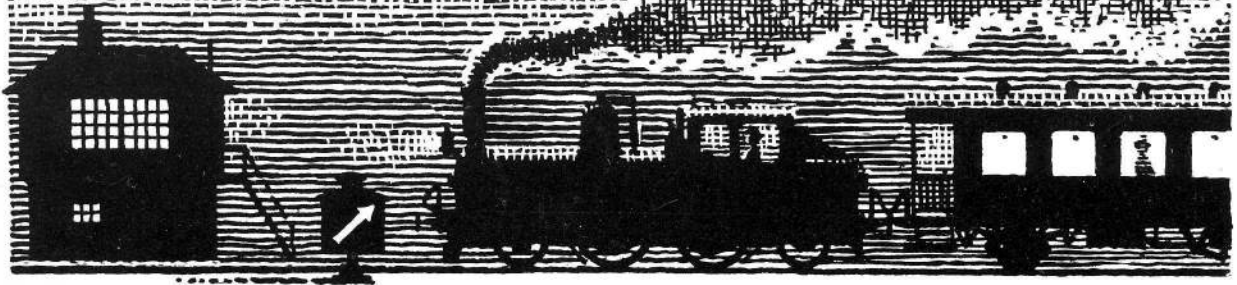


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

26. årgang 1991 mar., nr. 1

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

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

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

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

REDAKTION:

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

REPRODUKTION:

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

TRYKNING og BOGBINDING:

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

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

ABONNEMENTSPRIS for 27. årgang, 1991
Kr. 150,- incl. 22% moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer:
Kr. 40,- 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.

27. ÅRGANG, NUMMER 1 MARTS 1991

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, KEJ	3
Hvad er dansk???	12
Jernbanebøger	14
Klubnyt	17
En lastbil på skinner	18
Villavejen 11 og 1	25
Villavejens tegninger omsat i model	32
Litreringer i H0	33
Billedgalleriet	34
Nyt fra redaktionen	40

Forsidebilledet: Parti fra Aalborg, set mod Limfjordsbroen 3/7 1962 (JG)

Nedlagte Baner

PÅ TUR LANGS KOLDING-EGTVED BANEN

Egtvedbanen havde en længde på 27,8 km - regnet fra DSBs station i Kolding. Banens egen station i byen var dog Kolding Nord. De fleste rejsende til byen brugte DSB-stationen som omstigningssted både til og fra stationerne på privatbanen. Der var 2,2 km mellem de to stationer, og onde tunger påstod, at det var muligt at gå ligeså hurtigt som at køre med toget - især i retningen mellem DSB og Nordbanegården, da det her var op ad bakke, hvilket også bevirkede, at man gav togene et minut mere at løbe på på turen op end på turen ned. Hvis turen skulle klares ved at gå, måtte man nu regne med at det muligvis kunne nås, hvis man tog i betragtning, at togene havde et handicap, fordi man først skulle foretage rebroussement.

På Kolding station havde Egtvedbanen ret store sporarealer til rådighed. Først og fremmest var der selvfølgelig ankomst- og afgangsspor; der var opstillingspor og særlige spor (banen var jo smalsporet) beregnet for transportørerne, således at gods til og fra banen nogenlunde smertefrit kunne sendes via DSB, dette vil vi i en senere artikel vende tilbage til. Lige til 1917 fik Egtvedbanen lov til at ligge i fred. Men da TKVJ åbnede i 1917, måtte den smalsporede bane flytte længere mod nord, idet man derved gav Trolhedebanen mulighed for at slippe ud af Kolding uden først at skulle krydse over Egtvedbanens spor. Den "smalsporede" havde et ret stort pakhuis til rådighed, som vist ikke stammede fra banens start. I den ene ende af bygningen var der indrettet kontorer for banen; pakhuset var opført af træ, synes gamle billeder at vise. Længere op imod DSB hovedbygningen lå perronen, der havde direkte forbindelse med både DSB og senere med TKVJ. Det må vel lige bemærkes, at det var i den østlige ende af DSB-stationen, at Egtvedbanen havde sine arealer. Når tog fra Kolding Nord rullede ind på stationen var ankomsten bag perron 1. Ankomst/afgangssporet stod i forbindelse med 2 omløbsspor, hvoraf det ene løb langs med varehuset og dette

spor havde også forbindelse med et sidespor. De sidstnævnte spor havde særlig betydning for godstogene.

Som nævnt tidligere måtte Egtvedbanen i 1917 rykke mod nord på grund af åbningen af TKVJ, hvilket man ikke var særlig ked af, for man benyttede lejligheden til helt at omlægge banens spornet på Kolding station. Man fik et omløbsspor mere end man havde haft før, så man nu havde tre til rådighed, og ved samme lejlighed fik man et længere omløbsspor, noget der i et stykke tid havde stået på banens ønskeseddel. Desuden var det påkrævet at få etableret to spor udelukkende beregnet på at lette det besværlige arbejde med omlæsning af gods til og fra DSB.

Af hele anlægget beregnet for Egtvedbanen er der i dag ikke synlige spor tilbage, idet en rutebilholdeplads helt har sørget for at dække over arealet, hvor banen før lå. Hvis vi i dag skulle foretage en tur på banen, må vi tage fantasien godt til hjælp. Det er over 60 år siden banen lukkede, så der er ikke noget at sige til, at "sporene" de fleste steder er forsvundet. Ingen eller kun ganske få nulevende har oplevet eller kan huske noget om KEJ's eksistens, så når sporene forvinder i landskabet, må vi holde os til diverse kilder, især kort og planer.

Banen løb på et ret kort stykke parallelt med DSB, vel ca. 200-250 m, hvorefter den drejede af og gik nu i retningen stik nord. Indtil 200 m efter skæringen med vejen til Lillebælt, var Egtvedbanen i de sidste år den levede, ikke ladt alene, for den kunne følges med Trolhedebanen et stykke af vejen. Denne bane tog nu lidt efter sin egen kurs op mod dalen ved Bramdupdam, en rute man havde overvejet at give "vores" bane, men som blev opgivet efter krav fra beboerne i kvarteret ved Nordbanegården, som altså fik gennemtrumfet den ikke helt gode linieføring banen da fik.

Banen skulle på sin færd mod Egtved igennem smukke til dels stærkt bakkede egne. De bakkede egne fik banen allerede en forsmag på på turen fra Kolding statsbanestation og op til Nordbanegården, hvor lokomotiverne tit blev generet af våde og fed-

tede skinner på alle årstider. Om vinteren var sne og is fjenden for det rullende materiel. Om efteråret kunne visne blade ofte bevirke ufrivillige standsninger. Lokomotivernes ringe højde over skinnerne bevirkede også, at jord, sand, plantedele m.m. ligefrem blev suget op i de bevægelige dele på maskinerne, hvilket havde til følge at disse partikler virkede som slibemasse eller sandpapir, hvilket bevirkede at et unormalt stort slid fandt sted på lokomotivernes bevægelige dele.

Men vi vender tilbage til turen op mod Nordbanegården. Vi kommer kort efter afgang til en ikke særlig høj dæmning. Retningen er stadig nord, men kort efter går vi over i en kurs i vestlig retning, bag om TKVJ's remiser, videre over Dyrehavegårds marker. Lidt længere fremme passerer en å og derefter går banen ind i en stor kurve indtil den 250-300 m før Nordbanegården møder sporet fra Egtved, som man nu, selvfølgelig, følger parallelt ind på Nordbanegården.

Det er ikke helt uforståeligt, at der på denne del af strækningen er meget få og yderst svage rester af banen. Hvis man lige ved det, kan der med lidt god vilje og held findes svage rester f.eks. i Byparken bag ved Parkskolen. Men som nævnt før er det jo nu godt 60 år siden, det sidste ordinære tog kørte. Men det, at der stadig kan findes svage rester af planum, viser dog, hvor svært det er helt at udslette de sidste rester af en jernbane.

Lad os vende tilbage til Nordbanegården. Det er en rebroussementsstation vi er kommet til. Ifølge køreplanen brugte togene 12-13 minutter om turen til og fra statsbanestationen. Dette lange tidsrum brugtes hovedsagelig til det tidskrævende rebroussement. Det kunne endda knibe med at klare sig med de 12-13 minutter, hvis blade om efteråret eller sne om vinteren lagde hindringer i vejen for kørslen. Man havde beregnet lidt kortere tid fra Nordbanegården til statsbanestationen - men så var det jo også ned ad bakke. Det var ret stejle kurver man fandt på dette korte stykke. Det var bl.a. derfor, at de 3 først anskaffede lokomo-

tiver havde fået anbragt de forreste hjulsæt på en bogie, et forhold man også nød godt af andre steder på banen, hvor der var stejle kurver.

Nordbanegården var bygningsmæssigt anlagt temmelig beskedent, særlig når man tager i betragtning, at det var banens hovedstation. Den var opført af røde sten med skifertag. Bygningen var opført på den måde, at den havde en større midterfløj, som på gadesiden ragede lidt frem i forhold til de to sidefløje på hver sin side af midterfløjen. Hovedbygningen indeholdt de nødvendige kontorer og billetsalgssteder for personalet. For publikum var der to ventesale. Der var desuden indrettet to lejligheder, der blev anvendt som tjenesteboliger. Bygningen eksisterer stadigvæk og anvendes nu som alderdomshjem. Der var kun en perron anlagt lige foran hovedbygningen. Pakhuset er der ikke mere, det er forlængst nedrevet. Fra den enlige perron var der udsigt til lokomotivremisen, der med 2 spor havde plads til fire lokomotiver. Nogen tid efter banens åbning blev der tilføjet en ret lille bygning, der fungerede som værksted. Der var selvfølgelig kulgård og vandkran. Remise- og værkstedsbygning eksisterer den dag i dag, og anvendes som automobilværksted. Da man fik den første mo-

torvogn i 1924, ville man gerne have en remise til klenodiet. Man ombyggede derfor et preseningskur og fik på denne måde løst problemet på en billig måde, hvilket havde stor betydning for banen, der allerede på dette tidspunkt var trykket af det stigende underskud.

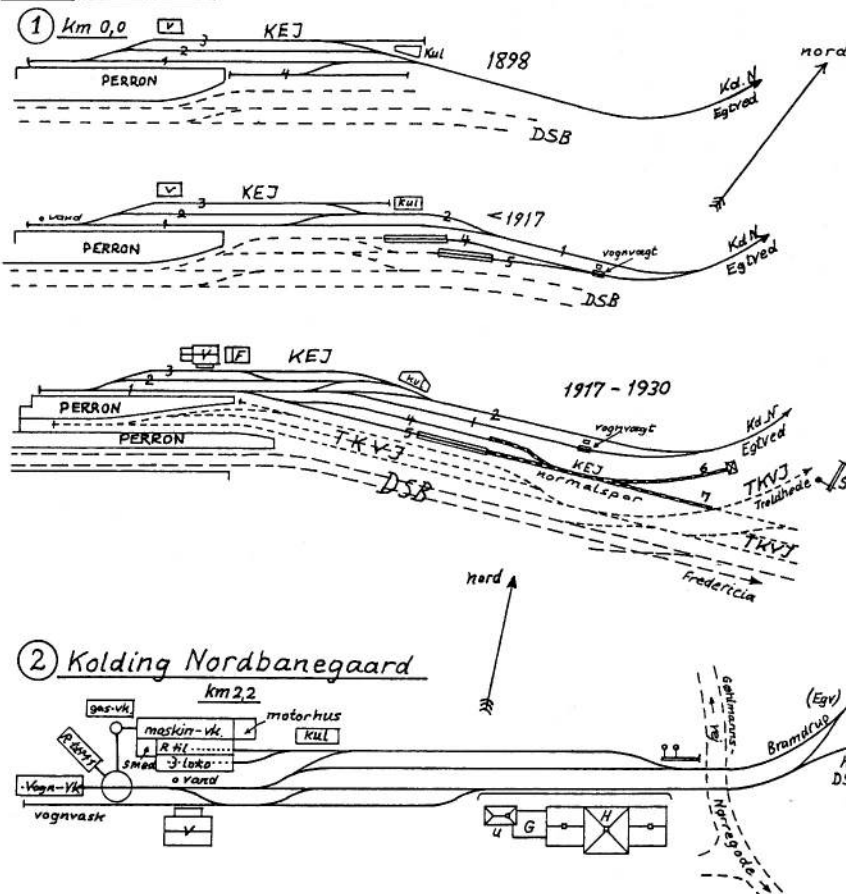
Fra Nordbanegården på vejen mod Egtved startede linien i en nordøstlig kurs og kom ind mellem de store bakker forbi Dyrehavegårds skov, hvorefter banen fik retningen nord. Egtvedbanen havde i Kolding haft nærkontakt med den i 1917 åbnede Trolldhebanen flere steder. Og ved Bramdrupdam har de 2 baner for sidste gang berøring med hinanden. Resterne af dette sidste møde kan man se den dag i dag i form af den store dæmning og bro. Der var her udført et efter den tids forhold betydeligt ingeniørarbejde. Det var Egtvedbanen der residerede på toppen af dæmningen, mens TKVJ i en ret lang gennemskæring afsluttet med en underføring fortsatte videre mod Dybvadbro. For Trolldhebanen var denne linieføring en fordel, da banen derved undgik besværlige stigninger, men kunne holde sig nede "på jorden". Til gengæld havde Egtvedbanen alt besværet med at passere stedet. "Vores" bane fortsætter videre mod nord og kommer til Bramdrup station i

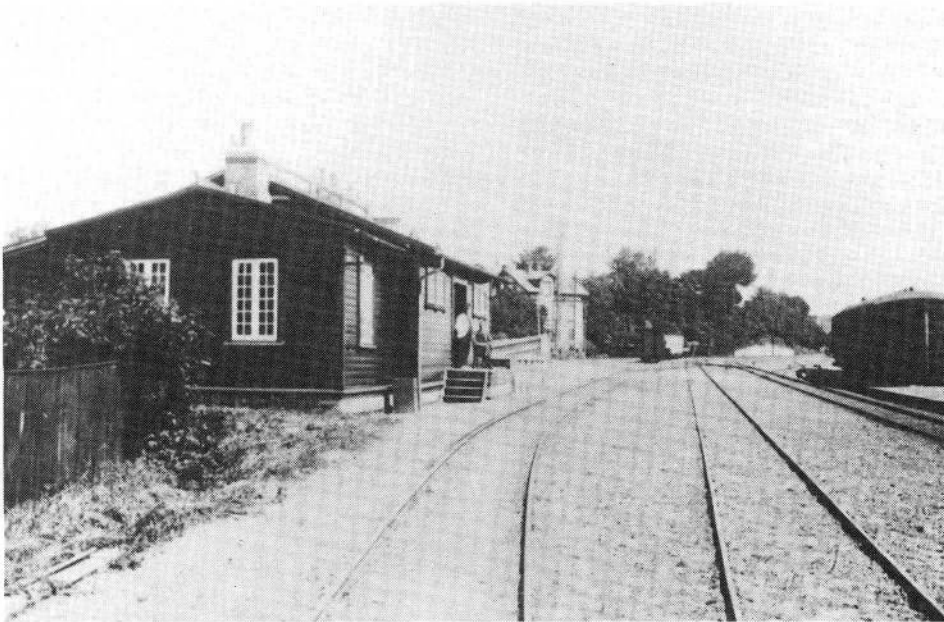
km 6,6. (Det bør vel lige bemærkes, at stedet de første år kun var normeret som holdeplads). Man må vel sige, at både Bramdrup og de efterfølgende stationer og holdsteder alle var opført meget beskedne. Et fælles træk for alle stationerne var, at de var opførte af røde sten, med to rækker hvide sten i underkanten af vinduerne, så det noget ensformige præg blev brudt. Alt var som sagt såre beskedent, og hvis det ikke var for spor og diverse andre ting, der hører en jernbane til, kunne man godt forledes til at tro, at man var kommet til et hus, som tilhørte en landarbejderfamilie. I bygningens underetage var der en ventesal af ret små dimensioner og selvfølgelig stationskontor med billetsalg. Desuden indeholdt stueetagen en stue og et mindre køkken til bestyreren af stationen. På første sal var der et lille (sove?)værelse og et pulterrum. Taget var et sadeltag belagt med skifer. I en lille bygning ved siden af hovedbygningen var der indrettet to toiletter og et vaskerum. Denne bygning var ligeledes opført af røde sten med sadeltag af skifer.

På samme side som de to lige beskrevne bygninger, men i nogen afstand fra disse, lå varehuset. Dette var ligeledes opført af sten med sadeltag. Størrelsen af varehuset kunne variere en del fra station til station. Foran huset var der ud mod sporet en rampe. Alle mellemstationerne havde omløbsspor, men for Gravens' og Viuf's vedkommende var der yderligere sidespor, men det vender vi tilbage til. Før vi forlader Bramdrup skal det lige nævnes, at banen her var årsag til, at en del bebyggelse i området voksede frem, mens den nærliggende Kirkelandsby på det nærmeste stod i stampe, et forhold som flere andre steder i landet ikke var et helt ukendt fænomen. Banen trak ny bebyggelse til sig, mens som sagt den gamle by stod i stampe. Et typisk eksempel er Kvarkeby på Sjælland, men her kan forholdet yderligere udvides. Først tog banen bebyggelsen fra den gamle landsby, og da stationen blev nedlagt, var årsagen nok den, at det nu var landevejstrafikken, som fik overtaget og dermed bebyggelsen, der nu samlede sig langs landevejen.

Der har nok i sin tid været brugt meget arbejde og mange penge på at anlægge banen i det stærkt kuperede terræn, som vi nu er kommet ind i. Vi er nu på vej mod næste holdeplads (station) og banen følger landevejen

KEJ på Kd DSB





KEJ's station på Kolding DSB station. Til højre et par af TKVJ's personvogne. (arkiv SP)

til Vejle et godt stykke vej, ja faktisk helt til Viuf. Men vi skal foreløbig først til Lilballe i km 8,7. Stationen lå ca. 300 m vest for landsbyen af samme navn. Da banen levede var der omkring 1925 700 indbyggere i sognet, som er højtliggende med mange bakker. Der var to baner, der berørte sognet. Som man sikkert kan gætte var den ene Egtvedbanen og den anden var den Østjyske Længdebane, med som det hed dengang "Jærnbaneholdeplads". Hvis man kom til sognet (som jeg vist glemte at fortælle hedder Eltang) som turist, kunne man foretage flere smukke ture. Forøvrigt var sognet temmelig langstrakt og kom helt ud til Kolding Fjord. I køreplaner og rejselister hedder stationen Lilballe, men andre steder hedder stedet Lilleballe; hvorfor de to stavemåder benyttes ved jeg ikke. Den mest interessante og kønneste tur er måske turen ned til Kolding

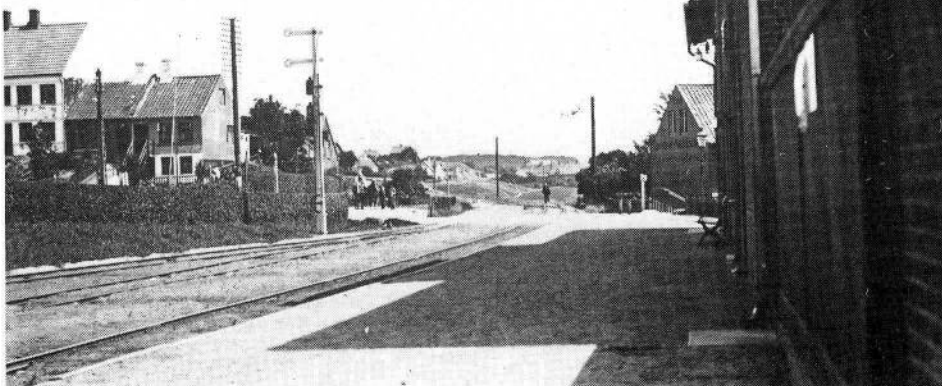
Fjord. Her kommer man forbi Eltang kirke og fortsætter man videre mod syd kommer man forbi Sandagergård og skov til Eltang station. Man kan også fortsætte mod øst til Nr. Stenderup og den meget smukke Nr. Stenderup skov med dybe slugter og mange vandløb i det stærkt bakkede område. Man kan sagtens få en dag eller to til at gå her.

Men også vor bane får det meget stærkt kuperede terræn at føle på turen videre frem mod næste station, Alminde. For at klare turen uden alt for store anstrengelser har det været nødvendigt at anlægge mange små og store dæmninger. Men hermed er banens fortrædeligheder ikke forbi, idet vi, for at det ikke skal være løgn, skal ud over et engdrag, og når det er passeret kommer vi endelig til Alminde station i km 11,4. Stationen her var den første af de oprindelige tre mellemstationer, som blev

anlagt ved banens start. TKVJ og Egtvedbanen er her i sognet ikke langt fra hinanden, idet førstnævnte bane løber i sognets sydvestlige udkant.

Heller ikke her er det et sogn at større format, vi er kommet til. I Egtvedbanens levetid boede her godt 700 indbyggere - flere ved banens start end ved dens lukning, uden dog at banen skal have skyld for dette forhold. Her ved ankomsten til Alminde (hvornår e-et er kommet til fortaber sig i det uvisse) har man igennem det nok kønneste område på hele banen, men nok også det dyreste at anlægge, da det uden tvivl har været ret kostbart at anlægge de mange dæmninger og gennemskæringer, der er blevet udført her. Stationen er omtrent lig med Bramdrup. Jeg nævnte vist ikke før, at der er armsignaler på alle stationer. Det er som nævnt før en køn egn, banen passerer, men andre egentlige turistattraktioner er her faktisk ikke - men kan man lide at besøge en smuk natur, så er det det rigtige sted, man er kommet til. Hvis man er interesseret i arkitektur er kirken ejendommelig ved, at den er opført på fundamenterne efter den gamle og efterhånden brøstfældige kirke, som blev revet ned. Den nye kirke er fra 1887, men til gengæld har man overført alt det gamle inventar til den nye bygning, det gælder endda også visse af bygningselementerne som sokkelsten og hjørnekvadre.

Ved afgang fra Alminde station, hvor man forøvrigt foruden stationsbygningen stadig - med lidt god vilje - kan påvise enkelte rester af banen, varer det ikke længe før denne svinger mod øst. Årsagen hertil er, at man skal til at passere Almindedalen, hvilket foregår på en tilsyneladende høj dæmning. Men man bliver nu snydt lidt, for det ser ud som om der er foretaget et større jordarbejde, men det er nu ikke helt tilfældet. Det viste sig muligt at føre banen over en forholdsvis lav højderyg, der, da arbejdet var færdigt, falder godt sammen med banelegemets skråninger, så man får det indtryk - som nævnt - at der er udført et meget betydeligt jordarbejde, skønt der kun er flyttet nogle få tusinde kubikmeter jord. Hvis man kom-



Kolding Nordbanegaard i 1925. Det er et af Rutherfords fremragende billeder fra hans ture i Danmark i juli måned.

mer til stedet i dag kan man efter lidt stifinderarbejde finde "dæmningen", godt kamoufleret af træer og anden bevoksning. På toppen af "dæmningen" viser det sig ejendommeligt nok, at der er en smal sti, så der må åbenbart være nogle, der stadig bruger stedet som gangsti - mennesker eller dyr? Noget af den jord man skulle bruge til "dæmningen" har man nok hentet fra en gennemskæring banen skal igennem lige efter at have passeret dæmningen.

Lidt efter når vi Havreballe - en lidt ældre stavemåde bruger Hauerballe - i km 13,7. Denne station eller holdeplads er helt magen til Bramdrup, og som der med sidespor med skifte i begge ender over for hovedbygningen. Lige efter vi før passerede den høje "dæmning" løber banen ind i Viv eller som det også staves Viuf sogn, hvor Almind"floden" har været skillelinie mellem de to sogne. Selv om stedet hvor

stationen lå, virker meget øde, har der alligevel været en del trafik på stationen, som også havde telegrafstation - det havde de andre holdsteder for øvrigt også. Her er ellers ikke meget at fortælle om, så vi haster videre, og kun 1,5 km efter kommer vi til sognets hovedstation. Men inden vi har "kørt" det korte stykke fra forrige station, kunne man i banens sidste leveår opleve et trinbræt, ikke kendt af mange - kun af de lokale beboere, for det var nemlig ikke opført i køreplanen. Togene der blev fremført af damplokomotiver standsele ikke her; trinbrættet var helt og holdent beregnet for motortog, d.v.s. at stedet her er oprettet omkring 1925, hvor banens motorvogn havde holdt sit indtog.

Stedet lå kun 800 m fra Hauerballe, men ikke desto mindre var der alligevel på dette korte stykke flere dæmninger og gen-

nemskæringer. Hvordan trinbrættet har set ud, er jeg ude af stand til at svare på; det har ikke været mig muligt at opstøve et billede fra dengang eller af stedkendte at få nærmere oplysning om det. Det er utrolig lidt af banen, der i dag er at finde på strækningen mellem Hauerballe og Viuf. Denne station ligger i km 15,2 og var altså meget lig Alminde bygningsmæssigt set. Vi er nu nået godt og vel halvvejs af strækningen, måske er det af den grund, at man her i Viuf fik anlagt en vandkran. Kommer man fra Egv ved skal lokomotiverne bruge godt med vand/damp for at kunne forcere stigningerne. Kommer man fra Kolding har man brugt godt med vand efter strabadserne, så det er rart at kunne tage sig en lille tår før resten af turen køres. Det er klog politik, at man midtvejs kan tanke op, for alle eventualiteters skyld.

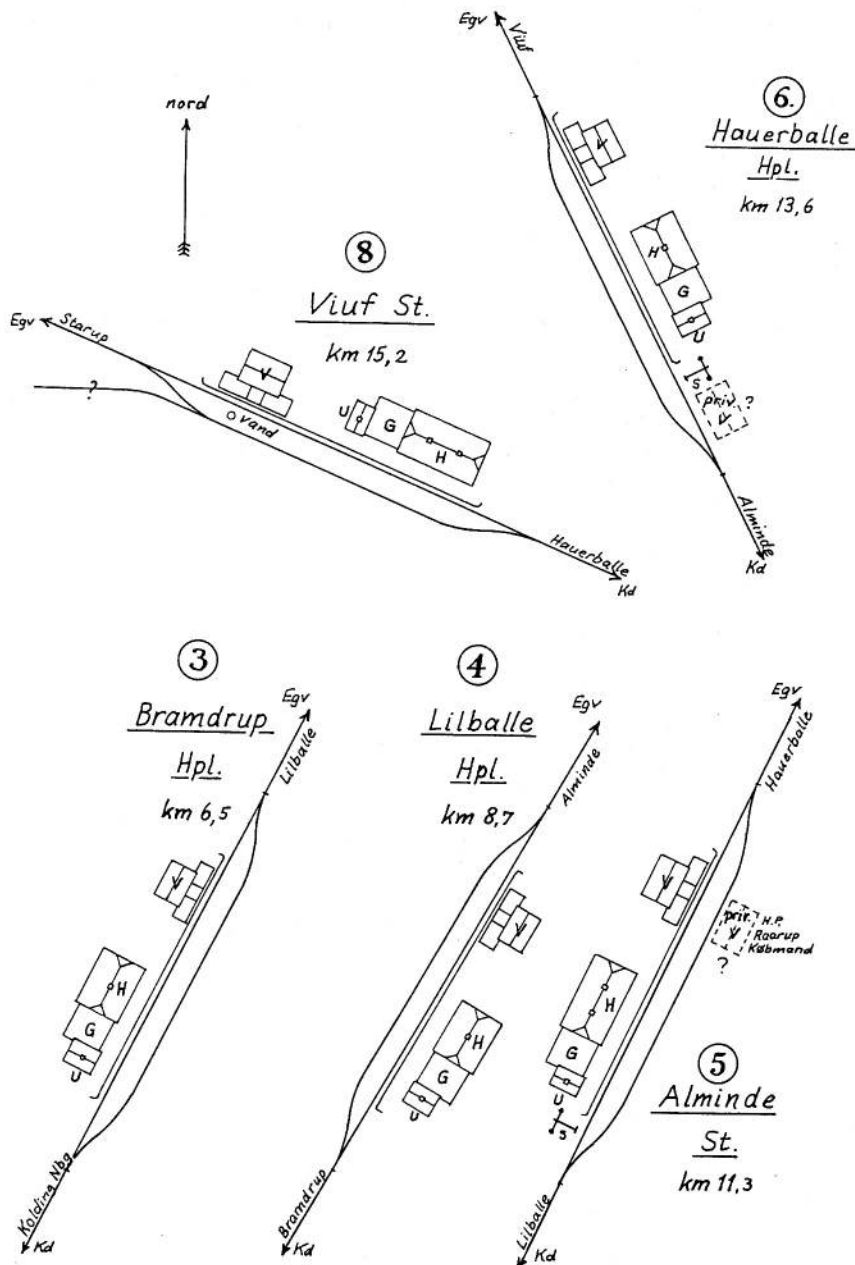
Stationen i Viuf lå dengang i udkanten af byen, hvis tyngdepunkt nærmest lå syd for byen. Beliggenheden ved Vejle-Kolding landevejen var ikke så ringe endda, og det var vel også derfor, at man anlagde en af de "store" stationer her, da man byggede banen. Som på de andre stationer var her et omløbsspor, hvorfra der udgik et stikspor, men det har ikke været mig muligt at få oplyst, hvem der ønskede dette spor anlagt - altså til hvilket formål.

