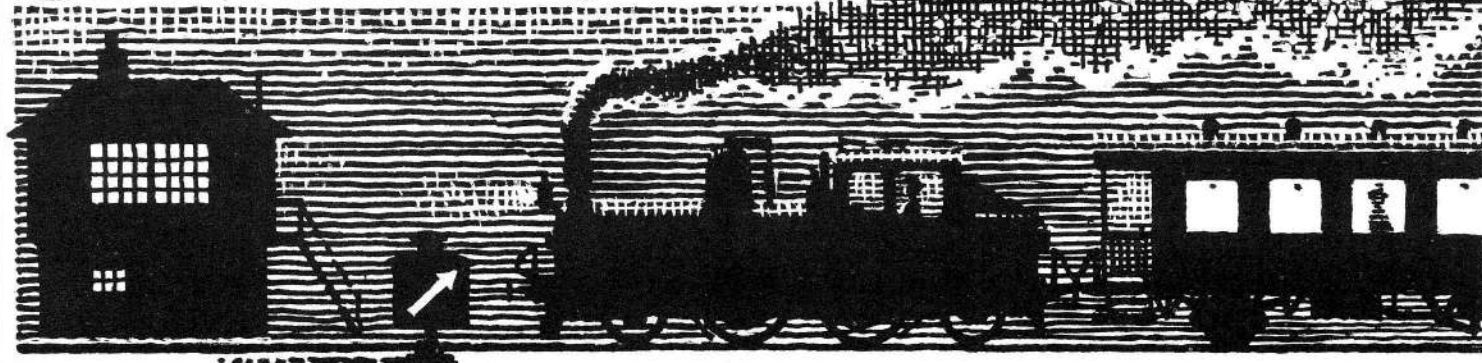


SIGNALPOSTEN



4. årgang

Nr. 6

DECEMBER 1968

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

FORNYELSE AF ABONNEMENT

Med dette nummer, som De nu holder i hånden, har De fået alt, hvad den indbetalte femogtyvekronerseddel kan give.

Det blev ialt 168 tekstsider imod de lovede 96 sider; et resultat vi selv er meget glade for, fordi det fortæller, at SIGNALPOSTEN blev meget bedre modtaget end vi havde turdet håbe.

I næste nummer bringer vi regnskabet for 4. årgang, men - - -

NU gælder det 5. årgang, som vil udkomme ialt 6 gange, midt i januar, marts, maj, august, oktober og december. Vi lover generøst, at årgangen mindst vil komme til at omfatte 120 sider tekst og illustrationer og at indholdet vil blive tilnærmelsesvis af samme art som hidtil.

Prisen for 5. årgang bliver uændret kr. 25,- incl. MOMS, frit tilsendt, men vi vil så indtrængende som muligt bede om, at vore abonnenter vil gøre os den store tjeneste at foretage indbetalingen snarest muligt og allerhelst inden 10. januar 1969. Girokort er vedlagt.

Det er af uhyre stor betydning for os i god tid at vide, hvor mange penge, vi vil få til rådighed i det kommende år - derfor håber vi at vore abonnenter opfylder vor bøn.

TIL SALG!

Tidligere årgange:

1. årgang	(dupl.)	152 sider	kr. 11,00
2. -	(offset)	140 -	UDSOLGT
	(kun 6 sæt tilbage!)		
3. -	(offset)	148 sider	- 16,00
4. -	(offset)	168 -	- 25,00
5. -	(offset)	løbende	- 25,00

Jubilæumsskrifter:

Skive-Vestsalling Jernbane	-	6,00
Hirtshalsbanen	-	7,00
Skagensbanen	-	8,00
Hornbækbanen	-	11,00

Alle priser er incl. MOMS og bestilling sker ved indbetaling af beløbet + porto kr. 0,80 pr. ordre til postgiro 9.47.22: SIGNALPOSTEN, Nørrebro station, 2200 N. På bagsiden af venstre talon anføres, hvad indbetalingen dækker - og hvortil bladene skal sendes.

DE OBLIGATE RETTELSE!

4. årgang, nummer 5, side 107, 2. spalte, linie 11 fra neden: læs: ... og kørte her i landet som KS-maskiner og på strækningen Ålborg-Års.

I det sidste afsnit på side 107, 2. spalte skal meningen være den, at anskaffelsen af de "sammentrykte" maskiner var motive-ret med ønsket om at undgå at anskaffe længere drejeskiver.

Side 108, 2. spalte, 1. linie: Nr. 9 fik et kort come-back under 2. verdenskrig! Jeg beklager dybt fejlene.

EN ADVARSEL OG EN OPFORDRING

Dette nummer er blevet meget tykt - 48 sider - hvilket faktisk er meget mere end redaktionen og dens hjælpere kan klare at stille sammen i den del af fritiden, der kan afses til SIGNALPOSTEN.

Derfor denne advarsel imod fremover at vente blade med lignende sidetal!

Efter at opsætningen har fundet sted, opdager jeg, at vi atter har måttet udskyde en del stof, bl.a. ADAMs hjørne, som retteligt burde have været med. Desuden har vi udeladt oplysninger vedr. DBJ om køreplaner, trafiktal m.m., som vi dels kun kunne bringe ret ufuldstændigt og dels ikke ville bruge plads til, hvis det skulle gå ud over billederne.

Jeg håber meget, at dette nummer kommer til at fremtræde som et "billedblad", det er i hvert fald tilsigtet, og jeg kunne godt tænke mig at høre vore læseseres mening om den måde, vi har behandlet artiklen Nedlagte baner på denne gang. Vil De være så venlig at lade høre fra Dem?

FULD VALUTA!

Som nævnt før i denne spalte nåede vi for 4. årgang ialt 168 sider, men tallet er egentlig for lille, idet vi også på omslagets indersider har haft tekstsider, ialt 12, således at årgangen ialt blev på 180 sider!

Vi går glade og tilfredse ud af 4. årgang, og når dette nummer kommer Dem i hænde, vil vi være i fuld gang med fremstillingen af næste udgave - 5. årgang nummer 1!

På genhør i januar!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

4. årgang nummer 6

DECEMBER 1968

Indhold i dette nummer:

Nyt fra redaktionen.....	omsl.	2
Det sjællandske Jernbaneselskabs ældste lokomotiver.....		122
Sikringsanlæg på modelbanen: Relær og strømforsyning.....		125
Nedlagte baner: De Bornholmske Jernbaner.....		130
Den gamle post: En rullende post.....		163
Fotoarkivet.....		167
50 år gamle nyheder.....		168

Forsidebilledet: DBJ, Kølleregårde, 7. juli 1967, M 1 i tog
17 mod Nexø og SM 30 i tog 16 mod Rønne.
(Foto: Jesper).

SIGNALPOSTEN samarbejder med alle kredse af jernbaneinteres-
serede i såvel ind- som udland.

SIGNALPOSTEN udgives af Jernbanehi-
storisk Selskab & Dansk Model-Jernbane
Klub. Udkommer i januar, marts, maj, au-
gust, oktober og december.

SIGNALPOSTENS spalter står åbne for
alt med tilknytning til jernbaner. Stof
sendes til redaktionen.

Abonnementspris kr. 25,- for årgang
1968 (incl. MOMS). Abonnement tegnes ved
indbetaling på postgiro 9.47.22, Tids-
skriftet SIGNALPOSTEN, Nørrebro station,
2200 København N.

Redaktion:

Ulf Holtrup,
Dalbyvej 12,
2700 Brønshøj.

Annoncer:

P. Adamsen,
Gentoftegade 52,
2820 Gentofte.

Abonment-
register:

Jesper Reinfeldt,
Ved Bellahøj 24 B, 10.,
2700 Brønshøj.

Tryk:

Sven Jensen & Co.

Eftertryk tilladt med tydelig kilde-
angivelse.

DET SJÆLLANDSKE JERNBANE- SELSKABS ÆLDSTE LOKOMOTIVER

Af A. Ohmeyer

Gengivet med tilladelse af
DANSK LOKOMOTIV-TIDENDE.

Fortsat fra 4. årgang nr. 5

Alle 3 kedler var i det væsentlige ens og afveg kun uvæsentlig fra disse lokomotivers oprindelige engelske kedler. Kedlernes længde var 10' 6" (3200 mm), den indvendige diameter 3' 6" (1067 mm), pladetykkelsen i rundkedlen $7/16$ " (11 mm) og i fyrkassekappen $\frac{1}{2}$ " (13 mm).

Det fremgår af hosstående fotografi (fig. 2), at domen på denne maskine var anbragt på det midterste kedelbælte. ROTA og HILDUR havde derimod domen siddende på fyrkassekappen, og den ene sikkerhedsventil sad på rundkedlens forreste bælte (fig. 3).

Fyrkasserne var af kobber fra Heckmann i Berlin. Fyrkassen til ODIN leveredes færdig samlet, til de 2 andre fyrkasser indkøbtes pladerne, der derefter blev samlede i selskabets værksteder. Fyrkassens bredde var 3' 6" (1067 mm), længden 3' 3" (991 mm), pladetykkelsen i rørvæggen og under fyrdøren 1" (25 mm), iøvrigt $5/8$ " (16 mm).

Medens de oprindelige kedler havde 178 stk. $1\frac{5}{8}$ " (41 mm) messingrør, fik de nye kedler 128 stk. 2" (51 mm) rør af jern, leverede fra England, idet man i tredsernes begyndelse indførte jernkedelrør i alle de af selskabets lokomotiver, som fik nye rør.

Ved rørfornyelsen i 1869, da jernkedelrørene havde måttet vige pladsen for messingrørene, fik ODIN messingrør, hvorimod de 2 andre maskiner af denne type i 1871-72 forsynedes med ældre jernrør med tilloddede kobberstutse i den bageste ende. I 1878 gik man derefter over til anvendelsen af trukne stålrør, men da ROTA og HILDUR ikke fik rørfornyelse siden da, beholdt de de ældre jernrør resten af deres tid.

Kedeltrykket blev fastsat til 100 pund eng. pr. kv.tomme eng. (7 kg/cm^2).

Medens ODIN ved ombygningen blev forsynet med sine gamle fødepumper, fik ROTA og HILDUR nye Giffards injektorer. Senere blev ODIN (og måske også de to andre maskiner) forsynede med det såkaldte Kirchwegers kondensationsapparat, som i halvtredserne og tredserne anvendtes meget på udlandets baner, og som i 1860-61 var indført på 14 af det sjællandske Jernbanelokomotiver.

