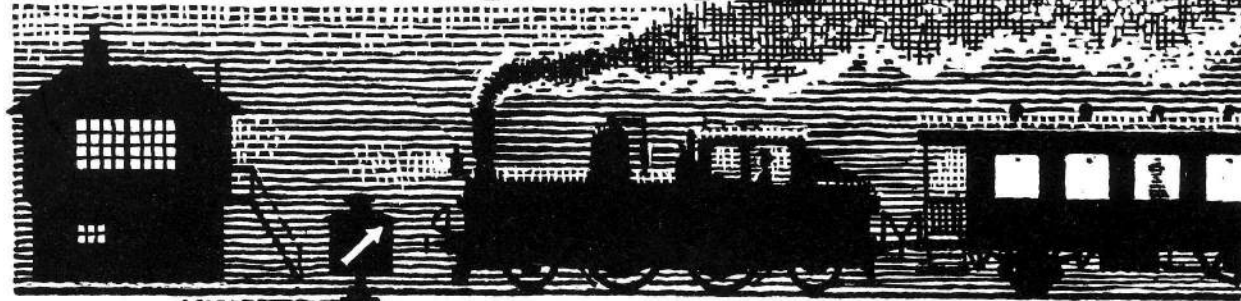


# SIGNALPOSTEN



## SIGNALPOSTEN

25. årgang 1989

dec., nr. 4

# 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 4 DECEMBER 1989

### INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, Kolding Sydbaner	147
Ideer derudefra - Hou station	152
Læserne bygger - N-modeller	157
Kolding sydbaner - bygningstegninger	161
Villavejen, afsnit 0, 1 og 2	170
Vogne til gasværket	179
Sølvjubilæum	187
Nyt fra redaktionen	188

**Forsidebilledet:** Endnu et motiv fra Hou station (Ideer derudefra). Her varehuset ved siden af hovedbygningen. Bemærk skinnerne i perronen - hvad har de mon været brugt til? 14/8 1965 (hol).

# Nedlagte Baner

## KOLDING SYDBANER

### DE FØRSTE ÅR

Den 29. november 1911 påbegyndtes den daglige drift på Kolding Sydbaner med 3 togpar daglig på hver banestrækning. Det var dengang en ganske normal køreplan for nye privatbaner, og alene den betød betydeligt forbedrede trafikforhold i forhold til tidligere.

Samtidig med at togene begyndte at køre på Sydbanerne meldte banernes første konkurrent sig, idet en vognmand i Hejls i en annonce i en lokal avis meddelte, at "Undertegnede har begyndt at køre i fast rute fra Hejls til Kolding og retur. Gods og passagerer medtages. Fra Hejls kl. 8 1/2 form., fra Kolding (Hvide Hest) kl. 4 1/2 eftermiddag".

Der var formentlig tale om et hestekøretøj, hvis kapacitet næppe har været særlig stor, hverken med hensyn til befordring af personer eller af gods. Måske kunne banen miste enkelte passagerer og måske lidt gods, men nogen særlig alvorlig konkurrence har der næppe været tale om. "Hvide Hest" var en af de mest kendte gæstgivergårde i Koldings sydlige del, hvorfra senere rutebilen til Haderslev kom til at afgå.

Man hørte ikke mere til denne banernes første konkurrent, så det har nok ikke været længe, man kunne komme fra Hejls til Kolding med offentligt transportmiddel ad landevejen.

Kolding Sydbaner fik imidlertid også en fast kunde straks fra åbningen, idet et rejsebud i

Sdr. Stenderup i en annonce bekendtgjorde, at han påbegyndte sin virksomhed. Afgang daglig fra Varmark station med middagstoget. Rejsebudene var dengang en ret udbredt virksomhed. De besørgede ærinder i købstæderne for beboerne i de langs banerne liggende småbyer mod et mindre vederlag, medens banerne tillod dem at medtage mere rejsegods fragtfrit end hvad almindelige passagerer kunne, eventuelt til befordring i togenes pakvogne. Efterhånden som beho-

KS, loko 1Co<sup>t</sup> og 1Bo<sup>t</sup> (øvrige data mangler). I bogen Kolding (3) s. 43 er det samme billede teksten: Indivelse af Kolding Sydbaner i 1911. Foto i Ludvig Thomsens samling, Kolding Kommunebibliotekers lokalhistoriske Samling. (foto: Kolding Stadsarkiv).





vet for den art tjenesteydelser forsvandt, ophørte rejsebudenets virksomhed efter at have eksisteret i mange år helt fra åbningen af de første jernbaner.

Kolding station var den største overgangsstation mellem statsbanerne og de nye privatbaner. Statsbanerne havde inden banernes åbning haft mange overvejelser om, hvorledes man skulle klare den forventede større trafik over Kolding station. Problemet var blandt andet, at stationen kun disponerede over 1 rangermaskine, som var i uafbrudt virksomhed i en stor del af døgnet både på selve stationen og på havnen, hvor der var en livlig trafik til og fra ankommende og afgående dampere, hvoraf mange eksportdampere.

Ved åbningen af Kolding Sydbaner fik Kolding station ikke en rangermaskine mere som ellers ønsket. Spørgsmålet blev gentagne gange taget op, blandt andet i april 1912, hvor situationen på Kolding station, efter ophøret af en kulstrejke og efter at en mund- og klovsyge var overstået med deraf øget trafik med kun 1 rangermaskine til rådighed, var meget vanskelig. Resultatet blev, at vogne blev forsinket i anbringelsen på rette sted på godspladsen eller at afhentningen af godsvogne på overleveringsspor eller på havnen ikke kunne udføres rettidigt, således at disse vogne ikke var færdige til afgang, men måtte - som det hed - stå over til senere tog.

Sent på foråret 1912 var man kommet så langt med hensyn til stationeringen af endnu en rangermaskine på Kolding station, at det blev bestemt at tildele stationen en N-maskine til assistance for den allerede værende rangermaskine. Men det affødte det næste problem, remisen i Kolding var for lille til at huse 2 rangermaskiner. Derfor fremkom der forslag om at bygge en interimistisk remise af forhåndenværende materialer, sveller og presenninger. Resultatet blev imidlertid, så vidt det kan ses, at den "nye" rangermaskine blev stationeret i Fredericia og således måtte køre frem og tilbage mellem denne by og Kolding.

Med hensyn til det på de to overgangsstationer - Kolding og Vamdrup - forventede øgede arbejde, var der for begge stationer forudset nogen personaleforøgelse. I Kolding således med 1 assistent og 3 portører, medens det blev skønnet, at der i Vamdrup yderligere blev behov for 1 assistent og 2 portører, eventuelt dog kun 1 portør og 1 hjælpearbejder.

Straks efter driftens påbegyndelse på Kolding Sydbaner blev der afsluttet overenskomst med statsbanerne om gensidig vognbenyttelse og fra den 1. december 1911 blev posten befordret i 4 tog daglig på hver banestrækning.

I den første driftsperiode, som kun omfattede tidsrummet 29/11 1911 - 31/3 1912 gav driften et pænt overskud på kr. 25.090,49. Driftsresultatet var for så vidt ret bemærkelsesværdigt som banerne i det forløbne tidsrum ikke havde befordret særligt mange sukkerroer, den godsart man fra Saftstationen i Kolding og mange landboere ellers stillede store forventninger til. Det var først de følgende år, sukkerroerne kom til at spille en betydeligt større rolle for Sydbanerne.

Udover sukkerroerne var det naturligvis især andre landbrugsprodukter og produktionsmidler til landbruget, der blev befordret med Sydbanerne. En af disse artikler var halm, som blandt andet blev sendt til København, hvor halmen sikkert har været benyttet til blandt andre de mange heste, som på denne tid trak "færdselsvognene" som var den officielle benævnelse for de almindeligt anvendte hestevogne til godsbefordring. Flere stationer på Sydbanerne stod som afsender, og når vi overhovedet har et lidt nøjere kendskab til disse forsendelser skyldes det, at statsbanerne måtte lade nogle af vognene om-læsse i Nyborg forinden ombordsætningen på færgerne. Vognene havde ikke kunne passere det faste profil. Forholdet gav anledning til en klage til driftsbestyrer Tarp fra statsbanernes 4. trafiksektion i Fredericia.

Særligt de første år var krævende for personalet. På de fleste stationer var der af besparelshensyn kvindelig betjening, hvorfor togpersonalet selv meget ofte måtte foretage hele udvekslingen af post og gods. Efter at en ny lønningsslov var trådt i kraft i 1919 skete der dog en ændring i dette forhold, idet der blev ansat mandlige stationsbestyrere. Da disse imidlertid efterhånden blev for gamle, blev de igen af sparehensyn erstattet af kvinder. Denne udvikling var naturligvis også kædet sammen med udviklingen i banernes økonomi, der fra og med driftsåret 1919/20 ikke var god. Da trafikken over banerne i disse år var dalet en del, var forholdene formentlig knapt så vanskelige for det kørende personale som i de nærmeste år efter driftens påbegyndelse.

Udover en del nyanskaffelser af rullende materiel, som er om-

talt i et særligt afsnit i denne artikelserie blev der udført enkelte nyanlæg på banerne, de allerede nævnte læslespor ved Vejstruprød og Grønninghoved trinbrætter samt et privat sidespor mellem Varmark station og Bjært Strand trinbræt (Varmark Skov) til forsendelse af sukkerroer. Endvidere kan det nævnes, at der i 1915 blev anbragt vej-bomme ved 3 særligt farlige overskæringer med offentlige veje, og at alle sporskifter i hovedsporet på landstationerne i 1918 blev forsynet med sporskiftevisere.

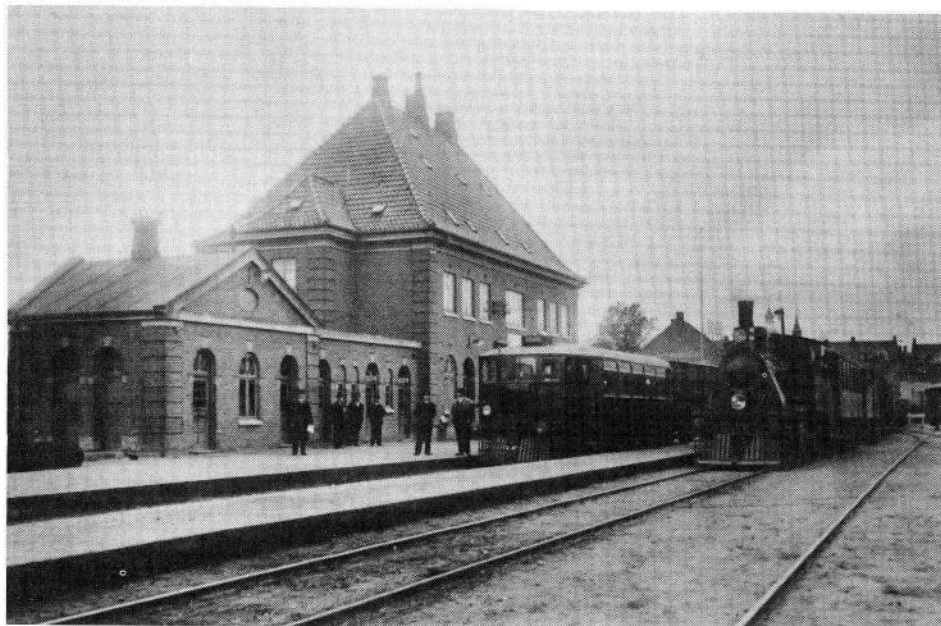
I de første år var driften af banerne i det store og hele uhindret og regelmæssig, når bortses fra et dæmningsskred på Hejlsmindebanelen i nærheden af Hejls i 1912, hvorved passagerer og gods måtte udveksles på begge sider af skredet. Ved denne lejlighed skete der ingen skade på personer eller materiel, men banerne var selvfølgelig ikke forskånet for andre uheld med påkørsler af personer og vejkøretøjer, desværre i nogle tilfælde med dødelig udgang. Det var dette der gav anledning til de ovenfor nævnte bomanlæg i henholdsvis Bjært, Sjølund og Fovslet.

Banernes første år karakteriseredes iøvrigt af en ganske god trafik for både person- og godstrafikken. Den ved banernes åbning gældende 3-togs køreplan var også gældende i de følgende år med små ændringer i tiderne væsentligst som følge af forandringer i tilslutningerne med statsbanerne i Kolding.

Ved den første verdenskrigs udbrud den 1. august 1914 opstod der imidlertid frygt for kulmangel, hvorfor banerne ansøgte Ministeriet for offentlige Arbejder om tilladelse til at indskrænke driften til kun 2 togpar daglig på begge strækninger. Ministeriet godkendte indskrænkningen af driften, som var gældende i tidsrummet 9. august - 20 september 1914. Derefter vendte man tilbage til den oprindelige 3-togpars køreplan, da det viste sig, at indskrænkningerne i kultilførslerne ikke blev så omfattende som frygtet.

Efter at Tyskland havde erklæret den uindskrænkede undervandsbådskrig fra 1. februar 1917 måtte driften imidlertid fra og med den 26. marts 1917 efter henstilling fra Ministeriet for offentlige Arbejder påny reduceres til 2 togpar på hver banestrækning daglig, idet der nu for alvor opstod vanskeligheder med kulforsyningerne til landet. Først fra den 1. oktober 1919 kunne der igen indføres en 3-togpars køreplan på banerne.





Ordningen i Kolding, hvor forbindelsen mellem Sydbanerne og statsbanerne foregik over Sæftstationens område og med benyttelse af de denne tilhørende spor var som tidligere nævnt tænkt som en midlertidig ordning, og allerede i overenskomsten mellem privatbanerne og statsbanerne var der forudset en ny ordning, hvorefter der tilvebragtes et forbindelsesspor mellem Sydbanegården og den vestlige ende af Kolding station. Forudsætningen var blandt andet, at der blev bygget en ny mellem-perron på statsbanestationen, hvorefter Sydbanerne skulle have et perronspor ført ind bag den projekterede nye mellem-perron. Udover disse arbejder ville udførelsen af nogle nye overleveringsspor syd for stationen og øst for en projekteret ny jernbanebro over Kolding Å indgå i projektet.

Den 1. september 1916 blev der skrevet kontrakt om bygning af den nye jernbanebro over Kolding Å med maskinfabrikken PHØNIX i Odense. Broen, der fik en spændvidde på 24,6 m blev færdigbygget i efteråret 1920, og ved skrivelse dateret 26. februar 1921 meddelte Kolding Sydbaner statsbanerne, at broen nu kunne tages i brug.

Det nye forbindelsesspor blev fra begyndelsen kun benyttet til godstog, idet personbefordringen mellem Sydbanegården og Kolding Statsbanegård først blev etableret fra den 8. juni 1922. Indføringen af Sydbanetogene på statsbanestationen skete til det ovenfor nævnte korte blindspor i den vestlige ende af perron 2. Det var dog kun Hejlsmindebahnens tog, der kørte helt til eller fra statsbanestationen; Vamdrupbanens tog ankom og afgik fremdeles kun fra Sydbanegården.

Man havde herved omsider fået den rigtige forbindelse mellem de to stationer i Kolding, men driften var både besværlig og kostbar, som følge af at ankommende tog fra Hejlsminde, der skulle videreføres til Kolding statsbanestation, måtte køre tilbage for at komme ind på forbindelsessporet (tog i den modsatte retning måtte udføre den omvendte rangering). Endvidere var det nødvendigt at slække koblingerne inden passage af forbindelsessporet fandt sted, da dette som nævnt var meget kurvet.

3 billeder fra Kolding Sydbanegård visende dagliglivet på stationen. Datering er ikke mulig. (Øverst fra "Vor By", II del, side 57. Midt postkort fra Brodersens arkiv. Nederst arkiv Ib V. Andersen)

Genforeningsfestlighederne i 1920 kom til at præge hele landet, men begivenhederne koncentrerede sig naturligvis til den genvundne landsdel og den lige nord for værende del af kongeriget.

Sønderjyllands genforening med det gamle land skulle som bekendt blandt andet markeres ved, at kong Christian X red over den hidtidige landegrænse på en hvid hest. Stedet, hvor dette skulle ske, var ved Frederikshøj på hovedvejen Kolding-Haderslev lige syd for Taps. Dette kom i et vist omfang til at berøre Kolding Sydbaner, som var den nærmeste jernbaneforbindelse, idet den landevejsbårne trafik dengang ikke var af større omfang grundet vejnettets tilstand og automobilernes ikke alt for store driftssikkerhed. Jernbanebefordring blev derfor benyttet i størst muligt omfang.

I forbindelse med festlighederne skulle der fra den kongelige Staldetat benyttes en del køretøjer, heste og automobiler med tilhørende personel, der blev befordret i ordinære tog fra København. Transporten ankom til Kolding fredag den 9. juli om morgenen og bestod af 2 II-III klasses personvogne og 15 godsvogne dels åbne, dels lukkede med heste, seletøj, køretøjer og automobiler.

En del af disse vogne, nemlig 1 personvogn med 20 rejsende og 6 godsvogne med hestekøretøjer, heste og seletøj blev fra Kolding befordret til Taps med særtog Kolding afg. kl. 14.15, Taps ankomst kl. 14.45. Her forblev særtoget indtil lørdag den 10. juli, hvorefter det kl. 12.30 fortsatte til Vamdrup med ankomst kl. 13.10. Fra Vamdrup fortsatte særtoget videre til Åbenrå.

Kolding Sydbaners rolle i Genforeningsfestlighederne var dermed forbi, idet kongen, der ankom til Kolding ombord på kongeskibet DANNEBROG om morgenen den 10. juli, blev befordret til Taps (grænsen) i automobil. Den hvide hest (som vitterlig var hvid), som kongen benyttede ved det berømte ridt over den gamle grænse, kom fra Hadsundegnen, og den er sikkert blevet befordret med Kolding Sydbaner både frem og tilbage mellem Kolding og Taps, idet den efter "endt brug" blev tilbagesendt sin ejer. Når det er blevet påstået, at den hest, kongen benyttede ikke var rigtig hvid, men en, der var blevet "sminket" til lejligheden, må det er-

indres, at kongen benyttede mange forskellige hvide heste på Genforeningsdagen, og det kan da selvfølgelig have knebet med at skaffe tilstrækkeligt med "pletfri" heste.

Genforeningen fik til følge, at de gamle planer om bygning af en jernbane fra Taps videre sydpå igen vakttes til live. Også Kolding Sydbaners ledelse indså mulighederne for virkeliggørelsen af disse planer eventuelt som led i en helt ny østkystbane fra Kolding over Haderslev, Aabenraa til Tørsbøl, hvorfra forbindelsen med den allerede eksisterende østkystbane skulle etableres over banen Tørsbøl-Padborg. Man indbød derfor til møde om sagen på Kolding rådhus, hvor der blandt deltagerne blandt andet var repræsentanter for handelsforeningerne i Haderslev og Aabenraa, fra Haderslev amts landboforening og landboforeningen "Fremad" samt Kolding byråd.

På mødet, der afholdtes den 18/3 1919, nedsattes et udvalg med formanden for Kolding Sydbaners bestyrelse, proprietær I.C. Thygesen, Dalbygård, Kolding, som formand til at arbejde videre med sagen. Dette skete også, idet der i det følgende efterår førtes en del forhandlinger mellem de interesserede parter. Der blev herunder konstatet nogle ret væsentlige uoverensstemmelser om, hvorledes det nye baneprojekt burde udformes. Samtidig udarbejdede Kolding Sydbaners driftsbestyrer, ingeniør P.H. Tarp m.fl. et projekt til den påtænkte østkystbane, der skulle udgå fra Taps station på Kolding-Vamdrupbanen og iøvrigt have en linieføring som ovenfor skitseret.

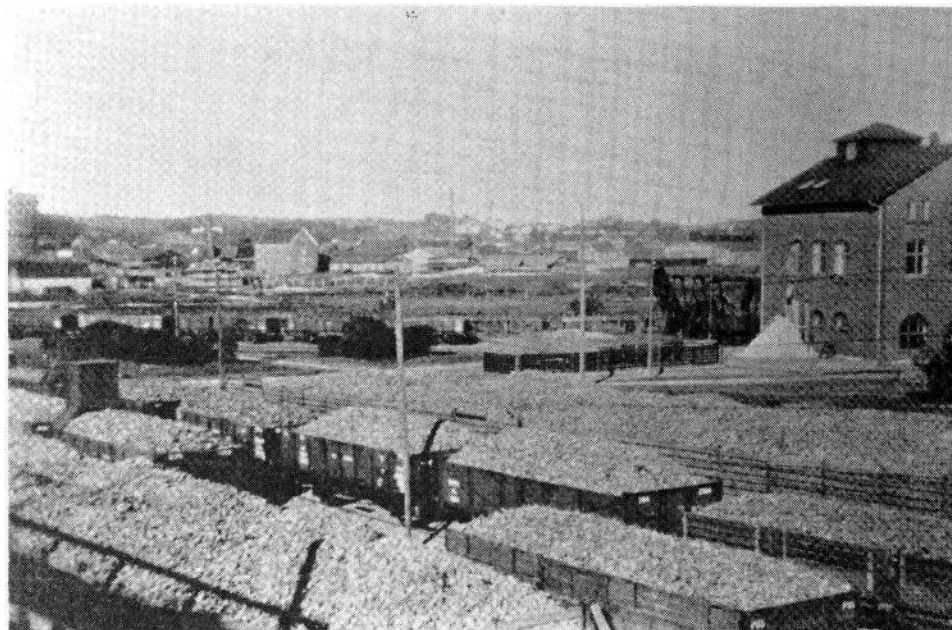
Projektet kom til behandling i den sønderjyske jernbanekommis-

sion (kommissionen var nedsat til behandling af de mange jernbaneprojekter i det genforenede Sønderjylland). Kommissionen kom i sin konklusion vedrørende den projekterede østkystbane til den slutning, at det ville være ufor-svarligt at gennemføre det påtænkte jernbaneanlæg. Ikke alene ville planens gennemførelse på grund af de vanskelige terrænforhold navnlig mellem Haderslev og Aabenraa være forbundet med mange problemer, men den allerede eksisterende hovedbane mellem Lunderskov og Tinglev ville blive berøvet en væsentlig del af sin trafik. Dertil kom, at den tiltagende konkurrence fra automobilerne manede til forsigtighed ved investeringer i nye jernbaneanlæg.

Derimod tiltrådte kommissionen enstemmigt planen om en privatbane fra Taps til Haderslev med et statstilskud på 60% af anlægsudgifterne og under forudsætning af, at amtsbanen Haderslev-Christiansfeld blev nedlagt. Men heller ikke dette projekt kom til udførelse, tiden havde på afgørende vis ændret sig til ugunst for jernbanerne.

Med genforeningen og ibrugtagningen af det nye forbindelsespor i Kolding samt nedlæggelsen af forbindelsen over saftstationens område opstod der en mulighed for etablering af en ny broforbindelse over slusen ved Hejlsminde.

Broen - populært kaldet "Sukkerbroen" - var en kombineret vej- og jernbanebro, der som nævnt havde været anvendt over Kolding Ås udløb i Kolding indersø. Den var nu blevet overflødig ved åmundingens forlægning i 1920. Kolding by overlod broen vederlagsfrit til Kolding Sydbaner, som herefter med bidrag fra de interesserede kom-



Fra Saftstationen i Kolding (Fra "Vor By", II dle, side 66)



muner og banernes bevillingshavere fik mulighed for at flytte broen til Hejlsminde.

Rent praktisk foregik flytningen af broen således, at Kolding Sydbaner selv kørte de 3 brodragere, der vejede henholdsvis 17, 19 og 21 tons, til Hejlsminde. Her blev dragerne lagt på plads ved hjælp af en stor galease med en svær lossebom på den måde, at den ene ende af dragerne hvilede på skibet, medens den anden var anbragt på ruller på landjorden. Ved at sejle skibet om til den anden side fik man ret hurtigt dragerne (én ad gangen) på plads, og derefter blev hele jernkonstruktionen nittet sammen på god gammeldags maner med håndkraft uden brug af lufthamre.

Arbejdet udførtes af smedefirmaet Jensen og Knudsen, Kolding, som ved den forudgående licitation havde været lavestbydende med et tilbud på kr. 7.880,-. De samlede udgifter ved broanlægget androg ca. kr. 175.000,-.

Broen blev indviet den 21. september 1923 under stor festivitas. Det var naturligvis også en stor begivenhed, at der nu genskabtes forbindelse over "slusen" efter at denne havde været afbrudt i over 200 år. Samtidig fremstod broen også som et symbol på genforeningen af det gamle land nord for slusen med den genvundne landsdel syd for denne.

"Sukkerbroen" fik da også gennem årene meget stor betydning for den landevejsbårne trafik, hvorimod dens betydning for Sydbanerne givet har været ringe og nærmest af symbolsk karakter, da sporet syd for "slusen" kun fik en længde på ca. 1 skinnelængde, således at der højst kunne hensættes 1 á 2 godsvogete ad gangen. Når man overhovedet førte spor over "slusen" er det nærliggende at tro, at det nærmest var fordi broen var en kombineret vej- og jernbanebro. Om nogen har troet Hejlsminde, poststempleet 17/2 1929. (arkiv: K.D. Jensen, via M. Flindt Larsen)

på en fortsættelse af Hejlsmindebanen til Haderslev er ikke til at sige, men med broens anbringelse var muligheden naturligvis ikke til at udelukke.

Den kombinerede vej- og jernbanebro ved Hejlsminde eksisterede indtil 1972, da den blev erstattet af en moderne betonbro.

I tyverne havde Hejlsminde skibsforbindelse med Fyn, idet der i en årrække blev drevet en skibsroute mellem Assens-Brandsø-Baagø-Hejlsminde. Det synes ikke som om denne forbindelse fik nogen videre betydning for trafikken på Hejlsmindebanen.

I 1921 var driftsbestyrer Tarp sammen med maskindirektør Floor, DSB, på besøg hos det tidligere rigsværft i Kiel, hvor Haderslev Amtsbaner havde bestilt 10 motorvogne til en samlet anskaffelsessum af ca. kr. 250.000,-.

Ved sin hjemkomst var driftsbestyrer Tarp noget tilbageholdende overfor tanken om at anskaffe motorvogne af denne type til Kolding Sydbaner, idet han fandt konstruktionen noget klodset og næppe tilstrækkeligt gennemprøvet, uagtet at motorerne dog i hvert tilfælde var udmærkede (6-cylindrede Mercedes-Benz flyvemaskinemotorer med max. 1400 o/m, 160 hk, type F. 1466, bygget under krigen 1914/18).

Da man i 1924 bestemte sig for at anskaffe en motorvogn til Sydbanerne, valgte man derfor den anden leverandør, nemlig AEG, Dansk Elektricitets A/S, som leverede en lille 2-akslet motorvogn med en 6-cylindret NAG-motor på 75 hk. Vognen havde førerrum i begge ender og var ret rummelig med 50 siddepladser og 16 ståpladser. Om nærmere detaljer se afsnittet om driftsmateriellet.

Motorvognen (KS M 1) blev navnlig indsat i driften på Vamdrupbanen, hvor trafikken ikke var af større omfang, og hvor fordelene ved den billige motorvognsdrift var størst. Inden da

var driften på denne strækning navnlig blevet udført af banernes 2-koblede damplokomotiver, medens de 3-koblede maskiner især blev benyttet på Hejlsmindebanen, hvor trafikken var større.

Når banerne i disse år interessererede sig så meget for indførelse af motordrift, var grunden naturligvis de dårlige økonomiske resultater, som Kolding Sydbaner såvel som så godt som alle andre privatbaner her i landet kom ud for fra begyndelsen af tyverne. Årsagerne hertil var flere, nedadgående trafik af personer og gods med deraf følgende lavere driftsindtægter kombineret med stigende driftsudgifter.

Hertil kom samtidig ønsker om en udvidelse af toggangen fra standard køreplanen med de 3 togpar daglig på hver banestrækning. En sådan udvidelse af trafikken kunne billigst ske ved indsættelse af motorvogne og lette tog. For Kolding Sydbaners vedkommende blev motortogsdriften ikke af større omfang i mange år, idet banerne kun rådede over den ovenfor nævnte motorvogn.

Når Kolding Sydbaners driftsresultater fra og med driftsåret 1920/21 blev så dårlige, må årsagen hertil ikke mindst søges i den omstændighed, at automobilerne fremkom i stigende antal. Kolding Sydbaners meget bugtede linieføring gjorde dem meget sårbare overfor den landevejsbårne trafik, der efterhånden som tiden gik, blev begunstiget med bedre vejanlæg. For Vamdrupbanens vedkommende betød oprettelsen af rutebilruten mellem Kolding og Haderslev nærmest en katastrofe. Hvem ville køre med toget og dermed en stor omvej, når man agtede sig til Vonsild eller Taps. Rutebilen kørte både hurtigere og billigere og havde flere afgangene end toget. Toggangen på Kolding-Vamdrupbanen var gennem alle de år, banen var i drift, af beskedent omfang, og kom aldrig over 4 daglige togpar.

Ib V. Andersen

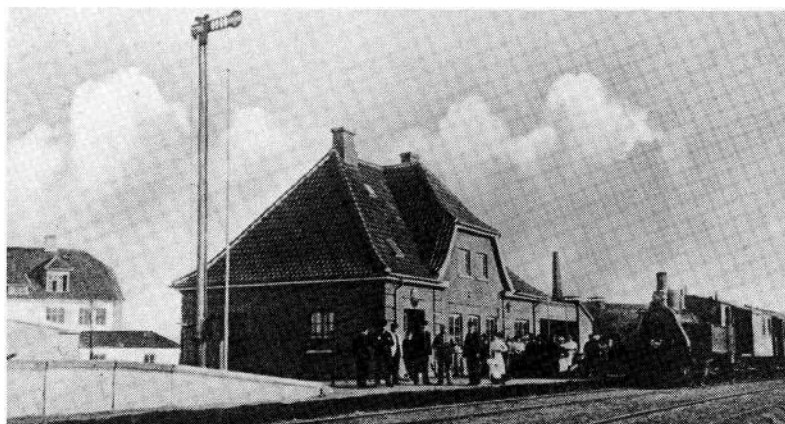
(Fortsættes i næste nummer)

RETTELSE til SIGNALPOSTEN nr. 3/1989:

Teksten til nederste billede side 109 skal retteligt være:

KS-udflugtstog juni 1947 (i forbindelse med kåringen af Majdronningen).

Toget fremføres af damplokomotiverne AHJ nr. 1 i forspand med MFVJ nr. 9.





# IDEER DERUDE FRA

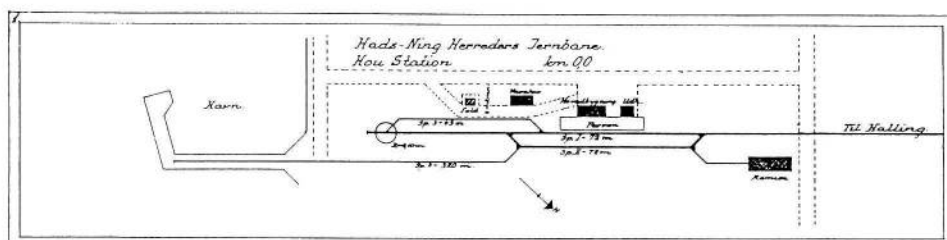
## HOU STATION 1884 - 1977

Det er jo efterhånden ikke helt ukendt, at politikere kan lave uoprettelige dumheder trods alle odds for det modsatte! Århus amtsråd har ofte fået skyld for at genere - i nærværende tilfælde Samsø's livsnerver og den lokale befolkning - og for 12 år siden var det altså nedlægningen af den direkte jernbaneforbindelse fra Hou til Århus, forøvrigt netop som Kjeld Olesen i Folketinget bekræftede, at den omlagte færgeforbindelse fra Samsø blev flyttet til Hou og dermed fik det ligeså godt, som da færgen gik mellem øen og Århus havn! Men sådan er der jo så meget, der bagefter virker helt uforståeligt; for den vej, der partout skulle lægges ovenpå jernbanetraceen, kunne jo ligeså godt have ligget 25 m ved siden af i det åbne landskab.