Har man god tid vil kirken i Viuf nok være værd at se lidt nærmere på. Den er fra omkring år 1200, men gennem tiderne meget ombygget. Næsten alle stilarter er repræsenteret her.

Vi forlader Viuf, og samtidig også de frugtbare jorder vi hidtil har kørt på. Jorden banen kommer til bliver fra nu af mere gold, flere og flere steder stikker sandet "næsen" frem i større og mindre pletter. Til gengæld bliver her mere fladt til gavn for banen, men desværre bliver området så til gengæld mere kedeligt at se ud på. Det første stykke fra Viuf mod Starup er det ret let at følge banen, man genfinder den nemlig i dag som et stykke af en markvej, der faktisk ender i intet lige pludselig.

Undervejs ved Daugårdsmindvejen kommer vi igen til et af de ret sent oprettede trinbrætter for motorvognen, på alder med de øvrige oprettede på strækningen, altså fra 1924/25. Vi er nu kommet ind i Starup sogn med station af samme navn, Starup i km 17,7.

En historie af særlig art knytter sig til stedet her. Man havde ved banens start oprettet



et trinbræt, hvilket de omkringboende indbyggere var noget utilfredse med, man ville nemlig gerne have en rigtig station. Det bøjede banen sig for og i 1898 fik man en "rigtig" station efter at sognets beboere havde måttet spytte i bøssen og betalt 1000 kr. for at opnå dette gode. Men stationen afveg fra de øvrige ved at være betydelig mere enkelt indrettet; pakhuset indgik f.eks. i hovedbygningen, der også var opført i kun en etage, da man af sparehensyn havde udeladt loftetagen. Derfor kunne taghældningen være meget lille. Ensomt lå stationen også, da landsbyen af samme navn lå et stykke borte. Men kun omkring 500 m fra Starup station anlagde man igen et "stoppested" i 1924 for motorvognen i vestlig retning. Trinbrættet kom til at hedde Starup Kirkevej og kom til at ligge langt mere centralt for byen end stationen gjorde.

Inden vi fortsætter turen mod Gravens skal vi se lidt nærmere på kirken i Starup. I virkeligheden burde byen hedde Starup Kirkeby, som vistnok er det officielle navn. Kirkens ældste dele stammer fra romansk tid, og tilsyneladende ser den ikke ud af noget særligt. Men ser man lidt nøjere efter, er der - som man sagde i ældre tid - mange stenbilleder, man ville vel i dag kalde det billedkvadre. Et par af dem regnes for Danmarks bedste, siger eksperter. Det er en gammel kirke vi står ved fra omkring år 1150, og desværre er dele af den gennem tiderne forandret meget, og så meget, at det oprindelige præg er væk, men alligevel er kirken et besøg værd.

I sognet er der mange spændende gamle minder, som man kunne fristes til at omtale nærmere. Forøvrigt er sognet det

største i herredet med ca. 1590 indbyggere i 1925, altså da Egtvedbanen stadig eksisterede. At sognet er stort, kan vi se på en anden måde. Banen har her haft to stationer (Starup og Gravens) og et trinbræt. I sognet er der ikke mange spor efter banen, det mest markante der stadig kan påvises er broen over Vester Nebel å, lige før vi når Gravens. Det ser forøvrigt ejendommeligt ud, at til trods for at det er en jernkonstruktion, vokser der et par store træer op igennem denne. Det er ikke tilrådeligt at frekventere den efterhånden temmelig skrøbelige bro.

Fra Viuf tog banen en kurs, der gik over i en vestlig retning, og vi er i km 19,4 ved ankomsten til Gravens. Det er en af de bedre - trafikmæssigt set - stationer vi er kommet til. Gravens havde et godt opland hvilket medførte, at herfra gik der mange forsendelser og passagertallet var heller ikke helt ringe. Spornettet på stationen var også større end på de øvrige mellemstationer. Den nærliggende og ret befærdede landevej mellem Kolding og Tarm gjorde det nødvendigt allerede i 1913 at opsætte blinklys her.

Stationen er igen en af de oprindelige "store" stationer, den tredje i rækken af disse. Den havde overhalingsspor, men desuden et spor - med skifte i begge ender - beregnet især for opstilling af vogne med sukkerroer til fabrikken i Kolding. Der var desuden et ret langt sidespor med en længde på omtrent 1,5 km mod nord/nordøst. Sporet skulle betjene et teglværk, men der var desværre ikke så store transporter at hente som man havde regnet med at få herfra. Om lergravene var tømte eller hvad der nu var årsagen,

så blev værket i hvert fald lukket allerede 12-15 år efter banens start. Inden teglværket blev nedlagt, var der blevet opført et andelsmejeri, som via "teglværkssporet" fik forbindelse med Gravens et par hundrede meter borte. Da teglværket blev nedlagt, afkortede man sporet, så det nu kun gik til mejeriet, hvor sidesporet vistnok blev bevaret til banen lukkede.

På stationen rådede man over to pakhuse. Et til brug for banen selv og et beregnet for den lokale Brugs. Selve stationen indeholdt de samme lokaler som på de "små" stationer, men her var et beboelsesrum mere i stueetagen.

Hvis man kommer til Gravens i dag, vil man kunne finde et ret stort stykke af planum, der hvor banen havde udkørsel mod Brakker. På en strækning af 3-4 km, hvor endda noget er belagt med asfalt, men senere går over i en decideret markvej, følges nøjagtig det der engang var banen. De ganske få spor, der er efter banen, vil "uindviiede" slet ikke bemærke, og langt mindre tænke på, at man færdes på et gammelt sporareal. Fra denne vej/bane har man udsigt til Fønixborg og Brakker skove, bag et område der ikke ligefrem udmærker sig ved den store befolkningstæthed, eller sagt på en anden måde - her virker ret øde!

Vi fortsætter stadig i vestlig retning. Ved Hesselballegården oprettede man i 1925 et trinbræt - og gæt - kun for motortog. Men det viste sig desværre hurtigt, at der ikke var grundlag for et holdested her, for det blev ihvertfald ingen succes, og allerede samme år nedlagde man stoppestedet igen på grund af for ringe søgning.

Ved Brakker i km 21,7 lå igen en af de mindre stationer. Der var sidespor med skifter i begge ender. Et øde sted, nok det mest øde på hele strækningen, et sted hvor der kun var ringe trafik og meget lidt gods. De få rejsende der benyttede toget her, kom fra den gamle landsby Brakker ca. 0,5 km syd for stationen. Vi er stadig i Øster Starup sogn, som altså kan prale af at have ikke mindre end tre holdsteder.

Banen fortsætter imod vest og snart vil vi igen møde et par holdepladser for motortog, nemlig Vendborgvej og Mølkjær Gård. I km 23,7 er vi omsider nået til den sidste mellemstation på strækningen, nemlig Bølling

Brandrup station, tidligere vejside. Moderniseret, men genkendelig! Foto 16/8 1965 (hol)



station, inden vi når endestationen, og vi befinder os samtidig i sognet af samme navn. Bølling station er igen en af de mindre af slagsen. Det var ikke overvældende trafik man havde på stedet, men overhalingssporet mangler dog heller ikke her. Stedet lå ca. 2 km nordøst for landsbyen af samme navn som stationen. Den store afstand til stationen (to km er nu et meget pænt stykke at gå i al slags vejr for at køre med toget) fortæller lidt om, hvorfor søgningen var så ringe, især efter at der i 1924 blev oprettet et trinbræt for motortog: Hjelmstrupvej.

Trinbrættet lå langt bekvemere for beboerne i omegnen, der nu søgte lidt mere til banen end før, selvom rutebilerne og privatbilismen allerede da var ved at blive en hård konkurrent til banen. Vi har på turen hørt om ikke så få trinbrætter opret-

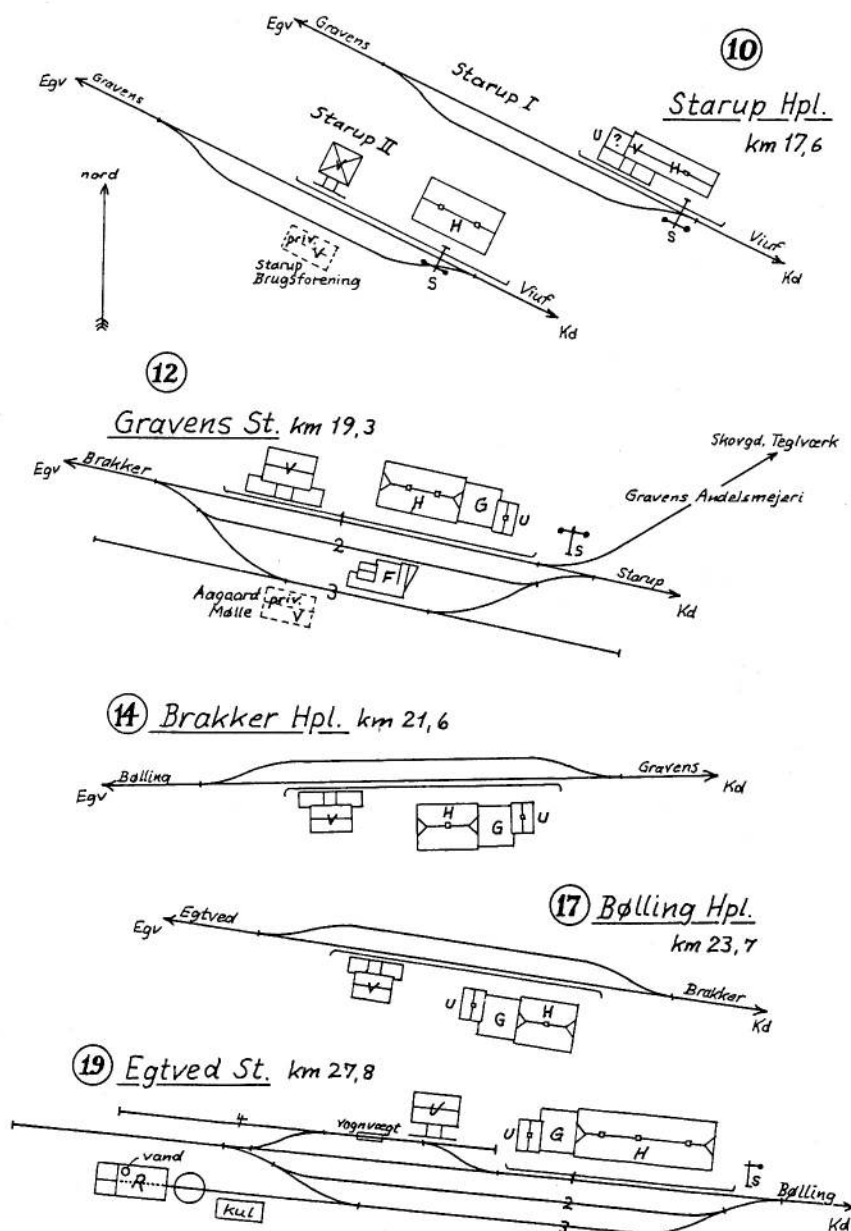
tet kun 6 år før banen lukkede. Selvfølgelig havde indførslen af motorvognen og de nye holdepladser en vis betydning for banen og her især for den meget betrængte økonomi. Men det var desværre for sent, og det varede jo som nævnt kun seks år før banen tabte kampen, og hvis jeg ikke husker meget fejl, var det den første privatbane her i landet (bortset fra Amtsbanerne), der måtte lukke. Nå, men alt det vil vi også vende tilbage til i en senere artikel om emnet i SIGNALPOSTEN.

Spor efter banen kan vi i dag stadig finde på vejen efter Bølling. Det er svært at bruge banens planum som sti/vej, da træer og buske har fået lov til at vokse vildt og uhæmmet. Retningen er nu nordvest og går langs et stort bakke drag og i km 27,8 er vi i Egtved, banens endestation. Lige før indkørslen

til stationen passeres landevejen til Kolding. Her har vi en af forklaringerne på at den øvrige trafik nemt kunne udkonkurrere banen, for det var betydelig hurtigere og kortere at bruge landevejen end omvejen med banen. Også har der været så megen trafik, at det har været nødvendigt at opsætte bomme, for både at sikre færdselen på landevejen og de "små" tog.

Her endte banen altså - efter min mening et ikke alt for godt sted. At stedet her blev valgt skyldtes nok at flere betydningsfulde landeveje mødtes der, f.eks. Vejle-Ribe, Kolding-Egtved m.fl., veje som senere skulle medvirke til at give banen dødsstødet. Selve stationsbygningen, der i dag vel nærmest ligger i et villakvarter var lidt større tilsyneladende end de tre oprindelige mellemstationer. Der var remise, som også var indrettet sådan, at der i den ene ende var overnatningsmuligheder for personalet. Vi har efterhånden mere eller mindre hørt om motorvognen, og nu optræder den igen, for da køretøjet kom til, var det absolut nødvendigt at skaffe remiseplads til den og det klarede man ved en udvidelse af remisen. Når man tager i betragtning - nu hvor vi igen beskæftiger os med køretøjet - hvad vognen kostede i anskaffelse, hvad det kostede at oprette trinbrætter, remisepladser, uddannelse af personale m.m. har det været en dyr fornøjelse. Og da den efter 5-6 års forløb kun med største besvær blev afhændet igen til en meget ringe pris, kan man vist roligt sige, at den havde været banen et dyrt bekendtskab. Men lad os hellere vende os mod stationen igen. Der var selvfølgelig en slags kulgård og i forbindelse med denne og remisen en drejeskive. Desuden var der vandkran, vognvægt, pakhus, signal o.s.v. Foruden hovedsporet var der et par opstillings- og godsspor. Omkring 1915 fik man yderligere anlagt et sidespor til "Jydsk Andels Foderforretning".

Omkring 1925 havde byen omkring 650 indbyggere. Egtved betyder forøvrigt egekrat, men jeg så nu ikke særlig mange ege, da jeg var der, så de hører nok en svunden tid til. Der er skoler, bibliotek, kirke med præstegård, og læge, så disse alvorlige ting er altså i orden. Den allestedsnærværende og uundværlige sparekasse var der selvfølgelig også. Her var andelsmejeri, teglværk, flere mindre industrier, håndværkere og handlende, så af en lille by at være var hele registeret i orden uden at man dog havde indtryk-



ket af, at det i særlig høj grad gavtede jernbanen.

Det er en ganske pæn omegn, der er omkring Egtved, hvor man i dag godt kan tilbringe nogle timer selv om man ikke længere kan "nyde" Egtvedbanen ved samme lejlighed. Byen er ejendommeligt og smukt beliggende, for størstedelen bygget op ad en skråning ved Egtved ådal. I omegnen kan der foretages adskillige ture til skov og bakker, søer og moser. Historiske steder kan også besøges, hvis man har interesse for slige ting. Der er oldtidshøje, runestene, voldsteder o.s.v. Til sidst vil jeg lige nævne kirken i Egtved som også er et besøg værd, man skal bare ikke lade sig narre af, at tårnet er nyere dato.

Mange af de ture, vel nok de fleste, vi har foretaget på danske privatbaner og beskrevet i SIGNALPOSTEN, har været med tog, som regel heldigvis inden banen lukkede. For Kolding-Egtvedbanens vedkommende har det af gode grunde ikke været muligt at foretage turen med tog, den er derfor blevet gennemført med dens ærkefjende, bilen, selvom også apostlenes heste i udstrakt grad har været benyttet. Turen blev foretaget i flere omgange og har tit været meget trættende. Men bevidstheden om, at man færdes på steder, hvor et lille smalsporet tog har kørt, har hjulpet lidt på anstrengelserne. At min kone, der så absolut ikke er den mindste smule interesseret i baner og slet ikke lægger skjul på, at tog er noget kedeligt og beskidt noget, har været med på turen, og ikke har svigtet mig en eneste gang, men "tålmodigt" ventet på, at jeg skulle dukke op efter diverse ture ind i ødemarken, er noget som jeg kun kan være taknemmelig over. Men der er nu noget der siger mig, at jeg ikke alt for ofte skal prøve sådanne ture - der er grænser for tålmodigheden.

J.G.

EGTVEDBANENS SPORPLANER

Sporplanerne er tegnet først og fremmest på grundlag af planerne og oplysningerne i 1) Ib V. Andersens og 2) Wilcke & Thomassens KEJ-bøger fra 1965, suppleret med originale DSB planer fra Kolding fra 1916, 1930 og 1932 samt oplysninger, uddraget af diverse billeder fra banen.

Planerne her er helt skematiske og ikke i noget bestemt målestoksforhold - de er bl.a.

Egtvedbanens holdsteder

km	nr.	navn
0,0	1	Kolding DSB/KEJ st.
2,2	2	Kolding Nordbanegaard station
6,5	3	Bramdrup holdeplads
8,7	4	Lilballe holdeplads
11,3	5	Alminde station
13,6	6	Haurballe holdeplads
14,3	7	Elisabethminde T (uofficielt T, 1925-?)
15,2	8	Viuf station
16,7	9	Daugårdsmindervejen T (1924-?)
17,6	10	Starup holdeplads
18,1	11	Kirkevej T (1924ff)
19,3	12	Gravens station
20,2	13	Brakkers Skovvej T (uofficielt T, (1925))
21,6	14	Brakkers holdeplads
22,0	15	Mølkjærs Gaard T (1924ff)
23,1	16	Vendborgvej T(1924ff)
23,7	17	Bølling holdeplads
25,0	18	Hjelmdrupvej T (1924ff)
27,8	19	Egtved st.

stærkt sammentrængte i længden. Bygningerne størrelse er vildt overdrevne, men de er tilstræbt tegnet i tilnærmelsesvis samme størrelsesforhold på alle landstationerne, inclusive Egtved.

Alle hovedsporene er tegnet retliniede, idet eventuelle krumninger ikke er kendt - kun ved Kolding KEJ/DSB er der vist krumme stationsspor i en stiliseret udgave af DSB's sporplaner.

Planerne for Kolding KEJ/DSB og Kolding Nordbanegaard er tegnet med vandret hovedspor og med nordpil - de øvrige planer er vendt med nord opad.

Forkortelserne har følgende betydning:

F = fold
G = gårdsplads
H = hovedbygning
R = remise
S = signal
U = udhus/toilet
V = varehus
VK = værksted

Vi har givet banens holdsteder fortløbende numre, se ovenstående liste, men der er kun tegnet planer for stationer og holdepladser; de 7 trinbrætter, der senere oprettedes for motortogene, er ikke medtaget, da vi hverken har fotos eller andre oplysninger om deres beliggenhed, perroner, signaler, eventuelle læskure eller andre detaljer. Kilometer-angivelserne ved trinbrætterne på listen er udfundet ved hjælp af målepaser på kortet i 1:100.000, så decimalen skal tages med et gran salt!

Det er oplyst, at der ved alle stationer og holdepladser var et armsignal, men derudover er det meget småt med oplysninger om andre faciliteter end en hovedbygning og et udhus med en åben gård imellem samt et varehus ved "Egtved-enden" af bygningsrækken. Og så var der over for bygningerne overalt et side- eller krydsningsspor med skifte i begge ender.

Undtagelser var Starup med afvigende bygninger, Viuf med vandforsyning og stikspor, Gravens med større spornet samt naturligvis endestationen Egtved med flere spor og maskindepot.

Stort set savnes oplysninger om svine- og kvægfolde og ramper. Måske har der også været flere stik- eller blindspor, evt. med containerramper, end vi hidtil har fået oplyst, men det er svært at finde yderligere oplysninger nu, hvor det er over 60 år siden, banen blev nedlagt.

Bygningerne fandtes stort set i 3 størrelser: En lille 2 fags bygning med 1 skorsten ved 5 af de 6 "Holdepladser", en lidt større 3 fags-type med 2 skorstene ved de 3 egentlige mellemstationer - og så Egtved st. med 5 fag og 3 skorstene, men i øvrigt en bygning af ganske samme design: Røde murstensbygninger med halv-valmet skifertag og hvide pyntebånd, 2 på langsiderne og 3 på gavlene.

Gård og udhus synes at have været ret ens alle steder, mens varehusene med lavt sadeltag varierede i størrelse efter de stedlige behov.

Nogle steder var der tillige private varehuse ved stationerne - det er vist på sporplanerne i det omfang, vi kender dem.

Lad os lige se på diverse specielle forhold de forskellige steder på vejen fra Kolding til Egtved.

(1) **Kolding KEJ/DSB (Kd)**. Her startede man i 1898 med et enkelt perronspor 1) og et omløbspor 2), foruden et læssespor 3) med (formentlig) et varehus samt et kort blindspor i den anden ende ved kulgården. Der var formentlig også vandforsyning til lokomotivet ved spor 1)'s vestende, men oplysning herom savnes.

Syd for hovedsporet fandtes et i begge ender blindt sidespor 4), parallelt med et sidespor fra DSB, så der her kunne omlades gods mellem KEJ's smalsporede og DSB's normalsporede vogne.

Da denne omladning meget hurtigt viste sig alt for besværlig, anskaffede KEJ allerede efter et års tid et stort antal rullecontainere og tilsvarende både

smal- og normalsporede under-
vogne (Containerbærevogne).
Spornettet blev da ændret, idet
der blev anlagt et par omlad-
ningsramper, hvor de smalspore-
de og de normalsporede under-
vogne kunne opstilles ende mod
ende, så rullecontainerne kunne
køres fra de smalsporede vogne
til de normalsporede - eller om-
vendt.

Arrangementet er vist skema-
tisk på næste sporplan, mærket
"inden 1917", tegnet på grundlag
af DSB's sporplan for Kolding
1916. Herpå er tillige vist
vandkran ved KEJ-perronens
vestende samt varehus og kul-
gård - og ved sammenløbet af
sporene fra omladningsramperne
en brovægt for smalsporsvogne-
ne. Andre faciliteter er ikke
vist, men det bør dog nævnes,
at der umiddelbart uden for
KEJ's udgangssporstifte (omkring
E'tet i "Egtved" på planen) var
vist en "Svinefold" tæt op ad
KEJ's spor, lige før dets
krydsning med Fredericiavej.
Men da der netop her var en
privat overkørsel over DSB's
spor til et svineslagteri lige
syd for DSB-sporene, er jeg i
tvivl om, hvorvidt folden har
haft noget med KEJ at gøre.

I 1916-17 omlagdes hele KEJ's
sporområde ved Kolding/DSB for-
di der skulle skaffes plads til
den nye Trolldhedebanes spor
mellem DSB's og KEJ's spor.
Resultatet ses på den nederste
af de 3 KEJ/DSB-planer.

KEJ fik nu forbindelse 7) med
DSB's normalspor via TKVJ's
overleveringsspor, der lå yderst
til højre på (og uden for) den
viste plan, og KEJ fik oprettet
et kort depotspor 6) for sine
normalsporede containerbærevog-
ne i østenden mellem KEJ's og
TKVJ's udløb mod nord. Normal-
sporet kom altså nu ind til KEJ
østfra og mødte de vestfra kom-
mende smalspor, der var hævet,
så containersporene på undervog-
nene kunne flugte. Måske var
den ene, tegnede rampe (ved
spor 5) beregnet for løse con-
tainere uden undervogne - jeg
ved det ikke.

Fra billeder ved vi, at vare-
huset nu var kombineret med et
lille kontor i vestenden, og at
der ved dets østende var an-
bragt en svinefold med rampe.
Den tidligere nævnte fold ved
østenden af KEJ's terræn var nu
- tilligemed svineslagteriet -
forsvundet, bl.a. på grund af
DSB's voldsomme udvidelse af
spornettet ned mod havnen.

Ved indkørslen fra Nordbane-
gården til KEJ/DSB havde KEJ -
i hvert fald efter TKVJ's til-
komst, et indkørselssignal S),
anbragt helt ude øst for TKVJ's
spor, hvilket ses på Rutherfords
foto fra 1925. Signalet måtte stå

på dette mærkelige sted - ellers
kunne det ikke ses i tide fra
KEJ-toget på grund af indløbets
meget skarpe kurve. Signalet var
af en meget primitiv type, som
lige må have været en opgave
for en 1. års tømrerlærling, men
det havde dog en (formentlig
rød) hulskeive anbragt i enden af
armen, og den tykke træstolpe
var oven i købet forsiret med
rødmaledede, affasede hjørner! I
mørke må det have kunnet sup-
pleres med en lygte af en slags.

Den meget uoverskuelige ni-
veaukrydsning med Fredericiavej
bevirkede, at KEJ's tog i de
første mange år måtte stoppe ved
overskæringen og rangeres over
vejen. Først da TKVJ kom til,
blev der oprettet bomme på det-
te farlige sted.

(2) Kolding Nordbanegaard.

Sporplanen her er baseret på
planen i Ib V. Andersens bog og
skulle vise stationens seneste
indretning.

Da alle KEJ's tog skulle re-
broussere her, var drejeskiven
anbragt lige for enden af per-
ronsporet, så det var hurtigt og
bekvemt at vende lokomotivet,
så det altid kørte retvendt på
strækningen mellem Kolding Nord
og Egtved, mens det måtte køre
baglæns den ene vej mellem de
to Kolding-stationer, da der in-
gen drejeskive var ved KEJ/DSB-
stationen.

Vest for drejeskiven opførtes
(senere?) et vognværksted, hvor
vognene kunne males og revide-
res. Mod nordvest indrettedes i
1924 et skur til motorvognen, og
endelig var der et spor fra dre-
jeskiven mod nord til banens
maskinværksted, der 1899 opfør-
tes som en tilbygning til remi-
sens nordside. Ved dets vest-
ende anbragtes en lille drejeski-
ve for hjulsæt, der skulle til
afdrejning i værkstedet. Maski-
nerne her blev drevet af en
glødehovedmotor, der senere og-
så drev en dynamo til opladning
af akkumulatorerne til togbelys-
ningen. Bag mini-drejeskiven lå
endelig en materialbygning, der
også en tid rummede et acety-
len-gasværk. Gassen var forment-
lig til lokal belysning?

Remisen havde 3 lokomotiv-
pladser, og der var både kul-
gård og vandkran her. Alligevel
tog man fortrinsvis kul og vand
på KEJ/DSB-stationen, hvor ma-
skinerne havde betydeligt længe-
re ophold, for ikke at sinke re-
broussementet på Kolding Nord
unødigt.

Nordbanegården fik "senere"
et ret højt indkørselssignal med
to arme på en svær træstolpe.
De havde runde hulskeiver i en-
derne og der var lygter på stol-
pen, så signalet også kunne bru-
ges i mørke. Der var en arm for

tog fra Egtved og en for tog fra
KEJ/DSB.

Landstationerne. Private varehu-
se kendes fra 4 af stationerne,
men der kan have været flere,
som vi bare ikke har hørt om.
Det første, vi har oplysninger
om, lå ved

(5) **Alminde** station, hvor køb-
mand Raarup fra 1924 havde et
varehus på stationsterrænet, men
vi ved faktisk ikke, hvor det
lå - placeringen på planen er
rent gætteværk!

Næste station (Holdeplads) var
(6) **Hauerballe**, hvor der ifølge
DJK 10's sporplan er vist en
ekstra bygning syd for stations-
bygningerne ved hovedsporet.
Det har sandsynligvis været et
privat varehus, men yderligere
oplysninger savnes, Derimod var
der i

(10) **Starup II** et varehus, tilhø-
rende den lokale Brugs, og ved

(12) **Gravens** et varehus for Aa-
gaard Mølle (en vindmølle), der
lå godt 1 km syd for stationen.
Varehuset solgtes senere til den
lokale Brugs. Placeringen af de
2 sidstnævnte varehuse er hentet
fra planerne i Ib V. Andersens
bog.

(8) **Viuf.** Af andre specialiteter
ved landstationerne støder vi
først på et "stikspor" ved Viuf
st., udgående fra sidesporets
vestlige ende. Nær ved sporets
afgrening var anbragt en brønd
med pulsometer for lokomotiver-
nes vandforsyning. Pulsometret
var en dampdrevet pumpe, an-
bragt i brønden i frostfri dyb-
de. Den fik damp fra en slange,
koblet til lokomotivets damp-
varmekobling. Måske har stik-
sporet været beregnet til bl.a.
at optage henstående vogne, der
måtte komme i vejen for vand-
tagningen på stedet, noget, der
sjældent var nødvendigt, men
kunne forekomme på specielt
hårde ture, fx. i storm eller
snefog.

