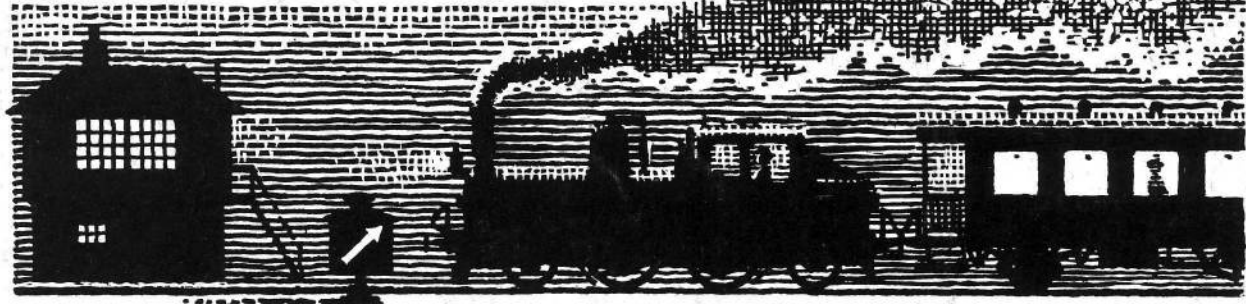


# SIGNALPOSTEN



## SIGNALPOSTEN

26. årgang 1990

sept., nr. 3

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

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

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

Eventuelt overskud vil blive brugt til jernbanehistorisk forskning. Underskud vil ikke forekomme, da bladets sidetal indrettes efter indtægterne.

## REDAKTION:

Ulf Holtrup  
Dalbyvej 12  
2700 Brønshøj  
tlf.: 31 71 79 03

## REPRODUKTION:

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

## TRYKNING og BOGBINDING:

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

**ABONNEMENT** tegnes for ét kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro **6 49 47 22** under redaktionens adresse.

**ABONNEMENTSPRIS** for 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 3  
SEPTEMBER 1990**

## **INDHOLD I DETTE NUMMER:**

Nedlagte baner, Kolding Sydbaner	
rullende materiel, 2. del (slut)	91
Midtarkstegning, litra BN i 0, H0, N	111
Klubnyt, GUDENÅEN	115
- Modeljernbaneklubben H0	116
- Industribaneklubben	116
Villavejen, nr. 7 og 8	123
Billedgalleriet	132
Nyt fra redaktionen	136

**Forsidebilledet:** KS damp 1 på Kolding Sydbanegård i "gamle dage". Foto arkiv O.W. Laursen.

# Nedlagte Baner

## KOLDING SYDBANER

### KOLDING SYDBANERS RULLENDE MATERIEL 2. DEL

(fortsat fra 26/2 og sluttet)

#### MOTORISERINGEN

Som nævnt var det ikke muligt efter 1920 at få KS's økonomi til at hænge sammen, og man overvejede snart, om ikke en motorisering kunne forbedre situationen.

Jernbanemotorvogne var endnu kun på forsøgsstadiet, men allerede 1921/22 vovede de første danske privatbaner at anskaffe benzinmekaniske motorvogne fra Deutsche Werke i Kiel, selv om diverse teknikere havde advaret, da vognene ikke forekom dem særlig tilforladelige: De var meget lette og spinkle, og man spåede dem ikke nogen lang levetid. Haderslev Amtsbaner anskaffede alligevel efterhånden 12 stykker af slagsen, medens man ved Aalborg Privatbaner købte 5 af forskellige typer, og Hjørring Privatbaner 2.

Det viste sig, at hvis man behandlede disse vogne forsigtigt og rettede enkelte medfødte børnesygdomme hurtigt, kunne de holdes i drift 16-18 år - ved HAJ og HLA, hvorimod det lykkedes Aalborgbanerne at splitte dem ad på 6-7 år, idet man behandlede dem, som om det var damplokomotiver!

KS's ledelse havde sikkert med gysen hørt om de første problemer med Kielervognene, og da man endelig bekvemmede sig til at anskaffe en motorvogn i 1924, bestemte man sig for en AEG benzinmekanisk motorvogn, omtrent magen til den, Amagerbanen havde købt året før. Samtidig anskaffede den smalsporede Kolding-Egtved Jernbane en smalsporet udgave af AEG-vognen, og man enedes med KS om at holde et fælles reservedelslager for de to vogne, da den mekaniske del af vognene var så godt som ens.

#### KS M 1

var en forholdsvis stor, 2-akslet vogn af normal personvognsbredde, og den rummede 50 siddepladser, mens de Kielervogne, der var i drift i Dan-

mark dengang, kun havde 36 á 40 pladser og alligevel vejede lige så meget. Og AEG-vognen havde - ligesom Kielervognene - førerrum i begge ender, mens de første danske motorvogne fra Triangel kun havde førerrum i motorenden - og desuden var for små til KS's behov.

AEG-vognens vognkasse var bygget hos Linke-Hofmann-Lauchhammer Werke, Köln-Ehrenfeld, mens motoren var leveret af NAG = Nationalen Automobil Gesellschaft, Oberschöneweide. AEG's indsats bestod i, at de havde udviklet transmissionssystemet, nemlig den trykluftstyrede gearkasse/kobling, og det var AEG, der var hovedentreprenøren.

De lette jernbanemotorvognes akilleshæl havde hidtil været gearkassen og dens betjening, idet en mekanisk styring af gearene fra et fjernt fra motoren liggende førerrum var en vanskelig sag, som fx. DWK i Kiel ikke kunne siges at have løst helt tilfredsstillende med de dengang benyttede wiretræk, der krævede idelige justeringer, omhyggelig vedligeholdelse samt betjening med nænsom hånd, megen øvelse samt fingerspitzgefühl.

AEG havde derimod udviklet en trykluftstyret gearkasse, hvor alle tandhjul konstant var i indgreb. De forskellige gear kobledes så ind eller ud ved hjælp af trykluftstyrede koblinger, der kunne låse forskellige tandhjul fast på deres aksler eller lade dem løbe løse på akslerne. Det skete ved hjælp af en slags tromlebremser, og på papiret skulle det være muligt at koble alle gear blødt ind og ud, ligesom man slap for den sædvanlige koblingsfunktion.

I praksis var det nu ikke så let at koble om fra gear til gear ved hjælp af den "kontroller", der fandtes i førerrummet, da de forskellige koblinger var tilbøjelige til at hugge i ved selv små drejninger af håndtaget - med hårde ryk i vognen til følge, og sværest var det i førerrummet modsat motoren, hvor man ikke så let kunne høre motorens reaktion på kontroller-drejningerne.

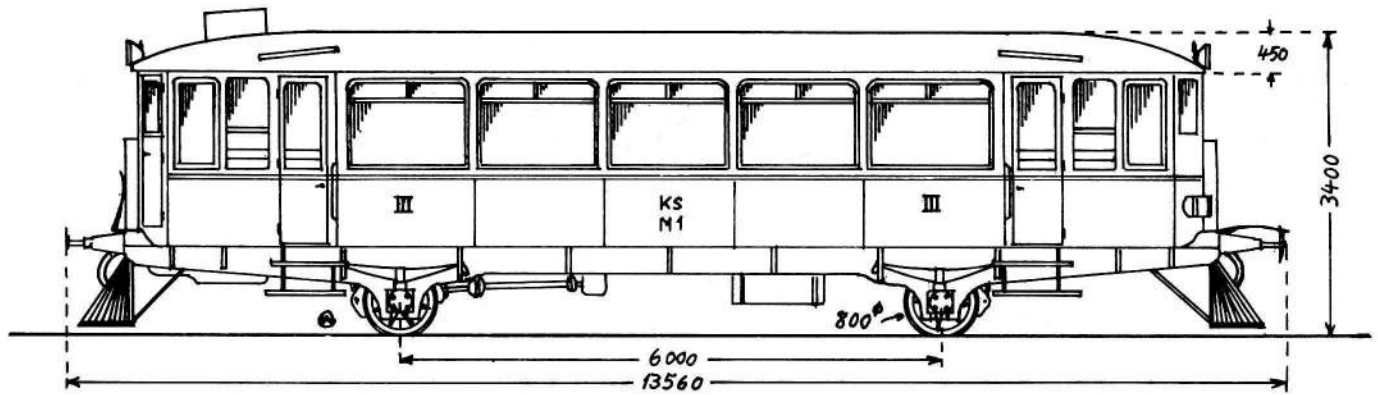
De fleste førere lærte dog efterhånden at betjene systemet,

så både motor og transmission, såvel som passagererne kunne leve med det, og AEG-vognene holdt rimeligt længe - omkring 20 år - i betragtning af, at der kun var bygget få forsøgsvogne efter dette system, inden der leveredes 3 AEG-vogne til Danmark: AB M 1, KS M 1 og KEJ M 1.

KS's vogn havde - omtrent som Triangelvognene - motoren anbragt i et kombineret indgangs- og førerrum under en stor motorkasse og med køleren anbragt udenfor på gavlen. Men AEG-vognen havde fra motorkassen en tyk ventilationsskorsten, der gik op over taget, og som ved hjælp af fartvinden var med til at suge køleluft og maskinlugt ud fra motorkassen, så det ikke skulle genere passagererne, for hvem den kraftige motorlarm kunne være belastning nok! Vognen havde i øvrigt også en køler i den modsatte gavl. Den var koblet i serie med frontkøleren og havde særlig betydning, når vognen kørte med den motorløse ende forrest, så fartvinden modarbejdede motorens ventilator, mens den gav ekstra sus i den modstående køler.

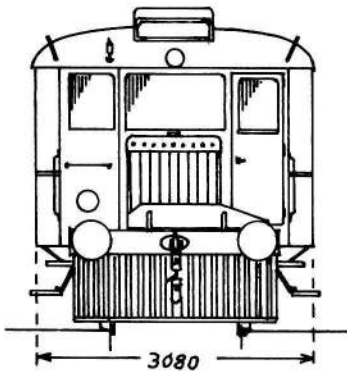
I praksis viste det sig, at agterkøleren havde for ringe virkning, så man vendte alligevel M 1 på drejeskiven ved endestationerne, så den normalt kørte forlæns begge veje. Man havde således ikke megen glæde af, at der var førerrum i begge ender, undtagen når den (solo) kørte enkelte korte ture på delstrækninger, hvor den alligevel ikke kunne vendes. Den skulle alligevel hellere have haft tagkøler ligesom Kielervognene ...

Motoren var en 75 hk, 6-cylindret NAG rækkemotor, der oprindeligt var beregnet til at køre på benzin - eller det i Tyskland dengang meget brugte benzen, der dengang kaldtes Benzol eller stenkulsnafta - et flydende motorbrændstof, som tyskerne selv kunne fremstille af kul og derved spare på de dyre, importerede olieprodukter. Dengang vidste man ikke, at benzen er et meget kræftfremkaldende stof, som man dog stadig ikke helt undser sig for at tilsætte nutidens benzin, da det i nogen

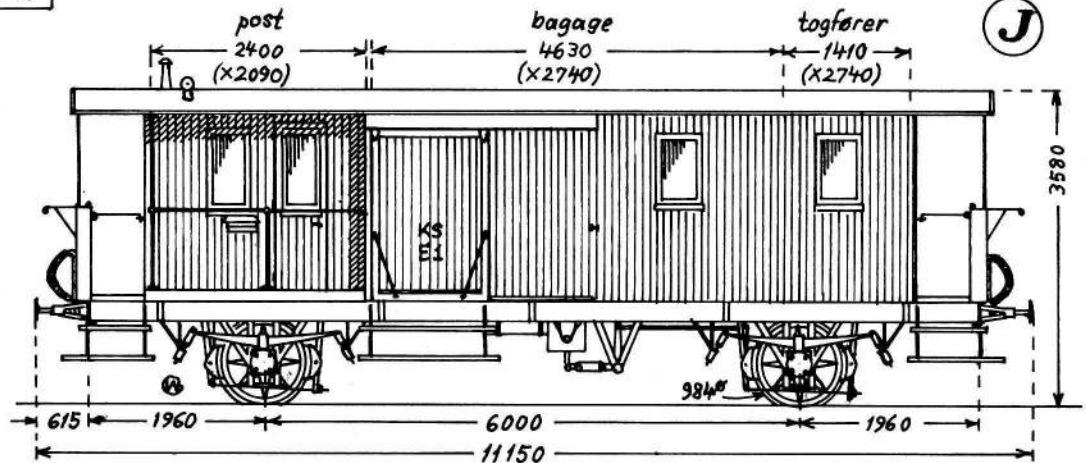


(H)

1:87



(J)



KS M 1, AEG 1924,  
1950 NKJ M 12, oph. 1956

KS E 1, Scandia 1911: post- og rejsegodsvogn med „svalegang“. Tara 11 t, last 6 t.  
1949 til Skagensbanen: SB E 63, ophugget efter ulykke 1963.

A. Rasmussen 1976

grad kan erstatte blyforbindelserne i benzinen som oktantalforhøjende middel.

Motoren i KS M 1, såvel som i KEJ M 1, havde imidlertid en særlig anordning, der bevirkede, at motoren, når den og karburatoren var blevet godt varm, kunne køre på petroleum, trods dennes meget ringere damptryk. Hertil var monteret en speciel brændstoffhane, som det var meget vigtigt at stille tilbage til benzindrift i god tid, inden motoren skulle standses efter tilendebragt tur. Hvis der var petroleum i karburatoren, var det nemlig komplet umuligt at få motoren startet igen, før man havde skilt karburatoren ad og omhyggeligt fjernet petroleumen, så motoren igen kunne indånde ren benzin.

Motoren ydede ikke sit bedste, når den kørte på petroleum, formentlig fordi petroleumen ikke fordampede tilstrækkelig fuldstændigt og hurtigt, og efter 4-5 år fjernede man petroleumstanken og anordningen for petroleumsdrift og lod vognen køre på benzin hele tiden, selv om det var dyrere. Man slap derefter for en mængde kvaler og motoren ydede igen alle sine stipule-

rede hestekræfter, hvilket der kunne være god brug for på diverse ubehagelige stigninger og kurver, ikke mindst når den skulle medføre bivogn på turen.

Den trykluftstyrede gearkasse lå lige bag forakslen, og derfra gik en aksel videre til et reversgear, placeret næsten midt under vognen. Herfra gik så en kardanaksel tilbage til vognens foraksel, der var drivakslen, hvorpå "bagtøjet" med kron- og spidshjul var anbragt i oliebad i en tætsluttende kasse. Vognens akselfølge var altså A-1, hvilket gav den største vægt på drivhjulene, så den stod godt fast ved igangsætningen - i modsætning til Triangelvognene, der var lettere i bagenden, hvor drivhjulene sad.

AEG-vognene havde trykluftbremse, der oprindeligt virkede med bremsetromler inden for hjulene. Men dette ændredes helt fra starten på vognene til KS og KEJ, så disse fik konventionelle klodsbremser, der var lettere og billigere at vedligeholde og justere.

Vognkassen var stort set ens i begge ender - med indsnævrede endeperroner á la de senere Triangelvogne på 3 aksler og motor

i begge ender. I den brede midterdel var der kun eet, stort rum med skæv midtgang (2 + 3 pladser i bredden). Den var 5 fag lang og rummede således ialt 50 siddepladser på træsæder med det knebne siddepladsmodul 1,44 meter.

Gulvet var belagt med træriste og væggene under vindueshøjde beklædt med smalle, lodrette trælister. Højere oppe var der kun ganske smalle stolper mellem de store vinduer, hvoraf der var eet ved hvert bænkefag. De store ruder var faste, men ovenover var der smalle trækrudder til at vippe indad for ventilation. Til gengæld var der ingen tagventiler.

Der var gardiner til at trække for de store vinduer - ellers intet inventar af nogen art, bortset fra nogle få elektriske lamper. Der var fx. ingen bagagenet eller -hylde af nogen art. Men der må et eller andet sted have været nogle varmerør, da vognen kunne opvarmes ved hjælp af motorens kølevand. Det skal lige nævnes, at der også var gardiner for de store ruder i endevæggene ud til førerrumme, så man kunne forhindre, at lyset fra vognens indre generede

føreren om aftenen med spejlinger i frontruderne. Derudover var passagerafdelingen nøgen og steril - det var vist det, man i en Kielervognbrochure kaldte "Enkel Fornemhed"!

På forperronen var der, på grund af den ret store motorkasse og ventilationsskorstenen - som i øvrigt var smukt beklædt med smalle trælister - kun plads til nogle få stående passagerer. Men på den modsatte side af motorkassen kunne der nok henstilles nogen bagage, hvis man ikke skulle benytte fordøren for overgang til en tilkoblet vogn. Sidedørene var med 65 cm fri åbning, så der kunne godt komme fx. en barnevogn ind, men den ville være slæmt i vejen for ind- og udstigende passagerer, næsten ligegyldigt hvor man end ville anbringe den - undtagen i passagen til venstre for motoren, hvor den ville spærre passagen til den eventuelle bivogn, når vognen kørte "baglæns", d.v.s. med motoren bagest, hvilket dog som tidligere nævnt så godt som aldrig forekom på grund af problemerne med kølesystemet.

På bagperronen var der bedre plads, da der ingen motorkasse var her, så der kunne nok blive en enkelt m<sup>2</sup> til overs til bagage, fx. for de tidligere nævnte rejsebudes store køjesække m.v.

Overgangene til eventuelle bivogne var kun til brug for bahnens personale, da de skåne overgangsbroer ikke var forsvarligt beskyttet med rækværk eller kæder. Man har nok oprindeligt forestillet sig, at motorvognen kunne medføre en af bahnens personvogne, men såvidt jeg er orienteret, opgav man det i praksis, da de var rigeligt tunge for den på KS's bakkede og kurvede strækninger, hvorimod man udstyrede den ca. 2 t lettere E 1 med rullelejer, så den blev så let som muligt for M 1 at trække. KS var faktisk ringere stillet end mange af de ældre privatbaner, der fra gammel tid havde diverse små og lette person-, post- og bagage-vogne, der nemt kunne omdannes til motorbivogne, og KS havde ikke råd til at købe hverken nye eller brugte vogne udefra.

M 1 var udvendigt pladebeklædt, og oprindeligt var den ensfarvet, uden at vi kan afgøre, hvilken farve den havde. På fabriksfotoet havde den hvide påskrifter, så den har ikke været helt lys, da billedet blev taget. På det berømmelige billede fra 1930-32, hvor den ses sammen med M 2 og damp 1 på den gamle Sydbanegård, ser den ret mørk ud, mens nyere billeder, måske først fra efter krigen, viser den tve-farvet, fx. foto i SP,

KS: Daglige togpar på	Hejlsmindegrenen				Vamdrupgrenen:			
	dgl:	hvd:	lø-sø:	søn:	dgl:	hvd:	lø-sø:	søn:
1911 01.12:	4				4			
1911/12:	3				3			
1914 09.08 - 20.09:	2				2			
21.09 atter:	3				3			
1917 fra 26.05:	2				2			
1919 fra 01.10 atter:	3				3			
1920/21:		2	3			2	3	
1921/22:	3				3			
1924/25:		3		4	3			
1926/27 sommer:		4		4	} 3			
vinter:		4		3				
1927/28:	4				3			
fra 01.03.1928:	4					2	3	
1928/29 ferie:		4		5	} 2	3		
i øvrigt:	4							
1930/31 01.04 - 15.05:	4				} 3			
16.05 - 30.06:		5		4				
01.07 - 31.08:	5							
01.09 - 30.09:		5		4				
fra 01.10:	4							
1931/32 01.06 - 31.08:	5				} 3			
i øvrigt:	4							
1940/41:		2		3	2			
1945/46 fra 01.02:		2		0	2		0	
fra 19.02:		2	ti, to, lø	0	2	ti, to, lø.	0	
fra 25.06:		2		0	2		0	
fra 12.10:	2				2			
1946/47 ferie:		2		4	} 2	3		
i øvrigt:		2		3				
1947/48:	3				2		3	

Ovenstående noget spredte oplysninger stammer fra A. Gregersens notater vedrørende Kolding Sydbaner.

1990/1, side 10 og 11: T.v. M 1 til Vamdrup t.h. damp 1 til Hejlsminde! Iflg. Brodersen var den cremefarvet foroven og "KS-rød" forneden. Den røde farve var vel nærmest cinnober eller som den bille, der totalt kan ribbe visse af havens liljer for blade ("Farver i Farver" 9B8). Måske var bemalningen inspireret af de tvefarvede personvogne, som HFJ allerede lancerede før krigen? Den har skreget til himlen, sammenlignet med KS's øvrige personvognsmateriel i gyldebrun teak med bronze påskrift!

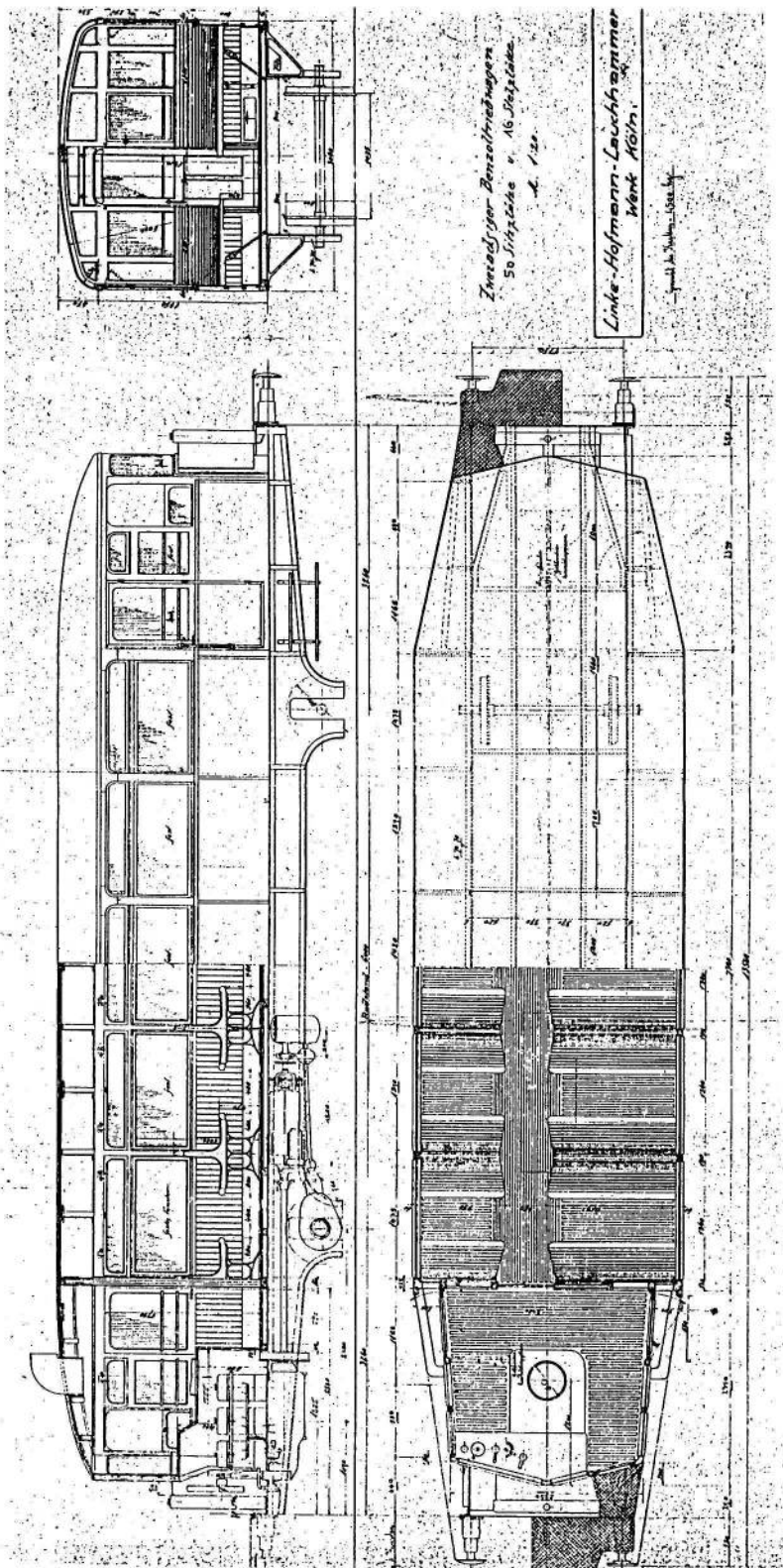
M 1 blev straks efter modtagelsen indsat på Vamdruplinien, hvor der var mindst at køre med, og snart overtog den det meste af trafikken på denne gren, hvor man derfor vedtog indtil videre at fastholde 3 togpar om dagen, og M 1 kørte snart op til 40% af KS's kørte togkilometre - men en væsentlig mindre del af de udførte rejser og den transporterede godsmængde.

Persontrafikken holdt sig en tid nogenlunde konstant på omkring 200.000 rejser, hvortil den hurtigt var faldet efter et kortvarigt boom lige efter af-

slutningen af 1. verdenskrig. Godstrafikken steg lidt igen fra 1923 til 1926, hvorefter både person- og godstrafikken faldt markant til et minimum i begyndelsen af 1930'erne. Persontrafikken var da halveret på ca. 8 år, mens godstrafikken, trods en klækkelig takstnedsættelse i 1926, i 1932 nåede ned på en trediedel af tallet fra 1926, for dog atter at rette sig noget indtil begyndelsen af 2. verdenskrig.

På Hejlsmindegrenen sattes togantallet efterhånden op til 4 dobbeltture, men (næsten) lige meget hjalp det - den beskedne motorisering kunne kun rette kortvarigt op på det ildevarslende underskud, også selv om man havde sparet de fleste dampdrevne blandetog på Vamdrup-grenen. Her klarede M 1 de fleste godsvogne, når det kunne gøres ved at medtage 1 á 2 vogne på hver tur, hvor den ikke var nødt til at medføre postvognen, for den måtte ikke have andre vogne på slæb, når E 1 skulle medføres.

1927/28 solgtes damplokomotivet nr. 2 til den nyåbnede Mariagerbane som MFVJ nr. 8, men det ændrede ikke mærkbart på økonomien, da man i alle tilfæl-



de kun havde brugt een af de 2-koblede efter anskaffelsen af motorvognen.

Det ses af kilometertallene, at M 1 først rigtig kom i sving, efter at man havde fået bugt med "petroleums kvalerne", men at det atter gik ned ad bakke efter et maksimum i 1927/28 på 65.500 km eller fuldtud 3 dobbeltture om dagen hele året igennem, hvilket vil sige, at den i perioder har kørt mere end 3 daglige ture, da den på et helt år må have haft adskillige værkstedsdage for eftersyn eller småreparationer. Den kørte

nemlig også i visse perioder enkelte ture til Hejlsminde og ind imellem udflugtstog for mindre selskaber til Skamlingsbanken.

#### Udleje af godsvogne

Når det kneb så meget at skaffe trafik til banen, udlejede man ind imellem vogne til andre baner. Vi har tilfældigvis et notat fra 1929 om udleje af 20 stk. P-vogne til DSB i foråret 1929, men det siger intet om, hvor meget man kunne få i leje af disse vogne. En del af vognene var ved udlejningen behøf-

Originaltegning af KS M 1 haves ikke, men derimod af Amagerbanens meget lignende vogn AB M 1. Det var hovedsagelig gavlene, der var lidt forskelligt udformede, mens de fleste andre detaljer var ens for begge vogne, således fx maskinlæggets placering og indretning. Tegning DMJK A 305 T 022.

tet med mindre fejl og mangler, mest i form af knuste eller manglende ruder i bremsehusene og defekte side- eller bundbrædder. Efter godt 2 måneders brug var det lykkedes DSB at få ødelagt 7 pufferkiver og 3 pufferfjedre samt en bremseklods til en håndbremse. DSB har vist altid rangeret lidt hårdt med godsvognene!

#### Fremstilling af M 2

Ved KS havde man selvfølgelig lige siden anskaffelsen af M 1 savnet endnu en motorvogn som reserve og supplement til M 1, men endnu mere savnede man en noget kraftigere motorvogn, der også kunne bestride noget af trafikken på Hejlsminde-linien. Endelig fik man i 1929 tilladelse til at bestille en "ny" motorvogn, sådan at forstå, at man fik ombygget en af de nyeste personvogne: C 8 fra 1919, til benzinmotorvogn hos DfA ("Triangel") i Odense. Ved anskaffelsen af M 1 havde man regnet med at få en vogn, der ikke skulle vendes ved endestationerne. Det viste sig desværre, at den ikke levede op til disse forventninger. Men nu skulle M 2 i hvert fald indrettes, så dette problem var løst!

DfA fremsatte 2 forslag til en sådan vogn: Dels en vogn med motor i hver ende, svarende til DSB's gamle Mc-vogn og dels en vogn med elektrisk transmission, svarende til KRB M 2, altså en 2-akslet, benzin-elektrisk vogn, forsynet med tagkølere.

Det groteske, 3-akslede "dobbeltstyr" å la DSB Mc tiltalte ikke KS's ledelse, så man valgte den 2-akslede benzin-elektriske, som senere viste sig kun at være en betinget succes.

Personvognen C 8 beholdt ved ombygningen hovedparten af underrammen, der dog måtte ændres en del i motorenden, hvor man måtte kvitte den gennemgående trækstang og midterafstivningen til pufferplanken, der så måtte afstives på anden måde, da den nu alene skulle bære koblingen, inden for hvilken motoren blev anbragt, ganske som ved de almindelige Triangelvogne.

Vognens længde ændredes ikke, ligesom akslernes placering blev bibeholdt. Motoren placeredes

PROTOKOL  
over Overtagelse af 20 Stk. af Kolding Sydbaner Lejede godsvogne  
(alle Vognene er aabne)

Oprindelig Litra Nr.	Tara kg	Bremse S=skrue H=haand	Revisi- onsdato	Overtaget Dato	Vognens Mangler
P 5	6840	S	19/7-28	21/2-29	1 Rude itu i Bremsekupe
P 11	6090	H	30/6-25	21/2-29	ingen
P 8	6840	S	25/8-25	21/2-29	2 Ruder itu i Bremsekupe
P 34	6090	H	1/8-25	21/2-29	5 Sidebrædder itu
P 35	6090	H	14/9-25	21/2 29	1 Bundbrædt og 2 Sidedørsbrædder itu
P 21	6090	H	7/5-27	21/2-29	1 Sidebrædt itu
P 9	6900	S	2/1-29	21/2-29	ingen
P 1	6840	S	24/7-28	21/2 29	1 Fodtrinsbrædt lidt defekt
P 38	6050	H	12/4-27	21/2-29	ingen
P 2	6840	S	30/8-25	21/2-29	1 Bundbrædt itu
P 15	6090	H	24/1-28	21/2-29	2 Ruder i Bremsekupe mangl.
P 36	6090	H	6/8-25	21/2-29	ingen
P 37	6000	H	16/4-28	21/2-29	ingen
P 6	6840	S	15/7-28	21/2-29	3 Ruder i Bremsekupe itu
P 19	6090	H	9/9-28	21/2-29	ingen
P 25	6090	H	5/6-28	21/2-29	ingen
P 16	6090	H	12/8-25	22/2-29	1 Bundbrædt itu, 1 Buffer bøjet
P 39	6000	H	26/1-27	22/2-29	ingen
P 23	6090	H	10/3-28	22/2-29	ingen
P 4	6840	S	2/6-28	22/2-29	ingen

Samtlige vogge har akselafstand 4,20 m, lasteevne 12.500 kg og bundflade 18,0 m<sup>2</sup>.

De danske Statsbaner  
2. Dristrikt, 2. Maskinsektion  
Fredericia, den 26/2-1929  
sign. Krag

Kolding Sydbaner  
Driftsbestyreren  
Den 25/2-1929  
sign. G. Petersen

PROTOKOL  
over  
Tilbagelevering af de til De Danske Statsbaner af Kolding  
Sydbaner udlejede 20 Stk. aabne Godsvogne

Vogn Nr.	Tilbageleveret Dato	Klokkeslet	Antal Dage	Vognenes forøgede Mangler
P 5	25/4-29	10	63	1 Evolutfjeder til Buffer itu
P 11	2/5-29	11	70	2 Bufferstødsdskiver af Jern itu
P 8	29/4-29	14	67	1 Bufferstødsdskive af Jern itu
P 34	29/4-29	14	67	ingen
P 35	27/4-29	14	65	ingen
P 21	29/4-29	14	67	ingen
P 9	4/5-29	14	72	ingen
P 1	29/4-29	14	67	1 Bufferstødsdskive af Jern itu
P 38	1/5-29	10	69	ingen
P 2	25/4-29	10	63	1 Evolutfjeder til Buffer itu
P 15	29/4-29	10	67	ingen
P 36	1/5-29	10	69	2 Bufferstødsdskiver af Jern itu
P 37	29/4-29	10	67	ingen
P 6	29/4-29	9	67	ingen
P 19	1/5-29	9	69	ingen
P 25	30/4-29	9	68	ingen
P 16	25/4-29	9	62	1 Bufferstødsdskive af Jern itu
P 39	30/4-29	9	67	ingen
P 23	30/4-29	9	67	ingen
P 4	27/4-29	9	64	1 Bremsesko mangler

Kolding Sydbaner  
Driftsbestyreren  
Den 17/5-1929  
(underskrift)

De Danske Statsbaner  
Kolding Station  
Den 17/5-1929  
(underskrifter)

altså foran forakslen, mens generatoren, der gav kørestrømmen, anbragtes lige bag denne aksel. En enkelt banemotor blev anbragt på langs af vognen et par meter foran bagakslen, som den drev via en almindelig kardan-aksel, der optog fjederbevægelserne, så banemotoren kunne anbringes fast i vognrammen, lige under midterdragerne.

I forgavlens var der et hul med gitter ind til motoren, formentlig blot for at ventilere motorrummet. Den egentlige køler anbragtes på taget over vognens bagende og bestod af et tværstillet og to langsgående elementer, svarende til arrangementet på de ældste af DSB's benzinelektriske ML-vogne.

Vognkassens midterste 4 fag var kun ændret i mindre grad, men de var forskudt et lille stykke mod vognens bagende. De kom nu til at danne en passagerafdeling på 2 midtgangsfag på hver side af det uændrede midterskillerum, forrest med 20 pladser for rygere, bagest 18 pladser for ikke-rygere plus et særdeles lille toilet på kun 80 x 95 cm = 0,76 m<sup>2</sup> - mod det tidligere C-vogns-toilet på 1,42 m<sup>2</sup>, og det blev stadig et WC uden W! Toilettaget fik, ved blot at udvides med 15 cm, plads til både toilet, og en 2-mandsbænk i 2-mandssiden, så toilettet kun optog plads for 2 siddepladser. Man måtte dog nu anbringe 2 smalle i stedet for

et stort vindue i toletsiden. Begge de smalle vinduer fik trærammer om glasset for ikke at bryde stilen. Vinduerne i de to smalle endeperroner var dog rammeløse som normalt i tidens Triangel-vogne - man skulle heller ikke overdrive stilrenheden!

