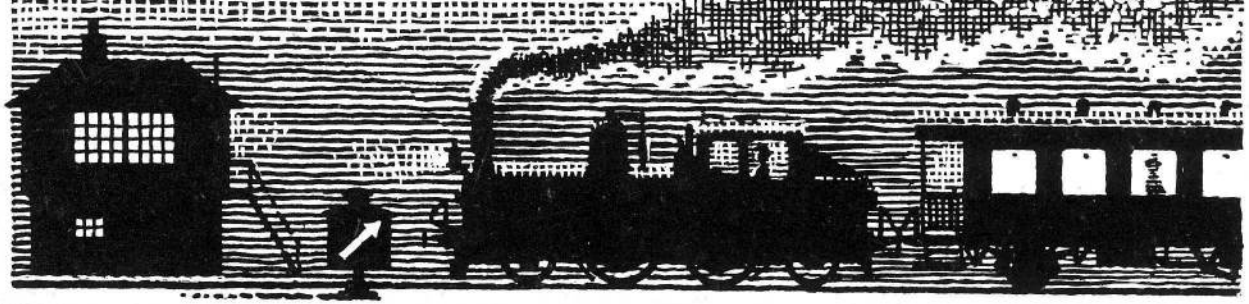


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

23. årgang 1987 sept., nr. 3

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartalets 3. måned.

Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres uden beregning. Overskud bruges til jernbanehistorisk forskning.

REDAKTION:

Ulf Holtrup
Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj
Tlf. 01 - 71 79 03

REPRODUKTION:

BARGHOLZ OFFSET
Grundtvigsvej 10 A, 1864 V.
Tlf. 01 - 22 77 05

TRYK & BOGBINDING:

LANTOW & Co.
Lergravsvej 63, 2300 S.
Tlf. 01 - 59 44 11

23. ÅRGANG - NUMMER 3

SEPTEMBER 1987

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, TKVJ, 2 ..	99
Tofamiliehus på MB	117
Klubnyt	125
Knudshovedbanen, 1. del .	127
Vi Bygger, LB-vogne	134
Casey Jones	141
Litteratur	144
DMJU	133 og 143

Forsidebilledet: Ved Vesterport station, 3/9 1985. Endnu ingen master for eldriften på Kystbanen (Mikael Christensen).

ABONNEMENT tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6 49 47 22 under redaktionens adresse.

Pris: 23. årgang, 1987:
Kr. 128,- incl. 22% moms.
Løssalgpris pr. nummer:
Kr. 35,-.

Medlemmer af redaktionen

Poul Adamsen
Hans Alkjær
Ib V. Andersen
Ole Faurhøj
A. Gregersen
J. Groth
Erik V. Pedersen

Kære læser!

Så blev atter et nummer fuldbragt. Ikke uden problemer og ikke fuldt tilfredsstillende - i hvert fald set med redaktørens øjne.

Problemerne var bl.a., at jeg af sparehensyn havde besluttet at "skære ned" til 40 sider i dette nummer. Men da den kabale ikke var til at få til at gå op, ændrede jeg mening og bestemte mig så for 44 sider. Det gik bedre, men ikke godt nok, og derfor endte jeg med status quo: 48 sider.

Det, der driller, er spørgsmålet om illustrationer; dels deres antal og dels deres størrelse - og så selvfølgelig, at tekst og illustrationer helst skulle følges nogenlunde ad.

Der er her adskillige uoverensstemmelser, som du kære læser, vil opdage hen ad vejen - men da du senere på året vel også vil læse nr. 4 i årgangen, vil nogle problemer blive løst til den tid.

Jeg kunne spare noget på pladsen ved at bringe fotos og tegninger og sporplaner i mindre gengivelse, men det ville blive noget gnidderværk - og desuden skulle det da helst ikke være nødvendigt for læseren at skulle anskaffe forstørrelsesglas for at få udbytte af bladet.

Så derfor blev det som det blev!!

Abonnenttallet er i skrivende stund 876 eller 25 mindre end på samme tid i fjor. Nedgangen skyldes - for første gang i bladets historie - ikke et stort frafald af abonnenter, men derimod, at der næsten ingen nye er kommet til. Vi har altså tabt 3% af abonnenttallet, men håber stadigvæk. Har du glemt mund-til-øre-metoden??

Nyt Fra Redaktionen

Annoncerne glimrer iøvrigt ved deres fravær. Hvorfor er det mon ikke attraktivt at annoncere i SIGNALPOSTEN?? Er der ingen af vore læsere, der reflekterer på annoncerne?? Er der mon for dyre?? Er der nogen, der kan give en forklaring??

Nå ikke mere om penge. Jeg regner med også at kunne udsende nr. 4 med 48 sider - og skulle der blive et lille under-skud på den løbende årgang, må det dækkes ind ved salg af gamle numre.

SPs skriftlige auktion er i fuld gang i disse dage. Auktionslisten er på 30 sider (og indeholder 634 numre), og der er i skrivende stund rekvireret 49 sæt af listen, og der er kommet bud fra 24.

Sidste frist for afgivelse af bud er den 15. september 1987, så har du ikke rekvireret auktionslisten, kan det nås endnu. Har du fået listen, men endnu ikke afgivet bud, så find den frem **NU**, og indsend dine bud. Se nærmere i nr. 2 (side 50) under nyt fra redaktionen.

Jeg har lige et par linier tilovers, som jeg kan bruge til en gentagen efterlysning af **KLUBNYT**. Det kan da ikke være rigtigt, at der ikke sker noget ude i det "pulveriserende" liv?

Iøvrigt har jeg kun at sige på genhør i næste nummer - denne årgangs sidste - som forhåbentlig vil være vore læsere i hænde lige før julemånedens start.

Holtrup

Nedlagte Baner

TURBESKRIVELSE

Troldhede-Kolding-Vejen banen (TKVJ)

2. del

Vi var, da vi "klippede" i forrige nummer, på vej til det næste holdested, og i km 28,7 når vi så STAUSHEDE. Det sædvanlige stoppeskilt, der før er beskrevet, synes på lang afstand, men det viser ikke, at toget skal stoppe, og da der heller ikke er nogen, der skal af, kan vi køre videre. Det er

en venlig mand som kører toget og han sagtner farten, så jeg har en mulighed for at se lidt nærmere på stedet.

Lige før trinbrættet passerer vi en blinklyssikret vej og så er holdestedet der. Det består nærmest af en forhøjning af grus, der næsten er dækket af græs, og perronen er temmelig kort. Intet venteskur - og dog viser det sig, at det ligger et godt stykke fra trinbrættet med en gård lige bagved. Jeg får også bemærket, at der ikke er noget stationsskilt. "Det er nok hugget", bemærker føreren

tørt. Og så er vi forbi stedet, der forøvrigt er beliggende i en blød kurve. Undervejs har man kunnet iagttage den temmelig store Staushede Plantage, som vi nu får et sidste glimt af på vej mod Bække. På turen videre frem er der på højre side igen nogle store moseliggende arealer. Lidt længere fremme ser vi atter, men denne gang på venstre side, lignende arealer, og der er ikke noget at sige til, at stedet virker meget øde, for det må være svært at drive landbrug i disse egne, hvor også flyvesandet flere steder er meget generende.

Så nærmer vi os stærkt BÆKKE STATION i km 30,8. Ved indkørslen kommer vi til to skifter lige efter hinanden. Til venstre har vi læssesporet, og sjældent har jeg set så krumt et sidespor (med skifte i begge ender) og - jeg var lige ved at sige: som sædvanligt - uden vogne. Til højre har vi krydsningssporret, knapt så krumt, men længere end læssesporet. Hovedsporet er lige ved at krumme lige så meget som læssesporet. Ser man til højre kigger man ud over et øde hede- og moselandskab. Men overraskelsen kommer, når man ser til venstre, for her er minsandten en by, der faktisk er større end den i det tidligere jernbaneknudepunkt, Gesten.

Her er næsten dobbelt så mange indbyggere - ca. 900 - og byen er ved at brede sig tilhøjre også, viser det sig, da vi kommer helt op til stationen, langs Vejle-Ribe landevejen. Det er en type 3 station, vi er kommet til. For TKVJ's stationsbygninger er det karakteristisk at der fra vejsiden ikke er adgang til bygningen. Man skal altså ind på perronen før man kan komme ind i f.eks. ventesalen. Også denne station har daglyssignaler fra ca. 1953/54. En høj fjernsynsantenne sidder på tagryggen af hovedbygningen, den har overtaget en tidligere vindfløjs plads. Ud mod vejsiden har vi i tagetagen den tidligere omtalte kvist med buet tag, men der er ingen i siden mod banen, så lidt forskel er

Ø: Gamst station, ex. perronside, 16/8 1965

N: Staushede T, indg.spsk. fra Troldhede, 15/8 1965



der da hist og her. Ellers er alle faciliteterne som på de øvrige type 3-bygninger vi har mødt undervejs. En anden lille forskel er der dog også. Dørene er ikke malet grønne som vi tidligere har set, men derimod brune. Lige efter krigen, den gode tid for banen med hensyn til passagerer og gods, fik stationen en ansigtsløftning, bl.a. blev ekspeditionslokalerne udvidede; dette skridt havde nok ikke været nødvendigt, når man tænker på de vanskeligheder, banen har i dag.

Med hensyn til seværdigheder er der lidt at kigge på og det er kirken, det drejer sig om. Det er en gammel hærvejskirke fra romansk tid. En ganske køn bygning med flere interessante detaljer. Med hensyn til inventaret er her også flere spændende ting, men det der først og fremmest har gjort kirken kendt, er en runesten placeret ved kirkens indgang, og hvis indskrift stammer fra omkring år 900. Den er nok værd at studere nærmere. Med hensyn til runesten er der ikke så få her på egnen, og vi skal lidt senere høre om en til.

Vi krydser tog 207, som forsvinder mod Kolding i en vældig fart. Lidt efter er det vores tur til at fortsætte efter at der er steget flere rejsende af og på. Lige før den omtalte landevej passerer vi skiftet til krydsningssporet og under lystig klokkeklemten fra blinklys-signalerne fortsætter vi mod nord. På venstre side har vi en sognevej og selvom en bil prøver at spille overlegen og prøver at køre hurtigere end toget, lykkes det nu ikke. Det bliver ikke sidste gang at forsøget gøres. Igen åbent landskab med lyngen tittende frem hist og her. Lige før næste holdsted ser vi på venstre side Klebæk Høje. Det er en stor skibssætning, næsten 50 m lang, men temmelig mishandlet gennem tiderne. Oprindeligt har der været 60 store randsten, nu er der kun 8 tilbage. Den niende sten er en godt 1 m høj runesten. Et markant og storslået oltidsminde trods de manglende sten.

Og så er vi ved **KLEBÆK TRINBRÆT** i km 32,7. Ingen stop men med langsom fart (igen) ses en græsklædt - intet grus og ingen sti - forhøjning med banens sædvanlige stoppeskilt.

Ø: Staushede T. m. Læskur, 15/8 1965. M: Bække st., perronside, 23/8 1967. N: Bække st. vejside, 15/8 1965.



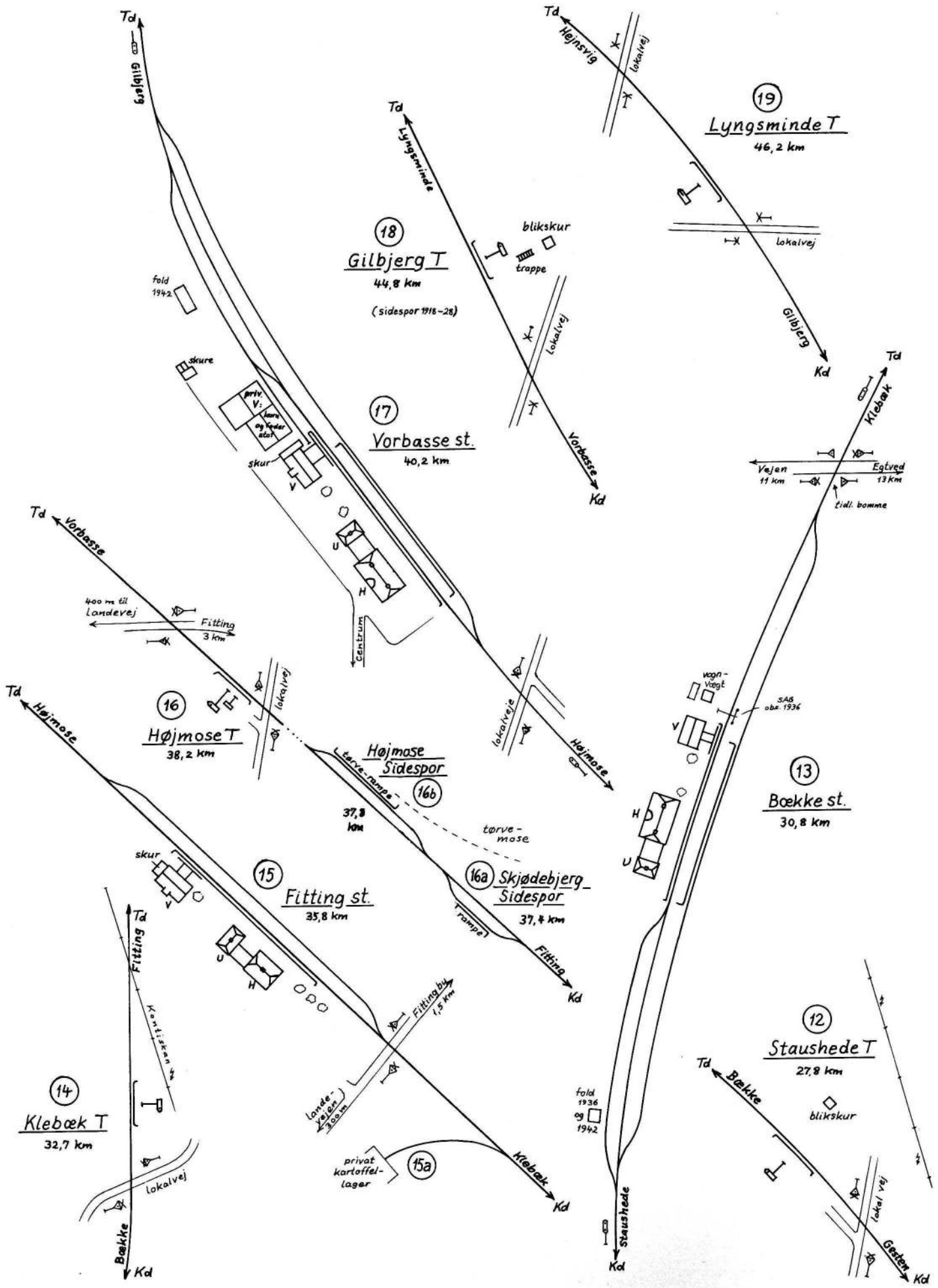


Der er intet venterum og ej heller noget stationsskilt. Lige før trinbrættet kører vi gennem en mindre gennemskæring og passerer en mindre sognevej. Denne grusvej er sikret med blinklys uden klokker, men det er vist heller ikke den mest befærdede vej, man kan finde. Inden vi helt forlader Klebæk trinbræt skal det lige nævnes, at dette ikke stammer fra banens start, men er oprettet noget senere.

Det er igen en helt lige strækning vi nu er ude på, og særdeles øde. Der har tidligere - et stykke ude - været et trinbræt mere før vi når Fitting, nemlig Skødebro, der eksisterede fra 1932 til 1939, men intet "spor" er tilsyneladende at finde på stedet, og skibusføreren kan ikke nærmere påvise stedet, hvor det har ligget. Dette trinbræt har ligget i nærheden af den plantage - Skodegård Plantage - som vi på en kort strækning kører igennem. Det er også her banen skærer Sønder Omme landevej - igen med festlige klokkeklemt og blinkende signaler -, og samtidig skifter vi retning til en mere nordvestlig kurs. Vi følger før omtalte landevej helt til Vorbasse, men den gang vinder bilen, af den simple grund, at vi skal holde i Fitting, så den noget uforsvarlige leg er snart forbi.

FITTINGS stationsbygning er af type 1. Den ligger forøvrigt i km 35,8. Stationen var oprindeligt trinbræt og den blev først bygget i 1918. Året efter fik den sit pakhús. Årsagen har bl.a. været - når vi tænker på at den kom senere til verden end de øvrige stationer - en kartoffelproducent, som havde sit eget sidespor kort før Fitting station. Fitting kan godt minde lidt om en type 2-station men den virker enklere i udførelsen. Der er ikke kælet så meget for detaljerne. Adgangsforholdene til ventesal og ekspedition er også anderledes, og der er ikke overdækket udenørs venterum. Materialerne er igen røde mursten og rødt tegltag med høj rejnsning. Stationen har et krydsningsspor, men det ser nu ikke ud til at blive brugt ret meget, det er ihvertfald overgroet med græs. Det ligger lige ud for hovedbygningen.

Ø: Bække st., indg.spsk. Kolding, 15/8 1965. M: Klebæk T (set fra NNV) 23/8 1967. N: Klebæk T (set fra SSV) 23/8 1967.



19
Lyngsminde T
 46,2 km

18
Gilbjerg T
 44,8 km
 (sidespor 1918-28)

17
Vorbasse st.
 40,2 km

16
Højmose T
 38,2 km

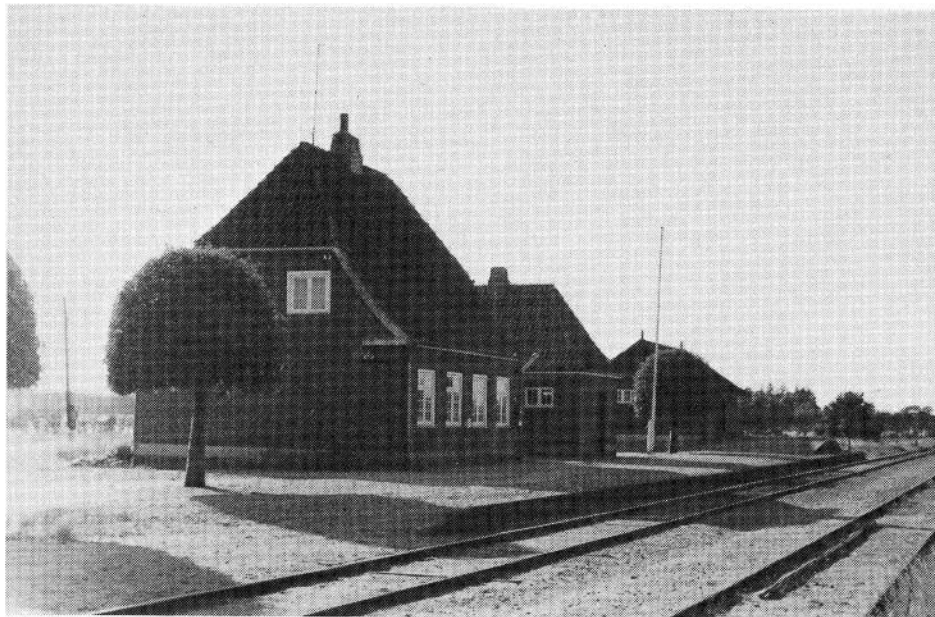
Højmose
 Sidespor
 16b
 37,8 km

15
Fitting st.
 35,8 km

16a
Skjødebjerg Sidespor
 37,4 km

14
Klebæk T
 32,7 km

12
Staushede T
 27,8 km



Mellem denne og toilet- og udhusbygningen er der en lukket gård; muren her er af samme materiale som de to bygninger - røde tegl. Pakhuset, der er bygget på en høj cementsokkel, er af træ, malet i den sædvanlige rødbrune farve. Det ligner til forveksling de øvrige pakhuse på strækningen. En passager står af, og han begiver sig straks hen til en cykel for at køre ud i det åbne og øde terræn, og vi gør det samme - kører ud i det åbne og øde terræn.

At det ikke er helt uddødt område viser den nærliggende Sønder Omme landevej, for her er der da kørende trafik. Et par km længere fremme får jeg føreren til at køre lidt langsommere; jeg gad vide, hvad han tænker om mig! Årsagen er at vi nærmer os Skødebjerggård. Her var oprindeligt 2 trinbrætter, nemlig Skødebjerg Syd og Skødebjerg Nord, som levede gennem en årrække. Begge havde sidespor. En eller anden fabrik lå i nærheden. Men sporene efter disse anlæg er på det nærmeste udviskede. Vi er kommet ind i Vorbasse sogn, hvor forøvrigt også Fitting var beliggende. Forinden vi når til stationen af samme navn som sognet, skal vi først til HØJMØSE TRINBRÆT i km 38,2. Lige før vi kommer til dette trinbræt kører vi nogle hundrede meter gennem Skødebjerg Plantage, hovedsagelig med nåletræer. Der dukker flere og flere småplantager op, og samtidig bliver det også et langt mere hedepreget landskab end vi før har mødt.

Højmoser trinbræt består af en græsklædt perron med det sædvanlige stoppeskilt for rejsende. Her er minsandten et stationsskilt, men det er desværre så medtaget af alder, at hvis man ikke lige vidste det, så ville det være umuligt at tyde navnet.

Det eneste beboelige sted, der ses i lang omkreds, er et lille hvidt hus, som har klinet sig op til trinbrættet, men det kan da ikke være for disse beboeres skyld, at der ligger et trinbræt her? Højmoser er af yngre dato end banen, og der har oprindeligt været sidespor, men alle "spor" efter dette er forsvundet. Fra Højmoser til VORBASSE er der kun to km og da vi ikke stoppede det først-

Ø: Fitting St., perronside. M: Fitting, varehus m.v. N: Fitting, indg.spsk. fra Kolding. 15/8 1965

nævnte sted, varer det ikke man øjeblikke, før det grønne lys fra indkørselssignalet viser sig, men farten bliver dog sat ned, for vi har igen en krydsning.

Denne gang - ejendommeligt nok - er det os, der ruller ind på krydsningssporet, medens dagens godstog holder i hovedsporet. Det er M 2, en Jung dieselmaskine fra 1951, der er godstogets trækraft. Det består af en personvogn og to godsvogne, ikke noget særligt imponerende godstog for så lang en bane, men det har måske været en uheldig dag at møde toget på. Ifølge føreren var det desværre ikke så ualmindeligt, at godstoget (passagerførende) ikke var større. Men trods alt var det alligevel oplivende at møde en anden slags tog end de sædvanlige skinnebusser.

Men tilbage til stationen. Vorbasse er en type 3 station, beliggende i km 40,2, også her med brune døre og med en ikke udefra synlig foretaget ændring af ekspeditionslokalerne i 1945/46. Ellers er stationen helt lig de øvrige type 3-bygninger. Da vi kører ind på stationen møder vi først det temmelig lange krydsningsspor til højre. Lige efter pakhuset har vi til venstre sidesporet med skifte i begge ender. Ud fra dette og op mod pakhuset går et kort blindspor. Dette spor løber op langs en grå bygning, et privat foderstof-pakhus med en dør ud mod sporet. Måske har man fra enden af dette spor kunnet læsse varer direkte op på rampen ved pakhuset.

Stationen har daglyssignaler i begge ender til erstatning for armsignalet. Dette skete i 1953/54. Her bliver der lidt mere livligt, passagermæssigt set, idet flere rejsende står af og på. Samtidig med, at vi kører ud, afgår godstoget mod Kolding. Igen ligger sporene i en stor kurve og retningen bliver lidt mere nord.

Vorbasse sogn hører til de store, arealmæssigt. I sognet er der en mængde småplantager og moser, men også hede finder vi her, f.eks. en del af den fredede Randbøl Hede. Selvfølgelig alle de butikker og servicecentre, man kan ønske sig. Hvis man ser på hvilke erhverv man beskæftiger sig med, ville det nemt blive en opremssning. Men også her er der en del beskæftiget ved transportvirksomhed, vel omkring 70 personer, og det er noget banen ikke er helt tilfreds med. Allerede i 1951 beklager banen sig over alle

de vognmænd, der på hele strækningen er klar til at "hugge" transporterne. Det er en virkelig hård og vel også illoyal konkurrence, der praktiseres. Under krigen var banen god nok, når ingen andre kunne klare transporterne, men nu har piben fået en anden lyd. Et typisk træk er, at hvis banen tilbyder 20% rabat på en transport, så tilbyder vognmændene straks 25-30%, og dette forhold bliver ikke bedre med tiden - tværtimod. Når der er ca. 70 beskæftiget ved transportvirksomhed i Vorbasse, er dette ikke en enlig svale. I alle byerne sidder der adskillige vognmænd, der for enhver pris vil have godset at køre med. Det er ganske klart, at her kan Trolldhedebanen ikke være med, og det er afgjort en af de væsentligste årsager til banens alt for tidlige død.

Af seværdigheder må vi igen ty til kirken. Det er en stor romansk bygning, og når den er så anseelig skyldes det, at der var en søgt helligkilde på stedet. Der findes også en fili-alkirke i sognet, men man skal ikke lade sig narre af dens meget gamle stil, arkitektonisk set, der minder meget om den romanske. Kirken er nemlig bygget i 1921, og det er arkitektens interesse for de gamle stilarter, som har gjort sig gældende ved dette kirkebyggeri. At sognet har været beboet allerede i oldtiden viser antallet af gravminder fra denne tid. Ikke mindre end 3 langdysser, 73 høje og et dyssekammer eksisterer stadig, mens omkring 180 høje er forsvundet. Der var flere ting vi kunne hæfte os ved, bl.a. at der har været to middelalderlige kirker mere, men turen er lang med banen, så vi må hellere fortsætte mod næste holdsted, GILBJERG TRINBRÆT i km 44,8.

Vi kører stadig i nordvestlig retning i et stadig mere og mere hedepræget landskab - og meget øde. Et par km fra Vorbasse kører vi gennem Froms-ejer Plantage, men det er stadig ikke en rigtig plantage af den slags vi venter at finde i hedeegne med lutter nåletræer. Der er stadig store områder, som er bevokset med løvfældende træer, og det ser ud til at disse trives ganske godt. Det er en behagelig afveksling at køre igennem et skovområde, nok kan det småkuperede landskab med hede og moser været ret så nydeligt, men det kan ikke nægtes, at det i længden kan være lidt ensformigt, og så har vi endda endnu mange kilometer hede-strækning foran os.

