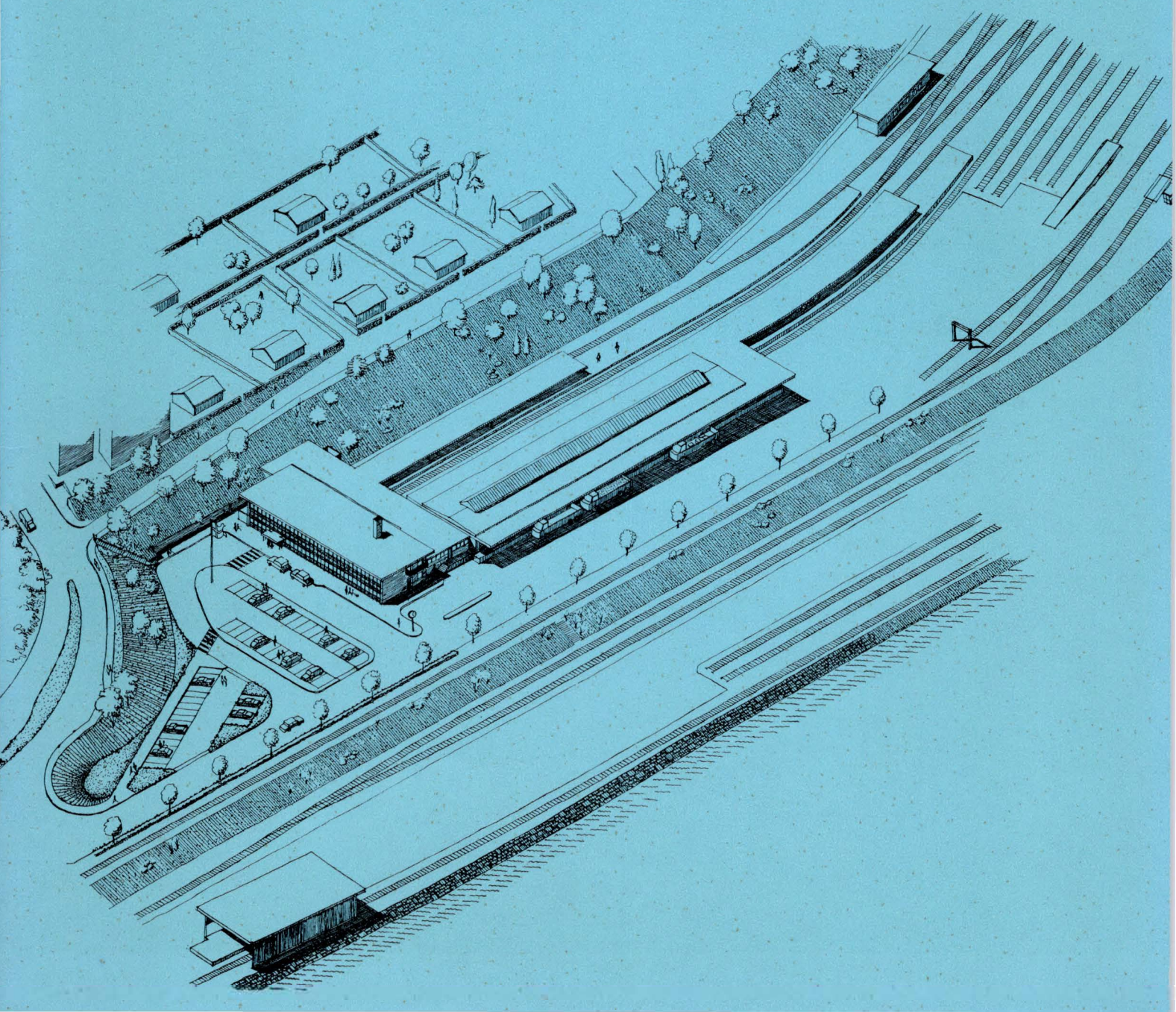
SØNDERBORG

8. maj 1967



Sønderborg

8. maj 1967

INDHOLD

	Side
Den nye Sønderborg H station	3
Anlægsarbejdernes tilrettelæggelse og gennemførelse	5
Bygningsarbejderne på den nye station	11
Elektrotekniske anlægsarbejder	18
Nogle betragtninger ved indvielsen af ny Sønderborg H station	21
Anlægsarbejdernes udførelse	25
Entreprenører og leverandører	27

Vingehjulet

Særtryk Danske Statsbaners blad *8. maj 1967*

Den nye Sønderborg H station

Ved banechef *S Thorning Christensen*



Den hidtidige Sønderborg H station

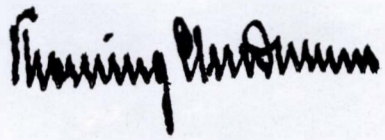
Den nye Sønderborg H station er nu så vidt færdig, at bygningerne kan tages i brug. Hermed føjes endnu et led til den kæde af jernbanemoderniseringer, der i de senere år er sket i det ganske land — moderniseringer, som ikke mindst den sønderjyske landsdel har nydt godt af.

Når Sønderborg nu får en ny station, er der næppe nogen tvivl om, at byen selv har gjort en afgørende indsats for sagen. Begrundelsen for en forbedret jernbanebetjening ligger klart i byens og dens oplands udvikling og ved den vækst i erhvervslivet, som i de sidste årtier har kendetegnet Sønderborg. Dette måtte være tungtvejende, da Sønderborgs talsmænd for nogle år siden med megen vitalitet rejste krav om tidssvarende stationsforhold. Og siden blev kravet fastholdt af såvel bystyre som erhversliv så energisk og vedholdende, som måske navnlig sønderjyder formår at holde fast.

Og de nye anlæg er skabt ved et positivt og frugtbart samarbejde mellem lokale interesser og statsbanerne. Så godt som alle bygninger og anlæg på Sønderborg H station vil være fornyet, når stationen om kort tid står helt færdig. Forplads og hovedbygning — jernbanens ansigt mod publikum — får en smukkere og mere rationel udformning. Også perronanlægget fremtræder i forbedret skikkelse. Pakhuset er flyttet og udvidet, så at statsbanerne nu kan imødekomme det lokale erhverslivs berettigede ønske om forbedring af forholdene omkring bl a stykgodsekspeditionen. Men også de fremførte ønsker om forbedret service for vognladningsgods har kunnet opfyldes ved indretning af teknisk mere fuldkomne og specialiserede anlæg for omlæsning mellem jernbanevogn og bil.

Med det nye sporanlæg indtager Sønderborg H station sin plads i rækken af fuldt moderne stationer udstyret med en veludviklet teknisk udrustning, der er udformet med henblik på en fuldt tidssvarende ekspedition af såvel person- som godstog.

Sønderborg H station har naturligvis ikke kunnet ombygges uden ulemper for stationens kunder. Ej heller for stationens personale har det i byggeperioden været let at yde den service, som statsbanerne ønsker at give publikum. Men vanskelighederne har dog kunnet overvindes — først og fremmest fordi man fra alle sider har vist velvilje og forståelse og måske set hen til det, der venter, når alt besværet med at skabe det nye er overstået. Statsbanerne ønsker at give udtryk for taknemlighed over den tålmodighed, der er udvist, og håber på gensidig tilfredshed med det resultat, der er opnået.



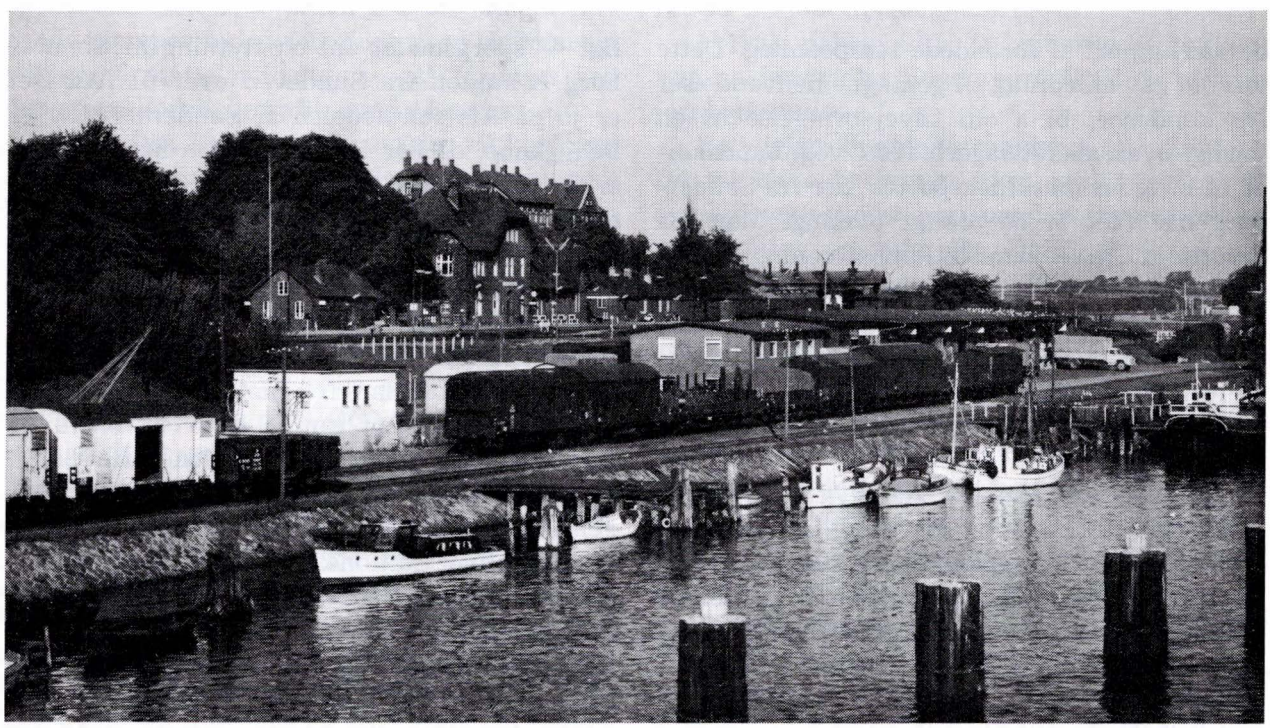
Anlægsarbejdernes tilrettelæggelse og gennemførelse

Ved overingeniør *K Gulstad*

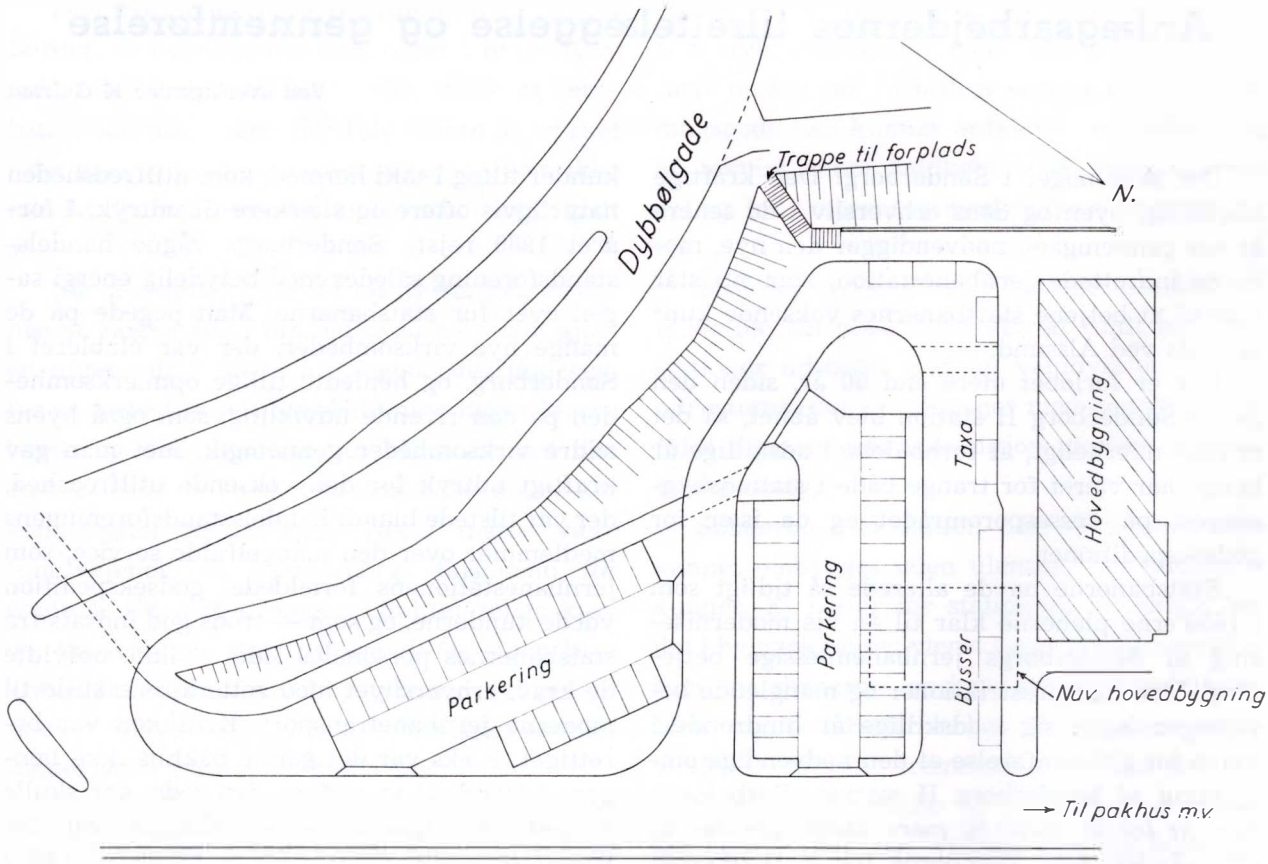
Der sker noget i Sønderborg! Den kraftige udvikling, byen og dens erhversliv i de senere år har gennemgået, nødvendiggør den nye, moderne indrettede jernbanestation, som nu står klar til at betjene statsbanernes voksende kundekreds ved Alssund.

Der er forløbet mere end 60 år, siden den gamle Sønderborg H station blev åbnet, så det er ikke mærkeligt, at forholdene i adskillige år længe har været for trange både i stationsbygningen, på læssesporområdet og da især for godsekspeditionen.

