

En samfundsnyttig virksomhed

Gennem 100 år imprægnerede Collstrop, sveller til alle danske jernbaner.



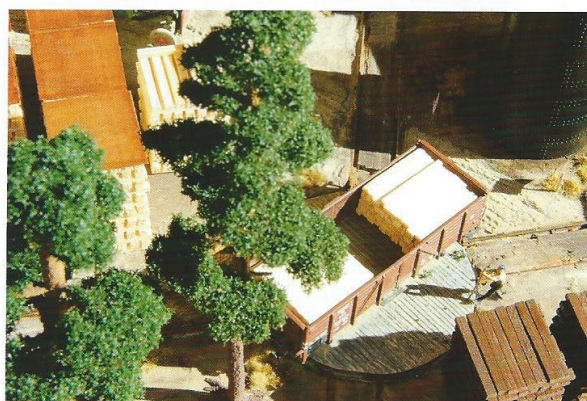
Tekst og fotos Rasmus Wiuff

Virksomheden Collstrop imprægnerede fra 1889 til 1989 ca. 15 mio. sveller til Statsbanerne og privatbanerne. I dag er Collstrop i den brede offentlighed nok mest kendt for den negative omtale af forurenede grunde rundt omkring i Danmark. Sådan har det ikke altid været. For ca. 100 år siden udtalte DSBs generaldirektør Ambt sig overordentligt positivt om den store, samfundsøkonomiske nytte, virksomheden Collstrop den gang bidrog med.

Imprægneringen betød, at svellernes levetid øgedes fra 3 – 10 år til 40 – 50 år. Samfundet har på denne måde sparet, hvad der i nutidskroner svarer til langt over en mia. kr.

Collstrop havde to imprægneringsanstalter, i Køge og i Horsens. På baggrund af fotos og beskrivelser fra Industrimuseet i Horsens og i byarkiverne i Køge og Horsens har jeg bygget et diorama svarende til fabrikken i Horsens omkring 1960. Billederne fra dioramaet beskriver i store træk et arbejdsdøgn på fa-

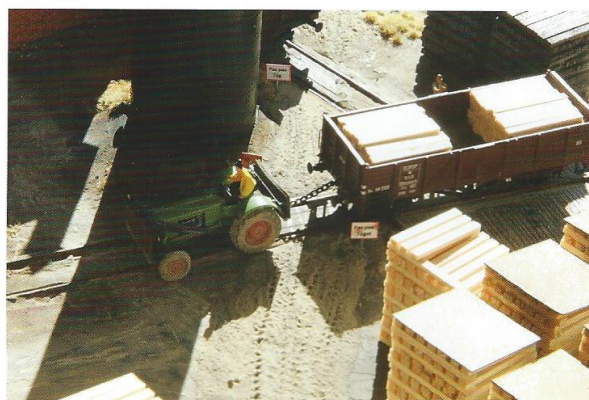
▲ Farvel, og tak for i dag!



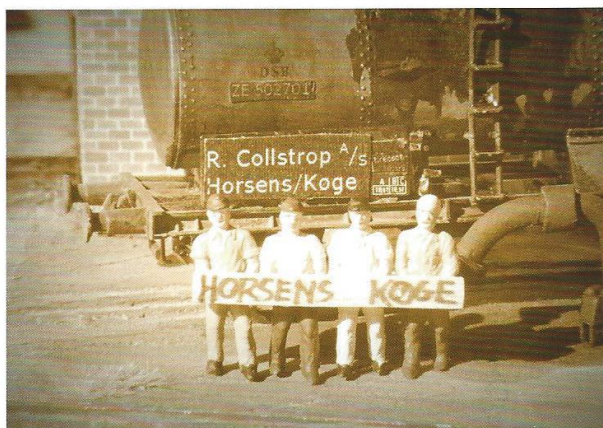
Godsvognen er placeret på en vogndrejeskive, som nu med møj og besvær tvinges rundt af en stærk mand.



Det er morgen, og rangermaskinen, litra F 694, er netop ankommet fra Horsens Station med dagens last af friske bøgsveller.



Herefter går det noget lettere, når traktoren kan trække vognen vha. en kæde.



