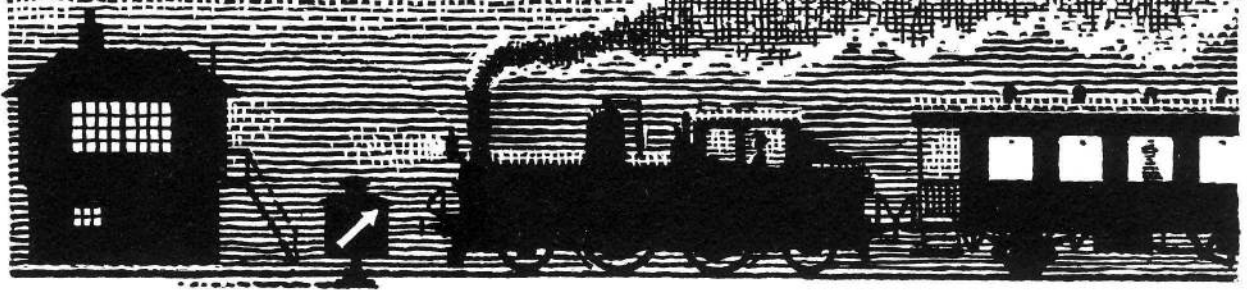


# SIGNALPOSTEN



## SIGNALPOSTEN

24. årgang 1988

mar., nr. 1

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes med 4 numre i årgangen. Numrene er dateret med 3. kvartalsmåned og bestræbes udsendt ca. den 20. i kvartalets anden måned.

Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres uden beregning.

Eventuelt overskud vil blive brugt til jernbanehistorisk forskning. Underskud vil ikke forekomme, da bladets sidetal indrettes efter indtægterne.

## REDAKTION:

Ulf Holtrup  
Dalbyvej 12  
2700 Brønshøj  
tlf: 01 71 79 03

## REPRODUKTION:

Bargholz Offsetreproduktion  
Grundtvigsvej 10 A  
1864 Frederiksberg C  
tlf: 01 22 77 05

## TRYKNING og BOGBINDING:

Lantow & Co.  
Lergravsvej 63  
2300 København S  
tlf: 01 59 44 11

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

ABONNEMENTSPRIS for 24. årgang 1988  
Kr. 135,- incl. 22% moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer: kr. 37,-  
incl. 22% moms.

Redaktionens medlemmer: Poul Adam-  
sen, Hans Alkjær, IbV. Andersen, Ole  
Faurhøj, A. Gregersen, J. Groth,  
Erik V. Pedersen.

ANNONCER modtages gerne på følgende vilkår:

Reproklart manuskript tilsendes redaktionen senest den 1. i kvartalets første måned (til nr. 1 i årgangen altså senest 1. januar o.s.v.). Format for 1/1 side er H 280 x B 180 mm for 1/2 side H 135 x B 180 mm og for 1/4 side H 135 x B 90 mm.

Pris pr. indrykning, excl. moms, er:  
1/1 side kr. 400,-  
1/2 side kr. 225,-  
1/4 side kr. 125,-.

ARTIKLER modtages gerne fra freelancere om emner indenfor vort emneområde. Materialet vil blive behandlet omhyggeligt og seriøst og returneret efter endt brug. Fotos til Billedgalleriet vil dog kun blive returneret, såfremt der udtrykkelig fremsættes ønske herom.

Tal med redaktionen!

24. ÅRGANG -

24. ÅRGANG - NUMMER 1

MARTS 1988

## INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte - TKVJ, løst og fast	3
Vi bygger, LB D 31-32	15
Læserne bygger	21
En duft af Amerika	26
M/F Trekroner, fotoserie	41
Litteratur	46
Nyt fra redaktionen	48

Forsidefoto: Udsnit af et H0-anlæg, se under Læserne bygger.

# Nedlagte Baner

## LØST OG FAST OM TROLDHEDEBANEN

Forhistorien ligner til forveksling den så mange andre privatbaner kunne udvise og vanskelighederne ved at få denne bane op at stå var heller ikke muligt uden stort besvær. Ser man på et landkort fra tiden før 1900 er det nemt at se, at området i det sydlige Midtjylland virker temmelig baneløst. Mange mente, - og vel heller ikke helt med urette - at hvis der blev bygget baner i det område ville det bevirke en opblomstring af såvel landsom byområder i disse magre og ret tyndt befolkede lokaliteter. Mennesker vil gerne huskes for deres gerninger - især de gode - og derfor ville de initiativer visse fremtrædende politikere og spidserne i lokalsamfundet udviste for at skaffe baner til disse områder bevirke, at deres navne i fremtiden ikke helt ville blive glemt. Men disse initiativer havde også denne ulempe, at det knob ikke så lidt med at blive enige om linieføring, omkostninger m.m. Disse forhold bevirkede da også at TKVJ først blev en realitet i 1917 efter at man helt fra 1890'erne havde diskuteret mulighederne for at få en jernbane. Starten af banen på dette ret sene tidspunkt viste sig da også at være uheldigt, i lighed med andre baner rundt om i landet, der startede lige så sent - for på dette tidspunkt begyndte nemlig landevejstrafikken så småt at optræde på arenaen, og som bekendt blev den senere dødsstødet for mange af banerne.

Mange planer var fremme med hensyn til bygning af jernbaner i disse egne, og som nævnt skal vi helt tilbage til tiden omkring 1890, hvor man så småt begyndte at drøfte planerne om at skaffe en jernbaneforbindelse til egnene omkring Give og Sønder Omme.

Disse planer kom man efterhånden så langt med, at en henvendelse til Rigsdagen fandt sted. Her finder man tilsyneladende ikke at planerne er helt så gennemarbejdede som ønskeligt, så i første omgang kommer sagen ikke videre.

Med en vis bitterhed må man se, at et par andre projekter i områderne får grønt lys og i løbet af nogle år også bliver realiseret, nemlig Vejle-Vandel og Kolding-Egtved. Da man ikke kan få den første plan gennemført, dannes der snart efter et udvalg, der barsler med en ny ide nemlig en bane fra Lunderskov til Vorbasse. Uden tvivl forkastes denne plan også af politiske grunde og istedet fremsættes forslag om en noget ændret strækning, stadig med Lunderskov som udgangspunkt med endestation i Grindsted.

Vi ser at det sædvanlige lotteri om linieføringen er i fuld gang, stærkt påvirket af snævre lokalpatriotiske interesser. Ikke mindre end tre gange blev der fremsat lovforslag om sidstnævnte strækning stærkt støttet af de fra Ribe og Vejle amter valgte rigsdagsmedlemmer. Men hver gang kom der en mand med en slæde i vejen. Jeg skal ikke her komme nærmere ind på det tovtrækkeri, disse planer medførte. Efter mange og lange diskussioner blev der omsider nedsat et elleve-mands udvalg, hvis opgave blev at udarbejde en betænkning om sagen. Når sagen tilsyneladende er nær ved at gå i hårdknude er det igen en by, vi før har hørt om under beskrivelsen af Varde-Grindstedbanen, der indirekte spøger i kulissen, nemlig Esbjerg. Denne bys hastige opblomstring og succes bevirker, at man føler det uhyre vigtigt, at egnen mellem Grindsted og Lunderskov kommer i forbindelse med Esbjerg. Det er af hensyn til afsætningen af landbrugsprodukter via denne by til det engelske eksportmarked, at man ønsker en bane netop i disse egne. Både Lunderskov og Grindsted er begge byer i god vækst. Desuden er Lunderskov jernbaneknudepunkt. Banen til Esbjerg fra Fredericia går gennem denne by, der desuden er udgangspunkt for strækningen til Padborg, så helt uden interesse er byen ikke, når der er tale om at knytte endnu en bane hertil. Grindsted er vel ikke endnu blevet et jernbaneknudepunkt, men det kommer. Fælles for begge byer er det ret store opland, som man nødtigt vil give

slip på.

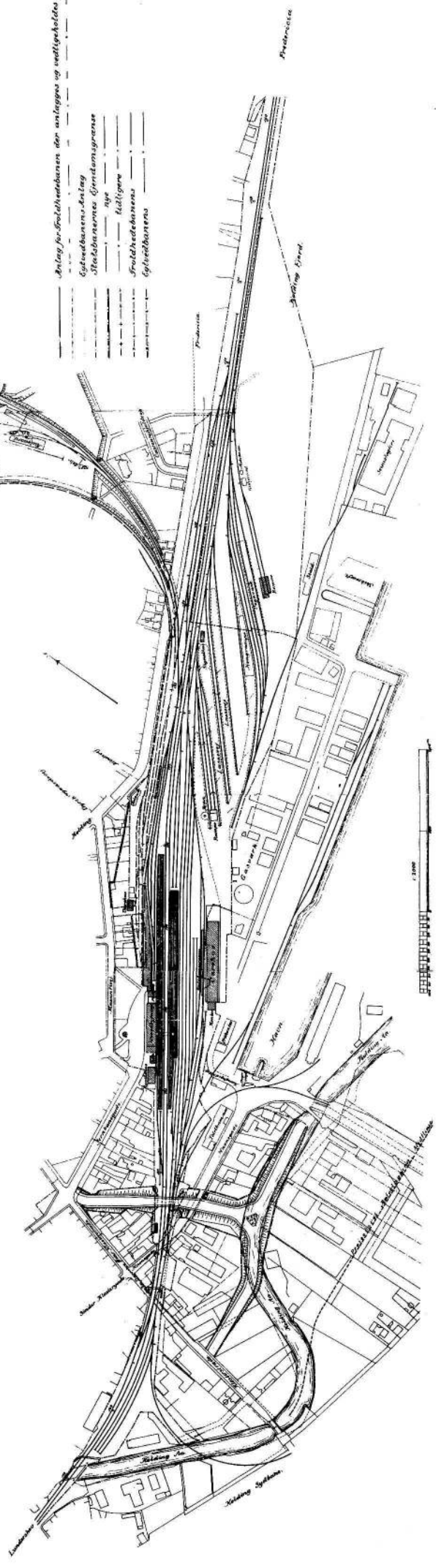
Det er meget store bestræbelser man gør sig for at få en bane fra Grindsted til Lunderskov. Det vil føre for vidt her at komme ind på en nærmere beskrivelse af de mange udvalgs arbejde for sagen, et arbejde, der er ganske enormt. Men også politikerne arbejder hårdt. Flere gange vedtages sagen i Folketinget, men gang på gang afvises projektet af Landstinget, der sender lovforslaget retur med diverse indvendinger. Mildt sagt kan det vist siges, at situationen er ret så kaotisk. Man går endda så vidt, at man i fulde alvor foreslår en bane fra Egtved til Grindsted for i det hele taget at få en bane til disse egne. Også her bliver der nedsat et udvalg, men dette finder hurtigt ud af, at ideen ikke er så god endda, idet man finder det ret så u hensigtsmæssigt at føre en smalsporet bane til Grindsted, hvor den ligesom i Kolding vil få kontakt med en normalsporet bane. Besværet med smalspor kontra normalspor som man kender det fra Kolding, giver altså ikke lyst til at gentage spøgen også i Grindsted. Forøvrigt havde man også i tankerne, at Vorbasse skulle have forbindelse via denne smalsporede bane, hvilket nok ikke har gjort sagen bedre.

Det interessante ved dette forslag er, at man for første gang hører at Kolding er med i billedet, nemlig Kolding-Egtved-Grindsted, og at man altså har droppet Lunderskov. Kolding har hidtil ligget i en slags venteposition og først omkring 1900 forlyder det, at visse kredse arbejder på at få en bane til Grindsted med udgangspunkt i Kolding. En komite bliver nedsat, og går i gang med arbejdet med stor energi. Hovedformålet med denne komites arbejde er først og fremmest at vurdere udgifterne for en direkte linie mellem Kolding og Grindsted. Der afholdes en lang række møder, og ved et af disse er sagen kommet så langt, at det beslutes at lade en række af komiteens medlemmer rejse til København for hos den kommitterede at få et overslag over, hvad en sådan bane vil koste.

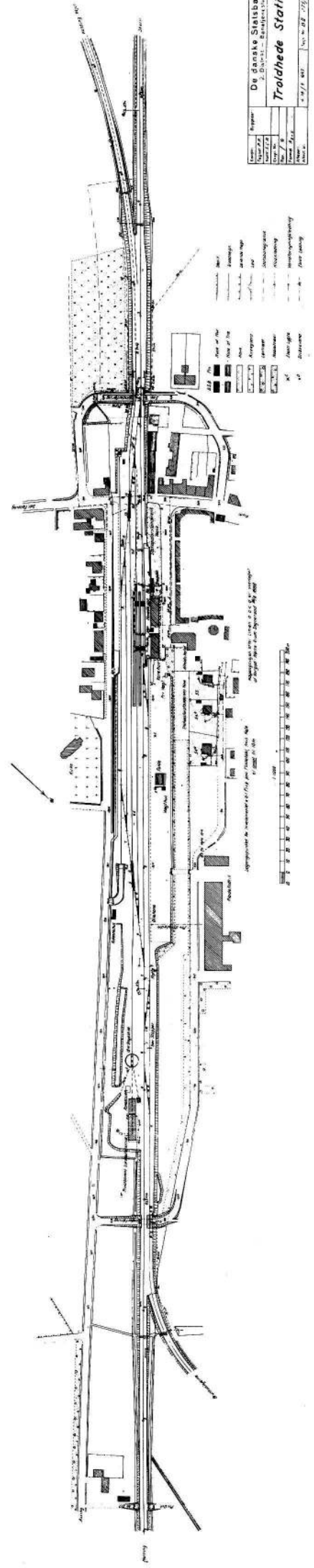
Hen på sommeren 1900 kom-



# Troldehede - Kolding - Vejle Banens og Kolding - Egved Banens Tilslutning Kolding Station.



— Anlæg for Sporvædsbanen der anlægges op vestpå af Stationen  
 — Sporvædsbanens Anlæg  
 — Stationsbanens Ejendomsgrænse  
 — nye  
 — tidligere  
 — Sporvædsbanens  
 — Ejendomsgrænse



— 1. og 2. Sporvædsbane  
 — 3. Sporvædsbane  
 — 4. Sporvædsbane  
 — 5. Sporvædsbane  
 — 6. Sporvædsbane  
 — 7. Sporvædsbane  
 — 8. Sporvædsbane  
 — 9. Sporvædsbane  
 — 10. Sporvædsbane  
 — 11. Sporvædsbane  
 — 12. Sporvædsbane  
 — 13. Sporvædsbane  
 — 14. Sporvædsbane  
 — 15. Sporvædsbane  
 — 16. Sporvædsbane  
 — 17. Sporvædsbane  
 — 18. Sporvædsbane  
 — 19. Sporvædsbane  
 — 20. Sporvædsbane  
 — 21. Sporvædsbane  
 — 22. Sporvædsbane  
 — 23. Sporvædsbane  
 — 24. Sporvædsbane  
 — 25. Sporvædsbane  
 — 26. Sporvædsbane  
 — 27. Sporvædsbane  
 — 28. Sporvædsbane  
 — 29. Sporvædsbane  
 — 30. Sporvædsbane  
 — 31. Sporvædsbane  
 — 32. Sporvædsbane  
 — 33. Sporvædsbane  
 — 34. Sporvædsbane  
 — 35. Sporvædsbane  
 — 36. Sporvædsbane  
 — 37. Sporvædsbane  
 — 38. Sporvædsbane  
 — 39. Sporvædsbane  
 — 40. Sporvædsbane  
 — 41. Sporvædsbane  
 — 42. Sporvædsbane  
 — 43. Sporvædsbane  
 — 44. Sporvædsbane  
 — 45. Sporvædsbane  
 — 46. Sporvædsbane  
 — 47. Sporvædsbane  
 — 48. Sporvædsbane  
 — 49. Sporvædsbane  
 — 50. Sporvædsbane

De danske Statsbaner	
2. Division - Baner og Stationer	
Troldehede Station.	
Stationsnr.	101
Stationens Art	Stationsbane
Stationens Længde	1000 m.
Stationens Bredde	100 m.
Stationens Højde	100 m.
Stationens Længde	1000 m.
Stationens Bredde	100 m.
Stationens Højde	100 m.
Stationens Længde	1000 m.
Stationens Bredde	100 m.
Stationens Højde	100 m.
Stationens Længde	1000 m.
Stationens Bredde	100 m.
Stationens Højde	100 m.



mer svaret. Det vil koste et sted mellem 2 og 2,1 millioner kroner at få bygget banen. Igen holdes der en lang række møder, men da planen om en bane fra Lunderskov til Grindsted stadig lever i bedste velgående, bevirker det visse vanskeligheder, idet en række kommuner, der mere eller mindre er impliceret i sagen, ikke vil eller kan give tilsagn før det er besluttet fra højeste sted om banen skal udgå fra Lunderskov eller fra Kolding, eller sagt på en anden måde, at det lovforslag, der har lidt en så krank skæbne flere gange i Rigsdagen, Lunderskov-Grindstedprojektet, skal først tages af bordet før man kan gå ind for, at Kolding overtager Lunderskovs rolle.

Der går lang tid med at få klarlagt forholdene, så efterhånden er vi nået helt frem til 1910. Samtidig viser det sig at flere kommuner ikke er særlig villige til at yde tilskud og af den grund beslutter man sig til i Kolding at se tiden an, og ikke i første omgang indsende et andragende om en bane fra Kolding til Grindsted. Men sagen gøres ikke enklere ved, at der nu pludselig kommer en ny by ind i billedet, der gør krav på at blive udgangspunkt for en bane til Grindsted; dette gør heller ikke situationen mere afklaret. Byen er Vejen, en by, der også er i god fremgang. Her sætter man åbenbart ikke sit lys under en skæppe, for man sammenligner sig med Herning, og Vejen mener, at man vil have lige så gode muligheder for at udvikle sig som Herning ved at få en bane til Grindsted. Nu er der altså tre byer, der ønsker en bane til Grindsted: Lunderskov, Kolding og Vejen.

For at få en løsning på de efterhånden noget indviklede forhold, bliver der i Folketinget nedsat et udvalg, hvis opgave bliver at afgive betænkning om det jernbaneprojekt, man finder mest velegnet. Men for at gøre det hele endnu mere indviklet fremsætter Sønder Omme stærkt støttet af diverse landbrugsforeninger et forslag om, at den påtænkte bane fra Lunderskov til Grindsted bliver ført videre til Sønder Omme. Det før nævnte folketingsudvalg bliver bekendt med ønsket om forlængelsen via ministeriet for offentlige arbejder. I udvalget ser man ret velvilligt på ønsket om en eventuel forlængelse, idet det viser sig at blive ret billigt at foretage denne, fordi terrænet kun kræver forholdsvis få jordarbejder. Og da en bane i dette område kommer til at

løbe igennem en egn, der er ret øde og af den grund ret fjernt fra offentlige trafikmidler, vil en bane her sikkert få en ret stor betydning for beboerne, dette synspunkt har ihvertfald et flertal i udvalget.

Ved samme lejlighed dukker et nyt forslag op, nemlig at forlænge Vejle-Vandel banen til Grindsted, et forslag bl.a. folketingsmændene støtter ivrigt. Hvis jeg ikke husker meget fejl har et forslag om mergelbanen ved Grene kunne udbygges og forlænges i dette område, også været med inde i billedet, ganske vist kun i en kortere periode, men alligevel! Som det kan forstås er tilblivelsen af Troldhedebanen en meget omstændelig historie, så da det endelig lykkes at få en bane i dette område, at det vist ikke underligt, at den først kommer til verden i 1917 efter disse fødselsbesværligheder.

Som nævnt tidligere bliver der tre gange fremsat et lovforslag om en bane fra Lunderskov til Grindsted, et forslag Lands-tinget hver gang forkaster. Dette giver mulighed og tid for, at forhandlinger om andre linier kan finde sted. Og tiden bliver godt udnyttet, for alt imedens holdes der en lang række møder på egnen blandt de interesserede parter. Efter alle disse forhandlinger og møder viser det sig, at tiden arbejder for den direkte linie fra Kolding til Grindsted; man har opnået at få så mange med på denne ide, at Lunderskov til sidst glider helt ud af billedet.

Er det for "at lukke munden" på Vejen, at der nu fremkommer en plan om at lave en sidebane fra Gesten til Vejen? Ihvertfald er der stærke kræfter der arbejder for, at Vejen kan få del i jernbaneeventyret. Her kan nævnes diverse landstingsmænd men ikke mindst den daværende nationalbankdirektør, der ejendommeligt nok stammer fra Vejen, arbejder ihærdigt på at gøre sin indflydelse gældende, og dette arbejde bærer altså frugt: Vejen får tilsidst sin forbindelse med TKVJ.

Imidlertid fortsætter sagerne med at der fremkommer mange nye planer om linieføringen. Det kan nævnes, at ikke mindre end 45 deputationer i den anledning søger foretræde hos ministeren for offentlige arbejder, for her at forelægge diverse planer og ideer om banens retning. Det har været en lang og trang vej man skulle gå, før alle brikkerne omsider faldt på plads. For ikke at tærskelanghalm springer vi frem til 27. maj 1908, hvor lov nr. 156, den om de store anlæg af jernbaner

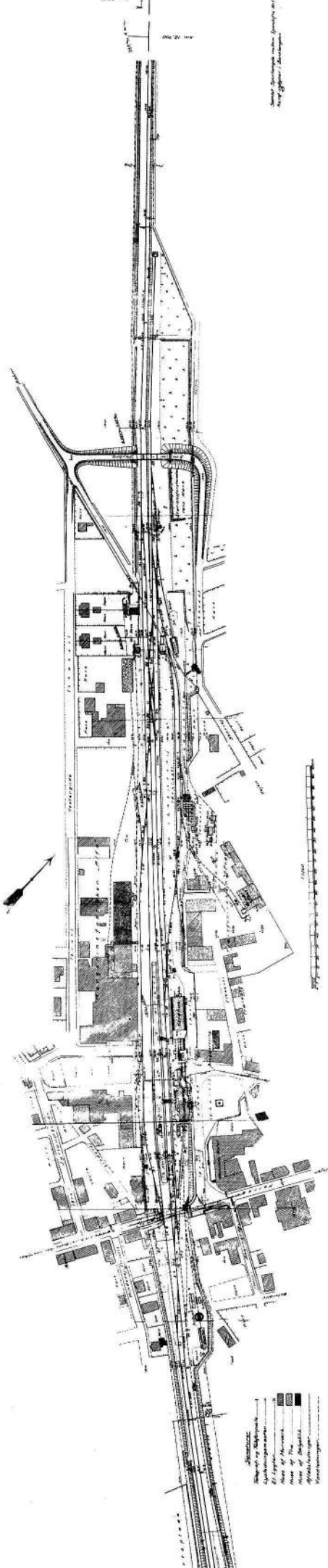
fremkommer; her bliver grundstenen til det, der skal blive til Troldhede-Kolding-Vejlen jernbane, lagt. Men tro nu ikke at alle besværligheder dermed er ude af verden. Der går ikke mindre end fem år før koncessionen bliver givet til berettigede ansøgere, som altså får eneretsbevilling til TKVJ.

Det viste sig blandt andet meget besværligt at finde ud af tilskuddenes størrelse for amter og kommuner. Der skulle forhandles med ikke mindre end 13 kommuner. Dette bevirker, at der afholdes et utal af møder rundt om i de respektive sogne. En uheldig ting viser sig ved, at det man ansøger om formelt ikke er i orden og derfor må omarbejdes. Dette forhold krydret med diverse andre fejlkilder bevirker, at først helt hen i juni måned 1913 er alt rede til, at arbejdet på selve banen kan begynde.

Selve udstikningen er dog begyndt i april samme år hvilket heller ikke er foregået uden vanskeligheder. I adskillige tilfælde anmodes bevillingshaverne om at ændre banens forløb, ændre placeringen af nogle af stationernes beliggenhed og om at oprette flere holdepladser. Men også her falder tingene efterhånden på plads, og de forskellige entrepriser udbydes i licitation.

Hele det store arbejde, der skal blive til en jernbane, begynder altså i 1913. Anlægget af planum og lægning af spor starter i Troldhede. Forøvrigt var strækningen delt i tre etaper. Arbejdet blev afsluttet i Kolding i løbet af sommeren 1917. Det var her ved denne by, at de største og mest besværlige jordarbejder fandt sted. Ikke mindre end 550.000 m<sup>3</sup> skulle fjernes før gennemskæringen ind til hovedbyen var klar. Det var også på dette sted, at arbejdet tog længst tid. De øvrige etaper af banen var forlængst færdige, og medens man ventede på at den sidste strækning ved Kolding skulle blive klar, fandt der ikke så få "uofficielle" gods-transporter sted på de fuldførte strækninger, hvor det personale, der allerede var antaget, tjente sig en god ekstraskilling. Man var glad for strækningen Gesten-Vejlen, hvorover ikke så få ladninger blev transporteret.

Som de fleste vel er klar over, var det en normalsporet bane, man byggede. Skinnerne var af stål og 12 m lange. Det var et ret let spor man lagde, med en vægt på 24,39 kg/m, hvilket dog ikke var noget ualmindeligt for en privatbane.



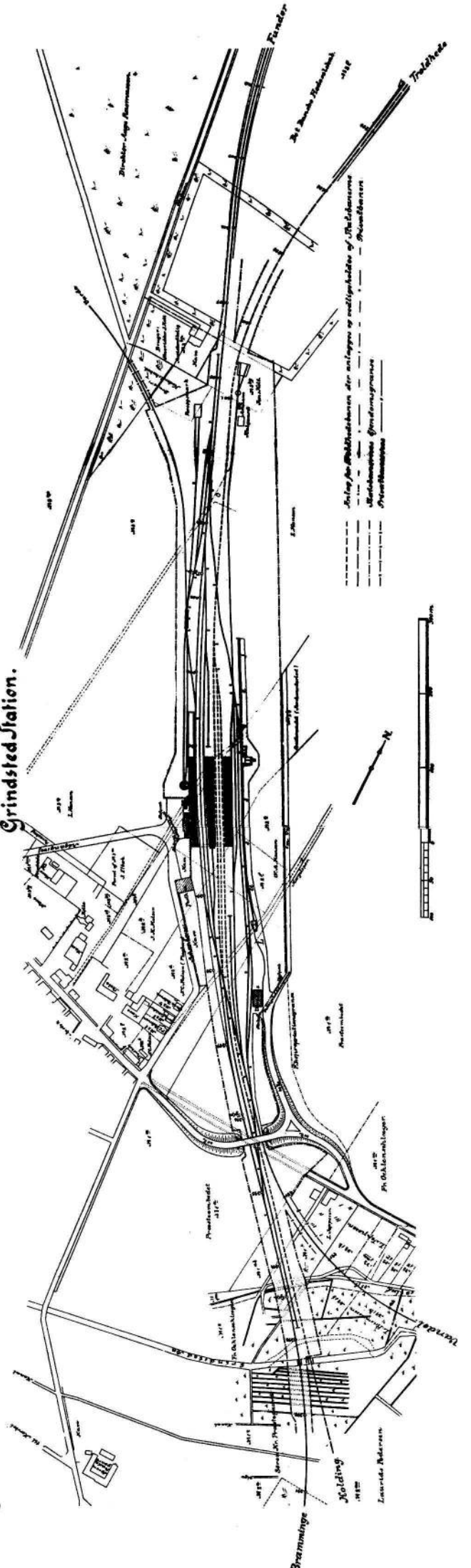
Stations  
 Stations with telegraph  
 Stations with telegraph and telegraph  
 Stations with telegraph and telegraph  
 Stations with telegraph and telegraph  
 Stations with telegraph and telegraph  
 Stations with telegraph and telegraph  
 Stations with telegraph and telegraph

Grindsted  
 1918

Pl. II.

Troldehede - Kolding - Vejen - Banens Tilslutning  
 til  
 Grindsted Station.

De danske Statsbaner.  
 januar 1918.



