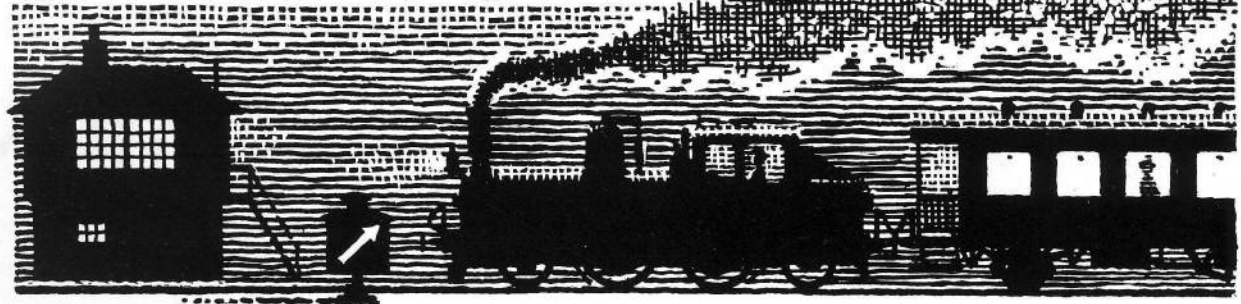


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

25. årgang **1989** sept., nr. **3**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes med 4 numre i årgangen, nemlig ca. 25. februar, 25. maj, 25. august og 25. november.

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

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.: 31 71 79 03

REPRODUKTION:

Bargholz Offsetreproduktion
Grundtvigsvej 10 A
1864 Frederiksberg C
tlf.: 31 22 77 05

TRYKNING og BOGBINDING:

Lantow & Co.
Lergravsvej 63
2300 København S
tlf.: 31 59 44 11

ABONNEMENT tegnes for ét kalenderår ad 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. januar (til nr. 1), 1. april (til nr. 2), 1. juli (til nr. 3) og 1. oktober (til nr. 4).

Format for 1/1 side er H 280 x B 180, for 1/2 side 135 x 180 og for 1/4 side 135 x 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-lanceforfattere om emner indenfor vort emneområde. Materialet vil blive behandlet omhyggeligt og seriøst og returneret. Fotos til Billedgalleriet dog kun efter fremsat ønske herom.

25. ÅRGANG, NUMMER 3 SEPTEMBER 1989

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, Kolding Sydbaner	99
Litteratur	112
Fabriksanlæg i Baneby	113
Vi bygger m.v.: Skinnebusser	131
Klubnyt	140
Nyt fra redaktionen	144

Forsidebilledet: Model af LB SM 1 og SP 1 afgår fra Birkebak trinbræt på modelbaneklubben H0's anlæg i Albertslund.
Foto: E.V.P.

Nedlagte Baner

KOLDING SYDBANER

2. del

fortsat fra 25. årg. nr. 2

Landstationerne

VAMDRUPBANEN

På Vamdrupbanen var første station fra Kolding **Vonsild** beliggende ved Kolding-Haderslev landevej. Stationsbygningen her var af den allerede beskrevne type 2, opført til højre for hovedsporet. Varehuset var af den lille type placeret nord for hovedbygningen. Det sideliggende læssespor var anlagt syd for hovedbygningen. Det fik en effektiv længde på 90 meter og havde ligesom banens andre stationer en siderampe.

Hoppeshuse station 3,5 km syd for Vonsild var banernes mindste. Stationsbygningen (type 4) var placeret til højre for hovedsporet og rummede mod perronen henholdsvis ventesal og stationskontor og mod vejsiden et mindre værelse i vestenden, derefter spisestue-køkken og endelig et bryggers med opgang til 2 loftsværelser samt loftsplads i mindre omfang. I to udbygninger i en lille gård fandtes dels spisekammer og brændselsrum op mod hovedbygningen og dels på gårdens modsatte side det almindelige arrangement af retirader. Bygningen havde to vinduespartier á 4 fag mod perronen og mod vejsiden 2 vinduespartier á 2 fag og 1 med 3 fag. Varehuset, der var af den mindste type, var placeret nord for hovedbygningen.

Sidesporet (læssesporet) havde en effektiv længde på 90 meter og var beliggende overfor hovedbygningen. Også her fandtes en siderampe.

Fovslet station var af type 2 spejlvendt. Varehuset, der var af den mindste type, var placeret syd for hovedbygningen og som denne til venstre for hovedsporet. Læssesporet med en effektiv længde på 120 meter og med siderampe var placeret overfor hovedbygningen.

Medens de hidtil omtalte landstationer ved Sydbanerne var ret enkle anlæg, dannede **Taps** station en undtagelse fra denne regel. En af årsagerne hertil var,

at man forudså et baneanlæg ført ind sydfra, hvorfor ekspropriationerne af arealer havde været mere omfattende end på de øvrige stationer. For så vidt kan det undre, for da man anlagde Sydbanerne med normal sporvidde måtte et baneanlæg sydpå med tilslutning til den metersporede kredsbane i Christiansfeld forekomme ret usandsynlig på grund af de forskellige sporvidder.

En anden grund til at ekspropriationerne af arealer ved Taps station havde været mere omfattende end for de øvrige stationers vedkommende var stationens placering ved landevejen tæt ved den daværende grænse, et forhold som ansås for at være af væsentlig betydning for Sydbanerne.

Stationsbygningen i Taps (type 5) blev af foran nævnte årsager bygget både større og anderledes end Sydbanernes andre stationer, således at man havde de fornødne faciliteter til at kunne ekspedere den således forventede trafik.

Hovedbygningen på Taps station rummede mod perronen et venteværelse, hvorfra der var adgang til stationskontoret. Næste rum var indrettet til brug for Postvæsenet, adgang hertil var direkte fra perronen. Ligeledes med direkte adgang fra perronen fandtes derefter 2 toldlokaler, hvoraf det ene optog en væsentlig del af den første udbygning til hovedbygningen. Den var dog smallere og lavere end denne. Endnu en tilbygning, smallere og lavere end den første, rummede retirader og pissoirer for såvel de rejsende som stationsbestyreren og dennes familie.

Mod vejsiden i hovedbygningen var der først 2 værelser, dernæst spisekøkkenet og endelig bryggerset, hvorfra der var adgang til loftetagen. Som på de andre stationer var der kun indrettet 2 værelser, således at der fandtes et stort uudnyttet loftsrum, der strakte sig helt ind over den første udbygning.

Der var således efter den tids forhold tale om en ret rummelig tjenestebolig for stationsbestyreren. Vinduespartierne á 2 fag var fordelt således, at ho-

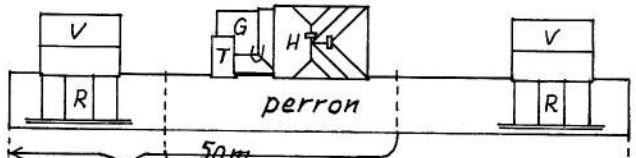
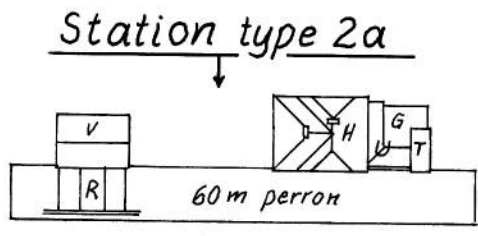
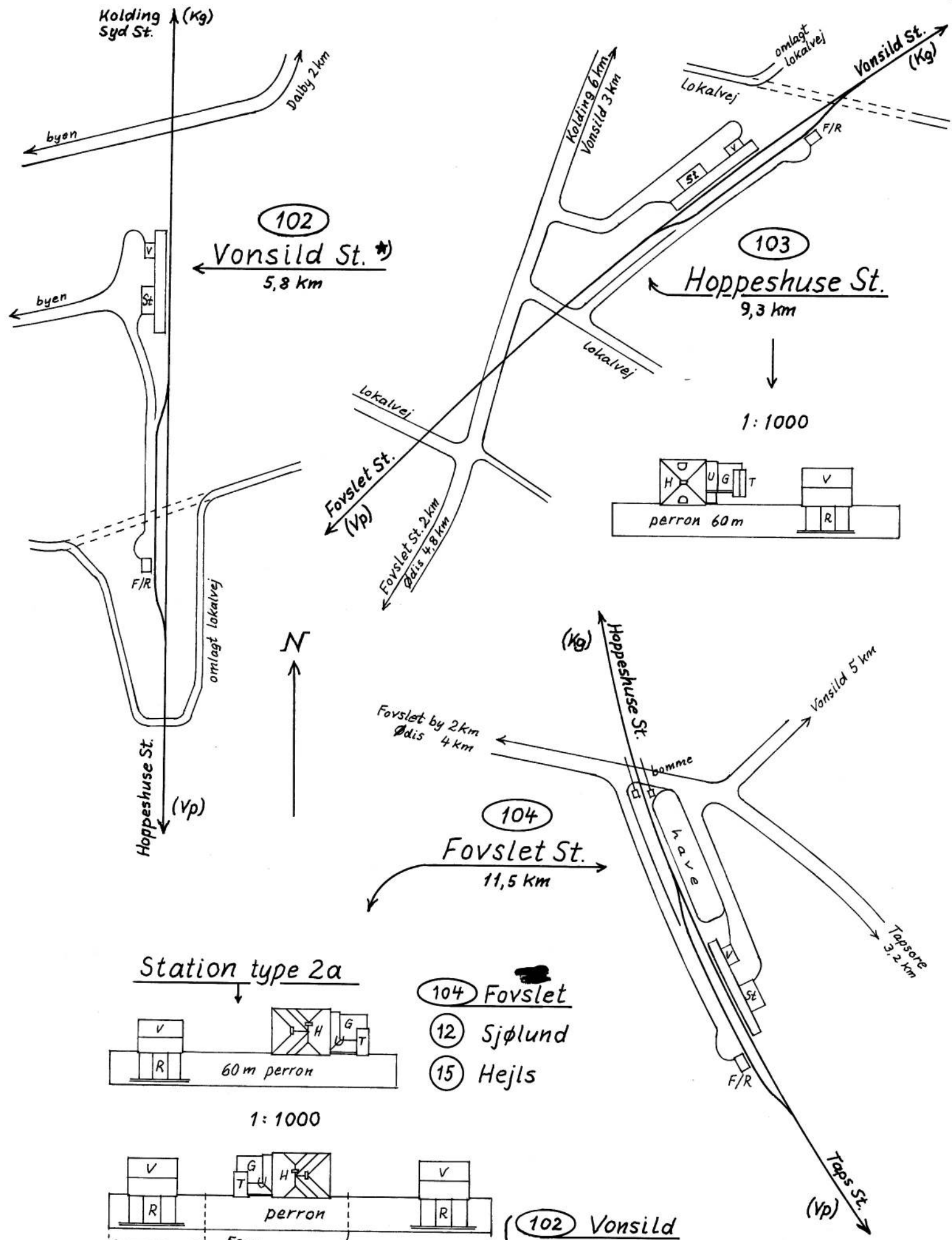
vedbygningen havde 4 mod vejsiden og 3 mod perronen, medens første tilbygning fik 2, men mindre vinduespartier såvel mod perron som mod vej. Udformningen af stationsbygningens vinduer gav den et særpræg, der ledte tanken hen på en staldbygning.

Også på andre måder kunne man se, at forventningerne til trafikken på Taps station var større end til de øvrige stationer. Varehuset var af den store type, men stadig opført af træ. Endvidere fik stationen som den eneste af Sydbanernes landstationer foruden læssesporet med effektiv længde 80 meter, der var anlagt på samme side som hovedbygningen til venstre for hovedsporet og syd for denne, et krydsningsspor overfor stationsbygningen. Længden af dette krydsningsspor kendes desværre ikke. Sidstnævnte spor er formentlig blevet fjernet engang i trediverne, formentlig som følge af den væsentlig ringere trafik på stationen end forventet, men i hvert tilfælde efter den nye grænsedragning. Sidesporet fik som banens øvrige læssespor af tekniske hjælpemidler kun en siderampe.

Ødis station var af type 2 og blev opført til venstre for hovedsporet. Varehuset, der var af den "store" type blev opført nord for hovedbygningen på samme side af hovedsporet som denne. Læssesporet placeret overfor hovedbygningen fik en længde på 120 meter og var forsynet med en siderampe. Det ret lange læssespor og det store varehus var for så vidt vel motiveret, idet Ødis station blev den bedste station på banen.

Ligesom for Taps stations vedkommende var det forudset, at **Ødis Bramdrup** station ville få betydning i forbindelse med en vis grænsetrafik. Den gamle dansk/tyske grænse løb jo ikke langt fra banen, så tanken var ikke helt uforståelig. Stationsbygningen i Ødis Bramdrup blev derfor indrettet med denne mulighed for øje (type 6) og fik et ret karakteristisk udseende.

Hovedbygningen fik samme indretning som de øvrige stationer, men desuden blev der bygget et muret udhus med kvadratisk



- ⑦ Varmark
- ⑩ Vonsild
- ⑪ Ødis
- ⑫ Dalager

* Station type 2

grundflade (7,60 x 7,60 m), hvori der ud mod perronen blev indrettet et særligt toldgodsrums. Herudover fandtes der i bygningen, der var forbundet med hovedbygningen med en mur, retirader for de rejsende og stationspersonalet samt brænderum, redskabsrum m.v. Varehuset (lille type) blev opført øst for hovedbygningen. Stationen fik et læssespor på 100 meter længde samt en siderampe som de øvrige stationer.

Banen fik i Vamdrup sin egen station, hvad der nok kan undre, da ingen formentlig kunne være i tvivl om, at fuld optagelse på statsbanestationen ville være den billigste løsning. Resultatet blev, at de rejsende til/fra Sydbanegården måtte påregne ca. 15 minutters gang mellem denne og statsbanestationen. For godsvognsudvekslingen blev der etableret et krumt forbindelsesspor mellem de to stationer, hvorover der ligesom i Kolding ikke kunne foregå personbefordring. Disse forhold i Vamdrup blev ikke ændret i Sydbanernes 37-årige levetid, hvorimod der i Kolding skete fuld optagelse på statsbanestationen.

Hovedbygningen på **Vamdrup Østbanegård**, som Kolding Sydbaners station i Vamdrup kom til at hedde, var af samme type som stationsbygningen i Ødis Bramdrup (type 6). Varehuset, der var af den lille type, blev placeret øst for hovedbygningen ved det krumme stikspor fra læssespor.

Der synes ved projekteringen af spornettet på Vamdrup Østbanegård at have foreligget flere forslag. Det forslag, der blev bragt til udførelse og hvorved stationsterrænet kom til at ligge nærmest vinkelret på statsbanernes linieføring, var dog forholdsvis enkelt og må gennem årene have været fuldt tilstrækkeligt til den trafik, der kom til at foregå på banen.

Hovedsporet fra Kolding endte i en 9 m drejeskive helt i vestenden af stationen. Fra drejeskiven var der forbindelse til stationens andet hovedspor, som via to transversaler ud for henholdsvis remisen og varehuset var forbundet med hovedsporet fra Kolding. Fra andet hovedspor udgik forbindelsesspor til statsbanestationen i Vamdrup og sporet til remisen, der blev bygget i stationens østende. Den var magen til remisen i Hejlsminde, hvorimod vandforsyningsanlægget var anderledes. I Vamdrup kom vandet fra en brønd udenfor remisebygningen, hvorfra det af lokomotivfyrbøderne med håndkraft måtte pumpes op i vandcisternen inde i remisen. Et

meget primitivt anlæg, som dog også fandtes andre steder i landet dengang.

På samme side af hovedsporet (tv) som stationens hovedbygning fandtes læssespor, hvis længde desværre ikke fremgår af kilde materialet. Læssespor var i begge ender forbundet med hovedsporet. Af tekniske hjælpemidler fandtes der her som på øvrige stationer kun en siderampe.

Om sporplanerne se iøvrigt efterfølgende kommentarer.

Alle stationer blev forsynet med semafor signaler med to vinger - Hejlsminde og Vamdrup Øst stationer dog undtaget, her var der kun én vinge - anbragt på signalmaster af passende højde. Enkelte ændringer skete i årenes løb, blandt andet i Hejlsminde, hvor masten efter en årrække blev flyttet et lille stykke for at forbedre mulighederne for at iagttage signalet.

De oprindelige indkørselssignaler for tog fra henholdsvis Hejlsminde og Vamdrup til Kolding Sydbanegård var mastesignaler anbragt ud for remisen. I forbindelse med den i begyndelsen af trediverne stedfundne modernisering blev disse signaler erstattet med daglyssignaler, der var anbragt vest for broen, der førte Østerbrogade over Sydbanernes område. (Broen var taget i brug i 1923). Signalerne var anbragt så højt på skråningen, at de skulle iagttages over vejbanen.

Normalt var det således, at stationsnavnet med angivelse af kilometerafstanden fra henholdsvis Kolding Sydbanegård og/eller Hejlsminde/Vamdrup, var anbragt over den såkaldte forhal. Taps station og Skamlingsbanke trinbræt dannede imidlertid to undtagelser herfra, idet stationens og trinbrættets navne var anbragt på fritstående skilte på tværs af perronen.

I kildematerialet er angivet, at varehuse af den "store" type kun blev opført i Ødis og Taps, de øvrige stationer fik varehuse af den "lille" type. Når der i artiklen visse steder er anført herfra afvigende oplysninger, skyldes det, at senere iagttagelser viser, at der skete ændringer i de oprindelige planer vedrørende stationernes udstyrelse med varehuse.

Trinbrættene

En væsentlig del af standsningsstederne var, som vil fremgå lidt senere, trinbrætter. Her ved blev de fleste langs banerne liggende små lokalsamfund også tilgodeset ved banernes bygning, både for så vidt angår personbefordringen og også med hensyn til godstrafikken, idet

der de fleste steder blev anlagt korte sidespor.

Ved alle trinbrætter blev der bygget ventehuse af træ. De var næsten ens udført med smukt udskåret træværk mod perronen i en art træbindingsværk af svenske "Trolltexplader" (det er usikkert, om denne stavemåde er korrekt). Taget, der var beklædt med tagpap, havde en stærk hældning bagud, således at der var ståhøjde i den forreste del af huset ud mod perronen, medens man kun kunne sidde ned i den inderste del. Mod perronen var taget ført lidt ud over siden, således at det dannede et halvtag, og umiddelbart herunder i en bredde svarende til åbningen mod perronen fandtes et bredt hvidt felt, hvor trinbrættets navn var anført med røde bogstaver. I to mindre felter i siderne over de lukkede partier var anført kilometerafstanden fra Kolding Sydbanegård og henholdsvis enten Hejlsminde eller Vamdrup Østbanegård.

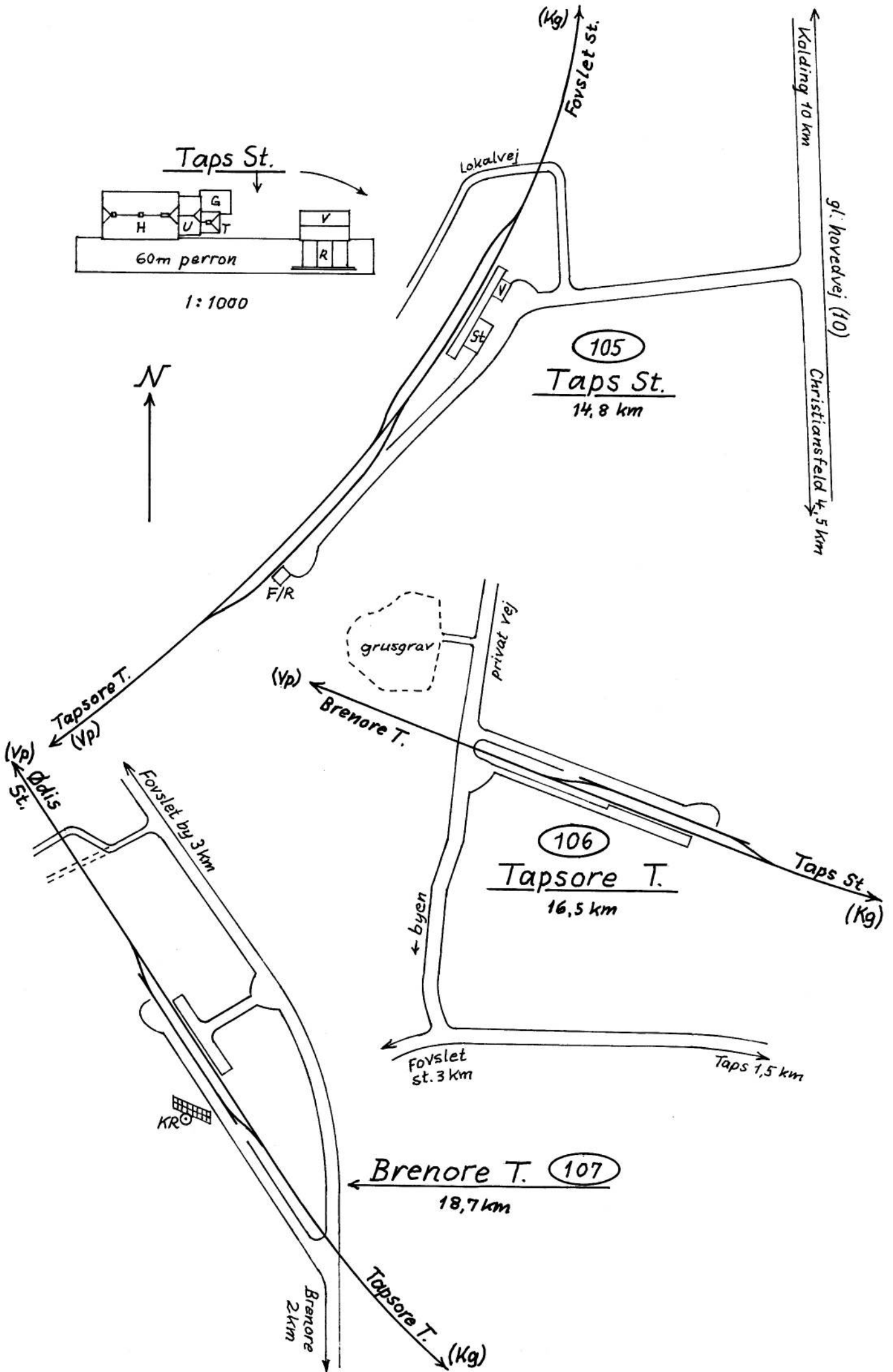
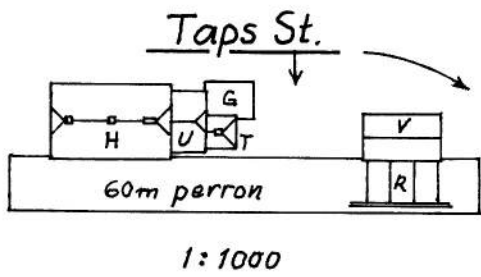
I enkelte af husene fandtes vinduer ud mod perronen. På alle trinbrætter var anbragt et drejeskilt, der skulle benyttes af de rejsende, der ønskede at komme med toget. Omkring perronen var der træbeplantning.

HEJLSMINDEBANEN

De to strækninger på Kolding Sydbaner fik som det allerede er nævnt mange standsningssteder. På Hejlsmindebanen fordelte de sig med 6 stationer og ikke færre end 9 trinbrætter, medens Vamdrupbanen fik 7 stationer (incl. Vamdrup Østbanegård) og kun 4 trinbrætter.

Mellem Kolding Sydbanegård og Bjært station blev anlagt ikke færre end 3 trinbrætter, således at den gennemsnitlige afstand mellem standsningsstederne blev meget kort. Afstanden mellem **Strårup** og **Skartved** var således kun 1,2 km. De 3 trinbrætter var foruden de allerede nævnte tillige **Tved** nærmest Kolding.

Mellem Bjært station og Varmark station blev anlagt trinbrættet **Aalry**, medens trinbrættet **Bjært strand** blev anlagt mellem Varmark station og Dalager station. Udførelsen disse steder var den sædvanlige. Et privat sidespor (**Varmark skov**) mellem Varmark station og Bjært strand trinbræt blev anlagt i 1914 for en privat lodsejers regning. Sidespor var beregnet til brug ved befordring af sukkerroer, og der forekom ingen personbefordring herfra. Senere efter indførelse af motortogsdrift opstod der et uofficielt standsningssted også benævnt **Varmark skov** ved banens skæring med en



bivej fra Sdr. Stenderup til stranden på halvøens sydlige side.

Næste trinbræt på Hejlsmindebanen var **Grønninghoved** trinbræt, første standsningssted efter Skamlingsbanke trinbræt, der er omtalt under stationerne. Her fandtes ikke noget sidespor i mange år, først i 1923 kom det til (taget i brug 18. oktober). Sidesporet blev anlagt med tilskud fra Vejstrup Sogneråd.

I **Vejstruprød**, der var første standsningssted efter Sjølund station, var der heller ikke noget sidespor ved banens åbning, men det kom dog til allerede i 1913, så betids, at udgiften kom med i banernes anlægsregnskab.

VAMDRUPBANEN

På Vamdrupbanen koncentrerede trinbrætterne sig om strækningen mellem Taps og Vamdrup. Mellem Taps og Ødis blev således anlagt to trinbrætter, **Tapsore** og **Brånore**, der begge blev forsynet med ret lange sidespor. Om disse sidespor har været beregnet til transport af sukkerroer er lidt tvivlsomt, snarere har de været tænkt benyttet ved befordring af tørv fra de nærliggende moseområder, banen gennemløb over denne strækning.

Mellem Ødis Bramdrup og Vamdrup blev anlagt endnu to trinbrætter, nemlig **Gaaskær** og **Øster Vamdrup**. Ingen af disse trinbrætter fik sidespor og synes ikke på noget tidspunkt at have haft nogen nævneværdig betydning for færdselen over banen.

Byggearbejderne

Anlægget af Kolding Sydbaner blev påbegyndt i efteråret 1909 omtrent samtidig på begge banestrækninger. Jordarbejderne var af størst omfang for Hejlsmindebanens vedkommende, hvor der skulle flyttes mellem 300.000 og 400.000 m³ jord. Af disse skulle ca. 50.000 m³ bruges til opfyldningsarbejderne for Kolding Sydbanegård, der blev anlagt på lave engarealer syd for Kolding Å.

Ved Vamdrupbanens bygning var jordarbejderne af betydeligt mindre omfang, idet kun ca. 150.000 m³ jord skulle flyttes. Navnlig ved Vamdrup frembød terrænet ingen vanskeligheder af betydning, således at banen kom til at løbe nærmest horisontalt.

De store jordarbejder ved Kolding Sydbanegård omfattede foruden opfyldningen af terrænet også gennemgravning af en større bakke i den sydøstlige ende af den fremtidige stationsplads, hvor igennem begge baner skulle føres. Det blev derfor nødven-

digt på dette sted at anvende en større gravemaskine til gravearbejdet. Den bortgravede jord blev transporteret bort i tipvogne trukket af et lille damplokomotiv.

Fra stationspladsen fortsatte Hejlsmindebanen umiddelbart langs fjorden til Tved. For at sikre banedæmningen måtte der tilvejebringes stensætninger ud mod fjorden, og i denne forbindelse stødte entreprenørerne på et problem, idet det ikke var muligt at skaffe sten i området. Disse måtte derfor for størstedelens vedkommende hentes så langt væk fra som Omø.

Et andet problem entreprenørerne kom ud for, var manglen på grus langs banerne. Jordene indeholdt kun lidt grus, men til gengæld meget ler, hvad der i den våde sommer 1910 var meget generende for anlægsarbejderne. Hertil kom, at det var vanskeligt at skaffe arbejdere til banernes bygning, og at de arbejdere, der blev antaget, ikke i alle tilfælde viste sig særlig pålidelige.

Ud over ved Kolding Sydbanegård blev der arbejdet mange andre steder på strækningerne. Flest arbejdssteder var der på Hejlsmindebanen, hvor jordarbejderne som nævnt var af størst omfang.

For begge baners vedkommende blev der tale om smukke udsigter over fjord og strand ved kørslen på strækningerne umiddelbart udenfor Sydbanegården, og som et blad skrev: "tid til at nyde panoramaet, når man kørte mod Vamdrup", hvor den stærke stigning bevirkede, at togene kun kunne køre ret langsomt op ad bakken til Vonsild.

Trods de nævnte vanskeligheder skred jordarbejderne planmæssigt frem og medvirkende hertil har uden tvivl også været den omstændighed, at der ikke skulle udføres større broarbejder på nogen af strækningerne.

Skinnelægningen begyndte i november 1910. Skinnerne var forlængst ankommet og havde i længere tid ligget på Kolding Havn. Arbejdet med lægning af skinnerne var i det store og hele færdigt i sommeren 1911.

Derimod stod det ikke så godt til med opførelsen af stationsbygningerne og remiserne. På grund af en arbejdskonflikt, hvorunder murersvendene var lock-out'ede i en længere periode, var arbejdet med bygningen af de til banen hørende bygninger standset i lang tid. Da arbejdet omsider kom i gang igen, bevirkede regnfuldt vejr i efteråret 1911 yderligere forsinkelser.

Sporlægningen var som nævnt

færdig i sommeren 1911, der kunne køres på banerne - og det blev der så. Første tog på Kolding Sydbaner blev (så vidt det af det til rådighed stående materiale kan ses) et arbejdstog, som anlægsentreprenøren for Vamdrupbanen etablerede. Det kørte søndag den 25. juni 1911 fra Vamdrup til Kolding over Ødis (og formentlig tilbage igen) antagelig fremført af anlægsentreprenørens arbejdslokomotiv. Tøget var formeret af 3 åbne godsvogne eller bænkevogne, som var lejet af statsbanerne.

Medens denne første kørsel på Vamdrupbanen ikke ses omtalt noget sted i den lokale dagspresse, blev den første kørsel med personer på Hejlsmindebanen derimod omtalt i de lokale aviser. Til denne kørsel, der foregik over strækningen Kolding Sydbanegård-Skamlingsbanken, lejede anlægsentreprenøren 6 bænkevogne hos statsbanerne til befordring af et selskab på ca. 180 personer. De rejsende var deltagere i et journaliststævne på Skamlingsbanken, og blev indbudt til en prøvetur, sikkert med den bagtanke, at deltagerne ved hjemkomsten til deres respektive aviser ville give den nye jernbane en god omtale og derved en god reklame.

Myndighederne var betænkelige ved arrangementet, og den lokale herredsfoged Nielsen advarede deltagerne i turen om at være forsigtige ved togets passage af overkørslerne.

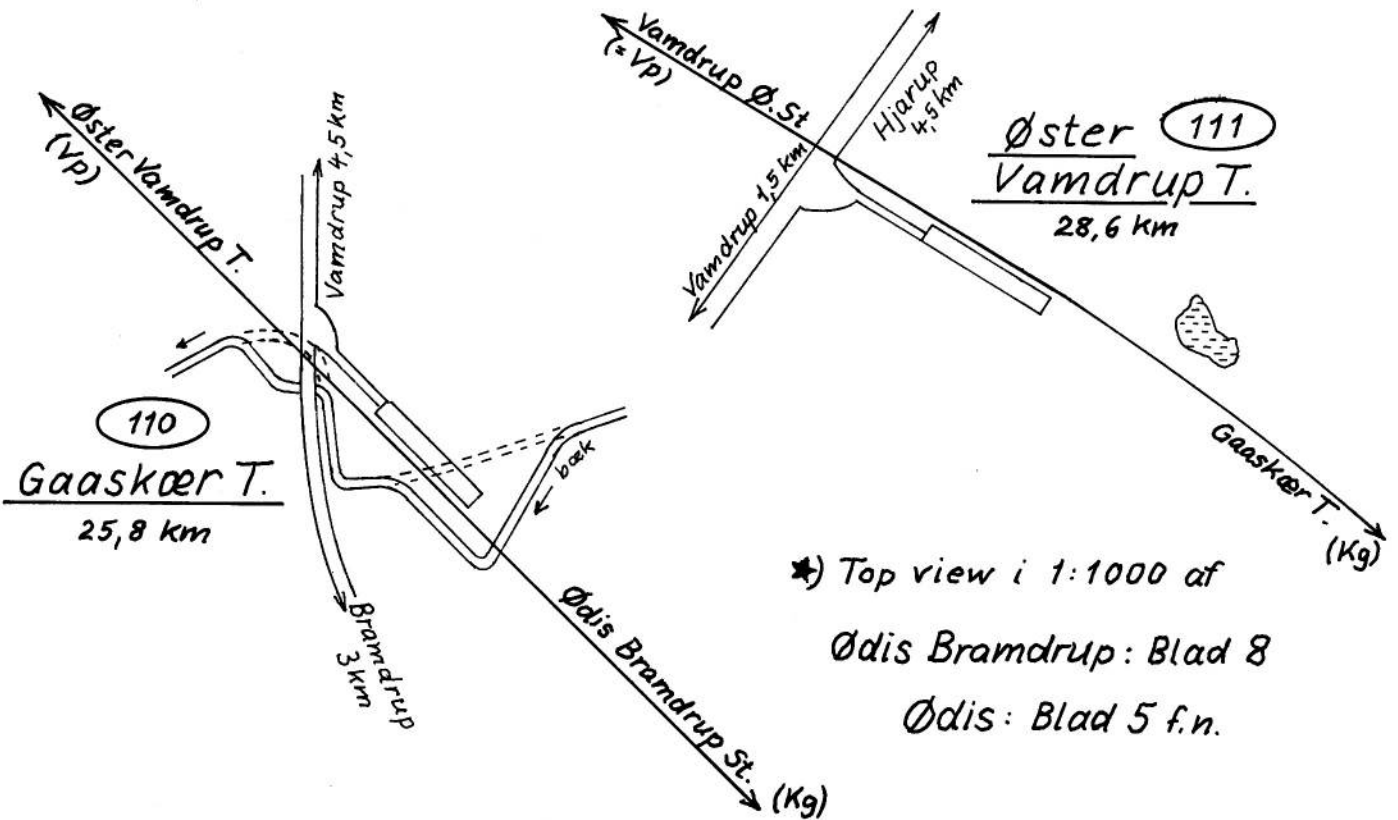
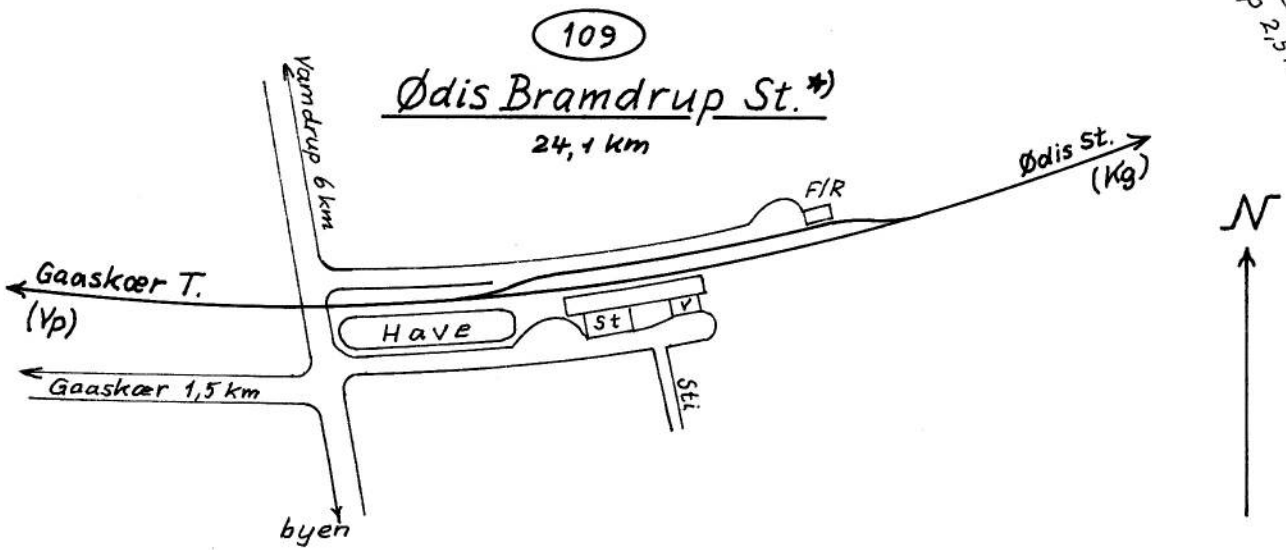
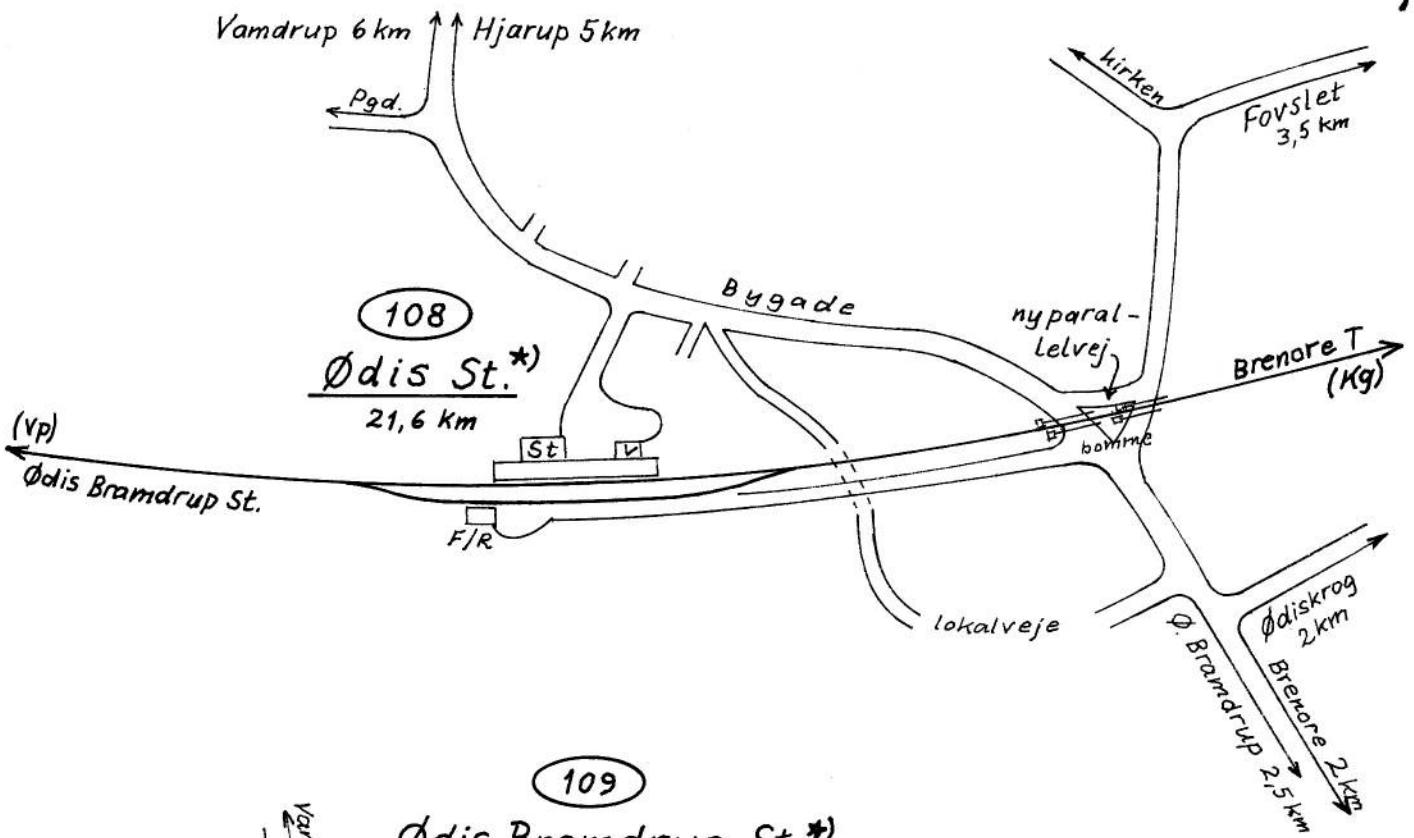
Åbningen af Sydbanerne trak ud, sporet var der, men stationerne, hvorfra publikum skulle betjenes, manglede.

