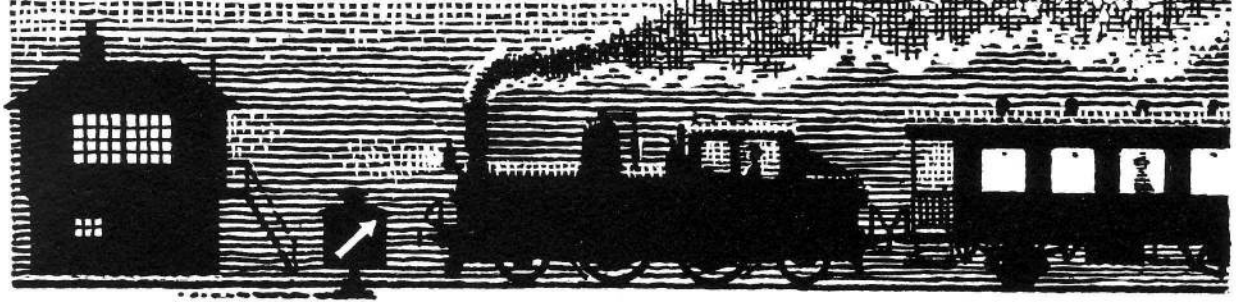


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

24. årgang 1988

juni, nr. 2

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 - NUMMER 2 JUNI 1988

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Motormateriellet, 1A-Triangel	51
Kædehuse på MB	69
Vi bygger, kædehuse m.v.	73
Litteratur	78
Nedlagte baner, TKVJ 4.	79
Vore færgeoverfarter, Sallingsund, 1. del	95
Jernbanens grundlove, Politianordning	99
Rettelser	102
Billedgalleri	103
Nyt fra redaktionen	104

Forsidefoto: Esbjerg 15/7 1966 med
E 976 og N. 205. Fotografen var A.
Kernwein: .. er de ikk' dejlige?

MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

DSB's 1A-TRIANGELVOGNE
MODEL VIII/VIIIA
ME, MF og MC"
(fortsat)

1929 udbrød den hidtil værste, verdensomspændende økonomiske krise, der ruinerede utallige private næringsdrivende, deriblandt en mængde landmænd, ligesom den skabte en enorm arbejdsløshed - meget værre end i 1980'erne - over hele verden. Krisen berørte også jernbanerne, dog i meget ringere grad end de ovennævnte grupper, og det kom nu banerne til gode, at de allerede i

stort omfang var begyndt at motorisere driften, inden krisen satte ind - hvilket især gjaldt privatbanerne. Man fik nok noget faldende transporter af passagerer og gods, men meget skulle jo transporteres i alle tilfælde, så der blev ikke i Danmark nedlagt baner på grund af krisen, og den kastede kun relativt få jernbanemænd ud i arbejdsløshed.

Krisen klingede efterhånden af i løbet af 30'erne, hvor man herhjemme bl.a. søgte at bekæmpe arbejdsløsheden ved at igangsætte store offentlige arbejder, bl.a. inden for DSB.

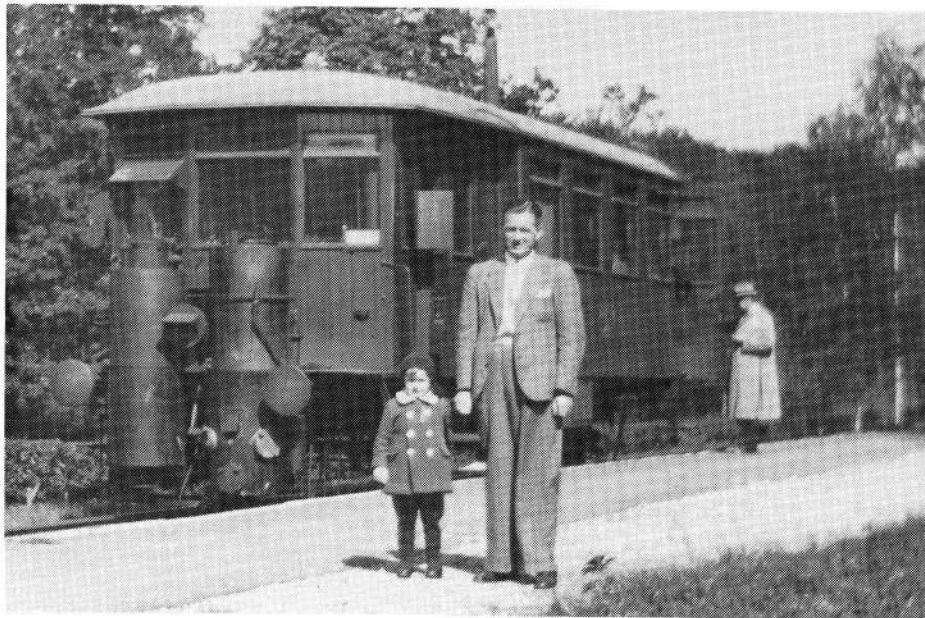
Her søgte man fx. at tage kampen op med den stadig voksende bil-konkurrence, ikke mindst ved indsættelsen af større og hurtigere motorvogne, heriblandt de første lyntog.

Bygningen af de store broer over Lille Bælt, Storstrømmen og Odde Sund skaffede også mange arbejdspladser i kriseårene. Broerne forbedrede DSB's trafikbetjening af landet betydeligt, sammen med den kraftige modernisering af banernes rullende materiel, bl.a. med nye, bekvemme stålvogne og hastigt fremskridende afskaffelse af III klasse med træbænke i de ældre personvogne.

I den københavnske nærtrafik indførtes de elektriske S-tog og der skete en voldsom vækst i udflytningen af boliger til omegnen, så S-togene fik hurtigt nok at køre med. Der florerede i det hele taget en udpræget optimisme inden for DSB, hvis nye, dynamiske generaldirektør Knutzen var så uforsigtig at sige, at det sidste damplokomotiv til DSB var bygget. Han kunne ikke forudse, hvad der ville komme af trængsler inden for de næste, få år.

1936-39 udkæmpedes den spanske borgerkrig, der resulterede i, at fascisterne med general Franco i spidsen tog magten i landet. Tyskland under Hitler støttede Franco militært og fik derved en glimrende lejlighed til at indøve den moderne luftkrig i praksis. Det fik store dele af Europa i de kommende år rig lejlighed til at stifte bekendtskab med.

I marts 1938 indlemmede tyskerne Østrig i det tyske rige, og i oktober samme år annekteredes også det czechiske randområde Sudeterlandet, der omgav Böhmen og Mähren på de 3 sider. Marts 1939 besatte de tyske tropper resten af Tjsekoslovakiet, men de nævnte erobringer var alle sket så hur-



Øverste billede:

Først med trægas-toget: LNJ M 1-2 fik trågasgenerator i 1940.

(Arkiv: Alkjær)

Nederste billede:

LNJ M 1 og 2 med gasgeneratorer kunne godt køre små blandede tog, her i Jægersborg i 1944.

(Arkiv: Alkjær)

tigt og overrumplende, at der ikke havde været tale om egentlig krig, og vestmagterne Storbritannien og Frankrig havde hidtil forholdt sig afventende. De håbede bare på, at de kunne slippe for at få Hitlers ekspansion at føle i deres egne lande.

Den 1. september 1939 marcherede den tyske hær så ind over den polske grænse, efter at Hitler havde indgået en "ikke-angrebspakt" med Sovjetunionen. Polakkerne satte sig voldsomt til modværge, og nu turde vestmagterne ikke længere se passivt til. Tre dage efter, den 3. september 1939, erklærede Storbritannien og Frankrig Tyskland krig, og der var ingen vej tilbage: 2. verdenskrig var i gang i Europa, og den sluttede først godt 5 år efter: 7.-8. maj 1945, hvor samtlige tyske tropper overgav sig betingelsesløst, og "freden brød ud" i Europa - mens krigen fortsatte til september 1945 i Japan.

Straks, da krigen for alvor brød ud, indså DSB's ledelse, at der meget hurtigt kunne komme forsyningsvanskeligheder, og køreplanerne blev med meget kort varsel nedskåret med 25%. Da benzin- og olieleverancerne hurtigst blev ramt, indskrænktes DSB's kørsel med benzinmotorvogne straks med 90%, mens dieseltogene i første omgang "nøjedes" med en 40% nedskæring. Færgerne fik forlænget sejliden for at spare på dieselolien, og på grund af minefaren sendtes færgerne af sted 2 samtidig, og de tog ikke længere lyntogene med over - de pendlede i stedet frem og tilbage i hvert distrikt. De indstilledes for øvrigt helt midt i januar, da der kom en ekstraordinært streng vinter i begyndelsen af 1940. De kom dog atter i gang en kort tid fra midt i marts, men da den tyske besættelse så kom den 9. april 1940, indstilledes de helt, sammen med så godt som al anden motordrift på DSB, der nu gik helt over til dampdrift - i hvert fald i begyndelsen af krigen. Senere blev nogle af de små Triangelvogne forsynet med gasanlæg af forskellig slags, hvilket omtales i det følgende.

Mangelen på benzin og dieselolie var i første omgang værst for privatbanerne, da en stor del af dem så godt som helt havde afskaffet dampdriften, og mange af de endnu ek-

sisterende privatbane-damplokomotiver var henstillet ureparerede og i endelig forfatning, så de ikke ulden langvarige og dyre istandsættelser kunne sættes i drift igen. Det blev derfor ved privatbanerne, man hurtigst vovede forsøget med at forsyne de små motorvogne med gasgeneratorer. I "Jernbane-Tidende" læses under "Jernbanenyt" for 9. maj 1940: "Køge-Ringsted-Banen vil gøre Forsøg med at køre med Trægasgeneratorer paa sine Motorvogne. Det drejer sig om Generatorer, der kan bruge Bøgebrænde eller Tørv hver for sig eller i en Blanding af begge Dele, og Prøver har vist, at 2½ kg Bøgebrænde svarer til 1 Liter Benzin og 2½-3 kg Tørv til 1 Liter Benzin. Paamonteringen vil koste ca. 4.000 kr. Ogsaa Lyngby-Nærum-Banen forsøger med Trægasgeneratorer. Det er de første Baner her i Landet, der prøver den nye Drivkraft".

Gasgeneratorerne blev faktisk en succes, idet man derved under det meste af krigen kunne holde en betydelig del af sine Triangelvogne i drift, omend med nedsat ydeevne og forøgede omkostninger! Større motorvogne var vanskeligere at omdanne på den måde - kun nogle få Scandia-Kielervogne fik "kakkellov".

Diesel-køretøjerne enten henstilledes eller kørte på særbevillinger af dieselolie, der stadig kunne skaffes i små mængder under krigen - særlig hvis det benyttedes til transporter, som tyskerne var specielt interesserede i.

Derimod anvendtes gasgeneratorer, foruden til lastbiler og busser, også til visse mindre færger, bl.a. Mommark-færger, der 1941 forsynedes med et tørvefyret gasanlæg. Men det

siges, at den i modvind havde svært ved at overhale de svømmende ånder!

Selv om DSB ved krigens udbrud havde 8 lyntog, 82 bogiemotorvogne, 29 2- eller 3-akslede motorvogne samt 9 diesellokomotiver af varierende størrelser i drift, havde man dog stor overvægt af damptrækraft: 391 lokomotiver til togfremførelse og 169 rangermaskiner, så man klarede sig relativt godt med damp alene, sammenlignet med privatbanerne. Man anskaffede dog i løbet af krigen yderligere 12 E- og 6 Q-maskiner for at råde bod på den værste lokomotivmangel, som naturligvis hurtigt måtte opstå, når så godt som al biltrafik efterhånden blev lammet af mangel på brændstof - og siden også af mangel på gummi til hjulene, hvilket var mindst lige så alvorligt for biltrafikken.

Egentlig var de små Triangelvogne for små til langt de fleste af DSB's tog, og så snart der var brug for lidt ekstra kapacitet, måtte de erstattes med damptog eller større motorvogne. De svarede heller ikke til den nye standard, som DSB lagde op til i 1934 med indførelsen af "Fællesklasse", som skulle erstatte såvel II som III klasse: Træsæderne på III kl. og plyssæderne på II kl. erstattedes med fjedrende lædersæder, og de meget snævre kupeer forsvandt efterhånden, da man hurtigt gik i gang med at udrangere de gamle 2-akslede hundekasser med udvendige døre til hver kupe.

Men til den nye standard hørte også bedre løbe-egenskaber end de gamle, 2-akslede vogne kunne give, og der byggedes ikke 2-akslede personvogne til DSB efter 1930, hvor



Fællesklasse i 2-aklet udgave: FE 12140, en "rystevogn" til motortog med moderat fart! (Arkiv: Alkjær)



DE DANSKE STATSBANER

N Y E T O G

1
V E N D S Y S S E L .

Fra og med Mandag den 1. September d. A. stables
følgende nye personfremde Tog:

N Y E T O G			
6.58	Af	Frederikshavn	An 19.46
7.04	"	Elling	Af 19.36
7.12	"	Kvisel	" 19.35
7.23	"	Tolne	" 19.24
7.33	"	Sindal	" 19.11
7.41	"	Sønderkov	" 19.05
7.57	"	Hjerring	" 18.52
	"	Hæstrup	" 18.37
	"	Gunderup	" 18.32
8.12	"	Vraa	" 18.29
	"	Mmh	" 18.19
8.26	"	Brønderslev	" 18.13
	"	Tylstrup	" 17.57
	"	Sulsted	" 17.51
	"	Hvorupgaard	" 17.42
8.51	"	Nørresundby	" 17.35
8.56	An	Aalborg	Af 17.26

↓

P e r s o n t o g		M o t o r t o g	
-------------------	--	-----------------	--

□ Standses kun, hvor der er anført Holdetid.

Plantog Nr. 940 Frederikshavn Af 5.40, Aalborg An 7.53, er fra den 1. September d. A. paa Hverdage Motortog.

2. Distrikt, Aarhus, i August 1941.

Herover:

Bekendtgørelse om idriftsættelse af det naturgasdrevne MF-togpar fra 1. september 1941 mellem Aalborg og Frederikshavn.

Billedet herunder:

AHB's dieselelektriske lokomotiv ML 3202 udstyret som "Stalinorgel" i 1943. Naturgas anvendt til transport af tørv! (Arkiv: Alkjær)

de sidste 2 FD-vogne blev leveret. Alle nye vogne var herefter bogievogne, der havde en langt bedre affjedring og en behageligere gang i sporet. Her kunne de små Triangelvogne ikke være med, og larmen og rystelserne fra motoren gjorde dem egentlig heller ikke værdige til at rykke op fra III kl. til fællesklasse. Det var dog nok først og fremmest deres ringe trækraft, der fik DSB til at påbegynde udrangeringen af dem allerede i 1934, hvor ME 42 og 44 solgtes til ØSJS, kun 6 år gamle og kun 2 år efter at de var ombygget med normale puffere og koblinger i begge ender.

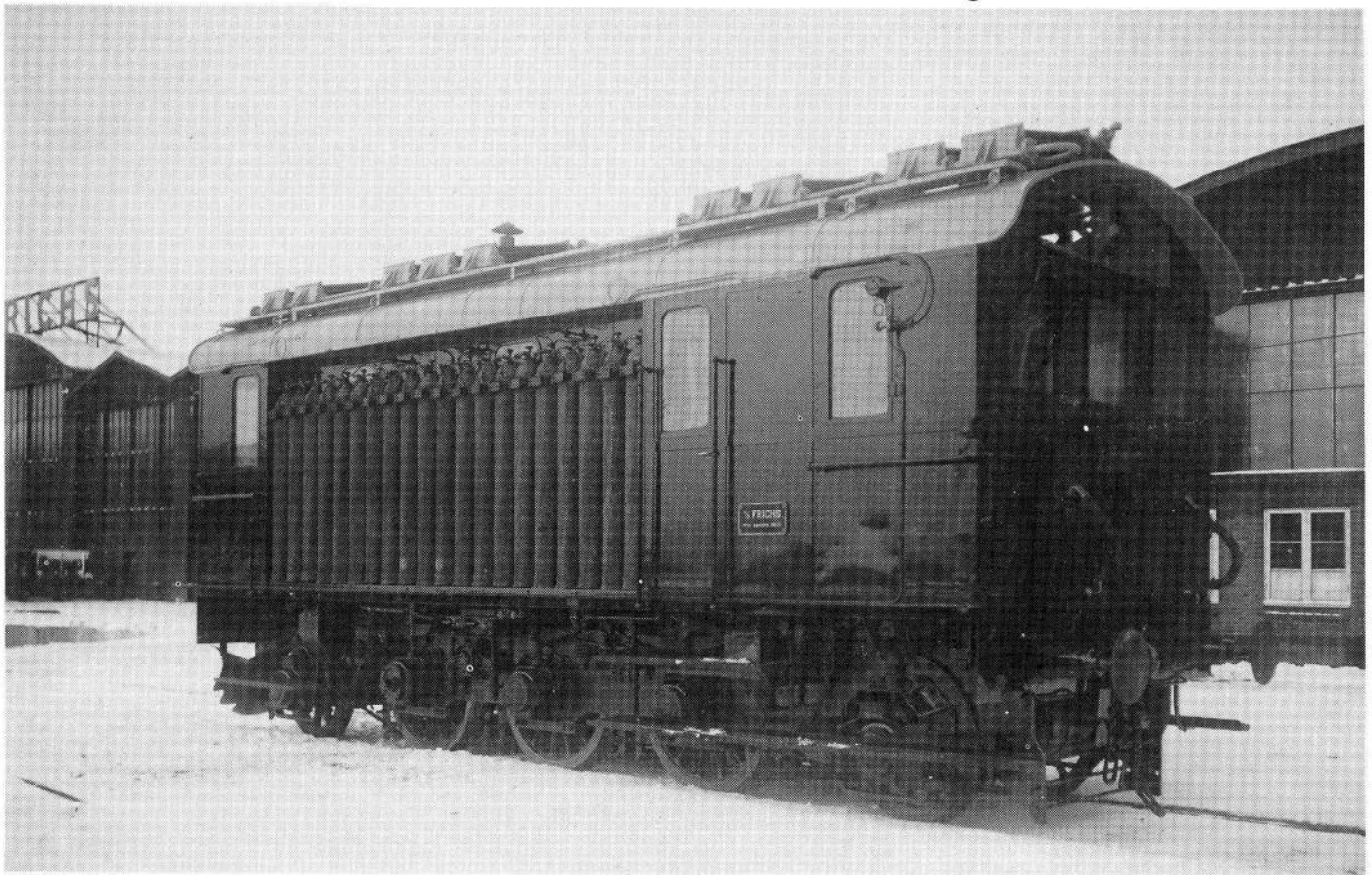
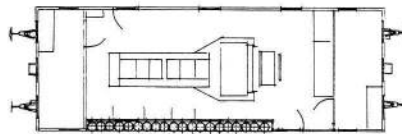
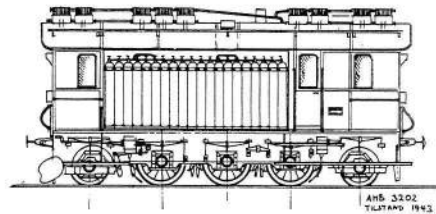
Ved krigen udbrud havde man allerede solgt 9 af de 17 ME-vogne, mens alle MF endnu var intakte, bortset fra nr. 62, der brændte allerede 1933. ME

37 var i øvrigt også kommet af dage inden besættelsen. Den var den 7/1 1940 udlånt til ØSJS, hvor den brændte i remisen i Stubberup. Det var ret pinligt for den DSB-mand, der havde udlånt vognen. Han havde nemlig ikke fået tilladelse til det på højere sted!

Under krigen solgte man yderligere 3 ME-vogne til privatbanerne, mens de resterende 4 henstilledes kort tid efter besættelsen. De kom først i drift igen efter krigen uden at have haft gasgenerator.

MF-vognene kom derimod efterhånden i drift igen under krigen, pånær nr. 644, der udrangeredes allerede 1941.

Den første MF, der fik nyt drivmiddel, var nr. 631, der blev udstyret med indretning til kørsel med vendsysselsk naturgas. Ifølge "Jernbane-Tidende" meddeles den 24. august 1941, at "Gassen, der skal drive Vognen, anbringes under denne i Flasker, og da det er begrænset, hvor mange Flasker, der kan skaffes Plads til, kan denne Drivkraft kun benyttes paa korte Strækninger". Vognen kom åbenbart til at fungere godt nok, for den kom til at køre mellem Aalborg og Frederikshavn under hele krigen. Året efter udstyredes endnu én: MF 638 med naturgas-anlæg, og begge kørte dermed nordenfjords, indtil der efter krigen igen kunne fås benzin til disse vogne.



Den vendsysselske naturgas fremkom ved 75-200 m dybe boreringer på land ved Frederikshavn - ikke off-shore dengang! Den blev opdaget, ved at visse brøndboringer ikke gav vand, men gas! Gassen var et udmærket motorbrændstof, der mest bestod af metan, og den var meget renere end diverse former for generatorgas af træ, tørv eller lignende, der afsondrede allehånde ubehagelige syrer og tjæreagtige urenheder, der måtte renses fra i forskellige våde og tørre filtre, hvilket gjorde pasningen af sådanne anlæg besværlig og meget tidkrævende.

Motoren ydede med naturgas 90-95% af den normale ydelse, mens man med trægassen kun fik omkring 70% motorydelse. Naturgassen anbragtes i 13 flasker, og de rakte til ca. 200 km kørsel, svarende til en dobbelttur Aalborg-Frederikshavn incl. rangering. Gasflasker + stativ øgede vognens vægt fra 14,8 til 16,6 t og det blev derfor forbudt at medtage mere end 33 passagerer i motorvognen. Til gengæld kunne den medtage omtrent samme bivognslast som før, og der kørtes gerne med FE + evt. FD på slæb.

Størstedelen af vægtforøgelsen var stål, da det drejede sig om tykvæggede trykflasker med ca. 200 atmosfærers overtryk. Selve gassen, ialt ca. 100 m³, vejede kun omkring 70 kg!

Naturgassen lod sig nemlig ikke trykke sammen til væskeform som vor tids "flaskegas", der består af propan og/eller butan. Det var faktisk et stort arbejde at skifte de mange, tunge flasker, der var forbundet med rør, der skulle skrues af og på hver gang. Så var det lettere at hælde nogle kurve brænde i trægasgeneratoren og "røre" lidt i den med ildrageren. Men motoren kørte bedre på naturgassen, der også var mere ensartet end trægassen. Den kunne være af meget svingende kvalitet, afhængig af brændets kvalitet og vandindhold m.v. samt fyrets øjeblikkelige tilstand og fyrpasserens dygtighed.

Den jyske naturgas var dog et meget knapt gode, der kun fandtes enkelte steder ved Frederikshavn - og i ret begrænsede mængder. Den kunne derfor kun finde meget lokal anvendelse. Men det var et meget belejligt tilskud i den brændselsfattede tid, og gassen holdt de 2

MF-vogne i drift det meste af krigens tid, til gavn for DSB's lokaltoget nordenfjords.

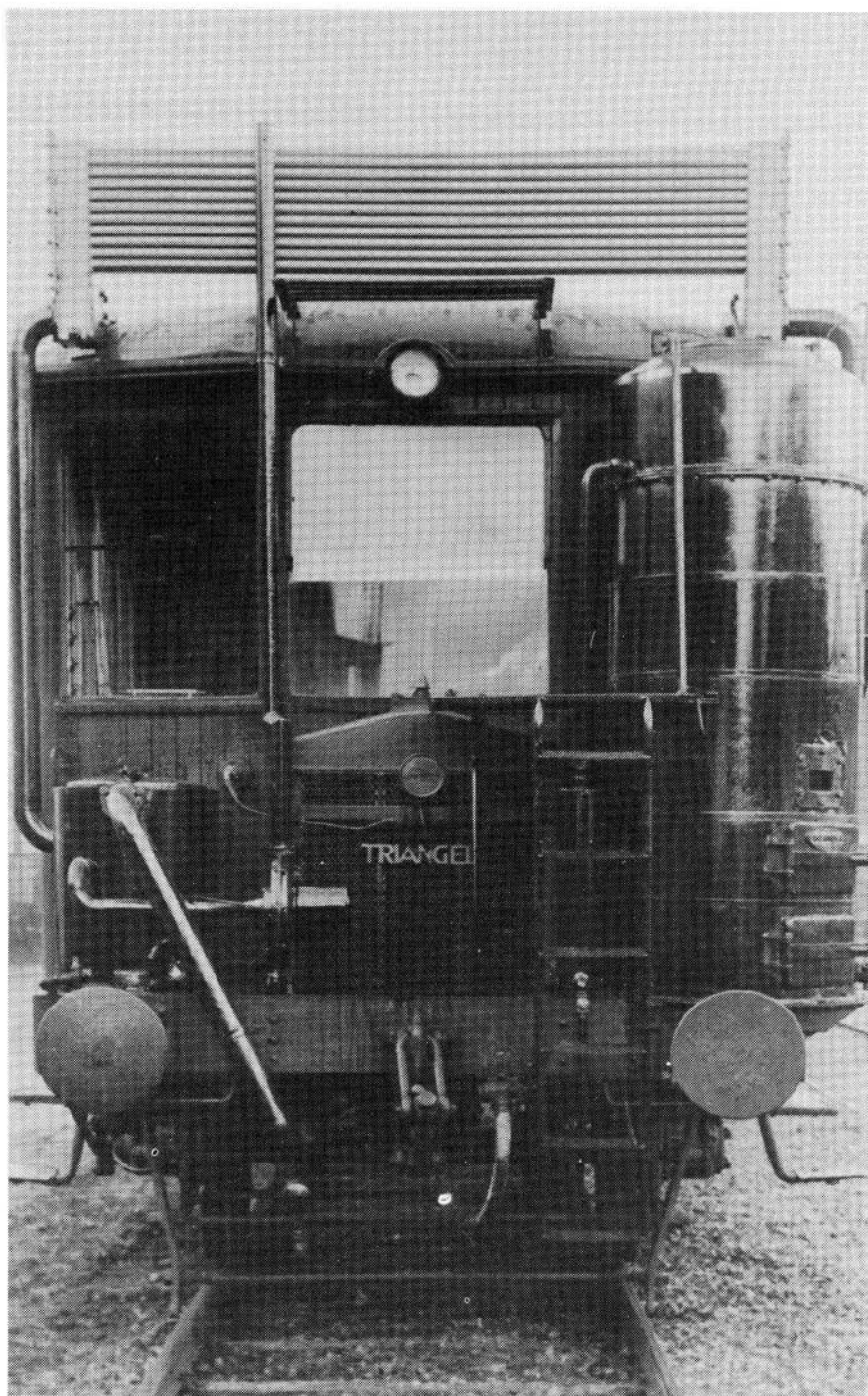
Der blev dog også naturgas til at drive en del lokale busser og lastvogne, ligesom Aalborg Privatbaner en tid lod et diesellokomotiv udstyre med naturgasanlæg. Det brugtes dog kun til transporter af tørv til cementfabrikkerne i Aalborg fra deres tørvemoser ved Gudumholm. Længere ture kunne de 20 store gasflasker ikke række til!

I 1942 udstyredes 3 MF-vogne med trægasgenerator, og 3 dertil fast koblede MF'ere fik "Sugeanordning for Gasgenerator". Et sådant vognpar kunne så køre som dobbeltrettede pendultog og skiftevis suge gas

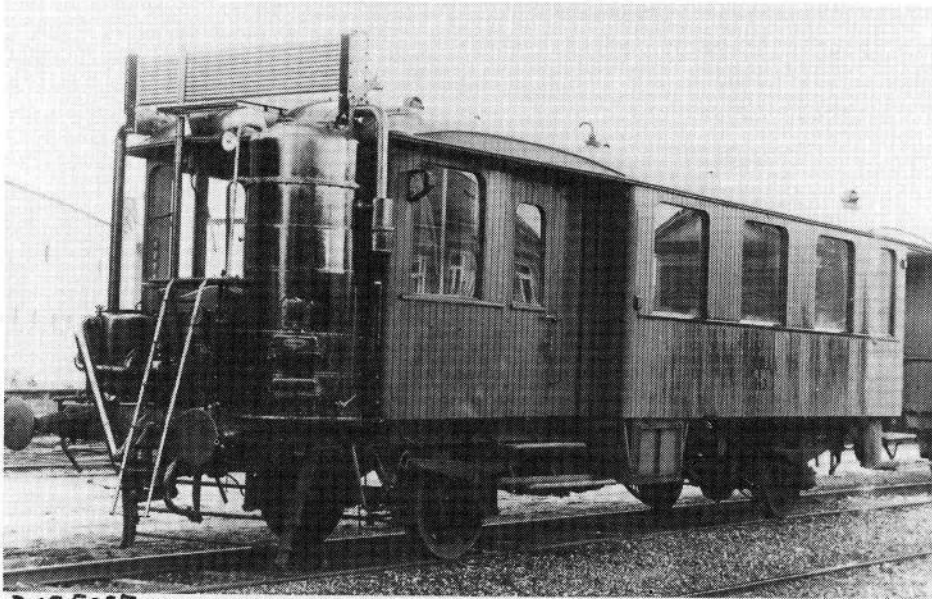
fra den samme generator, idet de var forbundet med en sugeslange for gassen. Foruden de 3 "siamesiske tvillinger" indrettedes der 2 enkeltvogne med trægasanlæg. De skulle anvendes på normal måde, enkeltvis eller med bivogn, evt. som MBM og de var således mere fleksible med hensyn til oprangering af små motortog.

MF'erne med gasgenerator viste sig at fungere så tilfredsstillende, at man i 1944 udstyrede endnu 4 stk. med gasgeneratorer, denne gang beregnet til schwellkoks, og de to solokørende fik også trægasanlægget ændret til at fyres med Schwellkoks.

Dette brændstof var udvundet af brunkul, der ved mode-

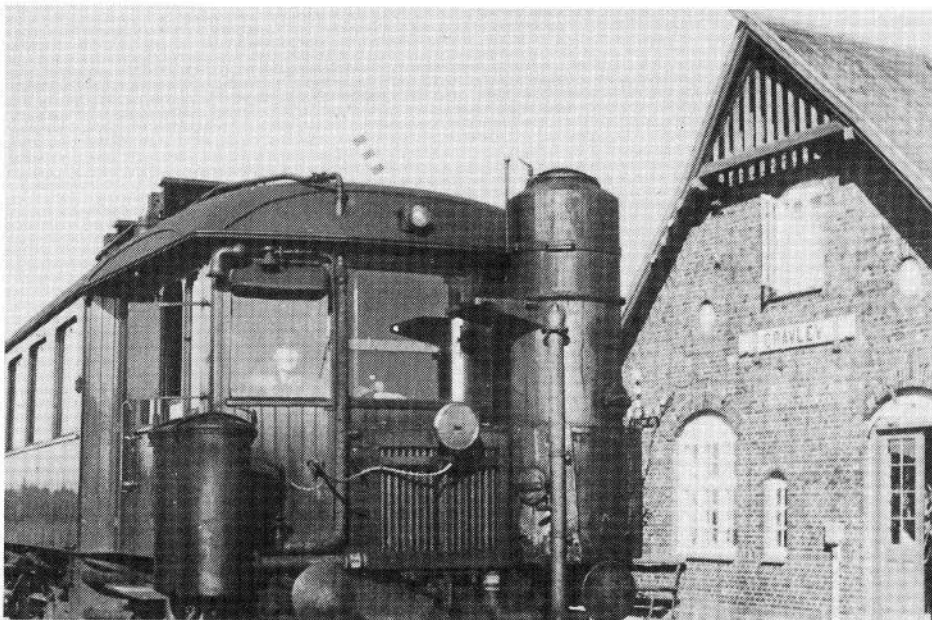
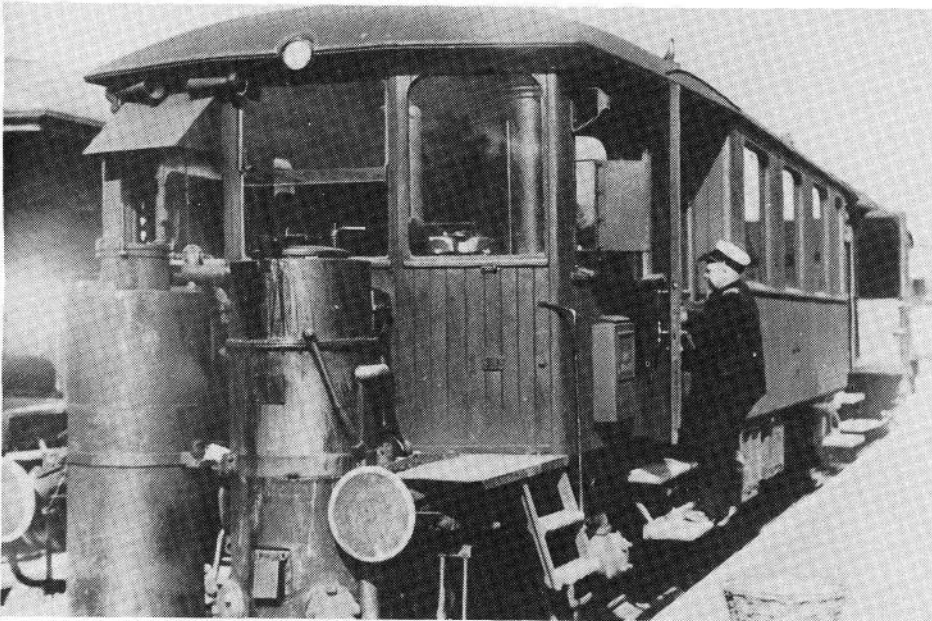


Ansigt til ansigt med RHJ M 3 med trægasværk forpå, inclusive en drabelig gaskøler i "panden". JS fotoarkiv: A 305 F 058.



305 F 057

RHJ M 3 ex ME 47 1943



rat ophedning var befriet for diverse stoffer såsom tjære og andre ting, som motorerne ikke havde godt af, hvorfor de i gasgeneratoren afgav en renere gas, der skånedes både motor og generator, sammenlignet med trægassen. Og så var det oven i købet lettere at skaffe brunkul end bøgetræ til generatorerne. Danmark er jo et skovfattigt land, så træet måtte rationeres ret strengt, hvis skovene skulle bevares intakte. Derimod gravede man hæmningsløst i brunkul-lejerne, der viste sig at indeholde langt mere, end man tidligere havde forestillet sig. Og mangelen på andre brændstoffer bevirkede, at det nu kunne betale sig at afrømme store arealer for overjord og grave dybt ned og bortpumpe grundvand i brunkulgravene. Endelig var brunkullene et bedre brændstof med større brændværdi end tørv, der ellers var det mest udbredte brændsel under krigen i de private hjem, hvor begejstringen for brunkulrøgens luft å la henrådende kål (merkaptaner!) kunne ligge på et meget lille sted!

Kun 2 MF-vogne (641 og 643) fik foreløbig ikke gasanlæg, men de synes at have fået det omkring årsskiftet 1944/45, måske for at erstatte 2 MF'ere, der på den tid blev udsat for sabotage af det tyskvenlige Schalburg-korps, der absolut skulle have ram på det lille forstadstog mellem Aarhus og Risskov - en ren terronhandling.

Desværre er mine kilder til anvendelsen af ME/MF under og efter krigen ret spredte, men ud af diverse notater fra bl.a. Gregersen har jeg uddraget følgende:

MF under krig II

Sjælland/Falster

Her ophørte anvendelsen af de små Triangelvogne straks efter den tyske besættelse, og de

I mangel af fotos af MF med gasgenerator bringes et par billeder af ME med forskellige gasanlæg ved RHJ og LNJ - samt arrangementet på ETJ M 2, der var meget lig DSB's på MF-vognene.

Øverst: RHJ M 3, ex ME 47, 1943
JS fotoarkiv: A 305 F 057.

I midten: LNJ M 4, antagelig 1943
JS fotoarkiv: A 305 F 045.

Nederst: ETJ M 2 (+ E 2) i Gravlev, 1944. (Fra P.T., arkiv: Alkjær).

dukkede først op her igen enkelte steder efter krigen, da der atter kunne skaffes benzin til dem.

Fyn

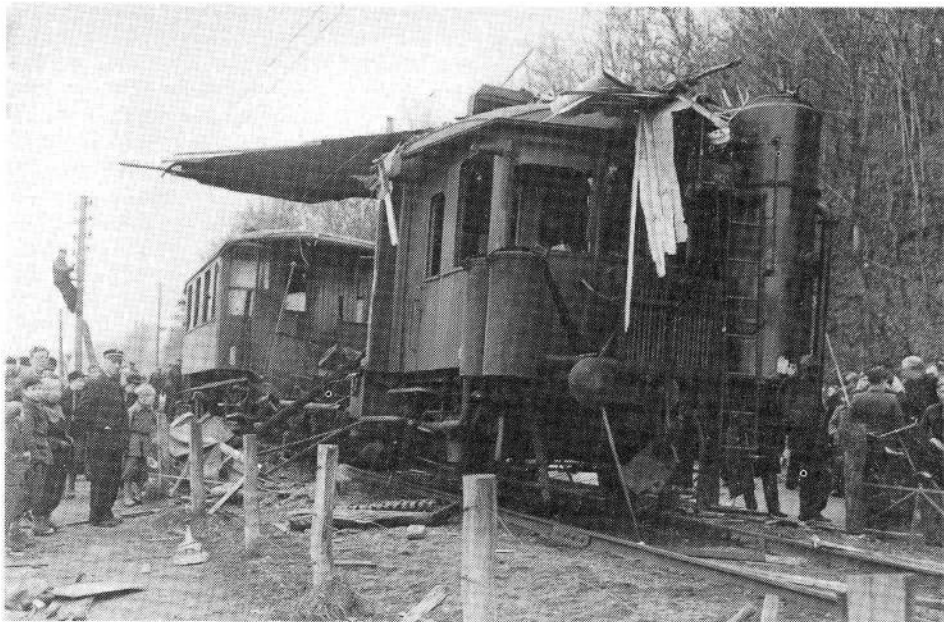
Først i 1944 optræder der 2 MF med Schwelkoks på strækningen Odense-Tommerup-Assens, og kun i et enkelt togpar på hverdage. Der kørte ikke motor-tog på hovedbanen over Fyn under krigen, og resten af de fynske baner var privat drevet. Deres eneste Triangelvogn NFJ M 2 kørte slet ikke under krigen!

Jylland

Det var her man først fik sat Triangelvogne i gang igen, idet man allerede i 1942 kørte et hverdags-togpar med den første naturgasdrevne MF 631. Den blev som nævnt året efter suppleret med MF 638. Vognene kørte mellem Aalborg og Frederikshavn og der indsattes også et lokaltog mellem Aalborg og Brønderslev. De to naturgasvogne fortsatte her under hele krigen. Begge vognene nåede at blive stærkt beskadiget af en gasekspllosion i Frederikshavn i 1945, men de blev genopbygget og kørte videre til 1956 - lige som de øvrige ME/MF, der overlevede krigen.

Om de eksplosionshærgede MF-vogne skrev "Vingehjulet" i nr. 2/1946 følgende: "Tidligt om Morgenen den 19. November sidste Aar blev begge MF-Vognene hærgede af en Brand, mens de henstod i Remisen i Frederikshavn. Nogle faa dage senere blev de saa sendt sydpaa bag paa et Særgodstog. Det Syn var der ikke meget ved; den ene Vogn var delvis fortæret af Ilden, og den anden, under hvilken Gasflaskerne var eksploderet, var der kun et forvredet Jernskelet tilbage af. - Nu rullede de for sidste Gang over den Strækning, for hvis Trafik de i mere end 4 Aar havde betydet saa meget. Jeg saa Toget forsvinde i en Kurve; det sidste, man saa, var Slutsignalskiverne, der fæstnet til Resterne af Platformens Jernstivere vinkede det sidste Farvel understreget af en uafbrudt Klapren fra de forvredne Kardaksler. - "Gastoget" havde

3 fotos fra Schalburgtagen mod Risskov-toget den 13. marts 1945, kl. 22.15. Foto: Cvk, Århus. Hele passagerafdelingen af MF 633 er sprængt til pindebrænde. At vognen siden blev genopbygget viser, hvor stor vognmanglen var hos DSB dengang.



for stedse udspillet sin Rolle." (Artiklen er skrevet af trafik-assistent K.F. Fauerschou, dengang Struer).

Aarhus-Risskov. 1942 genop-tog DSB motortogtrafikken til Risskov. Den havde ellers været indstillet siden 1/10 1938, da Aarhus Sporveje åbnede de to trambuslinier 6 og 7 til Vejlbj, Risskov og Vejlbj Fed. Nu havde sporvejene været nødt til at nedskære busdriften kraftigt, så der atter blev brug for det lille motortog. Det kom nu til at bestå af 2 MF med fælles trægassenerator som omtalt ovenfor. Der stationeredes 2 sådanne tvillingsæt ved Aarhus Ø, så man har kunne køre 4-vognstog efter behov, men måske har det ene sæt mest været i reserve. Endnu et sæt var stationeret i Aarhus, hvor det - i hvert fald i 1945 - kørte visse lokaltog Aarhus-Brabrand, hvor det også kneb meget med

busbetjeningen. Brabrand havde - ligesom Risskov - ingen drejeskive, så her var det også nærliggende at anvende et af tvillingtogene.

Randers-Ryomgaard. Da man 1944 fik udstyret de 6 MF 639, 640, 642, 645-647 med schwellkoks-anlæg, kom et par af dem til at køre her: Et togpar på hverdage om eftermiddagen, så folk kunne komme på indkøb i Randers og hjem igen til aftensmaden.

Hobro-Løgstør. Et andet par MF med schwellkoks blev stillet til rådighed for strækningen Hobro-Løgstør, der åbenbart nu blev drevet som en samlet strækning "tværs over" Aalestrup. Her kørtes dog kun en dobbeltur mandag, onsdag og fredag i 1944. Der kørtes også dobbeltture mellem Hobro og Randers, men her var motorvognen hængt bag på et "rigtigt" tog, formentlig fordi disse MF-vogne "boede" i Randers.

Det var ikke store transporter, disse små motorvogne præsterede under krigen, selv om de også har kørt nogle nogle tog og har stået som en beskednen nedbrudsreserve, når de har været fyret op i længere pauser. Men de har først og fremmest sparet nogle damptog i trafiksvage perioder, så damplokomotiverne til gengæld kunne køre flere, store tog - de skulle jo helst udnyttede til det yderste og slæbe alt, hvad de kunne i stedet for at køre med nogle små, pjattede persontog - og lade godsvognene hobe sig op.

Jeg har ingen oplysninger om brugen af motorbivogne under krigen, men den har nok været ret beskednen, da motorvognenes trækkeevne var mærkbart forringet ved gasdriften. Kun de naturgasdrevne vogne i Vendsyssel medførte bivogne i nogenlunde samme omfang som i fredstid. Hos DSB var man mere pedantisk med at overholde bestemmelserne om motorvognenes maksimale belastning, end man var ved privatbanerne. I DSB's relativt tætte trafik var det ikke lige sagen at skulle ud med hjælpemaskine til et fastkørt motortog, hvis det kunne undgås. På en svagt trafikeret privatbane skabte sådanne uheld ikke så megen ravage i toggangen. Der var bedre tid til at reparere på stedet, evt. dele toget, bakke eller hvad der nu kunne komme på tale, hvis man havde budt en motorvogn et større tog, end den kunne klare.

