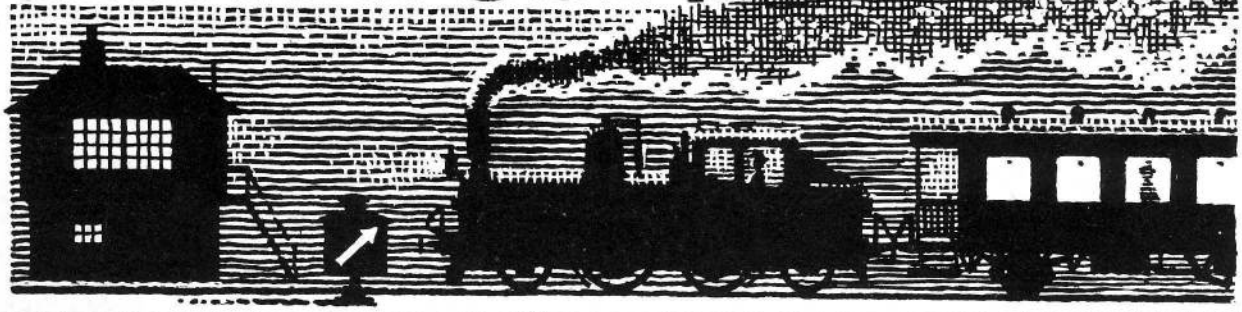
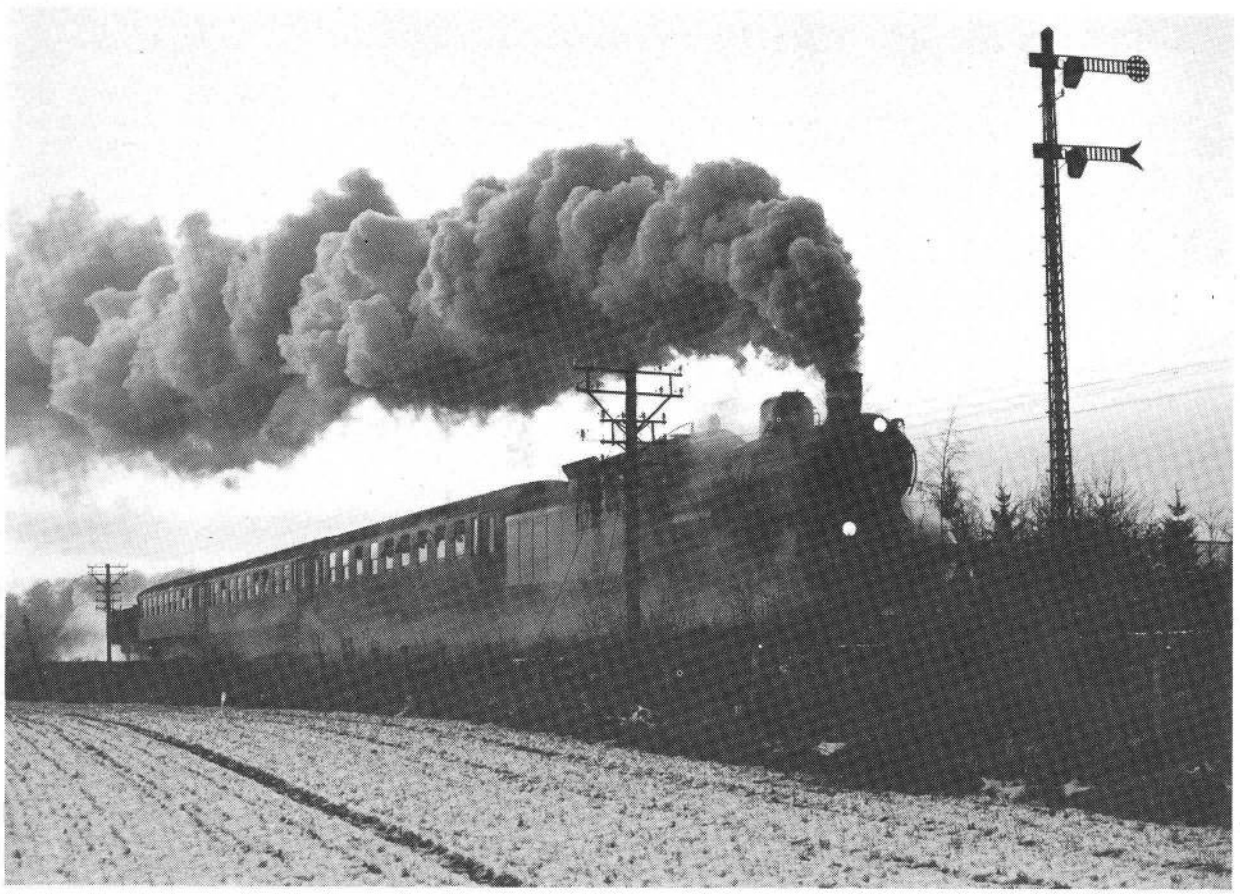
ISSN 0900 - 9248

SIGNALPOSTEN





SIGNALPOSTEN

23. årgang 1987 dec., nr. 4

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 4

DECEMBER 1987

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, TKVJ, Sporplankommentarer	147
Danske jernbanefærger, M/F TREKRONER	165
Vi bygger, LB D 31-32 2. del	181
Læserne bygger, "Mere Plastic"	187
Knudshovedbanen, 2.del	191
Billedgalleriet	194

Forsidefoto: P 917 afgår fra Tureby med juletog 6/12 1981
Fotogtaf: P. Sloots.

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.
Løssalgspris pr. nummer:
Kr. 35,-.

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

Nyt Fra Redaktionen

Kære læser!

Med dette nummer er så også SIGNALPOSTENs 23. årgang nået lykkeligt til vejs ende.
Som sædvanligt må jeg erkende, at jeg ikke er specielt tilfreds med nummerets komposition m.v. men det er jo det muliges kunst fra den store stofmængde at udvælge og placere, hvad der bedst kan få plads på de 52 sider, jeg har tilladt mig at bruge.

Specielt her i nummer 4 gælder det jo om at gøre bedst muligt indtryk på læseren, så han "omgående" indbetaler abonnementet for næste årgang, så han er sikker på ikke at gå glip af vore næste guldkorn.

Prisen for 1988 (24. årgang) har jeg fastsat til kr. 135,- og girokort er på vej - hvis det da ikke allerede er kommet!

For pengene vil vore tålmodige læsere få små 200 sider i A 4-format. Siderne vil være udfyldt med tekst, tegninger og fotos i vor hævdvundne stil, og stofvalget vil også ungefær være det samme. Vi har jo endnu en lang ende tilbage om TKVJ, vi skylder en fortsættelse af Motormateriellet. Der skal være plads til modelbygning, diverse tegninger hertil, og vi har også nyheder fra PWS på husbygningsområdet. Adskillige småartikler om særprægede sider af vort interesseområde ligger og "modner". Billedgalleriet kan jeg vel heller ikke blive ved med at udskyde - og jeg håber på en renæssance for Klubnyt. Desuden er jeg da stadig modtagelig for annoncer! - Hvordan det skal klemmes ind på 200 sider, kan jeg ikke overskue p.t. - men jeg skulle måske gemme lidt til jubilæumsårgangen i 1989??

Vedrørende SIGNALPOSTENs skriftlige auktion 1987 (nr. 7 i rækken) vil jeg lige bringe et kort sammendrag: Auktionslisten indeholdt (som nævnt i forrige nummer) 634 numre. Af disse blev 6 trukket tilbage af udbyder, og på 50 numre blev der ikke afgivet bud. Der var ialt 18 udbydere. 68 bestilte auktionslisten. 56 gav bud på fra få (3 stk.) til mange (172) numre. 5 af budgiverne fik "en lang næse", medens de øvrige 51 delte "rovet" imellem sig. Den samlede budsum blev knap 36.000 kr., og den samlede vægt af auktionsmaterialerne vil jeg anslå til 350 kg!

Jeg har fået mange flotte roser for initiativet - men! HVIS jeg arrangerer en auktion i 1988, vil jeg foretage en form for rationering, således at det samlede antal numre højst bliver 300 - men til gengæld skal beskrivelsen af de enkelte numre være fyldestgørende, så man ikke køber katten i sækken. Foreløbig puster jeg ud. Og vil i denne rubrik vende tilbage til sagen, når jeg har truffet en beslutning.

Jeg vil lige endnu en gang minde om, at jeg gerne ser abonnementsfornyelsen betalt inden 1. januar - det letter vor administration betragteligt!

Med ønsket om **en glædelig jul** og **et godt nytår** siger jeg tak for iår og på genhør i 24. årgangs nummer 1, som vil blive afsendt lige inden den 1. marts 1988.

Holtrup

Nedlagte Baner

SPORPLANER FOR TROLDHEDEBANEN

TKVJ har i tidens løb haft godt 40 forskellige holdesteder, heraf 4 DSB-stationer, 15 egne landstationer og et varierende antal trinbrætter og gods-sidespor på fri bane.

Alle de tre endestationer: Kolding, Vejen og Troldhede samt jernbaneknudepunktet Grindsted, var DSB-stationer, hvor TKVJ havde fuld optagelse, mens resten af holdestederne var TKVJ's "egne", og det er dem, vi først vil behandle her. Det skal lige bemærkes, at TKVJ's maskindepot i Kolding omtales under statsbanestationerne, da det var tæt tilknyttet statsbanestationen i Kolding og desuden ikke var et holdested på Troldhedebanen.

Alle de kendte holdesteder er afmærket på hosstående, skematiske "kort" over banen, og vi har givet dem vor private nummerering: Kolding-Troldhede fra 1 til 33, og Vejen-Gesten fra 101 til 105.

LANDSTATIONERNE

Sporplanerne er skematiske og ikke i nogen bestemt målestok. De er alle tegnet med nord opad, og sporenes retning og krumning er såvidt muligt korrekt i forhold hertil. Det skulle også fremgå af skitserne, om de enkelte sporskifter har den afvigende gren til højre eller venstre. Derimod er sporlængderne alle stærkt forkortede i forhold til de skitserede bygninger, der er tegnet for store, for at man nogenlunde skal kunne se deres form set oppefra.

De murede hovedbygninger **H** og udhuse **U** er alle tegnet i samme målestok: Man har kunnet tælle mursten på fotografierne! Derimod er størrelsen af varehusene skønnet, men de er tilstræbt tegnet i samme målestok som de murede bygninger.

De fleste af sporplanerne er tegnet på grundlag af et sæt meget skematiske planer, som privatbanetilsynet fik lavet omkring 1942 efter ordre fra den tyske besættelsesmagt, der forlangte at få kendskab til det danske jernbanenet helt ud i

TKVJ-holdesteder Kolding-Troldhede (SP-nr. 1-33)

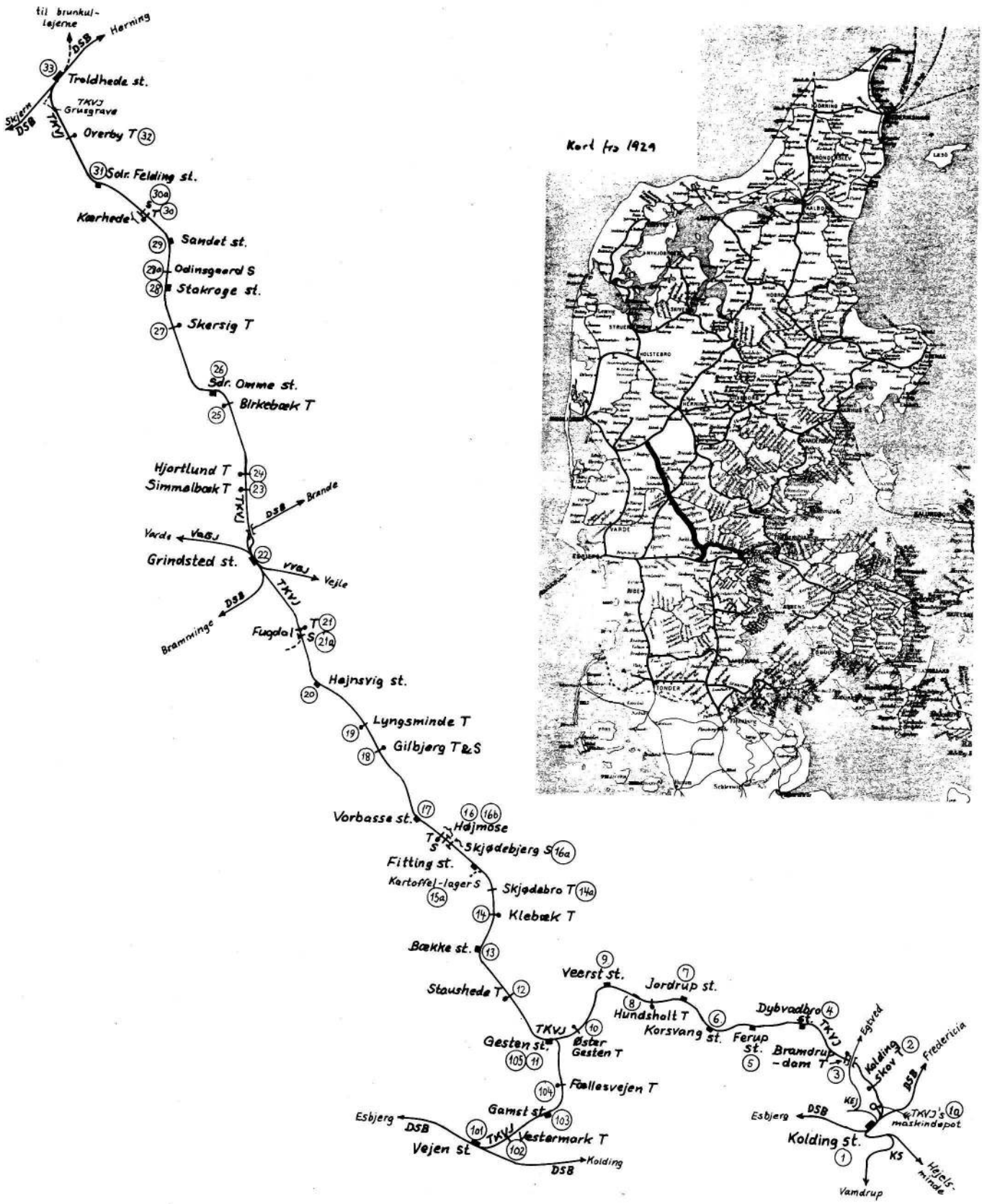
km:	nr.	Navn	"leveår"	bemærkninger
0,0/87,9	1	Kolding st. (Kd)	1917-1968	(TKVJ)
2,6/85,3	2	Kolding Skov T (Ks)	1918-1968	*1
4,6/83,3	3	Bramdrupdam T (Bm)	1917-1968	
8,0/79,9	4	Dybvadbro st. (Db)	1917-1968	*2
10,7/77,2	5	Ferup st. (Fr)	1917-1968	
13,0/74,9	6	Korsvang st. (Kv)	1917-1968	
15,5/72,4	7	Jordrup st. (Jd/Jop)	1917-1968	
17,4/70,5	8	Hundsholt T (Hu)	1917-1968	
20,0/67,9	9	Veerst st. (Vs)	1917-1968	senere Verst
22,9/65,0	10	Øster Gesten T (Øg)	1929-1968	
24,5/63,4	11	Gesten st. (Gs/Gtn)	1917-1968	opr. Gjesten
27,8/60,1	12	Staushede T (Sh)	1925-1968	
30,8/57,1	13	Bække st. (Bk/Bæk)	1917-1968	
32,7/55,3	14	Klebæk T (Kb)	1929-1968	
34,4/53,5	14a	Skjødebro T	1932-1939	
35,8/52,1	15	Fitting st. (Ft)	1917-1968	*3
37,4/50,5	16a	Skjødebjerg S	1918-194?	*4
37,8/50,1	16b	Højmose S	1918-194?	*5
38,2/49,7	16	Højmose T (Hm)	1929-1968	
40,2/47,7	17	Vorbasse st. (Vb/Vba)	1917-1968	
44,8/43,1	18	GilbjergT&S (Gb) T	1917-1968	*6
46,2/41,7	19	Lyngsminde T (Lm)	1929-1968	
49,4/38,5	20	Heinsvig st. (Hv/Hjv)	1917-1968	
52,3/35,6	21a	Fugdal S	1918-1932	*7
52,6/35,3	21	Fugdal T (Fg)	1929-1968	
57,2/30,7	22	Grindsted st. (Gi)	1917-1968	(TKVJ)
61,8/26,1	23	Simmelbæk T (Si)	1919-1968	
62,6/25,3	24	Hjortlund T (Hl)	1942-1968	*8
66,0/21,9	25	Birkebæk T (Bb)	1942-1968	*8
67,0/20,9	26	Sdr.Omme st. (So/Sdo)	1917-1968	
71,4/16,5	27	Skersig T (Sg)	1929-1968	opr.Skjersig
73,7/14,2	28	Stakroge st. (Sr)	1917-1968	
75 /13	28a	Odinsgaard S	1918-1921	
76,3/11,6	29	Sandet st. (Sa)	1917-1968	*9
78,4/ 9,5	30	Kærhede T (Kh)	1929-1968	
78,6/ 9,3	30a	Kærhede S	1918-1927 + 1941-44/45	
81,5/ 6,4	31	Sdr. Felding st. *	1917-1968	*(Sf/Sdf)
84,4/ 3,5	32	Overby T (Ob)	1929-1968	
87,9/ 0,0	33	Troldhede st. (Td)	1917-1968	(TKVJ)

TKVJ-holdesteder Vejen-Gesten (SP-nr. 101-105)

0,0/72,9	101	Vejen st. (Vn)	1917-1951	(TKVJ)
1,8/71,1	102	Vestermark T	1929-???	
4,8/68,1	103	Gamst st.	1917-1951	
6,5/66,4	104	Fællesvejen T	1929-1951	
9,5/63,4	105	Gesten st. (Gs)	1917-1951/1968	

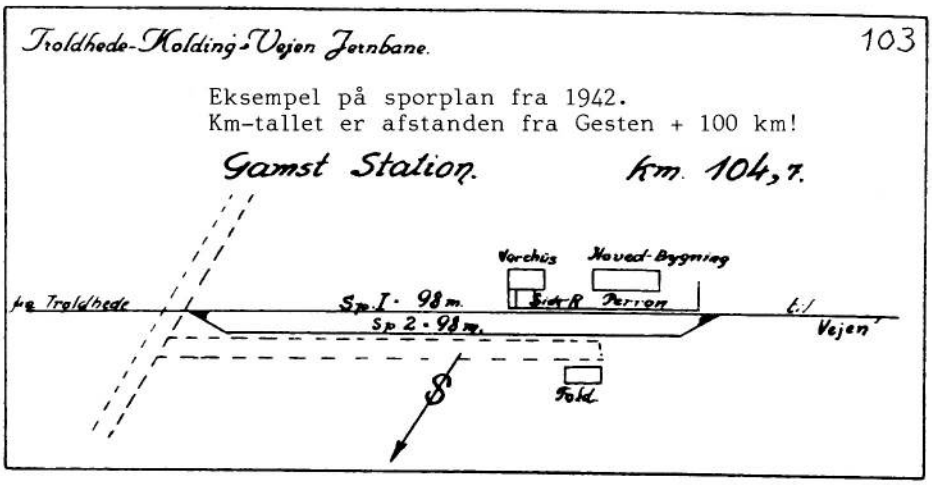
Km er målt fra Kolding/Troldhede, henholdsvis Vejen/Troldhede.
Stationsforkortelserne er TKVJ's egne. Enkelte steder er anført DSB's forkortelse efter en skråstreg. De fleste af TKVJ's forkortelser havde en anden betydning hos DSB - kun de understregede forkortelser forekom **IKKE** hos DSB.
st = station, S = privat sidespor, T = trinbræt.
SP-nr. er SIGNALPOSTENs private nummerering.

*1 oprindelig kaldet "Komarksbuskene" (1918)
*2 kort tid 1968: Dybvadbro T
*3 1917/18: Fitting T
*4 til 1927 Skjødebjerg Syd
*5 til 1927 Skjødebjerg Nord
*6 1918-1928 S
*7 til 1928 Rishøj S
*8 (måske før 1942??)
*9 1917/18: Sandet S


til brunkul-lejerne
DSB
Herning
33
Troldhede st.
TKVJ Grusgrave
Skjern DSB
TKVJ
Overby T 32
31 Sdr. Felding st.
30a
S
T
30
Kærhede
29
Sandet st.
29a
Odinsgaard S
28
Stakroge st.
27
Skersig T
26
Sdr. Omme st.
25
Birkebæk T
Hjortlund T 24
Simmelbæk T 23
TKVJ
DSB
Brande
Varde
VVBJ
Grindsted st. 22
VVBJ
Vejle
TKVJ
DSB
Bramminge
Fuglsø
T
S
21
21a
Højnsvig st.
20
Lyngsminde T
19
Gilbjerg T & S
18
Vorbasse st.
17
16
16b
Højmose
T
S
Skjødebjerg S 16a
Fitting st.
Kartoffel-lager S
15a
Skjødebro T 14a
14
Klebæk T
Bække st.
13
Veerst st.
9
Jordrup st.
7
Staushede T
12
8
Hundsholt T
6
Korsvang st.
Ferup st.
5
Dybvadbro st.
4
TKVJ
Bramdrup-dam T
3
Egtved
Kolding Skov T
2
Fredericia
DSB
KEJ
Esbjerg
DSB
TKVJ's maskindepot
1a
Kolding st.
1
KS
Højelsminde
Vamdrup
TKVJ
10
Gesten st.
Øster Gesten T
105
11
Fællesvejen T
104
Gamst st.
103
Esbjerg
DSB
101
TKVJ
Vestermark T
Vejen st
102
Kolding
DSB
Kort fra 1929

Navn:	bygn-type:	perron-spor I:	krydsn.-spor:	læsse-spor:	andre spor, anmærkninger:
Dybvadbro	2	(142 m)		142 m	
Ferup	2	(92 m)		92 m	
Korsvang	2	(96 m)		96 m	
Jordrup	3	300 m	300 m	144 m	kort station
Verst	3	(117 m)		117 m	
Gesten	3a	I 400 m II 510 m III 475 m		V 115 m	opstillingsspor IV 235 m blindspor VI 120 m remisespor 42 m
Bække	3	260 m	260 m	114 m	
Fitting	1	88 m		88 m	kort station
Skjødebjerg S	-			96 m	privat sidespor
Højmose S	-			212 m	privat sidespor
Vorbasse	3	284 m	284 m	114 m	
Heinsvig	3	293 m	293 m	110 m	
Sdr. Omme	3	350 m	350 m	190 m	privat sidespor, 108 m
Stakroge	2	460 m	294 m	136 m	krydsn.spor også læsses.
Sandet	1	220 m	150 m	66 m	do efter nedl. af opr. læsses.
Kærhede S	-			134 m 252 m	privat sidespor, forl. 1943
Sdr. Felding	2	248 m		248 m	kort station
Gamst	2	98 m		98 m	kort station

Sporlængderne er fra sporplanerne 1942. Kolonnen "Perronspor I" indeholder længden af hovedsporet mellem de yderste sporskifter. Ved lange stationer uden krydsningsspor er længden angivet i parentes, da den ikke indeholder længden af sporet langs perronen. I Gesten er sporene nummereret I - IV fra stationsbygningerne og nordpå, resten fremgår af skemaet.



dets fineste forgreninger. 1942-planerne er så suppleret med oplysninger fra talrige fotos, flest fra 1960'erne, samt med S.A. Guldvangs sporskitser og tilhørende noter og kommentarer, der går helt tilbage til hans grønne ungdom midt i 1930'erne - længe før man havde opfundet begrebet jernbane-entusiaster, der kunne få tid og råd til at rejse landet rundt og ødsle utallige meter film på selv de mest inferiøre stationer og trinbrætter ude på heden...

Da sporlængderne i vore sporplaner er stærkt komprimerede og ikke i nogen bestemt målestok, anføres de kendte sporlængder fra 1942 kun i vedføjede skema, hvor man hurtigt kan sammenligne længderne af læsse- og krydsningsspor på de forskellige stationer samt visse sidespor ved trinbrætter og på fri bane. Til sammenligning skal bemærkes, at længden af stationsperronerne fra varehusets yderste rampe til lidt forbi enden af de murede bygninger lå mellem ca. 50 og 60 meter.

TKVJ havde 4 "korte" og 11 "lange" landstationer. Ved de korte var læssesporet anbragt ud for stationsbygningerne bag hovedsporet og eventuelle krydsningsspor (Jordrup), mens det ved de lange lå på samme side af hovedsporet som bygningerne, så det var tilgængeligt fra vejsiden, uden at man skulle krydse noget spor i niveau.

Korte stationer var Gamst, Jordrup, Fitting og Sdr. Felding. Simplest var Fitting og Gamst, der kun havde et enkelt og kort læssespor over for bygningerne. I Sdr. Felding var sporplanen i princippet den samme, men her var læssesporet ikke mindre end 248 m langt, mod knap 100 m i Fitting og Gamst, og det lå så langt fra hovedsporet, at der var plads til endnu et spor herimellem. Det vides dog ikke, om der faktisk har være et tredie spor her - måske var stationen blot "forberedt for krydsningsspor".

I Jordrup var der allerede i 1930'erne tre spor ud for stationsbygningerne: Hoved- og krydsningssporet nåede fra indgangssporskifte til udgangssporskifte, mens læssesporet kun nåede fra det vestre sporskifte og knap halvvejs gennem stationsområdet. En gang under eller måske efter krigen afkortedes krydsningssporet i østenden, mens læssesporet i stedet forlængedes ud til det østligste sporskifte, så spor II og III stort set "byttede længde". Desuden anlagdes en 2. perron ved det afkortede spor II.

Efter krigen endte også Sandet station som "kort" station, idet det oprindelige, korte læssespor med høj tørverampe blev nedlagt. Ud for bygningerne var tidligt anlagt et 3. spor, som også var indrettet til læssespor med tilhørende læssevej, da det oprindelige, korte læssespor næsten helt var optaget af den høje tørverampe, så vognladningsgods, der skulle ekspederes "nede på jorden", skulle have eget læssespor. Det store, planerede areal vest for spor III har muligvis i de store tørveår lige efter banens åbning rummet flere spor til opstilling af ventende tørvevogne, men herom haves ikke sikre oplysninger.

Lange stationer. Alle de øvrige landstationer var "lange", altså med læssespor i forlængelse af stationsbygningerne, for enden af perronen. Simplest var Dybvadbro, Ferup, Korsvang og Verst, der ikke havde yderligere sidespor. Ved stationerne Bække, Vorbasse, Heinsvig, Sdr. Omme og Stakroge samt Sandet fandtes derimod foruden læssesporet et (krydsnings-)spor, mellem 260 og 300 m langt, uden for hovedsporet, og her var - eller blev senere - anlagt en ekstra perron, dog ikke i Stakroge og Sandet. NB: I Sandet var dette spor III dog kun 150 m langt.

Ved Stakroge og Sandet stationer var der formentlig oprindelig kun læssespor syd for stationsbygningerne. Men her blev der hurtigt anlagt høje sideramper til læsning af tørv, så der næppe blev læssevej af betydning tilbage. Et spor III over for stationsbygningerne måtte derfor indrettes til læssespor for almindeligt vognladningsgods, og der anlagdes her en læssevej nr. 2. Spor III kunne således normalt ikke benyttes som krydsningsspor, hvorfor der ikke anlagdes nogen 2. perron her.

Ved begge disse stationer var der langs spor III et ret bredt, planeret areal, hvor der måske tidligt har været flere ekstra spor, jf. omtalen ovenfor af Sandet st.

Gesten station er ikke nævnt endnu, men det skyldes dens særlige indretning som forgreningsstation: Udgangspunktet for sidegrenen til Vejen. Denne sidegren havde mærkeligt nok det privilegium at benytte spor I, lige op ad stationsbygningerne og dermed den letteste adgang til læssespor, ramper og varehus vest for bygningerne. Togene på hovedlinien havde derimod deres egen Ø-perron mellem spor II og III, der begge var meget lange: 510 hhv. 475 m, så her kunne enhver krydsning ske med de toglængder, der kunne forekomme på banen. Endvidere kunne lokomotiverne tage vand her, idet der ved sammenløbet i begge ender af spor II og III var anbragt en brønd med pulsometer og vandstander, hvor maskinen ved tilslutning af en dampslange med egen dampkraft kunne oppumpe vand fra brøndene. Der var nemlig ikke noget vandværk i Gesten, da banen blev anlagt, og normalt skulle vandtagning her ikke være nødvendig, da man normalt benyttede lokomotiver med tender på hovedlinien. Men somme tider fortsatte de små Vejen-lokomoti-

PULSOMETER

Fra "Opfindelsernes Bog", bind IV, 2. del, s. 29-30, Årgang 1941,

Vedr. Vandforsyning og herunder diverse pumper.

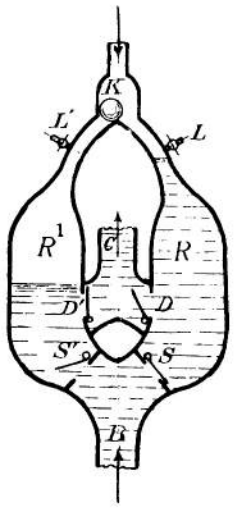
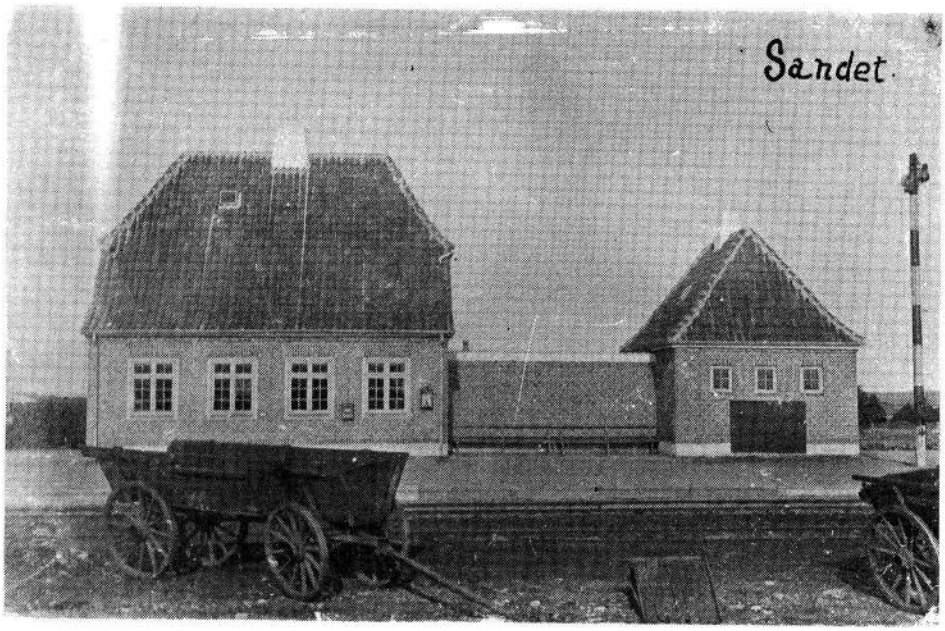


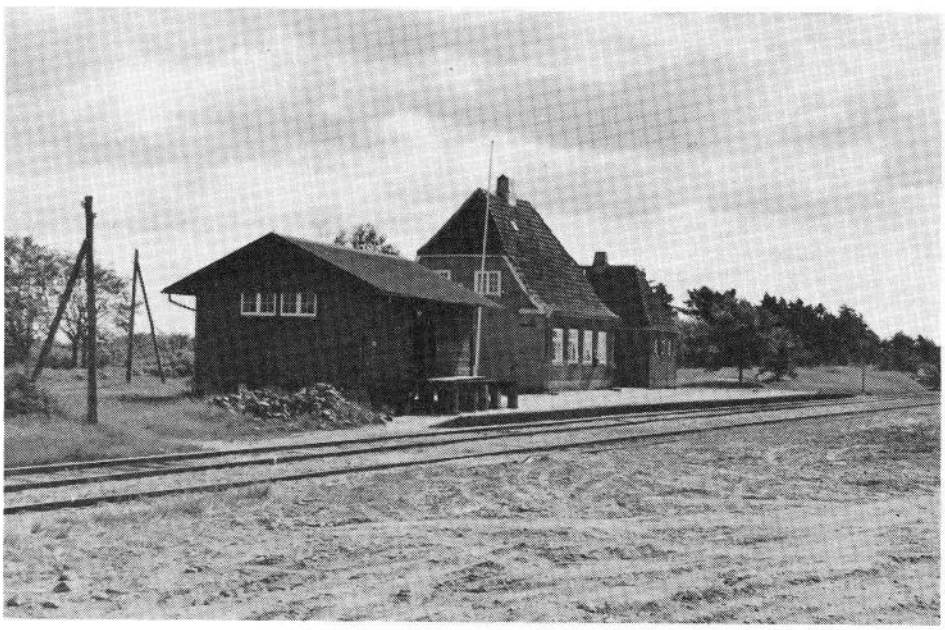
Fig. 22. Pulsometer.

Endnu skal nævnes nogle Pumpeformer, hvor Vandbevægelsen ikke frembringes af bevægede faste Legemer, men blot ved at man leder Damp, Vand eller Luft til selve Pumpen.

En saadan Pumpe er det saakaldte Pulsometer, hvis Indretning er vist i Fig. 22. Dampen, der ledes ind foroven, gaar snart ned i højre, snart ned i venstre Side af Pulsometret, idet en Ventilindretning, der her er tegnet som en simpel Kugle, *K*, snart aabner for den ene, snart for den anden Nedgang. Ved den i Figuren viste Stilling af Kuglen gaar Dampen ned til højre og trykker det Vand, der befinder sig i Rummet *R*, gennem Ventilen *D* ind i Trykrøret *C*. Samtidig fortættes Damp, som før fyldte Rummet R^1, i venstre Side, og idet der herved opstaar et lavt Tryk herinde, suges der Vand ind fra Sugerøret *B* gennem Ventilen *S'*. Naar Dampen i *R* har trængt Vandet ned til *D*, vil der gennem den aabenstaaende Ventil *D* løbe lidt Vand tilbage fra Trykrøret; herved fortættes nogen Damp, saa at Trykket aftager, og da Trykket i R^1 samtidig er vokset ved Vandfyldningen, vil Ventilkuglen *K* skydes til højre, saa at Dampen nu gaar ned i Rummet R^1. Nu trykkes der Vand ind i Trykrøret *C* gennem Ventilen *D'*, medens der gennem *S* suges Vand op i *R*, og saaledes skiftes der stadig.