Statsbanerne havde allerede så tidligt som i 1950'erne planerne klar til en vis modernisering af Sønderborgs jernbanemæssige betjening. Men byggerestriktioner og manglende bevillinger lagde sig i adskillige år hindrende i vejen for gennemførelse af den nødvendige ombygning af Sønderborg H station. Forholdene blev år for år mere og mere utidssvarende, og efterhånden som ulemperne for statsbanernes kunder tiltog i takt hermed, kom utilfredsheden naturligvis oftere og stærkere til udtryk. I foråret 1960 rejste Sønderborgs vågne handelsstandsforening således med betydelig energi sagen over for statsbanerne. Man pegede på de mange nye virksomheder, der var etableret i Sønderborg, og henledte tillige opmærksomheden på den rivende udvikling, som også byens ældre virksomheder gennemgik, idet man gav kraftigt udtryk for den voksende utilfredshed, der var tilstede blandt handelsstandsforeningens medlemmer over den mangelfulde service, som jernbanestationens forældede godsekspedition ydede kunderne, og som — trods god indsats fra statsbanernes personales side — ikke opfyldte de krav, erhverslivet med rette kunne stille til moderne jernbanetransport. Kritikken var berettiget. F eks var det gamle pakhus ikke længere i stand til at rumme det gods, der skulle ekspederes. Også læssesporanlægget var for trangt, og omlæsningen mellem bil og bane blev



Sønderborg H station, som den så ud før ombygningen. I forgrunden ses de gamle skibsbroer og læssesporene med det gamle pakhus. I baggrunden ligger stationsbygningen, og øverst på »Skrænten« falder profilen af de nu nedrevne beboelseshuse i øjnene



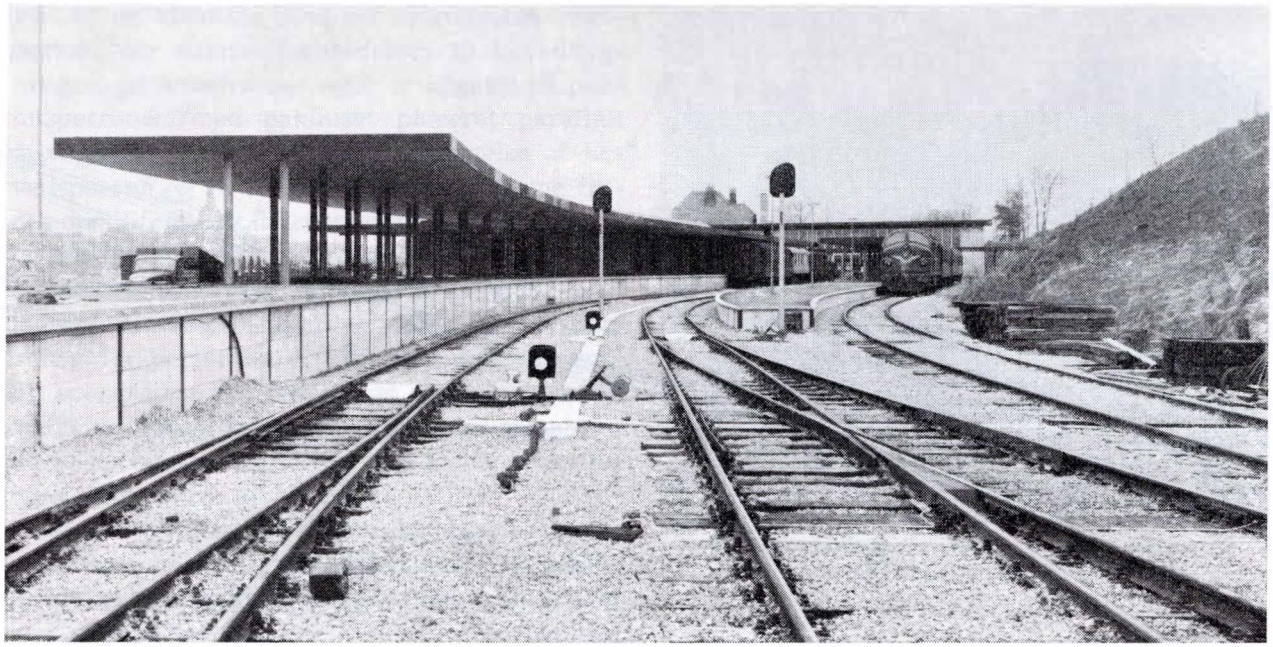
Stationens nye forplads

besværliggjort af forældede rampeanlæg. Dette forhold gav anledning til gentagne henvendelser fra kunderne, bl a om tilvejebringelse af en særlig, overdækket lagerplads i vognbundshøjde til brug for maskineksporten, der fra Sønderborg har fået et betydeligt omfang. Man må utvivlsomt give handelsstandsforeningen ret, når den ved sin omtalte henvendelse konstaterede, at statsbanerne sandsynligvis gennem årene havde mistet ikke så få kunder på grund af de forældede forhold på stationen. Kort sagt — tiden til handling var inde, hvis det ikke skulle blive for sent.

Selv om statsbanerne stadigvæk var hæmmet af nedskårne anlægsbevillinger, blev sagen taget op på fornyet grundlag, og som det så ofte går, viste det sig også i Sønderborg, at delvise løsninger af de presserende problemer hverken var mulige eller hensigtsmæssige. Der skulle en gennemgribende ombygning af stationen til for at skabe fornuftige forhold.

Fra byens og handelsstandsforeningens side rejste man i den forbindelse — og helt naturligt — spørgsmålet om en flytning af Sønderborg H station fra Sundeved over til Als. Det er jo på Als størstedelen af Sønderborg by er beliggende, og her ligger desuden havnen, som er forbundet med stationen på Sundevedsiden med et havnespor over Chr d X's bro, og endelig findes her den væsentligste del af de virksomheder, der har trafikbehov at betjene. Foruden de indlysende fordele ved at placere stationen i umiddelbar nærhed af erhversvirksomhederne mente man fra handelsstandsforeningens side tillige at kunne lette trafikken på Chr d X's bro ved at flytte stationen til Als.

Statsbanerne foretog en grundig undersøgelse af de udkastede tanker, idet man i denne inddrog såvel stationens flytning i sin helhed som en overflytning kun af godsekspeditionen og læssesporanlægget til havneområdet på Alssiden. For statsbanerne ville en sådan hel eller delvis flytning af stationen indebære både fordele og mangler. Fordelene ville selvsagt i høj grad være afhængige af, om de eventuelle nye sporanlæg og bygninger på Als virkelig kunne



Hovedsporene ved indkørslen til den nye stations perroner

få en tilfredsstillende størrelse og udformning, så kunderne kunne betjenes bedre herfra end fra Sundevedsiden, medens manglerne bestod i forøgede driftsudgifter til rangerbetjening af banevogne, der krævede hurtig befordring til og fra Alssiden over Chr d X's bro. Noget forøgede ulemper for gadetrafikken og skibsfarten i Alssund måtte naturligvis også forudses ved den større jernbanetrafik over Alssund.

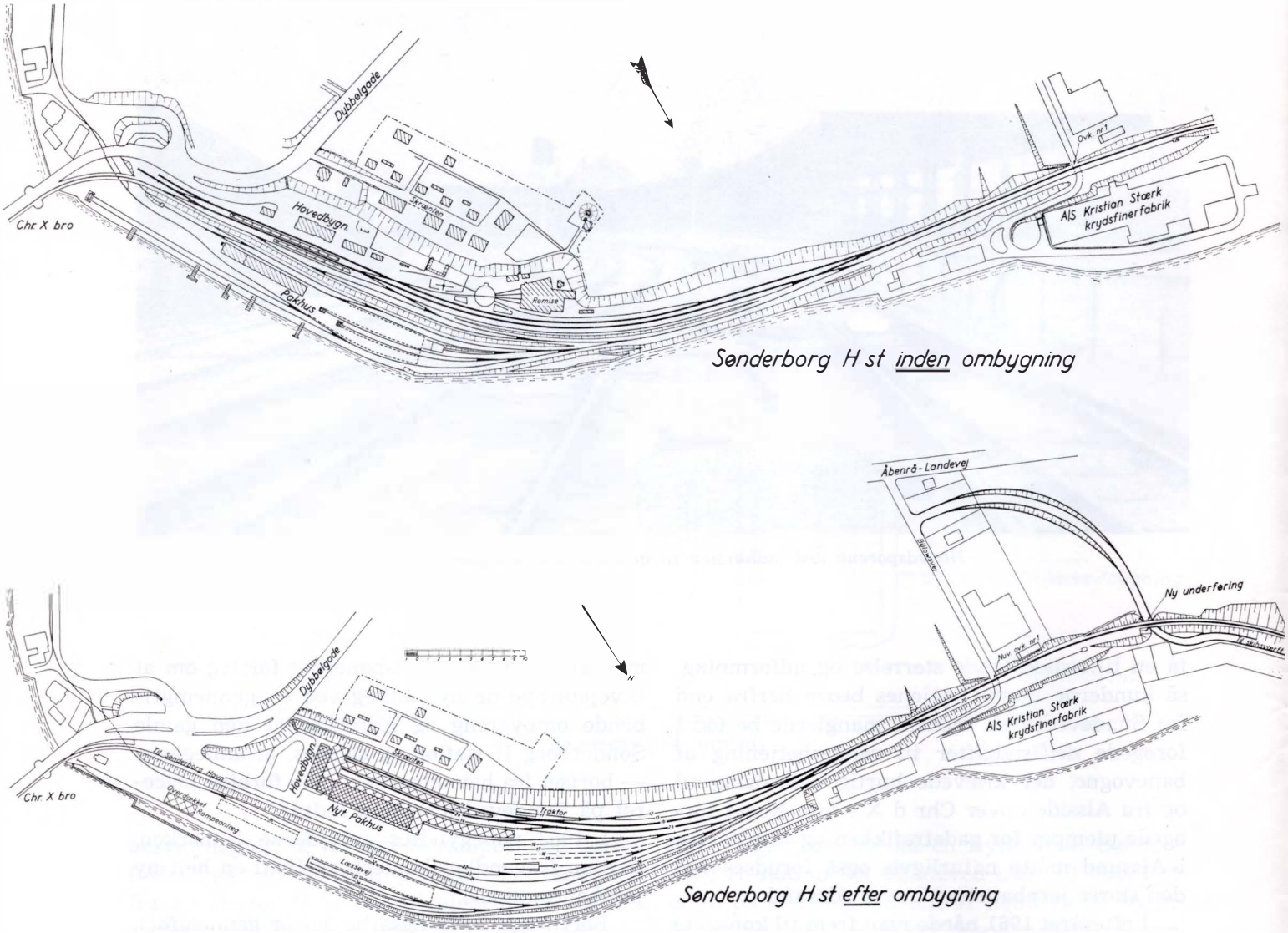
I efteråret 1961 nåede man frem til konkrete forhandlinger mellem handelsstandsforeningen, byrådet og statsbanerne for at få en endelig beslutning om Sønderborg H stations fremtid. Det viste sig herved, at statsbanernes arealbehov ved at flytte stationen over Alssund var så betydeligt, at det ikke på rimelig måde kunne tilfredsstilles uden at gribe alt for stærkt ind i byens bebyggelse m v. Den nye station — eller blot en ny godsstation — ville nemlig kræve hele arealet mellem havnebanebroen, Nørrehavnegade, Helgolandsgade og havnebanen frigivet til formålet. Skulle der også tilvejebringes et — i øvrigt utilstrækkeligt — læssepladsanlæg for vognladningsgods, ville dette yderligere kræve en meget bekostelig udflytning af havnekajen og Nørrehavnegade langs arealets østside. Efter en indgående drøftelse af de forskellige muligheder opnåede man enighed fra alle sider om ikke at flytte nogen del af stationen til Als, men at foretrække statsbanernes forslag om at tilvejebringe de nye anlæg ved en gennemgribende ombygning og fornyelse af den gamle Sønderborg H station og således, at anlæggene — bortset fra havnebanen — alle forblev placeret på Sundevedsiden som hidtil.

I 1963 påbegyndtes arbejderne i marken, som nu forvandler Sønderborg H til en helt ny jernbanestation.

Betydelige bygningsarbejder er gennemført. De vil blive beskrevet i en særlig artikel af overarkitekten, der har forestået bygningernes projektering og opførelse. Også spor-, vej- og pladsanlæg, perroner og tekniske anlæg i øvrigt er omlagt og nybygget så at sige fra ende til anden. Dette gælder også sikringsanlæggene og de øvrige elektrotekniske anlæg, der hører til en moderne jernbanestation, og som vil blive behandlet af overingeniøren for signalvæsenet andetsteds i dette skrift.

Ganske vist har det ikke rent arbejdsmæssigt været muligt samtidig med at stationen skulle holdes i drift at få hele stationens mere sekundære sporanlæg færdigt til indvielsen, men fuldførelsen vil snarest følge.

Forpladsen foran den nye stations hovedbygning får nær og bekvem tilslutning til Dybbølgade og Chr d X's bro, som begge efter omfattende ombygninger vil fremtræde som helt



Oversigtsplaner, der viser anlæggene før og efter ombygningen

tidssvarende vejforbindelser henholdsvis til det jyske fastland og til Als. De spadserende kan skyde genvej til stationen ad en nyanlagt trappe, der fører fra Dybbølgade ned til forpladsens vestside.

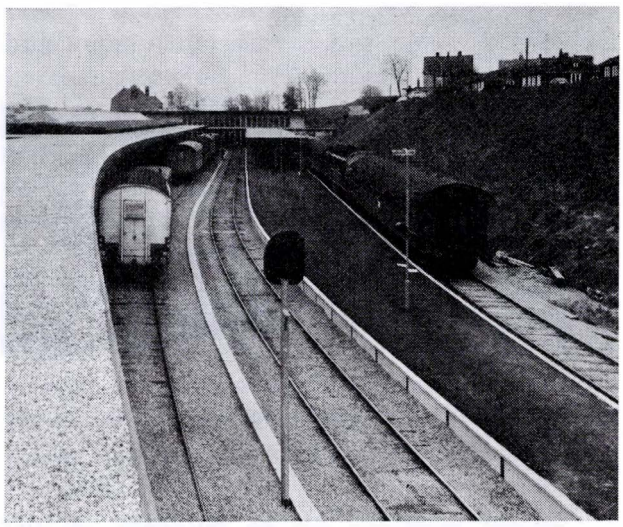
Forpladsen er udført af kommunen, og dens enkeltheder er udformet i nært samarbejde mellem byen og statsbanerne. Den rummer 70 parkeringspladser og desuden nærmest hovedbygningen et antal holdepladser for hyrevogne og rutebiler. Man har tilstræbt en udformning og beplantning, som er tilpasset bygningernes stil, og hvis helhedsvirkning har til hensigt at gøre et tiltalende indtryk på det publikum, som statsbanerne her overtager betjeningen af.