Fire raske gutter, der bar en svelle tværs over landet.

brikken i Horsens. Det kunne i princippet lige så godt være på fabrikken i Køge. Den væsentligste forskel lå i de to fabrikkers arkitektur. Arbejdsgange og imprægneringsmetoder var de samme.

Jeg boede som barn i årene 1956 – 1966 med udsigt over Horsens Havn. Jeg kom på havnen næsten hver dag, og mine ture gik ofte helt over til imprægneringsanstalten eller blot imprægneringen, som Collstrops fabrik blev kaldt i daglig tale. Området var indhegnet, men man kunne gennem hegnet se de mange stabler af rå og behandlede sveller, og så kunne man høre lyden af motorsave. På afstand en god lyd.

Fabrikken i Køge var den ældste, og da fabrikken i Horsens åbnede, gik fire stærke mænd med en næsten 100 kg tung svelle fra Køge til Horsens – eller omvendt – som en markant hilsen til kollegerne.

Dioramaet

Dioramaets dimensioner er 54 gange 74 cm, hvilket i H0 (1:87) svarer til ca. 3.000 m². I sine velmagtsdage dækkede Collstrop i Horsens ca. 100.000 m², så dioramaet er kun en beskedent repræsentation af det store fabriksområde. Også selve hovedbygningen i fabrikken er beskedent, 12 gange 20 cm, svarende til 182 m², altså blot som et parcelhus.

Den rigtige fabrik var på ca. 1.000 m². Dioramaet er altså ikke en skalamodel, men kun en miniature.

Det vigtigste på Collstrops fabrik var naturligvis svellerne. Dem var der mange af, rigtig mange. Og det bør dioramaet afspejle, så jeg måtte finde en overkommelig måde at producere mange sveller på. En typisk DSB bøgesvelle (type I) var - og er - 2600 mm lang, 260 mm bred og 160 mm tyk (høj). I modelstørrelse 1:87 svarer disse mål til 30,0 mm i længden, 3,0 mm i bredden og 1,8 mm i højden. Til udskæring af modelsvellerne er der anvendt friske fyrretræslister 2 x 3 mm, altså ret tæt på de korrekte mål.

Til hele dioramaet er der brugt knap 100 m fyrretræslist fra forretningen Teknikken i Søllested på Lolland, svarende til ca. 3.250 sveller. Heraf er 2/3 "hvidt" træ, mens resten er "imprægnerede" sveller, de fleste imprægneret med træbejdse i farven ædeltræ, som udmærket inkluderer trykimprægnering. Med en svelleafstand på 5 - 6 mm vil alle anlæggets sveller kunne strække til næsten 28 m modeljernbanespor. Dette svarer til ca. 2,4 km på den store bane.

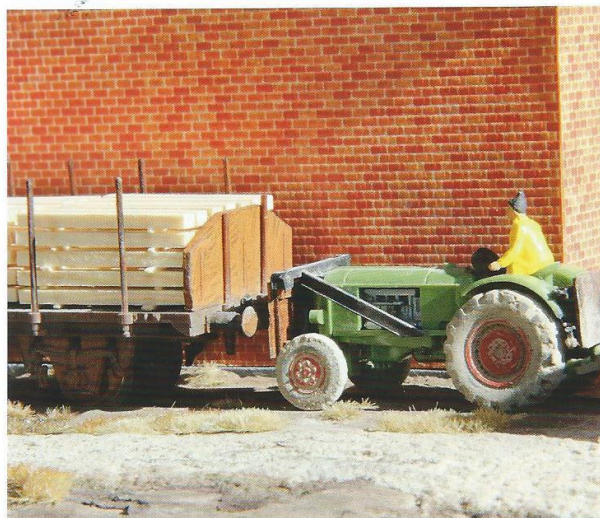
Efter svellerne er selve imprægneringsfabrikken det vigtigste. Den er ikke en eksakt kopi af arkitekt H. F. J. Estrups fabrik på enge-



