkontor blev "bilmotoriserede". I starten anskaffedes små varevogne som Ford Anglia, Morris 1000, Comer Cob, Citroën 2 CV og Renault 4. ⁵⁾ Senere kom der andre til.

I Farsø kunne man – foruden Renault 4 og Morris 1000 (grøn) – også se en Opel Kadett. ⁶⁾

En usædvanlig postbil var en Folkevogn personbil, som blev anvendt i Ørnhøj. Den var endog malet postgul og havde også etatsmærket på dørene. ⁷⁾

Bilerne blev anskaffet af Post- og telegrafvæsenet, men var ikke altid gule. I "Postbilbogen" ⁸⁾ er det et billede af 2 grønne Morris 1000 varebiler på Bælum station. Dog var de mærket med etatsmærke og ordet "Post".

En yderst populær bil var Renault 4, der i perioden 1962 – 1988 bel anskaffet i over 8.000 eksemplarer. I 1996 var det stadig 316 biler i drift, og den sidste blev "udrangeret" i 1999. Det store antal anskaffelser medførte, at bilerne blev leveret i serier på 250 stk. i starten blev de ommalet ved ankomsten til Danmark, men senere blev de malet i den rigtige farve på fabrikken. ⁹⁾

Der var naturligvis en rationaliseringsgevinst ved at udskifte cyklerne med biler. 3 "cykelruter" kunne erstattes af 2 "bilruter", lige som man forventede et lavere sygefravær. Endvidere var der den fordel for kunderne, at "postpakker af enhver vægt kan afsendes og modtages gennem det bilende landpostbud", da det jo var begrænset hvad et postbud på cykel kunne medføre af pakker. ¹⁰⁾ Som det fremgår af nedenstående tabel, var der stor stigning i antallet af motoriserede landpostruter i slutningen af 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne. ¹¹⁾

Måned og år	Antal bilruter
December 1960	2
Juni 1962	100
Maj 1963	200

¹⁾ H. Hjorth-Nielsen: "Det danske Post- og Telegrafvæsen", bind 4, side 459

²⁾ arkiv.dk/vis/2956700

³⁾ arkiv.dk/vis/3791501

⁴⁾ "Bogen om post og tele. 350 års virksomhed", siderne 201 - 2

⁵⁾ Kilde HHH?

⁶⁾ Nils Bloch: "Postautomobilerne gennem 100 år", side *** og arkiv.dk/vis/3068646

⁷⁾ arkiv.dk/vis/4817601

⁸⁾ Nils Bloch: "Postautomobilerne gennem 100 år", side 271

⁹⁾ Jørgen Kjær: "I det Kongelige Postvæsens tjeneste", "Veteranposten", nr 2, 2018, side 49

¹⁰⁾ Hvem – Hvad – Hvor, 1963, side 424

"Bogen om post og tele. 350 års virksomhed", siderne 204

¹¹⁾ Kilde?

Februar 1964	300
Marts 1966	999
Marts 1968	1.452
Marts 1970	1.805
Marts 1973 ?	2.250

Andre postbiler

Nogle steder – som f. eks i Hadsund - var der et stykke vej mellem stationen og posthuset. Her havde postvæsnet et særligt postlokale på stationen, hvor man opbevarede posten, inden den blev bragt til posthuset – eller omvendt.



Figur 2.3.3 Efter at have været landpostbud blev min farfar "rød post" (postbud / overpostbud), idet han kørte pakker ud i Hadsund. Her er han fotograferet på Hadsund Nord. [OP]

2.3.7 Landpostbude

Der var tilknyttet et antal landpostbude.

Når man siger postbudeuniformer tænker man straks på røde jakker og sorte bukser. Det er korrekt, når man taler om postbudene i byerne. Landpostbudene havde sorte jakker. Fra min elevtid i Ulstrup i 1967 – 68 mindes jeg, at landpostbudene stadig bar sorte jakker.



Figur 2.3.4

Tid og sted ukendt.

Til højre min farfar. De øvrige kendes ikke.

Hvorfor der er hele 3 landpostbude på billedet vises ikke.

Bemærk, at de alle 3 har tornystre. Nummer 2 fra højre har en anden type jakke.

Dengang var alkoholpolitikken åbenbart mere liberal.

2.3.8 Tjenesteboliger

Også hos Postvæsnet var der tjenesteboliger.

I H. Hjorth-Nielsen: "Det danske Post- og Telegrafvæsen" fra 1930'erne kan man læse om postmesterens tjenestebolig.

I Skørping havde postmester L C V v. Eyben følgende lejlighed til rådighed: ¹⁾

På 1. sal:

* spisestue – 4,6 x 4,5 m

* dagligstue – 4,6 x 4,5 m

* herreværelse – 4,5 x 4,5 m

* soveværelse – 4,6 x 3,6 m

* Køkken med spisekammer - 3,4 x 2,9 m

I loftsetagen:

¹⁾ H. Hjorth-Nielsen: "Det danske Post- og Telegrafvæsen", bind 4, side 459

* Pigeværelse – 4,6 x 2,6 m

* 2 gæsteværelser – hver på 4,5 x 3,4 m

Der var bad, wc, centralvarme, varmt vand samt en have på 200 m²

I Ålestrup lå postkontoret i en privat ejendom. Her havde postmester Ole Marius Olesen også en tjenestebolig. Den bestod af: ¹⁾

På 1. sal:

* spisestue - 4,6 x 3,9 m

* dagligstue - 4,1 x 3,8 m

* herreværelse - 4,1 x 4,0 m

* Soveværelse I – 4,2 x 4,0 m

* Soveværelse II – 3,9 x 3,5 m

* Køkken – 3,9 x 2,3 m

I loftsetagen:

* Pigeværelse – 4,1 x 2,7 m

* Gæsteværelse – 5,1 x 3,4 m

Der var bad, wc samt en have på 1200 m²

Bemærk, at der var pigeværelse. Man kommer uvægerligt til at tænke på Matador, hvor byens bedre borgerskab havde stuepige. Det er i øvrigt interessant at se, at en af stuerne er betegnet som "herreværelse".

2.3.9 Supplerende materiale

"Bogen om post og tele. 350 års virksomhed",

Vagn Jensen: "Danmarks posthuse 1624 – 1989",

Kim Widén: "Ud og rejs med DSB" i "Dansk Filatelistisk Tidsskrift", nr 3, 2008 siderne 35 – 39,

Jan Valeur: "Sådan samler jeg Posten og banen" i "Dansk Filatelistisk Tidsskrift", nr 06, 2009,

Ole Edvard Mogensen: "Den forsvundne landstation", siderne 23 – 25,

Ole Edvard Mogensen: "Post på Vemb station" i "Sporene i Ulfborg – Vemb", siderne 78 – 80,

Vagn Jensen, Henning Kaaber, Hans Ehlern Jessen: "Danmarks posthuse 1624 – 1898",

H. Hjorth-Nielsen: "Det danske Post- og Telegrafvæsen",

Post & Telemuseum: "Markante profiler. Kommunikationens huse"

Posthistorisk Tidsskrift har nogle artikler om posthuse.

Nils Bloch: "Postautomobilerne gennem 100 år" Bogen indeholder adskillige billeder, der er optaget på jernbanestationer. Ikke mindst afsnittene "Den store motorisering af landpostbudene" og "Den evindelige postbil". Sidstnævnte indeholder en række billeder (bl.a. af Erik V Pedersen), hvor en postbil har "sneget" sig ind.

¹⁾ H. Hjorth-Nielsen: "Det danske Post- og Telegrafvæsen", bind 4, side 310

2.4 Rutebilstationer

I mange tilfælde var der rutebilstation i umiddelbar tilknytning til stationen.

2.4.1 Forekomst

Iflg. Trap var der var rutebilstationer i Ålestrup og Hornum ¹⁾. Det kan dog påvises, at der også var rutebilstation i Farsø. Den lå ved siden af stationen og blev anlagt i 1955. ²⁾

2.4.2 Rutebilruter i tilknytning til de undersøgte byer.

Statsbanerne udgav i mange år køreplanen "Danmarks rejseforbindelser", der indeholdt såvel tog, rutebiler som færger. Ser man på kortene, der indleder rutebilafsnittet, er det tydeligt, at Danmark var dækket af en "spindelvæv" af ruter.

Ud fra stationsfortegnelsen i "Danmarks rejseforbindelser", sommeren 1963 har jeg lavet en optælling vedr. antallet af ruter, der betjente de enkelte byer. ³⁾ Bemærk, at der er fejl i oversigten: Under Støvring omtaler rute 1279, men det er ruten Randers – Støvring – Mellerup – Tvede, så den vedrører ikke byen.

Der var 4 byer, der ikke havde ruter. 10 byer havde 1 rute. 5 byer havde 2 ruter. 3 byer havde 3 ruter. 4 byer havde 4 ruter. 1 by (Støvring) havde 8 ruter.

2.4.3 Placering

Rutebilstationerne var ofte placeret tæt ved stationerne. Dette skyldes naturligvis, at man ønskede nemme muligheder for at skifte mellem bus og tog.