Fra forpladsen er der adgang ikke alene til den nye hovedbygning og perronerne, men også for kørende færdsel til det nye pakhus, som er opført i umiddelbar tilknytning til den nye hovedbygning som en vinkelbygning med en placering, der giver den mest rationelle drift og samtidig de bedste muligheder for kundebetjeningen.

Den omstændighed, at Sønderborg H station er endestationen for personbefordringen på jernbanestrækningen fra Tinglev til Sønderborg, har naturligvis haft indflydelse på stationsanlæggets opbygning. De to persontogshovedspor føres til hver sin side af en 150 m lang perron, der er delvis overdækket med per-

rontag og afsluttes med en overdækket tværperron, der danner forbindelsen til hovedbygningen, og hvorfra der også er adgang til pakhusperronen med pakhuset placeret parallelt med sporene. I umiddelbar forlængelse af hovedsporene og ca 100 m øst for perronerne findes opstillings- og depotspor for lyntog og øvrige persontog med sporforbindelse til garage for rangertraktorer samt brændselsolietanke med lagerplads til 200.000 liter. De nævnte sporanlæg for persontog er udformet som en særlig sporgruppe placeret langs stationsområdets sydligste del, hvorved man opnår, at rangerbevægelser med persontog og med godstog kan foregå uafhængigt af hinanden.

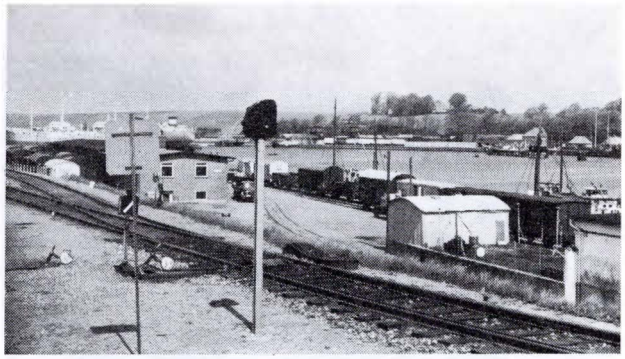
Den nye station — såvel bygninger som spor — optager betydelig mere plads end den gamle. En del af denne arealforøgelse blev fremskaffet ved nedlægning og fjernelse af ældre anlæg, som kunne undværes efter gennemførelse af fuld motorisering på Sønderborgbanen. Det drejede sig her om en væsentlig del af maskintjenestens anlæg, som fandtes vest for den gamle hovedbygning — således remisen, drejeskiven m v. Herved kunne der indvindes et betydeligt areal, men for at skaffe yderligere plads har det været nødvendigt at erhverve et 2.800 m² stort, trekantformet areal, der er beliggende vest for den gamle remise, og som tilhørte Sønderborg by. Desuden har man måttet nedrive adskillige af statsbanernes egne beboelseshuse, der lå mellem boligvejen »Skrænten« og baneterrænet, og som var af mindre god kvalitet. Da de nye arealer, som blev inddraget til udvidelse af stationen mod syd, var højtbeliggende i forhold til stationens niveau, blev det nødvendigt at udføre betydelige jordarbejder. På et 20—30 m bredt areal mellem det gamle stationsanlæg og »Skrænten« er terrænet således sænket 8—10 m ved afgravning, og ca 60.000 m³ jord herfra er anvendt til opfyldning i Alssund. Ved denne opfyldning, som er forsynet med kystsikringsanlæg, har man indvundet yderligere nyt areal, der er op til 30 m bredt og anvendes til nye sporanlæg. Opfyldningen i Alssund var oprindelig planlagt i endnu større bredde for derved at skaffe plads til en vej uden for sporanlæggene umiddelbart langs kysten. Men disse planer har desværre måttet opgives efter en nøjere undersøgelse af bundforholdene ud for kysten, som viste sig at være meget ugunstige for opfyldning.



De nye perronanlæg. Til højre ses persontogsperronen og til venstre godsperronens tag

Det nye stationsanlæg har som helhed givet anledning til en betydelig sanering af udtjente og uhensigtsmæssige anlæg og bygninger, der fra gammel tid var spredt over stationsterrænet. De nye jernbanetekniske anlæg, som er opført i stedet, er naturligvis mangfoldige og spænder over hele registeret af moderne hjælpemidler for jernbanedriften. Ud over det allerede omtalte skal kun nævnes vaskepladser for statsbanernes lastbiler, aflæsningsanlæg for vognladningsgods med tilhørende rampeanlæg og moderne 10 t læssekran — alt anlagt med gode forhold for til- og frakørsel med lastbiler.

Man har også ved anlægget af den nye station anset det for fordelagtigt at bevare stationsterrænets oprindelige opdeling i to niveauer: Et sydligt, højtbeliggende og et lavere liggende terræn ud mod Alssund. De allerede omtalte anlæg og bygninger er beliggende på den høje del af stationen, hvorfra også havnesporet udgår, der over Chr d X's bro betjener jernbanetrafikken med godsvogne til Als. Fra den lavere del af stationen udgår slagterisporet, der føres under ramperne for Chr d X's bro. På denne del af stationen er — nærmest broen — indrettet en særlig perron for læsning af specialgods og landbrugsmaskiner, som fremstilles og forsendes af bl a Sønderborgfirmaet J Freudendahl A/S. Herved er endnu et af de tidligere omtalte ønsker fra byens erhversliv blevet imødekommet.

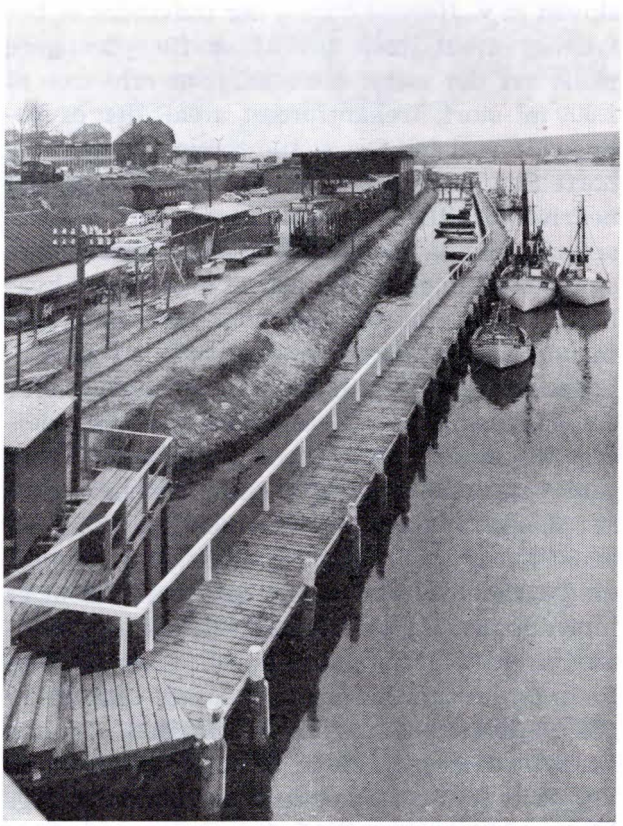


Udsigten over Alssund med læssesporområdet i forgrunden

Ud for dette område af stationen har der i mange år befundet sig adskillige både- og skibsbroer. Den første blev anlagt helt tilbage i 1815, men flere kom til, da Sønderborg byråd i 1902 efter en overenskomst med de tyske statsbaner blev forpligtet til at anlægge 6 anlægsbroer det pågældende sted ud for stationens læssespor langs Alssund, der samtidig blev anlagt med tilskud fra byen på 20.000 Mark. Der blev anlagt 4 broer, medens en femte kom til i 1923. Broerne blev dengang anvendt til omladning af gods fra skibe til jernbanevogne, men efter etableringen af Chr d' X's bro blev der tilvejebragt sporforbindelse med Als og havnespor, hvorefter fragtskibstrafikken til broerne mistede betydning.

Til fornylig fandtes ialt ca 15—20 offentlige eller private broanlæg langs denne del af kysten, der mest benyttedes af fiskerbåde og lystfartøjer. Hidtil har adgangsforholdene til broerne været uheldige, idet statsbanernes læssevej var den eneste adgangsvej, og man måtte krydse læssesporene for at komme ned til kysten. Sønderborg kommune har derfor taget initiativet til at sanere såvel broanlæg som adgangsforhold og har opnået tilladelse til at anlægge en helt ny bro for lyst- og fiskerbåde, forløbende langs kysten parallelt med denne. Samtidig hermed sløjfes de eksisterende broer. Den nye bro får adgang fra den sydlige ende af statsbaneterrænet, hvorved krydsning af spor og anden uheldig passage af stationens område undgås.

I den modsatte, vestlige ende af stationsområdet bliver færdselsforholdene også forbedret. Ved indkørslen til stationen krydser to veje i dag sporene i niveau. Det drejer sig om lokale færdselsveje til industriforetagender af betydelig størrelse, nemlig Bülowsvej, der fører til A/S Kristian Stærks Finérfabrik, samt vejen til Sønderborg Skibsværft. De ubevogtede overkørsler, der er ganske trafikerede, har i de senere år givet anledning til voksende ulemper og medfører en betydelig risiko for ulykkestilfælde ved påkørsel. I forbindelse med det nye stationsanlæg har der fundet forhandlinger sted mellem de to industrivirksomheder, Sønderborg magistrat og statsbanerne om at nedlægge de to farlige overkørsler og erstatte dem med et underføringsanlæg, som tænkes etableret ca 150 m vest for den gamle overkørsel for Bülowsvej. Under banen føres en ny 9 m bred vej, som kommer til at forbinde Bülowsvej med Kristian Stærks fabrik og desuden giver adgang til skibsværftet ad en ny parallelvej langs jernbanens nordside. Statsbanerne har påbegyndt de indledende arbejder med jordbundsundersøgelser og projektering af broanlægget og påregner at udføre broen i løbet af



Den nye kommunale bådebro langs Alssund, som har afløst de mange småbroer, hvortil der var adgang over læssesporområdet. Øverst i billedets midte ses det nye læsseanlæg for bl a landbrugsmaskiner

det kommende år. Brobygningen kan kombineres med en mindre baneforlægning på stedet, der medfører, at statsbanerne undgår at udføre broarbejdet under spor i drift, og derved formindsker anlægsudgiften.

Sønderborg byråd har bekostet stationsforpladsens omlægning med tilskud fra vejfonden, medens statsbanerne har bekostet de øvrige bygge- og anlægsarbejder i forbindelse med den nye Sønderborg H station, og det kan tilføjes, at meget betydelige beløb er investeret af statsbanerne. Det skal fremhæves, at byrådet og dets teknikere fra første færd har udvist den mest levende interesse for sagen, og det kan ikke betvivles, at det gnidningsfrie samarbejde mellem by og baner i betydelig grad har gavnet det jernbaneanlæg, der nu tages i brug i Sønderborg.

Uden direkte forbindelse med de egentlige ombygningsarbejder på Sønderborg H er der sket en forbedring af færdselsforholdene over Alssund.

Efter at Alsbanen er nedlagt, er der på sporet på Chr d X's bro som nævnt kun tale om fremførelse af få rangertræk over broen til og fra havnesporene på Alssiden.

Dette har muliggjort en hårdt tiltrængt udvidelse af den kun 5,6 m brede kørebane med bibeholdelse af sporet. Der opnås herved en kørebanebredde på 7,00 m og 2 x 1,35 m brede kantbaner for cykler, hvortil kommer det 2,2 m brede, eksisterende fortov. De for denne ændring nødvendige projekteringer er udført af firmaet Ostenfeld & Jønsson efter drøftelse med statsbanerne.

Ved ombygningen lægges havnebanesporet med rilleskinner forsænket i kørebanebelægningen. I klapfaget udskiftes dækket helt med et nyt ståldæk af fabriksfremstillede, svejste konstruktionsdele. I buefaget og det tilstødende brofag mod Als udstøbes i sporarealet nyt jernbetondæk.

For de øvrige brofags vedkommende, d v s viaduktfagene på Sundevedsiden, henholdsvis Alssiden, foretages en udvidelse af brokonstruktionerne, der består af jernbeton, idet det naturligvis er nødvendigt, at også de tilstødende vejstrækninger ved begge ender af broen, hvor kørebanebredden i dag også kun er 5,60 m, udvides svarende til den ovenfor nævnte.

Kørebanebelægningen bliver asfaltbeton med tæppebelægning, dog på klapfagets 10 mm tykke stålplader en ganske tynd kunststofbelægning.

Bygningsarbejderne på den nye station

Ved overarkitekt *E Bonding*

Ibrugtagningen af det ny stationsanlæg i Sønderborg betyder, at der også her i løbet af kort tid vil være gennemført en i bygningsmæssig henseende fuldstændig sanering af et område, som tiden i ikke ringe grad var løbet fra. Mest iøjnefaldende var dette vel nok for pakhusets vedkommende, idet denne bygning med sin ringe husdybde, sit alt for lille gulvareal og den i øvrigt utidssvarende indretning — se fig 1 — var ude af stand til at dække det stedlige behov.

Ønsket om et pakhusanlæg med væsentligt bedre pladsforhold og dermed bedre mulighed for at yde en god betjening af kunderne har da også længe været næret af statsbanerne. Det kan vel nok samtidig erkendes, at den store interesse, som byens erhvervsdrivende har vist sagen, har været medvirkende til, at spørgsmålet nu har fundet sin løsning.

Overvejelserne om forbedring har dog også igennem de senere år været rettet mod den gamle, særprægede hovedbygning, se fig 2 til 5, og en række forslag til ændring af forholdene her har derfor også været udarbejdet. Noget egentligt resultat kom der ikke af dette, men man fandt i hvert fald ud af, at en ombygning ville blive ret bekostelig, uden at der blev opnået fuldt tilfredsstillende forhold.