Ved hjælp af Kirchwegers kondensationsapparat kunne lokomotivføreren lukke en del af spildedampen ud i tendervandet. I dampudgangsrøret var anbragt et spjæld, der kunne bevæges fra førerpladsen. Når føreren ved hjælp af dette spjæld formindskede dampudgangen, gik en del af spildedampen fra gliderkasserne gennem en rørledning tilbage i tenderen, og gennem en mængde små huller i røret gik dampen ud i tendervandet. Fødevandet kunne på den måde blive opvarmet til kogepunktet, hvorfor tenderens vandrum var sat i forbindelse med luften ved et skorstenslignende

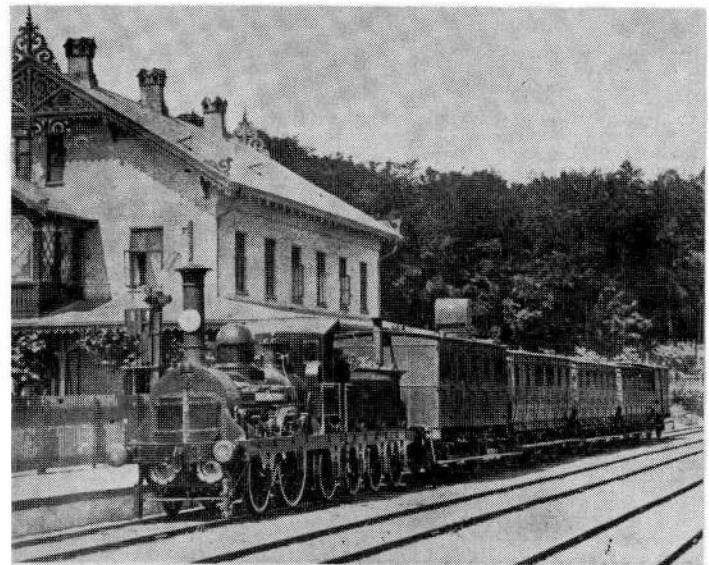


Fig. 2

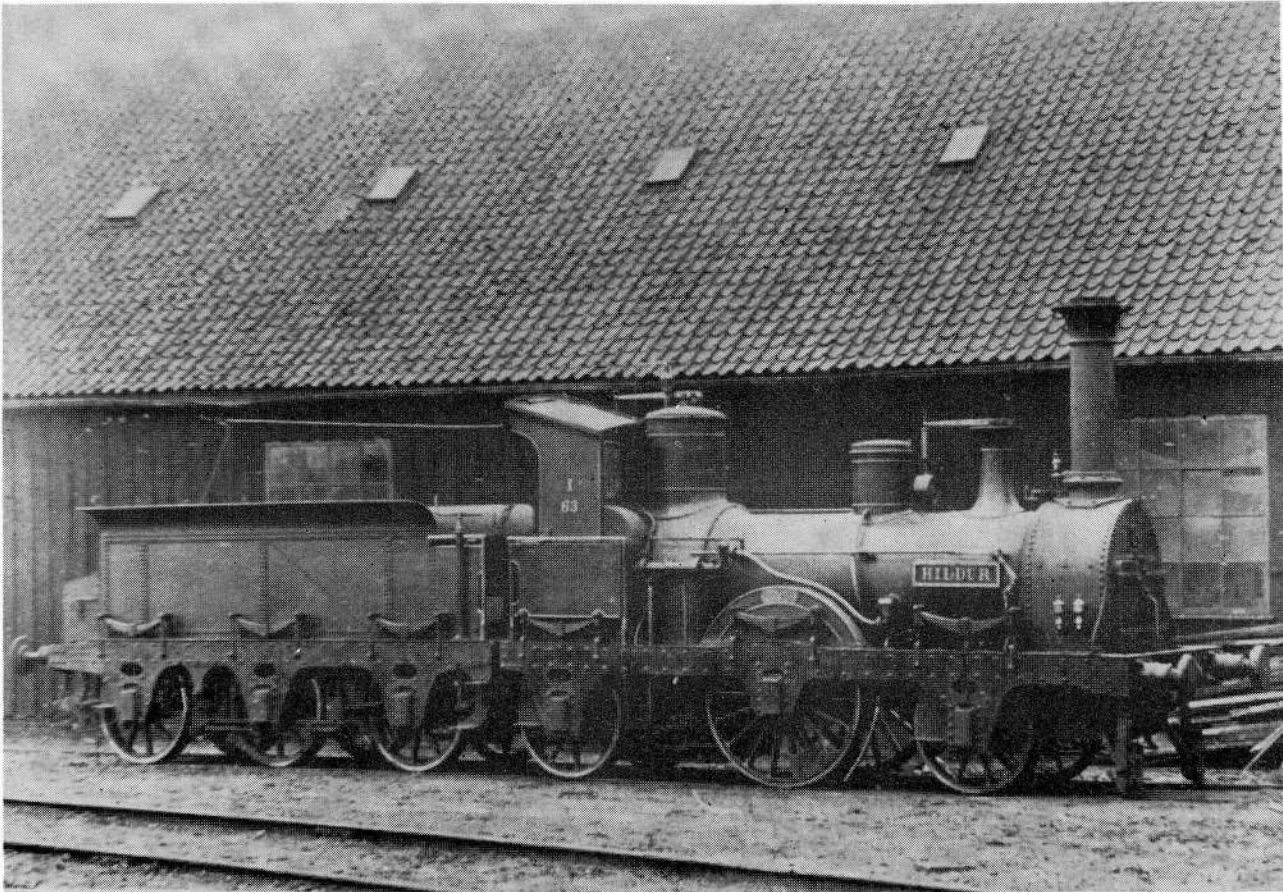


Fig. 3

rør, gennem hvilket den ved kogningen opståede damp kunne undslippe.

Ved anvendelsen af dette kondensationsapparat mente man at opnå to fordele, nemlig brændselsbesparelse og delvis forebyggelse af sten i lokomotivets kedel, idet fødevandets stendannende bestanddele delvis udfældedes i tenderen. Der gik imidlertid kun nogle år, så hørte man ikke mere om disse apparater - hverken pumper eller injektorer kunne tage det stærkt opvarmede fødevand - og man genoptog forsøgene med forskellige midler til forebyggelse af kedelsten. I årene 1872-83 anvendtes mod kedelsten et middel, som kaldtes "Tanatrat", og som kostede selvkabet 5-6000 kr. årlig.

Af de ældre lokomotiver nr. 1-5 anvendtes de gamle jernbeslåede trævanger samt hjulene.

Disse gamle hjul havde imidlertid i årenes løb mistet deres oprindelige cirkelform; de bløde smedjerns-hjulstjerner

var blevet temmelig urunde, og man måtte stadig holde lager af puddelstål-bandager til disse hjul, da man ikke turde anbringe de hårde Krupp'ske støbestål-bandager på de svage stjerner.

I sommeren 1866 knækkede den ene af de 5 gamle krumtapaksler, efter at den havde løbet 136.453 km, og i 1867-68 blev de øvrige 4 hjulsæt kasserede, idet man frygtede akselbrud. Indtil december 1867 havde disse 4 aksler løbet henholdsvis 194.828, 201.443, 202.784 og 210.177 km uden brud.

Til erstatning anskaffedes i 1868-69 3 sæt drivhjul fra Sharp Stewart & Co. (tidl. Sharp Brothers & Co.) i Manchester. Hjulsettene kostede 1.688 kr. pr. sæt uden bandager.

Allerede i oktober 1871 knækkede akslerne i to af disse tre nye hjulsæt; ODINS havde da kun kørt 80.472 km, ROTAS, som holdt akkurat i 2 år, havde kun løbet 51.114 km. ODIN fik så en ny aksel, ligeledes fra Sharp Stewart & Co.

De Sharp'ske akslers upålidelighed førte imidlertid til, at man straks efter disse 2 akselbrud anskaffede 3 nye stål-aksler fra Vickers; af disse fik ROTA den ene straks (1872) - de to andre blev anbragt under HILDUR i 1873 og ODIN i 1874.

Det må antages, at de Sharp'ske aksler under de to sidstnævnte maskiner er udvekslede, fordi man frygtede, at de skulle knække i driften, og at man derfor har foretrukket straks at kassere dem, inden der skete uheld.

Indtil 1867 havde disse maskiner puddelstål-bandager fra Kirkstall Forge; derefter anskaffedes samme slags bandager fra Phönix, der var billigere. De nye hjulsæt, som anskaffedes i 1868-69, blev derimod forsynede med støbestål-bandager fra Krupp.

Omtrent samtidig (1868) fik det sjællandske Jernbaneselskab de første bandager af Bessemerstål fra John Brown i Sheffield - vistnok som et forsøg. I årene 1870-71 købtes stålbandager fra Vickers, 1873-76 Bessemerstål-bandager fra Sandviken (Sverige) og fra 1877 Martinstål-bandager fra Phönix. Denne udvikling har dog næppe haft betydning for disse maskiners vedkommende; maskinerne holdt jo ikke mange år og benyttedes navnlig mod slutningen af deres tid kun lidt, så det må antages, at de Krupp'ske bandager holdt lige så længe som maskinerne.

Til løbehjul og tenderhjul anvendtes puddelstål-bandager indtil 1872, da man gik over til svenske Bessemerstål-bandager.

På grund af deres ringe trækkeevne blev disse lokomotiver så godt som udelukkende benyttede til bestridelse af trafikken på strækningen København-Klampenborg (åbnet 1863). Man regnede deres trækkeevne til 175 t på Vest- og Klampenborgbanen, 70 t på Nordbanen; på sidstnævnte banestrækning blev de dog vist ingensinde brugt på grund af de stærke stigninger.

I "Reglement for Kjørsel" af 15. december 1866 er trækkeevnen for disse maskiner angivet til 30 aksler i "Tog, som fremskaffes med en Hastighed af 10 Minutter pr. Mil". Og det var jo kun små aksler i de tider - personvognenes tara var

8-9 t, og post-, rejsegods- og godsvognenes bæreevne var i gennemsnit kun ca. 6,8 t, taraen ca. 4,7 t.

Fra midten af halvfjerdserne gik disse maskiner ud af den regelmæssige drift. Deres ringe trækkeevne svarede ikke til trafikken voksende krav, og fra denne tid blev de sat fra Klampenborgtrafikken og anvendtes væsentligst som arbejdslokomotiver på det sjællandske Jernbaneselskabs linier, ligesom de i ret stort omfang benyttedes af anlægsentreprenørerne for Kalundborgbanens, Frederikssundsbanens og den østsjællandske Jernbanes anlæg, idet entreprenørerne lejede lokomotiverne af selskabet.

Maskinernes hjultryk angives noget forskelligt gennem årene. Totalvægten for maskinen i tjenstfærdig stand angives til 20 t indtil 1880, derefter til 21,25 t, og adhæsiionsvægten, som i 1871 blev angivet til 12,5 t opførtes i årene 1872-80 med 10,0 t, derefter 11,25 t, uden at årsagen lader sig påvise.

Sikkert er det imidlertid, at man efter forholdene forandrede vægtfordelingen, idet man lagde noget af hjultrykket fra drivhjulene over på for- og baghjule, når maskinerne skulle benyttes ved anlæg af nye baner. Vægtfordelingen findes på den tid angivet således: forreste aksel 6 t, drivhjulsaksel 12 t, bageste aksel 2 t; men disse tal er næppe helt korrekte. Der er overvejende sandsynlighed for, at maskinerne oprindeligt vejede ca. 20 t, og at denne vægt var fordelt således: forreste aksel 5,5 t, drivhjulsaksel 12,5 t, bageste aksel 2,0 t.

Efter at Østsjællandske jernbane var blevet åbent for driften (1879), lånte denne bane ROTA og HILDUR skiftevis, og fra 1880 havde HILDUR fast station i Køge som reserve for privatbanen.

ODIN blev kasseret i 1876, ROTA i 1882 og HILDUR i 1888, idet man under hensyn til deres hele svage konstruktion og ringe trækkeevne ikke mente at burde underkaste dem hovedreparation. De to førstnævnte maskiner blev ophuggede, HILDUR blev solgt for 2.710 kr.

SIKRINGSANLÆG PÅ MODELBANEN

5. AFSNIT: RELÆER OG STRØMFORSYNING (fortsat)

Når man så har fået tegnet alle de strømskemaer man skal bruge til sit sikringsanlæg, bliver det næste at få nummereret relæerne og de enkelte kontakter. Derfor må man først finde ud af, hvor mange kontakter, man skal bruge på de enkelte relæer. -Vi tager et eksempel.