I samme øjeblik vi er ude af skoven er vi også i Heinsvig sogn, igen et af de store. En god km fremme er vi så ved Gilbjerg trinbræt. Det er et af de oprindeligt anlagte trinbrætter og er altså fra 1917. Oprindeligt har her været privat sidespor, men bortset fra planums bredde er der ikke synlige spor (det var ikke en vittighed) tilbage, og det af den gode grund, at sidesporet blev nedlagt allerede i 1927. Her er en variant af stoppesignalet - dog stadig en vindfløj, men med gul kant - og, jeg var lige ved at sige som sædvanlig, er perronen overgroet af græs. Ejendommeligt nok er der cementkant langs sporet, en luksus man ikke venter at finde her, hvor der som sædvanlig er meget øde med kun få gårde i den nærmeste omegn. Tæt op til trinbrættet løber landevejen, og det har den forøvrigt gjort på hele strækningen fra Vorbasse, og det bliver den ved med helt til Grindsted. Den sædvanlige gestus, toget sagtnet farten så jeg lige kan nå et få set mig om, og som man måske kan regne ud, skal ingen af eller på. Hvis skinnebusføreren ikke havde gjort mig opmærksom på venteskuret i rette øjeblik, havde jeg nok overset det. Godt gemt mellem nogle buskagtige træer står et mindre "hus", hvis farve vel på det nærmeste må kaldes grå - en virkelig farvevariant i forhold til de øvrige skure. Det har ingen dør, men kun en åbning til det indre, og på højre side af denne åbning sidder et næsten ulæseligt skilt med stationsnavnet. Inde i huset står forøvrigt en yderst primitiv bæk, ikke beregnet for sværvægtene.

Banen løber her noget højere end landevejen, så vi har god udsigt til et par konkurrenter (lastbiler) der aser i samme retning som toget. Strækningen er næsten lige, næsten som om linieføringen var trukket efter en lineal. Men så slår banen et lille knæk væk fra landevejen med en flere km lang krumning gennem det hedeagtige landskab.

Så er vi i km 46,2, LYNDS-MINDE TRINBRÆT. Meget primitivt holdsted uden venteskur og beliggende ved en asfalteret bivej, kun sikret med advarselstavle uden blink, og altså kun lidt trafikeret. Men lad os vende tilbage til trinbrættet. Den grusbelaagte perron er næsten overgroet med græs, men dog afstivet med sveller i kanten. Igen har vi det sædvanlige stoppesignal med en vindfløj af reflekterende materiale (ligesom



moderne vejskilte) og som de øvrige uden belysning. Samme landskab, men her dog med lidt flere huse i området.

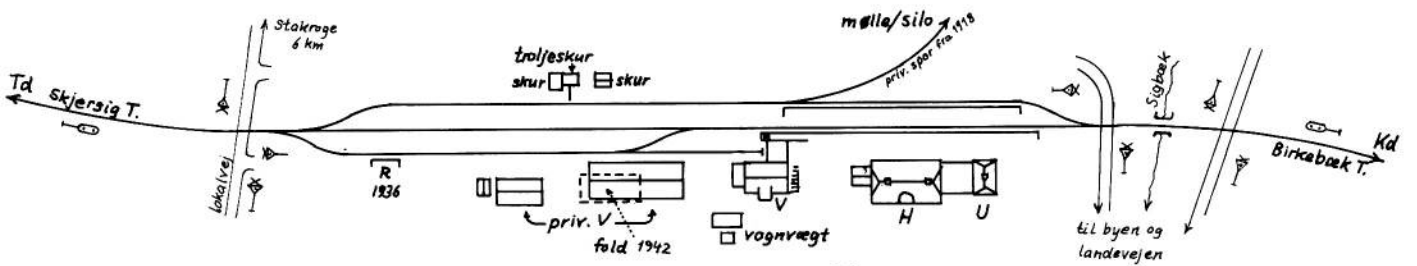
Kurven buer nu mod det næste holdested, HEINSVIG, i km 49,4. Lige før vi ankommer til stationen løber banen gennem en gennemskæring med ret høje sider, og midt i gennemskæringen har man minsandten opført en gangbro med meget stejle trapper. Hvorfor? Måske en skolesti? Derefter passerer vi en blinklyssikret overskæring og så når vi sporskiftet til krydsningssporet, der er meget langt og - som de øvrige spor på stationen - kurver det temmelig meget.

Ad hovedsporet ruller vi videre op foran stationsbygningen, der her igen er en type 3. Stationen har daglyssignaler der afløste det meget høje mastesignal med to vinger. Der er ikke mere vindfløj på hovedbygningens tag, men skinnebusføreren fortæller mig, at der på de fleste stationer har været en sådan. Det morsomme var, at man i vindfløjen kunne læse banens initialer, TKVJ; efter min mening burde banen have bevaret disse tingester.

Det indre fik en ansigtsløftning omkring 1945, efter de "gode" tider for banen. Der er ellers ikke meget at fortælle om selve bygningen, der jo er helt identisk med de øvrige af samme type. Pakhuset ligner også de øvrige og nordvest for dette ligger læssesporet. Pakhuset har altså ikke forbindelse med dette spor. Og for første gang på turen er der vogne på sidesporet, men tro nu ikke at det er gods til stationen, disse vogne rummer. Det drejer sig om en personvogn, ex D 62, der åbenbart bruges som mandskabsvogn for folkene, som skal betjene den tilkoblede svellestoppemaskine. Det er forøvrigt en hel Storm-P. opfindelse at se på, og jeg kunne godt tænke mig at se den i anvendelse. Dette giver mig forøvrigt lejlighed til at tilføje noget temmelig væsentligt, nemlig at sporet hidtil har ligget ualmindelig godt, så vi har haft en ganske jævn og rolig kørsel.

Af seværdigheder er der ikke mange. Kirken er næsten totalt ændret efter tilbygninger og ombygninger helt op mod vor tid. Også i dette bysamfund er mange beskæftiget med transport - over 80. Inden vi

Ø: Højmose T. indg.spsk. Kolding,
M: Vorbasse st. (set fra V). N:
Vorbasse, perronside. 15/8 1965.



26
 Sdr. Omme st.
 67,0 km

25
 Birke-
 bæk T 66 km

24
 Hjortlund T
 62,6 km

23
 Simmel-
 bæk T
 61,8 km

22 Grindsted st.
 57,2 km se DSB-
 sporplan

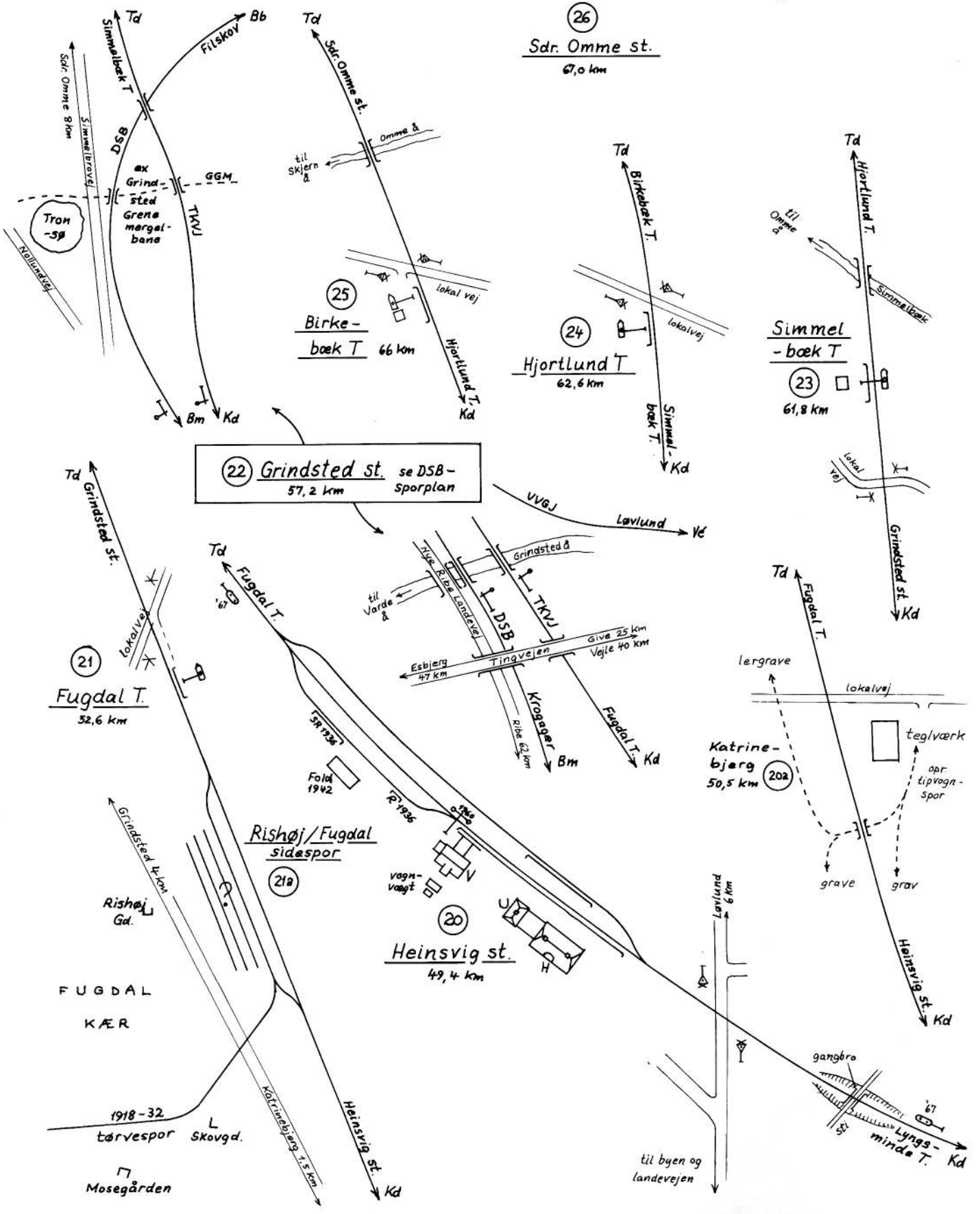
21
 Fugdal T.
 52,6 km

20
 Heinsvig st.
 49,4 km

20a
 Katrine-
 bjerg
 50,5 km

FUGDAL
 KÆR

1918-32
 tørvespor
 Mosegården
 Skovgd.





kurver os ud af Heinsvig er der blot at fortælle, at byen rummer ca. 600 indbyggere. Måske skal det også lige nævnes, at vi på stationsterrænet stadig møder de samme højstammede lindetræer, som efter gamle billeder at dømme er blevet holdt godt nede gennem årene.

Vi er krøbet temmelig højt til vejrs undervejs og vi befinder os på efter danske forhold ganske pæne højdedrag. I meget bløde kurver, som næsten ikke anes, kører vi videre gennem hedelandskabet. Her er nogle steder ret kuperet og enkelte steder må banen klare terrænet ved hjælp af dæmninger, ikke ret høje ganske vist, men alligevel. Retningen er nu nærmest nord. En plantage anes forude og mellem forholdsvis åben beplantning med ret lave træer når vi FUGDAL TRINBRÆT i km 52,6. Trinbrættet ligner en stor sandkasse, hvis kant ud mod sporet er afstivet med sveller. Igen stoppesignal uden elektricitet, men med det sædvanlige "armsignal" til at dreje. Intet venteskur og et fabelagtigt øde område, beliggende i en meget smuk natur. I modsætning til Heinsvig, hvor der var udveksling af rejsende, vil ingen vove sig af her, og der er heller ingen, der vil med toget. Alleerede inden banen var åbnet - engang under første verdenskrig - var her sidespor. I nærheden lå en fabrik for tørvefremstilling, og da der jo var mangel på fast brændsel under 1. verdenskrig, skal man nok her finde årsagen til, at der blev anlagt et sidespor inden banen åbnede officielt. I nærheden ligger Rishøj Kær, og det var her man fremstillede tørv. Sidesporet må have været temmelig langt, og derfor havde man da også egen rangermaskine. Det var ikke små mængder tørv, man sendte fra stedet.

Oprindelig hed trinbrættet Rishøj, men skiftede navn til det nuværende Fugdal. Ved forbikørslen - trods ringe fart - var det umuligt at se rester efter sidesporet.

Da vi kører i udkanten af plantagen er det et ret kort stykke, vi kører gennem skov, som her tilsyneladende udelukkende består af nåletræer. Vi er kommet ind i et nyt sogn, nemlig Grindsted. Stadig kører vi i nordvestlig retning i et

Ø: Vorbasse st. Vue over læssevej
M: Gilbjerg T. m. arbejdstrolje.
N: Gilbjerg, set fra SØ. 15/8
1965.

udpræget hedelandskab. Det er det største sogn vi møder undervejs med over 8.000 indbyggere. I det fjerne kan byen nu ses, særlig "Hedens Domkirke", Grindsted kirke rager op over byen og synes milevidt omkring. Vi siger nu også farvel til landevejen, som har fulgt os troligt mange kilometer, den svinger nemlig fra og via en bro over banen til Bramminge forsvinder den i byen, mens vi holder vor kurs og kører ind på **GRINDSTED STATION** i km 57,2.

En rigtig perron møder os og lidt efter holder vi i spor 4. Den samme type træer som vi har mødt på så mange stationer undervejs pryder også i stort tal denne DSB-station. Selv om det er en DSB-station vi er kommet til og som altså er mellemstation for Troldhedebanen, har denne bane dog egne anlæg her, bl.a. en remise opført omkring 1948. Et enkelt spor fører ind til bygningen. Som jeg tidligere har truet med, vil der ved lejlighed komme en selvstændig artikel om Grindsted station, som jo i dag kun befares via godssporet fra Bramminge med et dagligt godstog. Det er vel nok en tilbagegang af dimensioner det før så store jernbanecenter har haft.

Vi er dog ikke de første, der er ankommet. Længst mod vest holder allerede Varde-Grindstedbanens tog. Lidt efter ankommer toget fra Randers og et fra Esbjerg. Men et tog må vi vente forgæves på af gode grunde, nemlig Vejle-Vandel-Grindstedbanens - den er jo forlængst nedlagt.

Vi har 10 minutters ophold her. Nogle rejsende fra de andre tog frekventerer vort og omvendt. Her er pludselig temmelig meget mylder af rejsende, der skal videre med andre tog, perronvogne med diverse pakker og cykler, som også skal videre med andre tog, og så er der selvfølgelig rejsende, der kun skal til Grindsted. De 10 minutter er snart gået, for der har været meget at se på. Vi forlader Grindsted og kører først i en bue til højre, mens banen stiger på en dæmning, vi skal nemlig på en bro føres over banen til Randers, før vi igen finder den rette kurs videre mod nord. Trods Grindsteds nærhed varer det ikke mange øjeblikke før vi igen næsten føler os forladte af Gud og mennesker. Kun øde hedestrækninger, men lidt efter kommer vi til Grindsted Plantage, en rigtig vestjysk hedeskov næsten kun bevokset med nåletræer. Så kommer der en lysning i skoven

og vi passerer Sønderkær Bæk for igen lidt efter at fortsætte gennem plantagen.

Efter et par km kørsel har vi kun plantagen på den ene side, men der er udsigt til et småbakked landskab til den anden. Igen passeret et åløb (= Simmelbæk) og så er vi, i km 61,8, på **SIMMELBÆK TRINBRÆT**. Jeg tror næsten at det er første gang vi møder et venteskur med rigtig dør og vindue med palærunder. Dette trinbræt er lidt yngre end banen, nemlig fra 1919, og her har aldrig været sidespor. Huset er igen i den sædvanlige farve, rødbrun, og har halvtog. Stationsskilt over døren af sædvanlig type. Perronkanten er græsklædt og ud for huset står ligeledes det sædvanlige stoppeskilt. Der vokser lyng helt op til trinbrættet. Da jeg før nævnte vinduet, glemte jeg at sige, at alle ruder var hele; det var jo før den tid, hvor man led af den syge, at alt helst skulle ødelægges, når det drejede sig om offentlige ting og sager. En rejsende af, forøvrigt godt belæst med pakker efter indkøb - uden tvivl i Grindsted. Det er igen en helt lige strækning vi gennemkører, men en lille km efter Simmelbæk kurver banen lidt mod vest, for så igen at køre som efter en lineal. Det har nok været let i sin tid at afstikke banen i disse egne.

Vi skal kun 800 m frem før næste trinbræt nås. Det er **HJORTLUND** i km 62,6, et trinbræt af nyere dato. Det nævntes først i publikumskøreplanen omkring 1955, men det fandtes imidlertid under 2. verdenskrig. Stedet ligger i Sønder Omme sogn, lige op til en bivej som man har sikret med dobbelte blinklys på begge vejsider. Intet skur, kun en græsklædt forhøjning til perron og med det sædvanlig stoppeskilt. Fra trinbrættet kan man se et fremherskende træk for disse egne, nemlig grantræerne der hegner og beskytter markerne mod den stride vind, som ellers nemt kan forårsage sandflugt på den meget magre jord. For det er altså ikke hede altsammen, der findes da gårde hist og her for man dyrker da jorden hvor det er muligt. Inden vi forlader Hjortlund må det nævnes, at vi igen er kommet en tur ind i Vejle amt. Det er ikke fordi banen snor sig, tværtimod, men det er fra gammel tid, at amterne har disse noget ikke-regelrette forløb. Vi bliver i amtet til lidt efter Sandet station, hvor det så afløses af Ringkøbing amt.

Bortset fra, at der af og til

kan ses dyrkede arealer, hvor især kartoflen er fremherskende, befinder vi os på ret jævne hedeblader. Lidt ensformigt kan det godt virke i det lange løb, især hvis turen kun gøres for at opleve landskaberne undervejs, men for mig er det heldigvis sådan, at jernbanen også tæller med. Vi møder også moser og småplantager - de helt store plantager ligger længere mod vest i sognet, og dem kommer banen ikke i berøring med.

Vi nærmer os nu stærkt **BIRKEBÆK TRINBRÆT** i km 66,0. Det er af nyere dato, måske fra midten af trediverne. Det er ejendommeligt at komme til dette sted, naturmæssigt set. For her i områder skifter landskabet pludselig karakter, man kommer det vel nærmest ved at sige, at alt bliver grønnere. Her er pludselig græs og flere løvtræer at se. Årsagen er den nærliggende Omme Å. Overfladen på perronen består af stridt græs, hvorimellem sandet er dominerende. Stoppesignal af samme type som tidligere. Venteskuret er her ret velholdt og "stationsskiltet" sidder lige over åbningen, der giver adgang til skurets indre, for der er ingen dør. Her har tilsyneladende engang været flere vinduer, men de er nu alle fjernene og åbningerne er dækket med brædder.

Lige efter trinbrættet er der en bivej, sikret med blinklys og tilhørende klokke. Denne bivej fører mod vest - nogle få hundrede meter - til landevejen, som går fra Grindsted til Sønder Omme, og som på hele strækningen følger banen parallelt - ingen god følgesvend! Under festlig klemten fra blinklysenes klokke - hvis man da kan lide den lyd - stiger en moder af med sin lille søn, der vinker kraftigt til nogen inde i bivejens.

Et lille stykke fremme kører vi over en cementbro med rækværk på begge sider. Det er Omme Å, vi er kommet til. På begge sider af vandløbet er banen nødt til at køre på en lav dæmning for at klare ådalen. Fra Birkebæk til næste holdested er der kun få km, så et øjeblik efter holder vi på **SØNDER OMME STATION** i km 67,0.

Men inden vi har nået stationen har vi været igennem en kurve, så vi lige pludselig kører stik mod vest. Stationen ligger altså i retningen øst-vest. Det er en type 3-station vi er kommet til. En lille forskel finder vi ved hovedbygningens vestende, hvor der er tilbygget en mindre forlængelse,



smallere end det oprindelige hus og med tegltag. Det kunne godt ligne et signalhus, men det er vist ikke tilfældet. Her er både krydsningsspor og læssespor og hertil kommer et sidespor til en privat virksomhed. Dette spor udgår omtrent fra midten af krydsningssporet og løber i en stor kurve ind til virksomheden - en kartoffelmølsfabrik? Sporet ser ikke ud til at have været brugt i lange tider, og umiddelbart ser det også ud til, at den ene skinne-streng er fjernet på det stykke, der ligger nærmest virksomheden. Der vokser tæt med græs i sporarealet.

Pakhuset ligner de øvrige på Troldhedebanen men er dog noget længere med 2 porte mod banesiden. Læssesporet løber op til enderampen, så det er muligt at læsse og losse fra gavlen i en godsvogn. Bag pakhuset ligger en vejerbod med en vognvægt beregnet til lastmotorvogne. På stationen står nogle få rejsende af, mens ikke mindre end otte stiger ombord.

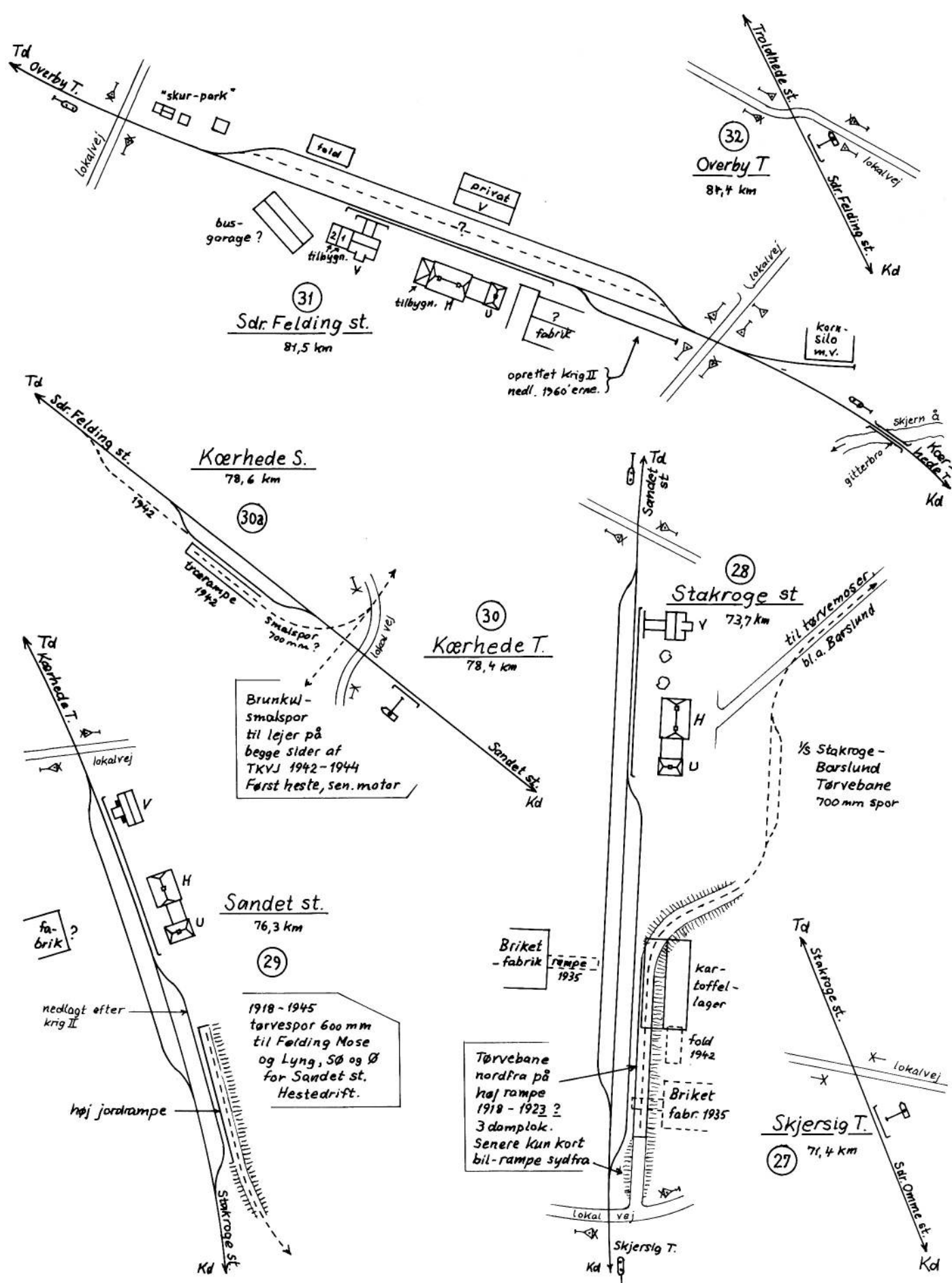
Hvis nogen synes, at navnet Sønder Omme virker bekendt, må man jo håbe på, at årsagen ikke er et længere tvungent ophold på stedet. Sagen er - for andre ikke-indviede - at staten her har liggende et såkaldt arbejds- og fangehus beregnet for "visse vanemæssige, men relativt ufarlige forbrydere". Det er beregnet til 52 fanger, som har ikke mindre end 134 ansatte til at passe på sig. Det er vist ikke helt tilfældigt, at "anstalten" er placeret her i disse øde områder.

Jordmæssigt er det en noget blandet "landhandel" vi er kommet til. Nogle steder i Sønder Omme sogn er jorden helt god, mens den andre steder er meget ringe. Her er hedesletter, som man mange steder har anlagt plantager på. For banens vedkommende har de mange store og små moser haft stor betydning, idet en stor mængde af de tørv, banen gennem årene har transporteret, er kommet fra disse moseområder.

Sønder Omme med næsten 1.400 indbyggere består i virkeligheden af to sammensmeltede byer, Østerby og Kirkeby. Dens historie, hvis man da kan kalde det sådan, går helt tilbage til omkring år 1300. Her findes også mange gravhøje - en del er forsvundet i tidens løb - 73



Ø: Lyngsminde T. set fra SØ, 23/8 1967. M: Heinsvig, perronside (arkiv, Jernbanemuseet), ca. 1920 N: Heinsvig (arkiv, Jernbanemuseet), ca. 1920.





ialt er tilbage, og flere er temmelig store, så der må åbenbart have været mennesker her langt tilbage i tiden. Det er et af de store sogne, arealmæssigt, men der bor kun ca. 3.000 indbyggere, d.v.s. at omtrent halvdelen bor i hovedbyen. Af seværdigheder kan man foruden arbejdsanstalten, hvis man da vil kalde det en seværdighed, nævne kirken, som efter sit udseende af befolkningen har fået det "smukke" navn: Lange Maren! Kirkens oprindelige dele er fra romansk tid. Inventaret er rigere end man ellers finder det i kirker på disse egne, især prædikestolen er et nøjere studium værd. Gennem årene har der været flere ombygninger og bygnings-tilføjelser; årsagen til dette er uden tvivl en nærliggende herregård, der på et næs skyder sig ud i Omme Å. De gamle bygninger fra omkring 1580 blev nedrevet i 1823 og erstattet af to stråttækte hovedbygninger med bindingsværk. Herregårdens nære tilknytning til kirken viser sig ved, at dens ejere blev gravsatte i kirken under koret.

