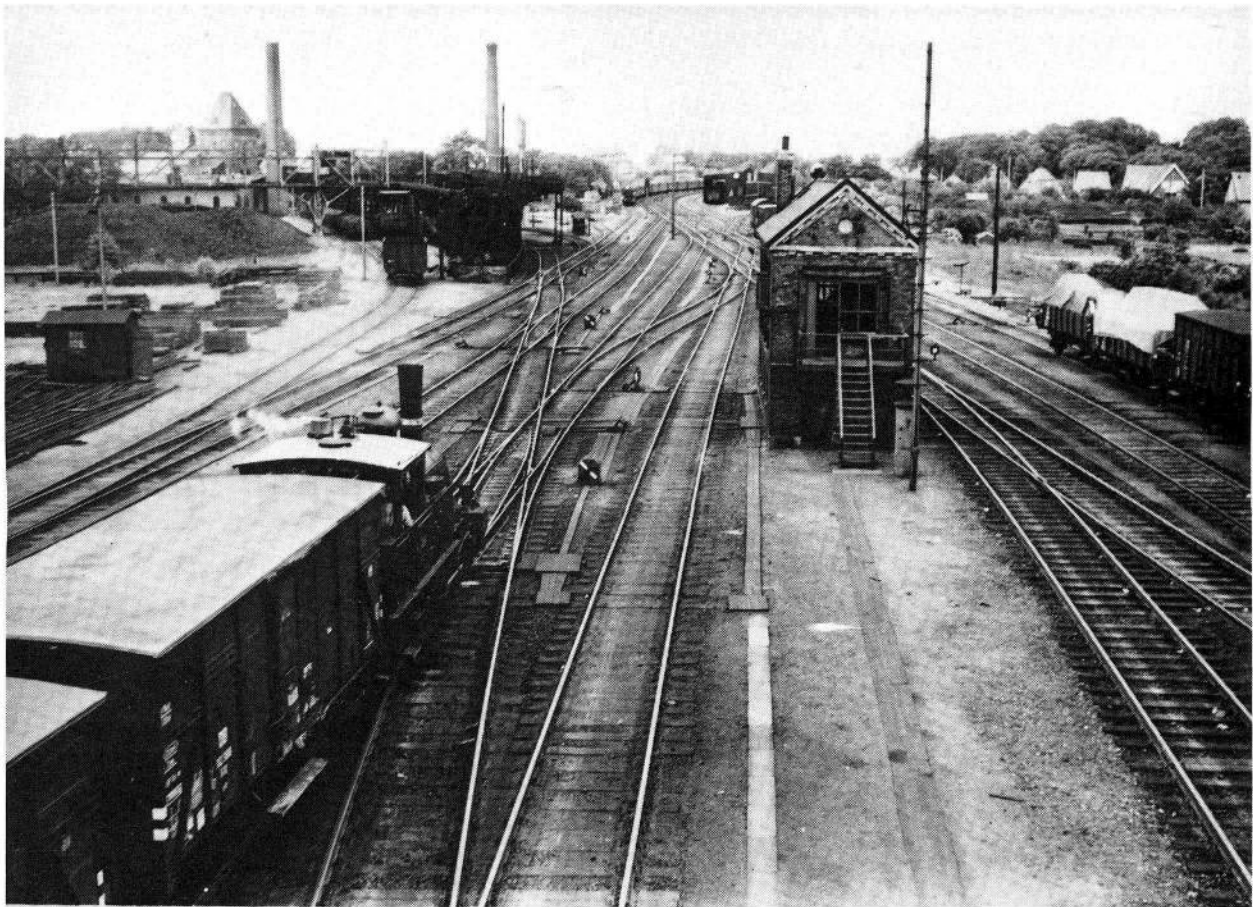
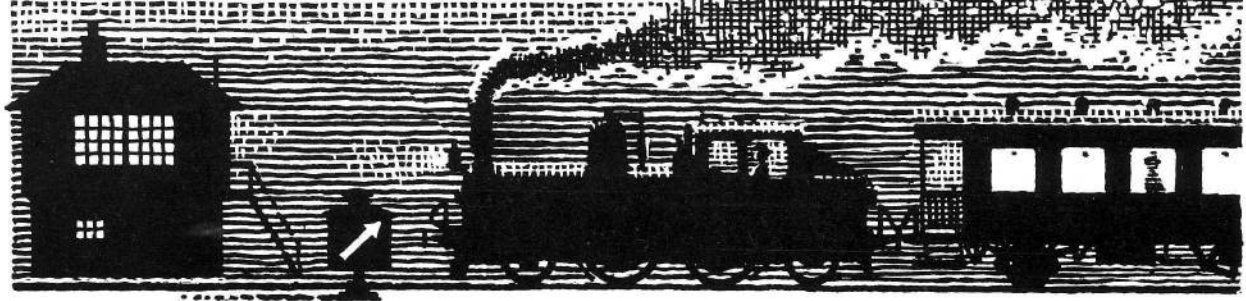


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

26. årgang 1990 juni, nr. 2

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 faste medlemmer: Poul Adamsen, Hans Alkjær, 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 2 JUNI 1990

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, Kolding Sydbaner	
rullende materiel, 1. del	43
Villavejen, nr. 5 og 6	73
Ideer derudefra, Alken station	79
Billedgalleriet	84
Nyt fra redaktionen	88

Forsidebilledet: Korsør station med F 496 i forgrunden samt en prydelig signalpost og andre interessante detaljer. 30/6 1957 (Groth).

Nedlagte Baner

KOLDING SYDBANER

KOLDING SYDBANERS RULLENDE MATERIEL

Kolding Sydbaner blev anlagt i henhold til den store jernbanelov af 27. maj 1908, der omfattede ikke mindre end 51 nye privatbanestrækninger, hvoraf 35 blev bragt til udførelse (7 efter fristens udløb), medens 16 blev opgivet.

Kun 6 baner var projekteret smalsporede. Heraf var 2 på Bornholm (hvor man kun havde smalspor), een: Ribe-Gjelsbro

ved landegrænsen øst for Ribe blev opgivet - og de sidste tre var det, der senere blev til KS! De var allerede projekteret i 1901, kun 3 år efter åbningen af den smalsporede Kolding-Egtved bane og i en tid, hvor de smalsporede kredsbaner vrimlede frem syd for grænsen. Tanken om smalsporbaner var således ikke dengang fremmed for folk der på egnen, og ulempernes omfang ved omladning af gods i Kolding var endnu ikke rigtig gået op for smalspor-tilhængerne. Der kom

dog snart advarsler mod smalsporet, efter at KS-banerne var optaget i den nye jernbanelov, og ved en tillægslov af 26. marts 1909 ændredes sporvidden til normalspor, samtidig med at linieføringen blev endeligt fastlagt - så bugtet som en flues gang på en brugt tallerken!

Ved bygningen af banen blev der, foruden hånd- og hestekraft, benyttet dampkraft, og ved de store jordarbejder omkring den kommende Sydbanegård både i form af noget dengang så avanceret som en dampgravemaskine og i forbindelse hermed også tipvognstog, fremført af smalsporede damplokomotiver. Vi har dog ikke hidtil kunnet finde oplysninger om, hvilke damplokomotiver, der har været benyttet her eller eventuelt andre steder ved bygningen af KS.

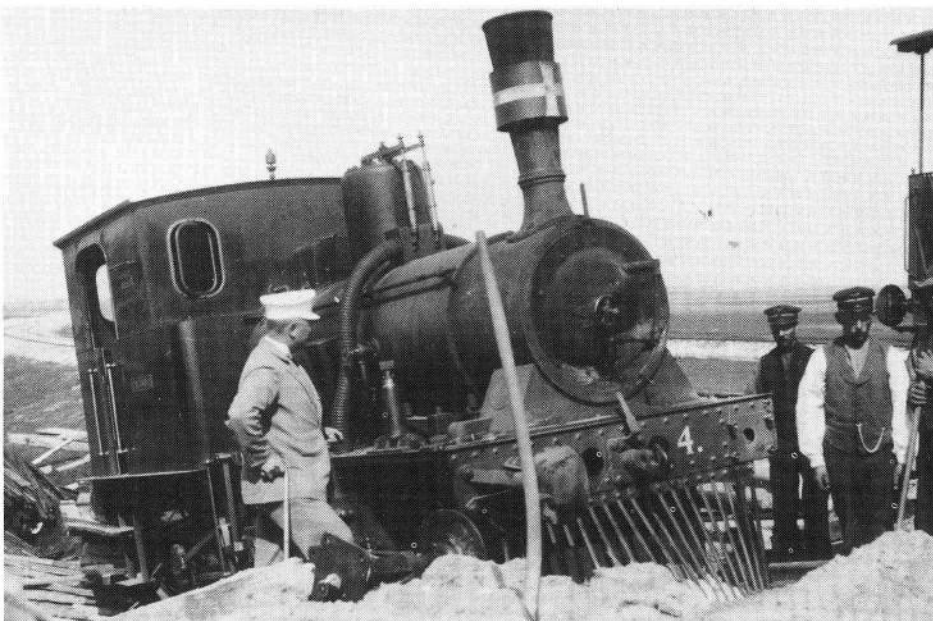
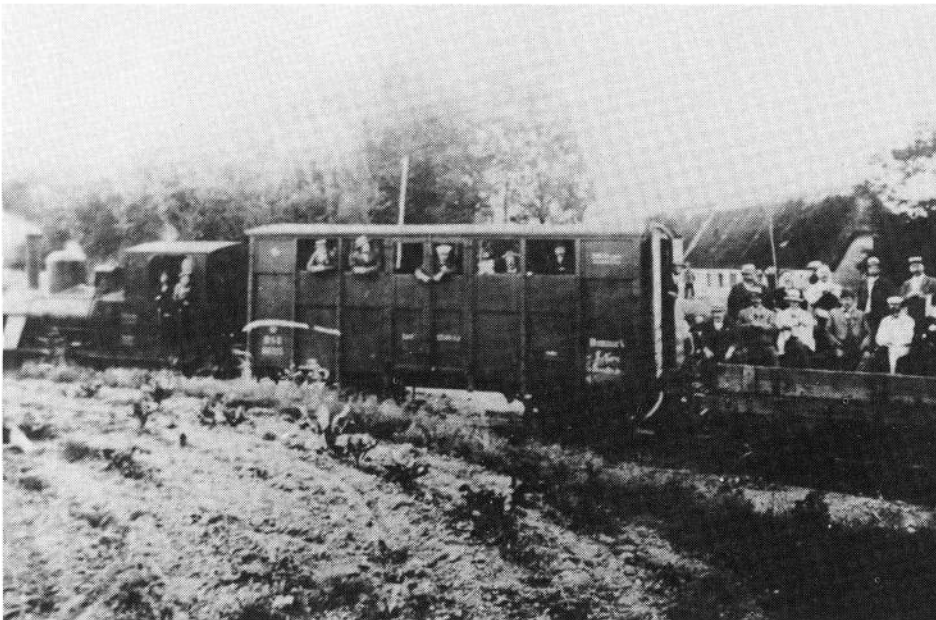
Derimod kender vi i det mindste 3 forskellige normalsporede damplokomotiver, der har deltaget i den sidste del af arbejdet med spurlægning og ballastering - og kørt de første prøveture på banen med indbudte gæster - i lidet bekvemme bænke- eller godsvogne.

På Hejlsminde-grenen, inklusive Sydbanegården plus en stump Vamdrupgren indtil anlægsstation 297 (regnet fra Hejlsminde (st. 0) til Kolding Syd (st. 274) og videre lidt tilbage mod Vamdrup), udførte entreprenørfirmaet Wätzold & Jørgensen jordarbejderne, og de brugte her til sidst 2 normalsporede maskiner:

- 1) "Vestkysten", ex. LTJ 6, Maerkische nr. 228/1897 aksfølge 1B¹, 2 - og hedeblade 37,7 m² - og

Øverst: Henschelmaskinen "DAN" med Petri & Haugsteds entreprenørtog ved Vamdrup - måske på en præsentationstur for indbudte gæster på den næsten færdige Vamdruplinie? (foto ex coll. Olaf Skov)

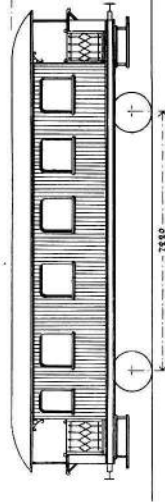
Nederst: Den tidligere LTJ 6 "VESTKYSTEN" ses på billedet side 51 i SP 2/89 i arbejde på KS's Hejlsmindegren. Her ses søstermaskinen LTJ 4 "THYBORØN" forfra, så man kan se det specielle Lemvigbane-skorstensmærke: Rødt med hvidt kors fremefter. (foto ex coll. PT, Thyborøn 1900)



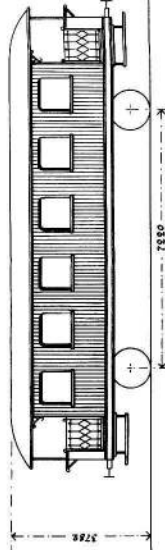
Skodding Sydbaner.

Wognmateriel.

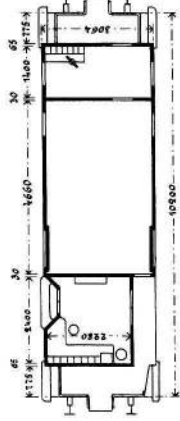
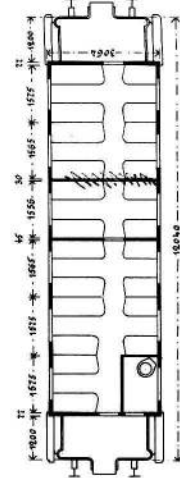
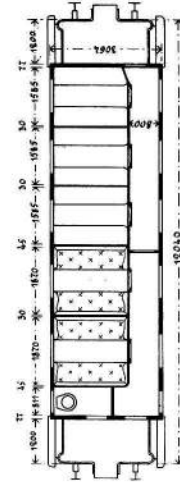
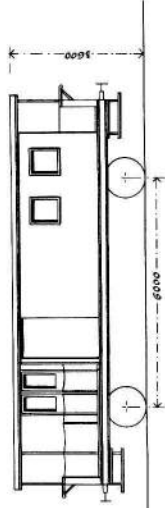
2. & 5 Klasse Sæsonvogn.



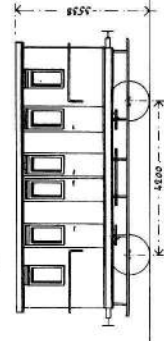
3. Klasse Sæsonvogn.



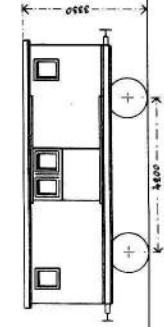
Post- & Stagesvogn.



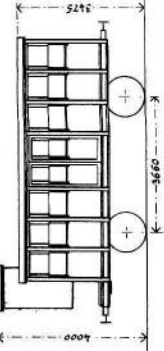
Gods- & Stærkevogn.



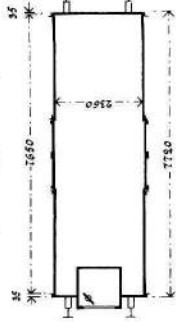
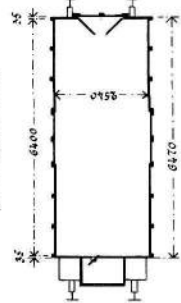
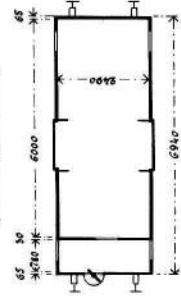
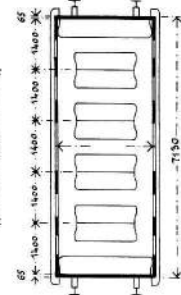
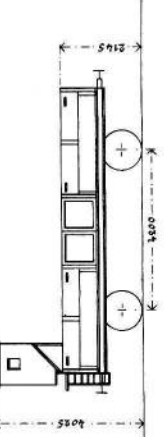
Stykgodsavn.



Lukket Godsavn.



Staben Godsavn.



På modstående side: Oversigt over den samlede vognpark på KS. NB: Stykgodsvognen blev opgivet, og godsvojnene leveredes såvel med som uden skruebremse. (Privatbanetilsynet).

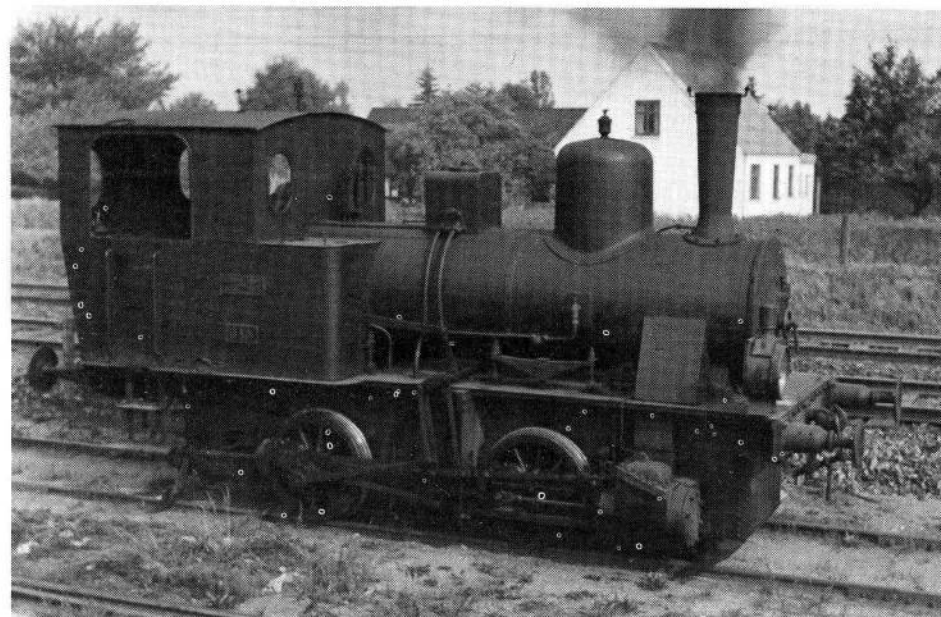
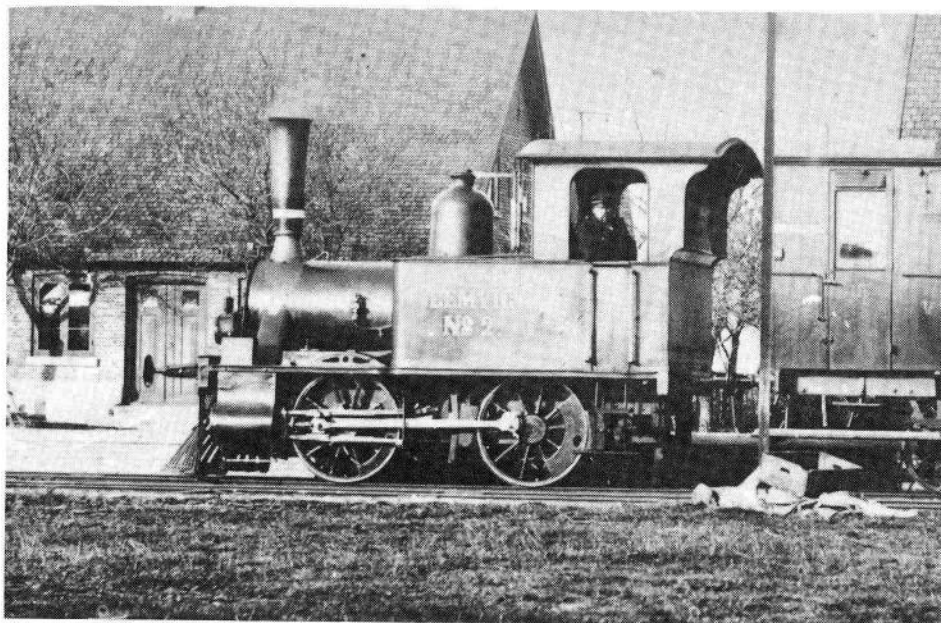
- 2) "Lise", ex. VLJ No. 1
 "Vemb", Hanomag nr. 1438/
 1879
 akselfølge B^t
 hedeblade 19,6 m².

"Vestkysten" blev solgt for 4.200 kr. af LTJ til Wätzold & Jørgensen i december 1910 og kom på sit første entreprenørarbejde på Kolding Sydbaners parcel I. Senere deltog den i bygningen af Nakskov-Kragenæs bane mellem 1913 og 1915, hvor den blev solgt til Lollandsbanen som rangermaskine: LJ 17, og den ophuggedes i 1930.

På billedet fra arbejdet på KS (SP 2/89 side 51) har maskinen stadig sit Lemvig-bane-skor-

stensbånd, men den har fået monteret et dampudtag på domnen til et pulsometer, så den kan tage vand med sugeslange fra vandløb eller søer på de forskellige arbejdspladser. Et billede af søstermaskinen uden generende folkemængder til at dække maskinens ædlere dele, ses bag på SP 3/73: LTJ 4 "Thyborøn".

Wätzold kunne ikke stå for de billige, brugte maskiner fra Lemvigbanen, og den første købte han allerede i 1898: VLJ No 1, "Vemb", senere kaldet "Lise", men den kostede dengang 5.300 kr. Den kom først til Ods Herred ved bygningen af OHJ. Senere ses den i arbejde ved udvidelse af Esbjerg banegård i 1902, se billedet bag på SP 1/73, hvor den endnu bærer sin oprindelige betegnelse og VLJ's slips på skorstenen. Men den har fået førerhusbagvæggen rettet ud, sml. billedet fra Ramme station 1895.



I 1911 kom "Lise" så til KS-arbejdet, hvorfra den fulgte "Vestkysten" til NKJ-anlægget og derefter et arbejde ved Harpe-lunde i 1916/17, hvorefter vi ikke med sikkerhed kan spore den længere.

Begge disse maskiner var vel rigeligt højbenede til entreprenørarbejder, men da de ikke skulle køre på groft henslængte tipvognsspor, men på et delvis færdiglagt spor på det færdige planum, klarede de sig nok meget godt, selv om i hvert fald "Lise" havde en meget lille kedel og let kunne tabe vejret ved tungt arbejde.

Petri & Haugsted anlagde KS's parcel II: Omtrent fra Gamsts Gartneri i Kolding og til Vamdrup: Station 297-567. Også de havde en normalsporet maskine i brug til sidst, men det var en ny maskine, leveret til dette arbejde:

- "Dan",
 Henschel 10564/1911,
 akselfølge B^t
 hedeblade 35 m²

Det var en lille, lavbenet fyr med gode "igangsætningssegenskaber" på grund af de små hjul, men man kan godt undre sig over, at den havde den noget gammeldags Allan-styring.

Efter arbejdet på KS flyttede den rundt i landet til mange baneanlæg, bl.a. på Hjørring-Hørby, Hørve-Værlev, Hirtshalsbanen m.fl., først under Petri & Haugsted, senere Stürup & Prosch Jensen. 1938-1955 var den på Hedehusene Skærvefabrik og endelig til sidst på Stålvalseværket i Frederiksværk, hvor den endte i smelteovnen i 1971 efter næsten 16 års tjeneste her.

Vort billede viser den splinternye "Dan" fremføre et "udflugtstog" før banens officielle indvielse på Vamdruplinien, befolket med festklædte passagerer: forskellige honoratiører og mestre, der havde haft arbejdet ved banens anlæggelse.

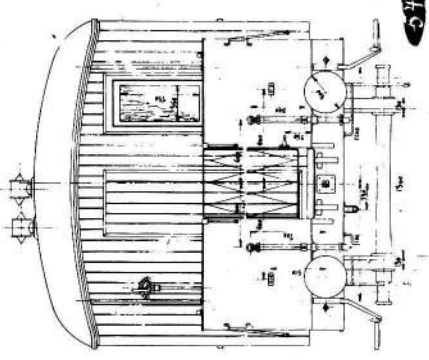
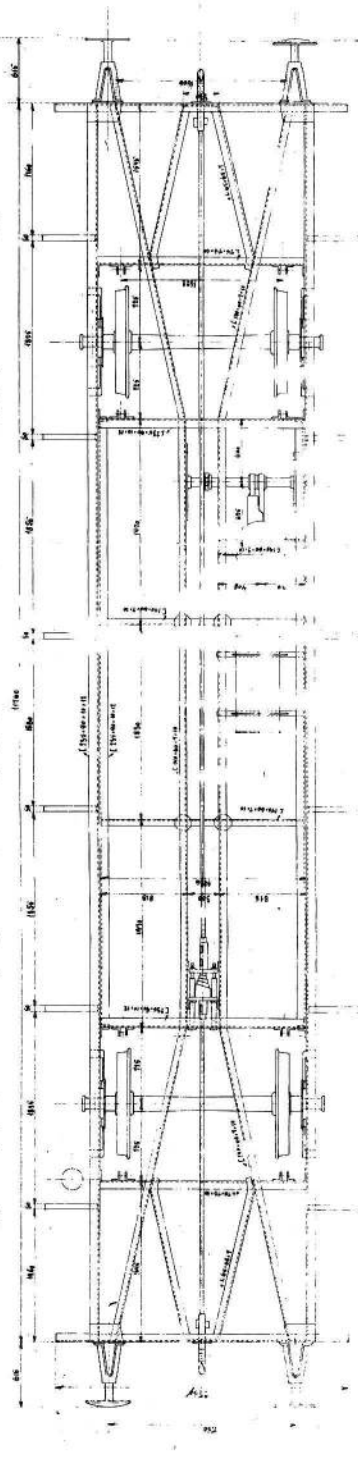
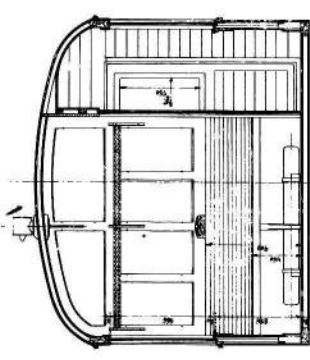
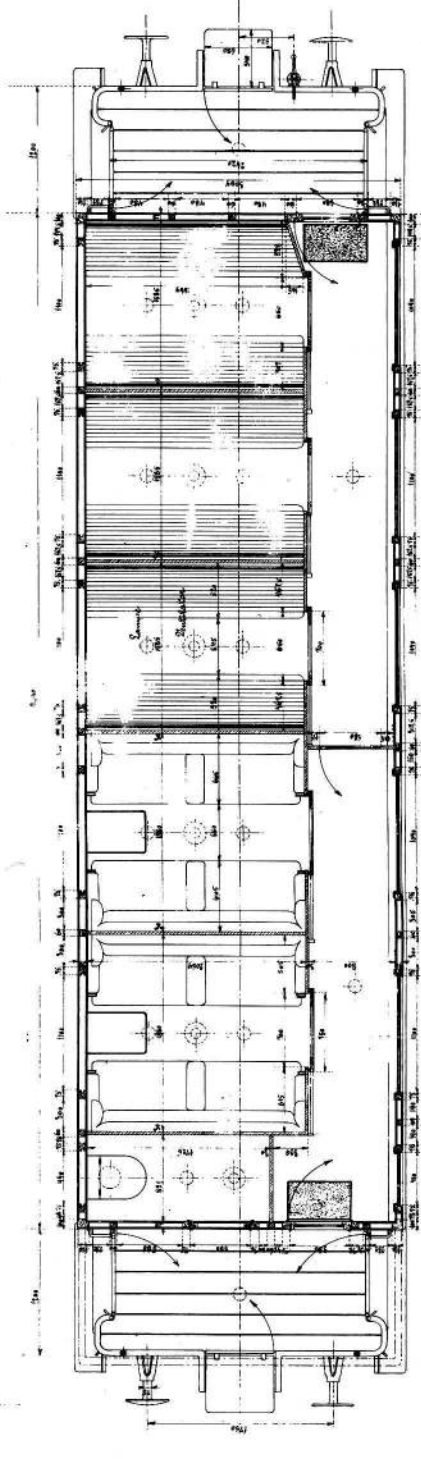
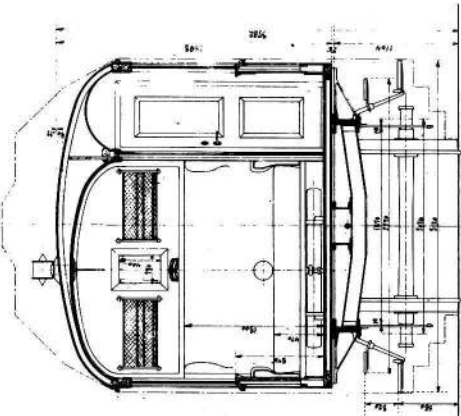
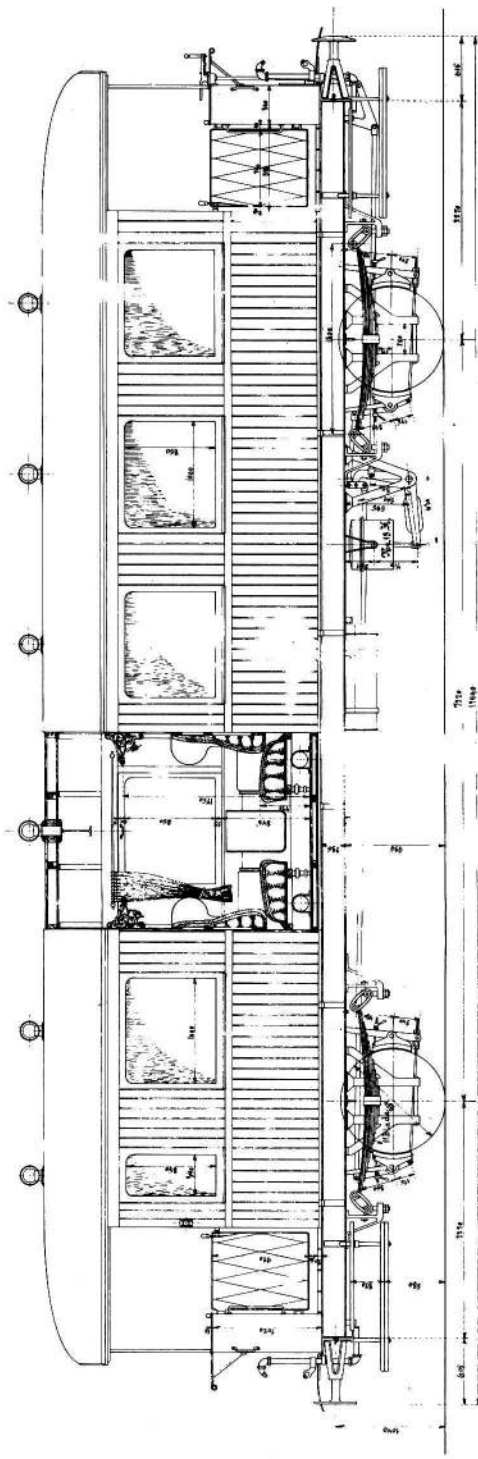
KS's spor blev bygget med 22,5 kg/m skinner og med en svelleafstand, så det kunne tåle et akseltryk på 11 t, det højeste, der dengang var tilladt på nogen dansk privatbane. I den henseende var der altså ikke

Øverst: VLJ 2 "LEMVIG" ses her på Ramme station ca. 1895 i drift på "hjemmebane", og man ser tydeligt den påfaldende udformning af bagvæggen, som ikke ses på senere billeder af disse maskiner. Bemærk, at maskinen havde bremseklodser af træ - og kun på baghjulene. (foto Buus, Holstebro ex coll. P.T.)

Nederst: "DAN" i Hedehusene i 1952 (foto ex coll. Holger Jørgensen).

№. 9377.

Сандра i Сандра



Сандра i Сандра

Сандра II - III ит. т.д. Сандра Системы

På modstående side: KS litra B 1-3 (ordre 954). (Privatbanetilsynet).

tale om nogen tertiærbane. Man kan forbausnes over, at man få år tidligere havde forestillet sig banen bygget med et spor, der kun kunne bære det halve pr. aksel!

Sporet blev altså bygget, så det kunne bære datidens mest moderne privatbanemateriel, og kurverne var ikke skarper, end at man kunne tillade "uindskrænket Hjulstand" på fremmede vogne, der måtte komme ind på banen.

Det rullende materiel, der anskaffedes til KS, var da også efter datidens forhold fuldt moderne for en sekundær bane, selv om visse detaljer kunne opfattes som tertiærbane-træk.