Ved Viuf var der for øvrigt
bomme til sikring af niveauskæ-
ringen med landevejen Kolding-
Vejle, lige øst for stationen.

Det mest påfaldende mellem-
station-spornet var dog i

(12) **Gravens**, hvor der var et
ekstra sidespor med 2 blinde
ender, hvis man skal tro planen
i DJK 10. Sporene skulle speci-
elt have været beregnet til læs-
ning af sukkerroer til saftsta-
tionen i Kolding. Blindsporene
sandsynliggøres stærkt af bille-
det i DJK 10, 2. udgave, side
59, visende en række åbne rul-
lecontainere "under ophugning på
sidesporet i Gravens". Det ser
ud til, at den yderste ende af
sidesporet, svarende til længden
af omkring 6 containere, har væ-
ret en rampe til opstilling af
"løse" containere, altså uden un-

dervogne - velegnet til læsning af roer i roetransporternes storhedstid. Måske har det andet blindspor været indrettet på samme måde?

Ved spor 2) lå i øvrigt en svinefold med siderampe og tilhørende(?) skur.

Fra spor 1) udgik i stationens østende et sidespor mod nordøst. Det krydsede bygaden og betjente det i 1911 oprettede Gravens Andelsmejeri på gaden nordside. Sidesporet var oprindeligt anlagt omkring århundredskiftet til betjening af Skovgaard Teglværk, der lå ca. 700 m nordøst for stationen og havde "1100 alen svært spor og 400 alen let spor", hvilket ville sige meterspor til KEJ, hhv. smalspor (smallere end 1 m!) til lergrav m.v.

Iflg. "Lerindustrien" blev teglværket nedlagt 1910. KEJ-sporet passerede lidt nord for Gravens en bæk på en lille bro, og Guldvang oplyser, at "en del af banelegemet, bl.a. broen, brugtes 1933-34 af mergelbanen fra Skovgaard Mergelleje ved Starup". Endvidere at den lille bro stadig ved et besøg i 1973 "henlå" sammen med en større bro (for KEJ) øst for Gravens station.

Sidesporet afkortedes ved teglværkets nedlæggelse til mejeriet, der brugte det til banen lukkede, bl.a. til transport af kul til mejeriets dampmaskine.

Det skal lige nævnes, at der ved vejoverskæringen lige vest for Gravens station så tidligt som i 1917 opsattes et elektrisk advarselssignal, men desværre savnes oplysninger om, hvordan det var indrettet.

(10) Starup Hpl. Her var oprindeligt kun anlagt et trinbræt, men kort efter banens åbning opførtes dog en særdeles beskedne bygning som antydning på

sporplanen 10 under Starup I. Bygningen var meget smal og indeholdt dog et rum til "varehus". Iflg. DJK 10's plan var der også tilbygget et diminutiv udhus af en slags i den vestre ende. Der var altså intet særskilt varehus og ingen lukket gård i forbindelse med bygningen, hvis indretning vi i øvrigt ikke kender.

Denne meget lille bygning er imidlertid meget tidligt blevet erstattet med en betydelig større bygning, som antydning i sporplan Starup II. Den havde omtrent samme størrelse som de "store" bygninger i Alminde, Viuf og Gravens, men til gengæld var der intet udhus og ingen gård i forbindelse med huset, som havde toiletter m.v. i vestenden af selve huset, som desuden rummede bolig for banemesteren, så den plads, der blev til overs til de normale stationsfunktioner, var næppe så stor, som husets ydre dimensioner kunne forlede en til at tro.

Starup II skulle dog ikke også give plads til varehusfunktionen - der blev nu opført et særligt varehus, men i en helt anden stil end den, vi kender fra de øvrige stationer. Varehuset i Starup var bygget af svære træplanker på en støbt sokkel, og gulvet hvilede på jernbjælker, der mod sporet ragede ud og bar den lille "perron" ud for skydeporten. Grundfladen var kvadratisk og huset havde kegletag, så det lignede slet ikke banens øvrige varehuse.

Hovedbygningen afveg fra KEJ-standarden bl.a. ved at have almindeligt sadeltag (uden halvvalm i gavlene) og der var ingen hvide striber i murværket, der oven i købet var lagt i et helt andet forbandt end benyttet ved standardbygningerne.

Endnu en ting var speciel for

Starup Hpl.: Sidesporet startede først ved det sydøstre hushjørne, så det meste af sidesporets sporfri del lå helt vest for hovedbygningen - ganske som det også var tilfældet for den gamle Starup I station. Og så stod signalet ud for hovedbygningen på perronen, mens det ved de øvrige stationer, hvor vi kender signalplaceringen, stod lidt uden for enden af perronen ved Kolding-enden.

(19) Egtved. Endestationen havde naturligvis lidt flere spor end de almindelige mellemstationer, der skulle jo også være plads til drejeskive og remise med kulgård og vandforsyning, der her var en brønd med pulsometer inde i selve remisen. Denne rummede desuden et par overnatningsværelser for lokomotivpersonalet og skulle senere være blevet udvidet med en plads til motorvognen. Herom haves intet konkret, der kunne vises på sporplanen. Som banens største godsstation var det naturligt, at Egtved havde en brovægt for godsvogne, en facilitet, som man såvidt vides ellers kun havde på den anden endestation Kolding-KEJ/DSB. Desværre haves ingen oplysninger om eventuelle brovægte for "vejvogne" (hestevogne eller biler) på KEJ's stationer.

Iflg. DJK 10 fik stationen i 1915 sidespor til Jydsk Andels Foderstofforretning, men hvor det lå, er ikke oplyst.

Ved indkørslen var anbragt et "lavstammet" indkørselssignal, der "senere" blev udstyret med en lygte. Der blev i øvrigt også "senere" oprettet bomme for landevejen, der krydsede banen lige øst for stationen.

Signalerne. På sporplanerne er kun vist signatur for signal de steder, hvor placeringen er dokumenteret ved fotos, selv om det vides, at der var armsignaler på alle stationer og holdepladser. Alle signalerne var fra starten primitive, hvidmalede stolper med simple brædder til arme, men senere udstyret med hulskiver i enden og de fleste steder med lygte og farvede glas til brug i mørke. Nogle af signalerne fik senere højere stolper, fx. i Alminde. Her viser billeder desuden, at man i banens første år brugte det gamle signalreglement, hvor indkørsel gaves med signalarmen visende skråt nedefter, mens et billede fra 1920 viser signalarm skråt opad med samme betydning efter et nyere signalreglement.

H. Alkjær

Egtved station i 1898. Affotografering fra gammelt billede i SPs arkiv.



HVAD ER DANSK????????????????????

af Povl Wind Skadhauge.

Ved Ole Linå Jørgensens velvillige mellemkomst er SIGNALPOSTEN i stand til at bringe hestående fotografi, der tilhører Struer Museum. Det viser denne bys jernbanestation, som den tog sig ud en sommerformiddag i slutningen af 1870'erne.

Der er noget at se på. Men Struer station er siden forandret til ukendelighed, og det samme gælder byen. Det kan endda med en vis ret hævdes, at der ikke var nogen by, da jernbanen fra Skive blev åbnet i 1865; dog kommer det an på, hvad man lægger i ordet. Sandt er det i hvert fald, at den lille landsby, der i 1733 blev ladeplads for Holstebro, og hvor der i 1855-56 blev anlagt havn på Holstebro kommunes bekostning, fik et regulært opsving med jernbanens komme. Men Struer gik nu også ind i historien som jernbaneby i dobbelt forstand. Der opstod en gensidig afhængighed; byen blev ikke alene jernbanebetjent, men betjente også selv jernbanen.

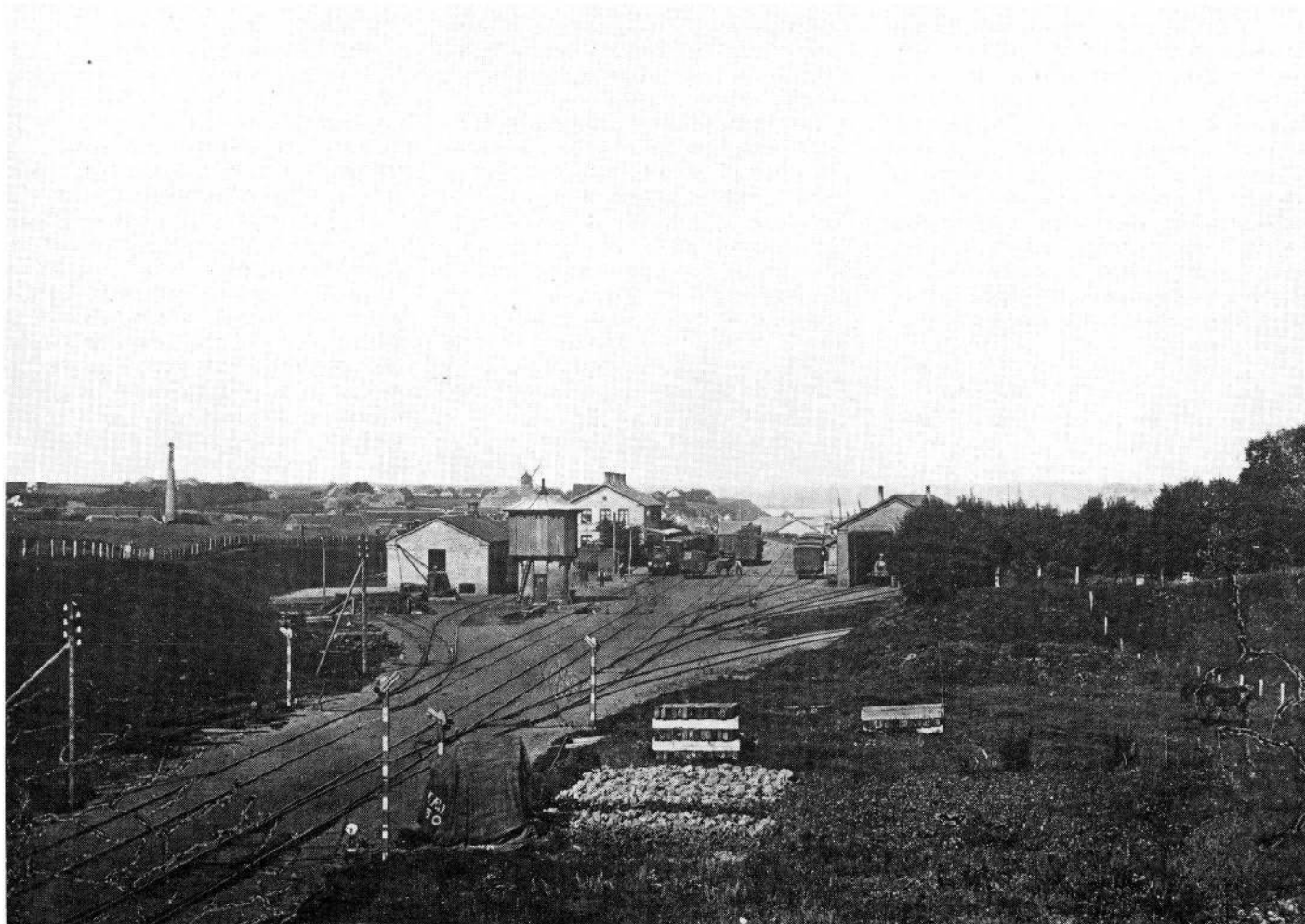
Som nævnt kom strækningen Skive-Struer i brug 1865. Dermed var

der jernbaneforbindelse fra Østjylland over Langå og Viborg. Mindre end 12 måneder efter åbnedes også linien fra Struer til Holstebro for drift. I 1875 var der forbindelse videre over Ringkøbing og Varde til Esbjerg. Billedet svarer til den daværende situation. Der var endnu ikke nogen bane til Thisted. Men i 1882 kom trafikken i gang på Thybanen, og endelig i 1904 åbnedes strækningen Herning-Holstebro, som i 1914 indgik i diagonalforbindelsen Fredericia-Vejle-Herning-Holstebro-Struer. Således blev Struer efterhånden et betydeligt jernbaneknudepunkt.

Parallelt hermed udviklede stedet sig også, trods den beskedne bydannelse, som jernbanemæssigt administrationscenter. I 1880'erne placerede man her en driftssektion, og ved opdelingen i 1904 af DSB i fire kredse fik ledelsen for en af disse sæde i Struer. Da DSBs distriktsordning trådte i kraft i 1916, blev Struer hovedkvarter for 3. distrikt. De to andre distrikters administration blev placeret i

landets to største byer: København og Århus! Året efter fik Struer købstadsrettigheder. Distriktsinddelingen ændredes i 1932, og for byen var det et alvorligt slag. Den historie skal imidlertid ikke fortælles her; nu gælder det billedet.

Da dette "stationsportræt" blev til, var fotografier endnu sjældne, både i sammenligning med den af billeder oversvømmede nutid og i forhold til situationen blot et par årtier senere. Men ikke nok med det. På optagelsen, der giver et så forunderligt indtryk af "tidlig dansk jernbanealder", og som må glæde enhver med interesse for dansk jernbanehistorie, er der en hel del, som er særlig betydningsfuldt. Her tænkes hverken på kálbedet(!) i forgrunden eller de to rangerheste (der er endda muligvis en tredje med samme "livsstilling", nemlig den hest, som er på græs yderst til højre og ikke ses på de forstørrede udsnit). Nej, det er i særdeleshed signalgruppen og lokomotiverne, det gælder. Der findes alt i alt ikke så mange



optagelser under driftsforhold af hverken disse gamle jysk-fynske, til sporskifterne knyttede arm-signaler eller de to lokomotivtyper, så det gør noget. Derfor modtages hvert nyopdukket billede med taknemmelighed; dette har dokumentarisk værdi allerede på grund af maskinerne - endda skønt man stort set kun ser deres front.

Maskinen ved perronen er af den ældste jysk-fynske lokomotivklasse, de såkaldte Canada-maskiner, i 1879 tildelt litra A. Det pågældende eksemplar er nr. 9, bygget 1865 og udrangeret 1885. Akselrækkefølgen var 1B. Lokomotivet i remisen er nr. 87, bygget 1875 og udrangeret 1901. Denne konstruktion, fra 1879 benævnt litra L, havde den modsatte akselrækkefølge, altså B1. (Dermed blev adhæsiionsvægten omtrent den samme trods væsentlig mindre totalvægt og ydelse.)

Så vidt, så godt. Men med Struer-billedet som udgangspunkt nu et spørgsmål, der egentlig skyldes tilkendegivelser fra mange læsere - nemlig dem, som lægger ekstra vægt på, at det er danske jernbaneforhold, SIGNALPOSTEN beskæftiger sig med. Spørgsmålet lyder i al sin enkelhed således: Hvad er dansk? Svaret er ikke ligetil; meningen med at stille spørgsmålet er da også

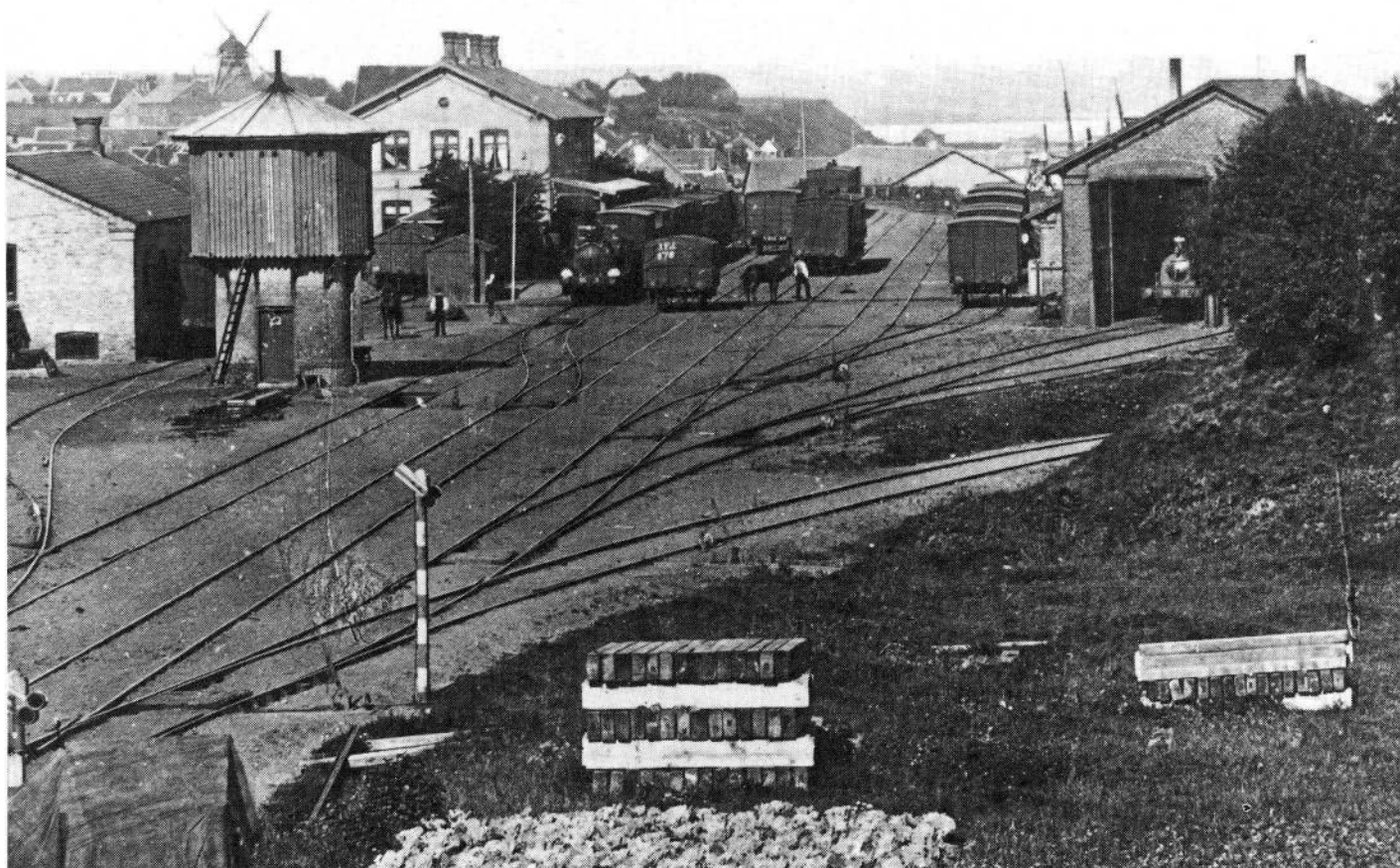
at lægge op til en diskussion. Ikke et slagsmål, men en grundig drøftelse; diskussion betyder faktisk at ryste noget frem og tilbage (så man kan se, hvad det består af og eventuelt gemmer).

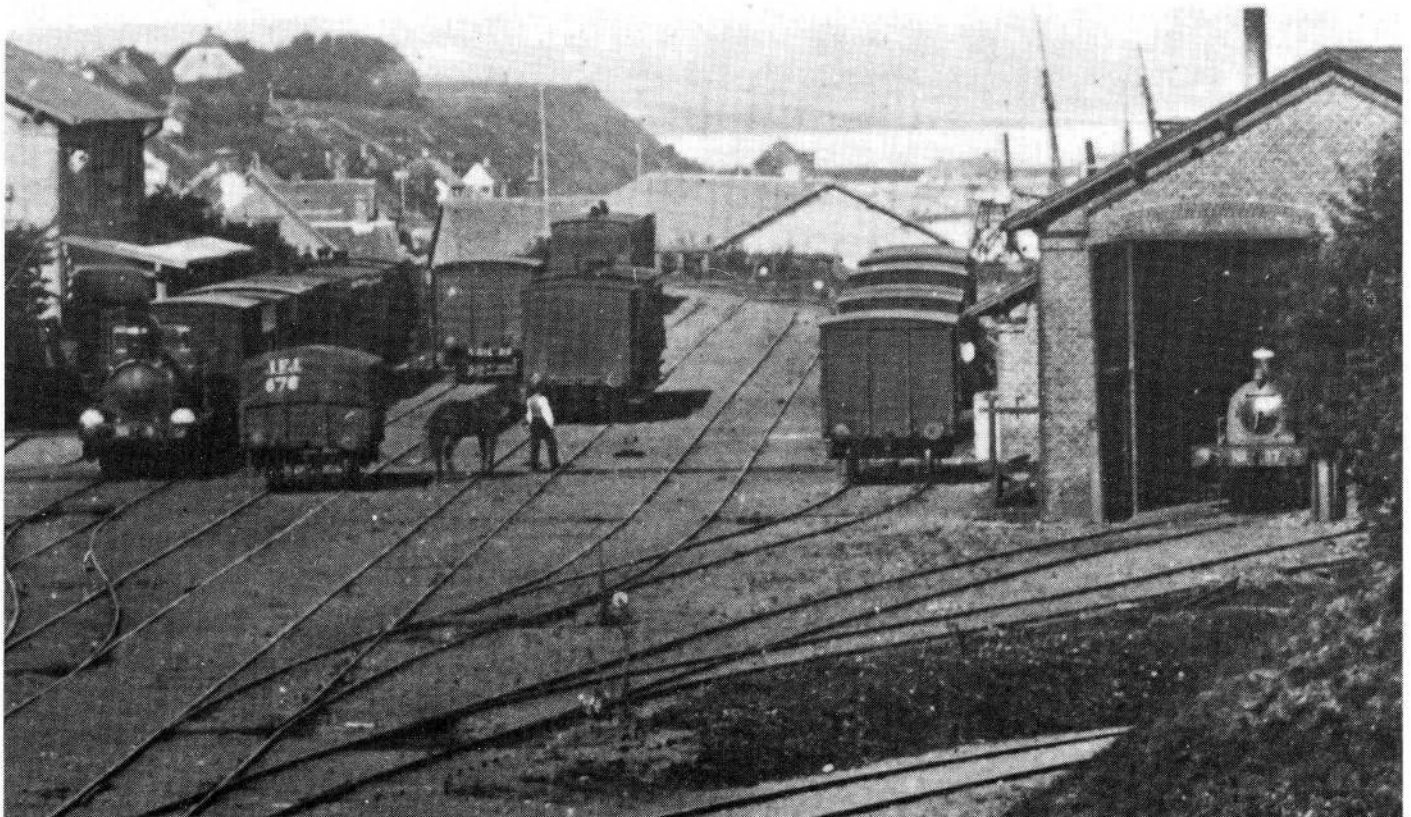
Der er rød-hvide skorstensbånd på lokomotiverne (og de genfindes muligvis på en åleslank dampskibsskorten, der - bagudhældende ligesom fartøjets master - rager op bag remisen). Men ellers er der ikke meget i det 10-15 år gamle stationsanlæg, der er specielt dansk. Indrømmet, at vognene er fra Randers. De er dog ikke af den grund videre særegne, og en del af materialerne til dem er ligesom skinnerne importeret. Af lokomotiverne er Canada-maskinen bygget i England (Birkenhead) og L-maskinen i Tyskland (Hannover-Linden). Signalerne er britisk-inspirerede, hvis ikke -fabrikerede. Jernbanebygningerne er ikke alene ved deres type (hvad der ikke kan være anderledes), men også i deres formsprog fremmede for dansk tradition. Det gælder såvel proportionering som profilering. Deres tagmateriale er heller ikke hjemligt; der er sandsynligvis brugt walisisk skifer, udskibet fra Portmadoc fx (her bør man sende den også i anden anledning kendte Festiniog Railway en tanke).

I bydannelsen indgår både hu-

se, der ligesom jernbanens bygninger har fremmede forbilleder, og andre, der viderefører dansk tradition. Men forfølger man denne bagud, viser der sig igen og igen udenlandske påvirkninger; ofte går snørklede forbindelser helt tilbage til oldtidskulturerne ved Middelhavet. Selv vejrmøllen, som i den grad føles hjemmehørende i et dansk landskab, er import i historisk perspektiv. Opfindelsen stammer fra Orienten og kom i form af stubmølle til Vesteuropa omkring år 1200. Den type, som ses på billedet, og hvor i modsætning til stubmøllen kun "hatten" drejes for at stille vingerne mod vinden, blev udviklet i Holland i 1500-tallet og omtales derfor ofte som hollandsk mølle.

Svellestablerne i forgrunden minder om, at tillige jernbanens sprog er internationalt, selv om det tales på dansk grund. Svelle kommer fra tysk Schwelle = dørtærskel m.m., station har sin oprindelse i latin og betyder noget, der står. Signal er også en slags latin, afledt af signum = tegn. Lokomotiv er en let fordanskning af engelsk locomotive, først tillægsord i sammensætningen locomotiv engine, dvs. maskine, der bevæger sig fra stedet. Siden har locomotive - som så mange engelske tillægsord - fået





status som navneord. Også det går tilbage til latin; locos = sted, motivus = bevægende.

Sådan kan man blive ved længe, men det nævnte må være rigeligt til at begrunde yderligere spørgsmål som disse: Hvilken mening er der i at interessere sig isoleret for danske jernbaneforhold? Eller sagt på en anden måde: Kan man overhovedet gøre det? Er det ikke netop frugtbart for ens danske jernbaneinteresse også at bringe andre landes forhold frem i lyset? Er man ikke bedst tjent med bredde - det behøver jo ikke at udelukke dybde - eller hvad mener læserne??

JERNBANE BØGER

PÅ SPORET AF 1990

Årbog om danske jernbaner af Jan Forslund og Mogens Duus. Udgivet af forlaget Holsund. Format 17x25 cm, 56 sider. Pris kr. 107,- (fra forlaget eller i boghandelen).

Den ene af - stadigvæk - to næsten identiske årbøger om begivenhederne inden for dansk jernbanevæsen i 1990.

Denne bog har samme opsætning m.v. som forgængeren om 1989, dog er sidetallet øget fra 48 til 56.

Der er ingen indholdsfortegnelse og da hvert billede har anført fotografnavn er der heller ingen samlet oversigt over disse.

Det indledende tekstafsnit (rigt illustreret) omtaler på 7 sider de vigtigste og mest markante begivenheder for såvel DSB som for privatbanerne samt færgefarten. Trafikminister Knud Østergaard har forfattet en artikel: Miljøvenlig trafik - på bane og vej; overborgmester i København, Jens Kramer Mikkelsen giver sit syn på: Hovedstaden år 2000; og eksportschef Kjeld Hvid, ABB Scandia A/S fortæller om: Eksport af danske tog.

Resten af bogen består af hovedsagelig halvsidesfoto med en kort, klar og koncis tekst. Det første afsnit omhandler DSBs motortrækraft - enten alene eller forspændt en stamme, heraf enkelte strækningsbilleder. Derefter et lille afsnit om sporarbejder (skinneoptagning) - trist, trist. IC/3-togene og de gamle MA-lyntog, ombygninger på materiel og udenlandske prøvetog omtales, men måske en anelse for abrupt. De næste afsnit hedder:

På et sidespor/uheld og: Indhug og ophug, og der afsluttes med en kavalkade fra privatbanerne og Veteranbaner og museer. Endelig er der på de sidste sider nogle billeder fra tunnelarbejdet ved Storebælt.

PÅ SPORET AF 1990

red. af A.E. og P. Kurland og Henrik Bache.
Udgivet af banebøger.
Format 17x25 cm, 48 sider.
Pris kr. 119,- (i boghandelen).

Dette er den anden af de to "sammenfaldende" årbøger om begivenhederne indenfor dansk jernbanevæsen i 1990.

Bogen ligner forgængeren fra 1989 og er ikke udvidet i side-tal. Billederne er hovedsagelig i halvsides - eller trediedelsside-format med god og kort ledsagende tekst.

Her er ingen indholdsfortegnelse, men en liste over 40 fotografier, der har leveret billedmaterialet som er 100% OK.

Det indledende tekstafsnit (ikke illustreret) klæres på 3 sider, hvorefter billedkavalkaden begynder med et farvel til MA-lyntogene - og et goddag til IC/3. Derefter en række billeder fra dagligdagen på DSB med hovedsagelig strækningsbilleder.

Derefter billeder fra uheld, fra sporarbejder, fra Storebæltsforbindelsen, lidt fra nyanlæg og lidt "blandede bolscher". Afsnittet om det rullende materiel rummer bl.a. en H0-tegning af litra ABns(e)! Der er et fyldigt afsnit om privatbanerne, og der afsluttes med veteranbaner og udflugter.

fælles betragtninger

Det ser ud til, at der fast skal udkomme 2 bøger indenfor samme emnekreds - og det må vi vel så tage til efterretning. Men det skal siges, at der i år - trods samme emne - er så stor forskel i billedmotiverne, at bøgerne, efter min opfattelse, snarere supplerer end konkurrerer med hinanden.