Linje for tilslutningen af stationerne af Jernbanerne  
 Stations med telegraf  
 Stations med telegraf og telegraf

Største stigning var på 13,5 promille, og mindste kurveradius var 300 m, også her helt normale normer for en privatbane. Stationsbygningerne har vi tidligere omtalt, så dem behøver vi ikke at komme nærmere ind på her. Bortset fra trækraften blev det rullende materiel leveret af Scandia i Randers allerede i 1916, altså på et tidspunkt, hvor banen endnu ikke var fuldført. Derfor kunne man leje en stor del af godsvognene ud til DSB, der på dette tidspunkt var i akut nød for godsvogne på grund af 1. verdenskrig, hvor bl.a. store mængder indenlandsk brændsel skulle transporteres.

I alt fik man leveret 30 åbne og 30 lukkede godsvogne af diverse typer samt 10 ballastvogne. Foruden dette fik banen 12 personvogne, 2 kombinerede gods- og personvogne, 3 kedelvogne samt 2 stykgodsvogne. Jeg forventer, at Alkjær i sine artikler vil beskrive disse vogne nærmere, så yderligere detaljer springer vi over her, bortset fra en enkelt ting som nok kan virke lidt forbavsende. For personvognenes vedkommende kunne de oplyses af både elektriske lamper og af stearinlys! Det varede nu ikke mange år før sidstnævnte belysningsform blev opgivet. På dette tidspunkt var der to andre baner, der kunne udvise denne lidt primitive belysningsform, nemlig Amagerbanen (11 vogne) og HFHJ (1 vogn). Når man betænker, at det var nye vogne, der blev leveret til TKVJ, kan dette forhold godt undre lidt. Er det krigen, der er skyld i, at man også har valgt at kunne bruge stearinlys - jeg tvivler nu lidt på det. I det hele taget er vognparken et interessant barometer for hvordan det går banen. I hele sin levetid sker der især med hensyn til godsvognene ændringer mange, mange gange. Går det godt for banen, mangler man som nævnt godsvogne, og så køber og lejer man sådanne. Går det mindre godt sælger man ud af vognene. Dette bevirker selvfølgelig, at bestanden af vogne igennem årene udviser store udsving, hvor der tilmed sker ikke så få omlitreringer, hvilket ikke gør det lettere at følge udviklingen.

Trækraften kom også til banen før den var færdigbygget. I maj 1915 bestilte man fire ret store lokomotiver (1C) med tilhørende tendere hos Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik "Wintherthur". Disse maskiner var yderst vellykkede både med hensyn til det håndværksmæssige og til

deres driftsegenskaber, og samtidig var det velproportionerede køretøjer, der også var kønne at se på. Når man købte lokomotiverne i Schweiz har årsagen ganske givet været de vanskelige leveringsforhold Tyskland havde som følge af verdenskrigen. Dette forhold bevirkede, at man på TKVJ sparede sig selv for en masse besvær, som andre privatbaner, der også var under bygning på dette tidspunkt, fik. Tyskland havde stor mangel på metal, især kobber, hvilket bevirkede, at hvis man ønskede lokomotiverne leveret, så måtte man selv skaffe dette metal. Dette var Hørve-Værsløvs banen udsat for og det bevirkede, at banen først kunne åbnes efter store forsinkelser.

De fire Wintherthur-maskiner blev leveret allerede i 1916, og på dette tidspunkt kunne de af gode grunde ikke bruges på Troldhedebanen - den var jo langt fra færdig endnu. DSB havde ligesom med godsvognene også hårdt brug for trækraft og lejede derfor maskinerne i tiden indtil ejeren selv kunne tage dem i brug. De fik endda eget litra, nemlig V med numrene 1 til 4. Fra A. Gregersen har jeg fået oplyst, at der var en ejendommelig klausul i forbindelse med lejemalet, idet Troldhedebanen forlangte, at lokomotiverne kun måtte køre på strækningerne i Djursland, men nogen rimelig forklaring på dette forhold har det ikke været mulig at finde.

Men helt almindeligt kan det vist ikke siges at være, at en endnu ikke åbnet bane udlejer sit materiel til "storebroder". Forklaringen herpå kan kun være de vanskelige transportforhold under 1. verdenskrig, der voldte DSB store vanskeligheder på grund af den forøgede godsmængde, der skulle transporteres, og hvor ikke mindst det indenlandske brændsel spillede en betydelig rolle. Lige så ualmindeligt var det som nævnt før, at en endnu ikke åbnet bane begyndte at transportere gods. Først på strækningen til Troldhede. Dette var helt legalt, idet banen havde ansøgt ministeriet om denne kørsel og fået den bevilget. Det var ikke helt ubetydelige mængder gods, der blev transporteret i denne periode.

Store prisstigninger under verdenskrigen bevirkede at anlægsudgifterne steg voldsomt. Man havde oprindeligt beregnet dem til 3,8 mio. kr., men da regnskabet blev gjort op, nåede man op på over det dobbelte, nemlig 8,5 mio. kr. At holde økonomien i denne periode var næsten umuligt, hvilket også

andre privatbaner under bygning fik at føle. Imidlertid betalte staten 2/3 og amter og kommuner den sidste 1/3 af summen på de 8,5 mio. kr. I realiteten kan man ikke sige, at der var tale om en privatbane! Det var os alle, skatteyderne, der via det offentlige kom til at betale gildet. Forskellen mellem DSB og en privatbane ligger kun i, at de enkelte kommuner hæfter mere direkte for eventuelle under-skud, mens man til gengæld i tilfælde af overskud får penge i kassen.

Den 20. august 1917 blev banen så præsenteret for pressen. Hele strækningen, også Vejen-Gesten, blev gennemkørt. Og der blev ikke sparet - som sædvanlig - på lovprisningerne. Fire dage efter afgik så indvielsestoget. Alle de implicerede (og det var mange), der på en eller anden måde havde haft del i banens tilblivelse, kørte strækningen igennem med det - også som sædvanlig - festligt udsmykkede tog. Stationerne var festligt udsmykkede ligesom toget, og så kunne stadsen endda bruges næste dag, da banen åbnedes for den mere gemene hob, som den var bygget til!

Da indvielsestoget kørte turen igennem, og den var jo lang, måtte man selvfølgelig have noget at spise, når man kom til Troldhede, for man bliver åbenbart altid godt sulten af en sådan tur. Efter en splendid frokost returnerede man til Kolding, hvor festlighederne fortsatte på et af byens hoteller med festmiddag krydret med et utal af taler. Dagen efter - altså den 25/8 - begyndte banen så sin virksomhed. To tog skulle gennemkøre turen henholdsvis fra Kolding og fra Troldhede. Efter planen skulle de to tog mødes i Gesten og med dampfløjten hilse på hinanden, som tegn på, at banen nu var åbnet. Det lod jo ret festligt, men desværre kom det ikke til at gå helt efter planen. Toget fra Kolding var rettidigt i Gesten, hvilket man just ikke kunne sige om det fra Troldhede, idet det lod vente på sig i temmelig lang tid, og utålmodigheden hos de mange fremmødte tilskuere blev efterhånden ret belastende. Efter to timers forløb dukkede det med længsel ventede tog endelig op og det planlagte ceremoniel kunne omsider gennemføres.

Desværre er jeg ikke i stand til at kunne give nogen officiel forklaring på forsinkelsen, men det er vist ikke helt forkert, at denne er opstået på stationerne undervejs, hvor talrige



fremmødte plus diverse talere har gjort deres til den store forsinkelse. En brudgom, der vel ikke helt med urette kunne mene, at et tog var et hurtigt og sikkert middel til at nå frem til tiden, måtte altså revidere sin opfattelse. Vedkommende herre skulle giftes i Viborg, og da han langt om længe nåede Troldhede, var forbindelsen han skulle have været videre med forlængst kørt. Brylluppet måtte aflyses. Men heldigvis for ham lykkedes forbindelsen med den udkårne i Viborg Domkirke den næste dag, så alt endte trods alt godt, men brudgommen havde dog fået et knæk for livet med hensyn til togenes pålidelighed.

Så startede Troldhedebanen sin virksomhed med to togpar daglig. Det viste sig snart at være for lidt, så efter kort tids forløb fik man yderligere et togpar. På dette tidspunkt rasede 1. verdenskrig på fuld kraft. Selv om Danmark var neutralt, kunne det ikke undgås, at vi fik krigen at føle på mange områder. Der var stor vareknaphed og for befolkningen var især brændselsmanglen følelig og ubehagelig. Da der mange steder i TKVJ's opland var store mængder tørv at hente, og også brunkul flere steder, fik banen straks store transporter af indenlandsk brændsel at køre med - først og fremmest tørv.

Disse store transporter bevirkede, at der kørte en utrolig mængde godstog over banen. Flere stationer kunne daglig afsende 50-70 vognladninger tørv. Mangelen på udenlandsk brændsel kom banen også til at mærke, idet savnet af "rigtige" kul bevirkede, at man i perioder udelukkende måtte bruge tørv til lokomotiverne, hvilket Wintherthur-maskinerne klarede forbavsende godt.

Med de store godstransporter man havde at køre med, var det som tidligere nævnt ønskeligt at anskaffe mere trækraft, og af den grund købte man - også som før nævnt - flere brugte lokomotiver, og derfor blev det nødvendigt at udvide remisen i Troldhede.

Det var besværligt for ikke at sige næsten umuligt at købe fabriksnye lokomotiver og da det også kneb med pengene, så TKVJ sig om efter egnede brugte maskiner. Hos HHJ var denne banes nr. 7 til salg. Selv om det var en ret gammel sag, det drejede sig om - helt fra 1887 - købte Troldhedebanen den. Det drejede sig om en P-maskine (gammel P), nemlig nr. 121, som dog i 1899 havde fået ny kedel. Maskinen var i ganske

god stand og blev på TKVJ vist ikke brugt overvældende meget, den fik forøvrigt nr. 10, for der var i hvert fald så meget i den, at RGGJ købte den i 1927. Den var efterhånden i takt med nedgangen af transporteret gods på Troldhedebanen blevet overflødig. Uden tvivl havde man haft til hensigt at bruge P-maskinen på grenstrækningen Gesten-Vejen, men så vidt jeg ved, blev den kun brugt i flæng her, for allerede i 1918 kom to brugte maskiner fra Vejle-Vandelbanen (nr. 1 og 2; på TKVJ nr. 11 og 12). Her var formålet klart, at disse to maskiner skulle betjene grenstrækningen. Det var 1-B maskiner, bygget hos Orenstein & Koppel i Berlin, forøvrigt en type som blev model for de 9 privatbanelokomotiver, Vulcan i Maribo byggede i perioden 1900-03. To andre brugte lokomotiver købte man af DSB i 1918, nemlig S 351 og 356. Oprindelig GJ nr. 9 og 14, og som endte med at få numrene TKVJ 7 og 8.

Disse ret store og velkørende maskiner var af en type, som også tiltalte andre privatbaner og som køberne "nød godt af" i en del år. Faktisk lignede de en mindre udgave af den senere så velkendte K-maskine, og hermed er også antydnet, at det faktisk var en hurtigløber man havde fået fat i (drivhjulsdiameteren var 1534 mm). Men de hastigheder hvormed disse maskiner ydede deres bedste var næsten umulige at opnå på Troldhedebanen og forøvrigt heller ikke på de andre privatbaner, der havde købt denne maskintype. Trods de ubetinget gode køreegenskaber må det nok siges at have været en betinget succes de fik på privatbanerne, hvilket deres ret korte levetid her viste.

I Driftsmaterielfortegnelsen fra 1918 bliver S-maskinerne kaldt for et blandet-togslokomotiv, hvilket nok har forledt privatbanekøberne til at tro, at lokomotiverne var egnede til deres brug og så fik man istedet en decideret hurtigtogsmaskine, der slet ikke var egnede til de mange stop ved trinbrætter og stationer, som privatbanerne jo normalt er så rige på.

Om disse maskiner kunne der skrives en hel artikel alene. Som et kuriosum kan nævnes, at da DSB overtog Gjedser Jernbane i 1893 fik de fleste - måske alle - nye vanger, hvilket forøgede tjenestevægten fra 20,8 til 22,1 t og at to maskiner (352 og 356) fik stålfyrkasser. Da privatbanerne overtog maskinerne, blev der på et eller andet tidspunkt foretaget

en prøvevejning af tenderen, og det viste sig da, at den indeholdt  $\frac{1}{2}$  ton mindre vand end angivet, hvilket ikke huede køberne. Sammenligner vi den tjenstfærdige vægt på TKVJ nr. 1-4 med de to S-maskiner, man købte af DSB, er der en betydelig forskel. Nr. 1-4 havde en tjenestevægt på 54,5 t, medens nr. 7-8's kun var på 36,6 t.

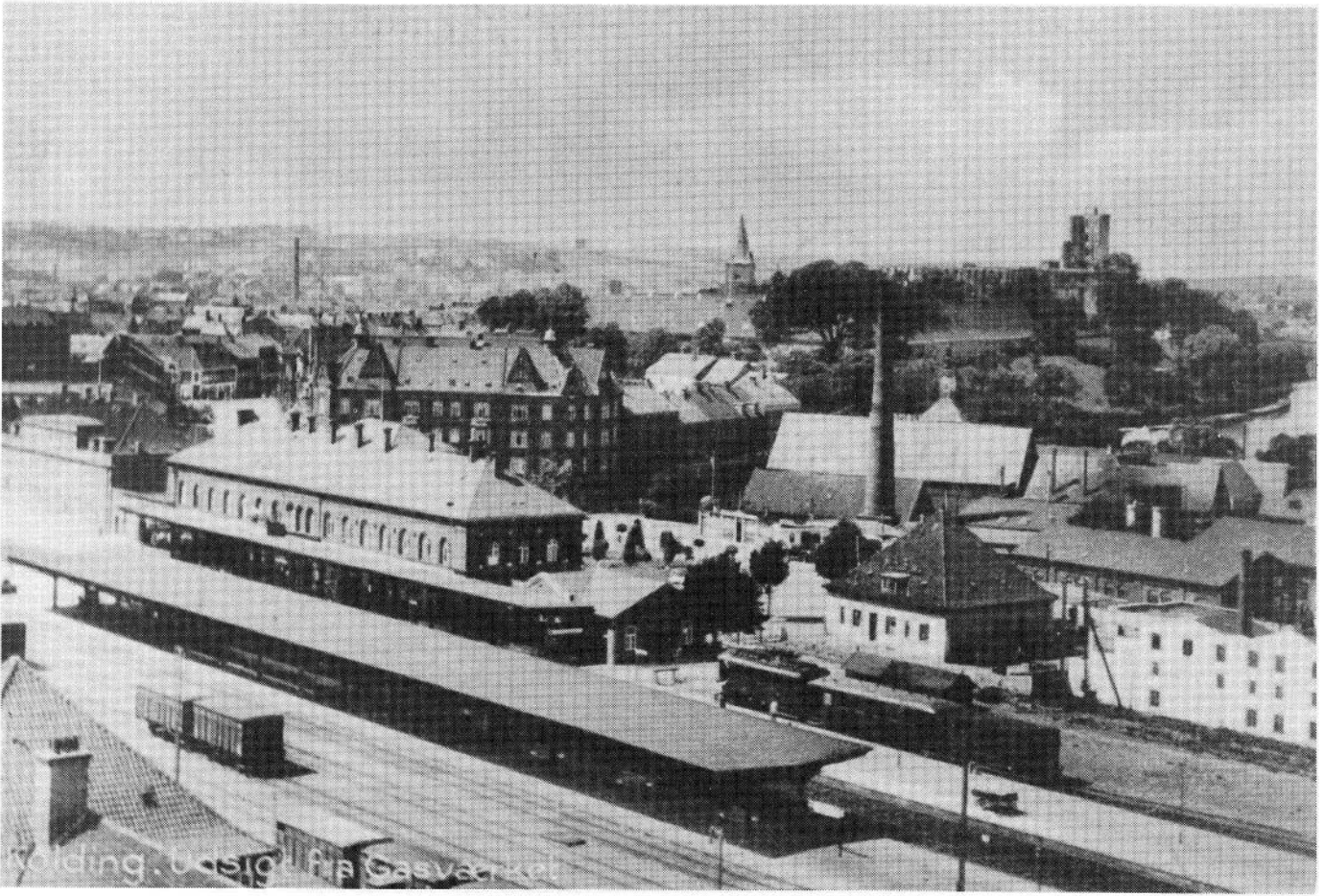
I samme periode var det også nødvendigt at oprette flere sidespor og depotspor, så den nødvendige kapacitet til tørvovognene blev skaffet. Til erstatning for 2 trinbrætter blev der ved Sandet bygget en station og en ditto ved Fitting.

Det var ganske påen overskud banen opnåede i den første tid, som kulminerede i driftsåret 1920/21 med et overskud på 260.000 kr. Selv om 1. verdenskrig forlængst var afsluttet, var normale brændselsforsyninger endnu ikke oprettet.

Man havde åbenbart været en smule ængstelig med hensyn til økonomien da banen startede sin drift, og af den grund havde man haft fælles driftsbestyrer med Kolding Sydbaner. Da det går godt for banen økonomisk set, mener man at tiden nu er inde til at stå på egne ben, og i 1919 får man da sin egen driftsbestyrer. Valget falder på en ingeniør fra DSB.

Et noget ejendommeligt forhold med hensyn til fragtpriiserne var, at taksterne for gods pr. ton lå 50% over "stobrebroders", såvidt vides var dette et krav fra DSB. Om det var fordi DSB var bange for at miste transporter er der vist ingen tvivl om, men det gav jo ekstra penge i kassen til TKVJ, der havde mere end rigeligt at køre med. Det viste sig bl.a. ved, at man i høj grad manglede godsvogne, så i 1919 fik man fra Scandia leveret 29 nye sådanne samt en rejsegodsvogn, men dette tilskud af vogne var langt fra nok. Derfor forsøgte man at klare presset ved at leje diverse godsvogne. Disse lejede vogne fik man fra en dansk importør, som skaffede dem fra Tyskland. Ligeså hurtigt, de kom til landet, lejede TKVJ dem. Efterhånden var man oppe på at have lejet ikke mindre end 150 vogne. Det var efter den tids forhold ret store vogne man lejede, idet de lastede 15 og 20 ton - for de sidstes vedkommende nok lige i overkanten af, hvad sporet kunne klare.

Alle disse vogntransaktioner er i det hele et ret kompliceret forhold at udrede. Det gør det ikke mindre vanskeligt at finde ud af, når man tænker på, at banen i perioder igen afhænde-



Kolding station - TKVJ ses nederst til højre (arkiv K.D. Jensen)

de en ikke ringe del af sine vogne, hovedsagelig til DSB, men også til andre privatbaner i takt med nedgangstider for banen. Det var transporterne af tørv, der gik drastisk ned samtidig med at underskuddene indfandt sig.

Men det var ikke alene tørv man transporterede, også mergel var en stor artikel. Ejendommeligt nok var det ikke de store mængder, man i banens første år transporterede ud til bønderne. Men efterhånden blev de en væsentlig del af banens forsendelser. Fra omkring 1920 tog mængden af mergel, der blev kørt ud, virkelig fart suppleret med et andet jordforbedringsprodukt, kunstgødning. Det var meget store transporter det drejede sig om, og de kulminerede med næsten 20.000 t årlig for de bedste års vedkommende. Men desværre for banen gik mængden betydelig ned, så langt ned, at man i 1941 kom ned på kun 141 t. Men så steg de igen noget, fordi lastbilerne nu ikke kunne "stjæle" lasten fra banen på grund af den nye verdenskrig.

Vi kommer nu ind på den uhyggelige del af banens historie. I driftsåret 1923/24 kunne man for sidste gang i mange år notere et overskud på banens regnskab. Det var meget beskedent - kun godt 5.600 kr.

Vi skal helt op til driftsåret 1940/41 før der igen kommer et overskud. I den mellem-liggende periode får banen nogle meget drøje år, men det er TKVJ ikke helt alene om, for det gælder også hovedparten af landets øvrige privatbaner.

Det er ikke de store og dramatiske hændelser der præger banen i dens første leveår. I 1918 var der dog en del avis-skriverier i anledning af en større brand mellem Sønder Omme og Stakroge stationer. Onde tunger påstod, at det var et af lokomotiverne, der havde gnistret lidt vel rigeligt, fordi man fyrede med tørv og som af den grund havde påsat branden. I hvert fald kan det undre, at der ikke var sket langt flere brande af større omfang, når man med de store træk kørte over de i sommertiden meget tørre hedestrækninger, og gnisterne fæg op af skorstenen.

Det var selvfølgelig især om sommeren det var galt, og rigtig galt gik det altså i juni 1918. Banen mente nu ikke at det var dens skyld, at den store brand var opstået, og man slap for at betale erstatning. Men togene måtte medens branden rasede køre gennem ild og røg, hvilket især for lokomotivpersonalet var forbundet med stærk hoste og en nederdrægtig svien i øjnene. Hvis det virke-

lig har været så slemt som det bliver fortalt, kan det jo godt undre lidt, at toggangen ikke blev stoppet indtil branden var blevet nedkæmpet. Vi skal helt frem til 1944 før en lignende alvorlig plantagebrand igen fandt sted. Men denne gang fik banen skylden og kom til at betale 2.600 kr. i erstatning, hvilket var ret billigt sluppet, idet ikke mindre ned 75 ha plantage ved Nørre Søgård brændte. Det er forbavsende så få brande af alvorligere karakter, der tændtes gennem årene, når man betænker at Troldhede-banen passerede gennem heder og plantager, hvor mulighederne for at antænde brande virkelig var store.

Troldhedebanen var en decideret kulturbane, og af den grund kan det vel ikke undre, at den var meget følsom med hensyn til de strukturændringer, der i mellemkrigsårene fandt sted. Det gik meget hårdt ud over den, at bilerne - den gamle velkendte historie - tog både passagerer og gods fra den. Selv om TKVJ bevirkede at mange af småbyerne langs med banen voksede på grund af en forøget folkemængde, der til gengæld hellere ville have bil selv, var det et stort minus, at den løb gennem egne, der mange steder var yderst tyndt befolket. Hertil kom et andet





TKVJ ved Bramdrupdam. Den høje træbro er KEJ (arkiv K.D. Jensen)

minus nemlig de få industrier, man kunne finde langs banen, hvilket igen bevirkede, at der kun blev tilført meget lidt gods i normale tider, når der ikke ligefrem var brug for indenlandsk brændsel.

Som en af banens direktører udtrykte det: "Når det er dårlige tider for landet, så er det gode tider for banen". Nu kan man vel ikke sige, at mellemkrigsårene var så gode tider endda. Der var lange perioder med arbejdsløshed, valutakriser o.s.v., og bilen er kommet for at blive, hvilket efterhånden bevirker en kraftig nedgang i trafikken på banen. Alt dette medfører nogle temmelig store underskud. Og hvad kan man så gøre ved det? Der er kun én vej at gå, nemlig besparelser. Derfor startede man med at sælge ud af personvognene, idet de faktiske forhold viste, at man havde en overkapacitet af disse. Men der var også for mange godsvogne, og så solgte man ud af dem også. Med de små persontog, der kørte over banen, var det også urimeligt dyrt at bruge damplokomotiverne. I 1920 havde man været lidt for optimistisk og købt endnu et damplokomotiv meget lig dem fra Wintherthur. Man havde dog denne gang købt det hos Henschel (nr. 5). Det viste sig dog snart, at denne maski-

ne ikke var nær så god som dem man havde købt i Schweiz, og allerede i 1927 solgte man denne maskine til MFVJ, så det var en kort visit nr. 5 havde på TKVJ. Om det så var helt pænt, at man solgte en ikke helt tilfredsstillende maskine til en anden privatbane kan vel diskuteres!

I det hele taget var 1927 ikke noget godt år for banen. Flere kommuner var ikke særlig villige til at dække deres del af underskuddet. Det var så galt, at man måtte gøre sig klart, at hvis pengene ikke faldt ret omgående, bevirkede kendsgerningerne at TKVJ måtte lukke.

Ligeså stor en ulykke de motordrevne køretøjer på landevejen var for banen, ligeså store forventninger havde man til, at motorkøretøjer på skinner kunne redde økonomien. Derfor købte man hos Scandia i Randers - i 1926 - en motorvogn (nr. 1) af den såkaldte Kieler-type. Selvfølgelig gik det et stykke tid før man kunne bedømme virkningen på økonomien ved købet af af dette køretøj, men da det viste sig at være en heldig disposition, man her havde foretaget, anskaffede man allerede to år efter yderligere en ny motorvogn (nr. 2) den gang fra Frichs.

Købet af disse to motorvogne

hjalp en del på banens økonomi. De bevirkede også, at man fik en bedre køreplan. Den 3. motorvogn kom i 1931. Mens M 1 havde benzinmotor, var nr. 2 og 3 udstyret med dieselmotorer, hvoraf nr. 3's var den kraftigste. De to sidst købte vogne var forøvrigt meget lig hinanden (54 siddepladser og 16 ståpladser). Jeg ville dog nødtigt stå op fra Kolding og helt til Troldhede, men det er jo en anden sag; mon man dog ikke havde reddet sig en siddeplads undervejs med den passagerbelægning, man plejede at have?

Men lad os se lidt nærmere på det øjeblik, da M 3 kom til TKVJ den 21. november 1931. Man fik nærmest det indtryk, at banen havde modtaget et af verdens nye vidundere, sådan lød i hvert fald avisernes beskrivelser, når de refererede banens udtalelser. En særlig indbudt kreds skulle indvie og prøve vidunderet. Man tog af sted og alle nød køreturen. I Bække bød banen på en kop kaffe og som sædvanlig, når noget ekstraordinært skete, skulle der holdes taler.

Borgmesteren i Kolding, der altså også var kommet med, priste motorvognens udmærkede egenskaber, uden dog at komme nærmere ind på om han mente det tekniske eller vognens ud-





Samme sted som foto side 10 - med KEJ-tog på broen (Arkiv K.D. Jensen)

seende. I hvert fald var han glad for "at kunne række banen en hjælpende hånd, for banen fremmede også Kolding bys interesser!". Han benyttede også lejligheden til at hylde banens ledelse og bestyrelse, men det var nok en forglemmelse, at han ikke nævnte personalets indsats for banen i de svære tider, man var i.

Så var det driftsbestyrerens tur. Han fortalte, at vognen havde kostet 140.000 kr. og at den var leveret af Frichs i Århus og Scandia i Randers! Det var helt igennem et dansk arbejde. Rent teknisk oplyste han at vognen havde 200 HK, som kunne sættes op til 220 HK, og så svingede han sig op i de helt store højder ved at sige: "Vognen er ikke alene den fineste vogn i Danmark, den er den nyeste og mest moderne motorvogn i verden". Denne sidste højtravende svada må helt stå for hans egen regning. Jeg skal spare læseren for flere udgydelser af lignende art.

På prøveturen medbragte motorvognen 4 fuldt lastede godsvogne, så man samtidig kunne se, at vognen var lige egnet til persontransport som til fremførelse af mindre godstog. For deltagerne var turens højdepunkt i hvert fald for nogle af dem - ikke talerne, dem var der som nævnt rigeligt

af, men derimod et stop på fri bane. En af de indbudte fik nemlig lov til at trække nødbremsen - den virkede! Som det givetvis fremgår af ovenstående var banen virkelig stolt af det nye vidunder "den nyeste og den mest moderne motorvogn i verden". Retfærdigvis må det siges, at M 3 fuldt ud kom til at svare til de forventninger, man stillede til den.