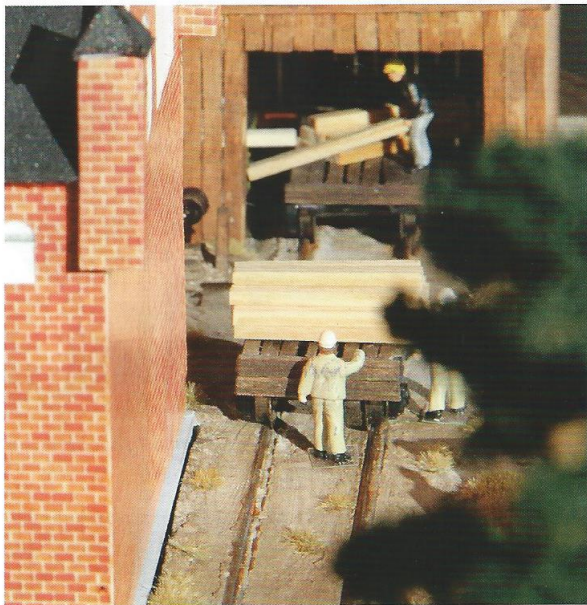
Så går tømningen i gang. Den ny, hydrauliske mobilkran er effektiv. Den løfter let fire-fem sveller ad gangen.



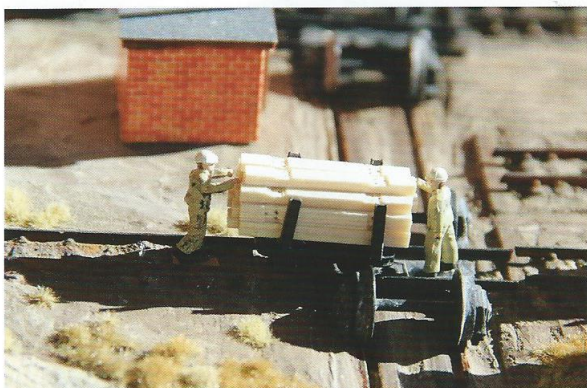
Det er et farligt arbejde at stå på de høje svellestabler og tage imod.



En gang imellem kommer der svensk træ på svenske O-vogne med åbne sider. Her er træet på godsvognene stablet sirligt med en lille afstand og lagvis adskilt af små trælist, så svellerne kan tørre under den lange transport.



De små normalsporede vogne til intern transport af rå sveller skubbes af traktoren eller af arbejderne. Her er det to arbejdere, som skubber en vogn hen til det overdækkede spor i værkstedet.



Her køres smalspors-kæpvognen med sveller ud på en normalsporet bærevogn med tværgående smalspor.

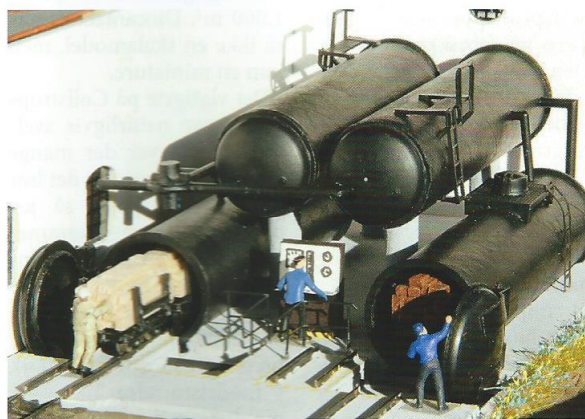


Ups, her er det gået galt! En kæpvogn er kørt "i grøften", dvs. ned på normalsporet, hvor der åbenbart ikke stod en bærevogn klar.

ne ved Horsens Havn, men de historistiske træer er søgt gengivet, dels i de romanske port- og vinduesbuer og i de mange små pyntebuer i facader og gavle, dels i de otte små, gotiske tårne på gavlene. Fabrikken er hjemmelavet af pap og murstenspapir fra Faller og med et tag af fint, mørkt sandpapir. Jeg kan faktisk ikke huske, om fabrikken var opført af røde eller gule teglmursten. Farvefotos er jeg ikke faldet over, men jeg er sikker på, at Estrup må have opført et sådant bygningsværk i røde mursten – det er de fleste af

hans bevarede historistiske bygninger i Horsens fra den tid.