Andre seværdigheder finder man ikke i dette sogn, så vi kan roligt køre videre. Jeg bør måske nok nævne, at banen har haft temmelig stor betydning for byen, idet den har bevirket en opblomstring af denne. Byen havde ellers i adskillige år stået i stampe.

Men sognet har endnu to holdsteder, vi skal frekventere før vi kan forlade det. Lige efter Sønder Omme station drejer banen igen i sin gamle retning, nemlig nordvest. Herefter kører vi igen på en helt lige strækning over flade hedestrækninger kun afbrudt af moser og enkelte små plantager. De helt store ligger noget fra banen, men kan dog ses fra toget.

I km 71,4 når vi så SKERSIG TRINBRÆT. Dette består af en lav perron helt dækket af græs og der er intet venteskur og "stationsskilt", men det sædvanlige stoppeskilt mangler dog ikke. Trinbrættet ligger ved en smal grusvej, kun sikret med krydsmærker, men uden blinklys. Der er ikke et hus at øjne i den nærmeste omegn selvom der må findes nogle, for vi kører gennem et område med marker på begge sider af banen - men disse marker udmærker sig ikke ligefrem ved deres frodighed. Intet stop her.

Ø: Heinsvig, set fra NØ. 15/8 1965. M: Fugdal T. set fra SSØ, 23/8 1967. N: Grindsted stationsbygning, perronside. 26/8 1964.

Igennem samme natur med enkelte marker, men det er dog hovedsagelig lyngen, der dominerer. Ca 2 km længere fremme slår banen et knæk og igen nogle hundrede meter længere fremme kommer vi til **STAKROGE STATION** i km 73,7.

Vi er kommet til det jeg vil kalde en "tørvestation", for gennem årene er det meget store mængder af dette produkt, som er afsendt herfra. Stationen har daglyssignaler fra 1953.

Det er en type 2 station. Ved indkørslen kommer vi først til sidesporet med skifte i begge ender på højre hånd, så kommer krydsningssporet til venstre. Læssesporet ender lige før hovedbygningen, mens krydsningssporet fortsætter til helt forbi stationsbygningen. Længst mod nord ligger pakhuset af samme type som de øvrige. Det er et meget lille bysamfund, vi er kommet til. I dag er der ingen godsvogne, det hører en svunden tid til, dengang man havde brug for det indenlandske brændsel. Trods de få huse tæt ved stationen virker her alligevel meget stille og øde, og efter at have sat en passager af kan vi roligt fortsætte, nu direkte mod nord. Samme noget ensformige landskab, men de store plantager ovre mod Herning kan dog ses fra toget. Her er mange små og ret store moser.

Igen har linealen været fremme, da man tegnede strækningen ind. Jeg prøver at holde øje med et tidligere sidespor, **Odinsgaard?**, som kun eksisterede i tre år fra 1918 til 1921, men forgæves - alle spor er forlængst væk. Ved udkørslen fra Stakroge ("grænsestation") forlod vi omsider Sønder Omme sogn og ved samme lejlighed Vejle amt. Vi er nu kommet til Ringkøbing amt, og det sogn vi nu kører igennem er Sønder Felding. Mange af de moser, vi passerer, har været brugt til udvinding af tørv, men en del af moserne er blevet kultiveret af Hedeselskabet og er blevet omdannet til agerland, vel ikke det mest frugtbare, men dog anvendeligt.

SANDET - navnet siger noget om jordbundsforholdene - var oprindeligt trinbræt, som i 1918 blev afløst af den nuværende station. Den er af type 1. Vi kommer først til det temmelig lange sidespor, som ligger til venstre for hovedsporet. På højre side af hovedsporet har der været plads til et spor mere, og da der samtidig er rester af en rampe er det ikke usandsynligt, at det oprindelige og nu fjernede sidespor har

ligget her. D.v.s. at det jeg før kaldte sidesporet nok engang har været krydsningssporet, men noget forklaring af disse forhold kan jeg ikke få på stående fod. Så kommer vi til toilet- og sidebygningen, der med en mur er forbundet med hovedbygningen. Døren ind til ventesal og billetkontor sidder i sydgavlen, der er altså ikke dør ud til selve perronen. Hovedbygningen er skæmmet af en ualmindelig grim nordgavl, der fremtræder cementfarvet. Pakhuset er også smallere end TKVJ-standard, og rampen består af nogle lodretstillede sveller, hvorover der er lagt planker. Her er også kun ganske få huse i stationens nærhed, og man spørger (igen!) sig selv, hvorfor der er lagt en station her. Tørv?

Ingen af eller på, men vi læser dog et par pakker af; nogen må der altså leve i nærheden. Afgang hurtigt igen. Hastigheden er ikke overvældende, for vi har god køretid; der er ikke mange ekspeditioner på strækningen efter Grindsted.

Lige efter Sandet (der lå i km 76,3) svinger banen over i nordvestlig retning. Ingen variation i landskabet, men det er ejendommeligt, at man næsten ikke ser en gård eller et hus på denne del af strækningen, man føler det næsten, som om man befinder sig på en prærie.

Så når vi **KÆRHEDE TRINBRÆT** i km 78,5. Igen et trinbræt uden skur. Perronen består af en forhøjning beklædt med stridt græs, hvor den sædvanlige type stoppesignal rager op i det flade landskab, næsten som et monument. Planum virker her temmelig bredt, men her har da også i tyverne været et privat sidespor "for vognladninger". En stor gård ligger lidt fra banen - har den været impliceret i vognladningerne?

Nord for trinbrættet var der oprettet et andet sidespor, beregnet for forsendelse af brunkul. Gennem krigsårene og også en tid derefter var der tale om ikke helt få forsendelser af dette indenlandske brændsel. Fra Kærhede møder vi igen hedesletter med bakkeøer, moser og små plantager. Igen skifter landskabet karakter, jo nærmere vi kommer Skjern Å. Åen løber meget bugtet, man kalder det vist slangebugtninger, og der er en del småsøer - hesteskosøer - uden egentlig forbindelse med åen, begge forhold er karakteristisk for området.

På engene omkring åen er det, vi finder landbruget, der her virker betydelig frodigere

end de opdyrkede landbrugsarealer på heden. Alt er meget grønnere og friskere at se på. Stadig kører vi på en ganske lige strækning, og lidt efter når vi jernbroen, som fører over Skjern Å. Åen er ganske bred, så der er her tale om en pænt stor bro, banen skal køre på. Skinnerne ligger her som på den øvrige del af strækningen på træsveller, men i midten af sporet på broen har man lagt jernplader, der er glimrende at gå på, men hvis egentlige formål vel har været at beskytte brodækket mod gnister fra damplokomotivernes askekasser. Lige før vi når broen, svinger banen over i en mere vestlig retning, en retning som bibeholdes til lidt efter, at vi har passeret stationen, vi skal ind på: **SØNDER FELDING** i km 81,5.

Det er en type 2 station vi er kommet til, men som man har udvidet mod vest med en tilbygning i hele stationens bredde, det ser ud til at være en udvidelse af ekspeditionslokalerne og den er foretaget i 1946. Her ligger flere store virksomheder i nærheden, hvoraf én fik eget sidespor i 1951; det kostede den formidable sum af 3.097,47 kr., for at være helt nøjagtig. Det var så vidt jeg kunne se en korn- og foderstofforretning.

Stationsarealet så ud til at have haft flere spor end det nu var tilfældet. Fra stationen var der i tidens løb blevet afsendt store mængder brunkul, så det er ikke usandsynligt, at man en overgang har haft langt flere spor end nu for at kunne klare de mange vognladninger. Nu var der kun et krydsnings/læssespor tilbage, beliggende lige over for stationsbygningen. Sønder Felding præges i allerhøjeste grad af fordums dages travlhed - nu en svunden epoke. Men som en glædelig overraskelse ses en godsvogn holde på det private sidespor. Det er den eneste godsvogn jeg ser "i arbejde" på hele strækningen, og på så lang en bane må det siges at være sørgelig lidt. Pakhuset ligner de øvrige, men dette har dog fået tilføjet en mindre tilbygning. Lige overfor stationen ligger der også en pakhuslignende bygning, men om denne bygning har fungeret som et sådant, kan jeg ikke få oplyst. I dag virker den så temmelig overflødig, og er ikke særlig velholdt.

I byen er der ca. 850 indbyggere. Omegnen virker lidt mere interessant og afvekslende end ved de øvrige stationer på



vejen eller ihvertfald de fleste af dem. Det skyldes Skjern Å, de mange småsøer og vandingskanaler samt nogle af plantagerne, især Skovbjerg, der på grund af sit kuperede terræn er et dejligt sted at besøge. Bortset fra Oldtidshøjene, hvoraf flere er ret store er kun kirken i Sønder Felding den eneste seværdighed, man finder i området. Kirken er romansk med tårn, og dette er opført så sent som i 1909. Dens indre er ganske interessant, men det er trods alt nok ikke et sted man søger til umiddelbart, hvis det er kirker, man gerne vil studere. Her er skole, alderdomshjem, missionshus, stadion, biograf o.s.v., men en politistation kan man ikke hævde sig ved at have som man har det i Sønder Omme. Sognet hører til et af de mellemstore på strækningen, og der bor ialt ca. 2.200 mennesker her.

Inden vi forlader Sønder Felding station, hvor vi udveksler flere rejsende, bør det vel nævnes, at banen her også har en rutebilgarage, der er blevet udvidet ihvertfald i 1946, og at stationen har daglyssignaler, opstillet i 1955. Så er der afgang, og vi fortsætter færden. På det første stykke kører vi over flade engstrækninger, hvorefter vi ca. en god km ude går ind i en kurve så retningen igen bliver mere nordlig. En helt lige strækning igen. Området præges stadig stærkt af de mange moser, men igen er det store strækninger med hede, man særlig lægger mærke til.

Vi nærmer os stærkt det sidste holdsted på turen. **OVERBY TRINBRÆT** i km 88,4. Ejendommeligt nok møder vi også marker, der virker forbavsende frodige. Og netop omkring Overby ser vi sådanne agre med korn og roer. Her er der ikke grantræer rundt om markerne, dette system må man åbenbart have forladt i disse områder. Omkring selve trinbrættet er der ingen særlig bebyggelse, man har haft langt ud til sine marker! Igen et trinbræt, der kun består af en lav græsklædt peron og så stoppeskiltet. Lidt inde på marken ligger et falddefærdigt skur - det kan da vist ikke have været et venteskur? Ved trinbrættet en blinklyssikret overkørsel. Vi kører ud på en fuldkommen lige

Ø: Simmelbæk, indg.spsk. Kolding,
M: Hjortlund T. indg.spsk. Kolding.
N: Birkebæk T. indg.spsk. Trolldhede. 15/8 1965.

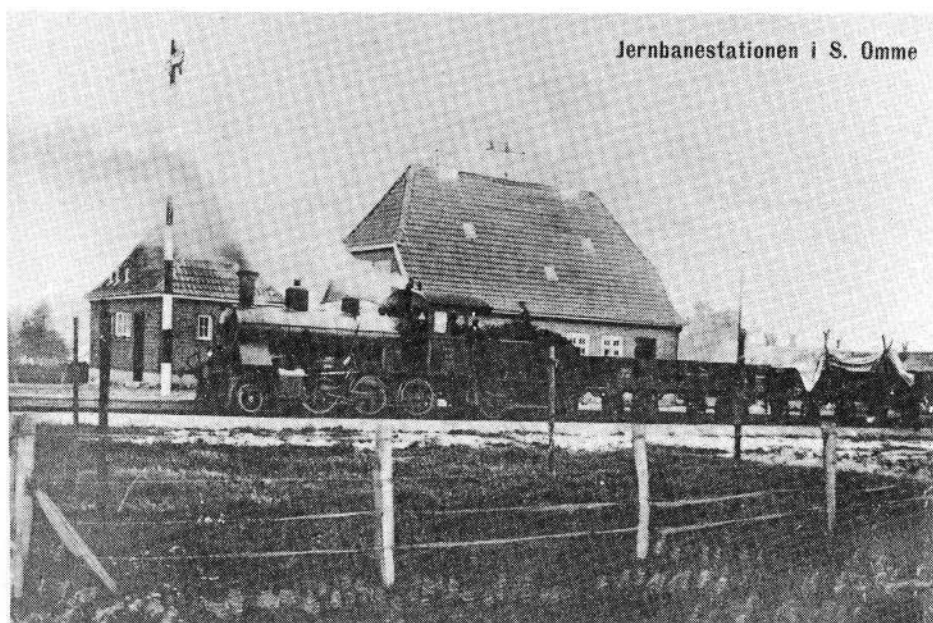
strækning, ikke et højdedrag er at se, og efter min mening et noget kedeligt landskab at skue. På det sidste stykke af turen har der flere steder været temmelig meget ukrudt i ballasten, men ukrudtstoget har endnu ikke været herude, oplyser skinnebusføreren.

Vi er nu på vej mod TROLDHEDE, banens endestation. Hist og her kan det ses, at der har været rodet godt i jorden, det er nok nogle af resterne efter brunkulsgravningen. Nogle hundrede meter før vi ruller ind på Troldhede station i km 87,9, går banen ind i en lang kurve og fra en nordvestlig kurs går vi ind i en nordøstlig. Omsider har vi forladt Sønder Felding sogn og er på den sidste del af turen kommet ind i Nørre Viium sogn. Troldhede ligger i det sydlige hjørne af denne kommune. I dette område bor der næsten 2.000 mennesker, og heraf lever ca. 700 i stationsbyen. Og her møder vi Skjern-Herning banen.

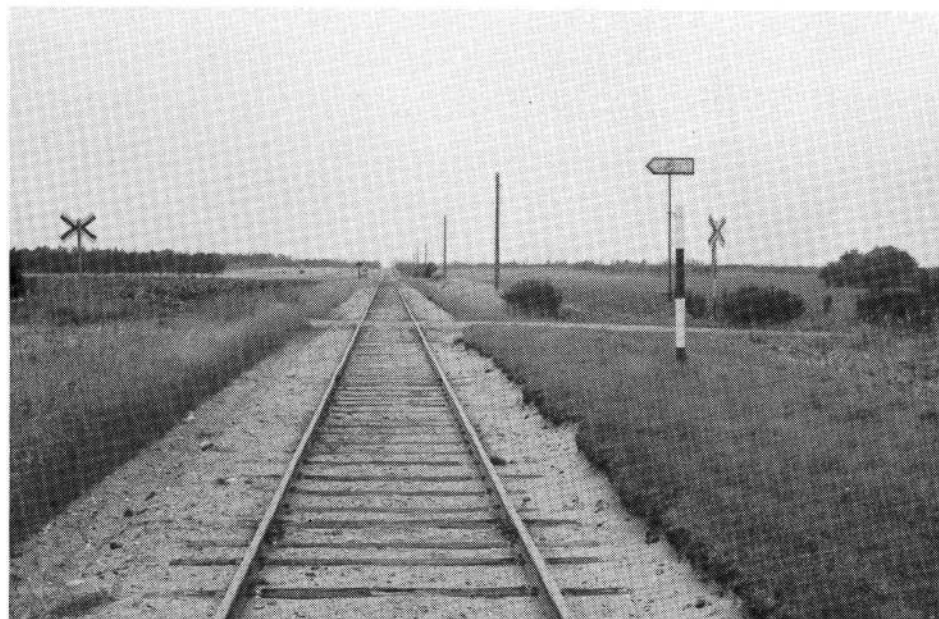
Byen har engang været midtpunkt for den store brunkulsindustri, men nu er disse lejer forladt, og ligger tilbage som store sandørkner, ja man fristes til at sige, som store åbne sår i landskabet. Vi har haft god køretid på den sidste del af strækningen, og med jævn fart ruller vi ind på stationen og kører op til en temmelig smal perron.

Det er en typisk DSB-station vi er kommet til. Hovedbygningen er en lang, lav længe, hvortil der i tidens løb er kommet mindre tilbygninger. Det er en stationstype vi kan møde mange steder overalt i landet, og den må vel betragtes som en af de mindre, når det gælder "storebroder". Spornettet er ikke formidabelt, det er ganske utænkeligt, at det har været muligt at ekspedere alle de brunkul, der i tidens løb er sendt herfra, med det antal spor, der nu er tilbage, og dog - et gammelt fotografi fra omkring 1942 viser ikke mere sporplads. Men det er ganske sikkert, at Troldhede under krigen var en af landets største godsstationer. Her var også anlagt et ca. 10 km langt sidespor ud til brunkulslejerne, og man ekspederede alle de vogne man overhovedet kunne overkomme. I dag er stedet en afløser af sig selv. I 1973 blev





Jernbanestationen i S. Omme



stationen nedrykket til trinbræt og læssesporet forsvandt i 1977. Men for at vende tilbage til Troldhedebanen og vor egen tur må vi hellere gå lidt tilbage i tiden, da Troldhede endnu var station. Vi ruller ind i spor 3, og toget forlades af de sidste passagerer, hvoraf nogle skal videre med DSB. Skinnebus + bivogn gennemses, nogle pakker og andet smågods afleveres på stationen og efter endt arbejde kobles bivognen fra. Motorvognen kører op mod den enkeltsporede remise, ikke for at sættes "i stald", men for at blive vendt på drejeskiven lige foran remisen. For at komme så langt skal vi igennem den anden af stationens "englændere". Skinnebussen vendes og får lov til at blive holdende, mens mandskabet skal ind og spise frokost. Vi er ankommet præcis kl. 14.15, og toget skal afgå igen kl. 14.53, så det bliver en hurtig frokost, som skal indtages.

Her er ingen særlige turistattraktioner i Troldhede. Kirken er en lille romansk bygning uden tårn. Under krigen - i 1942 - tabte en engelsk bombemaskine en bombe på kirkegården. Ved eksplosionen anrettedes en del skade på grund af lufttrykket, men da maskinen samtidig tabte en del brandbomber, hvoraf nogle ramte så uheldigt, at de faldt ned på selve kirkebygningen, gik det for alvor galt. Der gik ild i taget, men branden blev heldigvis hurtigt slukket. Alligevel havde bygningen lidt så stor skade, at det varede en rum tid, før der igen kunne holdes gudstjeneste.

Hvis jeg skulle vælge at se på seværdigheder, så ville det blive de nu forladte brunkulslejer. Måske var muligheden til stede for, at jeg kunne se rester af de store baneanlæg, der var anlagt her.

Det var en lang tur, vi har været ude på. Fra det frodige og afvekslende Østjylland og op til de store og øde hedestrækninger langt mod vest. Jeg kunne godt have ønsket mig at have foretaget turen på den tid, hvor lyngen blomstrede. Skinnebusføreren fortalte mig, at det hvert år var en lige stor oplevelse at se den blomstrende lyng, det var som om det var et helt andet område,

Ø: Sdr. Omme, perronside, 15/8 1965. M: Sdr. Omme (arkiv, Jernbanemuseet) formentlig i 1920'erne. N: Skjersig T. set fra SSØ, 24/8 1967.

og det tror jeg gerne. Men når man bor i den østlige del af landet, så er det alligevel en oplevelse at køre gennem de barske egne ovre mod vest. De store vidder, den klare rene luft oplevet fra en jernbane - det er lige sagen!

Nogle læsere har måske hæftet sig ved de ret få seværdigheder, jeg har omtalt i turbeskrivelsen. Hvis man ser på turistbrochurer fra diverse områder i Jylland, opdager man hurtigt, at ingen af brochurerne kommer ind i det område, som vi har besøgt. Der er ikke meget, der kan lokke turister til disse egne. Det er de ganske få, der har meget specielle interesser, der kommer her. Det er ikke for at forklejne disse områder, jeg nævner dette, men der findes ikke meget man kan byde på i området, hvis man ikke ligefrem er interesseret i jernbanen; og den er jo væk nu!

Jernbanemæssigt havde jeg en virkelig god og udbytterig tur.

J.G.

Redaktionelle betragtninger:

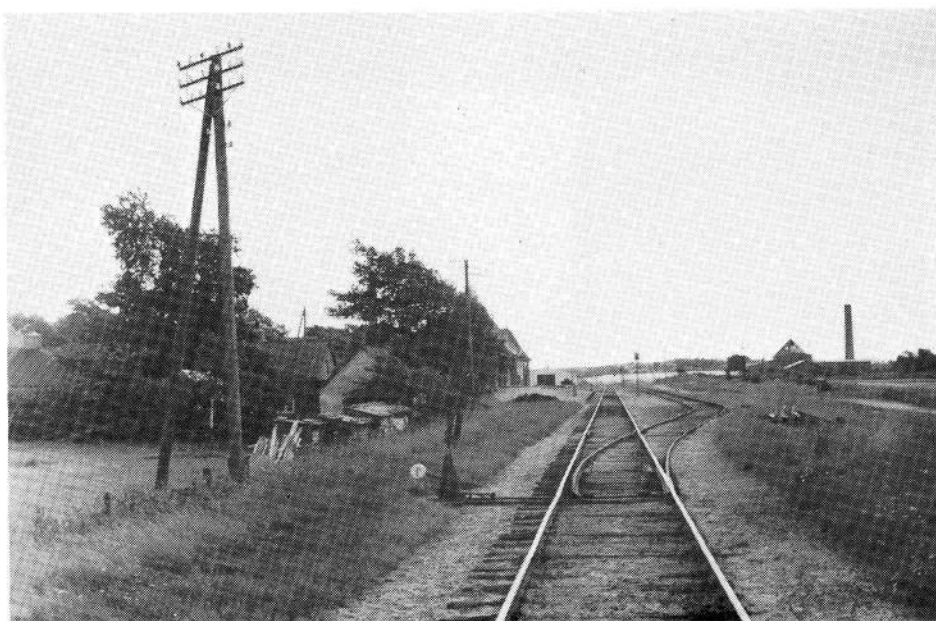
TKVJ er en "stor" bane at gennemgå. Der er meget at fortælle om, og der er meget at illustrere.

Stoffet må derfor deles over nogle numre. Det plejer vi jo i denne artikelserie, men denne gang bliver det til adskillige. Turbeskrivelsen begyndte i 23/2 og sluttet tekstmæssigt i dette nummer. De tilhørende sporplaner er også afsluttet her, medens de manglende fotos vil følge i næste nummer (23/4), hvor der også vil fremkomme kommentarer til sporplanerne. Næste afsnit - LØST OG FAST - vil begynde i 24. årgang, nummer 1, og slutte i 24/2 (håber jeg!). Rullende materiel vil blive behandlet i 24/3 - formentlig udelt, fordi der ikke har været de store seværdigheder i denne banes materiel.

Skulle nogen læsere være i besiddelse af "historiske" billeder fra TKVJ, vil vi meget gerne låne sådanne til affotografering og reproduktion!

Holtrup

Ø: Stakroge st. set fra SV. 15/8 1965. M: Stakroge st. perronside, 24/8 1967. N: Stakroge, indg.sp-sk. Troldhede, 15/8 1965.



TOFAMILIEHUS PÅ MB

af Povl Wind Skadhauge

Hvis der er plads nok, kan en god afveksling på modelbanevilla-vejen været et hus med to bolli-

ger. Tegninger til sådan et bringes her, men er af pladshensyn (udført og) gengivet i mål 1:100. Der er altså brug for følgende omregningstabel:

Til spor	O	= 1:45	ganges	tegningens	mål	med	2,222
-	-	S	= 1:64	-	-	-	1,563
-	-	HO	= 1:87	-	-	-	1,149
-	-	TT	= 1:120	-	-	-	0,833
-	-	N	= 1:160	-	-	-	0,625
-	-	Z	= 1:220	-	-	-	0,455

Forbilledet blev bygget 1925-26 i en af de større nordjyske byer, men lignende huse fra denne tid kan findes i det meste af Danmark. Arkitekt var A. Juul-Hansen. Det approberede projekt blev under opførelsen fraveget på forskellig måde, og ved de til SP udførte tegninger er der taget hensyn hertil, som fotografierne bekræfter.

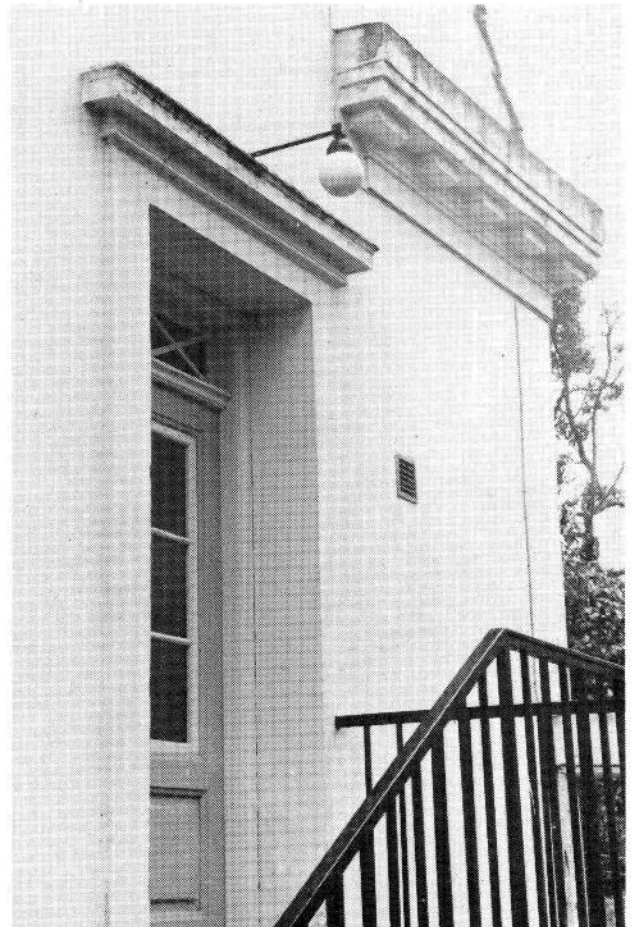
Bygningen har rødt tegltag og er pudset udvendigt. Det samme gælder garagen. Oprindeligt var facaderne hvidkalket overalt. Fotografierne blev taget, mens tilstanden endnu var sådan. Senere er facaderne malet okkergule, med

gesimser, indramninger og sålbænke fremhævet i hvidt og soklen (den nederste sokkel) i sort, alt med et smukt resultat. Skorstenspiberne var hvide og burde være det, hvis de stadig eksisterede. Vinduer står hvide, hoveddør, kælderdør, garagedør og -port derimod grå.

Modelbyggeren har som realistiske alternativer rød eller gul upudset ("blank") facademur, evt. lyserød eller højrød ("bornholmsk rød") kalkning, men i alle tilfælde hvide gesimser etc. Eventuelt vogngrønne eller dæmpet blå døre og port.