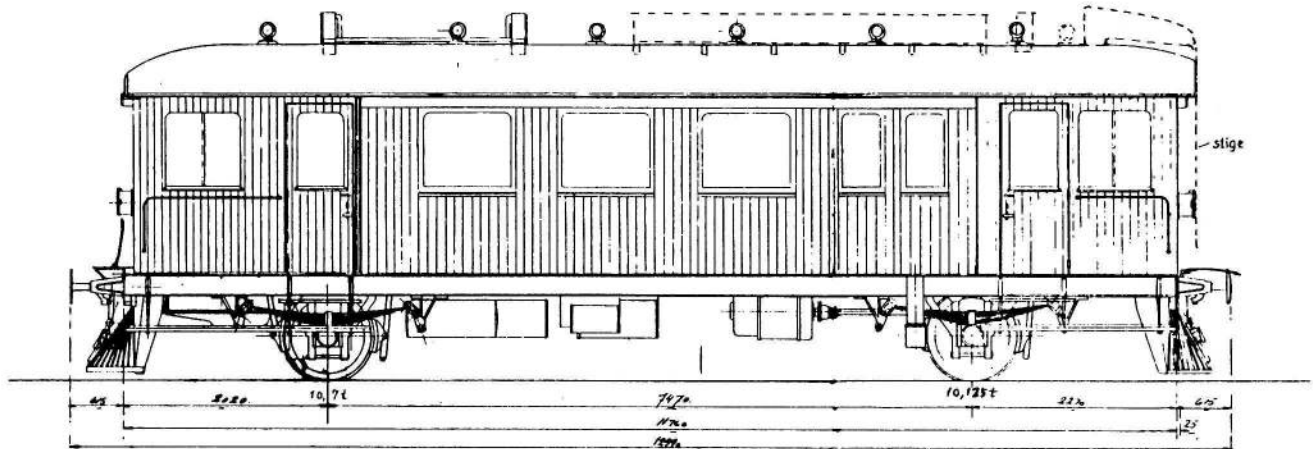
Vognen fik i begge ender perroner, der var så smalle, at det var tilladt her at anbringe udadgående døre, og de var indrettet omtrent som i de almindelige Triangelvogne, dog med gavldør i venstre side i motorenden - med tilhørende skæv overgangsbord, men midt i bagenden, der derved fik et helt symmetrisk "ansigt", bortset fra en forlygte i højre side, ud for førerens plads. I øvrigt var perronerne indrettet omtrent som i M 1, og der var ikke meget bedre plads her. Der var dog i venstre side af begge perroner anbragt et klapsæde til 3 slanke - for ikke at sige magre - personer, der dog i motorenden



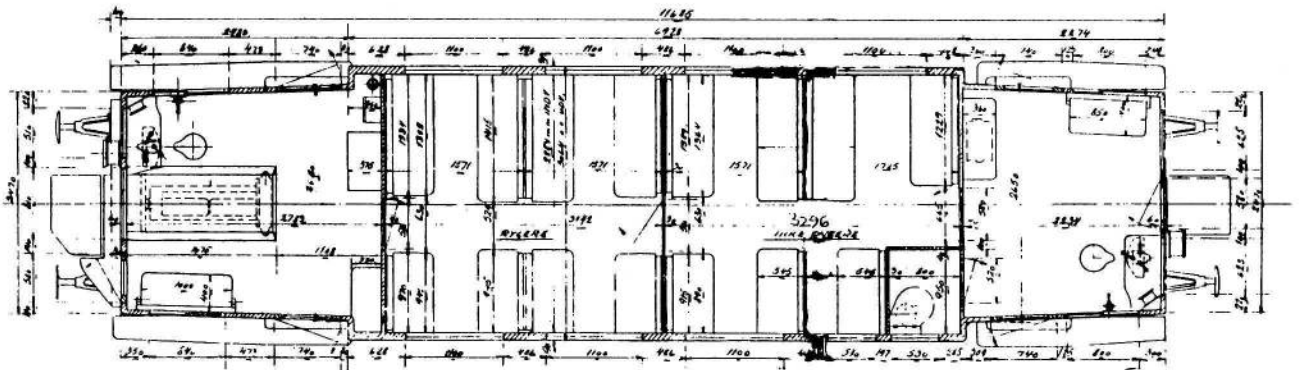
M 2 ses her fra "bagenden" (modsat motoren), hvor tagkølerne var anbragt, da man her kunne få anbragt stigen til taget uden at genere førerens udsyn eller komme i konflikt med gavldøren, som her var anbragt i midten. Bemærk skorstenen for koksfyret i motorenden t.h. (Foto ark.PT/AsgC).

På billedet fra gl. Kolding Syd, hvorpå ses M 1, M 2 og damp 1 side om side, er M 2 set fra motorenden med den "skæve" gavldør og do. overgangsbord. Over taget kan man netop ane enderne af de to langsgående kølere. Dette foto ses i SP 4/1989, side 149 foroven.

KOLDING SYDBANER  
 OMBYGNING AF PERSONVOGN MED MOTORVOGN  
 ELEKTRISK TRANSMISSION  
 44 SIDDEPLADSER



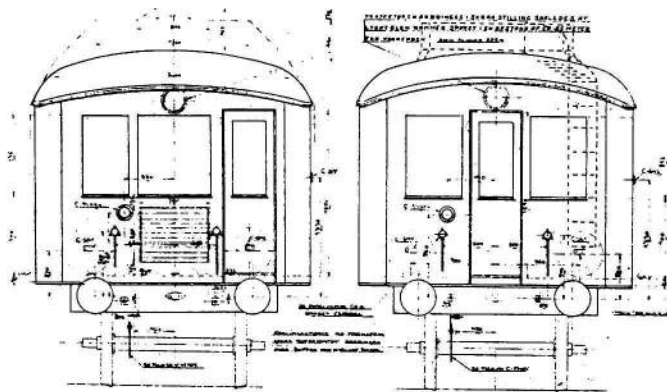
Tagkølerne anbragtes som vist punkteret, og der kom stige til taget. Forakslen flyttedes 250 mm fremefter - ifølge de påskrevne mål.



AF FEMMETER AUTOMOBILFABRIK A/S, UDENLIG  
 C 29606

Målestok 1:87

KS M 2, ombyg. fra  
 C 8 af DfA i 1930.



NB: Tagkølerer og stige antydet punkteret efter fotos.

C 28037

VOKSNERE  
 50x10x100  
 100x100

KS M 2

JS A3 05 T013

måtte rejse sig, hvis gavldøren skulle benyttes. Her var kun ringe plads til rejsegods på grund af den store motorkasse. På bagperronen kunne der måske nok blive en enkelt m<sup>2</sup> til bagage. De mange døre var dog en ulempe: Der var ikke mindre end 5 døre, idet toiledøren også var anbragt der, så det var svært at finde et fredeligt sted

til fx. en barnevogn uden at blokere en eller anden dør.

Ganske vist havde M 2 færre siddepladser end M 1, men de var til gengæld udstyret med fjedrende sæder, betrukket med bøffellæder, og siddemodulet var 1,57 m mod 1,44 m i M 1. M 2 havde desuden bagagenet, anbragt på stoleryggene.

Vognen opvarmedes af et koks-

fyret varmtvandsanlæg og kunne således være opvarmet i god tid inden første morgentur, uden at motoren skulle køre i lang tid før afgang for at få varmet kølevandet op - og i øvrigt til ingen nytte.

Vognen siges at have haft en behagelig gang, og den elektriske transmission medførte i hvert fald, at igangsætningen kunne ske uden de hårde ryk og stød, som let kunne forekomme i AEG-vognen - og uden larm og tænders gnidsel (Matt.8.12).

Den elektriske transmission havde styring af typen Gebus, hvor reguleringen af farten udelukkende skete ved at regulere motorens benzintilførsel. Generatoren - en modcompounderet shunt-dynamo - sørgede så automatisk for at levere en passende effekt til banemotoren, der iflg. DfA's originale specifikationer var en 80 hk seriemotor.

Da benzinmotoren skulle kunne yde op til 135 hk, kan man undre sig noget over, hvor resten af hestene egentlig blev af, selv om der naturligvis gik nogen effekt til trykluftkompres-



soren, hjælpedynamo, oliepumpe, kølevandpumpe o.s.v. Gebusstyringen var simpel, let og billig, men den betød, at motorens ydelse udnyttedes dårligt, ikke mindst ved igangsætningen, hvor den måtte sejtrække for meget ved lave omdrejninger, hvilket også nedsatte motorens levetid betydeligt.

Vognens trækraft var derfor ret ringe i betragtning af den ret store motor, og benzinforsbruget var meget højere, end det ville have været med en rent mekanisk transmission. M 2 kunne højst trække to bivojne, men den kunne dog medføre en C- og en E-vogn, hvilket nok var tilstrækkeligt til de fleste af togene på Hejlsminde-linien. Den kunne derimod ikke fremføre de blot lidt større tog her, de måtte stadig fremføres med damp - såvel persontog med mere end 2 vogne, som blandede tog eller rene godstog med mere end 30-35 t på kroen.

Samtidig med C 8's ombygning til motorvogn, indrettede man C 2 til bivogn for M 2, idet den udstyredes med rullelejer og et koksfyret varmtvandsanlæg. Vi har derimod ingen oplysninger om, at den skulle have fået trykluftbremse i den anledning, og på billedet af præsentations-toget, bestående af M 2 + C 2 ses ingen trykluftslanger på C 2. Derimod har den sandsynligvis fået polstrede sæder, da der havde været forslag fremme om både dette og om at forsyne 6 vogne med egenvarmeanlæg (ved anskaffelsen af M 3). I virkeligheden havde man endnu i 1936 kun fået forsynet 3 vogne med polstrede sæder, og vi har ingen oplysninger om egenvarmeanlæggene. Derimod vides, at økonomien blev stadig mere anstrengt, så der indførtes næppe

flere udgiftskrævende foranstaltninger end højst nødvendig.

Da M 1 blev indsat i 1924, kunne den efter kort tid overkomme at fremføre op til 40% af KS's kørte togkilometre, og da M 2 kom til, steg motoriseringsgraden til ca. 65% af kilometrene, men det drejede sig stadig om de letteste tog, mens de større stadig måtte køres med damp, der bl.a. gav store udgifter til både brændstof og personale. Og lokomotiverne var jo ikke blevet billigere i drift efter at være kommet over deres første ungdom og derudover ikke var blevet vedligeholdt mere end højst nødvendig.

### M 3

Banens ledelse havde da også længe tænkt på at anskaffe en kraftigere motorvogn eller et middelstort diesellokomotiv, og man havde bl.a. kontaktet Trolldhedebanen om et eventuelt fælles indkøb af dieseltrækraft, og KS var langt fremme med planer om at anskaffe en dielelektrisk motorvogn af samme type som TKVJ M 2, der var en formindsket udgave af DSB's gamle, problematiske MR-vogn, der fik tilnavnet Dagmar, fordi den idelig "laa udi Ribe syg". De to baners behov var dog nok for forskellige, de kunne i hvert fald ikke enes om at anskaffe samme type køretøj, så forhandlingerne gik i vasken, og KS besluttede sig for at anskaffe et mindre diesellokomotiv fra Scandia, udrustet med en 300/335 hk B&W dieselmotor, d.v.s. en maskine med en ydelse et sted mellem Frichs' 2- og 3-"koblede", 4-kantede diesellokomotiver fra 1930'erne.

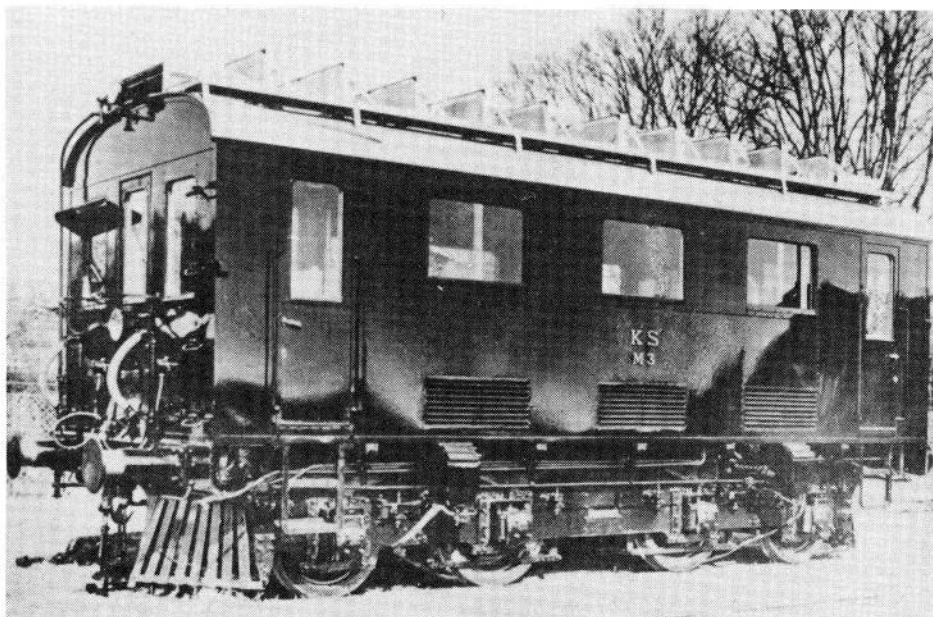
Det nye lokomotiv, der betegnedes M 3, leveredes i foråret

1933 og indsattes i driften den 19. maj dette år. Det var - ligesom de samtidige Frichs-lokomotiver - rammebygget, d.v.s. med en undervogn á la damplokomotivtender med udvendige rammer og ialt 4 aksler med akselfølgen 1'B 1' - med ca. 0,95 m ø løbehjul<sup>0</sup> i hver ende og ca. 1,05 m ø drivhjul under midten. Akslernes fjedre var forbundet med balancer i to grupper: En løbe- og en drivhjulsaksel i hver ende, og løbeakslerne var udformet som Adam-aksler, d.v.s. med skrå føringer for akselkasserne, så akslerne stillede sig tilnærmelsesvis radiært i kurverne. Samtidig havde deres akselkasser skrå flader ovenpå som fjedrenes trykfødder trådte på, hvilket gav en tilbagestillingskraft, der fik løbehjulene til at søge tilbage mod midterstillingen - som når man smutter en mandel. Hver drivaksel havde sin banemotor, op-hængt med den ene side på drivakslen og den anden fjedrende forbundet med rammen. Det mildnede stød ved igangsætningen og tillod samtidig drivakslernes fjederbevægelser. Motorerne trak drivakslerne gennem et par almindelige tandhjul i tætte oliebad-kasser.

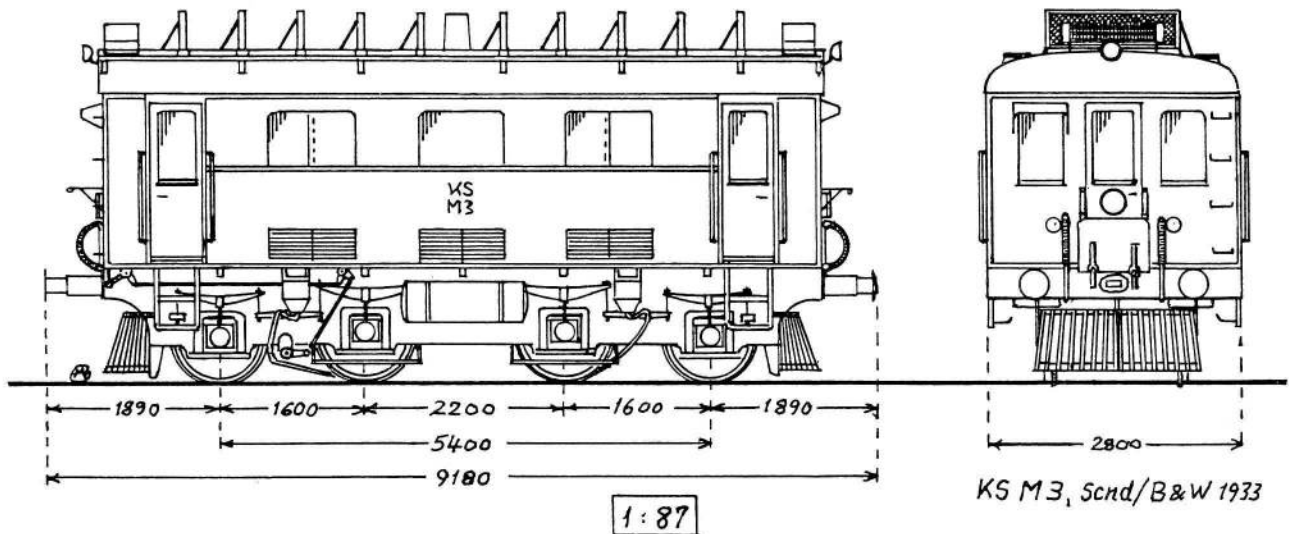
Undervognen var næsten magen til undervognene på Slangstrupbanens små diesellokomotiver M 1-2, som nok har været kendt af mange flere af bladets ældre læsere.

Overdelen var derimod ganske forskellig fra KSB-maskinernes, idet den meget lignede den meget firkantede jernplade-kasse på Frichs' mange privatbanediesellokomotiver fra 1930'erne. I KS M 3's indre var dieselmotoren, hovedgeneratoren samt diverse hjælpemaskineri anbragt på langs midt på gulvet, og der var derudover plads til en ret bred passage på langs på begge sider af maskineriet. De to førerrum var skilt fra maskinrummet ved 4 cm tykke skillerum af 2 jernplader med et isolerende stof imellem, og der var døre fra førerrummet ind til begge "sidegange" foruden yderdøre i hver side samt gavldør i midten med overgangsbrog til toget.

Dieselmotoren var, i modsætning til Frichs' motorer, en 2-taktsmotor, hvor udstødningsven-



Fabriksfoto af KS M 3. Bemærk vacuumslanger, men ej trykluftskoblinger. Lyskoblinger, men ikke dampvarmekoblinger (sidstnævnte fremgår ej af fotoet). Cylinderpuffere var noget nyt ved privatbanerne, lanceret af B&W på diesellokomotiverne til KSB, HHGB og KS.

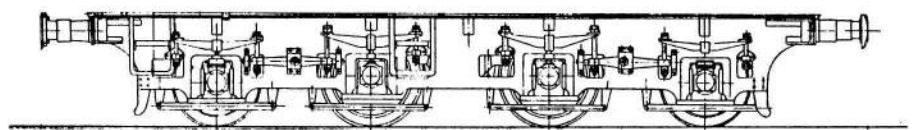


tilen var en slags stempelglider i toppen af cylinderen, drevet af en excentrik på selve krumtapakslen via et par stærkt løjnefaldende skrånstænger op til et åg på toppen af hver cylinder. Lignende maskiner, blot overmåde meget større, fandtes i min grønne ungdom bl.a. i den gamle Kalundborg-Aarhus-båd "Jylland", og jeg mindes det sælsomme og fascinerende skue, når disse glider-åg for op og ned i hver sin fase under maskinens gang - her skete virkelig noget, der var værd at se på!

Styringen af den elektriske transmission har jeg desværre ikke fundet oplysninger om, men den har formentlig været af typen Ward-Leonard, hvor man med kørekontrolleren regulerer hovedgeneratorens spænding, så man ikke i store igangsætningsmodstande behøver at lade store energimængder gå til spilde. Desuden kunne dieselmotorens omdrejninger reguleres trinvis mellem tomgang, almindelig kørsel og "overbelastning", hvor sidstnævnte kun måtte benyttes i kortere tid af hensyn til dieselmotorens vitale deles tilstrækkelige køling.

Ward-Leonard-styringen anvendtes af DSB fra 1927 til 1934 (fra gl. MT til "Lyntogets Forløber" MP) samt i de samtidige Frichs-dieselkøretøjer til privatbanerne - derfor formentlig også i de samtidige diesel-elektriske køretøjer fra Scandia/B&W.

B&W's 6-cylindrede 2-takts dieselmotor med hoved- og hjælpedynamo til højre. I KS M 3 anvendtes en ganske lignende motor, blot med 8 cylindre og 1000/1100 rpm mod den lille motors 850 omdrejninger. Det satte ydelsen op fra KSB M 1-2's 200 til KS's 300 til 330 hk. Disse motorer var meget kompakte, sammenlignet med Frichs' 4-taktere. Foto B&W, ark. O.J.Koch.



Undervognen til KS M 3 var meget lig denne til KSB M 1-2

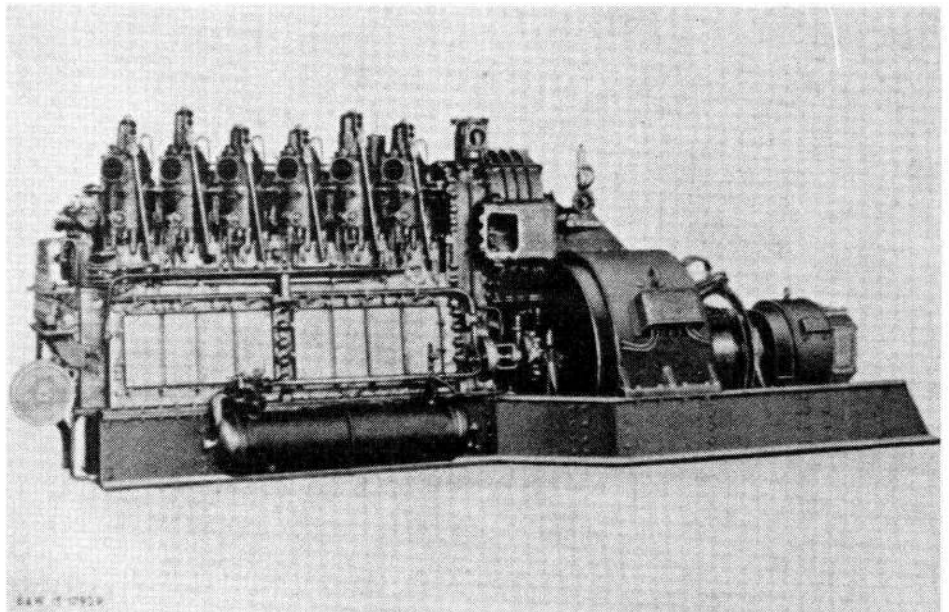
KS M 3 var udelukkende et lokomotiv - uden post- eller bagagerum, og det havde ej heller togopvarmingskedel, så man har samtidig med anskaffelsen måttet forsyne endnu et par personvogne med egen varmekedel, ligesom C 2 fik det ved anskaffelsen af M 2.

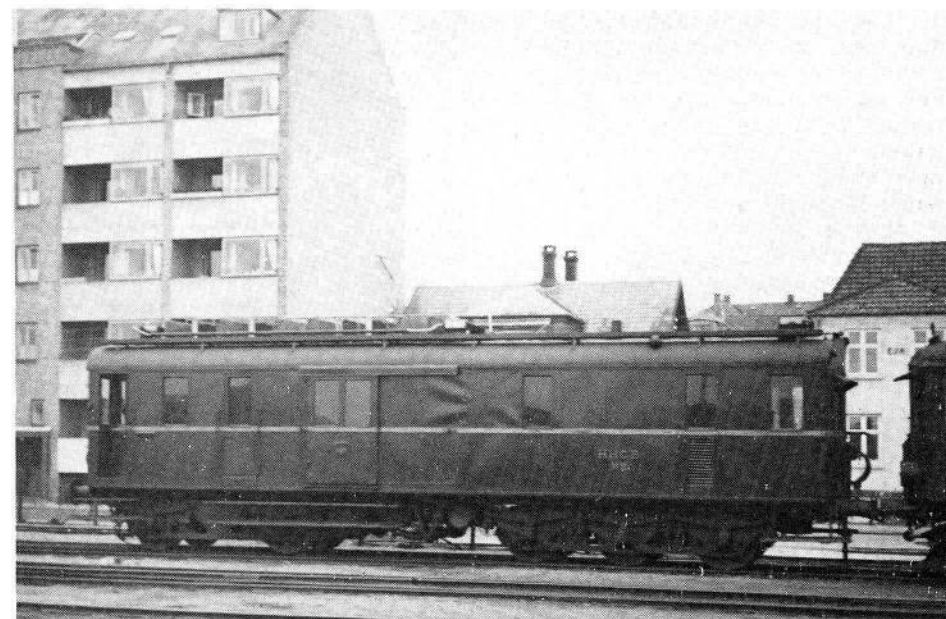
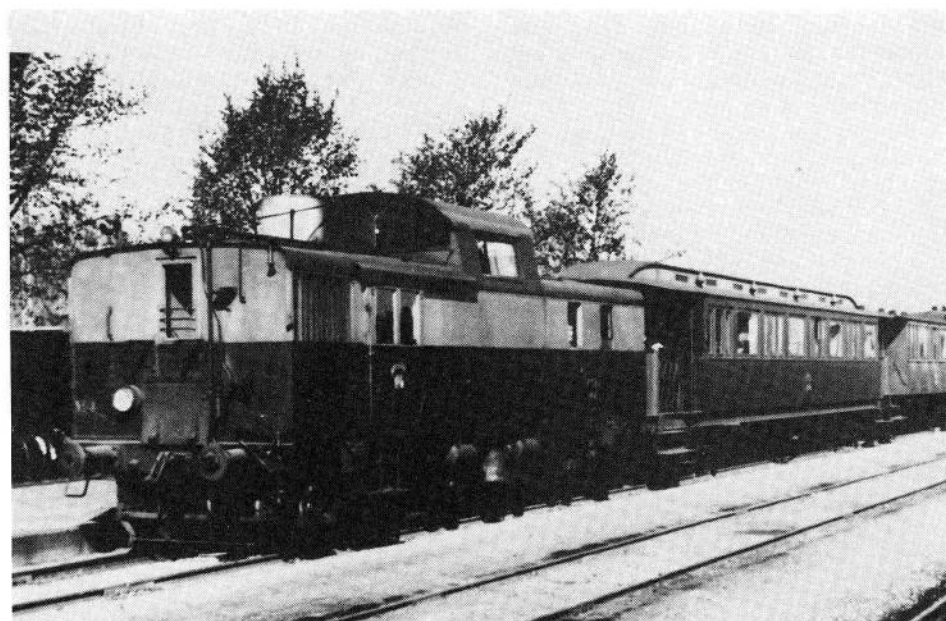
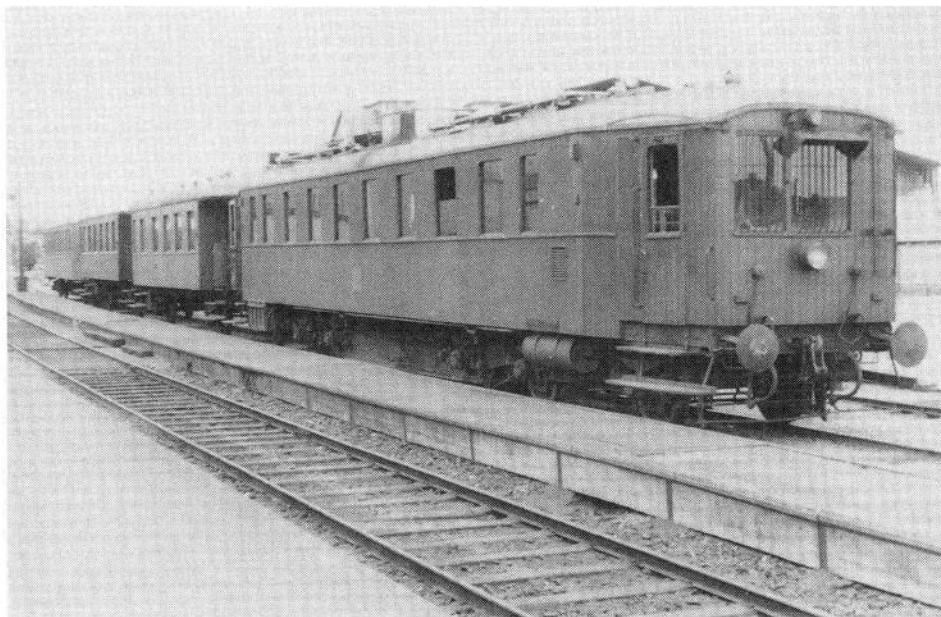
For at man ikke skulle til at forsyne diverse vogne med et nyt bremsesystem, fik man M 3 leveret med vacuumbremse og -ledning til den eksisterende togbremse, ganske som damplokomotiverne havde.

M 3 var ganske vist et unikum på de danske privatbaner, men maskineriet havde fået en vis udbredelse hos flere privatbaner, idet samme motortype an-

vendtes i 10 fynske 3-truckere og 3 lignende vogne til Lemvigbanen (de lange motorvogne med en ekstra motorbogie under maven). Endvidere i Slangerupbanens M 3-4 samt Hornbækbanens bogielokomotiv HHGB M 2, altså 3 typer dieseltrækraft, der adskilte sig overmåde meget i det ydre fra KS's M 3.

Da M 3 kom i drift, kom de motoriserede kilometre op på ca. 90% af banens togkilometre, for nu var det kun de større godstog, store udflugtstog samt erstatningstog for motormateriel, der var på værksted, der måtte køres med damp - og så snerydningsstog, hvortil ingen af motor-køretøjerne egnede sig.





Underskuddet, der trods anskaffelsen af M 2 stadig forværredes, blev faktisk ca. 20.000 kr. mindre, da M 3 kom til, men det skyldtes måske lige så meget, at man var sluppet af med den dyre, gamle Sydbanegård i Kolding og havde fået fuld optagelse på DSB's station.

1934/35 bedredes passagertallet en smule, men der var ingen udsigt til, at banen kunne få væsentlig større trafik, og lige før 2. verdenskrig brød ud, var man på nippet til at nedlægge hele KS. Det lykkedes dog i sidste øjeblik (juli 1940) at undgå lukningen, hvilket var et held for egnen, da der fulgte hele 5 år, hvor næsten al biltrafik var indstillet, så KS igen fik stor trafikal betydning.

Under krigen måtte man hurtigt henstille M 1 og M 2 på grund af benzinmangel. KS fik faktisk en lille tildeling af benzin i krigens første tid, så M 1 kunne køre nogle få ture en gang imellem. Benzinslugeren M 2 ofrede man derimod ikke de knappe benzindråber på. Imidlertid havde Troldhedebanen en noget større benzintildeling, fordi banen gjorde en meget samfundsgavnlig indsats ved store transporter af tørv og brunkul. Hertil brugtes ofte al banens damptrækraft, hvorfor man også fik benzin til en begrænset brug af benzinmotorvognen TKVJ M 1, der dog i 1941 fik gasgenerator. En gang imellem måtte den dog til eftersyn eller reparation. Så lejede man ofte KS M 1 som afløser i de letteste tog - så langt, benzinen rakte. KS M 3 kunne derimod få tildelt så meget dieselolie, at det kunne benyttes ca. 10 dage om måneden, hvor det faktisk præsterede at køre ca. 1/3 af alle banens togkilometre. Det var bemærkelsesværdigt i en tid, hvor de fleste baner måtte klare sig med dampkraften, kun suppleret med små og svage, gasgenerator-fyrede motorvogne. Men på KS var dampdriften efterhånden meget problematisk, da lokomotiverne kun havde været brugt lidt i de senere år, hvorfor de kun var blevet nødtørftigt vedligeholdt, bl.a. fordi man stadig regnede med, at KS skulle nedlægges, så

**OKMJ MD 12, KSB M 4 samt HHGB M 2: Alle Scandia-køretøjer med samme motortype som i KS M 3, men i meget forskellige "forklædninger".**

**Øverst OKMJ tog med C 8, C 11, B 2 og MD 12, Kerteminde 1964. Foto JB-P.**

**Midten KSB M 4 på København K den 25/9 1938. Foto J. Steffensen. Nederst HHGB M 2 i Grønnehaven den 19/2 1961. Foto Povl Kjær-Larsen.**

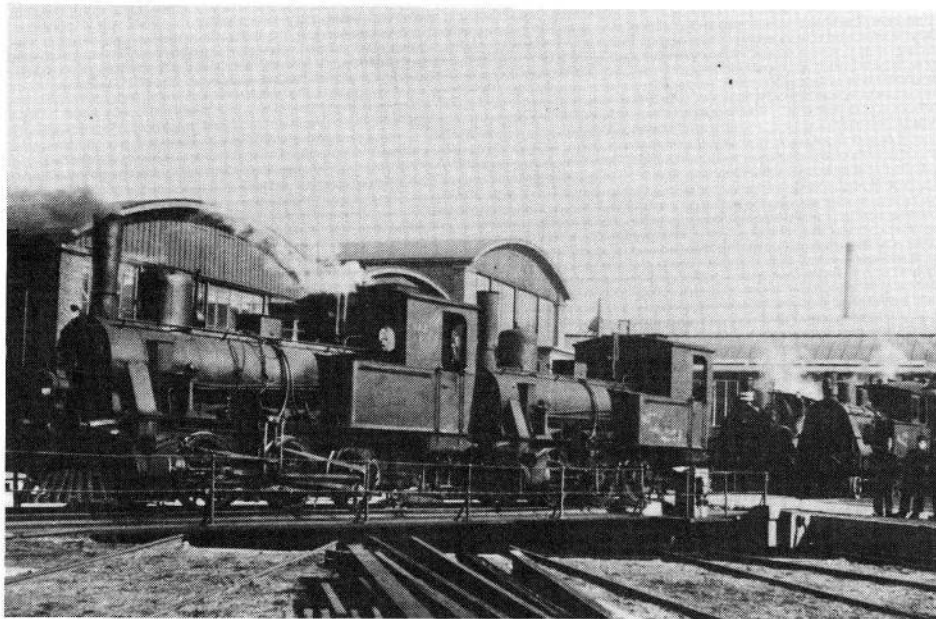
Hammelbanens nr. HAJ 1 og 3 (bl. andre) hos Frichs i 1945, formentlig for istandsættelse efter krigens strabadser. Nr. 1 kom til KS en tid efter krigen og hjalp bl.a. med at køre de lange tog med tyske flygtninge op til Agtrupvej ved Kolding (1946) og med snerydning i marts 1947. Foto: W. Bay, 1945.

snart krigen var forbi.

De 3 store maskiner var alle i ringe stand, og i 1942 måtte nr. 5 have ny fyrkasse, mens de to andre fortsatte med stadig ringere ydeevne indtil krigens afslutning, hvor de måtte tages ud af driften til hovedreparation hos Frichs, der først kunne tilbagelevere dem i hovedrepareret stand (iflg. Brodersen "med flotte, KS-røde pufferplancker!") efter over et års forløb, da materialemanglen lige efter krigen var værre end nogen- sinde.

Hverken M 1 eller M 2 fik gasgenerator hos KS under krigen, da benzinen slap op - man fandt dem uegnede til denne driftsform. M 1 var i forvejen svag, og med trægass ville den måske slet ikke kunne medføre nogen bivogn på KS's bakkede strækninger - og dermed være til for ringe nytte. Måske har man haft lignende indvendinger mod at give M 2 gasgenerator. Ganske vist havde den en ret kraftig benzinmotor, men det store tab i transmissionen, sammen med vognens store egenvægt, gjorde den mindre egnet til gasdrift, end tilfældet var med de almindelige Triangelvogne.

Imidlertid lykkedes det i 1943 at sælge M 2 til Randers-Hadsund banen. I slutningen af 1942 havde man her haft det uheld, at RHJ M 3, den tidligere DSB ME 47, som RHJ havde købt i 1939 og havde fået forsynet med gasgenerator, var blevet ødelagt af en brand. Man søgte derfor efter en anden motorvogn, hvortil man kunne benytte M 3's gasgenerator, der var så godt som uskadt efter branden. På det tidspunkt var der ingen andre, brugelige benzinmotorvogne til salg, derfor kunne KS trods alt komme af med sin svage og brændstofslygende motorvogn, som man ikke selv mente at kunne bruge! Den kom til hovedeftersyn hos Scandia, hvor den fik påmonteret M 3's efterladte gasgenerator, og varmeanlægget indrettet, så det kunne opvarme motorens kølevand om natten, så man fik en lettere start om morgenen. Vognen blev desuden "Afætset indvendig og udvendig og lakeret. Taget malet", så den som RHJ M 4 kom til at se næsten ny ud. Begejstringen for den var dog ikke



stor hos RHJ, hvor man også klagede over dens store brændstofforbrug, selv om den kun kunne trække "1 á 2 Vogne" - og RHJ's personvogne var betydeligt mindre end KS's.

Da krigen var slut, og KS havde 2 damplokomotiver til reparation hos Frichs og senere tillige den mindre maskine nr. 4 henstillet utjenstedygtig i remisen, var man nødt til at leje fremmede damplokomotiver for overhovedet at klare den daglige drift. På Vamdrupbanen kørtes mestendels kun 2 daglige topper. Heraf klarede, ifølge Brodersen, M 1 i reglen tog 11 og 14: Morgentoget fra Vamdrup og eftermiddagstoget fra Kolding, mens topperet 12/13: Morgen fra Kolding og middag fra Vamdrup kørtes af M 3 eller med damp. Damp nr. 5 samt M 1 og M 3 var for lidt, selv om togantallet ikke var stort under og lige efter krigen. I 1945 var det allerringest på grund af svigten- de kulleleverancer i krigens sidste fase og nogle måneder derefter, og de skrantende lokomotiver kørte endnu dårligere på tørv og brunkul, som var tidens eneste brugbare alternativ til kullene fra Tyskland. Men passagertallet var stort og godsmængden næsten som i banens unge dage i de sidste krigsår og den første tid efter krigen, hvor varemangelen stadig var meget følelig og benzin og andre olieprodukter stadig var rationeret. Det var derfor en stor hjælp, at det lykkedes at leje et par J-maskiner hos DSB og senere i kortere perioder Hammelbanens HAJ 1 samt fra Maria- gerbanen MFVJ damp 8 og 9, hvoraf nr. 8 var den tidligere KS nr. 2! Alle tre var dog små maskiner, HAJ 1 den svageste, selv om den var 3-koblet (se

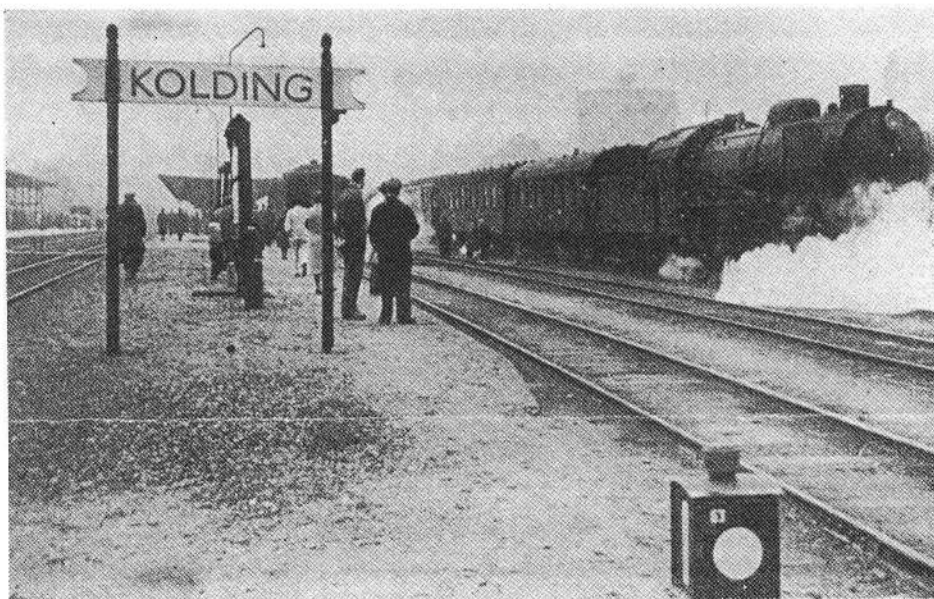
dataskemaet), men den havde størst adhæsionsvægt, og det vides, at den bl.a. blev brugt til snerydning på banen i 1947.