Skitsen viser Hou station i 1940'erne. Den stammer fra JMJKs bog om HHJ og gengives med arkivets tilladelse.

Som det fremgår af efterfølgende billeder, forekommer der senere nogle afvigelser fra planen; bl.a. blev havnesporet forsynet med et sporskifte, og læssesporet fik fjernet tilslutningen til drejeskiven. Endelig mistede også remisen sporforbindelsen og blev taget i brug til andet formål.

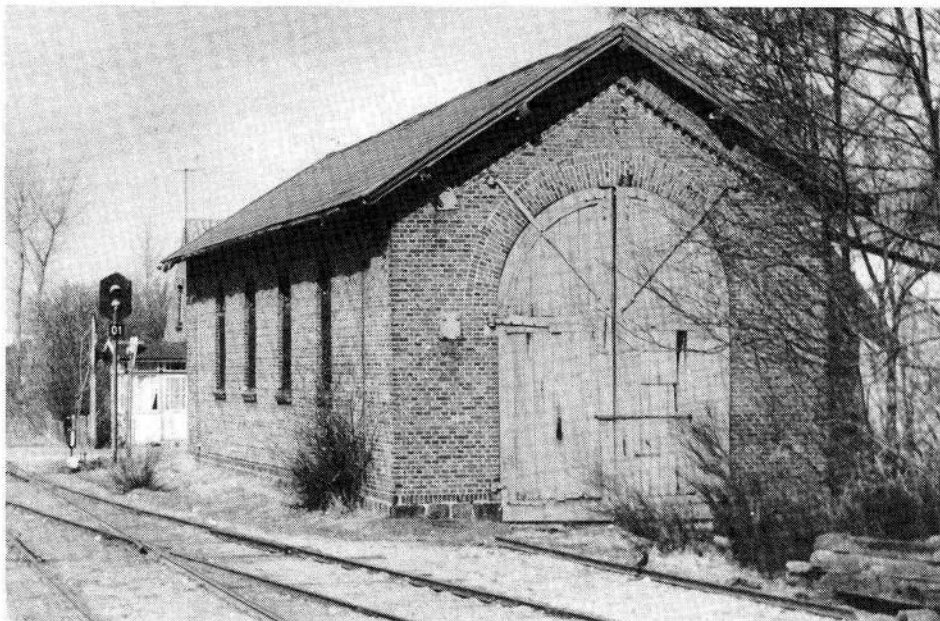
Det første foto afslører, at der var en ikke ganske ringe belægning ved et middagstog den 23. marts 1976.



Her ses den midterste del af Hou station set fra sydsydøst den 1. august 1961.

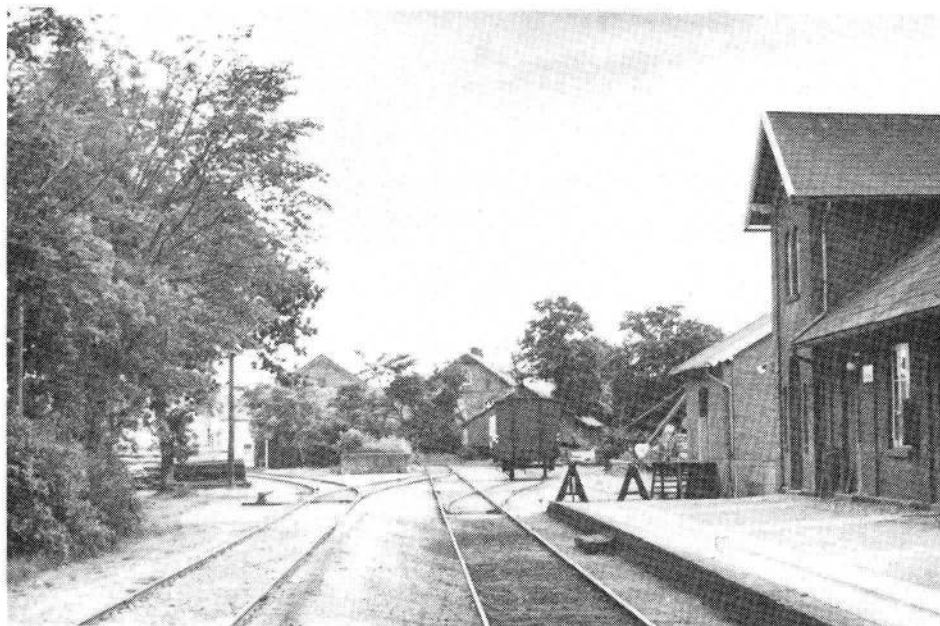
Her har vi stort set hele den centrale del af stationen præsenteret. På hovedsporet holder et skinnebustog og venter på passagerer til Århus. Vi ser den diminutive perron ved spor II. Bukkene bag Q-vognen fører en trillebane til pakhuset, hvis tag lige anes over vognen. Til venstre har vi læssesporet med opstablede brædder ved siden af læssevejen, og i forgrunden til højre drejer havnesporet fra. Bagest til højre ses den enkeltsporede remise i røde mursten og til venstre den ret imponante stationsbygning, bag hvis vejevorskæringens blinklys kan ses. Til højre afgrænser træer og højt buskads blikket mod sommerhusbydelen, mens man til venstre netop aner stationsbyens prunkløse småhuse.





Remisen i Hou set fra syd den 23. marts 1976.

Et årstid før nedlægningen tog jeg dette billede af remisen på lidt nærmere hold, lidt medtaget i portens træværk, men ellers fortsat en ganske pæn og - ikke mindst - modelegnet remise. På et tilsvarende billede fra 1961 henlå det optagne sporskifte i stumper og stykker foran remiseporten; materialet er fjernet i mellemtiden, og noget ukrudt og småbuskads er groet op mellem grus og skærver. En mindre stabel sveller, samt en enkelt skinnestreng henligger på stedet.



På dette billede fra den 1. august 1961 ser vi stationens sydende og bemærker foruden de førnævnte ting også læssekranen bag godset på læssevejen og trapperne op til varehuset foran.

Spor I ender ved en siderampe og en meget lille drejeskive af mærket Møller & Jochumsen og med byggeår 1883. Helt i baggrunden, delvis skjult af høje træer ser vi købmandsgården, som vi kommer nærmere ind på i det følgende.



De to næste billeder viser købmandsgården med korn- og foderstofpakhus bag havnesporet set fra nord, henholdsvis set fra sydøst den 1. december 1971.

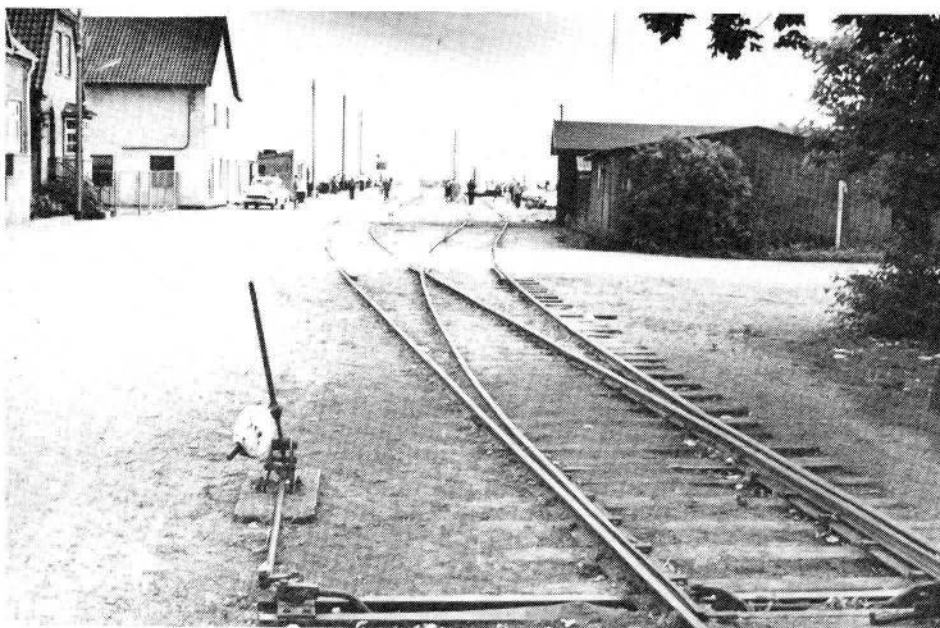


På det første ses forrest et ret åbent brændselsskur med en særpræget tagkonstruktion og derefter den murede lagerbygning med både gennemkørsel og personport, sidstnævnte i flugt med facaden med en mindre port ovenover til loftsrummet. Bemærk kældervinduer og små vinduer iøvrigt.

Bagude ses kran og stentransportør på havneområdet.



Dette billede er fra 1. august 1961 og er set fra nord. Ud for købmandsgården ses havnesporet med sporskifte fuldt intakt, mens sporet 10 år senere (se de forrige billeder) er groet til i grus og græs. Det er samme træskur og tværgående havnevej, der ses på alle tre billeder.



Købmandsgården på Hou havn set fra syd den 1. december 1971. Her ses - foruden købmandsgårdens sydfacade - at der er passage op til læssevejen, akkurat bred nok til, at der kunne være ført et spor igennem ned til skibsbyggeriet (som ses på næste billede). Dette kunne nemlig godt - modelmæssigt set - have behov for at få tilført materialer direkte i stedet for at få det læsset af oppe på læssevejen. Det er jo et ret imponerende bygningskompleks, som den gode købmand Rasmussen var i besiddelse af, og jeg er glad for at have fået det med i mit billedarkiv, for ved en senere lejlighed - den 23. marts 1976 - tog jeg en ny billedserie, og da var det hele ganske borte!

Det er min fornemmelse, at den høje sokkel skulle modvirke risiko for skader ved oversvømmelser af havneterrænet.







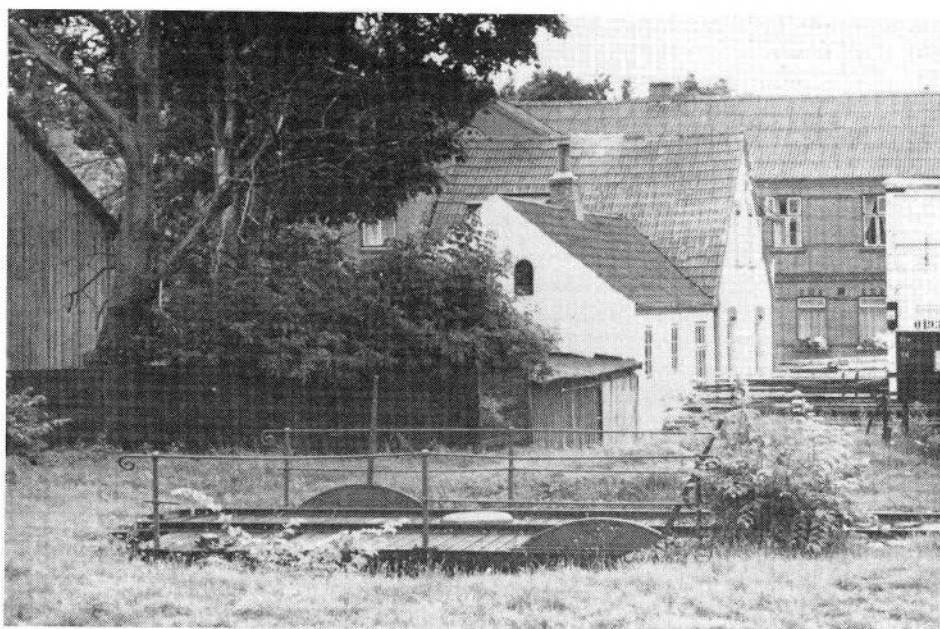
Kutterværftet på Hou havn, set fra syd den 1. december 1971.

Et sådant kutterværft af overkommelig størrelse kan ofte finde indpas på et mindre anlæg; her er der ganske vist en ekstra bedding til højre og maskinsnedkeri og værksted til venstre, men man kan jo indrette sig efter de forhåndenværende muligheder.



Mens vi er ved havnen, tager vi lige næste billede med, visende passagertrafikken til Tunø (Samsø-færgen var ikke i havn), foruden andre, godsleverende fartøjer og vist en hjemmeværns-marinebåd.

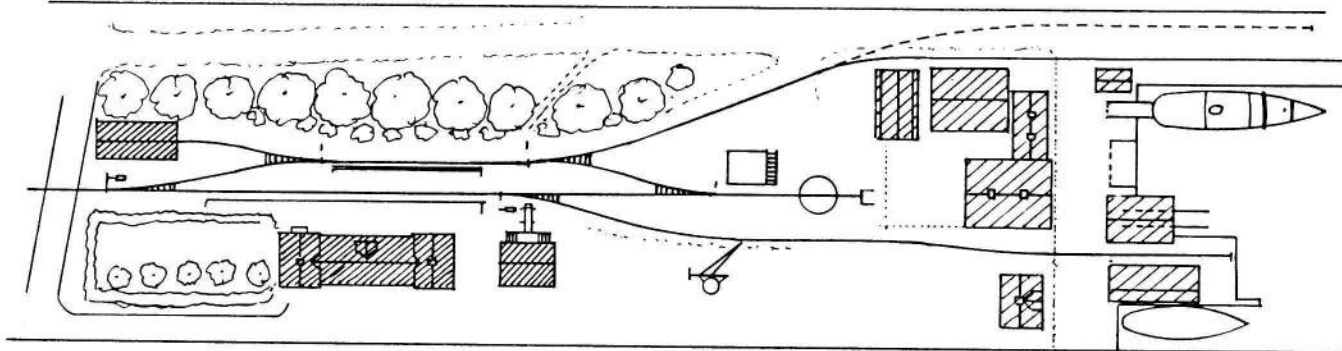
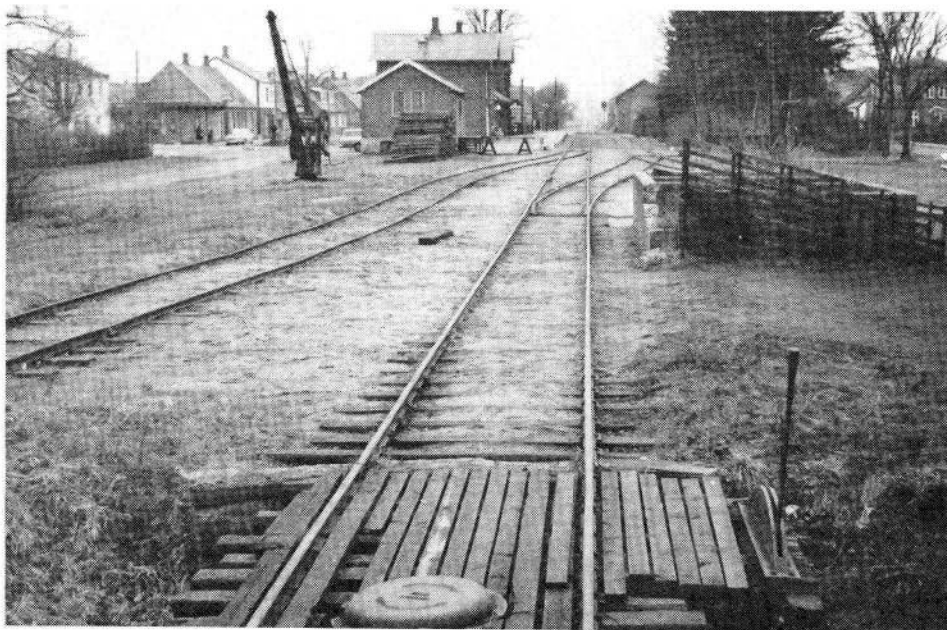
Billedet er taget den 1. december 1971 og viser havnens trafikafdeling set fra nord.



Vi går tilbage til hovedsporet og beundrer (eller måske snarere undrer os over) drejeskiven, som dårligt kan blive meget mindre. I 1883 var den tilstrækkelig lang til at klare datidens små lokomotiver; senere har den højest kunne anvendes som vogn-drejeskive.

Det første billede er taget den 1. august 1961 og det andet den 1. december 1971.

Tja, drejeskiven er jo ikke, hvad den har været! Men den kunne jo nok nemt og billigt have været bragt i orden. I mellemgrunden ses siderampen, der dog iflg. et andet, ikke medtaget, billede synes at være rester af en kvægfold med tilhørende opgangsrampe. På stiksporet bag fotografen henstod en 4-hjulet banemestertrolje, der næppe nåede op over græsset. Sjovt nok viser et billede taget i 1976, at drejeskiven har været brugt - i hvert fald drejet en halv omgang, hvilket fremgår af de samme beskadigelser/mangler i træværket.



Mine billedserier fra Hou rummer 38 motiver, så der er blot bragt et beskedent, men dog repræsentativt udsnit af dem i denne artikel. I den afsluttende tegning er vist et af mine mange skitse-mæssige udnyttelser af grundideen fra denne station til eftergørelse i model, men mange andre muligheder står åbne, også på en begrænset plads og for en beskedent kapitalindsats.

På bedste privatbanemaner giver planen mulighed for god passagertrafik, både til og fra byen og i forbindelse med færger, som politikerne fablede så meget om, efter at banedelen var lukket, men også godstrafik - især grus og sten - fra havnen, leverancer til og fra købmands-handelen og kutterværftet, samt byens andre småindustrier og håndværksvirksomheder.

Alle epoker helt op til vor egen tid kan virkeliggøres på denne model. Damptog, motortog, skinnebus og lynetter, blandetog, rene godstog henholdsvis rene persontog - der er næsten frit slag - dog bør man jo nok holde sig til forholdsvis korte tog; også som sidebanestrækning endestation kan den gøre fyldest, men en MZ med IC-tog er nok ikke lige sagen i denne afkrog af verden.

Med Hou station som forbi-lede har jeg i tidens løb skitseret mange forslag til eget brug; denne er nok den seneste. Jernbanens bygninger er tæt skraveret, de øvrige vist med åben skravering, men arealet rummer plads til kolonnehus, værktøjsskure, kvægfold, kulbænk og meget andet. Bemærk at de to sporskifter i spor II er dobbeltkrumme; sådanne forekommer ofte i model, men sjældent i virkeligheden! Med afbrudt streg er antydning af muligheden for supplerende spor i kajvejen til brug for grus- & stenkompagniet; men ellers kan man rigeligt klare sig med de 5 sporskifter. Af tegningsmæssige årsager har jeg for en sjælden gangs skyld tegnet sporene parallelle med tegningskanten, og der er ikke vist endeaftgrænsning. Ved at lægge købmansgården på ydersiden af sporene kan man iøvrigt nemt trække havnen nærmere stationen og på den måde afkorte modellens længde med 0,5 - 0,8 m. Omvendt kan man udvide med lystbådehavn, fiskeri, mole etc. efter ønske og behov. Som kuriosum kan man ved anvendelse af halvrelief af stationsbygning og pakhus komme helt ned på et smalt hyldearrangement, nærmest som et vitrineskuestykke!

Guldbæk

En god gammel bekendt af danske jernbaneinteresserede, Hans de Herder i Holland, har besluttet at sælge sine 0-modeller fordi han mangler plads og fordi han ikke mere har lejlighed til at køre med dem. Hans de Herder kan læse dansk, men svarer bedst på engelsk, så der burde ikke være de store kommunikationsproblemer i den sag.

Det drejer sig om følgende: DSB postvogn DJ 5407, har uisolerede Märklinhjul. DSB personvogn CM 2018, uisolerede hjul. DSB godsvogn QGR 35721, uisolerede hjul. DSB godsvogn, PB uden nr. uisolerede hjul. DSB godsvogn, IAK 21987, isoleerede NEM-hjul. DSB godsvogn, QR, uden nr. isoleerede NEM-hjul. Alle i 1:45 med de gamle Märklin-koblinger, malet i de rigtige farver fra omkring 1950. Desuden en model af Frichs 750 hk lokomotiv for privatbanerne med motor, men ikke færdigbygget, også i 1:45. Henvendelse til H.de Herder, Noordstraat 15, NL 3291, TG Strijen, Netherlands.



# LÆSERNE BYGGER

RED.s indledende bemærkning: Denne lille artikel har ligget i et særdeles afsides hjørne af redaktørens "dynger". Jeg fik den i 1981!! samtidig med at Ole Klessen medsendte sine modeller, som er fotograferet af redaktionens fotograf med et desværre defekt kamera. Defekten blev uheldigvis først opdaget, da modellerne var blevet returneret.

Jeg har mange gange forsøgt at finde manuskriptet, men det dukkede først op for en måneds tid siden. Jeg undskylder tusinde gange.

## DANSKE MODELLER i N (1:160)

I forbindelse med mit beskedne anlæg i størrelse N har det altid været mit ønske at se det befolkede med danske modeller. Nu skal man jo have lup for at opdage, at godsvogne ikke er danske, så det har jeg taget med ægte dansk flegma, men hvad angår personvogne, postvogne og trækraft er man ilde stillet ved færdigkøbte modeller.

For ca. 5 år (nu 12 år, jf. indledningen) siden begyndte jeg derfor, ud fra indkøbte tegninger, at fremstille en personvogn litra CO. Bogierne er af model ARNOLD RAPIDO, resten er hjemmelavet. Jeg

er den heldige ejer af en EMCO-UNIMAT drejebænk, hvorpå jeg har drejet tagventiler og puffere. Siderne er fræset ud af krydsfiner, idet drejebænken blev omdannet til vertikalfræser. Taget er lavet af pap.

Nogle af mine venner, der absolut ikke har forstand på den slags, har ladet sig overtale til at sige, at det i et halvmørkt lokale godt kan ligne noget i retning af en dansk personvogn, og således opmuntret fortsatte jeg med at fremstille litra AT, så man kunne sige, at jeg delvis har lavet noget 1. classes(!). Af en eller anden grund synes jeg nu ikke selv, den er så god som den første.

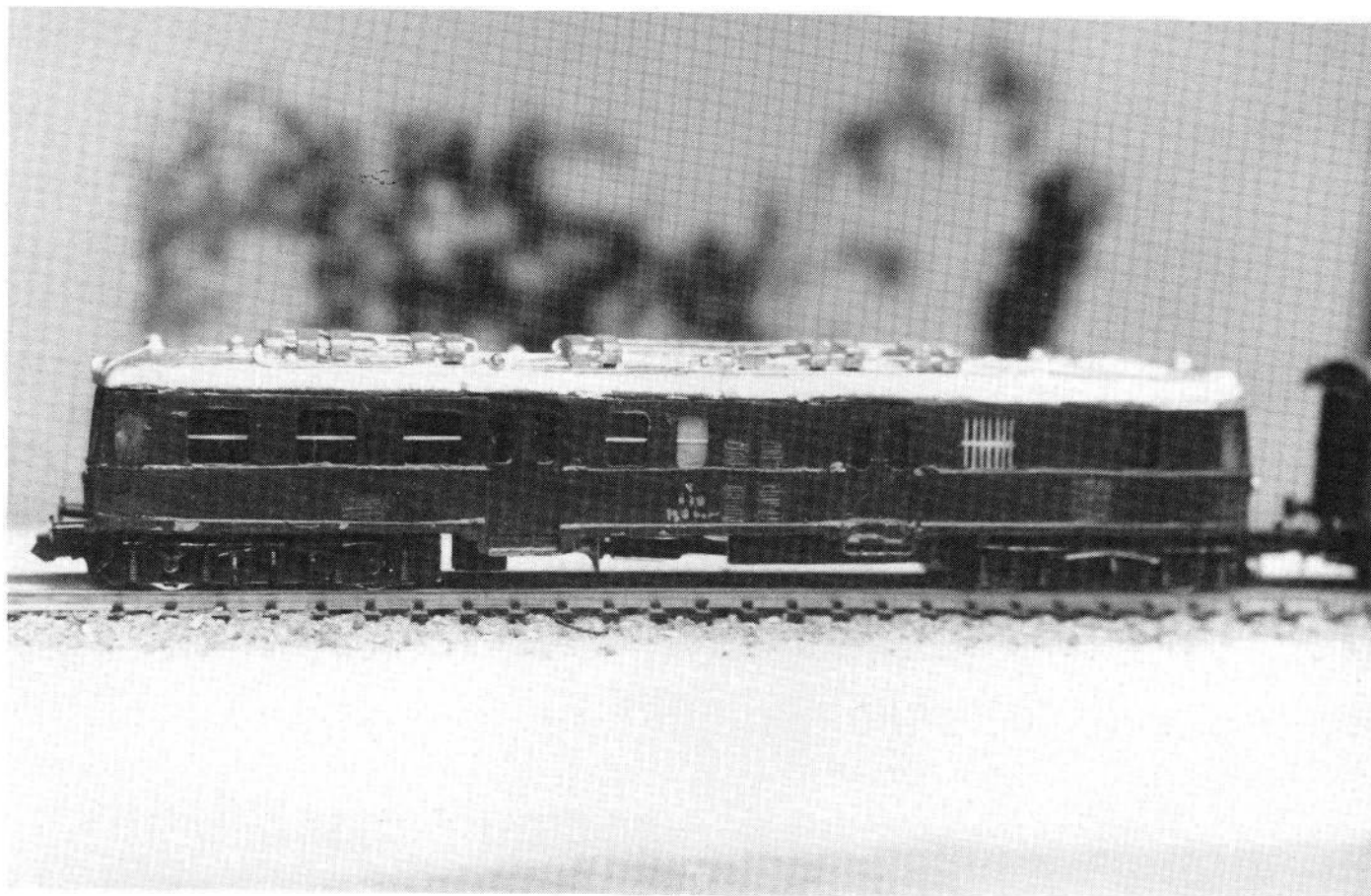
Da en postvogn altid kan give anledning til en smule kørsel og rangering besluttede jeg derefter at fremstille en sådan. Bogierne er de sædvanlige, hvilket vil sige, at de egentlig er for lange, men som sagt, når det er halvmørkt o.s.v. ...

Den ubetinget vanskeligste opgave har været bygningen af MO'erén. Ud fra et hav af tegninger og nogle fotografier (samt erindringer fra min fortid som lærling i DSB's Centralværksteder i Århus)

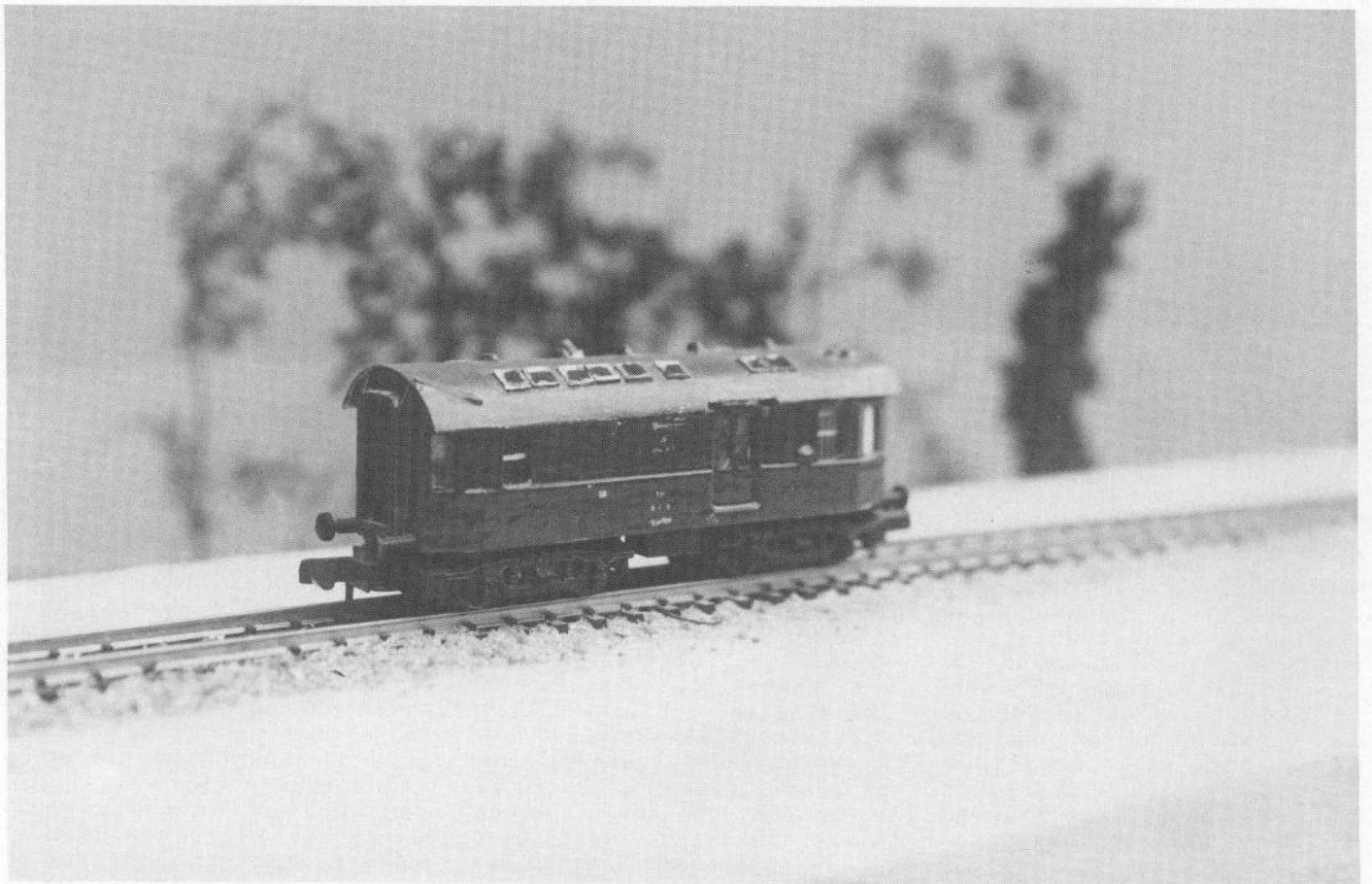
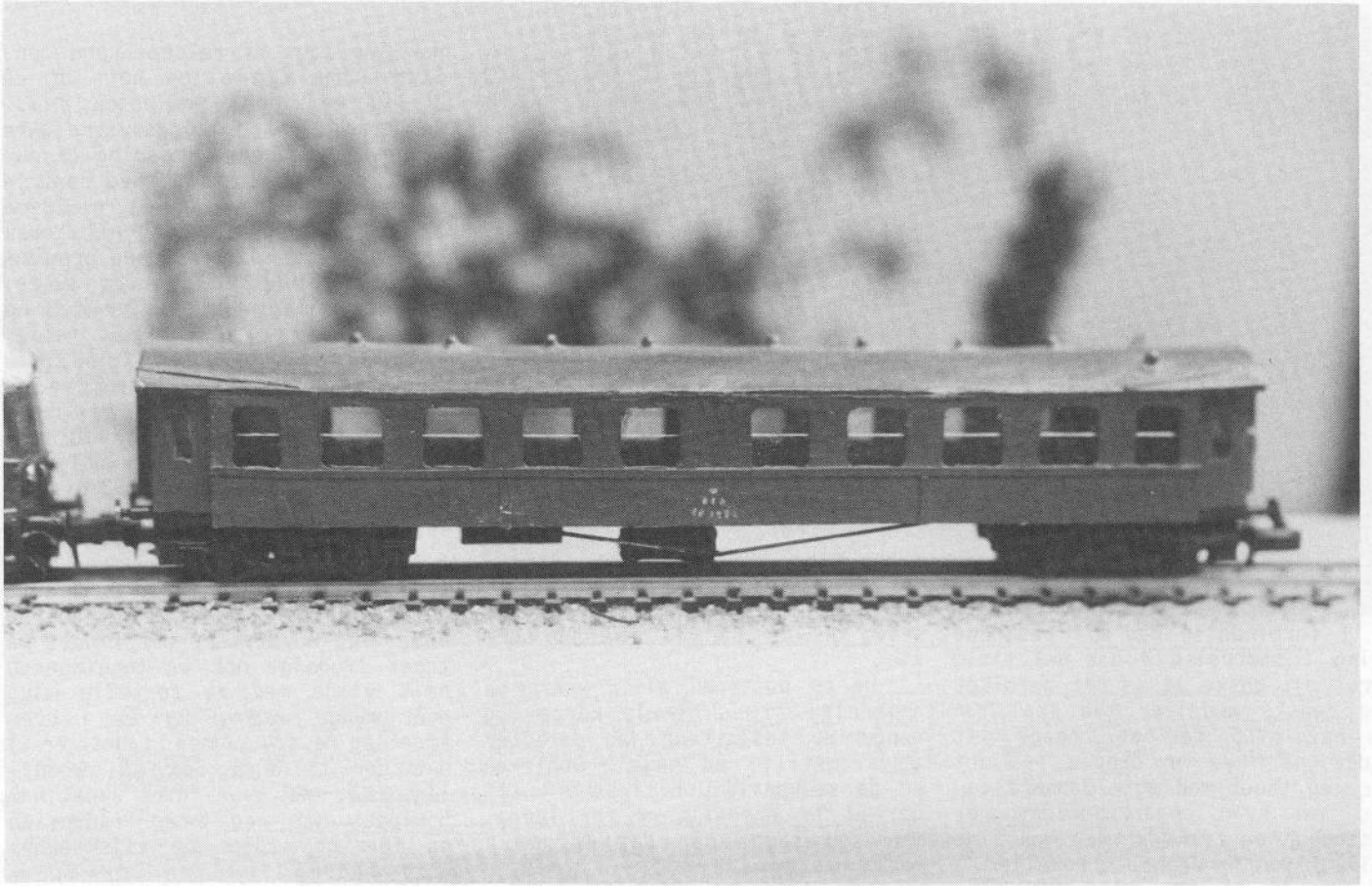
har jeg søgt at rekonstruere den. Størst hjælp har jeg haft af en dejlig tegning i målestok 1:25. Denne type kunne jeg desværre ikke bruge, hvad angår placering af dørene, da jeg ikke kan have dørtrin ud for bogierne uden at risikere alvorlige afsporinger i alle kurver. A-propos diskussionen i ældre numre af SIGNALPOSTEN: Jeg synes, det er dejligt at arbejde med en tegning i målestok 1:25 (eller 1:45) når man bygger i 1:160. Man laver sig bare en målestok af en papstrimmel, der passer til tegningen, så kan man f.eks. med letthed aflæse 1/10 mm i målestok 1:160 - det er jo næsten 3/4 mm i målestok 1:25.

