

Sojakagens vogne 3: Bemaling og påskrifter.

Bomærker ("Logo", "Logotype") 1934-ca. 1955

Når en virksomhed med megen international handel som Sojakagen skulle markedsføre sig selv skete det efter de nyeste principper indenfor "marketing" og reklame. DS begyndte tidligt med det vi dag kalder "corporate identity" med ensartet bomærke fx.

Bomærket med 'DS' i hvid på en rund rød cirkel (evt med hvid pyntestribe langs kanten) blev brugt som kendetegn for fabrikken allerede tidligere end de ældste vogne blev anskaffet. Men da en chef i virksomheden en dag i 1934 vandrede over Dybbølsbro, syntes han der manglede noget på de af fabrikkens vogne han kunne se fra broen. Der opstod ideen med de to spidse plader omkring domene som fik fabrikkens røde bomærke påmalet.

Vognene var fra begyndelsen malet lysegrå på tanken og sadlerne tanken stod på og sorte på hele undervognen. Teksten på tanken var ligeledes sort og indtil genopmalingen i 1944 var bremsehuse malet brune i en farve der mindede om en beskidt Q-vogn. (og som varierede lige så meget).

Teksten på beholderen var på de første vogne klassisk privatvogn med fabrikkens navn i store antikva-typer (bogstaver med 'fødder' -seriffer) og som det var normalt dengang, med nummer og litera plus forskellige tekniske data skrevet på beholderen også.

Denne stil herskede indtil DSB's centralværksted malede hele flokken af vogne op under krigen i aluminiumsmaling og med en ny kraftig grotesk skrifttype (grotesk = uden seriffer) som kom til at præge designet resten af vognenes levetid, ligesom de nyere vogne også fik dette design.



Lige ankommet fra maleren står her 503 i kulden den 10 januar 1931 foran skuret med sojakagelageret. Fabrikkens faste fotograf har hevet pladekameraet ud i sneen til seancen.

Bemærk i øvrigt seddelholderen på den højre lille plade. Disse holdere var ofte galvaniserede som det ses her på nye vogne, senere blev de malet sorte sammen med resten af pladen. DS (Arkiv DMJK)



Kleins Model af 503522 havde det forkerte (gamle) logo på tanken. 522 blev anskaffet et stykke tid efter krigen mens det gamle logo kun sad på vogne anskaffet før krigen og de første klørvogne. Her er førkrigsvognen 503 igen, men med de to spidse plader monteret og påmalet logo. Det er en detalje men man kan klige akkurat se at den hvide linie langs kanten af logoet er forskellig tykkelse på de to synlige logos, noget der går igen på alle vogne siden. Foto 30/5-1934 DS (Arkiv DMJK)



515 blev isoleret i 1939 og er her hjemkommet fra Randers (se skrivepladen med Rd hhv Gb). Scandia har malet tanken op i nøjagtig samme stil som før den blev isoleret med en lille detalje: A/S står nu trukket sammen omkring skråstregen og punktummerne er forsvundet. Derudover er der kun ændret på taravægten. Bomærker/logos mangler endnu at blive påmalet. Bremseplatformen har brædder i endegavlen. (se også foto af 516 i artikel 1. Foto 5/6 1939 DS (Arkiv DMJK)



Centralværkstedets totalopmaling af alle fabrikkens vogne gav en enestående mulighed for at give vognene helt ens design. Det skulle selvfølgelig også fotograferes, men fabrikkens fotograf har desværre rystet billedet en anelse. Det har nu set imponerende ud med 18 helt ens udseende vogne langs gaden foran fabrikken. Brems huset fik en lys grå farve. Foto 14/10 1944 DS (Arkiv DMJK)



Fabrikkens fotograf har her fanget de helt nye 'logoplader' på en Orenstein og en Scandia vogn foran fabrikken. Bemærk Shell-vognen til højre i billedet, den er nok kommet med ekstraktionsbenzin mens den schweitziske i baggrunden (den med de store skilte) kan være en kundes vogn. Der kommer mere om kunders vogne og produkter i en senere artikel. DS foto ca 1935 (arkiv DMJK)

Undervogn

Til at starte med var tank og sadler lys grå og undervognen sortmalet. På de gamle billeder kan det være svært at se, men i hvert fald på 515 efter den var kommet tilbage fra isoleringen fået malet stativet under tanken sort -eller også var det allerede sort da det ser ud som om vognen ikke fik nymalet andet end netop tanken.

Beholder

Beholderen var på alle vogne før opmalingen i 1944 grå. En lidt lys mellemgrå. Sadlerne var også gråmalet. Efter krigen fik de vogne købt fra Kommisarius (se artikel 1) en lidt mere rødlig grå som efterhånden som de blev bleget af solen fik en fimset ”tynd” kulør. Vask af vognene bidrog også til den matte og slidte overflade tankene fik. Vask holdt man dog op med i firserne. Klorvognene blev næsten aldrig vasket men fik den samme blege udgave af deres dog grønne farve til sidst.

