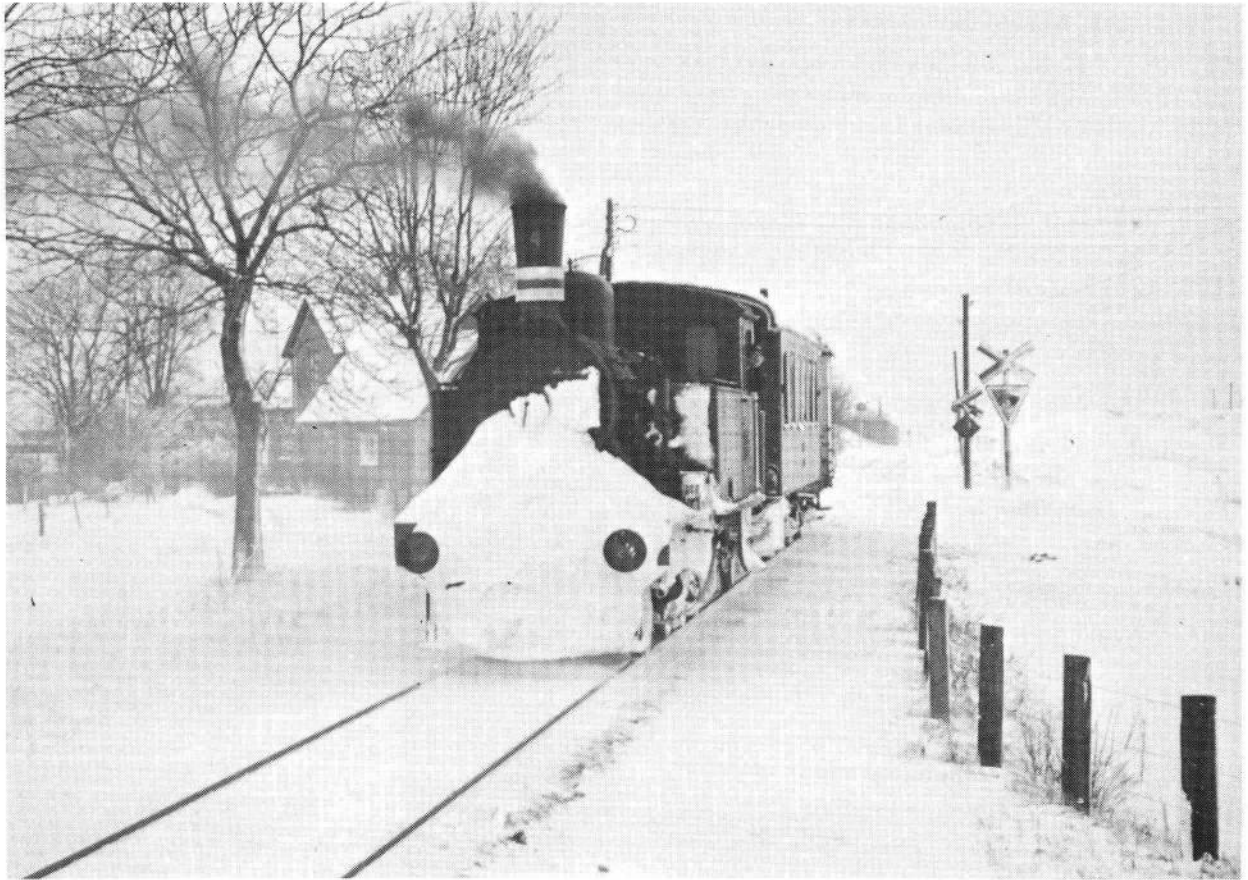
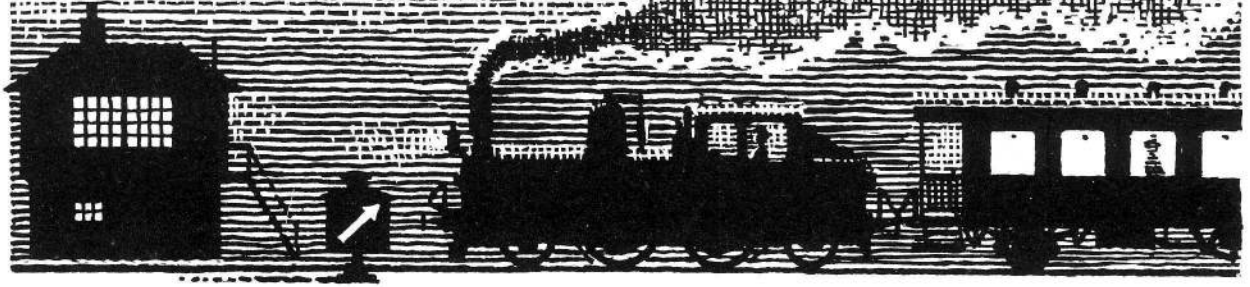


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

26. årgang 1990 mar., nr. 1

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 26. årgang, 1990
Kr. 145,- incl. 22% moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer:
Kr. 38,- 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.

26. ÅRGANG, NUMMER 1 MARTS 1990

INDHOLD I DETTE NUMMER:

In memoriam, A. Gregersen	3
Nedlagte baner, Kolding Sydbane	5
Litteratur	15
Villavejen 3 og 4	23
Forskjelligt (mergelbaner)	29
Haslev Jernbane 1989	31
Ideer derudefra - Skødstrup	35
Nyt fra redaktionen	40

Forsidebilledet: NPMB, Bøgesø 1958. NPMB nr. 4, C 34 og I-vogn. (Foto: Søren Jørgensen).

I N MEMORIAM

ET TILBAGEBLIK

Så er vi igang med 26. år-gang, og kan se tilbage på de passerede første 25 år.

Groth har i forrige nummer sagt det, vi alle i redaktionskomiteen føler og værdsætter, så nok om det.

Jeg vil sige noget mere om ham, som vi mistede i det 25. år:

ARNE DYRHAUGE GREGERSEN

eller som han selv skrev under sine artikler: A. Gregersen.

Gregersen døde, som også nævnt af Groth, 75 år gammel efter længere sygdom, der gjorde, at han de sidste år ikke kunne berige SIGNALPOSTEN med sine sprudlende og interessante artikler.

Gregersen ville gerne have været lokomotivfører som sin far, men han blev sat til at læse, og endte som maskinmester ved Frederiksberg kommune.

Interesse for banen, og især lokomotiver kunne dog ikke tages fra ham. Han var hele sit liv aktiv som - undskyld udtrykket - "jernbaneentusiast", og samlede sig en enorm viden om alt vedrørende banen, men dog særligt om lokomotiver, som han også var i stand til at føre, hvilket han også praktiserede højt oppe i alderen ved bl.a. Helsingør Jernbaneklub. Han havde et enormt bibliotek med bøger, tegninger og fotos, som han også gerne lånte ud til andre interesserede.

Han øste også gerne sin viden ud på diverse møder. Jeg glemmer aldrig da han engang i Sct. Jørgens Gildet (et gilde for ægte "jernbanefolk" - hvori han var optaget på grund af sin ægte interesse for jærnbanen), skulle fortælle om maskinløb i 3. distrikt i Struer i tyverne. Han havde godt nok et stykke papir med stikord. Men fortalte i over et kvarter uden at se på dette. Alle var dybt imponerede.

Han elskede at være sammen med ligestillede jernbaneinteresserede.

Lokomotivet var dog hans et og alt, og han var forarget, når folk på udflugter sloges om at få de bedste billeder. - "Ikke af lokomotivet!" som han sagde, "men af **damp!**" (Og så fnyste han).

Jeg spurgte ham engang om han kunne fortælle mig lidt nærmere om SFJ's nr. 30, Millings

Mallet Maskine. Straks fandt han foto og tegninger frem og brugte den næste halve time til at fortælle mig om maskinen og om dens komplicerede, men geniale styring. Jo, han var meget vidende.

Diesellokomotiver var ikke ham. - "De køres jo af dresse-rede aber, der ikke har forstand på styring!"

Hans yndlingsversion var dog **Mo'**erne, eller **Mnul'**erne, som han kaldte dem. (De øvrige redaktionsmedlemmer rottede sig et år sammen og sendte ham hver sit julekort med en Mo'er på - 8 forskellige kort; det morede ham).

Selv om han ikke selv byggede modeller, var han dog også medlem af DMJK lige fra starten. Han var en overgang bibliotekar og medlem af bestyrelsen, hvor han var sekretær.

Han var ikke kedelig til redaktionshyggemøderne, selv om Holtrup tit mente, at han var

skyld i de mange "sidespor" diskussionen røg ind på. Han elskede at fortælle historier. De var altid morsomme, og blev ikke kedeligere som årene gik, og vi hørte dem igen og igen.

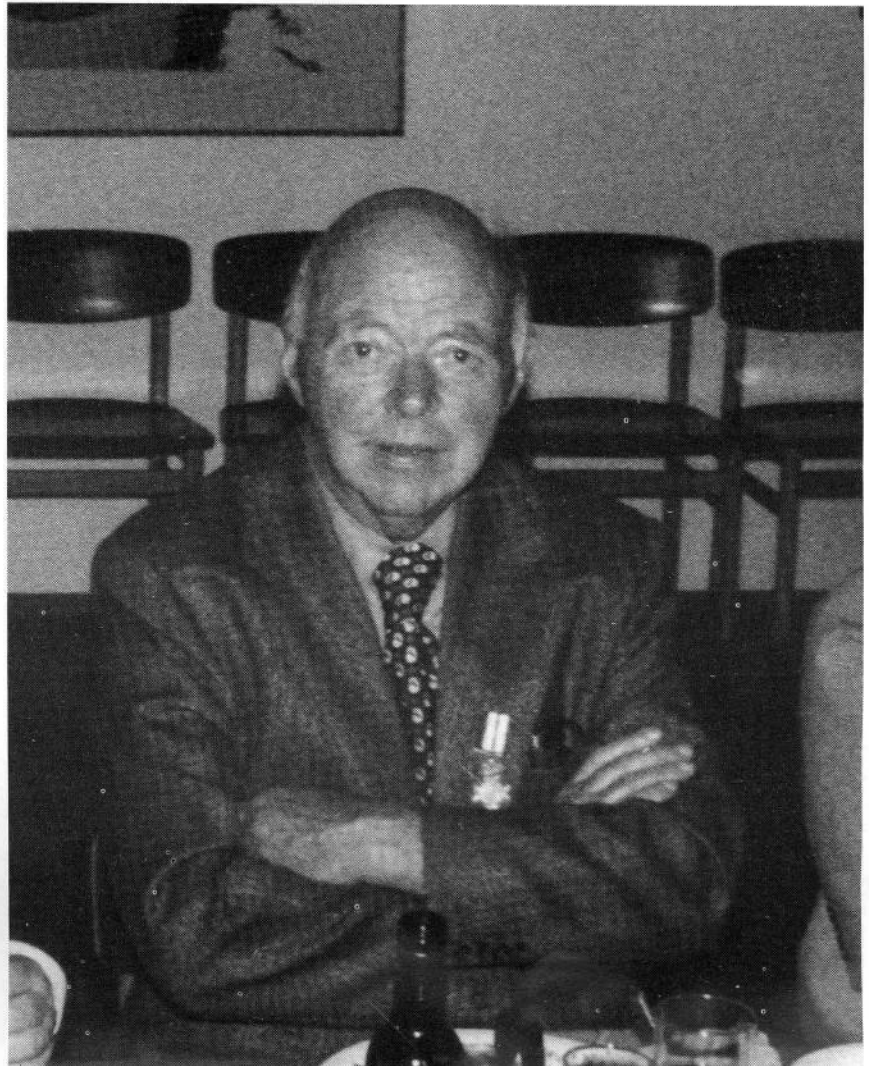
Han havde som nævnt mange fotografier, men de ovenfor nævnte, der sloges om at tage de bedste billeder, havde han ikke meget tilovers for.

Et andet af hans yndlingsudtryk var: "Danskere har to interesser: - At gå til "fobboldskamp" (sådan udtalte han det), og at stikke deres dumme hoved op når man skal fotografere!"

Om det er derfor, der ikke findes så mange billeder, hvor Gregersen selv er med på, ved jeg ikke. Men jeg vil dog her bringe et der viser ham ved et Sct. Jørgens Gilde - i fuld ornat.

ÆRET VÆRE HANS MINDE

Ole Faurhøj

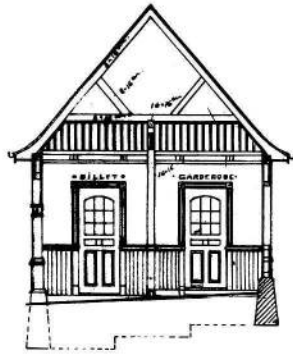


• KOLDING SYDBANER •

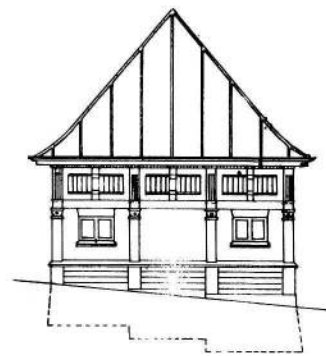
• SKAMLINGSBANK • HOLDEPLADS •



• GAVL •

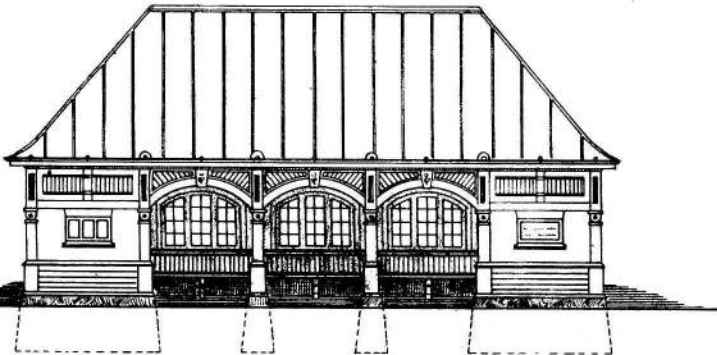


• SNIT •

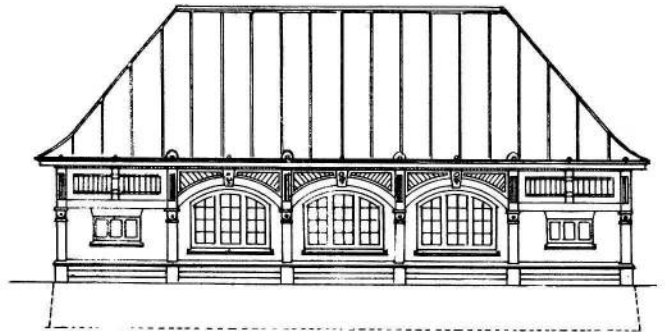


• GAVL •

B.S. 6.4



• FACADE MOD PERRON •

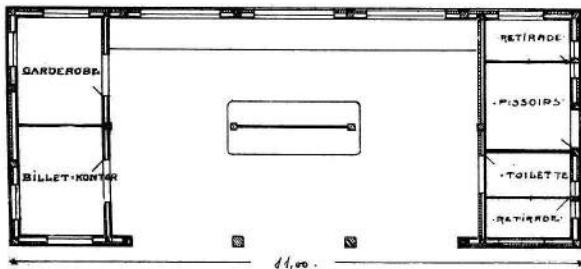


• FACADE •

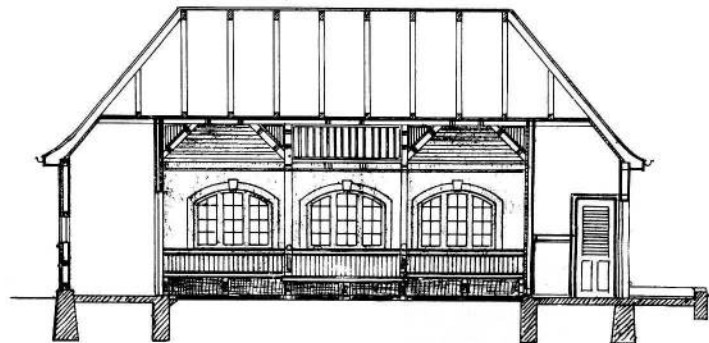
MÅLSTOK 1:75



*Robert. V. Schmidt
arkitekt
74. 60. Kolding.*



• PLAN •



• LÆNGDESNIIT •

Nedlagte Baner

KOLDING SYDBANER

Ca. 1925 - 1940

Det er tidligere i indledningen nævnt, at det ved bygningen af Hejlsmindebanen blev lettere at komme til Skamlingsbanken, der jo var et nationalt samlingspunkt ikke mindst efter tabet af Sønderjylland i 1864. Man kunne derfor tænke sig, at denne omstændighed ville komme til at give sig udtryk dels i trafikken over banen og dels i regnskabs-tallene. Medens det sidste ikke er tilfældet, ved vi lidt om enkelte arrangementer med Skamlingsbanken som udflugtsmål, dengang jernbanen var enerådende, når det drejede sig om at befordre mange mennesker på een gang.

Første gang det af det til rådighed stående kildemateriale kan ses, at der blev etableret jernbanebefordring i større omfang til Skamlingsbanken var i 1915, hvor det i de lokale aviser blev annonceret, at der søndag den 6. juni ville afgå et særtog fra Kolding til Skamlingsbanken kl. 1.40 Em (13.40) og tilbage fra Skamlingsbanken kl. 7.27 EM (19.27). Toget havde i Kolding forbindelse med et "billigt" søndagstog fra Odense til Kolding, således at rejsende fra Fyn havde mulighed for at komme til det nationale samlingspunkt og hjem igen samme dag. Billetpåsen på privatbanen var 65 øre for hen- og tilbagerejse på 3. vognklasse.

Med hensyn til "billigtog" er det sikkert på sin plads at oplyse, at statsbanerne i en år-række i sommersæsonen rundt om i landet etablerede en række udflugtstog med denne betegnelse. Et af formålene med disse udflugtstog var at give mindrebe-midlede mulighed for til en beskedne pris at tage på en søndagsudflugt, de ellers ikke ville have haft råd til. Billigtogene var som oftest formeret af ældre materiel og fremført af godstogs-lokomotiver, der ikke kørte om søndagen. Rejsehastigheden var derfor moderat. Tillige var afgangstiden på udgangsstationen ofte ubekvem, f.eks. meget tidligt om morgenen.

De dalende trafiktal på statsbanerne op gennem tyverne fik banerne til at interessere sig yderligere for udflugtsvirksomhed. Vi har her i bladet tidligere i andre sammenhænge omtalt udflugtssejladserne på Lillebælt fra 1928, hvor disponible jernbanefærger sejlede forskellige udflugtssejladser skiftevis nord- og sydpå i bællet om eftermiddagen på sommersøndage og badedogskørslen på Knudshovedbanen ligeledes på sommersøndage. Udflugtsarrangementerne indskrænkede sig imidlertid ikke til disse steder, Himmelbjerget var f.eks. også et udflugtsmål for mange og så, hvad der interesserer i denne forbindelse - Skamlingsbanken.

I juli 1928 havde indbyggerne i Vejle og Fredericia ved allerede eksisterende billigtog forholdsvist let ved for en lav bil-letpris at komme til Kolding og derfra fortsætte med Kolding Sydbaner til Skamlingsbanken med et ordinært tog. Toggangen på Hejlsmindebanen var i disse år af et sådant omfang, at det kunne lade sig gøre at køre med toget til Skamlingsbanken og opholde sig der en passende tid inden hjemrejsen med plantog. Nu ønskede man at give længerevæk boende end de forannævnte mulighed for en 1-dages udflugt til Skamlingsbanken.

Der blev derfor af 4. trafiksektion i Fredericia udarbejdet et forslag til en udflugtsrejse, hvorefter man ville tilvejebringe mulighed for deltagelse i arrangementet helt fra Randers og sidebanerne på strækningen Horsens-Aarhus. Forslaget indebar, at deltagerne i rejsen benyttede en kombination af plan- og særtog. Udkastet så således ud:

Udrejsen

Fra Randers tog 926,
fra Aarhus med særtog, afg. kl. 7.56
fra Skanderborg, særtog afg. kl. 8.29 (eventuelt tilslutning fra Herning og Silkeborg med tog 981 - særtog Herning-Silkeborg-Skanderborg)
fra Horsens, særtog afg. kl.

9.03 - (tilslutning fra Tørring og Juelsmindebanen med plantog)
Ank. Kolding kl. 10.40,
ank. Skamlingsbanken kl. 11.24.

Hjemrejsen

Særtog Skamlingsbanken, afg. kl. 20.00,
Kolding, afg. kl. 20.45,
Horsens, ank. kl. 22.23 (til Tørring og Juelsminde med plantog),
Skanderborg, ank. kl. 22.57 (til Silkeborg og Herning evt. særtog Herning ank. kl. 0.25),
Aarhus, ank. kl. 23.25, (derfra med tog 965 til Randers).

Forslaget var ledsaget af følgende kommentar:

"Aalborg var oprindeligt påtænkt medtaget, da der må regnes med, at der derfra ville blive en del rejsende, men det lader sig næppe gøre, da turen kun bør strække sig over een dag af hensyn til deltagernes økonomi. Derhos vil der i alt fald på nuværende tidspunkt ikke kunne skaffes natlogi i Kolding."

Som det vil ses, var køretiden mellem Kolding og Skamlingsbanke trinbræt relativ lang selv om særtoget var planlagt at være gennemkørende Kolding Sydbanegård-Skamlingsbanke. Den skarpe kurve i forbindelsesspo-ret mellem Sydbanegården og statsbanestationen i Kolding var grunden, idet arbejdet med at slække og stramme vognenes koblinger før og efter passage, hvilket var uundgåeligt, var meget tidskrævende. Udflugtstogets stamme var således tænkt gennemført helt til Skamlingsbanken, over Kolding Sydbaners strækning fremført af banernes egen trækraft, hvilket i praksis vil sige 2 damplokomotiver i forspand.

Det har desværre ikke været muligt at konstatere, om arrangementet virkelig blev gennemført.

Senere blev der imidlertid gennemført arrangementer af lignende art, som for så vidt angår kørslen over Kolding Sydbaner kom til at foregå som ovenfor

skitseret. Nævnes kan således dagbladet VESTKYSTEN's blå tog i 1934. (De "blå tog" var en anden form for udflugtsrejser arrangeret af de store dagblade, hvor deltagerne i udflugten ikke kendte rejsemålet på forhånd).

Driften mellem Kolding Sydbanegård og statsbanestationen i Kolding var, som det er omtalt i forrige artikel, både besværlig og dyr, og der var således al mulig anledning til at søge tilvejebragt forbedringer i de bestående forhold.

Derfor henvendte Sydbanernes bestyrelse sig i 1927 til Ministeriet for offentlige arbejder og statsbanernes banechef med forespørgsel om, hvor meget det ville koste at give Kolding Sydbaner fuld optagelse på Kolding Statsbanestation. Såfremt der kunne opnås fuld optagelse på Kolding Statsbanestation, var det tanken at nedlægge hele Sydbanegården og kun oprette et trinbræt til erstatning.

Statsbanerne stillede sig imødekommende overfor andragendet, men stillede følgende betingelser, nemlig:

- 1) en årlig afgift på ca. kr. 22.000,-
- 2) et kontant tilskud på kr. 13.000,- til nye sporanlæg og
- 3) en 5-årig driftsgaranti.

Planen blev imidlertid ikke til noget på grund af en meget stærk modstand fra grundejerne i sydkvarteret i Kolding.

Under behandlingen i Rigsdagen af privatbaneloven i 1931 blev sagen påny drøftet, idet trafikministeren fremhævede forskellen mellem Trolldhedebanen og Kolding Sydbaner. Førstnævnte bane havde fuld optagelse på Kolding statsbanestation, medens sidstnævnte banes økonomi tyngedes af driften af den særlige Sydbanegård, hvis drift skønmæssigt blev anslået til at koste ca. kr. 55.000,- årligt, et meget betydeligt beløb efter den tids forhold.

I juni 1931 blev der opnået enighed om et projekt, hvorefter Sydbanegården i dens nuværende form kunne nedlægges. Forslaget, der skulle godkendes af de kommuner, der garanterede for Sydbanernes driftsunderskud, var udarbejdet af Sydbanernes tekniske konsulent, baneingeniør ved DSB, E. Thybo, Fredericia. Forslaget gik ud på, at den hidtidige Kolding Sydbanegård blev nedlagt og erstattet af en holdeplads også kaldet Kolding Sydbanegård, beliggende på den anden side af Kongebrogade (øst for gaden). Her skulle ekspeditionen af tog ske fra en - som det hed - ny smuk træbygning i villastil. Personalet her skulle

bestå af 1 mand, der alene skulle bestride billetsalg, indskrivning af rejsegods o.s.v. samt betjene stationens indkørselssignaler for tog fra Hejlsminde og Vamdrup. Dette sidste kunne kun ske ved, at de hidtidige mastesignaler, der var placeret ude i stationens østlige ende, blev erstattet af daglyssignaler på omtrent samme sted.

Udover forslaget om de omfattende ændringer på Kolding Sydbanegård blev der stillet forslag om modernisering af det rullende materiel, nemlig anskaffelse af et nyt diesellokomotiv (kr. 145.000,-), varmeanlæg i 6 personvogne (kr. 15.000,-) samt polstring af sæder i personvogne (kr. 10.000,-).

I denne forbindelse må nævnes, at Sydbanernes trækraft i 1930 var blevet øget med 1 motorvogn, således at den allerede dengang dyre dampdrift i endnu større omfang end hidtil kunne erstattes med motortogskørsel. Motorvognen var for så vidt ikke noget nyt køretøj ved Kolding Sydbaner, idet det var den hidtidige personvogn C 8, der hos De Forenede Automobilfabrikker i Odense var blevet ombygget til motorvogn. (Se iøvrigt nærmere omtale i afsnittet om det rullende materiel).

Motorvognen var den 18. marts 1930 på prøvetur over strækningen Odense-Strib-Odense inden den blev afgivet til drift på Kolding Sydbaner.

Sydbanernes økonomiske forhold havde gennem en årrække ikke været gode, idet driftsresultaterne siden efteråret 1919/20 havde vist underskud, i flere driftsår endda af meget betydelig størrelse. Da man derfor i forbindelse med de ovenfor omtalte forslag om nedlæggelse af Kolding Sydbanegård m.v. måtte forhandle med de garanterende kommuner, var det til at forudse, at disse forhandlinger ville blive meget vanskelige.

Den 7. december 1931 blev der på hotel Kolding i Kolding afholdt et møde om den fortsatte garanti for dækning af Sydbanernes underskud med deltagelse af repræsentanter for de interesserede kommuner, Vejle og Ribe Amtsråd samt Kolding byråd.

