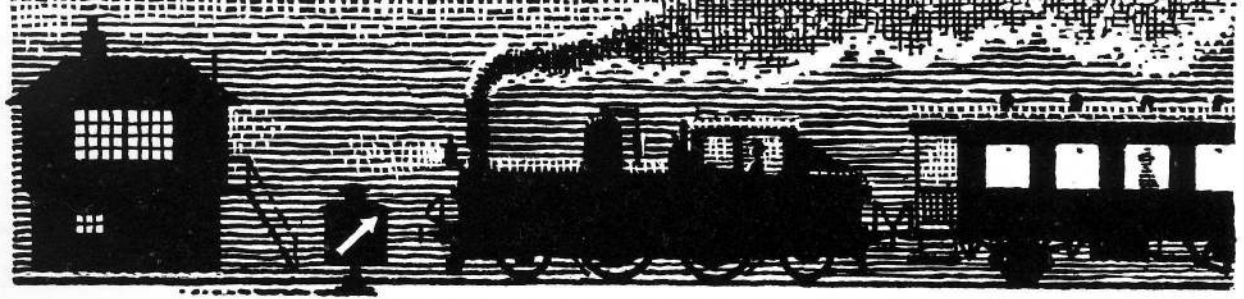


# SIGNALPOSTEN



## SIGNALPOSTEN

**25.** årgang **1989** 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 af gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro **6 49 47 22** under redaktionens adresse.

**ABONNEMENTSPRIS** for 25. årgang, 1989  
Kr. 140,- incl. 22% moms.

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

**Redaktionens medlemmer:** Poul Adamsen, Hans Alkjær, Ib V. Andersen, Ole Faurhøj, J. Groth og 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 free-lancere 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 derom.  
Tal med redaktionen!

## 25. ÅRGANG, NUMMER 2 JUNI 1989

### INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, Kolding Sydbaner	51
Historiske Pluk: Kolding station	66
Vi bygger: en Køf'producents bekendelser	80
En Køf'byggers bekendelse	82
Transformertårne	84
Litteratur m.v.	94
Klubnyt	94
Nyt fra redaktionen	96

**Forsidebilledet:** Sådan så der ud ved Enghave maskindepot i 1956. Næsten alt på billedet er fortid i dag (Foto: Bent Lauritsen)

# Nedlagte Baner

## KOLDING SYDBANER

### Forhistorien:

Efter at det i 1863 havde vist sig, at statsbanen fra Kolding sydpå mod Flenborg ikke ville blive anlagt gennem de 8 sogne syd for Kolding (Stenderup, Sdr. Bjert, Vejstrup, Hejls, Vonsild, Dalby, Ødis og Taps), som ved fredsslutningen efter krigen i 1864 havde fået lov til at forblive i kongeriget, men derimod vestover forbi Lunderskov, blev der i de følgende år gentagne gange rejst krav om lokale jernbaneanlæg. Første gang et lokalt jernbaneanlæg kom på tale var i 1880, senere i 1892, men der kom intet ud af planerne ved de to lejligheder.

I januar måned 1899 blev der i Sdr. Bjert afholdt et møde om et lokalt jernbaneanlæg. Det blev besluttet at nedsætte et udvalg, der fik det noget besværlige navn "Udvalget for Tilvejebringelse af et Jernbaneanlæg i Sognene Syd for Kolding". Udvalget fik den 29/3 1899 af Ministeriet for offentlige Arbejder tilladelse til at lade statsbaneanlæggene udarbejde et projekt til de påtænkte jernbaner, og det forelå i september måned 1901.

Videre kunne man på dette tidspunkt ikke komme med projektet, da der netop da indkom en mængde forslag om bygning af

nye jernbaner fra alle egne af landet, hvis videre behandling m.v. Ministeriet for offentlige Arbejder fandt det mest hensigtsmæssigt at henvise til en særlig kommission. Denne kommission blev først nedsat den 25. april 1904, efter at den frist indenfor hvilken der i henhold til jernbaneloven af 8. maj 1894 kunne gives eneret på anlæg og drift af private jernbaner, var udløbet den 31. marts 1904.

Ret hurtigt efter jernbaneanlæggens nedsættelse blev det af statsbaneanlæggene i 1901 udarbejdede projekt indsendt til behandling tillige med et andet om koncession. Projektet indeholdt forslag om bygning af i alt 3 smalsporede jernbaner med sporvidde 1 meter gennem de nævnte 8 sogne, nemlig

1. Kolding-Hejls
2. Kolding-Taps-Ødis og
3. Taps-grænsen.

Udgifterne til bygning af den først nævnte jernbane var anslået til kr. 940.000,- og for Ødislinien til kr. 560.000,-, medens der for strækningen Taps-grænsen ikke var udarbejdet noget overslag. Sidstnævnte forslag var iøvrigt betinget af tilslutning til den i 1899 åbnede

kredsbane Haderslev-Christiansfeld.

For jernbanen Kolding-Ødis var udarbejdet et alternativt forslag, hvorefter såvel denne bane som banen til Hejls skulle have samme udløb fra Kolding og først deles ved Straarup. Udgifterne ved gennemførelse af dette forslag blev anslået til ca. kr. 554.000,-, d.v.s. kun en ganske ringe besparelse i forhold til omkostningerne ved bygningen af den direkte bane Kolding-Ødis uagtet at linien Straarup-Ødis ville blive ca. 2 km kortere. Årsagen var den, at sidstnævnte bane ville komme til at gennemløbe et vanskeligere terræn end den direkte bane.

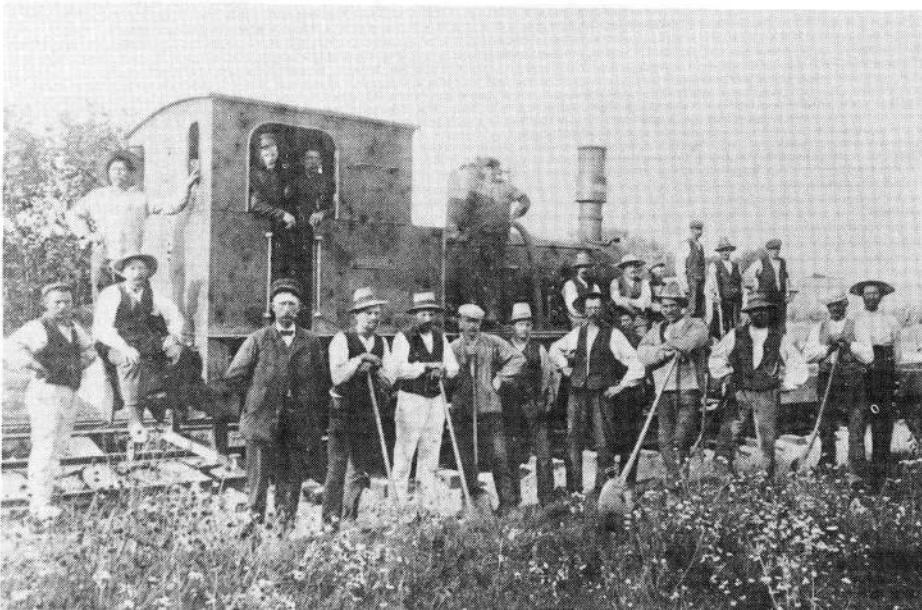
Banernes overbygning var tænkt udført med 15 kg/m skinner i grusballast (Egtvedbanens overbygning lå med 12,5 kg/m skinner), stationsanlæggene forholdt sig beskedne og det rullende materiel af nogenlunde samme art som det ved Kolding-Egtvedbanen anvendte.

I begrundelsen for bygning af de nævnte jernbaner blev det fremhævet, at banerne ville komme til at gennemløbe en frugtbar og velbefolket egn, således at man ventede, at den uden vanskeligheder kunne bære sin drift, måske endda give et passende overskud.

Endvidere blev det anført, at det lå nært at overveje en forbindelse med de metersporede kredsbaner syd for grænsen. For en sådan forbindelse skulle der også være stor interesse i Tyskland. Herved ville baneanlægget få mere end lokal betydning selv om afstanden til den normalsporede hovedbane Lunderskov-Vamdrup-Flensborg kun var omkring 15 km.

Yderligere blev det påpeget, at forholdene for bygning af en privatbane mellem Taps og Christiansfeld var særlig gunstige, idet afstanden mellem disse to byer kun var ca. 1 mil med landegrænsen omtrent midtvejs.

**Anlægsarbejde ved Kolding Sydbaner i 1910/11. Lokoet hedder Vestkysten (Arkiv: Brodersen)**



# KEJ

# KS

1000 mm. 1435 mm. Vandløb

Station eller holdeplads

Trinbræt

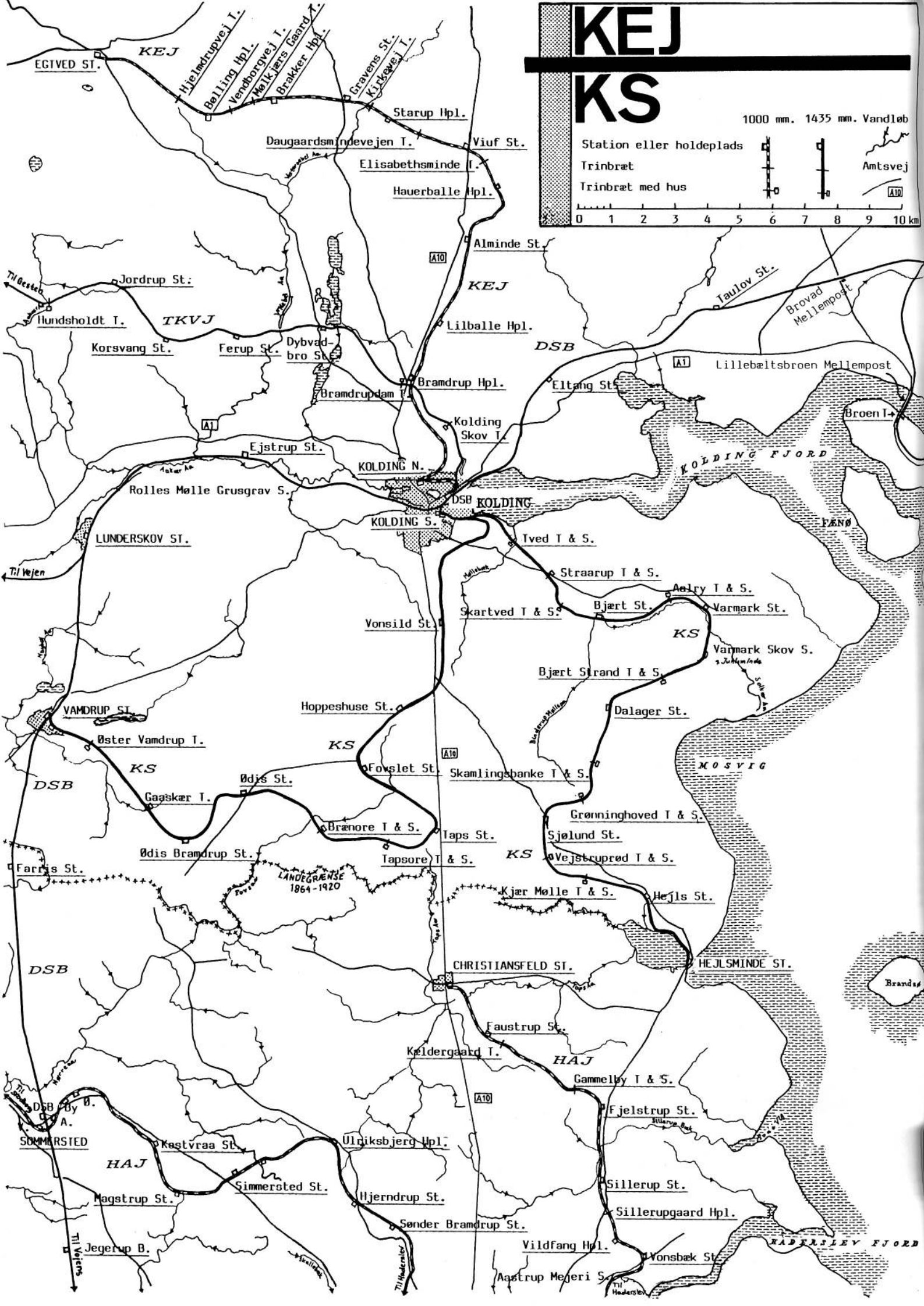
Trinbræt med hus



Amtsvej

A10

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



Ved behandlingen i jernbanekommissionen var der nogenlunde enighed om at anbefale bygningen af Kolding-Hejlsbanen, hvorimod der for de to andre baners vedkommende var temmelig delte meninger. Strækningen Taps-Ødis blev således udeladt i første omgang, men atter medtaget, da trafikministeren i Rigsdagssamlingen 1906/07 forelagde forslaget. Derimod var strækningen Taps-grænsen udeladt.

Jernbaneprojekterne kom imidlertid atter til drøftelse i det lokale jernbaneudvalg. Her var man fremdeles af den opfattelse, at der burde anlægges en jernbane til Ødis, og at der fra Taps på denne bane skulle anlægges en bane til grænsen. Man ønskede fremdeles at holde mulighederne for en tilslutning med kredsbanerne syd for grænsen åben. Det blev derfor foreslået at anlægge banen til Taps over Ødis og kun forlænge den, så fremt tilslutningen syd for grænsen kunne sikres. Statstilskuddet for forlængelsen Taps-grænsen blev foreslået ansat til kr. 100.000,-.

Af forskellige årsager kom disse planer ikke til udførelse, og i stedet begyndte man i Vamdrup at arbejde på at få den nye privatbane ført dertil. Der blev derfor foreslået en linieføring Kolding-Taps-Vamdrup.

Det kan i dag være vanskeligt at se, hvilken interesse Vamdrup kunne have i et østfra kommende jernbaneanlæg. Byen, der indtil 1920 var grænsestation, havde ingen særlige erhvervsforetagender med større transportbehov, men derimod især en del embedsmænd fra de forskellige etater, som naturligt nok gav en del rejsende til og fra byen. Forbindelsen til byen

med statsbanen til Lunderskov var imidlertid efter den tids forhold tilfredsstillende med gode muligheder for at rejse til/ fra resten af landet.

Det lokale jernbaneudvalg gik derfor imod planen om at føre banen til Vamdrup. Virkeliggørelsen af denne plan ville fordyre anlægget med ca. kr. 300.000,- og samtidig påvirke banens økonomi i uheldig retning. Udvalget frarådede derfor anlægget af banen til Vamdrup.

Imidlertid blev der tilsidst alligevel opnået enighed om dette forslag. Ved at anlægge baner til såvel Hejls som Vamdrup opnåede man jo, at de nye jernbaner kom til at berøre næsten alle større bebyggelser i de interesserede kommuner. Det var det, man dengang lagde stor vægt på; at så banernes økonomi, således som det for Vamdrupliniens vedkommende var forudset, ville komme til at lide under det, så man helt bort fra, muligheden for at driften ville give underskud var der vel næppe nogen, der forudså.

Medvirkende til den tilvejebragte enighed har utvivlsomt været den omstændighed, at statsgrænsen løb umiddelbart syd for sognene. Tæt bag denne fandtes flere kredsbaner enten i drift eller under bygning, måske har man haft i tankerne at skabe en slags dansk modstykke til det tyske jernbanebyggeri, der iøvrigt som et af sine hovedmotiver havde tilvejebringelsen af hurtige militære forbindelseslinier til grænseområderne. Hertil kom ønsket om en fortykning af landsdelen, hvortil de mange nye ansatte ved banerne kunne bidrage.

I jernbaneloven af 27. maj 1908 blev som nummer 44-46 op-

taget anlægget af følgende smalsporede jernbaner:

1. Fra Kolding over Hejls til Hejlsminde,
2. fra Kolding til Taps og
3. fra Vamdrup over Ødis Bramdrup og Ødis til Taps.

Forlængelsen Hejls-Hejlsminde var kommet til efter andragende fra beboerne i Hejlsminde. Statens tilskud blev fastsat til halvdelen af anlægsgifterne. Eneretsbevillingen på banen fra Kolding til Hejlsminde blev udstedt den 30. november 1908.

Man forlod imidlertid projektet med de smalsporede jernbaner, og æren herfor må sikkert tillægges daværende driftsbestyrer ved Kolding-Egtvedbanen ingeniør P.V.P. Berg. Det synes som om driftsbestyrer Bergs erfaringer med Egtvedbanens transportører og løse vognfadinger, hvormed man søgte at løse problemet med at undgå omladning af gods ved befording mellem smalsporede og normalsporede jernbaner, ikke var så gode, at en sådan løsning kunne anbefales ved fremtidige jernbaneanlæg. Den eneste rigtige løsning måtte være, at nye jernbaner blev anlagt med normal sporvidde.

I stedet for at lade banerne anlægges med smalspor, ønskede man nu banerne bygget med normal sporvidde uanset, at anlægsomkostningerne derved blev øget i ikke ubetydeligt omfang. De nødvendige lovændringer blev ret hurtigt gennemført. Ved lov af 26. marts 1909 blev nr. 44-46 i loven af 1908 ændret til at omfatte:

1. En jernbane fra Kolding over Hejls til Hejlsminde og
2. en jernbane fra Kolding over Taps og Ødis til Vamdrup.

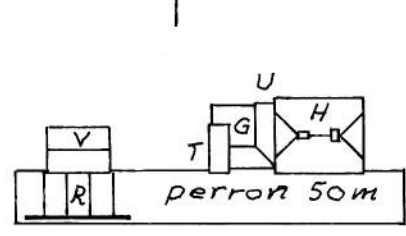
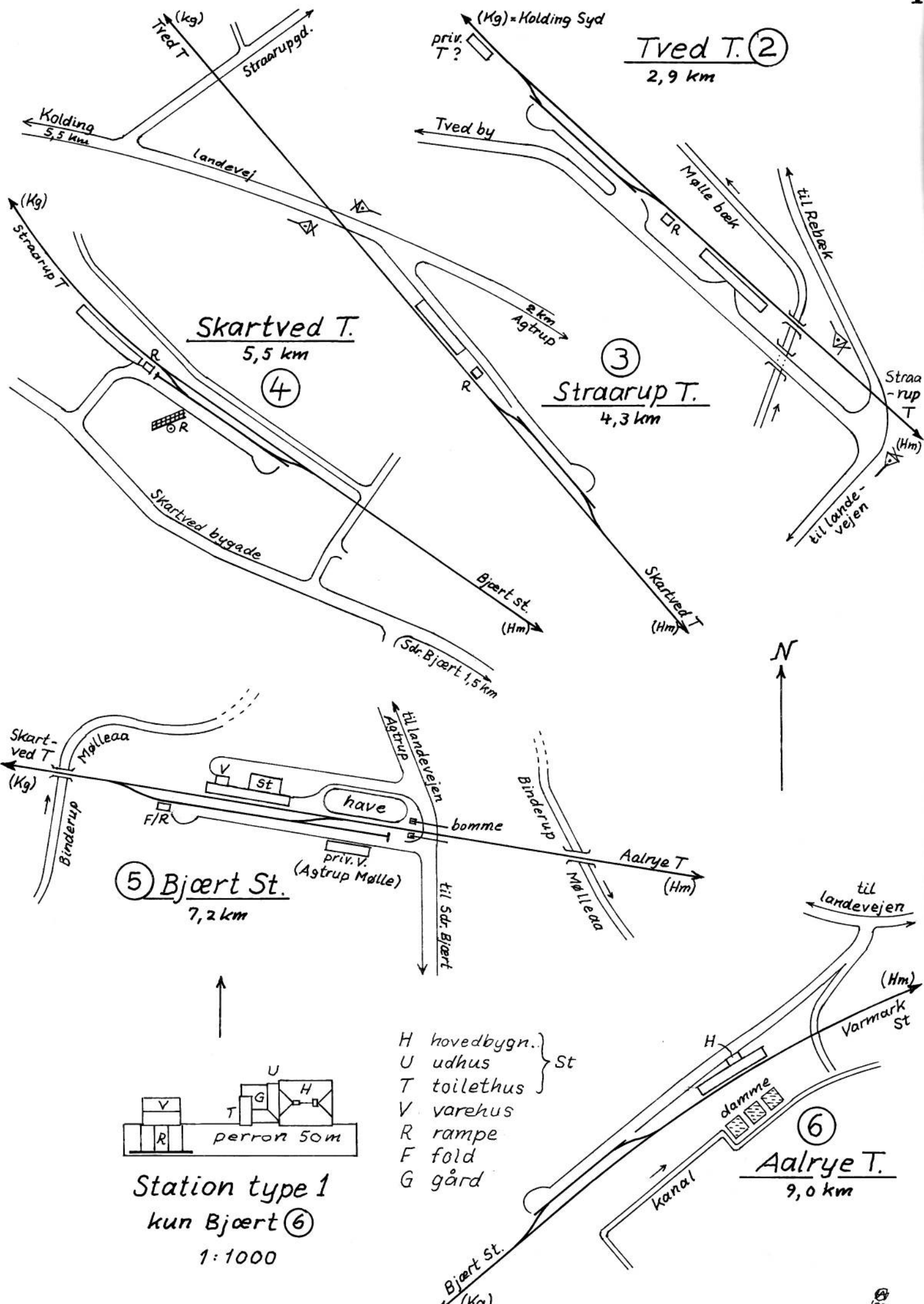
Statens tilskud var uforandret halvdelen af anlægsgifterne. Eneretsbevilling i henhold til loven blev udstedt den 15. juni 1909, medens eneretsbevillingen til den smalsporede jernbane Kolding-Hejlsminde blev ophævet ved samme lov.

#### Banernes anlæg:

Straks efter eneretsbevillingens udstedelse blev anlægget af banerne udbudt i licitation og derefter overdraget følgende entreprenørfirmaer: Parcel I (Hejlsmindebanen) entreprenørfirmaet G. Wätzold og H.A. Jørgensen, København - og parcel II (Vamdrupbanen) entre-

Sydbanegården i Kolding, formentlig ikke længe efter åbningen. Postkort W. & M. Eneret, nr. 536/31. (Arkiv: Holtrup)





- H hovedbyggn. } St
- U udhus } St
- T toilethus } St
- V varehus
- R rampe
- F fold
- G gård

prelørfirmaet E. Petri og A. Haugsted, ligeledes København. Ledende landinspektør var etatsråd Benzon.

Banernes overbygning blev anlagt med nye 22,45 kg/m skinner på imprægnerede fyrretræssveller i grusballast, hvoraf der normalt medgik 17 stk. under hver skinnelængde á 12 meter (kurveskinnernes længde var dog 11,90 og 11,95 m). Det største tilladte akseltryk blev fastsat til 11 tons. Banerne var uindhegnede og uden bevogtning af overkørslerne. Den stærkeste stigning var på 14 o/oo. Den forekom flere steder på de to banestrækninger. På Hejlsmindebanelen eksempelvis mellem Vejstruprød trinbræt og Sjølund station og på Vamdrupbanen mellem Kolding Sydbanegård og Vonsild station og mellem Vonsild station og Hoppeshuse station. Mindste kurveradius på fri bane var 300 meter.

#### Kolding Sydbanegård:

Kolding Sydbanegård, hvorfra begge de nye privatbaner skulle udgå, blev anlagt på et særligt terræn i Kolding umiddelbart syd for åen og øst for Søndergade. Stedet synes ikke særligt velegnet, idet der tværs over jernbaneterrænet gik en ret befærdet gade - Nybrogade (navnet ændret i trediverne til Kongebrogade) - som ved togpassage måtte spærres med bomme. Da vejfærdselen dengang trods alt ikke var af så stort omfang, kunne det måske gå an på denne måde, men få år efter voksede problemet, der nødvendiggjorde store ændringer således som det vil fremgå af den senere skildring.

Ved anlægget af Kolding Sydbanegård fik Kolding sin tredje banegård. Der var allerede inden anlægget advaret mod denne

ordning og foreslået en vestlig indføring direkte til statsbanestationen (og også her aner man driftsbestyrer Berg fra Egtvedbanen). Formentlig især på grund af de store terrænvanskeligheder, der var forbundet med gennemførelsen af denne indføring og naturligvis de dermed forbundne omkostninger, valgte man den løsning, der kom til udførelse.

Længst mod vest med facade til den nyanlagte Sydbanegade blev hovedbygningen til Kolding Sydbanegård opført, en statelig bygning i 2 etager og loftsetage. Etagen i stueplan var indrettet (nævnt fra vest) med en forhal, hvorfra der var adgang til en stor ventesal i hele bygningens bredde. Ved siden af ventesalen i bygningens sydlige side var indrettet et særligt dameværelse, medens den tilbageværende del af etagen rummede lokaler til tjenstligt brug. Nærmest ventesalen en godsekspedition for stykgods og banepakker m.v. og derefter et vinkelformet stationskontor, hvorfra der var adgang til stationsforstanderens kontor beliggende mod syd ved siden af dameværelset. Den resterende del af etagen indeholdt et særligt toldkontor. Øst for bygningen var der i en udbygning trapper til kælder og de ovenover værende etager.

Ved siden af hovedbygningen, men fast forbundet med denne, var opført et større muret udhus i samme stil som hovedbygningen. Heri var indrettet postlokale samt toiletter (eller retirader og pissoirer som det hed dengang) og desuden fandtes der brændselsrum for såvel stationen som driftsbestyreren privat, vaskerum for denne og andre mindre lokaler.

1. salen af hovedbygningen var indrettet med 2 lokaler mod

syd til brug for banernes hovedkontor inclusive kontor for driftsbestyreren. Den øvrige del af etagen var indrettet til en 3 1/2 værelses lejlighed for driftsbestyreren. Loftetagen indeholdt pigeværelse (formentlig til brug for driftsbestyreren) samt 3 almindelige værelser og badeværelse, der antagelig var tiltænkt ugifte assistenter og elever ved banerne.

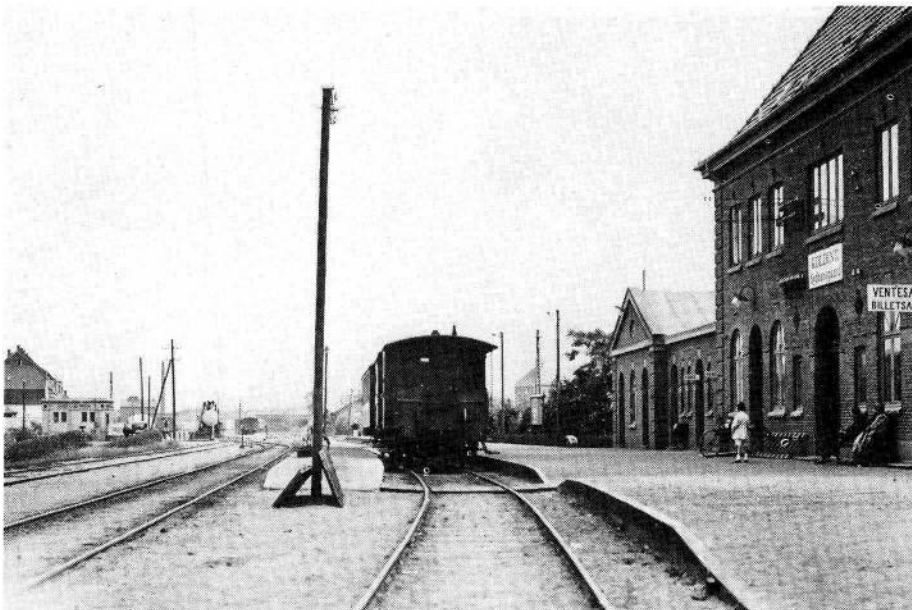
Ud for hovedbygningen blev anlagt to perroner med tilhørende spor samt et omløbsspor. Sporene var sammenløbende i stationens vestende, idet dog omløbssporet via et sporskifte fortsatte i et blindt spor parallelt med perronsporene ud i stationens vestende.

Såvel varehuset som remisen blev opført på den del af stationsterrænet, der lå øst for Nybrogade (Kongebrogade). Varehuset, hvortil der var adgang fra Nybrogade var det største på banerne. Det var som det eneste muret og havde en grundflade på 8,35 x 14,50 m (udvendigt målt).

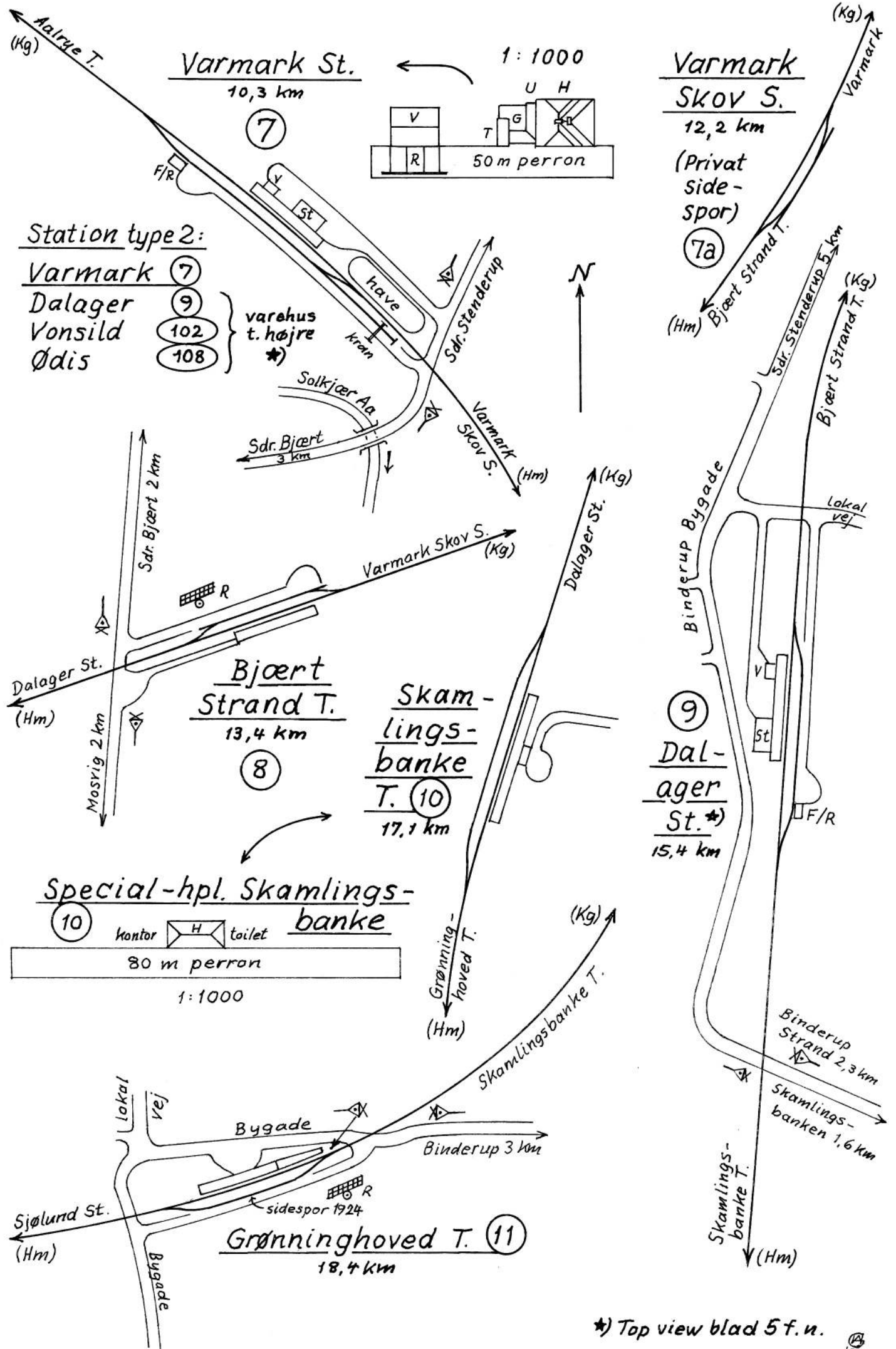
Remisen blev opført i stationens østlige ende. Den sydlige del bestod af en kombineret værksteds-, lager- og kontorbygning i 2 etager samt et hermed sammenbygget vandtårn til vandforsyning af damplokomotiverne. Selve vandtårnet rummede bl.a. retirader, baderum og kedelrum i stueetagen. Dernæst fandtes i den kombinerede værksteds- og kontorbygning værksted i stueetagen og i østenden en trappegang, der førte op til 1. sal, der var indrettet med et opholdsrum for maskinpersonalet og maskin/værkmesterkontor. Rummet i vandtårnet på 1. sal blev ikke udnyttet. Vandtårnet var ca. 1 etage højere og rummede en vandcisterne, der var forbundet med en vandkran anbragt vest for drejeskiven, hvor der også var kuldepot. Vandforsyningen skete fra det kommunale ledningsnet.

Nord for den kombinerede værksteds- og kontorbygning var sammenbygget med denne opført en rundremise med i alt 6 remisespor. Længden af remisesporene varierede noget, det sydligste var det længste og blev formentlig også anvendt ved vedligeholdelse og reparationer af vognmateriellet. Bag spor 2 (regnet fra syd) var indrettet en smedie og et lager til olie og andre smøremidler.

De 6 remisespor stod via en 9 m drejeskive, der ligesom banernes 2 øvrige drejeskiver var



Kolding Sydbanegård, juli 1925. Foto Rutherford (Arkiv: O.W. Laursen)



\* Top view blad 5 f. n.



leveret af maskinfabriken PHØNIX i Odense, i forbindelse med stationens øvrige spor. Sydbanegården blev iøvrigt udstyret med det fornødne antal opstillings- og depotspor med tilhørende udstyr, herunder en læssekran (6 t løfteevne) og en svinefold med siderampe ved det nordligste spor.