Den 16. oktober 1911 kunne Kolding Folkeblad endelig meddele, at Kolding Sydbaner åbnede for drift, d.v.s. kun for befordring af sukkerroer, idet man satte 12-14 godsvogne i drift på hver banestrækning til denne trafik. I alt forventedes det, at banerne ville komme til at befordre ca. 600 vognladninger sukkerroer til Saftstationen i Kolding i det efterår.

Førgæves efterlyste avisen en dato for persontrafikkens påbegyndelse, men det kunne banernes driftsbestyrer P.H. Tarp ikke oplyse noget om.

Indvielsen

Omsider den 16. november 1911 kunne Kolding Folkeblad meddele, at indvielsen af Kolding Sydbaner ville finde sted tirsdag den 28. november 1911. I alt var der udsendt 218 indbydelser til deltagelse i kørslen med festtoget, der skulle afgå fra Kolding Sydbanegård kl. 09.00 til Hejlsminde. Ankomsten



* Top view i 1:1000 af
 Ødis Bramdrup: Blad 8
 Ødis: Blad 5 f.n.

dertil var sat til kl. 10.20, og kl. 10.40 var der afgang fra Hejlsminde til Hejls, hvor der skulle være frokost for festdeltagerne på den derværende kro.

Fra Hejls skulle toget kl. 12.15 fortsætte til Kolding Sydbanegård med ankomst kl. 13.18. Afgangen mod Vamdrup Østbanegård var fastsat til kl. 13.38, der blev således tale om et meget kort ophold i Kolding, men indvielsen af Vamdrupbanen skulle helst foregå i dagslys, idet dagene jo på denne tid af året er ret korte. Ankomsttiden til Vamdrup Østbanegård var sat til kl. 14.58 med afgang tilbage til Kolding kl. 15.18, hvorefter toget skulle kunne være på Kolding Sydbanegård kl. 16.20.

Det var for jernbanepersonalet et hårdt program og for festdeltagerne gav det kun få muligheder for at tage de nye anlæg nærmere i øjesyn. Men dagen var kort, og endelig ventede jo den obligate festmiddag på hotel Kolding kl. 18.00.

Dagen forløb ikke helt som festarrangørerne havde håbet. Der var ikke så megen festudsmykning i Kolding i det hele taget og bydelen nærmest Sydbanegården i særdeleshed. Festtoget, der bestod af 8 personvogne fremført af et 2- og et 3-koblet damplokomotiv i forspand, blev forsinket allerede inden afgang fra Kolding Sydbanegård, idet det først afgik kl. 09.14.

Indvielsen af Hejlsmindebanen foregik iøvrigt som indvielser af privatbaner foregik dengang med det næsten obligate uheld (på Varmark station), hvor festtoget kørte fra nogle af deltagerne og måtte returnere for at få dem med. Der var mange mennesker på perronerne, festtaler, blomster o.s.v.

Stemningen ved indvielsen af Vamdrupbanen var ikke så god som på Hejlsmindebanen. Vejret var nu blevet dårligere med regn og blæst. Flest tilskuere var der i Taps, Ødis og Ødis Bramdrup. Ved ankomsten til Vamdrup Østbanegård holdt kgl. kommissarius Nørgaard en kort tale, hvori han erklærede banerne for åbnet.

Toget kørte derefter tilbage til Kolding med festdeltagerne, hvoraf mange var fra Kolding og erhvervsvirksomheder i denne by. Endvidere deltog en række højerestående embedsmænd i indvielsen, nogle af dem havde på en eller anden måde været impliceret i anlægget, og desuden deltog Egtvedbanens forretningsudvalg.

Middagen på hotel Kolding, hvorunder der som skik var blev holdt et stort antal højstemte taler, sluttede henimod

midnat, hvorefter de festdeltagere, der boede i banernes opland begav sig til Sydbanegården, hvorfra de blev befordret hjem i særtog. Dagen efter, onsdag den 29. november 1911, blev den daglige drift påbegyndt med 3 togpar daglig på hver strækning.

Sydbanernes ledelse

I den første driftsperiode 29/11 1911 - 31/3 1912 blev banerne drevet under bestyrelse af de 5 koncessionshavere. De følgende år bestod banernes bestyrelse af 12 medlemmer, hvoraf 6 udnævntes af regeringen, 1 af Vejle amtsråd, 1 af Kolding byråd og 4 af de i banerne interesserede kommuner.

Som driftsbestyrer ansattes ingeniør, cand. polyt. P.H. Tarp, som indtil da havde været driftsbestyrer ved Thisted-Fjerritslev Jernbane.

Ingeniør Tarp fratrådte sin stilling på grund af alder i foråret 1928, hvorefter Kolding Sydbaner og Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane fra 1/7 1928 indgik overenskomst om, at driftsbestyrer C. Thomsen ved Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane skulle være fælles driftsbestyrer for begge baner. En noget upraktisk ordning, som imidlertid kun kom til at bestå til den 15/10 1928, da driftsbestyrer Thomsen tiltrådte stillingen som driftsbestyrer ved Hjørring Privatbaner.

Stationsforstander G.M. Petersen ved Kolding Sydbanegård blev derefter først konstitueret i stillingen som driftsbestyrer ved Kolding Sydbaner og senere udnævnt som sådan. Driftsbestyrer G.M. Petersen fratrådte sin stilling den 30/6 1948. I tiden 1/7 - 30/9 1948 blev overassistent V. Nielsen derefter konstitueret som driftsbestyrer.

Linieføringen

Omkring Sydbanegården

Det er tidligere nævnt, at man på grund af de vanskelige terrænforhold omkring Kolding Købstad samt Kolding Å, der deler byen i en nordlig og en sydlig del, måtte opgive at føre de nye privatbaner ind til statsbanestationen, hvilket naturligvis ville have været det mest hensigtsmæssige.

Der havde været fremsat et forslag om en vestlig indføring, men omkostningerne ved denne løsning blev på forhånd anset for at være så store, at der ikke var blevet udarbejdet noget overslag over udgifterne.

I stedet valgte man at anlægge en særlig station for de nye privatbaner - Sydbanegården -

på et ledigt terræn tæt op mod Søndergade, der var byens udfaldsvej mod syd. Mod nord begrænsedes arealet, der var ret lavtliggende, af Kolding Å, medens der mod syd dengang endnu var ret åbent med ubebyggede arealer. Mod øst, hvor de nye privatbaner skulle have deres udløb, fandtes Saftstationens område, der indskrænkede mulighederne for baneanlæg, men med de allerede nævnte muligheder var arealbehovet dækket.

Placeringen af Sydbanegården var ikke så langt fra Søndergades skæring i niveau med Kolding-Lunderskovbanen, og dermed så tæt på statsbanestationen, som det var muligt at komme. Herved fik Sydbanegården imidlertid en nogenlunde tilfredsstillende beliggenhed, idet en væsentlig del af forretningslivet i den sydlige del af Kolding var koncentreret omkring Søndergade, ligesom der her fandtes adskillige gæstgiverier og mindre hoteller. Tilmed var afstanden til Kolding havn ikke så stor.

Det var således ikke uoverkommeligt fra Sydbanegården til fods at komme videre med statsbanetog eller skib. Folk var dengang ved Sydbanernes åbning for drift i langt højere grad end det er tilfældet i dag vant til at gå, når de skulle fra sted til sted. Den direkte indføring havde naturligvis været en bedre løsning af såvel trafikale som økonomiske grunde, men den måtte vente.

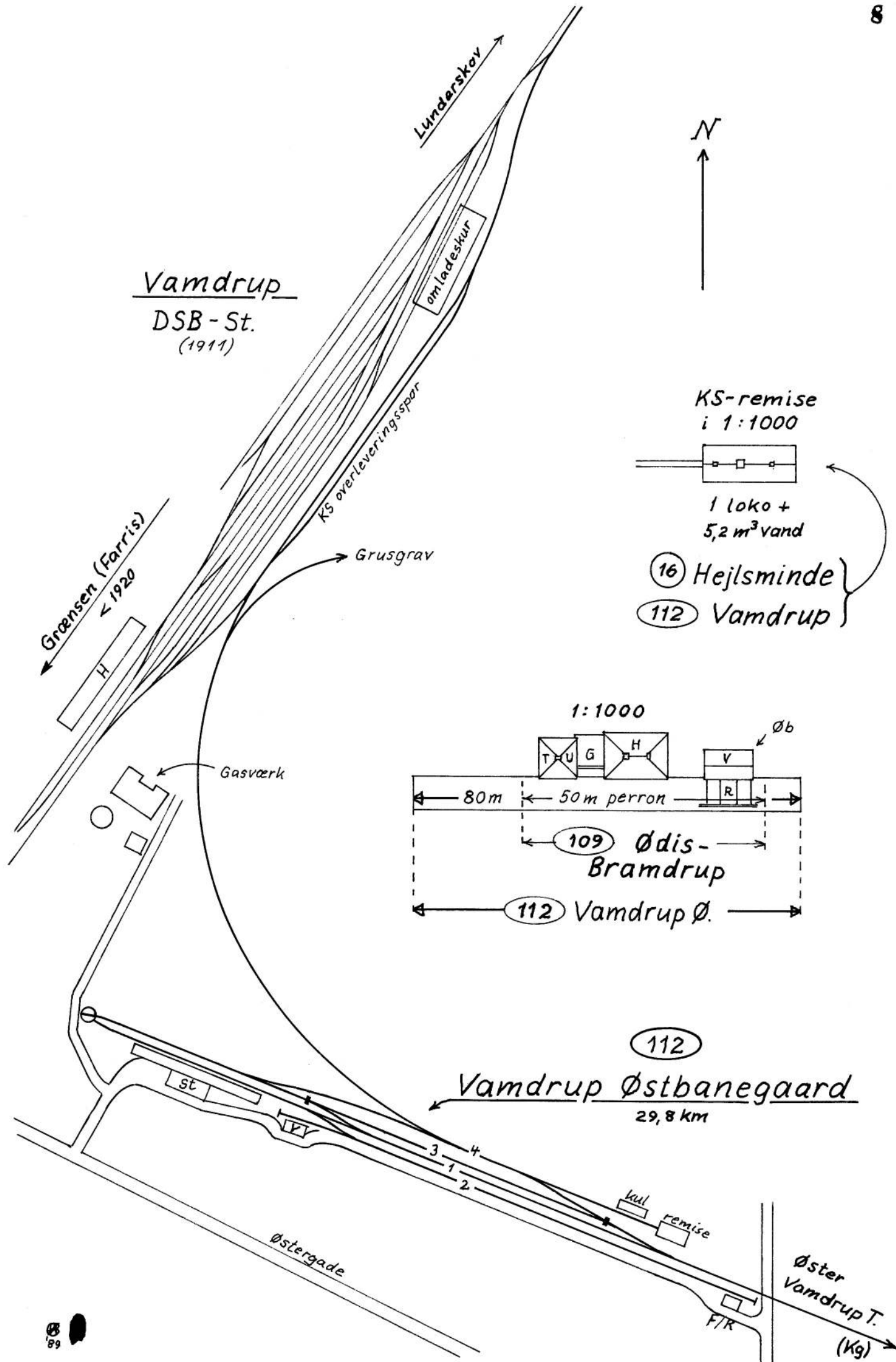
Hejlsmindegrenen

Sydbanegårdens terræn strakte sig helt frem til Saftstationen, hvorefter de to banelinier skiltes. Hejlsmindebanen fortsatte langs med Kolding Fjord i øst-sydøstlig retning mod første standsningssted, Tved trinbræt. Hverken stigningsforhold eller kurver var særlig bemærkelsesværdige på denne strækning, hvor baneanlægget kun gav anledning til mindre vejreguleringer og et enkelt mindre broanlæg for Dalby Mølleå i østenden af trinbrættets område.

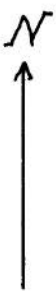
Omkring Tved trinbræt, der blev placeret ved en lille stikvej fra landevejen Kolding-Sdr. Stenderup, fandtes lidt spredt bebyggelse, men eller intet af særlig interesse.

Fra Tved trinbræt fortsatte banen delvis med 14 promille stigning mod næste trinbræt, Straarup, der blev etableret umiddelbart øst for banens skæring med landevejen Kolding-Agtrup. Omkring trinbrættet var der lidt spredt bebyggelse.

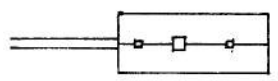
Den følgende del af banen forløb i en slangekurve på nordsiden af den lille dal, hvori



Vamdrup
 DSB-St.
 (1911)



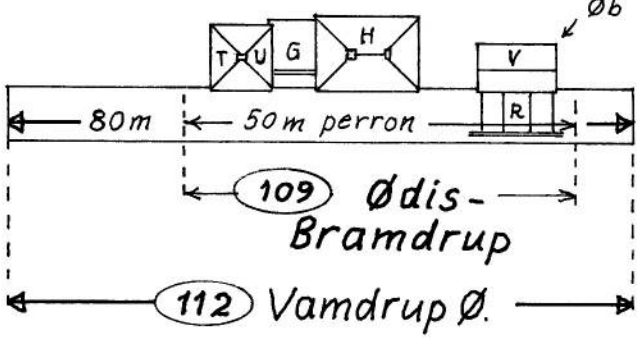
KS-remise
 i 1:1000



1 loko +
 5,2 m³ vand

- (16) Hejlsminde
- (112) Vamdrup

1:1000



(112)

Vamdrup Østbanegaard
 29,8 km

Østergade

Øster
 Vamdrup T.
 (Kg)



Skartved Bæk løber, hen til næste trinbræt, Skartved, som blev oprettet ved den lille samling af gårde og huse benævnt med samme navn. Strækningen havde korte stigninger og fald op til 13 promille, og kurvernes radius var helt nede på kun 500 meter. Frem til Bjært station forløb banen på ådalens nordlige side indtil banen på den anden side af Bjært station kom ind i Solkjæråens dal.

Bjært station kom til at ligge mellem to landsbyer. Agtrup, der var den betydeligste lå på den nordlige side af Solkjær Å og igennem den gik landevejen Kolding-Sdr. Stenderup. Sidstnævnte by var den største landsby i området. Syd for åen lå Sdr. Bjært, der kom til at give navn til stationen. Her fandtes bl.a. såvel kirke som kro foruden flere mindre erhvervsvirksomheder.

Inden banen nåede Bjært station var den gået ind i en svag kurve, som førte den over i nordøstlig retning ved trinbrættet Aalry, hvorefter der kom en ny kurve, der på visse steder havde radius ned til 500 meter og som førte banen tilbage til østlig og østsydøstlig retning indtil Varmark station. Da banen fulgte ådalens nordside, var det muligt at give den et ret horisontalt forløb uden nævneværdige stignings- eller faldstrækninger. Til gengæld fik man det meget kurvede forløb, som blev så karakteristisk for Kolding Syd-baner. Kurvestrækningen ophørte kort efter passagen af Varmark station, hvor banen gik over i stik sydlig retning samtidig med at den forlod de lave områder med åer og kanaler.

Medens der næppe er ret meget at omtale i forbindelse med trinbrættet Aalry, er det samme ikke tilfældet med Sdr. Stenderup, hvor stationen som det ses ikke fik byens navn, idet dette allerede var benyttet til en station på en anden privatbane (Horsens-Juelsmindebanen). Stationen fik derfor navn efter en nærliggende større gård, hvilken ordning også blev nødvendig for den næste station på strækningen. Da banen som nævnt fulgte ådalen, kom Varmark station til at ligge ret lavt i forhold til byen.

Sdr. Stenderup var allerede ved Hejlsmindebanens anlæg en betydende by på egnen med bl. a. kirke og missionshus, fattiggård, brugsforening, mølle, andelsmejeri samt hvad der er interessant. Andelselektricitetsværk (oprettet 1909 og i drift helt til 1960). Byen syntes således ret foretagsom og initiativrig, således at forventningerne til at banen her skulle kunne

oparbejde en god trafik vel ikke var helt ubegrundede. Stationen blev da også den bedste på Hejlsmindebanen.

I en periode udgik et par små rutebilruter fra Varmark station til blandt andet Gl. Aalbo, en bebyggelse på halvøen helt ude ved Lillebælt. I området fandtes en del skov delt op i Nørreskov, Midt- og Sønderskov, men disse skove synes ikke at have haft nogen nævneværdig betydning for banen, men stationen fik dog en læssekrane med løfteevne 3 tons. Fra Stenderup Hage, der er det østligste punkt på halvøen, gik det svenske fodfolk den 30/1 1658 på isen over Lillebælt til Fyn.

Straks efter Varmark station gik banen over i en faldstrækning med 12,5 promille fald, men efter passagen af de lave vand- og moseområder syd for Sdr. Stenderup og efter at have nået Varmark Skov skiftede banen retning til sydvest samtidig med, at der nu kom en længere stigning kun afbrudt af Bjært Strand trinbræt. Dette trinbræt var ret øde beliggende og blev formentlig i det væsentlige kun benyttet om sommeren af bade-gæster til den syd for liggende Bjært Strand.

Fra Bjært Strand trinbræt fortsatte banen under næsten konstant stigning - op til 13 promille - kun afbrudt af enkelte horizontale banestykker til kort før Binderup landsby, hvor banen gik ind i en ret skarp kurve til venstre med radius 375 meter i stik sydlig retning til den nåede den nævnte Binderup landsby. Som det var tilfældet med stationen i Sdr. Stenderup kunne byens navn heller ikke benyttes som stationsnavn i dette tilfælde, hvorfor en nærliggende gård måtte lægge navn til. Stationen fik derefter navnet Dalager.

Banen var efterhånden kommet op i en højde af ca. 50 meter over havets overflade og nærmede sig det store bakkeparti omkring Skamlingsbanken, en 113 meter høj bakke ca. 10 km sydøst for Kolding. Skamlingsbanken blev navnlig kendt for de folkefester, der til støtte for danskheden i Slesvig afholdtes i årene 1843/59, men festerne fortsatte også i de følgende år og med forøget styrke efter tabet af de sønderjyske landsdele i 1864.

Fra Skamlingsbankens top, hvor der blandt andet er rejst en 16 m høj granitstøtte og iøvrigt findes en lang række nationale mindesmærker, er der en vid udsigt over Lillebælt og det omkringliggende land. Stedet havde således mange besøgende, men adgangen blev besværliggjort af, at nærmeste jernbane-

station var Kolding. Befordringen mellem Kolding og Skamlingsbanken foregik med hestekøretøjer og var naturligvis hverken særlig hurtig eller særlig bekvem. Prisen for en dobbelttur var i 1911 umiddelbart før Hejlsmindebanen blev åbnet for offentlig drift kr. 1,25, med jernbanen blev billetprisen kr. 0,65 på III klasse frem og tilbage uanset at befordringsafstanden pr. jernbane var noget længere end ad landevejen.

Der var således god grund til at lægge banens linieføring i bekvem afstand af det nationale samlingssted. Banen kom på Skamlingsbanke trinbræt op i en højde af ca. 53 m over havets overflade. Afstanden fra trinbrættet til toppen af banken var ca. 1 km, og selv om man skulle 60 m højere op, var distancen overkommelig for de fleste. Fra banens ledelse ventede man en stor trafik om sommeren til Skamlingsbanke trinbræt, hvilket også fremgår af den foran beskrevne indretning af trinbrættet.

Fra Skamlingsbanke trinbræt fortsatte banen endnu et kort stykke i stik sydlig retning. Kort før Grønninghoved trinbræt skiftede banen retning til VSV, men kun et kort stykke, idet banen kort før Sjølund station påny drejede over i sydlig retning. Efter passagen af det efterfølgende trinbræt Vejstruprød drejede banen over i sydøstlig retning som den fulgte lige til Hejlsminde.

De 3 nævnte standsningssteder, Grønninghoved, Sjølund og Vejstruprød lå alle ved mindre bysamfund. Medens Grønninghoved og Vejstruprød kun fik trinbrætter, blev der i landsbyen Sjølund anlagt station. Sjølund var en driftig by med forskellige offentlige bygninger, kirke og forsamlingshuse, flere mindre erhvervsvirksomheder m.v. herunder en mølle. Ved Vejstruprød trinbræt lå et andelsmejeri. Ved alle de nævnte steder var der en del bebyggelse, således at der skulle være et rimeligt grundlag for en del trafik på banen. Et minus var der imidlertid. Afstanden ad landevejen til Kolding var kun omkring 12 km, medens man med jernbanen måtte køre næsten 21 km. Tidrøvende og fordyrende for såvel rejsende som forsendere af gods og afgørende uheldigt, da automobilerne for alvor begyndte at vinde indpas.

Efter at have passeret Kær Mølle trinbræt (navnet stammede fra en syd for banen liggende vandmølle) nåede banen til Hejls, hvor der blev anlagt station. Hejls var ved banens anlæg en betydende landsby med for-

skellige offentlige institutioner, kro og flere mindre erhvervsvirksomheder. Byen lå (og gør det stadig) ved landevejen Kolding-Hejlsminde og bestod egentlig af 3 sammenhængende landsbyer.

Siden banen passerede Sjølund station forekom der flere fald og stigninger helt op til 14 promille. Banen fulgte iøvrigt som tidligere i vid udstrækning terrænet, således at store jordarbejder blev undgået med undtagelse af et dæmningsanlæg og et mindre broanlæg umiddelbart syd for Kær Mølle trinbræt. Ved passagen af Hejls station var banen iøvrigt nu nået ned i en højde af 7,5 meter over havets overflade.

Som det er nævnt foran var Hejls oprindelig udset til at være banens endestation. Strækningen Hejls-Hejlsminde kom imidlertid med efter et ihærdigt arbejde fra beboerne sidstnævnte sted.

Strækningen fra Hejls til Hejlsminde fik et ret jævnt fald hele vejen på ca. 5 promille og kom til at forløbe på en dæmning, der enkelte steder blev bygget ud i vandet i Hejlsminde, den fjord, der begrænser halvøen, hvorpå Hejls og Hejlsminde landsbyer er beliggende, mod vest og syd, medens Lillebælt danner grænsen mod øst.

Stationsområdet i Hejlsminde fik et let kurvet forløb, idet jernbaneterrænet fulgte kystlinien mod øst. Kotehøjden var omkring 0,5 meter, så stationen var ret lavtliggende.

Hejlsminde var en mindre landsby og ladeplads, der ved banens åbning bestod af omkring 30 huse og gårde. I byen, der tillige var et yndet udflugtssted, var der et badehotel samt flere mindre erhvervsvirksomheder, deriblandt en kalksandstensfabrik og en cikoriefabrik. Den lille havn havde en vanddybde på ca. 3 meter. I indløbet til Hejlsminde Nor var vanddybden noget mindre og i selve noret så lav, at kun mindre både kunne sejle der.

Hvor Hejlsminde Nor stod i forbindelse med Lillebælt var der fra slutningen af 1500-årene en dæmning og et sluseværk, således at der var forbindelse over udløbet. I 1706 blev både dæmningen og sluseanlægget bortskyllet under en stormflod, hvorved der opstod et gabende hul på stedet.

Hverken dæmning eller sluseanlæg blev genopbygget, og fra at være en ferskvandssø blev noret nu en brakvandssø, og den tidligere store fiskerigdom forsvandt. Ville man over renden mellem Lillebælt og noret kunne det kun ske pr. båd. Denne til-

stand varede helt til 1923, hvor der igen blev forbindelse over udløbet ved, at den såkaldte "sukkerbro" fra Kolding blev flyttet til Hejlsminde.

Medvirkende til at der i nyere tid ikke er blevet taget noget initiativ til bygning af en bro ved Hejlsminde var dog sikkert den omstændighed, at landegrænsen fra 1864 kom til at gå her og at det formentlig fra tysk side ikke var ønsket at tilvejebringe en broforbindelse. I Hejlsminde var der dog et toldkontrolsted, dette har formentlig mest været oprettet af hensyn til trafikken på havnen.

Syd for renden mellem Lillebælt og Hejlsminde Nor var der ligesom på nordsiden nogen aktivitet, idet der var et teglværk, hvis produkter blandt andet forsendtes søvarts. I 1914 blev der bygget en 150 meter lang dampskibsbro med 4,5 meter vanddybde ved brohovedet, så helt ubetydelige mængder teglværksprodukter har der nok ikke været tale om.

Optimismen var stor ved Hejlsmindebanens anlæg, således at det blev besluttet at anlægge et havnespor fra Hejlsminde stations sydlige ende og til havnehovedet. Der blev afsluttet overenskomst med aktieselskabet "Bolværket Hejlsminde" om anlægget. Udgifterne hertil blev afholdt af Sydbanerne, hvem det også påhvilede at udføre vedligeholdelsen. Aktieselskabet "Bolværket Hejlsminde" bidrog med et årligt tilskud på kr. 50,-, der skulle erlægges på Sydbanernes kontor 1 år forud. Hvor meget glæde Sydbanerne fik ud af dette havnespor kan ikke konstateres i dag, men det har næppe været meget, og bolværksaktieselskabet ses ikke at eksistere ganske få år efter Sydbanernes åbning for drift.

Vamdrupgrenen

Medens Hejlsmindebanen således både var en almindelig trafikbane og en udflugtsbane, var det samme ikke tilfældet for Kolding-Vamdrupbanen, der blev anlagt som almindelig trafikbane med det formål at tilgodese så mange bysamfund som muligt. Det gav en overordentlig bugtet linieføring, der ikke stod tilbage for nogen af de syd for den daværende landegrænse byggede kredsbaner, de senere amtsbaner.

Opgaven med at føre Kolding-Vamdrupbanen ud af Kolding var ikke let. Det meget kuperede terræn krævede store jordarbejder, og der skulle overvindes en betydelig stigning på de 6 km, der var mellem Kolding Sydbanegård, der lå i kote

2,20, og Vonsild station, der lå i kote 51,70. En væsentlig del af denne strækning fik derfor stigninger på helt op til 14 promille og kom samtidig til at ligge med ret skarpe kurver med radius ned til 375 m. Ingen ideel bane, men derimod et bane-stykke, der ved selv moderate togstørrelser krævede en god trækraft.

Vonsild var ved banens åbning en ret stor landsby beliggende ca. 3 km syd for Kolding ved landevejen Kolding-Haderslev. Udover kirke, kro og andre til et mindre bysamfund hørende offentlige bygninger, var der en del mindre erhvervsvirksomheder i byen, mølle, andelsmejeri og teglværk, som godt kunne tænkes at give trafik til banen. Byens placering ved landevejen og den ad denne korte afstand til Kolding købstad var imidlertid en uheldig omstændighed for privatbanen, som viste sig hurtigt da automobilerne vandt frem, og denne transportform blev hurtigt den vigtigste for byen.

Efter den store slangekurve efter udløbet fra Kolding Sydbanegård løb banen fra ca. 2 km nord for Vonsild station nærmest i retningen stik syd til ca. 2 km syd for Vonsild, hvor banen drejede mod sydvest og umiddelbart derefter i niveau skar landevejen til Hejls og straks derefter landevejen Kolding-Haderslev. Lige syd for Vonsild station var der en kort faldstrækning på 14 promille; Vonsild station lå således nærmest på en top.

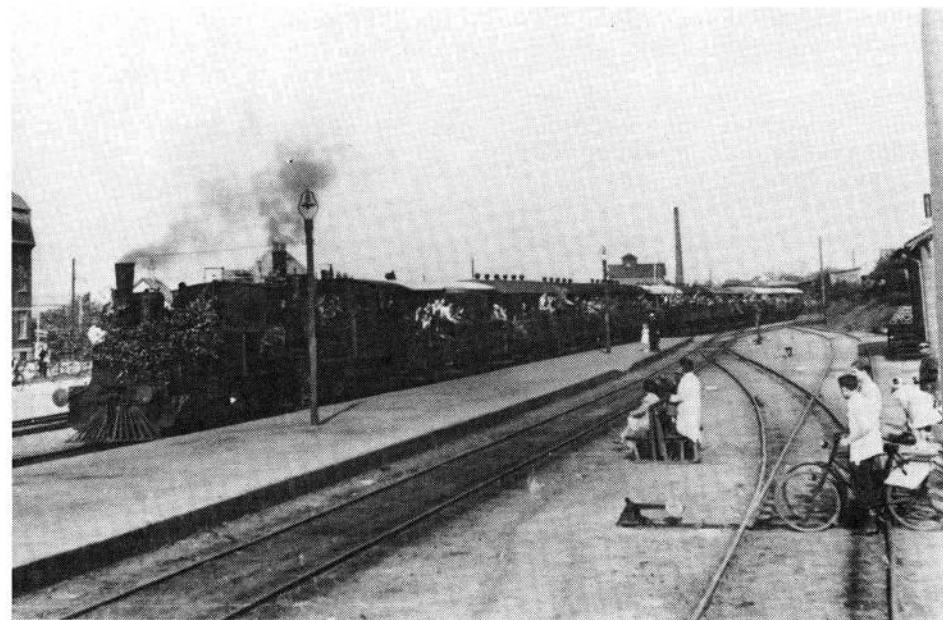
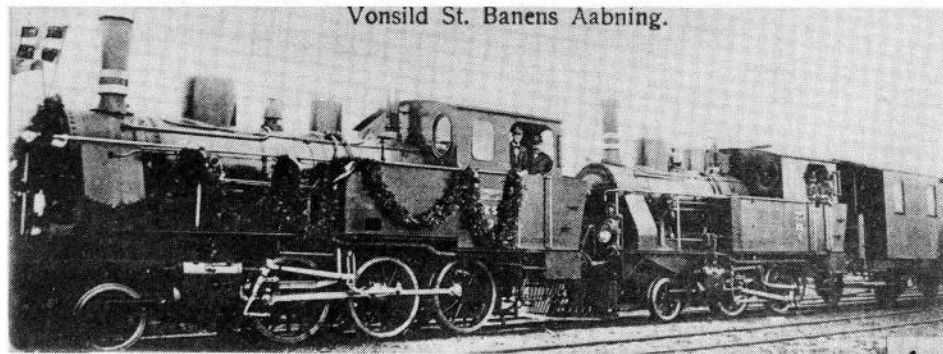
Ca. 1,5 km efter passagen af landevejen Kolding-Haderslev nåede banen Hoppeshuse station, den mindste på banerne. Stationen kom til at ligge umiddelbart før banens skæring med bivejen Vonsild-Ødis. Bebyggelsen her syntes at have været meget spredt og højst et par større gårde har formentlig haft betydning for banen.

Fra Hoppeshuse station fortsatte banen endnu et par kilometer i sydvestlig retning til kort før Fovslet station, hvor banen skiftede retning til sydøst. Banen havde de sidste kilometre haft et jævnt forløb uden større stigninger eller fald til trods for, at den ellers i vid udstrækning fulgte terrænet. Kurveradierne var fremdeles ret små, helt ned til 500 meter.

Omkring Fovslet station, der også kom til at ligge ved bivejen Vonsild-Ødis, hvor banen skar denne, var der en spredt bebyggelse af gårde og huse, og endvidere var der enkelte erhvervsvirksomheder. Det var dog de store gårde, der dominerede omkring denne station.



Vonsild St. Banens Aabning.



Banen fulgte de næste kilometer i det store og hele terrænet indtil Taps station, der kom til at ligge i en skarp kurve tæt op til landevejen Kolding-Haderslev. Når stationen kom til at ligge således, skyldtes det, at banens retning nu blev ændret til stik vest. Taps station var ved banens åbning som allerede nævnt den største station ved Kolding Sydbaner rent terrænmæssigt og spormæssigt, og der var ekproprieret et større areal omkring stationen, end der egentlig var brug for, idet man fremdeles holdt muligheden åben for indføring af en privatbane sydfra.

Som den nærmeste større by ved den daværende dansk/tyske grænse havde Taps naturligvis nogen betydning i forbindelse med grænsetrafikken. Selve byen lignede iøvrigt alle andre tilsvarende små bysamfund.

Fra Taps løb banen som nævnt stik vest gennem et ret jævnt terræn til Tapsore trinbræt, hvor der var en del spredt bebyggelse. Anlæg af en station blev der ikke tale om, selv om oplandet synes at have været nogenlunde som omkring andre sydbanestationer.

Banen fortsatte fra Tapsore trinbræt videre mod vest for efter ca. 2 km at gå ind i en slangekurve til Ødis station. Forinden havde banen passeret Brønøre trinbræt, der blev anlagt i et område med moser og kær. Omkring trinbrættet var der en spredt bebyggelse, men ifølge Trap var der dog både en mølle og en købmand.

Ødis var allerede ved Kolding-Vamdrupbanens åbning en betydelig by, og den blev da også den største station på banen. Foruden de sædvanlige offentlige bygninger og institutioner fandtes der her adskillige mindre erhvervsvirksomheder og der var endog en selvstændig sparekasse.

Banens indføring til Ødis by kom til at ske på en efter nutidig opfattelse uheldig måde, idet banen kom til at gå lige igennem et vejkryds, hvori ikke færre end 4 veje udmundede. Det varede derfor heller ikke længe før nogle uheld med kollisioner

Øverst: KS, Ødis-Bramdrup. Postkort stemplet 4/8 1926. (Arkiv: Brodersen).

Midten: Vonsild station ved banens åbning, samt indvielsestoget. Dette tog findes i kombination med formentlig alle stationer. (Arkiv: Alkjær).

Nederst: KS-udflugtstog, engang i 1930'erne, her på Kolding Sydbanegård. (Arkiv: Brodersen).

mellem banens tog og landevejskøretøjer nødvendiggjorde forskellige sikkerhedsforanstaltninger, bl.a. et fra stationen betjent bomanlæg.

I forbindelse med Ødis station er det tydeligt at se den meget uheldige linieføring, banen fik. Afstanden mellem Ødis og Fovslet var kun omkring 3 km ad landevejen, medens den var mere end den dobbelte ad jernbanen, hvor man først skulle den lange omvej over Taps. Både tidsmæssigt og økonomisk var der tale om et meget uheldigt forhold, som meget hurtigt skulle få alvorlige følger for banernes økonomi.

Fra Ødis fortsatte banen i en stor bue først i sydsydvestlig retning til Ødis Bramdrup og derefter i nordvestlig retning mod Vamdrup. Ødis Bramdrup station blev anlagt knapt 1 km nord for den store landsby Bramdrup. Her havde man igen problemet med stationens navn, idet Bramdrup allerede var navnet på en station på Kolding-Egtvedbanen. Løsningen blev det lidt usædvanlige dobbeltnavn.

Bramdrup var en større bebyggelse, der navnlig strakte sig langs bivejen Ødis-Stepping. Udover ligheden med andre små lokalsamfund udmærkede Bramdrup sig ved at have et afholdshotel, hoteller fandtes ikke ved nogen anden af Kolding Sydbaners landstationer.

Efter Ødis Bramdrup faldt banen jævnt, enkelte steder dog med 12,5 promille, mod Gaaskær trinbræt, der var anlagt hvor bivejen Gaaskær-Vamdrup skar banen. Omkring trinbrættet var der en del spredt bebyggelse, men ingen erhvervsvirksomheder.

På den sidste strækning ind til Vamdrup havde banen et næsten horizontalt forløb, der kun krævede få jordarbejder af betydning. Undervejs blev der anlagt et trinbræt i Vamdrup by's østlige udkant ved banens krydsning med bivejen Hjarup-Vamdrup.

I Vamdrup fik banen sin egen station ligesom i Kolding. Før og under banens bygning blev der udarbejdet forskellige projekter til stationens udformning, og så vidt det kan konstateres, blev det projekt, der kom til udførelse, udarbejdet forholdsvis kort tid inden anlægsarbejdernes afslutning.

Hvorfor Kolding Sydbaner ikke fik direkte indføring til den daværende statsbanestation i Vamdrup og måtte nøjes med et krumt forbindelsesspor, ved vi ikke. Statsbanestationen var imidlertid allerede i 1911 for gammel og for lille til den trafik, der foregik på statsbanen, idet det må erindres, at Vam-

drup var grænsestation på hovedstrækningen Lunderskov-Flensborg.