Kort før KS's endelige lukning, føjedes til problemerne med damptrækraften også et par uheld med motorkøretøjerne.

Allerede i november 1943 havde M 3 det uheld at knække en aksel og derved afspore på fri bane mellem Kolding og Vonsild. Det sindige tempo bevirkede dog, at der kun skete materiel skade, og M 3 lod sig let reparere efter uheldet. I 1945 blev den udsat for "Schalburgtage" ved Brenore - en hævnaktion for danske sabotørers virksomhed, udført af tyskernes danske håndlangere i Schalburgkorpset. M 3 blev herved ret stærkt beskadiget, men ikke på de ædlere dele, så den lod sig dog reparere. Værre var det, at M 3 i april 1948 fik brud på krumtapakslen, og man fandt det ikke umagen værd at reparere skaden, da banens lukning ansås for uundgåelig, så M 3 kom ikke mere i drift på KS.

Gamle M 1 fortsatte derimod sin daglige dont på Vamdrupbanen, foruden det tidligere omtalte eftermiddags-skoletog mellem Varmark og Kolding S. Men den 8. august 1948, knap 2 måneder før banens endelige lukning for passagertrafik, knækkede M 1 en aksel nær Ødis, så den måtte slæbes hjem med hjælpetog, mens passagererne måtte fortsætte med bus.

M 1 kom hurtigt på hjulene igen, da den kun havde taget ringe skade af "knæfaldet". Den fortsatte herefter sine daglige kørsler lige til det sidste, hvor den kørte Vamdrupbanens sidste persontog den 30. september 1948, pyntet med blomster og sørgekrans - ligesom "storebror"



på Hejlsmindegrenen, fremført af damplokomotiv nr. 1 (se fotos i SP 1990/1, side 10-11 og Ib V. Andersens beskrivelse af de sidste tog side 12).

I 1939 - lige før 2. verdenskrig - var KS på nippet til at indgå en aftale om salg af 28 godsvogne (arten ubekendt) til DSB for ialt ca. 35.700 kr. Aftalen gik dog ikke i orden, men måske har DSB lejlighedsvis lejet nogle vogne fra KS under krigen, vi har blot ingen konkrete oplysninger om det. Derimod har Per Topp i Saksøbing fundet notater om en række KS-vogne, udlejet til Troldhedebanen i 1944-45 og 1947. De fik ved TKVJ numre i rækken L 566...585. De var udlejet i flere, mindre portioner til forskellige tider, så et bestemt TKVJ-nummer svarede i tidens løb til forskellige vogne, da TKVJ's nummerplader flyttedes fra vogn til vogn, da man snart lejede vogne fra een, snart fra en anden bane. KS synes kun at have udlejet P-vogne af roe-typen til TKVJ, og kun 21 forskellige KS-numre er nævnte og højst 15 ad gangen - på tider, hvor de har stået ubenyttede hen.

I SP 1/1990 side 12-14 er omtalt nogle helt specielle transportere, som KS fik i sine aller-sidste leveår: De over 200.000 tyske flygtninge - overvejende gamle mænd samt kvinder og børn - der skulle transporteres hjem til Tyskland via Padborg, men først registreres og kontrolleres i gennemgangslejrene ved Kolding med de midlertidige trinbrætter ved Agtrupvej og Kløvervej på KS.

**Øverst:** Midt i billedet en af de 8 bogiekupevogne CTE med bagagerum og dobbeltbatteri til togbelysning. Til venstre et par rystevogne CU eller CUK (med togopvarmningskedel). Der skulle være en kedelvogn med på de lange ture af uberegnelig varighed til det hårdt medtagne Tyskland. Foto efter fotokopi fra B. Sundahl.

**Midten:** Dette billede viser den lange træperron ved lejrtrinbrættet "Agtrupvej" på KS' Vamdruplinie. Det lå i en kurve med radius 700 m og stigningen 14 promille mod Vamdrup, så det var godt, at togene skulle starte sydpå herfra. Fra "Året fortalt i billeder, 1949". Kopi fra B. Sundahl.

**Nederst:** 15. februar 1949 forlod de sidste tyske flygtninge Danmark med dette sidste persontog på KS, der på DSB fik forspændt en R-maskine. Toget afgår her fra spor 5 på Kolding DSB. Sporet i forgrunden er KS' tidligere perronspor ved sydvestenden af perron 2, men det var for kort til det store tog. Fra "Året i Billeder, 1949". Kopi fra B. Sundahl.

I SP 2/1989 ses på billedet et lille udsnit af denne triste skare ved ankomsten til Grindsted i 1945 med alt, hvad de ejede i uformelige pakkenelliker i en stor rodebunke på peronen. De fik senere et par korte køreture på KS!

Flygtningetogene var at opfatte som rangertræk fra Kolding DSB, men på KS's område fremførtes de af KS's trækraft, og det kunne ofte være en svær opgave, da der var tale om store tog, oprangeret af ældre DSB-vogne, 2-akslede "rystevogne" og bogiekupevogne i forskellige blandinger - foruden godsvogne med rejsegods. De gammeldags DSB-kupebogievogne var meget "fremmede fugle" på KS, selv om nogle af dem faktisk var nyere end KS's egne, mere tidssvarende personvogne. Det gjaldt i hvert fald CTE-vognene, som ses på flere billeder af flygtningetog på KS. Det var "tusinddørs-vogne" med rejsegodsrum og tjenestekupe, og de havde dobbeltbatteri til togbelysning. Formentlig var det disse vogne, der var indrettet til "opholdsvogne for det til togene hørende ledsagepersonale".

I vinterperioderne medtoges også nogle 3-akslede "rystevogne" med totopvarmningskedel i tra CUK, bemanded med danske kedelpassere.

Se iøvrigt de gengivne målskitser af de vigtigste vogntyper i flygtningetogene.

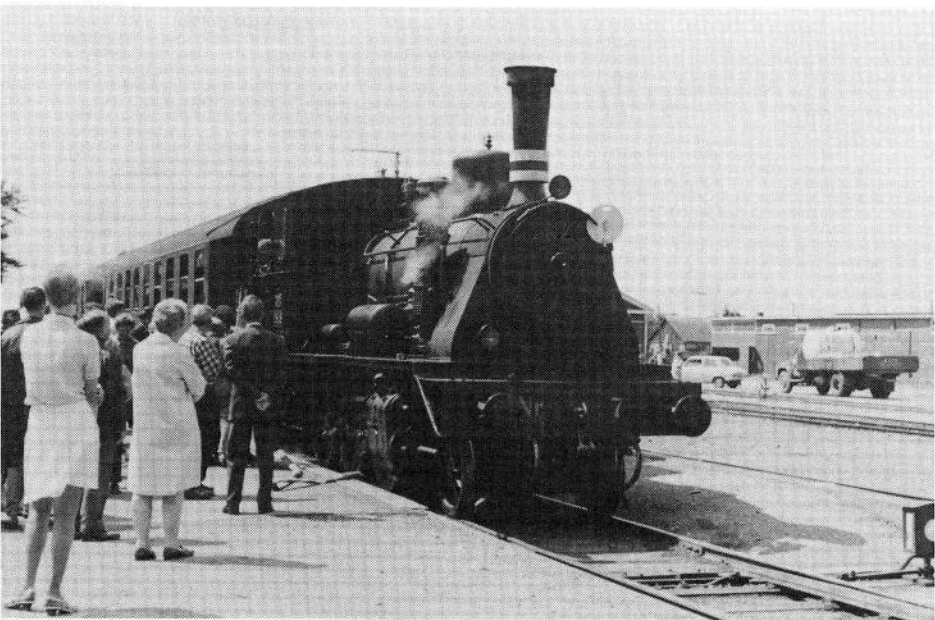
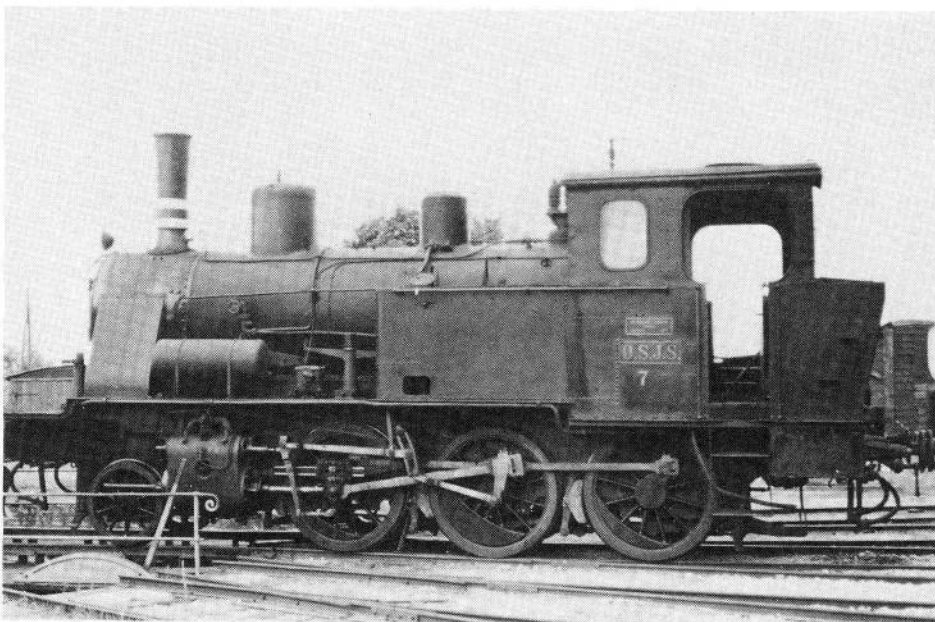
Kørslen til Kløvervejlejen var uproblematisk: Direkte fra Kolding DSB og ad Kolding Sydbanegårds spor II ud ad Hejlsmindebanen, omtrent 1 km ad næsten vandret spor.

Vanskeligere var det at komme til Agrupvej, da trækket her skulle rangeres ind i spor I på KS's nye Sydbanegård, og dér var der kun plads til 7 á 8 vogne + lokomotivet, hvilket altså var det maksimale, man kunne køre op til Agrupvej med ad gangen. (Se sporplanerne i SP

**Øverst:** KS damp 5 som ØSJS 5 i Stubberup med DSB-vogne. Maskinen nu med trykluftudstyr og uden kofanger. Ramsbottom-sikkerhedsventilen erstattet med Pop-ventiler. Ophugget 1966. Foto ca. 1950. B. Wilcke.

**Midten:** KS damp 1 i Hårlev 1957 som ØSJS 7, her med trykluftudstyr og uden kofanger, som man ikke brugte ved ØSJS, men som maskinen atter fik, da Helsingør Jernbaneklub fik den i 1966. Foto DMJK A 301 F 027.

**Nederst:** Udflugtstog i Køge 1969 med ØSJS 7, ex KS 1, endnu uden kofanger, men med en hæsliq mundingskrave på skorstenen (gnistfanger?). Foto Holtrup 29/6 1969.



2/1989 side 65 - med lidt for-  
tegnede sporlængder). En sådan  
togstamme vejede brutto omkring  
180 t, det var utvivlsomt i  
overkanten af, hvad selv KS's  
"store" lokomotiver kunne klare  
op ad den 14 promille stigning  
og i en kurve med ned til 325 m  
radius. Forskellige fotos fra  
denne hektiske flygtningetog-tid  
viser, at såvel KS M 3 som  
Hammelbanens nr. 1 var med til  
at trække/skyde disse store tog  
op til Agtrupvej.

Da KS lukkede for den offent-  
lige trafik den 30. september  
1948, var man endnu ikke færdig  
med flygtningerangertrækkene, og  
de fortsatte, nu kørt hele vejen  
af DSB's F-maskine, indtil det  
sidste tog afgik den 15. februar  
1949 fra Agtrupvejens interimi-  
stiske trinbræt og via Kolding  
DSB videre over Padborg. De  
danske togstammer fortsatte syd  
for grænsen helt til flygtningenes  
bestemmelsessteder for at sikre,  
at toget var forsvarligt opvar-  
met (ved kedelvogne) og belyst,  
(fra batterivogne) og at der fx.  
var tilstrækkeligt med drikke-  
vand i medbragte mælkejunger.

Efter KS's nedlæggelse for  
passagertrafik kørtes der stadig  
godstog til saftstationen, iflg.  
afdøde Just Andersen "et godt  
stykke ind i december (15/12-  
48). Der afgik 5 godstog om  
ugen på Hejlsmindebanen og 1 á  
2 på Vamdrupbanen. Der blev  
udelukkende befordret sukkerroer  
og taget affald og foderstoffer  
retur. Der var 10-12 vogne i  
hvert tog. Man kørte fra Kolding  
ved 8-tiden og var tilbage ved  
15-16-tiden".

1949/50 fandt sporoptagningen  
sted ved hjælp af KS's eget  
personale og materiel. Man  
brugte damplokomotiv nr. 1, C 4  
til mandskabet samt en række  
P-vogne. Da arbejdet var slut  
kunne hele det rullende materiel  
udbydes til salg. Så godt som  
alt det materiel, KS nogensinde  
havde ejet, var stadig til stede  
- der manglede kun damp 2 (nu  
MFVJ 8) og M 2 (nu RHJ M 4)  
samt to G-vogne, der må være  
udrangeret eller solgt efter  
1943/44, hvor endnu alle var til  
stede iflg. driftsberetningen.

Udsalgslisten lød så på:

4 damploko: nr. 1 og 3-5,  
2 motorkøretøjer: M 1 og 3,  
11 personvogne: B 1-3 og C 1-7  
og 9,  
3 post- og bagagevogne: E 1-3,  
66 godsvogne:  
2 G-vogne  
Q 1-5 og 11-31  
P 1-9 og 11-39,  
1 sneplov  
1 motordraisine (hvorom ingen  
oplysninger haves).

### KOLDING SYDBANERs RULLENDE MATERIEL solgt til videre anvendelse efter lukningen.

damp 1	1950	til	ØSJS 7, 1966 til HgJK
damp 3	1949	til	SB 5, udr. 1969, oph. 1970
damp 4	1951	til	DDS 7, oph. 1956
damp 5	1950	til	ØSJS 5, oph. 1966
M 1	1950	til	NKJ M 12, udr. efter nedbrud, oph. 1956
M 3	1950	til	ETJ M 4, 1952 2 nye GM-motorer, 1968 solgt til Chr. Løgstrup i Strømmen ved Randers. 1968 til TKVJ sporoptagning, senere spor- optagning på RHJ. Oph. Randers ca. 1973. (ETJ M 4 kom aldrig i brug på TKVJ-arbejdet, da man ik- ke kunne få startet motorerne, som ingen lokale folk havde for- stand på, endsigse reservedele til. På RHJ brød M 4 ned efter kort tid, og lokomotivet henstil- ledes i 1969, men ophuggedes først ca. 4 år senere).
C 1	1949	til	ØSJS C 1, oph. 1966
C 2	1950	til	HTJ C 24, omb. 195?, 1970/71 til KLK
C 3	1950	til	HTJ C 25, 1970/71 til KLK
C 5	1949	til	ØSJS C 2, oph. 1966
C 6	1949	til	ØSJS C 3, oph. 1966
C 7	1949	til	OHJ C 204) (omb. 1952 til dob-
C 9	1949	til	OHJ C 205) (beltvogn C 204/05, 1971 til DJK, restaureret 1982.
E 1	1949	til	SB E 63, oph. 1963 efter alvor- ligt sammenstød med lastbil
Q	1949	til	HTJ QG 75, oph. 1968/69
Q	1949	til	HTJ QG 76, til KLK 1970, her kaldet KS Q 3 (gætteværk!)
Q	1949	til	HTJ QG 77, oph. 1968/69
Q 1	1950	til	OHJ QG 360, 1960 = KRB QG 360, 1963 = ØSJS QD 193, udr. 1970
Q 4	1950	til	OHJ QG 361, 1960 = KRB QG 361, 1963 = ØSJS QD 194, senere fast rampevogn i Karise
Q	1950	til	OHJ QG 362
P 37	1949	til	HTJ PF 134, oph. 1971
P 38	1949	til	HTJ PF 135, henst. i 1970'erne, oph. efter 1976
P 9	1949	til	HTJ PF 136, som PF 135
P	1949	til	HTJ PA 185, oph. beg. af 60'erne
P	1949	til	HTJ PA 186, oph. beg. af 60'erne
P	1950	til	OHJ PA 483, udr. 1967
P	1950	til	OHJ PA 484, udr. 1968
P	1950	til	OHJ PA 485, udr. 1973
P	1950	til	OHJ PA 486, udr. 1965
P	1950	til	OHJ PA 487, udr. 1968
P	1950	til	OHJ PA 488, til KLK 1978
P 4	1946	udl.	til Phønix, Vejen, omd. tjære- tankvogn ZE 503122, udr. 1956*
P 15	1946	som	P 4 = ZE 503125, udr. 1956*
P 21	1946	som	P 4 = ZE 503123, udr. 1956*
P 39	1946	som	P 4 = ZE 503124, udr. 1956*
2 godsvogne,	19??	til	Stålvalseværket (formentlig P-vogne (opl. savnes)).
Sneplov,	19??	til	SKRJ (oplysninger savnes)

\* Phønix købte tankvognene inden afslutningen af  
KS's likvidation, d.v.s. før udløb af 1952.

Herefter lykkedes det at sæl-  
ge følgende rullende materiel til  
videre anvendelse ved andre ba-  
ner eller virksomheder:

4 damplokomotiver,  
2 stk. motormateriel,  
7 personvogne

1 post/bagagevogn  
6 Q-vogne  
15 P-vogne  
2 uspecificerede godsvogne  
1 sneplov

medens resten gik til ophugning  
inden for få år.

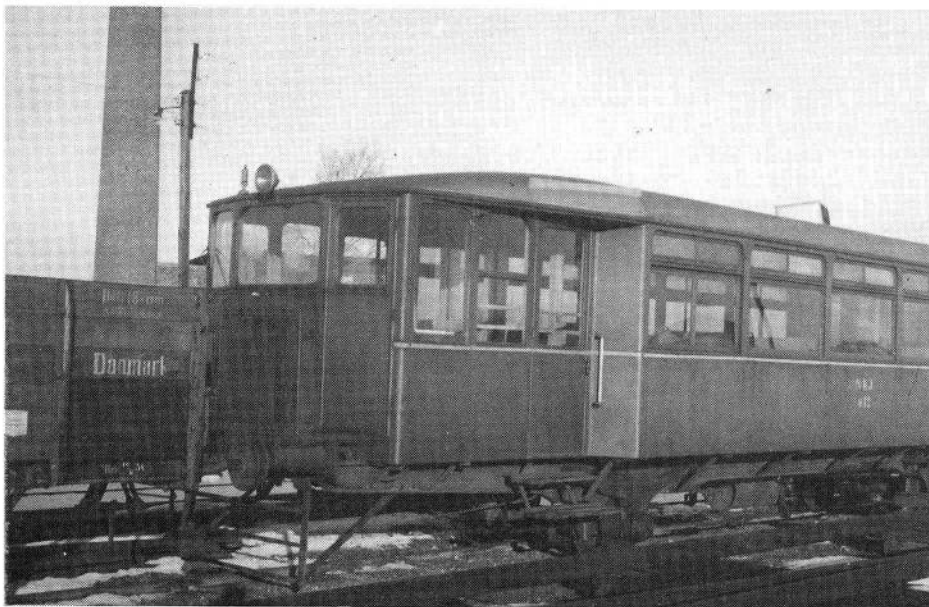
Her ses KS M 1 som NKJ M 12 i Maribo kort før ophugningen efter flere års utjenstedygtighed. Den ses her fra den motorløse ende - hvor der også var en køler, men ingen ventilationsskakt. Gavldøren er blændet og overgangsbroen fjernet. Foto Sv. Jørgensen, 1956.

De 3 store damplokomotiver blev alle forsynet med trykluftudstyr og kørte det første par år en del tog på ØSJS hhv. SB, men stod derefter hos ØSJS til 1966 og hos SB til 1969 hovedsagelig som reserve for nedbrud eller snerydning. Den lille KS 4 fik iflg. DJK bog 34 tildelt nr. 7 på Stålvalseværket, hvilket kunne tyde på, at den ikke gik direkte i smelteovnen, men kom i brug til lokal rangering. Men i 1956 endte den sine dage i ovnen.

Den eneste maskine, der har overlevet til i dag, er KS 1 = ØSJS 7", der 1966 kom til HgJK og siden da har kørt utallige veteranog for klubben, men som det sidste par år har trængt så meget til en hovedreparation, at den i længere tid har været ude af drift. På det sidste har den været stillet noget i skyggen af den pragtfulde, svenske S-maskine, hvis malmfulde røst lod sig høre her i Holte, da den kørte HgJKs juletræstog '89. Nu ser det ud til, at de værste skrøbeligheder er afhjulpet, så vi atter i sommer vil møde gamle KS 1/ØSJS 7 under damp på de nordsjællandske skinner.

KS M 1 fik den mærkelige skæbne at komme til Lolland og køre godstog(!) på Kragensbanen, hvis godstrafik var skrumpet så meget ind, at man ikke kunne forsvare at lade godstogene køre med damp. Da M 1 viste sig at kunne fås for et spotpris på 3.000 kr., hoppede man på den, og den kom, efter en reparation til ca. 10.000 kr., til at transportere de ganske få godsvogne, højst 2 ad gangen, der var brug for på NKJ. Så kunne den tillige medtage en pæn portion passagerer, hvis der var brug for det. Ind imellem medtog NKJ M 12, som vognen kom til at hedde, LJ's godstogs-personvogn med stykgodsrum, LJ CE 73 - den med skydedøren - så den gamle motorvogn endda kom til at køre en slags persontog på sine gamle dage! Men M 12

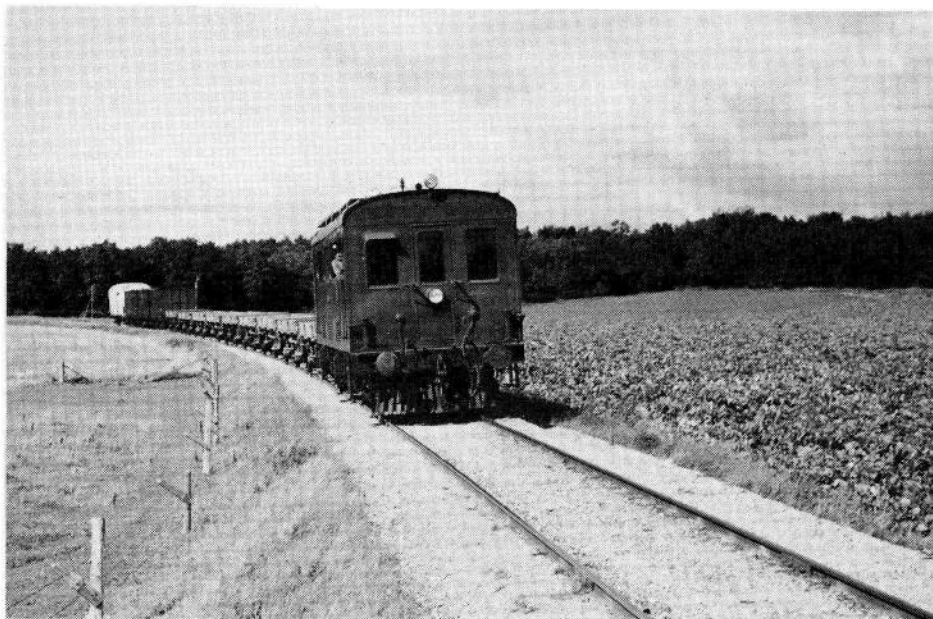
KS M 3 med godstog på Ebeltoftbanen den 2/9 1957, nu som ETJ M 4, renoveret med 2 GM-motorer og uden tagkøler og vacuumudstyr. Lokomotivet gjorde tjeneste Ved ETJ i 17 år (1952-1968) og kom herefter på sporoptagelse på andre baner - uden større succes. Foto Ib V. Andersen.



var alderdomssvækket overalt og måtte ustandselig smårepareres, selv om den blev behandlet nok så forsigtigt, og allerede 1953 havde den et så alvorligt nedbrud, at man opgav at lappe mere på den. Men først 1956 blev den endeligt ophugget. Vognkassen blev dog solgt samlet. Den er iflg. Brodersen sidst set som hønsehus i Kettinge, lidt nord for Nysted omkring 1965/66.

M 3, der ikke var køreklar, kom som nævnt i 1950 til Ebeltoftbanen, efter at man året før havde anskaffet et andet motorvrag med ødelagt B&W-motor: SVJ M 6. Man følte ikke trang til at lade de ikke særlig velanskrevne B&W-motorer reparere, men prøvede at skaffe nye, mere driftssikre motorer til de to køretøjer. Endelig i 1951 fik man et par nye 2-takts dieselmotorer fra General Motors installeret i den gamle SVJ-vogn,

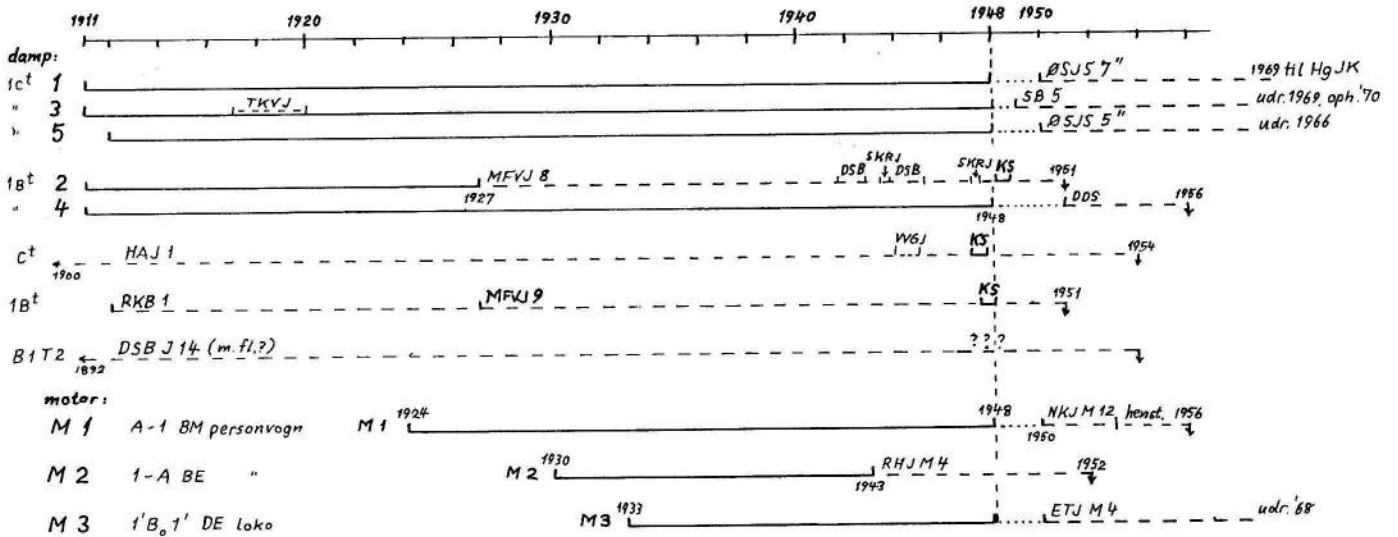
og da det var en succes, fik KS M 3, nu kaldet ETJ M 4, to lignende motorer, der gennem et dobbeltgear trak den den oprindelige generator. Motorerne kunne hver for sig yde over 200 hk, men de blev droslet ned, så de kun ydede 150/165 hk pr. stk. eller ialt 300/330 hk, som M 4's transmission var dimensioneret til at overføre. Lokomotivet fungerede nu upåklageligt helt til ETJ's nedlæggelse i 1968, hvorefter det blev solgt til Chr. Løgstrup i Strømmen ved Randers, der foretog sporoptagning på diverse nedlagte privatbaner. M 4 kom først til et sådant arbejde på TKVJ og senere videre på Randers-Hadsund banen, for endelig at gå til ophugning i Randers i 1973. Lokomotivet kom dog aldrig i brug ved TKVJ-arbejdet, da man ikke kunne få startet motorerne, som ingen lokale folk havde forstand på, endsige havde reser-



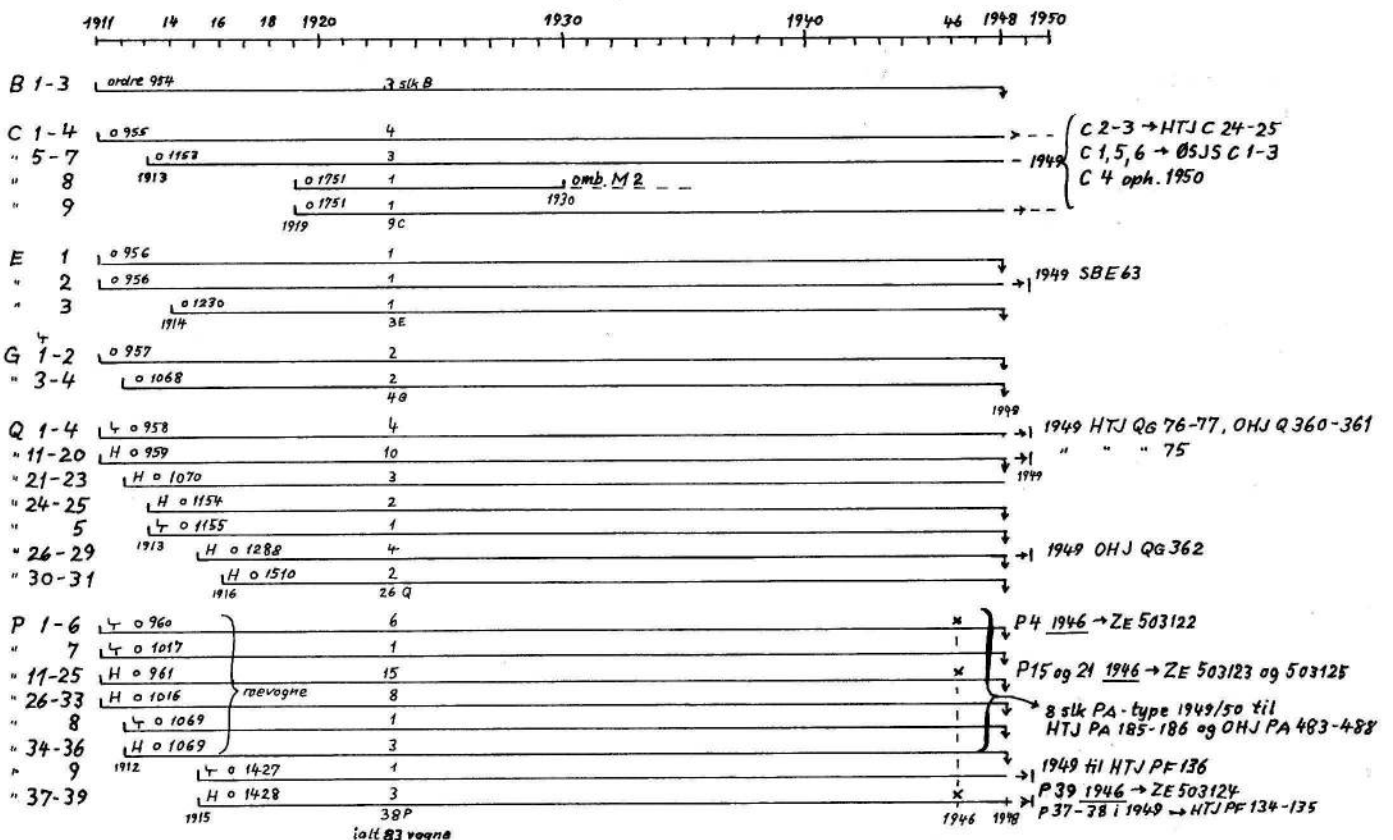


MOTOR drifts-nr	vognens bygge-		aksel- følge	motor			transmis, evt. gear	akselafstand --m--	l.o.p. (-m-)	tjenestevægt		indre indretning		varme	brem- ser	max. hast. km/h	anm., ændr., skæbne.	
	år	sted		nr	fabriktype	art, hk v. rpm				cyl. x Ø x slag	adha- t	læst t	siddepl. faste+klap					toilet, post, bagage
M 1	1923	LiHl		A 1	NAG	B 75 950	6x120x170 ~11,5 l	mek/pneu 4-vejs, AEG	6,00	13,56	?	14,3	50 III mid + 16 stl	c. 1 m <sup>3</sup> bag	køle- vand	TB,S	60	1950 NKJ M 12, hemst. '53, oph. '56
M 2	1919 1930	Svend Triax	CB omb Δ 1298	1A	Cont 17Z	B 135 1800	6x127x152 ~11,6 l	el, Gebus	7,47	12,99	10,1	20,8	38+6klap +20 stl	toilet+1 m <sup>3</sup> bagage	køle- vand	TB,H	70	1943 RHJ M 4, udr. 1952, oph. 1954
M 3	1933	Svend		1'B <sub>0</sub> 1'	815 88Wval23	D 335 1100	8x150x225 ~31,8 l	el, Leonard?	1,6+2,2+1,6 = 5,4 m	9,23	?	38,2	—	—	?	B,S?	70	1950 ETJ M 4, 1968 Lagstrup, Rd.

KS's trækraft



KS's vogne



vedele til.

De 7 personvogne, KS fik solgt, kom til at gøre tjeneste på andre privatbaner i mere end 10 år i den vanskelige efterkrigstid, hvor flere baner stadig havde en ret god persontrafik, da det stadig var vanskeligt at skaffe valuta til alle de biler, folk tørstede efter, og de endnu ret gode KS-vogne kunne erstatte forskellige oldsager, der nu var udrangeringsmodne.

KS C 1, 5 og 6, der blev til ØSJS C 1-3, fik her vacuumbremser udskiftet med trykluft, og de fik egenvarme og polstrede lædersæder.

KS C 2, 7 og 9 var formentlig de vogne, som KS selv havde fået udstyret med egenvarme og polstrede sæder, for de fortsatte hos HTJ/OHJ med brune lædersæder som HTJ C 24 og OHJ C 204-205. Derimod fik C 3 = HTJ C 25 nye røde lædersæder. HTJ C 24 ombyggedes snart med lukkede perroner og bagagerum med sorteringsreol m.v. i et endefag. Hos HTJ/OHJ fik alle vognene toilet med vandskylning og vacuumbremser udskiftet med trykluft. Endelig blev trærammevinduerne erstattet med rammeløse spejlglassruder.