Mellem Sydbanegårdens stationskontor og varehus blev etableret direkte telefonforbindelse til statsbanestationen (stationskontoret og godsekspeditionen). Udgiften blev afholdt over privatbanens anlægskonto.

Som følge af at Sydbanegården blev placeret på det valgte sted, blev forbindelsen til statsbanegården vanskelig. En direkte forbindelse var som følge af terrænforholdene ikke mulig, blandt andet skulle Kolding Å passeres, hvorfor der blev etableret et forbindelsesspor over saftstationens område med benyttelse af den denne tilhørende jernbanebro over åen.

Saftstationen var blevet oprettet i 1899, og herfra blev sukkerroesaften i en lille damper sejlet til videre oparbejdning på Assens Sukkerfabrik. Saftstationens produktion var ikke rentabel, fordi tilførslerne af sukkerroer ikke var store nok, hvorfor man fra Sukkerfabrikkernes side var meget interesseret i anlægget af Kolding Sydbaner, der kunne medføre, at der kom flere sukkerroedyrkere med deraf følgende forøgede leverancer af sukkerroer til saftstationen. Saftstationens velvillige indstilling også i spørgsmålet om Sydbanernes benyttelse af sporene på fabrikkens område var derfor let at forstå.

Ekspropriation af jernbanebroen over Kolding Å og helt eller delvis af saftstationens sporterræn var på tale, men

blev ikke gennemført, da man anså den nævnte forbindelse for midlertidig. Der var dog den ulempe forbundet med ordningen, at der denne vej kun kunne befordres godsvogne, hvorimod persontrafik ikke var mulig. Følgelig måtte de rejsende mellem statsbanerne og Sydbanerne selv sørge for befordring mellem statsbanestationen og Sydbanegården. Afstanden mellem de to stationer blev af statsbanerne opgivet til ca. 800 m eller omkring 20 minutters gang.

Ulempene for de rejsende ved Sydbanegårdens placering på det valgte sted var således iøjnefaldende og gav konstant anledning til overvejelser om problemets løsning. Først i 1922 blev der anlagt et direkte forbindelsesspor mellem statsbanestationen og Sydbanegården, således at persontog fra Sydbanerne kunne køre frem til en særlig perron i vestenden af perron 2 på statsbanestationen, hvorved forbindelsen mellem statsbanerne og privatbanen blev tilfredsstillende. Herom senere i artiklen.

#### Landstationerne:

##### HEJLSMINDEBANEN

Vi ved i dag ikke efter hvilke retningslinier banernes arkitekt Robert V. Schmidt, Kolding - dengang en meget benyttet arkitekt ved blandt andet opførelse af villaer til det bedre borgerskab i byen og nærmeste omegn - udformede banernes stationsbygninger. Retningsgiverne har naturligvis været forventningerne om den ved de enkelte stationer kommende trafik. Men i hvert tilfælde blev antallet af typer stationsbygninger - når bortses fra Kolding Sydbanegård - ikke færre end 6 forskellige, og hermed er der

endda set bort fra, at der af den stærkest repræsenterede type blev bygget 4 retvendte og 3 spejlvendte stationsbygninger.

Når der i det følgende tales om højre og venstre for hovedsporet gælder det set i retningen fra Kolding.

Første station på Hejlsmindebanelen var **Bjært**. Stationsbygningen (type 1) til venstre for hovedsporet, blev opført i røde sten med 2 brede vinduespartier mod perronen á 4 fag og 3 vinduespartier á henholdsvis 3, 4 og 3 fag mod vejsiden og indeholdt i stueplan dels lokaler til tjenstlig brug og dels beboelse for stationsbestyreren. Set fra perronsiden fra venstre, hvor retiradebygningen var, var en overdækket "forhal", hvorfra der var adgang til stationens ventesal indrettet med bænke og billetluge. Fra ventesalen var der endvidere adgang til stationskontoret, der blandt andet var indrettet med en lille skranke ved siden af billetsalget, hvor fragtbrev og andre lidt mere tidskrævende ekspeditioner kunne ordnes. Sidst i bygningen med direkte adgang fra perronen fandtes et rum indrettet til postvæsenets brug.

Bag den såkaldte forhal fandtes en lille gård, hvorfra der var adgang dels til en retirade og et brændselsrum og dels en gang, der førte ind i stationsbygningen med adgang til de mod vejsiden værende rum. Først var der et bryggers, dernæst hvad der betegnedes som "Køkken-Spisestue" og endelig et værelse, der kunne indrettes enten til stue eller soveværelse. Førstesalen indeholdt foruden loftsrum med adgang fra bryggerset 2 værelser med vinduer mod de to gavle.

Vest for stationsbygningen blev der opført et varehus af træ. Grundfladen var 5 x 8 m. Varehuset var af den mindste type af de 2 størrelser varehuse, der blev bygget ved Kolding Sydbaner.

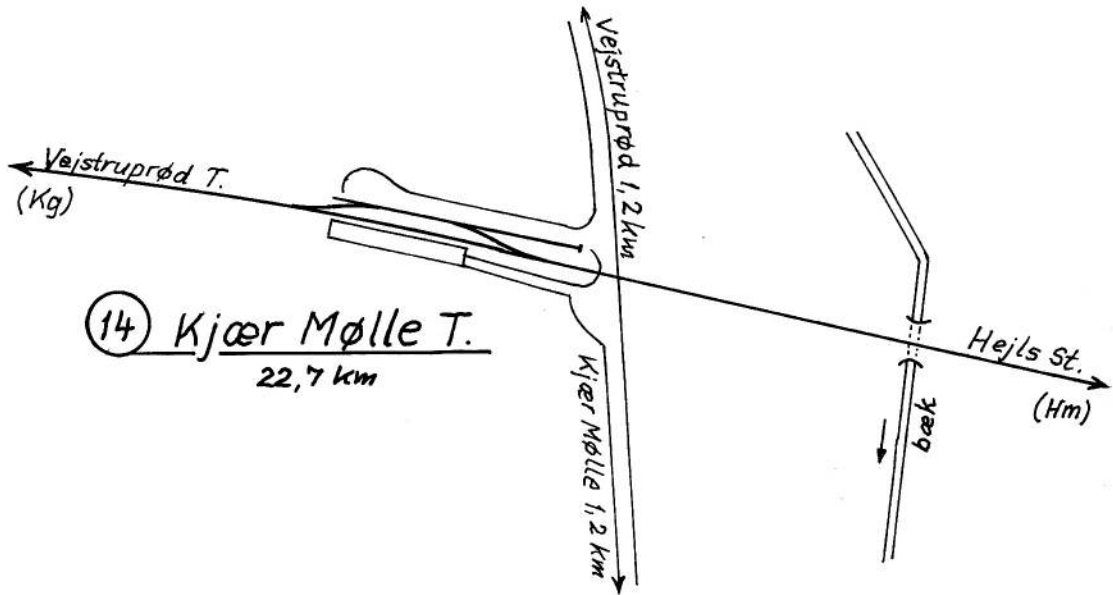
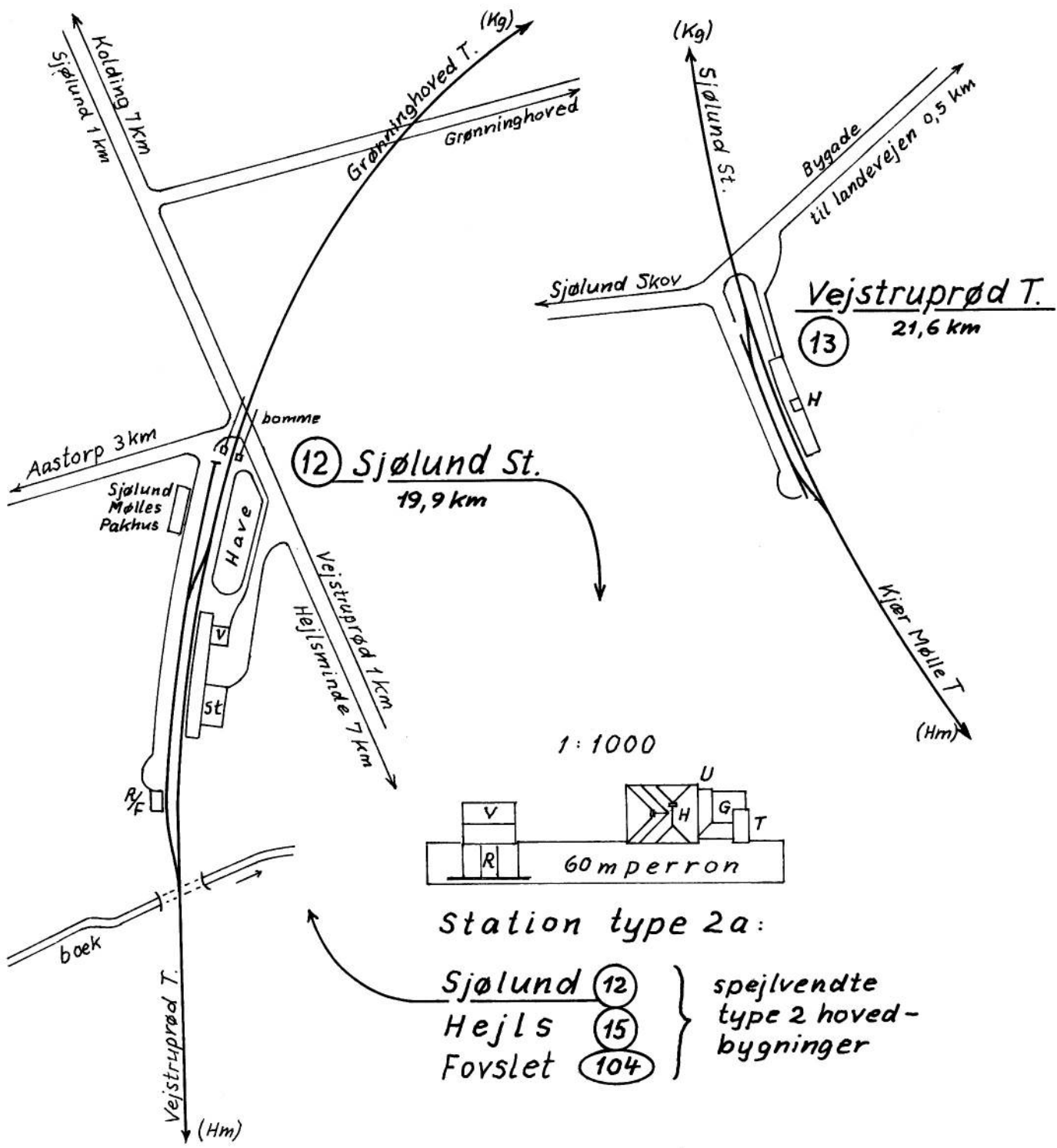
Bjært station blev herudover udstyret med et læssespor over for hovedbygningen med effektiv længde 90 m. Ved læssesporet blev anbragt en svinefold og en siderampe.

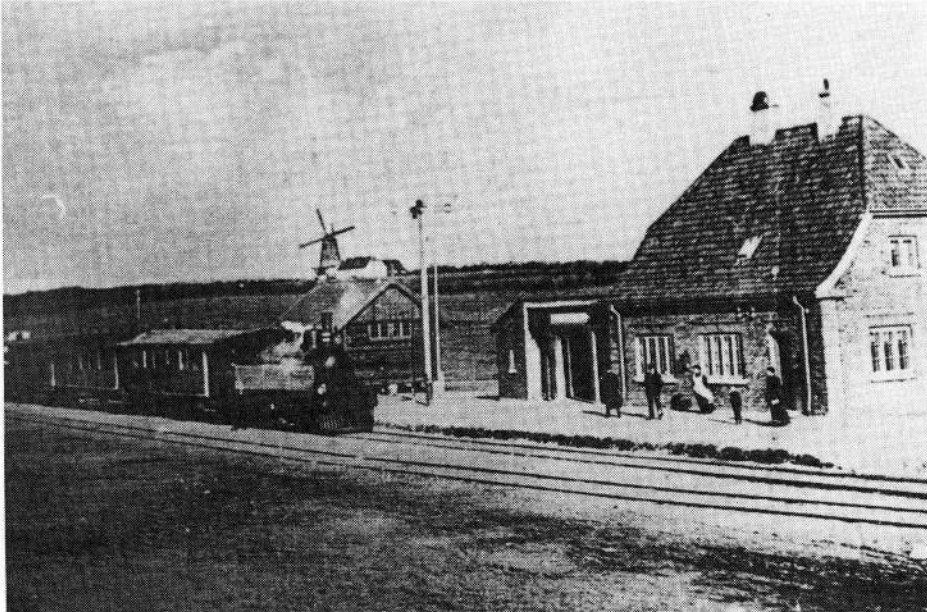
Næste station på strækningen var **Varmark** ved landsbyen Sdr. Stenderup. Stationsbygningen (type 2) til venstre for hovedsporet var af den mest almindelige type på Kolding Sydbaner, idet den i den på tegningen viste udformning yderligere blev opført på stationerne Vonsild, Dalager



Kolding Sydbanegaarden.

Kolding Sydbanegård, set fra den nyanlagte Sydbanegade. (Affotografiering af postkort, arkiv: Brodersen)



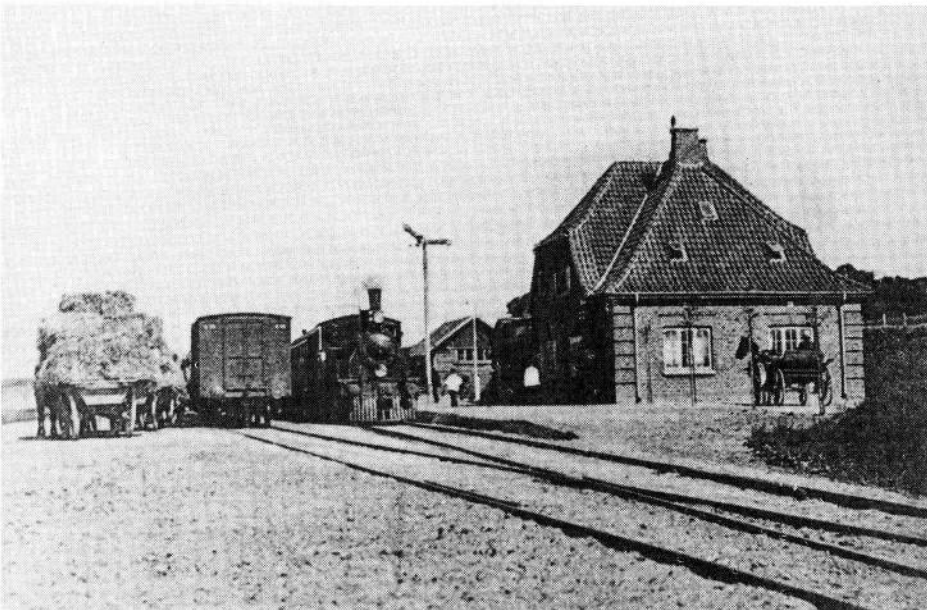


og Ødis og spejlvendt på stationerne Sjølund, Hejls (her som den eneste i gule sten, ellers blev der kun brugt røde sten) og Fovslet. Stueplanen var den samme som for Bjært stations vedkommende, hvorimod loftsetagen var anderledes, idet vinduerne i de to værelser vendte ud mod henholdsvis perronsiden og vejsiden. Mod perronsiden var der i stueetagen 2 vinduespartier á 4 fag, som for Bjært stations vedkommende, hvorimod der mod vejsiden var 3 vinduespartier á 2 fag fordelt med 1 til brygger-set og 2 til køkkenet. Det ved siden af køkkenet værende værelse fik herefter vindue i gavlen. Varehuset, der var af den store type (grundflade 6,65 x 8,55 m), blev opført nord for stationsbygningen. Det havde en lille ekstra dør ud mod perronen.

Varmark station blev udstyret med et læssespor med effektiv længde 110 meter, anbragt overfor hovedbygningen. I den

sydlige ende fortsatte sidesporet i et blindt spor, hvor der var anbragt en kran med løfteevne 3 tons. I den modsatte ende af sidesporet fandtes siderampe og svinefold. Sidesporet var anlagt således, at det også kunne anvendes som krydsningsspor, forudsat at eventuelt henstående vogne var anbragt i sidesporets sydlige del. Selv om togkrydsninger kun sjældent forekom mellem ordinære tog, kan togkrydsninger på Varmark station udmærket tænkes at have fundet sted ved særtogskørsel til og fra Skamlingsbanke trinbræt.

Dalager station blev bygget på højre side af banen og afveg ikke meget fra Varmark station. Varehuset, der var af den lille type, blev opført syd for hovedbygningen. Stationen fik et forholdsvis langt læssespor på 120 meters effektiv længde anbragt overfor hovedbygningen. Også her blev der bygget en svinefold med siderampe.



KS, Bjært station (affotografering af postkort. Arkiv: K. Vohl)

Skamlingsbanke holdeplads, som var det næste standsningssted fra Dalager mod Hejlsminde, var ikke betjent til daglig og hørte derfor egentlig til trinbrætterne, som vil blive omtalt senere. Men Skamlingsbanke trinbræt (holdested) blev udstyret med en træbygning, som var en del større og anderledes end de venteskure, de almindelige trinbrætter blev udstyret med. Bygningen rummede et lille billetkontor, der dog formentlig kun har været benyttet på de dage, hvor der var særlig stor trafik til og fra Skamlingsbanken. Endvidere fandtes samme sted i bygningens nordlige ende en garderobe, medens der i den sydlige ende fandtes toiletter (retirader) og et lille rum til forskellige materialer. Bygningens midterste del rummede et større venterum, der var åbent ud mod perronen med bænke i midten og langs langvæggen modsat perronen over hvilken der fandtes 3 rundbuede vinduespartier.

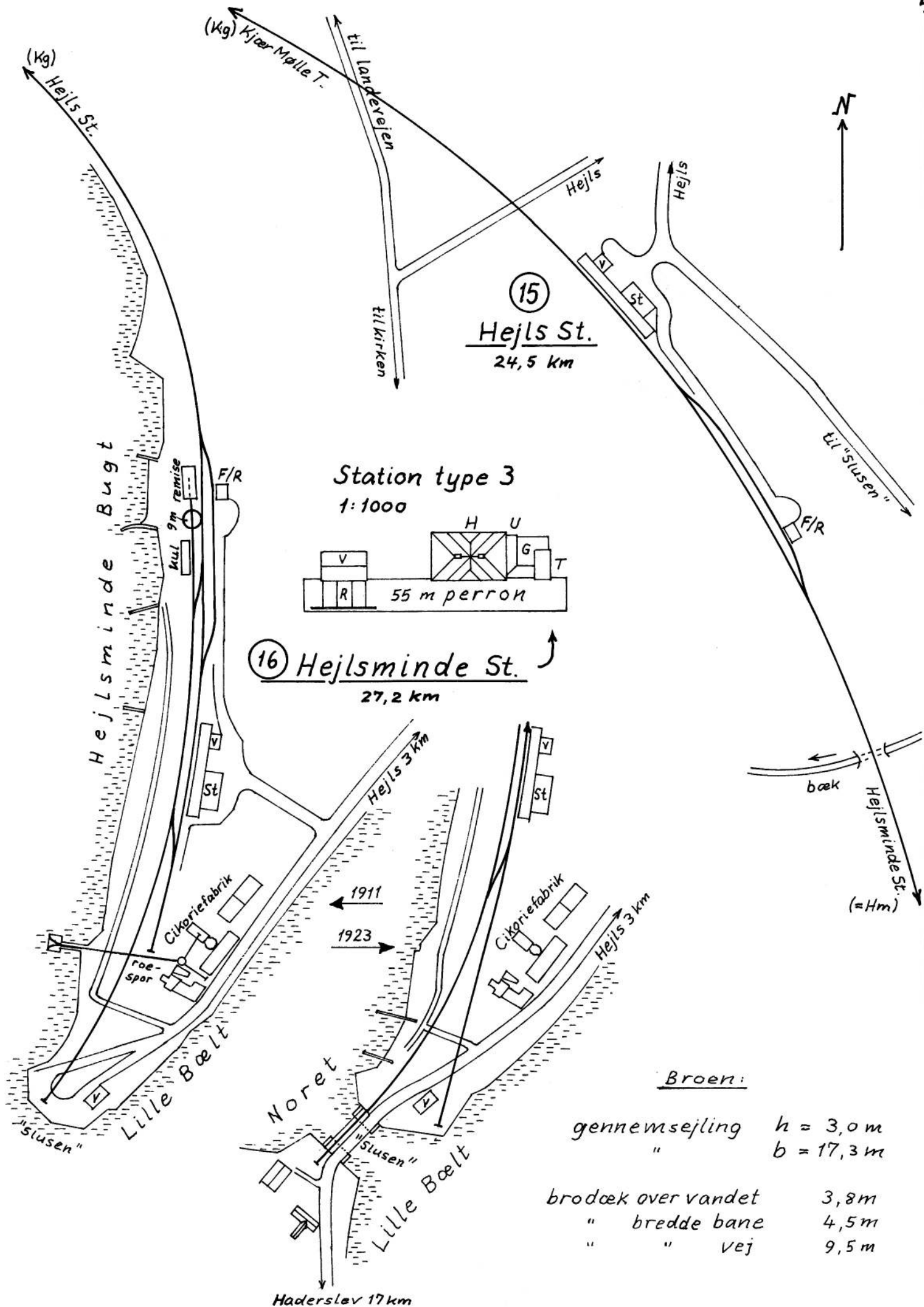
Skamlingsbanke trinbræt blev udstyret med et sidespor på formentlig 122 meters effektiv længde svarende til 9 personvogne, som vel navnlig er blevet benyttet til omløb for maskinerne for særtogene.

Stationsbygningen i Sjølund til venstre for hovedsporet var magen til stationsbygningerne i Varmark og Dalager (type 2), men spejlvendt i forhold til disse. Varehuset, der var af den store type, blev bygget nord for hovedbygningen.

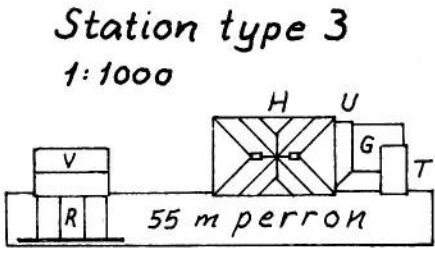
Sidesporet i Sjølund fik en effektiv længde på 120 meter og lå overfor hovedbygningen. Det endte i nordenden i et blindt spor, hvorved sidesporet var anvendeligt til togkrydsninger på samme måde som i Varmark. Siderampe og svinefold fandtes ved læssesporets sydlige ende.

I Hejls blev stationsbygningen ligesom i Sjølund opført til venstre for hovedsporet. Bygningen, der som allerede nævnt var den eneste af stationerne ved Kolding Sydbaner, der blev opført af gule sten, var af type 2 spejlvendt. Varehuset, der var af den store type, blev opført nord for stationsbygningen. Læssesporet blev placeret på samme side som hovedbygningen og syd for denne. Det fik en effektiv længde på 100 meter og var som de øvrige stationer udstyret med siderampe og svinefold.

KS, Varmark station. (Postkort, dateret 10/9 1913. Arkiv: Alkjær)



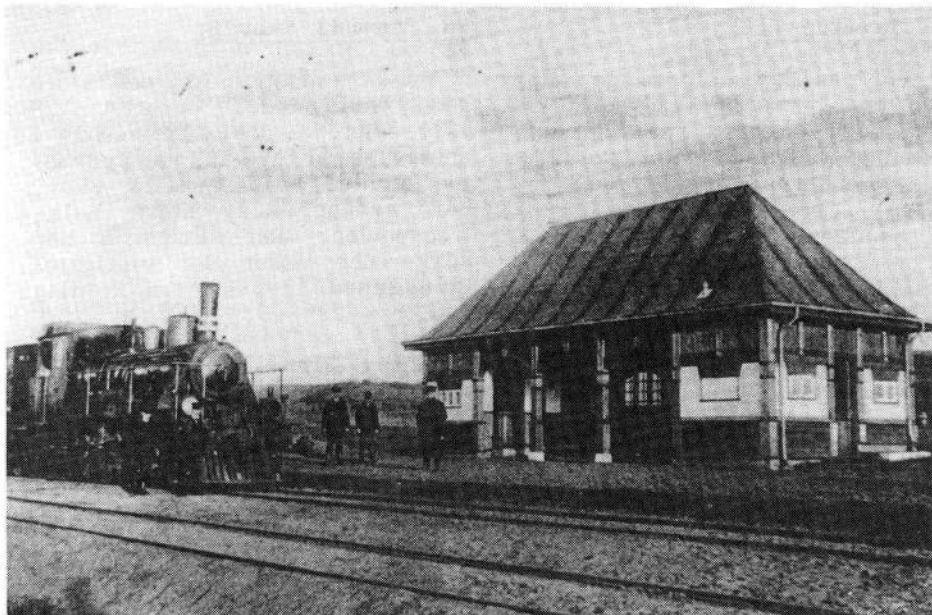
⑬ Hejls St.  
24,5 km



⑭ Hejlsminde St.  
27,2 km

Broen:

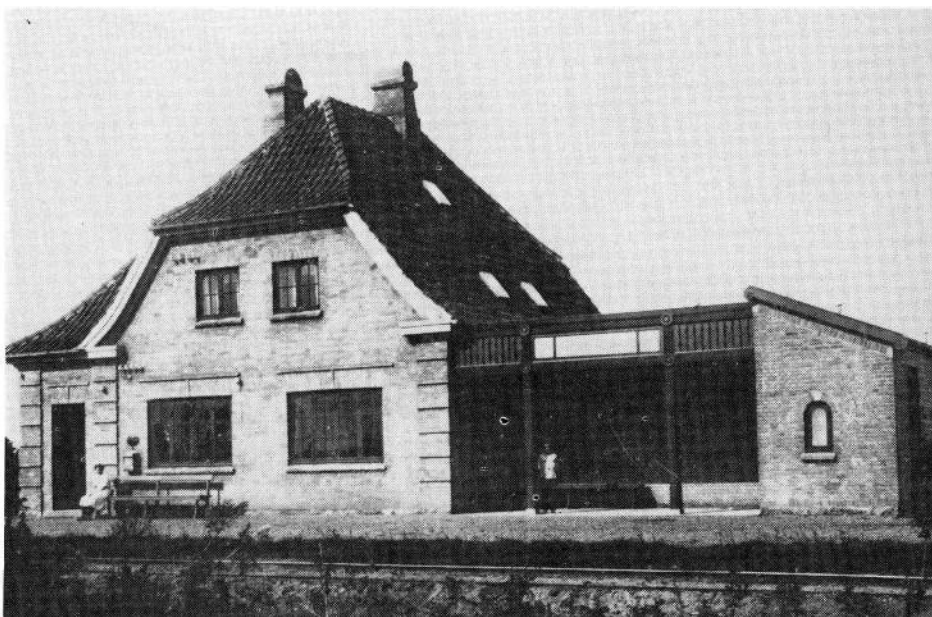
gennemsejling	$h = 3,0\text{ m}$
"	$b = 17,3\text{ m}$
brodæk over vandet	3,8 m
" bredde bane	4,5 m
" " vej	9,5 m



Stationsbygningen på **Hejlsminde** station blev bygget noget større end stationerne på mellemstationerne (type 3). Hovedindretningen af bygningen var imidlertid den samme, men foruden de allerede omtalte rum i stationsbygningerne, var der på Hejlsminde station i bygningens nordende yderligere indrettet 2 rum til toldpakrum og toldrum. Bygningen blev derved længere end de allerede omtalte landstationsbygninger med 4 vinduespartier (3 á 3 fag og 1 á 4 fag) mod perronen og 4 partier á 3 fag mod vejsiden. Loftetagen var imidlertid som i de andre omtalte stationsbygninger kun udnyttet med 2 værelser med vinduer mod henholdsvis perron og vej. Bygningen fremtrådte således som den blev opført som en meget passende ramme for de aktiviteter, der ville forekomme på en privatbanes endestation.

Varehuset, der var af den lille type, blev bygget nord for hovedbygningen.

I Hejlsminde blev der bygget en mindre lokomotivremise med 1 spor og 1 lokomotivplads. Bygningen rummede foruden remise-sporet på ca. 11 m længde med tilhørende eftersynsgrube tillige 2 overnatningsværelser for togpersonalet. Til disse værelser var der adgang gennem remisen. Over opholds- og overnatningsrummene var indbygget en vandcisterne, der kunne rumme 3,5 m<sup>3</sup> vand til damplokomotivernes vandforsyning. Vandet blev ad en rørledning tilført fra en vandboring i et bakkeparti nord for stationen til en samlebrønd, hvorfra vandet ved hjælp af Pulsometer drevet af damp fra et damplokomotiv blev pumpet op i cisternen. Umiddelbart udenfor remisen blev der installeret en lokomotivdrejeskive med en effektiv længde på 9 meter.



**KS, Skamlingsbanken trinbræt** (Arkiv: O.W. Laursen)

Antallet af spor på stationen var naturligvis større end på mellemstationerne, men dog ikke særligt omfattende. Foruden hovedsporet, der ved banens åbning endte blindt syd for hovedbygningen, var der på samme side som hovedbygningen, der blev opført til venstre for hovedsporet, et læssespor på 80 m og overfor hovedbygningen et omløbsspor med effektiv længde på 130 meter. Dette spor fortsatte mod nord over i remise-sporet og i sydenden i et blindt endende havne- og udtræksspor. Ved læssesporet fandtes en svinefold og en siderampe. Varehuset af den lille type blev opført på samme side af hovedsporet som hovedbygningen.

Sporanlægget undergik en udvidelse i 1923 i forbindelse med bygningen af den kombinerede vej- og jernbanebro over Hejls Minde's udløb i Lillebælt. Spor 1 (hovedsporet) blev da forlængt over landevejen bag cikoriefabrikken og ned på havnepladsen, medens spor 2 blev ført over den kombinerede vej- og jernbanebro. Sporet på den sønderjydske side var ganske kort, højst 1 eller 2 skinnelængder.

Hensigten med disse udvidelser var naturligvis at tilføre banen mere trafik efter at Hejlsminde by's opland var blevet udvidet sydpå ind i det genforenede Nordslesvig.

**Ib V. Andersen**

(Fortsættes i næste nummer)

#### KOMMENTARER TIL SPORPLANER FOR KOLDING SYDBANER, HEJLSMINDESTRÆKNINGEN.

Alle planerne for landstationer og trinbrætter er tegnet efter nedfotograferede originaler i målforsholdet 1:2000, langt de fleste fra 1910, og de bringes i størrelsen 1:2830, alle med nord opad.

Stationsbygningerne er kun vist som signaturer, og deres placering ved perronerne, såvel som afstanden mellem hovedbygning og varehus, er skønnet, da disse detaljer ikke fremgår af de tilgængelige stationsplaner. De viser dog alle den korrekte rækkefølge af bygningerne: Varehuset lå nærmest Kolding på alle stationer. På et top-view i 1:1000 er vist, hvordan hovedbygning, udhuse, gårdsplads og

**KS, Hejls station** (Arkiv: Brodersen)

toilet var placeret indbyrdes ved de forskellige stationstyper.

Trinbrætterne synes alle efterhånden at have fået venteskure. Sådanne er i hvert fald angivet på de meget skematiske planer fra 1942, som blev udarbejdet på tysk forlangende for alle de danske privatbaner. Derimod har vi hidtil ikke fundet fotos af trinbrætskurene, bortset fra den meget specielle pavillon ved Skamlingsbanke trinbræt, hvor der var både billetkotor, toiletter og garderobe, foruden en stor loggia med mange siddepladser.

Foruden de gamle stationsplaner haves en del notater fra Guldvang (=SAG), der hovedsagelig har sine oplysninger fra et par tidligere KS-ansatte: En togbetjent og en togfører, der kunne give en del oplysninger om tilstandene i banens seneste år, fx. om tilkomne sidespor og private varehuse. Bl.a. oplyses, at der ved alle stationer var placeret et almindeligt, dobbeltarmet signal ved varehuset - ved Hejlsminde og Vamdrup dog kun signal med en enkelt arm.

Alle stationerne havde iflg. de oprindelige planer ved enden af læssevejen en svinefold med tilhørende siderampe, men folde- ne er ikke vist på 1942-planerne - dér vises kun siderampe de pågældende steder, men SAGs hjemmelmænd nævner stadig folde ved samtlige stationer.

I det vedføjede skema er anført forskellige data for Hejlsmindegrenens stationer og trinbrætter. "Kort" eller "Lang" i skemaet angiver, om sidesporet var placeret ud for stationsbygningen og perronen ("kort") eller lå for enden af perronen ("lang").

Ved alle de oprindelige trinbrætsidespor viser de gamle planer afløbsspor-skifter i begge ender til sikring af togvejen - undtagen ved Skamlingsbanke T.

## 2 Tved T:

SAG angiver et "privat trinbræt" lige uden for udgangsspor-skiftet mod Kolding, SV for sporet. Yderligere forklaring haves ikke! Møllebækken (fra Dalby Vandmølle) blev ved banens bygning omlagt øst om perronen. SAG angiver en siderampe mellem perronen og sidesporet. Rebækvejens overskæring senere sikret med blinklys.

KS, Hejlsminde i 1930'erne. Stationen ligger ovenfor billedet, men man kan se den ene skinnelængde, der ligger syd for mindet. (Arkiv: Brodersen)

## 3 Straarup T:

SAG angiver siderampe lige syd for perronen - og blinklys ved den meget spidsvinklede skæring med landevejen Kolding-Sdr. Stenderup.