En optagelse af privatbanen på statsbanestationen ville derfor have krævet en udvidelse af statsbanestationen, en udgift som måske hverken statsbanerne eller bevillingshaverne ved privatbanen ønskede at afholde, hvorfor den billigere men meget utilfredsstillende løsning med anlæg af en særlig privatbanestation blev valgt.

I februar 1911 brændte stationsbygningen i Vamdrup iøvrigt. Bygningen, der var af træ, brændte ned til grunden til trods for, at 3 damplokomotiver fungerede som brandsprøjter indtil det lokale brandværn efter ca. en halv times forløb kom til.

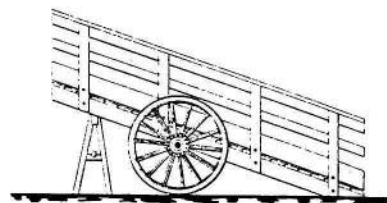
Ib V. Andersen

(Fortsættes)

SPORPLANER FOR KS' VAMDRUP-STRÆKNING

For denne strækning haves kun få oplysninger ud over de originale sporplaner. De gamle KS-folk, der via Guldvang har givet en del detaljer vedrørende stationer, spornet m.v. var nemlig først og fremmest knyttet til Hejlsmindegrenen. Vi mangler derfor oplysninger om eventuelt senere tilkomne varehuse, ramper eller blindspor, undtagen i ganske få tilfælde, og oplysninger om blinklyssikrede overkørsler mangler ganske, selv om sådanne må have forekommet, ikke blot ved banens skæring med hovedvej 10 mellem Vonsild og Hoppeshuse samt med Stenderupvejen lige sydøst for Kolding, men formentlig også andre steder, hvor der var skæring med lokale bygader og/eller forholdsvis vigtige, offentlige biveje.

Derimod haves oplysninger om, at der 2 steder på Vamdrupstrækningen fandtes bomanlæg ved stationer, hvorfra de nemt kunne betjenes.



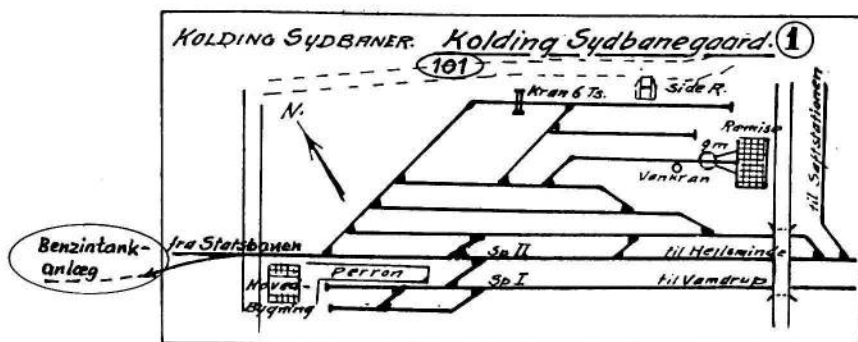
Ligesom på Hejlsmindegrenen var der ved alle stationer på Vamdrupbanen en svinefold ved lækkevejens fjerneste ende. Disse folde var formentlig gået af brug før 2. verdenskrig, for de ses ikke på sporplanerne fra 1942. Mange er nok ikke blevet vedligeholdt og derved blevet ubrugelige, men nogle kan også være brugt til andre formål, fx til tørveskure under krigen -- sådant er set ved flere andre privatbaner, bl.a. VaGJ.

Foldenes sideramper blev derimod bevaret lige til det sidste ved KS. Det kniber med fotos af KS-foldene, men én er dog kommet med i baggrunden på et billede af en af banens hvide Q-vogne, og på et billede af Hejlsminde Badehotel, set fra luften, anes en svinefold foroven til højre. Foldene lignede meget dem, vi kender fra fx VaGJ og TKVJ - og fra DSB's "Banernes Bygning og Udstyrelse". Heri finder vi også tegning af en facilitet, der en overgang fandtes ved flere KS-trinbrætter: En bevægelig rampe. På Kolding Sydbanegaard fandtes i øvrigt en noget større svinefold med flere skillerum, men den skulle jo også være fælles for begge KS-strækninger.

Vi har her nummereret holdestederne fra 101 = Kolding Sydbanegaard til 112 = Vamdrup Østbanegaard.

101 Kolding Sydbanegaard

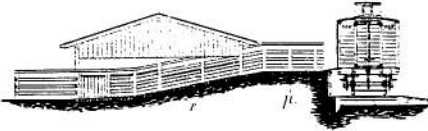
Hermed en tilføjelse til sporplanen side 65 i SP 2/1989. På originalen fra 1942 sås fornedet til venstre en svag blyantstreg, og det viser sig, at den antydede et sidespor, som ikke kom med i SP. Imidlertid oplyser Børge Sundahl i Langå, at han fra sin grønne ungdom i Kolding



husker, at der lige vest for Nybrogade udgik et sidespor mod syd fra forbindelsessporet til DSB, d.v.s. ind på det gamle KS-terræn, hvor der var anlagt et tankanlæg for benzin m.v., og hvortil og -fra der jævnligt rangeredes tankvogne. Sporet er formentlig først anlagt efter udarbejdelsen af de små sporplaner fra april 1942, hvorfor det blot er blevet tilføjet med en blyantstreg, som jeg ikke havde taget notits af - og ikke medtaget på planen i SP, hvilket blev bemærket af falkeblikket i Langå!

102 Vonsild st.

En bivej til Dalby krydser banen her. Derudover var der kun en ubetydelig, krydsende vej, og den blev ved stationens oprettelse forlagt syd om stationsterrænet.



104 Fovslet st.

Stationen lå i et småvejs-knudepunkt med biveje til Vonsild, Tapsore, Ødis og Fovslet, der dog klarede sig med én baneoverskæring, der til gengæld (senere?) blev sikret med bomme.

Efter banens nedlæggelse betegnedes stedet (byen), hvor stationen havde ligget, som Fovslet Mark.

105 Taps st.

Taps var iflg. de originale stationsplaner den eneste station på KS' vestgren, der foruden læssespor havde et krydsnings- og overhalingsspor. På østgrenen havde sidesporet ved Skamlingsbanke T til daglig en lignende betydning, da det ikke var indrettet til læssespor.

Taps' krydsningsspor er ikke vist på planen fra 1942, så det må have været fjernet før eller under 2. verdenskrig.

107 Brenore T

senere stavet Brændore eller Brånore. Ved læssevejen var en overgang stationeret en bevægelig kvægrampe.

108 Ødis st.

Her var et bivejsknudepunkt, og banen skar tværs over en vejgaffel. Det affødte 2 overkørsler lige ved siden af hinan-

KOLDING SYDBANER - VAMDRUPGRENEN									
SP nr.	HOLDESTED	KORT LANG	SPORLÆNGDE meter sp.2 sp.3		BLIND-SPOR	FOLDE RAMPER	PERRON meter	VAREHUS	ANDET vejs.
102	Vonsild st.	lang	95		-	F, SR	60	lille	-
103	Hoppeshuse st.	kort	113 (90)		-	F, SR	60	lille	-
104	Fovslet st.	kort	122		-	F, SR	60	lille	bomme
105	Taps st.	lang	c.100 (80)	c.100	-	F, SR	60	stort	-
106	Tapsore T.	kort	95		-	-	50	-	-
107	Brenore T.	kort	95		-	bev.KR	50	-	-
108	Ødis st.	kort	120		-	F, SR	60	stort	bomme
109	Ødis Bramdrup st.	kort	100		-	F, SR	50	lille?	-
110	Gaaskær T.	-	-		-	-	50	-	-
111	Øster Vamdrup T.	-	-		-	-	50	-	-
112	Vamdrup Østbanegaard	lang	c.100	c.100	2	F, SR	80	lille	remise 9 m drsk spor DSB

Sporlængder er taget fra de oprindelige stationsplaner. Hvor de er angivet omtrentligt, er de målt på planen mellem frispormærkerne. Mål i parentes er taget fra sporplanerne fra 1942.
F = svinefold, SR = siderampe, bev.KR = bevægelig kvægrampe, drsk = drejeskive.

den, men ved banens anlæggelse forbandt man de to vejgrene på banens nordside med en stump "parallelvej", så folk i bydelen på banens nordside kunne passere mellem øst- og vestbyen, uden at skulle passere banen 2 gange. En mindre lokalvej blev derimod helt afbrudt af baneterrænet. Vejgaffel-overskæringen blev senere sikret med bomme, men deres placering (og antal) er ikke kendt, så antydningen på sporplanen er gætteværk!

109 Ødis Bramdrup st.

På Kolding-Egtved banen var der allerede, da KS blev anlagt, en station ved navn Bramdrup, og der var iøvrigt flere Bramdrupper på egnen. Således var der på den indtil 1920 tyske side af grænsen en Bramdrup station på kredsbanen Haderslev-Skodborg, i luftlinie kun 12 km fra KS's Bramdrup. KS-stationen fik derfor "fornavnet" Ødis, d.v.s. Bramdrup i Ødis sogn, mens HAJ's station fik betegnelsen Sdr. Bramdrup efter genforeningen i 1920, og Trolldhedebanens udgave kom til at hedde

Bramdrupdam!

Mærkeligt nok var perronen ved Ødis Bramdrup kun 50 m lang, mens den var 60 m på alle de øvrige stationer på vestgrenen. En 50 m perron forekom dog også på østgrenen ved Bjært og Varmark stationer - og ellers kun ved diverse trinbrætter, hvor man i øvrigt flere steder nøjedes med 40 m perron, selv om togene vel var lige lange ved alle holdstederne!

110 Gaaskær T.

Trinbræt uden sidespor. Her måtte en lille bæk - en af Kongeåens kilder i Ødis' vestsogn - forlægges for at komme uden om trinbrættet, og for kun at skære banen ét sted i stedet for 3 ved uændret løb.

111 Øster Vamdrup T.

Også et trinbræt uden sidespor. Lige nord for banen lå her et lille træ- og moseomkranset vandhul, hvortil trinbrættets afvandingsgrøfter var afledt.

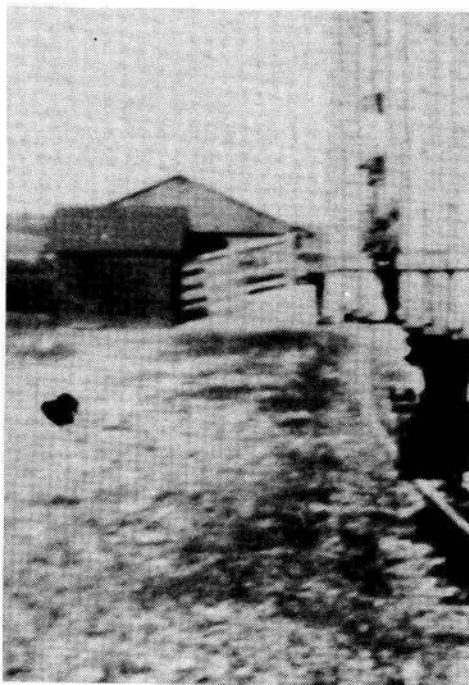
LANDSTATIONSBYGNINGSSAMMENLIGNINGSSKEMA					
Stat. type	stationsnavne	hovedbygning	loftsværelser	postrum	toldrum
4	Hoppeshuse	9x9 = 81 m ²	28,2 m ²	-	-
1	Bjært	9x11,3 = 102 m ²	34,1 m ²	11,0 m ²	-
2	Varmark, Dalager Vonsild, Ødis	9x11,3 = 102 m ²	36,1 m ²	11,0 m ²	-
2a	Sjølund, Hejls, Fovslet	9x11,3 = 102 m ²	36,1 m ²	11,0 m ²	-
3	Hejlsminde	9x15 = 135 m ²	41,4 m ²	13,2 m ²	26,8 m ²
6	Ødis Bramdrup, Vamdrup Østbanegaard	9x12,4 = 111 m ²	30,1 m ²	11,0 m ²	20,0 m ²
5	Taps	9x15 = 135 m ²	31,7 m ²	24,7 m ²	28,2 m ²

112 Vamdrup Østbanegaard

Vor sporplan er tegnet efter entreprenørerne Petri & Haugsteds originale plan, der var påført diverse rettelser og ændringer: Remisen var flyttet fra vest- til østenden af terrænet, og varehuset fra midten af læsesporet til dettes vestende. Endvidere flyttede man om på flere sporskifters placering. Jeg håber, at entreprenørens rettede tegning viser udformningen, som den var ved banens åbning! Det er bemærkelsesværdigt, at man, selv om stationen havde ikke mindre end 2 blindspor, ikke havde anbragt enderampe ved nogen af dem. KS-enderampe fandtes tilsyneladende kun på Kolding Sydbanegaard - inden den nye Kolding Syd blev bygget 1931/32.

KS havde i Vamdrup et godt 300 m langt forbindelsesspor med krumningsradius 225 m til statsbanestationen, hvor det delte sig i 2 overleveringsspor. På marken øst herfor var der en kommunal grusgrav, hvortil KS havde sidespor, der udgik fra forbindelsessporet lige før det løb ind på statsbaneområdet.

Sydvest for grusgraven lå fra 1911 til 1959 et meget beskedent kulgasværk, der endnu i 1950 havde et forsyningsnet på kun ca. 700 målere. Det lå så tæt op ad KS' forbindelsesspor, så kulvogne til værkets forsyning simpelthen stilledes ud på forbindelsessporet til aflæsning, der



Svinefold et eller andet sted på KS. Det lille skur t.v. har næppe noget med folden at gøre. (Stærkt forstørret udsnit af fotos i Brodersens samling).

så måtte ske uden unødigt forsinkelse, da der dog jævnlig skete udveksling af godsvogne mellem KS og DSB.

Efter at KS havde anskaffet motorvogne, udførtes så godt som al trafikken på Vamdrup-linien med motortog. De klarede også hovedparten af godstrafikken, idet man efter behov medgav motorvognen én eller to godsvogne. Med i reglen 3 daglige togpar var det dog meget begrænset, hvad motorvognen kunne overkomme.

Efter 1931 var DSB gået med til ikke mere at sende tomme godsvogne fra Esbjerg tilbage til KS over Vamdrup, men i stedet overlevere dem i Kolding, hvilket - sammen med den i øvrigt vigende godsmængde - bevirkede, at der kun kom få godsvogne til Vamdrup Ø., hvor spornettet senere reduceredes noget.

På sporplanen fra 1942 ses, at opstillingssporet 3 mellem de fremhævede sporskifter var fjernet - hvorved man havde sparet 2 sporskifter og indvundet et stykke spor til anden anvendelse, og selv under krigen havde man sporplads nok alligevel.

Vamdrup statsbanestation var indtil genforeningen i 1920 dansk/tysk grænsestation, hvor hovedbygningen lå på en stor Ø-perron med en dansk side og tilhørende spornet på vestsiden, mens østsiden var tysk og med tilhørende spornet, incl. et par tyske remiser.

KS' to overleveringsspor blev anlagt lige øst for det tyske sporområde, uden for det oprindelige stationshegn, og de løb sammen i et spor helt ud til stationens nordre rangerhoved, hvorfra der var bekvemtest adgang til DSB's vestlige spornet med læssevej, varehus m.v. KS-sporene havde dog også forbindelse sydpå til det tyske spornet. Det var noget ubekvemt, at udveksling af vogne mellem KS og DSB skulle foregå tværs over DSB's hovedspor.

H. Alkjær

LITTERATUR

BANEN SÆTTER SPOR
Frederikssundsbanen i 110 år,
1870-1989

af Knud B. Christoffersen.
udgivet af forlaget Thorsgaard
Format A 5, 128 s., ill.
Pris kr. 138,- i boghandelen
eller direkte fra forlaget.

Bogen udgives i anledning af S-banens videreførelse til Fre-

derikssund den 27. maj 1989.

For 10 år siden udkom "Livet langs banen" i anledning af 100-års jubilæet og nærværende bog må betragtes som dels et supplement og dels en videreførelse af historien om banen.

Jeg savner - jeg var lige ved at sige: som sædvanlig - en indholdsfortegnelse, men skal her remse afsnittene op, fordi en mulig læser (køber) så bedre kan vurdere sagen.

"Kampen for en jernbane" omhandler forhistorien og bygningen af banen, illustreret med topografiske fotos og herlige - men meget småt gengivne - Rigsarkivtegninger af banens stationer og en gengivelse af et kort over linieføringen, tegnet af C. M. Tegner.

"Futte, futte, futtog" giver en liniebeskrivelse og fortæller om materiellet og driften bl.a. illustreret ved køreplaner og tabeller og fotos.

"Sneflokke kommer vrirlende" omhandler, naturligvis, vinterproblemer.

"Dengang jeg drog af sted" beskriver en mobiliseringsøvelse i 1913.

"Jernbaneminder" gengiver småoplevelser, set fra det rejssende publikums side.

"Ud at se med DSB" omhandler turisme i gamle dages forstand.

"Frederikssundbanen forlænges" og "Stationsflytning" omtaler begivenhederne i forbindelse med Midtsjællandske banes åbning i 1928 og overskriften "Snydt! Midtbanen nedlægges" siger i sig selv alt.

De to næste afsnit "Besættelse med udsættelse" og "Banen som et tveægget sværd" fortæller om forhindringerne for gennemførelsen af S-togene til Ballerup på grund af besættelsen 1940-45. Og "Ballerup - alle skifter" om elektrificeringen. "Anslag mod Banen" handler om nogle følger af - set med nutidens øjne meget moderate - sparebestræbelser ved at erstatte nogle aftentog med rutebiler.

"En drøm bliver til virkelighed" fortæller om det sidste tiårs hændelser og om ombygningen af stationer m.v.

Bogen er velskrevet, pænt illustreret med tegninger og fotos og med et tiltalende layout.

Men bogens tema er ikke lige netop det en jernbaneentusiast først går efter.

Holtrup

FABRIKSANLÆG I BANEBY

af Povl Wind Skadhauge

Allerede for år tilbage er SIGNALPOSTENS redaktion blevet opfordret til at bringe en eller flere fabrikker i serien om bygninger på modelbaneanlæg. Men fabrikker fylder som regel meget, både i virkeligheden, i model og i tegning. Som et forsøg på alligevel at komme med noget brugeligt bringes her et anlæg med visse tilpasningsmuligheder, både tidsmæssigt og størrelsesmæssigt. Eneste "mangel" er nok, at der ikke er behov for privat sidespor.

Det drejer sig om en forholdsvis beskeden møbelfabrik i en dansk provinsby. Den blev opført og udbygget i perioden 1952-70. Udviklingen gik dog ikke i stå derefter. Men de tilføjelser, som en ny ejer senere fortsatte udbygningen med, er udeladt i tegninger og den følgende redegørelse. Det skyldes både, at modellens anvendelse så vil være begrænset til de få modelanlæg, som repræsenterer de seneste årtier. Og tillige drejer det sig om en "udfyldning" mellem bestående bygninger, som ikke vil tage sig specielt godt ud på et modelbaneanlæg. Den vil endda gøre det hele lidt kedeligt at se på, idet meget af den "skulpturelle" effekt går tabt.

HISTORIE

Det, som blev påbegyndt i 1952, afløste et værksted på den bageste del af en halvstor parcelhusgrund, bygget i tilslutning til villaen på den forreste del. Her var ekspansionsmulighederne ved at være udtømt. Man valgte derfor at begynde helt forfra og tage hensyn til udvidelser et godt stykke frem i tiden. Til formålet blev erhvervet en parcel på 4.000 m² markjord, beliggende umiddelbart bag haverne langs en af byens udfaldsveje. Indkørslen til det landbrug, som frasolgte arealet, blev også fabrikkens adgangsvej. Der var i byen endnu ikke udlagt specielle arealer til industri.

Det er naturligvis ikke meningen her at gå nærmere ind på forskellen mellem de planlægningsmæssige forudsætninger dengang og nu. Blot skal det nævnes, at fabriksanlægget ikke kunne være blevet til efter de aktuelle bebyggelsesregulerende bestemmelser (i videste forstand), og at fabrikken i dag

ligger indeklemmt i et boligområde - heldigvis dog uden særlige miljøgener.

I midten af 1960'erne blev tilkøbt et ca. 850 m² stort areal på den modsatte side af adgangsvejen, hvis forløb i øvrigt senere er ændret. Der var to årsager hertil. Dels var der kommet bestemmelser om udnyttelsesgrad (i dag erstattet af begrebet bebyggelsesprocent), som var strengere, end da de oprindelige 4.000 m² blev købt. Og dels havde man i den oprindelige disposition ingen tanker om, at der en dag ville være behov for en parkeringsplads til de ansattes biler! Hvor skulle man også få den idé fra i begyndelsen af 1950'erne? - I en senere periode, da udstykning til boligbyggeri gjorde sig gældende omkring fabrikken, blev den oprindelige adgangsvej nedlagt, og en ny førtes ind over det tilkøbte areal, som så vidt vides blev endnu større ved samme lejlighed.

DISPOSITION

Den grundlæggende idé var straks fra begyndelsen at lægge en U-formet intern vej på grunden, således at denne var vej-mæssigt dækket og rundkørsel sikret. Der var hermed både tænkt på den daglige drift og - ikke mindst - på mulighederne for brandslukning. Træbearbejdende virksomheder kan have ret stor brandbelastning, og der er risici, som ikke kan bortforklares.

Mellem stammerne i U'et skulle selve fabrikationen kunne brede sig bagud i takt med behovet, og bygninger til diverse bifunktioner skulle på tilsvarende vis kunne anlægges mellem disse veje og naboskel. Arealet, der havde fald i længderetningen, blev planeret. De deraf følgende skråninger uden for det til vejanlæg og bygninger bestemte område er med vilje ikke vist på beliggenhedsplanen her i SP. De er for så vidt en tilfældig omstændighed, og det må afhænge af forholdene på det enkelte modelbaneanlæg, hvorledes overgangen til det omgivende terræn skal formes.

BYGNINGER OG TEGNINGER

Nogle af møbelfabrikkens bygninger er projekteret og opført med arkitektbistand, andre ikke. Foreliggende tegningsmateriale

og andre arkivalier er bl. a. derfor knapt så fuldstændige som ønskeligt, og det har været nødvendigt i flere tilfælde at nøjes med et "kvalificeret gæt". Men selv om der eventuelt er ukorrekte detaljer, er helheden rigtig nok.

Når man bygger model efter de her bragte, til formålet optegnede planer og facadebilleder, kan et hvilket som helst af de mange stadier fra 1952 til 1970 naturligvis vælges. Andre variationsmuligheder er omtalt særskilt i et senere afsnit. Forinden gennemgås de enkelte bygninger eller bygningsafsnit i kort form. De har her (og kun her) fået bogstavbetegnelser for at lette henvisninger mellem tekst og tegninger. Bogstavrækkefølgen angiver samtidig den tidsmæssige rækkefølge. Om anførte årstal bemærkes, at de er taget fra de originale tegninger, hvor sådanne findes. I nogle tilfælde er opførelsen først sket eller afsluttet året efter.

Om SIGNALPOSTENS tegninger skal endelig bemærkes, at der af pladshensyn ikke bringes planer og snit, som viser indretningen. Det er forfatteren med den sædvanlige begrundelse lidt ked af. Han kan bedre affinde sig med, at facaderne i mål 1:87 for en stor del kun er vist som udsnit, der i brugen skal kombineres med de små skitser af facaderne i deres helhed. For at gøre det let er sidstnævnte nemlig udført i 1:435 ligesom beliggenhedsplanen, og man skal "blot" gange mål på tegninger i 1:435 med 5 for at få 1:87. Og herfra når man så efter behov videre til andre målforhold på den sædvanlige måde (se eventuelt SIGNALPOSTEN, nr. 3/1983 side 113 og 116). Keine Hexerei.

Så vidt, så godt (formodentlig). Men eventuelle fejl forstørres ligesom det øvrige 5 gange ved omsætning fra 1:435 til 1:87, og de originale tegninger udviser adskillige indbyrdes uoverensstemmelser. Derfor må det tilrådes modelbyggeren som det allerførste at tegne beliggenhedsplanen op i modelbaneanlæggets målestok, fastlægge de enkelte modelbygningers totalmål ud fra det øvrige tegningsmateriale, kontrollere overensstemmelse - og om fornødent rette beliggenhedsplanen til.

GENEREL BESKRIVELSE

Bygningerne bliver i det føl-

Senere tilkøbt areal,
anvendt til parkering,
efter 1970 også til ud-
videlse af fabrik

N

Til offentlig vej →

Bageste del af
parcellusgrund
med bolig for den
ene af ejerne

Bageste del af
parcellusgrund
med bolig for den
anden ejer

Markjord,
udstykket
til parcel-
huse efter
1970

← Til landbrugssejendom

Kant her
efter opførel-
se af R

P-plads,
samti-
dig med J

Andre parcel-
lusgrundes
bageste del

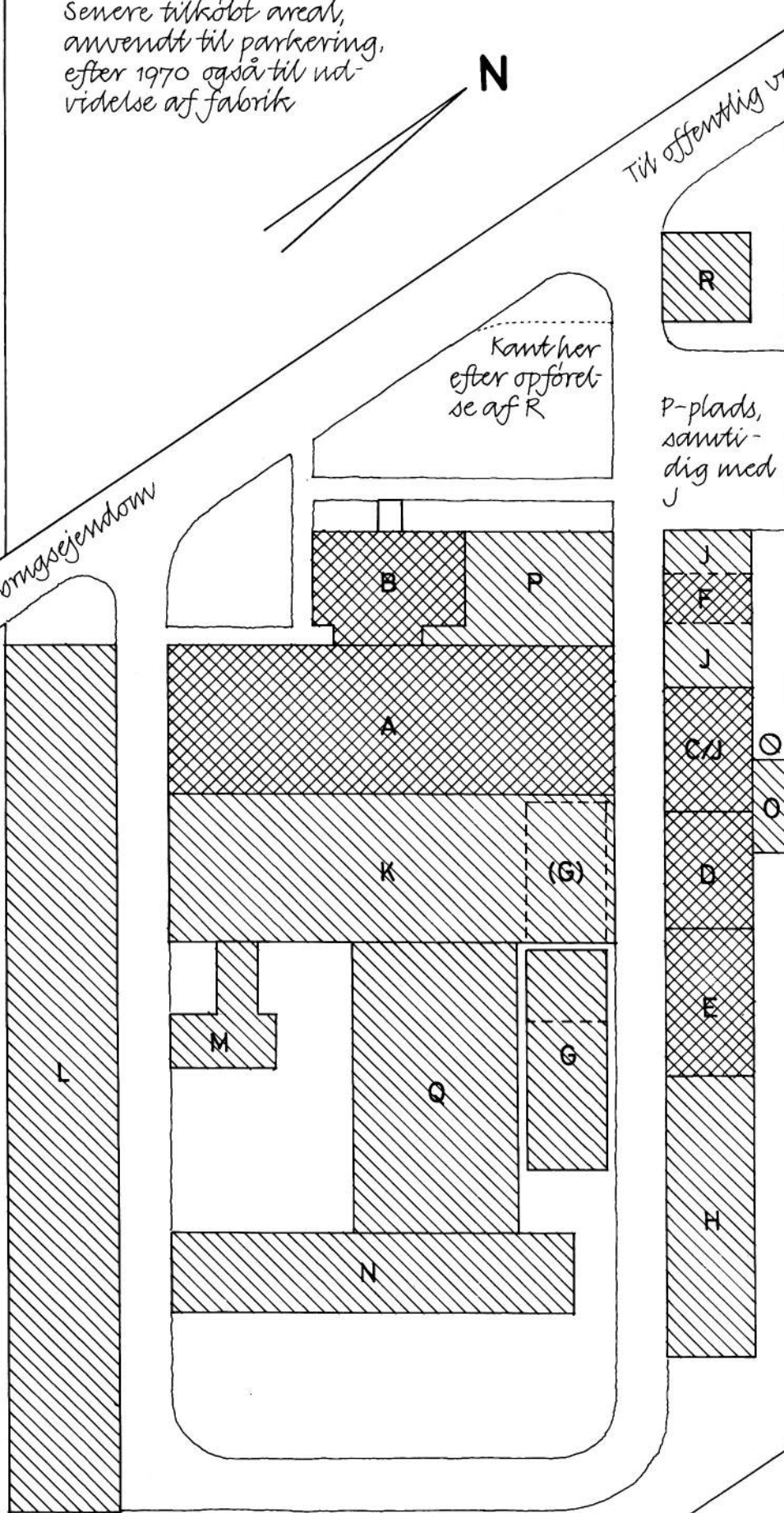
Markjord,
udstykket
til parcel-
huse efter
1970

SITUATIONSPLAN 1:435 = 1/5 AF 1:87

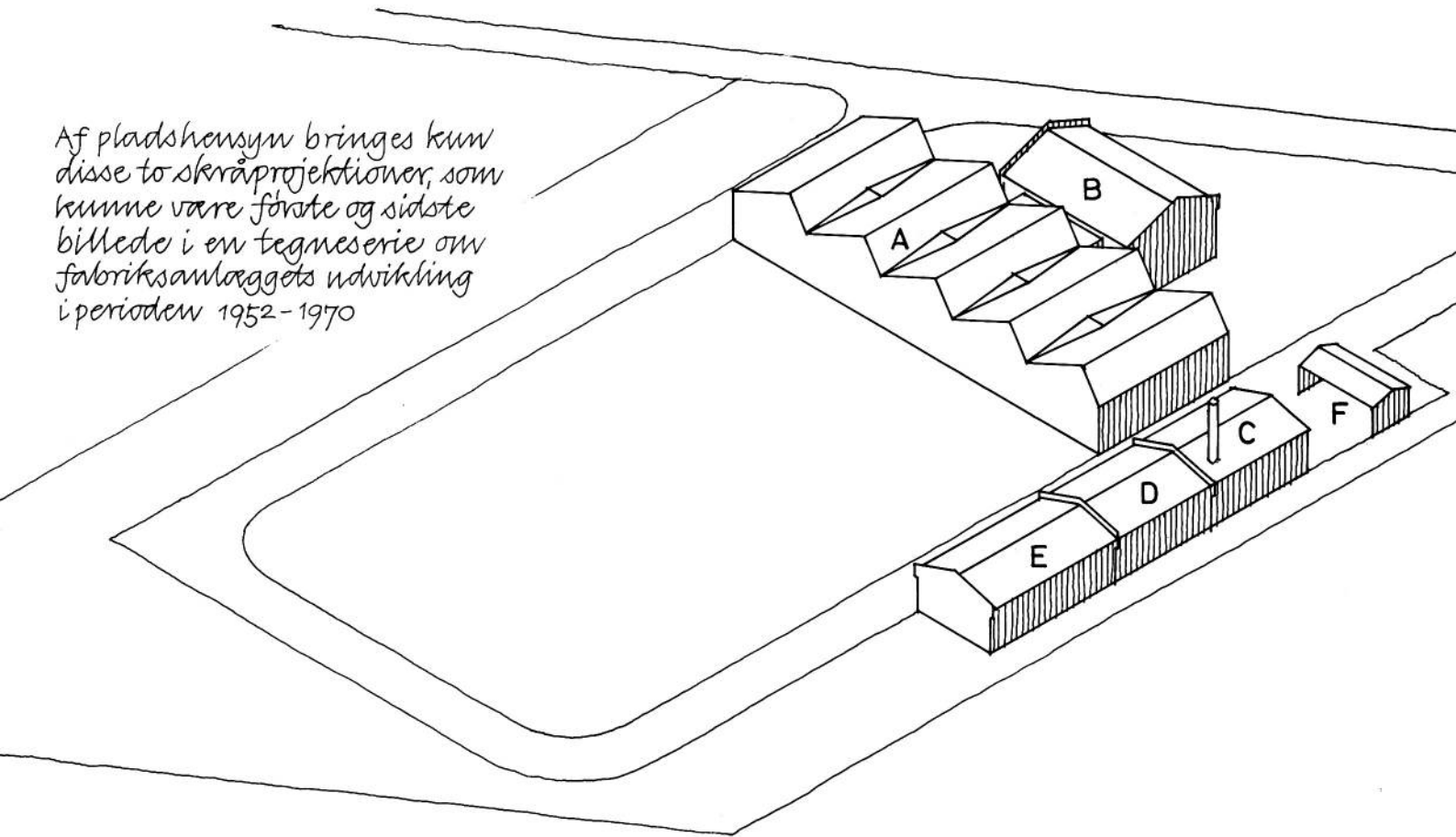
oprindelige bygninger er krydsskraverede

Markjord, udstykket
til parcelhuse
i 1976

Repro-kontrol: når dette liniestykke er 100
mm langt, er tegningen i mål 1:435

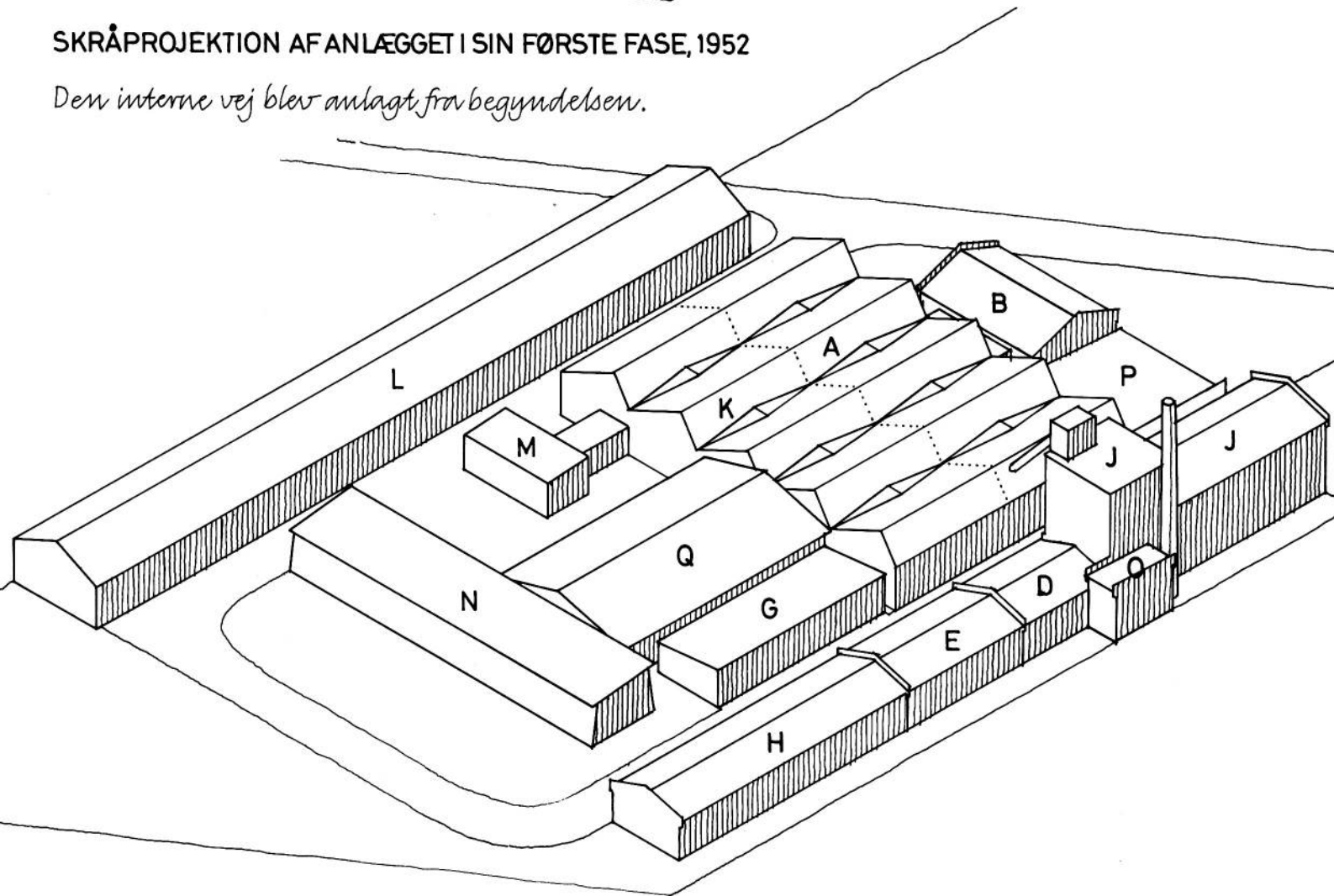


Af pladshensyn bringes kun disse to skråprojektioner, som kunne være første og sidste billede i en tegneserie om fabriksanlæggets udvikling i perioden 1952-1970



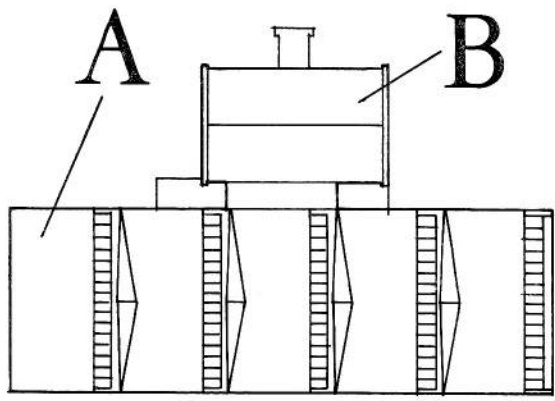
SKRÅPROJEKTION AF ANLÆGGET I SIN FØRSTE FASE, 1952

Den interne vej blev anlagt fra begyndelsen.

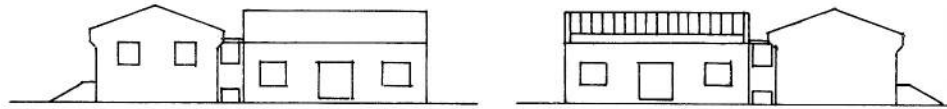


SKRÅPROJEKTION AF ANLÆGGET, SOM DET VAR UDBYGGET I 1970

Kun garagebygningen R mangler; den er uden for billedet. Bygning G og bygning N er her vist helt lukket, men se teksten ang. oprindelig tilstand.