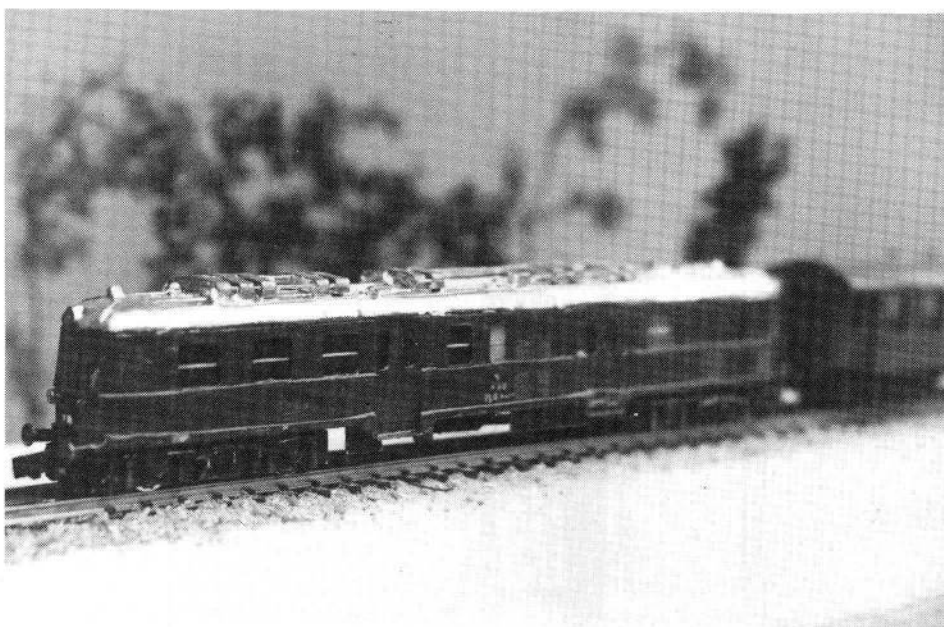
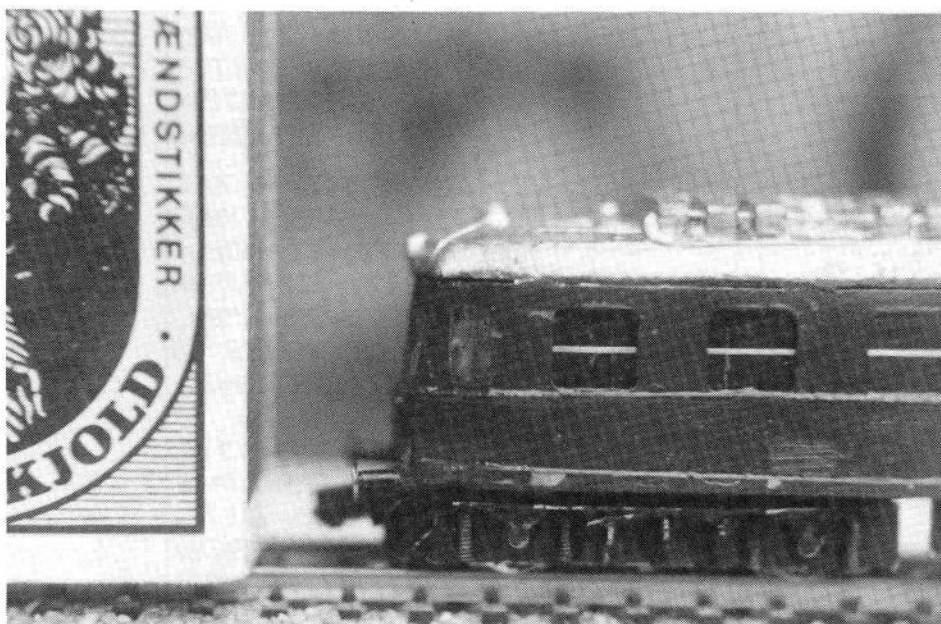
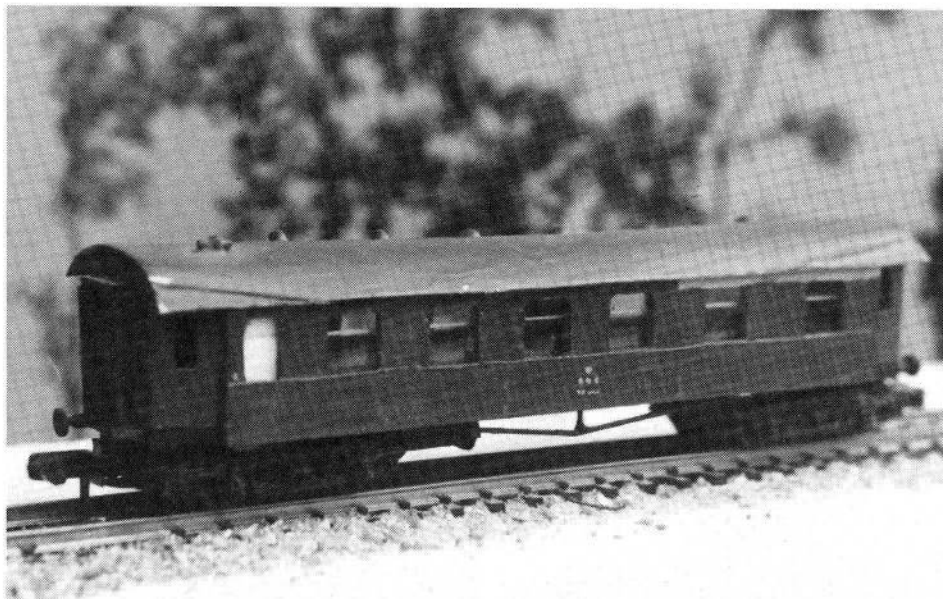
En ting, jeg har savnet ved de 6 tegninger jeg har erhvervet mig, er rørføringen til tagkølerne samt detailbilleder af alle de andre, underlige udvækster, der findes på taget. Pudsigt nok er tegningerne helt vilde med at fortælle mig, hvor mange sæder, der er i hver afdeling o.s.v., men taget er i det her tilfælde nok så væsentligt. Nå, men hvor intet andet har hjulpet, har jeg brugt fantasien og iøvrigt stolet på tilskuerens uvidenhed.

Belært af bitter erfaring koncentrerede jeg mig først om motor- og bogieplacering, idet jeg her har brugt min fortræffelige MY'er fra Minitrix som forbillede. Konturerne af motorvognen (længdesnit









og tværsnit) blev tegnet over på gennemsigtigt tegnepapir i målestok 1:45, og motor, hjul, tandhjul o.s.v. blev forstørret op til

samme målestok og tegnet på andre stykker tegnepapir, således at jeg kunne se, hvorledes det kunne bygges ind, ved at lægge tegningerne over hinanden. Specielt i den sekshjulede motorende er der ikke for megen plads. Derudfra kunne jeg fastlægge bogiernes udformning. Efter rentegning af dem blev de boret, fræset og drejet af en messingklods. Det samme skete med deres modparter, hvori snekkedrevene er placeret. Disse overparter er indbyrdes forbundet med en kobberplade, hvorpå motoren hviler. Den er med hjemmelavede fjedre forbundet med snekkedrevene.

Da jeg var kommet så langt, begyndte prøvekørslerne med den "rå" vogn. Det voldte mig mange bryderier. Jeg kunne ikke forstå, at trækraften i motoren (Arnold Rapido) var så ringe. Det var den heller ikke. Omsider opdagede jeg årsagen: Under drift var friktionen mod snekkens endeflade for stor. Da jeg drejede enderne ned, løb det hele perfekt.

Derefter begyndte bygningen af karosseriet. Taget blev fræset og filet i facon, og siderne blev klippet, savet og fræset ud af 0,2 mm messingplade. Enderne blev til-dannet og loddet sammen i en lære, og det hele blev limet sammen med epoxylim. De små vinduer i frontpartiet kunne jeg ikke lime på, derfor støbte jeg dem på stedet i glasklar plastic, efter at jeg havde lagt et stykke tape om udvendigt som "bund" i støbeformen. Beskyttelsesgitteret skulle egentlig være lavet af 0,1 mm tråd, placeret med en indbyrdes afstand af 0,3 mm, men det oversteg mine svage evner, så det er udeladt. Tagkølerne blev serieproduceret, og som rør er anvendt 0,3 mm retstrakt nysølvtråd, der forhåbentligt (jf. indledningen) gengiver den korrekte rørføring. Taget er forberedt for lys i toplanterne, men det er endnu ikke indbygget. Bogiesiderne er fremstillet af tynd blikplade, hvori akselboksene er loddet. Samme akselboks er drejet og fræset firkantet. Fjedrene er lavet af 1,3 mm maskinskruer, og derudover har jeg hængt så meget småpilleri på, som jeg kunne magte, alt ifølge tegningerne.

Da jeg skulle male den, havde jeg svære kvaler. Egentlig skulle den males beskidt og rusten og med falmet tag, men efter alt det arbejde kunne jeg ikke nænne det, så den er malet nogenlunde, som jeg husker dem, når de kom frisk fra værkstedet.

Næste projekt bliver muligvis en styrevogn til M0, muligvis et trevogns lyntog, ældre udgave, muligvis noget andet. Vi får se, når efteråret kommer.



# NYHEDER

MOGENS NØRGAARD OLESEN

## Jernbaneoverfarten København-Malmø

25 x 17 cm, 96 sider

83 illustrationer

Pris: 158,- kr.

MOGENS NØRGAARD OLESEN

## Kalundborg-Århus overfarten gennem tiderne

25 x 17,5 cm, 128 sider

91 illustrationer

Pris: 225,- kr.



Bestil disse dejlige færgebøger  
hos forlaget

**Lamberths Forlag I/S**

Amagerbrogade 20  
2300 København S  
Tlf. 31 95 43 40

eller hos din boghandler

Modeljernbanecentret

## TRINBRÆTTET

ØNSKER  
ALLE VORE  
KUNDER EN  
GOD JUL OG  
ET GODT  
NYTÅR



**HUSK!**

TRINBRÆTTET ER  
SPECIALFORRETNINGER  
MED DANSKE TOG SOM  
FORBILLEDE, OG DU FAR  
EN ENTUSIASTISK  
BETJENING

TRINBRÆTTET ER OGSÅ  
STEDET HVOR  
MODELBANEFOLKET MØDES,  
FOR AT SNAKKE OM  
VOGNBYGNINGSPROBLEMER,  
ANLÆGSDGAVER OG  
MEGET, MEGET ANDET

DEN SIDSTE  
ÅBNINGSDAG  
INDEN JUL  
SERVERES  
VARM GLØG  
MED  
BRUNKAGER

KOM OG HYG DIG SAMMEN  
MED ALLE VORE  
GODE TILBUD

SIDSTE ÅBNINGSDAG  
INDEN JUL:  
LYSTRUP d. 19. DEC.  
VEJLE d. 23. DEC.

TRINBRÆTTET VEJLE  
Blegårdsgade 14  
7100 VEJLE  
tlf: 7583 7575  
fredage 16-1929  
desuden hver lørdag  
fra 1. oktober-30. april  
i tiden 10-1229

TRINBRÆTTET LYSTRUP  
Rugmarken 93  
8520 Lystrup/Århus  
tlf: 8622 2295  
tirsdage 18-2209  
desuden lørdage  
efter aftale  
fra 1. oktober-30. april  
i tiden 10-1229



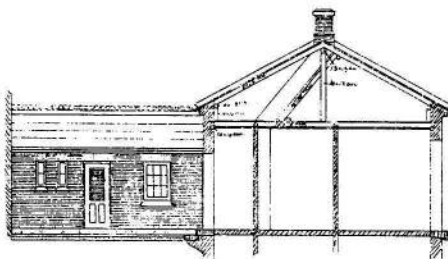


# Fig. 2 ° KOLDING SYDBANER °

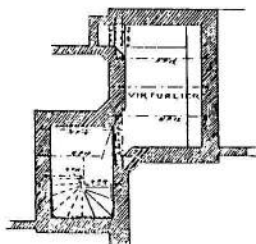
Rejseplanen over udførelsen af 9. Station 1911

## · KOLDING STATION ·

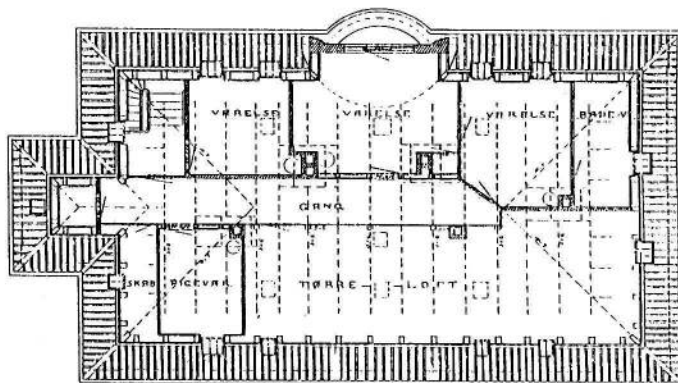
STATENS TEKNISKE TILBYN MED PRIVATBANERLEGE M. V.



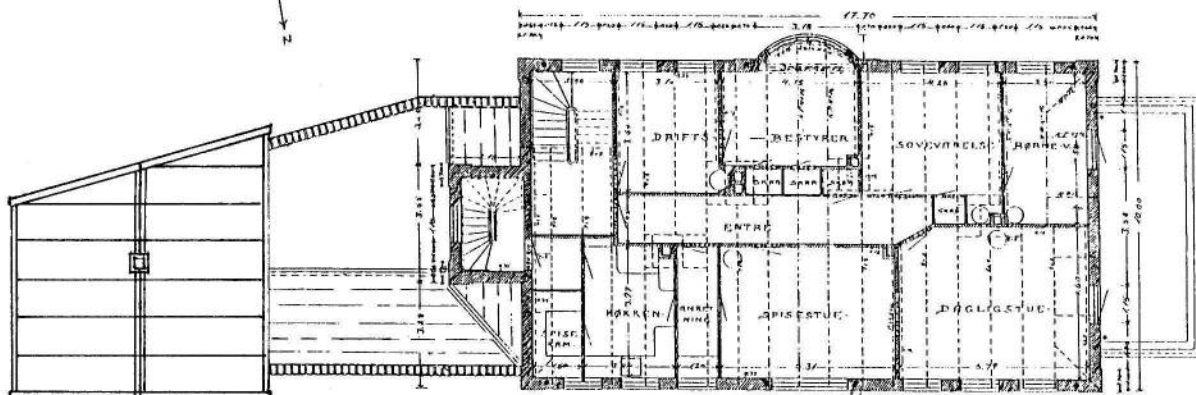
SNIT A-B



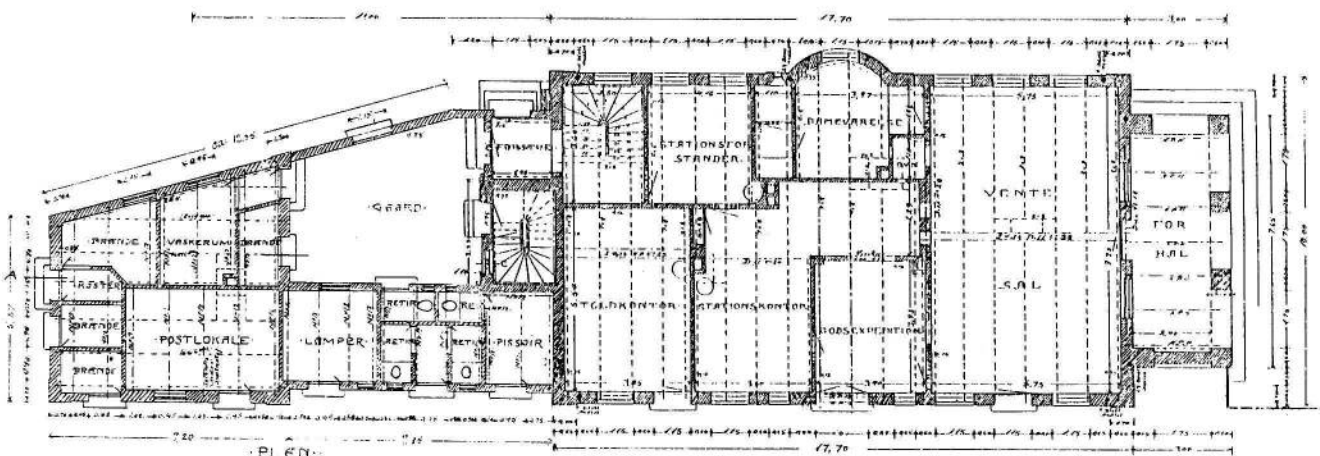
KÆLDERPLAN



TAGPLAN



1STE SAL PLAN



PLAN

STUEPLAN



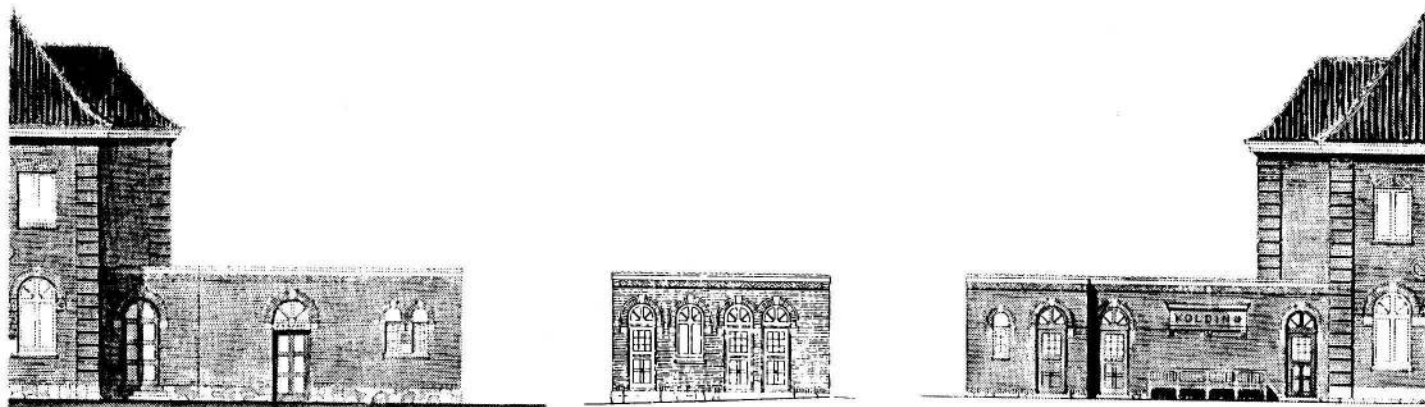
Fig. 3

## KOLDING SYDBANER

Bygningens navn er indført i Bygningens  
af 9. Februar 1911

## KOLDING STATION

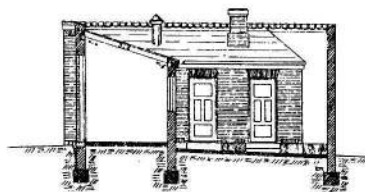
STATENS TEKNISKE TILSYN  
MED PRIVATBANER LEO M. V.



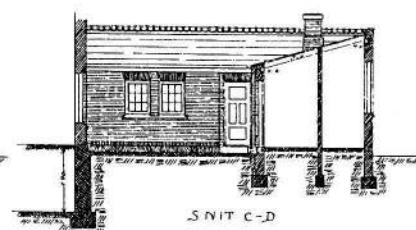
MOD GADEN

UDHUS MOD ØST

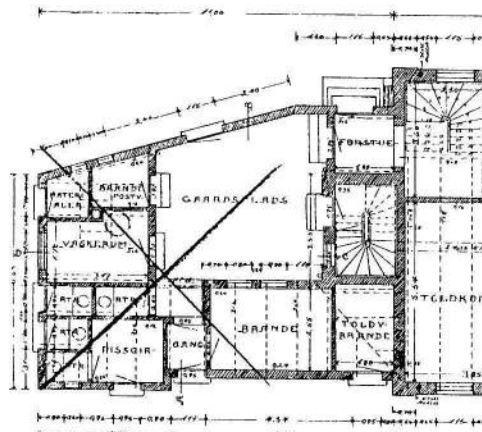
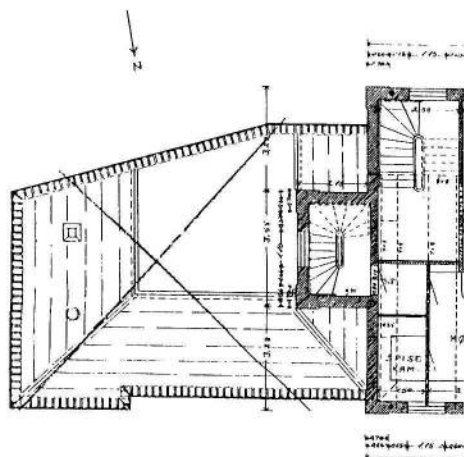
MOD PERRON



SNIT A-B



SNIT C-D

KOMMENTARER TIL  
BYGNINGSTEGNINGERNE

## Sydbanegården i Kolding:

De originale tegninger fra 1910 viser et meget beskedent udhus/gård-kompleks, vist i sammenklip i fig. 3, hvor det også ses, at udhusforslaget er krydset over - arkitekten udarbejdede nemlig et nyt forslag til et større og mere presentabelt udhus (fig. 4), hvor der yderligere var blevet plads til et postlokale og et lokale til "lamper" (petroleumslamper?), og dette forslag blev bragt til udførelse. Tegningen hertil (fig. 4) har vi derfor klippet fra hinanden, og stumperne er klæ-

bet oven på den gamle hovedtegningens kasserede udhusdele, hvorved fig. 1 og 2 er opstået. Vi har dog selv måttet tegne det nye udhus' sadeltag set fra oven på fig. 2 og fra siden på fig. 1. Førstnævnte billede forelå nemlig ikke i original, og sidstnævnte var ikke helt i overensstemmelse med foreliggende fotos bl.a. blev skorstenen i virkeligheden anbragt sydligere end på arkitektens tegning.

Det skal lige bemærkes, at hovedbygningens midterste og vestligste skorsten blev bygget lidt anderledes end vist på hovedtegningen: Begge blev bygget med 2 kanaler, og de var brede på tværs af tagryggen. Kun den østligste skorsten havde kun én

kanal og var af normalt, kvadratisk tværsnit.

## Sydbanegården fra 1932:

Denne beskedne bygning har vi ingen tegninger af, men en smule kan man dog skønne ud fra de 2 fotos, vi kender, selv om de begge er taget omtrent vestfra. På det ene kan man næsten skelne de enkelte mursten, og hvis man så nogenlunde kan gætte bredden af døren og tykkelsen af bindingsværkets bjælker, kan man løseligt skønne langsiden til mellem 10 og 11 m, skal vi sige 10,5 m?

Hvis man går ud fra, at valmtaget har samme hældning til alle sider, kan man ud fra læng-

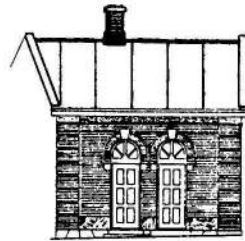


Fig. 4  
rev.

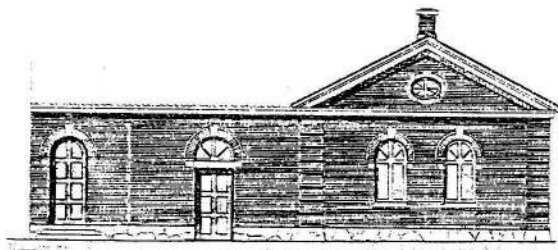
*Bygningen som angives i den anden del af  
9. Februar 1911*

STATENS TEKNISKE TILSYN  
MED PRIVATBANKANLÆG M. V.

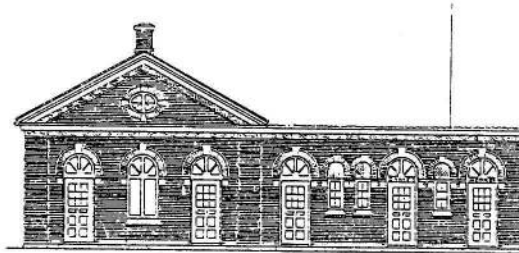
•KOLDING SYDBANER.  
•KOLDING STATION.  
•FORANDRET UDHUS



•MOD ØST•

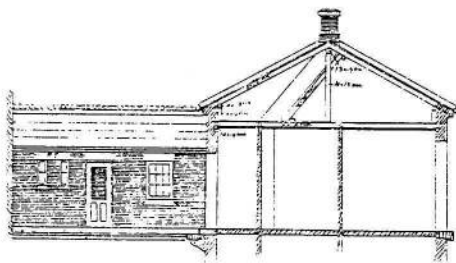


•MOD GÅRDEN•

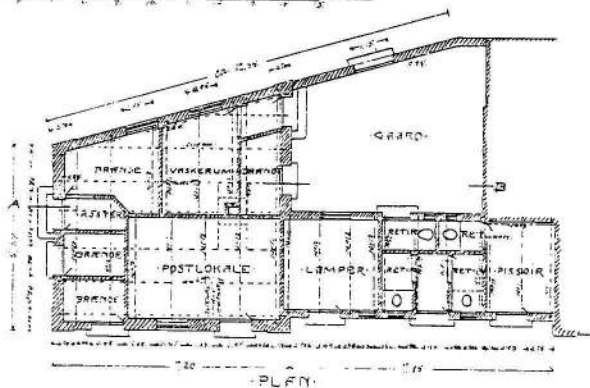


•MOD PERRON•

CENTIMETER METRE



SØIT A-B



PLAN

*Robert O. Schmidt  
arkitekt  
450  
STATENS TEKNISKE TILSYN  
MED PRIVATBANKANLÆG M. V.*

den af tagryggen i forhold til tagets samlede længde tegne sig til husets bredde, men skønnet er ret usikkert. Jeg har selv skønnet en husbredde på omkring 6 m, mens taget vel var omkring 12 x 7,5 m. Bygningen har så dækket et areal på omkring 90 m<sup>2</sup> eller ikke mere, end at den kunne stå inden i Kolding Syds varehus - hvis den ikke havde været for høj! Af landstationerne var kun hovedbygningen ved Hoppeshuse af mindre grundflade (81 m<sup>2</sup>), men her var der både værelser ovenpå og udhuse ved siden af.

Desværre kender vi ikke udseendet af Sydbanegårdens nord- og østside, så der skal gættes særdeles dristigt, hvis man fx. vil bygge den i model.

#### Landstationerne:

De øvrige stationsbygninger på KS har vi tegninger af, og så vidt man kan se af de sparsomme fotos, vi har fundet af stationerne, er de stort set bygget i overensstemmelse med tegningerne.

På grund af Sydbanernes ringe succes har der næppe været grund til at foretage om- eller tilbygninger af betydning i banernes tid - kun et par enkelte private pakhuse er kommet til, mens banen var i drift.

#### Varehusene:

Vi har kun tegninger af varehuset i Kolding, men Ib V. An-

dersen har fundet de ydre mål på landstationernes varehuse. De fandtes kun i 2 størrelser, en lille på 5 x 8 m og en stor på 6,65 x 8,55 m. Det var simple træhuse, der nogenlunde let kan rekonstrueres ud fra eksisterende fotos.

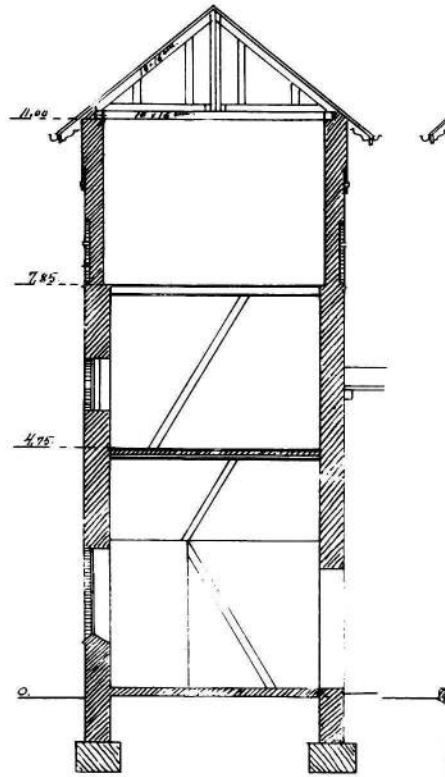
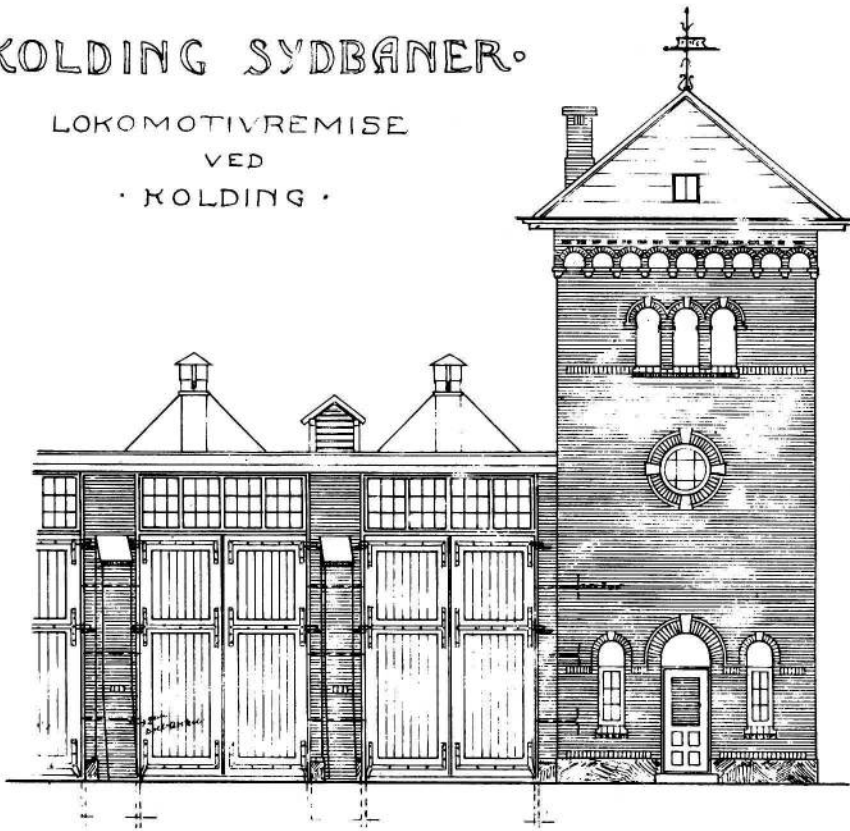
#### Remiserne:

Tegninger haves, de er uproblematisk, undtagen remisen i Kolding, og den er omtalt i teksten til sporplanerne.