The image shows two examples of bus freight forms. The top form is from 1939, issued by Julius Guldmanns Eftf. in Aarhus. It is for a 'Rutebil' (bus) and contains the following information: 'Kan ikke anvendes til Efterkravsforsendelser.', 'Jægers Rutebil-Station', 'Frugt betalt: Kr. Ø.', 'Frugt opkræves: Kr. Ø.', 'Den 8. Maj 1939', 'Nedennævnte Forsendelse skal sendes med: Rutebil', 'Afsender: Julius Guldmanns Eftf. Aarhus', 'Til: Hov Nordd. Høvedskov', and 'Aflægges hos: Jægers'. The bottom form is from 1952, issued by Viborg Rutebilstation. It is for an 'Efterkrav' (postpaid) and contains the following information: 'Kan KUN anvendes til Efterkravsforsendelser.', 'VIBORG RUTEBILSTATION', 'Telefon 700', 'Hermed pr. Rutebil', 'Dato: 16. 7. 1952', 'Efterkrav: 9 Kr. Ø.', 'Frugt betalt: Kr. Ø.', 'Afsender: Sørensen', 'Til: E. Olegård Høvedskov', and 'Aflægges hos: Høvedskov'. Both forms include a table for 'Antal', 'Indpakning', 'Varens Art', and 'Vægt kg'.

Antal	Indpakning	Varens Art	Vægt kg
1	Kasser Pakker Stykker Bundter	Frugtkasser	35

Antal	Indpakning	Varens Art	Vægt kg
1	Kasser Pakker Stykker Bundter	Væreløst	

Figur 2.4.1. Eksempel på rutebilfragtbreve [arkiv OP]

I nogle tilfælde – som f. eks i Randers og Hobro – var den tætte tilknytning ikke til stede, da stationerne ligger i udkanten af byerne. Der var dog ruter, der havde stoppested ved jernbanestationen som DSB's rute Hobro – Års – Løgstør.

2.4.4 Pakketransport

Dengang var det muligt at sende pakker med rutebilerne. Hvad skete der, hvis der blev afsendt pakker til modtagere i byer uden rutebilstation? Jeg ved det ikke, men jeg har en formodning om, at pakken blev afleveret hos den lokale købmand.

Jeg har ikke et eksakt årstal på, hvornår man stoppede med pakketransporter. Fra min elevtid i Kalundborg i årene 1968-1969 mindes jeg, at rutebilstationen var placeret i stationsbygningen, hvor der var pakkeekspedition (betjent af DSB's personale) samt opholdsrum for chaufførerne.

I 1973 kunne den lokale avis i Slagelse meddele, at lukningen af statsbanernes godsmodtagelse på lørdage medførte den misforståelse, at rutebilstationen også ville være lukket om lørdagen. Rutebilstationen var fortsat åbent lørdage i tidsrummet 07.30 – 13,00 for modtagelse af gods. ⁴⁾

Så sent som i juni 1996 stoppede ekspeditionen af pakker på rutebilstationen i Slagelse. "lukningen betyder dog ikke, at det er slut med at sende pakker med busserne. Blot skal man selv indlevere pakkerne og sørge for, at der står en modtager klar i den anden ende." ⁵⁾

I nogle tilfælde anvendte man fragtbreve, men i andre tilfælde anvendte man fragtmærker – se Dansk Fragt og banemærkeklub.

¹⁾ Mogens Duus: "Kampen om Himmerlandsbanerne, side 122

²⁾ <https://arkiv.dk/vis/3069873> og [4530599](https://arkiv.dk/vis/4530599)

"Farsø før og ny", side 37

<https://farsoelokalarkiv.dk/stiftelsen> omtaler også rutebilstationen

³⁾ Bemærk, at der er fejl i oversigten: Under Støvring omtaler rute 1279, men det er ruten Randers – Støvring – Mellerup – Tvede, så den vedrører ikke byen.

⁴⁾ Ole G. Nielsen: "Det stod i de gamle aviser", Sjællandske, 02.06.2018

⁵⁾ Ole G. Nielsen: "Det stod i de gamle aviser", Sjællandske, 19.06.2021

2.4.5 Kombineret jernbane- og rutebilsdrift

På mange af DSB's sidebaner og privatbaner supplerede man togene med rutebiler,

2.4.5.1 DSB

Dette var f. eks tilfældet på strækningen Hobro – Ålestrup – Løgstør. Allerede pr 16.08.1935 overtog DSB ruten Løgstør – Hobro med siderute til Kemtrup.¹⁾ På disse strækninger var almindelige jernbanebilletter og kort gyldig til både tog og rutebiler. På plan 72 er der ikke omtalt noget om rutebilbilletter, men rutebilplanen 1240 Hobro – Års – Løgstør angiver, at "Jernbanerejsehjemler er gyldige til alle rutens ture. Rutebil dobbeltbilletter er på tilbagevejen gyldige til tog".²⁾

Også på Slagelse – Værsløv banen var der "kombineret drift". Fra min elevtid i Kalundborg i 1968 – 69 mindes jeg, at der normalt ikke blev foretaget højtalerudkald til rutebilerne. Der var dog en undtagelse nemlig rutebilerne mod Slagelse. Ligeledes blev der solgt månedskort, der var gyldig til både tog og rutebiler.

2.4.5.2 Privatbaner

Privatbaner havde også kombineret trafik, som det ses her.

HVERDAGE		96. Silkeborg-Kjellerup-Rødkærbro og omvendt (privat)																				HVERDAGE 96	
Takst		København H. 34, 54, 64 ... af ... 20.35 20.35 ... 9.20 9.20 17.20 ... 17.35 17.35 10.30 ... 10.30 12.25 ... 12.25 15.10 ... 17.15																					
km		Enk Dobbb																					
0	—	Silkeborg	af	5.53	7.18	8.00	...	10.40	11.15	12.49	13.25	14.30	15.15	16.45	17.21	18.50	20.00	21.30	...	23.10			
3	0.75	Lysbro	af	5.58	7.23	...	...	11.20	12.54	...	...	15.20	16.26	17.26	18.50	20.00	21.35	...	23.10		
8	1.40	Øster-Bording	af	6.06	7.31	...	...	11.28	13.02	...	...	15.28	16.34	17.34	18.50	20.00	21.40	...	23.10		
10	1.50	Skægår	af	6.10	7.39	8.15	...	10.55	11.38	13.12	13.50	15.38	17.00	17.38	19.10	20.23	21.53	...	23.25				
15	2.20	Lemming	af	6.16	7.45	...	...	11.42	13.16	...	...	15.42	17.00	17.48	19.30	20.37	22.07	...	23.45		
18	2.50	Hinge	af	6.24	7.49	...	...	11.48	13.22	...	...	15.48	17.06	17.54	19.30	20.37	22.07	...	23.45		
22	2.80	Hindbjerg	af	6.30	7.55	...	...	11.52	13.26	...	...	15.52	17.10	17.58	19.30	20.37	22.07	...	23.45		
25	3.10	Kjellerup	af	6.37	7.59	8.45	...	11.57	13.31	...	...	15.57	17.15	18.00	19.30	20.40	22.10	...	23.45		
30	3.90	Sjerslev	af	6.45	...	...	...	12.00	13.35	...	...	16.00	17.18	18.00	19.30	20.40	22.10	...	23.45		
35	4.70	Rødkærbro 86	af	6.52	...	...	...	12.03	13.42	...	...	16.03	17.21	18.00	19.30	20.40	22.10	...	23.45		
		Viborg 86	af	7.17	...	...	...	12.00	14.05	...	...	16.06	18.05	18.39	20.00	21.16	...	23.10			0.20

Figur 2.4.2 Køreplan for SKRJ ["Togplaner", sommeren 1961]

2.4.6 Lidt om DSBs rutebilruter

I "Hvem – Hvad – Hvor", 1969 er der en oversigt over "Rutebilruter og sporveje 1967" (side 312).

Oplysningerne er opdelt i landsdele. For hver landsdel er angivet en total samt angivelse af oplysninger om Statsbanernes ruter. Der var stor forskel på Statsbanernes andel af ruter. Bornholm havde 21 ruter, der alle var private ruter. På Lolland – Falster blev 1 ud af 30 ruter drevet af Statsbanerne. På Fyn var det 48 ud af 78 (61,5 %).

Nedenfor vises tallene for Jylland. Heraf fremgår det, at DSB's ruter var markant længere end de private ruter. Det skyldes, at DSB's ruter i mange tilfælde var, hvad man kan kalde regionale ruter, mens de private ruter ofte var lokale ruter.

	DSB	Andre	I alt	DSB i procent
Antal ruter	76	603	679	11,2 %
Rutelængde	3.210	17.391	20.601	15,6 %
Længde pr rute	42	29		
Antal vogne	248	978	1.226	20,2 %
Antal vogne pr rute	3,3	1,6	1,8	
Antal pladser	15.153	44.543	59.696	25,4%
Antal pladser pr vogn	61	46	49	

Fed skrift: tal fra kilde. Øvrige beregnet.

¹⁾ Buch og Gomard: Danmarks Jernbaner, bind 1, side 468

²⁾ "Danmarks rejseforbindelser" sommeren 1963

2.4.7 Privatbanerne som rutebilejere

Mange privatbaner drev også rutebilruter.

2.7.1 APB

APB var ikke den store aktør på rutebilfronten. I "Danmarks rejseforbindelser" sommeren 1963 var der 3 ruter, der blev drevet af APB.

Den vigtigste rute var nok ruten Ålborg – Åbybro – Blokhus. I starten af 1950'erne blev den betjent af 1 Volvo, 2 Triangel samt 3 Leyland-busser med anhænger. Desuden udlejede AHB 2 stk. Triangel og AHJ 1 Triangel efter behov. ¹⁾

Desuden stod man for driften på ruten Gandrup – Hals. I samarbejde med Valdemar Nielsen, Aalborg drev man ruten Ålborg – Nibe – Hornum – Overlade / Vilsted – Ranum - Løgstør.