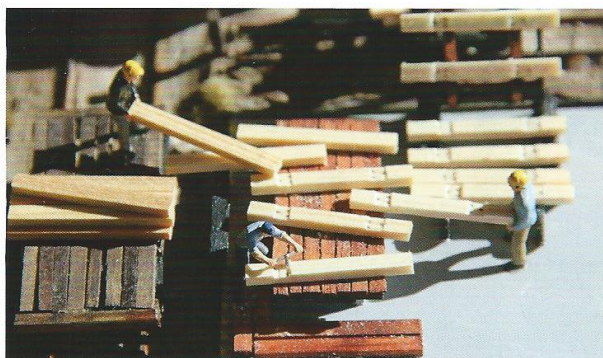
Inde i fabrikken ligger de fire store trykcyindre bygget af paprør fra køkkenruller. De to lavestliggende cylindre er de såkaldte autoklaver med oplukkelige endestykker og smalspor hele vejen igennem. Der kan være tre små vogne med sveller i hver af de 10 cm lange autoklaver. I den rigtige fabrik var der plads til ti smalsporsvogne i hver autoklave. Over autoklaverne ligger to arbejds-cylindre, hvorfra kreosoten (stenkuls-



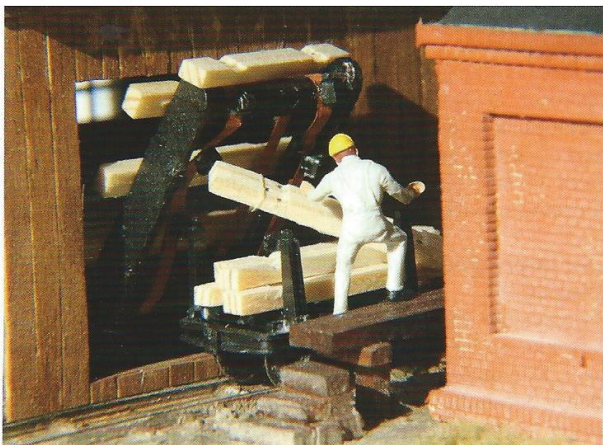
Her er fabrikkens tag fjernet, så man bedre kan se arbejdsgangen. Der køres rå sveller ind i den venstre autoklave, mens den højre åbnes. Herefter vil man gøre klar til at lukke den venstre luge, mens de imprægnerede sveller så skal trækkes ud fra den højre autoklave. Bemærk endvidere styrepulten. Uden for billedet er der en smalsporet skydebro for sporene ind til autoklaverne.



Hvis der er stor efterspørgsel på sveller, må der arbejdes om natten. Om vinteren er det altid nødvendigt at arbejde også i de mørke timer. Her foran fabrikken er der i tidens løb spildt en del kreosot fra de mange imprægnerede sveller.



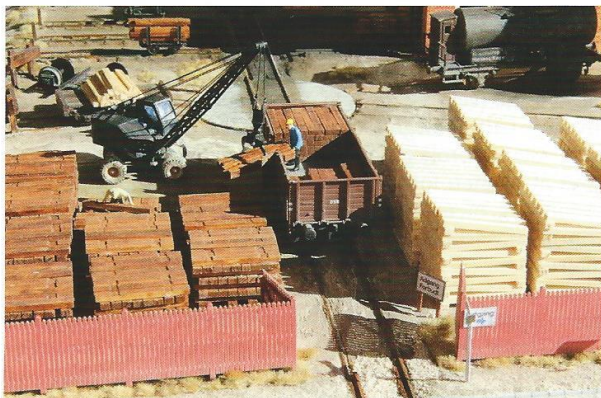
På dette foto er taget fjernet fra savværket, så man bedre kan se arbejdsgangene. Sveller fra svellevognen skubbes ind på arbejdsbordet. Her borer en arbejder huller til svelleskruerne, og der skæres også to snit i hver svelle, hvor skinnerne kan hvile. Den tredje mand er i gang med at trække en svelle over på transportøren, som fører svellerne ud af huset.



Udenfor tager en fjerde arbejder imod svellerne, som transportøren smider ned på de tomme smalspors-kæpvogne. Et ikke helt ufarligt arbejde.



På færdiglageret er det den gamle kran, som tømmer de små vogne. Der ligger normalt relativt få imprægnerede sveller på lageret - de skal helst hurtigt af sted, så der kan komme penge i Collstrops kasse.