Det stod samtidig klart, at der i givet fald også måtte regnes med ikke helt små beløb til

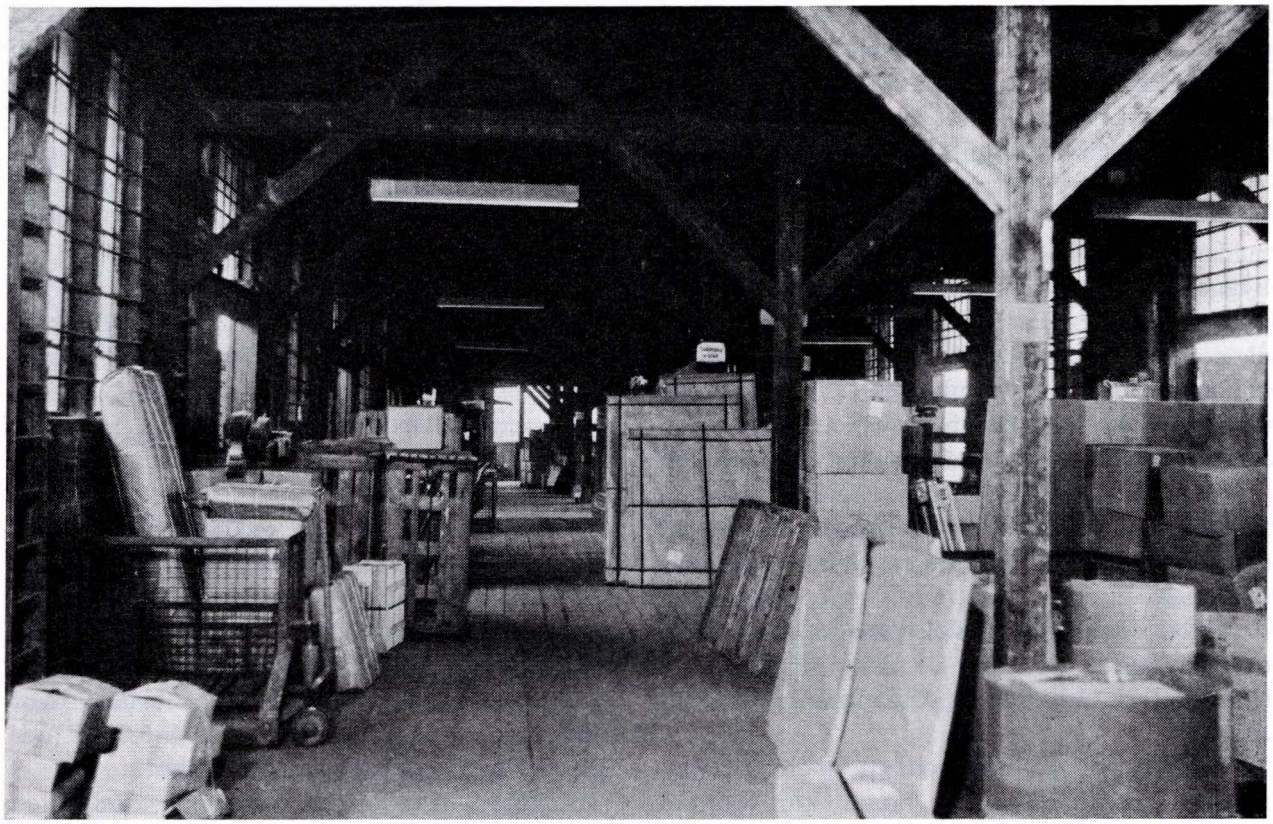


Fig 1. Interiør fra det gamle pakhus

forbedring af forholdene ved andre, mindre bygningsmæssige faciliteter på stationen. Således var indretning og udstyr i den særlige toiletbygning ikke tilfredsstillende, den eksisterende, fritliggende salgskiosk var af primitiv karakter, en række personalelokaliteter i andre særlige bygninger trængte til modernisering og så fremdeles.

Set som helhed måtte forholdene på stationen karakteriseres således, at den eksisterende bygningsmasse helt eller delvis trængte til fornyelse, og at bebyggelsen i tidens løb var groet op på en noget tilfældig måde, til skade for en rationel udnyttelse af det ikke alt for store areal, der rådedes over mellem Alssund og den høje skrænt ind mod baglandet vest for stationen.

Ved at være nået til erkendelse af disse fakta, var springet til at overveje en rationel fornyelse vel ikke så stort, men det måtte dog give anledning til grundige overvejelser, at der i så fald måtte regnes med noget større udgifter end ved at lappe på det gamle.

Det videre arbejde med sagen viste imidlertid så mange fordele ved tilvejebringelse af en ny, samlet bebyggelse til erstatning for de hidtidige, spredte, at en fortsættelse af arbejdet efter denne retningslinie måtte anses for rigtig og forsvarlig.

Ved en så gennemgribende ændring af en station, som der her var tale om, må man selvsagt ved planlægningen holde sig for øje, at stationen skal kunne fungere under byggearbejdets udførelse, d v s at forholdene for såvel statsbanernes kunder som for personalet — trods eventuelle nødvendige indgreb i det bestående — skal være så tilfredsstillende, at forretningen kan drives videre på nogenlunde normal måde. I dette tilfælde lod disse forhold sig klare uden alt for store vanskeligheder. For godstransportens vedkommende var det således, at det gamle pakhusanlæg kunne henligge uberørt i hele byggeperioden, idet det ny pakhus af flere grunde ønskedes placeret andetsteds. Den gamle hovedbygning — og dermed ekspeditionen af persontrafikken m v — var noget mere i farezonen, men det viste sig her gørligt at gennemføre det ny byggeri ved kun at nedbryde den nordligste og mindst betydende del af den gamle bygning, medens det i den reste-



Fig 2. Den gamle hovedbygning set fra forpladsen. De tre skurvogne i forgrunden antyder de forestående ændringer af stationen

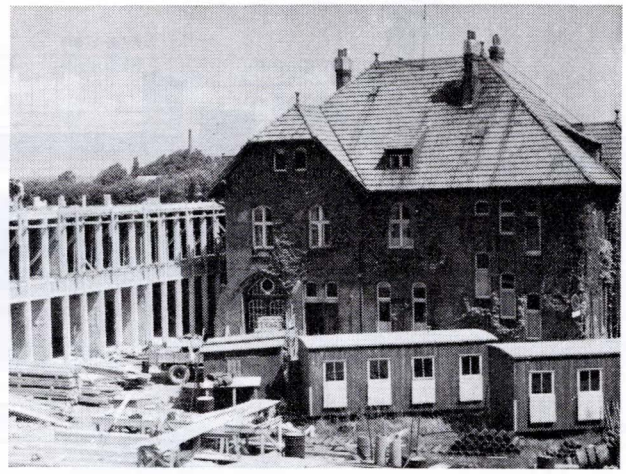


Fig 3. Den gamle hovedbygning — i reduceret stand — og forpladsområdet, imedens byggearbejdet stod på

rende del var muligt at klare ekspeditionerne byggeperioden igennem. Erstatning for lokalerne i den nedbrudte del — der i det væsentlige bestod af forskellige velfærdslokaliteter — har tillige med den nødvendige erstatning for visse andre nedbrudte personalefaciliteter, som en midlertidig løsning, været tilvejebragt ved opstilling af en veritabel »skurby« på forpladsarealet.

Det er klart, at forholdene både ude og inde har været trange, imens arbejdet har stået på, og der har skullet vises god vilje til at få tingene til at gå både fra publikums og personalets side.

Sønderborg H stations placering tæt op mod Alssund og meget synlig fra såvel den modsatte side af sundet som fra den nærliggende, stærkt befærdede Kong Christian den X's bro har helt naturligt givet anledning til mange overvejelser om udformningen af det ny bygningsanlæg, idet der på dette sted med rimelighed måtte forventes taget passende æstetiske hensyn. Ved planlægningen var det samtidig nødvendigt at tilgodese behovet for tilfredsstillende forpladsforhold såvel ved hovedbygning som pakhus.

Med hensyntagen til disse forhold og i øvrigt på grundlag af det opstillede program for lokalebehov m v blev udformet den på fig 6 viste bebyggelsesplan. Det vil heraf ses, at den ny hovedbygning er placeret i retning ca øst-vest og altså med facade mod Dybbølgade og til dels også mod broen. Mellem gaden og bygningen

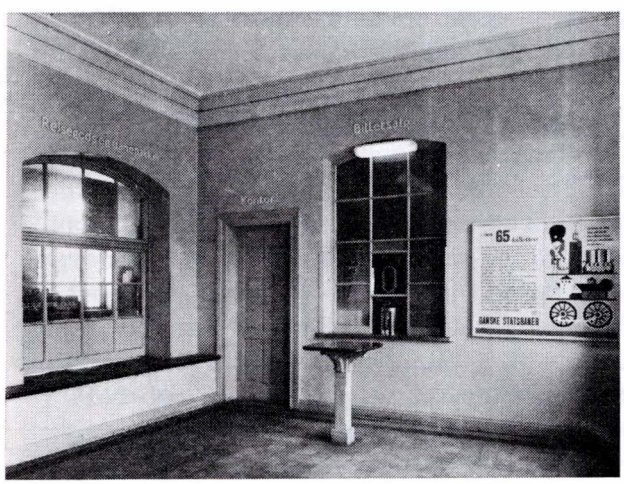


Fig 4. Et hjørne af forhallen i den gamle hovedbygning

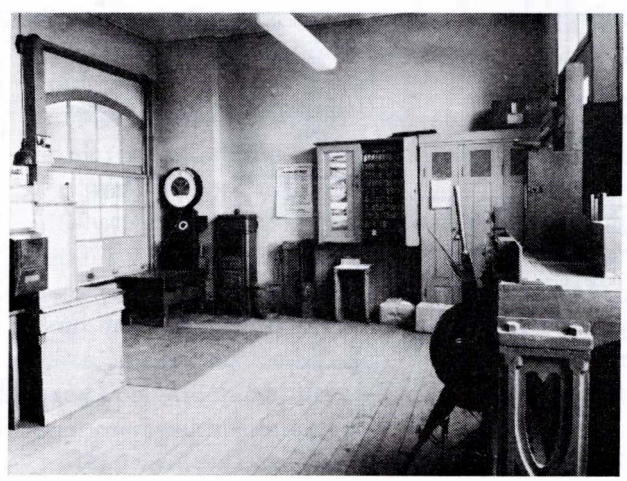


Fig 5. Den gamle rejsegodsekspedition

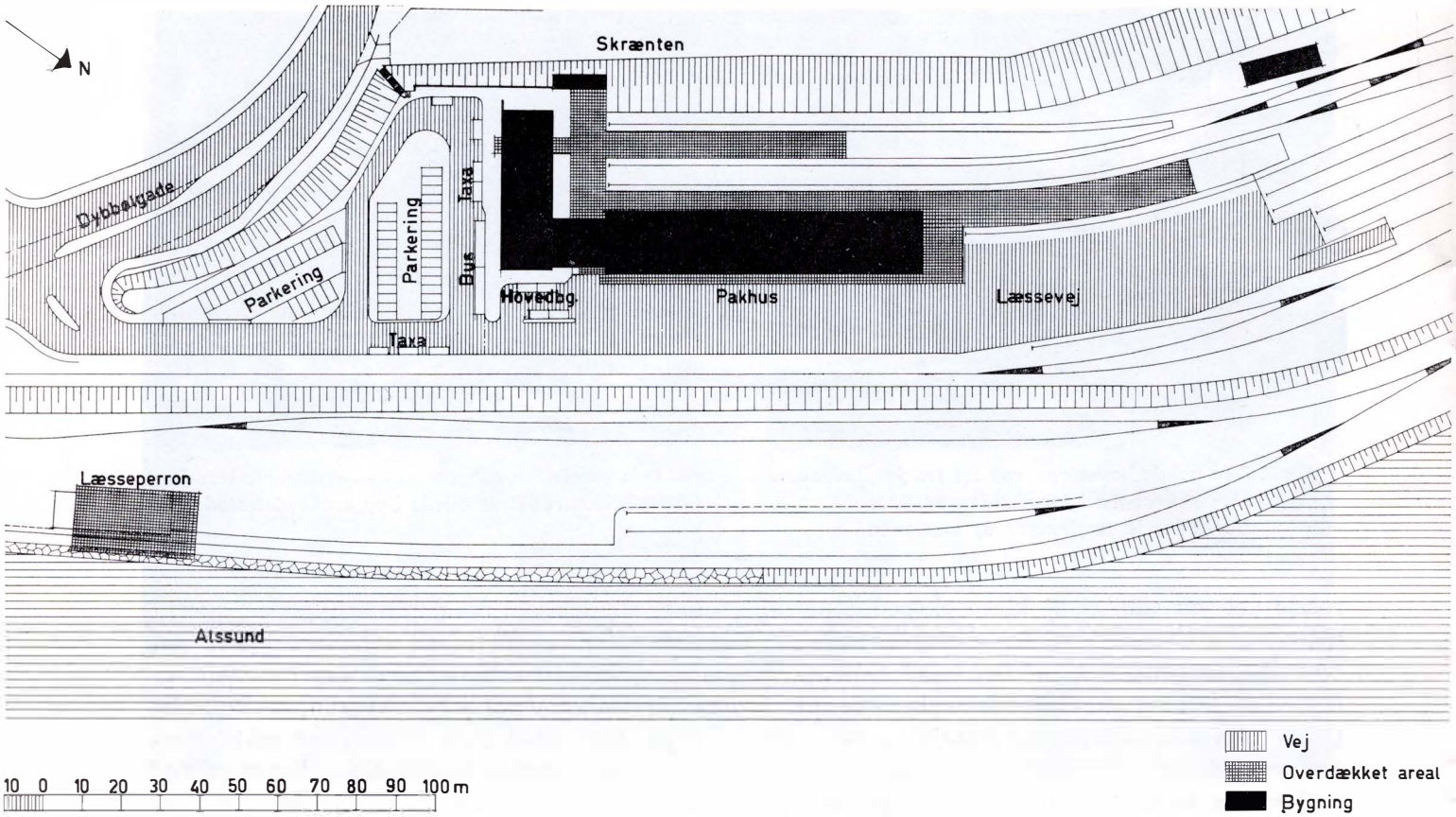


Fig 6. Oversigtsplan, der viser den ny bebyggelse, forpladsområderne, perroner m v