1372. Ålborg-Åbybro-Blokhus 34 km										
Hverdage										
Ålborg rtb. af	Y8.30	10.00	a12.30	14.30	b15.30	c16.30	17.45	d19.00	e20.00	22.45
Åbybro	9.00	10.30	§13.00	15.00	§16.00	§17.00	18.15	§19.30	§20.30	23.15
Pandrup	Y9.15	10.45	§13.15	15.15	§16.15	§17.15	18.30	§19.45	§20.45	23.30
Blokhus	an9.30	11.00	a13.30	15.30	b16.30	c17.30	18.45	d20.00	e21.00	23.45
Blokhus	af5.30	6.45	10.00	12.45	k14.00	16.00	....	f17.45	21.00	e23.00
Pandrup	Y5.45	7.00	10.15	13.00	§14.15	16.15	....	§18.00	21.15	§23.15
Åbybro	Y6.00	7.15	10.30	13.15	§14.30	16.30	....	§18.15	21.30	§23.30
Ålborg rtb. an	6.30	7.45	11.00	13.45	k15.00	17.00	....	f18.45	22.00	e24.00
Søn- og hldg.										
Ålborg rtb. af	Y7.45	10.00	h13.00	13.45	g14.30	17.30	Y19.45	....	21.45	23.30
Åbybro	8.15	10.30	§13.30	14.15	§15.00	18.00	20.15	....	22.15	0.00
Pandrup	Y8.30	10.45	§13.45	14.30	§15.15	18.15	20.30	....	22.30	0.15
Blokhus	an8.45	11.00	h14.00	14.45	g15.30	18.30	20.45	....	22.45	0.30
Blokhus	af6.45	8.45	h11.00	12.15	16.00	18.30	....	21.00	....	23.00
Pandrup	Y7.00	9.00	§11.15	12.30	16.15	18.45	....	21.15	....	23.15
Åbybro	Y7.15	9.15	§11.30	12.45	16.30	19.00	....	21.30	....	23.30
Ålborg rtb. an	7.45	9.45	h12.00	13.15	17.00	19.30	....	22.05	....	24.00

Ålborg Privatbaner. Tlf. Ålborg (081) 2 82 66. Blokhus 61.

Bem. 1/6 køres ekstratur Ålborg af 19.00, Blokhus af 20.00.
 Y 22/6–10/8 køres fra Ålborg havn for befordring af rejsende fra københavnerbåden.
 A 22/6–10/8 køres til Ålborg havn for befordring af rejsende til københavnerbåden.
 a Kun Lø, 1/6–24/8 dog daglig. b Kun Lø 1/6–17/8. c Ikke Lø. d Kun 1/7–31/7.
 e Kun 22/6–10/8. f Kun 1/6–24/8. g Kun 23/6–11/8. h Kun 2/6–18/8.
 k Kun Lø 1/6–31/8.

Figur 2.4.3 Køreplanen for Blokhus-ruten.

Den gang kunne man sejle med DFDS's skibe "H. P. Prior" og "Jens Bang" mellem København og Ålborg. ["Danmarks Rejseforbindelser" 26. maj – 28. september 1963]

Man kan læse mere om ruterne i bøgerne om AHB, FFJ og Aså-banen". ²⁾

Fjerristslev - Nr. Sundby - Frederikshavn jernbanes (FFJ) repræsentantskab nedsatte i 1948 en kommission, der havde til formål at "undersøge og afgive betænkning om banens trafikale og økonomiske forhold." Man valgte senere også at inddrage Ålborg – Hadsund Jernbane og (AHJ) og Ålborg – Hvalpsund Jernbane (AHB) i undersøgelsen, der således omfattede alle baner, der indgik i Ålborg Privatbaner (APB). Arbejdet resulterede i "Betænkning afgivet af den til undersøgelse af Aalborg privatbaners trafikale og økonomiske forhold nedsatte kommission", der udkom i 1949. "Som følge af, at en række rutebilkoncessioner udløber til 1. juli 1949, ønskede banernes bestyrelse i god tid at være orienteret med hensyn til kommissionens stilling til spørgsmålet om overdragelse af rutebilkoncessioner til Aalborg privatbaner, og bestyrelsen anmodede derfor kommissionen om at afgive en særlig betænkning vedrørende dette spørgsmål forud for den egentlige betænkning angående banerne. Rutebilbetænkningen blev afgivet den 17. september 1948.". ³⁾ Den blev gengivet i den endelige betæknings bilag 10.

Ønsker man yderligere oplysninger om dette emne, kan det findes i diverse årgange af "Beretning om driften", der indeholder et afsnit "Vedrørende rutebildriften". ⁴⁾

¹⁾ "Betænkning afgivet af den af ministeren for offentlige arbejder under 23. april 1954 nedsatte Privatbanekommission". Bilagene 32 – 34

jernbanearkivalier.dk/betaenkninger/Privatbanekommissionen-af-1954-Betaenkning-Nr-144-1956/index.htm
 Fotos i Lars Viinholt-Nielsen, John Poulsen og Ole-Chr. Munk Plum: "Privatbanerne gennem 150 år", side 66
 "Spor og baner", nr 67, side 59. Arnold Andersen: "Fjerristslevbanen", siderne 147 - 149

²⁾ Hans Jørn Fredberg og Poul Thor Hansen: "Aalborg - Hvalpsund Jernbane", siderne 183 – 187

Hans Jørn Fredberg: "Asaabanen 1914 – 1968", siderne 51 – 54

Arnold Andersen: "Fjerristslevbanen", siderne 147 - 149

³⁾ <https://jernbanearkivalier.dk/betaenkninger/Privatbanekommissionen-af-1954-Betaenkning-Nr-144-1956/index.htm>

⁴⁾ jernbanearkivalier.dk/privatbaner/APB/administration/driftsberetninger/index.htm

2.4.7.2 Andre baner

Andre privatbaner var større aktører på busområdet. Her kan nævnes Hjørring Privatbaner (HP), som det ses af regnskabet for 1954 – 55 ¹⁾

Løbe-Nr.		1954–55	1953–54
2. Vedrørende Omnibusdriften.			
1	Trafikeret Vejlængde ved Driftsaarets Udgang km	561,1	561,1
2	Omnibusser Antal	28	27
3	Paahaengsvogne til Omnibusser »	2	2
4	Siddepladser »	945	899
5	Vognkilometer »	1.350.530	1.320.884
6	Pladskilometer »	45.290.112	41.842.245
7	Rejser »	622.363	620.479
8	Personale (Chauffører) ved Driftsaarets Udgang »	36	35
9	Indtægt af Personbefordringen Kr.	1.158.744,08	1.107.352,84
10	» » Godsbefordringen »	141.940,47	146.094,02
11	Samlet Indtægt »	1.319.075,07	1.285.300,18
12	Indtægt pr. Vognkilometer »	0,08	0,07
13	Samlet Udgift (inkl. Afskrivning) »	1.248.585,88	1.179.545,70
14	Udgift pr. Vognkilometer »	0,92	0,89
15	Netto-Overskud »	70.489,19	105.754,48
16	Netto-Overskud pr. km Driftslængde »	125,48	188,48

Figur 2.4.4 Busdrift på HP

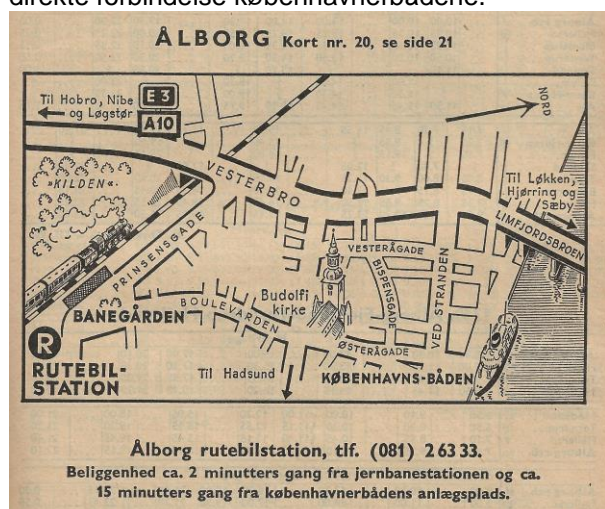
2.4.7.3 Forbindelse til københavnerbåden

Dette emne ligger egentlig uden for undersøgelsens område. Jeg har dog valgt at medtage det, da det giver et indblik i forholdene i 1960'erne.

I mange år havde D.F.D.S. en del indenlandske ruter. De vigtigste var ruterne København – Århus ("C. F. Tietgen" og "Hans Broge") og København – Ålborg ("H. P. Prior" og "Jens Bang").

Sejladsen på Ålborgruten stoppede i 1970. Denne forbindelse var en meget anvendt forbindelse for nordjyder, der skulle fra / til København – ikke mindst pga. prisen.

Der var ca. 15 minutters gang fra rutebilstationen til københavnerbådene. Derfor havde nogle rutebilruter direkte forbindelse københavnerbådene.