ME/MF efter krigen

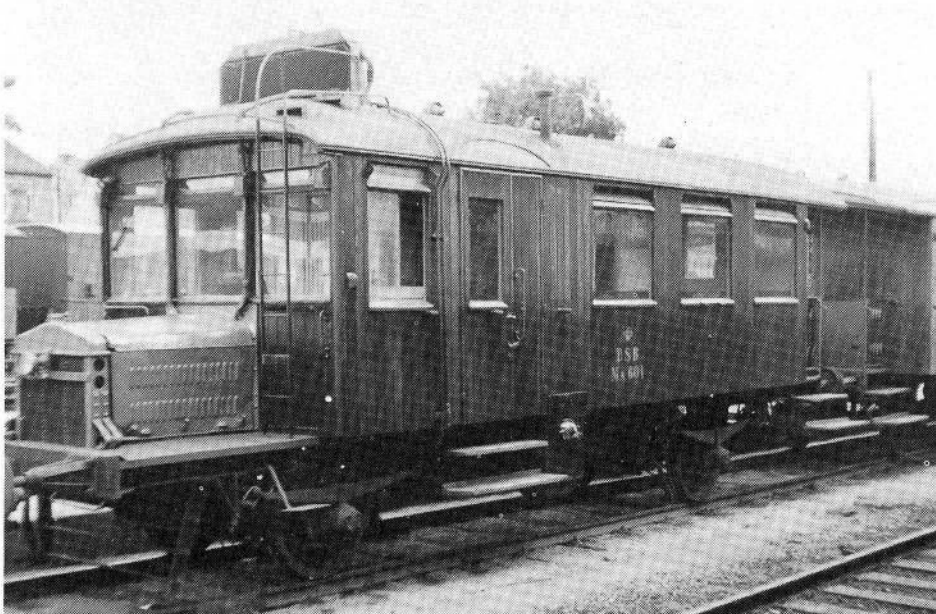
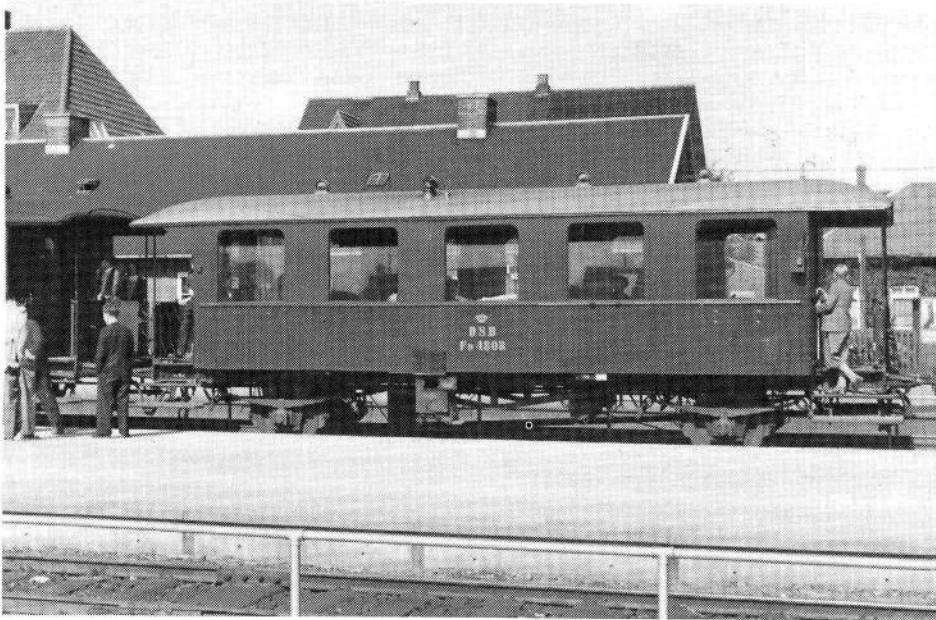
Efter Danmarks befrielse 5. maj 1945 opdagede man, efter at den første jubel var døet hen, at brændselsforsyningen nu var blevet yderligere forringet, først og fremmest fordi de sparsomme tilførsler af kul, vi indtil da trods alt havde fået fra Tyskland, nu var gået helt i stå. I huj og hast måtte man til at indskrænke toggangen mere end nogensinde under hele krigen. På visse svagt benyttede strækninger indførtes sågar togløse dage og i øvrigt en

Billedet øverst:

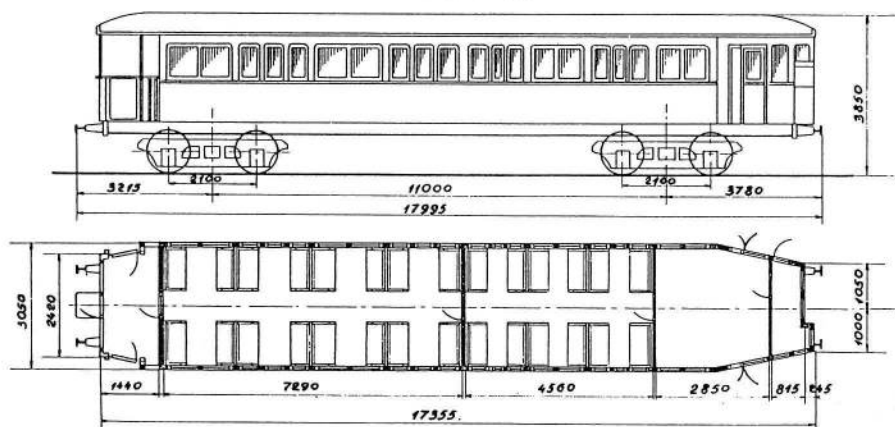
Strampudset MA 601 i pendeltog med ME 624 eller 627 i Nykøbing Fl. i 1952 (arkiv: Alkjær)

Billedet nederst:

Den lille FD-vogn anvendtes stadig som let personvogn i ME- og MF-tog, men afløstes efterhånden af FC, der var blevet tilovers ved udrangeringen af de gamle MT. Her FD 4808, JS fotoarkiv: A 114 F 006.



2 Litra FG. Nr. 4991, 4992.
Værkstedsområde: Kh.



1906. Scandia.
Ombyggede 1948. København.

Trykluftbremse K (P).
Vagtstangsbremse i Forerrum.
Elektrisk Belysning (ikke Egenbelysning) med Tilslutning kun til K.S.B.-Motorloko.
Elektriske Varmeapparater for Tilslutning til Motorloko.

56 Siddepl. Fælleskl.
Tara ca. 23600 kg.
Last i Rejseogodsrum 1000 kg.

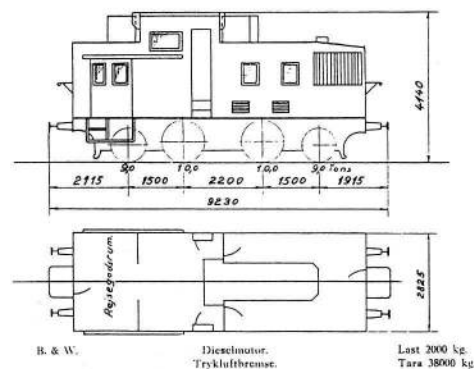
NB: Elendig målskitse. Alle store vinduer var lige store og alle trillingvinduesgrupper ligeså, men midterste, nedskydelige i hver gruppe var størst!

toggang så sparsom, som man kun havde kendt i 1800-tallet i jernbanernes barndom, hvor fx. 3 daglige togpar var et umådeligt fremskridt, når man før kun havde haft hestekøretøjerne til landværts transport.

Tørv og brænde til gasgeneratorerne var dog kun lidt berørt af vanskelighederne med kulimporten, så de små motortog kunne fortsætte deres beskedne trafik nogenlunde uberørt.

Også naturgastoget i Vendssyssel kørte i denne vanskelige periode, og herom skrev Fauerschou i samme artikel som nævnt ovenfor følgende: "Da den direkte Forbindelse via Kalundborg-Aarhus i Juni 1945 blev retableret, skulde der atter skabes en Forbindelse fra Tog 25 i Aalborg, og Kulmangelen dikterede, at det skulde være Motorvognen og de to smaa Bivogne. Det gik dog kun i ca. 3 Uger. Da Ferietrafikken for

Dieselelektriske lokomotiver.
2 Litra M. Nr. 1-2.



B. & W.

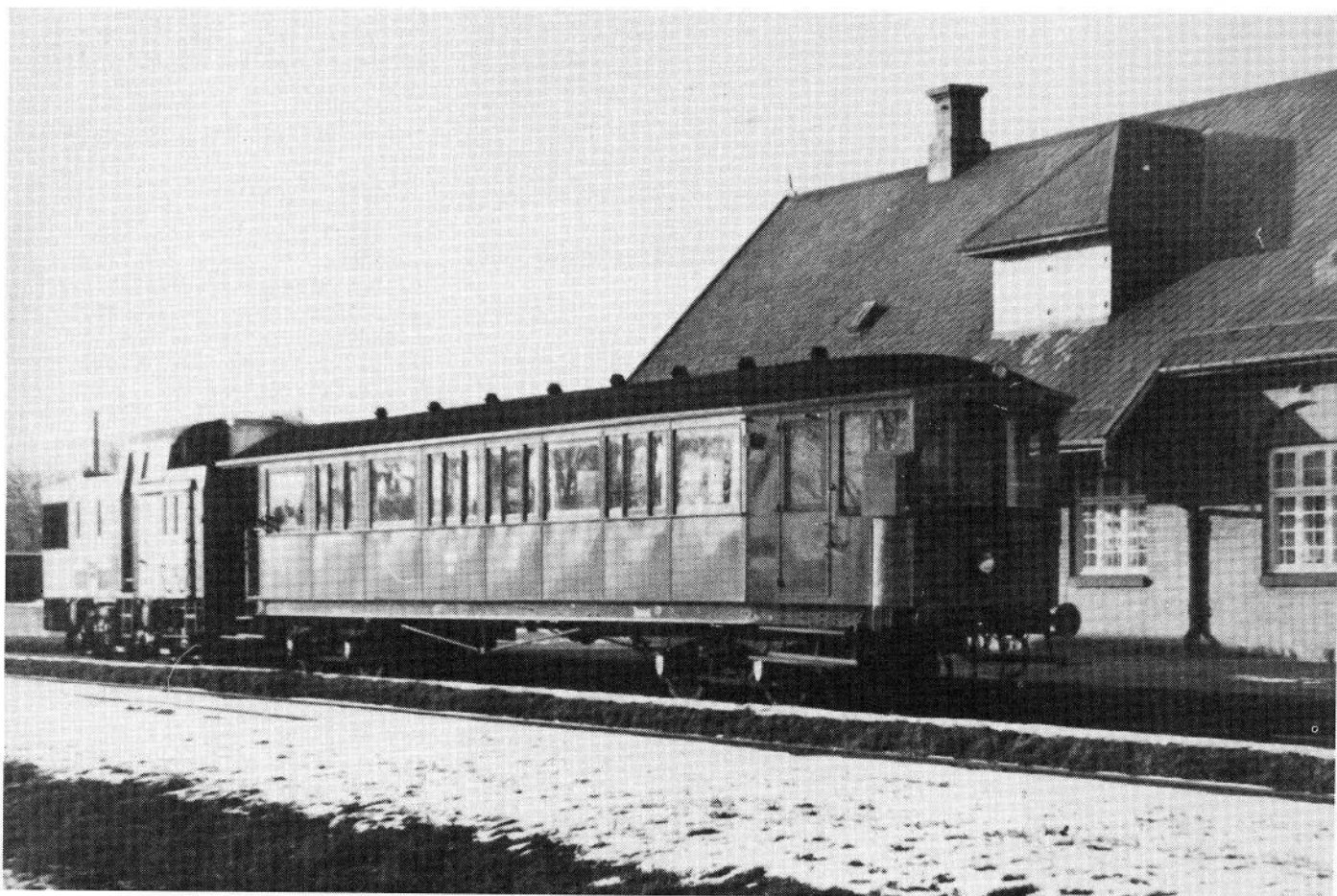
Dieselmotor.
Trykluftbremse.

Last 2000 kg.
Tara 38000 kg.

Alvor satte ind, blev Toget her om muligt endnu mere fyldt end noget andet i denne de overfyldte Togs Sommer. Det var jo Dagens sidste Forbindelse, og de, der ikke kom med, var dømt til, efter en hel Dags anstrengende Rejse, at tilbringe Natten med at "se paa Butikker". Var det da mærkeligt, at de sirlige smaa Skilte om højst 33 Pass. i Motorvognen ikke blev "set"? Alle, der kunde hænge paa, kom med. De sidste rejsende blev presset ned paa Platformen, efter at Laagerne

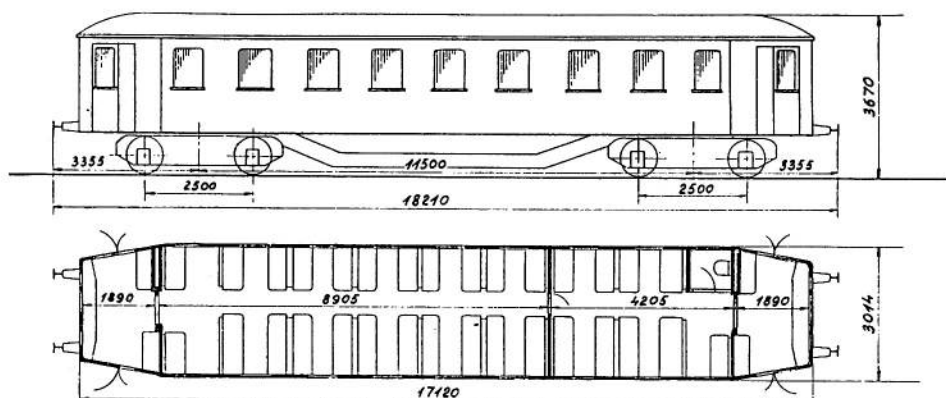
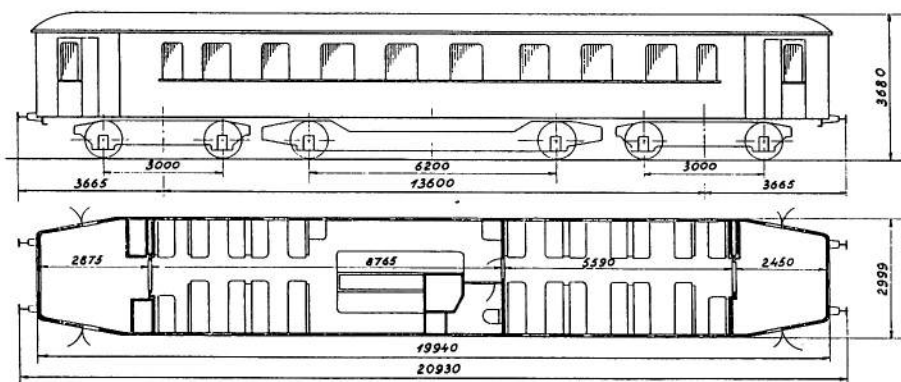
Et af KSB's små styrevognstog, som DSB opgav som for upålidelige til pendultrafik mellem Farum og Slangstrup. Foto: James Steffensen 12/2 1939.

JS Fotoarkiv: A 313 F 026



Dieselmekaniske motorvogne.

1 Litra MBF. Nr. 484.

1929. Scandia.
Ombygget 1950.1 Dieselmotor.
Trykluftbremse.
Skruerbrems.
Dynamoanlæg, 24 volt, til togbelysning.
Opvarmning ved kølevand fra motor.78 siddepl. fælleskl.
Tara 35400 kg.
Last i rejsegodsrum 500 kgDiselelektriske motorvogne.
5 Litra MDF. Nr. 491, 492, 495-497.

1932. Scandia.

1 Dieselmotor.
Trykluftbremse.
Skruerbrems.
Dynamoanlæg, 65 volt, til togbelysning.
Opvarmning ved kølevand fra motor.72 siddepl. fælleskl.
Tara 55000 kg.
Last i rejsegodsrum 1500 kg.

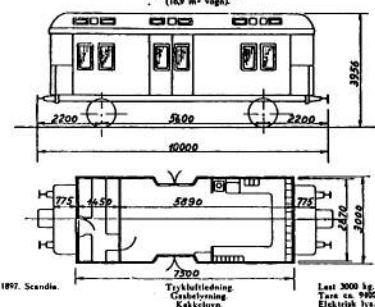
var lukkede, og de stod saa med Overkroppen og Bagagen hængende ud over "Rælingen" - á la Blomster i en Vase! Der var Aftener, hvor Toget befordrede over 300 Rejsende (142 Siddepl.). Anslaaes Vægten af de rejsende incl. Overtøj og Bagage til ca. 30 t, viser det sig, at Togets samlede Vægt var ca. 75 t. Som Følge af den store Belastning af Vognene, maatte Hastigheden paa denne Tur holdes nede paa et rent Minimum (næppe ret tit over 30 km/T.), og det varede med smaa Ophold ved alle Stationer 3½-4 Timer at køre Strækningen igennem."

Allerede i løbet af 1945 begyndte der atter at komme benzin til landet, og så var de 4 henstillede ME-vogne straks klar til at rykke ud, mens MF'erne først skulle have fjernet gasgenerator-anlæggene og have lappet arrene efter dem samt have motorerne justeret ind efter benzin igen. Først i 1946 kørte alle de små motorvogne atter på benzin - også de to vendsysselske naturgasvogne.

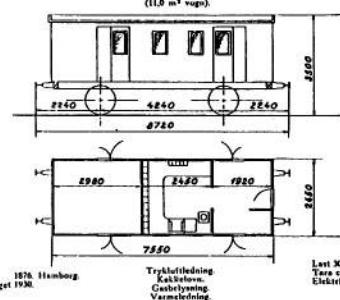
1945-47:

ME 623 og 626 kom straks til Aarhus-Risskov nærbanen, mens nr. 624 og 627 kom til 1. distrikt, d.v.s. øst for Storebælt.

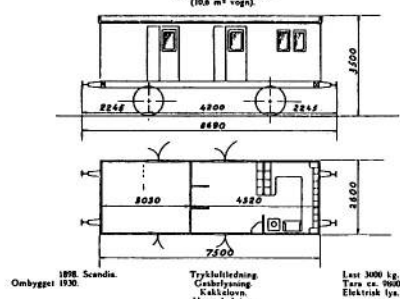
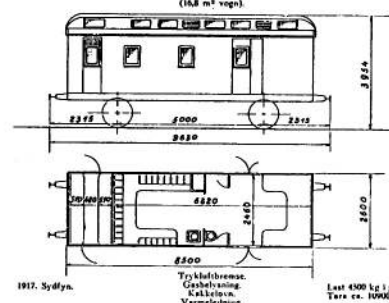
På Sjælland var der foreløbig ingen ME/MF-løb, men derimod på Falster, hvor trafikken mellem Nykøbing og Gedser var skrumpet meget ind efter Tysklands sammenbrud. Warnemünde var nu kommet i den sovjetiske zone, men 1951 fik man etableret færgeforbindelse mellem Gedser og Grossenbrode ved Fehmarnsund i den tyske vestzone, hvor USA, Storbritannien og Frankrig regerede og trafikrestriktionerne hurtigere blev lempet, så der atter kørte flere gennemgående tog på Falster, men alt dette berørte kun i ringe grad den lokale trafik mellem Nykøbing og Gedser. Da Fugleflugtslinien over Rødby-Puttgarden åbnede i 1963, forsvandt de store tog igen fra Sydfalster, men efterhånden kom der lidt mere gang i trafikken til og fra DDR. Men lokaltrafik-

2 Litra DMP. Nr. 5561, 5562.
Verkstedsområde: Ar.
(163 m² vogn).
SNB D 91-92

1897. Scandia.

Trykluftledning.
Gasbelysning.
Kalkloven.
Last 3000 kg.
Tara ca. 9000 kg.
Elektrisk lys.2 Litra DMP. Nr. 5563, 5564.
Verkstedsområde: Ar.
(110 m² vogn).
SFJ D 93-95

1876. Helsingør.

Trykluftledning.
Kalkloven.
Gasbelysning.
Varmeledning.
Last 3000 kg.
Tara ca. 10000 kg.
Elektrisk lys.2 Litra DMP. Nr. 5565, 5567.
Verkstedsområde: Ar.
(108 m² vogn).
SFJ D 96-971898. Scandia.
Ombygget 1930.Trykluftledning.
Gasbelysning.
Kalkloven.
Varmeledning.
Last 3000 kg.
Tara ca. 9000 kg.
Elektrisk lys.1 Litra DMP. Nr. 5566.
Verkstedsområde: Ar.
(168 m² vogn).
SFB D 98

1917. Sydfln.

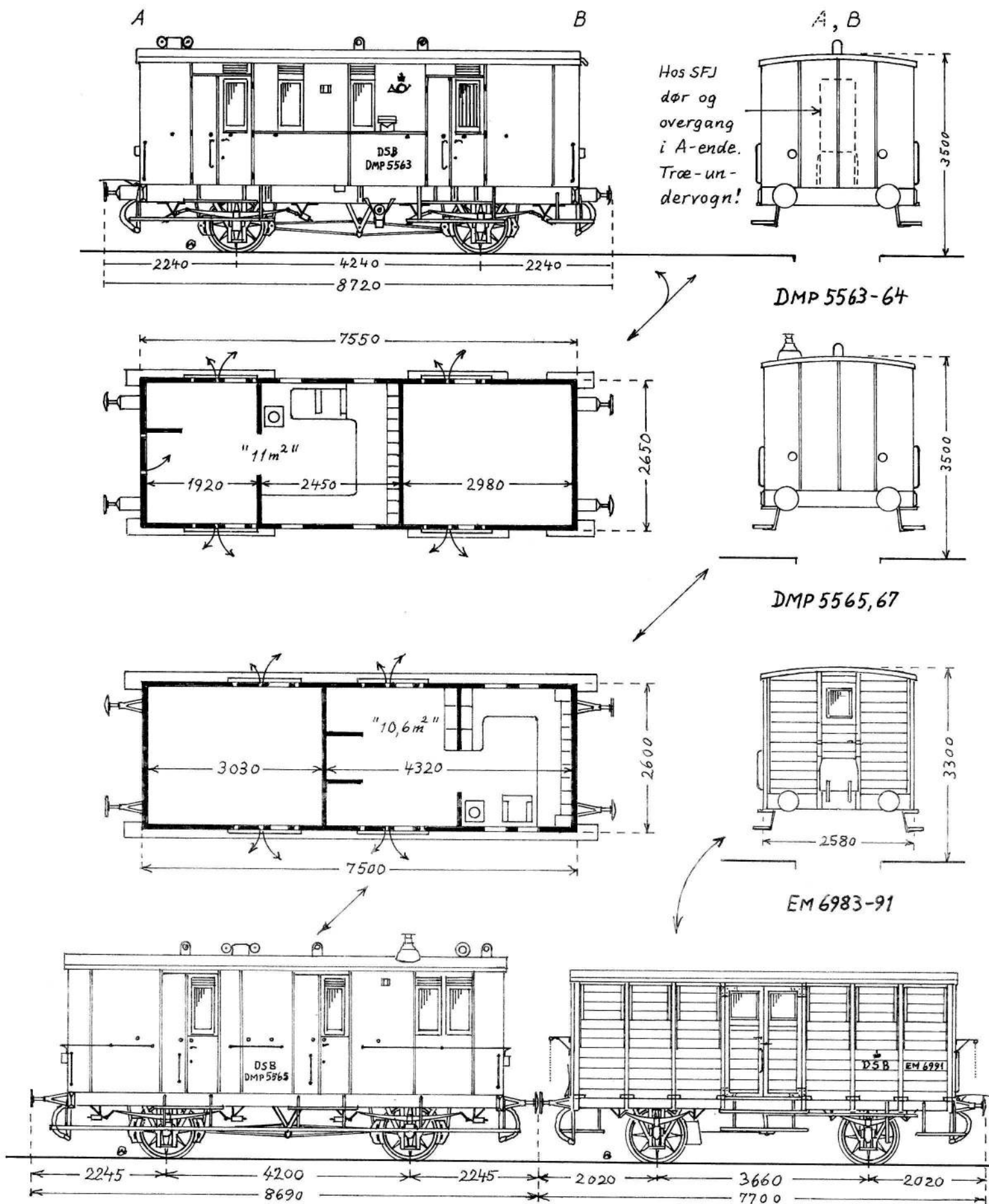
Trykluftbremse.
Gasbelysning.
Kalkloven.
Varmeledning.
Last 4000 kg i postrum.
Tara ca. 10000 kg.

Målskitser af samtlige sydfynske postvogne, overtaget af DSB i 1949. De "høje" post- og personvogne kørte fortrinnsvis Odense-Svendborg og Svendborg-Nyborg - og næppe Triangel-bivogne.

ken til Gedser var og blev ringe. Idag er den vist nærmest forsvundet og alle mellemstationer lukket.

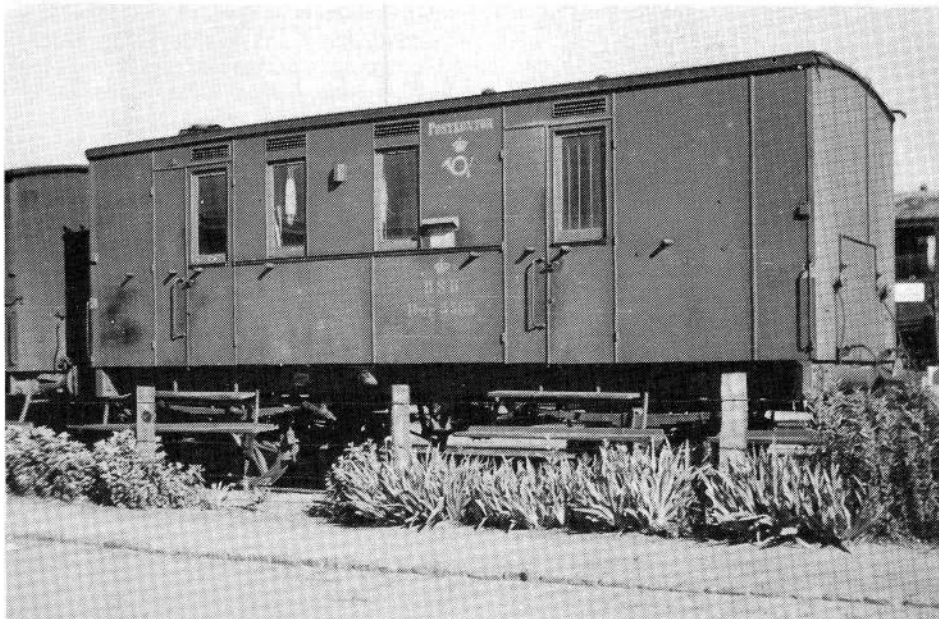
DSB stationerede straks efter krigen 2 ME-vogne + en MA eller 2 i Gedser, og disse små vogne plus i ekstraordinære tilfælde en FD-vogn var faktisk i stand til at klare stort set al lokal persontrafik på denne strækning - indtil Triangelvognene blev skrottet i 1955/56.

I Jylland kørtes først omtrent som før. Triangelvognene forsvandt hurtigt fra Vendsyssel, Randers-Aalborg, Hobro-Løgstør



SFJ D 93, 95: Wagenbau, Hamburg 1876, omb. 1931, 1930. 1949 DSB DMP 5563-64. Tara 10t, last 3t.
 SFJ D 96, 97: Scandia 1898, " 1929, 1931. 1949 " DMP 5565, 67. " 9,2t, " 3t.
 DMP kørt som motorbivogne på Sydfoyn til udrangeringen 1953/54.

DSB Ea 2239-47 (ex QB i 1932), Breslau 1883. 1941 EM 6983-91. Tara 6,2t, last 6t.



og Randers-Ryomgaard, men efterhånden indsattes MF-vogne som supplement på andre strækninger eller delstrækninger til udfyldning af "huller" i køreplanerne. Dog blev Skjern-Videbæk nu igen en næsten ren Triangel-strækning.

1947 kørtes således i Jylland:

Aarhus-Risskov:

MF-MF
(Aarhus bybane!)

Randers-Viborg (-Struer):

MF-FE

Langaa-Viborg (-Struer):

MF-FE
(Delstrækning, enkelte MF-tog)

Viborg-(Skals)-Aalestrup:

MF-FE (MF solo til Skals)
(Mest MQ, enkelte MF-tog)

Viborg-Herning:

MF-FE-FD
(Mest damp, enkelte MF-tog)

Skjern-Herning (-Aarhus):

MF-FE
(Delstrækning, enkelte MF-tog)

Skjern-Videbæk:

MF, MF-FE-(EH)
(Person: MF, gods: M0 el.damp)

På Fyn genoptoges Triangelkørslen på Assensbanen i fuldt omfang, men der var endnu i 1947 ikke andre Triangelløb på Fyn.

Odense-Tommerup-Assens:

med rebroussement i Tommerup:
MF-(FE)-MF,
(Enkelte damptog).

1948 Sjælland

Den 1/4 1948 overtog statsbanerne Slangerupbanen (KSB). Der blev straks indsat noget gammelt DSB-materiel i uskøn blanding med det oprindelige KSB-materiel, da sporets elendige tilstand kun tillod ganske lette lokomotiver og vogne. På "hovedstrækningen" København-Farum indsattes 4 af de gamle G-maskiner, men på yderstræk-

Billedet øverst:

DMP 5563, ex SFJ D 93 - en gammel sag fra Wagenbau, Hamburg 1876, men ombygget flere gange. Post- og bagagevogn til fynske sidebaner. Født som post- og person-vogn. (P.T. Arkiv: Alkjær)

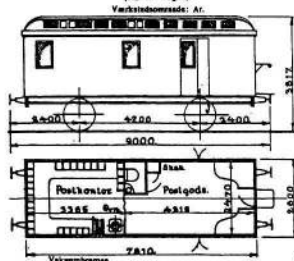
Billedet i midten:

MF-tog på Nr. Broby-banen: MF+FE+DL! på Allested station. Bemærk at postvæsnets trækvogn har gummiringe på træhjul! (Arkiv: HGC)

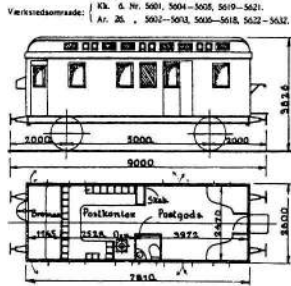
Billedet nederst:

MF+FE i Allested. (Arkiv: HGC)



2. Litra DL. Nr. 5504-5505
(187 nr Vogn).

1901-Scandia, Onbygnede 1916. Vakuumbremse. Last 6000 kg. Tare ca. 11400 kg. Mættet, Spænding 25 Volt, til Vognens Egnebelysting. Lavtrykvarmepæser, System Westinghouse. Kalkstøvn. Kan sammensættes med Lr. Do til Dobbeltpostvogn.

32. Litra DO. Nr. 5601-5632.
(161 nr Vogn).

1917-1932, Scandia og København. Vakuumbremse. Last 6000 kg. 5601-5626, Trykluftbremse (G & P). 5627-5632, Trykluftbremse. Tare ca. 12100 kg. 5601-5632. Strømbremse. 5601-5632, Batteri, Spænding 32 Volt, til Postvognens Belysning. 5601-5626, Elektrisk Belysning, Spænding 65 Volt, i Jernbanerum. 5627-5632, Dynamobelysning, System Pininfact, Spænding 18 Volt, til Vognens Egnebelysting. 5605, Hæltrikvarmepæser i Jernbane- og Postrum. Diverse Vogne, Lavtrykvarmepæser, System Westinghouse. Kalkstøvn i Postrum. Kan sammensættes med Lr. Do til Dobbeltpostvogn.

Små, "ægte" DSB postvogne supplerede/afløste DMP-vognene: DL og DO-vogne, der lignede DMP 5566 ex SFB D 98. DL-vogne har kørt i MF-tog på ONFJ; DO efter MF i Jylland.

ningen Farum-Slangerup var trafikken så ringe, at man regnede med i første omgang at trafikere dette stykke med et af de små diesellokomotiver M 1-2 sammen med en af de dertil hørende gamle styrevogne S 1-2.

M 1 og 2 viste sig hurtigt at være i en så ringe forfatning, at DSB vægrede sig ved at bruge dem i persontrafik, hvor gentagne nedbrud ikke er ret velsete, så man måtte til at se sig om efter anden trækraft i småtingsafdelingen. Det måtte helst ikke koste noget, det skulle være let, på grund af sporets (svellernes) elendige forfatning, det skulle være driftssikkert, og det skulle være bekvemt i driften, altså dobbelttettet, så der ikke skulle løbes om eller trækraft vendes ved endestationerne. Derimod skulle passager-kapaciteten ikke være stor, og bekvemmeligheden for publikum blev prioriteret lavt, da man hos DSB kun havde én tanke med Farum-Slangerup-banen: Den skulle nedlægges hurtigst muligt, da det var en økonomisk dødssej-

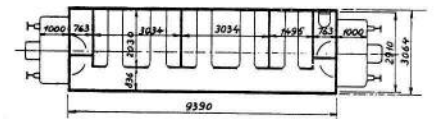
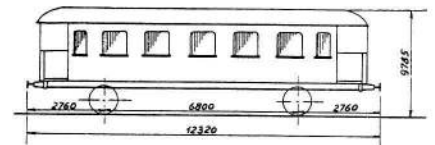
ler. Man havde åbenbart slet ikke fantasi til at forestille sig, at der i dens opland senere kunne ske en udvikling, så man bitterligt ville fortryde nedlæggelsen.

Resultatet af materiel-overvejelserne blev så naturligvis dobbelttrettede Triangel-tog, og det blev af samme primitive type, som man havde budt beboerne på Sydfalster: MA og ME, to vogne koblet "ryg mod ryg", og mellemvogne var normalt unødvendige! Man skiftede lidt med vognene, somme tider 2 MA til andre tider MA + ME.

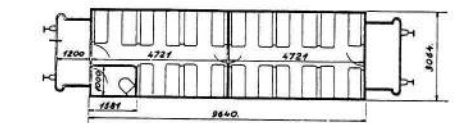
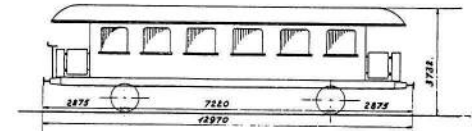
ME-vognene repræsenterede her den "fine" vognklasse: Fjedrende lædersæder samt toilet, mens MA-vognen kun havde træbænke, dog overtrukket med tæppestof, og det meget snævre sidde modul 1450 mm mellem dobbeltbænkene mod ME'ernes 1610 mm. I virkeligheden var der næppe bedre plads mellem ryg-stødene i ME, da de polstrede rygge var tykkere end MA'ernes trærigger. Men bekvemmeligheden var alligevel større i ME-vognenes bløde bænke, og det var betryggende med toiletet.

Diverse fotos viser, at både MA, ME og MF efter krigen fik ekstra kølere på taget, og det blev begrundet med, at kølingen viste sig at være for dårlig, når vognene kørte baglæns. Det vil altså sige, at man lejlighedsvis kørte med arbejdende motor også i den bageste vogn - måske, hvis man undtagelsesvis medførte en mellemvogn.

Kørehastigheden var faktisk sat en smule i vejret i forhold til KSB-tiden: Fra 25-28 km/h til 31 km/h! Altså i gennemsnit for hele strækningen. Dette var også det yderste, man turde belaste det elendige spor med. Man satte toggangen op fra den

3 Litra CUMP. Nr. 4261-4263.
Vestrettedområde: Aarhus.SFB CB 83
SFB CB 84-85

1918, Sydlyn. Trykluftbremse. Skrubremse. 44 siddepl. I allek. Tare ca. 15700 kg. Dynamobelysning, system Rosenbergs. Spænding 24 volt, til vognens egenbelysning. Kalkstøvn. Varmeledning.

1 Litra CXP. Nr. 4591. SFB CB 79
3 Litra CXMP. Nr. 4592-4594. SFB CB 80-82
Vestrettedområde: År.

1912, Sydlyn. Trykluftbremse. Skrubremse. 44 siddepl. I allek. Tare ca. 15400 kg. Dynamobelysning, system Rosenbergs. Spænding 24 volt til vognens egenbelysning. Kalkstøvn. Varmeledning.

CUMP og CXMP: "Hjemmelavede" SFB-vogne, kun undtagelsesvis MF-bivogne: for stor vægt pr. siddeplads. Kun til større motorvogne eller lokomotivtrukne tog.

gamle KSB-standard 546 dobbeltture til 10411 ture, så en vis service-forbedring var der dog tale om. Men i den fremstormende bil-alder var det så vist ikke noget, der forbedrede DSB's image ret meget.

1948 Jylland

Vi har tidligere nævnt, at de to ME-vogne lige efter krigen kom til aarhusianske nær-

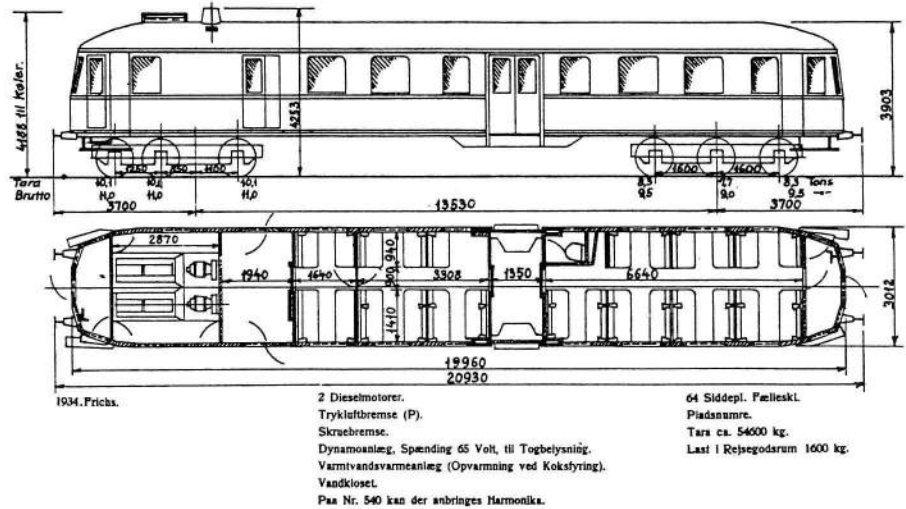


Foto fra Svendborg i 1955. Bemærk CXMP-vognen. (Arkiv: HGC)

bane til Risskov. I 1948 ophørte imidlertid Triangelvognene til Risskov, da busser og sporvogne atter havde berøvet dem de fleste passagerer, og de to jyske ME-vogne (623 og 626) fik andre opgaver, idet de blev stationeret i Viborg og Struer indtil udrangeringen i 1956. Hvor de har kørt, har jeg ikke fundet ud af, måske har de blot stået i reserve for diverse MF/MC"-tog eller til særtog. De ses ikke i togplan 6 i 1947, 1949 eller 1953, men kan dog have haft diverse opgaver derimellem, uden at jeg har fundet noget om det.

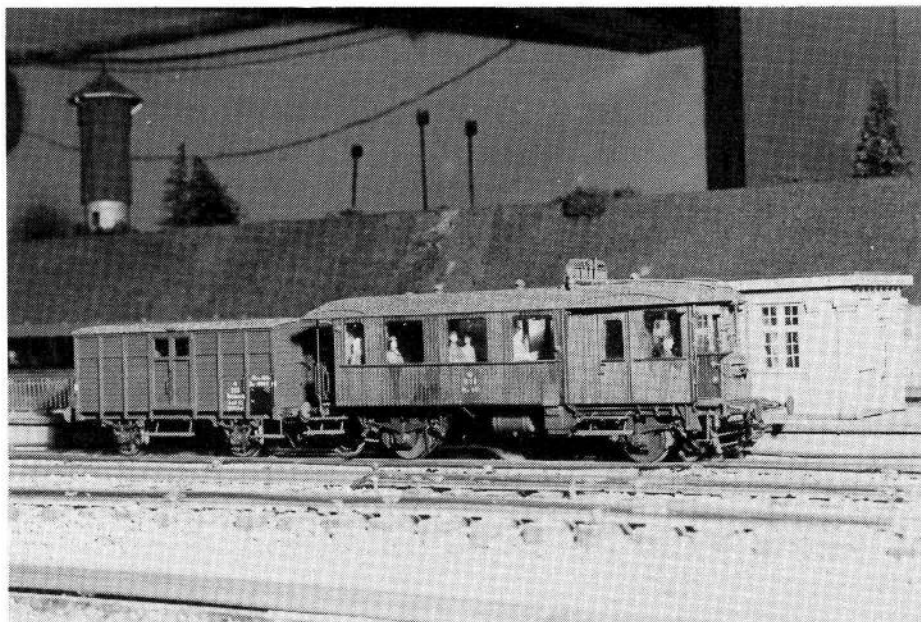
Efter udrangeringen i 1956 lykkedes det kun at sælge nr. 623 til videre brug, de 3 andre gik til ophugning. ME 623 gik til Ebeltoftbanen, der holdt liv i den helt til 1965, så den blev den længst levende ME-vogn med 33 års aktiv tjeneste bag sig. Jeg ser bort fra vogne, der senere er kommet til veteranba-

Dieselekske Motorvogne. 10. Litra MP. Nr. 540-549.



MP-vogne erstattede efterhånden MF på ONFJ, SFB og Nyborg-Ringe-Fåborg.

ner, hvor de har fået livet kunstigt forlænget, og hvor de kun kører korte strækninger om året.