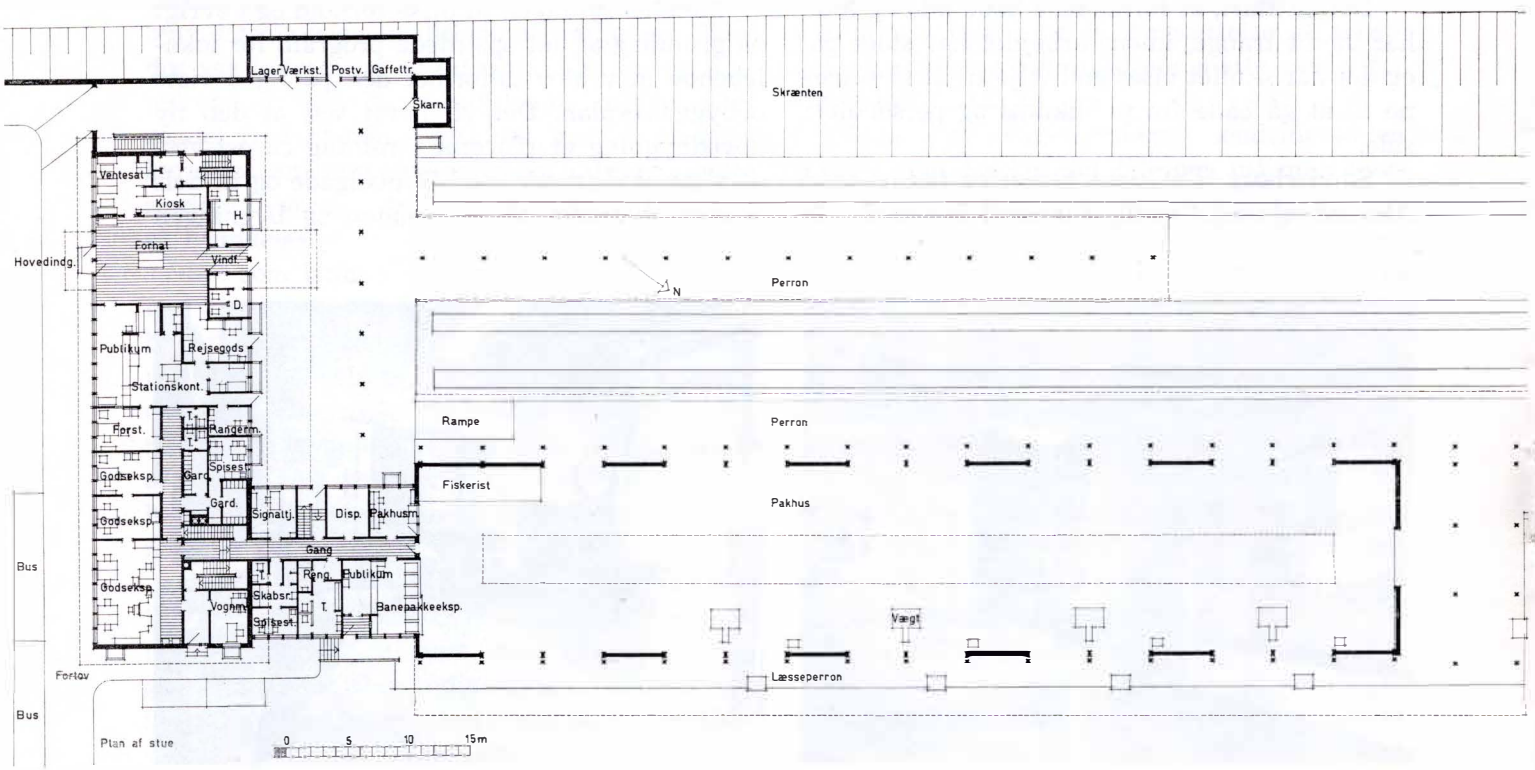


Fig 7. Stueetagen i det ny bygningskompleks. Fra pakhusets endeperron længst til højre strækker omlæsseperronen sig mod nord i ca 90 m længde

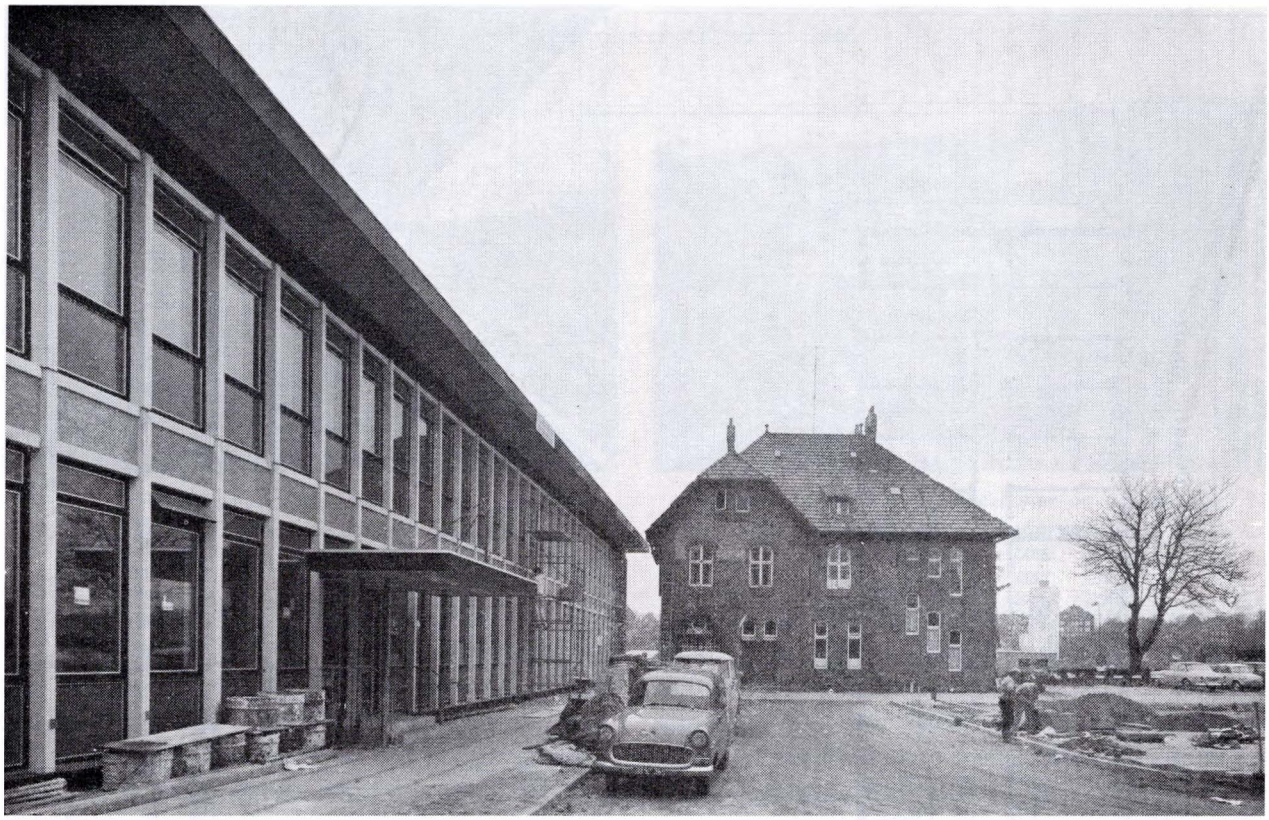


Fig 8. Nyt og gammelt ses her side om side. Den gamle hovedbygning nedbrydes, så snart den ny er ibrugtaget

er der tilvejebragt en forplads med tilkørselsveje og parkeringsmuligheder, og omend denne plads ikke er af imponerende størrelse, må det antages, at det trafikale behov i forbindelse med hovedbygningen herved er dækket.

Fra hovedbygningens østende strækker sig herefter mod nord et betydeligt pakhusanlæg, idet der dog mellem hovedbygning og pakhusfløj er indskudt en lav forbindelsesbygning, der formidler overgangen mellem de to — af naturlige årsager — ret forskelligartede bygninger.

Langs pakhusanlæggets østside — og altså ud mod sundet — er anlagt et pladsanlæg af rummelige dimensioner beregnet for lastbiltrafikken til pakhus og de hertil hørende omlæsseperroner. De for perrontrafikken og pakhuset nødvendige sporanlæg er samlet på arealet mellem pakhusets vestside og den ovennævnte høje skrænt.

Med den således valgte udformning af anlægget er opnået, at bygningskompleksets facader mod byen og sundet er frilagt og henligger omgivet af åbne pladsarealer, der beplantes i den udstrækning forholdene tillader.

Hovedbygningen er opført i to etager, og der er her samlet en række funktioner, som tidligere var spredt over flere bygninger. I stueetagens vestlige del er, som det vil ses på fig 7, indrettet de for persontrafikken nødvendige lokaliteter. En rummelig forhal er her den centrale lokalitet, og omkring dette rum grupperer sig en række faciliteter til brug for de rejsende: venterum, salgskiosk, toiletter, rejsegodsekpedition og billetsalg, ligesom der herfra er indgang til en publikumsekspedition i stationskontoret.

Forhallen er i øvrigt med et vindfang mod nord forbundet med overdækkede perronarealer langs persontogssporene.

I stueetagens østlige del er indrettet kontorer for godsekspeditionen, kontor for vognmanden, velfærdslokaler for kontorpersonalet m v. Som det fremgår af planen, er det indrettet således, at godsekspeditionen har sin egen indgang i østgavlen og herved kædes naturligt sammen med pakhusanlægget.

På 1. sal, er, som vist på fig 9, i bygningens østende indrettet en tjenestebolig for stationsforstanderen, der fra sine stuer har en vidun-

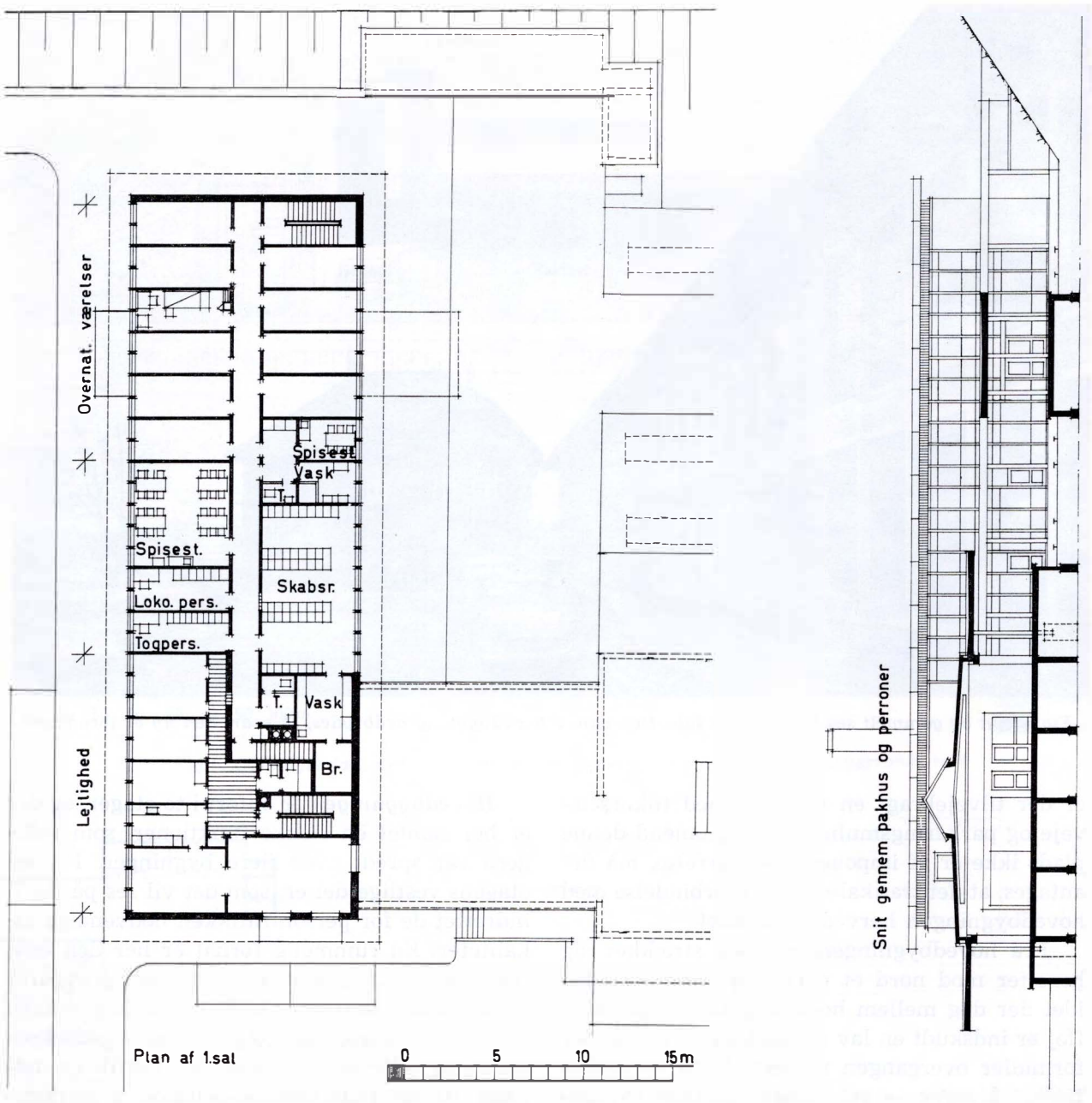


Fig 9. Hovedbygningens 1. sal. Af tværsnittet længst til højre i billedet kan man få et indtryk af højdeforholdene i pakhus, sporarealer og perroner og af skrænten mod nord, som anlægget bygger sig ind imod

derlig udsigt over Alssund. I den øvrige del af denne etage findes forskellige velfærdslokaler for det stedlige tog- og portørpersonale m v, ligesom der i den vestlige del er indrettet en række overnatnings- og hviletværelser for udenbys togpersonale, der har et ophold på Sønderborg H inden hjemturen.

Forbindelsesbygningen mellem hovedbygning og pakhus har kun én etage over jorden og er udført med en midterkorridor, som formidler den interne forbindelse mellem godsekspeditionens kontorer og pakhuset. I bygningen er der, som det kan ses på fig 7, bl a indrettet et ekspeditionslokale for banepakker, der som en særlig godsart ikke rigtigt hører hjemme i det egentlige pakhus. Ved et portarrangement kan rummet sættes i forbindelse med pakhuset, når de indleverede pakker skal transporteres til godsvognene, der holder på pakhussporet.