Figur 2.4.5 Bykort, der henviser til Københavnerbådene. [Danmarks rejseforbindelser, 1963]

¹⁾ <https://jernbanearkivalier.dk/privatbaner/HP/index.htm>

Plannr.	Rute	Ejer	bemærkning
1349	Ålborg – Støvring – Gravlev - Hobro	Chr. H. Jessen, Ålborg	En enkelt tur. Ankomst Ålborg 20,15 på hverdage og 21,25 på søn- og helligdage
1352	Ålborg – Skørping – Astrup – Arden	Alfred Hansen, Arden	Forbindelse til hhv. fra københavnerbåden. Hverdage: Afgang 08,30 Ankomst 21,00 og 22,45 Søn- og helligdage: Afgang 09,30 Ankomst 21,00
1372	Ålborg – Åbybro – Blokhus	Ålborg Privatbaner	* 22/6 – 10/8 køres til Ålborg havn for befordring af rejsende fra københavnerbåden ▲ 22/6 – 10/8 køres til Ålborg havn for befordring af rejsende til københavnerbåden
1382	Ålborg – Dronninglund – Aså – Vorså – Sæby – Frederikshavn	J. Vinten, Ålborg	▲ Forbindelse fra Rutebåden fra København. Alle dage afgang 08,30 * Forbindelse fra Rutebåden til København. Alle dage ankomst 22,15
1383	Ålborg – Sæby - Frederikshavn	Smeds Bus Linier, Ålborg	b: afventer ankomsten af rutebåden fra København Afgang 08,30 og 20,00 C: forbindelse til Københavnerbåden Ankomst 22,20
1384	Ålborg – Østerrå	Hjørring Privatbaner	▲ Kører til havnen for at afsætte rejsende til D.F.D.S.'s københavnerbåd. Alle dage 11,15 og 22,25
1388	Ålborg – Vodskov	Peter Jensen. Vodskov	§ Forbindelse til københavnerbåden. Alle dage ankomst 21,55
1442	Hjørring – Lønstrup – Løkken – Ålborg	Hjørring Privatbaner	a: Kører til havnen for at afsætte rejsende til D.F.D.S.'s rutebåd f: 23/6 – 11/8 optages rejsende på havnen fra D.F.D.S. g: 22/6 – 10/8 optages rejsende på havnen fra D.F.D.S.

Kilde: "Danmarks Rejseforbindelser", sommeren 1963

Rejsetid

Sejlladsen var primært natsejllads, men i sommerperioden var der også dagsejllads.

Natsejllads:

København afgang 23,15, Ålborg ankomst ca. 7,45.
Ålborg afgang 23,00, København ankomst ca. 7,45.

Dagsejllads i perioden 22.06 – 11.08:

København afgang 11,15, Ålborg ankomst ca. 19,30.
Ålborg afgang 11,30, København ankomst ca. 20,00.

Turene varede rundt regnet 8 timer og 30 minutter.

Sammenligner man sejltiden med DSB's landsdelsforbindelser, ser man, at lyntog var ca. 2 ½ time hurtigere, og eksprestog var ca. 1 time hurtigere, mens nattoget var ca. 1 time langsommere.

Lyntog – L15 "Limfjorden": København afgang 08.00 – Ålborg ankomst 14,00. Rejsetid 6 timer
Nattog – tog 95: København afgang 00,15 – Ålborg ankomst 09,42. Rejsetid 9 timer 27minutter
Eksprestog – tog 27: København afgang 08,30 – Ålborg ankomst 15,47. Rejsetid 7 timer 17 minutter.

Priser

Sammenligner man på priserne for enkeltbillet hhv. dobbeltbillet, ser man, at D.F.D.S. var et attraktivt alternativ til toget. Prisen var rundt regnet halvdelen af DSB's billetpris. Priserne angiver enkelt hhv. returbillet.

DSB:

København – Ålborg over Fredericia: 50,00 / 75,00
København – Ålborg over Samsø: 46,00 / 69,00
København – Ålborg over Hundested: 43,30 / 65,30

Disse priser er for rejser på 2. klasse. For rejser på 1. klasse skal priserne ganges med 1,5.

DFDS – natsejllads:

1. klasse: 50,00 / 80,00
2. klasse med køje: 37,00 / 58,00
2. klasse uden køje: 24,00 / 36,00

DFDS – dagsejllads:

1. klasse: 37,00 / 58,00
2. klasse nedsat med 10 %: 21,60 / 32,40

2.4.8 Mindre ruter

Der ses eksempler på, at der var ruter, der blev drevet af mindre vognmænd. Som eksempler kan nævnes ruterne

- 1274 Løgstør – Hvalpsund, der blev drevet af Josef Nielsen i Ranum og
- 1397 Års – Rebild – Skørping – Bælum, der blev drevet af Herman Jensen, Skørping ¹⁾

1397. Års-Rebild-Skørping-Bælum											
Hverdage						Søn- og hldg.					
Års	af	14.00	16.45	10.30	14.00	10.30	14.00	18.20	22.15		
Suldrup	af	14.25	17.20	10.55	14.25	10.55	14.25	18.40	22.40		
Arestrup	af	14.30	17.30	11.00	14.30	11.00	14.30	18.40	22.50		
Rebild	af	14.40	17.45	11.20	14.40	11.20	14.40	18.40	23.05		
Skørping	an	14.45	17.55	11.25	14.45	11.25	14.45	18.40	23.10		
Skørping	af	10.00	18.20	11.30	18.20	11.30	18.20	18.20	23.10		
Skørping	af	10.25	18.40	11.55	18.40	11.55	18.40	18.40	23.30		
Terndrup	af	10.25	18.40	11.55	18.40	11.55	18.40	18.40	23.30		
Bælum	an	10.40	18.50	12.00	18.50	12.00	18.50	18.50	23.40		
Bælum	af	11.15	19.10	12.35	19.10	12.35	19.10	19.10	23.40		
Terndrup	af	11.30	19.20	12.45	19.20	12.45	19.20	19.20	23.45		
Skørping	an	11.55	19.40	13.05	19.40	13.05	19.40	19.40	24.00		
Skørping	af	12.15	15.45	9.00	13.15	9.00	13.15	19.45	23.45		
Rebild	af	12.20	15.50	9.05	13.17	9.05	13.17	19.50	23.50		
Arestrup	af	12.40	16.00	9.20	13.30	9.20	13.30	20.10	24.00		
Suldrup	af	12.45	16.05	9.25	13.35	9.25	13.35	20.15	24.05		
Års	an	13.15	16.30	9.50	13.55	9.50	13.55	20.45	24.45		

Bem. Rebilddagen den 4. juli køres efter særlig plan. Herman Jensen, Skørping.

1274. Løgstør-Hvalpsund											
Hverdage						Søn- og hldg.					
Løgstør rtb.	af	8.50	13.10	16.00	8.55	13.20	18.35	21.25			
Ranum	af	9.00	13.20	16.15	9.05	13.30	18.45	21.35			
Overlade	af	9.10	13.30	16.25	9.15	13.40	18.55	21.45			
Trend	af	9.20	13.40	16.35	9.20	13.50	19.00	21.50			
Strandby	af	9.30	13.50	16.45	9.30	13.55	19.10	22.00			
Ullits	af	9.40	14.00	17.00	9.40	14.05	19.20	22.10			
Hvalpsund	an	9.55	14.10	17.10	9.55	14.10	19.30	22.20			
Hvalpsund	af	10.00	14.55	18.02	10.00	14.20	20.20	22.55			
Ullits	af	10.10	15.05	18.12	10.10	14.28	20.30	23.05			
Strandby	af	10.20	15.15	18.25	10.20	14.40	20.40	23.15			
Trend	af	10.25	15.20	18.30	10.25	14.45	20.45	23.20			
Overlade	af	10.35	15.25	18.40	10.35	14.50	20.55	23.30			
Ranum	af	10.45	15.35	18.45	10.45	15.00	21.05	23.40			
Løgstør rtb.	an	10.55	15.45	18.55	10.55	15.10	21.15	23.50			

Josef Nielsen, Ranum. Tlf. 150

Figur 2.4.6 Et eksempler på køreplanen for små rutebilruter.
["Danmarks Rejseforbindelser", sommeren 1963]

Man kan undre sig over, at disse små ruter var økonomisk rentable. I mange tilfælde blev de drevet som supplement til skolebuskørsel, turistikørsel og taxa / lillebil. Man kan også forestille sig, at der var tale om enkeltmandsfirmaer – måske med en enkelt medhjælper.

Jeg er ikke i tvivl om, at medhjælpende hustruer var en vigtig del i driften. Sandsynligvis deltog de i kontorarbejdet og rengøringen af vognene. I flere tilfælde kunne man se, at hustruen også erhvervede kørekort til lillebil og rutebil. ²⁾

2.4.9 Rutebilgarager

Det er ikke usandsynligt, at disse små vognmænd havde et lille garageanlæg i hjembyen. I "Dansk rutebil historie" er der et herligt billede af vognmand Vagn Nielsens villa og en tilhørende garage til – formentlig – en enkelt bus. ³⁾ I Smidstrup (vest for Børkop) havde rutebilejer Papuga en garage på Vellingvej 10 med plads til 4 busser. ⁴⁾

2.4.10 Mindre rutebiler

Der var eksempler på, at nogle ruter anvendte mindre biler. I "Strejftog VIII" ⁵⁾ er der et herligt billede af "rutebilen" Roslev – Sundsøre, der blot var en VW- Kleinbus.

Bjarne Svendsen ⁶⁾ nævner, at der på ruten Løgstør – Vindblæs – Gatten – Hornum – Års blev anvendt en 14 personers Mercedes minibus med anhænger til gods.

¹⁾ "Danmarks Rejseforbindelser", sommeren 1963

²⁾ Bjarne Svendsen: "Nordjyske rutebiler i alle farver" siderne 111 og 118

³⁾ Allan Vendeldorf: "Dansk rutebilhistorie. Fra hestevogn til hurtigbus", side 100

⁴⁾ Metha Lange og Keld Christensen; "Smidstrup omkring 1950 opført som miniby og udstillet på Smidstrup museum". Siderne 100 – 101. Kan købes på museet.