H. Alkjær

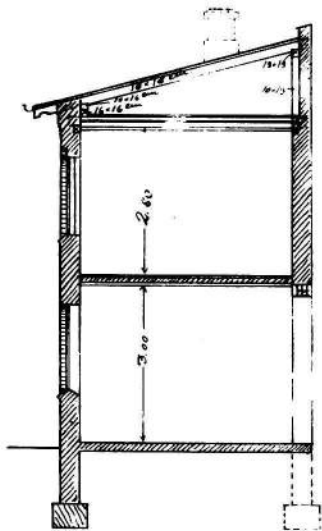
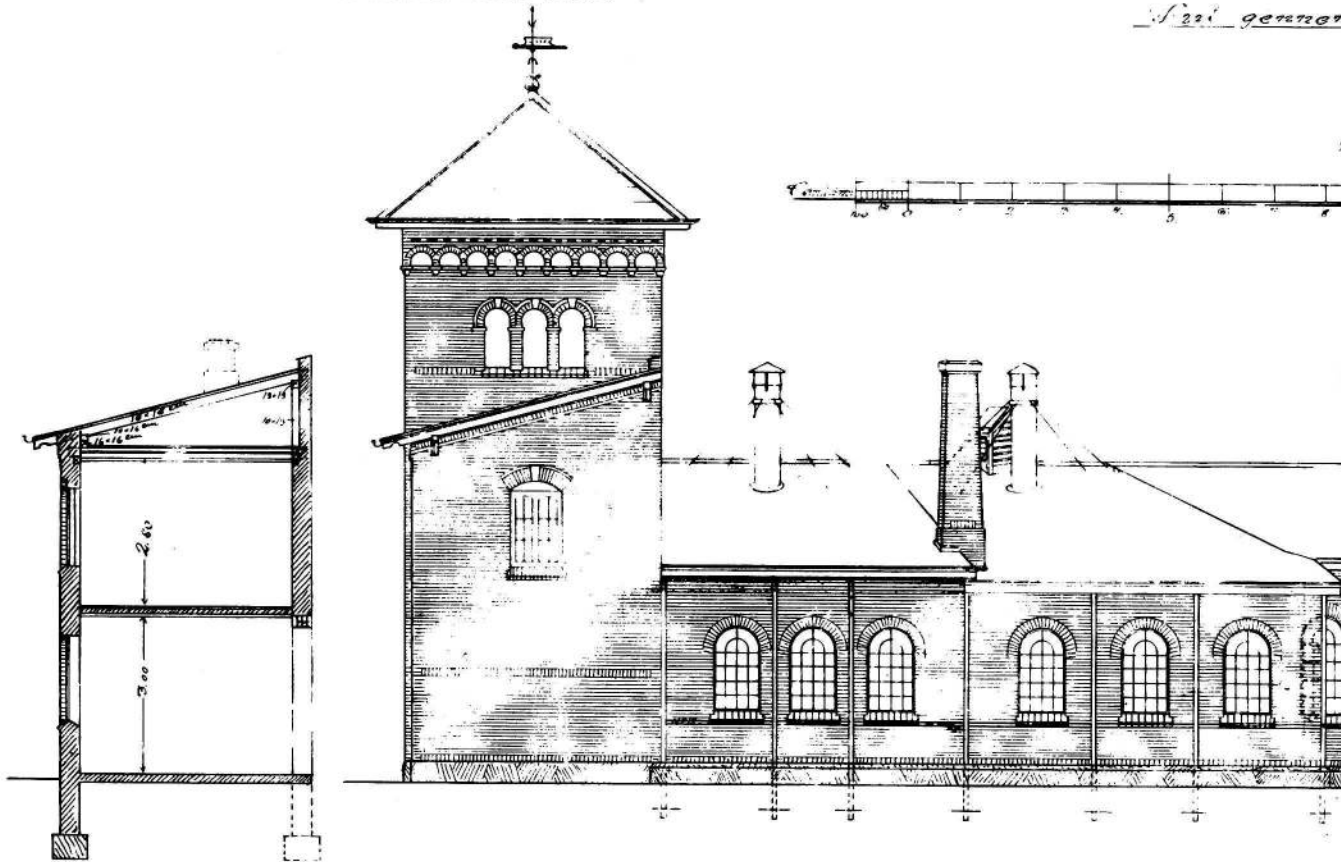
# • KOLDING SYDBÄNER •

LOKOMOTIVREMISE  
VED  
• KOLDING •



*Facade mod Vest.*

*1221 gennem*



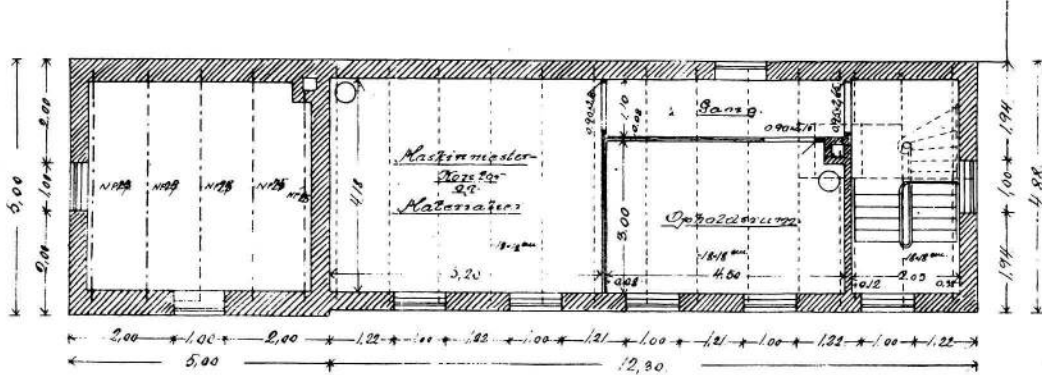
*Snit.*

*Facade mod Ost.*

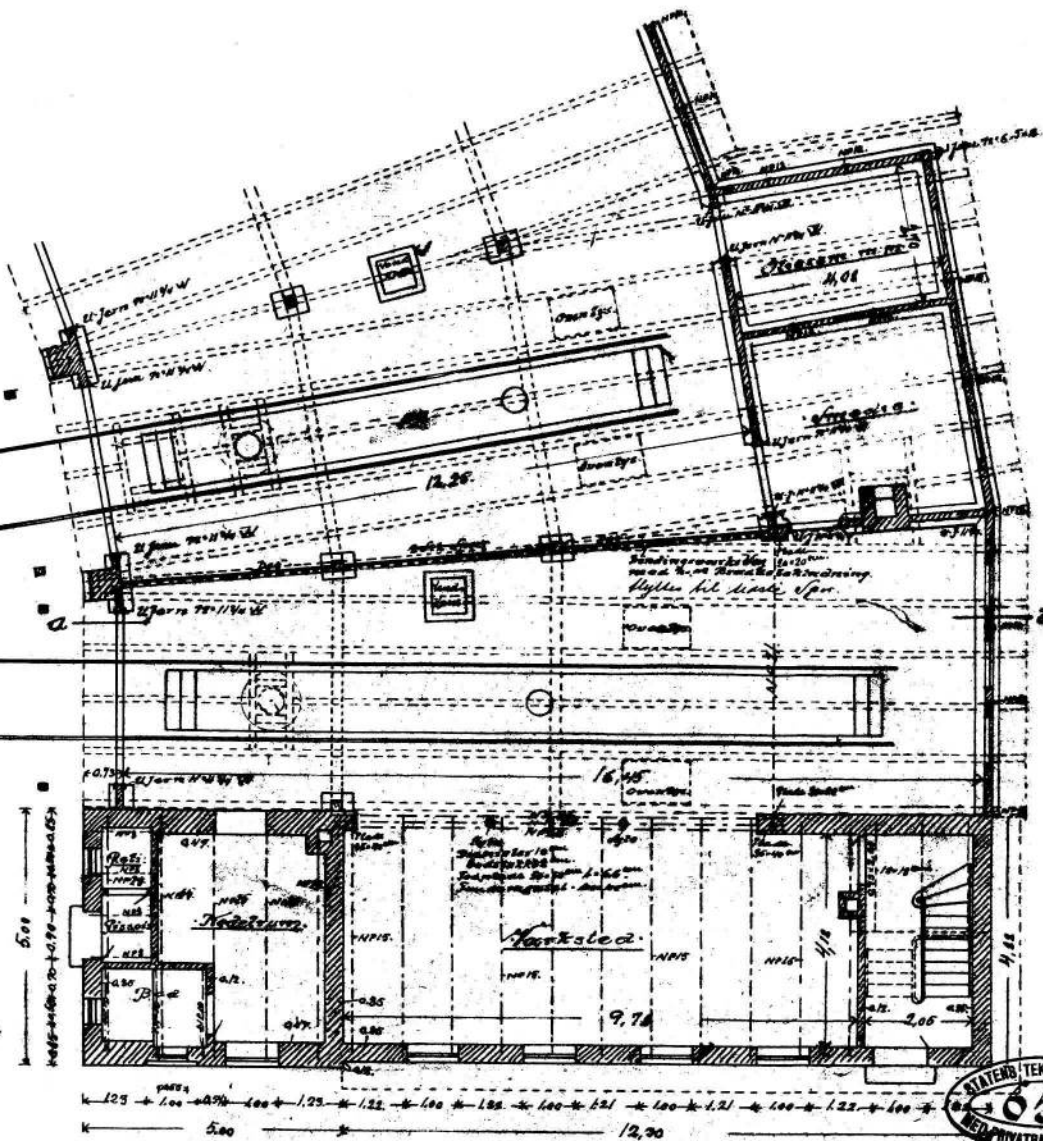


Approbet som anføjet i Skitse  
af 30 Maj 1891

STATENS TEKNISKE TILSYN  
MED PRIVATBANEANLÆG M. V.



Plan af 1<sup>o</sup> Sal.



STATENS TEKNISKE TILSYN  
MED PRIVATBANEANLÆG M. V.  
Robert W. Schmidt,  
Arkitekt  
No. 60, Nørsting.

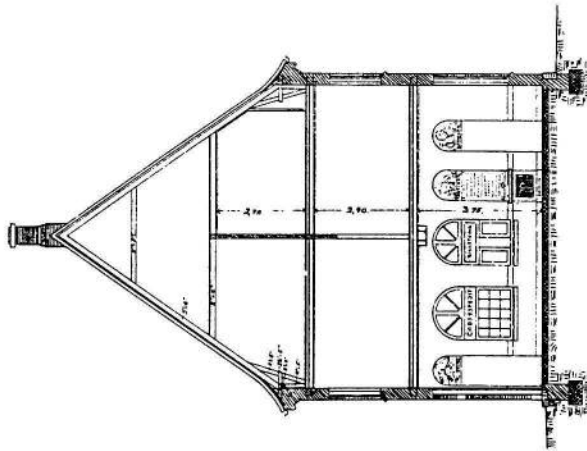
Fig. 1

Apprøvet som model i Kolding af  
P. Steen 1911.

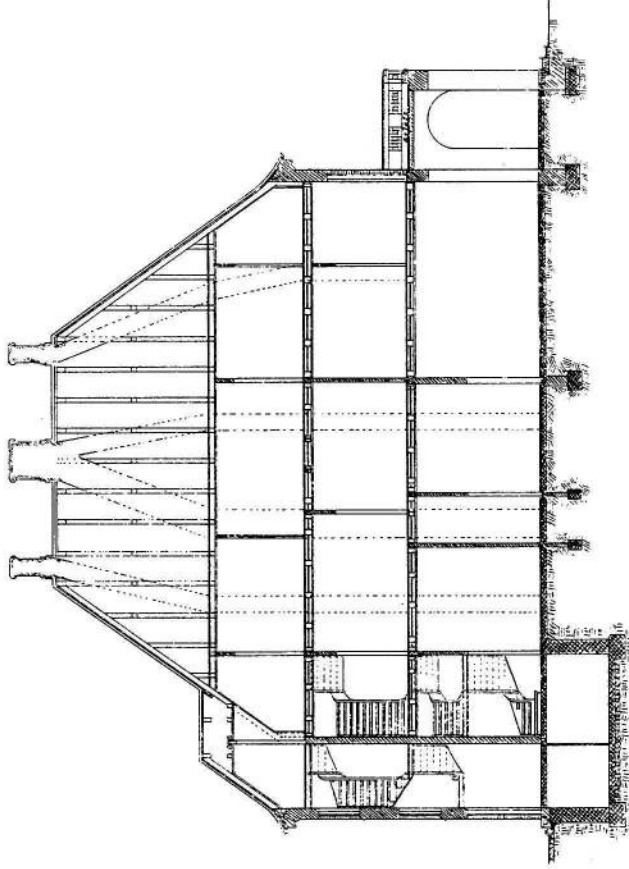
STATENS TEKNISKE TILBYN  
MED PRIVATBEANLÆG M. V.

• KOLDING SYDBANER •

• KOLDING STATION •



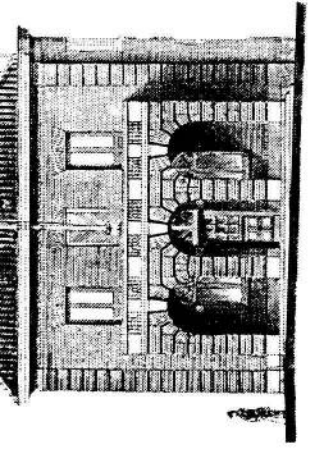
• TVÆRSNIT •  
(SNEKATSK)



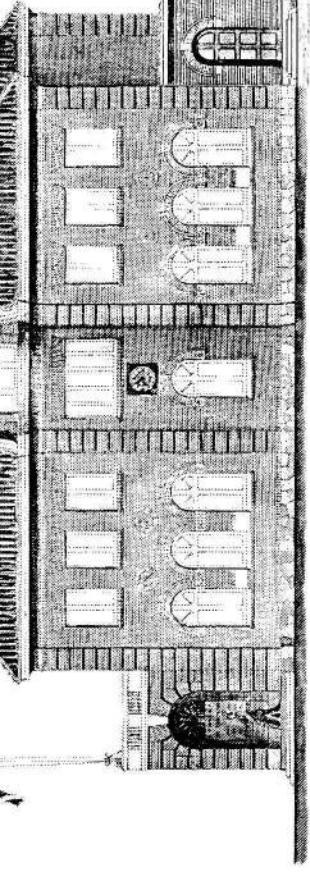
• LÆNGSNIT •



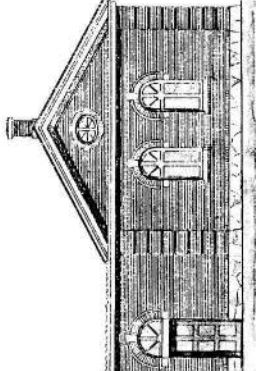




GAVL MOD VEST



FACADE MOD GRADE

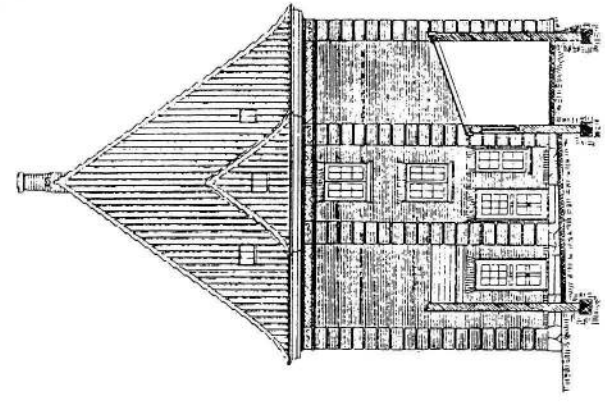


MOD GRADEN

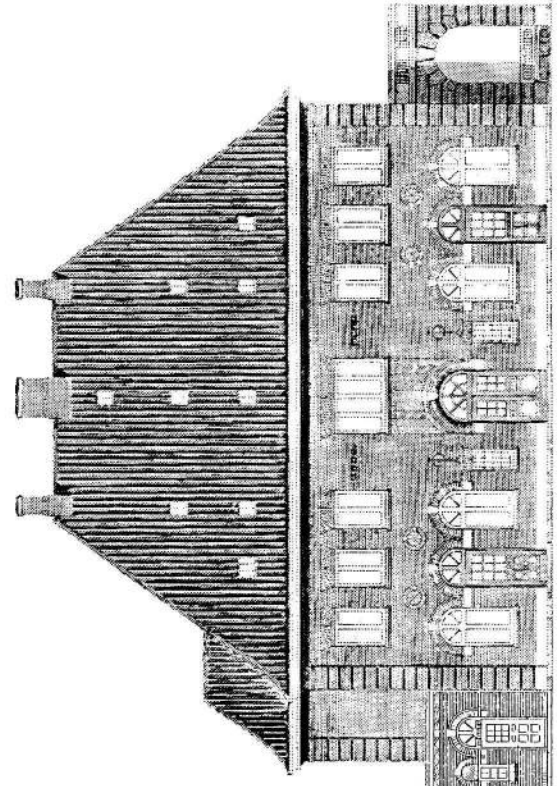


MÅL 1:25

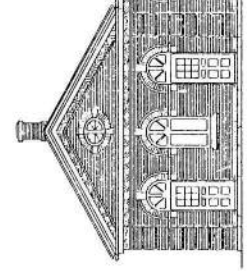
SENER



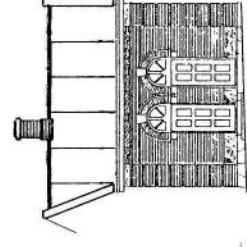
GAVL MOD ØST



FACADE MOD PERRON



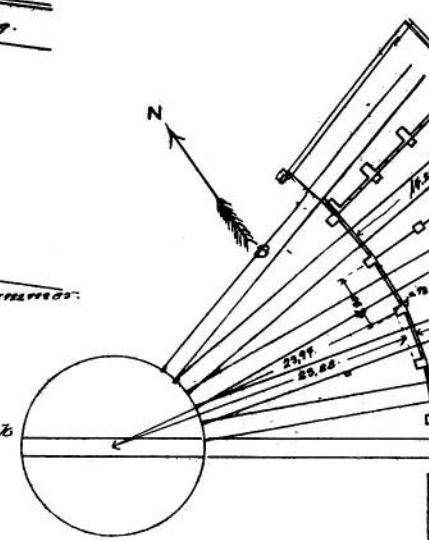
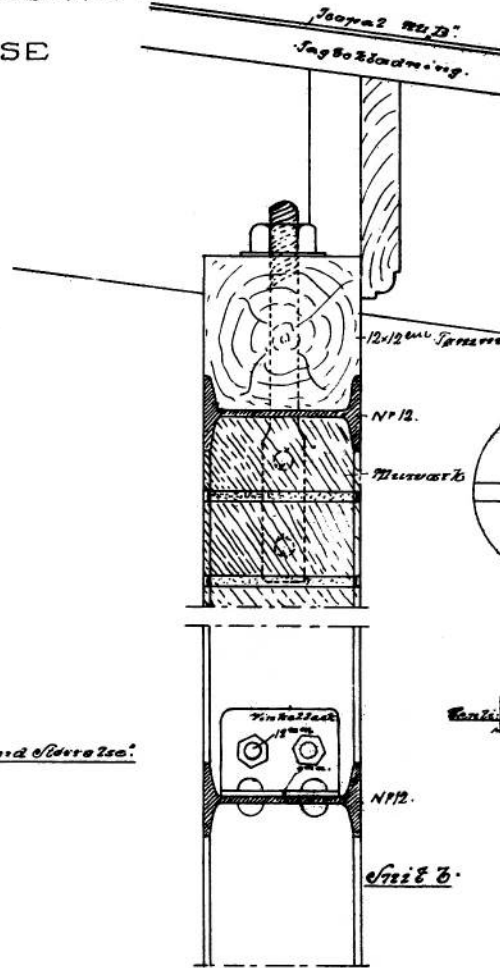
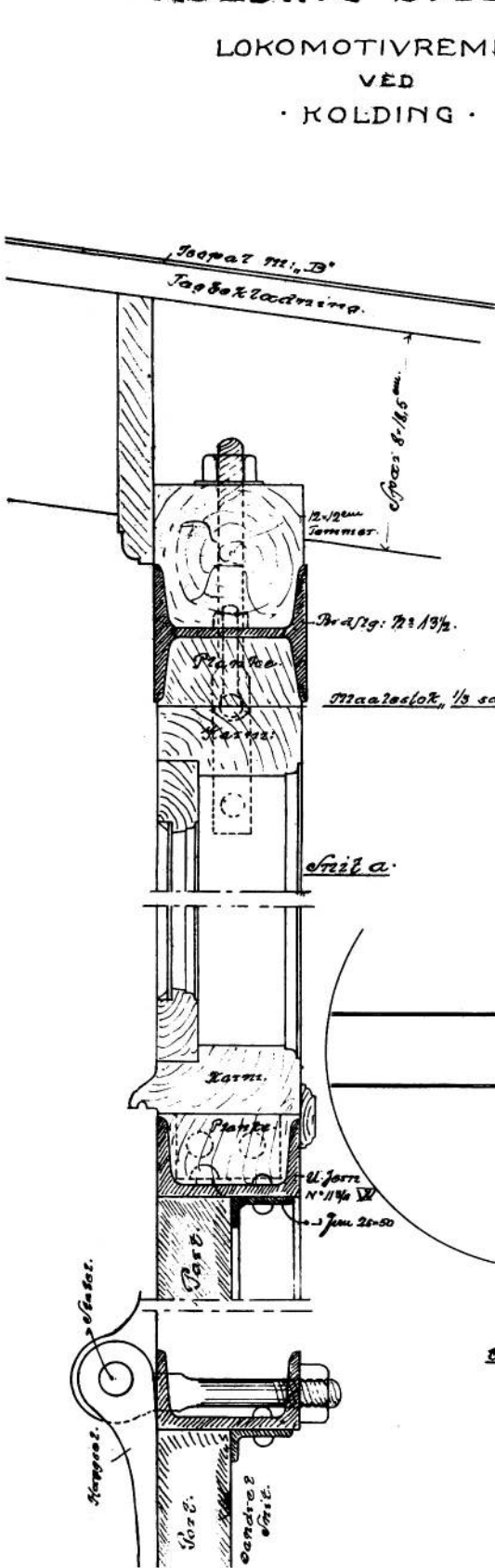
MOD PERRON



UDHUS MOD ØST

# • KOLDING SYDBANER •

LOKOMOTIVREMISE  
VED  
KOLDING •



Maaleslok 1:500



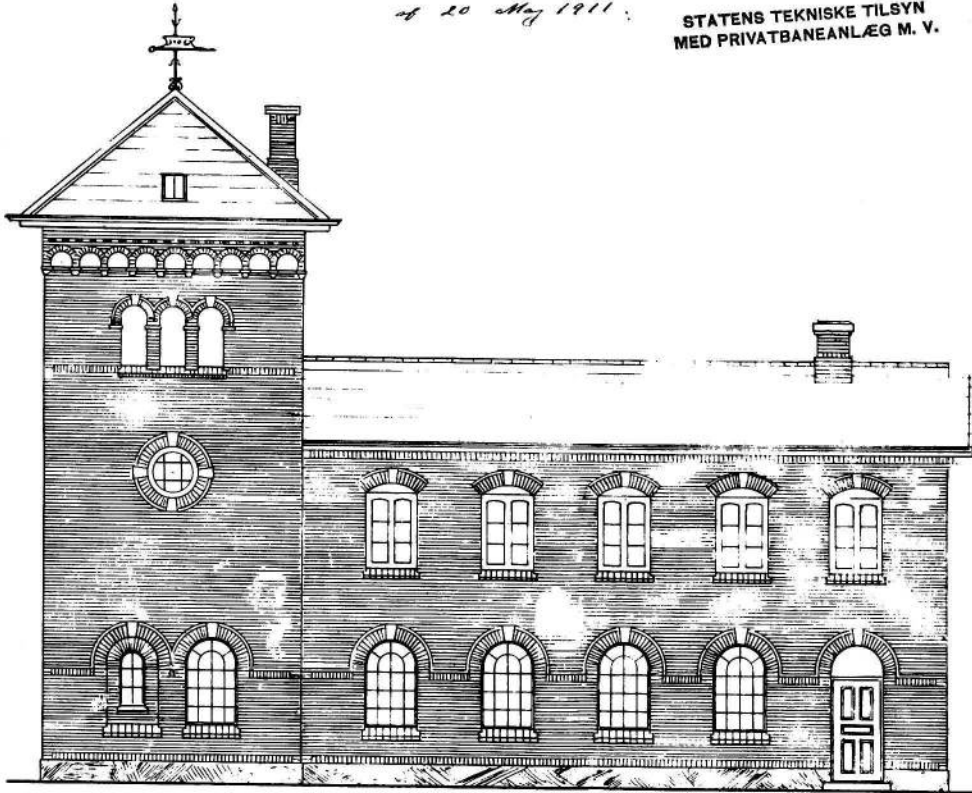
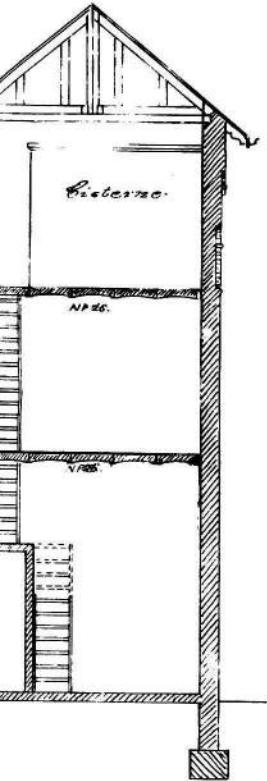
Platte  
Maaleslok 1:75

Maaleslok 1:75



Approberet som anført i Skitse af 20 Maj 1911.

STATENS TEKNISKE TILSYN  
MED PRIVATBANEANLÆG M. V.



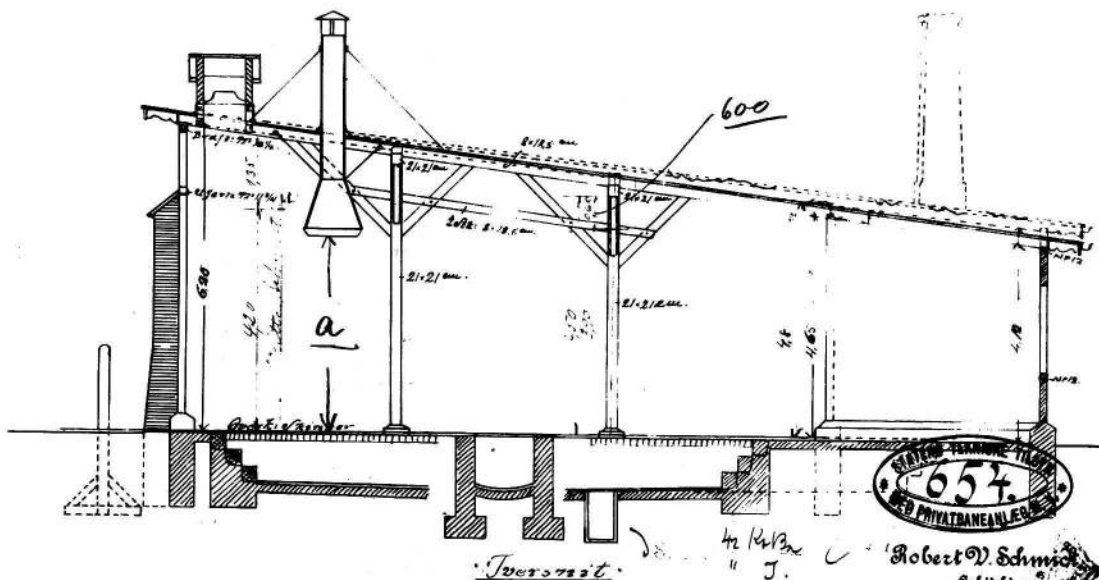
Vandlaagret.

Facade mod Sg.



$$a = \text{Korstenstøjde} + \text{Spillerum}$$

$$6.8 \quad 4200 \quad + \quad 50 = 4250$$



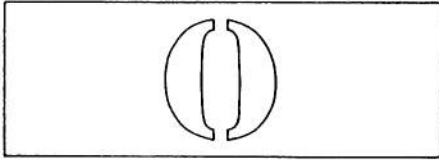
STATENS TEKNISKE TILSYN  
MED PRIVATBANEANLÆG  
654

Tversret  
Robert W. Schmidt  
Arkitekt  
d. 20. 60



# VILLAVEJEN

AF POVL WIND SKADHAUGE



0 - nul - betyder i denne forbindelse bare indledning.

## OVERSIGT

**VILLAVEJEN** er en ny serie af tegninger med vejledende tekst, beregnet på bygning af huse til modelbaneanlæg. Det er ikke på forhånd fastlagt, i hvilken takt de enkelte eksempler vil blive bragt i SIGNALPOSTEN, men serien vil ud over indledningen omfatte i alt 16 "numre", nemlig disse:

1. Sammenbygget bolig og autoværksted. Endvidere retirade.
2. Hus i 1 1/2 etage med udskud. Endvidere havehus/udhus.
3. Hus i 1 1/2 etage med fuld kælder, tag på tværs.
4. Tofamiliehus med frontispice og fuld kælder.
5. Tofamiliehus med karnap og delvis kælder.
6. Bungalow-type, sammenbygget med udhus.
7. Hus i 1 etage med fuld kælder, hanebåndssparfag.
8. Hus i 1 etage med fuld kælder, gittersparfag.
9. Som nr. 3, men nyere udformning.
10. Hus i 1 1/2 etage med fuld kælder, tag på langs. Endvidere eksempel på lille muret, fritliggende garage.
11. Hus med butik, 1 1/2 etage med fuld kælder.
12. Hus med forskudte etager, enkel form.
13. Hus med forskudte etager, sammensat form.
14. Hus i 1 etage, med muret udhus.
15. Hus i 1 etage med udskud. Endvidere fritliggende garage.
16. Hus i 1 etage med sammenbygget garage.

Hvert nummer udgør en selvstændig artikel, og i hver artikel vil der blive gjort rede for den pågældende hustypes tidsmæssige placering. For eksemplensamlingen som helhed drejer det sig om perioden 1915-1960. Der er to bestemte grunde til at slutte serien ved 1960. Den ene

er, at de nyere huse på en række modelbaneanlæg slet ikke kan finde anvendelse; de er simpelt hen for nye. Den anden ligger i, at 1960'erne og 1970'ernes overvejende etplans typehuse fylder vel rigeligt i fladen samtidig med, at de i det fugleperspektiv, som normalt er modelbaneanlæggets, ikke ser nær så spændende ud som de ældre villaer med deres høje tage. Nr. 14, 15 og 16 giver dog en antydning af, hvad der skulle komme. Og for dem, der trods det anførte har brug for at bygge modeller af huse fra perioden efter 1960, står en betydelig mængde typehuskataloger og enfamiliehusbøger til rådighed.

## HENSIGT

Sammen med nogle af de tidligere bragte tegninger sigtes der med **VILLAVEJEN** på at give en rimelig dækning (men af indlysende grunde langtfra nogen fuldstændig dækning), hvad angår villaer i den betydning, dette ord oftest har på dansk: fritliggende beboelseshuse for en eller to familier, omgivet af have.

De tidligere artikler, som **VILLAVEJEN** således knytter sig til, findes følgende steder i SIGNALPOSTEN:

- 1983/3 p. 113-122, Ganske almindelige huse,
- 1985/1 p. 3-8, Danske småhuse fra tyverne,
- 1986/1 p. 17-25, Stationsbyhuse, artiklens første del,
- 1987/3 p. 117-118 og 123-126, Tofamiliehus på MB.

