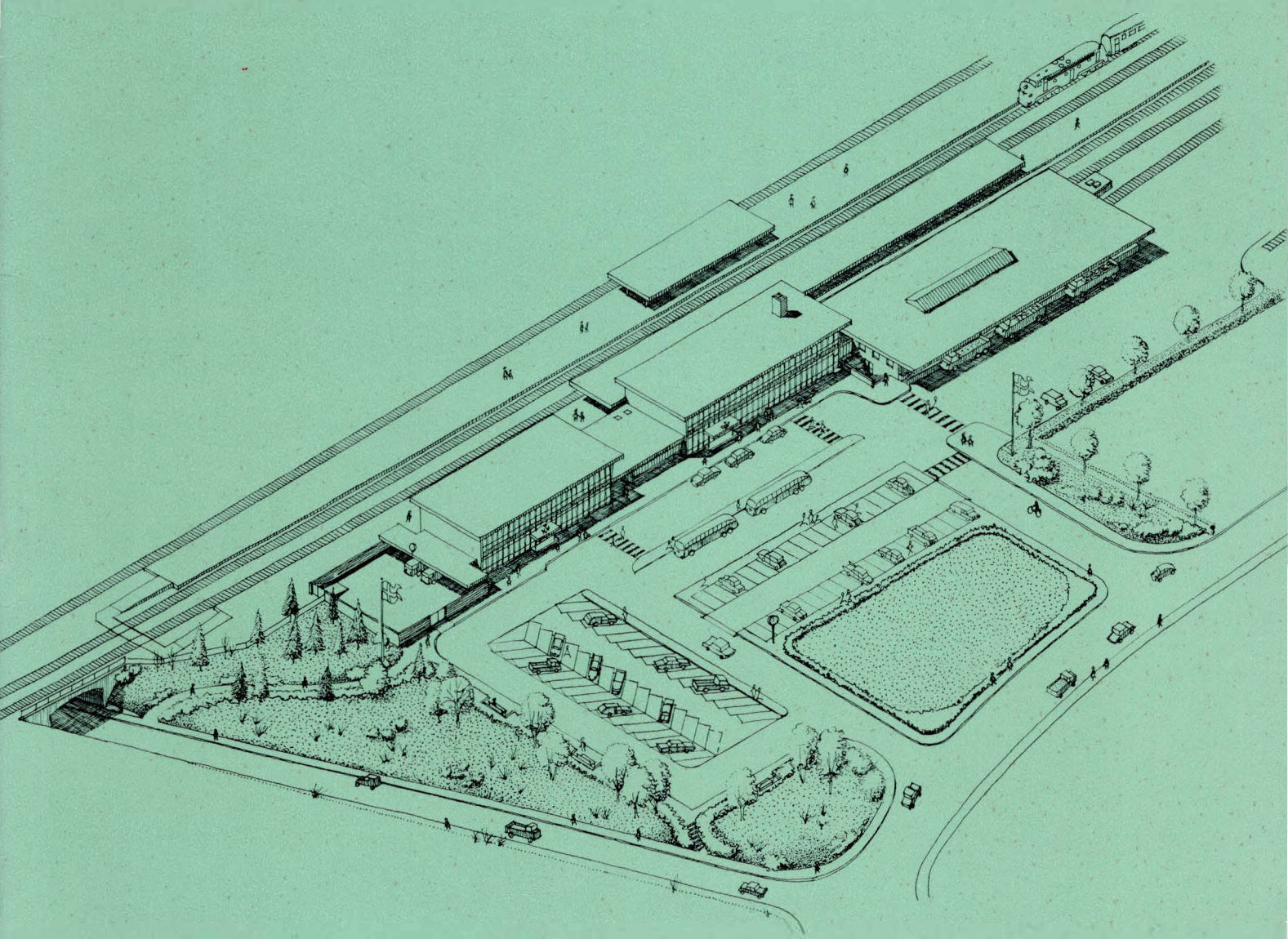
VOJENS

13. marts 1967



Vojens station

13. marts 1967

INDHOLD

	Side
Vojens stations ombygning	3
Anlægsarbejdernes tilrettelæggelse og gennemførelse	5
Bygningsarbejderne på den nye station	10
Elektrotekniske anlægsarbejder	16
Tanker ved de nye stationsanlægs ibrugtagning	19
Sporarbejdernes udførelse m m	21
Den nye post- og telegrafbygning i Vojens	22
Entreprenører og leverandører	24

Vingehjulet

Særtryk Danske Statsbaners blad *13. marts 1967.*

Vojens stations ombygning

Ved banechef *Thorning Christensen*

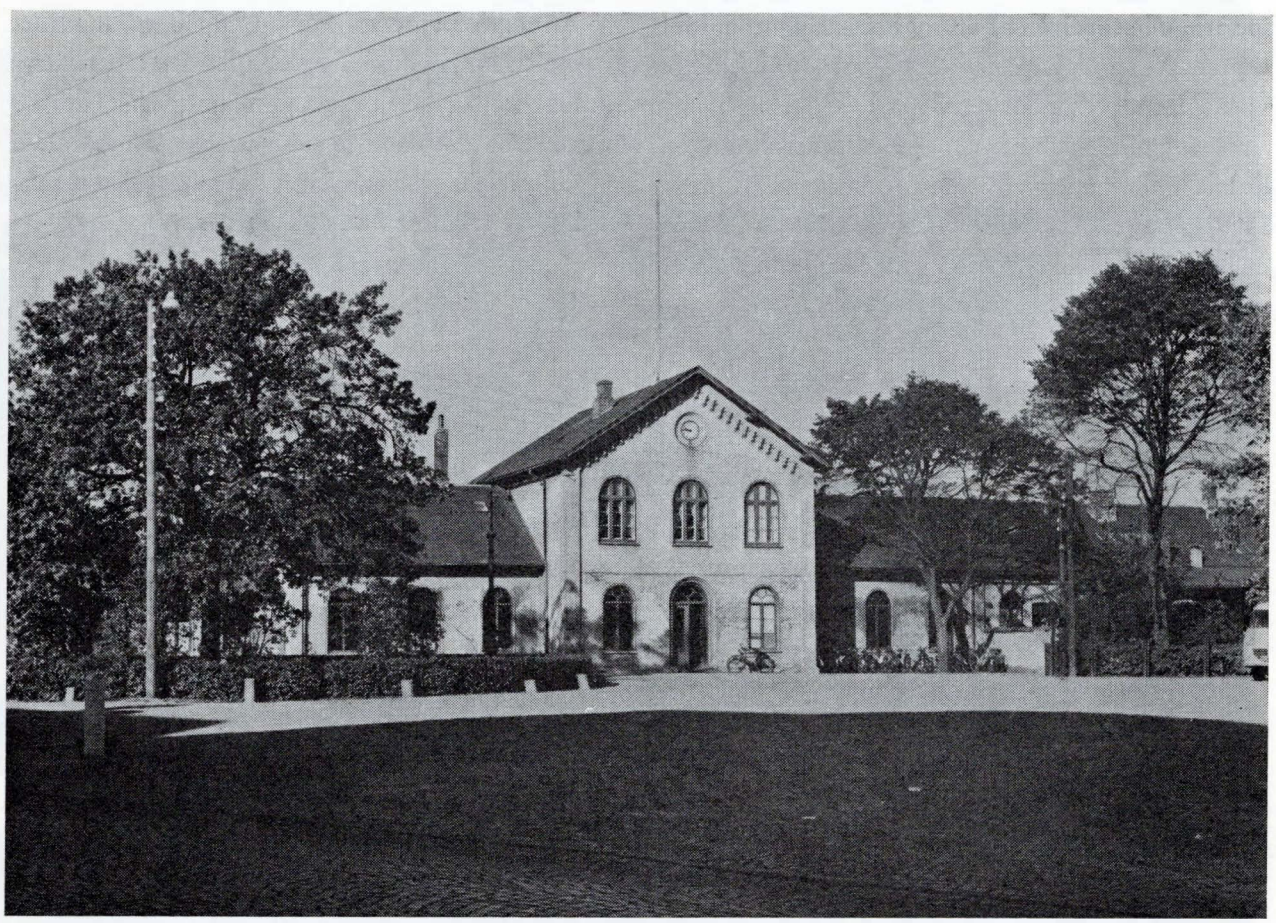


Fig A 1. Den gamle stationsbygning set fra den tidligere forplads. I forgrunden ses en i 1871 plantet »sejrseg«, der måtte falde for underføringsanlægget.

Ombygningen af Vojens station, der med ibrugtagningen af den nye hovedbygning med vedliggende pakhus nu i det væsentlige er afsluttet, er gennemført som et vigtigt led i en samlet plan om modernisering af hovedbanen gennem Sønderjylland.

I forbindelse med stationsombygningen er tilvejebragt et underføringsanlæg, der i 1962 kunne afløse den stærkt befærdede overkørsel i stationens sydende for byens hovedgade.

Allerede de i begyndelsen af 1940'erne udarbejdede planer for anlæg af et 2. spor fra Lunderskov til Tinglev (ekspropriationsbemyndigelse opnåedes ved lov nr 212 af 16. maj 1942) forudsatte en omfattende ombygning af stationen, som i mange henseender måtte betegnes som ganske utidssvarende. Der var herved ikke umiddelbart tænkt på en ny hovedbygning, men i overvejelserne om udformningen af underføringsanlægget viste det sig nødvendigt også at inddrage opførelsen af en ny hovedbygning, idet tilfredsstillende forhold for stationen ellers ikke ville kunne tilvejebringes.

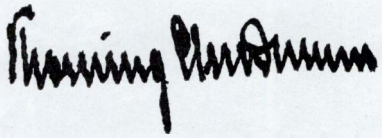
Udbygningsarbejderne på banestrækningen kunne under hensyn til de fornødne bevillinger først påbegyndes godt en halv snes år senere, og da ombygningen af Vojens station — bl a efter at 2. sporet var blevet ført frem fra Lunderskov til Vamdrup — blev aktuel omkring 1959, var det i nogen grad under ændrede forudsætninger, bl a fordi indførelsen af moderne strækningssikringsanlæg og fjernstyringsteknik skabte mulighed for indtil videre at udsætte udførelsen af et 2. spor mellem Vamdrup og Tinglev.

Ved ombygningsarbejdet er sket en gennemgribende fornyelse af samtlige stationens anlæg, og der vil, når arbejdet inden længe er helt afsluttet, kun kunne påvises få rester af den oprindelige station.

Da den for strækningen etablerede fjernstyringscentral er indrettet i hovedbygningen på Vojens station, vil det for statsbanerne være naturligt at se stationens fuldførelse i et større perspektiv, nemlig som et betydningsfuldt skridt mod en gennemgribende modernisering af banestrækningen.

For den stærkt ekspanderende Vojens kommune har vel især underføringsanlægget og dermed vejtrafikkens uafhængighed af toggangen været af betydning, men kommunen har dog også klart tilkendegivet sin interesse i at få tilvejebragt tidssvarende stationsforhold .

Anlægsarbejderne har uundgåeligt medført ulemper for byens borgere, for statsbanernes kunder og for stationens personale, men der er under arbejdet fra alle sider udvist tålmodighed og forståelse, og det vil på dette sted være naturligt at fremføre en tak derfor.



Anlægsarbejdernes tilrettelæggelse og gennemførelse

Ved overingeniør *K Gulstad*

Ved indvielsen af en ny jernbanestation er det selvsagt bygningerne, der står som den mest iøjnefaldende del af stationsanlægget, og de er da også statsbanernes »ansigt« over for offentligheden og det sted, hvor kontakten mellem kunderne og banen oftest etableres.

Der vil i en efterfølgende artikel af overarkitekten blive redegjort for det meget betydelige arbejde, der har ligget i at projektere og opføre de nye bygninger på Vojens station, men det vil dog vist være på sin plads også at fortælle lidt om de forberedelser, der må til, inden bygningsarbejderne kan påbegyndes, og inden alle de andre arbejder, der skal til for at få en funktionsdygtig helhed ud af det samlede stationsanlæg, er projekteret og udført. Af de anlæg, det drejer sig om ud over bygningerne, kan nævnes spor- og sikringsanlæg, jordarbejder, broer, afvandingsarbejde, belysning, vandforsyning, kraner, perroner, læsseveje osv.

Om de udførte elektrotekniske anlæg kan henvises til en senere artikel af overingeniøren for signalvæsenet, medens der her vil blive søgt givet en redegørelse for det førnævnte forarbejde med tilrettelæggelsen af det samlede stationsanlæg og for udførelsen af bl a jord-, vej- og sporarbejder.