Pulsometret er i Grunden blot Saverys Damppumpe (Bd. II, 1. Del S. 81) i ny Form. Ligesom i denne gaar der en Mængde af Dampens Varme til Spilde, idet den kommer i Berøring med det kolde Vand; dette Tab formindskes betydeligt derved, at der gennem Ventilerne *L* og *L'* indslippes lidt Luft, der danner en Slags Pude mellem Dampen og Vandet. Ved Regulering af Luftventilerne kan man tillige afpasse Virksomheden i de to Rum efter hinanden, saa at Sugningen i det ene er afsluttet samtidig med Dampens Trykvirkning i det andet. Skønt Pulsometret udnytter Energien i Dampen daarligt, anvendes det dog ved mange Lejligheder, paa Grund af dets simple Konstruktion og Anbringelsesmaade. Har man Damp af ikke for ringe Tryk til Raadighed, f. Eks. fra et Lokomobil, kan man let faa pumpet Vand op af en Brønd ,der er under Arbejde el. desl., ved at sænke et Pulsometer med Damp- og Vandslange ned til Vandet.





ver med godstog til Grindsted, og så kunne de nok få brug for at supplere vandbeholdningen, inden de vovede sig ud på heden.

Til de små tank-lokomotiver, der normalt betjente Vejen-Gesten strækningen, var der i Gesten en remise med 2 pladser ved siden af hinanden ved en østlig forlængelse af spor I, der endte med en 12 m drejeskive foran remisen, så også de store maskiner kunne komme i hus her efter behov. Også ved denne remise var der en brønd med pulsometer, så de små lokomotiver kunne læske sig her "på hjemmebane".

Ud over de hidtil nævnte spor var der et depot- og opstillingsspor IV nord for spor III og et blindspor VI for enden af perron 2. Måske var dette sidste en relativ nydannelse, idet spor V var læssesporet.

PRIVATE SIDESPOR

Foruden læssesporene ved de almindelige stationer havde TKVJ også i visse perioder et antal private sidespor på fri bane eller i tilknytning til visse trinbrætter eller stationer.

Iflg. Guldbæk Christensen var der i Bække under krig II store tørve- og formbrændselvirksomheder i drift med sportilslutning ud i mosen, men det har nok blot været tipvognspor, og det har ikke afsødt iøjnefaldende rester i terrænet.

Lige syd for Fitting station traf vi derimod det første normalsporede sidespor på vor vej nordpå: Et privat sidespor til et kartoffellager vest for banen: Kun ét sporskifte, grenende fra til venstre til et ret kort, krumt blindspor, der endte ved en stor lagerbygning. Dette sidespor, der var af nyere dato, hørte formentlig under Fitting station.

Allerede 1918 fandtes der mellem Fitting og Vorbasse et par tørve-sidespor: Skjødebjerg Syd og Skjødebjerg Nord. Det første, sydvest for banen, var kun 96 m langt, mens det næste, knap ½ km længere fremme og på banens nordøstside, var 212 m langt. Begge sidespor havde skifte i begge ender og tørveramper langs sporet, Skjødebjerg Nord vistnok tillige med smalsporforbindelse til Vorbasse Østermose - og en overgang med

Ø: Sandet st. ca. ved åbningen (Jbm.). M: Sandet, perronside, 15/8 1965. N: Sandet, set fra læssevejen, 15/8 1965.

3 hjemmehørende godsvogne (ZB 541-543) samt med brovægt for godsvogne i sporet!

Lige nordvest for Skjødebjerg Nord oprettedes i 1928/29 trinbrættet Højmose, og Skjødebjerg Nord fik så navneforandring til Højmose Sidespor, mens det sydlige fik lov til blot at hedde Skjødebjerg Sidespor. Begge disse sidespor fandtes endnu under 2. verdenskrig, men forsvandt inden 1960.

Mellem Vorbasse og Heinsvig oprettedes 1918 Gilbjerg Sidespor ved trinbrættet af samme navn. Sidesporet blev nedlagt 1927/28, mens trinbrættet bestod til banens lukning. Det havde mod NØ en påfaldende lang perron med betonkant, og der var på samme side som perronen et ret bredt, plant areal, hvorpå sidesporet formentlig har ligget. Faconen af dette planum tyder på, at der har været skifte i begge ender, men konkrete oplysninger savnes.

4 km nord for Heinsvig station oprettedes 1918 Rishøj Sidespor ved gården Rishøj og de store mosearealer Sønderby Mose og Fugdal Kjær. Ifølge bogen om Fugdal Mose 1918-1928 anlagdes her 4 parallelspor vest for TKVJ og et godt 3 km langt stikspor ud i Fugdal Kjær. Det er usikkert, om dette spor havde forgreninger ude i mosen, og arrangementet af de 4 parallelspor er heller ikke nærmere kendt, men det vides, at det ene spor tilhørte A/S Rishøj Mosebrug, der startede produktionen i sommeren 1917, mens de 3 andre spor tilhørte I/S Tørvefabrikken Fugdal, der kom i gang året efter. Endnu i 1970'erne sås et par dæmningsrester fra nedlagte TKVJ og ud i moseområdet, og det er nærliggende at antage, at den sydligste dæmning var for Fugdals normalspor, mens den nordlige var for Rishøj's smalspor, der formentlig havde læsserampe ved sit enlige parallelspor ved TKVJ.

Der var ved disse givtige moseområder i ca. 15 år så stor produktion, at man foruden flere smalsporede damploko havde sit eget, normalsporede damplokomotiv på stiksporet og til rangering på sidesporene ved TKVJ, hvorfra der afsendtes enorme mængder gode tørv i de første år efter 1. verdenskrig. Fra 1928 ændredes sidesporets navn til Fugdal Sidespor, samme navn som det umiddelbart nord derfor liggende trinbræt. Sidesporet nedlagdes omkring 1932, men dæmningsresterne fra TKVJ mod sydvest viste stadig, hvor stiksporet havde drejet fra, lige ved sydenden af Utoft Plantage, et par hundrede meter øst for Rishøj Gaard.

Sdr. Omme Sidespor. Ved Sdr. Omme station anlagdes allerede 1918 et privat sidespor, udgående fra krydsningssporet og i en bue mod nordøst godt 100 m til en nyanlagt kartoffelmelfabrik. Den blev senere nedlagt, men bygningerne anvendtes herefter af et korn- og foderstoffirma og blev suppleret med diverse siloer m.v. Billeder fra 1960'erne viser, at sporet næppe blev anvendt mere, da det var ved at gro efter i græs og ukrudt.

Odinsgaard Sidespor. Mellem Stakroge og Sandet stationer var der mellem 1918 og 1921 et sidespor kaldet Odingaard Sidespor "for Tørv", men det er uklart, hvor præcis det lå. Godt 1 km syd for Sandet station lå en gård ved navn Odinsgaard lidt syd for Østerbjerge Bæk, som TKVJ krydsede på en lille bro midt i et mosearеal. Sandsynligvis lå det omtalte sidespor syd for denne bro, inde på fast grund, men vi kender intet nærmere til sidesporets beliggenhed eller indretning.

Kærhede Sidespor. Ved Kærhede nord for Sandet station oprettedes 1918 et tørve-sidespor, der atter nedlagdes i 1927 - nærmere oplysninger savnes. 1941 genoprettedes et sidespor på stedet - formentlig på samme planum som tidligere: På banens sydvestside, nord for trinbrættet. Sidesporet blev nu 134 m langt, men forlængedes allerede året efter til 252 m, og der byggedes en høj trærampe for læsning af brunkul fra tipvogne, da der fandtes brunkullejer på begge sider af TKVJ her. Ramper og sidespor nedlagdes igen allerede 1944/45, da de rentable forekomster af brunkul nu var udtømt her.

Sdr. Felding. Ved stationen anlagdes engang under eller efter krig II et blindt sidespor, udgående fra spor I lige øst for perronen og løbende parallelt med hovedsporet hen til den krydsende vej i stationens østende. Sidesporet var der iflg. S.A. Guldvang i 1960, men var borte senest 1965. Hvad det har været anvendt til, har vi ikke fået opsnust, men en privat virksomhed synes at have bredt sig på det meste af arealet i banens seneste år.

En gang inden 1960 anlagdes et andet sidespor ved Sdr. Felding, denne gang lige øst for den omtalte, krydsende vej ved stationens østende, og dette sidespor, der førte til et større korn- og foderstoffirmas siloanlæg, var i brug helt til banens nedlæggelse. Sporet var blindt og udgik fra hovedsporet mod venstre, set fra stationen. Det blev på det sidste - ligesom stationens læssespor - sikret med afløbssko, der kunne afspore eventuelle løbske godsvogne, inden de løb ind i hovedsporet.

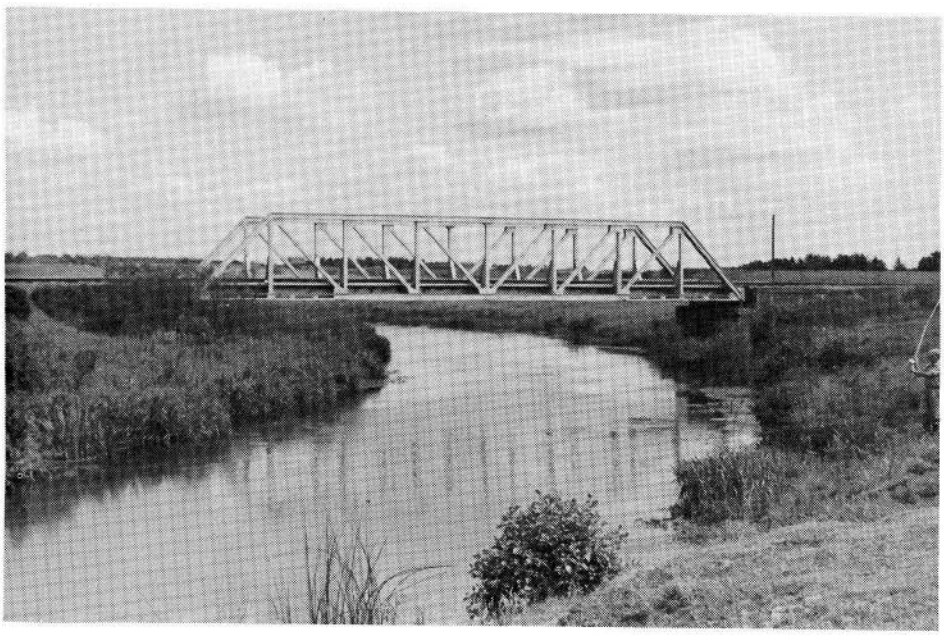
Troldhede. Fra Troldhede station udgik under krig II et mere end 10 km langt sidespor mod nord til diverse brunkulforekomster, men det udgik fra DSB's læssespor og hørte under DSB, så det vedrørte ikke TKVJ bortset fra, at det nok gav visse transporter af brunkul også på Trolhedebanen.

Grusgrav-spor. Til banens eget brug fandtes flere steder sidespor til grusgrave, hvorfra man hentede grus til banelegemet. Hvor mange, der har været, er uvist, men det første, vi har notater om, lå mellem Dybvadbro og Ferup og var i brug fra 1917 til 1958. Den nøjagtige beliggenhed har vi ikke kunnet fastslå. Der må have været flere undervejs mod nord, men ikke før Sdr. Felding, kun godt 6 km før Troldhede, har vi notater om en grusgrav, som banen solgte i 1934/35. Endelig var der et par grave lige sydvest for Troldhede i vinklen mellem DSB og TKVJ ved indløbet til Troldhede station. Der var vistnok 2 grussidespor her, ét, der grenede fra mod vest (modgående fra syd) og ét lidt nærmere Troldhede skråt bagud (medgående fra syd). Hvornår graven(e) blev oprettet, vides ikke, men der var endnu i 1935 sporforbindelse til den sydligste og "en del vogne i graven" iflg. Guldvang.

TRINBRÆTTERNE

TKVJ's trinbrætter frembød ikke meget af interesse i henseende til sporplaner, da kun 2: Gilbjerg og Kærhede har haft et sidespor i umiddelbar tilknytning til perronen. Resten har kun bestået af et af stationsmærker begrænset stykke hovedspor plus en i reglen primitiv jordperron med et publikumsbetjent stopsignal og eventuelt et i de fleste tilfælde primitivt venteskur af ringe holdbarhed, ofte opstillet og bekostet af lokale brugere af trinbrættet.

Til gengæld har banen haft mange sådanne holdesteder, i tidens løb mindst 20 stk., der har eksisteret fra et enkelt år til 50 år for de 4 ældstes vedkommende. Halvdelen af alle trinbrætterne oprettedes i 1929, efter at man havde fået 2 motorvogne, og de havde vist sig rimeligt driftssikre. Nogle af trinbrætterne har eksisteret me-



re eller mindre uofficielt i en årrække, inden de kom med i den officielle køreplan, endsige den landsdækkende køreplan, fx. Hjortlund og Birkebæk, der officielt oprettedes i 1955, men allerede var med på banens egne sporplaner fra 1942! Til gengæld kom trinbrættet (Gamst) Vestermark, oprettet 1929 mellem Vejen og Gamst, vist aldrig med i den landsdækkende, og det synes også hurtigt at være forsvundet igen. Det var ikke med i sporplanerne fra 1942. De nedenfor angivne årstal for trinbrætternes oprettelse hhv. nedlæggelse er altså behæftet med en vis usikkerhed for enkelte steders vedkommende.

1917, 5 stk:

2 Komarkshusene, fra 1918 Kolding skov
3 Bramdrupdam
8 Hundsholt
15 Fitting, fra 1918 station
18 Gilbjerg

1919, + 1 stk.:
23 Simmelbæk

1925, + 1 stk.:
12 Staushede

1929, + 10 stk.:
10 Øster Gesten
14 Klebæk
16 Højmose
19 Lyngsminde
21 Fugdal
27 Skjersig
30 Kærhede
32 Overby
102 Vestermark, nedlagt inden 1942
104 Fællesvejen

1932, + 1 stk.:
14a Skjødebro, nedlagt 1939

---

senest 1942, + 2 stk.:
24 Hjortlund
25 Birkebæk

Ø: Kærhede, indg.spsk. fra Kolding, 15/8 1965. M: Bro for Skjern Å, set fra vest, 15/8 1965. N: Sdr. Felding, kort efter åbningen (Jbm.)

De 5 ældste trinbrætter havde lange perroner med betonkanter (62-70 m!). De nyeres perroner varierede mellem 18 og 30 m, uden at man kan se nogen fornuftig grund til disse forskelle, der måske har beroet på lokale tilfældigheder. Det var dog de samme tog, der skulle holde ved dem alle, bortset fra de ældste, hvor man havde regnet med store damptog på måske op til 5 personvogne. Men allerede Simmelbæk fra 1919 havde kun 25 m perron, svarende til højst 2 personvogne - og kun, hvis toget standsede helt perfekt ud for perronen. Fra 1929 har man formentlig kun regnet med motortog med max. én personførende bivogn eller blandede, lokomotivtrukne tog med en enkelt eller højst 2 personvogne.

I 1960'erne havde næsten alle de nyere trinbrætters perroner kun kant af "græs". Kun 2: Lyngsminde og Fugdal havde kant af gamle sveller. Benyttelsen må have været så ringe, at sliddet har været ubetydeligt, men de allerfleste trinbrætter var med i køreplanen lige til banens lukning - kun Skjødebro og Vestermark synes at være nedlagt tidligere. Det bemærkes, at Vestermark og Fællesvejen lå på strækningen Vejen-Gesten, der nedlagdes allerede 1951.

Mindre end 1 år før banens lukning opstod endnu et trinbræt, idet Dybvadbro station nedlagdes, signalerne ugyldiggjordes med hvide kryds, og på perronen opstilledes et almindeligt trinbræt-signal af TKVJ's standardtype. En rationalisering? Ja, men snarere endnu et tegn på, at banens nedlæggelse var nært forestående.

Trinbrætbygningerne vil blive omtalt senere under stationsbygningerne.

TKVJ's EGNE STATIONSBYGNINGER

TKVJ havde ingen "pompøs" hovedstation som fx. Slangerupbanen, Nordfyenske eller Lemvigbanen, da TKVJ havde 2 statsbanestationer som endestationer, og i trafikknudepunktet Grindsted slap man også for at bygge egen station, da DSB her ekspederede alle privatbanetogene.

Alle TKVJ's egne stationer var opbygget på samme måde: En rektangulær hovedbygning langs med sporet og 5 á 6 meter herfra et tværstillet udhus. Mellem hovedbygning og udhus en lukket gård med mur til vejsiden og til banesiden en loggia med 3 murbuer, undtagen ved den mindste stationstype, der blot havde en tilbagetrukket mur til banesiden. Ved Troldhede-enden af perronen lå et varehus af træ.

Stationsbygningerne var tegnet af arkitekt Robert Schmidt, Kolding, og der opførtes i første omgang kun to hovedtyper, idet hovedbygningerne var på 5 eller 6 fag vinduer og/eller døre på langsiderne. De store bygninger havde desuden en kvist på syd- eller vestsiden. Gesten station var dog en lidt dyrere udgave, idet den havde en bedre udnyttet tagetage og derfor 2 kviste, én mod nord og én mod syd, men selve grundhuset var af samme størrelse som de øvrige 6 fags huse. At det så meget hurtigt fik en udvidelse i vest-enden er en anden historie. Tilbygningen havde fladt tag, der tjente som altan for beboerne på 1. sal. Den hørte ikke "organisk" sammen med hovedbygningen, men virkede "påklistret", selv om den havde vinduer og døre ganske magen til den oprindelige bygnings. Men både det flade tag og den høje "fabrikskorsten", der stod helt ud til vestgavlen, virkede stilfremmede og lod sig ikke kamouflere, selv med tykke lag vedbend, der efterhånden helt dækkede vestgavlen og omsluttede skorstenen helt op til murværkets top.

1918/19 fik TKVJ en tredie, mindre stationstype, hvor hovedbygningen kun havde 4 fag vinduer. Denne lille type, der opførtes ved Fitting trinbræt hhv. Sandet sidespor, vil vi her betegne som type 1, mens bygningerne på 5 og 6 fag betegnes som type 2 hhv. 3, Gesten eventuelt som type 3a.

Hovedbygninger og udhuse var af røde mursten og med tegltag. Der var hvide vinduer med palæruder, mens yderdørene var mørke, fx. med grønne karme og brune døre, over hvilke der var en række små ruder. Selve husene var meget enkle, kun pyntet med en hvid frise med tandsnit under tagrenden og på hovedbygningernes gavle langs tagkanterne samt med en kort, vandret stump i hver side som fortsættelse af langsidernes frise. Udhusene havde valmtag, hovedbygningerne halv-valm, begge med høj rejsning: Topvinkel ca. 70°. Type 3-husene havde som nævnt en kvist, der vendte mod syd eller vest, uanset om den vendte til banen eller vejen, mens Gesten havde kvist til begge sider. Kvistene var lidt "pyntede": De havde tøndetag af Zink(?) og over de 3 små vinduer et gavlfelt med et halvrundt stik af mursten foroven. Forneden afsluttedes med en række lodret stillede sten, hvorunder en frise med tandsnit, ligesom der var tandsnit i buen helt op mod tagkanten. I midten af det halvrunde felt var et relief, støbt i beton, med forskellige motiver på de forskellige stationer. En lignende "betonglæde" fandtes foroven på loggiaens murpiller, og motiverne var også her forskellige på de forskellige stationer.

På næsten alle billeder fra banens seneste år (1960'erne) ses over søjlernes kapitæler et par skæmmende ar: Resterne af de indmurede jern, der tidligere bar de meget drabelige stationsskilte af træ og med svejfet overkant. De blev i 1960'erne skiftet ud med emaillerede jernpladeskilte, hvide med rød kant og røde bogstaver af den enkle, smukke og meget letlæselige, engelske skrift, som DSB indførte i 1930'erne. Det så imidlertid ikke godt ud, da de nye skilte bare blev skruet på de gamle, "romantiske" træplader - se fx. billederne fra Bramdrupdam eller Hundsholt trinbrætter. Man fjernede derfor senere stationernes gamle brædeskilte og anbragte emailleskiltene direkte på muren, mens jerndragerne blot blev skåret af, glat med murværket.

De store type 3-bygninger var oprindelig udstyret med vindfløj, anbragt midt på tagryggen. I den gennembrudte fane var udskåret bogstaverne TKVJ. Ved de mindre stationer måtte man selv stikke den våde finger i vejret, hvis man ville kende vindretningen!

De to små type 1-huse (Fitting og Sandet) var som nævnt et fag kortere end type 2 og ca. 3/4 m smallere, mens ellers bygget i ganske samme stil. Udhusene lignede også meget banens øvrige. I Fitting var det så meget længere, at det havde samme længde som hovedbygningen var bred, hvilket var en smule længere end standarden. Det må også have været indrettet noget anderledes indvendig, da det fx. - i modsætning til standarden - havde en dør ud mod perronen og en afvigende vindues- og dør-inddeling i den frie langside.

Udhuset i Sandet lignede mere standard-udhuset, men var lidt bredere og havde 3 vinduer i gavlene (i stedet for 2).

Ingen af hovedbygningerne havde døre mod vejsiden eller i den frie gavl (undtagen den påklistrede tilbygning i Gesten) og den lille type 1 havde ejheller døre til perronsiden! Den havde dog en fra perronen tilgængelig dør i gavlen mod ud-

huset, og alle bygninger havde naturligvis døre ud til den lukkede gård ved udhuset og forbindelse med omverdenen gennem en dør i forbindelsesmuren til vejsiden. Stationstype 2 havde én dør mod perronen, mens type 3 havde to døre på perronsiden - én i hver ende.

Stationernes indre indretning kendes desværre ikke, men den adskilte sig næppe meget fra, hvad der ellers var sædvanligt på andre privatbanestationer fra den tid. De store stationer havde formentlig postkontor bag den ene dør til perronsiden, de øvrige havde næppe særskilt postkontor. De to små stationer Fitting og Sandet havde ingen postekspedition, men var blot brevsamlingssteder og solgte frimærker af de mest gangbare værdier.

Alle stationer havde selvfølgelig kontor med billetsalg samt venterum for publikum - foruden bolig for det ansatte personale. I udhusene fandtes vaskehuse med gruekedel, brændselsrum samt toiletter for både ansatte og publikum. Endelig hørte der i reglen et stykke have med til beboelsen.

Varehusene var alle rødmalede træhuse med sort paptag. Taget var stumpvinklet (ca. 110°) og pappet samlet på trekantlister, så det på afstand kunne minde om et bliktag. Væggene var udvendig beklædt med vandrette brædder: Klinkbygget, og husene stod alle på en høj, støbt sokkel, undtagen det specielle lille varehus ved Sandet station. På banesiden var der siderampe ud mod sporet med opkørselsrampe til begge sider, mens der til vejsiden kun var et "trinbræt" eller en stor betonklods foran porten. Herover var der ved de fleste varehuse en baldakin i form af et stykke forlænget og løftet tag ud for porten, så vogne, der kørte til her, kunne læsse/losse i tørvejr. Denne facilitet manglede dog i Bække og Sandet.

Det ser ud til, at alle varehusene (÷ Sandet) var lige brede, mens de forekom i flere forskellige længder, som vi desværre ikke har mål på. Forskellene kan dog nogenlunde vurderes ud fra antallet af papbaner på tagene. Herudfra kan husene groft deles i 3

Ø: Sdr. Felding med SM ??, 15/8 1965. M: Sdr. Felding, set fra læssevej, 15/8 1965. N: Overby trinbræt, indg.spsk. fra Kolding, 24/8 1967.

størrelser: Lille ved Dybvadbro, Ferup, Korsvang, Gamst, Stakroge og Sdr. Felding. Mellemstor ved Jordrup, Verst, Bække, Fitting, Heinsvig og Sdr. Omme. Endelig en stor udgave ved Gesten og Vorbasse.

I Gesten og Sdr. Omme havde varehuset 2 porte til banesiden, hvor et stikspor var ført hen til den ene port. I Vorbasse var der også ført et stikspor hen til varehusrampen, men her havde huset kun én port, og der var kun enderampe for dette spor. I Gesten var der for øvrigt også 2 porte til vejsiden, hver med sin separate baldakin.

Lige et par ord om varehuset i Sandet: Det var smallere end de øvrige varehuse og lige så kort som den mindste størrelse af standardhuset. Væggene var ikke klinkbyggede, og huset stod på et antal betonklodser - ingen sokkel. Rampen til perronsiden var af træ på murpiller og uden opkørselsramper fra siderne: Den billige udgave på banens mest øde station!

Inden vi helt forlader stationernes bygninger må vi lige nævne trinbrætternes venteskure som dog for TKVJ's vedkommende var et ret sørgeligt kapitel - ikke mindst i banens sidste år, hvorfra vi har billeder af disse bygninger. Der fandtes i 1960'erne ud af 16 trinbrætter på strækningen Kolding-Troldhede kun 4 med acceptable venteskure: Bramdrupdam, Hundsholt, Simmelbæk og Birkebæk. Husene her var af træ og med halvtag, dækket med tagpap, og de havde oprindelig vinduer med palæruder og formentlig også en dør, samt indvendig en bænk. Ved Bramdrupdam var der oven i købet et dobbelt skur - der havde måske tidligere været salg af is, slik ol., men det hørte allerede i 1960'erne en svunden tid til. Træskurene havde lige til det sidste et tydeligt navneskilt, og de havde alle samme rødlige farve som stationernes varehuse.

Ved de øvrige trinbrætter fandtes i 1965 3 venteskure helt af blik (pandeplader), nemlig ved Øster Gesten, Staushede og Gilbjerg, og S.A. Guldvang har i 1936 skitseret et vistnok lignende skur ved Højmose trinbræt. Alle andre steder var skurene forsvundet - hvis der overhovedet havde været nogen. Måske havde blikskurene også engang været malet, men det var næppe nødvendigt, hvis pladerne var galvaniserede. Ved Gilbjerg kunne man se, at skuret engang havde haft stedets navn påmalet. Blikskurene havde hverken døre eller vinduer, men dog en træbænk at sidde på. Måske har der været flere venteskure, men service-niveauet har nok altid været lavt ved TKVJ, der gennemløb så magre egne, hvor folk ikke havde været vant til unødig luksus!

Det er overraskende at sammenligne med VaGJ, der var mindre end halvt så lang. Her havde 9 ud af 12 trinbrætter venteskure af træ, heraf 3 af standard som TKVJ's Hundsholt og ingen så ringe som TKVJ's blikskure. Går vi videre til fx. SKRJ, finder vi her venteskure af Hundsholt-standard ved alle trinbrætter og heraf halvdelen i grundmur med pyramidetag. Der synes at være nogen sammenhæng mellem befolkningens levestandard og trinbrætternes udstyr, selv om undtagelserne er mange.

Andre stationsfaciliteter. Ved de fleste stationer fandtes der i banens yngre dage og endnu under krig II kvægfolde og visse steder svinefolde til midlertidig anbringelse af ankommende eller afgående, levende dyr. På sporplanerne fra 1942 angives der et rektangel med påskriften "Fold" ved samtlige stationer, pånær ministationerne Fitting og Sandet. Sidstnævnte vides dog tidligere at have haft en kvægfold. Alene ved Dybvadbro station angives en siderampe ved folden, så her har der utvivlsomt været en svinefold med tag og fast rampe med låger og broklap. Svage rester kunne måske endnu anes i 1960'erne. Ellers har der hovedsagelig været tale om kreaturfolde uden overdækning - bare små indhegninger som venteværelser for kvæg eller måske får.

Det er påfaldende, at der har været så få svinefolde, men det skyldes vel de magre egne, banen gennemløb: Man har ikke opdrættet så mange svin fra omkring Bække og nordefter.

Her har de græs-ædende køer og får nok domineret over de korn-ædende svin. Eneste svinefold var i 1942 ved Dybvadbro, men senere kom endnu én i det østjyske: ved Jordrup, hvor den var bevaret næsten intakt helt til banens lukning. Måske var der også rester af en svinefold i Sdr. Felding, men ellers viser billeder fra efter krigen ikke noget, der tyder på svinetransporter i større omfang ved TKVJ, og kvægfolde var der heller ikke rester af - dem havde lastbilerne også overflødiggjort hurtigt efter 2. verdenskrig.

Ramper. TKVJ havde påfaldende få enderamper. Der var i 1960'erne kun 4 steder, de 3 i forbindelse med varehusenes sideramper, nemlig i Gesten, Vorbasse og Sdr. Omme - i Vorbasse oven i købet først efter krig II. Den 4. enderampe var i Troldhede, for enden af stationens sydlige "læssespor" - se sporplanen. Derimod har der ved mange læssespor været en eller anden form for små sideramper - iflg. Guldvang ved de fleste stationer i 1930'erne, men de er ikke nævnt på 1942-sporplanerne, og de var sporløst forsvundet i 1960'erne. Måske kan der have været tale om trækonstruktioner, der senere er havnet i de lokale kakkelovne, når de var gået af brug? I øvrigt var der jo sideramper ved alle varehusene - men næppe beregnet til levende dyr.

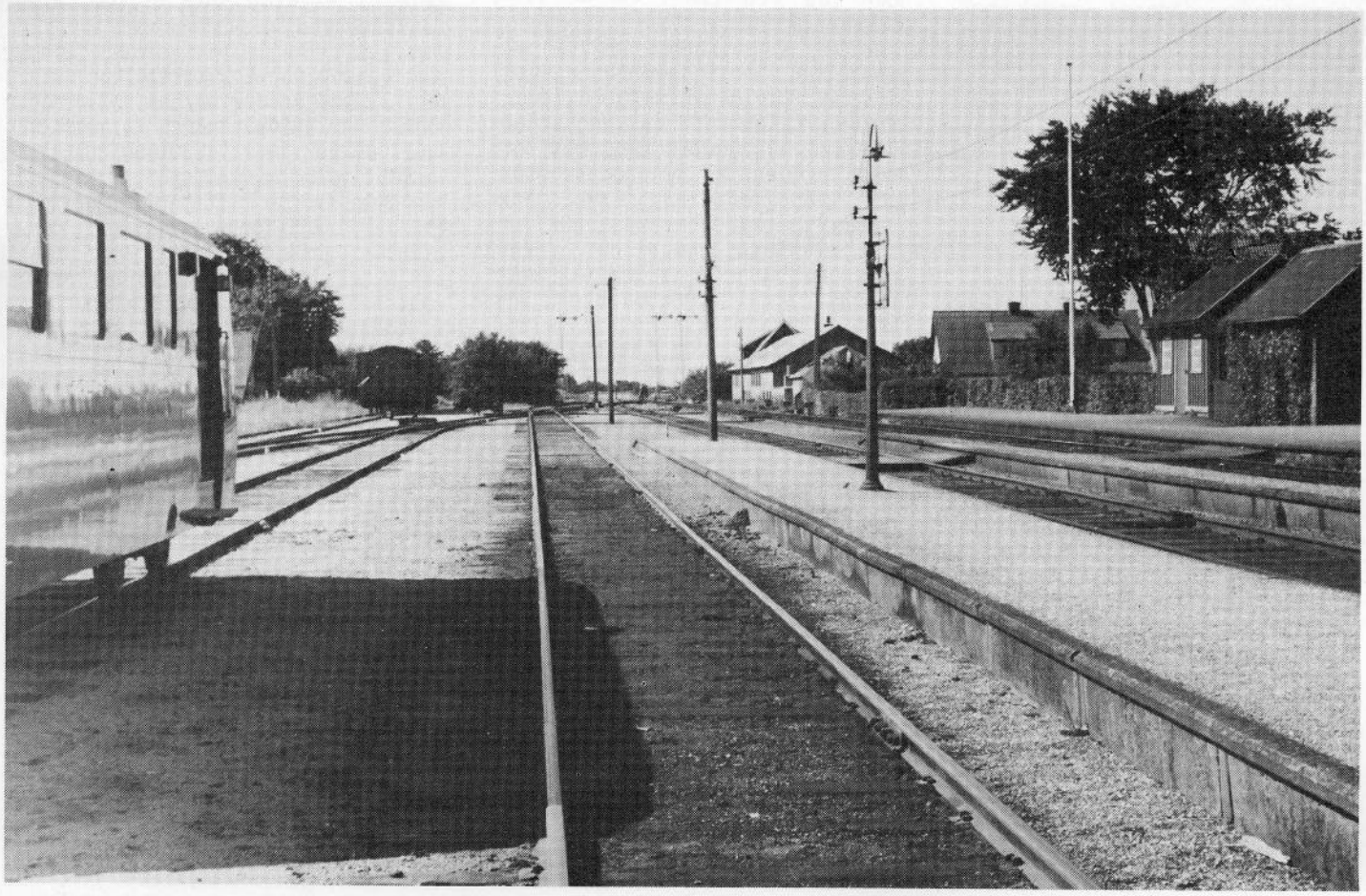
Vi har tidligere nævnt, at der ved Stakroge og Sandet en overgang var høje sideramper, hvorfra tørv fra tipvogne kunne styrtes direkte ned i åbne godsvogne, men ellers er der kun (af Guldvang) rapporteret en "fast siderampe" ved læssesporet på Heinsvig station i 1935. Intet nærmere vides om, hvad den kan have været brugt til, eller hvordan den så ud.

I Stakroge var der i 1930'erne et par tørvebriket-fabrikker, én på hver side af banen. De havde faste transportører ud til det østlige hhv. vestlige læssespor, dannende bro over de stedlige læsseveje. Måske har den vestlige fabrik overlevet 2. verdenskrig, for der var endnu rester af anlægget at se i 1963.

Kraner. Et helt andet hjælpemiddel har man haft i Jordrup og Verst: en fast galgekran. Den skrævede over læssesporet og læssevejen, og ved hjælp af en løbekat kunne den flytte tunge genstande mellem jernbanevogne og landevejskøretøjer. Jeg ved ikke, hvad disse kraner har været brugt til, men man kunne fx. tænke på store kævler. Palle-gods var næppe opfundet endnu dengang. Kranerne er rapporteret af Guldvang i 1935, og fotos viser, at Jordrup endnu havde sin i 1958, men at den var fjernet i 1960.