Forhandlingerne blev som forudset til tider meget vanskelige, idet Taps og Vamdrup kommuner modsatte sig, at der blev givet garanti for dækning af underskuddene i 5 år. Kun hvis banernes funktionærer kom til at deltage i dækningen af underskuddene, kunne der eventuelt blive tale om en fortsat garanti.

Det var ikke muligt at tilendebringe forhandlingerne ved dette første møde, hvorfor der

den 28. december 1931 blev afholdt et nyt møde. Heller ikke her var det muligt at opnå de fornødne garantier, kun var det sikkert, at banernes funktionærer måtte deltage i underskuds-dækningen ellers måtte banernes nedlæggelse anses for uundgåelig. Under mødet blev der stillet forslag om, at Vamdrupbanen, som jo var den mest underskudsgivende banestrækning, blev afkortet til Ødis-Bramdrup eller eventuelt blev helt nedlagt, men det kom ikke til nogen forhandling om disse forslag.

Under hensyn til Sydbanernes meget usikre fremtid, så banernes bestyrelse sig nødsaget til at opsiges samtlige funktionærer til fratrædelse pr. 1. april 1932, hvilket skete ved skrivelse af 30. december 1931 til hver enkelt ansat. Det blev dog meddelt, at dersom funktionærerne overtog en garanti for dækning af 25% af underskuddet, dog max. kr. 60.000,-, der som det hed tilbageholdes i lønnen månedsvis efter bestyrelsens regnskabsopstilling og samtlige funktionærer indvilgede deri og Vamdrup kommune alligevel gik ind for banernes fortsatte bevarelse, tilbagekaldtes opsigelserne.

Vamdrup kommune var nu ene om at nægte at gå med til fortsat garanti, idet Taps kommune havde ændret standpunkt og ligesom de øvrige kommuner gik med til Sydbanernes fortsatte beståen. Vamdrup kommunes standpunkt var bemærkelsesværdigt, idet man jo netop ca. 25 år forinden havde kæmpet hårdt for at få banen ført dertil og fået det de ønske opfyldt uagtet de med denne linieføring forbundne merudgifter og forringede driftsøkonomi.

Ved et møde i Vamdrup sogneråd den 6. januar 1932 vedtog man at ville garantere for Sydbanernes driftsunderskud for en 5-årig periode under forudsætning af, at de ved banerne ansatte funktionærer deltog i meddækningen af underskuddet, således som det er omtalt ovenfor. Funktionærerne vedtog på et møde den 11. januar 1932 at gå ind på de stillede krav, idet kun 3 gik imod forslaget. For disse 3 blev opsigelsen pr. 1. april 1932 derfor effektiv, men der gik endnu nogen tid, før der faldt ro om Kolding Sydbaners fremtid og banernes drift for endnu en periode på 5 år var endelig sikret.

Det kan med nutidens øjne nok undre, at man dengang kunne stille krav om, at funktionærerne deltog i underskuds-dækningen, men det var på ingen måde usædvanligt, idet tilsvarende ordninger også fandtes ved andre

privatbaner. At tro ud fra dette, at lønningerne ved privatbanerne var særlig høje vil imidlertid være forkert; datidens lønninger ved privatbanerne var mere end beskedne, og når sådanne aftaler om funktionærernes deltagelse i dækningen af driftsunderskuddet overhovedet kunne komme på tale, var årsagen dels de vanskelige beskæftigelsesmuligheder i de utrygge år efter 1929 og dels de ringere sociale forhold dengang.

Den nye Sydbanegård blev taget i brug den 1. oktober 1932. Ekspeditionen kom til at foregå fra en ret uanseelig bindingsværksbygning, der kun indeholdt de for driften absolut nødvendige lokaler. Banernes hovedkontor blev indrettet i en lejlighed i Dalbygade 11. Den gamle Sydbanegård og det frigjorte jordareal, der lå vest for Kongebrogade (ca. 7.000 m²) blev solgt til Dansk Arbejdsmandsforbunds Kolding afdeling. Bygningen blev nedrevet i 1968.

Blandt de foreslåede moderniseringsforanstaltninger var som allerede nævnt anskaffelsen af et

Flygtningelejr ved Tvedvej. KS løber helt i bunden af billedet, og vognene står på det til lejren førte sidespor. (Affoto fra Kolding Stadsarkiv)

nyt dieselelektrisk lokomotiv. Lokomotivet blev leveret af Scandia A/S, Randers sammen med A/S Burmeister & Wain, København. Lokomotivet var udstyret med en 300 hk dieselmotor af sidstnævnte leverandørs fabrikat og blev indsat i den daglige drift den 19. maj 1933.

I henhold til lov nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdselen ved vejkrydsninger samt krydsninger mellem veje og jernbaner blev der anbragt blinklys-signaler ved 12 af banens skæringer med veje. Som det fremgår af det foranstående, var allerede i tyverne 3 særligt farlige krydsninger med veje blevet forsynet med blinklyssignaler. Disse blev fornyet ved denne lejlighed. De nye blinklys blev sat i drift den 21. maj 1937.

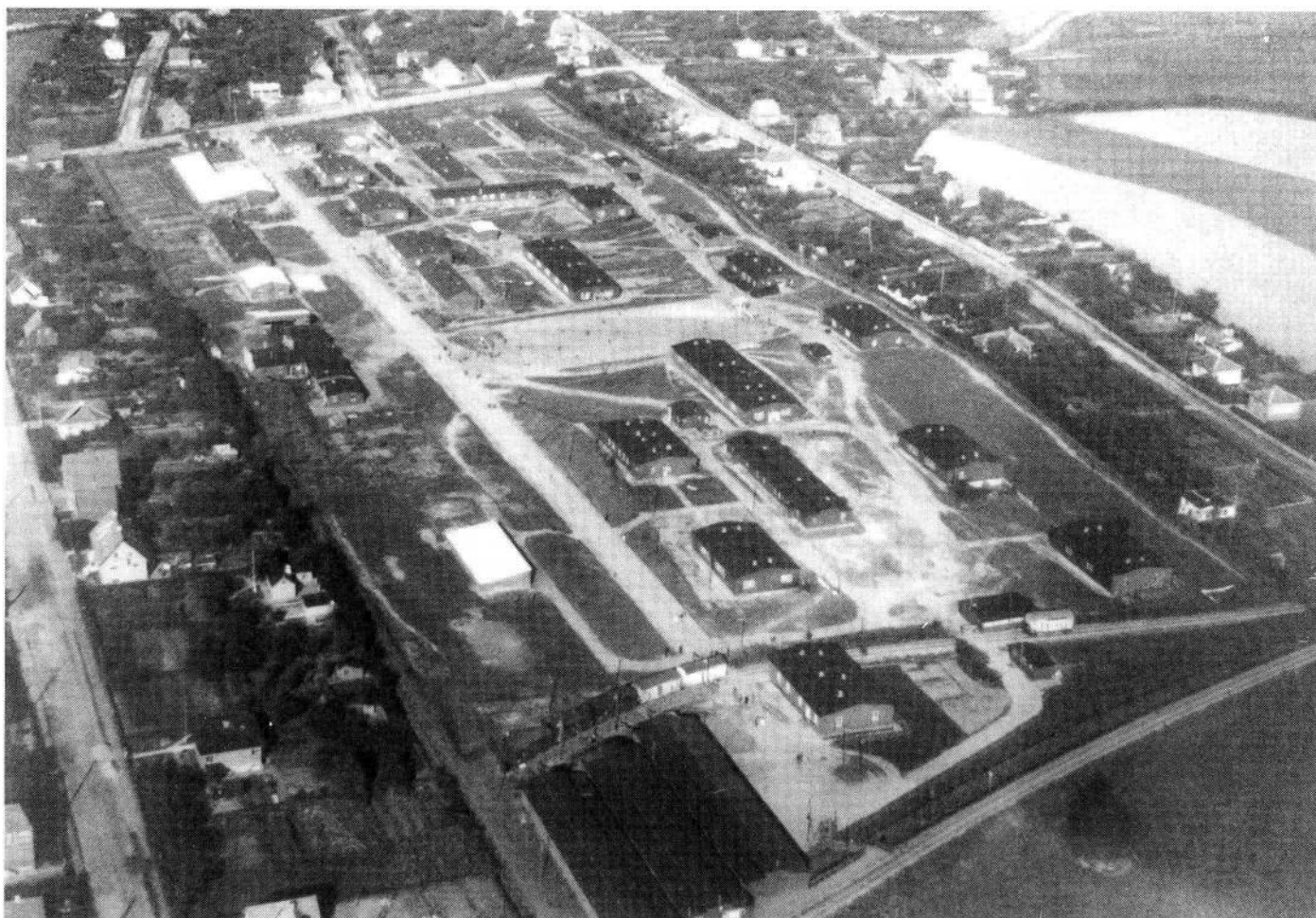
Den 7. juli 1938 blev endnu et blinklyssignal sat i drift ved det store vejkryds ved Ødis station, hvorved der ved Kolding Sydbaner på begge strækninger var i alt 13 blinklyssignaler. Herefter tillod loven, at banernes maksimale hastighed kunne sættes op til 50 km/t, men denne meget beskedne hastighedsforøgelse blev ikke udnyttet, maksimalhastigheden ved Kolding Sydbaner var hele driftstiden igennem 45 km/t.

Banernes køreplan, der oprindeligt omfattede 3 togpar daglig

på hver strækning, blev op gennem tyverne gradvist udvidet og driften på Hejlsmindebanen kom efterhånden på hverdage op på 5 togpar daglig i visse køreplansperioder, evt. 4 togpar daglig suppleret med 1 togpar visse ugedage. Det maksimale antal togpar dagligt på Vamdrupbanen var 4. På søn- og helligdage løb der 4 togpar daglig på Hejlsmindebanen, medens trafikken på Vamdrupbanen indskrænkede sig til 3 togpar. På hverdage var driftstiden fra 6.35 - 22.20 og på søn- og helligdage fra 7.50 - 22.20.

Udvidelserne i driften blev blandt andet muliggjort ved anskaffelsen af de 2 motorvogne, men damplokomotiverne var stadig i brug ikke mindst ved fremførelsen af udflugtstogene til Skamlingsbanken, således som det er nævnt foran.

Nu var det iøvrigt ikke således, at man fra Sydbanernes side lå på den lade side, når det gjaldt om at skaffe flere rejsende, tværtimod. Til den i forrige artikel omtalte skibsforbindelse Assens-Hejlsminde lod man således de tilsluttende tog køre ned på havnen i Hejlsminde, og endvidere blev der indført de såkaldte søndagsbilletter, som for enkeltbillets pris gav ret til både hen- og tilbagerejse på søn- og helligdage.



Samtidig med køreplansudvidelserne havde man af besparelshensyn lukket landstationerne på Vamdrupbanen om søndagen hele året, medens denne ordning kun var i kraft på Hejlsmindebanen i vintermånederne.

Efter nogle års forløb viste det sig, at den gennemførte modernisering ikke havde fået den ønskede store virkning på banernes økonomi. Konkurrencen fra automobilerne var efterhånden for stærk, og banernes bugtede linieføring gjorde sit til, at beboerne i banernes opland foretrak egne privatkøretøjer frem for Sydbanetogene.

Den 28. november 1936 fejrede Sydbanerne 25-års jubilæum med en fest på Hejlsminde badehotel med ca. 200 deltagere. Sydbanerne havde stillet et særtog til rådighed for festdeltagerne ved tilbagereisen, men da festen var slut, var der kun 5 rejsende med toget. Det blev derved klart, at befolkningen på egnen ikke længere havde nogen særlig interesse i Sydbanernes fortsatte beståen.

Kommunerne langs banerne, for hvem deltagelsen i underskuds-dækningen i de vanskelige år i begyndelsen af trediverne var meget tyngende, begyndte igen at overveje, om last- og rutebil-drift ikke var at foretrække frem for togene, og på banernes generalforsamling den 27. august 1937 blev dette spørgsmål drøftet påny.

Man var i drøftelserne inde på, om ikke amterne burde overtage driften, ligesom det var tilfældet i de sønderjyske landsdele. Der blev dog ikke taget stilling hertil, blandt andet under henvisning til, at spørgsmålet om banernes fremtid blev behandlet af den, den 30. december 1936, af Ministeriet for offentlige arbejder nedsatte trafikkommission.

Kommissionens betænkning kom i 1939 og indeholdt for hver privatbane en række interessante oplysninger hentet fra driftsåret 1937/38. De her fremkomne tal gav et godt indtryk af forholdene ved de danske privatbaner, således som de var i midten af trediverne, efter at alle baner var blevet moderniseret i henhold til privatbaneloven fra 1931.

For så vidt angår Kolding Sydbaner indeholdt betænkningen blandt andet følgende oplysninger:

Køreplan gennemsnit- lig antal tog	Hverdage		Søndage	
	sommer	vinter	sommer	vinter
Hejlsmindebanen	10	8	10	8
Vamdrupbanen	6	6	6	6

På ingen af banerne løb der tog over delstrækninger. Motortogskørsel ca. 130.500 km, damptog ca. 20.200 km.

I den nævnte periode blev der foretaget ca. 109.400 rejser og antallet af personkilometre var opgjort til ca. 1.550.000 eller ca. 27.000 pr. banekilometer (gennemsnittet for samtlige privatbaner var 72.000 km). Det normale antal rejsende var i sommertiden ca. 250 og i vintertiden ca. 350, medens det højeste antal rejsende var henholdsvis ca. 1.950 og 1.050. De ret høje tal for søndagstrafikken skyldtes den betydelige udflugtstrafik til henholdsvis Skamlingsbanken og Hejlsminde. Forskellen i tallene for det normale antal rejsende henholdsvis sommer og vinter skyldtes naturligvis skoleeleverne, der fra landstationerne rejste til/fra Kolding.

Med hensyn til godsbefordringen stillede forholdene sig således, at der var befordret ca. 18.500 tons gods. Antallet af tonkilometre androg ca. 260.100 eller ca. 4.500 godstonkilometre pr. banekilometer (gennemsnittet for samtlige privatbaner var ca. 21.000). De vigtigste transportartikler var sukkerroer og sukkerroeffald. Banernes andel i egnens godstrafik var opgjort til ca. 34%. Betænkningen oplyste iøvrigt, at banerne ikke drev nogen fragtruter, men at der var placeret lastautomobiler til udbringning af gods på stationerne Bjært, Varmark, Sjølund og Ødis.

Sammenlignet med trafikken på andre privatbaner var tallene for Kolding Sydbaner langt fra tilfredsstillende, og selv om banerne blev anset for at have egnstrafikal betydning, placerede trafikkommissionen banerne i gruppe 4, privatbaner til hvem kommissionen frarådede statsstøtte og derved i realiteten dømte til nedlæggelse.

Kommissionens betænkning kom i august 1939, men inden der blev mulighed for at drøfte og vurdere kommissionens konklusioner brød den anden verdenskrig ud, hvorved det måtte antages, at i hvert tilfælde en del af de forudsætninger, kommissionen havde udarbejdet sin betænkning på, midlertidigt var ændret.

I begyndelsen af 1940 var endnu ikke alle klar over, hvad den anden verdenskrigs begivenheder ville betyde for landet i forsyningsmæssig henseende, heller ikke kommunerne langs Kolding Sydbaner, som nu ikke længere ville deltage i dækning af banernes underskud, som over flere driftsperioder havde været stigende. Nu ønskede man baner-

ne nedlagt og trafikken overtaget af rute- og lastbiler.

Banernes bestyrelse så derfor ingen anden udvej end at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling, der blev afholdt den 29. marts 1940. Her blev der forelagt et forslag om at indstille banernes drift ved garanti-periodens udløb den 1. juli 1940, hvilket forslag blev vedtaget efter nogen drøftelse.

Nu var der imidlertid ikke udelt tilslutning blandt beboerne i banernes opland for nedlæggelse af banerne. Blandt andre protesterede sukkerroeværkerne, som meget gerne ville beholde banerne, som sikrede dem en bekvem og billig befordring af deres afgrøder til saftstationen i Kolding. Sukkerroer og sukkerroeffald var som allerede nævnt - bortset fra et enkelt år - den største enkelt-godsartikel på Sydbanerne.

Banernes nedlæggelse var imidlertid vedtaget på generalforsamlingen, men forinden denne beslutning kunne føres ud i livet, måtte der indhentes godkendelse af Ministeriet for offentlige arbejder. Derfor rejste banernes bestyrelse med den daværende formand, proprietær Jørgen Kragh, i spidsen samt landsretssagfører Hove og driftsbestyrer G.M. Petersen til København for at opnå den nødvendige tilladelse til at nedlægge banerne.

Daværende trafikminister Axel Sørensen var noget forundret over, at man på dette tidspunkt ville nedlægge banerne, som han mente ville kunne gøre god fyldest så længe krigen varede med deraf følgende usikre forsyningsforhold. Ministeren gav dog sin tilslutning, hvorefter deltagerne i rejsen kunne tage hjem i den sikre forvisning, at Kolding Sydbaners skæbne nu var afgjort.

Ca. 1940 - 1952

Den tyske besættelse af landet få dage senere den 9. april 1940 ændrede med ét slag fuldstændig trafikvilkårene her i landet, blandt andet ved at den private automobilkørsel ikke længere var tilladt. Indenfor banernes bestyrelse anså man det derfor ikke længere for tilrådeligt at nedlægge banerne, som bestemt. De forskellige kommuner indvilligede derfor i at forlænge garantien, foreløbig for 1 år til den 1. juli 1941. De følgende år blev garantien ligeledes forlænget for 1 år ad gangen.

Udsigten til med ret kort varsel at skulle standse driften på banerne, gav ikke gode arbejds-

vilkår for banernes ledelse. Forholdet var ganske enkelt det, at man gennem en længere årrække havde været meget tilbageholdende med reparationer og vedligeholdelsesarbejder. Dette gjaldt det rullende materiel og ikke mindst de 4 tilbageværende damplokomotiver.

Dette skulle ret hurtigt vise sig at være meget uheldigt, idet forsyningerne af dieselolie og benzin hurtigt blev nedskåret så meget, at størstedelen af de på banerne løbende tog måtte fremføres af damplokomotiv. Hidtil havde jo den væsentligste del af den daglige trafik været udført af banernes 2 benzinmotorvogne og diesellokomotivet. Hertil kom, at trafikken, efterhånden som landevejstrafikken grundet benzin- og gummimangel faldt mere og mere bort, steg kraftigt på banerne. Lignende forhold gjorde sig gældende ved andre privatbaner, hvor udrangeringsmodne damplokomotiver måtte istandsættes under store omkostninger efter mange års uvirksomhed og forfald.

På Kolding Sydbaner måtte motorvogn M 1 hensættes under næsten hele krigen grundet benzinmangel. Noget lignende kom til at gælde for benzinmotorvogn M 2, der i 1943 blev solgt til

Randers-Hadsundbanen. For denne motorvogn gjaldt dog også, at den var blevet for dyr i drift, ikke mindst for så vidt angår benzinforbruget.

Derimod kunne det diesel-elektriske lokomotiv M 3 fortsætte i drift under krigen, men de tildelte olierationer tillod dog kun, at det var i drift ca. 10 dage hver måned. De fleste tog måtte derfor fremføres af banernes damplokomotiver, hvis driftstilstand ikke var den allerbedste, hvilket kom til at sætte sit præg på trafikken ikke mindst i form af større eller mindre forsinkelser.

I 1942 blev det nødvendigt at forsyne damplokomotiv nr. 5 med en ny fyrkasse, hvilket skete på Danske Mejeriers Maskinfabrik i Kolding. Men også de to andre 3-koblede damplokomotiver (nr. 1 og 3) var tjenlige til stor reparation. Grundet den stadig stigende materialemangel, som blev mere og mere følelig efterhånden som krigsafslutningen trak ud, lod det sig ikke gøre at sende maskinerne afsted til A/S Frichs i Århus, hvorfor de fortsatte i driften med daglige forsinkelser til følge grundet deres dårlige tilstand. Da de omsider efter krigsafslutningen kom afsted, var materialsituationen den dårligst tænkelige, hvorfor Sydbanerne måtte undvære de to lokomotiver i halvandet

år, inden de igen kunne indsættes i driften.

Den til rådighed værende trækraft var - især efter at lokomotiv nr. 1 og 3 var afgået til A/S Frichs - ikke tilstrækkelig til banernes ellers beskedne trafik, hvorfor det blev nødvendigt at leje fremmed trækraft såvel hos andre privatbaner som hos statsbanerne.

Hos andre privatbaner blev lejet HAJ nr. 1, MFVJ nr. 8 og 9 (nr. 8 = KS nr. 2 der var solgt i 1927). De fremmede maskiner kørte ikke på Kolding Sydbaner i samme tidsrum, men i forskellige perioder i årene 1945-48.

Af statsbanernes daværende toglokomotiver kunne kun damplokomotiver litra J benyttes på Kolding Sydbaner, idet de var de eneste, der kunne vendes på de korte 9 m drejeskiver. J nr. 14 har således kørt på Hejlsmindebanen i en periode, udelukkes kan det ikke at også andre statsbanemaskiner kortvarigt har været anvendt på Sydbanerne.

Den anden verdenskrig kunne naturligvis som på utallige andre steder mærkes på Kolding Sydbaner. Ikke alene gennem mangel på brændsel, smøremidler og materialer til vedligeholdelse af materiel og faste anlæg, men også som følge af den påbudte mørklægning, der gjorde driften

Flygtningelejr på Kløvervej i Kolding. (affoto fra "De tyske flygtninge i Danmark", side 100)



vanskelig og rangerarbejdet farligere end nogen sinde. Dog skete der ingen uheld af denne grund. M 3 blev den 13. november 1943 udsat for en afsporing på fri bane mellem Kolding og Vonsild som følge af et akselbrud, men dette uheld var kun, hvad der almindeligvis kan ske i forbindelse med jernbanedrift. Ved nævnte uheld kom ingen mennesker noget til.

Knap så heldig var man den 22. marts 1945, hvor banernes tog 1 og 11 (morgentogene mod Kolding) henholdsvis i Varmark Skov på Hejlsmindebanelen og mellem Brønøre og Tapsøre trinbrætter på Vamdrupbanen blev udsat for Schalburgtage. Der skete kun ringe skade på materiellet og ingen passagerer kom noget til, men en lokomotivfører fik den ene fod læderet.

Under krigen løb der kun 2 togpar daglig på hver strækning, men selv denne meget beskedne køreplan kunne kun opretholdes til den 1. februar 1945, fra hvilken dato driften bortfaldt på søn- og helligdage. Årsagen var svigtende kulleleverancer fra Tyskland. Yderligere indskrænkninger måtte imidlertid allerede indføres fra den 19.

Kolding Sydbanegård den 30/9 1948 den sidste dag og med sidste tog mod Hejlsminde henholdsvis Vamdrup. Det er M 1 til venstre og damploko 1 til højre. (Arkiv: IBVA)

februar 1945, fra hvilken dato der kun var toggang på tirsdage, torsdage og lørdage.

På Vamdrupbanen blev der i besættelsesårene befordret en del tørv, som især kom fra moser mellem Taps og Ødis Bramdrup. Den beskedne toggang muliggjorde, at det var muligt at hensætte åbne godsvogne til læsning på fri bane uden at det generede trafikken. Tomme vogne udsat på turen fra Kolding mod Vamdrup blev læsset optaget på togets tilbagekørsel til Kolding. Det gav en ringe rejsehastighed, men publikum var i besættelsesårene med de få rejsemuligheder glade for overhovedet at kunne komme med toget.

Den meget indskrænkede køreplan var i kraft til den 25. juni 1945, hvorefter der påny var toggang på alle hverdage. Først fra den 12. oktober 1945 var der påny toggang på alle ugens dage.

Den gældende køreplan med kun 2 togpar daglig på hver strækning var ikke særlig tilfredsstillende, men hverken af forsyningsmæssige eller økonomiske grunde var der mulighed for større udvidelser af driften.

Blandt de faste rejsende på Kolding Sydbaner var der som allerede nævnt en del skoleelever, som fra landstationerne tog ind til Kolding med morgentogene. Problemet på grund af den ringe toggang var, hvorledes

disse skoleelever efter endt skolegang kunne komme tilbage til hjemstationerne uden at de behøvede at vente på aftentogene.

Med de små midler banerne rådede over søgte man at løse problemet bedst muligt ved for så vidt angår skoleelever fra stationerne på strækningen Kolding Sydbanegård-Varmark at tillyse et særtog på skoledage efter skoletids ophør. Toget bestod af M 1. Denne motorvogn fremførte normalt aftentog fra Kolding Sydbanegård til Vamdrup og morgentog den følgende dag derfra til Kolding. Den stod således over i nogle timer i Kolding, hvorved den var til rådighed ved den nævnte særtogskørsel (værkmesterturen). Hvorledes eventuelle elever fra stationer syd for Varmark kom hjem, vides ikke, men de kunne jo benytte aftentog.

For skoleelever på Vamdrupbanen var der indført en anden ordning. Normalt medførte M 1 på den ovenfor nævnte dobbelttur Kolding-Vamdrup pakkvogn E nr. 1, der var forsynet med rullelejer og derfor havde et lidt lettere løb end banernes andre E-vogne. Dette var nødvendigt af hensyn til den stærke stigning mellem Kolding Sydbanegård og Vonsild, hvor M 1's svage maskinkraft lige netop tillod den at medtage 1 vogn.

Skoleeleverne fra stationer på



Vamdrupbanen havde ifølge deres rejsehjemmel ret til gratis at medtage deres cykel, der under rejsen blev anbragt i rejsegodsvognen. Ved ankomsten til Kolding medtog eleverne deres cykler, hvorefter de efter skoletid cyklede hjem. Et eksempel på, hvordan man i de vanskelige år efter besættelsens ophør kunne klare en vanskelig situation.

I 1947 blev der fra sommerkøreplanens ikrafttræden indlagt et tredje togpar på Hejlsmindebanelen om eftermiddagen, hvorefter særtogskørslen ophørte, hvorimod ordningen for skoleeleverne på Vamdrupbanen fortsatte til banerne standsede driften i 1948.

Det nye plantog bevirkede, at der på hverdage måtte to togstammer i drift på Hejlsmindebanelen. De to tog krydsede i Hejlsminde.

Efter krigens ophør i 1945 stod det klart, at der nu måtte tages en beslutning om, hvorvidt banerne skulle fortsætte driften eller nedlægges. Materiellet og navnlig damplokomotiverne var som foran omtalt så nedslidt, at en fortsættelse af driften ville nødvendiggøre omfattende investeringer. Spørgsmålet kunne ikke besvares straks, hvorfor

Kolding Sydbanegård den sidste dag den 30/9 1948. Til venstre M 1 som kørte til Hejlsminde, bagest skimtes stationsbygningen. (Arkiv IBVA)

driften på Kolding Sydbaner fortsatte endnu nogle år. Når der ikke kunne træffes nogen beslutning hang det også sammen med, at den landevejsbårne trafik var hæmmet af mange restriktioner, som først måtte afvikles før banernes nedlæggelse kunne komme på tale.