Så er det bare at få fyldt vognen op i en fart, inden eftermiddagens rangertræk kommer for at hente den. De imprægnerede sveller vejer noget mere end de rå, og de er heller ikke så rare at røre ved. Men på plads kommer de. Lågerne lukkes og vognen er klar til afsendelse.

tjæreolie) kunne løbe ned i autoklaverne, hvor kreosoten under tryk blev presset ind i svellerne. Bagefter blev den overskydende kreosot under vakuum pumpet tilbage igen: Den såkaldte Rüpings sparemetode. Rørstykkerne i fabrikken er lavet af overskudsplastik fra diverse samlesæt.

Ved siden af fabrikken står den høje skorsten – 31 cm svarende til 27 m. Fabrikken varmecentral varmede kreosoten op til ca. 100°. Skorstenen er lavet af et samlesæt fra det polske firma Stangel og består af 318 laserskårne ringe, som er malet murstensrøde. Helt ude i det ene hjørne af

dioramaet ligger savværket, som er bygget af tynde trælistor og med fint, lyst sandpapir som tag. På taget står et hjemmelavet udsugningsanlæg med silo til flis og savsmuld. På savværket blev eventuelle barkrester og andre uregelmæssigheder fjernet, og så blev der i hver svelle høvlet to 5 mm dybe snit med svagt hældende (1:20) plane flader, hvorpå skinnerne kunne hvile. Bøgesvellerne var nemlig så hårde, at man ikke behøvede underlagsplader af jern. Der blev også boret huller til svelleskruerne.

De små smalspors-kæpvogne er lavet på basis af tipvogne m.fl. fra Rocos indu-

stribesystem. På anlægget er der i alt ti kæpvogne. Også selve smalsporene er Rocos, dog først efter fjernelse af ca. 2/3 af svellerne for at sporet skal se mere svagt ud – som i virkeligheden. Sporvidden er 9 mm, hvilket relativt er lidt for lidt i forhold til virkelighedens 1.000 mm (11,5 mm).

Selvom meget på dioramaet er mere eller mindre hjemmelavet, så indgår der naturligvis mange helt færdige industriprodukter. Det gælder f.eks. lokomotiv, normalsporede godsvogne, biler, kraner, mennesker, lampe, stakit, træer og græs, af mærkerne F2010, hobby trade, Heljan, Lima, Wiking,

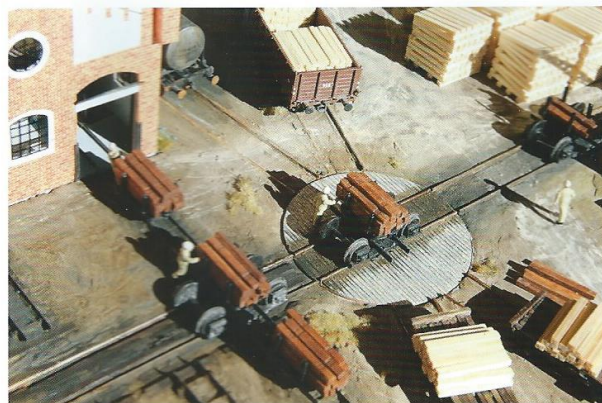
Brekina, Kibri, Vollmer, Preiser, Noch, Viesmann, Witzel og som allerede nævnt, Fallar og Stangel.

Nogle tilpasninger af disse produkter har dog fundet sted, så som åbne sidedøre på en PB-vogn fra hobby trade, sorte og gule nummerplader på bilerne (R og RA for Skanderborg Amt henholdsvis Horsens Politikreds), løftede arme på arbejdere, som skubber de små vogne, samt patinerings og rust på vogne og spor ved hjælp af diverse malinger fra bl.a. Humbrol, Modelmates og Flügger.

Både smalsporenes og normalsporenes sveller lå over hele fabriksområdet mere



Fabrikken har mange små, smalsporede vogne med sidestøtter (kæpvogne) til transport af rå sveller ind i fabrikkens imprægneringscylindre. Her står de og venter på dagens dont.



Intens trafik af små vogne med imprægnerede sveller på vej til lageret.

eller mindre dækket af jord og sand, der på dioramaet er lavet af indfarvet gips, mens de interne veje er lavt af groft ler (silt). Høegh Guldberg Gades brolægning er lavet af brosten fotograferet i Hamburg, mens vejskiltene er print af vejskilte fundet på internettet.