Blandt senere tilføjelser, som ikke fremgår af tegningerne, men ses på nogle af fotografierne, er et cykelskur bygget til garagen bagtil og en overdækning af den vestvendte veranda. I baghaven vil et skur til frugt og/eller et drivhus være realistisk tilbehør.

Huset har hele tiden indeholdt en stor lejlighed i stueetagen og en lidt mindre på 1. sal (på det seneste er de dog så vidt vides lagt sammen til én bolig. Øverst var der først tørreloft og et enkelt værelse, placeret i sydgavlen. Kælderen indeholdt/indeholder diverse birum. Bl.a. var der her centralfyr og gruekedel, senere afløst af henholdsvis fjernvarme og el-vaskemaskine, hvorefter skorstenspiberne forsvandt. På et tidspunkt er hele 2. salen inddraget til beboelse; i perioder har også en del af kælderen været beboet. (Under bolig manglen i forbindelse med 2. verdenskrig var der endog beboelse i garagen, hvor der var installeret håndvask og centralvarme! Om der da stadig var dueslag på garageloftet, er ikke opklaret.)



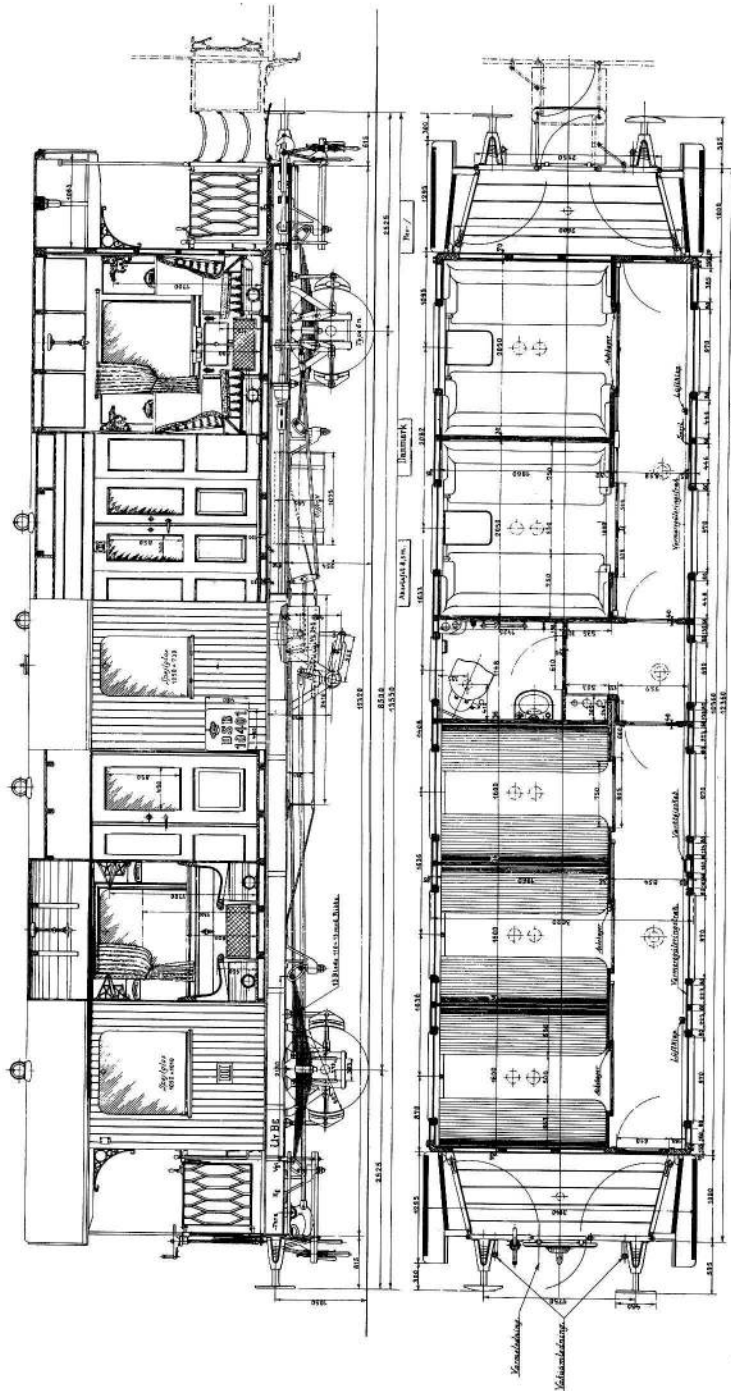


MOD ØST



MOD VEST

VILLA MED TO BOLIGER



1:50 med Skjæbline

Sædeslet Personvogn
II og III Klasse
 Litra No 702 10701-

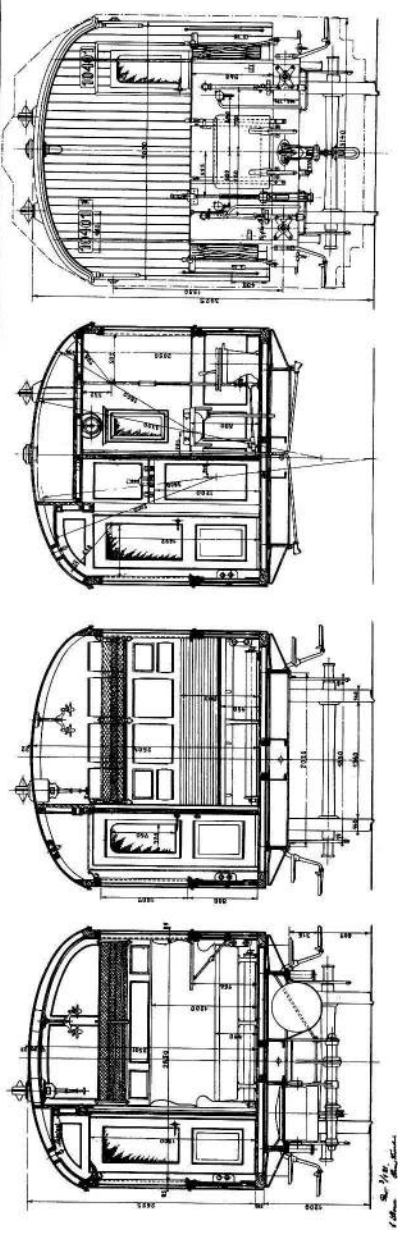
12 Sædespladser II Klasse
 24 " III " " "

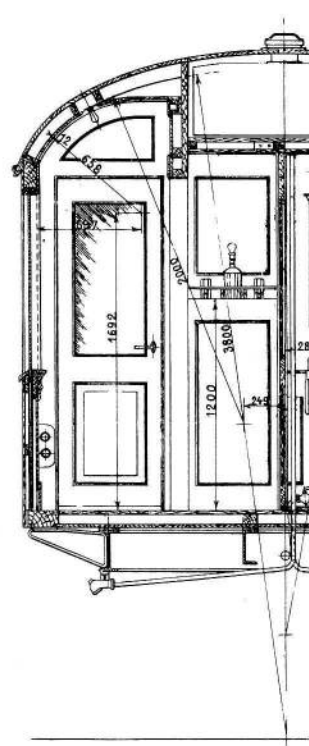
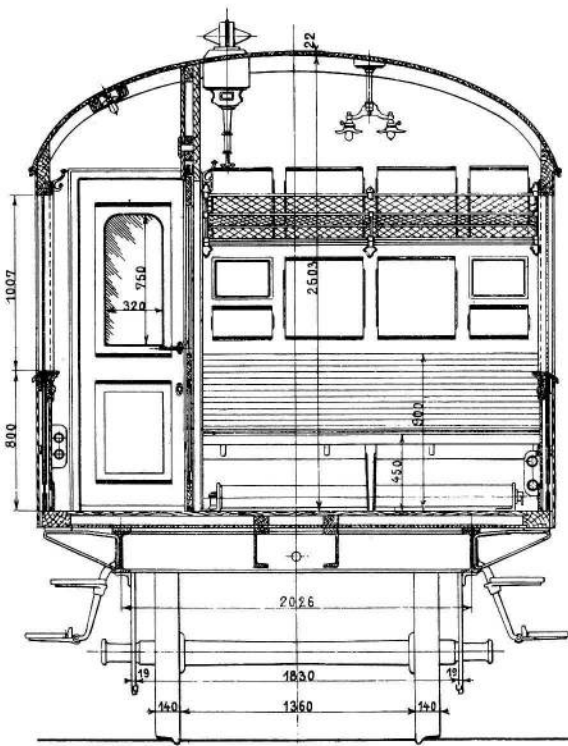
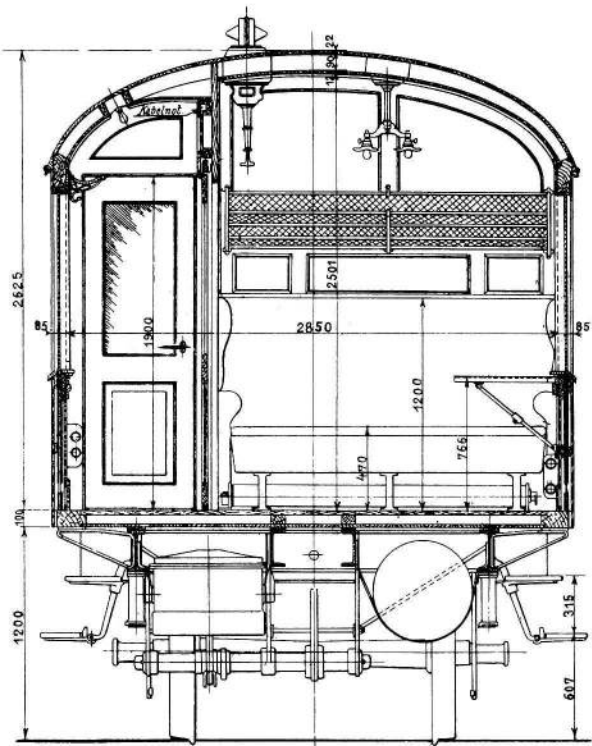
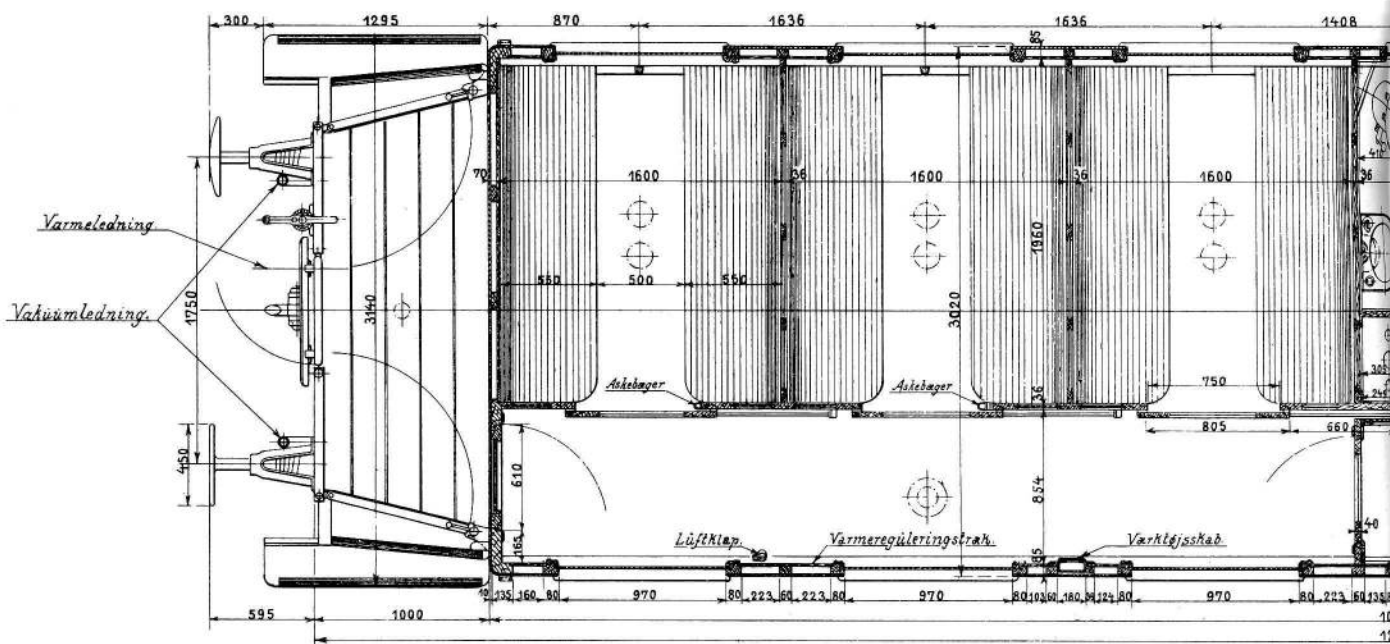
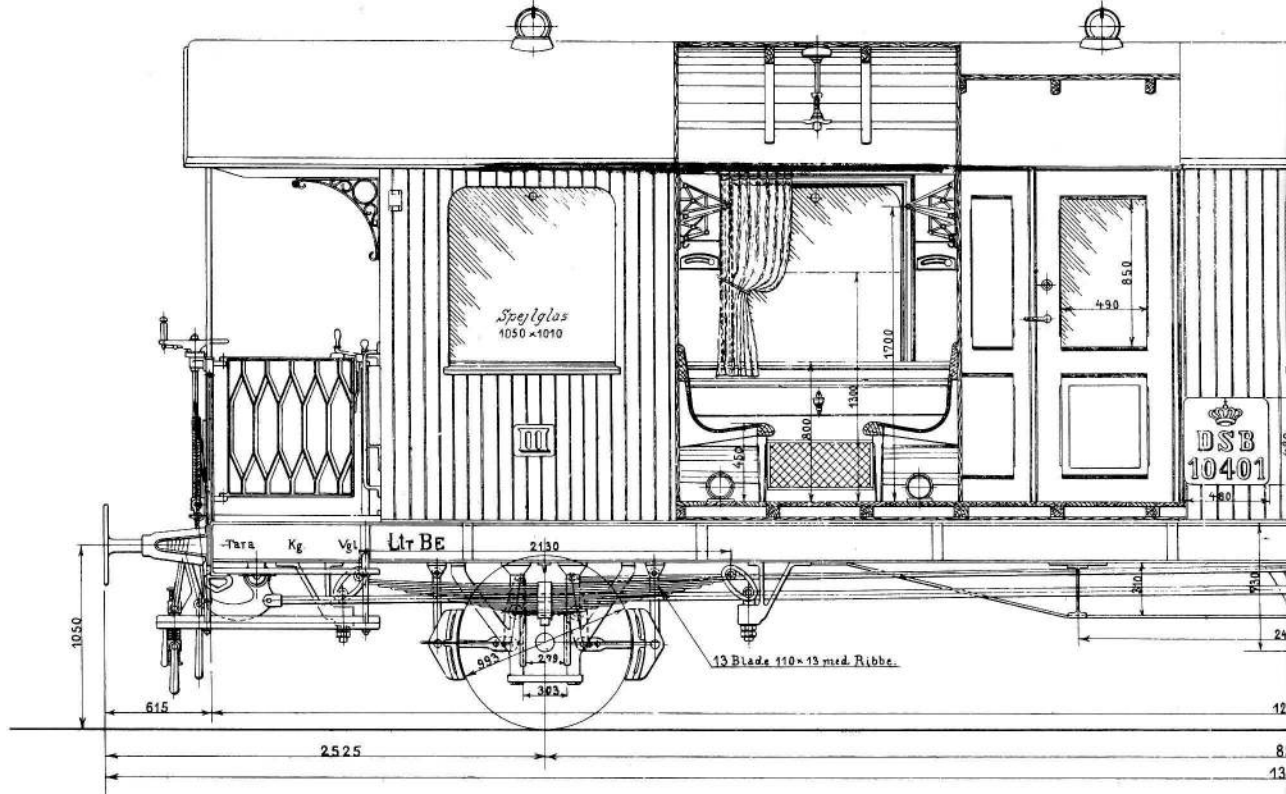
Byggetekniker: *Davidson 1921*

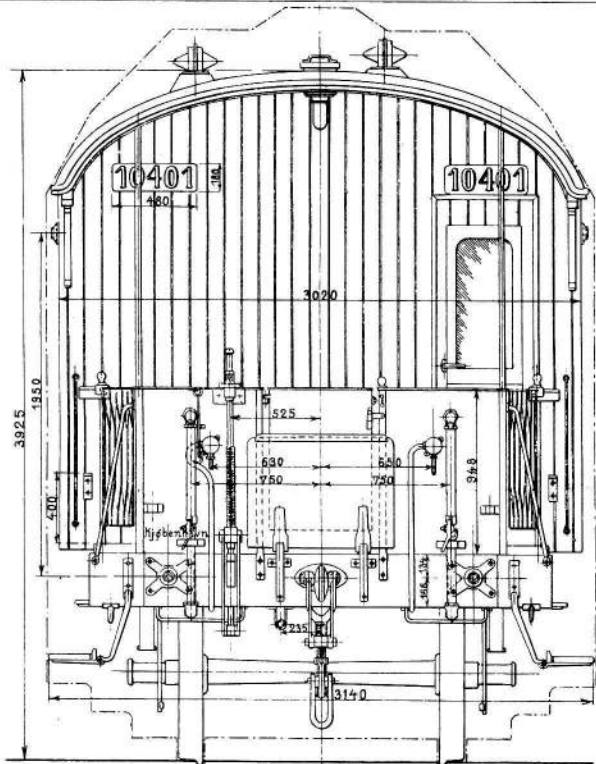
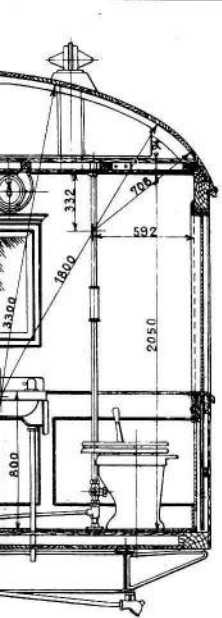
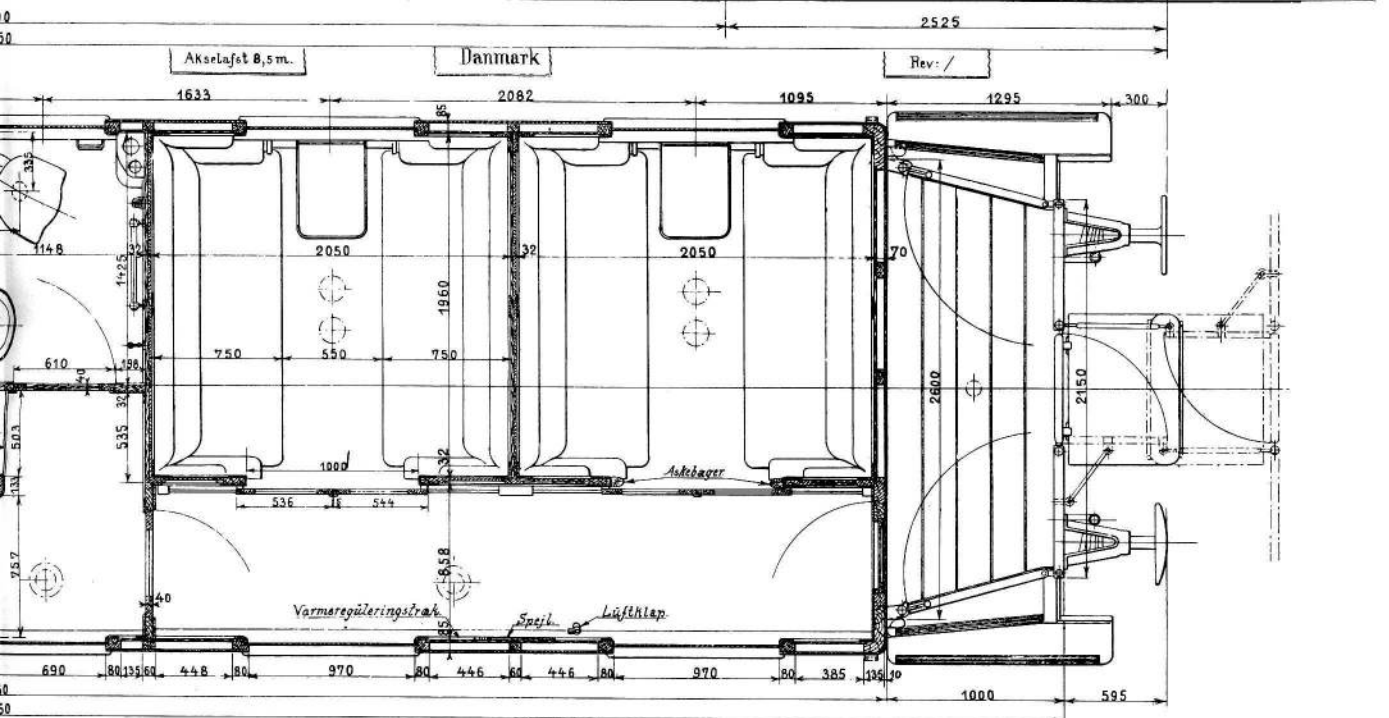
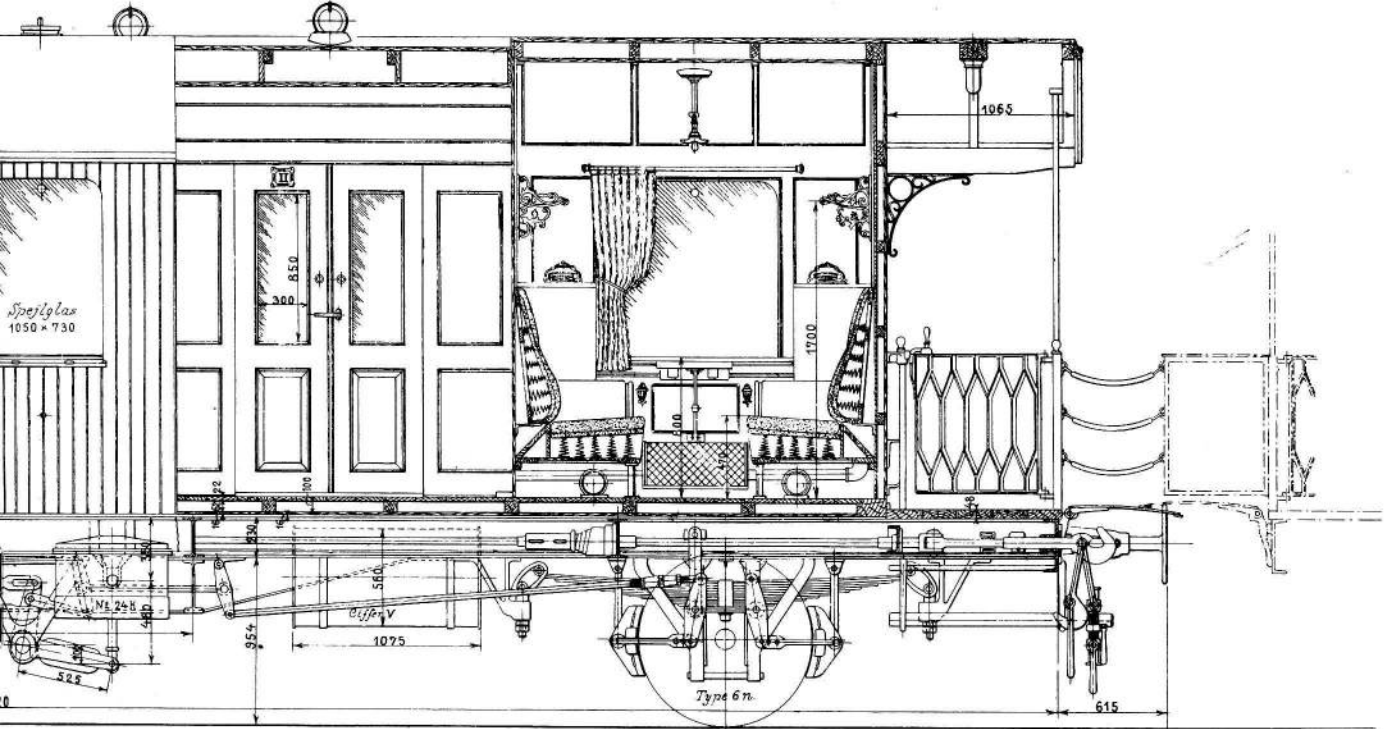
De Danske Statsbaner
 Chefen for Maskinafdelingen

Alm

55.526.







1:20 sand Størrelse.

Toakset Personvogn

II og III Klasse

Litra Be No 10401-

12 Siddepladser II Klasse

24 do III do

Kjøbenhavn Januar 1921.

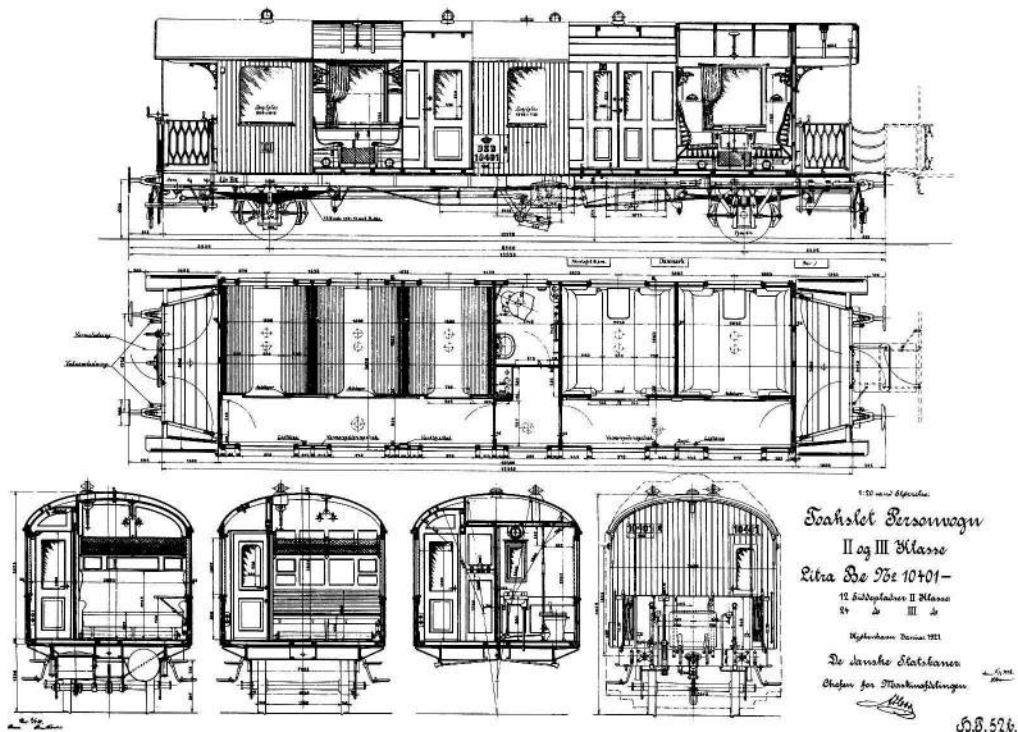
De Danske Statsbaner.