Pakhuset har en længde af 80 m og en ind-

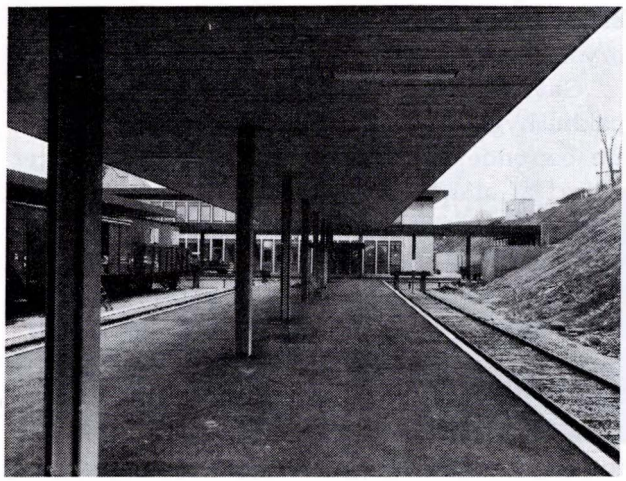


Fig 10. Persontogsperronen med hovedbygningen i baggrunden. Til venstre i billedet pakhussporet

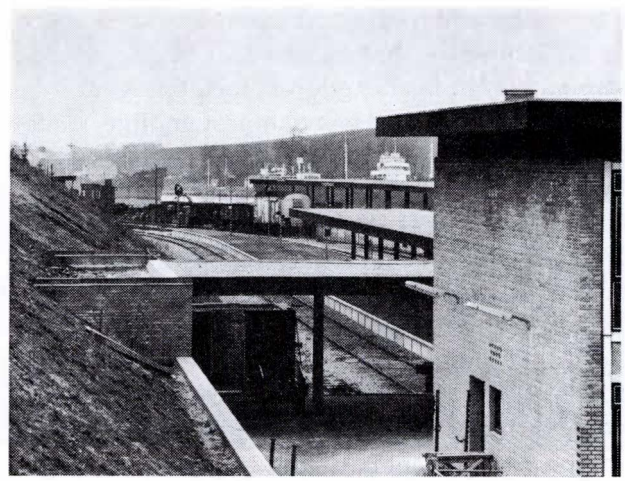


Fig 11. Et blik ud over perroner og perrontage og med Alssund i baggrunden

vendig dybde af ca 15 m og dækker altså et areal på ca. 1200 m², men hertil kommer, at der mod forpladsen er udført en overdækket perron i ca 2,5 m bredde i hele pakhusets længde, at der mod sporsiden findes en tilsvarende, men ca 5 m bred perron, og at der ved pakhusets nordgavl er tilvejebragt en ligeledes overdækket endeperron på ca. 230 m². De overdækkede arealer i og omkring pakhuset udgør således et areal på ca. 2000 m², hvortil yderligere kommer et ikke helt lille overdækket areal i en omlæsseperron, der fra den førnævnte endeperron strækker sig mod nord i en længde af ca. 90 m.

Af hensyn til en smidig og hurtig arbejdsgang ved omlæsning fra lastbil henholdsvis jernbanevogn til pakhus er facadeopbygningen



Fig 12. Interiør fra det ny pakhus

her — ligesom ved statsbanernes andre, nyere pakhusanlæg — udført således, at $^2/_3$ af den samlede bygningslængde er portåbninger.

For at opnå den bekvemmest mulige transport fra jernbanevogn til pakhus er gulvet i bygningen lagt i en højde af 1,2 m over sporoverkant, hvilket svarer til vognbundshøjde. Det er indlysende, at denne ret store højde ikke svarer til ladhøjden på alle de lastbiler, der ved perronen mod forpladsen skal omlæsse gods. For at afhjælpe dette er der fem steder i perronen indbygget læssebroer, der ad mekanisk vej kan indstilles, så der fremkommer en skrå rampe fra perronen til det pågældende vognlad.

Arkitekturen i bygningskomplekset følger — som det vil ses af de hosstående fotografier — nøje den linie, der har været fulgt ved den række af nye statsbaneanlæg, som er gennemført i den senere tid - sidst anlæggene i Brønderslev og Vojens.

Hovedbygningens facader er også her opført med et bærende skelet af præfabrikerede betonelementer, og dette skelet er udfyldt med fabriksfremstillede vinduespartier, hvori indgår brystningselementer af hærdet, farvet glas.

Gavlpartier i hovedbygningen og vægge i pakhusbygningen er udført som fuget murværk. De bærende konstruktioner ved perrontage er udført af stålprofiler.

Projekteringen af det store bygningsanlæg er varetaget af 2. bygningsområde, København, medens 4. bygningsområde, Århus, har forestået tilsynet på pladsen. For ingeniørarbejderne gælder, at udførelsen af centralvarme-, vand- og sanitetsinstallationer er forestået af anlægsvæsen I (området for varme og sanitet) og elinstallationerne af signalvæsenet (7. signalkontor), medens udførelsen af de bærende konstruktioner er varetaget af rådgivende civilingeniør Hartoft-Nielsen, København.

Som ved alle større bygningsarbejder har den praktiske udførelse af arbejdet været varetaget af et stort antal enterprenører og håndværksmestre, der hver inden for sit område på udmærket måde har bidraget til arbejdets smukke gennemførelse, og som derfor bedes modtage statsbanernes tak.

Elektrotekniske anlægsarbejder

Ved overingeniør *W Wessel Hansen*, signalvæsenet

Sikringsanlægget

Sikringsanlægget på den »gamle« Sønderborg H station havde to poster — kommandoposten og post 1 — med mekaniske sikringsanlæg. Sikringsanlægget havde kun et centralbetjent sporskifte samt 18 centralaflåsede sporskifter og sporspærrer, heraf ikke mindre end 14 med nøglelås. Af egentlige signaler fandtes kun et indkørselssignal, og antallet af togveje var få, idet man kun havde de to indkørselstogveje til spor 1 og 2. Fig 1, der viser det gamle centralapparat i kommandoposten, giver et indtryk af anlæggets primitive form.

Da man skulle projektere det nye sikringsanlæg, var det klart, at man skulle anvende et relæsikringsanlæg med en så god udnyttelse af det vedtagne sporanlæg som mulig, idet man selvfølgelig også havde for øje, at anlægget — under hensyn til de forholdsvis enkle forhold på stationen og på strækningen Tinglev—Sønderborg H — ikke blev overdimensioneret.

Det nye sikringsanlæg er et relæsikringsanlæg type DSB 1953, idet sporskiftebetjeningen dog er type DSB 1954. Betjening af sporskifter og signaler sker fra et centralapparat, der er anbragt på stationsbestyrerens skrivebord i stationskontoret, fig 2. De centralbetjente sporskifter kan endvidere dels betjenes fra en udendørs betjeningskasse, som er anbragt på tværperronen, dels fra stedbetjeningskontakter.

Sikringsanlægget består i øvrigt af to hovedsignaler, 6 PU-signaler, faste lysafgangssignaler, 7 centralbetjente sporskifter og 6 centralaflåsede sporskifter (magnetlåse). Som det

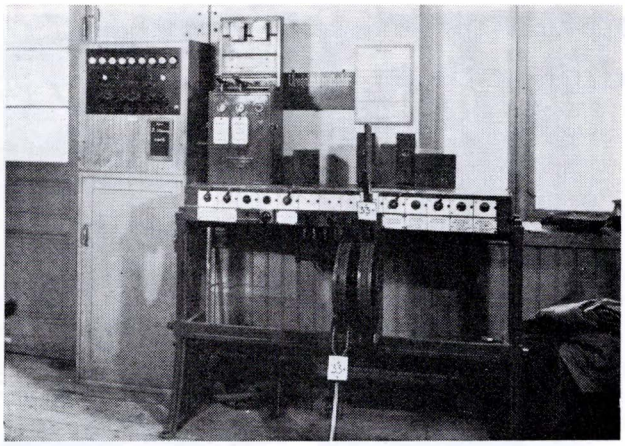


Fig 1. Centralapparat i kommandoposten på den gamle station

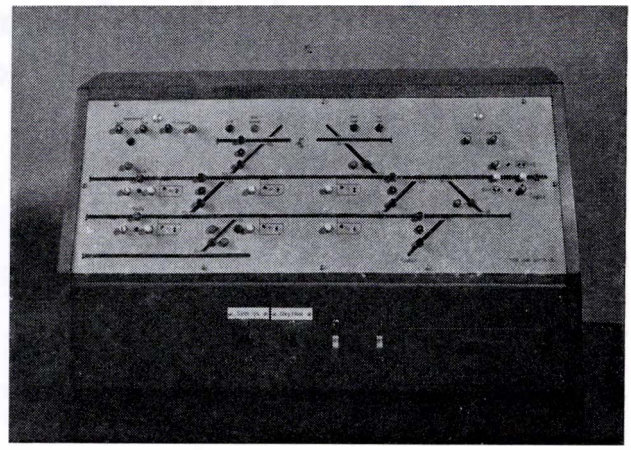


Fig 2. Centralapparat for det nye sikringsanlæg

vil ses af den skematiske sporplan, fig 3, findes der to hovedspor, nemlig spor 1 og 2, men for at gøre anlægget fleksibelt er der etableret følgende indkørselstogveje:

Fra Tinglev til spor 1a via spor 1b
Fra Tinglev til spor 2a via spor 1b og
Fra Tinglev til spor 2a via spor 2b.

For udkørselstogvejenes vedkommende gør tilsvarende sig gældende.

Sikringsanlægget strømforsynes fra det offentlige net, men ved svigten af netspændingen omkobles strømforsyningen til et dieselaggregat, som starter automatisk.

Sikringsanlæggets »hjerne« (relæer m v) er anbragt i et relæhus af glasfiberarmeret plastic, fig. 4 og 5. Ved denne fremgangsmåde har man blandt andet opnået, at hele anlægget har kunnet opbygges på signalvæsenets værksted i Vanløse og sendes derfra i færdig stand.

Teleanlæg

I Sønderborg er installeret en ny 50-liniers telefoncentral (type Siemens ESK 400E), der foreløbig er udbygget med 35 abonnenter og med fjernforbindelser via statsbanernes fjerncentral i Kolding. Centralen i Sønderborg har endvidere tilslutning til det offentlige net, således at samme apparat benyttes såvel til lokalopkald, til forbindelser via statsbanernes eget net som til byforbindelser. Indgående bysamtaler ekspederes over et ekspeditionsapparat i det nye stationskontor.

Højttaleranlæg til underretning af publikum vedrørende toggangen m v findes såvel i stationsbygningen som på perronerne. Betjeningen

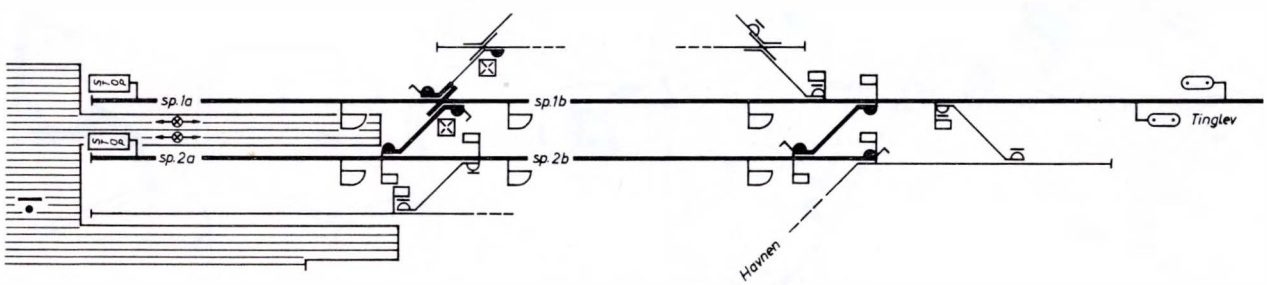


Fig 3. Skematisk spor- og signalplan

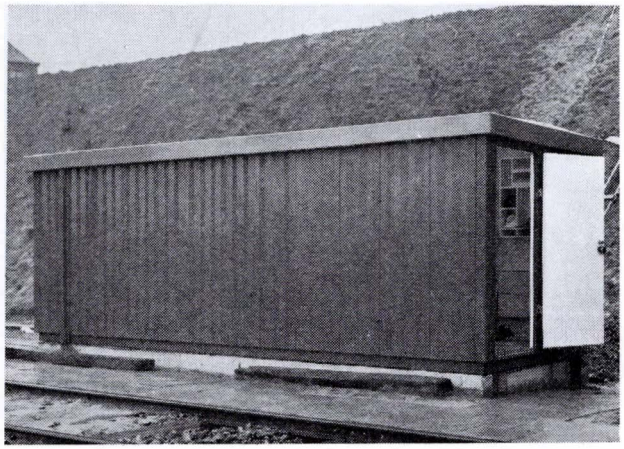


Fig 4. Relæhus, hvori sikringsanlæggets »hjerne« er anbragt

af højttaleranlægget samt af stationens sikkerhedstelefoner sker fra en pult i tilknytning til stationens sikringsanlæg.

Uranlægget, der styres fra et lokalt hoved-ur, omfatter ure i stationsbygningen, på perronerne og på forpladsen.

El-installationer for station og godsekspedition

De elektriske installationer for station og godsekspedition er projekteret af statsbanernes teknikere, medens installationsarbejdet er udført af en privat installatør.

Belysningen, såvel indvendig som udvendig er overvejende udført som lysrørsbelysning. Foran hovedindgangen er der installeret et neonbomærke.