Klorvognene var dem der kørte længst, næsten alle kunderne lå i udlandet og produktet svinede ikke vognen til når det blev læsset på.

Da de første klorvogne blev klædt af -trækassen udenom tanken blev fjernet- var tankens farve grå men i løbet af tresserne fik de en grøn farve og en bred gul stribe omkring midten som et mavebælte. -se billeder i artikel 2.



Her står 520 med en klud omkring domen og bliver påfyldt færdigt produkt foran sojakagelageret. Optaget den 28/11-1953 af sojakagens egen fotograf. Vognen, anskaffet 1952, var sammen med de to klorvogne 550 og 551 de sidste der blev påmalet bomærke i den gamle stil. Læg i øvrigt mærke til at teksten på beholderen er tilnærmet skrifttypen på bomærket. Jeg har ikke set billeder af 519 da den var ny, men den har set ligesådan ud. Bemærk også at nummeret er påmalet med svensk godsvognskrift, ligesom de to første klorvogne delvist var det.

Skrifttyper -hvis man kan kalde dem det, var bredere på vognene i gamle dage, det er da Centralværkstedet maler dem op i 1944 at ændringen sker til en smallere / højere type. Det er også lidt individuelt hvor man anbringer tekstblokken og bomærkerne, her ligger fabrikkens navn oven på centerlinien gennem beholderen og bomærkerne noget lavere. En anden detalje er trekanten med advarslen mod hårdhændet behandling under rangering, her sidder den på tavlen til venstre og er med fuld tekst. Kort tid efter bliver reglerne ændret og den sidder nu på enden af beholderen og har kun et udråbstegn som advarsel. (ville også være svært at læse teksten nede fra mellem pufferne, ikke et sted jeg ville stå og undre mig over hvad der står...) Vognen havde de første år ikke malet beholder.

Arkiv DMJK



Farven på billedet er noget for rødlig men det er hvad der sker med tiden med gamle dias. Lad derfor være med at bruge den grå kulør som rettesnor for noget. Dette er det 'design' der fra ca 1955 præger fabrikkens vogne: to bomærker, fed teksttype på beholderen og en navneplade der ligner alle de andre vognes. Denne har teksten og bomærkerne siddende 'højt' dvs med midterlinien gående igennem midten på København S. Foto på Islands Brygge ca 1958 Poul Adamsen (DMJK)



Scandiavognene med svejst beholder så ræddelrige ud de år de kun kørte frem og tilbage til og fra Bryggen/Gb . Her har Per Topp Nielsen fanget 508 på 6b kort før den blev endeligt forvist til den anden side af havnen. På tavlen til højre står der nederst med rød eller gul skrift at den kun må bruges lokalt på Gb, dvs ingen strækningsskørsel mere. Da vognen mistede selv *det* lille privilegium, blev alt andet end løbenummeret malet over og sidsporene i baggaden på Bryggen var sidste station før ophuggeren i Sydhavnen. Detaljer som rangertrekanten er stadig den gamle. Bemærk at vognen er begyndt at skyde ryg (pufferne hænger med næbbet) ikke et godt tegn. Foto 1972 © Per Topp Nielsen