## 4 Skartved T:

SAG antyder en siderampe mellem perron og sidespor samt ved læssevejen en bevægelig kvægrampe. Kun en ubetydelig markvej krydsede banen ved dette trinbræt.

## 5 Bjært St.:

"Senere" privat blindspor mod øst til pakhus for Agtrup Mølle. Vejoverskæringen senere sikret ved bomme.

Binderup Mølleaa skar banen både vest og øst for stationen, i vestenden med forlagt løb af hensyn til stationen. Den krydsende vej forbinder de to byer Agtrup og Sdr. Bjært, der næsten var vokset sammen omkring stationen.

## 6 Aalrye T:

Syd for banen engdrag med Binderup Mølleaa, tilsyneladende med fiskedamme nær trinbrættet, hvortil der kun var adgang nordfra ad et par småveje til Kolding - Sdr. Stenderup landevej. Trinbrættet født med venteskur.

## 7 Varmark St.:

Station for byen Sdr. Stenderup. "Senere" blev sidesporet forlænget i et blindspor mod SØ, forsynet med en galgekran til løsning af kævler fra de nærliggende skove.

## 7a Varmark Skov S:

Privat sidespor for den store gård Juhlsminde, oprettet 7/8 1914, ejer R. Juhl. Beliggende i anlægsstation 150-152 i sydkan- ten af den lille Varmark Skov. SAG nævnet bl.a. store halm- transporter, men formentlig har sukkerroer været det vigtigste? Beliggenhed 12,2 km fra Kolding Syd.

## 8 Bjært Strand:

Ved læssevejen var stationeret en bevægelig kvægrampe.

## 9 Dalager St.:

Holdeplads for byen Binderup. Senere blinklys ved den sydlige overskæring for vej til Binderup Strand/Skamlingsbanke. SAG har et notat om blindspor ved nord- enden af sidesporet - formentlig urigtigt??

## 10 Skamlingsbanke T:

Forskellige mere eller mindre originale sporplaner er uenige om sidesporets længde, der opgives til mellem 95 m og 122 m. Sidstnævnte fås fra den oprinde- lige plan i 1:500, hvor det kan måles mellem frispormærkerne. Iflg. SAG var der på sidesporet plads til "9 store personvogne", der ialt måler ca. 117 m over pufferne.

Kontoret var betjent søn- og helligdage og "store" dage af udsendt tjenestemand.

## 11 Grønninghoved T:

Oprindeligt intet sidespor, dette blev først anlagt 1924 (?). Ved samme lejlighed forlængedes perronen med en lang spids mod



øst fra 47,5 m til ca. 80 m. Ved den nye læssevej stationeredes en bevægelig kvægrampe. Bygadeoverkørslen mod øst sikredes senere med blinklys.

### 12 Sjølund St.:

Station for byen Vejstrup. Sidesporet senere forlænget nordud med et kort blindspor. Ved læssevejen langs blindsporet et privat varehus for Sjølund Mølle. Overskæringen for landevejen Kolding-Hejlsminde sikret med bomme. Ved det sydlige sporskifte er en mindre bæk ført under banen i rør.

### 13 Vejstruprød T:

Sidespor oprettet 1914 (?). Originaltegningen hertil viser afløbssporskifter i begge ender, og den viser venteskur på peronen. SAG har et notat om blindspor i sidesporets nordre ende, men det er ikke bekræftet andetsteds. Tvivlsomt?

Vejen vestpå angives på de originale planer at føre til "Sjølund Skov", hvilket navn jeg ikke kan finde på mit kort, men der ligger en lille klat træer ca. 1 km vest for trinbrættet, areal ialt ca. 0,4 km!

### 14 Kjærmølle T:

Sidesporet født med et kort blindspor mod øst. Navn efter mølleriet i engdraget vest for Hejlsminde nor. Den korte bæk fra Fiskebæk Kjær, et par km vest for mølleriet, drev en vandmølle, der på kortet fra 1909 ses at være suppleret med en vindmølle.



## KOLDING SYDBANER, HEJLSMINDEGREKEN

SP nr.	HOLDESTED	KORT LANG	SPORLÆNGDE 2 meter 3	BLIND-SPOR	FOLDE, RAMPER	PERRON meter	VAREHUS	ANDET (vejsikr)
2	Tved T.	lang	70	-	SR	50	-	blink
3	Straarup T.	lang	60	-	SR	40	-	blink
4	Skartved T.	lang	40	1 stk.	SR bev.KR	40	-	-
5	Bjært St.	kort	90	1(sen)	F, SR	50	lille	priv.V bomme
6	Aalrye T.	lang	70	-	-	45	-	-
7	Varmark St.	kort	110	1 m.KR	F, SR	50	stort	blink
7a	Varmark Skov S.	-	??	-	-	-	-	-
8	Bjært Strand T.	kort	60	-	bev.KR	50	-	blink
9	Dalager St.	kort	120	-	F, SR	60	lille	blink
10	Skamlingsbanke T(B).	kort	122	-	-	80	-	-
11	Grønningshoved T.	kort	40 (sen)	-	bev.KR	47,5/80	-	blink
12	Sjølund st.	kort	120	1(sen)	F,SR	60	stort	priv.V. bomme
13	Vejstruprød T.	kort	60 (sen)	?	-	50	-	-
14	Kjærmølle T.	kort	40	1 stk.	-	50	-	-
15	Hejls St.	lang	105	-	F, SR	60	stort	-
16	Hejlsminde st. *	lang	$\frac{70}{80}$ $\frac{100}{130}$ læs. oml.	$\frac{150}{150}$ $\frac{0}{200}$ kaj bro	F, SR	55	lille	remise, 9 m drsk.

\*Spørlængder i Hejlsminde før, hhv. efter anbringelsen af broen over "Slusen" i 1923.  
(B) = billetssalgsssted søn- og helligdage samt "store" dage (Skamlingsbanke)  
KR = galgekran; F = (svine)fold; SR = siderampe; V = varehus

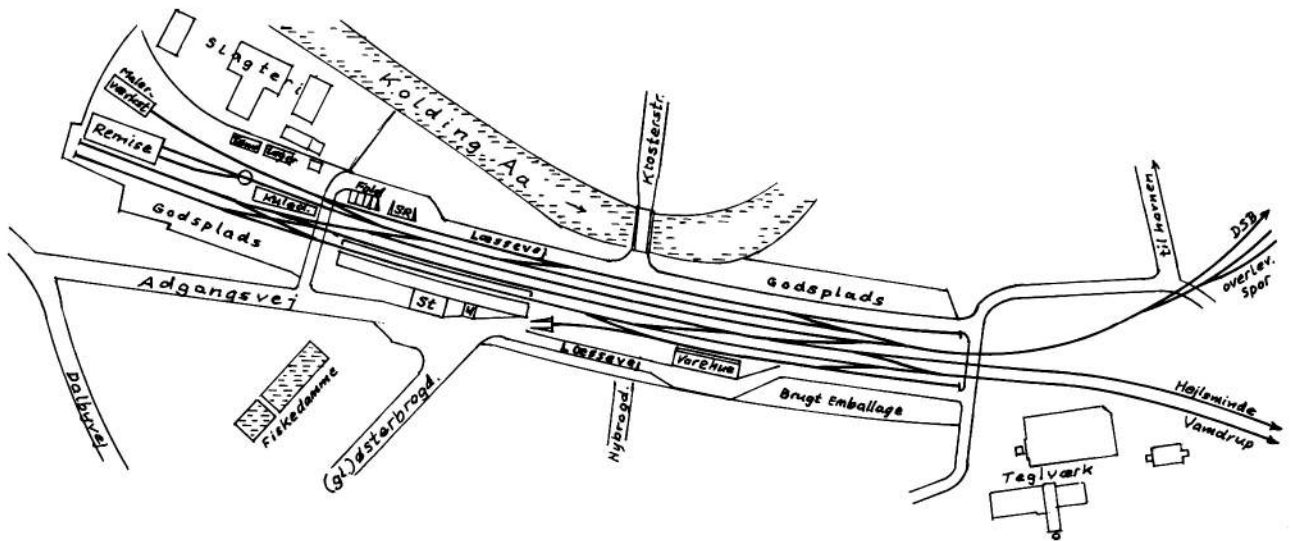
### 15 Hejls St.:

Hejls by ca. 1 km nord for stationen, hinsides landevejen Kolding-Hejlsminde. Byen er siden vokset ned mod stationen.

### 16 Hejlsminde St.:

Læssespor 70 m, omløbsspor godt 100 m. Herfra et ca. 160 m langt havnespor til tangens sydspids, og nordpå et kort blindspor til kulgård, drejeskive og remise med 1 lokomotivplads. Efter anbringelsen af broen over mindet (mundingen, jfr. Kerteminde, Karresbækminde, Nymindegab m.fl.) i 1923 blev spornettet ændret noget, idet havnesporet blev hævet, så det kunne komme over broen og dermed ikke mere kunne fungere som kajspor - kun som forlænget rangerhoved. Håbet var, at det skulle fortsættes syd for broen til Fjelstrup, hvorfra der var bane til Haderslev (HAJ, der eventuelt kunne ændres til normalspor!). Hovedsporet forlængedes i stedet fra den oprindelige anlægsstation 0 til -1 ved et nyt bolværk på tangens sydøstlige hjørne. Vi har desværre kun sporplanen fra 1942 for

KS, Hejlsminde. Broen over mindet. Den mørke stribe lige over broens højre landfæste er formentlig et tipvognstog til cikoriefabrikken. (Arkiv: Ib. V. Andersen)



### Forslag til Kolding Sydbanegaard før 1910

Det viste stationsplan-forslag må være fra før 1910, da der dette år allerede fremkom planer, der var meget nær den endelige udformning.

Det viste forslag ville afslutte KS-terrænet mod øst lige før teglværket, så vejen derfra og nordpå op til havnen kunne bevares som niveauoverkørsel over KS' hovedspor og forbindelsessporet til DSB. Til gengæld måtte Nybrogade spærres af stationens opstillings- og

depotspor, og maskindepotet anbringes under knebne pladsforhold vest for stationsbygningen. Desuden var sporpladsen utvivlsomt for ringe, og udvidelsesmulighederne meget små, så det er meget forståeligt, at man foretrak at udvide terrænet mod øst, selv om man derved fik en generende overkørsel for Nybrogade/Klosterstræde, der utvivlsomt var meget mere trafikeret end den smalle og krogede vej langs teglværket.

spornettets nordlige del. Her angives lassesporet til 80 m, mens omløbssporet angives til 130 m sporfri længde.

På planen fra 1911 er vist et "Roetransportspor" fra en lille skibsbro inde i noret og tværs over KS's havnespor til cikoriefabrikken nær tangens sydøsthjørne. På 1922-planen er både bryggen og sporet borte - det kunne ikke "klatre" over det havede KS-"sønderjyllandsspor". Men måske var Cikoriefabrikken da allerede lukket?

#### 1 Kolding Sydbanegaard:

Sporplanen er nedtegnet i tilnærmelsesvis samme forhold som de øvrige sporplaner: Ca. 1:2830 ud fra en 2 m<sup>2</sup> stor originaltegning i 1:500! Den var approberet den 22. marts 1911 og forsynet med diverse forskellige rettelser, bl.a. med hensyn til remisens udformning og beliggenhed samt anbringelse af ramper og kvægfølge.

Remisen var oprindeligt projekteret som en langremise med 2 spor til ialt 4 lokomotiver. Senere blev dette ændret, så der byggedes en rundremise med 5 spor, sammenbygget med værksted, vandtårn m.v.

Remisen udvidedes senere til 6 spor, idet det nordligste rum blev bygget til efter at remisen var færdig og afsluttet med en nordvæg med stråbepiller. Denne solide mur blev så senere blot

skillerum mellem spor 0 og 1 i remisen, hvor der ellers ikke oprindeligt var skillerum mellem de enkelte spor, blot en række piller til at bære taget. Dette ses bl.a. på originaltegningens "Situationsplan". Men også udefra ses, at murværket var anderledes i det sidste rum. Mellemrummet mellem de to nordligste porte var større end de øvrige, og vinduerne over den nye port afveg også lidt fra de oprindelige. Det bemærkes, at det nye rum ikke fik aftrækskorsten eller ventilationskasse på taget, så det var ikke beregnet til opfyrede lokomotiver.

KS-terrænet var bøjet i en omvendt S-kurve for at komme syd om Kolding Aa's store bugt mod syd og derefter 200 m fremme at komme nord om teglværket for så endelig endnu 300 m længere mod øst at komme syd om sukkerfabrikkens saftstation, som derved måtte opgive sit sydlige rangerhoved.

Rettelser viser, at man har flyttet maskindepotet så langt mod syd som muligt for at undgå engens bløde bund. Lassesporet kunne bedre lægges på opfyldning i det bløde terræn, og de oprindelige forbindelses- og overleveringsspor til DSB blev lagt på en dæmning over engen, så de kunne løbe sammen med saftstationens spor og komme over åen på den samme bro. Dette spor havde nærmest DSB's spornet en kurveradius på kun

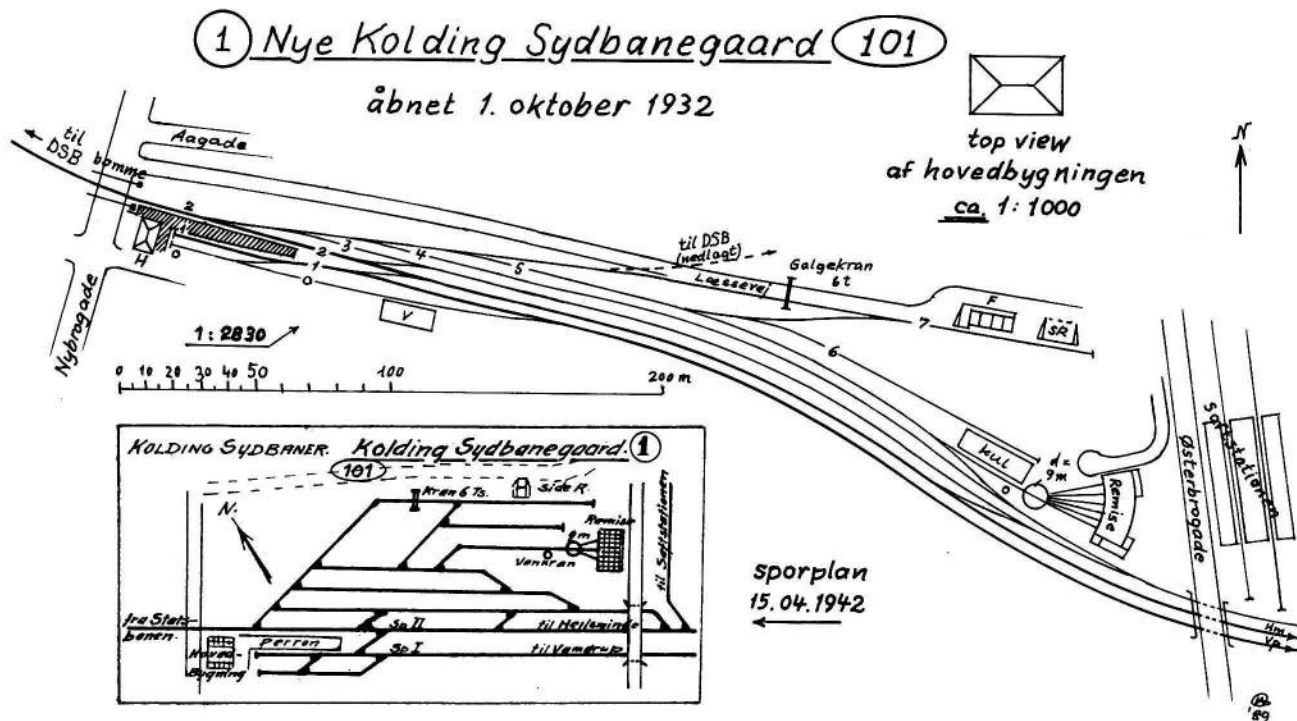
90 m, og dets indføring her egnede sig kun for godsvognsudveksling, da det var alt for besværligt at rangere til perron den vej.

Det ene af overleveringssporerne er tegnet punkteret, fordi der er tvivl om, hvorvidt der var 2 eller 3 spor på dette sted.

Sidesporet fra Kolding Syd's østligste sporskifte (på Hejlsminde-grenen) og ind til saftstationen er først anlagt efter banens åbning (vistnok 1912), og det er ikke vist på de kendte, detaljerede planer med korrekte målestoksforhold. Dets linieføring er derfor skønnet ud fra et bykort over Kolding fra 1921. Men dets eksistens og omtrentlige beliggenhed bekræftes af den skematiske plan fra 1942.

Det nye, vestlige forbindelsesspor til DSB, taget i brug 1921, var også meget krumt, dog med mindste kurveradius 100 m. Det benyttedes i begyndelsen kun til udveksling af godsvogne, men fra juni 1922 tillige til persontog. Det førte ind til et blindspor ved en 100 m lang, smal vestende af DSB's Ø-perron - med omløb for maskinen ad DSB's spor 3. Blindsporet var i øvrigt sikret med et afløbsspor. Vest for forbindelsessporets indløb til DSB anlagdes lige syd for DSB's vestlige rangerhoved tre blinde overleveringsspor, og forbindelsen til dem passeredes af KS's hovedspor via en "eng-





lænder", hvis sydligste østgren endte i et KS-rangerhoved mod øst. Overleveringssporene sikredes alle 3 med afløbssko mod KS's hovedspor.

Den vestlige del af DSB's spornet er tegnet efter DSB's sporplan fra 1932, men den synes ikke at være ændret siden KS fik sin nye indføring i 1921. Derimod var den nye forbindelsesvej "Buen" med bro over Nybrogade, og KS's spor endnu ikke færdiganlagt, da KS tog sit nye spor i brug. KS blev pålagt at betale 10% af udgifterne til det nye broanlæg, inklusive gangbroen ved Klosterstræde, der erstattede de offentlige overkørsler for Havnegade og Klosterstræde.

Efter åens forlægning måtte den føres under saftstationens spor noget sydligere, mens KS's oprindelige overleverings- og forbindelsesspor til DSB blev nedlagt og fjernet. Der anlagdes desuden en rigtig vej, den nye Østerbrogade, langs saftstationssporet fra Havnegade og på bro, bygget 1923, over KS videre ned til Agrupvej. Senere forlængedes den yderligere og blev til Søndre Ringvej efter 2. verdenskrig.

1931/32 vedtog man at nedlægge den gamle Kolding Sydbanegaard og frasælge baneterrænet vest for Nybrogade, bortset fra forbindelsessporet til DSB, og der anlagdes en ny, lille stationsbygning øst for Nybrogade, se vedføjede sporplan. Bygnings udvendige mål er ud fra fotos skønnet (med stor usikkerhed) til 10,5 x 6 m og taget set oppefra til ca. 12 x 7,5 m - en beskeden "hovedbanegård" for KS! Spornettet herfra og østpå bevaredes for størstedelens vedkommende, undtagen de vestlige ender af spor 6 og 7 og de gamle forbindelsesspor til DSB, ligesom transversalen fra spor 2 til 7 flyttedes et stykke mod øst, så man undgik at få mere end ét spor over Nybrogade.

Det gamle spor 2, der fortsatte vestpå til DSB, forløb langs nordsiden af den nye perron, mens det gamle spor 1 forlagdes lidt sydpå, så det kunne komme på den anden side af perronen, hvor det endte blindt ved en tværperron langs den nye bygning. Spor 0 (nul) forlagdes tilsvarende lidt sydover og det endte også blindt ved tværperronen, hvor den tidligere enderam-

pe formentlig fjernedes for at give plads til den nye bygning.

Den nye sporplan kendes egentlig kun i grove træk fra 1942-planen, så den her viste sporplan er for en stor dels vedkommende en rekonstruktion efter bedste(?) skøn. På 1942-planen er der varehuset ikke tegnet med, men iflg. SAG lå det der endnu engang i 1960'erne. Måske brugte KS det ikke mere efter 1932?

1942-planen synes at vise, at det stykke af spor 6, hvor vognvægten oprindeligt lå, senere blev amputeret. Måske flyttedes vægten til et nyt sted, derom vides intet. Derimod forblev galgekranen ved spor 7 på sin gamle plads, mens svinefolden ved enden af samme spor ikke er vist i 1942. Måske var den der alligevel? Og også ved landstationerne? Man skulle tro, at der kunne have været brug for foldene under krigens næsten billøse år!

H. Alkjær

# Historiske Pluk

## SPREDTE TRÆK AF KOLDING STATIONS HISTORIE

Kolding er en gammel by, der allerede i 1321 havde fået privilegier; men byens historie går længere tilbage i tiden. I lighed med så mange andre østjyske byer opstår den i bunden af en fjord, hvor der som regel også var udløb fra en å. Her har der uden tvivl været et vadested på det sted, hvor Kolding å løber ud i fjorden.

At byen så tidligt som 1248 får en stærk fæstning "Koldinghus" kommer ikke til at gøre byen mindre vigtig. Byen har igennem tiderne i lighed med de fleste andre byer i Danmark haft opgangs- som nedgangstider. Men Kolding begynder for alvor at vokse, da den meget primitive havn - vel nærmest en anløbsbro - blev erstattet af en rigtig havn (i 1843), så noget større skibe ikke skulle ankre op to km ude i fjorden for at komme af med deres last.

Af meget stor betydning bliver jernbanebyggeriet, som bl.a. binder oplandet meget tæt til byen. Netop da jernbanen er ved at blive en realitet får byen rigtig vokseværk. Fra 1866 og til 1901 stiger folketallet her til det tredobbelte. Selvom banerne har deres store andel i fremgangen, må det ikke glemmes, at også vejfærdslen og ikke mindst skibsfarten er stærkt medvirkende til den store fremgang. Men samfærdslen bevirker også, at byens industri får god fremgang, og at der derfor er brug for arbejdskraft, der i høj grad kommer ind fra landet og bosætter sig i Kolding. Denne fremgang holder sig støt gennem årene og i dag ligger indbyggertallet på over 57.000 (indbefattet befolkningen i diverse indlemmede kommuner) og det til trods for at Kolding i dag har mistet sine tre privatbaner. Byens historie er lang og spændende og dramatisk, men den må man nu selv sætte sig ind i, hvis lysten skulle være til stede; her i SIGNALPOSTEN vil vi især kun beskæftige os med stationens historie.

I de statutter for Det Danske Jernbanedriftsselskab, der blev udsendt i 1862, er der som nr. 6 anført, at der skal bygges en

bane fra Vamdrup til Fredericia med sidebane til Snoghøj, der tilsammen "omtrentlig er af 5,75 Miils Længde", hvilket i nutidens mål svarer til ca. 40 km. Nu kunne det synes underligt, at banen kun skulle gå til Vamdrup, men årsagen var at finde i, at grænsen mellem kongeriget og hertugdømmerne var beliggende her, og banens videreførelse herfra var en sag, der ikke vedkom Det Danske Jernbanedriftsselskab.

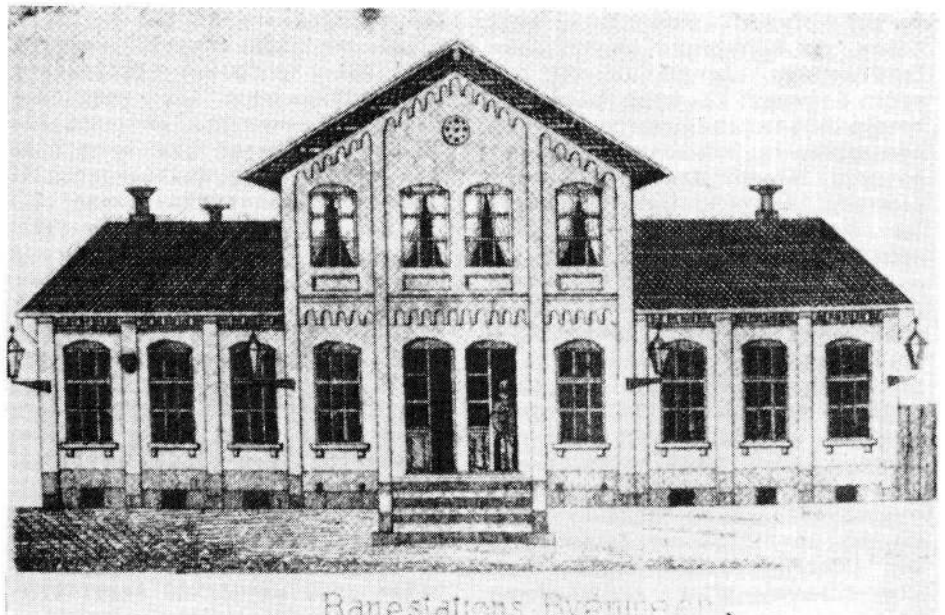
Der havde i forvejen været en forfærdelig masse vrøvl om de jyske baners linieføring, førend man langt om længe havde fået fastlagt, hvor strækningerne skulle gå; igen var det de forskellige politiske opfattelser, der stødte sammen. Mon ikke man i jernbanedriftsselskabet har været lumsk glade for ikke også at skulle rede trådene ud i hertugdømmerne, der bestemt ikke var særlig nemme at forhandle med på grund af de spændte forhold, der herskede mellem kongeriget og hertugdømmerne, ja, forholdene var jo så spændte, at det endte med at der udbrød den nok så sørgelige krig i 1864.

For at belyse forholdene jernbanemæssigt set i disse områder er det nødvendigt at gå lidt tilbage i tiden. Af politiske grunde var den danske regering ikke synderligt interesseret i, at der blev anlagt jernbaner i hertugdømmerne, men tiden tvang efterhånden regeringen til at gi-

ve efter, og flere linier var allerede godt på vej. Allerede i 1844 - altså tre år før Roskildebanen åbnede - kunne man på kongens fødselsdag indvie "Christian den 8. Nordøstersøjernbane" og flere strækninger fulgte efter i de følgende år. I hertugdømmerne var man mest interesseret i en længdebane, og de politiske slagsmål, der udspandt sig, kan i høj grad måle sig med dem, man kender så godt, når en dansk privatbane skulle bygges.

Men de der kæmpede for længdebanen sejrede. Og det var denne længdebane, der skulle forbindes med den planlagte strækning Fredericia-Vamdrup, der altså skulle knytte Kolding til jernbanen, og medvirke til at byen fik en fremtrædende plads handelsmæssigt og industrielt set. De egentlige jordarbejder med udstikning af banen begyndte allerede i 1863, men krigen bevirkede, at arbejdet blev temmelig meget forsinket på grund af krigshandlingerne. Til tider lå arbejdet længe helt stille, men i januar 1865 blev arbejdet genoptaget, og den 1. november 1866 var banen klar til brug, og det er her vi skal starte med Kolding stations historie.

Den oprindelige stationsbygning lå på næsten det samme sted, hvor vi i dag finder den nuværende station, men det var dengang kun et meget lille anlæg. Den første bygning med tilhørende stationsanlæg kunne vel nærmest sammenlignes med en større landstation i dag, et træk man møder gang på gang i de øvrige købstadsstationer, man byggede dengang. Den viser sig dog også snart - som de fleste andre steder - at være alt for



Kolding station, ca. 1866.  
(Arkiv: SP)

**Kolding banegård, ca. 1900.** (Postkort stemplet 1903. Arkiv: J.G.)

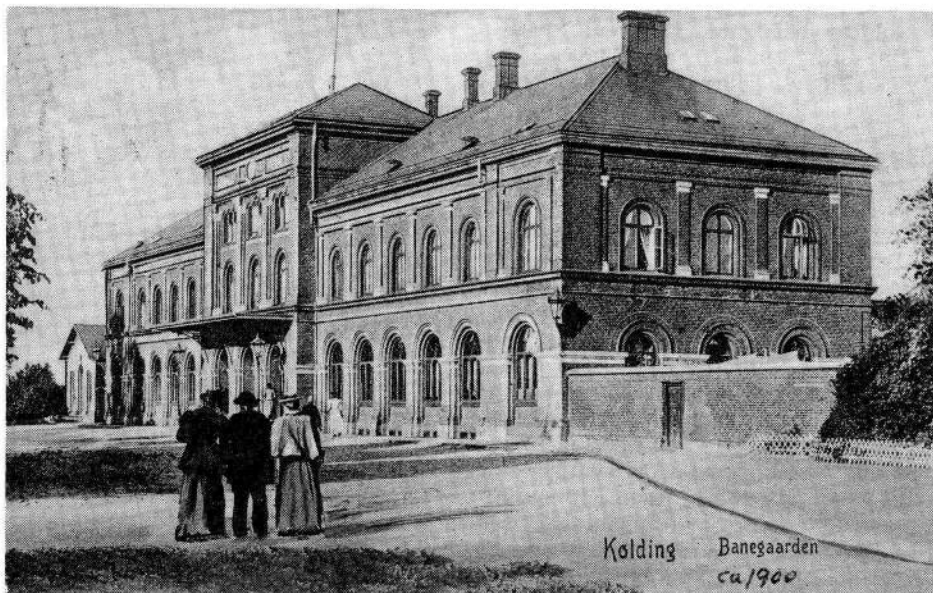
lille, og afløses derfor af en ny stationsbygning allerede i 1883/84.

Den første bygning var opført af røde mursten, og taget var uden tvivl også af røde tegl. Midterpartiet var i to etager, og havde gavlen ud mod gade- og perronside. På begge sider var den flankeret af to "sidefløje", ret korte med tre fag vinduer hver. Midterpartiet havde to fløj-døre flankeret af et vindue på hver side af dørene, af samme udseende som de øvrige i sidefløjene. Over dørene var der fire fag vinduer, og der er vist ikke tvivl om, at her boede stationsforvalteren. To lygter, meget lig de gamle gaslygter, men uden tvivl beregnet for olie- eller tællelys, sad på muren af midterfløjen. Fra fløj-dørene førte en trappe med tre trin ned til den korte perron. Hvordan stationen har set ud indvendig tør jeg ikke udtale mig om med bestemthed. Selvfølgelig har der været venterum, billetsalg o.s.v., men deres placering kender jeg ikke.

Der var kun én egentlig perron med en bredde på 6 m, og desuden noget man kunne kalde en slags trinbræt mellem første og andet spor, kun 1 meter bredt. Efterhånden som trafikken steg blev disse perronforhold en kilde til meget besvær, når både passagerer og gods skulle udveksles og der samtidig var to tog på stationen.

Som det var skik dengang lå varehuset ikke på samme side som stationsbygningen, men overfor denne, hvilket heller ikke gjorde de førømtalte problemer med perronerne lettere. Varehuset var opført i træ og var på rundt regnet 180 m<sup>2</sup>. Ejendommeligt nok blev det liggende i mange år på det sted, hvor man oprindeligt havde placeret det, vi skal helt op til 1920 før der fandt virkelige ændringer sted, bortset fra diverse udvidelser. Som et kuriosum kan nævnes at i 1903 blev pakhuset suppleret med et varehus af bølgeblik, som gav en 100% udvidelse af de bestående forhold, men med den sparsommelighed der altid har kendetegnet DSB, hvor helst intet skulle gå til spilde, benyttede man i 1903 materialerne til udvidelsen fra en kasseret bygning på Esbjerg station! I det oprindelige pakhus havde man også fået plads til et par kontorer for personalet.

**Kolding banegård, ca. 1910.** (Affotografering af postkort. Arkiv: SP)

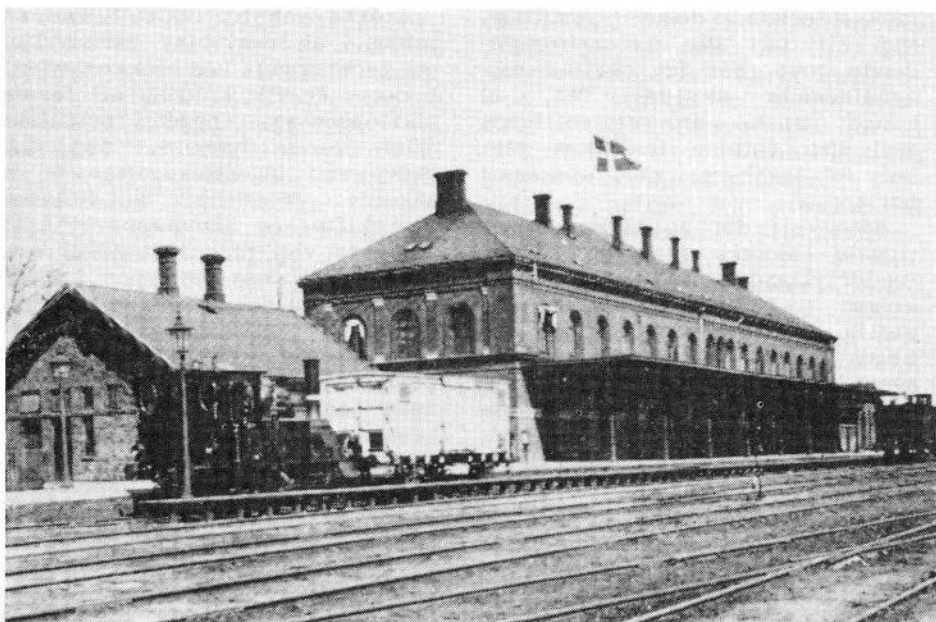


I 1866 bestod stationens spor-anlæg af et hovedspor og tre næsten lige lange parallelle spor, alle beliggende mellem stationsbygningen og varehuset. Desuden havde man to ret korte spor til vognremiserne. Ialt var den samlede sporenlængde på ca. 2.000 m. På de fleste større bystationer var det kotume, at man byggede en remise til personvognene. Til lokomotivets forsyning med vand havde man en vandkran. I hver ende af hovedsporet havde man en fyrgrav, beregnet for hver sin togretning. Også diverse andre faciliteter som kran, vognvægt, kvægrampe og enderampe havde man til rådighed. Igennem tiderne havde transporterne af kvæg haft stor betydning for Kolding, og det var fortsat et vigtigt aktiv for byen, som jernbanen nu deltog aktivt i. Af samme grund havde man ved siden af vognremisen også lavet en stald, som dyrene kunne opholde sig i

før den videre transport kunne finde sted.