Til åbningen den 28/29. november 1911 var der anskaffet følgende rullende materiel:

damp 1 og 3 - type 1C^t

damp 2 og 4 - type 1B^t

B 1-3, sidegangsvogne,

16 pladser II kl.,

24 pladser III kl.,

1 tørkloset

C 1-4, midtgangsvogne,

56 pladser III kl.,

1 tørkloset

E 1-2, post- & bagagevogne,

postrum med svalegang,

bagagerum,

togførerrum

G 1-2, stykgods- og bænkevogne III kl.,

G 1: togfører- og bremsekupe

samt 17,8 m² gods eller 41

siddepladser,

G 2: 17,8 m² gods eller 42

siddepladser.

Q 1-4 og

Q 11-20, lukkede godsvogne, svarende til DSB QF/QD.

1-4: skruebremse,

11-20: håndbremse,

1-2 og 11-12 hvide, ej til levende dyr.

P 1-7 og

P 11-33, åbne godsvogne, svarende til DSB PA", 1939.

1-7: skruebremse,

11-33 håndbremse.

1 sneplov, alm. 3-akslet type.

Lokomotiverne

De allerfleste privatbaner anskaffede i begyndelsen kun en type lokomotiver til al forefaldende trafik, men det gjaldt ikke KS: Her anskaffede man 2 små og 2 større maskiner. Så var man ikke nødt til at fremføre små tog med en unødigt stor maskine. Den lille maskine var billigere i drift og havde et mindre tomgangsforbrug, når den skulle holde dampen oppe i længere pauser i dagens løb - og så skulle den ikke slæbe så stor en død vægt med som en for stor maskine for et lille tog.

Maskinerne købte man fra Henschel i Cassel, der efter 1905 havde afløst Jung som den mest benyttede leverandør af lokomotiver til de danske privatbaner. Den lille type kostede 17.500 kr./stk., den store 22.655 kr./stk., så der var også her lidt at spare på typedifferentieringen.

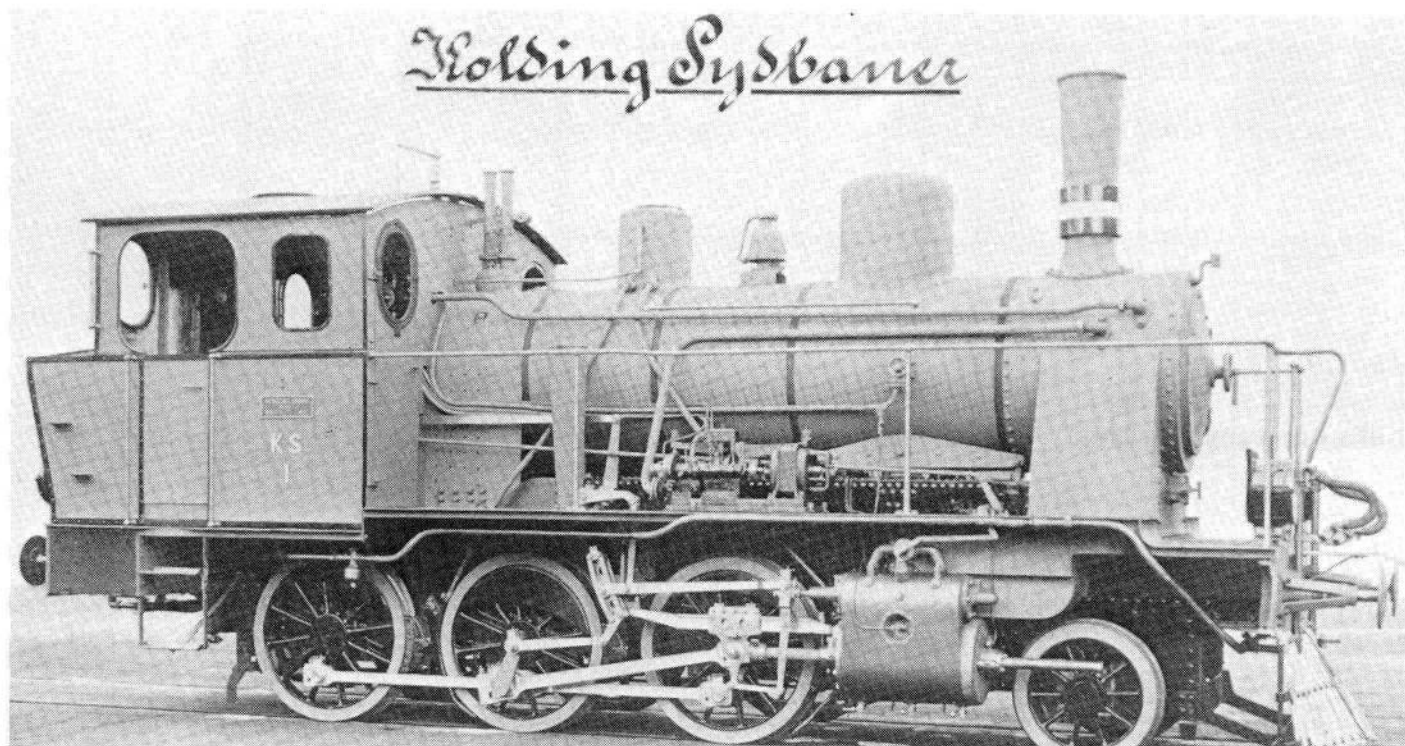
De to typer, man havde valgt, havde meget til fælles, og det var svært at kende forskel på dem på afstand, hvis man ikke kunne se hjulene tyde-

ligt. Den store type kunne dog kendes på, at fodpladen havde et svaj nedad foran cylindrene og ved førerhusets forvæg, mens den lille type havde helt lige fodplade fra for til agter og i det hele taget var lidt lavere, se billedet i SP 4/89, s. 147. Det skyldtes, at den store havde lidt større drivhjul end den lille. Brodersen, der har kendt maskinerne "personligt" da han var dreng, har gjort opmærksom på endnu et kendetegn på maskinerne: Mens sidekassen på de store havde afrundet forhjørne, var dette hjørne på de små af-faset med 2 skarpe knæk á 45°, hvilket var synligt på lang afstand. I øvrigt var det let at se højdeforskellen på maskinerne, når de havde en personvogn tilkoblet som baggrund. De to typer havde i stort omfang fælles reservedele.

Maskinerne var uden tvivl standardtyper fra Henschel, og de følgende år leverede fabrikken en række (omkring 30 stk.) meget lignende lokomotiver til mange forskellige danske privatbaner, så typen må siges at have været vellykket.

KS var dog ikke den første bane, der anskaffede typen. Allerede 1909 fik Lemvigbanen (VLTJ) hele 3 stk. 1B^t-maskiner

Herunder: KS 1, fabriksfoto, 1911. (fra Bay's Danmarks damplokomotiver, 1977, side 232). Man bemærke gelænder langs fodpladen og overgang fortil. Over forreste drivhjul turbodynamoen. Foran denne den store fjederbalance og herunder gli-derkassens omløbsventil med stang-træk fra førerhuset.



På modstående side: KS litra C 1-4 (ordre 955). (Privatbanetilsynet).

fra Henschel, og 1910 en ganske lignende, men større 1C-maskine, der senere fulgtes af yderligere 2 af den store type.

Det skal bemærkes, at VLTJ-maskinernes ydre afveg temmelig meget fra KS's, bl.a. ved at have et stort, helt lukket førerhus uden kulkasse bagpå og ved at have en meget lavere skorsten - uden "slips".

Disse maskiner var fra fabriken leveret med overgangsbroer både for og bag, og de havde gelænder langs fodpladen i højre side, hvor der var en dør i førerhusets forvæg - og til gengæld ingen sidekasse her. Meningen var, at fyrbøderen på visse særlige betingelser skulle have lov til at fungere som togfører/togbetjent/bremser, specielt i små tog, men efter luftbrensens indførelse også i større tog, når bremsningen kunne foretages udelukkende fra lokomotivet. Fyrbøderen måtte så først børste det værste kulstøv af tøjet og tørre det mest sorte eller fedtede af hænderne, inden han skulle ud at billettere ... Lokoføreren kunne så til gengæld foretage supplerende fyring under stationsophold. En sådan "halvanden-mands" betjening af lokomotivet fandt ved VLTJ stadig sted lejlighedsvis helt op i 1930'erne - indtil persontogene blev motoriseret.

KS's bevillingshavere fandt sådanne personalebesparende foranstaltninger tillokkende, hvor-

for lokomotiverne til KS blev indrettet på lignende måde, men de fik lidt andre dimensioner end VLTJ's - se vedføjede data-skema. Heri er også til sammenligning anført data for de øvrige lokomotiver, der blev leveret til baner, der åbnede 1911, såvel som data for fremmede lokomotiver, som vides at have været anvendt på KS, når det knøb med den hjemlige trækraft.

Det vides ikke, hvor længe KS har benyttet sig af lokomotivpersonale til togtjeneste, men allerede 1913 vides gelænder og overgangsbroer fortil at være fjernet. Dette betyder måske bare, at man altid vendte maskinerne ved endestationerne, så der kun var brug for overgangen bagtil. Det kan dog også betyde, at man meget tidligt opgav dette "tertiærbane-system", og det siges, at "pæne mennesker" blandt passagererne ikke ønskede at blive betjent af kulstøvede og oliefedtede fyrbødere med en tot tvist i den anden hånd.

Iøvrigt betragtede privatbanetilsynet systemet med stadig mistro: Lokomotivføreren var under konstant mistanke for - trods forbud - at fyre under kørslen, så han ikke konstant kunne have opmærksomheden rettet mod banen forude.

Ifølge Brodersen kørte lokomotiverne altid retvendt på KS - også når der kun kørtes til Skamlingsbanken med udflugtstog. Så kørte maskinen alligevel til Hejlsminde og blev vendt der (og tog vand?). Brodersen har aldrig, hverken på billeder el-

ler i virkeligheden set lokomotiverne fremføre tog med bagenden forrest.

Både de små og de store KS-lokomotiver var ret moderne for deres tid. De var født med de vigtigste af tidens forbedringer: Heusinger-styring, storrørsoverheder og rundglidere. Cylinderne havde gennemgående stempelstænger, der skåner stemplerne, idet stempelstangen så alene styres i pakkåserne i begge cylinderender. Cylinderne var forsynet med omløbsrør, der forbandt dampkanalerne ved cylindrenes ender men normalt var lukket med en ventil i midten. Når maskinen løb under afspærring (uden damp), kunne ventilen åbnes ved et træk fra førerhuset, så der ikke opstod store trykforskelle på de to sider af stemplet, idet damp eller luft så kunne strømme fra den ene ende af cylinderen til den anden gennem omløbsrøret. Det gav maskinen et let løb under afspærring.

Derimod havde kedlerne mærkeligt nok stadig de ikke helt tidssvarende Ramsbottom-sikkerhedsventiler, mens fx. de nordvestfynske (OMB) samtidige lokomotiver - også fra Henschel - havde de moderne POP-ventiler, der pludselig åbner sig helt, når trykket overskrider den tilladte grænse for derefter atter at lukke sig "med et brag" ved et ringe fald i trykket, så der ikke lukkes ret meget damp ud til ingen nytte. De ældre ventiler havde en tendens til at stå og "småfise" ret længe før det

KS m.fl. DAMP drifts-nr.	bygge-		aksel- følge	styr- ring	cylinder Ø x slag mm	hjuldiam.		hovedflade				ke- del- tryk ato	sikker- heds- ventil	akselafstande				lgd over puff. (mm)	tjenestevagt t	forrind		tender tj-vægt t	max. hast. km/h	træk- kraft t	bren- ser	anmærke.			
	år	sted				nr	løbe- mm	driv- mm	fyr +rør m ²	over- hed m ²	ialt m ²			rist m ²	driv- hjul m	mask. lalt m	incl. tender m			adhe- sion t	vand m ³						kul t		
KS 2,4	1911	Hens	10693 10694	1B ^t	Heus	330x500 ~85,51	800	1100	45,1	12,3	57,4	1,0	12	Rams	1,70	3,70	-	8,19	18,5	27,9	3,75	0,9	-	45	3,86	B, S	overgang for og bag. 1)		
RKB 1-3	1912	"	"	"	"	"	"	"	45,0	12,0	57,0	1,1	"	"	"	"	-	"	19,6	27,5	3,4	1,3	-	60?	"	B, S	" bag. 2)		
HLA, HH	1913	"	"	"	"	330x550 ~96,11	"	"	45,2	12,0	57,2	1,0	"	"	"	"	-	7,78	20,0	28,2	3,0	1,0	-	45	4,25	B, H			
SVJ 1-3	1924	"	"	"	"	320x500 ~80,51	840	1190	36,6	12,6	49,2	0,9	"	Pop	1,85	3,90	-	7,65	21,0	30,7	4,0	0,8	-	70?	3,36	B, S	overgang for og bag		
VLTJ 7-9	1909	"	"	"	"	260x500 ~53,11	"	"	38,1	10,0	48,1	0,9	"	Rams	1,70	3,70	-	7,70	18,0	27,0	4,0	1,0	-	45	2,22	B, H	" " "		
KS 1,3	1911	"	10695 10696	1C ^t	"	380x530 ~125,1	840	1190	54,5	15,4	69,9	1,2	"	"	2,90	5,15	-	9,20	29,8	38,3	4,5	1,25	-	"	5,21	B, S	" " " "		
KS 5	1912	"	11363	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	8,965	29,5	40,6	5,0	"	-	"	"	"	"	bag?	
HLA, HH	1913	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"?	30	39	"	2,0	-	"	"	"	"		
VLTJ 6,5	1911 1910	"	"	"	"	"	"	"	55,0	14,3	69,3	"	"	"	"	"	-	8,88	27,2	35,6	3,75	0,9	-	"	"	D, H	overgang for og bag		
VLTJ 10	1929	"	"	"	"	"	"	"	54,5	15,4	69,9	"	"	Pop	"	"	-	"	"	"	"	"	-	"	"	"	"	"	kun bag
LB 1-3	1911	"	"	"	"	380x500 ~113,1	700	1100	53,4	12,6	66,0	"	"	Rams	2,80	4,89	-	6,35	28,0	35,0	4,0	2,0	-	"	5,12	B, S			
OMB 1-6	1910	"	"	1C ^t	"	340x550 ~100,1	850	1300	41,6	11,4	53,0	1,0	"	Pop	2,80	7,10	-	9,62	24,6	38,0	4,0	1,0	-	60	3,81	B, S			
RGB, RNOJ	1911	Bers	"	C ^t	"	350x500 ~96,21	-	1100	50,0	12,0	62,0	0,9	"	Rams	3,00	3,00	-	7,99	28,8	28,8	3,5	1,2	-	45	4,34	B, S			
HAI 1	1900	"	"	C ^t	Allan	300x540 ~70,7	-	1100	57	"	57	1,0	"	"	2,80	2,80	-	7,77	28,0	28,0	3,3	1,0	-	45	3,19	B, H	lejet til KS 1947		
DSB J 14	1892 1927	Hens KH	"	B 1T ²	"	381x508 ~116,1	966	1384	52,3	25,0	77,3	1,0	"	Pop	1,575	3,20	8,03	12,215	21,8	26,0	7,5	2,0	17,8	70	4,16	B, S	J-maskine lejet til KS i perioder		

1) KS 2 1927, MFVJ B, udlejet til KS 28.4.48-8.10.48. 2) RKB 1 udlejet til KS 1.8.47-6.2.48 (som MFVJ 9).

tilladelige tryk var nået og først åbne sig helt ved en trykstigning på omkring 1 atmosfære, så ret meget damp kunne lukkes ud til ingen nytte, inden det behagede ventilen at lukke igen.

Af hensyn til passagen langs maskinen til overgangen i forenden var der ingen sidevandskasse på fodpladens højre side. Det meste af forråds vandet opbevaredes i en stor rammevandskasse, der ragede et stykke op over fodpladen under kedlen, der var anbragt forholdsvis højt oppe. Endvidere var der en mindre vandtank i venstre sidekasse, mens kullene opbevaredes i en, på grund af bagdøren tvedelt, kulkasse bag på førerhuset.

På højre fodplade var anbragt en mindre jernkasse, der godt kunne passeres inden for rækværket, indeholdende noget dengang meget moderne: En dampdrevet turbodynamo, der leverede el til såvel lokomotivets lanterner som til togbelysningen. Elektronikken var dengang ikke særlig veludviklet, så det var lokomotivpersonalets opgave at holde spændingen tilstrækkelig konstant ved stadige justeringer af turbinens gang, og vigtigst var det at sørge for, at spændingen ikke blev så høj, at lamperne brændte over, så man måtte jævnligt holde øje med voltmeteret. Lokomotiverne havde desuden petroleumslanterner, formentlig fordi man ikke var alt for sikker på det elektriske systems driftssikkerhed. I øvrigt havde lysanlægget den ulempe, at lyset i vognene gik ud, når maskinen frakoblede, fx. når den skulle vendes, tage vand og løbe om ved endestationerne.

Begge lokomotivtyper havde et sæt løbehjul under forenden, og denne foraksel var sideforskydelig og styret på en sådan måde, at den stillede sig tilnærmelses-

Øverst: Her ses KS 1 bagfra på sit sidste job på hjemmebane: Skinneoptagning på KS, her ved Ødis i 1949. Ganske vist er gelænder og overgang i forenden for længst fjernet, men bagdøren og -broen er der stadig, og lysledningskoblingerne ligeså. På fodpladen ses langt fremme kassen med turbodynamoen. (foto ex coll. SAG).

Nederst: På diverse billeder af indvielsestoget på KS ses banens 2 lokomotivtyper i forspand, se billedet i SP 4/89, side 147. På begge maskiner ses gelænderet langs fodpladen. På dette billede af KS 2 i Bjært i 1913 er gelænderet allerede fjernet. Bemærk i øvrigt, at den lille maskine her benyttes på Hejlsmindegrenen. På begge billeder ses den lille maskines helt lige fodplade. (foto ex coll. P.T.).

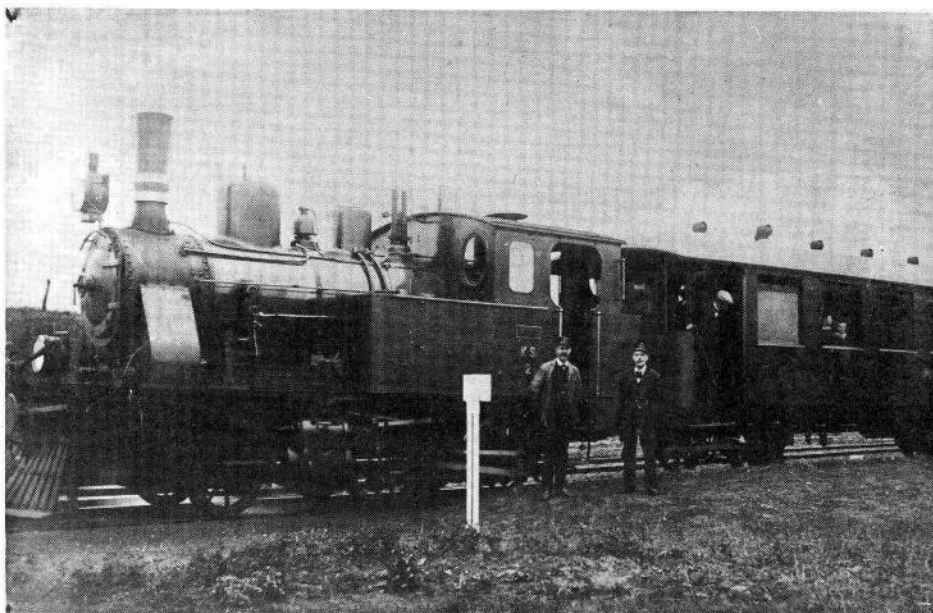
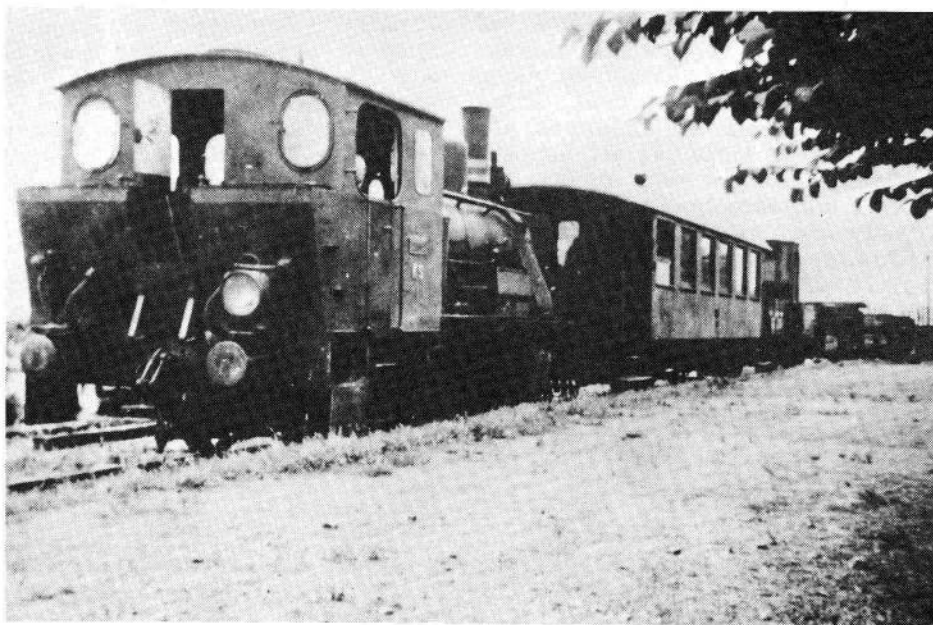
vis radiært i kurverne, hvilket lettede kurveløbet og nedsatte hjulsliddet. Et fjedersystem, der søgte at holde hjulsættet i midterstillingen bevirkede, at forløberen var med til at dreje hele maskinen ved indløbet i kurven og således skåne de forreste drivhjul for ekstra stød og flangeslid.

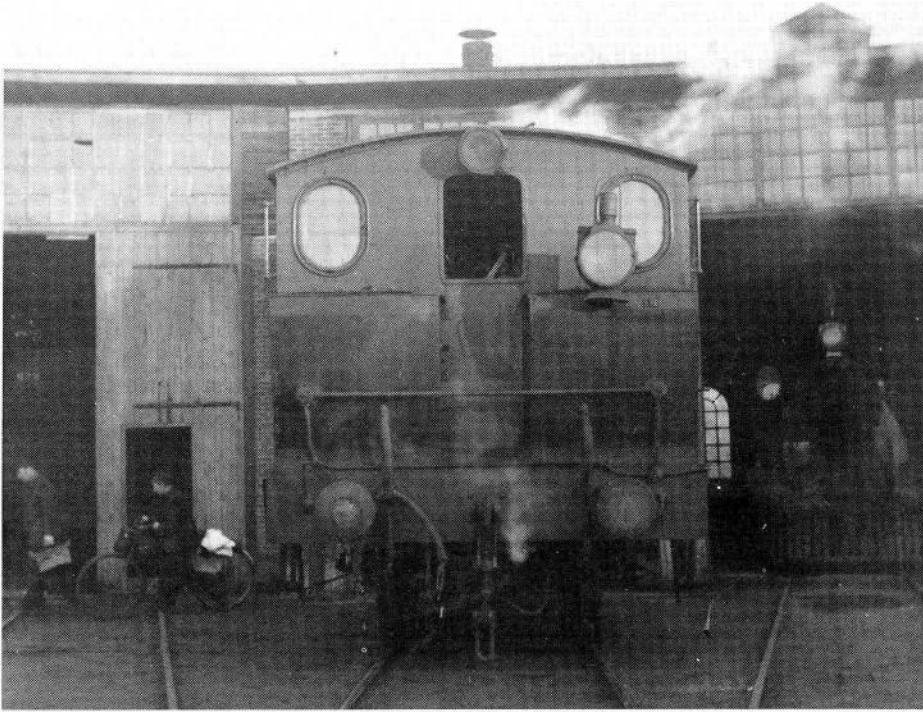
Alle lokomotivets fjedre var forbundet med balancer, der udjævnede akseltrykvariationer ved ujævnt spor eller fx. et enkelt knækket fjederblad - for ikke at tale om den ændrede vægtfordeling, efterhånden som det svandt i vand- og kulbeholdningen.

Da maskinerne kun havde løbehjul i forenden, løb de roligst forlæns, og det ser ud til, at man normalt vendte dem ved endestationerne.

Ved KS var alle maskinernes maksimalhastighed fastsat til 45 km/h, men det var af hensyn til banens beskaffenhed: Uindhegnet

og med talrige ubevogtede overkørsler samt det forhold, at man ikke brugte fremskudte signaler: Alle stationernes signaler stod på perronen eller tæt op ad varehusene og var ikke altid synlige i tilstrækkelig afstand til, at man ville tillade væsentlig større hastighed. Sådan var forholdene i øvrigt ved de allerfleste danske privatbaner på den tid. Helsingør Jernbaneklub tillader i dag den tidligere KS damp 1 (nu ØSJS 7) at køre op til 75 km/h på godt spor, hvilket den altså kan - og uden at løbe for uroligt i sporet. Ved Kjellerupbanen (SKRJ) tillod man den lille type, der næsten var magen til KS 2 og 4, at løbe 60 km/h, efter at banens overkørsler var sikret med blinklys m.v., og det var her maksimalhastigheden for alle tog, inklusive skinnebusserne. Måske kunne de små maskiner løbe endnu hurtigere, men på grund af de mindre hjul ikke så hurtigt, som





Her ses bagenden af RKB 1 som MFVJ 9 på Kolding Syd i december 1947. Maskinen var meget nær lig KS 2 og 4 og havde altså også bagdør og tvedelt kulkasse. Bagdøren ses at være gået af brug: Et lysledningsrør er fast monteret tværs over døren! Men lysledningerne sidder parat, og varmeslangen er klar til montering. (foto: Eilertsen)

de store, ligesom de nok også har løbet mindre stabilt på grund af den relativt lille akselafstand og dermed større overhængende masser foran forhjul og bagved baghjul.

Både lokomotiver, personvogne og post/bagagevogne var som noget helt nyt for jyske, normalsporede privatbaner, udstyret med automatiske vacuumbremser. Ejendommeligt nok var denne type bremser først indført ved alle smalspor-banerne, først ved Skagensbanen i 1890, men ved DSB først fra 1895.

I Jylland havde alle normalsporede privatbaner klaret sig indtil 1911 med skruebremser, og de allerfleste jyske personvogne havde ingen bremser af nogen art. Kunne lokomotivet trække toget, kunne det vel også standse det igen! Men man havde dog normalt bagest en bagagevogn med betjent skruebremse, "fjernstyret" fra lokomotivet ved fløjtesignaler.

De fleste privatbaner, der åbnede 1910 eller derefter, havde dog straks fra begyndelsen vacuumbremser på persontogsmateriellet, men det gjaldt dog ikke RNOJ (Ringkjøbing - Nr. Omme Jernbane) eller forlængelserne Aars-Hvalpsund (ASNJ til AHB), NTJ (Nørre Nebel - Tarm) eller Vandel - Grindsted (VVGJ), og mange gamle baner fik først kontinuerlige bremser (trykluftbremser) ved motoriseringen.

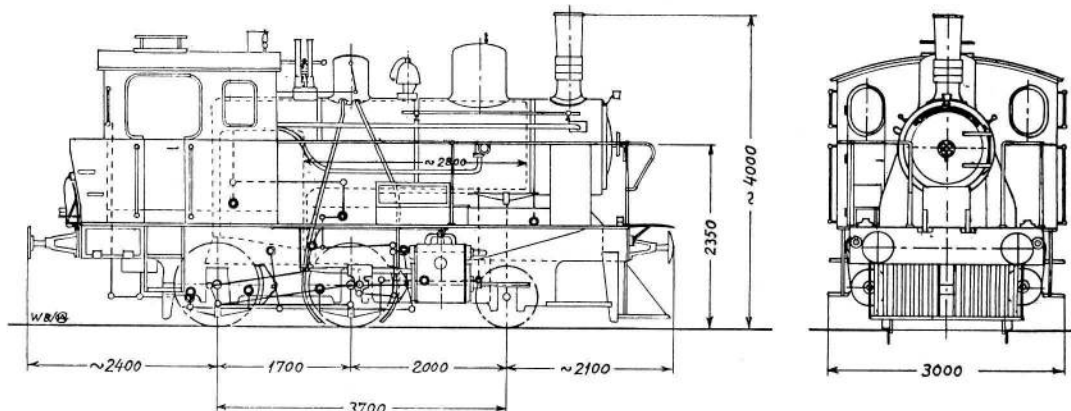
Foruden vacuumbremningen leverede KS-maskinerne også damp til vognenes opvarmning om vinteren, og man klarede sig helt uden specielle kedelvogne: Om vinteren var togene ikke større, end at man kunne klare sig med den damp, maskinerne kunne levere, og de store sommertog behøvede ingen opvarmning!

Det ser ud til, at maskinerne kunne medføre kul og vand nok til en dobbelttur til Vamdrup (den længste strækning), men på en tur med et stort tog, megen

rangering eller tungt snelæg kunne det nok blive nødvendigt at tage både kul og vand i Vamdrup eller Hejlsminde inden hjemturen. Når man i Vamdrup kunne nøjes med at have en håndpumpe til lokomotivernes vandforsyning, mens man i Hejlsminde havde et dampdrevet pulsometer til vandpumpningen, passer det smukt med, at det var på Hejlsmindegrenen, der var den største og tungeste trafik, fremført af de største maskiner.

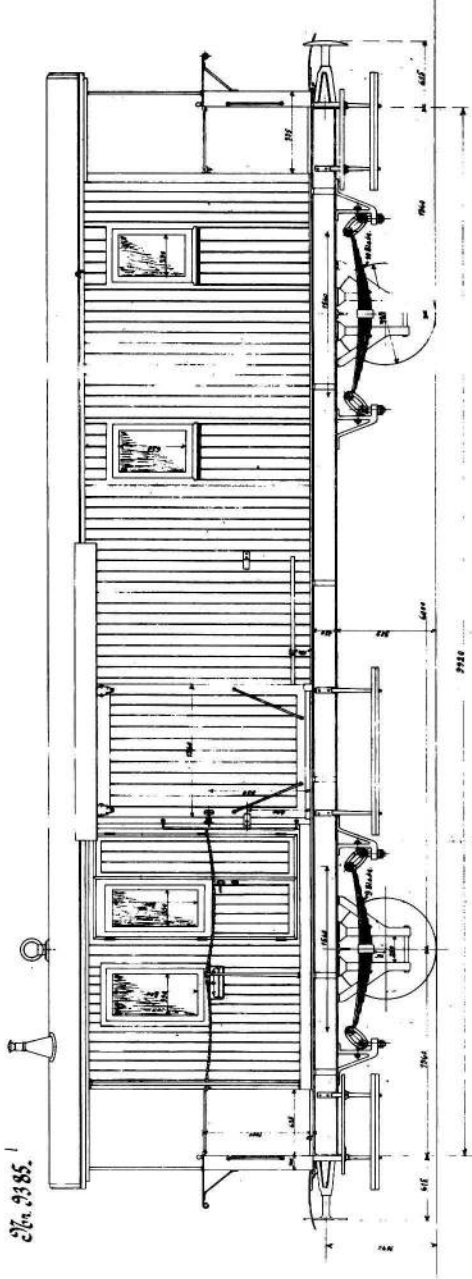
I øvrigt var særlig opturen fra Kolding Syd mod Vamdrup streng: 2,5 km, hvor stigningen var 14 promille på de 1,4 km, og 12,8 promille på resten, og det meste af vejen samtidig liggende i en skarp kurve med ned til 325 m kurveradius. Og så var der knap en halv km's tilløb, inden stigningen begyndte, og hvor fyret skulle speedes op til sin maksimale ydeevne. Godt, at der ingen holdsteder var, før man var kommet over bakketoppen!