Stationen, der nu har eksisteret i godt hundrede år, og som blev overtaget af statsbanerne ved genforeningen i 1920, bar indtil ombygningen præg af, at den var fremstået som resultat af en gradvis udbygning begrundet i vekslende tiders forudsætninger, og det kan derfor næppe undre, at stationen efterhånden var blevet

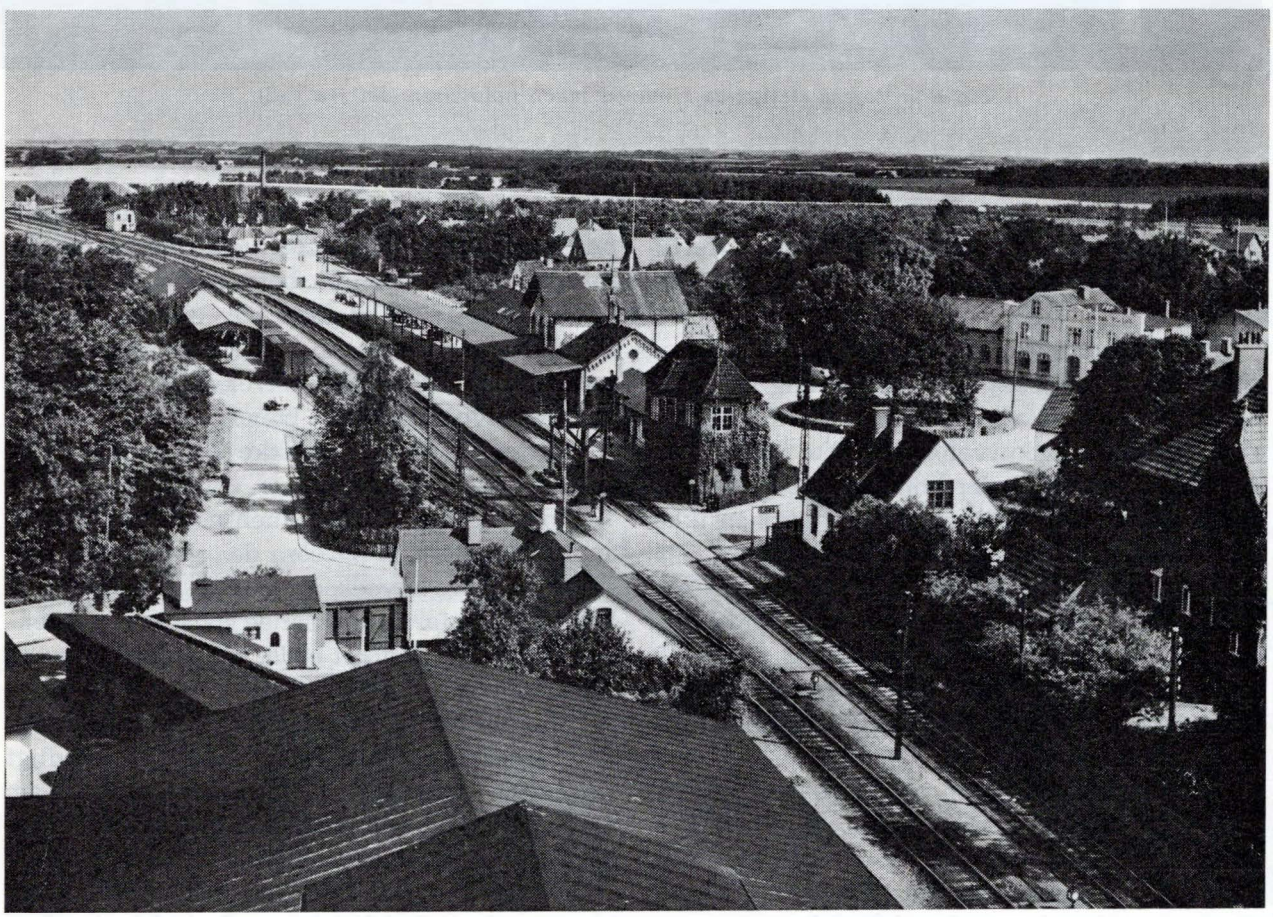


Fig B 1. Vojens station inden ombygningen (set fra syd)

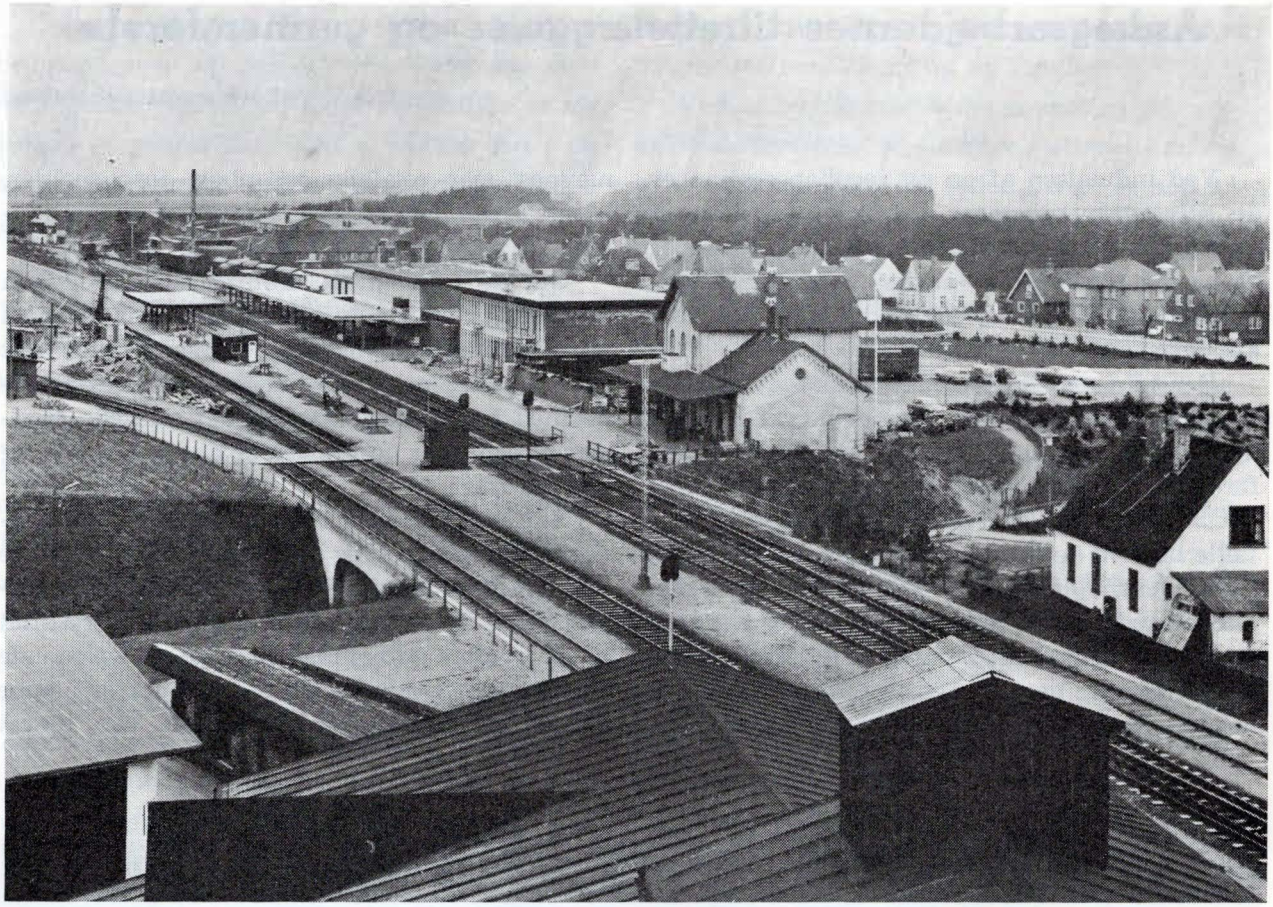


Fig B 2. Vojens station ca 1 måned inden indvielsen (set fra syd)

uhensigtsmæssig i mange henseender og dens drift dermed stærkt personalekrævende. Hertil kom, at stationsanlægget i sin helhed var udslidt.

Som væsentlige ulemper ved det gamle sporanlæg kan nævnes, at dets udformning var uegnet for etablering af et moderne sikringsanlæg, at hovedsporenes kurveforhold ikke muliggjorde så store hastigheder som iøvrigt gældende på strækningens stationer, og at stationen ikke var i stand til direkte at ekspedere de indtil 835 m lange godstog, der i dag kan fremføres.

For de rejsende gav — foruden de forældede bygningsforhold — især den smalle perron 2 med tilhørende farlige niveauovergang samt de utilstrækkelige forpladsforhold anledning til utilfredshed.

For at anskueliggøre de mere principielle ændringer af stationsforholdene er på fig B 3 sammenstillet skematiske sporplaner for det gamle og det nye stationsanlæg, og i tilknytning til planerne kan bemærkes følgende:

Vojens er som bekendt en knudepunktstation, idet banen til Haderslev udgår herfra, og der foregår på stationen en betydelig omstigningstrafik af rejsende mellem hovedbanens tog og dels Haderslevbanens tog, dels forskellige bilruter, ligesom der foregår udveksling af et større antal godsvogne mellem banerne.

Herudover er der en ikke uvæsentlig trafik af rejsende og gods til selve Vojens by.

Toggangen på hovedbanen nødvendiggjorde, at den nye station ligesom den gamle blev udstyret med tre hovedspor, men disse måtte — af hensyn til de førnævnte lange godstog — forlænges væsentligt, hvilket bedst kunne ske i nordlig retning.

Som nævnt af banechefen i den indledende artikel sammenkædedes allerede på et tidligt tidspunkt planerne om stationsombygningen med planer om et underføringsanlæg i stationens sydende til afløsning af den derværende overkørsel for byens hovedgade, og det blev klart, at der i forbindelse med et sådant anlæg

måtte regnes med tilvejebringelsen af en ny hovedbygning. Den mest hensigtsmæssige placering af en sådan fandtes at være noget nord for den hidtidige hovedbygning.

Overvejelser om den mest rationelle stationsdrift viste, at et nyt pakhus — hvis tilvejebringelse var en absolut forudsætning for, at ombygningen kunne gennemføres — burde opføres i tilknytning til en ny hovedbygning, og at også læssevejen burde flyttes til stationens østside.

Det var herefter naturligt at placere det gennemgående hovedspor fjernest fra hovedbygningen og at lægge opstillingssporene øst for hovedsporene, idet godstog derved blev i stand til at arbejde på stationen uden hensyntagen til gennemkørende tog.

Tilvejebringelsen af nye brede og for de rej-

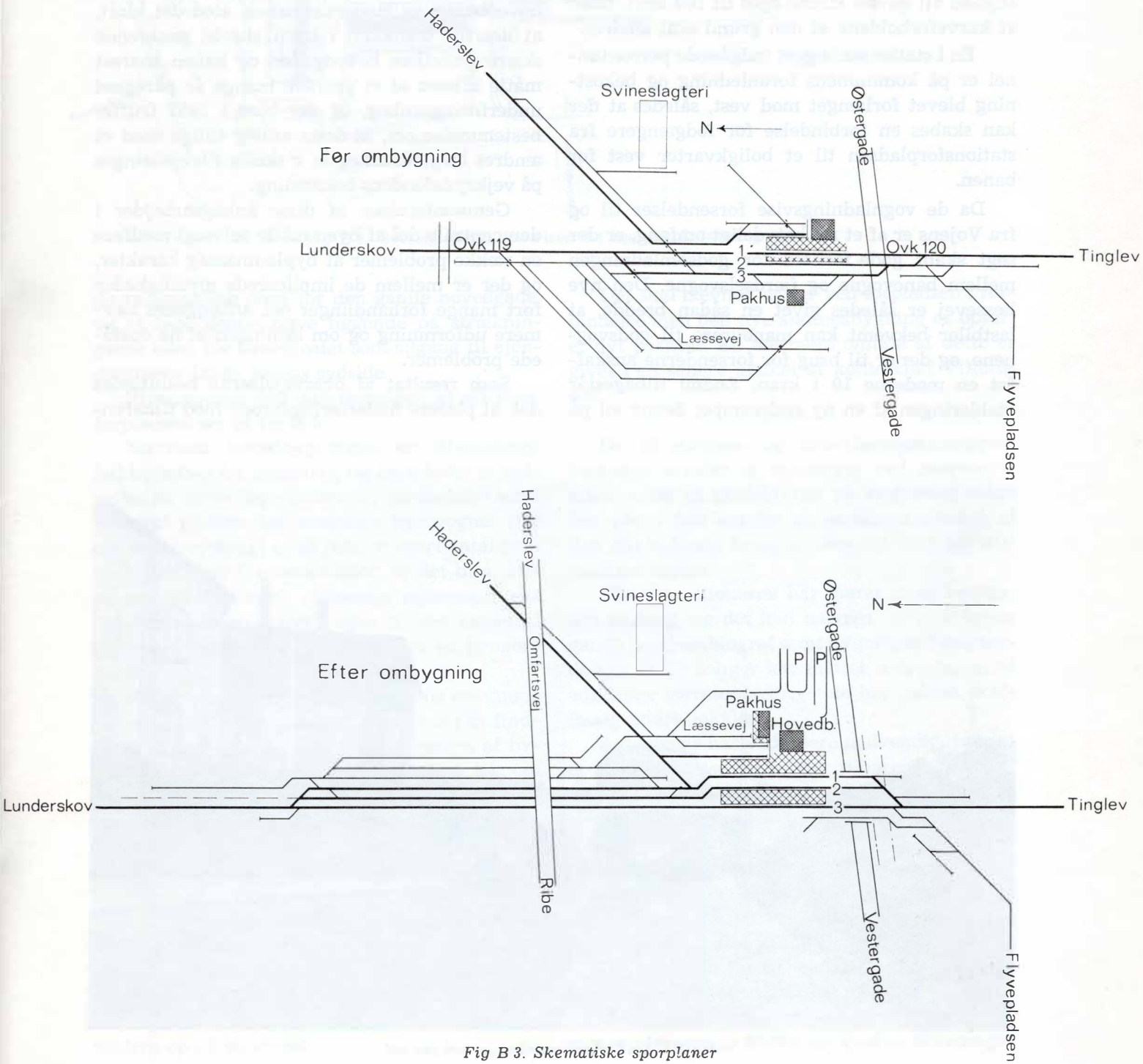


Fig B 3. Skematiske sporplaner

sende mere behagelige perroner medførte imidlertid, at det gennemgående hovedspor måtte lægges længere mod vest end det tidligere vestligste hovedspor, hvilket — for at undgå ekspropriation af nogle erhvervsvirksomheder — måtte ske i forbindelse med udførelsen af en baneforlægning syd for stationen.