Signalstyrerelæet for signal A i fig 2.5. (2. artikel) skal være forsynet med følgende kontakter: I fig 2.5. er der 2 sluttekontakter. I det tilsvarende strømskema for signal F vil der være 1 brydekontakt (den der svarer til kontakten for signalstyrerelæ F øverst i fig 2.5.), og tilsvarende i strømskemaet for signal B 1 brydekontakt. I fig 2.9. skal vi bruge en slutte- og en brydekontakt, der imidlertid godt, som vist i fig 5.3. kan være en skiftekontakt (hvis de relæer vi har fået fat i er forsynet med nogle sådanne). Vi går videre, i fig 2.14. skal vi bruge 1 brydekontakt, i fig 4.3. (eller fig 4.6., hvis vi bruger denne udformning) skal vi bruge 1 brydekontakt og i det tilsvarende strømløb for det andet sporskifte nok en brydekontakt. Det giver ialt: 1 skiftekontakt, 2 sluttekontakter og 5 brydekontakter. Det vil nok være klogt, hvis man for hvert relæ laver et skema som dette:

	skifte	slutte	bryde
Signalstyrerømløb A		2	
- F			1
- B			1
PU-annulleret			1
Signalstrømløb A	1		
Sporskifte 01			1
- 02			1
ialt	1	2	5

Så er spørgsmålet blot, om vi har et relæ med denne kontaktbesætning (eller flere kontakter). Det er desværre sjældent tilfældet, og der er så kun en løsning, at bruge 2 relæer, d.v.s. at dublere. Dette er vist på fig 5.5. Denne måde at dublere relæer på kan bruges i alle strømløb undtagen sporisolutionsstrømløbene, idet vi

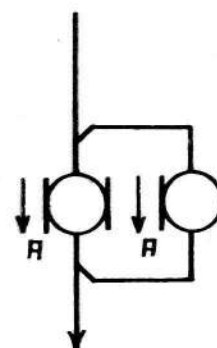


Fig 5.5.

husker, at sporrelæet blev beregnet under hensyn til formodstanden, så her må vi have et repeterrelæ, d.v.s. at vi lader en kontakt på sporrelæet styre repeterrelæet. Dette er vist på fig 5.6. Signaturen (en streg under selve relæet) fortæller, at det er et sporisolutionsrepeterrelæ, og denne signatur skal selvfølgelig også bruges i de strømløb, hvor man så benytter kontakter fra dette relæ. Skulle det vise sig, at man til sit sikringsanlæg skal bruge så mange kontakter til en enkelt relæfunktion, at man må have flere dubleringsrelæer, er der ikke noget i vejen for, at man kan dublere et repeterrelæ.



Fig 5.6.

Når man så har fundet frem til hvor mange relæer man skal bruge, laver man en relæplaceringsoversigt (fig 5.2.) og nummerer strømskemaerne, hvorefter der kun er tilbage at trække ledninger efter strømskemaerne - og lodde disse ledninger fast (husk nu først at lodde, når begge

eller alle ledninger til en kontakt, hvor der skal sidde 2 eller flere, er monteret). Om lodning vil jeg blot henvide til det jeg nævnte i 3. afsnit på side 82.

Inden jeg går over til selve strømforsyningen, skal jeg lige kort omtale sportavlen og tableauer. Vi har set på sportavletableauer for sporisoleringer fig 3.5., på sporskiftetableauer fig 4.5., på disse tableaulampers placering fig 3.4. og endelig placeringen af signal-, togvejs- og stopnøgler fig 2.6. På den sidst nævnte fig er også skematisk vist signalerne, d.v.s. vi må have tableauer for disse. Den almindelige løsning er vist på fig 5.7., med det betyder jo flere kontakter på vore relæer, så den på fig 5.8. viste løsning vil være den billigste, men der kræves så, at både lampen i signalet og i sportavlen skal være til samme spænding. Selve opbygningen af sportavlen vil jeg overlade til den enkelte. DSBs sportavler er bygget op af en perforeret jernplade hvori tableauer og nøgler monteres, og ovenpå denne plade fæstnes en Resopalplade hvori signaler, spor m.v. graveres. En sådan plade kan man ikke selv lave, og at få den graveret vil blive alt, alt for dyrt. Man må enten montere tableauer og nøgler på en krydsfinérplade, en masoniteplade eller lignende og så male på denne, eller - endnu bedre, lave en tegning som man derefter klistrer på og lakerer flere gange med en plasticlak.

Tableaulamperne kan laves på flere måder, den nemmeste er at bore et hul i sportavlens plade og sætte et stykke plexiglas i (rundt for signalerne, aflag for sporskifter og sporisolationer) mellem plexiglasset og lampen sættes evt. et far-

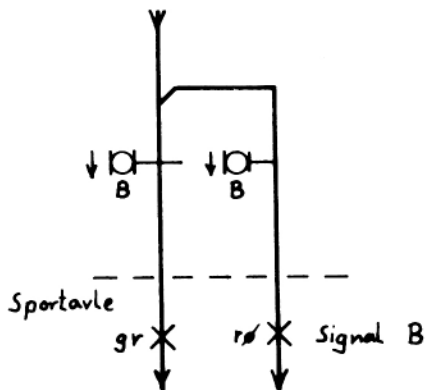


Fig 5.7.

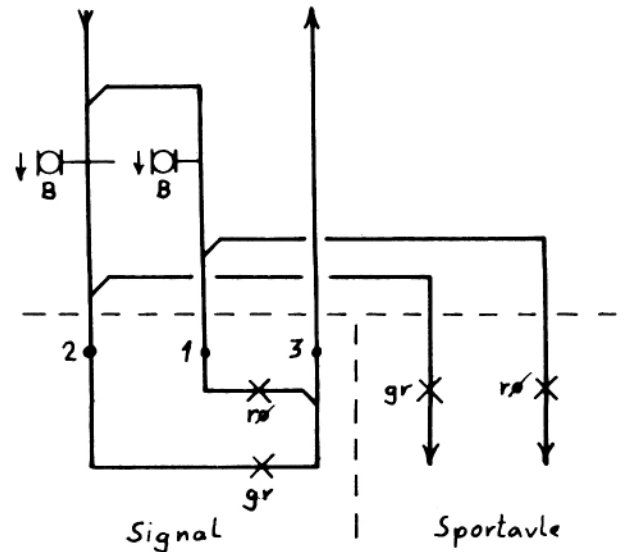


Fig 5.8.

vefilter af celluloid eller lignende. Man skal huske at forbinde samtlige tableaulampers ene pol sammen og at føre disse til fælles minus. Til nøgler fås der mange forskellige tryknøgler i handelen til en billig penge, de må blot ikke være for store. Sportavlen kan anbringes i en kasse eller bygges ind i anlæget, ganske som de lokale forhold er. Hvis man kan få fat i nøgler med forskellige farver, bruges de således: Signalnøgler = gule, togvejsnøgler = grønne, stopnøgler = røde og sporskiftenøgler = sorte.

Nu skal vi se på, hvordan vi skaffer spænding til vore relæer og lamper. Relæspændingen er afhængig af, hvilket fabrikat relæerne er. De fleste typer er for 24 volt jævnspænding (24 V=), til disse hører relæer af fabrikat TFA (Telefonfabrik Automatic) og LME (L.M.Ericsson). Ganske få relæer er for 48 V =, bl.a. relæer af fabrikat Standard Electric, men disse er dog sjældne, vi kan regne med, at 99% er til 24 V=, d.v.s. at vi får brug for denne spænding. Til signallamperne (og tableaulamperne) får vi brug for 14 og 24 volt vekselspænding. Til at give os disse spændinger har vi først og fremmest brug for en transformer. De fleste kørespændingstransformere man kan købe har, foruden kørespændingsudtag, som regel udtag for 14 eller 16 volt samt 24 volt, altså sammen selvfølgelig vekselspænding, så

hvis sikringsanlægget ikke er så stort, d.v.s. med få relæer og signaler, så kan vi godt bruge en sådan, hvorved man altså slår to fluer med ét smæk. Men er sikringsanlægget stort, og er der evt. flere, så må man se sig om efter en større, og separat transformer. Hvis man ikke har brug for en kørespændingstransformer vil det også være fjollet at købe en sådan, idet man så kommer til at betale for noget man ikke har brug for (køreregulatoren). Der findes i dag en hel del forskellige fabrikater, som ikke er så forfærdelig dyre, men noget koster de dog, og det er med transformere som med så meget andet, jo mere de skal yde, jo dyrere bliver de. Man må absolut beregne, hvor stor en transformer man har brug for - før man køber den, mere om det senere, men vi skal først se på en anden vigtig ting vi har brug for. Transformatoren giver os de forskellige vekselspændinger, vi har brug for, men til relæerne skal vi bruge jævnspænding hvorfor vi må have en ensretter. Hvor stor den skal være må vi også beregne, men lad os først se på de strømskemaer, der hører til strømforsyningen.

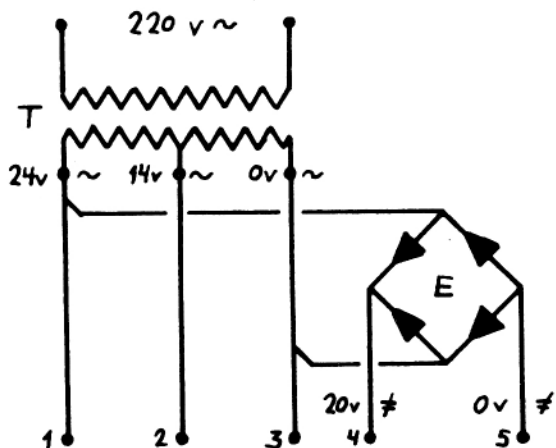


Fig 5.9.

På fig 5.9. ses en transformer (T) og en ensretter (E). Transformatorens primærside tilsluttes de 220 V vekselspænding. De formentligt har i stikkontakten (skulle De høre til de få, der stadig har jævnspænding så går den ikke, men så har De sikkert heller ikke nogen modelbane). Køber man en kørespændingstransformer er der normalt monteret ledning med stikprop lige til at sætte i stikkontakten. Skulle dette

ikke være tilfældet, så må man lade en aut. elektroinstallatør montere denne idet man som bekendt ikke selv må fukse med stærkstrøm. Endvidere må man huske, at den transformer, man køber skal være godkendt d.v.s. den skal være D-mærket. På den på fig viste transformer er der tre udtag (udgående ledninger) på sekundærsiden, én med 24 volt, én med 14 volt og én med 0 volt (altsammen vekselstrøm). Vi skal derfor tilslutte de strømløb, der skal have 24 volt (f.eks. fig 2.13.) til klemme 1, og de strømløb, der skal have 14 volt (f.eks. fig 2.12.) til klemme 2. I begge tilfælde skal "nullen" tilsluttes klemme 3. For nu at få jævnspænding til vore relæer, er der indkoblet en ensretter fra transformerens 24 volt til 0 volt. Igennem ensretteren får vi ensrettet vekselspændingen men da der altid er tab i en ensretter, så får vi ikke 24 volt, men lidt mindre, ca. 20 volt. Nu er det som regel nok til at få de fleste 24 volts relæer til at arbejde, så før man fortvivler helt, så vil det være klogt at prøve sig frem. De strømløb, der så skal have jævnspænding (f.eks. fig 2.11.) skal så tilsluttes klemme 4 og "nullen" klemme 5 (endelig ikke klemme 3). Skulle det ske, at 20 volt ikke er nok til relæerne, så må man anskaffe sig en transformer mere, det kan jo også være, at sikringsanlægget bliver så stort, at det viser sig nødvendigt med mere end én, og denne transformers spænding skal så være ca. 28

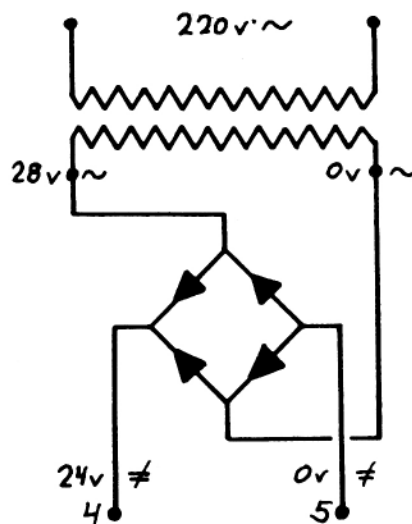


Fig 5.10.

volt, for at man efter ensretning kan få 24 volt (fig 5.10.). Ensretteren der er vist i begge fig er en såkaldt brokoblet ensretter. Disse kan købes færdige (pris ca. 20-30 kr.) og hvorledes den skal tilsluttes fremgår som regel af tegnene "+, ÷ og ~" på ensretteren. Opbygningen og mærkningen af en sådan brokoblet ensretter er vist på fig 5.11. De to øverste klemmer skal så tilsluttes transformeren, og vi får så klemme 4 hvor der er + og klemme 5 hvor der er ÷.