Brovægte. Ved mindst 4 stationer: Gesten, Bække, Heinsvig og Sdr. Omme var der på vejsiden vognvægte på forpladsen eller ved varehuset, hvor folk kunne få vejet deres vognlæs før eller efter forsendelsen med banen. Brovægte for jernbanevogne er kun rapporteret i Kolding ved de østlige opstillingsspor ved statsbanestationen

Ø: Troldhede, TKVJs remise, 15/8 1965. N: Troldhede, TKVJs stationsområde, 15/8 1965.



samt ved Højmose Sidespor.

Sidstnævnte vægt er meldt solgt engang efter krig II. Et ret dårligt foto fra dette sidespor synes også at vise en vejerbod ved sporet.

Private varehuse. På en del stationer var der ved læssevejen, nogle steder direkte op ad læssesporet, private varehuse i en kortere eller længere periode. Nogle var korn- og foderstoflagre eller lagre for kunstgødning, andre, fx. i Stakroge (for ikke at tale om Grindsted) kartoffellagre, som netop var typiske for den egn, TKVJ gennemløb fra omkring Vorbasse og nordpå: Kartoffel-tyskernes egne! Mange steder har pakhusenes placering ved jernbanen formentlig i længere tid været uden betydning, bortset fra, at arealerne her var billige og havde vejforbindelse - de lå ellers ubenyttede hen, da banen åbenbart havde reserveret sig langt større arealer ved stationerne end der i praksis blev brug for.

Diverse skure. Endelig lå der ved mange stationer diverse småskure, hvis anvendelse næppe kan opklares nu bagefter. Nogle anvendtes dog af baneafdelingen og lå i forbindelse med troljespor, som ikke havde nogen forbindelse med de "rigtige" spor: Man løftede bare troljerne over på deres "parkeringsspor", der ofte endte i et lille troljeskur, hvor man også opbevarede diverse redskaber, som anvendtes af baneafdelingen på deres troljeture til banens vedligeholdelse. Man har også haft skure til brændsel, til garage for biler og cykler og et enkelt sted (Sdr. Felding) en busgarage.

SIGNALER m.v.

Formentlig har alle banens stationer oprindelig haft armsignaler, måske med undtagelse af Fitting og Sandet, der næppe har været togfølgestationer. De fleste stationer havde oprindelig ét armsignal med 2 arme, én for hver kørselsretning, og signalmasten var placeret på perronen, hvorfra signalet betjentes direkte med håndkraft. Ved nogle stationer, fx. Dybvadbro, var signalet anbragt på en gittermast af betydelig højde, for at signalet kunne ses hen over diverse forhindringer, mens man ved andre stationer havde ganske lave signalmaster, så signalet her var lavere end stationsbygningen, fx. i Verst. I Gesten var signalerne anbragt enkeltvis, uden for stationen, bl.a. fordi det var en forgreningsstation, hvor der skulle være et signal for hver gren, når man kom østfra. Det vides ikke, om andre stationer har haft udflyttede armsignaler - det skulle i så fald have været på grund af vanskelige oversigtsforhold. Det bemærkes, at signalerne ved DSB-stationerne alle var anbragt uden for stationen. Foran Kolding station var der oven i købet meget tidligt (senest 1925) anbragt et fremskudt daglyssignal og foran dette de 3 afstandsmærker: 1, 2 og 3 skrå, hvide plader á la DSB. TKVJ anvendte ellers ikke disse afstandsmærker, men oversigtsforholdene var ekstremt vanskelige gennem skoven lige før Kolding, så her var de i høj grad på sin plads.

Efterhånden (senest i Heinsvig 1962-65) erstattedes armsignalerne med daglyssignaler, der alle var anbragt uden for stationerne. Korsvang fik dog ikke daglyssignaler, da armsignalet fjernedes engang mellem 1952 og 1960, så her var der åbenbart ikke mere togfølgestation. Det var dog stadig "fast stoppested" med postekspedition, altså ikke trinbræt.

Ved Dybvadbro og Verst var oversigtsforholdene så dårlige, at man supplerede daglyssignalerne med fremskudte signaler. De havde foroven en vandret afskåret bagplade og kunne vise brandgult eller grønt lys, men jeg ved ikke, om de viste blink eller fast lys.

TKVJ's stationer havde almindelige stationsmærker: Kvadratisk, hvid plade med lodret diagonal, samt rangergrænsemærker: Lignende, men med rød kant, inden for stationsmærkerne. Jeg ved ikke, om disse mærker anvendtes helt fra banens åbning, men de er i hvert fald foreskrevet i signalreglementet for privatbanerne fra 1936.

I Kolding og Vejen endte TKVJ's spor blindt ved enden af perronen, og det meddeles i en ordresamling fra 1921, at man foran disse stationer havde særlige advarselsmærker: I passende afstand foran disse stationer var anbragt en aflang tavle med split i hver ende, grøn med hvid kant og ved stationsmærkerne en hvid tavle med split i begge ender og påskrift: "30 km". Sådan! Af ordrens øvrige tekst kan man ane, at man har haft uheldige erfaringer med standsningen af tog de pågældende steder, hvor toget "Ikke uden Fare kan fortsætte sit Løb, dersom Bremseapparaterne svigte".

Trinbrætterne havde alle omkring 1960 publikums-betjente stopsignaler af vindfløj-typen, hvide med rød kant og et gult katteøje. Guldvangs skitser fra 1930'erne antyder derimod en anden type dengang: Måske drejelige skiver á la VaGJ. Ved Bramdrupdam opstilledes "senere" et elektrisk signal, der kunne tændes af publikum, men kun slukkes af togpersonalets kupenøgle.

Trinbrætterne var i 1930'erne "dækket" af særlige kendingsmærker: En pæl med 2 hvide kryds over hinanden, altså noget lignende DSB's "Kendingsmærke for holdesteder uden sidespor og uden hovedsignaler", der dog skulle stå på 2 standere ved siden af hinanden. Senere fik TKVJ's trinbrætter almindelige stationsmærker som omtalt ovenfor - 100 m fra nærmeste ende af perronen.

Sporskiftesignaler. TKVJ havde fra begyndelsen sporskiftesignaler med "Omdrejelige Skiver", men de skiftedes efterhånden ud med "attrapper", forestillende de sorte, omdrejelige lygtekasser, som vi kender fra DSB - men TKVJ's var "hule i ryggen": Kasser med forside og 2 kanter, men ingen bagside, og der var ingen lygte i! Pil eller streg var blot malet på, nogle steder dog belagt med reflekterende materiale. Det var den billige udgave til den jyske hede!

Ved udkørslen fra maskindepotet i Kolding var et par afløbssko ved depotsporene forsynet med sporskiftesignalet "Sporet spærret" på omdrejelig kasse, andre steder synes afløbene ikke at have været afmærket ved andet end skoenes påfaldende, gule farve.

Overkørsler. Troldhedebanen havde oprindelig omkring 275 overkørsler, men heraf var kun et fåtal sikret ved andet end skilte. Der var dog bomanlæg i Kolding ved Fredericiavej og måske ved Rutlersvej ved maskindepotet inden omlægningen med bro i 1939? Endvidere var der i 1936 bomme i Dybvadbro, Ferup og Bække samt i Troldhede, indtil viadukten her blev færdig i 1919. I Gesten var der led ved en lokal vejs skæring med Vejen-grenen, mens man ellers synes at have klaret sig med ubevogtede vejoverskæringer, indtil man - måske først efter 2. verdenskrig - begyndte at installere blinklys ved de vigtigste overskæringer, hvorefter bommene fjernedes, undtagen ved Fynsvej i Kolding, hvor de omkring 1960 erstattedes med automatiske bomme + blinklys og klokker!

I Grindsted havde man fra starten sørget for at føre den store vejforbindelse over banen på bro, og senere skete det samme med Tingvejen i 1960'erne. I Vejen førtes TKVJ på bro over den krydsende gade, så her var der heller ikke problemer med vejtrafikken.

DSB-SPORPLANERNE

Her vil vi mest beskæftige os med den del af sporene, der vedrørte TKVJ, men vi slipper ikke for også at komme lidt ind på de tilstødende sporområder, der tilhørte DSB, bl.a. fordi det er svært at adskille, hvad der var DSB's og hvad der var TKVJ's spor. En del spor var anlagt og vedligeholdt af DSB, men beregnet for TKVJ's depot, rangering og overlevering, mens andre spor var anlagt og vedligeholdt for TKVJ's regning.

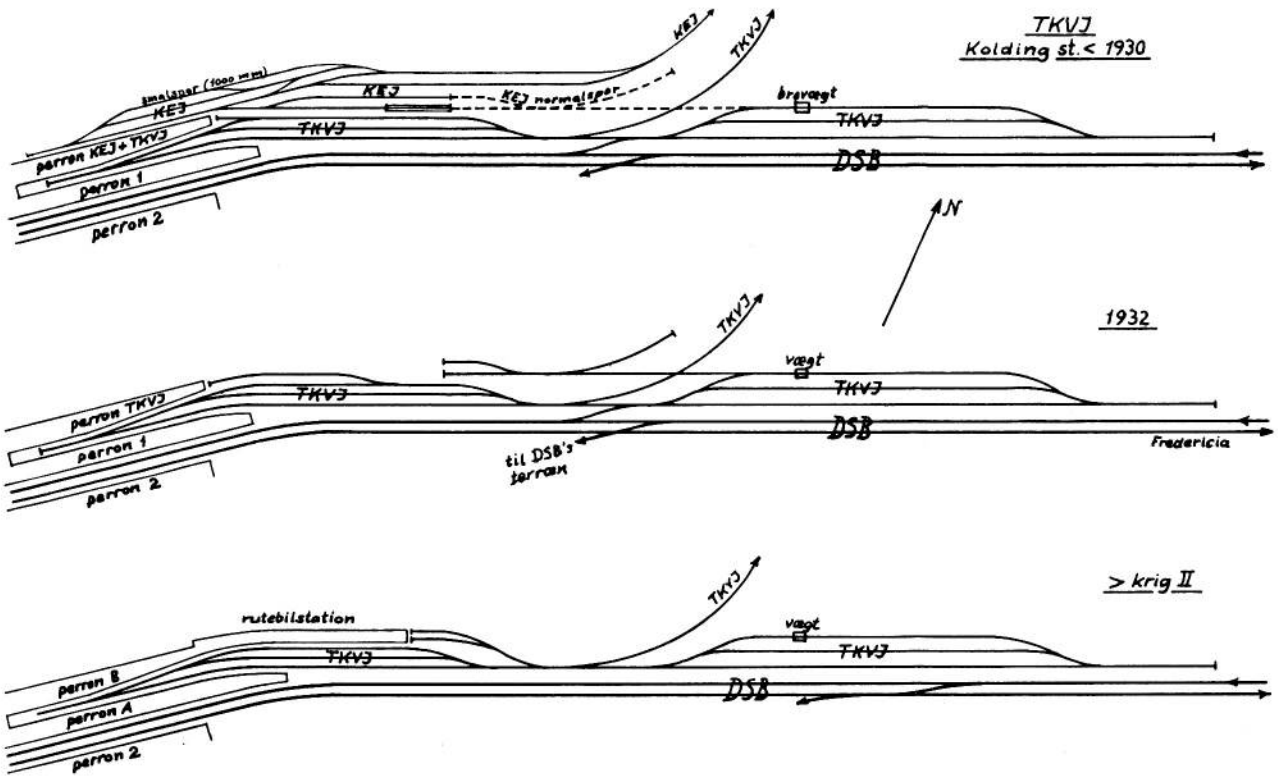
Det bemærkes, at DSB-sporplanerne er forsynet med nordpil, da de er for store og langstrakte til at vendes med nord opad, hvis sporene ikke tilfældigvis ligger lige nord-syd eller øst-vest.

Kolding. Anlægget af TKVJ's spor ved Kolding statsbanestation krævede en del omlægninger af såvel DSB's som KEJ's (Egtvedbanens) spornet øst for DSB's stationsbygninger. Egtvedbanens spor måtte delvis flyttes nordpå og DSB's sydpå og østpå for at give plads til TKVJ's spor. Banens enlige perron-blindspor pressedes ind mellem DSB-siden og KEJ-siden af den i bredden udvidede perron 1's østlige ende, der således deltes i en privatbaneperron, fælles for KEJ og TKVJ og den forlængede DSB-perron 1, der havde DSB's spor mod syd og TKVJ's på nordsiden. Øst for perronerne fik TKVJ 3 parallelspor mellem KEJ og DSB: Hovedsporet, et omløbsspor og et opstillingsspor. Lige øst for disse spor svingede TKVJ's hovedspor i en lang kurve mod nord, på det første stykke parallelt med KEJ over Fredericiavej/Fynsvej, hvorefter TKVJ fortsatte mod nord, mens KEJ svingede videre vestover mod sin helt private lokalstation: Kolding Nordbanegaard.

Øst for de to privatbaners udløb anlagde DSB 3 nye parallelspor, beregnet for TKVJ's vogne samt overføring mellem TKVJ, KEJ og DSB. Der førtes nemlig også herfra et normalspor over til KEJ til brug for denne banes normalsporede containervogne, der bragte KEJ's rullende containere ud på DSB's normalspor. Normalsporede godsvogne kunne også her rangeres ind til omlæsning mellem normal- og smalspor.

1930 nedlagdes KEJ, hvorefter TKVJ kunne få lidt bedre sporplads, idet man overtog den normalsporede del af KEJ's spor til opstillingsspor m.v. - bl.a. til henstilling af en del af TKVJ's efterhånden overflødige godsvogne. Senere, formentlig efter krig II, anlagdes en rutebilstation på en del af KEJ's tidligere terræn, og TKVJ fik en forlænget perron langs denne - på nordsiden af sit omløbsspor, så TKVJ herefter havde 2 egentlige perronspor og nu kunne have både et ankommende og et afgående tog ved perron samtidig. De tidligere KEJ normalspor reduceredes derimod til et par korte blindspor, der endte ved enden af rutebilstationen, og sporkrydsningen til TKVJ's østlige sporareal hinsides hovedsporets udløb mod nord fjernedes og erstattedes med et almindeligt sporskifte - en forbedring for sporvedligeholdelsen.

TKVJ-maskindepotet. Den meget begrænsede plads nord for DSB's terræn i Kolding tillod ikke anlæg af noget maskindepot for TKVJ lige op ad DSB's spor, men man fandt så et 3-kantet areal mellem KEJ's og TKVJ's indføring til Kolding DSB, mod nord begrænset af Rutlersvej/Ndr. Ringvej, lige stort nok til, at der her kunne bygges en firesporet remise og et tresporet værksted omkring en 12 m drejeskive, ligesom der blev plads til en pænt stor kulgård med galgekran, en funktionærbolig samt diverse stikspor og troljeskure. Endelig opførtes et stort tørveskur - et i banens første år særdeles re-



levant supplement til kulgården, da kulpriserne var enormt høje og banen passerede gennem nogle af Jyllands bedste tørveproducerende distrikter.

TKVJ havde 1920-27 ikke mindre end 10 damplokomotiver, og heraf kunne de 8 rummes i Kolding-remisen, mens de 2 mindste hørte hjemme i Gesten eller Vejen, hvor der tilsammen var 3 loko-pladser.

Øst for kulgården var der et stikspor til godsvogne med kul, og langs dette en siderampe mod hovedsporet. Hvad den skulle bruges til, står mig ikke klart.

Ved kulkranen var der også en almindelig vandkran. Senere indrettedes tillige benzin- og dieselolie-standere ved siden af maskinsporet, så alle slags brændselsforsyning kunne foregå her.

En gang efter motoriseringen af banen byggedes en ekstra stump til remisen, formentlig til en motorvogn og dens daglige pleje, men i øvrigt bortsolgtes damplokomotiverne efterhånden som der anskaffedes motormateriel, så det var først med anskaffelsen af skinnebusserne, at der blev brug for yderligere udvidelser af remisekapaciteten, og det blev ikke i Kolding, men i Grindsted i 1948/49.

I Kolding, hvor der var 4 togveje ved indkørsel østfra (vi ser her bort fra den smalsporede KEJ), var der i 1925 og måske helt fra TKVJ's åbning anbragt en signalbro lige ved TKVJ's indløb på DSB's terræn. Herpå var anbragt 4 sæt togvejs-armsignaler: For ind- hhv. udkørsel til/fra TKVJ og DSB's 3 perronspor - lodret over de pågældende spor. Senere gik man over til daglyssignaler + diverse dværgsignaler for rangering og kørsel mellem Kolding station og TKVJ's maskindepot, der jo grenede fra banens hovedspor inden slutningen af udkørselskurven - et sted med meget ringe oversigtsforhold, og TKVJ's indkørselssignal var da også anbragt lige nord for dette forgreningspunkt. I dværgsignal-alderen blev der så på kanten af kulgården anbragt et dværgsignal for kørsel mod Kolding station, og ved indkørslen til maskindepotet var anbragt et særligt mærke: Hvidt kvadrat med gul kant, stående på spidsen og med betydningen "Grænsemærke mellem sikret og usikret sporområde".

På Rutherford-billedet fra 1925 i SP 2/87 side 51 ses lige til venstre for TKVJ's spor et mærkeligt "legetøjssignal". Det tilhørte ikke TKVJ, men var Egtvedbanens indkørselssignal, der var anbragt dette mærkelige sted på grund af KEJ's skarpe kurve ved indløbet på Kolding DSB (yderst til højre i billedet).

Vejen station. Her var TKVJ-spornettet overmåde simpelt og beskedent: Sporet fra Gesten endte simpelthen blindt ved nordsiden af den forlængede perron 1 på DSB's station. På nordsiden af sporet var anlagt et omløbsspor og grenende fra her mod øst en stump spor til en enkeltsporet remise - oprindelig uden drejeskive, men så lang, at selv TKVJ's store maskiner kunne komme i hus her. Når de små tanklokomotiver benyttedes, kunne der tillige blive plads til DSB's rangertraktor (da DSB fik sådan én omkring 1930), men det affødte det problem, at når traktoren stod yderst, var den i vejen, når TKVJ-maskinen skulle ud - og omvendt, hvilket der kom en del skriverier ud af ...

Et andet problem ved spornettets udformning i Vejen var, at der i en årrække var en del vognladningsgods mellem TKVJ og "Alfa" margarinefabrikken, der lå på sydsiden af banen, så der måtte rangeres tværs over DSB's spor, hvilket også var tilfældet, hvis TKVJ's maskiner skulle tage vand ved DSB's vandtårn i stationsterrænets sydøst-hjørne. Man havde en tid aftale mellem DSB og TKVJ om, at TKVJ ydede en vis rangerassistance i Vejen med de små tankloko, når det var foreneligt med TKVJ's køreplan. Hvor længe en sådan aftale var i kraft vides ikke, men omkring 1930 havde DSB fået traktor i Vejen, og 1933 havde man sågar fået bygget sig et traktorskur (op ad svinefoldene ved indløbet til tagpapfabrikken "Phønix"), hvilket lettede sameksistensen mellem DSB og TKVJ i Vejen!

I 1931 toges dobbeltsporet Lunderskov-Vejen i brug. I forbindelse med indføringen af 2. spor på Vejen station omlagdes også TKVJ's spor. Både hoved- og omløbssporet forlængedes noget og remisen flyttedes ca. 3 gange sin egen længde østpå, hvorved der blev plads til en 7 m drejeskive, foruden kulgård, askekasse og grav foran remisen. Drejeskiven muliggjorde, foruden drejning af de små damplokomotiver, anvendelsen af Triangelvogne på Vejen-Gesten, hvilket dog først blev aktuelt i 1935, da man lod sin ene person- og postvogn ombygge til enkeltrettet benzinmotorvogn M 5.

TKVJ havde i Vejen kun ét signal: Et indkørsels-armsignal - plus advarselsskiltet om "Farlig Station", jf. tidligere omtale.

Da Vejen-Gesten banen var nedlagt i 1951, fjernede man ret hurtigt TKVJ's spor, men i begyndelsen af 1960'erne genanvendte man en del af banen (den gamle tracé) til anlæg af et nyt industrispor, der grenede fra DSB's spor lige øst for den nye bro over Fuglesangs alle, 500 m fra Vejen station. Herfra fulgte industrisporet den gamle TKVJ-linie ca. ½ km for derefter at dreje skarpt mod vest til FDB's nye centrallager lige syd for hovedvej A 1/E 66, her kaldet Koldingvej.

Grindsted station. Troldhedebanens sporterræn i Grindsted var egentlig påfaldende simpelt, bortset fra, at TKVJ's tog måtte passere 2-3 englændere (dobbelte krydssporskifter) ved den sydlige ende af stationen og endnu én ved stationens nordlige ende. Ved den første krydsede man DSB's sydlige forbindelse til læssesporene, der lå lige ud for stationsbygningerne, men længst borte fra disse (som spor 9 og 10!). Næste englænder var en krydsning med VVGJ's forbindelse tværs over terrænet, hvorved der kunne køres direkte fra VVGJ's indløb og til VaGJ's udløb (og omvendt), hvilket siges at være etableret efter ønske fra militæret. Allerede ved denne 2. englænder delte TKVJ's spor sig i 2 grene, og den venstre (vestlige) gren delte sig endnu en gang efter passage af endnu en englænder i VVGJ's forbindelsesspor, så det endte med, at TKVJ havde 3 parallelle spor mellem perron 2 og 3: Spor 4, 5 og 6. De 3 spor løb atter sammen kort efter passagen af perronerne, og det samlede TKVJ-spor passerede så DSB's nordre godsspor ved en sidste englænder, hvorefter man var ude på fri bane mod Troldhede. TKVJ's tog sydfra kørte normalt ind i spor 6, mens tog nordfra benyttede spor 4. Midtersporet mellem perronerne benyttedes så til opstillings- og overleveringsspor.

Troldhedebanens signaler i Grindsted var hurtigt overset: Et armsignal til indkørsel i hver retning, det var alt, lige til banens nedlæggelse.

TKVJ havde i de første mange år ingen remise i Grindsted, men 1948/49 fik man bygget en lang, enkeltsporet remise, der kunne rumme et skinnebustog (Sm + Sp). Den blev placeret mellem TKVJ's og DSB's spor, vest for Grindstedværkets sydende.

Broer, viadukter etc. ved TKVJ

km sydfra	
0,8	Kolding: Ndr. Ringvej over TKVJ
ca. 4,5	Bramdrup: Egtvedbanen over TKVJ
	- - gangbro over TKVJ
	- - hovedvej 10 over TKVJ
7,5	Dybvadbro, Almind Å
ca. 9	- - Vr. Nebel Å
49	Heinsvig: Gangbro over TKVJ
51	Katrinebjerg teglværk: Tipvognspor under TKVJ
56,2	Grindsted: Tingvejen over TKVJ
56,6	- - Grindsted Å
56,8	- - Borgergade over TKVJ
58,4	- - Grindsted-Grene Mergelbane under TKVJ
58,8	- - DSB mod Brande under TKVJ
62	Simmelbæk
66,3	Omme Å
75,3	Østerbjerge Bæk
81	Skjern Å
87,7	Troldhede: Lokal vej under TKVJ
0,0	Vejen: Nørre/Søndergade under TKVJ
(0,5	- Fuglesangs Alle under industrispor)
1,9	- Vejen Å

Ved sydenden af Grindsted station var der helt fra stationens anlæg bygget en vejbro over alle 3 baners indløb (VVGJ, TKVJ og DSB), men i de glade 1960'ere lykkedes det at få bygget en ny vejbro over DSB og TKVJ (Tingvejens overføring) lige syd for Grindsted Å - kort før TKVJ blev nedlagt. Efter 1968 erstattedes TKVJ under det ene brofag af en vej-underføring: Plougborgvej under Tingvejen.

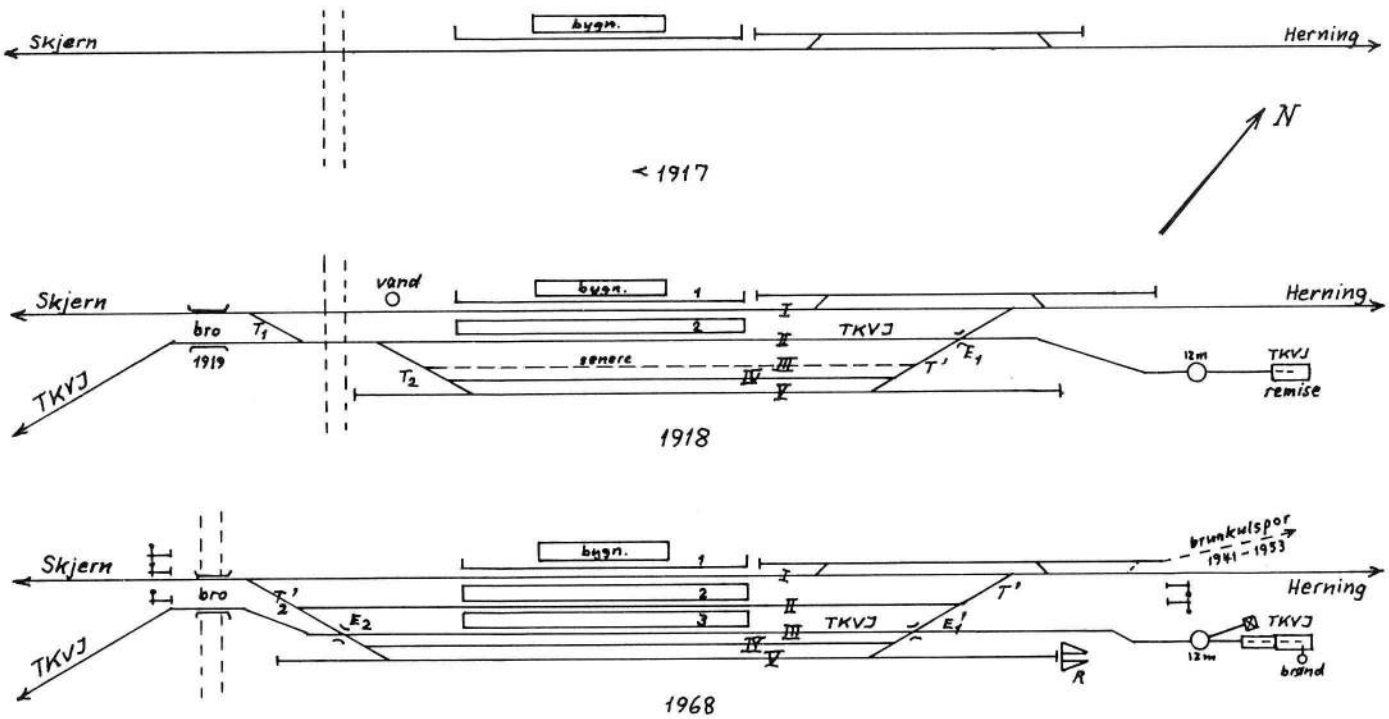
Nord for Grindsted station krydsede TKVJ på bro over DSB's spor mod Brande, så ingen af privatbanerne krydsede i niveau over DSB's hovedspor. Grindsted stationsanlægget var i det hele taget meget moderne for sin tid, bl.a. med perrontunnel til de to Ø-perroner og ingen vejskæringer i niveau, bortset fra VaGJ's skæring med landevejen til Sdr. Omme, lige uden for stationen. Kort syd for TKVJ's bro over DSB havde man oven i købet lavet underføringer for den berømmelige Grindsted-Grene mergelbane, Grindsteds første jernbane, åbnet 1886! Den blev nedlagt i 1930'erne, men underføringerne bevaredes, så man stadig kunne passere under de to banelinier ad en grusvej på den gamle banes tracé, hvis man ikke havde for højt læs: Max. højde 2,5 m og kun en smule mere i bredden.

TKVJ nedlagdes 1968, og 1971 forsvandt den sidste persontrafik på jernbane fra Grindsted. Herefter fik man travlt med at fjerne det allermeste af det tidligere baneterræn, så man kunne føre vejen til Sdr. Omme og til Heinsvig sammen ad en ny vejstrækning på det gamle stationsterræn under betegnelsen Simmelbrovej/Ribe Landevej. På bykortet over Grindsted 1977 har man helt "glemt" at vise godsbanen til Grindstedværket, selv om den endnu 10 år efter stadig er i brug, men formentlig syngende på sidste vers.

På DSB's sporplan for Grindsted fra 1950'erne bemærker man stadig betydningen af egnens lette jorder: Der var ikke mindre end 3 kartoffelpakhuse på stationsterrænet og ved et længere, privat sidespor fra dets sydøstlige hjørne. Her lå endvidere et betydeligt svineslagteri og offentligt slagtehus med ramper og stalde, indrettet

Ø: Grindsted, TKVJ-udkørsel mod Troldhede midt i billedet, 26/8 1964. N: Grindsted, TKVJ-indkørsel fra Troldhede (fra modsat retning af øverste billede).

Troldhede st.



på jernbanebetjening. Men få år efter havde lastbilerne overtaget hovedparten af disse transporter.

Troldhede station. TKVJ's nordlige endestation lå på DSB's strækning mellem Herning og Skjern, åbnet 1881. På et kort fra 1909 er der ved stationen end ikke angivet nogen signatur for "spredt bebyggelse", men kun anført "Kro" og signatur for vindmølle samt vist et par krydsende veje. Navnet Troldhede står anført midt ude i et øde område ca. 3 km sydøst for stationen. Derimod er der ved de to nabostationer, Kibæk og Borris, vist signatur for "samlet bebyggelse", hvilket også var tilfældet i fx. Sdr. Omme og Grindsted, så Troldhede må vist siges at have været noget af et "hul i jorden", da Troldhedebanen blev bygget.

Troldhede station var da også ret beskeden, da TKVJ blev projekteret, principielt opbygget som "lang" station som fx. Ferup på TKVJ. Ud over hovedsporet langs den enlige perron var der kun et læssespor, dog med blindspor i begge ender. Vestenden havde enderampe ved varehuset, mens østenden fungerede som privat sidespor for Hedeselskabet, der her havde "Aflæsningsplads for Mergel".

Med Troldhedebanens indføring skete der så en mærkbar udvidelse af stationens spor, se vedføjede skematiske planer. TKVJ førtes ind som et spor II foran stationsbygningerne, og der anlagdes en Ø-perron mellem spor I og II. Foruden perronsporet fik TKVJ et depotspor (IV) og et læssespor (V) med blindspor i begge ender, men uden ramper. Spor II førtes via en englænder (dobbelt krydsningssporskifte) over den østlige transversal og ud til en 12 m drejeskive og en enkeltsporet remise for TKVJ. Den var oprindelig kun bygget til at rumme én maskine, men udvidedes allerede 1919/20 til at tage 2 lokomotiver i længden.

Stationen havde nu 4 parallelle spor ud for bygningerne, men arrangementet ændredes senere sådan, at TKVJ fik tildelt et nyt spor III i stedet for spor II, og der anlagdes en 3. perron til TKVJ's tog mellem spor II og III. Nu førtes spor III gennem transversalerne i begge ender via englændere og remisesporet flyttedes tilsvarende. Den vestlige transversal, T2, flyttedes længere mod vest: T'2 og førtes ubrudt igennem fra spor I til spor V. Ved østenden af spor V anlagdes senere en enderampe med direkte udkørsel til vejen syd for stationen.

Sporændringerne gik ud på at give DSB et eget omløbsspor. For Troldhedebanen medførte det blot en lidt mere kringlet ind- og udkørsel gennem den nye S-kurve.

Oprindelig var der en niveau-overskæring i stationens vestende, men 1919/20 åbnedes en underføring af vejen lidt vestligere, hvilket lettede de nævnte ændringer af sporene her.

Det bør lige nævnes, at det lange brunkuls-sidespor, der anlagdes under krig II fra DSB og nordpå, ikke berørte sporene syd for hovedsporet og dermed TKVJ, der dog herfra fik en del transporter af brunkul, hovedsagelig til Kolding transit, da det lokale behov næppe var stort og let dækkedes af nærliggende tørveforekomster.

Signaler: Udstyret var her meget simpelt: Et indkørselssignal i hver retning for DSB og for TKVJ ét fra vest. Desuden for DSB to udkørselssignaler i hver retning (fra spor I hhv. II) og endnu ét vestpå for TKVJ. Alle var armsignaler lige til TKVJ's lukning, og der var ingen fremskudte signaler og ingen gennemkørselsarme på DSB's signaler. Endelig var stationen ikke "farlig" for TKVJ da der var god sporlængde, og et eventuelt løbsk tog kunne højst ende med at slå bunden ud af TKVJ's egen remise.

Kort efter TKVJ's nedlæggelse fjernedes alle spor syd for hovedsporet og begge Ø-perronerne, og af sidespor var der kun en kort stump tilbage af det tidligere, nordlige læssespor. MR-togene besørger persontrafikken, og lokal godstrafik er der ikke mere af. Men der drøner daglig et fuldt kultog forbi mod Herning og et tomt den modsatte vej: Banens godstrafik er steget betydeligt! Men på Troldhede station er der så øde og tomt som aldrig før, siden banens åbning i 1881 ...

H. Alkjær

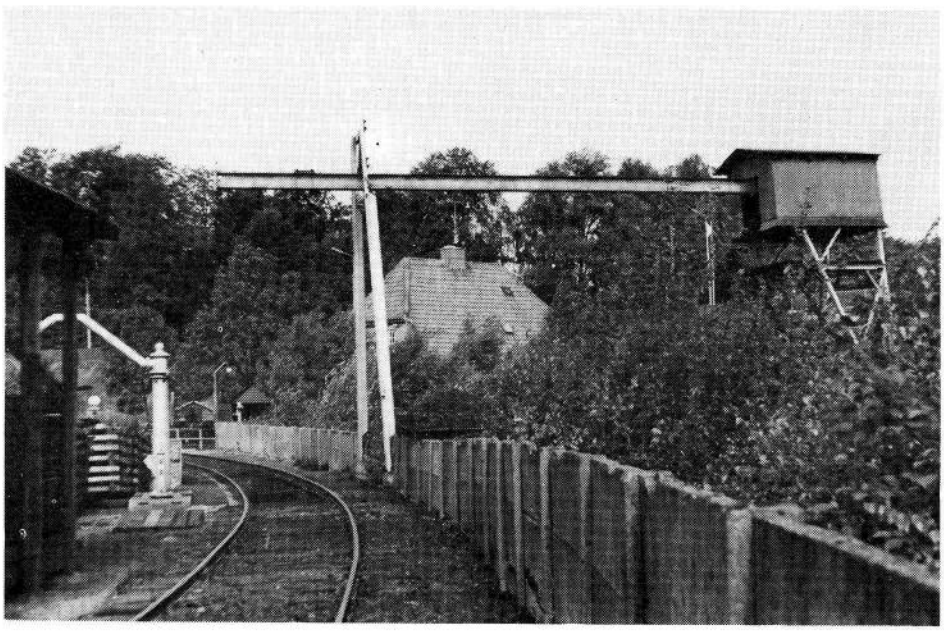
Foromtale

Den 27. november 1987 udsender forlaget S.A.L. (adresse se nedenfor) en bog, betitlet **PÅ SPORET AF SVENDBORG-NYBORGBANEN.** Forfatteren er Arnold Andersen, som i sin ungdom daglig "befor" banen, og som nu har fået mod på at fortælle om banen, både fra den mere jernbanemæssige side, men også fra den lokalhistoriske.