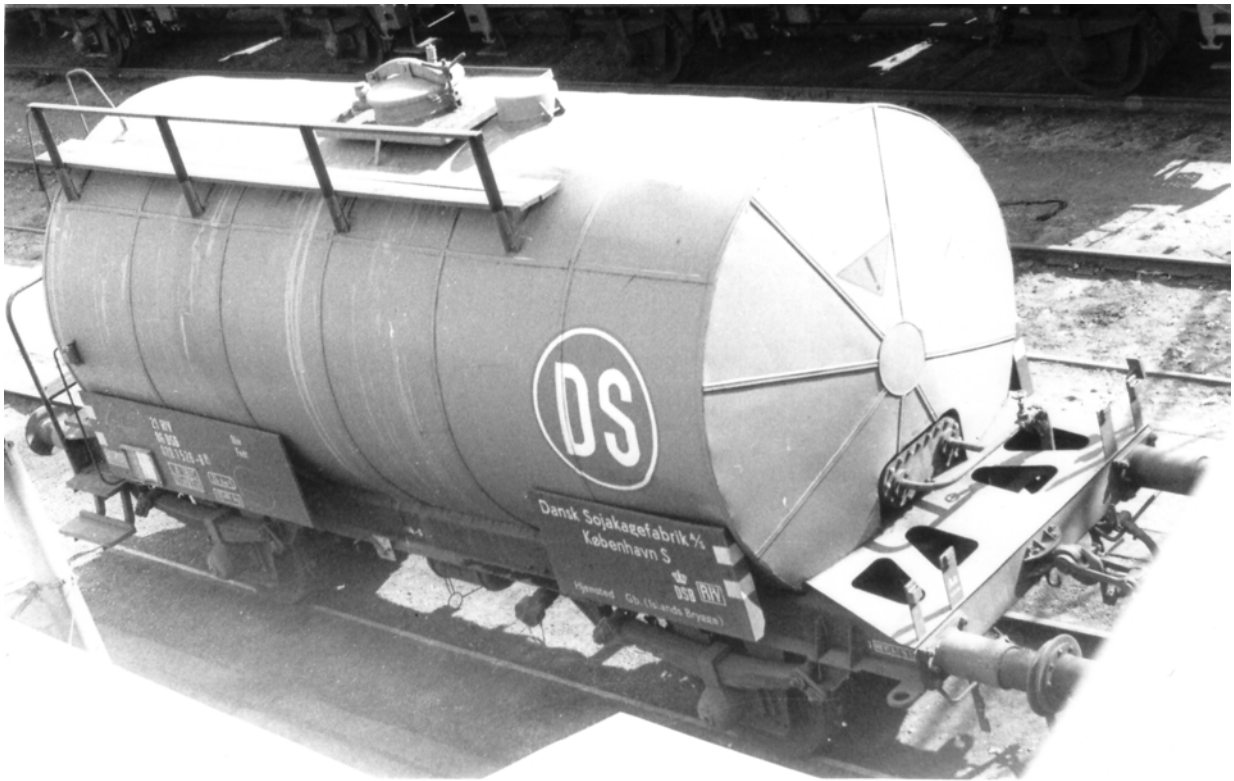


Sådan så de ældste vogne ud mellem midten af 70'erne og til 1980. 505 er her relegeret til flytbar lagertank og bliver ligesom 508 ovenfor langsomt mere og mere buet i undervognen. Bomærket på pladerne omkring domen er blevet negative af vejrliget. Officielt var grunden til udrangeringen vist at vognens glidelejer ikke længere kunne accepteres. En lille detalje: Bremseslangerne mangler af en eller anden grund. Foto af Peter Barker omkring 1979-80.

70'erne

I halvfjerdserne skete der en stærk forenkling af næsten alle vognenes design. Al tekst på beholderen forsvandt og erstattedes af et bomærke i enten stor eller lille version. Nogen sammenhæng mellem størrelsen af logoet og vognens type fandtes ikke. Med dog den undtagelse, at de små lave lud / hypokloritvogne ikke fik de helt store logos, kun nogle få fik et der var 10 cm større i diameter.

Sidetavlen med fabrikkens navn mv (den der sidder til højre) blev lavet om og skrifttypen var DSB's almindelige skilteskrift. Der blev fulgt en slags standardopskrift, men dog fik de enkelte vogne ret hurtigt sit eget præg på tavlen, små detaljer, men alligevel. Nogle få fik efter renovering hos Scandia (billeder i artikel 1) blanke alu-plader uden på isoleringen men fx de to Chr. Olsson vogne 519-20 fik grå farve. 521 som CO byggede året efter i 1953 beholdt sine to bomærker og den store tekst på tanken indtil ophugningen i 1981. Som de øvrige flytbare lagertanke havde den kun sit løbenummer i behold efter 1975. Måske indretningen med tre beholderafsnit var for upraktisk i det daglige.



Her er Kurlands billede af 526 fra den anden side. Den 'første' side kan ses i artikel 1. Vognen har det typiske 70'er design. B. Schulz' samling.



Her på 525 er så det lille logo anbragt til venstre på beholderen og der er små forskelle i hvordan DSB påmalede krone/DSB og RIV-mærket i forhold til 526. Vognen ser ud som om den er kommet frisk fra revision og opmaling. Foto af Per Topp Nielsen i maj 1976 ©



Guldbæk tog dette billede af den næsten nyopmalede 519 i Vejen den 10/8-1968. Den er den tidligste vi kender med det 'nye' design. Bemærk at tavlen til højre faktisk er i det 'gamle' design med store bogstaver. Som den berømte undtagelse beholdt 519 denne tavletype til den blev udrangeret i 1989.



K E Jørgensen tog to billeder den dag i Januar 1965 af 502. (Se artikel 1) Det er ikke ofte vi finder et øjebliksbillede af en vogn fra begge sider. Et symbol i påskrifterne vi finder ret sjældent på dette tidspunkt er 'skvalpeplade' mærket. Her står det på ejertavlen neden under DANSK. Symbolet viste at beholderen havde en (eller flere) indvendige tværstillede plader som tog det værste af skvalpenes virkning ved bremsning. Det har især ved rangering haft betydning at vognen ikke stod og rykkede sig frem og tilbage en anelse efter man stoppede. Pladen var ofte anbragt ved siden af domen så man ved udskæringer i pladen havde en stige ned i tanken til inspektion eller rensning. Udenpå kunne man se hvor den var på den ekstra række af nitter. De Orenstein-byggede vogne DS havde havde dog forstærkninger og dermed ekstra nitter, over sadlerne også. Ses bedre på billedet side 2 i denne artikel.

I næste halvdel tager vi resten af vognene og tager dem op til afslutningen af Sojakagens periode med egne vogne.