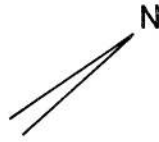


Skematisk tagplan
(bygningens konturer)



Mod sydvest

Mod nordøst



MÅL 1:435

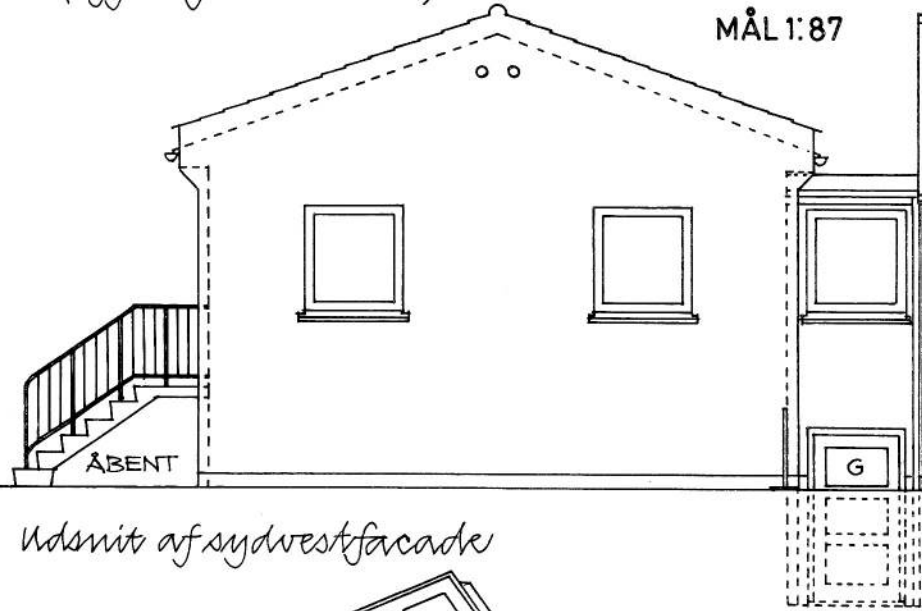
MÅL 1:87



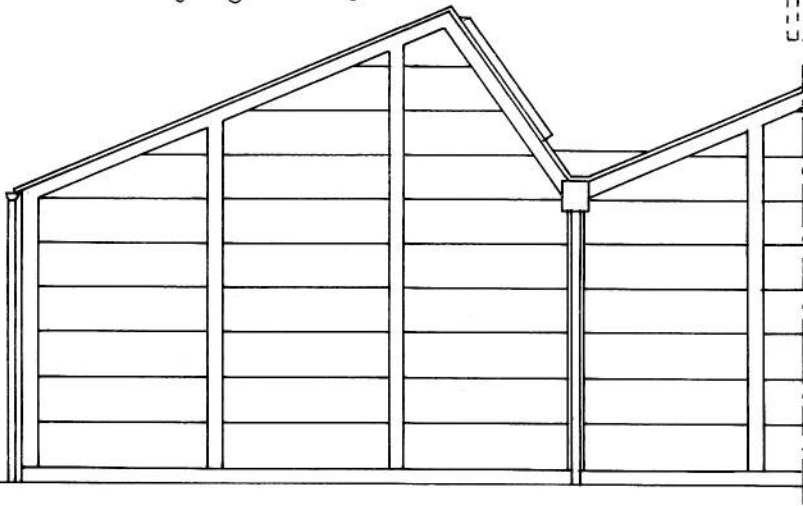
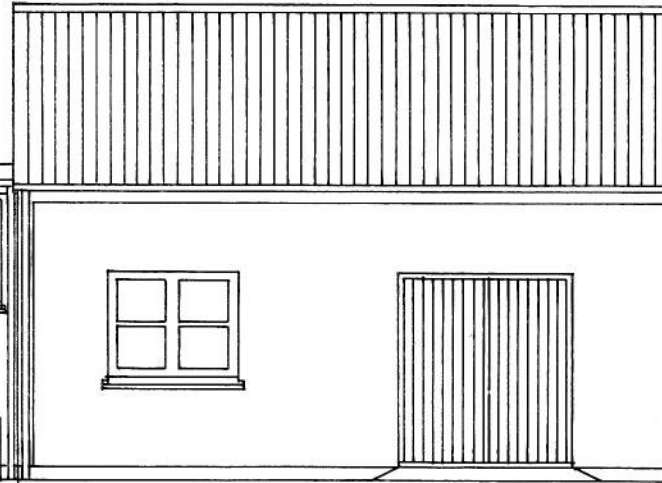
Mod sydøst



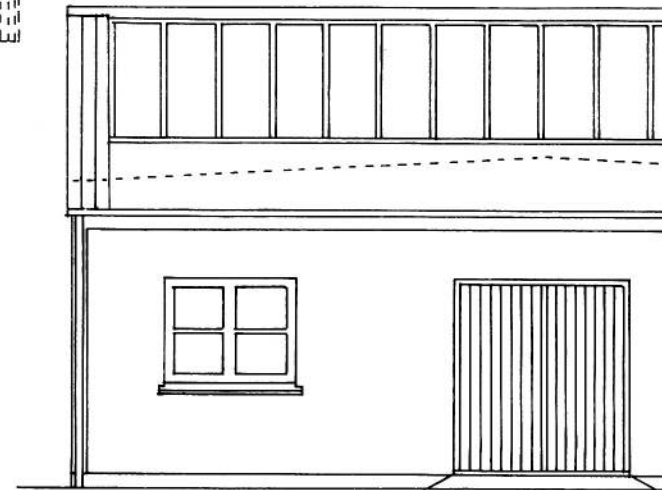
Mod nordvest



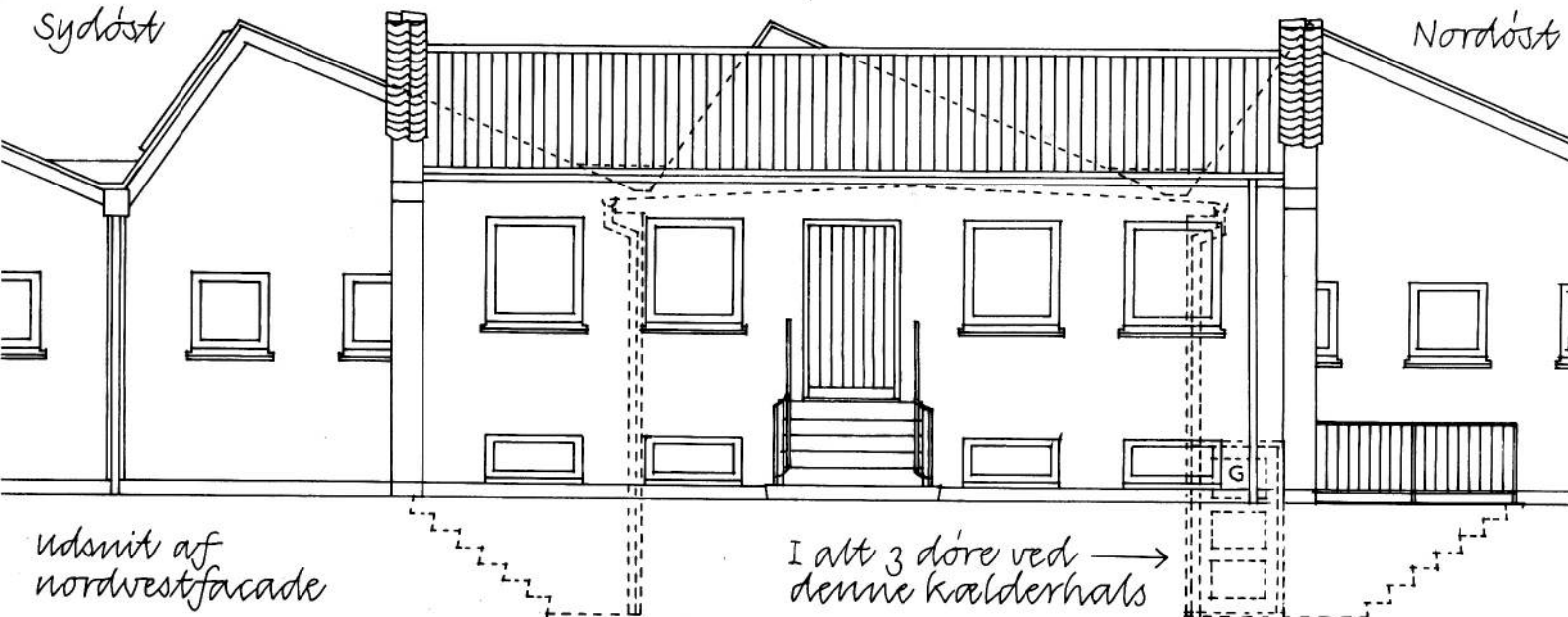
Udsnit af sydvestfacade



Sydøst



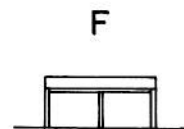
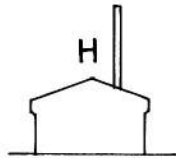
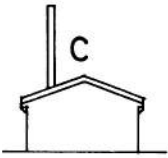
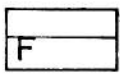
Nordøst



Udsnit af
nordvestfacade

I alt 3 døre ved →
denne kældershal

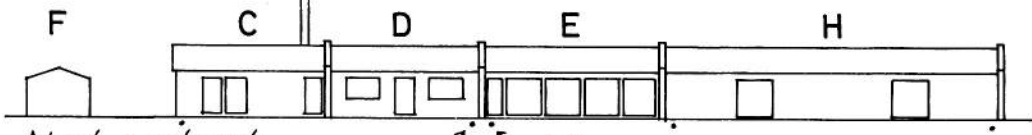
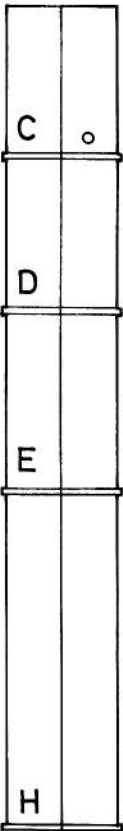
CDEFH



Mod nordvest

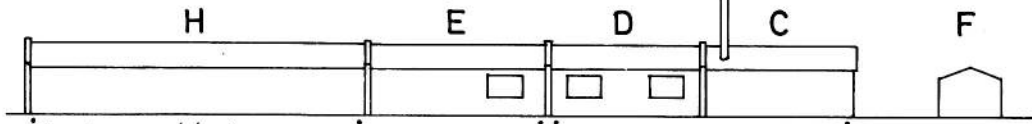
Mod sydøst

Mod nordvest og sydøst



Mod sydvest

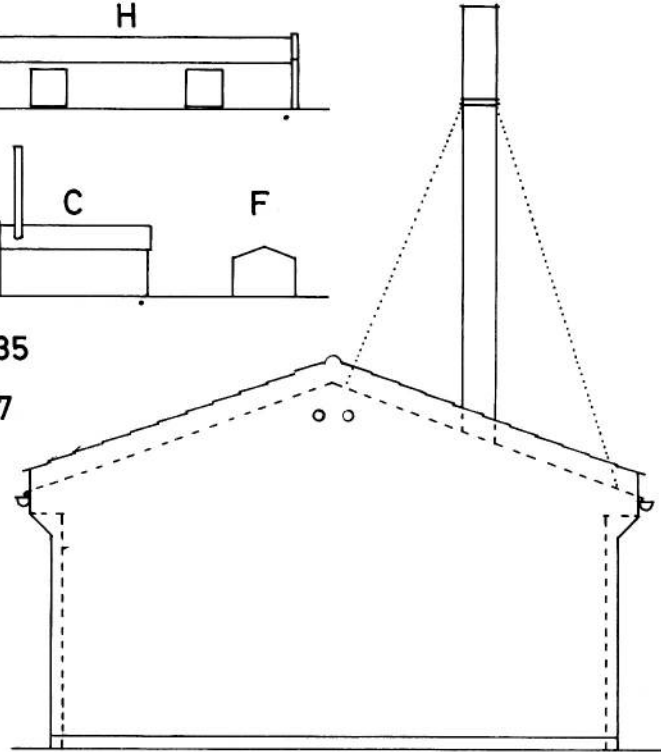
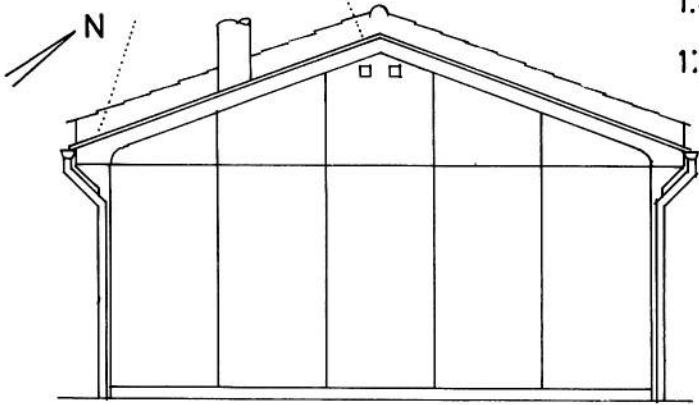
Tagnedløb



Mod nordøst

1:435

1:87

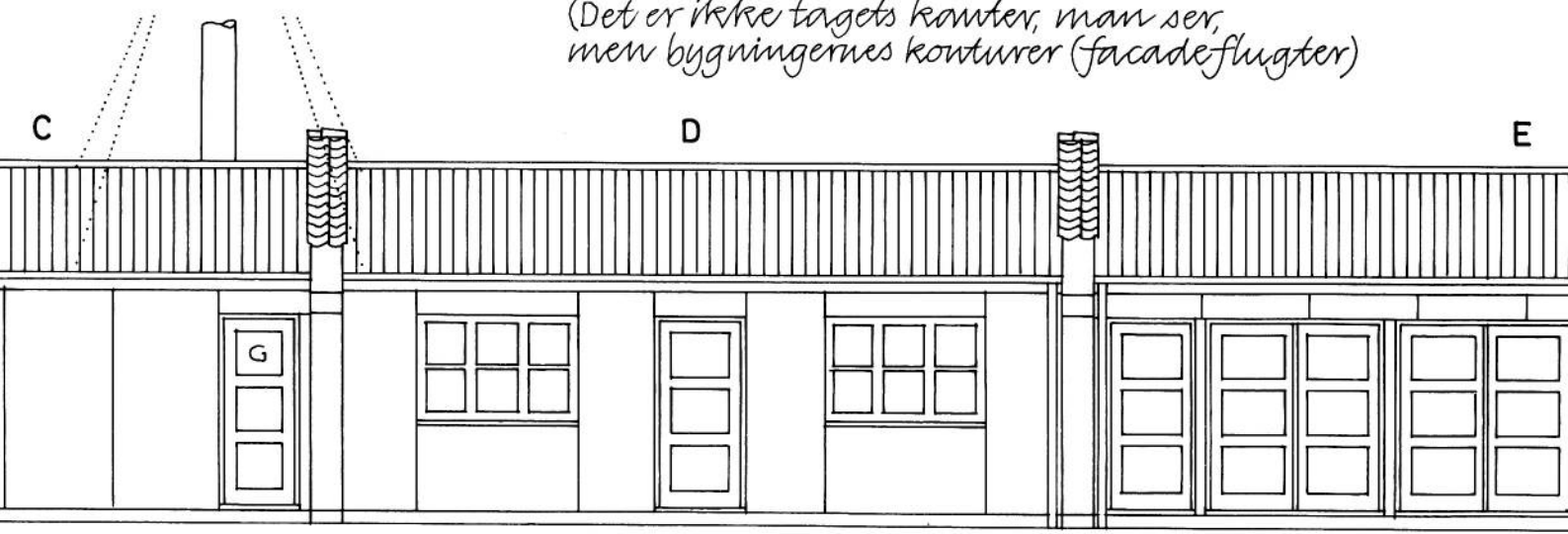


Skematisk tagplan

Nordvestgavl C

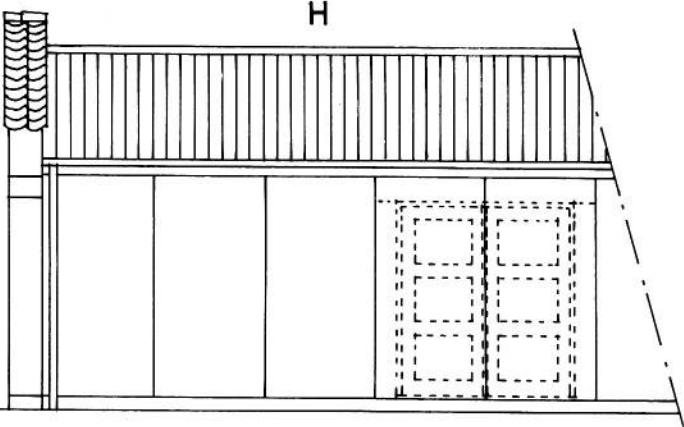
Sydøstgavl H

(Det er ikke tagets kanter, man ser, men bygningernes konturer (facadeflugter))

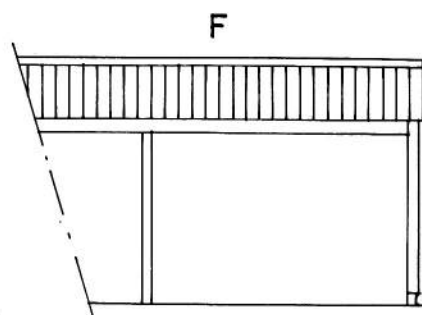


Udsnit af sydvestfacade

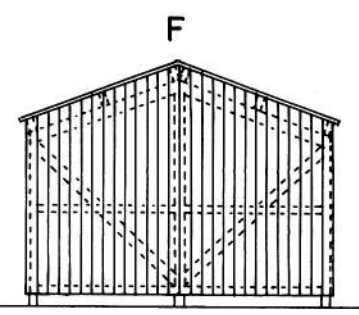
Døre evt. bræddedeklædt som i bygn. A



Del af nordøstfacade



Nordvest/Sydøst



Nordøst/Sydvest



gende beskrevet enkeltvis. Men for at undgå trættende gentagelser nævnes i detailbeskrivelserne kun, hvad der afviger fra følgende generelle beskrivelse:

Vinduer og døre samt porte i murede facader er rykket 4-5 cm tilbage for facadeflugten (= ca. 5 mm i 1:87). Derimod ingen tilbagerykning af vinduer, døre og porte i eternit- og bræddebeklædte facader.

Grå betonsokler og betonsål-bænke.

De ret stejle ramper ved døre (undtagen i B og C) og porte er ligeledes udført i beton.

Facader i rødt teglstensmurværk.

Tagstens afdækning på gavle og brandkamme. 2 rækker røde vingetegl, den venstre eventuelt dobbeltvinget som vist.

Tag af grå eternit-bølgeplader.

Hvidmalet: vinduer, karme for udvendige døre, træværk i tagkanter (dvs. udhængsspær, sternbrædder, vindskeder), tagrender og nedløb.

Malet grå eller blågrå: døre og porte (excl. karme).

A. FABRIKATIONSBYGNING 1952

Shedtagskonstruktionen, med - så vidt muligt nordvendte - ovenlys i de stejle tagflader, var engang meget udbredt til fladebygninger på grund af den gode daglysttilgang. V. Kann Rasmussen A/S (nu: Dansk Velux A/S, navnlig kendt for ovenlysvinduer) typiserede ligefrem en konstruktion til formålet. Den havde modulmålene 6 x 10 meter. Der var altså en søjle for hver 6 meter på den ene led og for hver 10 meter på den anden led, i tagets længderetning. Bredden af et enkelt shedprofil var 6 meter. Byggesættet blev forhandlet (og bliver det stadig, dog med modul ændret til 6 x 12 meter) under navnet Velkin. Facaderne hørte ikke med til selve systemet; man valgte selv materiale og nærmere udformning. Byggesystemet var forbedret for udvidelse i flere retninger.

Det faldt derfor naturligt at benytte Velkin-konstruktionen til bygning A (og igen senere til K), selv om det nok var en forholdsvis dyr løsning. Det var først meningen at udføre alle facaderne af "liggende" letbetonelementer, fabrikat Durisol. Man valgte dog facader i mur på de tre blivende sider og nøjedes med letbetonelementer på den fjerde, hvor udvidelse skulle kunne ske. Letbetonelementerne kunne nemlig demonteres og genanvendes i ny position.

De stejle tagflader og skotrenderne incl. opbygning af fald (til nedløb ved hver søjle) er beklædt med tagpap (men i øvrigt er tagdækningen grå bølgeplader). Ovenlysene i de stejle tagflader har zinkbeklædte sprosser og karme.

Foruden vindskeder fremtræder følgende i hvid farve: dækbrædder ved letbetonfacade, pudsede gesimsbånd og hjørner ved de murede facader.

B. BYGNING MED DIVERSE FORMÅL 1952

Bygning B har kælder og høj stueetage. Den indvendige trappeforbindelse ligger i A, hvis gulvniveau er mellemrepos. Kælderen rummede til at begynde med bade- og toiletrum samt finérlager og rum til søm og beslag. I stueetagen var der kontorer og frokoststue. Der er senere ændret på anvendelsen, men uden indgreb i det ydre.

De tilbagetrukne langsider skulle ifølge projektet mures af gasbetonblokke, men fremstår så vidt vides i rødt teglstensmurværk ligesom gavlene.

Yderdørene er alle indadgående og deres karme trukket tilbage til indersiden af de pågældende ydervægge, hvorimod vinduerne er anbragt efter hovedreglen.

Hoveddøren er i klarlakeret egetræ (i hvid karm). Hvor længe mon den holdt sig pæn?

Der er glasrude som øverste felt (mrk. G) i de udvendige kælderdøre. Dem er der i alt 4 af; de 3 findes ved den ene kælderhals, og den med punkteret streg viste dør i nordøstfacade 1:87 gælder altså for to (den ene i A, den anden i B).

Som ligeledes vist med punkteret streg afvandedes to af skotrenderne på A via mellembygningens tag.

De udvendige trapper er i grå beton. Trappe til hoveddør efter nogle år erstattet af en bredere, med klinker belagt trappe drejet mod nordøst.

C. KEDELHUS 1952

Kedelhuset, hvorfra der blev ført rørledninger gennem en underjordisk kanal til A og B, blev i første omgang udført i skrabet udgave. Man udelod en påtænkt spånsilo, som skulle have været indfældet delvis i kedelhusets bagside, samt den ene af to projekterede tørrestuer. Der installeredes en mindre kedel med en beskedent stålskorsten ført op gennem taget. Og facaderne blev indtil videre udført af plan grå eternit på træskelet.

Yderdørene var muligvis bræddebeklædt ligesom de tofløjede døre i A, og der var muligvis et lille vindue, men det fremgår ikke af nogen tegning fra dengang.

D. TAPETSERERVÆRKSTED 1952 og E. LAGER 1952

(Tapetserer i betydningen sadelmager, møbelpolstrer).

Langsider beklædt med plan grå eternit (men gavle i mur).

Yderdøre muligvis også her bræddebeklædt, men modelbyggeren gør ingen egentlig fejl ved at udføre fyldingsdøre som vist. Det er en lige så realistisk mulighed.

Oprindeligt vistnok uden tagrende på nordøstside.

F. CYKELSKUR 1952

Vægge (gavle) beklædt med ru pløjede brædder. Sortbrun træbeskyttelse. Ingen tagrende.

Konstruktivt er der flere muligheder: 1) nedgravede stolper, 2) stolper opstillet på stolpesten af beton, 3) stolper opstillet på galvaniserede bæringer nedstøbt i skjulte fundamenter. Det er 3), der er tegnet. De viste skråbånd er unødvendige ved 1), men i tilfælde af 2) eller 3) bør de findes både ved gavlene og de mellemunderstøttede stolper. De vandrette led er kun anbragt for bræddebeklædningens skyld og findes følgelig ikke ved mellemunderstøtningen.

Cykelskuret er beregnet til at indsatte cykler i fra begge sider, "sammenflettet".

G. ÅBENT LAGERSKUR 1953?

Oprindeligt åben konstruktion med nedgravede stolper, behandlet med sortbrunt træbeskyttelsesmiddel. Tag af galvaniserede pandeplader. Ingen tagrende.

Skuret blev bl.a. benyttet til kævler. Det blev udført interimistisk, med henblik på senere flytning ved udvidelse af fabrikkonstruktionsbygningen. Men det fremgår ikke, om der faktisk fandt en flytning sted, da K blev bygget, eller G fra begyndelsen var så langt, at man blot afkortede det endnu åbne skur.

På et senere tidspunkt - ikke nærmere kendt og heller ikke så afgørende i den aktuelle sammenhæng - blev væggene lukket med brædder. Muligvis var der en mellemfase, hvor skuret var lukket på de tre sider, men stod åbent på den fjerde, mod nordøst.

Udhængsspær og vindskeder behandlet med brun træbeskyttelse.

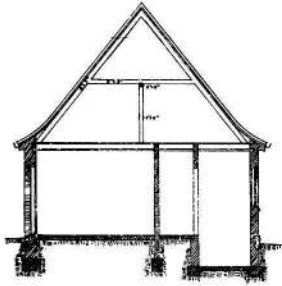
Gulv af betonfliser (havefli-

Apprøbet som nævnt i Skizze af
9. Februar 1911.

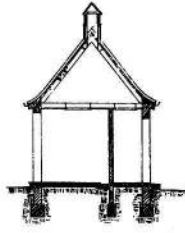
STATENS TEKNISKE TILSYN
MED PRIVATBANANLÆG M. V.



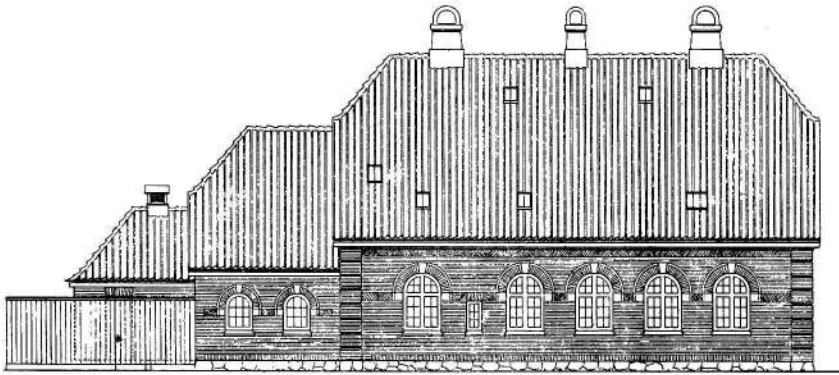
· GAVL ·



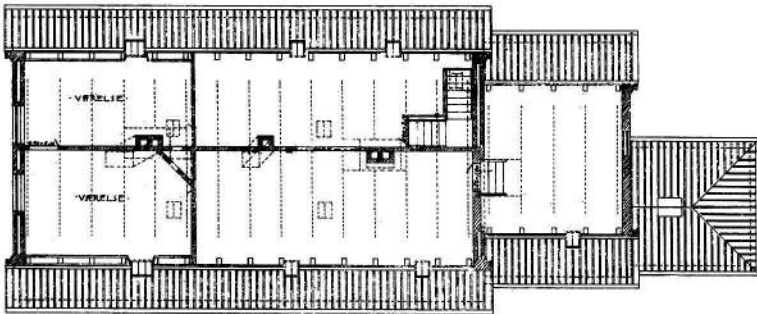
· SNIT AF UDHUS ·



· SNIT AF RETIRADE ·



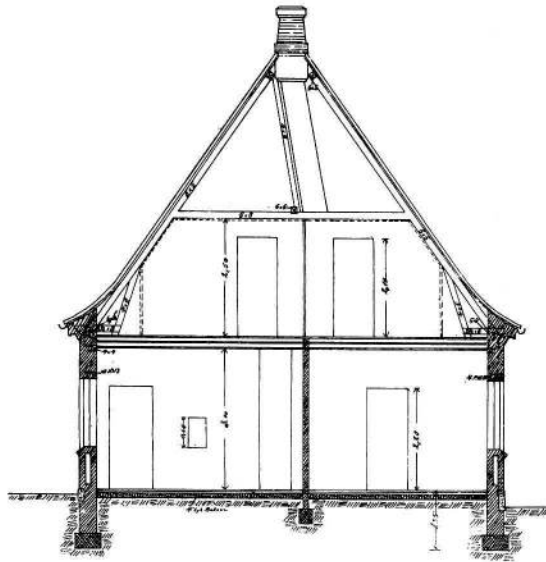
· FACADE ·



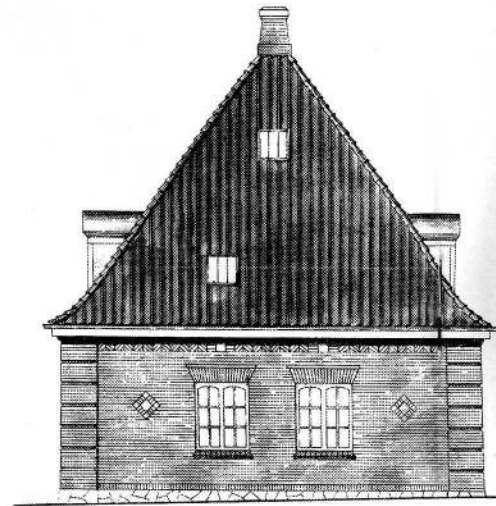
· TAGPLAN ·

◦ KOLDING SYDBANER ◦

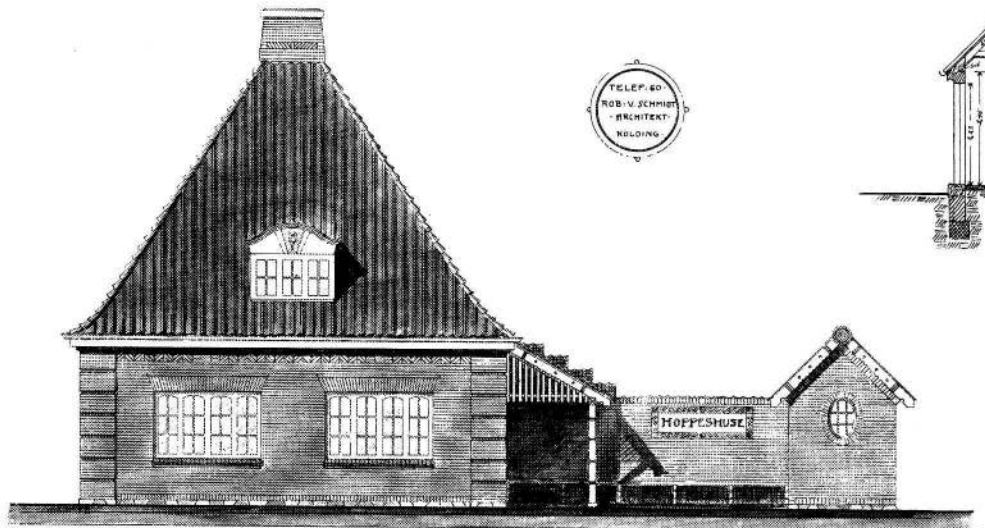
◦ HOPPESHUSE ◦



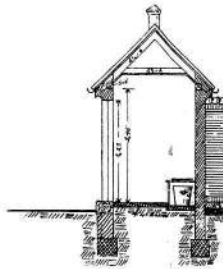
◦ SNIT ◦



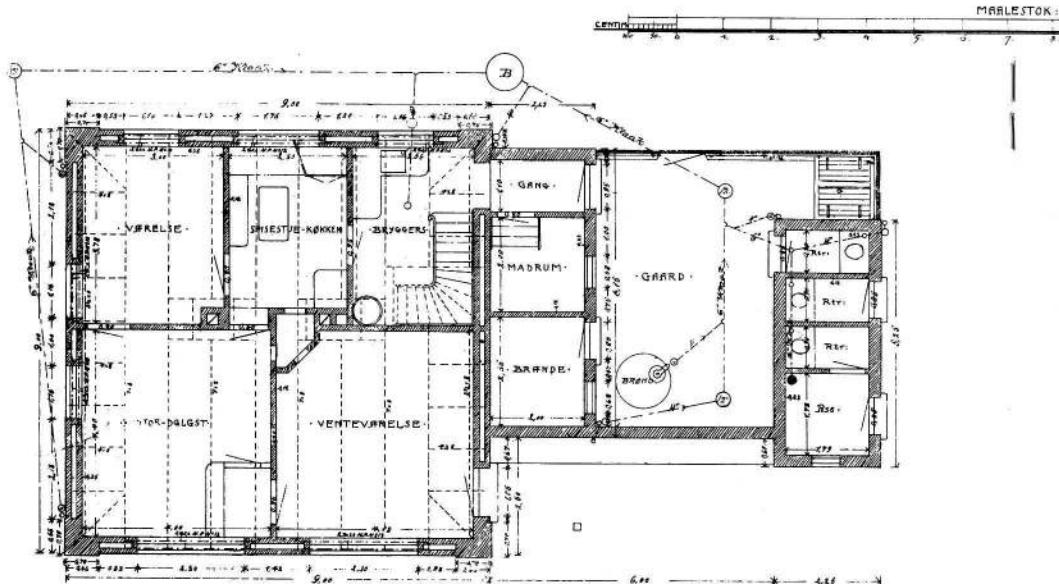
◦ GAVL ◦



◦ FACADE MOD PERRON ◦



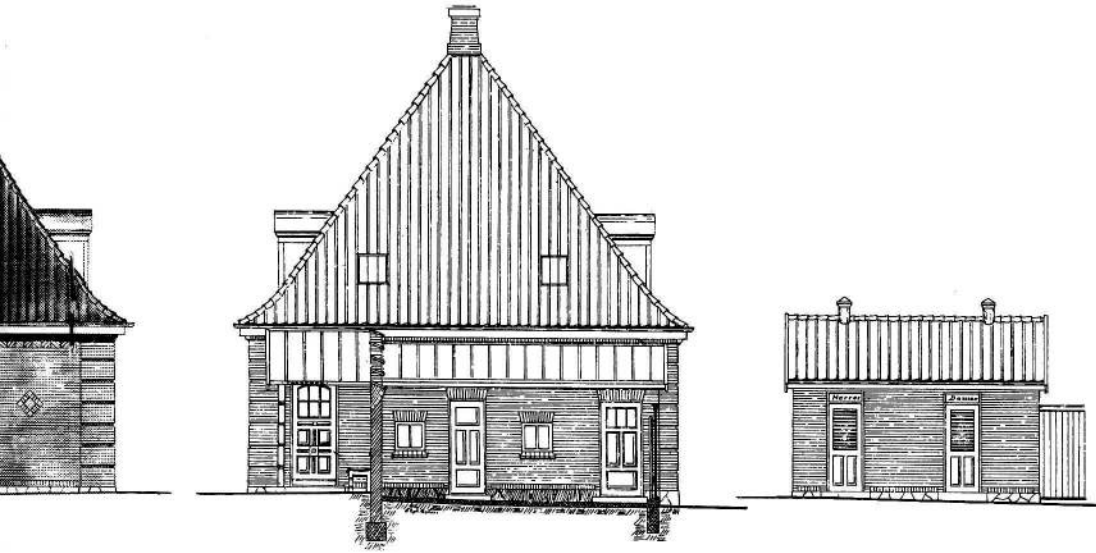
◦ SNIT ◦



◦ STUEPLAN ◦

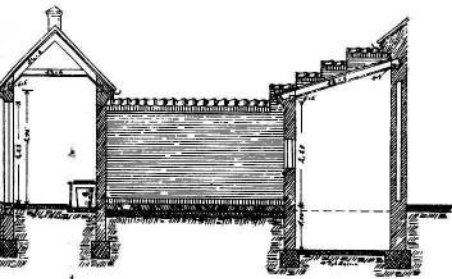
Byggetegning som udført i Skive d.
21. Februar 1911

STATENS TEKNISKE TILSYN
MED PRIVATBANEANLÆG M. V.