Dette leder os over til et andet spørgsmål: Hvor store tog kunne eller måtte de to typer KS-lokomotiver fremføre? Det har vi desværre ikke fundet noget om, bortset fra en oplysning fra Brodersens KS-arkiv: Et brev af 25/1 1943 fra KS til DSB oplyser, at der maksimalt må være 300 t på krogen (af de store maskiner) ved afgang fra Kolding DSB. Var vægten større, skulle overskuddet hentes særskilt. Dette gjaldt altså specielt det meget krumme forbindelsesspor med radius kun 100 m hele ve-

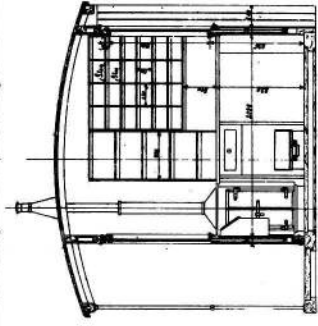
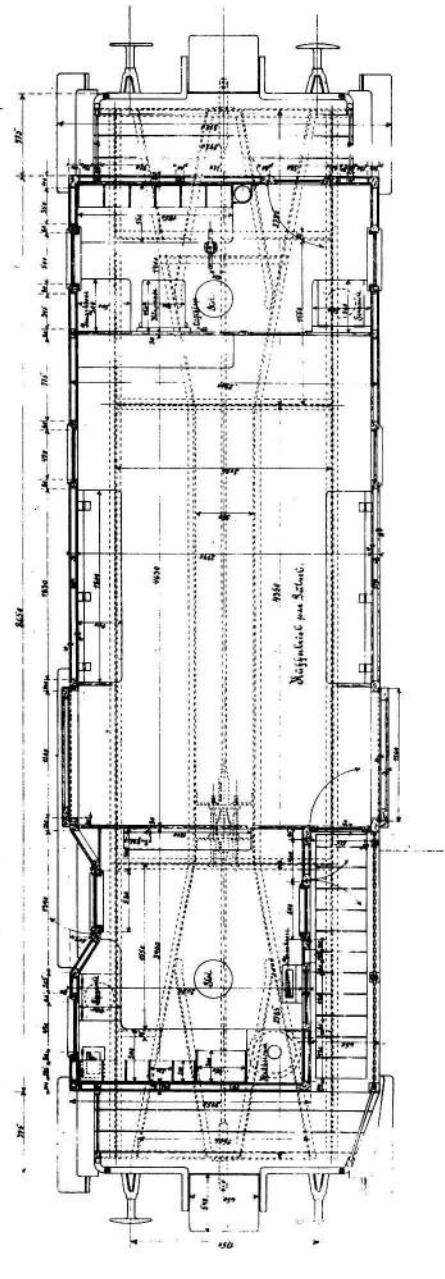
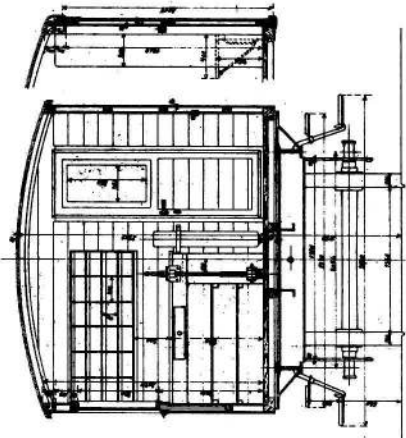
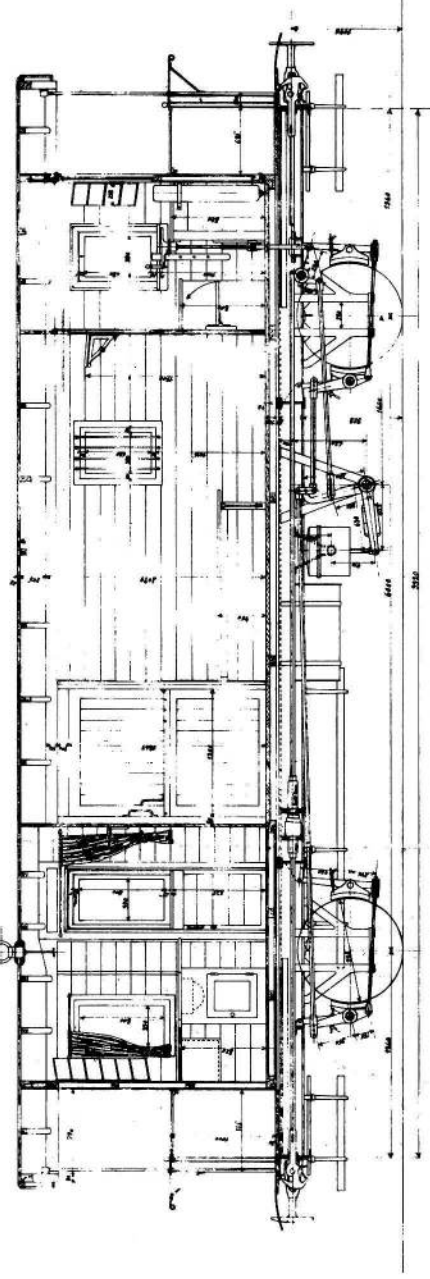
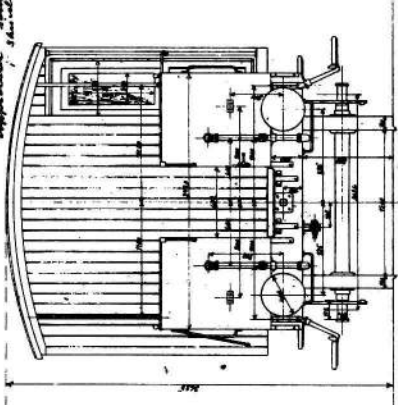


Tg 110^m Revideret udgave af den reviderede tegning 110ⁿ i Bay 77 s. 206. Tegningen herover viser KS's udgave af 1Bt-maskinen: Uden sidekasse i højre side, men med overgangsbro i begge ender, forder i førerhuset samt gelænder langs fodpladen. Endvidere lyskoblinger både for og bag, fortil anbragt på pufferplanken uden for pufferne. Tegningen er en rekonstruktion ud fra fotos samt analogi med den 3-koblede udgave.

27. 9385.



Scandia i Randers.
Appendix, skitserne
1911



Boet og Bagaqenqen
til
Helsing-Sydbanen

543

Archi. 1911
Bagaqenqen

På modstående side: KS litra E 1-2 (ordre 956). (Privatbanetilsynet).

jen mellem DSB og KS's Sydbanegård, mens minimum på fri bane på KS ellers var R = 300 m.

Vi har derimod en del oplysninger om, hvad lignende maskiner måtte belastes med på andre baner.

Kjellerupbanen SKRJ havde 2 meget lignende typer, og herfra oplyses, at de små måtte belastes med mellem 100 og 300 t, mens de store klarede 150-450 t. De høje tal gælder formentlig på tilnærmelsesvis vandret bane, de små tal på SKRJ's stærkeste stigninger, der var på 10 promille, mens KS's var på 14. Man satte også normalt belastningen lavere for person- end for godstog, formentlig for at sikre en rimelig hastighed for persontogene, der også gerne skulle overholde køreplanen, mens godstogene bedre kunne tillade sig at snegle sig op ad bakkerne. Fra VLTJ oplyses, at de store maskiner kunne fremføre 390 t med 40 km/h, hvilket svarer til, at de små skulle kunne klare omkring 260 t med samme fart, altsammen formentlig på lige, vandret bane - eller i hvert fald på uproblematisk strækninger.

Fra TKVJ's tjenestekøreplan 1958 vides, at deres store 1CT2 maskiner ("mogulerne") maksimalt måtte fremføre 200 t op ad bakken fra Kolding gennem Marielundskoven, hvilket skønnes at svare til, at KS's 3-koblede maskiner her måtte fremføre måske 180 t, svarende til 9 á 10 læssede godsvogne af datidens almindelige størrelse - eller et lignende antal KS-personovogne med alle siddepladser besat. TKVJ's stigning var vist her kun 12 promille, men banen slyngede sig i kurver også her, dog langt fra så skarpe som KS's op mod Agrupvej. Vi kan derfor slutte, at KS 1 og 3 næppe har kunnet slæbe de 180 t op ad Vamdrupbanens indledende bakke, så det har været ret begrænsede godstogstørrelser KS har kunnet fremføre her.

Ret meget bedre var det ikke fra Hejlsminde mod Kolding, hvor der også var 14 promille stigning, her på 2,2 km mellem Kjær Mølle T og Sjølund station, og også gennem ret skarpe kurver. Da det var nær banens "blinde ende", har der dog nok ikke kørt så store godstog her, og fra Kolding-enden var der knap så stejle bakker på østgrenen.

Da trafikken stedse var mindst på Vamdruplinien, benyttedes de små maskiner alligevel mest der.

"Grimme" stigninger på KS

Hejlsmindegrenen:	anlægsstation	promille
Kjær Mølle - Vejstruprød	47 - 61 ~ 1,4 km	+ 14,0
Vejstruprød - Sjølund	62 - 69 ~ 0,7 km	+ 14,0
Dalager - Stenderupvej	120 - 127 ~ 0,7 km	- 13,1
Bjært Str. - Varmark Skov	152 - 163 ~ 1,1 km	- 13,0
Bjært - Skartved	211 - 213 ~ 0,2 km	+ 13,0
Strårup - Tved	231 - 232 ~ 0,1 km	- 13,9
Strårup - Tved	235 - 241 ~ 0,6 km	- 14,0

Ialt for Hejlsmindegrenen:

14,0 promille:	2,7 km	+ = stigning
13,9 promille:	0,1 km	- = fald
13,1 promille:	0,7 km	mod Kolding
13,0 promille:	1,3 km	

Vamdrupgrenen:

Kolding S - Kløvervej	282 - 289 ~ 0,7 km	+ 14,0
Kløvervej - Agrupvej	289 - 300 ~ 1,1 km	+ 12,8
omkring Agrupvej	300 - 307 ~ 0,7 km	+ 14,0
Nord for Vonsild	321 - 327 ~ 0,7 km	+ 14,0
Syd for Vonsild	335 - 341 ~ 0,6 km	- 14,0
Tapsore - Brenore	439 - 444 ~ 0,5 km	- 13,6

Ialt for Vamdrupgrenen:

14,0 promille:	2,7 km	+ = stigning
13,6 promille:	0,5 km	- = fald
12,8 promille:	1,1 km	mod Vamdrup

Ialt for begge grene:

14,0 promille:	5,4 km
13,9 promille:	0,1 km
13,6 promille:	0,5 km
13,1 promille:	0,7 km
13,0 promille:	1,3 km
12,8 promille:	1,1 km - eller ialt 9,1 km.

Personvognene

I de 50 år fra 1847 til 1897 startede de allerfleste nye baner med personovogne af kupetypen med sidedøre til hver kupe. 1869-1874 gik de Lolland-Falsterske privatbaner dog deres egne veje: De anskaffede landets første gennemgangsvogne "efter det amerikanske System", der dog på vore sydlige øer blev til nogle små og primitive midt-gangsvogne med snævre pladsforhold. De var billige, men passagererne var utilfredse og foretrak de gammeldags kupevogne, hvor man kunne sidde i fred uden intern trafik, bl.a. af folk fra andre vognklasser, som før var holdt strengt adskilt. Også de to dampsporvogns-linier Gribskovbanen og Randers-Hadsund banen anskaffede gennemgangsvogne (1880 hhv. 1883), men ellers var det først med privatbaneboomet i 1897 (i henhold til den store jernbanelov af 8. maj 1894), hvor der pludselig på et enkelt år åbnede ikke mindre end 7 nye privatbaner, at gennemgangsvognene fik deres gennembrud: Kun 2 af de 7 baner fastholdt endnu kupevognene.

Den nye mode var nu tagryt-tervogne, pladeklædte og med tvillingvinduer og i reglen åbne

endeperroner. De lanceredes af de to fynske baner RNB og SNB, utvivlsomt inspireret af DSB-forbilleder. De mere beskedne baner HFJ (Frederiksværkbanen), KHB (Kagerup-Helsingebanen) og MKB (Kalvehavebanen) nøjedes dog med billigere fladtagede udgaver. Tagryt-tervognene havde - foruden lidt ekstra ovenlys - en god, trækfri ventilation fra tagrytterens ventiler, og deres vinduer var normalt alle til at åbne. Desuden havde næsten alle personovogne fra 1897 og fremover fået forbedret løbeværket med lænkeaksler ("svævende aksler"), så de løb lettere og mindre støjende gennem kurver. Enkelte baner anskaffede sågar bogievogne, der havde et endnu mere behageligt løb.

Tagrytterne var imidlertid dyre - ikke mindst i vedligeholdelse - og flere baner gik hurtigt over til blot at få vognene bygget med forholdsvis højt, cirkelhvælvet tag med "nedgroede" ender. Ventilationen klarede så igen på gammeldags måner med riste over vinduerne eller senere med torpedoventiler i taget. De første af typen leveredes til Aalborg-Hadsund banen i 1904: 5 fag lange vogne med tvillingvinduer til at åbne i endefagene og ellers store, faste

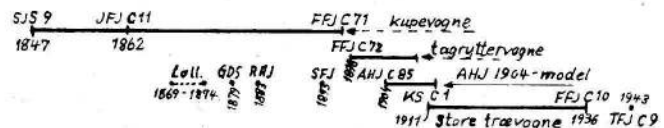
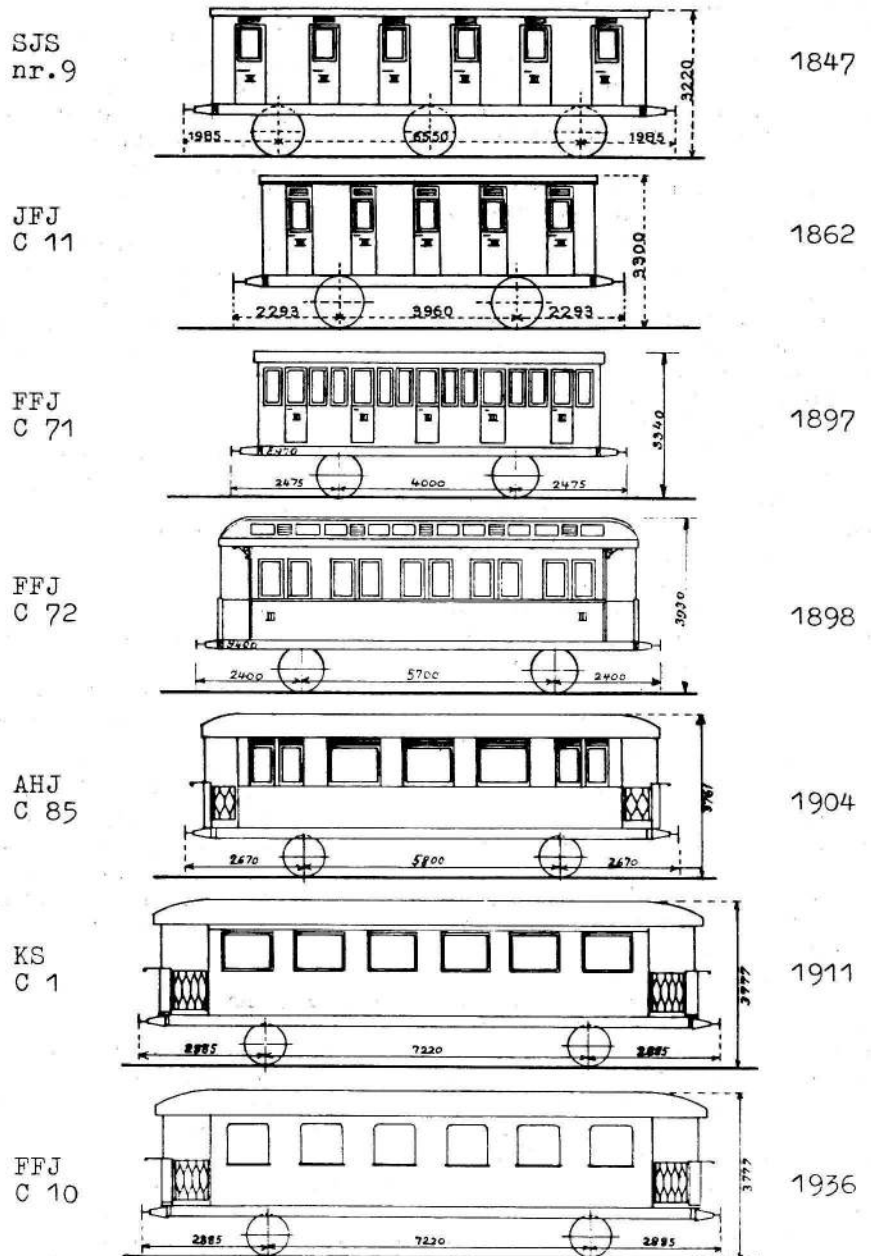
vinduer. Senere leveredes mange lignende vogne til diverse andre baner, og de forekom med mange forskellige vinduesarrangementer: Lutter store vinduer, lutter tvillingvinduer eller diverse blandinger af store og små vinduer, fx. typen fra Slangerupbanen m.fl.: 1 stort, 3 små, 1 stort o.s.v. Efter 1908 leveredes ikke flere tagrytterravnene til nye privatbaner, kun enkelte efterbestillinger til baner, der i forvejen havde typen og var tilfreds med den (VLTJ og HFJ). I de 14 år fra 1897 til 1910 leveredes den mest brogede forvirring af forskellige vogntyper og varianter, vi hidtil har set inden for nybyggede vogne på de danske privatbaner.

I 1911, hvor KS åbnedes for drift sammen med hele 5 andre privatbaner, lanceredes en ny og større, 2-akslet privatbanepersonvogn, som vi kan kalde "Den store trævogn". Typen var typisk 13 m lang og rummede som III kl. vogn 6 fag eller kupeer, og det var den hidtil længste, 2-akslede personvogn i Danmark. Udvendig var den beklædt med lodrette, ferniserede teaklister - deraf betegnelsen "trævogn". Disse vogne havde som regel eet stort vindue i hvert fag eller kupee. Fra 1912 leveredes i de næste mere end 30 år næsten udelukkende sådanne vogne til privatbanerne - ialt næsten 200 stk. af mange forskellige varianter, men alle med et ret ens fremtoningspræg. 20 baner havde dem fra åbningen, medens 17 senere anskaffede nogle som supplement til en ældre vognpark. 6 baner købte brugte eksemplarer fra nedlagte baner og kun 15 baner fik aldrig store trævogne, deriblandt alle de smalsporede baner.

Det blev KS, der først kunne præsentere den nye vogntype - i Scandias udformning - ved åbningen 29/11 1911. Men knap en uge efter, 5/12 1911, åbnede Nordvestfynske Jernbane (OMB) med en stor vognpark af lignende vogne: Svenskbyggede varianter fra Arlöf i Malmö.

KS's vogne var tydeligt en videreudvikling af AHJ-typen fra 1904, der kun var på 5 fag. De nye vogne rummede altså et fag mere og havde dertil større endeperroner, men ellers var det mest påfaldende nok, at de udvendige beklædningsplader af stål var erstattet med de gyldent-brune, lakerede teaklister, der tilmed var prydet med banens initialer samt litra og nummer i påskruede, blankpolerede bronzebogstaver og -tal, begge dele i "naturens egen farve", som det hedder på "Irma'sk".

Typiske personvogne 1847 - 1936



Jo, det var smukke vogne og uden overflødige udvendige krummelurer, enkle og funktionalistiske - mange år før dette udartede til stilarten "Funkis"!

KS-typen havde stadig smalle trærammer omkring vinduesglasset, men ventilationstrimmerne over vinduerne var forladt til fordel for et større antal torpedoventiler i taget, og nu var alle vinduer til at åbne, og de var afbalanceret med fjedre, så man ikke længere skulle løfte hele vinduet selv med den tidligere obligatoriske læderrem med de mange huller til regulering af åbningsgraden.

De nye vogne havde ellipsehvalvet tag, mens de gamle vogne af AHJ-typen havde knap så højt et tag, hvælvet efter en cirkelbue. Ellipsebuen gav lidt mere luft ude ved siderne, men da de nye vogne havde dobbelt bræddelag med luftrum imellem i loftet for bedre varmeisolation, var det indre luftrum pr. meter vognlængde meget nær det samme i begge vogntyper.

B-vognene

havde sidegang overalt med 2 II kl. kupeer á 1.880 mm og 3 III kl. kupeer á 1.585 mm samt

i II kl.-enden et langt, smalt toilet med indgang fra endeperronen. Det var et tørkloset uden skygge af vand eller håndvask. Der var dog et spejl på væggen og en separat torpedoventil i loftet.

I II kl.-kupeerne var der polstrede sæder, beregnet til 4 passagerer i hver sofa, med øreklapper ved yderpladserne og i midten en løs pølle. Ved vinduet et diminutivt klapbord og midt på hver væg et lille spejl, der delte de der siddende bagagenet i 2 ret korte stykker. Der var ikke bagagenet over vinduet. Nettens knægte var en gammel model, støbt med allehånde krummelurer, og de bar net i to etager: En mindre underhylde til småting og et bredere net foroven til noget større ting. Men bagagepladsen var alt i alt ret kneben, da der heller ikke var megen plads under de lave, polstrede sofaer, der havde dybe fjederindlæg, og damp-

varmeapparaterne optog også en del af pladsen under sæderne.

På II kl. var væggene tapetserede, mens de på III kl. blot bestod af malede, pløjede brædder - i skillerum og gavle dog sammensat af rammer med fyldinger.

På III kl. var der nøgne, men behageligt svejfede træbænke, og kupeerne var også her beregnet til kun 8 siddepladser. Bagagennettene over bænke var her kun i een etage, og knægtene var uden svulstige dikkedarer. Der var heller ikke her bagagenet over vinduerne, og der var ingen klapborde.

Der var træg Gardiner i begge vognklasser, og der var også i alle kupeer 1 torpedoventil med betjeningshåndtag, 2 elektriske lamper samt et reguleringshåndtag for dampvarmen. Alle kupeer havde skydedøre med glas ud mod sidegangen, men der var ikke ruder i væggen ved siden af døren, som der havde været

i flere af de ældre sidegangsvogne med tagrytter.

En af B-vognene ses på billedet i SP 1/90, side 13, i forgrunden til højre. Den kan kendes på det smalle vindue i den fjerne ende - over for toilettet.

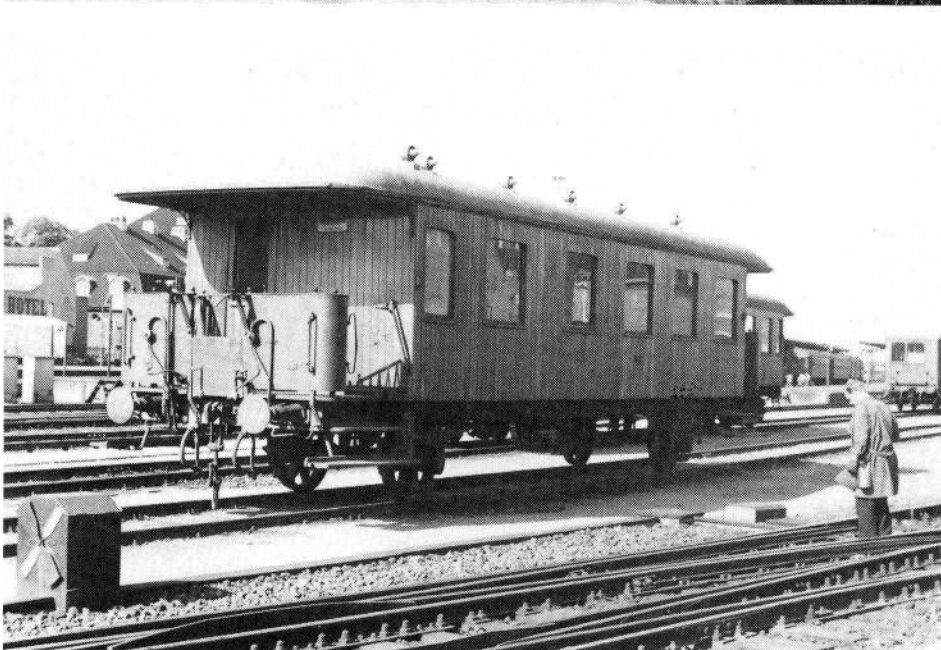
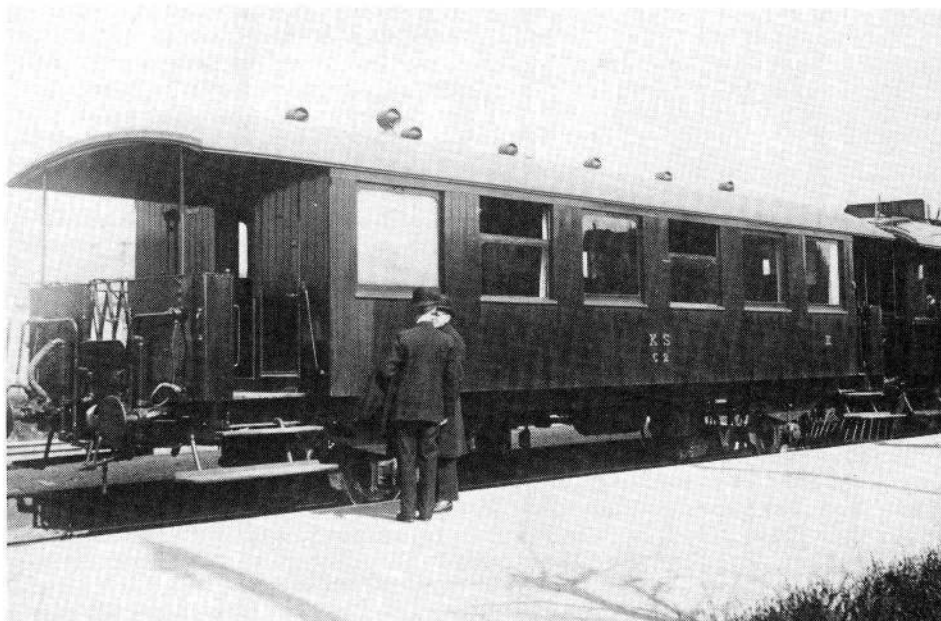
C-vognene.

Disse vogne var af ganske samme størrelse som B-vognene, men de rummede 6 fag siddepladser i normalt skæv midtgang-arrangement i to lige store vognafdelinger med 2 + 3 pladser i bredden og samme slags træbænke som på III kl. i B-vognene. I mangel af kupeskillerummene havde bænke her "nakkestøtter" i form af trærammer med fyldinger oven på de egentlige, svejfede ryglæn. Siddemodulet var 1.556 mm eller lidt mindre end i III kl. kupeerne i B-vognene, men i C-vognene kunne man til gengæld bedre brede sig lidt ud i midtgangen, hvis man ville strække benene.

Der var 1 toilet, anbragt i et endefags 2-mandsside og med indgang fra endeperronen. Bagagennettene var kun i een etage og anbragt på simple jernknægte over vinduerne og på gavlvæggene.

I hvert fag var der en torpedoventil og 2 lamper, men tegningerne viser ingen reguleringsmulighed for dampvarmen. Hvis der anvendtes samme størrelse lamper som i B-vognene, ville det give en noget svagere belysning, da 2 lamper i B-vognen kun skulle oplyse en ca. 2 m bred kupe, men i C-vognen et næsten 3 m bredt bænkefag.

Desværre har vi ikke direkte oplysninger om, hvor mange watt, der var til rådighed til belysningen, men måske kan oplysninger fra VLTJ fra 1910 give et fingerpeg, da man også her havde belysningsstrømmen fra en dampturbinegenerator på lokomotivet. I et brev omtales VLTJ's elektriske belysning, som man er "godt fornøjede med": Dynamoen gav 65 V og 20-25 A, d.v.s. 1,3-1,6 kW. Lysstyrken angives til 16 "Lys" på III kl. og 25 på II kl., og der var en lampe på



To udgaver af den nye vogntype fra 1911:

KS C 2 fra Scandia (foto ex coll. P.T.)

OMB B 2 fra Arlöf (foto: hol)

Scandias har buede tagender med rundjernstøtter, mens den svenske udgave har selv bærende perrontag med vandrette ender. Vinduerne er også ret forskellige, men senere nærmede Scandia sig til den svenske vinduesform med spejlglasruder uden ramme.

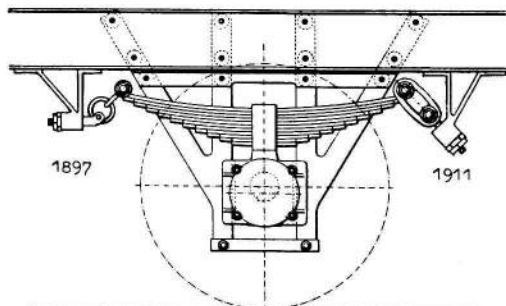
På modstående side: KS litra G 1, 1911 (ordre 957). (Privatbanetilynet).

hver platform. Lysstyrkerne målttes dengang i "normallys", der omtrent svarede til dekalumen, og gætter vi på, at 16 Lys svarede til 20 W og 25 Lys til 30 W, ville en B-vogn kræve ca. 340 W og en C-vogn ca. 280 W. Så ville lokomotivets dynamo - hvis den var magen til VLTJ's - kunne oplyse ca. 4 1/2 B-vogn eller 5 1/2 C-vogn, eller måske højst 1 B + 4 C + 1 E + egne lanterner. I det daglige har det uden tvivl været rigeligt, og i de enkelte meget store udflugts-tog til Skamlingsbanken har der næppe været brug for at tænde lys, da de fleste nok var taget hjem, inden det blev mørkt - i den lyse sommertid. Der kan dog også have været installeret en større turbogenerator på de store KS-maskiner, end der var brug for på Lemvigbanen - herom haves ingen oplysninger.

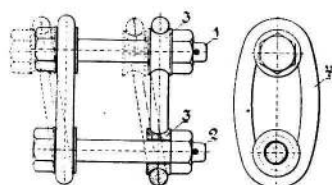
Alle personvognene havde naturligvis vacuumbremse med nød-bremseventiler på de åbne endeperroner. Desuden havde de skruebremse med håndsving på den ene platform.

Løbeværket havde lænkeaksler med et nyt, forbedret fjederophæng, der var mere stabilt og uden tendens til at "kæntre"

Fjederstropperne i det nye ophæng (årgang 1911) består af ovale ringe (4) af rundjern. På den faste fjederbolt (2) og den bevægelige (1) er anbragt tykke skiver (3) med trisseformet rand, svarende til de ovale ringes form. Det giver bolten (1) en vis bevægelighed - ikke blot i vognens længderetning, men også i dens tværrretning. Tilsvarende spillerum fandtes mellem akselkassens styr og akselgaflerne, størrelsesorden én centimeter.



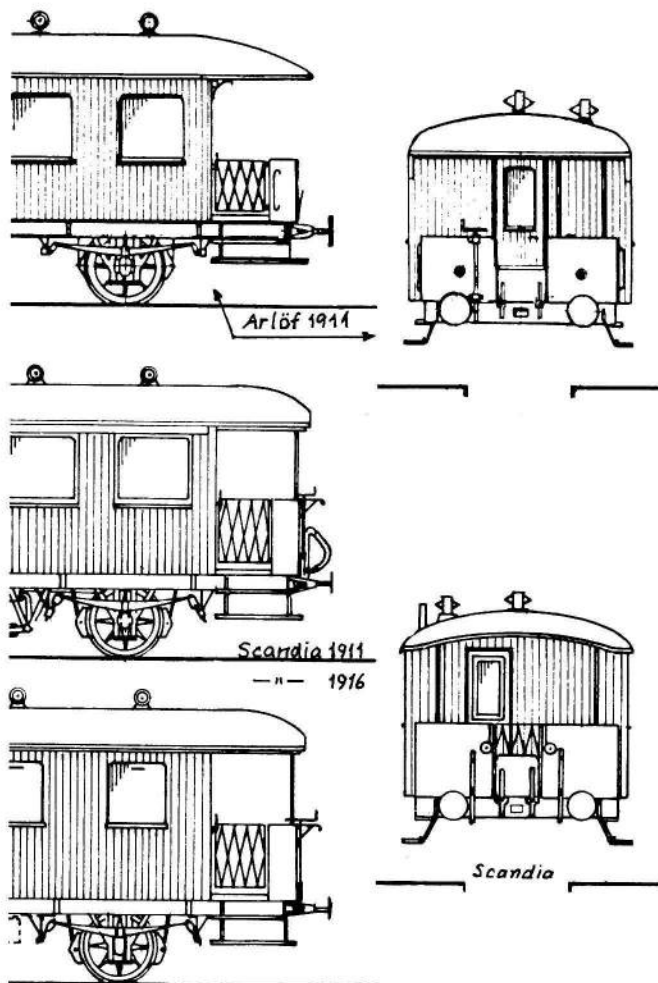
Fjederophæng for lænkeaksler



fjedrene, samtidig med, at det gav større sidebevægelighed til akslerne og bekvemmere højdejustering af fjedrene.