BLANDETTOG

- billeder fra dengang man havde god tid ...
af John Poulsen og B. Wilcke.
Udgivet af banebøger.
Format 17x25 cm, 64 sider.
Pris kr. 154,- (i boghandelen).

Et vidunder af en bog om et forsømt emne. Det er ren nostalgi, og jeg elsker nostalgi - men hvor meget bogen siger den yngre eller helt unge læser, der af naturlige grunde ikke har oplevet blandetog i dagligdagen, kan jeg ikke fornemme. Dog vil også disse med stort udbytte kunne studere teksten og ikke mindst billederne, og danne sig et solidt indtryk af forholdene på jernbanerne - dengang man havde god tid.

Wilcke indleder med et herligt kapitel: Mine personlige blandetog, hvori han kommer vidt omkring i verden.

Men derefter går det så der-uda' - i stigende kronologisk følge. Teksten er omløbende og er på næsten hvert opslag illustreret med fire herlige fotos eller eventuelt erstattet af køreplaner, så man selv kan få syn for sagen.

De ældste fotos er for en dels vedkommende postkort, men det gør jo ikke motivet mindre spændende! Enkelte fotos er let uskarpe eller for mørke - men hvad betyder det, når musikken spiller. Der er anført 24 fotografileverandører i fortegnelsen, men Wilckes egne fotos og hans arkivfotos er langt i overtal, og det gør altså ikke bogen ringere.

Teksten er skrevet i et letflydende sprog, men da emnet jo i realiteten er en koncentreret opremsning af "facts", skal man

holde ørene godt stive undervejs, da man ellers let taber tråden.

En særdeles anbefalelsesværdig bog.

APB 2

Person-, post- og rejsegodsvogne v/Niels Jørgen Hansen.
Udgivet af JMJK's forlag.
Format A4b, 87 blade.
Pris kr. 68,- (incl. forsendelse ved indbetaling på giro 130 8572 JMJK's forlag, Nørre alle 79, 8000 Aarhus C.)

Dette er bind 2 i serien om Aalborg privatbaners rullende materiel, og for at opfriske min hukommelse ledte jeg efter APB 1 - men fandt den ikke!. Derfor gennemgik jeg indholdsfortegnelsen (min egen private!) for at finde den anmeldelse, jeg måtte have skrevet. Men - ak!

Vi har i SP under denne rubrik i tidens løb anmeldt 190 bøger o.l., men altså ikke tegningshefte APB 1. Det er jo en alvorlig mangel, og jeg håber forlaget læser denne underforståede bøn.

Det foreliggende hefte indledes med en oversigt over de enkelte litra og numres leveringsår og udrangeringsår, samt med skemaer over tekniske data og fortsættes med et kort tekstafsnit (af Jens Bruun-Petersen) illustreret med dejlige gamle fotos af lidt (meget lidt) af materiellet.

Resten af heftet er så helligt tegninger fra FFJ A 1-2 og til APB hjælpevogn nr. 2! Tegningerne er normalt i målestoksforhold 1:45 (hvis anden målestok, er den angivet) og man har primært nedfotograferet originaltegninger, men enkelte er nyttegninger.

Kvaliteten af tegningerne er god, men der er trods alt hvide pletter på nogle enkelte tegninger. Heftet kan anbefales alle - modelbyggere som jernbaneinteresserede.

STREJFTOG III

af Jens Bruun-Petersen.
(Jernbanebilleder 1958-1964)
Udgivet af banebøger.
Format 17x25 cm, 64 sider.
Pris kr. 149,- (i boghandelen)

Jens B.-P. betegner sig her som den "gamle perronobservatør", der mindes årene 1957-63, hvor han var "den unge perronobservatør" - og hvilken observatør!

Bogen består af gennemgående 2 fotos pr. side med tilhørende tekst, hvor et væld af data - udledt bl.a. fra hans notesbøger - giver billederne ekstra liv. Billederne er ikke alle lige fuldendte (mange noget slørede), men al begyndelse er jo svær, og når billedmotivet er i orden, bærer men over med meget. Disse billeder kan jo iøvrigt ikke tages om.

Vi kommer hele Danmark rundt, omend hovedvægten ligger i en cykels aktionsradius fra Vordingborg. De fleste af billederne er som sagt for længst historie - og det er "bare" 30 år siden!

Anbefales på det bedste!!

SKAGENSBANEN GENNEM 100 ÅR

af Ole-Chr. M. Plum og Birger Wilcke.
Dansk Jernbaneklub nr. 45.
Format 17x25 cm, 124 sider.
Pris kr. 175,- (fra DJK eller i boghandelen).

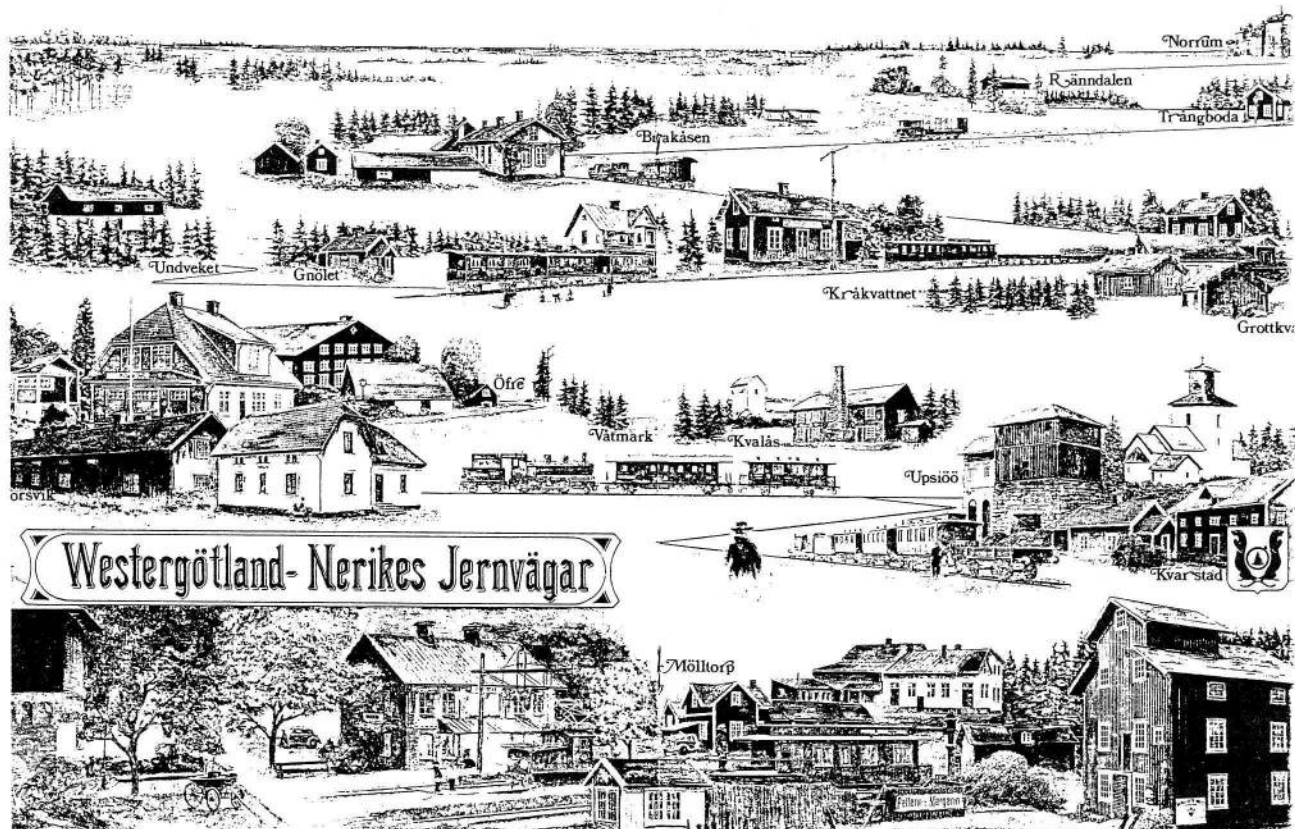
Selvfølgelig bør en 100 års jubilar fejres, og det sker med maner i denne bog, som allerede er udkommet i 2. oplag! DJKs forfattere har jo efterhånden stor erfaring på dette område, og denne bog bygger bl.a. på den jubilæumsbog, der udkom i 1965 og som længe har været stærkt efterspurgt i antikvariaterne (DJK nr. 12).

Emneopdelingen er den sædvanlige logiske med forhistorie, anlæg, drift - her todelt for henholdsvis smalspor- og normalsporepoken. Forholdene i de sidste 25 år vises selvfølgelig særlig interesse, og der er oversigter, tabeller m.v. over rullende materiel og driftsresultater. Takster, billetter, bane-mærker m.m. er heller ikke glemt.

Billedmaterialet fra den ældste tid er det velkendte fra tidligere publikationer (dog med flere "nyfundne"), medens der fra den nyere og nyeste tid bringes talrige vidunderlige billeder, der virkningsfuldt supplerer den levende tekst. Der mangler selvfølgelig hverken kort, sporplaner, køreplaner, billetter eller banemærker.

Der er også enkelte bygnings-tegninger og et par vogntegninger.

Når du har læst denne bog, ved du alt, hvad der er værd at vide om Skagensbanen.



WESTERGÖTLAND-NERIKES ÅRSBERÄTTELSE

Af Krister Brandt.

Allt om Hobbys mj-special 91

(Modelltåg).

Format 17x25 cm, 160 sider.

Pris svenske kroner 130,- (plus porto svenske kroner 15,- ved køb fra Allt om Hobby, Postbox 42006, S 12612 Stockholm på svensk giro 5 4771-1).

Denne bog er noget helt for sig selv, og en af de morsomste, jeg mindes at have læst!

En morsom bog om modeljernbane?? Ja, men jeg ved ikke, om jeg kan få forklaret mig, så læseren virkelig fatter, hvad det er, det drejer sig om.

Udgangspunktet er det modelanlæg, som Skövde Modellsällskap har opbygget. Der ligger den grundide i anlægget, og i den sekundære udsmykning, at gengive et tænkt jernbaneanlæg gennem et svensk landskab, hvor egnen myldrer med historiske minder. Banen kaldes Järnvägen, Westergötland-Nerikes Järnvägar, og dens stednavne og linieføring kan du se på hosstående (stærkt formidskede) tegning.

Modelanlægget er gennemfotograferet vel nok ned til de mindste detaljer, og det er disse motiver, der illustrerer bogens sprudlende tekst. Modellerne er så livagtige, at jeg indimellem kommer stærkt i tvivl om, at det "kun" er en model - og ikke en optagelse fra "det virkelige liv". Specielt er jeg imponeret af buske, træer og

græs, som der ses lidt af på billedet (med dedikation til SIGNALPOSTENS læsere!).

Selve teksten består af en masse små kapitler, der hver for sig fortæller en historie fra det tænkte liv på banen eller det omgivende samfund. Der er en rød tråd i teksten, idet oplandets betydende mænd og deres slægt griber ind i historierne på de mærkeligste måder og tider, ligesom jernbanens personale og deres gøren og laden beskrives på særdeles underfundig måde.

Bogen er naturligvis på svensk, og det meste "letlæst" for mig. Men der er dog så mange "kranglede" ord, at jeg har investeret i en svensk/dansk

ordbog for at få det fulde udbytte af senere gennemlæsninger. Jeg tror de fleste danskere kan svensk nok til at få glæde af denne bog.

I håb om at tydeliggøre min mening om tonen i bogen, hid sætter jeg her (i min fordanskning) en billedtekst:

"Lokomotor 1 ... var en mekanisk fiasko, som kronisk led af alle de børnesygdomme, der tænkes kunne, når man afprøvede ny teknologi i udviklingen af moderne motorlokomotivkonstruktioner. "Minstingen" var en mandagsvogn, som konkurrerede bravt med dampdræsinen om flest værkstedsdage. Traktoren fungerede efter princippet enten/



eller og synes efter en trist barndom at være havnet i en permanent trodsalder. Hvis man åbnede en dør, kunne man ikke få den lukket igen. Når man endelig fik motoren startet, skulle man helst ikke stoppe den igen. Fik man efter megen sværger og mange spark endelig vognen i gear, var det umuligt at få den i bakgear o.s.v.

Lokomotor 1 var en "enegænger", som man ikke kunne lade alene så længe motoren var i gang. Den teede sig sædvanligvis totalt modsat af, hvad man regnede med, og den kunne drive sin fører til en opførsel, som mindede om en stumfilmfarce.

Til sidst tabte man tålmodigheden og skrottede "Ettan", og den brugtes som reservedelslager for at holde de øvrige Z-lok kørende. (Efter et forlydende, som dog ikke kan bekræftes i SJK's bog om "Bjurströms lokomotorer" skulle WNJ nr. 1 senere være solgt til Laxå-Röfors og til sidst være havnet på Dalsrudbanen som rangermaskine i Mullered)."

Kære læser - gå ikke glip af denne perle!!

Holtrup

KLUBNYT

Modeljernbaneklubben Gudenåen

10 års jubilæum i modeljernbaneklubben GUDENÅEN 8900 Randers

Lørdag den 23. marts 1991 afholder Modeljernbaneklubben GUDENÅEN åbent hus i anledning af at klubben har bestået i 10 år.

Dette foregår i klubbens lokale, Jernbanegade 12, over gården og op på 3. sal.

Her har klubben til huse med deres 130 m² store modeljernbaneanlæg. Arrangementet foregår fra kl. 13.00 til 17.00, og alle modeljernbane-interesserede er meget velkomne til at bese vort anlæg og få en hyggelig sludder med klubbens medlemmer.

Senere på aftenen har borgmester Kjeld Hüttel lovet at køre indvielsestog til vor nye station Thisted.

Denne del af arrangementet er af pladshensyn forbeholdt klubbens egne medlemmer samt inviterede gæster.

Hilsen og på gensyn
MJKGR
Jernbanegade 12 B, o.g. 3.
8900 Randers

(Klubbens formand: Uffe Pedersen, Dr. Madsensvej 18, Harrislev, 8900 Randers. Telefon nr. 86 44 24 72.

MODELJERNBANEKLUBBEN SLAGELSE-EKSPRESSEN

Modeljernbaneklubben Slagelse-Ekspressen har i over 10 år ført en stilfærdig- og i visse perioder en hensygnende - tilværelse.

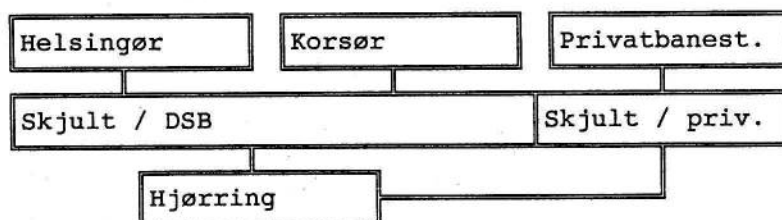
I det sidste par år er der imidlertid sket flere ændringer i klubbens tilværelse.

For to år siden kunne de "aktive aktive" medlemmer tælles på én hånd. For at få nye medlemmer afholdt vi en udstilling på det lokale bibliotek, hvilket gav 3 nye medlemmer. Ikke mindst det faktum, at der var klubmedlemmer til stede fredag aften og lørdag formiddag, var medvirkende til det gode resultat.

I efteråret 1989 blev vi sagt op i de lokaler, vi havde lejet på et tørreloft i Rosengade. Takket være et af de nye medlemmer, Jens Dahlin, fik vi farten af, at kommunen havde ledige lokaler på loftet i den gamle kasernes kommandantskabsbygning. Kommunen krævede, at lokalerne skulle sættes i stand, hvilket ville koste ca. 160.000 kr.!!! Det viste sig imidlertid, at der forelå en misforståelse, idet kommunen troede, at værelserne skulle anvendes til beboelse. Jens har med stor dygtighed forhandlet med kommunen, således at slutresultatet blev en udgift på 20.000 kr., som vi betaler mod at bo husleje frit i 5 år.

Selv om vi var igang med en større ombygning af Rosengadeanlægget, var det alligevel kedeligt at skulle pille alt ned. Nu siger det gamle ordsprog, at intet er så galt, at det ikke er godt for noget. Det gælder også i dette tilfælde. De nye lokaler er noget større end lokalerne i Rosengade. Nu har vi ca. 200 m² anlægslokale og ca. 40 m² klublokale.

I sommeren 1990 havde vi generalforsamling. Her fratrådte formanden fra klubbens start, Flemming Kjær. Til ny formand valgtes Jens Dahlin. Bestyrelsen ser herefter således ud:



Formand:

Jens H. Dahlin, Grandalen 18,
4291 Ruds Vedby. Tlf. 53561558.
Sekretær/kasserer:
Ole Pedersen, Slotsgade 8 B,
4200 Slagelse. Tlf. 53533025.
Materialeforvalter:
Jens Leithoff, Fuglebakken 21,
4291 Ruds Vedby.

Skulle der være nogle af SIG-NALPOSTENS læsere, der er interesseret i at blive medlem af klubben, kan man henvende sig til et af bestyrelsens medlemmer.

Der er klubaften hver onsdag. Endvidere arbejdes der ofte på lørdage. Foreløbig koncentrerer kræfterne om at nedrive skillevægge og i øvrigt sætte lokalerne i stand, men sporplansfolkene er for længst gået i gang med at lave udkast til det nye anlæg.

Anlæggets opbygning:

Allerede ved ombygningen i Rosengade havde vi valgt at følge princippet synlig station - skjult station - synlig station - skjult station osv. Togene skulle gøre et ophold på de skjulte stationer for at give illusionen af en længere kørestrækning. Dette skyldes, at vi har gjort den erfaring, at modeltid (fx 1 time = 5 min.) ikke er særlig hensigtsmæssig, hvis man lægger vægt på rangering. En rangerbevægelse i model tager ca. lige så lang tid som i virkeligheden.

I Rosengade skulle DSB-hovedstrækningen udgøres af Helsingør - Hjørring (med overgang fra dobbeltspor til enkeltspor på den skjulte station) - Geelsborg (en "hjemmestrikket" station). Endvidere skulle der være en privatbane udgående fra Hjørring. Dette bibeholdes i de nye lokaler, idet vi dog - som følge af den forøgelse af pladsen, vi har fået i de nye lokaler - erstattet Geelsborg med Korsør for ombygningen. Endvidere er det tanken, at alle de skjulte stationer skal koncentreres i én stor station.

Det rullende materiel er alt sammen medlemmernes eget materiel. Der køres i epoke III med hovedvægten lagt på perioden.

Ole Pedersen.

LÆSERNE BYGGER

EN LASTBIL PÅ SKINNER

Inspireret af nogle fotos har jeg anskaffet det første motor-køretøj til min jernbane med 750 mm sporvidde - i 1:45.

Da bilerne begyndte at true jernbanerne, var det lettest for disse at købe en sådan og ombygge den til jernbanedrift. Ved normalsporede baner var ombygningen ganske let, idet man ofte kunne ombytte de almindelige gummi-hjul med jernbanehjul uden større besvær.

Ved smalsporsbaner var det noget sværere. I nogle tilfælde var det muligt at forkorte bag-

akslen, så jernbanehjul kunne monteres inden for de langsgående fjedre. Desværre var det ikke muligt at få plads til så store skinnehjul i forenden, hvis akslen var placeret under motoren. Man fik så se sig om efter en passende bogie fra en hensat vogn, et tipvognsunderstel, eller man måtte bygge noget selv, og montere dette under motoren.

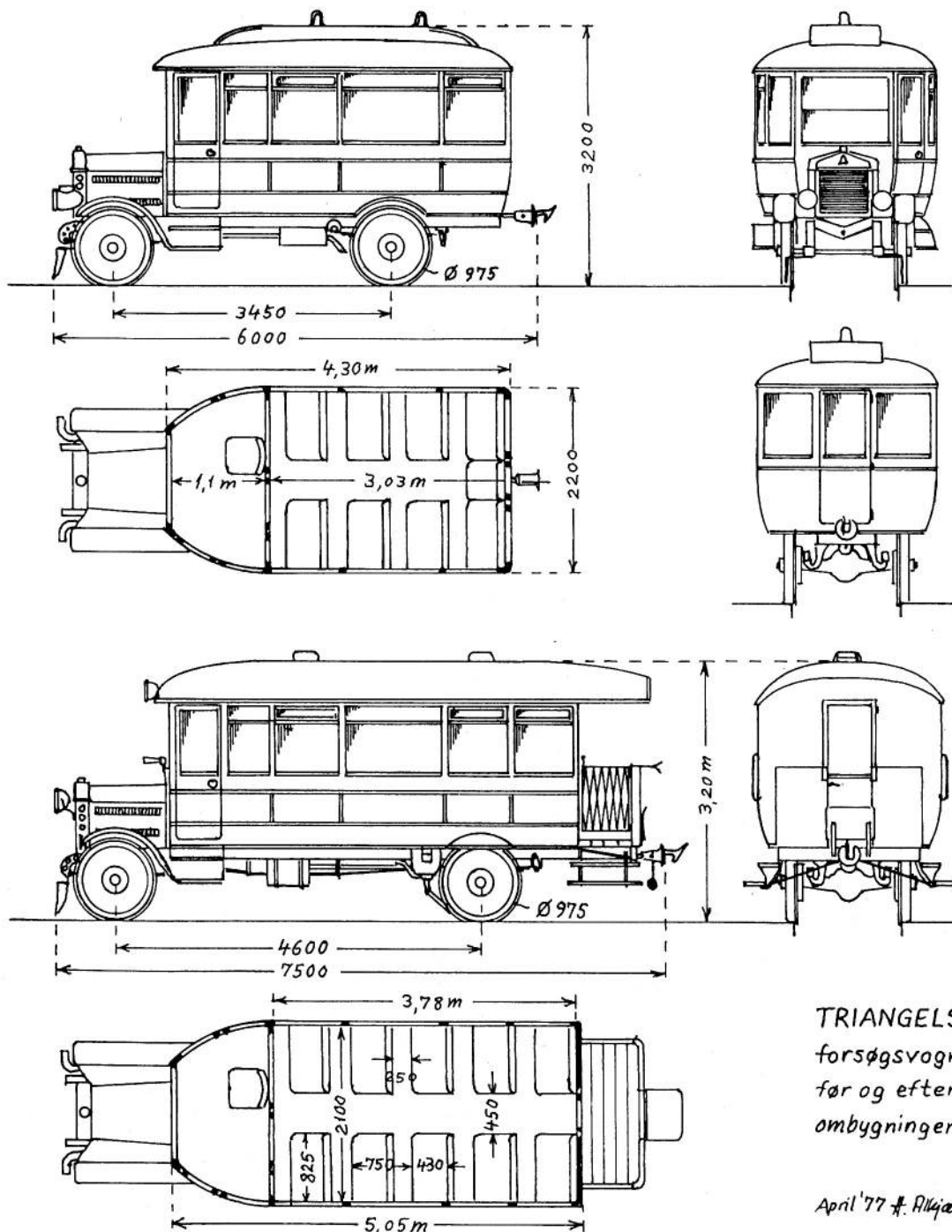
I andre tilfælde måtte man bygge en ny undervogn og montere bilens motor, kraftoverføring og karosseri på denne. På modelbanen må det her være muligt at finde en almindelig 2-akslet skinnebus af tysk fabrikat og montere bi-

lens overdel på skinnebussens undervogn.

Da de enkelte jernbaneselskaber ofte selv foretog denne ombygning efter egne tegninger, kan vi gøre det samme, eller man kan se i bogen "Bilar på Råls" fra forlaget Allt om Hobby og lade sig inspirere derfra. Denne bog viser også adskillige skinnebiler fra danske baner.

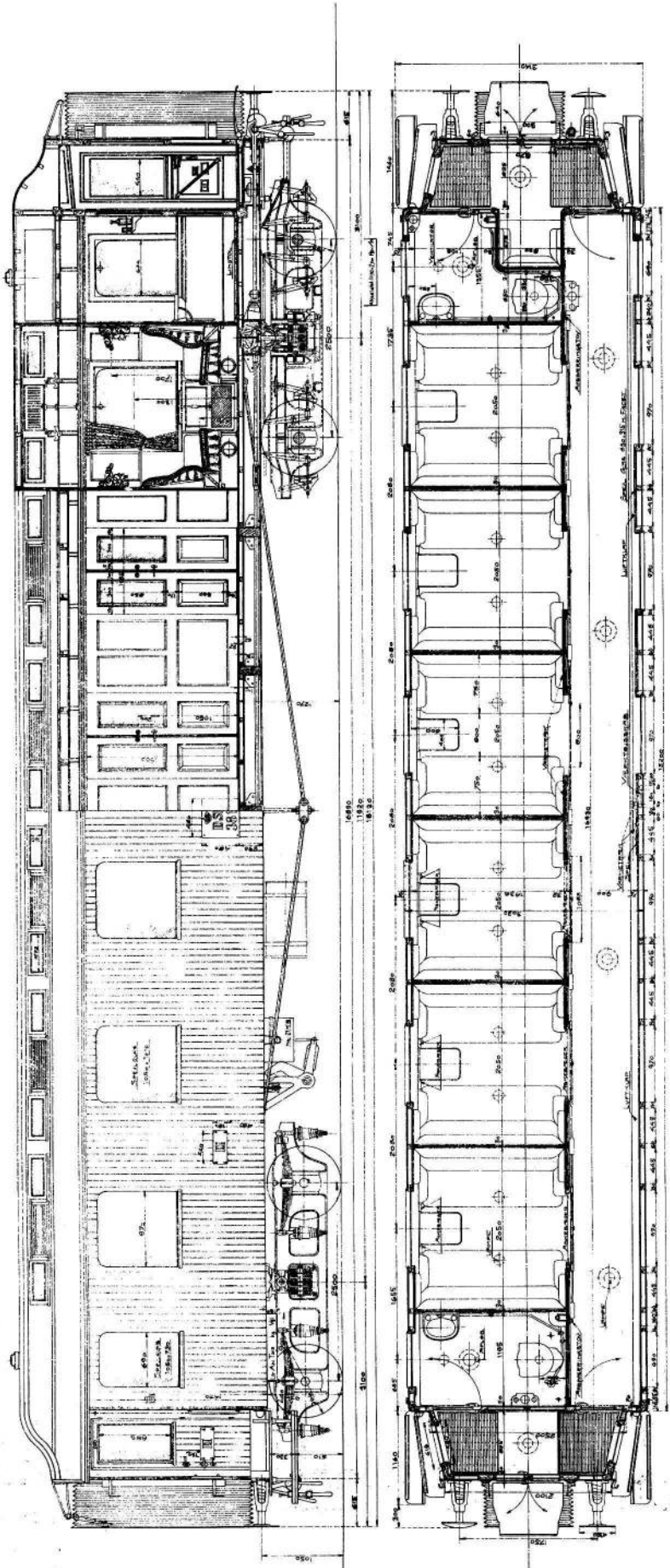
I SP nr. 2 fra 1977 beretter Alkjær om Triangels ombygning af en lille bus til jernbanedrift i 1921. Desuden fortælles om nogle jernbaneomnibusser, konstrueret til jernbanen, men med udseende som en landevejsbus. Disse kom dog aldrig længere end til tegnebrættet, og Triangel gik over til de første traditionelle motorvogne.

Jeg valgte en Thornycroft Truck fra 1929, en åben lastbil



TRIANGELS
forsøgsvogn
før og efter
ombygningen

April '77 # Alkjær



1/2 sand Slynabot

Træk-Personvogn

10og II klasse

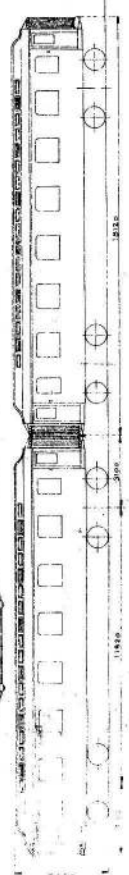
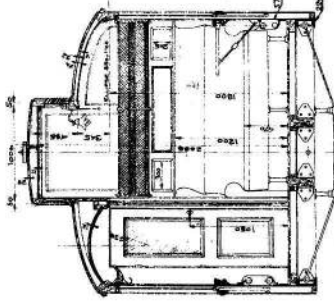
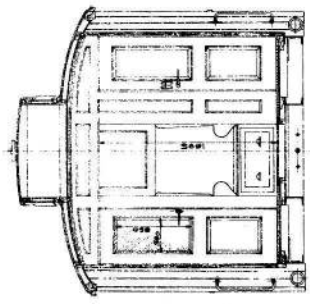
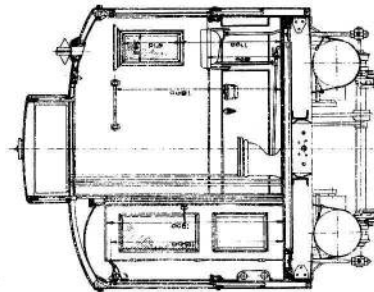
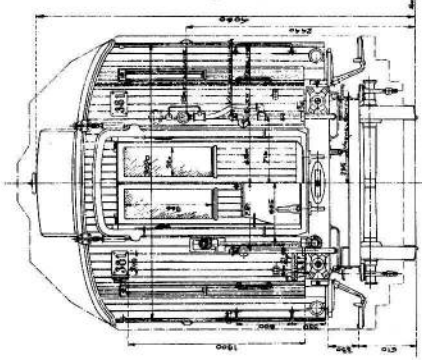
St. Nr. 381-387 og 825-856.