I en lokal avis fra marts 1874 blev der fremsat ønske om, at Kolding blev endepunkt for "Den Sydjyske Tverbane" i stedet for Lunderskov, hvilket andragende man fremførte for justitsministeriet. Men man havde også et andet andragende, som skulle fremføres for ministeren, nemlig at få sporforbindelse fra stationen og ned til havnen. Dette ønske var blevet forelagt byrådet, der gik varmt ind for forslaget (det var nu ikke første gang, man havde haft dette forslag på programmet) og som sendte en deputation med til ministeren. Forslaget om havnebanen er åbenbart faldet i god jord i ministeriet, for allerede i 1875 bliver der anlagt et spor til havnen, og trækraften er ikke et lokomotiv, for det hedder udtrykkeligt, at det er en hebestebane, der skal anlægges.

Det går godt for banen i dis-



**Kolding banegård, set mod Fredericia, juli 1925.** (Foto: Rutherford. Arkiv: O.W. Laursen)

se år, så godt at det kniber med at få plads til trafikken, så allerede i 1873/74 finder den første udvidelse sted. Den kostede den "store" sum af 54.000 kr., men så fik man da også noget for pengene. Udvidelsen omfattede blandt andet en forlængelse af sporpladsen mod nord på omtrent 215 m, samt anlæg af et nyt spor gennem hele stationens længde. Men denne udvidelse er ikke nok, for allerede i 1883/84 må der igen foretages nye udvidelser, udvidelser der denne gang er næsten fire gange større end den forrige, idet den koster næsten 210.000 kr. Igen finder der forøgelse sted af sporene og selve stationspladsen, men det for publikum nok så væsentlige træk er opførelsen af en ny hovedbygning.

Denne gang var man noget mere forudseende end ved bygningen af den første. Grundstammen i den nuværende hovedbygning er bygningen fra 1883/84, som altså blev opført med en sådan forudseenhed, at man først i 1916 var nødt til at foretage diverse tilbygninger. Til gengæld fik man ikke gjort noget ved de ret så uheldige perronforhold. Årsagen hertil skal nok søges i, at man ikke benyttede lejligheden til at flytte varehuset, der altså stadig lå lige over for stationen. Dette forhold bevirkede, at den ringe afstand, der var imellem de to bygninger, ikke levede plads til de nødvendige perronudvidelser, så i adskillige år endnu måtte man slås med dette ømtålelige problem på stationen, og som ikke sjældent bevirkede faretruende situationer, når de rejsende skulle bevæge sig over sporene, særlig når flere tog frekventerede denne samtidig. Men alt ialt går det tilsyneladende godt. Når jeg skriver tilsyneladende skyldes det, at mange danske er ret utilfreds med den retning trafikken går. Det er Hamburg, der spøger i horisonten.

Efter alt det politiske og nationale besvær, der har været i Sønderjylland også i lang tid før krigen i 1864, føler man ikke særlig interesse for, at al for megen import og eksport skal gå over Hamburg, og derved styrke byens økonomiske liv i så høj grad som det er tilfældet. Derfor er der kræfter igang allerede så tidligt som 1855, der har ønsket og også arbejdet på en tværgående linie i Jylland, hvor der samtidig skulle bygges en ny eksporthavn, især beregnet for danske landbrugsprodukter. For



at gøre en lang historie kort, blev det jo Esbjerg, som gik af med sejren. Men også her gik bølgerne højt med hensyn til beliggenhed og linieføring for den kommende jernbane. Det var her Kolding prøvede at komme ind i billedet, idet det var denne by, der - som tidligere nævnt - forsøgte at blive endestation for den kommende tværbane. Der var oprindeligt fire forslag om linieføringen, men det blev Lunderskov, der gik af med sejren og blev endestation, eller udgangsstation om man vil, for den projekterede bane til Esbjerg. Denne strækning åbnede for normal drift den 3. oktober 1874. Men også i dette tilfælde var det ikke helt dårligt, at Kolding i hvert fald blev gennemgangsstation for trafikken til Esbjerg, for byen fik sin gode del af kagen; trafikken blev i hvert fald langt fra mindre, hvad de talrige udvidelser, store som små, efter at banen til Esbjerg åbnede, klart viser.

I 1886 var trafikken blevet så intens, at det blev nødvendigt at gøre noget ved sikkerheden. I dette år fik Kolding sit første sikringsanlæg, noget primitivt efter vores forhold, men dog bedre end ingenting. Det var et såkaldt "Siemens & Halskes Sporskifte- og Signalapparat". At anlægget var primitivt viser, at det faktisk kun var spor 1, der var nogenlunde sikret. Der blev indrettet kommandopost i stationskontoret og et signalhus blev opført på perronen. Trods dette anlægs ret primitive karakter, fik det en levetid helt til 1917. Det nye anlæg vender vi tilbage til senere.

Da Egtvedbanen blev bygget kom det selvfølgelig også til at påvirke sporforholdene på Kolding station. Nu var Egtvedbanen som det vel er de fleste

bekendt bygget som en smalsporet bane, hvilket selvfølgelig ikke gjorde overleveringen af passagerer og især gennemgående gods nemmere. Der blev alligevel - selvfølgelig - bygget et forbindelsesspor mellem privatbanen og DSB, således at der ved hjælp af særlige vogne - transportører - kunne transporteres smalsporede vogne placeret på normalsporede vogne. I 1899 blev der bygget et privat sidespor over havnepladsen til "De Danske Sukkerfabriker", der her havde anlagt en saftstation. Det bevirkede, at roedyrkerne i og omkring Egtvedbanen kom til at stå meget ugunstigt, idet deres roer ikke kunne føres direkte til saftstationen. Driftsbestyreren på Egtvedbanen fik da den ide - som ikke var helt billig at realisere - at bygge 26 vogne, hvis vognkasser kunne rulles over på normalsporede vogne via en rampe, og således nogenlunde nemt kunne transporteres til saftstationen. Desværre blev dette arrangement i det lange løb ingen succes, idet roetransporterne igennem en halv snes år faldt drastisk, så de dyrt anskaffede vogne på det nærmeste blev overflødige.

Tilkomsten af Egtvedbanen bevirkede visse ændringer på Kolding station. Privatbanen kom til at ligge i østenden ved stationsbygningen, hvor den ved perron 1 var ført ind på bagsiden af denne perron. Nord for banens hovedspor var der 2 omløbsspor, og syd for hovedsporet var anlagt et omladespor parallelt med DSB's spor.

Selvfølgelig kunne man i det lange løb ikke klare sig med en hest som "rangermaskine", og efterhånden som trafikken var steget, måtte der rigtige lokomotiver til. I 1898/99 blev det derfor nødvendigt at skaffe den



Flygtninge på perronen på Kolding banegård, april 1945. (Foto: Jørgen Nielsen)

nødvendige remiseplads med tilhørende spor, og af den grund blev der opført en lokomotivremise med de dertil nødvendige faciliteter. Der er vist ikke tvivl om, at man netop ved denne lejlighed fik sin første rangmaskine.

På dette tidspunkt og helt frem til 1916 var der, foruden hovedsporet, 4 spor af små 500 m længde mellem hovedbygning og varehus. Desuden var bygget et 500 m langt spor mellem pakhuset og toldboden, der havde sit eget noget kortere spor. Hertil kom så spor til kvægrampen, til kranen, diverse forbindelsesspor bl.a. som tidligere nævnt til Egtvedbanen, samt omløbsspor. Alt i alt rådede man over godt 5 km spor på stationen med tilhørende sporskifter - 38 ialt. Det kunne måske godt lyde af meget, men i praksis var det alt for lidt, og det er noget af et under, at det kunne lade sig gøre at afvikle trafikken så gnidningsløst som det var tilfældet, og at der ikke skete ulykker af betydning, under de snævre forhold man måtte arbejde under. Diverse private sidespor udgik desuden fra stationen til slagteriet (byen har altid været kendt for sin store eksport af dyr og kød gennem årene), til et cikorieterri samt et spor til et petroleumslager. Desuden havde stationen selvfølgelig også et ladespor på 400 m ialt, men det gjorde ikke rangeringen lettere, at et af ladesporerne desuden var adgangsspor til kvægrampen og for at gøre det hele endnu mere umuligt samtidigt også var adgangsspor til slagterisporet. Disse meget vanskelige forhold gav også igennem årene ikke så lidt hovedbrud, når man skulle have det hele - altså rangeringen - til at fungere. Det var så galt, at man

måtte bruge havnesporene og de private sidespor som depotspor. For at gøre det hele endnu mere broget havde man tilmed i 1911 fået et forbindelses- og overleveringsspor til den nyåbnede Kolding Sydbane, men det hjalp da lidt på det, at denne privatbane havde egen banegård, så på Kolding station var man kun "plaget" af de vogne, der skulle til og fra Kolding Sydbaner.

Endnu en privatbane var på tapetet, nemlig Troldhedebanen. Desuden var planerne om at anlægge dobbeltsporet mellem Taulov og Lunderskov nu blevet en realitet. Under disse forhold var det absolut nødvendigt at foretage en radikal udvidelse på Kolding station. Dette arbejde tog sin begyndelse i 1916 og varede i næsten otte år. Denne ombygning gjorde hele arbejdet på stationen endnu vanskeligere end nogensinde før, for det var nødvendigt fuldt ud at udnytte det gamle areal, mens ombygningen stod på, samtidig med at man arbejdede på de nye anlæg. Det var så absolut ikke nemt at få trafikken til at glide under disse forhold. Men samarbejdet mellem anlægsingeniørerne og stationen var forbilledligt, bl.a. fordi stationen fik megen indflydelse både med hensyn til arbejds gang og også med det nye anlægs indretning. For stationens vedkommende var det nødvendigt at foretage et nøje tilrettelægningsarbejde, fordi man hele tiden blev udsat for at ændre sporbenyttelsen. At samarbejdet mellem ingeniører og station fungerede ses af, at man ikke havde et eneste uheld i disse år, hvor bare én fejlbedømmelse uhyre let kunne bevirke en ulykke. Ejendommeligt nok fik man heller ikke en eneste klage fra publikum, som tog alt byggerodet med godt humør.

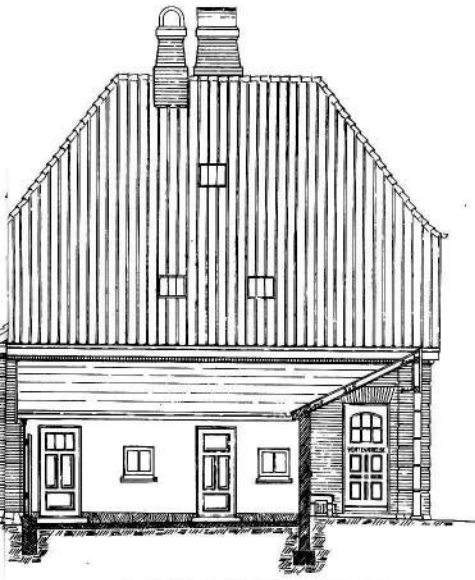
For at opnå den ønskede udvidelse af stationsterrænet var det nødvendigt at flytte adskillige anlæg og bygninger. Langt om længe blev det noget "interimistiske" pakhus flyttet. Det samme var tilfældet med slagteriets bygninger og sporanlæg. Samtidig blev toldkammerbygningen, cikorieterriet og petroleumslageret flyttet. Før i tiden anlagde man de fleste steder niveauoverkørsler og ditto overgange. Men efterhånden som trafikken steg både på banerne og på vejnettet blev disse overgange mere og mere generende for begge parter. I Kolding havde man tre sådanne overkørsler for vejtrafikken og en for gående, og disse overgange ville man meget gerne af med. Nu benyttede man lejligheden til at slippe af med disse hindringer. Den værste af dem var overkørslen mellem byen og havnen, og samtidig gav den også det største besvær ved bygningen af den nye bro, der skulle føre vejtrafikken over banen. Ved den nævnte overkørsel var det nødvendigt at flytte eller rettere forlægge åen, samt foretage diverse reguleringer af flere gader. Der blev foretaget en opfyldning i Kolding Fjord, og hertil flyttede petroleumslageret, der fik en yderst tiltrængt udvidelse. Toldkammerbygningen blev flyttet ned i havnen, og fik samtidig også en stor udvidelse. Det viste sig også at være muligt helt at nedlægge cikorieterriet, hvilket også gav mere plads til de nye anlæg på stationen.

I 1917 åbnedes Troldhedebanen. Den fik ikke egen station i byen, som de to tidligere privatbaner jo havde, men statsbanestationen blev fællesstation for privatbane og DSB. Da TKVJ åbnedes havde det været nødvendigt at foretage en delvis flytning af Egtvedbanens spor for at få plads til Troldhedebanens perron- og opstillingsspor. Privatbanen udgik fra østenden af stationsbygningen. Troldhedebanens tilkomst bevirkede, at Kolding station fik tilført meget store mængder af vogne læsset med tørv; man kunne næsten fristes til at sige, at TKVJ vel nærmest var en tørvebane. Så havde man ikke før haft rigeligt at gøre med at ekspedere gods på Kolding station, så kom der endnu mere gang i foretagendet. Det var utrolig store mængder af det indenlandske brændsel, der

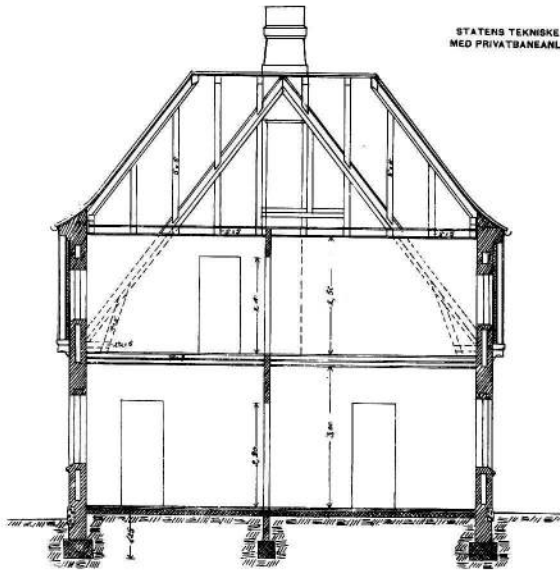


Apprøbet som nævnt i Skitse af  
9. Februar 1911.

STATENS TEKNISKE TILSYN  
MED PRIVATANLÆG M. V.

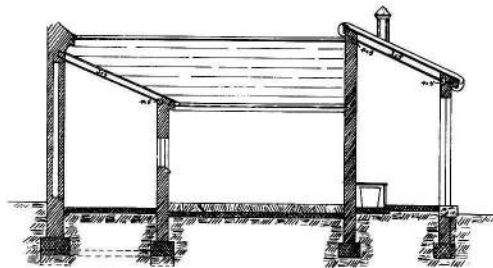


· GAVL · & · GÅRDFACADE ·

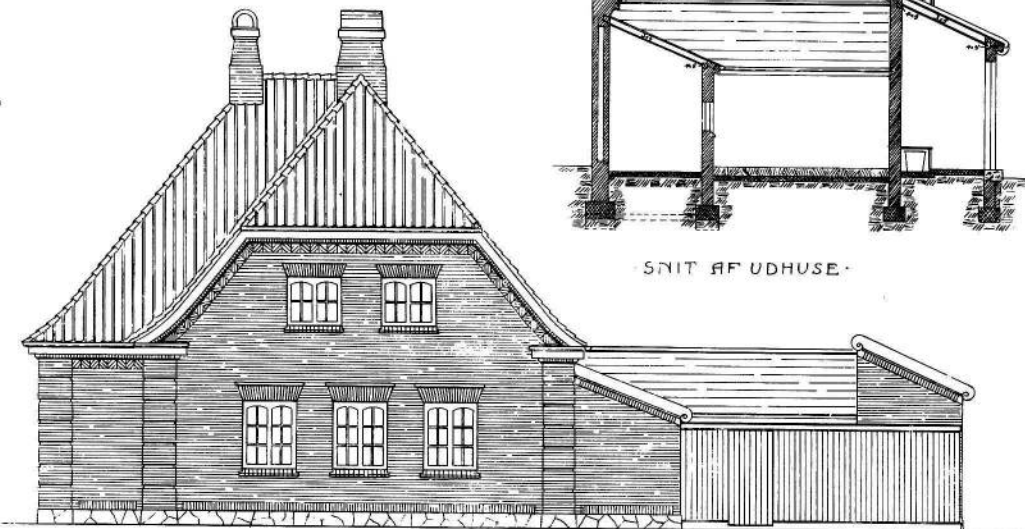


· SNIT ·

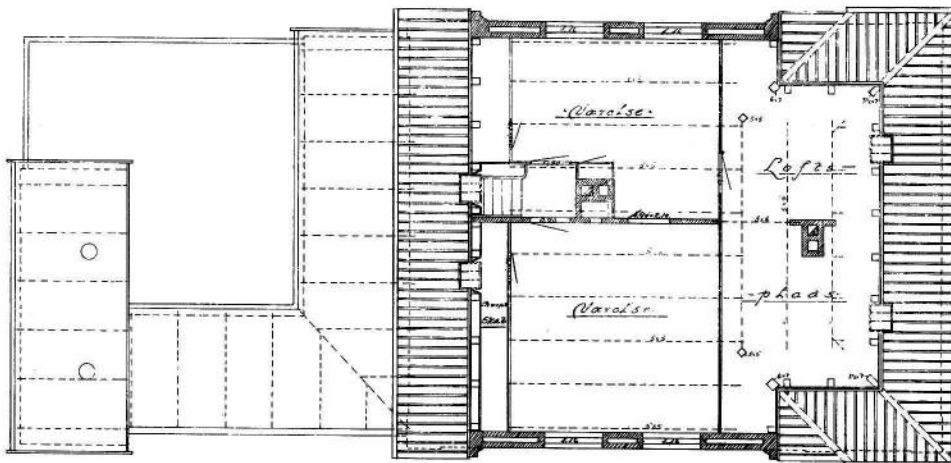
© 60  
H. SCHMIDT  
ARKIT-  
TÆNDING



· SNIT AF UDHUSE ·

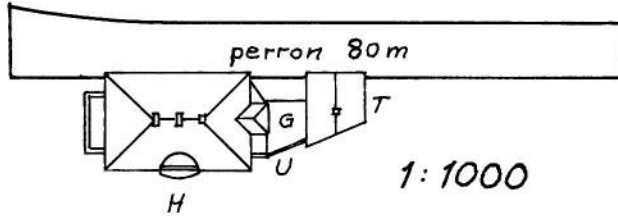


· FACADE ·



· TAGPLAN ·

# Kolding Syd stationsbygn.

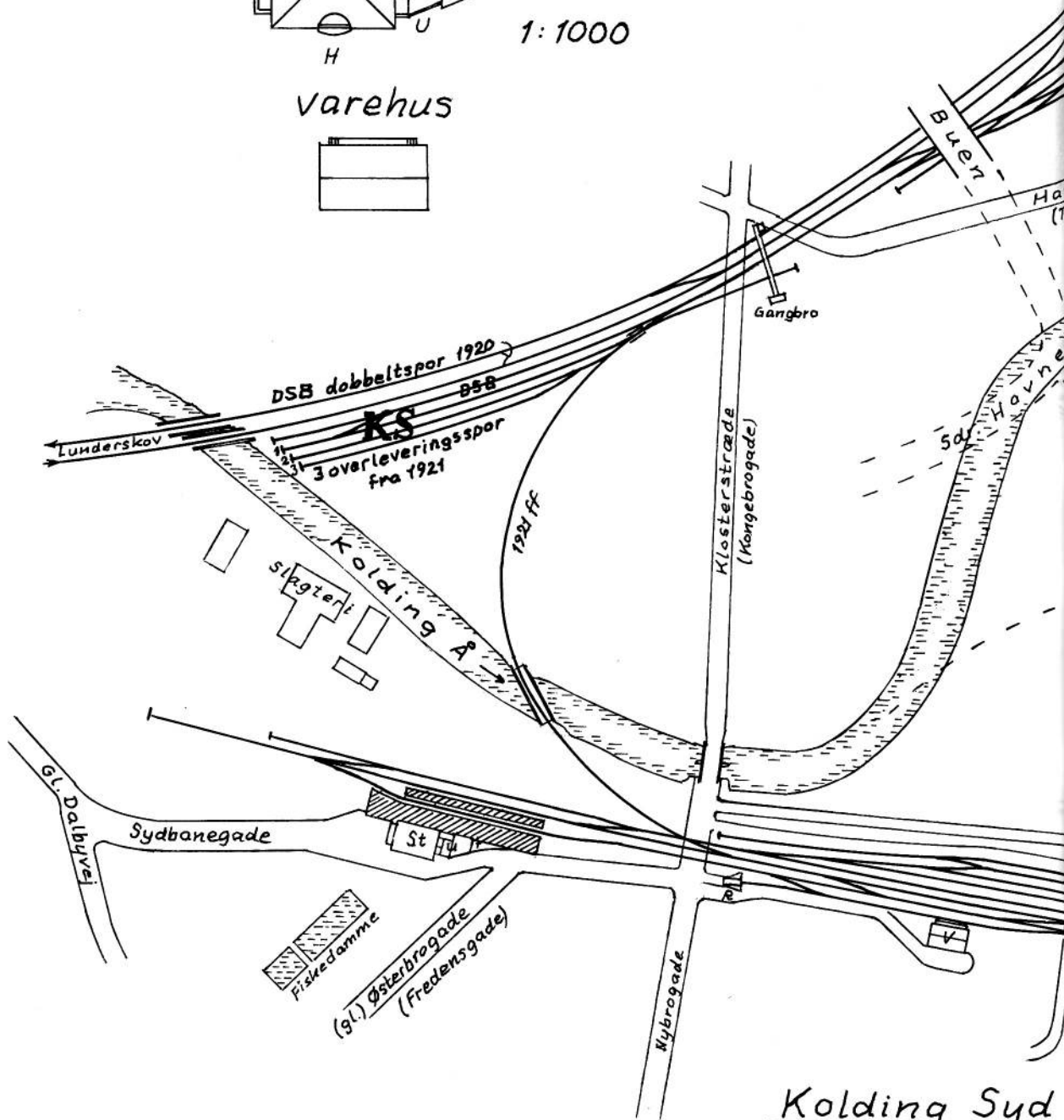


varehus



spærnet af  
DSB 1932

100 m KS-  
perron

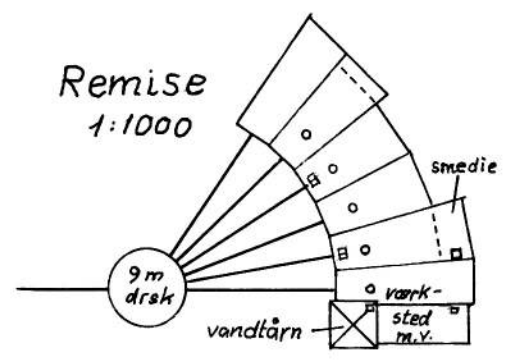
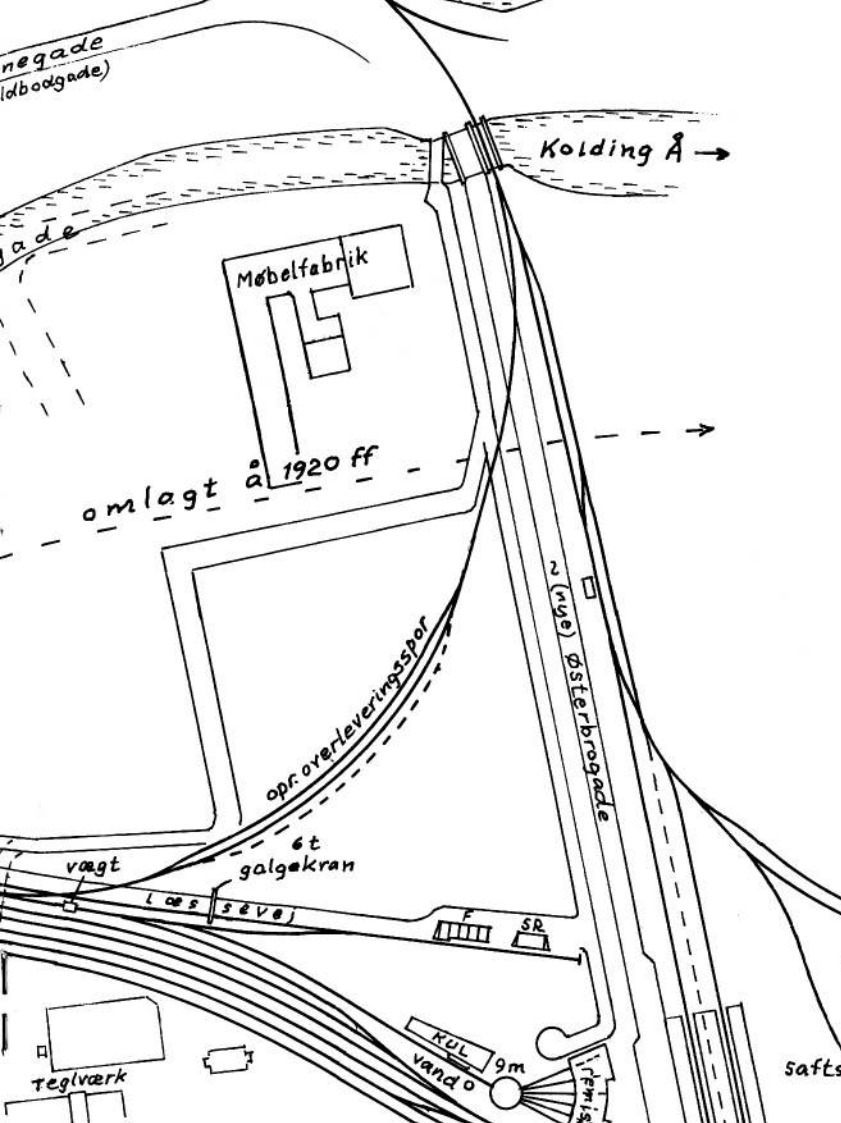
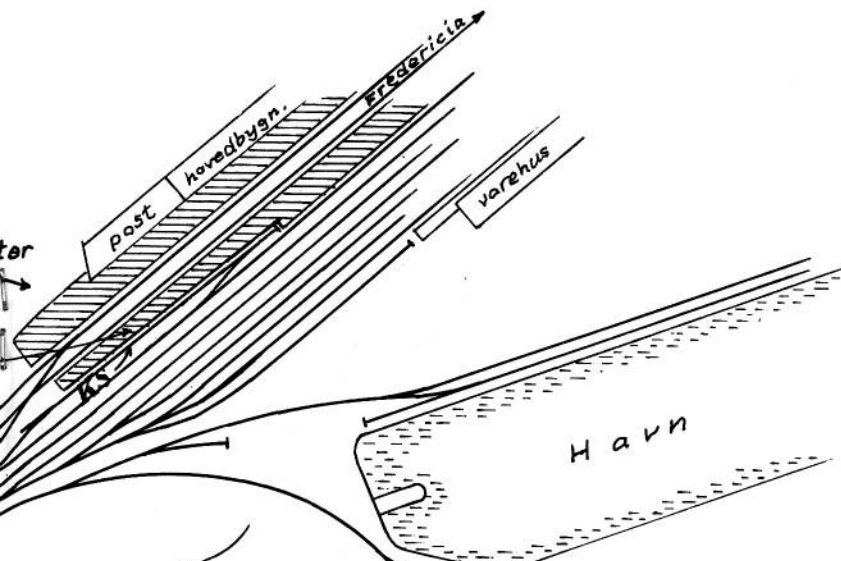


Kolding Syd

fra DSB

til Hejlsmin  
til Vamdrup





St. c. 1:2830

0,6 km  
 27,2 km  
 29,8 km

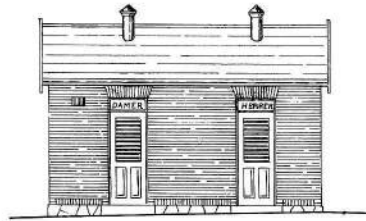
Vejbro  
 1923

Tved T (Hm)  
 Vonsild St (Vp)

# ◦ KOLDING SYDBANER ◦

a) ◦ VONSILD ◦ DALAGER ◦ ØDIS ◦ VARMARK

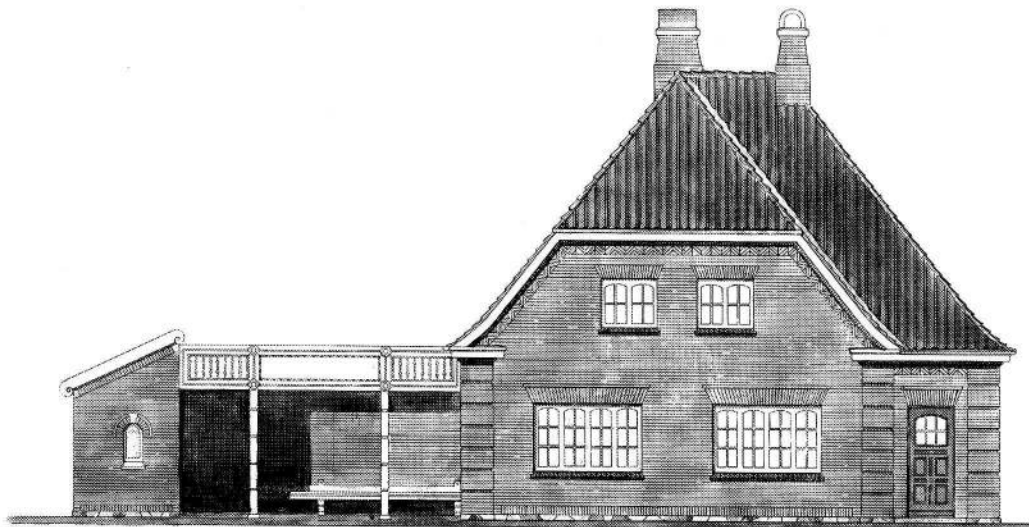
b) *spillemølle* SJØLUND ◦ HEILS ◦ FOVSLET ◦



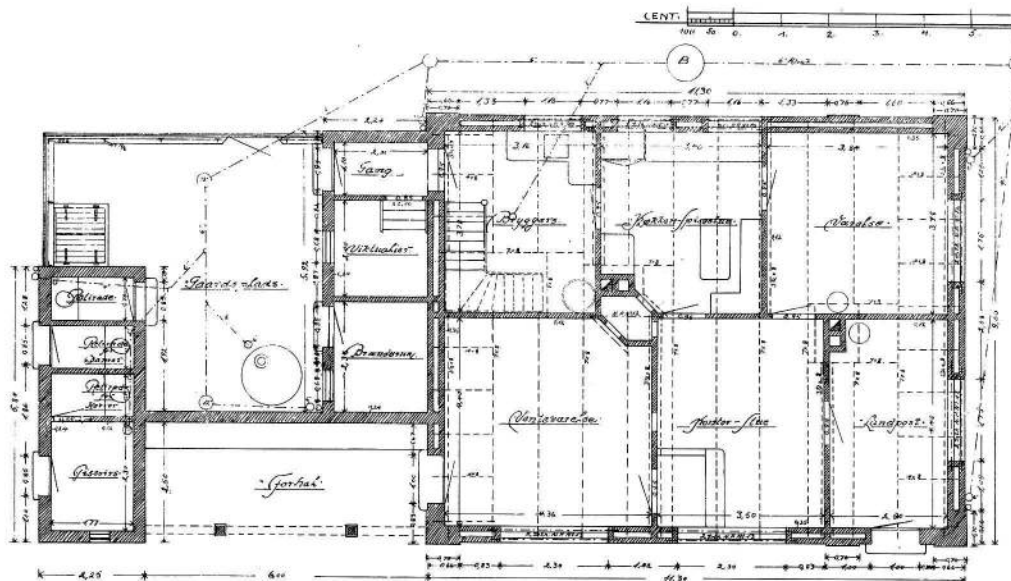
· RETIRADER ·



· GAVL ·



· FACADE MOD PERRON ·



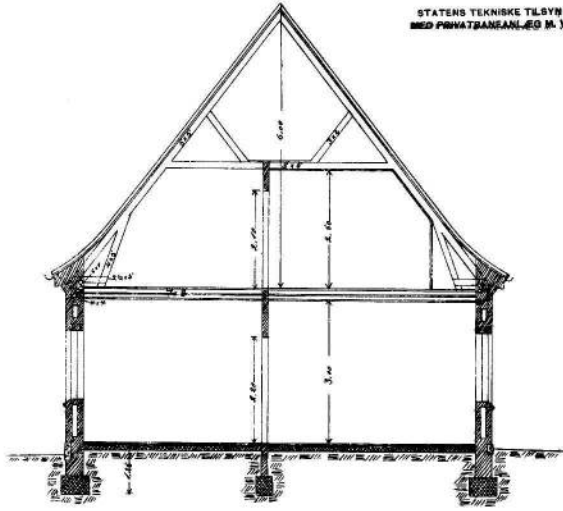
· STUEPLAN ·

Byggeskild som arff. i Skive den 9. Februar 1911.

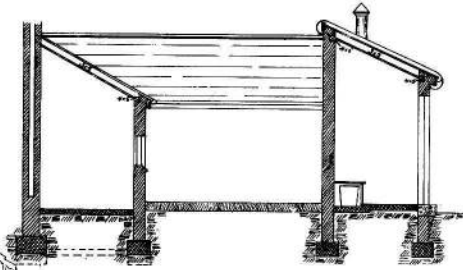
STATENS TEKNISKE TILSYN  
MED PRIVATBYGNING M. V.