Ser vi på året 1933 ser det ikke alt for lyst ud. Antallet af rejser falder med ikke mindre end 12% (antallet af biler stiger i samme periode med godt 4%). Godsmængden falder meget stærkt med 30% (16.000 t). Det er indlysende at også indtægterne falder. Underskuddet året før var på 52.566 kr., men stiger i 1933 79.283 kr. trods det at motorvognene overtager mere og mere af trafikken. Banen mener, at det er nødvendigt yderligere at satse på motoren, og optager i den anledning et moderniseringslån på 190.000 kr., og fra banens fond tager man 70.000 kr. For hovedparten af disse penge anskaffer man yderligere to motorkøretøjer. M 4 fra Frichs er et diesellokomotiv, som man regner med kan overtage så meget af damplokomotivernes kørsel, at der kan spares 35.000 kr. årlig. Desuden køber man en diesel-elektrisk motorvogn M 5, der

kan rumme 72 passagerer + et par mere, der kan anbringes på diverse klapsæder. Hertil kommer, at M 5 har et pakrum på 9 m<sup>2</sup>. Forøvrigt overvejer man at gå over til fjenden, og selv anskaffe nogle lastbiler, der skal køre godset fra stationerne og ud til modtageren. Når jeg går lidt nærmere ind på, hvad der skete i 1933, er årsagen bl.a. at der forekommer en episode vist nok uden lige på andre privatbaner.

Den 31/12 op siger TKVJ hele sit personale til fratrædelse ved udgangen af marts måned 1934. Der var opstået uenighed mellem bestyrelsen og personalet om dettes deltagelse i dækningen af underskuddet i det kommende driftsår (1934/35). Fra bestyrelsens side blev der sat trumf på for at gennemvinge ønsket om personalets medvirken til at dække underskuddet, forøvrigt noget en del andre baners personale også måtte bøje sig for. Det var altså ikke noget helt ukendt begreb på privatbanerne på dette tidspunkt. Bestyrelsens faste holdning midt i en periode med stor arbejdsløshed virkede, for der blev opnået enighed mellem parterne, og opsigelserne blev trukket tilbage. Banens ansatte tilbød at yde deres bidrag med 6½% af alle lønydelser. Dette tilsagn bliver modtaget og det har

samtidig den virkning, at de implicerede kommuner og amter giver grønt lys for banens fortsatte beståen i 5 år.

For yderligere at spare har man gradvis reduceret personalet igennem de sidste år. I samme periode forsøger man på at lokke DSB til at overtage banen - det bliver ikke sidste gang dette forsøg gøres. DSB er klog nok til ikke at modtage dette generøse tilbud. Takstnedsættelse blev også forsøgt, men dette forsøg virkede ikke, for både antallet af rejsende og den transporterede godsmængde faldt alligevel.

Lastbiler - man købte alligevel sådanne tingester - blev stationeret på Gesten og Vorbasse stationer, og herfra skulde de yderligere betjene en række stationer: Veerst, Jordrup, Hejnsvig og Fitting, så en kundevenlig ekspedition af publikum kunne gennemføres.

I 1934, den 20. oktober, skete der et uheld, der nemt kunne have fået alvorlige følger. Et godstog fra Esbjerg, trukket af en H-maskine, blev i Vejen ved en fejltagelse ledt ind på forbindelsessporet mellem DSB og Trolldhedebanen. Gestentoget, der holdt på sporet, blev ramt af H-maskinen, der ved en kraftig opbremsning dog havde fået taget så meget af farten, at følgerne af sammenstødet blev ret ringe. Trolldhedetoget blev afsporet, men den materielle skade blev kun ringe.

I driftsåret 1934/35 går det heller ikke godt. På grund af takststigninger stiger indtægten med 4,6%, men underskuddet bliver alligevel på 99.326 kr., et ikke helt ringe beløb efter den tids målestok. Heraf må banens personale betale eller udrede, hvad man nu vil, 14.453 kr. Og underskuddene bliver ikke mindre i de følgende år. Foruden at man nu befarer landevejene med lastbiler, begynder man nu også på rutebildrift. Den 1. april 1936 overtager man bilruten Sønder Felding-Kibæk-Herning fra en af banens konkurrenter, hvilket jo nok skulle kunne gavne banen.

I driftsåret 1936/37 bliver ikke mindre end 108 tog aflyst på grund af sne, hvilket jo ikke gør driftsresultatet bedre. Som man kan se er udsigterne for banen ikke særlig lyse, og desværre ligner det til forveksling de fleste andre privatbaner i landet. Disse dårlige driftsresultater for banerne får en overraskende virkning - eller den enes død, den andens brød. Sagen er den, at Danmarks rutebilejere ser deres

store chance i denne forbindelse, og fremkommer med et tilbud uden lige. Man er villig til at overtage enhver eksisterende privatbane og uden tilskud at drive den som bilrute, og give de pågældende egne en betjening til fuld tilfredshed. Dette "generøse" tilbud bliver heldigvis ikke modtaget. Det eneste det afstedkommer er en del skrivelser i aviserne, men mon der dog ikke flere steder er kommuner, der inderst inde kunne tænke sig at hoppe på "limpinden"?

I marts 1937 havde man et lidt kedeligt uheld, da et damplokomotiv kørte frem trods signalet viste stop. Episoden fandt sted på Stakroge station, hvor en motorvogn samt fire personvogne blev afsporet, da damplokomotivet påkørte den holdende togstamme. Til alt held blev kun to rejsende lettere kvæstet.

I løbet af 1939/40 overtog, d.v.s. købte, DSB flere hundrede privatbanegodsvogne rundt omkring fra baner i hele landet. F.eks. hedder det i tillæg til driftsmaterielportegnelsen for januar kvartal, altså i april 1939: "Fra forskellige privatbaner har statsbanerne overtaget 191 stk. godsvogne, der efterhånden vil blive sat i drift ...."

Man købte revl og krat og det viste sig da også, at nogle af vognenes standard var så ringe, at de omgående blev ud rangeret, men de fleste kom dog i drift. Når ovenstående bliver nævnt er årsagen den, at TKVJ solgte 43 åbne godsvogne for ialt 101.143 kr., altså ca. 2.352 kr. i gennemsnit pr. vogn hvilket vel ikke kan siges at være en urimelig pris. Men havde banen vidst, hvor hårdt den selv ganske kort tid efter ville have brug for disse vogne, havde man nok aldrig solgt. Når man sælger så mange godsvogne siger det sig selv, at det må stå dårligt til med godstransporterne, og det gjorde det også. Ser man på driftsåret 1938/39 viser det sig også, at godsmængden er gået stærkt

tilbage. Det drejer sig om en tilbagegang på ikke mindre end 13,6%. Ejendommeligt nok stiger antallet af befordrede rejsende med 2,9%. Det er mærkeligt, at TKVJ gang på gang kan udvise en stigning i passagertallet - ganske vist ikke de helt store procenter, men alligevel.

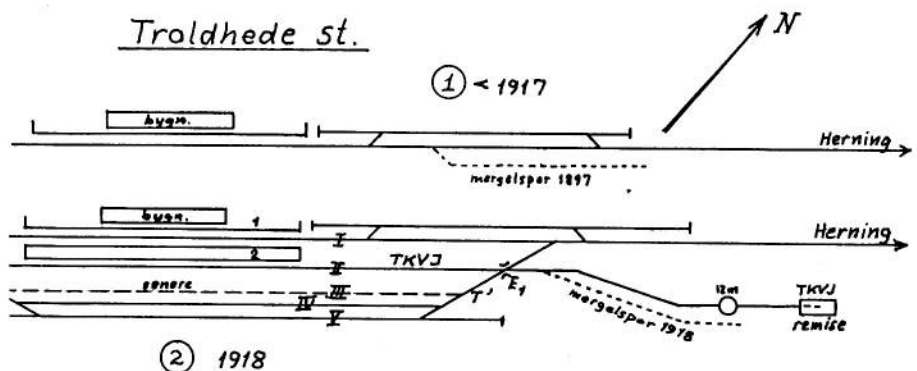
Selv om banen ligger under gennemsnittet for samtlige privatbaner med hensyn til passagertallet, er det dog noget der tyder på, at befolkningen trods alt har brug for deres bane. Den værste konkurrent var de private vognmænd og her kom banen gang på gang til kort. Vognmændene gav nemlig rabat og her blev banen slået ud. Det kan godt undre én, at det kunne svare sig for disse vognmænd at give så store rabatter. I det sidste fredsår før 2. verdenskrig brød ud var underskuddet kommet helt op på 127.000 kr., hvoraf godt 15.000 kr. gik til pensionsudgifter - stadig store tal efter tidens målestok.

Hvis ikke krigen var kommet, er det ikke godt at vide, hvilken skæbne Trolldhedebanen havde fået, men krigen giver den et temmelig langt pusterum.

J.G.

(Red. bem.: Vi bryder løst og fast om TKVJ her, og fortsætter i næsten nummer med krigsårene og tiden herefter og indtil nedlæggelsen).

Rettelse: I 1987/4, side 163, 1. spalte over billedet: "mens østerenden" osv. slettes og erstattes med flg.: I 1897 fik Hedeselskabet anlagt et privat sidespor for aflæsning af mergel som vist stiplede på vedføjede sporplan 1. Ved anlæggelsen af TKVJ måtte dette sidespor flyttes lidt mod sydøst som vist på sporplan 2. Det nedlagdes formentlig inden den senere ændring af stationens spornet. Side 159, linie 32: Vejen hedder rettelig Rædersvej! Undskyld.





**DIN & MIN  
Hobby**

**SIDSTE NYT!!!!**  
Billerbahn spur-0  
lokomotiver og vogne.



**BUDDINGEVEJ 229 · 2860 SØBORG · 01565232**



**FRA BEMO TIL GREMO!!!!!**



VI HAR STORT UDVALG I LØSDELE FOR SELVBYGGERE  
BL.A. RUNDE PUFFER, FIRKANTEDE PUFFER, FÆRGEKROGE,  
HARMONIKAER INDSLÆDE OG UDSLÆDE, LEJEBOKSE MED  
OG UDEN BREMSEKLODSER, KOBLINGSKULISSER, KORTKOB-  
LINGER, ALMINDELIGE KOBLINGER, HJUL AF ALLE SLAGS,  
BOGIESIDER TIL MO OG FRICHS FIRKANTEDE, ÆGTE KUL,  
TRYKLUFTPUMPER, BREMSESLANGER, VENTILER, RIFFEL-  
BLIKFOLIE, ALT FRA GREMO, NÆSTEN ALT FRA BEMO,  
ALT FRA MJ-TEK, VÆRKTØJ, TIN, FORMPLAST, MALING,  
SILIKONEGUMMI OG MEGET MERE. KOM SELV IND OG  
BLIV OVERBEVIST OM, AT VI TIL ENHVER TID VIL TIL-  
STRÆBE AT HAVE NETOP DET, SOM DU NETOP MANGLER.

**PS! HOS OS KAN DU OGSÅ KØBE TELEFONRELÆER!**

HAR DU NOCH TRÆER? - HVIS IKKE, HAR VI ET KÆMPE UDVALG  
LIGE FRA SMÅ BUSKE I SPOR Z TIL STORE EGETRÆER I SPOR H0!

**VI GØR MERE FOR DIN HOBBY - DET ER VORES HOBBY!**



# Forsvarligt goods



DSB goods

## JA - NETOP!!!

Så er der igen forsvarligt model-»goods« på modeljernbanen!!!  
Gør som **DSB** - brug også **ROCO**, når noget, der er »mindre«, skal være 100 % helt rigtigt - brug **ROCO**!

**HUSK** - at **ROCO** har flere »rigtige« danske vogne.

IMPORT:

POST HOBBY SERVICE  
POSTBOX 145  
DK-8900 RANDERS

POST HOBBY SERVICE — POSTBOKS 145 — DK 8900 RANDERS — TLF. 06 42 02 85

# Vi Bygger

LB D 31-32 (C 24-25)  
(3. del)

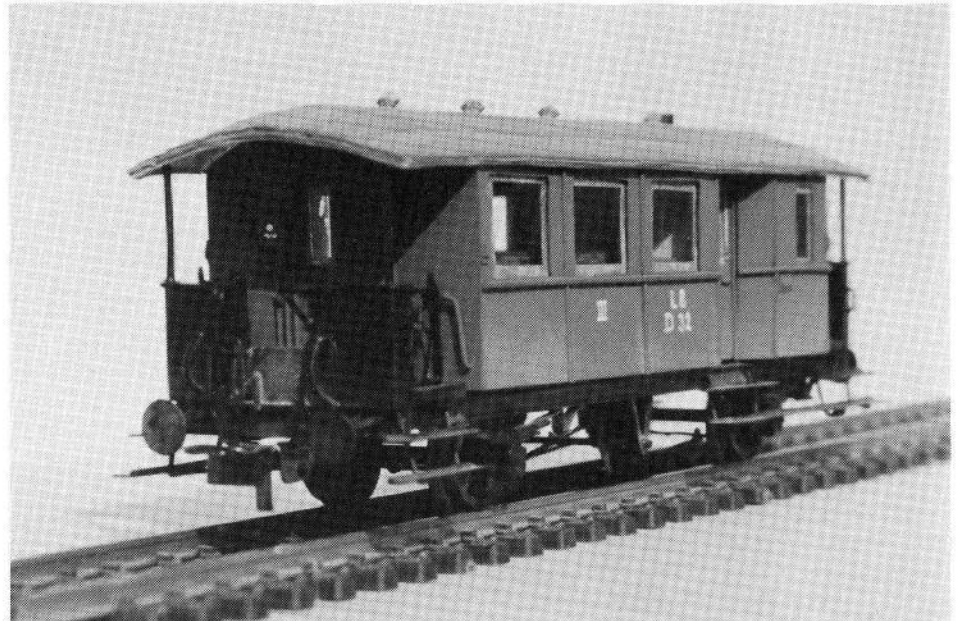
UNDERVOGNET Udstyr på endeperronerne (fortsat)

Plankegulvene på perronen kan laves nu, enten af plasticard med 2 mm bræddepræg eller f.eks. 0,8 mm krydsfiner (aeroplan birk), der ridses tilsvarende med f.eks. en passerspids. Det vil nok være det letteste, hvis man kun laver gulvene nu, men venter med at lime dem fast til vognens bemaling er foretaget.

I perronskærmens hjørner loddes så de fire tagstøtter fast. Disse er lavet af 0,7 mm kobbertråd, og er ved monteringen 30 mm lange. Den endelige tilpasning finder først sted, når taget er lirket forsigtigt på plads, og man så kan komme til at markere den endelige længde. Pas endelig på ikke at klippe for meget af, - klip hellere lidt for lidt, læg taget på for kontrol, og klip så eventuelt lidt mere af. Det er meget nemmere at klippe et lille stykke yderligere af, fremfor at skulle til at lodde en for kort tagstøtte af, og lodde en ny på.

Inden jeg så går igang med at lodde lågerne fast, lægger jeg enten et tyndt stykke karton ovenpå plankegulvet, for at give afstand mellem plankegulv og låge, eller jeg udskifter midlertidigt plankegulvet med et lidt tykkere stykke krydsfiner, træliste, karton el.lign.

Herefter kan de to perronlåger (eller fire, hvis der er tale om en C-vogn) loddes fast. Dette kan ske f.eks. til de ender af de små håndgreb, som blev lavet rigeligt lange netop med henblik på dette, idet den tynde kobbertråd er



langt nemmere at varme op med loddekolben, end perronskærmen. Det skal dog nævnes, at man naturligvis også kan fastgøre lågerne med lim, 10-sek. eller Araldit.

Lågerne stilles på den omtalte midlertidige understøtning, så de støtter op mod dels håndgrebets bagender, dels indersiden af perronskærmen og loddes eller limes fast.

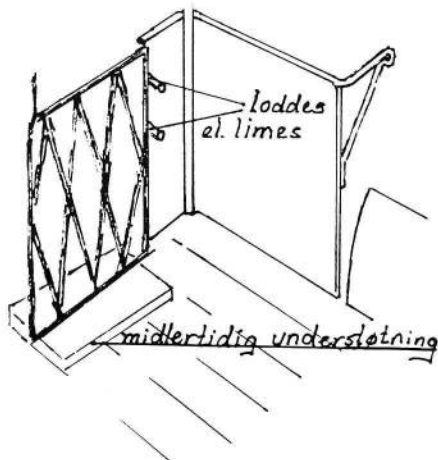
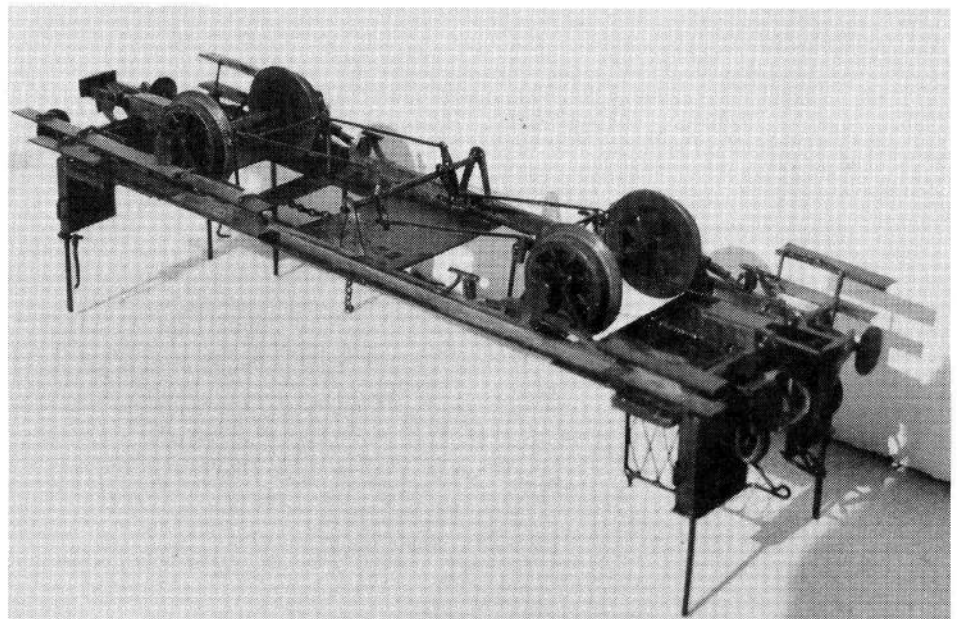
Når lågerne sidder fast, lirkes den midlertidige understøtning ud og lågen "svæver" nu let og elegant over plankegulvet.

I D-vognenes anden ende er der, som det fremgår af tegningen, ingen låger. Disse var erstattet af et par kroge, der var ophængt på perronskærmene, og tilsvarende ophængt i en øsken på henholdsvis vognkassen i postkubesiden og den fritstående tagstøtte i svalegangssiden når de var i brug. Disse kroge og ophæng er bukket af 0,3 mm hårdtrukket messingtråd.

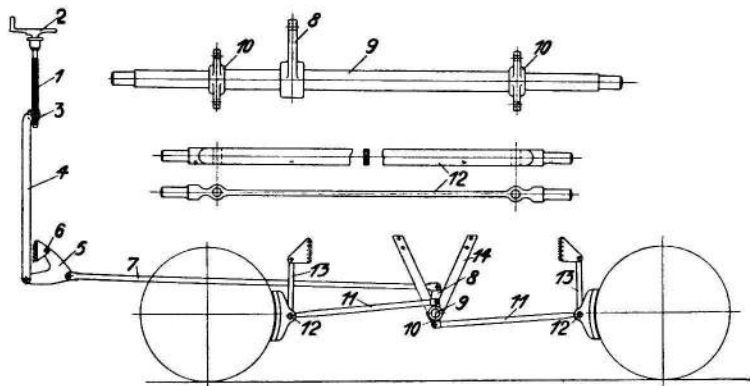


Også den fritstående tagstøtte og den lille "gelænderholder" er lavet af 0,7 mm kobbertråd, der er stukket gennem et tilsvarende hul i såvel plankegulv som blikpladen derunder, og hertil er de så loddet fast på undersiden.

"Gelænderet/rækværket" består på disse vogne blot af en kæde, og er her fremstillet af et lille stykke af en meget fin (spinkel) halskæde. Kæden hænger dels fast i et lille øje på tagstøtten (Skrogen), dels i en lille krog bukket af 0,3 mm messingtråd. Enden af denne lille krog er stukket gennem et hul i vognkassens hjørne, og er loddet fast indvendig. Det skal være til at skille ad ved krogen, hvis man vil anvende kæden efter formålet, ellers vil vognens enkelte dele ikke kunne adskilles.







### SKRUEBREMSEN, Virkemåde.

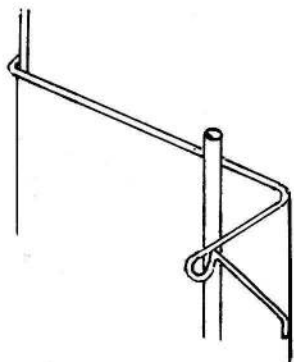
Som D-vogne var de kun udstyret med vacuumledning + skruebremse, der mangler derfor ikke en bremsecylinder på det viste foto.

Til forståelse af bremsetøjets virkemåde er vi endnu engang tyet til en ad modelbyggerens små "bibler", DSB's "Vejlledning i Kendskab til Vognmateriellet", hvor det er omtalt i f.eks. 1945 og 1957 udgaverne. En længere, nøjagtig gennemgang er næppe nødvendig for at lave en 1:87 model, men ganske kort er virkemåden følgende:

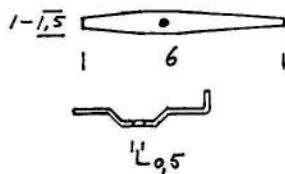
Når BREMSESVINGET 2 drejes rundt, drejes samtidig den tilhørende SKRUE 1. Herved bevæges BREMSEMØTRIKKEN 3 opad og trækker de to LASKER 4 opad. Derved drejer VINKELVÆGTSTANGEN 5. Dette medfører så et træk i TRÆKSTANGEN 7, som så bevæges mod venstre på tegningen, og igen trækker VÆGTARMEN 8. Bevægelsen overføres herved til BREMSEAKSLEN 9, der igen bevæger to dobbelte VÆGTARME 10. Disse hhv. trækker eller trykker på de to (+ to der ikke ses) TRÆK- og TRYKSTÆNGER 11. Nu er bevægelsen viderebragt til BREMSETRAVERSERNE 12 og dermed videre til BREMSEKLODSENE, der hænger i HÆNGERNE 13. Ved løsning af bremsen foregår det hele modsat.

### Skruebremsen - i model

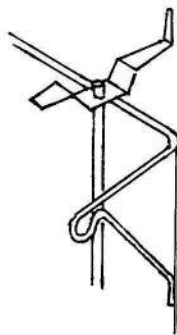
Modelmæssigt er delene naturligvis kun antydnet. På midtersidetegningen, d.v.s. 0-tegningen af den viste to-akslede BE-vogn (SP, 23. årg. nr. 3/1987), ses ganske tydeligt udformningen af



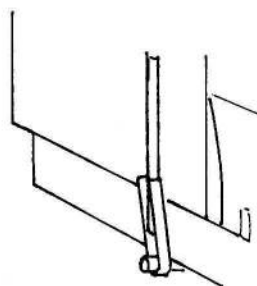
hhv. bremsesving, skrue og de to lasker, der på modellen er udført således: Skruen består af et stykke 0,5 mm kobbertråd, der er loddet fast til perronskærmen så det lige netop rager op over dens overkant.



Bremsesvinget er klippet ud af dåseblink, ca. 5 x 1,5 mm, med et 0,5 mm hul boret en lille smule forskudt for midten. Dette blikstykke er så bukket i facon og loddet fast på sin plads i forlængelse af skruen (bremse-skruen).

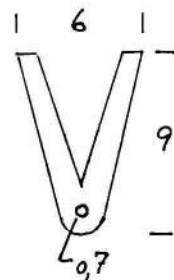


I den anden ende af skruen der tilsvarende stikker ned under perronskærmen til ca. midt på pufferplanken, er loddet en lille strimmel dåseblink, 8 x 1 mm. Denne strimmel er bukket i U-facon og loddet fast til skruen således, at bunden af U-et netop når nedenfor pufferplanken.



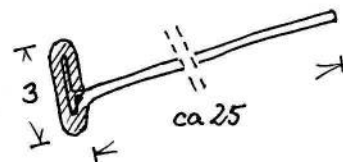
Gennem det lille "øje", der derved fremkommer, er så stukket et stykke 0,5 mm kobbertråd, der skal illudere den langsgående trækstang, mærket 7 på tegningen over virkemåden. Det vil ses, at jeg har udeladt den lille vinkeltrækstang (5), der næppe ses på en 1:87-model.

Trækstangens anden ende er så loddet fast til den enkelte vægtarm på bremseakslen, og hermed er vi så nået til trækbuk-arrangementet.



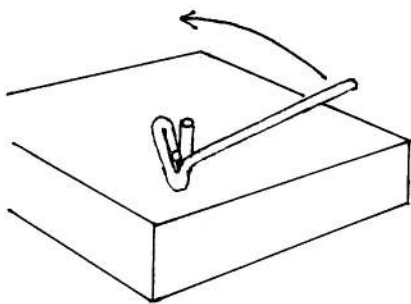
Af dåseblink er klippet to små V-er, der loddes fast på vangerens inderside. V-erne forbindes med bremseakslen, der består af et stykke hårdt 0,5-0,7 mm tråd, f.eks. et stykke af en udrettet kontorclips. Hård tråd fordi den bremseskel næppe kan undgå at komme i "slagsmål" med sporet under en eventuel afsporing. Inden akslen loddes fast til V-erne, anbringes de tre vægtarme, alle klippet ud af dåseblink. De skubbes blot ind på akslen, en dobbelt, en enkelt og igen en dobbelt, men loddes først fast til bremseakslen, når bremseklodder, hængere og bremsetraverser er færdigmonteret.

Bremseklodder. Formen er vel kendt af de fleste, og fremgår iøvrigt af såvel byggetegning som tegningen over virkemåden (ved nr. 12). Da de jo trods alt kun skal illudere rigtige bremseklodder, og for at få et så lille antal enkeltdele som muligt at "slås" med, når jeg lodder, har jeg valgt at fremstille både klodder og hængere i et stykke 0,5 mm kobbertråd.



Dette stykke 0,5 mm kobbertråd bukkes som skitseret og "fyldes" med loddetin. I et stykke træ bankes et lille hovedløst søm med samme eller lidt større diameter end bremsetraverserne, f.eks. 0,5 mm. Nu lægges den tinfyldte bukning an mod det lille søm, og medens den holdes fast med en tang, bukkes det lange trådestykke som vist på figuren, således, at der





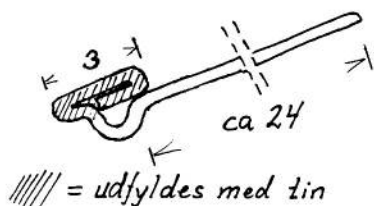
dannes et lille øje. Dette øje er til befæstelse af bremsetraversen, medens resten bliver til bremsehængerne.

Bremseklodsens runding mod hjulet, rettes evt. til med for eksempel en lille halvrund fil.

I post-enden af undervognen bores nu to 0,5 mm huller for bremsehængerne ca. 8 mm fra hjulakslen og med en indbyrdes afstand på ca. 19 mm. Heri anbringes bremsehængerne, fastholdes ud for hjulene og loddes fast. I person-enden må der evt. fastloddet en lille strimmel dåseblik tværs over vangerne, hvori et par tilsvarende huller bores, bremsehængerne monteres og fastloddet.

Nu kan bremsetraverserne (0,5 mm kobbertråd) stikkes gennem de små "øjne" i bremseklodserne og loddes fast således, at de netop når ud gennem øjnene, og kan anes udvendig, også når vognen er malet.

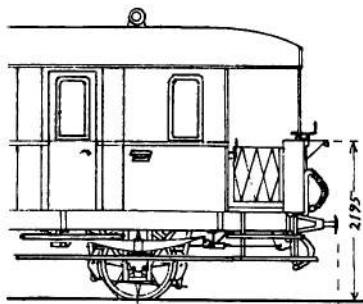
Til sidst loddes bremsetræk- og -trykstængerne (0,5 mm tråd) fast på hhv. bremsetraverserne og vægtarmene, ligesom vægtarmene loddes fast til bremseakslen.