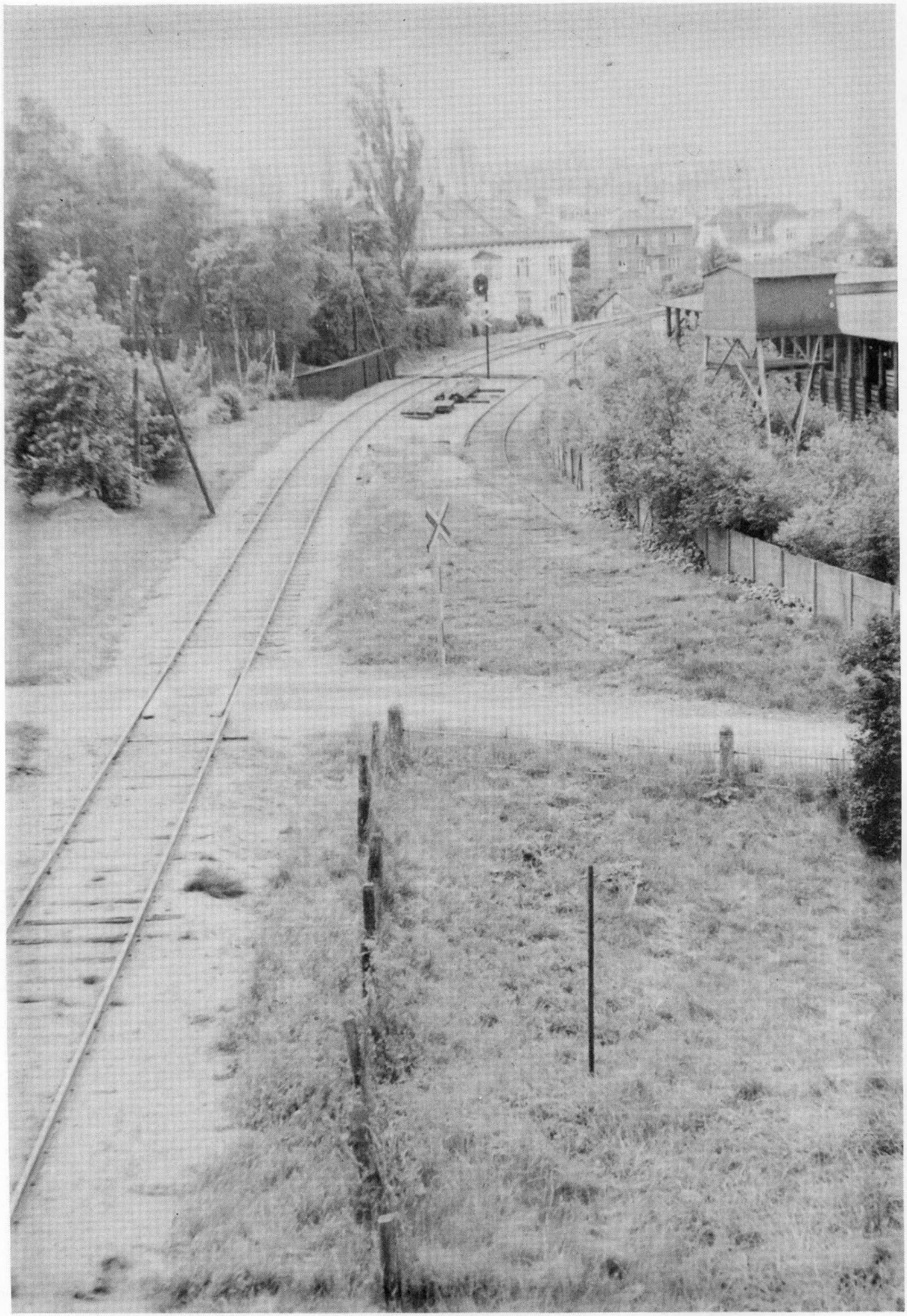
Bogen rummer afsnit om det rullende materiel, stationerne, fortællinger om folks liv og trængsler med banen, noter og anekdoter, skildret på en lun og munter måde.

Bogen rummer over 100 fotografier og tegninger, som er med til at bibringe læseren et bredt indtryk af banens historie, helt fra planlægningen i 1882 og til lukningen i 1964.

fortsættes side 193



Side 162: Ballasttog gennem Marienlundsskoven ved Kolding. Marts 1961 (Just Andersen). Bemærk afstandssignalet.
Side 163: Fra maskindepotet i Kolding. Kulkran og vandkran. Der har været kulgård bag betonmuren til højre. 29/8 1962.
Side 164: Indkørslen til Kolding set fra landevejsbroen. Bemærk indkørselssignalet og til højre kulgård og -kran. 5/7 1964, foto Jens Bruun-Petersen.



Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

M/F TREKRONER

Statsbanernes anskaffelse af M/F TREKRONER har som bekendt sin årsag i etableringen af godsfærgeruten mellem Københavns Frihavn og Helsingborg. I blandt andet DSB-bladet er der allerede i flere artikler gjort rede for baggrunden for den nye godsfærgerute - DAN LINK - hvorfor kun de vigtigste forhold skal omtales her.

Årsagerne til den nye godsfærgerutes oprettelse kan søges i flere forhold, helt tilbage til oliekrisen i 1973/74. Dels oliepriserne voldsomme stigning, der ændrede trafikmønstret på flere punkter, blandt andet ved, at det nu blev mere økonomisk at sende en lastbilanhænger eller sættevogn - såkaldt løstrailer - med en lang færgerute i stedet for at lade transporten foregå over land med en lastmotorvogn som trækkraft. Dels den ændring i transportformerne, der skete, da benyttelsen af bl.a. containere og veksellad samt de ovenfor nævnte løstrailere blev almindelig. Grundet den overgang fra almindelig jernbanetransport til de nævnte nye transportformer, der herved skete, måtte dette forhold påkalde sig jernbanernes interesse.

Hertil kom, at befordringen af navnlig forarbejdede varer til/fra det øvrige Skandinavien og Europa ikke nødvendigvis, således som udviklingen var gået, behøvede at passere Danmark. Ville statsbanerne, de svenske statsbaner og de tyske forbundsbaner fastholde og helst øge den eksisterende trafik gennem Danmark og samtidig nedbringe transporttiden, måtte der derfor findes en udvej.

Da en forbedring af trafikforholdene på Helsingør-Helsingborgoverfarten ikke var mulig, blandt andet på grund af, at de nuværende færger højst kan overføre 5á6 almindelige godsvogne pr. enkelttur, og der således skal sejles 7-8 enkeltture, før der er overført så mange godsvogne, at der kan oprangeres et godstog på ca. 40 vogne, hvilket er den mest hensigtsmæssige størrelse for et tog af denne art, samt fordi bygning af en ny færgehavn i Helsingør syd for den nuværende måtte anses for en urealistisk tanke, var en anden løsning nødvendig.

Denne anden løsning blev derfor godsruten Københavns Frihavn-Helsingborg, der kunne etableres uden alt for store omkostninger, blandt andet ved at de nye færgelejer blev udformet som hjørnelejer, hvorved de kan benyttes af flere forskellige færgetyper.

Den nye overfart forudsattes besejlet med en svensk og en dansk færge, hver med en overførselskapacitet på ca. 50 almindelige 2-akslede godsvogne. Herved skulle der pr. døgn kunne overføres ca. 450/500 godsvogne i hver retning. Sammenholdt med, at der på planlægningstidspunktet løb 9 godstog i hver retning på Kystbanen, hvorved der max. kunne befordres ca. 360 godsvogne i hver retning, ville der således blive tale om en betydelig kapacitetsforøgelse.

Aftalen om den nye overfart, der tillige omfattede en række kapacitetsforbedringer ved Rødby-Puttgardenoverfarten blev underskrevet af repræsentanter for de 3 implicerede jernbanestyrelser i København den 5. april 1984. Det forudsås herefter, at den nye færgeforbindelse kunne være klar til ibrugtagning den 1. juni 1986, og der var således tale om en meget kort frist for udførelsen af de nødvendige anlægsarbejder, færgeanskaffelser m.v.

For så vidt angår den svenske færge besluttede de svenske statsbaner - efter at det havde været under overvejelse at chartre en jernbanefærge - at anskaffe en ny 5-sporet jernbanefærge, der blev bygget af det norske skibsværft Moss Rosenberg Verft. Færgen, der fik navnet ØRESUND, har en samlet længde på 187 m og 815 m jernbanespor samt et dæk over jernbanesporet, hvorved der er mulighed for at befordre trailere.

Fra dansk side var man i begyndelsen af overvejelserne inde på foreløbig at indsætte Storebæltsfærgerne PRINSESSE BENEDIKTE og ASA THOR, idet det påtænktes at forlænge sidstnævnte færge.

I midten af 1985 besluttede statsbanerne imidlertid at indkøbe brugt tonnage til den nye overfart, og i juli måned samme år købte man af det svenske rederi SALENIA A/B containerskibet M/S SCANDIC WASA. Skibet skulle herefter overtages af statsbanerne i januar 1986 og straks ombygges på et dansk værft, således at det kunne være parat til at blive indsat på den nye overfart som jernbanefærge til ovenfor nævnte startdato den 1. juni 1986.

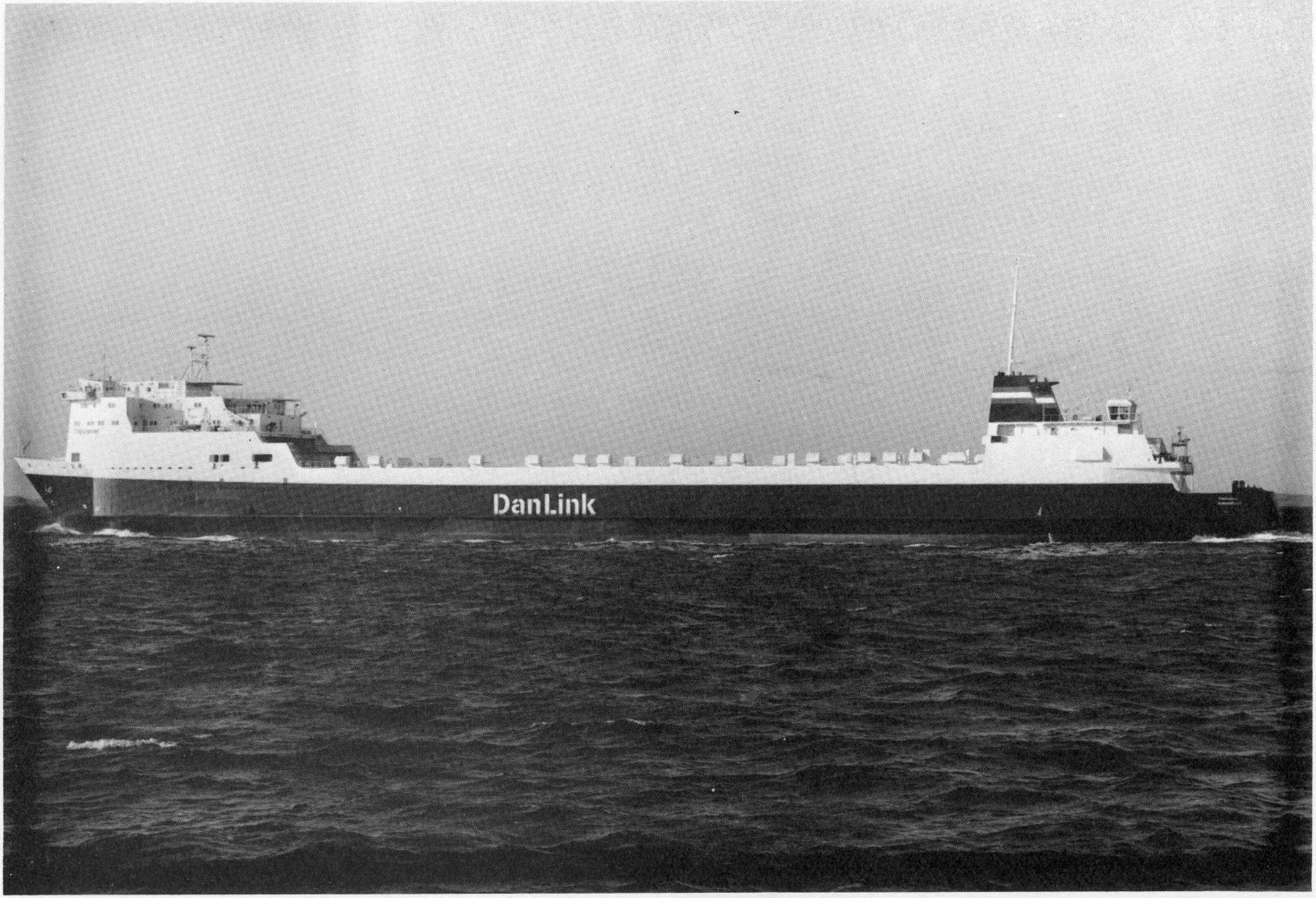
M/S SCANDIC WASA (nuværende M/F TREKRONER) blev bygget på Ankerlökken Verft, Floro i 1979 til K/S A/S MILORA, YNGVAR HVISTENDAHL, Tønsberg under navnet MILORA. I 1983 blev det solgt til det svenske rederi SALENIA A/B. Skibet var et konventionelt ro-ro skib med en største længde på 162 m og største bredde 21 m. Skibet var ved købet indsat på forskellige ruter mellem Nordeuropa og Vestafrika.

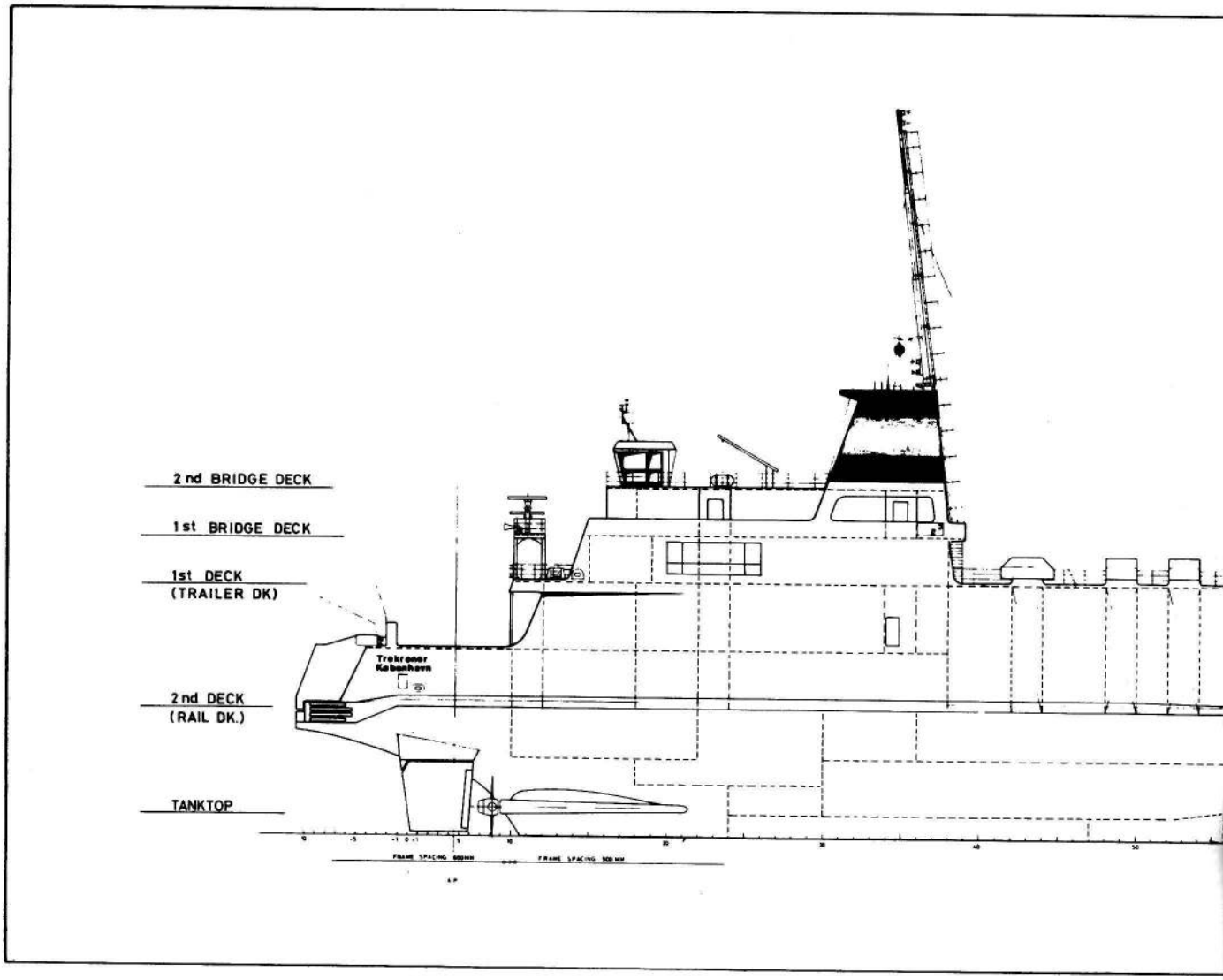
Inden det indkøbte skib kunne tages i brug som jernbanefærge, var en større ombygning nødvendig. Endvidere skulle skibet forsynes med jernbanespor, hvilket den ikke havde haft tidligere. Hertil kom, at det blev besluttet at forlænge skibet med 36 meter, hvilket var nødvendigt for at sporkapaciteten ville komme op på det tilstrækkelige antal spormetre.

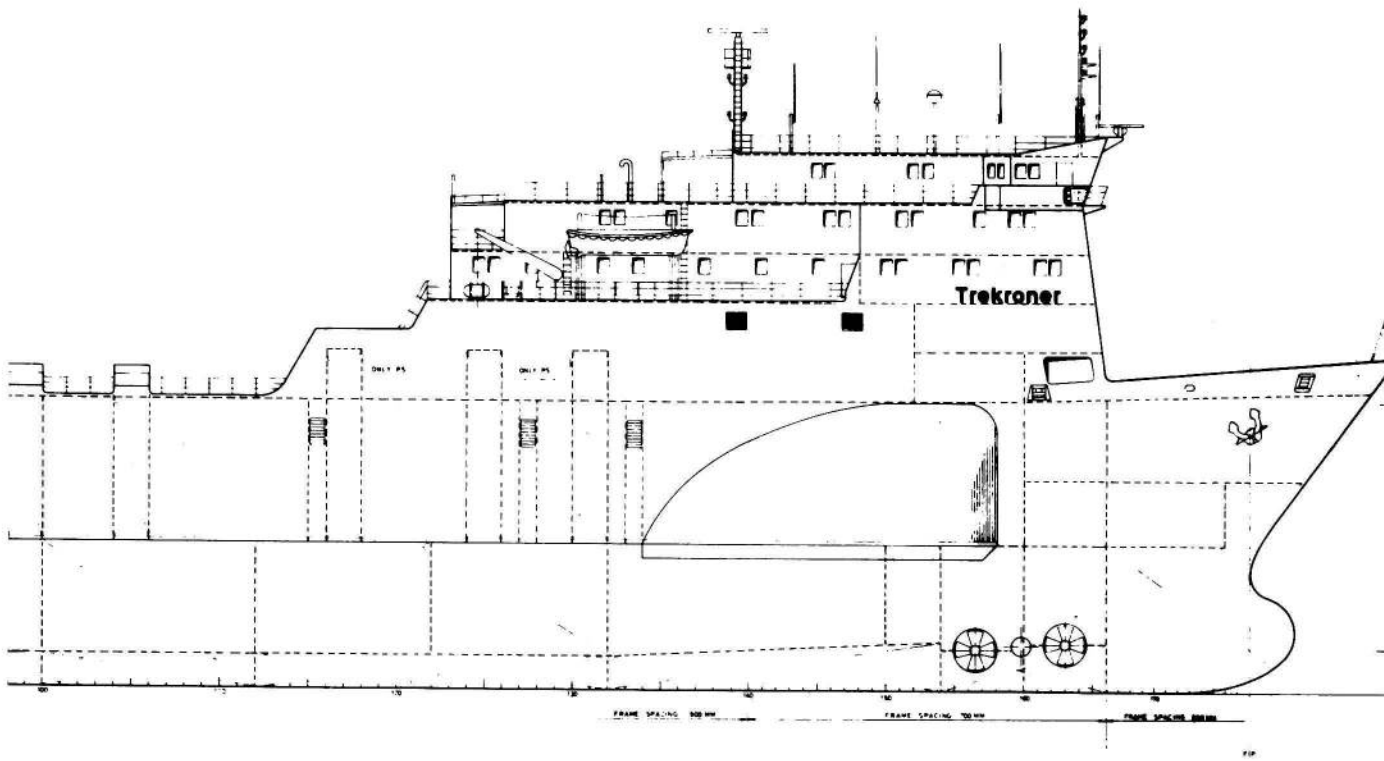
Efter at der var indhentet tilbud på ombygningen og forlængelsen af skibet fra såvel danske som udenlandske værfter, blev arbejdet overdraget Nakskov Skibsværft for en samlet entreprisesum på 116,6 mill. kroner. Tilbuddet var ikke det billigste, der fremkom, men der var politisk enighed om at lade ordren gå til et dansk værft.

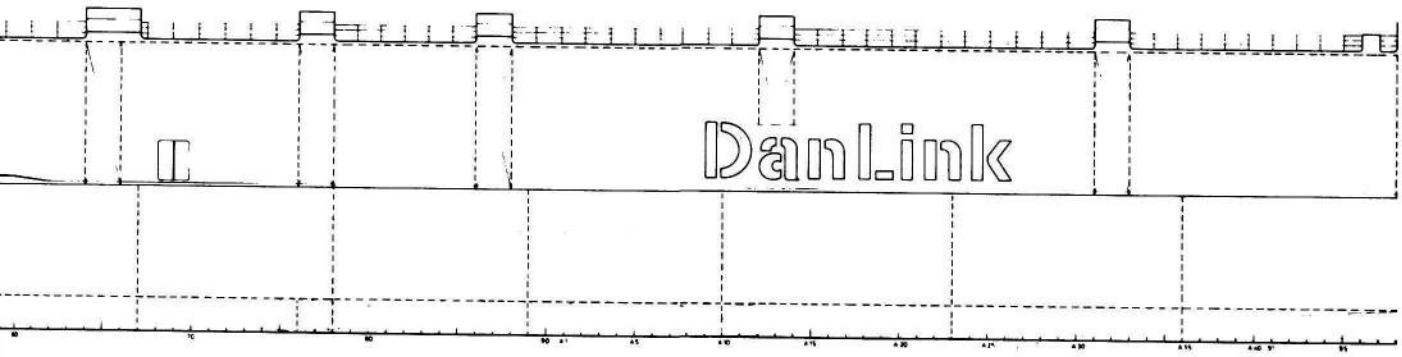
Formålet med ombygningen og forlængelsen blev defineret således:

> Skibet skal ombygges og forlænges med henblik på indsættelse på en ny færgerute mellem Helsingborg og Københavns Frihavn for overførsel af jernbanegodsvogne på hoveddækket og eventuelt trailere på øverste dæk. Skibet skal samsejle med en nybygget færge, som er bestilt af de svenske Järnvägar ved Moss Verft i Norge.


DanLink


2 nd BRIDGE DECK
1st BRIDGE DECK
1st DECK
(TRAILER DK)
2nd DECK
(RAIL DK.)
TANKTOP
Trekroner
København


Trekroner



OF WHEELHOUSE

BRIDGE DK.

BRIDGE DK.

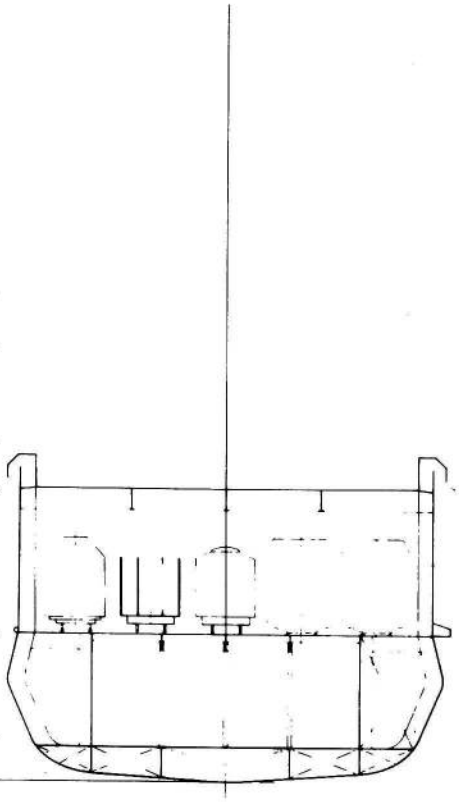
BRIDGE DK

BRIDGE DK

DECK
LER DK.)

DECK
DECK)

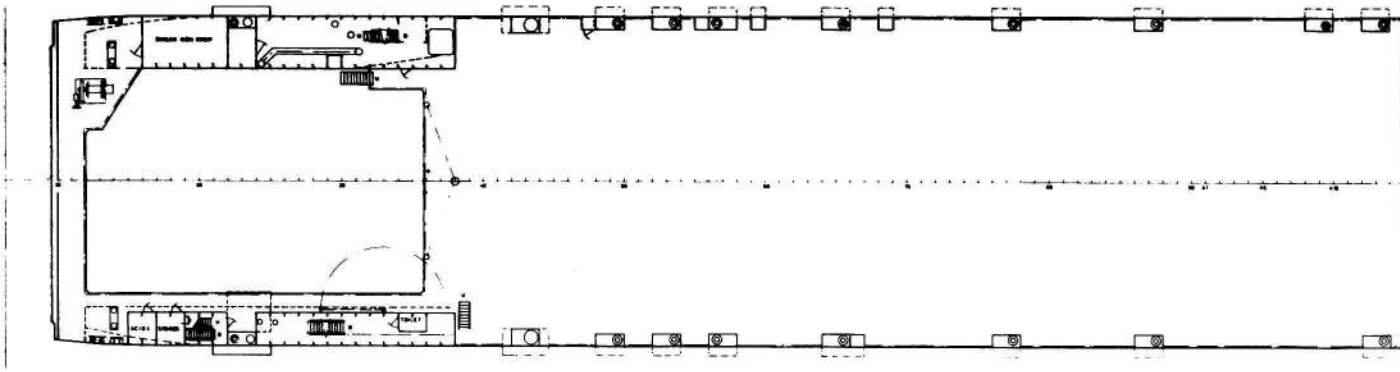
TOP

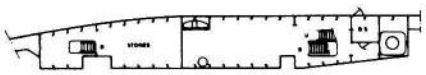


MIDSHIP SECTION
FRAME A 20

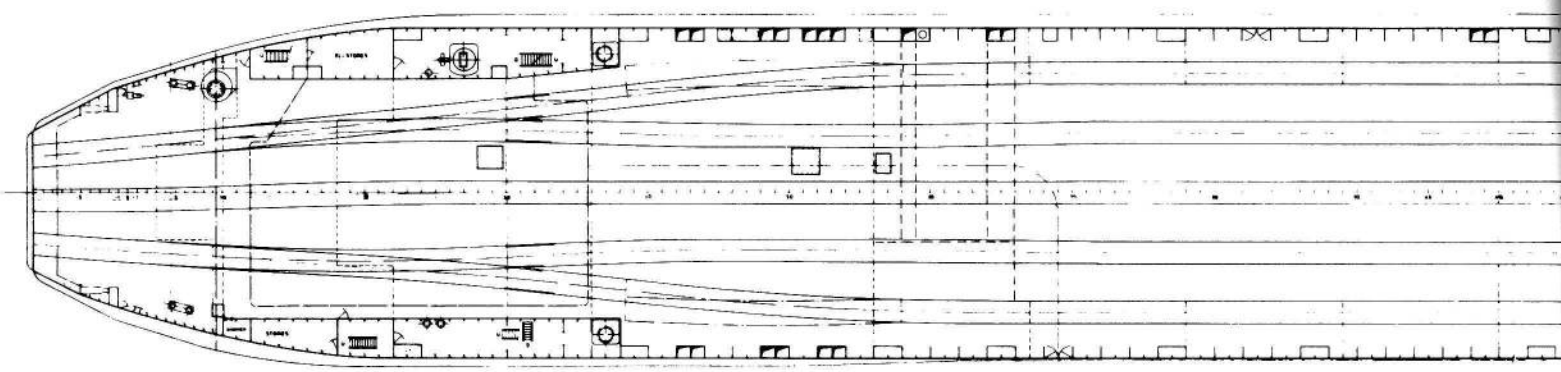
LENGTH O.A.	ABT.	198.50 M
LENGTH B.P.P.		181.70 M
BREADTH MLD.		21.00 M
BREADTH MLD. AT SPONSONS		22.00 M
BREADTH MLD. OVER FENDERS		22.35 M
DEPTH MLD TO 1st DECK		14.65 M
DEPTH MLD TO 2nd DECK		7.40 M
DRAUGHT. MAX		5.00 M

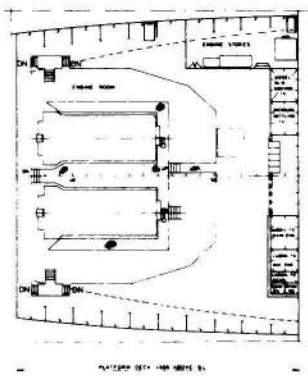
Aktieselskabet Nakskov Skibsværft	Målestok 1 200	Tegn Kontr. 86.11.12 EH
GENERALARRANGEMENT PROFILE		Tegn nr 5242 0018 002 Konstrings nr