Bygherren, Danmarks 1922.

De danske Statsbaner.

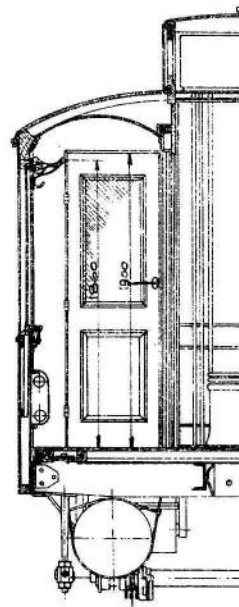
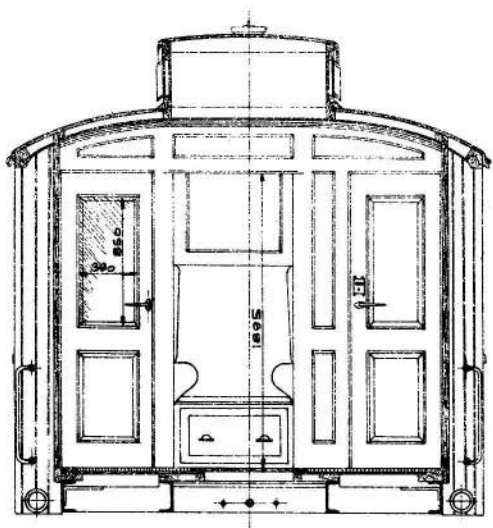
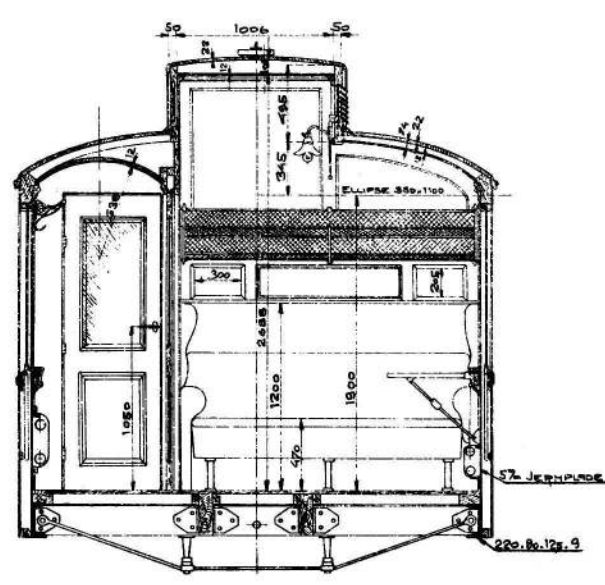
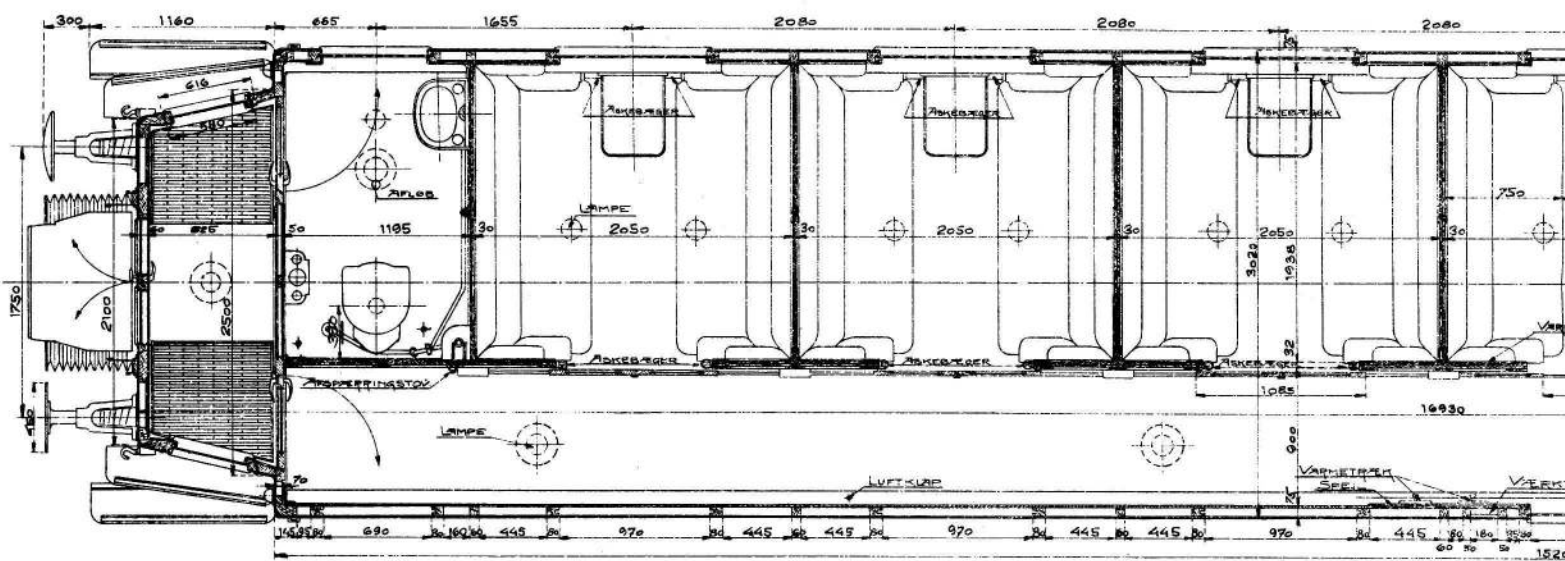
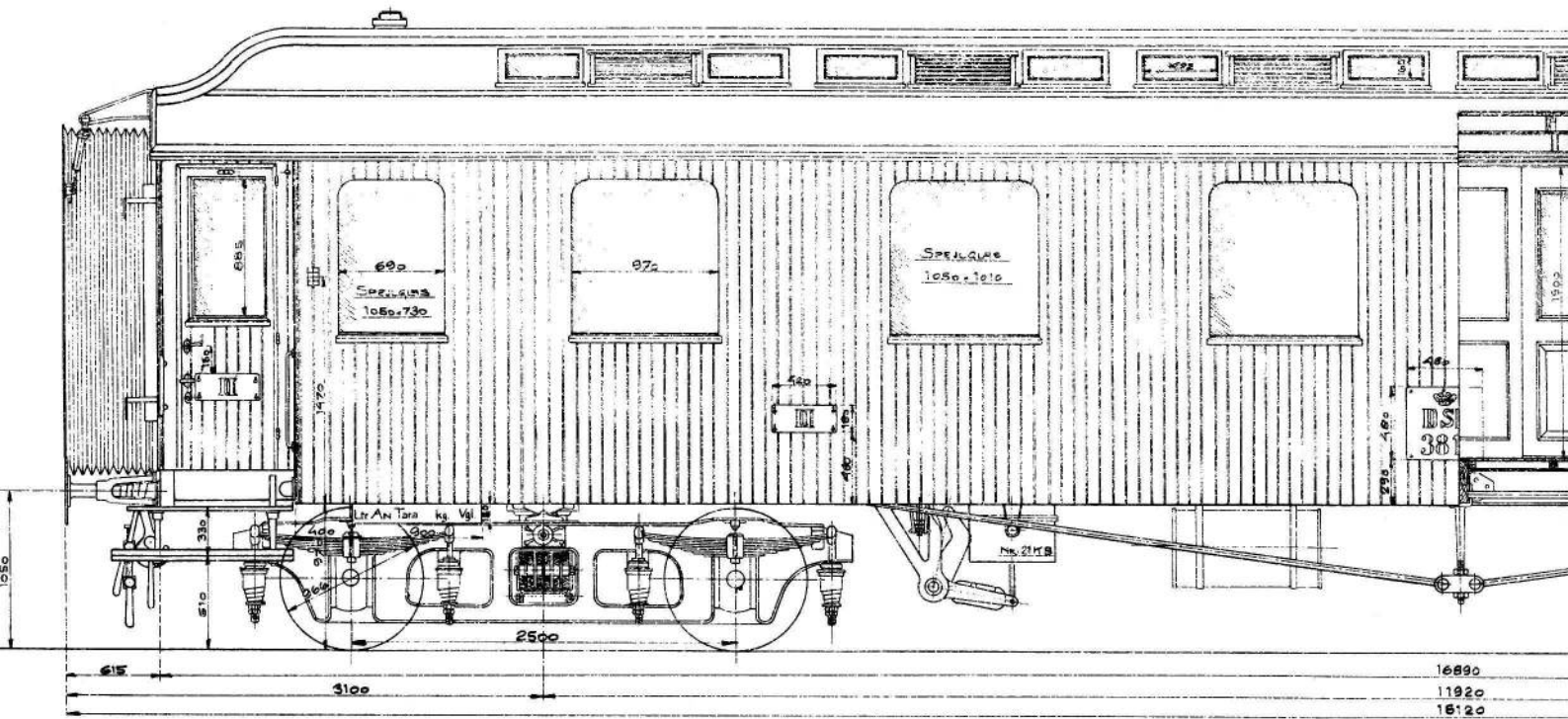
Chefen for Maskinafdelingen.

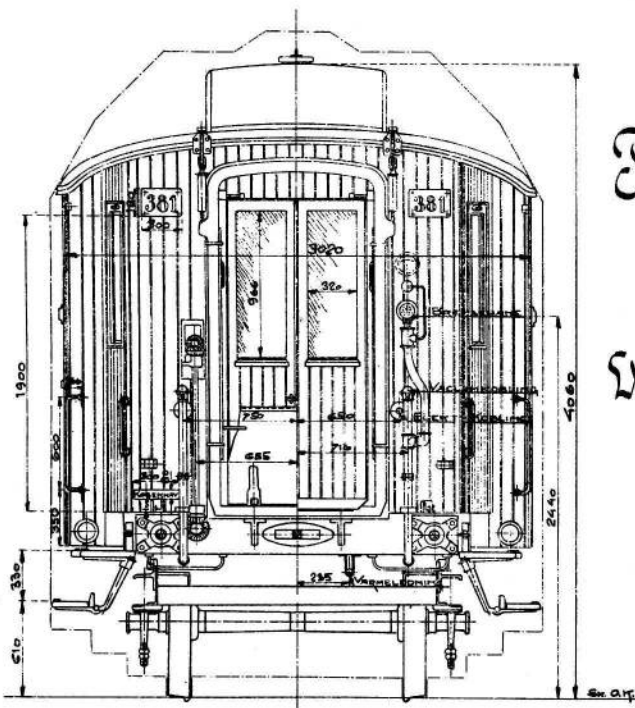
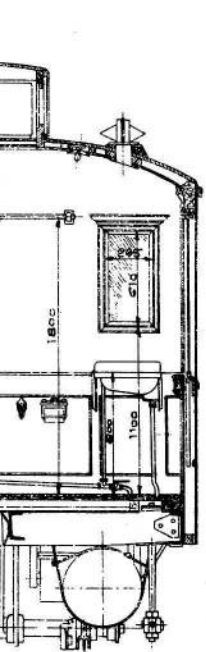
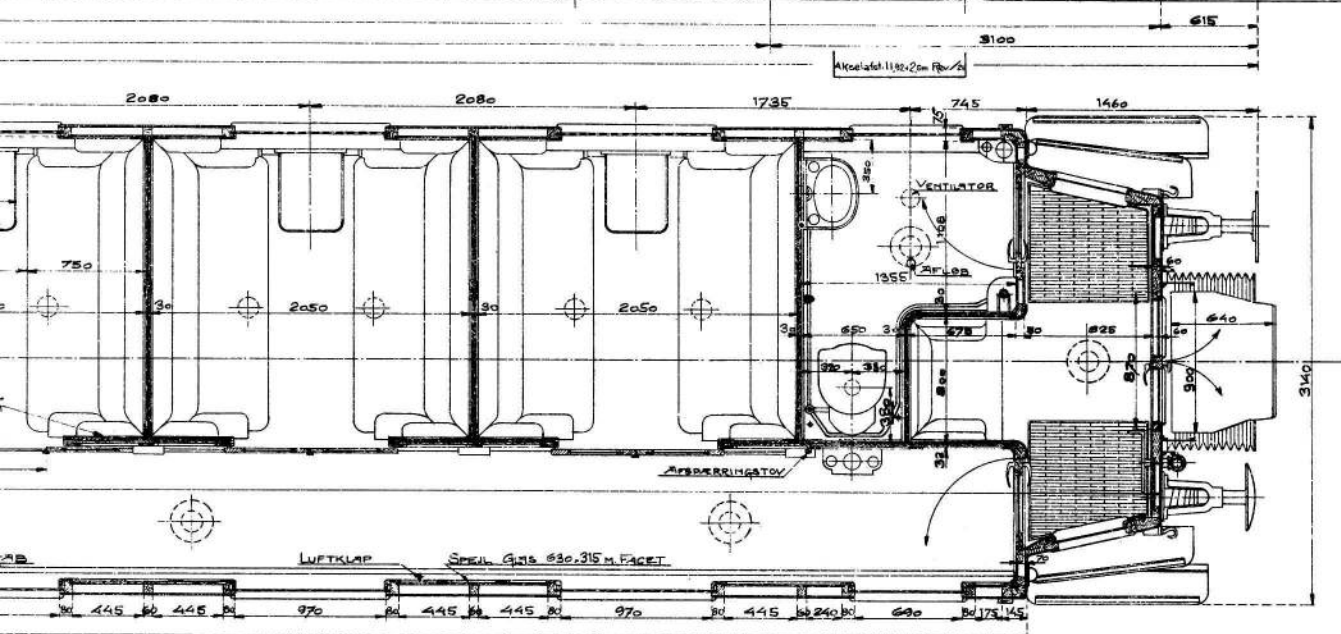
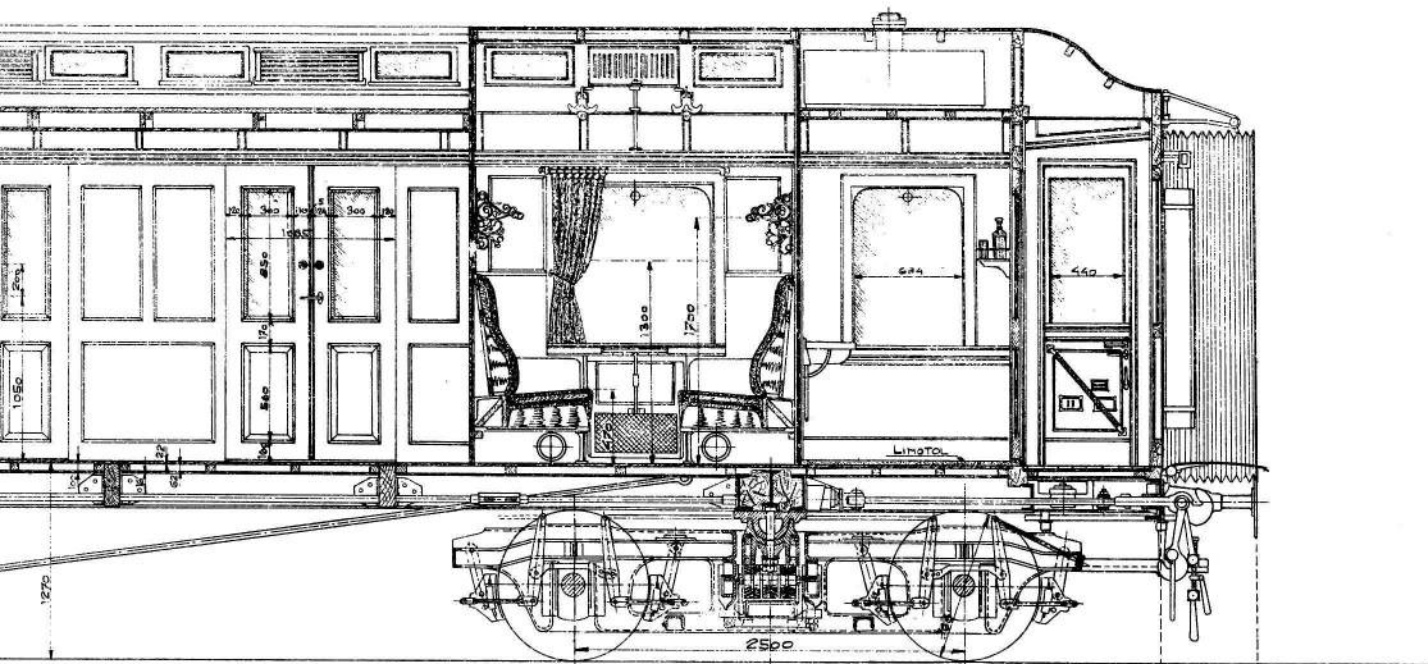
50.5.14 f.



1100 mm Strømslængde

1100 mm





1/5 sand Skrevet.

Trück-Personvogn

log II Klasse

Lr. An N^o 381-387 og 825-856.

Kjøbenhavn, januar 1922.

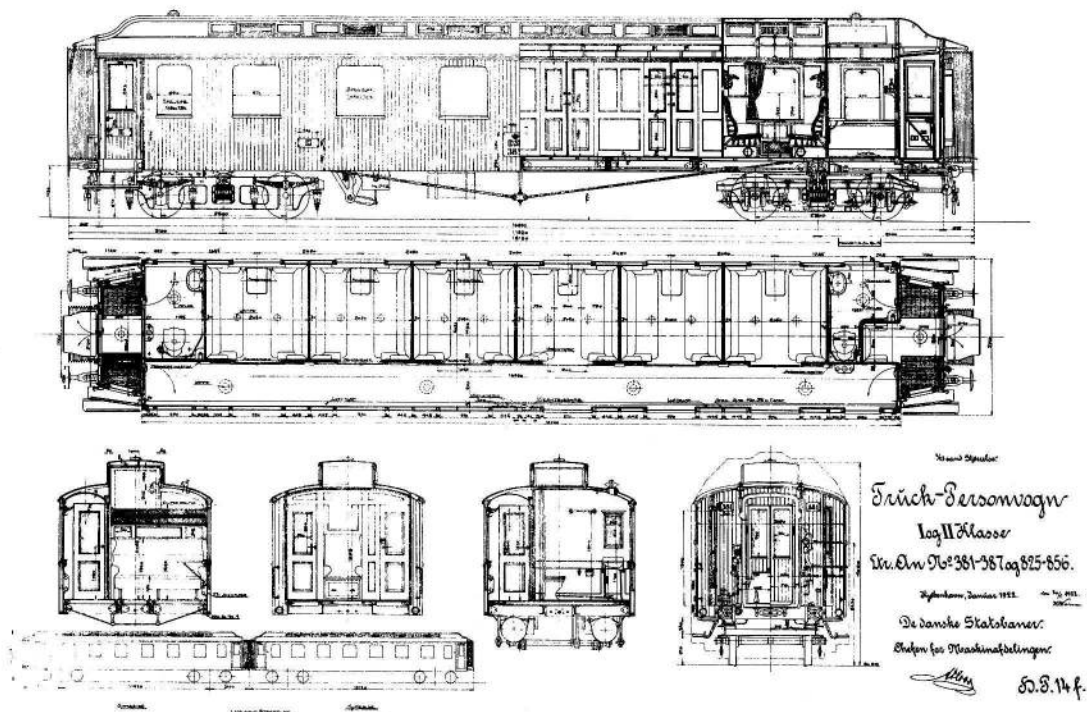
den 20/1 1922.
70Wannm

De danske Statsbaner.

Chefen for Maskinafdelingen.

Klapp

S. S. 14 f



Tegningen viser I & II kl. siddegangsvogn AN 381-385, som DSB lod bygge ved Scandia i 1922. Det var i den periode, hvor den forsigtige Floor var maskinchef, og der blev ikke indført meget nyt. De nye vogne var derfor konstrueret ganske som de gamle AN-vogne fra før 1. verdenskrig og kun med få ændringer: Vognkasserne var beklædt med teaktræslister i stedet for jernplade, vinduerne var af spejlglas i stedet for glas i trærammer, og bogierne var støbte jernbogier i stedet for træbogier. Det sidste nu nok mest af hensyn til anvendelse i trafikken til Tyskland, hvor træbogierne ikke var tilladt. Indretningen var lidt sparsomt; sæderne var beklædt med gråt fløjlskud og havde kun ørebakker og armlæn i hjørnerne, og væggene var beklædt med mørk grøn voksdu indrammet af polerede mahognilister. Fra 1922 til 1926 blev der leveret 39 vogne, og litra blev hurtigt ændret til AP: 381-387 og 825-856.

Efter anskaffelsen af AP-vogne havde DSB tilstrækkeligt med I & II kl. vogne, og kupevogne med I & II kl. blev nedrykket

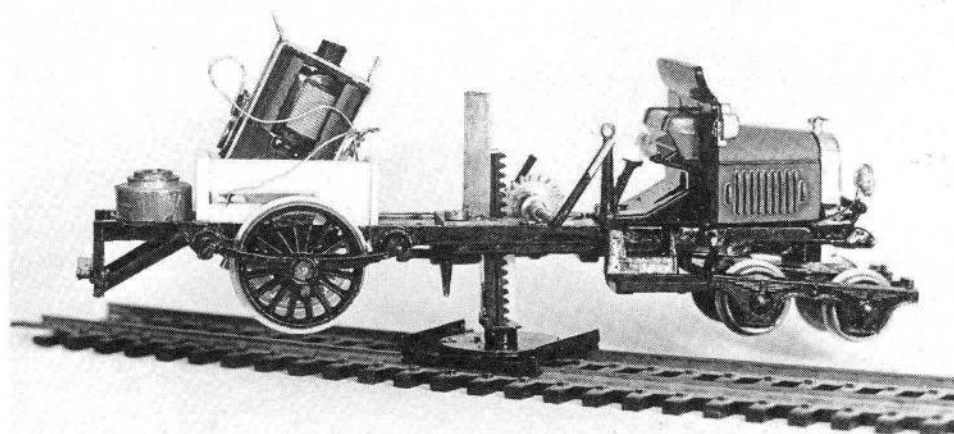
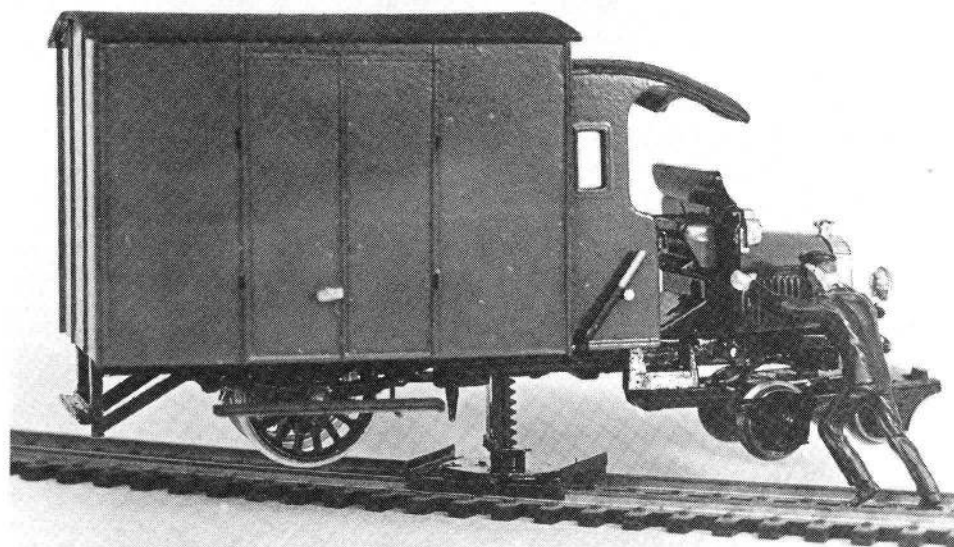
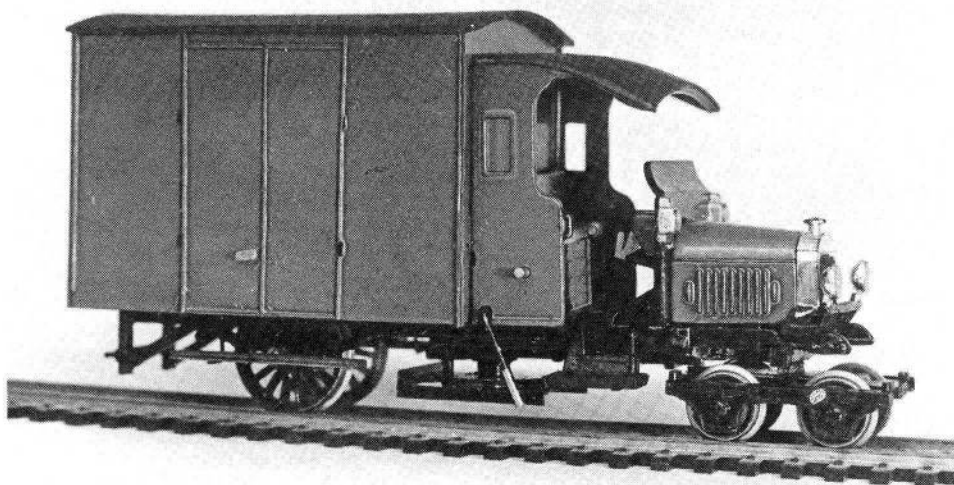
til II eller endog III kl. AP-vognene blev igen overflødige, da DSB i 1937 anskaffede nye I kl. stål vogne litra AC, der var helt moderne indrettet med "Mars"-betræk på sæderne, nødetræsfiner på væggene osv.

Herefter blev AP-vognene omdannet eller ombygget på forskellig vis. 32 af AP-vognene fik i 1937 ryddet indretningen og blev omdannet til midtgangsvogne litra CP 2931-2963 (oprindeligt litra CX), først med lavryggede, senere med højryggede lædersæder. 2 vogne blev helt ombygget med moderne vognkasser og fik litra CO 2701-02. 5 vogne blev moderniseret med nye I kl. sæder og fik litra AF 95-99.

Under 2. verdenskrig blev Kystbanens AC-vogne indsat i fjerntrafikken og afløst af CP 2931-40, der havde fået en midlertidig indretning som I kl. midtgangsvogne litra AP. Efter krigen blev vognene igen omdannet til CP-vogne.

Et antal af disse "træ-CP" blev efter krigen udlånt til de hollandske statsbaner og kørte her som II kl. vogne. Af de 5

AF blev 3 omdannet til CP 2966-68 i 1953. De to sidste AF 95-96 kørte som I kl. vogne på Sjælland-Falster og nåede også at få gul stribe over vinduerne. De to vogne blev dog undertiden anvendt som II kl. vogne ved højtidene. I 1959 var de henstillet i Dalmose, og i 1960 blev de officielt omlitreret til CML 2267-68 og anvendt som reservevogne indtil udrangeringen i 1964. Herefter henstod de blandt andet i Hyllinge, indtil 2 af jernbaneklubberne fik øje på dem. Efter mange års tvivlsom opbevaring genopstod den ene som AF 96 med lakerede vognsider og I kl. indretning, og den anden er under ombygning til midtgangsvogn ved "DSB Museumstog", der monterer den med lavryggede S-togssæder. Den kommer til at hedde CP, og jeg gætter på, at det bliver nummer 2964, for det ville det være blevet, hvis den var blevet ombygget i 1953 sammen med de øvrige AF-vogne. - De øvrige "træ-CP" blev udrangeret inden 1970.



af fabrikat Corgi i 1:43 skala, hvor baghjulene kunne placeres mellem modellens imiterede fjedre.

Efter at nitterne i bunden af bilen er boret ud og overdelen taget af, kan arbejdet begynde. Ladet og førerhuset skilles ad med en sav, og på rammen saves alt væk mellem bagfjedrene, således at kun disse holder den bageste del af rammen på plads. I forenden saves hele akslen med fjedre af. Om man vil gøre det samme med hjulskærmene kommer an på en selv.