#### Opstigningstrin.

Vognens opstigningstrin er klippet i dåseblik, og de fire nederste trin er forsynet med en lille bagkant af 0,5 mm tråd, der er loddet til bliktrinets bagkant. Af nemhedshensyn klippes dog én lang "trinbrætstrimmel" 3 mm bred og ca. 10 cm lang. Herpå loddes den omtalte bagkant af 0,5 mm tråd, hvorefter trinene kan afklippes i de aktuelle længder og loddes på trinholdere af 0,5 mm hårdt-trukket messingtråd, hvis øverste ende er stukket gennem et 0,5 mm hul i vangen og loddet fast på indersiden.

**Bemærk:** På siden modsat svalegangen er der et langt underste trin (49 mm) gående helt fra den normale placering udfor perronskærmen (og den manglende låge)

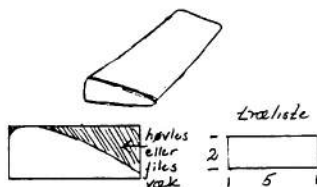


og hen til ca. ud for det sidste hjørne i fordybningen i vognsiden ud for postkupertøren. Her er der også et øverste trin på 16 mm udfor samme dør (mangler på tegningen) se vedstående skitse:

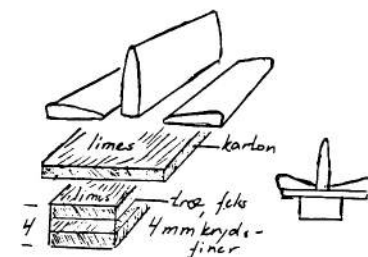
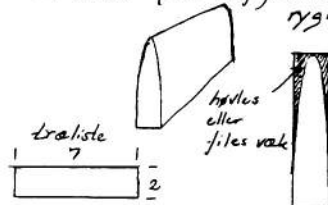
#### Koblinger.

Så vidt jeg kan se, mangler der nu på undervognen at montere koblinger, der må monteres "pr. gehør" af den enkelte modelbygger, alt efter den anvendte koblingstype.

Alm. læder (eller stof) betrukket sæde



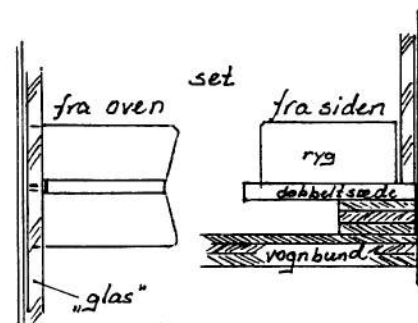
Alm læder (eller stof) betrukket ryglæn



#### Indretning.

Sæder og rygge files/høvles til af trælister. Dobbeltsæderne limes sammen som vist, idet rygstykkerne afsaves således, at de er ca. 2 mm kortere end sæderne, dels for at passe til den viste udførelse, dels for at der kan blive plads til vinduesplasten mellem rygstykke og væg, og vinduesplasten derved kan stå på det inderste af sæderne.

Enkelt sæderne fremstilles i princippet på samme måde. De anbringes dog ikke på den lille finerklod som dobbeltsæderne, men limes fast på en lille blikvin-



kel, der loddes eller limes på gavle og skillevægge. Dog limes de ikke fast, før vognen er malet indvendig. På det vist foto ses dobbeltsæderne på den udtagne vognbund, medens enkelt sæderne ses fastgjort på gavlen mod endeperronen.

#### Vinduer.

Vinduerne fremstilles f.eks. af klart plasticard klippet i strimler og tilpasset ned i de dertil beregnede holdere, der blev loddet fast i hjørnerne under bygningen af vognkassen.

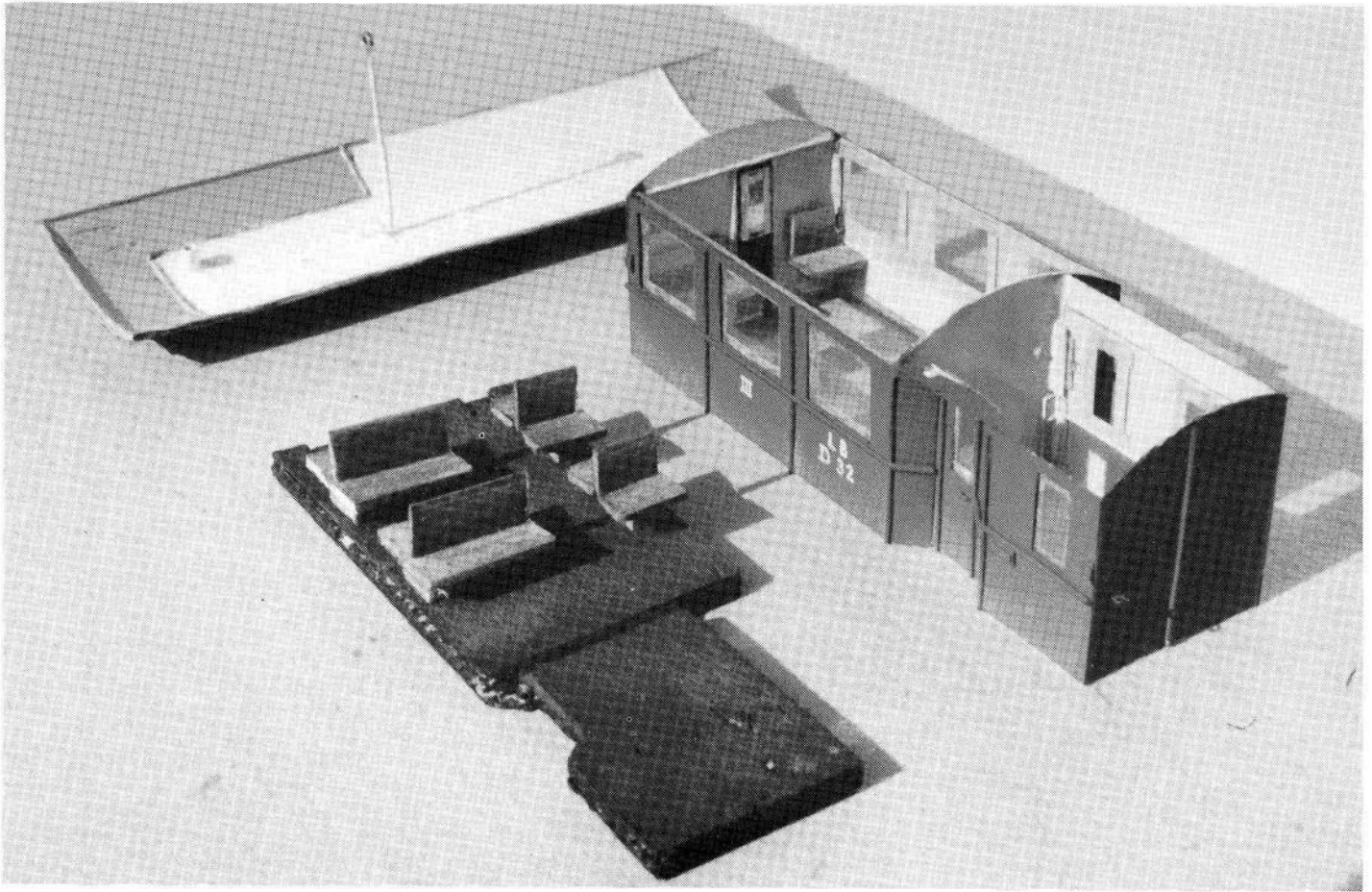
Når vinduesplasten sidder på plads, ridser jeg en fin streg rundt langs kanten af vinduesåbningen med en tynd nål. Herefter tages vinduesplasten ud og påklæbes "trærammer" rundt om vinduerne i form af strimler af selvklæbende etiket-papir, her malet teaktræs-farvet. Strimlerne påklæbes således, at de går knap en millimeter ind over de ridsede streger.

#### Bemaling.

Her starter jeg med at male vognen indvendig. Efter afrensning maler jeg vognen i en let gullig farve svarende til f.eks. farven på ældre tilrøget træbeklædning. Fra "listen" over dørene og op til vogntaget dog hvid. Også undersiden af taget er malet hvidt indvendig i vognen, medens det der er udvendig over perronerne (og svalegangen), er malet i gråt. Samme grå farve er benyttet indvendig i postkupteen.

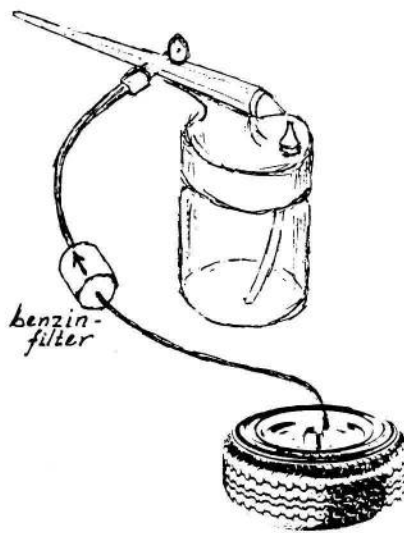
Når dette er tørt, og eventuel uønsket maling på vognens yderside forsigtigt er fjernet, kommer turen til det udvendige. Her må jeg tilstå, at jeg stadig får nogen hjertebanken lige før jeg starter. Som Adam i Adams Hjørne engang så malende beskrev det - her er det tidspunkt, hvor en uheldig modelbygger med lidt held nu kan få rettet en del op på vognens udseende, medens man tilsvarende hurtigt kan få ødelagt udseendet af en iøvrigt pænt bygget vogn ved en uheldig bemaling.

Ganske langsomt sniger de moderne tider sig ind også i min tilværelse - her i form af en Badger sprøjtepistol, anskaffet efter Per's (= Per Wendelboe, Modeljernbaneklubben H0) utallige overtalelsesforsøg.



Da jeg overfor Per nævnte, at jeg malede mine vogne med en gammel fixativ-sprøjte, så han på mig (så vidt jeg husker) med undren i blikket, og det lyste ud af ham, "Kender han da ikke en (Badger) sprøjtepistol". Jeg lod mig overtale til at forsøge, først med Per's - på lånebasis. En gang var nok. Jeg var overbevist og vandrede til Smiths Legetøj og Hobby for selv at købe en. Det blev i første omgang til en "standard-model, Badger type 250-1". Det skal nævnes, at der også findes en "medium-model, Badger 200-5-ex", der ganske vist er en del dyrere, men også meget bedre (Per's udgave).

Nu ligger det imidlertid sådan, at jeg ikke har kompressor til fremskaffelse af den fornødne trykluft, og køb af de til formålet beregnede drivmiddelbeholdere synes uaktuel i det lange løb, bl.a. på grund af prisen. Også dette havde Per en løsning på. Brug dit reservehjul på bilen, og han rådede mig til at henvende mig hos den lokale autoophugger for at få fat i en lille "omløber" med tilhørende slange, der var en del af udstyret på VW af gammel type. Den var monteret på ventilen på vognens reservedæk, hvis luft blev brugt som drivmiddel på vognens vinduesvasker anlæg. Henvendelsen til autoophuggeren gav straks resultat, men det skal bemærkes, at man er gået fra denne løsning på Folkevojnene



for flere år siden, så det er kun en begrænset tid endnu, sagen kan løses på denne måde.

Denne lille omløber med slange skrues nu på reservedækket til bilen, og med et lille benzinfiler mellem dæk og sprøjtepistol (benzinfileret virker her som luftfilter) foregår nu al udvendig vognbemaling.

Malearbejdet startede med en grundmaling, autogrunder "UNIPART", touch up point GTU 130, grey primer, en grå grundmaling, som har den fordel, at man kan se hvor langt man er nået, i modsætning til nogle grundere, der er klare som vand.

Da næppe nogen nu til dags er i stand til at angive vognenes nøjagtige farve i 1935, blev farven blandet i en rødbrun tone. Et par diapositiver af hhv. LB C 21 og C 22 blev benyttet som udgangspunkt for bestemmelsen af farvenuancen, der herefter blev blandet af forskellige HUMBROL-farver med "Matt nr. 70" som grundfarve.

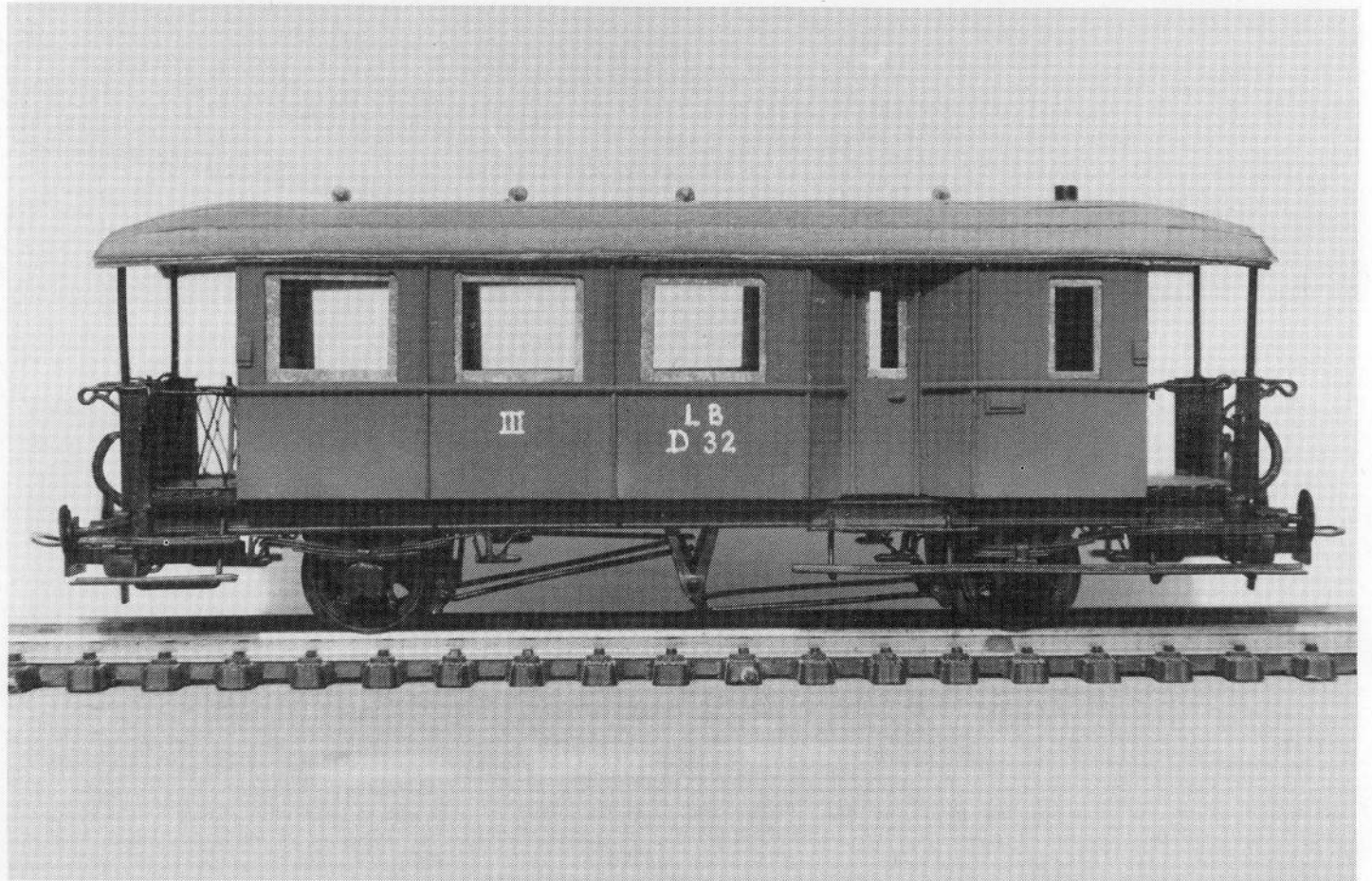
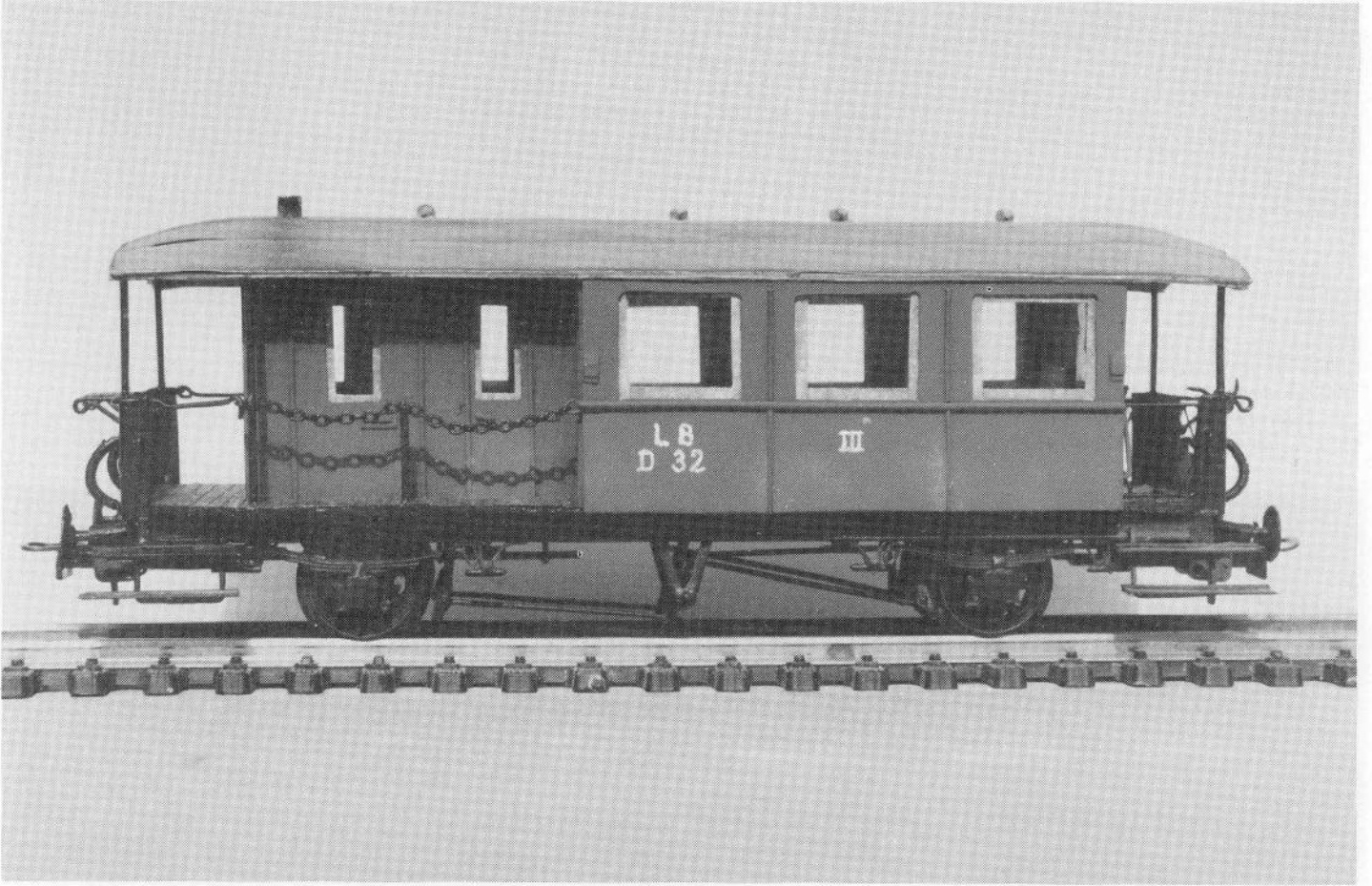
Der skulle ialt males fire vogne (to postvogne og to personvogne), hvorfor der for hver malet vogn blev tilsat et par dråber sort således, at de fire vogne til sidst havde hver sin nuance. Et forsøg på at illudere, at ikke alle vognene var malet samtidig.

For ikke at få oversprøjtet vognens indre med brun farve, blev vinuderne afblandet med en kartonstrimmel, medens vognkassen iøvrigt blev udfyldt med et til formålet tilpasset stykke skumgummi.

Efter tørring blev vognene patineret /tilsmudset med lidt af hvert, lidt tørfarve-pulver i farverne okker, rustrød og sort.

Også undervognen blev sprøjtemalet, men her var farven mat sort. De to "plankegulve" blev overmalet med en dertil beregnet gummiagtig afdækningsmaling, "Masksol", der bagefter, når malearbejdet var overstået, let og elegant kunne "nulres" væk. Ifølge Per er almindeligt modellervoks en ganske udmærket erstatning og





benyttet af ham i flere tilfælde inden han kendte "Maskol".

Sluttelig tilsmudsning/patine-ring med okkergul og rustrød tørfarvepulver.

Taget blev beklædt med 7 mm brede strimler af tyndt papir, penselmalet med grå maling (her er brugt "gammeldags" oliemaling, som vist desværre er ved at udgå af farvehandlerens repertoire) og taget er derefter, medens det endnu er vådt, overdrysset med cement i pulverform. Efter tør-ring afbørstes det overflødige, løstsiddende cementpulver.

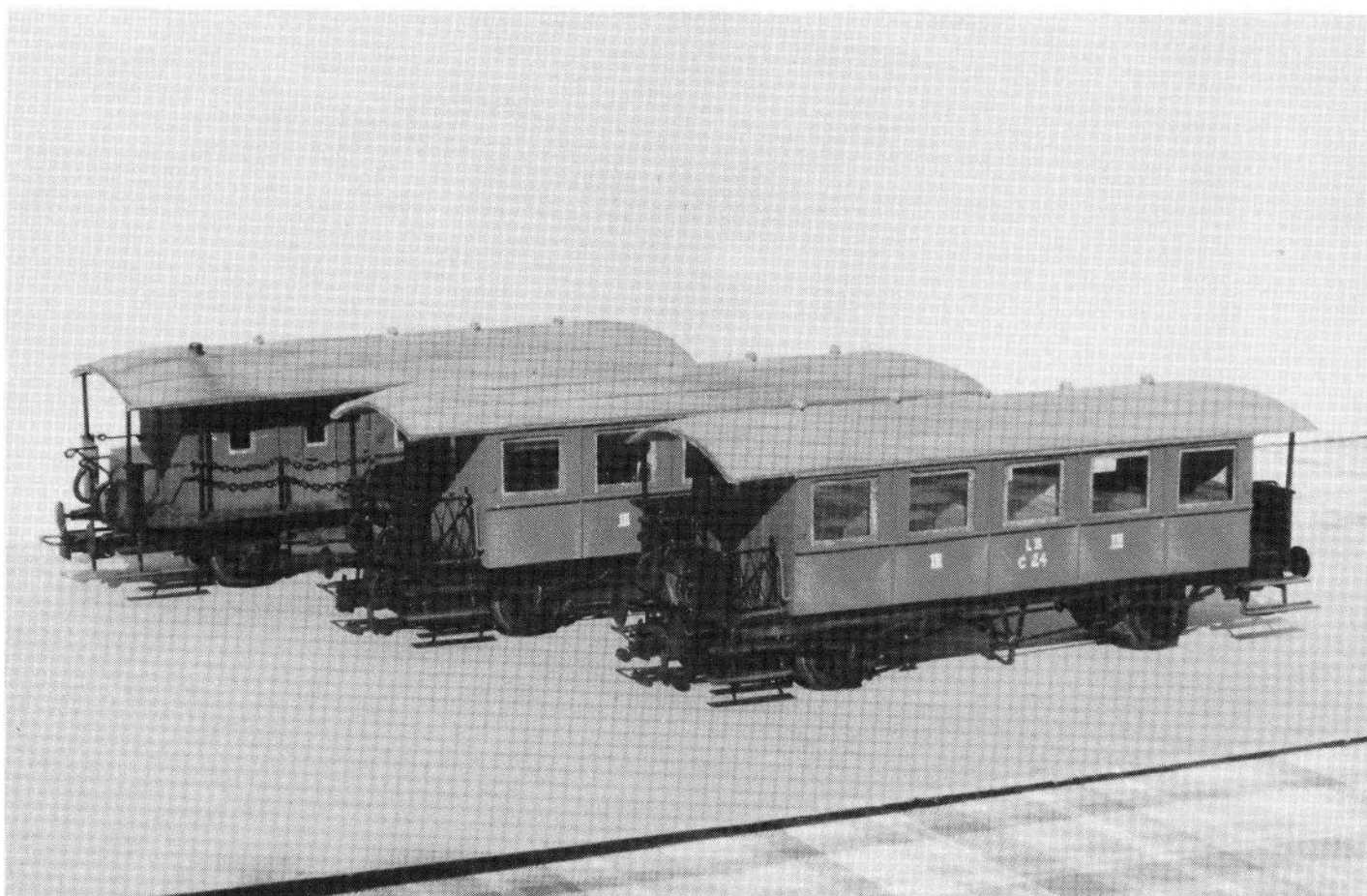
Tagventilerne og skorstenen kan i færdigmalet stand enten an-

bringes nu, eller hvis man tør, så inden man maler og overdrysser taget med cementpulver. I det sidste tilfælde må man passe meget på, at der ikke kommer maling på tagventilatorerne, der i så fald også vil blive dækket af cementpulver, og dermed blot få udseende af små runde klumper. Derefter tilsmudsning/patinering med ganske små mængder sort tørfarve, evt. lidt rustrødt blandet i det sorte omkring skorstenen, hvor det gerne må se ud som om, at en del sod og snavs af regnvandet er blevet skyllet ned mod tagets kant.

Slutning.

Hermed skulle vi vist så vidt jeg kan se, være færdige - i alle tilfælde med beskrivelsen. Som sædvanligt skulle det glæde undertegnede og redaktøren, hvis de læsere, der byggede noget efter byggebeskrivelsen, ville underrette redaktionen, eventuelt med et foto af resultatet. Det ville varme i en ellers kold vintermåned.

E.V.P.



Så nåede vi så langt!

## LÆSERNE BYGGER

Fra en trofast abonnent og læser, C.H. Arvø, Odense, har vi modtaget en beskrivelse med fotos fra hans modelbaneanlæg.

Af beskrivelsen fremgår, at anlægget til daglig er gemt af vejen i 3 skabe. Anlægget består af 6 plader, hvorpå selve sporet er anbragt, medens landskabet er anbragt på løse "modelstykker", som Arvø kalder dem. Hertil kommer transformere, relæer og anden automatik, der er anbragt på en speciel relæhylde, medens kommandopultene er løse enheder. Det

hele forbindes ved hjælp af 60-80 polede multistik.

Da landskabet består af de omtalte løse modelstykker, kan dette meget let ændres og eventuelt forbedres. Blot det passer ned i grundformen, kan der laves flere forskellige landskabsstykker til samme plads. Landskabsstykkerne er forsynet med styretappe og elektriske kontaktforbindelser til bl.a. lyset i husene.

Alt efter humør kan et passende landskab samles, og på mindre end to timer er anlægget køre-

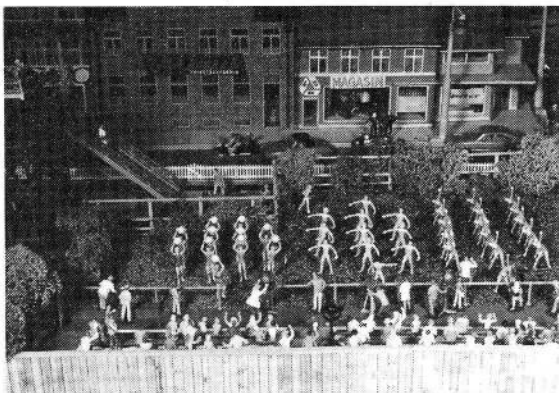
klart.