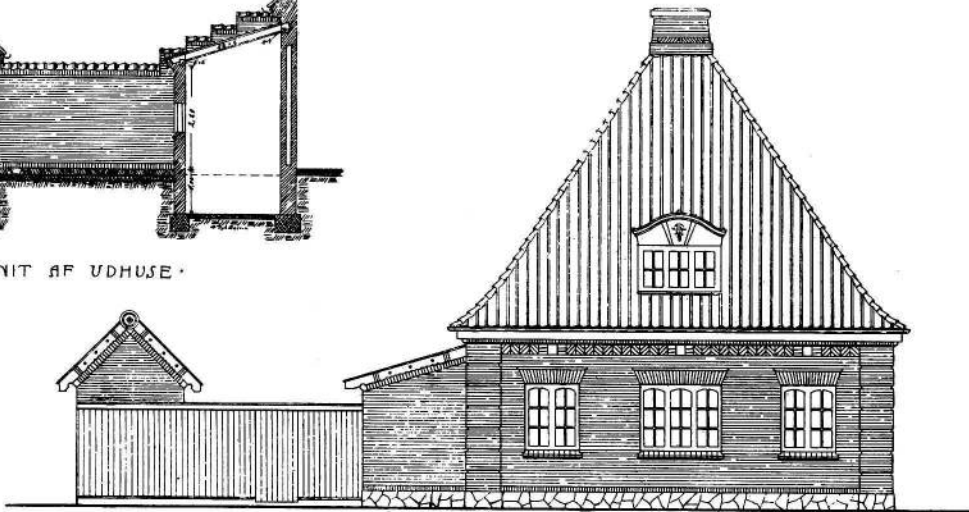


· GAVL & GÅRDFACADE ·

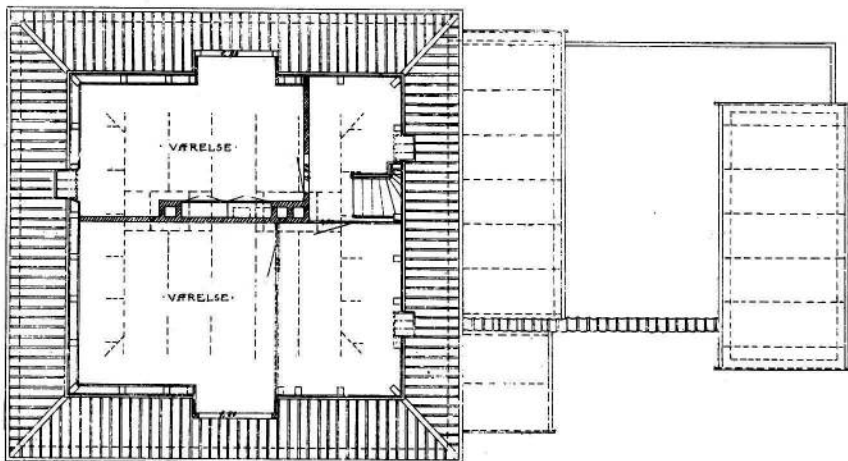
· RETIRADER ·



· SNIT AF UDHUSE ·



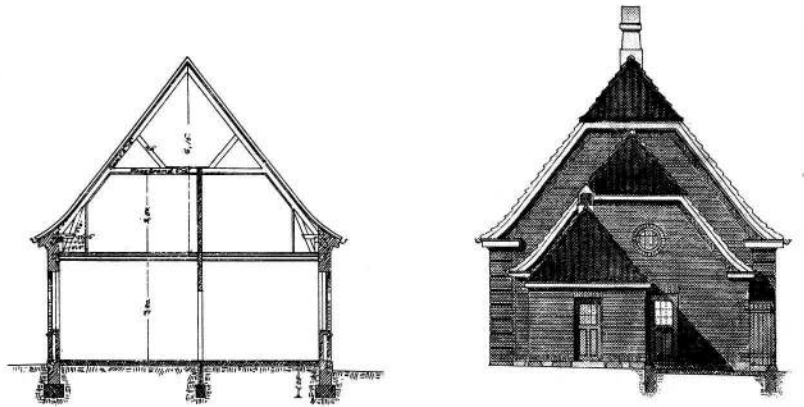
· FACADE ·



· TAGPLAN ·

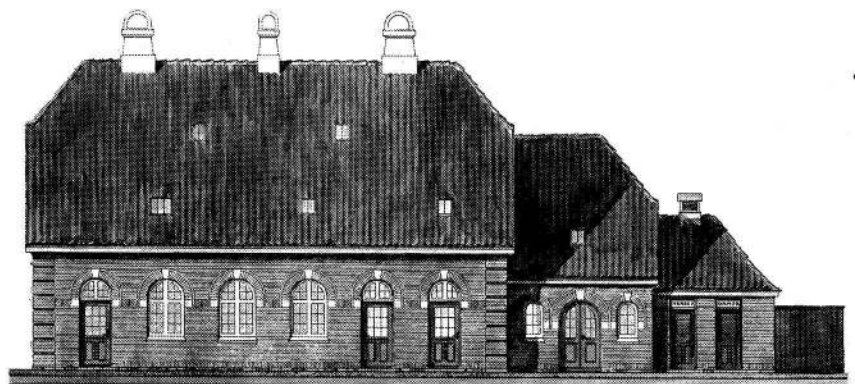
◦ KOLDING SYDBANER ◦

◦ TAPS ◦

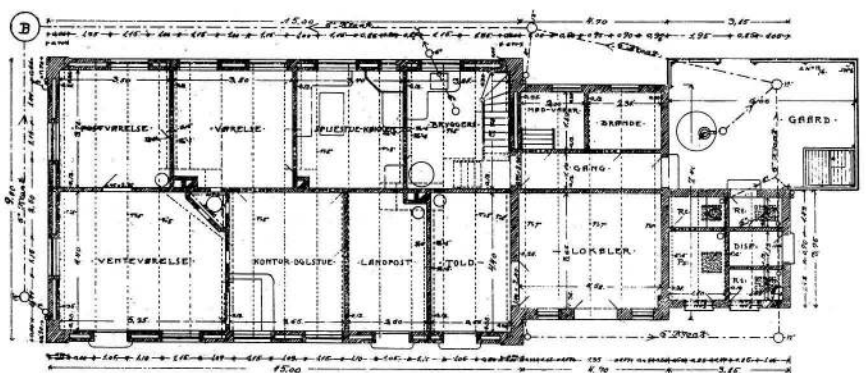
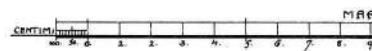


◦ SNIT ◦

◦ GAVL & GÅRDOPFACADE ◦



◦ FACADE MOD PERRON ◦



◦ STUEPLAN ◦

K. UDVIDELSE AF FABRIKATIONSBYGNING 1958

ser). "Sokkel" efter lukning af alle fire sider ligeledes af beton-havefliser, men sat på kant og altså overvejende skjult i jord. Disse fliser flugter indvendigt med de nedgravede stolper og springer derfor tilbage for dem udvendigt (tilbagespring = stolpetykkelse minus flisetykkelse). Denne anvendelse af betonfliser var en overgang meget brugt ved interimistiske bygninger.

H. LAGER 1953?

Udførelse som D og E (men altså væsentlig længere).

J. ÆNDRING OG UDVIDELSE AF C 1955

Kedelhuset blev både forlænget, forhøjet og påbygget en spånsilo. Ny kedel og ny, fritstående skorsten i gul mur. Facaderne fremtrådte nu alle i (rød) mur. Betontag på spånsiloen og tagpaptag på filtertårnet, hvis vægge blev beklædt med ru pløjede brædder, behandlet med sortbrun træbeskyttelse. Kanal hertil fra fabriktionsbygning, af forzinket plade og med cirkulært tværsnit. Det pågældende felt i shedlys på A blev ved denne lejlighed blændet. På siloens top en lem af brædder, muligvis senere zinkbeklædt.

Bygningen indeholdt nu foruden fyrrum, der gik i kælder, og spånsilo to tørrestuer og dobbelt garage til lastvogne eller store varevogne. Endvidere på 1. sal et værksted med adgang via trappe i garagen, der blev anvendt som lagerrum til at begynde med!

Ingen tagrender på silo og filtertårn. Til at begynde med muligvis heller ingen tagrende på den øvrige bygnings nordøstfacade. Nedløbet på sydvestfacaden ifølge originaltegning trukket tilbage i en rille (reces) for at skånes mod opgående dørfloj og vogntrafik. Dørene i denne facade er af stål med glat yderside, indhængt i stålkarme. En enkelt dør er udformet som skydedør; den ligger uden på muren.

Røgkanal fra J til skorsten er underjordisk. Skorstenen har betonaafdækning foroven med et hul, hvis diameter er ca. 45% af betonaafdækningens udvendige diameter.

Bemærk stigetrin i to forskellige udgaver på skorsten og silo samt håndbøjler på sidstnævnte.

For at skaffe plads til J, som er væsentlig længere end først beregnet, flyttes F til den plads, hvor senere P opføres. F udvides ved den lejlighed, men hvor meget vides ikke.

O. SUPPLERENDE KEDELKEDLUM 1962

Heri en mindre, udelukkende oliefyret kedel med synlig røgafgang til samme skorsten som den store kedel i J. Tagpap på tag, med tagrende. Betonaafdækning på brandkamme. Brandkam også på fælles vægstrækning mellem D og O, der ved opførelse af O ændres fra eternitbeklædt træskelet til mur.

Oplukkelig glasrude over dør. Endvidere glasrude foroven i selve døren, og fylding forinden. Små luftventiler under begge tagudhæng, men det ene sæt kan dårligt ses på grund af tagrenden.

P. KANTINE 1968

Endevæg med rulskifte og zinkafdækning på murkam. Langfacade i let trækonstruktion med plan grå eternit på brystninger og ventilationsjalousier af teak i naturfarve (i tidens løb blevet gråt). Tagpap på tag. Indbygget tagrende, men udvendigt, synligt nedløb ud for midterste stolpe. Pyramideformede ovenlys. Kantinebyggeriet frigjorde den hidtidige frokoststue i B til kontorformål. F blev fjernet og sand-synligvis nedlagt.

Q. LAGERBYGNING 1970

Forud for dette byggeri lå flere ikke-realiserede projekter til udvidelse af fabriktionsafsnittet ved tilbygning langs sydøstsiden af K. Man havde i disse forladt shedtagsprincippet, som næppe var prismæssigt konkurrencedygtigt længere. Det næste byggeri på stedet blev imidlertid en lagerbygning. Den var af interimistisk art ligesom G, M og N, hvilket tyder på, at tanken om egentlig udvidelse af fabriktionsbygningen ikke var skrinlagt. Ingen af de foreliggende projekter blev dog som nævnt til noget heller ikke senere hen; tiden arbejder sjældent for et konkret byggeprojekt - det kan hurtigt blive forældet.

Den nye lagerbygning blev udført i isoleret og beklædt bindingsværkskonstruktion med stolperne (af træ) nedstøbt i skjulte fundamenter. Udvendig vægbeklædning af plan grå eternit med brunbejdsede trælister over samlinger. Tagrender hovedsagelig forbundet til eksisterende nedløb på K. Både gulv og sokkel var af almindelige betonfliser til terrænbelægning, sokkelfliserne naturligvis kantstillede.

R. GARAGE

Opførelsesåret ukendt; origi-

K blev bygget som udvidelse af A efter uændrede principper og er derfor kun antydnet i tegninger 1:435. Facaden mod sydøst blev så at sige parallelforskuet. Lagerskuret G blev flyttet i egen længderetning eller afkortet, jf. foranstående.

L. LAGERBYGNING 1959

Pudsede og hvidmalede bånd langs tagkanter og ved hjørner, dog ikke på tagkant i skel, hvor vedligeholdelse kræver færdsel på nabogrund. Tegningen viser et eksempel på, hvorledes skelfacadens fundament aftrappes i tilfælde af terrænfald på nabogrund. Tagnedløb i skelfacade trukket ind i riller.

I 1967 blev der i bygningens ene ende, nærmest fabriktionsbygningen, indrettet et sprøjtelakeringsværksted. Det på taget viste ventilationsaggregat blev først opsat ved denne lejlighed. Det samme gælder de tre riste i ydervæg mod sydvest. Ligesom risterne fremtræder ventilationsaggregatet forzinket, med tiden mat grå og med rustdannelser her og der.

M. SPRØJTELAKERINGSRUM 1960

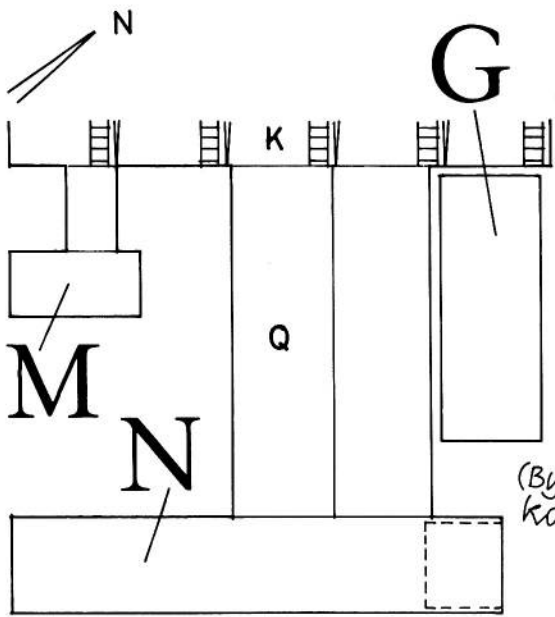
Midlertidig, flyttelig bygning med fladt paptag og facader beklædt med plan grå eternit. Gulvet lagt af havefliser, som rager uden for facaderne, idet bygningen er opstillet oven på fliserne! Hvidmalede tagkanter, men ingen tagrender.

Udsugningens afkast er markeret i facade mod nordøst. Men om der faktisk var et jalousi her i facadeplanet som vist, eller der eventuelt gik et rør ud, bøjet 90° opad og afsluttet over tag med en eller anden form for hætte, er ikke oplyst.

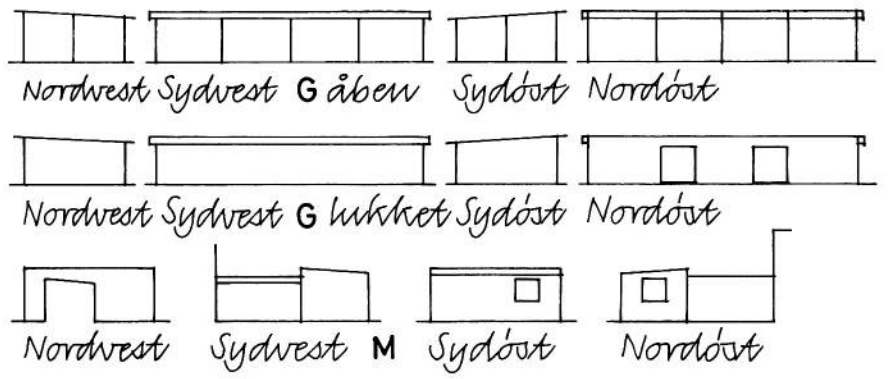
N. "LADE" 1960 (eller lidt før)

Primitiv lagerbygning. Tag af pandeplader (overflade galvaniseret). Ingen tagrende. Skråt nedgravede stolper. Udvendig vandret bræddebeklædning, muligvis "blokhusbrædder". Dækbrædder på hjørner. Brun træbeskyttelse både på beklædning og tagkanter.

I 1964 gulv og "sokkel" af betonfliser, og væggene forbedret med varmeisolering og indvendig beklædning med gipsplader. Dette dog ikke ved den nordøstlige del på grund af tilbagetrukket gavlf (markeret med punkteret strek). Senere muligvis gavlf i normal position.



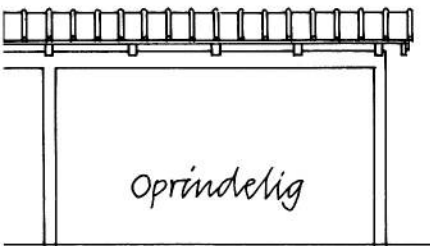
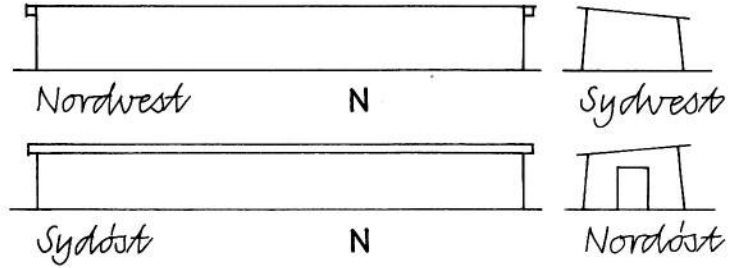
Skematisk tagplan



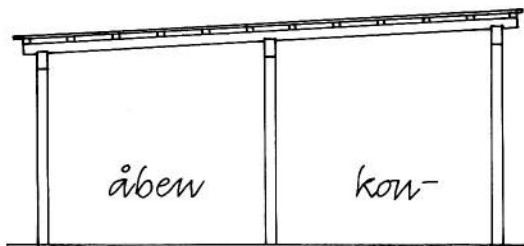
(Bygningernes konturer)

MÅL 1:435

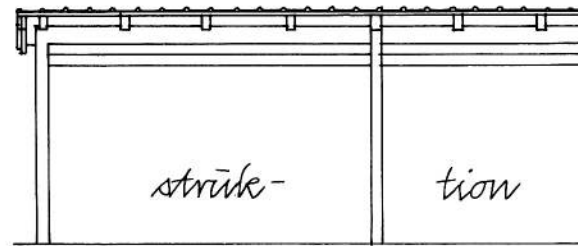
MÅL 1:87



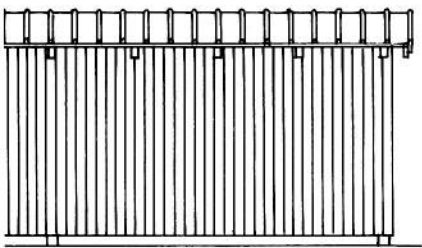
G, del af sydvestfac.



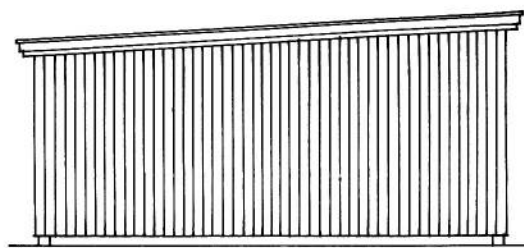
G, tværsnit



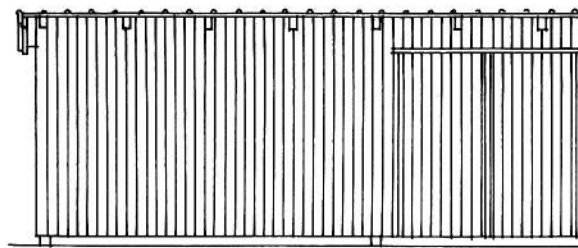
G, del af nordøstfacade



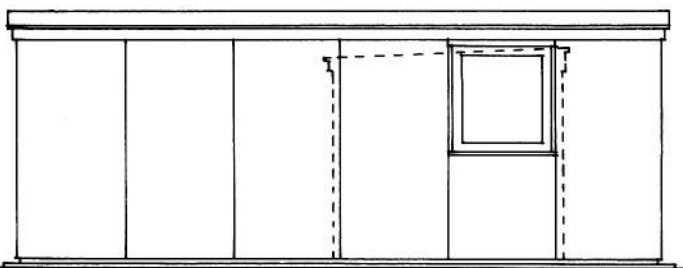
G, del af sydvestfac.



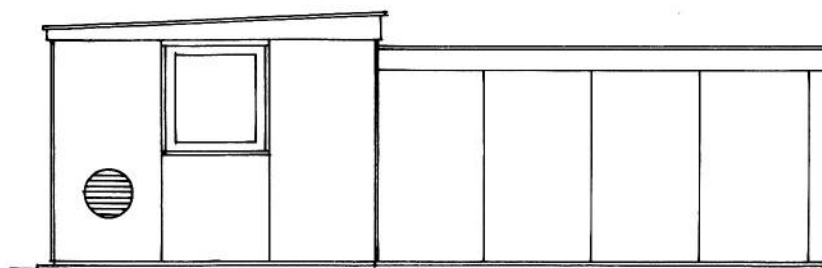
G, sydøstgavl, lukket



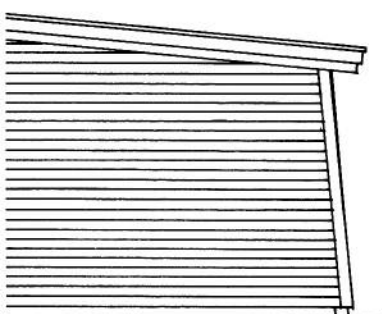
G, del af nordøstfacade



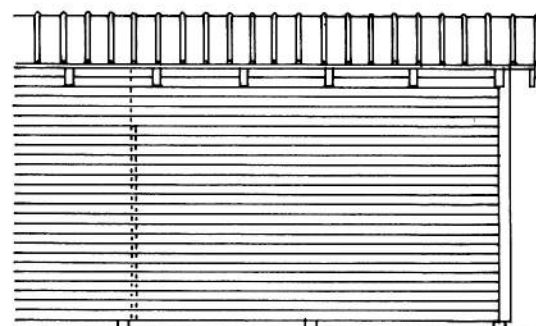
M, sydøstfacade



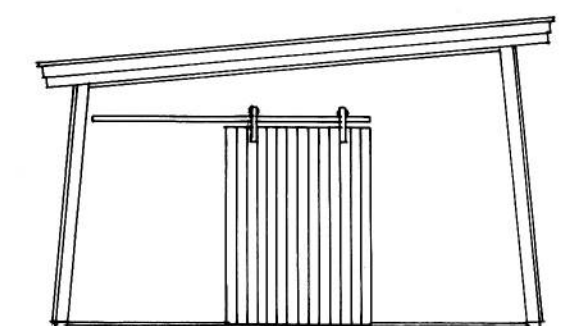
M, nordøstfacade



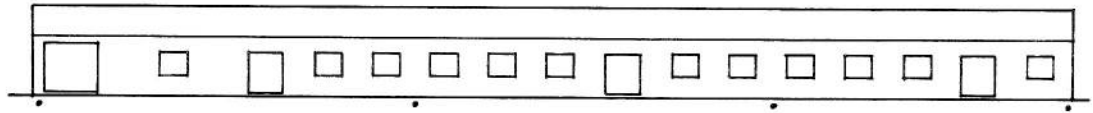
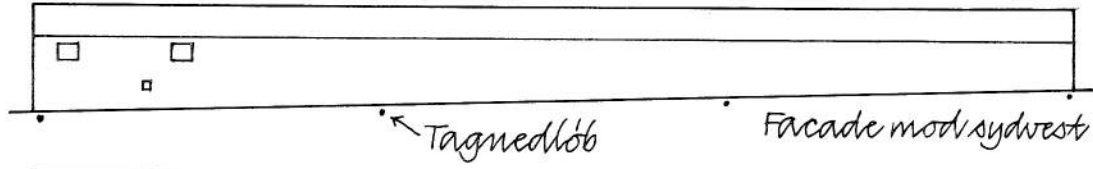
N, sydvestgavl



N, del af sydøstfacade



N, nordøstgavl, tilbagevendende



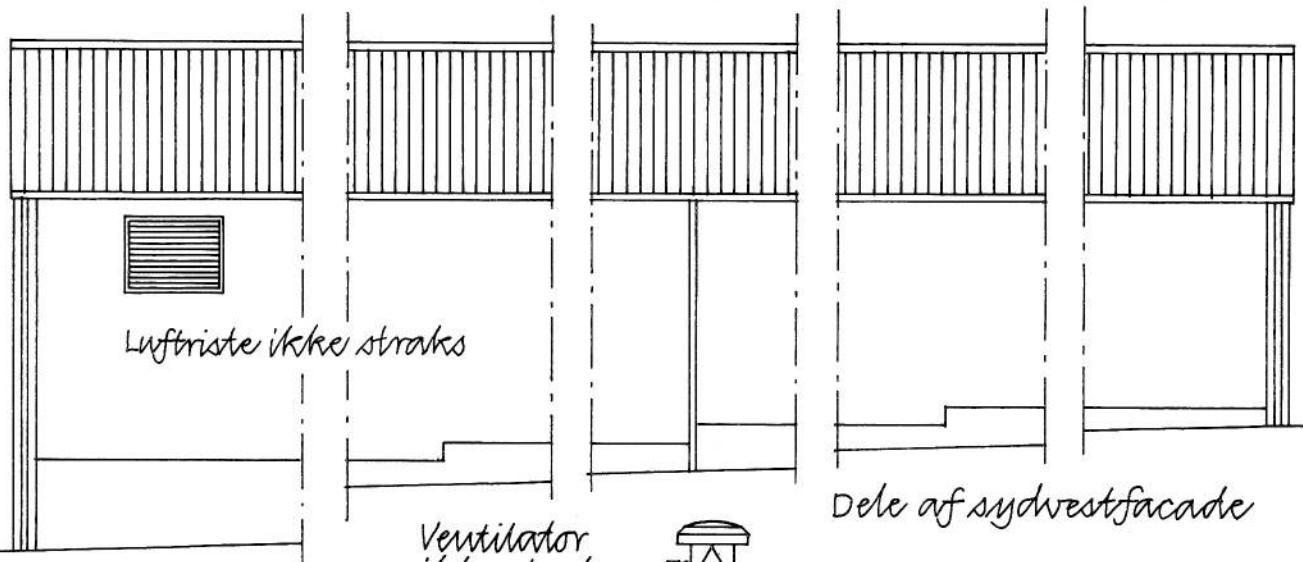
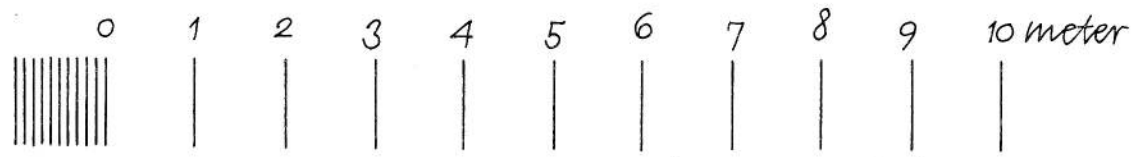
MÅL 1:435

L

Repro-kontrol
Denne linie 100 mm → anførte målestokke



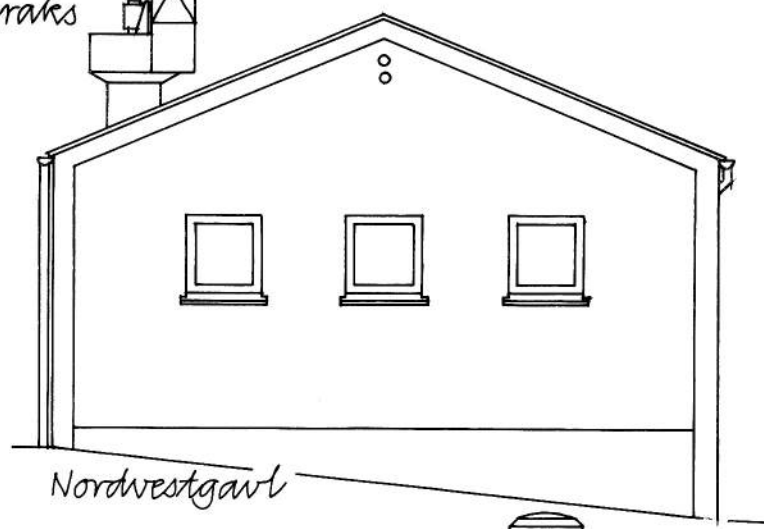
MÅL 1:87



Tagplan
(Bygningens konturer)

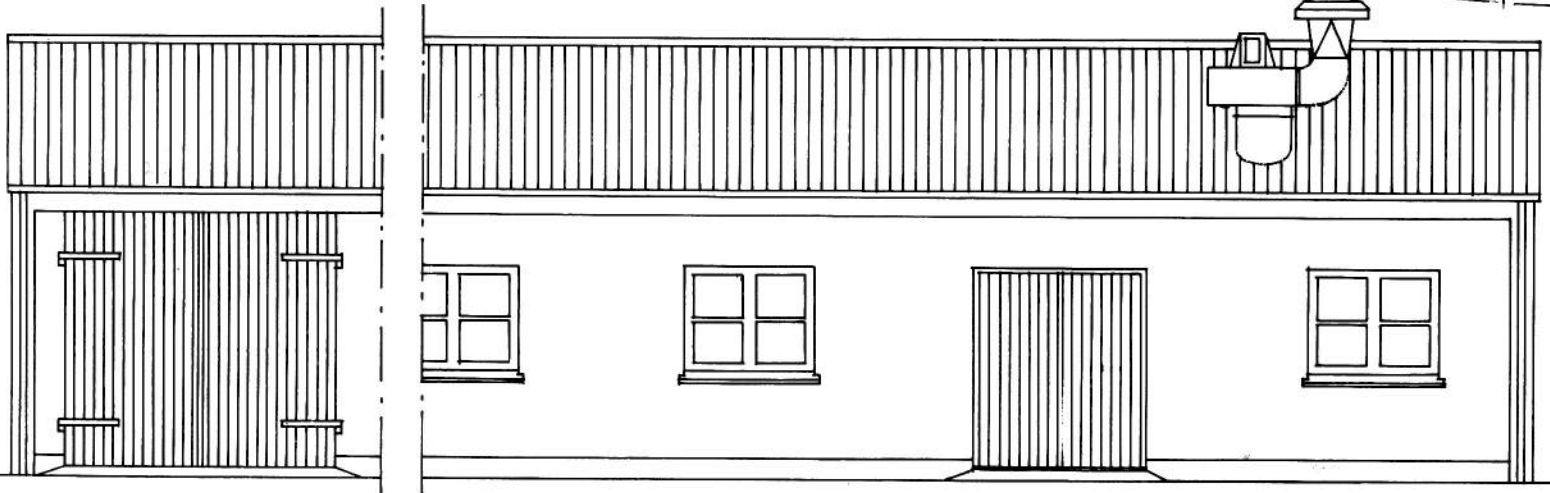
Dele af sydvestfacade

Ventilator
ikke straks

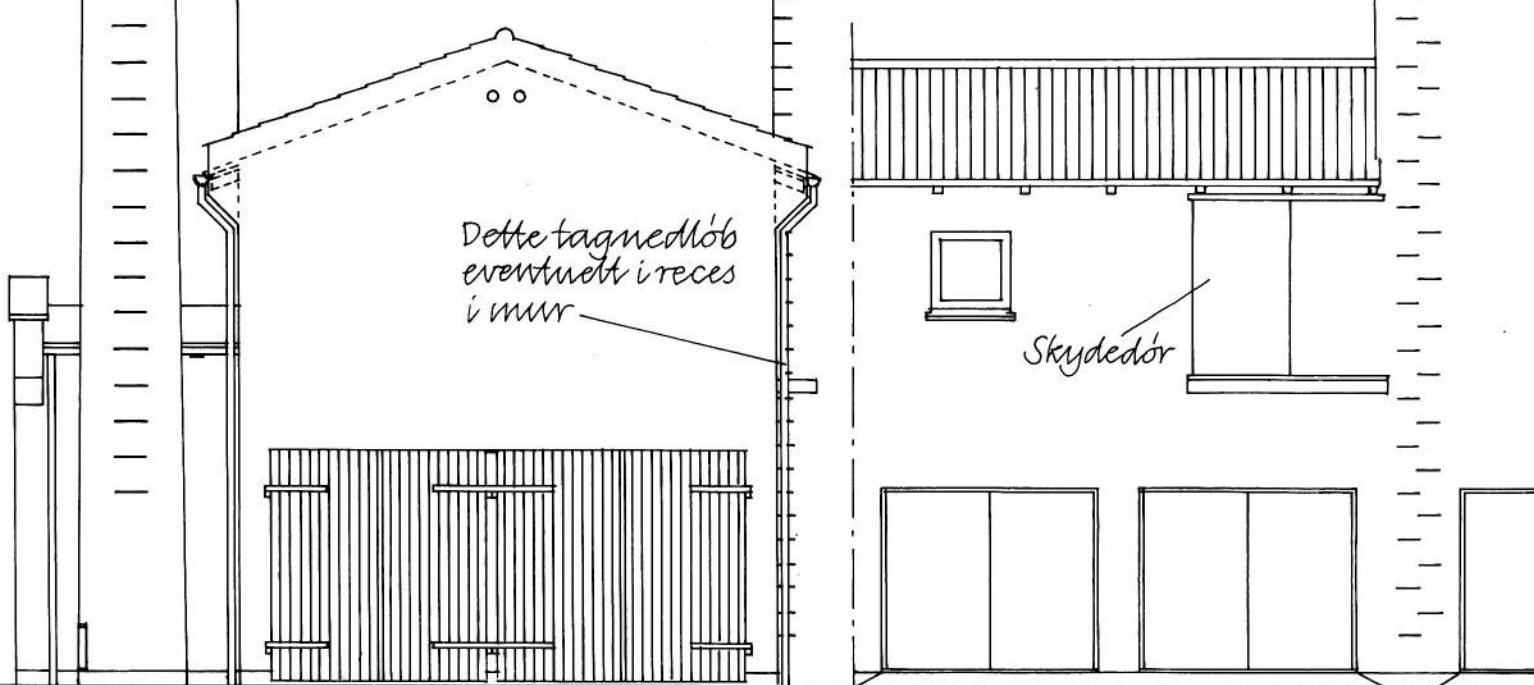
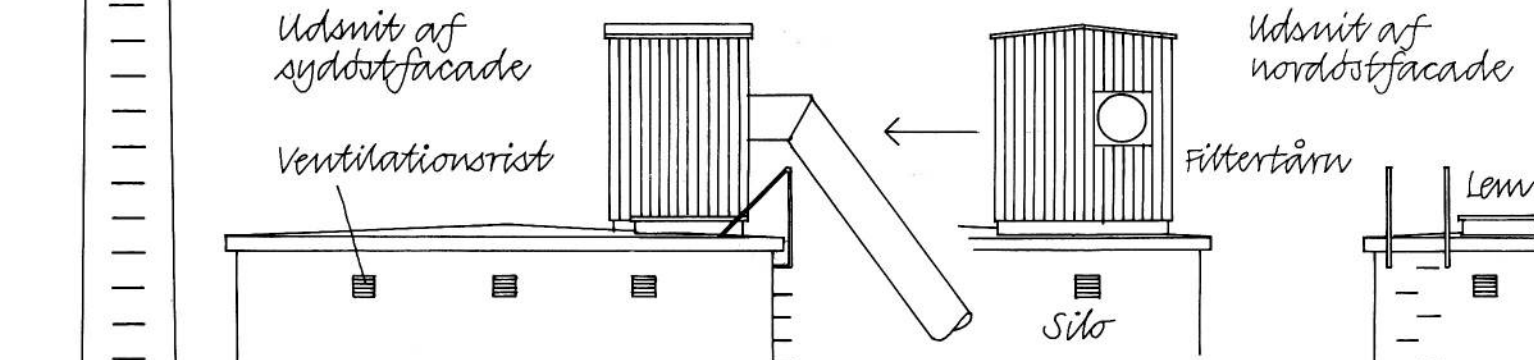
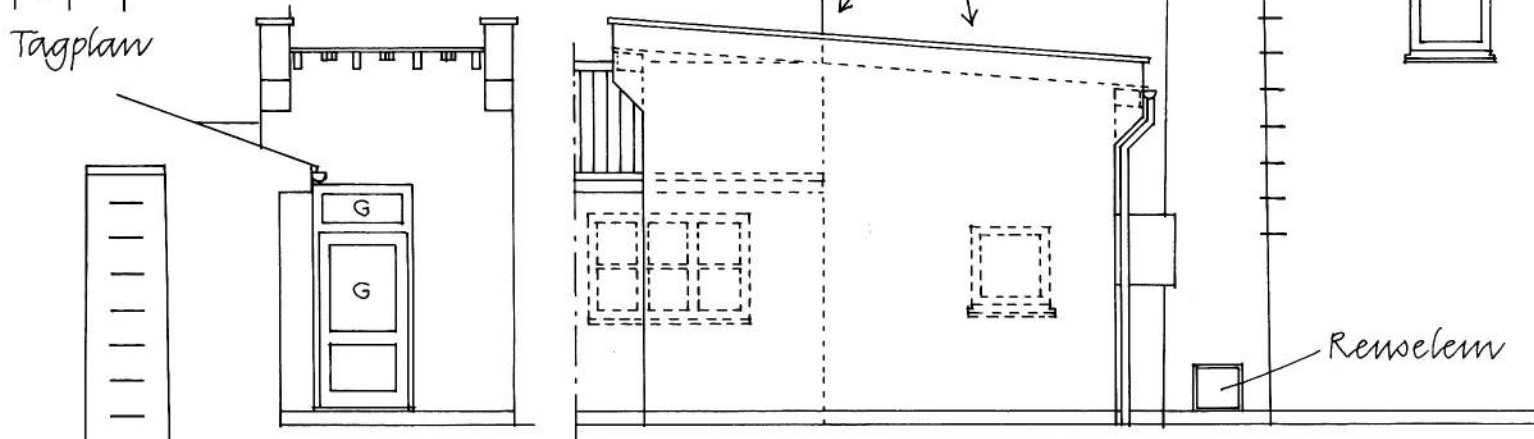
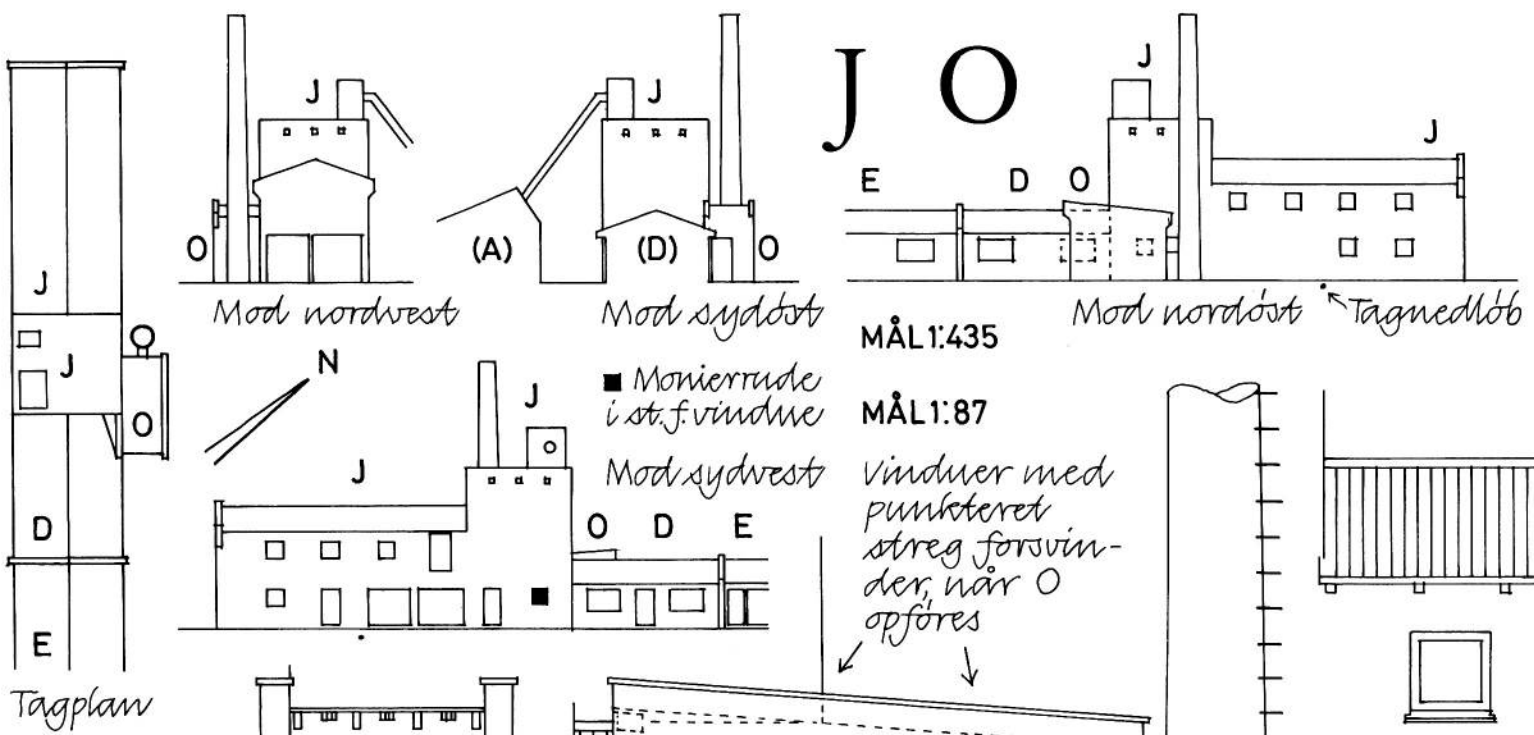