Som noget specielt kan nævnes, at der er etableret et særligt strømforsyningsanlæg for

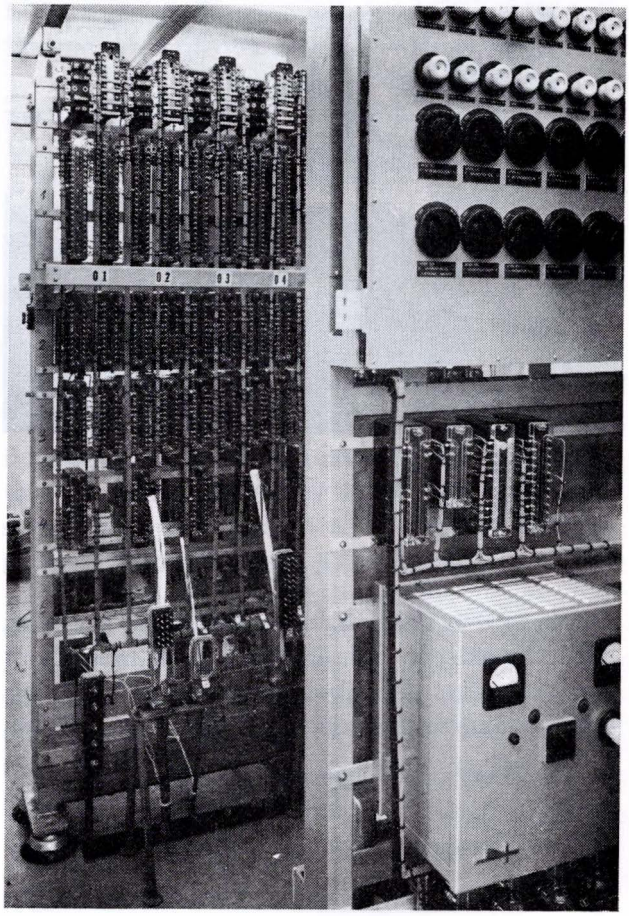


Fig 5. Interiør fra relæhuset. Billedet viser til højre strømforsyningsstativet og til venstre relæstativet for sikringsanlægget

lyntogene. Anlægget er nødvendigt, for at »overnattende« lyntog kan blive forsynet med lys og varme, uden at togets motorer skal være i gang.

Nogle betragtninger ved indvielsen af ny Sønderborg H station

Ved stads- og havneingeniør *Carl Andresen*

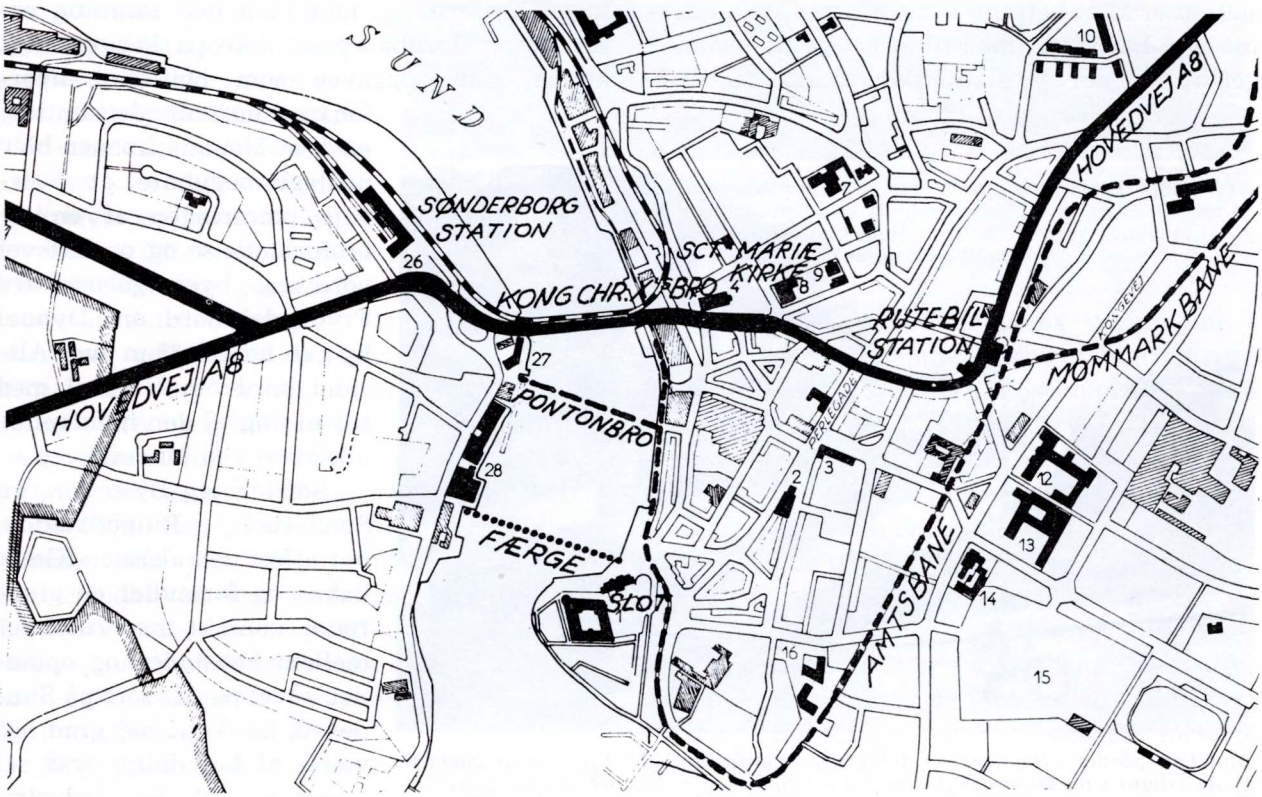
Sønderborg Slot, der opførtes under Valdemar den Store på pynten ved den sydlige indsejling til Alssund for at beskytte befolkningen mod vendernes plyndringstogter, har givet byen navn og i ly af borgen voksede byen op.

Omkring århundredskiftet var den bymæssige bebyggelse stort set udelukkende koncentreret på Als, medens der på Sundevedsiden var grupperet en spredt bebyggelse med naturlig tilknytning til færgelejet, placeret cirka ud for det nuværende Andels-Svineslagteri, og senere omkring brohovedet syd for Statens Sømandsskole ved den i 1856 etablerede pontonbro. Færgelejet på Alssiden var placeret ud for pladsen Sønderbro umiddelbart nord for det nuværende Toldkammer, medens brohovedet for pontonbroen var etableret ved Sdr. Havnegade ud for Ll. Havnegades udmunding, hvor det gamle billethus endnu forefindes. Pontonbroen betød et væsentligt fremskridt for samkvemmet mellem øen og fastlandet, selv om en sådan forbindelse ikke var sikker over for isgang og storm. På grund af trafikkens vækst rejstes omkring århundredskiftet spørgsmålet om en fast forbindelse, idet man i første omgang overvejede at etablere en tunnel under Alssund. Projektet blev opgivet af økonomiske grunde, og først efter genforeningen blev sagen genoptaget og gennemført ved Statsbanernes foranstaltning, således at Kong Christian den Tiendes Bro kunne åbnes for trafik den 7. oktober 1930.

Den 15. juli 1901 markeredes indvielsen af Sønderborg banegård på Sundevedsiden ved afsendelse af det første tog over Tinglev mod Flensborg. Hermed skabtes det naturlige grundlag for en bymæssig udvikling på Sundeved.

Allerede inden fastlandsjernbanen var blevet etableret, var den alsiske smalsporede jernbane (»Kleinbahn«) i drift, idet indvielsen af denne fandt sted den 5. februar 1898.

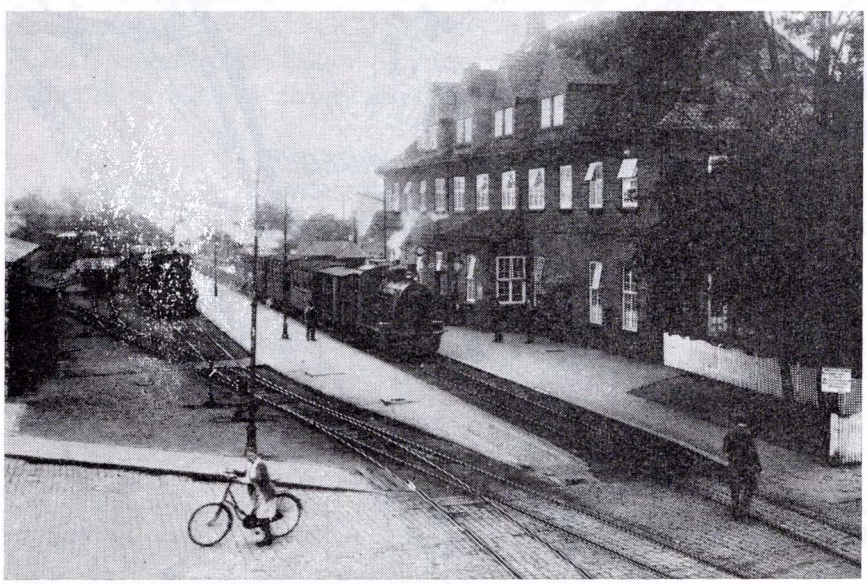
I denne forbindelse er det interessant at konstatere, at medens persontrafiken var af største





Sønderborg H station ved indvielsen den 15. juli 1901. Det udsmykkede tog er det første, som afgår fra stationen. Det kørte over Tinglev til Flensborg. Foto: Museet på Sønderborg Slot

betydning for Alsbanen, fik fastlandsbanen i hovedsagen sine indtægter fra godstransport, en tendens, der idag har ført til en naturlig afklaring derved, at fastlandsbanen fortsat er af afgørende betydning for byen og erhverslivet, idet specielt godstransporten til og fra Sønderborg station er af et betragteligt omfang, hvilket derfor også har været med til at præge udformningen af hele det nye stationskompleks. I modsætning hertil aftog den smalsporede amtsbane på Als efterhånden i betydning og blev nedlagt, samtidig med at Statsbanerne overtog koncessionen og udbyggede et rutebilnet gående ud fra den tidligere amtsbanegård, der samtidig antog navnet »Sønderborg Bystation«, idet anlægget af Alssundbroen i 1930 foranledigede gennemførelsen af baneforbindelsen fra Sønderborg H over broen igennem Jernbanegade forbi bystationen til Mommark-færgehavn samtidig med, at der etableredes sportilslutning til havnearealerne på Alssiden. Togpassagerne igennem Jernbanegade, der samtidig fungerede som hovedvejsstrækning og ud til Mommark-færgehavn, gav efterhånden som vejtrafikken steg i omfang anledning til mange trafikale problemer, der ikke mindst efter den 2. verdenskrig tiltog i betydeligt omfang. Ved Mommarkbanens nedlæggelse den 26. maj 1962 fandt denne side af sagen sin løsning, idet man dog samtidig erkendte, at Jernbanegade ikke på længere sigt kunne klare opgaven som hovedvej, hvorfor man nogenlunde samtidig med, at Mommarkbanen blev nedlagt, begyndte at overveje placeringen af en ny broforbindelse og omfartsvej nord for byen gående fra Frydendal nord om Dybbøl by i en højbro 35 m over Alssund nord om Ulkebøl med tilslutning til den nuværende hovedvej ved Madeskoven.



Amtsbanegården i Sønderborg, fotograferet omkring 1925. Efter nedlæggelsen af Amtsbanen og Mommarkbanen blev bygningen overtaget af statsbanerne. Den er i dag Sønderborg Rutebilstation. Foto: Museet på Sønderborg Slot.

Sønderborg Bystation, nu Sønderborg Rutebilstation, har afløst den alsiske »Kleinbahn« og formidler en glimrende kontakt med rutebiler mellem købstaden og oplandet, såvel på Als som på Sundeved, hvilket i høj grad har været af betydning også set i relation til den industri-

mæssige udvikling i det samme område, en udvikling, der direkte er afhængig af et effektivt transportnet for funktionærer og ansatte i de forskellige virksomheder.

For at illustrere udviklingen i Sønderborg, skal hermed følgende tal nævnes:

Indbyggertal 1910	10.939
Indbyggertal 1920	10.946
Indbyggertal 1940	12.352
Indbyggertal 1950	15.708
Indbyggertal 1. januar 1967	22.737

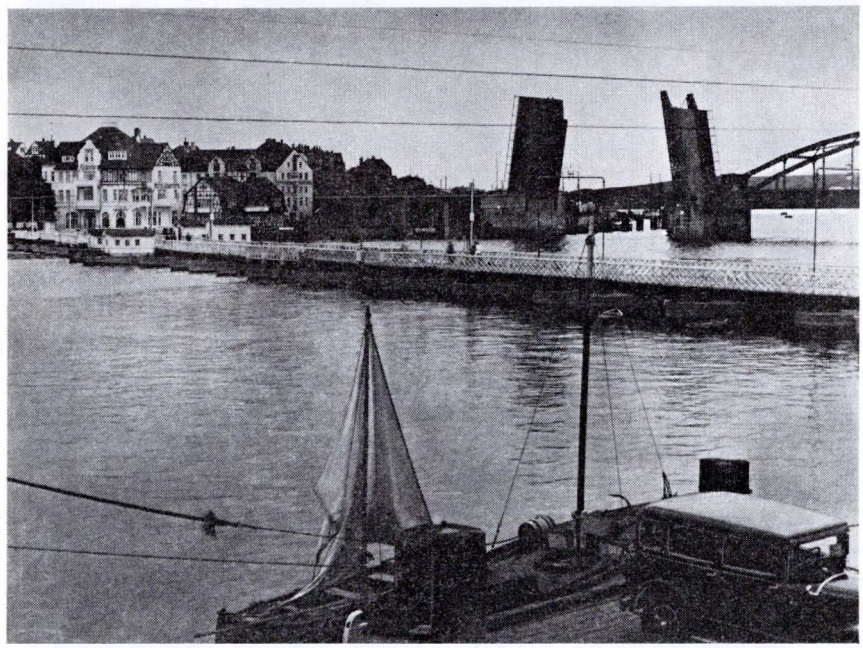
Købstadens område omfatter et areal på 849,7 ha og set i relation til indbyggertallet placerer byen sig som nr 17 blandt landets købstæder, medens byen set i relation til arealstørrelsen placerer sig som nr 54.

Indbyggertallets vækst skal ses i relation til den kraftige industrielle udvikling, der har fundet sted, et forhold, der iøvrigt ikke alene gælder købstaden, men hele Sønderborgområdet.