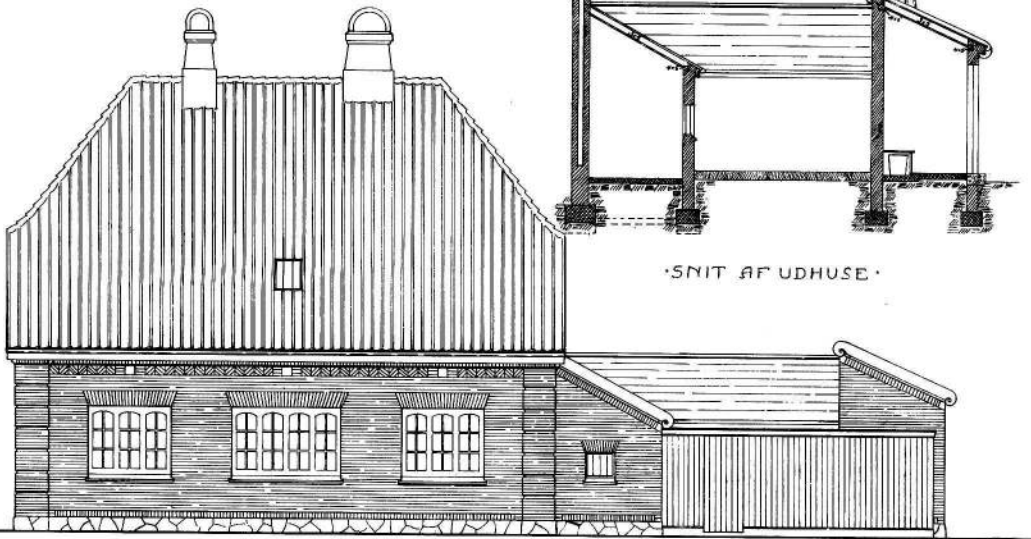
·GAVL & GÅRDFACADE·



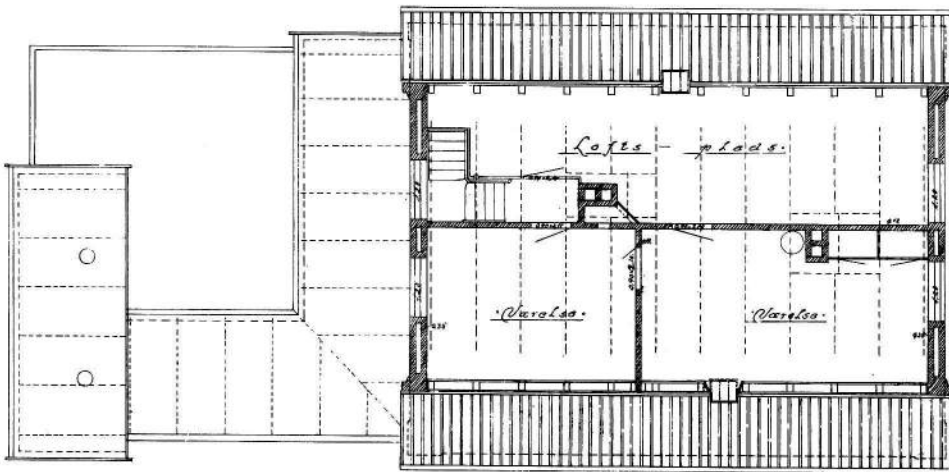
·SNIT·



·SNIT AF UDHUSE·



·FACADE·



·TAGPLAN·

## fortsættelse fra side 69

skulle sendes fra Kolding, men det fik jo også indtægterne til at stige.

Da de store ombygninger langt om længe var tilendebragt, rådede man nu over ikke mindre end godt 26 km spor og 100 sporskifter + dem man havde til rådighed på havnesporene. Denne udvidelse var så stor, at i forhold til 1916 var stationens areal blevet ikke mindre end 5 gange større. Man havde stadigvæk kun 2 perroner, det har man forøvrigt også den dag i dag, men nu var de blevet noget større, idet længden var på omtrent 300 m, og bredden henholdsvis 10 og 9,5 m. Nu skulle publikum heller ikke længere "vade" over sporene som det før var nødvendigt, idet man fik lavet en 5 m bred perrontunnel, der forbandt de 2 perroner. Der var nu 9 spor mellem hovedbygningen og pakhuset, hvoraf de 4 var sikrede togvejsspor. Man havde nemlig fået erstattet det gamle sikringsanlæg fra 1886 med et nyt bygget i 1923/24. Det var af samme fabrikat som det forrige, men nu med elektrisk styrede sporskifter, der alle var elektrisk oplyste, ligesom også signalerne var det. Signaler og sporskifter var gjort afhængige af hinanden, således som nævnt før, at fire togveje var fuldstændig sikret. Kommandoposten var som tidligere anbragt på stationskontoret, og desuden opførte man, vel nok til hjælp ved rangeringen, 2 signalhuse - et i hver ende af stationen. Man fik også et rangerhoved ca. 300 m langt. Herfra udgik diverse vigtige spor til kraner, remisen, vognvaskespor, depotspor, enderampespor og spor til kvægrampen. Der blev også bygget to vognvægte - en i havnen, hvor trafikken af godsvogne igennem årene var steget ganske betydeligt, samt en ved et omløbsspor på selve stationen. Nu havde man også to kraner til rådighed, en der kunne løfte 15 ton og en der magtede 6 ton.

Læssesporene, der var 4 ialt, havde en længde på ialt 1100 m, og de dertil hørende veje havde man nu brolagt, så man kunne undgå det mudderbad, man før i tiden kunne være udsat for i dårligt vejr.

For at klare den megen rangering havde man 2 damplokomotiver til rådighed, med 40 timers tjeneste tilsammen i døgnet, men man var nu godt med i tiden, for en rangertraktor (tit erstattet af en HS-maskine), der skulle arbejde ikke mindre end 16 timer i døgnet var også til råd-

dighed. Rangerhesten var nu definitivt afskaffet.

Det bør vel også lige bemærkes, at forbindelsessporet mellem Kolding Sydbaner og statsbanestationen ikke ligefrem havde et direkte forløb, idet udvekslingen af godsvogne foregik ved hjælp af et overleveringsspor, som lå i nærheden af havnen, der igen havde forbindelse med havnesporet. Det var en noget snirklet vej vognene derved fik, og vel også tidsrøven de. Først så sent som i juni 1922 fik man en mere direkte forbindelse mellem Sydbanegården og statsbanen, da et egentligt forbindelsesspor, der gik direkte fra privatbanen op til Kolding station, blev anlagt, hvilket var en stor lettelse for begge parter. Men det var nu ikke den helt store trafik, der kom til at gå denne vej. På dette tidspunkt var kampen mellem Sydbanerne og bilerne allerede kommet godt i gang - og denne kamp vandt jo som bekendt bilerne.

Et særligt kapital i stationens historie er de store transporter af kreaturer. Fra store dele af Jylland kom dyrene til Kolding, hvor de blev opstaldede indtil de næste dag kunne transporteres videre med skib. I takt med det stigende antal dyr til forsendelse, skød stalde op, nærmest som paddehatte. At det drejede sig om store mængder ses af, at antallet af kreaturer stationen modtog i 1917/18 var på over 100.000 stk. Men også store mængder af svin modtog stationen gennem årene til andelssvineslagteriet, som vel nok i lange tider var landets største. At transporterne af kreaturer efterhånden gik noget ned skyldtes, at ikke så få søkøbstæder så fidusen i selv at afsende dyrene med skib, fremfor at banerne fik disse transporter.

Efterhånden var stationen så udbygget, at arbejdet her blev betydelig nemmere at udføre, og man skulle tro, at en så radikal forbedring (den kostede dengang den formidable sum af næsten 3 mio. kr, og tæk på hvilket stort beløb det var i 1924) kunne vare i mange år. Men der gik nu kun 5 år, før man tog fat igen. Denne gang var det hovedbygningen man tog fat på, samt en ændring af forbindelsen fra stationspladsen til havnen for gående, samt en del andre småændringer, som man tidligere ikke havde fundet det nødvendigt at foretage.

Toiletforholdene var mildest talt primitive, og for at kunne forbedre disse nødvendige faciliteter, måtte man nedrive den gamle toiletbygning og bygge en

helt ny. Samtidig nedrev man det gamle ilgodspakhus, der lå syd for hovedbygningen. I tilslutning til stationsbygningen opførte man nu et helt nyt posthus, og nord for dette opførte man så de nye toiletbygninger. Passagen fra by til havn havde hidtil bestået af en overgang i niveau, men denne har man åbenbart syntes var for farlig, så man beslutter at anlægge en gangtunnel. Igen bliver toggangen stærkt generet, og personalet udsat for nye besværligheder ved bygningen af denne tunnel. Da gangtunnelen gik på tværs af alle stationens spor, måtte disse afbrydes vekselvis efterhånden som arbejdet skred frem. Alt får jo en ende, og det gjorde dette arbejde også, så da det var færdigt kunne alle igen ånde lettet op, både fordi man nu havde fået en sikker overgang, hvor ingen mere forsøgte at nå over inden toget kom, og derved skabte temmelig farlige situationer, men især for personalet var det en lettelse at besværlighederne med toggangen nu langt om længe var forbi.

På så stor en station som Kolding sker der til stadighed ændringer af såvel hovedbygning som terræn. Det kommer nu ikke til at berøre stationen ret meget at Kolding-Egtvedbanen bliver nedlagt i maj 1930. Efterhånden kommer småjusteringer, hvor denne bane har ligget på Kolding station, som ikke berører den daglige drift særligt. Men allerede i 1929 var man i gang igen, da man i det følgende år fik anlagt en omlæsningsperron for diverse gods.

Nok var det statsbanen, der havde ansvaret for den daglige trafik i havnen, men det var nu Kolding kommune, der ejede arealet. DSB var ikke tilfreds med sporene i havnen. Dette spørgsmål forelagde man kommunen, der var interesseret i, at sporforholdene på stedet var i orden af hensyn til at transporterne, eksport og import i stor mængde, så let som muligt og uden uheld kunne befære havnesporet. Det betød meget for kommunens økonomi, at brugerne var interesseret i at benytte Kolding havn, og derfor betalte byen gerne de sporanlæg DSB fandt nødvendigt både i sydsiden og nordsiden af havnen. Samtidig benyttede man lejligheden til at forstærke sporet.

Trafikken er stadig stigende og flere og flere tog ankommer til Kolding station, og da det på dette tidspunkt hovedsageligt er damplokomotiver, der skal trække de store tog, og som tit er tørstige, er det nødvendigt at få en ny vandkran mere, altså igen

småtingsafdelingen.

I 1931 opfører statsbanerne en ny bygning for toldvæsnet, sikkert også med nye sporforbindelser til samme, og på samme tid opfører man ligeledes en bygning for signaltjenesten, forstærker sidespor til andelslagteriet, af hensyn til den stadig voksende trafik til denne virksomhed. Også andre sidespor har man fat i, bl.a. ændrer man på tilkørslen på det private sidespor for "Det Danske Petroleumsselskab". Det går så godt med gods og passagerer, at stationen i denne periode rykker op fra 4. til 3. lønningsklasse.

Nu går der en række år, hvor man ikke hører meget til stationen. Alt fungerer tilsyneladende godt, og bortset fra almindelig vedligeholdelse og småjusteringer, er det ikke de store ting, som sker. Vi skal faktisk helt frem til 1939 før et større arbejde igen sættes igang. I dette tilfælde drejer det sig om at udføre en underføring for Søndergade i den vestlige del af Kolding, for Kolding-Lunderskovbanen. Her havde man tidligere haft en niveaueksponering (nr. 41) som var meget trafikeret, og derfor til stor gene for de vejfarende, der ustandselig med den tætte toggang døgnet rundt blev standset af den intensive toggang. Nu skal jeg ikke gå i detaljer med dette anlæg, men det har dog en ret stor betydning for Kolding station, idet toggangen ikke kunne undgå i høj grad at blive berørt af projektet. Det var nemlig nødvendigt at hæve banen på en strækning af næsten 700 m i en højde af ca. 1,75 m. Selve underføringen havde et midterfag på 9,6 m og to sidefag på hver 4,6 m. Man havde tredelt trafikken, så de vejfarende (biler og motorcyk-

ler), cyklisterne og de gående havde hver sit areal af færdes på. Da man var betænkelig ved at lave underføringen for dyb, også af hensyn til omkringliggende gader besluttede man sig til at løfte banen fra gangbroen ved Munkegade til underføringen ved Vesterbrogade. Også ved jernbanebroen over Kolding å, var man nødt til at hæve banens terræn, her ca. 1 meter, hvilket igen havde til følge, at det var nødvendigt at bygge denne bro helt om, idet man bl.a. af økonomiske grunde genanvendte den tidligere jernoverbygning af broen. Det var i det hele taget, som man nok kan forstå, et betydeligt arbejde man var gået i gang med, også når man samtidig et sted måtte lave en helt ny gadestrækning, som lå så lavt, at den lå under grundvandet, hvilket igen medførte, at det var nødvendigt at forsyne bund og sider i den nye gade med vandtæt beton. For jernbanen betød dette arbejde, at det var nødvendigt at lave en midlertidig forlægning af banen på en strækning af 600 m og samtidig at udføre en midlertidig bro over Kolding å. Hertil kom at arbejdet betød, at et utal af ledningsarbejder også måtte foretages. Så stort et arbejde medførte selvfølgelig også, at der til tider opstod store gener for toggangen, med diverse forsinkelser til følge. Man begyndte som nævnt på arbejdet i 1939, men det tog selvfølgelig flere år, før dette var fuldenendt.

Og så tager man igen fat på stationens hovedbygning, nærmere betegnet i 1942, hvor der begynder på en ombygning, der kommer til at strække sig over en del år. I lighed med en del andre stationer rundt om i landet, begynder man at montere

elektriske ure på stationen, men på grund af mangel kommer dette arbejde til at gå meget trøgt. Man starter i 1943, og også dette arbejde kommer til at strække sig over flere år, for allerede i 1944 må DSB meddele, at på grund af materialsituationen må arbejdet indtil videre stilles i bero.

Den før nævnte ombygning af hovedbygningen er faktisk gået i stå, hvilket det brugte beløb i 1945 klart viser. Man har i 1945/46 brugt nøjagtigt 20 kr. og 68 øre! Så det er vist ikke megen ombygning, man har fået for det ringe beløb. Men det bliver værre endnu, for i driftsåret 1946/47 er man helt nede på omtrent 3 kr. Jeg kunne godt lide at vide, hvilke arbejder man har udført for dette ringe beløb! Men alligevel bliver arbejdet færdigt i løbet af driftsåret 1947/48, det har ialt beløbet sig til godt 62.000 kr. Nogle kontorer og publikumskaliteter er blevet bygget om, men åbenbart ikke nok. Det vil jeg vende tilbage til.

I 1948 måtte Kolding Sydbaner endelig bukke under for tidernes ugunst. Bortset fra et enkelt år under besættelsen med et beskedent overskud - godt 600 kr. - havde denne privatbane kørt med underskud siden 1920. Det havde heller ikke hjulpet på økonomien, at man havde kunnet gennemføre persontogene fra Kolding Syd op til statsbanestationen. Det var ikke nogen nem tur man kørte på denne korte strækning, men herom hører vi nok nærmere i de kommende artikler om denne bane. Banen havde fået et spor til rådighed i den vestlige ende af statsbanestationen ved perron 2. Nu lukkede man altså, hvilket bevirkede, at man fra DSB's side var nødt til at foretage ændringer af spor og sikringsanlæg, hvilket skete kort tid efter at Kolding Sydbaner var lukket. Nu var der kun en privatbane tilbage af de oprindelige tre, nemlig TKVJ, som trods alt klarede sig en del år endnu.

I driftsåret 1950/51 tager man minsandten igen fat på at forbedre hovedbygningen. Man giver sig til at foretage - igen! - en modernisering. Som et led i denne begynder man at opføre en mellembygning mellem stationsbygningen og bygningen for postvæsnet. Dette arbejde tager nogle år, men samtidig begynder man på at projektere et nyt sikringsanlæg for stationen. Fjernstyringen begynder allerede så



Kolding station, set mod syd - ud-kørsel mod Lunderskov. 14/7 1988.  
(Foto: J.G.)

småt at spøge i horisonten, selvom der endnu er et godt stykke vej til de endelige anlæg.

Selve arbejdet med at modernisere hovedbygningen tager fart i 1952, og samme år kan man afslutte arbejdet på en helt ny post- og telegrafbygning. I 1953 er den før omtalte mellembygning færdig og kan tages i brug. Det ligeledes før omtalte sikringsanlæg er stadig på begynderstadiet, men et nyt fjernkabelanlæg bl.a. for bærefrekvensforbindelsen mellem Kolding og Flensborg bliver ligeledes fuldført i begyndelsen af 1953.

Arbejdet med at modernisere hovedbygningen tager rigtig fart, da man i 1952 kan udbyde arbejdet i licitation, efter lang tids planlægning. Allerede under besættelsen af Danmark var der blevet fremsat ønsker om at modernisere bygningen yderligere, men på grund af den vanskelige materialesituation havde man måttet udskyde arbejdet til bedre tider materialemæssigt set. Forsyningssituationen var i efteråret 1952 så normaliseret, at man turde gå igang med det store arbejde.

Det var statsbanernes overarkitekt, der havde udarbejdet planerne til ombygningen, som ret hurtigt kom igang efter at licitationen var overstået. Arbejdet kom til at vare i flere år, og først sent på efteråret 1954 kunne det endelige resultat beskues, endda flere måneder førend beregnet. Det kan i den forbindelse nævnes, at hele ombygningen var udført af lokale håndværksmestre.

Det de rejsende først og fremmest lagde mærke til, var de store ændringer, der var sket i forhallen og i restaurationen. Det må indrømmes, at netop forhallen havde virket utrolig kedelig og trist, så den ansigtsløftning, den nu havde fået var et virkeligt stort plus for helheden i bygningen. Den var blevet malet i lyse farver, hvilket fik hallen til at virke lettere og større. Ved udgangene til perronen havde man opført to kiosker, hvor de rejsende kunne forsyne sig med slik, is, blade, tobak o.s.v. Ejendommeligt nok havde man bibeholdt de sædvanlige kedelige og ikke særlig mangelige bænke af træ, men da dette var sædvane på det tidspunkt, var det ikke noget man funderede særligt over. Efter vor opfattelse i dag kunne forhallen nok virke noget bastant.

DSB, litra F i maskindepotet på Fredericia maskindepot, 21/10 1960 (Foto: Holtrup)

Ekspeditionslokalerne var også blevet fuldstændig renoveret og gjort publikumsvenlige i langt højere grad end før. Restaurationen havde også fået en ordentlig omgang og der var lavet en særskilt spisesal. Og noget helt up to date: et - som det bliver benævnt - "venligt" ikke-ryger-opholdslokale, bliver også indrettet. Det var disse arbejder publikum med egne øjne kunne se, men hvad man ikke kunne se var, at diverse lokaler for personalet endnu ikke var færdige, bl.a. i togkontoret hvor det "automatiske" sikringsanlæg, der manglede en færdiggørelse som man først forventede kunne være klar omkring juletid. I forbindelse med ombygnings- og moderniseringsarbejdet udtalte stationsforstanderen bl.a. at Kolding banegård herefter ville være stor nok de første 25, ja måske 50 år frem i tiden. Tidligere var ventesalen "varmestue" for talrige dagdrivere, fortsatte stationsforstanderen, men de er nu som blæst væk. De føler sig ikke hjemme, omgivelserne er blevet dem et nummer for fine og tiltalende! Der kan nu godt være noget i disse ytringer, for også andre steder, hvor man moderniserede og fornyede rundt om på stationerne oplevede man det samme.

Profetien om, at det ikke skulle være nødvendigt at foretage store ændringer på stationen, viste sig i det store og hele at holde stik.

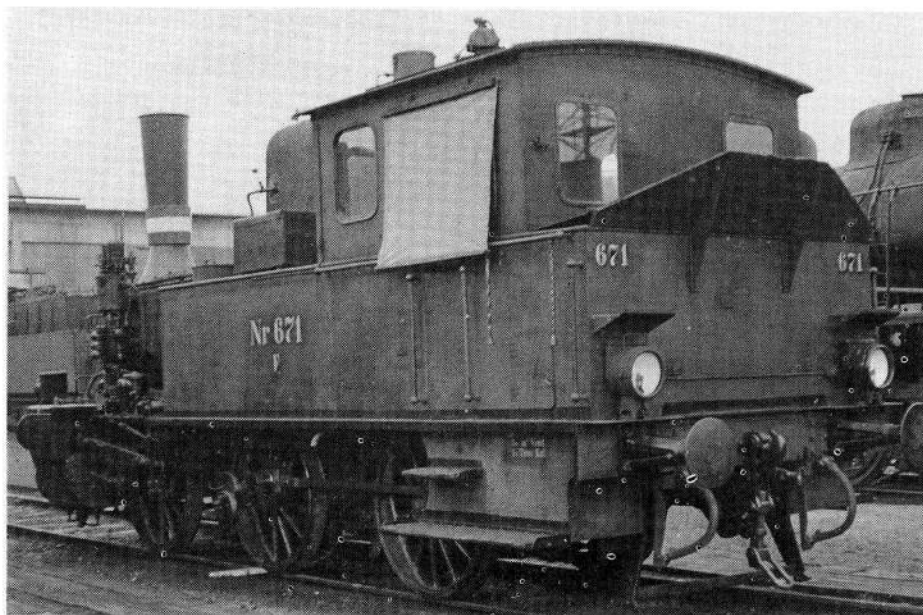
Måske har man forudset, at den sidste privatbane inden for overskuelig tid skulle nedlægges, og at trafikken skulle overtages af rutebiler, for i løbet af 1954/55 begynder man at bygge en ny rutebilstation. Dette anlæg står færdigt i løbet af 1956. For at blive ved rute-

bilerne skal det også nævnes, at en større udvidelse af de daværende værkstedsanlæg med diverse ombygninger i kølvandet finder sted, og er fuldført i 1962.

Også flere ændringer af spornettet finder sted på Kolding station bl.a. i 1955 og efter TKVJ's lukning i 1968. Åbenbart må trafikken på havnen - ihvertfald jernbanemæssigt set - være taget væsentligt af, for der sker en ret betydelig indskrænkning af sporarealerne. Således fjernes sporene til Nordhavnen, hvilket igen har til følge, at flere private sidespor ophører med at eksistere. Vi er nu kommet helt op i vor egen tid. Diverse småændringer finder sted, læssevejen laves om, og for øjeblikket er man ved eller skal igang med at udskifte perronsporene, som efterhånden er helt nedslidte. I forbindelse med fjernstyringen oplyser DSB, at Kolding station selv styrer sit spornet. Samtidig er Kolding blevet knudepunkt for godset i denne del af landet.

Vi skulle nu næsten være ved vejs ende, men der er et par småting, som jeg dog alligevel vil tage med. Med den store trafik der har præget Kolding i hele stationens levetid, er det forbavsende få og små uheld, der gennem årene er rapporteret herfra, og når man tager de ret så snævre og til tider overbelastede trafikforhold i betragtning, må det siges, at det er et godt stykke arbejde, der gennem årene er blevet udført her.

Traditionen tro vil jeg lige se på min kæphest "dampen". Gennem årene har man normalt haft to F-maskiner og for det meste en rangertraktor (afløst af HS) til rådighed for den daglige rangering. I august 1961 var det F 671 og F 672, man rådede



over. Men i løbet af denne måned forsvandt nr. 671, som kom til Fredericia og rangerede her. Der var altså nu kun én F-maskine i Kolding, og det bliver der ikke ændret på fremover. I slutningen af året erstattedes nr. 672 af nr. 447. Førstnævnte (672) maskine rangerede nu i Fredericia. Som man ser er det en farlig masse røkeringer, der finder sted, i første omgang kun mellem Fredericia og Kolding. F 447 erstattes nu igen af nr. 671 engang i begyndelsen af januar 1962, og det bliver den sidste dampmaskine, der kommer til at virke i Kolding. I slutningen af januar 1962 futter nr. 671 tilbage til Fredericia, for at fortsætte rangeringen her. Nr. 672 er nu helt ude af sagaen, da den den 31/10 1962 hensættes urepareret og ikke udtørret. Den blev hensat i Brande, hvor jeg så den i november 1962, og hvor den endnu ikke var blevet røved af rust. Først i april 1964 blev den endelig langt om længe udrangeret. F 671 fik endnu nogle år at leve i. I april 1963 kom den til Ålborg for rangering, men et år efter ser dette arbejde ud til at være slut, for alt tyder på, at den fra slutningen af april 1964 tilsyneladende

ikke kommer ud at køre mere; den hensættes urepareret for endelig at blive udrangeret i 1967.

Det er jo unægtelig et noget broget billede, disse sidste arbejdsde maskiner i Kolding udviser. Men tro ikke vi er færdige endnu med damplokomotiverne (den læser, der ikke gider at være med længere kan roligt slutte her). Man kunne stadig se rigtige lokomotiver i Kolding! Ganske vist kolde og uden tvivl hensat i remisen - nu drejer det sig om F 660 og 670. Omkring årsskiftet 1962/63 kommer disse to maskiner til byen. For begge maskiners vedkommende havde man bestemt, at de skulle bevares - nok på grund af god kedelkarakter, gode fyrcasser og i det hele taget i en stand, sådan at de i en given situation hurtigt kunne gøres driftsklare og køre i et godt stykke tid uden reparationer. Helt til 1967 blev disse to maskiner i Kolding. På dette tidspunkt havde man jo nok erkendt, at dampens æra helt og holdent var slut. Den 16. november 1967 blev begge maskiner udbudt til salg. Ejendommeligt nok kom nr. 670 til at ende sine dage i Frederikshavn, hvor den blev hugget op. Hvem har set den her?

Hvem har hugget den op? Oplysninger om dette må meget gerne sendes til SIGNALPOSTEN. Ophugningen skulle være foregået i december 1970. F 660 skulle allerede være ophugget i begyndelsen af 1968?

Kolding er en stor station, hvilket jeg igen blev overbevist om, da jeg var en tur dernede sidste sommer. Jeg kunne se at læssevejene var blevet ændret fra jeg var der sidst. Det var de ydre tegn, men også indenhus var man med på noderne og havde udnyttet den moderne teknologi i høj grad. Jeg kan kun anbefale et besøg på stationen, hvis man skulle komme på disse kanter; man kan nemt slå nogle timer ihjel ved at betragte trafikken her.

At man ser frem er et godt tegn; der var ingen der kunne give forklaring på de problemer, jeg gerne ville have oplysning om, hvis de lå bare tyve år tilbage i tiden, men det er vel et sundhedstegn for virksomheden dernede: det forbigangne glemmes og man koncentrerer sig om fremtiden.

J.G.



#### APROPOS TEGNINGER:

Jeg nævnte i 24. årgang nummer 4, at På Sporet forhandlede tegningssæt i H0 af rullende materiel. Det var kun en kort notits, men ved nærmere eftertænke mener jeg, at jeg skylder vore læsere (ikke mindst i provinsen) en mere klar oversigt over, hvad der gemmer sig i tegningssættene, som er af prima kvalitet og alle i H0 (1:87). Enkelte er forsynet med et foto af forbilledet.

Sættene koster som nævnt 100 kr. pr. sæt á 20 stk.

##### Tegningssæt 1:

DSB litra D II, MK, FK, traktor 127, AD, AY, ARM, ASM, AT, AV, B, CAR, CC 1115, CC 1149, CC 1190, CM 2131, GS 39900, GS 41000, Hs-t, I 21501.

##### Tegningssæt 2:

DSB litra IA, IAK, IAL, IAR, IB, IE, IFL, IKG, IK, IKD, IKG, IKL 24991, IKL 25638, IKS 24907, IKS 24900, IKT, IVM, IVO, PB, PD.

##### Tegningssæt 3:

DSB litra CM 2148, CP 2851, CP 2859, DQ, DR, EK, FS, PE, TGS, ZE ammoniak, ZE Kosangas, ZF Nyland (4 stk.), ZF Dansk Ørredseksport (2 stk.), ZM, samt Hjørring privatbaner D 61 og Q 127.

##### Tegningssæt 4:

DSB litra CP 2886, CP 2887, CP 2931, DR, EH, E 53400, IAL, TF, TH, ZE Danske Blodmøller, ZE Kosangas, ZF Jøker (4 stk.), ZF Dansk Andels Ørredseksport (2 stk.), ZR Faxe Kalk, Hjørring privatbaner C 4, C 9.

##### Tegningssæt 5:

DSB litra CP, CPE, CPS, ED, EH, HD, PJ, QRL, TGC, ZE Shell, ZE DS&SF, ZF Nyland, ZF Dansk Ørredseksport, ZF Die Dänische Forellen, ZF Tykskov (2 stk.), ZF Skandia Ørred Eksport, ZM Novo, Hjørring privatbaner DL 12, T 656.

##### Tegningssæt 6:

DSB litra ME 1501, CP 2810, CP 2841, CP 2878, CP 2900, CU, DA, Gbs, Hbikks-tt, Hios-v, IKA 25101, ZE DDSF, ZE Århus Oliefabrik, ZF Sydjydsk Damkultur 500002, samme 500005, samme 500006, ZF Nissen Jøker, Hjørring privatbaner B 1, CL 30, D 62.

##### Tegningssæt 7:

DSB litra MX, MY 1101, MY 1145, AC, AF, CA, CD, CAE, CM 2086, CM 2112, EH, Gs-t, Hbis 15000, do 15330, Lgjs, Rs, Sgs, Fynsk Mælk, I/S Vestkraft, Hjørring privatbaner Q 119.

##### Tegningssæt 8:

DSB litra EA 3001, ML, gl. MX, MY 1201, Hbikks-tt, Tdgs, Ucs, ZA Carlsberg, ZF N. Jøker, ZF Vilhelm Hansen (åben), ZR DS&SF, ZR Vilhelm Hansen (lukket), HMAK, HHJ ISF, Hjørring privatbaner MS 30 og DS 64, CV 11, E 84-85, HA projekt til H-vogn, HP T, KSB M 1-2.

# Vi Bygger

## En KØF-producents bekendelse

- en ætsende beretning fra den barske virkelighed.

### FORHISTORIEN:

Det begyndte egentlig alt sammen i 1984, hvor Brawa på Nürnbergmessen præsenterede sin nye udgave af DB's KØf II. Da jeg så fotoet af den i MIBA, slog det mig, at her manglede vist blot et transferark og en dåse grøn maling og vupti! -- DSB's KØf ville være at finde i 1:87. Jeg anskaffede det billed- og tegningsmateriale, som det stedlige bibliotek kunne levere og måtte erkende, at sagen vist ikke var så ligetil endda.

I efteråret 1986 meddelte én af mine modelbanekolleger mig glædestrålende, at han havde fået samme lyse ide; han havde oven i købet truffet aftale med en tampontrykker, der med lethed ville kunne litrere ubegrænsede mængder af grønmalede DB-KØf'ere. Til formålet havde min kollega lavet en serie farveoptagelser af KØf nr. 252, der netop havde været til eftersyn på remisen i Fredericia. Disse billeder afgjorde sagen definitivt. Skulle der fremstilles en dansk KØf, måtte hele den tyske KØf's overdel ændres. Tampontrykningen blev skrinlagt og i løbet af 1987 anskaffede jeg en Brawa-KØf, der blev studeret grundigt. Samtidig satte jeg mig ind i alt, hvad jeg kunne finde om ætsning i messing. Da jeg allerede havde en del erfaring i fremstilling af foto-print, virkede messingætsningen ikke særligt afskrækkende; forsøget skulle gøres.

### DE INDLEDENDE MANØVRER:

I juleferien - for sådan én har jeg - indledtes projektet. Der skulle fremstilles en film, som skulle danne grundlaget for foto-processen. Men allerførst skulle der laves en tegning af de enkelte dele, som skulle overføres til filmen.

Bevæbnet med tegnetrekant (LINEX), skolepasser (Kin), en skalpel, der oprindeligt var indkøbt med det formål at fjerne en fodvorte (bladet var dog nyt) samt

en bunke sort, lysuigennemtrængeligt papir, gik jeg i gang med optegning og udskæring af alle KØf'ens bestanddele i målestoksforholdet 2:1.

Disse dele blev fastklæbet på et stykke A 3-papir, nedkopieret til den rette størrelse og ved hjælp af en sprit-stencilbrænder (Thermofax), der i 1960'erne og 1970'erne havde været temmelig udbredt på landets skoler (det var før kopimaskinernes fremkomst), fremstilledes to ens film, én til forsiden og én til bagsiden af messingpladen, der skulle ætsets.