Med det samlede materiale kan bygges modeller af et stort antal huse, som de findes ved ældre og yngre villaveje i danske byer, store som små. Der er på ingen måde tale om særlig fine eller særlig smukke huse. Tværtimod er bestræbelserne netop gået ud på at finde eksempler på det jævne, almindelige byggeri, hvor der er langt mellem snapsene (læs: mesterværkerne). Det er afgørende for en troværdig helhedsvirkning. Og i det går de samme hustyper igen den ene gang efter den anden, omend i forskellige "dragter".

Ved gennemgang af gængse oversigtsværker om dansk arkitekturhistorie (eller mere beskedent: bygningshistorie) konstateres det hurtigt, at området er næsten ubehandlet. De eksempler, der præsenteres fra perioden, er kun sådanne enestående og særprægede huse, som berømte arkitekters navne er knyttet til, eller som har krævet en investering ud over det normale. De er måske nok strømpile for en (navnlig kommende) udvikling, men bidrager kun lidt til det korrekte signalement af deres samtid. Deri ligger meget af berettigelsen af SIGNALPOSTENS tegninger. Og derfor er det forfatterens håb, at også andre læsere end modelbyggerne kan have glæde af tegningerne og de ledsagende tekster. De giver faktisk et vist indblik i vilkårene for "parcelhusfolket" (et udtryk, som næppe kendes før engang efter 2. verdenskrig) og udviklingen af almindelige en- og tofamiliehuse i den omhandlede periode.

## TILRETTELÆGGELSE

Lige fra **GANSKE ALMINDELIGE HUSE**, som var forfatterens første bidrag i genren, og frem til nu kan man for så vidt tale om improvisation, som der ikke har foreligget nogen overordnet plan for, hvilke bygningsværker der skulle præsenteres. Det gælder både de allerede opregnede artikler og de øvrige (Flere små huse til MB, Vogterhus ved Sydbanen, Kædehuse på MB, Vejoverføring I, II og III samt Fabriksanlæg i Baneby). Den første artikel (Ganske almindelige huse) var simpelt hen et skud i blinde - som til nogen overraskelse for forfatteren (red. anm: Men ikke for mig!) alligevel ramte centralt. Og de andre kan i høj grad betragtes som forsøg på at stoppe huller, af hvilke flere er påpeget af SIGNALPOSTENS læsere.

Når en mere systematisk tilrettelægning nu prøves, har det alligevel været nærliggende at kaste blikket tilbage på det hidtil bragte stof og forsøge at uddrage konklusioner, som kan komme til nytte i det fremtidige arbejde. Resultatet er blevet følgende beslutninger:

- I. Bygningerne gengives konsekvent i målestoksforholdet 1:87, selv om dette i forbindelse med

SIGNALPOSTENS normale reproduktion i 79% betyder, at originalerne må tegnes i det særprægede målforhold 1:68,73. Men lommeregneren er heldigvis opfundet. Fremgangsmåden giver mulighed for en relevant detaljering af tegningerne, og samtidig bringes disse i en skala, som er velkendt for de fleste læsere. (Forfatteren har faktisk fortrudt, at han i Tofamiliehuse på MB fraveg principet; her blev tegningerne udført i 1:100 og gengivet i samme størrelse.)

II. Bortset fra enkelte nærmere specificerede undtagelser bringes beliggenhedsskitserne i mål 1:870. Det betyder, at man med flyttet komma kan bruge samme målestok som til bygningstegningerne - og skulle vel tillige lette modelbyggerens planlægning?

III. Hvert "nummer" omfatter én hustype og består af to helt udfyldte tegningssider, som hører sammen og udgør et opslag, samt en ledsagende tekst. Da typerne varierer i størrelse, medfører det faste tegningsformat, at det er muligt i nogle tilfælde at bringe supplerende bygninger (udhuse af forskellig art) eller flere beliggenhedsskitser end sædvanligt. I andre illustreres alternative udformninger af selve hustypen. Ved nogle af de større huse er det til gengæld nødvendigt at fravige den under IV nævnte hovedregel en smule. Og i enkelte tilfælde må etageplanerne deles (i husets midterakse) for at få plads. Endelig medfører det faste format, at en ensartet opstilling af de enkelte billeder i forhold til hinanden ikke kan gennemføres, hvilket dog næppe vil være til særlig gene for brugerne.

IV. Som hovedregel vises ikke bare alle facader, men også etageplaner samt mindst ét tværsnit. Planer og snit giver baggrunden for at forstå husenes ydre og for at placere skillevægge, etageadskillelser og eventuelle indvendige lamper i modellen på en realistisk måde. Hertil kommer deres vidnedbyrd om, hvordan man indrettede sig - eller i hvert fald havde tænkt sig at gøre det - da husene blev bygget.

V. Tegningerne forenkles med henblik på, at der ikke skal bygges rigtige huse, men modeller efter dem. De viser således ikke materialer og skjulte konstruktioner, men gør rede for formen. I mange tilfælde sker dette tydeligere end på rigtige bygningstegninger, hvor meget kan være underforstået eller kun vist signaturmæssigt.

VI. Hvert eksempel ledsages som nævnt af en uddybende tekst. Heri omtales først selve typen og dens tidsmæssige placering. Derefter redegøres for de beliggenhedsmæssige muligheder under hensyn til verdenshjørnerne, vejretningen og grundens orientering. Og naturligvis beskrives mulige materialer og farver for bygningsdelene. Endelig belyses evt. yderligere variationsmuligheder og alternativer.

#### TEGNINGSMÆSSIGE PROBLEMER

Med enkelte undtagelser vil der ikke blive nævnt arkitekt- eller bygmesternavne i forbindelse med hustyperne. Dette skyldes ikke, at de er ukendte, men at der overvejende er tale om fællesgods. De pågældende typer går igen fra mand til mand og fra sted til sted.

Det skjuler imidlertid ikke, at de tilgrundliggende originale arbejdstegninger er af særdeles vekslende kvalitet. De spænder fra, hvad der nærmest bare er skitser med enkelte indskrevne mål (som måske endda kun stemmer dårligt med det tegnede, og hvor nogle af facadebillederne mangler), til fuldt gennemarbejdede projekter, hvor der ikke er den ringeste tvivl om fortolkningen og resultatet af den.

En følge er, at der umuligt kan gennemføres fuld ensartethed i seriens tegninger. Fx er detaljer som glastagsten, (rigtige) tagvinduer og luftriste ikke altid oplyst. Og udvendig el-belysning er kun sjældent markeret på det ældre tegningsmateriale. Forfatteren har afstået fra at korrigere på disse punkter i den forvisning, at den erfarne modelbyggeres gæt kan være lige så kvalificeret som hans eget. Et tredje eksempel er sålbænke under vinduer. På ældre tegninger er de ofte ikke vist, uagtet man i de fleste tilfælde havde til hensigt at udføre dem. Det samme gælder undertiden tagrender og nedløb.

Desuden må det med hensyn til det rent tegnetekniske være sådan, at forfatteren appellerer til læsernes overbærenhed; hans syn er ikke, hvad det har været, og det kniber i stigende grad at magte de finere detaljer.

#### KOMPOSITION

Når man planlægger sine model-villaveje, bør følgende tages i betragtning:

Det hørte i den omhandlede periode til sjældenhederne, at en villavej blev fuldt udbygget inden for så kort tid, at stilen blev den samme overalt. Og som regel blev stilen alligevel for-

skellig, selv om der virkelig skete en samtidig udbygning. Idealer skifter nemlig ikke så hurtigt og slet ikke på samme tid hos alle. Derfor overlapper stiltræk og hustyper af forskellig alder hinanden i høj grad. Det medfører igen, at en række mellemformer er opstået (man fristes til at kalde dem utypiske typer!). Og til dette kommer, at lokale variationer kunne gøre sig stærkt gældende. Ikke alle opfatter det samme ens.

Det må tilstås, at huse med mansardtag ikke er repræsenteret. De har faktisk haft en vis udbredelse, men er ikke kommet til at præge billedet på samme måde som i Sverige, og det er undskyldningen for at se bort fra dem. For øvrigt mangler også mange andre karakteristiske varianter af begrebet villa i nærværende serie. Det vil dog være muligt for modelbyggeren i nogen grad at kompensere herfor ved at kombinere seriens tegninger med egne iagttagelser, evt. fastholdt i fotografier. Navnlig kan dette være af værdi, når det gælder de mange mere eller mindre "selvgroede" udhuse og tilbygninger, der hører til i et ældre villakvarter.

På et modelbaneanlæg kan grundstørrelser med held beskæres noget. Det opfattes kun ved meget kritisk iagttagelse. Alligevel er det gavnligt at have et begreb om virkelighedens grundarealer. Det giver udgangspunktet. En almindelig parcel var gennem mange år omkring 800 m<sup>2</sup> - evt. lidt mindre - med ca. 20 m vejlinie og ca. 40 m dybde. Længere tilbage var grundene ofte endnu smallere (fx 25 alen = 15,7 m) og dybere. Det gav billigere vejanlæg, forsynings- og afløbsledninger, men gjorde det også vanskeligere at udforme egnede hustyper og placere dem godt på grunden.

Almindelige villavejes bredde var ofte 9 á 10 m, med 1,8 á 2 m fortove og 5,5 á 6 m kørebane. Stamveje kunne have bredder på 12-13 m (20 alen = 12,56 m) med fx 8 m kørebane.

I løbet af 1960'erne ændredes udstykningsmåden mange steder. Man gik væk fra de stive systemer af parallelle boligveje med to dybe grundes afstand og kun enkelte tværforbindelser. I stedet fik man mere differentierede vejsystemer, som også omfattede særskilte stier for cyklister og fodgængere. Og blinde veje blev lige så almindelige, som de før var sjældne. "Koteletgrunde" blev hyppigt benyttet som et af midlerne til at ændre grundformen i retning af et kvadrat, velegnet til de store etplans typehuse, som kunne fylde meget på begge leder. Men alt det er

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

Repro-kontrol: når denne linie er 100 mm lang, er tegningen i målt 1:87

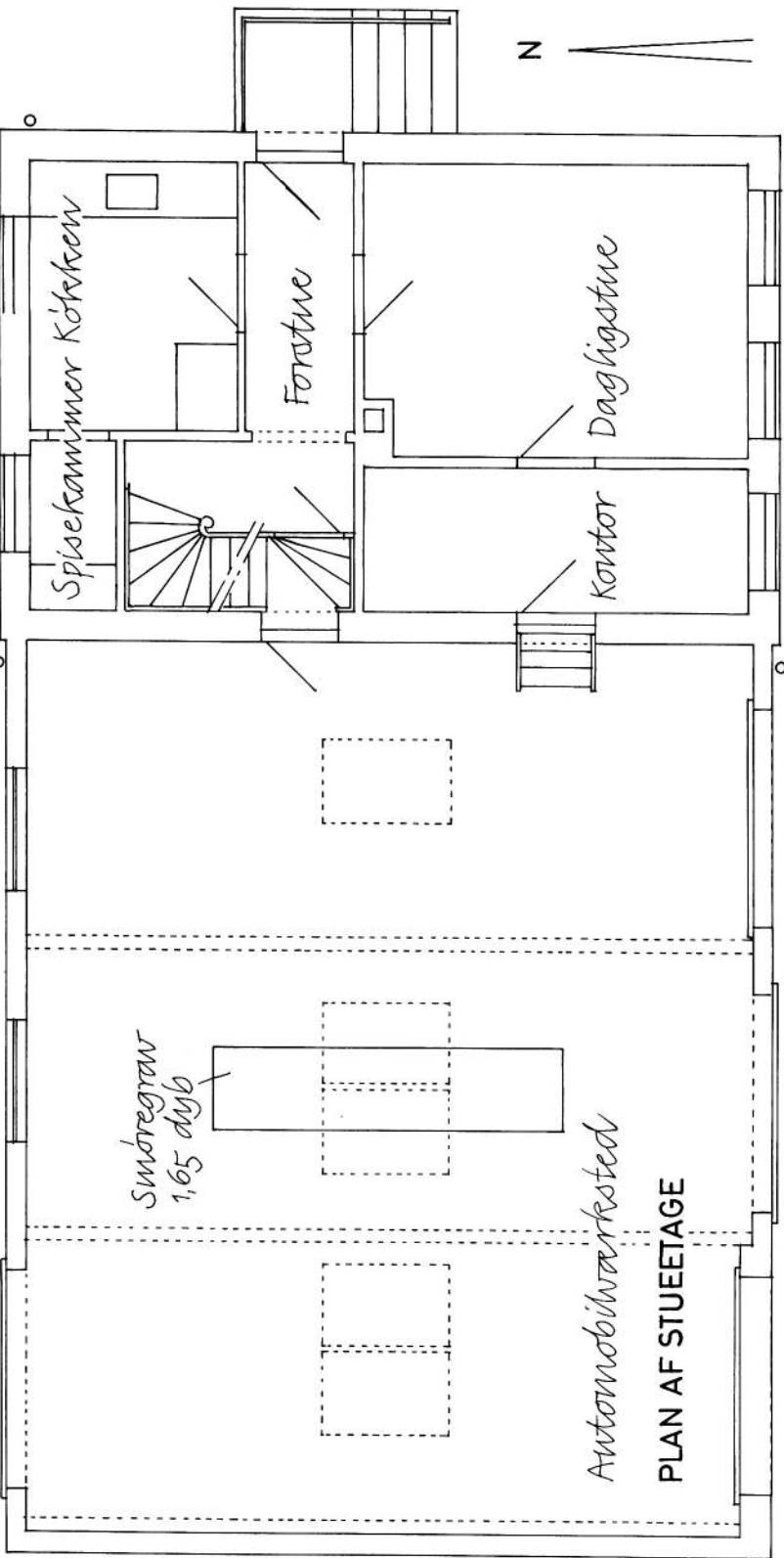
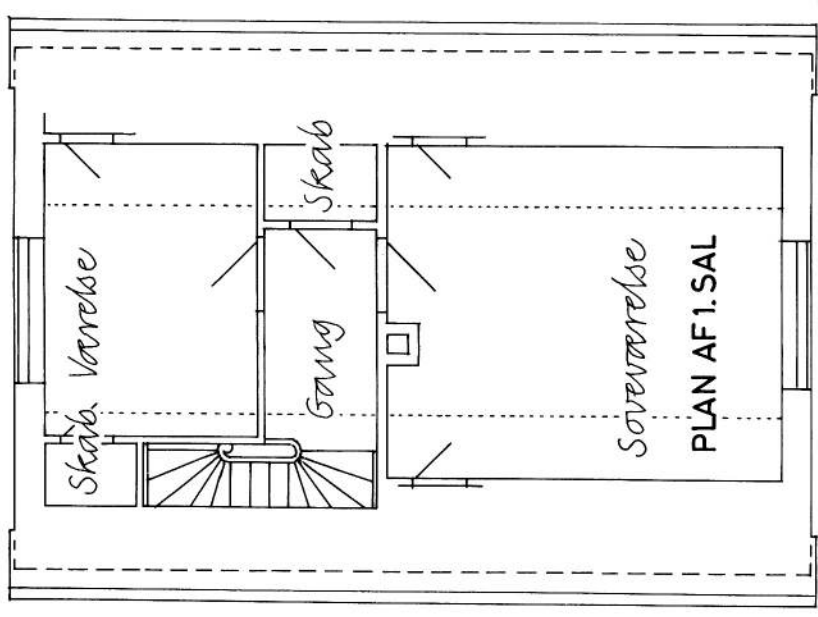
FACADE MOD SYD



SKUR med pissoir og retirade

Facade mod syd og øst Plan (skematisk; skellet er ikke vist)

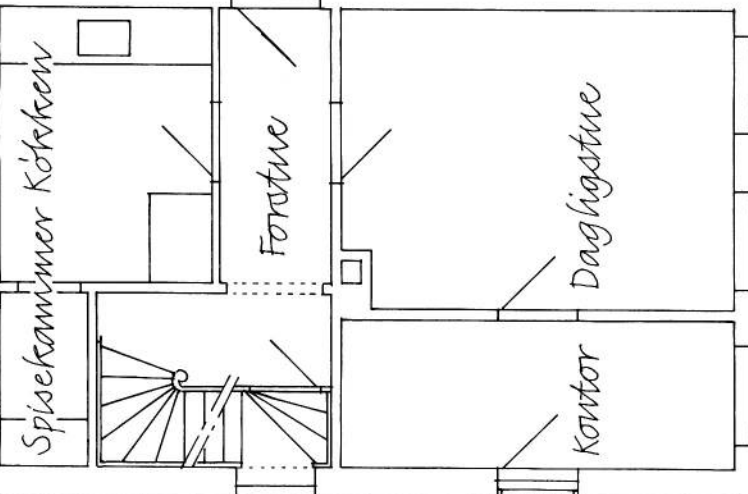
TVÆRSNIT I VÆRKSTED



Småregnav 1,65 dyb

Automobiltværksted

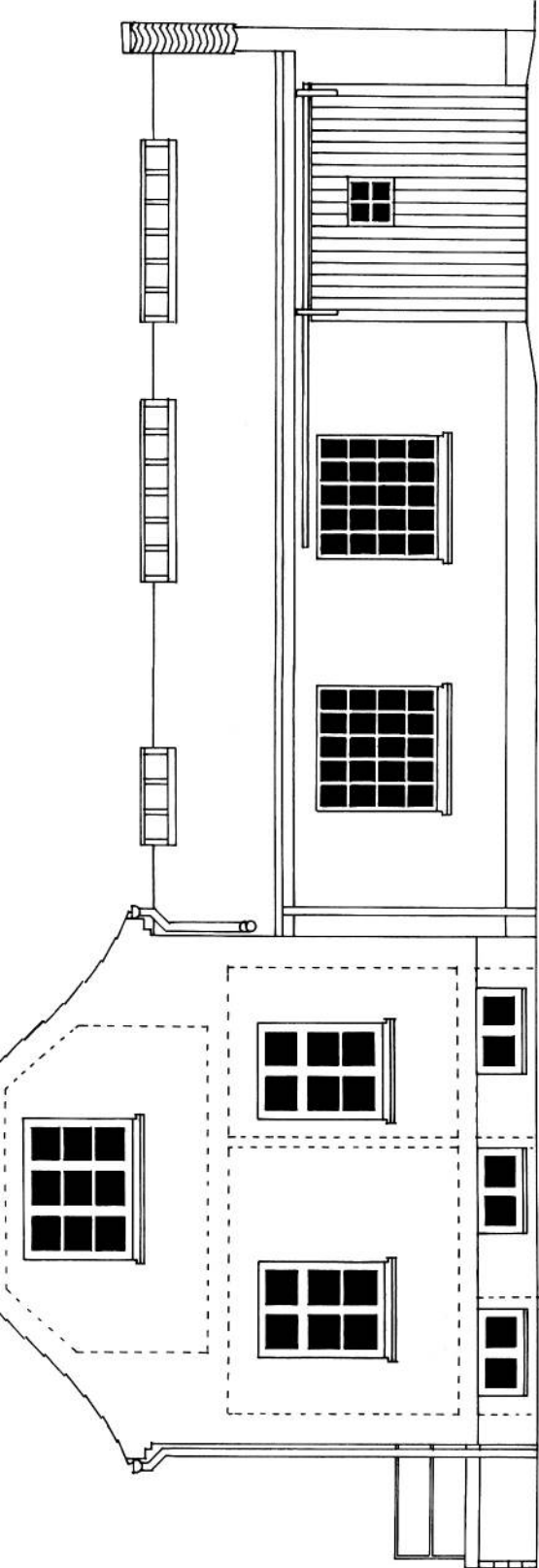
PLAN AF STUEETAGE



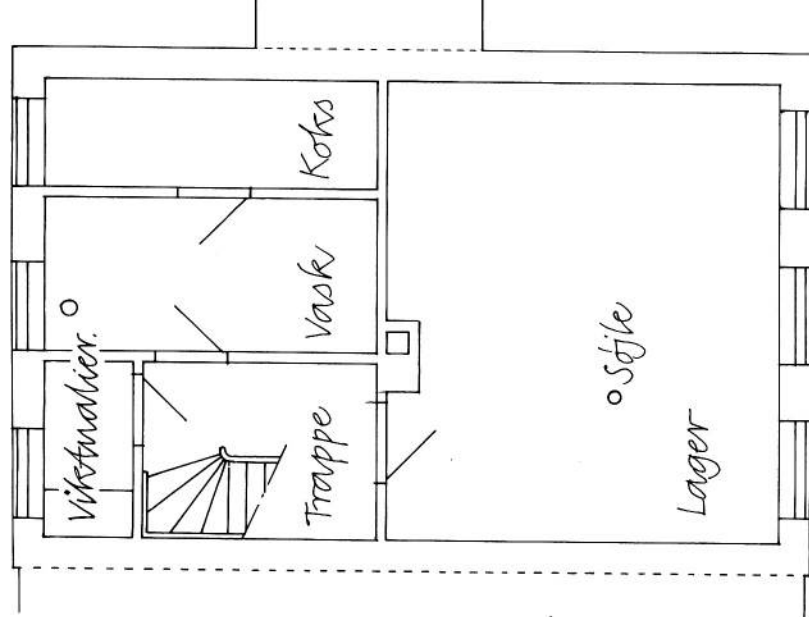
Soveværelse

PLAN AF 1. SAL

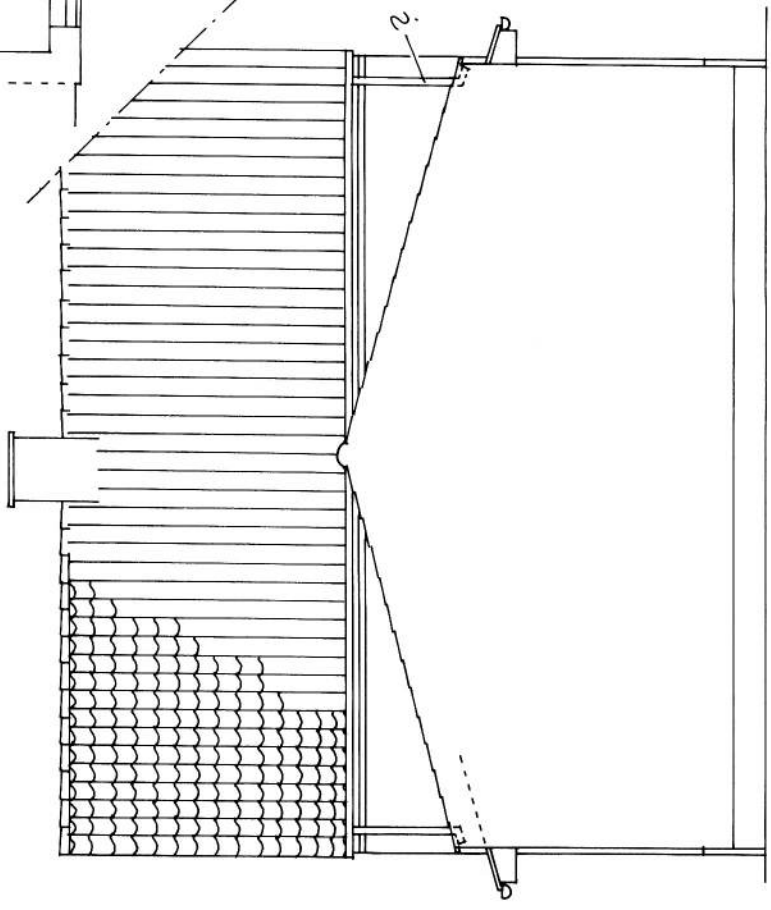




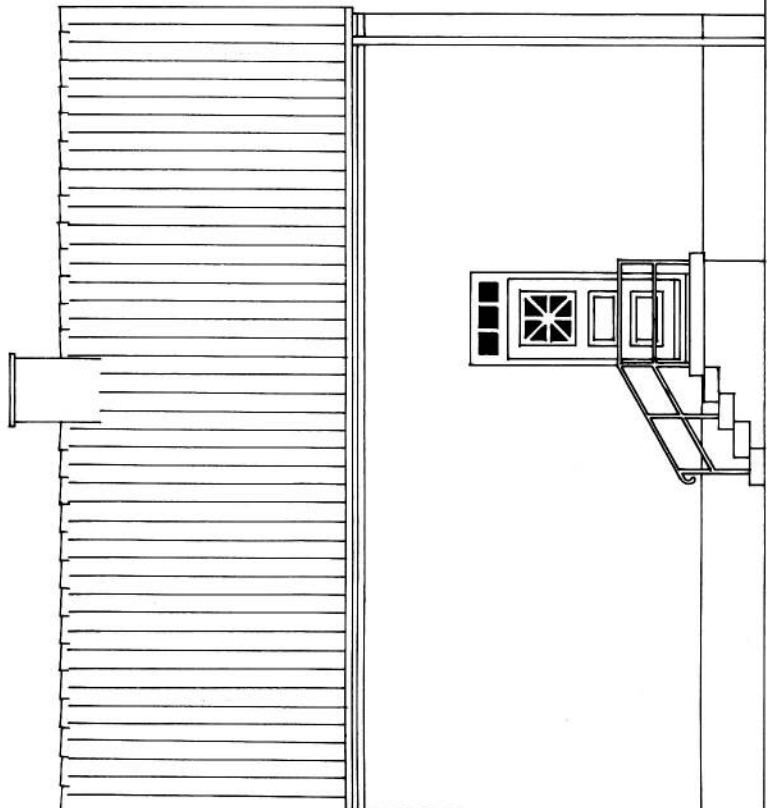
FACADE MOD NORD med transit i selve beboelsen indtegnnet (punktteret strek)



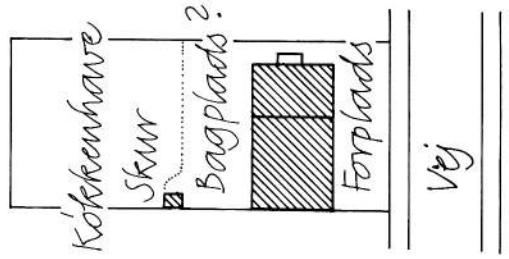
PLAN AF KÆLDER



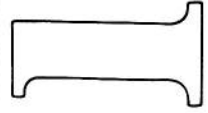
FACADE MOD VEST (facade i skel; brandmur)



FACADE MOD ØST



BELIGGENHEDSPLAN



en anden historie.

Der bliver gjort en del ud af rummenes mulige orientering i forhold til verdenshjørnerne. Formålet er at opnå realisme, navnlig ved at forhindre, at huse placeres vilkårligt mellem hinanden. (Der er jo også plan i et jernbanetogs oprangering.)

Det vil i øvrigt være på sin plads her at henvise til artiklen GANSKE ALMINDELIGE HUSE (SP 1983/3). En stor del af stoffet i den har gyldighed for den nye serie VILLAVEJEN. Den indeholder nemlig også ganske almindelige huse.

#### OMREGNING

For alle tilfældes skyld nævnes til sidst de nødvendige omregningsfaktorer for brug af VILLAVEJENS tegninger i 1:87 til modelbygning i andre modelbane-målestoksforhold:

Z, 1:220	-	0,395
N, 1:160	-	0,544
TT, 1:120	-	0,725
S, 1:64	-	1,359
O, 1:45	-	1,933



#### Type, Tid og Beliggenhed

VILLAVEJEN 1, kombineret bolig og automobilværksted, ligger ikke netop ved en af de mere ydmyge villaveje, snarere ved stamvejen i et større haveboligkvarter eller blandt villaerne langs en af udfaldsvejene i en mindre provinsby. Originaltegningen er dateret maj 1923, men type og udførelsesmåde forhindrer ikke, at det mulige opførelsestidspunkt kunne ligge adskillige år tidligere eller senere. Blot må man huske, at behovet for automobilværksteder i Danmark først for alvor begyndte at gøre sig gældende i løbet af 1920'erne. Og ikke før 1922 kom de første større forsøg på at binde de støvede vejes overflade. Det skete med tjære, men snart viste det sig nu, at asfalt er langt bedre til formålet.

Bolig og værksted er tilpasset en grundbredde så beskeden som 30 alen = 18,84 m. Det betyder, at værkstedsbygningen ligger i skel. Endvidere, at boligen får en ret speciel udformning; med undtagelse af indgangsdøren er alle åbninger til det fri placeret i de smalle gavle på det noget sammenklemt hus. Gavlene ser derfor "anstrengte" ud. Inden for beboelseshusets snævre

ramme har desuden værkstedets kontor og lager fundet plads. Så for en virksomhedsleder er der egentlig tale om en ret lille bolig.

Værkstedet er uopvarmet. I boligen er følgende ildsteder alle tilsluttet den enlige skorsten: gruekedel i vaskerum, komfur i køkken (med røgrør tværs gennem forstue, som der ved opvarmes), kakkelovn i dagligstue, kakkelovn i soveværelse og kakkelovn i det mindre værelse (antagelig en såkaldt kammerovn og med røgrør tværs gennem 1. sals gang, som altså også opvarmes). Man gætter på, at der inden mange år kom centralvarme med kedel i vaskerummet samt gaskomfur i køkkenet.

Der er heller ikke installeret bad og WC (endnu), så både beboere og ansatte i værkstedet er henvist til retiradeskuret i baghaven, som i dette tilfælde er i dobbelt størrelse, idet der forefindes særskilt pissoir (med afløb til faskine).

Det er ikke nærmere oplyst, hvorfor der er en port i værkstedets bagside. Det kan ikke blot være for at give mekanikerne adgang til det lille hus i baghaven; de havde været bedre tjent med en almindelig dør, som er lettere at lukke op. Man har lov at gætte på et eller flere af følgende formål:

1. gennemkørsel til baghaven, idet der ikke er bredde nok til vognpassage mellem skel og indgangstrappe til bolig,
2. gennemkørsel til eventuel opstillingsplads bag bygningen for vogne, som fx afventer reservedeles ankomst før reparation,
3. muligheden af at tage last- eller rutebiler under behandling, selv om de er længere, end der ellers er plads til.

Original beliggenhed er nord for vej som vist. Men uden ændringer kan bolig og værksted godt placeres øst for vej. Placering syd for vej burde være udelukket, da både dagligstue, kontor og soveværelse så kommer mod nord, mens køkken, spisekammer og viktualierum udsættes for sydsolen. Men i 1920'erne var man endnu knapt så bevidst om disse forhold, så muligheden er til stede. Det kan også tænkes, man i givet fald byttede om på beboelseshusets gavle, altså "vendte" planen, således at køkken m.v. kom i forsiden, men det er ikke meget sandsynligt. Ved placering vest for vej er problemerne med hensyn til orientering af køkken, spisekammer og viktualierum de samme som syd for vej, men i forstærket udgave på grund af det lave solindfald eftermiddag

og aften.

#### Materialer og farver

Sokkel grå cementpuds. Evt. sorttjæret, navnlig hvis facader kalkes.

Indgangstrappe ligeledes grå cementpuds. Trin og repos efterligner granit og kan evt. være den ægte vare (men det var også dyrt dengang og er derfor ikke meget sandsynligt, at der blev brugt granit).

Gelænder ved indgangstrappe smedet af firkantjern og "håndlistejern". Fremtræder sortmalet. Ydervægge, beboelse og værksted. Adskillige muligheder, især disse: Beboelse i rød blank mur og værksted i det samme, i gul mur, eller hvidkalket eller gulkalket. Både beboelse og værksted hvidkalket. Både beboelse og værksted gulkalket.

Ydervægge på retiradebygningen af brædder, enten med lister over samlingerne, som "1 på 2", ru pløjede eller høvlede og pløjede. De er enten behandlet med "træmalning" eller sort (finsk) tjære eller karbolineum. Træmalningen svenskrød eller - mere sjældent - okkergul. Bygningens stolper ofte nedgravet i jord, og trods lokal op- og påfyldning med grus vil beklædningsbrædderne "stå og soppe" med et kort liv til følge (trykimprægning blev dengang ikke brugt til husbygningsformål, men til jernbanesveller, ledningsmaster, havnebygningstømmer etc. Det blev dog snart anderledes; fx kom imprægnerede byggesæt til hønsehuse på markedet - men ikke til retiradebygninger, så vidt forfatteren er orienteret!). De traditionelle lufthuller i hjerteform kan lige så vel være placeret i døre som i sidevægge, og til et retirade i luksusudgave hører et lille vindue med gardin, som hindrer indblik.