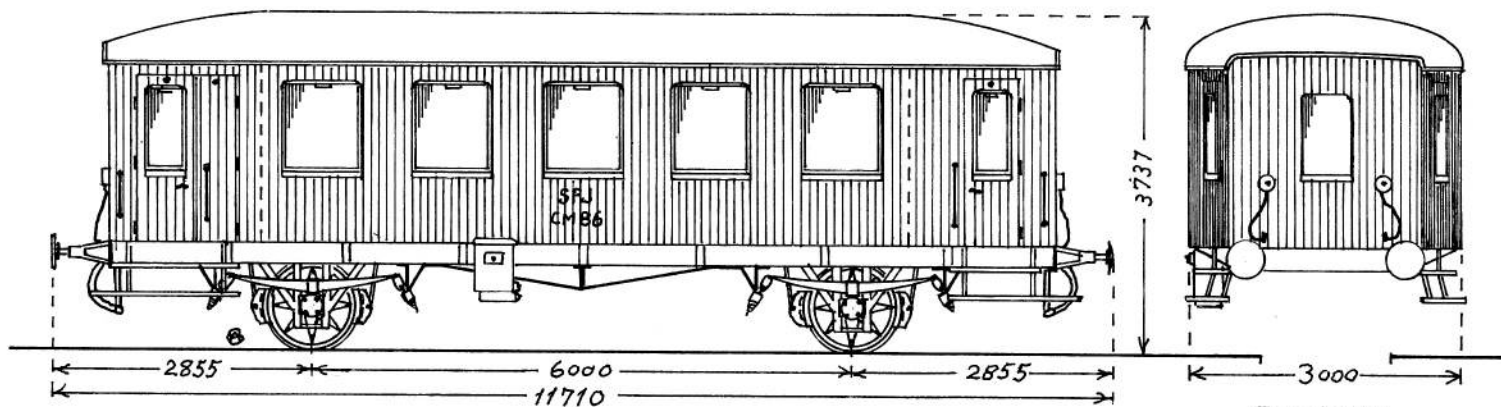


FYN 1949

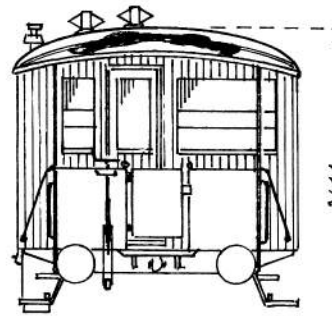
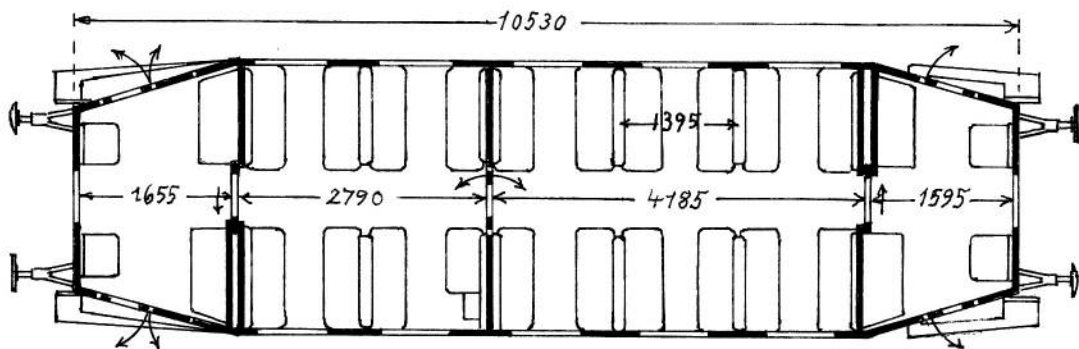
Dette år skete der igen noget, der vedrørte Triangelvognene: De sydfynske Jernbaner SFJ, SFB, SNB og ONFJ blev overtaget af DSB den 1/4 1949. Herefter kom der i visse perioder til at køre MF-tog på såvel ONFJ (Odense-Nr. Broby-Faaborg) som SFB (Svendborg-Faaborg). Senere kom der også sporadiske MF-løb på diagonalbanen Nyborg-Ringe-Faaborg, tidligere drevet af SFJ. Disse baner påregnedes drevet hovedsagelig ved hjælp af de tidligere sydfynske motorvogne: Scandia-Kielervognene MBF, der var benzin-mekaniske og de store 3-truckere MDF, der var dielelektriske vogne, bygget af Triangel/B&W.

ONFJ, 1949. På Nørre Broby-banen kørte i 1949 3 MF-tog om dagen, mens resten (7 tog) kørtes af de store MDF eller de mindre MBF. MF-togene medførte en FE-bivogn og i et enkelt tog mod Faaborg desuden en DMP-postvogn på hverdage. DMP var en tidligere sydfynsk postvogn, men hvilken type vides ikke. SFB, 1949: Her kørte DSB i begyndelsen kun et enkelt MF-tog om dagen, mens 7 skulle køres af MBF, og ét med damp. MF-toget skulle om søndagen mod Svendborg være MBF + CXMP, hvilket gav 25 pladser mere. MBF'erne var nok store, men måtte kun medgives 1 bivogn,

I ONFJ's seneste år kunne togene ofte indskrænkes til denne "op-rangering", som Hans Gerner så smukt har levedegjort i model 1:45: MF + EM.

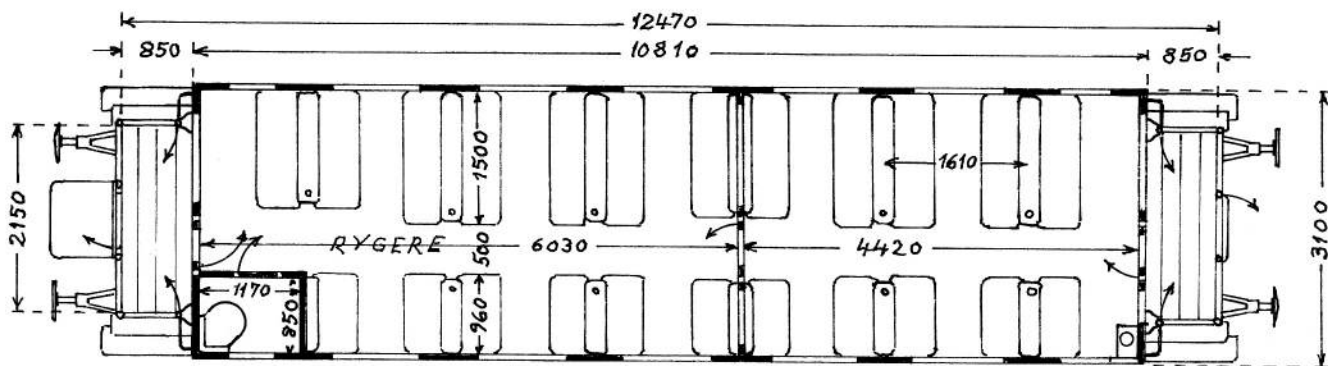
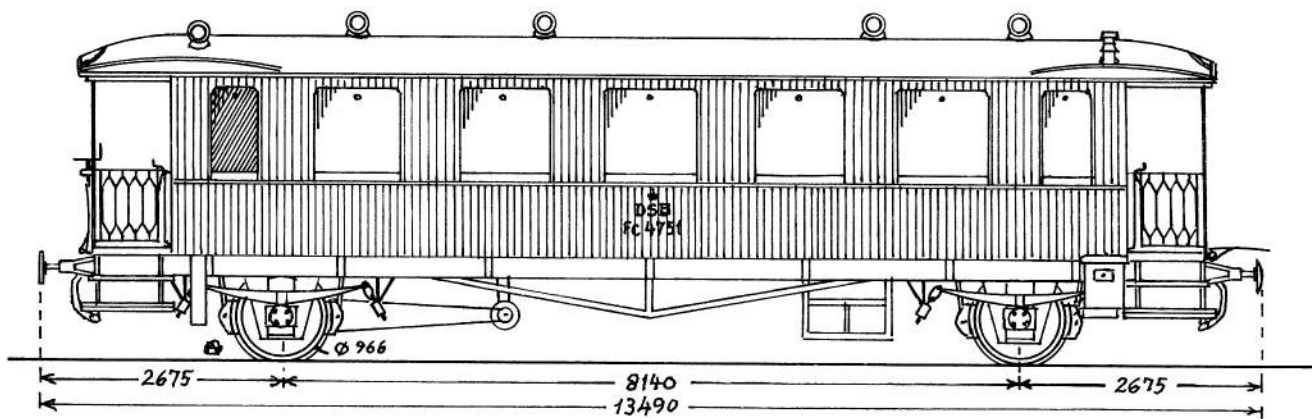


FDP 4812



Tidligere SFJ-forsøgsmotorvogn (1921), kom ikke i alm. drift.
 1927 omb. til motorbivognen SFJ CM 86, 1949 DSB FDP 4812.
 39 pl. III kl → fælleskl. Ej overgang til øvrige vogne. Tara 11,6 t

Fc 4751-60



Opr. bivogn til gl. MT, 1927 Scandia. Senere all round M-bivogn, bl. a. til Δ-vogne.
 " MB 101-110 → Fc 12101-110. 1941 omnr. Fc 4751 - 60. 58 pl. III kl. = flkl, Tara 13,4 t.

hvorimod MF måtte medføre 2 vogne, men så kunne de nok ikke overholde køreplanen.

ONFJ og SFB efter 1949: I midlertid var de tidligere sydfynske motorvogne, MBF såvel som MDF, lidet driftssikre, hvorfor de efterhånden erstattedes med MF eller MP (M0-vognens forløber) i flere og flere tog på ONFJ, mens SFB fra 1952 helt gik over til MP-vogne. MF'erne kunne herefter "koncentrere sig" om ONFJ, hvor de efterhånden kørte omkring 2/3 af banens persontog, der nu oprangeredes MF-FC, MF-FC-FC, MF-FC-EH eller MF-FC-DMP. Der kunne også en gang imellem medtages en ilgodsvogn som 3. vogn, og den lille primitive EM (tidligere lukket godsvogn) kunne erstatte EH. Det kan iøvrigt ikke udelukkes, at en MF på en af de omtalte baner lejlighedsvis har medført FDP 4812, den mærkelige motorbivogn

der var født som SFJ's hjemmelavede motorvogn, som aldrig kom til at fungere ordentligt, men som senere blev omdannet til en ganske pæn lille spids-gavlet bivogn, der passede i stilen til MBF og MDF.

Nyborg-Ringe-Faaborg, 1949 ff.

På denne bane var det meningen, at de gamle, sydfynske motorvogne, men først og fremmest de store MDF'ere, skulle klare hele persontrafikken, suppleret med enkelte damptog. Men også her plagedes man af nedbrud på de store motorvogne, og fra 1950 indsattes enkelte MF-tog til supplement, assisteret af MP-vogne i de større tog. Man medgav også her MF-vognene en FC, der kunne suppleres med den lille EM. Efterhånden indsattes flere MP-løb på banen, og 1954 var sidste år, hvor der kørte MF-tog her - og i det hele taget på Fyn.

Det var også det år, hvor ONFJ og SFB blev nedlagt, så der pludselig blev mere materiel til overs til de resterende, sydfynske baner.

Det skal lige bemærkes, at der aldrig benyttedes 2-akslede motorvogne på Odense-Svendborg og Svendborg-Nyborg banerne, mens der endnu i 1949 forekom et enkelt MF-FE-FC-løb på strækningen Odense-Nyborg - men ikke den modsatte vej! Det havde nok forbindelse med vedligeholdelsen af MF-vognene i Nyborg. Måske kørte vognene så i et almindeligt tog den anden vej.

Assensbanen, 1949 ff. 1949 kørtes her 6 ud af 10 persontog som MF-MF eller MF-FE-MF mens resten var damptog. I enkelte tog var FE erstattet med FC.

Fra 1951 fremførtes nogle tog af MP-vogne og efter 1953 erstattedes MF'erne af de store, oprindelig benzin-elektriske ML-vogne, der nu havde fået dieselmotorer. Fra 1958 erstattedes ML med M0-vogne, og de klarede persontrafikken til dennes nedlæggelse i 1966.

Jylland, 1949 ff. ME-vognene havde nu udspillet deres rolle her i normale plantog.

1950 omdannedes 5 MF-vogne: De fik de gamle benzinmotorer erstattet med 150 HK dieselmotorer af mærket Hercules. Dette forøgede deres trækraft og acceleration betydeligt, og disse vogne omlitredes til MC 651-655 - ikke at forveksle med de gamle, 3-akslede MC med en motor i hver ende!

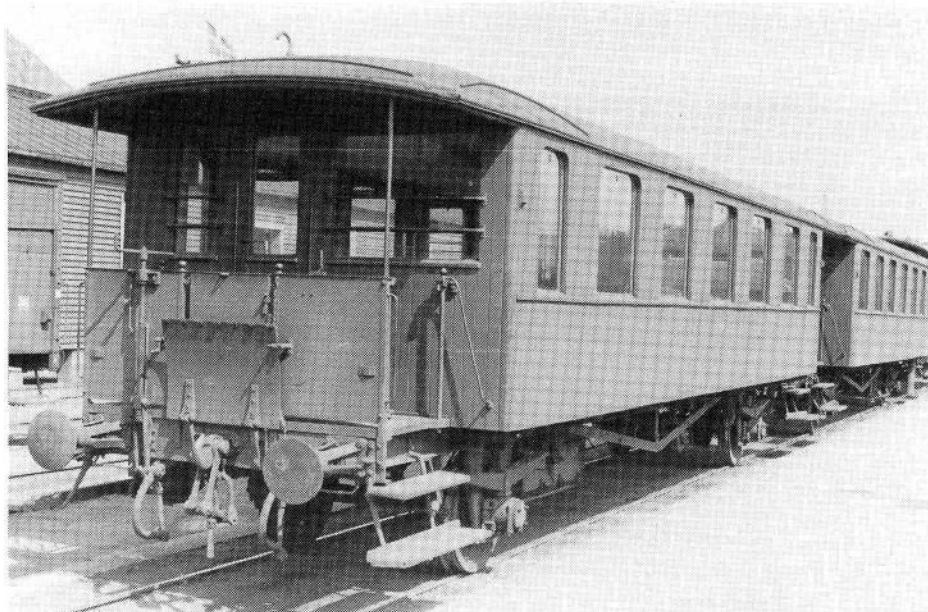
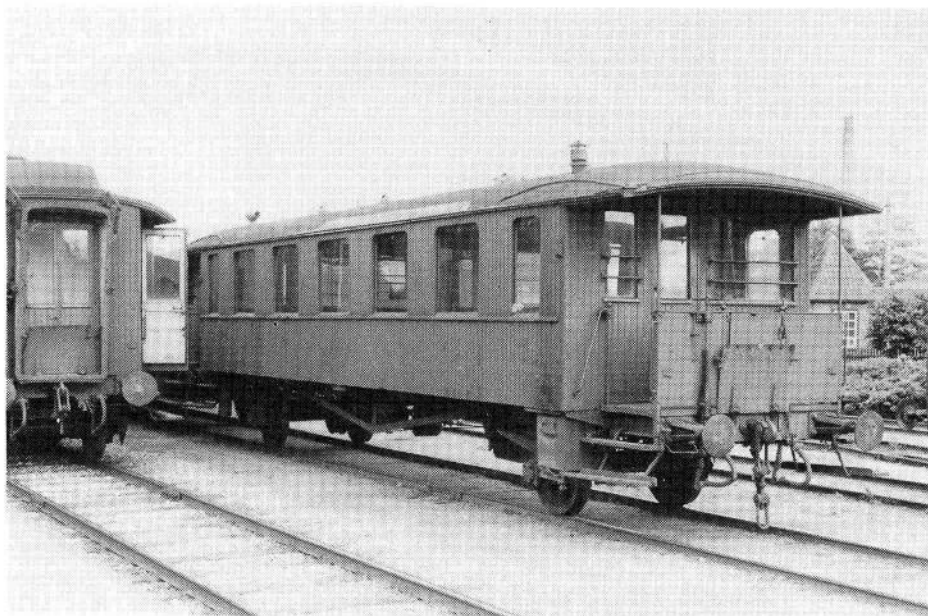
De nye MC"-vogne stationeredes alle i Jylland, hvor Triangelvognene hovedsagelig kørte supplerende tog ind imellem DSB's "rigtige" tog. Her havde det nok betydning, at de kraftigere MC"-vogne bedre end MF kunne følge med i en plan, hvor der også forekom større og hurtigere motorvogne og damptog. Men det havde også betydning for vognenes evne til at fremføre små godstog, som man fx. var interesseret i på en bane som Skjern-Videbæk, hvor al trafikken var lige ved at kunne klares af MF-vogne alene.

Billedet øverst:

FC, fotograferet i Silkeborg 1961 af Hans Gerner Christiansen. Bemærk koksfyret, ophængt helt ude i hjørnet, mens FE-vognene havde den omtrent "midtskibs" - og de havde ikke ruder i gavlen.

Billedet nederst:

FC-vogn, set fra koksfyrenden. Over taget ses overløbet fra ekspansionsbeholderen. I baggrunden en FE-vogn, og man aner det høje tag af en ældre "rystevogn". 1960 Svendborg, Foto: Hans Gerner.



I 1949 var alle MF-vognene endnu uomodnede, og de anvendtes i Jylland som følger:

Der kørtes stor set samme steder som i 1947. Aarhus-Risskov var dog indstillet som nærbane i 1948.

Randers-Viborg (-Struer):
MF-FE

(Delstrækning, 1 MF-tog, resten damp eller MO).

Skjern-Herning (-Aarhus):

SJ-Hr: MF-FE-EH

Hr-Sj: MF-FE-ilgodsvogn

(Delstrækning, 1 MF-tog, resten damp, gl. MV eller MO)

Herning-Viborg:

Hr-Vg: MF-FE-DO, mandage, øvrige damp.

MF-FE hverdage

MF-FE-FE lørdage

Vg-Hr: MF-FE-FE lørdage

MF-FE-DO øvrige dage

MF-FE-FE alle dage

(Kun 2 MF-togpar, resten damp)

Viborg-Aalestrup:

MF-FE hverdage

(1 MF-tog, rest MQ eller damp)

Skjern-Videbæk:

7 tog MF-(FE)

(1 MO-tog til godstog!)

Jylland 1953: Nu dominerede de omdannede MF = MC", og der kørtes lidt anderledes end i 1949:

Viborg-Langaa:

MF-FE (Delstrækning)

Herning-Skjern:

MC-FE-(EH) eller

MC-FE-ilgodsvogne

(Delstrækning)

Herning-Viborg:

MC-FE-FE søn- og helligdage.

Himmerland: Ingen Triangeltoget.

Skjern-Videbæk:

MC-FE (klarere normalt også godsvognene).

Billedet øverst:

En FC-vogn, reduceret til specialvogn nr. 700, set fra toiletenden, derfor ingen rude til højre for gavldøren.

Foto: Jens Bruun-Petersen.

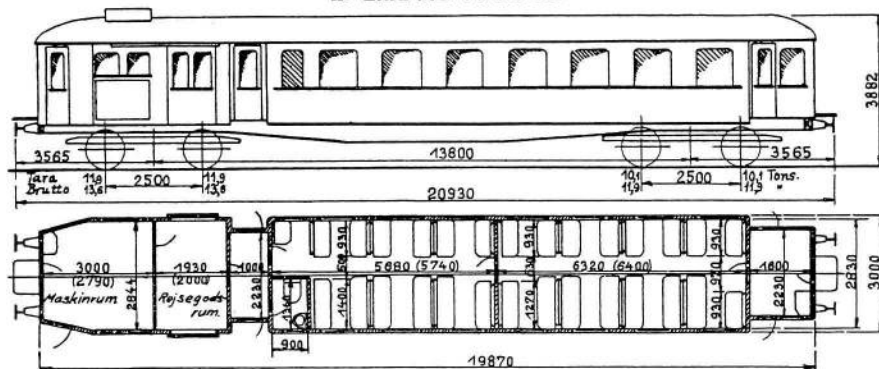
Billedet nederst:

FE-vogn til sammenligning: Ingen vinduer i gavlen.

(Arkiv: J.B.-P.)

Dieselektriske Motorvogne.

15. Litra ML Nr. 501-515.



1929-1930, Odense.

Maalene i () gælder for 512-515.

2 Dieselmotorer.

Trykkulmbremse (P).

Vægtstangsbræmme.

Dynamoanlæg, Spænding 65 Volt, til Togbelysning.

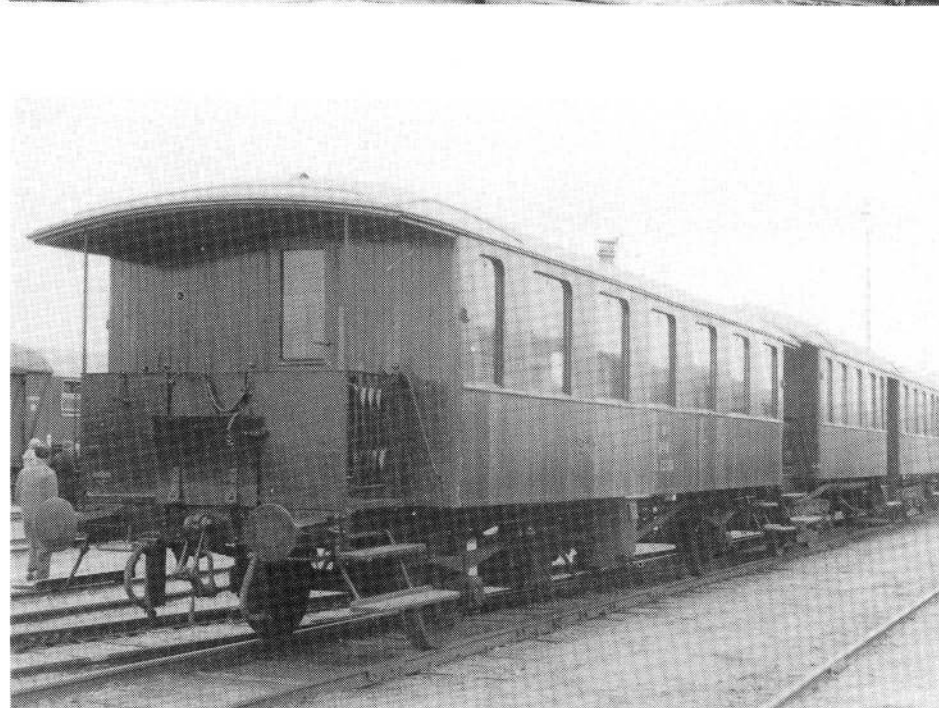
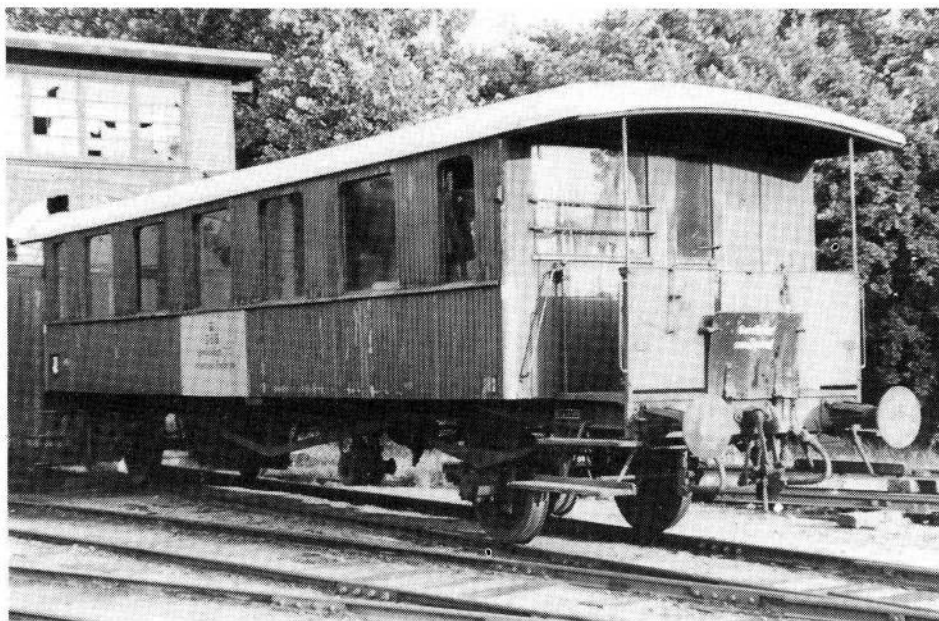
Varmtvandsvarmeanlæg (Opvarmning ved Koksyrling).

Vandkloset.

70 Siddepl. Pælleskl.

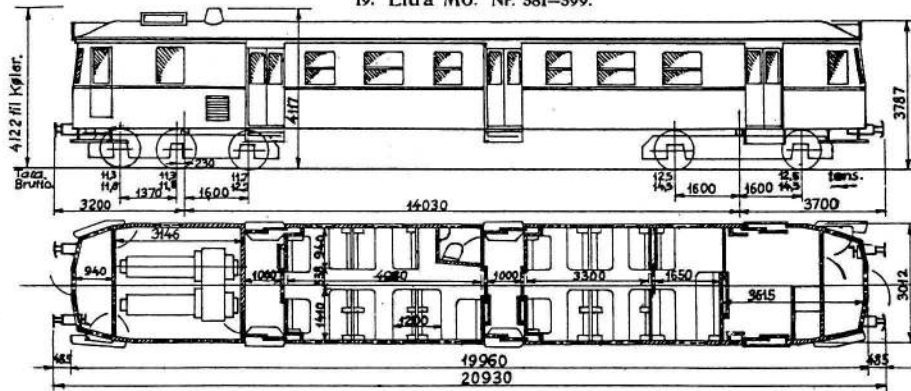
Tara ca. 44000 kg.

Last i Rejsegodsrum 1700 kg.



Dieselektriske Motorvogne.

19. Litra MO. Nr. 581-599.



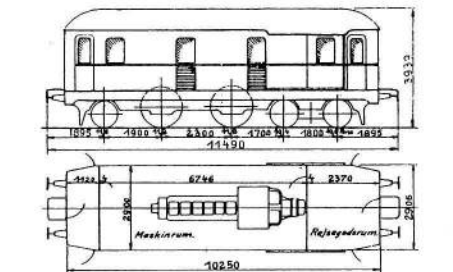
1938. Frichs-Scandia.

2 Dieselmotorer.
Styreledning.
Trykluftbremse (P).
Skruerbremse.
Dynamo, Spænding 65 Volt, til Togbelysning.
Varmtvandsvarmeanlæg (Opvarmning ved Kokstyring).
Vandkloset.
Dette Vinduer.

52 Siddepl. Fælleskl.
Pladsnummer.
Tara ca. 59000 kg.
Last i Rejsegodsrum 1600 kg.

Dieselektriske Lokomotiver.

2. Litra MV. Nr. 115-116.



1920. Frichs.

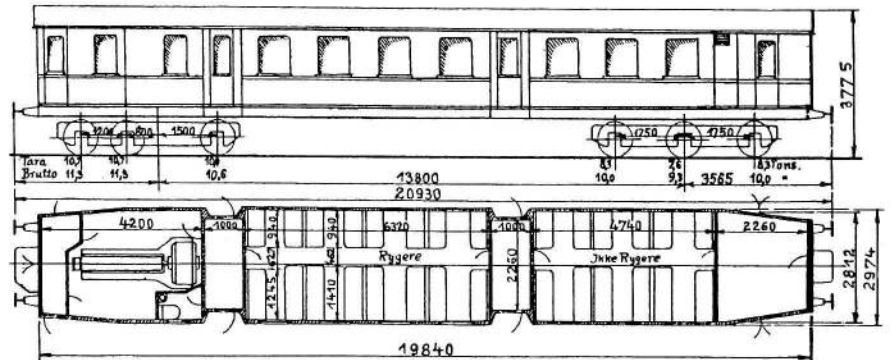
Dieselmotor.
Trykluftbremse.
Vakuumledning, -pumpe og -bremsebane.
Vægtstangsbremse.
Dynamo, Spænding 65 Volt, til Togbelysning.
Varmekedel.

Last 2000 kg.
Tara ca. 50200 kg.

Gamle MV kørte i efterkrigsårene bl.a. på Århus-Skjern, Århus-Grenå og Århus-Ålborg.

Dieselektriske Motorvogne.

4. Litra MQ. Nr. 521-524.



1932. Frichs.

Dieselmotor.
Trykluftbremse (P).
Vægtstangsbremse.
Dynamoanlæg, Spænding 65 Volt, til Togbelysning.
Varmtvandsvarmeanlæg (Opvarmning ved Kokstyring).

70 Siddepl. Fælleskl.
Tara ca. 55600 kg.
Last i Rejsegodsrum 1600 kg.

MF erstattedes på Assensbanen først med ML (skitse til venstre) siden med MO (skitse herover).

Desuden kørte der nu også enkelte MF eller MC på følgende strækninger:

Herning-Struer:
MC-FE-(FE)
(Et enkelt togpar)

Viborg-Skive:
MC-FE, MF-FE
(Delstrækning)

Skive-Glyngøre:
MC-FE-FE søn- og helligdage
(i øvrigt ML og MO).

1951 begyndte DSB igen at anskaffe MO-vogne: nr. 1801 ff, og i 1953 var der allerede anskaffet 40 stk. af denne nye serie, der afsluttedes i 1958 med nr. 1890, så man nu havde ialt 139 MO-vogne. Det betød, at man efterhånden kunne udskifte de små Triangelvogne

med mere moderne motorvogne: ML, MQ, MP og MO, så nu sang MA, ME, MF og MC" på deres sidste vers, og i løbet af 1956 udgik de alle af driften.

7 stk. fik man solgt til forskellige privatbaner til videre anvendelse: ME 623, MF 647 og

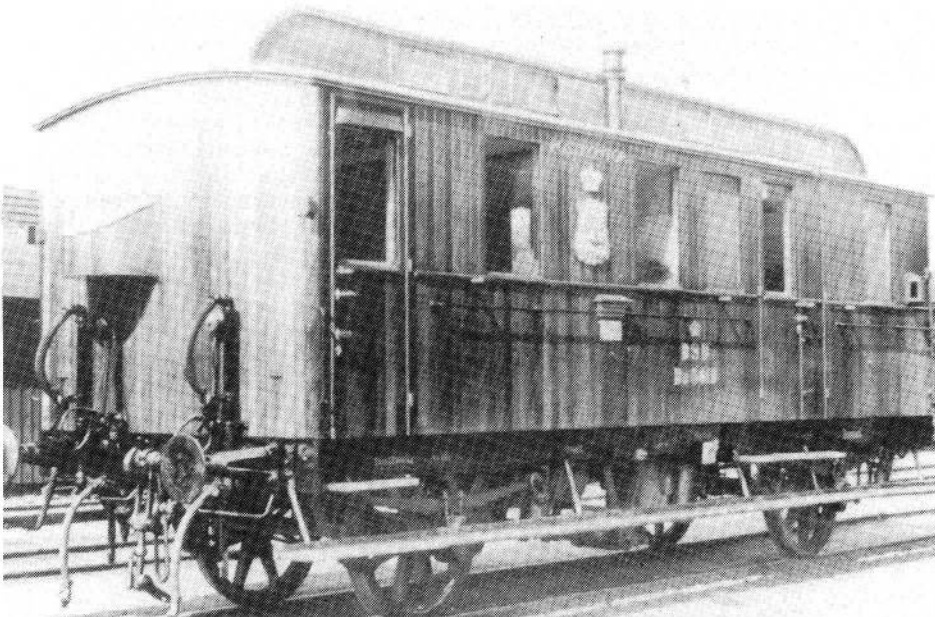
De gamle, meget 4-kantede MQ-vogne kørte i 1949 en del af togene på Viborg-Ålestrup.

alle de 5 MC 651-655. Hos privatbanerne fik de alle ilagt nye motorer, også MC'erne, idet den 150 HK Herculesmotor efterhånden voldte idelige kvaler med startvanskeligheder og mange reparationer.

De sydfynske MBF-vogne fik også ilagt Herculesmotorer omkring 1950 - med lignende resultat!

Med de toakslede motorvognes afsked fra DSB i 1956 var en DSB-epoke slut. Ganske vist vedrørte den kun en mindre del af DSB's trafik, men Triangelvognene indledte dog DSB's motorisering, der endte med at slå dampdriften helt ud i løbet af 1960'erne - det varede ialt 40 år. Heraf udgjorde Triangel-tiden ca. 28 års aktiv tjeneste, hvorefter 7 af de veltjente vog-

DO 5619, en af de små DSB-postvogne med tjenestekupe. De benyttes på Sydfyn i større tog og visse steder i Jylland i Triangel-tog. (Arkiv: Alkjær)



Billedet øverst:

MF 640 i Svendborg, formentlig et SFB-tog, der endnu ikke har fået vendt sit destinationsskilt.

(Arkiv: Alkjær)

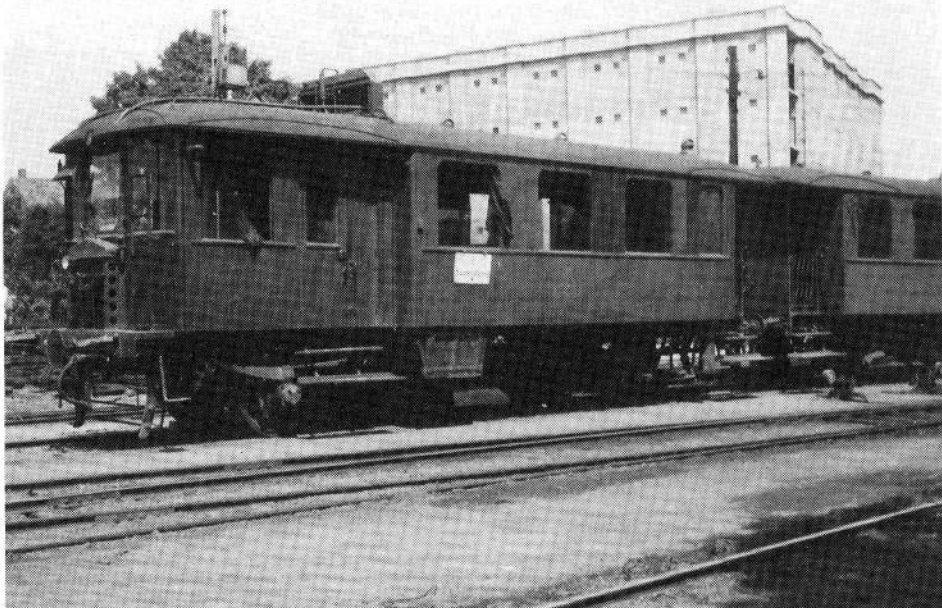
Billedet nederst:

I 1950'erne kom der også enkelte MC-vogne til Fyn. Her ses MC 651 i Fåborg på vej mod Odense ad Nr. Broby-banen.

(Helsingør Jernbane Klub, F 8)

ne endda kørte videre nogle år hos privatbanerne. 11 ME-vogne havde de allerede købt tidligere, så der blev ialt genbrugt 18 af disse små vogne (+ én MA og én MC'), men herom vil vi berette mere i en kommende artikel.

Hans Alkjær



Rettelser og supplement til artiklerne om DSB ME/MF/MC

SP 4/1986, side 167 øverst: MF-MF-toget er fotograferet 1952.

SP 1/1987, manglende billedtekster:

Side 5: MQ+CFM+EH, Fredericia 1935, foto J. Steffensen.

Side 7: Udrangeret MR i miserabel stand. Tid og sted ukendt.

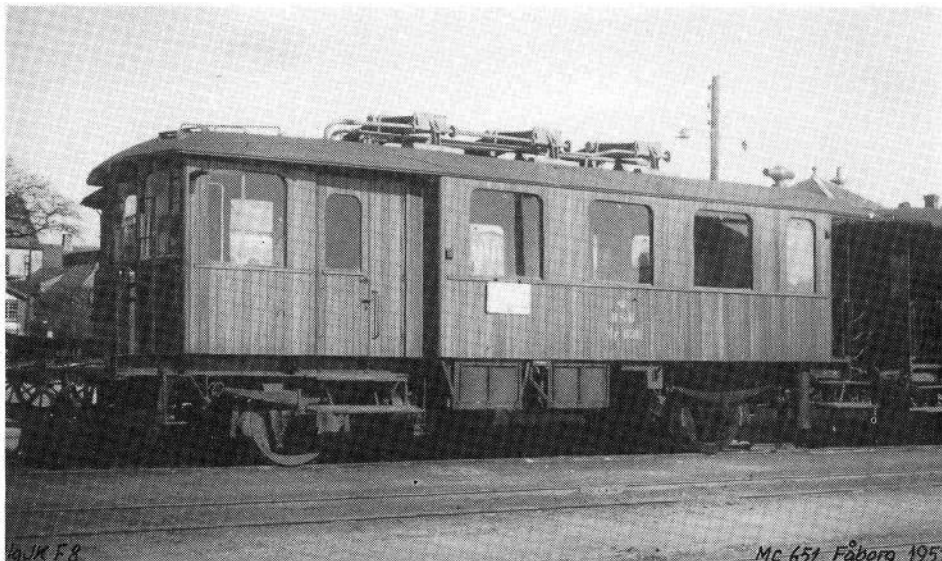
Side 9: MV 15 med prøvetog, foto Jbm/Frichs 1929.

Side 11: MW 118, fabriksfoto, B&W 1929.

Vedrørende anvendelse af ME/MF før 2. verdenskrig dukker nu og da supplerende oplysninger op. Arne Broegård fra Onsevig har således i en gammel lokofører-dagbog fra 1931 fundet, at MF 51-53 (2 ad gangen) kørte forbindelsestogene mellem Frederiksberg og Vanløse, mens motortogene Østerport-Ballerup og Frederiksberg-Hellerup kørtes med ME og/eller MA.

En togplan fra 1932 viser samme billede med 2 MF i fast tur og 1 i reserve (Østerbro depot), mens der på Frederiksberg var en bivogn-reserve på 2 FA, 2 FD og 1 CFM. Da MA, ME, FA og FD først i løbet af året 1932 ombyggedes fra centralpuffer til normalt kobletøj, har CFM-vognen været forstærkning til Vanløse-togenes 2-puffede MF-vogne, der måske netop var indsat der for at de kunne medtage et par godsvogne efter behov, ligesom de små damptog, der tidligere kørte forbindelsestogene.

Thomassen har oplyst, at der en tid først i 30'erne kørtes visse sommer-badetog mellem Vejle og Tyrsbæk, godt 6 km øst for Vejle, idet der ved Kon-



geskov var oprettet et primitivt "sommerttrinbræt" kaldet Tyrsbæk, kun til brug for bade-motortogene. De måtte returnere ad venstre spor og altså klare hver dobbelttur mellem 2 ordnære, nordgående tog.

Til gengæld synes det at fremgå af Ib V. Andersens artikel om banen mellem Nyborg og Knudshoved/Slipshavn, at bade-togene fra Odense til Knudshoved eller Skærven i hvert fald på det sidste stykke fra Nyborg blev kørt som damptog, se SP 4/1987, side 191-92.

Alkjær

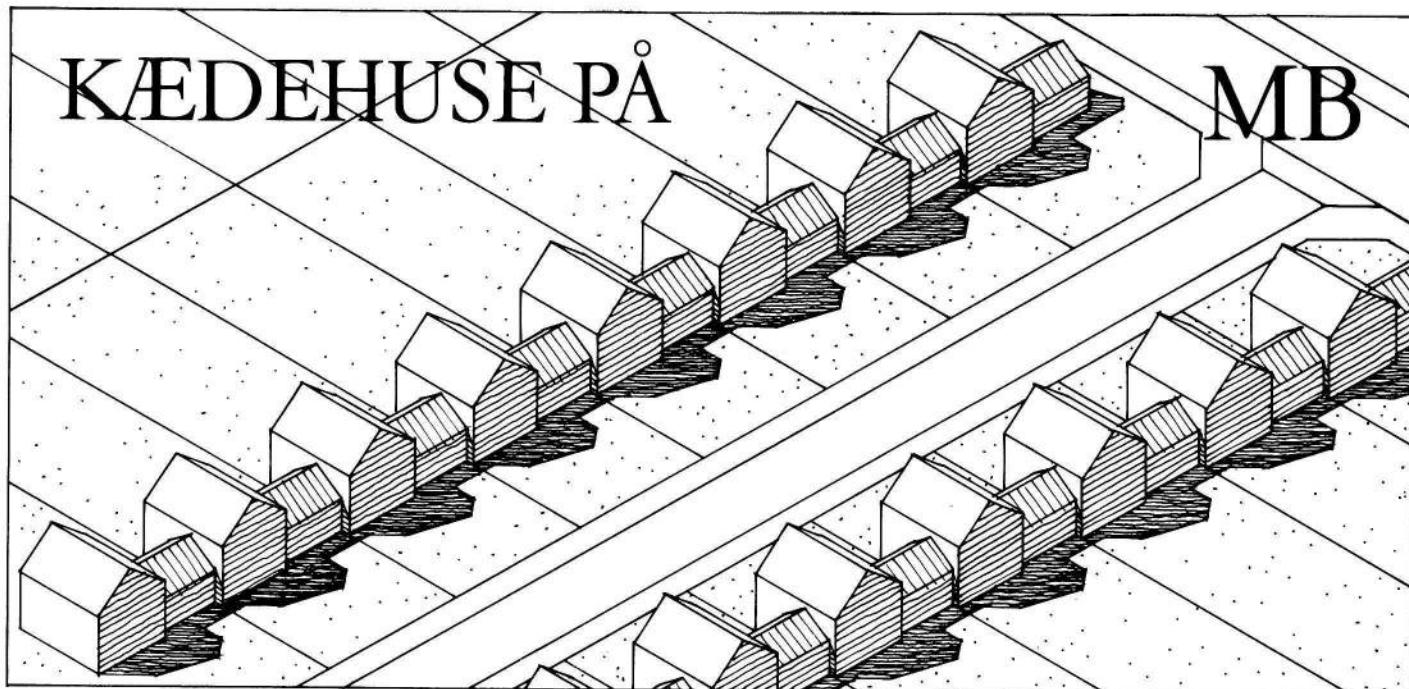
Jeg fik ikke plads til veteran-køreplanen denne gang. Men jeg har set, at der ikke er de store ændringer i forhold til 1987. Telefonnumre er uændrede, så spørg før du tager af sted!

EFTERLYSNING

I 1950'erne blev stationernes gamle telegrafapparater overflødige. De fleste er måske endt hos produkthandleren, men en del mennesker med tilknytning til jernbanerne har for et symbolsk beløb kunnet beholde disse apparater.

Undertegnede forestiller sig, at der må stå enkelte af disse gamle apparater rundt om endnu. Jeg vil gerne have kontakt til ejere af sådanne apparater (plus andet telegraf-udstyr) eventuelt for at kunne købe disse ting (udenlandske opkøbere er desværre i gang), men også for at udveksle viden m.v.

Musikskoleinspektør Anton Stormlund, Musikskolen "Tonika" Balle Mark, 7182 Bredsten. Telefon 05 88 10 94



af Povl Wind Skadhauge

Under søgen efter velegnede hustyper til brug på modelanlæg er de her viste kædehuse dukket op. Kædehuse er en særlig form for rækkehuse, hvor de enkelte boliger på samme tid adskilles og sammenbindes af lavere mellembygninger. Gennem disse er der ofte adgang til baghaven, som i det aktuelle eksempel. I andre tilfælde findes en bagvej eller -sti ligesom ved mange af de mere sædvanligt udformede rækkehusbebyggelser. En fordel ved kædehuse på et modelbaneanlæg er, at de giver indtryk af megen by på liden plads. De mange små enkelttage er medvirkende hertil, og yderligere kan man uden skade snyde med baghavernes længde (dybde). Havernes bredde ligger derimod fast, bestemt som den er af bygningsmålene; 11,5 m er til gengæld ikke meget.

Tegningerne viser en type, som blev projekteret af arkitekt M.A. A. F. Hallelov, Haslev, i det første år efter krigsafslutningen i 1945, og som det et par år senere lykkedes Haslev sociale Boligselskab at få opført i en bebyggelse, der omfatter 37 kædehuse foruden nogle fritliggende småhuse. Haverne blev anlagt efter projekt af klostergartner H. Wedege, Gisselfeld. Byggeriet er repræsentativt for en del af det almennyttige boligbyggeri fra 2. halvdel af 1940'erne i købstæder og stationsbyers voksende yderkvarterer. Som forbillede vil det altså være velegnet på modelbaneanlæg fra denne periode eller senere. Typen er meget smidig som modelbygningsemne.

Der er nemlig stor frihed med hensyn til antallet af huse, rækker og veje. Den plads, der er

til rådighed på anlægget, er det eneste afgørende. Helt ned til 3 eller 5 huse vil have en realistisk virkning. Endvidere er udformningen ganske enkel, og gentagelsesmomentet giver en lettelse i modelbyggerens arbejde. Med en lille højdeforskel fra hus til hus, som opstalterne (af huse øst for vej) viser, kan kædehusene endvidere placeres langs en vej med svagt længdefald fra nord til syd. Hvis vejen falder fra syd mod nord, er det nødvendigt at spejlvende både boliger og mellebygninger om en akse vinkelret på vejen for at gøre højdeforskudningen mulig.