Post- og bagagevognene, litra E.

KS fik aldrig nogen D-vogne, idet man straks betegnede banens kombinerede post- og bagagevogne E 1-2, hvilket heller ikke var urimeligt, da bagagedelen optog langt den største del af vognene.



Vognender og -gavle af forskellige udgaver af "Store trævogne" fra 1911: OMB hhv. KS og en snes år frem i tiden.

TKVJ-modellen fra 1916 hørte til "LJ-klanen", der fremkom 1913 og hørte til det mest almindelige design.

Vognene var lavere og smalle-re end personvognene, og taget var lavt cirkelhvælvet uden nedbøjning i enderne. De havde dobbelte ydervægge med lodret listebeklædning udvendig - dog ikke af teak, men malet fyrretræ. De få vinduer var smalle og kun i tjenestekupeen til at åbne - på gammeldags maner uden afbalancering og med en læderrem til lukning. Skydedørene til bagagerummet var uden vinduer, og de løb udvendig på vognen, ikke - som i nyere vogne - indvendig i en "lomme". Vognene virkede gammeldags, sammenlignet med personvognene og tilhørte tydeligt en lavere rangklasse.

Vognene havde åbne perroner og svalegang forbi postafdelingen. Perronerne var meget kortere end personvognenes, og de havde ingen låger, hverken i sider eller ender, som det var tilfældet på personvognene. I siderne var der simple "stormkroge", i enderne kun den opklappede overgangsbro som en

slags beskyttelse mod afgrunden, hvis vognen løb bagest i toget. Det var ikke meningen, at passagerer skulle have adgang her, og ej heller på svalegangen, der som sædvanlig kun havde en smule gelænder i form af en kæde på et par sceptre, så den let kunne hægtes af ud for postrummet, når post skulle bringes ud eller ind.

Undervognen var dog fuldt moderne på E-vognene, idet de havde fået samme forbedrede fjederophæng som personvognene med tilsvarende ekvibreret bremsetøj, og de havde både vacuum- og skruebremse. Skruebremsen betjentes fra tjenestekupeen, og der var luftklap til vacuumbremsen i såvel postrummet som tjenestekupeen.

Opvarmning af tjenestekupeen skete med damp fra lokomotivet, mens postrummet havde egenvarme med kakkellovn. Bagagerummet kunne ikke opvarmes. Belysningen var elektrisk med strøm fra lokomotivet, men antallet af lamper og deres placering kendes ikke. Formentlig har der i postrummet været en supplerende belysning, uafhængig af strømforsyningen fra maskinen.

Vognene havde det knap 5 m² store postrum i den ene ende, som vi regner for vognens forende - og tjenestekupeen på 3,8 m² i bagenden. Derimellem lå det 12,7 m² store bagagerum.

Postrummet var nok lille - de fleste lignende vogne havde ca. 6 m² postrum - men det rummede alligevel stort set alt det sædvanlige postrum-inventar: Sorteringsreoler og skrivebord med skuffe og "stol" i form af en rund, polstret taburet. I begge sider brevkasse med skueglas, i venstre gavlhjørne en kakkellovn med kulkasse under skrivebordet og i højre side det forlængede skrivebord med en klap i pladen, under hvilken der skjulte sig en lille vaskekumme og derunder et skab med vandkande m.v. - hele arrangementet kaldet en servante.

I begge sider af postrummet var der et beskedent, fast vindue med tilhørende trækgardin, og der var også gardin for ruderne i yderdørene. Der var en enkelt, ind i vognsiden forsænket dør i højre side, mens der ud mod svalegangen var halvanden fløjddør med vindue i den brede part. På væggen ind mod

bagagerummet var der, foruden en smal hylde 1,5 m oppe, den nævnte luftklap, hvormed man kunne aktivere vacuumbremsen.

Det 12,7 m² store bagagerum havde de 1,2 m brede skydedøre helt fremme mod væggen til postrummet - og døren til svalegangen. Bag skydedørene var anbragt et par smalle "vinger" - små tværvægstumper, der kunne beskytte skydedørsåbningerne mod at blive blokeret af gods, der måtte forskyde sig langs siderne under kørslen samt yde en smule læ til pakker m.v., der måtte ligge på gulvet eller på de 1,8 m lange og 40 cm brede klapbænke, der stødte op til de omtalte vinger. Klapbænkene kunne klappes op ad væggene, hvis der var brug for mest mulig gulvplads. Gulvet var belagt med "Kuffertriste" af træ, så der ikke kunne komme til at stå vandpytter eller ligge snesjap på gulvet, til skade for det mere sarte rejsegods. Der var ellers intet inventar i rummet, bortset fra en højtsiddende hylde på bagvæggen ud mod tjenestekupeen, hvortil der var en dør uden glas. Rummet har været ret mørkt, når skydedørene var lukket, da der kun var et par små vinduer med tremmer for ret nær ved bagvæggen - foruden en lille rude i døren ud til svalegangen. Man lukkede bare en af skydedørene op, hvis man havde brug for lidt dagslys inde i vognen - folk var ikke så pivede med en smule træk og kulde dengang!

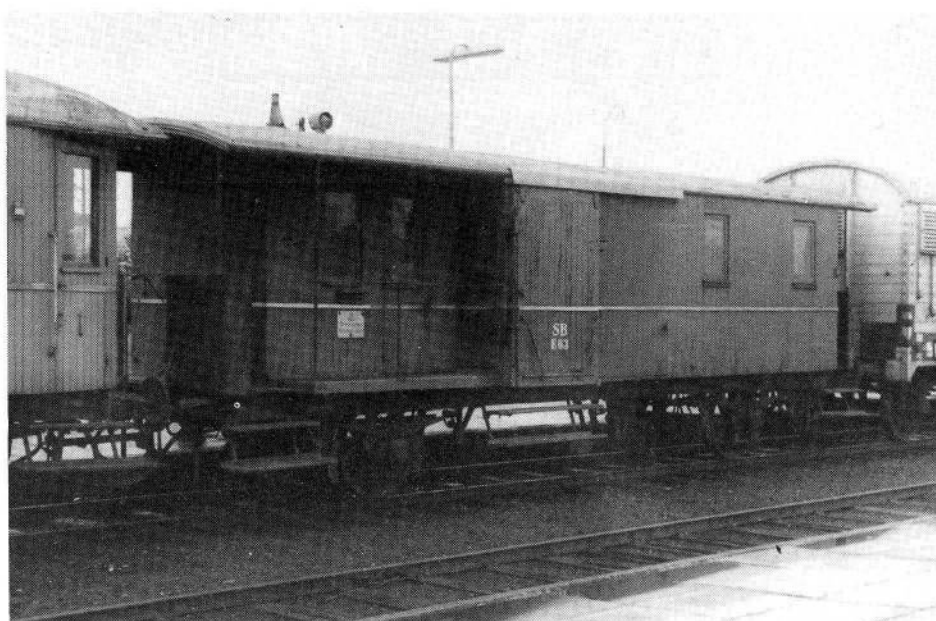
Tjenestekupeen på 3,8 m² havde på gavlvæggen et skrivebord med skuffe og et par åbne hylder under, og ovenover en mindre sorteringsreol. Ved bordets forkant fandtes håndsvinget til skruebremsen og ved dets frie ende en lodretstående "Var-

meflaske" til dampvarmen fra lokomotivet, tæt op ad døren ud til bagperronen. I venstre indervæghjørne var der en servante med vaskekumme m.v. i underskabet. Midt på indervæggen sad luftklappen til vacuumbremsen, og til højre herfor et klapsæde. Helt op mod højre ydervæg var der endelig anbragt en "Pengekasse" af samme ydre dimensioner som servanten.

E-vognene var leveret uden udkigskasser i tjenestekupeerne, men man har åbenbart savnet dem, for "senere" fik man anbragt små "gadespejle" uden for vinduerne, så man inde fra kupeen kunne kigge hen langs togstammen. Et sådant spejl ses bl. a. på et Rutherford-foto fra 1925, men det er for lille til at kunne ses på gengivelsen i SP 2/89, side 55.

I årene fra 1900 til 1925 byggedes 24 vogne af lignende type som KS's E-vogne, nogle få med togopvarmningskedel og nogle med akkumulator- og dynamoanlæg til togbelysningen. De ældste var noget mindre end KS's, men i 1910 leveredes de første, der var næsten magen til, nemlig Stubbekøbingbanens SNNB F 61-63, hvorefter typen ikke ændrede sig ret meget, indtil man i 1925 for sidste gang byggede vogne med svalegang, som man formentlig nu mente var for risikable, måske specielt for børn og fulde folk, der var kommet på afveje og ud på den mod afgrunden dårligt afskærmede svalegang.

Foruden E-vognene var det oprindelig meningen, at KS skulle have haft et par ganske små 15 m² "Stykgodsvogne" med en overmåde beskedent bremse/tjenestekupe på 1,9 m² - omtrent magen til de senere TKVJ-vogne EB 81-83. Men vognene blev at-



KS E 1 ses her som Skagensbanens SB E 63, da vi ikke har tålelige billeder af KS's E-vogne på deres hjemmebane. Når SB købte den ældste af E-vognene skyldtes det nok, at den ved KS var blevet udstyret med rullelejer som bivogn til KS M 1 (foto: J.B.-P., 1963).

KS		bygge- år sted	art	indretning	per- roner	over- gange	tag- form	be- klædn.	aksafst →m←	l.o.p. (-m-)	lara t	brem- ser	lys	varme	anm., ændr., skæbne.	
PERSON- VOGNE																
B 1	1911	Scnd	sidegang	t+2k II 16 á 1880 mm 3k III 24 á 1585 mm	2		teak	7,22	12,99	13,6	B, S	el.	damp	ophugget 1950.		
B 2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
B 3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
C 1	1911	Scnd	midtgang	6 fag III 56/12.2 ⁰ modul 1556 mm	"	"	"	"	"	"	12,8	"	"	"	1949 til ØSJS C 1, ophugget 1966.	
C 2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1930 VS. ⁰ rullelejer, tara 13, t t. 1949 HTJ C 24, 1970/71 til KLK	
C 3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1949 til HTJ C 25, 1970/71 til KLK.	
C 4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1950 ophugget.	
C 5	1913	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12,9	"	"	"	1949 til ØSJS C 2, ophugget 1966.	
C 6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" " " C 3, " "	
C 7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" " OHJ C 204, 1952 omb. C 204/205, 1971 til DJK.	
C 8	1919	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1930 omb. Δ-vogn KS M2, 1943 til RHJ M 4, oph. 1954.	
C 9	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1949 til OHJ C 205, 1952 omb. C 204/205, 1971 til DJK.	
POST- og BAGAGEVOGNE																
E 1	1911	"	post og bagage	post 24x209 m ~ 5,0 m ² bagage 4,83x2,74 m ~ 12,7 m ² tagfører 1,4x2,74 m ~ 3,8 m ²	"	"	træ	6,00	11,15	11,0	"	"	"	"	damp +kokk.	E 1 1949 til SB 63, ophugget 1963.
E 2	"	E 2 ophugget > 1949														
E 3	1914	"														E 3 " " "
				Øt 22 = toilet i 2+2- mands midtg.-fag												ØVS = egenvarme, her med koks/vand

ter droppet - man klarede sig med de ovenfor omtalte E-vogne, suppleret med bænkevogne eller almindelige lukkede godsvogne.

Bænkevognene

Denne vogngruppe har altid været vanskelig at placere, da nogle baner betegnede vognene som "Reservepersonvogne", mens andre betegnede dem som "Lukkede Gods- og Bænkevogne", nogle opførte dem blandt personvognene, men de fleste dog mellem godsvognene. Der var også ret stor forskel på, hvor godsvognsagtige de forskellige baners bænkevogne var, men alle havde det til fælles, at de normalt kørte som godsvogne, men efter behov hurtigt kunne udstyres med bænke, der kunne boltes fast bestemte steder i vognene, så de ved spidsbelastninger kunne køre som III kl. (IV klasse?) personvogne, når rigtige personvogne ikke kunne skaffes.

KS's bænkevogne var vel nærmest stykgodsvogne med visse personvognstræk, og de regnedes i vognfortegnelserne for godsvogne, som fik det uudgrundelige litra G.

Typen havde ret gamle aner, idet det Sjællandske Jernbanelovselskab SJS i 1863-64 anskaffede 30 stk. vogne, som må siges at være forbilledet for fx. KS's G-vogne. SJS-vognene J.b 801-830 (1893 $\frac{2}{2}$ DSB IF 4451-4480) var 14,2 m lukkede godsvogne med skydedør på hver side, og derudover forsynet med en alminde-

lig fløjddør på hver side af skydedøren samt 3 vinduer på hver side, heraf 1 i skydedøren. Når vognene kørte som godsvogne, var fløjddørene låst, mens det var skydedøren, der var låst, når de kørte som personvogne. De fik da monteret bænke i 2 afdelinger - een for hver side-dør. Bænkene boltedes fast på tværs af vognen fra væg til væg, de midterste dog afbrudt af en midtermidtgang, der kunne lukkes med klapsæder, så der ialt blev 8 x 5 pladser i bredden - med en udnyttelsesgrad som en gammeldags kupevogn, men med kun 2 døre i hver side.

SFJ (Sydfyn) anskaffede 1876 10 lignende vogne, Eb 121-130, men alle disse vogne var ved KS's åbning blevet håbløst forældede og udgået som bænkevogne - og som godsvogne i 1915.

Imidlertid var ideen i konstruktionen ikke død endnu, for i 1904 leverede Scandia til HHJ (Oddebanen) 2 stk. og til Ker-temindebanen (OKDJ) 5 stk. af en ny, forbedret udgave, indvendig ca. 1 m længere, 16 cm bredere og 26 cm højere - men alligevel kun beregnet til ialt 34 siddepladser. Siddepladsmodul var stadig det samme: 1,40 m, men nu var alle de midterste siddepladser samlet på 4 dobbeltbænke á 6 pladser, der ikke nåede ud til væggene, men efterlod en næsten 1/2 m bred passage langs begge sider: "Dobbelt-sidig sidegang"! Kun endebænkene fyldte hele vognens bredde ud. Midterdørene var nu dobbelte

fløjddøre, mens der stadig var en enkelt-dør på hver side heraf, og der var vinduer i alle døre - ialt 6 vinduer i hver side, inklusive 2 vinduer uden for dørene. Vinduerne var alle til at sænke ned i de dobbelte sidevægge og -døre og til at lukke med læderremme på gammeldags maner. Over vinduerne var der, undtagen i midterdørene, ventilationstrømmer som i gamle kupevogne. Dørene låstes på samme måde som beskrevet ovenfor efter den øjeblikkelige anvendelse. Typen byggedes i en periode på 15 år, og ialt 13 stk. leveredes til privatbaner i Jylland, resten - 55 stk. gik til Fyn, så det næsten har været en fynsk specialitet.

G 1-2.

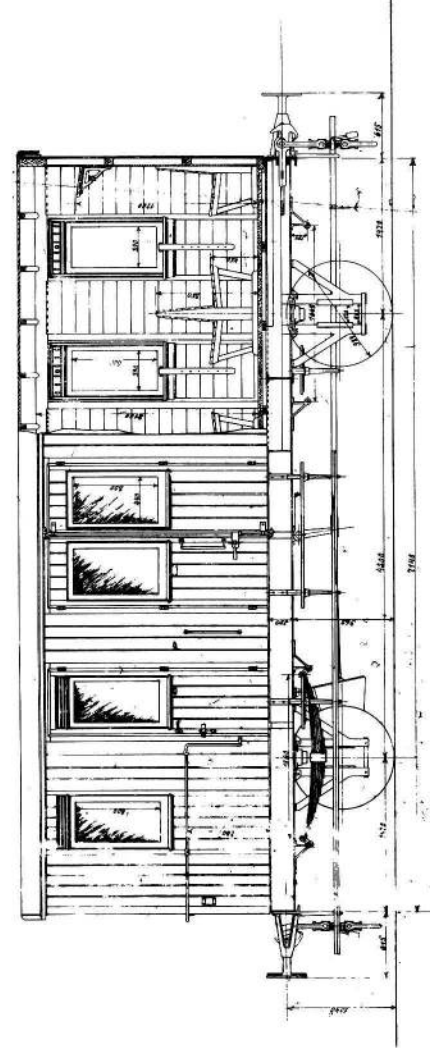
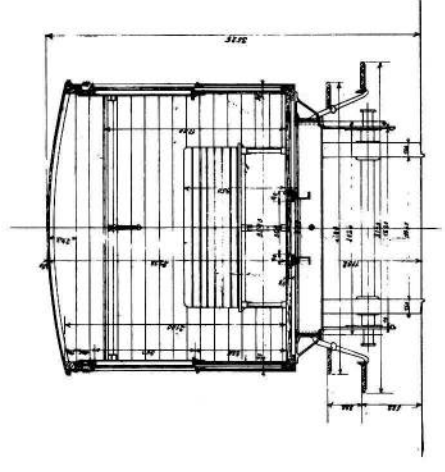
Da man skulle sammensætte vognparken til KS, var der nogen, der fandt på, at man også her kunne anvende typen, og til at begynde med anskaffedes G 1-2, hvor G 2 var standardtypen, mens G 1 var af bremsekupetypen, som var næsten 1 m længere for at få plads til en bremsekupe uden at formindske gods/passagerummet.

Vognene havde udvendig lodret listebeklædning af malet fyr, og de havde løbebrætter, så der kunne billetteres udvendig som på de gammeldags kupevogne.

Undervognene havde akselafstand 4,2 m og IKKE lækkeaksler, det ansås ikke for nødven-

Scandia i Norden.

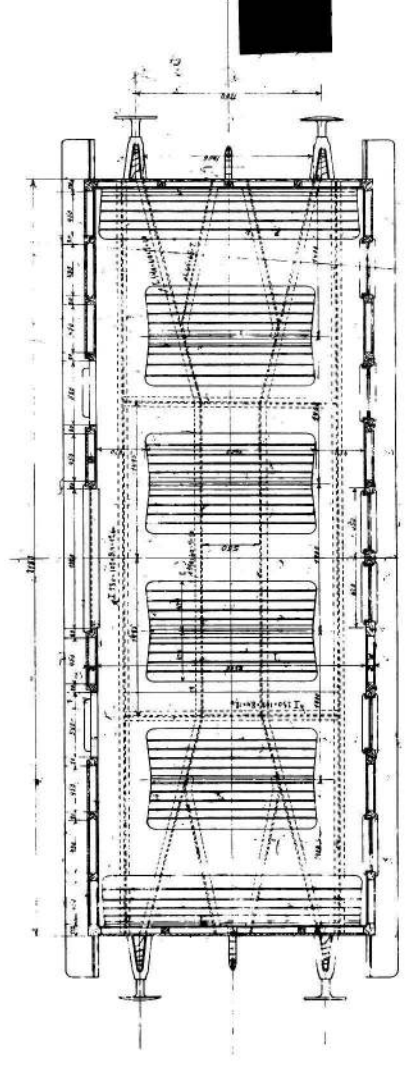
Pl. 7642.



En 2:ya vya 7500 kg.

Ljusst. Leds og Bænktoogen til.

elsting Systemet.



Scandia 1911
Bredt



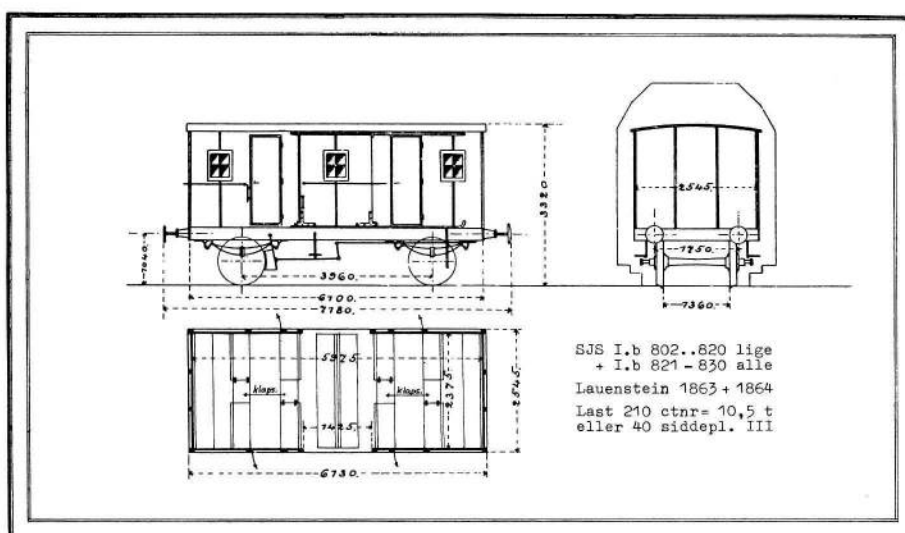
Apparatet er en kopi af Scandia.

På modstående side: KS litra G 2, 1911 (ordre 957) = HHJ S 201-02 og OKDJ J 21-25 (1904). (Privatbanetilsynet).

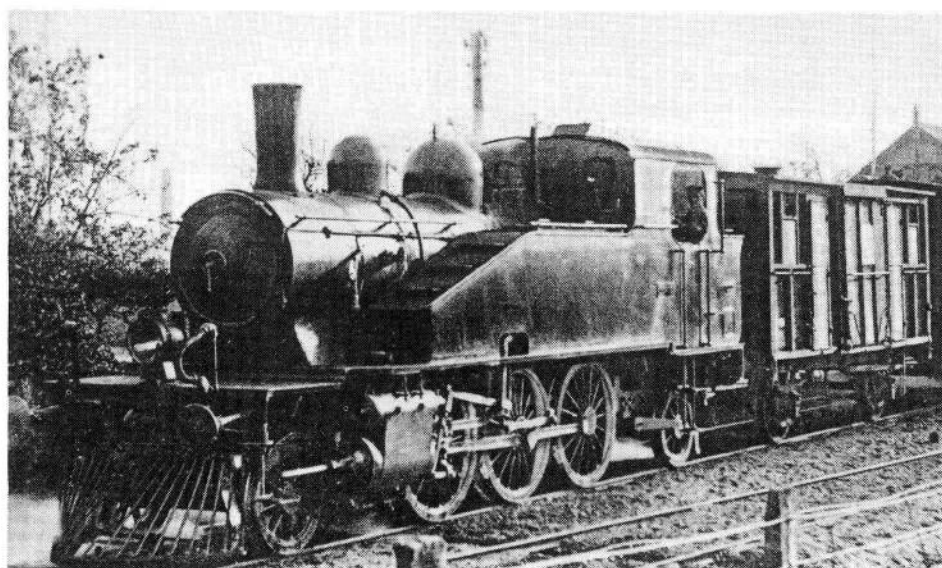
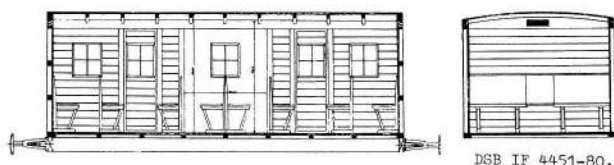
digt for så korte vogne. Derimod havde vognene lange "Personvognsfjedre", der gav en behagelig kørsel. De var så suppleret med små hjælpefjedre i form af korte evolutfjedre, anbragt på hoveddragernes underside lige over midten af bladfjedrene, men som først kom i berøring med hovedfjedrene, når vognen var læsset med gods, der vejede væsentligt mere end en vognfuld passagerer. Evolutfjedrene forhindrede, at de bløde bladfjedre gik i bund "med et brag", når vognen var tungt la-

stet og passerede ujævnheder i sporet.

Fra VVGJ haves beretninger om, at hjælpefjedrene af og til knækkede, og det skulle have forårsaget flere skinnenebrud på banens svage spor, når en tungt lastet bænkevogn med knækket hjælpefjeder kom bumpende over skinnestødene på et i praksis uaffjedret hjul - men det var heller ikke godt for vognen eller dens last at få sådanne hårde stød. Intakte hjælpefjedre var således ganske vigtige, når man ville have en vogn med behagelig affjedring for passagertransport og alligevel med en tålelig bæreevne som godsvogn - for KS's vedkommende fastsat til maksimalt 7,5 t last.



Målskitse fra DSB/S 1890. Bænkearrangementet indtegnet efter DSB-tegning fra 1897, visende vognene som DSB IP 4451-4480.



KS G 1 havde som nævnt bremsekupe med skruebremse, men i modsætning til lignende vogne ved andre baner var bremsekupeen tillige indrettet som tjenestekupe: Udstyret med en mindre sorteringsreol og herunder en lille "Skrivehylde". Af hensyn til disse faciliteter var bremsesvinget med sin svingkasse (uden på gavlen) rykket længere ud til siden end på tilsvarende vogne på andre privatbaner. Vognen havde både skrue- og vacuumbremse, og indvendig på gavlen, til højre for svingkassen, sad en luftklap til betjening af vacuumbremsen. Bremsetøjet var i øvrigt ekvibreret med 2 klodser til hvert hjul, d.v.s. forbundet med et vægtstangsystem, der sikrer, at alle bremseklodser presses lige hårdt mod hjulene og på vogne med lænkeakslar ikke hindrer akslernes kurveindstilling under bremsningen.

Til venstre for det lille skrivebord var anbragt en dampvarmeflaske i lodret stilling, så vognen også var et tåleligt sted for togføreren om vinteren. Derimod var der ingen opvarmingsmulighed i det øvrige vognrum, men der var nok heller ikke brug for passagertransport i bænkevogne om vinteren.

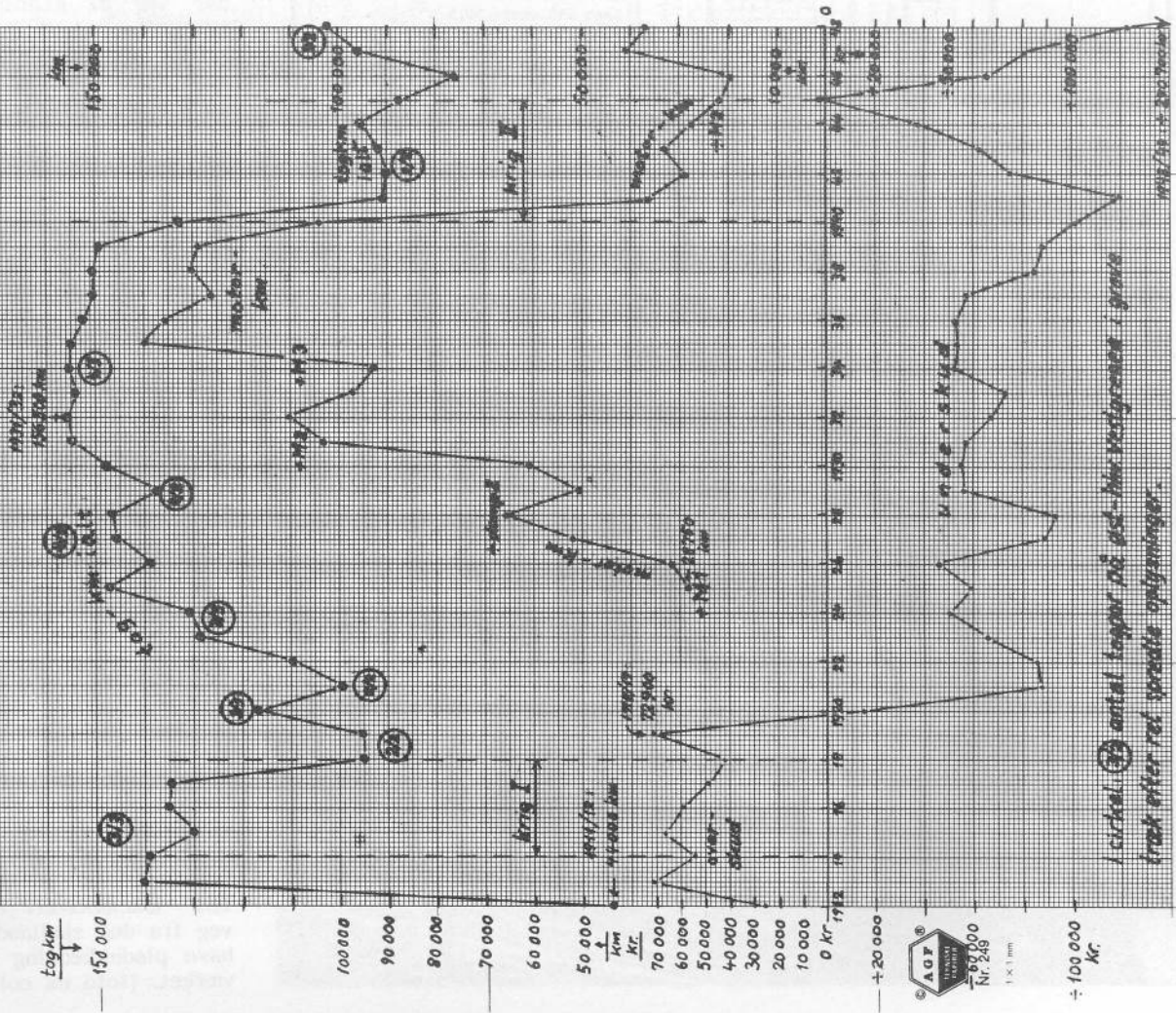
Hos KS regnede man med, at der var 42 siddepladser i bænkevognene, i G 1 dog kun 41 på grund af døren til tjenestekupeen. Man regnede altså med, at der kunne sidde 4 passagerer i bredden på de fritstående bænke og 5 på endebænkene. Det var nok rigeligt mange på de korte bænke, og ved fx. de fynske baner regnede man kun med 3 pladser i bredden her eller ialt 34 pladser. Vognene havde elektrisk lys, men antal og placering af lamperne er ukendt.

G 2 var den simple udgave uden bremsekupe, og den havde kun håndbremse med en enkelt træbremseklods. Men den havde elektrisk belysning og tillige ledning for vacuum og varme. I øvrigt var vognens indretning ganske som G 1's, og selv om de 2 vogne ikke var lige lange, havde de alligevel samme akselafstand.

De to G-vogne tilsammen kunne gøre det ud for halvanden C-vogn i henseende til siddeplad-

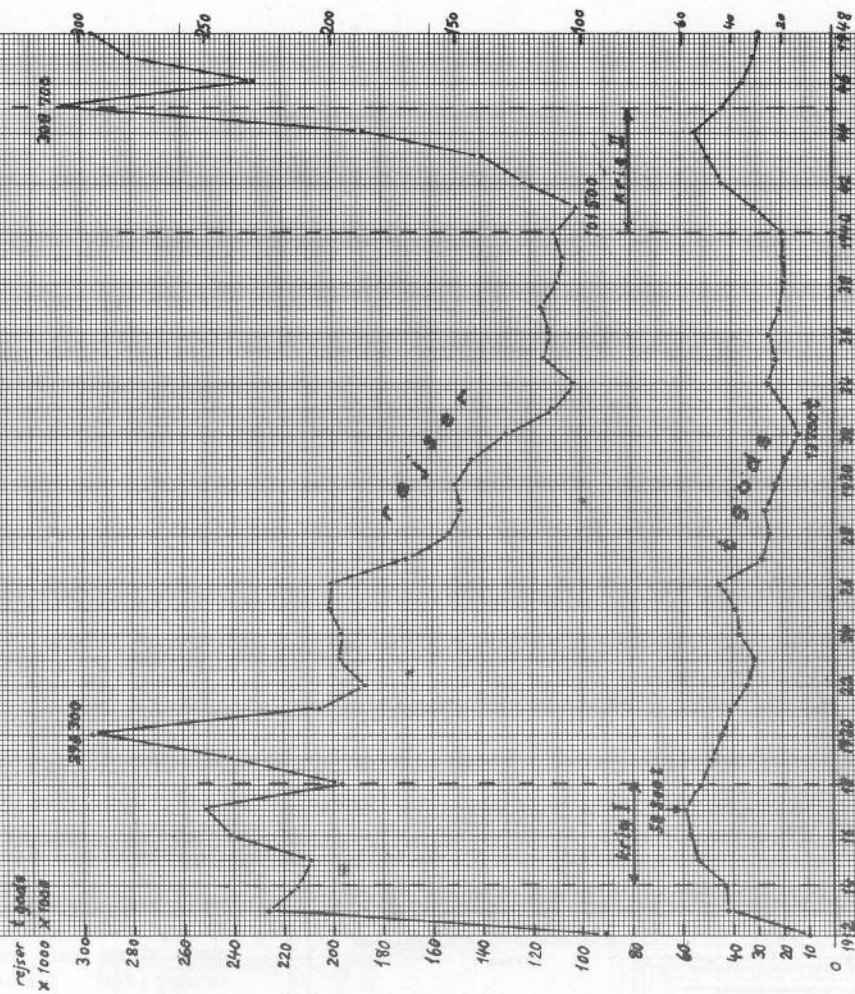
Her ses den sydfynske udgave af den danske urform for gods- og bænkevogne: En af vognene Eb 121-130, endnu i brug i 1911 på Odense-Svendborg banen i persontog fremført af et af OMB's splinternye ICI lokomotiver. Bænkevognen afveg fra den sjællandske ved ikke at have pladeklædning uden på stolpeværket. (foto ex coll. Viinholt).