Efter stationsombygningen er største gennemkørselshastighed 120 km/t, men denne hastighed vil senere kunne øges til 160 km/t, uden at kurveforholdene af den grund skal ændres.

En i stationsanlægget indgående perrontunnel er på kommunens foranledning og bekostning blevet forlænget mod vest, således at der kan skabes en forbindelse for fodgængere fra stationsforpladsen til et boligkvarter vest for banen.

Da de vognladningsvise forsendelser til og fra Vojens er af et ret betydeligt omfang, er der søgt skabt gode forhold for godsomladningen mellem banevogne og færdselsvogne. Den nye læssevej er således givet en sådan bredde, at lastbiler bekvemt kan manøvrere til godsvognene, og der er til brug for forsenderne anskaffet en moderne 10 t kran. Endnu tilbagestår etableringen af en ny enderampe; denne vil på grund af pladsforholdene ikke kunne placeres i forbindelse med læssevejen, men må anbringes vest for banen.

Uanset at byens hovedgade, der udgør en del af den oprindelige landevej mellem Haderslev og Ribe, i 1957 blev aflastet for den gennemgående trafik ved etableringen af en omfartsvej nord om byen med tilhørende overføringer over hovedbanen og Haderslevbanen, stod det klart, at den for trafikken i byen stærkt generende skæring mellem hovedgaden og banen snarest måtte afløses af et gennem mange år påregnet underføringsanlæg, og der blev i 1957 truffet bestemmelse om, at dette anlæg tillige med et ændret forpladsanlæg m v skulle tilvejebringes på vejkrydsfondens bekostning.

Gennemførelsen af disse anlægsarbejder i den centrale del af byen måtte selvsagt medføre en række problemer af byplanmæssig karakter, og der er mellem de implicerede myndigheder ført mange forhandlinger om anlæggenes nærmere udformning og om løsningen af de opståede problemer.

Som resultat af overvejelserne besluttedes det at placere underføringsbroen med tilhøren-

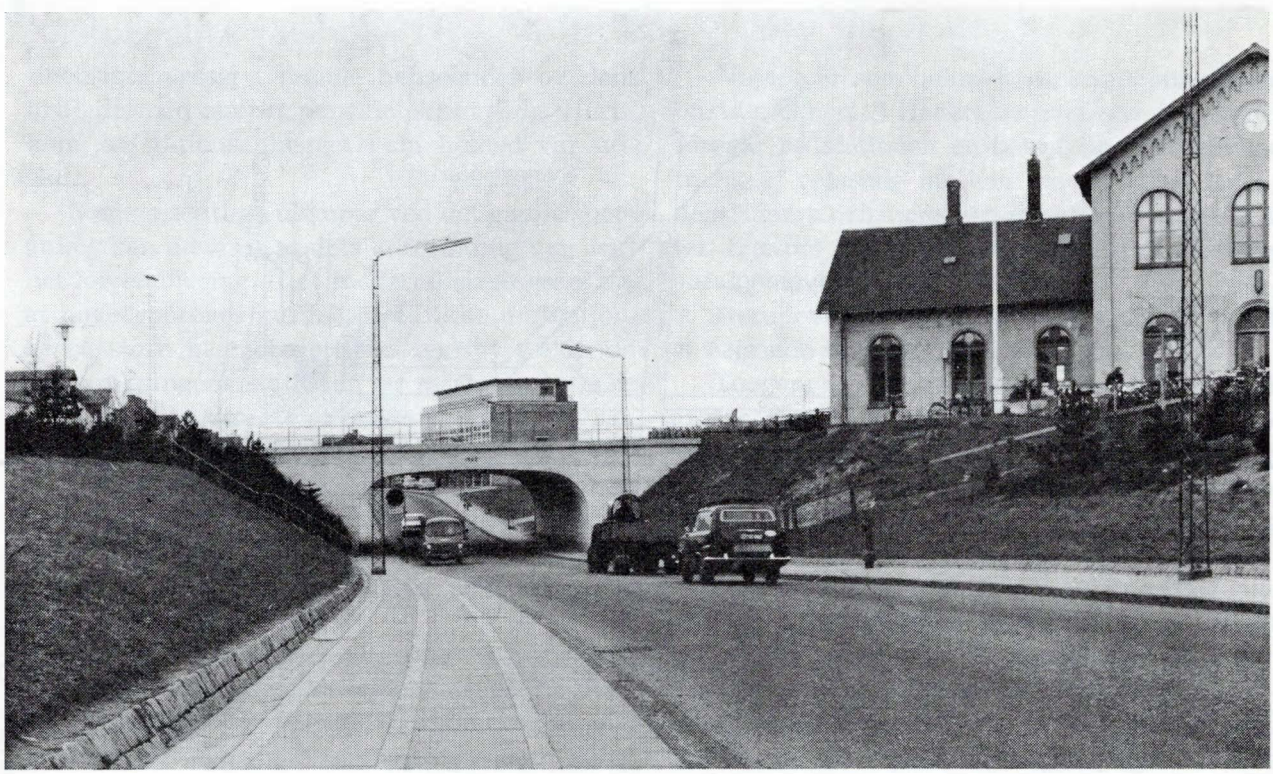


Fig B 4. Underføringsanlægget set fra øst

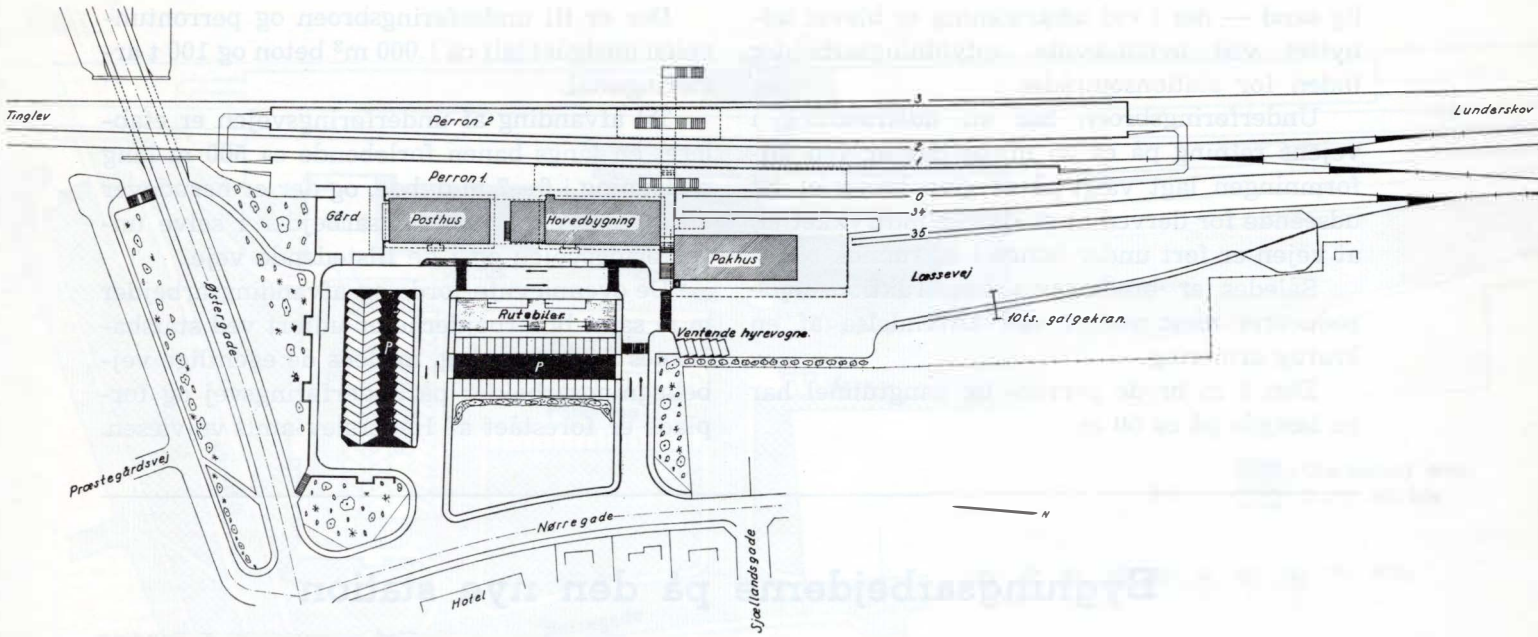


Fig B 5. Oversigtsplan, der viser det nye forpladsanlæg m v

de rampeanlæg nord for den gamle hovedgade, og at lade denne blive liggende på strækningerne uden for banearealet som adgang til ejendommene langs vejens sydside.

Principperne ved udformningen af stationsforpladsen ses af fig B 5

Nærmest hovedbygningen er tilvejebragt holdepladser for rutebiler, og herudover er indrettet 88 parkeringspladser for personbiler samt et antal pladser for ventende hyrevogne. Når der er tilvejebragt et så relativt stort antal parkeringspladser for personbiler, er det bl a, fordi man regner med, at mange rejsende f eks fra Haderslev vil benytte egen bil ved kørsel til stationen, når de skal med toget på en længere rejse.

Det skal her fremhæves, at Vojens kommune stedse har udvist den største interesse i at finde frem til den på langt sigt bedste løsning af byens forhold uden smålig hensyntagen til, om dette måtte indebære, at visse kommunale opgaver derved måtte tages op på et tidligere tidspunkt end ellers nødvendigt. Ligeledes skal det nævnes, at den bedst mulige æstetiske udformning af anlægget har været en sag, der har ligget kommunen stærkt på sinde, og der er langs underføringsvejen og uden om forpladsen af statsbanernes forstinspektør udført ret omfattende tilplantningsarbejder, der allerede nu er meget smukke, og antagelig i løbet af få år vil live op på anlægget.

Det skal nævnes, at der ved forpladsen i forbindelse med den nye stationsbygning er opført et nyt posthus. En nærmere omtale af dette er givet i en senere artikel af kontorchef Villumsen.

De til stations- og underføringsanlæggene fornødne arealer er erhvervet ved ekspropriation, efter at projekterne på sædvanlig måde har været forelagt for og er blevet tiltrådt af den pågældende besigtigelses- og ekspropriationskommission.

Ekspropriationerne har været af et betydeligt omfang, og det kan nævnes, at bl a byens gamle hotel og biograf samt bygninger rummende ialt ca 20 boliger har måttet nedrives, og at adskillige forretningsdrivende har måttet skaffe sig andre lokaler.

Anlæggene har endvidere nødvendiggjort, at et antal beboelsesbygninger tilhørende statsbanerne har måttet nedrives.

Ved ombygningen af stationen og forlægningen af banen syd for denne er sammenlagt en godt 3 km lang strækning af banen blevet berørt, og der er af hensyn til underføringsanlægget foretaget en løftning af sporene inden for stationsområdet på indtil 30 cm.

Det samlede jordarbejde i forbindelse hermed har andraget ca 100.000 m^3.

Ved udgravningen for underføringsanlægget m v er afgravet ca 30.000 m^3 fyld — hovedsage-

lig sand — der i vid udstrækning er blevet udnyttet ved ovennævnte opfyldningsarbejder inden for stationsområdet.

Underføringsbroen har en udstrækning i vejens retning på ca 25 m, og der er ved udformningen lagt vægt på at give broen et let udseende for derved at modvirke indtrykket af, at vejen er ført under banen i en tunnel.

Således er brodækkets konstruktionshøjde reduceret mest muligt ved anvendelse af en kraftig armering.

Den 4 m brede perron- og gangtunnel har en længde på ca 50 m.

Der er til underføringsbroen og perrontunnelen medgået ialt ca 1.000 m³ beton og 100 t armeringsstål.

Til afvanding af underføringsvejen er etableret en langs banen forløbende ca 500 m lang rørledning i 6—7 m dybde, og der er herudover udført betydelige ledningsarbejder i selve underføringsvejen og i de tilstødende veje.

De ovennævnte jord- og afvandingsarbejder m m samt broarbejderne er udført ved statsbanernes foranstaltning, medens de egentlige vejbelægningsarbejder på underføringsvej og forplads er forestået af Haderslev amts vejvæsen.

Bygningsarbejderne på den nye station

Ved overarkitekt *E Bonding*

I den sønderjydske landsdel har bygningerne på mange jernbanestationer ganske naturligt været præget af årene under tysk herredømme. Dette har således være tilfældet i Vojens, Rødekro, Tinglev og på Sønderborg H, og på disse større stationer faldt det vel særlig stærkt i øjnene og gav en ubehagelig mindelse om fortiden.