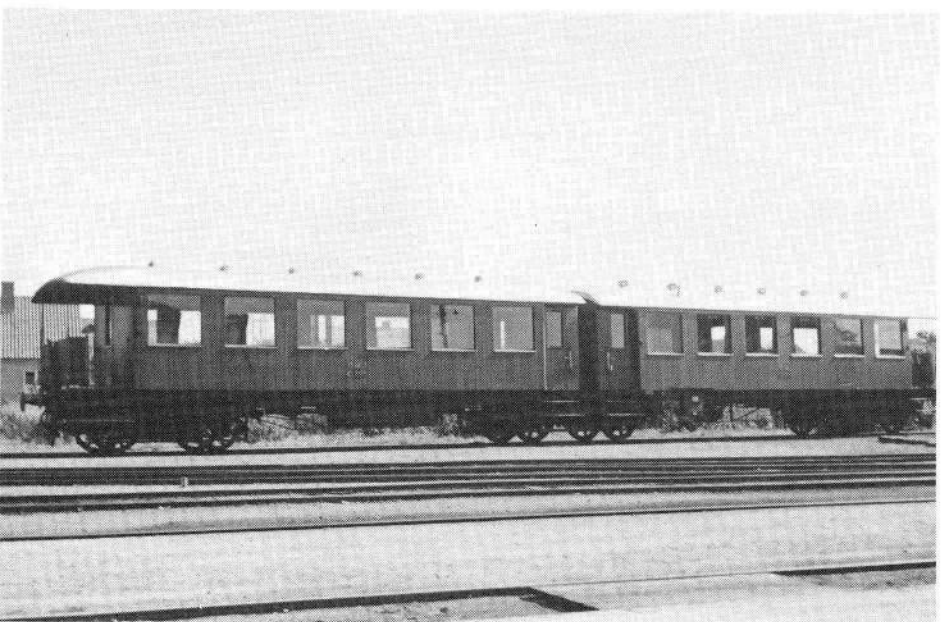
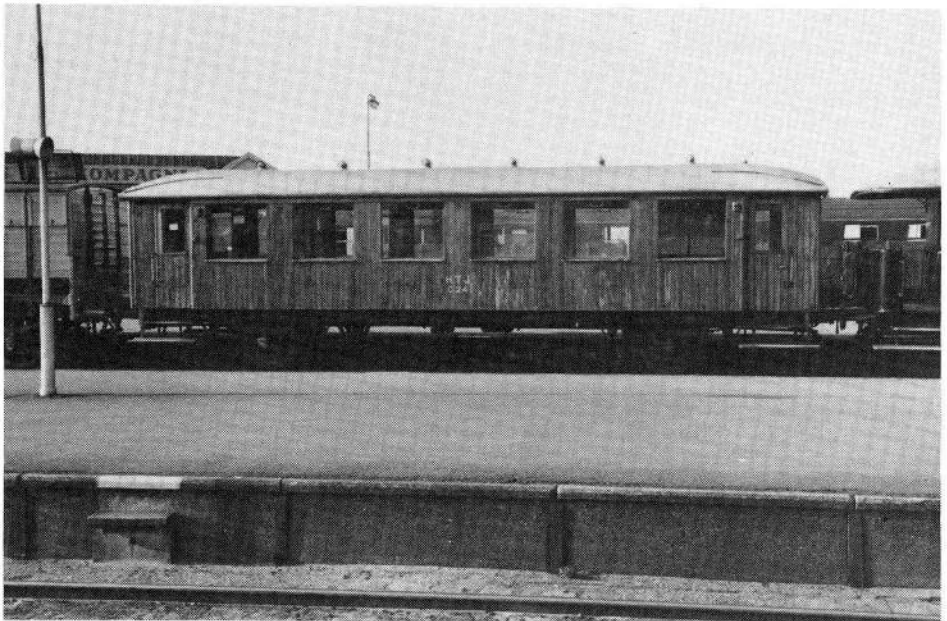
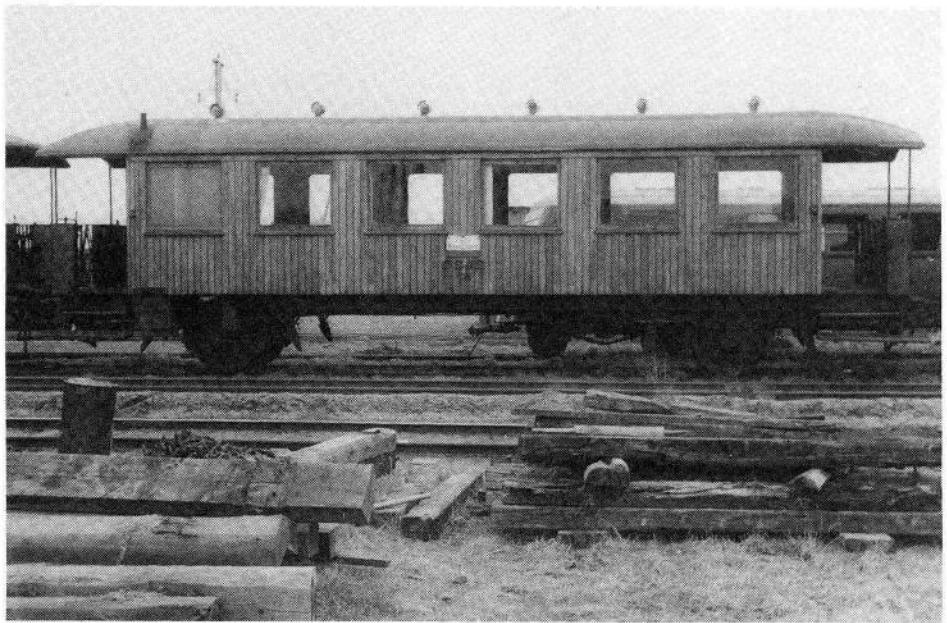
1952 blev de to OHJ-vogne sammenbygget til en dobbeltvogn på 3 bogier. De midterste perroner blev lukket, og der indrettedes harmonikaoverdækket overgang mellem vognene, så de kom til at minde meget om de under krigen opståede dobbeltvogne på Lollandsbanen, men OHJ bibeholdt de åbne perroner i enderne.

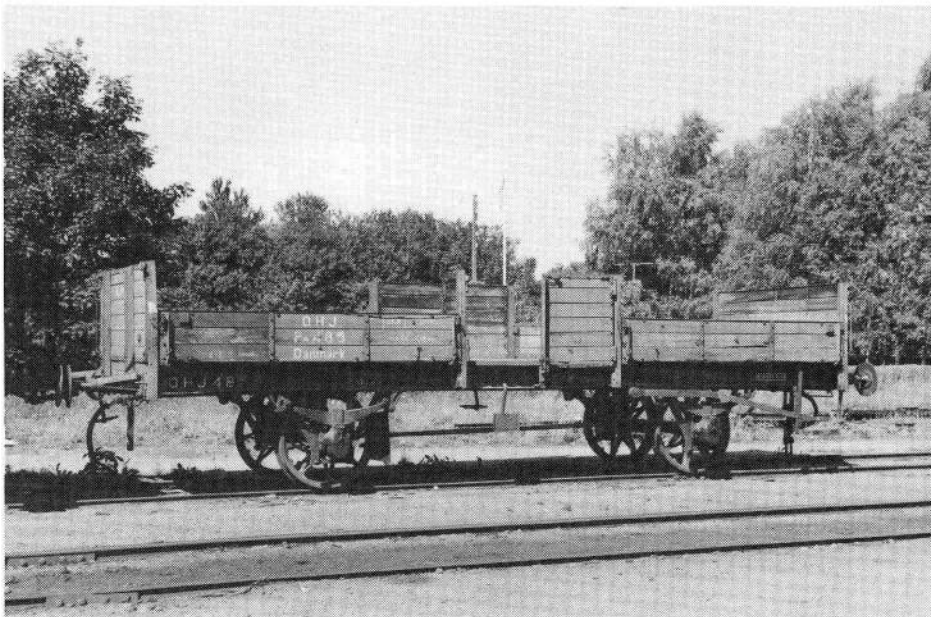
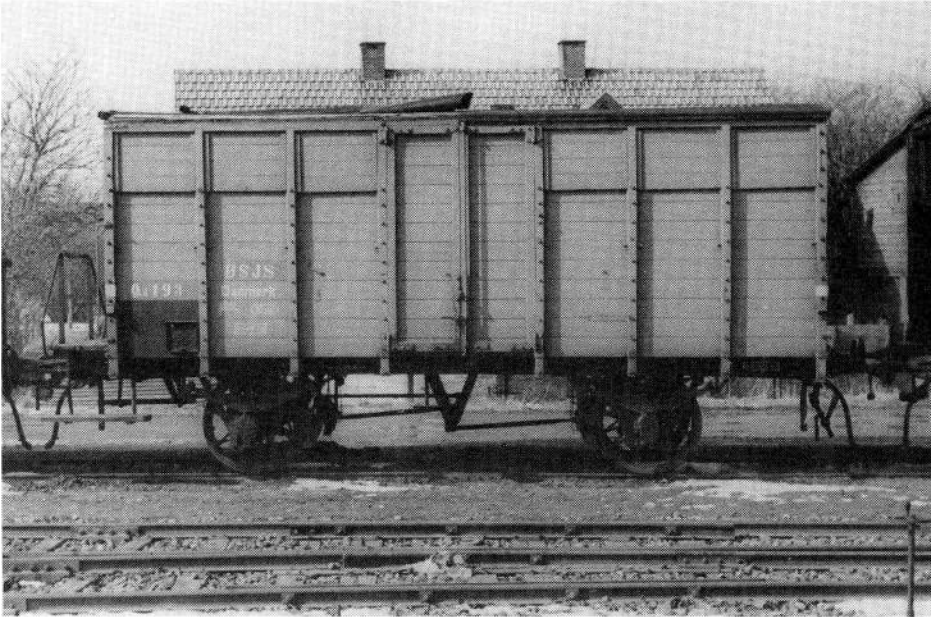
I 1960'erne gik de gamle KS-vogne efterhånden ud af brug, og 1966 ophuggedes ØSJS C 1-3. HTJ

Øverst: ØSJS C 2, ex KS C 5, kom i 1949 til ØSJS, hvor den stort set beholdt sit oprindelige udseende, men selvfølgelig fik trykluftudstyr, rullelejer og egenvarme. Desuden fik den supplerende evolutfjedre for behageligere gang i sporet. Ophugget 1966. Foto JB-P, 1965.

Midten: KS C 2 kom i 1950 til HTJ som C 24, hvor den blev ombygget med lukkede perroner og fik et mindre bagagerum. Desuden fik den tilsyneladende større vinduer, idet den fik spejlglassruder uden trærammer. 1970/71 kom den til KLK til brug i deres veteranog. Foto HGA, Odense, 1975.

Nederst: De 2 vogne KS C 7 og 9 sammenbyggedes til OHJ C 204/05 på 3 bogier, hvoraf yderbogieerne var gamle privatbanejernbogier fra NFJ, den midterste en speciel "Jacob-truck", fra en af HHJ's dobbeltvogne. De åbne perroner signalerede straks "sidebanevogn", men den kørte dog i flere løb mellem OHJ og Kh. Foto P.E.Clausen, 1954.





C 24 og 25 blev heldigvis ikke ophugget, men 1970/71 solgt til Kolding Lokomotivklub, KLK, der har restaureret dem til brug i deres veteranog.

OHJ's dobbeltvogn blev omtrent samtidig skænket til DJK som gave til foreningens 10 års jubilæum, og den blev 1982 restaureret til brug i DJK-veterantog.

Bagagevognen KS E 1, der gik til Skagensbanen som SB E 63, var M 1's tidligere bivogn og havde derfor fået rullelejer allerede på KS, så den var letløbende til motortog. Den benyttedes som supplerende postvogn, da SB kun havde postrum i motorvognene, efter at man havde ombygget sin eneste person- og postvogn til ren personvogn i 1939. Men E 63 endte sine dage i 1963, efter at være blevet stærkt beskadiget ved et ublidt møde med en lastbil.

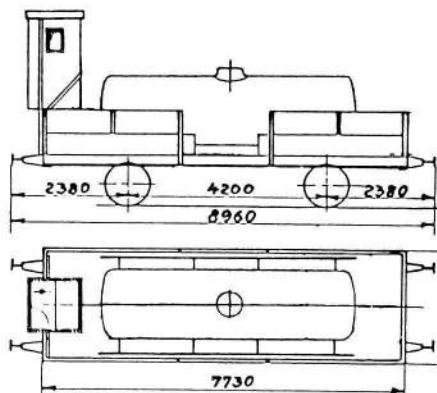
Det lykkedes ikke at få solgt alle person- og bagagevogne til videre ferrovial brug, men C 4, E 2 og mindst én B-vogn står stadig som sommerhuse ved Hejlsminde.

De 6 Q-vogne og 11 P-vogne, der gik til HTJ/OHJ, supplerede disse baners godsvognsbestand, så en del ældre og mere slidte vogne kunne kasseres. De vogne, der havde skruebremse, fik nu fjernet bremsehusene og i stedet indrettet platforme med ranger-skruebremse efter DSB-forbilledet. PA 488 fik sågar trykluftbremse (G)! De tidligere KS-vogne holdt ved HTJ/OHJ til en gang i 1960'erne. To af Q-vognene solgtes 1960 videre til KRB og ved dennes nedlæggelse videre til ØSJS, hvor de hurtigt udrangeredes, idet den ene dog blev til "fast rampevogn i Kari-se". KS Q (måske nr. 3?), der blev til HTJ QG 76, blev 1970

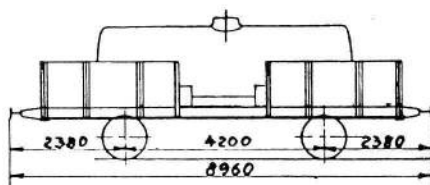
Øverst: KS Q 1 kom via OHJ QG 360 og KRB do. i 1963 til ØSJS som QD 193, og den fik på sine gamle dage lastgrænsen hævet fra 12,5 til 15 t. Bremsehuset blev fjernet hos OHJ og erstattet med åben ranger-skruebremse med håndjul = DSB's. Foto JB-P, 1964.

Midten: På dette billede ses KS Q 4 i sin sidste fase som ØSJS QD 194 (ex OHJ/KRB QG 361). Bemærk smal buk til bremsetøjet under vognen. Gavldørene er fjernet og stolperne erstattet med U-jern. Skydellemmene i sidedørene fjernet. Last nu 15 t. Foto JB-P, 1965, Køge.

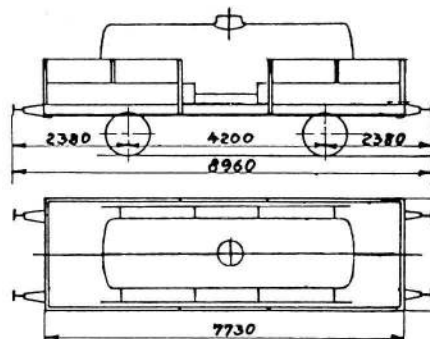
Nederst: En af KS' roevogne med håndbremse blev i 1950 til OHJ PA 485, som her ses i noget derangeret tilstand i udrangeringsåret 1973: De øvre lemme er borte og ligeså den ene halvdel af midterdøren. OHJ fik hævet lastgrænsen til 15 t. Håndbremsen havde stadig træbremseklods! Foto HGA, 1973.



KS P 4, 1946-56 omd. til ZE 503122



KS P 39, 1946-56 til ZE 503124



KS P 21+15, 1946-56=ZE 503124+125

Skitserne er rekonstrueret af Børge Sundahl ud fra selvsyn og relevante målskitser i DSB's fortegnelser.

solgt til KLK, og en af de tidligere KS-roevogne med skruebremse: OHJ PA 488 gik også - i 1978 - til KLK.

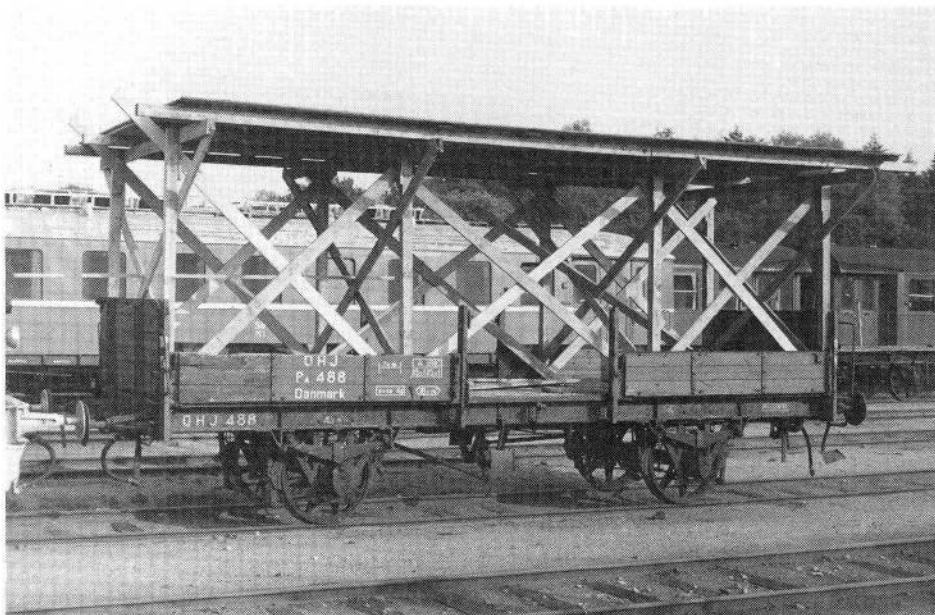
Roevognene benyttedes ved Holbækbanerne på det sidste mest af baneafdelingen, bl.a. som ballastvogne.

De 4 P-vogne: P 4, 15, 21 og 39 udlejedes 1946 til Tagpapfa-

Øverst: Den gl. KS-roevogn med skruebremse, PHJ PA 488 mistede hos OHJ bremsehuset og fik bremsevinget anbragt på DSB-maner ved en lille platform over den ene puffer i den tidligere bremsehusende. Hjørnemærkerne viser, at vognen havde (G)-trykluftbremse. Foto HGA 1973.

Midten: En tidligere KS-roevogn, senere OHJ PA 488 nu tilhørende KLK. 1981 udlejet til DSB's bane-tjeneste og indrettet som arbejdsplatform ved broreparationer. Bemærk det "hjemmelavede" bremsearrangement med trykluftbremse uden lastveksel. Foto Olaf Skov.

Nederst: KS M 1, fabriksfoto fra AEG-brochure 1923.

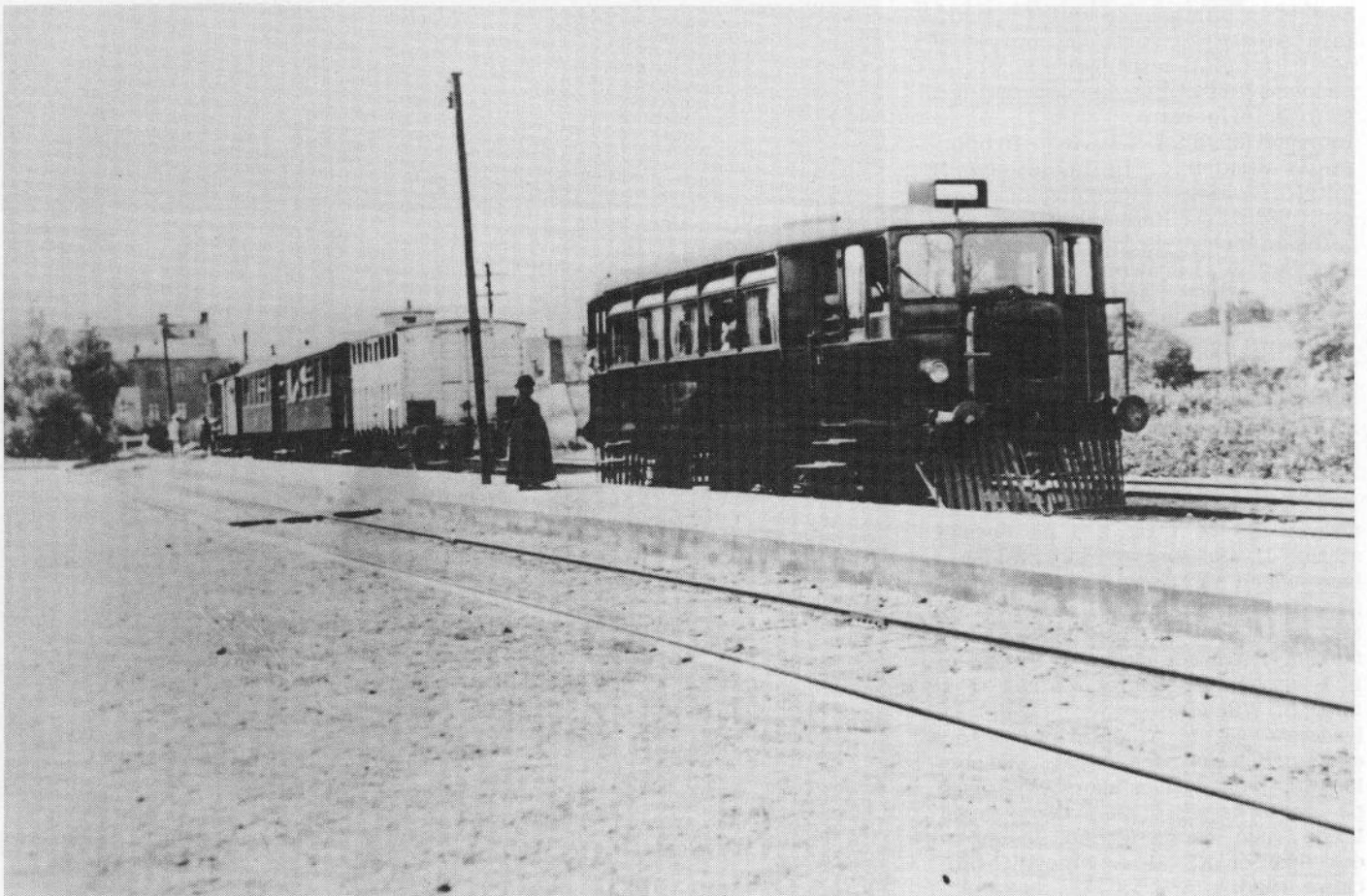


75-PS-Öltriebwagen der Kolding Sydbaner  
(Dänemark)



Øverst: KLK's åbne godsvogn OHJ PA 488 var i efteråret 1981 udlånt til DSB's banetjeneste, der anvendte den som "tårnvogn". Her krydser MR 4017 i Lunderskov. Foto O. Skov

Nederst: KS M 1 på gl. Kolding Syd i Hejlsminde-sporet, hvorfra der var lettest adgang til maskindepotet med drejeskiven. Foto ex coll. Dr. Rolf Löttgers, Siegen.



brikken Phønix i Vejen, der fik dem indrettet til tjæretankvogne, idet der blot anbragtes en langsliggende tank til 11 t tjære, tjæreolie, solarolie eller asfalt og indrettet som en normal tankvognstank, fastboltet på P-vognens gulv, men uden at man havde fjernet vognens sider, blot midterdørene. De 3 første var af roevogntypen, P 39 af PF-type med faste sider. P 4 beholdt formentlig sit bremsehus ved omdannelsen. De 4 vogne solgtes inden afslutningen af KS's likvidation til Phønix, der udrangerede dem i 1956.

I skrivende stund (januar 1990) er der så af Kolding Sydbaners rullende materiel endnu 7 stykker "i live":

damp 1 = ØSJS 7 hos HgJK  
 C 1-2 = HTJ C 24-25 hos KLK  
 C 7 og 9 = OHJ C 204/205 hos DJK  
 Q ? = HTJ QG 76 hos KLK  
 P ? = OHJ PA 488 hos KLK.

Det er smukke eksempler på rullende veteranbanemateriel i Danmark 1911, såvel som på veludført modernisering i 1950'erne samt et smukt minde om Kolding Sydbaner, der måtte så gruelig meget ondt igennem for til sidst at blive berømt - i hvert fald blandt veteranbane-entusiaster!

#### Alkjær

I forbindelse med udarbejdelsen af artiklerne om Kolding Sydbaner er modtaget særdeles værdifuld hjælp i form af oplysninger, fotos, tegninger m.v. af nedennævnte, der herved bringes en hjertelig tak.

Informationschef Sv.E. Brodersen, Vamdrup, Hejls/Hejlsminde lokalhistoriske forening og arkiv, Kolding Stadsarkiv, Kommuneingeniørens kontor, Vamdrup, Ingeniør A. Kernwein, Kolding.

Ib V. Andersen

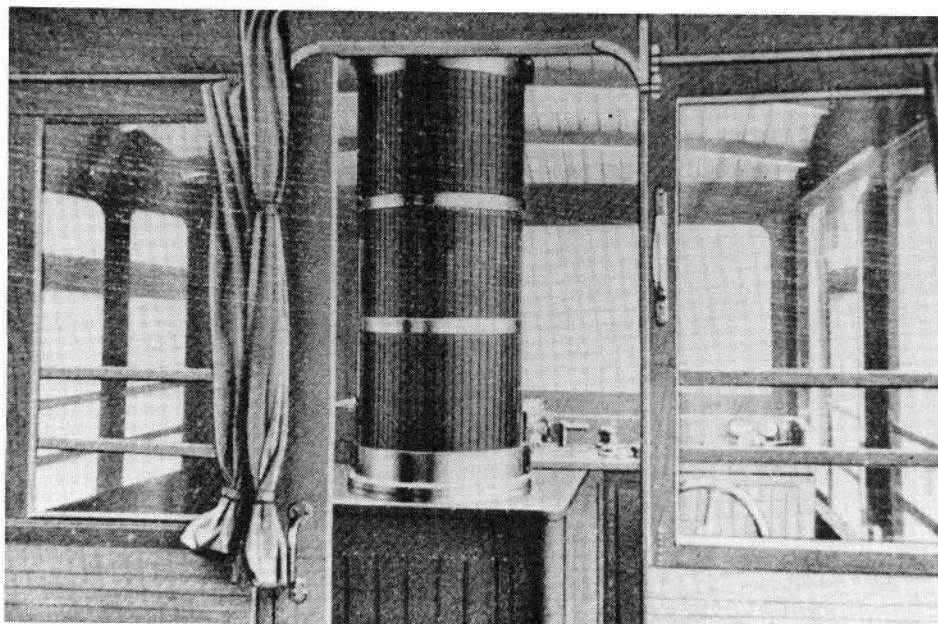
Der skal også rettes en varm tak til Privatbanetilsynet for tegninger, samt til alle de personer, hvis navne dels fremgår af billedteksterne og dels ønsker at være anonyme.

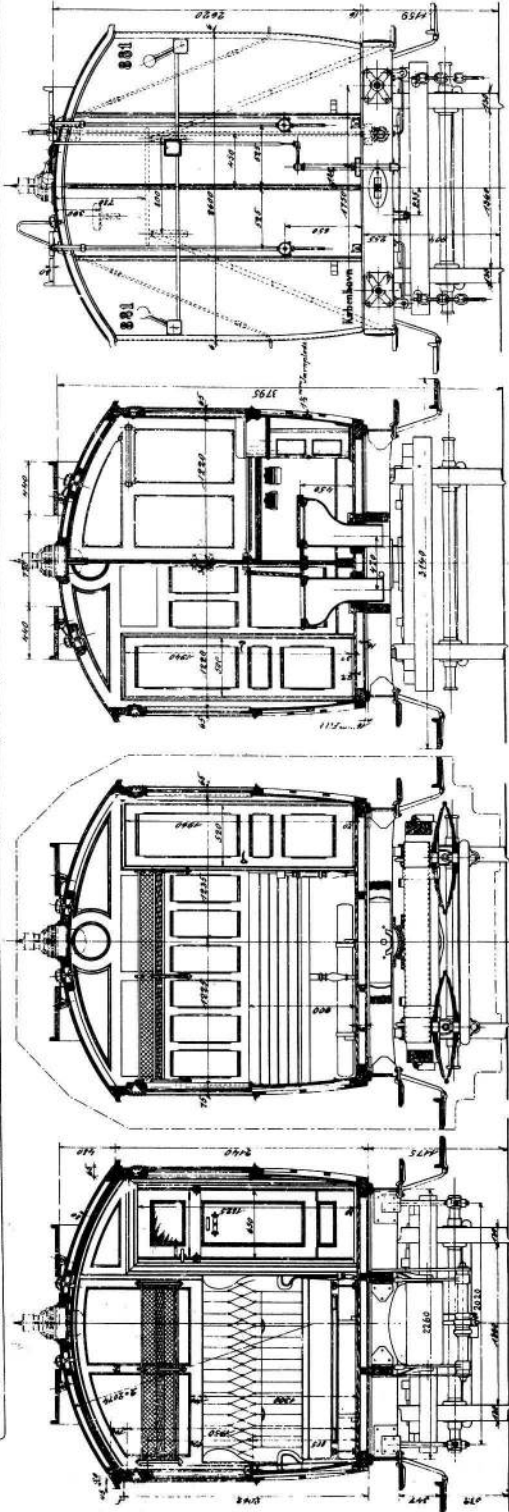
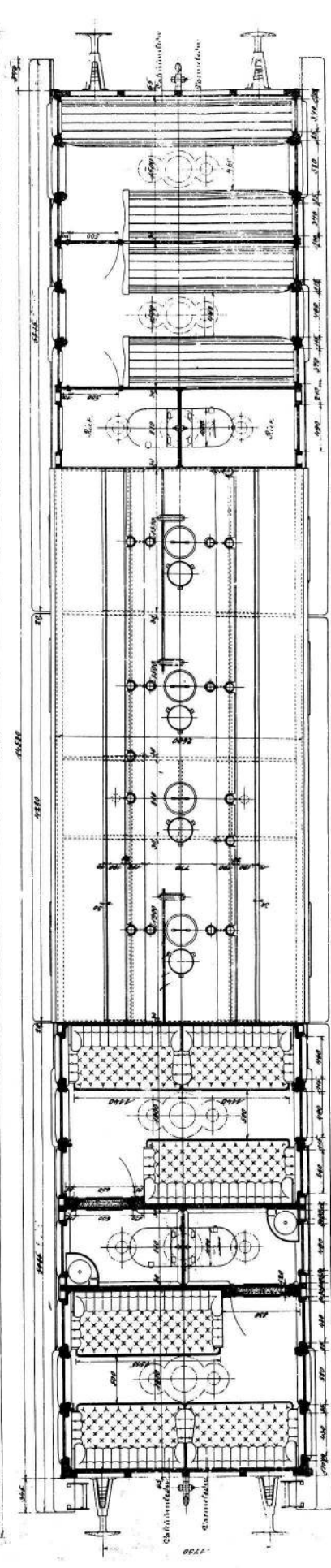
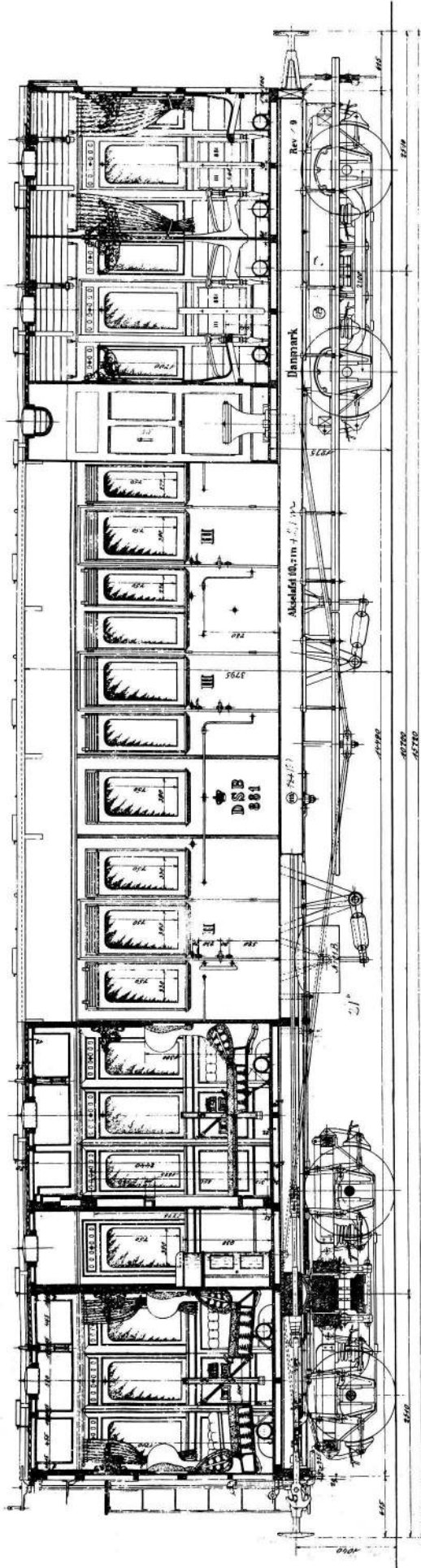
#### Redaktionen

Øverst: KS M 1 og E 1 på Fovslet station 1948. Bemærk svinefolden i baggrunden og bomspillet i forgrunden til venstre. Foto B. Wilcke.

Midten: KS M 1 på Ødis Bramdrup station 1948, set mod SV. Bivogn er E 1 og på læssesporet vistnok Q 4. Foto B. Wilcke.

Nederst: AB M 1, interiør, motoren. Bemærk den tykke, listebeklædte ventilations"skorsten" oven på motorkassen. Kun den meget brede rude foran føreren viser, at det ikke er KS M 1. Fra AEG-brochure 1923.





250 vandsejersløse.

Danske Statsbaner. Maskinafdelingen.

Tenck-Perseonvagn  
 II og III kl. med Kloset

Stk: 336.  
 Nos 884-885.

af Fabrik II klasse.