Syddstgavl

Nordvestgavl

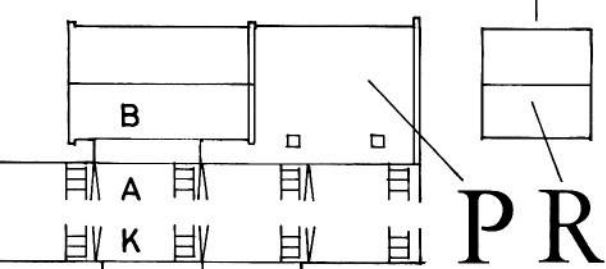


Dele af nordøstfacade



Facade mod nordvest

Udsnit af sydvestfacade

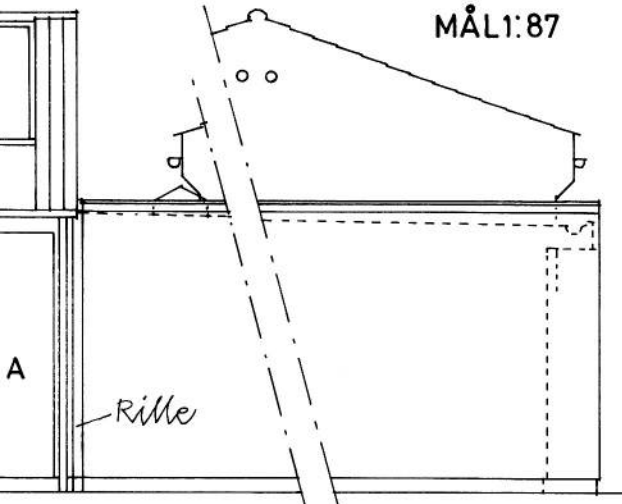


Q

Skematisk tagplan (bygningernes konturer)

MÅL 1:435

MÅL 1:87



P dele af nordøstfacade

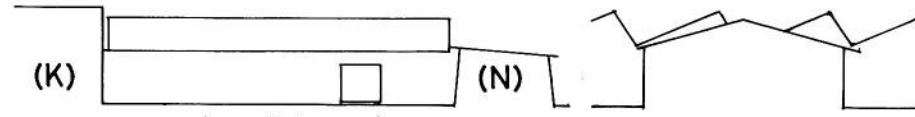


P nordøst

P nordvest

B

A

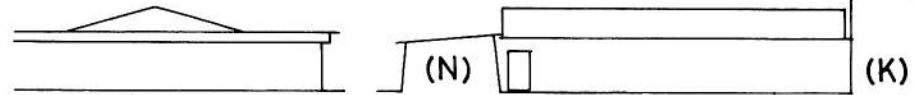


(K)

(N)

Q sydvestfacade

Q snit

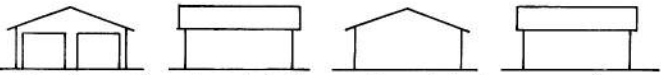


(N)

(K)

Q sydøstgavl over N

Q nordøstfacade



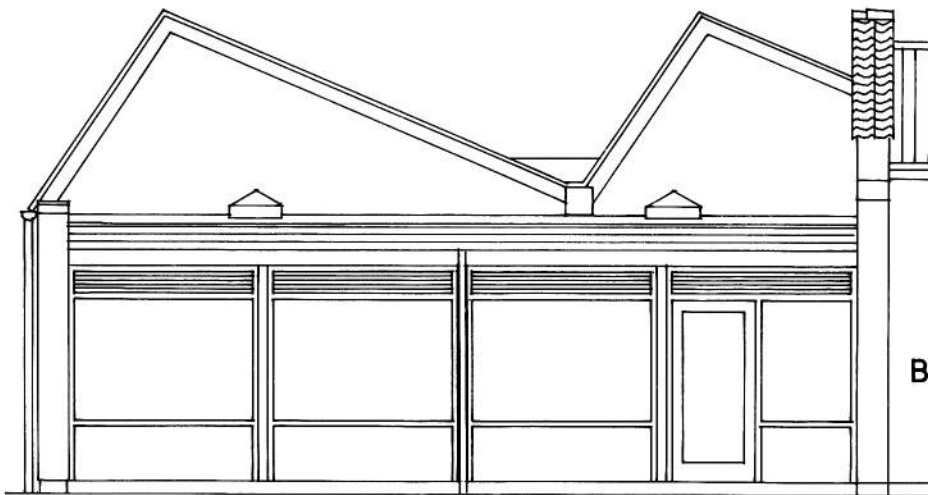
R

Sydvest

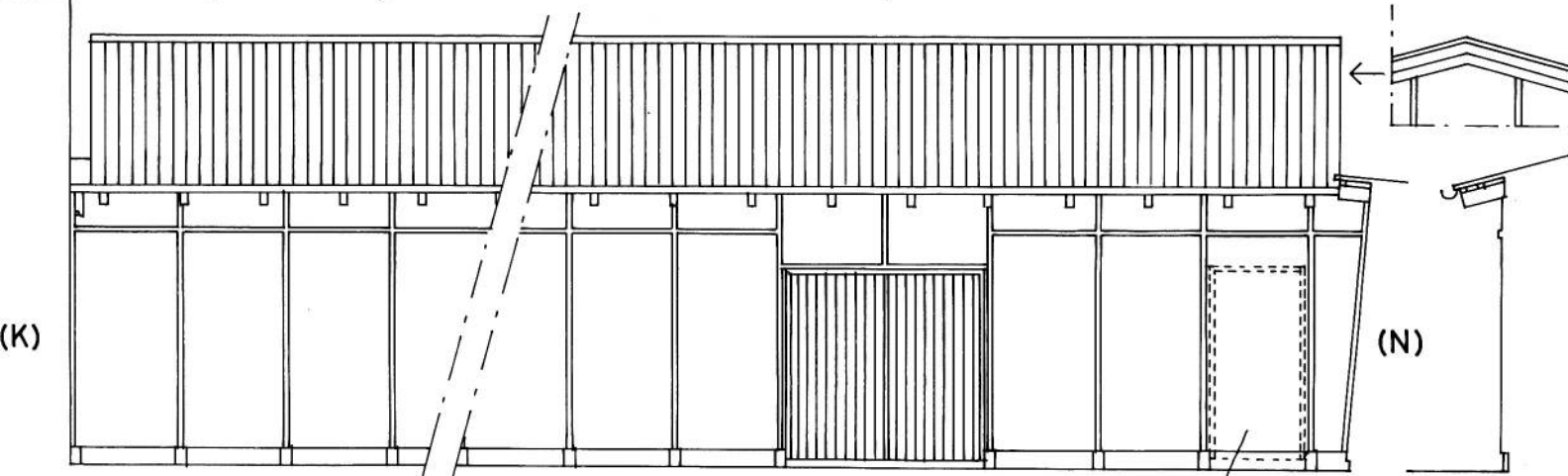
Sydøst

Nordøst

Nordvest



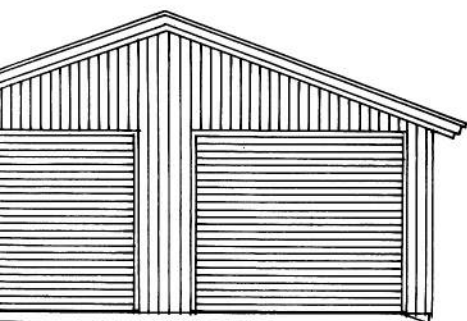
P nordvestfacade



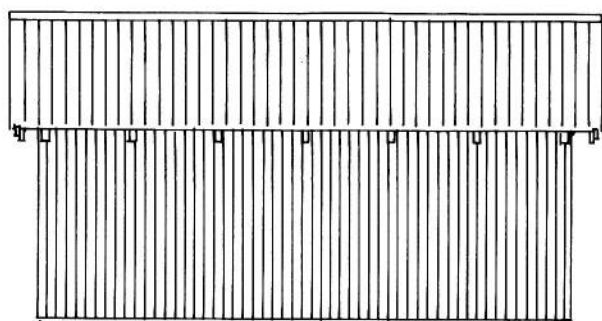
Q dele af sydvestfacade

Dør i modsat side

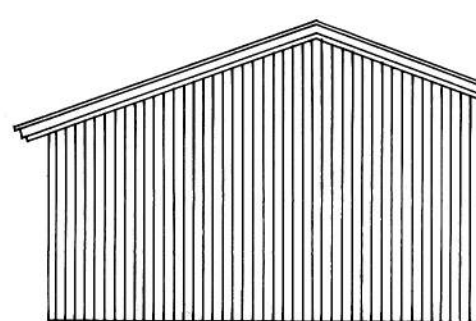
Q profil



R del af sydvestgavl



R sydøst og nordvest



R del af nordøstgavl

nal tegning mangler. Vægge som F. Med eller uden tagrender og nedløb, vælg selv! Beregnet for virksomhedsejernes personbiler, fordi det kniber med plads til indkørsel og garage på de kun 16 m brede parcelhusgrunde, hvis bageste del ses på beliggenhedsplanen.

VARIATIONSMULIGHEDER

Det er foran nævnt, at et hvilket som helst af de mange stadier fra 1952 til 1970 kan vælges som forbillede. Her skal omtales andre muligheder for variation, med det realistiske præg bibeholdt. Flere af dem kan bruges samtidigt.

1. Spejlvending, især hvor det giver en bedre tilpasning til de aktuelle forhold. Eneste særlige hensyn er, at ovenlys i shedtage bør vende mod nordøst, nord eller nordvest. Men dette har naturligvis kun betydning, hvis modellen skal bruges på et anlæg, som virkelig er orienteret efter verdenshjørner (de rigtige eller nogle for anlægget fastlagte).

2. Facademateriale og farvevirkning i øvrigt. Murværk kan være udført af gule sten i stedet for røde. Eller af gasbetonblokke. Og shedtagsbygningen kan have samtlige ydervægge udført af letbetonelementer (som oprindeligt planlagt). Udvendigt træværk kan males i andre farver end beskrevet.

3. Afkortning eller forlængelse af grund og vejanlæg uden ændring af hoveddispositionen.

4. Større bredde, altså forøget afstand mellem de to parallelle veje på grunden. Afstandsforøgelsen bør ske i spring på 6, 12 eller 18 meter, svarende til 1, 2 eller 3 shedprofiler.

5. Ændret udbygning. Fx bortfald af G, M og Q, eventuelt også N. Til gengæld gøres K større, dvs. føres 10, 20 eller 30 meter længere ind på grunden. (Dette svarer til den oprindelige idé).

6. Shedtagskonstruktionen benyttes til et helt andet fabrikskompleks, dvs. i kombination med bygninger andetsteds fra, såsom kontor, folkerum, varmecentral, ældre værkstedsbygning, evt. lager, garager, udstilling.

TIPS OM MODELLENS UDSTYRELSE

I de følgende afsnit afsluttes

artiklen med nogle bemærkninger, som forhåbentlig viser sig nyttige, når tegningerne skal omsættes til et modelanlæg. De angår finish, i bred forstand.

Hegn. Industrigrunde er meget hyppigt omgivet af et fx. 2 eller 2,5 meter højt hegn af trådflæt, ophængt på 4, evt. flere, bæretårde mellem T-jerns- eller betonstolper med 2-3 meters afstand. Øverst er der som regel 2 pigtråde, evt. anbragt på en skråt indadvendende forlængelse af stolperne. Ved betonstolper er evt. indadvendende forlængelse af jern. Hjørnestolper - efter behov også andre - støttes af en skråstolpe. Ved indkørsler holdes eller trækkes hegnet tilbage, således at portene ikke behøver at være bredere end de interne veje i sig selv. Portene udføres ofte af krydsafstivede rør- eller vinkeljernsrammer, monteret med trådflæt som selve hegnet, eller evt. med pressegitter, samt pigtråd eller spydspidser foroven. De hegnsstolper, hvorpå portene hænges, afstives med en eller flere skrå stolper eller udføres særlig kraftige. På de steder, hvor industribygningerne ligger med (som regel vinduesløs) facade i skel, udføres der naturligvis ikke hegn.

Friarealer. På ældre fabriksanlæg var der sjældent meget ubebygget areal, som ikke var befæstet og brolagt, asfalteret eller bare grusbelagt, med henblik på trafik eller uendørs oplagring. På de lidt nyere - og dem hører vores fabrik til - er der som oftest en arealreserve. I de fleste tilfælde er den udlagt som græsplæne, evt. med buskads på skråninger, hvor det er vanskeligt at komme til med en plæneklipper, samt hvor det i øvrigt måtte foretrækkes, fx. for lavirking. Der kendes også eksempler på, at et areal reserveret til senere bebyggelse er brugt midlertidigt til så forskellige afgrøder som kartofler og juletræer. Ved kontorindgang(e) og kantine er der ofte udført egentlige haveanlæg, således også i det aktuelle tilfælde.

Ud over de før eller senere med asfalt eller betonsten belagte vej- og parkeringsarealer bør man huske stiforbindelser med betonfliser eller i det mindste grusbelægning til de facadedøre, som ikke ligger direkte ud til vejene på grunden.

Patinerings. Gamle fabriksbygninger kan i høj grad være præget af tidens tand, som den nu gnaver. Selv på et industri anlæg påbegyndt i 1952 og uden særlig udtalt forurening vil de ældste

dele have mere patina end de yngre; det gælder navnlig tagene. Men virkningen bør absolut ikke overdrives, når man bygger rent model. Et vist "glat" eller "rent" udseende er i denne sammenhæng ganske realistisk, og det vil være forkert at "romantisere". Det kan man let overbevise sig om i nærmeste industriområde.

EL-belysning. Om udvendig belysning blot dette: Den lille møbelfabrik er ikke et af den slags industri anlæg, hvor hele det udendørs anlæg ligger badet i elektrisk lys efter mørkets frembrud. Vil man gøre noget ud af den udvendige belysning, er det realistisk at placere et enkelt armatur på en mast ved hver af de to indkørsler samt væglamper ved facadedørene eller i hvert fald de fleste af dem. Da fabrikken var ny, kom kun glødelamparmaturer på tale. Men inden ret mange år gik man næsten alle vegne over til lysrørsarmaturer, i hvert fald ved industri anlægs nye bygninger eller afsnit.

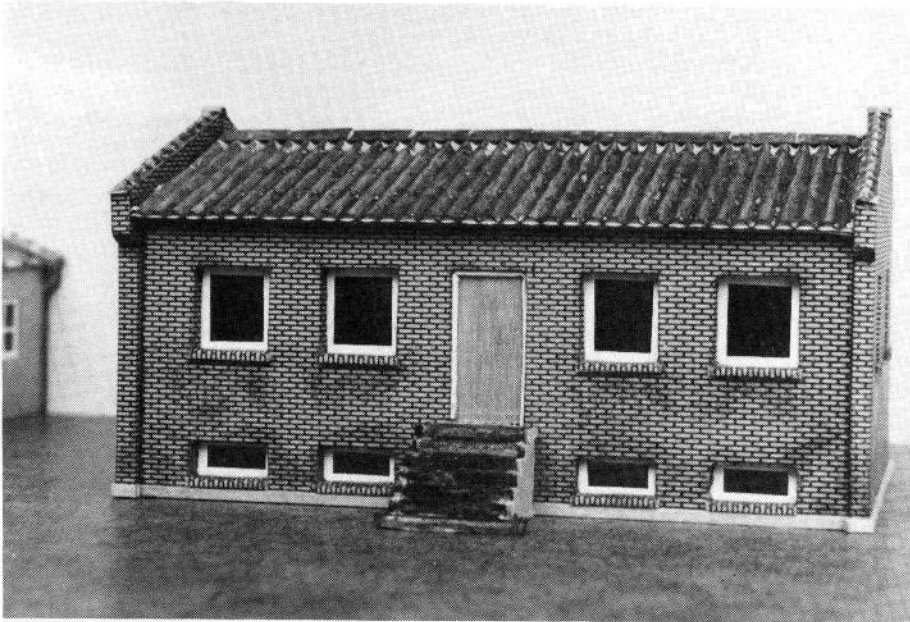
El-forsyning. For perfektionister skal det nævnes, at el-stik fra begyndelsen blev indført med 4-leder luftledning til en lille rørmast på fabriksbygningens nordlige hjørne. Forbindelsen videre til de andre bygninger er sket med nedgravet kabel, og selve stikket er muligvis også på et eller andet tidspunkt ændret til jordkabel.

Skiltning. Skiltning ved eller på industri anlæg varierer overordentligt i omfang og virkning. Man kan tænke sig alt lige fra et beskedent skilt med firma-navnet ophængt på eller ved fletværkshegnets porte til det størst muligt oplyste bomærke og/eller firmanavn på det mest iøjnefaldende sted. I det aktuelle eksempel vil det være den facade - evt. flere facader - af siloen, som er mest synlig fra adgangsvejen og eventuelle andre trafikårer i nærheden.



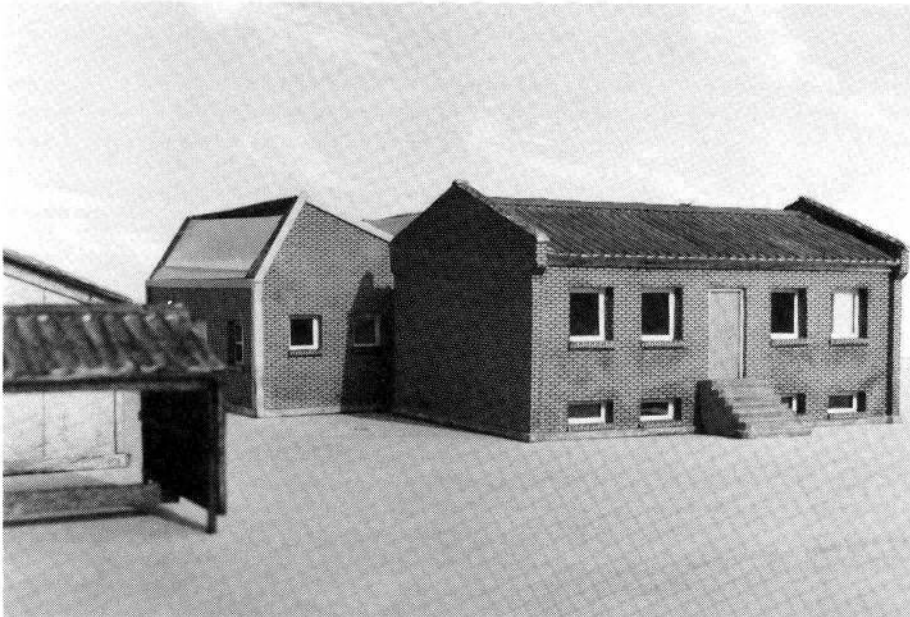
På Sporet har udsendt en nyt og imponerende katalog. Det koster kr. 45,- + kr. 9,- i porto. Trinbrætterne har udsendt ny prisliste samt nogle nye katalogblade.

FABRIKSANLÆG I BANEBY i MODEL



Bygningen af de enkelte bygninger i fabriksanlægget følger i store træk tilsvarende byggearbejder omtalt i artikler i tidligere numre af SIGNALPOSTEN. Vi har derfor ikke fundet, at det, i dette tilfælde, var nødvendigt at give en egentlig byggebeskrivelse.

Lad os starte denne lille fotoserie af Fabriksanlæg i Baneby med fabrikskompleksets bygning B. Det er nok den bygning eventuelle besøgende først ville stifte bekendtskab med. Den er bygget af krydsfiner, der er påklæbet hjemmefremstillet murstenspapir (et ark papir med murstenstryk fotokopieret over på et ark teglstensrødt papir), medens taget er småbølget bølgepap. Det skal bemærkes, at sålbænkene i kælderetagen ikke burde have været udført som mursten stående på højkant, men disse ville formentlig være støbt i beton. Endvidere skal det bemærkes, at indgangstrappen egentlig er fritbærende, og ikke massiv som billedet viser.



På foto nr. 2 ses fabriksanlægget fra nord-nordvest. Vi ser her lidt af virksomhedens cykelskur, bygning F. Her er til skurets tømmerkonstruktion anvendt 1 x 1 mm trælist, medens gavlene er beklædt med 0,8 mm krydsfiner, der er ridset som brædder og farvet med Carbolineum (men andet træbeskyttelsesmiddel kan naturligvis også bruges). Taget er også her af bølgepap med et lag karton under.

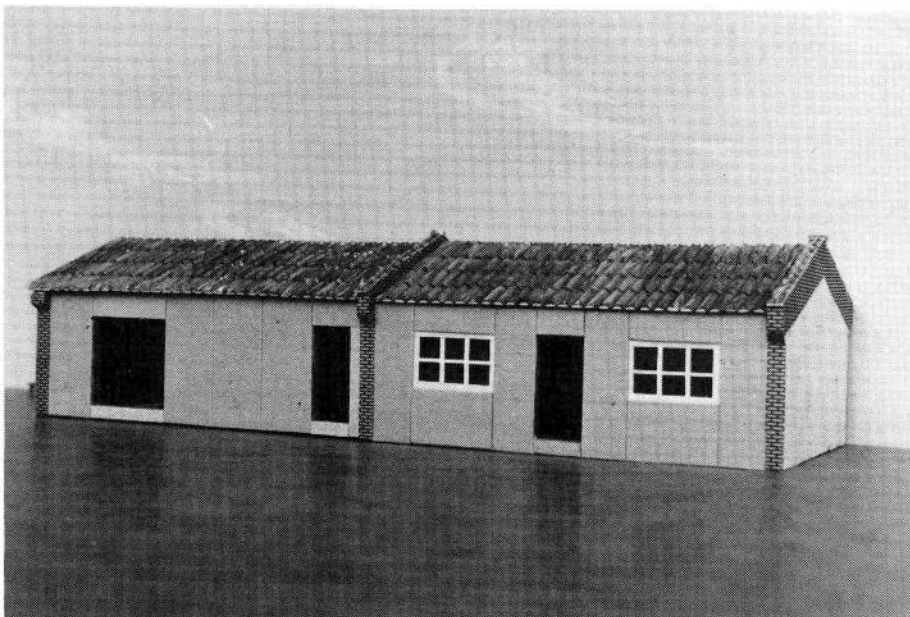
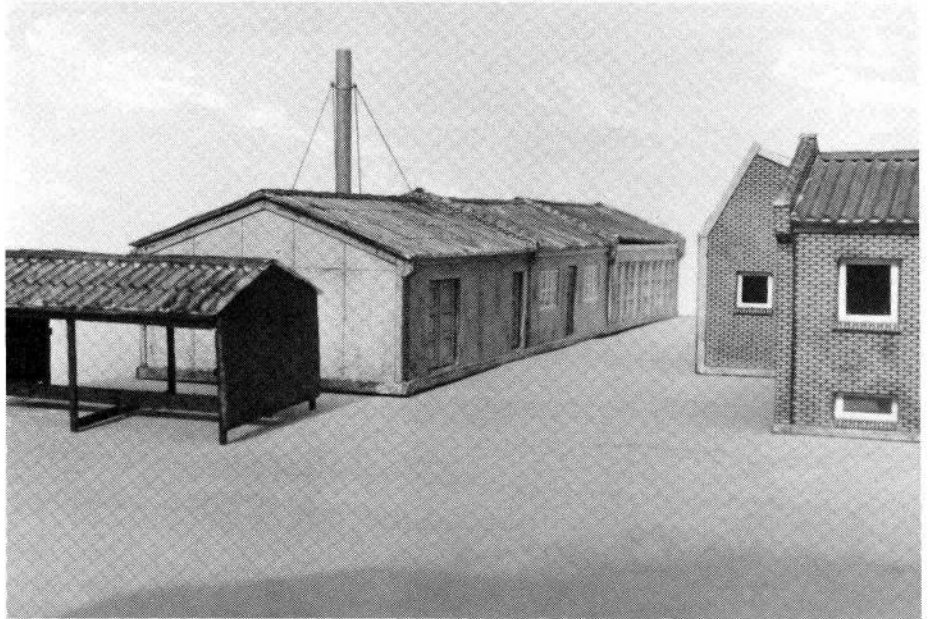
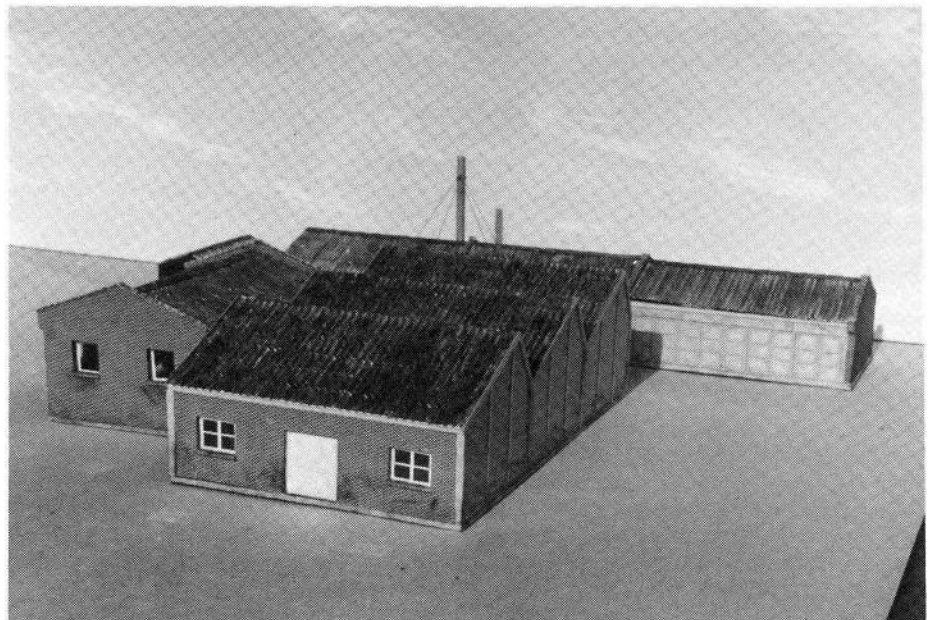


Foto 3 viser bygningerne C og D som de tog sig ud - set fra syd - under opførelsen. Igen er byggematerialet krydsfiner, men her er ydersiderne beklædt med tyndt gråt karton for at illudere eternitbeklædningspladerne. De udsavede finerstykker fra døråbningerne er påklæbet kartonstrimler for at illudere dørene. Tilsidst er de limet fast igen, dog en anelse tilbagetrukket i forhold til vægfladen. Eternittaget er småbølget bølgepap på karton.

Foto 4 viser de nu færdige bygninger, idet bygning E i mellemtiden er kommet til. Skorstenen på bygning C er en kuglepennepatron af Ballograftypen. I den øverste ende er loddet en lille strimmel dåseblik rundt om skorstensrøret. Herigennem og på tværs af røret er boret to 0,5 mm huller. Et lille stykke 0,5 mm kobbertråd er stukket igennem, og der er bukket et lille øje i hver ende som ophæng for de fire barduner.



På foto 5 er vi gået lidt til vejrs, og fabriksanlægget ses omtrent fra syd. Da virksomheden er beregnet til at blive "genopført" på klubanlægget i Albertslund, er bygning A, af pladsmæssige grunde, afkortet til tre fag. De store vinduesfag, der ikke kan ses på dette foto, er store stykker klart plast med vinduessprosser af aluminiumsmalet selvklæbende papir. Porten er senere farvet grøn med lidt Cuprinol.



Det sidste billede viser et hjørne af fabrikken efter "genopførelsen" på klubanlægget. I forgrunden ses hovedsporene til byens station, endnu uden vejbelægning mellem skinnerne efter et nyligt overstået sporarbejde. Lidt længere bagude (den lyse stribe) ses det læssespor, vi har ladet føre ind på fabriksområdet syd om bygning A. Måske anes det, at der er kommet hegn uden om fabriksarealet for at holde kvartarets "unger" og andre uvedkommende væk.

E.V.P.





MOTORMATERIEL 3/SKINNEBUSSE

af John Poulsen.

Udgivet af banebøger.

Format A 4b, 96 s., rigt ill.

Pris kr. 269,- i boghandelen.

Fortsættelsen i serien Motormateriel kom så - omsider. Jeg havde meget længe hørt rygter om "snarlig fremkomst", men havde efterhånden opgivet håbet om nogensinde at se den. Og jeg forstår det jo så godt: manglende tid, forringede økonomiske muligheder i samfundet o.s.v. sætter automatisk grænser for udfoldelserne.

Men nu er den her altså - i fuld blomst!

Der indledes med et afsnit om forløberne: Motoromnibusser på skinner med fin tekst, gode billeder og byggetegninger.

Næste afsnit hedder "Hilding Carlssons "rällsbuss" og "Hatteæskerne"s også fint illustreret.

"Skinnebusserne kommer til Danmark" fortæller bl.a. om Scandias licensaftale med tilhørende problemer og om de nye togs design.

Afsnittet "Skinnebusserne - en succes" fortæller skinnebussernes historie på danske privatbaner, og om de daglige glæder eller fortrædeligheder - stadig rigt illustreret.

Et afsnit "Scandia skinnebussernes konstruktion" gennemgår principperne for alle vitale dele, herunder også aptering og bemaling, hvorefter følger en gennemgang af samtlige serier med modelbyggetegning, data, mål og vægt, og med tilhørende fotos.

Et lille afsnit "'Outsider"-bivogne" fortæller om alle de små, lette (gamle) vogne, der blev ombygget til sammenkobling med skinnebusmotorvognene - pænt illustreret.

Endelig fortælles om "Videreudviklingen i Sverige", og "Brugtkøb af svenske stålskinnebusser" med tilhørende tegninger, fotos, dataoversigter o.s.v. og til allersidst findes en "Ejer-fortegnelse".

Jeg må tilstå, at jeg endnu ikke har nærlæst bogen (den kom faktisk efter dead-line!), men kan af det jeg har nået at studere kun anbefale min læser omgående at anskaffe den. Det kan kun være petitesser, der måtte mangle i en komplet opslagsbog om danske skinnebusser.

Hvis den ikke bliver udsolgt på rekordtid er der ingen retfærdighed til, mener

Holtrup

EN HALV FOROMTALE & EN HALV ANMELDELSE

Som det fremgår andetsteds i dette nummer, har det svenske modeljernbanefirma UGJ udsendt en model af en svensk Hilding-Carlsson skinnebusmotorvogn, type Yo1. Sættet er i HO (1:87), beregnet for 12 volt jævnstrøm og 2-skinnedrift.

Prisen for et samlesæt bestående af en umalet overdel med løse vinduer, motorbogie og løbebogie i samlesæt, vognbund samt to frontbagagebærere med ophæng, er ca. 850 kr. Tilsvarende overdel med plastvognbund, bogier, men uden motor (til ombygning til SP) omkring 550 kr.

Der kan endvidere hertil købes tagbagagebærersæt bestående af en tagbagagebærer og to stiger for 70 kr.

Lad mig for overskuelighedens skyld dele denne beretning op i to punkter, plastoverdelen og vognbund med bogier.

OVERDELEN

Den færdigstøbte plastoverdel er efter min mening særdeles nydeligt udført med fine detaljer så som kølgeritter og pladesam-

linger. Der er måske ikke så mange detaljer (som man efterhånden er blevet forvænt med), men det er simpelthen fordi de svenske skinnebusser synes at være mere "skræbete" end de danske. F.eks. savner man nok som dansker - ved første øjekast - synet af de karakteristiske sikker på taget, men sådanne var der ikke på de svenske skinnebusser, så det kan man derfor ikke bebrejde byggesættet.

I dette tilfælde var den modtagne overdel færdigmalet i de svenske gule farver med grønne litreringer og med indsatte vinduer. Yderligere var overdelen forsynet med to fine frontbagagebærere, der kan klappes op og ned, omend det kniber med at få dem helt ned i vandret stilling.

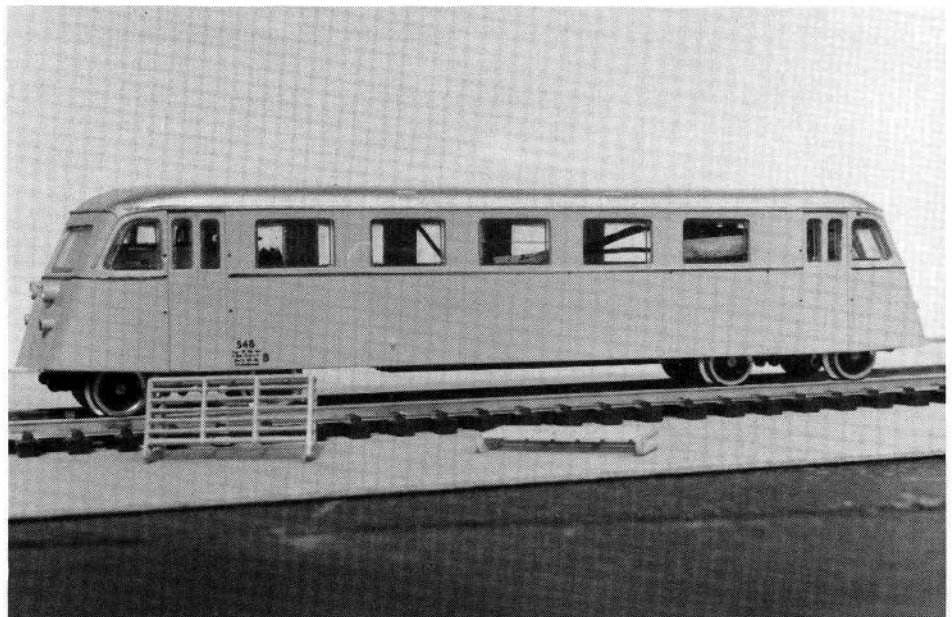
UNDERVOGGEN

Undervoggen bestod af en sort plastbund, der kan trykkes op i overdelen og sidder fast her med seks små tappe (eller rettere den skulle have siddet fast, men den havde lidt svært ved det). Endvidere voldte den leverede motorbogie en del problemer, og blev efter aftale med importøren udskiftet med en ny af en helt anden type. Problemerne blev nu ikke mindre af den grund.

Forelagt dette besluttede UGJ at gå helt væk fra de første motortyper (hvorfor jeg ikke mener at der er grund til gå nærmere i detaljer), ligesom det blev besluttet at erstatte plastbunden med en både kraftigere og tungere bund af hvidtmetal.

Valget af motor faldt på den motorbogie med Bühler-motor, som mange allerede kender fra de tid-

Den svenske skinnebus Yo1 inden ombygningen starter. Bemærk den fine frontbagagebærer.



ligere udsendte "Daddelæsker" (anmeldt i SP 18. årg. 1982, nr. 4, side 166, hvortil jeg også kan henvise). Så vidt jeg kan se, er der punkter i denne anmeldelse, der stadig er aktuelle. Motorbogie er stadig nem at samle, og den lille Bühler-motor bliver stadig temmelig varm ved fuld spænding, trods forsigtig smøring.

Til gengæld giver den også stadig skinnebussen en passende modelhastighed på ca. 65-70 modelkm/t i begge retninger ved 12 volt. Også med en bivogn (SP'er) tilkoblet.

Med den nye hvidtmetalbund er også støjniveauet ret lavt. På den nye bund er de seks små tappe, der holder undervogn og overdel sammen, også blevet forbedret, så samlingen nu virker solidere.

Alt i alt synes jeg, at der er kommet en rimelig god underdel ud af anstrengelserne, omend det hele i skrivende stund er ganske nyt, og den fremsendte underdel er et prøveeksemplar. Der sker således stadig (juni 1989) rettelser og/eller forbedringer.

Der fulgte ingen vejledning, beskrivelse eller tegning med. Jeg håber derfor, at importøren i det kommende samlesæt vedlægger lidt vejledning, så som smørevejledning, byggevejledning og evt. en tegning.

Samlesættet, som det kommer til salg i Danmark, er specielt beregnet for det danske marked. Man har f.eks. undladt at indsætte vinduer af hensyn til eventuel sprøjtemaling ved en fordanskning, som sættet er - synes jeg - særdeles velegnet til.

Det er måske lidt svært for mig at give en egentlig anmeldelse,

dels fordi nogle af delene er så nye, at de ikke er endeligt afprøvede, dels fordi jeg gennem det foranliggende hændelsesforløb - der egentlig startede med en anmodning om at foretage en anmeldelse - nok har været ret tæt tilknyttet projektet, hvilket også vil fremgå af dette nummers "Vi bygger".

På den anden side har næsten trekvart års "arbejde" med projektet og dermed samtaler med andre modelbyggere givet mig indtryk af, at den valgte motorbogie både har sine tilhængere og sine modstandere. Mine egne skinbussere har i det mindste kørt ganske pænt, såvel den gamle "Daddelæske" som den nye under de foretagne prøvekørsler.

Alt i alt mener jeg godt at kunne give følgende korte resume:

PLUSSER

Nydelig model af den svenske skinnebus med fine muligheder for ombygning til skinnebus med dansk udseende.

Fin modelrigtighed, omend vi måske ikke i Danmark har så meget glæde af det, hvis vi ombygger den.

Nem at samle.