Baghjulene er almindelige damploko-drivhjul, hvor der er boret 2 huller i slagene for at skabe balance i hjulene, når de nu skal køre uden kobbelstænger. Dette har selvfølgelig ingen betydning i model, men en maskinchef i 1:1 bør tage hensyn til det.

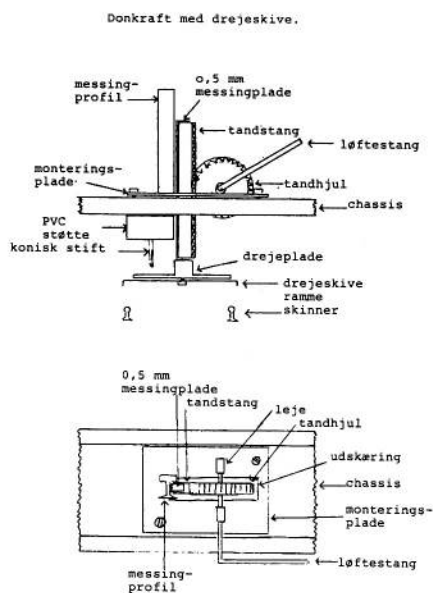
Rundt om motoren er bygget en ramme af plasticard, og den er limet fast til undervognen med cyanoacrylat lim. Strømaftagerne af 0,1 mm bronze sættes på plads i et aflangt hul i plastrammen på hver side, og de skal klemme ud mod flangerne.

Da jeg har problemer med snavs på hjulene, er det ikke tilstrækkeligt med strømaftagere kun på baghjulene - bogiehjulene må også sørge for strømforsyningen. Bogien er udelukkende af plast, og hjulsættene er af den type, hvor kun det ene hjul er isoleret. Disse monteres i højre og venstre side af bogien, og akslerne fungerer som kontaktsted til strømaftagerne.

Som det ses af fotografierne, er der over bogien monteret en firkantet messingprofil. Før denne limes på plads, er der loddet et stykke ledning og en 2 mm møtrik på den. Bogien monteres med en 2 mm skrue til messingprofilen. Strømaftageren til forakslen sættes på bogien med samme skrue, og ledningen loddes til den rigtige pol på motoren.

Den anden strømaftager monteres med en skrue og møtrik gennem bogiens overdel bagest på denne. På bogiens overside er der med den samme skrue og møtrik ligeledes monteret en strømaftager, der skaber kontakt til motorens bundkar, hvor malingen er skrabet af. En ledning fra rammen til motoren fuldender kredsløbet - hvis der ikke i stedet er kortslutning - som jeg havde. Messingprofilen over bogien dannede kontakt til rammen! Jeg loddede så en ledning til et stykke messingfolie, og med dobbeltklæbende tape limes dette fast på bundkarret, og ledningen loddedes fast på motoren. Nu skulle undervognen være i stand til at køre uden problemer.

Da almindelige landevejskøretøjer som dette plejer at have 3



Øverst: set fra siden, frem til højre.
Nederst: set fra oven.

gear frem, men kun 1 bak, kræver det drejeskiver på banen. Hvis bilen blev anvendt til inspektion, ville det være praktisk, om man kunne vende den efter behov. Nogle baner installerede da også en kombineret donkraft og drejeskive i deres inspektionsbil.

Ovennævnte svenske bog viser et dansk eksempel på dette, men et eller andet må være gået galt, for på billedet er bilen gået på enden, mens den var drejet 90°. Da jeg ikke har drejeskive på min bane, er jeg tvunget til at udruste bilen med dette udstyr. Om et så tungt køretøj som dette ville kunne løftes og drejes på denne måde, ved jeg ikke, men i 1:45 virker det!

Det består af ca. 3 mm tandstang, som Fleischmann laver samt et tandhjul modul 0,5 med ca. 10 mm diameter. Opbygningen fremgår af tegningen. En messingprofil fungerer som støtte for tandstangen. Jeg anvendte et stykke messingskinne med en højde på 4,8 mm.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Foto af europæisk rullende jernbanemateriel, optaget i årene 1968 til 1972, **købes**.

Især DB, men også andet internationalt indsat materiel, især det der kan fås i HO-model, ønskes.

Henvendelse: Stig Olsen, telefon 38342195, bedst mellem kl 17 og 19.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Lejerne til tandhjulsakslen er 2 stykker messingrør, der er loddet på monteringspladen. Tandhjulsakslen er forlænget til den ene side og bøjet 90°, så den nu fungerer som løftestang for donkraften. Man skal ikke forlænge akslen til begge sider, som jeg har gjort. Der saves en udskæring i førerhuset for at få dette på plads. Drejepladen er drejet i messing og er loddet til et stykke 0,5 mm messingplade, der har samme bredde som tandstangen og er bøjet 90° i begge ender, så den passer stramt om tandstangen.

Drejeskiverammen er loddet sammen af 0,5 mm messingplade og messingprofiler. Denne og drejepladen bliver monteret til hinanden med en skrue, så de kan bevæges, men med et minimum af spillerum.

Når det hele er monteret på bilen, har den tilbøjelighed til at vippe, så et stykke PVC eller andet materiale limes under rammen som nederste støtte for tandstangen, når bilen er løftet.

For at kunne låse donkraften, er der boret et hul gennem hver side af førerhuset. En messingstang bliver placeret gennem disse huller og sikres 3-4 mm bevægelse til hver side. Denne låsestang er gemt under sædet. Når bilen er løftet, skal man skyde låsestangen ud fra den anden side af førerhuset, og donkraften er låst. Man kan på et af billederne lige ane et hak bagest på førerhuset, det er mit første forsøg til en låsemekanisme.

Hvis donkraften har tilbøjelighed til at falde ned, når den ikke anvendes, kan man lime en selvklæbende etiket på bagsiden af tandstangen for at presse denne og tandhjulet mod hverandre.

For at forhindre drejeskiverammen i at rasle rundt under kørslen kan et stykke rundmessing files konisk i den ene ende og limes fast i et hul i PVC-stykket under rammen. Når donkraften løftes, passerer den koniske ende gennem et hul i drejepladen og gennem et ud af to huller (et i hver ende) i drejeskiverammen.

Når man installerer donkraft og drejeskive, er det selvfølgelig nødvendigt at afbalancere køretøjet bagest med noget tungt. Den sidste justering finder sted efter afsluttende maling.

Varekassen bag førerhuset laves i 2-3 mm plasticard eller andet passende materiale. Bredden begrænses af fritrumsprofilen, og placering af døre, eventuelle vinduer, trin og andet bestemmes af bygmesteren selv. Kassen og førerhuset limes sammen med cyanoacrylat og monteres til rammen med en selvskærende skrue fra undersiden. Hvis jeg har et kasetebånd, som ikke fungerer, ple-

jer at gemme de 4 skruer, som de ofte er samlet med.

Bagest på vognen har jeg monteret en lille kofanger i pufferhøjde for at forhindre skader, hvis man kommer for nær andre køretøjer. Bogien klarer denne sag i forenden.

Når vognen er klar til at blive malet, afmonteres motorhjul og førerhus med varekasse, som sprøjtemales mat sort med 2-3 meget tynde lag. Efter gennemtørring sprøjtemales med 2-3 lige så tynde lag dækfarve. Tagene er penselmalet mat mørkebrun og rammen er snavset sort.

Jeg må bemærke, at Corgi laver en Thornycroft Van, altså en lukket lastbil med en bredde svarende til 1,93 m. Dette er kun 9 cm smallere end den smalleste Triangel projektvogn, der er vist i omtalte SP. Denne model vil vel også kunne anvendes på en normalsporsbane, og så sparer man ombygningen af varekassen.

Vognen er modtaget af maskin- og baneafdeling, og den skal anvendes som værkstedsvogn ved sporarbejder og ved eventuelle afsporinger.

Jeg håber, at en eller anden har fået mod til at lave "noget andet", og at man bruger sin fantasi, og hvad man har i sin rodekasse. Jeg har ikke købt én ting decideret til denne ombygning. "Afgiften" for at benytte denne artikel må være, at man sender et par fotos af resultatet til SIGNALPOSTEN.

Fotos: Vagn Holstein.

Tekst: FBF.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Til salg: Bøger, tidsskrifter og køreplaner - fra Europa, men flest danske.

Send et postkort med navn og adresse, så sender jeg min liste.

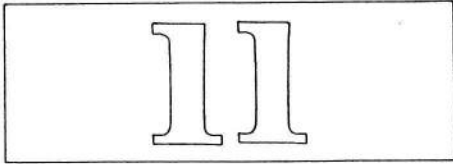
Erik Forss

Nils Ericsonsgatan 4 B,
S 521 31 Falköping, Sverige

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

VILLAVEJEN

AF POVL WIND SKADHAUGE



Type og tid

Små dagligvarebutikker (kolonialhandel, frugt og grønt, mejeriudsalg og/eller bageriudsalg) var før supermarkedernes (og de mange privatbilers) tid at finde også rundt om på villaveje. Det

som VILLAVEJEN 11 bragte eksempel på kombineret bolig og butik blev opført så sent som 1950 i et nyt beboelseskvarter med rækkehuse og villaer, men kunne for så vidt være 15 eller 20 år ældre. Det kom til gengæld ikke til at fungere som tænkt i ret mange år. Imidlertid har man uden større problemer kunnet gøre butikslokalet til en del af boligen og lagerrummet i kælderen til en del af boligens birum, når der ikke længere var økonomisk basis for at drive forretning på stedet. Der kom måske endda bedre balance mellem dag- og natopholdsrum.

Beliggenhed

Typen er skræddersyet til beliggenheden nord for vej. Den er velegnet på en hjørnegrund, hvor forpladsen tilmed kan gøres større end vist. Det har ofte været sådan, at servitutterne til en parcelhusudstyknings netop kunne være udformet således, at etablering af butikker var tilladt på hjørnegrunde og ellers ikke. Det skal i den forbindelse bemærkes, at typen kan spejlvendes, så den også kan bruges på en hjørnegrund, som ligger nord og øst for vej. Men det må også nævnes, at butikker i nogle tilfælde har været at finde på en ganske almindelig grund, som nederste beliggenhedsskitse viser.

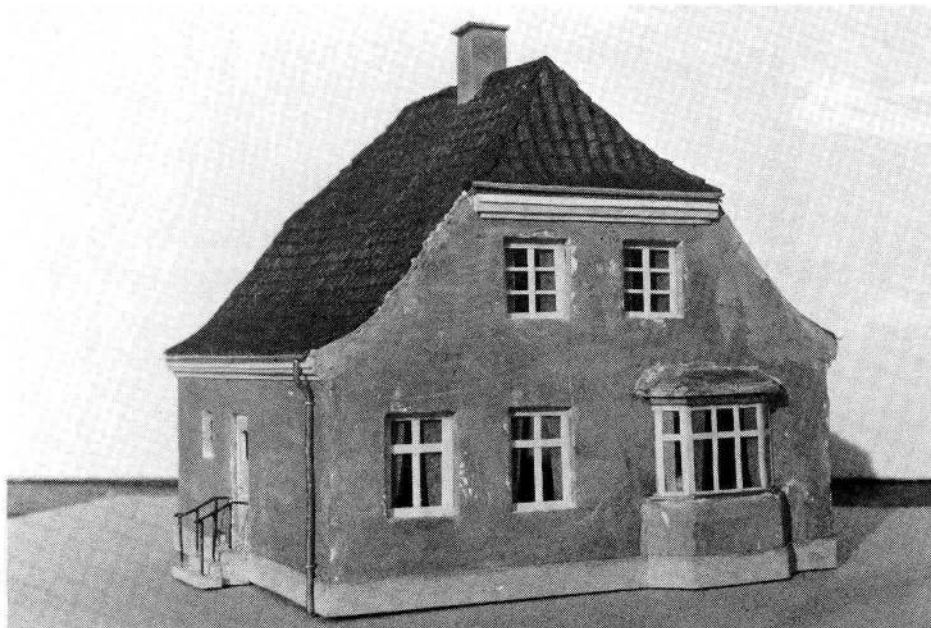
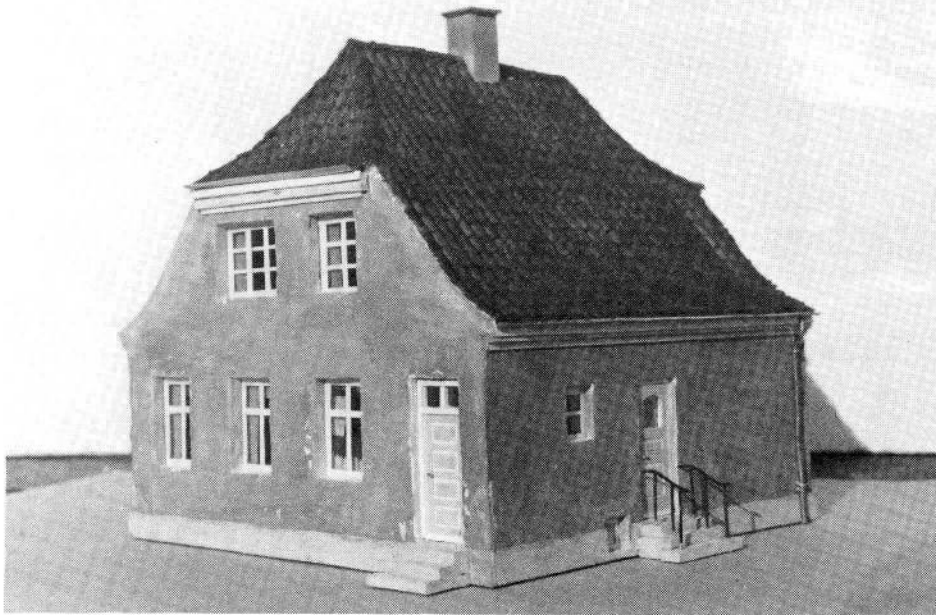
Materialer og farver

Oplysninger under VILLAVEJEN 9 og 10 gælder også VILLAVEJEN 11. Følgende gør sig specielt gældende:

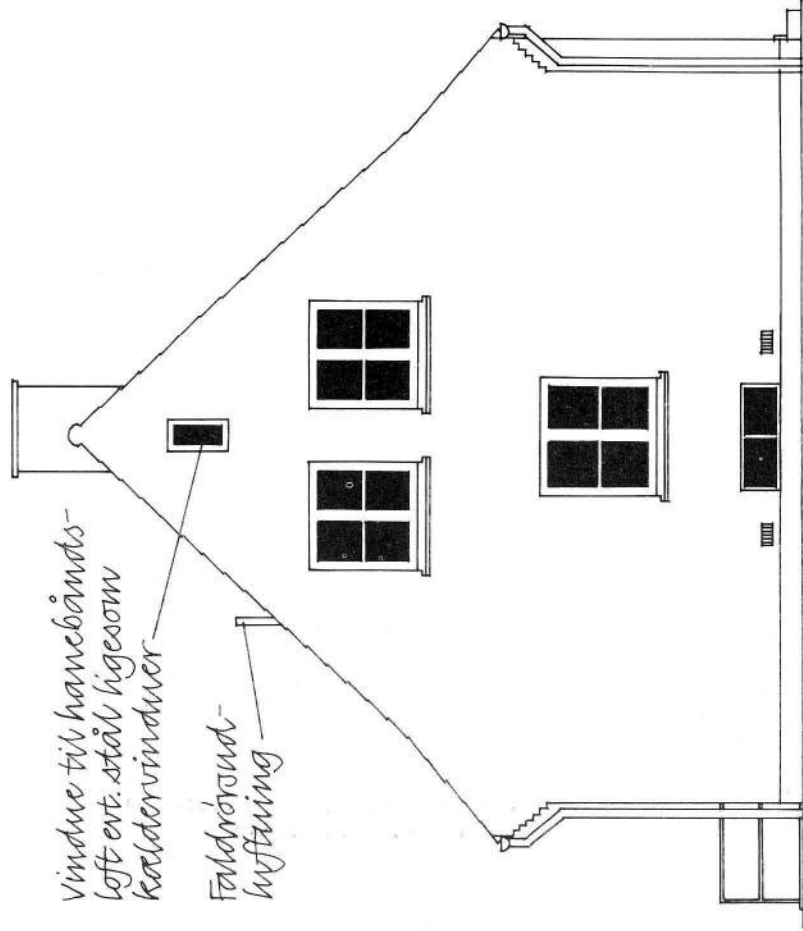
Tagkanter. Der er her vist et eksempel på en af Bedre Byggeskik anvist udformning, nemlig hvor gavlhæng og gavlgesims udelades helt, samtidig med at sideudhæng udføres med svaj. Overgangen ved bygningens hjørner klares med en muret konsol, enten aftrappet som vist eller skråt tildannet i undersiden.

Vinduer. Snittet viser, hvordan kældervinduerne er placeret så højt, at lyskasser kan spares. Ydermere er der benyttet stål-vinduer for at få et rimelig stort glasareal trods den ringe vindueshøjde. Stålvinduerne kan være malet i farve som ovenliggende trævinduer, men man kan også vælge at understrege forskellen ved at male kældervinduerne i en anden, fx mørkere farvetone.

Omgivelser. Stor køkkenhave, navnlig hvis butikkens hovedartikler er frugt og grønt. Forpladsen gruset og belagt med perlesten, evt. betonfliser som sti fra fortov til butiksdør og i hvert fald videre til øvrige indgange. Alternativt er forpladsen belagt på samme måde som fortov. Under alle omstændigheder cykelstativer til kunderne,



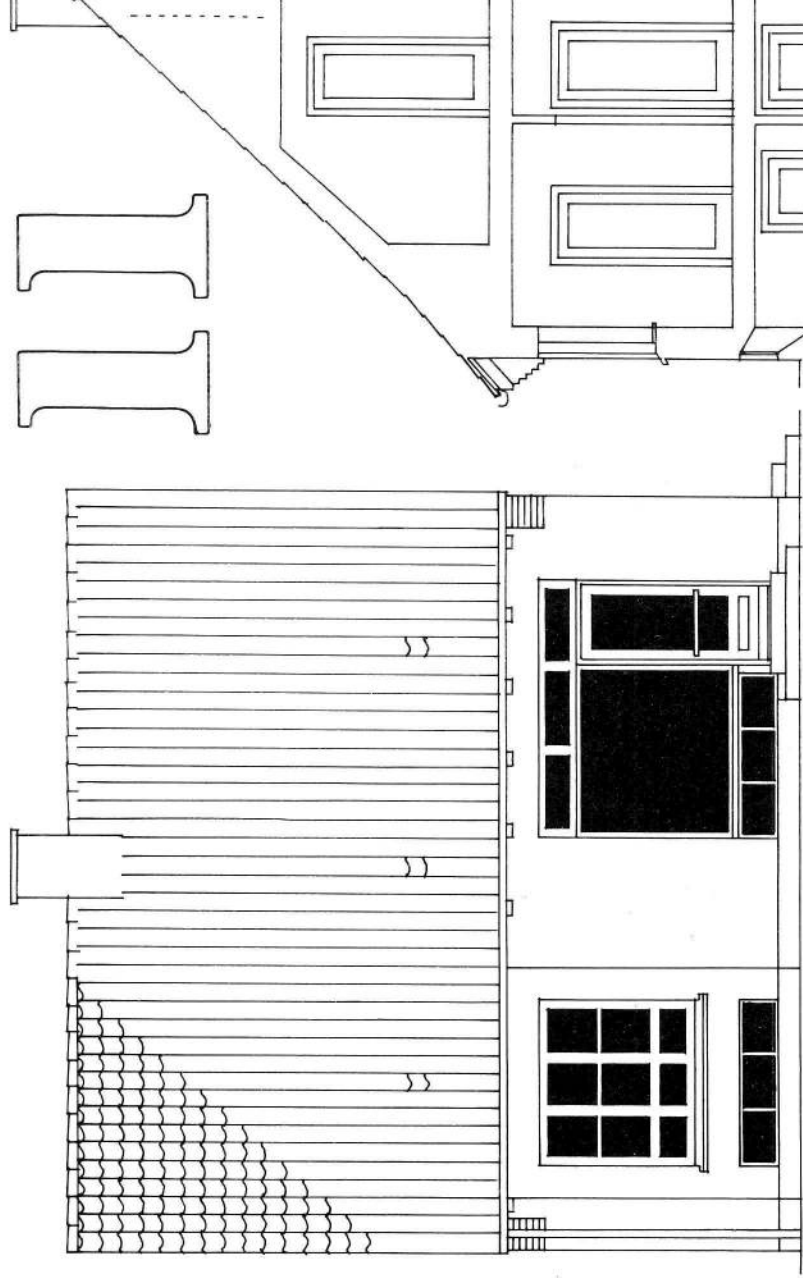
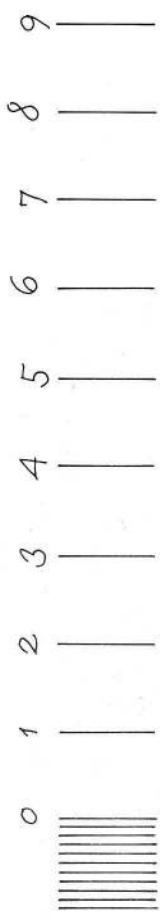
VILLAVEJEN nr. 5, nu pudset og gulkalket (fra to vinkler).



Vindue til hanebåndsløft evt. stål ligesom køldenervinduer

Faldbrønd-luftning

GAVL MOD VEST

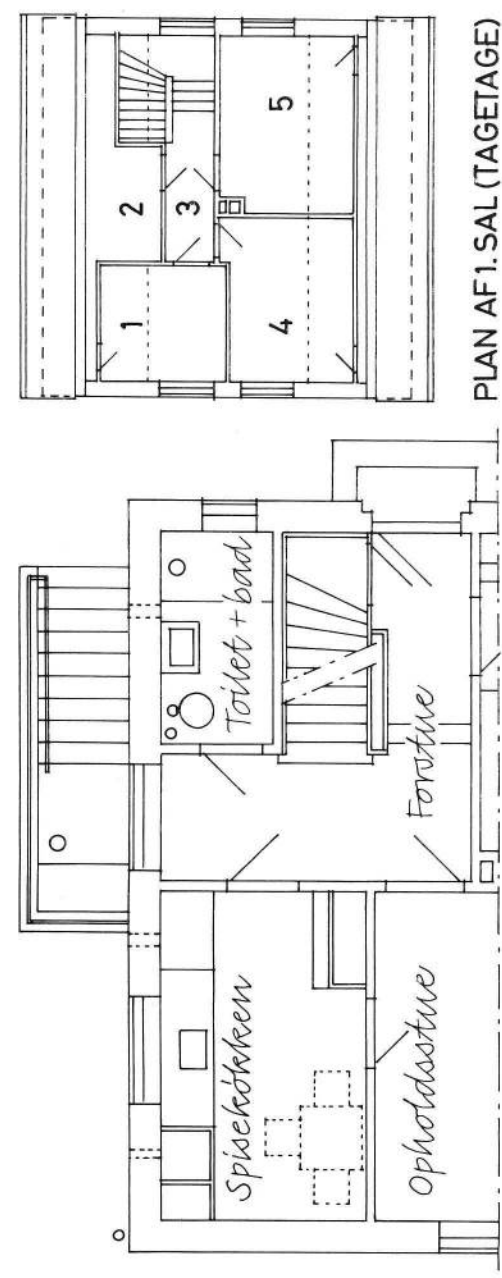
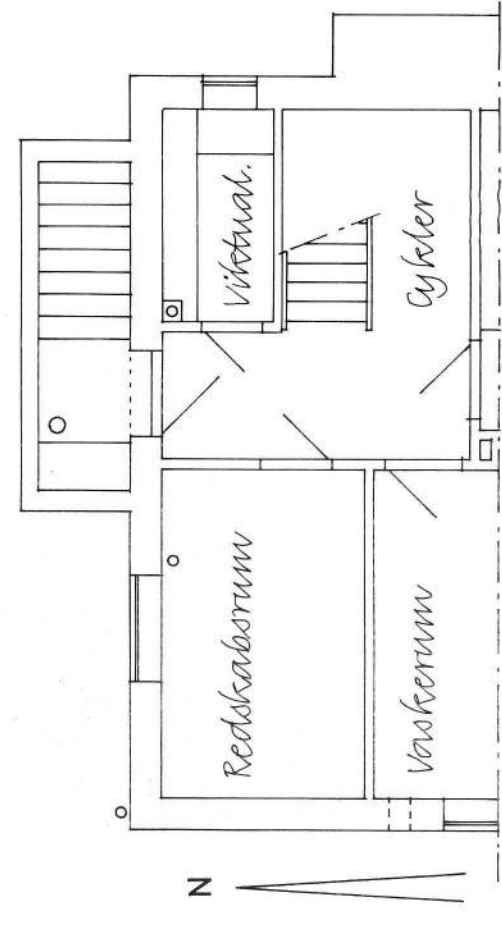


FACADE MOD SYD (MOD VEJ)

10 meter

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

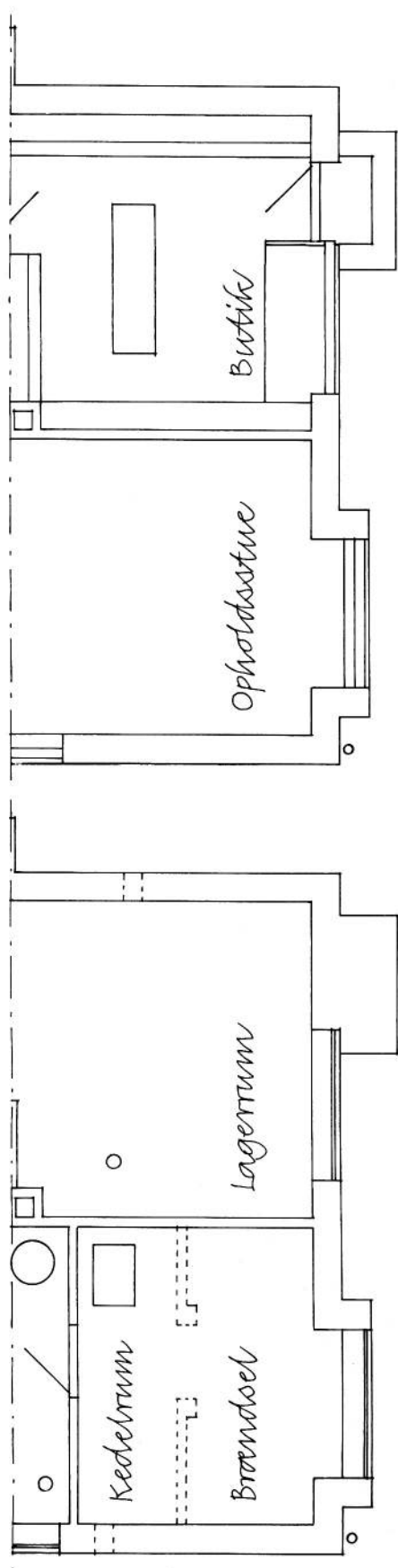
DEL AF TVÆRSNIT



PLAN AF 1. SAL (TAGEAGE)

1. salts plan er tegnet i 1/2 størrelse i forhold til de øvrige planer

- 1 Kammer
- 2 Pulterloft
- 3 Gang
- 4 Kammer
- 5 Sovetæppe



PLAN AF KÆLDERETAGE

PLAN AF STUEETAGE

Alternativ: tag uden svaj, med gavludhæng og lidt øget vindudhæng

Transpouse i vinduer udelades evt.

Typen er kun egnet til beliggenhed nord for vej

Bemærk ovenrigts linie og se tekst ang. forhånds

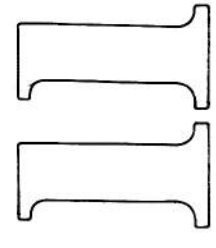
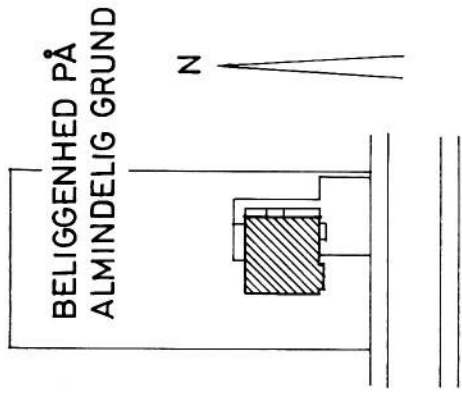
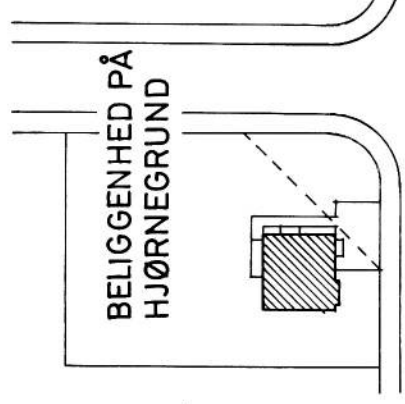
Glastagssten (giver lys til skurkammer)

GAVL MOD ØST

Alle kælderinduer af stål

FACADE MOD NORD

Forstuevindue evt. mager til køkkenvind.



muligvis med reklamer for mærkevarer, herunder dagblade, og tobaksvarer.