35 No: III kl.

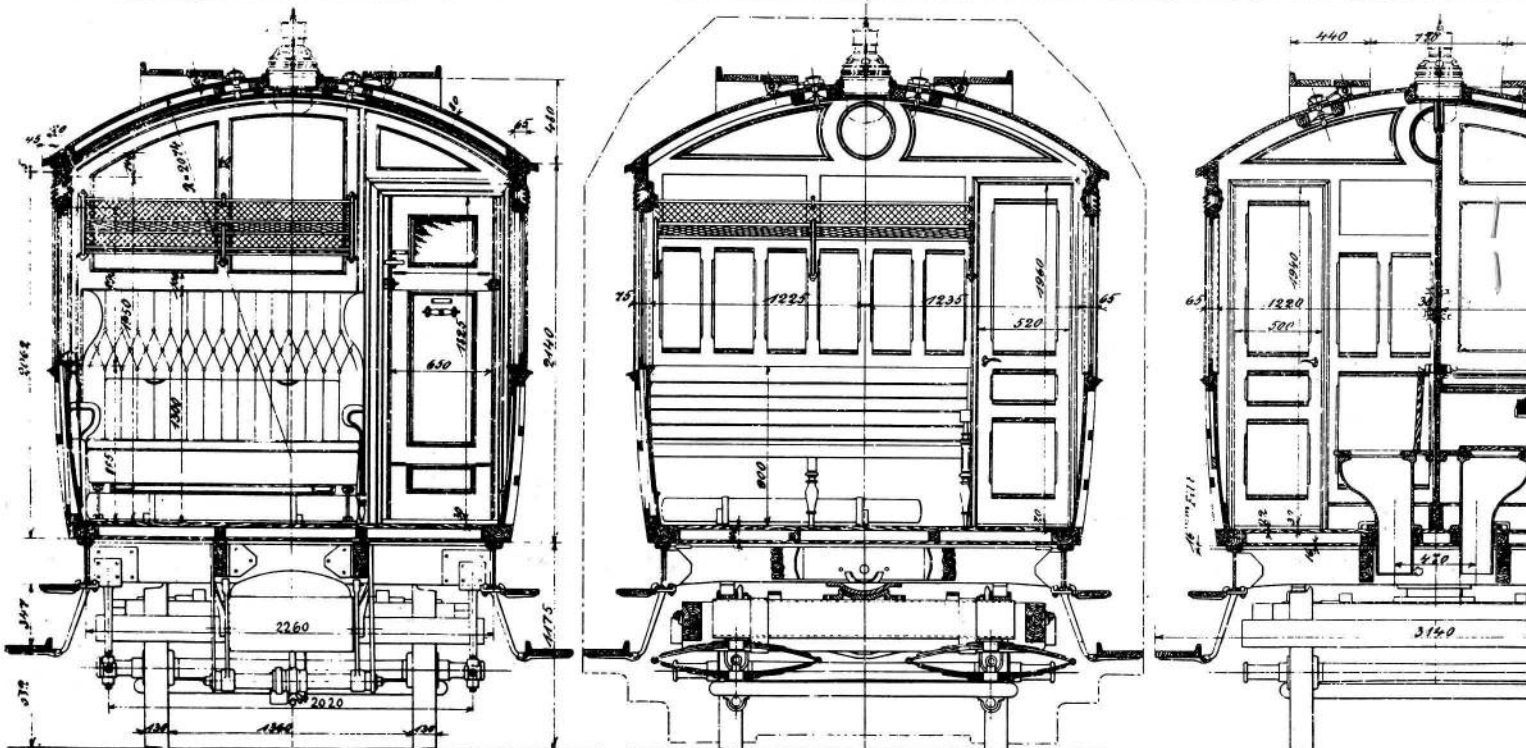
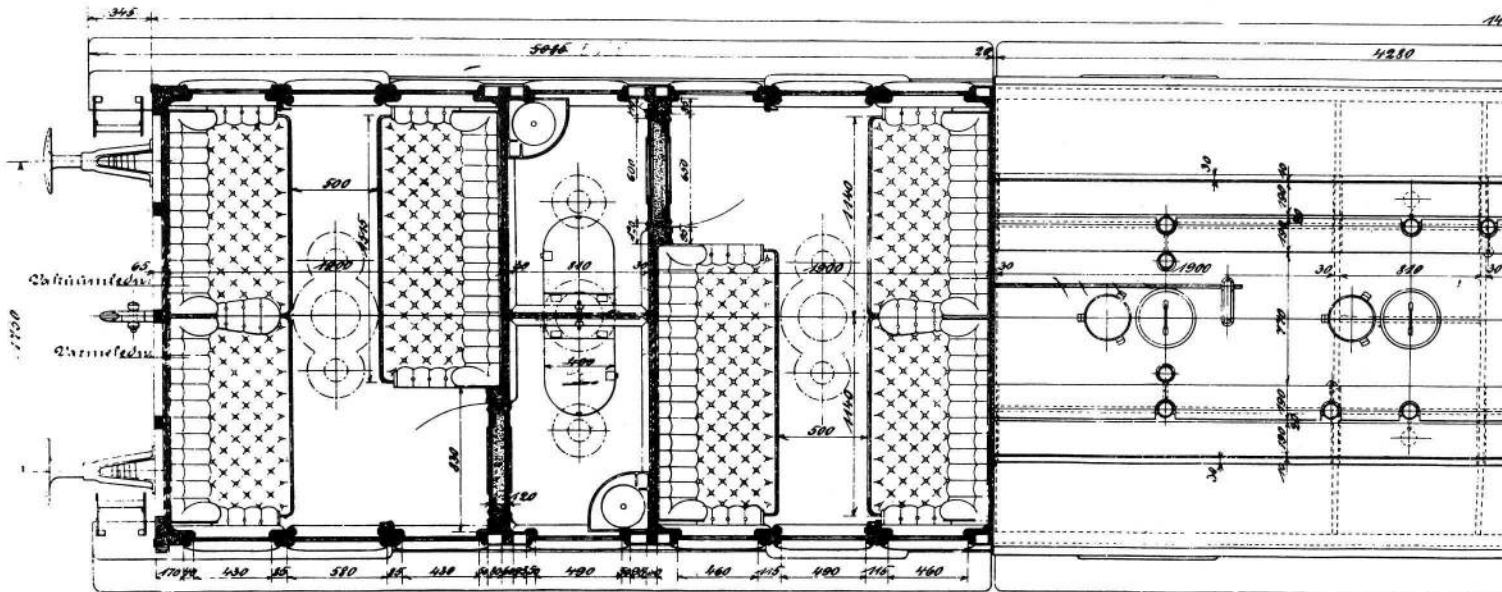
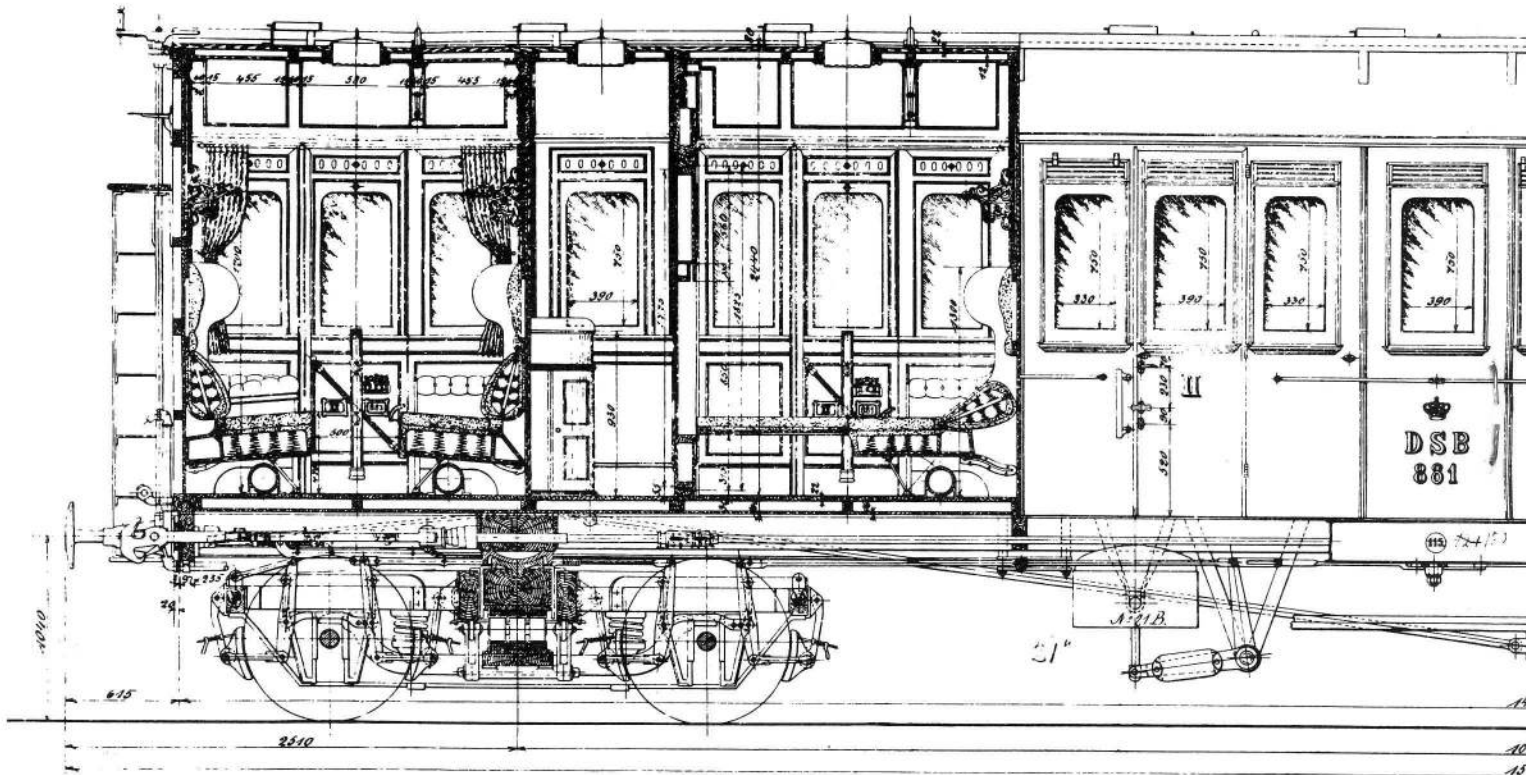
Nyt Litra C. s. Nr 877-85.

Støttemærk: Juni 1898.

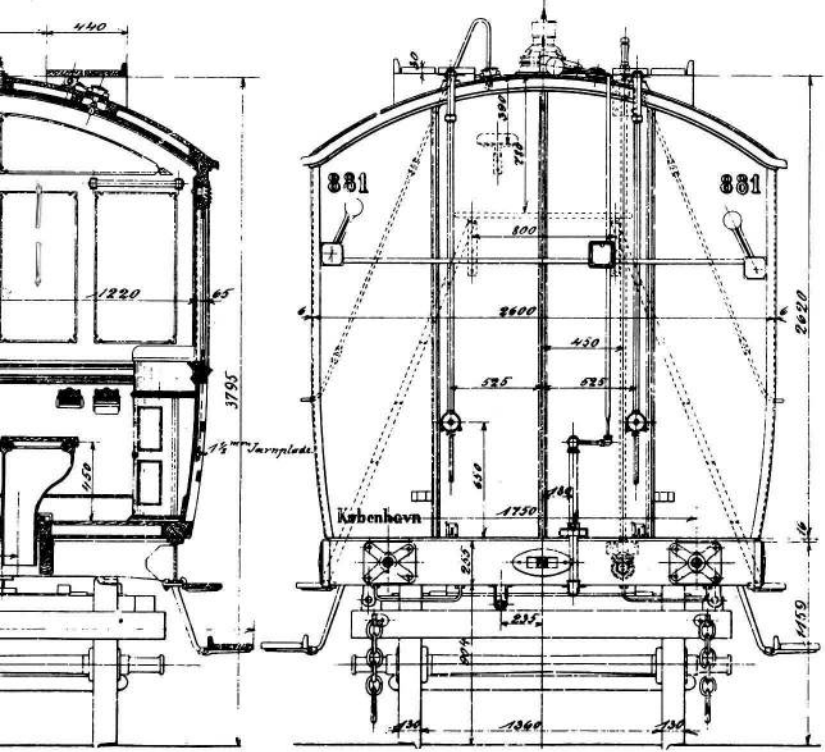
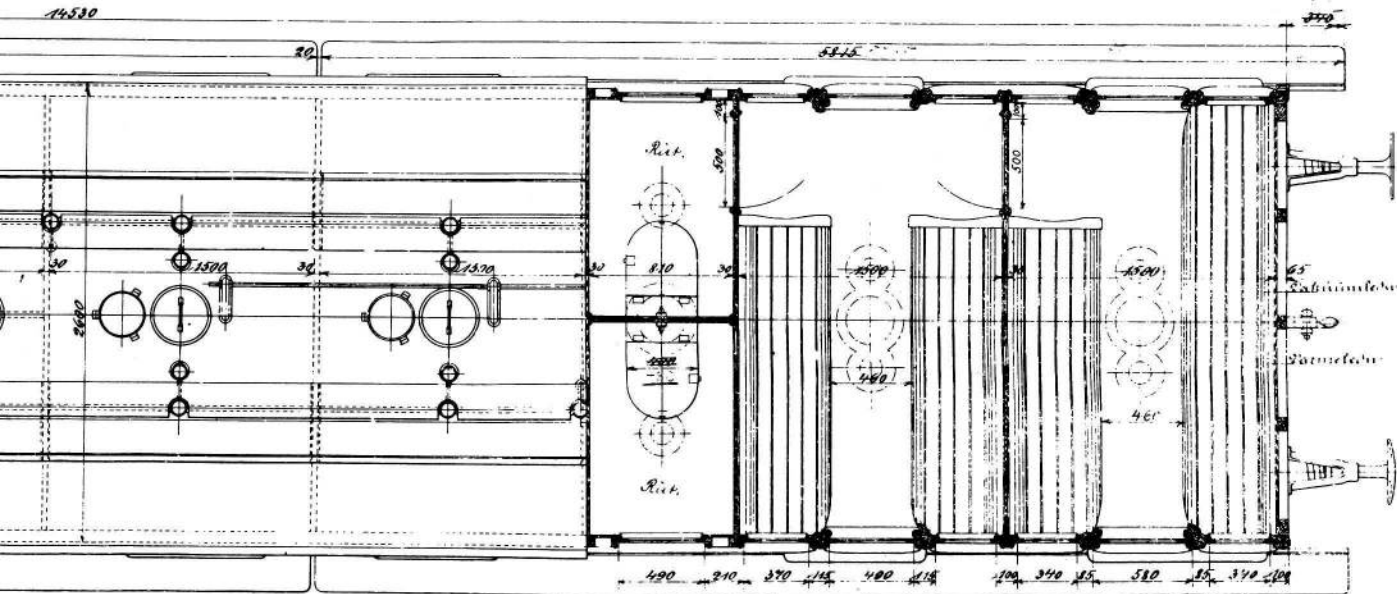
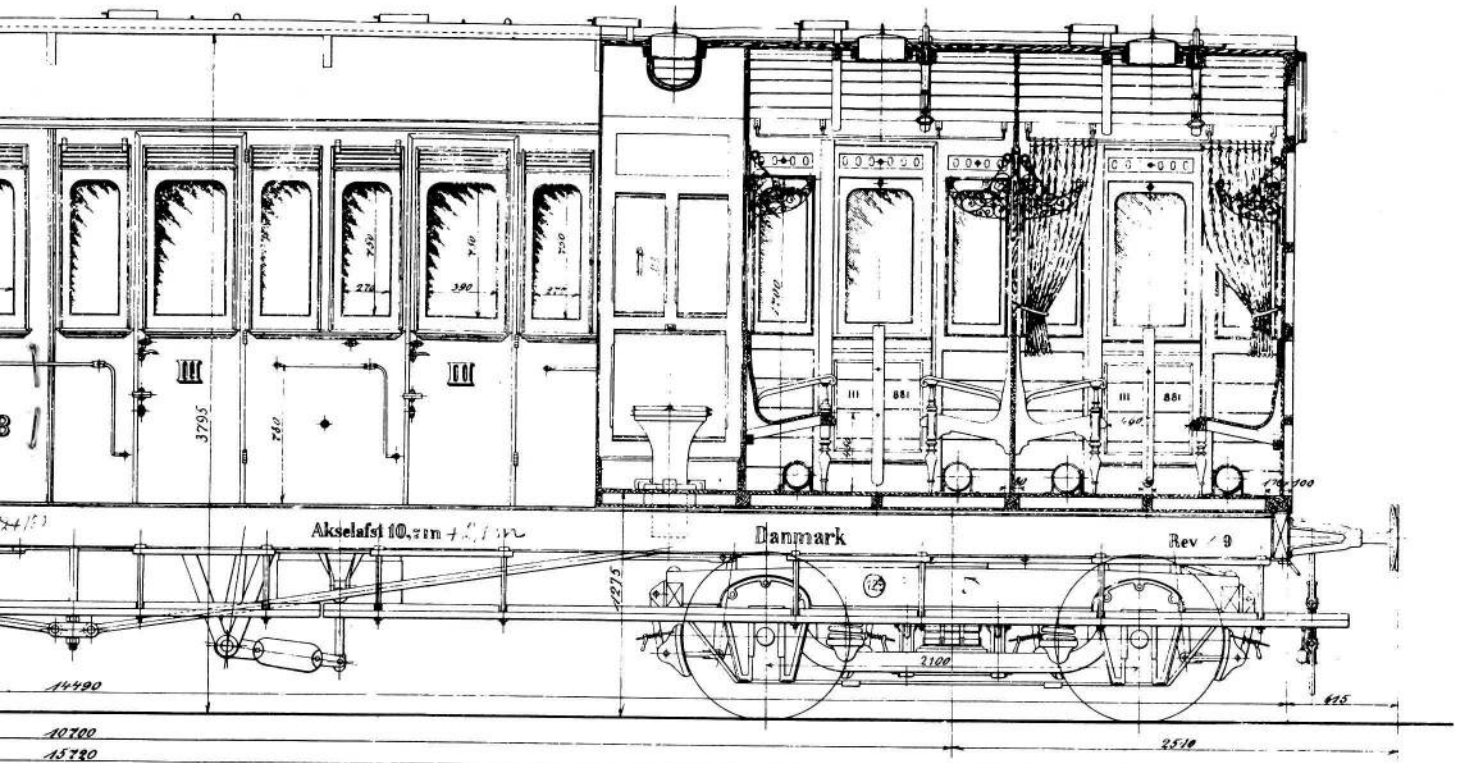
Nyt Litra C. s. Nr 3077-83, 3094

1898

*Perseon*  
 Maskinbygger.







1/20 sandstørrelse.

Danske Statsbaner. Maskinafdelingen.

# Turck=Personvogn II og III Kl. med Kloset

Ltr. B306.

No: 884-885.

21 Pladser II Klasse.

35 do: III do:

Nyt Litra Cs. Nr 878-85.

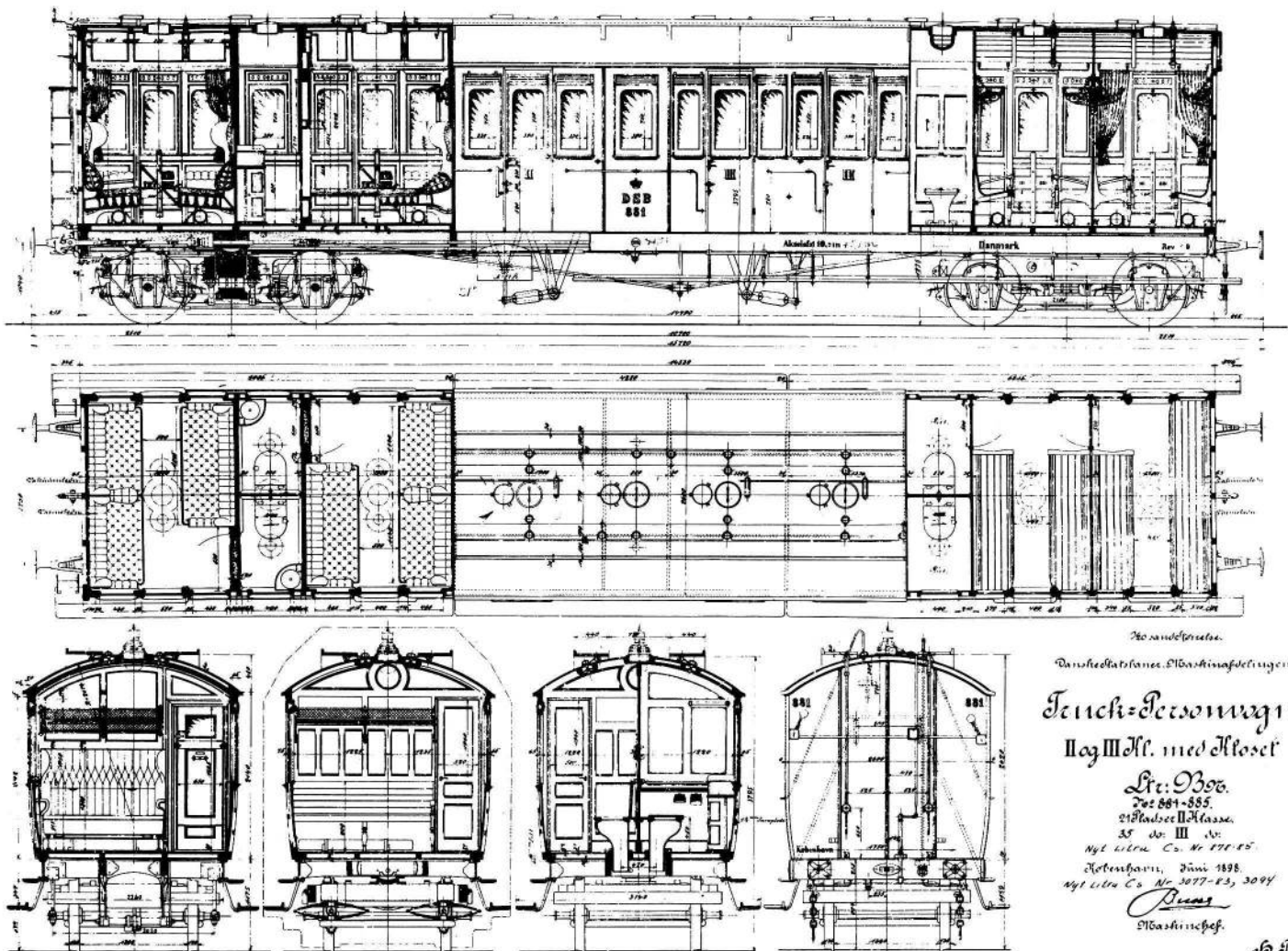
København, Juni 1898.

Nyt Litra Cs. Nr 3077-83, 3094

*Pruus*

Maskinchef.

1/20  
størrelse



### BN-vognen:

II og III kl. bogiekupevogne litra BN blev indført i 1897 til supplerung af de foregående års anskaffelser af I og II kl. bogiekupevogne litra AA og III kl. bogiekupevogne litra CK, begge fra 1894. På det tidspunkt var gennemgangsvogne endnu på forsøgsstadiet, og alle tog blev op rangeret af kupevogne. Bogievognene skulle fortrinsvis anvendes i de hurtigste tog, og var ud mærket egnet hertil: I modsætning til de tunge gennemgangsvogne var de ret lette, og det passede godt til de ret beskedne hurtigtogslokomotiver litra K, nr. 857-885, der blev anskaffet i samme periode.

Frem til 1913 blev der anskaffet 29 BN-vogne, hver med

21 pladser på II kl. og 35 pladser på III kl. Størstedelen af vognene kørte i Jylland-Fyn, og sæderne på II kl. var her indrettet, således at de ved natrejser kunne trækkes ud og bruges som liggepladser. Ved pladsen over for toiledøren klarede man sig ved at klappe en madras med støtteben, indbygget i toiledøren, ned, således at der også der blev en soveplads. Til gengæld kunne døren så ikke åbnes

Før overgangen til fællesklassesystemet blev alle BN-vognene omlitreret til CS i 1933, og herefter blev de mest anvendt i forbindelse med højtiderne. I forbindelse med bygning af CL-vognene fra 1943 indgik bogiekupevognene i et puslespil, der

betød, at de måtte afgive deres 2,1 m bogier til de CP-vogne, der blev ombygget fra ældre siddegangsvogne parallelt med bygningen af CL-vogne. CS-vognkasserne blev ophugget mellem 1943 og 1952.

Der blev dog én tilovers, som henstod med intakt vacuumbremse i Nyborg og vist blev anvendt som overnatningsværelser. Jernbanemuseet fik øje på den, og den skulle nu være under restaurering, så den senere kan udstilles på Jernbanemuseet i Odense. Om alt går vel, bliver der således bevaret en typisk repræsentant for en vogntype, der prægede mange tog i næsten 50 år.

JB-P

# KLUBNYT

## MODELJERNBANEKLUBBEN GUDENÅEN, RANDERS.

### GENERALFORSAMLING i Model- jernbaneklubben "Gudenåen"

Onsdag den 7. februar 1990 afholdt modeljernbaneklubben GUDENÅEN ordinær generalforsamling i lokalerne Jernbanegade 12 B, 8900 Randers.

Til dirigent valgtes Emil Kjeldsen, og til referent Grethe Stückler.

Dirigenten indledte mødet med at byde velkommen og konstatere, at generalforsamlingen var lovlig indvarslet.

Derefter gav han ordet til formanden Uffe Pedersen, som aflagde følgende **beretning**:

Han kunne konstatere, at året 1989 havde været et af de mest begivenhedsrige i klubbens 9-årige historie. Der var vel næsten ikke en periode, hvor der ikke skete et eller andet afgørende for klubben.

På den forrige generalforsamling den 15/2 1989 skete der det afgørende for klubben, at der fremkom forslag om at udvide bestyrelsen fra 3 til 5 medlemmer, og det blev vedtaget. Der blev ved samme lejlighed valgt en næsten ny bestyrelse, idet kun Hans Stückler fortsatte fra den gamle. Denne bestyrelse har så holdt regelmæssige bestyrelsesmøder i det forløbne år ca. 1 gang om måneden med næsten fuldt fremmøde. På samme generalforsamling blev der også nedsat 4 forskellige udvalg, nemlig et kørsels- og driftsudvalg, et udflugts- og kontaktudvalg, et el-udvalg og endelig et rengørings-, reparations- og vedligeholdelsesudvalg. Til hvert udvalg valgtes en formand og disse udvalg har så fungeret med vekslende indsats i årets løb. Men alt i alt må vi konstatere at udvalgene fungerer tilfredsstillende.

#### Anlægget:

Der er fra medlemmerne kommet en del rullende materiel i årets løb. Her skal nævnes en flot NPMB Triangel-motorvogn, en moderne DSB ME' er, en nydelig personvogn VLTJ C 2, SB F 4 i flot udgave og endelig skal nævnes OHJ C 220. På selve anlægget er der sket en del forskellige fremskridt i årets løb. Her er det værd at nævne, at Langå station og byen bagved nu for

alvor er ved at tage form. I Thorsø er station og stationsområdet nu færdigt, og her mangler kun drejeskiven ved privatbanen og et slagteri. Så var det også året, hvor vi kom til at kunne køre fra Thorsø over Handest til Skagen, omend det stadig foregår lidt interimistisk. Endelig var der det helt store projekt i 1989: Thisted station. Her er samtlige bygninger og drejeskiven færdig og der mangler kun sporrægning. Det vil ske så snart stationskørepulsten og de elektriske installationer er færdige. Derefter kan vi køre på hele sidebanen fra Langå over Thorsø til Thisted.

Af andet skal det nævnes, at der er lavet en koblingslære i år, og den skal bruges (vi kører med ROCO-koblinger).

#### Kontakt til medlemmerne:

Klubbladet KØREPLANEN er udkommet regelmæssigt 4 gange i løbet af året med væsentlig forbedret indhold og udstyr. Redaktionen er udvidet med Emil og Uffe, så Hans ikke skal forfatte det hele alene.

#### Kontakt udadtil:

Her blev omtalt sommerens store udflugt til Bryrup-Vrads veteranjernbane, hvor klubbens medlemmer havde en fin tur med godt vejr, masser af damp- og andet tog og medbragte madpakker. Vi fik desværre ikke besøgt andre modeljernbaneklubber, men det rådes der forhåbentlig bod på i 1990.

Derimod har vi haft besøg af bl.a. H0-Aalborg, Thisted Modeljernbaneklub og diverse privatpersoner. En stor succes var vort åbent-hus arrangement i forbindelse med Randersugen. Her havde vi besøg af ca. 500 interesserede personer i løbet af de 2 dage det stod på. Dette arrangement vil vi gentage i 1990. Vi har også deltaget i en udstilling på Randers Kulturhus, der omhandlede vognfabrikken Scandia. Den blev afholdt i anledning af navngivningen af et af de nye IC3-tog.

#### Medlemstallet:

Klubben havde pr. 1. januar 1990 15 aktive og 15 passive medlemmer. Der har været en tilgang på 9 medlemmer og en afgang på 4 medlemmer. Alt i alt en positiv udvikling.

#### Konkurrence:

Der har i år været afholdt en byggekonkurrence med følgende 3 kategorier: 1. en personvogn, 2. en godsvogn og 3. et hus el. lign. bygning til anlægget. Dommere i konkurrencen var den kendte jernbanemand Børge Sun-

dahl fra Langå og JMJK medlem Niels Jørgen Hansen. Bedømmelsen fandt sted i december måned og vindermodellerne blev følgende: Kategori 1: OHJ C 220, kategori 2: HP If 194 og kategori 3: Remisen i Hvalpsund. Det viste sig, at alle 3 modeller var bygget af samme person, nemlig formanden Uffe Pedersen! Vi vil også gentage konkurrencen næste år, og opfordrer flere til at være med, så vi kan få en mere varieret afgørelse.

#### Indbrud:

Vi har i vor klub hidtil været forskånet for indbrud, men i år skete det så. I august blev der begået et indbrud i klubben og der blev fjernet rullende materiel, spor og værktøj for en værdi af 40.000 kr. Men ved et tilfælde fik vi de fleste af vore sager igen. Indbrudstyven forsøgte at sælge nogle af tyvekosterne til en god bekendt af klubben og vedkommende kontaktede selvfølgelig os. Vi overgav selvfølgelig sagen til politiet som straks anholdt manden, og vi fik derefter de sager igen som han ikke havde nået at sælge. Efter denne oplevelse har vi vedtaget at tyverisikre lokalerne mere effektivt, samt opfordre medlemmerne til ikke at opbevare rullende materiel i klublokalet.

Formanden sluttede sin beretning med at konstatere, at det alt i alt havde været et godt og spændende år for klubben, og at der er en positiv udvikling i gang. Han opfordrede til at være aktiv i klubben og eventuelt skaffe et par nye medlemmer, så vi kan klare nogle af de opgaver der ligger og venter på os.

Derefter blev **regnskabet** godkendt med enkelte bemærkninger. Årets overskud udgjorde 2.451 kr. og bestyrelsen foreslog herefter uændret kontingent for 1990. Aktive seniorer 65 kr. pr. måned, aktive juniorer 40 kr. pr. måned og passive 15 kr. pr. måned.

**Valg** til bestyrelsen. Et enkelt bestyrelsesmedlem ønskede at fratæde på grund af fraflytning fra byen. Den nye bestyrelse ser således ud: Formand, Uffe Pedersen næstformand, Viggo Jensen sekretær, Emil Kjeldsen kasserer, Hans Stückler best.medl., Ole Geer.

Der var ingen indkomne **forslag** og under **eventuelt** var debatten meget beskeden.

I det hele taget kunne vi konstatere, at det var en meget

rolig generalforsamling oven på et begivenhedsrigt år.

Dirigenten takkede for god ro og orden.

#### Klubbens generelle adresse:

Uffe Pedersen,  
Bøgevej 5,  
Harridslev,  
8900 Randers.  
Telefon 86 44 15 10.

**Klubanlægget:** Jernbanegade 12 B over gården og op på 3. sal.

**Besøgende er meget velkomne. Der er fast mødeaften hver onsdag fra kl. 19 til 22. Første aften i måneden er køreaften.**

### MODELJERNBANEKLUBBEN HO

**Referat af generalforsamlingen i modeljernbaneklubben HO, onsdag den 28. marts 1990.**

Der var mødt 12 medlemmer.

Til dirigent valgtes Ingolf Reimer Olsen, der konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet.

**Beretning:** Året 1989 var præget af klubbens jubilæum og DMJU's årsmøde, med deraf følgende stor aktivitet. Her kan nævnes:

Udbygning af Dalum således, at den kunne anvendes til ny endestation.

Oprydning i lokalerne.

Maling af gulvene i alle lokalerne.

Udbygning af sikringsanlægget på Farstrup.

Bygning af møbelfabrik ved Farstrup station.

Selve DMJU's årsmøde den 30/9 1989 forløb godt med 22 deltagere, der havde en god tur til Hedeland, med efterfølgende middag og kørsel på anlægget til ud på de små timer.

Jubilæet, der blev markeret med åbent hus i klubben den 18. november 1989, trak mange besøgende. Ca. 50-60 mødte op, hvoraf et par af de gamle fra klubbens start i Smallegade.

Hermed en tak til alle - såvel privatpersoner som klubber - for de gaver, vi modtog i anledning af jubilæet.

Var eftermiddagen vellykket, blev arrangementet på færgen Sjælland det derimod ikke, men efter henvendelse til DSB blev problemet klaret.

Bestyrelsen vil gerne, ved denne lejlighed, takke de af medlemmerne der aktivt tog del i arrangementet omkring jubilæet og DMJU's årsmøde.

Et andet stort arrangement, som klubben deltog i, var udstillingen på DSB-skolen. Dette blev så stor en succes, at det næsten kvalte sig selv, da der mellem kl. 09.30 og 17.00 kom 3-4000 besøgende.

Medlemstallet er i årets løb vokset med 1, således at vi ved udgangen af 1989 i alt er 18 medlemmer. Selv om det er lang tid siden, at Preben blev medlem, bydes han hermed velkommen i klubben.

Der har været været afholdt et byggemøde i 1989. Bestyrelsen foreslår at der i fremtiden afholdes 2-3 byggemøder om året, således at arbejdsopgaverne bedre kan planlægges.

I forbindelse med håndværkerbesøg måtte to af klubafte-nerne henlægges til henholdsvis Henning og Povl. Bestyrelsen syntes, at dette virkede godt og vil arbejde videre med ideen, således at der i årets løb afholdes et til to møder hos medlemmerne.

Bestyrelsen vil foreslå at turudvalget nedlægges og lagt over i bestyrelsens regi. Bestyrelsen vil fremover komme med "tilbud" på ture.

Da der er en del medlemmer der ikke betaler kontingent til tiden, vil bestyrelsen fremover anlægge en mere kontant kurs overfor restancer.

På det sidste byggemøde blev det besluttet, at Erik V. og Steffen skal komme med forslag til landskabet i lokale nr. 3. Der vil blive indkaldt til et nyt byggemøde når disse forslag foreligger. På byggemødet skal der endvidere diskuteres forslag til placering af privatbaneendestationen.

Det ville være ønskeligt at der var et bedre fremmøde på byggeaftenerne, eller måske mere klart udtrykt et mere konstant antal personer, dette ville gøre planlægningen af byggeaktiviteterne lettere. Ligesom sidste år efterlyses en fast pølsemand til at varetage denne vigtige funktion i klubben.

Til sidst takkede formanden for året der svandt med ønske til alle om et godt modeljernbaneår i 1990.

Kassereren fremlagde **regnskabet**, som blev godkendt uden kommentarer.

Følgende blev **valgt** til bestyrelsen:

Formand, Henrik Borgen  
Kasserer, Povl Kjør-Larsen  
Best.medl., Hans Schöntal  
Best.medl., Erik V. Pedersen  
Best.medl., Henning Wachter  
Suppleant, Ingolf Reimer Olsen  
Revisor, Bent Stærmosé

**Kontingentet** bliver fortsat uændret i 1991, men der bliver indført en årlig nøgleafgift på 10 kr.

Der var ingen indkomne **forslag**.

Under **eventuelt** kom der en forespørgsel til Steffen om aktiviteterne i DMJU. Han kunne oplyse, at der snart vil blive udsendt informationsmateriale til alle klubberne.

Der kom ved samme lejlighed forespørgsel om man kunne lave et klubblad. Hans Schöntal påtog sig at stå som redaktør for et medlemsblad, som skal indeholde nyheder, aktiviteter samt byggeartikler, i det omfang klubbens medlemmer leverer stof. Det er planen, at bladet skal udkomme 4 gange om året og henvende sig til klubbens medlemmer samt andre klubber, som skal have det tilsendt.

Da man under eventuelt ikke kan tage stilling til fremkommende forslag, ønskede man ikke at diskutere forlægningen af privatbaneendestationen. Dette emne vil blive taget op på et kommende byggemøde.

Til sidst en tak til Ingolf, som på udmærket vis styrede generalforsamlingen.

Referent: Henning Wachter.

### INDUSTRIKLANEKLUBBEN

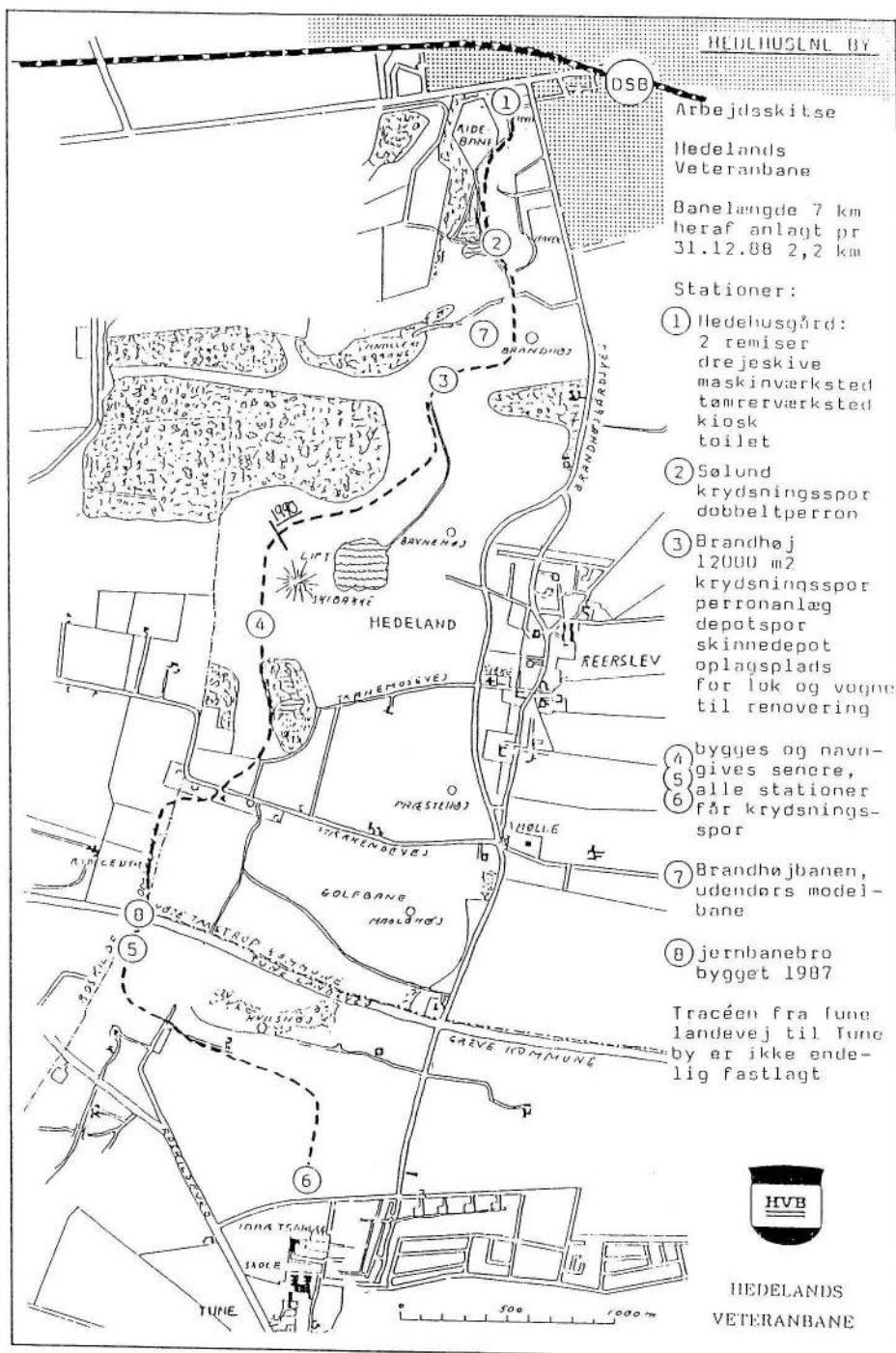
### HEDELANDS VETERANBANE

Det er efterhånden mange år siden, at SIGNALPOSTENS læsere blev præsenteret for et nyt fænomen i den danske flora af jernbaneklubber: INDUSTRIKLANEKLUBBEN. Derfor følger her en kort omtale af klubben, og om hvor langt vi er nået siden.