Givet var det imidlertid, at når landevejstrafikken igen kom i gang i samme omfang som før krigen, ville banerne blive udsat for en meget hård konkurrence.

Med hensyn til banens driftsresultater kunne man lige efter besættelsens ophør glæde sig over, at banerne for første gang siden driftsåret 1918/19 gav overskud. Driftsåret 1944/45 udviste nemlig et driftsresultat på + kr. 640,-, meget beskedent, men det var der.

Som det kunne forventes faldt trafikken i de første år efter besættelsens ophør og samtidig steg driftsudgifterne. Da der ikke kunne forudses nogen bedring i dette forhold, så banernes bestyrelse derfor til sidst ingen anden udvej end at indkalde til en generalforsamling med banernes nedlægning på dagsordenen. Dette skete i april 1948, og dagsordenen så således ud:

1. Standsning af Kolding Sydbaners drift fra 1. oktober,
2. Valg af likvidatorer
3. Valg af revisorer.

På generalforsamlingen, der blev afholdt den 13. maj 1948 på hotel Kolding i Kolding blev der af formanden for bestyrelsen redegjort for banernes stilling, hvorefter repræsentanter for hver af de garanterende kommuner fik lejlighed til at udtale sig.

Det viste sig hurtigt, at ingen af kommunerne langs Vamdrupbanen fortsat ønskede at stille garanti, og fra disse kommuners side var man derfor indforstået med, at banernes drift ophørte fra det af bestyrelsen foreslåede tidspunkt.

Lidt anderledes stillede sagen sig for kommunerne langs Hejlsmindebanelen. Ganske vist var interessen for at bevare banerne ikke særlig stor, kun de 4 østligste kommuner ville fortsætte, men kun under forudsætning af, at det kunne ske uden forpligtelser af nogen art.

Den efterfølgende afstemning gav derfor som ventet til resultat, at det blev besluttet at indstille banernes drift som foreslået af bestyrelsen, og derefter lade selskabet træde i likvidation.

Beslutningen om at nedlægge Kolding Sydbaner gav ganske naturligt anledning til en del omtale i den lokale presse. Der var delte meninger om sagen, men dog enighed om at i hvert tilfælde Vamdrupbanen ikke kunne opretholdes længere. Fra fle-



re sider blev der derimod givet udtryk for, at driften på Hejlsmindebanen burde fortsætte, ikke mindst fordi man derved bevarede en bekvem jernbaneforbindelse til Skamlingsbanken. Et argument, der jo havde haft stor betydning knapt 40 år tidligere. Også blandt banernes personale håbede man at driften kunne fortsætte. Det blev anført, at ved indsættelse af skinnebusser kunne der etableres mange flere tog dagligt tilmed uden væsentlige merudgifter og samtidig med kortere rejsetid. Herved kunne i hvert tilfælde en del af personalet beholde deres arbejde.

Af forskellige grunde kunne man imidlertid ikke adskille de 2 banestrækninger fra hinanden. Blandt andet ville spørgsmålet om dækning af Hejlsmindebanens eventuelle underskud give anledning til problemer. Det ville nemlig vanskeligt klart kunne fastslås, hvilke kommuner, der efter Vamdrupbanens nedlægning ville være frigjort for meddækning af underskuddet, og hvilke der fortsat skulle bidrage til dette.

Kort tid efter driftens ophør tog sagen en brat vending, som for en kort tid gav håb om, at driften på Hejlsmindebanen trods alt kunne fortsætte. Samtlige sognerådsformænd i de 8 sogne, Kolding Sydbaner gennemløb, modtog nemlig den 15. september 1948 et telegram fra foreningen "Danmarks Bilruter" med følgende tekst: "Foreningen Danmarks Bilruter køber til Kolding Sydbaner. Forhandling ønskes omgående. Tlf. Central 1360".

Det viste sig, at rutebilfolkenes ønskede at købe Hejlsmindebanen og drive den videre som jernbane, idet man i tilslutning til denne ville oprette nye bilruter. Et møde kom i stand, fra foreningens side mødte Landsretssagfører Arup, Aalborg og rutebilejerne Brændekilde, Jels og Jessen, Asaa og fra Kolding Sydbaner repræsentanter fra de interesserede kommuner under ledelse af stiftamtmand Herschend, Vejle.

Det lykkedes ikke at tilendebringe forhandlingerne på det første møde, hvorfor der et par dage efter afholdtes et nyt, som imidlertid endte resultatløst, da rutebilfolkenes tilbud kun lød på ca. 1,5 mill. kr. og derfor var uacceptabelt, da værdien af banerne efter en løseligt foretaget opgørelse ansloges til ca. 3,2 mill. kr. Hertil kom, at man fra rutebilejernes side ønskede en garanti for dækning af et eventuelt driftsunderskud på 3 eller 6 måneder, hvilket flertallet af kommunerne allerede på forhånd havde erklæret ikke at ville gå med til.

Banernes sidste driftsperiode var præget af uheld med motormateriellet, således at driften til sidst langt overvejende måtte udføres med damplokomotiver. Det alvorligste uheld var et brud på krumtapakslen i dieselmotoren i M 3, som skete den 8. april 1948 kort efter afgang fra Hejlsminde. Hjælpemaskine måtte tilkaldes for at trække toget til Kolding, og M 3 kom ikke i drift igen på Kolding Sydbaner. Bruddet var så stort, at det var muligt at føre en finger derind, hvorfor hele krumtapakslen skulle have været fornyet, dersom lokomotivet igen skulle kunne køre ved egen kraft.

Den 8. august 1948 indtraf et andet uheld. Denne gang skete der et brud på en aksel i M 1 kort før ankomsten til Ødis station, således at toget ikke kunne videreføres. De rejsende måtte viderebefordres med rutebil, medens M 1 blev hentet til Kolding, hvor den hurtigt kom i driftsklar stand igen, da banerne heldigvis havde en reserveaksel på lager.

På en den 30. september 1948 afholdt generalforsamling blev nedlæggelsen af Kolding Sydbaner påny vedtaget, og samme aften afsendtes de sidste ordinære tog mod henholdsvis Hejlsminde og Vamdrup.

Om eftermiddagen, da tiden nærmede sig til at de sidste tog skulle afgå, var der stor tilstrømning til Sydbanegården. Mange mennesker ville med på den sidste tur, og togene var derfor godt fyldt.

Inden afgang samlede personalet inde på kontoret på Sydbanegården til en lille højtidelighed, hvor banernes formand, sparekassedirektør Clausen, Ødis, takkede for veludført arbejde i den tid, der var gået, hvorefter man hilste på hinanden ved et glas vin.

Til Hejlsminde afsendtes derefter et tog bestående af 2 personvogne og 1 pakvogn fremført af damplokomotiv nr. 1 og ad Vamdrupbanen afgik den gamle, veltjente motorvogn M 1 fra 1924. Overalt var befolkningen mødt op for at tage afsked med de sidste tog, og togpersonalet fik mange steder blomster som tak for den forløbne tid. Der havde altid bestået et godt forhold mellem banernes personale og befolkningen.

Efter et kort ophold i Vamdrup Øst returnerede M 1 som særtog til Kolding Sydbanegård, hvortil den ankom kl. ca. 20.15. Fra Hejlsminde kørte det ordinære aftentog i den normale plan med afgang kl. 19.10. Toget var formeret af materiellet fra dels det sidste tog fra Kol-

ding (tog 4) og dels af materiellet fra eftermiddagstoget (tog 8), der var ankommet til Hejlsminde kl. 15.15. (Dette materiel kørte normalt tilbage til Kolding som tog 7, Hejlsminde afgang kl. 19.10). Sidste tog fra Hejlsminde blev derfor et efter Sydbaneforhold stort tog med 3 personvogne og 2 pakvogne fremført af damplokomotiv nr. 1 og 3.

Toget ankom til Kolding Sydbanegård næsten samtidig med toget fra Vamdrup, og begge tog blev modtaget af en stor menneskemængde, hvoraf en del benyttede lejligheden til en sidste tur om til statsbanestationen. Herfra kørte toget tilbage til Sydbanegården, maskinerne kørte i remise (hvor M 1 allerede var), personalet gik hjem, nu forestod likvidationstiden, som endnu ville komme til at give beskæftigelse for ganske få af banernes personale, så længe likvidationsarbejdet stod på.

Selvom den almindelige drift på Kolding Sydbaner ophørte fra den 1. oktober 1948, kørte der stadig tog på begge strækninger. Man havde nemlig tilladt Sydbanerne at fuldføre en del transporter med sukkerroer og sukkerroeaaffald indtil den 1. december 1948. Denne drift gav lidt uventet et mindre overskud.

Disse roetransporter var dog af et ganske ringe omfang sammenlignet med de store transporter af tyske flygtninge, der blev tale om på Sydbanerne efter krigens og besættelsens ophør.

I begyndelsen af 1945, da det tyske sammenbrud var nært forestående, og russerne trængte frem i Østtyskland, ankom der mange civile tyske flygtninge til Danmark. Det samlede antal blev efter befrielsen opgjort til ca. 225.000, af hvilke ca. 115.000 befandt sig vest for Storebælt. Flygtningene blev fordelt på ca. 1.000 forlægninger og lejre, hvoriblandt ca. 200 skoler.

Bestræbelserne gik efter at flygtningene var kommet under dansk administration ud på at nedbringe antallet af lejre mest muligt så hurtigt som muligt, og så iøvrigt at hjemsende flygtningene så snart, det kunne lade sig gøre.

Efter at den danske regering havde ført langvarige forhandlinger med de allierede besættelsesmagter i Tyskland, kunne hjemsendelsen af flygtninge omsider påbegyndes den 1. november 1946.

Hjemsendelserne, der skulle foregå med jernbane, blev organiseret således, at alle flygtninge skulle passere en gennemgangslejr ved Kolding, der blev indrettet i nogle tidligere militærbarakker i 3 militærlejre beliggende ved Tvedvej samt



Kløvervejslejren. De 3 førstnævnte lejre var beliggende ved Vamdrupbanen på den stærke stigning mellem Kolding Sydbanegård og Vonsild, den 4. ved Hejlsmindebanen, hvor de to banestrækninger delte sig. I gennemgangslejrene skulle flygtningenes papirer registreres og den medbragte bagage kontrolleres.

Forinden transporterne begyndte blev der ved de to banelinier ud for flygtningelejrene bygget en ca. 110 meter lang svelleperon, opført nogle store godsbarakker til opbevaring af bagagen samt tilvejebragt nogle midlertidige anlæg for rengøring af personvogne samt disses forsyning med drikkevand.

Flygtningetogene blev formeret i 4 stammer fortrinsvis gamle vogne af de daværende litra Cs, Ct, Cu, Cuk og Cx. Hvert tog bestod af 17-20 vogne, og det samlede antal personvogne afgivet til dette formål lå på omkring 90 incl. reservevogne. Vognene led en del skade ved disse transporter, men da der i de fleste tilfælde var tale om gamle vogne, der alligevel skulle udrangeres, fik dette ikke nogen særlig betydning.

For så vidt angår Kløvervejslejren var der ingen problemer med togkørslen hertil, hvorimod der for de øvrige lejre var større problemer dels på grund af den stærke stigning på banen ud for lejrene og dels på grund af, at Vamdrupbanens afgangsspor på Kolding Sydbanegård kun var 114 meter langt. Dette medførte, at et normalt flygtningetog måtte deles i 3 træk. Ekspeditionstiden for et flygtningetog med 1.000 rejsende var her ca. 2 1/2 time mod ca. 45 minutter for et tilsvarende tog til /fra lejren ved Kløvervej.

På grund af den ringe toggang på Vamdrupbanen voldte af- og påstigningen ingen særlige problemer for de personførende rangertræk, hvorimod godsvognene med flygtningenes bagage gav vanskeligheder, da toggangen gjorde det nødvendigt at afbryde ind- og udlæsningen. Der blev derfor i 1947 anlagt et sidespor med plads til ca. 10 godsvogne ved lejren ved Tvedvej, hvorfra ca. 2/3 af flygtningene blev ekspederet.

Standsningen af Sydbanernes drift fra den 1/10 1948 bevirkede, at statsbanerne måtte overtage kørslen på fri bane, der ellers havde været udført af Sydbanerne. Det gav andre problemer, idet F-maskinerne, der

Øverst: Dagligdag på Kolding Sydbanegård den 13/7 1948.

Midten og nederst: Et par motiver fra Kolding Sydbanegård kort efter nedlæggelsen. (Alle: Ib V.A.)

ikke var forsynet med overheder, havde et så stort vandforbrug, at de, når skinnerne var fedtede, højst kunne køre 2 træk op til lejrene ved Tvedvej inden de igen måtte vandforsynes. Endvidere var det nødvendigt at vende F-maskinerne, der normalt havde fronten mod Fredericia, når de rangerede på Kolding station, således at de havde fronten den modsatte vej, hvorved man opnåede at have kedelvandet over fyret under kørslen opad den stærke stigning på Vamdrupbanen.

Sidste flygtningetog afgik den 15. februar 1949 efter at der til og fra lejrene var kørt ca. 800 personførende rangertræk og ca. 250 rangertræk med godsvogne.

Rutebilkørsel:

Som flere andre privatbaner drev Kolding Sydbaner rutebilkørsel, dog kun i meget beskedent omfang og kun i en kortere årrække, og nærmest hvad man i dag ville betegne som tilbringerruter. Der var 2 ruter, hvoraf den ene gik fra Varmark station til Gl. Aalbo og den anden fra Bjært station til Agtrup Skov. Den samlede længde af ruterne var 12 kilometer.

Til betjening af ruterne ejede banerne en 12-personers rutebil, og af den tidligere nævnte jernbanekommissions beretning fremgår det, at der ved denne del af Kolding Sydbaners virksomhed var ansat 1 fuldtidsbeskæftiget medarbejder til en årlig løn af kr. 1.800,-. I driftsåret 1937/38 blev der befordret ca. 3.400 rejsende og ca. 2.600 pakker på de to rutebiler.

Bilruterne blev som nævnt kun drevet i en kortere årrække, så vidt det kan ses fra driftsåret 1934/35 til driftsåret 1938/39. Til driften af ruterne ydede Sdr. Stenderup og Bjært sognekommuner et årligt tilskud på kr. 1.000,-.

Rutebilkørsel med private koncessionshavere var der naturligvis også i Sydbanernes opland til større eller mindre gene og skade for banernes rentabilitet. En af disse ruter er allerede nævnt, nemlig ruten Kolding-Haderslev, der fratog Vamdrupbanen en væsentlig del af personbefordringen mellem Kolding og Taps. En anden rute Kolding-Sdr. Stenderup blev nedlagt fra 1. april 1929 efter at have eksisteret som automobilrute i 8 år og før den tid som dagvognsrute med hestekøretøj.

En plan om at Sydbanerne skulle fortsætte som rutebilsel-

skab og oprette nye rutebiler til erstatning for banedriften blev ikke realiseret, idet statsbanerne i allersidste øjeblik fik koncessionen på rutebilkørslen i Sydbanernes opland.

Likvidationen:

Som tidligere omtalt fik Kolding Sydbaner lov til fra standsningen af den ordinære drift den 1. oktober 1948 og til ca. 1. december 1948 at fuldføre en del transporter af sukkerroer og sukkerroeaflald, men med disse transporters ophør og afslutningen af flygtningetransporterne den 15. februar 1949 var det forbi med trafik på Kolding Sydbaner.

Straks efter standsningen af banernes drift gik likvidationsudvalget, hvis formand var kontorchef i Ministeriet for offentlige Arbejder, Birger Johannsen, i gang med afviklingen af banerne. Til at bistå ved likvidationen forblev enkelte af de tidligere ansatte i tjenesten, således den konstituerede driftsbestyrer, overassistent Valdemar Nielsen, der fortsatte sin tjeneste på banernes hovedkontor, der ret hurtigt blev flyttet fra lejligheden i Dalbygade 11 til Sydbanegården. Endvidere forblev såvel banernes banemester som værkmeesteren i tjenesten, begge skulle de deltage i arbejdet med optagningen af sporene og de øvrige arbejder, der skulle udføres i forbindelse med nedlægningen.

Indtil de sidste flygtningetransporter var afviklet, kunne arbejdet med optagning af sporene ikke rigtig komme i gang, men indtil da rømmede man landstationerne for inventar m.v. Alle disse effekter blev indbragt til Sydbanegården, og hvad der deraf kunne sælges, blev ef-

ter revisionens afslutning bortsolgt ved auktion.

Efter afslutningen af dette arbejde fortsatte man med optagningen af telefonmaster, signalmaster og hovedparten af de på landstationerne liggende sidespor.

Inden Kolding Sydbaner standse driften havde direktøren for Tilsynet med Privatbanerne foretaget forskellige undersøgelser af banernes rullende materiel, skinner og skinnematerialer m.v. med henblik på disse effekters eventuelle genanvendelse på andre privatbaner, som led i en modernisering af disse. Dette må ses på baggrund af, at man var i efterkrigstidens første år, hvor der endnu var mangel på mange ting, herunder materialer til jernbanedrift.

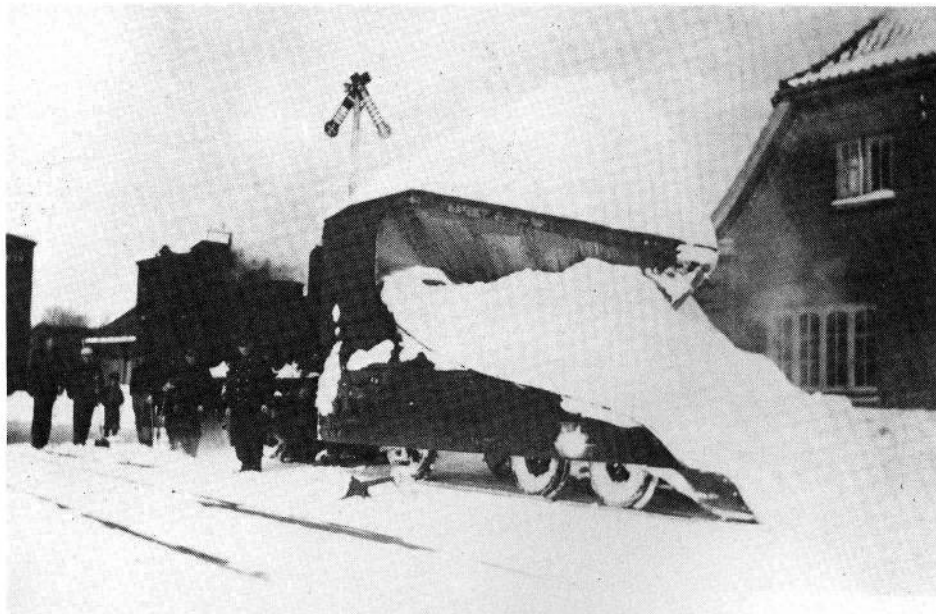
Beholdningen af spormaterialer blev opgjort til følgende:

- 99 sporskifter
- 18 afløbstunger
- 3 drejeskiver og
- c. 67 kilometer spor.

På Hejlsmindebanen var skinnerne på ret linie og i kurver med radius 800 meter gennemsnitlig slidt 1,5 mm i højden og i kurver med radius 300-700 meter 2,3 mm i højden og 1,3 mm i siden på skinneshovedet på yderskinne.

På Vamdrupbanen var middelsliddet på ret linie 1,06 mm i højde, i kurver med radius 793 meter og mere, 1,4 mm i højden, medens tallene for kurveskinner i kurver med radius 300-600 meter var 2,1 mm i højden og 1,1 mm i siden. Sliddet på skinnerne var således i det væsentlige så ringe, at de uden vanskeligheder ville kunne anvendes på andre privatbaner i forbindelse med en forestående modernisering af disse.

Af det rullende materiel fand-



tes 4 damplokomotiver, hvoraf 2 stk. (nr. 1 og 3) netop havde gennemgået en stor reparation med blandt andet fornyelsen af fyrkassen. Endvidere benzinmotorvognen M 1 fra 1924 og diesellokomotivet M 3 fra 1933, der imidlertid som tidligere omtalt var utjenstedygtigt på grund af en knækket krumtapaksel, hvorfor en eventuel køber måtte påregne en fornyelse af motoren. Yderligere fandtes der 11 stk. 2-akslede personvogne, 3 post- og personvogne, 38 åbne og 28 lukkede godsvogne, 1 sneplov og 1 dræsine, hvis tilstand blev betegnet som ringe. De 2 tilbageværende bænkevogne, der blev benyttet på Kolding Sydbanegård dels som cykelskur og dels til opbevaring af brændsel var ikke nævnt i Privatbanetilsynets oversigt.

I løbet af 1949 blev de fleste landstationer efterhånden solgt, således at der ved årets udgang kun var stationsbygningerne i Hejlsminde og Ødis Bramdrup tilbage. Disse 2 stationsbygninger blev senere afhændet og tillige hermed en væsentlig del af det rullende materiel, således som det vil fremgå af afsnittet om det rullende materiel.

Der viste sig stor interesse for spormaterialerne, hvoraf væsentlige partier blev solgt til andre privatbaner over hele landet til videreanvendelse der. Optagelsen og leveringen af spormaterialerne måtte imidlertid afvente, at de nødvendige formaliteter kom i orden i henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948 om modernisering af privatbaner.

Kolding Sydbanegård 1911/32. Indkørslen til Sydbanegården fra Hejlsminde og Vamdrup (broen for Østerbrogade, 1923) (Arkiv IBVA)

Herefter kunne optagelsen af sporet på Vamdrupbanen påbegyndtes den 10. juni 1949, hvilket arbejde blev afsluttet den 24. september samme år. På Hejlsmindebanen blev skinneoptagningen påbegyndt den 28. september 1949, men arbejdet måtte standses den 9. november, da de privatbaner, der skulle modtage de optagne skinner, endnu ikke havde fået deres moderniseringslån i orden.

Den 3. januar 1950 fortsatte arbejdet med optagning af Hejlsmindebanens spor fra standsningsstedet lige syd for Dalager station, og den 28. april samme år var dette arbejde afsluttet. Svellerne blev sorteret i 3-4 kategorier efter kvalitet, men kun et mindre antal var brugbare til genanvendelse, hvorfor de fleste blev solgt lokalt til andet formål.

Skinnerne fra Kolding Sydbaner kom som forventet til at gøre god gavn på de privatbaner, hvor de blev genanvendt, idet de i mange tilfælde blev liggende til de pågældende privatbaner selv blev nedlagt eller som i enkelte tilfælde, de blev udvekslet ved en omfattende sporfornyelse. Drejeskiverne i henholdsvis Vamdrup og Hejlsminde kunne også anvendes, idet drejeskiven fra førstnævnte station kom til Hads-Ning Herreders Jernbane i Odder, medens sidstnævnte drejeskive kom til Østsjællandske Jernbane i Rødvig.

Kolding Sydbanegård blev endeligt rømmet den 7. juli 1951. Den lille kontor- og ekspeditionsbygning (Kolding Sydbanegård II) blev overtaget af en ungdomsforening og flyttet til gaden med det mærkelige navn Riberdyb i nærheden af den første Kolding Sydbanegård. Remisen på Sydbanegården blev

overtaget af Kolding kommune til anvendelse som garage for kommunens lastautomobiler.

Kolding Sydbaners afviklingsregnskab balancerede pr. 12. september 1952 med kr. 3.193.120,02. Pr. samme dato var udloddet kr. 2.045.000,- til de aktiehavende kommuner. Den officielle afslutning på Kolding Sydbaners historie markeredes ved afholdelse af et kort møde fredag den 10. oktober 1952, hvortil likvidationsudvalget havde indbudt de interesserede kommuner m.fl.

Ib V. Andersen

(Artikelserien om Kolding Sydbaner afsluttes i næste nummer med en omtale af det rullende materiel).

LITTERATUR

TRANSPORTLEDERNA VID DELARY BRUK

af Franz-Bo Frenzel
Udgivet som specialnummer af "Rällsbiten".

Format A 4, 20 s. ill.

Pris svenske kr. 15,- plus formentlig et portobeløb.

Udgivet af Ohs Bruks Järnvägs Museiforening ved L.-E. Gustafsson, Hjälmvägen 13, S 293 00, Olofström, Sverige.

Dette er en lille lærerig historie om, hvad der kan ske, når man "snubler" over et museumsloko - og begynder at dykke ned i historien.

Nu er Franz jo forgæbet i gamle smalspors-damplokomotiver og har en grundviden om emnet, som må have hjulpet godt på vej, og resultatet er vellykket.

Hvad har denne lille, primært skovbane dog ikke udrettet og hvilken imponerende samling rullende materiel den har haft til at klare en stor trafik.

Heftet fortæller om banen (og fabrikkens) levned og har et stort afsnit, der nærmere beskriver maskinernes konstruktion og foretagne ombygninger. Pænt illustreret og med en byggetegning i H0 af lokomotivet "Edward Engeström".

Teksten er på svensk, men burde ikke forhindre en dansker i at få fuldt udbytte!

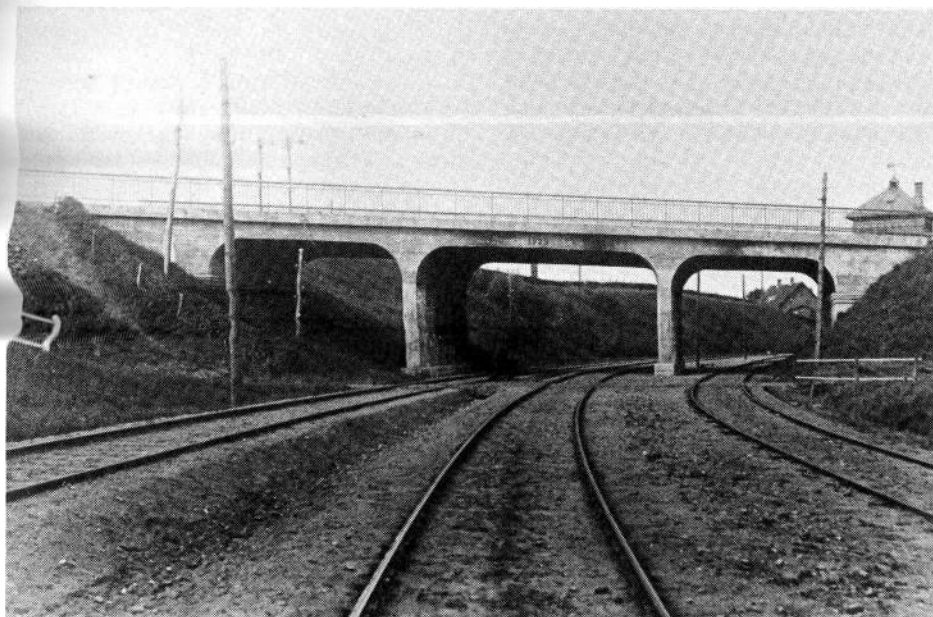
Holtrup

JERNBANEØVERFARTEN KØBENHAVN -MALMØ

Af Mogens Nørgaard Olesen
Udgivet af Lamberths forlag
96 sider, A 4, 83 fotos.