ET PAR EKSEMPLER:

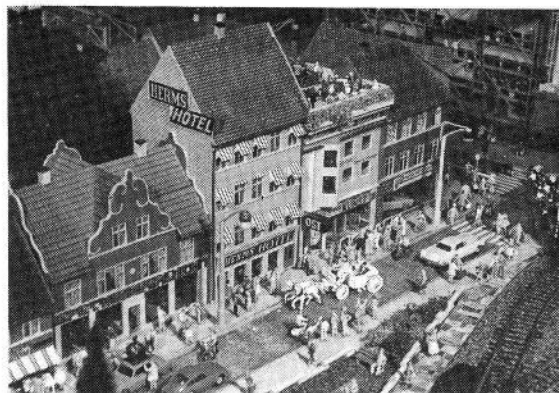
En lille stationsby har til reparation af vogne et værksted samt en remise. Begge disse kan fjernes, og andre modelstykker kan anbringes i stedet for.

Bemærk gymnastikpigerne på det ene foto. Dette modelstykke kan udskiftes og erstattes af en fodboldbane, hvorpå der foregår en spændende fodboldkamp. - Således har jeg rige muligheder for min fantasi, som Arvø skriver.





På stadion er der gymnastikopvisning. Fjernsynet er der; det er også flotte piger.



Et bredt udsnit af hjørnet. Bemærk at Helms hotel har lejet det flade tag hos kunsthandleren og har her taghave med servering.



Klovnens der har kørt lastbilen har tabt noget af sin last hen ad gaden. Politiet er "på pletten".



Villahave bag Ålborgtårnet. Der er haveparty.



Poul Mose og frue har gadehandel i dag.



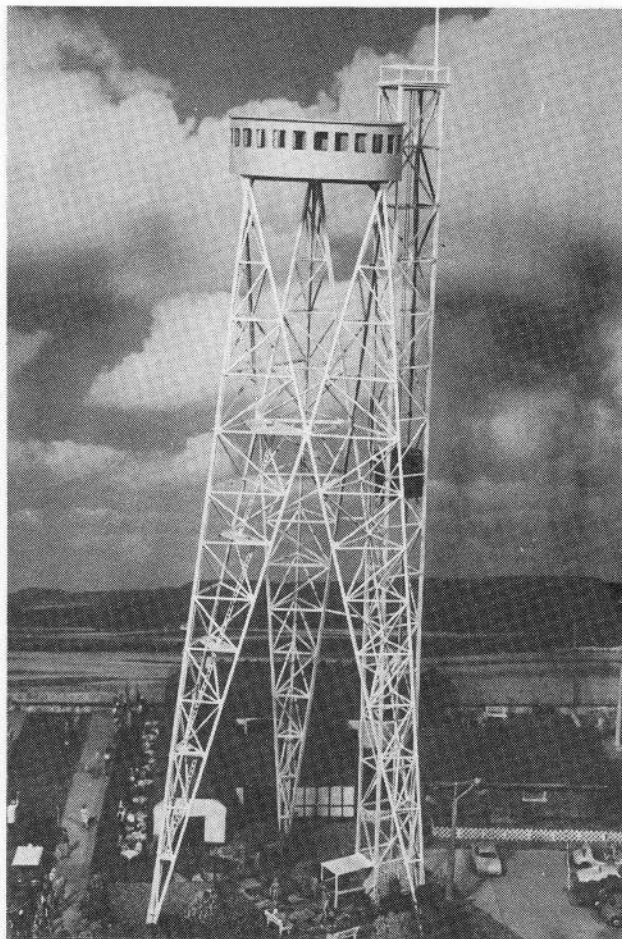
På indkøb i møbelforretningen.



Igenem byporten til højre og der er grønttorv. Jo der er god handel og friske varer.



Model af gammel fynsk bondegård fra Lunde by på Nordfyn. På min model ombygget til traktørsted ved Ålborgtårnet.



Model af Ålborgtårnet.

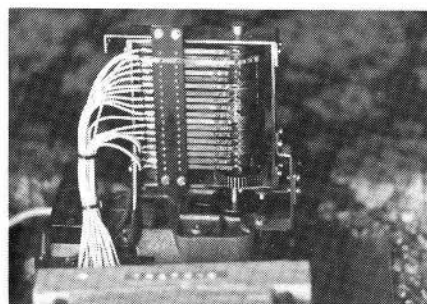
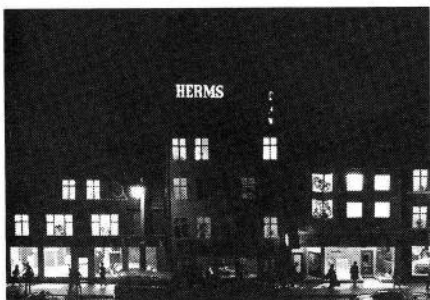


På en hus i byen er tagetagen ombygget til atelier. Kunstmaleren maler efter nøgen model.



Kulkran med kulgård. Model af kulkran på Odense havn.





Endnu en række billeder fra Arvøs anlæg. Finessen med et reklameskilt, der som her kan bringe et budskab ved hjælp af forskellige lysinddelinger virker godt. De første billeder viser faserne i budskabet, og på det sidste ses den automatik,

Beskrivelsen fortsætter: "Jeg har bygget modeljernbane i 40 år. Jeg kan ikke blive ved at bygge vogne og lok. Andet skal til. Jeg var ved at køre fast. Tysk fjernsyn har mange udsendelser om modeljernbaner, de er ikke kedelige her kan spores en større vilje og lyst til at gøre noget ved landskabet og livet på anlægget. Det er ligesom om, at tyskerne har fornyet sig meget, det er ikke nok at se et tog køre rundt.

Jeg besøger også mange store hobbyforretninger i Tyskland. Her har jeg taget ved lære, - hver cm<sup>2</sup> skal sige noget."

Vi skylder at tilføje, at Arvø nu er efterlønsmodtager, og derfor (fremgår det af brevet) har hele dagen for sig selv. Det skinner dog alligevel igennem, at tid kan være en mangelvare.

Vi modtog samtidig mange fotos

der styrer foretagendet. Bemærk iøvrigt, at disse billeder er taget på et tidspunkt hvor Herms Hotel endnu ikke havde indrettet tagterrassen, og at hotellet iøvrigt også har fået markiser i forbindelse med moderniseringen.

fra Arvøs anlæg (og havde også nogle liggende fra tidligere). Vi bringer så mange af dem, som vi med rimelighed kan afse plads til.

Det var så et lille indtryk af Arvøs anlæg, - et anlæg, der med sine mange personer og forskellige "situations-billeder" adskiller sig fra hovedparten af danske modeljernbaneanlæg.

(Red. bem.: Skulle vi tage fejl, er det op til læserne med lignende indlæg med fotos at modbevise vor påstand).

Med ønsket om endnu mange gode år som pensionist, sige vi hr. Arvø tak for lånet af billederne, og håber, at det har inspireret andre modelbyggere både til at gøre noget ved deres eget anlæg, og lade andre få glæde af resultaterne.

E.V.P.

Modeljernbanecentret

# TRINBRÆTTET

LYSTRUP v/ÅRHUS & VEJLE



## DANSKE LOKOMOTIVER OG VOGNE

BYGGER DU SELV -  
stort udvalg i  
byggematerialer  
TRÆ PLAST MESSING

værktøj  
KVALITETS URMAGERVÆRKTØJ

-og i løsdele  
OVER 200 FORSKELLIGE DELE

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

STORT KATALOG UDGIVES,  
NU OVER 50 SIDER, OG  
TILLÆG UDKOMMER STADIG  
kan afhentes frit,  
tilsendt mod dækning  
af forsendelse

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.

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

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

bemærk vore specielle åbningstider

OBS! DER SERVERES KAFFE TIL HYGGESNAKKEN

# Oversigtskort OVER KEJ, TKVJ & KS

samt de tilstødende banelinier

Bedjont eksp. Trinbænet (T) T. med hus tm = kun for motorbøg  
B = billetsalgstøtke Stadespor (S)

DSB ++++++ KEJ

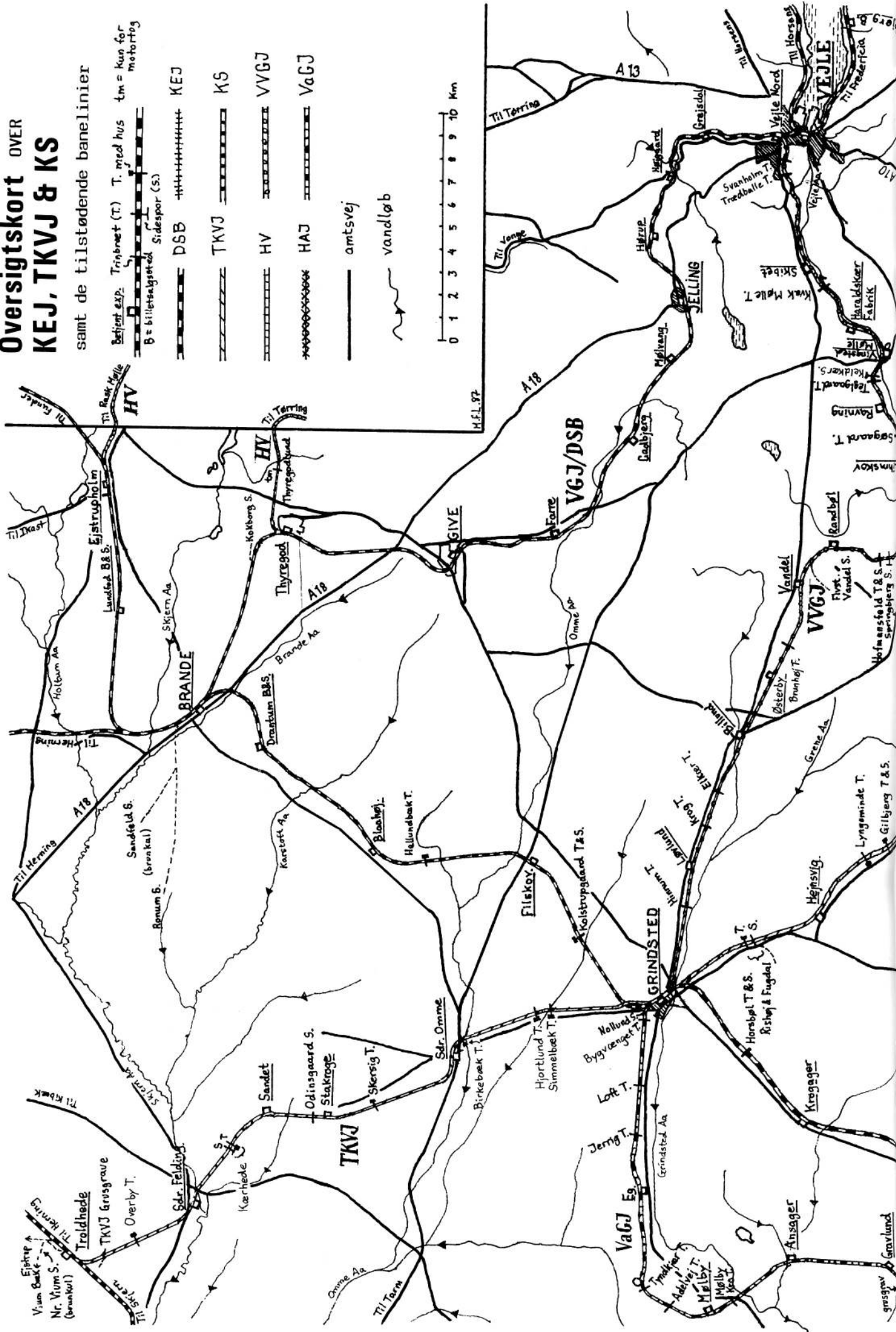
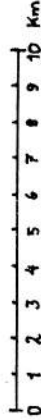
TKVJ ----- KS

HV ----- VVGJ

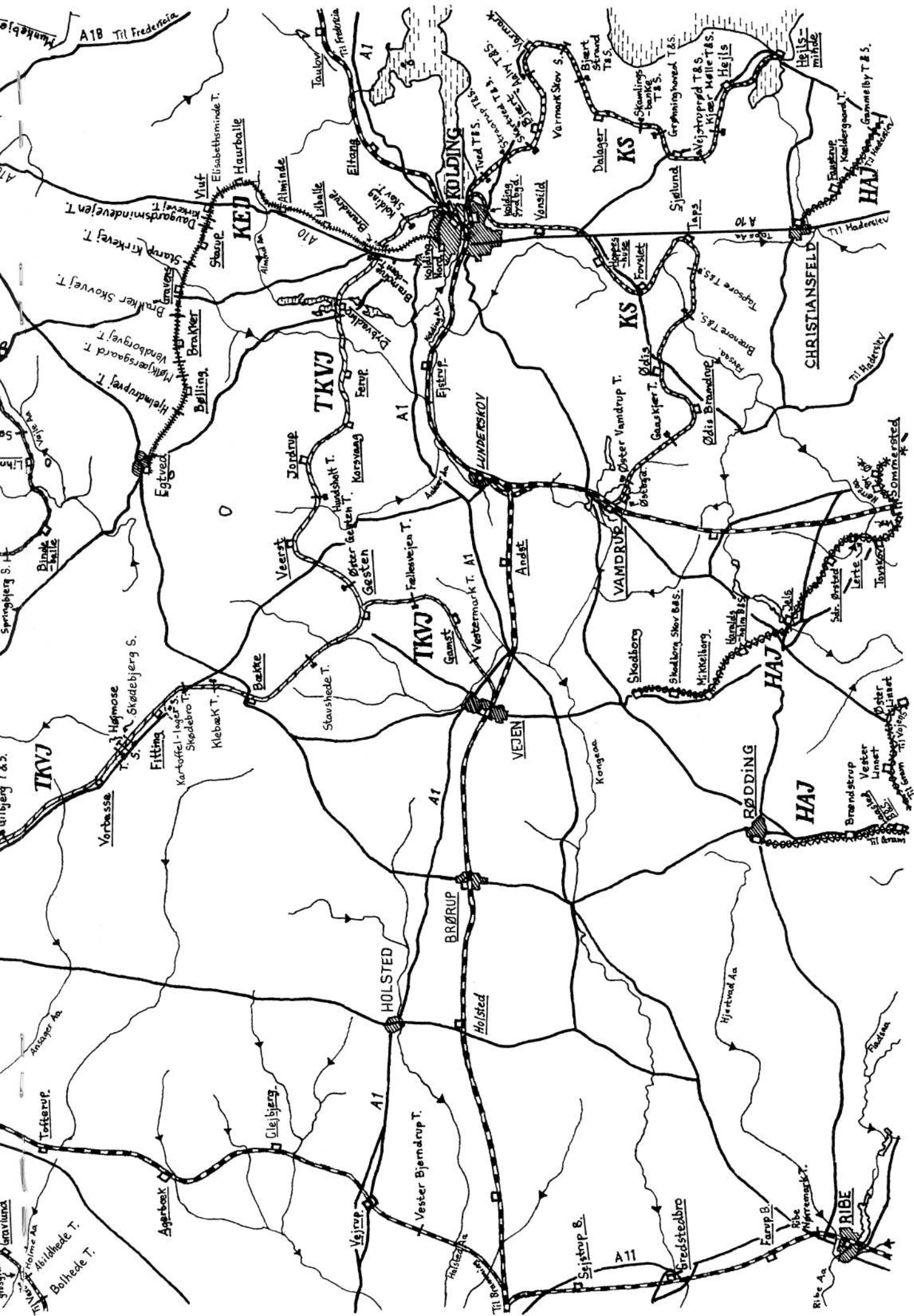
HAG ----- VaGJ

— amtsvej

~ vandløb







# EN DUFT AF AMERIKA

POSTKORT  
EFTER MIT  
HJERTE

AF POVL WIND SKADHAUGE

I 1961 udkom en bog af Henrik V. Ringsted, som hed "En duft af Amerika" - og var det. Overskriften er altså et lån, men kan lige så godt betragtes som en foræring. Det understreges, at den også ville passe, selv om det drejede sig om 1000 postkort og ikke blot de 14, der gengives på de følgende sider. I nævnte bog var jernbanen en del af det USA-billede, der blev tegnet; her udfyldes billedet af den (i videste forstand). Derfor er overskriften gjort med "jernbanebogstaver"; det er Pennsylvania Railroad's skiltealfabet (P.R.R. normblad 60146, standard letters and figures for signs and notices), som er benyttet. Det går tilbage til århundredskiftet og har desværre åbenlyse mangler i bogstavformerne, ligesom det blev anvendt med en hjælpeløst skematisk spatiering. (Man må undres over, at den slags blev overladt til selskabets ingeniører; det havde dog været oplagt at hidkalde grafisk ekspertise, eftersom den ensartede skiltning indgik i opbygningen af et image som "The Standard Railroad of the World".)

Om yderligere ord til indledning henvises (for at spare plads) til SP 1982, nr. 4, side 171, begyndelsen af "Postkort efter mit hjerte". Og med endnu en henvisning tilføjes, at kortskitsen her kun er tænkt som en første hjælp; det lønner sig at have et rigtigt USA-kort ved hånden under læsningen.



KORTSKITSE OVER USA MED GEOGRAFISKE NAVNE OMTALT I ARTIKLEN

## BROOKLYN TERMINAL og BROOKLYN-BROEN, NEW YORK

Det første postkort med sin overraskende synsvinkel er reproduceret i lidt over dobbelt størrelse for at give læserne lejlighed til selv at gå på opdagelse i motivet. Foruden ved en rigdom af detaljer udmærker denne optagelse sig ved at være dateret, i hvert fald så nogenlunde, ved fotografernes copyright. Kortet gengiver fotografiet koloreret og med nogen retouche. Det er udgivet af United Art Publishing Co., men er trykt i Tyskland. Det aktuelle eksemplar er poststempelt i Brooklyn 25. januar 1909 og sendt til København. Hele det skrevne budskab, som mærkeligt nok er dateret tre dage senere end poststempelt (muligvis ved rettelse fra 18. til 28.), står på originalens kun 16 mm høje skrivefelt; kortets modsatte side var udelukkende beregnet til adressen.

Klokken er ca. 9 formiddag, synsretningen er nordvest, og man ser altså fra Brooklyn mod Manhattan, som allerede dengang var præget af skyskrabere. I forgrunden ligger yderste del af den store knudepunktstation for højbanerne i Brooklyn, som via broen var forbundet med dem på Manhattan. Af en eller anden grund er teksten fjernet på de store reklameskilte til venstre, som var henvendt til højbanens passagerer. Fra en anden gengivelse af samme optagelse vides, at det drejede sig om levnedsmidler.

Brooklyn-broen var den første rigtig store amerikanske hængebro; den blev påbegyndt i 1867, og ledende ingeniør var John A. Roebling. Hængebroer har sjældent egnet sig særlig godt for jernbaner; på billedet fører denne bro dog næsten kun skinnebåren trafik. Der er forgængere på fortovet i midten og der ses enkelte hestevogne på de udvendigt beliggende kørebaner, men trafikken domineres af højbanetog og uoverskuelige rækker af elektrisk drevne sporvogne med luftledning. New Yorks indbyggertal passerede 4 millioner i århundredets første årti. Ikke mærkeligt, at henvend 60 sporvognslinier fandtes her, hovedparten med elektrisk drift. Situationen var i mindre målestok den samme mange andre steder i USA. Efter at Frank Julian Sprague i 1887-88 havde udviklet kontaktrullestrømaftager (trolley) og luftledningssystem, blev sporveje med el-drift etableret ved nyanlæg eller ombygning af hestsporveje både i eller ved små og store byer. Det skete ofte samtidigt med, at elværker blev oprettet, og antog karakter af en epidemi. Efter 1. verdenskrig, da bilismen trængte frem, gik sporvejene tilsvarende hurtigt tilbage i antal og linielængde. Men forinden var betragtelige højder nået; en statistik fra 1916 melder om over 1000 sporvejsselskaber i USA. Og disse selskaber

havde tilsammen en linielængde på 60.580 miles, altså godt 97.500 km! Sporvognene kunne visse steder gøre anden færdsel vanskelig; den mængde, der ses på broen, giver et fingerpeg. Men endnu værre var det fx i New Orleans, hvor det i århundredets første årti var et sandt mareridt at komme tværs over Canal Street med dens 5 tæt trafikerede spor side om side.

Sporvogne i USA medførte i almindelighed ikke bivogn, men varierede meget i størrelse og form. Store, prægtige bogievogne vandt tidligt indpas, men var ikke enerådende. Visse steder indbød klimaet til anskaffelse af to sæt materiel: åbne sommervogne og lukkede vintervogne. Sidstnævnte kom naturligvis også i brug på en regnfuld sommerdag. I San Francisco (se senere) fik man kombinerede vogne med både en lukket og en åben afdeling. Det er rene sommervogne, der ses på postkortbilledet. På nogle sporvognslinier optog man godstrafik med særlige "box motors", og der fandtes tillige noget så specielt som en rust-sporvogn, men plads til kisten foran (bag føreren) og følget i resten af vognen.





New York. 28-1-09. Kære Tanke. I Anledning  
af min Fødselsdag sender dig de  
herdeligste Lykonstruktura, med tilbed  
til alle mine fra min Gudmor og alder.



#### HERALD SQUARE, NEW YORK

Dette kort og alle følgende er ligesom det første gengivet i overstørrelse, hovedsagelig dog kun ca. 28% over originalstørrelse (hvilket giver en arealforgøelse på 64 %). Ovenstående optagelse er ikke direkte dateret, men er vel højst ca. 5 år ældre end kortets poststempel-dato 13. juni 1911. Kortet, der er sendt fra New York til Danmark, er et koloreret fotografi reproduceret i en særlig litografisk teknik, indregistreret under navnet Pho-stint og iflg. den med rødt trykte tekst på skrivesiden udelukkende benyttet af udgiveren, Detroit Publishing Co.

Billedet er taget kort efter middag og er set i nordlig retning. Den centralt på Manhattan beliggende Herald Square er en af de skæve pladser, som er opstået ved skæring mellem det nyere, rektangulære gadenet og den gamle hovedfærdselsåre Broadway. Flere teatre ligger i nærheden. Det er Broadway, som ses i venstre side, og hvor kabeltrukne sporvogne triller af sted mellem de øvrige, overvejende hestetrukne køretøjer. Yderst til venstre lidt af 34th street, hvor endnu en sporvogn kommer til syne.

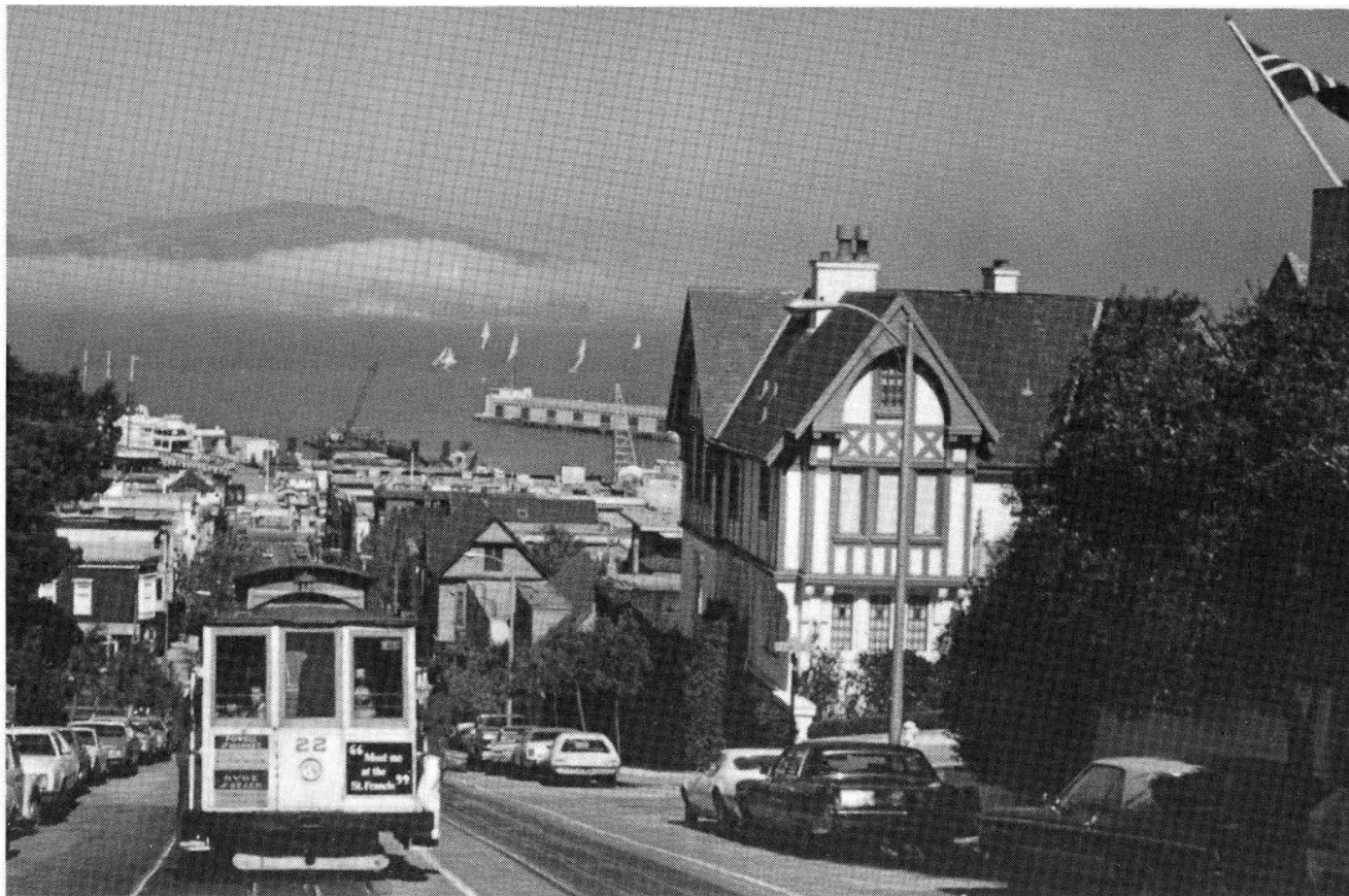
I højre halvdel ser man ud ad Sixth Avenue, med den mest centralt beliggende af de 4 nord-sydgående højbaner på den aflange Manhattan-ø. Den førte fra Battery Park på øens sydspids til Cen-

tral Park, hvor endestationen lå i nærheden af Carnegie Hall. Den første højbane i New York var kabeltrukket. Den kom i gang 1867, men selskabet krakkede 1869. Behovet var imidlertid øjensynligt; som resultat af en reorganisering opstod i 1870 New York Elevated Railway, sædvanligvis blot benævnt the "L", og i løbet af 1870'erne udbyggedes systemet. Lette bogievogne af træ (se forrige billede) trukket af efterhånden 300 små damplokomotiver udgjorde togene, som var i stand til at køre om hjørnet i kurver svarende til en legetøjsjernbane. De fleste af lokomotiverne var af Forney-typen med hjularrangement B2' og bagtank; de mindede for så vidt om jysk-fynske statsbaners litra P, men havde i modsætning til Thybanelokomotiverne et rummeligt førerhus.

Der var trods den intense toggang ingen signaler (men gode vacuum-bremser); man kørte på sigt, og det gjaldt om at holde godt ud-kig. Allerede i 1904 åbnedes den første undergrundsbane (subway), og omkring samme tid blev højbanesystemet elektrificeret. Det var resultatet af en lovgivning, der ved afskaffelse af dampdrift i byområdet sigtede på at fjerne en af generne ved højbanepri-nippet. På billedet ses strømskinnen langs selve sporet. Øvrige gener, bl.a. støjen, måtte man leve med helt frem til nedlæggelsesperio-

den 1938-43, da verdens største bybanesystem - med mere end halv strækninglængde under jord (eller vand) var udbygget så vidt, at højbanerne kunne undværes. Førnævnte Frank Julian Sprague (1857-1934) var uddannet som marineofficer, men forlod flåden og blev medarbejder hos opfinderen Thomas Alva Edison i 1884. Foruden trolleyen - og omtrent samtidig - blev han far til en multipel-styring, hvormed man kunne kontrollere flere elektriske motorvogne på én gang. Dermed var muligheden åben for elektriske bybanetog og andre tog sammensat af vogne eller vognsæt på den måde, der er blevet almindelig over hele verden. Begyndelsen blev gjort på Chicago's højbane, der for resten har overlevet New York's gennem mange år.