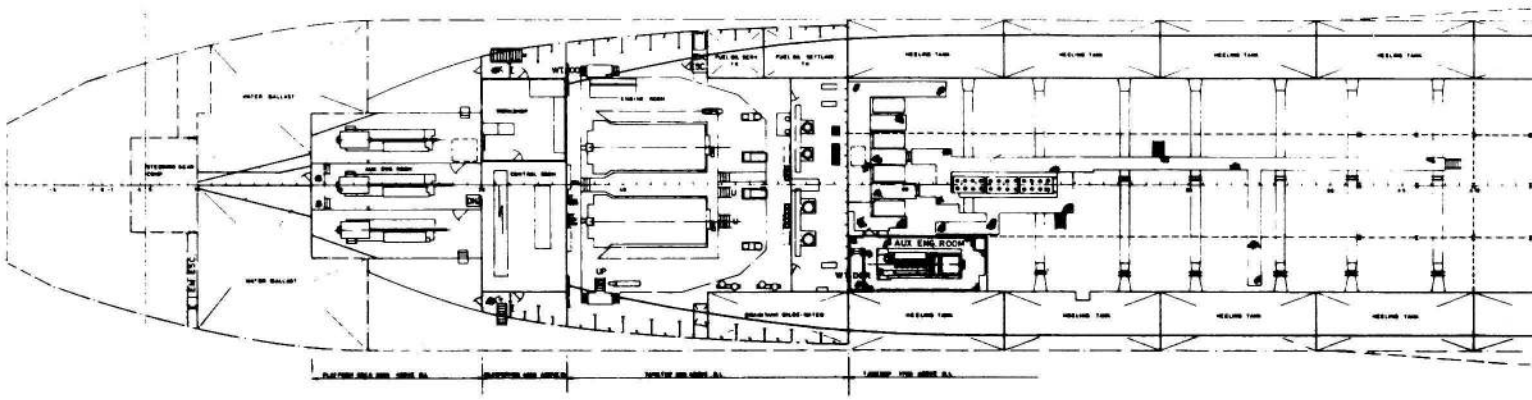


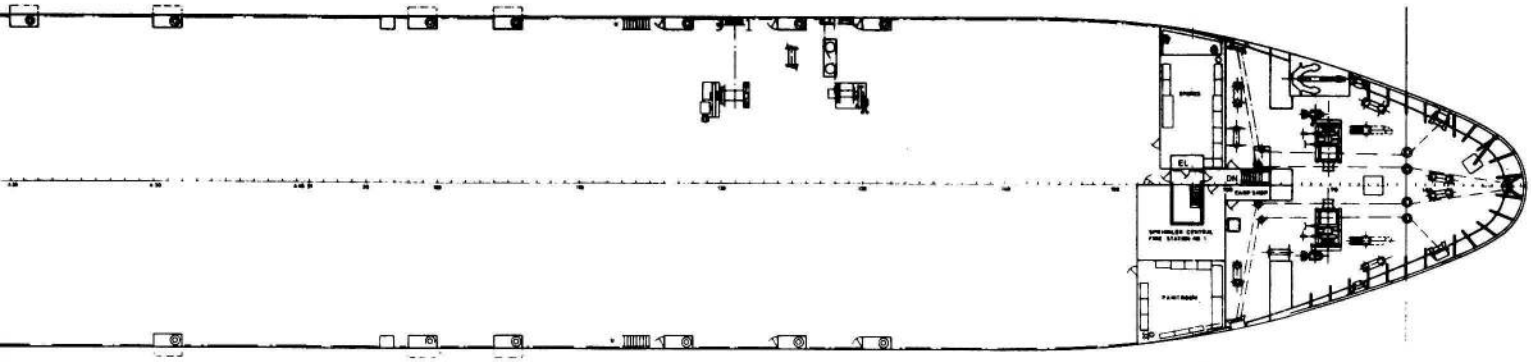


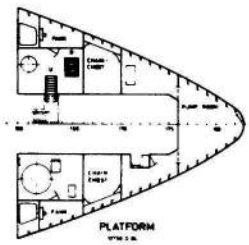
STRINGER

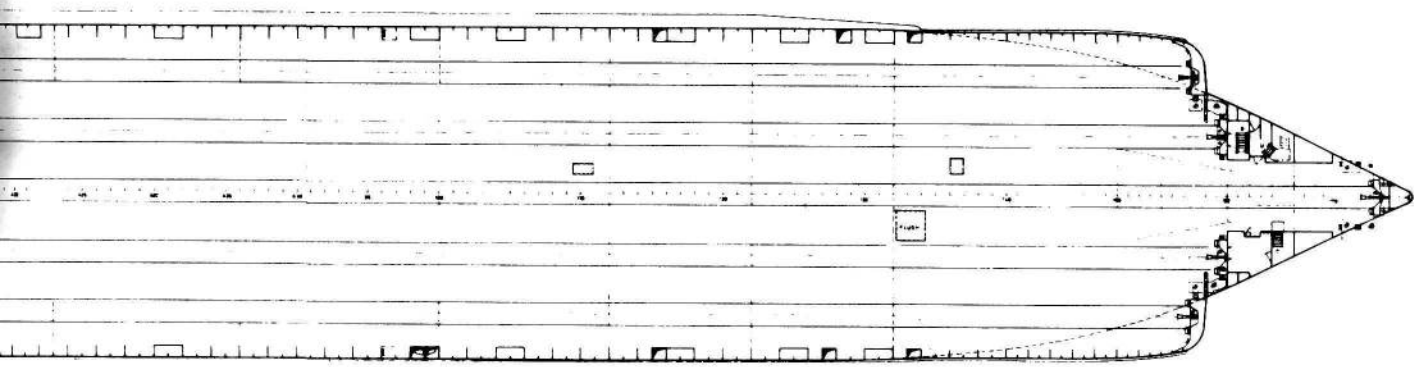


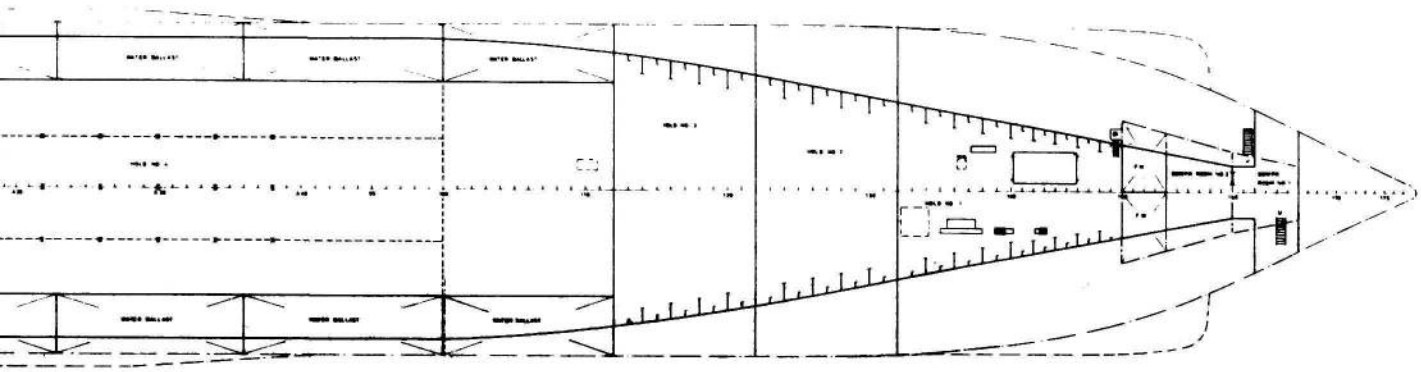


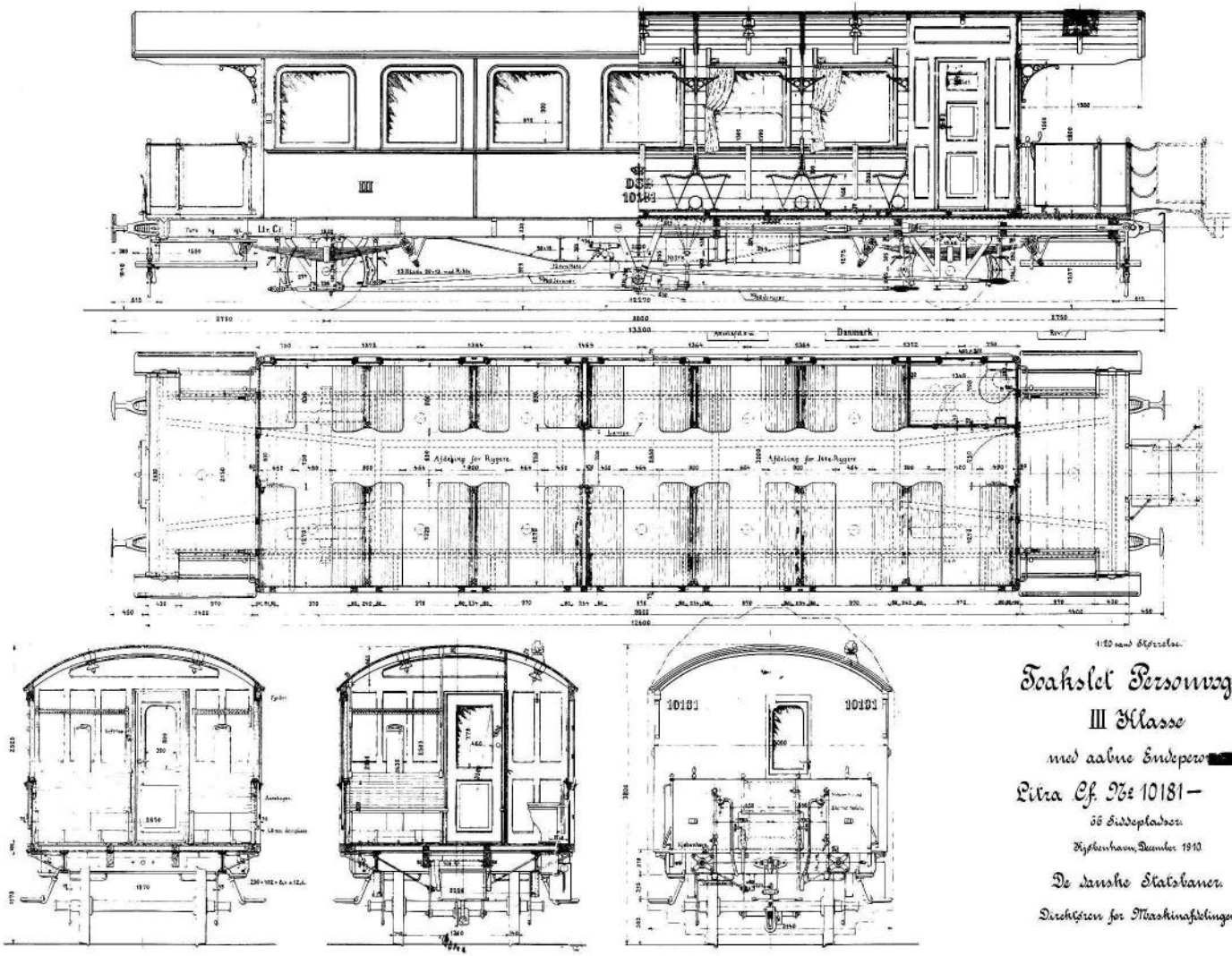

AUX ENG ROOM




PLATFORM







1:50 med Skitsering.

Toakslet Personvogn

III Klasse

med aabne Endeperon

Litra Cf. Nr. 10181–

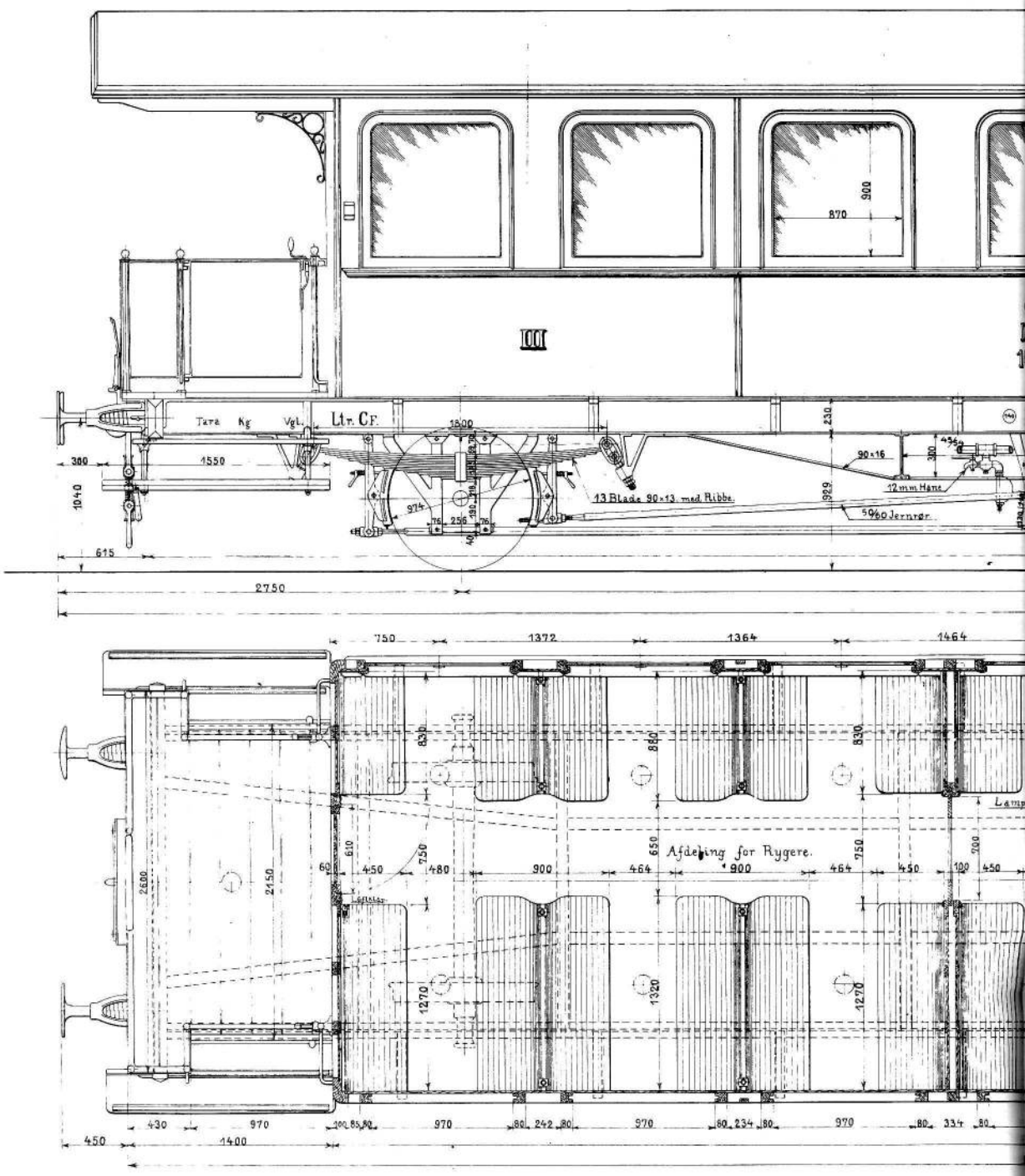
56 Siddepladser.

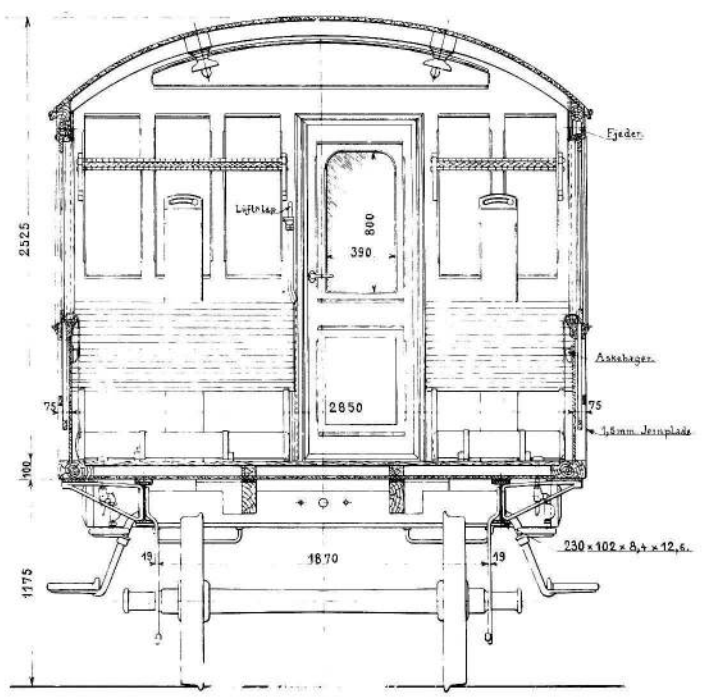
Kjøbenhavn, Decmber 1910

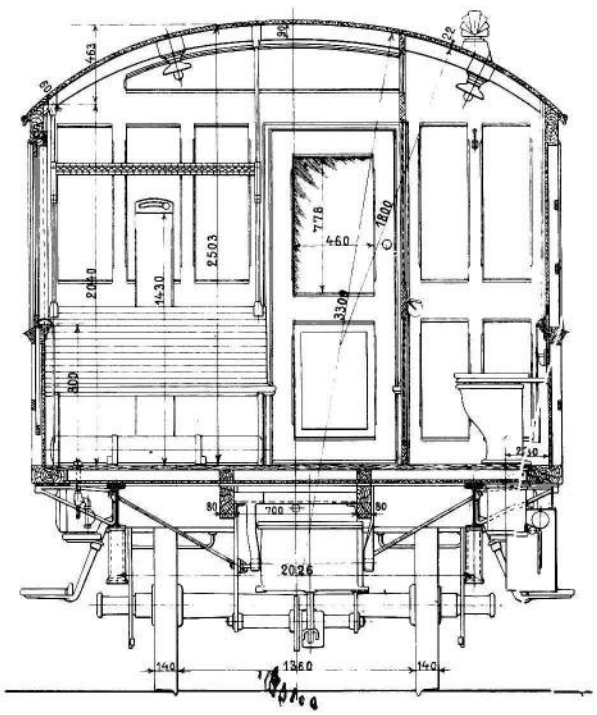
De danske Statsbaner.

Direktøren for Maskinafdelingen.

H. F. 101.

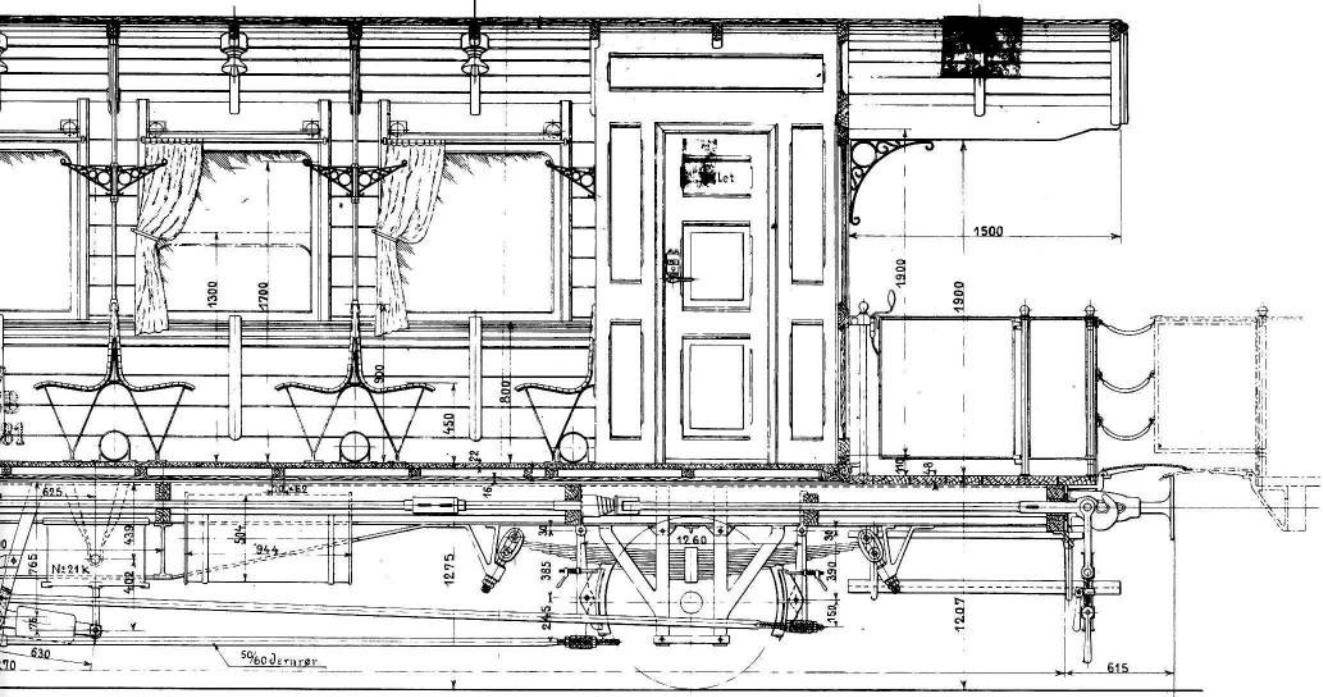


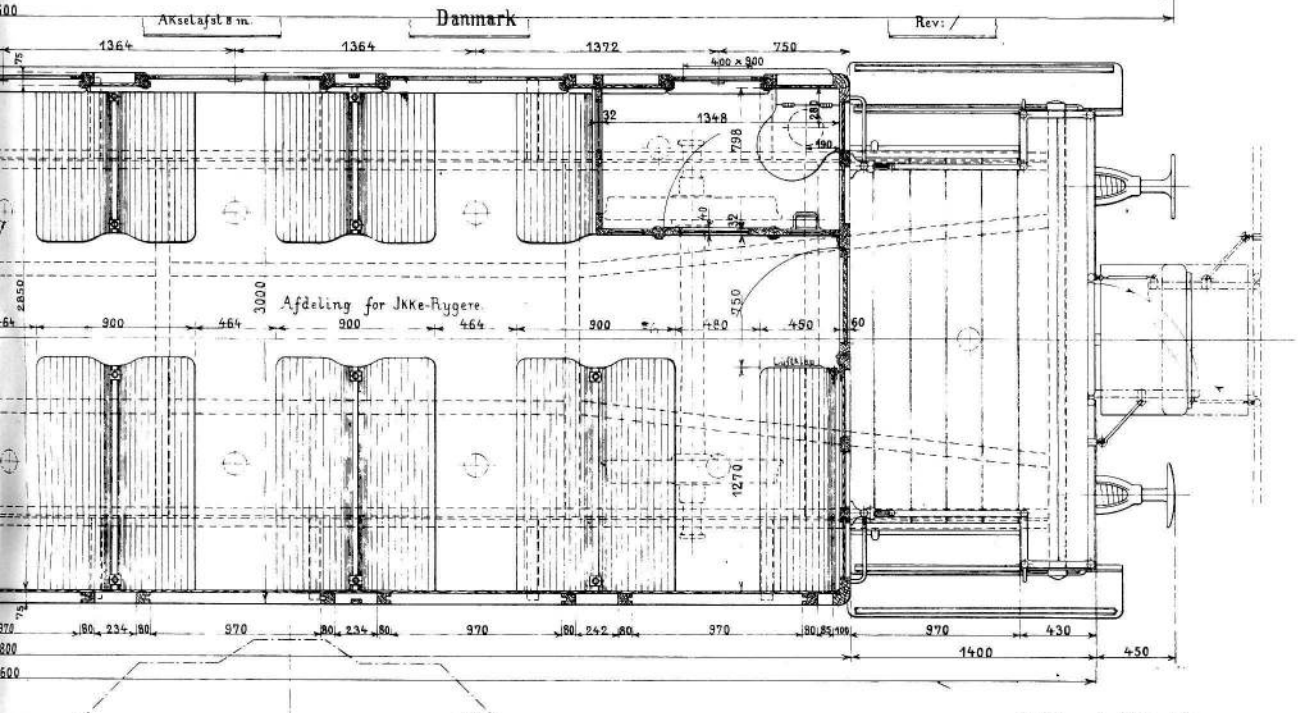


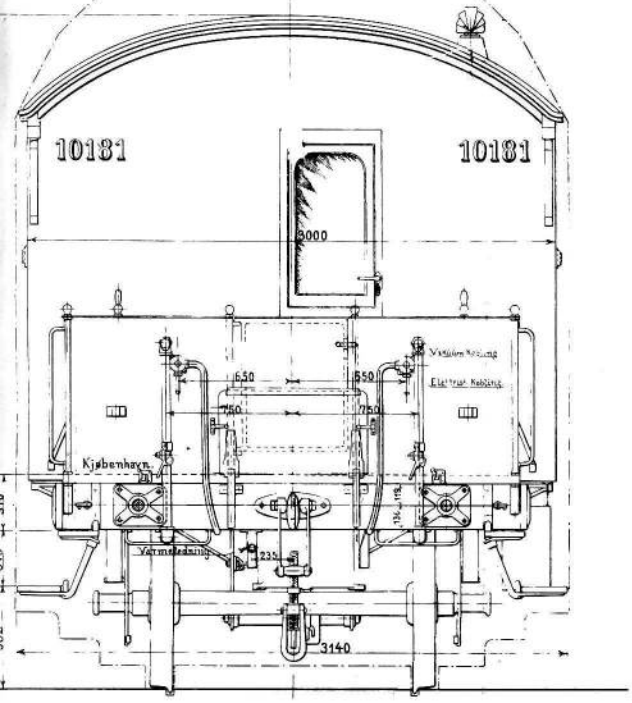


16-1-1911 Rev. M. Billig

Tegnet.







1:20 sand Størrelse.

Toakslet Personvogn

III Klasse

med aaben Endeperon

Litra Cf. Nr: 10181–

66 Siddepladser.

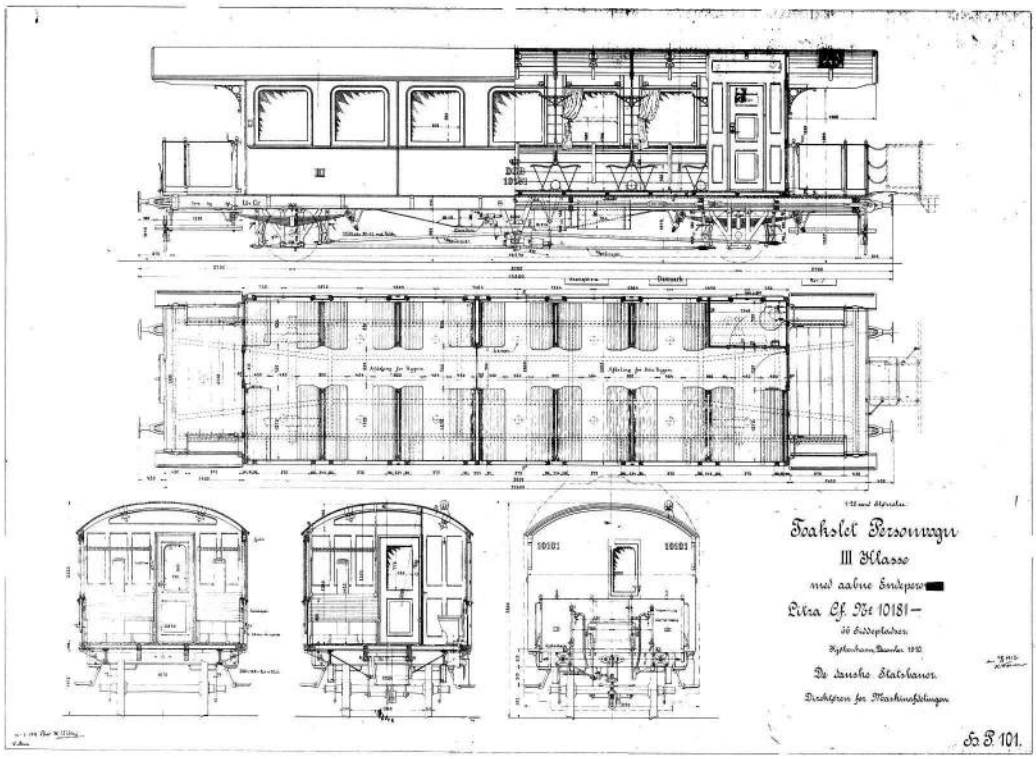
Kjøbenhavn, December 1910.

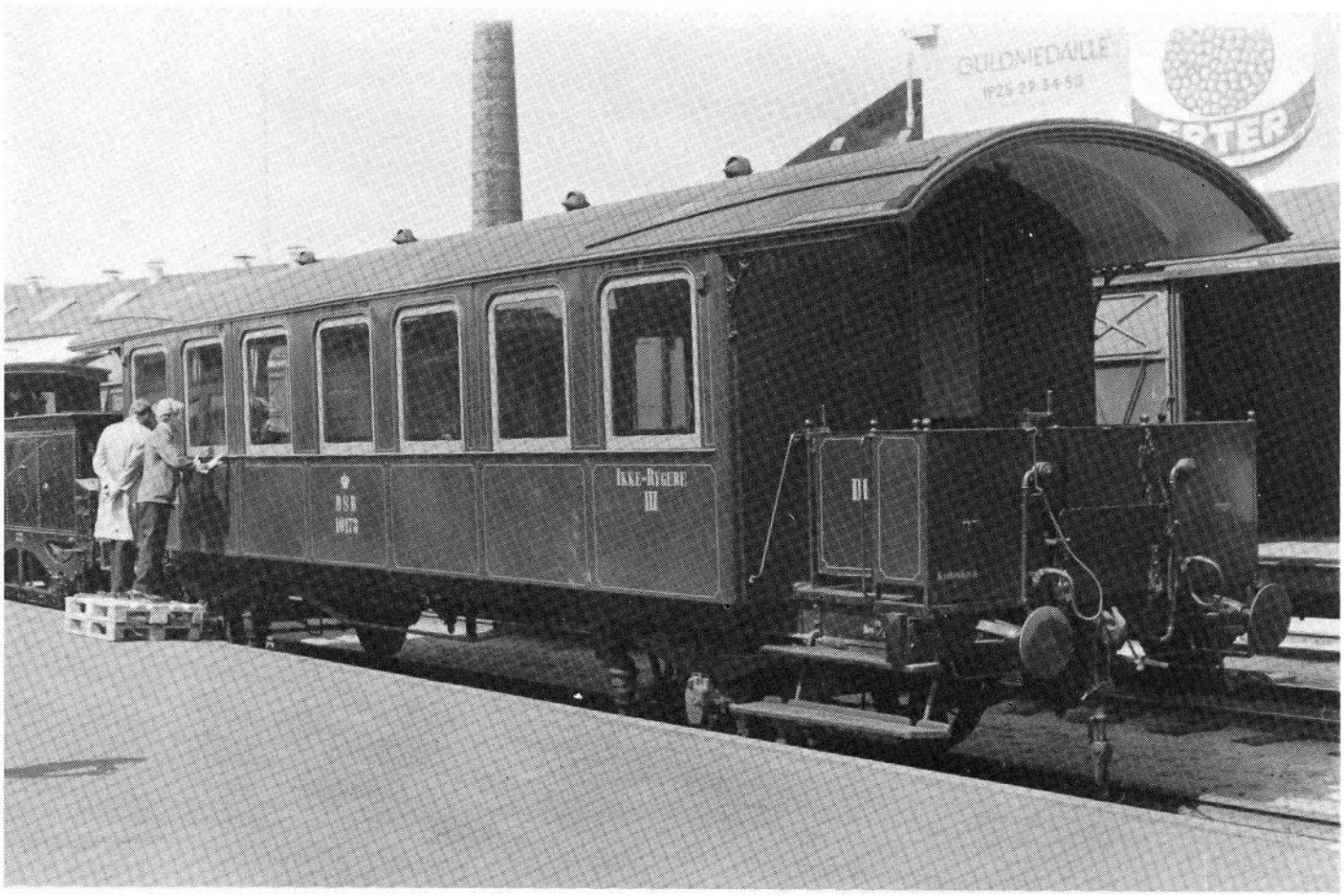
De danske Statsbaner.

Direktøren for Maskinafdelingen.

den 24/5 1912.
H. Wagner

S. F. 101.


Fraktet Personvogn
III Klasse
Litra Cf. Nr 10181–
Dansk Statsbaner.
Dreiebænke for Maskinfabrikker.
Fa F 101.


DSB
10181
IKKE-RYGERE
III
III

Ombygningen af M/S SCANDIC WASA til jernbanefærge indebar meget omfattende ændringer ved skibet, hvoraf de væsentligste var følgende:

1 Forlængelse af skibet med 36 meter for at der derved kunne opnås en minimum effektiv sporlængde på 745 m.
2 Anbringelse af 5 jernbanespor på skibets hoveddæk.
3 Ombygning af agterskibet der skulle tilpasses færgelejer og landbaserede klapper. Endvidere forsyning af bagbord side med en særlig fender, således at afstanden fra yderkant fender til broklappens centerlinie ville blive 11,85 m svarende til den svenske færge.
4 Indretning af togdækket til sejlads med farligt gods. Dækket måtte derfor ændres til åbent ro-ro lastrum, hvorfor det måtte åbnes agter ud til det fri. Endvidere udbygning af sprinkleranlæg og ventilationsanlæg samt afløb fra dæk med stormklapventiler.
5 Forbedring af skibets manøvreevne på grund af de vanskelige besejlingsforhold i de to færgehavne, Frihavnen i København og Helsingborg Havn ved at færgen blev forsynet med rotorror samt yderligere en bovpropel.
6 Påbygning af nyt styrehus agter i færgens bagbord side.
7 Forstærkning af klædningen i forskibet og over propellerne med mellemspanter som følge af, at skibet ved overtagelsen ikke var isforstærket. Endvidere forstærkning af de nye ror og rorstammer til sejlads i is.
8 Indretning af sidetanke til krængningstanke samt væsentlige ændringer i skibets tanksystem af hensyn til kørslen til/fra vogndækket.
9 Udskiftning af de hidtil værende 3 hjælpedieselaggregater med 3 nye og større enheder samt yderligere en lidt mindre enhed af hensyn til driften af den nye bovpropel.

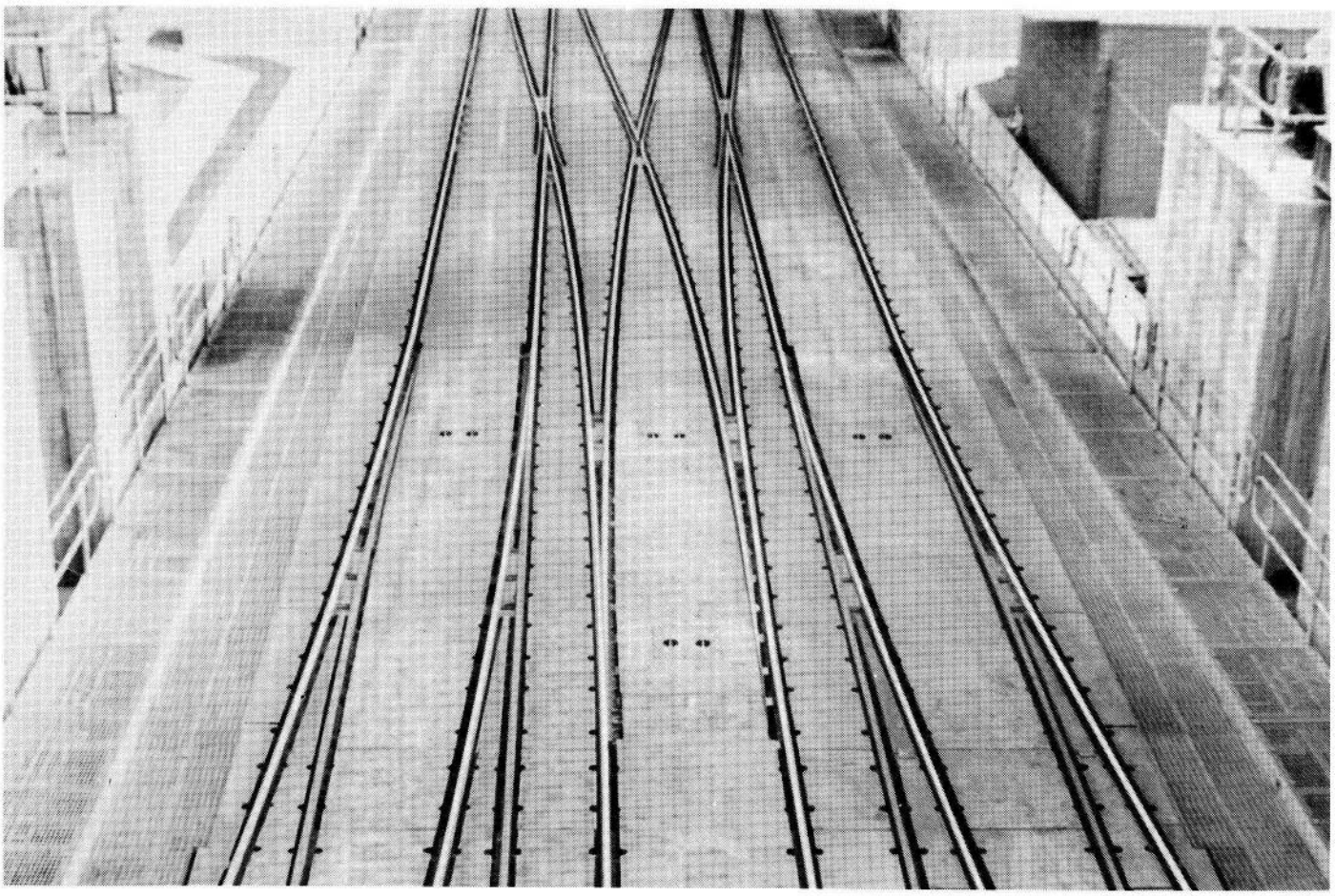
Udover det ovenfor anførte gav ombygningen af M/S SCANDIC WASA til jernbanefærge anledning til en lang række mindre væsentlige ændringer og forandringer. De vigtigste af disse vil blive nærmere omtalt i forbindelse med nedenstående beskrivelse af færgen, således som den fremtræder efter ombygningen.

Det skal dog straks nævnes, at M/F TREKRONER er et i teknisk henseende meget avanceret skib, hvorfor en fuldstændig udtømmende beskrivelse af færgen indenfor denne artikels rammer ikke er mulig. I det følgende er derfor kun omtalt de forhold, der skønnes at have størst interesse.

M/S SCANDIC WASA kom til Nakskov Skibsværft i april 1986 efter at hovedmotorerne havde gennemgået en grundig overhaling på Lindholmen Varft i Göteborg. Derefter kunne arbejdet med færgens ombygning og forlængelse påbegyndes.