#### Hvordan startede det?

INDUSTRIKLANEKLUBBEN så dagens lys i foråret 1974 på stiftende generalforsamling på Køge bibliotek. 16 var mødt op. Forud for denne dag havde en lille kreds af jernbaneinteresserede talt om at stifte en forening - udkastet hed da "Mergelbane Historisk Selskab". Formålet var bl.a. at køre med eget tog på eget spor, og samtidig redde noget af det sidste smalsporede industrimateriel som endnu var tilbage. Havde vi bare startet et par år tidligere havde vi i dag stået bedre med hensyn til dampkraft og andre ratiteter. Men alligevel har vi kun god grund til at være tilfredse.

#### Hvorfor Hedelands Veteranbane?



IBK står bag som klub og driver Hedehusene Veteranbane (HVB). Tidligt i klubbens liv meldte spørgsmålet sig om hvor vi kunne køre. Hvorfor kom vi til Hedehusene og ikke til et tilfældigt teglværk eller andet i f.eks. Nordsjælland?

Forud for Hedehusene arbejdedes der med planer om kørsel på traceen fra KRB gennem Køge Ås, men dette strandede i fredningsinteresser. Herefter kom der planer om kørsel på den tidligere Midtbanes nuværende trace bl.a. i forlængelse af SHS's museumssporvej ved Skjoldenæsholm, samt ved Jenslev.

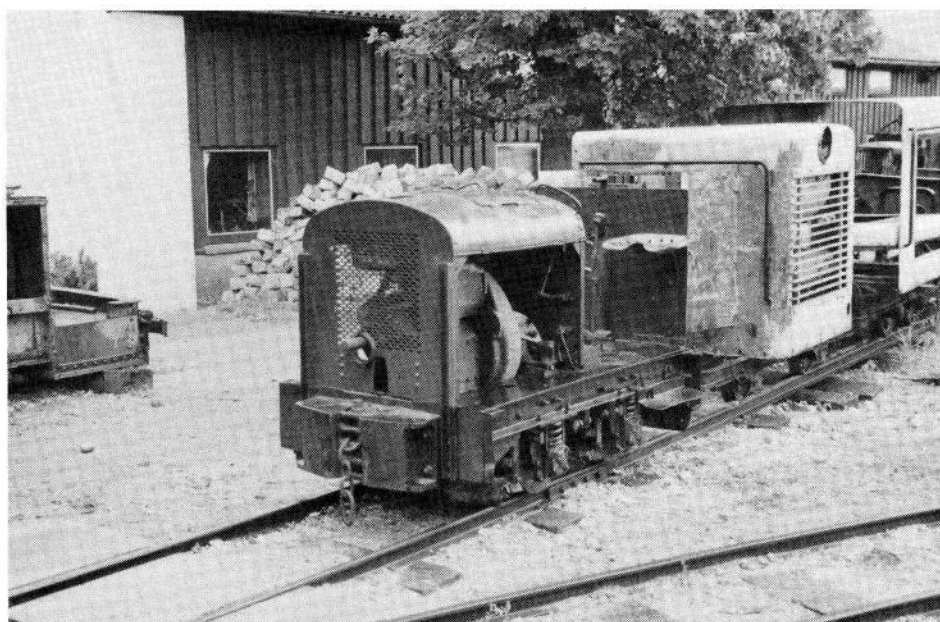
Men midt i disse undersøgelser besluttede Høje-Taastrup kommune m.a. at udbygge de tidligere store grusgrave i området til rekreativt område. Og vi var ikke sene til at etablere kontakt og har kun mødt velvilje siden. Samtidig var området meget passende i historisk henseende, da her har været mange industribaner i Hedehusene. Men den største gevinst for os er nok, at vor lille bane indgår i trafiksystemet i Hedeland og dette vil give mange kunder som ikke blot skal "hentes" blandt jernbaneinteresserede, men blandt besøgende i anlægget, som vil køre tilbage - eller ud til en anden aktivitet.

#### Klublivet i IBK.

Klubben tæller stadig kun godt 100 medlemmer, hvoraf en stor del er aktive på arbejdsdage mandag aften og hele lørdagen. Samt om sommeren søndagen med. Disse aktiviteter tager sit udgangspunkt på vor station Hedehusgården hvor der er to remiser, værksted, mødelokaler, toilet, vask, parkering m.m.

Som et særkende har kun de aktive medlemmer stemmeret på den årlige generalforsamling. Der kræves minimum 50 timers arbejde pr. stemme, og hver aktiv kan højst optjene 10 stemmer = 10 års aktivt medlemsskab. Dette kan måske lyde underligt for mange jernbaneentusiaster, som normalt kan melde sig ind alle steder og få indflydelse på generalforsamlingen blot der er betalt kontingent. Vi har modsat ønsket at de medlemmer som gør alt arbejdet også er de som leder foreningen, så en formand der ikke viser sig på arbejdspladserne vil her være utænkeligt.

Dette sikrer dels kontinuitet i ledelsen, dels skaber det respekt om det arbejde, der nu en gang er lagt i klubben eller på banen. Men modsat bør det ikke afholde nogen fra at melde sig ind som passivt støttemedlem.



Det giver adgang til alle aktiviteter og forhåbentlig med tiden til at blive aktiv. Jernbanehobbyen opleves mere rigt ved at gøre en indsats end ved blot at gå med et fotoapparat på "maven" og spørge: "Hvorfor kører i ikke med damplokomotiver?". - Svaret er, kom og vær med!

Kontingent for 1991 er kr. 160,- som kan indbetales på postgiro 5 25 68 52, adresse: Industribaneklubben, postboks 48, 2640 Hedehusene.

Samme adresse fremsender gerne yderligere informationsmateriale, ligesom alle forinden er velkomne ved besøg på arbejdsdage, eller på søndage i kørselsperioden (fra sidste søndag i maj til og med første søndag i september). Der afgår normalt seks togpar med første afgang kl. 13.00. Hertil køres der mange særtog i årets løb. Vi har nu over 2.000 rejsende årligt.

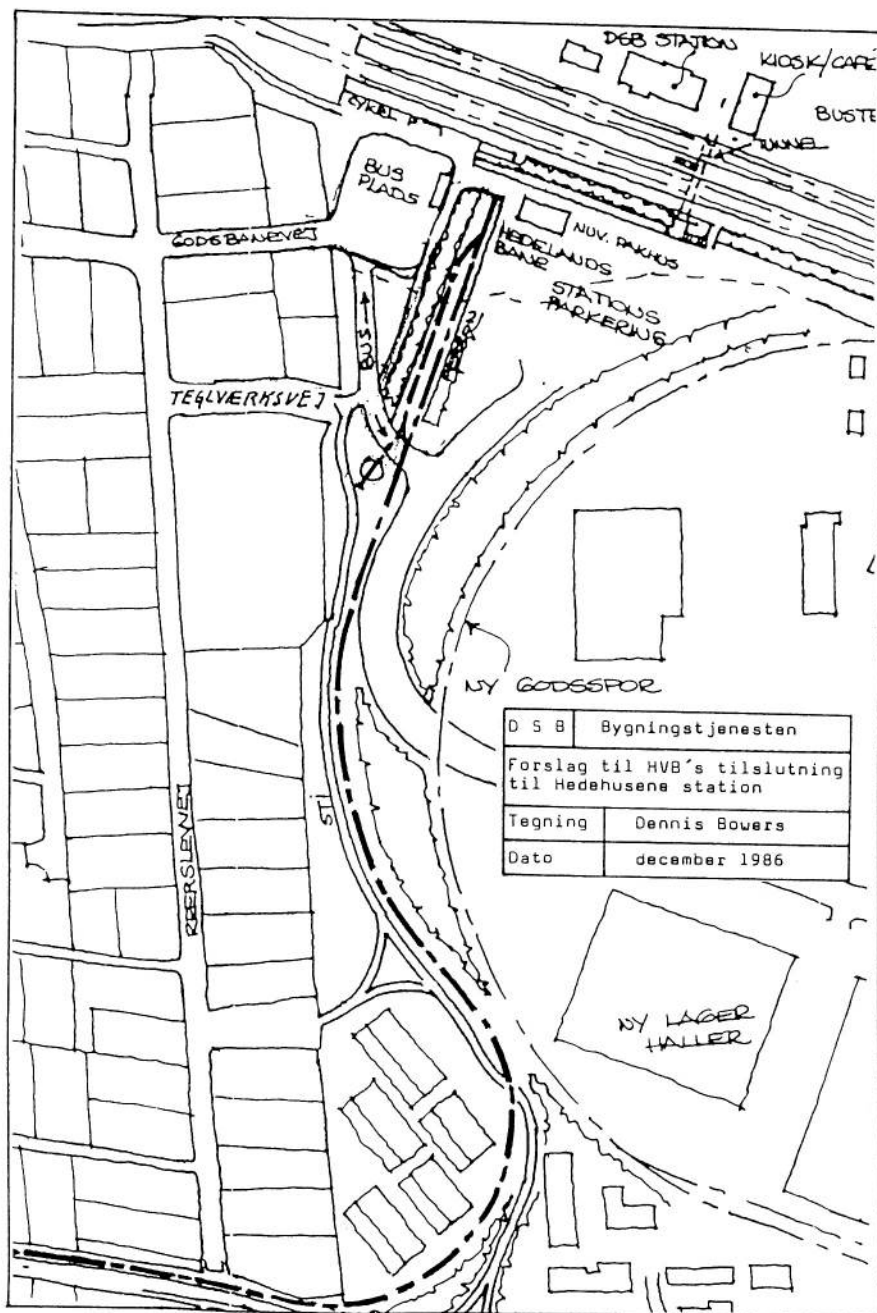
Klublivet koncentrerer sig som tre hovedemner: Blad, HVB og møde-, film- og udflugtsvirksomhed. Hedelands Veteranbane omtales efterfølgende, hvorfor der kort bemærkes et par ord om vort blad TIPVOGNEN, som udkommer 5 gange årligt til den lovede tid. Bladet er i format A 5, 24 sider og trykt i offset. Hvert nummer indeholder artikler om nyt i ind- og udland, nyt fra forskningsafdelingen, boganmeldelser og ca. 20 gode fotos pr. nummer. Der sker slet ikke så lidt på denne front. F. eks. optager de 24 lokomotiver og motorvogne til byggeriet under Storebælt megen spalteplass.

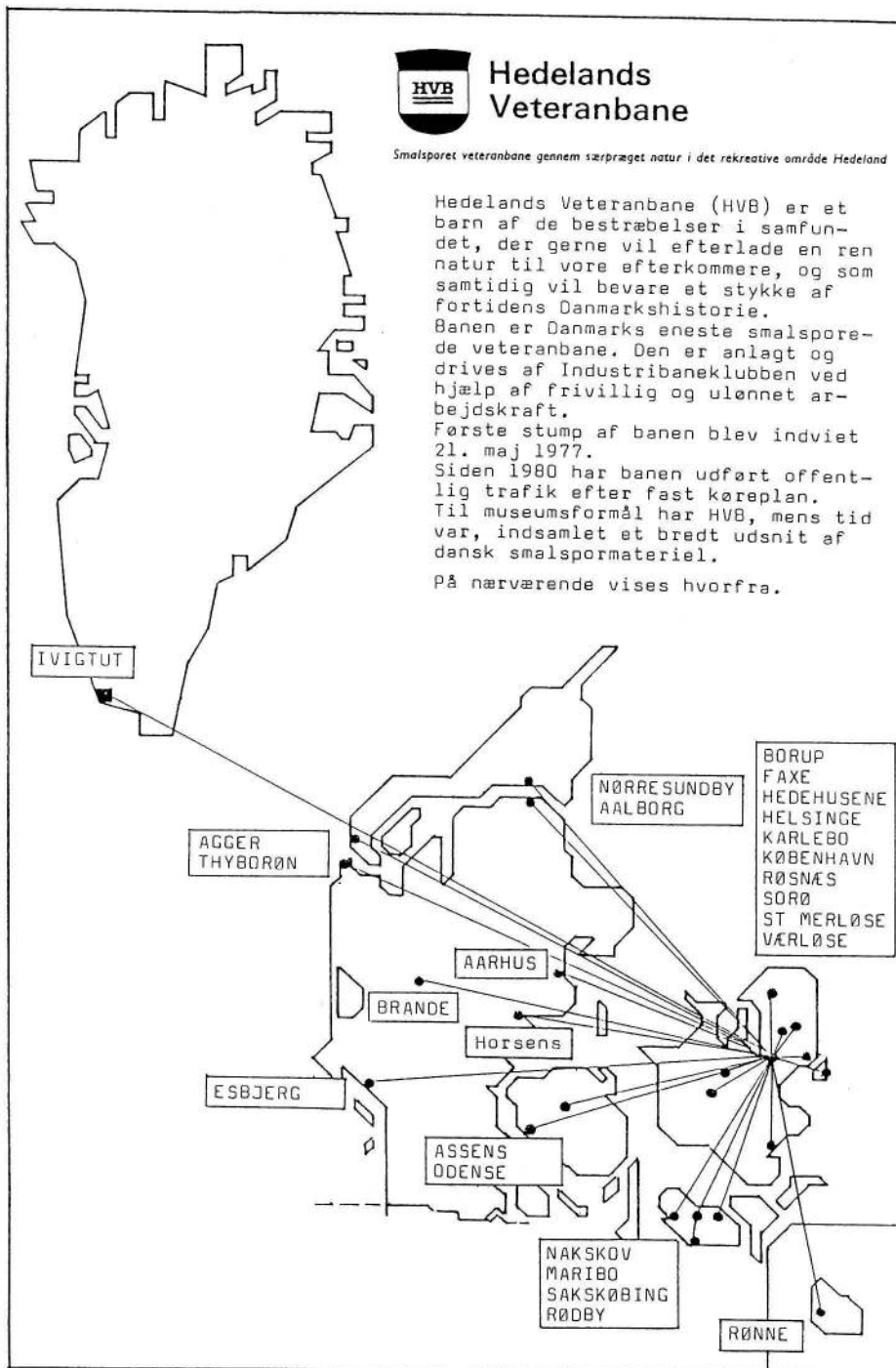
TIPVOGNEN bringer også indkaldelse til et par årlige film/dias hyggemøder, den årlige grill-aften på HVB, hvor alt køreklart materiel bliver rørt - ofte i selskab med Minidampklubben BRANDHØJBANENS små damplokomotiver i skala 1:10. Normalt tilbydes en årlig udflugt til industribaner eller søsterklubber i ind- og udland. Især åbningen af Østeuropa giver gode muligheder for fremtidige udflugter.

På Hedehusgård station kan medlemmer og besøgende købe diverse postkort, bøger, blade, is, vand og få information i kiosken.

### Baneanlægget.

I forhold til de eksisterende "store" jernbaneklubber har vi et trefoldigt arbejde. Først skal vi ud og pille spor op/hente materiel hjem. Og herefter skal vi selv bygge det banelegeme vi senere skal køre på. Men så får vi det naturligvis også som vi ønsker det.





Udgangspunktet for banen er Hedehusgård station, som ligger på Hedehusgården ved den tidligere hovedfærdselsåre, landevejen Roskilde-København, 5 minutters gang fra Hedehusene station. Ved at gå under jernbanen som deler Hedehusene, ligger banen lige ved mejeriet Hedelykke/stoppested for buslinie 121.

Veteranbanen skal med tiden nå sit mål ved Tune by, en strækning på ca. 8 km - i 700 mm sporvidde. Undervejs skal banen krydse Roskilde-Greve landevejen via en stålbro. Denne er i 1987 etableret med vort spor. Prisen på rundt 2,5 mio. kr. vidner alene noget om den opbakning og den tiltro HVB nyder fra Hedelands kommuner. Undervejs vil banen gennemløbe kurver, slugter, store stigninger, dæmninger og passere overføringer over et kanalsystem. Sammen med vekslende bevoksning, dyreliv, aktiviteter m.m. vil der med tiden blive tale om en meget smuk og interessant tur.

I 1989 har baneafdelingen lagt 6-700 meter nyt 24 kg/m spor som i dette forår understoppes så det nye banestykke er klar til kørsel i sommeren 1990. Siden starten i Hedehusene i 1977 har vi således lagt en strækning på godt 3 km, og bygget stationer med sporskifte, samt en oplagsplads.

Forhåbentlig får vi yderligere 600 meter trace i år - eller i 1991. Traceen bygges af tungt entreprenørmateriel og stigning/fald udmåles med laserteknik m. v. Så her er det helt rigtige underlag for udlægning af de skinner, der tidligere lå på Holeby-Rødby strækningen. Hertil benyttes ældre DSB træsveller som halveres - iøvrigt bliver det mere og mere vanskeligt at skaffe sveller nok, hvorfor en løsning med betonsveller af eget fabrikat overvejes. Også bygning af sporskifter tager megen tid, da disse nærmest er uopdrivelige i vor sporvidde. Vi må således selv save tunger ud af en skinnestreg, og svejse hjertestykker m.m. Vor egen hidtidige rekord i "skinnelægning" blev slået i august 1989, hvor det lykkedes et arbejdshold at færdiggøre 108 meter spor på en arbejdsdag.

Med tiden skal banen udstyres med flere mellemstationer, trinbrætter ved naturmæssige attraktioner eller aktivitetsområder, samt den større stationsplads ved Brandhøj station, hvor der oprindeligt skulle ligge et par museer. Hedehusgård station forventes færdigbygget i 1991 med endnu et omløbsspor og et par stikspor, samt færdigbyg-



ning af perron med kantsten fra den tidligere Køge station.

Vi kan nu med god samvittighed tilbyde vore gæster en god oplevelse, og ikke som i de første år med kun få hundrede meter spor - her måtte vi køre meget langsomt for at give indtryk af en længere rejse.

#### Materiel.

"Hvad skal I dog med alt det materiel?" spørger mange gæster (ofte med en vis misundelse i stemmen). Vi føler ikke selv, at her er tale om "havesyge", idet andre altid og meget længe før vor eksistens har haft mulighed for at erhverve sin egen bane uden opkøbskonkurrence. De smalsporede industribaner har ikke tidligere haft større interesse fra de etablerede jernbaneklubber.

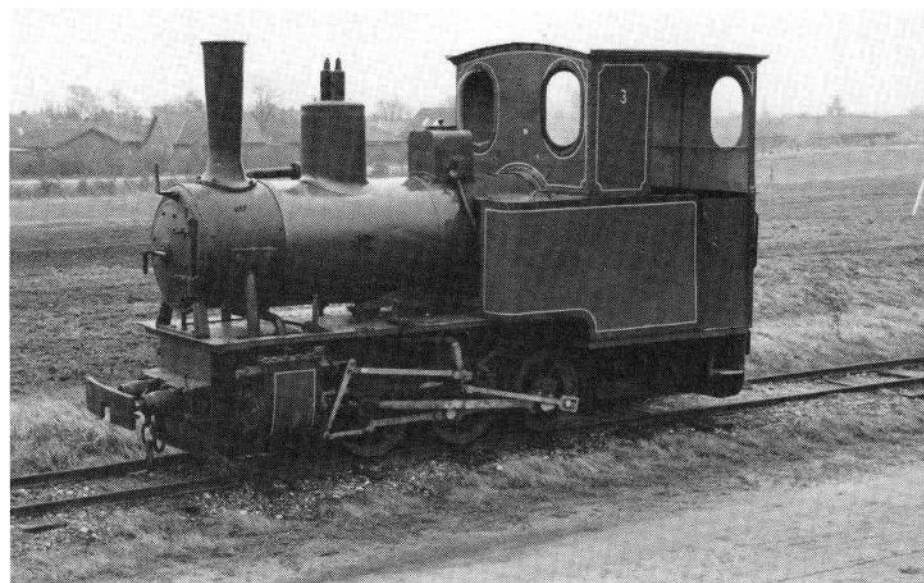
Hertil skal det også siges, at meget af vort materiel er gaver, eller i privat eje blandt medlemmer som stiller et lokomotiv til rådighed for banen ved skriftlig, gensidig aftale. Meget at materiellet kommer aldrig ud at køre, men opstilles i en fremtidig museumshal. Vi skal også tænke fremad - vort fremtidige kørselsbehov kan meget vel stille krav om 3-4 togstammer i drift. Hertil skal baneafdelingen have en materielpark.

Det antages, at 2000 motorenheder har befaret vore mosebåner, sukkerbaner osv. Heraf er de ca. 1400 identificeret og heraf har klubben nu mere end 40. Heraf er der et repræsentativt udsnit, lige fra de helt små traktorer på et par tons fra 1930'erne med en Ford B automobilmotor op til de danske Sukkerfabrikkers 16 tons diesel-elektriske M 25 bygget hos Frichs A/S, Århus i 1959.

Også et par elektriske lokomotiver (med pantograf/strømtager som ikke lader S-toget meget efter) fra 1961/ASEA er modtaget som gave fra Rørdal Cementfabrik. IBK administrerer 6 damplokomotiver, heraf er et lånt af Danmarks tekniske Museum i Helsingør.

Lokomotivet Dds Da 7 er under en omfattende restaurering. Yderligere stiller IBK fra januar 1990 husly for Orenstein & Koppel no. 7459/1921. Sidst har maskinen kørt på Hjerl Hede 1977-87 og kommer forhåbentlig i drift på HVB inden længe. At køre med dampmaskine er et af vore allerstørste mål, men desværre har vi ikke nok med "maskinkyndige hænder".

Vogne hører også til og vi har mere end 100 som enten er køreklare eller er opmagasinerede i lejede lokaler. Her står f.eks. en postvogn fra Bornholm,







DBJ 26 og en lukket godsvogn fra Horsens Vestbaner. Nogle tidligere roebanevogne er ombygget til midlertidige personvogne med plads til 16 personer. Et persontog består idag af tre sådanne, samt en lukket melisvogn, der fungerer som togførrervogn. Vi kan også sammensætte et lille originalt roetog eller tipvogne fra et teglværk.

Hertil har baneafdelingen diverse arbejdsvogne, bl.a. en komplet energivogn med trykluft og el-udtag til værktøj, lukket værkstedsvogn, deployer, sprøjtevogn. En kran til skinneudlægning er under planlægning, samt et system med automatisk svellestopping. Hertil kan nævnes skinncykler, pumpekræner og lastbiler, tromler m.v.

Udover vort store ønske om kørsel med dampkraft savner vi mest nogle lukkede, helst originale personvogne så vi kan forlænge sæsonen og køre særtog hele året. Løsningen på dette bliver antageligt at hjemtage

vogne fra udlandet (Østeuropa) eller bygge noget selv; f.eks. efter tegning/udgangspunkt fra de svenske klubbers dejlige personvogne.

#### Fremtidige planer.

Banen har nu en remisehal med plads til 12 maskinenheder på de tre spor, samt et lille værksted med plads til en enkelt enhed. Men det forventes i sommeren 1990, at godkendelsesproceduren og tilladelse til at opføre endnu en hal er bragt i orden. Så kan der bygges en hal yderligere med 6 spor á 30 m længde. Meningen er så, at alt vort materiel (især vor "dårlige samvittighed", gaven FJ V, der alt for længe har stået i det fri) kan komme under tag. Om sommeren er det tanken at rydde et par spor som skal give plads til et gangareal for besøgende. Her kan det ikke-køreklare materiel beses i en slags museumsopstilling med plancher, tilbe-

hør, modeller m.m. som kan give den besøgende et godt indtryk af tidligere tiders "dummers" - tipvognen. Hallen tænkes i lighed med vore andre remiser finansieret ved medlemstilskud, gaver og opsparede midler. Således vil der med tiden blive et dejligt jernbanemiljø på Hedehusgård station med 11 spor i tværsnit, 3 remiser, drejeskive, kiosk, perroner, vandkran, kulgård, oliepumper m.m.

Et stort ønske til fremtiden er en sporforbindelse til Hedehusene DSB station. Vor bane har tidligere været planlagt hertil i et lokalplanforslag af den gamle trace for Hedehus-Teglværkets mergelbane. Men dette blev stoppet af en eller to indsigelser mod vort tog, som kun skulle køre et par gange om ugen. Nu har klageren istedet fået en sti med støjende knallertrafik!

#### Hedeland.

Hedeland er området imellem Hedehusene-Roskilde-Tune som i de tidligere, og nuværende grusgrave skal danne et fritidsområde for mange aktiviteter. Her er allerede golfklubber, to jernbaner, knallertbaner, fiske-sø, kolonihaver, skibakke og meget mere er undervejs i det fremtidige skov- og søområde på 2000 ha (på størrelse med Grib-skov). Her kommer varieret skovbeplantning, ja selv vinranke forsøges der med. Et kanalsystem kan give mulighed for kanosejlsads. Kun fantasien sætter grænsen idet der fra det offentlige side sættes store ressourcer ind på at skabe en virkelig fritidsattraktion i området. Der udgraves dog til stadighed grus i området, men dette arbejde forventes afsluttes omkring år 2000. Så kan HVB bringe gæsterne rundt, evt. ved sidebaner, hvis der bliver behov herfor.

Der er således al mulig grund til at læseren besøger området, ikke blot for HVB's skyld, men også for at opleve den forandring et tilsyneladende trist månelandskab er inde i.

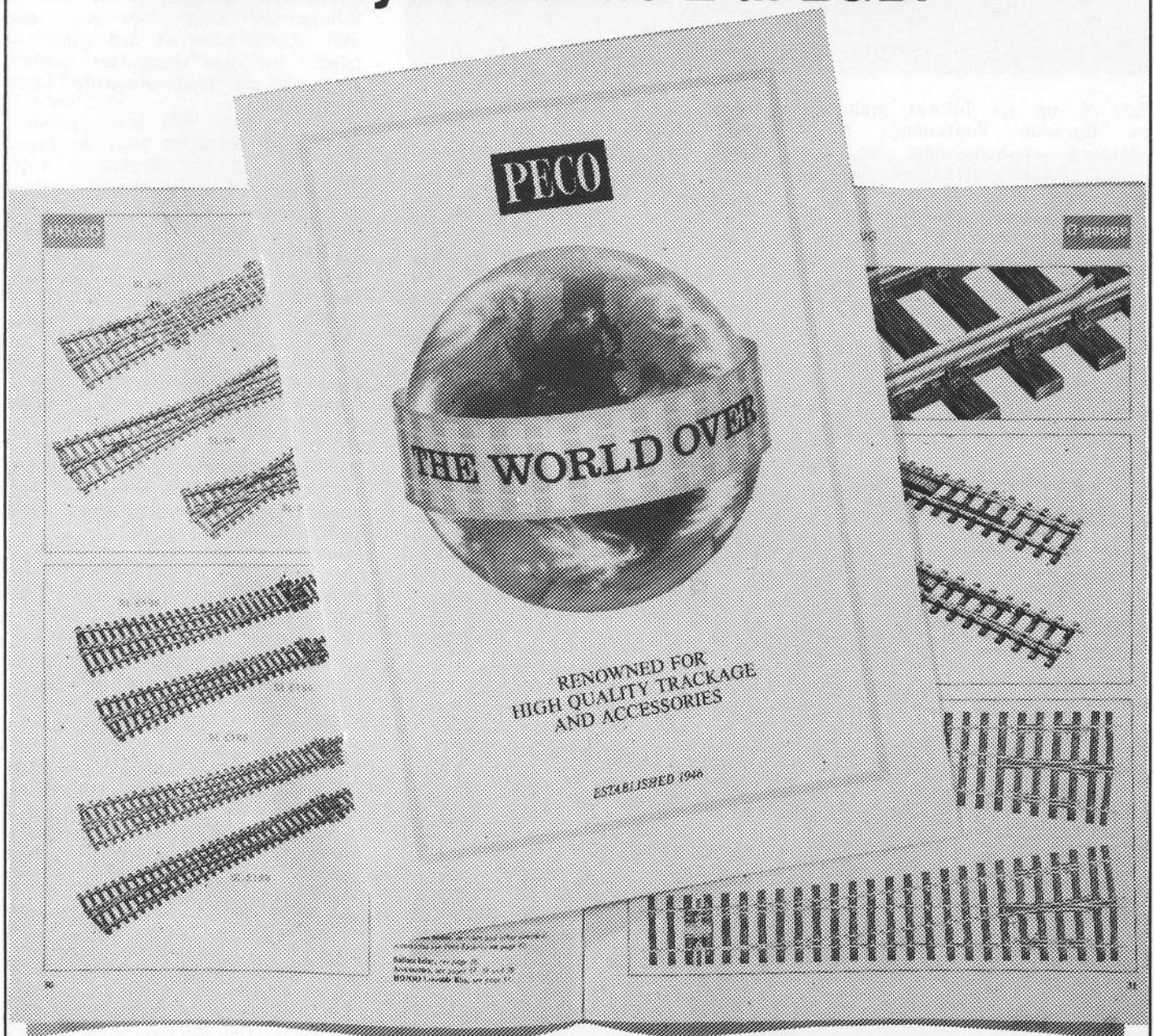
#### HVB v/ Nils Bloch

Desværre er der kneben plads til billedtekster, derfor kort: Side 117, M 9 fra Knabstrup, 118 M 23 fra Rørdal og M 25 fra Sukkerfabrikkerne, 119 Perronbyggeri, Hedeland, 120 Sporarbejde, august 1989 (t.v. skibakken), 120 Togophobning ved Stenager tr., 120 O&K 7459/1921, 121 Sølund station og 121, Vejbroen bringes på plads. (Fotos: Morten Banke, Nils Bloch og CN)



# NYT PECO KATALOG

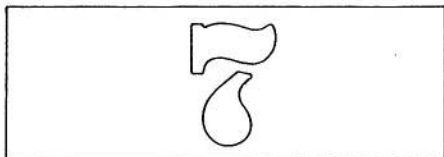
over et af verdens bedste  
skinnesystemer fra Z til LGB.



Kan afhentes hos din lokale forhandler, eller  
bestilles direkte hos MJ-TEK, Box 10, 2760 Måløv  
ved at indsætte kr. 50,00 på Giro 4 42 96 13

# VILLAVEJEN

AF POVL WIND SKADHAUGE



## Type og tid

I slutningen af 1920'erne opstod i Danmark påny interesse for at udføre bygnings tage med udhæng, efter at gesimser gennem en årrække havde været det dominerende valg. Tanken slog for alvor igennem i 1930'erne, hvorfra VILLAVEJEN 7 stammer som type - en type, der også blev benyttet i de følgende årtier. Som nævnt til sidst under "Andre muligheder" skete dog visse ændringer efterhånden.

Ligesom i en bungalow er boligen i kun ét plan. Imidlertid er der fuld kælder, og taget er udført med hanebåndsspær, som gør det muligt at øge boligarealet senere ved indretning af en tagetage. Der er dog ikke direkte sigtet på det i planudformningen; skal en trappe føres op, må toilet/bad fjernes, d.v.s. erstattes af et andet på 1. sal (evt. plus et i kælder). På grund af denne uklarhed overlades det til modelbyggeren at afgøre, om der i den ene eller begge overgavle skal anbringes et vindue som antydning med punkteret streg i sydgavlen.

Rumfordeling og dørplacering viser, at der har været centralvarme fra begyndelsen. Til gengæld er det ikke sikkert, at der har været brusebad som vist. Det kan være etableret senere ved udvidelse af toilet på bekostning af et garderobeskab i forstuen. Det er for øvrigt heller ikke sikkert, at der faktisk har været centralvarme fra begyndelsen; man kan have klaret sig nødtørftigt med en enkelt kakkelovn, indtil der blev råd til at udføre centralvarme-anlæg - eller det blev muligt at få materialerne.

## Beliggenhed

Huset har ikke direkte udgang til haven, hvis vigtigste opgave stadig var at forsyne beboerne med frugt og grønt. Men det kan placeres på flere måder, med

enten gavl eller indgangsfacade mod vej. Det er dog nødvendigt i en del tilfælde at tage spejlvending i brug. Som angivet er også omvendning af indgangstrapper, henholdsvis flytning af køkkenvindue til gavl nødvendige eller i hvert fald ønskelige foranstaltninger i et vist omfang, afhængigt af orienteringen i forhold til vej.

Blandt de 8 med beliggenhedsskitse illustrerede situationer er følgende de bedste:

NORD for vej:

Gavl mod vej,  
retvendt plan,

ØST for vej:

Gavl mod vej,  
spejlvendt plan,

SYD for vej:

Indgangsside mod vej,  
spejlvendt plan,

VEST for vej:

Indgangsside mod vej,  
retvendt plan.

Bemærk nordpilens retning for etageplaner og beliggenhedsskitser; den er drejet 90° i forhold til de tidligere tegninger i serien.

Med punkteret streg er markeret hensigtsmæssig og overvejen- de sandsynlig placering af en eventuel garage (i de fleste tilfælde langt nyere end beboelses- huset) eller carport (i alle tilfælde nyere).

## Materialer og farver

Sokkel. Grå cementpuds, evt. sorttjæret.

Indgangstrapper. Brystningsmure udført i lighed med facader og afdækket med beton. Grå cementpuds på trin. Evt. rampe i den ene side af kældertrappe (til cykler). Plads til skarnkasse i kælderhals.

Ydervægge. Blank mur i røde sten hyppigst, men gule sten forekommer også. Pudset/skuret og kalket facade er udprægede undtagelser ved denne hustype. Sål-bænke af beton (evt. tjæret), alternativt skifer eller klinker. Under kældervinduer ingen sålbænk, men skrå betonafdækning uden fremspring. Den til rådighed værende tegning viser ikke riste og ventiler i ydervægge, men der må være nogen, svarende til rummenes brug.

Tagkanter. Hustypen kan - spe-

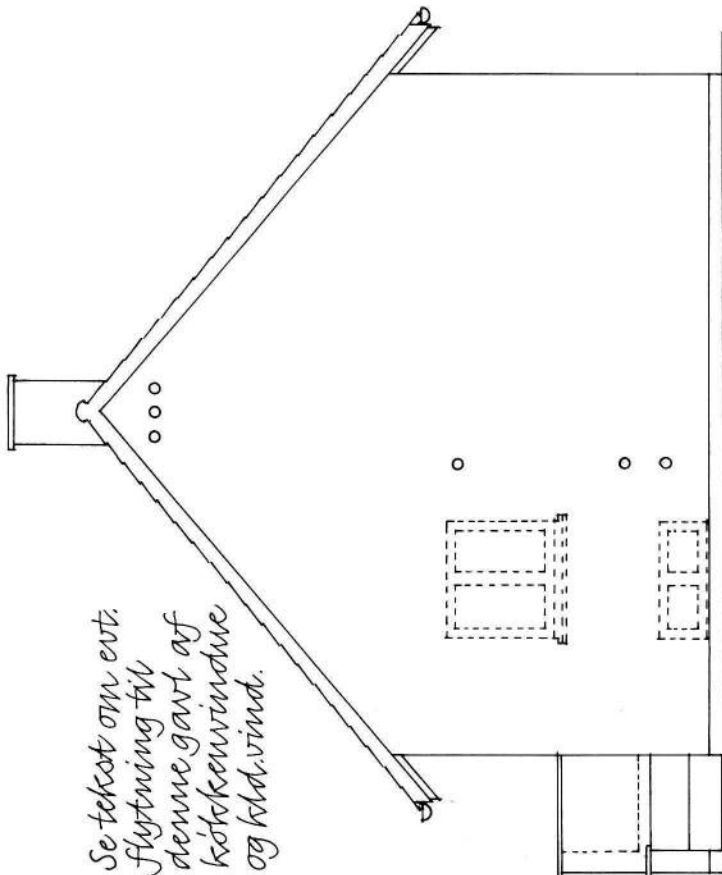
cielt i begyndelsen af sin periode - være udført med en beske- den gesims og en næsten umærke- lig opskalkning af taget forne- den. Men det normale er, jf. indledningen til VILLAVEJEN 7, at der er udhæng. Gavluhdængen er dog ikke stort, og der er ikke noget egentligt udhængs- spær, kun en vindskede, som har anlæg mod en planke lagt under taglæggerne. Sideudhængen er væsentlig bredere og har synlige spænder, oven på hvilke der er sømmed udfyld- ningslister mellem lægterne. Spæ- rene er skåret lodret af, skønt det var mere logisk at afskære dem vinkelret på deres længde- retning. Denne mode skulle ikke desto mindre få et langt liv. Træværk i udhæng er i de fleste tilfælde malet hvidt, men der gives undtagelser, i næsten en hvilken som helst farve. Tag- render og nedløb er ofte hvid- malet som træværket, hvis dette altså er hvidt, men er sjældnere malet, hvis der er brugt en kul- lør til træværket.

Tag. Røde vingeformede falstegl- sten i de fleste tilfælde. Evt. blådæmpede, navnlig i forbindel- se med facader af gule sten. Halvcirkelformede rygningsten. Tagvindue nær skorsten sandsyn- ligt, men ikke vist på forlæg- get.

Skorstenspipe. Svarende til fa- cader, dog evt. blank mur også i tilfælde af, at facader er pudset. Betonafdækning.