Og kunne de sårede nationale følelser ikke give ubehag, så kunne bygningernes udseende i sig selv gøre det. Nu kan selvfølgelig ikke alt tysk byggeri fra den gang betegnes som dårlig arkitektur — ligesom alt dansk ikke er godt — men disse bygninger var vitterligt ringe såvel i arkitektonisk som konstruktiv henseende, og

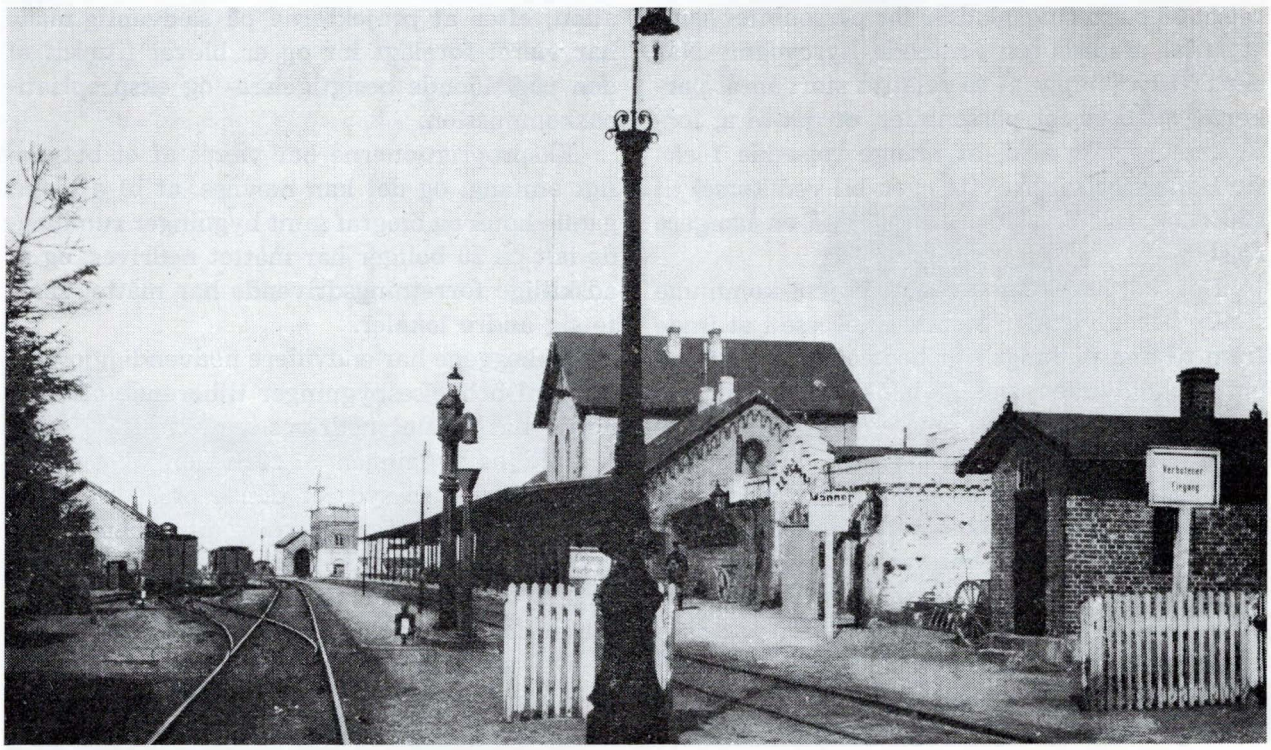


Fig C 1. Det gamle stationsanlæg medens det endnu var præget af den tyske beskiltning.

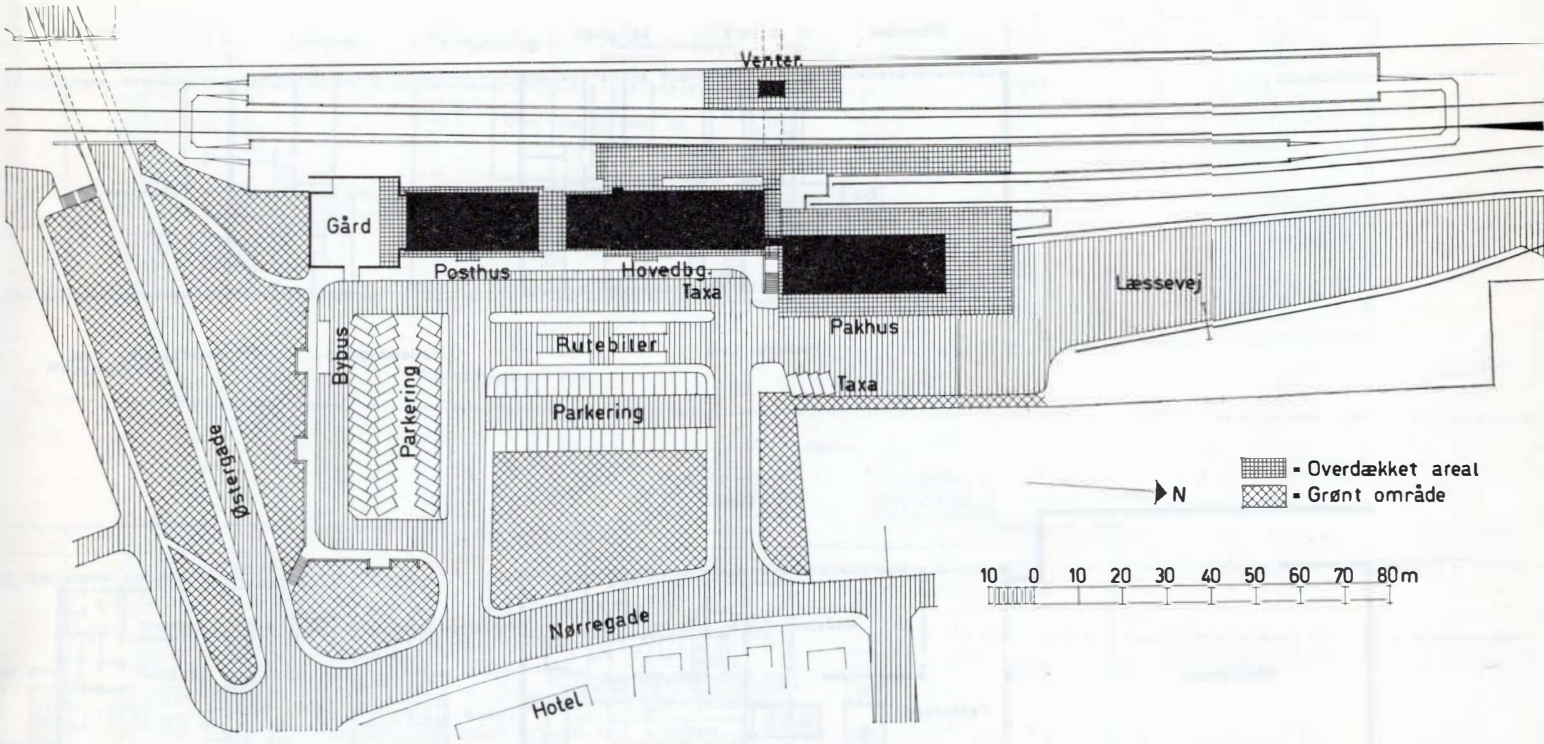


Fig C 2. Oversigtsplan, der viser forpladsområdet, den nye bebyggelse, perroner m v.

en sanering havde vel nok været rimelig på et tidligere tidspunkt. Det kan imidlertid være meget svært at komme sådan et monstrum af en gammel hovedbygning til livs, når pengene er små og opgaverne mange — der skal ligesom et ekstra skub til for at få gang i sagen. Alle de ovennævnte stationer har lykkeligvis — på den ene eller den anden måde — fået dette skub, og de gamle bygninger vil derfor på disse steder i løbet af ret kort tid være erstattet med nye.

I Vojens fik man den velkomne anledning til at sanere stationsbygningerne, da trafikale forhold — som omtalt i de foranstående artikler — gjorde det nødvendigt at komme af med den hidtidige skæring i niveau mellem byens hovedgade og jernbanelinien.

Denne ændring — med sænkning af gaden og udførelse af et viaduktanlæg — medførte, at stationen måtte flyttes til en noget nordligere placering.

Som også omtalt andetsteds var samtidig postvæsenets lokaleforhold af utilfredsstillende karakter i Vojens, og det var derfor nærliggende, at der i overvejelserne om det nye stationsområdes udformning blev medtaget spørgsmålet om eventuel placering af et nyt posthus i den normalt ønskelige tilknytning til statsbanernes anlæg.

Som en tredie interesseret partner indgik endelig byen, der arbejdede med planer om et hotelbyggeri, og som i øvrigt naturligvis ved denne lejlighed gerne så skabt et moderne bycenter med gode trafik- og parkeringsforhold.

Ud fra dette grundlag blev der udformet en bebyggelsesplan og et forpladsanlæg som vist på fig C2. Man ser her yderst til venstre hovedgaden, Østergade, der gennem det ny viaduktanlæg er ført under jernbanen. På Østergades nordside ligger et ret stort, smukt beplantet trekantareal med stigning op mod forpladsområdet, hvorfra det er afgrænset med lav mur af granitkvadre. Går man nu langs pladsens vestside nordpå, har man først postvæsenets bebyggelse, der består af et ret stort gårdområde, beregnet som opmarchplads for postbilerne, og et posthus, der er opført i to etager. Nord for posthuset findes en overdækket gennemgang fra forplads til perron 1. Næste bygning i rækken er statsbanernes hovedbygning, der ligeledes er opført i 2 etager, idet dog en mindre fløj i sydenden, rummende forskellige publikumsfaciliteter, kun er i 1 etage. Længst mod nord og som den sidste bygning i geleddet findes statsbanernes pakhus, der er forbundet med hovedbygningen ved en overdækket gang. Under denne gang er der fra forpladsen en trappeadgang til perrontunnelen, der

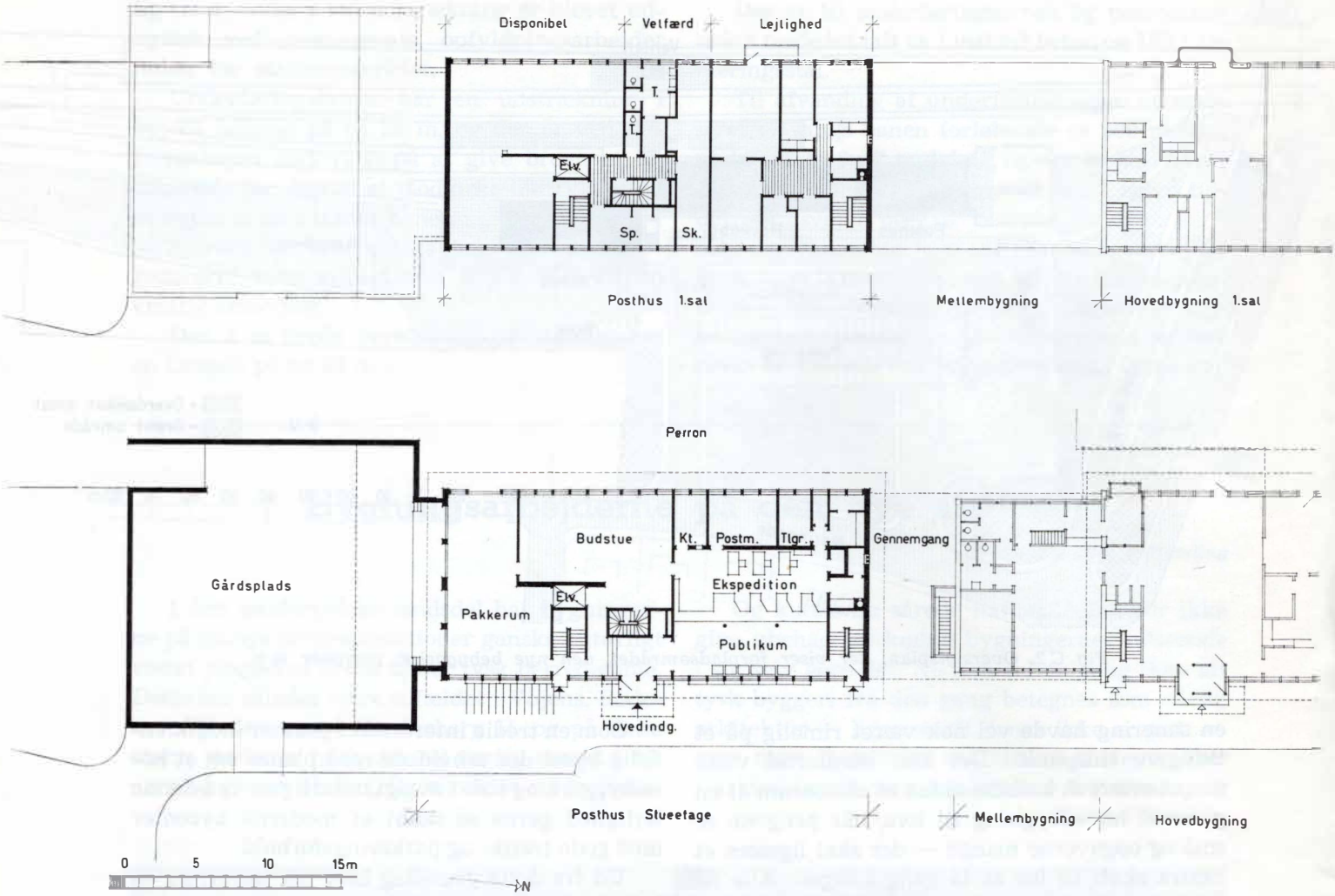


Fig C 3. Postvæsenets bygningsanlæg. Fra gårdspladsen fører en rampe i det sydvestre hjørne ud til perron 1.

har forbindelse såvel til perron 1 og 2 som til bykvarteret vest for stationsområdet.

Før de enkelte bygninger omtales nærmere, vil det være naturligt lige at kaste et blik på de gamle bygningers placering i forhold til de nye, idet der heri har ligget en betydningsfuld faktor for gennemførelsen af byggearbejderne.

Den gamle hovedbygning var placeret således, at dens nordgavl stod omtrent, hvor det nye posthus har sin sydgavl. Ved nedbrydning af en nordfløj, indeholdende en forældet og lidet benyttet restaurant, kunne der herved skabes den fornødne plads for opførelsen af posthuset, medens det i den resterende del af den gamle bygning var muligt for en kortere tid at bestride stationens administrative arbejde. Det er dog helt klart, at det har været en trang tilværelse for både personalet og de rejsende, imens disse forhold har været rådende, og der har skullet vises god vilje fra begge sider for at klare skærene.

Inden for byggepladsområdet fandtes herefter kun enkelte mindre bygninger, der lod sig erstatte på midlertidig måde, idet pakhuset var placeret på vestsiden af sporarealet, og posthuset lå andetsteds i byen uden tilknytning til stationen. Der var således klar bane for en samlet opførelse af de tre bygninger, og der var samtidig — af praktiske og arkitektoniske grunde — truffet aftale om, at også posthuset projekteredes og opførtes ved statsbanernes foranstaltning.