Chefen for Maskinafdelingen

Kilbo

den 5/1 1921.
J. Hansen

58 526



På midtersiderne i dette nummer (og kommende numre!) prøver vi noget nyt - efter ide fra E.V.P.

Der findes jo i arkiverne en sand guldgrube af prægtige hovedtegninger af det rullende materiel - stammende fra en tid, hvor man tillod sig at bruge ressourcer på at fremstille nøjagtige og akkurate tegninger, både som forslags-tegning og som dokumentation for den faktisk byggede vogn. Nogle af disse tegninger findes i klubbernes arkiver, både i oprindelig målestok (1:10, 1:20 eller 1:25) og nedfotograferet til 0 (1:45) eller H0 (1:87), og de vil kunne fås ved henvendelse til arkiverne.

E.V.P.s ide er, at samme tegning - på én gang - bringes i såvel 0 (1:45), H0 (1:87) som

N (1:160). Herved vil man på den "store" gengivelse kunne opløse detaljerne på den "lille" gengivelse, noget der ellers kan være vanskeligt for den, der ikke er helt "dus" med at læse en tegning. Men samtidig vil man også bedre kunne vurdere, om der i den "lille" gengivelse skulle mangle nogle af de tyndeste streger.

Vi vil også forsøge at skaffe et fabriksfoto af det pågældende stykke materiel - men har ikke nået det til denne gang. Endvidere er det E.V.P.s hensigt at bygge modeller af nogle af de viste vogne, og det vil så blive beskrevet under "Vi bygger".

Vi bestræber os efter bedste evne på at ramme den korrekte målestok, men da der kan forekomme utilsigtede "forvrængninger" undervejs i reproduktion

og trykning, bedes man altid starte en eventuel modelbygning med at kontrollere tegningens målforhold.

Der skulle ikke være problemer med at bringe H0 og N tegningerne i den "rigtige" størrelse, og det samme gælder for de korte vogne i 0.

Men det bliver et problem med lange bogievogne, hvor der ikke er plads nok, selv på midt-opslaget. Derfor vil 0-tegninger af disse vogne blive forsynet med en "advarsel", der angiver hvilket målforhold den pågældende tegning er gengivet i (f.eks. 1:52,5!)

Vi håber, at disse tegninger falder i god jord, og vil gerne høre fra læsere, der bygger modeller efter disse tegninger.

Red.



MOD NORD

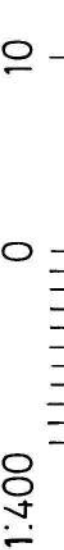
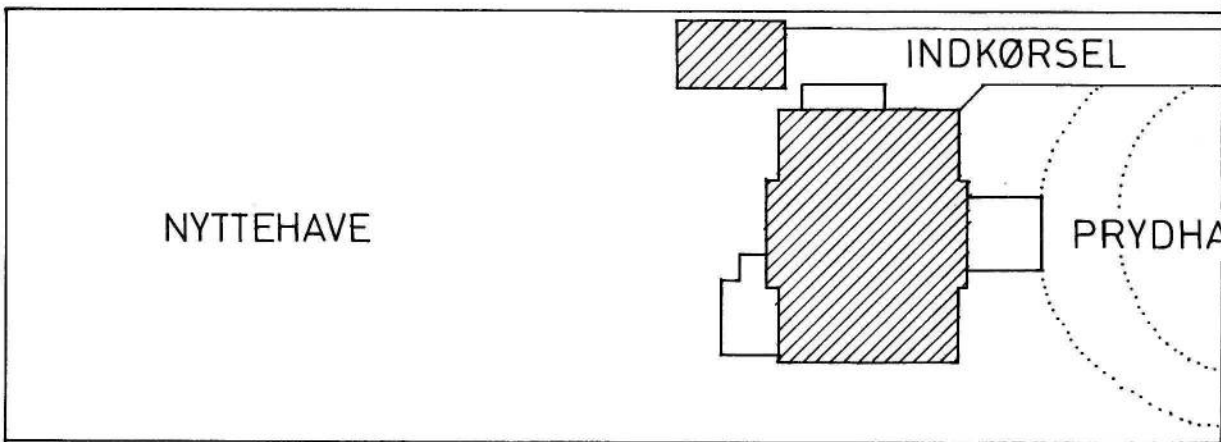
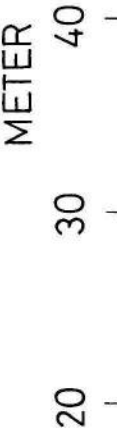
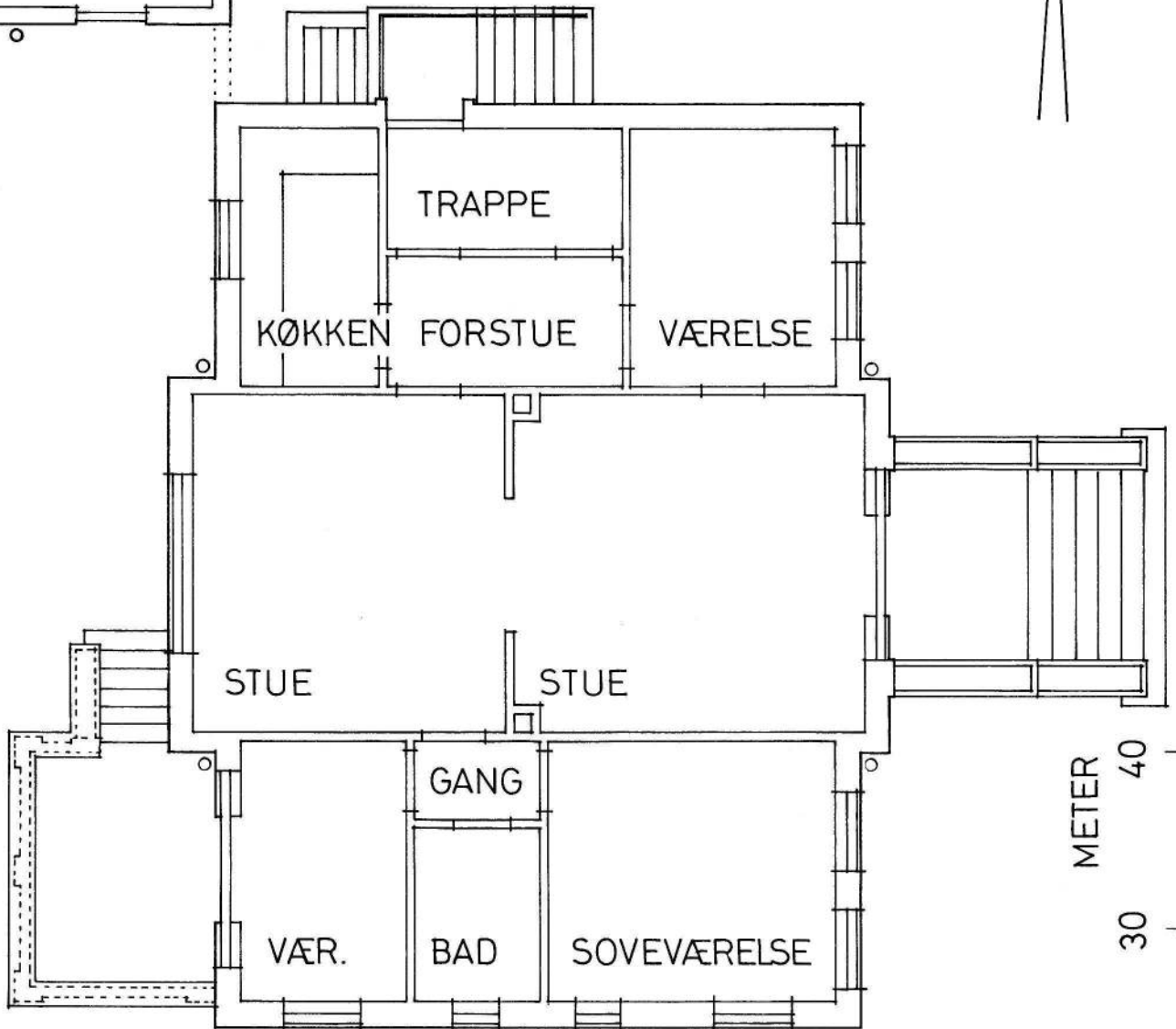
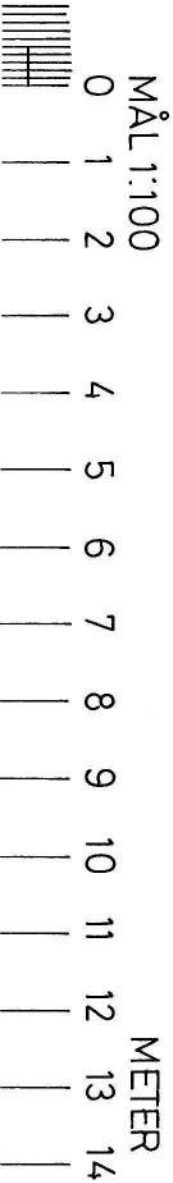
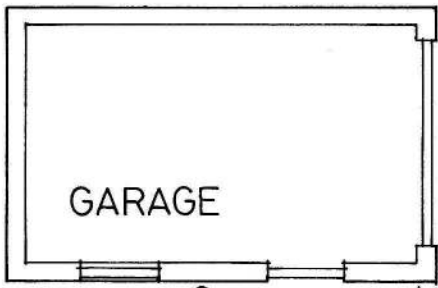


MOD SYD

MÅL 1:100 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 MTR.



PLAN 1:100 AF STUEETAGE



BELIGGENHEDSSKITSE 1:400

VILLA MED TO BOLIGER



Haven var til at begynde med delt helt klart i en stor nyttehaver med frugttræer, grønsager og kartofler bagtil - og en prydhaver fortil. I årenes løb forsvandt mere og mere af nyttehaven, og kun en del af frugttræerne stod til sidst tilbage. Indkørslens oprindelige grusbelægning er udskiftet med betonfliser. Som antydning med priklinie på beliggenhedsskitsen blev der somme tider ved et hus som dette anlagt to indkørsler og en i øvrigt ret meningsløs rundkørsel. Den gav beboerne mulighed for - i hvert fald om sommeren - at give deres gæster en nærmest fyrstelig modtagelse på den store trappe midt for huset. Måske en idé, hvis modelbaneanlægget repræsenterer fx 1925-35.

En variationsmulighed ud over de allerede nævnte m.h.t. farver og historiske ændringer er spejlvending, altså flytning til den modsatte side af den nord-sydgående vej. Og selvfølgelig bestemmes grundstørrelsen af, hvad der er plads til på anlægget.

Til brug for dem, der foretrækker at placere modellens skillevægge nogenlunde som i virkeligheden, skal til sidst oplyses, at de fleste af de i stueetagens plan viste vægge genfindes i kælderen og på 1. sal.

I SP 1986/1 blev der 1. spalte på side 18 nævnt nogle luftfotobøger, som kan være til inspiration ved udformning af et modelbaneanlæg. Der foreligger nu yderligere en bog i samme genre: Danske byer set fra luften, tekst: Henning Dehn-Nielsen, fotos: Hans Henrik Tholstrup. Lademanns Forlag.

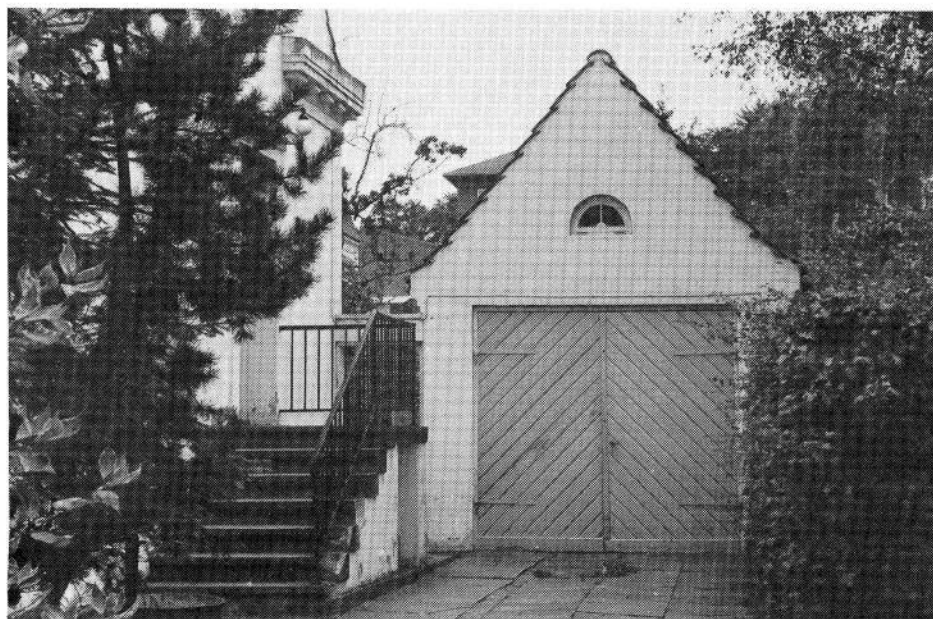
KLUBNYT

MODELJERNBANEKLUBBEN "HØ"

Referat af generalforsamlingen i Modeljernbaneklubben "HØ", Albertslund den 4/3 1987.

Til dirigent valgtes Bo Hegner. Formanden kunne konstatere, at klubben nu er gået ind i sit 37. år. Et af det forgangne års højdepunkter har været besøget fra MOROP's tekniske udvalg i maj måned, hvor 40 til 50 personer mødte op. Forberedelserne op til dette besøg har været meget gavnlige for klubben, da det at have et mål man skal nå altid sætter ekstra gang i aktiviteterne. Det næste mål bliver klubbens 40 års jubilæum i 1989, hvor klubben sammen med DMJK skal afholde DMJU's årsmøde.

Der har i det forløbne år hovedsageligt været arbejdet



med færdiggørelsen af lokale 4 og færgestationen. Signalanlægget på Højby er færdigt, så nu ventes der på færdiggørelsen af Farstrup. Herefter kommer turen så til lokale 3, hvor anlægningen af Borup snart kan påbegyndes. Antallet af huse er i årets løb blevet forøget med nogle stykker, men da der stadigvæk mangler nogle, ville det hjælpe meget, hvis alle medlemmerne ville lave en bygning hver.

Der er nu 19 aktive og 4 passive medlemmer i klubben. Af dem er Martin R. Christiansen, Stig H. Larsen og Allan K. Jensen nye, som formanden bød velkommen.

Til sidst takkedes alle for et godt kammeratskab i 1986 med ønske om at det må fortsætte fremover.

Da klubbens forsikring havde nået et uacceptabelt niveau, har bestyrelsen besluttet at opsiges den. I stedet for vil man så vidt det er muligt, hvert år henlægge 1.000 kr. som en slags selvforsikring. Derefter blev regnskabet gennemgået og godkendt.

Følgende personer blev valgt til bestyrelsen:

Formand: Henrik Borgen

Kasserer: Povl Kjær-Larsen

Best.medlem: Erik Bugge

Hans Schontal

Henning Wachter

Suppleant: Allan Huusom

Revisor: Bent Stærmosé

Kontingent og nøgleindskud blev fastsat uændret.

Efter en mindre diskussion om klubbens forhold til Albertslund kommune og brugen af lokalerne, fremkom Steffen med et ønske om at blive bedre informeret om, hvad der sker i og uden for klubben. Det kunne konstateres, at informationen ikke rigtigt nåede ud p.g.a., at det ikke interesserede medlemmerne. Der fremkom forslag om, at man fastlagde et bestemt tidspunkt, hvor informationen skal gives på.

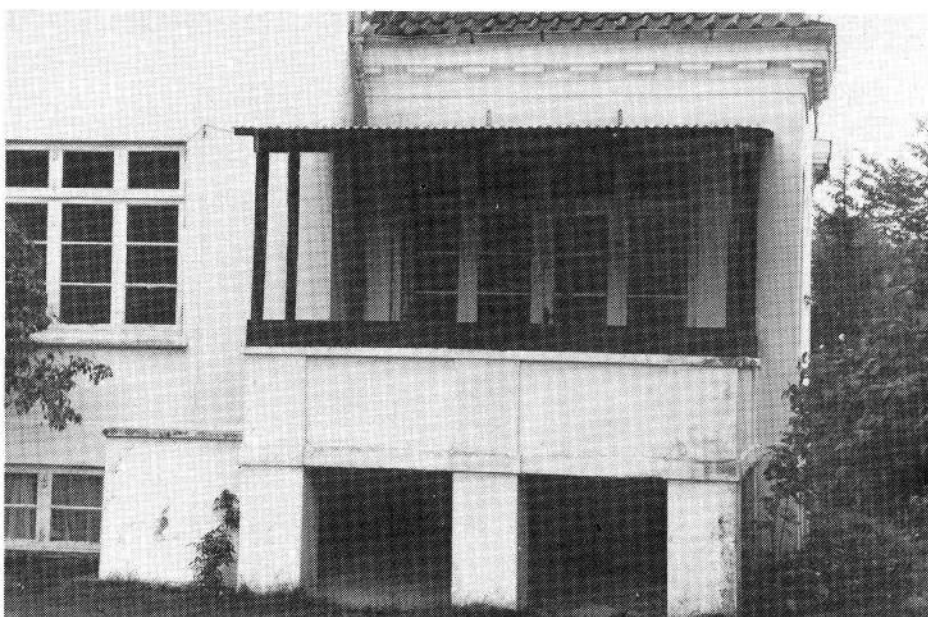
Der blev klaget over for få ture ud af klubben. Turudvalget (Hans og Per) ville gerne have, at der fremkom nogle ønsker om, hvor vi kunne tage hen, samt at tilslutningen til de ture, der arrangeres, bliver noget større end hidtil.

H.H. Wachter

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Købes: Märklins N-maskine i størrelse H0. Den skal være velholdt og køreklar.

Henvendelse: Bo Jensen
telefon 08 43 37 42



KNUDSHOVEDBANEN

(1. del)

I forbindelse med artikelse-
rien i anledning af Storebælts-
overfartens 100-års jubilæum
(eller rettere 100 året for på-
begyndelsen af sejladsen over
bæltet med jernbanefærger),
der blev bragt i SIGNALPOSTEN,
årgang 19, nummer 4 og årgang
20, numrene 1-4, blev der også
arledning til at omtale en del
af Knudshovedbanens historie.
For begge de nævnte emner var
grundlaget til dels internt ma-
teriale, breve, indberetninger

o.s.v. Materialet indeholdt
imidlertid en hel del flere op-
lysninger, end der blev benyt-
tet i artiklerne om Storebælts-
overfartens historie og ikke
mindst om Knudshovedbanen. Det
har derfor været nærliggende
at samle disse oplysninger i en
særlig artikel, der følger ne-
denfor.

Det skal dog straks nævnes,
at der ikke er tale om en fuld-
stændig skildring af banens hi-
storie. Det benyttede kildemate-
riale dækker kun tiden frem til
ca. 1930. For tidsrummet fra da

af og til banen blev nedlagt
i 1956, haves kun mere spredte
oplysninger, og der er kun at
håbe på, at der senere kan
blive lejlighed til at tilveje-
bringe de manglende oplysnin-
ger, således at en fuldstændig
skildring af denne lille bane
engang kan skrives.

I artikelse-
rien om Store-
bæltsoverfartens historie er væ-
sentlige dele af Knudshovedba-
nens forhistorie og senere be-
nyttelse blevet omtalt ret udfør-
ligt, hvorfor det i denne for-
bindelse måske var tilstrække-
ligt at henvise til disse artik-
ler. Af hensyn til nye læsere
og de læsere, der ikke længere
er i besiddelse af de pågælden-
de numre af SIGNALPOSTEN, vil
en gentagelse af en del af op-
lysningerne dog formentlig være
på sin plads.

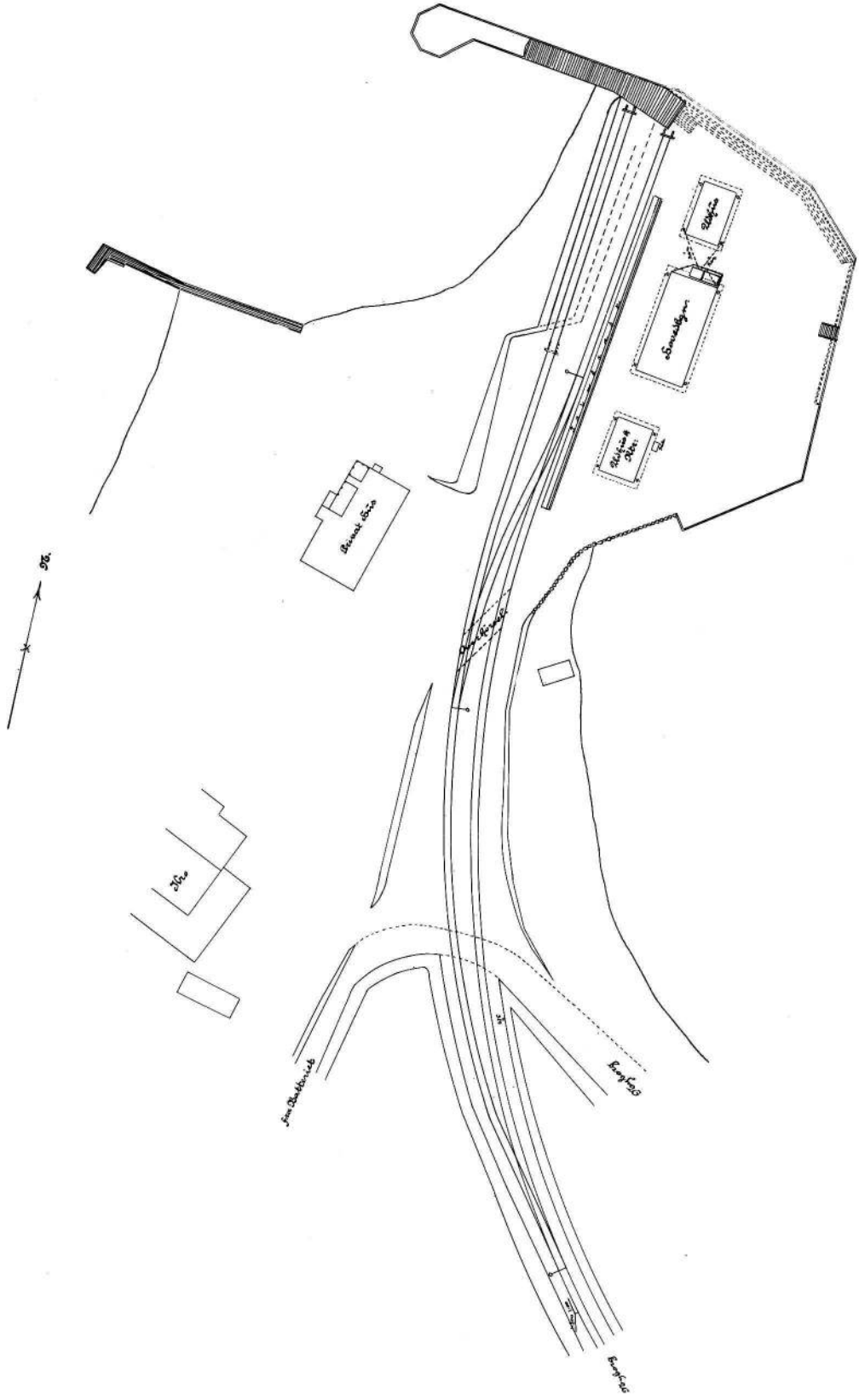
Anlægget af Knudshovedba-
nen var en del af det store
projekt til etablering af damp-
færgesfart over Storebælt, hvor
dampfærgesejladsen påbegyndtes
den 1/12 1883. Tanken var den,
at banen skulle kunne benyttes
i isvintre, hvor færgesfart ikke
var mulig mellem de 2 over-
fartsbyer, Korsør og Nyborg,
og hvor trafikken som tidligere
måtte foregå via Knudshoved/
Slipshavn og Halsskov enten
ved sejlads med isbryder eller
ved brug af isbåde. Jernbane-
befordring af de rejsende så
nær til overfartsstedet som mu-
ligt var da en nødvendighed
for at opnå en rimelig afvik-
ling af trafikken.

Bygningen af Knudshovedba-
nen blev overdraget entrepre-
nørfirmaet A.P. Gunnarsson og
Heinrich Hoffmann i henhold til
kontrakt afsluttet i juli 1882.
Ifølge kontrakten skulle banen
være færdigbygget senest den
31. december 1882.

Banen, der fik en samlet
sporlængde på 0,80 mil = 6,026
km og strækninglængde 5,8 km,
stod allerede færdig i slutnin-
gen af november 1882, og den
23/2 1883 blev der foretaget
forskellige prøvofarter. Banens
overbygning bestod af brugte
skinner lagt på nye sveller,
men skinnerne måtte allerede
året efter udskiftes, da de var
for dårlige. År 1900 bestod
overbygningen af 45 lbs. jern-
skinner, der senere igen (jvf.
statsbanernes driftsberetning



Slipohavn edolseplac,



Utbildt i Bult 1886
A. Larsson

1:500
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

1928/29) er udskiftet med 32 og 34 kg skinner med meget korte skinnelængder helt ned til 5,5 m i grusbilast.

Højest tilladelige akseltryk blev fastsat til 13,5 tons og den maksimale hastighed til 45 km/t. Stærkeste stigning var 7,5 o/oo og mindste kurveradius 190 m. Efter datidens forhold et relativt svært spor.

På strækningen blev anlagt Knudshoved station (eller rettere holdeplads) samt Slipshavn station (eller holdeplads), hvor banen endte. Knudshoved station var dækket af hovedsignaler, hvorefter en eventuel toggang kunne foregå på normal reglementeret måde. I 1910 blev hovedsignalerne imidlertid fjernet, da den forekommende trafik var så ringe, at toggangen kunne afvikles efter reglerne for havnebanekørsel, der fremover og helt til nedlæggelsen var gældende.

For så vidt angår Knudshovedbanen og de to stationer (holdepladser) blev der truffet den ordning, at de nævnte anlæg blev henlagt under de sjællandske statsbaner, idet dog de jydsk/fyenske statsbaner for de sjællandske statsbaners regning skulle føre tilsyn med strækningen og drage omsorg for vedligeholdelse, snerydning m.v. Ordningen synes måske ved første øjekast lidt ejendommelig, men havde sin forklaring deri, at alle forhold vedrørende færgeoverfarten hørte under de sjællandske statsbaner.