KS: Tog-km ialt - og heraf motortog-km
samt over- og underskud i kr.



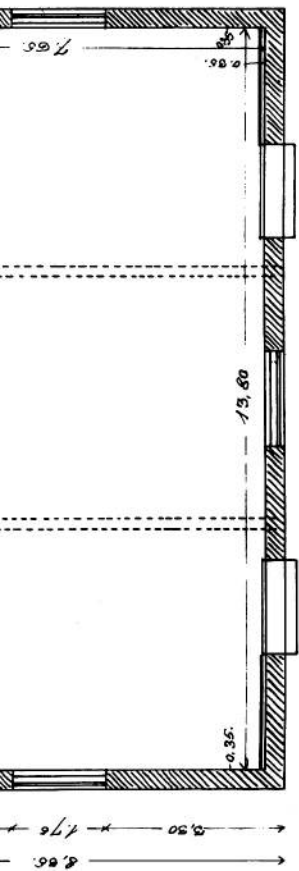
AGP
NATUR
Nr. 249
1 X 1 mm

KS: antal rejser og befordrede t. gods



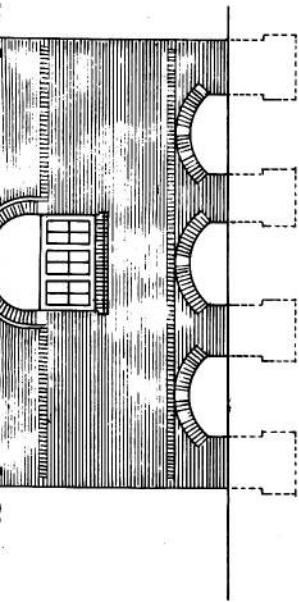
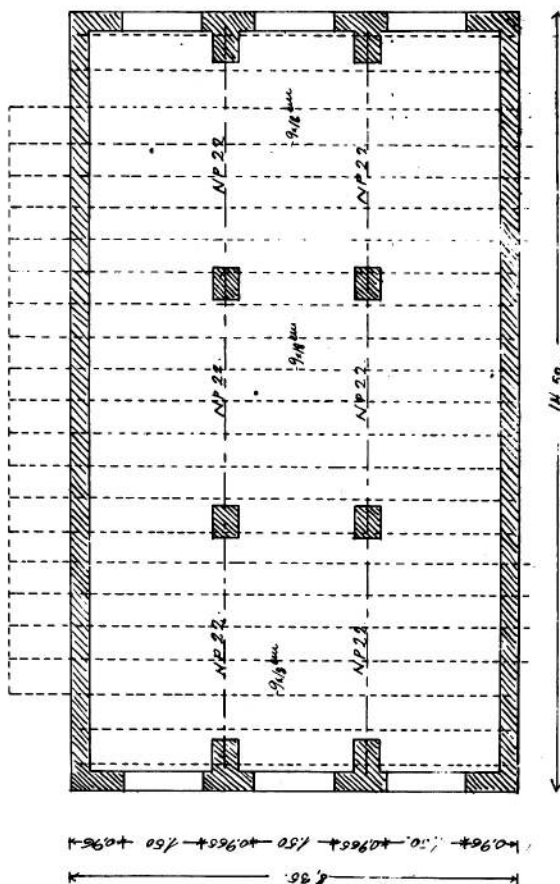
Åretslønens betydning: 1910 kr. x 1.6.1913 - 21.3.1916. Første driftsperiode.
29.11.1911 - 31.3.1912. Sidste periode. 1.1.1918 - 30.9.1918. Anden driftsperiode.

AGP
NATUR
Nr. 249
1 X 1 mm

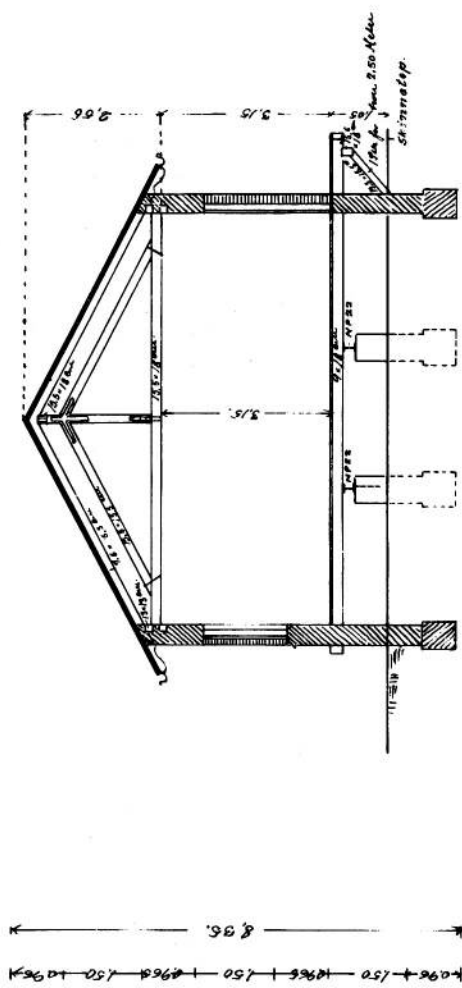
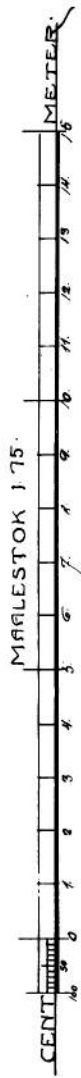


2.50 + 1.75 + 2.125 + 1.95 + 2.125 + 1.75 + 2.50
 14.50

• PLAN AF STUE •



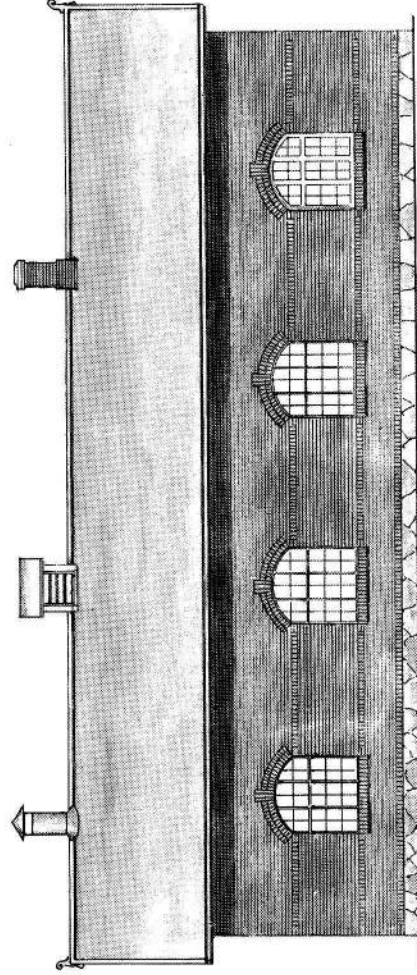
• GAVL •



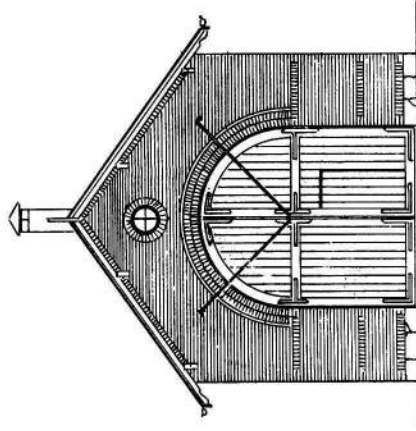
• SNIT •



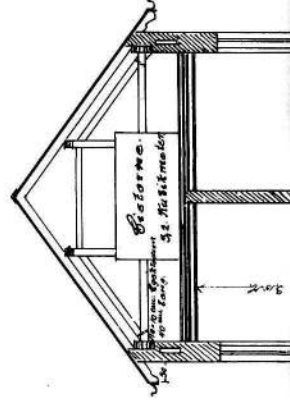
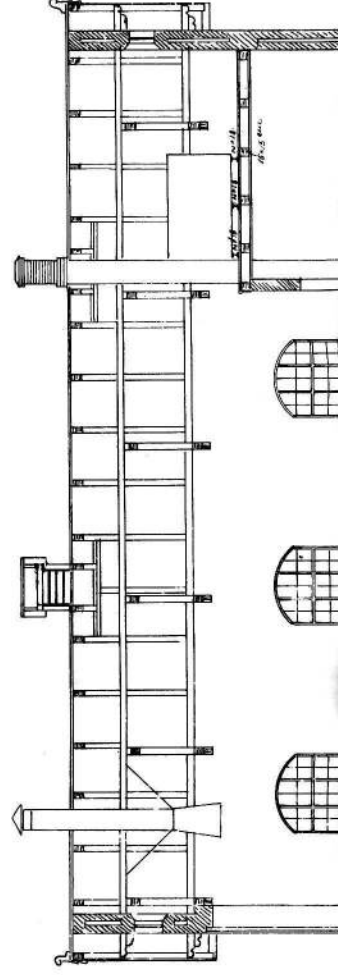
• KOLDING SYDBANER •
 LOKOMOTIVREMISE VED
 • HEILSMINDE • VÅNDRUP •



• FACADE •

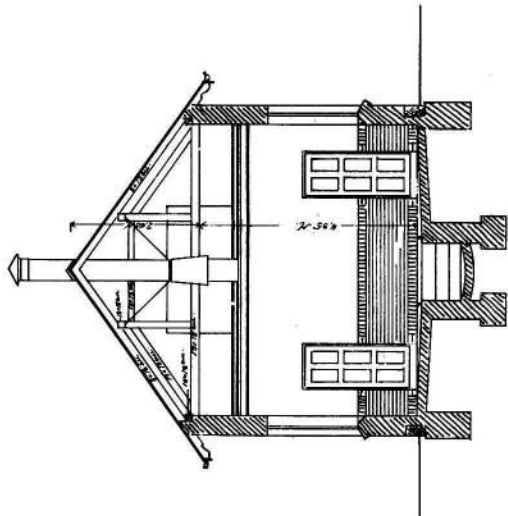


GAVL





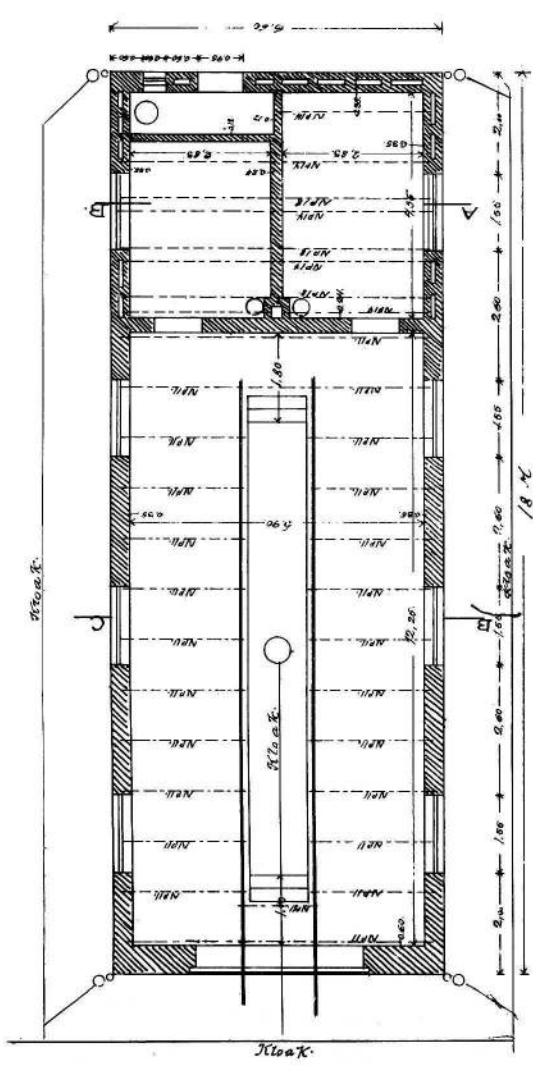
• SNIT A-B •



• SNIT B-C •



• TVERSNIT •



• PLAN •

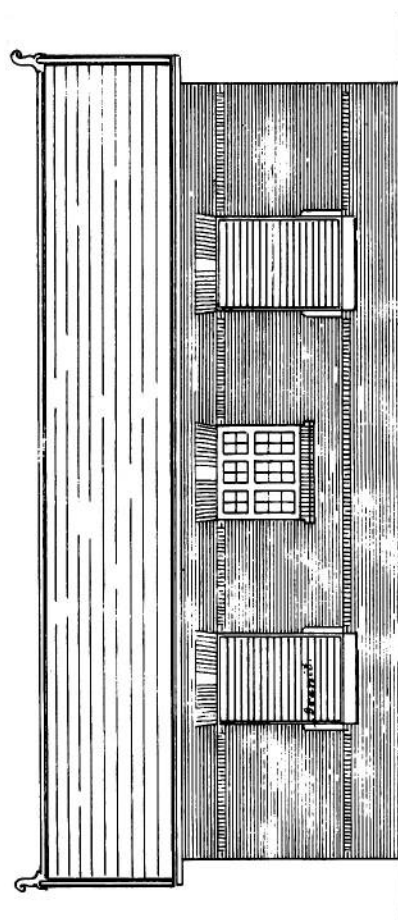


*Robert v. Schmidt
 arkitekt
 74 Go. Tidning.*

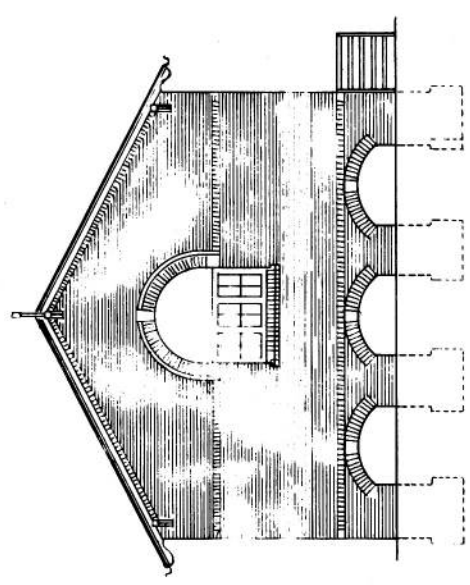


18. januar 1902
 i Skive

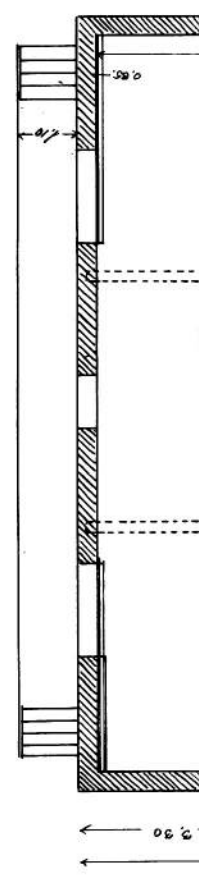
°KOLDING SYDBANER°
 °VAREHUS VED KOLDING°



°FACADE°



°GAVL°



På midtarket ses (de sidste) 2 tegninger af bygninger på KS: Lokomotivremise ved Hejlsminde og Vamdrup og Varehus ved Kolding Syd. (Vi takker Privatbanetilsynet endnu en gang for den store velvilje, vi har mødt!)

ser eller (i 1911) 24% af det samlede antal siddepladser i banens "rigtige" personvogne, og det var vel først og fremmest tanken, at de skulle bruges som personvogne på store sommerudflugtsdage til skov og strand samt til Skamlingsbanken på Hejlsmindebanen. Men derudover skulle G 1 bruges som togfører-vogn, når der skulle køres mere end 2 togstammer ad gangen, da man jo kun havde 2 E-vogne i banens første tid. Den må have været ret egnet til stykgods- og togfører-vogn - og måske som slutbremse i rene godstog. Eller som reserve for eller afløser for en af E-vognene, når den en sjælden gang skulle på værksted.

De "ægte" godsvogne, Q-vognene

De lukkede godsvogne litra Q var af ganske traditionelle, danske typer, svarende til DSB QF med skruebremse henholdsvis QD med håndbremse, typer leveret til DSB næsten uændrede siden 1886 og meget lig QB helt tilbage fra 1875/76. Typen byggedes stadig helt frem til 1928/29 (til Horsensbanerne), så de må have passet ganske godt til danske forhold, indtil lastbilerne blev så store, at de for alvor kunne udkonkurrere banernes kvæg- og svinetransporter. Q-vognene var jo nemlig først og fremmest kreaturvogne, specielt beregnet til transport af levende dyr, derfor de mange ventilationslemme foroven - og dobbelte fløjddøre i både sider og ender. I enderne fandtes desuden et sæt gitterdøre, og der hørte også til de fleste af vognene lavere gitre, der kunne stilles hen foran sidedørene, så alle døre kunne stå åbne under kørslen, når man transporterede fx. svin på varme dage, hvor der ellers kunne blive for varmt og kvalmende for dyrene. Man havde også løse gitre, der kunne dele vognrummet i flere, mindre afdelinger, og vognene havde indvendige bindinge, hvortil større kreaturer kunne bindes under transporten. Men når døre og lemme var lukket, kunne man også transportere alt muligt andet i disse vogne, og hvidmalede eksemplarer var - i mangel af egentlige kølevogne - rimeligt gode til transport af smør og andre levnedsmidler, blot de samme vogne ikke også anvendtes til transport af levende dyr

eller "ildelugtende eller tilsmudsende Gods".

KS's Q-vogne lastede alle op til 12,5 t, og de havde en bundflade på 16,3 m². Q 1-4 (og senere Q 5) havde skruebremse i "lavt" bremsetårn (højde over skinnestop 3.995 mm), og der var kun bremseklodser på den mod vognmidten vendende side af hjulene, altså kun een klods pr. hjul, så akselgafterne måtte optage trykket fra bremseklodserne. Det kunne tillades, da vognene ikke havde lænkeaksler. De havde en akselafstand på kun 3,66 m = 12 feet.

Q 11-20 havde kun håndbremse, men var ellers indrettet ganske som Q 1-4. Håndbremsen virkede med en enkelt bremseklods af træ på eet af vognhjulene.

Q 1-2 og 11-12 var hvidmalede og forbeholdt transport af levnedsmidler. De måtte "ikke lasses med Kvæg eller ildelugtende eller tilsmudsende Gods".

I de følgende år anskaffedes en hel del flere Q-vogne, og nogle af dem havde løbebrætter og håndstænger for togpersonalet samt ledning for vacuum, varme og lys (el), så de kunne indkobles hvorsomhelst i persontogene. Enkelte var også indrettet til anvendelse som bænkevogne (uden personvognsfjedre!), men oplysningerne herom er sparsomme og ufuldstændige.

I dataskemaet for godsvognene er anført, hvad vi mener at vide om disse særlige faciliteter. Det bemærkes, at de løse bænke, der anvendtes i G-vognene, også var anvendelige i Q-vognene, da disse havde samme indvendige bredde. I Q-vognene var der dog kun plads til 3 fritstående dobbeltbænke + en bæk op ad hver gavlvinkel, hvilket gav 34 siddepladser efter normal KS-normering. Siddepladsmodul blev herved ca. 1,60 m, d.v.s. mærkbart bedre benplads end i G-vognene, der kun havde et modul på 1,40 m. Til gengæld havde Q-vognene ingen vinduer, kun lemme til at skyde ned, og affjedringen var hård, så kørslen i kvægvognene var alt andet end at svæve på en sky!

Et par løse bænkevognsbænke ses at stå mellem sporene på billedet med det store majdrønningsskåringstog i 1947, se SP 3/89, s. 109 f.n.

Åbne godsvogne, litra P

Mens Q-vognene var af en meget gammel og gennemprøvet model, var der første åbne vogne P 1-7 og 11-33, der var leveret ved banens åbning, af en delvis ny model, der første gang leve-

redes året før til Stubbekøbing-banen - specielt til transport af sukkerroer. Det drejede sig om en "modifieret PF-vogn" med samme hovedmål som DSB's PF-vogne, som var en model fra 1891 og som fremstilledes helt frem til 1928 i tusindvis af eksemplarer til DSB og i hundredvis til diverse privatbaner. PF var middelhøje, åbne vogne med 18 m² bundflade, og de kunne laste typisk 12,5 t, senere forhøjet til 15 t gods. De havde faste sider, mens de nye roevogne til SNNB og til KS havde sider, hvis nederste halvdel drejede i hængsler i underkanten, så de kunne slås ned ligesom de lave sider på en ballastvogn. Hjørnernes og midterdørenes stolper var faste, da de bl.a. skulle kunne fastholde de hængslede sider i lukket stilling. Gavlene var derimod top-hængslede og afløftelige. Den øverste halvdel af siderne var løse lemme, der styredes i false i ende- og dørstolperne og kunne afløftes af 2 mand, hvis de kunne koordinere deres bevægelser. I modsat fald satte lemmene sig fast og kunne forvolde store kvaler og generere adskillige eder & forbandelser - det minde jeg levende fra Holte station under aflæsning af tørv under krigen!

Vognene var ellers praktiske til transport af sukkerroer, og typen anskaffedes over en 10-årig periode af diverse baner på Lolland-Falster, af NPMB (Safstationen i Mern!) samt KS og TKVJ (Safstationen i Kolding). Hvorfor Hammelbanen også anskaffede 5 eksemplarer, er aldrig gået op for mig.

Når man aftog de løse lemme, var vognene også brugbare som ballastvogne, og KS anskaffede aldrig specielle vogne til dette formål.

KS anskaffede som nævnt til åbningen 30 af disse roevogne, P 1-7 med skruebremse og P 11-33 med håndbremse, så ca. 30% havde skruebremse. Den betjentes fra et bremsetårn, der på grund af de aftagelige sider ikke kunne støtte sig til vognsiderne, som tilfældet var på PF-vognene. Tårnet måtte alene "svæve" på diverse vinkeljern og skråstivere plus en enkelt støtte i form af et jernrør fra husets bagkant og ned på vogn-gulvet, ganske som vi kender det fra de lavsidede ballastvogne som fx. DSB's gamle TDR-vogne. De vogne, der havde skruebremse, havde - ligesom de tilsvarende Q-vogne - kun enkelte bremseklodser på hjulenes "indvendige" sider. Man havde ikke ofret ekvibreret bremsetøj på disse vogne, som ej heller

På modstående side: KS litra Q 1-4 (ordre 958). (Privatbanetilsynet).

havde lænkeaksler, da de kun havde en akselafstand på 4,2 m.

Sneplov

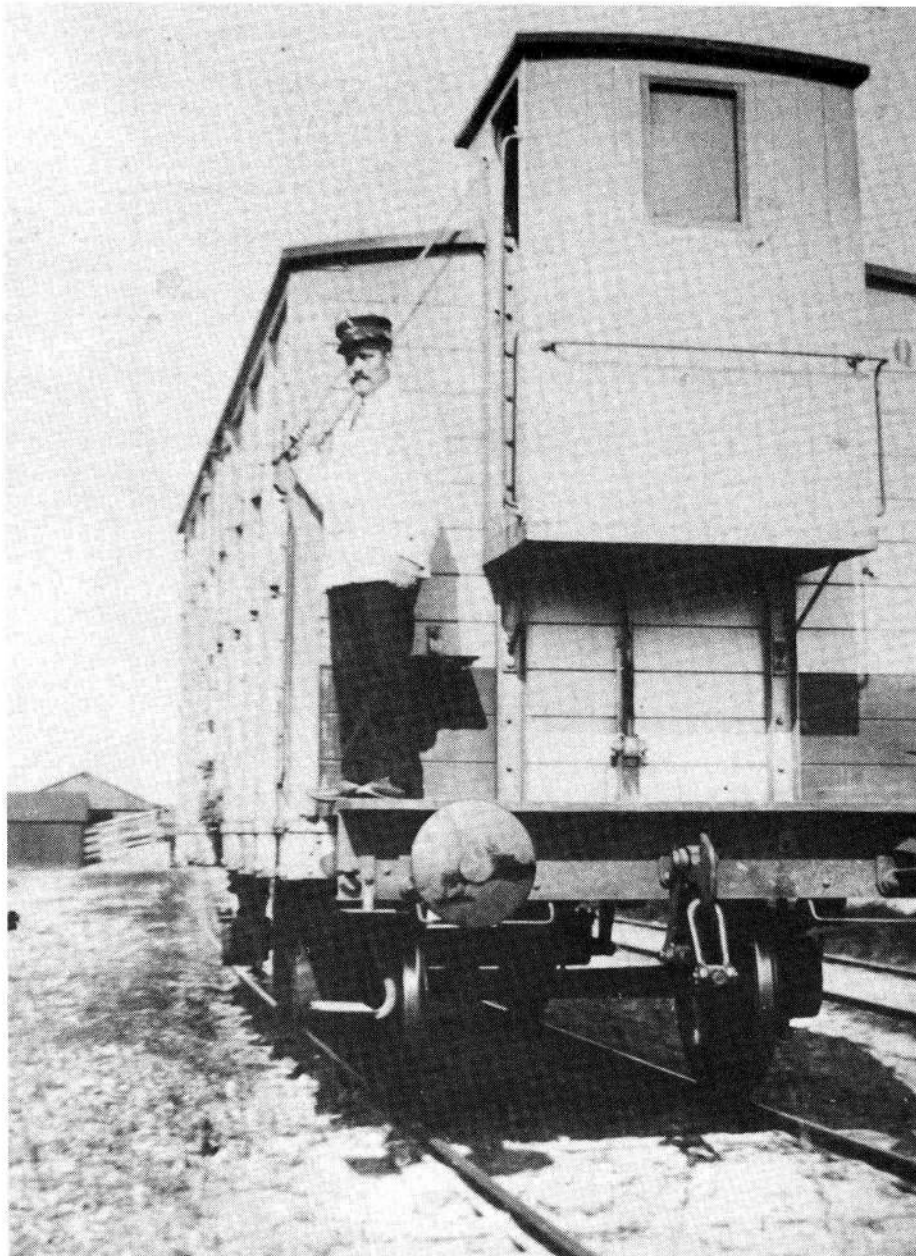
Endelig må vi nævne, at KS til åbningen havde anskaffet en almindelig, 3-akslet sneplov, hvis udseende jeg kun kender fra billedet i SP 1/90, s. 14, hvor den ses i funktion i sit 36. leveår. Den var muligvis magen til TFJ's plov nr. 1, hvorefter tegning findes i JMJK's TFJ-hefte, 3. udgave, side 91.

Senere materielanskaffelser,

damp 5

Muligvis allerede før banens åbning havde man indset, at der blev brug for endnu et damplokomotiv, og man bestilte derfor - atter fra Henschel - lokomotiv nr. 5, der leveredes 1912. Det var meget lig nr. 1 og 3, men denne gang uden overgangsfaciliteter i forenden, og derfor uden gelænder langs fodpladen i højre side. I stedet havde den nye maskine sidekasser i begge sider, og den kunne medføre 1/2 m³ mere forråds vand end nr. 1 og 3. De øvrige tekniske data var praktisk talt de samme. Dog

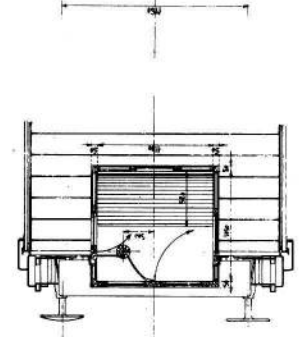
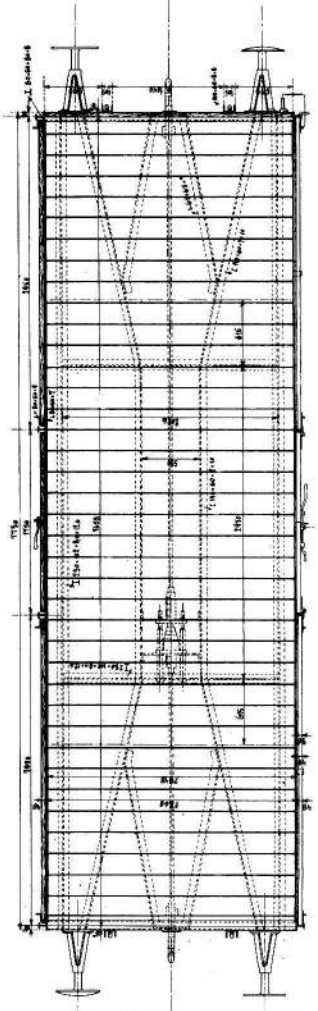
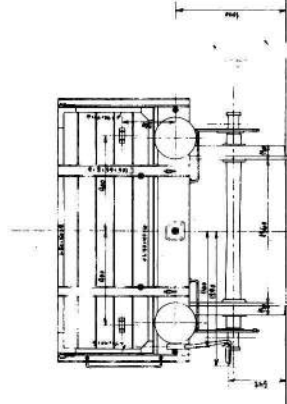
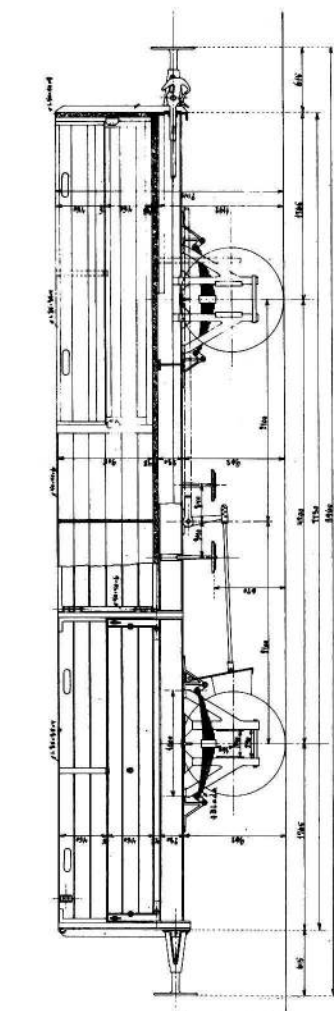
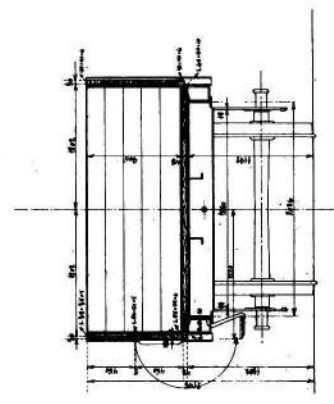
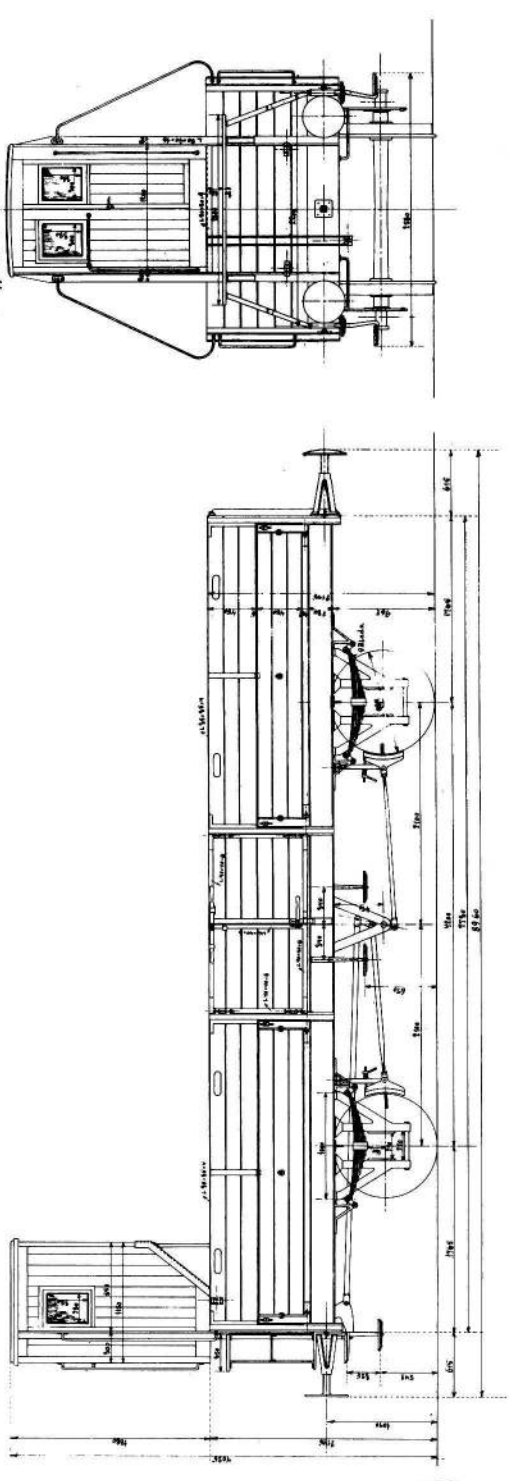
KS Q 1 - en af de hvidmalede vogne, der var forbeholdt til fødevarertransporter. Det ses, at vognen havde den billige udgave af bremsetøjet: Kun 1 bremseklods til hvert hjul, som hovedtegningen da også viser. (foto: arkiv Brodersen).