Sålbænke (beboelse og værksted) Beton støbt på stedet (og evt. malet eller tjæret) er billigste mulighed, men både mursten og sort skifer er realistiske alternativer. Under kældervinduer ingen sålbænk, men skrå betonafdækning uden fremspring.

Tagkanter. Muret gesims på beboelse. Hvidkalket, hvis huset som helhed er gulkalket. Evt. også hvidkalket, hvis beboelsen er i blank rød mur og værkstedet det samme eller hvidkalket. Kassegesims af træ på værksted. Behandlet i lighed med porte. Tagrender og nedløb i zink.

Tag på beboelse røde vingesten (eller vingeformede falstagsten; i model ses næppe nogen forskel).

Tag på værksted sort tagpap på brædder. Evt. inddækning ved brandkam og tilslutning til beboelse fremgår ikke. Der kan være zinkløskanter over oppbukket tagpap. Men det er også muligt, at der ved hjælp af skrå skifter i murværket er dannet en rille, hvori tagpap indmures.

Tag på retirade ligeledes sort tagpap. Alternativt galvaniseret bølge- eller pandeplade, evt. med rustne partier. I alle tilfælde tagfald væk fra døre.

Skorstenspipe i materiale og farve som gesims på beboelseshus. Over hanebåndene er skorstenen trukket lidt, således at den kommer op midt gennem rygningen. Det overflødig gør inddækning med bly og zink. Betonafdækning foroven.

Vinduer. Stålvinduer i værksted, i øvrigt træ. Hvidmalet eller evt. tofarvet (hvid + kulør) i blank mur, men fx vogngrøn eller mørk blå overalt udvendigt i kalket mur.

Ovenlys på værksted. Zinkinddækning, således at træet i karme og sprosser ikke direkte ses. Zinken fremtræder kun som helt ny blank og metallisk, ellers grå og mat. Der mangler forklaring på, hvorfor det ene ovenlys er mindre end de andre. Har der skullet skaffes plads til noget specielt apparatur?

Udvendig dør. Karm i lighed med vinduer. Dør gerne i kontrast hertil, fx i en af de til vinduer nævnte farver, men med hvide rammer og sprosser ved ruderne. Evt. hvidmales også fyldningernes friser.

Porte af sammenpløjede brædder. Svenskrød træmaling sandsynligst. Kan også være sorttjærede eller behandlet med karbolineum. Evt. er rammer og sprosser ved ruder fremhævet med hvid maling. Hængsler m.v. sortmalede eller med galvaniseret overflade. Omgivelser. Forplads og mulig "bagplads" grusbeltet, måske også topbelægning med perlesten. Evt. sti af betonfliser fra vej til indgangstrappe. Ingen prydhave, men køkkenhave med frugttræer. Hæk i naboskel, evt. dog plankeværk, behandlet i lighed med porte, i naboskel ved forplads og herpå reklameskilte. Intet hegn mod vej. Hvis fortov føres ubrudt igennem, lægges opkørselsrampe langs kantsten ud for hele grunden (det var dengang).

#### Andre muligheder

Værksted og bolig behøver ikke absolut at indpasses mellem villaer, men kan også finde anvendelse i andre kvarterer, fx mellem erhvervsvirksomheder nær jernbanestation eller havn.

Man kan også tænke sig bygningerne anvendt hver for sig. På en større grund eller en hjørnegrund kan værkstedet - evt. forlænget - benyttes sammen med en fritliggende bolig af anden type. Værkstedet kan også placeres alene på en grund, men forlænget med kontor og lager.

Og trods sin specielle type kan boligen ligeledes bruges særskilt, på en særlig smal eller irregulær grund, med den lukkede side placeret i skel mod nabo eller evt. jernbane.



VILLAVEJEN 2 omfatter både et mindre beboelseshus og et særskilt havehus/udhus. Men da sidstnævnte primært optræder her, fordi der var plads til overs på tegningsarket, og det ikke specielt er knyttet til netop dette beboelseshus, omtales de to bygninger hver for sig, først beboelseshuset.

#### Beboelseshuset, type og tid

Huset er beregnet for én familie. I størrelse og stil slutter det sig til de tre småhuse, som blev bragt i SP 1985/1. Mulig opførelsestid ligger også inden for samme periode, nemlig fra omkring 1915 og indtil tyve år frem. Tegningen til det konkrete forbillede er dateret august 1921 (og skønt metersystemet allerede var indført i Danmark ved lov i 1907, var alle mål givet i alen og tommer).

Det særlige ved VILLAVEJEN 2 er, at man uden at udgrave kælder har fået udhusrummene med under samme tag som beboelsen. Det har dog nødvendiggjort et "udskud" bagtil. Alligevel savnes øjensynlig et rum til have-redskaber, cykler og evt. barnevogn - og der kan meget vel være tilkommet et lille skur til formålet, måske placeret således, at der dannes en minigårdsplads ved bagindgangen, hvor vaskerummet danner forstue. En anden mulighed er, at der etableredes et særskilt hønsehuse, hvorefter det viste rum til høns blev brændselsrum og brændselsrummet redskabsrum.

For så vidt er princippet et lignende som i nyere etplanshuse, hvor en mængde funktioner er presset ind i det såkaldte bryggers (hvor man dog ikke brygger), og hvor det hurtigt viser sig, at der må mere udenomsplads til for at klare opbevaringsbehovene. Men på et andet punkt er der stor forskel.

Direkte udgang fra stue til have forekommer ikke, og haven er faktisk heller ikke beregnet på ophold i hvile eller leg.

Forreste del er prydhave; den skal tage sig godt ud som ramme om huset. Og hele den store bageste del er nyttehaver men hønsegård, frugttræer, bærbuske, kartofler og grønsager - af afgørende økonomisk betydning for beboerne. Det spiller nok også ind, at det dengang var næsten umuligt at gøre en dør rimelig tæt, og hvem bryder sig om træk?

Huset opvarmes med fire kakkelovne (ikke tegnet), tillige med komfur og gruekedel (via røgrør gennem køkken) ført til en og samme skorsten. En forbedring kunne opnås med centralvarme baseret på kombineret komfur og kedel i køkken. Det giver på én gang bedre plads i stuer og værelser, mindre daglig ulejlighed og bedre brændselsøkonomi. Skorstenen er af rent æstetiske grunde trukket faretruende på langs i huset for at komme op midt i rygningen. Den er også trukket på tværs, men det har tillige et teknisk formål: at klare tagets tilslutning uden inddækning med bly og zink.

Der er i planen afsat rum til toilet, og på originaltegningen er anført "WC". Men da der ikke er markeret afløb fra et vandkloset, var der der altså i 1921 blot tale om forudseenhed. Og foreløbig måtte man have et retiradeskur i baghaven, fx som vist ved VILLAVEJEN 1, evt. uden pissoiret og i så fald kun halvt så stort. Eller et lokum indgik i det eventuelle redskabsskur.

#### Beboelseshuset, beliggenhed

Som eksemplerne viser, er beliggenhed på hvilken som helst side af vej mulig, idet man ved hjælp af spejlvending stadig kan få "forsiden" (med hovedindgangsdøren) mod vej samtidig med, at køkkenet vender mod nord eller øst.

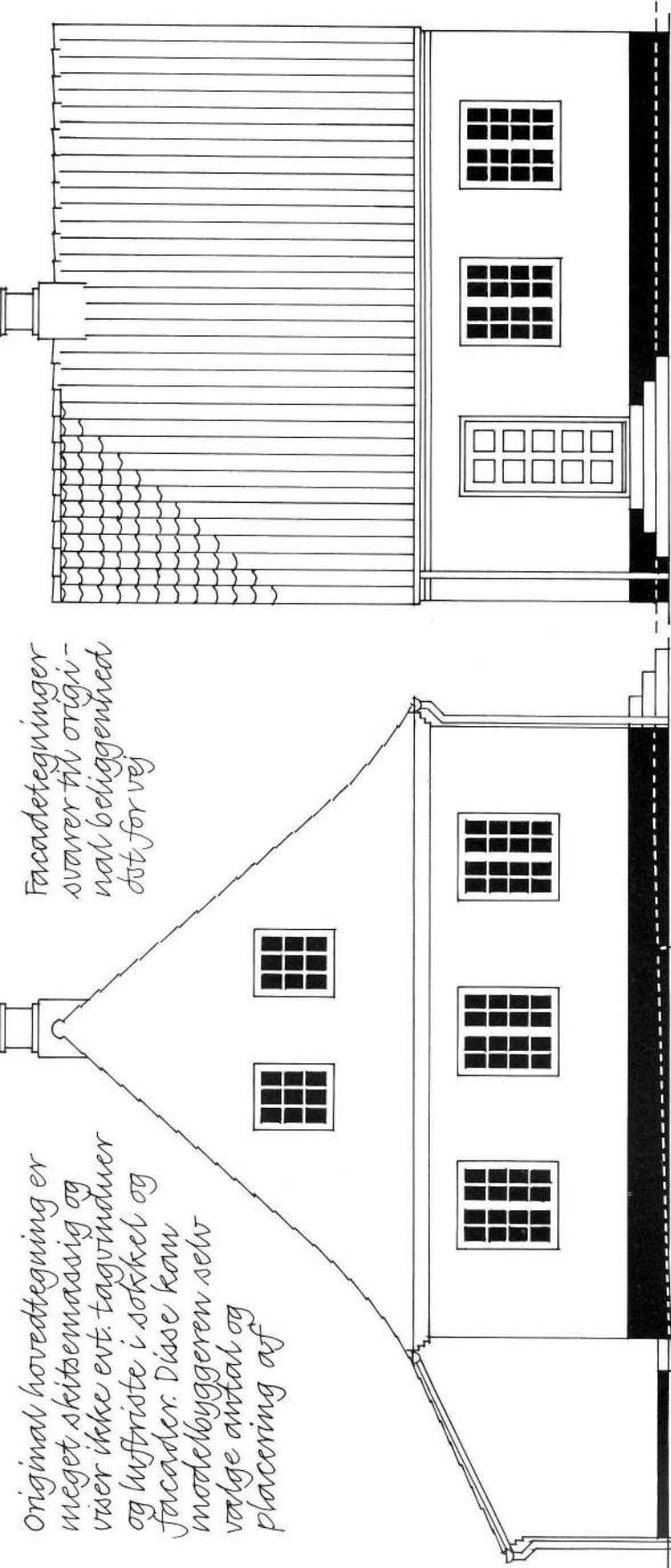
Til beliggenhedsskitserne er benyttet en grund på 20 x 40 meter. Men det ses umiddelbart, at denne hustype også kunne være velegnet på en væsentlig smallere grund. Af hensyn til vinduerne bør dog ingen af gavlene ligge for nær skel. Mindst 3 á 3,5 m afstand, gerne mere.

Facadetegningerne viser både, hvordan forholdene bliver, når terrænet er vandret og når det falder væk fra vej. Fald i modsat retning er hustypen mindre egnet til, bl.a. på grund af udskudet.



Original hovedtegning er meget skitsemassig og viser ikke evt. tagvinduer og luftriste i sokkel og facader. Disse kan modelbyggeren selv vælge antal og placering af

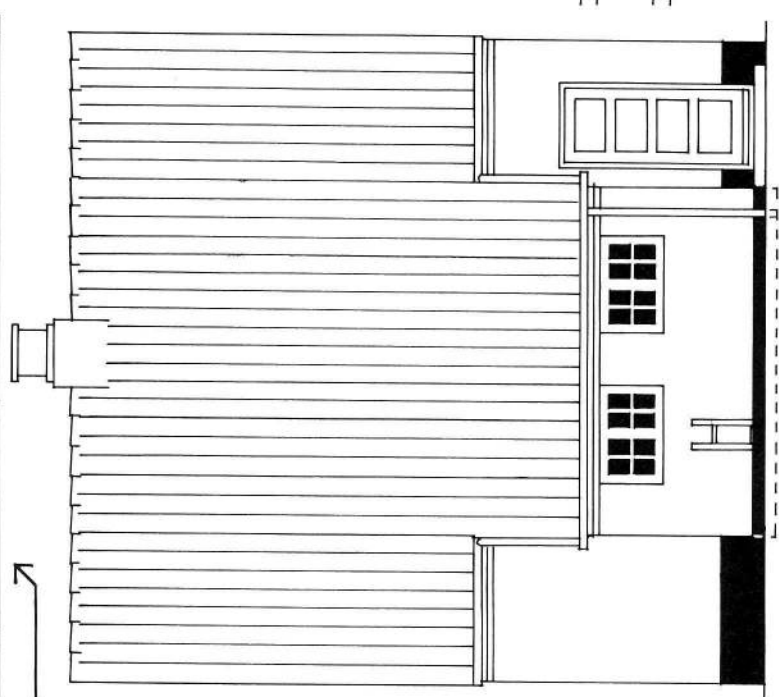
Facadetegninger svarer til original beliggenhed det for vej



GAVL MOD NORD

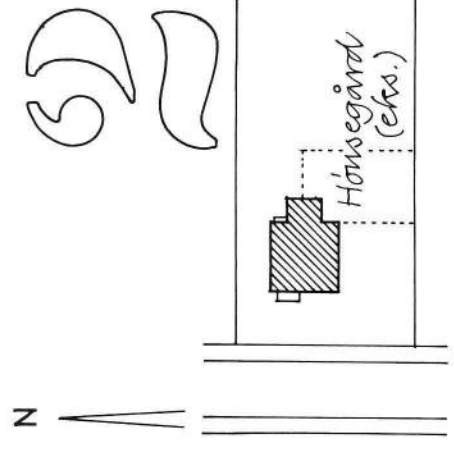
FACADE MOD VEST (MOD VEJ)

Ved terrænfaald som vist pumsteret spares nederste trin i indgangstrappe

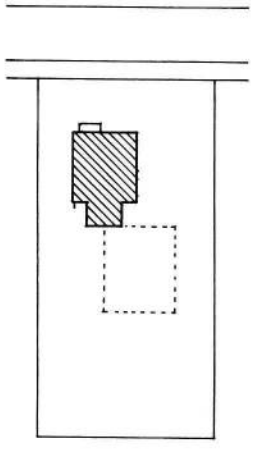


GAVL MOD SYD

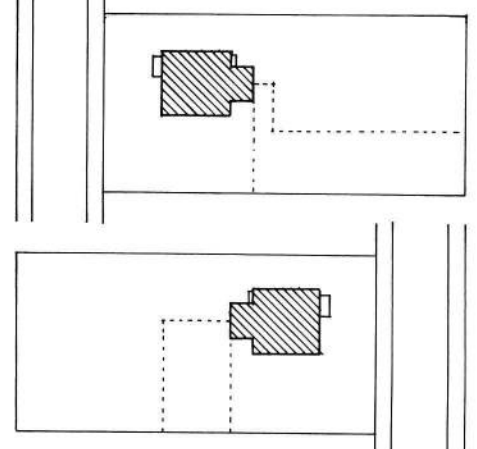
FACADE MOD ØST (MOD BAGHAVE)



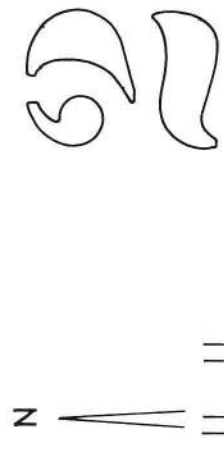
RETVENDT ØST FOR VEJ  
*original beliggenhed*



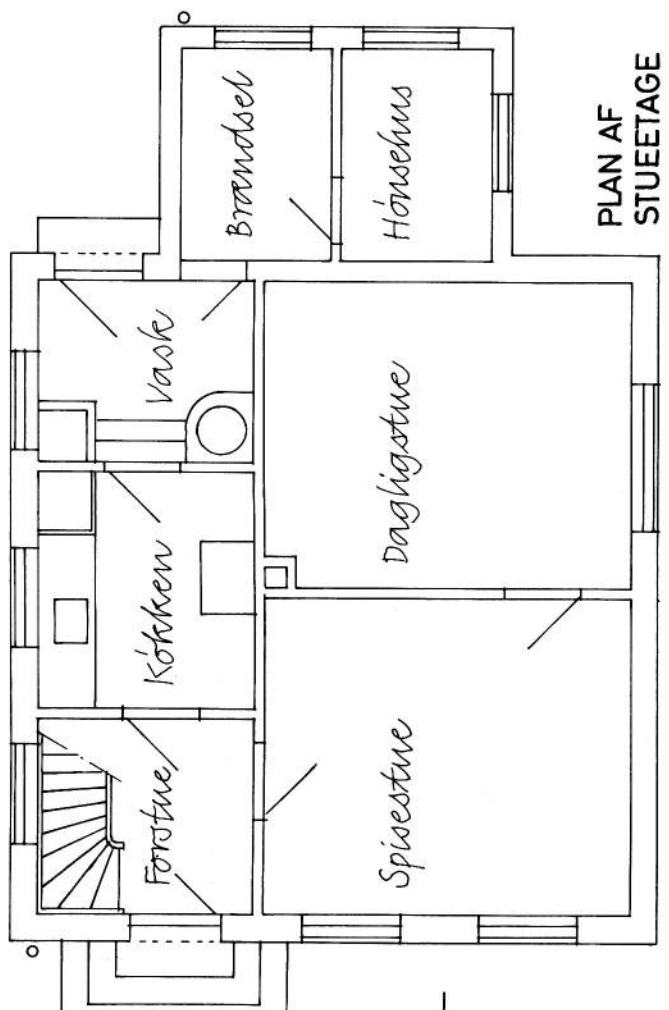
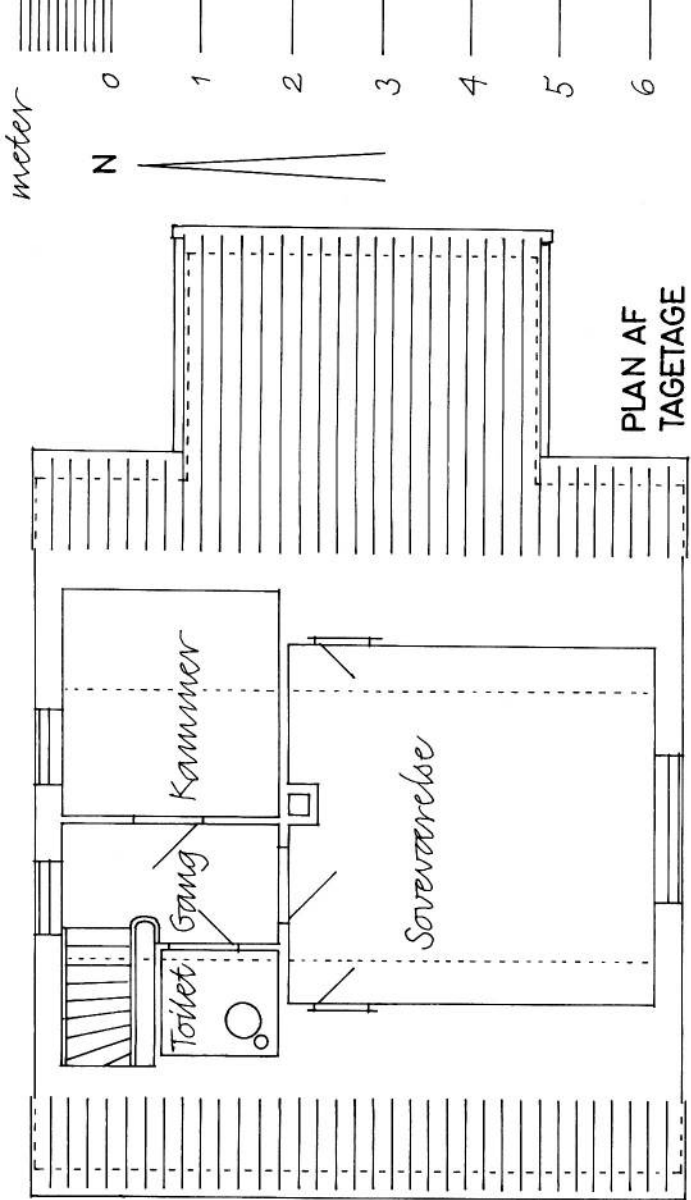
SPEJLVENDT VEST FOR VEJ



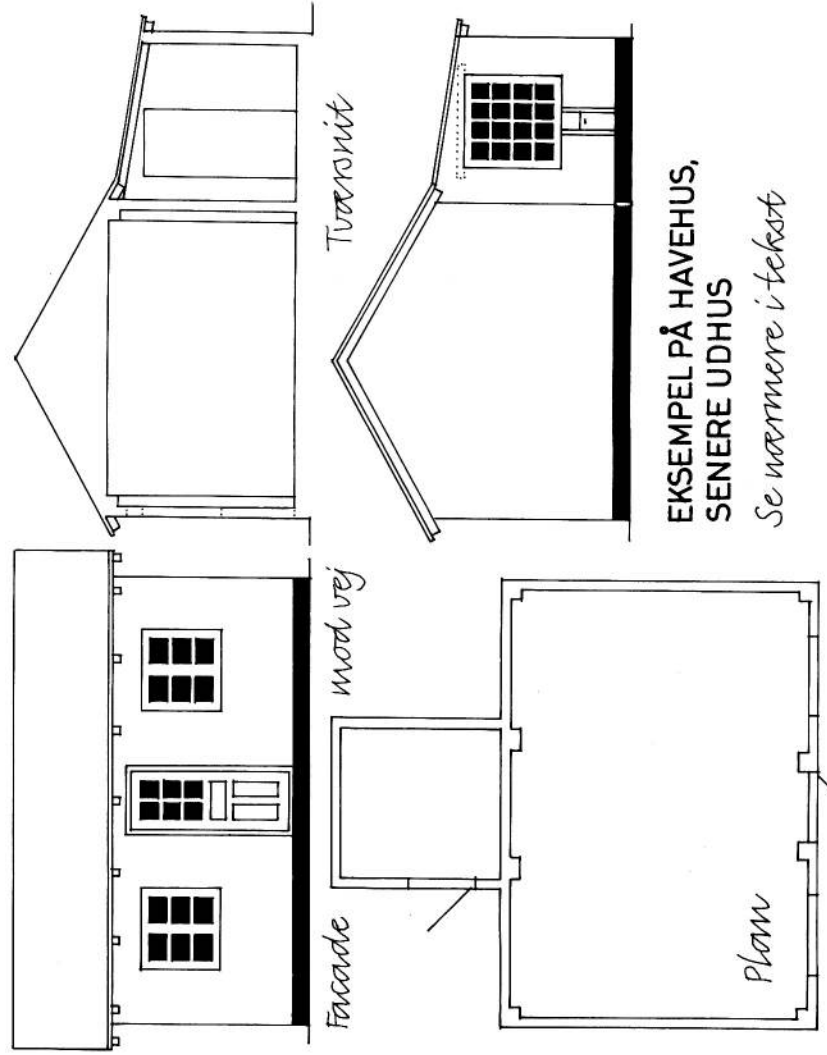
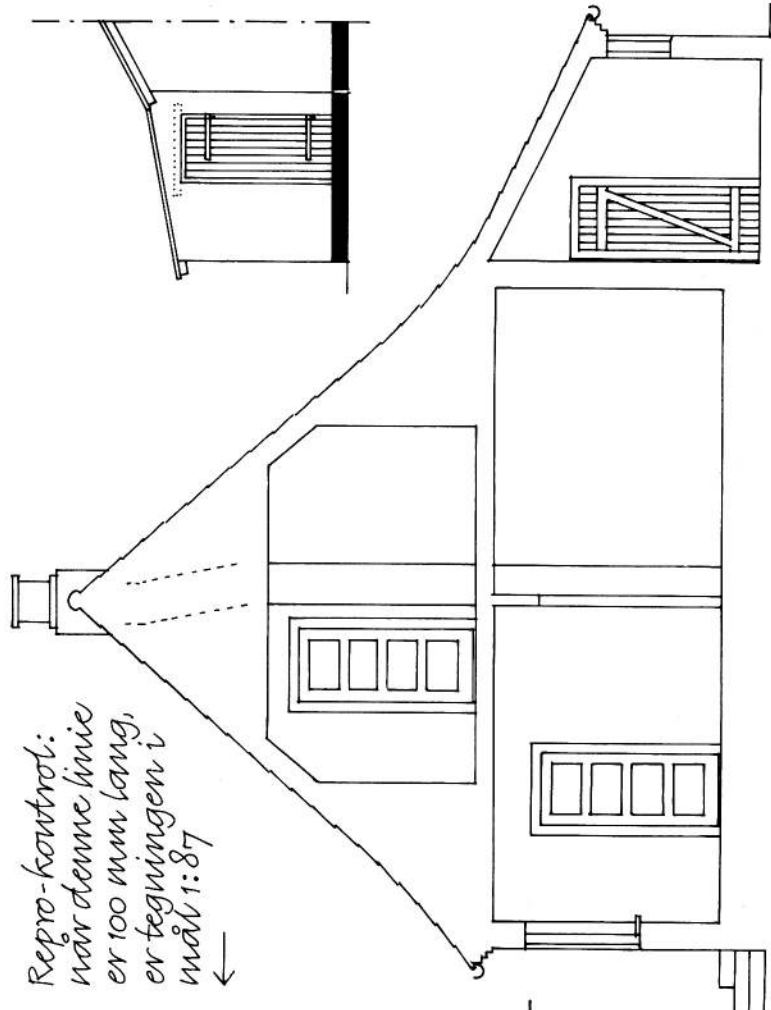
SPEJLVENDT NORD FOR VEJ  
RETVENDT SYD FOR VEJ



Hovsegård (ekst.)



Repro-kontrol:  
 når denne linie  
 er 100 mm lang,  
 er tegningen i  
 måb 1:87



EKSEMPEL PÅ HAVEHUS,  
 SENERE UDHUS  
 Se nærmere i tekst



## Beboelseshuset, materialer og farver

Sokkel sorttjæret. Placering af evt. luftriste ikke angivet på originaltegning.

Indgangstrapper grå cementpuds. Når der er tre trin i trappen fortil, kan denne evt. i stedet for omløbende trin have lige afskæring med et enkelt udformet sortmalet jerngelænder i begge sider.

Ydervægge. I rækkefølge efter prioritet for sandsynlighed: hvid kalk, gul kalk (svag eller kraftig okker), lyserød kalk, "bornholmskrød" kalk. Evt. grå vand-skuret eller pudset facade uden kalkning. Alternativt rød blank mur. Tværs over gavle pudset bånd i gesimshøjde. I alle tilfælde undtaget grå facade hvidtes bånd og gesimser. Ved hvid facade kan det dog også tænkes, at bånd og gesimser står grå (evt. ved kalkning med kalk tonet med kønrøg), eller at båndene helt udelades.

Sålbænke udeladt eller fx støbt i beton og sorttjærede i lighed med sokkel. Evt. mangler sålbænke under vinduer i udskud, men udføres øvrige steder.

Tagkanter. Gesimser er omtalt under ydervægge. Zinktagrender og -nedløb. På bygningens "bagside" forbindes tagrender i forskellig højde med rør (eller evt. åbne render), der følger udskudets sidekanter. På den måde er kun ét nedløb nødvendigt trods springene, og det forenkler kloaken. Der spares imidlertid ikke noget væsentligt på zinken, og nogle vil derfor nok vælge at give hver tagrendesektion sit eget lodrette nedløbsrør, da det ser mere regulært ud end de skrå forbindelser.

Tag. Røde eller evt. blådæmpede vingetegl/vingeformede fals-teglsten. Tidlige eksempler dog måske flade, dobbelttrillede fals-teglsten i tegl eller beton (hvilket sidste af tekniske og/eller æstetiske grunde snart fortrydes i de fleste tilfælde trods de sparede penge). Tagvindue nær skorstenspipe og yderligere et til toiletrummet må påregnes, men er ikke vist på originaltegningen.

Skorstenspipe. Rød blank mur, hvis facaderne er det. Ellers kalket enten som disse eller som gesimser. I stedet for den viste lidt mystiske facon kan skorstenspipen have samme enkle udformning (med 1 stens vanger) som på eksempel 1.

Vinduer. I hvidkalket facade typisk lysegrå, mørkegrønne eller blå. Ellers hvide.

Udvendige døre. Karme malet som vinduer. Selve dørene i samme eller kontrasterende farve.

Omgivelser. Levende hegn hele vejen rundt undtagen ved hønsegård i skel. Hvidmalet låge med tremmer. Evt. tilsvarende stakit i resten af skel mod vej. Højt hegn af trådnet (hønsenet) om hønsegård, evt. kyllingenet for-neden. Muligvis også hegn mod vej af trådnet og med tilsvarende låge, men kun 1 m højt og med skelet af T-jern og L-jern. Pæle for tøjttørring langs køkkenhagens gange absolut nødvendige, idet vaskerummet er for lille til tøjttørring og hanebåndsloftet ligeledes uegnet.

## Beboelseshuset, andre muligheder

Huset kan udføres med halvvalme (de små tagflader øverst på gavlene) i lighed med eks. 1 og 3 i Danske småhuse fra tyverne (SP 1985/1)

Udskudet kan fjernes helt (særskilt udhus en forudsætning) eller ændres til en rigtig lille tværføj med forbillede i eks. 1 fra Danske småhuse ... Indvendig trappe mellem vaskerum og køkken bortfalder da, og alle gulve kommer i samme niveau. Der bliver kun én sokkelhøjde, to trin høj (i særlige tilfælde måske kun ét trin).

Vinduernes sprossedeling kan forenkles, idet de lodrette sprosser (NB. sprosser, ikke lodposte) bortfalder helt, og de vandrette ændres til to eller én pr. ramme. Dette kræver en ændring af vinduesstørrelsen i overgavl mod nord, evt. også af formatet på vinduer i udskud, i hvert fald hvis alle vinduer skal "måles" med samme rudestørrelse.

De nævnte alternativer kan bringes i anvendelse enkeltvis eller i kombination.

## Havehuset

I ikke få tilfælde blev byggegrunden erhvervet, længe før man havde råd til at bygge et rigtigt hus på den. I de mellem-liggende år blev den alligevel dyrket, og der var brug for en lille bygning til opbevaring af redskaber m.v., og hvor man kunne søge ly under byger. Hyp-pigt blev der så opført et fx grønmalet træhus, måske med overdrevent mange gemytlige detaljer, som det kendes fra kolonihavehuse. Men mange foretrak et lille muret, ofte hvidkalket hus i let konstruktion, d.v.s. 1/2 stens mur med piller (se planen). På en let tagkonstruktion blev der lagt tag af galv. pandeplader eller sort tagpap på brædder. Sidstnævnte skulle tjæres hvert år, ligesom husets kalkoverflade jævnligt måtte fornys. Soklen blev også

tjæret. Tagrende forekom kun undtagelsesvis. Vindsceder og udragende spærender blev fx malet mørkegrønne tillige med vinduer og døre. Disse var måske erhvervet billigt som genbrug fra nedrevne huse, men det forhindrede ikke, at der blev tilstræbt værdighed gennem symmetri som i det optegnede eksempel.

Når beboelseshuset kom til, blev havehuset rigtigt udhus, og der blev måske tilbygget et hønsehus som vist. I nogle tilfælde var havehuset placeret langt tilbage på grunden for ikke at være i vejen senere. Så endte det ofte med at være "hule" for familiens opvoksende børn, og der blev til erstatning opført endnu et udhus, samtidig med beboelsen og nærmere denne, navnlig hvis der ikke blev udgravet kælder.

I andre tilfælde var der fra begyndelsen lagt en samlet plan, fx baseret på, at der skulle blive en 5 eller 6 m bred gårdsplads mellem de to bygninger. En sådan gårdsplads var oftest afgrænset på tredje - evt. også fjerde - side med et plankværk i 1,8 á 2 m højde, malet i samme farve som traværket på bygningerne eller behandlet med svenskrød træmaling.