Pris kr. 158,-, i boghandelen.

Anledningen til bogens udgi-



velse er iflg. forfatterens oplysning i forordet overfartens nedlæggelse efter 91 års sejlads. I bogen gives en let forståelig redegørelse for forhistorien bag den nu nedlagte færgeoverfart og dens indvielse den 5. oktober 1895 samt årene, der fulgte. Endvidere omtales Dan-Link ruten, der afløste jernbanefærgeoverfarten til Malmø.

En stor del af bogen omhandler de færger, der fast sejlede på overfarten samt de forskellige afløserfærger såvel danske som svenske. Medens oplysningerne om de danske færger i det store og hele er velkendte, er oplysningerne om de svenske færger mindre kendte.

Det bedste ved bogen er imidlertid de mange fotografier, der findes i god gengivelse. Selv om også mange af disse er velkendte, er der dog også "nye" ting imellem, som absolut er et studie værd.

KALUNDBORG-ÅRHUS OVERFARTEN gennem tiderne.

Af Mogens Nørgaard Olesen
Udgivet af Lambert's forlag.
128 sider, A 4, 91 fotos.
Pris kr. 225,-, i boghandelen.

Bogen er udgivet i anledning af, at det den 1. september 1989 var 75 år siden, statsbanerne overtog ruten.

I et let tilgængeligt sprog fortælles om overfartens historie, der ifølge forfatteren går helt tilbage til Vikingetiden. Det er dog mest tiden fra midten af forrige århundrede og fremover, der omtales og navnlig sejladsen med de forskellige dampskibe (hjul- såvel som skruer).

I særlige kapitler beskrives det på overfarten benyttede skibsmateriel, dampskibe og dampfærger, senere motorskibe og motorfærger sluttende med M/F PEDER PAARS og NIELS KLIM.

Bogen giver en del interessante oplysninger ikke mindst fra tiden før statsbanernes overtagelse af sejladsen, men ellers er det de mange billeder - i god gengivelse - og navnlig de ældste, der påkalder sig læserens interesse.

PETER, GRØNÆRT og BUKKEN BRUSE.

Af Niels Bloch.
Eget forlag,
128 sider, A 5, 119 fotos + diverse tegninger.
Pris kr. 88,-.

Fås hos Nyboder Boghandel eller ved indbetaling af kr. 88,- til postgirokonto 9 18 13 34, adresse: Nils Bloch, Gudrunsvvej 6, 4600 Køge.

Nej, der er ikke tale om en børnebog, men derimod om en fortrinlig lille bog om de "små" danske færgeoverfarter samt en del andre offentlige skibs- og bådruiter på søer og åløb.

Bogen er ajourført til den 1. januar 1989 og indeholder i et vist omfang også færge-, skibs- og bådruiter, således at den i den forgangne sommer også har kunnet bruges som guide.

Det historiske er dog bogens væsentligste indhold, idet de pr. nævnte dato eksisterende færge-, skibs- og bådruiter er skildret på en særdeles interessant måde både med hensyn til forhistorien som hvordan, de er i dag. Udover overfarternes historie er også båd- og skibs/færgemateriellet gennem tiderne beskrevet på en levende og interessant måde.

Bogen kan varmt anbefales til enhver, som er interesseret i denne del af vort lands trafikhistorie, og prisen er yderst rimelig i forhold til bogens indhold.

Ib V. Andersen

PÅ SPORET AF 1989

årbog om danske jernbaner
Af Jan Forslund og Mogens Duus,
Forlaget Holslund.
Format 17 x 25 cm, 48 sider,
(billedbog)
Pris kr. 99,-, i boghandelen.

Artiklen "bag sporet 1989" er en kort tekstomtale over 3 1/2 side af markante begivenheder, derefter masser af gode fotos, for det meste i stort format - og i prima tryk kvalitet. Ialt rummer bogen 2 farvefotos (på omslaget) og 98 sort/hvide pænt fordelt over de øvrige sider.

Hovedparten omhandler DSB, men der er også lidt fra privatbanerne og veteranbanerne.

Billedteksterne er fyldige og koncise og der er korte artikler af bl.a. Peter Langager (DSB mod år 2000), Dancker-Jensen (Jernbanemuseet på vej mod år 2000) og Niels Møller (Privatbanerne mod år 2000).

Bogen er sammenstillet af ca. 30 fotografers anstrengelser, og der er virkelige perler imellem.

PÅ SPORET AF 1989

Udgivet af banebøger.
Format 17 x 25 cm, 48 sider
(billedbog).
Pris kr. 108,-, i boghandelen.

Næ, næ, kære læser. Jeg stammer ikke, men der er altså to årbøger, som har samme titel!

Her startes med 3 sider tekstomtale (af hovedsagelig de

samme begivenheder), hvorefter billedrækken begynder. Her er ialt 5 farvefotos (på omslaget) og 114 sort/hvide. Et par af disse sidste er helsidefotos, andre halvside (til kant) men størsteparten er i mindre og varierende formater.

Billedkvaliteten og -teksten er også i orden, og den i bogen anvendte typografi synes jeg bedre om (end den i "konkurrentens").

Sidste side er helliget en trafikstatistik og en fotograffortegnelse (ca. 40 navne).

Også her er mange af optagelserne rene "pletskud".

Fælles betragtninger

Som det ses af ovenstående er der stor lighed mellem de to årbøger. Dette gælder selvfølgelig først og fremmest motiverne, for det er jo de samme begivenheder, der ligger til grund.

Begge bøger behandler de "store" emner som IC/3 tog og S-tog til Frederikssund, større uheld, privatbanenyt o.l. på grundig måde. Og hver har de en lille niche, som den anden ikke har.

Begge bøger er kvalitetsmæssigt helt på toppen, så jeg skal nok dy mig for at fremhæve den ene på den andens bekostning.

Hvorfor der nu udsendes to årbøger, men samme sigte og endda med samme titel, har jeg ingen anelse om. Men uanset årsagen er ideen ikke god, og det er en hån mod den eventuelle køber af begge bøger, at en stor del af emner og motiver er sammenfaldende.

Lyt til et godt råd - begge forlag: Gå sammen om én årbog på 72 sider - og til en pris på omkring de 150 kr. En sådan bog ville være til større glæde for køberen, og der ville måske endda komme flere sådanne.

Holtrup

Kender du det svenske hobbyblad "Allt om Hobby"? Et stort (A 4, ca. 100 sider pr. nummer, 8 numre pr. år) alsidigt blad med mange forskellige artikler indenfor såvel modeljernbane som modelfly, -skibe, -biler m.m. Rigt illustreret med tegninger såvel som fotografier i både sort/hvid og farve.

MODELLTÅG - 90

Udgivet af forlaget Allt om Hobby, Västberga Alle 1 A, postboks 42 006, S 126 12, Stockholm.

Format 17 x 24 cm, 96 sider, rigt ill., heraf over 20 fotos i farver.

Pris S.kr. 88,- + 15,- i porto.

"Allt om Hobby"s forlag har netop (december 1989) udsendt en idebog "Modelltog - 90" i en ny serie i hvilken man fremover agter at udsende en ny udgave hvert år.

Bogens indhold

Bogen, der alene handler om modeljernbane, er redigeret af "Allt om Hobby"s faste modeljernbaneredaktør Krister Brandt og er skrevet af en række af "Allt om Hobby"s faste skribenter. Den er - med forlagets egne ord - at betragte som en udvidelse af bladets sideantal med en række artikler af mere blivende karakter. Redaktionen ønsker med bogen at give et billede af svensk modeljernbaneinteresse netop nu, og agter hvert år at lade bogen udkomme med et nyt gennemgående tema. Denne udgave af idebogen lægger således vægten på emnet "hur man gör", - tekniske artikler med adresse til modelbyggere af såvel rullende materiel som landskaber (for at citere forlagets egen beskrivelse af bogen, omend oversat til dansk).

"Modelltåg - 90" indeholder artikler om bl.a. bygning af modeller, kunsten at tilsmudse (weathering) sine modeller, eller som man måske kunne sige på dansk "vejrbidning", last dine godsvogne, æts selv dine skilte (ætsning af fabriksplader i messing), tips om landskabsbygning, preparering af (islandsk) mos til modeltræer, bygning af modelhuse og diaramaer, værkstedstips, fotografier af modeller - og meget andet. Kort sagt en bog med mere end 30 forskellige artikler og - ligesom selve bladet - rigt illustreret med masser af tegninger og fotografier i både sort/hvid og farve.

Indtryk af bogen

Som det allerede fremgår af det foran skrevne, giver bogen et godt og alsidigt indtryk af svensk modelbanebygning med mange gode byggeartikler. Det er og bliver naturligvis en svensk bog, men de fleste af bogens artikler kan uden videre omsættes til danske forhold, medens principperne i de øvrige artikler er umiddelbart anvendelige.

Som eksempel på bogens høje kvalitet vil jeg nævne et meget fint farvefoto (bogens midteropslag - næsten) forestillende en svensk træbygget og rødmalet bondegård. Lige sådan en gård mange danske drømmer om som "ødegård". Da jeg så dette fotografi for første gang - over skulderen hos en klubkammerat - var min umiddelbare

bemærkning: "Se den "pragtfulde" svajede tagryg - sådan noget skulle man bare kunne lave i model". Det var en model! Det kan ikke beskrives, det skal simpelt hen ses.

Alt i alt som nævnt over 30 artikler, lige fra små lette artikler med tips til f.eks. detaillering af en svensk "daddel-æske" og som iøvrigt udmærket kan anvendes af en dansk modelbygger, til større mere dybtgående artikler.

Jamen, er der da slet ikke noget jeg kunne være utilfreds med i bogen? Jo, to ting.

1) Det undrer mig meget, at man kan nænne at bringe et fotografi - som det er sket på side 46/47 - over to sider. Det burde være bragt alene på f.eks. side 47 og med en lidt ændret opsætning af overskrift og artikel.

2) At det ikke er mig, der har skrevet bogen.

Kort sagt: Bogen kan anbefales på det varmeste.

E. V. P.

ELEKTRONIK FÖR MODELLJÄRN-VÄGEN.

Udgivet af forlaget Allt om Hobby (adresse se ovenfor).

Format 17 x 24 cm, 96 sider, rigt illustreret med både fotos og mange strømskemaer.

Pris S.kr. 88,- + 15,- i porto.

Endnu en bog fra "Allt om Hobby": Elektronik for modelljárnvägen, tredje bog. Den er skrevet af en af "Allt om Hobby"s faste skribenter, Rutger Friberg. Denne bog er altså den tredje bog i en serie, der oprindeligt kun var tænkt som en enkeltudgivelse med nogle små lette konstruktioner. Efter ønske fra læserne blev den første bog så efterfulgt af indtil nu yderligere to bøger, begyndende med mindre, lette konstruktioner og gradvis øges sværhedsgraden, men dermed også funktionsmulighederne.

Bogens indhold

Af denne tredje bogs over 40 artikler kan f.eks. nævnes: "Lad signalerne begynde at blinke", "lysdioden - en lampe uden grænser", "pulseret fartregulering med blød start og opbremsning" osv.

Hvad mener du f.eks. om at male sine ledninger på (hvor der ikke er plads til "rigtige" ledninger) eller at illudere en ildebrand på sit modelbaneanlæg pr. elektronik? "Lad toget styre perronbelysningen" eller ovre i den svære afdeling "automatisk trafikregulering af et gadekryds

med lyskurve".

Man kunne blive ved således, men det går jo ikke. Eneste bemærkning skulle måske lige være, at nogle læsere måske kunne have svært ved at forstå de sværere tekniske beskrivelser på svensk. Dog - det er jo ikke en bog man bare læser fra ende til anden, så hvis der er en artikel, der fanger ens interesse f.eks. med bygning for øje, ja mon så ikke de fleste vil kunne klare det problem, evt. med lidt hjælp fra venner eller klubkammerater?

Det skal da også lige bemærkes, at de fleste artikler er lige anvendelige for alle størrelsesforhold, fra de største til de mindste, da det jo som regel er elektronik anbragt under bordet. Enkelte artikler omhandler elektronik, der ikke kan finde plads i de allermindste størrelser, ligesom flere artikler henvender sig direkte til Märklin-kørere med vekselstrømsdrift.

Ind imellem er bogen "krydret" med småtips eller småbeskrivelser over emnet "hvordan fungerer det".

Helt bestemt også en bog, der kan give meget inspiration i de små hjem, men givetvis også på mange større (klub)anlæg.

E. V. P.

(Begge bøger kan bestilles (ved forudbetaling) direkte fra Allt om Hobby. Det forlyder dog også, at Din & Min hobby vil forhandle de to bøger).

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

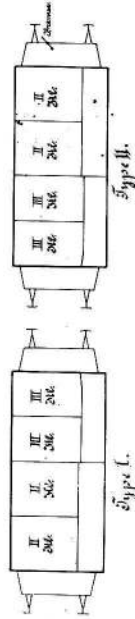
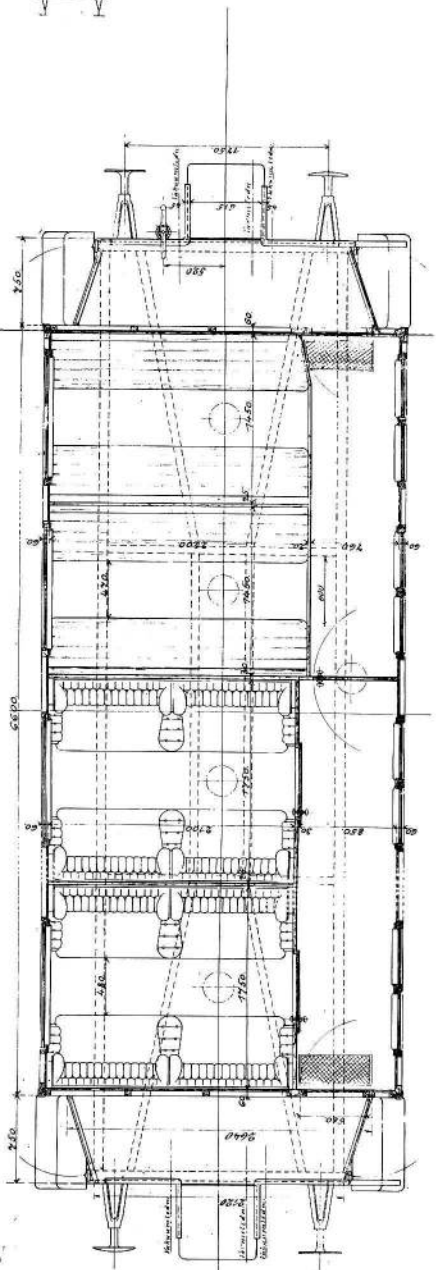
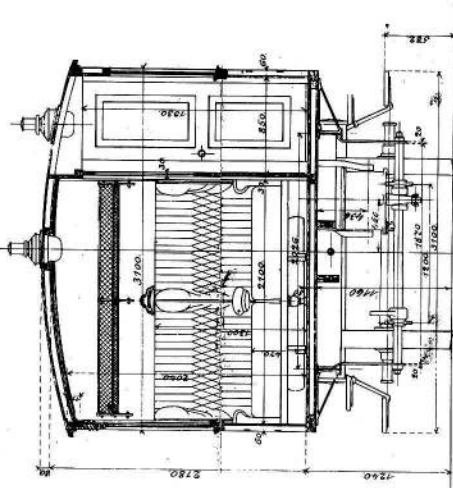
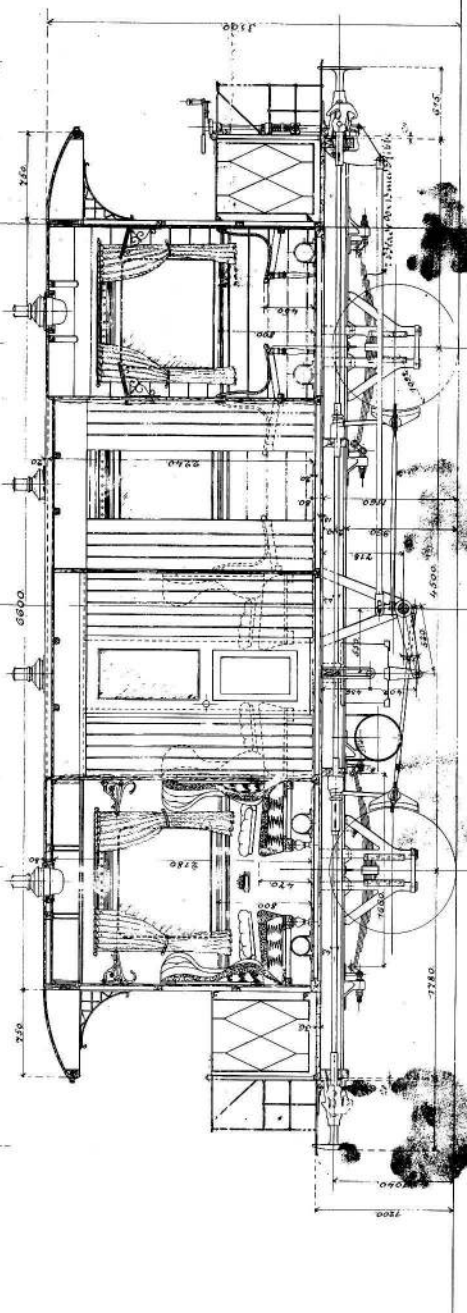
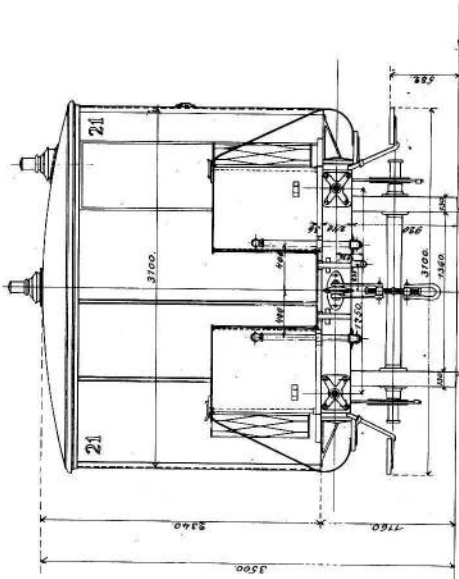
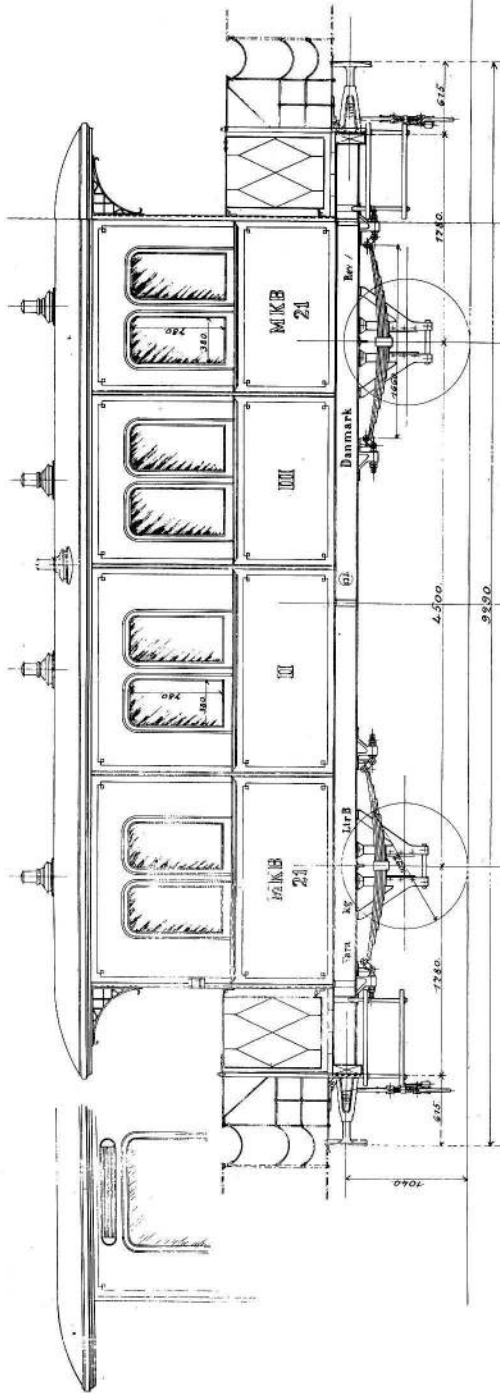
EFTERLYSNING

Som dreng fik jeg engang foræret et hæfte. Desværre mistede jeg det igen for nogle og tredive år siden. Mon nogen, som er i besiddelse af det, ville låne mig deres eksemplar for kopiering eller kunne skaffe mig gode fotokopier af samtlige sider?

Det drejer sig om et særtryk af lokomotivfolkens blad. Titlen huskes som "De strømliniede Damplokomotiver i alle Lande", men skønt dette svarer til indholdet, kan formuleringen godt have været lidt anderledes. Forfatteren hed Andersen. Forbogstaverne huskes ikke. Udgivelsesåret huskes heller ikke, men lå formentlig mellem 1938 og 1943.

**Povl Wind Skadhauge,
Havrevænet 33,
4690 Haslev.
tlf. 56 31 11 90**

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON



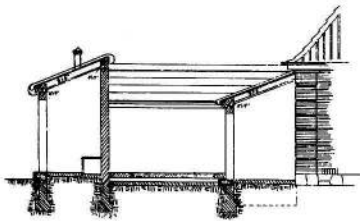
Handtegetse
 Maskinsind - Skalkarbanen.

Personvogn II & III Klasse
 med Sidegang.

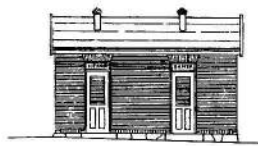
København - August 1896.