### PROTO-KØFFEN:

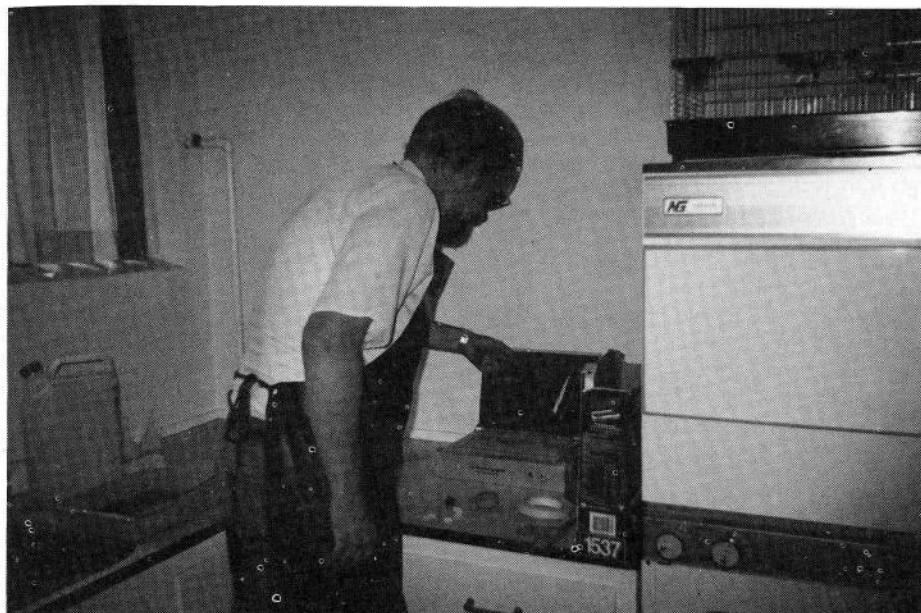
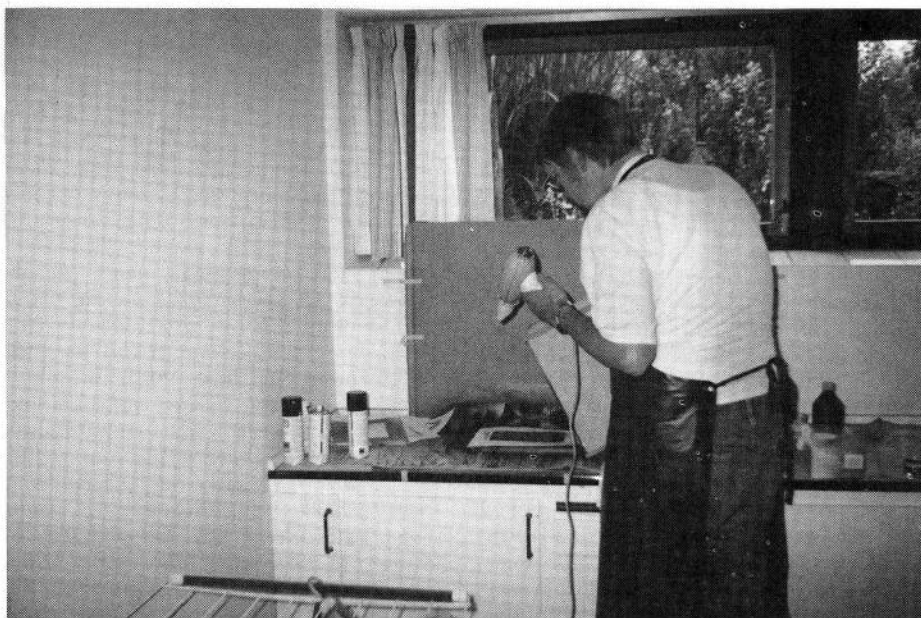
Midt i januar 1988 blev forsøget så udført. Efter 25 minutters ætsetid på hver side fremkom et gennemætsset ark med alle nødvendige dele. Ganske vist var der ingen detaljer på arket (bukkelinier, nitter, bolte og hængsler), men da filmen heller ikke inde-

holdt sligt, kunne det jo ikke undre. Jeg var så begejstret over resultatet, at jeg straks kontaktede min gode ven, Henrik Borgen fra DIN & MIN HOBBY og spurgte ham, om han ville være med i en KØf-co-produktion, for nu kunne jeg altså bare ætse sådan én. - Han sagde sørme ja!

På under en uge var den allerførste KØf færdig (prototype 0, kaldte vi den). Den var samlet med epoxylim og overlevede let en postal transport til København, hvorfra Hr. Borgen viderebragte vidunderet til årets Nürnbergmesse, hvor den over for Brawa anvendtes som begrundelse for en større ordre af KØf-undervogne (når jeg i dag tænker på det påtænkte antal, får jeg finansielle krampetrækninger).

### DE FØRSTE "RIGTIGE" KØF'ERE:

Medens min co-producent således boltrede sig i det Nürnberg-Delproces: Lakering og tørring.



Delproces: Belysning og fremkaldelse



ske, indledtes fremstillingen af tegninger til det, jeg troede skulle blive den endelige Køf.

Der skulle anvendes 3 film - og dermed også 3 tegninger: én til nedætsning af detaljer fra forsiden, én til færdigætsning af omrids på forsiden og endelig én til ætsning af bukkelinier og omrids på bagsiden. Tegningerne skulle igen fremstilles i 2:1 og derefter nedfotograferes, men denne gang havde jeg truffet aftale med en rigtig repro-ekspert, der skulle lave "profi-film". Som oplæg til de tre tegninger valgte jeg at fremstille 3 ens A 3 kopimaskinekopier af den originale opsætning. -- I dag ved jeg af bitter erfaring, at en ældre kopimaskine, indkøbt brugt som resultat af spareiver, aldrig laver 3 identiske kopier, selv ikke i samme arbejdsgang. Hvis jeg på dette tidspunkt havde haft et lysbord til rådighed, kunne meget arbejde have været undgået.

Tegninger og filmene blev færdiggjorte, og i løbet af en uge var 9 ætseark produceret. Nogle af disse ark blev fordelt til lokale MJ-byggere, men de næsten enslydende svar var, at man ville vente med at samle arkene, til en byggevejledning fandtes. Henrik Borgen og jeg blev derfor enige om at fremstille hver vort eksemplar. Vort udgangspunkt var denne gang ark, der ikke var gennemætsede, idet en lang ætsetid ofte fjernede detaljerne på arket. Problemet var - og er, at jeg efter detaljætsningen på arkets forside må afrense denne med acetone, hvorefter der påsprøjtes et nyt lag lak, der skal danne

grundlag for nedætsningen af forsideomridset. Dette laklag er altså påsprøjtet en overflade, der ikke er glat, grundet nitter og bolte m.v. En lakering på et sådant ujævnt underlag er uhyre følsomt over for ætsevædsken (jernchlorid).

Vi holdt adskillige byggemøder og foretog hyppige telefonkonsultationer. Samtidig noteredes alt, hvad vi observerede, omhyggeligt af hensyn til den kommende byggevejledning og eventuelle ændringer af reprofilmene.

#### PRODUKTIONSSTART - ELLER?:

I løbet af april 1988 var vi begge færdige. Vi fremstillede næroptagelser af vore resultater og gjorde alt klart til markedsføring af byggesættet (se Lokomotivet nr. 20). Vi var særdeles optimistiske og regnede med juni 1988 som leveringstermin. Der skulle jo blot foretages 18 ændringer på filmene, byggevejledningen skulle skrives, -- og så var det bare med at få gang i ætsningen. Tegningerne blev ændret, men der skulle af andre årsager (produktionsstop) gå 4 uger, før min repromand igen fik mulighed for at nærme sig sit reprojekamera. Altså: forsinkelse, og nu havde vi jo lovet ...

Det var kun ét at gøre: slå koldt vand i blodet. Min nu færdiglavede Køf blev i 3 uger sendt på ferie på Jernbanemuseets anlæg, hvor den fik lov at bevise sin duelighed og demonstrere sit ydre.

I begyndelsen af juni var de nye film færdige. Jeg begav mig, udstyret med et ætseark, reprofilmene og den færdige Køf til firmaet Chemetallic i Egebjerg,

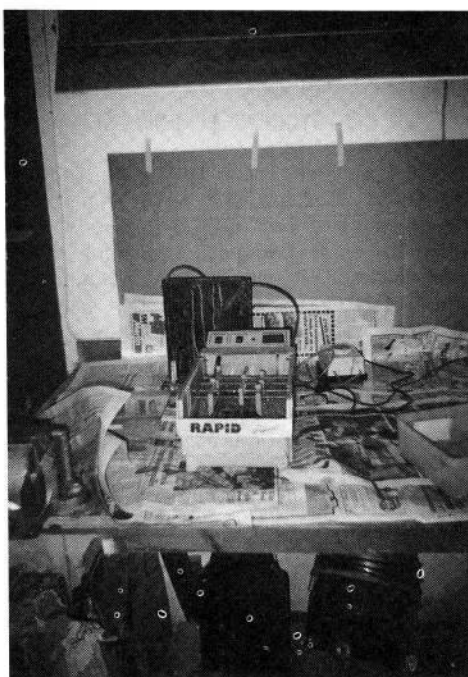
som jeg havde udset til at skulle gennemføre ætseprocessen. -- Var jeg dog bare taget derop, inden jeg overhovedet begyndte at tegne den første streg! Det blev et særdeles udbytterigt møde; jeg fik faktisk et grundkursus i opsætning af emner på et ætseark. Men turen gik hjemad med besked om at ændre tegningerne - og iøvrigt få det hele samlet på 2 film, idet man aldrig havde forsøgt sig med 3 arbejdsgange, fordi det ville betyde, at ætsemanden hele tiden skulle holde øje med arket under detaljætsningen - og det ville være dyrt! Det kunne selv jeg forstå et par måneder senere.

Altså: Om igen! - Helt fra bunden! - Men vi havde jo lovet o.s.v. Nej! Nu var al fritid i et halvt år gået med projektet. Så ku' jeg f..... g..... ætse pladerne selv. Herregud, det drejede sig jo kun om 60 plader!

#### SORT ARBEJDE - OG GRIMME HULLER I OZONLAGET:

Fra Sverige hjemskrev jeg i hast flere kvadratmeter 0,3 mm messingplade. Da jeg kun havde 3 dåser fotolak tilbage, bestilte jeg øjeblikkeligt hos min elektronikgrossist yderligere 10 dåser POSITIV 20, - en munter sag indeholdende aethylglycol, trichloroethan og med freon som drivgas. Nu var der blot den hage ved sagen, at freon som drivmiddel i spraydåser var blevet forbudt i Danmark pr. 1. januar 1988. Min grossist havde derfor intet på hylden, men kunne trøstende meddele mig, at Kontakt-Chemie i Vesttyskland var langt fremme med udviklingen af en ny, miljøvenlig udgave af POSITIV 20,

#### Skumætsning af messingplade



#### Interiør fra pakkeriet: Endelig blev sagen klar!



og at han sandsynligvis kunne have den på lager allerede i november! Ak, ja -- og jeg som havde lovet ...

De første å conto beløb var samtidig begyndt at strømme ind til de forretninger, der skulle udlevere byggesættet. Indrømmet: jeg skaffede via min vesttyske forbindelse de 10 dåser - der gik tre uger, inden de ankom.

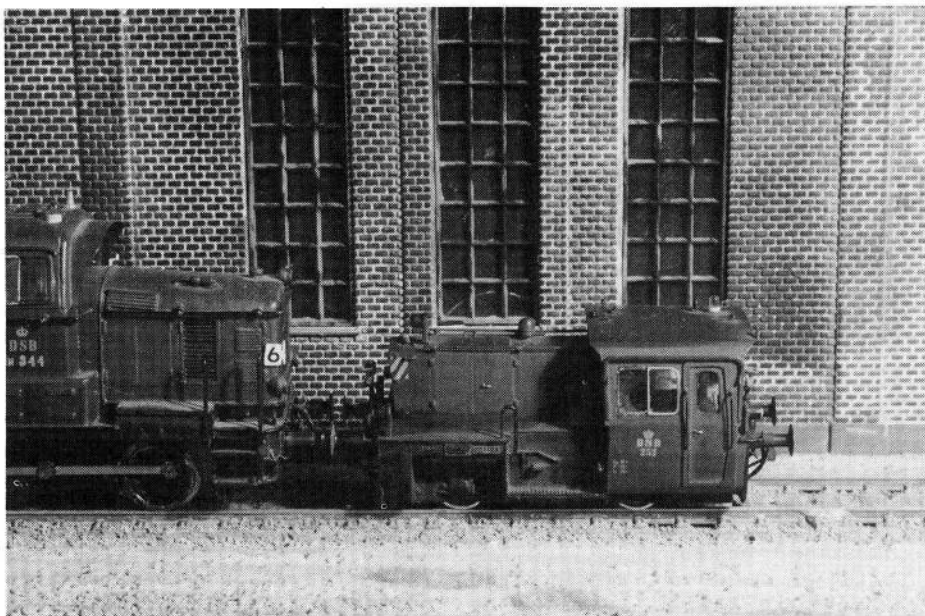
Godt inde i sommerferien kunne produktionen genoptages. Det var sort arbejde - ikke i moms eller skattemæssig henseende, men med hensyn til arbejdstidspunkterne. POSITIV 20 kan ikke fordrage solskin, så jeg måtte arbejde om natten, typisk fra 21.30 til 02.30. Jeg lærte at holde af gråvejr, for så kunne jeg arbejde om dagen. Det gik lystigt til (se billederne). Sat i den rette stemning af diverse opløsningsmidler greb jeg flere gange mig selv i at afsynge den velkendte tyske vandringsang "Das Ätzen ist des Lehrers Lust" - eller hvad den nu hedder. Det måtte jo blive en vandringsang, for arbejdsprocessens kernestruktur var - og er: vandring. -- Lakering og tørring -- over til belysningskassen og fremkaldkarret -- ud til ætsekarret i garagen -- ind og lakere og tørre næste ark -- så lige ud for at se til ætsningen -- op og få en kop kaffe til at holde sig vågen på -- ned og belyse og fremkalde o.s.v. Arbejdsprocessen er opdelt i 6 minutters intervaller. Rent filosofisk lærte jeg at tage stilling til problemet: "Hvornår er "nok" nok?". Ætseprocessens hastighed afhænger nemlig af 3 faktorer: væskens koncentration, væskens temperatur (som heldigvis var termostattyret) og væskens "alder" (hvor mange ark, den har ætset). Jeg kunne altså ikke arbejde helt efter minutplan, men måtte hele tiden ud og kontrollere, hvor langt ætseprocessen var fremskredet.

I løbet af august var produktionen dog så langt fremme, at jeg kunne indlede slutfasen.

#### NÅR ENDEN ER GOD, ER DET IKKE GIVET, AT BJØRNEN ER SKUDT:

Der blev nu afgivet endelig ordre til Brawa på det nødvendige antal undervogne m.m. Samtidig gik jeg igang med at renskrive HB's og mine egne notater til en byggevejledning. Det var også på høje tid, for de første Køf-subskribenter var begyndt at rykke for modellen.

Da jeg fra mit eget Køf-eksemplar vidste, at samlingen ikke "bare lige" var sådan noget, man kunne foretage "i en ruf" -- det er en kompliceret affære -- besluttede jeg at referere alt,



Den færdige Køf'er i modellandskab

hvad jeg havde foretaget mig under samlingen. Resultat: Vejledningen blev på ca. 50 sider. Men færdig blev den og manuskriptet blev sendt til min gamle ven, Leif Lise fra MJ-TEK, der ud over gode råd og vejledning havde lovet mig velvillig bistand med trykningen. Dette medførte det næste chok. Han ringede en aften og spurgte om, hvor længe siden det var, jeg havde skiftet farvebåndet i min skrivemaskine. Jeg havde godt nok bemærket, at bogstaverne var blevet "lidt tynde", men da han forklarede mig, at jeg hellere måtte sætte et nyt farvebånd i straks og skrive vejledningen om, må jeg tilstå, at jeg var ved at gå i gulvet. For - som vist tidligere sagt - havde jeg jo lovet ...

Vejledningen blev skrevet om, trykt, hæftet og vedlagt byggesættene, hvortil Brawa-delene i mellemtiden var ankommet (vekselstrømsundervogne, ganske vist uden omskifterrelæ - men det er en anden historie).

Sidst i oktober 1988 oprandt så endelig D-dagen (se foto); alle sæt var færdigpakkede og kunne udleveres til forretningerne.

#### EFTERSKRIFT:

Det er altså slet ikke så ligetil at forsøge sig som modelbanefabrikant. Jeg må tilstå, at jeg ved denne produktion høstede mange erfaringer, som givet vil blive til gavn ved kommende projekter.

Da jeg i SIGNALPOSTEN nr. 1/89 læste Bjarne Greens anmeldelse af 87-gruppens seneste produkt, IB-vognen, må jeg indrømme, at jeg, der ellers ikke på nogen måde er angrebet af tidens nyreligiøse tendenser, efter læsning af visse

passager udstødte et sagte "Amen" - men hvorom alting er: det har været en spændende periode.

De første færdigsamlede Køf'ere har i skrivende stund set dagens lys. De eksemplarer, jeg indtil nu har set (herunder to, jeg selv har på bedding), lever op til det, der var projektets egentlige intention: en velkørende og vellignende model.

Fra den etablerede Køf-klub og fra andre "beordrede" Køf-byggere er der indløbet megen respons på byggevejledningen - en til lægsvejledning indeholdende den billedside, der desværre faldt ud ved trykningen af originalvejledningen, og en mængde gode ideer til alternative byggetoder fra - nu erfarne - Køf-byggere skulle om kort tid være alle Køf-købere i hænde.

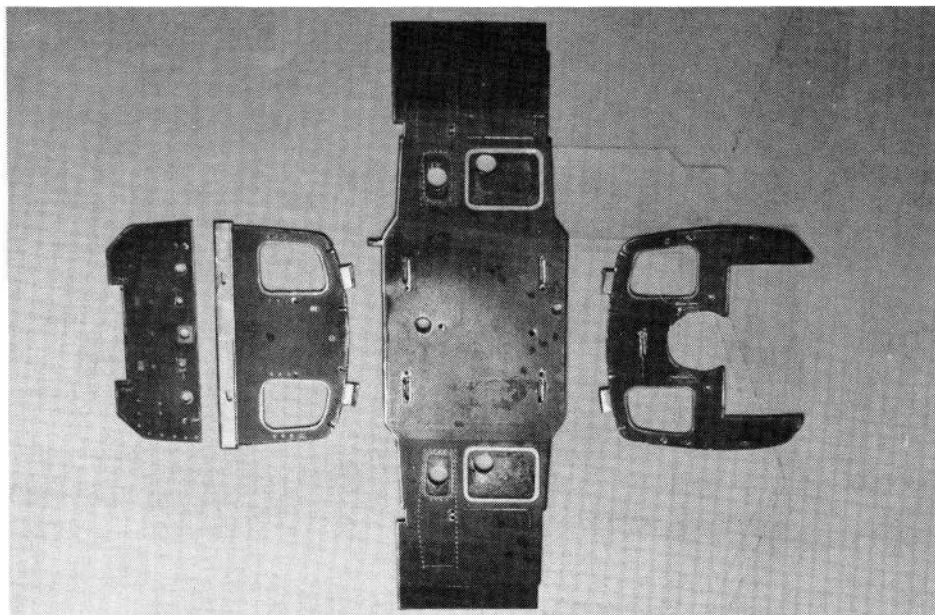
MOGENS NIELSEN

#### EN KØF-BYGGERS BEKENDELSE

Så kom den, den længe ventede Køf'er, ja det er efterhånden længe siden. Det er så længe siden, at undertegnede, der nok må henregnes til en af de af Mogens Nielsen omtalte "beordrede" Køf-byggere, i den mellemliggende tid har fået bygget mit eksemplar, byggesæt nr. 61.

#### BYGGEVEJLEDNINGEN

Allerede for nogle år siden efterlyste jeg, i forbindelse med et par omtaler af andre byggesæt, bedre og mere omfattende byggevejledninger. Det var derfor en stor glæde at kunne konstatere, at dette ønske her var blevet opfyldt.



Byggesættet er ledsaget af en byggevejledning, der vist ikke har set sin lige før, hverken med hensyn til omfang eller grundighed. 47 A5-sider ledsaget af Mogens Nielsens egne illustrationer.

Jeg har ladet mig fortælle, at der har været nogen kritik blandt nogle af køberne, fordi ætsearket ikke er gennemættet i f.eks. vinduer og døre. Hvis man som køber havde forventet det - eventuelt på baggrund af erfaringer med andre byggesæt - ja så må det nok indrømmes, at det havde været en del lettere.

Imidlertid har Mogens Nielsen allerede i byggevejledningen givet en - for mig at se - ganske rimelig forklaring derpå, hvilket da også er at læse i den foranstående artikel.

#### BYGGEARBEJDET

Bygningen af Køf'eren er gået stille og roligt efter den medfølgende byggevejledning. De forskellige dele har i det store og hele passet som de skulle. Det eneste større problem har været, at førerhuset blev lidt skævt på grund af en forskydning af printet på forsiden og bukkelinierne på bagsiden af førerhuset. Dette kunne sikkert have været undgået under min opbygning, men som "beordret" bygger, var det netop min opgave at følge byggevejledningen for at rapportere eventuelle fejl eller ønsker om tilføjelser til byggevejledningen.

Skævheden blev da også rettet siden, og bemærkningerne henholdsvis tilføjelserne og alternative byggeforslag til byggevejledningen er tilsendt Mogens Nielsen til eventuel optagelse i den nævnte tillægsvejledning.

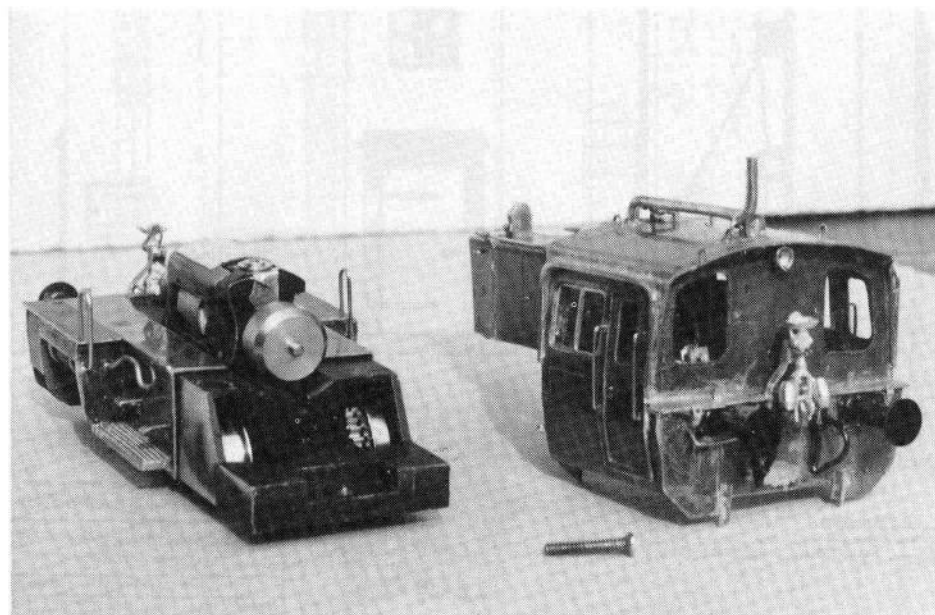
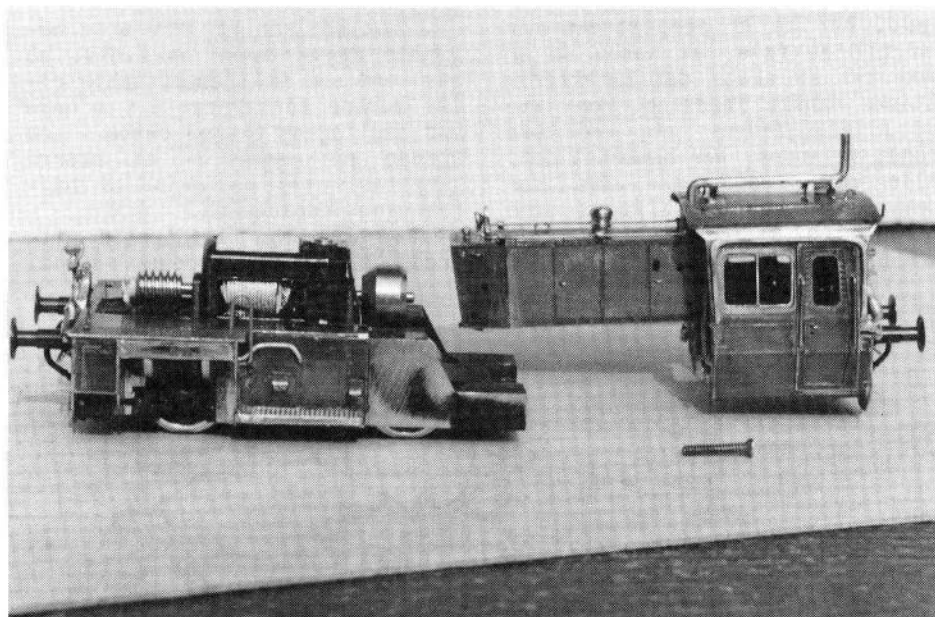
#### BRAWA-UNDERDELEN

Også den valgte Brawa-underdel synes at være et godt valg. Den er meget højt gearet, hvilket giver traktoren en passende lav hastighed ved fuld kørespænding, og samtidig tilsvarende større trækraft.

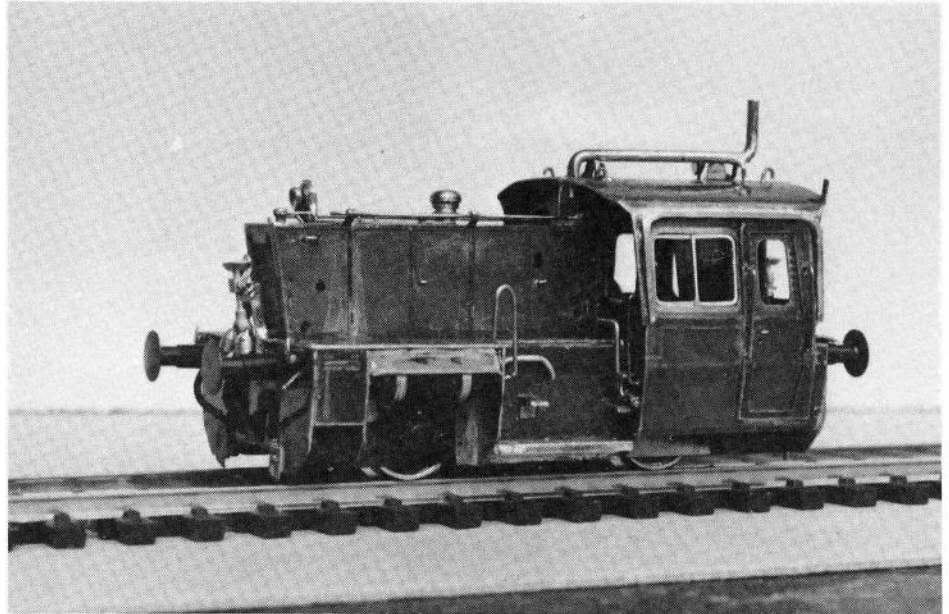
#### KONKLUSION

Det har været en fornøjelse at bygge Køf'eren, og nu står den her og skal i den nærmeste fremtid bevise sine evner på køreafstenerne i Modeljernbaneklubben HO i Albertslund.

E.V.P.



Køf'eren er klar til at blive malet. Det skal bemærkes, at byggesættet også indeholder tre små, meget fine FRICHS-fabrikationsplader og fire små front/baglygter. Disse er ikke monteret her på fotografierne, men monteres først efter at malearbejdet er forbi.



Vi har i nogle numre af SIGNALPOSTEN beskæftiget os med bygning af beboelseshuse i model som en del af det tilbehør til modeljernbanen, som nu engang skal til for at give lidt af atmosfære eller måske lidt af det "liv", der skal være omkring banen for at den overhovedet skal have en eksistensberettigelse.

I de seneste tre numre har vi beskæftiget os med bygning af vejoverføringer, der nok ligesom beboelsesbygningerne må siges at høre til de lidt større opgaver.

Et besøg i en af landets modelbaneklubber, Ringsted Modeljernbane Klub, afstedkom at vi kom på sporet af tegningsmateriale og fotografier af en ganske anden form for bygninger. Det er ganske små, nærmest uanseelige bygninger, som næppe nogen ville

savne hvis de ikke fandtes på modeljernbanen, men som til gengæld, når de er der, straks får en til at føle, at netop de er med til at skabe det karakteristiske danske landskab. Mon ikke vi alle i tidens løb, ved ture rundt i landet, har bemærket dem. Alle vegne møder man dem, ser dem, føler at de skal bare være der, - og alligevel mangler de som oftest på modelbanen.

HISTORIE

I begyndelsen af 1920'erne begyndte de at dukke op f.eks. på Sjælland som små cementstøbte eller murede tårne, ca. 6,5 m høje med tegltag og ovenpå dette - som kronen på værket - et større jernstativ til nedføring af højspændingsledningerne.

Ikke alle var imidlertid tilfredse med dette nymodens påfund.

**Fig. 1**  
Elevation

**Fig. 2**  
Dyrbærgestation  
Elevation - L.

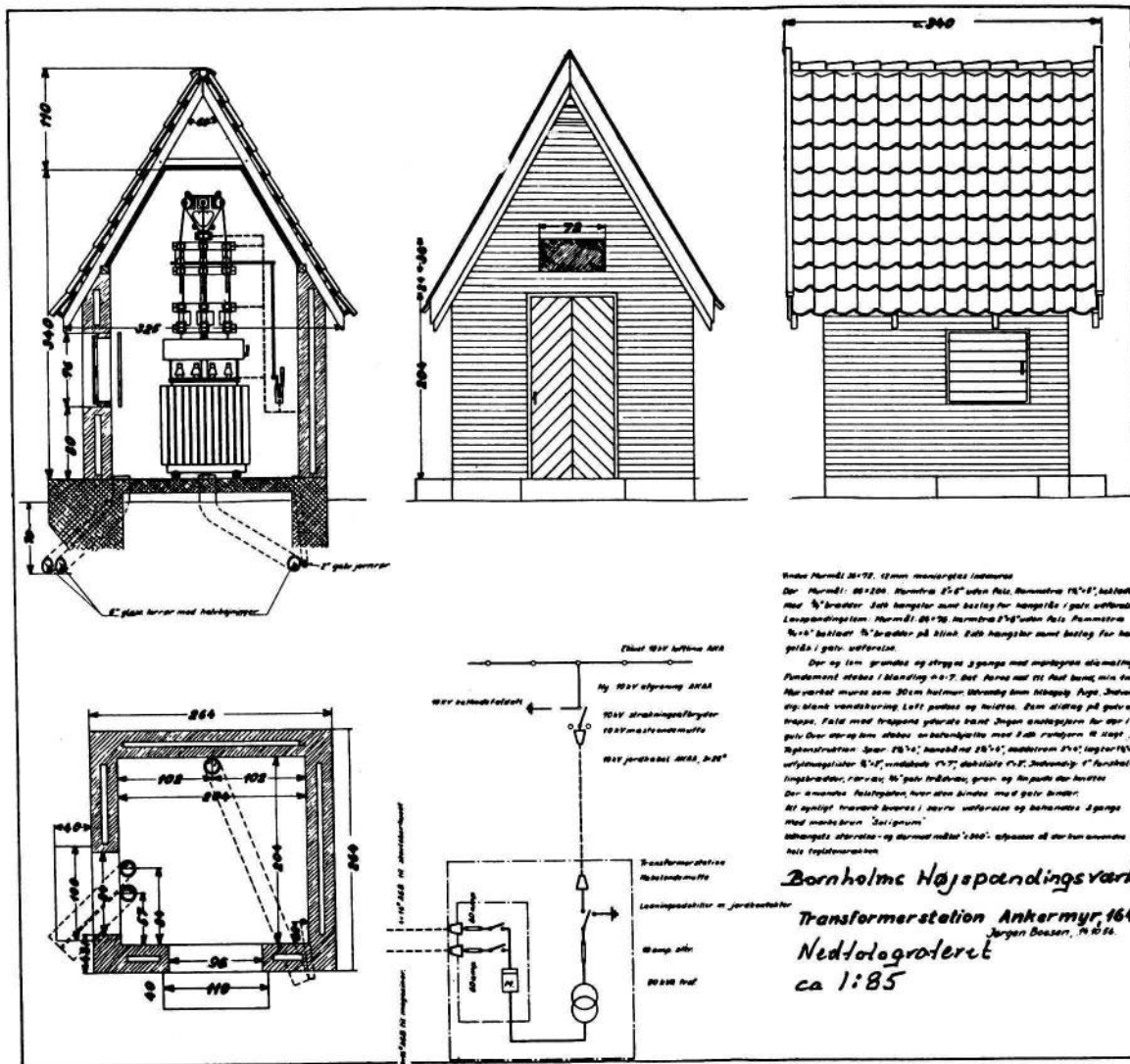
**Fig. 3**  
Målestok 1:87  
Uddrag af SBAS  
originaltegning.