Nu var forholdene som bekendt den gang således, at såvel statsbanerne som postvæsenet var

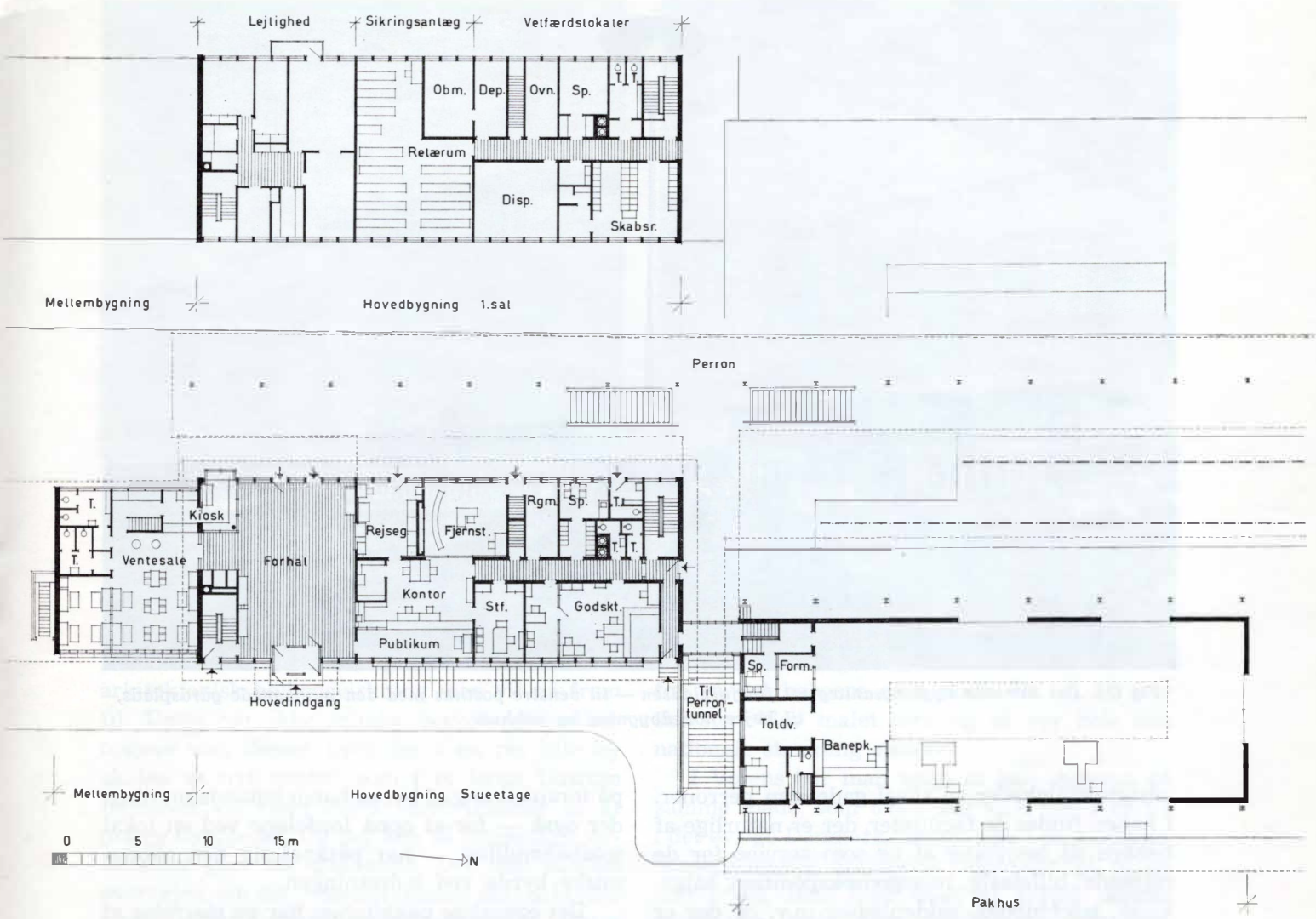


Fig C 4. Statsbanernes bygningsanlæg. Mellem hovedbygning og pakhus ses forbindelsesgangen, der knytter de to bygninger sammen i stueetagen.

pligtige at indhente en såkaldt »igangsætningstilladelse« fra boligministeriet forinden et byggearbejdes påbegyndelse, og i denne henseende gik det hverken værre eller bedre, end at statsbanerne fik tilladelse til påbegyndelse af sit byggeri til det planlagte tidspunkt, medens postvæsenet af forskellige årsager først fik sin tilladelse ca et halvt år senere. Dette har ganske naturligt medført, at posthuset under hele byggeperioden har været ca ½ år bagefter det øvrige byggeri og også på indvielsesdagen — omend færdig i det ydre — mangler væsentlige færdiggørelsesarbejder i det indre.

Posthuset, hvis indretning ses på fig C3, er planlagt i nøje samarbejde med post- og telegrafvæsenet, der selv varetager bygningens udstyr med inventar m v.

Bygningens stueetage er fuldt udnyttet til tjenstlige formål — ekspeditionslokale, budstue, pakrum samt en række mindre kontorer. Pakrummet i sydenden står ved en række porte i forbindelse med et overdækket areal i gården, således at omladning af gods til postbiler her kan foregå uden gene fra vejrliget.

På 1. sal findes en bolig for postmesteren og forskellige velfærdslokaliteter for personalet. Endelig findes der her i sydenden et areal, der indtil videre er disponibelt, men i virkeligheden er en højst nødvendig reserve til at kunne klare en forventet stigning i posthusets arbejde.

Hovedbygningen er udformet som det fremgår af fig C 4. I stueetagen er den centrale lokalitet — i hvert fald for de rejsende — en rummelig forhal i husets fulde dybde og med



Fig C 5. Det samlede bygningsanlæg set fra forpladsen — til venstre posthus med den indhegnede gårdsplads, til højre hovedbygning og pakhus.

udsigtsmuligheder til såvel gade som perroner. I hallen findes de faciliteter, der er naturlige af hensyn til betjening af og som service for de rejsende: billetsalg, rejsegodsekspedition, salgskiosk, telefonboks, siddepladser m v, og der er herfra mod syd indgang til venterum med cafeteriaordning og toiletter. De sidstnævnte lokaliteter er indrettet i en 1-etages fløj, der danner en forbindelsesbygning mellem postbygning og hovedbygning, og som er forudsat medvirkende til, at der opnås en helhedsvirkning over bebyggelsen. Den nordlige del af stueetagen er fuldt udnyttet til tjenstlige lokaler.

På 1. sal finder man i den sydligste del en bolig for stationsforstanderen — en nøje pendant til den tidligere omtalte bolig i posthuset. I øvrigt ses i denne etage relærum for fjernstyringsanlægget samt forskellige kontorer og velfærdslokaler til brug for det tjenstgørende personale.

Pakhuset, der som tidligere omtalt er forbundet med hovedbygningens stueetage ved en overdækket passage, har i sydgavlen kontor for en pakhusleder samt lokaler til brug for toldvæsenet. De sidstnævnte lokaler er tilvejebragt på foranledning af byens handelsstandsforening, der også — for at opnå fordelene ved en lokal toldbehandling — har påtaget sig den økonomiske byrde ved indretningen.

Det egentlige pakhusrum har en størrelse af ca 380 m^2, hvortil kommer overdækkede perroner langs både gade- og sporside, og en ligeledes overdækket endeperron mod nord. I rummets sydøstlige ende er indrettet en særskilt ekspeditionsplads for banepakker.

Under den sydligste del af pakhuset er indrettet et ca 100 m^2 stort rum, som de rejsende frit kan benytte til parkering af cykler, knallerter og barnevogne.

Perronoverdækninger er tilvejebragt i den på fig C 2 viste udstrækning. Det er herved tilgodeset, at de rejsende skal kunne bevæge sig under overdækning fra forhallen ad perron 1 til tunneltrappen, eventuelt videre til et holdende tog mod Haderslev, og ligeledes være beskyttet ved opgangen til perron 2, hvor der yderligere er indrettet et venterum mellem de to trappeløb.

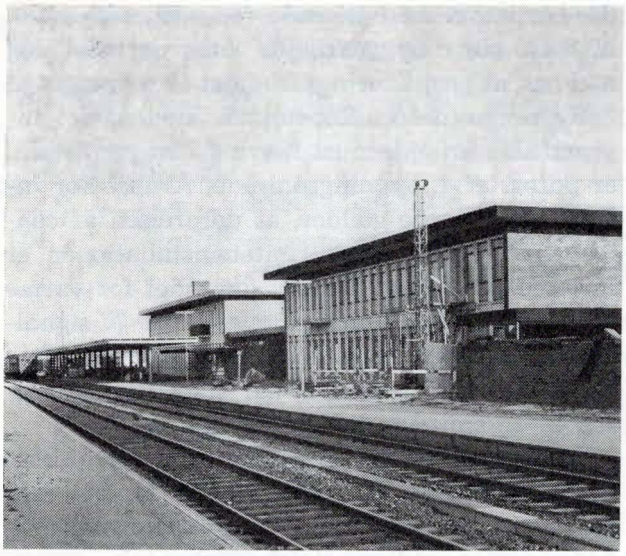


Fig C 6. Bygningsanlægget set fra perronsiden.

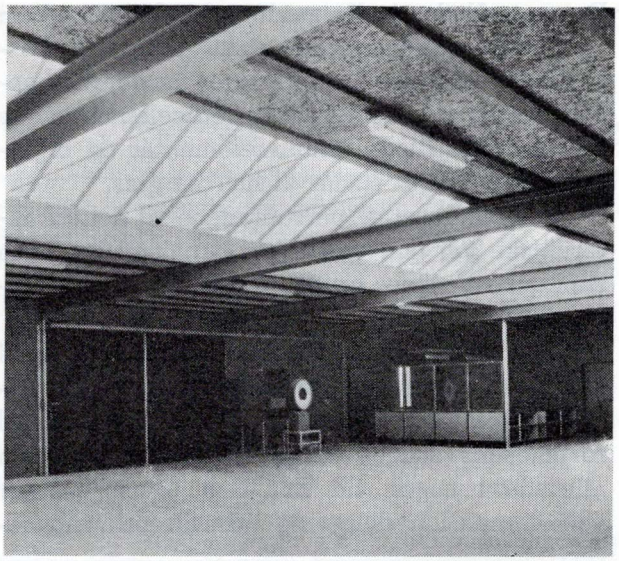


Fig C 7. Interiør fra pakhuset. I baggrunden ses banepakkeekspeditionen.

Ved de grundlæggende overvejelser og skitsearbejder, der går forud for det egentlige projekteringsarbejde af et så omfattende byggeri, må man selvsagt gøre sig helt klart, hvilken arkitektonisk helhedsvirkning man vil nå frem til. Dette har ikke mindst betydning ved en opgave som denne, hvor der i en ret lille by skabes et nyt center, som i et langt tidsrum fremover vil være stærkt medvirkende til at præge bybilledet. Og her kan så forskellige opfattelser gøre sig gældende. Det kan således overvejes, om der i Sønderjylland skal arbejdes i en særlig nationalpræget arkitektur. Dette blev valgt, da man i sin tid byggede en ny hovedbygning i Tinglev. Huset her blev opført i røde mursten og med hvide gesimser og gavlbånd. Det må dog tilføjes, at der til fortrydelse for en del beboere også skete det, at en stor skorsten blev malet sort, og så var hele den nationale stemning spoleret.

I Vojens har man valgt at løse opgaven på samme måde, som det i dag ville ske i en by i det øvrige Danmark, det vil sige i en moderne, hensigtsmæssig arkitektur uden særligt nationalt præg, men med islæt af typisk danske materialer, hvor dette forekommer naturligt.

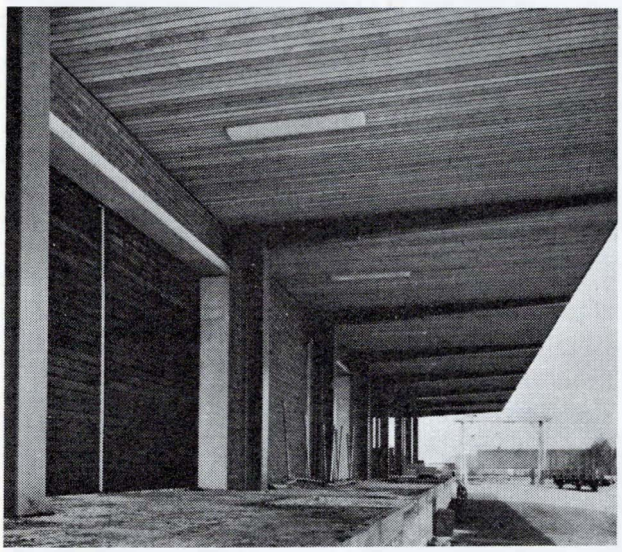


Fig. C 8. Den overdækkede perron langs pakhusets side mod forpladsen.