Vinduer. Efter al sandsynlighed hvidmalede eller evt. i creme- tone. Nogle steder har tofarvet været i kurs, d.v.s. rammer hvide eller i hvert fald lyse og karme mere kulørte eller bare noget mørkere. Hvide rammer i grå karme forekommer også. Fal- ske skodder skruet til mur ved siden af vinduer er af og til set, dog sjældent anbragt ved alle husets vinduer, måske kun mod vej. Modsætningsvis har æg- te skodder haft trange kår i Danmark. I vel 99% af alle til- fælde er de falske skodder, som altså kun tjener det formål at dekorere, for øvrigt forkerte i den forstand, at de er udført som jalousi-skodder, der viser vandet ud, når de står i deres permanent åbne stilling. Altså lige modsat deres ægte forbille- der i Sydeuropa, som er "afvi- sende" i lukket stand over for både sol og regn.

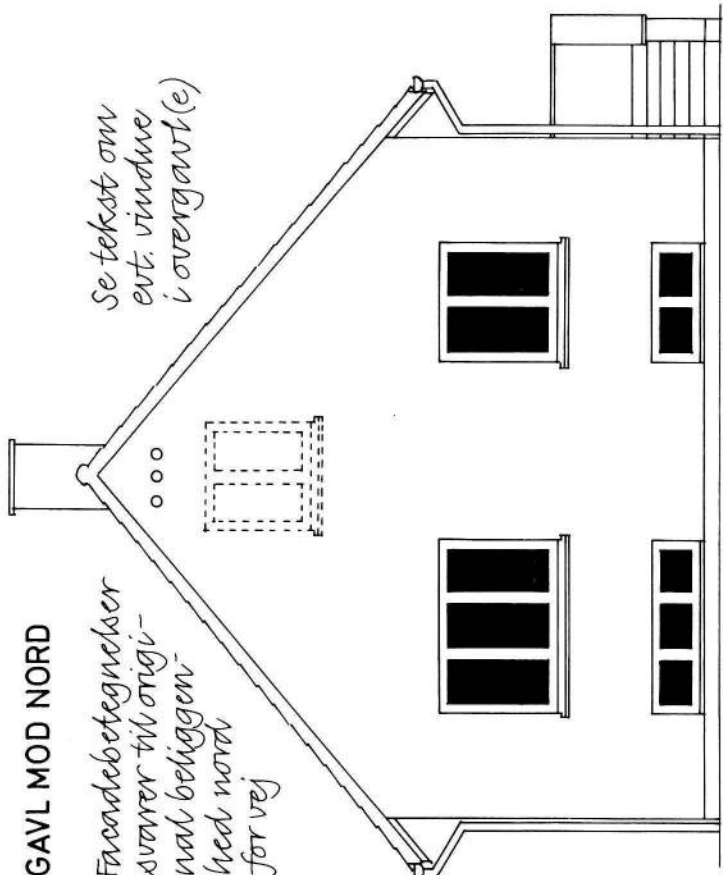
Se tekst om evt. flytning til denne gavl af køkkenvindue og køld.vind.



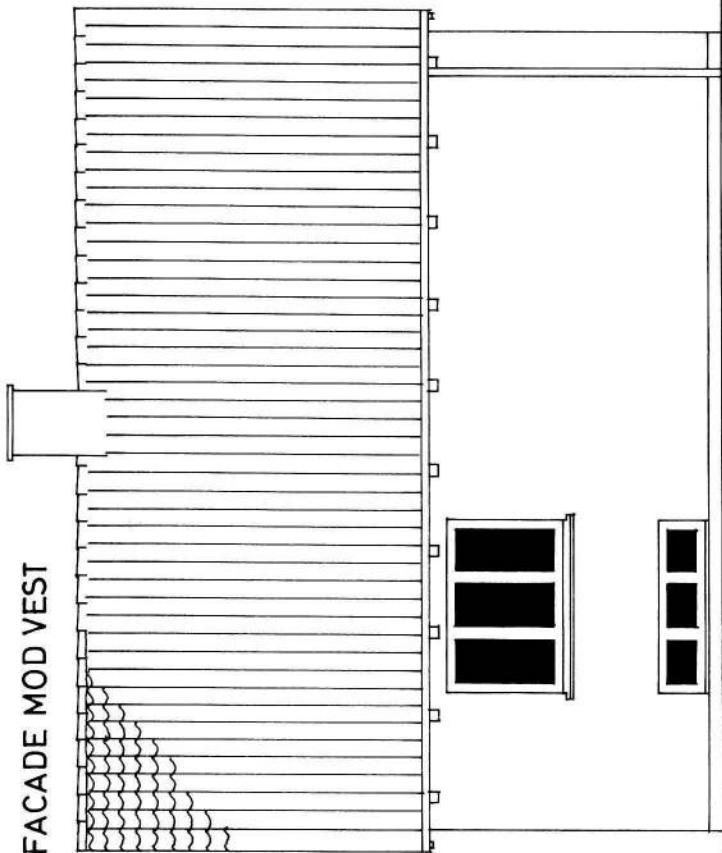
GAVL MOD NORD

Facadebetegnelser svarer til original beliggenhed nord for vej

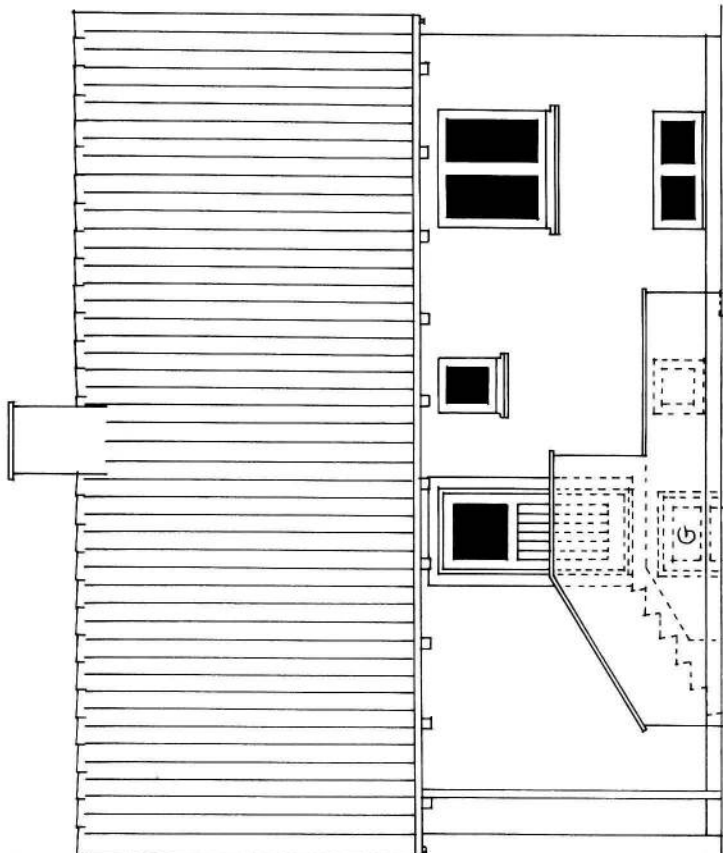
Se tekst om evt. vindue i overgavl(e)



GAVL MOD SYD

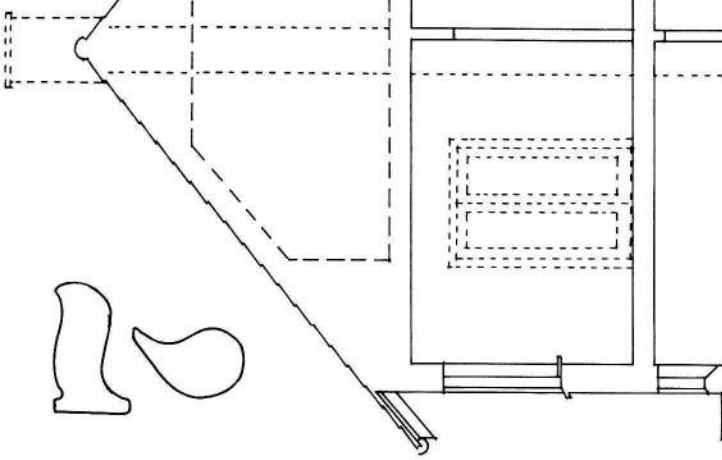


FACADE MOD VEST

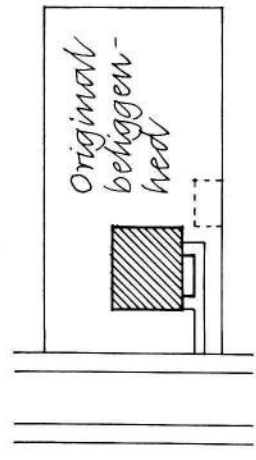


FACADE

MOD ØST

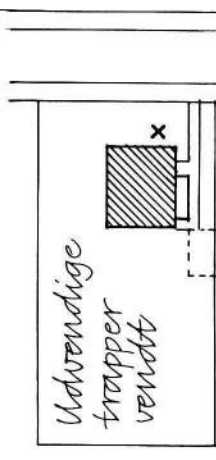


TVÆRSNIT



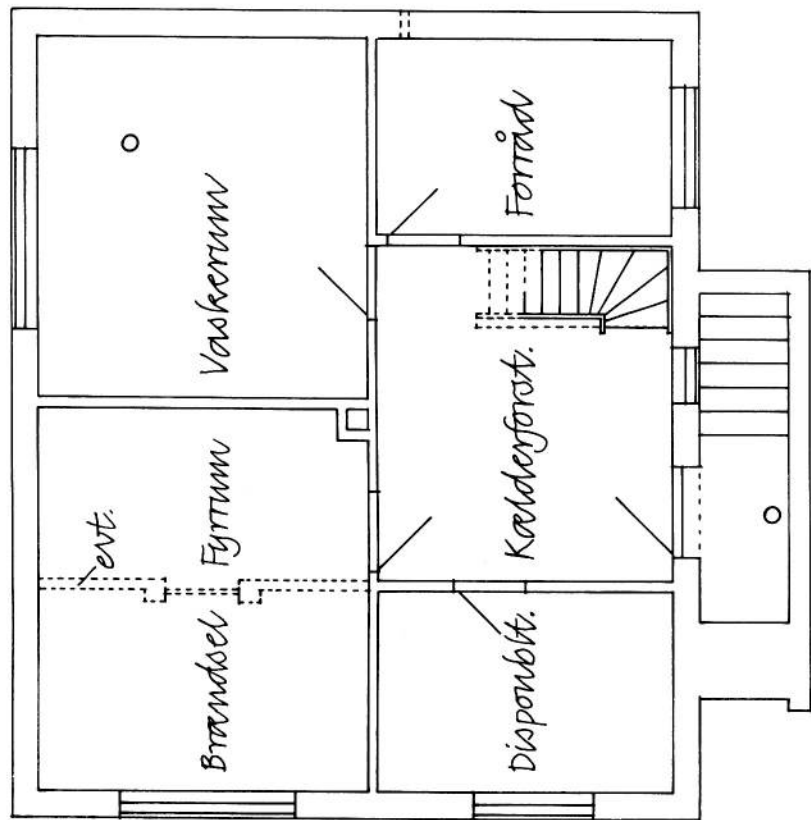
Original beliggenhed

RETVENDT NORD FOR VEJ

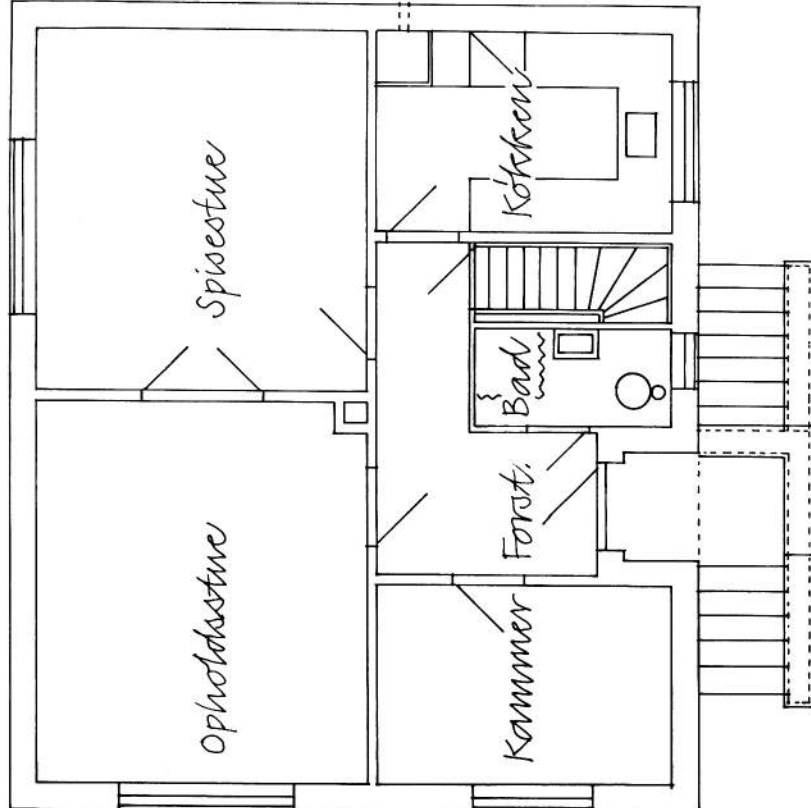


Udvendige trapper vendt

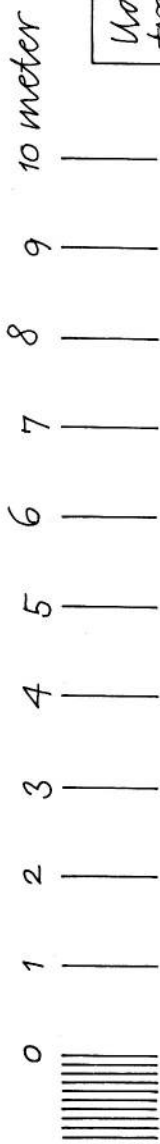
RETVENDT SYD FOR VEJ



PLAN AF KÆLDERETAGE

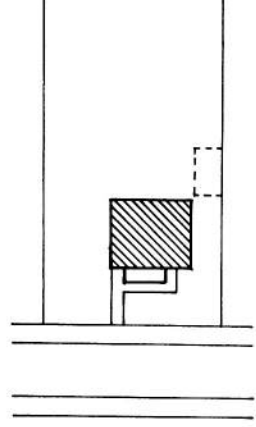


PLAN AF STUEETAGE

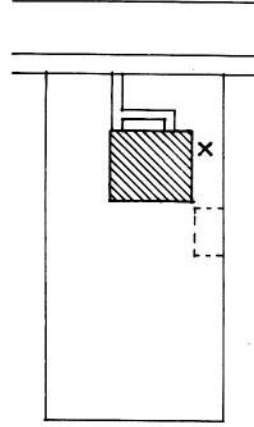


Repro-kontrol: når denne linie er 100 mm lang, er tegningen i mål 1:87

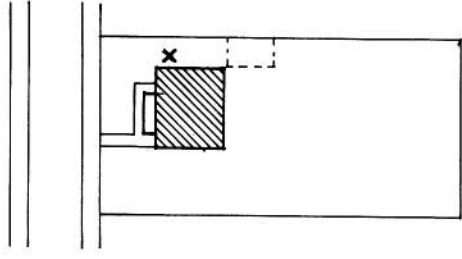
Hustypen egner sig til placering på alle sider af vej og kan placeres med såvel gavl som langfacade mod vej. I halvdel af tilfældene skal planen dog spejlvendes. Placering af evt. senere garage er vist punkteret. Ved retvendt syd for vej samt spejlvendt vest for vej skal nødvendige trapper vendes om i forhold til seve hnets plan. Køkkenvindue og underliggende kølder- vindue flyttes evt. til gavl i de med x mrk. tilfælde.



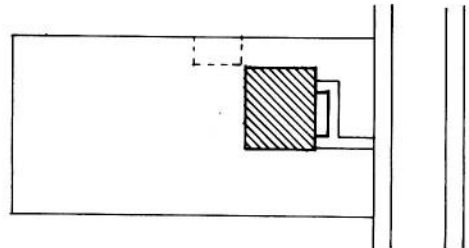
RETVENDT NORD FOR VEJ



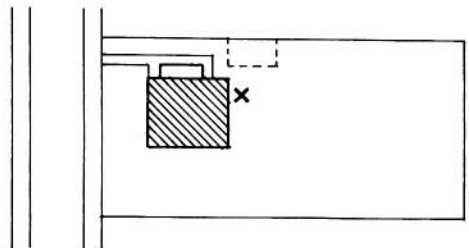
SPEJLVENDT SYD FOR VEJ



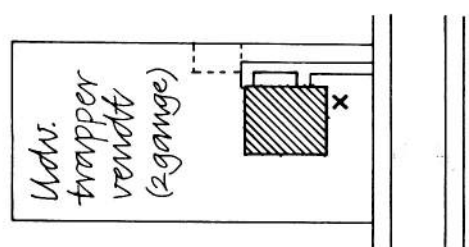
SPEJLVENDT ØST FOR VEJ



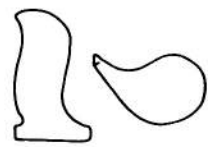
RETVENDT VEST FOR VEJ



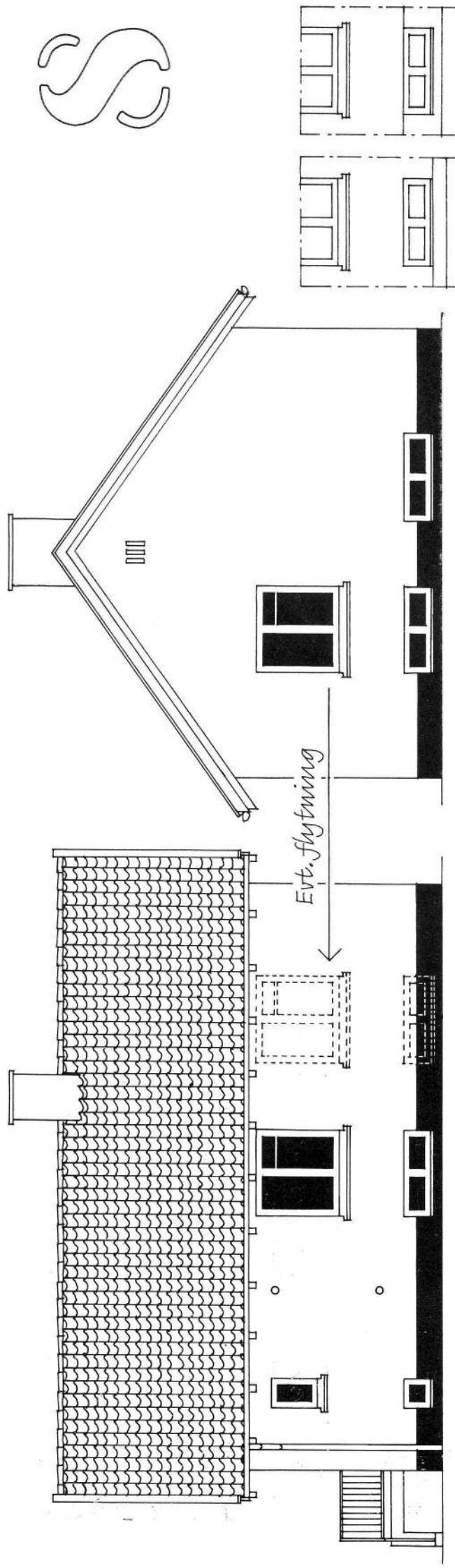
SPEJLVENDT ØST FOR VEJ



SPEJLVENDT VEST FOR VEJ



S



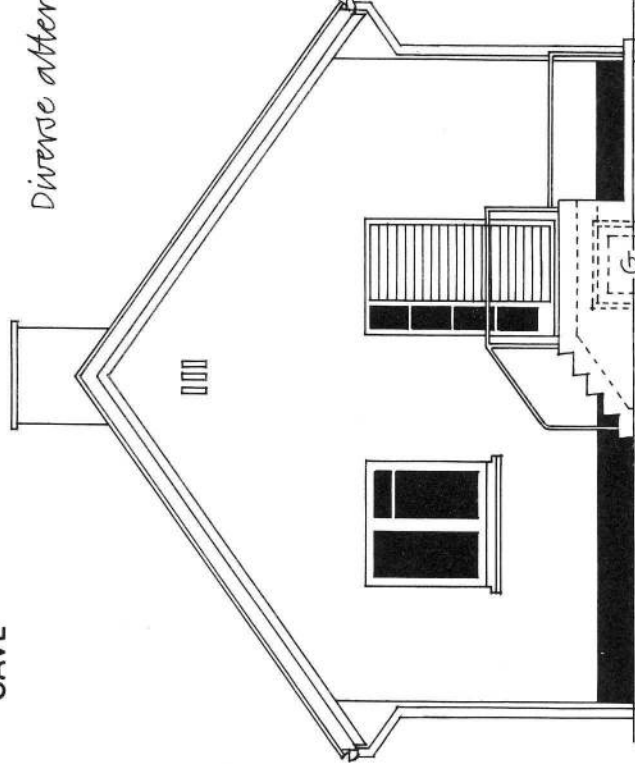
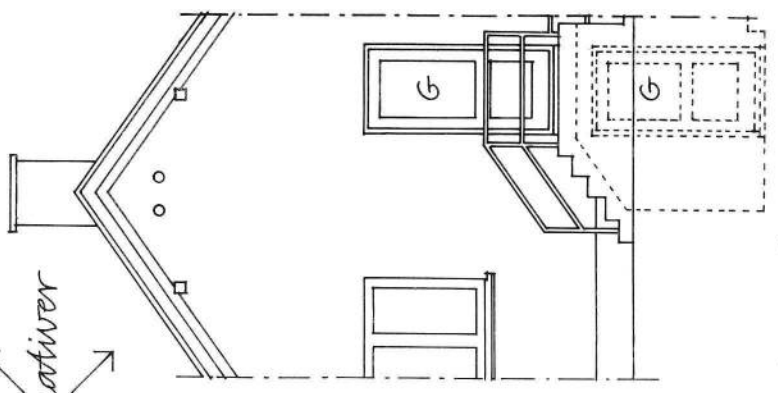
Evt. flytning

LANGSIDE

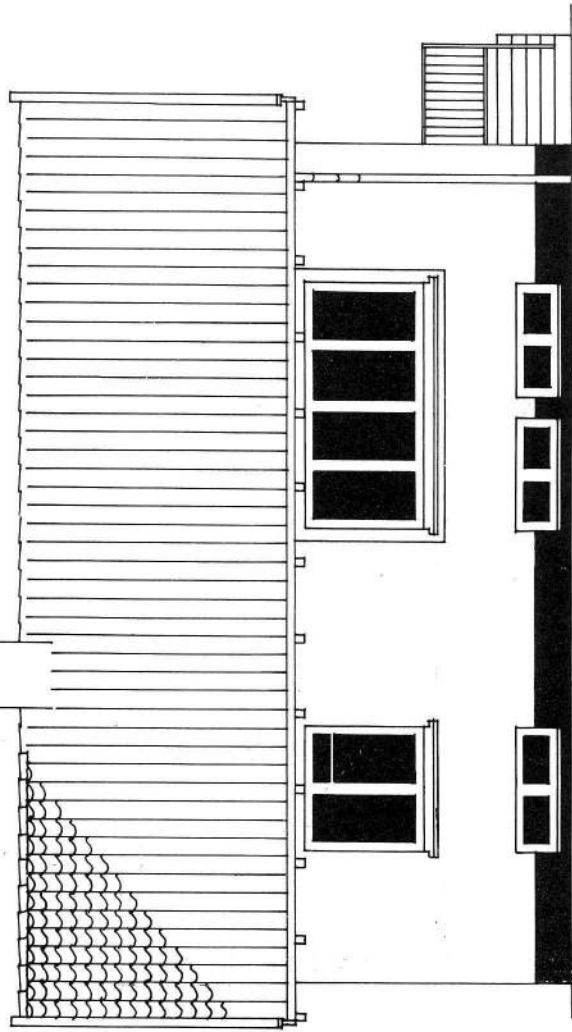
MOD HAVE

GAVL

Diverse alternativer



GAVL MED INDGANG



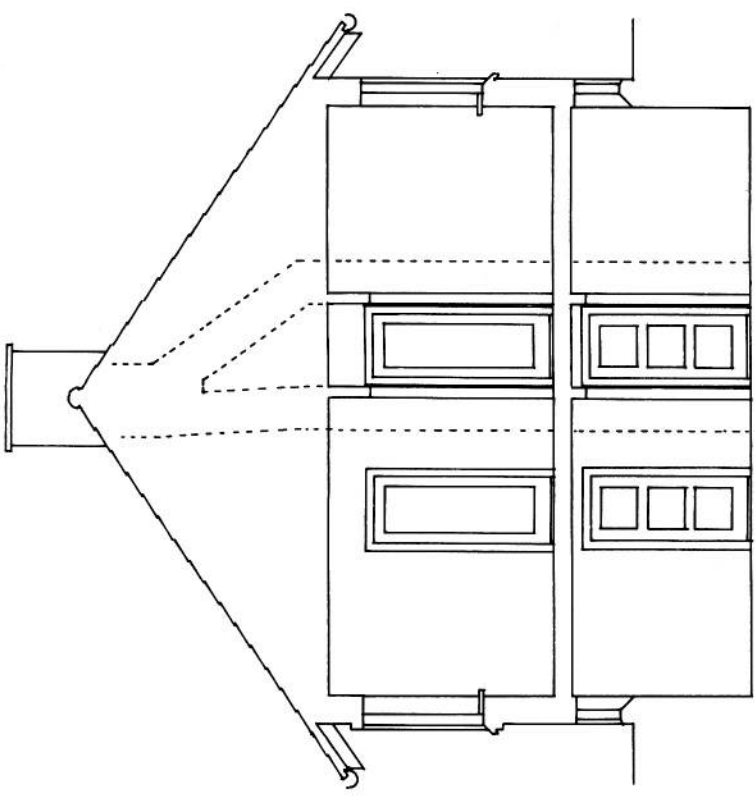
LANGSIDE MOD VEJ

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

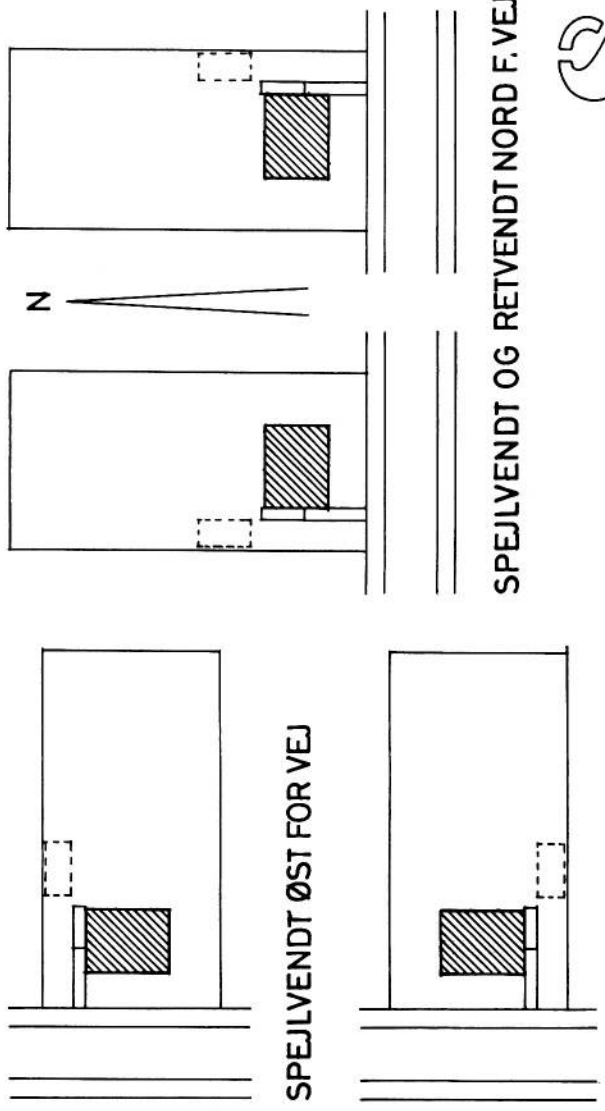
G = glasrude

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

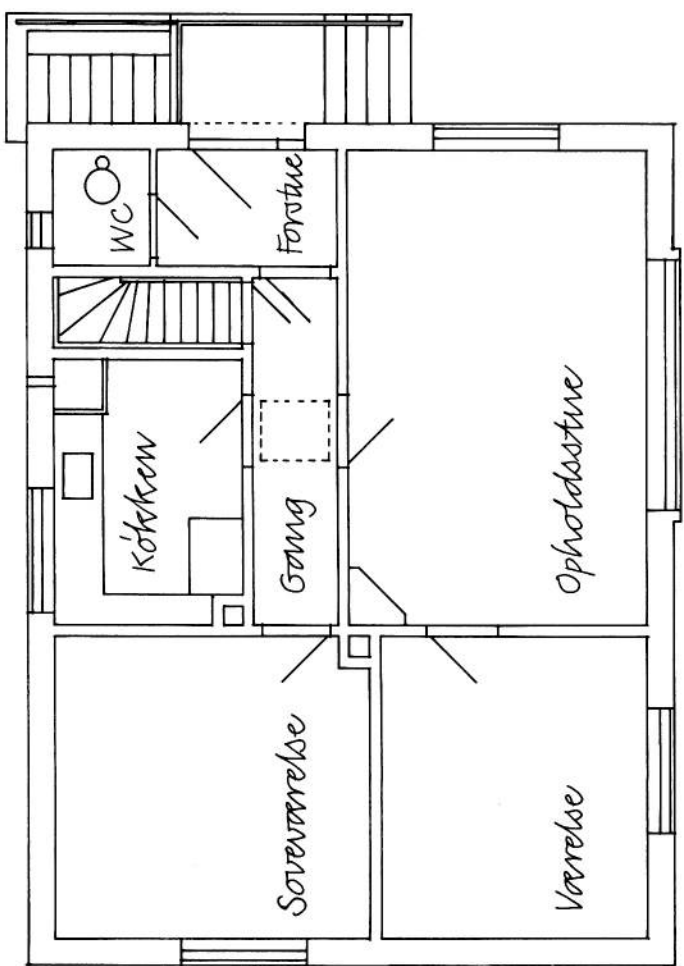
Typen placeres for-  
trinvis nord eller  
øst for vej. Kan i beg-  
ge tilfælde være ret  
eller spejlvendt i  
forhold til optagne-  
de plan og facader.  
Ved retvendt hus  
øst for vej flyttes  
soveværelsets vindue  
og det tilsvarende  
køldbervindue fra  
gavl til langsideside  
(punktet). Ved  
spejlvendt hus øst  
for vej bortfalder  
opholdsstuenes gavl-  
vindue.  
Omrids af evt. gara-  
ge er vist punkteret.  
Langt fra alle huse  
blev dog placeret  
under hensyn hertil.



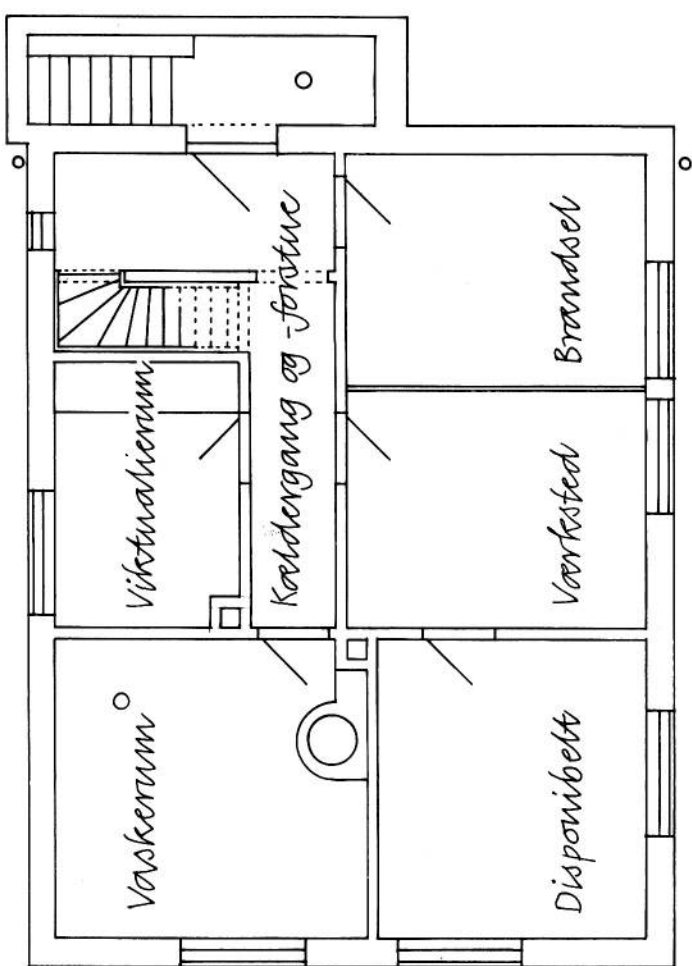
TVÆRSNIT



SPEJLVENDT OG RETVENDT NORD F. VEJ



PLAN AF STUEETAGE



PLAN AF KÆLDER

Udvendige døre. Farveskemaet knytter sig til vinduerne. Hvis disse generelt er hvide, har dørfløjen dog mest en anden farve, evt. to, eller er grå.

Omgivelser. Kun prydhave forrest på grunden. Adgangsstier grusbeklægt, evt. sparsomme betonfliser. Antagelig hæk i alle skel og sandsynligvis låge ved fortov. (Men det er ikke sikkert, der kom en ny låge, da den gamle trængte til udskiftning. Da valgte man i mange tilfælde at lade adgangen være fri.)

### Andre muligheder

(De med \*) mærkede muligheder illustreres i VILLAVEJEN 8-12.)

Tag lidt stejlere, fx 45°.  
Større gavlhæng. \*)

Toplister (dækbrætter) på vindskeder i stedet for, at disse er skåret op under tagteglene. Vindskederne går altså op forbi tagteglens kant, som derefter dækkes ved hjælp af toplisten (der har begrænset holdbarhed, udsat som den er).

Afvalmet tegltag 35-40°, hvor valmenes hældning er den samme som de øvrige tagfladers eller kun ubetydeligt større. Der skal blive et lille stykke rygning tilbage, som skorstenen kan "ride" på. Og der bliver "sideudhæng" hele vejen rundt. Resultatet vil af nogen blive betegnet som bungalow.

Jerngelænder ved indgangstrapper i stedet for brystningsmure. \*)

I så fald evt. sokkeloverkant ved overkant af kældervinduer, set ofte.

Anden type indgangsdør i stueetage, evt. også i kælderetage. \*)

I opholdsstue to stk. torammers vinduer, et i hver af de to ydervægge, i stedet for treammers vindue i gavl.

"Bungalow-vindue" til den ene eller begge stuer, navnlig hvis taget afvalmes. Bredde svarende til firerammers vindue, men stor rude i midten og én oplukkelig ramme på hver side.

Hvis taget afvalmes, er hjørnevinduer tillige en oplagt mulighed, men de kan også bruges i begge stuer, hvis der er rigtige gavle som på tegningen. Praktisk taget kun i 1930'erne.

Hovedindgangsdør placeret fremme ved facaden i stedet for tilbagetrækket som vist.

Større gavlhæng og fladere tag, med gitterspær (altså uden mulighed for indretning af tagetage). I 1940'erne fx 35° tegltag, skønt 35° strengt taget er for lidt til tegl uden undertag.

Senere blev eternitbølgeplader, der hidtil havde været betragtet som for simple til boliger, brugt i stedet for tegl, og taghældninger på 20°, 25° eller 30° blev almindelige. I sådan ændret skikkelse holdt typen ud helt frem til anden halvdel af 1950'erne, dog efterhånden mest med "helglasvinduer", d.v.s. vippe- eller tophængte rammer. Til de udvendige trapper blev der brugt jerngelændere ved praktisk taget alle afledninger af hustypen.



### Type og tid

VILLAVEJEN 8 minder i størrelse og karakter meget om VILLAVEJEN 7. Den tilhører også samme periode, d.v.s. begyndende i 1930'erne og fortsat gennem 1940'erne og 1950'erne, efterhånden dog med lavere tag og eternitbølgeplader eller -sjældnere - eternitskifer.

Men der er forskelle. Først og fremmest er indgangsdørene flyttet fra langsiden til gavl. Og dernæst er der overhovedet ikke tænkt på nogen senere tagetage. Der er gitterspær, og taghældningen på ca. 35° er så lav, som man overhovedet har turdet gøre den, når der skulle lægges tegltag på traditionel vis uden undertag. På det direkte forbillede, opført 1940 i en midtjysk købstad, viste der sig alligevel tæthedsproblemer (eller måske rettere: utæthedsproblemer!), og tegltaget blev efter kun et par og tredive års funktionstid erstattet af noget andet (gæt selv hvad!).