KS GODSVOGNE	bygge- år sted	art	DSB	last t	bdfl. m ²	rumf. m ³	indvendig			akselst -m-	l. o. p. (-m-)	tara t	bremser	anm. ændr. skæbne.		
							lang m	bred m	høj m							
G 1	1911 Scnd	bænkevogn	OHMJ tr. J	7,5	17,8		7,00	2,54		4,20	9,30	9,3	S(Bk), B	el. lys, dampvarme i Bk (bremsekuppen). 41 siddepl.		
G 2	1911 "	"	"	"	"	"	"	"	"	8,37	7,7	H, L	" "	42 "		
" 3-4	1912 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" "	" "		
Q 1-2	1911 "	luk. gods/kvæg	QF	12,5	16,3		6,41	2,54		3,66	8,11	7,4	S(tårn)	hvid - ej til kvæg		
" 3-4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1949 til HTJ QG 76-77 OHJ " 360-361		
" 5	1913 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,6	" L?	Løbebrætter, bænkevogn (34 pl.?)			
Q 11-12	1911 "	"	QD	"	"	"	"	"	"	7,70	6,8	H	hvid - ej til kvæg	1949 til HTJ QG 75		
" 13-17	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	trin ved døre			
" 18-19	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
" 20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
" 21-23	1912 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	trin ved døre			
" 24-25	1913 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,0	" L?	Løbebrætter, bænkevogn (34 pl.?)			
" 26-29	1915 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" L	VL, EL	1949 til OHJ QG 362		
" 30-31	1916 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" L	bænkevogn (34 pl.?), VL, EL.			
P 1-7	1911 "	åben røevogn	PAR ³⁹	12,5	18,1	16,4	7,66	2,37	0,905	4,20	8,96	6,8	S(tårn)	Løse lemme, nedfaldssider	1949 til OHJ PA 488	
" 8	1912 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
P 11-33	1911 "	"	PA ³⁹	"	"	"	"	"	"	"	"	6,1	H	" " "	1949 til HTJ PA 185-186 1949 til OHJ PA 483-487	
" 34-36	1912 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
P 9	1916 "	"	middele godsvo gn	PFR	12,5	18,1	16,4	7,66	2,37	0,90	4,20	8,96	6,9	S(tårn)	faste sider, løse endelømme	1949 til HTJ PF 136
P 37-39	1916 "	"	"	PF	"	"	"	"	"	"	"	"	6,2	H	" " løse endelømme	1949 til HTJ PF 134-135
Sneplov	1911 "	3-akslet sneplov														

Nr 9381.

Scandinavia i Stockholm
Apparatet konstruerat af
1887



Claben konstrueret af
Holding Systemet.

På modstående side: KS litra P 1-6 (ordre 960) og P 11-25 (ordre 961). (Privatbanetilsynet).

var maskinen 23 cm kortere end de gamle, da der ikke skulle være plads til overgangen fortil. Maskinen havde dog - ligesom de oprindeligt anskaffede - dør og overgang i bagenden, og da maskinerne altid blev vendt ved endestationerne, havde fyrbøderen også her mulighed for at komme over i toget.

Efter denne supplerende leverance kunne man så godt som altid regne med at have en "stor" maskine til rådighed på begge banegrene, selv om een af dem var til revision eller reparation. KS var således helt fra åbningen velforsynet med damptrækraft, og man kunne have været det resten af sine dage, hvis man ikke havde ladet lokomotiverne forfalde, efterhånden som man motoriserede driften. Man kunne ikke forudse, at der kunne komme en 2. verdenskrig, hvor der igen skulle blive brug for de gamle dampheste - selv Chamberlain i England troede tilsyneladende i 1939, at der blev "Fred i vor tid"!

Flere godsvogne

Det viste sig hurtigt efter åbningen, at det anskaffede vognmateriel var utilstrækkeligt, og allerede 1912 købte man yderligere 2 gods- og bænkevogne **G 3-4** med håndbremse og vacuumledning samt elektrisk lys, hvormed man havde fået et par gode stykgodsvogne og samtidig et par reservepersonvogne til brug uden for fyringssæsonen, hver med 42 siddepladser eller 75% af en C-vogns kapacitet - men knap så bekvemme.

Samtidig anskaffedes 3 lukkede godsvogne, **Q 21-23**, magen til **Q 18-19** - simple Q-vogne med håndbremse, men dog med "trappe" og håndbøjler ved dørene, måske med tanke på anvendelse som bænkevogne ved akut vognmangel.

Der anskaffedes endelig i samme ordreserie endnu 4 roevogne: **P 8** med bremsetårn og **P 34-36** med håndbremse.

Også nye C-vogne

Da både person- og godstrafikken stadig syntes at ville stige, bestiltes i 1913 endnu 3 C-vogne, magen til de først anskaffede: **C 5-7**. Desuden 3 nye Q-vogne: **Q 5** med tårnbremse og **Q 24-25** med håndbremse. Disse nye Q-vogne havde - i modsætning til de tidligere anskaffede - løbebrætter i hele vognens længde samt tilhørende "Konduktorbøjler", og vognene betegnes i Ib V. Anders Lille Grønne som "Bænkevogne", og som sådanne har de formentlig været normeret til 34 siddepladser (+ et ikke ringe antal ståpladser), hvis det blev nødvendigt. Der er intet nævnt om elektrisk ledning, endsige lys, men det har næppe heller været af betydning, da vognenes anvendelse som bænkevogne kun kan have været et sommerfænomen.

Endnu en E-vogn

Selv om **G 1** med sin tjenestekupe kunne erstatte E-vognene i visse tog, havde det åbenbart vist sig uheldigt, at man ikke havde en 3. E-vogn i reserve. E-vognene har ved de fleste baner været de vogne, der kørte de fleste km om året, da der normalt skulle være sådan en vogn i hvert eneste tog, og hvis

det drejede sig om posttog, var G-vognen mindre egnet som vekar. 1914 besluttede man så at bestille endnu en E-vogn, **E 3**, ganske magen til de oprindelige, hvorefter der altid kunne være en autoriseret postvogn til hver banegren, også når een af E-vognene var på værksted.

De sidste godsvognsleverancer

1915 suppleredes godsvognsparken med endnu 4 Q-vogne med håndbremse og løbebrætter: **Q 26-29**, og denne gang anføres i ordrebogen, at de skulle være forsynet med vacuum- og varmeledning, og de skulle også have haft elektrisk lysledning, så de uden videre kunne indrangeres i alle banens togarter.

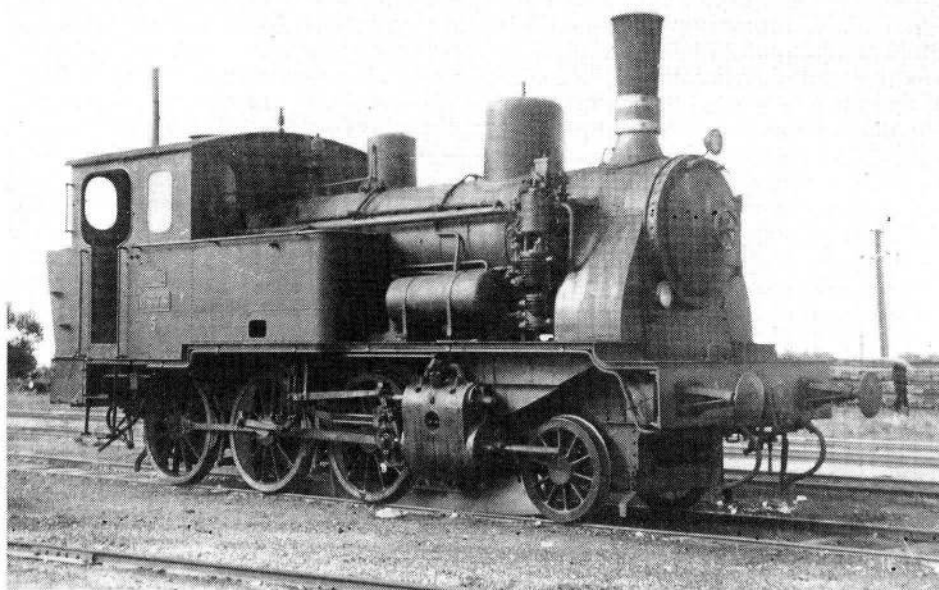
Banens godstrafik var endnu stigende, og man anskaffede også i 1915 yderligere 4 åbne godsvogne **P 9** med skruebremse og **P 37-39** med håndbremse. Men denne gang blev det for første gang vogne af den go'e, gamle PF-type med faste sider og 8 faste stolper pr. side. De kunne bedre end roevogn-typen tåle ublid behandling ved af- og pålæsning fx. med kran, hvor tunge byrder som fx. kævler kunne give vognsiderne nogle hårde knubs, hvis de kom i for stærke svingninger under proceduren. Disse nye vogne svarede ganske til DSB's vogne litra PFR, hhv. PF, som dengang endnu havde lastegrænse 12,5 t, men fra 1918 fik den forhøjet til 15 t, hvilket ikke skete med KS's vogne.

Endelig fik man i 1916 de sidste 2 godsvogne til banen: **Q 30-31**, formentlig magen til de senest anskaffede Q-vogne, og de angives i den "Lille Grønne" som bænkevogne, så det ser ud til, at man nu havde ialt 5 mulige "Q-bænkevogne" foruden G-bænke-vognene. Det kunne ialt give 170 ekstra siddepladser på - skal vi kalde det IV klasse, og det var en passagerkapacitetsforøgelse, svarende til 3 C-vogne. Det kunne man byde publikum dengang, hvor der endnu ingen mærkbar konkurrence var fra bilerne, og de få, der var, kunne ingen benzin få på grund af verdenskrig nr. 1.

De sidste personvogne

Under sidste del af verdenskrigen var godstrafikken begyndt

KS damp 5 i 1960 som ØSJS 5, formentlig i Hårlev. Vacuumstyret er erstattet med trykluft, og turbodynamoen til belysning synes også at være fjernet. Hvorfra strømmen til de små, elektriske lygter nu blev hentet, vides ikke her. KS 5 solgtes i 1950 til ØSJS og blev udrangeret 1966. (foto: B. Wilcke).



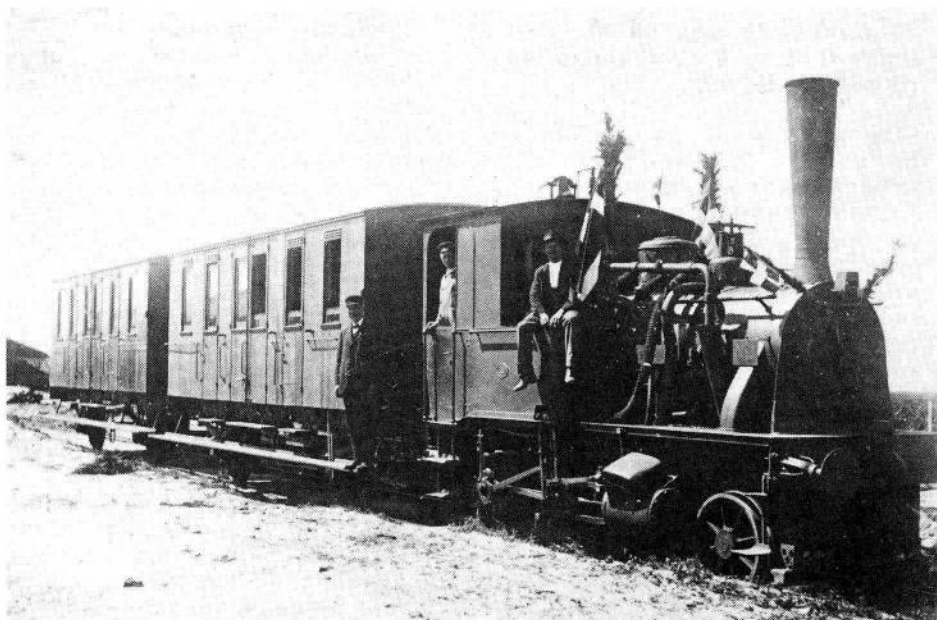
at falde, mens persontrafikken var ret stor, men meget svingende, for ved krigens afslutning at nå et maximum i 1919/20 på 296.300 rejser, samtidig med at banens overskud nåede sit absolutte maximum på 72.900 kr. - det var mange penge dengang!

Euforien efter krigens afslutning - og måske tanken om en snarlig genforening med det tabte Nordslesvig med muligheder for forlængelse af KS ned i det genvundne land har vel været det, der fik KS-ledelsen til i overmod at anskaffe endnu 2 personvogne i 1919: C 8-9, ganske magen til de øvrige C-vogne. Det var sådan set en meget tiltalende tanke dermed at kunne begrænse brugen af ubekvemme bænkevogne i højsæsonen, men denne virkning kom desværre helt af sig selv, da persontrafikken allerede i 1920/21 faldt ned til lidt under førkrigsniveauet, og der ingen KS-udvidelser blev mod syd. Pludselig havde man så alligevel ret rigeligt med personvogne, så man stort set slap for at bruge de egentlige godsvogne til dette formål. Også godstrafikken faldt noget, men begge trafikarter beholdt nogenlunde skindet på næsen indtil omkring 1926, hvor nedturen for alvor satte ind for KS.

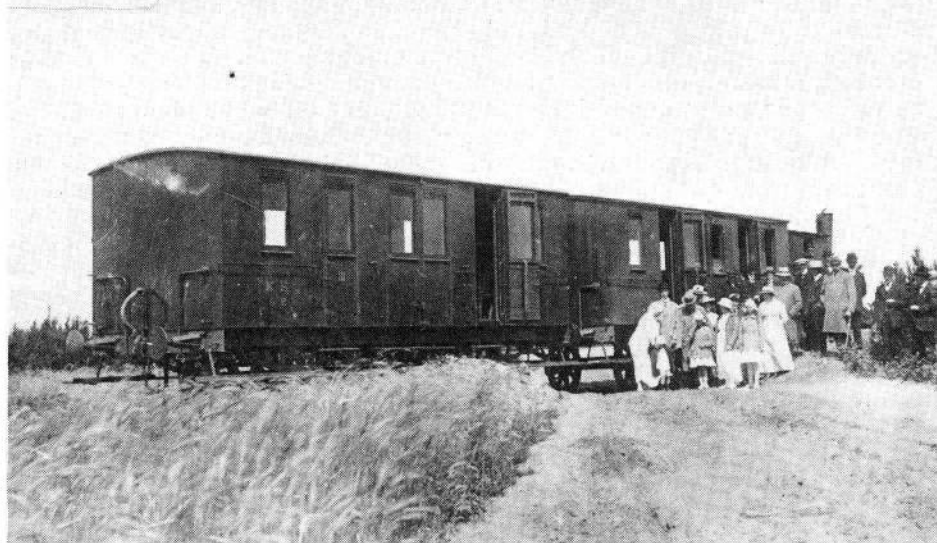
Overskuddet var allerede for stedse forsvundet i 1919/20, hvor det første, beskedne underskud viste sig: Driftsresultat minus 15.500 kr. Næste år blev det et minus på 88.400 kr., hvorefter det i de følgende år svingede omkring minus 60.000 kr. med et par fæle dyk nogle gange, indtil det sidst i 30'erne gik helt galt.

Damp til TKVJ

Det ser ud til, at KS havde fået rigeligt med damptrækkraft, for mellem 1917 og 1920 kunne man i længere perioder udleje damplokomotiv nr. 3 til den nye Trolldhedebane. Makkerskabet var egentlig ikke helt tosset, for på TKVJ var det tørvetransporterne, der gav den største trafik, og de fandt sted i sommerens løb til hen på efteråret og ebbede efterhånden ud, når roekampagnen satte ind og gav KS ekstra stor godstrafik, mens denne trafik ikke betød så meget på TKVJ, der for størstedelen gik gennem egne, der var uegnede for sukkerroedyrkning - men nok til en pæn portion kartofler omkring "kartoffelferien", som skolerne efterårsferie kaldtes i gamle dage, hvor børnene skulle have fri, for at de kunne hjælpe med optagningen af kartofler derhjemme.



KS



Vogne til Fugdøl

Man kunne også leje andet end lokomotiver ud, fx. G-vogne. I/S Tørvefabrikken Fugdøl, der lå tæt op ad TKVJ mellem Hejnsvig og Grindsted havde hjemsted i den gamle "Mosegården", der i 1917 bl.a. indrettedes til køkken for de hundreder af arbejdere, der var beskæftiget med tørvegravningen. Søndag den 12. maj 1918 rejste der sig en orkanagtig storm over bl.a. egnen omkring Grindsted. Man var ved at fyre op til middagsmaden på Mosegården, da en gnist fra skorstenen antændte stråtaget, og på kort tid var gården brændt ned til grunden. Det lykkedes på knap 2 måneder at genopbygge den, så den atter kunne indvies den 7. juli 1918, hvilket skete med udfoldelse af stor festivitas. Da bilkørsel dengang var forbudt om søndagen på grund af krigen, måtte alle gæster, selv de mest prominente, transporteres med tog til Fug-

dal - eller med hestevogn! Man havde forespurgt hos TKVJ om at leje et par personvogne, men det mente banen ikke at kunne, og man havde da det held hos KS at kunne leje 2 af G-vognene, der så blev ført igennem helt fra Kolding og ud på Fugdøl private sidespor, så de kunne køre omtrent helt hen til festpladsen, på sidesporet fremført af tørvefabrikkens eget normalsporede lokomotiv "Raketten" (ex. HHJ 3), der i dagens anledning var pyntet med flag og grønne grene.

Der findes ikke ret mange billeder af KS's godsvogne, men på grund af dette særtog blev et par af G-vognene foreviget - i funktion som personvogne. Der findes masser af billeder af lignende vogne, særlig fra Fyn, men næsten altid med bræddeskodder for vinduerne, i funktion som godsvogne.

H. Alkjær

(Artikelserien slutter i næste nummer med 2. del om materiellet).

VILLAVEJEN

AF POVL WIND SKADHAUGE



Type og tid

VILLAVEJEN 5 er et tofamiliehus af en i hvert fald i provinsen meget udbredt type. Dens oprindelse går tilbage til 1910'erne, men typen blev navnlig opført i 1920'erne og endnu i et vist omfang og med visse modifikationer i 1930'erne. Den er velegnet for senere ændring til enfamiliehus. Førstesalen bliver da "soveafdeling", og det lille køkken her ombygges til badeværelse. Det har nok også i mange tilfælde været bygherrens bagtanke. Typen er beregnet på at ligge med gavl mod vej, og da der bortset fra nogle birum kun er vinduesåbninger i gavlene, kan huset placeres på en meget smal grund. Udhus er nødvendigt, jf. tekst på tegning (ved beliggenhedsskiste). Udhuset kan fx være som vist i SP 1983/3 side 121. Placeres det i skel, skal taget dog vende modsat, og der udføres brandkam på skelfacaden, i hvilken der ingen åbninger er.

Gaskomfur eller "gasbord" i køkkenerne er betragtet som løst inventar og derfor ikke markeret på originaltegningen. Placeringen er der dog ingen tvivl om: i stueetagen på væg mod soveværelse og i overetagen på væg mod trapperum. Kakkellovsfyrring med fem direkte tilsluttede ovne ved skorsten midt i hus. Ved senere installation af centralvarme er forrådsrummet uden tvivl blevet kedel- og brændselsrum, idet skorstenen er forlænget nedad.

Det optegnede eksempel er ikke ganske stilrent. Der mangler harmoni mellem vinduer i stueetage og på 1. sal, og hoveddøren er fremmed for det øvrige. Den burde have lignet bagdøren eller hoveddøren på et af de foregående huse i serien. Dannebrogsvinduerne kan "forbedres" med en tværsprosse som vist øverst til højre på tegningen. Men et endnu bedre resultat fås ved inddeling af stueetagens vinduer som ligeledes vist

med $2(1+3) = 8$ ruder af samme format som ruder i 1. sals vinduer.

Beliggenhed

Af pladshensyn er kun én beliggenhedsskitse optegnet. Den viser gunstigste placering, som er øst for vej. Typen er imidlertid også anvendelig vest for vej, hvor den er bedst spejlvendt, men også kan anvendes retvendt. Endvidere nord for vej, hvor der er frit valg mellem retvendt og spejlvendt. Syd for vej forekommer typen kun sjældent, af samme grund som gør VILLAVEJEN 4 uegnet syd for vej. Det bør tilføjes, at typen kan anvendes spejlvendt øst for vej, hvis der skal tages særlige hensyn, fx at huset ligger sidst ved en blind vej.

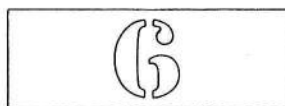
Materialer og farver

Den detaljerede gennemgang udelades her, da det til VILLAVEJEN 4 anførte i relevant omfang også gælder for VILLAVEJEN 5.

Hertil føjes, at karnappens tag kan fremtræde i zink (evt. malet irgrøn eller teglstensrød), bly, tagpap eller (sjældent) kobber. Tegl kan også være på tale, men vil normalt være forbeholdt en lidt større karnap med murede hjørnepiller. Karnaptagets udformning kan næsten varieres i det uendelige i højde og form, og det er kun nogle helt få eksempler, der er vist.

Udhuset vil i nogle tilfælde være harmoniseret med beboelseshuset, hvad angår materialer og farver. I andre "lever det sit eget liv".

VILLAVEJEN



Type og tid

I 1930'erne blev der eksperimenteret mere end før med boligens udformning. Blandt de ty-

Andre muligheder

Større karnap med murede hjørnepiller, evt. også murede fremspring ved overgang fra facade til karnap.

Rektangulær karnap.

Karnap udeladt. I stedet placeres et fire rammer bredt vindue eller et havedørsparti, bestående af to smalle dørfloje med overruder og med et "halvt vindue" på hver side. Foran dette parti en lav veranda af træ eller en betontrappe med omløbende trin (tre trin). Havedørpartiet forudsætter en rimelig stor tilbagetrækning fra vej.

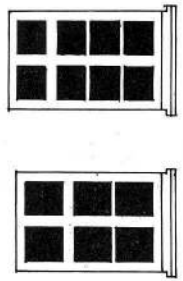
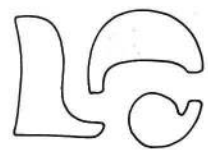
Gavlene kan udføres uden halvvalmene. Der indsættes så evt. en glug til hanebåndsløftet. Ved huse fra 1930'erne kan gesims bortfalde, og taget udføres uden opskalkning, men med udhæng. I forbindelse hermed skiftes også stilen i vinduer og uvendige døre. Vinduerne bliver to- eller trerammers uden tværpost, og mod vej er der måske endda et eller flere "bungalowvinduer", se VILLAVEJEN 6. Og dørene er af nyere typer, som findes ved VILLAVEJEN 6 og flere af de følgende eksempler. Karnappen bortfalder eller udføres rektangulær.

En mellemform bibeholdt vinduer som optegnet samt afvalmning af overgavle. Men i stedet for muret gesims var der en kassegesims af træ uden særlig profilering. Den udførtes langs alle tagkanter, og taget havde ingen eller kun ganske ringe opskalkning. Overgangen mellem gavlgesims og normalt tageskæg krævede en udsvejft bue ved gavlgesimsens underkant (samme princip som ved nordvestgavl af bygning C i Fabriksanlæg i Banneby, se SP 1989/3).

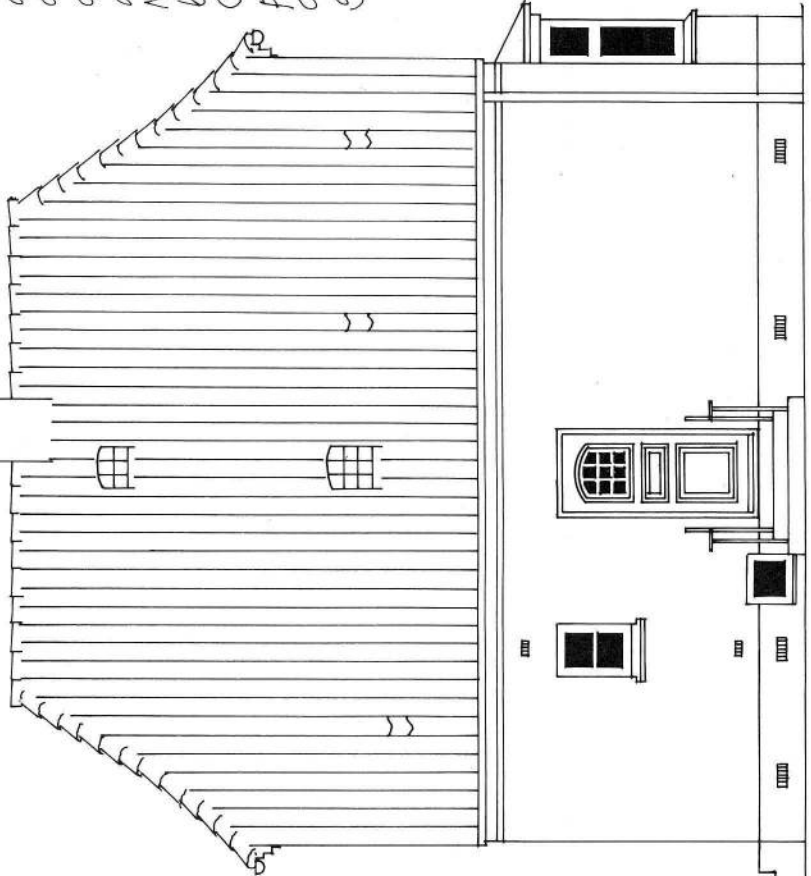
per, som dukkede frem herhjemme, var den såkaldte bungalow. Opslag i en halv snes ordbøger og leksika har fremdraget en række ikke alt for samstemmende definitioner af ordet. Så meget står imidlertid fast, at bungalow via engelsk er kommet til os fra hindustani-glossen *banglā*, som betyder bengalsk eller fra Ben-

Undertiden udelades tagrende ved halvvalne. Men som regel opsættes rende, hvorfra vandet ledes ind på en af hovedtagets sider - på en af mange måder, fx med kort tværende + lille skrånud.

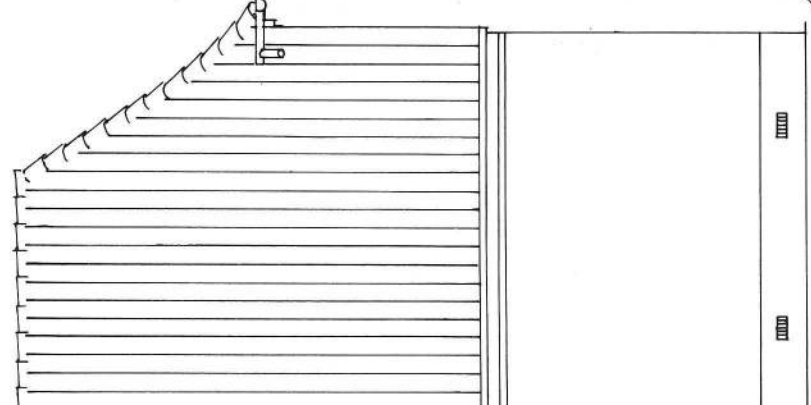
Øverste tagvindue belyser loft over hanebånd og kan benyttes af skorstensfejer. Nedre tagvindue belyser trapperum. Gløstegl belyser pulterrum og tvrige (egentlige) skunkrum.



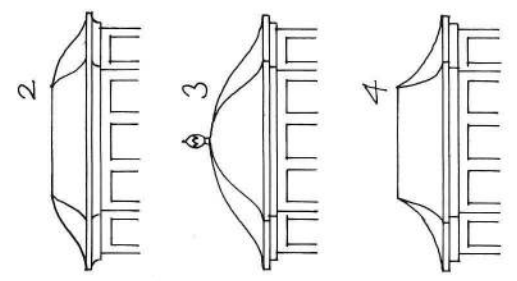
Alternative opdelinger af vinduer i stueetage. Typen til højre kræver en lille forhøjelse af murhøjen (og karnappen).