Andre muligheder

De fleste relevante muligheder er antydnet eller beskrevet på tegningerne. Hertil skal føjes muligheden af at udføre huset uden butik, spejlvendt. Butikken bliver da opholdsstue, og den på planen viste opholdsstue deles i en spisestue og et "kabinet". I det ydre får denne store villa da i stedet for butiksvindue og -dør fx to almindelige torammers vinduer, hvoraf det ene placeres i gavlen. Sydvinduet kan evt. erstattes af en tofløjet havedør.



12

Type og tid

VILLAVEJEN 12 er en hustype med forskudte etager. Man går direkte ind i den egentlige stueetage, hvis gulv ligger højst to trin over terræn. Herfra fører en "halv" trappe ned til kælderen i den anden ende af huset og en anden "halv" trappe op til en højtliggende stueetage oven på kælderen. Fra dette niveau fører som regel yderligere en "halv" trappe op til loftet over den egentlige stueetage, og her kan straks eller senere være indrettet ekstra beboelsesrum. I nogle tilfælde er taget imidlertid så lavt, at en sådan "4. etage" ikke er mulig.

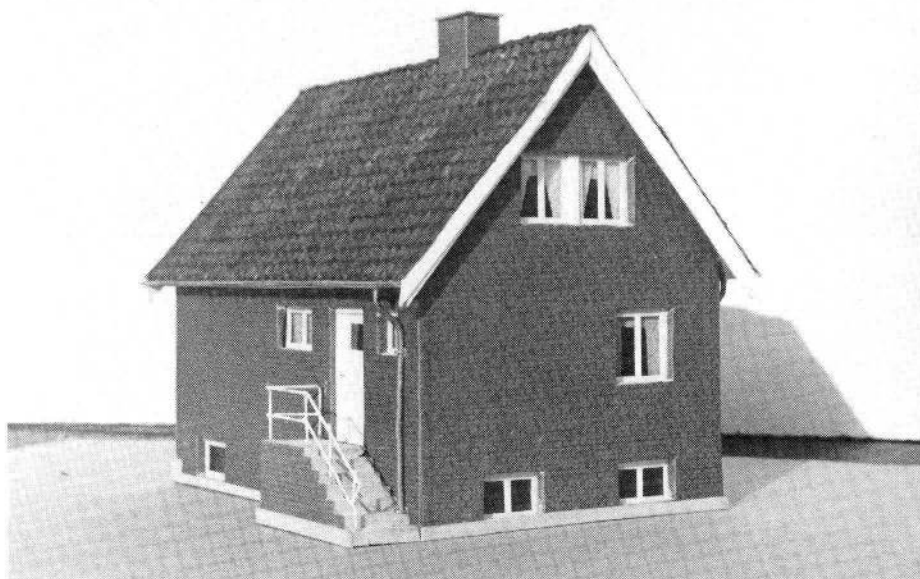
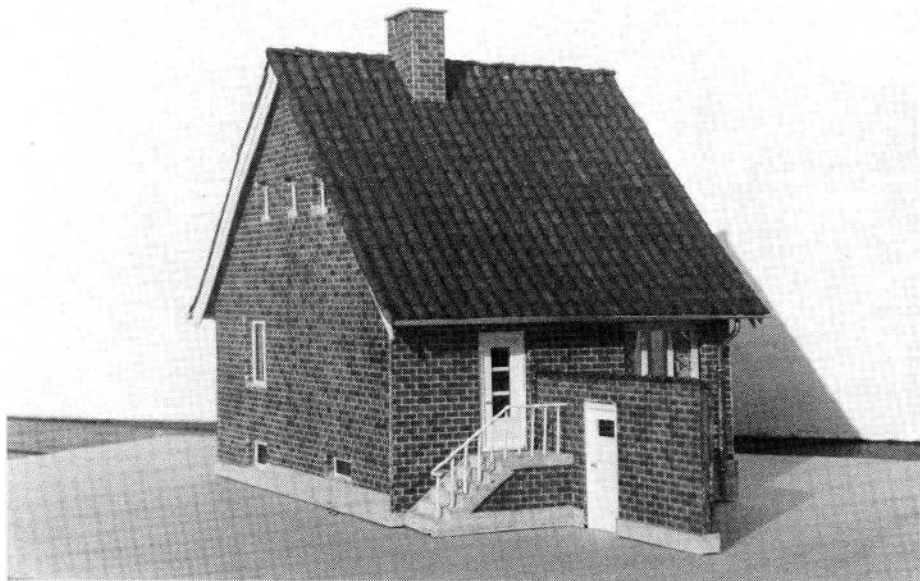
Ideen medfører to markante ulemper. Det er næsten umuligt at udforme fuldt tilfredsstillende facader, og opholds-zonens

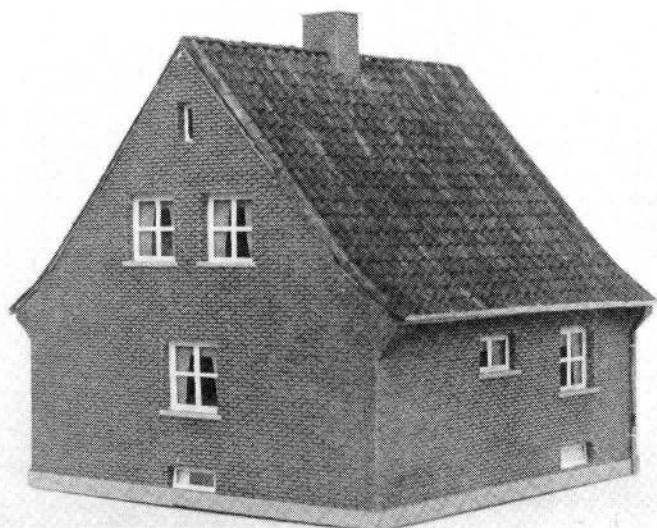
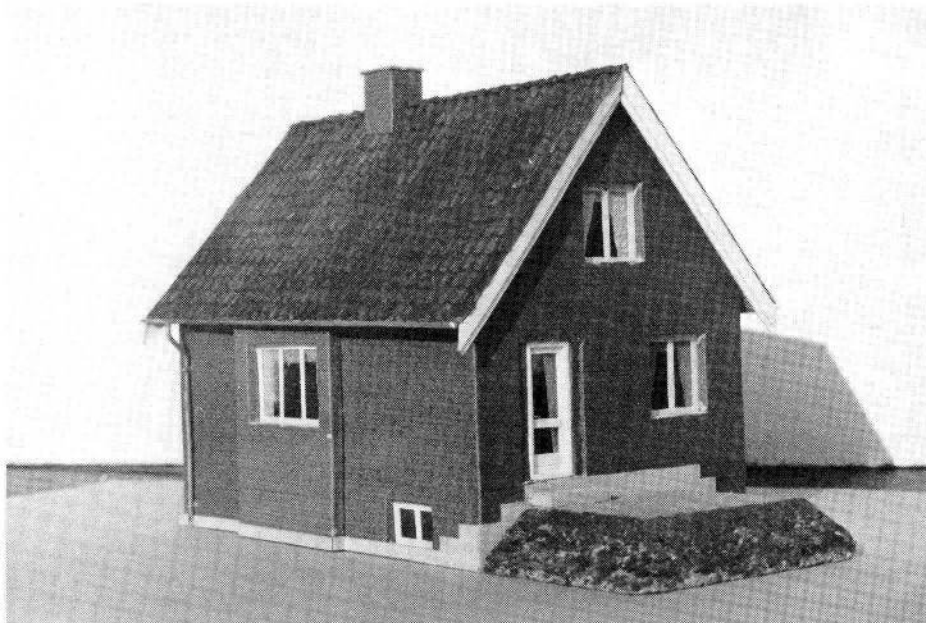
VILLAVEJEN nr. 9. Kun det af modellen der er over jordoverfladen, er bygget. Det ses derfor tydeligt at der "mangler" noget ved den antydede kældernedgang.

Det havde måske, i denne situation, været bedre om hullet i hegnsmuren havde været udeladt indtil der var taget stilling til endelig placering og om der skal laves en kældertappe.

VILLAVEJEN 9. Modellen er beklædt med murstenspapir købt i en hobbyforretning. Til trods for at stenene synes at være en del for store i størrelse 1:87, H0, hævdede man på det bestemteste i forretningen, at papiret var beregnet til størrelse 1:160, N!!

VILLAVEJEN 10 fra den ene side,





udstrækning ligger fast; man kan ikke i samme niveau opnå mere areal ved at inddrage et soverum, som ikke længere tjener sit første formål.

Til gengæld er der indlysende fordele, så det er intet under, at en del arkitekter dyrkede princippet helt frem til 1960'erne. Så gled typen ud, da den ikke er egnet for rationel elementproduktion; der "sker" for meget forskelligt. Hvornår den begyndte, er foreløbig et ubesvaret spørgsmål, men glansperioden lå fra slutningen af 1940'erne frem til slutningen af 1950'erne. At tale om type er i øvrigt en tilsnigelse, for variationerne i planprincip og boligstørrelse har været omfattende. Det viste eksempel er forholdsvis arealforbrugende. I mange tilfælde er opholdsstue-køkken-planet ikke nær så stort i forhold til resten. Og der kendes eksempler, hvor det₂ bebyggede areal kun er 70-80 m².

Fordelingen af kældrens rum kan variere. Den aktuelle kombination af fyr- og vaskerum forudsætter oliefyr. Op langs røgskorstenen er ført en aftrækskanal fra vaskerummet. Det tredje hulrum er en kanal beregnet for rør til og fra ekspansionsbeholderen i loftrummet (det var dengang!).

Placeringen af udvendig kælde- dertrappe kan ligeledes variere. Faktisk var den bedre placeret på husets langside end ved gavlen, skarnkassepladsen taget i betragtning. Tænk at lukke kammerets vippevindue op en varm dag og få affaldslugten ind! Under alle omstændigheder er det en variationsmulighed at få udvendig kælde- dertrappe og -indgang om på langsiden ved ombygning med redskabsrummets vindue.

Beliggenhed

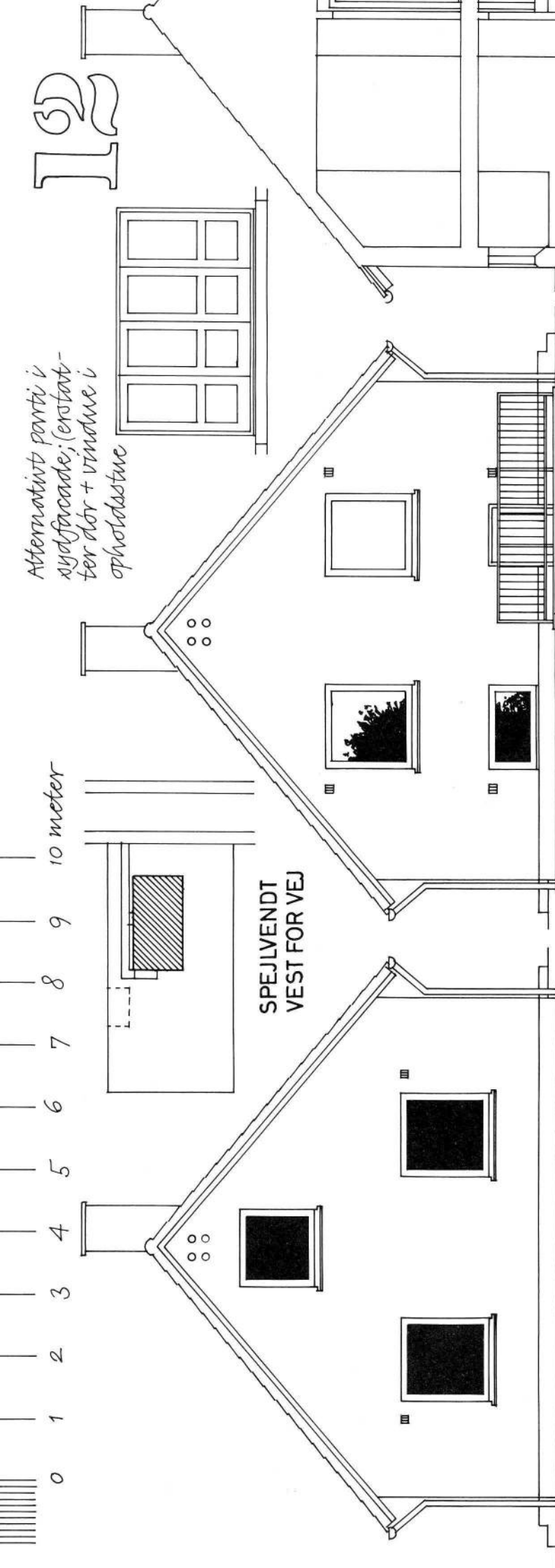
Som skitserne viser, er placering på alle sider af vej mulig. Det bemærkes dog, at man vest for vej enten må spejlvende boligen eller have en grund til rådighed, hvis bredde overstiger det normale. Eksempler på garageplacering er indtegnet.

Materialer og farver

Sokkel. Grå cementpuds, evt. tjæret eller sortmalet (dette dog efterhånden ikke meget i kurs

og VILLAVEJEN 10 fra den anden side

VILLAVEJEN 11. Når man ved det, og tænker over det, kan man jo nok se at kældernedgangen mangler. - Mon andre tænker over det? Set fra to vinkler.



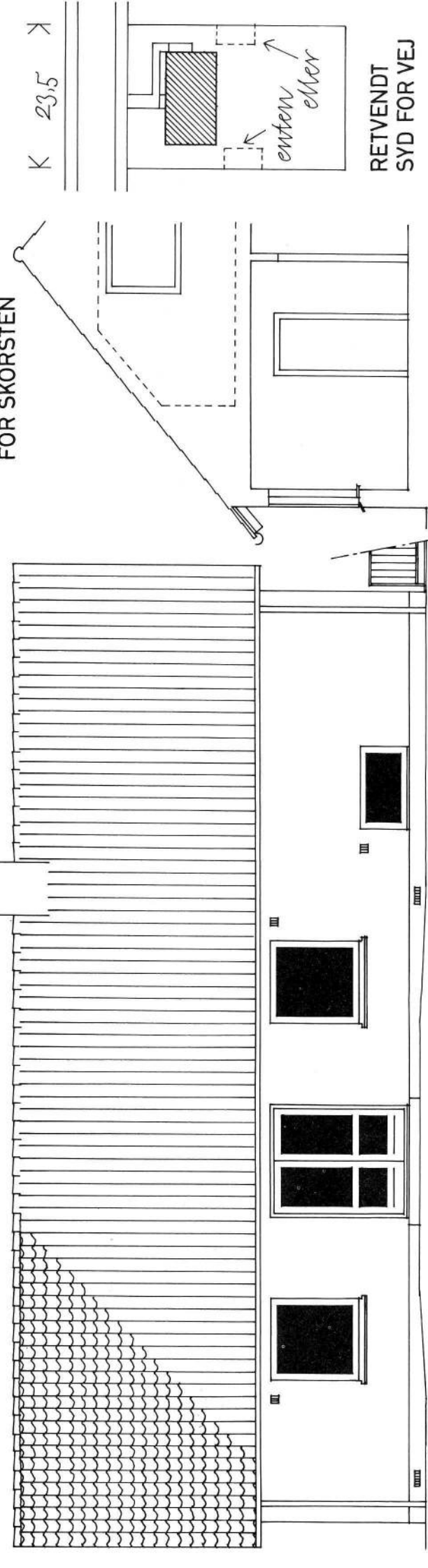
GAVL MOD VEST

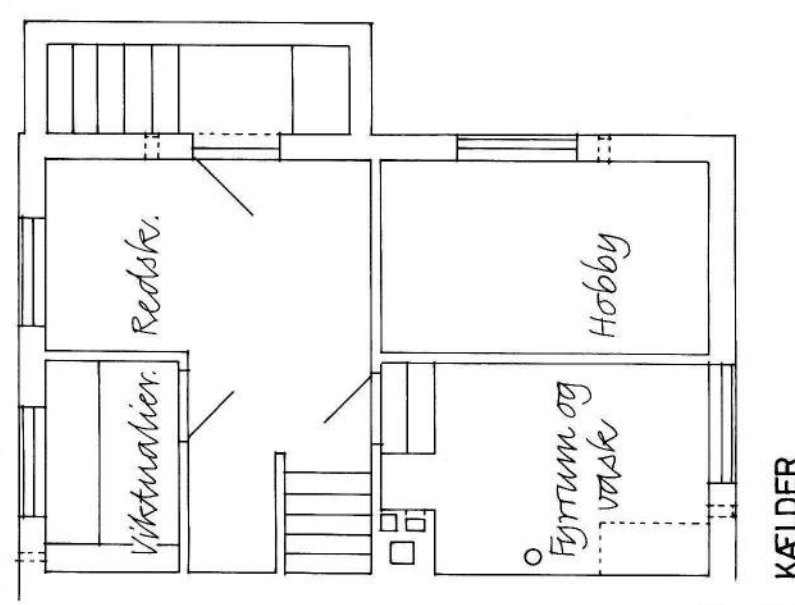
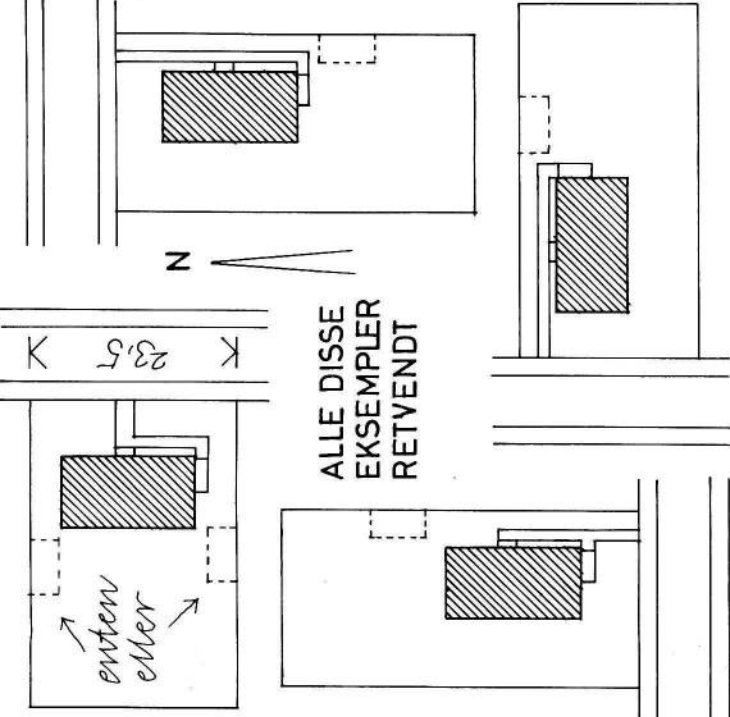
Kontrol: denne linie 100 mm ved mål 1:87

FACADE MOD SYD

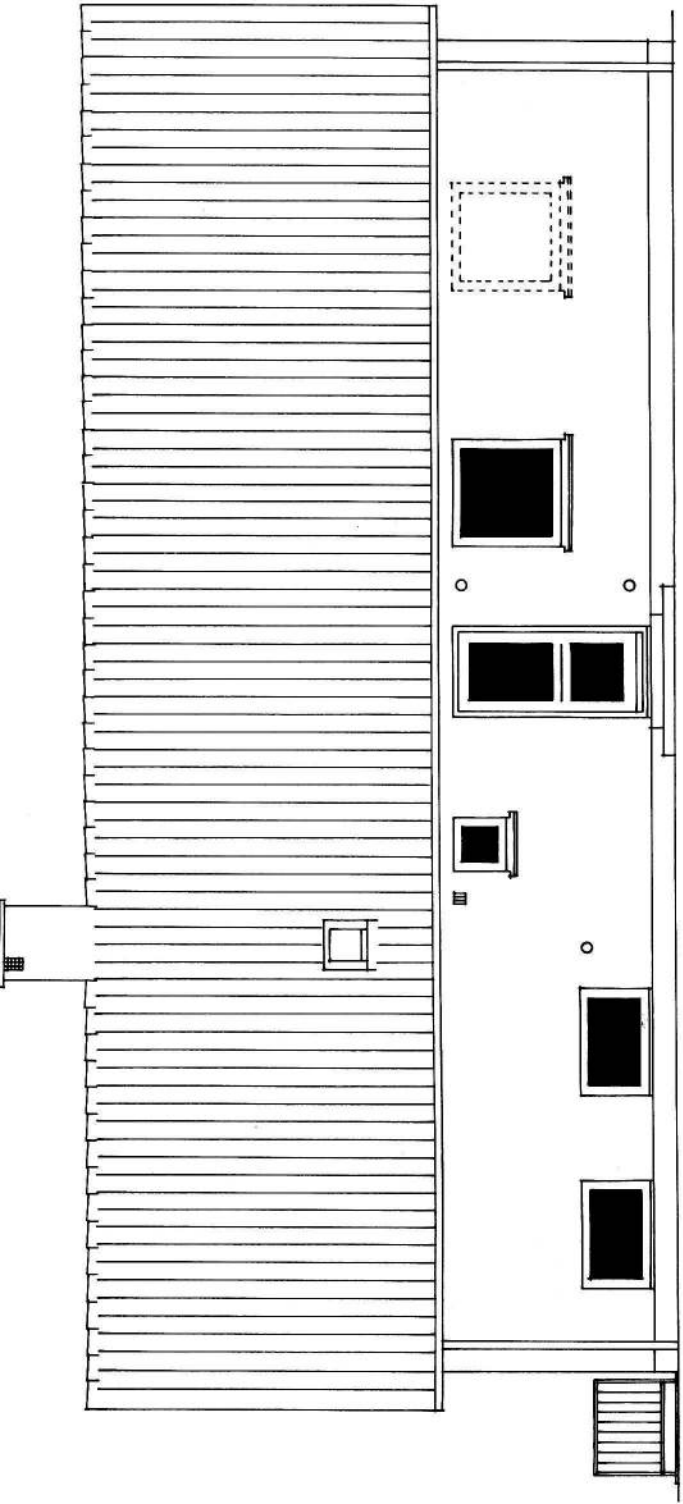
TVÆRSNIT VEST
FOR SKORSTEN

TVÆRSNIT ØST F. SKORST.

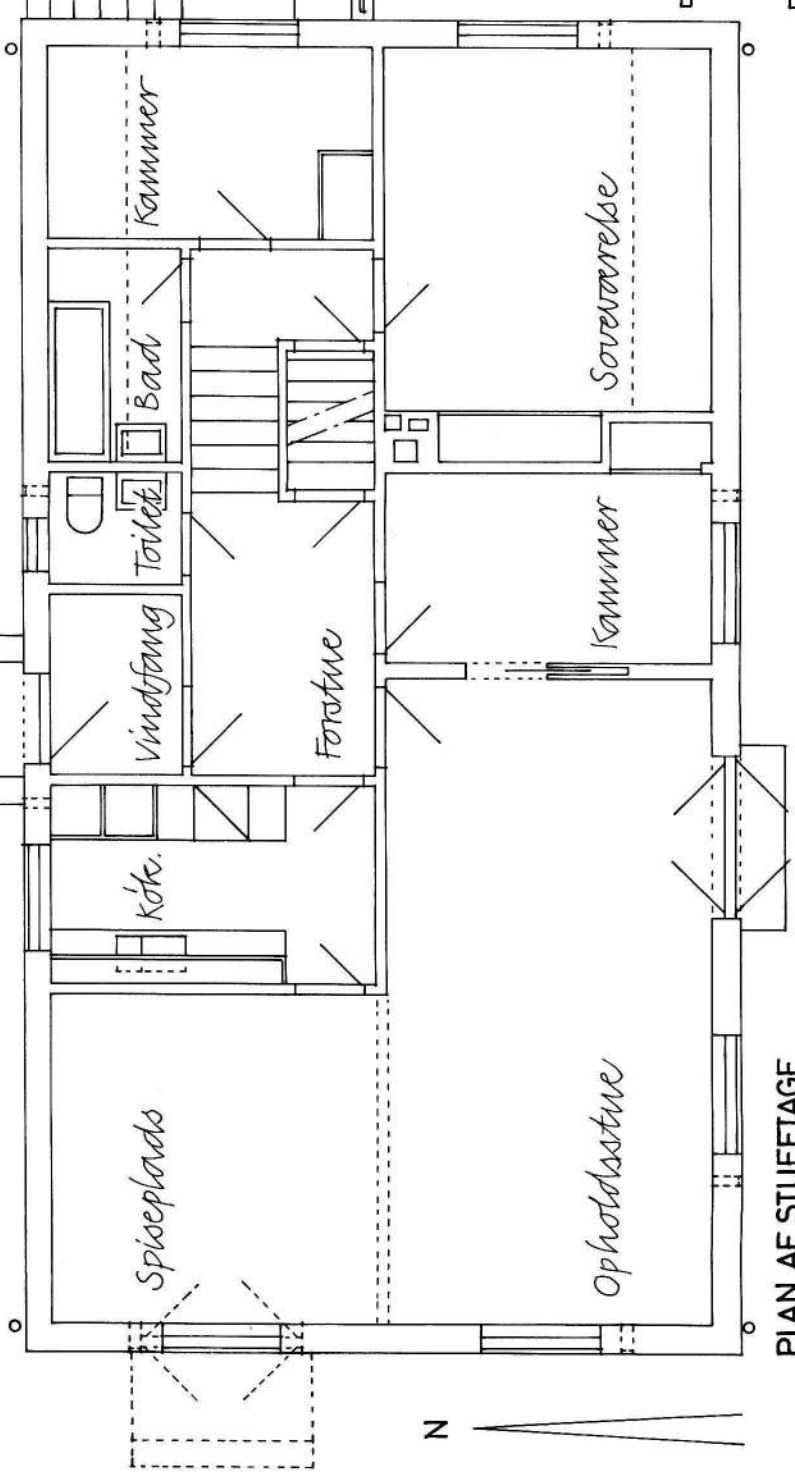




12



Evt. vindue, se tekst



på grund af den tilbagevendende vedligeholdelse).

Udvendige trapper. Grå cementpuds, i sjældne tilfælde klinker - gule, røde eller brune - på trin ved indgangsdør. Hvidmalet, sammensvejt jerngelænder med tætsiddende balustre ved kældertappen. Evt. balustre i zig-zag mønster.

Ydervægge. Rød eller gul blank mur. Pudsefacader kun i helt særligt tilfælde (tilpasning til omgivelser). Sålbenke i beton (evt. præfabrikerede), skifer eller klinker. På meget sene eksemplarer af typen - efter 1960 - evt. brædebelagte gavltrekanter, i gavl med soveværelse dog kun brædder ned til overkant af vinduer.

Tagkanter. Der er set eksempler på, at typen er opført med en beskeden gesims eller helt uden tagfremspring. Men det almindeligste har været udhæng med synlige spær og udfyldningslister mellem lægter. På sent byggede eksempler er udhæng med sternbræt og underbeklædning også en mulighed. Træværk i udhæng med synlige spær er hyppigst hvidmalet, men kan også stå i brun træbeskyttelse, som nærmest er obligatorisk ved udhæng med sternbræt og underbeklædning. Tagrenden og -nedløb af zink, evt. hvidmalede, hvis træværk i udhæng er det.

Tag. Røde vingeformede falsteglsten er en oplagt mulighed. Blå-dæmpede kan være på tale, men chancen for grå eller blå eternitbølgeplader eller -skifer er langt større, navnlig efter ca. 1955.

Skorstenspipe. Ingen bly eller zink. Pibens murværk som husets facader. Betonafdækning med kun én åbning, nemlig for røgrøret. Aftræk for emhætte har derimod åbninger, med net, i sidefladerne.

Vinduer og udvendige døre. Eksemplet viser vippevinduer, men torammers sidehængte vinduer er et brugeligt alternativ, navnlig på tidlige repræsentanter for typen. Tegningen viser nogle alternativer af anden art; de angår udgang til haven. Vinduer og døre er normalt hvidmalede. På sent byggede huse er dog evt. kun karmene hvidmalede, mens gående rammer og døre behandles med brun træbeskyttelse.

Omgivelser. Det er realistisk kun at regne med grundens bageste tredie- eller fjerdedel som nyttehaver, mens resten er til

pryd og ophold, domineret af en stor græsplæne. Og i nogle tilfælde er der måske slet ingen nyttehaver. Der spares ikke længere så meget på betonflisebelægninger til indgangsstier og udvendige opholdsarealer. Grus- og perlestensbelagte gange bliver til gengæld sjældne.