⁵⁾ "Strejftog VIII. Mennesker og maskiner. Joen Jensens jernbanebilleder", side 88. "

? ? ? Samme billede findes også i Hans Jørn Fredberg og Poul Thor Hansen: "Aalborg – Hvalpsund Jernbane", side?

⁶⁾ Bjarne Svendsen: "Nordjyske rutebiler i alle farver", side 111

"Busbladet" bragte i nr 3 en artikel af Tonny Rolf Nielsen om samme emne.

2.4.12 Supplerende materiale

Bjarne Svendsen: "Nordjyske rutebiler i alle farver"

Flemming Søborg: "Rutebilerne" i "Spor og baner", nr 67

Jens Birch og Ole Gold: "DSB rutebiler – fra Statsbanerne til Combust"

2.5 Færgeruter

2.5.1 Forekomst

Hvalpsund naturligvis den eneste by med færgerute – oven i købet med en jernbanefærge, om end en af de mindre.

1615. Hvalpsund-Sundsøre											
Overfartstid 12 minutter											
Biler medtages											
Hverdage											
Hvalpsund	af	7.30	8.30	9.15	10.00	10.30	11.00	11.40	12.55	13.30	14.20
		15.00	16.10	16.45	17.20	18.10	18.40	19.45	20.15	20.50	22.15
		23.00									
Sundsøre	af	7.15	8.15	9.00	9.40	10.15	10.45	11.20	12.40	13.15	14.00
		14.40	15.50	16.30	17.00	17.50	18.25	19.25	20.00	20.35	21.55
		22.40									
Søn- og hldg.											
Hvalpsund	af	7.30	8.30	9.15	10.00	10.30	11.00	11.30	12.10	13.00	13.30
		14.15	15.00	15.30	16.25	17.20	18.10	18.50	19.40	20.30	21.10
		21.50	22.25	23.00	23.35						
Sundsøre	af	7.15	8.15	9.00	9.35	10.15	10.45	11.15	11.45	12.40	13.15
		14.00	14.40	15.15	16.10	17.05	17.45	18.35	19.20	20.10	20.50
		21.30	22.10	22.45	23.20						

Tlf. Hvalpsund 1.

Figur 2.5.1 Sejllplanen for Hvalpsund – Sundsøre overfarten
[“Danmarks Rejseforbindelser” sommeren 1963]

2.5.2 Færgestationer

Man kan dele byer med færgerute op i flere grupper:

1. Den første gruppe er byer med jernbanefærge, hvor færgeløjet er en integreret del af stationen. Man kan kalde dem egentlige færgestationer. Som eksempel kan nævnes Glyngøre. Tidligere var Oddesund S og Oddesund N også eksempler.
2. Den anden gruppe er byer med jernbanefærge, hvor færgeløjet er en del af havnebanen. Som eksempel kan nævnes Rudkøbing og Hvalpsund.
3. Den tredje gruppe er byer med bilfærge. Her var der nogle gange et spor til havnen. Som eksempel kan nævnes Kragenæs. ¹⁾



Figur 2.5.2 Dette er ganske vist ikke en jernbanefærge, men læserne skal alligevel ikke snydes for et dårligt billede af en af de hyggelige små færger, der krydsede vore fjorde og sunde. Her er billede af færgen "Udbyhøj", der krydsede munden af Randers fjord. [OP]

Typerne 1 og 2 kan studeres i Jens Bruun-Petersens artikel "En færgestation". ²⁾

2.5.3 Havnemiljø

I nogle tilfælde var der, især i den anden gruppe, mange spændende bygninger, der giver et interessant havnemiljø. Dette var f. eks tilfældet i Rudkøbing ³⁾, og Havneslottet i Stege. ⁴⁾

Link til SP???

2.5.4 Supplerende læsning:

J O Dancker-Jensen: "Da jernbanen stod til søs på Limfjorden"

Niels Jensen: "Danskernes færger"

Niels Jensen: "Kort og godt om DANSKE FÆRGER"

Jens Bruun-Petersen: "En færgestation" i Sidesporet eller UK-information.

Ole Mortenssøn: "Danske havne. En kulturhistorisk oversigt"

Erik V Pedersen: "Vi bygger et færgeløje" i "banen" nr. 78 – 81.

Flemming Søborg: "Jernbanerester på Langeland". Spor og baner, nr. 70, siderne 36 - 39

¹⁾ "Lokomotivet", Årsskrift 2021 – 2022, siderne 51 – 53

²⁾ UK-information eller?

³⁾ Flemming Søborg: "Jernbanerester på Langeland". Spor og baner, nr. 70, siderne 36 - 39

Ole Mortenssøn: "Danske havne. En kulturhistorisk oversigt", side 23

⁴⁾ www.signalposten.dk/forum/indes.php?id=16267

Arkiv.dk/vis/5342455

2.6 Telegrafstationer

I dag er telegrammer nok er ukendt begreb. SMS'er og e-mails har erstattet den skriftlige kommunikation, der tidligere skete via telegrammer. Som vist i figur 2.6.5 blev telegrammer også anvendt i tilfælde, hvor vi i dag ville bruge telefonen.

Jeg har valgt at omtale telegrafstationer i dette afsnit, selv om placeringen formentlig ikke lå i umiddelbar nærhed af stationen. Som det fremgår af Ole E. Mogensens bog "De forsvundne landstationer" (siderne 25 – 25) og Erik V. Pedersens hjemmeside vedrørende elevtiden i Svebølle ¹⁾ var postekspeditioner også en del af telegraftrafikken.



Figur 2.6.1 Annonce for telegram ²⁾

2.6.1 Forekomster

Af de undersøgte byer havde 4 (14,8 %) telegrafstation. Det var Nørager, Østrup, Bælum og Gudumholm. Der er tale om byer med postekspedition, men man kan udmærket tænke sig, at byer med posthuse også havde telegrafstation som en del af posthusets virke.

2.6.2 Telegrafstationer

Jeg har ikke nogen stor viden om deres funktion. Det skal dog nævnes, at der var telegrafer og fjernskrivere.

Telegrafan været en væsentlig kommunikationsform. I starten anvendte man det traditionelle apparat, der sendte morsetegn – prikker og streger. Allerede inden 2. verdenskrig gik man over til at anvende fjernskrivere i stedet for de traditionelle morseapparater. ³⁾ I en artikel fra 1933 "ingeniøren" er det et billede, hvor man ser en lang strimmel. ⁴⁾

Den stigende udbredelse af telefonen og telefaksen medførte, at faldende behov for udveksling af informationer vha. telegrafan, men denne havde stadig betydning i de tilfælde, hvor der var behov for at kunne dokumentere afsendelsestidspunkt og indhold. I 1953/54 blev det ekspederet ⁵⁾

- 1.479.000 indenlandske telegrammer
- 987.000 telegrammer til udlandet
- 1.090.000 telegrammer fra udlandet
- 584.000 telegrammer i transit

I 1967 var der 1.052 telegrafstationer ⁶⁾.

Så sent som i "Hvem – Hvad – Hvor", 1971 kan man se telegraftakster. Indenrigstelegrammer kostede 3,00 kr. i grundtakst og 31 øre i ordtakst (inkl. 3 / 23 i merværdiafgift). Til sammenligning kan nævnes at portoen for enkelte brevkort var 50 øre, mens et brev indtil 20 gram kostede 60 øre og et brev i vægtklassen 20 – 250 gram kostede 80 øre.

Ældre læsere vil måske huske, at det ved festlige lejligheder var muligt at få telegrammet udfærdiget på lykønskingsblanket eller mappe. Det kostede mellem 1,75 kr. og 11,50 kr. (også inkl. 3 / 23 i merværdiafgift). ⁷⁾ Som det fremgår af figur 2.6.1, kunne man i telefonbøgerne (et ukendt begreb i dag) se de forskellige udformninger. Eksempler kan ses på EVP's hjemmeside ⁸⁾

¹⁾ evp.dk/index.php?page=svebolle

²⁾ Thisted lokaltelefonbog, 1965. arkivthy.dk

³⁾ "Danmarks Kultur ved Aar 1940, bind IV, siderne 151 – 153

⁴⁾ ing.dk/artikel/1933-fjernskriveren-aabner-nye-muligheder-relegrafien

⁵⁾ "Hvem – Hvad – Hvor", 1956, side 362

⁶⁾ "Hvem – Hvad – Hvor", 1969, side 259

⁷⁾ "Hvem – Hvad – Hvor", 1971, side 243

⁸⁾ evp.dk/index.php?page=svebolle

2.6.3 Telegrafkoder

For at reducere antallet af ord, var der etableret forskellige former for kodesystemer. En af dem var de såkaldte telegramadresser, hvor et enkelt ord angav firmaets navn og adresse. ¹⁾



Figur 2.6.2

En anden form var koder til bestilling af hotelværelser. ²⁾

International Hotel-Telegram-Code til Bestilling af Værelser.