Som på den virkelige fabrik ligger smalspor og normalspor på dioramaet i hvert sit niveau, således at de små kæpvogne kan køre direkte ud på de normalsporede bærevogne og skubbes hen til et andet smalspor. Bærevognene (tre i alt) er lavet af kraftigt beskærede

personvognsbogier, hvorpå der er limet to skinner. Bag efter har de fået godt med sort maling. På normalsporene er der yderligere tre specialvogne, små fladvogne med små hjul. De bruges til at køre de hvide sveller fra lagerpladserne ind i savværket.

På dioramaet er der i alt ca. 125 cm smalspor og 220 cm normalspor. To steder på normalsporet ligger der vogndrejeskiver. Gruberne til disse af lavet af plastiklåget fra honningglas, mens selve skiverne er af pap med brædder af træ fra hvidløgsbægre. Da den ene drejeski-

ve ligger på ruten, hvor de imprægnerede sveller køres til lager, er den griset til med "kreosot". Også området foran portene ind til fabrikken og jorden langs sporene frem til lagerpladsen er på dioramaet mørke af kreosot.

Der imprægneres stadig sveller

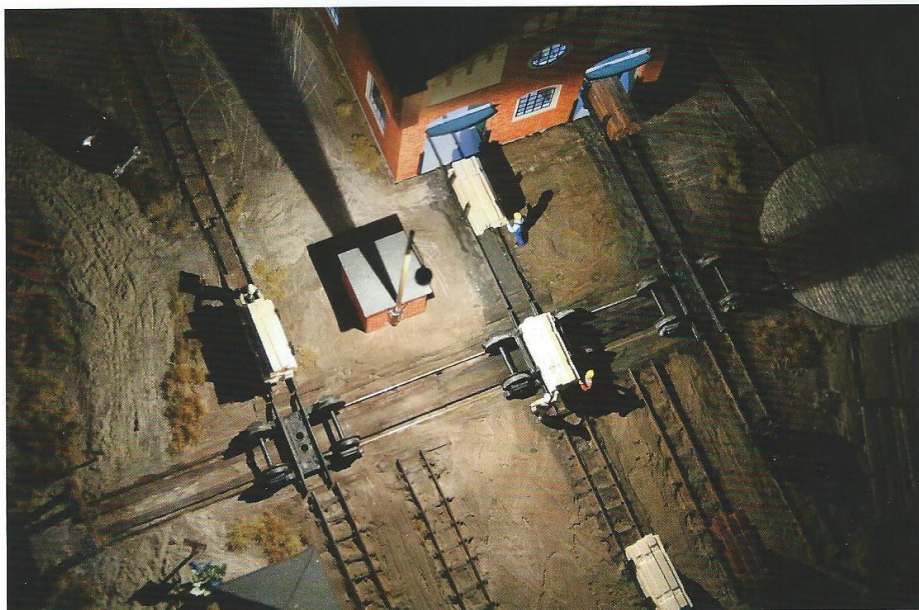
I dag er der intet tilbage af fabrikkerne i Køge og Horsens. Kun under jordoverfladen er der stadig ubehagelige rester fra imprægneringen. Collstrop-navnet lever videre i en moderne, miljøbevidst virksomhed Collstrop Brande A/S, der ingen

forbindelse har til de gamle svellefabrikker.