Ved Knudshoved station blev som stationsforstander ansat løjtnant Charles Henrik Sørensen Løwe, der tidligere havde beklædt andre embeder ved statsbanerne. Løwe omkom i 1906 ved en jernbaneulykke i Nyborg på Knudshovedoverkørslen, hvorefter

der ikke blev udnævnt nogen efterfølger i embedet på Knudshoved station.

Udover Knudshoved station havde stationsforstander Løwe ansvaret for filialen i Slipshavn, hvor det daglige tilsyn varetoges af lodsoldermand N. Nielsen fra hovedlodsstationen for Storebælt, der dengang fandtes i Slipshavn. Lodsoldermanden døde i 1888, hvorefter tilsynet overgik til en lodsformand. Tilsynet omfattede stationen og de beskedne bygninger, der iøvrigt stadig findes der. Hvad de tilsynsførende fik i honorar, ved vi ikke, men det har nok været beskedent. Statsbanerne betalte herudover for brændsel til opvarmningen af lokalerne om vinteren, herunder efter særskilt regning for savn og hugning af brænde. Statsbanerne var meget nøjeregående med udgifterne.

Togtrafikken mellem Knudshoved og Slipshavn blev af et yderst ringe omfang, idet Slipshavn i årene efter færgefartens påbegyndelse slet ikke blev benyttet som overfartssted i isperioder. Resultatet blev, at der på strækningen kun løb enkelte inspektionstog og særlige tog til befordring af inventar fra/til Slipshavn station, idet dette lejlighedsvis blev udlånt til andre stationer, bl. a. Strib, der havde brug for mere inventar i forbindelse med afholdelse af eksamen for bl. a. trafikalever.

Efter beslutningen om bygningen af Knudshovedmolen i 1890 kom der dog lidt liv på strækningen Knudshoved-Slipshavn. En del af byggematerialerne til molen blev nemlig tilført søværts til Slipshavn hvorfra de blev transporteret til Knudshoved. I den anledning

fik entreprenørerne tilladelse til at indlægge en tredje skinne i sporet samt tilladelse til at beføre strækningen med som det hed "Haandkøretøjer/Troljer eller Draiser paa Betingelse af, at Køretøjerne fremføres i Overensstemmelse med Politireglementets Forskrifter".

Da byggearbejderne ved Knudshoved var færdige, kom de stille dage igen på den lille banestrækning til Slipshavn; banen var åbenlyst helt overflødig, og i 1904 blev det besluttet at nedlægge den. Sidste tog for afhentning af inventar m.m. fra stationsbygningerne løb mandag den 13. marts 1905. Det bestod foruden af maskine af 2 godsvogne, der blev læsset således:

1 vogn til Strib:

1. Stationens beholdning af opfyrringsbrænde
2. Et rundt bord
3. 4 malede borde
4. 4 bænke
5. 1 stige
6. 1 træpestige
7. 1 vognstige og
8. 25 stole

1 vogn til Fredericia:

1. De øvrige på inventarregnskabet opførte genstande
2. Alt i telegrafkontoret værende inventar, såsom skranke, ståpulte, telegrafbord, telegrafapparat og elementer med skab.
3. 2 fristående closetter med tilbehør.
4. Alle småting såsom blækglas, skrivetøj o.l.

Som man ser en næsten komplet fortegnelse over, hvad der hørte til en lille statsbanestation omkring århundredskiftet. Dog mangler trækvognen, men en sådan fandtes også. Hvorfor den ikke er med i ovenstående fortegnelse, ved vi naturligvis ikke. Men Slipshavn station havde virkelig også en trækvogn, ganske vist en gammel og formentlig veltjent en, som vort kildemateriale mange år senere fortæller om, da vognen, som er kommet til en anden station, nu skal repareres.

De overflødige jernbanearealer blev købt af stamhuset Juelsberg, medens stationsbygningerne blev overtaget af Lodsvænet. Knudshovedbanen fik herefter en strækningslængde på 3,91 km.

Statsbanerne havde dog ikke husket at få alle de etaten hørende genstande fjernet fra Slipshavn. Den 5/4 1906 indbe-



Knudshoved. Opsynsboligen

rettede Nyborg Lodseri, "at krudthuset i Slipshavn Skandse, hvori statsbanernes krudt- og fyrværkerisager opbevares, nu er i så dårlig tilstand, at det ikke mere er skikket til at opbevare krudt i". Hvad der herefter videre skete med de nævnte ting, der formentlig blev benyttet til afgivelse af tågesignaler for statsbanernes færger og skibe, vides ikke, men måske de er blevet overført til Knudshoved, hvor statsbanerne havde et lignende depot.

Knudshoved station blev som nævnt bestyret af stationsforstander Løwe, hvis tjenesteplichter var fastsat i en særlig "Instrux" udsendt som tillæg I til "Tjenstlige Ordre og Meddelelser" den 16. december 1884. Instruksen indeholdt naturligvis især bestemmelser i forbindelse med "Etablisementet Knudshoved's Benyttelse under Isforhold", og hvad deraf fulgte. Som et særligt punkt bemærkes, at stationsforstanderen i det daglige var pålagt at besørge fyrtjenesten og at passe signalkanonen. Måske dette sidste punkt nødvendiggjorde ansættelsen af en tidligere militær befalingsmand. Løwe passede i mange år sine pligter alene, senere assisteret af en stationskarl og sine to døtre. Stationskarlen kom iøvrigt til skade under udførelsen af sin tjeneste, idet han fik sin ene hånd knust af en dynamitpatron på knaldstationen ved fyret, så ufarligt var dette arbejde ikke. For at udvirke en erstatning gik Løwe til møde med en sagfører i Nyborg, og det var på hjemvejen fra dette møde, at han omkom ved den nævnte jernbaneulykke.

Etablisementet Knudshoved, som stationen med tilhørende bygninger benævntes, undergik i de første år efter færgefartens påbegyndelse en del udvidelser, ligesom spornettet blev forandret, senest ved Knudshovedmøllens færdiggørelse i 1892. En af grundene til disse udvidelser var, at de oprindelige bevillinger ikke var helt opbrugt, hvorved lidt mindre vigtige arbejder kunne udføres. Blandt de i denne forbindelse udførte arbejder kan nævnes en udvidelse af krudthuset og anbringelse af en lokomotivdrejeskive. I Slipshavn blev der kun udført mindre arbejder.

Toggangen på Knudshovedbanen fik slet ikke det omfang, som man havde forestillet sig. Antallet af tog var meget lille, næsten udelukkende de små tog fremført af en rangermaskine fra Nyborg, der befordrede mandskab til indsætning og ud-

tagning af isbådene i Knudshoved. Undtagelsesvis kunne der dog blive tale om små arbejds- og inspektionstog.

Det var derfor ikke så mærkeligt, at man, da såvel banen som isbådsstationen skulle forblive i brugbar stand i tilfælde af en isvinter på Storebælt, forsøgte at udnytte anlæggene til andre formål. Et af disse formål blev anvendelsen af sporet nærmet Nyborg til hensættelse af godsvogne, der ventede på overførsel over Storebælt, og hertil er banen blev meget anvendt gennem årene. Også til hensættelse af godsvogne, der af en eller anden grund ikke var afgivet til drift er Knudshovedsporet blevet benyttet. Problemet om vinteren var imidlertid, om banen skulle anvendes til sit oprindelige formål til befordring af personer, rejsegods og post mellem Nyborg og Knudshoved, i så fald måtte banen jo ryddes.

Knudshoved-etablisementet fik i årene umiddelbart før den 1. verdenskrig interesse i forbindelse med helt andre anvendelsesmuligheder, nemlig dels som feriekoloni og dels som udflugtsmål i forbindelse med jernbaneudflugter. Dette sidste kunne også som ovenfor nævnt kollidere med sporets anvendelse til hensættelse af et større antal godsvogne, men hvor megen udflugts trafik, der foregik over banen i disse år, vides ikke, måske har problemet været ganske lille. Endelig blev Knudshovedbanen anvendt til hensættelse på fri bane af vognladningsvise forsendelser til modtagere i Nyborg, der ønskede det modtagne gods (som oftest mursten) aflæsset et andet sted end på Nyborg station. Endelig havde stamhuset Juelsberg af og til sender af høl til befordring. Knudshovedbanens spor nærmest Nyborg var der således en del anvendelse for, hvorimod der på den yderste del næsten aldrig kørte et tog.

Ved den første verdenskrigs begyndelse blev der stationeret en kombineret fodfolks- og artilleriafdeling på Knudshoved - detachementet Bardenfleth. Dette gav så vidt det kan ses anledning til lidt trafik på banen - og en del gnidninger mellem militæretaten og jernbaneetaten. Efter verdenskrigens ophør blev militærkommandoet trukket tilbage, og torholdene på Knudshoved blev som før krigen.

I midten af tyverne foregik der en del transporter af sten fra skærvefabrikken beliggende ca. 2 km fra Nyborg. Trafikken

må have været af et vist omfang, idet kilderne omtaler stor travlhed på Nyborg station, dels på grund af stentransporterne og dels på grund af ferietrafikken. I vinteren 1922 blev Knudshovedbanen kortvarigt benyttet som personbane i forbindelse med isbrydernes sejlads til og fra Knudshoved mole under den herskende isvinter. Desværre nævner vore kilder intet om omfanget af den stedfundne trafik.

I de følgende år skulle Knudshovedbanen få betydning som udflugtsbane. Dette havde forbindelse med, at der på sommersøndage fandt en betydelig persontrafik sted fra Odense af baderejsende, der tog med såvel privatbanernes som statsbanernes tog bort fra byen og ud til skov og strand. I den forbindelse spillede Kertemindebanen den største rolle, hvilket formentlig skyldtes den korte afstand fra stationen i Kerteminde til stranden, ca. 5 minutters gang. Næsten lige så stor betydning havde trafikken til Nyborg, her var afstanden fra stationen til stranden længere, ca. 20 minutters gang, men omgivelserne smukkere end i Kerteminde.

Der var tale om virkelig mange rejsende, hvorom som nævnt Kertemindebanen og statsbanerne lå i skarp konkurrence. Da statsbanerne stod for billetsalget i Odense, var man indenfor statsbanernes driftsledelse i stand til nøje at følge med i, hvor mange rejsende fra Odense, der på disse sommersøndage tog med toget bort fra byen og hvorhen. Som oftest var der flest rejsende med Kertemindebanen, lejlighedsvis op til 3500 når vejret var godt, medens der de samme dage kunne være næsten 3000 rejsende til Nyborg. Langt færre tog afsted fra Odense på de øvrige baner, flest med Nordvestfynske og Nordfynske jernbaner.

Når statsbanerne havde visse problemer med at klare sig overfor privatbanerne skyldtes det, at Odense ikke var udgangsstation for statsbanetog og ikke havde maskindepot for togmaskiner, men kun for rangermaskiner. Til forstærkning af de personførende tog var der i Odense stationeret 16 bænkevogne, hvis brug imidlertid forståeligt nok ikke faldt i smag hos det rejsende publikum, der klagede og henviste til, at privatbanerne næsten ikke indsatte bænkevogne i deres tog.

Førholdene blev dog ændret således, at de vestfra kommende persontog kunne forstærkes



med personvogne i Odense. Hvad angår trækraften og dermed muligheden for at indlægge særtog mellem Odense og Nyborg opstod den tanke, at man muligvis kunne anvende en Ls-maskine som togmaskine for sådanne lokale særtog. Forholdet var det, at alle maskiner af dette litra (3 stk.) anvendtes

som rangermaskiner i Odense sammen med en Hs-maskine. Man skulle således kun sørge for, at det var en Ls-maskine, der gjorde tjeneste om søndagen, for at have den nødvendige trækraft til rådighed med kort varsel om fornødent.

Om Ls-maskinerne virkelig kom til at fremføre søndagsba-

detog mellem Odense og Nyborg, hvortil de næppe på grund af for lille vandforråd har været særlig godt egnet, vides ikke. Det var jo iøvrigt ikke tilstrækkeligt at have en maskine til disposition, den nødvendige betjening skulle også være til rådighed, og også her kneb det, da der ikke var stationeret nogen lokomotivfyrbødere i Odense, ligesom det ikke var givet, at en strækningskendt lokomotivfører var til rådighed. Der blev imidlertid afholdt nogle prøvekørsler, der viste, at benyttelse af Ls-maskiner var mulig, dog helst kun med gennemkørende tog Odense-Nyborg.

Måske det i denne forbindelse skal nævnes, at baderejsende ikke var en ny foretælse på strækningen Odense-Nyborg. Allerede i 1873 - få år efter banens åbning for drift - fremkom der forslag om indførelse af billige billetter til baderejsende på strækningen. Statsbanerne stillede sig velvilligt overfor ønsket, men så vidt det kan konstateres, blev der ikke indført billigbilletter, hvorimod der blev bevilget enkelte lettelser ved udstedelsen af månedsabonnementskort.

Ib V. Andersen



(Sakset fra DMJU information):

MODELBYGGEKONKURRENCEN 1987

I år blev konkurrencen afholdt og bedømt efter de nye regler. Der var kun indleveret 9 emner i år, så arbejdet med bedømmelsen var ikke så omfattende. Dog brugte dommerne en del tid på de enkelte modeller til at vurdere og give point i de enkelte grupper.

Det lave deltagerantal skyldtes måske de nye regler, idet nogle måske er blevet afskrækket, men det behøver man ikke at være.

Der vil eventuelt ske en mindre korrigerende, idet vi betragter de nye regler som noget, der skal udvikles i tiden fremover. Vi vil f.eks. næste gang starte med en startpointgivning på 5 point i hver pointgruppe, og så skal dommerne vurdere op eller ned.

Der var ikke indleveret nogle fotos, og det skyldes nok, at disse skulle være indsendt i forvejen. Fremover vil vi også lade foto indleveres samtidig med modellerne.

Pointfordelingen så således ud, de 4 øverste modeller var i størrelse 0, de 5 nederste var HO-modeller:

Gruppe	1	2	3	4	5	6	7	total	
DMJK P 125 loko	8	4	4	3	3	6	4	32	flidspræmie
JMJK AF vogn	8	8	4	8	8	6	8	50	2. plads
DMJK DDS vogn	5	7	5	8	9	9	8	51	1. plads
DMJK KM vogn	9	5	5	6	6	6	8	45	
HO-Albertsl. SFJ 2 loko	9	9	8	9	8	9	8	60	1. plads
SE OHJ 46	0	4	3	3	3	3	0	16	
HO-Albertsl. 2 Ford Cargo Ølvogne									Flidspræmie
HO-Albertsl. Hvalpsund Remise								Meget flot	Flidspræmie
HO-Albertsl. LB vogne	8	9	5	9	5	6	8	50	Flidspræmie

Vi Bygger

SKAL, SKAL IKKE, SKAL, SKAL IKKE

Sådan omtrent føler jeg det ofte, når jeg skal begynde på et nyt byggeprojekt i vort blad.

Gennem de læserreaktioner vi, med tak modtager hvert år omkring abonnementsfornyelsestid, får vi mange gode, men ofte direkte modstridende ønsker om bladets fremtidige indhold: "Mere af det" eller "Absolut ikke mere af det (samme emne)" så opsiges jeg mit abonnement".

Og der står man så. Egentlig blev man måske ikke ret meget klogere.

Dcg, et af de ønsker, der af og til er gået igen, har været et ønske om igen at få beskrevet bygningen af en lidt enklere type vogn, end de, der i den senere tid har været bragt. Det må da også indrømmes, at vi skal helt tilbage til 1979, for at finde en byggebeskrivelse af en "almindelig" 2-akslet personvogn, og der er jo kommet mange nye abonnenter til siden da.

Når det så samtidig skal forsegges at undgå, at vi bringer byggebeskrivelser af et stykke materiel, der netop har været taget under behandling i et af de andre, efterhånden talrige, jernbane- og modeljernbaneblade, ja så begynder det at blive vanskeligt.

Imidlertid stod jeg med et ønske om bygning af en toakslet kombineret person- og postvogn af typen med "svalegang". Efter at jeg havde set mit tegningsmateriale igennem, faldt valget på Langelandsbanens LB D 31 og 32. Disse vogne var iøvrigt omtalt i SIGNALPOSTEN, 16. årgang 1980, nr. 1, i en af Alkjær's artikler om "Motormateriellet på de danske jernbaner".

Da ikke alle er så "heldige" at være indehaver af dette nummer af SIGNALPOSTEN (det kan stadig købes ved henvendelse til redaktionens adresse eller prøv at spørge efter det på biblioteket), vil vi her bringe et kort resume af vognenes historie.

Desværre er redaktionen ikke i besiddelse af foto af hverken de oprindelige to person- og

postvogne D 31-32, eller de ombyggede personvogne C 24-25, hvorfor vi, rent billedmæssigt, må støtte os til de tre personvogne LB 21-23, der i det mindste i personvognsenden, havde stor lighed med D 31-32.

Skulle nogen blandt læserne være i besiddelse af fotos af de omtalte vogne LB D 31-32 eller C 24-25, ville det glæde os meget, dersom vi kunne låne disse fotos til brug i bladet. Henvendelse herom til redaktionen.

HISTORIE

Vognene blev anskaffet til Langelandsbanens åbning i 1911. Det var pladebeklædte vogne bygget af vognfabrikken Scandia i Randers, ligesom banens øvrige personvogne, hvorfor de da også på mange områder havde samme udseende som disse vogne.

De havde hver en midtgangsaftdeling med 3 fag og 29 siddepladser på III kl., samt et postrum hvor udenfor en åben svalegang førte forbi. Herved kunne arbejdet i postkupeen foregå uantastet af passagerernes færdsel gennem toget.

Postrummet var på ca. 5,8 m² og indeholdt det sædvanlige udstyr, d.v.s. sorteringsreoler, hylde, servante, taburetter og brevkasser i begge vognsider. Der var 1½ dør i svalegangssiden, men kun enkeltjør i den anden side.

Vognene, der kun havde skruebremse på den ene endeperron, havde ledning for vacuumbremse, samt dampopvarmning.

Efter anskaffelsen af Langelandsbanens tredie motorvogn M 3, den af DfA ombyggede B 11, udstyredes den ene af postvognene, D 31, med hhv. trykluftledning og luftkalorifere til vognens opvarmning.

I 1934 ophørte anvendelsen af bureaupost i togene, og 1934-35 ombyggedes D 31-32 til rene personvogne. Postafdelingen fik svalegangsvæggen flyttet ud i borde, og der indrettedes en ny vognafdeling med midtgang og to fag bænke, så vognen nu fik 50 siddepladser ligesom C-vognene. Men der var noget mere trangt i de ombyggede postrum end i de oprindelige personkupeer, idet den nye afdeling havde et siddepladsmodul på kun ca. 1400 mm mod de oprindelige personvognes 1500 mm på III kl. D 31-32 omlitredes efter ombygningen til C 24-25. De havde allerede i 1932 fået varmtvandsopvarmning og fik nu også rullelejer og trykluftledning.

Alle banens personvogne moderniseredes efterhånden nødtørfigt, idet bænkerne fik et lag filt, overtrukket med tæppetøj, hvilket var samme standard som M 1-2 kunne udvise i 1925.

C 24-25 udrangeredes i 1953.

Dette historiske resume stammer i hovedsagen fra SP, 16. årg. nr. 1 (1980), hvor også banens øvrige person- og rejsegodsvogne er omtalt i forbindelse med Langelandsbanens motorisering.

BYGGEBSKRIVELSE

Som det fremgår af det historiske resume, blev vognene senere ombygget til rene personvogne, og da jeg egentlig også gerne ville have sådan et par personvogne, besluttede jeg, når jeg nu alligevel havde løvsaven fremme, også at bygge disse to vogne i deres ombyggede udgave.

Byggebeskrivelsen drejer sig først og fremmest om person- og postvognene D 31-32, men da personvognsenden af disse vogne, i det store og hele, har samme udseende som Langelandsbanens øvrige personvogne (alle bygget samtidig hos Scandia, og over samme læst), kan beskrivelsen også, med enkelte undtagelser, d.v.s. andre længdemål, også anvendes til LB-vognene B 11-13, C 20 (= ombygget B 13), C 21-23, og de ombyggede postvogne, C 24-25.

Der er mange måder at bygge en modelbanevogn på, og hver især har vi vel en opfattelse af hvilken, der er den bedste eller evt. den letteste. Lad mig derfor starte med at præcisere, at dette er en beskrivelse af min måde at bygge en vogn på. Om det så også er en vejledning i vognbygning, det får være op til den enkelte modelbygger.

Her, som i andre tilfælde, starter jeg altid med at foretage en kontrolmåling af tegningens hovedmål. På den benyttede tegning (SP, 16. årg. nr. 1) afveg dette mål kun ca. ½ mm, hvilket jeg i det kommende har valgt at se bort fra. De i teksten anførte mål stammer altså fra denne tegning, og må tages med et vist forbehold med hensyn til den tegning, der - til lejligheden omtegnet af Hans Alkjær - bringes på side 135.

VOGNKASSEN

Det foretrukne materiale blandt modelbyggere er vel nok 0,5 mm messingplade, - at jeg så normalt bruger konservesdåseblik,

er en anden sag. Dette vil også fremgå af enkelte fotos.

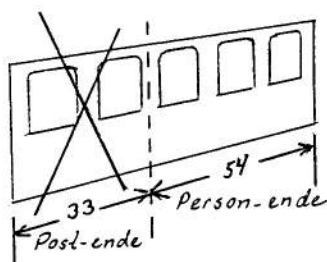
Vognsiderne udsaves/-klippes normalt i den aktuelle længde og højde. I dette tilfælde startede jeg med 8 vognsider, svarende til 4 sider til de to ombyggede personvogne C 24-25 (disse sider skal bruges i deres helhed) og 4 sider til person/postvognene D 31-32, hvoraf dog kun bruges det der svarer til personvognsdelen.

På den ene af vognsiderne, der i alle tilfælde skal måle 87x23 mm, opmærkes på den ene ende af materialet, det der svarer til personvognsenden. Dette opmærkes direkte efter tegningen, medens der i den anden ende opmærkes to tilsvarende vinduer der, hvor der egentlig skulle have været postkupe. Vinduernes indbyrdes afstand bliver derved ca. 2 mm kortere i postenden, svarende til det tidligere omtalte formindskede sidepladsmodul.

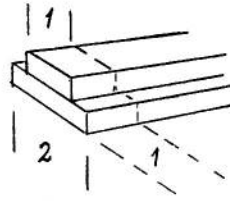
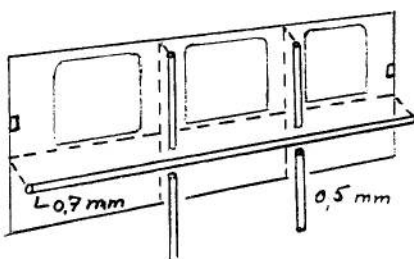
Herefter er alle siderne loddet sammen, med den opmærkede side øverst, og alle vinduerne blev savet ud med løvsav. Da vi imidlertid foreløbig kun skal beskæftige os med postvognene, lægges siderne til eventuelle ombyggede personvogne til side til senere brug.

Siderne til postvognen afklippes/-saves nu således, at der kun bliver personvognsenden af siden tilbage - se fig.

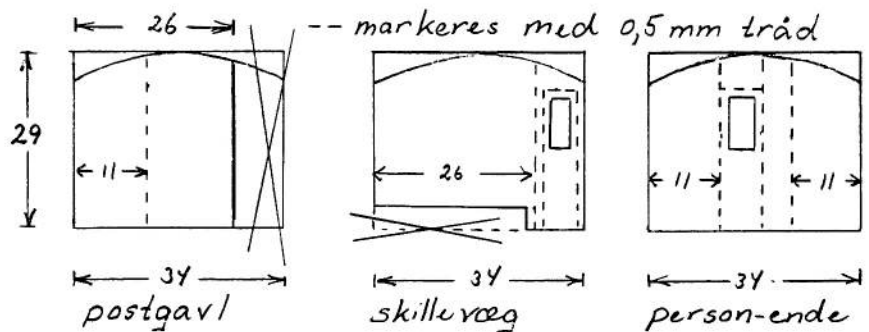
PAS PÅ at det er det rigtige, der klippes af!



På de modstående yderflader loddes nu en gennemgående vandliste under vinduerne (0,7 mm kobbertråd el.lign.) samt lodrette dæklister af 0,5 mm tråd - se figuren.

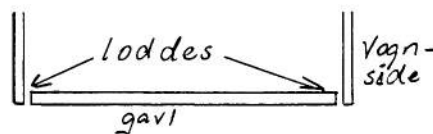


Eventuelt påloddes slutsignalholdere ca. 2 mm over vandlisten, helt ude i hjørnerne. Disse slut-



Også her markeres dæklister og døre med 0,5 mm tråd. I skilleveggen mellem de to vognafdelinger, fraklippes en lille strimmel i bunden (ca. 25x4 mm), for at give plads til vognens bundplade, der i mine vogne består af 4 mm krydsfiner.

Bemærk iøvrigt, at gavlene skal være ca. 1 mm (= 2 x sidernes materialetykkelse) smallere end den totale vognbredde, da gavlene loddes fast mellem vognsiderne - se fig.

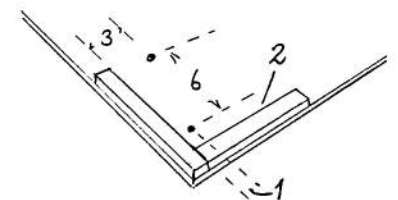


Gavlenes vinduer udsaves med hver gavltypen for sig, da evt. vinduer er placeret forskelligt, dog kan også gavle til eventuelle personvogne, alle saves/klippes samtidig med gavlen til personenden, da alle disse gavle er ens.

Endvidere kan det betale sig at forsyne gavle med opstigningshåndbøjler nu, inden vognkassen bliver samlet. Til det arbejde kan det nok betale sig at lave en lille borelære, et lille stykke dæsblik hvori der er boret de aktuelle huller med et 0,5 mm bor - se fig.