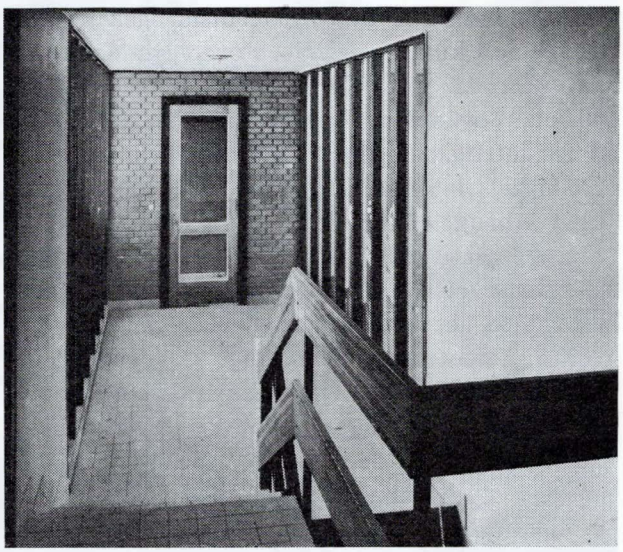


Fig C 9. Et kik ind i gangen, der forbinder hovedbygning og pakhus.

Der ses således i alle gavlmure, gårdmure og i pakhusets ydermure røde, danske mursten. Disse flader harmonere smukt med facadernes opbygning af præfremstillede betonelementer, de fabriksfremstillede vindueselementer og brystningernes blågrå flader af hærdet glas.

Ved pakhuset og perrontagene vil det karakteristiske vel nok være de blåmalede bærende stålkonstruktioner og de fyrretræsbeklædte undersider af tagene.

Den valgte arkitektoniske udformning har i øvrigt en naturlig sammenhæng med det tidligere omtalte hotelbyggeri, der er placeret ved forpladsens østside langs Nørregade, og som allerede i nogen tid har budt byens gæster velkommen i nydelige og tidssvarende interiører.

Det er ikke muligt her at omtale hver enkelt, der har været medvirkende ved gennemførelsen af dette store byggearbejde, men det skal dog nævnes, at projekteringsarbejdet er varetaget af 2. bygningsområde, København, medens det ansvarsfulde arbejde med tilsyn på byggepladsen er udført af 4. bygningsområde, Århus. For ingeniørarbejderne gælder, at udførelsen af centralvarme-, vand- og sanitetsinstallationer er forestået af anlægsvæsen I (området for varme og sanitet) og el-installationerne af 7. signalkontor, medens rådgivende civilingeniør Hartoft-Nielsen, København, har stået for udførelsen af de bærende konstruktioner.

Mange andre — entreprenører, håndværkere og teknikere — har, hver inden for sit felt, bidraget til arbejdets smukke gennemførelse og bedes derfor modtage statsbanernes tak.

Elektrotekniske anlægsarbejder

Ved overingeniør *W Wessel Hansen,* signalvæsenet

Sikringsanlægget

Sikringsanlægget i Vojens har gennemgået flere interessante faser som følge af de omfattende jord- og sporarbejder, der måtte foretages for at nå til de endelige anlæg.

Det oprindelige sikringsanlæg havde to signalposter med mekaniske anlæg, men den søndre post lå så uheldigt, at den var i vejen for påbegyndelsen af alle moderniseringsarbejderne; specielt kunne den nye, store vejunderføring ikke udføres.

Jord- og sporarbejderne forudsatte derfor, at der hurtigst muligt skulle etableres et »midlertidigt« sikringsanlæg, hvis enkeltdele kunne tages i brug, efterhånden som det oprindelige sikringsanlæg blev sat ud af drift. Ved overvejelserne vedrørende anlæggets omfang viste det sig, at det »midlertidige« anlæg måtte indrettes så omfattende, at det i hovedsagen fik karakteren af et »endeligt« sikringsanlæg.

Det »midlertidige« anlægs betjeningspult blev installeret i den gamle, nordre signalpost, medens det tilhørende relæudstyr indrettedes i et standard-relæhus. Siden sommeren 1962 har Vojens stations sporskifter og signaler været betjent fra nævnte gamle post, idet der dog skete en gradvis ibrugtagning allerede fra foråret 1961.

Da det etablerede anlæg som nævnt blev ret fuldkomment, opstod senere den tanke, om det ville være økonomisk fordelagtigt at »flytte« såvel betjeningen som det tilhørende relæudstyr til den nye stationsbygning, således at der kun skulle tilvejebringes det, der enten manglede eller havde vist sig uhensigtsmæssigt i det »midlertidige« anlæg.

Problemerne ved dette forslag viste sig imidlertid at være vanskeligere at overse end oprindelig antaget, men på grund af tidnød blev der truffet en *hurtig afgørelse: det midlertidige anlæg blev flyttet.*

Denne afgørelse synes i dag at have været rigtig, men den medførte, at der dels måtte tilvejebringes et nyt centralapparat, idet det midlertidige slet ikke lod sig tilpasse det nye stationskontors indretning, dels at der måtte trækkes ca 2600 nye ledninger og udtrækkes et tilsvarende stort antal i relæstativerne.

Ved det vel tilrettelagte samarbejde mellem distriktets signaltjeneste, stationen og signalvæsenet forløb såvel flytningen som supplerin-

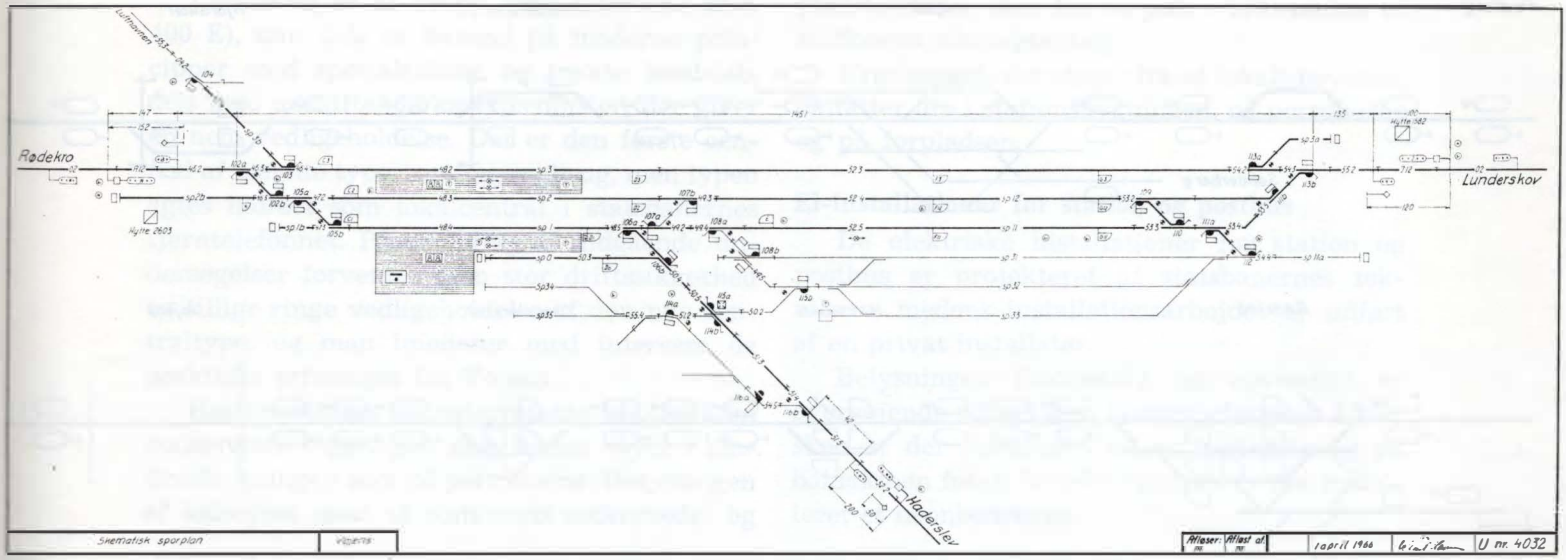


Fig D 1.

gen af det midlertidige sikringsanlæg uden væsentligt besvær for trafikkens afvikling, ligesom alvorlige uheld blev undgået. Ibrugtagningen af det endelige anlæg, fig D 1, i den nye stationsbygning, fandt sted allerede den 28. september 1966, idet anlægget nu omfatter 34 togveje, 6 hovedsignaler, 14 PU-signaler og 24 centralbetjente sporskifter.

Fjernstyringsanlægget

Samtidig med etablering af det »midlertidige« sikringsanlæg fandt der en tiltrængt modernisering sted af stationerne Vamdrup, Farris, Sommersted, Over-Jerstal og Hovslund, og efterhånden som disse stationer blev færdiggjort, blev de lagt ind under en »midlertidig« fjernstyringscentral i Vojens, hvis betjenings-

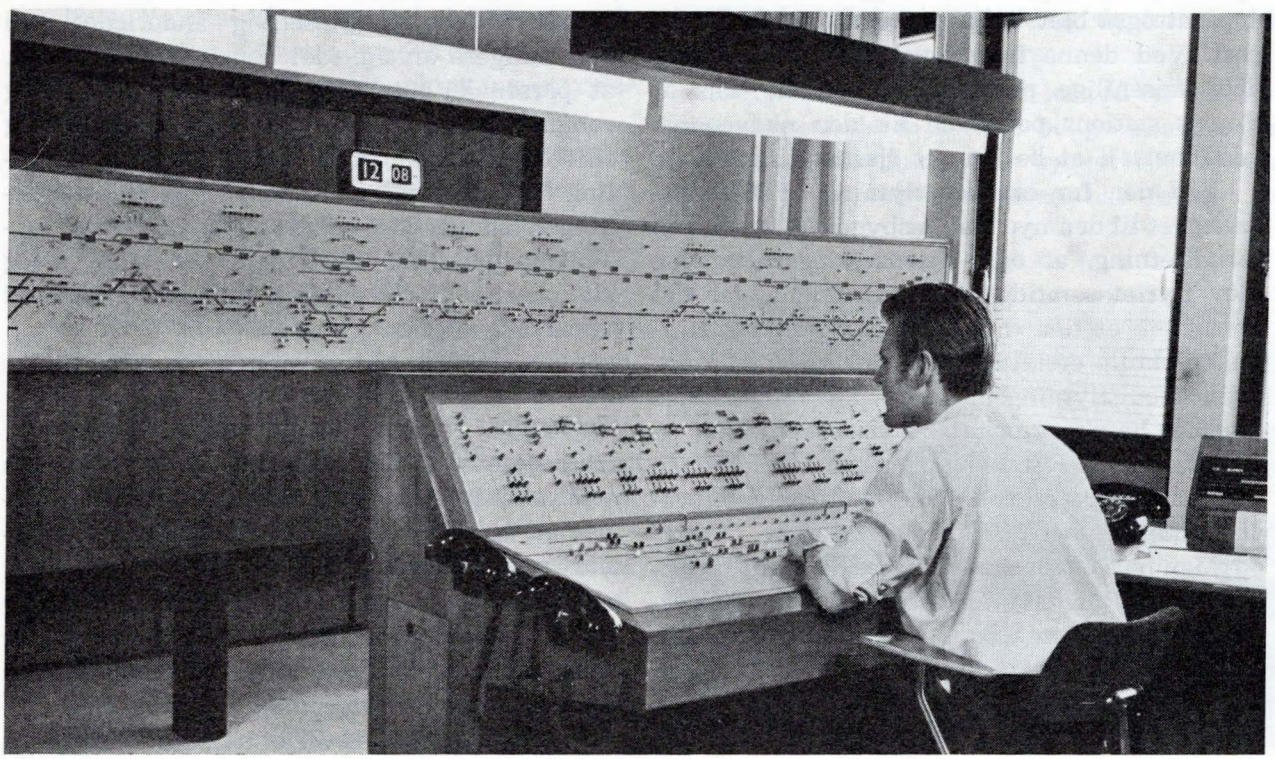


Fig D 2.

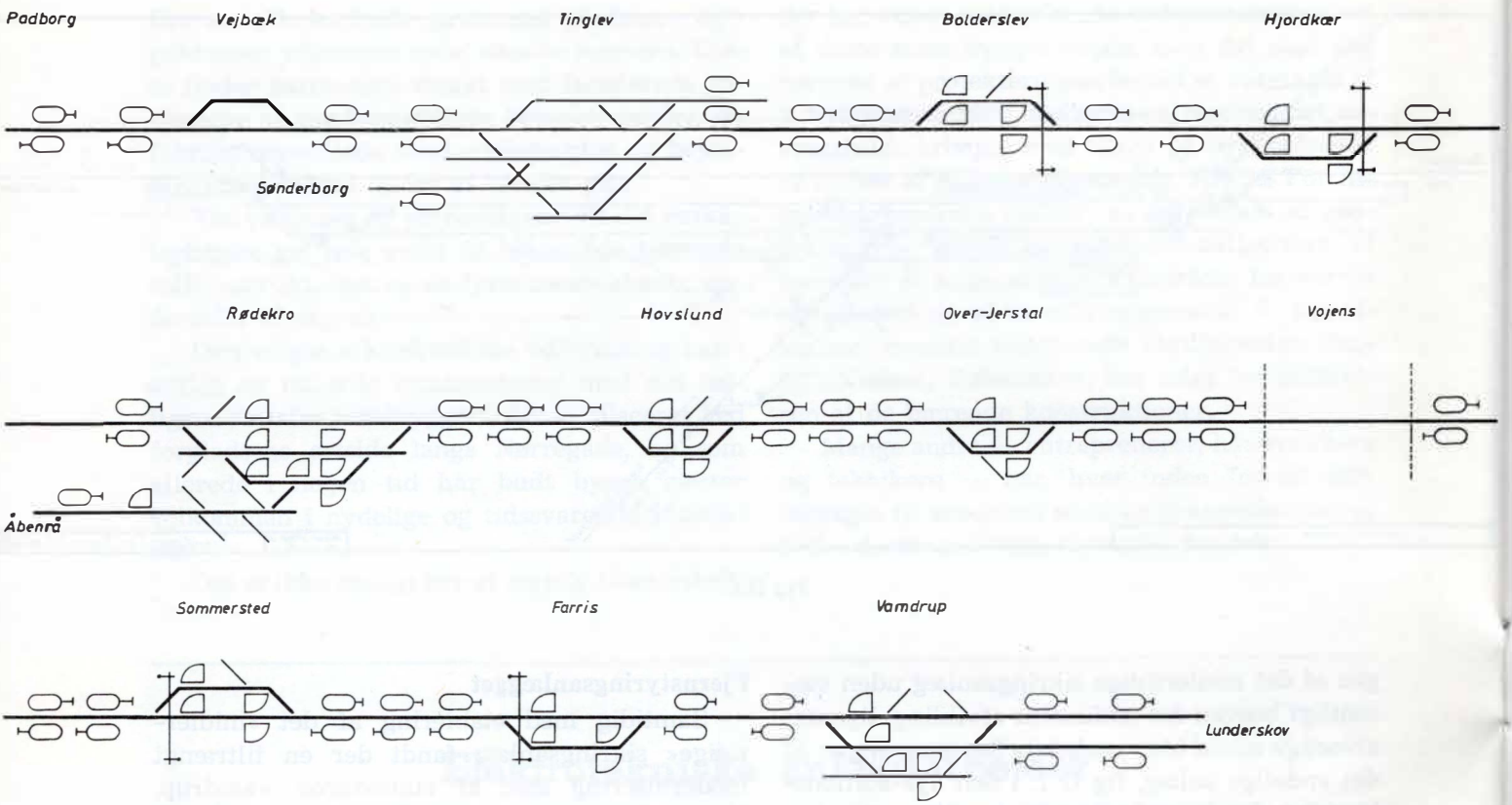


Fig D 3. Det fuldstændige fjernstyringsprojekt for Vojens, som er forberedt så vidt, det for tiden kan lade sig gøre. Det bemærkes, at man til sin tid agter at lade en del af Tinglevs sikringsanlæg fjernstyre fra Vojens.

apparat også blev anbragt i den gamle, nordre post. Ved denne foranstaltning opnåede man dels væsentlige personalebesparelser, dels at Vojens stations personale fik den nødvendige uddannelse i at betjene et fjernstyringsanlæg.