**Syddstjællands Elektricitets A/s**  
Transformatorstation Type I - N 22  
Hovedtegning

	Antal	Navn	Stør.	Bemærkning
Tegnet	1/2 11	H.M.	1/2 11	Supplerende dimensioner se den enkelte tegning
Modtaget	1/2 11	H.M.	1/2 11	Den enkelte tegning afleveret i den enkelte tegning
Godkendt	1/2 11	H.M.	1/2 11	
Approberet	1/2 11	H.M.	1/2 11	

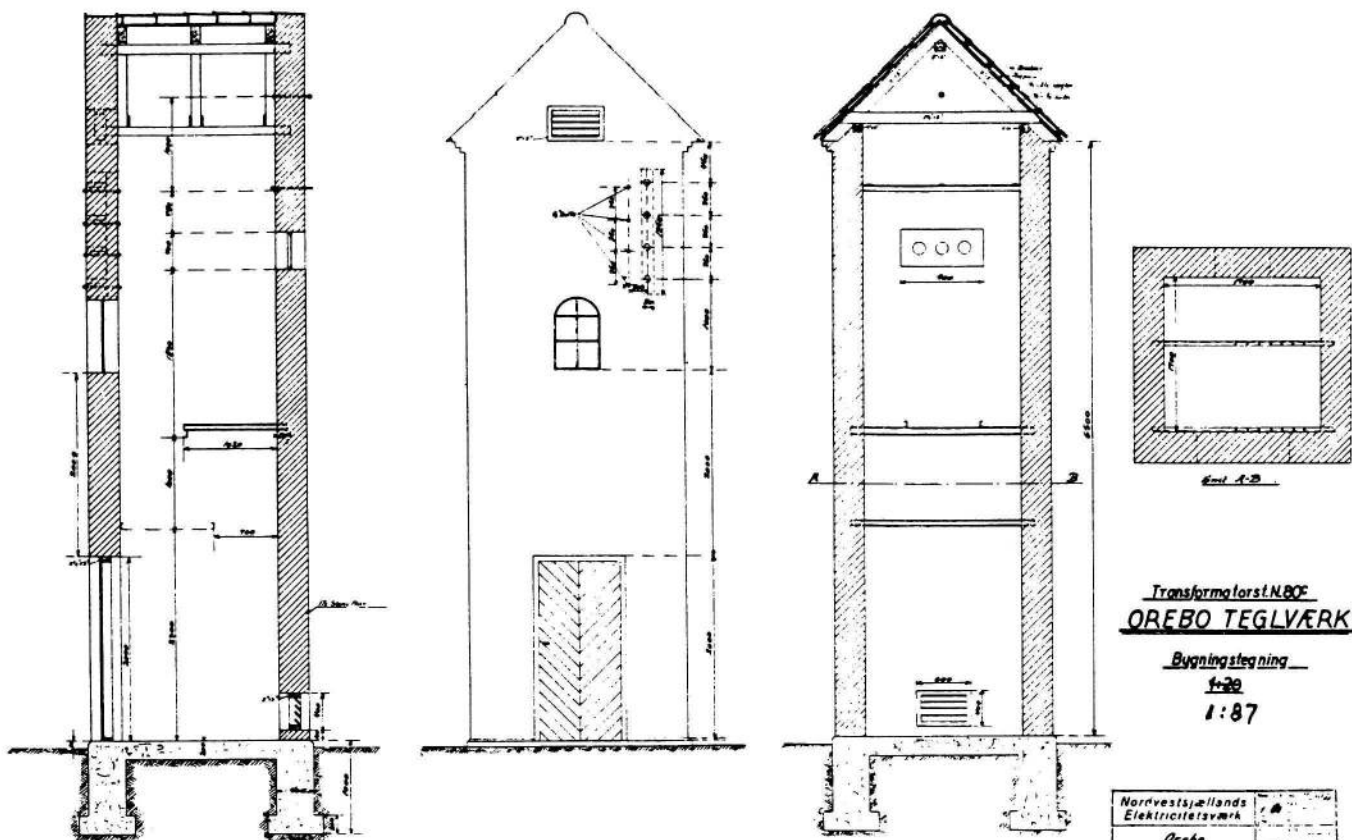
**1:20**  
No 532/15. 54

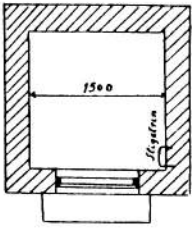
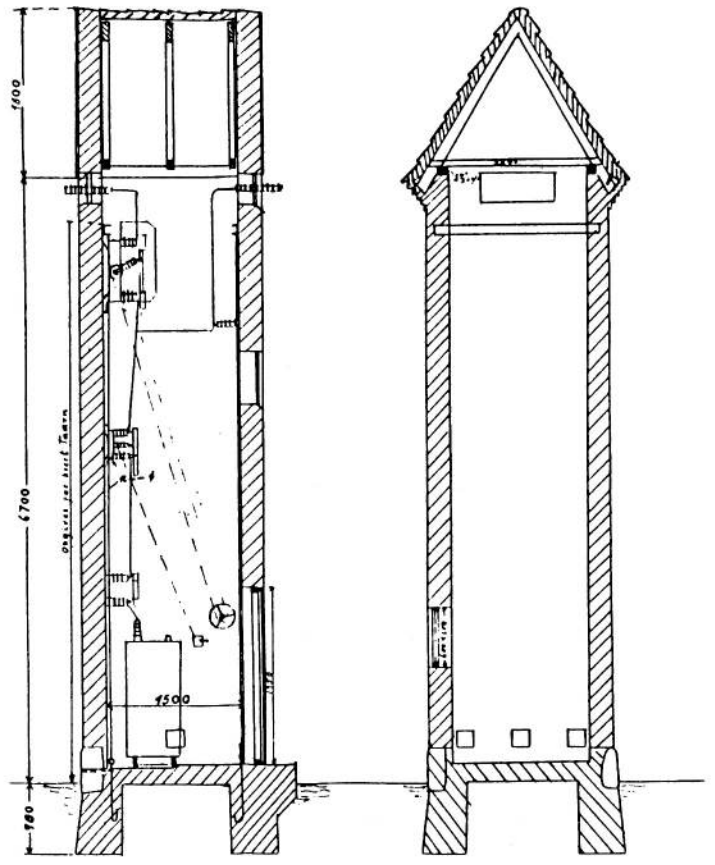
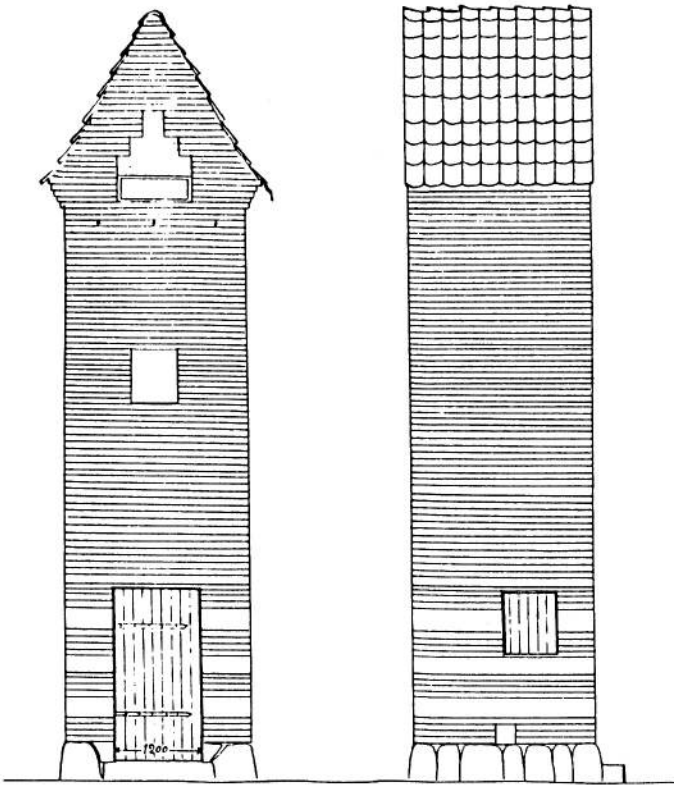
**Bemærkninger angående Bygningens arkitektoniske Udførelse.**  
Bygningen, der er støbt i Jernbeton, "Mærkeplads" osv. og andre meget forskellige omkring Dør, Gavlens og Omkæring i Sølv, Guldbetone, Brun og Trappe, påstryket lys-blågrøn Cementfarve. Taget dækkes med rød Tag i fuld hollandsk Model. Vinduet over Døren forsynes med smukt Glas.



10 cm i 1:87

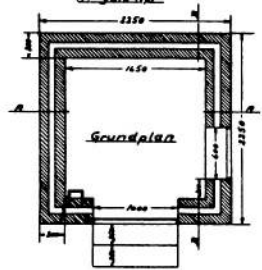
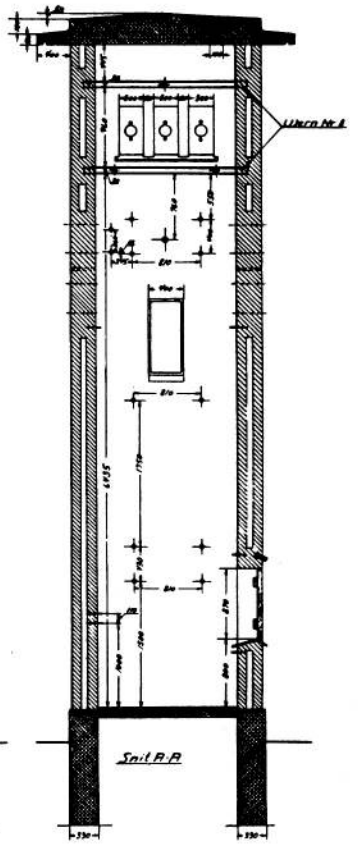
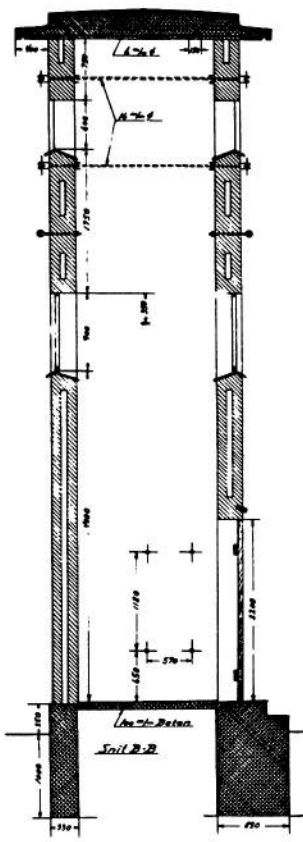
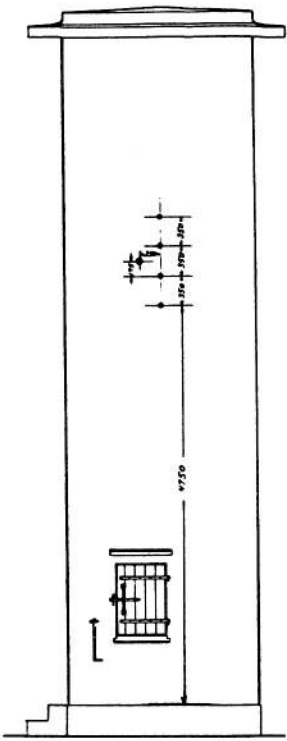
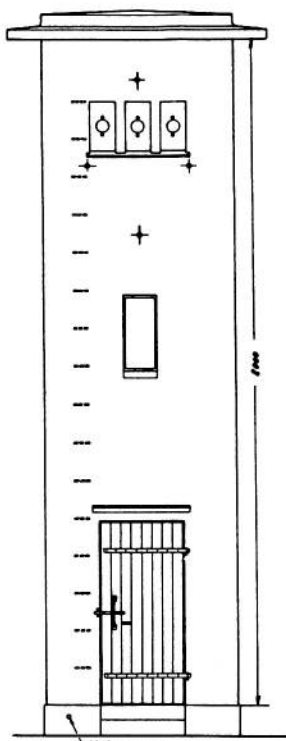
N.V.E.






**LANGELANDS ELFORSYNING**  
 5900 RUDKØBING  
 1:85,9

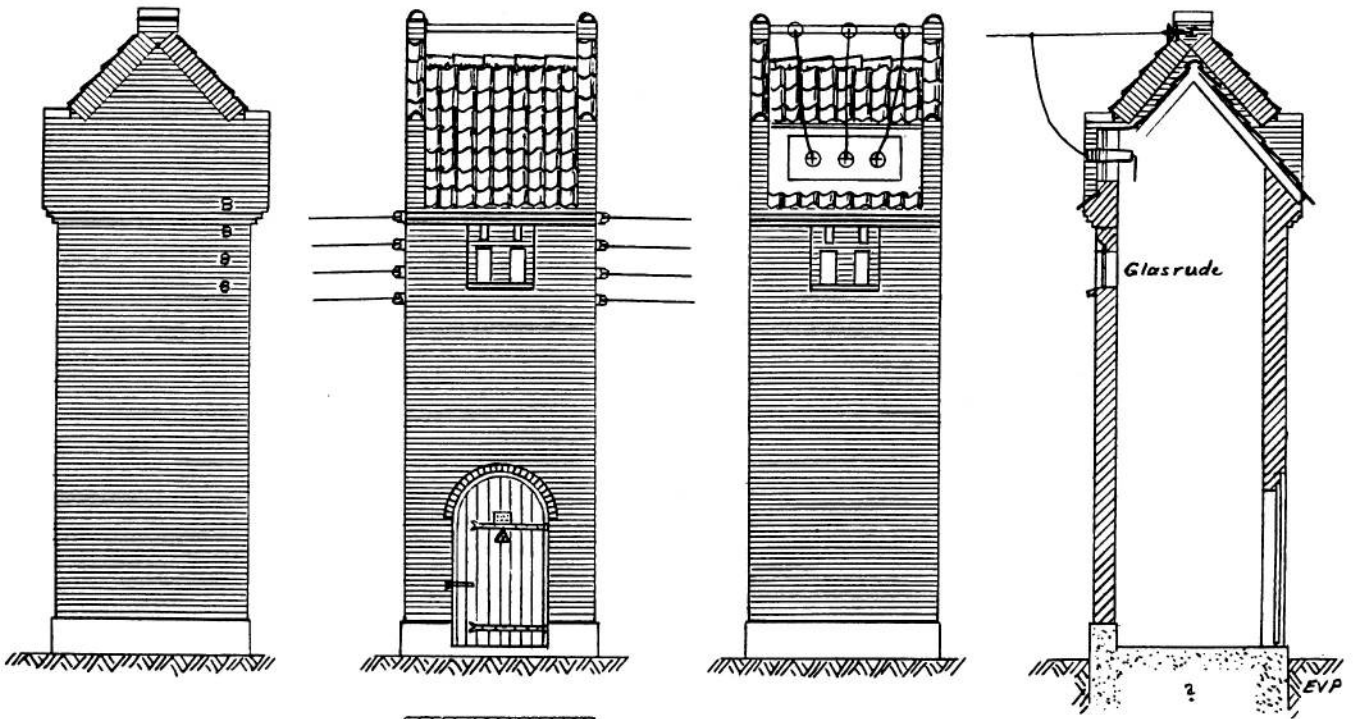
- S.A. Pedersen  
 April 1920  
 L.E.S. Kopi Marts 1913  
 99.



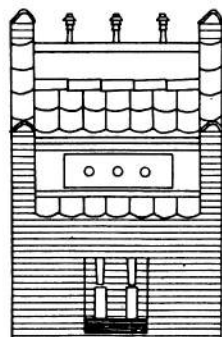
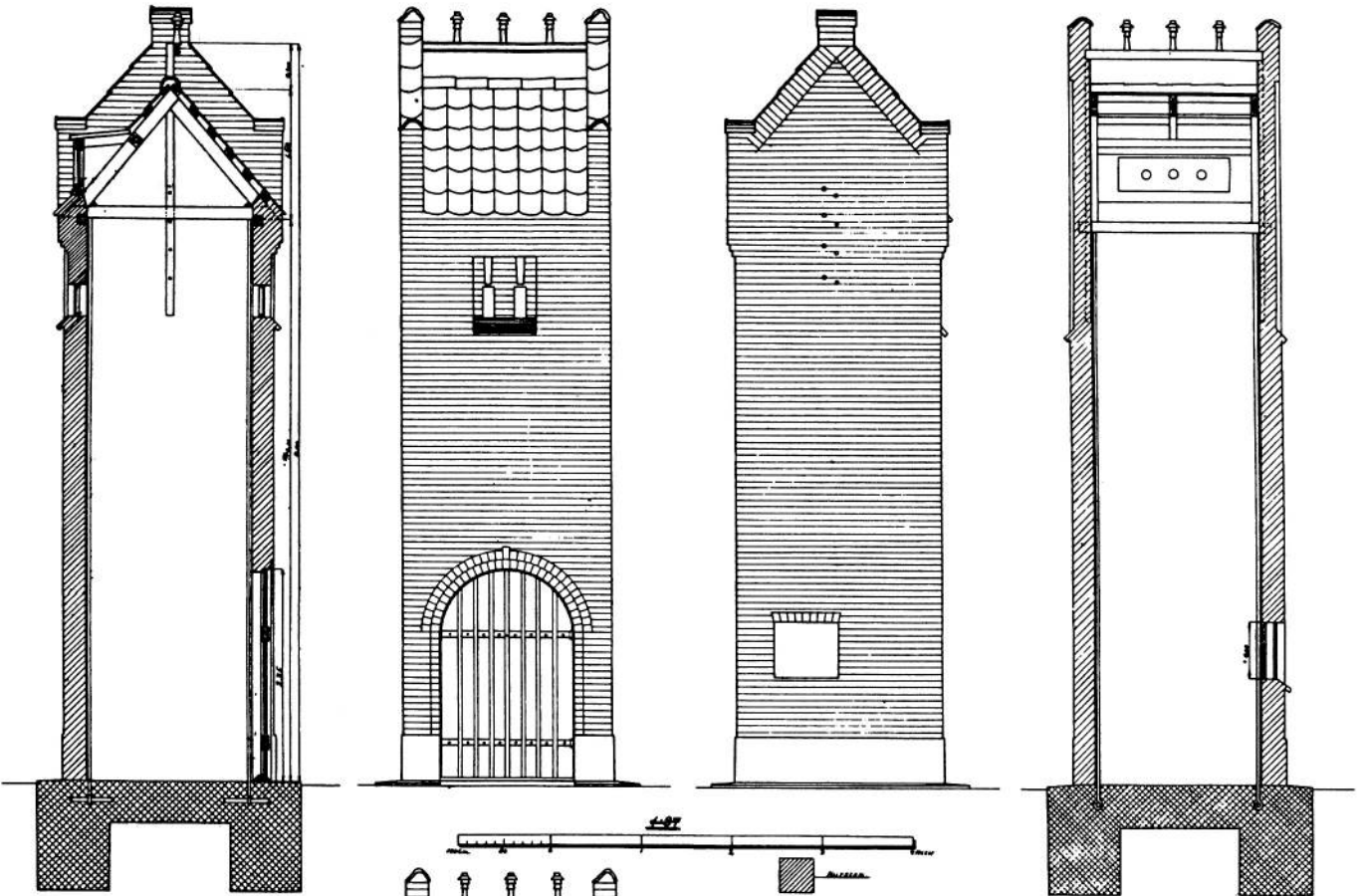
Omkring alle Ankere, Bolte og Indføringsrør mure  
 som vist kompakt med stærk Bastardmørtel, forøv-  
 rigt blander Cement. Mørtelen til alt Murværk.

ca 1:93

E.G.O.  
 Bjerringbro  
 11-6-22



Se Hovedgaard  
tegnat efter foto  
1:87

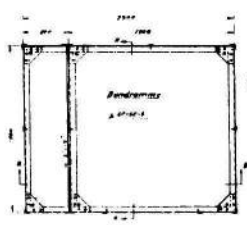
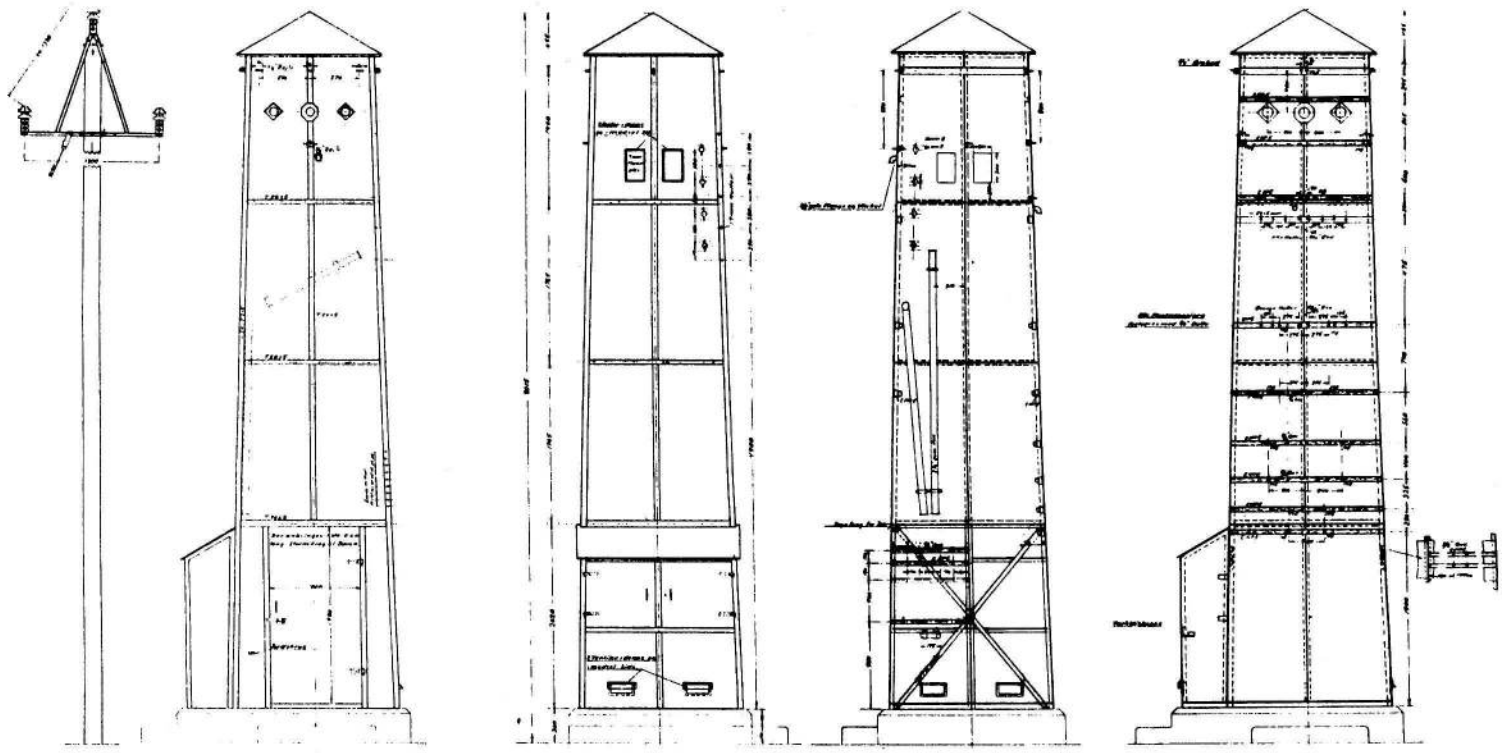


E/S ØSTJYLLAND

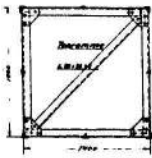
TRANSFORMATORTAARN.  
ca 1:83,3

MAAL ANVÆRSELSE:  
3700L. GULV. HØJDE:  
85 Mølle  
93 Mølleens Tagværk  
96 Tægt  
98 Gulv Mark

E/S ØSTJYLLAND-SØGK.	
Nr:	100
1:87	M.B.L. BY BILJUNG BALLE BYUDVALGSMAND.
Dato:	1933
1933	1933



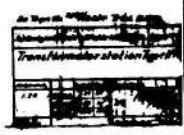
Alle Dimensioner i Tegningerne er angivet i Millimeter med mindre andet er bemærket.



Bjerg-Halling	
Bygningens Beskrivelse:	
Bygningsnr.	101a
Bygningsnavn	Nedfotografert
Bygningens Art	Telegrafstation
Bygningens Højde	10,00 m
Bygningens Længde	10,00 m
Bygningens Bredde	10,00 m
Bygningens Vægt	10,00 t
Bygningens Omfang	10,00 m <sup>3</sup>
Bygningens Omkostning	10,00 kr.
Bygningens Indtægt	10,00 kr.
Bygningens Udgifter	10,00 kr.
Bygningens Nettovindst	10,00 kr.
Bygningens Rente	10,00 kr.
Bygningens Forsikring	10,00 kr.
Bygningens Vedligeholdelse	10,00 kr.
Bygningens Reparation	10,00 kr.
Bygningens Andet	10,00 kr.
Bygningens I alt	10,00 kr.

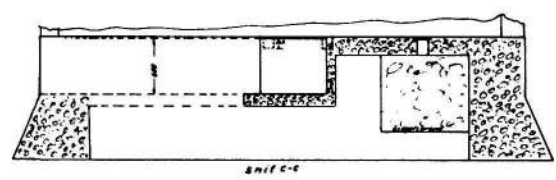
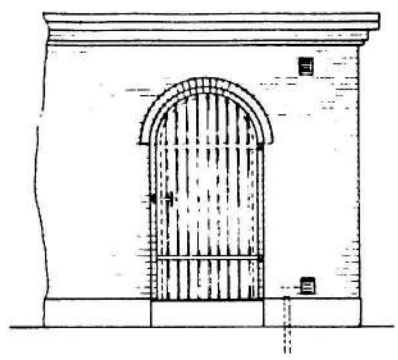
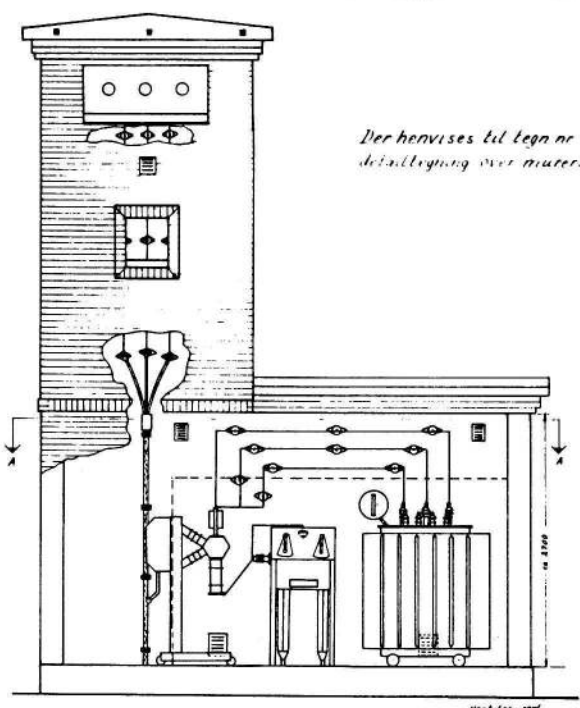
De angivne mål, Plan, A.B.C. m.m. er kun vejledende. De endelige mål bestemmes af Bygningens Konstruktion og af Bygningens Placering.

Målestok 1:43,5  
Nedfotografert efter SWAS originaltegning.

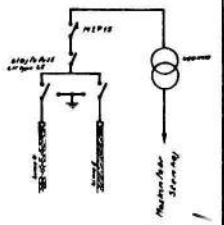
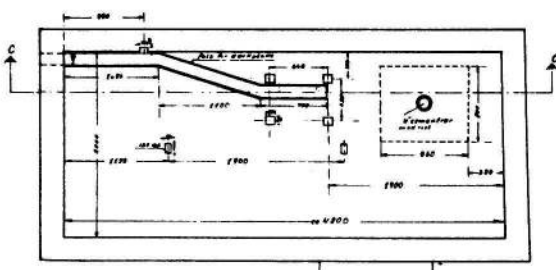
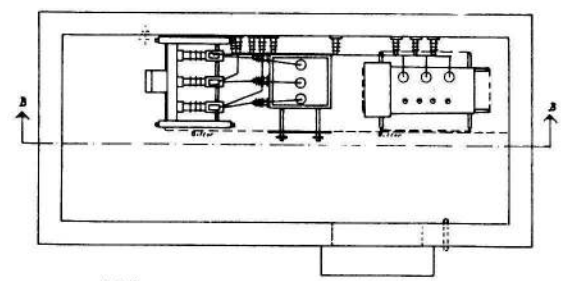


### B.H.H. Stenhøj Barrit Nedfotografert 1:84

Der henvises til tegn nr 101a m. til detaljering over murerarbejdet



Fundamentets udformning afhænger af grundforholdene  
Bygningens indvendige højde - fulde  
Tilsvarende skal B.H.H.'s byggebestemmelser for standardværk følges  
Alle bygler vandret.



Bjerg-Halling	Tegnet	
Norreders	Revis	
Nystrandsvej	Udført	1 20
Ny transformatorstation til Stenhøj Barrit	Erstatet	
Station Nr.	Tegnr. nr. NS-3000	
	Erstatet af	

Rede mindes





Herover: EASV 153, Reisby (J.B.-P.)  
Herunder: NEF station K 15, Dræby  
Fedvej, Munkebo (Foto: NEF)



Herover: Smorup Skjoldhøje, 473  
(J.B.-P.) Herunder: SEAS-station  
230 i Enderslev (E.V.P.)



Således skriver Dansk Naturfredningsforening i sit årsskrift for 1925/26: "... og et uskønt Højspændingstaarn dukker op - hvorfor skal de forresten se ud som mislykkede Vandtårne eller Kirketårne for en Menighed af Dværge? - og bryder voldeligt Landskabets fine Linier, ..." NB: Man veksler i teksten mellem aa'r og å'er - det er ikke mig, der ikke kan stave!

**VI BYGGER** skal derfor denne gang handle om disse små bygninger, - transformerstationer eller som de også kaldes, transformertårne.

De her viste eksempler på transformertårne er bygget efter samme recept som de tidligere omtalte beboelseshuse, blot er krydsfineren her erstattet af småbølget bølgepap (emballage omkring mange bøger, kalendere o.l.) eller ca. 1 mm karton.

Ganske kort er en model af et sjællandsk cementstøbt tårn f. eks. bygget således: To modstående sider er skåret ud i deres fulde størrelse, direkte efter tegningen, medens de to andre modstående sider er skåret ud tilsvarende, dog minus 2 x materialetykkelsen på de lange sider.

På sædvanlig vis er vinduesåbningerne skåret ud og bagved er anbragt et stykke klart plasticard, hvorpå de små enkeltruder er markeret med hvide, selvklæbende papirstrimler.

Den, i virkeligheden, store kraftige jerndør er blot markeret ved pålimning af den viste cementstøbte indramning, - her i form af pålmede kartonstrimler. Også fundamentet er markeret ved hjælp af kartonstrimler.

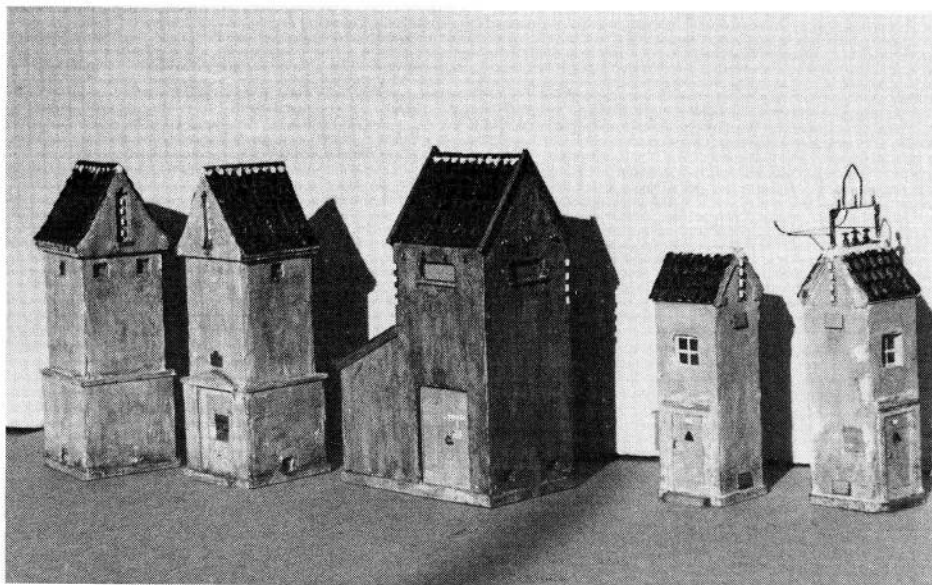
Bygningen er herefter limet sammen og forstærket indvendig i hjørnerne ved pålimning af en tændstik i hvert hjørne.

Herefter er bygningen, også på sædvanlig vis, oversmurt med en passende lind gipsblanding (undtagen jerndøren) og denne kan, når den er tør, males i en svagt gullig til okkergul farve f.eks. gammel plastmaling.

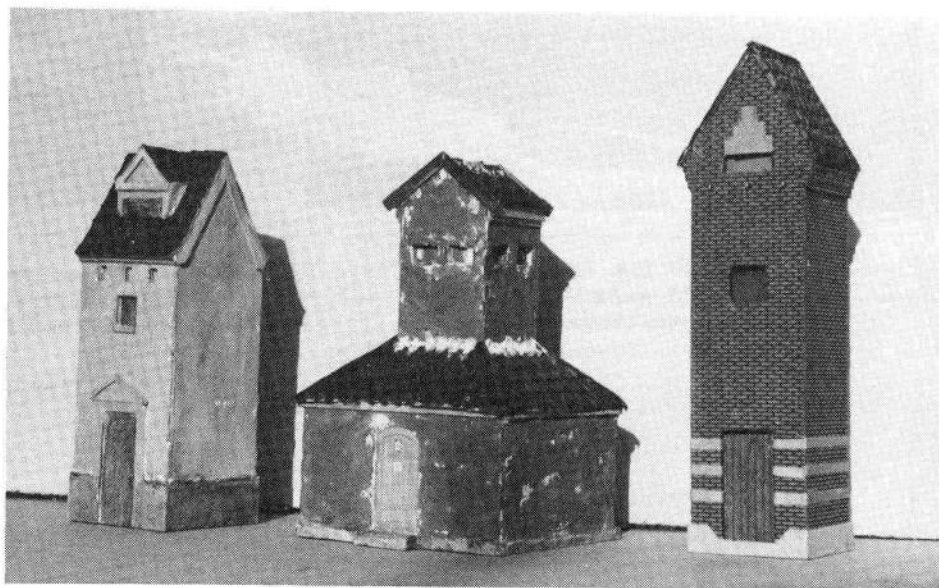
Sluttelig er taget (småbølget bølgepap som ved beboelsesbygningerne) limet på og malet teglstensrødt.