Materialer og farver er enkle. Rødt murværk på grå betonsokkel, røde tegltage, hvidmalede vinduer. Hoveddør fx grå, mørk grøn eller gråblå i hvid karm, udvendige døre til vaskerum samt lem til skarnkasserum brun træbeskyttelse, karm det samme eller hvid.

Tidsuafhængige variationsmuligheder: 1) gult murværk i stedet for rødt, 2) større eller mindre bebyggelse; se eksempler. Bemærk i den forbindelse, at mellebygningerne forekommer både retvendt og spejlvendt, alt efter hvilken side af vej de ligger på. Derimod er selve husenes plan ens overalt, orienteret efter verdenshjørnerne, og det er faktisk en forudsætning, at vejene går i retning nord-syd, således at rummene vender mod øst henholdsvis vest. Endvidere 3) forskydning ved "skæv" vej, se eksempel på bebyggelsesplan, og 4) udeladelse af de vandrette sprosser i vinduerne.

Variationer, som kommer af forandringer i 1960'erne: 1) tilføjet halvtag af transparente plader over udvendig opholdsplads langs mellebygning, 2) tilføjet vognplads (fx i form af 2 rækker

fliser, hvis ikke mere) udfor mellebygning, langs skel mod nabo, 3) evt. primitiv carport (med nedrivningsdeklaration) over den vognplads. Disse tilføjelser findes ikke ved alle huse og er udført på forskellig måde, da de skyldes de enkelte beboere. I visse "endehaver" er der plads til en rigtig garage ved siden af huset eller i baghaven, evt. med tilkørsel fra den anden af de to veje, som begrænser grunden.

Variationer, som hører hjemme i 1970'erne eller senere: 1) vinduer udskiftet til en type med én stor rude og træværket behandlet med brun træbeskyttelse, 2) udvendige døre (alle) udskiftet til en type med stor rude foroven og en fyldning forneden, tværdeling i ca. 2/5 af dørhøjden, og behandlet som vinduer, 3) skorstene fjernet i forbindelse med overgang til fjernvarme samt brug af elvaskemaskine i stedet for gruekedel, 4) tegltage udskiftet til tage af eternit-bølgeplader.

Endelig er haverne naturligvis forandret i tidens løb i takt med, at træer og buske er vokset til og nogle af dem fældet. Desuden, fordi mange beboere efterhånden har opgivet urtehaven, måske også nogle af blomsterbedene, og i stedet udvidet græsarealet. Andre steder er der måske dukket et lille drivhus op i et hjørne af urtehaven.

Selve husene gengives her i mål 1:87, så de passer umiddelbart til HO. Til modelbygning i andre målestoksforhold omsættes målene, fx som vist i SP nr. 3/1983 side 113 (ved måling) eller side 116 (ved beregning). Haveplanerne er gengivet i, hvad man kunne kalde HHO, altså 1:174, og man behøver blot at gange det, man måler på disse, med 2 for at få størrelsen i 1:87.

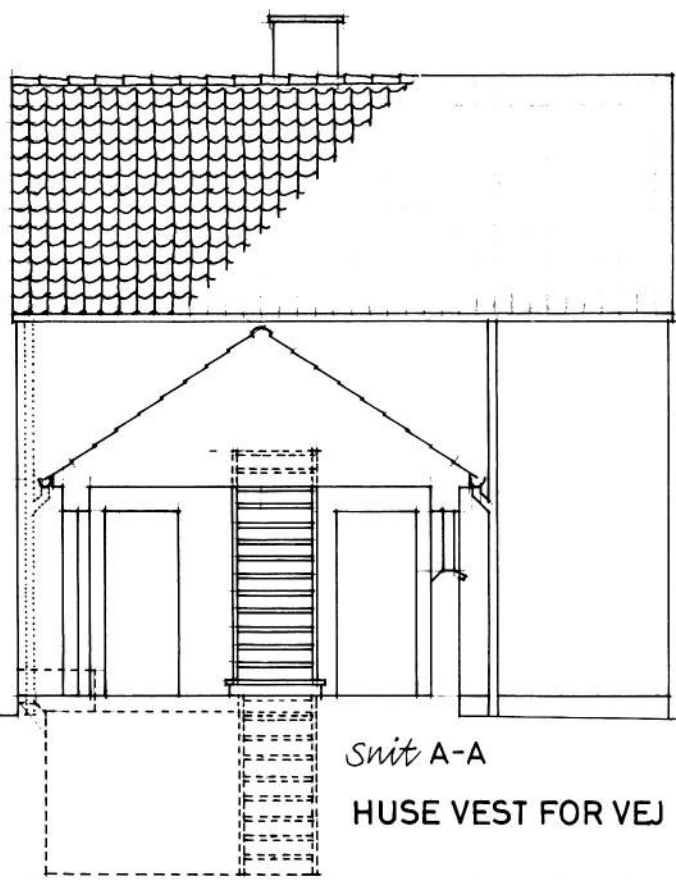
KÆDEHUSE

Planer, snit og opstætter er optegnet på grundlag af original hovedtegning nr. 719/2 fra arkitekt M.A.A. F. Hølløvs tegnestue. Haveplanerne er optegnet efter de af boligselskabet udvalgte forslag på klostergartner H. Wedeges plan 2.

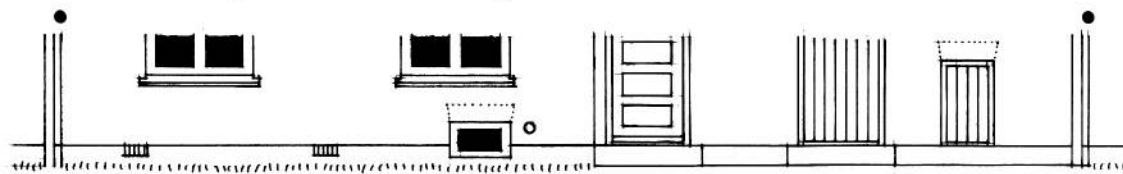
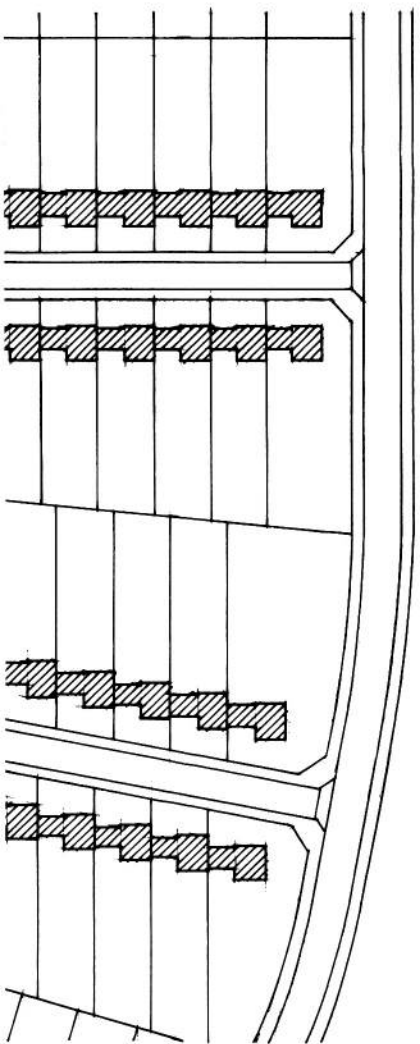
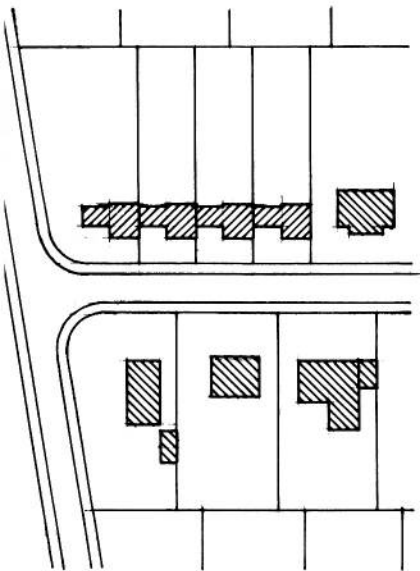
EKSEMPLER PÅ BEBYGGELSPANER

Øverst sammen med almindelige parcelhuse

Bortset fra murværks udkrængning i gavle er gesimser udført af brædder, der indklæder spærenderne. Males hvide, grå eller i murværkets farve.



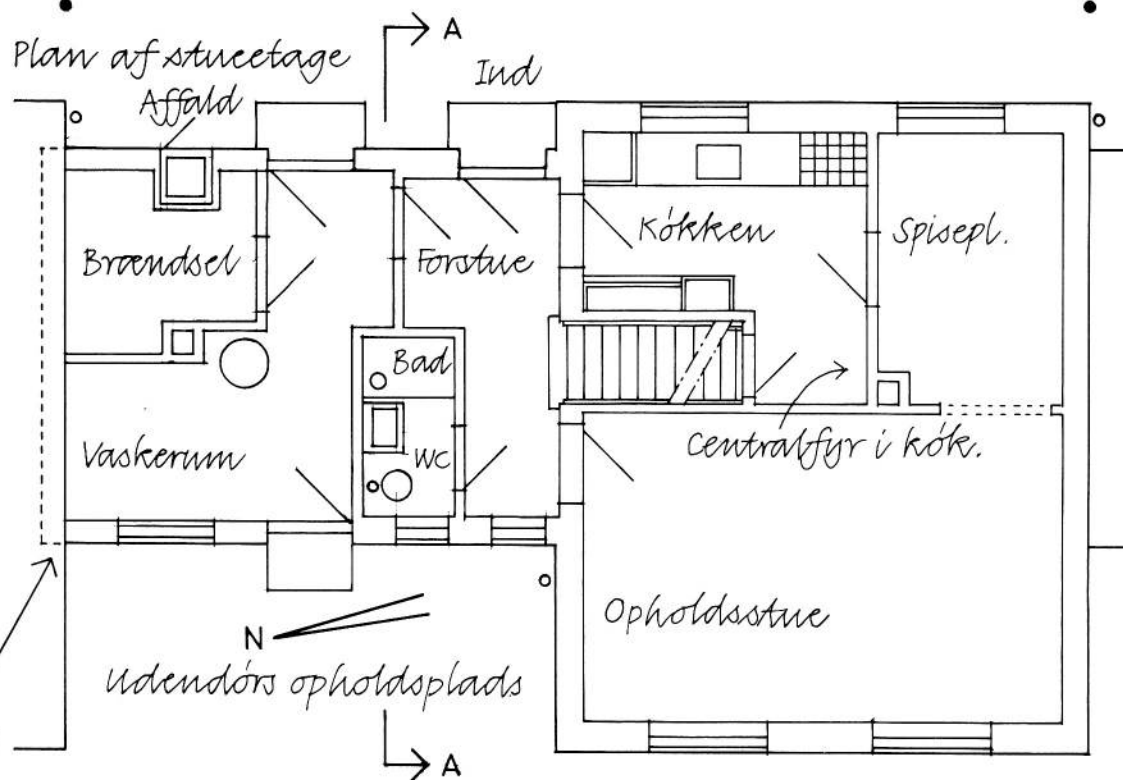
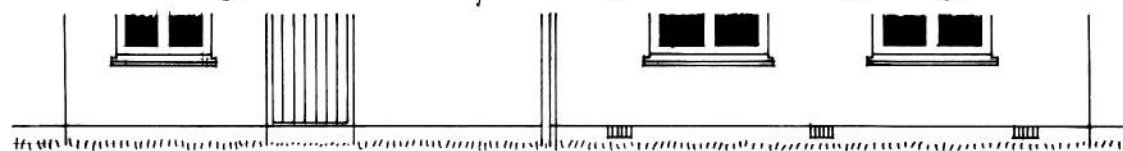
Nordside af bolig og snit i mellembygning. Punkteret: møkkld. under køk.



Side mod vej

Soklen er her vist vandret svarende til vej uden fald i længderetningen (dette er ikke specielt for huse vest for vej).

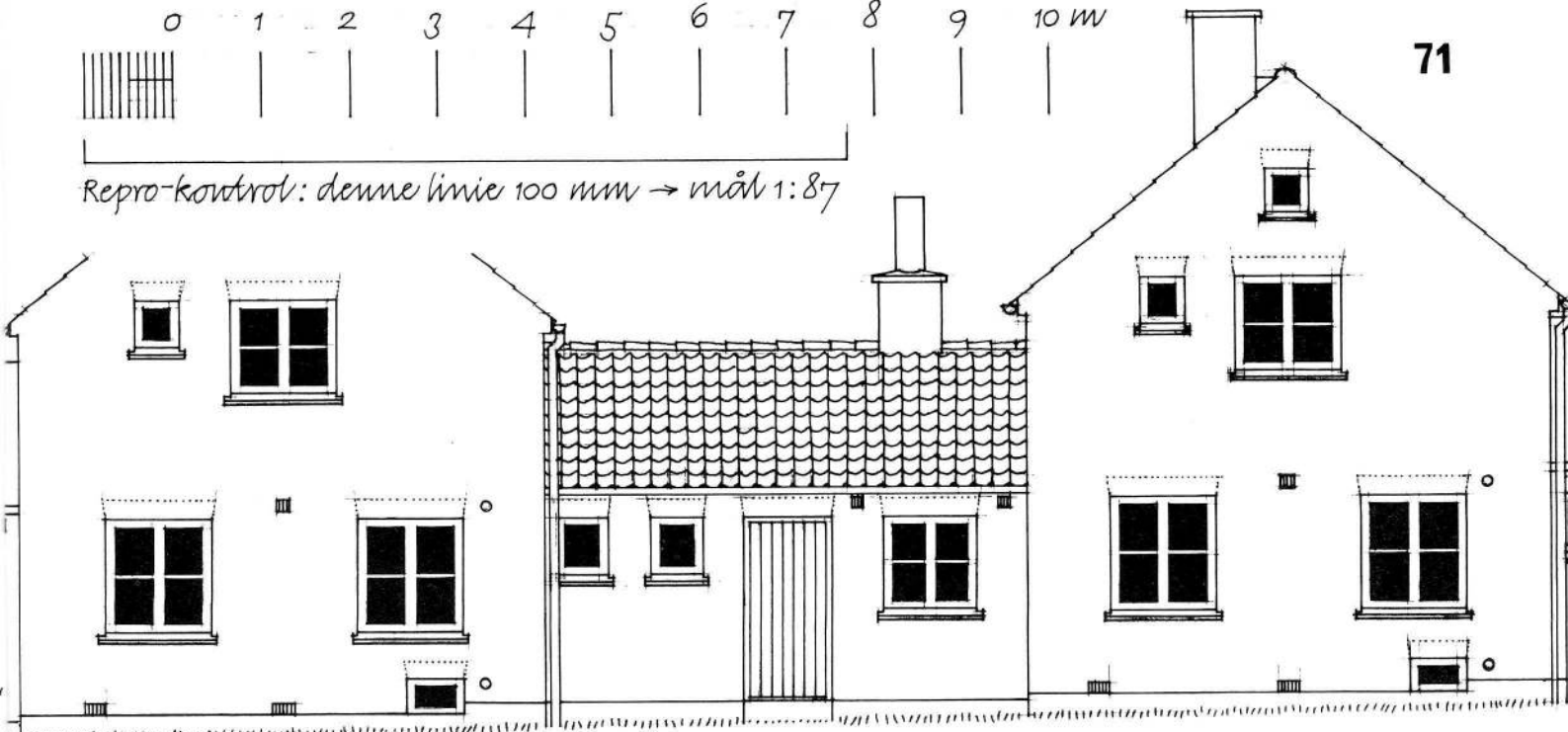
Side mod baghave



Tykkelse af gavl på yderste mellembygning

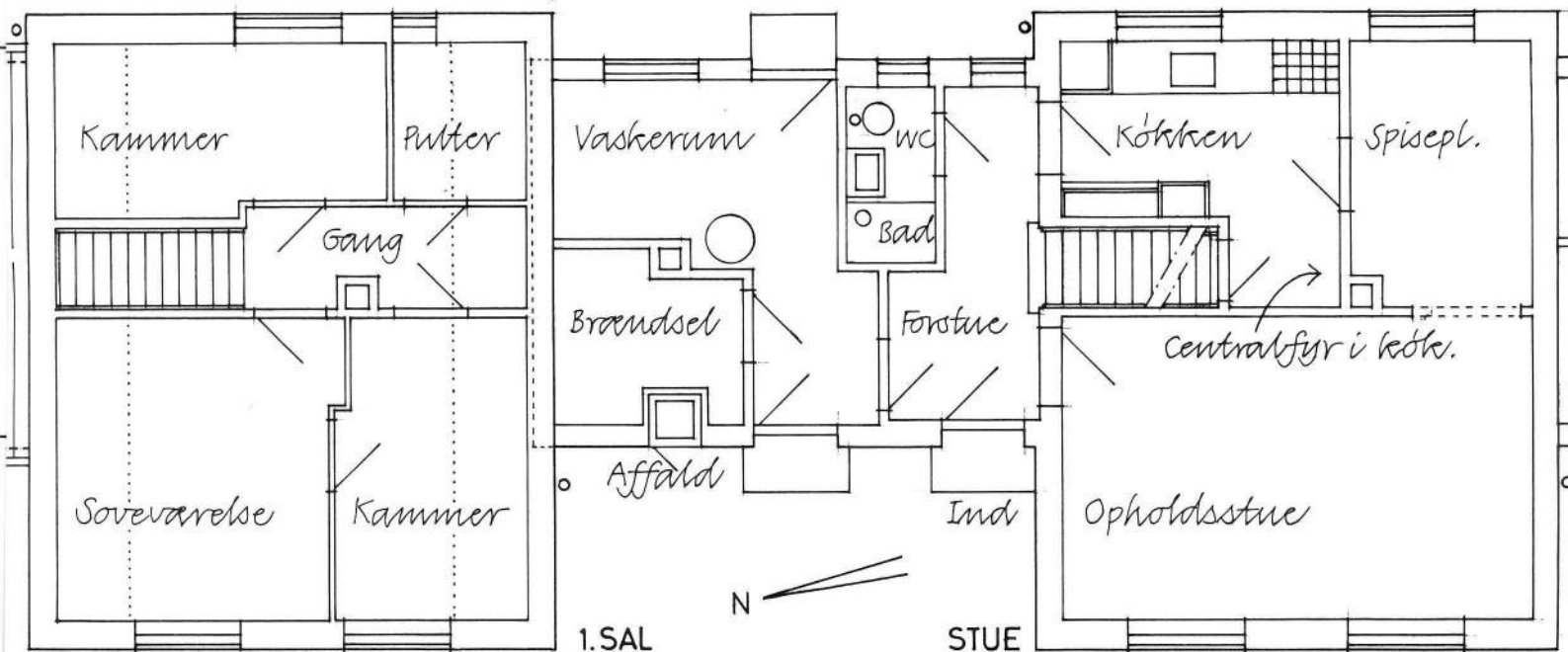
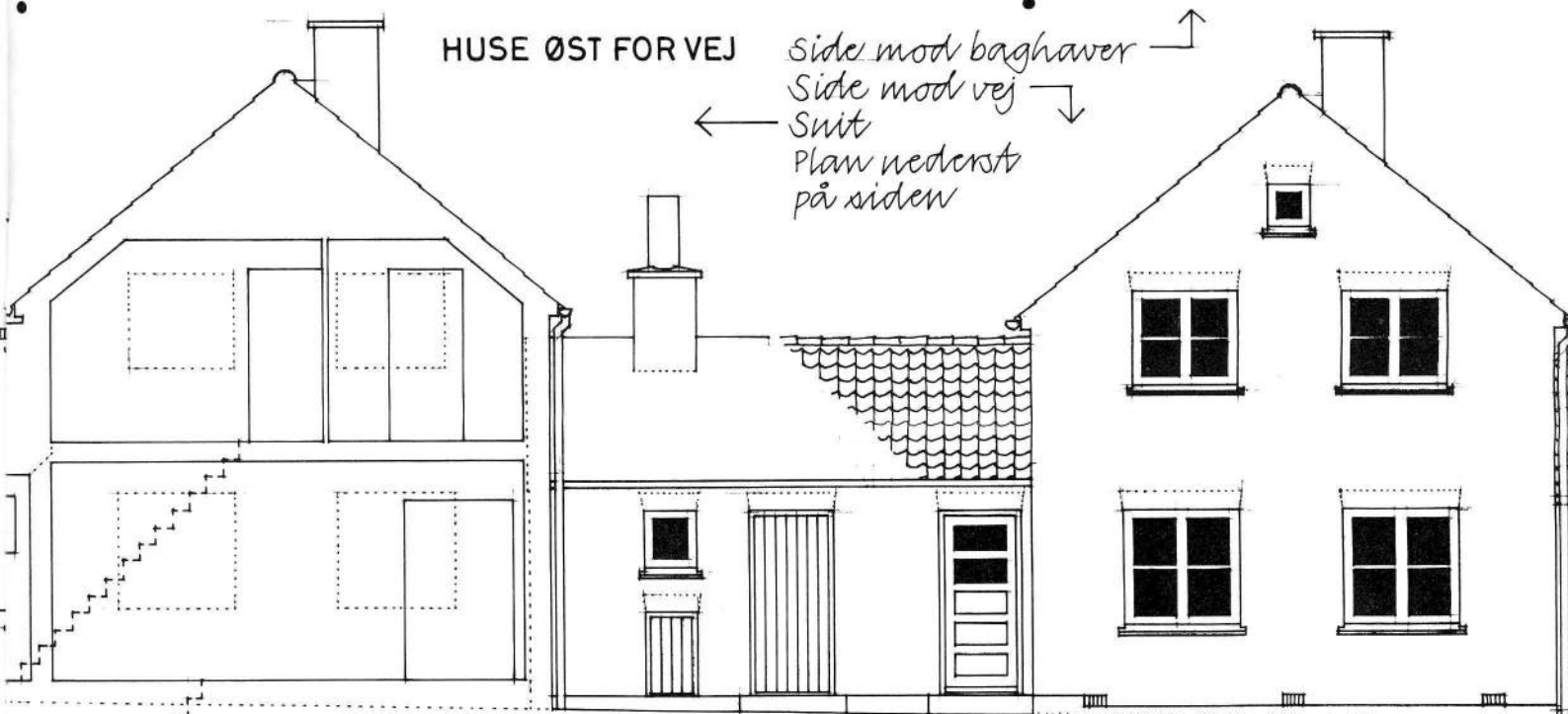
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m

Repro-kontrol: denne linie 100 mm → mål 1:87



HUSE ØST FOR VEJ

Side mod baghaven ↗
 Side mod vej ↘
 Snit ←
 Plan nederst på siden



Fortov

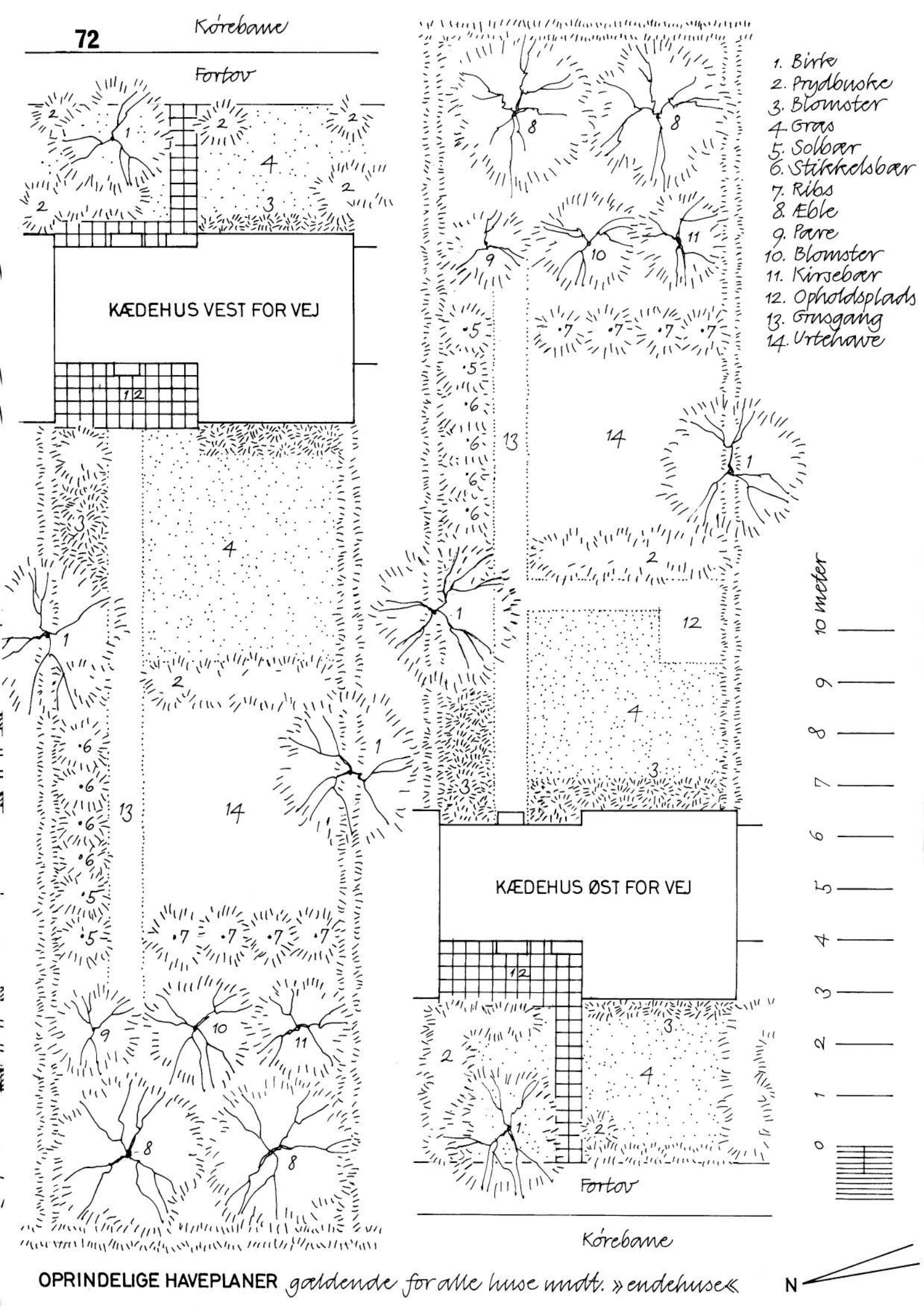
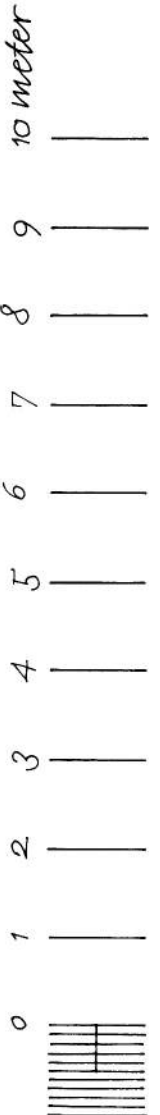
KÆDEHUS VEST FOR VEJ

KÆDEHUS ØST FOR VEJ

Fortov

Kørebane

- 1. Birke
- 2. Prydningske
- 3. Blomster
- 4. Gras
- 5. Solbar
- 6. Stikkelsbar
- 7. Ribs
- 8. Æble
- 9. Pære
- 10. Blomster
- 11. Kirsebær
- 12. Opholdsplads
- 13. Grusgang
- 14. Urtehøve



Vi Bygger

KÆDEHUSE PÅ MB

I en række foregående numre af SP, begyndende med den store artikel af PWS om Stationsbyhuse i 22. årgang nr. 1 (kan stadig købes ved henvendelse til redaktionen), har der været skrevet lidt om bygning af huse i model.

Det skulle derfor næppe være nødvendigt med en egentlig, dybtgående byggevejledning, men her følger nogle enkelte, spredte bemærkninger derom.

Modellerne er bygget af 4 mm krydsfiner (appelsinkasstræ) fra det lokale supermarked. Gavlene i den egentlige beboelsesdel og siderne i mellembygningen (d.v.s. alt det med vinduesudskæringer) er kalkeret over på krydsfineren i deres fulde udstrækning og derefter er vinduerne udsavet.

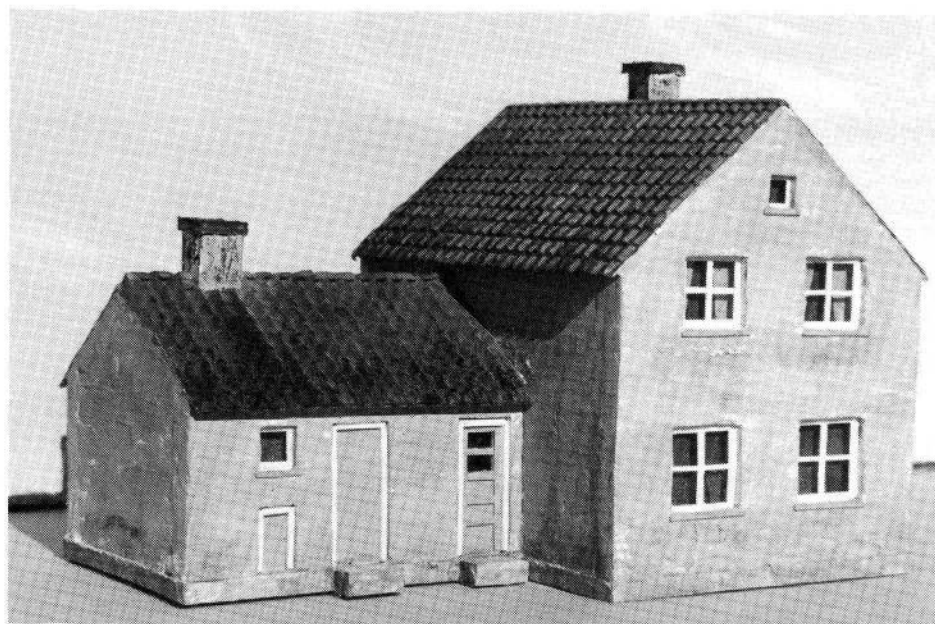
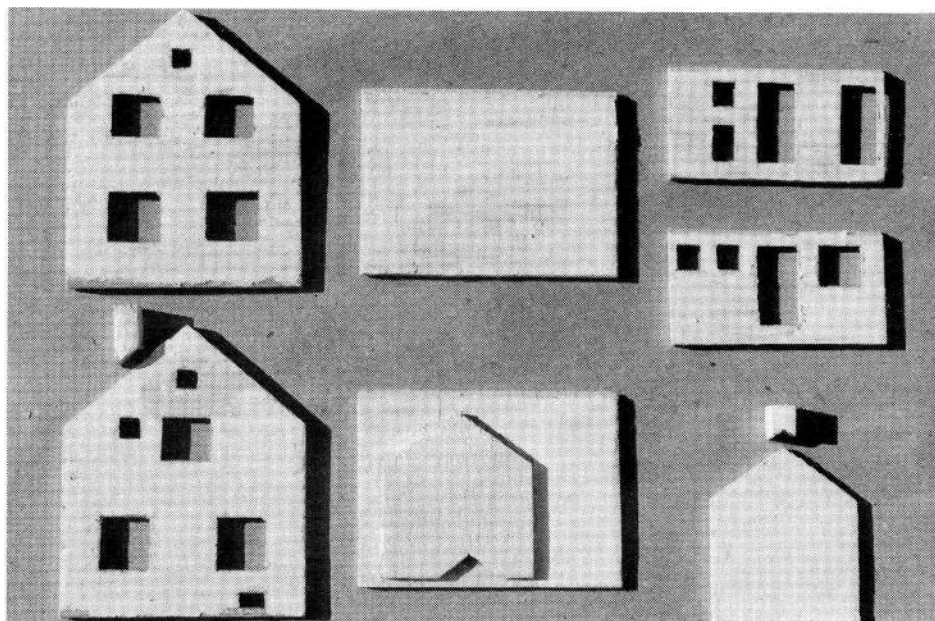
På bagsiden af disse hussider er der nu med en hobbykniv, og et mindre stemmejern, dels skåret, dels stemt en ca. 1 mm bred fals rundt langs vinduesåbningerne og dørene.

Heri nedlægges den klare plast hvoraf vinduerne er fremstillet, eller dørene der består af plasticcard med pålimede plastlister efter tegningens udvisende. Derefter er der limet en lille strimmel karton lidt ind over "vinduesglasset" for at hindre det i at falde ud. Sluttelig klippes passende "gardiner" af kulørt papir f.eks. fra kataloger, af "silkepapir", køkkenrulle m.v., alt efter anvendelsessted.



Siderne i beboelsesdelen og gavlene i mellembygningen udskæres ligeledes efter tegningen, men deres bredde skal være to gange materialetykkelsen mindre.

Inden man sætter vinduesglassene og dørene endeligt fast som ovenfor beskrevet, smøres en lind gips-blanding ud over forsiderne, som man ville smøre smør på sit rundstykke. Pas endelig på, at det IKKE bliver for pænt, - ofte vil det være således, at en "sju-sket" udført påsmøring af gipsblandingen giver langt den pæneste overflade, når man er færdig



med den efterfølgende bemaling. Hvis denne bemaling udføres med en halvtør pensel, vil man ikke komme ned i alle fordybninger, hvilket giver en meget fin virkning - et skær af forfald, hvis dette ønskes. Tilsidst patinering (tilsmudsning) med lidt afvigende farver.

Bemalingen er foretaget med lidt rester af plastmaling fra almindelig lejlighedsstandsætelse. Den giver en fin mat overflade og kan i en passende tynd blanding varieres meget, afhængig af hvor mange overstrygninger man foretager.

Man må her vælge om man vil lime husets sider sammen nu og derefter påsmøre gips, male og patinere det således samlede hus hen over samlingerne, eller om man vil gipse, male og patinere siderne inden huset limes sammen og så "reparere" murværket ved samlingerne.

Det er altså noget den enkelte modelbygger må prøve sig frem til alt efter hans egne arbejdsmetoder og arbejdsforhold. Det er jo meget nemmere at arbejde med de enkelte hussider når disse ligger på et arbejdsbord og man kan bearbejde dem fra alle sider. Til gengæld bliver resultatet nok pænere, hvis man mener at kunne lime de sider, hvor der vil blive samlinger, sammen først, og så gipse og male dette bagefter. Endelig kan man også med fordel vente med at patinere bygningen til det hele er samlet og giver et bedre overblik.

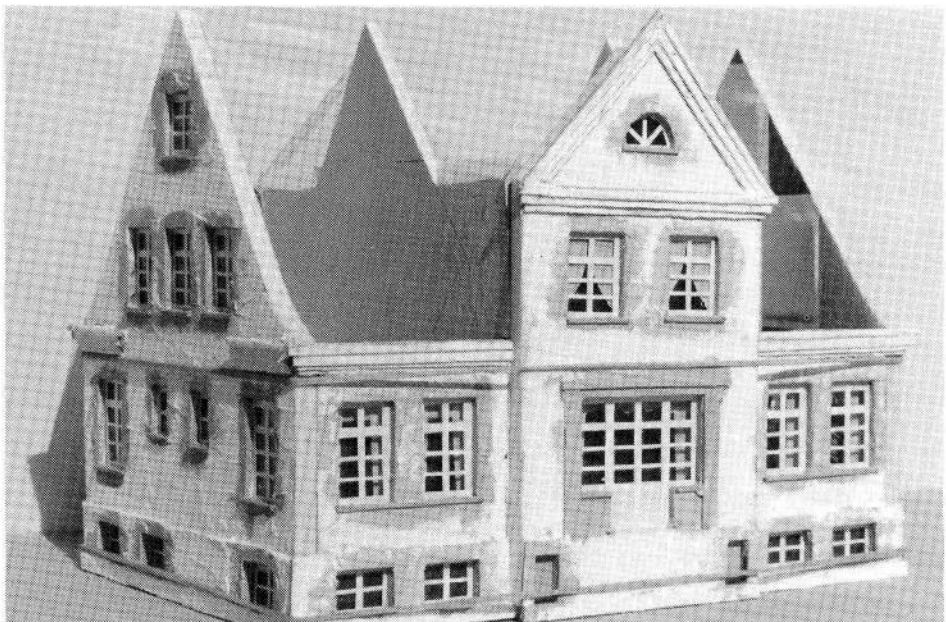
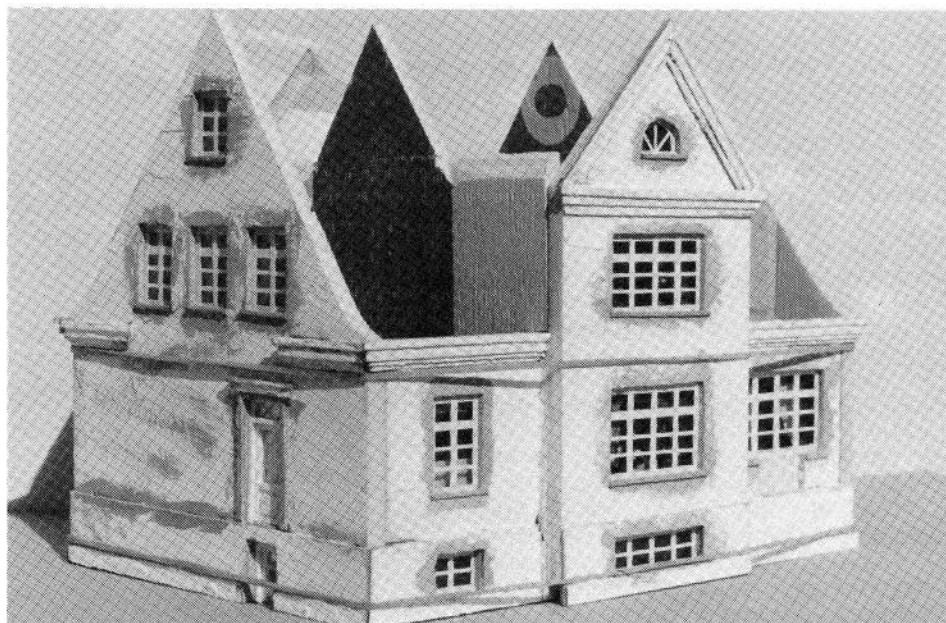
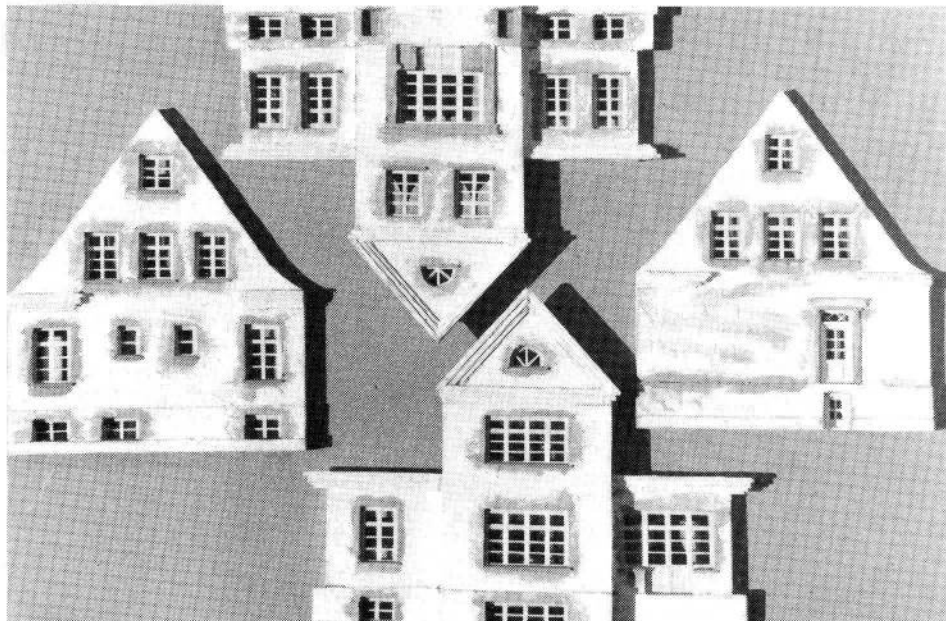
TAGET

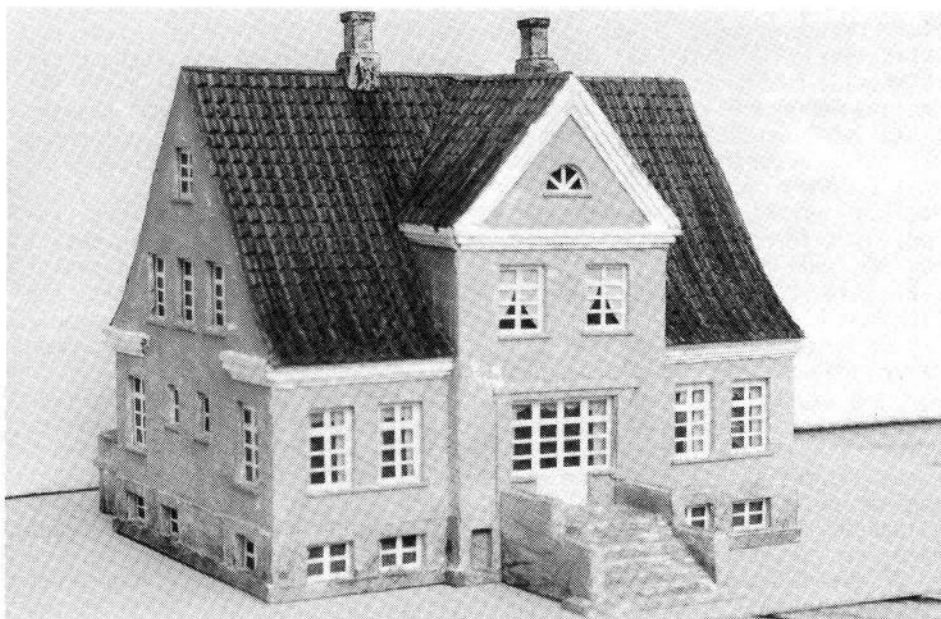
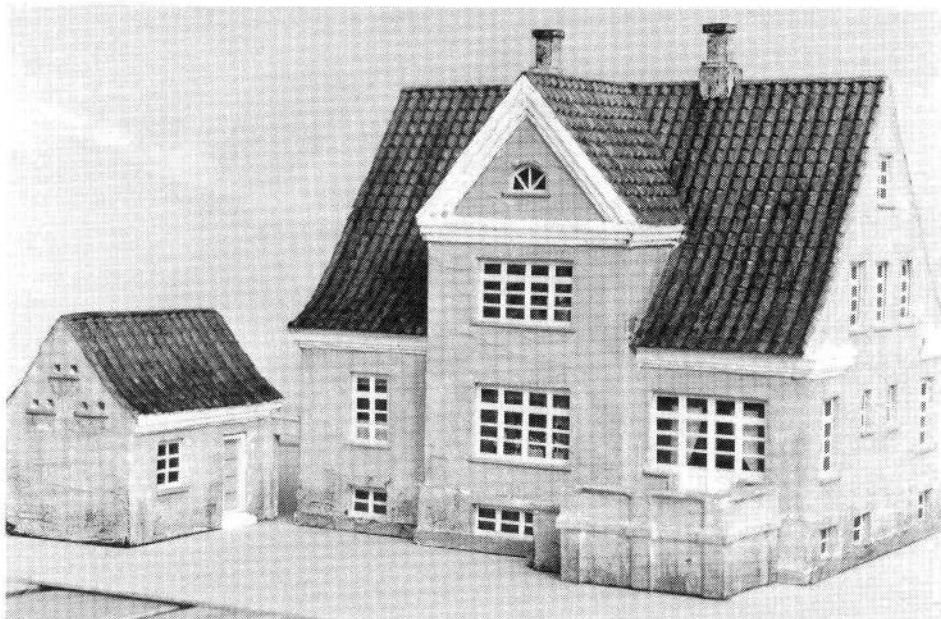
Inden taget limes på vil det sikkert være en fordel at tilpasse en træliste mellem de to gavlspidser, så man ikke risikerer at taget bliver svajrygget.