Ved den før omtalte flytning af sikringsanlægget til den nye stationsbygning, var det en forudsætning, at også fjernstyringsanlæggene blev flyttet samtidig, men oprindelig var det hensigten, at det »midlertidige« fjernstyringsanlæg skulle erstattes med et »endeligt« samtidig med flytningen, fordi det midlertidige hverken havde *automatisk stationsdrift* eller en *togtidsskriver*. Denne fremgangsmåde har man dog måttet opgive, fordi der var for lange leveringstider for det påkrævede materiel.

Man har derfor måttet flytte de hidtil benyttede fjernstyringsstativer til den nye stationsbygning, men samtidig måttet foretage sådanne ændringer, at anlægget kan betjenes fra det nye fjernstyringsapparat.

Som det ses af fig D 2 har man udformet det fælles betjeningsapparat for sikrings- og fjernstyringsanlæg væsentlig anderledes end ved tidligere anlæg, idet hensigten har været, at personalet skulle få en bedre oversigt og roligere arbejdsforhold end hidtil. Fuldstændig tilfredsstillende forhold for toggangens afvikling vil man imidlertid først få, når hele strækningen Lunderskov—Padborg er underlagt FC-Vojens, d v s når FC-Tinglev er nedlagt, og stationerne Hjordkær og Bolderslev er lagt ind under FC-Vojens.

Teleanlæg

I Vojens er der installeret en ny 50-liniers telefoncentral, foreløbig udbygget med 30 abonnenter, og med fjernforbindelser via statsbanernes central i Kolding.

Centralen i Vojens har endvidere tilslutning til det offentlige net, således at samme apparat benyttes såvel til forbindelser via statsbanernes eget net som til byforbindelser. Indgående bysamtaler ekspederes over et ekspeditionsapparat i det nye stationskontor.

Centralen er af en ny type (Siemens ESK 400 E), som dels er baseret på moderne principper med specialrelæer og trykte kredsløb, dels med udskiftelige kasetteenheder, der giver en nem vedligeholdelse. Det er den første central af nævnte type, som tages i brug, men typen agtes indført som lokalcentral i statsbanernes fjerntelefonnet. På grundlag af indgående undersøgelser forventer man stor driftssikkerhed og tillige ringe vedligeholdelse af den nye centraltype, og man imødeser med interesse de praktiske erfaringer fra Vojens.

Højttaleranlæg til underretning af publikum vedrørende toggangen m v findes såvel i stationsbygningen som på perronerne. Betjeningen af anlægget samt af stationens sikkerheds- og pladstelefoner sker fra en pult i tilknytning til stationens sikringsanlæg.

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

El-installationer for station og posthus

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

Belysningen (indvendig og udvendig) er overvejende udført som lysrørsbelysning. I kiosken er der installeret en cafeteriadisk og på baldakinen foran hovedindgangen er der installeret et neonbomærke.

Tanker ved de nye stationsanlægs ibrugtagning

Ved sognerådsmedlem, direktør *Thorvald P Jensen,* Vojens

Vojens, der netop i år fylder 100 år, ligger på den sønderjydske højderygs vandskel, og to bække begynder deres løb her; den ene ender i Østersøen og den anden i Vesterhavet.

Fra at være en samling gårde øst for det nuværende Vojens og 4—5 spredtliggende huse, er byen Vojens vokset op ved skæringen mellem Haderslev—Ribelandevejen og den jyske længdebane, hvor udgangspunktet for en sidebane til Haderslev er.

Det var som stationsby og trafikalt knudepunkt, at Vojens skulle have muligheder for en udvikling, men indtil genforeningen skete dog ikke store forskydninger i indbyggertallet, der omkring 1880 var ca 400.

Vojens var indtil genforeningen den egentlige tyske grænsestation, og toldbehandlingen fandt sted her. Det betød, at et betydeligt antal tyske embedsmænd med familie fik bolig i byen, og da de flyttede sydpå efter genforeningen, spåede de, at nu ville Vojens sygne hen til en lille ubetydelig stationsby.

Det modsatte blev tilfældet, idet der siden da har været en tilgang — ja til tider eksplosiv tilgang — af indbyggere i Vojens. I 1920 var indbyggerantallet godt 700, i 1950 ca 1950 og nu — efter sammenlægning af Vojens og Skrydstrup kommuner — ialt godt 6500 indbyggere. I øvrigt med udsigt til væsentlige stigninger i de nærmeste år, idet nye virksomheder er på vej.

En række gode virksomheder — både større og mindre — er opvokset her. Af disse bør særlig een nævnes, nemlig firma Brødrene Gram A/S, der så afgjort har haft den væsentligste indflydelse på byens udvikling og for så vidt også på de omliggende byers.

Det beboelsesmæssige er løst på en udmærket måde af de to sociale boligselskaber, der indtil idag tilsammen har bygget 650 boliger samtidig med, at kommunen har forsøgt at

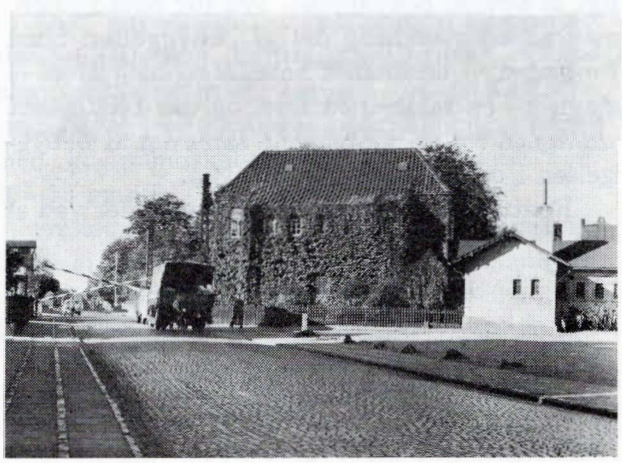


Fig E 1. Bommene i byens hovedgade.

byggemodne grunde, så man hele tiden har været i stand til at levere til »familiepriser«.

Skæringen mellem banen og byens hovedgade har altid været et stort problem for Vojens' beboere.

Jeg mindes en bemærkning, der faldt ved jernbanebommen af en hjemvendt krigsdeltager i 1. verdenskrig: »Nu har jeg spildt 4 år af mit liv i krigen, der er noget der tyder på, at yderligere 4 år af mit liv vil gå med at vente her ved bommen«. Nå helt så slemt gik det vel ikke.

Første gang jeg hørte om en underføring var i midten af trediverne. Min far ville ombygge sin forretningsejendom ved hovedgaden, men fik den besked af den daværende sognerådsformand, at han hellere skulle vente, idet der snart kom en underføring.

Af trafikale grunde var det en nødvendighed, at der snarest fandtes en løsning, men det var dog først i årene 1955/57, at planerne — på papiret — begyndte at tage form. Der var forslag lige fra det håbløse, nemlig lukning af overkørslen i forbindelse med udførelse af en fodgængerovergang og henvisning af den kørende trafik til omkørselsvejen, til det økonomisk umulige, nemlig at fjerne al bebyggelse i området og så begynde forfra på at opbygge et bycenter. Et forslag, der gik ud på at sænke hovedgaden på sin hidtidige plads uden at fjerne bygningerne langs denne, blev forelagt besigtigelses- og ekspropriationskommissionen, men de uundgåeligt dårlige adgangsforhold til disse bygninger bevirkede, at byen stadig søgte efter en bedre løsning.

Så kom amtsvejinspektør K A Jørgensen med columbusægget ved at foreslå hovedgaden flyttet godt 20 m mod nord, hvorved det blev muligt at bevare bebyggelsen syd for hovedgaden, medens en væsentlig del af bebyggelsen nord for gaden — heriblandt hotellet og biografen — simpelt hen måtte nedrives, og der blev skabt mulighed for en vidtgående sanering af bebyggelsen i den centrale del af byen.

Rent praktisk viste der sig problemer ved at få opført et nyt hotel og en ny biograf, idet de tidligere ejere af disse bygninger ikke ønskede at fortsætte deres forretningsvirksomhed i Vojens, men også disse vanskeligheder er blevet godt overvundet.

Jeg har haft fornøjelsen at være med til det hav af møder, der gennem den sidste halve snes år har været afholdt mellem kommunen, statsbanerne og amtsvejvæsenet. Det er klart, at de røster, der hørtes mest på disse møder, var teknikernes, nemlig afdelingsingeniør A Carlsen fra statsbanerne og amtsvejinspektør K A Jørgensen, og det er mit indtryk, at netop vekselvirkningen mellem disse to er stærkt medvirkende til det gode slutresultat.

En stående bemærkning fra amtsvejinspektøren over for statsbanernes repræsentanter efter endt diskussion var: »Vi forventer, at når underføringsanlægget engang er færdigt, skal det passes ind i helheden, så det slet ikke ses, det er der«. Forventningerne er indfriet.

Det bør imidlertid her nævnes, at også kommunens repræsentanter har været i stand til at præge den endelige løsning og der opnåedes bl a en rationel løsning på byens vand- og kloakproblemer ved et samarbejde mellem kommunen og anlægsmyndigheden.

Vi er lykkelige over, at der også kom en ny stationsbygning med i det samlede anlæg. Det er mit indtryk, at der er lagt megen vægt på udformningen af den store forplads, og når først de udførte beplantninger gror lidt op, vil den virke som en permanent »rød løber« op til en virkelig smuk og repræsentativ stationsbygning.

Vi er glade for den imødekommenhed, vi mødte ved — mod en passende betalingsfordeling — at kunne få etableret tunnelforbindelse også fra vestsiden.

Æren for gennemførelsen af et så omfattende projekt må deles af mange. Må jeg derfor — og her har jeg hele kommunen med mig — benytte denne lejlighed til at udtrykke en tak til alle, der har været med til at løfte denne store opgave til vor tilfredshed.

Sporarbejdernes udførelse m m

Ved civilingeniør *K E Knudsen*

Anlæggene i Vojens er tilvejebragt i en tid, der har været præget af mangel på arbejdskraft, og arbejdet har måttet tilrettelægges således, at der kunne fastholdes en passende stor anlægskolonne gennem hele den periode, hvor sporarbejder skulle udføres.

Opretholdelsen af en jævn beskæftigelse har kun været mulig ved — udover de anlægskolonnen naturligt påhvilende spor- og perronarbejder m v — også at lade kolonnen udføre forskellige arbejder, der normalt overlades til entreprenører, f eks jord-, belægnings-, afvandings- og nedbrydningsarbejder m v.

Da det nye stationsanlæg har måttet tilvejebringes i forbindelse med en gradvis fjernelse af det gamle anlæg, er det samlede arbejde i øvrigt blevet opsplittet i en række mindre arbejder, der til dels har været mindre egnede for overdragelse til entreprenører.

Stationsombygningen indledtes i 1959 med udførelsen af den del af jord- og balasteringsarbejdet for det nye anlæg, som kunne udføres uden for de daværende spor. Dette arbejde udførtes af entreprenørfirmaet Ove Arkil A/S, Haderslev.

Umiddelbart efter afslutningen af nævnte arbejde påbegyndtes sporarbejderne, hvis udførelse måtte koordineres dels med arbejder i forbindelse med det nye sikringsanlæg, dels med udførelsen af underføringsanlægget.

Sidstnævnte arbejde udførtes af entreprenør, civilingeniør W Haufort, Silkeborg, i løbet af 1961—62.

Da der ikke inden sporarbejdernes afslutning var mulighed for at tilvejebringe en permanent erstatning for det gamle pakhus, der nødvendigvis måtte fjernes på et tidligt tidspunkt under sporarbejdet, indrettedes af kolonnen et midlertidigt pakhus i en tidligere staldbygning af træ, efter at denne var blevet flyttet op på den såkaldte »militærrampe« på stationens vestside.