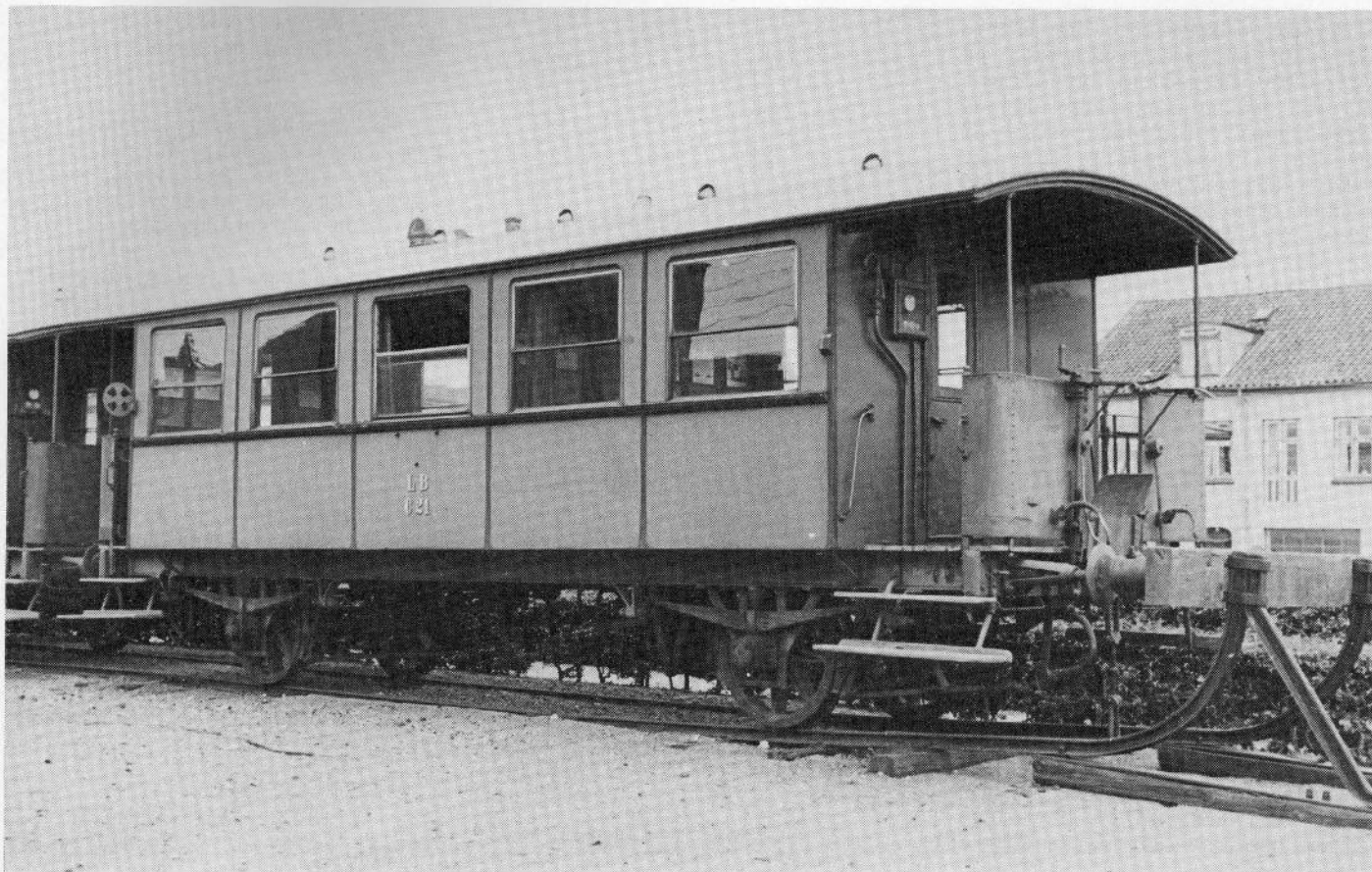
signalholdere er fremstillet af to blikstrimler på hhv. 2 og 1 mm, der er loddet sammen og afklippet i små stykker å 1 mm (hvis man foretrækker det, kan de da også araldittes på vognkassen eller limes på med 10-sekunders lim. Herved undgår man, at de skiller ad, idet man lodder dem fast på vognsiden).

Herefter udsaves et antal gavlstykker - 3 stk. pr. postvogn og 2 stk. pr. eventuel personvogn. Disse gavle, der skal måle 34 mm bred x 29 mm høj, opmærkes efter tegningen således:

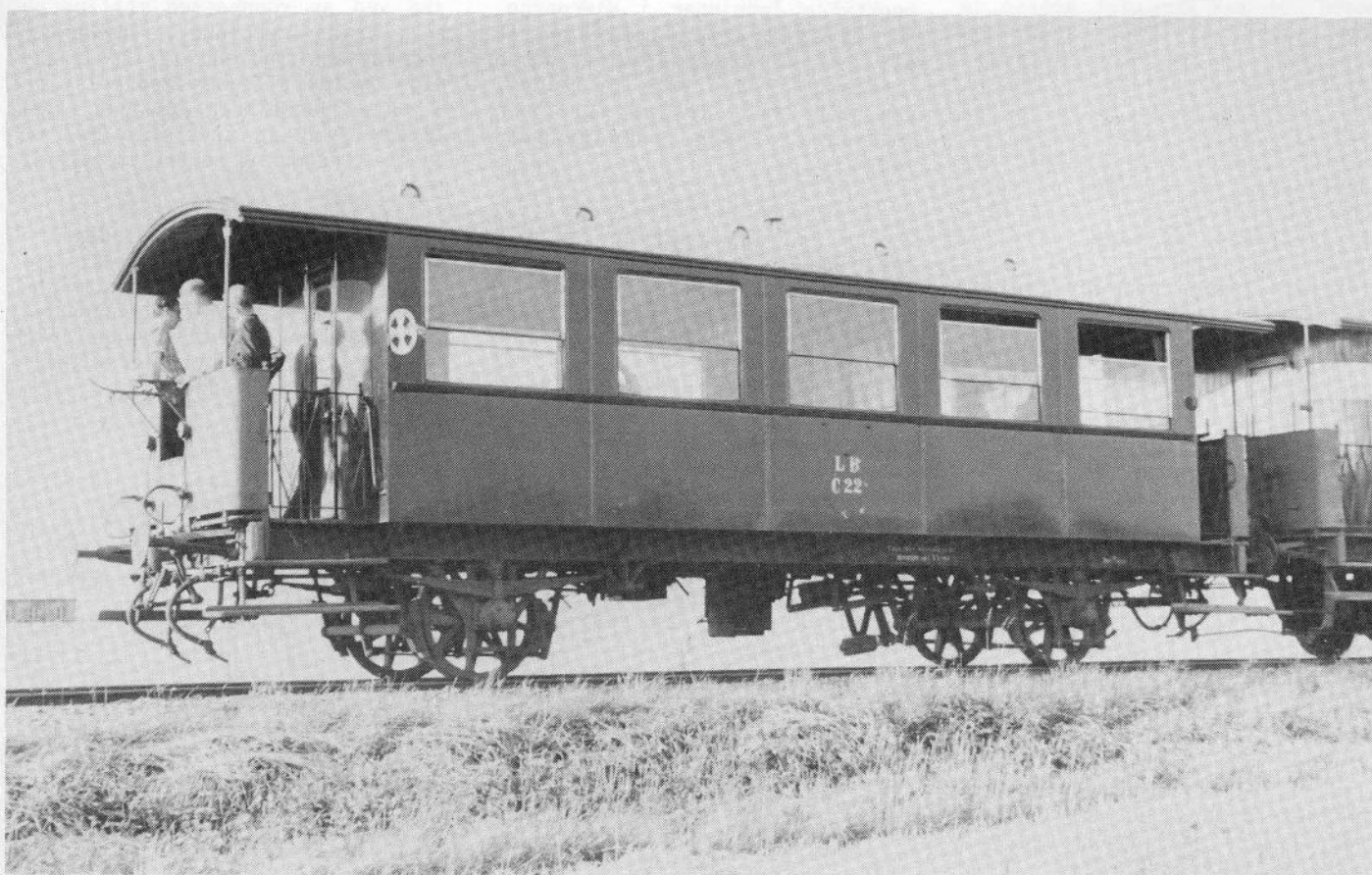


I hjørnet af denne borelære lægges gavlen inden hullerne boret med et 0,5 mm bor. Håndbøjlerne bukes nu som det ses på fotografierne. Af 0,5 mm tråd bukes en U-formet bøjle med 7 mm mellem "benene". I den ene ende gives denne bøjle et lille næsten 90° buk, 1 mm fra det ene ben, hvorefter den loddes fast til vogngavlen fra indersiden.

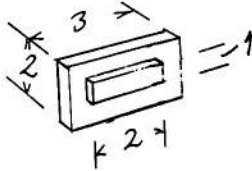
Også eventuelle dørhåndtag markeres med 0,5 mm tråd. Når hullet til håndtaget er boret i døren (0,5 mm), bukes den yderste ene millimeter af et stykke tråd i vinkel. Stik den lange trådende gennem hullet i døren fra ydersiden og træk indtil "dørhåndtaget" enten ligger helt ind til døren, eller blot næsten ind til døren (det sidste ser pænere ud). Tråden loddes fast fra indersiden og klippes af ca. 1-1,5 mm fra den anden side (indersiden) af døren. Herefter bukes tråddenden vinkelret til siden, og illuderer derved det indvendige dørhåndtag.



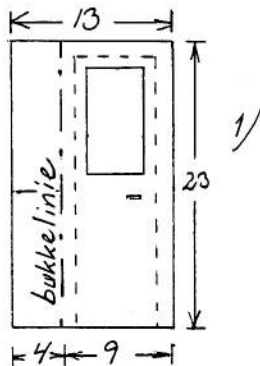
Herover: LB C 21 i Rudkøbing, 5/6 1960. Herunder: LB C 22, DMJK-særtog, 2/9 1962. Foto side 140: LB C 23 i Rudkøbing, 5/6 1960. (Alle af E.V.P.)



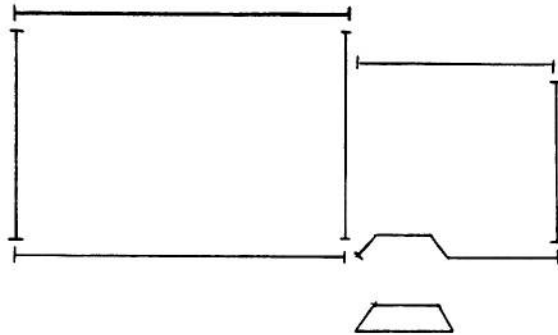
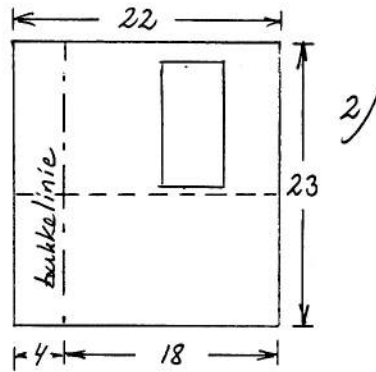
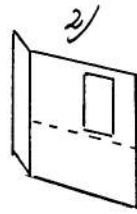
Nu er vi kommet til de to sidste stykker ud for postkupeen, og lad os starte med det lette stykke, det stykke der vender ud mod "svalegangen". Det skal måle 32 mm lang x 27 mm høj, og opmærkes efter tegningen. Vinduer saves ud og dækplaster samt evt. dørhåndtag loddes på. Også det lille dæksel for postkassen loddes på som vist på tegningen.



Den sidste side af postkupeen, den svære, har jeg valgt at dele i to stykker, 1) et stykke, der består af dels det lille skråstykke mellem skillevæg og dør samt selve døren, 2) og dels det andet stykke, der består af det andet skrå stykke tilhøjre for døren samt resten af vognsiden hen til gavlen. Det første stykke 1) måler 13 mm bred x 23 mm høj. Det gives et let buk i en fladtang langs bukkelinien (efter at vinduet er savet ud). Tilsidst markeres døren og evt. dørhåndtag med 0,5 mm tråd - se fig.



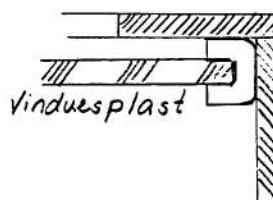
Det andet stykke 2) måler 22 mm bred x 23 mm høj. Også dette stykke gives - efter at vinduet er savet ud - et let buk med en fladtang i bukkelinien, hvorefter vandlisten markeres med 0,7 mm tråd, ligesom postkassedæksel loddes eller limes på.



Herefter har jeg forsigtigt loddet vognkassen sammen med små punktvisse lodninger i hjørnerne, for at overbevise mig selv om, at alt var i orden. Skulle dette imidlertid ikke være tilfældet, kan det evt. rettes nu inden vognkassen loddes endeligt sammen.

Prøv også at sætte vognkassen ned på en plan flade og kontroller, at alle underkanter flugter med pladen, samt at vognkassen ikke står og vipper over to eller tre af hjørnerne.

Er alt som det skal være, fortsættes med at afstive lodningerne i hjørnerne, ved at lodde nogle små vinkler ind i hjørnerne, ligesom jeg laver nogle små stykker U-jern, der også loddes fast indvendig i hjørnerne. Meningen med disse er at de senere skal fastholde den strimmel gennemsigtigt plast, der skal udgøre vinduesruderne.



Når de to enkeltstykker er færdige, loddes de sammen ved dørens højre side.

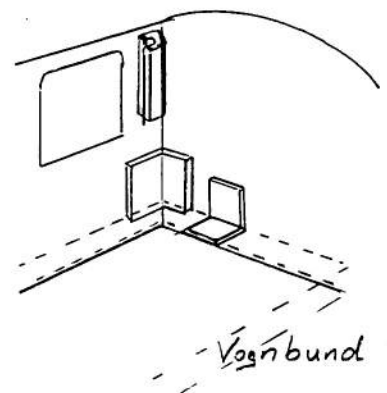
Når jeg har valgt denne løsning, skyldes det, at det vist for de fleste vil være meget svært, for ikke at sige umuligt, at lodde markeringstrådene for døren på, efter at en hel vognside er bukket i facon. Omvendt kan man næppe foretage disse bukkinger med et tilfredsstillende resultat, når der er loddet markeringstråde på før bukkningen.

Vi skulle nu have 7 enkeltstykker, hvoraf vi skulle kunne lodde en vognkasse sammen - se fig.

For at afstive den sammenloddede side i postkupeen, loddes evt. en lille blikplade fast over døren, som vist på fig.

Nu kan en bundplade tilpasses i vognkassen. Dette kan f.eks. ske ved at vognkassen stilles på en krydsfinerplade, hvorefter vognkassens indvendige og udvendige omrids aftegnes med en spids blyant. Bundpladen udsaves med løvsav, ved at save midt mellem de to streger og senere tilpasses med en fil.

For at holde bundpladen på plads i vognen, loddes f.eks. to små vinkler på hver gavl som afstandsstykker. Anbring bundpladen i vognkassen og stil begge dele på arbejdsbordet. Vinklerne lægges på plads og loddes fast.

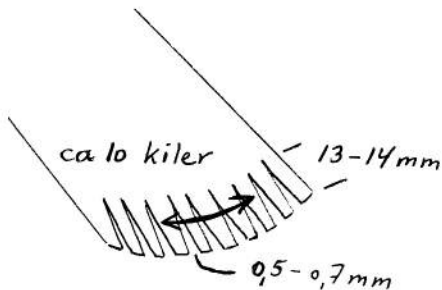


TAGET

Det sidste i denne omgang er vognens tag. Fremstillingen af dette følger de samme retningslinier som omtalt i artiklen om CRS-vogne (SP, 22/3), hvortil evt. også henvises.

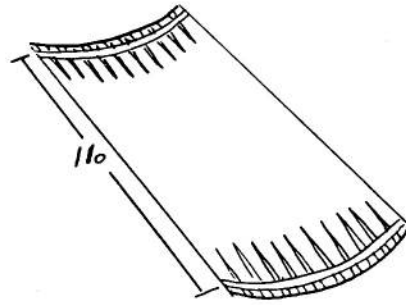
Et stykke 0,5 mm messingplade eller hvad jeg vil foretrække, et stykke dåseblik, der kun er ca. 0,3 mm tykt og nemmere at bukke, udsaves/-klippes i målene 115x39 mm, og pladen bukkes i facon. Dette kan forholdsvis nemt gøres med håndkraft over et af kældrens lidt kraftigere vand- eller centralvarmerør. Buk blikpladen på langs over det omtalte rør, læg den på vognkassen og kontroller. Taget passer næppe allerede, men juster med lidt håndkraft, hvor det ikke passer, kontroller igen, glat evt. lidt ved at trykke/gnide på tagets inderside med håndgrebet på en flad- eller bidetang, og lige pludselig passer det.

"Afvalmningen" over de åbne endeperroner laves ved at klippe ca. 10 små kileformede hak fra enden af taget og ind til lige over vogn gavlen - se fig.



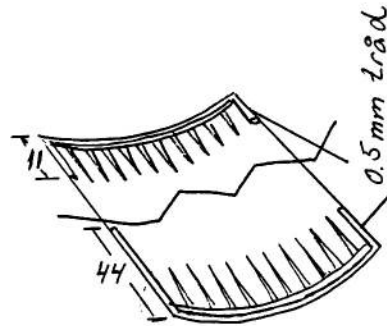
Tryk/gnid igen med håndgrebet på en tang tværs over de kileformede hak på tagets inderside. Gør man det, så bukkes de små flige helt af sig selv - lidt eller meget, afhængig af underlagets hårdhed. Jo blødere underlag - jo mere bukkes fligene. Til sidst rettes fligene til med lidt håndkraft.

Når afvalmningen passer, loddes en lille forstærkningsstrimmel på indvendig "under" taget således, at denne strimmel holder sig inden for tagets totale færdige længde, i dette tilfælde 110 mm.

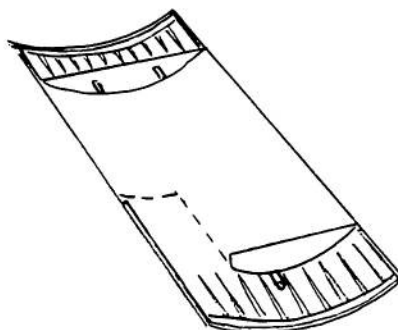


Nu kan taget afkortes til sin rigtige, endelige længde, de 110 mm, enten ved afklipping eller med en fil.

For at give taget det rette udseende af en vis "tykkelse", loddes evt. et lille stykke 0,5 mm tråd rundt langs kanten fra gavlen rundt til gavlen nås igen i den anden side. Det vil sige, at tråden følger tagets yderkant over 11 mm ved de tre hjørner og 44 mm ved det fjerde på grund af svalegangen, se fig.



Hold nu taget på plads og kontroller at fremspringet over endeperronerne er lige stort i begge ender. Afmærk ved ridsning, f.eks. med en passerspids, langs gavlenes indersider, og fastlod evt. en lille halvrund blikplade indvendig tværs over taget som afstivning for tagrundingen. Da pladerne sidder lige inden for gavlene, vil de foruden at virke afstivende, også fungere som styr for taget i dets længderetning - se fig.

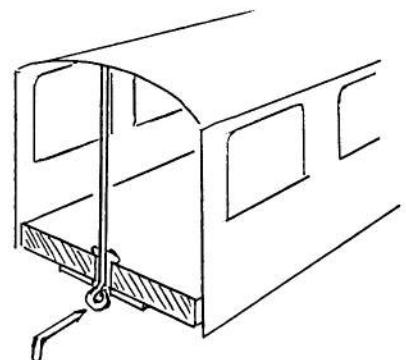


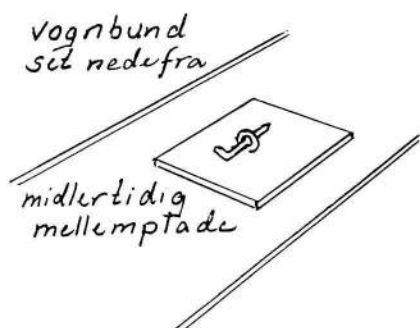
For at styre taget sideværts er loddet tre små stykker 0,5 eller 0,7 mm tråd fast lige over gavlene, og dermed lige udenfor de to halvrunde afstivningsstykker. Det ene trådstykke er anbragt midt i taget i post-enden, medens de to stykker er anbragt med ca. 20 mm's afstand over gavlen i person-enden. De er antydnet på figuren, omend jeg har tilladt mig at lade dem være synlige gennem afstivningspladen i person-enden.

Disse trådstykker passer i tre tilsvarende små "hak", der er filet til formålet i gavlenes overkant. At jeg bruger tre stykker skyldes, at det derved, på almindelige, rene, personvogne, kun er muligt at sætte taget på plads på én måde, nemlig den rigtige.

Der afsluttes med at kilerne udspartles med plastic-padding el.lign. og slibes med fint sandpapir.

Sluttelig holdes taget fast med en "trækstang" eller "forbindelsesstang", der er lavet af hårdtrukket messingtråd eller ståltråd. Denne forbindelsesstang der er loddet fast til tagets underside, skal til sin tid holde hele vognen sammen - tag, vognkasse, vognbund og undervogn. Stangen går gennem et aflangt (ca. 1x3 mm) hul i vognbunden og ender lige under bunden i et lille øje, hvor igennem stikkes en lille "split", der derved sikrer, at delene ikke skiller ad. Denne trækstang skal som nævnt også fastholde undervognen siden hen, og man bør derfor, i fald man benytter denne fremgangsmåde, indtil undervognen er færdig, midlertidig beregne plads til en lille mellemlade af f.eks. dåseblik eller 0,5 mm messingplade, alt efter hvad man siden vil benytte til sin undervogn. Denne mellemlade anbringes midlertidigt mellem vognbunden og splitten - se fig.



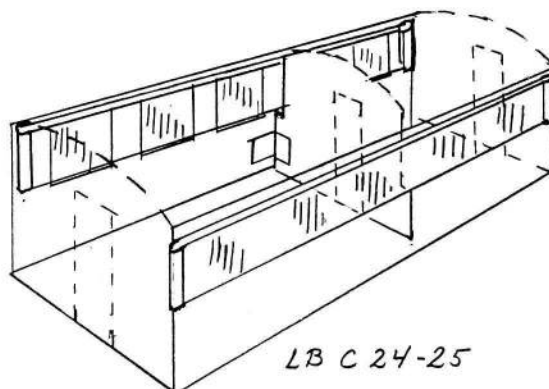


Endnu mangler tagventilatorer, men disse har jeg først sat på på et senere tidspunkt, da taget skal beklædes med "tagpap". Da dette nemt vil kunne blive ødelagt af "æselører" hvis det limes fast allerede nu, venter vi med det, til vi er færdige til at male vognen - i en kommende artikel.

Det skal da også lige nævnes, at en/to eventuelt ombyggede personvogn(e) lavet af de to eller fire vognsider, vi lagde til side i starten, i princippet opbygges

på samme måde. Vognsiderne og gavlene loddes blot sammen, og forstærkes i hjørnerne som beskrevet. Skillevæggen i vognen er dog, hvis denne laves, lidt anderledes end i postvognen.

For at kunne anbringe "vinduesrunderne" som én lang strimmel i hele vognens længde, er skillevæggen kun loddet fast til vognsiderne på et lille stykke under vinduerne - se fig.