## SAN FRANCISCO

Dette kort er en reproduktion af et så godt som nutidigt farvefoto. Det er udgivet af B. Smith Novelty Co. i San Francisco og trykt af H.S. Crocker Co., Inc. i San Bruno i en teknik med den indregistrerede betegnelse Mirrokrome. Kortet blev sendt 5. maj 1984 til forfatteren.

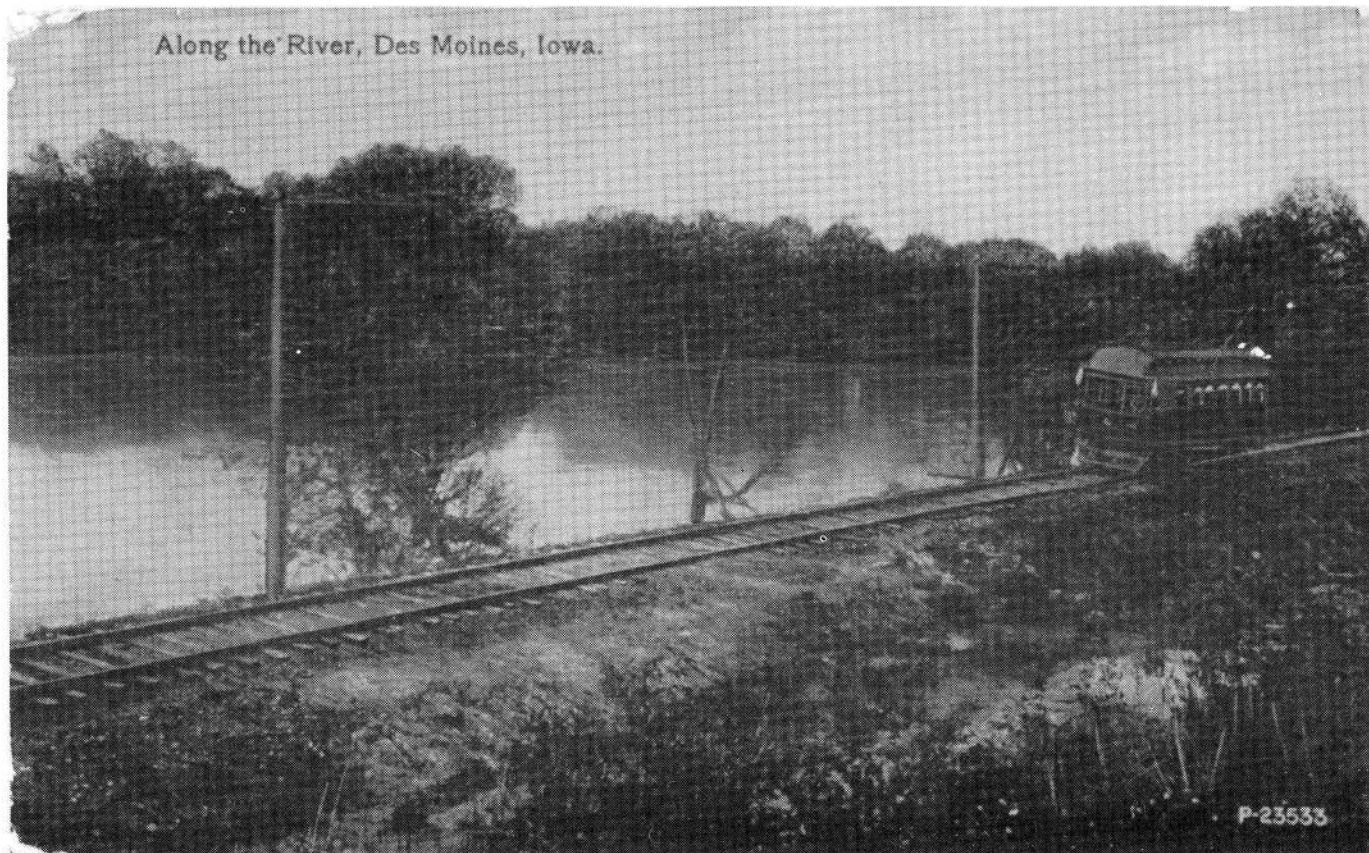
Motivet er en udsigt fra den stejle San Francisco Hill over San Francisco Bay. Den modsatte kyst er til dels skjult af dis. I forgrunden har man en af de kabeltrukne sporvogne, som er specielle på stedet og formentlig valgt på grund af terrænforholdene som den i sin tid eneste mulige løsning. Midt mellem sporets to skinner anes den rille, hvorigennem køretøjet får forbindelse med kablet. Disse cable cars (kabelvogne) eksisterer endnu som ganske vist atypiske, men alligevel fuldgældige mindelser om den dengang så blomstrende amerikanske sporvejsdrift (der var masser af hestetrukne sporvogne, før de elektriske kom til, og heri ligger måske forklaringen på, at man holdt sig til solokørende vogne i det store og hele). Netop i juni 1984 genåbnedes det aldrende anlæg efter 20 måneders stilstand hvor der var gennemført en hovedreparation for et beløb svarende til 750 millioner kroner. 44 vogne kom i drift påny, til glæde for såvel indbyggere som turister. Måske også til glæde for

biografgængere og fjernseere; det skulle være mærkeligt, om ikke de særprægede kabelvogne også fremtidig kommer til at optræde i den ene spillefilm efter den anden.

San Francisco's beliggenhed på en halvø er særdeles velegnet i relation til den beskyttede storhavn, som er dette bysamfunds eksistensgrundlag mere end noget andet. Men samtidig har beliggenheden medført vanskeligheder for jernbanetrafikken til og fra byen. Kun Southern Pacific Railroad når gennem en linie sydfra det egentlige San Francisco. Andre jernbanelinier - både andre selskabers (navnlig Atchison, Topeka & Santa Fe) og andre af Southern Pacifics linier - har endestationer øst for bugten, i Oakland og andre byer/bydele. Herfra var gennem mange år den eneste mulighed for at komme videre til San Francisco at tage over bugten med en af færgerne. Dem var der ganske vist også mange af, og en del ruter eksisterer endnu. På billedet ses en bilfærge i sit leje; den er delvis skjult af træet til venstre. - Mellem de to verdenskrige byggedes imidlertid ikke bare den berømte Golden Gate-bro fra San Francisco mod nord, men også en imponerende 7,2 km lang vejbro fra Oakland til San Francisco, tværs over bugten.

Og i 1969 færdigbyggedes en tunnel under bugten for en af linierne i det i 1966 påbegyndte,

elektrisk drevne bybane- og nærtrafiksystem BART (Bay Area Rapid Transit System), som blev taget i brug 1973-76. I forhold til et ældre elektrisk nærtrafiksystem, som måtte lukke sidst i 1940'erne, er BART særdeles sofistikeret både med hensyn til faste anlæg, rullende materiel og driftsform. Linielængden er 75 miles, hvoraf 20 miles er ført i tunneler. Der køres indtil 80 mph (129 km/h) og med en gennemsnitshastighed på 50 mph (80 km/h) inklusive standsning ved stationerne. For trods den høje hastighed at opnå en god stabilitet på de nogle steder meget forblæste strækninger har man valgt et bredspor på 5 ft 6 in (1676 mm) og bygget vognene i en omhyggeligt afprøvet strømlinieform. Hver vogn vejer 26,3 t, er 70 ft (21.336 mm) lang, 10 ft 6 in (3.200 mm) bred og rummer 72 siddepladser. Et specielt klimaanlæg kompenserer for de store temperaturforskelle, man møder undervejs. Alle vogne er selvdrevne, med en 152 hk (112 kW) motor på hver af de 4 aksler.



#### DES MOINES, IOWA

Igen i tiden før første verdenskrig med dette kort, som blev sendt i kuvert 18. maj 1914 fra Minneapolis i Minnesota til Danmark. Det udgivende firma har initialerne V og S sammensat således, at man ikke kan se, hvilken rækkefølge de skal stå i. I forbindelse med initialerne findes på skrivesiden prædikaterne "famous throughout the world" og "superior quality". Alligevel er kortet, som gengiver et koloreret fotografi, ikke særlig vellykket i teknisk henseende; det er alt for grumset. Vandets glasagtige udseende kan skyldes lang eksponeringstid. Sporvognen har i så fald været nødt til at holde stille under optagelsen. Dette passer med, at de hvide flag hænger lige ned. (Anbragt her betød de formentlig særtog i lighed med praksis på de dampdrevne jernbaner.) Imidlertid er der foretaget en vidtgående retouchering netop af sporvognen. Så meget, at man ikke undgår mistanken om, at den ikke findes på originaloptagelsen.

Byen Des Moines blev grundlagt 1846 og gjort til hovedstad i Iowa 1857. Den ligger ved floden af samme navn (som udtales Di Møjn). Den havde i 1905 75.000 indbyggere, i 1940 160.000 og i 1970 200.000 indbyggere. Floden er en biflod til Mississippi og sejlbart indtil byen, som var - og er - et vigtigt trafikknudepunkt

og handelscenter. Blandt andre trafikeredes den af følgende jernbaner: Burlington - Chicago, Great Western - Chicago, Milwaukee & St. Paul - Chicago, Rock Island & Pacific - Chicago & Northwestern - Wabash. En række forsikringsselskabers hovedsæde fandtes og findes stadig i Des Moines, som har haft en meget forskelligartet industri med elmateriel som et af specialerne.

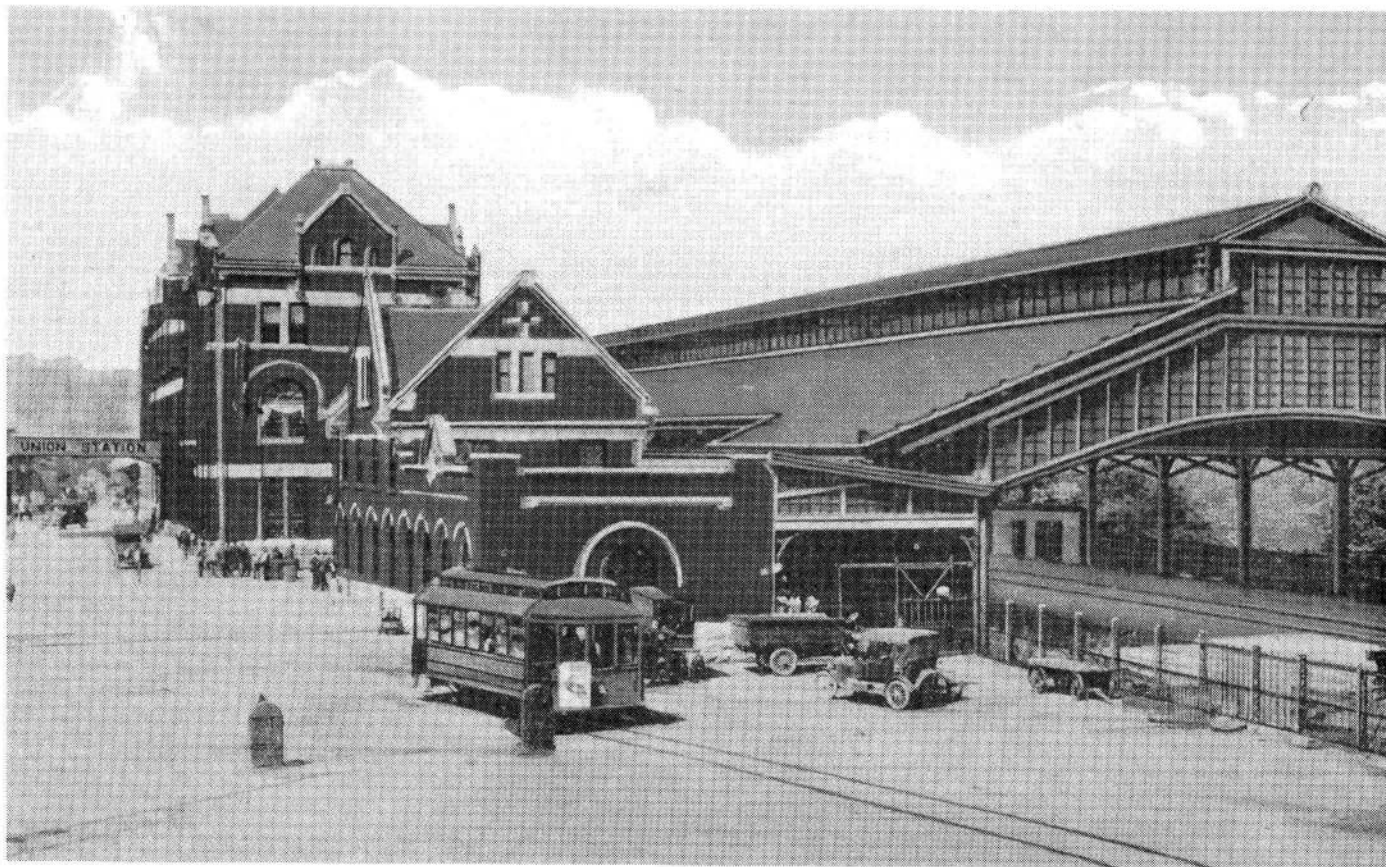
Des Moines var også en af de tidligste byer med elektrisk sporvejsdrift. Det forklarer motivvalget til dette postkort. Ud af USA's mange sporvejskilometre var der ikke så få interurban trolley lines (mellembys sporvognslinier), også kaldet rural trolleys (landsporvogne). Udtrykkene angiver en modsætning til electric streetcars (direkte: elektriske gadevogne) og lignende betegnelser for sporvogne i byerne.

Disse interurbans var lette elektriske jernbaner, som vekslede mellem at ligge i eller følge almindelige køreveje og at føres i egen tracé, som det ses her. Jordarbejderne var som regel beskedne, og længdeprofilen afveg ikke mere fra det naturlige terræn end højst nødvendigt; de elektriske motorvogne kunne forcere stigninger langt større end kendt fra almindelige jernbaner. Standsningsstederne lå ikke så tæt som på bysporvejene (eller de i by beliggende dele af de land-

lige linier). Hastigheden var derfor ganske god; 50 km/h (30 mph) var en sædvanlig fart, og der kendes enkelte eksempler på særlig velanlagte og -plejede linier, hvor der kunne køres over 100 km/h. Med fx tyvminutters- eller halvtimesdrift var landsporveje grundlaget for udflytning til landsbyer eller helt nye havebyer med boliger, hvor man var fri for industri- og forretningskvarterernes larm og røg. På den måde blev sporvejstrafikken dels en nogle steder særdeles alvorlig konkurrent til de egentlige jernbaners forstadstrafik og dels et supplement hertil, navnlig hvor man fra jernbanestationen kunne fortsætte med en sporvogn, der udgik fra den lidt efter togets ankomst.

Landsporvejene bar også en betydelig udflugtstrafik, og der fandtes særligt indrettede vogne til selskaber. Endog spisevogne nævnes. I visse tilfælde voksede linierne sammen til et alternativt banenet. I 1904 kunne et nygift par ligefrem tage med sporvogn på bryllupsrejse fra Delaware til Maine ad en strækning på rundt regnet 500 miles. Kun få gange undervejs måtte de "nøjes" med almindelige jernbaner, og de undgik i øvrigt industriområder så vidt muligt. Brudgommen, Clinton Lucas, skrev om denne færd bogen "Trolley Honeymoon", der i dag står som et kildekrift.





#### MONTGOMERY, ALABAMA

Trykt i Chicago af firmaet G.T., men udgivet af et firma i Montgomery: Service Engraving Co. Kortet gengiver et koloreret fotografi, der har gennemgået en omfattende retouchering. Det over disse linier viste eksemplarer blev sendt 1. februar 1919 (så vidt poststempelen lader sig tyde) fra Montgomery til New Orleans. Nærmere datering er vanskelig, men optagelsen kan vel højst gå tilbage til ca. 1910; der ses adskillige automobiler, og det eneste mulige hestekøretøj kan ikke bestemmes med sikkerhed, da det er delvis skjult bag sporvognen. Det er en hovedstadsbanegård, man ser på kortet. Men i en af den vestlige verdens mere ydmyge hovedstæder. Byen, der ligger ved Alabama-floden og stammer fra 1817, blev i 1847 hovedstad i staten Alabama. Ved år 1900 var indbyggertallet dog kun ca. 30.000, i 1940 var det 78.000, og i 1970 lå det på 133.000. Varieret handel og industri har præget Montgomery, efterhånden med hovedvægt på kvæg, bomuld, træ og gødningsstoffer.

Endnu en variation af temaet sporvogn kommer her til syne; foran banegården holder en akkumulator-sporvogn, på amerikansk kaldet storage battery streetcar eller (noget ulogisk) battery-powered trolley. Desværre betyder den åbenlyst ufuldstændige retouchering, at man hverken får or-

dentlig besked om sporene på forpladsen eller om jernbanesporene i perronhallen. Men det ses tydeligt nok, at dette personbanegårdsanlæg bygningsmæssigt tilhører en klar type: Langs den imponerende hovedbygning strækker sig på den ene side en både lang og bred perronhal. Og på den anden side rager en stor baldakin, som vogne kan køre ind under i flere rækker ved siden af hinanden, ud for hovedindgangen frem over forpladsen.

Bygningen står i rødt murværk med lyse bånd og øvrige dekorationer. Stilen, som - selvfølgelig - har europæiske rødder, er nærmest umulig at definere kort. Man fristes til at bruge etiketten "stationsby", men dermed er ikke sagt meget; også helt anderledes udseende amerikanske jernbanebygninger falder ind under samme betegnelse.

Mere væsentlig i nærværende sammenhæng er imidlertid banegårdens status; den er en union station, altså fællesstation for flere jernbaneselskaber. Hvor mange selskaber, der var med i anlæg og drift af denne union station, og hvor mange, der eventuelt havde eget banegårdsanlæg andetsteds i byen, er ikke opklaret. Men på den tid, optagelsen stammer fra, blev Montgomery ganske som Des Moines betjent af adskillige jernbaneselskaber: Louisville & Nashville - Western of Alabama -

Central of Georgia - Seaboard Air Line (ikke nogen flyverute, selv om det lyder sådan) - Atlantic Coast Line - Mobile & Ohio - Union Springs & Northern (som dog muligvis ikke nåede byen på egne spor). Jernbaner strålede ud fra byen i 8 forskellige retninger, temmelig jævnt fordelt på verdenshjørnerne, og gjorde den til et sandt knudepunkt for den skinnearne trafik, i så henseende dog overgået af Des Moines, hvorfra jernbane udgik i 13 retninger. Montgomery er stadig et betydeligt jernbaneknudepunkt, omend antallet af "stråler" er reduceret fra 8 til 5. Disse er dog alle hovedlinier og fører til byerne Birmingham, Atlanta, Savannah, Mobile og Meridian. Af de 13 linier ved Des Moines er 7 tilbage, men her drejer det sig om sekundære strækninger.

Anlæg af union stations blev vidt udbredt i USA på trods af den ofte hårde indbyrdes konkurrence mellem jernbaneselskaberne. Der lå naturligvis for de pågældende selskaber en besparelse i at være fælles om faciliteter og visse medarbejdere, men også for jernbanens brugere var der indlysende fordele ved fællesstationerne.



#### LANSDOWNE, PENNSYLVANIA

Atter et amerikansk kort, som er trykt i Tyskland. Det blev udgivet af Philip H. Moore, Media, Pennsylvania, og slutter sig til de foregående ved at være en reproduktion af et koloreret fotografi. Optagelsen stammer formentlig fra århundredets første årti; 28. oktober 1907 blev det viste eksemplar sendt fra Philadelphia til Kalundborg.

Stationen i Lansdowne tilhørte Pennsylvania Railroad, som man næsten kan se af stilen i navneskiltet; skønt bogstaverne har retvinklede yderhjørner, ligner de dem i artiklens overskrift. Man ser en forstadsstation i et villakvarter, udelukkende beregnet på passagertrafik og uden sidespor af nogen art. Billedet er taget fra en fodgænger- eller vejbro. Til højre ses, hvad man sandsynligvis godt kan betragte som afgangssiden, uanset at det drejer sig om en mellemstation. Her steg man på toget om morgenen for at komme til sit arbejde i byen, og ganske naturligt var stationsbygningen med billet salg, kiosk og andre faciliteter placeret her, hvor passagererne ventede. I den modsatte side, som efter samme tankegang må kaldes ankomstsiden, var der ikke tilsvarende behov. Steget af toget eftermiddag eller aften skyndte man sig hjem, men havde dog chancen for at vente under lættaget, til en eventuel byge var drevet over.

Der ses endog et lætag over trappen op til det omgivende terræn. Af sikkerhedshensyn er der et hegn mellem sporene, og med lup kan man se, at der endda er lukket med en låge i hegnet ud for overgangen i forgrunden; den har været forbeholdt personalet.

Stationsbygningen skal tydeligvis anslå en bestemt "landlig" stemning ved at være udformet på lignende måde som de omgivende beboelseshuse. Væggene fremtræder i murværk forneden, mens den øvre del er beklædt med spån og skråner indad som begyndelsen på et stejlt tag. Det egentlige tag, som har særdeles velvoksne udhæng, er skiferklædt. Dette gælder også lættaget på afgangssiden. Derimod er der tilsyneladende tagpap med lister på ankomstsiden lættag; deri ligger muligheden for, at disse er opført senere end afgangssidens bygninger. Men hvordan det nu end forholder sig, er alle lætagene båret af elegante konstruktioner: et bundt profiljern udgør en søjle, men folder sig foroven ud som en buket. Det er muligt, der endnu ikke var elforsyning i Lansdowne, da billedet blev til; der ses i hvert fald ingen lygter langs perronerne. Langt tilbage i billedet anes en vejkrydsning i niveau, og ved den ligger til højre for sporene en lille bygning. Det er et ledvogterskur, som ikke er meget forskelligt fra tilsvarende

småbygninger på hjemlige baner. Et af de typisk amerikanske træk er derimod de lave perroner med dæk af planker, som er lagt med smalle mellemrum, gennem hvilke regnvandet kan løbe hurtigt væk. Et veljusteret spor med stenballast fandt man ikke alle vegne. Men det passer godt til den velordnede station. Ikke bare den store Pennsylvania Railroad, men også mange andre jernbaneselskaber i USA lagde for øvrigt vægt på at gøre tog og stationer attraktive - af rent forretningsmæssige hensyn. Nogle steder blev der tilmed anlagt forbilledlige haveanlæg omkring stationerne, og ordet forbilledlig skal i denne forbindelse tages rent bogstaveligt. Det skete heller ikke for passagerernes blå øjnes skyld, men var endda ikke nogen dårlig ide. Der lå oven i købet heri en arealreserve, som senere skulle komme til nytte ved anlæg af parkeringspladser.





#### PONCA CITY, OKLAHOMA

I modsætning til de foregående kort er dette et ægte foto. Oplysningerne på skrivesiden er til gengæld sparsomme; frimærkefeltet indrammes ganske vist af bogstaverne AZO, men herudover står der intet om udgiver eller producent. Billedemnet er heller ikke nævnt; man har nøjedes med det lakoniske "Post card - Correspondence here - Name and adress here". Da kortet aldrig har været benyttet efter sin hensigt, er der intet skriftligt holdepunkt for datering. Ud fra billedet selv gætter forfatteren på tiden omkring 1920, måske lidt senere. Men skulle nogen blandt læserne være i stand til at komme sagen nærmere, er de velkomne til at ytre sig. Denne opfordring gælder selvsagt alle dateringsforsøg og artiklens indhold i det hele taget.

Trods manglende information om billedemnet er det heldigvis let at fastslå, hvad man ser: Atchison, Topeka & Santa Fe Railway's station i den Ponca City, som ligger i det nordlige Oklahoma ved Arkansas-floden. (En anden Ponca City findes i Nebraska). Byen havde 2.500 indbyggere i år 1900. Den var og er stadig station på den nord-sydgående hovedlinje mellem Wichita i Kansas og Oklahoma City, hvorfra den går videre til Fort Worth i Texas. Fra Ponca City udgår en sekundær jernbanelinie mod nordvest. Byen

og dens station ligger i det centrale område for AT&SF, der med et efter forholdene tætmasket net i Kansas og den nordlige del af Oklahoma for en stor del var og er enerådende her.

Som et foretagende med en del turisttrafik - eller ønsket om at få det - lagde AT&SF (the "Santa Fe") vægt på at skabe sig et bestemt, regionalt image, der kunne lokke passagerer til fx det sydlige California. (AT&SF spænder fra Chicago i øst til San Francisco, Los Angeles og San Diego i vest - og når mod syd til Galveston ved den mexikanske havbugt, "golfen".) Det gav sig udslag i, at man i de to første årtier af 1900-tallet erstattede mange af de ældre, ofte meget nøgterne, men næppe altid udtjente træhuse med murede og pudsede eller betonstøbte stationsbygninger, som havde røde tegltage og var præget af arkader m.v., som det ses på billedet. Til den anvendte stil er knyttet betegnelser som "mission revival", "mediterranean revival", "traditional" og "spanish style". Og visse var der noget spansk over stationen på billedet. Men som det fx ses af de store ruder forneden i vinduerne, er det så som så med ægtheden. Man må desuden tro, at denne bygning trods det "traditionelle" hører til dem, som blev udført i beton; det giver i hvert fald en god forklaring på, at de

kalkede facader ser så afskallede og miserable ud. Kalk binder ikke effektivt på cementstøbning og -puds.

Blandt detaljerne lægger man mærke til tavlen med togtider. Selv om de enkelte tal ikke kan læses, kan det med ret stor sikkerhed ud fra opstillingen fastslås, at det rejsende publikum til sin rådhed havde 5 daglige tog i hver retning på hovedlinjen og 3 på sidelinjen. Vingeskiltet ved den nærliggende dør viser, at der har været telegrafstation; med forstørrelsesglas kan læses: Western Union Telegraph. Perronerne (man ser lidt af en perron 2 nederst til højre i billedet) er ganske lave efter den sædvanlige amerikanske praksis. Men disse briller ved at være brolagt omhyggeligt med beton- eller teglsten, lagt i "sildebensmønster".

I billedets baggrund til venstre samt gennem arkaden ses lukkede godsvogne. Og i baggrunden til højre øjnes et træhus af den så almindelige art. Måske er det den tidligere hovedbygning bibeholdt med ændret anvendelse.



### HOLLAND, hvor??

Et kort med ægte foto, af samme karakter som det foregående og med samme tekst på skrivesiden bortset fra, at der også står "Made in Canada". Det er taget som det sidste eksemplar på en amerikansk station - ofte benævnt depot (udtalt "dipåut" med første stavelse betonet) - af en bestemt type: præriestationen. Men skønt navnet er klart nok, som det står med fuldt udvoksede bogstaver på varehustaget, er der alligevel tvivl, ikke bare om tiden, men også om stedet. Adskillige nordamerikanske byer hedder Holland, og det er foreløbig ikke lykkedes hverken at placere denne eller identificere jernbanelinien eller -selskabet. Kun står det fast, at stedet må søges i USA eller Canada inden for de områder, hvor der dyrkes hvede og/eller majs. De er til gengæld vidt udstrakte. Derfor appelleres også her til læserne om bistand; for dem, der eventuelt søger, er de firmanavne, som kan læses på bygningerne til venstre, muligvis en hjælp. På én af dem står "Lake of the Woods Milling Co." og på den nærmere "Ogilvie's No. 48" (siloens nummer?) samt "Flour and feed for sale" (mel og foder til salg).