Forlængelsen af M/S SCANDIC WASA blev indledt den 14. juni 1986, hvor skibet blev skåret over ved et lodret snit mellem hidtidigt spant 90 og 91. Herefter blev de to halvdele trukket fra hinanden, hvorefter værftet gik i gang med at indbygge den nye sektion. Den nye sektion er dimensioneret for en dybgang på 7 meter, men færgens normale dybgang efter ombygningen og forlængelsen er dog normalt kun 5 meter.

Ifølge kontrakten mellem statsbanerne og Nakskov Skibs-



Trekroner
DanLink

værft skulle den ombyggede færge afleveres den 17. oktober 1986, men værftet måtte omkring afleveringstidspunktet meddele statsbanerne, at denne leveringsfrist ikke kunne overholdes, da værftet havde mangel på personale. Forsinkelsen blev på omkring 1 måned, og først den 22. december kunne M/F TREKRONER efter en række prøvesejladser udføre sin første ordinære tur, ca. 14 dage forsinket. Grunden hertil var den, at færgen ad 2 gange havde måttet gå til DANNEBROG VÆRFT i Århus for at få repareret forskellige skader, der var opstået under prøvesejladserne.

I forvejen havde den aftalte ibrugtagningsdato for hele DANLINK projektet ikke kunnet overholdes på grund af debatten om støj langs Godsbanerin-

gen i København. Statsbanerne havde af denne grund måttet bede samarbejdspartnerne om udsættelse til den 3. november 1986. Forsinkelsen i leveringen af M/F TREKRONER bevirkede derfor, at M/F DRONNING INGRID fra Storebæltsoverfarten midlertidigt måtte indsættes på den nye overfart. M/F DRONNING INGRID skal iøvrigt fremover fungere som afløser- og reservefærge ved overfarten af hvilken årsag broklapperne også er forsynet med spor passende til denne færge.

M/S SCANDIC WASA skiftede den 6. oktober 1986 officielt navn til M/F TREKRONER. Skibet er bygget som et dobbeltskruet skib af stål og isforstærket samt forsynet med bulbstævn. Færgen har følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene:	**198,5**	**m**
Største bredde på spant:	**21,0**	**m**
Største bredde på fenderliste:	**22,28**	**m**
Dybgang, middel på last:	**5,0**	**m**
Sporlængder (regnet fra bagbord mod styrbord side):		
Spor 1: Total længde:	**175,0**	**m**
Længde, frispormærke spor 1 og 3 til stopbuffer:	**164,7**	**m**
Længde, fra stopbuffer til stopbuffer:	**138,5**	**m**
Spor 2: Total længde:	**176,8**	**m**
Længde, frispormærke spor 2 og 3 til stopbuffer:	**166,4**	**m**
Spor 3: Total længde:	**186,5**	**m**
Længde, frispormærke til stopbuffer:	**176,0**	**m**
Spor 4: Total længde:	**176,9**	**m**
Længde, frispormærke spor 4 og 3 til stopbuffer:	**166,3**	**m**
Spor 5: Total længde:	**175,0**	**m**
Længde, fra frispormærke spor 5 og 3 til stopbuffer:	**164,5**	**m**
Største samlede effektive sporlængde:	**806,0**	**m**

MASKINANLÆG:

Fremdrivning: 2 stk. Pilestick ikke gangskiftelige 16-cylindrede 4-takts dieselmotorer, type 16PC2V med max. kontinuerlig ydelse hver på 8000 bhk (5884 kW) ved 520 o/m. Cylinderdiameter 400 mm, slaglængde 460 mm. Byggested: Lindholmen Motor A/B, Göteborg.

Hjælpemotorer: 3 stk. 8-cylindrede enkeltvirkende 4-takts dieselmotorer á 1550 bhk, fabrikat Wärtsilä type 8R22HF hver direkte koblet til en spændingsgenerator 3 x 440/220 V fra Strømberg-van Kaick. Ydelse 1160 kWt ved 900 o/m.

1 stk. 6-cylindret enkeltvirkende 4-takts dieselmotor med ydelse 1150 bhk, ligeledes leveret af Wärtsilä, type 6R22HF direkte koblet til en spændingsgenerator 3 x 440/220 V fra Strømberg-van Kaick. Ydelse 840 kWt ved 900 o/m.

Som nødstrømsforsyningsanlæg findes i bagbord sidehus agter i separat rum installeret et dieselaggregat af Scania's fabrikat type DS 11400 på ca. 300 bhk, der ved 1800 o/m yder ca. 210 kWt.

Max. fart, knob:	**19,5**
Servicefart, knob:	**16,5**

Overførselskapacitet: 3880 tons vognlast, svarende til ca. 57 almindelige 2-akslede godsvogne fordelt på 5 jernbanespor samt 600 tons trailere på trailerdæk.

M/F TREKRONER er statsbanernes største færge. Bruttotonnagen er 15.145 tons. Den er udrustet med 2 spaderor (Jastram rotorror), der kan lægges ud indtil 60°, og er iøvrigt forsynet med 2 bovpropeller i forskibet (Thrusters, der hver kan yde et tryk på op til 11,5 tons), hvilket er nødvendigt af hensyn til færgens manøvrering, idet der ikke findes noget forror, som ellers er standard på statsbanernes færger. Anløbet af færgelejerne sker over færgens agterende, modsat den svenske færge, der går i leje med forskibet.

Som containerskib kunne M/S SCANDIC WASA medtage last i underlast, på hoveddæk og på vejrdækket (containerdækket). Forbindelsen mellem dækkene foregik med elevatorer til/fra hoveddækket, der agter var forsynet med en rampe, over hvilken der kunne etableres forbindelse med land. Hverken underlasten eller containerdækket kan efter skibets indretning til jernbanefærge benyttes til last. Årsagen til, at containerdækket ikke kan anvendes, er den, at Københavns kommune ikke vil tillade mere trafik i byens gader med blandt andet containere. Elevatorerne blev derfor fjernet i forbindelse med skibets ombygning, således at containerdækkets eventuelle udnyttelse til befordring af containere og trailere er betinget af nye tilkørselsramper i land.

Underste dæk er således kun udnyttet i færgens agterende, hvor der foran maskinrummet, der er placeret helt agter, er indrettet et pumperum med store trykluftpumper m.v., der indgår i færgens automatiske computerstyrede trimsystem. Af hensyn til de store vægte og den forekommende uensartede anbringelse af tunge og lette godsvogne imellem hinanden, må færgen kunne trimmes meget hurtigt (losse- og lastetid er normalt kun 35 minutter pr. ophold i færgehavn). I separat rum ved siden af pumperummet er den mindste hjælpemotor placeret. Den leverer som nævnt kun strøm til den forreste tværpropel (truster).

Helt agter findes først hovedmotorrum og dernæst anbragt i hver sit separate rum de 3 store hjælpemotorer med tilhørende generatorer.

Færgens vogndæk er som allerede nævnt forsynet med 5 jernbanespor (skinnevægt 60,34 kg/m). Forbindelsen med land etableres via en 2-sporet broklap, der er indrettet således, at der fra begge spor kan rangeres til/fra færgens midterspor

Trekroner
København

og/eller til/fra henholdsvis yderspor bagbord og yderspor styrbord. Til/fra ydersporene kan to rangermaskiner arbejde samtidig. Ydersporene er sammenløbende via sporskifter, der er anbragt på færgen og som betjenes fra færgens rangercentral, der findes i dækshuset i styrbord side agter. Herfra ledes al rangering til og fra færgen, og ligeledes dirigeres sænkning og løftning af færgeklappen herfra tilligemed indstillingen af knækvinklerne mellem færgeklappens enkelte afsnit og mellem færgeklap og færgen.

Ved hver stopbuffer for enden af jernbanesporene findes et automatisk virkende surringsaggregat med kontrolvisning til rangercentralen. Koblingssystemet forudsættes under normale forhold udløst ved fjernbetjening fra rangercentralen, men kan også udløses manuelt og elektrisk lokalt.

De yderste spor nærmest skibssiden i styrbord og bagbord side adskiller sig på et par punkter fra normale færgespor, i begge tilfælde for at tilvejebringe så megen sporplads som muligt. I forskibet er der nemlig udført nogle udbulinger ("pluskæber") på skroget, hvorved det har været muligt at føre sporet længere frem på færgen, end det ellers ville have været muligt. I den modsatte ende er sporene forsynet med drejespor på det sted, hvor de løber sammen med spor 2 og 4 (næstyderste spor). Så snart rangermaskinen, der har hensat vogne på de to yderspor (og disse skal besættes først), er kørt væk, flyttes sporet ved hjælp af hydraulik ca. 1 m ud i siden, således at der kan opnås frisporafstand, hvorefter nabosporene kan lastes. Medens de 4 yderspor (spor 1, 2, 4 og 5) er ført frem til casingen i forskibet, hvori der findes tekniske installationer og trapper til den ovenover værende aptering, er midtersporet ført helt frem i færgens stævn, og det er derfor således som det fremgår af oversigten over sporlængder, det længste spor på færgen.

Skinnerne er anbragt direkte på vogndækket og ikke nedfældet i et trædæk. Almindelige vejbårne køretøjer vil derfor indtil videre ikke kunne overføres med færgen.

Den bageste del af vogndækket er åbent agter, hvorved færgen kan benyttes til sejlads med farligt gods, idet det dog skal nævnes, at færgen også på mange andre måder er sikret til sådanne laster, f.eks. ved omfattende ventilation af vogndækket samt installation af sprinkleranlæg m.m. Agterdækket lukkes af en hydraulisk betjent hækport af Vizir-typen.

I færgens bagbord side agter i forbindelse med det derværende dækshus er påbygget et mindre styrehus, hvortil der er adgang ad udvendige trapper fra trailerdækket. Herfra manøvreres færgen ved anløbet af færgelejerne. Styrehuset er bygget ud over skibssiden for at forbedre oversigtsforholdene.

Ovenover vogndækket findes det store trailerdæk, der som nævnt ikke benyttes for tiden. Skanseklædningen er her skåret 3 meter ned i forhold til tidligere for at formindske færgens vindfølsomhed.

Den eneste aptering i færgen findes i den meget store overbygning i forskibet, hvortil der dels er direkte adgang fra vogndækket og dels ad udvendige trapper fra trailerdækket. Nederste (1. brodæk) dæk indeholder 6 passagerkamre med i alt 12 køjepladser. Denne aptering er et levn fra skibets fortid som containerskib og bruges ikke under den nuværende sejlads.

2. brodæk rummer kamre m.v. for dæks- og maskinbesætningen, og har et betydeligt større omfang end den underliggende passageraptering, idet den optager hele brohusets areal. Apteringen er indrettet med henblik på sejlads med 5 skiftende besætninger.

Det ovenover værende 3. brodæk indeholder aptering for skibets officerer, fælles messe for hele besætningen, kabys (som benyttes i mindre omfang) kontorer m.m. Denne del af apteringen optager ikke hele arealet, hvorfor der er blevet plads til en lille swimming-pool udenfor, der dog heller ikke bruges mere (også et levn fra skibets fortid som containerskib). Øverste (4. brodæk) dæk rummer kommandobro og styrehus. Herfra kan færgen manøvreres fra 3 manøvrepulte, 1 centerpult i styrehuset og 2 vingepulte i brovingerne i henholdsvis styrbord og bagbord side.

Færgens navigationsudstyr er naturligvis fuldt moderne og af nyeste typer til sikring af sikker og problemfri sejlads gennem det stærkt trafikerede Øresund. I dette udstyr indgår bl.a. 2 radarsystemer (fabrikat Raytheon) og 1 farvedaglysradar (fabriket Furuno), hovedkompas og gyrokompas samt selvstyrer, alt anbragt i forreste styrehus. I agterste styrehus findes ligeledes en manøvrepult samt 2 radaranlæg, hvoraf det ene er en farvedaglysradar af samme fabrikat som farvedaglysradaren i forreste styrehus.

Herudover kan det nævnes, at færgen er udstyret med Deccaanlæg, ekkolod og radiopejler.

Manøvrepultene er således indrettet, at færgen herfra kan sejles alene af navigatøren. I manøvrepultenes agterpart er der dog også indbygget et traditionelt rat, således at færgen kan styres af en rorgænger, hvis skibsføreren ønsker det.

M/F TREKRONER er som foran nævnt udstyret med 2 stk. 16-cylindrede hurtigtløbende dieselmotorer, hvorfor der mellem motorerne og skrueakslerne er indbygget et gear af Lohmann og Stolterfoht's fabrikat, hvorved omdrejningstallet nedsættes i forholdet 2,12:1. Såvel hoved- som hjælpemotorer er iøvrigt af fabrikater, der ikke tidligere har været anvendt i en statsbanefærge.

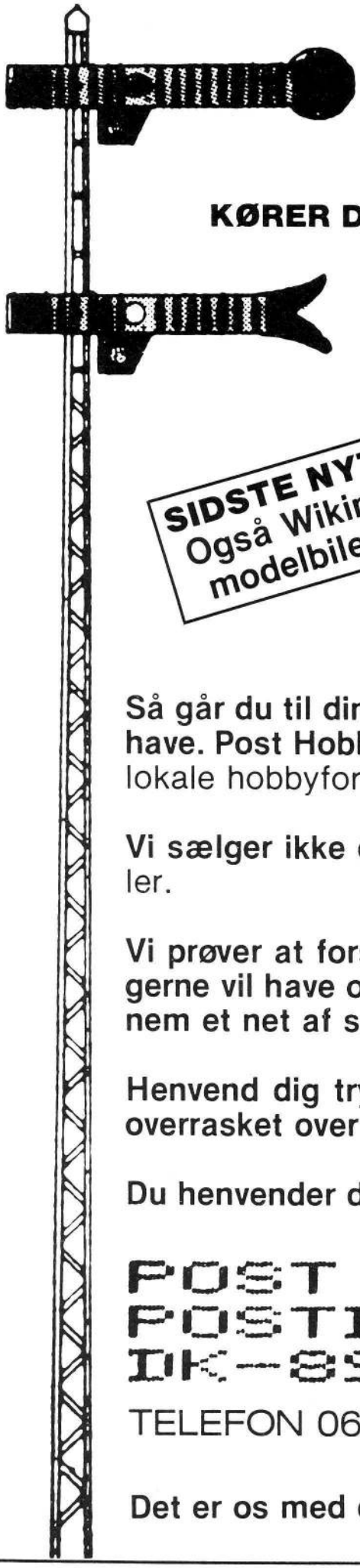
Færgens propellere er styrbare og af A.M. Liaaen's fabrikat. Som allerede nævnt kan færgen manøvreres fra 4 manøvrepulte på brodækket og i agterste styrehus, hvorved skruebladenes stigning og hovedmotorernes omdrejningstal kan reguleres. Manøvreringen af hovedmotorer og reguleringen af skruestigningen kan dog også foretages af maskinbesætningen fra kontrolrummet i hovedmotorrummet. I så fald afgives manøvreordrene fra kommandobroen via en særlig maskintelegraf.

Opvarmningen af alle opholdsrum i færgen sker elektrisk. Varmt vand m.m. produceres i en spildgaskedel samt ved udnyttelse af hovedmotorernes kølevandssystem.

Fortøjningen af færgen sker dels ved at færgen agter trækkes ind til broklappen med to fortøjninger med tilhørende tilstramningsanordninger, der er placeret i broklappen og som fastgøres ved hjælp af hydraulik i pullerter på færgens konsol, dels ved en tværgående fortøjning på forkanten af trailerdækket ved hjælp af en elektrisk drevet kapstan (spil).

I forbindelse med ombygningen af færgen blev dens fartområde fastlagt til primært at være ruten Helsingborg-Københavns Frihavn, men herudover skal færgen også kunne bruges indenfor området Helsingør-Helsingborg-Malmø-København, på statsbanernes Storebæltsoverfarter samt Rødby-Puttgarden overfarten.

Ib V. Andersen



STOP
- SÅ ER DER NYT:

KØRER DU???:

ROCO	**»HO« & »N«?**
MINITRIX	**»N«?**
TRIX	**»HO«?**
HAMO	**»HO«** Märklin jævnstrøm?
RIVAROSSI	**»HO« & »N«?**
JOUEF	**»HO« & »HOE«?**
PIKO (Østtysk)	**»HO« & »N«?**
LILIPUT	**»HO« & »HOE«?**
LIMA	**»HO« & »N«?**
NWSL (AMK)	Alle skalaer, selvkørende boggier og gearsystemer?

SIDSTE NYT!
Også Wiking modelbiler!

Så går du til din lokale Hobbyforretning og bestiller hvad du skal have. Post Hobby Service har sikkert allerede leveret til netop **din** lokale hobbyforretning (ellers bestiller den det gerne hjem).

Vi sælger ikke detail, men oplyser gerne om nærmeste forhandler.

Vi prøver at forsyne lille Danmark med det modeltog, som »DU« gerne vil have og som danske modeljernbanevenner ønsker, gennem et net af seriøse danske hobbyforretninger.

Henvend dig trygt til din lokale hobbyforretning og bliv positivt overrasket over udsalgsprisen.

Du henvender dig også trygt til:

POST HOBBY SERVICE
POSTBOX 145
DK-8900 RANDERS

TELEFON 06 42 02 85

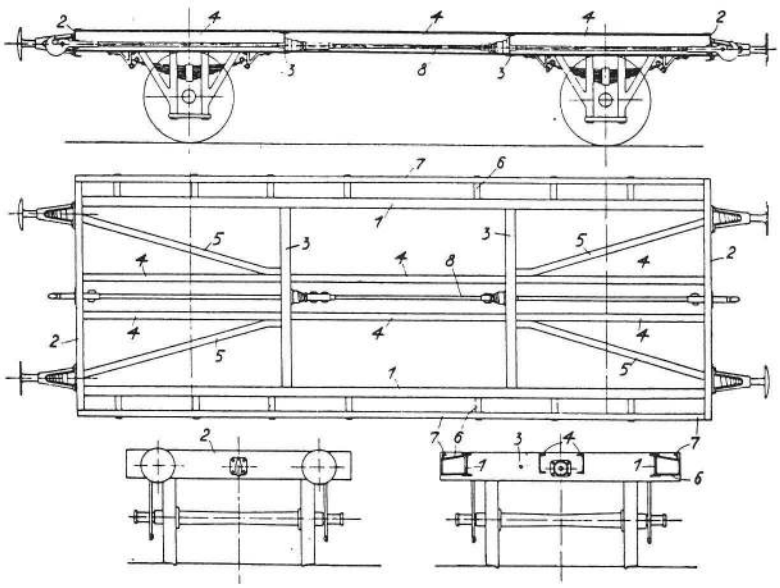
Det er os med det store udvalg!

Vi Bygger

LB D 31-32 (C 24-25)

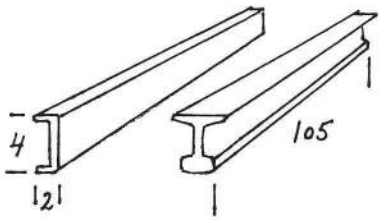
2. del

Fra en af DSB's tidligere anvendte lærebøger, "Vejledning i Kendskab til Vognmateriellet" fra november 1945, har vi sakset lidt om opbygningen af undervognen til en godsvogn af nyere type. Denne tegning, sammenholdt med fotografiet af LB C 23's undervogn, giver formentlig et indblik i opbygningen af tidligere tiders undervogn til en jernbanevogn.



Længdedragere og akselgafler

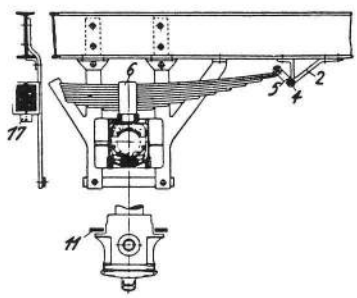
Undervognens længdedragere fremstilles af f.eks. to stykker messing U-profiler (4 x 2 mm) eller et par stykker messing- eller nysølvskinne af tilsvarende højde, i begge tilfælde 105 mm lange.

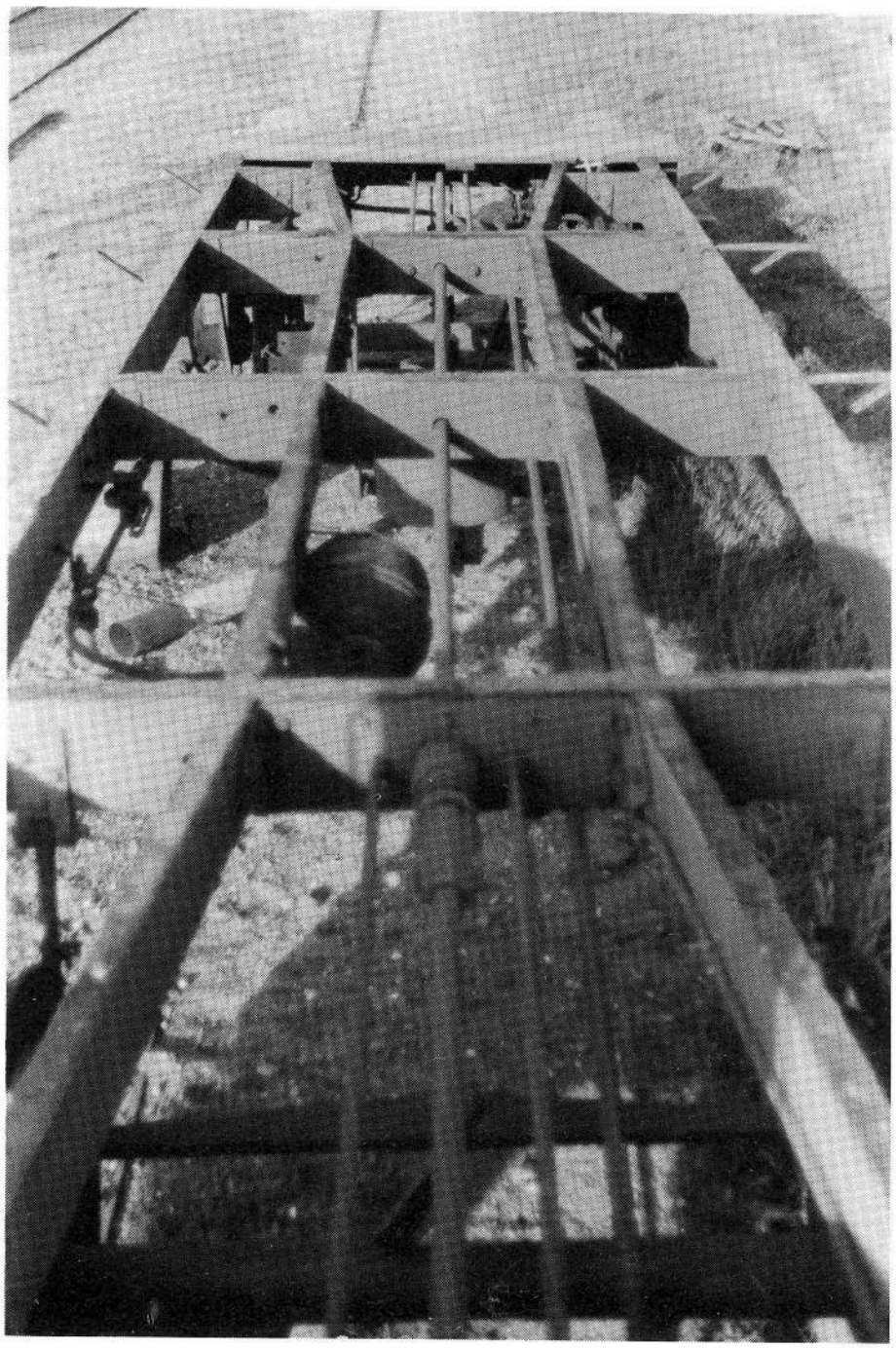


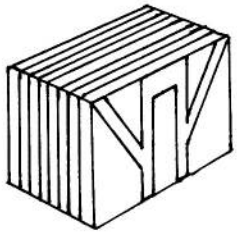
Længdedragerne loddes senere sammen med to pufferplanker, der saves ud af 1 mm messingplade, men inden forsyner jeg dragerne med henholdsvis akselgafler og aksellejer.

Forretningen "På Sporet" oplyser, at man er igang med at fremstille akselgafler i ætset messing. Måske er disse kommet i handelen når dette læses.

Imidlertid laver jeg selv mine akselgafler af 0,5 mm messingplade eller dåseblik. På et stykke af det pågældende materiale optegnes en akselgaffel. Herefter klippes eller saves et antal plader i denne størrelse og loddes sammen. I mit tilfælde blev det til 8 stk. (= akselgafler til 2 vogne) ad gangen.

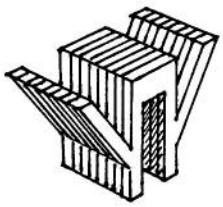




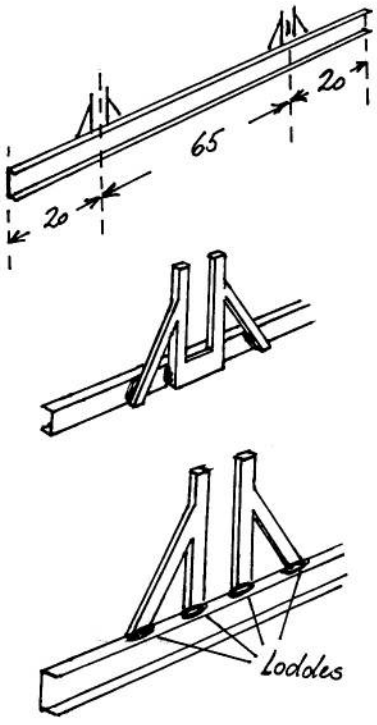


Når gaflerne er savet ud, rettes de til med en fil, så de får et tilfredsstillende udseende set fra begge sider af "blokken" med de otte akselgafler.

Først når man har opnået et tilfredsstillende udseende, loddes gaflerne fra hinanden.



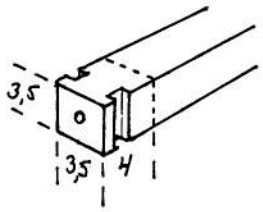
Akselgaflerne loddes nu på vangerne, d.v.s. på den "glatte" side af u-profilet, eller på den ene side af skinnestykket, hvis et sådant benyttes som vange.



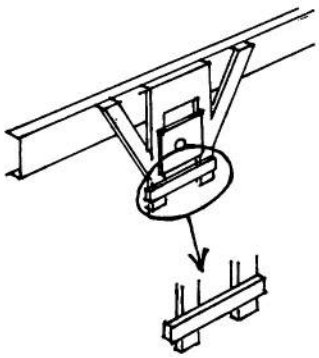
Akselkasser

Akselkasserne fremstilles af firkantjern, 3,5 x 3,5 mm, f.eks. et søm. Sømmet skal være ca. 1 mm større end afstanden mellem de to gaffelgrene på akselgaflerne.

Først bores et 1,5 mm hul midt i enden af sømmet, knapt 1 mm dybt, som leje for hjulsættets aksel. Herefter saves to savspor på to af de modstående sider, ca. ½ mm fra enden og ca. ½ mm dybe. Når disse savspor passer, d.v.s.



glider let og elegant i akselgaflen, afsaves akselkassen 4 mm fra sømmets ende. Når akselkassen er savet af, anbringes den i sin gaffel, og den sikres mod at falde ud ved at der loddes et lille stykke fladbanket 0,3 eller 0,5 mm tråd tværs over gaffelgrenene under akselkassen og på indersiden af gaflen.



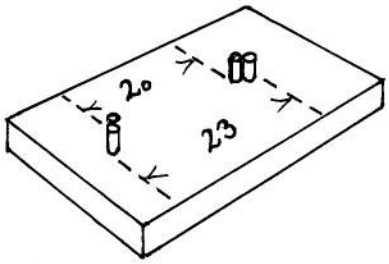
Bladfjedre.

Bladfjedrene laver jeg af broncetætningsliste. Et stykke på 100 mm klippes i 1 mm brede strimler. Under udklipningen vrider og snor de sig, men de rettes nemt ud med et par fladtænger. Hold fast i enden af en strimmel med den ene tang, medens der med den anden tang klemmes let om strimlen samtidig med at tangen trækkes langs stimlen. Herved rettes strimlen delvis ud, idet den helt sikkert vil slå sig lidt sideværts. Vend stimlen om og prøv igen. Når du har gjort det eethundredeogsytten gange, er du ekspert i at rette strimler ud, og vi vil straks give os til at bukke den igen, men forhåbentlig lidt mere under kontrol.

Egentlig skulle den færdige bladfjeder bestå af et antal enkeltfjedre af forskellig længde, og disse samles så med en såkaldt fjederkurv i midten af fjederen (se den på figuren fra DSB-lærebogen).

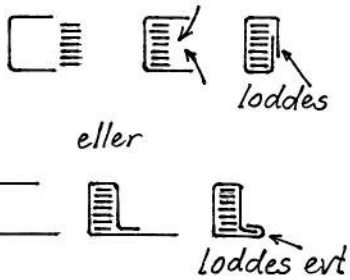
Således fremstillede jeg også tidligere bladfjedrene. Det var imidlertid næsten helt sikkert, at netop som man skulle til at lukke fjederkurven om bundtet af enkeltfjedre, så "smuttede" det hele, hvorefter de næste mange minutter blev tilbragt kravlende på gulvet i et forsøg på at finde fjederdelene igen.

For at undgå dette fremstilles fjedrene nu således: I et stykke træ slås 2 x 2 små søm uden hoveder med en afstand på (i dette tilfælde) 20 mm. En strimmel af broncetætningslisten bukkes nu

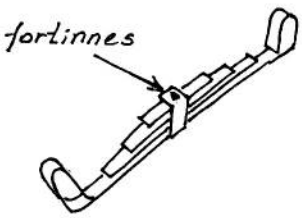


rundt om de første to søm, og derefter over til og rundt om de to andre. Herefter bukkes resten af strimlen som vist i stadig mindre stykker (eventuelt overskud afklippes når sidste lag i fjederen er bukket).

Når fjederen er bukket således, holdes den sammen af en lille fjederkurv, der også er fremstillet af 1 mm bred broncetætningsliste ligesom fjedrene.

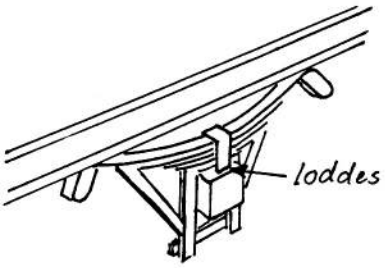


Det sidste forslag er lidt vanskeligere, men nok også det bedste, da fjederkurven kan holde sig selv lukket uden at blive loddet, for: PAS PÅ at det kun er fjederkurven, der bliver loddet sammen, - IKKE resten af fjederen.

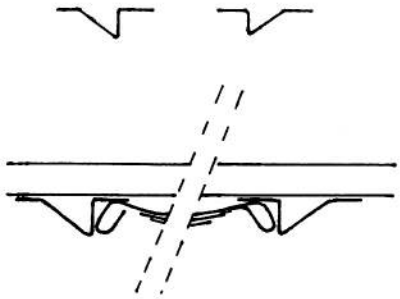


Nu gives fjederen et let buk med håndkraft således, at den kommer til at se ud som sit forbillede på tegningen, og tilsidst fortinnes det nederste af fjederkurven forsigtigt på den flade, der ligger an mod akselkassen. Også denne fortinnes på den tilsvarende anlægsflade mod fjederkurven.

Herefter kan fjederen anbringes på sin plads mellem akselkassen og længdedrageren, og forsigtigt loddes fast til akselkassen.

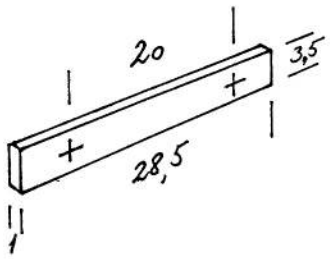


For at illudere fjederophænget bukkes nogle små vinkler af 1 mm brede dåseblikstrimler (eller 0,3 -0,5 mm messing). Disse vinkler loddes på længdedrageren på hver sin side af bladfjederen.



Pufferplanker

Pufferplankerne er savet ud af 1 mm messingplade. Hvis man vil have fjedrende puffere, bores allerede nu to 1 mm huller til puffernes pufferstænger.

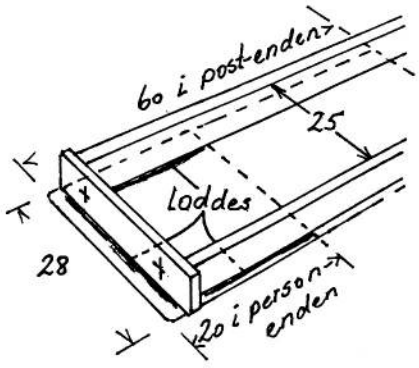


Man må allerede her overveje, hvilken type kobling man vil benytte. Af hensyn til kørsel sammen med andre vogne i modelbaneklubben vil disse vogne blive forsynet med en normal industrikobling, omend jeg hellere havde lavet en lille trækkrog med en "skruekobling" af kobbertråd (se SP 19. årg. 1983, nr. 3). Imidlertid er der jo på dette område, i den senere tid, sket det, at O-byggernes Göteborgkobling er ved at vinde indpas i HO-udgave. Mads Sjøner har i en artikel i 4-Toget gennemgået denne nye koblingstype og givet anvisning på indbygning af denne.

Undervognen

Når pufferplankerne er savet ud og bearbejdet som anført, kommer tidspunktet hvor delene skal samles til en undervogn.

For at stive undervognen af, men også for at holde puffernes fjedre (på et senere tidspunkt under byggeriet), udklippes to blikplader, en med målene 28 x 20 mm og en med målene 28 x 60 mm, hvoraf den sidste skal bruges under post-enden på D-vognene. Til eventuelle C-vogne udklippes to blikplader (pr. vogn) i målene 28 x 20 mm. Disse plader, der også skal anvendes ved anbringelsen af perronskærmene og overgangsbroen (-klappen) loddes nu sammen med pufferplankerne og længdedragerne.

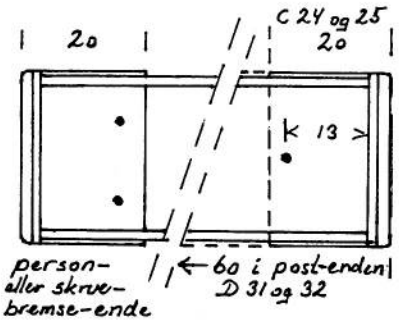


Hold hjulsættene og længdedragerne med akselkasserne sammen, og mål hvilken afstand der skal være mellem længdedragerne når disse loddes fast til blikpladen (i mit tilfælde 25 mm). Dette er afhængig af akselkassernes udførelse, og af akselhullerne i akselkasserne.