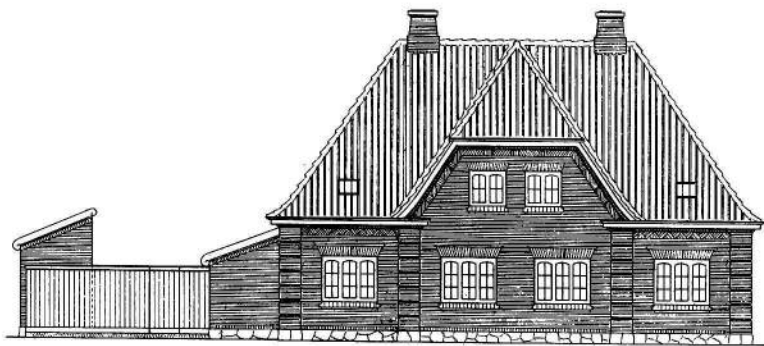
· AVL & GAARDFACADE ·



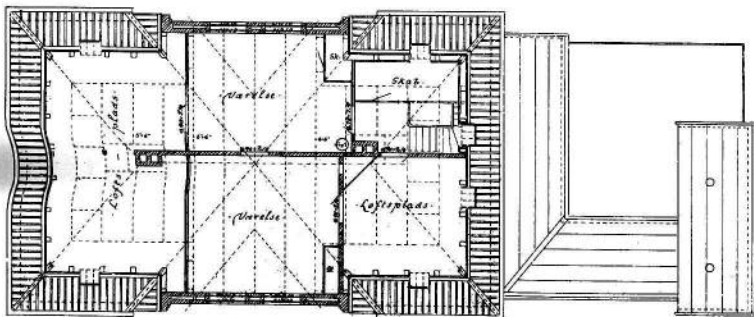
· SNIT GENNEM UDHUSE ·



· RETIRADER ·



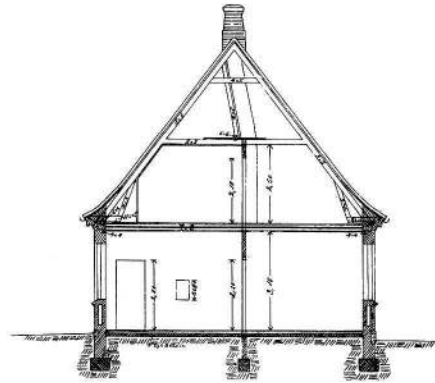
· FACADE ·



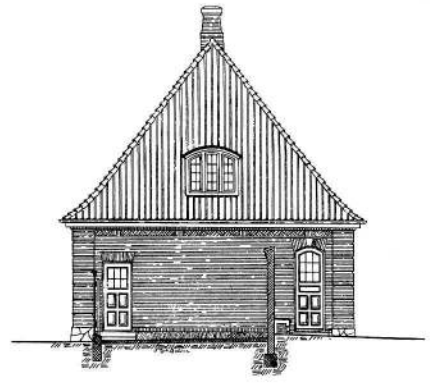
· TAGPLAN ·

KOLDING SYDBANER ◦

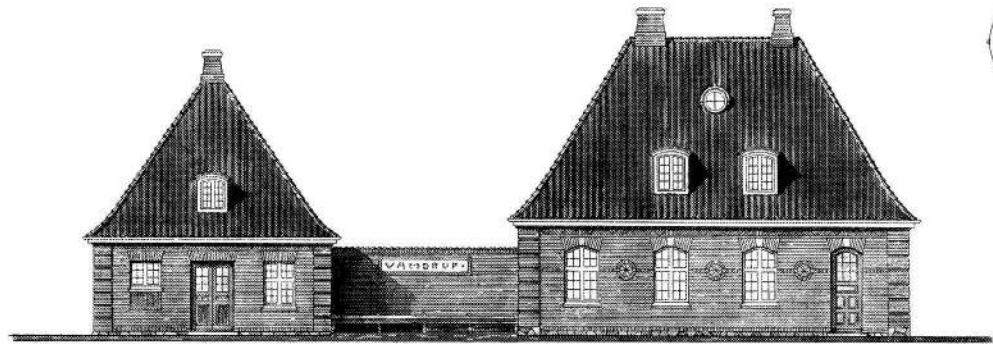
• VAMDRUP • ØDIS-BRAMDRUP •



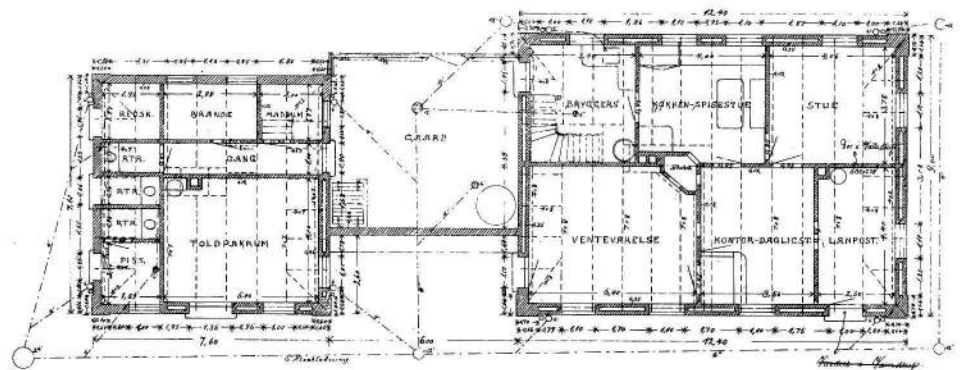
• SNIT •



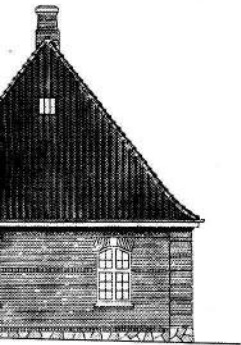
• HOVEDBYGNING MOD GÅRD •



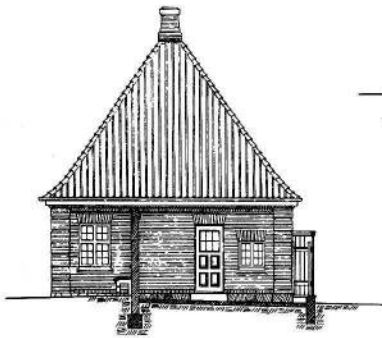
• FACADER MOD PERRON •



UDHUS ~ STUEPLAN ~ HOVEDBYGNING



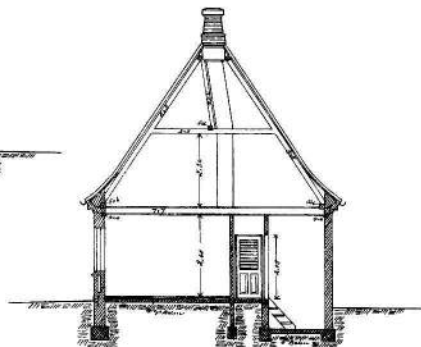
· AF HOVEDBYGNING ·



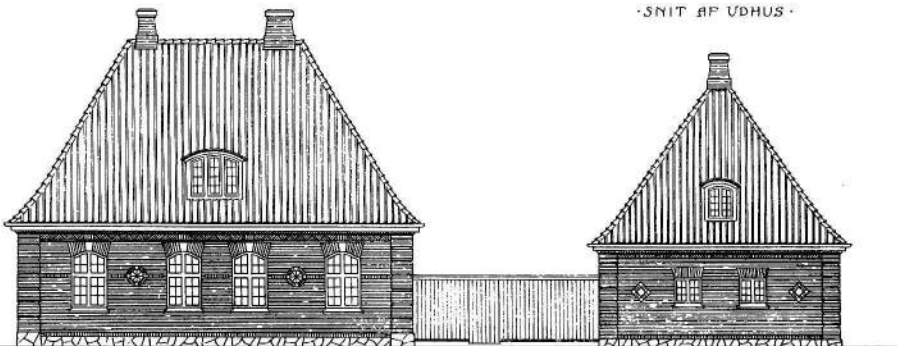
· UDHUS MOD GÅRD ·



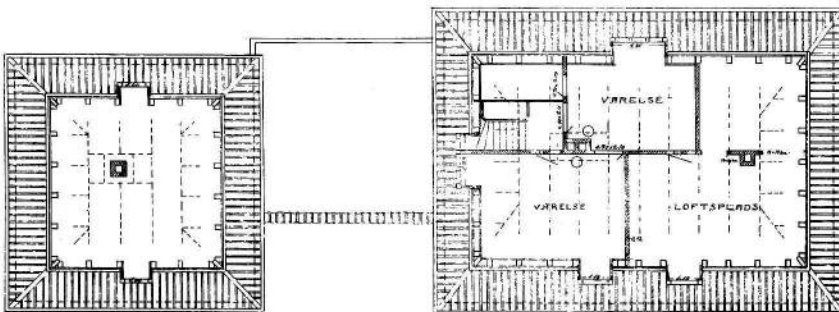
· FACADE AF UDHUS ·



· SNIT AF UDHUS ·



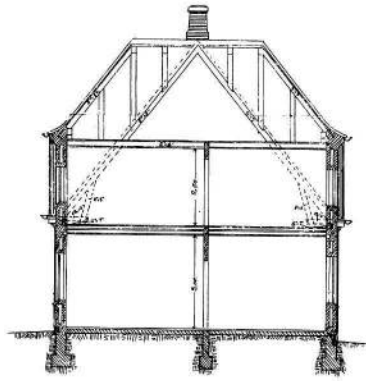
· HOVEDBYGNING ~ · FACADER ~ · UDHUS ·



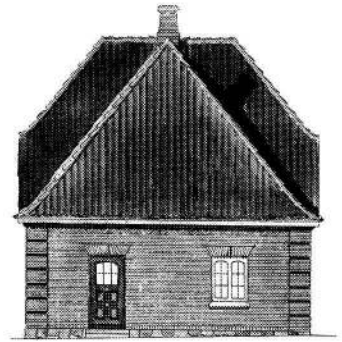
· UDHUS ~ · TAGPLAN ~ · HOVEDBYGNING ·

◦ KOLDING SYDBANER ◦

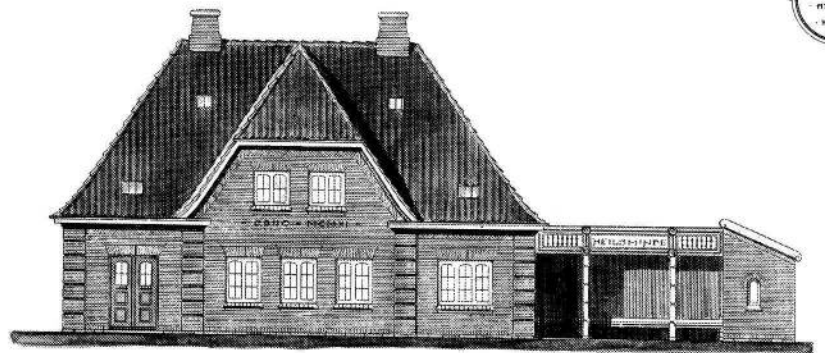
◦ HEILSMINDE ◦



· SNIT ·



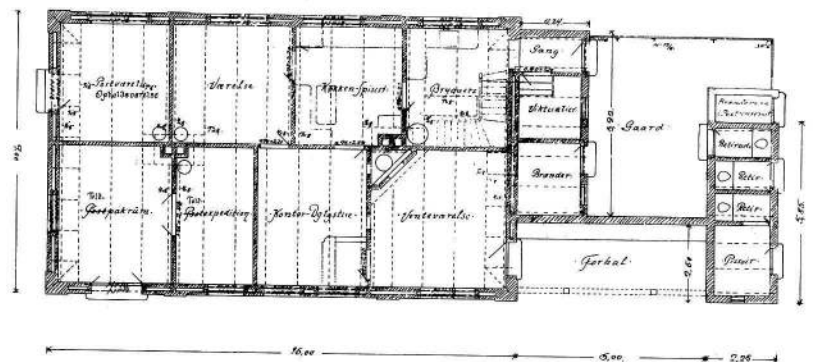
· GAVL ·



· FACADE MOD PERRON ·



· Se følgende Planplan ·



· STUEPLAN ·

VILLAVEJEN

AF POVL WIND SKADHAUGE



Type og tid

Gennem adskillige årtier har forestillingen om en "rigtig" dansk villa indbefattet et hus i tre etager, således organiseret: kælder med birum, stueetage med køkken og opholdsrum samt 1. sal (tagetage) med soverum. VILLAVEJEN 3 er et hus af denne art, men lidt usædvanligt ved at have taget på tværs. Til gengæld er det typisk ved at have stueetagens gulv løftet så meget over terræn, at der uden anvendelse af lyskasser kan blive passende store kældervinduer, og at kælderen kan afvandes, selv om kloaksystemet ikke ligger specielt dybt. Alt i alt får huset derved en noget tårnagtig virkning.

Den løftede stueetage medfører, at den udvendige opholdsplads må placeres på en terrasse, hvortil anvendes en del af den ved kælderudgravningen fremkomne jord. Sådan en terrasse bliver let, som tegningen viser, en "præsenterbakke". Alternativt kan der selvfølgelig udføres en træveranda, med eller uden pergola etc. Eller der arrangeres en trappe, som fører direkte ned fra havedøren til en opholdsplads i normalt terrænniveau. Der er endvidere den mulighed at placere et almindeligt vindue i stedet for havedøren (jf tekst til VILLAVEJEN 2). Men så har man også i en vis forstand smidt barnet ud med badevandet.

Der er lagt vægt på, at gavlmod vej skal være præsentabel. Den er en slags statussymbol og præges af streng symmetri og en altan, som ganske vist nok kan motiveres med hensynet til luftning af sengetøj, men som snarest er kommet til som et dekorativt element. Den kunstfærdige udformning af gelænderet og altanens halvrunde form tyder på det.

Kunstfærdigt er også indgangspartiet; der er gjort en del ud af både døren, gelænderet og trappen, som er usædvanlig lang-

strakt og magelig.

Det benyttede projekt stammer fra 1923, men typen er i hvert fald både 10 år ældre og yngre. Det er forbavsende, at vinduerne i et projekt fra 1923 er helt uden sprosser. Der må ligge et bygherreønske bag. Vinduer med tværsprosser alene eller med både vandrette og lodrette sprosser var nok så almindeligt - og klæder huset bedre. Derfor er der optegnet eksempler på sprossedeling. Af pladshensyn er de brede vinduer dog ikke medtaget; der skulle imidlertid ikke være noget at tage fejl af.

Skønt der er fuld kælder, kan et udhus være på sin plads, fx til haveredskaber. I enkelte tilfælde kom der måske også en garage. Om ikke andet må der have været et retiradeskur (se VILLAVEJEN 1) på et passende sted i baghaven, hvis der som i det aktuelle eksempel ikke var installeret vandkloset i villaen. Og om der var det, beroede primært på de aktuelle kloakforhold og var altså tidsmæssigt-geografisk bestemt.

Beliggenhed

Gavlen med altanen bør helst ikke være nordvendt, og i tilfælde af placering syd for vej er det rigtigste at vende den ligeledes meget præsentable indgangsfacade mod vejen. Det giver samtidig en mere ugenert placering af "præsenterbakken". Beliggenhedsskitserne viser desuden anvendelige placeringer ved øvrige orienteringer i forhold til vej. Som antydnet er huset godt egnet til en hjørnegrund, på grund af de hosliggende "fine" facader.

Materialer og farver

Sokkel. Kløvet kamp kan undtagelsesvis være brugt, navnlig i begyndelsen af perioden. Men det normale vil være grå cementpuds. Tjæring forekommer sjældent på så høj en sokkel, men kan se godt ud og være med til at få huset til at virke knapt så tårnagtigt som ellers. Luftriste er ikke markeret på originaltegningen.

Indgangstrappe. Grå cementpuds. Hvis husets sokkel tjæres, skal trappens sokkel også være sort.

Udvendig kældertrappe samt altan. Grå cementpuds.

Udvendige gelændere. Sortmalet jern. Meget enkel udførelse af kældertrappegelænderet. I tilslutning hertil bemærkes, at man før 1930-1935 tit udførte gelændere omkring udvendige kældertrapper lavere end andre gelændere i det fri, ofte ned til 60-70 cm højde. Og undertiden blev de helt udeladt.

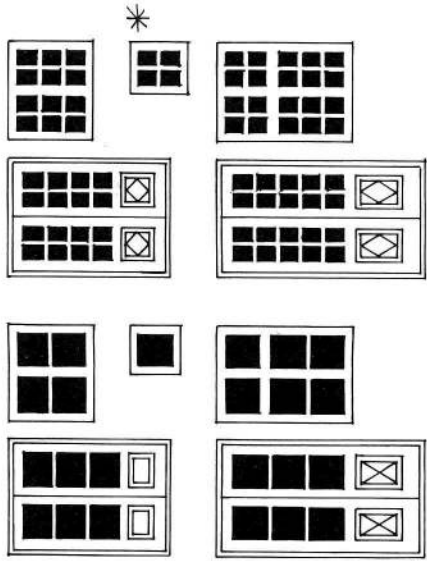
Ydervægge. Facader i rød blank mur langt det almindeligste, typisk med grå betonsålbænke, støbt på stedet. Ved kældervinduer ikke egentlige sålbænke, men skrå betonafdækning udført i sammenhæng med sokkelpudsen. Ydervægge evt. grå puds, hvilket næsten "kræver", at soklen adskiller sig, fx ved at være tjæret.

Tagkanter. Ved rødstensfacader kan gesimserne stå i røde sten ligesom selve facaderne eller være hvidkalkede. På gavlene kan der eventuelt være mere gesims end vist, nemlig ned langs hovedtaget til afslutning mod "ører", som fremkommer ved, at den vandrette, egentlige facadegesims er ført omkring hjørnet og et stykke - typisk ca. 1 m langt - ind på gavlen.

Tagrender og nedløb af zink. Tagrender ved halvvalme kan være afvandet som vist her på den måde, at de er knækket 90° i begge ender og ført et stykke ind foran hovedtaget. Vandet løber så ud af åbne ender eller gennem små tude parallelle med hovedtagfladerne. Denne løsning er imidlertid noget sårbar over for nedskridende sne. En anden fremgangsmåde er at afslutte renden under valmen med endebunde ud for graterne. Ved hjælp af en Z- eller S-bøjet tud, som udgår enten fra rendens underside eller endebund, ledes vandet så ind på den af de større tagflader, hvor det er til mindst gene i æstetisk, evt. også praktisk, henseende. Ved nogle af VILLAVEJENS kommende huse er der illustrerende eksempler herpå, men det skal allerede nu tilføjes, at der findes langt flere variationer end de viste - langt flere, end man skulle tro. Det ser næsten ud, som om hver blikkenslager har haft sin egen opfattelse af sagen. Der er således ret frit slag for modelbyggeren.

33

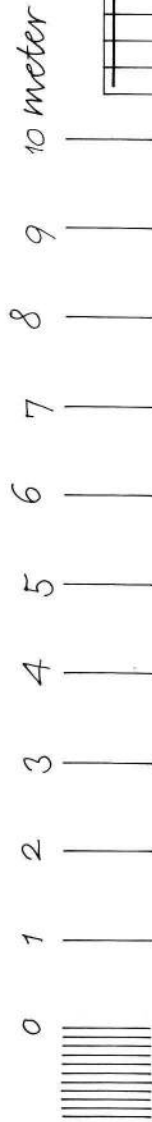
Snit antyd-
det med
punktteret
streg



Alternativ
vinduesopde-
ling, eks. 2.
Vinduer msk.
* forhøjes lidt.

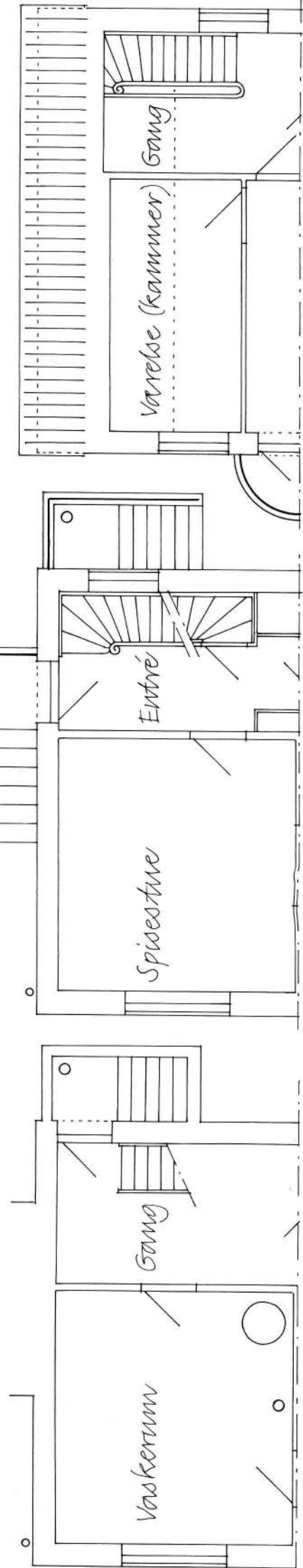
Alternativ
vinduesopde-
ling, eks. 1.

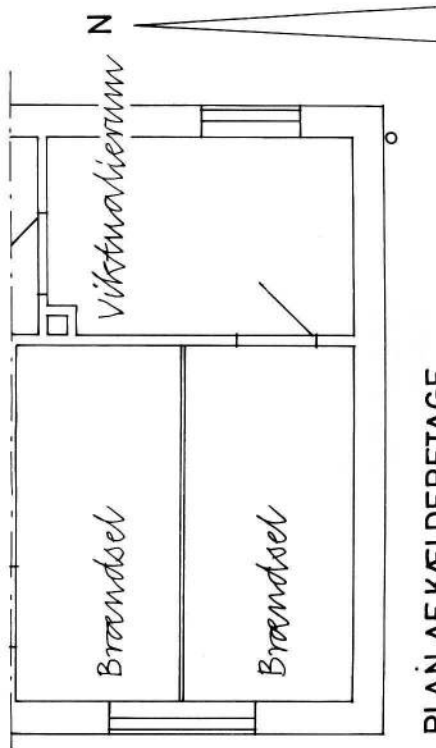
FACADE MOD SYD



GAVL MOD ØST

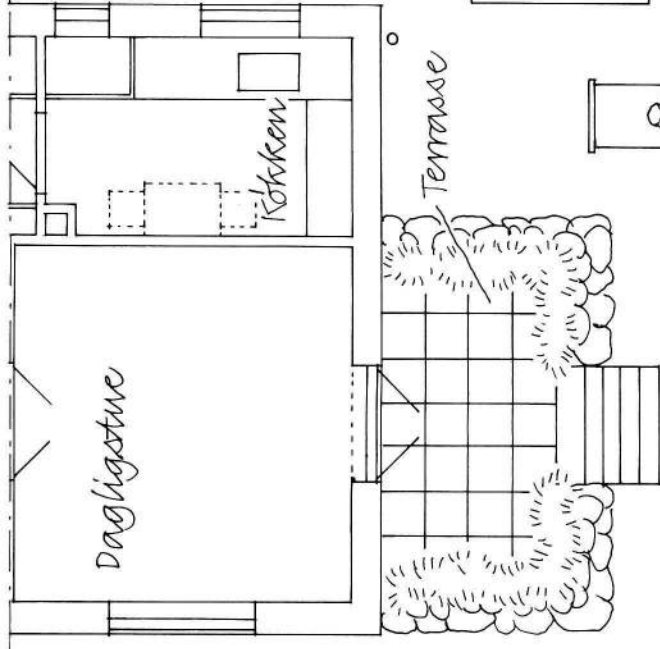
Repro-kontrol: når denne linie er 100
mm lang, er tegningen i mål 1:87



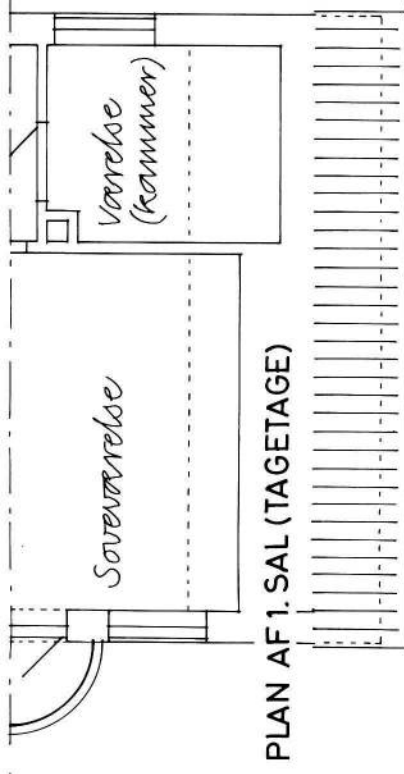


PLAN AF KÆLDERETAGE

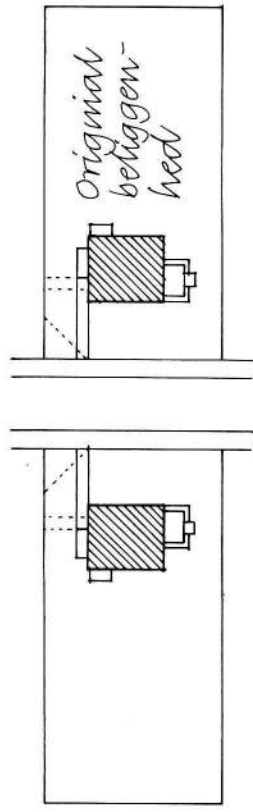
Vendeshjørner på facadebilleder svarer til original beliggenhed



PLAN AF STUEETAGE

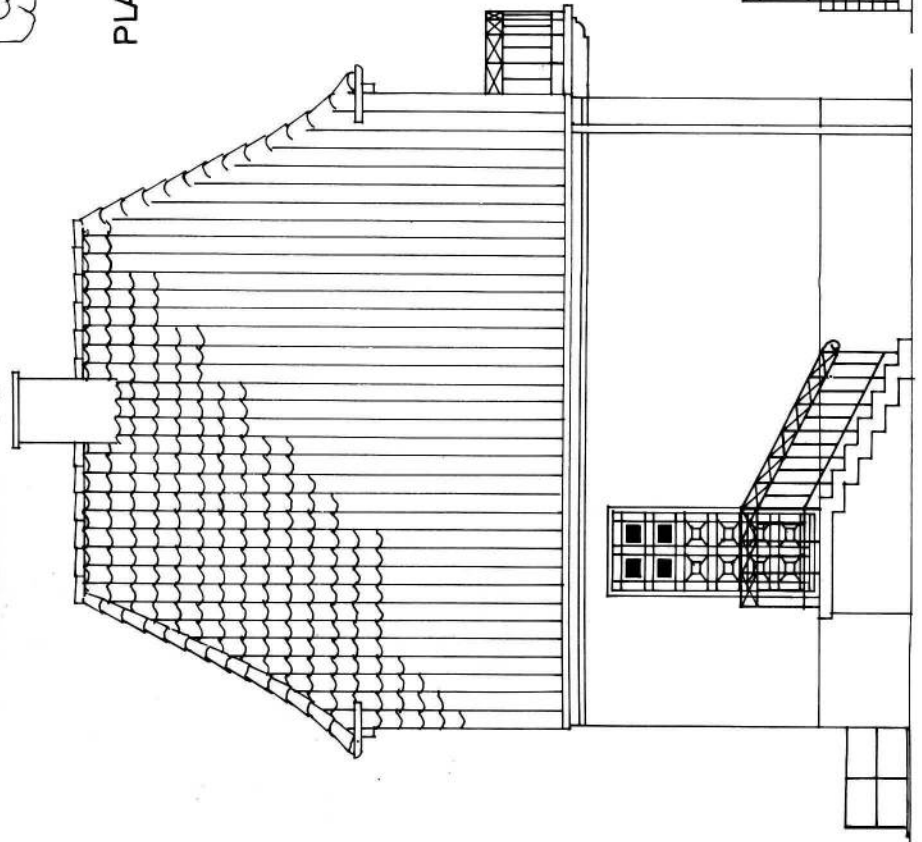


PLAN AF 1. SAL (TAGETAGE)