Havehusets tag var ikke nødvendigvis så højt som vist, og i nogle tilfælde var der ikke sadeldag, men svagt ensidigt fald bagud.

---

**NYBODER HOBBY** har nu også udgivet et fyldigt katalog over byggedele og reservedele til modeljernbaner.

Jeg kan ikke finde nogen indholdsfortegnelse, så det er bare om at blade og blade. Men det lærer man jo også noget af.

Der findes Webra tandhjul og snekker, tandremshjul, messingprofiler, -rør, -tråd og -plade samt en del i nysølv og fosforbrønde.

Der er utallige udførelser af elektrisk overledningsmateriel og strømaftagere til materiellet, Märklin reservedele og -byggesæt. Romford modeller, Bemo reservedele, Seuthe generatorer, Wileco dampmaskiner, diverse værktøjsmærker med alle tænkelige "dippidutter", Gerard byggedele, ætseark, Herkat tilbehør, Nemec skinner, Roco skinner, gadelamper i mange former, elartikler af enhver slags, motorer, bogier, tegninger og tidskrifter og der findes sågar et afsnit om modelbåde.

Kataloget koster kr. 45,- + porto kr. 5,-. Indsættes på giro 1 05 49 02, Nyboder Hobby, Kronprinsesse 61, 1306 K.



# VOGNE TIL GASVÆRKET!

Læsningen af en nydelig lille bog: J. Upton-Hansen: Danske Kulgasværker 1853-1983, gav anledning til en ekskursion tilbage i tiden, da der var i alt 112 kulgasværker i Danmark, og hvor gasbeholdere og rygende skorste-  
ne var enhver driftig bys kendetegn!

Gas (bygas) fremstilles ved at gløde stenkul. Resterne (slaggen) er det samme som koks, der er et udmærket brændsel til både kakkellovne og centralvarmekedler. Gassen renses på forskellig vis: Ammoniak og tjære fjernes ved at lede gassen gennem vand og afkøle den, og svovl- og cyanforbindelser fjernes ved at lade gassen passere kasser med gasrensemasse, som er myremalm fra Vestjylland.

Herefter sendes gassen gennem et målerhus til gasbeholderen og derfra videre til forbrugerne.

Gasværket skal forsynes med stenkul, og lejlighedsvis med myremalm. Biprodukterne er mange: ammoniakvand, tjære, koks og brugt rensemasse. Mange gasværker var placeret uden hensyn til let adgang til transport. Kul må være tilført med hestevogne og senere med lastbiler til de fleste gasværker, og koks blev solgt lokalt til forbrugerne, enten direkte eller gennem brændselshandlere. Etablering af et fælleskommunalt selskab med navnet "Danske Gasværkers Tjærekompani" viser dog, at der har været tale om en vis organiseret formidling af biprodukterne. Da det nævnte

selskab ejede en del jernbane-tankvogne, kommer vi over i det jernbanemæssige. Vi begynder i det små i Jylland og ender i storbyen ...

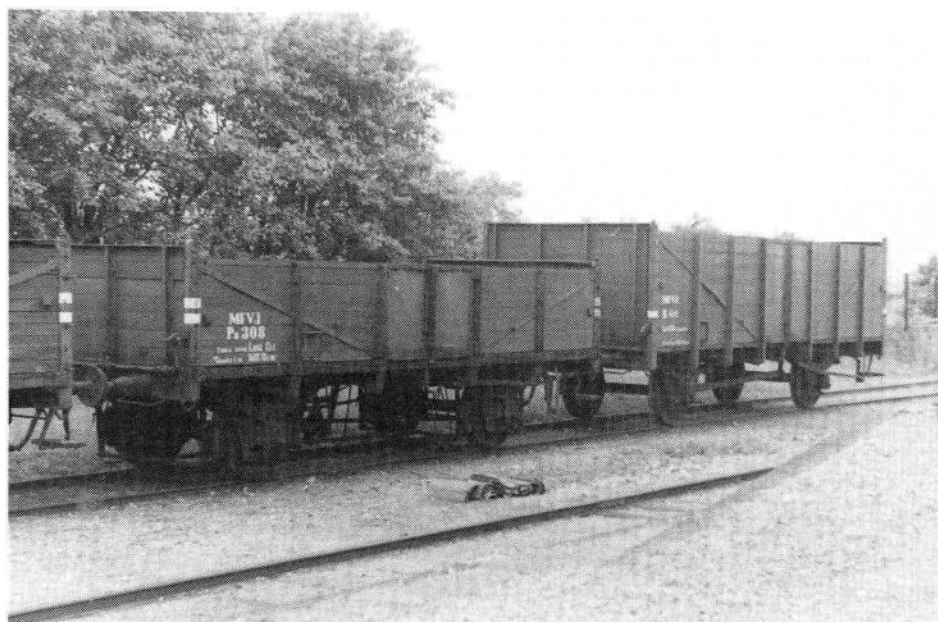
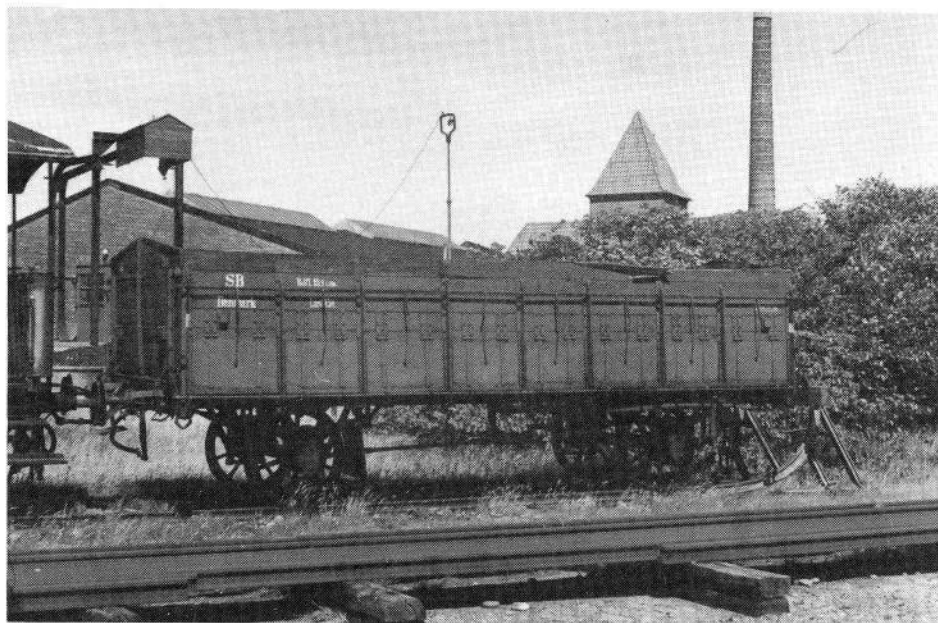
Skagensbanen havde i 1948 ombygget åben godsvogn P 301 til transport af kul fra havnen til gasværket, der lå et godt stykke inde i land. Vognen var af samme type som DSB's PJ-vogne og fik ved ombygningen indrettet lavtsiddende tophængslede lemme, således at aflæsning af kul let kunne ske. Vognen blev opbrugt i 1966 og havde ikke været brugt i en del år. Skagen gasværk lukkede i 1964.

Mariager-Fårup-Viborgbanen kørte kul fra Mariager havn til Viborg gasværk. Banen havde derfor en del solide åbne godsvogne, der for det meste var købt brugt i Tyskland og var ret forskellige i udseende - størstedelen dog af samme type som DSB's PE-vogne.

Sønderborg gasværk kørte kul fra havnen til gasværket ad spor, der oprindeligt var anlagt af Amtsbannerne på Als, og fortsatte hermed til 1951. Gasværket lukkede først i 1966. Der anvendtes amtsbanelokomotiv, et par åbne vogne af amtsbanetype og et par åbne jernvogne med sidelemme, antagelig bygget til formålet.

Hillerød gasværk fik i slutningen af 1950'erne tilført kul med DSB's PS-vogne. Det er usikkert, om kullene kom fra Helsingør eller København. Endnu i 1972 sås PS-vogne på Hillerød station, og da gasværket først lukkede i 1973, er det sandsynligt, at trafikken med PS-vogne fandt sted lige til lukningen.

De første gasværker i København var oprindeligt anlagt umiddelbart ved havnekajer (Vestre gasværk i 1857, Østre gasværk i 1878), for det ville med den tids transportmidler ellers have været uoverkommeligt at føre de store mængder kul fra havn til værk. Men de to værker blev på forskellig måde afskåret fra havnene: Vestre gasværk ved an-



Skagensbanens P 301 som kulvogn, Skagen 15. juli 1966 (foto: Niels Krøyer)

Mariager-Viborg-Fårup Jernbane, PD 308 + K 402 i Sønderbæk, juli 1965 (foto: JB-P)

Sønderborg Gasværks sidste tog,  
1951 (arkiv: Bent Hansen)

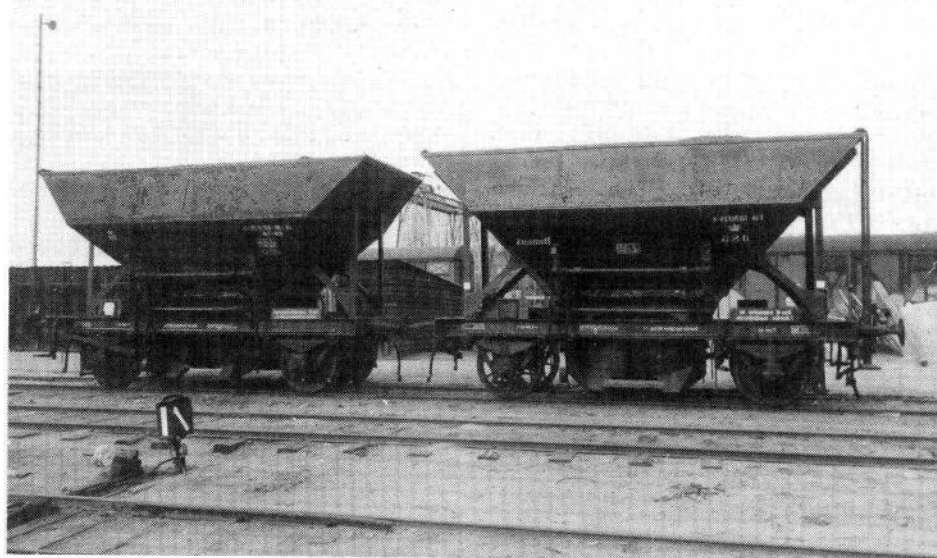
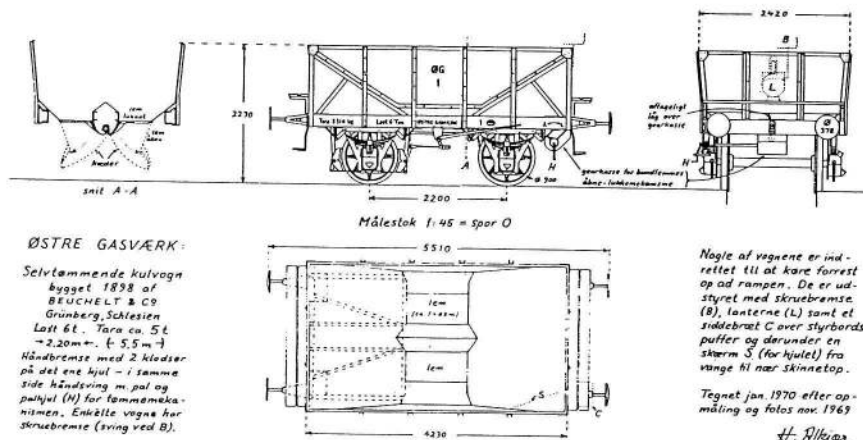
DSB Fdk 6070729 + 6070712. "Kun til transport for 1. distrikts maskintjeneste", så det kan godt være, at det er løgn med gasværket. Men hvor brugte DSB kul i 1972? Hillerød, april 1972 (foto: JB-P)

lægget af Godsbanegården i 1901 og Østre Gasværk ved anlægget af Frihavnsbanen i 1894 og Kystbanen i 1897.

Vestre gasværk fik den transportbro, der i dag bærer fjernvarmeledninger over Godsbanegårdens spor. Fra 1927 blev Københavns kødby anlagt på det nedrevne gasværks grund, men det er en anden historie.

Østre gasværk byggede sin egen bane fra Frihavnen til gasværket og anskaffede 3 små engelske saddeltanklokomotiver og nogle små selvlossende åbne godsvogne med tragtformet bund, bygget af Beuchelt & Co., Grünberg, Schlesien, i 1898. Der blev anskaffet nr. 1-10 med håndbremse og nr. 11-14 med skruebremse. Lastevne 6 tons, tara ca. 5.600 kg, akselafstand 2,2 m og længde over puffer 5,5 m. Hvert kultog var oprangeret af 6 vogne, heraf 2 med skruebremse. Lastevne pr. tog 36 t, så der skulle køres et par gange, når der pr. år skulle føres over 100.000 tons kul til værket. Når der var kulskib i havnen, kørte der to tog i pendulfart: Det ene fik kul på kajen, det andet skubbede kultogget op ad gasværksrampen og læsede af i kulhusene og kørte derefter ned og krydsede på havnen med det andet tog. Derefter forfra igen. Østre gasværk lukkede i 1969, og denne farverige kørsel ophørte.

En model af en vogn af ganske tilsvarende type (dog med bremsehus) på Teknisk Museum i Wien viser, at der må være tale om en østrigsk malmvognstype.



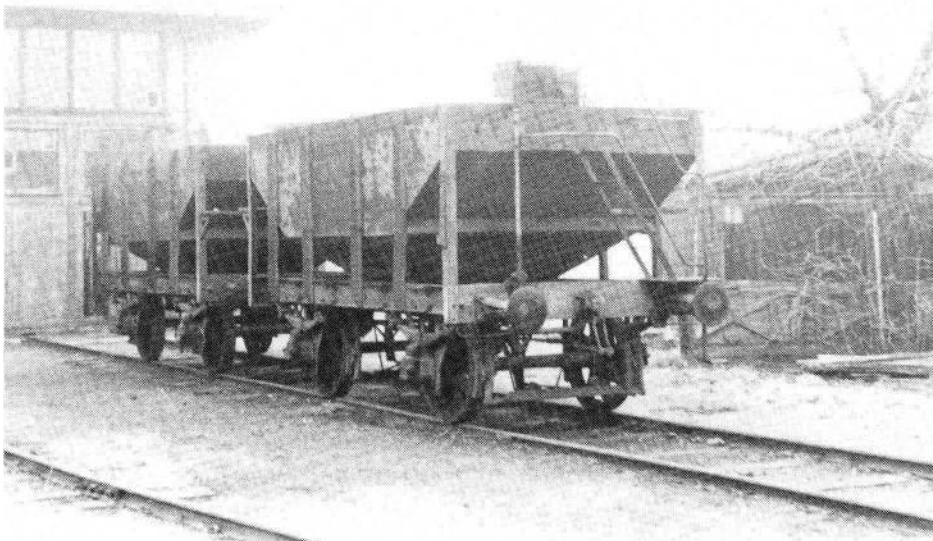
Valby gasværk blev bygget i 1907 og blev forbundet med Gasværkshavnen ud for Godsbanegården med en ca. 5 km lang bane. Der blev anskaffet 3 damplokomotiver (senere 2 til) og ca. 40 åbne godsvogne af selvlossende type.

En beskrivelse af vognene, udarbejdet af Niels Munch Christensen i 1961, lyder:

"Der findes to typer: Den første type har almindelig håndbremse og ser ens ud fra begge ender, idet der i begge ender er monteret en lille platform. Når kulene losses, træder en mand op på platformen og hjælper dem lidt på vej med en stang. Den anden type er mere indviklet, idet den i den ene ende har skruebremse, trappe, platform og sæde til en bremsemand. Den anden ende ser ganske ud som på første type. Et begreb som vacuum- eller trykluftbremse er ganske ukendt for disse vogne.

Undervognen er konstrueret af vanger, pufferplanker, T-jernsidesolper og diagonale I-jernsdragere, som tjener til understøtning af selve kulkassen. Undervognen er, set fra oven, "gennemsigtig".





Åbning af losselemme foregår ved hjælp af de ved vangen anbragte håndtag.

De fleste vogne er afskallede og rustne. Enkelte er dog blevet malet op ved revisionerne. Vognkassen blev da godsvognsbrun og undervognen grå.

Vognene bruges ikke mere. De nu beskedne kultransporter til værket klares pr. lastbil. Banen til gasværkshavnen er allerede nedlagt. Østre gasværk skal helt overtage produktionen.

Data for vogn nr. 12: Håndbremse, tara 5.400 kg, akselafstand 2,65 m. Sidste revision 1/12 1936.

Data for vogn nr. 23: Skruebremse, tara 6.100 kg, akselafstand 2,65 m. Sidste revision 20/12 1924.

Af lokomotiverne er nr. 1, 2 og 3 i regelmæssig drift, idet de henter Taunus-biler på Vigerslev G på fladvogne. På værket står vel omkring 1.000 Taunus 15 M.

VG har en mandskabsvogn. Det er en med brætter belagt undervogn, der er forsynet med to rækker værktøjskasser."

Vognene havde lasteevne 10 t. Så vidt det kan rekonstrueres, havde nr. 1-22 håndbremse, nr. 23-30 skruebremse og igen nr. 31-40 håndbremse. Alle vognene var bygget 1907 af Arlöf og havde oprindelig træklædte sider, der senere fik brædderne udskiftet med jernplader.

Når der var kulske i havn, kørtes med 3 tog á 10 vogne, heraf 2 med skruebremse. På gasværket blev vognene skubbet op ad den lange og knapt så stejle (i forhold til Østre gasværks) rampe 5 ad gangen.

Foruden kulvognene havde Valby gasværk en flok åbne godsvogne litra P. Heraf kendes følgende:

$P_{1-5}$ : Last 12,5 t, bundflade 17,8 m<sup>2</sup>, tara 6.850 kg, vognsider 1,0 m, akselafstand 3,8 m. P 1 skruebremse, øvrige håndbremse. Arlöf 1909.

$P_{2,7-9}$ : Last 20 t, bundflade 21,1 m<sup>2</sup>, tara 8.700-9.460 kg, sidehøjde 1,5 m, akselafstand 4,4 m. P 9 skruebremse, øvrige håndbremse. Luxemburg 1919.

$P_{10-12}$ : Last 20 t, bundflade 19,3 m<sup>2</sup>, tara 7.330-7.770 kg, akselafstand 4,1 m. P 10 skruebremse, øvrige håndbremse. Scandia 1930. 1954 solgt til ØSJS (PD 401-403). Sidehøjde 1,0 m.

ØG vogn nr. 12. 6/4-65 (JB-P)

ØG vogn nr. 13. 6/4-65 (JB-P)

Valby Gasværk nr. 12 og lidt af nr. 23. Valby Gasværk, 13/2 1961 (foto: Erik Schou Andersen)



VG 7 i oprindelig udførelse med trævognkasse. Bemærk, at vognsiderne er ført helt ned til vangerne. Gasværkshavnen, februar 1917 (fra "København før og nu", arkiv JB-P)

Valby Gasværks P 4, bygget af Arlöf i 1909. De spidse gavle blev senere skåret lige over, og presenningbommene forsvandt (Arkiv: Erik Schou Andersen)

P<sub>2</sub> 14: Last 10 t, bundflade 17,9 m<sup>2</sup>, tara 5.760 kg. Sidehøjde 0,85 m, akselafstand 3,8 m, håndbremse. Bygget i Frankrig.

P 15: Last 12,5 t, bundflade 17,9 m<sup>2</sup>, tara 6.110 kg, sidehøjde 0,85 m, akselafstand 4,2 m. Bygget i Frankrig.

P 17: Last 12,5 t, bundflade 17,9 m<sup>2</sup>, sidehøjde 0,85 m, akselafstand 4,0 m, håndbremse. Bygget i Frankrig.

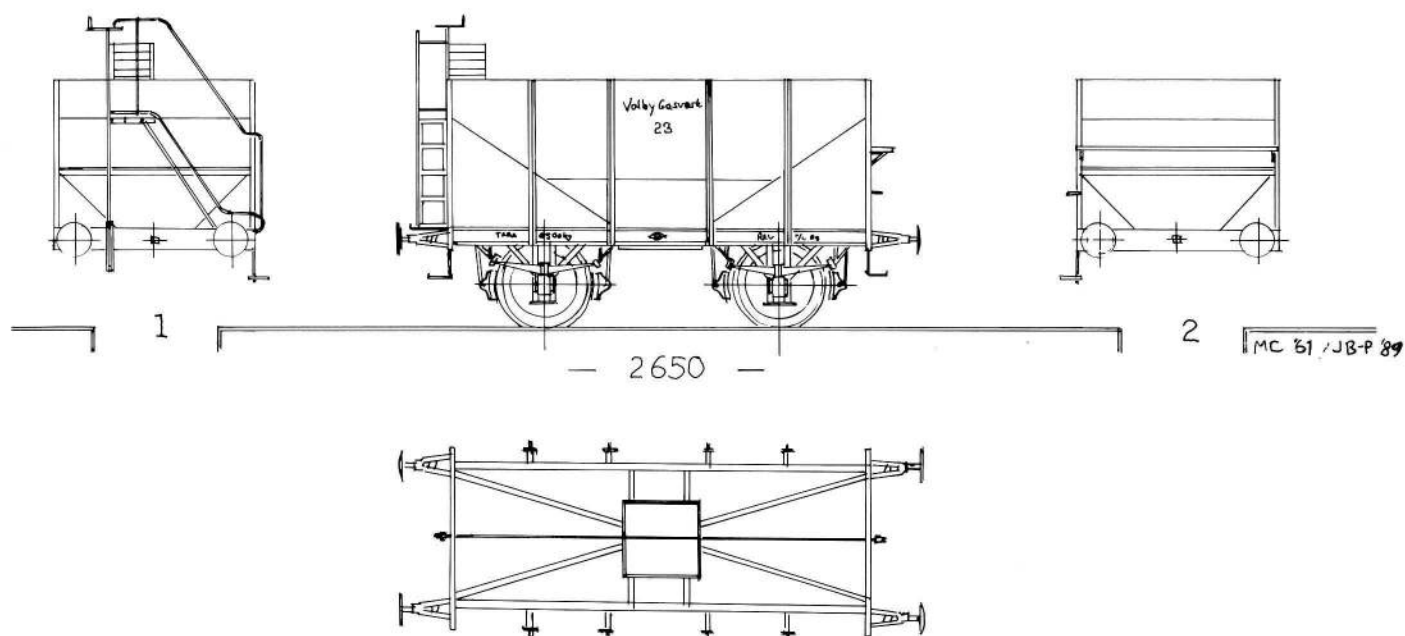
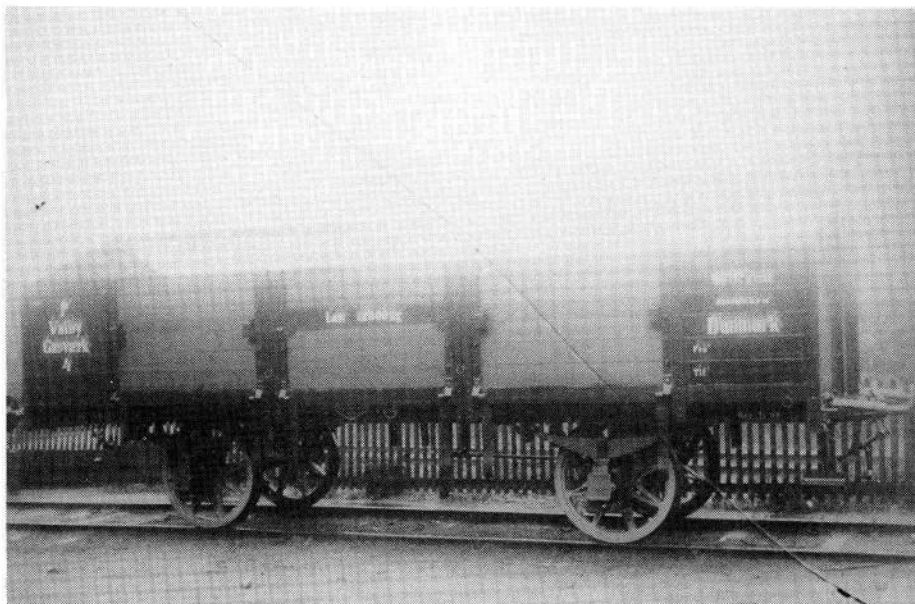
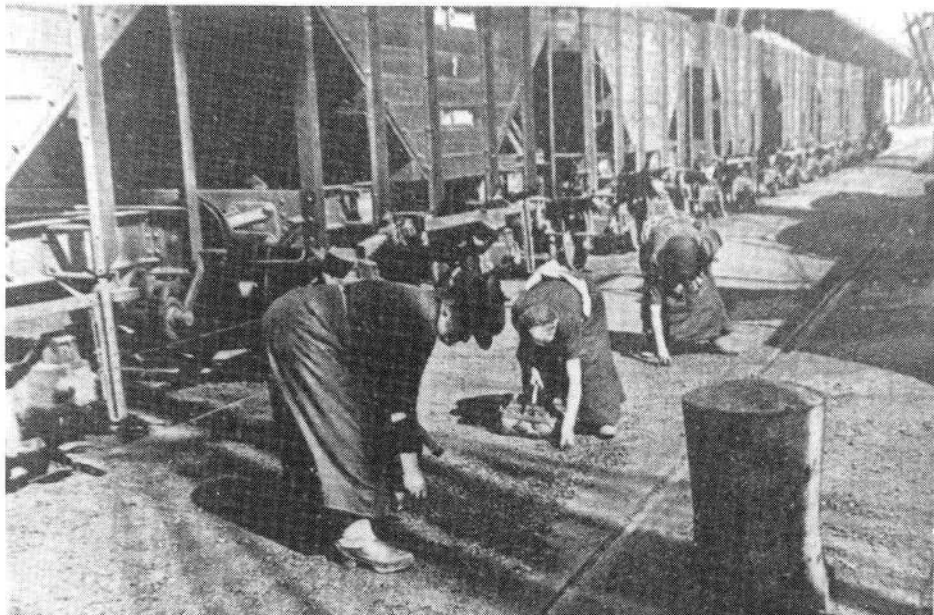
P 16, 20, 22: Last 12,5 t, bundflade 15,0 m<sup>2</sup>, tara 5.600-5.960 kg, sidehøjde 1,2 m, akselafstand 3,5 m, håndbremse. Byggested ukendt.

P 19: Som P 16 m.fl., sidehøjde dog 0,85 m.

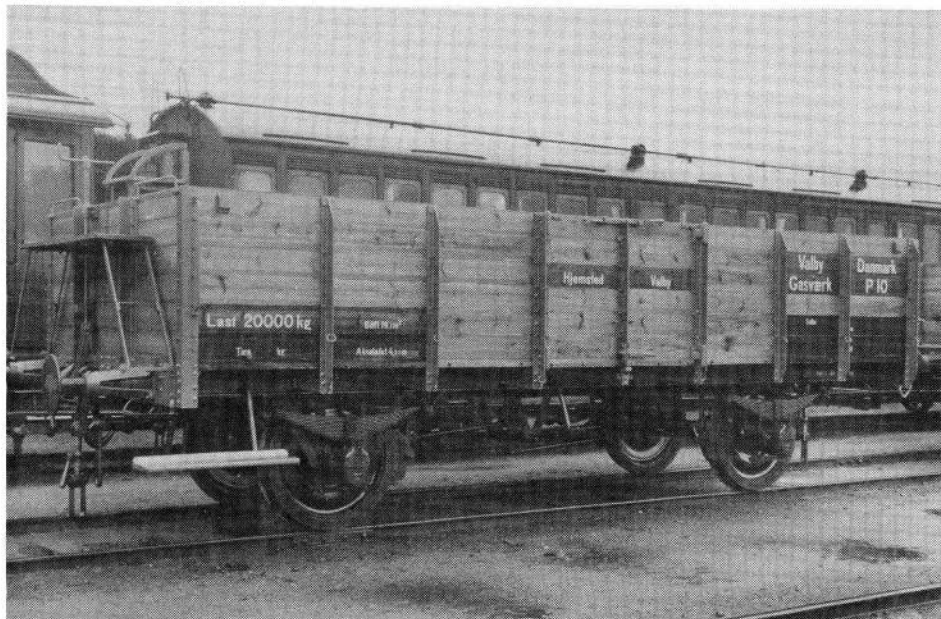
P 21: Som P 16 m.fl., sidehøjde dog 1,35 m.

P 1-5 kendes fra et fabriksfoto, Alkjærs skitse og noter. P 7-9 må med deres høje sider være beslægtet med DSB's PT-vogne. P 16, 19-22 er tidligere privatbanegodsvogne. Det vides med sikkerhed, at to af dem er fra HTJ, og målene tyder på, at de andre er tilsvarende, men fra andre baner. P 14-15, 17 kan

Tegning af VGs vogne, 1:87 (Niels Munch Christensen)



Undervognskonstruktion



Valby Gasværks P 10 ved leveringen. Tekst og udstyr iøvrigt tillader anvendelse på alle landets baner, men det åbne bremsesæde antyder, at den nok mest skulle bruges på "hjemmebane". 1930 (arkiv: JMJK)

efter størrelsen at dømme være i familie med DSB's PF-vogne. Nogle af de fynske privatbaner havde tilsvarende åbne godsvogne, bygget i Belgien, så typen kendes fra den ende af Europa.

Vognen med last 20 t kan have været brugt til transport af myremalm (jernmalm er tung!), og alle vognene kan have været brugt til transport af koks. P 10-12 blev solgt til ØSJS i 1954 som PD 401-403, udrangeret omkring 1965. P 14-21 blev købt omkring 1941. De blev muligvis anskaffet, fordi der ikke var lastbiler nok til kokstransporterne.

Sundby gasværk lå på Amager i kvarteret afgrænset af Strandlødsvej, Øresundsvej og Lergravsvej. Værket blev bygget i 1900 og fik sporforbindelse med Amagerbanen, da denne blev åbnet i 1907. B. Wilcke skriver i bogen "Damp tog til Dragør", at banen havde gode godstransporter i forbindelse med gasværket.

Åben privatbanegodsvogn med høje sider og presenningbom, som mange privatbaner fik omkring århundredskiftet fra både Vulcan og Scandia. Valby Gasværk fik 2 fra HTJ og nogle fra andre privatbaner (arkiv: JMJK)

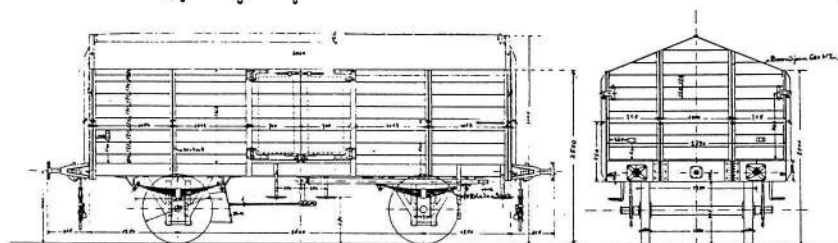
Der nævnes dog ikke godsets art. Sporenes placering med 2 ind til kulhuset tyder på, at værket fik tilført kul pr. bane, men det har næppe været med Amagerbanens ret få åbne vogne, hvoraf hovedparten blev omdannet til lukkede vogne omkring 1. verdenskrig. Det er også sandsynligt, at tjære og ammoniak har været leveret til de kemiske industrier langs banen. Tjæren kan desuden have været leveret til A/S Jens Villadsens Fabrikker i Tømmerup, hvor den blev anvendt i produktionen af tagpap. Værket lukkede i 1937, og sporene til Øresundsvej station blev fjernet.