Undervognen loddes nu forsigtigt sammen, først punktvis, idet der kontrolleres for rette vinkler o.l. samt om hjulsættene sidder som de skal. Når dette er i orden foretages de endelige lodninger.

En lille blikplade udklippes med bredde som den udvendige afstand mellem længdedragerne (i mit tilfælde 29 mm) og ca. 20 mm på den anden led. Denne plade skal loddes fast mellem de to længdedragere således, at den i første artikel omtalte forbindelsesstang mellem vogntag og undervogn senere kan gå ned igennem og holde vognen samlet med en lille split. Herom senere. Foreløbig loddes pladen fast ca. 46 mm fra pufferplanken i skruebremseenden og dermed ca. 36 mm fra pufferplanken i den anden ende.

For at holde undervognen på plads i forhold til vognkassen, såvel i længderetningen som i sideretningen, laves tre små styr, der består af tre små messingsøm el.lign. Derfor bores, i den af pladerne der ligger under personvognsenden (skruebremseenden) to 1 mm huller ca. 13 mm indenfor pufferplanken, medens der i den anden ende (post-enden) bores et enkelt hul på tilsvarende måde.



Nu holdes undervognen og vognkassen sammen og rettes til i både længde- og sideretningen. Når undervognen er placeret som den skal sidde, bores, med undervognen som borelære, tre 1 mm huller i vognkassebunden. Herefter placeres tre små messingsøm i hver sit hul (medens de to vogndele stadig holdes sammen) og loddes fast til blikpladerne, og hermed er der styr på tingene.

Man kan nu vende vognen om, og med vognbunden som borelære bores eller afmærkes det aflange hul for forbindelsesstangen. Når dette hul er boret, kan taget sættes på plads, og herefter er den lille split i stand til at holde det hele sammen.

Pufferne

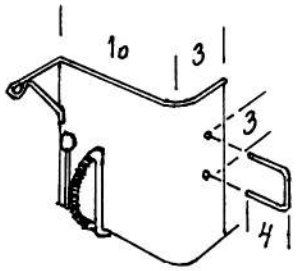
Da det formentlig kun er de færreste, der selv vil lave fjedrende puffere til deres vogne vil jeg af pladshensyn henvise til det tilsvarende punkt under bygning af litra CPS, Signalposten 20. årgang 1984, nr. 4. Dette nummer af SP kan endnu købes hos redaktionen eller eventuelt lånes på biblioteket.

Endvidere findes der flere typer (plast, metal, faste - ja endog fjedrende puffere) i handelen, hvor de kan købes såvel ved personlig henvendelse som gennem postordre.

Udstyr på endeperronerne

Perronskærmene fremstilles af 0,3-0,5 mm messingplade eller eventuelt dåseblik (hvilket jeg foretrækker). Der klippes fire plader pr. vogn, 13 (lang) x 12 mm (høj). Pladerne bukkes med en fladtang 3 mm fra den ene højkant således at den store flade bliver 10 mm og den lille dermed 3 mm.

Skærmene forsynes nu med en 0,5 mm kobbertråd langs perronskærmens overkant. Denne kanttråd går direkte over i det lille "gelænder", der sidder mellem vognene for at forhindre de rejsende

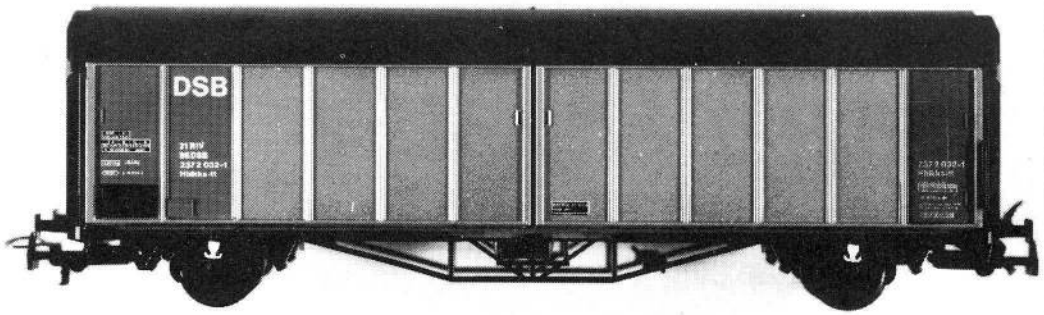


DIN & MIN Hobby

BUDDINGEVEJ 229 · 2860 SØBORG · 01565232

KUN KR. 85,00

SÅDAN!



–HVIS DU IKKE KUN VIL NØJES MED NOGET DER BARE LIGNER EN DANSK Hbikks-tt !

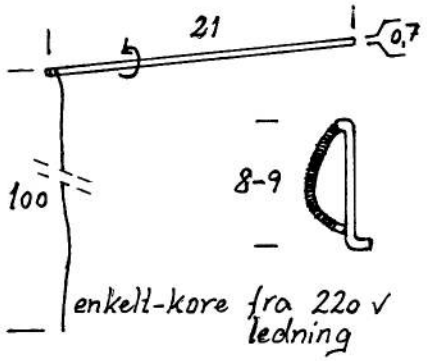
KAN KUN KØBES HOS:

DIN & MIN HOBBY Buddingevej 229 2860 Søborg 01565232	TRINBRÆTTET Bleggårdsgade 14 7100 Vejle 06837575	TRINBRÆTTET Rugmarken 93 8520 Lystrup 06222295	REMISEN Østerbrogade 10 4800 Nykøbing F 03856088

PS! DENNE MODEL ER KUN BEGYNDELSEN TIL EN NY ÆRA INDENFOR DANSK MODELJERNBANE. SKABT AF DIN & MIN HOBBY OG KLEIN MODELLBAHN.

i at falde ned mellem vognene ved passage fra vogn til vogn. Der bores også to 0,5 mm huller for det lille håndgreb på siden af perronskærmen. Her laves håndgrebets "ben" evt. ekstra lange, f. eks. 4 mm, af hensyn til montering af perronlågerne senere i byggeriet. Med en lille borelære der kan lægges an mod 0,5 mm-tråden langs skærmens overkant, sikres det, at hullerne bores ens. Eventuelt placeres allerede nu den lille el-dåse med tilhørende kabel, d.v.s. henholdsvis et ca. 1 mm langt stykke 2 mm rundmessing eller kobbertråd, og et stykke 0,5 mm kobbertråd som kabel inden vacuum-slangen loddes på tilsidst.

Disse vacuum-slanger fremstilles f.eks. af et stykke 21 mm langt 0,7 mm kobbertråd. I den ene ende af dette loddes, helt ude i den ene ende, et ca. 100 mm langt stykke "supertyndt" kobbertråd, f.eks. en enkelt kore fra en 220 volts ledning, en gammel radiospole, transformer eller lignende. Denne tynde tråd vikles nu omkring 0,7 mm-tråden i en håndboremaskine, men det kan også sagtens gøres i hånden, ja, det er næsten nemmere i hånden. Når det hele er spolet på (eller blot et passende stykke, afhængig af materialerne der anvendes) loddes også denne ende fast til 0,7 mm-tråden, og denne bukkes som det fremgår af byggetegningen eller hosstående figur.



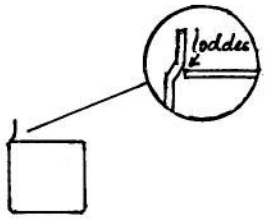
Når disse småting er loddet fast, kan perronskærmene loddes fast med lidt tin og stor forsigtighed. Lodningen foretages indefra, d.v.s. fra skærmenes inderside for et syns skyld, men også for bedre at undgå at småtingene falder af.

Overgangsbroerne fremstilles af samme materiale som perronskærmene. To plader (pr. vogn) klippes 6,5 x 6,5 mm, let afrundet i de to øverste hjørner. Når de er loddet fast mellem perronskærmene, og indefra ligesom disse, kan der afsluttes med forsigtigt at lodde et par stykker fladbanket 0,3 mm tråd på for at illudere hængsler (her kan måske med fordel benyttes 10-sekunders lim eller Araldit).

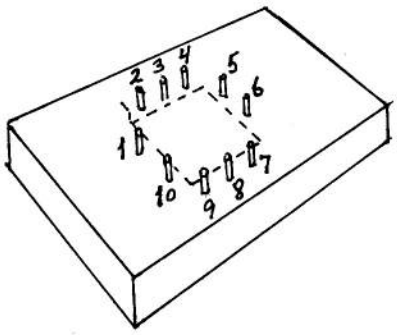
Perronlågerne

Perronlågerne er også hjemmelavede. Det skal dog bemærkes, at jeg indtil videre kun er i stand til at fremstille denne type låger, der benyttes ved mange privatbaner, medens jeg endnu ikke har haft tilstrækkeligt held til at fremstille de karakteristiske DSB-låger, med de aflange sekskanter i gitterets mønster. Disse, men til gengæld også kun disse, kan dog købes i hobbyforretningerne. Derfor må man også her foretage et valg; skal lågerne købes og monteres selv om det er DSB-låger, eller skal de hjemmefremstilles?

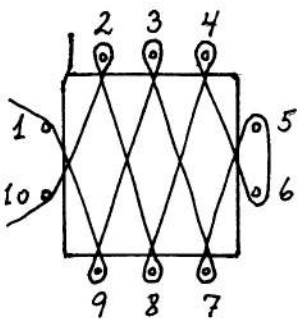
Hvis dette valg falder ud til fordel for de hjemmelavede låger, foregår det for mit vedkommende således:



Et stykke 0,5 mm kobbertråd bankes fladt og fortinnes. Det bukkes herefter i facon med en fladtang efter tegningen. Hvor de to trådender mødes loddes rammen sammen. I en lille træplade er slået 10 hovedløse søm som vist på figuren.



Mellem disse 10 søm lægges lågens ramme. Igen bruges et meget tyndt stykke kobbertråd fra en 220 volts ledning el.lign. Denne tråds ene ende loddes fast til sømmet nr. 1 og trækkes derefter rundt over sømmene i rækkefølgen 1-9-3-7-5-6-4-8-2-10, hvor den anden ende af tråden loddes fast til sømmet 10.



Bemærk iøvrigt at sømmene skal være placeret ca. 1,5 mm fra rammen, dels for at få kobbertråden til at krydse netop over rammen, dels for at undgå at lodde rammen og sømmene sammen. Når den tynde tråd er anbragt som anført uden om de 10 søm, loddes tråden fast til rammen de otte steder, hvor de berører hinanden, samt i de to kryds midt i rammen.

Når alt er loddet, og det skal være ordentlige lodninger, hvor tinnet er flydt rigtigt, selvom det samtidig skal foregå forsigtigt (ikke noget med kolde lodninger), er der netop plads rundt langs rammen til at denne kan skæres fri på lågens yderside med en hobbykniv. Herefter klippes kanterne "rene" for trådender med f.eks. en almindelig saks og gås forsigtigt efter med en fil.

****

Et eller andet sted må vi desværre afbryde for denne gang, men mon der ikke også er nok til næste nummer af SP udkommer.

Husk imidlertid, at netop mange af de her omtalte dele i mange tilfælde kan købes i hobbyforretningerne, enten som færdige produkter eller eventuelt som ætsede dele, der efter en mindre forarbejdning vil kunne anvendes.

PS. Meget apropos har vi siden sidst modtaget forretningerne "Trinbrættet"s efterårskatalog.

Her tilbydes modelbyggerne et væld af løsdele både til hjemmebygning og til tilbygning på en færdigkøbt model.

Der er vist, snart sagt, ikke det fabrikat indenfor vor hobby man ikke fører, herunder også hele modeller for dem, som ikke har lyst til selv at fatte løvsaven.

Står du og mangler noget værktøj, er "Trinbrætterne" også i stand til at hjælpe dig på dette område, med et righoldigt værktøjsprogram.

Skulle du have lyst blot at læse lidt om jernbaner, kan man også på dette område hjælpe med salg af f.eks. Banebøgers udgivelser.

Rekvirer selv kataloget - du finder adressen andetsteds i bladet.

E.V.P.

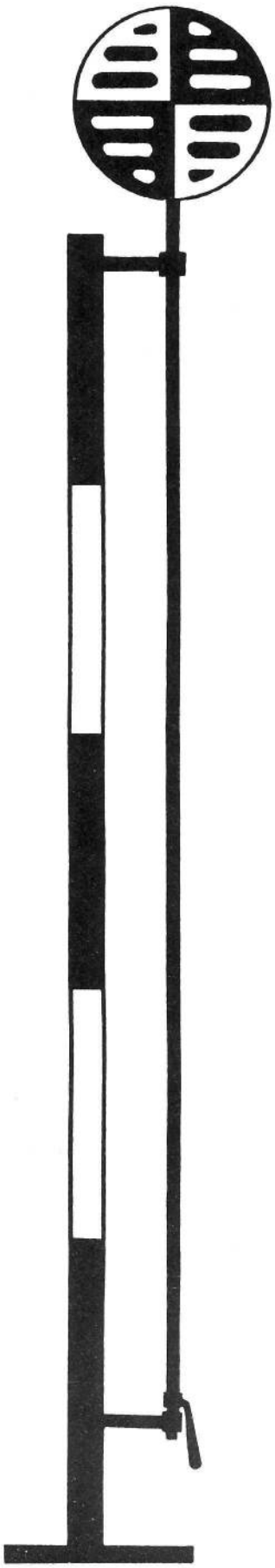
SÆLGES

Fabriksnye Märklin vekselstrømsloko: Katalog nr. 3067 (DSB MY rød/sort), Katalog nr. 3143 (NSB Di3, særudgave for Norge). Prisforslag : 650 kr./stk.

Holger Sørensen
Hovedgaden 437 D
2640 Hedehusene
tfl: 02 16 03 34

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET



BYGGER DU SELV

DANSKE LOKOMOTIVER OG VOGNE

- VIL DU IKKE GÅ FORGÆVES, HVIS DU AFLÆGGER TRINBRÆTTET I HENHOLDSVIS **VEJLE** OG **LYSTRUP** ET BESØG.

stort udvalg i byggematerialer

PLASTCARD M/U RILLER, -STRIPS, -PROFILER, TRÅD, -RØR
TRÆLISTER, -PROFILER, PLADER M/U RILLER
MESSINGRØR, -TRÅD, -PROFILER, -STRIPS, -PLADER
PLAST MED PRÆG: MURSTEN, FLISER, TAGSTEN, BRÆDDER

-og i løsdele

OVER 200 FORSKELLIGE DELE. BL.A.: TAGVENTILER, LYGTER, FJEDRENDE PUFFER, BREMSESLANGER, HJUL, GELÆNDERHOLDER, HAMONIKA, VINDUESVISKER, BREMSESVING OG MEGET MERE.

værktøj

MINIHAMMER, SMÅ BOR, GEVINDTAPPE, PINCET, AMBOLT, SAVE, FILE, RIVALER M.V.

VI VIL FORSØGE AT FØRE ET AKTUELT UDVALG FRA BL.A.:

WW
mitek modeljernbaneteknik
GÜNTHER
BRAWA
SMT
»PÅ SPORET«
WEINERT MODELLBAU
BERGEON
BEMO
SIGNALPOSTEN
TIDSSKRIFT OM JERNBANER I VIRKELIGHED OG I MODEL
ToR Modeller
FLEISCHMANN

Lima models
PECO
PRECISION
TRIX INTERNATIONAL
KLEIN MODELLBAHN
VOLLMER
Scale Link©
evergreen
Liliput
LOKO MOTIVET
TIDSSKRIFT OM MODEL JERNBANER
Jouef

Hans Gerner Christiansen
kibri
VERO
bane bøger
C.K
PIKO
ROCO
Electrotren
FAULHABER
HELJAN
märklin
Felix Models
GREMO
NOCH

PRISLISTER MED TEGNINGER I HO AF LØSDELE

INDSEND EN FRANKERET SVARKUVERT STØRRELSE A4. PÅKLÆB 3,80 HVIS DU HAR FÅET LISTER FØR, OG 6,50 HVIS DU ER NY KUNDE. SELVFØLGELIG KAN DU ALTID FÅ LISTERNE VED BESØG PÅ TRINBRÆTTET

TRINBRÆTTET VEJLE
v/ V. F. Hejlesen
Bleggårdsgade 14
7100 Vejle

Henvendelse hver fredag fra kl. 16 til 19, enten på adressen eller på telefon 05 83 75 75.

TRINBRÆTTET LYSTRUP
v/ Mads Sjøner
Rugmarken 93
8520 Lystrup

Henvendelse hver tirsdag fra kl. 18-22, på adressen eller på tlf. 06 22 22 95. Ring for aftale til en lørdag.

bemærk vore specielle åbningstider

OBS! DER SERVERES KAFFE TIL HYGGESNAKKEN

LÆSERNE BYGGER

MERE PLASTIC

Jeg kunne også have kaldt overskriften "Den kalveknæede kølevogn", men det er jo ikke sikkert alle havde forstået morsomheden, selvom den korte akselafstand godt kan få vognen til at se trængende ud.

Nuvel, det er under alle omstændigheder hermed anden gang jeg spilder læsernes tid med en af mine modeller.

En af de første reaktioner på den første artikel, var skuffelse over, at jeg ikke beskrev den teknik der er brugt, i detaljer, hvilket kunne tyde på en interesse for at bygge i plastic som jeg ikke troede var så udbredt blandt O-byggere.

Med IT-vognen som eksempel vil jeg så her prøve at formidle min viden om polystyrenplade og hvordan man med et rimeligt resultat, kan lime dette "morgendagens vidundermateriale" for nu at bruge en slidt vending.

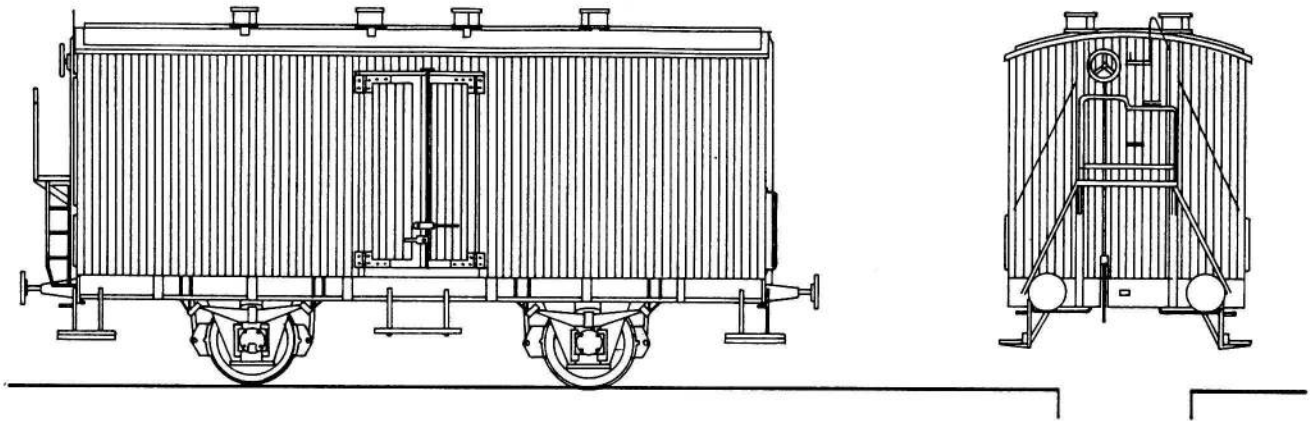
Det har altid været en af mine favoritter, denne lidt aparte vogn, måske derfor begyndte jeg at lodde undervognen sammen inden sukkervognen var færdig, denne gang dog med et 7x2 mm messingprofil som pufferplanke - den 1 mm plade Uds-eren har ser ikke særlig autentisk ud. Akselgaflerne købte jeg hos JP-hobby, sammen med akselkasserne. Vognen skulle være affjedret, men her forregnede jeg mig. De to øverste fjederblade er 2 x 0,15 mm fjederbronzestrimler efter sædvanlig praksis, men for ikke at de skulle give en for hård affjedring, lod jeg resten være acetatfolie (blisterpakninger), med det uundgåelige resultat, at vognen efter kort tid havde sat sig tilstrækkelig meget i fjedrene, så automatkoblingen røg uden for standardbladenes tolerance. Det gik jo ikke, hvis vognen skulle køre på klubanlægget, så akselkasserne er nu limet fast i gaflerne med epoxy-lim, foriøvrigt tilladt i vore standards, bare akselafstanden er på eller under 100 mm.

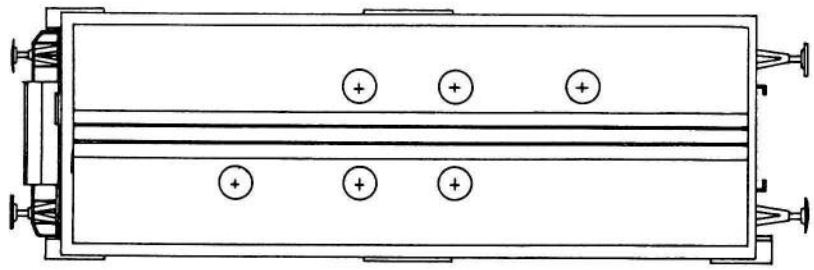
Vognkassen gav heldigvis ikke nogen problemer af denne art, hvem kunne dog også finde på at lave standards for MODEL-udførelsen, udover dem ens egen stolthed - eller mangel på samme - fastsætter. Måske er det derfor, der er mange klubmedlemmer, men få modelbyggere rundt om i landet...

Det var første gang jeg havde prøvet at sætte så store stykker polystyrenplade sammen og resultatet er heller ikke blevet som forventet, idet polystyrens største fejl, hvad angår anvendelsen som byggemateriale, her har snydt mig mere end jeg troede, den kunne. Jeg har fået fortalt, at problemet også opstår når man lodder, fx. ME-lokomotiver sammen, altså når det er store plader der skal samles i vinkelrette eller næsten vinkelrette opstillinger i tre dimensioner.

Manden er gal, tænker læseren, men hvad jeg mener, er det som geometrien beskriver som rumlige figurer, som fx. en kvadratisk klods, der jo har vinkelrette "samlinger" imellem to af siderne, og mellem disse sider og bunden. På ME'ere vil det være evt. spanter i "vogn"kassen og siderne, mens det på IT'eren hovedsagelig var gavlen, der var problemet. Lodningerne siges at "suge", mens gavlen blev limet sammen med siderne og bunden og hermed opstod vanskelighederne, idet gavlen under limens hærdning begyndte at bue indad, således at gavlstolperne gabte på midten. Det måtte fyldes ud med lim.

En IKT'er der er i værkstedet i øjeblikket fik derfor ingen lim mellem gavlen og bunden, men jeg var dum nok til at lime mellem gavlen og taget, og fik snart svar på tiltale. Moralen må være at limninger disse to steder sker med fx. epoxy-lim, som ikke opløser plastic'en. En nyere teori er at det muligvis hænger sammen med selve opløsningsmidlet - toluen - og at fx. ætylacetat ikke skul-



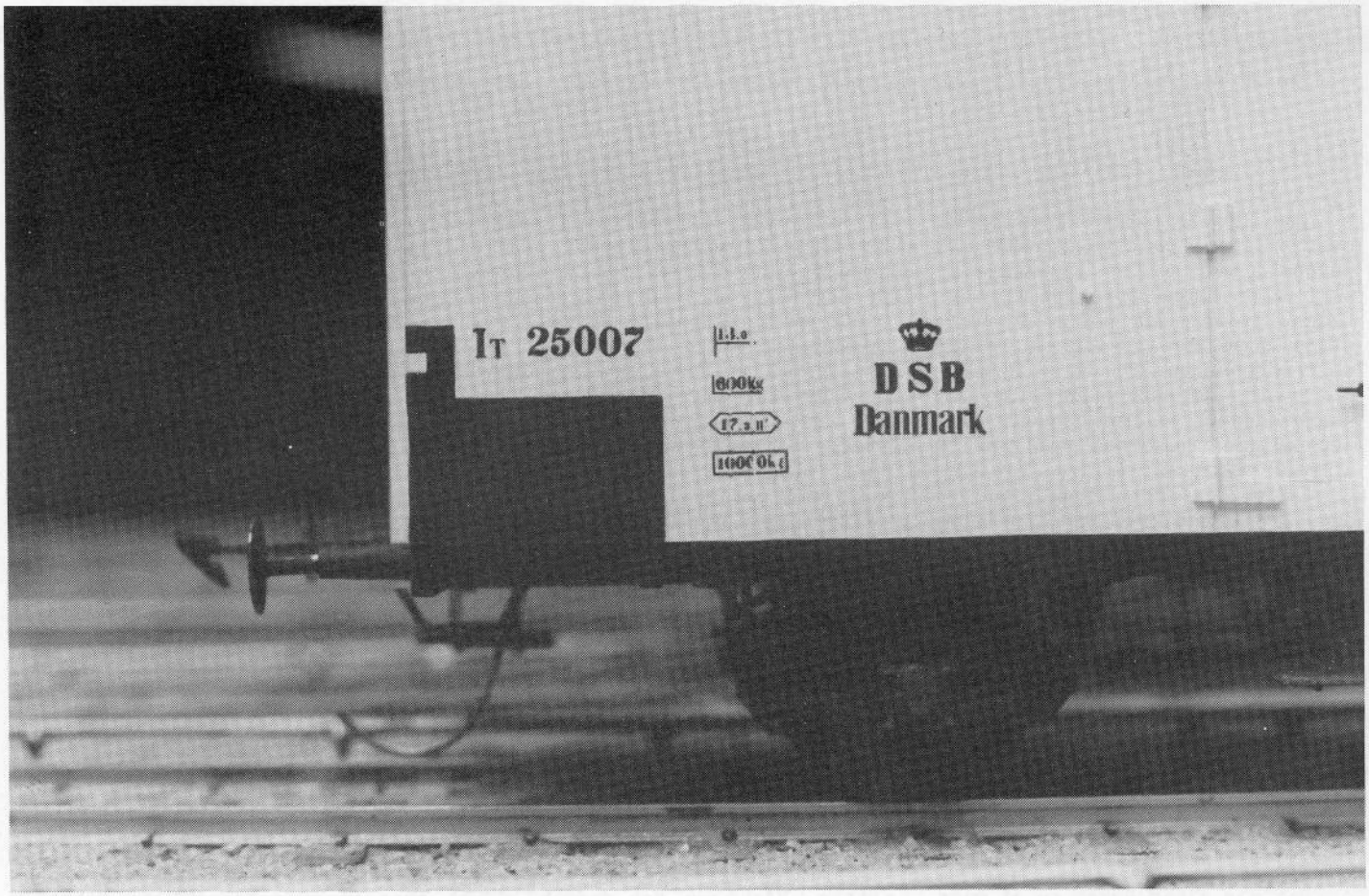


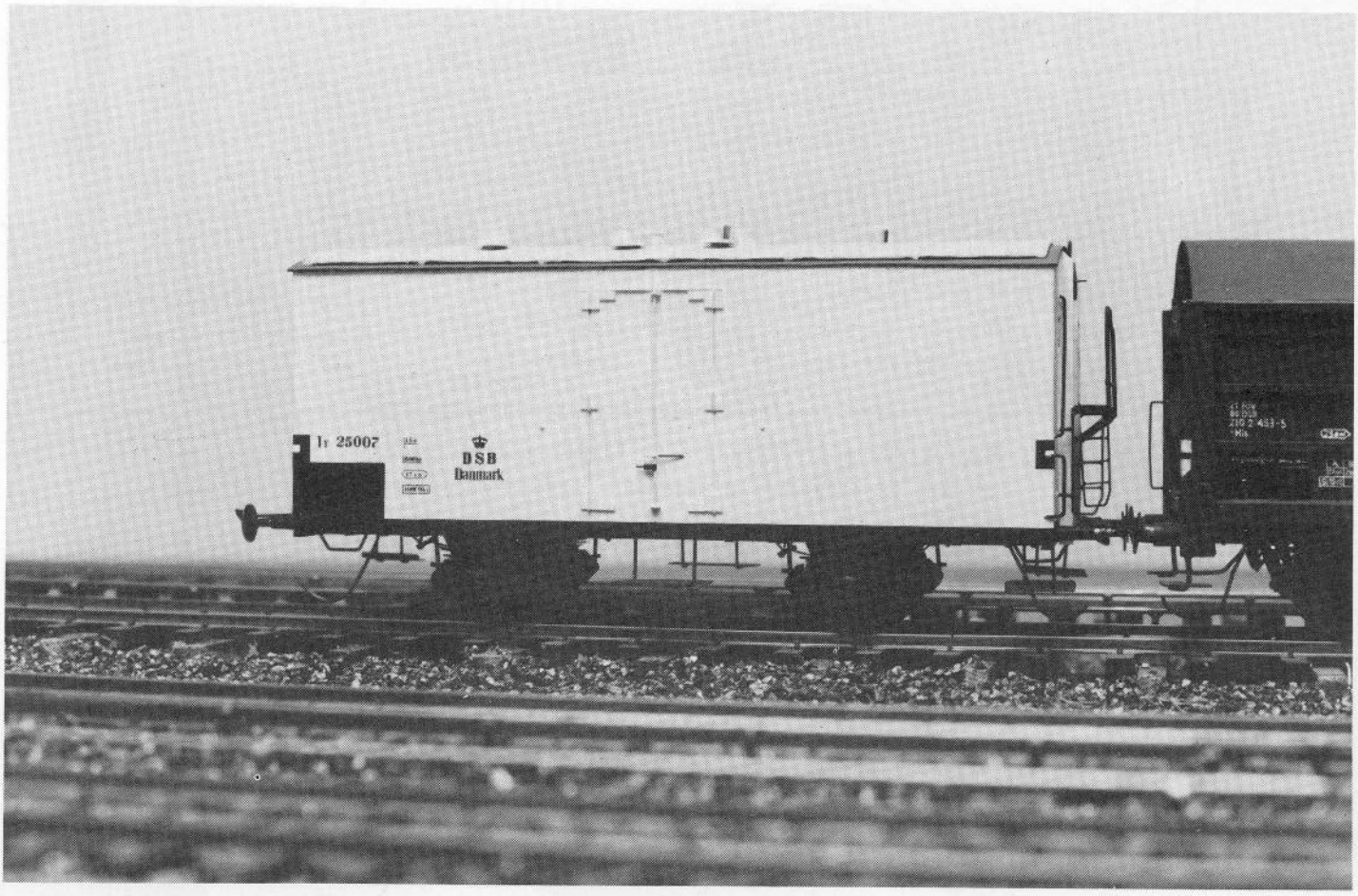
IT 25001,002,004,006,007 og 010.

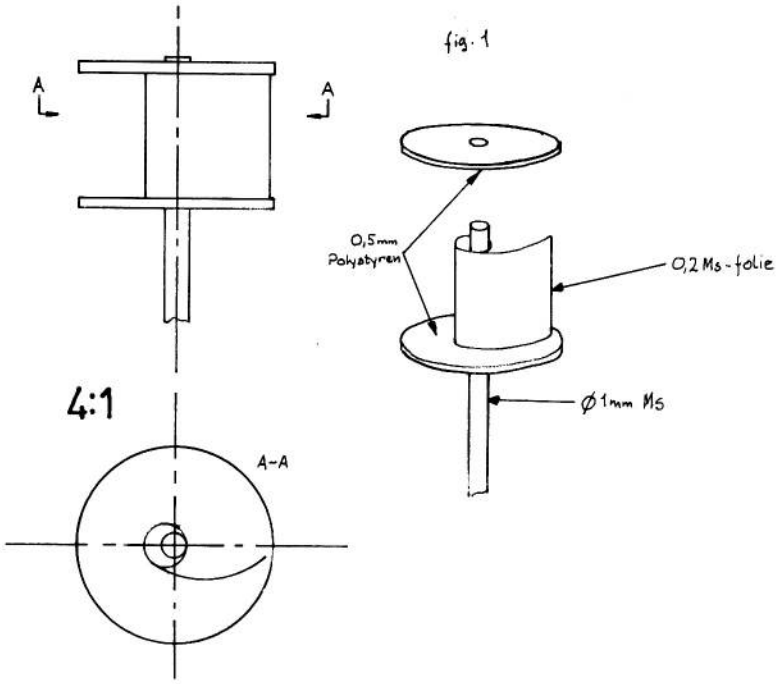
Søren Monier '69

1:45

(her nedf. til 1:87)


Ir 25007
DSB
Danmark


Ir 25007
DSB
Danmark



le give de samme irriterende følger.

Den samme effekt gør sig også gældende ved siderne og taget, så derfor fik vognkassen to skillevægge med samme rundning som taget, og dermed var den rå vognkasse færdig. Sider og gavle er skåret ud med hensyntagen til at de skulle beklædes med færdigrillet 0,5 mm plasticplade, det giver ganske vist ingen point i byggekonkurrencer, men det ser virkelig godt ud.

Taget er ligeledes en 0,5 mm glat plade ligesom soltaget. Flettnerrotorerne består af to skiver 0,5 mm plade lavet med en 8 mm huggepibe, et 1 mm hul i midten og en strimmel messingfolie som vægge i rotoren - se tegningen.

Jeg burde lige nævne, at den færdigrillede plade er af amerikansk oprindelse og kan fås i mange forskellige bræddebredder og -tykkelser. Den kan fås i bl. a. "På Sporet" som også gerne bestiller specielle plader hjem.

Dørenes hængsler er ikke blevet så pæne, senere er jeg gået over til at presse dem op i aluminiumsfolie fra leverpostejbakker og med stabel af en trådstump. Lukketøjet på dørene er også lavet af tråd med diverse messingfoliestykker loddet på som håndtag.

Alle håndbøjler er 0,7 mm messingtråd og det er også brugt til fodtrinenes stænger. Sidstnævnte bør loddes sammen af omtalte tråd og 0,5 mm messingplade for holdbarhedens skyld, det er ikke alle der kan respektere reglerne om håndtering af modellerne på anlægget. Sparkebrædtet på trinene i enderne er dog en 1 x 1 mm plaststrimmel epoxy-limet fast.

Pufferne er lavet efter den opskrift som ADAM tidligere har givet her i bladet, bemærk dog at kurven er to-fløjet som det var udbredt i Tyskland på det tidspunkt, hvor vognen blev bygget.

Påskrifterne er et kapital for sig, det har nemlig ikke ret meget med modelbygning at gøre, her er vi ovre i de grafiske fag, men teknikken bagved åbner store muligheder for modelbyggeren.