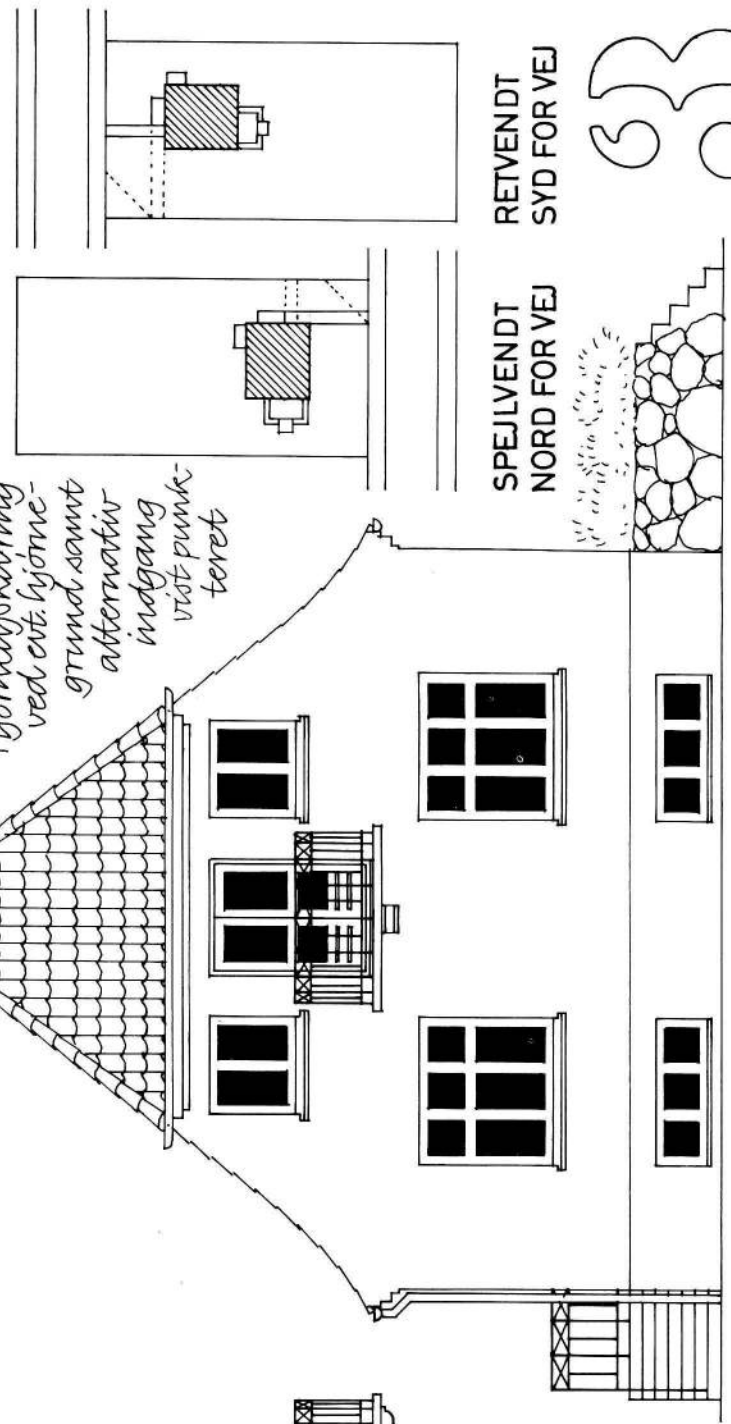


PLAN AF TAGETAGE

Hjorteaftskaring ved evt. hjortegrund samt alternativ indgang vist punkteret



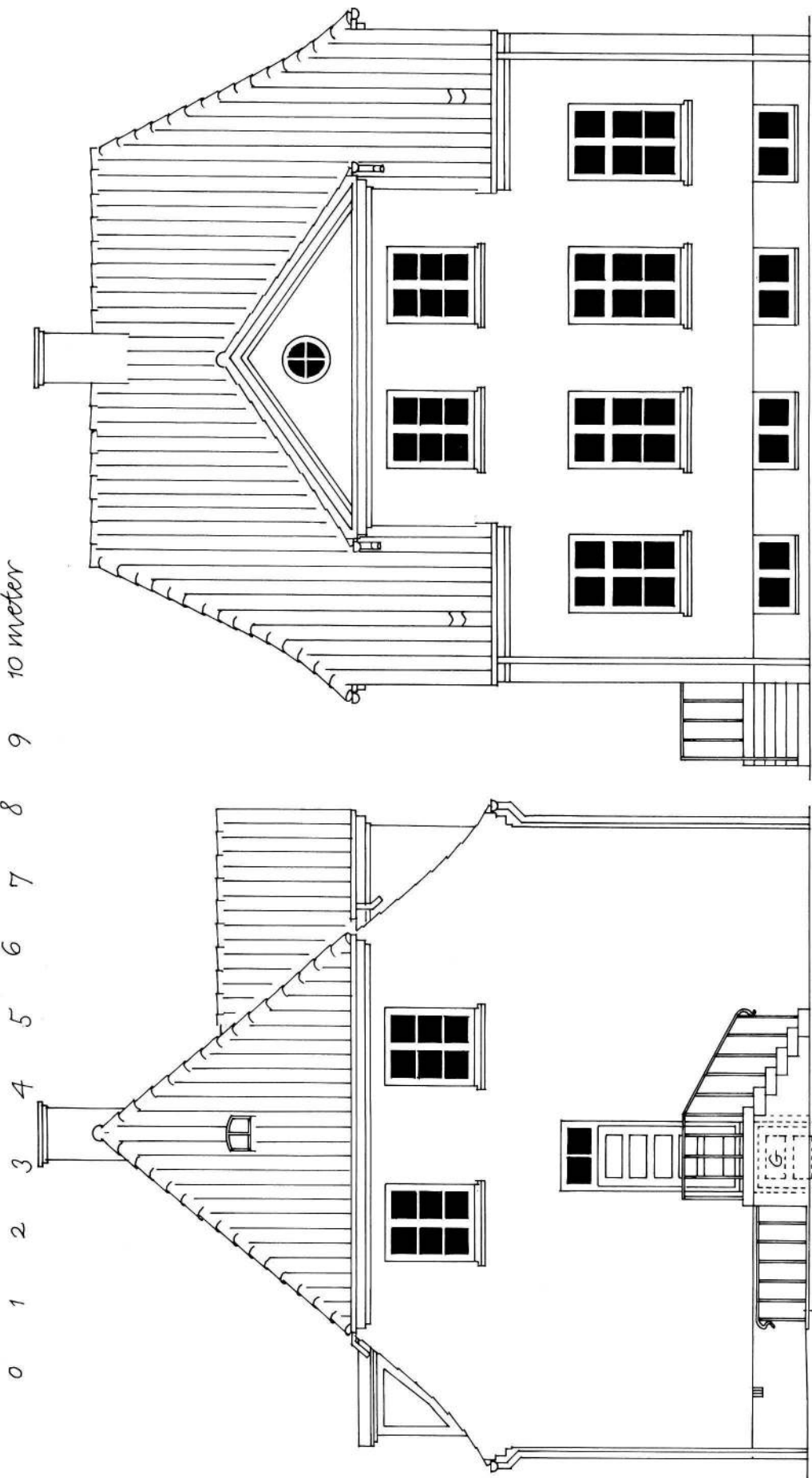
FACADE MOD NORD (EVT. MOD VEJ)



GAVL MOD VEST (MOD VEJ)



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



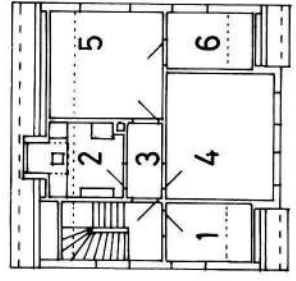
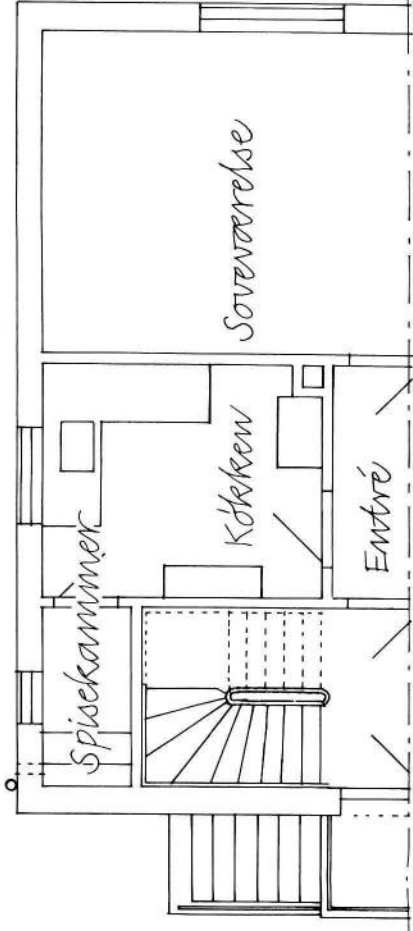
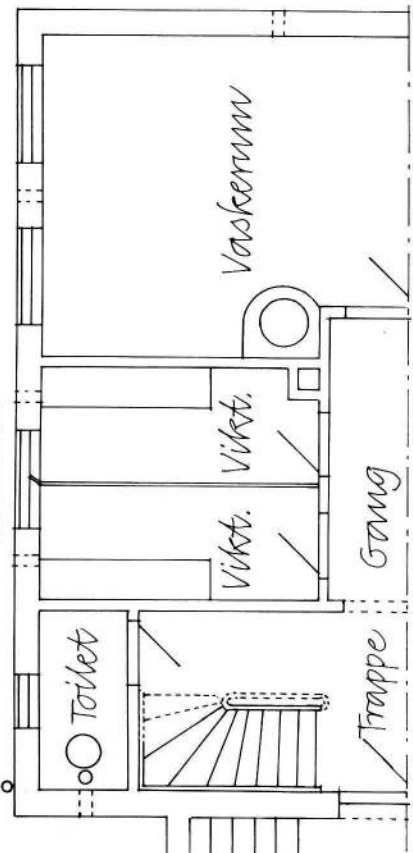
GAVL MOD

VEST

G = glas

FACADE MOD SYD

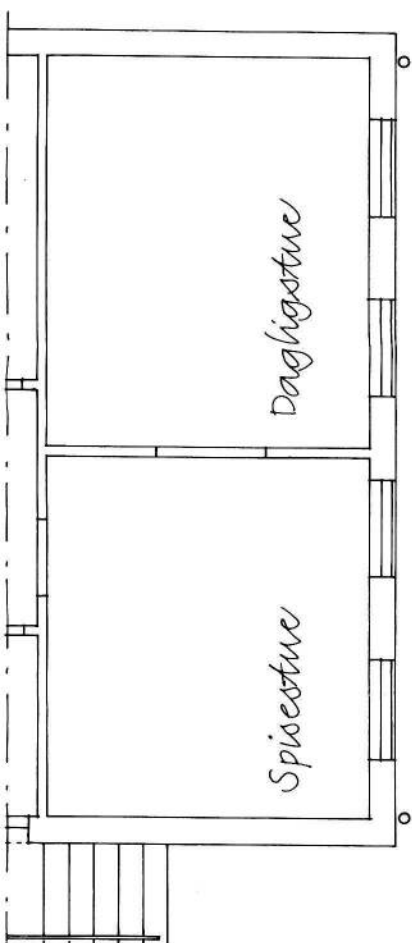
TVÆRSNIT



- 1 Pige-kam. til stue
- 2 Køkken
- 3 Gang
- 4 Dagligstue
- 5 Sovneværelse
- 6 Børneværelse

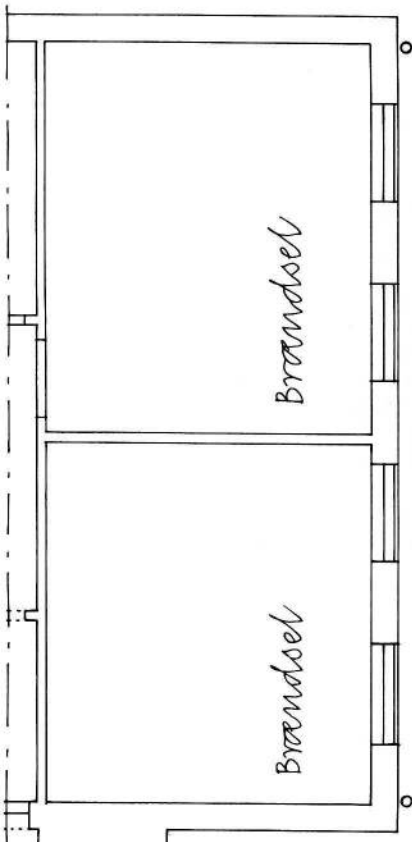
PLAN AF 1. SAL

tegnet i 1/3 størrelse i forhold til kælder og stue



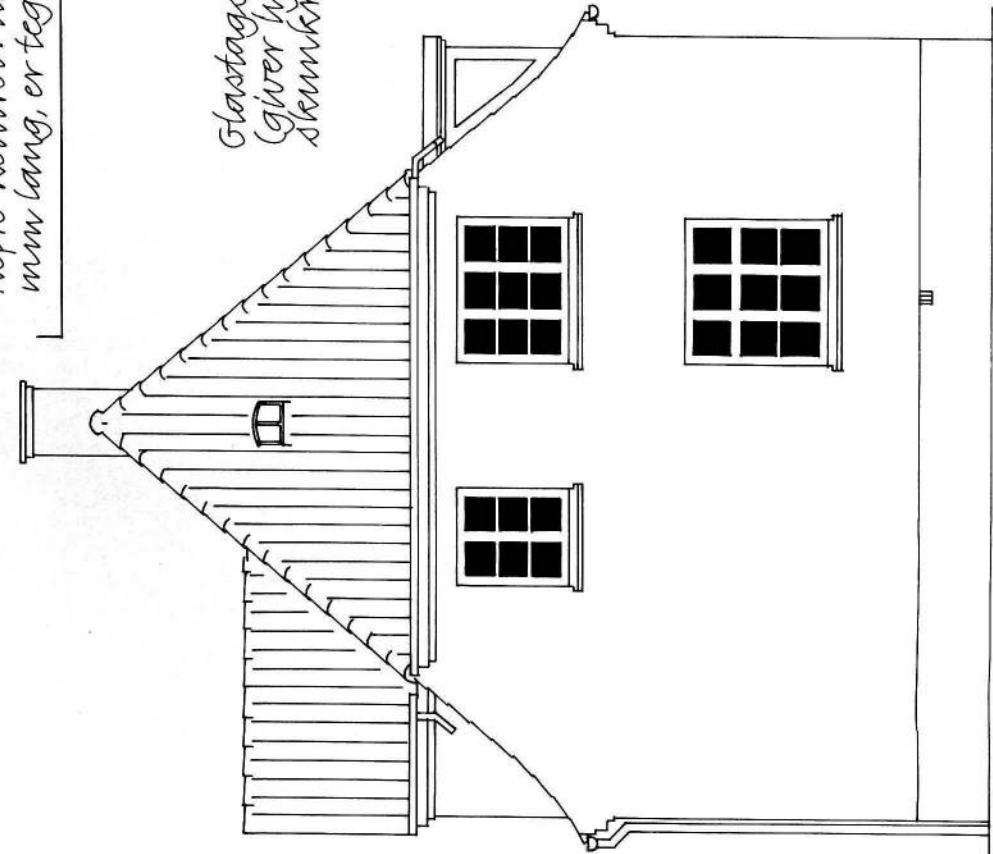
PLAN AF STUEETAGE

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

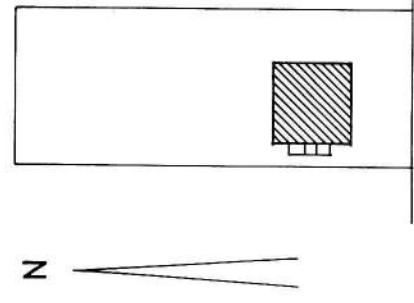


PLAN AF KÆLDERETAGE

Glastagsten (giver lys til skunkrum)

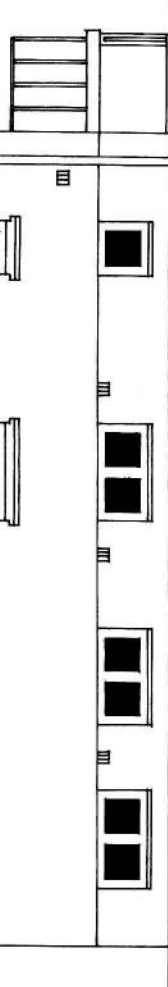


GAVL MOD ØST

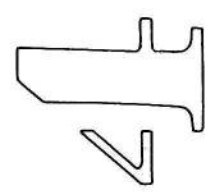


BELIGGENHED

Se tekst ang. alternative placeringer



FACADE MOD NORD



Tag. Hældning omkring 50°. Røde vingetegl/vingeformede falstagsten. Evt. "blå" glaserede tegl, hvis facaderne pudses og vinduerne er opdelt med både lodrette og vandrette sprosser (undertiden benævnt "palævinduer"). Halvrunde ryggnings- og gratsten. Antagelig tagvindue nær skorstenspipe, muligvis flere, men ingen vist på originaltegning. Bemærk, at valme er ret stejle, også i forhold til hovedtagfladerne.

Skorstenspipe. Samme materiale som facader. Betonafdækning. Skorstenen er over hanebånd trukket i begge retninger for at udmunde midt i rygning. Ikke brug for inddækning med bly og zink.

Vinduer. Hvidmalede eller hvide rammer (incl. sprosser) i grå, grønne eller blå karme (dæmpede nuancer). Evt. alt grå, dog ikke i pudset facade uden kalk.

Udvendige døre. Karme i farve som karme til vinduer. Selve dørene i matchende grå, gråblå, mørkegrønne eller mørkeblå, sjældnere brune (kun i hvide karme).

Omgivelser. Prydhave, med nogen plæne, på grundens forreste del. Evt. flagstang. Nyttehave på den bageste del (ca. halvdel), med spadejord, frugttræer og buske samt pæle for tøjsnore. Evt. separat, gruset tørreplads. Måske også hønsegård og skur til høns. Grusbeltet indgangsparti, muligvis spartansk belægning med betonfliser.

Andre muligheder

Huset kan udføres uden afvalming af gavle. Der anbringes øverst i gavltrekanten et lille nærmest kvadratisk eller eventuelt cirkulært vindue, som giver lys til hanebåndsloftet, i begge gavle.

Altan kan udelades. Altandøren erstattes da med vindue af samme slags som ved siden af.

Dagligstuens dør og vindue kan ombyttes, således at "præsentérbakke"-terrassen kommer ud mod vej. Den kan da ikke anlægges helt symmetrisk i forhold til døren.

Alternativerne kan bringes i anvendelse hver for sig eller i kombination.



Type og tid

VILLAVEJEN 4 er et tofamiliehus, en særdeles præsentabel bygning med en strengt symmetrisk hovedfacade mod vej. Også den gavl, hvori indgangen er

placeret, er formet med omhu. Derimod har man været ret skødesløs med de øvrige facader; de er betragtet som bagside. Huset er ikke så stort og ikke så pretentiøst som det tofamiliehus, der blev bragt i SP 1987/3, men kan udmærket være i selskab med det. Det stammer ligeledes fra 1920'erne, men kan for så vidt være opført allerede under 1. verdenskrig eller nogle år ind i 1930'erne, noget afhængigt af stedet. Bygherren til det aktuelle projekt var for resten murermester, og han har uden tvivl selv boet i stueetagen og lejet førstesalen ud. De to boliger har fælles toilet i kælderen, hvor der også er fælles vaske- rum, men særskilt viktualierum og brændselsrum til hver bolig. Den centralt placerede skorsten gav mulighed for tilslutning af i alt 7 eller 8 ildsteder. Til 2 eller 3 af dem krævedes dog røgrør tværs gennem forstueareal, og nogle af førstesalens rum kunne ikke opvarmes. Det har været oplagt inden mange år at installere centralvarme.

Ved dette hus er udvendige trapper og indgangsdøre til stueetage henholdsvis kælder kombineret på den måde, der næsten skulle blive klassisk i dansk småhusbyggeri.

Beliggenhed

Af pladshensyn er der kun optegnet én beliggenhedsskitse, nemlig hvor grund og bygning ligger nord for vej. Skitsen viser original beliggenhed på en ca. 17 m bred grund, hvor husets indgangsgavl er placeret kun 2,5 m fra skel (2,5 m er ca. 4 alen). En bredere grund kan give mulighed for større afstand her. Og det ville være godt, navnlig hvis der skulle placeres fx en garage eller et andet udhus med tilkørselsmulighed.

Placeret nord for vej som vist kan huset - og placeringen i forhold til naboskel - også være spejlvendt.

Placering øst for vej kan ske efter samme mønster, men her dør spejlvending ikke. Det gør den derimod vest for vej, hvor til gengæld den retvendte udgave er uegnet. Syd for vej er typen lidet anvendelig, idet der vil mangle sollys i de stuer, hvis vinduer er placeret i den symmetriske "forside", og det er de to boligers hovedrum.

Materialer og farver

Sokkel. Sorttjæret i de fleste tilfælde, ved blank mur er grå cementpuds dog lige så sandsynlig, og kløvet kamp kan også være på tale.

Indgangstrappe. Cementpudset imitation af granitsten, evt. den ægte vare.

Gelændere. Sortmalet jern. Udformningen kan være mere kompleks, fx som ved VILLAVEJEN 3. Kældertrappegelænderet kan være lavere end vist.

Ydervægge. Det anførte gælder også frontispiciens sider og udfyldningsmurværket i kvistflunker. Der er næsten alle muligheder: rød blank mur, gul blank mur, grå puds eller skuring, hvid kalk eller kalk iblandet farve, dvs. en række gule og røde nuancer, nogle af dem ganske mattede i farvemæssig henseende. Sålåbne kan være støbt i beton, som evt. tjæres i lighed med sokkel. Navnlig i blank mur kan sålbånkene også være lagt af mursten. En tredje mulighed er, at sålbåne udelades til fordel for en kobberafdækning med vandnase (ikke meget synlig i 1:87 og mindre mål og således oplagt at udelade i model). Under kældervinduer i alle tilfælde skrån betonafdækning og ingen fremspring af nogen art.

Tagkanter. Gesimsen ved blank mur med sten som facader eller hvidkalkede. Ved kalket facade ligeledes hvidkalkede uanset facadefarve. Ved hvidkalket mur dog evt. grå gesims. Tagrender og nedløb af zink.

Tag. Røde vingetegl/vingeformede falstagsten. Rygning og grater af halvrunde sten. Kvisttag af zink. Skotrender zinkbeklædt eller evt. udført med skotrendesten. Inddækning med blyvinge og zinkløskanter langs frontispiciens sider og kvistens flunker.

Skorstenspipe. Som facader eller gesimsen. Betonafdækning.

Vinduer. Både i blank mur og kalket facade kan vinduer være hvide, farvede (grå, gråblå, mørkegrønne, mørkeblå) eller tofarvede (hvide rammer, grå eller egentlig farve på karme). Dog undgås hvide vinduer i hvidkalket facade; det er for karakterløst.

Udvendige døre. Grå eller eventuelt kulørt dør i hvidmalet karm. I hvidkalket facade dog ikke hvid karm, men samme farve som selve døren.

Kvist. Flunkernes tømmeramme samt kvisttagets gesims og trekantgavl males i farve som udvendige døre.

Omgivelser. Prydhaven fortil (sandsynligvis med flagstang), resten nyttehave (ingen haveudgang). Grus- og perlestenbelagt indgangssti og evt. indkørsel. Intet "lille hus", men gerne redskabsskur (fx tidligere havehus) ved nyttehaven.

Andre muligheder

Ingen afvalmning, men rette gavle med gesims langs tag og ører på hovedgesimsen. Til hanebåndsloft i hver gavl et rundt vindue som i frontispicen.

Frontispice erstattet af to kviste magen til den på "bagsi-

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

RELÆER TIL SIKRINGSANLÆG

Undertegnede er kommet i besiddelse af et antal kasserede telefonrelæer. Da der er flere end jeg i øjeblikket selv har brug for, tilbydes de overskydende til andre modelbanevenner på ikke-kommerciel basis, fortrinsvis til brug ved etablering af sikringsanlæg på modelbaner.

Erik Hjelme,
tlf. 31 46 10 03

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

den" og placeret på samme måde centreret over underliggende facadevindue.

Frontispice bibeholdt, men forsynet med stejlt tag i lighed med hovedtaget.

Forskjelligt

SÅDAN KUNNE MERGELBANER

KRYDSE DSB SPOR.

Nogle fotos fra sommeren 1930 dukkede op i anden forbindelse, og da disse i høj grad berører også DSB, kan der være anledning til at delagtiggøre andre i "fundet".

Det kan i samme anledning være hensigtsmæssigt at nævne nogle problemer, når mergel- og andre spor - skulle passere DSB.

Så meget mere, som der her var tale om flere muligheder i henseende til sporpassage.

Samtidig må fremhæves, at dette ikke er en dækkende historisk beskrivelse, hverken for så vidt angår entreprenør eller Ribe og Omegns Mergelselskab, idet der af foreliggende materiale kun er udtrukket det, der er relevant.

I short-story form følgende:

Entreprenør Theut, Viborg, der skulle udføre merglingsarbejde for det nævnte selskab, henvendte sig forår 1930 til DSB med anmodning om, at der

1) måtte blive etableret en mergelbaneunderføring ved vogterhus 13, km 18,5, Ribe-Hviding og
2) måtte føres et midlertidigt tipvognsspor ind på Hviding station.

Punkt 2 blev uden videre tiltrådt af DSB. Dog med den forudsætning, at Theut selv løste spørgsmålet vedrørende en sporskæring med normalsporet til Klaabygaardlejet (Vestjysk Mergelforsyning).

For nu at gøre dette færdigt, så kom en sådan aftale i stand, skæringen placeredes 2,4 km fra stationen. Tipvognssporet skulle i øvrigt alene anvendes til transport af materiel m.v. til mergellejet.

Punkt 1) derimod voldte kvaler, idet DSB svarede nej.

Der kunne ikke etableres underføring det pågældende sted, idet grundvandstanden var for høj. Dog kunne et alternativ tiltrædes, nemlig at der blev bygget en underføring med minimalt højdeprofil, sagt på en anden måde: Lokomotiverne kunne ikke passere under DSB, men nok vognene.

Det ville - sagde Theut - blive alt for dyrt at drive mergelkørsel på den måde, og forslaget blev pure afvist.

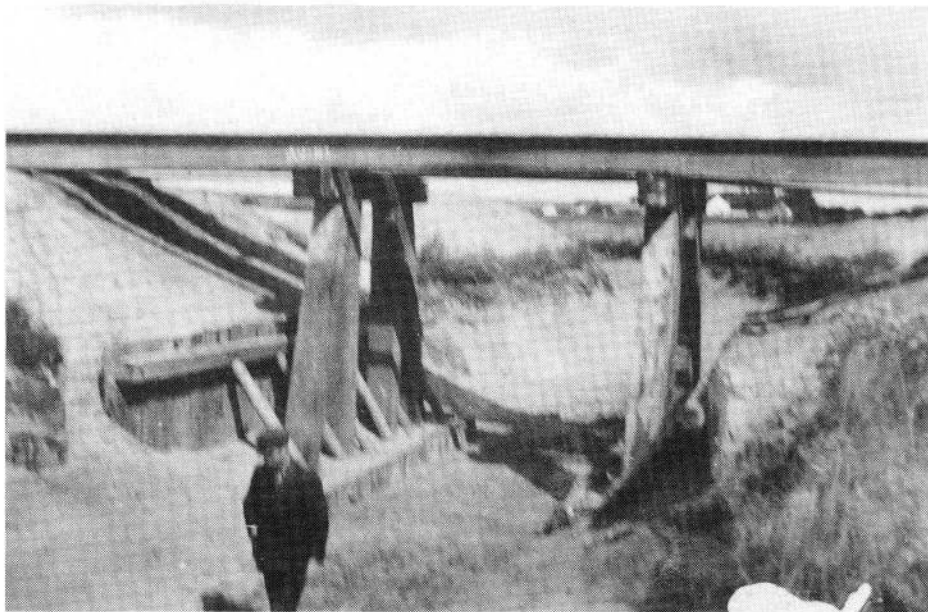
Næste udspil blev så forslag om en underføring ved vogterhus 15, Ribe-Hviding, men grundvandstanden var ikke sunket i mellemtiden, så atter: Nej.

Hvad var der så andet at gøre, end at søge om tilladelse til etablering af niveauoverkørsel.

Øverst: Theut fik ikke den ønskede tilladelse til at etablere underføring under DSB for Ribe og Omegns Mergelselskab, og selv om billedet her er påskrevet "Ribe, 1930-31", er det altså en anden underføring der her er under opbygning.

Imidlertid vises på udmærket vis, hvordan opgaven blev grebet an.

Nederst: Graven ved Klaabygard under åbning. Theut-materiel i sving.



Men her bestemt nej fra DSB.

Og så fremstod en ny ide, en samfundsbevidst ide, den nemlig, at der kunne etableres en overføring ved vogterhus 15, måske på en betonbro.

Så kunne vejfærdslen også overføres, og vogterhuset nedlægges!

Man aner ideens følger: En form for udgiftsdeling! Og hvad sagde så DSB? Man kunne næsten vente det: Nej.

Så var der tilbage kun den bitre pille, der hed mergelspors-overføring at sluge.

Vel det måtte man så gøre.

Ansøgningen kom, og det gjorde tilladelsen fra DSB også, hurtigt endda.

Beliggende i km 20,42 og påbegyndt den 4/7 1930. I øvrigt kan endnu let ses resterne i form af to dæmningsender mellem Ribe og Hviding.

Som et kuriosum kan tilføjes, at samme Theut opsummerede sit rullende materiel således:

3 lokomotiver, sporvidde 750 mm, 2-akslede, akselafstand 1200 mm, tjenestevægt 12 tons.

2-akslede trækassetipvogne, akselafstand 930 mm, vægt 1 tons, læsset med 2,5 m³ mergel vægt 6 tons.

Vognene havde egeunderstel og kasser af gran.