Ved telegrafisk Bestilling af Værelser kan anvendes nedenstaaende Code, der kendes af ethvert Hotel Verden over.		Barneseng	kind	
1 Værelse m. 1 Seng		alba		
1 Værelse m. Dobb.seng		alduo		
1 Værelse m. 2 Senge		arab		
1 Værelse m. 3 Senge		abec		
2 Værelser m. hver 1 Seng ...		belab		
2 Værelser m. 3 Senge		birac		
2 Værelser m. 4 Senge		bonad		
3 Værelser m. 3 Senge		ciroc		
3 Værelser m. 4 Senge		carid		
3 Værelser m. 5 Senge		calde		
3 Værelser m. 6 Senge		caduf		
3 Værelser m. 7 Senge		casag		
4 Værelser m. 4 Senge		danid		
4 Værelser m. 5 Senge		dalme		
4 Værelser m. 6 Senge		danof		
4 Værelser m. 7 Senge		dalag		
4 Værelser m. 8 Senge		diric		
4 Værelser m. 9 Senge		durbi		
		Dagligstue	sal	
		Domestikværelse	serv	
		Til Codeordet kan føjes følgende:		
		Med Privatbad	bat	
		Med rindende varmt og koldt Vand		cour
		Med Forbindelsesder	connex	
		f. Eks. albat eller biracconex.		
		Ankomst		
		mell. Midnat og 7 Morgen ..	notte	
		Mell. Kl. 7 og 12	matin	
		Mell. Kl. 12 og 19	apres	
		Mell. Kl. 19 og 24	sera	
		Opholdets Varighed:		
		Een Nat	pass	
		Flere Dage	stop	
		Afbestilling	anul	
		Værelsets Kvalitet:		
		Bedst	best	
		God	bon	
		Almindelig	plain	

Figur 2.6.3

2.6.4 Eksempler på telegrammer

Et familiemedlem, Tue Toft, har været så venlig at stille nogle eksempler til rådighed. De vedrører ganske vist tiden før den undersøgte periode, men giver dog et indblik i telegrammer som kommunikationsform.

Telegram fra kongen


Jens Knudsen Toft var formand for foreningen "Forsvarsbrødene", der havde 50-års jubilæum den 16. oktober 1931. I nogle tilfælde sendte foreninger en hilsen til kongen, hvilket indikeres at første del af teksten (Min hjerteligste tak). Bemærk, at det er blanket fra ØSJS

Det er ikke det eneste telegram, hvor der takkes for en hilsen. På arkiv.dk/vis/2688321 er der et eksempel på et telegraf fra dronning Ingrid.

¹⁾ HAANDBOG FOR DEN DANSKE PRIVATBANESTAND 1950

²⁾ "Hvem – Hvad – Hvor", 1939, side 365 og 1959, side

Østsjællandske Jernbane. Form. 38.
200 x 100. 7.-28.



Station _____

TELEGRAM fra *Lorgerup* Nr. *4013* Ord indl. d. *16/10* 19 *31* Kl. *13²¹*

Gebyr	Kr.	Ø.	Adresser: <i>Fornaud Toft</i> <i>Forsombridau</i> <i>Karise</i>	Afg. til St.
Tilsammen	Kr.	Øre		Modtaget fra St. den / 19 Kl. sign. Tj. Bm.
Modt. af:				

*Min lykkelige Tak, Lykønskning
og Udv.*

Christian P.

Vedtagne Forkortelser: D. Itelegram, RP svar betalt, MP Udløv. egenhændigt, FS Eftersendes, PC Ankomstbevis betalt, XP Bud betalt.

Figur 2.6.4 [Arkiv: Tue Toft]

Ulykken på Holmen

Den 23. november 1951 indtraf den en stor eksplosionsulykke på Holmen. Her eksploderede 4,5 tons sprængstof, deraf 11 miner. Ved ulykken blev 16 personer dræbt. Desuden blev et stort antal såret. Kilderne er lidt uenige om antallet. Wikipedia anfører tallet 62, mens navalhistory.dk anfører tallet 78. ¹⁾ Min mors fætter var ansat i Københavns Brandvæsen, men han var ikke impliceret i ulykken.

Den gang var det ikke normalt, at "almindelige mennesker" havde telefon, så han sendte dette telegram til sine forældre.

Bemærk, at der er anført telegrafstation Bælum.

TELEGRAM fra *København* nr. *421/02193* ord, indl. d. *24/11* 1951 kl. *8¹¹*

Tj. bem. *62 p*

XP den Toft
Blakken
Sds Kongensboer
Bælum

Telegrafstatio.
Bælum

Dato: *24-11-51*

fra	kl.	af	hnr.	til	den	kl.	af
-----	-----	----	------	-----	-----	-----	----

Alt vel havde fri
Eivind Toft

IV

Vedtagne forkortelser: D. Itelegram, FS eftersendes, MP udløv. egenhændigt, FC modtagelsesbevis, RP svar betalt, TC kollationering, XP bud betalt.

m
Figur 2.6.5 [Arkiv: Tue Toft]

Konfirmationstelegram

Dette telegraf blev sendt i Anledningen af min mors kusines konfirmation.

¹⁾ https://da.wikipedia.org/wiki/Minekatastrofen_p%C3%A5_Holmen
http://www.navalhistory.dk/Danish/Historien/1945_1989/Minekatastrofe_1951.htm
 Se også <https://milhist.dk/holmenkatastrofen/>

Bemærk, at adressaten og teksten tilsyneladende er sendt på fjernskriver. Jeg kender ikke betegnelsen "Telegrafsag".

TELEGRAM fra HAUGESUND FC103 11 4 1740 =

DEI DANSKE STATSTELEGRAFER

Adressen **Udtelefoneret**
ANNE TOFT ROLIGHETSVEIEN 5
KONGERSLEV DANMARK =

TJ. Bem. -4482100

Telegrafst. Aalborg
Dato: 4 APR 1946

fra Fredericia 2 +

GRATULERER MED DAGEN = FAMILIEN KALLEBERG +

GOLL 5

Vedtagne Forkortelser:
D. Ditegram.
RP Svar betalt.
TC K. Overt. Overtages aabent.
MP Udlev. egenhændigt.
FS Efterendes.
PC Modtagelsesbevis.
XP Bud betalt.

Figur 2.6.6 [Arkiv: Tue Toft]

2.7 Overkørsler

Studerer man sporplaner, ses det ofte, at der er en eller flere overkørsler på selve stationsområdet eller i umiddelbar nærhed.

2.7.1 Forekomster

Overkørsler er ikke nævnt i Trap.

2.7.2 Overkørsler

Som det fremgår af

"Togplan 11. Overkørsler, der er sikret ved

- Automatiske bomanlæg
- Advarselssignalanlæg
- Manuelt betjente bomme"

for 2. distrikt gældende fra 28. maj 1961 var der adskillige tilfælde af overkørsler på stationsområderne. ¹⁾

Ud fra togplan 11 kan man f. eks lave følgende oversigt for strækningen Hobro – Løgstør:

By	Kilometerangivelse Iflg tjenestekøreplan	Overkørsel
Nørager (Ner)	15,2	14,9 – Adv. 15,1 – Adv.
Ålestrup (Aat)	24,2	24,0 – Bom T 24,5 – Bom T
Østrup (Øp)	32,2	32,4 – Adv.
Hornum (Om)	46,6	46,2 – Adv. 46,4 – Bom T 46,8 Adv

Aut. Bom = automatisk bomanlæg

Adv. = Advarselssignalanlæg

Bom B = Bom (led) betjent af banetjenestens personale

Bom T = Bom (led) betjent af trafikdienstens personale

Jeg har ikke kilometerangivelserne for strækningen Hobro – Ålborg. Men her er en oversigt over overkørsler på stationerne:

By	Overkørsel
Arden (Ad)	214,1 – Bom B 214,4 – Bom B
Skørping (Sø) ²⁾	222,0 – Bom T
Ellidshøj (Eh)	234,1 – Bom T 234,4 – Bom T
Svenstrup (Sn)	238,9 – Bom T 239,4 – Bom B

På Aalborg Privatbaner var der følgende automatiske advarselssignaler ³⁾

AHJ (Aalborg – Hadsund)

By	Kilometerangivelse Iflg tjenestekøreplan	Overk Km	Bem
Gug	4,5	4,5	
Klarup	12,4	12,5	
Storvorde	16,5	16,0 16,8	* *
Sejflod	18,3	18,2	*
Gudumholm	20,5	20,0	
Kongerslev	32,2	32,5	*
Bælum	40,0	39,7 39,9	* *
Veddum	47,6	37,5	
Skelund	49,1	49,0	*
Visborg	53,9	53,8	o

¹⁾ Kilde? Jernbanearkivalier.dk ?

²⁾ Jernbaneoverskæringen ved Himmerlandsvej / arkiv.dk/vis/53 49 226

³⁾ Aalborg Privatbaner: "Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger. 'Gyldig fra 30. maj 1965", side 13.

AHB (Aalborg – Hvalpsund)

By	Kilometerangivelse Iflg tjenestekøreplan	Overk Km	Bem
Godthåb	12,5	12,6	
Vegger	37,6	37,5 37,8	*
Havbro	55,9	55,5 56,2	*
Farsø	61,9		
Ullits Stationsby	68,8	68,7	*
Hvalpsund	75,1		

Bemærkninger:

*) Forsynet med klokkesignaler

o) Forsynet med klokkesignaler og automatiske halvbomme

Andre stationer

I Ulstrup er der en overkørsel, der ligger midt i stationen med stationsbygningen på den ene side af vejen og signalhuset på den anden side. ¹⁾



Figur 2.7.1 R-maskine med særtog i gennem Ulstrup.