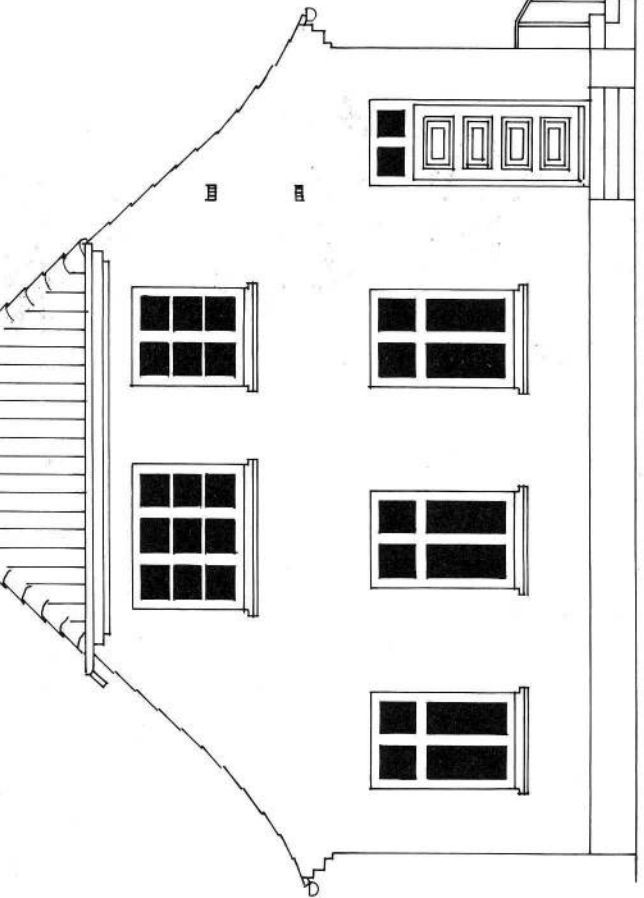
FACADE MOD NORD



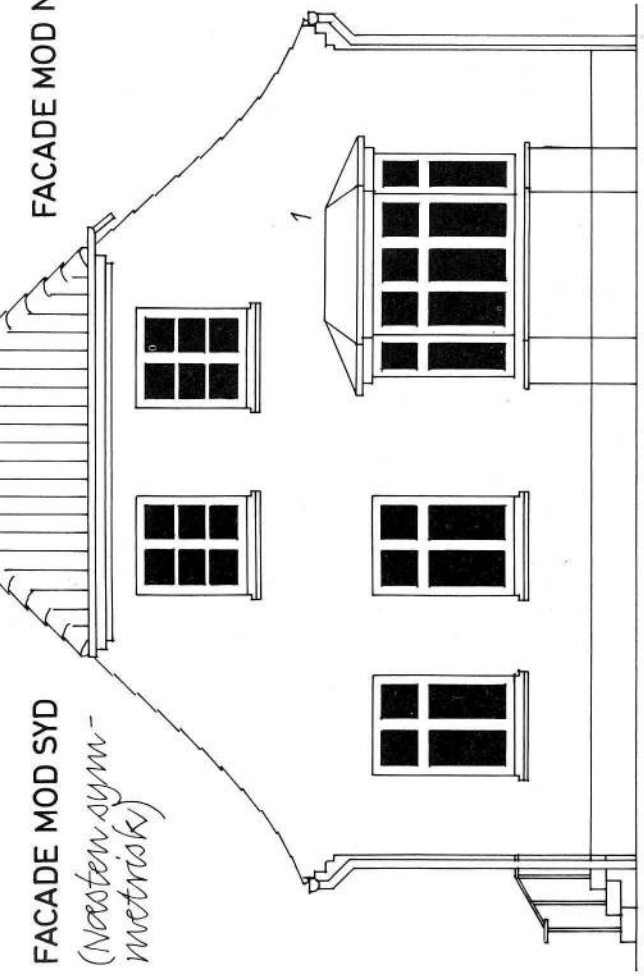
FACADE MOD SYD
(Næsten symmetrisk)



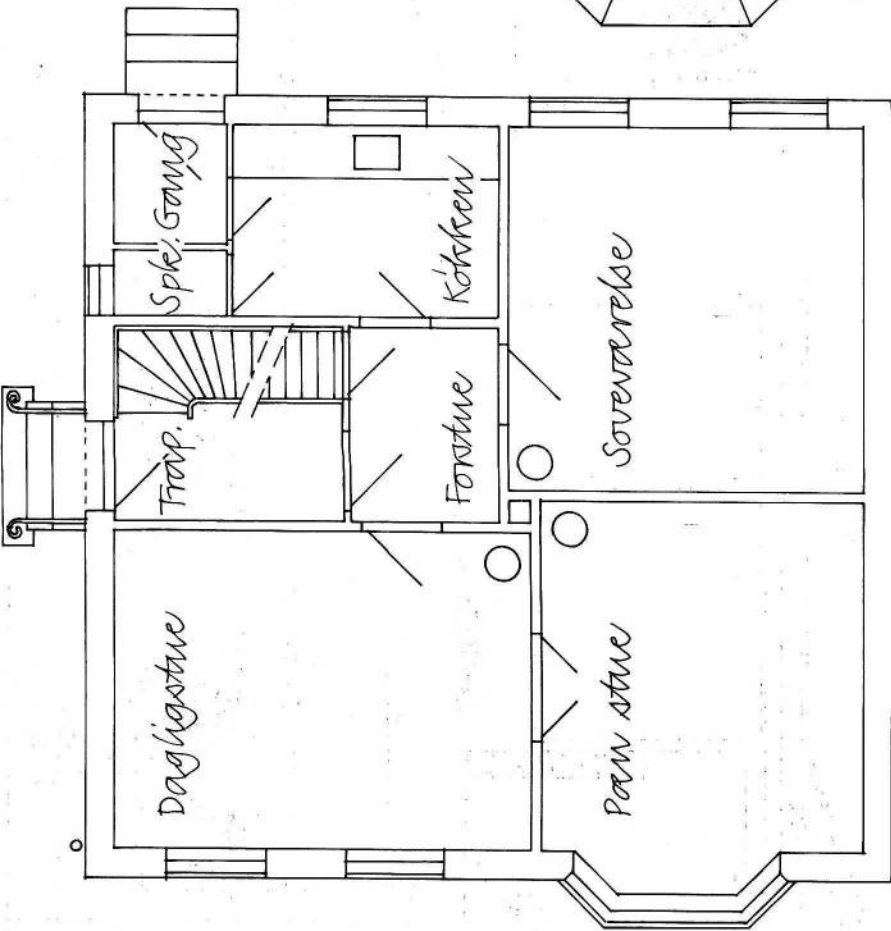
Alternativer vedr. karnaptag



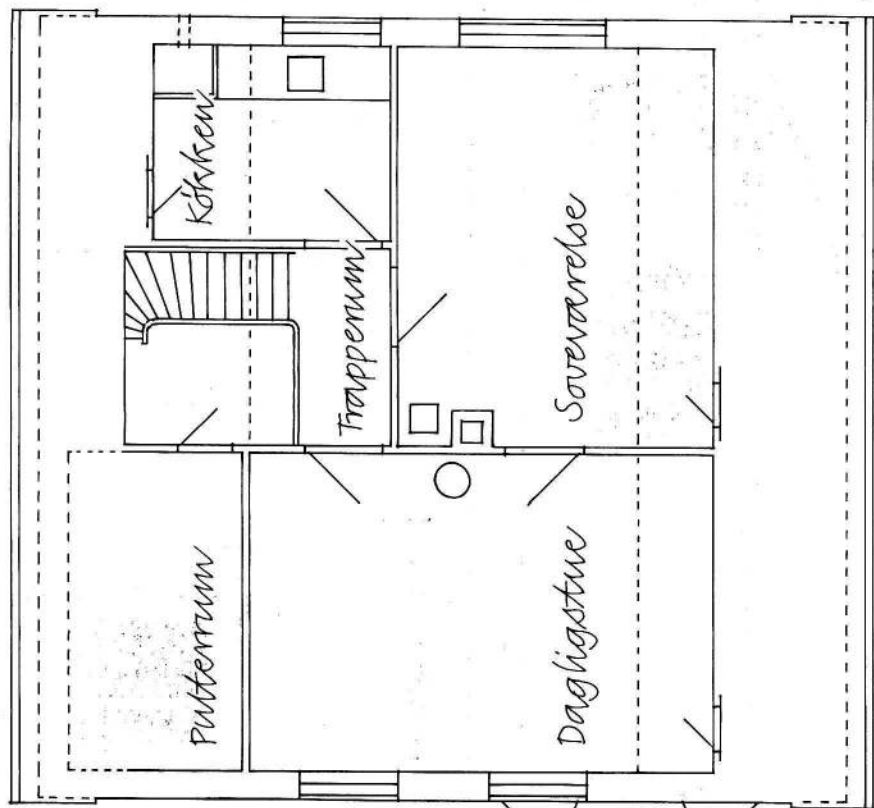
GAVL MOD ØST



GAVL MOD VEST (MOD VEJ)



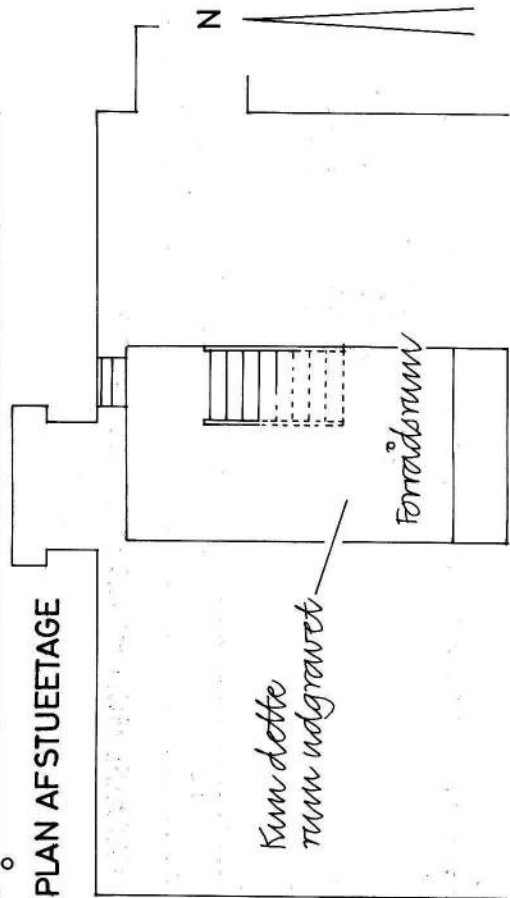
PLAN AF STUEETAGE



PLAN AF 1. SAL (TAGETAGE), særskilt bolig

Førårdrum

TVÆRSNIT

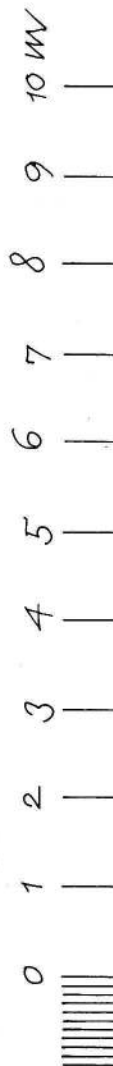


PLAN AF KÆLDER

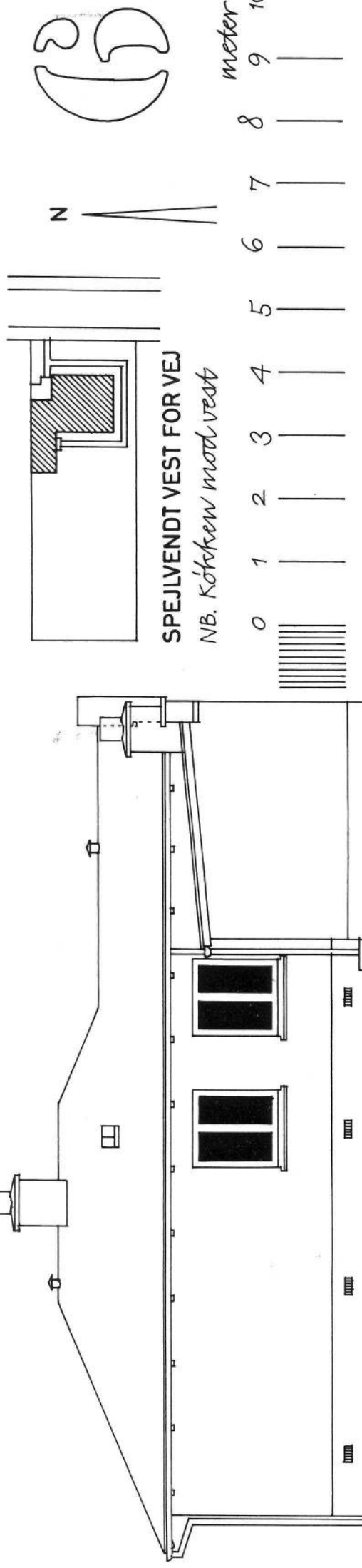
Udhus med vaskerum (skorsten), brændselrum, redskabsrum (hvori også cykler og barnevogn), toilet og evt. hønsehuis. Udhus med værdigt ved denne husstype. Fuldstreg: placering i henhold til orientation projekt. Pindstret: aflevering naturplacering i skel. Se tekst ang. eksempler på udformning af udhus.

Parcel 25x70 alen
Parcel 20x40 meter

BELIGGENHEDSPLAN



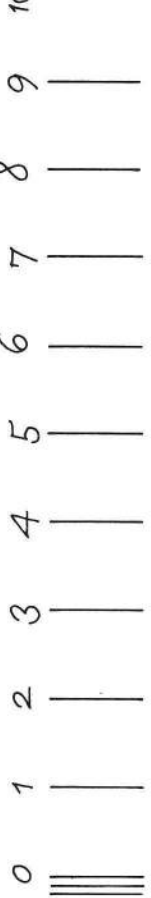
Repro-kontrol: når denne linie er 100 mm lang, er tegningen i mål 1:87



SPEJLVENDT VEST FOR VEJ

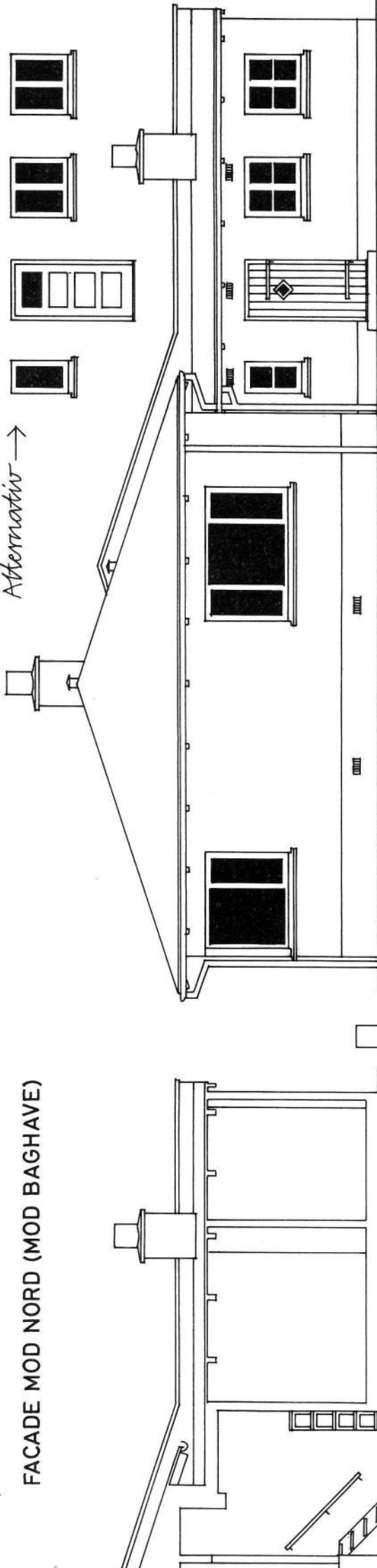
NB. Køkken mod vest

meter



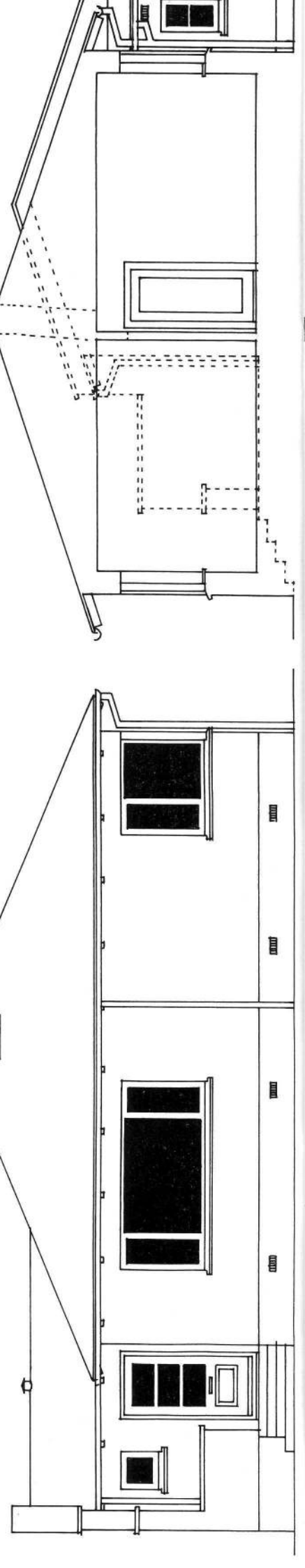
Alternativ →

FACADE MOD NORD (MOD BAGHAVE)



LÆNGDESNIIT, UDHUS

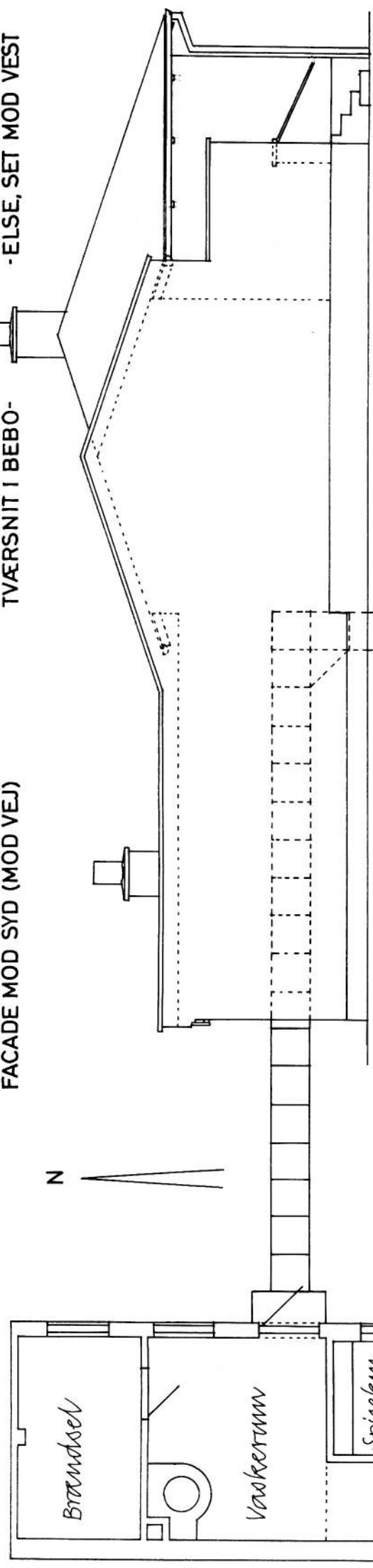
FACADE MOD ØST



FACADE MOD SYD (MOD VEJ)

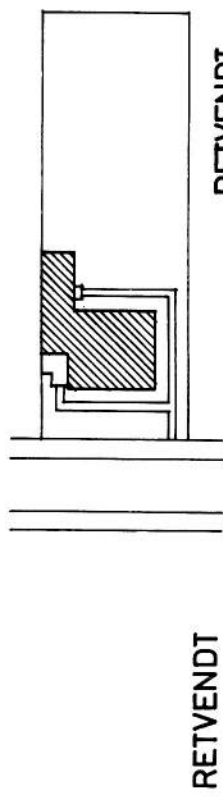
TVÆRSNIT I BEBO-

-ELSE, SET MOD VEST



FACADE MOD VEST (FACADE I SKEL)

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

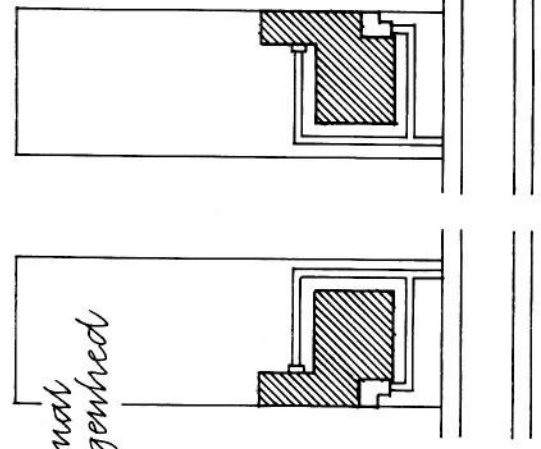


RETVENDT NORD FOR VEJ

Original
beliggenhed

RETVENDT ØST FOR VEJ

SPEJLVENDT NORD FOR VEJ



Skel



PLAN

Sti af 60 x 60 cm betonfliser

Skel

galen, jf. det nu brugte statsnavn Bangladesh. Endvidere, at bungalow oprindeligt betegnede en "østindisk hytte af bambusrør eller brædder og måtter med et stærkt fremspringende halmtag; bolig for europæere og især for de engelske tropper" (citater i moderne retskrivning fra Ludvig Meyers Fremmedordbog, 6. udgave 1884). Her i landet kom bungalow til at betyde en etplansvilla (dog ikke sjældent med kælder under hele bygningen) med fladt tag eller et kun svagt skrånende, helt afvalmet tag. Lignende huse, men i en lidt anden stil, var faktisk bygget i Danmark førhen, men først med betegnelsen bungalow blev det "fint" at have eller bo i et etplanshus, og endda havde ordet ikke i alles ører nogen god klang. Alt i alt blev antallet af opførte danske bungalows i øvrigt ikke opsigtsvækkende; der skulle gå endnu 20-30 år, før etplanshusene for alvor slog igennem i dansk enfamiliehusbyggeri.

Tegningen viser en dansk bungalow fra en provinsby, hvilket vel især åbenbares i den måde, boligen er bygget sammen med sit udhus (der ikke helt matcher, hverken i proportioner eller detaljering). Der er ikke nogen egentlig kælder, men spisekammeret er forsænket noget i jord for at opnå køling. Man har sine tvivl om effekten. Blandt de karakteristiske træk er det ret store tagudhæng og vinduerne. Foruden de så almindelige torammers vinduer til køkken og børneværelse er der særlige "bungalow-vinduer", nemlig et moderat eksempel i soveværelset og et rent pragteksemplar af typen i spisestuen, hvor den 1,85 m brede faste "udsigtsrude" både leder tanken hen på et akvarium og på de huse, der blev bygget mange år senere gade op og gade ned. Også hjørnevinduet må nævnes som et bungalow-træk, skønt både det og de andre brede vinduer også fandt vej til andre hustyper. Spørene er i dette tilfælde synlige i udhæng, men mange, måske de fleste bungalows i Danmark havde vandret, malet underbeklædning.

En fast udendørs opholdsplads i stuegulvets niveau er kombineret med den "fine" indgang; som flisestienes forløb viser, var beboerne indstillet på at gå "bag ind" i det daglige. Men det var nu ikke alt for smart at have WC-vinduet ud mod terrassen, og ved andre bungalowtyper er den udendørs opholdsplads anbragt i tilknytning til en haveværelse fra en af stuerne.

Der er gasinstallation i køkkenet og kun ét ildsted til bo-

ligens opvarmning. Ikke et rigtigt centralvarmeanlæg, men en kamin i spisestuen klarer sagen. Fra den føres varm luft gennem kanaler og riste rundt til de øvrige beboelsesrum (og køkken samt toilet/bad er uopvarmede). Sove- og børneværelset er, som det ofte ses i ældre boligtyper, kombineret på en uheldig måde; en dør mellem soveværelset og dagligstuen kunne have gjort stor nytte - og er måske også efter nogle år realiseret på bekostning af forbindelsen mellem de to soverum.

Beliggenhed

De fire optegnede beliggenhedsskitser viser huset placeret på en ret smal grund af ældre form. Bedste beliggenhed er den originale, øst for vej. Typen er ikke meget anvendelig syd for vej uden ændringer, og under alle omstændigheder duer terrassen ikke. Byggegrunden kan let været bredere og mindre dyb, men selv med den viste bredde kan der på fornuftig måde anlægges indkørsel og opføres garage langs skel modsat udhus.

Materialer og farver

Sokkel. Grå cementpuds.

Indgangstrapper og terrasse. Grå cementpuds. Betonafdækning på brystning og læmur ved terrasse (vist med vandret overside, men skal have svagt fald til den ene eller begge sider) samt på brandkam i skel.

Ydervægge. Gul blank mur, evt. med et gennemgående skifte af sorte eller røde sten i højde med over- og underkant af vinduer, dog ikke på udhuset. Det er en gammel skik, der genoplives. Sjældnere rød blank mur, evt. med røde skifter på nævnte steder. Der gives desuden spredte eksempler på, at huset er en rigtig "lagkage", fx af gule sten op til vinduer, røde sten ud for vinduer og igen gule sten over vinduer. Endelig kan huset været strukturpudset og hvidtet/malet i en lys tone; sågar grønne nuancer forekommer. Såløb i beton, skifer eller klinker.

Tagkanter. Synlige spærender og lister mellem lægter, eller underbeklædning. Alt malet. Creme, brune og grønne toner hyppigst forekommende tillige med hvid. Tagrender og nedløb i zink, som regel malet i farve svarende til træværket.

Tag. Tagpap med grøn bestrøning meget anvendt, men også rødbrun eller grå tagpap passer til typen.

Skorstenspiber følger facaderne i materiale og farve. De er for-

længet med et glaseret lerrør (kloakrør), som er støbt fast i betonafdækningen.

Vinduer og udvendige døre. Stålvinduer og -døre med deres spinklere profiler blev i nogen grad benyttet til bungalows, men i det optegnede eksempel er benyttet trævinduer og -døre. Farver som nævnt under tagkanter.

Omgivelser. Det at bo i en dansk bungalow medfører ikke nogen gennemgribende forandring i livsstilen. Arealet bag huset er stadig en nyttehaver af væsentlig betydning for beboerfamiliens økonomi, og kun fortil er der prydhaver. Men det kan godt være, at der mod vej er kommet et lavt raftehegn i stedet for hæk eller stakit. I naboskel gror efter al sandsynlighed en hæk, der får lov til blive henved to meter høj. De nødvendige, men sparsomme stier er belagt med betonfliser. Fortil og ud for gavlen er de omgivet af græs, men bagtil er der nok i noget af vinklen mellem bolig og udhus en gårdsplads med grusbeklædning, hvori flisestien er indfældet.

Andre muligheder

Med tiden kan taget være tækket med eternit-bølgeplader oven på tagpappen. Taget på beboelsen (og kun den) kan fra begyndelsen være lagt af røde vingeformede falstagsten med 35-40° hældning i forhold til vandret og afvalmet i samme omfang som vist. Det er imidlertid et spørgsmål, om man da stadig vil bruge betegnelsen bungalow. Bemærk i øvrigt, at der i tilfælde af sådant højere tag ikke er behov for at forlænge skorstenspiben med et kloakrør; nu er skorstenen i sig selv blevet høj nok.

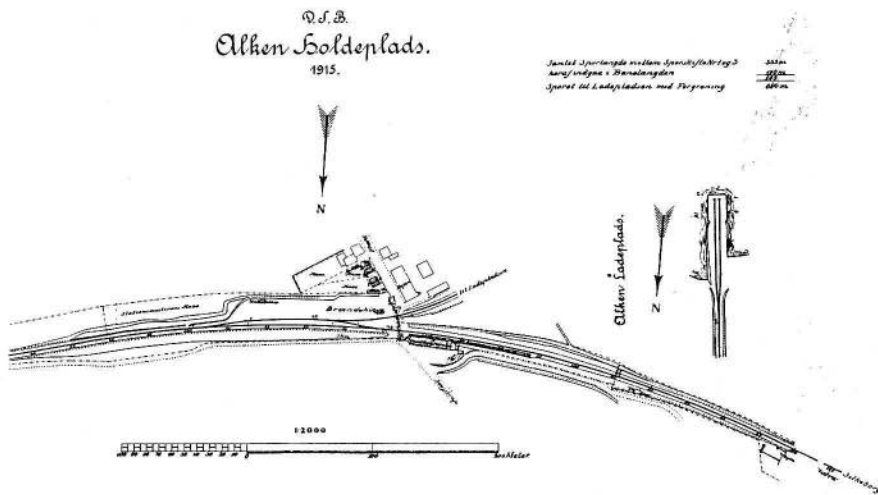
Et andet alternativ kan være, at det papdækkede tag udføres endnu lavere end vist (selv om det gør gitterspærene noget anstrengt i visse af samlingerne).

Hjørnevinduet kan erstattes af et vindue magen til spisestuens.

Eller der udføres hjørnevindue til begge stuer, hvilket dog er mest aktuelt ved beliggenhed nord for vej.

Vinduerne, også hjørnevinduer, kan udføres af lutter oplukkelige, smalle rammer, hvis antal altså svarer til vinduesbredden.

IDEER DERUDE FRA



ALKEN STATION OG HAVNEBANE

I Povl-Erik Harbys efterladte arkiv er der ganske betragtelige mængder kildemateriale, der nok tid efter anden vil foranledige mig til i Povl-Eriks ånd at grifle lidt ned til mulig glæde for andre modelbanebyggere.

Godt nede i en af kasserne lå således en gammel sporplan for Alken station, jf. fig. 1, dateret 1915. På denne var - som af og til set - nordpilen nedadvendt; men bortset herfra rummede tegningen egentlig mange spændende enkeltheder.

Den betydeligste af disse er utvivlsomt den viste ca. 600 m lange havnebane, der udgik fra vestenden af læssesporret og i en lang krumning førtes på en lav dæmning ned til en mole ud i Mossø, hvor den delte sig i 2 parallelle spor, så der dersteds kunne rangeres med tomme og fyldte vogne.

Derudover ses placeringen af stationens hovedbygning og pakhus, en kule og på den modsatte side af vejoverskæringen et brændehus og et materialhus, og endnu længere mod øst også stationsmesterens have. Endvidere

fremgår placering af signal (her dog kun det vestligste), sporskifter og stationsmærker.

Fra landskabsarkitekt Bendt Nielsens eksamensprojekt har jeg fået lov til at medtage udvalgte afsnit, samt drage nytte af hans omfangsrige kildemateriale. Således kan jeg ikke dy mig for at bringe et tidstypisk lille afsnit fra en ældre rejsebeskrivelse:

"Ved Alken station åbner sig uventet en prægtig udsigt over den store Mos Søs imponerende vandflade, og da toget holder her en stund for at optage vogne fra en lille transportsidebane, har man ved betragtning af det storslåede landskab, der hæver sig gradvist op mod Ejer Bavnehøj, kronet af Danmarks højstliggende mølle, tid nok til ligesom at forberede sig på den forjættede herlighed længere vestpå."

Bendt Nielsen fortsætter med en oplysning om, at trækbanen blev nedlagt kort efter århundredskiftet, men sejlradsen (til Kloster Mølle) bestod indtil 1932. Ifølge fig. 1's årstal må den dog i hvert fald have eksisteret i 1915.

Fig. 1. DSBs sporplan fra 1915 af Alken holdeplads og havnebane. Det ses, at stationen er af den lange type, men alligevel er læssesporret af pladsmæssige hensyn placeret på den modsatte side af banen i forhold til hovedbygning og pakhus. Tjærebetonperronen er ca. 100 m lang; vestre indkørselssignal og stationsmærke er vist, hvorimod de østre er udeladt ved kopieringen. På originalen er brændehuset indtegnet med rødt og må således være en senere tilføjelse. Derudover ses vogterhus nr. 6 og den tilstødende bolig for baneformanden.

I museumsinspektør H.N. Garners bog "Stage og Damp" har han om sejlruten Kloster Mølle - Alken skrevet følgende:

"Den lille, forhenværende passagerdamper kunne ikke selv medføre megen nyttelast, men blev anvendt som bugserbåd. Til transport af den egentlige ladning benyttedes en stor pram ..

I Alken fandtes et egentligt, omend beskedent havneanlæg, en rigtig kaj, solidt opbygget med øvre jernkant og en kraftig fenderbjælke nær vandoverfladen. Denne fenderliste forhindrede fartøjerne i at blive beskadiget mod kajen. Hele anlægget var jordfast, den yderste afslutning af et banelegeme, der fra Alken station strakte sig i en kurve ned mod søen. På den første strækning var havnebanen ført over en fugtig engagtig strækning via en dæmning.

I dag, hvor skinnerne er borte, står dæmningen som et græsklædt dige, ovenpå beplantet med et levende hegn.

Havnebanens spor var ca. 500 meter langt, og vognene blev en tid trukket af et stude-spand til stationen, hvor de kunne indrangeres i togstammerne til videre befordring. Molen gik vinkelret på søbredden, da farvandet her ved Alken er meget grundt ...

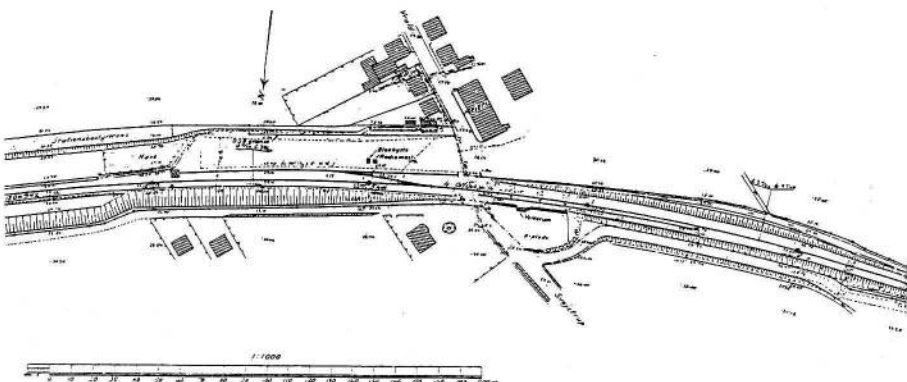
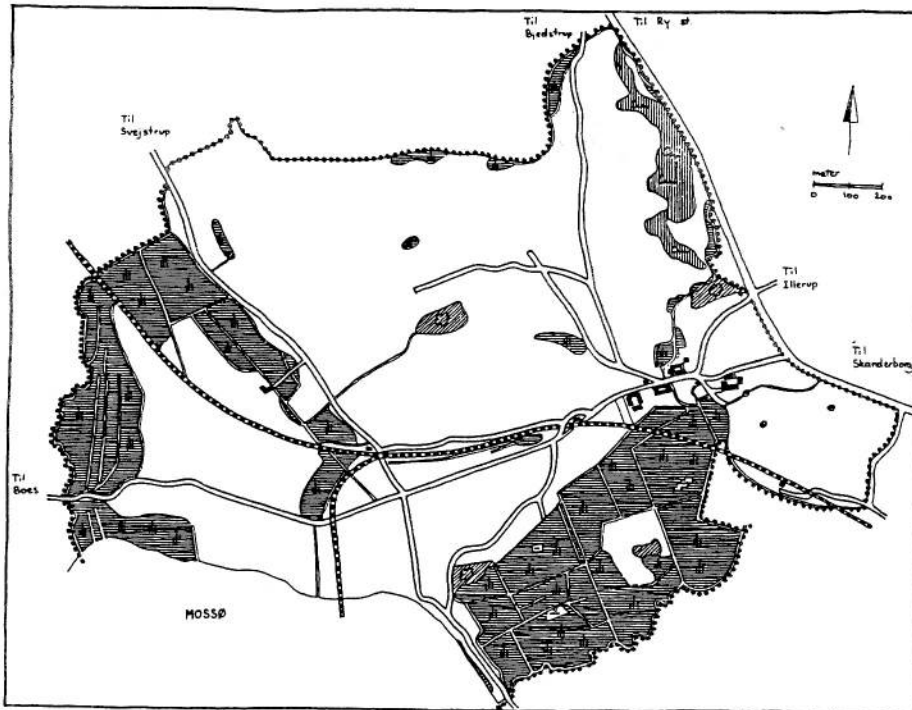


Fig. 2. DSBs sporplan, senest revideret 11/12 1980, visende afkortet læssespor med transversal i vestenden, hvor det tidligere havnespor er rettet ud og ligeledes afkortet til vejkannten. Der noteres venterum, radiomast og blokhytte, samt at boligerne har fået lov til at blive stående, men hverken stationsbygning eller pakhus.