Nævnes bør det også, at mergeludkørslen for Ribe og Omegns Mergelselskab i årene 1930-31 udgjorde ialt 93,645 m³ mergel, længste køreafstand på ca. 20 km.

Merglingen var en følge af erfaringer, der viste, at netop marsken blev tilført en ganske væsentlig større ydeevne, når der blev merglet.

At der så viste sig en lang række vanskeligheder, netop fordi det var marsk, gik hurtigt op for de implicerede: Arealerne kunne kun i den mest tørre tid bære de læssede tog, hvilket meget stærkt begrænsede udkørslen.

Grundvandet igen!

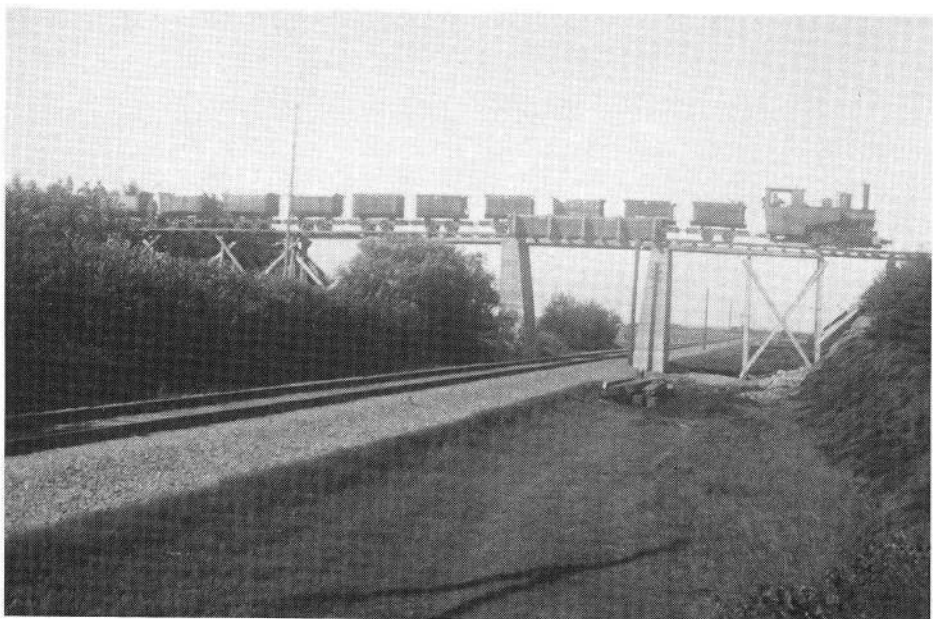
Alle fotos: Arkiv S A G

S.A. Guldvang

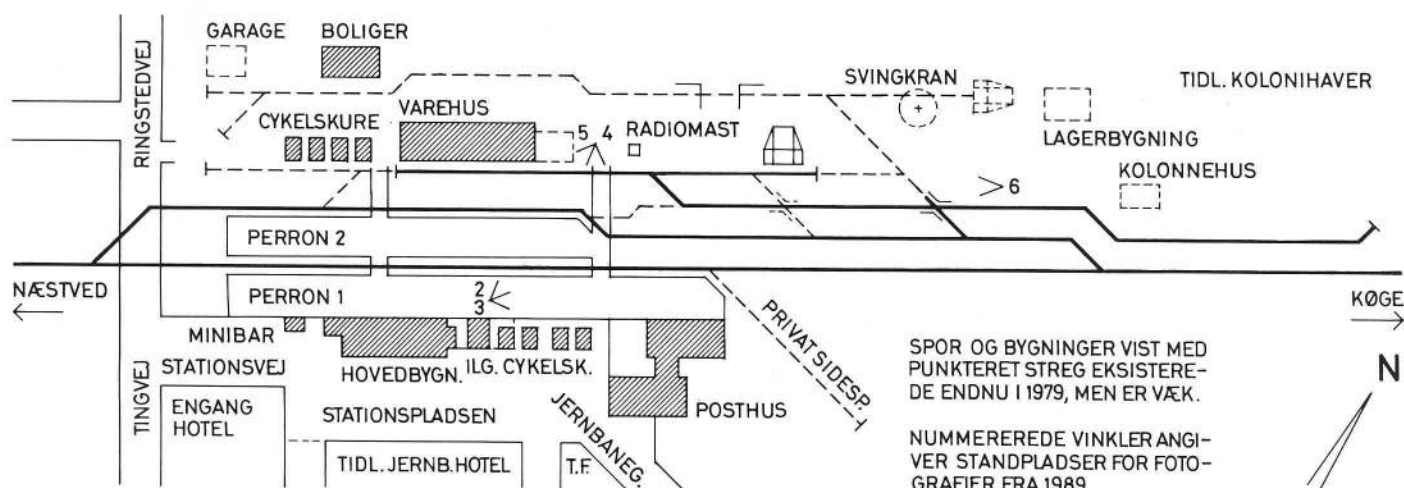
Øverst: Den endelige løsning: Broen under bygning tilligemed de tilsluttende dæmninger. Loko med ballast-(mergel)vogne er i brug. Billedet er taget vest for Bramming-Tønderbanen mod øst.

Midten: Så kan der køres. Et tomt tog på vej fra marsken mod lejet. Trækassevognenes konstruktion ses på billedet.

Nederst: Tomt tog på broen. Toget kører fra vest mod øst, altså mod mergelgraven.



Haslev Jernbane 1989



FOTOS, TEKST OG SKEMATISK SPORPLAN AF HASLEV STATION 1989: POVL WIND SKADHAUGE

I SIGNALPOSTEN nr. 3/1980 blev der i artiklen Haslev Jernbane 1979 ved hjælp af fotografier fra dette år og tilhørende tekster givet et signalement. Det gjaldt den del af den gamle sjællandske sydbane, som strækker sig gennem Haslev kommune, og hovedvægten var lagt på Haslev station.

Efter de ti år, der er gået siden da, passer signalementet ikke alt for godt. Det fremgår af følgende, som illustreres af optagelser fra 1989. Der er især sigtet på at registrere træk, som er karakteristiske for de ændringer i struktur og driftsform, DSB har gennemgået i perioden. For at spare plads er der givet afkald på at bringe en fuldstændig serie

på 29 optagelser fra nøjagtigt de samme standpladser som i 1979. Fristelsen hertil har ganske vist været stor, men der ville blive en del tomgang, og desuden er det fundet hensigtsmæssigt at vælge visse synsvinkler lidt anderledes end før. I kombination med den skematiske sporplan, hvor standpladserne med en enkelt undtagelse er markeret, skulle de nye optagelser dog kunne give en idé om tingenes tilstand. Det skal her indføjes, at alle fotos er fra slutningen af august og taget om aftenen, hvor skyggerne begynder at blive lange.

Selve den frie strækning præges først og fremmest af, at spormoderniseringen er tilende-

bragt, og at stangrækken er forsvundet. Endvidere er skovene selvfølgelig til stadighed undergået ændringer; det opfattes som en skiftende iscenesættelse. Se fx det første billede. For ti år siden kunne det ikke være taget; jf. den gamle artikels billede 5, som viser den samme overkørsel. De for niveauskæringer opstillede advarselsskilte med damplokomotiv i trekant er for resten også fældet - således at forstå, at man efter vedholdende hærværk har opgivet at forny dem. Hærværk overgik ved en bestemt lejlighed også et af de solide og enkelt, men også smukt udformede led (samme type som vist på gl. billede 5). En eller anden (for det var vel



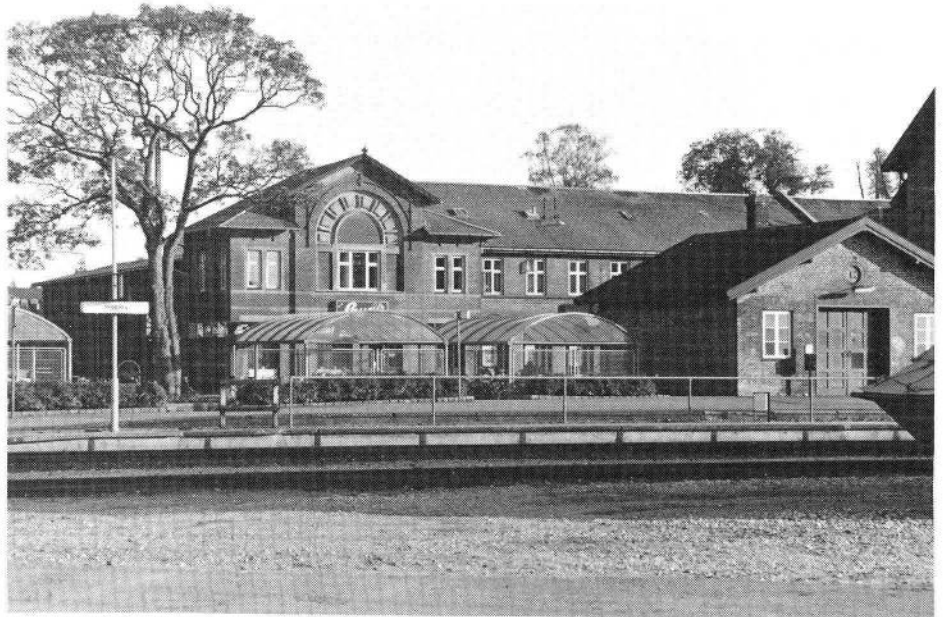
1. Tog 5169 trukket af MZ og op-rangeret med Bn som dominerende vogntype. På vej mod Haslev passerer overkørsel nr. 154 ved den nordlige udkant af Haslev Orned, små 2 km nordøst for Haslev station.

2. (Øverste billede på side 33): Optagelse fra perron 1, synsretningen er nord. Af nyt ses i baggrunden en af SEAS' kontorbygninger og i mellemgrunden det nederste af den høje radiomast samt teknikhytten hertil. Ved den endnu bevarede, men gelænderløse siderampe står midlertidigt et entreprenørskur og en do. maskine.

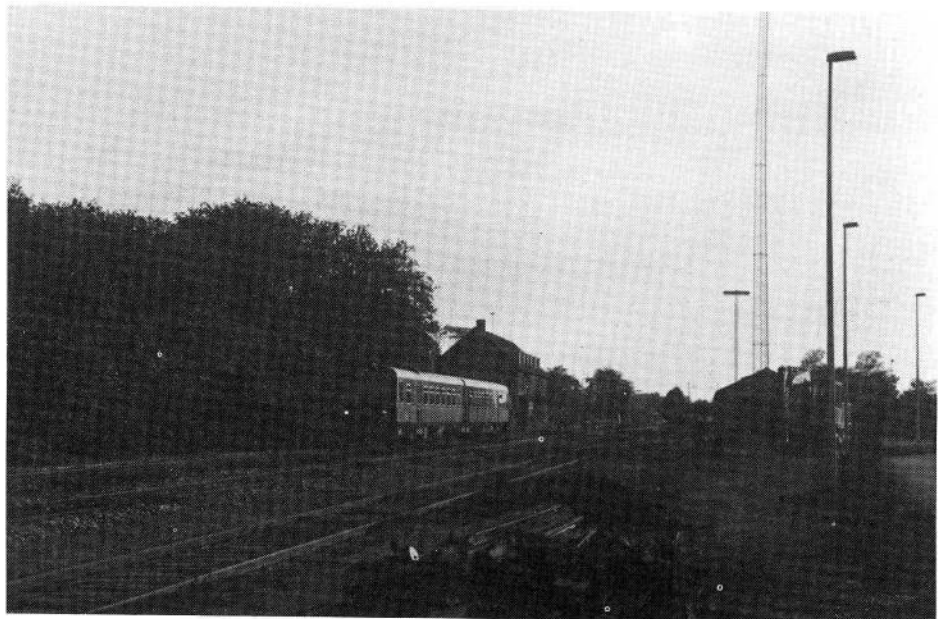


3. (Nederste billede på side 33): Med en lille overlappning fortsætter dette billede, hvor optagelse 2 slap. Man ser forrest nogle af de nye cykelskure og i mellemgrunden gavlen af posthusets nye del. Perronens besynderlige form er et minde om det tidligere sidespor til A/S Carl J. Ulrich & Søn's tømmersplads og afdeling for korn og foderstoffer. I baggrunden hegn og lysmaster langs SEAS' vej.

4. (Øverst): Dette syn er fra den anden side af de tilbageværende spor og vinkelret på det foregående (sådan da). Til venstre både noget af posthusets nye og ældre del (fra 1917), nu ombygget. Til højre herfor og længere tilbage en omtrent jævnaldrende genbo til DSB, oprindeligt direktørbolig for A/S Carl J. Ulrich & Søn, siden dommerkontor og -bolig, nu Haslev kommunes tekniske forvaltnings domicil. Stationen bærer et vist præg af DSB's herskende design, men de fire iøjnefaldende forbudsskilte (som ville have fornøjet Leonardo da Vinci) forhindrer ikke, at det halve af byens befolkning inklusive artiklens forfatter bruger denne overgang dag ud og dag ind, med eller uden cykel.



5. (Midten): En gang til er standpladsen bibeholdt, men blikket drejet mere til højre. Og igen ses i baggrunden en bygning, som har tilhørt det hedengangne A/S Carl J. Ulrich & Søn. Ved en lejlighed omtalte P. Thomassen det pågældende kompleks, der nu i det væsentlige er indrettet som supermarked, som "det før så prægtige jernbanehotel". Under alle omstændigheder var det et passende anlæg over for en jernbanestation, og en del af den facade, der ses, stammer faktisk fra sydbanens åbningsår 1870. Det gælder tillige det lille, restaurerede pakhhus til højre for cykelskurene, foran hvilket en af stationens ret nye billetstempelmaskiner er opstillet. Et andet tegn på nye tider: byens drive-in postkasse - en af landets første - skimtes bag det venstre cykel-skur.



6. Sidste billede, som er set mod sydvest, er langt fra vellykket i fotografisk henseende. Ikke desto



mindre udtrykker det den lidt melankolske stemning, man kan gribe af ved solnedgangsskåret på de optagne skinner og sporskiftede, som ligger og venter på at blive afhentet (i skrivende stund er det sket). Til højre anes SEAS' nye vej, og midt i billedet har tog 5184 netop sat sig i gang, formeret af MR+MRD ligesom de fleste af strækningens tog i 1989.

ikke dem begge?) har haft den bizarre fornøjelse at hugge det i stumper og stykker. Forstå det, hvo som kan! DSB kunne i hvert fald ikke, men fik alligevel et nyt led på plads lynhurtigt.

Strækningen er blevet fjernstyret, og de sidste vingesignaler ved Haslev er forsvundet. Til gengæld er det nye system nok så omfattende, også i det synlige, som det det gamle. Mens der før kun var indkørselssignaler og fremskudte signaler for disse, er der nu tillige udkørselssignaler og perronudkørselssignaler. Altså nu i alt 10 signaler ved eller på Haslev station mod før 4. De nye indkørselssignaler og fremskudte signaler står længere ude fra stationen end de gamle. I foranstående tal er ikke medregnet de til overkørslen ved Ringstedvej/Tingvej hørende signaler og heller ikke de efter etablering af fjernstyring opstillede gule advarselsblink ved den nordøstlige overgang eller de røde lys med akustisk advarsel (Gå ikke over sporet; der kommer tog) ved den sydvestlige, ud for hovedbygningen. Der er plantet et gelænder langs perron 2.

En imponerende gittermast for strækningradio løfter sig nu midt på stationsterrænet, og ved dens fod er placeret en hytte til teknisk udstyr. Der var i forvejen en teknikhytte ved overskæringen Ringstedvej/Tingvej, og her har endnu en af slagsen fundet plads. Væk er til gengæld den gamle 5,5 tons svingkran af DSBs klassiske type; den havde i en årrække stået ubrugt. Væk er også enderampe, kolonnehus og en lagerbygning, som indtil 1989 var udlejet, senest til en murermester som depot. Væk er kolonihaverne langs det nordøstgående depotspor - og væk er en del af sidesporene. Spornettet er i flere tempi reduceret så meget, at man gerne ville bruge ordet identitetskrise, hvis der ikke netop i forvejen blev slidt så meget på det. Den skematiske sporplan forklarer bedre end mange ord, hvad der er sket. Udtrykt i sporskifter er der siden 1979 en nedgang fra 12 til 4 almindelige spor-

skifter og fra 2 til 1 englander. Den sidste er endda formålsløs nu, for så vidt som den kunne erstattes af et almindeligt skifte; dette er dog i skrivende stund ikke sket.

En del af DSBs frigjorte areal er udlejet til SEAS, som i 1989 har anlagt en ny, delvis indhegnet adgangsvej på det. Vejanlægget skyldes nybyggeri på SEAS' op til jernbanen grænsende område, både til administration og driftsformål. Navnlig er det brændselstilkørslen til et nyt halmfyret kraftvarmeværk, som har gjort den omtalte vej til en nødvendighed. Også postvæsenet har været blandt banens byggende naboer. Den gamle sidefløj og to garager er nedrevet. I stedet er opført en nybygning af samme drøjde som det gamle posthus' hovedbygning, forbundet med denne gennem en mellembygning. Den bestående bygning er radikalt ombygget, og der er en af mur indhegnet lassesgård og P-plads for postbiler mod øst, hvor postmesteren engang nød havelivets glæder.

DSB selv har foruden de allerede nævnte, murede huse nedrevet det i træ byggede ilgodspakhus og den ligeledes i træ opførte nordøstlige forlængelse af varehuset; begge ses på billede nr. 13 i den gamle artikel. Desuden er trægaragen på stationsterrænets sydvestlige del fjernet. Hovedbygningen er endnu engang ombygget indvendigt, og det lille, gamle pakhus ved denne er restaureret. Herunder har det fået sine bølgeplader erstattet af røde vingeteg, men både det og hovedbygningen, hvorpå der også ligger tegltag, var oprindelig skifertækket. Cykelparkeringen på perron 1 er nedlagt, og der er igen plantet træer og buske; det bliver smukt med tiden. Til afløsning er etableret 4 af de nye transparente cykelskure med buet tag mellem perron 1 og Stationspladsen samt andre 4 på den anden side af de tilbageværende spor, sydvest for varehuset. Nær hovedbygningens sydvestgavl er pølsevognen skiftet ud med en DSB minibar.

Persontogenes antal er forøget til 16 i hver retning på almindelige hverdage og 11 på lørdage. Søn- og helligdage er der 12 mod Næstved og 10 mod Køge. De fleste afgang har faste minuttal. Samtidig er næsten alle krydsninger forlagt til Holme-Olstrup; dog mødes to tog i Haslev på hverdagsmorgener. Passagertallet er steget omtrent hele tiden, og der er i disse år flere togrejsende til og fra Haslev end nogensinde. Materielbenyttelsen er skiftet markant. I 1979 var MX- og MY-trukne styrevognstog næsten ene-

rådende. I 1989 benyttedes MR+MRD til hovedparten af strækningens tog, en del af dem består af to sammenkoblede sæt. De store tog morgen og aften har MZ eller ME som trækraft.

MY og MX ses kun undtagelsesvis foran persontogene, snarere foran de sjældne, gennemkørende godstog. Men der går dage eller uger eller måneder imellem dem, og det er egentlig kun, når fremmede tog som følge af problemer på strækningen Næstved-Ringsted eller Ringsted-Roskilde omdirigeres til den gamle sydbane, at toggangen bliver rigtig "interessant" for en jernbane-fan.

Lokale godstog fra Næstved er for tid; stationen modtager ikke mere vognladningsvise forsendelser, og de tilbageværende sidespor egner sig dårligt som læssespor. Det er da også kun tjene-stegodsvogne, troljer og sporvedligeholdelsesmaskiner, som finder vej til dem. Godsekspeditionen i Haslev fungerer som filial til terminalen i Ringsted. Når denne nu snart udvides, skal filialerne iflg. forlydender i dagspressen nedlægges. Hvis det medfører nedlægning af varehuset i Haslev, får stationsmiljøet her endnu et slag, selv om varehuset ikke er specielt smukt. Måske bliver der lejlighed til at konstatere det, når endnu et tiår er gået - hvem ved?

Tidligere Haslev-stof i SP:

Nr. 2/78, side 76 (O. Buskgaard)
Nr. 4/78, side 163-64 (PWS)
Nr. 3/80, side 126-35 (PWS)
Nr. 3/84, side 96-99 (PWS, vedr. vogterhus).

Et par enkelte linier fra redaktøren: Den "umotiverede" tegning på side 18 er en, jeg fandt i et hjørne af redaktionen. I hvilken anledning den blev kopieret kan jeg ikke erindre, og hvorfor den ikke er bragt for længe siden, kan jeg heller ikke forklare. Men da mange efterlyser materieltegninger generer det vel ingen, at den nu "kommer for dagens lys"?

Et andet ømt punkt er Billedgalleriet, som jeg efter adskillige læsers mening forsømmer på det grusomste. Et par har endog "truet" med at opsiges abonnementet, hvis ikke der kommer mindst 4, 6 eller 8 sider Billedgalleri i hvert nummer. Jeg håber ikke, de mener det alvorligt, men vil stræbe efter forbedring. Forsidebilledet denne gang er således fra den store bunke, jeg har liggende.

IDEER DERUDE FRA

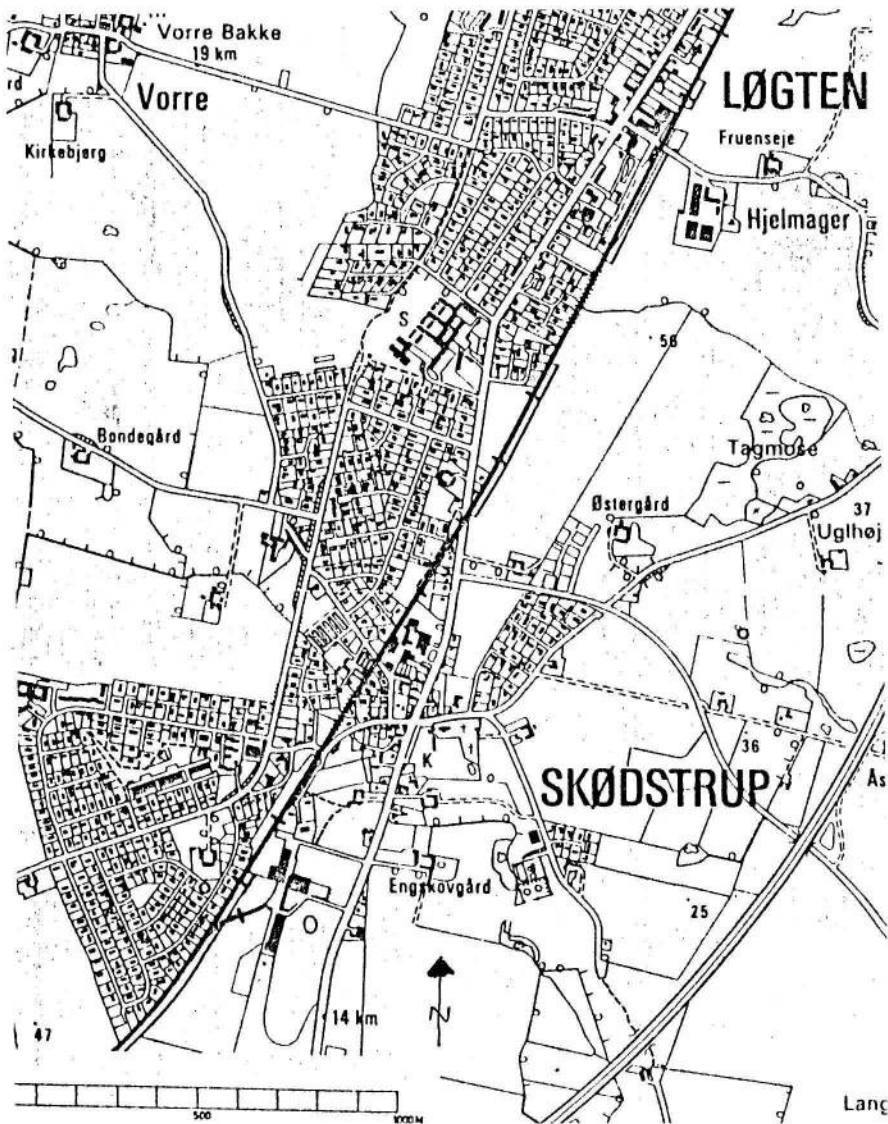
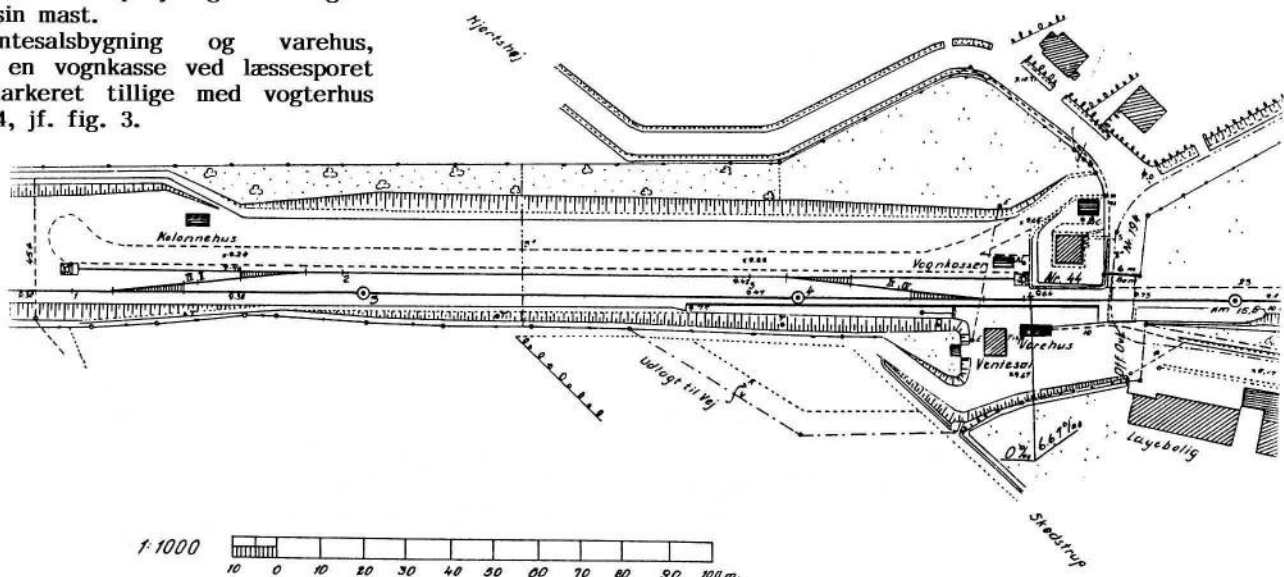


Fig. 2. Her ses stationen i dens storhedsperiode med læssespor med sikringssporstifter og blindspor. Det ses, at nordre transversal er placeret ud for perronmidten (!) Samme sted ses det ophejselige skivesignal med sin mast.