Bemærk overkørslen, der er placeret midt i stationen. Stationsbygningen er placeret vest for vejen, mens signalhuset er placeret øst for vejen.[OP]

2.7.3 Vejkrydsloven 1930

I 1930 vedtog Rigsdagen en vejkrydslov, der bl.a. skulle danne grundlag for foranstaltninger til sikring af krydsning mellem vej og jernbane. I de følgende 10 år blev der tilvejebragt *** ²⁾

”Ved ubevogtede Overkørsler på Stats- og Privatbaner”:

Lyssignaler ved 975 overkørsler

Bomanlæg ved 36 overkørsler

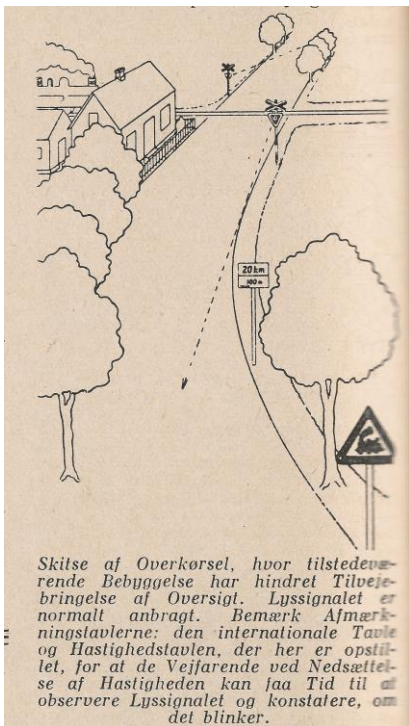
2.7.4 Vejsignaler

I ”Lokomotivet”, nr 63 er der en artikel af H. W. Karlson, der omtaler vejsignaler. I nedenstående henvises til tegningerne i denne artikel.

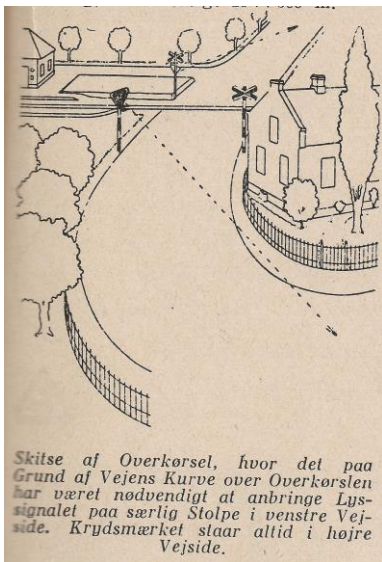
I ”Hvem – Hvad – Hvor” 1944 er der en artikel, der beskriver ”Sikkerhedsforanstaltninger ved Jernbaneoverkørsler i Danmark” (siderne 425 – 428). Her er der eksempler på tilfælde med dårlige oversigtsforhold.

¹⁾ Se sporplanen i ”Jernbanebladet”, nr 8, 1963

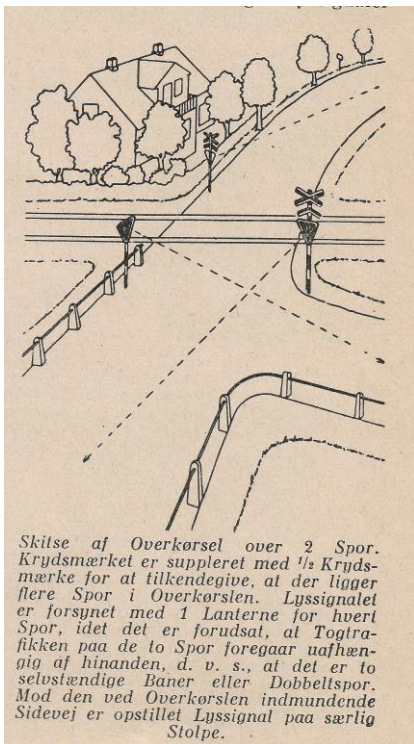
²⁾ Hvem – Hvad – Hvor 1941, side 427



Figur 2.7.2



Figur 2.7.3



Figur 2.7.4

Et eksempel på dette var i Ullits. Her krydsede Foulumvej jernbanen. Denne var naturligvis enkeltsporet, men da der var et sidespor fra stationen til en lagerbygning, ¹⁾ anvendtes signaltype "k" (uden bomme), der angiver mere end 1 spor, samt "i". Fra Foulumvej mod stationen var der en sidevej Mellemvej. Derfor var der opsat et signal "i", der var anbragt "på skrå", så det kunne ses fra Mellemvej. ²⁾

2.7.5 Ledvogterhuse

Normalt var der ikke ledvogterhuse ved overkørsler, der er placeret på stationsområdet, hvilket skyldes, at bommene blev betjent af stationspersonalet. Der var dog nogle undtagelser som f.eks. i Skørping, Ryomgård ³⁾ og Vemb. ⁴⁾

2.7.6 Tjeneste- og lejebolig

Til en stilling som banenæstformand ved kol. 51 Værsløv var der yderligere bemærkninger: "vedkommendes hustru kan om ønskes blive antaget som ekstraledvogterske ved overkørsel 212. Svebølle – Værsløv, hvis hun opfylder betingelserne derfor. Hendes dagløn bliver 11 kr 85 øre, og der gives hende fri bolig i hus 34a, Svebølle – Værsløv". ⁵⁾



Figur 2.7.5 Ledvogterhus i Skørping. [OP]

¹⁾ Hans Jørn Fredberg og Poul Thor Hansen: "Aalborg – Hvalpsund Jernbane". Siderne 221 -222

²⁾ arkiv.dk/vis/5185670

³⁾ "Lokomotivet", nr 110

⁴⁾ Ole Edvard Mogensen: "Sporene i Ulfborg – Vemb", side 77

⁵⁾ "Vingehjulet", nr 5, 10. december 1959

2.8 Viadukter

Ordet viadukt kommer af det latinske via (vej) og ductus (ledning). ¹⁾ De kan enten udformes som vejoverføringer eller som vejunderføringer.

2.8.1 Forekomster

Trap omtaler ikke viadukter i tilknytning til de undersøgte byer.

Studerer man sporplaner og bykort, er der dog mange eksempler, hvor der findes en viadukt i umiddelbar nærhed af stationen.

2.8.2 Viadukter

Ved anlæg af jernbanestrækninger undgik man naturligvis – hvis det var muligt – at lave viadukter, der var fordyrende for anlægget.

Allerede i 1930 blev der vedtaget en Vejkrydslov, hvor der blev afsat penge til "Sikring af Færdslen ved Vejkrydsninger og ved krydsninger mellem Vej og Bane". Mellem 1930 og 1940 blev der etableret viadukter ved 28 ubevogtede overkørsler på stats- og privatbaner. I 1940 var der

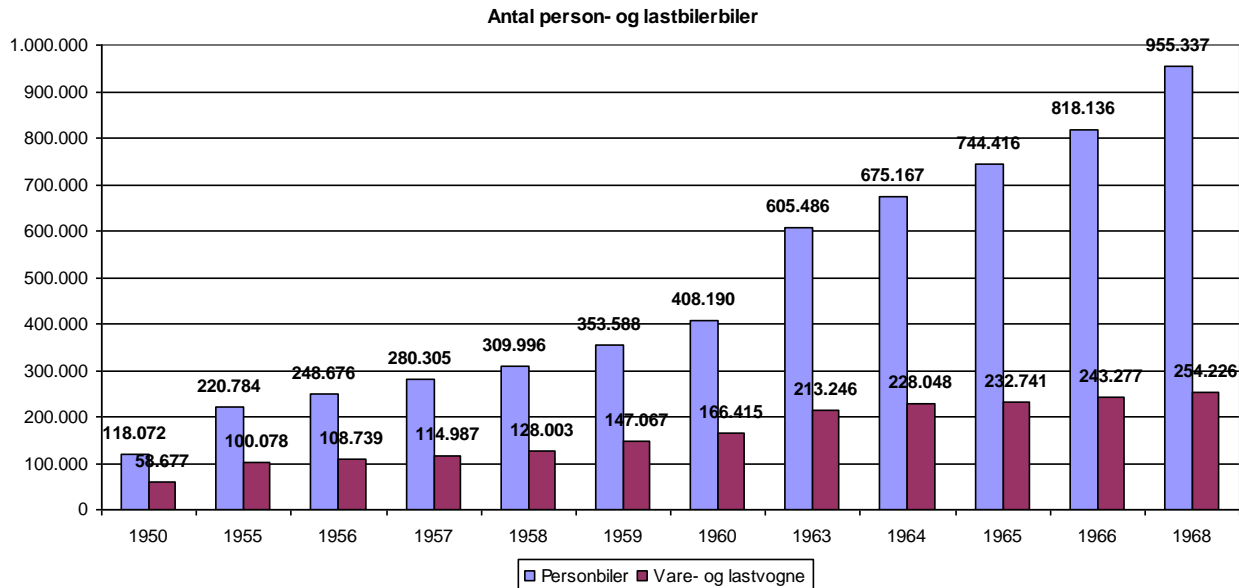
- 63 viadukter, der var udførte eller under opførelse, samt
 - 47 viadukter, der var projekterede eller under projektering
- der skulle erstatte bevogtede overkørsler ved statsbanerne eller ældre, utidssvarende broanlæg. ²⁾

I "Hvem – Hvad Hvor" fra 1952 er der en artikel om "Byernes udvikling og banernes fremtid". ³⁾ Her er der et afsnit "Nedlægning af niveauoverkørsler og tilvejebringelse af viaduktanlæg." Det var et stigende antal ulykker, der gjorde det nødvendigt, at etablere viadukter. I afsnittet "Ændring af bestående viaduktanlæg." anføres, at der var behov for at ændre de ældre anlæg.