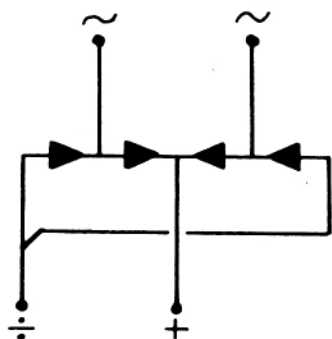


Fig 5.11.

Vi er nu klar til at tilslutte vore forskellige strømløb til transformer og ensretter, men da det jo ikke er helt sikkert, at vi har monteret alt helt perfekt, der er måske en kortslutning et sted, eller der kan senere komme det, så vil det være klogt at indskyde nogle sikringer. Man kan få små billige radiosikringer og holdere til disse, så det bedste var at indskyde en sikring foran hvert strømløb. Det er dog nok at indskyde en sikring for hver spænding som vist på fig 5.12. 2 ampere sikringer vil normalt være nok. Efter sikringerne vil det være klogt at ha-

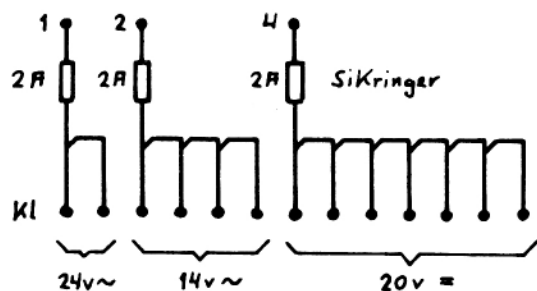


Fig 5.12.

ve nogle klemrækker (Kl), hvorfra man så går ud til de enkelte strømløb. Man kan så skille alle strømløbene ad her, hvis der skulle ske en fejl, og så måle de enkelte igennem.

Når man skal finde ud af hvor stor en transformer man skal have, er det en stor hjælp, hvis man har et universalmåleinstrument (et volt- og amperemeter). Et sådant er i dag ikke så dyrt, idet man kan få mange udmærkede japanske måleinstrumenter til en 100-200 kr., og det er jo ikke alene her til sikringsanlægene at det er brugbart, det kan også bruges på selve modelbanen, til bilen, i hjemmet o.s.v. Selvfølgelig kan vi beregne forbruget uden, men det er nu rart med et måleinstrument til fejlfinding.

Lad os se på det uden instrument. Først regner vi ud hvad signallamperne bruger. Den type minilampe, jeg før har omtalt, har følgende data: 19 volt, 0,1 ampere. Det at vi kun giver den ca. 14 volt betyder selvfølgelig, at strømmen bliver lidt mindre, men for at have en tolerance regner vi med de 0,1 ampere. Vi har følgende signaler: 2 I-signaler = 4 lamper ialt (vi må huske, at det jo kun er to af lamperne i hvert signal der er tændt ad gangen), 2 U-signaler = 2 lamper og 4 PU-signaler = 8 lamper. Ialt bliver det 14 lamper. Det giver en samlet strøm på:

$$14 \times 0,1 = 1,4 \text{ ampere.}$$

Til sportavlelamper findes der en lampetype (med gevind) der har følgende data: 19 volt, 0,05 ampere. Vi har tableaulamper til signaler (14 stk. ligesom ovenfor) og sporskiftetableaulamper (2 stk.) og sporisolationstableauer (6 stk.). Det bliver ialt 22 stk. med en samlet strøm på:

$$22 \times 0,05 = 1,1 \text{ ampere,}$$

og en samlet strøm fra transformeren på:

$$1,4 + 1,1 = 2,5 \text{ ampere.}$$

Hov - vil nogen sige, hvad med 24 volts udtaget? Ja, det er rigtig nok, men jeg har med vilje regnet de to lamper i PU-signalerne med, idet det kan være ligegyldigt om jeg regner med to lamper på 14 volts udtaget eller én lampe på 24 volts udtaget.

Nu er det sådan, at transformeres effektivt normalt altid opgives i VA, d.v.s. volt x ampere, så vi får, hvis vi regner med én transformer alene til lamperne:

$$14 \times 2,5 = \underline{35 \text{ VA.}}$$

Med hensyn til relæerne, så er det ikke helt let for mig, her at regne det ud, fordi det er meget forskelligt, hvad de forskellige relæer bruger, så jeg tager for nemheds skyld og regner med, at alle de relæer, jeg har fået fat i, er på 500 ohm (modstanden vil som regel være anført på relæet - på spolen), d.v.s. at hvert enkelt relæs strømførbrug efter Ohms lov bliver:

$$\text{Ampere} = \frac{\text{Volt}}{\text{Ohm}} ; \frac{24}{500} = \text{ca. } 0,05 \text{ ampere.}$$

Vi har følgende relæer: 2 signalstyrerrelæer, 2 sporskiftekontrolrelæer (her er altså også regnet med at vi jo ikke kan få trukket alle relæerne på én gang) og så regner vi med 8 repeter- og andre relæer. Det giver ialt 12 relæer med en samlet strøm på:

$$12 \times 0,05 = 0,6 \text{ ampere.}$$

Jeg har ikke glemt sporisolationsrelæerne, men her skal vi regne med den største strøm, der jo fås, når sporet er besat, og da formodstanden er på 1000 ohm må vi få en strøm på:

$$\frac{24}{1000} = 0,024 \text{ ampere.}$$

og med 6 sporisolationer giver det:

$$6 \times 0,024 = \text{ca. } 0,15 \text{ ampere}$$

og ialt på 24 volts udtaget:

$$0,6 + 0,15 = 0,75 \text{ ampere.}$$

Relætransformeren skal derfor være på:

$$24 \times 0,75 = \underline{18 \text{ VA.}}$$

Ensretteren skal, som det ses, kunne ensrette en strøm på 0,75 ampere, så det vil være klogt at tage én på 1 ampere, (der fås i handelen netop ensrettere med data: 30 volt, 1 ampere).

Til slut er der så blot at gøre opmærksom på, at én transformer, med flere udtag, som fig 5.9. skal være på:

$$20 + 18 = \underline{38 \text{ VA.}}$$

Jeg er nu kommet til vejs ende med mine artikler om sikringsanlægene, og jeg håber, at der er nogle af SIGNALPOSTENS læsere, der har fået udbytte af dem. Som tidligere nævnt vil der i senere numre følge nogle afsluttende artikler om særlige sikringstekniske faciliteter (overkørselsanlæg, automatisk linieblok m.m.), samt læserønsker.

Rettelser:

Nr. 4, side 78: fig 3.2.b. Det viste hjulpar får svært ved at passere sporskifter, idet flangerne er vendt forkert. Disse skal selvfølgelig vende indad.

Nr. 5, side 97: fig 4.1. Sporskiftedrevet er blevet vendt om, idet kontrolstængerne altid (af sikkerhedshensyn) skal sidde nærmest tungespidsen.

Jeg beder læserne rette de to fig- og siger undskyld.

Ole Faurhøj.

Det Sjællandske (forts. fra 124)

Det af disse maskiner kørte antal kilometer udgjorde:

ODIN	295.714 km
ROTA	185.300 km
HILDUR	184.702 km

Der er nu forløbet omtrent to menneskealdre, siden disse lokomotiver kom til Danmark - det er derfor ikke underligt, at det materiale, der har kunnet danne grundlag for nærværende historiske fremstilling kun er meget sparsomt.

Når det alligevel er lykkedes at samle en nogenlunde omfattende fremstilling af disse maskiners enkeltheder, så skyldes det særlig den heldige omstændighed, at daværende maskinmester Busses tjenstlige - og væsentligst egenhændige - korrespondance er blevet bevaret gennem tiderne.

Det må derfor fremhæves, at det i første række skyldes Statsbanernes maskinafdeling, som har tilladt, at dette materiale blev benyttet, og Statsbanernes generaldirektion, der har tilladt dets offentliggørelse, at nærværende historiske fremstilling er blevet til.

Imidlertid er det jo en selvfølge, at det på væsentlige punkter har været nødvendigt at søge støtte hos de personer, som gennem erindringen var i stand til at give et billede af datidens forhold.

Blandt disse må i første række nævnes d.hrr. direktør Busse og værkstedsbestyrer Fristrup, som med den største beredvillighed har stillet sig til rådighed med oplysninger, baseret på et indgående kendskab til maskinafdelingens første periode, samt d.hrr. maskiningeniør Wærum og lokomotivmester J.Hansen, som har ydet værdifulde bidrag til nærværende fremstilling.

DE BORNHOLMSKE JERNBANER

Af A.Gregersen, Ole Faurhøj, Jesper Reinholdt, Ole Buskgaard, J. Groth, Erik V. Pedersen og Holtrup.

Den 28/9 1968 kørte der for sidste gang planmæssigt tog på den sidste tilbageværende strækning på De Bornholmske Jernbaner - Rønne-Nexø.

Da SIGNALPOSTENS artikelserie om nedlagte baner er nået ned i det sydøstlige hjørne af Danmark, passede det jo ganske fortrinligt i vort kram, at DBJ nu er forhenværende. Det må dog ikke forstås sådan, at det er med jubel eller glæde vi konstaterer denne kendsgerning - men som sagt indtil det trivielle: man kan jo ikke standse fremskridtet! (Men "man" specificerer ikke, hvad "man" forstår ved "fremskridt"!?).

Da banerne på Bornholm på flere måder var noget specielt, bringer vi en større omtale af DBJ end der ellers vil blive vore nedlagte baner til del. Selv nåede jeg aldrig at opleve jernbanerne på Bornholm, men alle der har været der, ser helt særlige ud, når de fortæller - og ved at kigge billeder bekræftes, at det var noget ganske særligt. Jeg håber vi i dette nummer af vort blad må kunne gengive lidt af stemningen fra Bornholm.

Jeg ønsker - god fornøjelse!
Red.