De karakteristiske bygninger til venstre langs det fjerde spor er i øvrigt netop kendetegnende for præriestationen som type, omend ikke helt fra begyndelsen. Det er kornsiloer - trækonstruktioner -

som der kan være opført indtil et halvt dusin af ved den enkelte station, tilhørende lige så mange forskellige firmaer. I nutiden er kornsiloerne ofte det eneste, der er tilbage eller i brug efter den oprindelige bestemmelse ved stationer af denne art. Flere lukkede godsvogne, boxcars, ses foran den bageste silo. Der anes også nogle godsvogne længst ude i billedet ved, hvad der formentlig er et påfyldningsanlæg for kul og vand til lokomotiverne. Perronen - der er kun én - er af den sædvanlige lave type, udført af planker og tilsyneladende ikke særlig lang. Stationsbygningen derimod er på ingen måde primitiv. Måske er bygningen 2. generation på stedet; på den anden side tyder beplantningen til højre i billedet ikke på, at det er mere end måske 20 år siden, at jernbanen kom hertil og omdannelsen af prærien begyndte.

Tovejs-armsignalet, som her er anbragt på en med barduner afstivet udligger fra bygningen, mens placering på en mast var det sædvanlige, er i sit princip ikke meget forskelligt fra en hjemlig type, men "kør" markeres ved sænket arm.

Jernbanesporer i forgrunden er nok et studium værd. Man vægrer sig ved at tro, at det virkelig er et hovedspor, og alt tyder på, at der er tale om en sekundær banelinie. Ikke blot ser svellerne

noget medtagne ud og grusballesten forekommer forsømt, men de ret spinkle skinner bølger ud og ind såvel som op og ned på en sådan måde, at tung og hurtig kørsel må være udelukket. Ganske vist blev der i amerikansk jernbanebygning ikke altid lagt vægt på detaljerne - eller vægt på de samme detaljer - som i europæisk. Men skønt man fx ved bygningen af den transkontinentale jernbane i Canada i 1880'erne (Canadian Pacific Railway) af rationaliseringshensyn udelod tilpassende afkortning af skinnestykker i kurverne, tilstræbte man dog, at stødene alligevel lå nogenlunde lige over for hinanden. Det blev klaret ved, at en vis mindre procentdel af skinnestykkerne blev leveret i 28 og 29 ft længde, hvorimod normallængden var 30 ft (9,14 m) - egentlig ikke meget; allerede ved 33 km/h rammer hjulene et skinnestød hvert sekund! Men er skinnelængden på billedet for resten større? Med de forskudte stød må kørsel her have lydt som en trommehvirvel.



## Glimpses of Picturesque Scenery in the Northwest.



### SCENERY IN THE NORTHWEST

Nu farvel til stationerne og ud på strækningerne. Kortet her er udgivet af Bloom Bros. Co. i Minneapolis, Minnesota, og indgår i en serie, der blev kaldt Scenic America. En koloreret fotografisk optagelse ligger til grund for farvetrykket. Det reproducerede eksemplar blev sendt fra Fort Dodge i Iowa 24. juli 1916 til Danmark, i kuvert. Motivet er ikke nærmere lokaliseret; der gives ikke oplysninger ud over billedtitlen "Glimpses of Picturesque Scenery in the Northwest" (glimt af det maleriske sceneri i nordvestlige del (af USA)). Og hermed har stater som Montana, Idaho og Wyoming vel en chance for at være skuepladsen, men ikke Iowa.

Sceneriet er dog lige dejligt uanset lokaliseringen: et passagertog i et storslået landskab med bjerge i baggrunden. Toget har netop forladt stationen i et lille bysamfund, der ligger delvis skjult af skov, har passeret en å eller mindre flod på en bro (hvis dragere ses over sidste og næstsidste vogn), og er i en kurve kørt ud i det åbne land. Man kommer uvilkårligt til at tænke på fine optagelser fra det moderne Japan, af Shinkansen med Fujiyama i baggrunden. Der er noget af den samme betagende storhed i situationen, og man kan kun beklage den påtrængende retouchering af de skovklædte skrånninger, specielt til højre i billedet, og

af det formodentlig industrielle bygningsanlæg, som ligger mellem åbren og stationen.

Toget fremføres af et damplokomotiv, hvis hjularrangement desværre ikke fremgår tilstrækkelig tydeligt til sikker bestemmelse. Ud fra proportioneringen og togarten er der dog grund til at tro, at det drejer sig om en måske noget småhjulet ten-wheeler, dvs. 2' C. Selve togstammen er oprangeret af seks bogievogne, hvoraf de tre bageste er personvogne, i Amerika kaldet passenger cars eller coaches. Træbeklædte personvogne hed i amerikansk jernbane-slang "varnish" (egentlig samme ord som fernis), og et persontog kunne i tråd hermed omtales som "a string of varnish" (frit oversat: en række lakerede).

De tre forreste vogne i toget er en eller anden kombination af rejsegods-, brevpost- og pakkepostvogne. Det var ikke noget særsyn, at sådanne køretøjer var en væsentlig del af et amerikansk eksprestog, hvor de gik forrest og for så vidt dannede en slags stødpude i tilfælde af kollision. Men det var nu ikke altid, de udgjorde halvdelen af toget som her. De forskellige kategorier er følgende:

1. Post-office car (rullende postkontor, med brevsortering undervejs) udvendigt betegnet FAST MAIL (hurtig post).
2. Mail car (almindelig postvogn)

udvendigt betegnet U.S. MAIL.

3. Express car (vogn til pakkeforsendelser eller fragtgods afsendt af et af de livligt konkurrerende amerikanske, oprindelig som en slags budkompagnier eller kurertjenester fungerende express-selskaber. De var ikke uden indflydelse på det statslige postvæsens udvikling og takstpolitik; adskillige jernbaneselskaber gik også til en vis grad selv ind i branchen, jf. de hjemlige bane-pakker).

4. Baggage car (vogn til passagerernes rejsegods) udvendigt betegnet BAGGAGE.

5. Combined baggage and mail car (kombineret rejsegods- og postvogn).

6. Combined baggage and express car (kombineret rejsegods- og pakkepostvogn).

Yderligere fandtes kombinerede person- og postvogne, kombinerede person- og pakkepostvogne samt kombinerede person- og rejsegodsvogne.

Til alle de nævnte vogntyper stilledes naturligvis de samme krav med hensyn til hastighed, køreegenskaber og styrke som til personvogne i almindelighed.



#### CASTLE GATE, UTAH

Kort i flerfarvetryk efter koloreret og stærkt retoucheret fotografi. Ingen udgiverbetegnelse er påført. I stedet figurerer slagordet "See Europe if you will - but see America first" (se Europa, hvis De/du har lyst - men se Amerika først). Dette slogan stammer så vidt vides fra reklamepublikationer udsendt af Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railroad, også kendt som og senere officielt benævnt som the Soo Line. Ved ordet America skal her forstås USA, som i så mange sammenhænge (også artiklens). Opfordringen er på kortet fulgt op med en forklaring om billedets indhold. Forfatterens eksemplar af kortet blev sendt i kuvert 17. november 1919 fra Marysville i California til Danmark.

Var det forrige motiv noget ubestemt, er der til gengæld ingen tvivl om, hvad man ser her. Castle Gate - eller, som det oftest skrives nu, Castlegate - betyder borgport. Den port, der tales om, er indgangen fra nordvest til Price River Canyon. På hver sin side af åbningen står en kæmpe-mæssig søjle eller pille. De pågældende klipper, som her rejser sig næsten lodret, er henholdsvis 450 og 500 ft høje, altså 135 og 150 m, fra fod til top. De udgør en fortsættelse af de bagved liggende klippeformationer og sætter samtidig punktum for dem. Der ligger i nærheden en mindre

by, som også har navnet Castlegate og er station på den bane, der ses: Denver & Rio Grande Western, dengang og stadigvæk en hovedrute i USA's jernbanenet. Den forbinder i dag Denver i Colorado med Salt Lake City i Utah via Grand Junction og fortsætter videre mod nord fra Salt Lake City til Ogden. Toget på billedet ligner meget det på forrige billede. Men man kan have sine tvivl om, hvorvidt det er ægte. Dette forstået på den måde, at det måske slet ikke hører med til den oprindelige optagelse. Der er noget ved perspektivet, som tyder på, at det kan være "klippet" ind. Og om jernbanelinien virkelig var dobbeltsporet, da kortet blev lavet, kan der ligeledes være grund til at tvivle. Det kan lige så godt være en fremtidsdrøm, som har fundet udtryk i retouchørens i øvrigt - fristes man til at sige - noget teatraliske arbejde.

Denver & Rio Grande Western følger Price River, som den krydser på billedet, mere eller mindre direkte på en strækning af ca. 100 km, begyndende 15 km nordvest for Castlegate og sluttende ved Woodside, hvor banen drejer mod syd, mens floden løber mod øst for at munde ud i Green River, en af de større bifloder til Colorado-floden. Længere mod øst ligger banen på lange stræk langs selve Colorado River. Derimod har

den, trods navnet, ikke direkte noget med Rio Grande at gøre. Forklaringen ligger i, at denne linie opstod som en udvidelse mod vest af det oprindelig i staten Colorado's centrale og sydvestlige del koncentrerede Denver & Rio Grande Railroad System, som til dels var smalsporet. Linien havde til at begynde med sit østlige endepunkt ikke i Denver, men i det sydligere Pueblo, hvorfra man måtte rejse videre med bane mod nord for at komme til Denver. Linien til Pueblo findes stadig. Efter at det oprindelige system er blevet stærkt beskåret og udvidelsen er blevet hovedlinien, er udvidelsens navn overført til selskabet. Denver & Rio Grande Western Railroad er et af de få jernbaneselskaber i USA, som efter dannelsen af det offentligt støttede trafikelskab Amtrak har opretholdt langdistance-passagertrafik i eget regi.





#### EMPIRE STATE EXPRESS

J. Koehler, New York, har udgivet dette kort, som trykt i en enkelt, blåsort farve gengiver et maleri, muligvis udført i tempera. Det er fra den tid, da man på den modsatte side af kortet endnu kun måtte skrive navn og adresse på modtageren. Ganske som på det foran afbildede kort med Brooklyn-broen i New York har udgiveren derfor på billedsiden levnet en strimmel til at skrive på. Det afbildede eksemplar blev sendt fra New York City 21. maj 1903 til København.

Kortet forestiller angiveligt Empire State Express, og her er det altså toget, der er i centrum; det er ikke bare staffage som på de to foregående kort. Hele scenariet er særdeles romantisk. Månen skinner, og lys stråler ud fra de seks vogne, hvoraf den forreste synes at være en kombineret person- og rejsegodsvogn. Toget kører igennem, hvad der med et udtryk fra kunsthistorien kan betegnes som et "heroisk" landskab, og det er ikke en bestemt lokalitet, der er afbildet.

Kunstneren har ikke været nogen stor tegner. Der er kludder i perspektivet, og sporvidden er alt for stor. Det er formentlig også et udtryk for ubehjælpssomhed, når det ser ud, som om sporene flettes ind i hinanden på broen. Det er ganske vist gjort adskillige steder, men man ville næppe gribe til en sådan foran-

staltning på en så kort bro som den afbildede, og slet ikke på den rute, Empire State Express fulgte. Iøjnefaldende er også lokomotivets forvrængede proportioner. Til gengæld er der ingen tvivl om, hvilket lokomotiv der er tænkt på; herom senere.

Empire State bruges i betydning af staten New York.

Empire State Express blev oprettet i 1891 af New York Central som et af de ældste navngivne tog i USA. Markedsføringen var intens; der blev fra selskabets side udfoldet et vældigt PR-arbejde. Man appellerede bl.a. til publikum med høj fart og særlig komfort. 10. maj 1893 blev der med det nybyggede lokomotiv nr. 999 opnået den hidtil uhørte hastighed af 112½ mph, svarende til 180 km/h. Det skete på strækningen mellem Syracuse og Buffalo et sted, hvor sporet ligger vandret og lige. Lokomotivet og resten af toget blev vist på verdensudstillingen i Chicago samme år. Og baneledelsen fik overtalt de Forenede Staters postvæsen til at udgive et to-cents frimærke, hvor nr. 999 var afbildet på en sådan måde, at ingen burde være i tvivl om de 112½ mph. Nr. 999 var et 2'B-loko med 86 in = 2184 mm drivhjul. Amerikanske legetøjsfabrikanter greb hurtigt chancen, og mere eller mindre rimelige lokomotivmodeller med påskriften 999, og eventuelt Empire State

Express, bidrog til at kaste glans over dette tog og den højbenede lokomotivtype, som også postkortet afbilder. Nr. 999 blev for øvrigt senere ombygget i en mere sædvanlig form.

Succes'en blev fulgt op i 1902 med luksustoget Twentieth-Century Limited, der forbandt New York med Chicago på 20 timer. Det var herefter New York Central's flag-skib og blev vel i det meste af sin levetid verdens mest berømte (eller i hvert fald mest omtalte) passagertog, kendt også som ståtist i en lang række amerikanske spillefilm. "The Century" blev i sine velmagtsdage afsendt i indtil 8 afdelinger, hvilket ikke var praktisk i det lange løb. Man fandt da på at aflaste det berømte tog med nye navngivne, men stadig luksuøse tog, som gennemkørte ruten med knap så stramme tider. Straks fra begyndelsen fik Twentieth-Century Limited konkurrence fra Pennsylvania Railroad, som med toget Pennsylvania Special, fra 1902 kaldet Broadway Limited, ad en vanskeligere, men mere direkte rute også kunne klare turen fra New York til Chicago på 20 timer i komfortable omgivelser. Spionage?

Scenes along the Chicago & Northwestern R. R.  
New Double Track Bridge at Clinton, Iowa.



#### CLINTON, IOWA

Et lempeligt retoucheret og ellers vellykket, men ufølsomt farvelagt foto er gengivet på dette kort, hvor brokonstruktionernes røde farve til overmål er trykt skævt i forhold til selve billedet. Produceret af E.C. Kropp Co., Milwaukee, Wisconsin, men muligvis udgivet af Chicago & Northwestern Railroad; i hvert fald indgår kortet i en serie med motiver fra dette selskabs linier. Sendt 15. maj 1915 fra Clinton, Iowa, i kuvert til Danmark.

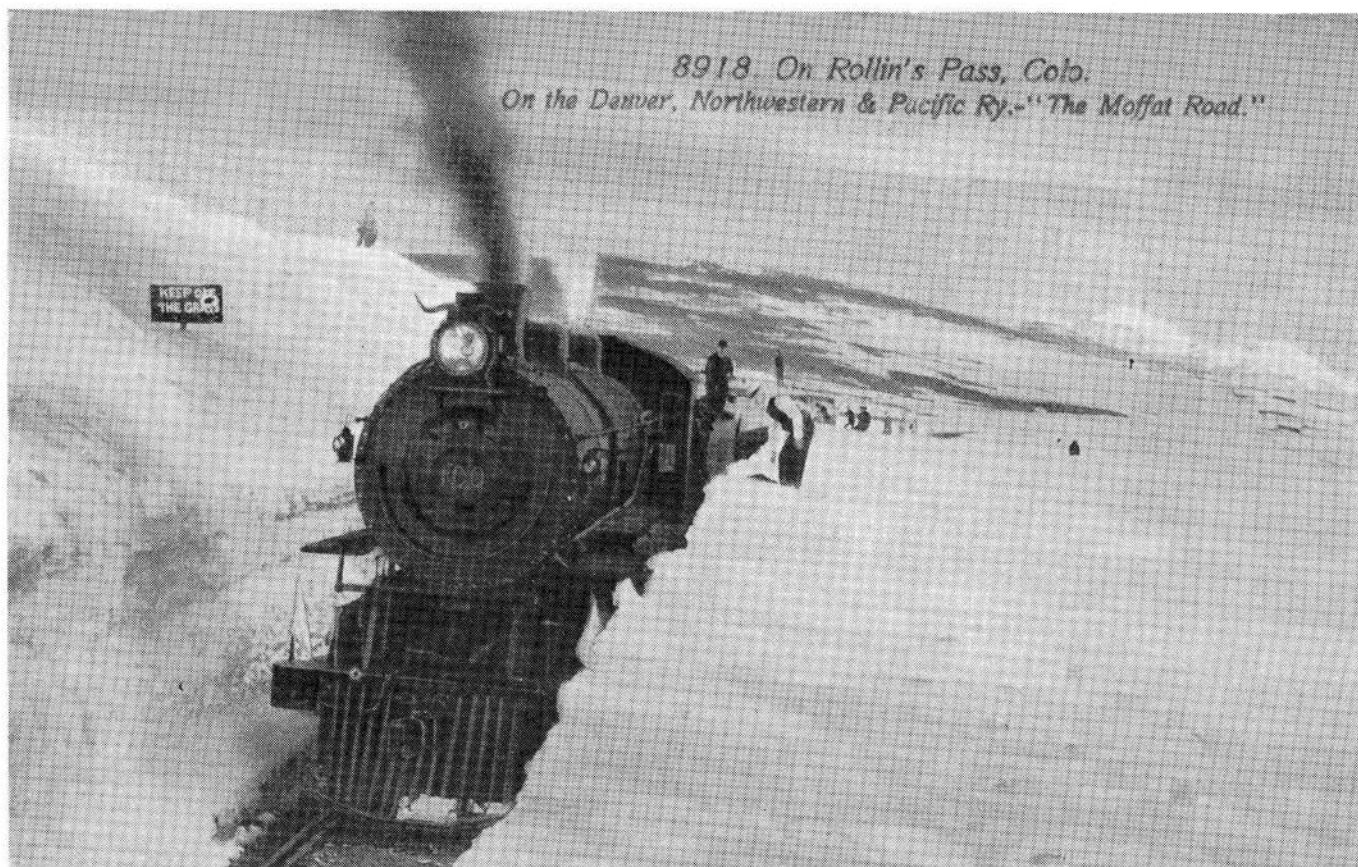
Det er Mississippi-floden, de viste jernbanebroer spænder over. Den ældre, enkeltsporede og væsentlig spinklere bro til venstre er ikke nævnt i billedteksten, som kun omtaler den nye, dobbeltsporede. Man ser fra Clinton på vestbredden over til østbredden, hvor den mindre stationsby Fulton i staten Illinois "tager imod". Der er adskillige broer over Mississippi, men floden er lang, og de ligger alligevel ikke tæt. Altså måtte stedet blive et jernbaneknudepunkt; spor udgik i 5 retninger fra Clinton og i 3 fra Fulton. I dag udgår jernbaner stadig i 3 retninger på hver side af floden. Vigtigst er vel den dobbeltsporede linie, som mod vest fører til Omaha og mod øst til Chicago. Den tilhører fortsat Chicago & Northwestern, men dette selskab er langt fra enerådende i området, hvor der er en vis trængsel af baner. En af dem,

Chicago Great Western, indgik i Chicago & Northwestern i 1968. Efter at 1000 blandt 15.000 medarbejdere i 1972 overtog banen som aktionærer, er det fulde navn nu Chicago & North Western Transportation Company. Blandt dette foretagendes aktiviteter er forstadstrafik ved Chicago, som bestrides med to-etages vogne, men i øvrigt på lignende måde som den sjællandske regionaltrafik. Togene trækkes af et diesellokomotiv fra Chicago til forstæderne og skubbes på tilbageturen til udgangsstationen i storbyen. Det samme lokomotiv fjernstyres da fra et højt placeret førerhus i en styrevogn, hvis gavl principielt svarer til arrangementet på DSB litra Bns.

Tilbage til billedet, hvor man i forgrunden bemærker både et mastesignal, et lavere sporskiftesignal og en person, der står mellem sporene og er en god hjælp til at få et begreb om størrelsesforholdene. Selve den dobbeltsporede bro ses at bestå af hele 9 fag med ensartede stål-gitterdragere af en velkendt type. Det samme må gælde den enkeltsporede bro, hvor sporet har et meget lavere niveau og dragernes konstruktionshøjde er mindre. Man er ofte tilbøjelig til at begrænse sine forestillinger om amerikanske jernbanebroer til de fra Western-film m.v. så kendte tømmerviadukter og lignende. Men faktum

er, at amerikanske jernbaner har udviklet og opført stålbroer, som er ganske væsentlige i antal og konstruktion. Ikke mindst har Mississippi og Missouri været en udfordring. Vest for disse floder var der, indtil den første transkontinentale jernbane (gennem Nebraska, Wyoming, Utah og Nevada til California) blev færdig i 1869, næsten ingen jernbaner, hvorimod der lå et allerede kraftigt udbygget net i de fleste stater øst for Mississippi-Missouri. 20 år senere var forholdene fuldstændigt forandrede; nu var der jernbaner i alle staterne, selv i Indianerterritoriet, det senere Oklahoma, og i nogle af dem var der næsten lige så tætte net som i øststaterne. Forbindelse over Mississippi og/eller Missouri var etableret mange steder, først med færge og siden med bro. Den mest eventyrlige af alle amerikanske jernbanebroer var dog at finde andetsteds: den allerede i 1855 indrettede, ret lette hængebro ved Niagara Falls, ligesom Brooklyn-broen efter projekt af John A. Roebling.





8918. On Rollin's Pass, Colo.  
On the Denver, Northwestern & Pacific Ry. - "The Moffat Road."

#### ROLLIN'S PASS, COLORADO

H.R. Schmidt & Co., Wichita-Denver, udgav dette kort, der aldrig har været i brug som postkort. Det stammer antagelig fra omkring 1910. En pænt koloreret og kun lidet retoucheret optagelse er gengivet, men der er tilføjet ekstra dramatik ved, at beskæringen afviger lidt fra lodret og vandret (se de stående personer).

Denver, Northwestern & Pacific Railway (senere Denver & Salt Lake Railroad) havde som så mange jernbaner i USA et navn, hvori det forjættende ord Pacific indgik. Men - igen som ved så mange jernbaner i USA - forventningerne blev gjort til skamme. Man nåede kun et par hundrede kilometer eller tre ud mod vest og nord. Undervejs passeredes det på billedet viste pas ved USA's store hovedvandskel, the Continental Divide. Passet ligger 11.660 ft (3.554 m) over havets overflade, det højeste punkt nået af nogen normalsporet jernbane i USA. Til afløsning af linien over passet byggedes 1921-27 Moffat-tunnelen, der er næsten 10 km lang og USA's tredielangste. Videre mod vest fulgte banen fra Sulphur Springs Colorado-floden på en strækning af ca. 60 km, før den drejede mod nord og vest og arbejdede sig frem til Craig ved Yampa River, en af bifloderne til Green River. Længere kom den ikke. Men skønt drømmen om at nå Stillehavet forblev drøm, blev resultatet alli-

gevel positivt. Hovedparten af den byggede bane blev nemlig en del af forannævnte Denver & Rio Grande Western. Det skete ved en forlængelse af strækningsafsnittet langs Colorado-floden frem til Dotsero, hvor de to jernbaner blev forenet. Således skabtes den direkte forbindelse til Denver fra Salt Lake City. Den resterende del af den oprindelige Denver, Northwestern & Pacific forblev en blindt endende sidebane og tilhører i dag ligeledes Denver & Rio Grande Western Railroad.

Der er en speciel stemning over billedet, som ser ud til at forestille et udflugtstog. Bemærk hornene på frontlygten samt klædedragten; den nærmeste person er i skjortearmer og stråhat. Det må være sommer, og det er måske også det, som skal understreges med skiltet, der bærer teksten KEEP OFF THE GRASS (oversat til det sædvanlige danske udtryk: Græsset må ikke betrædes). Skiltet er - ganske vittigt - plantet i den flere meter høje sne.

Billedet fra Rollin's Pass er især taget med for at pege på de vanskeligheder, bjergkæderne i USA betyder for jernbaneanlæg og drift. Det er dels Appalacherne, som strækker sig fra den nordlige del af Alabama og Georgia mod nordøst helt til Maine. Og navnlig er det Rocky Mountains, som forløber fra Mexico mod nordvest gennem mange af enkeltstaterne

over en stor bredde og videre i Canada frem til Alaska. Initiativerne har været talrige, både i udformningen af banelinierne og med hensyn til trækraften. Det er typisk, at verdens til enhver tid største lokomotiver eller lokomotivkombinationer både i damp-tiden og sidenhen har været at finde på de amerikanske jernbaneselskaber, som har linier i de nævnte bjergegne. Som fornemste eksempel kan nævnes Union Pacific, der endda på sine bjergbestigende hovedlinier intetsteds når højder som Rollin's Pass. Union Pacific har mønstret såvel de største konventionelle damploko, der nogensinde er bygget (88 stk. med det kun af denne bane anvendte hjularrangement 2'F1' - første byggeår 1926), som de største leddelte (25 stk. med det ligeledes "private" hjularrangement (2'D)D2' - første byggeår 1941). Siden er denne tendens fortsat gennem anskaffelsen af gasturbineloko (første byggeår 1948), hvor Union Pacific igen gik sine egne veje, og ekstra svære diesel-elektriske enheder på fx 6.600 hk.



#### MERIDIAN, MISSISSIPPI

Et Mirro-Krome-kort, ligesom det fra San Francisco trykt af H.S. Crocker Co., Inc. Det tilgrundliggende farvefoto anføres optaget af Hubert A. Lowman, og udgiveren er Deep South Specialties, Inc., Jackson, Mississippi. Kortet blev sendt 15. juli 1975 (yderligere datering har ikke megen betydning) til forfatteren fra Columbus, Mississippi (en mellemstation på jernbanelinien mellem Memphis i Tennessee og Pensacola i Florida, tilhørende St. Louis-San Francisco Railway Company - "The Frisco" - i 1981 indgået i Burlington Northern). Billedet forestiller to mindesmærker opstillet i Highland Park, Meridian, Mississippi. Byen ligger 290 km nordøst for New Orleans. Som jernbaneknudepunkt præget af bomuldsindustri og -handel, tidligere også af specielle højere skoler for sorte borgere. Indbyggertallet var 18.000 ved år 1900 og ca. 25.000 i 1920. Det ene mindesmærke, et godstogslokomotiv gjort til statue, erindrings om, at den i antal langt betydeligste lokomotivtype i første del af vort århundrede USA var denne, som blev kaldt Consolidation (i jernbane-slang forkortet til Consol) og havde hjularrangementet 1'D. En afrundet statistik ser således ud: 9.400 Consolidation-maskiner bygget i USA til og med år 1900, herefter 24.000 stk. i alt 33.400 stk., som fordelte

sig på 10.500 til eksport og 22.900 til brug på USA's egne jernbaner. Ligesom American-typen (2'B) så at sige tegner firmaet, når det gælder 1800-tallets amerikanske jernbaner, er Consolidation-typen valgt som symbol på jernbanerne i USA i 1900-tallets første halvdel. Dette så meget mere, som det på samme måde som de fleste andre steder i verden var godstrafikken, der havde størst betydning.

Det andet mindesmærke er en sten sat for en vis Jimmie Rogers, der også omtales som the "Singing Brakeman", America's famous Blues Yodeler, altså den "syngende brems (eller togbetjent)", Amerikas berømte blues-jodler (det hele lyder lidt underligt i oversættelse). Af den trykte tekst på kortets skriveside fremgår videre, at der hvert år til hans ære afholdes en festival, som tiltrækker "besøgende fra hele nationen".

Dette Jimmie Rogers Memorial og festival-arrangementerne fortæller lidt om, hvordan jernbanelivet i USA - både ved bygning og drift - har afspejlet sig kulturelt på mange måder og i en grad, det er svært at finde magen til andetsteds. Der er ganske vist ikke nogen jernbanegalop som Lumbye's, men til gengæld et betydeligt antal folkelige sange, som har noget med jernbane at gøre. De rækker lige fra "She'll be co-

min' round the mountain when she comes", som er en vrøvlet omskrivning af en gammel negro-spiritual med den melodi, der herhjemme har været kendt til teksten "Du må få min sofacykel, når jeg dør"(!), over protestsange som "In eighteen hundred and forty one", der skildrer irske banebørsters trængsler, til ballader om enkeltbegivenheder eller -personer, fx Casey Jones eller John Henry. Sidstnævnte døde iflg. overleveringen efter at have vundet et væddemål gående ud på, hvem der kunne arbejde hurtigst med at slå skinnespiger i, han selv med sin 30 pounds hammer eller en dampdreven maskine. Videre findes en række teaterstykker og romaner, navnlig fra 1890'erne, hvor jernbanen spiller en væsentlig rolle eller udgør det miljø, handlingen udspilles i; tendensen er som tidligere berørt fortsat i 1900-tallets spillefilm. Og sådan kunne man blive ved. De store afstande og den kendsgerning, at store dele af USA er blevet til det, det er, ved hjælp af jernbanen, har været udslagsgivende. Men mere "railrodiana" er der ikke plads til her. Måske en anden gang?