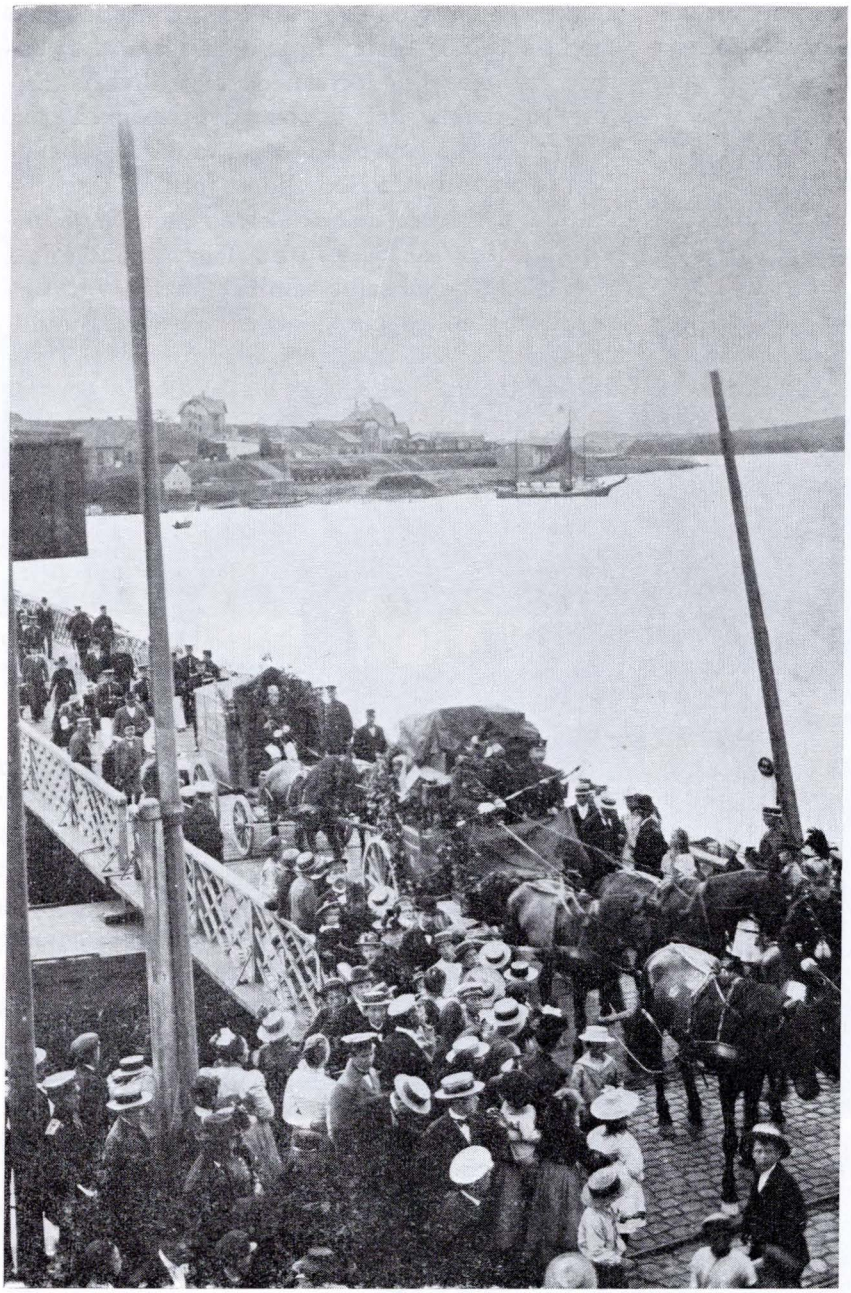
Denne udvikling rejser naturligvis problemer i byplanmæssig henseende, idet herved ikke alene tænkes på udlægning af fornødne industriarealer og boligområder, men også på de problemer af trafikal og parkeringsmæssig art, der samtidig melder sig og kræver en løsning. Ovenfor har — i forbindelse med Mommarkbanens gennemførelse via Jernbanegade — været nævnt problemerne vedrørende hovedvejstrafiken igennem byen, og planerne om en aflastning ved anlæg af en ny omfartsvej med broforbindelse over Alssund nord for købstaden. Denne omfartsvej påregnes at skulle indgå som et væsentligt led i den kommende fugleflugtslinie fra grænsen via den under opførelse værende Egernsundbro til den nye færgerute, Fynshav—Bøjden og videre over Fyn til hovedstaden. Omfartsvejens linieføring er ikke endeligt fastlagt, men dette spørgsmål forventes afklaret inden for den allernærmeste fremtid.

De igangværende arbejder i umiddelbar nærhed af Sønderborg banegård, idet herved tænkes på ombygningen af Kong Christian den Tiendes Bro og tilslutningsvejene dertil, vil betyde en væsentlig forbedring af trafikafviklingen på denne del af hovedvejsstrækningen. Sporarealet på broen inddrages under kørebanearealet samtidig med at sporet fornyes med rilleskinner. Herved udvides kørebanen fra de nuværende 5,60 m til 9,70 m. Tilslutningsvejene udvides og kanaliseres samtidig med, at trafikreguleringsanlæg påregnes etableret på Sundevedsiden ved Aabenraavejs indmunding i Dybbølgade og ved adgangsvejen til Sønderborg H og på Alssiden ved Kirkebakkens udmunding i Jernbanegade og ved Løkkens udmunding i Jernbanegade. I forbindelse med etableringen af de omhandlede trafikreguleringsanlæg planlægger man samtidig en regulering af de problemer, der opstår i forbindelse med broens oplukninger. Når de ovenfor nævnte kryds signalreguleres, opnår man ikke alene at kunne tilgodese sidevejenes trafik, men man får samtidig mulighed for at regulere den kødannelse, der er uundgåelig ved brooplukningerne, idet man, når broen atter er klar for den kørende trafik, kan give impulser til de omhandlede trafikfyr, således at hovedvejens grønne bølge får forlænget afviklingstid.

I forbindelse med Dybbølgades regulering,



To broer over Alssund, fotograferet i 1930. Forrest ses den gamle pontonbro, bagved Christian X's bro. I baggrunden til venstre skimtes silhuetterne af Sønderborg H station og funktionærboligerne, der nu er nedrevet.
Foto: Museet på Sønderborg Slot.



Den sidste hestetrukne postvogn passerer pontonbroen i Sønderborg i 1901. Herefter overtog jernbanen posttransporten. I baggrunden ses den nyanlagte jernbanestation. Foto i privat eje

reguleres tilslutningsvejene såvel til Sundgade som til Sønderborg Station. Tilslutningsvejen til Sønderborg Station har hidtil henhørt under Statsbanerne, men i forbindelse med opførelse af den nye stationsbygning er der truffet aftale om, at byen overtager adgangsvej og forplads samt forestår de nødvendige reguleringsarbejder for fremskaffelse af moderne tilkørselsforhold, opmarchmuligheder, parkeringspladser m v.

Store investeringer foretages i disse år på begge sider af Alssund ved Kong Christian den Tiendes Bro, og i denne forbindelse fristes man til at tænke på den gamle strid mellem Alsingerne og Sundevedboerne, der, når de mødtes, ofte kom i strid om, hvis egn, der var smukkest. Ifølge overleveringen endte disse diskussioner altid med, at Alsingerne erkendte, at der var smukkest på Sundeved, fordi man derfra havde udsigten til Als.

Sønderborgegnen er smuk, så det vil være svært at dømme i en sådan sag. Dog kunne man fristes til at spørge, om denne gamle strid går tilbage til den tid, da den gamle stationsbygning under fremmedherredømmet blev opført sammen med de ligeså fremmedprægede funktionærbygninger ved »Skrænten« på Sundevedsiden, og om dette har været med til at knæsætte afgørelsen om at udsigten mod Als er smukkest?

Efter at saneringen af området har fundet sted og den nye stationsbygning er opført, kunne man fristes til at spørge, om den gamle strid på ny vil dukke op, idet Sønderborgerne på Als nok må erkende, at Sundevedsiden derved har fået et helt nyt præg, der på en udmærket måde harmonerer med terrænformerne ned mod Alssund, således at man derefter må overveje, hvorvidt der nu er blevet smukkest på Als, fordi man derfra har udsigten til Sundeved.

Anlægsarbejdernes udførelse

Ved civilingeniør *K E Knudsen*

Sønderborg H station er beliggende ud til Alssund ved foden af nogle indtil 10 m høje skrænter, og tilvejebringelsen af de nye mere pladskrævende stationsanlæg nødvendiggjorde, at der indledningsvis blev udført et større jordarbejde.

For at opnå den fornødne planumsudvidelse er foretaget en afgravning af skrænterne, og samtidig er der — under anvendelse af størstedelen af den afgravede jordmængde på ca. 60.000 m³ — tilvejebragt en udvidelse af stationsarealet ved opfyldning i Alssund.

På grund af jordbundens karakter i forbindelse med højtliggende grundvandsstand har det været nødvendigt at foretage en ret omfattende dræning af de nyetablerede stationsarealer, og for at sikre de nye skråninger mod erosion fra udsivende vand har der i disse måttet indlægges et betydeligt antal stendræn.

Udførelsen af opfyldningsarbejdet voldte en del vanskeligheder, idet det viste sig, at der visse steder omkring den hidtidige kystlinie fandtes områder med lidet bæredygtig bund. For at reducere vanskelighederne blev opfyldningsarbejdets omfang indskrænket i forhold til det oprindeligt påregnede, og der blev — for at øge stabiliteten af opfyldningen — indskudt drænende lag af porøst materiale nederst i denne.

Til beskyttelse af opfyldningens skråninger ud mod Alssund foretoges en afdækning af disse med lag af sorteret stenmateriale (ral og håndsten). En sådan form for kystsikring har den fordel, at efterreparationer som følge af sætninger i bagfylden forholdsvis let kan udføres, idet der blot i fornødent omfang suppleres med nyt stenmateriale.

De ovenfor omtalte arbejder udførtes af entreprenørfirmaet Stenderup-Jensen A/S, Sønderborg, i løbet af 1963—64.

Der er af statsbanernes forstinspektør udført ret omfattende tilplantningsarbejder på de nye skråninger, og efterhånden som træerne og buskene vokser til, vil beplantningerne — foruden at live op på anlægget — bevirke, at de nye skråningers modstandsdygtighed mod angreb af vand øges.



Opfyldningens skråninger mod Alssund er sikret mod udskæring ved afdækning med ral og håndsten

Under opførelsen af de nye bygninger er foretaget mindre ændringer af det gamle sporanlæg, men i det væsentligste påbegyndtes sporarbejdet først omkring nytår 1967, efter at bygningsentreprenøren havde rømmet sin arbejdsplads uden for bygningerne.

Den pågældende anlægskolonnes arbejde koncentreredes fra begyndelsen om at tilvejebringe det nye pakhusspor og de to perronspor med mellemliggende perron.

Allerede i begyndelsen af marts måned 1967 blev de personførende tog ført til den nye perron, og de gamle perronspor kunne fjernes, hvilket var en forudsætning for, at en del af pladsen foran det nye pakhus kunne udføres.

Ved indvielsen af det nye stationsanlæg er de dele af det nye sporanlæg, som omfattes af centralsikringen fuldført, og udførelsen af de øvrige dele af sporanlægget er i god gang, men det må dog påregnes, at der vil hengå endnu godt et år, inden sporarbejdet afsluttes.

Stationens nye spor bygges som type V Bt (skinner med metervægt 45 kg på tværsveller). De gamle spor var hovedsagelig af tyske overbygningstyper, som for den væsentligste dels vedkommende var udslidt og i øvrigt principielt ikke ønskes genanvendt.

Ved udførelsen af visse dele af sporarbejdet — indlægning af enkelte sporskifter og optagning af sporrammer — er anvendt sporlægningskran, men i det væsentligste er sporarbejdet udført på ret traditionel vis, idet skinner og sveller er indlagt og udtaget manuelt.

Det har været næsten umuligt at skaffe lokal arbejdskraft til sporarbejdernes udførelse, og disse arbejder er derfor udført af den samme — ca. 25 mand store — anlægskolonne, som i en årrække har været beskæftiget ved anlægsarbejder på den sønderjyske hovedbane.

Det må tilskrives denne ret lille mandskabsstyrkes betydelige erfaring i udførelse af sporarbejder, at det har været muligt at overholde det meget stramme arbejdsprogram frem til indvielsestidspunktet.

Straks efter ibrugtagningen af de nye bygninger vil den resterende del af den gamle hovedbygning kunne nedrives og forpladsen, der udføres ved Sønderborg Kommunes foranstaltning, vil kunne fuldføres, men en del af stationens anlæg vil i øvrigt først kunne udføres eller færdiggøres efter afslutningen af sporarbejderne.

Det kan således nævnes, at pladsen foran det nye pakhus og læssevejene først til dette tidspunkt vil kunne udbygges til en helt tilfredsstillende standard, og at den nye enderampe først da kan etableres.

Fortegnelse over entreprenører og leverandører, Sønderborg H

Entreprenør Alfred Andersen, Sommersted.
Installatør Sv AA Andersen, Sønderborg.
Entreprenør Aage Andersen, Hillerød.
Installatør Knud Bendixen, Sønderborg.
A/S Brdr Christensen, Viborg.
Dansk Siemens A/S, København.
Dansk Signal Industri A/S, København.
A/S Elektroluma, København.
Tømrermester C H Fohlmann, Broager.
J E Hanssons Byggeforretning, Sønderborg.
Snedkermester Theodor Hansen, Sønderborg.
Rådgivende ingeniørfirma E Hartoft-Nielsen, København.
Murermester Poul Høst, Sønderborg.
Jysk Betonelementfabrik, Kolding.
Installatør Ove Jensen, Vojens.
Smedefirmaet H P Jørgensen & Søn, Kolding.
A/S Laur Knudsen, København.
Fa V H Langebæk & Søn, Ballerup.
Blikkenslagermester Chr Møller, Spang.
Fa Emil Moland, Kolding.
Malernes Andelsselskab, Sønderborg.
Monberg & Thorsen A/S, København.
Nordiske Kabel- og Traadfabriker A/S, København.
A/S Phønix, Vejen.
»Panorama«, Karleby, Falster.
H H Robertson, Nordisk A/S, København.
Sønderborg Gulvindustri, Sønderborg.
Stenderup Jensen A/S, Sønderborg.
Scandia A/S, Randers.
Telefon Fabrik Automatic A/S, Søborg.
Thrige-Titan A/S, Odense.

UDGIVET AF GENERALDIREKTORATET FOR STATSBANERNE

VINGEHJULET

Redaktion:
Tarifchef *J F Th Jensen,* ansvarshavende redaktør,
banechef *S C C Thorning Christensen,*
maskinchef *E Risbjerg Thomsen,*
overtrafikkontrollør *G Herskind,* redaktionssekretær.

CHRISTTREUS BOGTRYKKERI