De Bornholmske Jernbaner A/S bestod oprindeligt af 3 separate jernbaneselskaber, der pr. den 1. april 1934 blev sammensluttet til ét selskab: DBJ. Disse 3 selskaber var:

RNJ (Rønne-Nexø Jernbane) bestående af strækningerne Rønne-Nexø, 36,6 km, åbnet for drift 13/12 1900, nedlagt 28/9 1968, og Åkirkeby-Almindingen, 5,1 km, åbnet for drift 31/5 1901, nedlagt 18/8 1952.

RAJ (Rønne - Allinge(Sandvig) Jernbane), 31,2 km, åbnet for drift 6/5 1913, nedlagt 15/9 1953.

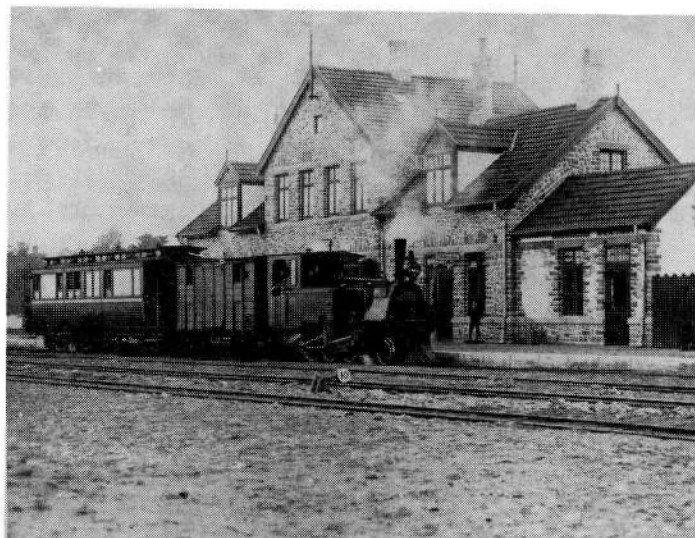
AGJ (Almindingen-Gudhjem Jernbane), 18,1 km, åbnet for drift 27/6 1916, nedlagt 18/8 1952.

RNJ havde maksimal stigning 10 o/oo, mindste kurveradius 800 fod i byerne og ellers 1000 fod. Den havde oprindeligt et spor bestående af skinner af en vægt af 25 lbs/yard og en længde af 7,5 m. Sporet blev i årene 1922-32 udskiftet til 20 kg/m og 12 m lange. Maksimal hastighed oprindeligt 30 km/t, i 1927 forhøjet til 40 km/t og i 1950 til 70 km/t.

RAJ havde maksimal stigning 13,4 o/oo (i Allinge havn dog 27 o/oo), mindste kurveradius 250 m. Sporet var skinner 10 m lange, 20 kg/m. Maksimal hastighed 35, 45 og 70 km/t på samme tidspunkter som nævnt under RNJ.

AGJs tilsvarende tal: 15 o/oo, 250 m, 10 m - 20 kg/m, 30, 45 og 70 km/t.

Samtlige baner havde sporvidde 1000 m.



RNJ 3 + Q 141 + 5 i Nexø



SM 30 + SP 32, Rønne H.

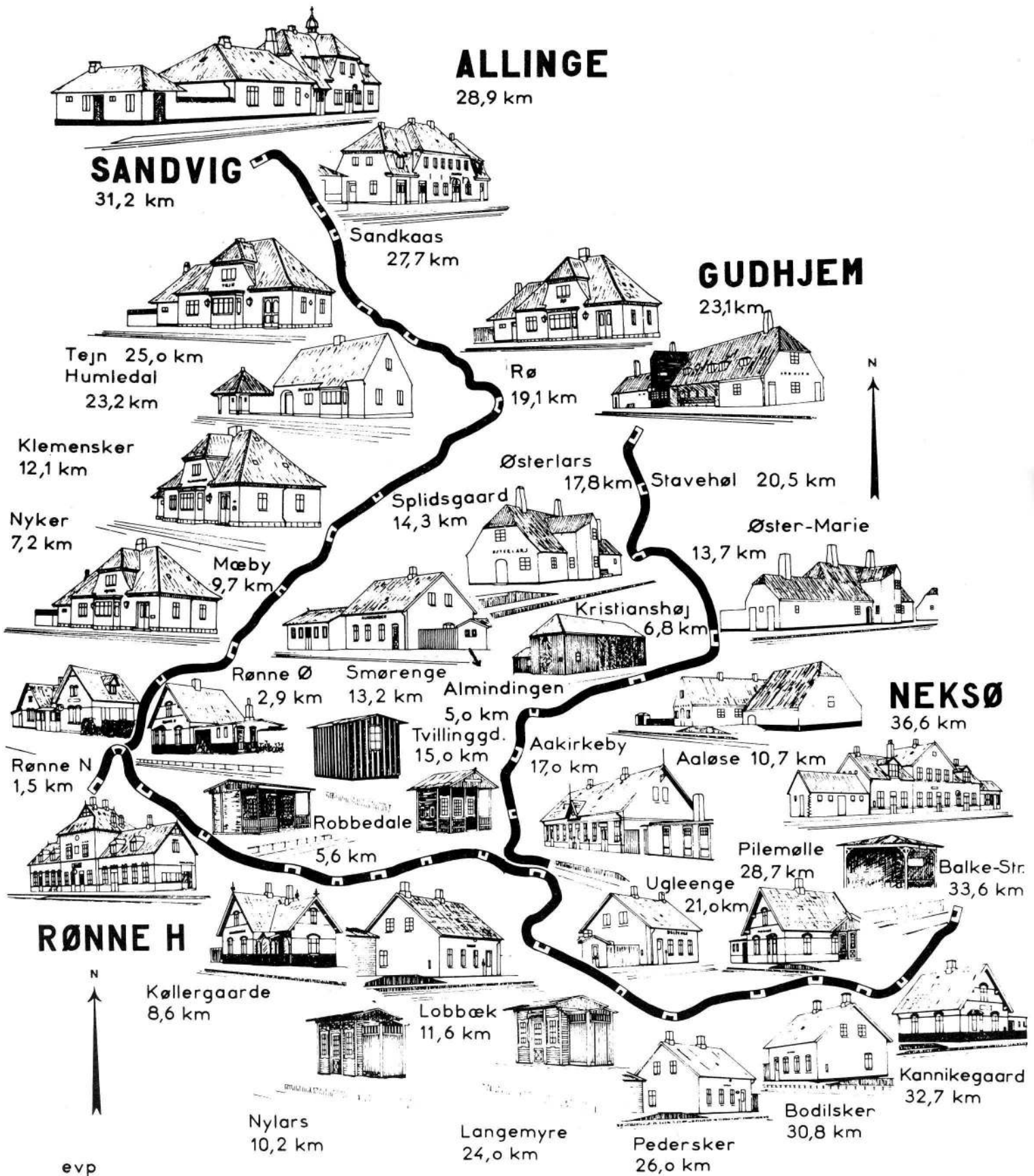
Optakten til baneanlægene var den sædvanlige. Enkelte fremsynede mænd, kompakt modstand - eller manglende forståelse. Man mener at de første planer kom frem i 1875, men først i lov af 8. maj 1894 kom lovgrundlaget for RNJ. Eneretsbevillingen blev givet 8. maj 1897.

Banen kunne åbnes for driften den 13. december 1900 og havde da 4 lokomotiver, 5 personvogne og 20 godsvogne, bygget på Bornholms maskinfabrik. Kort efter åbningen købtes yderligere 1 lokomotiv og 6 person-, post- og rejsegodsvogne. Den samlede anlægsudgift kom over 1.650.000 kr. - betydeligt over overslaget.

RAJ havde lovhjemmel i lov af 27. maj 1908 og eneretsbevilling af 26. juni 1909. Linieføringen og anlæget blev vist betydeligt vanskeligere end forudset - og selv om det endte med at blive én af landets kønneste banestrækninger, der straks fik nok at køre med, må man formode, at den

endelige anlægsudgift - kr. 1.905.000 - en overskridelse på op mod 50%, har afstedkommet nogen diskussion på visse steder. Endnu var 1. verdenskrig og dermed inflationen ude i horisonten og gjaldt således ikke som undskyldning. Banen fik 3 lokomotiver og 40 vogne, heraf 28 godsvogne.

AGJ var også nævnt i lov af 27. maj 1908, men eneretsbevillingen blev først udstedt 14. september 1910. Man kunne dog først påbegynde anlægsarbejdet i 1911, idet man først skulle være færdig med anlæget af RAJ og desuden - til en afveksling - ikke var færdig med diskussionen om linieføringen før bevillingen forelå. Striden gjaldt særlig linieføringen omkring Christianshøj - et yndet udflugtssted; men man blev da enige til sidst og da man så endelig kom igang, var 1. verdenskrig en kendsgerning, man ikke kunne komme udenom. Det betød stærkt forøgede