Synes at køre udmærket ved både små og store spændinger.

Kører modelrigtigt ved 12 volt.

Lavt støjniveau.

Fin passage i små kurver (prøvet i kurver ned til 36 cm kurveradius uden problemer).

MINUSSER

Motoren bliver meget varm ved fuld spænding (12 volt).

Jeg savner at vognen ikke er forsynet med kobling til en even-

tuel bivogn. (UGJ har ikke fremstillet en sådan endnu, så derfor har man måske ikke ment at det var nødvendigt).

E.V.P.

Vi Bygger

OMBYGNING AF SKINNEBUSBYGGESÆT FRA UGJ

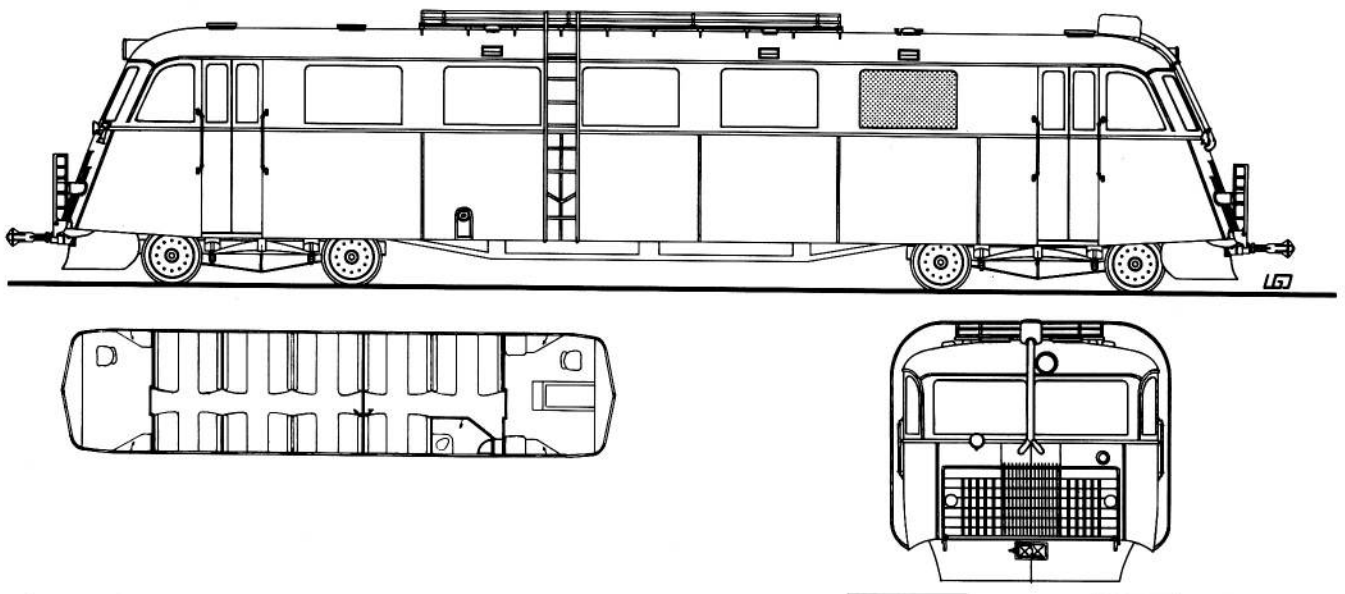
Det svenske modelbanefirma UGJ har i 1988 fremstillet (i samlesæt) en model af en svensk Hilding Carlsson-skinnebus, og som det nok er mange bekendt, var det netop denne vogntype, der blev grundlaget for de danske Scandia-skinbussere, der blev licensbygget i årene 1947 og 1952 til de danske privatbaner.

Det danske forlag **banebøger** har netop udgivet bogen **Motormateriel 3/Skinbussere**.

Begge de ovennævnte produkter er anmeldt ovenstående, og vi har benyttet lejligheden til at foretage en "fordanskning" af denne svenske UGJ-skinnebus bl.a. med hjælp i skinnebusbogen.

For at holde dette ombygningsarbejde inden for en rimelig sværhedsgrad, vil vi lægge ud med en fordanskning til en model af NPMB SM 1, se hosstående tegning.

Denne var Danmarks første egentlige skinnebus, som NPMB i begyndelsen (1945) lejede af Statens Järnväger (SJ), men købte i 1946. Her kørte den så - sammen



Tegning i 1:87 af NPMB SM 1.
Tegner: L.G. Jensen. Banebøger.

med sin bivogn NPMB SP 1 - helt frem til banens nedlæggelse i 1961, hvorefter de begge blev solgt til NFJ.

"FORDANSKNINGEN"

Fordanskingen tænkes at tage udgangspunkt i et af UGJ's samle-sæt, der netop leveres således med henblik på ombygning, og for at det ikke skal være nødvendigt at starte med at "ødelægge" en helt ny vogn.

Da vort forbillede til denne model jo netop er en svensk skinnebus, er de indledende arbejder ganske små, idet de indskrænker sig til - midlertidigt - at af-tage de to bagagebærere på fronterne. Når dette er gjort, kan vi - med forsigtighed - skære eller file de fire frontlygter af. Disse anvendes ikke i denne udførelse efter NPMB's overtagelse. Eventuelt heles arrene med f.eks. plastic-padding.

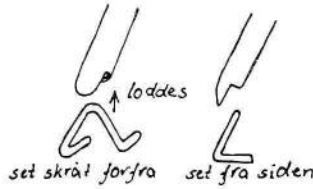
TAGUDRUSTNING

Vi kan nu gå igang med at montere de enkeltdele, som giver vognen de karakteristiske danske træk, og vi kunne f.eks. starte med det, for netop denne vogn, så karakteristiske luftindsugningsrør på fronten i motoren og det tilhørende luftfilter på taget.

LUFTINDSUGNING

Røret fra luftindsugningen ned ad fronten til motoren er fremstillet af 1,3 mm kobbertråd (installationsledning) og bukket i facon efter vognens front.

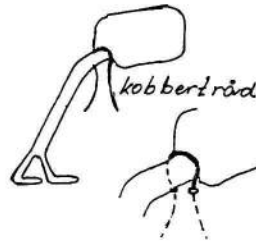
Luftrøret er afklippet udfor frontvinduerne underkant og filet halvt ned ca. 1-1,5 mm op på bagsiden (siden ind mod fronten). I dette hak er loddet en lille



gaffelforgrening af 0,7 mm kobbertråd.

Luftfilteret på taget er bukket af en lille strimmel dåseblek og loddet fast til luftrøret. Herefter er det fyldt op med plastic-padding og rettet til med en fil.

Det færdige rør er nu fastgjort til vognkassen, dels ved at de to gaffelender er boret ind i vognkassen og dels ved at røret er bundet fast til taget med et ganske tyndt stykke kobbertråd gennem taget umiddelbart foran luftfilteret.



Frontlanterne i taget er lavet af 2 mm messingrør, der er boret ind i taget og limet fast.

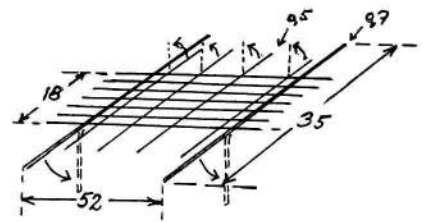
Bemærk, at lanternen i motoren ikke sidder i midten, men umiddelbart til højre for luftrøret, der følger vinduessprossen.

TAGBAGAGEBÆRER

Her kan enten anvendes den bagagebærer, der fremstilles af UGJ, med tilhørende stiger (disse dele må dog købes særskilt) eller vi kan fremstille dem selv.

Et eksempel på en sådan tagbagebærer kunne være: Bund af 54 mm lange stykker 0,7 mm kobbertråd, eller som i mit tilfælde 8 stk. 54 mm fladtrukket ståltråd (0,6 x 1,5 mm - fhv. spændebånd). Disse bundstaver er loddet på et stykke 0,7 mm kobbertråd i hver ende. De fire trådender af disse to stykker 0,7 mm tråd skal senere bukkes 90° nedad og stikkes gennem vogntaget, for dermed at holde bagagebæreren fast.

Fire stykker 0,5 mm kobbertråd er tilsvarende loddet fast under bunden af bagagebæreren og medens 0,7 mm trådene bliver bukket ned gennem taget, bukkes de otte 0,5 mm trådender opad for at virke som bærere for bagagebæreren rækværk (0,4 mm tråd).



STIGER

Stigerne er i mit tilfælde klippet ud i 0,3 mm messingplade i stigens bredde og længde. Der er derefter boret et 2,5 mm hul mellem hvert trin, og det overflødige materiale er filet væk med en lille fil.

VENTILATIONSLEMME

Disse saves eller klippes ud i 0,8-1,0 mm plade (her kan benyttes både karton, plasticard eller metalplade). Størrelsen på de fire lemme skal være 3,5 x 5 mm. Herefter limes de fast.

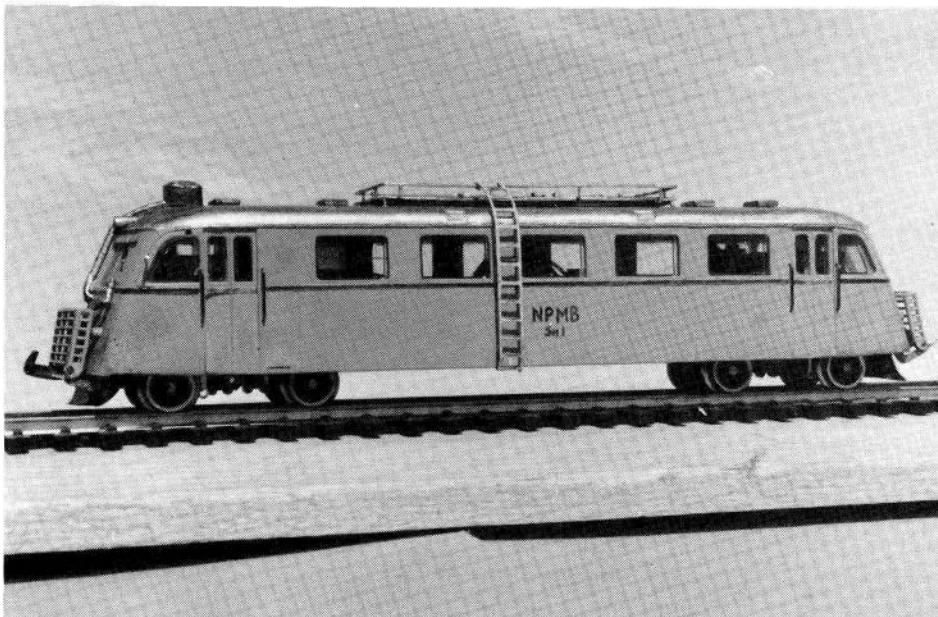
UDSTYR PÅ FRONT

LANTERNER

Ved overtagelsen fra SJ havde denne motorvogn to indbyggede lanterner under vinduerne, i hver ende (ligesom vor plastoverdel).

Disse lanterner blev på et tidspunkt afmonteret og erstattet af to små fritsiddende lygter i hver ende. Den ene af disse, den største, var beregnet for hvidt lys, medens den mindste (den højre set ind mod fronten) var beregnet for rødt lys (slutsignal).

Den store frontlygte er trykket op i kobberfolie således: Et søm er i den ene ende filet i facon som lygtehuset. Et lille stykke kobber/messingfolie lægges



Svensk Yo1 skinnebus efter endt ombygning til NPMB SM 1.

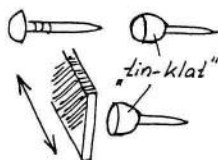
"SM"-overdel under ombygning til SP i lang udgave. Bemærk den hvide plastliste på vognsiden.

på en trækloids og bankes i facon med sømmet. Når faconen er opnået rettes forkanten til med en fil medens lygtehuset endnu ligger i den fordybning, der bliver dannet i trækloidsen under udbankningen.

Som lygtekrans og ophæng er et stykke 0,5 mm kobbertråd bukket som en ring med samme diameter som lygtehuset. Denne ring loddes nu på lygtehuset, medens enden af tråden bukkes bagud som ophæng.

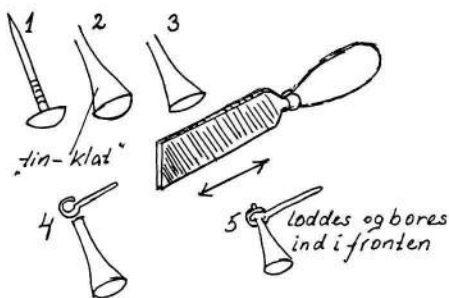


Den lille slutlygte er fremstillet af et lille messingsøm. Bag sømmets hoved er anbragt en lille klat loddetin. Når sømhovedet er filet fladt er lygten færdig og kan bores ind i fronten.



ADVARSELSHORN

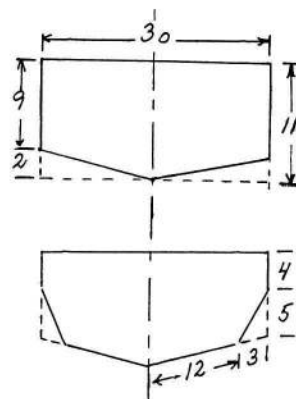
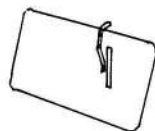
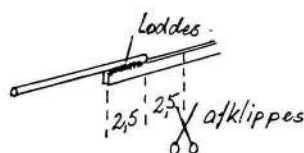
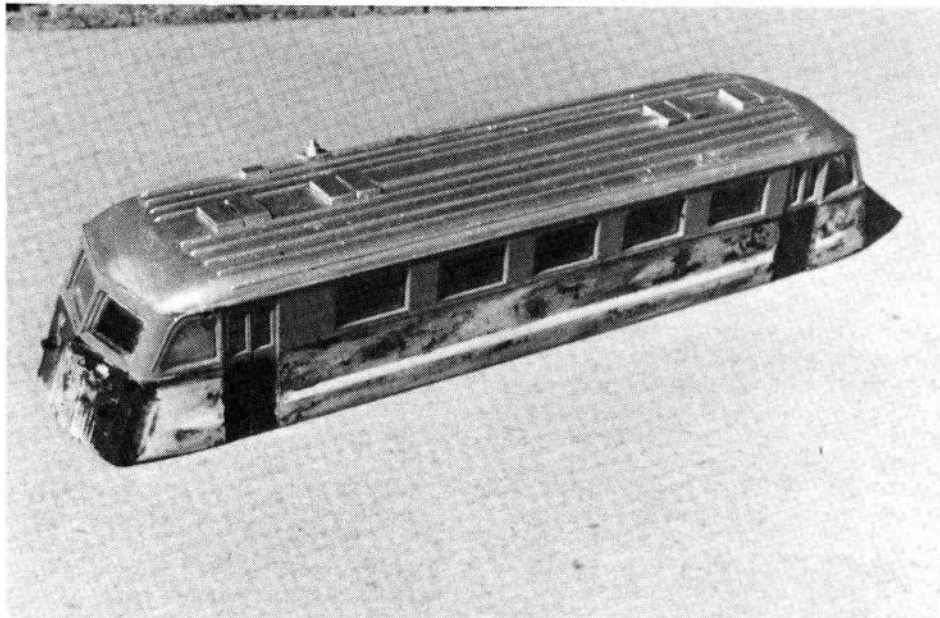
Også advarselshornet er fremstillet af et lille messingsøm efter samme retningslinier som slutlygten.



VINDUESVISKERE

Disse er fremstillet af 0,3 mm nysølvtråd. Et stykke på ca. 10-15 mm bankes fladt. Hertil loddes et andet stykke 0,3 mm tråd således, at det loddes fast på det flade stykkes kant, og således, at det overlapper med ca. 2,5 mm. Når de to stykker er loddet sammen, afklippes det flade stykke ca. 2,5 mm fra lodningen. Det fladtbankede stykke tråd er således ca. 5 mm langt, og skal nu illudere selve vinduesviskeren. Det runde stykke tråd bukkes nu i vinkel (næsten) og stikkes gen-

SM-overdel (og lidt af SP-overdel) med bogier. I forgrunden ses den nye hvidtmetaludgave af vognbunden



nem et lille hul over frontvinduet. Hullet bores eventuelt med 0,3 mm pianotråd i mangel af et 0,3 mm bor.

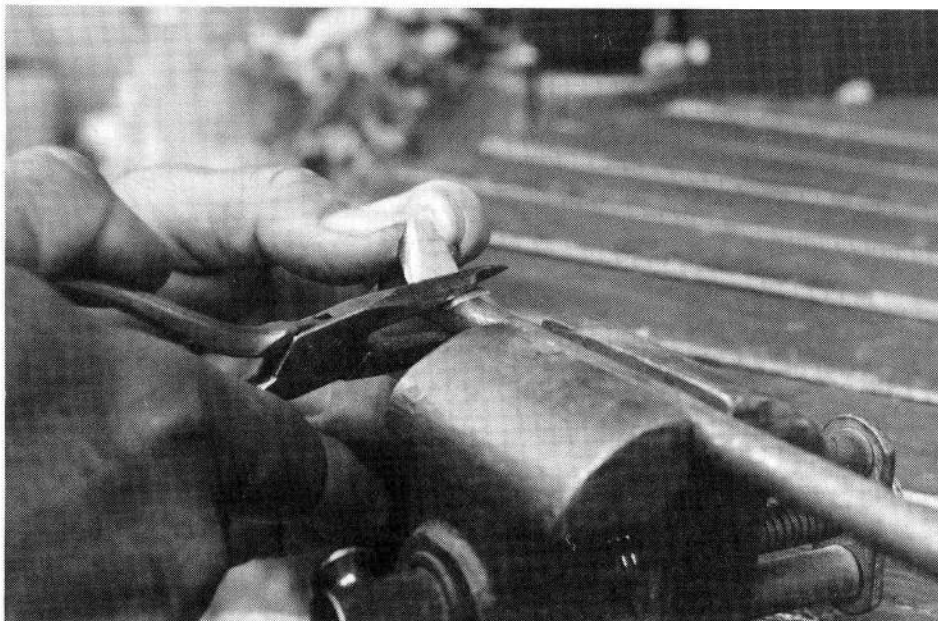
BANERØMMERE

Banerømmerne er udklippet af dåseblik. En plade udklippes f.eks. 30 x 11 mm. Herefter afklippes pladens to nederste hjørner idet der klippes efter en linie fra 2 mm over underkanten i siderne til underkanten i midten. Herefter afklippes yderligere to hjørner som angivet på skitsen, 3 mm fra yderkanten og 5 mm op så-

ledes, at der stadig er ca. 4 mm tilbage i den fulde bredde.

Banerømmeren gives nu et let buk langs midterlinjen svarende nogenlunde til den færdige vinkel. Rundingen på banerømmeren kan opnås ved bankning på et stykke tykt karton (hårdt underlag, der dog kan give lidt efter ved slag - et stykke linoleum el. lign. kunne sikkert også bruges). Et stykke 8-9 mm rundjern blev anbragt langs banerømmerens underkant og på dennes forside.



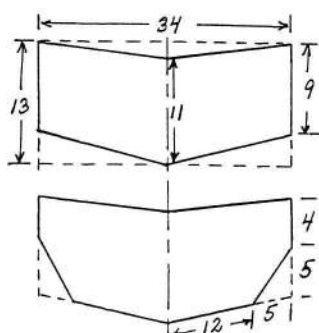


Herefter fik rundjernet et række lette hammerslag, først den ene halvdel (medens den anden stak ud over kanten af underlaget) og derefter den anden halvdel. Se dog tilsvarende punkt i næste afsnit.

Banerømmeren skulle nu passe indvendig mellem vognkassens sider (eventuelt med en lille smule individuel tilpasning), idet den "står" på ophænget for frontbagagebæreren. Herefter er den limet fast med 10-sekunders lim til såvel ophæng som til vognkassens sider.

En anden, måske lidt besværligere, men også lidt rigtigere banerømmer kan klippes efter stort set samme retningslinier. I dette tilfælde anvendes en dåseblikplade på 13 x 34 mm, der klippes som vist.

Når pladen er klippet til således, klippes yderligere to hjørner af ligesom i det første tilfælde og banerømmeren gives også her et buk langs midterlinjen.



Banerømmerens runding kan også her fås ved bankning, men yderligere facon kan også opnås hvis man f.eks. spænder rundjernet op i en skruestik, så en ende af jernet stikker ud. Nu lægger banerømmerens "svage" runding på jernet og trækkes op med en fladtang.

Også denne banerømmer limes fast - eventuelt efter en smule tilretning til vognen.

Som nævnt er den lidt rigtigere, fordi den går et par millimeter længere ind under vognkassen og kommer dermed nærmere bogiens hjul, men man må til gengæld her passe på, at den ikke kommer i berøring med bogierne.

Hermed skulle det egentlige byggearbejde være overstået, dog mangler evt. en kobling (trækrog). I mit tilfælde er anvendt en lille hjemmelavet krog, limet på fronten (indvendigt) og lige under frontbagagebæreren, eller den kan loddes på banerømmeren.

En sådan krog er benyttet af DAN-train til deres skinnebusmateriel.

MALING

Hvis ombygningen er foretaget med den fornødne forsigtighed, skulle det ikke være nødvendigt at foretage nogen egentlig ommaling af vognen, idet den - om det ønskes, og med lidt godt vilje - kan fortsætte som NPMB-model i denne farve. Dog fjernes den svenske litrering "548 mm" og vognen litreras "på dansk" NPMB SM 1 med grøn maling.

Denne farve anvendes også til at genopfriske det grønne "mavebælte". Skulle man eventuelt ønske at male vognen kan cremegul farve anbefales.

Taget males med aluminiumsfarve og patineres eventuelt til sidst med lidt sort og/eller rød(brun) tørfarve, medens banerømmerne males (post-) røde, men patineres med rød/gul tørfarve for at illudere en blanding af måske lidt rust, men måske mere støv.

Som tidligere nævnt, blev både denne motorvogn og den dertil hørende bivogn, NPMB SP 1, solgt til NFJ i 1961, hvor de blev ommalet til den almindelige røde skinnebusfarve med hvide "mavebælter".

Medens banerømmeren holdes mod rundjernet, klemmes med fladtangen. (se teksten).

Tegningen af NPMB SM 1, der ledsager denne artikel, bringes med tilladelse fra forlaget **banebøger** og er hentet fra den omtalte nyligt udkomne bog **motormateriel 3/skinnebusser**, hvortil jeg skal tillade mig at henvise, med hensyn til yderligere historiske udredninger.

OMBYGNING TIL DANSK SKINNEBUS

Vi har i flere tilfælde hørt, at vore byggebeskrivelser er for omfattende, for besværlige og/eller for "tekniske" og at de i høj grad har været henvendt til "metalfolket". Det er derfor rart, at vi denne gang kan bringe et ombygningsforslag, der fortrinsvis henvender sig til "plasticfolket".

Der er i artiklen nævnt en række enkelte ombygningsforslag. Disse kan foretages hver for sig, men det må bemærkes, at der ikke er tale om en pakkelsning, hvor man absolut skal tage det hele. Læs artiklen igennem og brug de punkter, der enten har netop din interesse eller som du mener at kunne magte, og glem de andre.

I almindelighed synes jeg selv, at der i dette tilfælde er tale om ret enkle og nemme ombygningsforslag, der, ét for ét, er til at overkomme, men som sammen til sidst giver et nydeligt og acceptabelt resultat.

Det skal samtidig bemærkes, at denne artikel ikke er for "millimeter-fanatikere". Det er og bliver en svensk overdel, som vi forsøger at få til at ligne en dansk Scandia-skinnebus, men "rigtig" dansk bliver den dog ikke. Med hensyn til tegningerne af Scandia-skinnebusserne, hvad enten det drejer sig om dem, der er bragt her i bladet, eller man har dem andet steds fra, må det bemærkes, at der ikke kan overføres mål direkte fra tegningen til den svenske overdel, men at mål må overføres fra et punkt til et andet på tegningen til de tilsvarende punkter på overdelen. Der er dog sjældent tale om ret store afvigelser, og ikke mere end at disse afvigelser er til at leve med.

Det skal endvidere bemærkes, at den største lighed opnås ved ombygning til skinnebusser af type I, d.v.s. dem, der blev bygget i årene omkring 1947. Disse skinnebusseres frontparti har størst lighed med det svenske forbillede, og hermed med vor modeloverdel, idet de begge har bagudhældende fronter (set fra siden har den svenske dog mest)

medens skinnebusserne af type II, der blev leveret i årene omkring 1952, har lodrette fronter under vinduerne.

Nu ikke mere snak - lad os se at komme igang.

SVENSK "SM" TIL DANSK SM

Den nemmeste løsning vil nok være (spøgefuldt bemærket) at gå direkte til sidste punkt, d.v.s. bemaling i danske farver, og så iøvrigt se bort fra eventuelle forskelligheder.

For den, der ikke vil lade sig nøje hermed, kan jeg foreslå følgende:

TAGUDRUSTNING

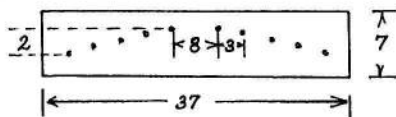
Ligesom ved ombygningen til NPMB SM 1, er der nogle punkter, der er fælles, og hvortil jeg af pladsmæssige årsager må henvise. Dette gælder f.eks. klargøringen, d.v.s. fjernelse af overflødige lanterner. Her må valget af forbillede være afgørende for hvilke lanterner, der skal fjernes, og hvilke der skal bibeholdes. Dette gælder også men hensyn til øverste frontlanterne, der enten er indbygget i taget (f.eks. et lille rør, der bores ind i taget), eller fritsiddende, hvilket også er omtalt under NPMB SM 1. I så fald skal de blot anbringes ved taget i stedet for under frontvinduerne.

Henvisningen til NPMB SM 1 må også gælde for luftfilteret, der i princippet fremstilles på samme måde, dog uden det udvendige luftrør, der på Scandia-skinnebusserne er indbygget i vognene. Filteret må enten limes fast direkte på taget (den nemme løsning) eller det fæstnes med to

små stykker kobbertråd ca. 1/2 mm over taget (den svære løsning).

SIKKER

Sikkerne på taget er i mit tilfælde fremstillet af 0,3 mm nylonline (fiskeline). Dette arbejde startede med fremstilling af en lille borelære. I et lille stykke metalplade (dåseblæk) f.eks. 7 x 37 mm bores en række huller (0,3-0,5 mm) svarende til de steder på taget, hvor sikkerne begynder.

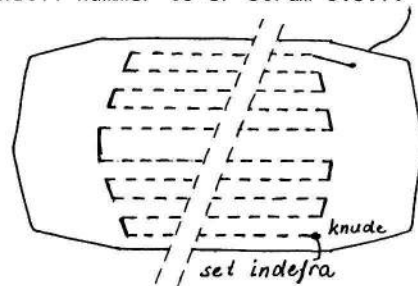


Hullernes placering skulle fremgå af vedstående skitse, men kan i korthed beskrives således: 32 mm mellem de to yderste huller, medens de to inderste bores med en indbyrdes afstand på 8 mm, men 2 mm forskudt. Mellem de to huller i hver side trækkes en linie og de øvrige tre huller bores i denne linie med en indbyrdes afstand på 3 mm. Borelæren bukkes herefter i facon som taget.

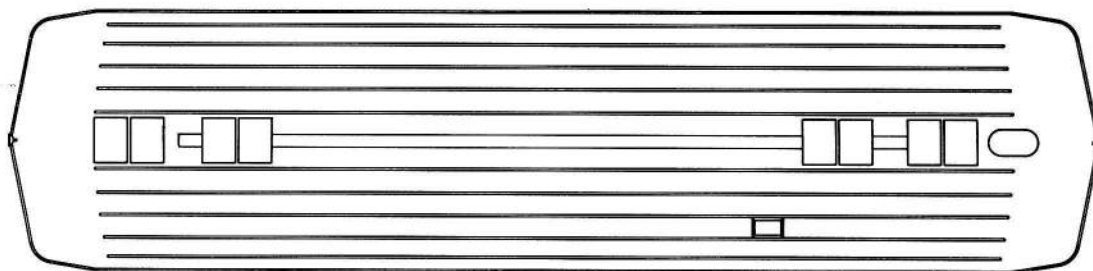
Denne borelære kan nu lægges på taget over dørene (nøjagtig placering, se de enkelte tegninger) og de 10 huller bores i hver tagende.

Ca. 1,30 meter 0,3 mm nylonline kan nu "sys" igennem alle hullerne, idet der startes inde fra i den ene ende af taget. Slå en knude på linen, så dens bageste ende ikke kan trækkes igennem det første hul, og sy så frem og tilbage på taget til alle ti sikkerer er på plads. Det vil nok være bedst at vente med at stramme "sytøjet" op - d.v.s. de enkelte

sikker - til alle sikkerne er på plads. Nu strammes sikkerne én ad gangen startende med den første (den med knuden på bagsiden af taget). Når den første sikker er strammet, holdes den strammet indtil nummer to er stram o.s.v.

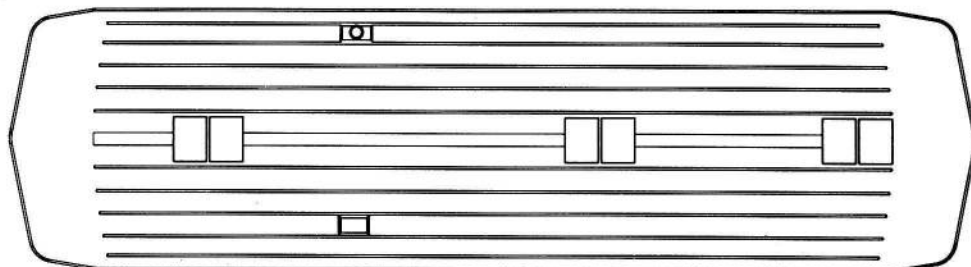


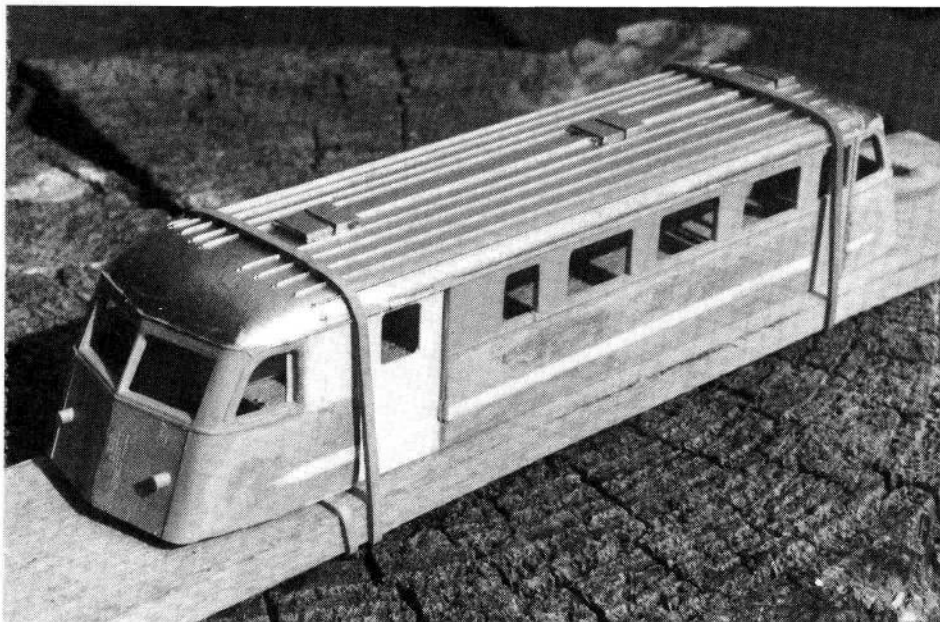
Når den sidste sikker er strammet, står man med en løs ende af nylonlinen på den indvendige side af taget. Enden kan nu holdes forsigtigt ned til tagets inder side og kan limes fast dertil med 10-sekunders lim. Man kan eventuelt bore et lille ekstra - et elvte - 0,5 mm hul nogle få millimeter fra sikker-afslutningerne. Herigennem stikkes den løse ende ud og medens linen stadig holdes stram, har man bedre mulighed for at lime det lille ekstra, sidste "sting" fast til tagets inder side.



Tagflade motorvogn serie 1 (motor-ende)

(bagage-ende) Tagflade kort bivogn m. bagagerum serie 1





Efter at limen er afhærdet skæres linens overflødige ende af udvendig med en hobbykniv. Dette lille hul med den afskårne line forsvinder helt når taget males.

Sikkerne kan nu limes fast til tagets overside med f.eks. 10-sekunders lim, der selv kan "flyde ud" langs linerne. Eventuelt trykkes de yderste ender af sikkerne ned f.eks. med en elastik medens sikkerne limes fast på midten af taget og bagefter limes så sikkernes yderste ender. PAS PÅ, at det ikke er elastikken, der bliver limet fast.

VENTILATIONSLEMME TAGBAGAGEBÆRER

Vedr. fremstilling af disse henviser jeg til NPMB SM 1, medens placeringen ses på den aktuelle tegning. Afstandsmålene må overføres med det fornødne forbehold. Se på modellen fra siden, ser placeringen rigtig ud i forhold til front, døre, vinduesprosser o.l., så må det siges at være rigtigt - i dette tilfælde. Tilsidst kan den brede midtersikke (1x2 mm plaststrimmel) limes på mellem ventilationslemmene.

VOGNSIDER

I modsætning til de svenske skinnebusser har de danske skinnebusser hvælvede vognsider under vinduerne. Det må her overvejes af den enkelte modelbygger om man har tålmodighed til at eftergøre disse sider på sin model. Jeg har gjort det på mine, men det er nok et stort spørgsmål om det færdige udseende retfærdiggør besværet med at lave det.

Man kan eventuelt nøjes med at afskære eller afslibe de markerede pladesamlinger.

I mit tilfælde er de buede vognsider imidlertid fremstillet således: En plasticard-strimmel

(færdigkøbt i hobbyforretning, 1x3 mm) er limet på vognsiden 4-5 mm fra vognkassens underkant. Denne strimmel bliver bestemmende for hvælvingens tykkelse, idet den benyttes som anlæg ved udfyldning med plastic-padding på begge sider af strimmelen. Påføringen af plastic-padding må enten begynde lige under "mavebæltet" eller hvis man foretrækker det, kan man udfylde hele fladen mellem mavebæltet og plastlisten. I så fald må man senere pålime et nyt mavebælte. Dette kunne måske nok være en lettere løsning, men jeg har ikke selv prøvet det. Her har man den mulighed, at man kan vente med at lime et nyt mavebælte på, til både det og vognkassen er færdigmalet.

Hvad enten man nu benytter den ene eller den anden metode, afsluttes med at afrette plastic-paddingen med en fil.



FRONTLANTERNE m.v.

Frontlanterner, slutlygter, banerømmere, håndbøjler o.l., se under NPMB SM 1, idet der må tages hensyn til udstyret på det valgte forbillede og den detaljeringsgrad, man ønsker.

Kobling kan eventuelt med fordel løses på samme måde som ved DAN-trains skinnebusser. Her er anbragt en lille krog umiddelbart under frontbagagebæreren og en tilsvarende lille udgave af en Märklin-kobling på SP'er og SB'er. Dette giver samtidig mulighed for samkørsel på klubanlæg.

"SM"-overdel under ombygning til SP i kort udgave med post/rejsegodsrum. De to elastikker holder sikkerne ned under pålimningen. Under vinduerne ses den hvide plastliste som indgår i den buede vognside.

SVENSK "SM" TIL DANSK SP I LANG UDGAVE

Der blev af Scandia fremstillet én lang SP af type I med vognkasse i samme størrelse og vinduesinddeling som SM'erne. Denne ene vogn blev leveret til OHJ.

Et større antal, 12 stk., blev leveret som type II-vogne, der jo, som tidligere nævnt, ikke er så velegnede som forbillede i vort tilfælde. De kan dog eventuelt anvendes som forbillede, hvis man er villig til at se bort fra forskellighederne omkring fronterne. Disse blev leveret til AHTJ, HFHJ, HHJ, HOJ, HTJ, LNJ (5 stk.), OHJ og SVJ.

Man kan på denne måde forholdsvis nemt fremstille sig en SP'er, da der ikke ved denne vogntype skal foretages større ombygningsarbejder.

Også i dette tilfælde vil jeg tillade mig at henvise til det tidligere omtalte, idet de enkelte punkter allerede er omtalt. Det drejer sig om fjernelse af frontlanterner, samt i dette tilfælde kølergitteret og beskyttelsesskinner bag frontbagagebæreren. Gitteret afskæres og afslibes og de resterende riller udfyldes med plastic-padding.

Når fronten er færdigbearbejdet og afslebet (undtagen de to små "puffer") fortsættes eventuelt med vognsiders buede underdele og tagudrustning, - sikker og ventilationslemme - som på SM.

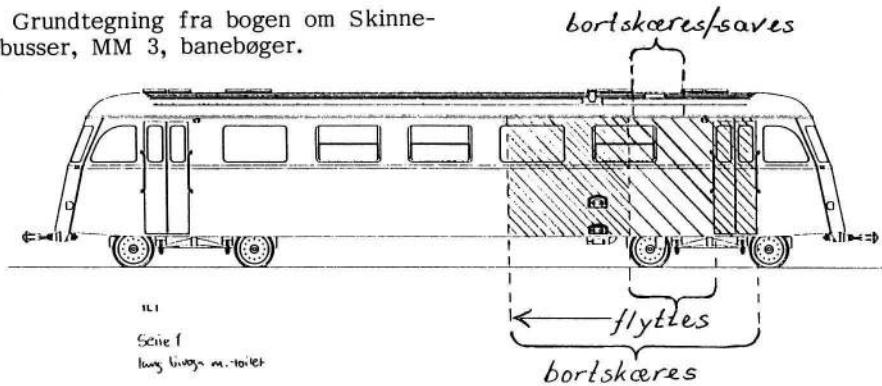
Forslag til kobling: En lille fiks udgave af en Märlinkobling el.lign., der kan koble med krogen på SM'eren.