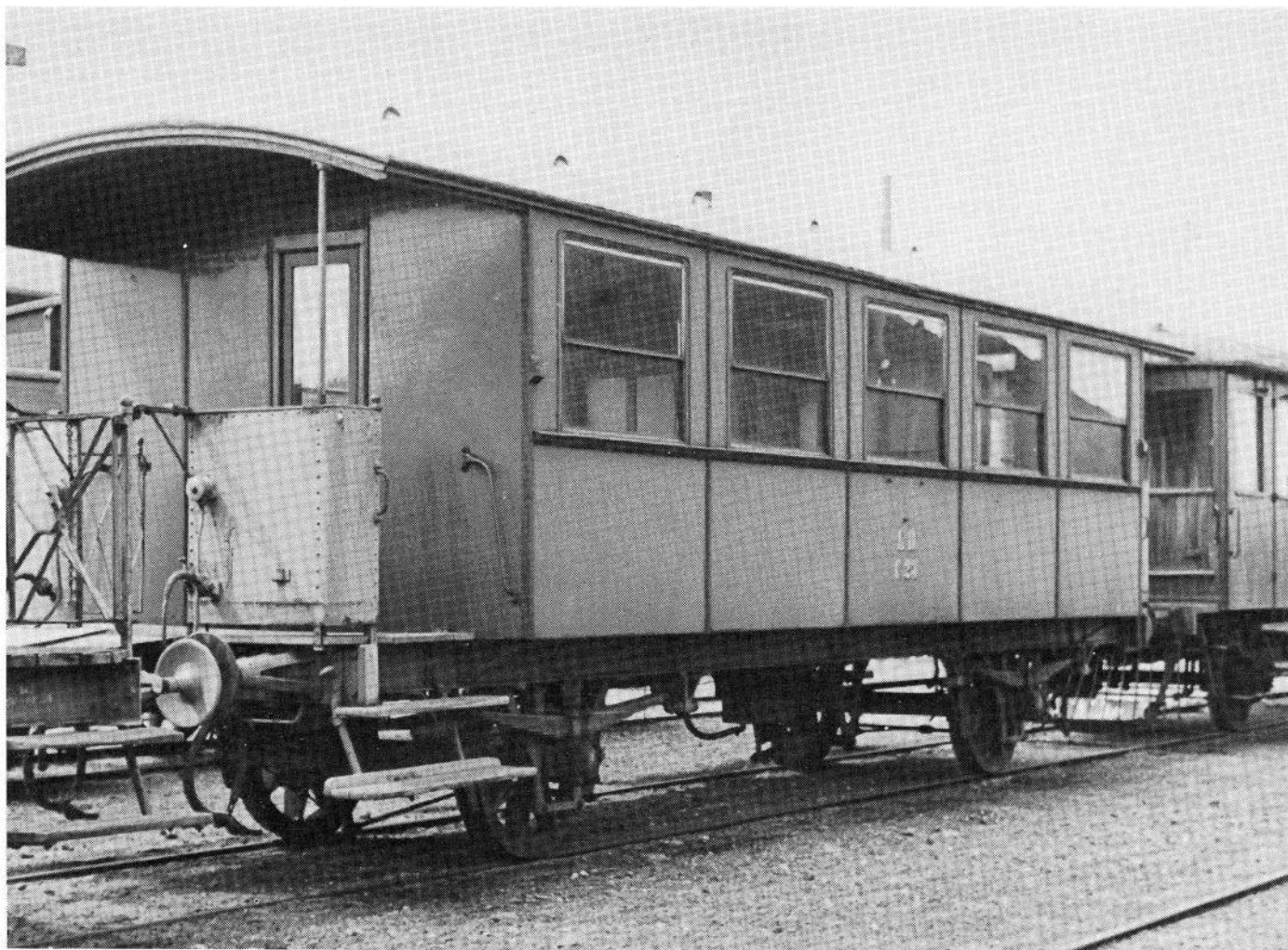


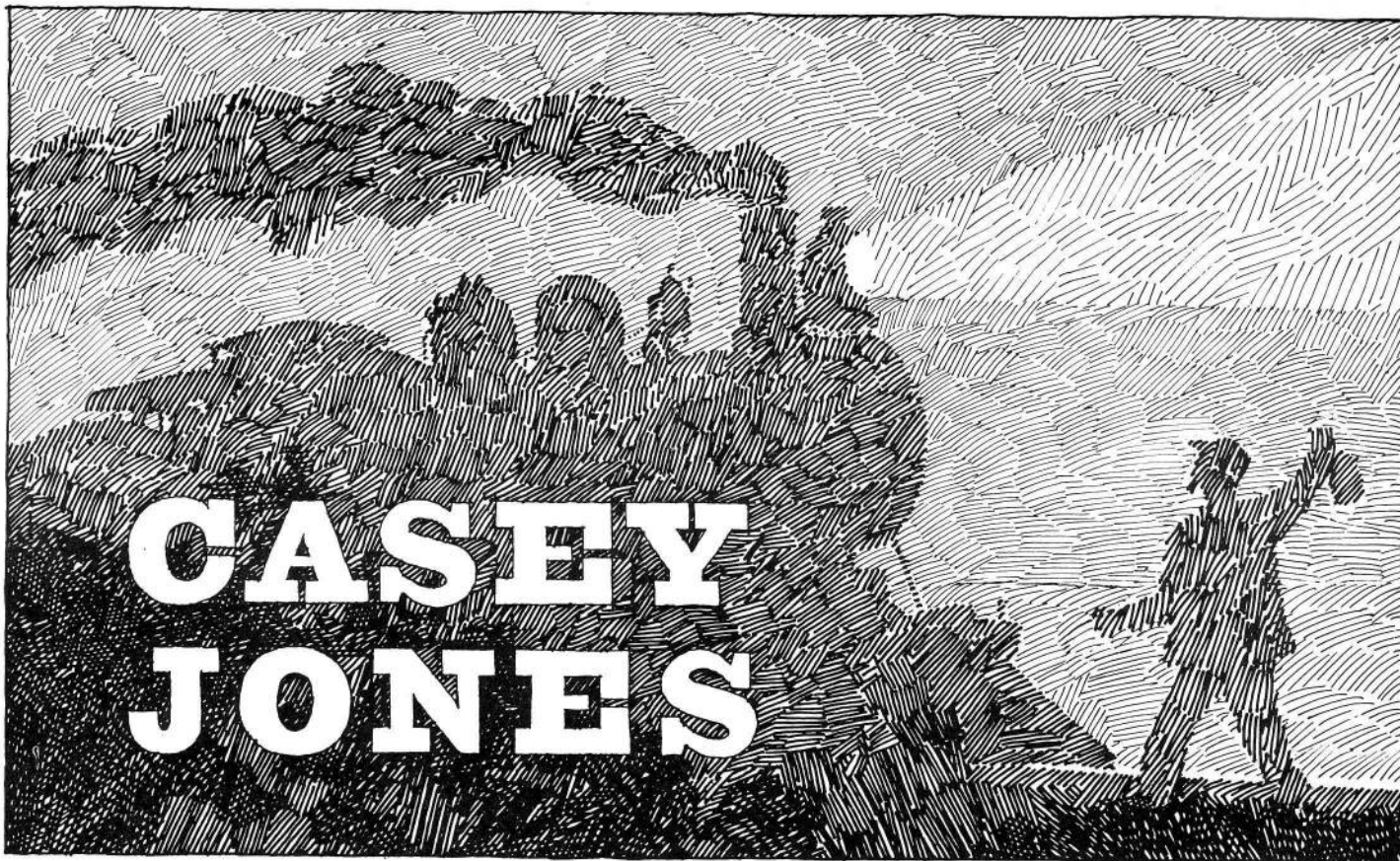
Herefter er resten af vognens opbygning, tagets fremstilling og samlingen den samme som ved postvognen.

Vi må herefter vente med undervognen til næste gang, men jeg vil tillade mig endnu engang at henvise til artiklerne om to-akslede tagryttervogne i SP, 15. år-

gang, samt artiklerne om CRS-vognen i 22/3, der alle stadig kan købes ved henvendelse til redaktionen, hvis man ikke har det selv, eller kan låne det på biblioteket.

E.V.P.





CASEY JONES

af Povl Wind Skadhauge

Folkesang er et vidt begreb - så vidt, at det er umuligt at give en definition af nogen praktisk værdi. Men med til det hører i hvert fald de amerikanske railroad songs. De er oprindelig en form for arbejdsange med lignende formål som de fra ældre tiders søfart og fiskeri kendte sea shanties eller opsange. En af de yngre og den mest kendte (som dog ingenlunde synes at være den bedste) handler om Casey Jones' ulykkelige endeligt. Det må være melodien, der med sin inciterende rytme får en til at tænke på et arbejdende damplokomotiv, som har gjort udslaget. Man vægrer sig i hvert fald lidt ved at tro, det kan være teksten. Trods visse fortrin er den ikke fri for at være smagløs, i sidste vers endda taktløs, hvor det mere end antydes, at Casey Jones' enke Jane Brady Jones straks havde en ny far parat til sine børn. Det havde hun ikke, og hun blev aldrig gift igen.

Men også på anden måde giver teksten anledning til undren. Den siger blandt andet, at Casey Jones førte et 8 timer forsinket postførende tog vestpå til "Frisco" (San Fransisco), og at det

var ved to lokomotivers sammenstød, Casey Jones nåede "det forjættede land". Intet af dette stemmer med fakta fra den begivenhed, der var sangens grundlag.

Det var en "beskeden" ulykke andetsteds i Nordamerika, ved hvilken kun lokomotivfører Casey Jones kom af dage, og den materielle skade vil man næppe betragte som overvældende. Havde det ikke været for sangen, var der vel ingen, som i en senere tid havde beskæftiget sig med, hvad der skete. Alligevel forekommer ulykken og dens forspil i dag at være interessant nok i sig selv. Den giver et glimt af en driftsmæssig praksis, som forekommer næsten utrolig.

Casey, eller rettere sagt John Luther Jones, for sådan stod der i hans papirer, var femten år gammel begyndt som telegrafist-elev ved Mobile & Ohio Railroad i 1879. Han var imidlertid "vild" med lokomotiver og blev fyrbøder tre år senere. I 1888 kom han som fyrbøder til Illinois Central Railroad, og i 1890 bestod han lokomotivførerprøven. 1893-99 var hans maskine et godstogslokomotiv nr. 638, en consolidation (2-8-0=1D), som for resten netop havde været med på den store udstilling i Chicago 1893.

Den strækning, Jones kørte sine godstog på, var mellem Jack-

son, Tennessee, i nord, og Water Valley, Mississippi, i syd. En USA-specialitet var den flertoneede dampfløjte, der var førerens personlige - og som med sin specielle klang og efter måden, han betjente den på, gjorde det muligt at vide, hvem der kørte, både om natten og under andre forhold, hvor man ikke kunne se manden. Det var i godstogsperioden, Jones fik udformet sin sekstonede fløjte, hvis lyd er beskrevet som et natravneskrig.

I december 1899 blev Jones, der stod for tur, tilbudt fremmelse til lokomotivfører på jernbaneselskabets hurtigste forbindelse mellem Chicago og New Orleans. Det var et eksprestog, som populært blev kaldt the "Canonball" ("Kanonkuglen"). Det blev ført på en anden nord-sydgående rute, over Memphis, Tennessee, hvortil Jones flyttede med sin familie. I de første uger af januar 1900 kørte han stadig godstog, for at blive fortrolig med de 190 miles (ca. 305 km) mellem Memphis og Canton, Mississippi. Så fik han tildelt nr. 382 og begyndte sammen med fyrbøder Sim Webb på selve det nye job: at føre "Kanonkuglen" frem og tilbage over nævnte strækning. Omkring århundredskiftet blev mange af de bedste eksprestog i USA trukket

af ten-wheeler, og nr. 382 var en -nydelig - ten-wheeler (bygget af Rogers Locomotive and Machine Works). Også på dette punkt er sangen for øvrigt vildledende; den taler om en eight-wheeler.

29. april havde Jones kørt den nordgående "Kanonkugle" til Memphis. På grund af en anden lokotivførers sygdom var der en forsinkelse af det sydgående tog, han skulle overtage.

Efter køreplanen var dets afgangstid fra Poplar Street Station kl. 23.15, men det kom først af sted herfra kl. 00.50 - og holdt så igen 5 minutter på Central Station. Det var en tåget nat med lavhængende skyer langs Mississippi-floden. Under udkørslen gjorde Jones en bemærkning til fyrbøderen om, at det ville blive et hårdt job at nå Canton til tiden, men at han også troede, de kunne klare det, når bare der ikke skete noget uheld.

Strækningen sydpå fra Memphis til Grenada - ca. 100 miles - har hverken skræppe kurver eller noget særlig vanskeligt længdeprofil, og Jones indvandt en væsentlig del af den tabte tid her; han brugte kun 1 time og 40 minutter, hvor han efter køreplanen ville have haft 2 timer og 45 minutter, og kl. 2.35 kørte han ud af Grenada med sit tog. Da det 53 miles længere mod syd standsede i Durant, skete det til næsten planmæssig tid.

I Durant fik Jones følgende ordrer: han skulle krydse den nordgående "Kanonkugle" i Goodman og passere to godstog i Vaughan, som lå 22 miles syd for Durant. Det sidste skulle ske ved "savning", en dengang almindelig fremgangsmåde især på enkeltsporede linier, når et tog var for langt til at kunne skaffes af vejen på krydsningssporet. Toget rangeredes først så langt ud i den fjerne ende, at sporskiftet var frit i den ende af stationen, der var nærmest det kommende tog. Så snart sidste vogn i dette var kørt gennem sporskiftet, satte det holdende lange tog sig i bevægelse i modsat retning, således at der blev frit til udkørsel for det passerende tog, som efter forholdene dog enten måtte køre langsomt eller eventuelt helt standse et øjeblik. At man brugte betegnelsen "savning", skyldtes naturligvis den frem- og tilbagegående bevægelse.

I Vaughan var der øst for hovedsporet et 960 m langt krydsningsspor, og vest for lå et andet, som var kortere. To godstog, et nordgående (tog 72) og et sydgående (tog 83), var ledt ind på det lange for at frigøre hoved-

sporet til passagertrafikken, men tilsammen havde de en sådan længde, at "savning" var nødvendig. Mens den nordgående "Kanonkugle" havde passeret, var de selvfølgelig i anden omgang "save" mod syd, og dér ville de være blevet stående, indtil Jones' tog kom, hvis ikke to afdelinger af et nordgående passagertog (tog 26) var ankommet i mellemtiden. For at give plads til, at disse kunne komme ind på det korte krydsningsspor, måtte godstogene "save" mod nord. Mens det gik for sig, skete der et brud på en bremsekobling i bageste del af tog 72. Resultatet var, at både det og tog 83 indtil videre var tvunget i stå, hvor de befandt sig. Og af tog 83 stod i alt 4 vogne netop på hovedsporet uden for det nordlige sporskifte. Den sidste (yderste) af dem var naturligvis en togførervogn af den slags, man plejer at kalde en caboose (egentlig samme ord som kabys; den oprindelige betydning af den fra hollandsk stammende glose er muligvis hytte-hus).

Man var på Vaughan station selvsagt klar over, at den sydgående "Kanonkugle" var på vej i fuld fart. Det anslås, at Jones, som øjensynlig var opsat på en fuldt planmæssig ankomst til Canton, kørte mod Vaughan med en fart på mindst 70 miles = 113 km i timen. En af de mænd, som havde til opgave med flag eller lygte at signalere ved sporskiftningen, ved navn Newberry, reagerede prompte. Han satte i løb ud langs linien mod nord, anbragte et knaldsignal på skinnen og var nået over en halv mile = 800 m nord for det blokerede sporskifte, da han fik øje på nr. 382's store frontlanterne.

Ingen får nogen sinde at vide, hvor hurtigt toget rent faktisk kørte, da det drønedes forbi Newberry, som forgæves prøvede at påkalde sig Jones' opmærksomhed ved at svinge med sin lygte. Sandsynligvis nærmede det sig 120 km i timen, og man må tro, Jones havde glemt den ordre, han havde fået i Durant om, at der skulle "saves" i Vaughan. Men klarhed over visse omstændigheder får man aldrig; kun den afdøde kunne have givet svarene på en række spørgsmål. Blandt dem var også, hvorfor Newberry's lygte ikke blev set af Jones, da lokomotivet passerede ham ca. 3200 ft = 975 meter fra indkørselssporskiftet.

Men Newberry kunne oplyse, at han hørte knaldsignalet, da nr. 382 kørte over det, og fyrbøderen Sim Webb forklarede, at da det sprang, påbegyndte Jones øjeblikkelig en opbremsning, og Webb holdt udgik i venstre side. Da

toget kørte ind i en venstrekurve, dukkede slutsignallygterne på caboose'n frem i mørket, hvorefter Webb råbte "pas på, vi ramler ind i noget", svang sig ud, kravlede så langt ned som muligt - og sprang af. Casey Jones blev på maskinen, og antagelig mødte han døden, mens han rykkede med begge hænder for at få styringen stillet baglæns. Øjenvidner berettede, at farten var stærkt reduceret i løbet af de omtrent 800 meter mellem knaldsignalet og sammenstødsstedet, men ikke nok til at forhindre, at nr. 382 pløjede sig igennem både caboose'n og to andre af det holdende godstogs vogne.

Jones, der blev begravet i Jackson, Tennessee, var som foran nævnt det eneste dødsoffer. Sim Webb kom sig efter de kvæstelser, han fik ved at springe af, og var et par måneder senere tilbage i jobbet sammen med Jones' efterfølger, Harry Norton.

Det var en neger, remisearbejderen Wallace Saunders i Canton, Mississippi, der havde kendt Jones og flere gange klargjort hans maskine, som begyndte at synge en ballade om Casey Jones. Den blev populær. Saunders var analfabet, men andre skrev tekst og melodi ned. Der opstod snart en række forskellige versioner, men hele den følgende udvikling, som strengt taget ikke har noget med selve jernbanehistorien at gøre, skal forbigås her. Blot så meget herom, at sangen blev udgivet i 1903 med T. Lawrence Siebert (Seibert?) som forfatter og Eddie Newton som komponist, og det er deres version, der sigtes til i begyndelsen af artiklen.

Der findes i hvert fald én bog om Casey Jones, udgivet i 1939 af Fred. J. Lee i Kingsport, Tennessee. Den har dog ikke været tilgængelig for artiklens forfatter, der i stedet har benyttet følgende litteratur:

- 1) Fireside Book of Folk Songs, udvalgt af Margaret Bradford Boni - arrangeret for klaver af Norman Lloyd, illustreret af Alice og Martin Provensen. New York 1947.
- 2) The Story of American Railroads, af Stewart H. Holbrook. New York 1947.
- 3) Yonder Comes the Train, af Lance Philips. New York og London 1965.

At navnet Casey Jones stadig er kendt i USA, kan man blandt andet se af, at modeller af Illinois Central nr. 382 fremstilles industrielt til det amerikanske marked. Det var for øvrigt derved, forfatteren for alvor blev opmærksom på Casey Jones og Vaughan-ulykken, som han fandt var en særskilt omtale værd.



DMJU

MODELBYGGEKONKURRENCEN 1987

Som omtalt i sidste nummer af SIGNALPOSTEN afholdt DMJU i week-enden den 26/27. april 1987 sit årsmøde i Aalborg.

Fra modeljernbaneklubben HO i Albertslund var vi 6 medlemmer, der deltog. Vi havde også i år valgt at tage toget (kl. 07.00 fra København H) til Aalborg, og som sædvanligt gik snakken lystigt på turen. Udenfor vinduerne passerede landskabs- og bymotiver i hastig rækkefølge, og derved får man mange af de synsindtryk, der skal danne grundlaget for den kommende vinters arbejde i klubben.

Som sædvanligt var vi ikke kommet langt, før vi (for kun gud véd hvilken gang) var langt inde i en større diskussion om landskabets udseende og genskabelse i model, især med henblik på modelbanestråknings forløb gennem et bakket landskab. Heller ikke denne gang blev vi enige - men vi fortsætter næste år.

Ankommet til Aalborg gik turen til den lokale DSB-minibar, hvor vi ville stille den værste sult.

Her faldt vore øjne på et meget iøjnefaldende diplom, der fortalte, at minibarens bestyrer, fru NN, havde gennemgået et kursus i den ædle burgerkunst, og derfor modtaget det omtalte diplom.

Vi fandt det derfor naturligt at spørge efter fru NN for

eventuelt ved selvsyn at konstatere om hun havde fortjent diplom.

Minibarens to unge piger så på os med store undrende og mildt bebrejdende øjne, men hvad de (pigerne) tænkte, det må stå hen i det uvisse.

Fru NN var der desværre ikke, hvorfor vi måtte tage til takke med burgere af samme standard, som de vist også har over resten af landet. De smagte såmænd udmærket, men jeg lærer vist aldrig at spise en sådan.

Således i god foderstand drog vi videre til HO, Aalborg.

Her gik eftermiddagen med kørsel på det store anlæg, afvekslende med snak med venner og bekendte, dels i anlægslokalet og i de tilstødende byggerum, dels i et stort fælleslokale (fælles med en motorcykleklub), hvor der var dækket kaffebord, og hvor der senere på aftenen serveredes dagens ret, forløren skildpadde.

Sideløbende hermed var der indlevering af modeller til årets modelbyggekongurrence, der jo i år skulle afvikles efter de tidligere efterlyste og nu vedtagne nye dommerregler.

Jeg må nok indrømme, at det var en skuffelse at se, at der kun blev indleveret 9 modeller til bedømmelse.

Der blev derfor kun begrænset mulighed for at se konkurrencereglerne anvendt i praksis, idet der i flere af grupperne end ikke var to modeller, der kunne "kæmpe" mod hinanden.

Man kan så spekulere på, hvorfor det gik som det gik. Ideen bag de nye regler var

Casey Jones' jernbane i dag. Hans nutidige kolleger tumler velvoksne brumbasser som denne, der er malet orangerød og hvid. Mærket på fronten er et "i", formet som et stiliseret skinneprofil. Det står som symbol for Illinois Central Gulf Railroad, dannet 1972 ved fusion af Illinois Central og Gulf, Mobile & Ohio Railroad. I sidstnævnte var ved en tidligere sammenslutning - i 1940, efter en konkurs - indgået gamle Mobile & Ohio Railroad, ved hvilken Casey Jones begyndte sin karriere. Hvor "Kanonkuglen" buldrede af sted, kører der stadig eksprestog med passagerer, dog i Amtrak's regi. - Bemærk på billedet, som skyldes Ole Buch Skadhauge, også caboose'n, som man ser lidt af yderst til højre; den er i virkeligheden ikke meget forskellig fra det køretøj, nr. 382 i brøkdelen af et sekund lavede til pindebrænde natten til den 30. april år 1900.

jo netop et ønske om, dels at få flere med, dels at de, der deltog (hvadenten det nu var med hjemmebygget eller ombygget materiel) skulle få deres modeller bedømt efter en mere retfærdig metode. Sidst men ikke mindst, var det vel også for at dommerne skulle have et bedre grundlag for deres bedømmelse.

Ved de nye reglers tilblivelse i DMJK's lokaler på Gb, og hvor der var fremmødt et bredt udsnit af modelbyggere fra hele landet, gennemdrøftedes reglerne fra ende til anden i en, såvidt jeg opfattede det, positiv atmosfære, hvor alle var interesseret i at få et godt og brugbart regelsæt ud af det.

Skulle det være afstanden til Aalborg?? Jeg hørte ganske vist et eksempel på et diorama, der skulle have været med, men ikke kom frem på grund af manglende kørelejlighed, men når man ser på listen over de indleverede modeller, ses det tydeligt, at de 8 ud af 9 modeller, kom fra Sjælland, især Københavnsområdet.

Desværre kunne det derfor tyde på, at det har været en slags frygt for den nye bedømmelsesmåde (for det kan da ikke være deltagergebyret på de 20 kr.??)

Lad os nu se at få overvundet "frygten", og lad os se at man møder talrigt op næste år.

PS. Hvad blev det egentlig til med konkurrencen om CM-voggen???

SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkontoret som postadresseret blad.

Det blanke felt til højre herfor er beregnet til adresseringen.

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

FRA HVIDE MØLLE TIL SCANDIA Af Asger Christiansen.

I det forgangne efterår rundede Danmarks største og omtrent eneste fabrik for jernbanekøretøjer 125 år. Da havde den netop - for mindst 6. gang - fået nyt navn: Ascan Scandia.

Virksomhedens allertidligste historie er aldrig blevet skildret særlig detaljeret. Det har forfatteren villet råde bod på, og man må sige, at resultatet er blevet vellykket.

Bogen omfatter pionertiden - fra starten i 1861 som Hvide Mølle, over ejerskiftet i 1870, hvor navnet ændredes til Randers Jernbanevogn-Fabrik, og frem til 1876, hvor virksomheden blev omdannet til Aktieselskabet Scandia.

Indledningsvis opridses jernbanesituationen vest for Storebælt i 1840'erne og 1850'erne, d.v.s. debatterne om hvorvidt, der skulle oprettes jernbaner, og især om hvor, de skulle gå.

Debatterne og de efterfølgende/udeblevne bevillinger har altid sat et markant præg på virksomheden. I bogen bliver den tids op- og nedgange beskrevet i sammenhæng med fabrikkens arbejdsopgaver. Bogen indeholder en fortegnelse over alle de køretøjer, som fabrikkens har fremstillet i sine første 15 leveår. Fabrikkens fysiske opbygning og udvikling bliver beskrevet, og som supplement hertil er der fremstillet en grundplan over fabriksområdet.

Mange af disse oplysninger kunne nemt være blevet en tør og virkelighedsfjern opremsning; men det har forfatteren behandlet undgået. Han har krydret teksten med gamle citater, med biografier og beskrivelser af en række af fabrikkens folk og af de tre mennesker, som havde lagt navn til Peto, Brassey & Betts. Han har skrevet om fabrikkens skibe, om Randersegnens alternativ til jernbanedriften, nemlig pramfarten på Gudenåen, og om hvordan, tilflytterne prægede byens liv med deres fremmede vaner.

Fordelingen af stoffet virker meget velafstemt. Teksten er skrevet i et jævnt og uhojtideligt dansk. Der er skaffet en række gamle illustrationer, og de er af fin kvalitet. Det er

gengivelsen af dem også. Flere illustrationer havde ikke skadet - især billeder af fabrikkens håndværkere i arbejde og materiebilleder fra prøve- og indvielsesture eller fra leveringssture pr. pram - men den slags ønsker kan det jo være umuligt at opfylde.

Trykket står pænt og skarpt - og bortset fra at kortet på side 2 er fra 1850 og ikke 1854, så er der ikke de mange og alvorlige sættefejl, som før er set i banebøger. Lad os håbe, at tendensen holder ved fremtidige udgivelser!

Opsætningen lader til gengæld mange ønsker tilbage. Bogen er alt for kompakt. Tekstlinierne står for tæt. Billeder og billedtekster er ikke skilt ordentligt fra den øvrige tekst.

De 32 sider burde have været mindst 40!

Efter min mening er luft - de utrykte dele af papiret - det væsentligste grafiske virkemiddel, der findes. Med luften skaber man sammenhæng eller adskillelse, d.v.s. overskuelighed. Dette virkemiddel er ikke brugt i bogen.

Teksten er sat op på en nogenlunde ensartet måde fra side til side. Illustrationerne, som for mange mennesker er det væsentligste i en bog, har haft trænge kår. De har fået den plads, der nu kunne blive på den pågældende side. Mange af dem er skåret for snært. På nogle ser det endda ud til, at der er røget noget af ved renskæringen af bogen. Til sidst er så billedteksterne blevet puttet ind, hvor man bedst kunne komme af sted med det.

De mange forskellige billedformater skaber ubalance på siderne.

Kort sagt: Bogen mangler - som så mange andre jernbanebøger - en kyndig og nansom grafikerhånd.

Det er synd - især for forfatteren, som uden tvivl må have lagt et meget grundigt og meget omfattende kildesøgningsarbejde i at skabe denne bog.

Bogen er et stykke af jernbanehistorien.

Samtidig er den blevet et væsentligt stykke af Randers og omegns lokale historie.

ALLT OM HOBBY

"Allt om Hobby" er et svensk blad der som navnet antyder beskæftiger sig med et varieret antal af diverse hobbies, og skal man tro forsiden er det endog "Nordens største hobbytidning". Bladet udkommer med 8 numre om året og koster i danske penge kr. 29,- pr. nr. Krister Brandt, forholdsvis nyudnævnt redaktør af model- og jernbanestoffet, har bedt os om en anmeldelse af AoH her i SIGNALPOSTEN, og hvorfor ikke, der er jo som bekendt andre køer på marken end præstens.

Bladet, der fremtræder ualmindelig flot og festligt med farver både ude og inde, har tilsyneladende intet besvær med at udfylde de ca. 85 sider pr. nummer med læseværdige artikler og et utal af absolut relevante annoncer. Hovedvægten af indholdet er lagt på modelbygning og -trivsel med: Racerbiler, fly af alle arter, skibe med sejl, damp eller el, jernbaner i model og virkelighed og meget andet inclusive den elektronik, der nu om stunder knytter sig til vore interesseområder. Selv læsere uden større interesse for disse fritidsbeskæftigelser - eller på jagt efter en - vil uden al tvivl med fornøjelse kunne slå et par timer ihjel med et AoH i hånden.

En nærmere og mere kritisk bedømmelse af denne buket må for mit vedkommende indskrænke sig til modelbane-siderne, men kan vel næppe siges at være af større værdi, baseret alene på de fire numre, jeg fik udleveret til gennemlæsning. Det jeg her blev præsenteret for: færdige anlæg, messe-nyheder, ombygninger, tævlinger og foreningsnyt m.v. virkede alt i alt meget fornuftigt og inspirerende, og det som manglede eller var lidt tyndt besat - trin for trin byggebeskrivelser og andet dermed beslægtet stof - ku' jo meget vel have forekommet i efterfølgende eller foregående numre. Hobbyblade af denne art benyttes jo oftest som en slags håndbog, regnet over et par årgange eller flere. AoH er naturligvis skrevet på svensk, hvad man hen ad vejen overhovedet ikke tænker nærmere over. Prøv selv!