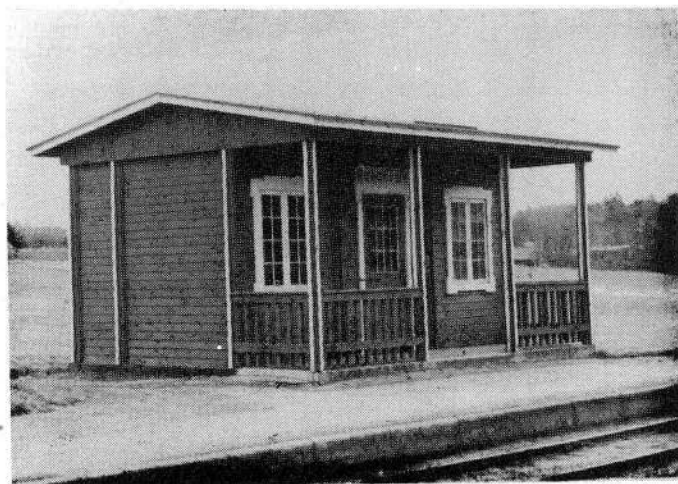




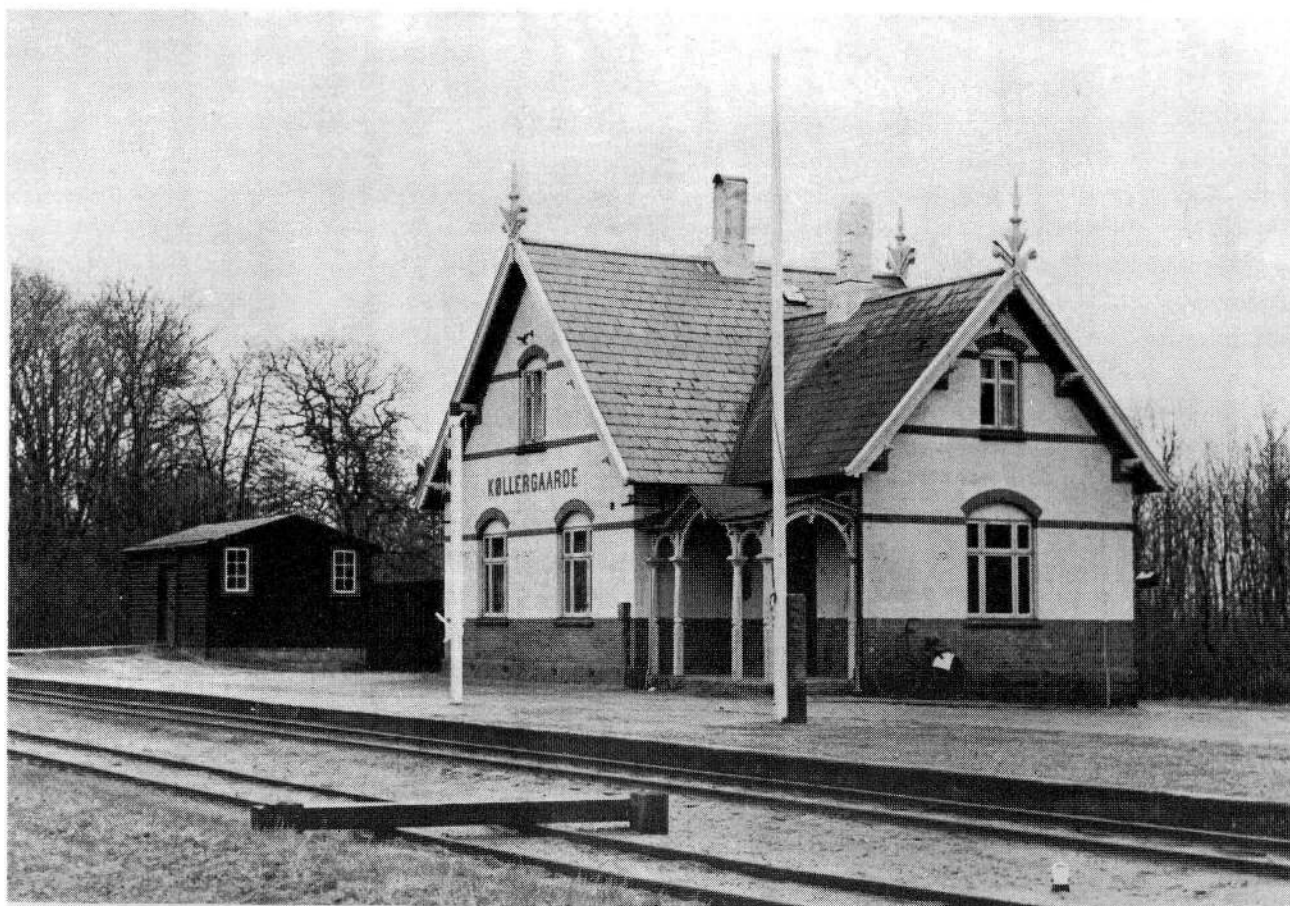
udgifter, bl.a. på grund af materiale-mangel, og man var iøvrigt sin egen byg-herre, da tilbud på entreprisen var alt for høje. Det rullende materiel bestod af 2 lokomotiver og 34 vogne, heraf 24 godsvogne. Den samlede anlægsudgift, der var budgetteret til 760.000 kr blev ialt 1.206.000 kr., men nu var der en brugbar forklaring på overskridelsen.

Den første formand for bestyrelsen i RNJ var kaptajn M.P.Jensen og til drifts-bestyrer udpegedes ingeniør J. Fagerlund, der havde ledet anlægsarbejdet. Da denne afgik den 1. september 1929 efterfulgtes han af ingeniør C. Milner, der var direktør til 1965. I de sidste år har trafik-kontrollør H. Veirup været konstitueret som direktør.

RAJs første formand for bestyrelsen blev redaktør Carl Nielsen Hauge og AGJs første formand adjunkt K.H. Kofoed. Begge de sidstnævnte baner havde administration fælles med RNJ.



Uden at vi iøvrigt vil fylde bladet med navne, synes vi dog, at en oversigt over det første personale ved RNJ burde nævnes, (år 1900). Stationsforstander i Rønne: A.C.Langberg, stationsforstander i Nexø: Cand. phil. A.H.Hunderup, stationsforstander i Åkir-



keby: L. L. Mejdahl. Banemestre: Johs. Nielsen og lokfører H.P.Christiansen. Baneformand i Lobbæk: Mortensen, i Ugleenge: stenhugger P. Andersen, i Pedersker: arbejdsformand Chr. Pedersen og i Bodilsker: købmand Ferd. Holm. Lokomotivførere: Andersen (ex HBS) og Kjøller (ex NFJ). Fyrbødere: maskinarbejderne Karl Larsen og Thorsen og konduktører: stenhugger Chr. Andersen og postbud Lerche.



DBJs strækninger havde i 1946 følgende stationer, holdsteder og sidespor; sammenlign iøvrigt med kortet side 132:

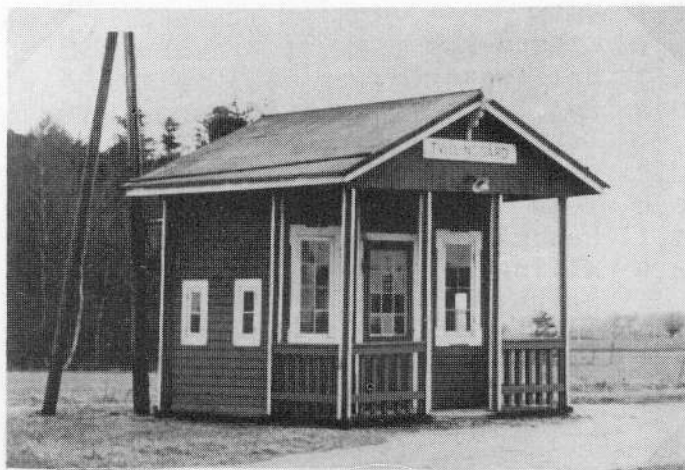
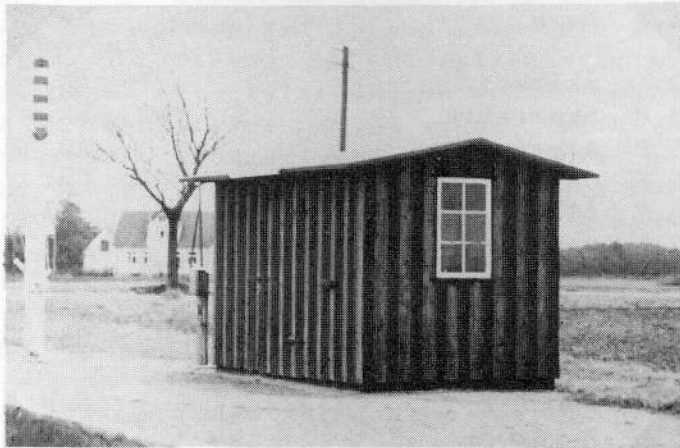
km	navn	fork.:
0	Rønne H.	RnH
	Slagterispor (sidespor)	-
	Gasværksspor (sidespor)	-
1,5	Rønne N.	RnN
2,9	Rønne Ø.	RnØ
4,3	Rabekkeværket (sidespor)	Rbv
5,6	Robbedale	Rbd
6,0	Robbedale grusgrav (sp)	RbdG
8,6	Køllergård	Kl
10,2	Nylars	Ny
11,6	Lobbæk	Lb
13,2	Smørenge	Sm
15,0	Tvillinggård	Tvl
17,0	Åkirkeby	Ak
21,0	Ugleenge	Ug
24,0	Langemyre (tidligere Langemyregård)	Lgm
26,0	Pedersker	Pd
28,7	Pilemølle	Pi
30,8	Bodilsker	Bd
32,7	Kanikkegård (tidligere Balke)	Kn
33,6	Balke Strand (tidligere Hundsemyre)	BaStr

36,6	Gasværksspor (sidespor)	-
	Nexø	Nø
0	Åkirkeby	Ak
2,8	Skørrebro	Sk
5,0	Almindingen	Am
6,8	Christianshøj	Chr
10,7	Åløse	Aal
13,7	Østermarie	Øm
17,8	Østerlars	Øl
20,5	Stavehøl	StH
23,1	Gudhjem	Gh
0	Rønne H.	RnH
1,5	Rønne N.	RnH
4,5	Blykobbe	Bk
7,2	Nyker	Nk
	Nyker mejeri (sidespor)	-
9,7	Måby	Mb
12,1	Klemensker	Kk
14,3	Splitsgaard	Sg
19,3	Rø	Rø
	(oprindelig Helligdommen)	
22,2	Humledal	Hd
25,0	Tejn	Tj
27,7	Sandkås	Sk
28,9	Allinge	Al
	havnespor (sidespor)	-
31,2	Sandvig	Sv
	(oprindelig Hammershus)	



Lobbæk

På RNJ blev entreprenørarbejdet overdraget fa. Hoffman, Hansen & Co. Af stationer oprettedes i Rønne foruden Rønne H., banens endestation, trinbrætterne Rønne N. og Rønne Ø. Statens tilsyn anså i begyndelsen Rønne N. for overflødig, men



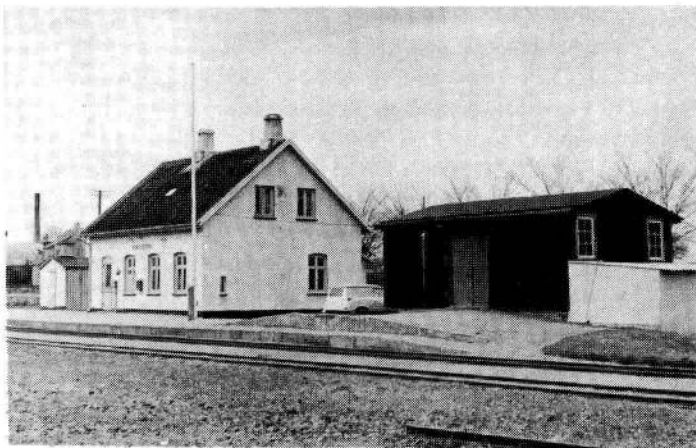
Øverst: Smørenge
 Midten: Tvillinggård
 Nederst: Åkirkeby

Øverst: Ugleenge
 Midten: Langemyre
 Nederst: Pedersker



lod sig dog overbevise om nødvendigheden af den. I Kjøllegaard anlagdes en station, som ikke var med i det oprindelige projekt. I Åkirkeby blev stationen placeret nord for byen. Nexø kommunalbestyrelse havde lige fra projektets start ikke villet deltage i dækningen af garantien for anlægskapitalen og banens endestation var derfor lige på nippet til at blive placeret ved sogneskillet til Bodilsker. Efterhånden opgav man dog dette standpunkt i Nexø, man tegnede den ønskede garanti, og der blev så bygget en station lige ved byens centrum, dog bag en kystdæmning på et opfyldt areal, hvilket gav entreprenøren en del vanskeligheder med sporarbejdet. Stationsbygningerne blev tegnet af arkitekt Mathias Bidstrup.

RAJ overdrog entreprenørarbejdet til ingeniør, dr. Heincke, men arbejdet gik trevnt og banens fuldendelse blev et helt år forsinket. Oprindeligt havde RNJs ingeniørkontor i Rønne udarbejdet tegninger til bygningerne på stationer og holdepladser, samt til varekurene. Bygningernes facader må åbenbart ikke have været særlig heldige, for flere arkitektprofessorer, deriblandt Martin Nyrop, Københavns Rådhus arkitekt, ofrede et stort arbejde på at få overbevist jernbanens bevillingshavere og anlægsbestyrelse om det hensigtsmæssige i at få ændret de oprindelige planer. Dette lykkedes, men fra banens side blev der dog stillet følgende betingelser: at planindretningen absolut blev bibeholdt og at omkostningerne ikke blev større efter de nye tegninger.