Herudover er der tilvejebragt midlertidig

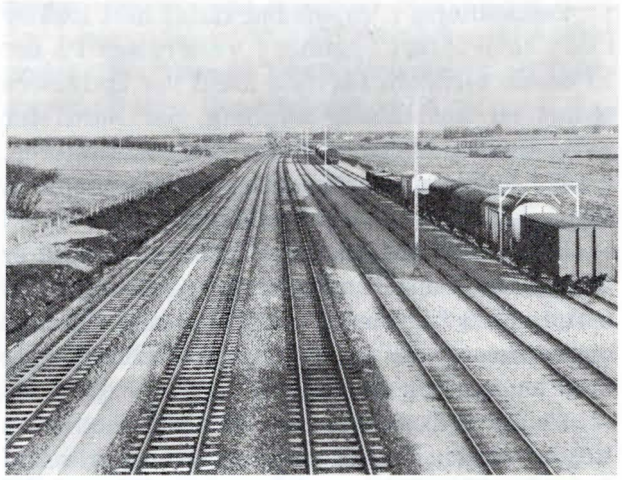


Fig F 1. Det nye stationsareal nord for omfartsvejen

erstatning for forskellige andre anlæg, således for enderampen, og det kan nævnes, at pakhus- og stedligt kolonnepersonale for en tid har måttet affinde sig med opholdsrum indrettet i skurvogne.

Hovedparten af de nye spor er af type VBt (skinner med metervægt 45 kg på træsveller).

Den væsentligste del af de tidligere spor henlå med gamle tyske ombygningstyper, der ikke ønskedes genanvendt.

Sporlægningsarbejdet er udført på traditionel vis, idet sveller og skinner er udlagt manuelt, og sporskifterne er normalt bygget enten på stedet eller ved siden af stedet og dernæst slidsket på plads.

Ved anvendelse af moderne hjælpemidler (troljemonterede hydrauliske kraner, svellestoppemaskine m m) har det imidlertid været muligt at gennemføre sporlægningsarbejdet med en mandskabsstyrke på sjældent over 20—25 mand.

Anlægskolonnen, hvis virke i det væsentligste afsluttedes i 1963, har i den omhandlede periode været ledet af overbaneformand R Jensen.

Den nye post- og telegrafbygning i Vojens

Ved kontorchef *E Villumsen*

Postkontoret i Vojens har hidtil haft lokaler i en i 1879 opført bygning i Vestergade. På det til denne ejendom hørende areal var endvidere opført en selvstændig bygning, der indtil for nylig indeholdt tjenestebolig for postmesteren. I 1952 opførtes yderligere en mindre bygning, hvori der er indrette automatcentral.

Den nuværende post- og telegrafbygning er beliggende i nogen afstand fra jernbanestationen, hvilket har været mindre hensigtsmæssigt under hensyn til de hyppige postudvekslinger med togene, der foretages i Vojens.

Vi har beskæftiget os med postforholdene i Vojens så langt tilbage i tiden som i midten af fyrrerne, da statsbanerne orienterede os om overvejelser med hensyn til anlæg af et 2. spor på banestrækningen Lunderskov—Tinglev, der ville nødvendiggøre bl a en flytning af stationsbygningen i Vojens. Der kunne på dette tidlige tidspunkt ikke siges noget om, hvornår planerne kunne komme til udførelse, men vi gav over for statsbanerne udtryk for ønske om, at der i givet fald blev mulighed for at afse et areal ved den påtænkte nye station til eventuel opførelse af en ny post- og telegrafbygning, såfremt det senere på grundlag af en nærmere undersøgelse af forholdene måtte vise sig ønskeligt for post- og telegrafvæsenet at gennemføre en flytning af postkontoret til den nye station.

Da vi i slutningen af fyrrerne stod overfor at skulle træffe bestemmelse om opførelse af den førnævnte automatcentralbygning, var vi inde på, at denne bygning måske kunne placeres på et areal, som måtte påregnes til sin tid at blive stillet til rådighed for post- og telegrafvæsenet, således at centralen kunne etableres i tilslutning til et eventuelt nyt posthus ved banen. Planerne for trafikanlæggene var imidlertid på det tidspunkt ikke så afklarede, at denne tanke kunne realiseres, og da vi ikke kunne vente ret længe med at opføre centralbygningen, måtte denne tilvejebringes på det til den værende postbygning hørende areal.

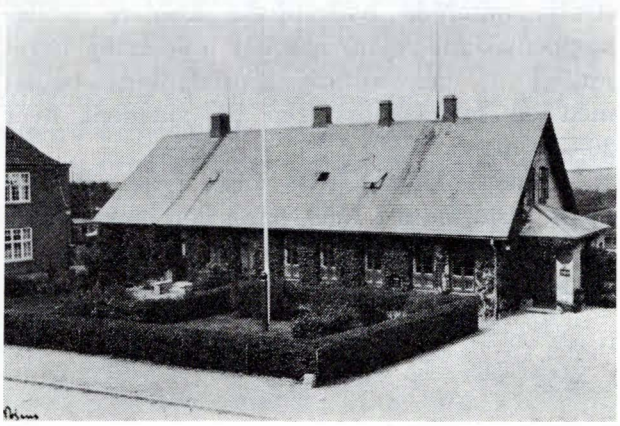


Fig G 1. Den gamle post- og telegrafbygning i Vojens.

I eftersommeren 1957 fik vi fra statsbanerne underretning om, at der nu var truffet beslutning om at bringe de påtænkte anlægsarbejder i Vojens til udførelse. Det oplystes endvidere, at de i forbindelse med det fastlagte projekt bestemte vejforlægninger ikke ville nødvendiggøre en nedrivning af den bestående posthusbygning, men man bad sig meddelt, om post- og telegrafvæsenet — bl a af hensyn til en eventuel senere gennemførelse af et påtænkt vejanlæg over post- og telegrafvæsenets areal — måtte ønske et areal ved den nye stations forplads reserveret til opførelse af en ny post- og telegrafbygning.

I slutningen af 1957 meddelte vi statsbanerne, at vi gerne ønskede at reservere et areal ved den nye forplads, idet vi fandt en placering af postkontoret på dette sted særdeles hensigtsmæssig. Vi måtte dog samtidig sige, at spørgsmålet om opførelse af en ny post- og telegrafbygning ikke var presserende, idet de foreliggende planer for trafikale anlægsarbejder som nævnt ikke gjorde en fjernelse af post- og telegrafbygningen nødvendig, hvortil kom, at den værende bygning måtte anses for tilstrækkelig med henblik på det øjeblikkelige behov, navnlig når det toges i betragtning, at der gennem inddragelse af nogle udlejede lokaler ville være mulighed for at gennemføre en udvidelse af postlokalerne.

Spørgsmålet om forholdene i Vojens blev dog holdt levende mellem de to etaters bygningsinstanser, og i foråret 1959 meddelte statsbanerne os, at der nu var udarbejdet et ændret projekt for underføringsanlægget, og at gennemførelsen heraf ville medføre, at den som tje-

nestebolig for postmesteren benyttede bygning måtte fjernes. Efter fornyede overvejelser meddelte vi statsbanerne, at vi ikke kunne anse det for ubetinget nødvendigt straks at etablere en ny post- og telegrafbygning, når de førnævnte muligheder for lokaleforbedringer toges i betragtning, hvortil kom, at der var udsigt til en løsning af postmesterens boligforhold. Vi mente derfor at måtte udsætte spørgsmålet om flytning af postkontoret, men bad samtidig statsbanerne om fortsat at ville holde et areal ved stationens forplads disponibelt til en ny post- og telegrafbygning.

Som led i gennemførelsen af vejforlægninger gik vi i januar 1960 ind på at afstå den bygning, der indeholdt postmesterens tjenestebolig, samt et tilstødende areal på ca 1200 m^2. Postmesteren fraflyttede bygningen, som blev revet ned, og der måtte lejes en lejlighed til brug som tjenestebolig for postmesteren.

I forbindelse med senere overvejelser om de fremtidige posthusforhold i Vojens stod det imidlertid klart, at udviklingen i den stærkt voksende stationsby ville medføre, at det inden for en ikke alt for fjern fremtid ville blive nødvendigt at lade foretage en udvidelse af postkontoret, og udgiften hertil skønnedes på grundlag af det da gældende prisniveau at ville andrage omkring 100.000 kr. Under hensyn til, at ejendommen efter en foretaget ombygning alligevel kun ville være tilstrækkelig for et kortere åremål, måtte man finde det mindre rimeligt at foretage investering af et beløb af denne størrelsesorden i den gamle bygning, men i stedet foretrække at lade opføre en helt ny post- og telegrafbygning med tjenestebolig.

Dette standpunkt blev meddelt statsbanerne, og der blev opnået enighed om, at statsbanernes bygningsvæsen skulle varetage projekteringen og senere lede opførelsen af den ny postbygning.

Spørgsmålet om den gamle bygnings afståelse blev taget op på et relativt tidligt tidspunkt, og den blev solgt til overdragelse til den nye ejer allerede pr 1. november 1962 af hensyn til dennes planer om udnyttelse af en del af det til bygningen hørende areal. Som et led i aftalerne indgik, at vi, indtil en nybygning var opført, på lejevilkår skulle have rådighed over bygningen samt en mindre del af arealet. Den del af arealet, hvorpå automatcentralbygningen er beliggende, bibeholdes dog som post- og telegrafvæsenets ejendom.

Det først modtagne skitseforslag vedrørende posthusets placering og udformning forudsatte en enetages bygning med postmesterens tjenestebolig henlagt til hovedbygningens overetage. Vi havde forskellige indvendinger mod denne løsning, som dog ikke blev aktuel, idet der i begyndelsen af 1963 fremkom et ændret projekt omfattende posthusbygning i to fulde etager og med tjenestebolig på 1. sal.

Vi kunne snart efter meddele statsbanerne, at de afsatte bygningsrammer passede, at vi kunne godtage planernes hoveddisposition, og at vi i det hele måtte anse det sidst udarbejdede forslag som et velegnet grundlag for udarbejdelse af detaljerede planer. Der udvikledes herefter i lighed med tidligere tilfælde, hvor statsbanerne har bygget for post- og telegrafvæsenet, et nært samarbejde mellem de to etaters bygningsafdelinger om detailspørgsmål. Undervejs var der lidt komplikation med hensyn til at få udvirket et nogenlunde jævnsidet byggeri, idet vort byggeri indgik på byggekvoten et finansår senere end statsbanernes byggeri. Post- og telegrafvæsenets igangsætningstilladelse lød oprindelig på, at byggearbejdet tidligst måtte påbegyndes den 1. februar 1966. Boligministeriet ændrede i december 1965 vilkårene således, at arbejdet kunne påbegyndes straks, hvilket dog ikke ændrede på det forhold, at vort byggeri kom i gang lidt senere end statsbanernes.

Efter det i øjeblikket foreliggende regner vi med at kunne rykke ind i den nye bygning omkring 1. august d å, og vi ser hen til, at der herved ikke alene sker en væsentlig forbedring af lokaleforholdene, men at der samtidig i medfør af den nye bygnings beliggenhed ved banen bliver mulighed for at gennemføre en mere rationel arbejdsgang i forbindelse med postkontorets arbejde med postens behandling, herunder varetagelsen af postudvekslingen med togene. Der skulle også være skabt forbedrede tilkørselsforhold for postkontorets kunder.

Den nye bygning er ligesom stationsbygningen opført med murede gavle. Facaderne er udført af jernbetonsøjler, og mellem søjlerne er der anbragt dels færdige vindueselementer og dels støbte facadebånd, der dækker over jernbetonetageadskillelsen og de forsænkede akustiklofter.

De egentlige tjenestelokaler indrettes i bygningens stueetage. Lokalet for ekspedition af

publikum indrettes med 4 ekspeditionspladser, og i brevbærerlokalet etableres der arbejdsplads til foreløbig 15 brevbærere til brug ved arbejdet med postens ordning inden ombæringen. På 1. salen vil der blive tjenestebolig for postmesteren og herudover nogle lokaler, der indtil videre vil blive udlejet.

Den nye, smukke bygning er dimensioneret så rigeligt, at den, også når henses til den udvidelse, der på længere sigt kan tilvejebringes ved en inddragelse af de udlejede lokaler, forhåbentlig og efter alt at dømme på god måde vil kunne gøre fyldest som postkontor i Vojens i en lang årrække fremover.

Entreprenører og leverandører

Vognmand Alfred Andersen, Sommersted.
Ove Arkil A/S, Haderslev.
Snedkermester P Baggersgaard, Vojens.
A/S Dansk Asfaltfabrik, København.
Dansk Siemens A/S, København.
A/S Dansk Signal Industri, København.
Tømrermester H Hallenberg, Vojens.
Gas- og vandmester Ove Jensen, Vojens.
Smedemestrene Jørgensen & Søn, Kolding.
Chr Jørgensen & Sønner A/S, Haderslev.
Gas- og vandmester Aage Jørgensen, Vojens.
Smedemester Kjær, Rorsbøll, pr Aslev.
Fa Linoleum-Hansen, Ålborg.
Blikkenslagermester Sv Aa Larsen & Søn, Vojens.
Installatør V Lund, Vojens.
W Ewald Madsen & O Jensen, Vojens.
Malernes Andelsselskab, Haderslev.
Installatør N Nielsen, Vojens.
A/S Nordiske Kabel- og Trådfabriker, København
»Panorama«, Horreby pr Karleby.
A/S Phønix, Vejen.
A/B Signalbolaget, Stockholm.
Murermester Chr Sørensen, Haderslev.
Aarhus Maskinfabrik, Århus.

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