Stationsmesteren på den lille Alken station oppebar, i hvert fald i en årrække før århundredskiftet, et gratiale af Kloster Mølle, velsagtens for ulejlighed ved driften af havnebanen eller trækbanen, som den ofte blev kaldt."

Senere i teksten anføres, at stationsforstander Andersen fik 50 kr. om året, og desuden ydedes der drikkepenge til portørerne i Alken. Fragten har bl.a. bestået af kul, foderkorn og stykgods, samt lejlighedsvis meget store slibesten i retning mod møllen og især cellulosemasse og pap, samt af og til formalet mel den modsatte vej; endvidere blev der efter behov transporteret råtræ og forarbejdet træ, samt sten.

Også passagerer og flyttegods, samt kisten med møllens ejer, løjtnant, fabrikant F.F.O.V.B. Bodenhoff, der døde i København i 1916, har fundet transportmulighed med denne havnebane med tilhørende damper og pram, så sig ikke, at der ikke er muligheder i sådan en lille landstation med havnebane!

I fig. 2 er vist sporplanen, således som denne senere fremstod efter rettelser i planen i 1980. Mejeriet har senere bygget henover det gamle trækbanearial, og stationens bygninger er blevet erstattet med et venturum, en blokhytte og en radiomast. Det ses, at læssesporets østlige forbindelse til stamsporet også er forsvundet, og den fordums lange perron er svundet ind til

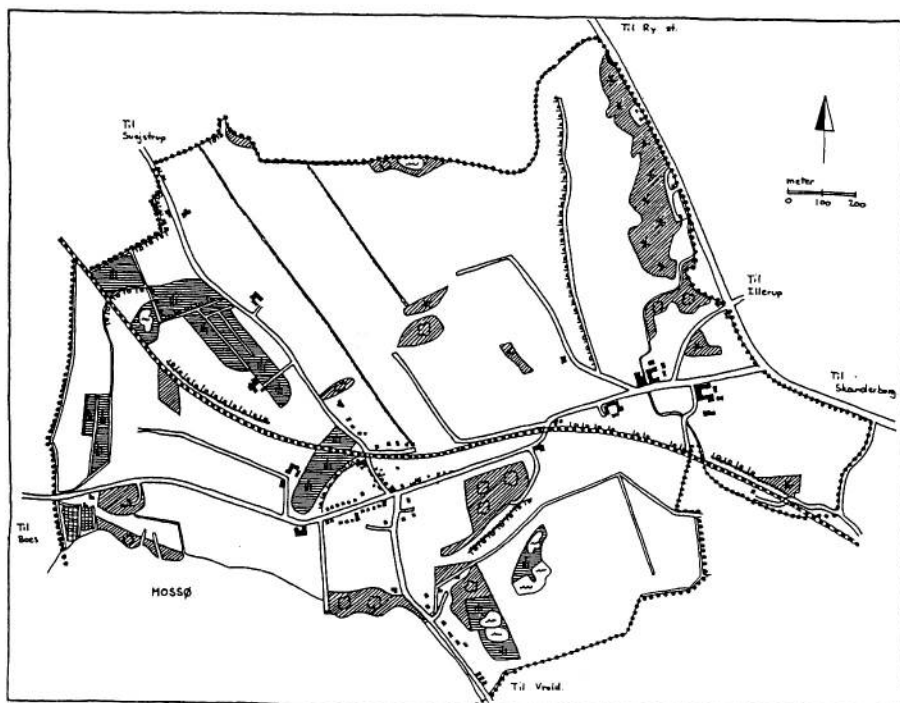


Fig. 4. Kort over Alken 1876, visende DSBs strækning og den tilsluttede havnebane. Det ses endvidere, at selve Alken gårdlandsby er beliggende ca. 1 km øst for holdepladsen; jeg vil dog gætte på, at det krumme vejstykke med tilhørende viadukt er en hel del yngre, idet kildematerialet rummer en tegning, dateret april 1918, rettet oktober 1921 af pågældende viadukt.

blot at dække et simpelt MR-tog.

For at give en fornemmelse af stationens bygninger har jeg medtaget en facadetegning af hovedbygningen og plan og facade af pakhus (de øvrige tegninger var i en dårlig forfatning). Men som plaster herpå er medtaget nogle tegninger hørende til det banevogterhus, som var placeret i tilslutning til stationen, men tilsyneladende lige udenfor det eksproprierede stationsareal.

Endvidere er medtaget et landkort, hvoraf det fremgår, at stationen med havnebaneforgreningen kom til at ligge næsten 1 km vest for den gamle gårdlandsby; denne ligger der endnu, men omkring stationen er der vokset en typisk dansk stationsby op, omend den er af meget beskedent udstrækning.

I model vil stedet nok være mest velegnet at blive set fra syd, idet de høje bakker bagved mod nord vil give en passende overgang til baggrundskulissen. Havnebanen kan meget rimeligt kortes af til en kortere eller længere del af en cirkelbue, alt efter den til rådighed stående plads; allerede 50 cm vil kunne gøre fyldest, gerne med originalens sporskifte og efterfølgende sporelængde til et par vogne, så der bliver rangeringsmuligheder. Men under hensyn til den forventede, beskedne godsudveksling vil det også kunne forsvares at lade sporet ende blindt ved møllens ende uden det viste sporskifte.

Til højre forsvinder banen ud af syne under en vejoverføring, og til venstre kurver den ud af synsfeltet i træbevoksning langs tunneldalen.

Alt i alt et overkommeligt forbillede for de fleste modelbanebyggere.

Jeg har benyttet lejligheden til at bede S.A. Guldvang om at

Fig. 5. Samme areal som i fig. 4, men fra 1980, hvor hver lille sort firkant repræsenterer en bebyggelse, altså en ret åben stationsby.

Fig. 6. Stationsbygningens facade mod banen.

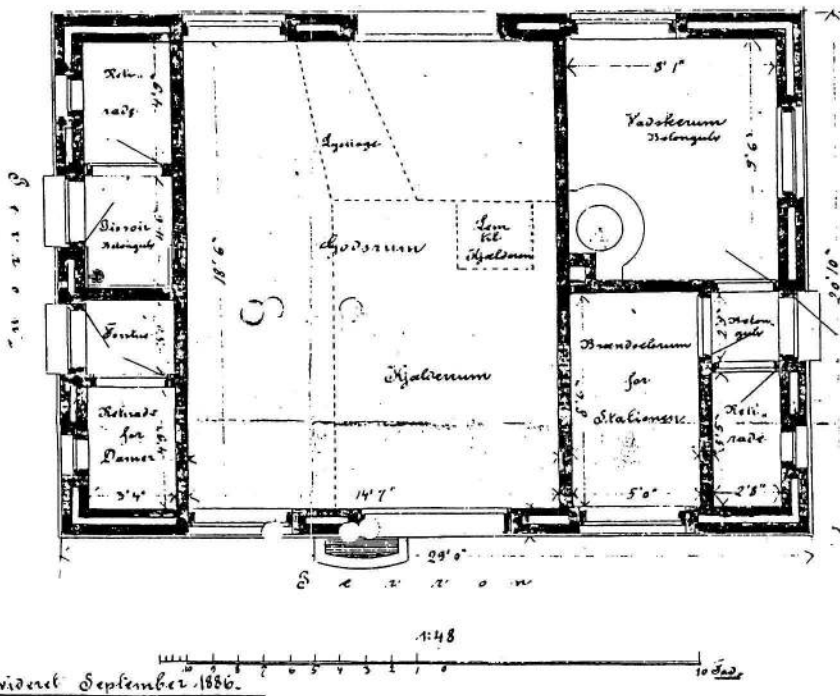
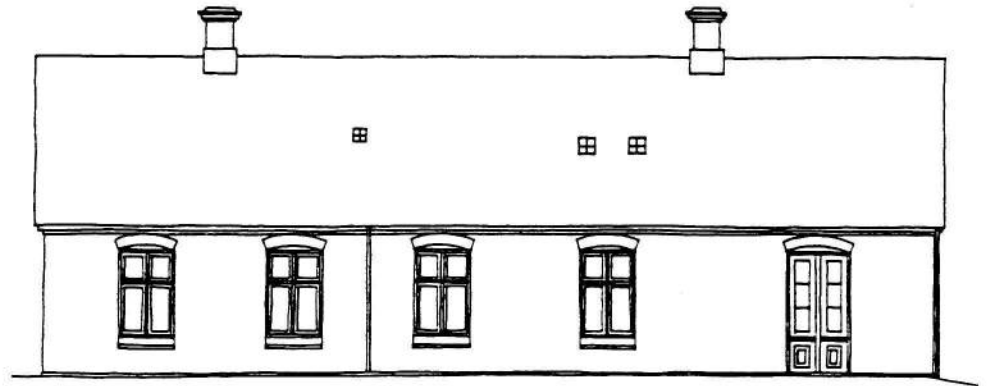
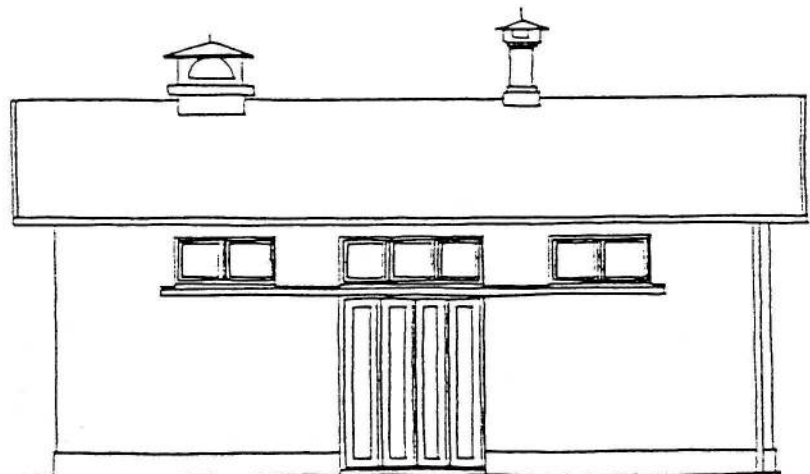
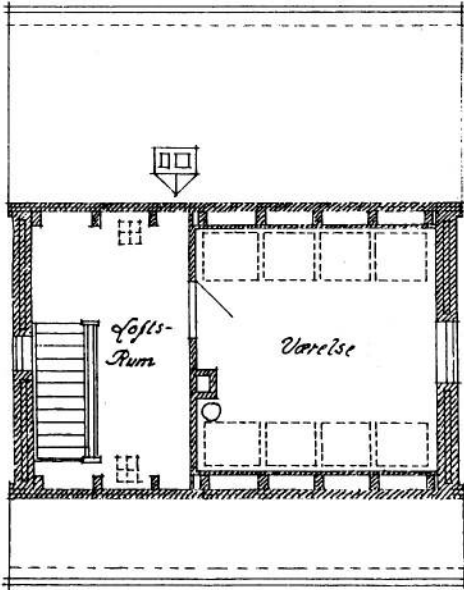
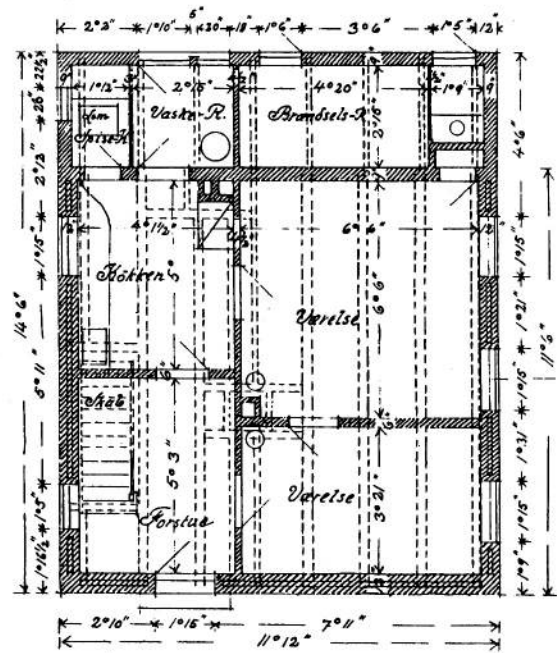
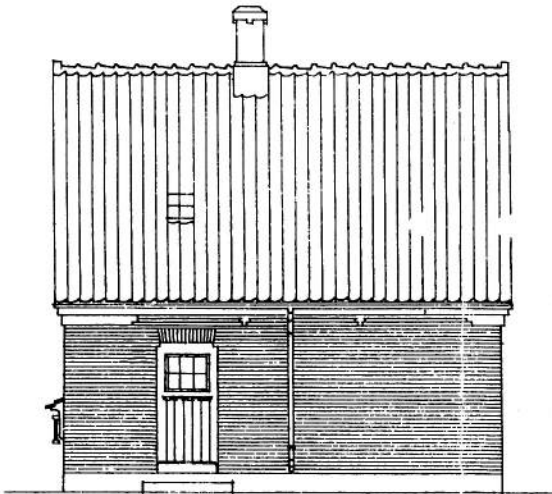
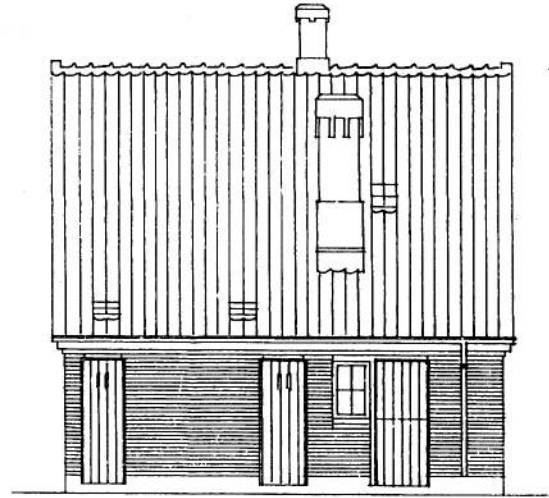


Fig. 7. Pakhusets plan og facade. Bemærk skorstenen fra vaskerummets gruekedel til højre og ventilationshætten til venstre.



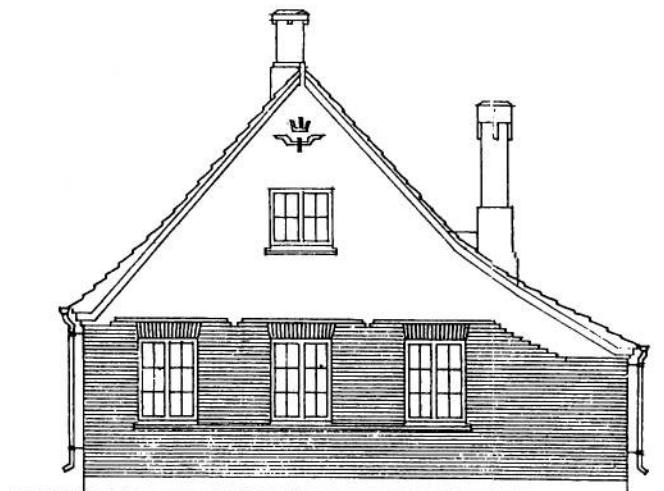
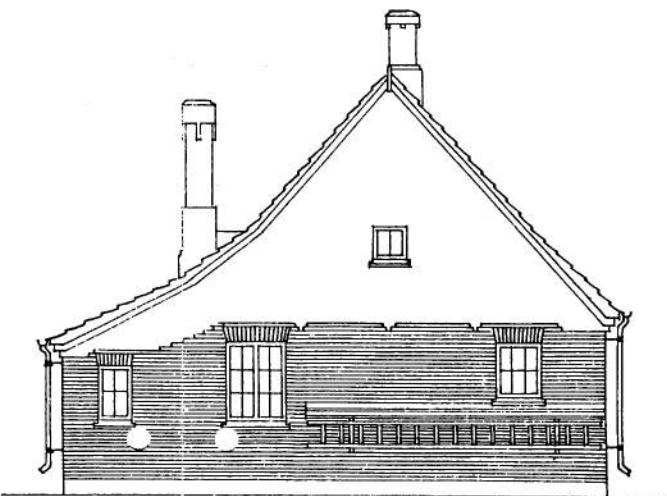


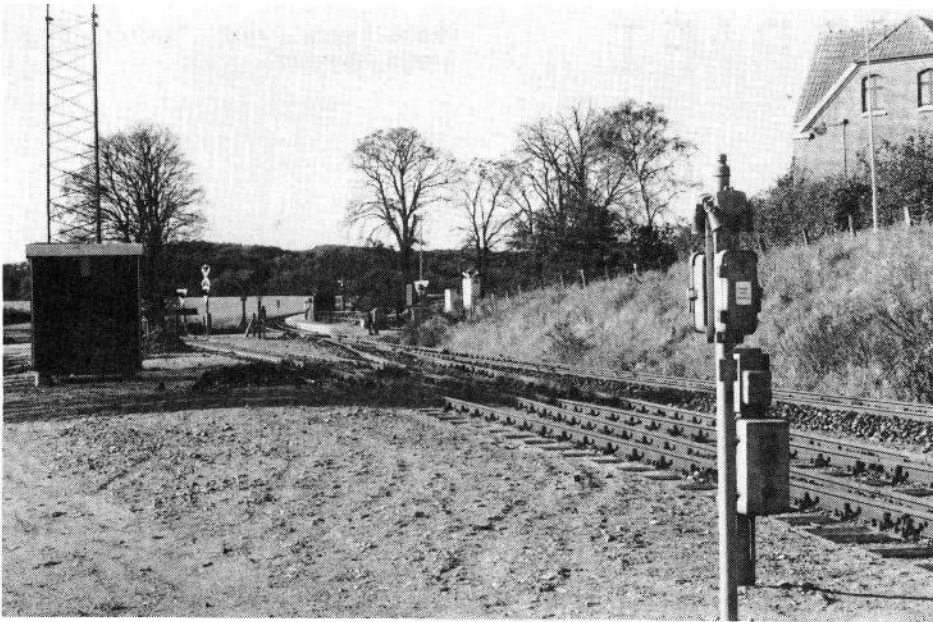
Loftsplan



Sueplan.

Fig. 8. Baneformandens pyntelige beboelse, der vil gøre sig på ethvert modelbaneanlæg.





gennemse ovenstående, og har med tak fået følgende suppleringer: Havnebanen er noteret åbnet den 31/12 1873; selve banen den 2/5 1871. Holdepladsen er ændret til station den 17/1 1874, (jf. DSBs instruktionsstof), og blev overtaget af DSB 1/11 1879. Dækningssignaler **med tilhørende fremskudte signaler** er fjernet den 7/7 1965, og stationen blev nedrykket til trinbræt med sidespor den 1/9 1961.. Sidesporet er et såkaldt B-spor, beregnet til hensætning af baneafdelingens tjenestekøretøjer.

guldbæk

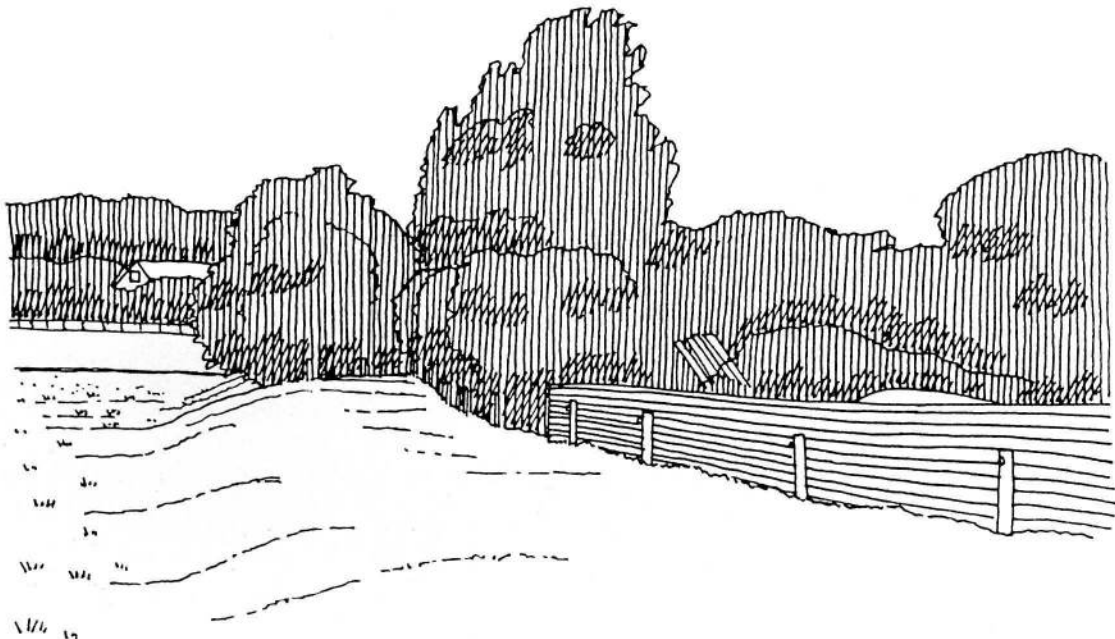
Kildehenvisninger: Bendt Nielsen, eksamensopgave i landskabsplanlægning; H.N. Garner: "Stage og Damp" samt DSB.



Fig. 9. Alken trinbræt set fra øst fra læssevejen den 15/8 1985.

Fig. 10. Samme sted som i fig. 9, men set mod øst.

Fig. 11. Jeg slutter med landskabsarkitekt Bendt Nielsens smukke tegning af havnebanedæmningen set fra syd fra Emborgvej. Når man står her og nyder det fredelige landskab, er det svært at forstå den beskrevne aktivitet med godstransporter, dampskibstrafik og fløjtende lokomotiver; selv midt på eftermiddagen synes det lille landsbysamfund at hvile blidt i sig selv og dårligt nok vågne op, når MR-toget gør holdt adskillige gange om dagen.



BILLEDGALLERIET

Denne gang med "godter" fra Groths "gemmer".



Øverst: HS 416 i Skjern, 1956.

Nederst: Overskæringen ved Nr. Sundby, 30/6 1958.





Øverst: E 966 i Århus, 9/7 1962.
Nederst: Århus 9/7 1962: E 966, E 964 og Q 347.



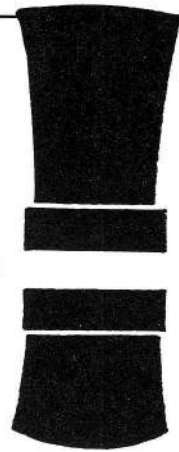


Øverst: C 717 og D 825 passerer Løve st. 19/9 1961.
Nederst: F 435 i Vojens 2/7 1958.



LOKOMOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER



er tilbage for fuld damp

Efter reorganisering er vi nu klar til at fortsætte udgivelsen af LOKOMOTIVET, og vi starter op på 6. årgang medio august 1990. Alt bliver ved det gamle, både indhold, format og med en årgang på 4 numre. Det eneste, der ikke bliver som før, er prisen, som grundet skift til andet trykkeri og den almindelige inflation bliver lidt større. Men vi håber, det bliver det værd. Vi regner med, at hvert nummer bliver på 60-68 sider, så der bliver plads til meget varierende stof om danske jernbaner.

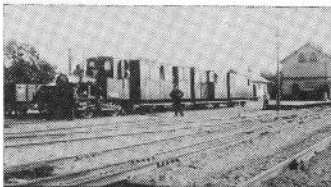
Vi lægger bl.a. ud med en stor artikel om den store N-maskine, hvortil vi bringer 8 flotte tegninger af Steffen Dresler, visende forskellige udgaver af det store godstogslokomotiv. Vil du være med fra starten, kan du indbetale kr. 150,- på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, postboks 477, 4700 Næstved, og bladet vil automatisk blive tilsendt ved udgivelsen medio august, ultimo november, medio februar og medio maj.

BEMÆRK: Vi har af tidsmæssige årsager oprettet postbox, hvorfor det er nødvendigt at **skrive** til os, såfremt man har noget på hjerte, f.eks. indlæg i bladet. Det er ikke længere muligt for læserne at ringe til os. Vi håber, at man kan leve med denne ordning.

Vi ses til august!

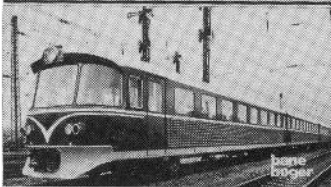
Med jernbanehilsen

LOKOMOTIVET - Postbox 477 - 4700 Næstved - Giro 3 38 55 07



**Jernbane
historisk
årbog '90**

1965
1940
1915
1890
1865



Jernbanehistorisk Årbog '90

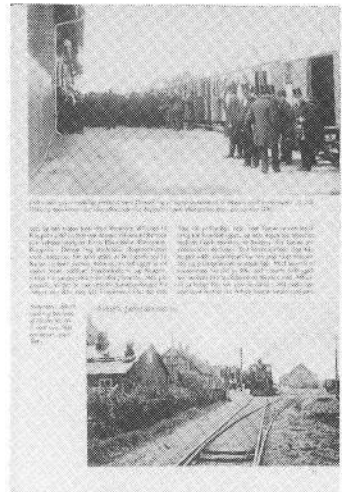
64 sider · 110 illustrationer · Kr. 139,-

Artikler af Asger Christiansen, S.A.Guldvang, Niels Mortensen, John Poulsen og Birger Wilcke.

- 1865: Den fynske hovedbane åbnes
Banegårdsforholdene i Skive
- 1890: Skagensbanen - den første smalsporsbane i Danmark
- 1915: Nakskov-Kragenæsbanen åbner
- 1940: Gasgenerator drift på tog og færger
Den rene elendighed: Nr. Nebel-Tarm
Jernbane nedlægges
- 1965: Y-togene - den ny generation privatbanetog

Jernbane-historisk årbog '89

64 s., 80 ill. Kr. 135,-



**På sporet af
1989**



PÅ SPORET AF 1989

Årbog om
Danmarks
Jernbaner

48 sider
17x25 cm
omslag i farver
119 ill.
kr. 108,-

Jernbanehistorisk Årbog er en bogserie, som lader kendte og ukendte jernbanehistorikere kigge tilbage på væsentlige jernbanebegivenheder som ligge 25, 50, 75, 100 og 125 år før udgivelsesåret. De enkelte artikler er dog ikke bundet stramt til det konkrete årstal. Serien redigeres af Eigil Christensen og John Poulsen.

Bestilling: indsæt beløbet på postgiro 1 52 56 62 og skriv bestillingen på kupon til modtager. Intet ekspeditionsgebyr! Bøger forsendes i solid emballage - sammen med gratis katalog!

**bane
bøger**

Jernbanegade 34A, 2.th.
4000 Roskilde
Giro 1 52 56 62

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.

MODELJERNBANEKLUBBEN HD
V P KJÆR-LARSEN
SKOUSANGERVEJ 4
2600 GLOSTRUP

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Hermed præsenterer jeg endnu et nummer af mit hjertebladet for den hårdtprøvede læser. Der er - som følge af den lange og uddybende artikel om Kolding Sydbaners rullende materiel (iøvrigt "kun" første del heraf) - ikke blevet plads til mange andre indslag, desværre. Det skrev jeg også i fjor på samme tid, og jeg gentager derfor også undskyldningerne til de forfattere, jeg har måttet lægge lidt på is.

I dette nummer findes de sidste af den lange række tegninger, som Privatbanetilsynet personificeret ved Ole Gramstrup Søndergaard særdeles venligt og imødekommende har stillet til rådighed for vore læsere. Vi kvitterer herved med vor varmeste tak.

Ideen med de mange tegninger er jo at give modelbyggeren inspiration til at forsyne deres modeljernbane med sekundær udsmykning efter dansk forbillede. Og selv om vi p.t. ikke bringer direkte byggebeskrivelser, håber jeg da, at materialet bliver brugt. Men jeg ved det ikke, for desværre hører vi ikke fra hverken enkeltpersoner eller klubber, som måtte have bygget efter SIGNALPOSTENS tegninger. - Hallo, hallo - er der nogen, som kan svare??

Vi har atter i denne årgang haft "nedtur" i abonnentallet: 12 mindre end på samme tid i fjor, og jeg har i skrivende stund noteret 788 abonnenter. Hvad skal jeg dog gøre for at tiltrække abonnenter - nye som gamle? Der er solgt lidt fra forlaget og med enkelte annoncer håber jeg at kunne holde sidetallet nogenlunde som budgetteret.

Blandt det jeg ikke fik plads til er et udspil fra PÅ SPORET: "CL-vogne som puljekøb". Det

drejer sig om at samle tilstrækkeligt mange forudbestillinger på CL-vogne, så man kan levere disse i færdig fabriksfremstillet finish i lighed med de godsvogne, som PÅ SPORET tidligere har lanceret. Prisen er endnu ikke endelig fastsat, men den vil komme til at ligge på 500 kr. pr. stk. eller 1200-1300 kr. for samlet køb af 3 stk. Er du interesseret i projektet, så send navn og adresse til PÅ SPORET, Vesterbrogade 165, 1800 Frederiksberg C, og anfør, at du eventuelt vil være interesseret i at købe 1 eller 3 stk. (eller flere, selvfølgelig) og gerne vil høre nærmere, når de endelige betingelser foreligger.

Som det fremgår af den indrammede tekst her på siden afholdes der også i år skriftlig auktion - den tiende i rækken. Jeg havde jo truet med at stoppe, men blev "blødgjort" af alle de mange udbydere og tilbudsgivere som "insisterede" på en fortsættelse. Og da jeg er nym at lokke, og da arbejdet med en sådan auktion lærer mig en hel masse om, hvad der findes af materiale om jernbaner, ja så springer jeg altså til igen! Jeg regner med, at alle de "garvede" også deltager i år, men det bør ikke forhindre "nybegyndere" i at forsøge sig - en del af materialet vil gå for beskedne bud.

Som det vil ses er der blevet plads til et lille beskedent Billedgalleri, og det er mit håb nu fast at kunne afse nogle sider til formålet. Har du noget interessant, så lad mig få en skarp, blank, sort/hvid kopi af billedet.

Næste nummer udkommer i slutningen af august 1990.

På genhør!

Holtrup

Skriftlig auktion 1990

SIGNALPOSTEN afholder i år den 10. skriftlige auktion over emner indsendt fra bladets abonnenter.

Ønsker du at deltage, er fremgangsmåden følgende: Du indbetaler kr. 15,- på bladets girokonto 6 49 47 22: SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj og skriver: AUKTIONSLISTE på kupon til modtager.

Herefter modtager du en auktionsliste i 2 eksemplarer samt et følgebrev, der nærmere redegør for reglerne.

Du overvejer derefter tingene grundigt, og afgiver hurtigst muligt dine bud på den ene auktionsliste, som du derefter returnerer til SIGNALPOSTEN.

Auktionslisten ligger klar, når disse linier læses, og sidste frist for afgivelse af bud er 15. september 1990. Straks efter denne dato får du auktionsresultatet med meddelelse om, hvilke af dine bud, der er antaget.

Du indbetaler derefter det meddelte beløb inden 14 dage, og får varerne kort efter at betalingen er indgået.

Du skal stå ved dit bud indtil den 1. december 1990.

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

Årets auktionsliste omfatter op mod 300 numre og består af de gammelkendte emner: Køreplaner, bøger, tidsskrifter, reglementer, billetter, banemærker o.s.v.

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