Taget er her, som i tidligere tilfælde, bølgepap fra en hindbær-roulade el.lign., limet på tyndt karton og derefter er bølgerne gennemskåret/ridset på tværs med en afstand på 4 mm med en hobbykniv, der ikke er alt for skarp. Den skal nok skære igennem bølgerne, men den skal samtidig deformere bølgerne en lille smule. Til slut er taget malet med rødorange maling, træbeskyttelse (Solignum, Gori el.lign.) og patineret med tynd sort, mat ma-

Illustrationer til to-familiehus:
Øverst: Husets sider er her smurt ind i sips og vinduesåbningerne er malet inden vinduesglassene er indsat.

De to andre foto: Delene til huset er prøvesamlet med elastikker klar til at blive limet endelig sammen. (Forside henholdsvis bagside).





ling. Tagrygningen fremstilles af f.eks. en enkelt bølge af bølgepapiret, hvor det bagvedliggende papir er fjernet. Bølgen limes på og med hobbykniven markeres de enkelte sten.

Overgangen mellem gavl og det pålmede tag, hvor kartonen kan ses, er repareret med lidt gips påført forsigtigt med en lille skruetrækker som mureske.

Fundamenterne er kartonstrimler af gråt karton, der er limet på. De kunne således forblive ubehandlede, men mine er dog gipsede og farvede grå med grå (tynd sort) vandbejdse.

E.V.P.

TOFAMILIEHUS PÅ MB

(SP, 23. årg., nr. 3)

Desværre vidste jeg ikke, at vi havde modtaget den pågældende artikel før jeg åbnede det blad, hvori den blev bragt. Til gengæld faldt jeg straks for den, - den måtte jeg bygge, men det er derfor, at billederne først bringes nu.

Huset er bygget efter samme retningslinier som beskrevet under kædehusene, men på grund af husets mere "sammensatte" og dermed komplicerede facon, må det nok indrømmes, at det kan medføre nogle komplikationer.

Igen er der benyttet krydsfiner (appelsinkassestræ) hvortil tegningen er overført ved kalkering med carbonpapir. Da der her er vinduer i alle side- og gavlstykker, er man frit stillet med hensyn til hvilke side-/gavlstykker, der skal saves i fuld størrelse og hvilke der skal være de 2 x materialetykkelsen kortere. I almindelighed må man nok gå ud fra, at det er bedst at foretage afkortningen der, hvor der er mest materiale (længst afstand) ind til det nærmeste vindue, så der er mest muligt materiale tilbage.

I mit tilfælde blev gavlene skåret ud i fuld størrelse. Siderne (facaderne) blev kun skåret ud svarende til underste etage ($\div 2$ x materialetykkelsen i bredden).



*) Dette vinduesparti består egentlig af et midterparti med to dobbeltdøre og to sidevinduer. Det fremgår desværre ikke rigtigt af den bragte tegning, men er antydnet på den supplerende skitse, der bringes sidst i denne artikel.

Derefter blev de to facade-gavlstykker (gavlkviststykker) savet ud i fuld størrelse efter tegningen.

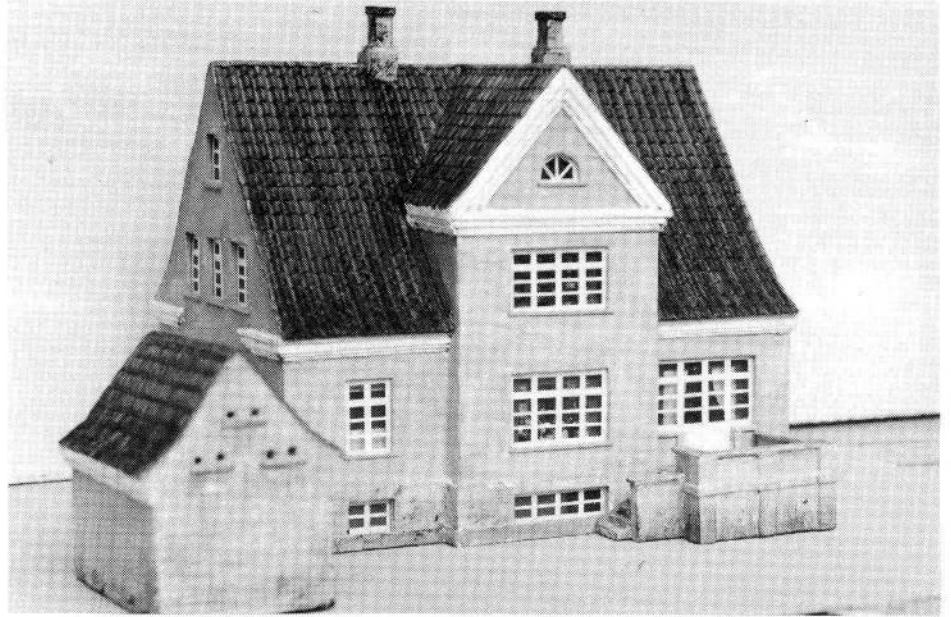
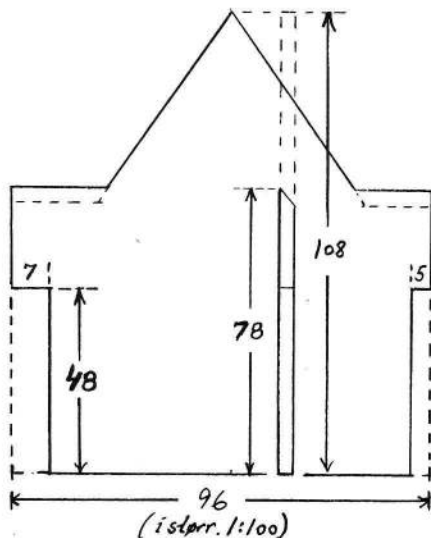
NB: Hvis man senere ønsker, at man kan se gennem vinduerne ind i bygningen, må der saves et par store huller i sidestykkerne udfor de tilsvarende vinduer i gavlkviststykkerne.

Af fotografierne af facaden mod vejen (øst-facaden) fremgår det, at jeg har afblændet de to små kældervinduer på hver side af den store trappe. Det skyldes alene hensyn til modelbyggeriet, hvor det viste sig noget nær umuligt både at save murpartierne udenom vinduerne tilstrækkeligt tynde og derefter at skrælle et (helst to) lag finer af på inder-siden til indlægning af vinduesglassene. Hullerne er derfor savet som vist på tegningen, men udfyldt bagtil ved indsættelse af et enkelt lag finer, - en løsning jeg mener er forsvarlig i forhold til virkeligheden.

Disse gavlkviststykker skal senere limes på facadestykkerne, men herom senere.

På grund af disse gavlkviste, og for at stive bygningen af, er der i dette tilfælde lavet to tværgående skillevægge. Her må den enkelte modelbygger nok improvisere lidt selv, da dette kan laves på mange måder, og min er nok en af de mere besværlige. Til gengæld stiver den bygningen godt af. Bredden skal være husets bredde fra gavlkvist til gavlkvist ÷ 2 x materialetykkelsen, d.v.s. 96 mm i størrelse 1:100 (som tegningen); højden fra sokkel til tagryg ca. 108 mm.

Når disse firkantede plader er skåret ud, lægges et af gavlstykkerne på, og gavlspladen (tagryggen) markeres ved at tegne udenom. Husk, at tagryggen er en smule (ca. 1,5 mm) forsat i forhold til midten af disse gavlstykker.



Facadestykker og gavlkviststykker limes nu sammen. På facaden mod vejen, den facade med den store midtertrappe, limes gavlkviststykket direkte på facadestykket (husk at lave vinduer inden), medens der på den modsatte side, mod nyttehaven, indklæbes et par kartonstrimler som afstandsstykker mellem facadestykket og gavlkviststykket for at opnå den fornødne afstand (også her må man huske, at vinduerne skal være i orden inden sammenlimningen).

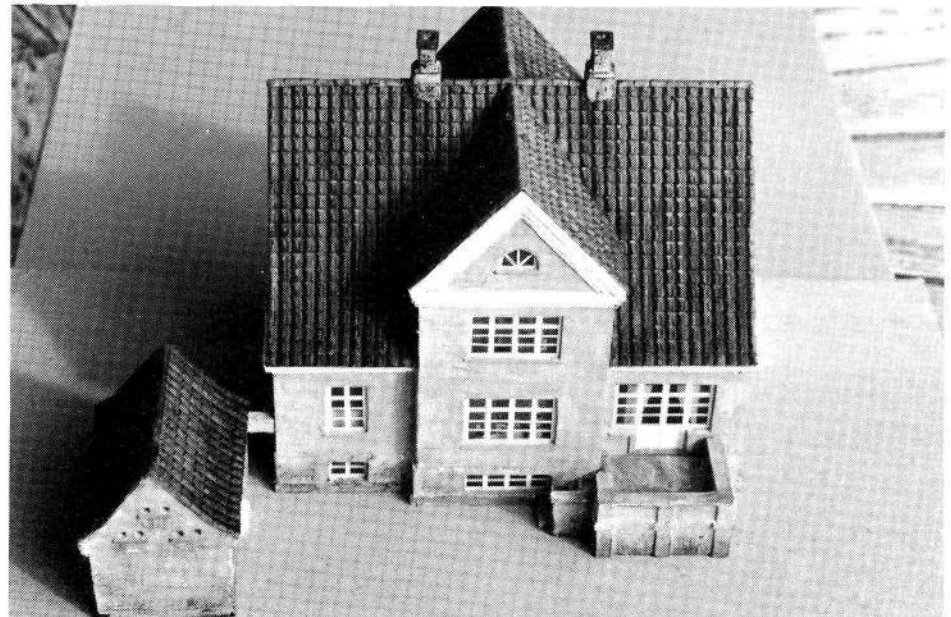
Så langt, så godt. Nu skal siderne gipses. På det viste foto har jeg gipset alle sidestykkerne hver for sig og malet rundt omkring vinduerne, for bedre at kunne få malingen ind i vinduesåbningerne. Derefter er vinduerne tilpasset, forsynet med vinduessprosser af strimler af hvidt selvklæbende papir, samt gardiner. Gesimser, indramninger og sælbænke er fremhævet i form af kartonstrimler af varierende

bredder og lag og gipset tilsidst.

Nu skal huset limes sammen med de omtalte skillevægge og de udvendige samlinger kan "repareres" med gips. Til slut skal huset males færdigt uden at man behøver at komme ind i vinduesåbningerne og derved få maleklatter på "vinduesglassene".

Når huset er limet sammen, laves taget på tidligere omtalt vis. Det er måske ikke nødvendigt at forstærke tagryggen her med den tidligere omtalte liste mellem de fire tagrygspidser, men det skader da ikke.

Derefter består taget igen af teglstenstag i form af bølgepap pålimet karton og skåret igennem på tværs af bølgerne. Først det store "egentlige" gennemgående tag, og derefter tilpasses taget over gavlkvistene. Prøv for en sikkerheds skyld at tilpasse et tilfældigt stykke papir/karton inden der klippes i det rigtige tagmateriale.



Skorstenene er også her fremstillet af diverse trælister, gipset, malet og patineret.

Garagen er savet, gipset, samlet og malet på samme vis.

Terrasser med tilhørende trapper er limet op af diverse stykker krydsfiner, trælister, kartonstrimler m.m. Lad fantasien råde, - kun den sætter grænserne for, hvad der kan benyttes som materiale. Derefter er også terrasser og trapper gipset og malet - hver for sig - og vil ikke blive limet på huset før det står på sit blivende sted.

Vedrørende verandaen på vestsiden af huset (havesiden) har jeg på modellen lavet denne i lukket (massiv) udførelse (se foto i SP 23. årg. nr. 3, side 126 nederst). Forelagt dette, som, det må jeg erkende, er en "fejl-løsning" af tegningen, har PWS følgende bemærkning: "Det er ikke nogen fejl at lave modellen lukket, som det er gjort; tegningen lader muligheden stå åben, og der er sikkert folk, som helst er fri for sådan et lidt surt hul. Andre vil måske foretrække det til at tørre brænde eller til at have trillebøren stående i."

Der kan man bare se. Ganske utilsigtet fik vi herved endnu en variationsmulighed.

E.V.P.

POSTKORT AF KØBSTADSHUSE

Under arbejdet med småhuse til modelbanen, er vi faldet over en serie "postkort", der udgives af forlaget "Bene Macius".

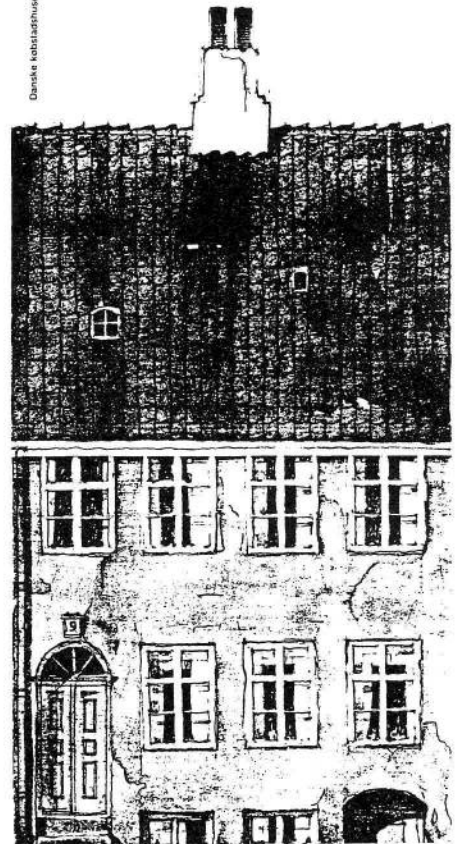
Serien omfatter 6 små danske købstadshuse, og er farvelagte (flerfarvetryk) tegninger af fire-fags huse i to etager med tegltag. Tegningerne, der ikke er gengivelser af eksisterende huse, omfatter både egentlige beboelsehuse og huse med små hyggelige forretninger, f.eks. en lille købmandsforretning, en tricotage- og en tobaksforretning.

Modelmæssigt set er de nok lidt for store til HO, idet størrelsesforholdet nok svarer til ca. 1:70 - 1:75. Dette er dog nok ikke ret påfaldende, hvis de ikke placeres umiddelbart op ad andre huse i korrekt målestoksforhold (eller mindre).

Opbygningen af modelhuset er i mit tilfælde sket ved at jeg først har taget en fotokopi af postkortet (en fotokopi, der skal bruges senere i byggeriet). Selve postkortets facade limes nu på karton, og vinduer og døre skæres ud med en hobbykniv.

På fotokopien af huset bliver døre og vinduer samt gardiner farvelagt, med vandfarve eller farveblyanter, og derefter bliver denne nu farvelagte fotokopi klæ-

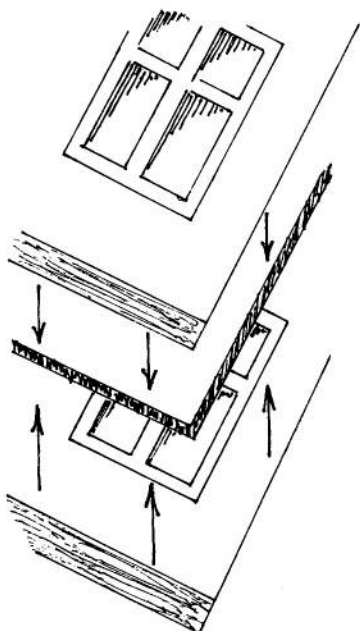
Danske købstadshuse - Design Bent Mathia



MOD VEST

VILLA MED TO BOLIGER

Supplement til PWS' tegning, der blev bragt i SP 3/1987, side 118: Der vises her dobbeltdør til terrassen og hulrum under denne.



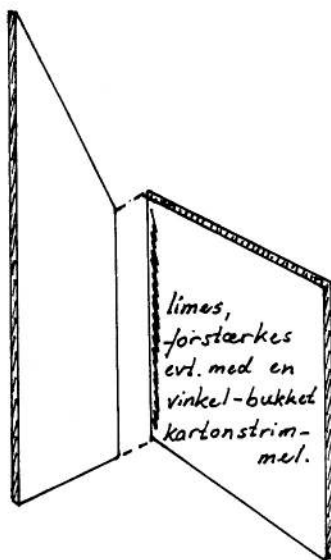
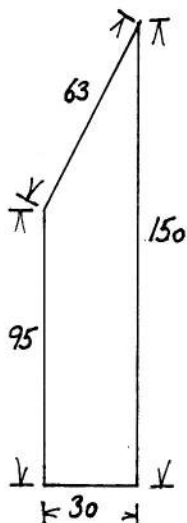
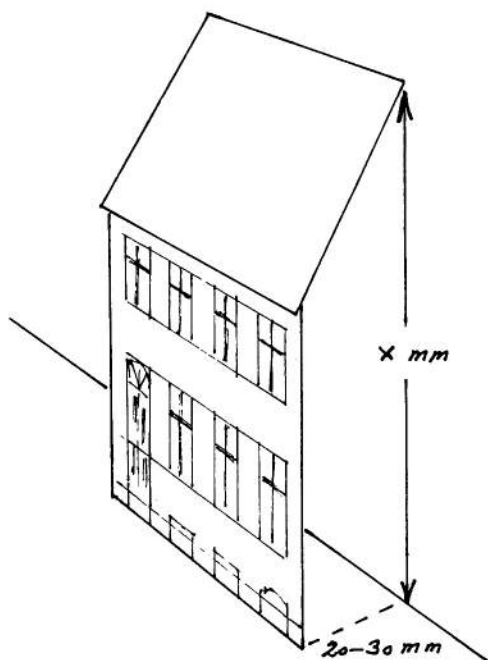
Øverst er postkortfacaden, der klæbes på karton og vinduer og døre udskæres.

I midten: karton.

Nederst en fotokopi, hvor vinduer, døre og gardiner er farvelagte, klæbes på kartonens underside.

bet på indersiden af kartonfacaden.

Et par gavle, 20-30 mm brede, bliver skåret til i passende højde. Anbring facaden op ad f.eks. en væg og i en afstand der svarer til den ønskede gavlbredde. Hold taget på plads over husfacaden og ind mod væggen, herved kan gavlens bageste højde måles.



Tegltaget er egentlig så pænt, at mange nok vil kunne anvende det, som det er, blot klippet til og klæbet på karton.

I mit tilfælde har jeg dog lavet et nyt tag af småbølget bølgepap fra f.eks. emballagen på mange roulader o.l. Et stykke bølgepap af samme størrelse som postkortets tag limes på karton, og rides på tværs af bølgerne med en hobbykniv. Afstand mellem ridserne kan passende sættes til 4 mm. Er man tilstrækkelig tålmodig, kan man fremme indtrykket af teglsten ved forsigtigt at trykke det øverste af én bølge og det nederste af den tilstødende bølge til hver sin side. Herefter males taget i en teglørdfarve. Når taget er færdigt, limes det på bygningen, og forsynes med en "halv" - en gennemskåret skorsten.

Gavlene kan eventuelt påføres et tyndt lag gips, idet det smøres på som man smører smør på brød. Det males eller farves gråt med f.eks. vandbejdse.

Sluttelig patineres huset med f.eks. en mørkere sort-agtig mis-

farvning af tagstenene nedenfor skorstenen, ligesom man endelig ikke må være for omhyggelig når man maler/bejdsrer gavlene. Nogle skjolder i bemalingen understreger virkningen og giver indtryk af et ældre hus, - ja en "helligdag" hist og her pynter ligefrem.

Glem ikke at lave en lille trappesten. Smør den ind i gips. Tilsidst gives også den en passende grålig farve, f.eks. som cement.

Skulle du have fået lyst til at forsøge dig med ovennævnte, kan kortene købes direkte hos forlaget Bene Macius v/ Bent Maltha, Madum Søvej 6, 9510 Arden. Telefon 08 56 52 14.

Kortene koster 5 kr. pr. stk.

E.V.P.

LITTERATUR

Der blev ikke megen plads til anmeldelser - men lidt er bedre end intet!?

.. de ligner jo hinanden

Historien om MX/MY.

Udgivet af "Lokomotivet"

Format A 5, 68 s. rigt. ill.

Pris kr. 55,- (hos "Lokomotivet" eller i hobbyforretningen).

Heftet giver en grundig orientering om lokomotivernes historie - og også langt ud i detaljen. Der mangler så vist ingen oplysninger af interesse.

Der er særdeles gode byggetegninger (i H0) og skitsetegninger med hoveddelenes anbringelse på maskinerne.

De tilsyneladende uundværlige tabeller mangler heller ikke, men bedst er dog de mange gode strækningsfoto, der siger næsten alt om lokomotivernes ydeevne.

Fortrinligt hefte!!

Karta över Sveriges järnvägar

Kort på fornemt papir i størrelse H = 1200 mm, B = 720 mm. Pris kr. 100,- plus 20,- i porto (sendes i solid paprulle). Fås hos udgiveren, Arne Broegård, 4913 Horsslunde. Gironummer 2 45 76 95.

Et overvældende nydeligt arbejde, der indeholder et væld af detaljer, som først opdages hen ad vejen.

Jeg er ikke kapabel til at bedømme om der eventuelt skulle være fejl på kortet - men med den overvældende mængde data, det indeholder skulle det være mærkeligt, om der ikke var et eller andet at kritisere. Det gør jeg ikke - det er det for smukt til!!

Holtrup

Nedlagte Baner

LØST OG FAST OM
TROLDHEDEBANEN

(2. del)

Da 2. verdenskrig bryder ud, kommer vi her i landet til at mærke følgerne meget snart, idet flere og flere varegrupper bliver vanskeligere at få eller helt udgår. Mangelen på olie og benzin bevirker, at der hurtigt kommer rationering og senere standser privatbilismen helt. Og nu kan TKVJ igen være med. Ganske langsomt stiger antallet af passagerer, og godset begynder at tilflyde banen i langt større mængde end før. I 1940/41 viser driftsresultatet for første gang i mange år et overskud. Fra et underskud året før på godt 138.000 kr. kommer der nu et overskud på næsten 32.000 kr., og pludselig er der nu ingen af kommunerne, der er utilfredse mere - alle er glade for banen!

Selvom der for alle varegruppers vedkommende kommer en stigning, er det igen trans-

porten af det indenlandske brændsel, der bliver den vigtigste indtægtskilde for banen. Mens det under 1. verdenskrig især var transporten af tørv, der var fremherskende, kommer under den nye verdenskrig brunkullene til at spille en større og større rolle. Der bliver efterhånden så mange transporter at køre med, at det ikke bliver noget særsyn at se DSB lokomotiver komme asende med store træk brunkulsvogne. På grund af det forholdsvis lette spor er det især G-maskiner man møder. En mand fra egnen, som jeg engang mødte derovre på en af mine ture langs banen, fortalte mig noget om tiden dengang, som han selv havde oplevet den.

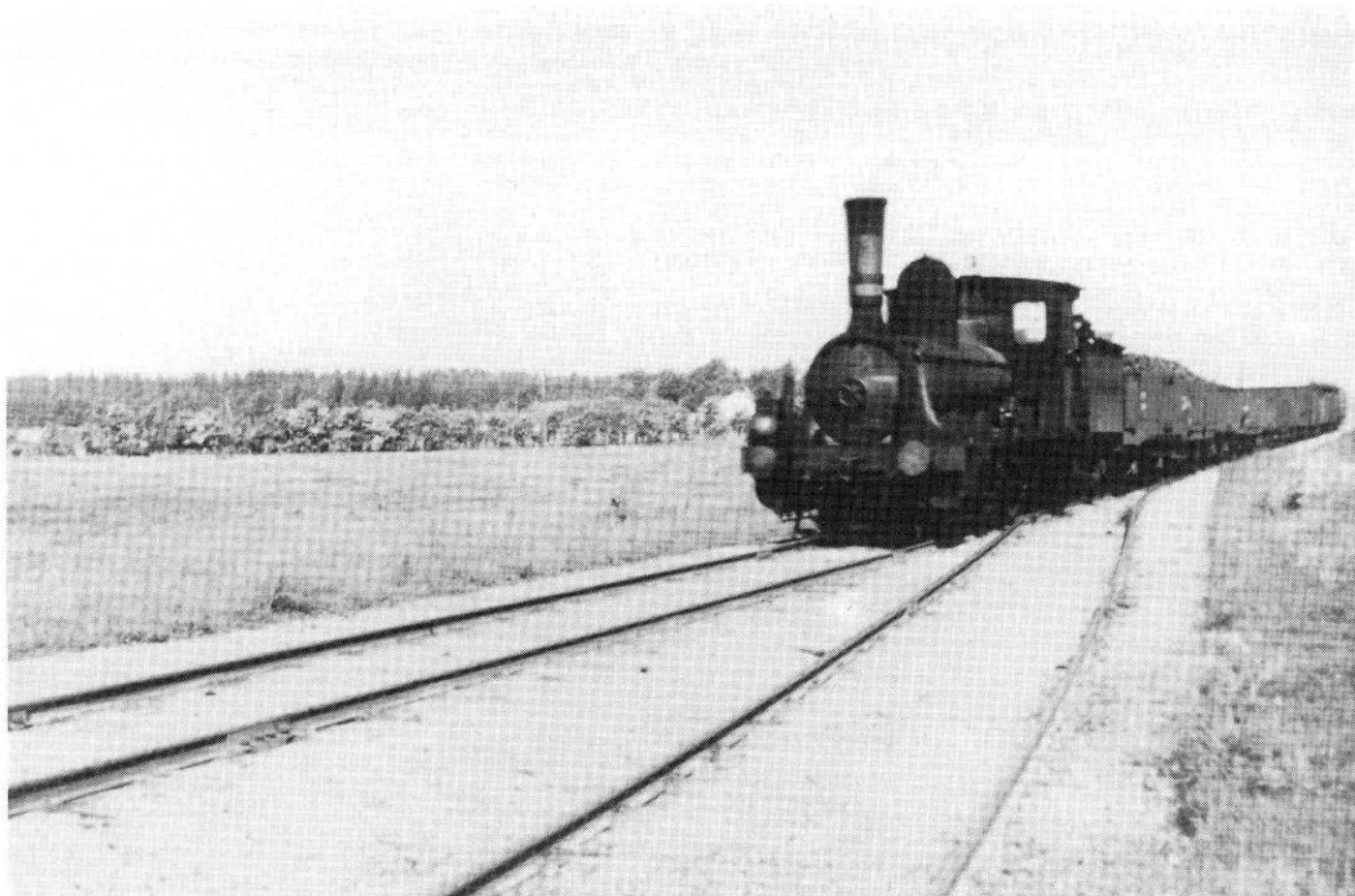
Livet på stationerne var ligeså stille som i tiden før krigen, men det gjaldt kun for de stationer, hvorfra der ikke blev sendt tørv eller brunkul. Hvor man derimod læsede det indenlandske brændsel var der et hektisk liv. En mængde arbejdere var på disse steder ivrigt beskæftiget med at læsse vogne-

ne, der arbejdedes næsten i døgndrift. Mange og lange godssæt kørte over banen hele dagen, og det var befolkningen ikke ked af, for normalt havde man en passagervogn med, som lokale rejsende kunne benytte, og de fik på den måde en ekstra mulighed for at blive transporteret oftere end det ellers var muligt. Toggangen var jo stærkt indskrænket under det meste af krigen. Men når man benyttede disse særgodstog var det også nødvendigt at have god tid, for der var tit lange ophold på stationerne og her især på dem, som man benævnte "tørvestationerne", hvor der foregik en del rangering med tomme og fyldte godsvogne. Men det tog man som regel som en

Bemærk: Illustrationerne til denne artikel forekommer i spredt orden, og uden speciel tilknytning til teksten!

Her ses en lejet G-maskine med en pæn stamme i 1940'erne.

Foto: Jørgen R. Nielsen, Holbæk.



ekstra oplevelse og et nødvendigt onde - alene det at man kunne blive transporteret, når det ellers ikke var muligt, var man glad for.

Om vinteren kunne en sådan tur med særgodstoget være en yderst blandet fornøjelse, når sne og is dækkede sporene, og under krigen havde man jo nogle meget strenge vintre, så der var mange rejsende, der fik mulighed for at opleve en sådan prøvelse. For eksempel fortæller han løber banen et stykke før Gesten gennem en gennemskæring, der er ca. 1 m dyb, og da banen her samtidig har en af sine største stigninger, bevirkede selv den ringeste mængde sne, der fæg ned i gennemskæringen, at togene gang på gang gik i stå netop på dette sted med store forsinkelser til følge.

Han omtalte også Stakroge station. Her lå to fabrikker, der af tørvejorden fremstillede briketter. På dette sted var alt sort. Tørvestøv hang i luften og trængte ind alle vegne i husene. Men også de store bunker af briketter, som ventede på afhentning af banen, støvede utroligt meget, og selv den mindste vind sendte skyer af støv ud over den nærmeste omegn, og gjorde sit til, at alt i en stor omkreds omkring Stakroge blev sort. Også ved Sandet var alt sort, men ikke af tørvesmuld, men derimod af støv fra brunkul. Hvis man var på besøg hos venner og bekendte på egnen, og fik tilbudt et eller andet spiseligt, knasede det mellem tænderne, når man indtog maden. Det var støvet fra brunkullene, man havde fornøjelsen af under måltidet, men det har nok ikke haft et særligt stort næringsindhold! Og mens man spiste kunne man ikke undgå at se, at selv inde i stuerne var alt støvet og dækket af et mere eller mindre fint lag brunkulsstøv, der fik husmoderen til at fortvivle. Det var en ejendommelig blanding af landlig stilhed på nogle stationer, mens der var et leben og en aktivitet uden lige på de steder, hvor tørve- og brunkulsproduktionen fandt sted i omegnen. Det var noget man kunne opleve dengang, men som nok aldrig gentager sig, og i hvert fald ikke på TKVJ, slutter han.

Det går godt for banen, når landet har det skidt - et ejendommeligt, men sandt paradoks.

I 1942 kunne Troldhedebanen der forøvrigt længe havde haft

kælenavnet "Trolden", fejre sit 25 års jubilæum. På grund af krig og besættelse blev dagen ikke fejret med de helt store festligheder, som en sådan lejlighed ellers kræver. Der blev dog i dagens anledning udgivet et jubilæumsskrift, der især beskæftigede sig med banens forhistorie, og de mænd der var aktive med at få banen op at stå. En enkelt ting vil jeg her referere. Det hedder: "Vor bane har under de herskende forhold måttet opfylde en stor samfundsmæssig opgave ved transport af store mængder brændsel til landets forsyning. Det havde derfor også været rimeligt, at TKVJ havde været bygget som statsbane som en naturlig trafiklinie indenfor det samlede jernbanenet, så ikke en mindre del af de fattige kommuner skulle bære byrderne ved at indrette driften efter de skiftende forhold, som det har været tilfældet i de sidste 25 år."

Det er ligesom man stadig har i tankerne - denne ønskedrøm - at DSB skulle overtage banen. Det er ganske klart, at når man ser tilbage på de sidste 25 år, kan det ikke være svært at forestille sig, hvordan banen fremover vil kunne klare sig, når normale tider for landet atter indfinder sig. Ved at lade staten overtage banen, mener man at have sikret dennes fremtid. Som udviklingen har fundet sted jernbanemæssigt, kan vi jo nok i dag sige, at det uden tvivl havde været et forfængeligt håb at tro, at statsløsningen havde reddet banen. Hvis man tænker lidt mere over det, der står i festskriftet vedrørende de enorme brændselsmængder, man transporterer er der et men. Ganske vist drejer det sig om mange og store transporter af inden-

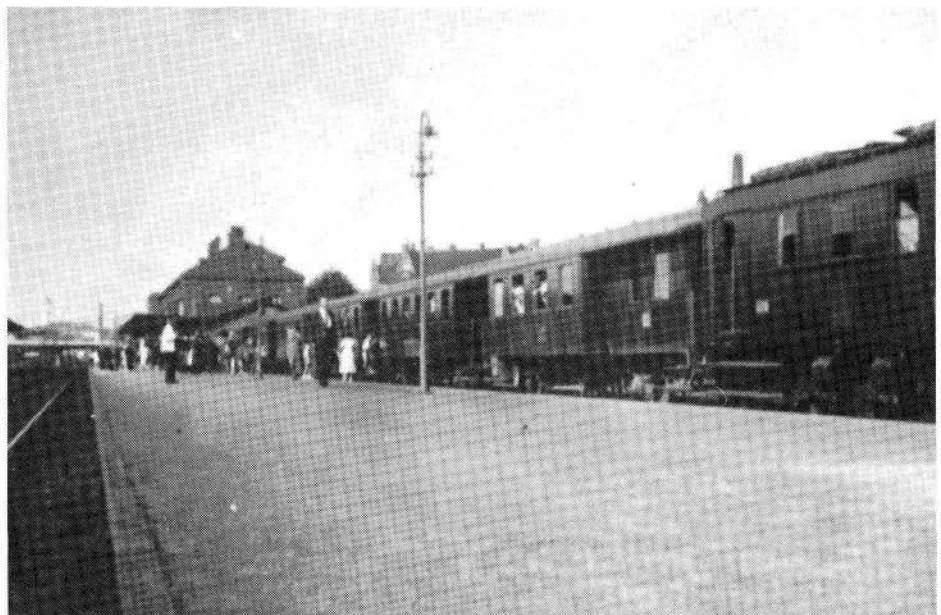
landsk brændsel, men adskillige andre baner, både i Jylland og på Sjælland, lå nu ikke på den lade side. Det gælder baner som Varde-Grindsted, Horsensbanerne og Høng-Tølløse for at nævne nogle i flæng, og her havde man aldrig drømt om at staten af den grund skulle overtage driften, selvom de også til tider havde hængt faretruende med en vis del i vandskorpen.

Vi vender for en stund tilbage til banens 25 års jubilæum. Som nævnt var det ikke de store festligheder, der blev afholdt, men man havde dog i dagens anledning pyntet et (eller flere?) lokomotiv med blomster og grønt, og foran på maskinen var der anbragt en plade (pap!), hvor uden tvivl en lokal lyriker havde prentet følgende hyldestdigt:

Vi smiler trold,
når du masende,
prustende og stønnende
kommer asende!
Men vi ta'r mod dig
med åbne arme,
du bringer jo til os
vinterens varme!

Hvem der er ophavsmand til dette "litterære mesterværk" ved jeg ikke, men velment er det. Desværre glemte man den velmenthed, da tiderne - hvis man da kan sige det - blev normale igen.

I 1942, hvor der både var mangel på kul og ikke mindst på benzin og olie, erhvervede banen M 6. Den var særpræget ved at den tidligere havde været en landevejsbus, som nu var blevet ombygget til skinnekørsel. Hjulene var selvfølgelig blevet erstattet af jernbanehjul. Den var treakslet, idet forhjulene var erstattet af en truck. Den var påmonteret gasgenera-



Et "stort" tog på Kolding station fra dengang, hvor der var noget at køre med. (Arkiv: J.G.)

tor. Naturligvis havde den ikke tender, men reservebrændslet var anbragt på taget. Når der var lejlighed til det, skulle der naturligvis festes - dog afdæmpet på grund af krigen. Man afholdt en rimelig pæn indvielsesfest for M 6, og som naturligt var, også en prøvetur med køretøjet, hvorunder der også blev optaget en film. Under resten af besættelsen og den nærmeste tid derefter, fungerede M 6 som et udmærket supplement til de få dampvogne, der kørte. Såvidt det kan ses af køreplanen brugtes M 6 en hel del til skoletog, idet den især var forbeholdt transporten af skoleelever.

Som det jo ret tydeligt fremgår af verset fra jubilæet, er alle glade for transporten af tørv over banen, men til tider kunne denne transport dog afstedkomme mindre vanskeligheder. Man hørte man vittigheder om tørv dengang, bl.a. fordi de i allerhøjeste grad kunne være vanskelige at få til at brænde, da temmelig meget af dette produkts indhold bestod af vand; det skulle jo gå stærkt med at fremstille tørv,

og ofte fik den alt for lidt tid til at tørre. Men en gang imellem kunne den brænde alt for godt, som dette eksempel viser. I nærheden af Sønder Felding opdagede togpersonalet på et tørvetog, at det røg temmelig meget fra tre godsvogne, alle læssede med tørv. Toget blev standset for at man nærmere kunne undersøge sagen. Som ventet viste det sig, at der var ild i de tre vogne. Årsagen har nok været gnister fra lokomotivet, der højst sandsynligt er blevet fyret med tørv, og som havde en stor evne til at gnistre, særlig når toget var stort og maskinen rigtig skulle lægge kræfterne i for at trække det tungt læssede tog. Man fik de tre vogne "isolerede" fra det øvrige tog, men da der ikke i nærheden var vand til slukningen, viste det sig umuligt at klare ilden i den ene vogn, hvor både tørv og selve vognen gik fuldstændigt op i røg. Derimod lykkedes det at redde de andre vogne, hvor ilden endnu ikke havde fået så godt fat. Det skete ved at alle mand fik hældt tørvene ud på jorden og på den måde fik reddet vognene, som man havde så hårdt brug for til de mange transporter.

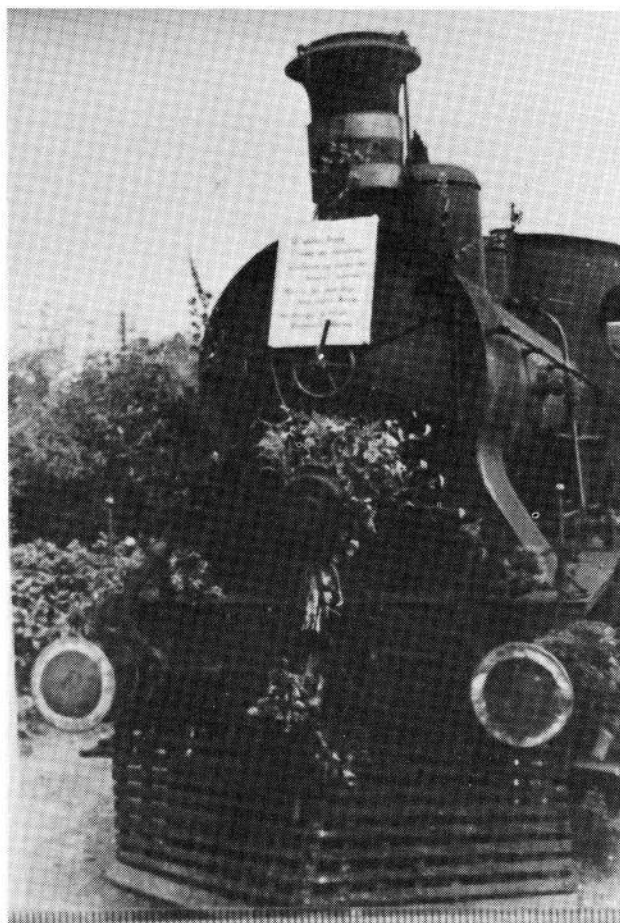
Bortset fra sådanne småuheld går det økonomisk godt for banen, ihvertfald når det

drejer sig om godstransporterne. Når indtægten vedrørende personbefordringen ikke helt viser samme gode resultater er årsagen ganske simpelt den, at efterhånden som krigen skrider frem, kommer der flere og flere indskrænkninger i persontrafikken. I begyndelsen af krigen er køreplanen næsten uden ændringer i forhold til planerne i trediverne, men efterhånden kan strammingerne mærkes. Ser vi på køreplanen fra oktober 1944 har man fra Kolding et personførende godstog med afg. kl. 5.25. Med 35 minutters ophold i Grindsted er man først i Troldhede kl. 10.15, altså en tur på næsten 5 timer. Det næste tog har afg. fra Kolding kl. 15.45 og er ligeledes et personførende godstog. De her nævnte tog er de eneste, der er gennemkørende på hele strækningen. Så er der et par motortog, der kun løber over en del af strækningen. De har tilmed visse begrænsninger. Tilsvarende forhold gælder for togene i modsat retning. Et af disse motortog er hvad man kalder en "Skinneomnibus" (M6) med stærkt begrænset plads. Hertil føjedes desuden meget optimistisk: "Da skinneomnibussen ofte vil være overfyldt fra nordlige stationer, henstilles det derfor til de rejsende at benytte tog 3". At det samtidig

Til venstre: Lokomotivet pyntet i anledning af 25-års jubilæet.

Til højre: Afsporsubehold formentlig ca. 1942.

(Begge, arkiv: J.G.)



igen meddeles, at pladsen er begrænset, og at cykler og rejsegods kun medtages til befordring i begrænset omfang, gør ikke sagen bedre for de rejsende. Men man undlader ikke at gøre opmærksom på indtil flere gange at pladsen er begrænset, så er banen da på den sikre side, hvis nogle rejsende skulle være så uheldige at blive efterladt på en eller anden station.

Senere under krigen bliver søndagskørslen helt strøget, og kommer først i gang igen nogle måneder efter krigen. Men alligevel er de rejsende bedre stillet på TKVJ end på så mange andre baner i landet. For det første kan man ofte komme med et af tørvetogene - hvis det da medfører togførervogn som nævnt tidligere - men da de fleste andre baner (også DSB) i en længere periode kun kører på tirsdage, torsdage og lørdage kan Trolldhedebanen dog opretholde persontrafikken, ganske vist som nævnt stærkt beskåret, på alle hverdage. På delstrækningen Gesten-Vejen er der på hverdage i krigens sidste år et togpar på hverdage, man helt kan regne med, mens et andet togpar kun kører efter behov. I 1944 afskaffer alle privatbaner og dermed også TKVJ abonnementskortene, hvilket jo klart fortæller, hvor vanskelige trafikforholdene var den gang.

Men bortset fra disse "små" vanskeligheder går det som sagt økonomisk godt for banen. I driftsåret 1943/44 er overskuddet på godt 390.000 kr. og på grund af det pæne driftsresultat begynder banen på at tilbagebetale personalet de beløb, dette indbetalte "frivilligt" da det i mellemkrigsårene var dårlige tider for banen og de store underskud truede med at lukke den.

Der er travlhed på banen på grund af de store transporter af indenlandsk brændsel, men det har læserne vist fået et godt indtryk af. Men i 1944 sker der et par lidt mere ekstraordinære begivenheder som vi vil dvæle lidt ved.