Bodilsker

Det blev arkitekt Ove Funch-Espersen der udarbejdede de nye tegninger, et arbejde, han slap heldigt fra. Der skulle opføres 2 større bystationer, Allinge og Hammershus (senere Sandvig), 4 landstationer: Nyker, Klemensker, Helligdommen (senere Rø) og Tejn. Desuden var der 4 holdepladser med læskure, nydelige små bygninger med tegltag blev opført her, så nydelige, at blev de udført i model, ville de være en pryd på ethvert modelanlæg. Disse 4 holdepladser kom til at hedde: Blykobbe, Mæby, Humledal og Sandkås.

Udfaldet af licitationen - ved hvilken der indkom tilbud efter begge sæt tegninger - viste, at de større stationsbygninger blev en del billigere efter de nye tegninger, de mindre stationsbygninger blev derimod noget dyrere, idet man havde forøget antallet af værelser i disse bygningers tagetage. Desuden var der i samtlige nye beskrivelser af stationerne medtaget en del inventar.

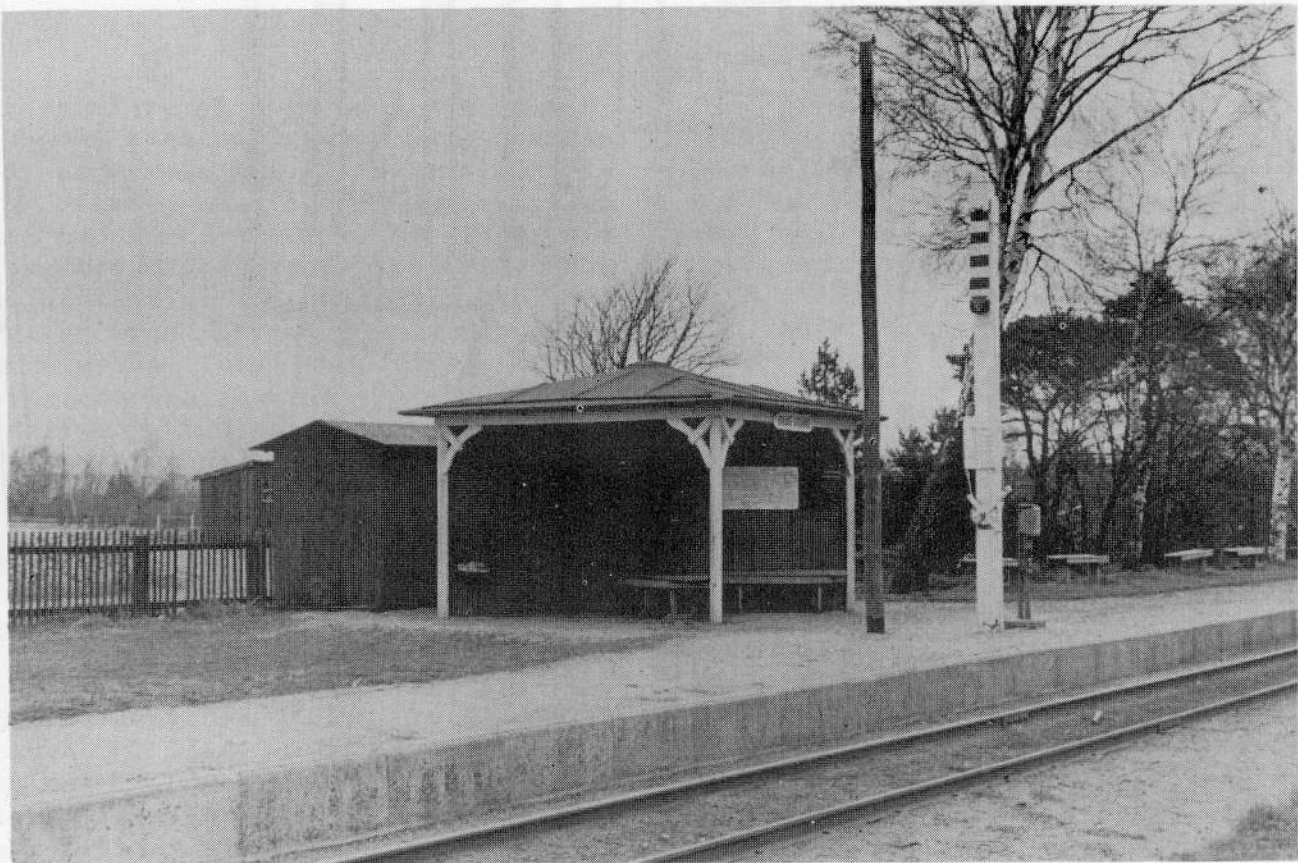
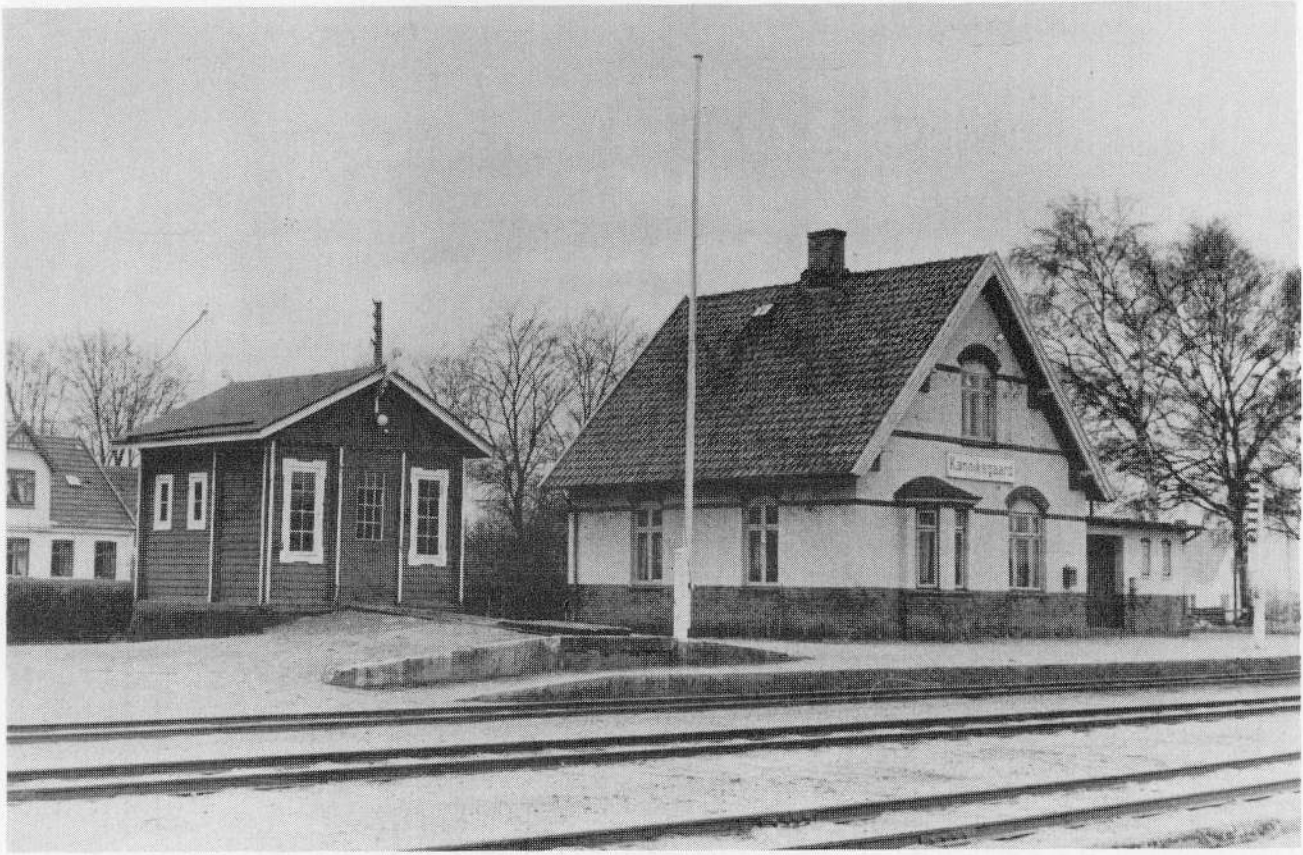
Efter dette besluttede banens anlægsbestyrelse af lade bygningerne opføre efter de sidst udarbejdede tegninger.

De 4 mindre stationsbygninger skulle ifølge anlægsbestyrelsens krav være af samme type og fuldstændig ensartede. Det lykkedes dog at få tilladelse til at måtte indføre en del ændringer ved disse bygningers facader, således at disse kom til at fremtræde med et noget forskelligt præg. Disse ændringer bestod væsentligst i, at facaderne vekslede fra rødfulget murflade til pudset hvid- eller gulkalket murflade. Disse bygninger havde alle forskellige granitsokler, dels udført af marksten, dels af større søsten og dels med grovhugget granitflade.

Allinge og Sandvig stationer opførtes begge af røde håndstrøgne mursten med hvide gesimser og med røde tegltage.

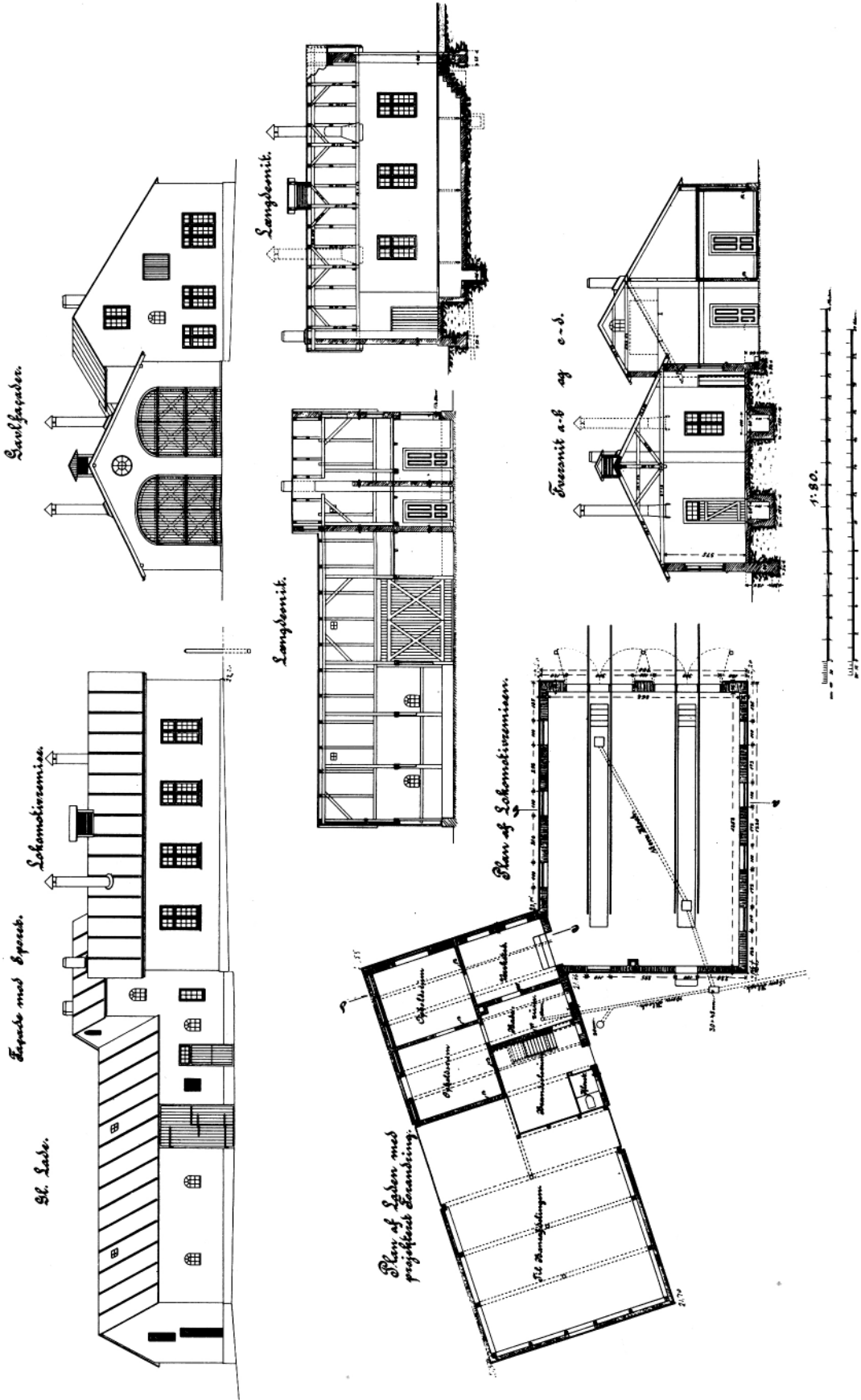
Samtidig ændredes de forskellige pak-huse væsentligt fra de oprindelige tegninger - uden at disse ændringer medførte nogen ekstraudgift.