Landet over er der et utal af forskellige tårne, høje og lave, tykke og tynde, nye og gamle, og bygget efter de lokale selskabers tegninger og "traditioner".

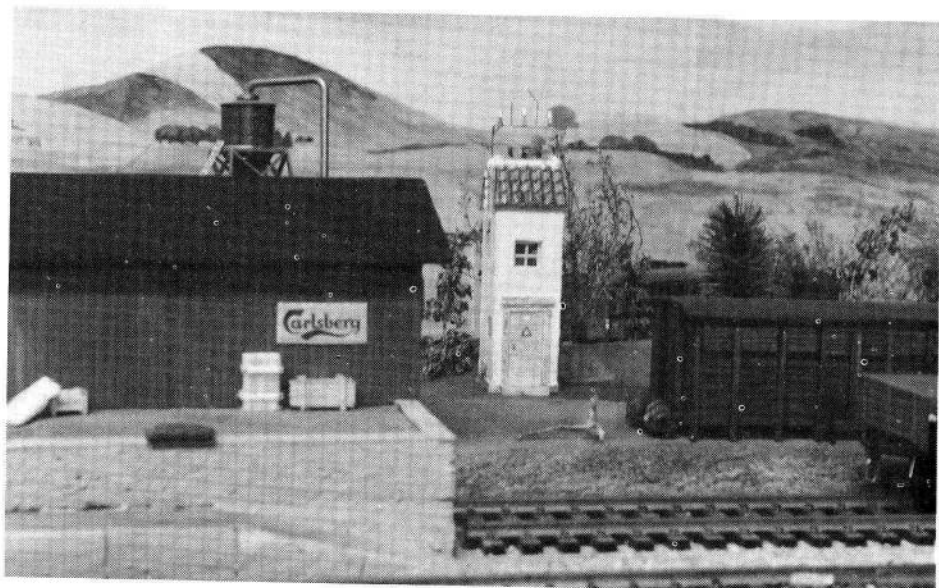
SEAS-transformertårn i "naturlige" omgivelser. Bemærk også reklameskiltet på stationens varehus. Dette skilt er klippet ud af en kapsel fra en Carlsberg sodavand. Både fra disse og mange andre øl- og sodavandsflasker er der gode muligheder for reklameskilte.



Venstre: SEAS, normaludførelse  
Midten: NESA, st. 223, Farum grusgrav  
Højre: NESA, st. 147, Ballerup (alle E.V.P.)

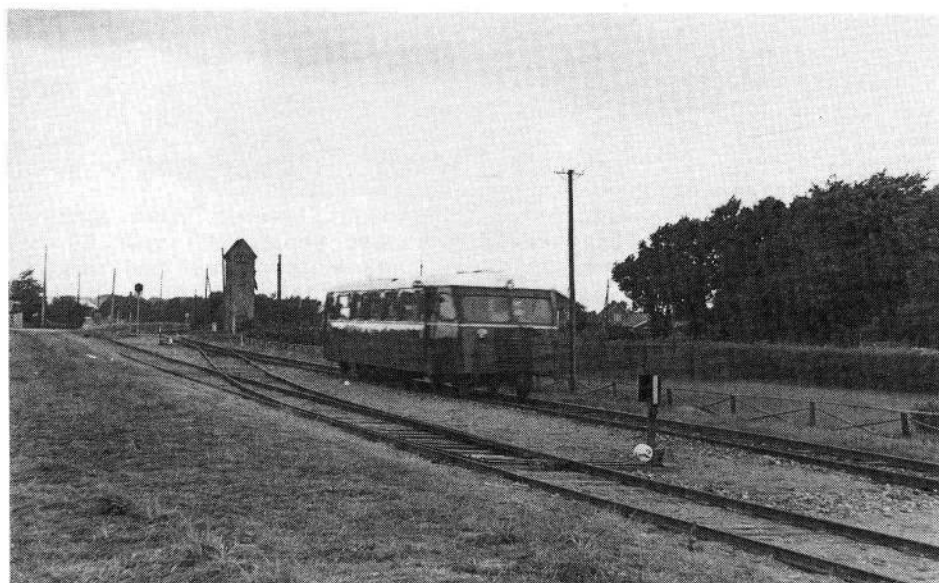


Venstre: Normaludførelse på Falster  
Midten: Ny Balle kalkværk, Djursland  
Højre: Langelands elforsyning, Rudkøbing (alle E.V.P.)

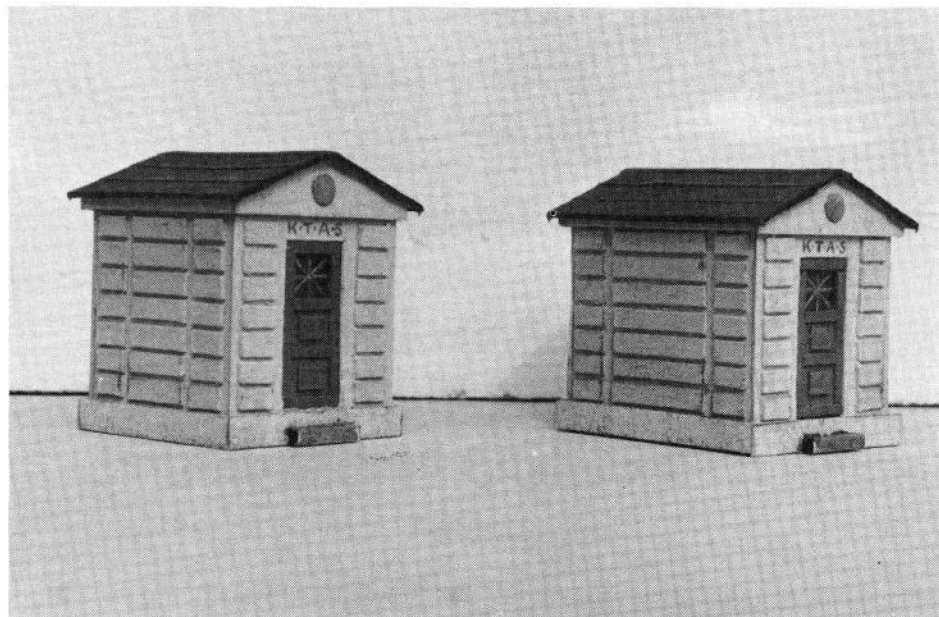




Transformertårn ved Ny Balle T, ETJ (E. Schou A.)



RHJ SM 51 i Gug, 1963 - det er transformertårnet, der er det essentielle lige nu. (E.V.P.)



Vi har desværre ikke plads til at bringe tegninger af alle de tårne, vi har fået tegninger eller fotografier af. Vi må derfor nøjes med et udpluk af nogle af de mest karakteristiske.

#### ANVENDELSEN PÅ MODELBANEN

Som allerede nævnt i indledningen, kan transformertårnene have en fin dekorativ virkning på modelbanelandskabet.

Prøv iøvrigt næste gang du er ude at køre med tog, at lægge mærke til hvor mange af disse små transformertårne du kan se fra kupevinduet. Det er ikke få, der står i banens umiddelbare nærhed, ja endog næsten eller på selve jernbanens grund kan de findes. F.eks. var der på en lille "umulig" trekantet grund ved Kerteminde station (OKMJ) opført en transformerstation, omend af mere moderne tilsnit.

Et gammel ordsprog siger, at "enhver so synes bedst om sine grise", og mon det ikke også gælder i dette tilfælde?

I elektricitetens barndom skød små el-selskaber op som paddehatte, hovedsagelig omkring eksisterende byområder. Hver især havde disse selskaber som regel deres ønske om, hvordan deres transformerstationer skulle se ud, og derfor synes de fleste af os nok, hver især, bedst om den type vi kender fra vor hjemegn.

Dette giver på den anden side en fin lejlighed til at liste lidt lokalkolorit ind i modelbanens landskab. Til gengæld gør det antallet af transformerstationstyper helt uoverskueligt, og vi må desværre derfor begrænse udvalget meget kraftigt.

Et lille problem i forbindelse med anvendelsen på modelbanen må nok indrømmes at være de lange spænd med "højspændingsledninger" fra mast til mast eller fra mast til transformerstation. Måske pynter de nok på anlægget, men samtidig er de nok også en hel del i vejen.

Det kunne måske derfor være en fordel at forsøge at stille et sådant transformertårn på et passende sted i nærheden af en væg, og kun lade det sidste spænd ledninger "komme ud fra væggen".

Her er vi så heldige, at tårnernes eludrustning findes i to udgaver, d.v.s. både som "gennemgangsstationer" og som "endestationer". De sidste er nok dem, der egner sig bedst til vort formål, fordi højspændingsledningerne ender enten ved tilslutningen på jernstativet på taget eller ved isolatorerne i tårnets øverste del.

Også telefonselskaberne har karakteristiske bygninger. Her en prøve.

På lavspændingssiden kan man så lade som om ledningerne her er videreført i jordkabel. I så fald er jordkablet som oftest ført op uden på tårnet og ender umiddelbart oppe under de oprindelige isolatorer (fra dengang man brugte luftledninger) i en forgreningsmuffe, hvorfra de tre faser er ført videre til hver sin isolator.

Se på de bragte tegninger og tilhørende fotos - næsten alt er muligt. Det skulle være mærkeligt om ikke også du kunne finde noget du kunne bruge!!

Som eksempler på anvendelse udover i tilknytning til almindelig bymæssig bebyggelse, kan nævnes teglværker og grusgrave, hvor der næsten altid kan ses et transformertårn i umiddelbar nærhed - om ikke på selve området - til at dække det ofte meget store elektricitetsbehov til drift af virksomhedernes maskiner eller - i nyere tid - til teglværkernes el-opvarmede ovne (Hammersholt Teglværk havde f.eks. 2 stk, Orebo Teglværk og Farum grusgrav et eller grusgraven i Mogenstrup med et SEAS-tårn i pladeudførelse).

En ganske speciel anvendelse opstod under 2. verdenskrig, hvor man i tørvemoserne anvendte specielle flytbare tårne af træ, således at man kunne lade elforsyningen flytte med de forskellige arbejdssteder - men det er en ganske anden historie.

Mangler netop det transformertårn, du drømmer om?

Måske kan vi hjælpe!

Send os et brev med dit ønske og et rids eller eventuelt et foto af den ønskede type (NB: placeringen/adressen er ikke tilstrækkeligt, da vi ikke kender alle transformestationers beliggenhed).

Vedlæg en frankeret svarkonvolut med navn og adresse påført, så skal vi prøve om vi kan hjælpe dig, - i det mindste med et der ligner, i form af en fotokopi af tegningen i ca. 1:87.

Send dit brev til:  
Erik V. Pedersen,  
Dyndsagervej 22,  
2750 Ballerup.

Må jeg slutte denne artikel med en stor tak til de mange el-selskaber henholdsvis de tre telefonselskaber for det modtagne tegnings- og/eller fotomateriale, samt tilladelsen til at offentliggøre dette materiale. Uden dette store materiale havde denne artikel næppe set dagens lys, eller havde i det mindste fået en helt anden form.

En tilsvarende stor tak skal lyde til den allestedsnærværende jernbaneentusiast, -fotograf, -forfatter m.m., Jens Bruun-Petersen, Ribe, der har gennemtravlet Jylland på kryds og tværs i transformertårnsfotoøjemed.

Tak!

E.V.P.

#### APROPOS ÆTSEARK:

Nils-Erik Norsker (Løvspringsvej 18, 2920 Charlottenlund (telefon 01 63 27 13)) har tilsendt os en del materiale over ætseark i ny-sølv som tilbydes modelbyggere i HO til en - forekommer det mig - særdeles rimelig pris.

Jeg har ikke haft materialet i hånden endnu (det håber jeg vi får senere), men efter billeder og beskrivelser er det særdeles fornemt arbejde.

Der er indtil nu fremstillet et byggesæt til underdelen af DSB litra S (se Lokomotivet nr. 18-20) incl. motor og gearkasse.

Byggesæt til DSB litra CU 4101-12, dog beregnet til opbygning på Liliput undervogn.

Byggesæt til CP 2920 er også fremstillet, og jeg har læst en særdeles detaljeret byggevejledning, der ikke burde efterlade nogen tvivl om delenes placering og montering.

Der findes også ark med sprængværk og trin, der kan supplere købte vogne og gøre dem "danske".

En 10 m nittet bro kan bygges af et ætseark ligesom arme til armsignaler m.v.

Norsker leverer også motor/gearkasse separat til spor HO og til 0-12 V jævnstrøm med samlet udveksling 1:34,46.

Ring til Norsker og få yderligere oplysninger.



## Litreringer og Signaler i HO

**Prisliste 6 kr**

**Ove Larsen  
Mågevænget 4  
4700 Næstved**

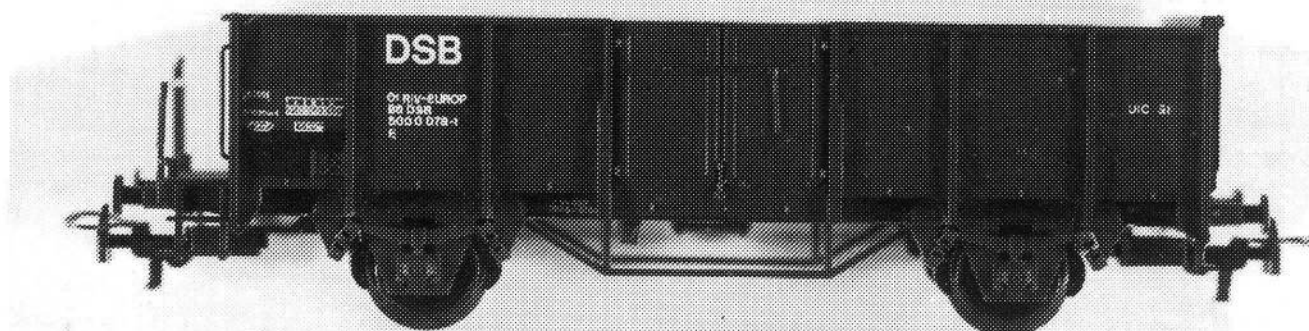
Telf: 53723258 Giro: 5442613

**DIN & MIN  
Hobby**



**BUDDINGEVEJ 229 · 2860 SØBORG · 01565232**

## **FREM MED LUPPEN HVIS DU VIL SE DETALJER SOM ALDRIG FØR !**



**DSB LITRA E MED BREMSEPLATFORM EPOKE 4. KUN KR. 85,00**  
(Varianterne til epoke 3 og 3/4 ventes på lager om ca. en måned)

**SELVBYGGERE SE HER!!!**

VI HAR NU DE FINESTE PLASTIKSTØBTE LØSDELE PÅ LAGER TIL MO-MOTORVOGNE, FRICHS-FIRKANTER OG GODSVOGNE BL.A.: BOGIESIDER (MO), TAGKØLERE, RAMMER, AKSELLEJER (Q og Pc), PUFFER OG MEGET MERE. ENDVIDERE KAN ALT, HVAD DER INDGÅR I KLEIN'S MODELLER FÅS LØST. E-VOGNER MED BREMSE-PLATFORM BESTÅR F.EKS. AF 17 FORSKELLIGE DELE. SE VORES "SPLITTEDE" MODELLER I FORRETNINGEN.

**NYT!**

LITRERINGER I FINESTE KVALITET (GNUBBEARK) FREMSTILLES PÅ BESTILLING. VED BESTILLING BEDES HELST MEDBRAGT FOTO OG EVT. TEGNING AF ØNSKEDE TYPE. PRØVER PÅ VORT KOMMENDE STANDARD SORTIMENT KAN SES I FORRETNINGEN.

**NYT!**

HUSK OGSÅ VI FØRER KOMPLET UDVALG AF HELE PECO'S SORTIMENT LIGE FRA SPOR Z TIL NYHEDERNE I H0 (KODE 75 FINE SCALE) OG SPOR G (LGB NYSØLV SKINNER). HVIS DU SELV ØNSKER AT BYGGE DINE SKINNER HAR VI SELVFØLGELIG LØSE SKINNESTRENGE OG SVELLER.

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

# LITTERATUR

## STREJFTOG II

Danske privatbaner i 50'erne og 60'erne.

Af J. Guldbæk Christensen.

Udgivet af LOKOMOTIVET.

Format A 5, 112 sider, rigt ill.

Pris kr. 95,-.

Endnu en charmerende bog fra Guldbæks hånd, en fortsættelse af Strejftog I om DSB, men denne gang omhandlende danske privatbaners fra dengang, der stadig var privatbaner - og liv på dem.

Billedvalget er som sædvanligt godt og den supplerende tekst fortæller alt om, hvad der er værd at vide om emnet og værd at kigge efter på billedet.

Skal jeg komme med et "surt opstød", skal det være, at man i alt for mange tilfælde "ødelægger" billedet ved at lade det række over midten af opslag, der ikke er "ægte". Det kræver en særdeles forfinet tryk- og bogbindings-teknik for at lykkes - og det lykkes ikke her, hvorfor billederne taber en del i værdi.

Holtrup

## TEGNINGSHEFTER,

### DBJ nr. 1 og 2

Udgivet af JMJKs forlag,  
(Nørre Alle 79, 8000 Århus C)  
Format A 4b.

Pris kr. 125,- (Giro 130 85 72)  
2. oplag november 1988.

Endelig - efter flere forsigtige forespørgsler - kom et anmeldereksemplar af disse fortrinlige tegningshefter. Og hvor meget får man så for pengene? Ja, hvor meget er egentligt hvor meget? De to hefter er trykt på forholdsvis svært papir og kun på den ene side. De fylder 23 mm i tykkelsen, men der er ingen paginering og ingen indholdsfortegnelse, så jeg måtte selv igang.

Jeg kan herefter fastslå, at forord, historie (med fotos og køreplaner) og skematisk materieloversigt findes på bladene 1-19, tegninger af damptrækraft på bladene 20-24, af motormateriel på 25-39, af personvogne på 40-60, af post- og rejsegodsvogne på 61-67, af godsvogne på 68-92, rutebiler 93-94, skitser af materiel 95, kort over Bornholm 96, sporplaner 97-109. Det var hefte nr. 1. I hefte 2 findes tegninger af stationsbygninger, remiser, trinbrætter o.l. på bladene 110-186 og tegninger af folde, ramper, drejeskiver,

skydebroer, sporskifter, broer, signaler m.m. på 187-213.

Langt de fleste tegninger er nedfotograferede originaltegninger, og målestokken er tydeligt angivet og beregnet på smertefri omsætning til modelbygning.

Kvaliteten er næsten overalt særdeles god - men tanke på alle de kvaler, man har med den svingende kvalitet af forlægget.

Disse to hefter bør findes hos enhver, der har interesse i jernbane og ikke "kun" hos modelbyggere. Man kan ved studium af heftet faktisk for sit indre øje opbygge et sandt billede af de forlængst forsvundne Bornholmske Jernbaner.

Og jeg er sikker på, at JMJK er parat til endnu et optryk, når nogle hundrede SP-læsere benytter sig af det særdeles fordelagtige tilbud.

Holtrup

## VIDEOFILM!

### Privatbanen HFHJ,

Spilletid 53 minutter, system VHS.

Produceret af Grimstrup Film,

Postbox 13, 3310 Ølsted.

Telefon 02-77 71 71.

Giro 8 63 83 73.

Vejledende pris kr. 348,-.

Så kom den første (mig bekendt) danske videofilm med dansk motiv. (Jeg har set, at der i udlandet findes adskillige tilbud af denne art).

Det er en film, som er optaget i sommeren 1988 som et led i uddannelsen af personalet i Grimstrup Film, og det bør ikke skjules, at lydsiden ikke er

helt vellykket (men heller ikke helt kassabel!). Meget tidlige morgenoptagelser er noget mørke, men ellers er resultatet overmåde tiltalende.

Filmen fortæller om dagligdagen på HFHJ, og den kommer ud i næsten alle kroge - fjernstyring, værksted, rangerarbejde, samtaler med passagerer og personale og i speakerkommentaren ganske mange historiske oplysninger.

Hovedindholdet er pragtfulde scener med tog i landskabet (og på stationerne) set dels udefra og dels fra førerkabinen. Meget er med Lynetter, men der er også mange gode scener med M 8 og MAK-erne (som er historie i dag).

Jeg bemærkede en pudsigt ting ved fjerde eller femte gennemspilning: at man på filmen kan se materiellets røde farve skifte nuance efter lysforholdene, således fra næsten gul over orange til rød, alt efter om der var mod-, side- eller medlys. Det er noget øjet ikke opfatter ude i naturen - men filmen gør!

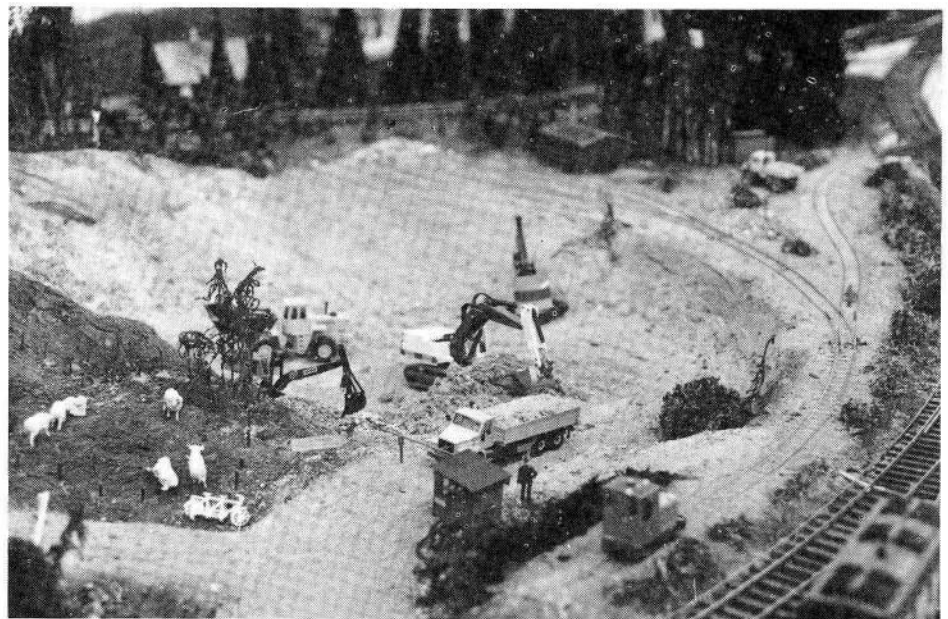
Filmen er en interessant nyskabelse, som jeg håber vil blive fulgt af mange lignende!

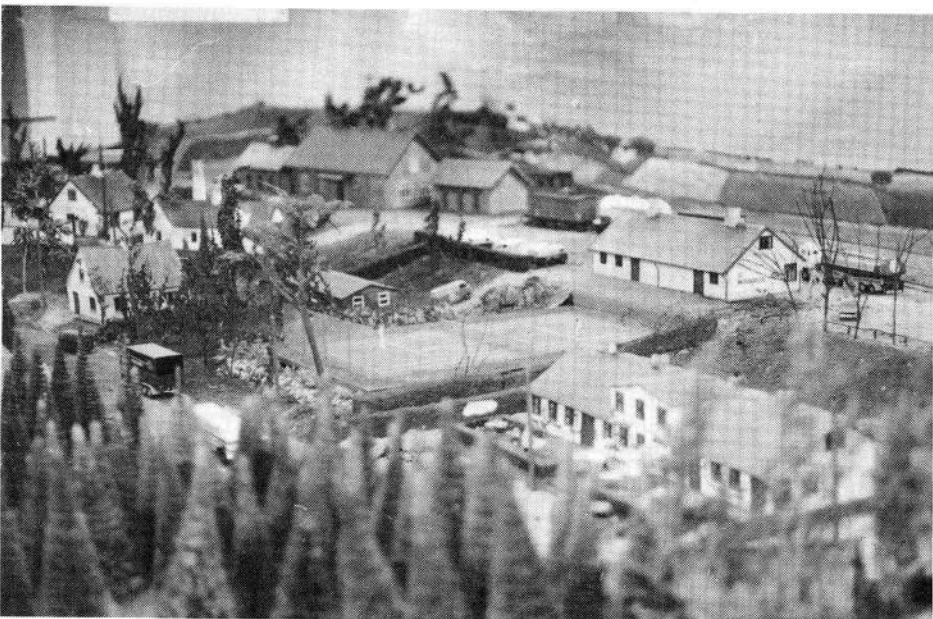
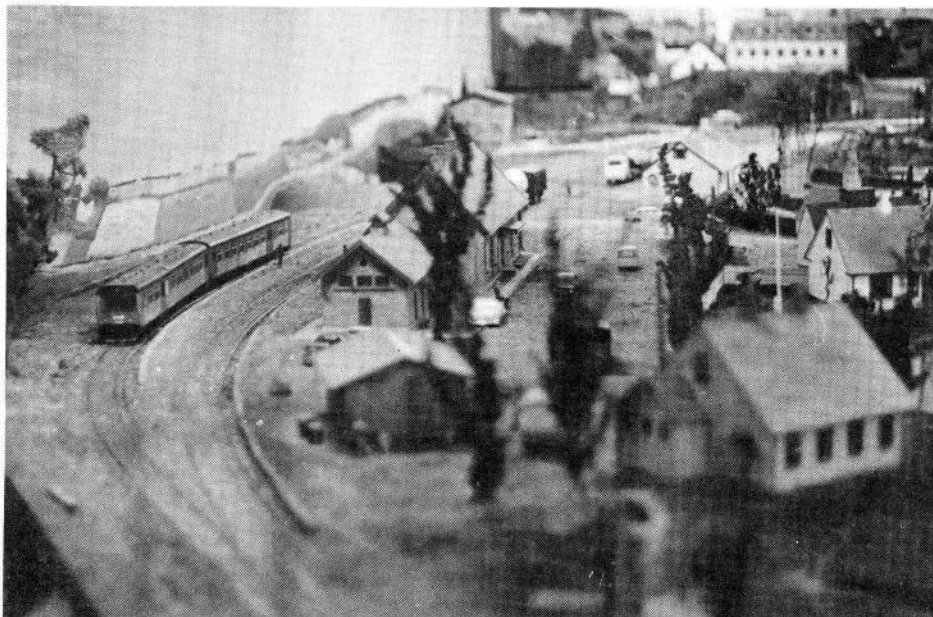
Holtrup

# KLUBNYT

## DANSK MODEL JERNBANE KLUB

Dansk Model Jernbane Klub kunne i 1988 fejre sit 50 års jubilæum som SPOR 0 klub. Det er anlægget på Nørrebro, der har lagt sjæl til alle disse timer af fritid. Klubben fejrede begiven-





heden i foråret med en travl week-end med reception, udflugt og åbent hus på begge anlæg. Selv "Søndagsavisen" fandt tid til at vise et klip i TV.

Nørrebroanlægget har i mange år været udbygget, men gennemgår nu og da en renovering. I øjeblikket er man ved at omlægge privatbanen samt flytte nogle signaltekniske installationer. Det meste af klubbens ældre materiel befinder sig på Nørrebro, hvor det bliver rørt på køreaftenerne hver anden torsdag. De øvrige torsdage er der vedligeholdelsesarbejder.

På Kalvebod brygge (Godsbanen) bygger klubben på sit "nye" anlæg. Der er her mulighed for at udfolde sig udi svagstrømsteknik, sporarbejde og landskabsbygning. I klubbens lokaler er endvidere indrettet et bibliotek, lige som man råder over et tegningsarkiv og et fotoarkiv, der p.t. er under registrering.

Der arbejdes på Godsbanen hver tirsdag, dog således, at der afholdes køreplan den 1. tirsdag i måneden. På privatbanen bygger man på Kagerup og omegn, medens Nykøbing, Nordhavn og Godthåbsvej er under behandling på DSB-området.

Interesserede er velkomne til at kontakte bestyrelsen ved:

Formand: Søren Kronholt, telefon 01 67 31 34

Næstformand: Vøgg Parsig, telefon 02 96 05 46

Sekretær: Jens H. Bondesen, telefon 01 65 65 13.

#### Vøgg

Red. anmærkning: De hosstående fotos er alle taget på DMJKs anlæg på Godsbanegården i december måned 1988.

#### VETERANER PÅ SKINNER '89

Her på falderebet fik jeg den nye køreplan for veteranbaner i Danmark for 1989. Der er ikke de store nyheder i planen, som jeg desværre ikke har plads til at gengive her.

På bagsiden af SP 23/2 var planen for 1987 gengivet og i forhold til denne kan jeg se, at MHVJ kører veteranog Århus-Odder på 9 lørdage, at HgJK kører motortog Gilleleje-Hillerød på søndage i juli, og at KLK kun kører Vejle-Jelling og ikke Haderslev-Vojens. Der er også småændringer i tiderne.

Køreplanen kan fås ved henvendelse til:

MHVJ, Ny Havnevej 2,  
9550 Mariager.

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!

Også denne gang er disse linier skrevet efter at hele det øvrige nummer er kommet på plads. Det blev i det store og hele, som jeg havde forestillet mig det, omend alt for meget stof atter en gang blev udskudt.

Jeg undskylder herved dybt overfor Guldbæk, at jeg preskede sådan på for at få den næste "Ideer derudefra", og så siden ikke bruger den! Guldvang har også længe trængt til en undskyldning, for han har for længe siden sendt en del småartikler, som hver gang starter med at ligge øverst i bunken, men som desværre undervejs havner noget længere nede. Jens Bruun-Petersen vil også være skuffet, og det samme gælder yderligere et par "venligtsindede" free-lance-re!

Men sagen er, at vi er i stand til at bringe unikke bygningstegninger fra KS (udlånt fra Privatbanetilsynet, som vi herved sender vor bedste tak!), som f. eks. de to i dette nummer - og flere følger næste gang. Desuden skulle sporplanerne jo med samtidigt med liniebeskrivelsen, og også her kommer der flere næste gang.

Jeg fik fire negative - men ni positive henvendelser i anledning af banereglementet i forrige nummer - altså ingen læserstorm. Som jeg skrev synes jeg selv det er en væsentlig del af jernbanehistorien, omend ikke så væsentlig, at en tredjedel af hvert nummer bliver reserveret til dette emne!

I går fik jeg abonnementsfornyelse nr. 800. Det er 17 mindre end på samme tid i fjor, og langt under mit ønsketal. Jeg har ikke fået forslag til eventuelle tiltag, som kunne bedre si-

tuationen, og må nok indstille mig på at regulere sidetallet i nedadgående retning - økonomien skal jo hænge sammen.

Som det ses i rammen nederst, holdes der atter i år skriftlig auktion. Bemærk de let ændrede regler - med skynd dig, hvis du vil være sikker på at få "del i rovet".

Der sælges lidt fra forlaget, bl. a. af gamle årgange. Jeg burde have bragt en ny forlagsoversigt bl. a. fordi portoen "undtagelsesvis" igen er steget - men det må vente til næste gang. Jeg kan sige så meget, at SIGNALPOSTENS lager af ældre numre op til og med 16. årgang er særdeles sparsomt, medens der fra 17. årgang og fremefter endnu ingen problemer er.

I næste nummer regner jeg med at bringe bl. a. følgende: Kolding Sydbaner, Vamdrupgrenen, med sporplaner og bygningstegninger | Ideer derudefra om Hou station | Fabriksanlæg i baneby af Skadhauge med vidunderlige byggetegninger | Vogne til gasværket af Jens Bruun-Petersen | En SAG-artikel | En modelartikel | Billedgalleri | Klubnyt (hvis der da kommer nogle indlæg!) | Men jeg kan allerede nu se, at der ikke bliver plads til det hele - særligt nok.

Men trods alt - hav en god sommer, og på genhør i 25. årgang nummer 3, som burde udkomme ca. 25. august 1989.

Holtrup

### SKRIFTLIG AUKTION 1989

SIGNALPOSTEN afholder i år for niende gang skriftlig auktion. - Niende og måske også den sidste gang.

Ønsker du at deltage, er fremgangsmåden følgende: bemærk venligst, at jeg har ændret proceduren lidt af hensyn til min egen bekvemmelighed!!

Du sender mig 10 kr. på girokonto 6 49 47 22, adresse: SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj og skriver: AUKTIONS-LISTE på kupon til modtager.

Herefter modtager du en auktionsliste i 2 eksemplarer samt et følgebrev med nærmere regler.

Du tænker derefter godt og hurtigt over tingene, og afgiver dine bud på den ene auktionsliste, som du returnerer til SIGNALPOSTEN.

Auktionslisten ligger klar, når dette nummer læses, og sidste frist for afgivelse af bud er 15. september 1989. Straks efter denne dato får du auktionsresultatet med meddelelse om, hvilke af dine bud, der er antaget.

Du indbetaler så det nødvendige beløb inden 14 dage, og får

varerne kort efter at betalingen er indgået.

Du skal stå ved dit bud indtil den 1. december 1989.

Bemærk, at der til hammer-slagsprisen tillægges et salær på 10% samt portobeløb til forsendelse af varerne.

Auktionslisten er på 28 sider med ialt 338 numre. Blandt "godbidderne" skal jeg nævne:

MO-frontprojektor i kobber, kommissionsbetænkninger om broforbindelser, grafiske køreplaner, tjenestekøreplaner, jernbaneplatter, tidsskrifter (Vingehjulet, Eisenbahn Magazin, Bytrafik, Modelbanenyt m.fl. danske og udenlandske publikumskøreplaner, "Sidste-tog-billetter", DSBs jubilæumsbog, 1947, DSB Old-Timere i model!!, fabriksplader, togplaner og reglementer, banemærker og billetter

Ved lige bud antages det, som kom først! Vær derfor hurtig - i egen interesse.

Holtrup