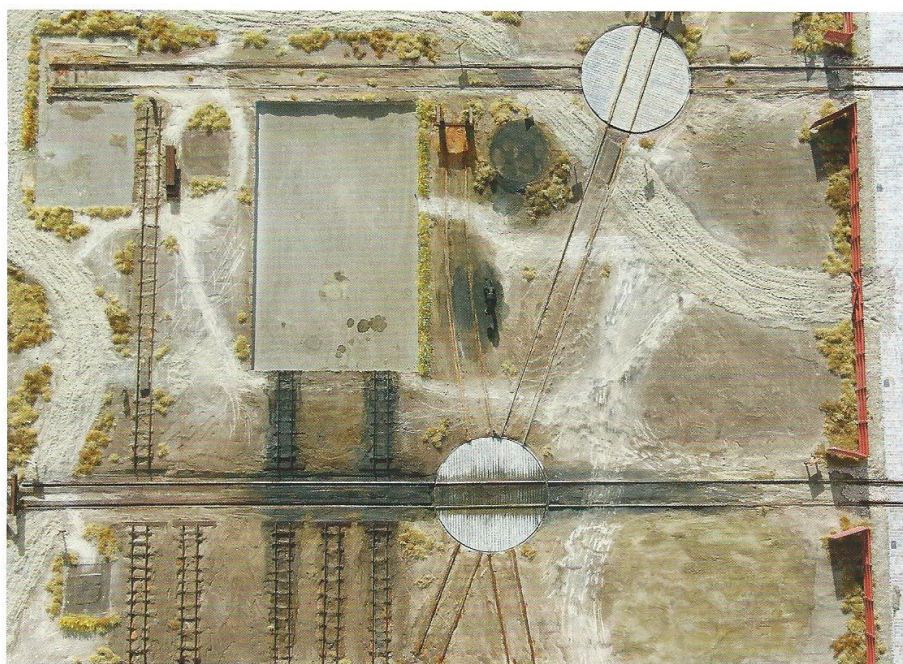
Myndighederne tillader ikke mere, at der opføres kreosot-imprægneringsanlæg i Danmark, så imprægnerede træsveller må importeres fra udenlandske fabrikker. Og de opføres stadig efter samme princip, som var gældende på Collstrops gamle fabrikker, dog med en større grad af automatisering af lukke/åbneprocessen, men altså stadig med specialvogne på smalspor og skydebroer.

Og hvad der er endnu mere morsomt, sådanne anlæg bygges rundt om i verden også af en dansk virksomhed, WTT A/S (Wood Treatment Technology) i Brande. På virksomhedens hjemmeside kan man se fotos af et nyt anlæg leveret til Sverdlovsk Railways, Rusland. Her ser man svellebelæssede smalsporsvogne, skydebro og trykcylinder. En moderne udgave af de gamle anlæg på Collstrops fabrikker i Køge og Horsens!

P.S.: Hvis du er interesseret i en mere uddybende beskrivelse af Collstrops og imprægneringens historie og med flere billeder fra dioramaet, er du velkommen til at skrive efter det på rasmus.wiuff@gmail.com. ■



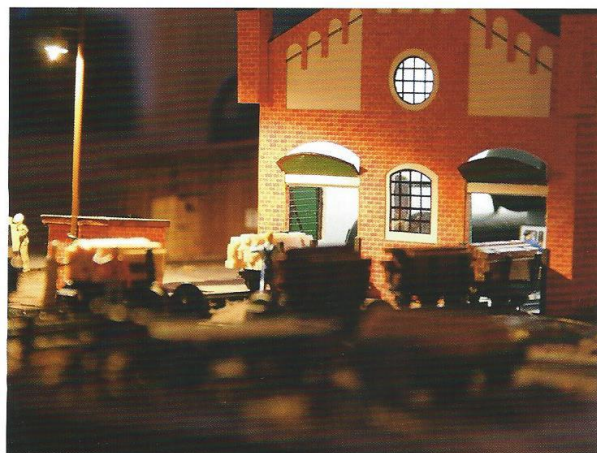
Selv en enkelt lampe kan lyse langt i nattens mulm og mørke.



Arealet er rømmet, kun sporene er tilbage – plus sporene af kreosot over og under overfladen.



◀ Der skal bruges meget kreosot, og så er det jo godt, at Collstrop har sine egne tankvogne, selvom det meste kreosot dog importeres over havnen og pumpes direkte op i den store beholder, der er på værket. Som man kan se, kan det ikke undgås, at der spildes lidt kreosot på jorden. Tankvognen er den ene af Collstrops to private vogne.



Hvis der også skal arbejdes ude på pladsen i en mørk nat, må udendørsbelysningen tændes. Der var kun få lamper på det store areal.

DEN "DANSKE" SOVEVOGN

Nr. 2899 epoke III



ER IGEN PÅ LAGER



Skovgårdsvej 5 • DK-8310 Tranbjerg J
f.lekbo@mail.dk • Mobil +45 40 54 34 09 • Fax +45 86 29 99 34

Vi fører et stort udvalg i kendte og sjældne mærker i H0 - DC modeltog, lokomotiver - vogne - huse - landskabsmaterialer og byggedele

www.felixteam.dk