Den 26. juli 1944 blev banen bombesprængt! Det skete om aftenen ved 21-tiden i Kolding Skov, og sabotagen var rettet

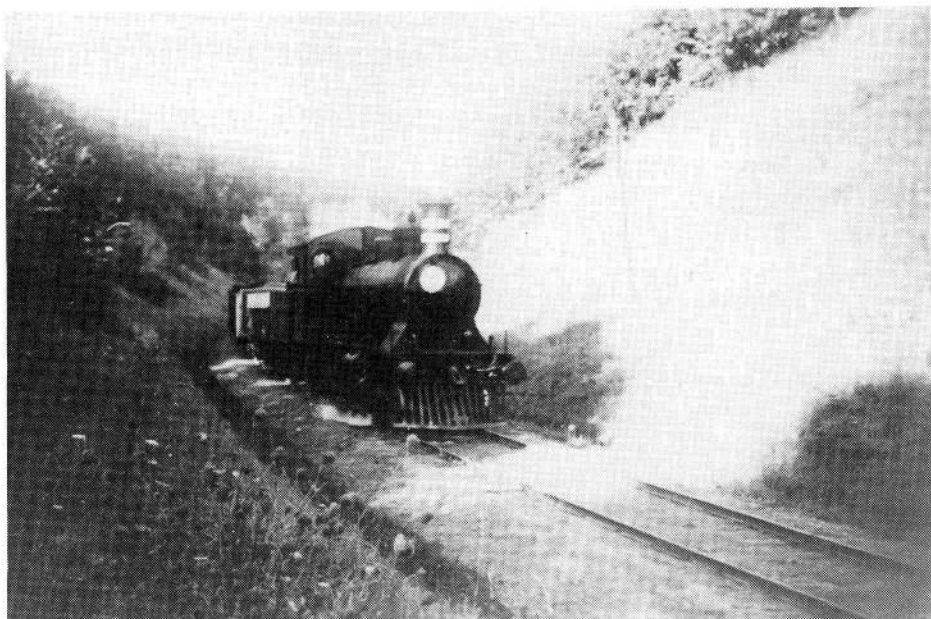
mod et godstog, der var på vej mod Kolding med vognene læsset med tørv og/eller brunkul. Der skete en del skade på materiellet, men ikke mere end at banens værksted i det store og hele selv kunne klare sagen.

Den 22. marts 1945 kl. 05.30 om morgenen blev toget fra Kolding bombesprængt på strækningen mellem Fynsvej og maskindepotet. Her skete der alvorligere skader, og loko nr. 14 blev så beskadiget, at det udgik af tjenesten, og det måtte efter krigen sendes til Frichs for en omfattende reparation. Reparationen blev udført i foråret 1945, og i juni kom maskinen tilbage. Reparationen kostede 13.600 kr. - mange penge dengang. Men det må vel alligevel siges at være billigt sluppet, og så var det endda krigsforsikringen, der kom til at betale.

Der er i de tilgængelige kilder nogen uenighed om, hvad

der egentlig skete og hvor og hvordan. Som vor mest pålidelige kilde regner vi banens værkfører i de aktuelle dage, og han siger: Sprængningen den 26. juli 1944 var en sabotage, som havde til formål at teste bomber med forsinket tænding. I de dage havde tyskerne eksperimenteret med at have en vogn med gidsler koblet op til maskinen, hvorfor det var nødvendigt, at sprængningen blev effektueret et stykke nede i togstammen - derfor forsøget, som iøvrigt lykkedes. Sprængningen den 22. marts 1945 var en Schalburgtage, forøvet af "Peter-gruppen", som iøvrigt samme dag også øvede Schalburgtage mod Kolding Sydbaner.

Dengang måtte slige handlinger ikke omtales i dagspressen, men i Kolding havde mange af borgerne hørt bragene, da bomberne sprang, og det rygtedes hurtigt ved hjælp af mund-til-



Schalburgtage, torsdag den 22/3 1945, kl. 05.30 - sted: lige efter Fynsvej i Kolding.

Loko 14 blev beskadiget, og blev sendt til Frichs for reparation. Nederste billede viser nr. 14's hjemkomst efter reparationen, juni 1945.

Foto: Jørgen R. Nielsen, Holbæk.

mund metoden, hvad der var sket, og da politimesteren udsendte en bekendtgørelse om færen ved sammenstimlen i nærheden af stedet, hvor eksplosionerne var sket, kunne man hurtigt lægge to og to sammen, så alle var snart klar over, hvad der var sket. Skaden var meget hurtigt udbedret, og kort tid efter var trafikken normal igen. Det andet uheld man var ude for, var endnu mindre end det før omtalte. I august 1944 var der igen gået ild i nogle vogne med tørv, med diverse skader på vognene til følge.

Og så til det lidt mere muntre. Igen slutter året med et pænt, stort overskud. Personalets tilskud til banen i 1936/37 tilbagebetales med 19.500 kr. Man er ikke helt uden evner på banen. Da det nu går så godt økonomisk, prøver man igen at lokke staten til at overtage banen. Der er overhovedet ingen tvivl om, at de mere realistiske er helt klar over, at når krigen engang er overstået, så risikerer man igen at få de økonomiske meget dårlige tider for banen tilbage. Derfor holder kommunerne langs banen samt

Her er vi i maskindepotet den 5. maj 1945, hvor første morgentog er under forberedelse. Motorlokomotivet er flagpyntet i dagens anledning!

Foto: Jørgen R. Nielsen, Holbæk.

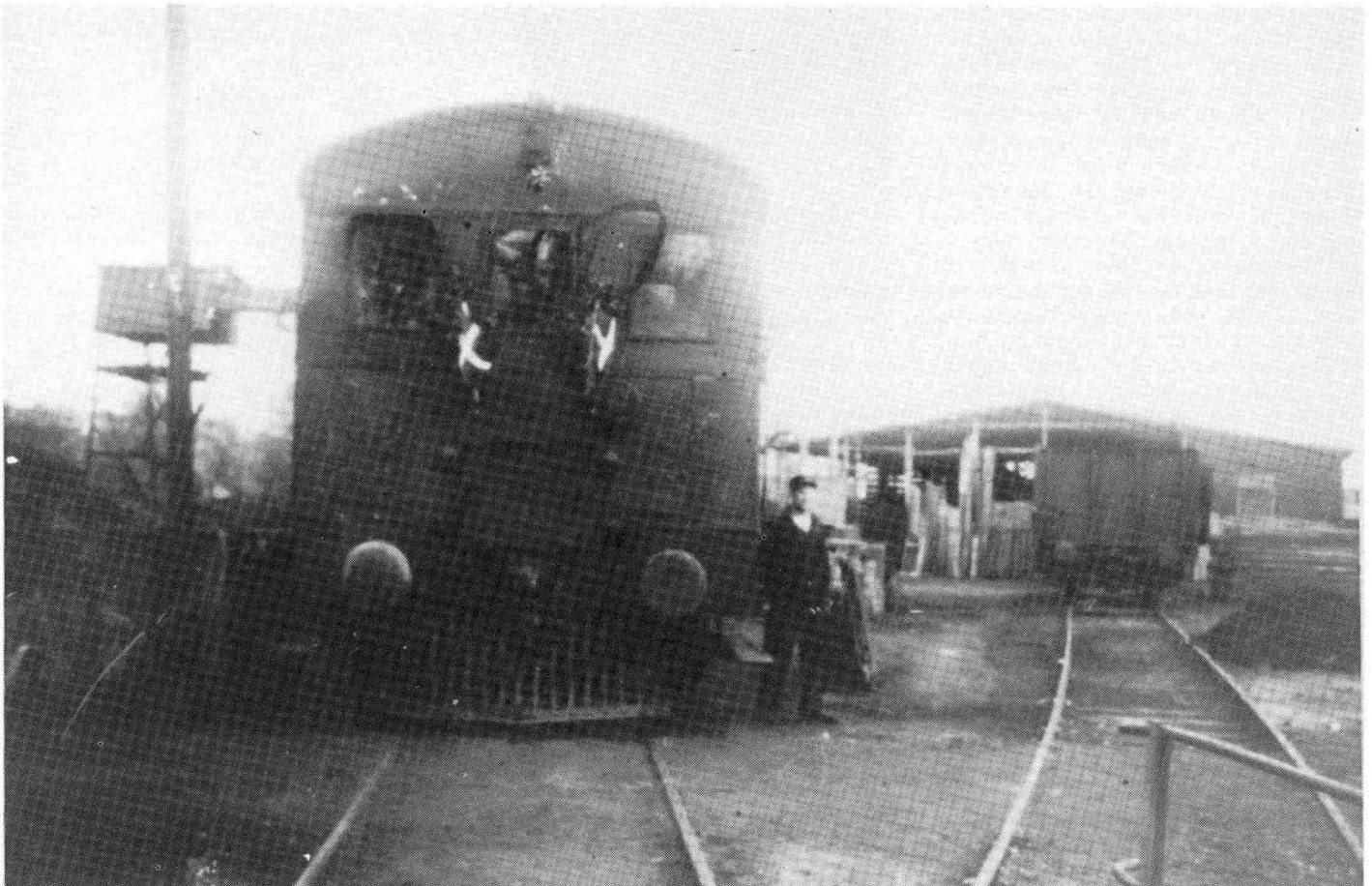
Kolding By et møde om dette spørgsmål, eller sagt på en lidt anden måde: TKVJ's fremtid. Der er fuld enighed om, at man igen skal prøve at få staten til at overtage banen. Der bliver nedsat et udvalg, som skal arbejde videre med sagen. Men planerne løber igen ud i sandet; staten hopper ikke på limpinden, og Troldhedebanen forbliver at være privatbane til den bitre ende.

Trafikkommissionen, som forslaget bliver fremlagt for af borgmesteren fra Kolding, det før omtalte udvalgs formand, bliver høfligt spist af med forståelse og tilsyneladende velvilje, men alligevel et henholdende svar, og så skulle denne sag være overstået. Men tro om, jyden er sejg og stædig, og allerede året efter kommer en deputation for bestyrelsen på TKVJ op til trafikministeren, for atter at fremføre deres sag om statens overtagelse af banen. Ministeren siger, at han principielt er modstander af, at staten overtager privatbaner, og så tager han en ikke helt ukendt narresut op af skuffen, idet han erklærer, at man (atter!!) har overvejelser igang med hensyn til "et vist samspil mellem de forskellige trafikmidler". Som sædvanlig blev det ved overvejelserne. Men man kunne dog komme hjem med lidt i posen, selvom det ikke

var lige det, man havde tænkt sig, nemlig med hjælp til TKVJ med deres akutte vognmangel, og som en ekstra hilsen hjem til erklærede ministeren trøstende, at staten hjælper jo privatbanerne, der kører med underskud, bl.a. ved moderniseringslån!! Det var en rask hjælp, idet staten faktisk tvang en lang række privatbaner til at lukke, ved gradvis at sætte tilskud og lån ned! Det var altså yderst lidt deputationen kunne vende hjem med til Kolding.

Krigen ebber ud, og i 1945 er det endelig slut med krigshandlingerne. Men det varer jo en rum tid, før forholdene er bare nogenlunde normale igen. Af den grund har Troldhedebanen stadig meget indenlandsk brændsel at køre med. Overskuddet er dog faldet noget i driftsåret 1945/46, idet det nu er godt 257.000 kr., men tendensen viser klart og sikkert, at efterhånden som mere normale tider indfinder sig - langsomt ganske vist - falder banens overskud også; det er vist ikke helt uden grund, at banen i allerhøjeste grad frygter fremtiden.

I lighed med mange andre privatbaner lægger man meget hurtigt billet ind på køb af skinnebusser, køretøjet som man mener kan hjælpe banerne økonomisk fremover og derved be-



virke, at man kan fortsætte driften en lang årrække endnu.

Disse køretøjers fortrinlighed behøver vi vist ikke at beskæftige os så meget med. Af første serie køber Trolldhedebanen to skinnebusser - SM 7 og 8, samt en påhængsvogn med rejsegodsrum - SP 31. Køen var lang, idet mange privatbaner var skrevet op til køb af skinnebusser, men på grund af materiale-mangel og mangel på diverse faglærte håndværkere blev ventetiden lang, og også længere end forventet. At køretøjerne var ventet med længsel skyldtes ikke alene økonomien, men også i høj grad, at banerne under krigen havde slidt så hårdt på det rullende materiel, at det næsten var helt nedslidt, og i allerhøjeste grad trængte til hovedeftersyn, desværre i et alt for langsomt tempo på grund af den vanskelige materialesituation, et forhold som ikke mindst Trolldhedebanen led under. For denne bane var det også et problem, at sporet var ret medtaget af de mange store og tunge transporter, der havde befaret banen under krigen. Det var især gået ud over skinnestødene, som man forbedrede ved elektrisk påsvejsning. Men svellerne var heller ikke mere, hvad de havde været, og adskillige trængte stærkt til udskiftning - dette vil jeg vende tilbage til senere. Men alt i alt kan det fastslås, at der var nok at bruge de penge til, man havde tjent under krigen.

Allerede i 1948 anskaffede man yderligere en ny skinnebus nemlig SM 9 med tilhørende bivogn, SP 32. Desuden anskaffede man en noget længere bivogn SP 41, der ligesom SP 32 havde rejsegodsrum. Det var selvfølgelig, ligesom på de øvrige privatbaner, en stor fordel at få disse nye og moderne køretøjer, som både med hensyn til komfort og fart var en stor forbedring, der i høj grad faldt i publikums smag. Om farten - også på andre privatbaner - bevirker en del uheld med de vejfarende er vel ikke til at afgøre 100%, men der er ret mange ulykker, hvor skinnebusser er impliceret, og ofte går det ret hårdt ud over skinnebusserne, som ikke er helt så solidt bygget som de gamle motorvogne, der var bedre til at slå fra sig end "blikkasserne".

På Trolldhedebanen havde man allerede i 1948 to uheld, som satte skinnebusserne, der var impliceret i uheldene, ud af drift i en længere periode. Den 24/5 1948 bakkede en stor lastbil efter et besøg på vognvægten på Sønder Felding station ind i en skinnebus, som

var under indkørsel på stationen. Resultat: en fuldkommen ødelagt skinnebusmotorvogn og en væltet anhænger. Det næste uheld skete i september samme år. En skinnebus med ca. 100 rejsende om bord kørte nær Dybvadbro ind i en flok kreaturer, hvoraf to omgående opgav ånden. Det var et held i uheld, at ingen af de rejsende kom til skade, det kunne meget nemt have udviklet sig til en katastrofe. Forøvrigt kom heller ingen til skade ved det første uheld. Men resultatet i begge uheld var i hvert fald, at skinnebusserne i en længere periode blev sat ud af spillet. Noget tyder dog på, at bremserne på disse køretøjer ikke var helt så effektive som de burde være - de blev senere erstattet af elektriske bremses, som gav en langt større driftssikkerhed.

I de første år efter besættelsen brugte banen ret store midler til at forbedre faciliteterne på adskillige stationer, hvor især de lokaler som de rejsende benyttede fik en ansigtsløftning. Men også andre arbejder fandt sted. I Sønder Felding blev f.eks. rutebilgaragen udvidet. Sagen var nemlig, at Trolldhedebanen i allerhøjeste grad var interesseret i at overtage så mange af de konkurrerende bilruter som muligt, hvilket kun kan siges at være klog politik. Man brugte også mange penge på reparationer af trækraften, idet hovedreparationer i mange tilfælde var højst påkrævet.

I februar 1949 foreligger regnskabet for driftsåret 1947/48, og det kan stadig udvise et ganske pænt overskud på næsten 200.000 kr. I begyndelsen af 1949 ansøger banen om et moderniseringslån på ikke mindre end 660.000 kr. Skinnebusserne har været en stor succes og af den grund vil man anskaffe flere af disse køretøjer for en del af lånet, men også trafikken på landevejen vil man forbedre ved køb af nye rutebiler. Der var andre store ønsker på ønskesedlen, blandt andet at forbedre sikkerhedstjenesten og herunder var nye daglyssignaler højt prioriteret.

I juni 1949 indtræffer der et uheld, som nemt kunne have fået meget alvorlige følger. Togene 213 og 214 skulle begge krydse i Dybvadbro. Der er ikke krydsningsspor på denne station, så da tog 214 ankom først, skulle det efter endt ekspedition rangeres ind på sidesporet for her at afvente tog 213's ankomst. Efter at rejsende og gods var ekspederet,

går togføreren tilbage for at stille skiftet om til læssesporet. Da dette arbejde er gjort, fløjter han tog 214 tilbage. Uheldigvis opfatter føreren dette signal som tegn til afgang, og til sin store overraskelse ser togføreren tog 214 sætte i gang, ikke for at rykke tilbage, men for at fortsætte kørslen ud ad linien mod Ferup. Togføreren fatter hurtigt den alvorlige situation, og sætter i løb efter toget, der er ca. 25 m foran ham, for at forsøge på at nå toget, så han kan åbne bremsehanen på den sidste vogn. Han når omtrent toget, da han uheldigvis glider på en svelle og falder. Fra sin liggende stilling ser han tog 214 sætte farten op og forsvinde mod Ferup. Nu er situationen farlig, for tog 213 er på vej mod tog 214, og et sammenstød er næsten uundgåeligt. Efter Dybvadbro er oversigtsforholdene meget dårlige og af den grund opdager de to tog først hinanden i sidste øjeblik. Det lykkes tog 213 - en skinnebus - at stoppe helt op og føreren af dette tog når både at få åbnet dørene og i højtaleren at få advaret passagererne om den truende fare. Også føreren af tog 214 bremser hårdt, men kan alligevel ikke nå at få standset toget og rammer skinnebussen med et ret hårdt stød. Begge køretøjer bliver en del ramponeret og skinnebussen må tages ud af driften i flere uger. Ingen kom heldigvis alvorligt til skade, bl.a. fordi farten trods alt var taget så meget af tog 214. De fleste rejsende slap med nogle drøje knubs. Af de to køretøjer fik skinnebussen - som nævnt - igen de største skader, mens den noget mere gammeldags motorvogn klarede sig betydelig bedre, men det var ikke langt fra, at den helt store katastrofe var indtruffet.

Der er stadig en hel del tørv at køre med, selvom krigen er ophørt for fire år siden. Men i de fire år er et stadigt større antal vognmænd dukket op på arenaen og konkurrencen fra disse er atter begyndt at blive et stort problem for Trolldhedebanen. For at "snuppe" godset fra banen, tilbyder vognmændene priser for diverse transporter, der nærmest må betegnes som tabgivende. Man kan jo altid sætte priserne op, når banen er blevet likvideret, hvilket også skete! Der er intet at sige til, at TKVJ får svære og svære ved at klare sig i den illoyale konkurrence. Nu er overskuddene væk og i 1950 kommer underskuddene igen.

Man havde enkelte steder på strækningen til tider haft nogle

vanskeligheder med planum både sommer og vinter. Allerede ret tidligt på året - den 10. maj 1950 - indtraf et alvorligt uheld, da der pludselig opstod en solkurve da tog 211 befandt sig mellem Stakroge og Sønder Omme. Resultatet var, at toget, der kørte med ca. 50 km fart, gav sig til at slingre voldsomt, så voldsomt, at det fik den ene skinnestreg til at vælte, hvilket igen bevirkede, at såvel diesellokomotivet som de tre vogne, der var på krogen, væltede. Heldigvis kom ingen til skade, men der gik næsten et døgn med at få toget på sporet igen, så strækningen atter kunne benyttes. I den periode hvor toggangen var standset, måtte man gå over til fjenden, idet rutebiler overtog driften mellem Grindsted og Troldhede.

Man havde jo længe arbejdet på at finde besparelser på banen for at billiggøre driften.

I løbet af sommeren 1950 fremkom der et forslag om fællesdrift af Troldhedebanen, Vejle-Vandel-Grindsted og Varde-Grindsted. Ideen syntes god, men desværre kunne man ikke blive enige på de tre baner, og denne gode plan faldt til jorden.

Den 3. juli 1950 var man igen ude for et uheld med en skinnebus. I nærheden af Sønder Felding var man i gang med at udbedre vejen tæt ved sporene, og her brugte man en vejtrømler som hjælp ved arbejdet. Uheldigvis var trømlen ikke sporfri, og da der i det samme kom en skinnebus var et sammenstød uundgåeligt. Skinnebussen kunne ikke klare trømlen, der næsten ingen skade tog ved sammenstødet. Men skinnebussen fik meget svære skader, så den i en længere periode var sat ud af spillet. Trods mange knuste ruder kom

dog ingen til skade. Når uheldet nævnes her er grunden den, at jeg aldrig før har hørt om et sammenstød med sådan to køretøjer før; det plejer jo ellers at være bilen, der er årsag til slige ulykker.

Men vi vender tilbage til besparelserne. I den anledning finder man ud af, at strækningen Gesten-Vejen mildest talt er urentabel. I september 1950 foreslås det på den ordinære generalforsamling, at man nedlægger denne strækning. Det vedtages at nedlægge "Gaffelbanen" som strækningen kaldes. I stedet for tog skal der oprettes en bus- og fragtrute. Besparelserne ved dette skridt anslås til at blive på ca. 50.000 kr. årlig. At dette forslag vinder gehør skyldes bl.a. også, at det årlige underskud nu har sneget sig op på ikke mindre end 263.459 kr. - et enormt beløb i 1950. Vejen-Gesten skal nedlægges fra og med den 1. april 1951.

Men også flere andre besparelser ville banen gennemføre. Mange overkørsler var sikret med bomme, hvilket var en for banen meget dyr sikring af vejtrafikken. Derfor ville man efterhånden nedlægge bommene og have dem erstattet med blinklyssikrede overskæringer, der jo ikke krævede, at der skulle være mandskab i flerholdsdrift beskæftiget ved disse. Man gik også noget utraditionelt til værks på andre punkter. Man ville gerne have flere passagerer og af den grund indgik man et samarbejde med biograferne i Kolding. På tirsdage og søndage kunne man på alle stationerne købe billetter til forestillingerne, og samtidig indsatte man særlige tog, der havde forbindelse med byen, så man kunne nå at komme ind at se filmene. Men folk skulle jo også gerne hjem igen, så der var ligeledes ekstratog til tilbageturen. Togene returnerede først, når alle forestillingerne var forbi. Dette forsøg blev en ganske god succes - det var jo også før TV havde holdt sit indtog i de små hjem - og interessen holdt sig i flere år,

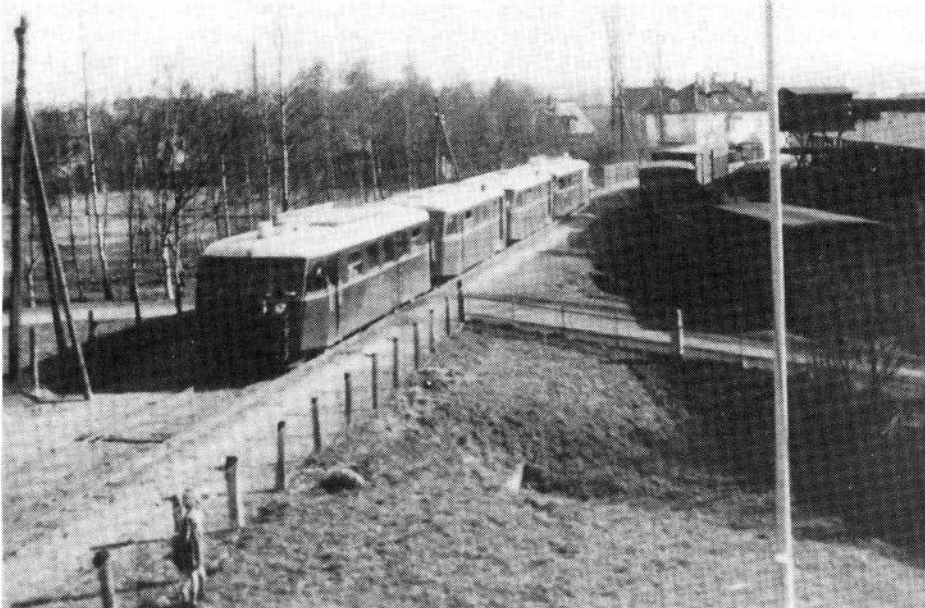
Billedet øverst:

TKVJ nyrehvervelser, skinnebusserne kørte ved højtiderne som 4-vognstog. Her taget fra værkmeesterboligen formentlig 1949. Toget krydser adgangsvejen til maskindepotet.

Billedet nederst:

Resultatet af et sammenstød i Sdr. Felding 31. juli 1948. Det er fronten på SM 7, der er blevet noget maltrakteret.

Foto: Jørgen R. Nielsen, Holbæk.



for dog til sidst at ebbe ud i takt med, at flere og flere fik egen bil og antallet af TV steg.

Også i 1951 leder man med lys og lygte efter nye besparelser. Banen vil gerne reducere personalet på de trafiksvage stationer, og man starter med Heinsvig station, som ender med at blive nedrykket til trinbræt. Fitting station er man også ude efter, idet man gerne ser denne station helt lukket. Men befolkningen slipper med skrækken, stationen bliver "kun" nedrykket til billetssalgsted.

Banen vil også gerne af med noget af det overflødige materiel. I første omgang drejer det sig om M 5, som er blevet overflødig efter at Gesten-Vejen er blevet nedlagt. Hørve-Værsløvs banen melder sig som køber efter at man i nogen tid har forsøgt at slippe af med motorvognen. Den 31. marts 1951 kører den legendariske M 5 sin sidste tur. Mange var mødt op for at sige farvel og for at tage den sidste tur med. Selv direktøren var mødt op i den højtidelige anledning. At det regnede gjorde ingen skår i "festlighederne". Som sædvanlig benyttede man lejligheden til en sammenkomst på et hotel i Vejen, og ligeledes som sædvanlig flød talerne i en rigelig strøm inden man entrede M 5.

Mindst otte af egnens honoratiories kørte med på den sidste tur plus en mængde af den mere gemene hob. Fra en af talerne skal jeg nøjes med at citere de gammelkendte ord: "Driftsresultatet, der økonomisk er opnået, har jo som oftest stået i omvendt forhold til de gode tider i samfundet". Eller sagt med andre ord for at citere mig selv: når det er gode tider for Danmark, er det dårlige tider for banen og omvendt. I hele dens levetid kan det vist siges, at Troldhedebanen altid har været underlagt dette forhold. Det er nu ikke helt uforståeligt, at grenstrækningen måtte bukke under. Hvis man ser i en køreplan fra denne periode viser det sig, at ikke mindre end 42 bilruter berører Vejen, hvilket selvfølgelig giver banen en konkurrence, som den overhovedet ikke har nogen mulighed for at hamle op med.

Men også på en noget ultraditionel måde, som man ikke har set andre steder, prøver overbanemesteren i Kolding på at finde vej til nye besparelser, og nu kommer det jeg truede med før vedrørende sveller. Overbanemesteren gjorde en art "opfindelse" med brugte sveller, som banen nødvendigvis måtte udskifte mange af. Mange af de sveller, man havde lagt under krogen, var dårligt imprægne-

rede og kunne derfor ikke holde. Nye sveller var dyre og belastede banens anstrengte økonomi temmelig hårdt. Tit måtte en svelle kasseres fordi den var ødelagt i enderne, mens midterstykket stadig var brugeligt træ. Banemesteren fandt da ud af at skære de dårlige endestykker af svellen, og så tage to stykker godt midtertræ og ved hjælp af særlige noter og en speciel kile at lave en ny svelle af de to brugbare stykker træ. Han anslår levetiden af en sådan svelle til at være mellem syv og ti år, alt efter den belastning, sporet er udsat for. Man laver forsøg med "opfindelsen" på TKVJ (det hedder banen stadig, selv om Vejen-Gesten er væk), ved at lægge sådanne renoverede sveller ind mellem "normale" sveller. På banen kalder man en sådan svelle for en kilesveller. Overbanemesteren tilbyder andre baner at stille tegninger samt den erfaring, man har gjort på banen, til rådighed. Så vidt jeg ved bliver tilbuddet dog ikke modtaget andre steder og på Troldhedebanen bliver det vist nok kun til nogle få forsøg. Årsagen hertil kan måske være, at omkostningerne (arbejdslønnen)

Troldetoget i Vejen, 1951.
(Arkiv: J.G.)



har været for stor, så det i det lange løb ikke har kunnet betale sig at lave denne omdannelsesproces. Det har nok været billigere at købe nye og længere levende sveller?

I juni 1951 blev der afholdt en udstilling i Vejen "Sydjydsk Udstilling". For at kunne transportere de besøgende fra Vejen og ud til udstillingsteren benyttede man ca. 650 m af sporet på den nedlagte bane til Gesten, hvor der stadig lå en stump af sporet tilbage. Sådanne set var denne stump spor det eneste, der vedkom TKVJ. Men udstillingen blev godt besøgt, og Troldhede banens rutebiler havde nok at gøre i de dage, udstillingen varede.

En glædelig ting for banen er indgåelsen af en kontrakt om at transportere 45.000 t brunkul. Man regner med en indtægt på 315.000 kr., hvilket jo unægtelig vil rette noget op på banens sløje økonomi. Det forventes, at TKVJ skal bruge ca. ét år for at kunne transportere denne store mængde brunkul.

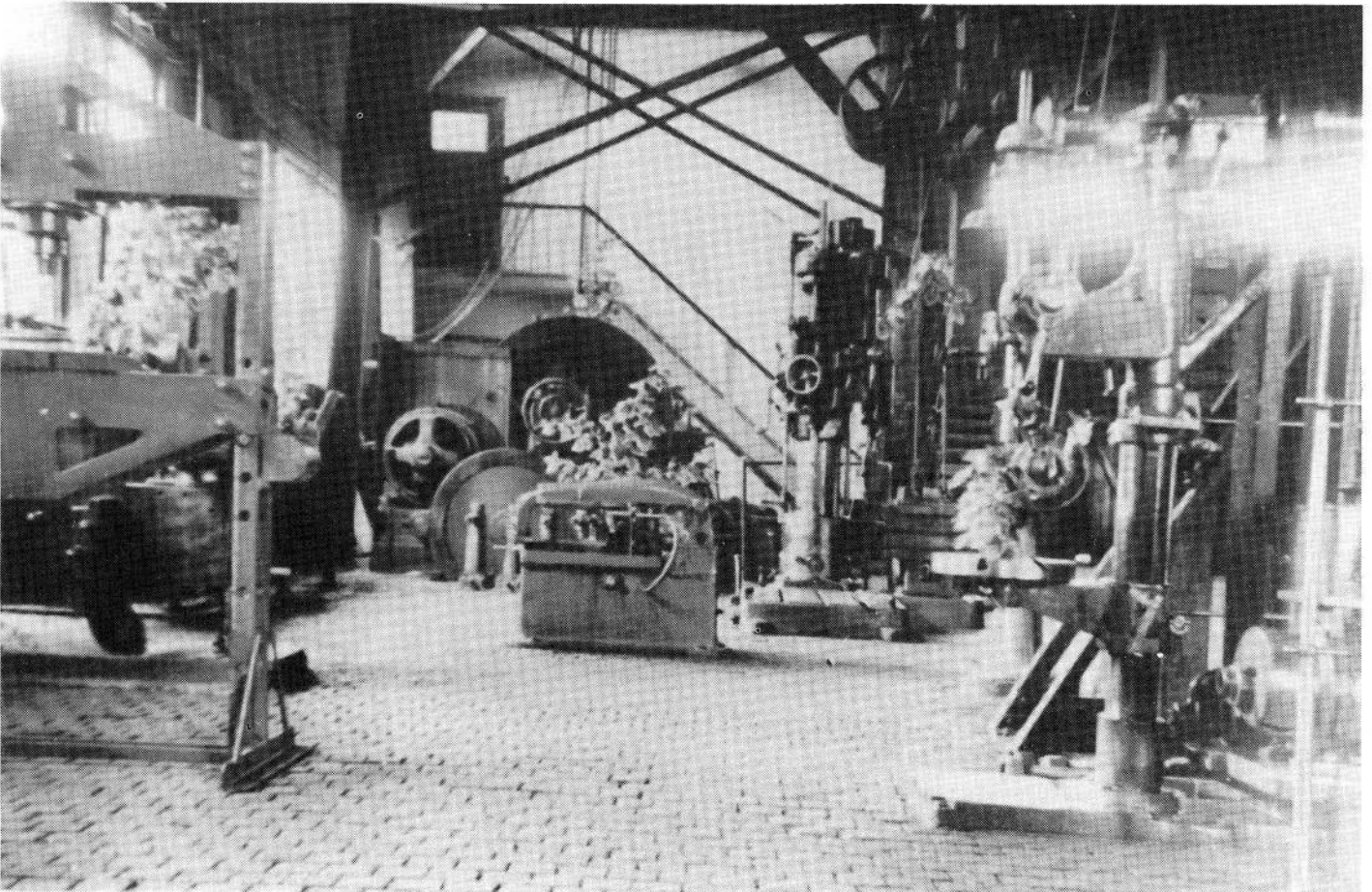
Skinnebusserne har været så stor succes både passagermæssigt og økonomisk, så det

beslattes at bestille yderligere et eksemplar af racen. Banerne rundt om i landet står ligefrem i kø for at få et af de eftertragtede køretøjer. Ikke mindre end 40 stykker er i ordre på de forskellige privatbaner. Den nye serie er forbedret en del sammenlignet med den tidligere leverede første serie. F. eks. har de dobbelt gulv, hvilket gør at støjen under kørslen formindskes betydeligt, man kunne nemlig ikke undgå at høre transmissionen temmelig meget i de gamle vogne. Dørene er blevet bredere, så ind- og udstigning lettes. Men også vognkassen er blevet større, og da den stadig er beregnet til 46 passagerer, får disse altså bedre plads til at strække benene. Men på grund af disse forbedringer stiger vægten fra små 13 t til 13,7 t.

I slutningen af 1951 kommer så banens årsregnskab. Det udviser ganske vist - jeg var lige ved at sige som sædvanligt - et underskud på næsten 220.000 kr., men alligevel er det glædeligt at det trods alt er 43.000 kr. mindre end året før - besparelserne rundt om på banen har alligevel hjulpet. Men inden vi helt forlader 1951 skal lige nævnes en episode, der også viser, at det ikke kun er i dag der kan være ballade i togene. En sommeraften morede tre ret så beduggede herrer

sig med at lave ballade på Sønder Omme station. De tre herrer foldede sig mægtigt ud på selve stationen, og det foregik især i ventesalen. Det startede med at en dame blev generet, og da stationens personale anmodede dem om at forholde sig roligt, havde det den stik modsatte virkning. Da toget endelig ankom var det efterhånden så galt, at togpersonalet ikke ville have dem med, hvilket de tre ballademagere tog meget unådigt op. For at forhindre, at toget kørte uden dem, satte to af dem sig på skinnebussens bagagebærer, mens den tredje lagde sig mægtigt til rette i sporet foran toget. I mellemtiden var politiet blevet tilkaldt, men da ordensmagten skulle komme helt fra Brande, varede det en rum tid før den kunne nå frem. Toget var efterhånden blevet så forsinket, at det måtte konstateres, at forbindelsen med DSB i Troldhede uden tvivl ville glippe, hvilket også senere viste sig at være tilfældet. Mens man ventede på politiet fik personalet nogle værnepligtige i toget til at gribe ind. De tre genstridige herrer blev fjernet med magt fra toget, og man fik dem låst inde. Langt om længe kom politiet, der altså ikke havde svært ved at fange dem, men ophidselsen hos passagererne var efterhånden temmelig

Værkstedet i Kolding er pyntet med bølgegrene i anledning af Pinsen - her sidst i 1940'erne.
Foto: Jørgen R. Nielsen, Holbæk.



stor, især da det gik op for dem, at der ingen forbindelse var at opnå i Trolldhede. Hvordan man kom videre fra endestationen melder historien ikke noget om.

Vi er nu nået til 1952. I februar dette år indtraf der et uheld igen, der nemt kunne have fået langt alvorligere følger end det faktisk fik. Under en kraftig snestorms rasen satte blæsten en række godsvogne, der henstod på sidesporet i Korsvang, i drift. Vognene skar sporskiftet op og fortsatte ud ad hovedsporet med god fart. Fra Kolding var godstoget undervejs og mellem Dybvadbro og Ferup mødte de løbske vogne godstoget, som de ramte med stor kraft. Føreren og en medfølgende postmand blev ret hårdt såret og måtte en tur på sygehuset, hvor de blev indlagt. Man kan nemt forestille sig hvilken katastrofe, der kunne være sket, hvis det havde været et persontog uheldet var sket med. Både de løbske vogne og maskinen så ikke alt for godt ud efter ulykken, og i det dårlige vejr tog det nogen tid før sporet var ryddet igen.

Så får man en ny direktør på banen. Ikke mindre end 12 ansøgere havde lagt billet ind på stillingen. Dette er lidt vanskeligt at forstå - at så mange kunne være tiltrukket af stillingen, når man tager banens vaklende økonomi i betragtning og dermed de formindskede muligheder for at TKVJ kunne overleve i særlig lang tid.

Ihvertfald bliver det den 37 år gamle Erik de Fine Olivarius der får posten som direktør for banen. Han var civilingeniør og i en periode ansat hos DSB og derefter ansat ved Privatbanetilsynet i nogle år før han nu overtog ledelsen af TKVJ. Næsten samtidig med udnævnelsen forelå regnskabet for nedlæggelsen af strækningen Gesten-Vejen. Banen får en samlet indtægt på godt 310.000 kr. efter at diverse udgifter er trukket fra. Alene salget af sporet indbragte over 230.000 kr. og hertil kom indtægterne fra salget af sveller, af M 5, af arealer og af bygninger. Samtidig sker der forskellige sporændringer på selve Gesten station.

Da driftsresultatet foreligger i september udviser det et godt resultat. Ganske vist er der stadig underskud, men det er faldet med ca. 75.000 kr., hvilket de store brunkulstransporter er årsag til. Men alligevel kommer der malurt i bægeret, for bestyrelsens formand oplyser, at mange af de hidti-

dige godstransporter til foderstofforeninger, mejerier og diverse brugsforeninger er faldet drastisk, idet disse foretagender mere og mere er gået over til at lade varerne transportere med private vognmænd.

Og så kan man jo lide at feste på banen. Tænk bare på da man fik nye skinnebusser og da man sagde farvel til M 5. Nu holder man en fin fest for den afgående direktør, med mange og lange taler, overrækkelse af gaver, bl.a. et maleri med motiv fra banen. I aviserne er der samtaler med ham, men har er svær at hive op til at give oplysninger. Eksempel: "Deres år ved de mange privatbaner?", svar: "Ak, personlige dikkedarer, hvem kan det interessere!". -- "Trolldhedebanens økonomiske vanskeligheder?", svar: "Det får bare folk til at hænge med hovedet!". Det må siges at være ret så lakoniske svar og dem er der nogle stykker af. Det går straks lidt bedre, da man kommer ind på "biograftogene".

Man siger jo at nye koste fejer bedst. Den nye direktør går til sagen, idet han ganske utraditionelt prøver at skaffe penge. Det gør han bl.a. ved at søge at sælge godsvognenes sider til et reklamebureau, der skal have retten til at opsætte reklamer her. Men sagen bliver ikke til noget; er det fordi godstogene har stadig færre og færre vogne med?

Vi er kommet til 1953. I dette år anskaffer man yderligere en påhængsvogn til skinnebusserne nemlig APB SP 5, der hos TKVJ får nummer 33. Når vi nu er ved disse køretøjer kan det nævnes, at man forbedrer skinnebusmotorvognene ved at indbygge en art el-udløser for trykluftbremsen, således at bremselængden i en given situation kunne nedsættes betydeligt. Man opsætter også flere steder automatiske bomanlæg, tre ialt, 1 ved Stakroge og 2 ved Sønder Omme. Desuden får Vorbasse og Sønder Felding stationer opsat daglyssignaler, så noget sker der da stadigvæk på banen, og heldigvis kommer udviklingen ikke til at stå stille i de kommende år.

For såvel Trolldhedebanen som for landets andre privatbaner er udgifterne til pensionerne en tung byrde; alene for TKVJ ligger den på omkring en kvart million kroner i 1953, og det forventes, at denne post i det følgende år vil stige med ca. 60.000 kr. Der er ikke noget at sige til, at det tynger hårdt på banens udgiftskonto. I realiteten vil det sige, at hvis man kunne slippe for den-

ne udgift, ja så kørte man faktisk med overskud. Men man kan ikke slippe uden om denne post ved at smække låget på pengekassen i, de forpligtigelser man én gang har påtaget sig, må man holde. Men så prøver man på at spare på andre måder. Da en stationsforstander skal gå af, udnævner man uden ansøgning (banen kalder det en udnævnelse) den hidtidige trafikkontrollør i Kolding på banens hovedkontor, V. Sørensen, til stationsforstander. Embedet som trafikkontrollør har han varetaget i 15 år. Før havde V. Sørensen været stationsforstander i Vorbasse, så han betragter den påtvungne "udnævnelse" som en degradation. Baggrunden for at banen foretager dette skridt skal ses i lyset af den faldende trafik, og af den grund vil man nedlægge embedet som trafikkontrollør. Den hidtidige kontrollør protesterer kraftigt mod dette skridt og i den nu nedlagte avis Nationaltidende er der et længere interview med den vrede trafikkontrollør. Dette foregår i august 1953, men først i juni året efter bliver sagen bilagt, så det tog lang tid. Den 1. december bliver han forflyttet til Gesten som stationsforstander, hvorefter han anlægger sag mod TKVJ. Sagen kommer også for Landsretten, der giver V. Sørensen medhold, idet retten fastslår, at banen ikke har haft hjemmel til uden ansøgning at forflytte trafikkontrolløren, og hans krav om at forblive i sin nuværende stilling skal efterkommes. Og så skal TKVJ betale 800 kr. i sagsomkostninger. Nu har V. Sørensen fået ret, men åbenbart også nok af denne affære, for nu erklærer han, at han gerne vil forblive som stationsforstander i Gesten, hvis banen ikke appellerer sagen til Højesteret. Ja, sådan ender denne sag, der starter som et heftigt stormvejr og ender som en stille brise. Der sker altså stadig ting og sager på banen, selv om det denne gang må siges at være et noget specielt anliggende.

Men driftsåret udviser igen et stort underskud på næsten 360.000 kr. Antallet af rejsende er gået ubetydeligt frem (0,6%), men til gengæld er godsmængden faldet katastrofalt med ikke mindre end 50,4%. På banen er der fast ansat 54, men antallet af pensionister er på 59, og det kan ikke undre, at pensionistbyrden i kroner og øre er meget følelig.

I februar 1954 holder banen flyttedag, idet hovedkontoret,

der hidtil har haft egne bygninger på Fynsvej, flytter op til DSB på Kolding station, hvor statsbanerne stiller lokaler til rådighed, mod til gengæld at få villaen på Fynsvej stillet til rådighed som tjenestebolig. Villaen ejes dog stadig af Trolldhedebanen.

Det er ikke gode tegn, at der i de seneste år til stadighed afhændes nogle af banens arealer ved stationer samt bygninger. I 1954 ryger for eksempel stationsbygningen i Gamst, den indbringer kun 18.000 kr. samt en del af denne stations arealer. Disse salg fortsætter i større og mindre grad lige til banen lukker.