I nævnte forbillede var der ikke centralvarme fra begyndelsen (og heller ikke håndvask i toilettet). Men der var to skorstenene, trukket sammen til en dobbelt pibe, se snittet. I de fleste huse af slagsen var der nu kun én almindelig skorsten med normal pibe af kvadratisk tværsnit, idet der var gas til kogebrug i køkkenet.

### Beliggenhed

Typen er som det grundlæggende beregnet på at ligge med langsiden mod vej, og beliggenhedsskitserne er udelukkende baseret herpå. Imidlertid kan den også placeres syd eller vest for vej, men i så fald bør gavl

med indgangsdøre vende mod vej, således at køkkenet fortsat er i henholdsvis øst eller nord. Opholdsstuen og værelset kommer da mod henholdsvis vest og syd.

Hensigtsmæssig garageplacering er markeret. Men det skal understreges, at det ingenlunde var almindeligt at tænke så langt, da huse som VILLAVEJEN 8 blev opført. Derfor er der mangfoldige tilfælde, hvor gavl med indgang ligger så tæt ved skel, at garage eller carport ikke har kunnet placeres ordentligt i tilknytning hertil. En spadseretur i et villakvarter fra før ca. 1960 giver bedre end mange ord et indtryk af problemerne.

### Materialer og farver

Næsten alt, hvad der er anført herom under VILLAVEJEN 7, gælder også VILLAVEJEN 8. Desuden bemærkes følgende:

Sokkel kan varieres i højde (se eksempler) og evt. aftrappes i tilfælde af skrånende terræn.

Indgangstrapper. Stueetagens niveau kan eventuelt hæves, således at der bliver et eller to trin mere i opgående trappe og tilsvarende færre i udvendig kældertappe. I så fald bortfalder muligvis gelænder langs sidstnævnte. Til gengæld gøres der måske mere ud af gelænder langs opgående løb. Det får evt. tæt udfyldning med lodrette, tynde balustre på samme måde som ved reposens kant over kældertappen, hvor der under alle omstændigheder er langt at falde og derfor må sikres. Gelænderne kan stå med zinkoverflade eller males i farver som vinduer og/eller træværk i tagkanter.

Pladsen under opgående trappe udnyttes til skarnkasse. Den viste rampe ved trappe til kælder kan udelades, så trinene fylder hele bredden ud.

Ydervægge. Murværksramme omkring det store vindue i opholdsstue kan være i samme materiale som murene i øvrigt eller stå i kontrast, fx være pudset eller have en anden stenfarve end muren som helhed. Såløbene er i det aktuelle eksempel udført af beton støbt på stedet. De er meget kraftige og har betydeligt fald, se snit.

Tagkanter. Denne hustype er næppe udført med gesims. Tegningen viser gavlhæng med udhængsspær, vindskede og topliste (dækbræt). Selv om det øvrige træværk i udhæng står hvidt, kan vindskederne godt være malet i en kulør, som skiller dem fra det øvrige. Udhængsspær



hænger i lægteenderne eller støttes (mere sjældent) af udragende åse (se alternativ-tegning) og udragende fodremme (ses ikke direkte). Udhængt kan også udføres mindre, evt. som en kasse-sims af træ.

Skorstenspipe. Som nævnt under "Type og tid" er en mindre pipe end den viste hyppigst forekommende. Men husk, at der er to huller i betonafdækningen, hvis skorstenen alligevel udføres i dimension som på tegningen.

Vinduer. Trækruderne kan udelades.

Udvendige døre. Alternativer er vist. De egner sig især til de lidt nyere huse, som måske har "helglasvinduer".

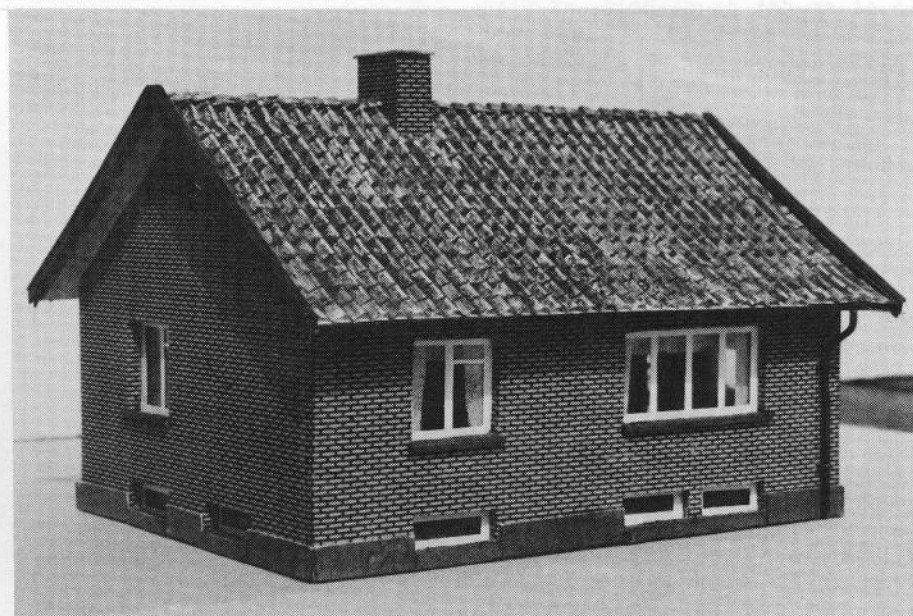
#### Andre muligheder

Også på dette punkt gælder meget af det under VILLAVEJEN 7 omtalte. Nærmere forklaring om, hvad der er relevant, er formentlig ikke nødvendig.

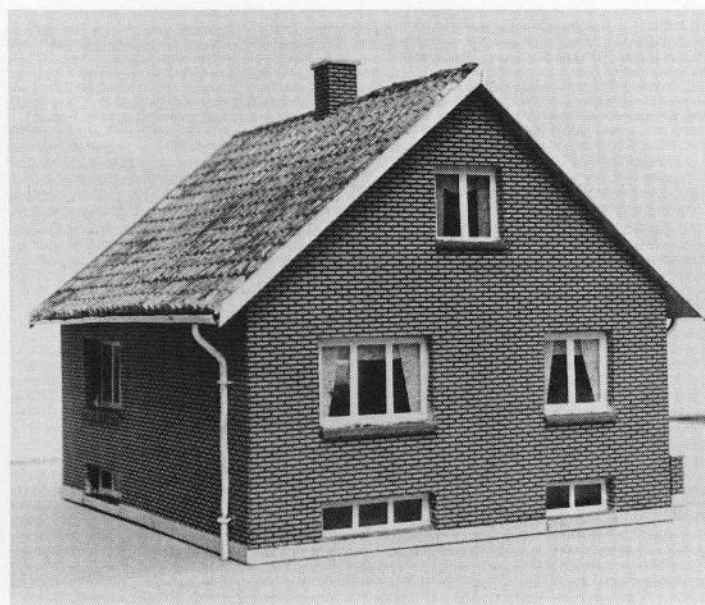
Foruden muligheden af hjørnevinduer (praktisk taget kun i 1930'erne) nævnes, at det store vindue i opholdsstuen kan erstattes af et "bungalow-vindue" eller af to almindelige torammers vinduer, således at langside mod vej inddeles jævnt med tre ens vinduer både i stueetage og kælder. Evt. vinduesskodder i stueetage på denne helt regelmæssige facade.

# Vi Bygger

VILLAVEJENS HUSE



Herover ses VILLAVEJEN nr. 8 fra to vinkler, og herunder er det VILLAVEJEN nr. 8, det gælder. Billederne er med vilje taget uden "forstyrrende" baggrund



Bemærkninger til bygningerne VILLAVEJEN nr. 7 og 8 i dette nummer skal blive ganske korte, idet der hele vejen igennem er benyttet samme fremgangsmåde som ved tidligere byggede og omtalte huse.

Fotografierne bringes da også for at vise vore læsere, at det kan lade sig gøre, og for at "afprøve" tegningerne.

Til bygning nummer 7 skal lige bemærkes, at man må notere sig den meget dybt-siddende hoveddør. Selvom det ikke umiddelbart fremgår af facadetegningen (og det skal det heller ikke!), men kun af plantegningen, så sidder hoveddøren 12 mm (i skala H0) tilbage trukket i forhold til facaden.

Skulle det alligevel ske, at denne detalje bliver overset, - ja så er det da et held, at placering af døren helt fremme ved facaden er en af de alternative muligheder, PWS nævner.

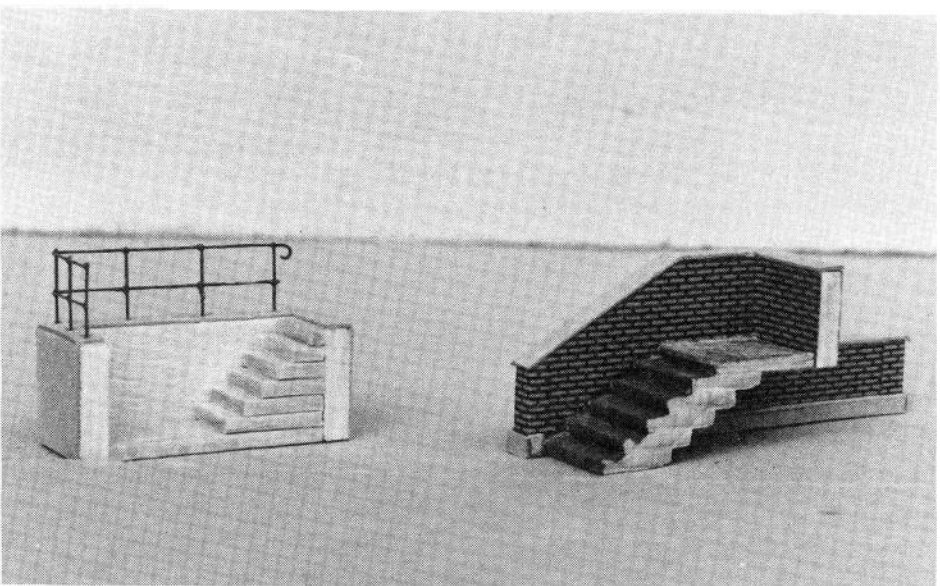
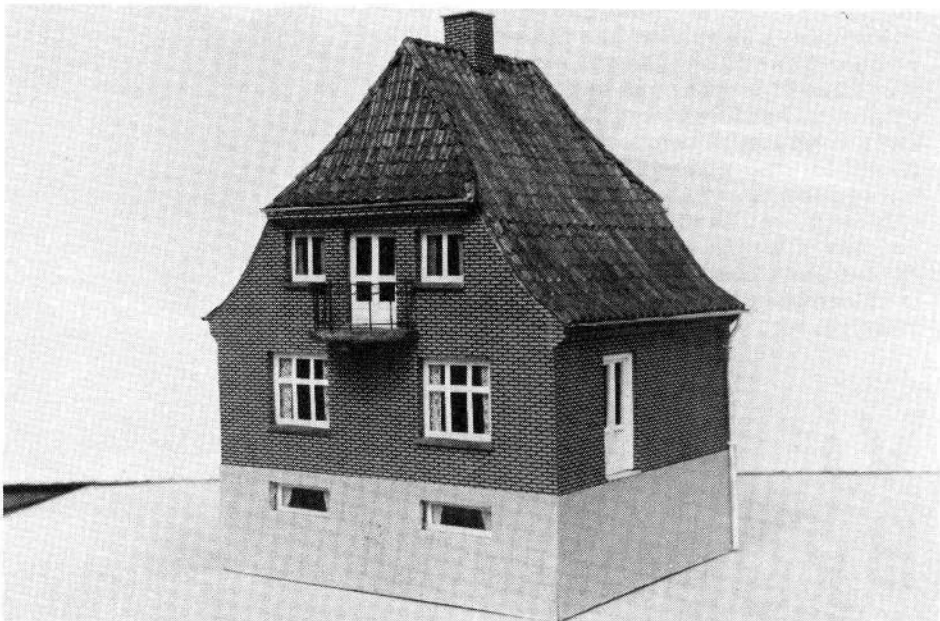
Der er ingen specielle bemærkninger til VILLAVEJEN 8.

VILLAVEJEN nummer 3 er også blevet bygget. Til billederne af denne bygning skal bemærkes, at den er bygget så høj, som den er, med henblik på at den skal "nedfældes" i en 13 mm spånplade. Dette er gjort således for at få lejlighed til at lave en "rigtig" kældertrappe, hvilket ikke kan lade sig gøre ved de andre bygninger, der udelukkende er bygget "ovenpå jorden", d.v.s. kun fra jordoverfladen og opefter. Det vil senere blive forsøgt at foretage en "rigtig" placering med lidt have omkring, men herom i et senere nummer af SP.

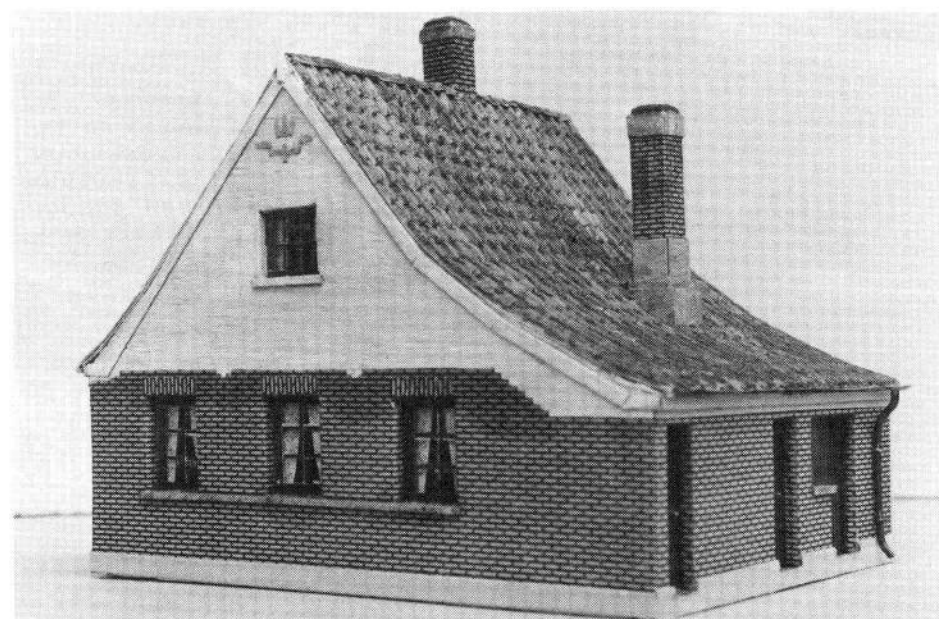
Sidst men ikke mindst skal omtales billederne af "baneformandens pyntelige beboelse".

Desværre var tegningen i sidste nummer af SP ikke gengivet i et af de gængse målestoksforhold, men er man så heldigt stillet, at man har adgang til en af de moderne fotokopieringsmaskiner, der kan foretage trinløse op- og nedfotokopieringer, ja så kan man f.eks. få en 1:87-tegning ved at forøge tegningen med ca. 45%, medens man til størrelse 0 ialt må forøge tegningens mål med 186%, hvilket formentlig for de fleste maskiners vedkommende må gøres ad to gange.

Derudover er der vist ikke meget at bemærke. På en tur for nylig til Århus (fra København) lykkedes det mig at få øje på et



Øverst og i midten ses VILLAVEJEN nr. 3 fra to vinkler, og nederst ses kældertrappe til VILLAVEJEN nr. 3 og spejlvendt trappe til VILLAVEJEN nr. 7.



par stykker undervejs. Det ene ligger lige nord for Jyderup station, medens det andet blev set på Fyn, formentlig i nærheden af Langeskov, men passagen skete under samtale, så jeg fæstnede mig ikke ved det nøjagtige sted, da jeg ærlig talt ikke på det tidspunkt skænkede artikler i SP en tanke! Det var naturligvis forkert af mig, men sådan er det altså bare.

I øvrigt er der formentlig mange flere, og det kunne da egentlig være interessant, hvis nogle af vore læsere ville oplyse om kendskab til andre eksempler på denne bygning og om dens mere nøjagtige beliggenhed.

E.V.P.

#### ØLKASSER til modeljernbanen

Ølkasser i størrelse 1:87, fremstillet af firma HOBBYtech. Samlesæt bestående af 14 ølkasser og flasker dertil. Pris kr. 26,- pr. sæt, forhandles i de fleste "store" hobbyforretninger.

Det er med glæde, at man i disse år kan konstatere hvor meget man efterhånden kan købe til sin modeljernbane - stort som småt.

I dette tilfælde er vi virkelig ovre i "småtingsafdelingen". Som tilbehør til modelbanen har HOBBYtech fremstillet en serie ølkasser omfattende foreløbig fire af vore større bryggerier og med løfte om ølkasser fra yderligere tre bryggerier.

Der er tale om et lille samlesæt bestående af 14 ølkasser og 12 løse flaskeindsatse, som modelbyggeren selv skal "putte" ned i kasserne. Se på det første af de ledsagende fotos, og tro det om du vil - ølkasserne måker kun: L 5 x B 4 x H 4(3,4) mm, hvilket i længde og bredde passer inden for 0,1 mm, medens det er ca. 1 mm for meget i højden for den enkelte ølkasse. Imidlertid skyldes de 0,6 mm af denne millimeter, at ølkasserne er beregnet til at blive stablet oven i hinanden. Her må det konstateres, at kasserne passer meget fint sammen under stablet, og i denne situation er det kun den nederste kasse, der er 0,6 mm højere end de øvrige kasser i stablet.

Kasserne er fremstillet af plast i en lidt afdæmpet græsgrøn farve med mat overflade, og giver et meget fint indtryk. Hertil kommer, at de er forsynet med nogle fantastisk fine og tydelige, rigtigt udseende påskrifter, som man (i hvert fald i min alder) nærmest må have lup for at læse - så små er de. Med luppen i hånden kan man så rigtigt se,

hvor fine og tydelige påskrifterne er udført (på begge sider af kasserne), men iøvrigt også hvor fint selve kasserne er støbt. Og husk så, at de immervæk kun er 5x4x4 mm!

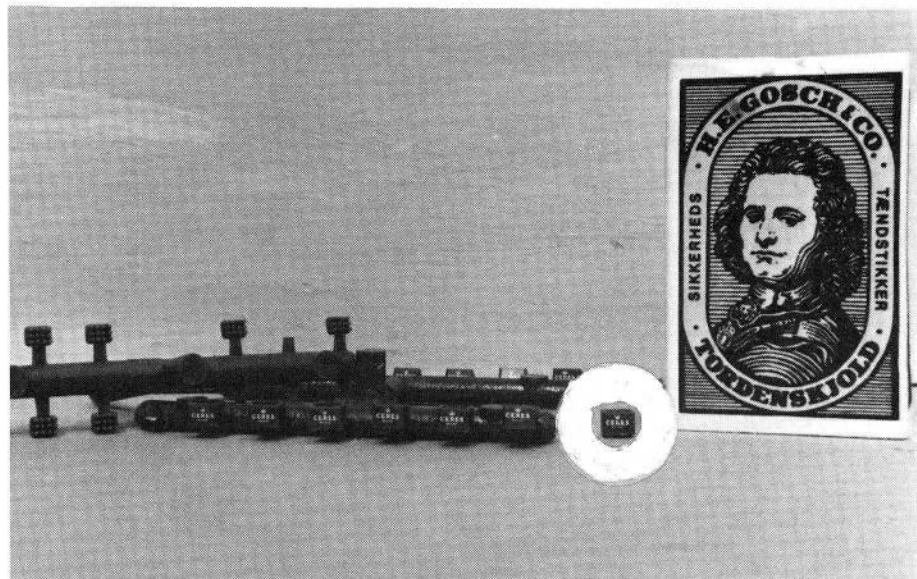
For at give et indtryk af deres anvendelighed og størrelse i rette omgivelser, har vi bedt tjener Olsen i Cafe PERLEN (nylig afdøde tegner Gantriis' tegneserie: Livets gang i Lidenlund - i Politiken) om at sætte nogle kasser med tomme flasker ud foran PERLEN til fotografering inden afhentningen af det lokale Ceresdepot.

Helt ærligt - kan sådanne små ølkasser forventes meget bedre? Nej vel!

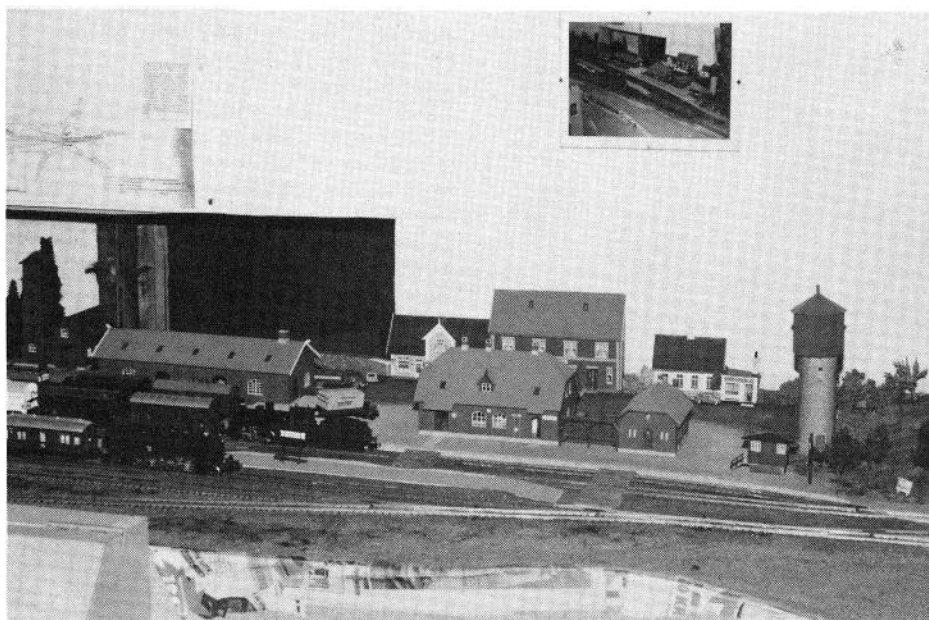
Lad os håbe, at der snart kommer andre mærker frem - og hvad med en gul eller rød kasse med mineralvand til dem, der ikke drikker øl?

E.V.P.

(Se iøvrigt annoncen sidst i bladet - red. bem.)



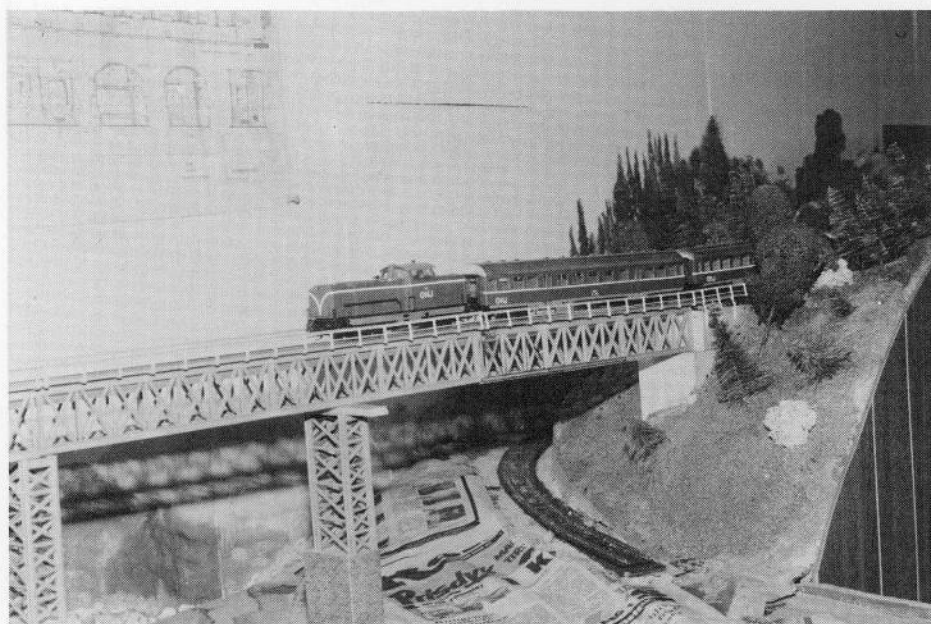
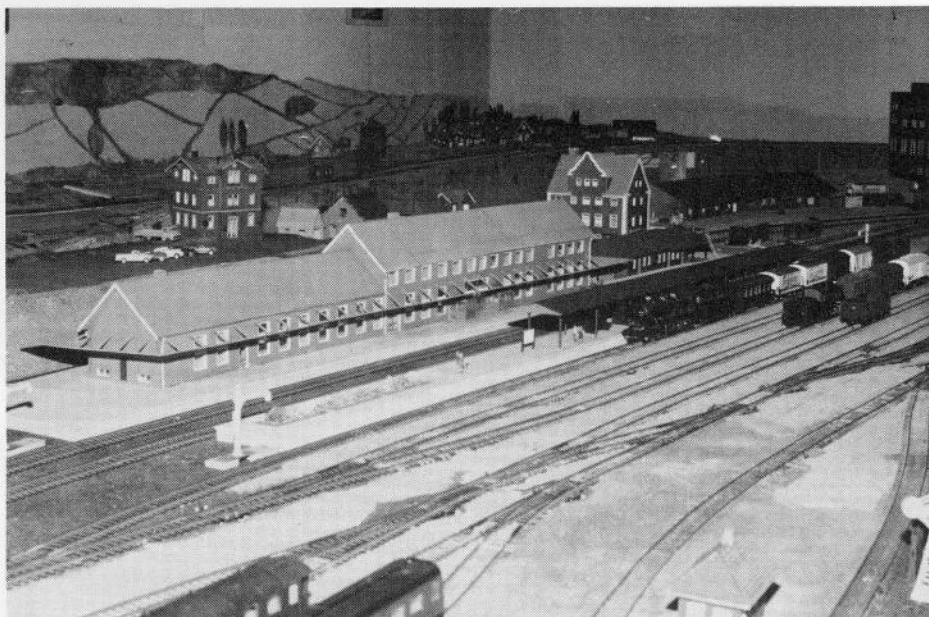
## BILLEDGALLERIET



**BILLEDGALLERIET** benytter jeg denne gang til at bringe en kavalgade fra Modeljernbaneklubben GUDENÅENS anlæg, som supplement til KLUBNYT, idet jeg håber at modtage en længere artikel om anlægget inden for kort tid. Anlægget er i H0, og jeg håber at billederne vil være så "læselige", at man også her i bladet kan beundre den store detailrigdom, som jeg kan se på de tilgrundliggende fotos. Red.

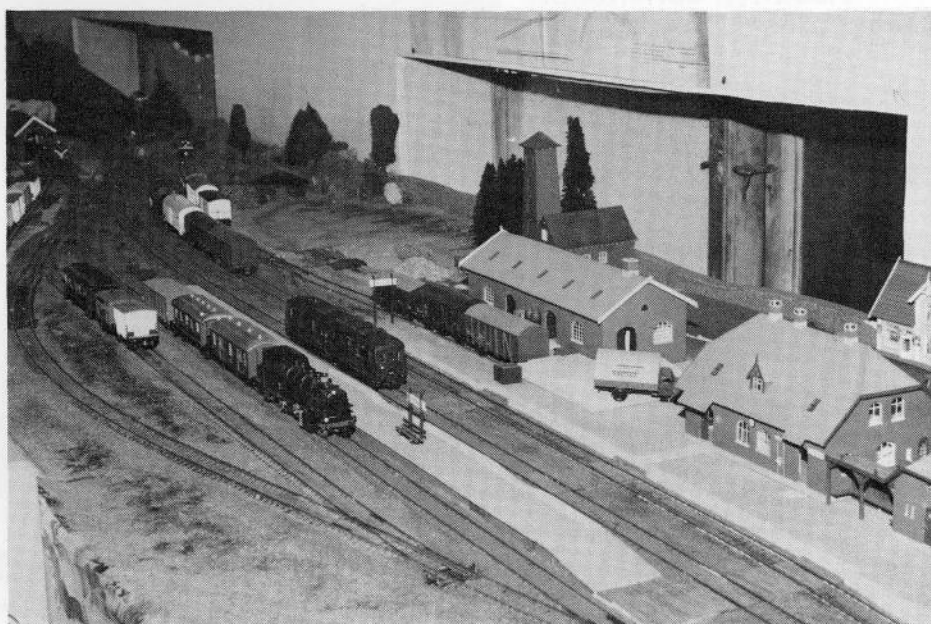
Thorsø station med godstog i spor 1 og tog til Skagen i spor 3,

Langå station med posthuset i baggrunden og ved perronen en N-maskine.



OHJ 45 + B 1 og Bnm på Hvalpsundbroen fra Thorsø på vej mod Rindsholm.

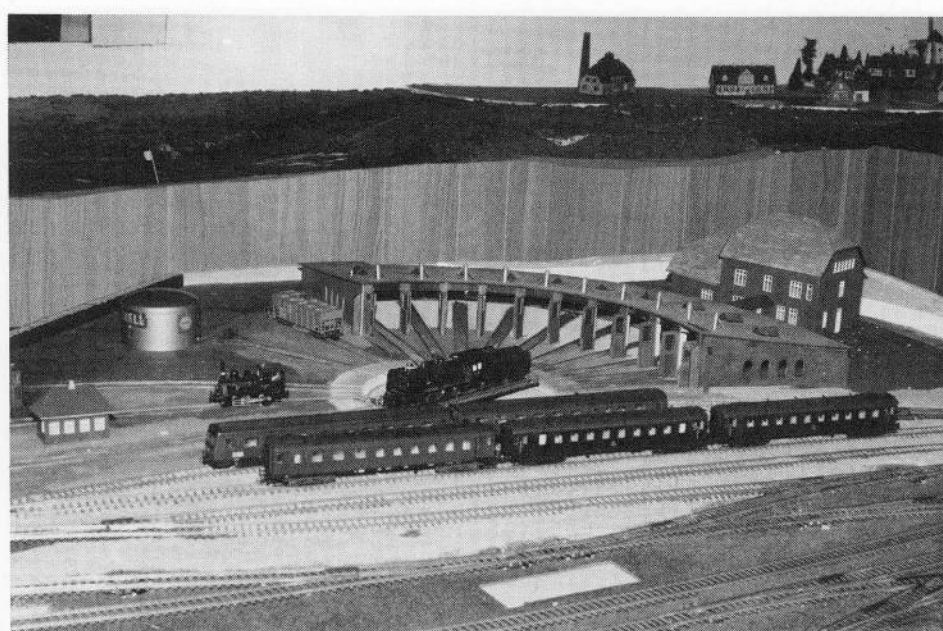
Thorsø station med godstog i spor 1, MO'er i spor 2 og tog til Skagen i spor 3.





Godstog under udkørsel fra Thorsø mod Rindsholm.

Thorsø station med MO'er i spor 1 og tog til Skagen i spor 3.



Remisen ved Langå med T-maskine på drejeskiven, H-maskine og MR-togsæt.

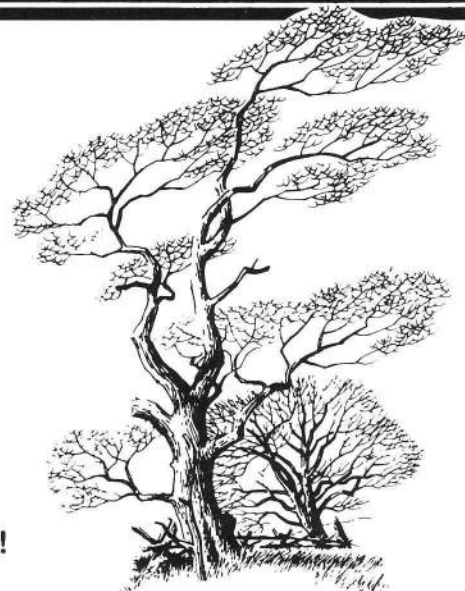
*DIN & MIN*  
**Hobby**



**BUDDINGEVEJ 229 · 2860 SØBORG · 01565232**

## Hos os vokser Noch-træerne næsten ind i MZZ-himlen.

Vi har stort udvalg af alt hvad du behøver til landskabsdekoration på dit anlæg, og hvis du har behov for at "så græs" på store arealer, kan du leje en "græspistol", når du samtidig køber dit græsfloch hos os. Kig ind, og lad os sammen gøre dit anlæg mere grønt!



## Det er detaljerne som gør det hele!



**H0-øller eller vand  
i lange baner!**

Tuborg, Carlsberg,  
Ceres, Ramløse.

Kommende nyheder:  
Albani, Faxe og  
Henninger Bräu

**14 kasser  
kr. 26,-**

PS! ingen flaskepant.

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

SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkontoret som postadresseret blad.

Det blanke felt til højre herfor er beregnet til adresseringen.

Skulle der være grund til at reklamere over forsendelsen eller skifter du adresse, bedes henvendelse herom først rettet til det lokale postkontor.

## NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Hermed er så nummer 3 i 26. årgang kommet læseren i hænde. Jeg håber ikke, at man kan mærke på resultatet, at det denne gang har været en væsentlig vanskeligere "fødsel" end normalt.

Det er ikke for at vække "medynk" eller for at finde "trøst", at jeg nu giver en kort beskrivelse af "fødslen", men fordi jeg tror, at læseren vil have interesse i at få et lille indblik i, hvad det egentlig vil sige at redigere et blad som SIGNALPOSTEN.

Bladets omfang og omtrentlige indhold blev fastlagt for næsten 1 år siden. Nedlagte baner, Villavejen, modelstof (herunder tegninger) samt fortsættelser af andre serier (Ideer derudefra, Billedgalleri, Klubnyt (hvis der da kom noget stof, hvilket der - undtagelsesvis - gjorde til overmål) o.a.) var selvfølgelig grundpillen - og sidetallet var fastsat til 40 (eller 48, hvis vi fik råd til det).

Ingen problemer her - men så begyndte ellers kvalerne. Bortset fra et par af artiklerne ("de små") der lå helt færdige til opsætning, var der adskillige spørgsmål til at sætte ved noget at stoffet i "de store", hvor forfatteren (og redaktøren) gik i spændt forventning om lovede korrektioner og suppleringer ville komme fra vore hjælpssomme kilder. De kom - men betydeligt efter deadline. Til gengæld udeblev nogle lovede (og derfor indregnede) fotos.

Af disse grunde blev mit første og andet udkast til opsætning kasseret, og jeg gjorde et tredje forsøg - med et nogenlunde acceptabelt resultat over 40 sider.

Dagen før jeg skulle begynde opsætningen skete der to ting, der igen kuldkastede alle beregninger. Dels havde jeg i kampens hede glemt at udskrive nogle skemaer og dels (som sendt fra himlen) indløb 2 annoncer (uannonceret).

På'en igen. Nu var det komplet umuligt at holde stoffet inden for 40 sider, så jeg måtte lige se efter i regnskabsbogen, om jeg kunne "frådse" med hele 48 sider.

Dette benægtede tallene, men det blev jeg nødt til at se bort fra, fordi 40 sider var for lidt.

Den fjerde gang blev så lykkens gang. Efter et stort puslespil gik kabalen med 48 sider op, og jeg kunne begynde opsætningen - hvis der bare ikke kom den "krølle" på sagen, at "sættemaskinen" nægtede at fremstille billedteksterne som jeg ville have dem. Da det var lørdag var der ikke megen hjælp at hente hos eksperter udefra, så jeg brugte megen tid på at få "dyret" til at makke ret. Det lykkedes trods alt til sidst (men spørg mig ikke om hvordan!), og det betød en irriterende forsinkelse, for nu var den week-end, der var afsat til opsætningen næsten forbi, hvorfor arbejdet måtte udstrækkes til hverdagsaftener, hvor effektiviteten er betydeligt mindre end under "de lange stræk" lørdag/søndag.

Men som du ser, kære læser. Jeg kom helskindet igennem alle kvalerne, og nu er det så min forhåbning, at du synes om resultatet.

SIGNALPOSTENS skriftlige auktion er i fuld gang, og jeg har i skrivende stund leveret 78 sæt tilbudslistes men "kun" fået 24 igen. Nå, det er nu meget normale tal så jeg er ikke nervøs. Det burde du måske være, hvis du har bestilt tilbudslisterne men ikke har fået taget dig sammen til at sende buddene ind! Det kan nås endnu, sidste frist er 15. september 1990, så der er ca. 3 uger tilbage.

Med hensyn til økonomien kan jeg oplyse (efter min ransagning omtalt ovenover) at det går nogenlunde som budgetteret. Vi er (stadig i skrivende stund) nået op på lidt over 915 abonnenter, og glædeligvis er der også en (omend meget beskedent) stigning i løssalget.

Når jeg nu har dette nummer fra hånden skal jeg i gang med at finde ud af, hvor meget jeg vil være bekendt at forlange for 27. årgang 1991, for det skal jeg jo oplyse om i næste nummer, 26. årgang, nummer 4, der forventes udsendt omkring 26. november 1990.

På genhør!

Holtrup