De fleste viadukter blev lavet som vejoverføringer, men der findes eksempler på, at der blev lavet vejunderføringer. Det kan bl.a. ses i Brørup, ⁴⁾ Bjerringbro og Vejen. ⁵⁾

2.8.3 Biltrafikken

Den stigende velstand i 1960'erne bevirkede at antallet steg markant. Ud fra data i "Hvem – Hvad – Hvor" har jeg lavet nedenstående grafer. ⁶⁾ Bemærk, at årene 1961 – 1962 samt 1967 mangler.



Figur 2.8.1 Antal person- og lastbiler

2.8.4 Ledvogterhuse

Da vejoverføringerne ofte blev etableret til erstatning af overkørsler, kunne man se, at der lå et ledvogterhus i umiddelbar nærhed af overføringen. Det kunne f. eks ses i Klarskov ("Lokomotivet", nr 100) og Holme-Olstrup ("Lokomotivet", nr 77)

¹⁾ Nudansk ordbog, Politikens Forlag, 1974

²⁾ "Danmarks Kultur ved Aar 1940", bind IV, side 85
"Hvem – Hvad – Hvor", 1941, side 427

³⁾ "Hvem – Hvad – Hvor", 1952, siderne 252 - 253

⁴⁾ arliv.dk/vis/1271227 og 1495921

⁵⁾ arliv.dk/vis/5913185, 5918350 og 5918243

⁶⁾ "10 års vækst i motorparken (pr 31. december)" i "Hvem – Hvad – Hvor", 1962, side 338. Omfatter årene 1950 samt 1955 – 1960. Desuden årgangene 1967, side 322. 1968, side 326. 1970, side 313

2.8.5 Billeder

I sagens natur er vejunderføringer nemmest at fotografere, idet vejoverføringer i de fleste tilfælde kræver, at man færdes på banelegemet eller på private arealer, hvilket naturligvis ikke er tilladt. Dette præger derfor billedvalget.



Figur 2.8.2 Jernbanens overføring over Kalundborgvej i Slagelse.
Øverst set fra sydsiden og nederst fra nordsiden. Billederne er optaget inden der blev opsat støjskærme. [OP]



Figur 2.8.3 Slagelse – Vårslev banens / HTJ's overføring over Byvej i Slagelse [OP]

2.8.x Supplerende materiale

"Vejoverføringer" i "Signalposten", nr 3 og 4 /1988 samt nr 1 / 1989,

"Danmarks Kultur ved Aar 1940", bind IV, side 84 f

Povl Wind Skadhauge: "Hav er en viadukt?" i "Signalposten", nr 3, 1982

Povl Wind Skadhauge: Tegninger i Signalposten" nr 3 og 4, 1988 samt 1, 1989

"Broer på modeljernbanen ...", "Lokomotivet", "Sommer ekstra 2020", siderne 32 – 42

2.9 Jernbanebroer

Jernbanebroer over vandløb er et interessant indslag på en modelbane

2.9.1 Forekomster

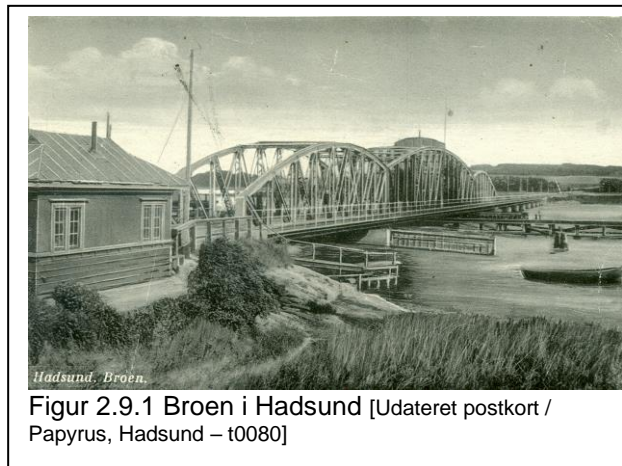
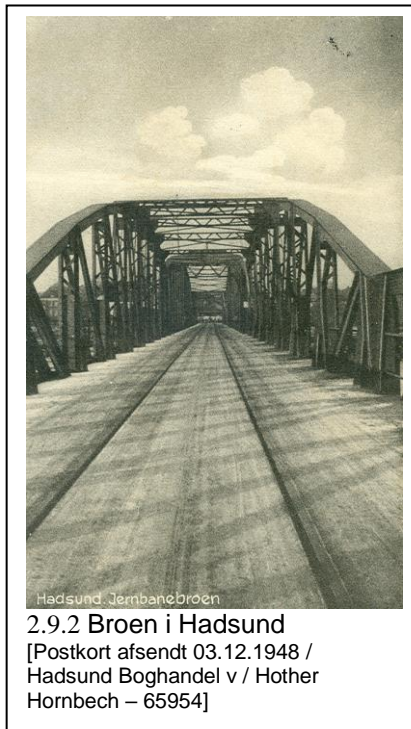
Jernbanebroer er ikke nævnt i Trap.

Det kan dog påvises, at der var mindre broer i nærheden af stationer uden for det undersøgte område.

2.9.2 Sunde og fjorde

De mest markante broer blev ført over sunde og fjorde. Her kan nævnes Hadsundbroen, der var ret speciel, idet der ikke var adskillelse mellem vejbane og jernbanespor – når et tog skulle passere broen, var hele broen afspærret.

Jeg vil ikke komme nærmere ind på disse broer, da de har en størrelse, der gør, at de ikke er relevante for modelbanen.



2.9.3 Åer mv.

De mange åer, der løber gennem det danske landskab, medfører, at der var mange broer på frie strækninger, men der var også tilfælde, hvor broen lå i umiddelbar tilknytning til stationsbyen.

Der er byer, hvor der var jernbanebroer i tæt tilknytning til stationen:

- i Randers var der 2 broer i østende: Ca. 1900 blev der bygget en ny bro til erstatning for en ældre bro for Ryomgård – banen, og i 1930'erne blev der bygget en bro for Randers – Århus banen. Dette skete i forbindelse med ombygningen af Randers station fra reboussementsstation til gennemkørselsstation.
- i Varde var der 2 broer for hhv. Vestjyske længdebane og VNJ / Vestbanen umiddelbart nord for Varde station.
- i Langå, hvor der var broer over Gudenåen.
- i Allingåbro, hvor en mindre bro fører Alling å under jernbanen i stationens vestende, hvilket sammen med en vejbro har givet byen sit navn.
- Iflg. kort lå stationen i Stoholm i byens nordvestlige hjørne. Jordbro å gik tæt på byens østlige del. Her gik banen på en dæmning.

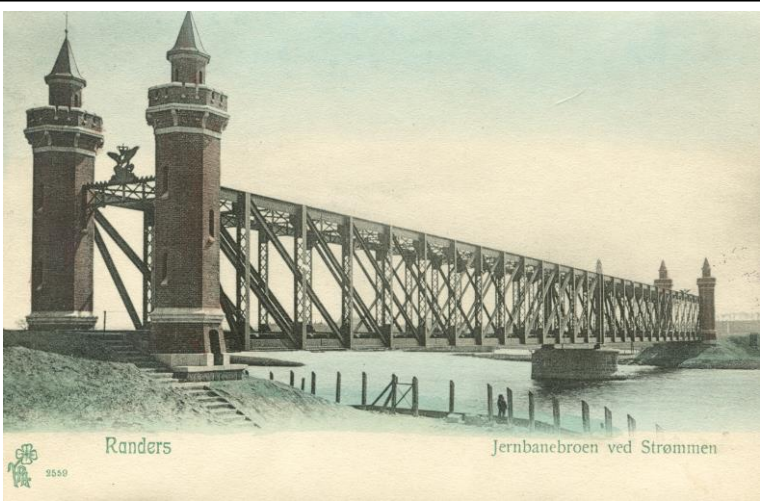
I nogle tilfælde var der jernbanebro nogle få hundrede meter fra stationen. Sindal – Ugerby å (åben jernbro) og Kvissel – Aasted å (åben jernbro). ¹⁾

Studerer man kortene i Trap og andre kort, ses, at der sydøst for Aalestrup var en bro for strækningen Viborg – Aalestrup banen over Simested å.

¹⁾ Kilde: Aalborg-Frederikshavn-Laengdeprofil_Plan-3



Figur 2.9.3 Varde:
Bagerst DSB-broen; forrest Vestbanens bro [OP]



Figur 2.9.4 Grenåbanens bro over Gudenåen mellem Randers og Strømmen. [Postkort dateret ???]

2.9.4 Strækningsforløb

I nogle tilfælde var tilstedeværelsen af en å med til at bestemme udformningen af stækningens forløb. Der ud over var åer og broer årsag til, at nogle stationer blev udformet som forgreningstationer.

At HLA ikke blev indført til Åbybro, men blev tilsluttet FFJ i Ryå, kan formentlig tilskrives ønsket af at undlade at bygge en bro over Ryå.

Et andet eksempel er Laurbjerg. Man valgte at lade Langå – Bramming banen benytte strækningen Langå – Laurbjerg, hvorved man undgik at bygge en bro over Gudenåen ved Langå.

2.9.5 Supplerende læsning:

Lars Viinholt-Nielsen, John Poulsen og Ole-Chr. Munk Plum: "Privatbanerne gennem 150 år", siderne 122 – 123

"Byg selv en bro" i "Lokomotivet", nr 59

"Jernbanebroer på modelbanen" i "Lokomotivet", nr 65

"Broer på modeljernbanen ...", "Lokomotivet", nr 135 ("Ekstra Sommer"), siderne 32 – 42

Afsnittet "Nittede Banebroer" og andet på jernbaneriet.wordpress.com/nittede-banebroer

ⁱ⁾ Kan findes på jernbanearkivalier.dk