Den 5. juni mister banen M 3. Hændelsen havde et vist dramatisk islæt. Den ret store motorvogn befandt sig mellem Sønder Omeme og Grindsted, da der ret pludselig opstod en kraftig ild omkring motoren. Toppersonalet forsøgte at slukke ilden med togets ildslukker, men forgæves. Fra en nærliggende gård blev der sendt bud efter Falck, der forbavsende hurtigt kom til stede og overtog slukningsarbejdet. Da alt vandet fra sprøjtens tank var brugt, var der stadig ild. Så ringede man til Grindsted fra gården i nærheden og fik stationen til at sende rangertraktoren ud til brandstedet. Også den var hurtigt fremme og begyndte at skubbe M 3 til Simmel Bæk. Her fortsattes slukningen og langt om længe fik man bugt med ilden, nu hvor man havde vand nok. På dette tidspunkt var ca. 2/3 af vognen brændt, og det kunne nemt forudsiges, at M 3 aldrig kom ud at køre igen. Som så meget andet af privatbanernes materiel - altså ikke alene TKVJ's - var man faktisk overforsikret, idet

M 3 var forsikret for 350.000 kr. Men den gik forsikringsselskabet ikke på; erstatningen banen opnåede blev på 198.750 kr.

I 1954 foreligger der nu endeligt regnskab i forbindelse med modernisering af banen. Det mest interessante er vel hvad skinnebusserne har kostet, nemlig 590.654 kr. - SM 7, 8, 9 og 10. Hertil kommer prisen for tre påhængsvogne - SP 31, 32 og 33, som ialt beløb sig til 180.137 kr. Man kan vist godt sige, at banen har fået noget for pengene, idet disse køretøjers betydning rent økonomisk har gjort, at banen har kunnet klare sig nogenlunde i konkurrencen med bilerne, hvilket især viser sig ved, at man ikke har mistet rejsende, tværtimod er antallet af passagerer stigende, ihvertfald i en periode.

Driftsåret 1953/54 slutter med et underskud på 335.492 kr., hvilket er knapt 25.000 kr. mindre end året før. Banen prøver på at få del i så mange bilruter som muligt i oplandet langs banen. I dette driftsår har man overtaget ruten Hovborg-Bække-Kolding, og disse ruter som TKVJ nu kører, har tilsammen givet et overskud på 9.000 kr., så noget glædeligt kan man da finde i regnskabet. Af de godt 335.000 kr. banen har i underskud, beslutter et udvalg, der er nedsat til at tage sig af vanskeligt stillede privatbaner, at Trolldhedebanen skal have en dækning på 217.000 kr. Som tidligere nævnt er banen stærkt tyngt af reguleringstillægget - der er også på dette tidspunkt 62 pensionister mod 53 fastansatte. Dette tillæg er på nuværende tidspunkt omkring 275.000 kr.

Jeg har tidligere nævnt, at

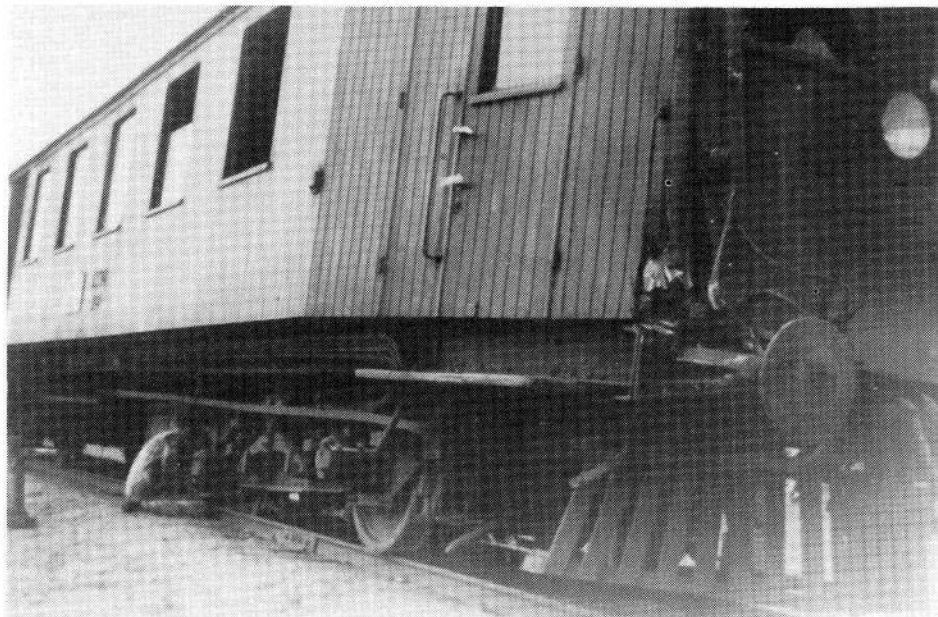
banen flyttede hovedkontoret op på Kolding station. Det har vist sig at være en fordel for banen, idet man har opnået en langt bedre kontakt med banens kunder end man havde før. Inden vi forlader driftsåret 1953/54 skal det nævnes, at man efterhånden næsten ikke kører med damp længere. I dette år har man kun kørt 620 km med damplokomotiverne og lokomotiv nr. 13 (3) er hugget op allerede i 1950, da man ikke ønskede at foretage stort eftersyn på en efterhånden godt nedslidt maskine, idet tendensen allerede i 1950 klart viste, at dampen var stærkt på retur.

I de følgende driftsår sker der ikke de helt store ting. Med beklagelse må det konstateres, at underskuddet bliver stadig større. Man sælger stadig småarealer, foretager enkelte forbedringer af stationer og i 1956 sælger man 39 udrangerede godsvogne, udrangerede fordi man ikke længere har brug for dem, da der bliver mindre og mindre gods at køre med.

Vognene sælges til en køber i Tyskland, idet det var muligt at få en langt højere pris derude end i Danmark. Man får godt 66.000 kr. for vognene. Desuden købte man et diesellokomotiv fra den nedlagte Horsens-Juelsminde bane, som fik overladt den udrændte Scandia motorvogn, gamle nummer 3. Den nye M 3 kostede 178.000 kr. og den endte sine dage på Varde-Nørre-Nebel banen som en art reservedelslager efter TKVJ's lukning.

Der sker også noget andet interessant eller godt eller hvad man nu vil kalde det. Efter diverse forhandlinger og drøftelser med kommuner og amter kan Trolldhedebanen glad bekendtgøre, at garantiperioden er forlænget med yderligere 10 år, regnet fra den 1. april 1956. Dette glade pip kommer nu først ret sent på året, faktisk først i december. Der er ingen tvivl om, at den arbejdsro, banen nu er sikret en halv snes år frem i tiden, giver et vist håb for fremtiden.

I 1957, nærmere betegnet den 25. august, kunne Trolldhedebanen fejre sit andet jubilæum, nemlig 40 år. I den anledning blev der i bække holdt en sammenkomst, der under festlige former markerede dagen. Selvfølgelig var der spisning igen garneret med et utal af taler. Det var vel også naturligt, at



M 3 er afsporet nord for Verst i 1948 efter sammenstød med lastbil. Foto: Jørgen R. Nielsen, Holbæk.

man mindedes gamle dage, og et kunne man være sikker på, at samtlige deltagere var helt enige om, at deres bane skulle bestå. Uden for denne kreds af festdeltagere, altså i sognene, var enigheden nu ikke så klippefast. Bortset fra den festlige sammenkomst i Bække blev dagen ellers ikke markeret særligt, kun var der på stationerne hejst flag i dagens anledning. Ja, man ønskede at banen skulle bestå, men jeg gad vide, hvor mange af deltagerne der inderst inde følte, at dette i det lange løb var muligt?

Årets regnskab viser igen stigende underskud, jeg skal ikke yderligere trætte med de sørgelige tal. På dette tidspunkt (1957) driver banen tre bilruter, der betjenes af 5 rutebiler, heraf er de tre ganske nye. Allerede i 1936 fik banen sin første bilrute, den næste kom i 1951, hvor Troldhedebanen overtog en del af den nedlagte Vejle-Vandel-Grindsted jernbanes opland med ruten Gesten-Gamst-Vejen. Den sidste rute kom som tidligere nævnt til i 1954 (Hovborg-Bække-Kolding).

Noget gods havde man dog at køre med i perioder. I efteråret havde man en del roevogne, og af en eller anden mærkværdig grund lejede man en rangermaskine hos DSB. Lokomotivets opgave var at samle roevognene for videre transport - hvorfor brugte man dog ikke egne lokomotiver? Men dette lejemål fik man en del "sjov" ud af, for det skete op til flere gange, at DSB-lokomotivet næsten kørte tør for vand og så måtte maskinen have hjælp af Falck, der assisterede den med en omgang vand fra en brandsprøjte.

Året sluttede med et af de sædvanlige uheld med at bil påkører tog. Den 17. december kørte en stor lastbil med anhænger i Sønder Omme over en med blinklys sikret overskæring, hvor den blev ramt af skinnebussen. Lastbil + anhænger var læsset med brunkul og dette tunge køretøj gjorde ikke uheldet mindre. Skinnebussen blev afsporet og stillede sig på tværs af sporet. Anhænger blev ved sammenstødet slynget op mod siden af skinnebussen, hvor mange ruder blev knust. Der var en halv snes passagerer i skinnebussen; de blev til alt held kastet ned på gulvet ved det voldsomme sammenstød. Til gengæld strømmede brunkul ind gennem de knuste ruder og begravede på det nærmeste de rejsende. Skinnebussen blev så medtaget, at det ikke var muligt at reparere den på banens

egne værksteder, så den måtte til Randers til Scandia for reparation. Regningen lød på næsten 40.000 kr. og det var mange penge i 1957.

Når vi nu er igang med uheld, så lad os lige tage et til, der fandt sted i Fitting i februar 1958. Et godstog bestående af et diesellokomotiv og en tankvogn kørte ind på stationens sidespor og væltede den ene skinnestreg. Resultatet kan man nok tænke sig til, en effektiv afsporing. Man måtte tilkalde Falck, der brugte det meste af en dag førend toget var kommet på rette spor igen. Det må siges at være et lidt usædvanligt uheld. Om årsagen til at en skinnestreg vælter, skal jeg undlade at komme nærmere ind på her!

Det er ikke de store begivenheder, der finder sted i 1958. Da regnskabet for 1957/58 foreligger er der igen underskud, til gengæld har rutebil-driften overskud på 16.000 kr. Personaletallet er gået meget ned, nu beskæftiger man kun 46 fastansatte, til gengæld har man ikke mindre end 66 pensionister at betale til, hvilket giver en udgift på ca. 415.000 kr. I løbet af året er bomanlæggene i Dybvadbro og Bække blevet erstattet af blinklys anlæg. I denne forbindelse kan nævnes, at det længe har været et stort, men indtil nu uopnåeligt mål at få bommene på Fynsvej i Kolding erstattet med blinklys og halvbomme.

Hvordan forløb så en generalforsamling? Den blev afholdt i Kolding, hvor bestyrelsens formand, i dette tilfælde et forhenværende amtsrådsmedlem fra Gesten, aflagde beretning for repræsentantskabet for driftsåret 1958/59. Til stede var desuden repræsentanter for den lokale presse. Formanden fremkom med en mængde tal for banens virke, bl.a. blev det oplyst, at man havde transporteret 255.000 rejsende med tog, og hver havde i gennemsnit rejst 23,5 km. Rutebilerne havde befordret 87.000 rejsende, hvilket sammenlagt med banens tal beløb sig til ialt 342.000, hvilket betød, at man daglig havde transporteret ialt 940 rejsende. Man havde befordret 31.000 t gods, ca. 62.000 bane-pakker og ca. 2.500 cykler. Middeltransportlængden af gods havde været ca. 44 km. Jeg skal her undlade at komme ind på alt for mange tal i denne sammenhæng, men trods lønstigninger på grund af lønningsreglementet, var underskuddet 1.000 kr. mindre end forrige år. Men nu skal man ikke glæde sig alt for tidligt over et

mindre underskud, for trods nedgangen bliver dette alligevel på omkring 322.000 kr. I forbindelse med de før nævnte 1.000 kr. skal det dog bemærkes, at alene rutebilerne gav et overskud på 20.000 kr. som banen har ædt en god bid af, man har jo fælles kasse i den sidste ende. Et andet tal, der fremkom, synes jeg man skal tage med. Der er nu 44 fast ansatte ved banen, men til gengæld har man nu 66 pensionister, som banen skal betale 423.000 kr. Når jeg nævner dette tal er årsagen den, at man får et lidt andet perspektiv til underskuddet ved at betragte denne udgift. I virkeligheden har man som tidligere nævnt overskud, hvis denne forpligtigelse faldt væk.

Formanden kommer efter alle disse tal, som jeg kun har taget en lille del af med, ind på driftens rationalisering. Han fremhæver at bestyrelsen fremdeles gør alt for at billiggøre driften. Man har i driftsåret afsluttet moderniseringen af rutebilerne, og har nu både til ruterne og til turistikørslen moderne dieselbusser til rådighed. Så jamrer man igen over bommene ved Fynsvej (jeg kan røbe allerede nu, at tilladelsen kom i november samme år), der hvis de blev gjort automatiske kunne spare banen for en masse penge. Formanden omtalte endvidere, at man på banen arbejdede meget med at få sporvedligeholdelsen mekaniseret, hvilket igen ville betyde store besparelser.

Så blev de ret mange sammenstød mellem tog og biler berørt. Ved disse sammenstød havde banen ikke skyld i nogen af uheldene. Derefter blev den nye overenskomst mellem staten og banen omtalt. Den skulle træde i kraft i løbet af efteråret. Det drejede sig om reguleringstillægget, der i sin gamle form bortfaldt i forbindelse med en ny lønningslov. Da dette blev fremført, var der utvivlsomt nogle der blev bange, men dette mareridt varede kun ganske kort, for formanden kunne berolige repræsentantskabet med, at kommunernes forpligtigelser ville forblive uændrede. Men tro nu ikke, at man var færdig med tal, for nu tog banens direktør fat med at oplæse regnskaberne. Da dette var overstået gik man over til valg af revisorer og revisor-suppleanter. Nu kunne generalforsamlingen endelig afblæses, og der var adskillige, der efter denne omgang trængte til noget styrkende.

Og så tager Troldhedebanen rigtigt spenderskoene på. I

april 1960 køber man for 15.000 kr. et DSB-lokomotiv. Det drejer sig om DF 130 (SNB 33), en maskine, som man så afgjort ikke er snydt med. Lige til banens lukning gør den glimrende nytte vel nok mest som trækraft i ballasttog. Til gengæld sælger man to Wintherthur lokomotiver, nemlig nr. 11 og 14, der uden tvivl har stået overfor et større eftersyn, for 16.500 kr. Da vi nu er ved de schweiziske maskiner, kan det oplyses, at nr. 12 overlevede banens lukning og blev solgt til Kolding Lokomotiv Klub i 1968. Når man tænker på banens anstrengte økonomi har man alligevel ikke været så flot med pengene endda, det var jo næsten en byttehandel, man gjorde. Desværre ender året igen med et underskud -21.000 kr. større end forrige år. At underskuddet ikke bliver større skyldes de sparebestræbelser, man til stadighed udfolder. For eksempel køber man en svellestoppemaskine, der allerede i løbet af et år skulle indtjene sig selv i form af sparede lønninger. Nu er der kun 41 fastansatte, idet 3 i løbet af året er afgået. Til gengæld må 3 pensionister nok være døde, for trods afgang er der stadig 66 pensionister. Man har forøvrigt transporteret 5

Gjæsten station, kort efter åbningen. Postkort i P.T. arkiv.

rejsende mere pr. dag end sidste år, for gennemsnittet er nu 945 rejsende daglig, indbefattet rutebiler.

At det ikke går særlig godt med hensyn til godsmængden kan man se, da banen udbyder 39 godsvogne til salg; de indbringer 37.000 kr., hvilket svarer til et gennemsnit pr. vogn på omkring 950 kr. Af den før så store godsvognpark er der nu i sommeren 1961 kun 25 vogne tilbage. Da vi nu er ved det rullende materiel, kan det lige indskydes her, at skinnebusserne efterhånden har kørt så mange kilometer, at det er nødvendigt at forny motorerne, et arbejde, der strækker sig over nogle år.

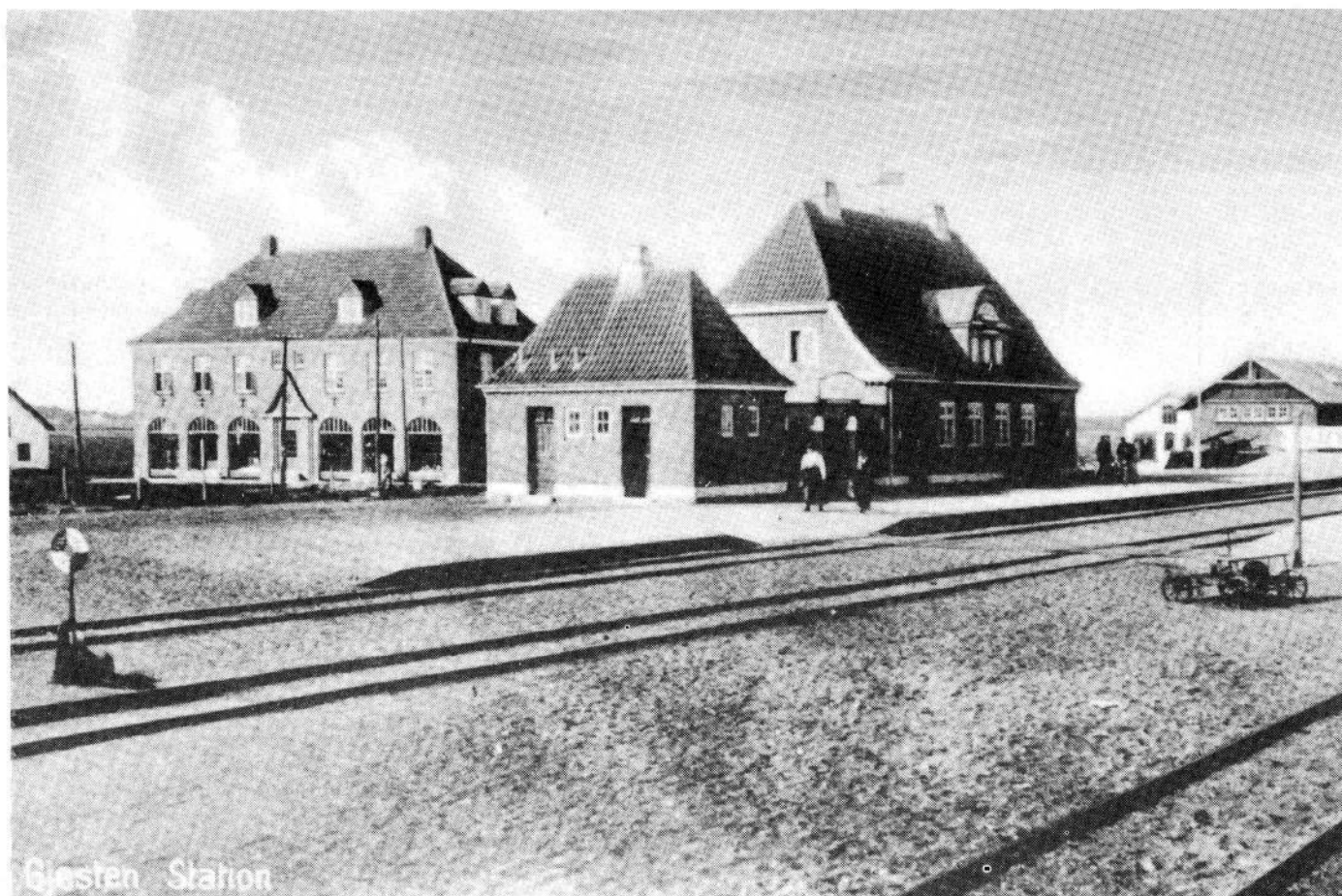
Det kniber ret ofte for bilister at stoppe, når blinklyset viser, at et tog er undervejs. Et enkelt eksempel fra juli 1962 viser dette. Først går en bil i stå midt på sporet, da bilisten søger at smutte over. Det lykkes skinnebusføreren at stoppe toget 2 m før det når bilen, men det var også en farebremning, der battede, han foretog. Føreren af skinnebusen tørrer sveden af panden og da bilen er skubbet væk fra sporet fortsætter toget mod Kolding. Da han nærmer sig overskæringen ved Fynsvej, ser han til sin rædsel, at en anden bil har gentaget nummeret og holder midt i sporet. Igen lykkes

det skinnebusføreren at få toget bremset før der sker en ulykke. Det var en noget mat banemand der bagefter kunne tage hjem og holde fyraften. Det er nok hændelser som disse, der gør, at banen supplerer de hidtidige blinklysanlæg i så stor udstrækning som muligt med lys-signaler i venstre side af vejen samt med klokker.

Så forhøjer DSB tilslutningsafgiften, hvilket er meget føleligt for banen, idet afgiften næsten fordobles til 101.000 kr. årlig. At denne udgift er så stor skyldes jo, at man har tilslutning til DSB tre steder. Trods besparelser alle mulige steder bliver underskuddet for 1961/62 83.000 kr. større end året før, ialt er underskuddet på ikke mindre end 416.172 kr.

Det i 1960 købte damplokomotiv var en god og driftssikker maskine, der samtidig havde en betydelig trækraft. Men til daglig brug var maskinen alt for dyr i drift, og da godstogene normalt kun bestod af ganske få vogne, havde man derfor hidtil klaret sig med at bruge M 2 eller M 4. Da disse to køretøjer efterhånden var noget vel gamle, eller sagt på en anden måde, knapt så driftssikre som før, anskaffer man fra Sverige et brugt, men velholdt diesellokomotiv.

Maskinen er bygget af Jung i Tyskland i 1951, har 400 hk,



Gjæsten Station

en egenvægt på 45 t og en længde på ca. 9 m. Dette dieseldrauliske lokomotiv købtes oprindeligt af Degerfors Jærnverk hvor det fik nr. 2. Maskinen kunne trække 500 t og havde nogen lighed med en Ardeltraktor. På Troldhedebanen fik den nr. 2. Den oprindelige M 2 blev hensat, den havde forøvrigt i en længere periode fremført det ugentlige tog med kreaturer fra Grindsted til Kolding. Efter at den i godt et år havde stået i remisen i Kolding, blev den endelig solgt til ophugning hos H.I. Hansen i Odense. M 3 blev nu reserve for den nye nr. 2.

Man satser stærkt på skinbussene, idet man moderniserer og fornyer materiellet. Efterhånden er belysningen blevet erstattet med lysrør, mens sæderne og vægbeklædningen er blevet helt fornyet, alt for at tækkes publikum, der da også stadig er godt tilfreds med "bussene", for når godsmængden falder, er man nødt til at give persontrafikken første prioritet. Det viser sig da også, at antallet af rejsende er svagt stigende. Men alligevel er underskuddet faretruende stort. Lønstigningerne er meget store, og det trods en yderligere afgang af personale, som nu tæller en styrke på kun 34 mand. Til gengæld er der næsten dobbelt så mange pensionister (66) hvilket bevirker at udgifterne til disse er på 532.000 kr. Året slutter med en underskud på næsten 566.000 kr.

Som man nok har fået et indtryk af, er uheldene ved overskæringerne et temmelig stort problem, derfor er banens bestyrelse glad for at kunne oplyse, at Krydsningsfonden nu i langt højere grad end før stiller penge til rådighed til bevilling af automatiske lyssignaler. Banen mener, at der er fem overkørsler, der bør sikres, og at de pågældende sogneråd bør udvise initiativ for at få sikret disse steder. Desuden vil alle banens overkørsler nu blive sikret med krydsmærker (småvejene).

På banens generalforsamling vedtog man desuden at sælge diverse jordstykker i Gesten og Sønder Felding, arealer som banen nu ikke længere havde brug for.

Det er glædeligt at det næste driftsår 1963/64 udviser et underskud, der er nogle få tusinde kr. mindre, men vi nærmer os garantiperiodens udløb med stærke skridt (1966). Af samme grund er banen allerede nu begyndt at arbejde på at få garantien forlænget, idet man vil indkalde til et møde

om dette penible spørgsmål. For at få denne garanti lover banen at man yderligere vil modernisere for ca. 2 mio. kr. En af årsagerne til dette store beløb er, at skinbussene er ved at blive temmelig nedslidte og snart står over for en udskiftning til trods for, at man løbende har moderniseret disse køretøjer.

I september 1965 søger banens direktør gennem 13 år sin afsked. Det er ikke på grund af alder, at han afgår; årsagen skal nok snarere søges i, at han har opgivet håbet om at få gjort banen rentabel. Han har fået en ny stilling - han er faktisk gået over til fjenden - ved Vejle Amts vejvæsen. Indrømmes skal det, at fremtidsudsigterne for TKVJ heller ikke ser alt for lyse ud. Som et lyspunkt kan dog nævnes, at det lykkes for banen at få garantiperioden forlænget til 1. april 1968. Der nedsættes samtidig et udvalg, der skal undersøge om det er muligt at banen kan fortsætte efter denne dato. Der bevilges 50.000 kr. over en 2-årig periode til dette arbejde. På grund af pensionsbyrden der ligger tæt op til det underskud man forventer, nemlig næsten 650.000 kr., hænger banen med en vis del i vandkorpen.

Der er nu kun 32 pensionsberettigede ansatte ved TKVJ, men der er over dobbelt så mange pensionister (det magiske tal 66), og det er altså dem, der koster dyrt.

Da banens fremtid er så uvis bliver der ikke antaget nogen ny direktør, men direktøren for Varde-Nørre Nebel banen påtager sig ansvaret for også at fungere som direktør på Troldhedebanen. Men glædeligt er det dog - midt i elendigheden - at der er en pæn fremgang af rejsende på omtrent 20.000.

Den før omtalte kommission har nu begyndt sit arbejde og er i fuld gang med at finde muligheder for overlevelse. Man foreslår at TKVJ forlænges fra Troldhede til Herning. Stigningen i passagertallet som jeg nævnte før, mener man skyldes, at Troldhedebanen har en hurtigere forbindelse til Herning og dermed også til Skjern og Holstebro end DSB kan klare, når man er rejsende fra de østlige egne. Parakdoksalt nok er det de nye lyntog, DSB har anskaffet, som er årsag til dette. Der er for få pladser, så man ikke altid kan være sikker på at komme med, derfor får TKVJ chancen for at erobre flere rejsende, der tilmed får en lidt mindre rejsetid. F.eks. klarer privatbanen turen til Herning

på 2 timer og 10 minutter mens man med ved at bruge DSB hele vejen må afsætte 3 timer og 15 minutter.

Nu da det kniber prøver storebror at åbne folks øjne for banens betydning. Stationsforstanderen i Kolding udtaler bl. a. at Troldhedebanen er en god leverandør med hensyn til såvel rejsende som gods (det er dog vist ikke meget gods, der transporteres mere!) og han tilføjer, at banen tilfører DSB en årlig indtægt på 25 mio. kroner!

Men alvorligere er det, at den kommission, der skal undersøge mulighederne for at banen vedblivende kan bestå, afgiver en negativ betænkning. Banen vil ikke kunne blive rentabel hverken ved den af bestyrelsen foreslåede modernisering og heller ikke ved at rationalisere. Hermed er faktisk banens dødsdom afsagt, og mulighederne for at banen kan fortsætte efter den to-årige garantiperiodes udløb i april 1968 må siges at være minimale. Det vil nu være svært at få kommunerne til at garantere videre drift.

For Troldhedebanen bliver 1967 skæbneåret. Det starter med at borgmesteren i Kolding i januar stiller forslag om at DSB overtager trafikken efter banens nedlæggelse. Det er faktisk et fingerpeg om kommunernes indstilling til den videre drift, for på dette tidspunkt er der endnu ikke truffet en afgørende beslutning om at standse banen, men det forventes at en ekstraordinær generalforsamling vil blive indkaldt. I mellemtiden viser det sig at selv ved salg af spor, bygninger og materiel vil TKVJ næppe kunne klare sine pensionsforpligtigelser (11,6 mio. kr.) samt udtrædelsesgodtgørelse til de ansatte uden pensionsordning. Man må helt opgive at danne et rutebilselskab for nogle af de penge salget ville indbringe.

Der er indkaldt til ekstraordinær generalforsamling den 30. marts. Her stemmer alle for at banen nedlægges den 1. april 1968. Det er nok værd at bemærke, at af de 8207 stemmer havde staten de 5679, som alle altså bliver brugt til at slå banen ihjel.

Andre problemer trænger sig på. Det viser sig nemlig meget vanskeligt nu overhovedet at holde driften i gang. En mængde af banens funktionærer har søgt om afsked og har fået den bevilget - man kan næsten bruge ordet "faneflugt". Man forlader altså den synkende skude mens tid er. Af den grund er

det nødvendigt at omskole rutebilchauffører, så de også kan køre skinnebusser, så banen derved kan holdes igang.

Midt i al den hurlumhej fejrer banen sit 50 års jubilæum. Som man sikkert kan forstå blev det ikke noget særligt festlig indslag i hverdagen, så lad os forbigå det i tavshed. Tidspunkter for de store jubilæer har banen aldrig været heldig med. Det bør dog måske i en parentes bemærkes, at banens forretningsudvalg fik en splendid forkost på Saxildhus i Kolding.

Nu er man optaget af helt andre problemer. Hvem skal overtage person- og godstrafikken; skal det være DSB (som gerne vil) eller skal det være private vognmænd (som også gerne vil). Meningerne er delte. Bortset fra Kolding, der har givet et tydeligt svar, er der ikke så få kommuner, der stadig vakler. Trafikministeren har en noget vattet holdning til spørgsmålet, for han er selvfølgelig også blevet spurgt. Han siger nemlig, at DSB må gøre, hvad man finder forretningsmæssigt rigtigt. Dette svar er fragtcentralen i Kolding ikke rigtig tilfreds med. Her kæmper man bravt for at få "jobbet".

En lejet G-maskine i depotet i Kolding ca. 1945. Der tages kul. Foto: Jørgen R. Nielsen, Holbæk.

Der kunne skrives mange sider om dette problem, men det skal jeg skåne læseren for!

En tilbagevendende begivenhed når en bane står over for lukning er nostalgien. En forbavsede mængde mennesker skriver i blade og aviser om de "gode gamle dage", da banen virkelig betød noget. Sådan er det også nu, hvor TKVJ står foran lukning. Men ikke alle indlæg er lige venlige. Sognerådsformanden i Grindsted benytter lejligheden til at tømme skraldespanden. Det er selvfølgelig barnernes egen skyld (han har sikkert selv bil), at det går som det gør. Han taler om lig af jernbanevogne, ingen lyntog o.s.v., så det er ikke noget under, at de rejsende ikke benytter togene, når de bl. a. skal ud til Vestkysten.

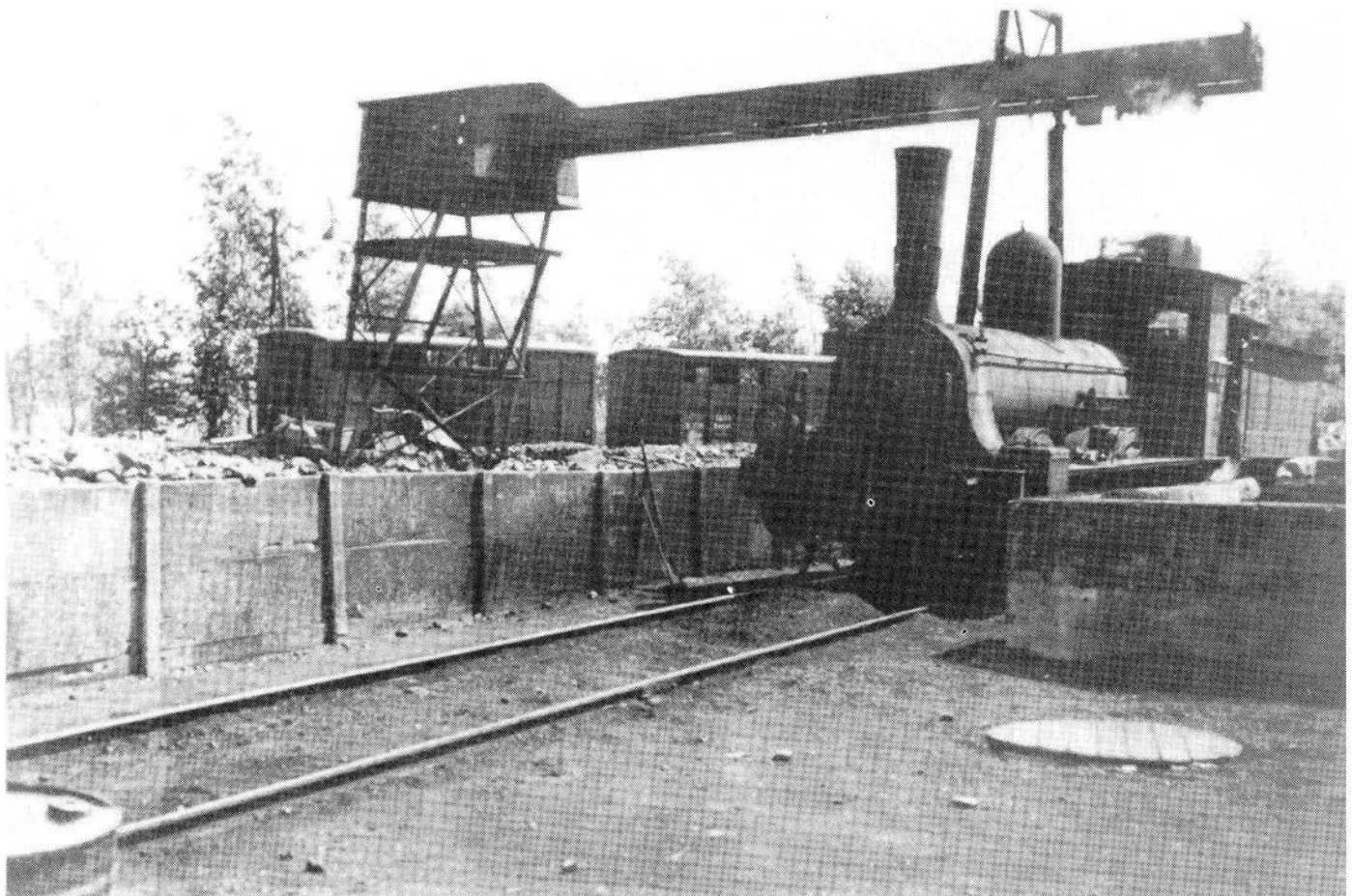
Nu er ikke alene mangel på skinnebusførere et problem. Fra og med 1. februar fratrådte ekspeditricen på Dybvadbro, forøvrigt banens mindste station efter sigende, sin stilling. Hvad gjorde banen så? Ganske enkelt, man nedlukkede stationen!

Nogen interesse er der dog stadig for banen. Kolding Lokomotiv Klub kunne den 24. marts samle ca. 200 deltagere til en afskedstur. Toget blev trukket af F 662, som sikkert har fået vand adskillige steder undervejs, og nok ved hjælp af

Falck. Det var i sidste øjeblik denne tur løb af stabelen, for den efterfølgende søndag lukkede banen. Om lørdagen medbragte godstoget direktøren og banens formand, der på denne måde fik lejlighed til at hilse på og sige farvel til personalet på de forskellige stationer. Den sidste dag banen kørte, var heldigvis ikke præget af den efter min mening noget malplacerede halløj, man har mødt på så mange andre lukkende baner. Togene 414, 415 og 416 blev delvis aflyst - af forsikringsmæssige grunde. Noget af materiellet blev senere afhentet i Grindsted og som "særtog" kørt til Kolding.

Og så fik befolkningen kærligheden at føle i form af store prisstigninger på op til næsten 60% på flere af billetterne. Hvad værre var, at rutebilerne slet ikke kunne overholde køretiderne og brugte langt mere tid på f.eks. strækningen Kolding-Grindsted end toget havde gjort.

Man begyndte straks på at sælge ud af materiellet. SM 8 fik Randers-Hadsund, mens SM 7, 9 og 10 købtes af VLTJ. M 2 kom til Hirtshals, damplokomotiv nr. 12 blev som nævnt solgt til Kolding Lokomotiv Klub, mens DF 130 senere på året kom til OHJ. Den 1/9 1968 blev den afsendt fra Kolding og via HTJ var den fremme i



Holbæk dagen efter. M 3 og 4 blev solgt til VNJ.

Skinnerne blev købt af firmaet Løgstrup i Randers som inden den 1. maj 1969 skulle være færdige med optagningen. Den nordlige strækning fik sporet fjernet af vejgående traktorer og lastbiler, mens man fra Grindsted mod Kolding brugte den "gode gamle" metode med køretøjer på skinner. Her brugte man ETJ M 2 (og M 4?) samt et par undervogne. Som et kuriosum kan nævnes, at den 1. december 1968 var TKVJ reduceret til en længde af 34 km!

Løgstrup købte sporet for ialt 800.000 kr. Nogle af vognene gik til ophugning bl.a. i Odense, mens andre gik til veterbaner. Kolding Lokomotiv Klub fik bl.a. E 91, C 21 samt en åben godsvogn (købt tilbage fra DSB (PUR 9897)). Som man ser blev materiellet spredt for alle vinde.

Og så nogle kedelige tal. Regnskabsåret 1966/67 udviste et underskud på 1,7 mio. kr. Til trøst kan det nævnes, at det sidste driftsår banen levede var underskuddet "kun" 1,15 mio. kr. I det sidste år banen levede, var personalet reduce-

Det var ikke alle reparationer, banen selv kunne klare - men så var Frichs parat til udrykning!
Foto: Jørgen R. Nielsen, Holbæk.

ret til 17! mens man havde 62 pensionister, som man sikrede ved at lade Statsanstalten for Livsforsikring overtage forpligtelserne ved at indbetale 5,8 mio. kr. Uheldigvis havde man ikke pengene, så endnu en gang måtte kommunerne holde for og indbetale de pålignede beløb.

Nu lukker man jo ikke "bare lige" en bane. Det forventes at hele afviklingen vil tage mellem 3 og 4 år, og det er i forhold til mange andre privatbaner i samme situation ret hurtigt.

Selvom sporet er optaget og det meste af materiellet er solgt, kommer der stadig små pip fra banen. Blandt andet hører man i 1970 om vanskeligheder ved salget af M 2. Jung ville gerne købe M 2 tilbage, men desværre kan man ikke få lokomotivet startet, så salget bliver annulleret. Så slipper man endelig af med de gamle remiseområder, idet Kolding kommune køber dem. Desværre bliver dette køb også 3 skinnerbusvognes død. Man har ikke kunnet få dem solgt, så ved kommunens overtagelse af arealet er man nødt til at afhænde vognene. Først i 1971 blev remiser, værksteder og hovedkontor revet ned. Der var flere lejere til disse faciliteter, men kommunen bestemte alligevel, at det hele snarest skulle fjernes, trods det, at der ikke var taget bestemmelse om arealernes anvendelse.

Så skal det lige nævnes, at det går a.h.t. efter Troldhedebanens lukning med hensyn til både gods- og personbefordringen. De selskaber, der har fået overbragt opgaven kan ikke få det til at løbe rundt økonomisk, og må derfor søge om støtte hos kommunerne, hvilket afslås. Dette har til følge, at lukning af godsekspeditionen og indskrænkninger i driften finder sted. Selv i Grindsted ærgrer man sig, men nu er det for sent. Her erklærer man ligeud, at man aldrig får så gode forbindelser som da banen eksisterede. Hertil kommer, at det er ikke så få virksomheder, der lukker eller flytter andre steder hen efter banernes ophør.

Ja, nu må vi vist efterhånden være ved vejs ende. Der kunne skrives mange ting endnu om banen, men da dette er en artikel - løst og fast - og ikke en bog, må vi nok slutte her. Igen er et kapitel af dansk jernbanehistorie slut, men hvis man tager en tur på disse egne, vil man stadig kunne færdes på banen: gående eller cyklende, idet der flere steder er oprettet naturstier på banens gamle planum; rigtig jernbane er det jo ikke - men alligevel! Vi der har kørt på banen kan da få visse associationer ved at stå på sådant et gammelt jernbaneterræn.

J.G.



Vore Færgeoverfarter

SALLINGSUNDOVERFARTEN (1. del)

Gennem århundreder foregik overfarten mellem Mors og det øvrige Jylland ved hjælp af rofærger, store robåde, der foruden passagerer også kunne medtage gods, levende dyr og et enkelt hestekøretøj. Færgestederne var de samme som i dag, til Thy over Næssund, til Thy's nordlige del over Feggesund eller Vildsund samt over Sallingsund til Salling på det smalleste sted mellem PINEN (Salling) og PLAGEN (Mors).

Sidstnævnte overfart var den vigtigste ikke mindst som følge af, at en stor del af det på Mors opdrættede kvæg, der var bestemt for de store markeder sydpå, blev færget over på dette sted.

Rofærgerne var naturligvis et i høj grad usikkert transportmiddel ikke mindst ved vintertid og under ugunstige vejrforhold i det hele taget. Endvidere var sejladsen forbundet med nogen risiko for de ombordværende, hvorom adskillige

Stationsterrænet i Nykøbing Mors omkring århundredskiftet. Maskine litra N (Arkiv: J.G.)

i tidens løb indtrufne ulykker vidner. Hertil kom den totale mangel på bekvemmeligheder ombord i færgefartøjerne.

I 1852 begyndte det i England indkøbte postdampskib LIMFJORDEN sejladsen på en rute mellem Aalborg, Løgstør, Nykøbing og Thisted. Skibet sejlede 3 dobbeltture om ugen og betød naturligvis en betydelig forbedring af samfærdselsforholdene ikke mindst for så vidt angår personbefordringen, idet der fra Aalborg var dampskibsforbindelse med København.

Beboerne på Mors var imidlertid mest interesseret i en dampskibs(færge)forbindelse mere lokalt mellem Nykøbing og Glyngøre. Muligvis har krigen i 1864 sinket udviklingen. Først ved en lov i 1871 blev regeringen bemyndiget til at tilvejebringe en dampskibsforbindelse mellem Nykøbing Mors og Glyngøre, hvor der skulle anlægges en havn. Bemyndigelsen omfattede tillige anlæg af landeveje til den nye havn i Glyngøre samt den landingsbro ved Nykøbing, der også var indeholdt i loven.

Den ovenfor nævnte lov indeholdt en bestemmelse om, at færgefarten over Sallingsund skulle overtages af Nykøbing

kommune, der derefter traf foranstaltninger til færgefartens igangsættelse. Af arbejder, der herefter kom til udførelse, kan nævnes bygning af en stenmole syd for den allerede eksisterende havn i Nykøbing og ligeledes bygningen af den tidligere nævnte anløbsbro ved Ørodde, der skulle bruges under ugunstige vejrforhold.

For statskassens regning blev der hos Burmeister & Wains Skibsværft i København bygget et mindre dampskib til overfarten. Dampskibet, der fik navnet SALLINGSUND, var hensigtsmæssigt indrettet med passagerkahyt agter, god dæksplads midtskibs til befordring af levende dyr og vogne samt et lille lastrum forude. Herudover var der apering for skibets fører og besætning.