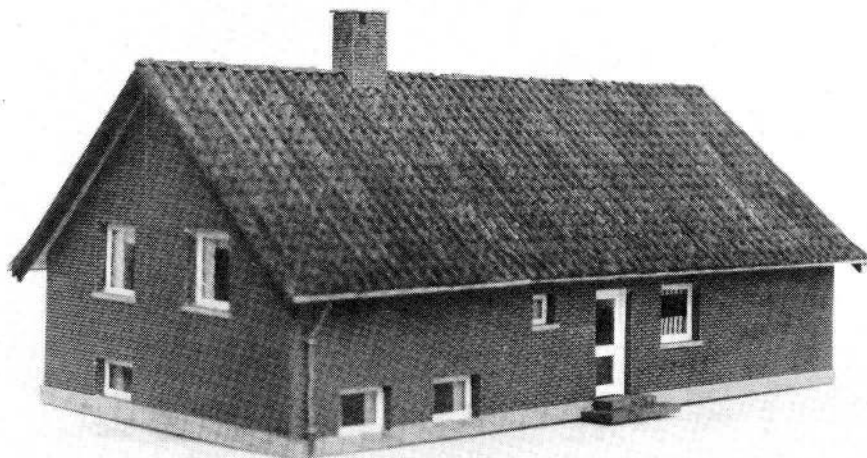
Andre muligheder

Foreliggende tegning kan med fornøden tilpasning bruges også til mindre huse. Enten tages ca. 1 meter fra opholdsstue og spiseplads. Eller huset udføres så kort, at spiseplads eller -stue forsvinder helt, og opholdsstuen reduceres tilsvarende samtidig med, at kammeret tillægges opholdsstuen. En mellemløsning fremkommer, når køkkenet ændres til spisekøkken.

I gavl ved opholdsstue kan vindue i gavltrekanter ændres til fransk altan eller udadgående (tofløjet) dør med rigtig altan, der støbes i beton. I begge tilfælde gelænder af samme type som ved udvendig kældertappe. Større, indbygget altan, d.v.s. med 2-3 m tilbagerykket væg i gavltrekanter, er yderligere en mulighed. Alt efter, hvor meget "4. etage" udnyttes, må der i øvrigt ilægges ovenlysvinduer i taget.

VILLAVEJENS tegninger omsat i model

Rettelse til billedtekst i SP 26. årgang nr. 3, side 129: Skal lyde således: Herover ses VILLAVEJEN nr. 8 fra to vinkler, og herunder er det VILLAVEJEN nr. 7, det gælder. ...



VILLAVEJEN 12. Især ved denne model tror jeg ikke der er mange iagttagere, der vil savne den ikke byggede kældernedgang i gavlen. Set fra to vinkler.

Som ved de øvrige fotografier af Villavejens huse, - ingen egentlig byggebeskrivelse, idet jeg vil henvise til tidligere udkomne blade. Byggeprocessen er jo i det store og hele den samme hver gang!

Villa nr. 10. For ikke at skulle lave kældervinduer i halv højde, svarende til kun det der er over jordoverfladen, er huset bygget netop så højt, at kældervinduerne har kunnet saves ud i fuld højde. Dette er gjort med henblik på, at jeg på et senere tidspunkt kan tage stilling til, hvor langt villaen eventuelt skal "graves ned". Foreløbig er soklen lavet således, at huset kan stå direkte på "jordoverfladen" i denne udførelse. Skulle det eventuelt senere blive aktuelt at sænke huset ned i anlæggets bundplade, som vist på tegningen, kan soklen forhøjes tilsvarende. Det må dog erkendes, at huset, som det er nu, virker lovlig højt.

For begge villaerne nr. 9 og 10 gælder, at de er beklædt med industrifremstillet murstenspapir, villa 9 i nyere udgave, medens villa 10 er af en ældre type. Begge villaer er udført i "røde sten".

Villaerne 11 og 12 er derimod beklædt med hjemmefremstillet murstenspapir i "gule sten". (Desværre virker de gule sten ret mørke på fotografierne, hvilket skyldes, at der er brugt farvenegativfilm ved optagelsen).

Ligeledes gælder for begge villaer, at jeg har prøvet at udelade kældertrapperne, der - især ved villa 11 - ville virke meget "afstumpede".

Det må her erindres, at husene i første omgang udelukkende er bygget som illustration til SP, og jeg ved derfor endnu ikke, hvor og hvordan de til sin tid skal placeres på et eventuelt anlæg. Dermed ved jeg heller ikke hvordan muligheden vil være for at få "gravet ud" til en kældernedgang i fuld dybde. I givet fald vil det dog formentlig være en forholdsvis let sag at tilføje kældernedgangen og døren.

Indtil da har jeg tilladt mig at se sådan på det, at når man - som almindelig iagttager - ser på husene, vil man næppe savne kældertrapperne, da man formentlig altid - i underbevidstheden - vil regne med, at de nok er på den anden side af huset. Man kan jo også se sådan på det, at er kældertrappen nu engang lavet, så pynter den og er med til at give indtryk af et gennemarbejdet anlæg. Er trappen der derimod ikke, - ja så sav-

ner man den nok næppe heller, for som sagt - den er jo nok omme på den anden side!

E.V.P.

LITRERINGER I HØ

Fa. Ove Larsen, Mågevænget 4, 4700 Næstved, har netop udsendt en ny prisliste over litreringer i HØ.

Prislisten omfatter ca. 250 forskellige litreringer indenfor stort set alle former for rullende materiel (efter den store om-litrering i 1941).

Listen omfatter bl.a.: Damplokomotiver, diesellokomotiver, motorvogne før 1941 (4 stk.) og efter 1941 (2 stk.), Frichs-lyntog, personvogne før 1941 (3 stk.) - efter 1941 og efter 1965, post- og rejsegodsvogne efter 1941 og efter 1965, godsvogne før 1941 (3 stk.), - efter 1941 og efter 1961, specialvogne (tjenestevogne), symboler, alfabeter /tal og enkelt-ord ("Togfører-vogn", "Kødvogn", "Mælkevogn" (røde bogstaver), "Carlsberg" (grønne bogstaver), "Texaco" og "Esso" (tre-farvede) for blot at nævne nogle).

Alle litreringerne er af gnubetyden, som let overføres, til det sted hvor de skal sidde; sæt bærefilmen fast med tape, og tegn ovenpå med en kuglepen el. lign., og arbejdet er færdigt.

Desværre omfatter sortimentet endnu ikke privatbanelitreringer, men de er på vej, siger Ove Larsen. Formentlig vil der ske noget på dette område i 1991.

Personligt kan jeg undre mig over, hvem der dog kan bruge dette enorme udbud. Det er da ikke mit indtryk, at der bygges så mange forskellige modelbanevogne rundt omkring i de små hjem, - eller ser vi dem bare aldrig i klubberne eller diverse modelbaneblade?

Ove Larsen oplyser dog, at der ligger et behov bag alle litreringerne, og man må da også indrømme, at man fremstiller ikke bare et sådant udbud for blot at have dem liggende på sine hylder.

Det skulle glæde mig at se mange flere af alle disse vogne (det må vel være mindst ca. 200 forskellige) på klubanlæggene eller beskrevet og illustreret i bl.a. SIGNALPOSTEN.

E.V.P.

SAGT I TOGET

En af verdens korteste jernbanevitser er følgende, som stammer fra dengang, man endnu i nogen grad holdt på formerne. Ved afgang er de eneste i kupeen en ung dame og en ung herre - som siger: -Frøken, skal De også rejse?

Men her er en anden, som også kun består af en enkelt replik. Den uniformerede med kasketten siger: -Hvis damerne vil begynde at lede i deres tasker, så kommer jeg tilbage om ti minutter og ser billetterne.

Tredie kupehistorie i denne omgang er faktisk et helt ords-kifte, men absolut kort:

-Ded var da knusendes, så stærkt ded her går!

-Ja, ded gør'et. Å så rejser vi endda itte på fyrste klasse!

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Sælges:

H0e Bemo RhB Ge 6/6 1 "Krokodil" 1055 (kun lidt brugt) Kr. 700,-
 H0e Bemo Traktor TM 2/2 gul 1074 192, ny. Kr. 400,-
 H0e Bemo Traktor Tm 2/2 brun 1072 65, ny. Kr. 375,-
 H0e Bemo 4-akslet pakvogn D 4, grøn, ny. Kr. 150,-
 (Alt Bemo materiel i originale pakninger).
 H0 Lima NSB 309150, boggie storrumsvogn 2. kl. Kr. 110,-
 H0 Lima DSB MZ sort/rød, 208109 L. Kr. 160,-
 H0 Lima DSB MR-sæt 201093. Kr. 300,-
 H0 Lima DSB IC vogn 309164. Pr. stk. kr. 90,-
 H0 Lima 3-koblet dieselloko M1 6, 205140. Kr. 200,-
 H0 Trix int. "Schulteiss Brauerei" 23505. Ølvogn m.BrH. Kr. 185,-
 H0 Trix int. "Ledere Premium", 23504. Ølvogn. Kr. 150,-
 H0 Trix int. Bananenwagen 23537 Kr. 175,-
 H0 Trix int. Fisketransportvogn 23607. Kr. 150,-
 H0 2-akslet sporvogn uden motor (grå værkstedsvogn). Kr. 75,-
 For de sidste 10 numre gælder, at de er ubrugte, og de fleste i originalpakning.

Henvendelse:

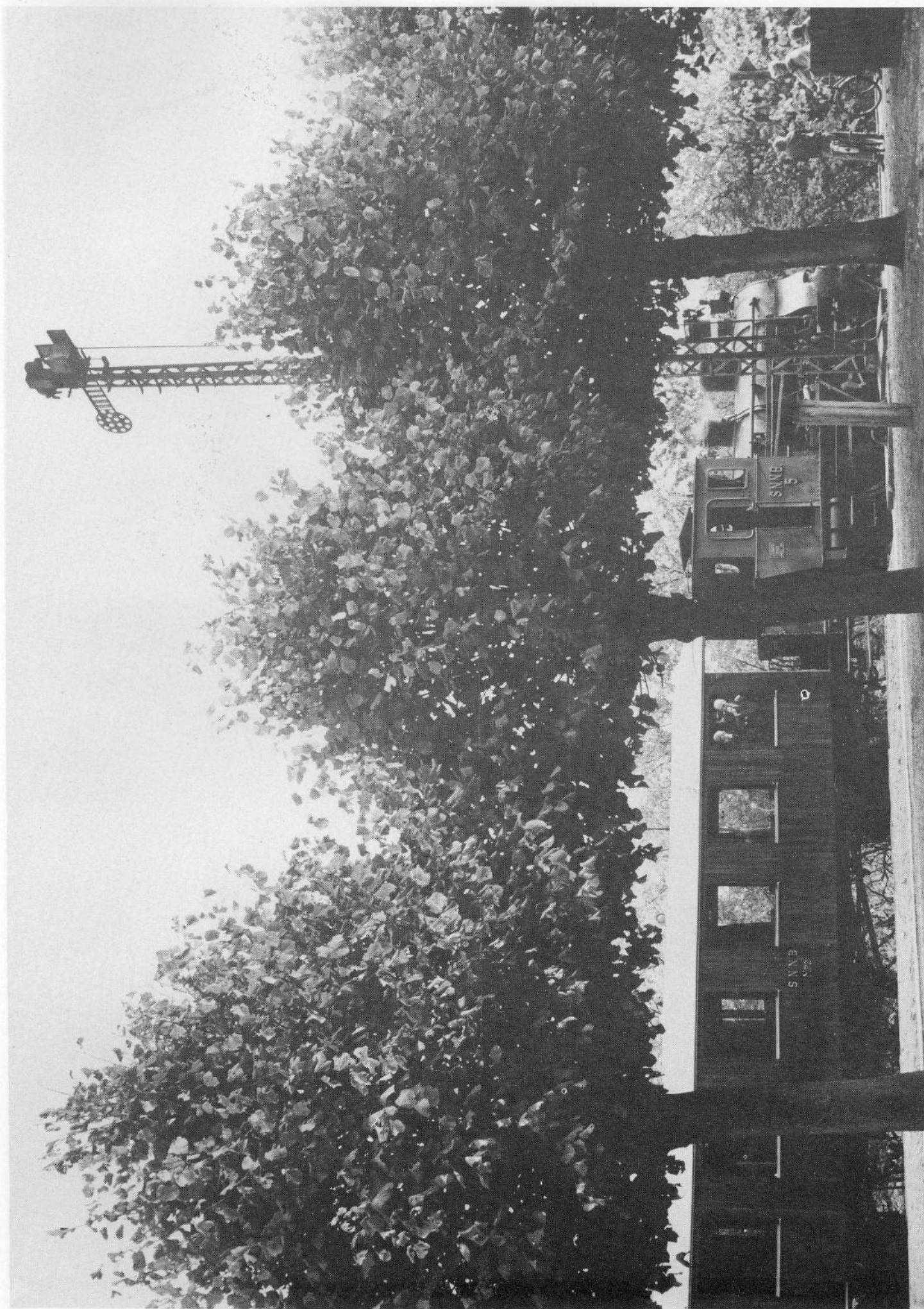
Materialisten Stenderup,
 Østerbrogade 109, 2100 Ø.
 Tlf. 31 20 90 26
 Mandag-fredag kl. 10-16.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

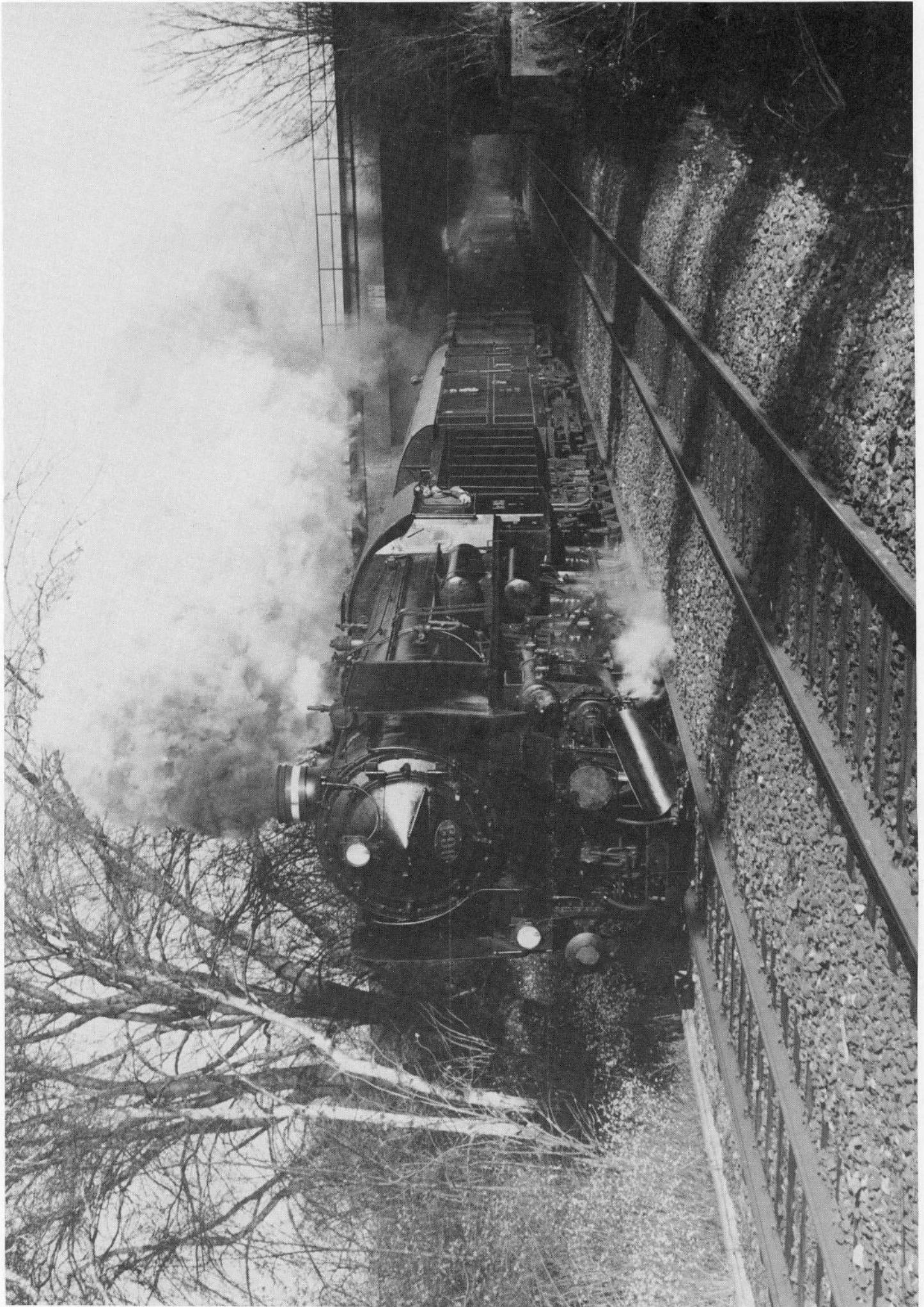
BILLEDGALLERIET



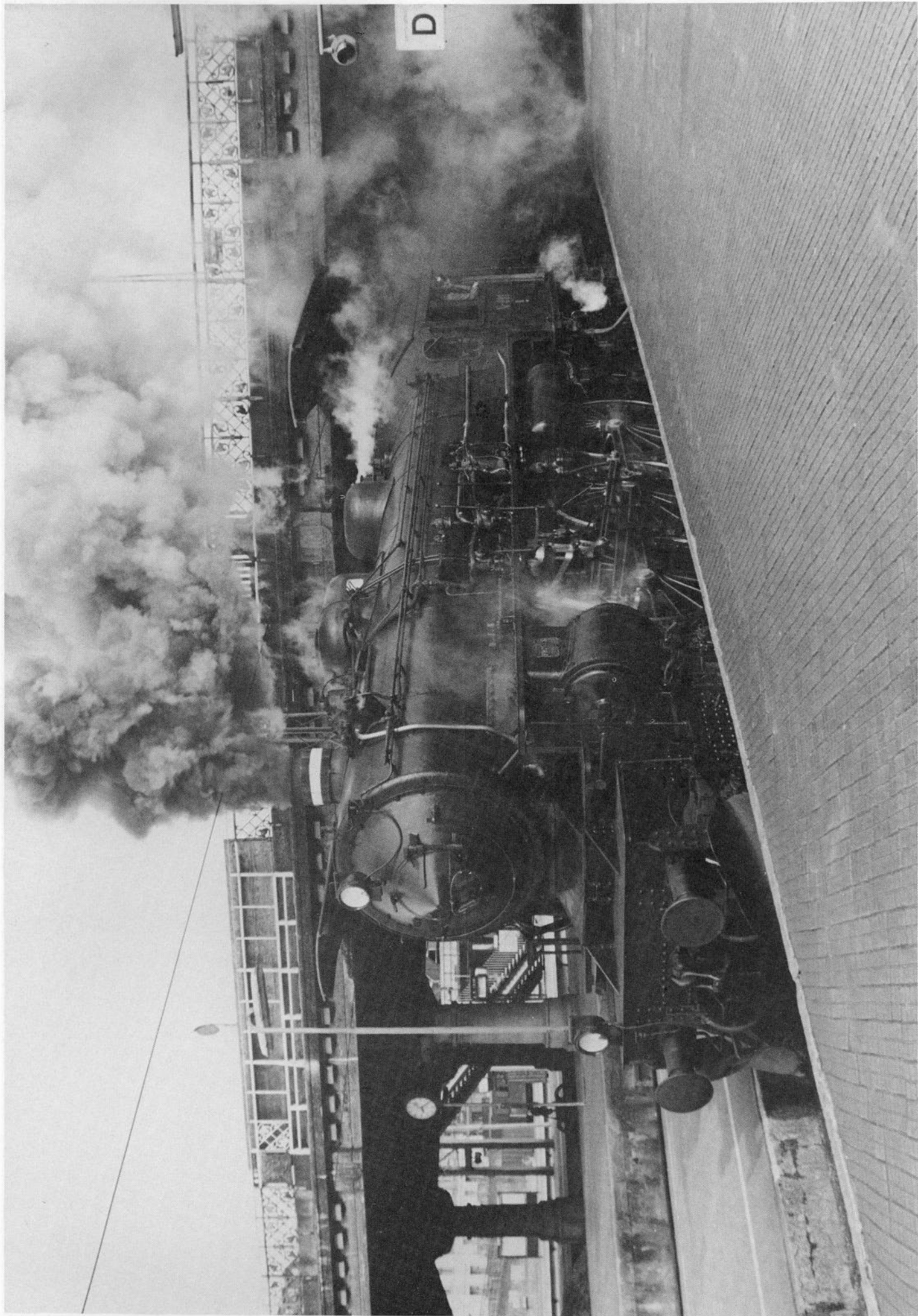
Gissfeld (privat sidespor) 28/7 1961 (JG)



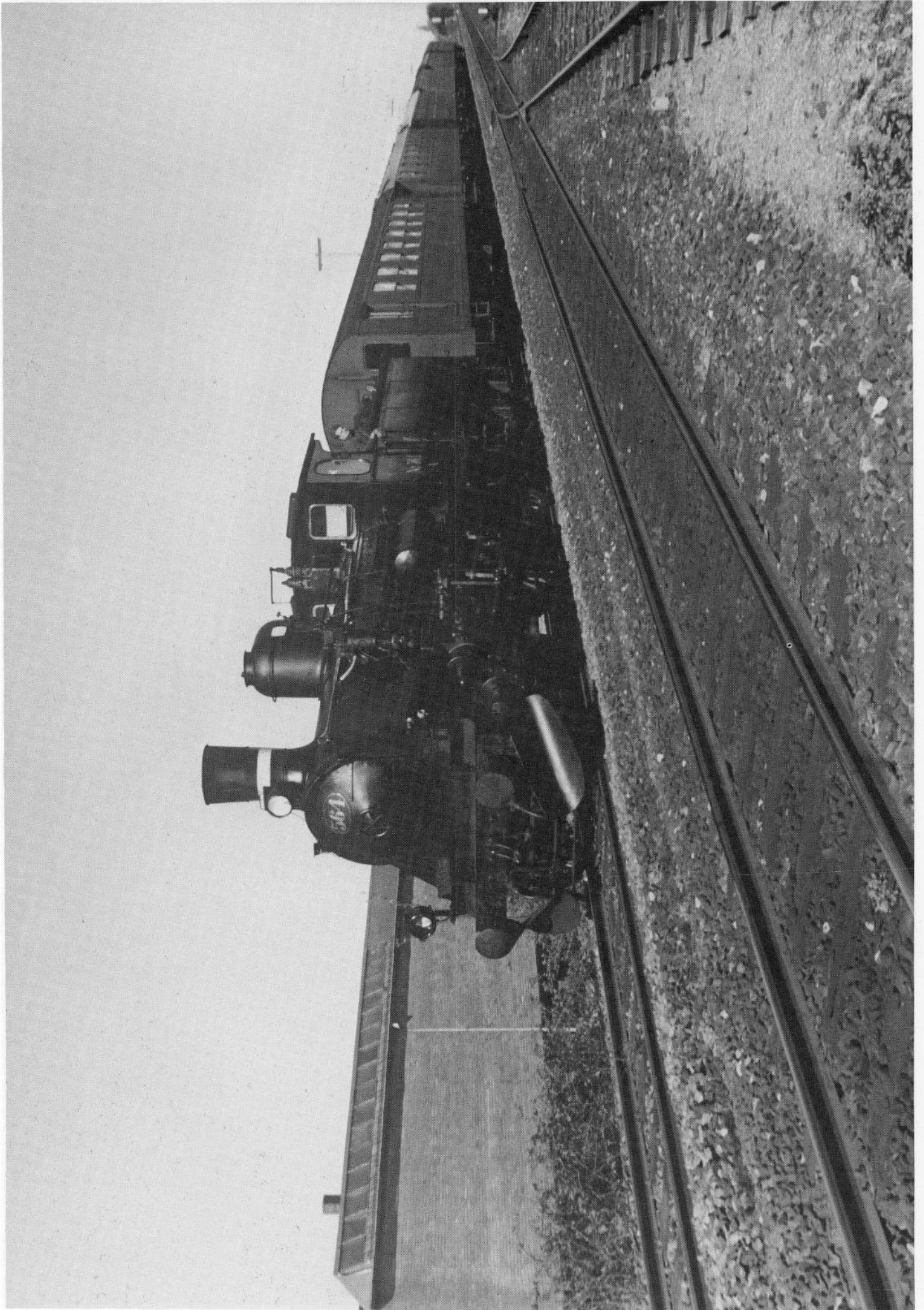
SNNB, Horbelev station 18/19 1964, DMJK særtog (JG)



R 963, 30/11 1986 (Bent Lauritsen)



E 991, 31/5 1987 (Bent Lauritsen)



K 564 bag Grønttorvet, 13/5 1984 (Bent Lauritsen)



F 663 i Rødvig 7/5 1988 (Bent Lauritsen)

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!

Vær velkommen på det allerhjerligste til 27. årgang af mit kælebarn.

Og tak for alle de mange positive (altovervejende) tilkendegivelser, vi har fået på girokuponer, i breve og pr. telefon!

Det luner usigeligt at erfare, at den indsats, vi yder, også bliver påskønnet hos modtageren - som ovenikøbet betaler for (n)y-delsen.

Året 1990 gik også planmæssigt, økonomisk set. Vedføjet ses årets regnskab, som på grund af uventet stort salg af gamle årgange endte med et beskedent overskud mod en budgetteret og forventet 0-balance.

Resultatet kom dog primært i stand som følge af, at årgangen "kun" blev på 180 sider (mod planlagt 192) og ved yderste tilbageholdenhed med omkostninger i øvrigt. Abonnenttallet blev 815 (mod 827 i 1989), altså atter en lille tilbagegang. Hvad skal vi dog gøre for at forøge interessen??

Dette første nummer i 27. årgang havde jeg planlagt til 48 sider. Men det viser sig desværre, at indbetalingerne i år "halter" slemt efter det tilsvarende tal i 1989/90, idet det - i skrivende stund - ligger ca. 15% ringere end i fjor. Derfor tør jeg ikke ofre mere end 40 sider nu, og må så håbe på, at situationen bedres i forårets løb.

Reduktionen i sidetal betyder, at jeg må "omprogrammere" bladets sammensætning endnu en gang, og derved må jeg med stor beklagelse "snyde" endnu flere forfattere end jeg ellers ville. Men fortvivl ikke - artiklerne skal nok komme på.

Jeg prioriterer ud fra læsernes ønsker, og kan derfor ikke tillade mig at udskyde vort "flag-skib" gennem alle årene: Nedlagte baner. Villavejen er også særdeles påskønnet (omend det ikke er mange resultater vi hører om), og Billedgalleriet tør jeg simpelthen ikke lukke på grund af mange "trusler om repressalier" i form af opsigelse af abonnement!

Jeg bestræber mig meget på at gøre bladets indhold så varieret at der i hvert nummer er lidt for enhver smag. Men det er en balancegang, som ikke bliver lettere med mindre sidetal.

Artiklerien om Kolding-Egtved Jernbane, som starter i dette nummer, vil vi desværre kun kunne illustrere i beskedent omfang. Der findes ikke mange fotos, og de fleste af disse har

været offentliggjort i DJK's bøger og i Ib V. Andersens bog om KEJ, og da banen blev nedlagt i 1930 har vi kun meget spredte arkivalier at arbejde med. Dette medfører, at artiklerne kan forekomme vore (forvante?) læsere noget "tynde", hvilket vi på forhånd beklager dybt. - Det skal dog tilføjes, at vi har modtaget uvurderlig støtte fra mange sider; jeg håber vi husker at bringe en tak til bidragyderne i slutningen af serien.

Næste nummer, 27. årgang nummer 2, bør være vore abonnenter i hænde omkring 25. maj 1991.

På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB 1990

	indtægter	udgifter
26. årgang, 1990	116.042,51	117.523,70
G1. årgange	5.826,65)	
Danske jernb. + Trine	300,50)	
Fotohefter 3-4	307,85)	2.900,00
Romantik	331,15)	
Damptrækraft	536,50)	
Årets overskud		2.921,46
balance	123.345,16	123.345,16

STATUS pr. 31. december 1990

	aktiver	passiver
Beholdninger	114.155,47	
forudbetalte abonn.		63.404,55
MOMS-mellemværende		10.712,59
div. debitorer/kreditorer		843,00
Formue 1/1-90	36.273,87	
Overskud	2.921,46 = kapital	31/12 39.195,33
balance	114.155,47	114.155,47