Frederiksberg gasværk lå først i det område, hvor Radiohuset og Forum ligger i dag. I 1895 blev værket flyttet til en grund ved Finsensvej, lige ud til banen mellem Frederiksberg og Vanlø-

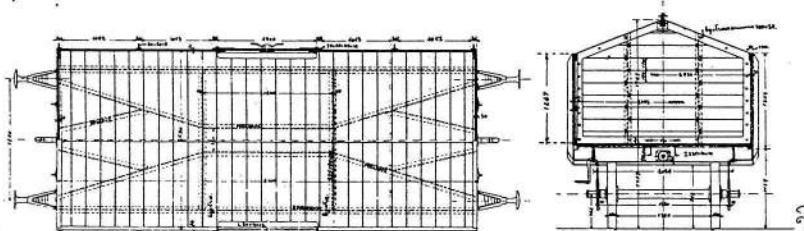
Åben højvidel Godsvogn med Svandbremse.

Maand 1911.

Skrevet den 15-6-26. 81



Fr. 25112  
Fr. 212



679.

01HJ K1-2  
HTJ, K1-2 m. H!  
VNJ K1-2

$5940 \times 2530 = 15,028 \text{ m}^2$   
 $\rightarrow 3,50 + 4,727$   
TFJ K1-2 1904 VULCAN

21/6-26



Hjemmelavet åben godsvogn. Formål ikke kendt. Valby Gasværk, 9/5-64 (foto: JB-P)



KFA nr. 16 ved leveringen i 1896. Bemærk almindelige fløjdøre og flad bund (arkiv: JMJK)

DSB ZK 99897 uden sidedøre og med skrå bund og bundtømning. Centralværkstedet, 24/12 1947 (Jernbanemuseet)

se. Det var et stort gasværk, men lå noget afsides, og hvordan køre kul dertil?

Scenen skifter til Københavns Frihavn. Frihavnsaktieselskabet (KFA) anskaffede frem til 1. januar 1897 3 åbne godsvogne nr. 1-3 og 7 kulvogne nr. 11-17. Nr. 1-3 var nærmest af PF-type og fandtes til slutningen af 1960'erne, og nr. 11-17 var højsidede, korte vogne. De var bygget i 1892-96. I 1898 overgik kulvognene til registrering hos DSB som private vogne litra ZK, og bestanden var på det tidspunkt øget til 12 vogne.

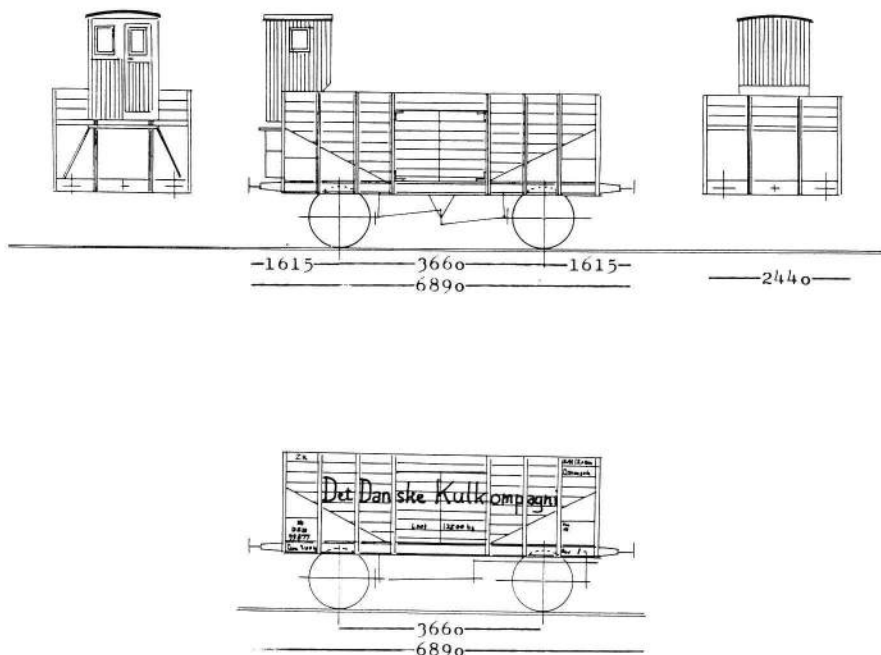
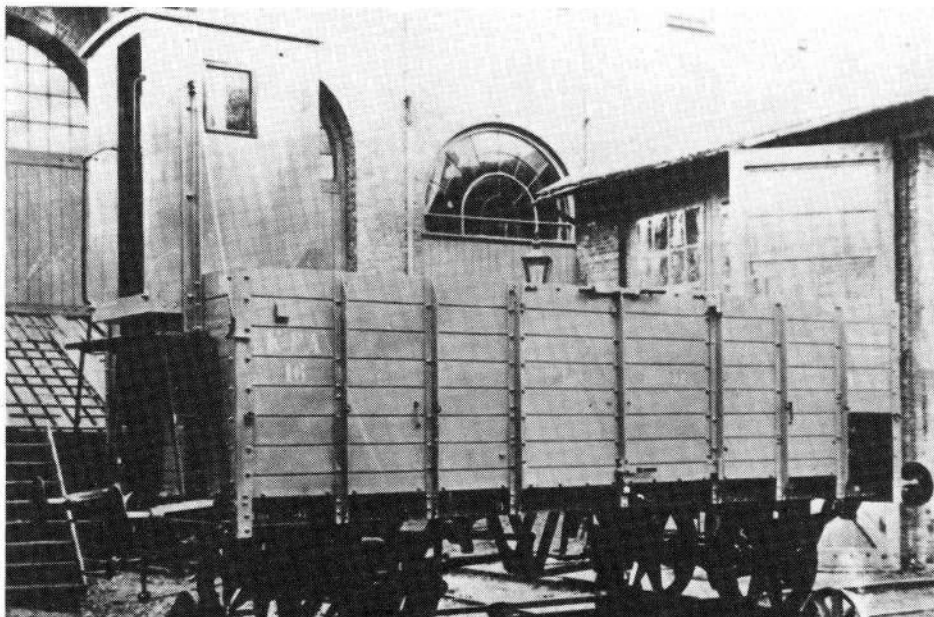
KFA 11-15 havde håndbremse, KFA 16-17 skruebremse. Last 10 t og bundflade 13,2 m<sup>2</sup>. Vognene havde flad bund og sidedøre.

DSB ZK 9959-61 havde skruebremse, ZK 9962-70 håndbremse. I beskrivelsen står: "Gulvet er tragtformet og forsynet med Lemme i Midten", så vognene fik altså skrå bund i 1898. I 1908, hvor bestanden er øget til 28 vogne (ZK 99873-899, heraf 99876, 99879-881 og 99898-899 med skruebremse og resten med håndbremse) er lasteevnen forøget til 12,5 t, og siderne er blevet et bræt højere. I 1919 tilkom ZK 99900-909, de 3 første med skruebremse.

Før 1940 var vognene med store bogstaver påmalet "Det Danske Kulkompani", fra ca. 1940 samme med DSB's små funkisbogstaver. Indtil omkring 1930 blev vognene brugt mellem Frihavnen og Frederiksberg via Frihavnsbanen over Nørrebro, og derefter fra Godsbanegården ad den nye Godsforbindelsesbane til Frederiksberg. Vognene må være befordret i almindelige godstog, og det kan undre, at de først fik trykluftledning omkring 1950. Det betyder, at der i nogle tilfælde må have været betjente skruebremser i den (bageste) togdel med gasværksvogne.

Frederiksberg gasværk lukkede i 1964, men endnu i 1965 henstod vognene på sporet ind til gasværket. Bestanden var på det tidspunkt reduceret til omkring 25. Vognene var iøvrigt grå ganske som KFA's 3 åbne godsvogne.

Skitse af ZK-vognene. Påskriften med de meget store bogstaver har jeg set på et billede i en bog for 30 år siden, men jeg har aldrig fundet det igen!







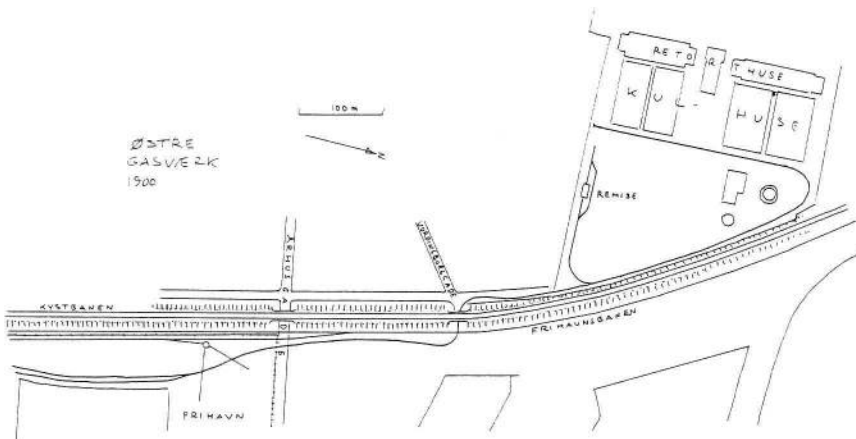
ZE 502671, tilhørende "Holbæk Tagpap- og Cementvarefabrik", her fotograferet efter salg til OHJ, og derfor er DSB-nummeret fjernet. Holbæk, august 1965 (JB-P)

Flere gasværker har haft sporforbindelse til offentlige baner, sikkert ofte i forbindelse med havnespor, men mine oplysninger herom er utilstrækkelige. Et gasværk kender jeg dog, som må have haft sporforbindelse og har fået tilført kul:

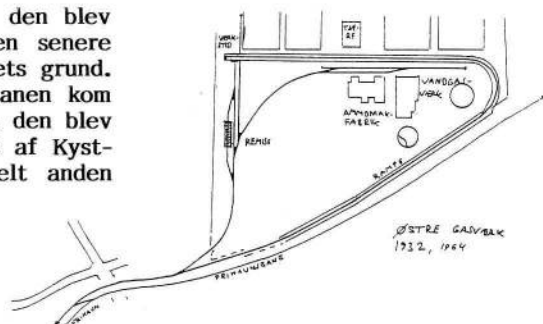
Allinge gasværk, bygget i 1911 af Julius Pintsch, Berlin, og lukket i 1970. Værkets hovedbygning var i røde sten med støbejernsvinduer, og de fleste andre bygninger var træskure, vistnok rødmaledede. Resterne af havnebanen var tydelige, resterne af sidesporet til kulladerne mere tvivlsomme, men bekræftes af bykort i TRAP IV. Mig be-

kendt havde DBJ ikke særlige kulvogne, så man har nok brugt de almindelige åbne vogne mellem havn og værk.

Så meget om gasværkerne og deres kul, men hvad nu med biprodukterne? Koks har været nævnt, men det hører med til historien, at da behovet for koks faldt i byerne på grund af overgang til oliefyring, blev der et marked i udlandet (Tyskland, Norge), hvor koks bruges i højovnsindustri. Derfor blev en del koks eksporteret i kulgasværkerens sidste år, dels pr. skib, men også pr. bane, oftest i høj-sidede åbne godsvogne af både uden- og indenlandsk oprindelse.



Østre Gasværks bane, som den blev anlagt i 1900, og som den senere kom til at se ud på værkets grund. Krydsningen med Frihavnsbanen kom til at se anderledes ud, da den blev lagt om på den anden side af Kystbanen, men det er en helt anden historie.



Ammoniak anvendes i kemisk industri. "Dansk Ammoniakfabrik ved P. Korsgaard & Co" havde i 1956 6 tankvogne ZE 504009-014, der måtte transportere ammoniakvand og havde hjemsted i Nyborg. Det er sandsynligt, at firmaet har samlet ammoniakvand rundt omkring ved gasværkerne.

Tjære anvendes i kemisk industri, til tagpap og til vejbelægning. Alle disse steder bruges i dag asfalt eller bitumen, som er råolieprodukter. DSB's driftsmaterielfortegnelses liste over private vogne fra 1956 har følgende, der må transportere tjære, tjæreolie og tjæreprodukter:

A/S Kemisk Industri: ZE 502503-502508.

A/S Jens Villadsens Fabrikker: ZE 502601-502605.

A/S Vilhelm Hansen & Co: ZE 502654.

A/S Holbæk Tagpap- og Cementvarefabrikker (HOTACO): ZE 502671.

Svendborg Tagpap- og Cementvarefabrik: ZE 502676-502678.

Colas Vejmateriale A/S: ZE 502771-502774.

A/S Danske Gasværkers Tjærekompani: ZE 503101-503117.

A/S Phønix, Vejen: ZE 503121-503129 (hentede bl.a. tjære på Esbjerg station. Tjæren blev ført fra gasværket gennem en opvarmet rørledning til stationen).

A/S Frisenborg Fabrikker, Århus: ZE 503131.

A/S Randers Asfalt- & Tjærefabrik: ZE 503141.

Jydsk Andels-Foderstofforretning Axelborg: ZE 503295-503300 (det undrer mig lidt, at landbruget har været indblandet i dette!).

A/S Luxol Kemiske Fabrikker: ZE 504101.

Nogle privatbaner har også haft vogne med tjære i, og nogle af dem er sikkert de samme som ovenfor. Privatbanevognfortegnelsen fra 1931 nævner følgende:

A/S Jens Villadsens Fabrikker:

AB ZE 509003,

HV ZE 509401.

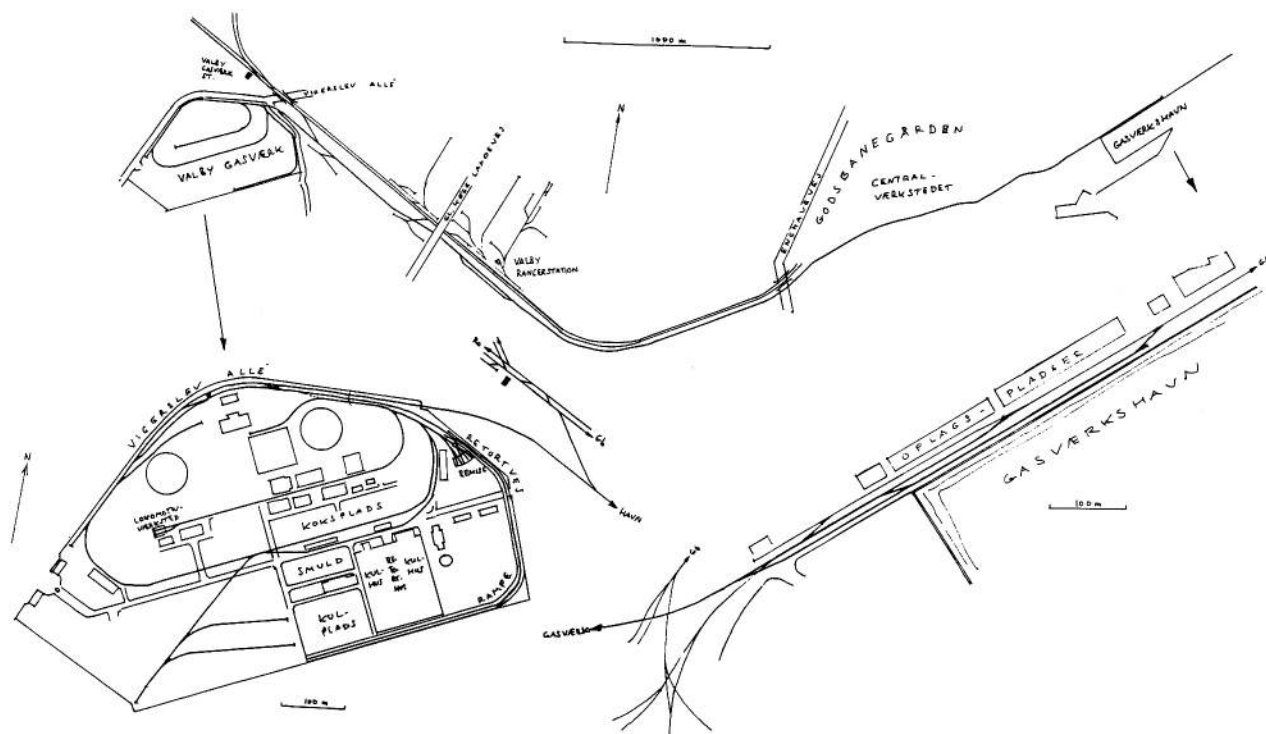
Svendborg Tagpap- og Cementvarefabrik: SFJ ZE 509221-509223.

Ringø Tjære & Asfaltfabrik: SFJ

ZP 509297, ZE 509297-509299.

ZE-vognene var almindelige tankvogne (og de var meget forskellige!). ZP-vognen var ganske som DSB's PJ-vogne og var lejet, antagelig af DSB.

Hermed ender historien om kulgasværkerne og jernbanetrans-



Valby Gasværks bane (med kraftig streg) og andre baner (med tyndere streg). Bemærk de mange private sidespor, på nordsiden af godsforbindelsesbanen især omkring Valby Rangerstation, og på sydsiden undertiden med skæring med VG's bane. Også ved Gasværkshavnen var der mange skæringer med DSB's spor til samlepladsen for tomt returgods og sporene til Sydhavnen.

porten. Et lille hjørne af gods-transporten, men ikke kedeligt, og måske også lidt inspirerende for en og anden modelbygger, der kan finde plads til et lille gasværk.

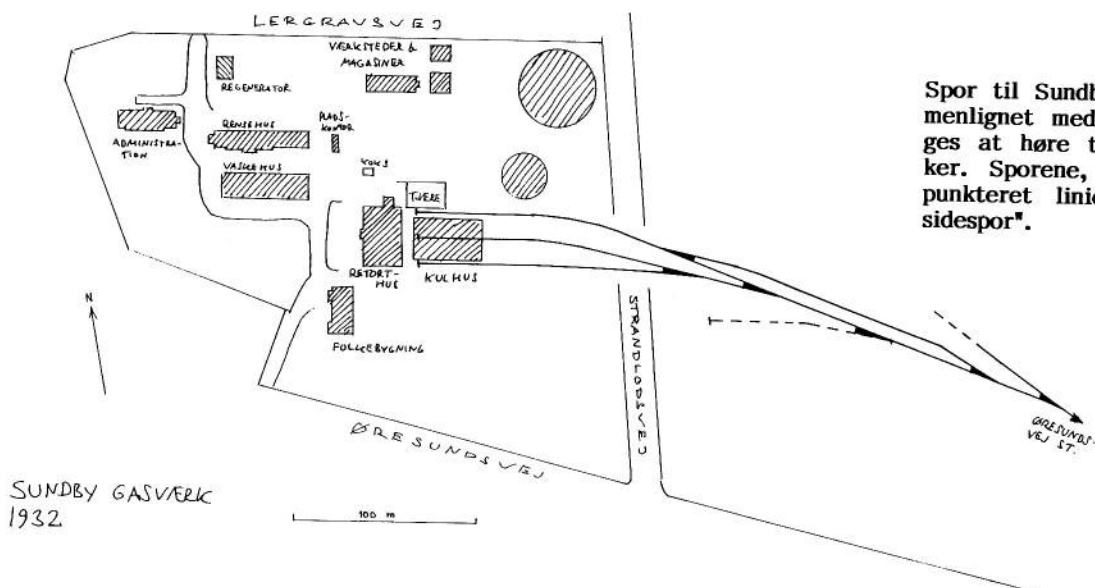
Anvendt litteratur:

Bruun, B., Buhl, C., Koch, O-J, Madsen, F.H. & Plum, P-C. M, 1981: Om Valby Gasværk og dets Jernbane. DJK, 40 s.  
Irminger, 1901: Østre Gasværks nye Kullosningsinstallation. Inge-

niøren, nr. 58, side 297-300.  
Upton-Hansen, J., 1983: Danske Kulgasværker 1853-1983. 62 s.  
Wilcke, B., 1986: Damptog til Dragør. (banebøger) 96 s.

Desuden noter og oplysninger fra Hans Alkjær, Erik Schou Andersen, Niels Munch Christensen, S.A. Guldvang, Per Topp Nielsen, Thyge Toylsbjerg-Petersen m.fl.

Jens Bruun-Petersen



Spor til Sundby Gasværk, som sammenlignet med de to andre må siges at høre til de mindre gasværker. Sporene, der er angivet med punkteret linie, er "andre private sidespor".

SUNDBY GASVÆRK  
1932

## SØLVJUBILÆUM - en hyldest

Hvor i alverden er tiden dog blevet af? SIGNALPOSTEN er lige med et blevet 25 år, man kan måske nok lidt populært sige, at bladet har trådt sine børnesko. Som medlem af redaktionskomiteen synes jeg, - lidt ubeskedent måske - at bladet og dets redaktør i den anledning fortjener en hyldest.

Ved nøjere eftertanke fandt jeg ud af, at læserne selv skulle "dømme" bladet. Jeg er ikke i tvivl om, at "dommen" ville falde ud til bladets fordel, ellers ville vi vel ikke have over 800 abonnenter. Selvfølgelig modtager vi både ros og ris. For sidstnævnte vedkommende kan jeg da oplyse, at den drøfter vi meget seriøst, så eventuelle fejl og mangler kan blive rettet, så SIGNALPOSTEN kan blive endnu bedre!

Min hyldest vil jeg nu hellere koncentrere omkring redaktøren. Det er ganske afgjort, at der ingen SIGNALPOSTEN ville være, hvis ikke Ulf med den for ham kendetegnende ildhu gik 100% op i udgivelsen af bladet, uden at få en øre for det store arbejde en sådan udgivelse medfører. Nu kan vi vel godt en enkelt gang rose os selv lidt: vi tjener nu heller ikke noget i redaktionen for vores arbejde, men hertil er der at sige, at det arbejde vi laver langt fra kommer på højde med det Ulf udfører.

Igennem årene har vi afholdt lige ved 150 redaktionsmøder, møder som Ulf venligt og bestemt prøver på at lede. Det værste problem ved disse møder er vel nok at holde os til "hovedsporet". Der skal uendelig lidt til før hele flokken (minus Ulf) med begejstring kører ind på et sidespor, der er absolut irrelevant for det drøftede emne. Af og til lykkes det redaktøren at få stoppet kørslen ud ad det gale spor inden det hele ender i grøften, og få det meste af redaktionen på rette vej igen. Ulfs evne til at tilrettelægge bladets linie, hans lay-out og ikke mindst hans kamp for at få stoffet fra os (vi skal jo også ind imellem passe familie og arbejde) er legendarisk. Det er mig en gåde, at han stadig kan klare alle disse kampe uden at få et nervesammenbrud, for vi er vist ikke lette at have med at gøre, selvom vi alt i alt er rare mennesker!

Et særligt kapitel er vore studieture som vi genoplever på vore møder tit og ofte. Alle disse ture har uden undtagelse været store succeser - også

jernbanemæssigt set - og har givet os stor inspiration til nye artikler. Også andre ting fra disse ture mindes jeg med glæde. Et par spredte eksempler: Jeg mindes stadig den rørende omsorg redaktionen gav mig - bagefter - da jeg langt om længe var sluppet ud af toiletet, hvis dør var gået i baglås, og hvor ingen havde kunnet forstå, hvor den hamren og banken dog kom fra, da jeg forsøgte at påkalde hjælp fra den altid "hjælpsomme" redaktion - det intermezzo vil jeg aldrig glemme. Vi mindes alle med "fryd", da Ib V. Andersen var ved at blive ædt af hotellets hund. Ibs dyretække er jo legendarisk. Eller på samme hotel, hvor redaktøren - den lumske rad - ville ud at tage billede som vi andre ikke skulle have magen til, men opdagede (ligesom jeg gjorde) at han var spærret inde. I dette tilfælde var det bare morgenavisen, som blokerede døren. Mange af den slags små historier cirkulerer stadig og ofte på vore møder (det er en del af de nævnte sidespor) og vi kan ejendommeligt nok stadig mere os over dem gang på gang.

Når SIGNALPOSTEN nu kan fejre sit første store jubilæum, er det naturligt at mindes de medlemmer, der ikke er med mere, og som vi har haft så mange gode timer sammen med. Her skal først nævnes A. Gregersen, som døde tidligt på året. Hans store viden og kendskab til det rullende materiel nød vi alle godt af. Vi savner ham og vil altid mindes ham som en god og loyal kammerat. Jesper Reinfeldt og Ole Buskgard rejste henholdsvis sydpå til Skælskør og vestpå til Århus. Også disse to - som heldigvis stadig er spillevende - husker vi stadig som gode medarbejdere.

Jeg tror nok, at SIGNALPOSTEN efterhånden udgør en stor del af redaktionens hobby - pokker stå i det, hvis dette ikke var tilfældet. Det skyldes nok også, at vi igennem bladet får mulighed for at anvende vor beskedne viden til forhåbentlig glæde for andre jernbaneinteresserede.

Først og fremmest tror jeg nok at turde sige, at Ulf er jubilæets hovedperson. Ikke alene er han redaktør, regnskabsmand (altid med orden i sagerne), skrivemaskinedame, postmand, billed- og tegningsfremskaffer osv. osv., men først og fremmest drivkraften i hele foretagendet.

Jeg synes derfor vi i det stille skal råbe HURRA for redaktøren og hans SIGNALPOSTEN,

og håbe på, at han i mange år endnu vil holde dampen oppe, og stadig styre (med sin altid venlige hånd) og udgive SIGNALPOSTEN, og aldrig få under 800 abonnenter - og helst flere.

Stort til lykke hr. redaktør, med de første 25 år, og så må du gerne stadig svinge pisken over vore hoveder. Tak for altid godt samarbejde.

J.G.

Ovennævnte skamrosning bringer redaktøren med vidtåbne øjne - og næsten uden blusel.

Jeg synes nemlig også, at vi må markere, at det gennem så mange år er lykkedes at fastholde så mange abonnenter, at der har været de økonomiske muligheder (men mit sædvanlige hjertesuk: vi kan sagtens bruge nogle hundrede flere abonnenter for ikke at tale om annoncer!) for udgivelsen.

Den faste forfatterkreds har stået vagt om bladet - selv om det indimellem har været svært at få stoffet til lovet tid. Mange "free-lancere" har også været trofaste, og det har gjort det til en relativ let opgave for mig at få bladet klar til nogenlunde forudsagt tid.

Vi har den store glæde fra flere og flere af vore læsere at modtage fotos og andre illustrationer og oplysninger, som hjælper os til at gøre artiklerne bedre. Tak for det - og fortsæt bare i samme spor!

Jeg vil også her takke vor repromand, Johansen fra Bargholz offset, som har været med fra 4. årgang, og Lantow og Co. som reddede ærterne for os midt i 11. årgang, og som siden har været usvigelig loyal også med hensyn til at overholde aftalte tidsfrister, og begge har leveret et probert stykke arbejde til en særdeles rimelig pris.

Man plejer jo normalt at se fremad ved en lejlighed som denne, så det vil jeg også gøre. Jeg håber og ønsker, at vore muligheder for fortsat udgivelse (økonomien!) stadig vil være tilstede, for jeg tror at kunne sige, at vi aldrig vil komme til at mangle stof.

**HURRA, for os allesammen!**

Den gamle redacteur

PS: Groth ville meget gerne overtale mig til at "illuminere" denne side med mit portræt - men der sætter jeg trods alt grænsen. Jeg gemmer mig i anonymiteten - og forresten er der iøvrigt heldigvis ikke mere plads på siden!



MODELJERNBANEKLUBBEN HO  
 V/ P KJÆR-LARSEN  
 SKOUSANGERVEJ 4  
 2600 GLOSTRUP

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 nærmer vinteren sig, og på det tidspunkt udsendes det sidste nummer i årgangen til vore forventningsfulde læsere.

Heller ikke i 1989 sker der ændringer i dette mønster - håber jeg da, og dette bringer mig den tanke i hu, at det egentlig er fantastisk, at SIGNALPOSTEN har kunnet udsendes så regelret uden forsinkelser igennem alle årene.

Vi havde mange og store problemer i begyndelsen (al begyndelse er jo svær) med overhovedet at finde ud af teknikken bag en bladudgivelse.

De første numre var dupliserede - ved egen håndkraft - og "optaget" og "heftet" ved improviserede bordopstillinger i Hermindehus i Lejre, som den gang var under totalrenovering, hvorfor det fra gang til gang var et nyt rum, der agerede trykkeri. Senere i 2. og 3. årgang prøvede vi forskellige offsettrykkerier, som ikke alle holdt givne løfter og fra 4. og op til ind i 11. årgang hed trykkeren Sven Jensen, ved hvis maskiner jeg har tilbragt adskillige timer for at fremskynde trykprocessen. Det var - desværre - ikke altid, at leverancen var i orden. Mange gange måtte vi have efterleveret varierende antal af diverse ark til erstatning for kasserede. Vi var lidt utilfredse, men Sven Jensen var mere utilfreds, og med leveringen af 11. årgang nummer 4 fik vi meddelelse om, at vi måtte finde en ny trykker.

Hvad gør man så?

Jo, reproarbejdet (d.v.s. fremstilling af trykplader efter det af os opsatte manuskript) havde været udført af Bargholz Offsetreproduktion for Sven Jensen, og i min kvide henvendte jeg mig til Tony Johansen og klagede min nød. Jeg fik et tip om, at Lan-

tow & Co. (som iøvrigt havde trykt vore håndbøger) også kunne trykke blade, omend SIGNALPOSTENS daværende format ikke passede til firmaets maskiner.

BINGO!

Alt er siden gået efter en snor, og dette skift til ny trykker var iøvrigt medvirkende til, at vi fra 14. årgang gik over til format A 4, hvilket jeg senere er blevet yderst tilfreds med - men det var jeg rigtignok ikke det første stykke tid.

Tony Johansen og Lantow (først senior, som desværre døde for et par år siden, og nu junior) har på forbilledlig vis opfyldt alle aftaler, og da redaktøren (undertiden på mirakuløs vis) også har haft manuskripterne klar efter aftalerne, er bladet altid kommet vore læsere i hænde allersenest et par dage før lovet udgivelsesdag!

Jeg håber på dette område at kunne holde fanen højt langt ud i fremtiden.

Jeg synes iøvrigt selv, at bladets tryk kvalitet er særdeles fin, og det skyldes efter min opfattelse også den papirkvalitet vi bruger. Vi har talt om at "spare på papiret", når vi drøfter budget, men en nærmere analyse viser, at benyttelse af "billigere" - men også mindre egnede - papirkvaliteter kun betyder promiller på budgettet, så derfor fortsætter vi med det "flotte" papir.

Når jeg nu alligevel er kommet ind på økonomien skal jeg oplyse, at vi nu har nået 824 direkte abonnenter. Et beskedent fald i forhold til i fjor, men det totale tal er stadig utilfredsstillende lavt. Jeg har tidligere efterlyst gode ideer til at skaffe nye abonnenter - ideer som vel at mærke ikke må koste alt for meget. Tiltag som helsidesannoncer i fire farver i de store dagblade eller 30 sekunders reklame i TV 2 forbyder sig selv.

Iøvrigt er bladet jo ingen konsumvare i gængs forstand, så udbyttet af en sådan reklame ville vist være særdeles beskedent.

Men hvad kan der så gøres? Jeg tror stadig mest på mund-til-øre metoden, så den beder jeg alle abonnenter benytte flittigt!

Vi har også fået et forslag om at spare ved at vedlægge sidste nummer i årgangen et blankt girokort i stedet for at sende dette separat. Herved kan - indrømmet - spares noget i porto, men efter min bedste overbevisning vil ulemperne opveje besparelsen. Bogføringen og "abonnementskontrollen" bliver meget besværligere, og incitamentet til indbetaling er givet mindre end ved den direkte opkrævningsform.

Forresten må jeg da hellere fortælle, at den opkrævning for 26. årgang 1990, som altså vil dumpe ind i brevkassen i dagene omkring 25. november, vil lyde på kr. 145,- incl. moms. Jeg vil sætte særdeles stor pris på, om så mange som overhovedet muligt indløser dette girokort så hurtigt som overhovedet muligt. Som før sagt: jo hurtigere jeg modtager fornyelsen, des højere karakter regner jeg med at have fået af indbetaleren. Rent praktisk har det også betydning for mig, når jeg skal træffe beslutning om, i hvor stort oplag nummer 1 i næste årgang skal trykkes.

Nu er der vist ikke mere plads på siden, så jeg vil slutte jubilæumsårgangen med at ønske alle

**en rigtig god jul  
og et godt nytår!**

På gensyn i 26. årgangs nummer 1, som påregnes udsendt ultimo februar 1990.

Holtrup