Sejladsen på Sallingsund-overfarten med det nye dampskib blev påbegyndt den 20. november 1873 og betød et stort fremskridt for trafikken til og fra Mors og ikke mindst for købstaden Nykøbing. Ganske vist kunne is om vinteren hindre eller besværliggøre trafikken, men disse vanskeligheder var jo kun af forbigående art. Ved de øvrige overfartssteder på Mors forblev rofærgerne i



NYKØBING MORS.
Baneterrænet.

drift i mange år endnu. Først den 17. juli 1905 blev der ved Vildsundoverfarten sat en lille dampfærge i fart til afløsning af rofærgerne, medens der endnu skulle gå mange år ved de øvrige overfarter før rofærgerne blev erstattet af små motorfærger.

Efter at der nu var kommet dampskibsforbindelse over Sallingsund, var Morsingboernes næste ønske bygningen af en jernbane gennem Salling til Glyngøre. I Skive ville man derved opnå forbindelse med landets øvrige jernbanenet, hvad naturligvis ville være af stor betydning for ikke alene beboerne på Mors, men også for hele Salling. Som ved næsten alle andre af datidens jernbaneprojekter var der megen uenighed om det betimelige i et sådant projekts gennemførelse og ikke mindst i Skive var der stor modstand herimod.

Enden på de mange forhandlinger, der fulgte efter det første møde om jernbaneplanerne i 1874, blev vedtagelsen af loven af 18. februar 1881, hvorefter den projekterede jernbane skulle udgå fra Skive og ende i Glyngøre samt anlægges som statsbane.

Anlægget af Sallingbanen, der fik en samlet længde på 28,6 km, påbegyndtes i efteråret 1882, og den 14. maj 1884 kunne banen indvies. Ved en festmiddag, der afholdtes i Nykøbing Mors i den anledning,

udtalte statsbanernes daværende generaldirektør Niels Holst ønsket om, at der så snart som muligt blev tilvejebragt en jernbanefærgeforbindelse mellem Glyngøre og Nykøbing Mors, således at jernbanevogne kunne befordres helt til denne by.

Sallingbanen blev iøvrigt anlagt som en meget let bane med en overbygning bestående af 17,5 kg/m skinner. Dette spor blev senere udvekslet med 22,5 kg/m skinner, der igen i trediveerne blev udvekslet med 37 kg/m skinner. Banens maksimalhastighed var oprindelig 45 km/h, men blev ved indlæggelsen af de sværere skinner sat op til 75 km/h.

Indtil videre fortsatte sejladsen mellem Glyngøre og Nykøbing Mors med S/S SALLINGSUND og i kommunalt regi. Indlysende var imidlertid de fordele, der ville opnås, dersom statsbanerne overtog færgefarten og indsatte en dampfærge i stedet for dampskibet samt byggede en station i Nykøbing. Foreløbig overtog statsbanerne sejladsen med S/S SALLINGSUND fra den 1. april 1885.

Statsbanerne udarbejdede herefter et fuldstændigt projekt til en jernbanefærgeoverfart over Sallingsund. I Glyngøre med færgehavn øst for den eksisterende havn, medens færgehavnen i Nykøbing tænkte placeret lige syd for den eksisterende havn. Der kunne have været opnået en kortere sejl-

længde ved på Morssiden at have placeret færgelejet på den ene af de to odder, der omgiver havnen i Nykøbing, Ørodde eller Refshammer. En sådan placering ville dog have været ubekvem for indbyggerne i Nykøbing og desuden have krævet udførelsen af en jernbaneforbindelse ind til byen.

Efter lovens vedtagelse af Rigsdagen gik man i gang med anlægsarbejderne, der i Glyngøre væsentligst omfattede bygningen af det nye færgeleje samt forskellige ændringer af stationen, herunder sporudvidelser, flytning af lokomotivdrejeskiven og brovægten samt anlæg af en kulgård for Søfartsafdelingen.

I Nykøbing var anlægsarbejderne mere omfattende. Efter en række ekspropriationer af forskellige arealer gik man i gang med bygningen af det nye færgeleje. Hele området blev inddæmnet og arbejdet udførtes i en tør byggegrube. Den bortgravede jord blev i tipvogne transporteret til nogle små holme, der lå på det sted, hvor den nye station skulle anlægges. Opfyldningen af arealet skete endvidere ved jord- og stenmaterialer, der kom fra uddybningsarbejdet ved den nye sejlrende, der udførtes af et dampdrevet uddybningsfartøj.

Glyngøre stations område med vandtårn og remise. 7/9 1957, foto: Ib V. Andersen.



I forbindelse med bygningen af stationen og færgehavnen i Nykøbing Mors havde man allerede dengang anlagt af en eller flere nye jernbaner på Mors i tankerne, hvorfor stationsanlægget på nogle punkter fik et foreløbigt præg. Nærmest færgelejet blev der opført en midlertidig stationsbygning - som det hed - den kendte lange lave én-etages bygning, som alligevel kom til at fungere som færgeekspeditionsbygning i alle de år, der var færgeforbindelse til Nykøbing Mors. Stationskontoret blev indrettet i godsekspektionen, der lå i en bygning mellem færgeekspeditionen og den oprindelig påtænkte stationsbygning. Denne blev opført ved Jernbanegade som en 2-etages bygning, som tænkt indrettet til stationsbygning, når driften på de påtænkte jernbaner på Mors blev påbegyndt. Foreløbig blev der i bygningen indrettet tjenesteboliger for personalet, og heri skete der ingen ændringer i stationens levetid. Nykøbing Mors station blev iøvrigt udstyret som enhver anden station dengang, selv en lokomotivremise manglede ikke, med 2 spor og drejeskive (effektiv længde 12,8 m). Endvidere fandtes fast læsekran samt side- og enderampe.

Glyngøre 28/7 1970. Der rangeres med færgevogne. Færgeren er MORSØ.
Foto: Ib V. Andersen.

Alle de nye anlæg ved overfarten var færdige i begyndelsen af september 1889, og den 2. september 1889 ankom dampfærgeren LILLE-BELT til Nykøbing Mors medførende 1 lokomotiv og 4 godsvogne. Færgeren prøvede færgelejet, hvorefter lokomotiv og vogne kørte i land for første gang at befære stationens skinnelegeme. De med færgeren følgende honoratiories besøgte iøvrigt den midlertidige stationsbygning, der var festligt oplyst af gaslamper, og alt blev fundet i orden. Dampfærgen blev herefter påbegyndt fra den 1. oktober 1889.

Dampfærgeren LILLE-BELT var som bekendt statsbanernes ældste og mindste dampfærge. Oprindeligt bygget til sejlads på Lillebæltsoverfarten mellem Strib og Fredericia, senere efter åbningen af Masnedøoverfarten stationeret ved denne overfart for så senere at afløse ved Odde-undoverfarten, hvor søsterfærgeren FREDERICIA sejlede. H/F LILLE-BELT var vel nok allerede ved sin indsættelse på Sallingsundoverfarten forældet, men kom alligevel til at gøre tjeneste i en meget lang årrække, inden den i 1922 blev udrangeret og solgt til ophugning.

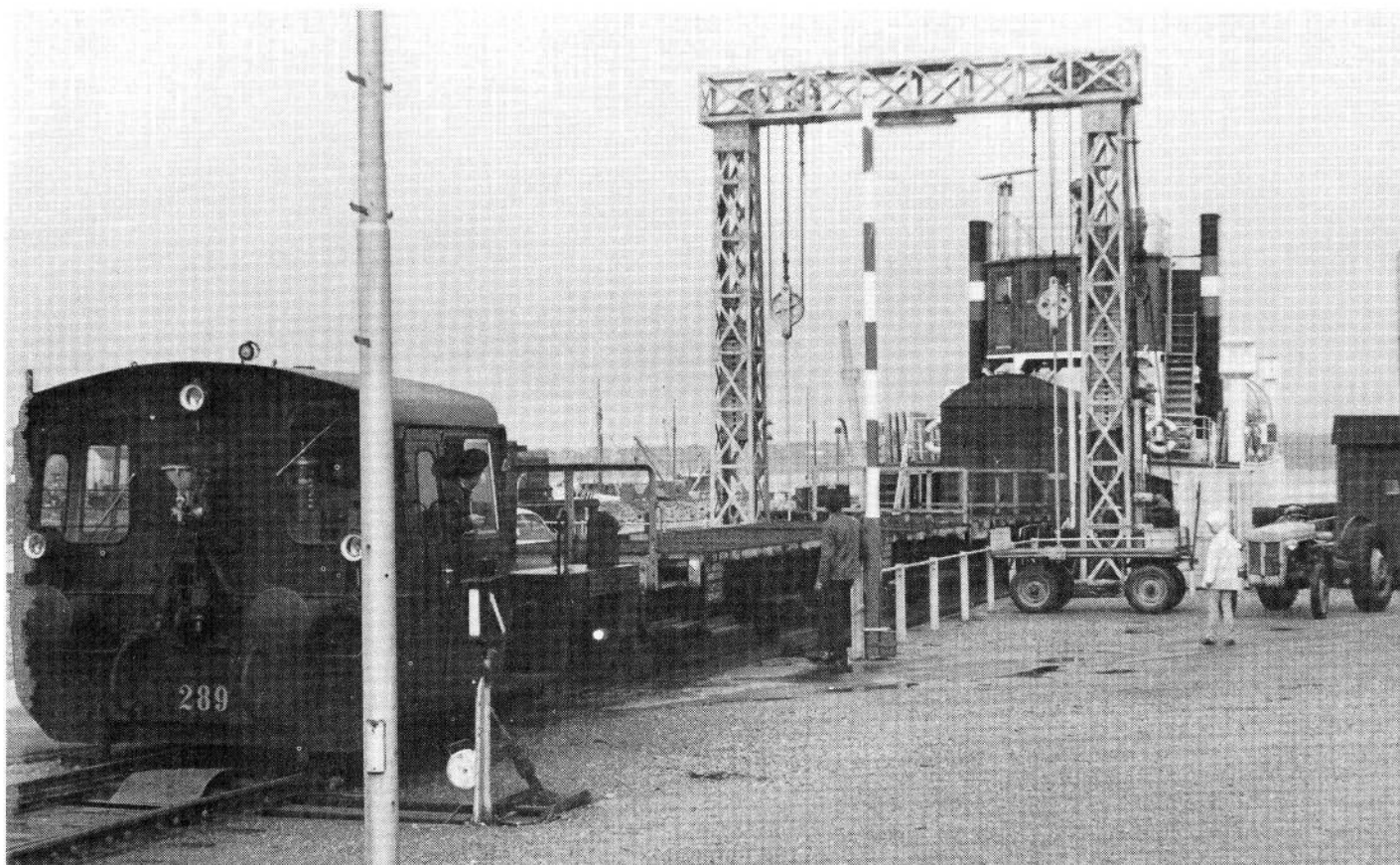
Efter indsættelsen af H/F LILLE-BELT på overfarten var S/S SALLINGSUND afløser- og reserveskib på overfarten, og lejlighedsvis sejlede H/F FREDERICIA afgivet dertil fra Odde-undoverfarten, hvor blandt an-

det S/F VALDEMAR afløste i den faste færgeres fravær.

Da der om vinteren ofte forekommer is i Limfjorden, oftere end i de øvrige danske farvande, var dette et tilbagevendende problem på Sallingsundoverfarten. H/F LILLE-BELT kunne nemlig som alle hjulskibe ikke sejle i selv forholdsvis let is, idet skovlhjulene ved en sådan sejlads hurtigt ville blive ødelagt, og derfor måtte færgeren under sådanne forhold hurtigt tages ud af fart og erstattes med reserveskibet, der var et skrueskib, hvormed sejladsen i isen kunne opretholdes længe end med hjulfærgeren. Lejlighedsvis afløste også forskellige andre af statsbanernes små dampskibe ved Sallingsundoverfarten som f.eks. S/S MASNEDSUND, der kom fra overfarten med samme navn.

Isvanskelighederne kunne imidlertid som bekendt også blive så store, at selv skrue-dampskibene ikke kunne sejle. I denne situation var der kun mulighed for overfart ved benyttelse af isbåde, hvoraf der ved overfarten var stationeret 5 stk. Isbådstransport forekom adskillige gange, eksempelvis i vinteren 1893 henholdsvis i dagene 20.-30. januar og 26. februar til 7. marts.

Foruden isen kunne vandstandsforholdene forhindre sejlads med dampfærgeren, og også i disse tilfælde blev reserveskibet sat i fart. Endvide-



re kunne der opstå maskinskade eller andre tekniske problemer med færgen, selv om disse efter driftsberetningerne at dømme ikke forekom så ofte.

Reserveskibet S/S SALLINGSUND forblev ved overfarten i mange år indtil den i 1901 blev solgt til Dansk Biologisk station, hvorefter den lille damper fik navnet JAPETUS STEENSTRUP. Skibet blev ophugget i 1932.

Når reserveskibet nu kunne undværes var det iøvrigt bl.a. fordi H/F FREDERICIA nu også blev stationeret ved Sallingsundoverfarten, efter at H/F INGEBORG var kommet til Odde-sundoverfarten som denne overfarts faste færgе.

Tilstedeværelsen af statsbanernes to ældste dampfærger ved Sallingsundoverfarten var efterhånden som årene gik ikke tilfredsstillende, og rigtigt var det også at færgerne efter århundredskiftet var både gamle og umoderne.

Dette blev i 1906 erkendt af statsbanernes daværende søfartsinspektør Frits Hammer, der i en intern skrivelse til Direktøren for Trafikafdelingen nævnte, at H/F LILLE-BELT var i en så mædelig forfatning, at den burde udrangeres, og at færgen i det hele taget var kassabel.

Kritikken af færgemateriellet fik i begyndelsen af 1908 yderligere næring, da H/F FREDERICIA kom til Glyngøre med en læk i bunden, således at man måtte sejle tilbage til Nykøbing kun medtagende passagerer og post og ingen jernbanevogne.

Nu er det ikke fordi statsbanerne forsøgte noget med hensyn til vedligeholdelsen af færgerne. På H/F LILLE-BELT blev der i der følgende år gentagne gange foretaget store reparationer, hvorved færgen blandt andet fik nye skorstene i forbindelse med en omfattende kedelreparation, hovedreparation af hovedmaskinanlægget, nyt sliddæk på vogndækket og nyt brodæk samt nye styrehus. En så moderne ting som elektricitet ombord fik færgen dog ikke (som den eneste af samtlige statsbanefærger), der var trods alt grænser for, hvor meget man ville ofre og færgen var jo vitterlig gammel.

Overfartens anden færgе H/F FREDERICIA blev ligeledes repareret på forskellig måde, bl.a. med nye skorstene. Endvidere blev en del bundplader fornyet i 1908/09, hvilket som det fremgår af det foregående var uomgængeligt nødvendigt. Tillige fik færgen nye vingehuse samt elektrisk lys ombord.

Om nogen udskiftning af færgemateriellet blev der således ikke tale, og efter udbruddet af den første verdenskrig i 1914 steg trafikken ved alle overfarter så meget, at omstationering af en bedre og nyere færgе til Sallingsundoverfarten ikke var mulig.

Tiden stod på en måde stille ved overfarten som så mange andre steder i årene op til den første verdenskrig. De nye tider sporedes dog alligevel, i 1906 blev broklapperne forstærket, således at færgerne kunne overføre automobiler direkte på vogndækket. Tidligere måtte køretøjer til overførsel først anbringes på en åben godsvogn før ombordkørsel på færgen. Da denne ordning ved færgefartens påbegyndelse i 1889 blev indført må den nok have forekommet de fleste som et tilbageskridt, idet rejsende med hestekøretøj til overførsel med S/S SALLINGSUND var vant til at møde kort tid før damperens afgang og at få køretøjet med direkte på skibets dæk.

Ib V. Andersen

Færgelejet i Nykøbing M. I lejet LILLE BELT og ved skibsbroen MASNEDSUND. det var bygget hos B&W 1880 og blev solgt 1916. (Arkiv: J.G.)



Jernbanens Grundlove

POLITI-ANORDNING

for

JERNBANER UNDER PRIVATDRIFT

Vi Christian den Niende, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg,

Gøre vitterligt: I Henhold til § 22 i den under 11. Maj 1897 emanerede Politilov for de under Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende Sørunder, hvorefter Lovens Bestemmelser med de fornødne Lempelser ved kongelig Anordning helt eller delvis kunne gøres gældende for de under Privatdrift værende Jernbaner, ville Vi herved allernaadigst have fastsat efterfølgende Poliiti-Anordning for Jernbaner under Privatdrift.

I

Om Adgangen til Jernbanens Terrain.

§ 1

Det er forbudt alle og enhver - undtagen dem, der høre til Jernbanens Personale, eller som i Embeds eller Bestillings Medfør dertil ere berettigede, eller som dertil have Jernbanestyrelsens Tilladelse - at betræde eller færdes paa Banen med tilhørende Skraaninger, Dæmninger, Grøfter, Broer og andre Anlæg uden for de over Banen førende Overkørsler og Overgange, saavel som at færdes paa Stationerne uden for de for Publikum i Almindelighed eller betingelsesvis aabnede Lokaliteter eller inden for disse sidste, naar ikke de for Adgangen stillede Betingelser ere opfyldte.

Vogne, der skulle afhente eller afsætte Personer eller Gods paa Stationer, maa kun holde paa de dertil bestemte Steder foran Stationerne eller ved Læssesporene.

Uden særlig Tilladelse af Jernbanestyrelsen er det ikke tilladt nogen at tage Ophold i Erhvervsøjemed paa Jernbanens Territorium.

§ 2

Ingen maa egenmægtig aabne Luknings- eller Afspæringsindretninger for offentlige Overkørsler og Overgange eller overskride dem, naar de ere lukkede.

Offentlige Overkørsler og Overgange, der ikke ere forsynede med Lukkeindretninger eller kun med Drejekors eller lignende, maa ikke benyttes, naar Tog kan ses eller høres at nærme sig.

§ 3

Private Overkørsler og Overgange maa ikke benyttes, naar Tog kan ses eller høres at nærme sig.

Led for private Overkørsler og Overgange forsynes af Jernbanestyrelsen med et Lukkeapparat, der fastholder Ledet, naar det lukkes, og med en Laas, til hvilken en Nøgle leveres hver berettiget Bruger een Gang. Enhver Bruger skal lukke Ledet, hver Gang det er benyttet, medmindre forefaldende Markarbejder kræve en vedvarende og uafbrudt Brug af Overkørselen, i hvilket Fald Ledet ved Brugerens Foranstaltning under Afbenyttelsen skal undergives paa lideligt og stadigt Tilsyn og lukkes, naar det paa gældende Markarbejde afbrydes eller ophører.

Enhver berettiget Bruger er med Hensyn til Overkørselens eller Overgangens lovmæssige Benyttelse lige over for det offentlige ansvarlig for de Forseelser i saa Henseende, som hans Folk under Udførelsen af det dem overdragne Arbejde gøre sig skyldige i.

Det er forbudt uvedkommende at benytte private Overkørsler og Overgange.

§ 4

Ingen maa lade Kreaturer eller Køretøjer færdes paa Banen uden for Overkørslerne eller Overgangene eller holde stille med dem paa disse.

Kreaturdrifter skulle føres med særlig Forsigtighed over Banen. Det samme gælder om Plove, Harver, Træstammer og andre tunge Genstande.

Sporvogne ere med Hensyn til Passage over Jernbanens Spor underkastede de Forskrifter, der derom gives af Ministeriet for offentlige Arbejder.

II

Om Udgravninger i Nærheden af Jernbanen og om Telegraf- eller Telefonledningers Anbringelse over eller under Banen.

§ 5

Ingen maa uden Jernbanestyrelsens Samtykke foretage Udgravninger i en saadan Nærhed af Jernbanens Grund eller Havnespor, at der derved kan opstaa Fare for Driften.

Det er forbudt uden Jernbanestyrelsens Samtykke at føre Telegraf- eller Telefonledninger og deslige over eller under Banen.

III

Om Jernbanespor i offentlig Gade eller Vej.

§ 6

Til Sikring af Driften af Jernbanespor (Havnespor, Forbindelsesspor og deslige Spor) paa offentlig Vej eller Gade bestemmes følgende:

- a. Rummet over og paa begge Sider af Sporet skal holdes frit for faste og løse Genstande indtil de Grænser, som Ministeren bestemmer.
- b. Det skal saavidt muligt undgaas at køre med almindelige Vogne og drive Kreaturer paa langs af Sporet saavel som at lade saadanne holde stille i Sporet eller i dets umiddelbare Nærhed. Naar Togs Ankomst signaliseres, skulle alle Fodgængere, Ryttere, almindelige Køretøjer og Kreaturdrifter vige Sporet og holde sig i mindst 4 Fods Afstand fra nærmeste Skinne.
- c. Al Kørsel og Kreaturdrift paa tværs af Sporet er forbudt, saa snart et Togs Ankomst signaliseres. Medens et Tog passerer tværs over en Vej eller en Gade, skulle alle Køretøjer saa vidt muligt holde sig i mindst 20 Fods Afstand fra nærmeste Skinne.

IV

Om Flytning af Jernbanevogne.

§ 7

Paa Stationerne foretages Jernbanevognes Flytning af Jernbanens Funktionærer; private Folk maa kun med Stationspersonalets Tilladelse og under dettes Kontrol foretage saadan Flytning.

Paa Havnesporene skal Jernbanevognes Flytning ligeledes foretages af Jernbanens Funktionærer. Dog skulle Forsendere eller Modtagere, for hvem Jernbanevogne ere stillede til Raadighed, eller deres Folk være berettigede til, naar ingen Jernbanefunktionær er eller hurtigt kan komme til Stede, paa Havnebanernes Læssespor at foretage saadanne mindre Bevægelse af disse Vogne, som Losning og Ladning uomgængelig kræver, under Iagttagelse af de Forsigtighedsregler, som Ministeriet maatte foreskrive.

V

Om de rejsendes Forhold under Kørselen.

§ 8

Saalænge et Tog er i Bevægelse, er det forbudt at stige ind i eller ud af Toget eller hjælpe andre dertil saavel som egenmægtig at aabne Vogndørene.

Al Ind- og Udstigning skal ske paa den dertil bestemte Side af Toget.

§ 9

Det er de rejsende forbudt fra Toget at udkaste Genstande, hvorved Personer eller Ejendom kunne beskadiges.

§ 10

Ingen rejsende maa under Kørselen ved Anvendelse af Nødssignal eller Nødbremse søge at standse Toget eller at hidkalde Hjælp, medmindre det er nødvendigt for at afværge Forbrydelse eller Ulykke.

VI

Om Forskrifter til Opretholdelse af Orden og Sikkerhed.

§ 11

Enhver, der opholder sig paa eller søger Adgang til Jernbanens Territorium eller benytter dens Materiel, er pligtig uvægerlig at rette sig efter de almindelige Forskrifter, der af Jernbanestyrelsen inden for dens Myndighedsomraade gives til Opretholdelse af Driftens Orden og Sikkerhed, og som ere behørig kundgjorte paa Jernbanens Territorium, Stationer eller i Togene; ligeledes er enhver pligtig at rette sig efter de særlige Forskrifter, der meddeles ham af Jernbanens ved Uniform eller andet Tegn kendelige Personale i Embeds Medfør.

VII

Straffebestemmelser m.m.

§ 12

Den Bruger af private Overkørsler og Overgange, som forsømmer at lukke det derfor anbragte Led, straffes med en Bøde af 2 Kr.; enhver, der i øvrigt gør sig skyldig i Overtrædelse af de i de foregaaende Paragrafer omhandlede Forbud eller Forskrifter straffes med Bøder fra 1 til 100 Kr. Sagen behandles som offentlig Politisag. Bøden tilfalder Statskassen.

Med Hensyn til visse mindre af de i det foregaaende omhandlede Forseelser skulle de af Ministeriet i Henhold til Lov af 11. Maj 1897 § 12 for Statsbanerne fastsatte Bøder være gældende for de private Jernbaner med den Virkning, at Sagens videre Forfølgning bortfalder, naar den skyldige paa Vedkommende Jernbanefunktionærs Forlangende betaler den for den paagældende Forseelse fastsatte Bøde; for Betalingen skal der samtidig gives ham skriftlig Tilstaaelse.

§ 13

Jernbanens ved Uniform eller andet Tegn kendelige Funktionærer ere berettigede til paa eller umiddelbart ved Jernbanens Territorium at anholde den, der gør sig skyldig i en Forbrydelse mod Driftens Sikkerhed; den anholdte bliver ufortøvet at aflevere til Politiet.

Den, der gør sig skyldig i en efter § 12 strafbar Forseelse og ikke straks afgør Sagen efter Paragrafens 2. Stykke, kan ligeledes anholdes, saafremt han ikke paa tilfredsstillende Maade stiller Sikkerhed for Bødeansvaret eller i alt Fald godtgør, hvem han er, og at han har fast Bopæl her i Landet.

§ 14

Den, som forsætlig ødelægger eller beskadiger Jernbanens Ejendele eller det under Jernbanens Varetægt værende Gods og Materiel, ifalder, for saa vidt han ikke vil være at anse med højere Straf efter den almindelige, borgerlige Straffelov, Bøder efter nærværende Anordnings § 12.

§ 15

Den, som ødelægger eller beskadiger Jernbanens Ejendele eller det under Jernbanens Varetægt værende Gods og Materiel, er pligtig straks at yde Erstatning herfor.

For mindre Beskadigelser af det faste og rullende Materiel saavel som af Inventargenstande, Ruder og deslige kunne de Normalpriser, som af Ministeriet maatte være fastsatte i Henhold til Lov af 11. Maj 1897 § 15, anvendes med bindende Virkning ved Erstatningens Bestemmelse, dog ikke ud over et Beløb af 50 Kr. for hver Beskadigelse. For saadanne Erstatningsbeløb kan Udpantning finde sted, saafremt vedkommende har anerkendt sin Forpligtelse til at erstatte det paagældende Beløb.

§ 16

Enhver, der overtræder de i nærværende Anordnings § 11 omhandlede Forbud og Forskrifter af Jernbanestyrelsen, kan af Tjenestepersonalet udvises, om fornødent med Magt udsættes, af Jernbanens Tog saavel som af Jernbanens Territorium.

VIII

Om Politiets og Jernbanepersonalets Pligt til gensidig at støtte hinanden.

§ 17

Politiet er pligtigt paa Forlangende at understøtte Jernbanens Personale i Haandhævelse af de for Banen givne Ordens- og Sikkerhedsbestemmelser. Ligeledes er Jernbanepersonalet pligtigt at støtte Politiet i dettes Tjeneste paa Jernbanens Territorium, for saa vidt den Jernbanepersonalet paahvilende Tjeneste, særlig Sikkerhedstjenesten, tillader det.

IX

Om Jernbanepersonalets Forhold overfor Publikum.

§ 18

Jernbanens Personale skal stedse i Tjenesten uden Persons Forskel vise Besindighed, Høflighed og al den Imødekommen, som kan forenes med Opfyldelsen af Tjenestens Fordringer.

Paa Forlangende af rejsende skal enhver tjenestegørende Jernbanefunktionær være pligtig at opgive sit Navn, sin Stilling og sit Tjenestenummer, om der er tildelt ham et saadant.

§ 19

Klager over Personalet, Befordringen eller andre Jernbanen vedrørende Forhold kunne fremsættes mundtlig eller skriftlig for Personalets foresatte eller Jernbanestyrelsen, saa og af rejsende indføres i de af Styrelsen autoriserede Ankeprotokoller, hvoraf et Eksempplar skal være til Raadighed paa hver Station.

Alle Klager skulle hurtigst muligt undersøges og besvares, naar Klageren har opgivet sit Navn og sin Bopæl.

X

Om glemte eller tabte Genstande.

§ 20

Glemte eller tabte Genstande, der findes i Jernbanens Befordringsmidler eller i dens Lokaler, der ere bestemte til Afbenyttelse for rejsende, skulle tilbagegives Ejeren, naar han kendes eller kan opspørges; i modsat Fald skal Jernbanen opbevare dem i 12 Maaneder og derefter fremlyse dem i Berlingske Tidende (efter 1. April 1904 i den i Henhold til Lov af 23. Januar 1903 udkommende Statstidende).

Bilag.

Bekendtgørelsen om de af Ministeriet i Henhold til Politilov for Statsbanerne af 11. Maj 1897 § 12 fastsatte Bøder for mindre Overtrædelser af bemeldte Lov, hvilke Bøder ifølge foranstaaende Politianordnings § 12, 2. stk. tillige skulle være gældende for de private Jernbaner, er saalydende:

I Henhold til § 12 i Politilov for de under Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende Søruter af 11te Maj d.A. fastsætter Indenrigsministeriet herved Bøderne for efternævnte Overtrædelse af de i bemeldte Lovs §§ 1-12 omhandlede Forbud og Forskrifter saaledes.

§ 1

En Bøde af 20 Kr. fastsættes for den rejsende, som under Kørselen ved Anvendelse af Nødsignal eller Nødbremse søger at standse Toget eller at hidkalde Hjælp, uden at det er nødvendigt for at afværge Forbrydelse eller Ulykke. Samme Bøde fastsættes for den, som i øvrigt i Strid med de i Vognene opslaaede Forskrifter bevæger Togline eller Nødbremsetræk eller bryder Plomben for sidstnævnte.

§ 2

En Bøde af 15 Kr. fastsættes for dem, som

Indløses Sagerne ikke inden 1 Maaned efter Fremlysningen, kunne de sælges ved offentlig Auktion, der afholdes af Jernbanen med eller uden Auktionsdirektørens Mellekomst. Overskuddet af Auktionen med Fradrag af mulig paaløbende Fragt og Oplagspenge tilfalder den for Jernbanens Personale oprettede Sygekasse, eller saafremt en saadan ikke findes, en anden Jernbanen vedrørende Kasse efter nærmere Bestemmelse af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ere Sagerne let fordærvelige, kunne de straks sælges paa bedst mulig Maade. Med Overskudet forholdes som foran angivet; dog kan det tilbageføres af rette vedkommende i Løbet af 3 Maaneder efter Salget.

Rede Penge skulle dog straks afleveres til Politiet tillige med de glemte Genstande, sammen med hvilke de maatte være fundne; paa samme Maade forholdes med let antændelige og eksplosive Sager og desl.

§ 21

Denne Anordning træder i Kraft d. 1. Januar 1904.

Fra samme Tidspunkt træde de endnu gældende Bestemmelser i Forordningen af 5. Maj 1847 ud af Kraft, for saa vidt de under Privatdrift værende Jernbaner angaar.

Et Uddrag af denne Anordnings Bestemmelser vil være at opslaa paa et iøjnefaldende Sted saavel paa alle Banegaarde og Holdepladser som i Jernbanekuperne.

Hvorefter alle vedkommende sig allerunderdanigst have at rette.

Givet paa Fredensborg, den 17de November 1903

Under Vor Kongelige Haand og Segl

Christian R.
(L.S.)

C. Hage.

- a. egenmægtig aabner Luknings- eller Afspærringsindretninger for offentlige Overkørsler eller Overgange eller overskrider dem, naar de ere lukkede,
- b. naar Tog kan ses eller høres at nærme sig, kører, rider, driver Kreaturer eller transporterer Plove, Harver, Træstammer eller andre tunge Genstande ad offentlige Overkørsler eller Overgange, der ikke ere forsynede med Lukningsindretninger eller kun med Drejekors eller lignende, eller ad private Overkørsler eller Overgange,
- c. kører, rider, driver Kreaturer eller transportere de under b. nævnte tunge Genstande paa Banen med tilhørende Skraaninger, Dæmninger, Grøfter, Broer eller andre Anlæg uden for de over Banen førende Overkørsler og Overgange,
- d. holder stille paa Overkørsler eller Overgange med Kreaturer, Køretøjer eller de oftnævnte tunge Genstande.

§ 3

En Bøde af 5 Kr. fastsættes for den, som

- a. hvor Billetkontrollen er henlagt til Stationerne, begiver sig til eller fra Tog, Perroner eller Ventesale ad andre Veje end dem, som dertil ere bestemte.

- b. flytter Jernbanevogne paa Stationer uden Stationspersonalets Tilladelse eller paa Havnespor med Tilsidesættelse af de i Loven fastsatte Begrænsninger eller af de af Indenrigsministeriet foreskrevne Forsigtighedsregler.

§ 4

- En Bøde af 2 Kr. fastsættes for den, som
- a. uberettiget gaar paa Banen med tilhørende Skraaninger, Dæmninger, Grøfter, Broer eller andre Anlæg uden for de over Banen førende Overkørsler og Overgange,
- b. færdes paa Station, Færge eller Skib uden for de for Publikum i Almindelighed eller betingelsesvis aabnede Lokaliteter eller inden for disse sidste, naar ikke de for Adgangen stillede Betingelser ere opfyldte, alt for saa vidt Forholdet ikke falder ind under nogen af de foregaaende strængere Bødebestemmelser,
- c. naar Tog kan ses eller høres at nærme sig, tilfods passerer offentlige Overkørsler eller Overgange, der ikke ere forsynede med Lukningsindretninger eller kun med Drejekors eller lignende, eller private Overkørsler eller Overgange.
- En Bøde af 2 Kr. kan endvidere i Medfør af Politilovens § 12, 1ste Punktum, af Jernbanepersonalet afkræves den Bruger af private Overkørsler eller Overgange, som forsømmer at lukke det derfor anbragte Led.

§ 5

- En Bøde af 1 Kr. fastsættes for den, som
- a. holder med Vogn for at afhente eller afsætte Personer eller Gods paa en Station uden for de dertil bestemte Steder foran Stationen eller Læssesporene,

- b. uden særlig Tilladelse af Statsbanestyrelsen tager Ophold i Erhvervs Øjemed paa Statsbanedriftens Territorium, Færge eller Skib,
- c. medens et Tog er i Bevægelse, eller under Vognes Ombord- eller Ilandsætning til eller fra Færgerne, stiger ind eller ud af Toget eller hjælper andre dertil eller egenmægtig aabner Vogndøre,
- d. stiger ind eller ud paa den ikke dertil bestemte Side af Toget,
- e. gaar om Bord i eller forlader Færge eller Skib, naar Landgangsbro ikke er anbragt,
- f. udkaster fra Toget Genstande, hvorved Personer eller Ejendom kunne beskadiges.
- En Bøde af 1 Kr. fastsættes endvidere for den, der overtræder Politilovens § 11 ved saadanne mindre betydelige Urdener, der stride imod Statsbanestyrelsens kundgjorte Forskrifter.

§ 6

Naar den skyldige paa vedkommende Jernbanefunktionærs Forlangende betaler den for den paagældende Forseeelse i de foregaaende Paragraffer fastsatte Bøde, bortfalder Sagens videre Forfølgning; for Betalingen skal der samtidig gives ham skriftlig Tilstaaelse.

§ 7

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1ste Oktober 1897.

Hvilket herved bekendtgøres til Efterretning og Iagttagelse for alle vedkommende.

Indenrigsministeriet, den 24. September 1897

Rettelser & Suppleringer

SUPPLEMENT TIL
EN DUFT AF AMERIKA
(SP 1/1988)

To læsere, J. Guldbæk Christensen og Bjørn Lemming Pedersen, har hver for sig bidraget med velkomne oplysninger til supplerings af artiklens tekst.

JGC har meddelt, at billedet side 35 forestiller Mount Baker i staten Washington, ikke langt fra grænsen til Canada. Bjerget er ca. 10.750 fod højt = godt tre en kvart kilometer, og JGC mener, at det er set fra vest eller sydvest. Det kan være jernbanen mellem Vancouver og Seattle, man har i forgrunden. (Den tilhørte Great Northern, fra 1970 indgået i Burlington Northern, og eksisterer endnu. Men der er også andre muligheder. Der var før i tiden også en østligere jernbanelinie fra Seattle mod nord; den tilhørte Northern Pacific. Desuden var der i området vest og sydvest for

Mount Baker flere tværgående sidelinier, som formentlig må med i overvejelserne. Nærmere kan man nok ikke kommet det - indtil videre i hvert fald).

Videre har JGC til billedet side 34 oplyst, at Holland i Michigan kan udelukkes, og at Holland i Pipestone County i Minnesota samt Holland i den canadiske provins Manitoba er sandsynlige muligheder. Sidstnævnte havde 428 indbyggere i 1965.

BLP mener, at det må være Holland i Manitoba, man ser. Lake of the Woods ligger jo på grænsen mellem USA og Canada, og en silo fra Lake of the Woods Milling Co. er fundet på et billede på en anden præriestation i Manitoba: Ninga. Også vingesignaler på udligger kan pege på Canada. (Hvis det er Holland i Manitoba, som er afbildet side 34, er synsretningen øst. Og det drejer sig da om en sidelinie til Canadian Pacific's hovedlinie fra øst til vest. Denne sidelinie udgår fra Winnipeg og løber mod vest, syd for Assiniboing River, hvorimod hovedstrækningen her ligger nord for floden, som den så krydser ved Brandon. Første del af sidelinien - Manitoba South Western Colonization Railway - var under

bygning i 1881 samtidig med, at den transkontinentale linie krøb ud fra Winnipeg mod (nord)vest. På et kort fra 1886 over CP med tilsluttede linier er endestationen for SWCR netop Holland, men sporene er siden ført betydelig længere mod vest.)

Til billedet side 33 har BLP oplyst, at artiklens tolkning af køreplanstavlen i hvert fald ikke passer med hensyn til sidelinien mod nordvest; den går til Blackwell. Ifølge John B. McCall: Coach, Cabbage & Caboose - Santa Fe Mixed Train Services - var der på strækningen til Blackwell fra 1901 til 1914 to daglige blandede tog i hver retning, undtagen søndag. Fra 1915 til 1934 var der kun ét dagligt blandetog i hver retning, søndag stadig undtaget. Og siden 1934 har der kun været godstrafik. I en artikel i Trains fra april 1984 omtales Ponca City i øvrigt som en af de endnu bemandede 15 stationer i Santa Fe's Middle Division.

Mange tak for hjælpen til JGC og BLP fra artiklens forfatter, som har tilføjet det i parentes anførte efter at være sat på sporet igen!

BILLEDGALLERIET



Herover: NPMB godstog med nr. 6 i Præstø, august 1959
 (foto Søren Jørgensen). Nederst: Kolding 5/6 1965. N 208
 + N 205 (med godstog mod Lunderskov) (foto: A. Kernwein)



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!

Koncepten til disse linier skrives ned på en højhellig Skærtorsdag - mens jeg venter på, at foråret skal komme, så jeg kan gå i haven og rode lidt i jorden.

Vinteren har jo været meget mørk for der har ikke været sne til at lyse op (heldigvis efter min mening). Det er nok derfor, at der ikke er indsendt vinterbilleder til Billedgalleriet.

Min i sidste nummers Nyt Fra Redaktionen indeholdte skjulte opfordring (og den var godt gemt) til vore læsere om at skaffe nye abonnenter "lykkes" ikke, så derfor går jeg lige på og hårdt nu: Kære læser, hvis du ønsker at SIGNALPOSTEN stadig skal holde sidetallet og kvaliteten på "gamle højder", så er det bydende nødvendigt, at du hjælper med til at styrke økonomien ved at skaffe mindst én ny abonnent!!! (Samme resultat kan forresten opnås ved at skaffe én annonce - stor eller lille).

I disse dage er antallet af fornyelser af abonnement "kun" nået op på 833, og dette i forbindelse med faldet i løssalget burde jo medføre en nedgang i oplagstallet, som igen gennem de seneste år har ligget på 1.200 eksemplarer.

Men paradoksalt nok kan jeg glæde vore læsere med, at oplagstallet er øget til 1.600 eksemplarer - og hvordan kan det nu gå til??

Jo - SIGNALPOSTENS udgivere fik i juledagene 1987 en usædvanlig kærkommen "fjer i hatten", eller "et klap på skulderen" eller hvad man nu vil kalde det, idet Helsingør Jernbane Klub ønskede at udsende SIGNALPOSTEN til sine medlemmer som en del af deres medlemsblad!

De i henvendelsen indeholdte roser til redaktionen tør jeg slet ikke gengive - jeg rødmer stadig.

Vi sagde selvfølgelig straks ja tak, og selv om den økonomiske aftale ikke har til hensigt at berige den ene af parterne på den andens bekostning, så betyder den dog alligevel, at jeg - i hvert fald i dette nummer - tør forhøje sidetallet til 56!

Jeg håber at samarbejdet med HgJK vil blive frugtbringende for begge parter.

SKRIFTLIG AUKTION

Jeg havde regnet med at kunne "holde fri" fra en auktion i år. Men da der er flere, der uopfordret har fremsendt udbudsliste, og da der iøvrigt var en lille bunke tilovers fra tidligere, har jeg alligevel besluttet mig for at gennemføre en auktion også i 1988.

Betingelserne er de sædvanlige (bortset fra den obligate porto-forhøjelse) og gentages her: Auktionsliste klar ca. 1/6 1988. Tilbudsfrist 15/9 1988.

Betaling 30 dage efter påkrav. Den bydende skal vedstå sit bud til 1. december 1988 (og i denne forbindelse en bøn: Hvis du ikke har til hensigt at følge reglerne, så lad være med at byde!).

Varerne leveres snarest efter at betaling er indgået.

Du indsender (snarest) en konvolut med målene 230 x 330 mm, påført dit eget navn og adresse og frankeret med kr. 7,10 (= brevporto 3. sats) til redaktionen.

Du får tilsendt auktionsbetingelser og udbudsliste i 2 eksemplarer.

Du noterer dine bud og returnerer det ene eksemplar af udbudslisten i underskrevet stand senest den 15. september 1988 til redaktionen.

Meget hurtigt derefter får alle tilbudsgivere tilsendt resultatet af auktionen samt videre "ordrer".

Husk at ved lige bud vinder det, der først kom redaktionen i hænde.

Jeg undgår heller ikke denne gang at skulle oplyse om ret-

telser til forlagslisten (bragt på side 47 i nummer 1):

Følgende enkeltnumre (afsnit B) er udsolgt siden sidst:

9. årgang nr. 6,

11. årgang nr. 6

15. årgang nr. 2.

Vi har ikke opgivet at bringe midtarkstegninger af rullende materiel, men arbejder på at finde en form, så også nogle få (og velvalgte) tekstanmærkninger, skemaoplysninger, fotos m.v. kan bringes på tilstødende side(r). Det er også redaktørens hensigt inden længe igen at hjemse Rigsarkivet for at låne flere bygningstegninger fra "gamle dage".

Vor efterlysning af free-lancere har endnu ikke givet resultat - men jeg håber da, at der kommer nogen hen ad vejen.

Til gengæld har vi fået kontakt med et par "illustrationsleverandører", som jeg vil kalde dem. Det er mennesker, som på et eller andet tidspunkt i deres liv har samlet noget sammen om et af de emner, som vi behandler i SP, og som nu stiller materialet til rådighed for vore "grådige" fingre. Nogle af resultaterne kan beskues i dette nummers "nedlagte".

Måtte der komme mange flere henvendelser af denne art!

Man må også gerne sende fotos til Billedgalleriet. Jeg ved godt, at jeg har en hel del liggende i venteposition, og jeg indrømmer også, at vi skylder at bringe et mere fast tilbagevendende Billedgalleri af rimeligt omfang - det kniber bare stadig med at få sider tilovers til dette formål. Selv med det øgede sidetal denne gang lykkes det ikke!

Jeg håber læseren har været rimeligt tilfreds med dette nummer, og siger på genhør i 24. årgang, nummer 3, der forventes afsendt herfra omkring den 22. august 1988!

Holtrup