## M/F TREKRONER

## BILLEDKAVALKADE

Det var meget få billeder, der blev plads til i forrige nummer, derfor bringes vi på de næste sider supplerende illustrationer.

Vi beklager, at de store billeder i forrige nummer havde fået en mørkere rand. Grunden kendes ikke, men det kan skyldes, at oplægget var farvefotos.

Vi beklager dette, og skal samtidig rette en skrivefejl: På side 177 i nr. 4 er anført, at hovedmotorerne i M/F TREKRONER er af fabrikat Pilestick. Det skulle rettelig være: Pielstick.

M/F TREKRONER: Styrehus for, centerpult (Foto den 24/10 1987) (Alle billeder er taget af Ib V. Andersen).



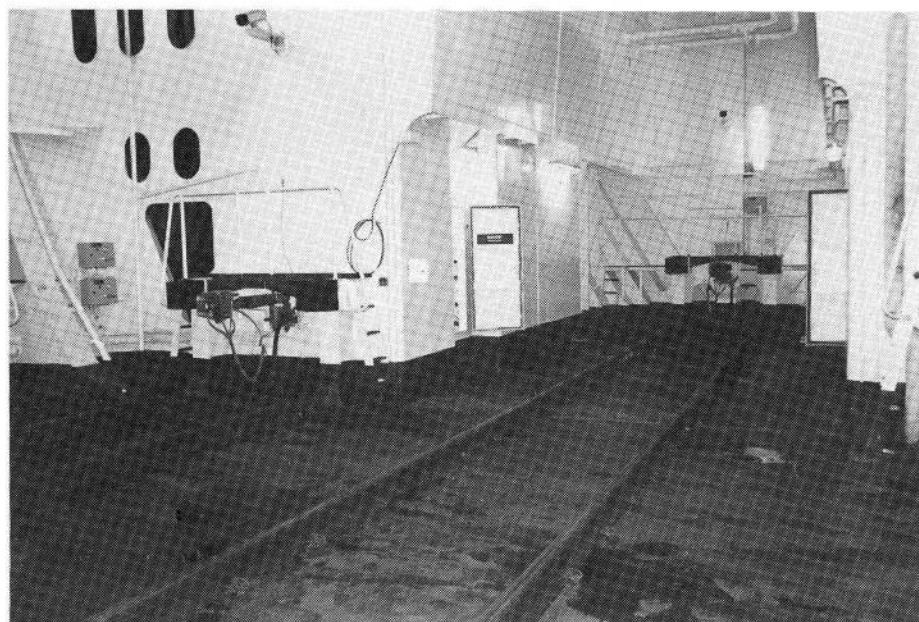
M/F TREKRONER: Styrbord brovinge med manørepult. Brovingerne er nu ved at blive overdækket. (30/4 1987)



M/F TREKRONER: Containerdæk set fra brodækket. (30/4 1987)



M/F TREKRONER: Vogndæk med agterport. (30/4 1987)



M/F TREKRONER: Vogndæk, spor 2 og 3 med automatiske koblingsanordninger. (24/10 1987)



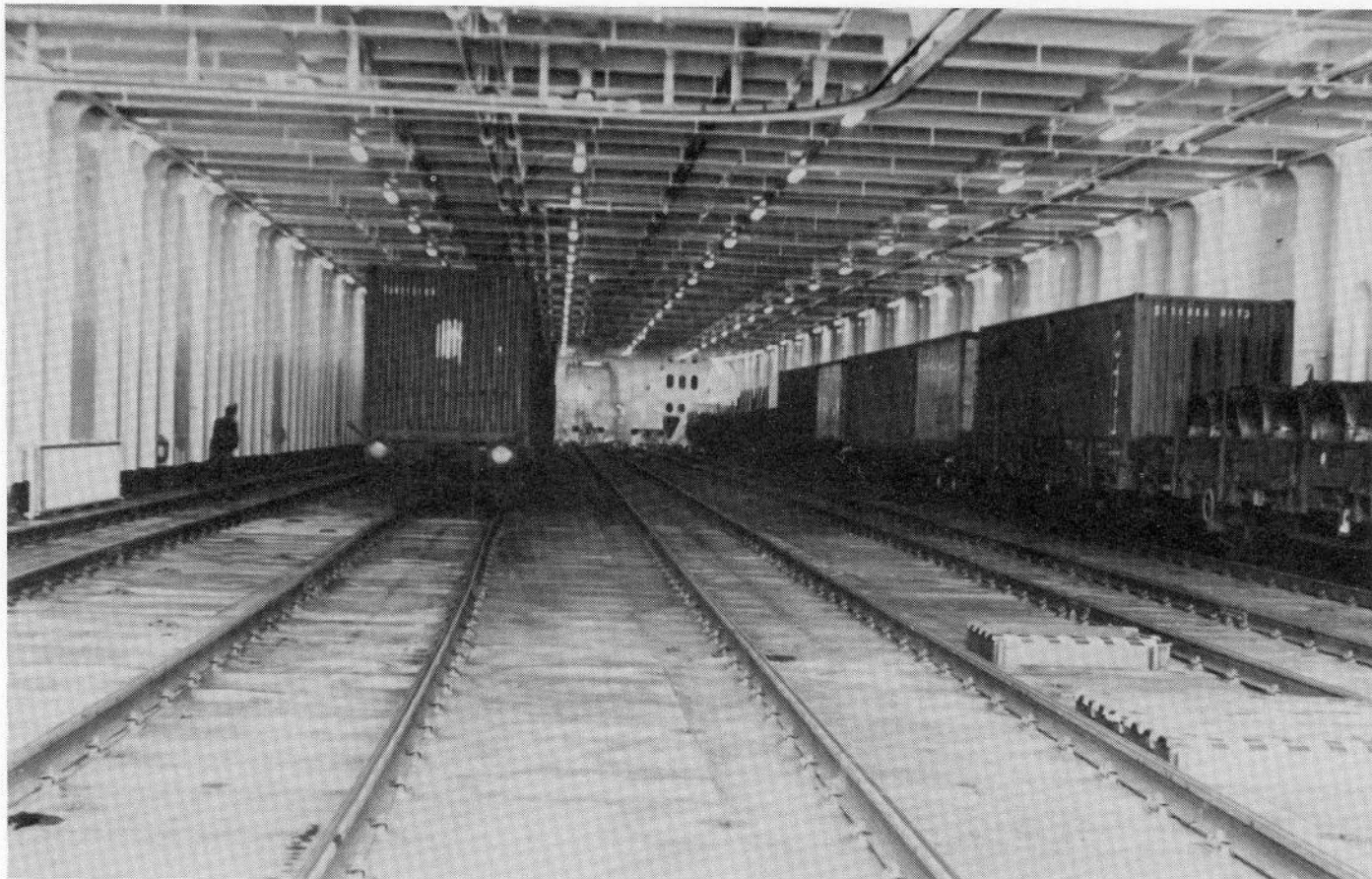
M/F TREKRONER: Rangercentral med manøvreplut. (24/10 1987)





M/F TREKRONER: Skorsten med dækshus bagbord agter. (30/4 1987)





M/F TREKRONER: Vogndækket set mod forskibet. (30/4 1987)

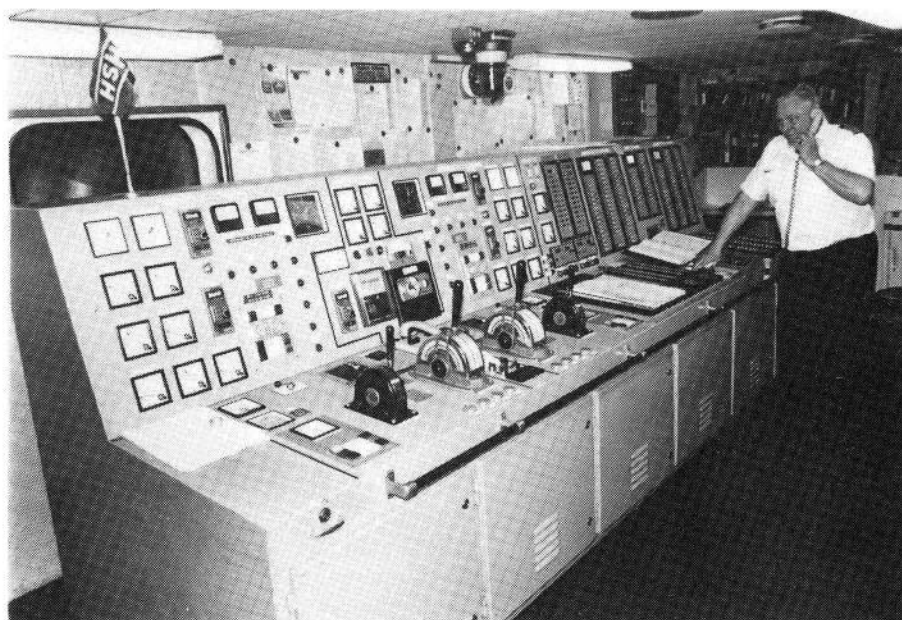


M/F TREKRONER: Fortøjningsspil på containerdækket. (24/10 1987)

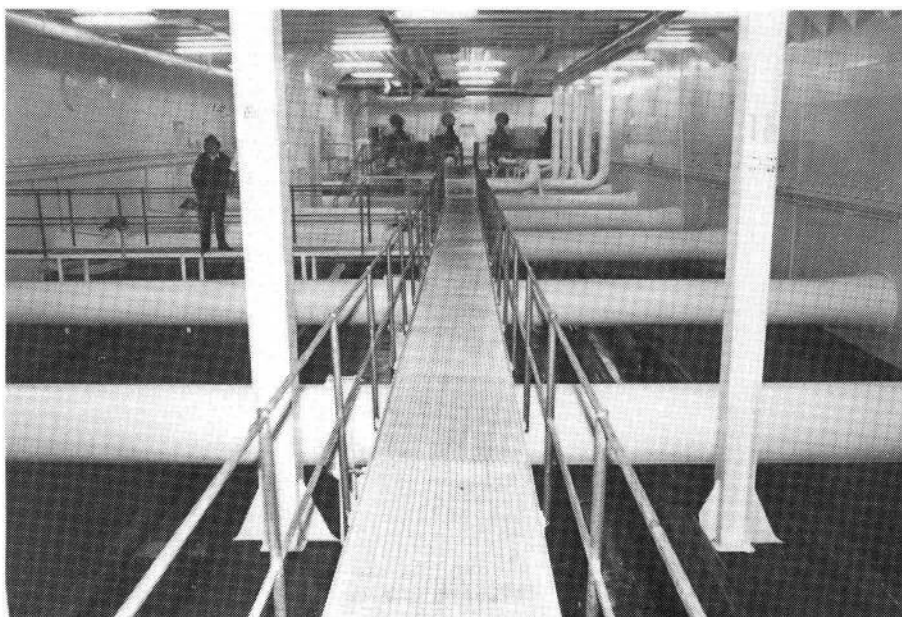




M/F TREKRONER: Betjening af drejespor i styrbord side. (30/4 1987)



M/F TREKRONER: Manøvrepult i maskinrum. (30/4 1987)



M/F TREKRONER: Underlast med pumper og rørforbindelser. (30/4 1987)

# LITTERATUR

## VANDELBANEN 1897-1957

Udgivet af Vejle Kulturhistoriske Museum med støtte af forskellige offentlige og private institutioner.

Forfattere: Viggo F. Hejlesen og Vigand Rasmussen i samråd med K.S. Knudsen (banens sidste driftsbestyrer) og Preben Lunde.

128 sider, ca. 200 fotos, pris ca. kr. 150,-.

VANDELBANEN adskiller sig lidt fra de fleste andre danske bøger om privatbaner, dels i formatet, dels i bogens systematik og endelig med hensyn til de tekniske oplysninger om især det rullende materiel. For eventuelle interesserede er oplysninger om sidstnævnte imidlertid tilgængelige andre steder, hvorfor dette forhold ingen betydning har.

Indledningsvis gives en udførlig beskrivelse af banen og dens stationer (holdepladser) og trinbrætter med udgangspunkt i Vejle Nord. I dette afsnit gives mange fortrinlige oplysninger om hvert holdested, ekspeditionsbygning, trafikforhold, postforhold og personale samt præcis den historiske orientering om stedet, som er af interesse i forbindelse med banen. Glimrende! Og mon ikke forfatterne i denne forbindelse har meget at være den historisk interesserede driftsbestyrer K.S. Knudsen taknemlig for.

Derefter følger et afsnit om banens historie, første del måske lidt triviell, men med afsnittet om banens anlæg bliver det interessant for alvor. Først omtales anlægget af strækningen Vejle Nord-Vandel og derefter Vandel-Grindsted (1914), hvorefter banens historie fortælles opdelt i velvalgte tidsafsnit. Bogens sidste del omfatter en fuldstændig materieloversigt.

Udover det allerede nævnte kan føjes, at bogen indeholder nogle tegninger af det rullende materiel, gengivelser af nogle af de mest karakteristiske plakater fra banen samt eksempler på køreplanerne. Endvidere findes gengivelser af banemærker og billetter samt et udmærket kort over egnen mellem Vejle og Grindsted, hvor banens forløb er tydeligt markeret.

Med hensyn til billeder er bogen meget velforsynet. Man kunne måske have ønsket lidt flere store billeder på bekostning af nogle af de mindre og måske knap så interessante. F.eks. burde billedet side 60 af indvielsestoget i Grindsted

i 1914 have været bragt i så stort format som muligt.

Bogen, der er velskrevet bortset fra nogle enkelte bagateller, kan varmt anbefales enhver i privatbanehistorie interesseret. Det er bogen om VEJLE-VANDEL-GRINDSTEDBANEN - intet mindre.

Ib V. Andersen

## PÅ SPORET AF 1987

af Jan Forslund og Mogens Duus  
Udgivet af banebøger  
Format 170x250 mm  
48 sider, hovedsagelig fotos  
Pris kr. 98,- (i boghandelen)

Bogen er (forhåbentlig da) starten på en årlig udgivelse. En årbog om danske jernbaner, som i stort og småt og mest ved fotos vil fastholde årets begivenheder.

Starten er god: De 3 første sider i tekst giver essensen af de mest markante begivenheder i "året" (oktober - september). Sidste side giver en oversigt over DSBs trækraft pr. 1. januar 1987 - lidt ude af samklang med bogen iøvrigt.

Resten af bogen er en fotokavalkade fra snart sagt alle hjørner og kroge, både geografisk og emnemæssigt.

Teksten er behagelig kort, men saglig - gengivelsen af billederne god - og den tekniske kvalitet af optagelserne er særdeles god.

Køb den - så kommer fortsættelsen i 1988!

Holtrup

## ROEBANERNE

De danske roebaner i billeder og tekst,  
af Tom Lauritsen og John Poulsen,  
Format 170 x 250 mm  
72 sider, rigt illustreret og med farvefotos på omslag.  
Pris kr. 129,- (i boghandelen)

En længe savnet bog om et stort kapitel i den danske jernbanehistorie er hermed kommet.

Bogen rummer 3 hovedafsnit: Banernes historie (og sukkerproduktionens), beskrivelse af de enkelte banesystemer (fabriksoplande) samt oversigt over materiellet.

Der er virkelig gode kort over de enkelte banesystemer, som for mig vækker mange gode minder om den tid, hvor jeg og nogle interessefæller "støvede rundt" for at finde de bedste steder til fotografering.

Bogen rummer et utal af vidunderlige fotos, såvel meget gamle som yngst mulige. Teksten er velskrevet og veldisponeret, og ved min ret hurtige gennemlæs-

ning har jeg ikke fundet nogle "brølere" og heller ikke generende trykfejl.

Jeg savner nogle tegninger af trækraft og rullende materiel - men det ødelægger nu ikke helhedsindtrykket: en god og gedigen bog om Roebanerne.

Endelig synes jeg, at Svend Jørgensens navn burde være fremhævet noget tydeligere end sket. Jeg synes hans ånd har "svævet over vandene".

Holtrup

## DANMARKS JERNBANER

af Buch og Gomard.  
Genoptryk af bind 1.  
Udgivet af banebøger.  
Format 170 x 250 mm.  
380 sider, ill.  
Pris kr. 229,- (i boghandelen)

Det første store danske opslagsværk om jernbaner var Buch og Gomard's Danmarks Jernbaner, der udkom i midten af 1930'erne. Det udsendtes i hefter og kunne senere samles i et historisk bind (på 488 sider) og en biografisk del (på 776 sider). Heraf er der i dag ingen interesse for biografien, og banebøger har derfor det bort fra denne del, samt nogle uinteressante afsnit i den historiske del. Resten er genoptrykt i let formindsket udgave, og der er et par sider supplement om senere begivenheder.

Bogen fortæller i kronologisk orden (efter strækningens (DSB) eller privatbanens åbningsdato) kort om forhistorien, om anlægget og åbningen, samt i de fleste tilfælde om banernes driftsresultatet i årene op til værkets udgivelse.

Der er nogle fotos - men absolut ikke i det antal og den kvalitet der kendetegner nutidens udgivelser.

Bogen bør stå i enhver jernbaneinteresserts reol.

Holtrup

## STREJFTOG 1

DSB i 50'erne og 60'erne fortalt i billeder med tekst af J. Guldbæk Christensen.  
Udgivet af "Lokomotivet".  
Format A 5.  
64 sider - hovedsageligt fotos.  
Pris kr. 40,- (fås hos "Lokomotivet" eller i hobbyforretninger)

Dette nydelige hefte har jeg fået til anmeldelse for meget længe siden - men det har beklægeligvis været forpuppet i en "forkert" bunke hos mig.

I heftet findes 90 fotos i stærkt varierende størrelse med en charmerende tekst, der forstærker billedoplevelsen kolossalt. Heftet er opdelt i afsnit:



dampen, motortrækraften, vognene - såvel person- som gods - og der afsluttes med Miljøet og den daglige drift.

Det sidste afsnit tiltaler mig mest, fordi Guldbæk har et godt øje for småtingene og de lidt usædvanlige kameravinkler, og så viser de fleste af fotoene noget, som er gået heden forlængst.

Holtrup

#### ANDET LÆSESTOF

Dansk Jernbanearkiv, postboks 36, 4990 Sakskøbing, har udgivet et fotografisk genoptryk af

de af De Danske Statsbaner i 1920'erne udarbejdede: Tekniske Betingelser for Levering af Vogne.  
Hefkets pris er kr. 25,-

JP HOBBY har udgivet sin Prisliste nr. 9 i november 1987. Kataloget omfatter dels færdigdelte til modelbygning i spor 0 (bl.a. et byggesæt til en afjedret bogie til Bornholmske Jernbaners personvogne A 301-303) og dels messingprofiler, træprofiler og træplader m.v. Henvendelse til JP HOBBY, Havrevænget 8, 3650 Ølstykke.

Nyhedsbrev med katalogsider fra TRINBRÆTTET - ialt 32 A4-sider med omtale af alt hvad hjertet begærer indenfor løsdele m.v. til modelbyggeren. Lokomotivdele, modelnips, værktøj, plast, messing, træ, byggesæt, motorer, færdigmodeller, ætsedele og meget mere.

Fås ved indsendelse af adresse-ret A4-konvolut frankeret med kr. 7,10 (d.v.s. 3. vægtsats) til:

TRINBRÆTTET LYSTRUP  
Rugmarken 93  
8520 Lystrup eller  
TRINBRÆTTET VEJLE  
Bleggårdsgade 14  
7100 Vejle.

#### FORTEGNELSE OVER SIGNALPOSTENS FORLAGS UDGIVELSER, RESTOPLAG, PRISER m.m.

#### A: SIGNALPOSTEN. KOMPLETTE ÅRGANGE:

(Tal i () angiver restoplagets størrelse)

	pris kr.	andel i porto kr.
15. årgang - 1979 (12)	70	7
17. årgang - 1981 (21)	85	7
18. årgang - 1982	90	7
19. årgang - 1983	96	7
20. årgang - 1984	100	
21. årgang - 1985	119	
22. årgang - 1986	122	
23. årgang - 1987	128	
24. årgang - 1988 løbende	135	

#### B. SIGNALPOSTEN, enkeltnumre:

Her er portoen kr. 3,- pr. stk. - dog ikke over kr. 12,- pr. ordre.

9. årgang, nr. 2, 5 og 6 (få!) 5	
10. årgang, nr. 3, 5 og 6	6
11. årgang nr. 1 og 5	8
(meget få af nr. 6)	8
13. årgang, nr. 3	14
15. årgang, kun nr. 1 og	
meget få af nr. 2 og 3)	18
16. årgang, kun nr. 2-3-4	20
17. årgang, kun nr. 1-3-4	22
18. årgang, kun nr. 1 og 4	24
19. årgang, kun nr. 2-3	26
20. årgang, kun nr. 2-3-4	28
21. årgang, kun nr. 2-3-4	32
22. årgang	33
23. årgang	35
24. årgang	37

Tidsskriftet SIGNALPOSTEN er udkommet med 1. årgang 1962/63, 2. årgang 1964, 3. årgang 1965/66 og 4. årgang 1968 o.s.v. Alle ikke ovenfor under A og B nævnte numre er udsolgt, desværre

#### C. SIGNALPOSTENS BØGER:

Titel	vægt g.	pris kr.
Damptrækraft i model	1100	95
Romantik i Røg og Damp	400	35
Fotohefte 3, TFJ	175	18
Fotohefte 4, NKJ	125	12
og så kommer toget, Trine	150	14
Danske Jernbanestrækninger I	50	8
Danske Jernbanestrækninger II	150	40
Supplement til Bay	70	20
JS/DMJK 40 år	75	12

Ved køb under post C skal tillægges porto efter følgende skala:

Samlet vægt pr. ordre indtil 500 g	10
samlet vægt mellem 500 g og 1 kg	16
samlet vægt mellem 1 og 5 kg	24
samlet vægt mellem 5 og 10 kg	32
samlet vægt mellem 10 og 20 kg	55

Bestilling sker ved indbetaling af beløbet på giro 6 49 47 22, adresse: SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, og husk at anføre de ønskede numre samt nøjagtig afsenderadresse på kupon til modtager.

Til orientering: SIGNALPOSTEN har yderligere udgivet følgende titler, der dog alle er udsolgt fra forlaget:

DSB OLD-TIMERE i model  
Fotohefte 1, APB nordenfjords  
Fotohefte 2, APB, søndenfjords  
DSBs S-tog  
Skive-Vestsalling Jernbane, 40 år - 1964  
Skagensbanen 1890-1965  
Hirtshalsbanen 1925-1965  
Hornbækbanen 1905-1916-1966  
DMJU årbog 1970  
DMJU årbog 1972

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.

## NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Godt nytår og hjerteligt velkommen til SIGNALPOSTENs 24. årgang, 1988.

Ved nytårstide stopper man naturligt op og gør status. Det har jeg gjort også i år, men jeg er gået lidt dybere end jeg plejer.

Jeg har spekuleret over, hvorfor SIGNALPOSTEN er blevet så gammel, som den vitterligt er. Jeg har ikke på noget tidspunkt været træt af arbejdet, omend det undertiden har været noget træls. Det sker, at det kniber for redaktionskomiteens faste medlemmer at blive færdig med lovet stof til aftalt tid, hvorfor det ind i mellem har været noget tilfældigt, hvad jeg har kunnet komponere sammen i det enkelte nummer. Heldigvis har SIGNALPOSTEN også mange "free-lancere", hvis arbejde jeg sætter særdeles stor pris på, og som så har hjulpet mig ud af kniben.

Jeg ved også, hvorfor det kan komme til at knibe. Alle prøver på og higer efter stadig at gøre det bedre, og vore muligheder for at skaffe oplysninger og illustrationer er vokset støt gennem årene. Det betyder også, at forfatterne må bruge mere og mere tid på stadig større artikler - og vi er (desværre) allesammen nødt til at skaffe til det daglige brød ved siden af, for SIGNALPOSTEN yder stadig ikke honorar!

Det er mig ufatteligt, at vi har kunnet producere så meget stof

om så mange emner - det troede jeg ikke muligt for 20 år siden.

Så er der det vigtige punkt der hedder økonomi og abonnental. Jeg skal ikke gøre forsøg på at tilsløre, at abonnentalen er faldende. I vort største år (1980) var vi oppe på 982 direkte abonnenter (og jeg drømte om nr. 1000!). I 1987 nåede vi 888 mod 906 i 1986, og for 1988 ser det ud til, at vi igen "mister" en 30-40 stykker. I skrivende stund har 22 skriftligt afmeldt sig, og der skal jo nok også være nogle enkelte, der "bare" undlader at fornye. Der er kun kommet 3 nye til - og det er alarmerende.

Gennem de senere år har vi mistet ca. 30 biblioteksabonnementer, som ellers burde være noget af det sikreste, skulle man tro. Men offentlige besparelser rammer altså også vores lille blad.

Desværre ser det ikke ud til, at bibliotekernes kunder går over til direkte abonnement! Løssalget gennem hobbyforretninger er også faldet - ialt med ca. 40%. Til gengæld har SIGNALPOSTEN haft en lille indtægt fra annoncer i 1987.

Regnskabet ses hosstående - vi holdt altså skindet på næsen, selvom 23. årgang blev på fulde 200 sider.

Om vi når så højt i 1988 vil tiden vise. Alle ved - forhåbentlig da - at vi udsender så mange sider, som økonomien kan

bære, og hvis indtægterne falder, ja så daler sidetallet.

Der har på det sidste været et stort aftræk på bl.a. gamle numre af SIGNALPOSTEN. Andetsteds i bladet ses forlagets liste, og bemærk specielt her, at der kun er meget lidt tilbage af komplette 15. årg. og 17. årg., og at enkeltnumre før 17. årgang også er meget sparsomt repræsenteret. Bemærk også venligst, at der igen er kommet portoforhøjelse.

Jeg vil gerne udtrykke redaktionens dybtføjte tak for alle de venlige breve m.v., som er modtaget. Afskrift af girokopunerne uddeles til redaktionens medlemmer som en stor opmuntring i arbejdet. Vi håber at kunne leve op til alle blomsterne og takker samtidig for de mange forslag til nye artikelserier.

Som man også vil have bemærket, har Nyt fra Redaktionen holdt flyttedag, og den vil fremover være at finde her på bagsiden. Pladsen på side 2 var efterhånden blevet for knæben til alle de facts, der burde stå der - og som nu står der!

Iøvrigt forsøger vi at holde den gammelkendte stil - se bare i næste nummer, som forventes udsendt ca. 25. maj 1988 - men kun til dem, der har betalt!

På genhør!

Holtrup

### SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB, 1987

	indtægter	udgifter
23. årgang, 1987	101.429,75	105.688,19
Gl. årg. (op til 22.)	5.661,95)	
Danske jernbanestr.	152,50)	
og så kommer toget..	103,30)	
Supplement til Bay	44,25)	1.041,-
Fotohefter 3-4	383,20)	
Romantik i røg og damp	667,05)	
Damptrækraft i model	1.116,25)	
Årets overskud		2.829,06
Balance	109.558,25	109.558,25

### STATUS pr. 31. december 1987

	aktiver	passiver
Beholdninger	112.910,40	
Kapitalbevis	5.000,-	
Forudbetalte abonn.		65.661,55
MOMS-mellemværende		11.700,21
Diverse deb./kred.	400,-	108,-
Formue 1/1 1987	38.011,58	
+ overskud	2.829,06 =	
Formue 31. december 1987		40.840,64
Balance	118.310,40	118.310,40