Ventesalsbygning og varehus, samt en vognkasse ved læssesporret er markeret tillige med vogterhus nr. 44, jf. fig. 3.



g. 1. Kortudsnit over Skødstrup. Stationen er beliggende ved den meget krøllede vej vest for kirken. Mod syd ses sidesporet til chokoladefabrikken.

SKØDSTRUP - en Fugl Phønix

For en snes år siden skrev Peer Thomassen en lille solstrålefortælling om "en idyl, der nu forsvinder", nemlig daværende "Billetsalgssted med sidespor", Skødstrup.

Det var lidt af en tilfældighed, at jeg fandt artiklen i en plasticpose på Skødstrup bibliotek, da jeg kort efter tilflytningen søgte efter lokalstof for at få noget mere at vide om det sted, jeg nu var flyttet til. Jeg nåede også, inden Peer døde, at fortælle ham en del om, at stedet atter som en Fugl Phønix var genopstået, endda som krydsningsstation, hvorimod naboen Løgten station nu kun var et trinbræt.

Skødstrup var den gamle sogneby med kirke og købmand, senere også mejeri, der siden er blevet til en kollegieby(!). Den var således egentlig selvskreven som station, da østjyske jernbane for ca. 115 år siden kom på tale. Imidlertid boede der i Løgten en storbonde, som nok ville lægge jord til, hvis han altså kunne få sin station - og sådan blev det så - en nydelig landstation af den for ØJJ karakteristiske udførelse, som evt. kan blive behandlet en anden gang.

Til Skødstrup blev der ingenting, dog efter få års ihærdig indsats fra lokalbefolkningen alligevel et trinbræt. Til gengæld kom adgangsvejen til at hedde STATIONsstien; stien var dog en smal vej, der forbandt byen med nabobyen mod vest, Hjortshøj.

Fig. 3. Den 29/11 1972 stod vogterhuset endnu som det eneste tilbageværende af det tidligere billet-salgssted med sidespor. Det faste mærke nr. 104 ("to over hinanden anbragte trekantede hvide skiver med rød kant og med spidserne mod hinanden") markerer, at der 500 m bag mærket er anbragt et sporskifte, nemlig det, der fører sidesporet ind til chokoladefabrikken. Bemærk simple blinklys og ingen bomme eller halvbomme.

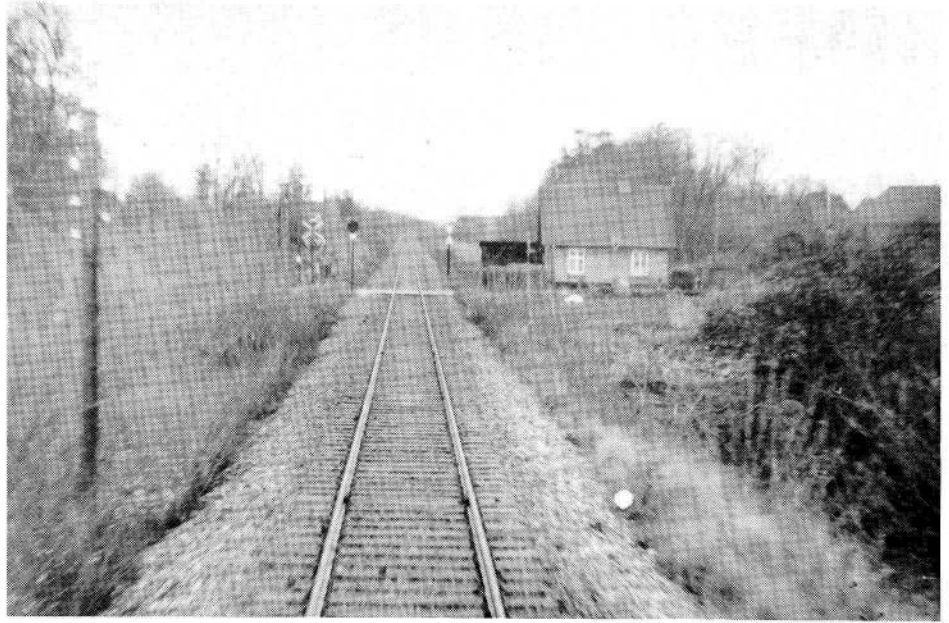


Fig. 1 er et senere kortudsnit, der gengiver de lokale forhold, fra en stedlig aktivitetskalender.

DSB baneområde Århus har særdeles beredvilligt søgt at hjælpe mig med tegninger og sporplaner, men har hidtil intet kunne finde om den oprindelige udførelse. Så vidt vides har der alene været et ret spor uden andet end en lav jordperron, formentlig med svelle- eller fliseforkant på den sydøstlige side af sporet. Senere er der så kommet et muret hus til som billetsalgssted. Placeringen fremgår af fig. 2.

Først med sidesporets tilveje-komst haves der tegninger, og fig. 2 viser den typiske DSB-udformning med læssespor overfor "stationen" i begge ender forsynet med sikringssporskifter med tilhørende blindspor i begge ender. Mærkværdigvis findes der ikke i sognearkivet billeder

herfra, og jeg har heller ikke andetsteds kunnet finde nogle; Peer Thomassen lovede mig, at jeg kunne bruge hans, men de er formentlig indgået i "den store malstrøm", kaldet DJK's arkiv.

Stationsstien udviklede sig efterhånden til en noget vigtigere vej mellem Hjortshøj og Skødstrup og oplandet derimellem, hvorved bomme med betjening blev nødvendige, og da man jo altså ikke kunne have et større blanderi i foretagenderne, måtte der opføres et regulært banevogterhus over for stationsbygningen!

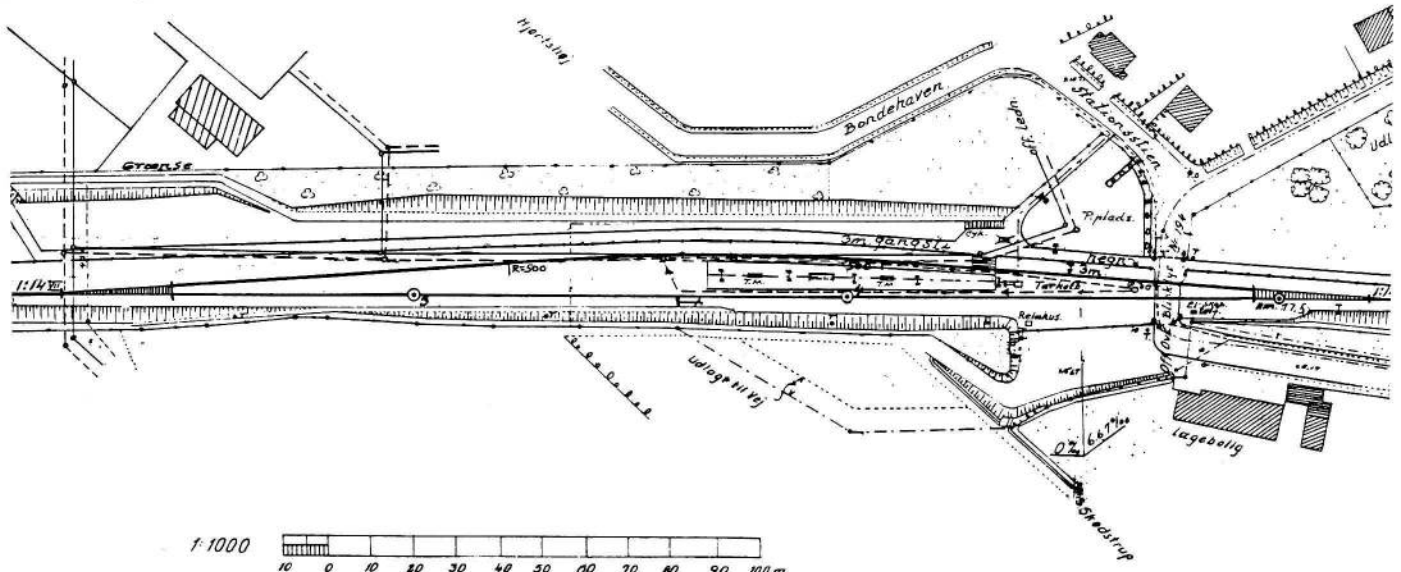
Ved flere lejligheder i slutningen af 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne har jeg benyttet toget til Grenå (det varede 6 timer fra Esbjerg, så jeg brugte hellere bilen - på den halve tid!). Fra passagen i 1972 har jeg bagud fra sidste vogn

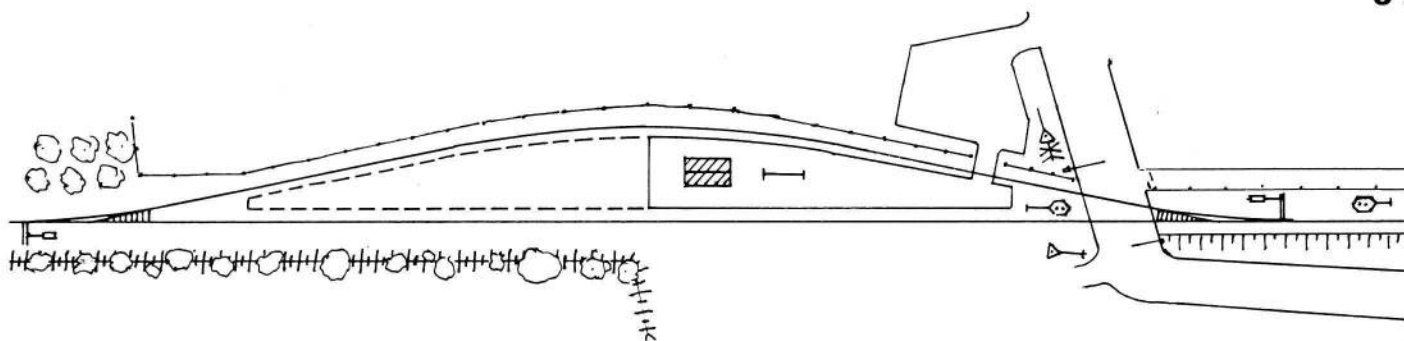
gennem halvsnavsede ruder taget det i fig. 3 gengivne billede, hvor man ser vogterhuset, der siden er forsvundet og haven blevet til parkeringsplads. På dette tidspunkt var der i stedet for bomme opstillet simple blinksignaler, der senere er blevet erstattet med halvbomme og nye blinklyssignaler.

Da den store rationaliseringsbølge satte ind hos DSB, røg først den ene transversal til læssesporet - såvidt det har kunnet oplyses: den nordre - og sidesporet er formentlig samtidig blevet kortet noget af. Senere er så også den anden transversal plus resten af læssesporet røget ud af historien. Det store viskelæder fik også held til at fjerne stationsmesterboligen med ventesal og billetluge, samt varehus, så stedet på ny i en årrække var i samme stade som 100 år forinden.

Efter målebordsbladet i fig. 1 at dømme har der dog i en periode været etableret et længere

Fig. 4. Nugældende sporplan for krydsningsstation Skødstrup. Hovedsignalerne er anbragt noget udenfor figurranden - ja, mod sydvest endda på den anden side af kurven på Århusiden, d.v.s. ca. 1 km fra overskæringen. Der er på god sidebanemaner ikke noget, der hedder fremskudte signaler. Togene mod Århus kører altid først til perron, jf. efterfølgende billeder.





og meget krumb sidespor ind til chokoladefabrikken ca. 400 m syd for overskæringen; men det er blevet fjernet ca. 1974 (mundtligt oplyst) i forbindelse med modernisering af nærbanen, og stedet er nu kun markeret ved en lavning i den busk- og træbevoksede vold og snehegn langs banen.

Da nærbanen fødtes, opstod der behov for mere regulært fordelte krydsningsmuligheder,

og Skødstrup var bedst placeret; tillige blev der også lavet krydsningsanlæg ved Thorsøvej nedenfor Vejlbj-Risskov bakke, hvor der i de senere år er vokset et større industrisamfund op med tilhørende sidespor, en udvikling, der fortsat er i gang.

I fig. 4 vises den nugældende sporplan for Skødstrup. Der er fortsat et ret gennemgående hovedspor, der dels benyttes af

Fig. 5. "Modelliseret" forslag, der kan gøres større eller mindre efter behov. Det skraverede rektangel er et overdækket venteeareal med skillevæg på langs i midten og forsynet med siddebænke. På den indvendige side af en gavl er placeret køreplanopslag. Den anden streg er en tosidet reklametavle. Med afbrudt streg er vist en mulig forlængelse af perronen.

Der skulle egentlig være et blinklys og overskæringstavle mere, men der er strøget ved rentegningen for ikke at føre tegningen alt for gnidret.



alle gennemkørende tog, herunder også godstog, samt alle standsende tog fra Århus mod Hornslet/Grenå. Alle standsende tog i den modsatte retning, d.v.s. mod Århus benytter vigespor.

Krydsningssporet består i al sin enkelthed imellem sporskifterne af to rette sporstykker, forbundet med et kort kurvestykke ned tilhørende overgangskurver - omtrent som på bedste legetøjsmaner!

På nuværende tidspunkt har perronen er længde, der svarer til et enkelt MR-togsæt, men kan uden videre forlænges svarende til et dobbeltsæt, når dette måtte forekomme, og formentlig endda også til et tredobbeltsæt

Fig. 6. Her ses Skødstrup fra nord. Et MR-tog er netop kørt til perron, men sporskiftet er endnu ikke omstillet; det sker straks efter, at motorvognsføreren pr. radio til FC-Århus har meldt sin ankomst, hvorefter der stilles signal for toget fra Århus.



Fig. 7. For en gangs skyld et kort aftengodstog mod Århus en sommeraften i 1988; flere gange har toget været så stort, at forspandsmaskine har måttet medgives. Jeg har ganske vist endnu ikke set en MH, men nok en MT med godstog; men har man ikke en MX, men en MH kan jeg ikke se, at det er en utilgivelig fejl at ekspedere et godstog af sted på et anlæg, hvor Skødstrup har dannet forbillede for en station, og så iøvrigt klare sig med et eller to MR-sæt. Således holder vi os indenfor et prismæssigt område, hvor de fleste private modelbanefolk kan være med.

- jeg har ikke målt efter, men pr. øjemål ser det ud til kunne klares.

I den forbindelse skal nævnes, at der alene i 1989 er bygget 3 ret store andelsboligområder, og yderligere arealer er under byggemodning med henblik på udbygning i 1990. Også i Løgten er der sket væsentlig udbygning, fortrinsvis for menesker, der arbejder i Århus.

Ikke alle 26-27 togpar på hverdage har lige stor søgning, men med morgentoget 7.37 mod Århus har jeg på hverdage udenfor vintersæsonen talt 50-60 passagerer, der steg på i Skødstrup, og i vintertiden 15-20 flere. Også flere af aftentogene er velbesøgte; selv midt på dagen tager 4-5 med hvert tog herfra.

Så godt som hele trafikdagen er der togkrydsning på minuttallet 37 og i myldretiderne tillige 07. Efter behov bliver der indlagt supplerende særtog og arbejdstog, især efter kl. 9 og før kl. 15.

Fig. 8. Toget fra Århus kører til perron; rejsende mod Århus er stegte ombord i toget til højre. Sidstnævnte tog er normalt ankommet et par minutter før det andet, og de har begge afgang 37 evt. også 07. Trillefløjterne har derfor hver sit toneleje. Bemærk, at der ikke er noget ur på perronen.

Vi kan fra min nuværende bopæl tydeligt, men ikke generende høre togene neden for Skødstrup bakke, og fra vinduet i mit arbejdsværelse kan jeg se togene ved passage af Århus Levnedsmiddelskole, der er flyttet ind i nogle af bygningerne ved chokoladefabrikken.

Det sker en gang imellem, at morgengodstoget mod Grenå, når det er særlig stort og har 2 MX'er foran, kan vække mig i min søde slummer - så ved jeg, at klokken er ca. 4.30! Returtoget kommer 17.25, hvor det lige kan få plads i køreplanen mellem de ordinære MR-tog mod at få krydsning i Lystrup, hvis sidespor ellers kun benyttes lejlighedsvis af arbejdstroljer og lignende.

En eller få gange i døgnet forekommer gennemkørsel af passagerfrit (tomt) MR-tog, bl.a. lidt før kl. 22 buldrer et "sort" MR-tog igennem stationen for størst tilladte fart mod Århus; det har køreplanmæssige årsager og kan jo fint overføres til modelbrug ligesom de øvrige, varierende kørsler med baggrund i de faktisk forekommende forhold.

Men lad det nu være nok om "storebror".

I model kan man udføre anlægget nøjagtigt som forbilledet, uanset hvilken periode man væl-

ger; blot bør man så også vælge tilsvarende epoker i train & trækraft. For mit eget vedkommende ville jeg nok foretrække udførelsen som billetsalgssted med sidespor (og 2 transversaller) som det mest spændende; men kniber det med pladsen, kan næste epoke med én transversal og kortere sidespor jo også give tilfredsstillende kørsels- og rangeringsforhold.

I denne artikel har jeg imidlertid set bort fra egne ønsker og valgt at gå ind for den nuværende tilstand, dels fordi den er enkel og dermed billig for dem, der er henvist til at købe færdigt materiel i stedet for selv at bygge sporskifter m.v., dels fordi der er benyttet nutidigt materiel, der jo også har deres tilhængere.

Fig. 5 viser en af flere muligheder omsat til modelbrug. Da alle gennemkørende tog, samt alle tog fra Århus benytter hovedsporet, kan der i den tilsvarende ende af stationen benyttes et ubetjent (fjedrende eller håndbetjent) sporskifte, der er stillet for ret spor, mens der i den modsatte ende benyttes fjernbetjent (elektrisk eller Bowdentrækbevæget) sporskifte. Der opnås herved en både modeltro og meget enkel driftsform.

Guldbæk



FORTEGNELSE OVER SIGNALPOSTENS FORLAGS
UDGIVELSER, RESTOPLAG, PRISER m.m.
Tal i () angiver restoplag

A: SIGNALPOSTEN, KOMPLETTE ÅRGANGE:

	pris, kr.	andel i porto kr.
15. årgang - 1979 (6)	70	10
17. årgang - 1981 (16)	85	10
18. årgang - 1982	90	10
19. årgang - 1983	96	10
20. årgang - 1984	100	7
21. årgang - 1985	119	7
22. årgang - 1986	122	7
23. årgang - 1987	128	
24. årgang - 1988	135	
25. årgang - 1989	140	
26. årgang - 1990 - løbende	145	

B: SIGNALPOSTEN, enkeltnumre:

Her er portoen kr. 5,- pr. stk. - dog ikke over kr. 20,- pr. ordre.

9. årgang, nr. 2 og 5	5
10. årgang, nr. 3, 5(10), 6(10)	6
11. årgang, nr. 1 og 5	8
13. årgang, nr. 3 (8)	14
15. årgang, nr. 3	18
16. årgang, nr. 2-3-4	20
17. årgang, nr. 1-3-4	22
18. årgang, nr. 1-2-3-4	24
19. årgang, nr. 1-2-3-4	26
20. årgang, nr. 1-2-3-4	28
21. årgang, nr. 1-2-3-4	32
22. årgang, nr. 1-2-3-4	33
23. årgang, nr. 1-2-3-4	35
24. årgang, nr. 1-2-3-4	37
25. årgang, nr. 1-2-3-4	38
26. årgang, enkeltnumre	40

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

SIGNALPOSTENS BØGER:

Titel	vægt g.	pris kr.
Damptrækraft i model (180)	1100	95
Romantik i røg og damp (72)	400	35
Fotohefte 3, TFJ	175	18
Fotohefte 4, NKJ	125	12
og så kommer toget, Trine	150	14
Danske jernbanestrækninger I	50	8
Danske jernbanestrækninger II	150	40
Supplement til Bay	70	20
JS/DMJK 40 år	75	12

Ved køb under post C skal tillægges følgende beløb til porto og ekspedition:

Samlet vægt pr. ordre indtil 500 g	kr. 14
samlet vægt mellem 500 g og 1 kg	- 20
samlet vægt mellem 1 og 10 kg	- 25
samlet vægt mellem 10 og 20 kg	- 55

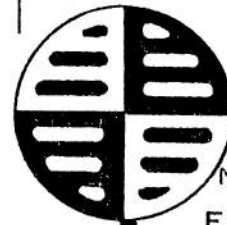
Bestilling sker ved indbetaling af beløbet på giro 6 49 47 22, adresse: SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, og husk at anføre de ønskede numre samt nøjagtig afsenderadresse på kupon til modtager.

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

HUSK, HVER UGE
SIN NYHED,
-KOM OG KIG!

TRINBRÆTTET HAR DANMARKS
STØRSTE
KATALOG MED
STORT UDVALG
I LØSDELE OG
VÆRKTØJ TIL
MODELBYGNING.



EXTRA NYT:

TRINBRÆTTET GØR NU
NOGET VED ROCO!

- VI HAR HJEMTAGET ET
AKTUELT SORTIMENT I
RULLENDEMATERIEL, SPOR,
LØS- OG RESERVEDELE.
ROCO-PRISERNE ER FALDET
VÆSENTLIGT - OP TIL
35-40 % I FORHOLD TIL DE
ALMINDELIGE PRISER, VI
KOMMER ALTSÅ NED PÅ PRIS-
NIVEAU SOM I TYSKLAND.

PÅ RULLENDE MATERIEL FRA
VORE HYLDER, OG VED FORUD-
BETALTE BESTILLINGER, VIL
DER FRATRÆKES YDERLIGER
12 % FRA VOR NYE LAVE
ROCO-PRISER.

NYHEDER: FRA BL.A.
KLEIN; DSB Hbillns, PRIS
STADIG KUN 75,00KR!
FRA LIMA V20 (DSB ARDEL)
NORMALPRIS 695,00KR, MEN
NYHEDSPRIS KUN 595,00KR.
DER ER HJEMKOMMET EN
HEL DEL VOGNE FRA JOUEF
NU MED NYE SMA KOBLINGER
OG/EL, NEM-SKAKT/KORTKOBL.
KOM OG HYG DIG SAMMEN MED
ANDRE MODELBYGGERER OVER
EN GO' KOP KAFFE!

TRINBRÆTTET LYSTRUP

Rugmarken 93
8520 Lystrup/Århus
tlf: 8622 2295
tirsdage 18-2200
desuden lørdage
efter aftale

TRINBRÆTTET VEJLE

Bleggårdsgade 14
7100 VEJLE
tlf: 7583 7575
fredage 16-1900
desuden hver lørdag
fra 1. oktober-30. april
i tiden 10-1200

MODELJERNBANEKLUBBEN HD
 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!

Rigtig hjertelig velkommen i den nye årgang - og rigtig mange tak for alle de hjertevarmende tilkendegivelser, der er tilflydt os pr. telefon, i breve og på giro-talonerne.

Lad mig straks tage fat om økonomien. Regnskabet for 25. årgang, 1989, ses hosstående, og som man vil se, er det atter en gang lykkedes - næsten - at få balance i sagerne. Årets underskud blev ikke så stort som jeg en overgang frygtede, men på den anden side bør jeg nok stille efter et lille overskud på den løbende årgang al den stund, at salget af gamle årgange og i forlaget ikke mere er, hvad det var. Det er nærmest gået i stå.

Vi nåede i 1989 op på 827 direkte abonnenter eller et "tab" på ca. 3%. Det er naturligt, at nogle falder fra - det, der er unaturligt er, at der ikke kommer nogle nye til!

Som en begyndelse på "den nye stil" har jeg skåret sidetallet i dette nummer ned til 40, men håber senere i årgangen at kunne kompensere herfor. En væsentlig grund til min forsigtighed er iøvrigt, at abonnementsfornyelserne i år halter noget, idet der i skrivende stund "mangler" ca. 50 fornyelser i forhold til, hvad der tidligere år er indløbet på samme tidspunkt. Det kan selvfølgelig og forhåbentlig nå at blive rettet op senere, og så vil de "manglende" sider blive udsendt.

Som en anden foranstaltning kan læseren finde en ajourført forlagsoversigt andet sted i bladet. Ajourført på to måder, 1) udsolgte emner er fjernet i oversigten og 2) den sædvanlige, årlige, ublu portoforhøjelse er tilføjet!

Siden bladet "genstartede" i 1968 er portosatskerne steget med over 3.000 procent! Abonnementsprisen er selvfølgelig også steget i samme periode - men "kun" med knap 600 procent. Til gengæld er det udsendte "læseareal" (side-tal gange format) forøget med ca. 250 procent.

Nå nok om det. Jeg kunne fortsætte meget længe om statens udsugning af borgerne - men jeg ved jo desværre også, at mine udgydelser ingen virkning har!

Jeg er rimeligt tilfreds med indholdet i dette nummer, hvor der er lidt for enhver smag. Der er dog en væsentlig mangel - nemlig modelbyggeartikler. Skadhauges Villavejen, og de i forbindelse med Kolding Sydbaner bragte tegninger m.v. er selvfølgelig brugelige for den erfarne modelbygger, men vor formålsparagraf tilsiger jo også, at vi skal arbejde for udbredelse af modelbyggehobbyen, og det orker vi altså ikke lige i øjeblikket.

Alle de gamle trofaste forfattere af denne stofkategori har sagt fra - og det er indtil nu ikke lykkedes mig at finde afløsere

for dem. Så hvis nogen skulle kende nogen.... vil jeg gerne have et praj.

Man har et standpunkt til man tager et nyt. Derfor har jeg - på "utallige" opfordringer - indvilget i atter i år at forestå en skriftlig auktion. Derfor anmodes eventuelle udbydere om - senest 15. marts - at fremsende en "salgsliste" med alle nødvendige og supplerende oplysninger (se herom i 24. årgang, nr. 4, side 196). Jeg forbeholder mig ret til at begrænse antallet af auktionsnumre pr. udbyder til 25.

I næste nummer følger nærmere betingelser m.v. for de (forventningsfulde?) købere.

På genhør i 26. årgang, nummer 2, som udsendes ultimo maj.

Holtrup

SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB 1989

	indtægter	udgifter
25. årgang, 1989	118.183,40	121.481,06
G1. årgange	1.722,80)	
Danske jernb. + Trine	317,75)	
Fotohefter 3-4	268,70)	2.850,00
Romantik	720,70)	
Damptrækraft	1.117,05)	
Årets underskud	2.000,66	
balance	124.331,06	124.331,06

STATUS pr. 31. december 1989

	aktiver	passiver
Beholdninger	109.860,59	
forudbetalte abonn.		56.508,19
MOMS-mellemværende		13.441,57
div. debitorer/kreditorer		3.636,96
Formue 1/1-89	38.274,53	
underskud	- 2.000,66	= kapital 31/12 36.273,87
balance	109.860,59	109.860,59