SVENSK "SM" TIL DANSK SP I KORT UDGAVE

Langt den overvejende del af de leverede SP'ere var af den korte type med post/rejsegodsrum i den ene ende. Denne udgave er derfor nok den mest nærliggende opgave for en ombygning, men til gengæld også langt den sværeste fordi der både skal foretages afkortning af vognkassen, og der skal foretages ændringer på selve vognsiderne.

Ligesom ved ombygningen til lang SP afskæres frontlanternerne medens kølergitteret udspartles med plastic-padding og rettes til som tidligere beskrevet.

Grundtegning fra bogen om Skinnebusser, MM 3, banebøger.



AFKORTNING AF VOGNKASSEN

Vognen skal nu afkortes, hvilket kan gøres på flere måder, der vel alle kan være lige gode. Der skal derfor her - som vel iøvrigt i det hele taget - kun beskrives hvordan jeg har gjort det.

Først er der skåret eller savet 49 mm væk af begge vognsider i toiletenden (se skitse) fra ca. 1 mm inde i fjerde vindue til og med dobbeltdørene. En del af dette stykke skal imidlertid genanvendes, og derfor bortskæres dørene i stykkets ene side og 24 mm i dets anden side. Der er således bevaret lidt over 5 mm af det, der engang var femte vindue.

Dette resterende stykke vognside rettes nu til med en fil således, at det lille toilet-/fyrrumsvindue der nu fremkommer, når stykket sættes sammen med den store vognside, bliver 6 mm bredt. Når dette er tilfældet limes stykket fast til vognsiden. Husk at gemme de afskårne sidestykker og døre. Disse males eventuelt samtidig med vognkassen og henlægges på den skrotbunke, der næsten altid var at finde bag den pågældende banes remise eller værksted.

Imidlertid skal vognkassen (vogntaget) også afkortes ca. 10 mm, hvilket jeg har gjort på et sted ca. 25 mm fra vognenden som det fremgår af skitsen. Det er gjort på netop dette sted for at få samlingen af taget til at ligge ca. midt over udskæringen i vognsiden, og derved opnås (tror jeg) en bedre mulighed for afstivning af vognkassen end hvis afkortningen var sket i direkte fortsættelse af et af savsporene i vognsiden (mindre risiko for at vognkassen bliver svajrygget).

Som nævnt skal afkortningen være 10 mm, men for en sikkerheds skyld vil jeg foreslå, at man nøjes med at afskære ca. 9 mm i

første omgang, således at der er 1 mm til afretning og tilpasning med en fil. Efter sammenlimning af taget forstærkes dette på undersiden med en lille plade af plasticard under sammenlimningen.

Når såvel afkortning af taget og indlimning af det tidligere omtalte lille stykke vognside er foretaget, skulle der nu være et "hul" i vognsiden på 21 mm. Dette hul udfyldes med et stykke plasticard f.eks. 24x30 mm. Dette stykke skal siden hen være det, der illuderer skydedøren, og man må derfor nu beslutte sig for - hvis det ikke allerede er sket - om det skal være en model med eller uden vindue i skydedøren. I givet fald udskæres dette vindue inden stykket limes fast.

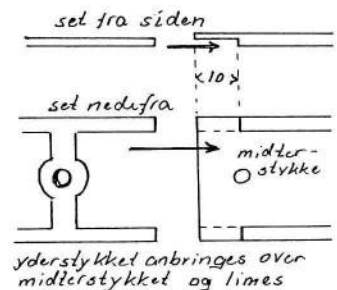
Når dette stykke er limet fast, med eller uden vindue, limes et (eller to, afhængig af materialetykkelsen) stykke plasticard 8x23 mm fast mellem "skydedøren" og frontstykket, medens der under skydedøren limes et stykke 0,5 mm plasticard i dørens bredde og 4 mm højt for at illudere vognbunden.

Eventuel runding på vognsiderne under vinduerne foretages som tidligere beskrevet. Det samme gælder sikker og ventilationslemme på taget.

VOGNBUNDEN

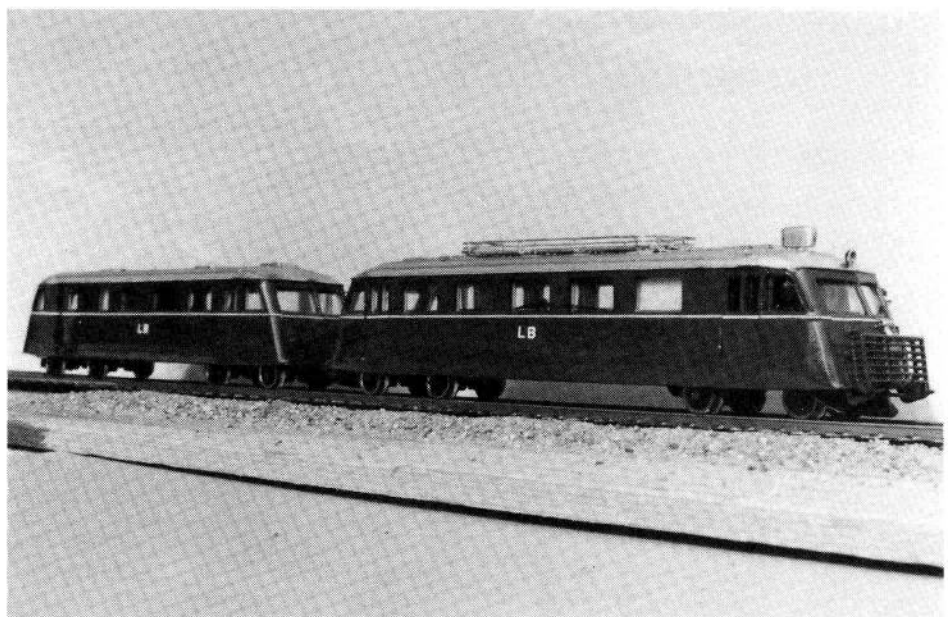
Når vognkassen er færdigsamlet, malet og vinduerne er sat på plads (efter fornøden tilpasning) må også vognbunden afkortes 10 mm ligesom vognkassen. Også i dette tilfælde kan dette gøres på flere måder, således at forstå, at de 10 mm kan bortskæres flere forskellige steder, omend det skal ske i samme ende af undervognen som den tilsvarende afkortning af overdelen af hensyn til de seks små tappe, der holder undervognen på plads.

I mit tilfælde har jeg afkortet undervognen ved at skære de to "vanger" over lige udenfor den store midterplade. På denne midterplade er skåret og filet 10 mm væk af de tilsvarende vanger. Nu kan undervognen igen samles og limes sammen, idet de to løse vangeender limes på midterpladen, der hvor de 10 mm blev fjernet. Undervognen er på denne måde blevet 10 mm kortere uden at blive egentlig svagere, idet der ved denne metode er blevet 10 mm overlæg.



BEMALING - FARVER

Medens skinnebusserne, trods deres indbyrdes variationer, var ret ens i vognkassens udseende, så var der til gengæld adskillige variationer i deres bemaling.



Det færdige skinnebussæt. Selv om vognene er forsynet med ejendomsmærke, ses det tydeligt, at der "mangler" noget, d.v.s. litreringsen "SM 1". Der er bestræbelser i gang for at få lavet et ark skinnebuslitreringsen - tiden må vise om det lykkes.

Som de fleste sikkert husker fra dengang skinnebusserne kørte dagligt, eller har set på fotografier af dem, var langt hovedparten røde, med cremefarvet eller hvid midterstribe ("mavebælte"). Rød - d.v.s. lige fra blank postkasserød, over vinrød, karmoisinrød til mørkerød. De virkede som regel nymalede og næsten altid nyvaskede med klare rene farver, men til trods for at de fleste privatbaner passede og plejede deres små "lyntog" efter alle kunstens regler, ja så blev deres skinnebusser også angrebet af solens lys og tidens tand. Det kan derfor være svært så mange år efter at sige nøjagtigt, at en skinnebus havde netop den farve.

Variationer fra den rød/creme eller rød/hvide sammensætning var rød med gul midterstribe og litreringer, der som regel har samme farve som midterstriben (f.eks. VGJ), mørkerød med sort mavebælte (ØSJS) og Ålborg privatbaners skinnebusser, der efter nogle år med sammensætningen rød/creme gik over til rød/sort.

Går vi herefter til de lidt større afvigelser, kan vi passende starte med denne artikels første vogn, og dermed NPMB. Her var farverne lysgul-creme med grøn midterstribe (som ved SJ) medens Kalvehavebanen (KB) enten benyttede samme farver eller måske en lidt mere gul nuance, også med grøn midterstribe.

HFHJ malede sit materiel med gul-cremefarvet overdel, mørk rød (karmoisinrød) underdel og lys blå midterstribe, her dog med hvide litreringer.

LNJ's skinnebusser var sølv-broncerede med rød midterstribe og litrering, medens OHJ og HTJ begge havde sølvbroncerede overdele og farvede underdele. OHJ benyttede i de første år blåt til deres vognes underdele og fra ca. 1952 rødt, medens HTJ hele tiden benyttede sammensætningen sølv/rød. På begge baner benyttedes de pågældende herreders våbenskjold som dekoration på vognsiden, ligesom man havde en ganske smal gul staffering umiddelbart under mavebæltet, der var sølvfarvet som overdelen. Også litreringerne var her gule.

I Jylland var HP's skinnebusser malede i en orange farve med cremefarvet midterstribe.

Til alle disse forskelligheder kom forskellige typer litreringer. Ved f.eks. LNJ, HHGB, HP, MFVJ, TKVJ, VLTJ og Horsensbanerne anvendtes forskellige typer vingehjul som en del af litreringen. Andre baner skrev banens navn fuldt ud, f.eks. VVGJ, OHJ og GDS, som dog også på et tidspunkt kun benyttede banens forkortelse.

Endelig var der de baner, der nok benyttede standardbogstaver,

men i andre farver f.eks. gul (VGJ) eller grøn (NPMB og KB) ligesom de pågældende vognes midterstriber.

UDFØRELSE

Da der jo i dette tilfælde gerne skulle være tale om en let opgave, besluttede jeg, at bemalingen skulle forsøges foretaget med en ganske almindelig dåse spray-maling. Derfor gik turen til den lokale farvehandler, der bl.a. kunne byde på adskillige røde farvenuancer af forskellige fabrikater.

Til mine LB-vogne faldt valget på en dåse nærmest postkasserød Dyrup "MISTRAL", rød, blank nr. 651. Dette valg blev dog også foretaget for at bruge et fabrikat jeg formoder kan købes over det meste af landet.

Efter at taget er afdækket udvendigt og vinduerne indvendigt med afdækningstape, er vognkassen så malet på normal vis i henhold til brugsanvisningen på dåsen. Husk eventuelt at grundmale først, måske især hvis der er brugt plastic-padding på siderne samtidig med den omtalte hvide plasticliste. I så fald kan der fremkomme en ret stor farveforskel mellem den mørke plastic-padding og den lyse plasticliste, der kan ses gennem flere lag af den røde dækmaling. Vær især opmærksom på, at vognsidernes farve inden bemalingen, har en meget stor indflydelse på den endelige farvenuance.

Midterstriben kan nu enten uden videre males i den aktuelle farve, eller man kan foretage en forsigtig afskrabning af den røde maling. I det sidste tilfælde vil den hvide maling til midterstriben dække meget nemmere, og er man eventuelt så heldig, at forbilledet er en af skinnebusserne med gul midterstribe, ja så er arbejdet muligvis allerede overstået med afskrabningen.

Midterstriberne på dørene er i mit tilfælde selvkøbende papir, malet i den aktuelle farve og skåret i tynde strimler.

Taget er malet med aluminiumsmaling. Hvis man ikke ryster for meget på hånden, kan man med de sidste rester af aluminiumsfarven i penselen forsøge at male den øverste kant af kølgeritteret henholdsvis beskyttelseslisterne bag frontbagagebæerne. Her bør man eventuelt lige give området foran køleråbningen lidt sort mat maling inden man "sølvbroncerer" gitterets overkant.

Sort mat maling bruges også til banerømmen og til hjulenes ydersider ligesom begge dele evt. patineres med rustrød tørfarve.

Da der i denne artikel ikke er tale om beskrivelse af en enkelt vogn, men vel noget i retning af 160 vogne tilhørende et stort antal privatbaner, er det vist umuligt at foretage en tilbundsående beskrivelse, der kan benyttes til samtlige forskellige vogne.

Derfor vil jeg, til trods for, at dette ikke er en boganmeldelse, alligevel tillade mig at henviser til skinnebusbogen. Heri finder du - foruden nærmere beskrivelse af farver og litreringer - svar på en mængde af alle de spørgsmål der uvægerligt melder sig under arbejdet. IKKE om det egentlige modelarbejde, men om alle de andre spørgsmål, der melder sig efterhånden som man får interesse for skinnebusserne i almindelighed. Iøvrigt vil jeg næsten vove at påstå, at har man først anskaffet bogen, får man interessen, blot ved at begynde at læse i den. Man lægger den simpelthen ikke væk før den er læst.

AFSLUTNING

Jeg må nok indrømme, at da jeg begyndte arbejdet med at fordanske den svenske skinnebus til en dansk SCANDIA-skinnebus, og så på den svenske overdel, ja, så havde jeg mine store tvivl, om det kunne lade sig gøre. Imidlertid kan jeg nu, hvor vognene er færdigbyggede, konstatere, at det vist er lykkedes at få et dansk skinnebussæt ud af det. Jeg er ærligt talt overrasket over, hvor godt det ligner, og har haft den glæde, at mange andre også har sagt det - **frivilligt!**

Jeg håber at også de vedstående fotos vil vise det.

E.V.P.

Vi har her på SP med største interesse fulgt dette byggesæts udvikling. Og vi har ventet og ventet på oplysninger om, hvornår og hvor vore ivrige læsere kunne erhverve dette.

Endnu i skrivende stund må det siges, at byggesættet stadig ikke er helt færdigudviklet, og forhandlingerne om forhandlernet og andre praktiske forhold er stadig ikke afsluttet. Det seneste vi har hørt er, at problemerne vil være løst "først på efteråret" - et noget udflydende begreb.

Den danske "kontaktmand", John Hansen, Ålsgårde, har erklæret sig villig til at svare på eventuelle spørgsmål herom. Hans telefonnummer er: 42 10 90 09.

Red.

KLUBNYT

MODELJERNBANEKLUBBEN HØ

Referat af generalforsamlingen i modeljernbaneklubben HØ, den 29. marts 1989.

Til dirigent blev valgt Bent Størnøse der konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet.

Formanden indledte sin beretning med at konstatere, at dette år har været det bedste inden for de sidste 3-4 år, da aktiviteterne har været mange. Opbygningen af borde i lokale 2 er færdig og sporlægningen til den nye Dalum station samt underbygning til dobbeltsporet er påbegyndt. I lokale 1 er der blevet mødelokale og på Guldborg færge er der lavet et midlertidigt sikringsanlæg. Desuden arbejdes der på en køreplan samt nogle ure.

En af grundene til det gode resultat har været nedsættelse af projektgrupper, som har vist sig at fungere godt.

En af de store opgaver i 1989 er klubbens 40-års jubilæum den 16. november. I den anledning afholdes DMJU's årsmøde hos os. Bestyrelsen vil komme med et oplæg, således at det kan diskuteres i klubben. Selve jubilæet vil blive festligholdt så nær dagen som muligt. Der tænkes på et aftenarrangement med damer. Bestyrelsen foreslår nedsat en festkomite bestående af: Hans, Per, Bo og Henrik.

Som det fremgår af ovenstående, er der arbejdsopgaver nok, bl.a. med Dalum station som gerne skulle færdiggøres så meget, at den kan benyttes som ny endestation.

Med hensyn til indkøb af bøger har der ikke været nogen henvendelser om ønsker til anskaffelser, men bestyrelsen har indkøbt nogle forholdsvis få titler.

Vi har et problem med vores før så herlige pølsebord, som enten på grund af besparelser eller efter pølsemandens forsvinden er ophørt med at fungere. Der kan her opfordres til, at et af medlemmerne vil påtage sig det tunge hverv, som foruden at give anledning til socialt samvær giver mange penge til klubkassen.

Klubben har igennem de senere år haft en mindre medlemstilbagegang. Det opfordres derfor til at være aktiv for at skaffe nye medlemmer til klubben.

Tidssidst takkes alle for et dejligt modeljernbaneår, med øn-

ske om et aktivt og godt jubilæumsår.

I forbindelse med formandens beretning kom Bo med forslag til at få nye medlemmer ved at holde åbent hus, men dette havde ingen interesse.

Poul oplyste, at der var fejl i tre årstal i regnskabet for 1988, hvorefter dette blev godkendt.

Følgende blev valgt til bestyrelsen:

Formand: Henrik Borgen
Kasserer: Povl Kjær-Larsen
Best.medl. Allan K. Jensen
Best.medl. Hans Schöntal
Best.medl. Henning Wachter
Suppl. Martin Riis Christensen
Revisor: Bent Størnøse.

Kontingentet skal stige fra 1990 til 40 kr. pr. måned. Indskud stiger tilsvarende medens

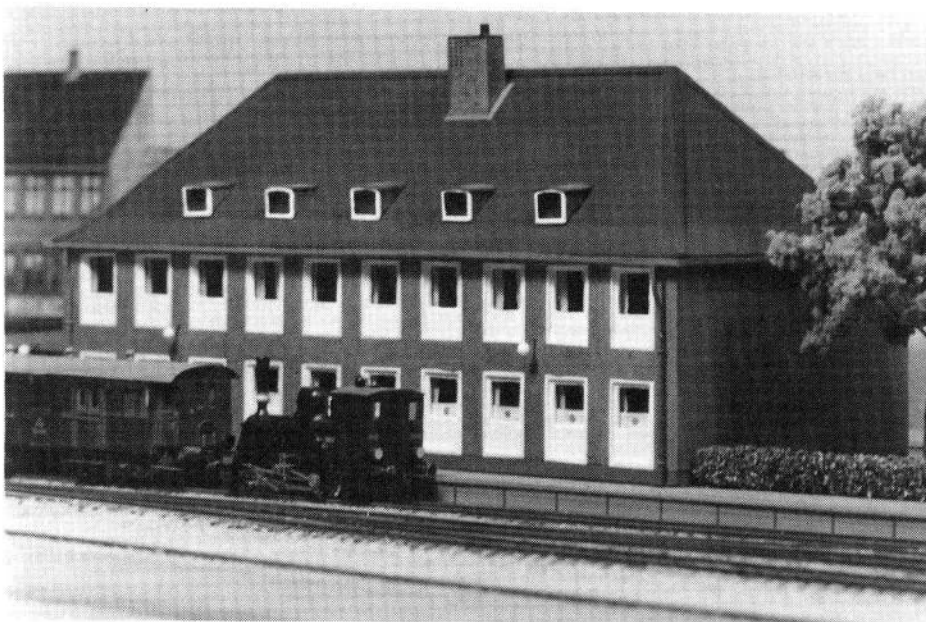
depositum til nogle forbliver uændret.

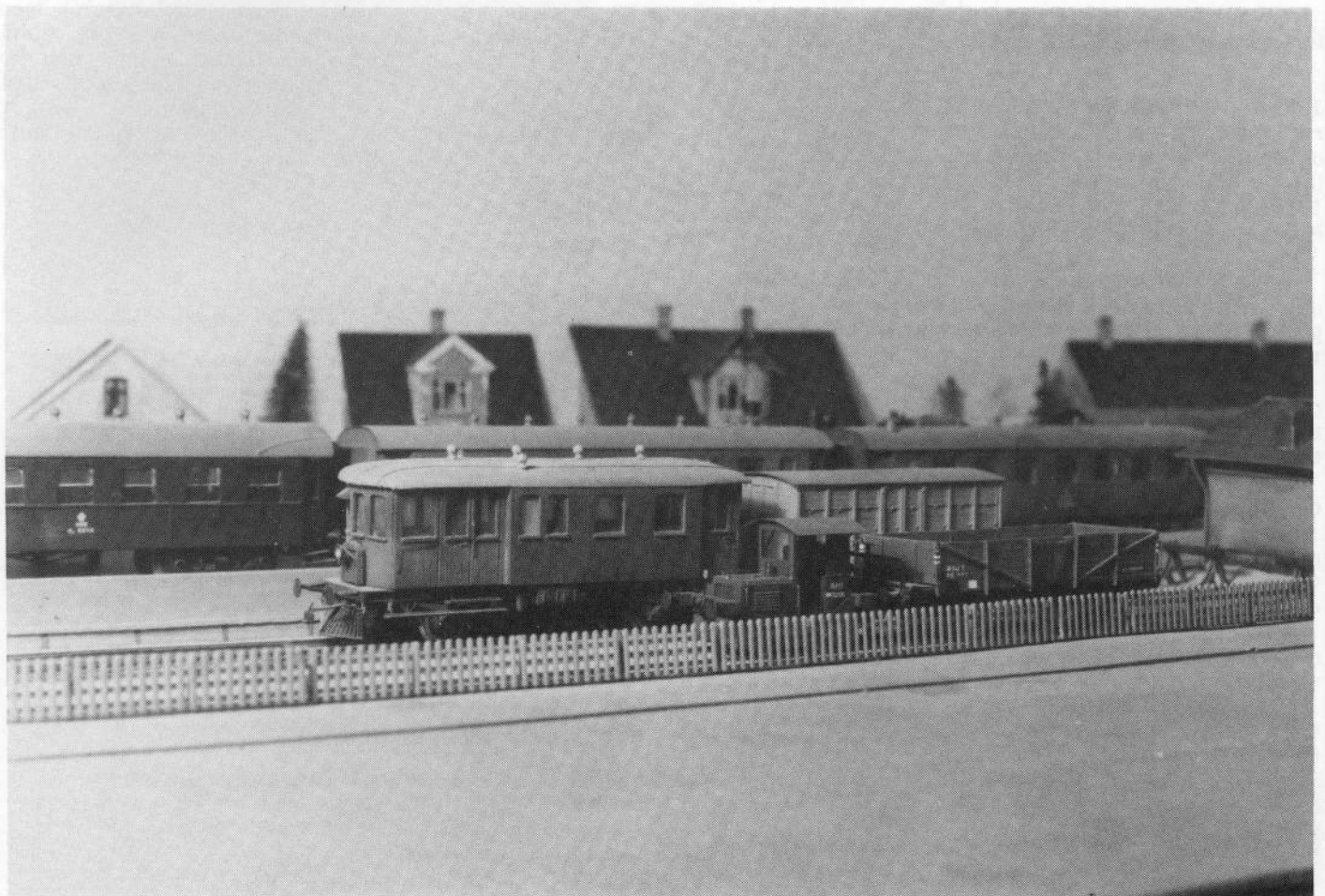
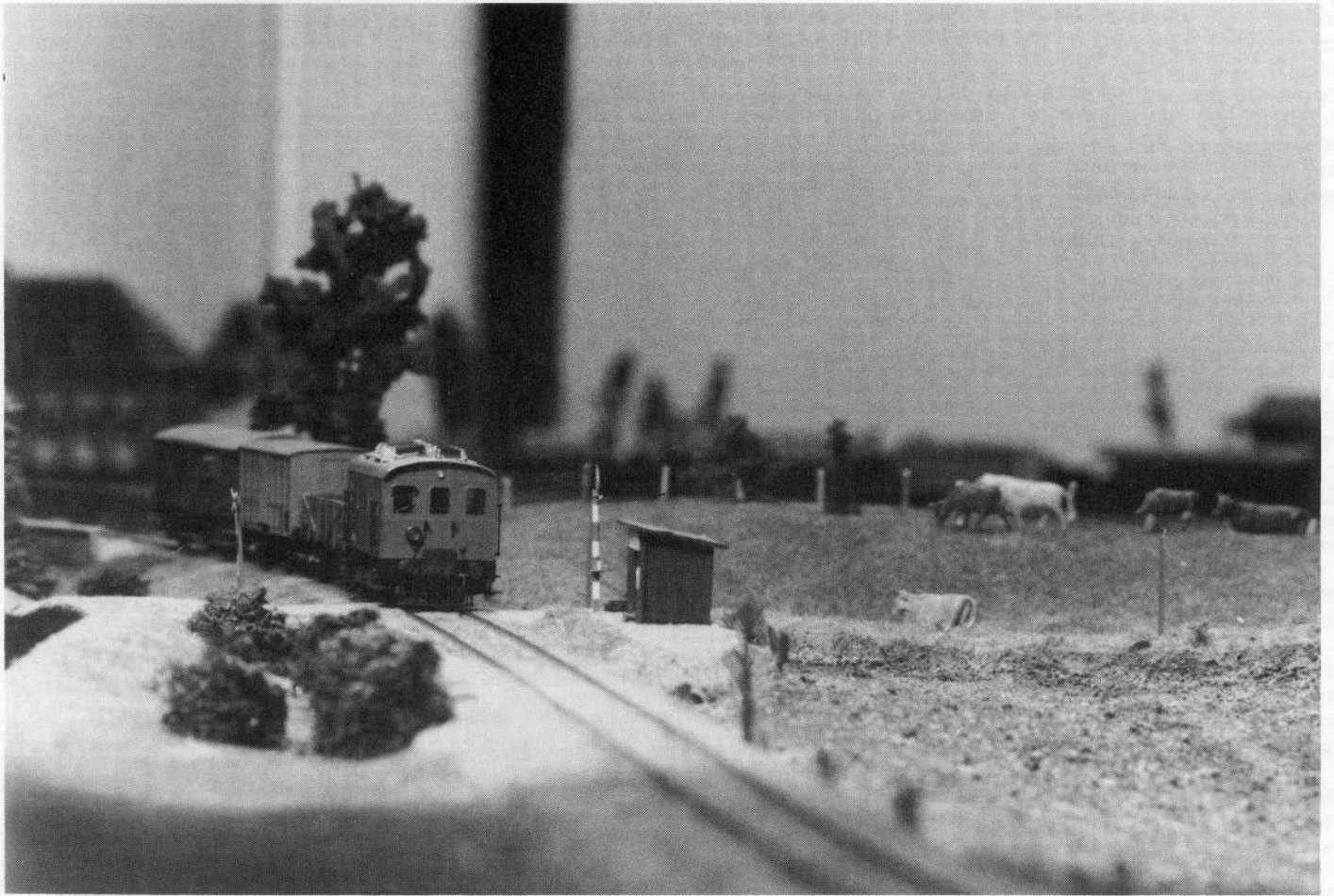
Martin kom med forslag til at lave et klubblad, men da der ikke er nogen til at lave det, bliver det ikke til noget.

Per foreslog, at vi afholdt emneaftener, hvor klubbens medlemmer fortalte om forskellige emner f.eks. støbning, elanlæg, sporskiftebygning m.v. Dette forslag har resulteret i, at Hans lægger ud med onsdag den 19/4 at fortælle om vort anlægs elektriske opbygning.

Udvalget som ved sidste generalforsamling blev nedsat til at undersøge mulighederne for at køre i epoker, var endnu ikke kommet frem til noget konkret forslag.

Med henblik på, at vi på et tidspunkt skal igang med at køre køreplanskørsel, syntes Ingolf at der skulle gøres noget for, at anlægget kom til at fungere





bedre, da der for ofte opstår problemer med, at materiellet kører for dårligt og at sporet er snavset. Løsningen på problemerne kan være bedre motorer og gearinger i trækraften, samt udskiftning af nedslidte hjul og montering af strømaftagere på alle hjul. Desuden bør sporet rengøres med rensbenzin.

Henning Wachter

Klubanlæg: Egelundskolen
Albertslund.
Klubbens generelle adresse:
Henning H. Wachter
Anemonevej 7
2600 Glostrup
Telefon 42 96 72 00

De vedføjede fotos er fra klubanlægget på Egelundskolen og viser i rækkefølge:

Rangering med postvogn på Højbjerg station.

Litra C 708 på vej ind i peronsporet på Fårstrup station. I baggrunden rangerer ML 6 med godsvogne til pakhuset.

Blandet tog på privatbanen venter på passagerer fra det bagved holdende DSB-tog.

Dagens godstog ved overkørslen til Ilskov trinbræt.
(Alle foto: Svend Wachter)

fortsættelse fra side 112

JERNBANEHISTORISK ÅRBOG '89
redigeret af Lars Græsted Jensen og John Poulsen.
Udgivet af banebøger.
Format 170x250 mm, 64 s., ill.
Pris kr. 135,- i boghandelen.

Bogen består af 7 artikler, der hver dækker en markant begivenhed i årene 1864, 1889, 1914, 1939 og 1964.

Fra 1864 er den ene historien om jernbanerne i krig, og den anden om Nordbanen og de københavnske banegårdsforhold.

Fra 1889 omtales Sallingsund-overfarten.

Fra 1914 gælder det Givebanens "nationalisering" samt nogle fotos fra andre begivenheder i dette år.

Fra 1939 gælder det Amtsbanernes nedlæggelse (den sidste strækning) og

fra 1964 fortælles der om Svendborg-Nyborg banens nedlæggelse samt om UIC-vogne.

Alle artikler er velskrevne og godt illustrerede. Layout og kvaliteten iøvrigt helt OK,

- og alligevel synes jeg, der er noget galt. Det var mit ind-

tryk ved første gennemlæsning og også ved flere efterfølgende gennemlæsninger. Jeg kan stadig ikke sige helt koncist, hvad det er, der "generer" mig, men det er nok i sidste instans det, at artiklernes længde ikke passer med min opfattelse af en årbog.

De er for lange som indlæg i en sådan årbog - man kan få indtrykket af, at der ikke er mere at sige om emnet, hvilket langt fra er tilfældet. På den anden side kan jeg også godt se, at artiklerne næppe kan afkortes i større stil uden at forfatterne bliver frustrerede.

Et delikat dilemma - synes jeg; men kære læser: alt det behøver jo ikke at betyde noget for dit udbytte af anskaffelsen!

Holtrup

LITRA D

af Steffen Dresler
LOKOMOTIVETs forlag.
Format A 5, 60 s. ill.
Pris ikke opgivet.
Fås hos hobbyforhandleren.

En virkelig nydelig "pamflet", baseret på erfaringerne fra heftet om litra R (UK-modellers forlag), med formentlig alt, hvad der er værd at vide om D-maskinen.

Der er en historisk oversigt med stort og småt om D-maskinens liv og levned, store og små problemer, ombygninger, driftsoplysninger m.m.

Der er en udførlig teknisk beskrivelse af D I-IV samt tendere, med utroligt flotte HO-tegninger af alle, samt tabeller med tekniske data og oversigtstabel over samtlige 100 maskiners livscyklus.

Dertil et hav af fotos, som ikke alle er lige skarpe og

kontrastrige, men dog alle fortæller sin del af historien.

Holtrup

BLEKINGE KUSTBANOR

Kristianstad - Karlskrona 100 år
Særnummer af Ösj-bladet
Format A 5, 64 sider, ill.
Pris svenske kroner 35,- (incl. porto til forsendelse). Fås ved indbetaling på svensk giro 438 15 95 - 0, Ösj-försäljning, S 222 42, Lund, Sverige.

Et nydeligt hefte om kystbanen i Blekinge i anledning af 100-års jubilæet.

Normalt har jeg kun tid til at beskæftige mig med danske jernbaner, men jeg må indrømme, at dette hefte virkelig fangede min interesse.

Der fortælles i første afsnit historien om de baneselskaber, der samlet blev til BKB, illustreret med gamle, interessante fotos. Banerne var smalsporede og fulgte i størst mulig udstrækning det naturlige terræn.

I næste afsnit fortælles detaillert om ombygningen til normalspor i 1950'erne. Der var mange problemer bl.a. ved ombygningen af banegårdene, hvoraf sporplaner er gengivet for de største stationer. Her er også en del interessante fotos.

Tredie afsnit er en lille historie om en tunnel gennem Pengaberget ved Karlshamn, mens det fjerde og sidste afsnit "Kring Kustbanan - förr och nu" er en billedkavalkade med bl.a. en del skinnebusfotos!

Jeg kan anbefale dette hefte på det varmeste.

Holtrup

HER ER NOGET FOR DIG!!!

Lige gyldig om du er aktiv modelbygger på hjemmeanlægget, om du er medlem af en modelbaneklub eller om du blot drømmer om at få en modelbane engang - hvis blot du har den mindste interesse for dansk modelbane vil

"Dansk Modelbaneudstilling 1989"

være den helt store oplevelse for dig.

Som titlen antyder, vil udstillingens formål være at vise, hvad der kan lade sig gøre inden for emnet "Dansk Modelbane". Således vil modelbaneklubber, private samlere og modelbyggere samt producenter, forretninger og forlag, der har modelbaneudstyr på programmet, vise både småanlæg, dioramaer, modeller af rullende materiel, byggesæt, lødsels, tegninger og tilbehør m.v., foruden at der vil blive vist film og video.

Du kan få andel i dette overflødhedshorn af oplevelser ved at møde op med hele familien

Søndag d. 29. oktober 1989 kl. 10 - 16
på
DSB-skolen
Folke Bernadottes Alle 7
2100 København Ø

DSB-skolen ligger lige ved Østerport Station (det gamle pakhuis), og entreen er 10 kroner.

Med modelbanehilsen og på gensyn

Foreningen "Dansk Modelbaneudstilling 1989"

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!

Atter en gang gik kabalen nogenlunde op. Trods en kvælende varmeperiode, som virkede meget lidt befordrende på energien, og hvor jeg skulle være meget påpasselig for at "ansigts-sveden" ikke skulle udtvære det skrevne.

Varmen indvirkede selvfølgelig også på forfatterens præstationer, og da jeg i forvejen havde givet dem et ret "langt tøj", blev redaktionens sidste dage betydeligt mere hektiske end de nogensinde har været - men det vil ingensinde gentage sig, så meget har jeg da lært!

SIGNALPOSTEN er jo ikke just et nyhedshungrende dagblad, men når lejlighed byder sig, vil man jo gerne være så aktuel som muligt. Derfor havde vi besluttet at skinnebusbog, skinnebusbyggesæt og skinnebusombygning skulle bringes samlet - og det lykkedes da også med hiv og sving. Skinnebusbogen kom mig dog først i hænde længe efter dead-line, og UGJ byggesættet kan vist ikke siges at være endegyldigt klar - men vi skal jo stoppe på et tidspunkt.

Som læseren vil se af indholdet er det ikke meget af det i sidste nummer omtalte stof, der blev plads til. Jeg gentager derfor min undskyldning til de involverede forfattere og håber på bedre held for dem næste gang. Men jeg er jo kun i stand til at ofre max. 48 sider pr. nummer, og derved er udfoldelsesmulighederne på forhånd lagt i snævre rammer.

Til gengæld har jeg efter den seneste budgetkontrol besluttet, at også nr. 4 skal rumme 48 sider, idet et herved forventet mindre underskud må tages af kapitalkontoen (det er rart at have en sådan!).

Antallet af direkte abonnenter er i skrivende stund kun nået op på 818, hvilket desværre er ca. 25 mindre end i fjor på samme tid. En del af minuset skyldes nok, at en del HgJK medlemmer er faldet fra som direkte abonnenter, men dog ikke så mange som jeg havde kalkuleret med. Det største frafald tror jeg skyldes den almindelige økonomiske nedtur i det danske samfund, hvilket angives som årsag til afmelding af abonnement fra langt de fleste af dem, som har været så venlige at meddele beslutningen til redaktionen. Jeg har i år ikke rykket "skyldnere" for betaling. Dels synes jeg ikke, at omkostningerne står mål med "udbyttet" og dels ønsker jeg ikke at "pådutte" folk noget, som de ikke selv synes særlig interesseret i. Der er dog tilkommet en halv snes nye abonnenter (velkommen!), og jeg kan jo bare håbe på, at mundtil-øre-metoden efterhånden vil medføre en øget tilgang!

Det er dog ikke alt, der er lige bedrøveligt. Jeg indbød i sidste nummer til skriftlig auktion, og fremstillede 60 eksemplarer af auktionsmaterialet - baseret på tidligere års erfaringer. Men i skrivende stund har 79 bestilt materialet, og jeg er "storsindet" nok til at love, at der stadig nogle dage ind i september vil være mulighed for eventuelle efternølere at få listen. Men husk, at dit bud skal være redaktionen i hænde senest den 15. september 1989.

Den lovede "reviderede forlagsoversigt" blev alligevel ikke færdig, og må derfor udskydes endnu en gang. Det er vel når alt kommer til alt "pladsspild" at bringe forlagsoversigten i bladet. Langt de fleste læsere kender den i forvejen, og "nyhederne" er jo kun, at noget er

udsolgt. Mon ikke hellere jeg skulle lave et løst A 4-ark, som interesserede kunne rekvirere?

Nå, repromanden står og venter på manuskriptet, så jeg vil slutte for denne gang.

Næste nummer (det sidste i årgangen) vil forhåbentligt være vore abonnenter i hænde ca. 27. november 1989.

På genhør

Holtrup

RETTELSE:

Desværre viser det sig, at der blev oplyst forkerte billedtekster på to billeder i forrige nummer, 25. årgang, nummer 2. Vi vidste dog ikke bedre den gang, men har nu fået følgende oplysninger:

På side 63, nederst, oplyste vi, at billedet var fra Hejlsminde. Dette er forkert; billedet er fra Kolding, og viser broerne over Kolding Aa lige nord for saftstationen, se sporplanen på midteropslaget i samme nummer. Billedet er taget fra åens nordre bred og mod sydøst. I forgrunden den ældste bro, der førte over til møbelfabrikken på åens sydside. Lige bag denne ses dobbeltbroen med 3 pladejernsdragere, der førte såvel vej som jernbane over til saftstationen, og som senere flyttedes til Hejlsminde, som vist på billedet overfor på side 62. Tipvognstøget i baggrunden er formentlig i gang med jordarbejderne til åens forlægning.

Billedet på side 69 med flygtningene er ikke fra Kolding, men formenes nu at være fra Grindsted, perron 1, set mod nord-vest.