Jeg må først sige, at det nok ikke er alle, der umiddelbart kan gå igang med fremstilling af disse gnubbetekster, det kræver adgang til meget dyrt udstyr, deriblandt et komplet repromørkekammer.

Jeg vil nu alligevel give en beskrivelse af metoden også for at folk med kendskab til rentegningsteknik kan se, hvad det går ud på.

Den skrift som DSB brugte da vognen blev ombygget kan ikke købes som færdig gnubbetekst fra fx Letraset, selvom nogle af deres skrifttyper kommer tæt på, den må altså håndtegnes, eventuelt efter forlæg fra Tegningsarkivets normalark nr. A 177 T 004. Læg dog her mærke til, at det store D er forkert i højre side, sammenlign evt. med et foto af forbilledet. Alfabetet og talrækken skal tegnes af i negativ, d.v.s. med hvid skrift på sort bund, hvorfor ser vi senere. Hele rækken af betonpiller der bærer "terrassen" på havnesiden af pakhuset på Københavns godsbanegård er nummereret med tal af den gamle type - medbring papir, stige og spritpen - de sidder tre meter oppe på pillerne. Når så alfabetet og talrækken er i hus, kan det betale sig at lave et såkaldt "normalark", som man kun behøver én kopi af for at lave påskrifter til de mest almindelige vogne hos DSB. Arket kunne fx indeholde en krone med DSB under, "Danmark" i to forskellige størrelser, versaler i hel og halv højde (hoved- og underlitra), til, fra, må befordre, Last, Bdfl., fem stk. af hvert tal (max. længde på vognnumre med éns tal), RIV og Transitmærke, forskellige rastre til islast, bundflade, læsselængde, tara, lastgrænser og smøretabeller, samt tal til disse rastre.

På et separat ark kan man så sætte yderligere store og små bogstaver til specielle tekster, fx. tavler på tankvogne og andre privatejede vogne. Endelig kan der være diverse Kødvogn, Fiskevogn os.v. Bemærk dog at de store typer af dem fra ca. 1941 ofte er malet i en meget tynd skrift af lidt andet snit.

Når man så vil lave fx. en Q-vogn, går man i mørkekammeret og tager en kopi af sit normalark og har man lavet bogstaverne til hovedlitra i 16 mm's højde skulle der ikke blive de store problemer. Kopien køres igennem en voksmaskine, der smører et tyndt lag voks på bagsiden, et stykke sort papir findes frem, og montagen kan begynde. Et tegnebrædt med hovedlineal er et godt hjælpemiddel til at holde tingene på linie og parallelt med hinanden linierne indbyrdes. Jeg bruger selv en skalpel til at løfte stumperne af og på med, men en pincet kan også bruges. Husk at tage hensyn til bræddeafstanden på modellen og at du arbejder i ca. 5 gange det færdige resultats størrelse.

Hold hele tiden øje med de indbyrdes afstande mellem blokke af tekst o.s.v. Et foto af forbilledet er helt uundværligt.

Den færdige montage skal nu overføres til gennemsigtig film, er der meget små detaljer i påskriften kan det også betale sig, hvis du kører med Agfa's Copyproof system, at "vende emulsionen", d.v.s. tage en filmkopi af filmen men spejlvendt - belyst fra forsiden af, således at selve den fotografiske hinde kommer om på bagsiden af filmen, når den læses retvendt. Det giver skarpere gnubbetekster.

Selve gnubbematerialet hedder INT - Image-n-transfer - og er oprindelig udviklet af 3M, men markedsføres i dag af Letraset. Overførslen af den monterede og affotograferede påskrift sker ved at belyse INT-folien gennem tekstfilmen med ultraviolet lys fx. samme udstyr som bruges til fremstilling af trykte kredsløb "printplader". Belysningstiden afhænger af UV-lysets intensitet og bølgelængde, men det er altsammen forklaret i den vejledning, der følger med INT-materialet. Det smarte i teknikken er

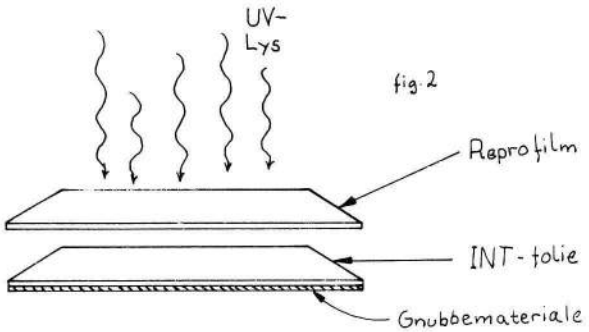


fig. 2

nu, at de områder der er belyst gennem filmen, altså den klare tekst på sort bund - negativ, brænder fast i bærefolien til materialet og efter fremkaldning vil sidde tilbage på folien lige til at gnubbe over på den færdige vogn. Den fotografiske side af sagen er således ikke meget forskellig fra fx. repromandens arbejde eller fremstillingen af offset-plader, de rigtige problemer opstår først når man intet billede har af forbilledet i den bemaling, som man ønsker, eller en bestemt reklamepåskrift ikke kan ses ordentligt på billedet. Bomærker, logo'er og andre specielle designs kan dog af og til findes i brochurer, stillingsannoncer og andre former for reklamemateriale. På den måde fandt jeg Kosangas' gamle bomærke i - af alle steder - et gammelt nummer af Modeljernbanen!

Forudsætningen for at kunne bruge bomærket er bare at det foreligger i negativ og at kanter og hjørner står skarpt.

Til tavler på tankvogne og andre vogne med skilte findes der et tilsvarende system af fotomaterialer, men på selvklæbende folie så påsætningen er nemmere og teksten står skarpere, (hvid INT kan ikke fås til at blive pivskarpt på grund af materialets beskaffenhed), men det kræver - desværre - at forlægget er i positiv.

Åh, nej, tænker læseren, men det er ikke noget særligt problem idet næsten alle reprofotosystemer indeholder særligt papir til vendekopier, altså fra negativ til positiv og omvendt. Derfor behøves der kun positive kopier af dit normalark og evt. hjælpeark, så er man kørende også med "klister"-mærkerne. Her gælder iøvrigt det samme, det belyste hænger fast i bærefolien, den er bare hvid, og sværten som skal væk under fremkaldningen er sort eller rød eller hvad farve den nu har, blot skal teksten stå hvid (bundfarven) på sort (sværten), og da man fjerner sværte ved fremkaldning må det være selve teksten, der er positiv - bundfarven hvid.

Med klistermaterialet er det også en fordel at filmen som du belyser igennem har fotohinden så tæt på folien som muligt ellers er der risiko for at UV-lyset spredes i filmen med en uskarp gnubbetekst - eller klistermærke - som resultat.

Allergikere bør under ingen omstændigheder røre disse ting, da både reprofremkalder og de øvrige materialers proceskemikalier er usunde at indånde dampene fra i længere tid ad gangen.

Jeg har prøvet at illustrere arbejdsgangen med lidt tegninger og fotos, men hvis du ikke selv vil kaste dig ud i den grafiske branche eller ikke sådan tilfældigvis står med et repromørkekammer til din rådighed, så er du velkommen til at skrive til undertegnede om råd og vejledning eller evt. bestille en påskrift. Jeg vil gerne hjælpe, men det er jo hobbyarbejde, så hav tålmodighed hvis det trækker lidt ud.

Til sidst blot en forsikring om, at det stadig er min hensigt at ødelægge læserens humør med beskrivelser af mine vogne, næste gang med det før nævnte problembarn, min Kosangasvogn.

Søren Monies

(Der kan skrives til Søren under adressen:
Brannersvej 3, III vær. 10
2920 Charlottenlund
eller ringes, tlf. 01 63 59 22)

SÆLGES:

Nu foreligger en enestående mulighed for at få en supermodel i HO af DR litra Laas (Transwaggon) åben dobbeltvogn med sidestøtter. Denne vogntype transiterer dagligt Danmark i stort antal, og bør derfor også findes på ethvert epoke IV-anlæg uanset om der køres rent dansk eller internationalt.
Modellen foreligger som plastbyggesæt i begrænset oplag og er fremstillet af et par modeljernbaneklubber i DDR.
Byggesættet kommer normalt ikke til salg hverken uden for DDR eller i forretninger. Byggesættet indeholder byggevejledning, koblinger (system PIKO) og metalbøjler (pinol) til hjulsættene. Det eneste der skal anskaffes ekstra er hjulsæt efter hvilket system man kører, samt et par ballastplader (mål vedlagt i byggevejledningen).
Byggesættene er tidligere omtalt i Eisenbahn Magazin og Allt om Hobby; begge steder opnås anerkendelse såvel af initiativet, byggesættet som sådan samt af de færdige resultat. Den færdige vogn ser ikke alene "rigtig" ud - men er det også.
Pris pr. byggesæt er kun 150 kr. incl. forsendelse.

Holger Sørensen
Hovedgaden 437 D
2640 Hedehusene
tfl. 02 16 03 34

KNUDSHOVEDBANEN

KNUDSHOVEDBANEN

(2. del)

Tanken om at etablere kørsel med badetog på Knudshovedbanen opstod i sensommeren 1927, men kom ikke offentlig frem før end i foråret 1928. Egentlig var der tale om 2 forslag, nemlig ét, der omfattede etablering af et badetog på hverdage Odense-Knudshoved med afgang fra Odense omkring kl. 17.00 og ét, hvorefter der blev etableret kørsel med to tog på Knudshovedbanen på søndage i badesæsonen formeret af materiel fra to allerede eksisterende plantog mellem Odense og Nyborg henholdsvis om formiddagen og om eftermiddagen.

Det første forslag var affødt af, at Kertemindebanen havde etableret et særligt badetog med afgang fra Odense omkring kl. 17.00 på hverdage. Statsbanerne troede ikke rigtigt på tanken om, at det ville være økonomisk forsvarligt at etablere et lignende tog Odense-Nyborg-Knudshoved, og ville kun gå videre med forslaget, såfremt Nyborgs daværende borgmester ville garantere, at der blev solgt et bestemt antal abonnementskort. Det ville borgmesteren ikke, og toget blev ikke til noget, hvilket statsbanerne måske ikke var helt utilfredse med. I givet fald skulle toget nemlig have været oprangeret af en motorvogn litra ME + 1 bivogn, materiel der normalt blev anvendt på Assensbanen, men som på det aktuelle tidspunkt stod i reserve i Odense.

Forholdet var det, at Maskinafdelingen meddelte, at det på visse dage ville være vanskeligt at skaffe motorfører til toget. Måske ville man forsøge at skaffe en motorfører, såfremt toget straks efter ankomsten til Knudshoved returnerede til Odense, problemet var så, hvorledes de baderejsende kom tilbage til Odense.

Med hensyn til det andet forslag blev det bestemt at gå videre, hvorefter det blev besluttet, at den påtænkte badetogskørsel foreløbig etableredes på søndage i perioden 17/6 - 29/7 1928. Kørslen ad Knudshovedbanen skulle foregå efter ankomsten af det ordinære tog 1828 fra Odense, der ankom til Nyborg om formiddagen, og det ordinære tog 1836, der ankom til Nyborg om eftermiddagen. For tilbagerejsen skulle der kun tillyses 1 særtog, der skulle afgå fra Knudshoved omkring kl. 19.30 og køre i tilslutning til det ordinære tog 2039 Nyborg-Odense.

På strækningen Nyborg-Knudshoved skulle badetogene have standsning ved et nyanlagt trinbræt, der som eneste udstyr fik en mindre svelleperron. Standsningsstedets navn - SKÆRVEN - var næsten givet på forhånd grundet den nærliggende skærvefabrik, der iøvrigt blev nedlagt få år efter.

Afgangstidspunktet fra Nyborg mod Knudshoved blev sat til ca. 10 minutter efter de ordinære togs ankomst til Nyborg H. Nogen egentlig køreplan blev ikke offentliggjort, køretiden blev anslået til 20/25 minutter.

Arrangementet indeholdt mange problemer, hvoraf som et af de første kan nævnes, at tog 1828 var et motortog, hvorfor de baderejsende måtte skifte til damptog på Nyborg H. Det synes dog som om tog 1828 hurtigt blev ændret til damptog, formentlig allerede inden badetogskørslen blev påbegyndt.

Badetogskørslen blev herefter tilrettelagt således, at E-vognen og de forreste personvogne i de to tog, der ved opstillingen ved perron i Odense blev forsynet med sedler med teksten KNUDSHOVED og som iøvrigt skulle være gennemgangsvogne af hensyn til billetteringen på Knudshovedbanen, blev gennemført til Knudshoved. Den første søndag var beordret 2 personvogne gennemført, men spørgsmålet om antallet af personvogne, der skulle gennemføres, blev holdt åbent, således at der om fornødent kunne gennemføres flere. Dette blev som det vil ses af det følgende også nødvendigt. Medtagelsen af E-vognen kan måske undre, men grunden til, at den medfulgte, var den, at den medførte lægekasse og båre m.m., som skulle forefindes i alle personførende tog.

En ting, der voldte statsbanerne bekymring, var restaurationsforholdene ved trinbrættet Skærven. Her var der i forvejen en afholdsrestauration, men den var tilsyneladende ikke tilstrækkelig. I hvert tilfælde søgte man fra statsbanernes side at få jernbanerestauratøren i Nyborg til at søge som det hed "en udskænkningstilladelse" samt tilvejebringe et telt eller et bræddeskur. Der blev i det hele taget lagt stor vægt på, at der var restaurant på stedet, hvor "Publikum kunne faa Vand paa Maskine".

Billetpriserne i forbindelse med badetogstrafikken på Knudshovedbanen gav anledning til mange overvejelser. Knudshovedtogene var beregnet på rejsende med "billigbillet" udstedt i Odense og mellemstationerne indtil Nyborg. Prisen for en billigbillet var kr. 1,50 og heri var includeret kørsel på Knudshovedbanen. Også abonnementskort udstedt mod betaling kunne benyttes. Lokale rejsende måtte betale 30 øre for en enkelt rejse.

Den første søndag, Knudshovedtogene kørte, var den 17/6 1928. Om forløbet haves kun ufuldstændige oplysninger, men dagen forløb ikke uden problemer.

Strækningen Nyborg-Knudshoved var knapt 4 km lang, hvilket jo ikke er nogen særlig lang strækning. Til gengæld var der ikke mindre end 15 overkørsler og overgange, der i henhold til gældende instruks skulle bevogtes under togenes passage. I realiteten ville en overholdelse af denne bestemmelse betyde, at en mand skulle gå foran toget hele vejen, frem og tilbage ca. 8 km. Det ville give en meget langsom kørsel, og man var på forhånd sikker på, at de rejsende ville blive utilfredse. Hertil kom, at man ikke anså det for rigtigt at pålægge en medarbejder at gå så langt. Der måtte derfor træffes en anden ordning.

Overvejelserne gav til resultat, at statsbanernes lod en mand på skinnecykle køre foran toget, men denne foranstaltning var heller ikke god, da skinnecyklen flere gange gik af spor, således at togenes hastighed var nede på 4 km/t. Den halve snes rejsende, der var med togene, protesterede mod den langsomme kørsel, der bevirkede at det tog 27 minutter at nå Knudshoved.

Statsbanerne var naturligvis straks klar over, at der måtte foretages ændringer i arrangementet, hvis det ikke skulle blive en fiasko. Der blev straks indhentet dispensation fra de gældende bestemmelser, hvilket medførte, at Nyborg station kunne afgøre, hvilke overskæringer, der måtte betragtes som stærkt befærdede og derfor skulle bevogtes og hvilke, der ikke var stærkt befærdede og derfor kunne passeres med forsigtighed. Tilladelsen

blev givet under forudsætning af, at maskinen var forrest, og at toget iøvrigt fremførtes på luftbremse.

Nyborg station blev derefter instrueret om til fremførelse af badetogene hos maskindepotet at rekvirere Hs-maskine med vacuumbremse, og efter disse ændringer i toggangen blev det bedre. Køretiderne var nu Nyborg-Skærven 10 minutter og Skærven-Knudshoved 8 minutter.

Et nyt problem dukkede imidlertid hurtigt op. Hs-maskinen kunne ikke holde vacuum, hvorfor den, da man så vidt vides kun rådede over 1 Hs-maskine med vacuumbremse, blev ombyttet med en togmaskine litra J. Næppe nogen god løsning, idet der hurtigt blev søgt om dispensation til at benytte F-maskiner, som selvfølgelig bedre kunne fremføre togene, men som ikke uden videre kunne benyttes som følge af, at de havde større akseltryk end J-maskinerne, og større akseltryk end tilladt på banen. Dispensationen blev givet, i hvert tilfælde en del af badetogene blev fremført af F-maskiner. Da de i Nyborg stationerede F-maskiner ikke havde vacuumbremse, kan det være forklaringen på, at max. hastighed for badetogene fremdeles var 15 km/t, idet togene måtte fremføres efter bestemmelserne for skruebremsede tog.

Kørslen på Knudshovedbanen var planlagt til at skulle ophøre den 29/7 1928, men arrangementet blev forlænget ind i august måned, dog med den ændring, at togene nu kun kørte til Skærven. Benyttelsen af togene var ikke helt tilfredsstillende, den 1. juli var der således kun 35 rejsende med første tog og 68 med andet, den 15/7 var de tilsvarende tal imidlertid henholdsvis 465 og 475, hvorefter det gik stærkt tilbage. Til den 15/7 havde statsbanerne iøvrigt forberedt sig på det store antal rejsende, idet Odense station havde modtaget reservemateriel med 900 pladser. De gamle bænkevogne har nok været ude at rulle den dag med kritik af statsbanerne til følge.

På sådanne store rejsedage var det statsbanernes tanke at stationere en trafikassistent på trinbrættet Skærven, som fra den nærliggende restaurant telefonisk over det offentlige telefonnet kunne underrette Nyborg station om, hvorvidt der var efterladt rejsende til det tilbagekørende tog om aftenen. Var det tilfældet skulle endnu et særtog tillyses.

Den dårlige benyttelse af togene (her ses bort fra søndag den 15/7) blev tilskrevet dårligt vejr samt de utilfredsstillende restaurationsforhold ved trinbrættet. Som det hed "Publikum kan end ikke faa Wienerbrød til Kaffen, da Værten, der er antaget af Kommunen og iøvrigt driver "Christianelund" 3-4 km fra Skærven, ikke tør løbe den Risiko at gøre Indkøb af Wienerbrød, som muligvis ikke bliver solgt samme Dag". Ejendommeligt at netop dette spørgsmål skulle være så afgørende, når formålet med rejsen til stedet var et forfriskende bad i Storebælts blå bølger.

Trods alt blev kørslen så stor en succes, at badetogskørslen som nævnt blev forlænget med søndagene i august måned 1928. Hvorledes trafikken forløb og hvor mange rejsende, der var, fremgår imidlertid ikke af kildematerialet.

I februar 1929 døjede landet med isvinteren, Storebælt frøs til og til sidst blev situationen så alvorlig, at færgefarten måtte indstilles. Efterhånden som situationen forværredes, traf statsbanerne forskellige foranstaltninger for at kunne opretholde trafikken over Storebælt, herunder klargøring af Knudshovedetablissementet. Nyborg station fik ordre til at holde en togstamme parat til kørsel Nyborg-Knudshoved formeret af 2 AN, 2 CM og 1 CN, og dette tog kom som bekendt også i brug i adskillige dage, hvor sejladsen, hvis det overhovedet var muligt at sejle med de små isbrydere og isbryderfærgen JYLLAND, foregik fra Knudshovedmolen. Også den nye motorfærge KORSØR indgik i sejladsen, men passagererne herfra måtte landsættes et stykke ude

på isen.

Færgesejladsen kunne først genoptages i begyndelsen af marts måned, hvorefter kørslen på Knudshovedbanen atter ophørte. Desværre nævner vore kilder intet om omfanget af trafikken på Knudshovedbanen eller om hvor mange rejsende, der blev befordret samt mængden af post og gods. En del rejsegods har der imidlertid været tale om, idet omlæsningen i Knudshoved tog tid, hvorved toggangen blev forsinket yderligere, hvorfor der måtte træffes særlige foranstaltninger.

I sommeren 1929 blev badetogstrafikken genoptaget. Egentlig skulle kørslen have været påbegyndt den 16/6, men dårligt vejr udsatte tidspunktet for kørslens genoptagelse. Også dette år skulle ekspeditionen af togene på Nyborg H. station overvåges af overordnede embedsmænd, der skulle notere tiderne for hvornår togene afgik fra 2. perron og når de kørte frem ad Knudshovedsporet. Knudshovedsporet havde jo ikke direkte forbindelse med perronsporene.

Badetogstrafikken var iøvrigt kommet ind i faste rammer og blev af et ikke ringe omfang dette år, således at enkelte af togene måtte fremføres af 2 F-maskiner, hvilket skete søndag den 21/7 1929. Denne dag var der regnet med ca. 3000 rejsende fra Odense til Nyborg/Knudshoved, men der kom 4339. Alene i 1 særtog blev der befordret 1700 rejsende, så dette tog var særdeles godt besat, tør man sige. Viderebefordringen ad Knudshovedbanen skete i 2 tog, der medtog henholdsvis 825 og 300 rejsende. Eftermiddagstoget fra Odense befordrede 1000 rejsende til Knudshovedbanen.

På dage med mindre trafik blev der benyttet Hs-maskine eller som det tidligere var sket disponibel J-maskine.

Året efter i 1930 var det ikke længere tilladt at benytte F-maskiner, og årsagen hertil var ganske givet sporets tilstand. Ikke mindst var det galt på Knudshoved station, hvor det i sommeren 1929 blev konstateret, at krydsningssporet var i en så dårlig tilstand, at det ikke længere kunne anvendes til krydsning mellem persontørende tog.

Statsbanerne kom nu ud for det problem, om man skulle bibeholde banen, som den var, eller foretage ændringer som f.eks. at nedlægge krydsningssporet og i stedet anlægge et dobbeltspor på molen, således at maskinerne kunne løbe om der. Denne ændring blev ikke gennemført, hvorefter det må antages, at de eksisterende spor er blevet nødtørftigt istandsat. Vore kilder nævner desværret ikke noget om det.

Badetogskørslen fortsatte op igennem trediverne, men herudover blev Knudshovedbanen så vidt vides ellers ikke benyttet i nævneværdigt omfang. Ved den tyske besættelse af landet i 1940 kom der pany soldater på Knudshoved, og iflg. Baneafdelingen må der i denne forbindelse være foretaget en vis istandsættelse af banen, men omfanget kendes ikke. Måske vil det engang være muligt at finde frem til oplysningerne ved gennemgang af Baneafdelingens arkiv.

Med et par års afbrydelse i de værste krigsår kørte badetogene på Knudshovedbanen endnu nogle år og fremdeles som damptog oprangeret af 5-6 CM-vogne. I de senere år blev toget skubbet fra Nyborg H til Skærven af en rangermaskine og trukket den modsatte vej. Derefter ophørte i begyndelsen af halvtredserne trafikken på grund af faldende passagertal som følge af den stigende privatbilisme.

Et af de sidste og måske det sidste persontørende tog på Knudshovedbanen var ikke helt almindeligt. Det var det såkaldte "svagføretog", der i efteråret 1952 befordrede et antal ubemidlede svagføre på en rundrejse i Danmark. Toget var udover rejsegodsvogn formeret af Wagon-Lits sove- og spisevogne. Ruten var Frederiksberg st.-Knudshoved-Laven-Sønderborg og tilbage til Frederiksberg station. I Knudshoved kom toget først til at holde ud for feriehjemmet, hvorfra det næste formiddag blev rangeret ud på molen for at rejsedeltagerne kunne nyde udsigten over Storebælt. Samme dags eftermiddag blev toget rangeret over på sporet ved fuglereservatet "Vaden", hvorfra det næste dag fortsatte sin rejse til næste udflugtsstation. I betragtning af, at toget var oprangeret af relativt tunge 4-akslede vogne, må det antages, at sporene på Knudshoved station har været i en nogenlunde forfatning.

Afslutningen på Knudshovedbanens historie kom i 1956. Forinden sporet blev taget op, blev der over banen transporteret ret betydelige mængder byggematerialer til den nye færgehavn i Knudshoved. Ved anlægget af motorvejen måtte banen nedlægges, da motorvejen over en strækning skulle have samme forløb som jernbanen, og dermed forsvandt et lille, særpræget banestykke for stedse.

Ib V. Andersen

fortsat fra side 163

Bogen er på 114 sider, 21 x 21 cm, er trykt i offset, og kan købes hos S.A.L. forlaget, Jernbanevej 22-24, 9970 Strandby. Den koster kr. 109,50.

DANSK MODEL FORLAG

udsender i midten af oktober måned "årets bedste nyhed for danske MJ'ere bogen:

"fra 40'erne til 80'erne"

Fra en modtagen pressemeddelelse citerer jeg:

Bogen er uundværlig for såvel MJ'eren som samleren og giver i skemaform oplysninger om samtlige industrifremstillede danske modeller fra mere end 20 modelbanefirmaer siden 40'erne.

Bogen er skrevet af en MJ'er og samler.

Bogen indeholder bl.a.: Litreringsnøgle samt modelbedømmelse for industrifremstillede danske modeller i str. H0. Firma-/modeloversigt med årstal, katalognummer, epoke, litrering, modellens mål samt modelmål for hver enkelt industrifremstillet dansk model i str. Z, N, TT, H0, 0 og IIm. Småserier i str. N og H0. Byggesæt i str. H0 samt skubbetog.

Bogen har oplysninger om flere hidtil ukendte modeller og varianter. Desuden ukendte tankvognsprototyper fra LILIPUT samt Danmarks enste **ægte** reklamemodel.

Kort sagt. Bogen for alle danske MJ'ere og samlere.

Bogen er i format A 4 med lærredspræget omslag. 80 sider med mange billeder m.v. og prisen er kr. 95,- + kr. 13,- til ekspedition.

Indbetal beløbet på giro 3 55 06 21, Torben Ziegler, Nørrebred 19, 2625 Vallensbæk og bogen ligger hurtigt efter i din brevsprække.

SIGNALPOSTEN håber på at modtage anmeldereksemplarer af udsendte bøger, og vil ikke tøve med at bringe vort syn på udgivelserne.

Det sker desværre stadig, at et anmeldereksemplar kommer os i hænde på et tidspunkt, så deadline for førstudkommende nummer er overskredet. Noter venligst, at vi må have manus og anmeldereksemplarer tilsendt senest1/3, 1/6, 1/9 og 1/12.

BILLEDGALLERIET

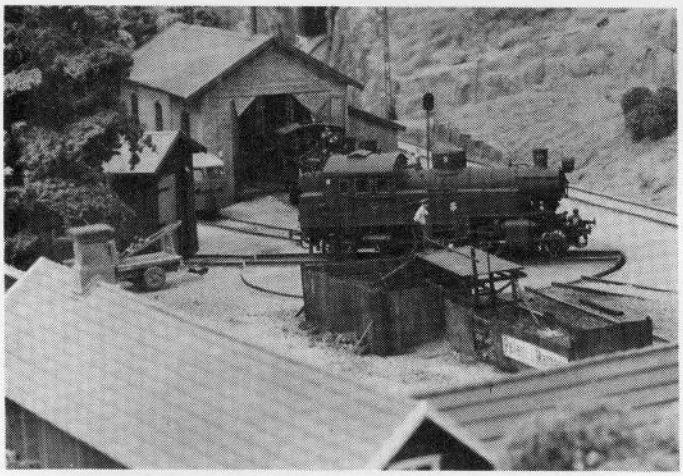
Hurra! Der blev plads til et par sider Billedgalleri!
På side 194 ses et par billeder taget af Lars-Erik Gustafsson og indsendt af Franz Bo Frenzel med følgende ledsagende tekst:
MO'ere på langtur. Den tyske forening Freunde des Schienenverkehts Flensburg ejer en del tidligere DSB-materiel, herunder MO 1835 og 1881. De to samt en foreningsejet DSB personvogn har været på langfart til Sverige, hvor man lånte 2 ekstra SJ personvogne.
9/6 1987 besøgtes Ohs Bruks Järnväg med 600 mm sporvidde. Billederne er taget i Bor, hvor MO erne mødte OBJ nr. 3, et 4-koblet brigadeloko fra O&K i 1917.

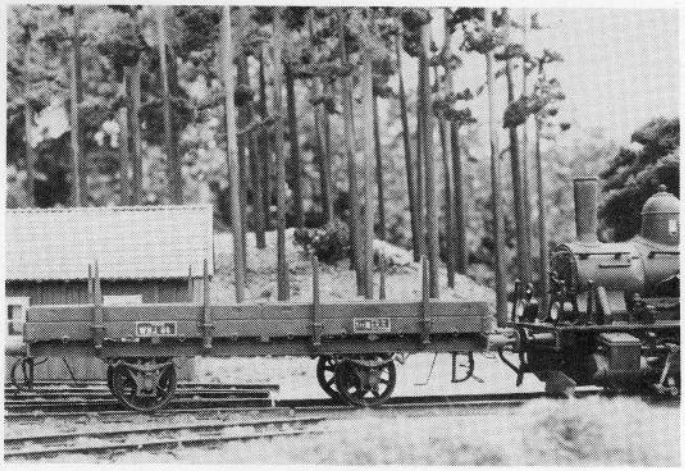
Det er en helt enestående oplevelse, når et tog på 4-5 bogievogne kører op ad en stigning på 40 promille med mindste radius på 80 m, mens dampstødene fra det hårdt arbejdende lille loko blæser op imellem de høje graner, der på sine steder står tæt ved sporet. Her sætter fyrbøderen pris på det høje kedeltryk (15 ato), og når toget så smyger sig langs moser og søer, kan han i fred og ro få nålen op til den røde streg igen.

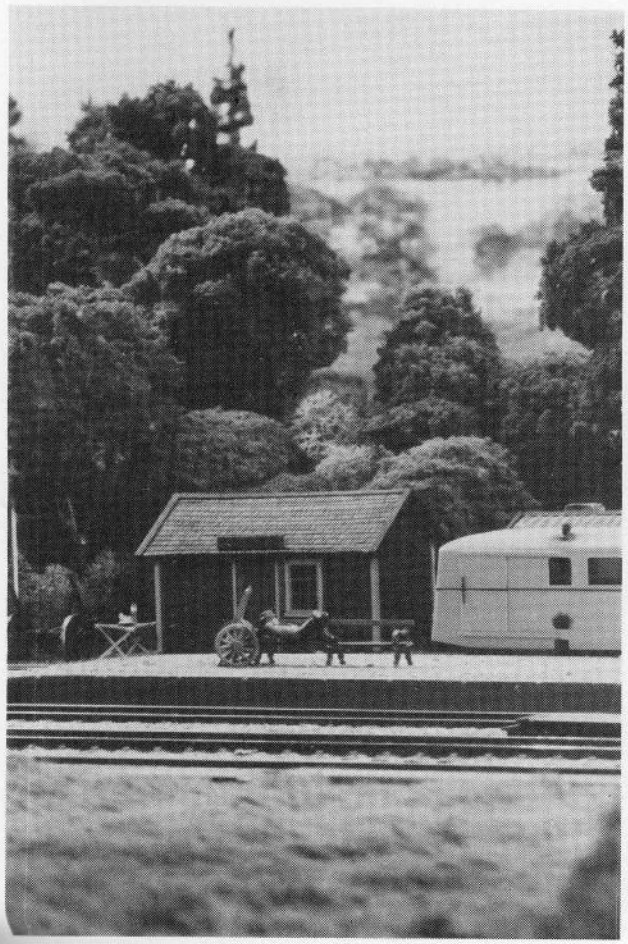
Er man på vej gennem Sverige, kan jeg særdeles varmt anbefale, at man står af ræset på E 4'eren og kører 20 km mod sydøst fra Värnamo for i et par timer at nyde stilheden i de smålandske skove og stemningen på OBJ.

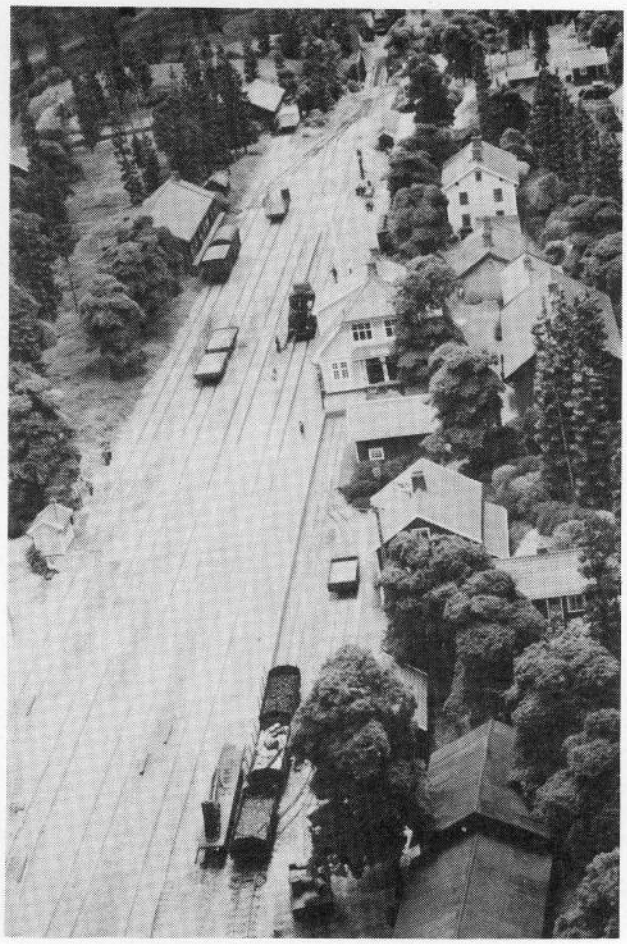
På side 195 ses en billedcollage med venlig hilsen fra Western-götland-Nerikes Jernväger, et klubanlæg i Skovde. Billeder herfra har flere gange været vist i tidsskriftet Allt om Hobby og disse billeder er taget af Krister Brandt, som også er MJ-redaktør i AoH.

På side 196 ses en billedkavalkade fra MJK Stationsbyen, hvis kasserer Hans Christensen har indsendt dem som et bevis på, at SP artikler om husbygning (af Skadhauge) har vundet genklang i hvert fald i denne klub.









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.

3703 256 00

MODELJERNBANEKLUBBEN HO
V- ALLAN HUUSOM
BJØRNEKÆR 65
2760 MALØV