Alle bygningsarbejderne blev overdraget til stedlige håndværksmestre, der hver især løste deres opgaver på nydeligste måde, også med hensyn til tidsfristerne, således at alle bygningerne stod klar til brug i efteråret 1912, mens som bekendt baneanlægget først blev fuldendt i slutningen af april måned 1913.

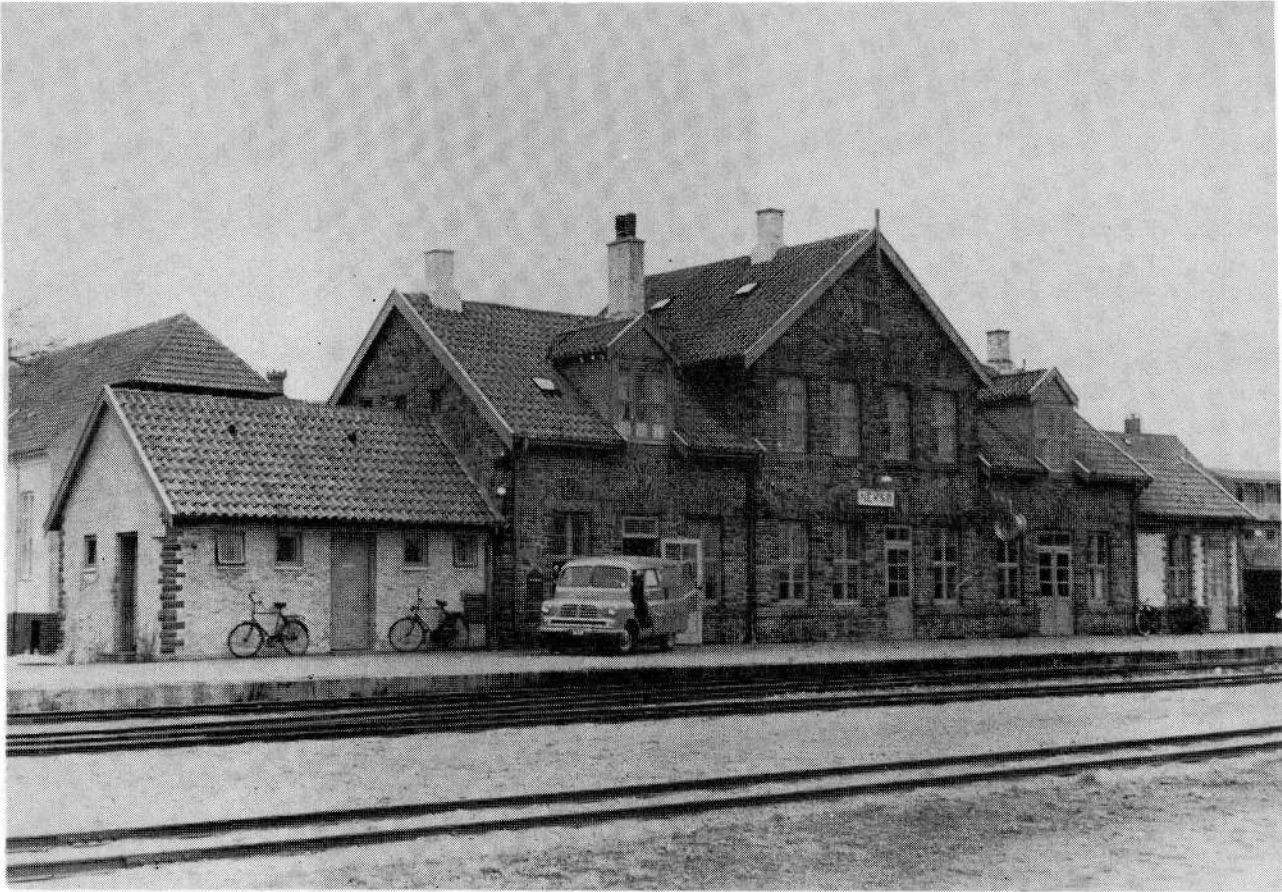


Königs Allinge Jernbane.

Lokomotivstation på Næstved Station.



1:80



I det store og hele bevarede stationerne deres udseende gennem hele banens levetid, og kommer man til Bornholm er de lette at finde - og ligner sig selv fra den gang banen eksisterede. Derimod er det noget sværere at opspore de små holdepladser med undtagelse af Humledal, hvor den oprindelige bygning blev suppleret med en rigtig station fordi det viste sig, at mange turister valfartede til stedet. Man måtte derfor i midten af tyverne opføre den stationsbygning, som man stadig kan finde.

Rullende materiel

Damploko

RNJ

I 1900 anskaffedes 3 stk. 1CT-loko fra Arnold Jung som fabr. nr. 421-23, i 1901 endnu et loko af samme type, fabr. nr. 468 og i 1902 - som nr. 5 - 1 stk. 1C1T-loko fabr. nr. 589 (Jung). De fire førstnævnte blev litreret RNJ 1-4 og var

Både Hammershus station og ditto Helligdommen ændrede allerede året efter banens åbning navn til henholdsvis Sandvig og Rø. Navnet Helligdommen blev nu ikke helt udryddet, idet man i en periode havde et trinbræt nord for Rø med dette navn.

AGJs jordarbejde udførtes som nævnt under ledelse af driftsbestyrer Fagerlund. Bygningerne var tegnet af arkitekterne Kay Fisker og Aage Rafn. Det var lange lavlængede bygninger, meget lig den stedlige bebyggelse.

ens, medens nr. 5 havde fået bagløber. På nr. 1-4 var vand- og kulbeholdningerne lovlig små, derfor blev nr. 5 bygget som 1C1T. Dens kedel var en smule længere end kedlen på nr. 1-4 og kulkassen blev anbragt bag førerhuset (på nr. 1-4 på kedlens venstre side). Herved muliggjordes

også en betydelig større vandbeholdning. Det var dog ganske små maskiner, thi RNJs spor tillod kun et akseltryk på 4 t.

Tjenstvægten for nr. 1-4 var ca. 15 t, for nr. 5 ca. 18 t. Det har desværre ikke været os muligt at opspore hoveddimensionerne for disse loko. Indtil midten af 1920'erne bestred de hele Nexøbanens trafik idet de store 1C1-loko fra RAJ og AGJ var for tunge for Nexøbanens svage spor.

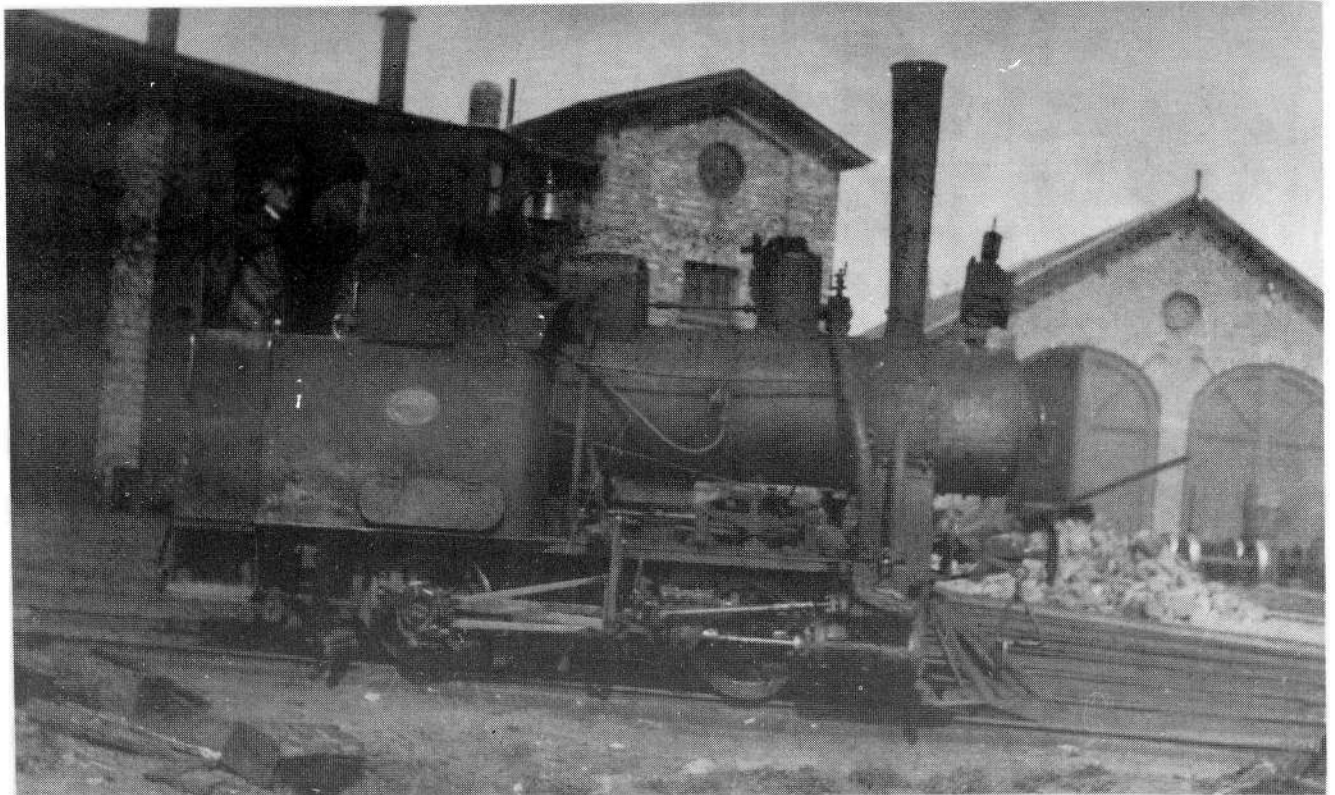
Med Skagensbanens ombygning til normalspor blev dens smalsporede materiel overflødig. En del blev købt af Bornholms baner, bl.a. 3 gode 1C1T-loko, der indtil banens spor blev forstærket og der i midten af 1930'erne anskaffedes motormateriel i større stil, i størst muligt omfang afløste de gamle loko. Disse var efterhånden også alt for små; de anvendtes i nogle år til rangering, reserve og særtog og blev udrangeret i 1935 (nr. 1-3) og 1937 (nr. 4-5).

Ved et besøg på DBJ i 1955 blev det oplyst mig, at nr. 1, 2 og 4 endnu ved 2.

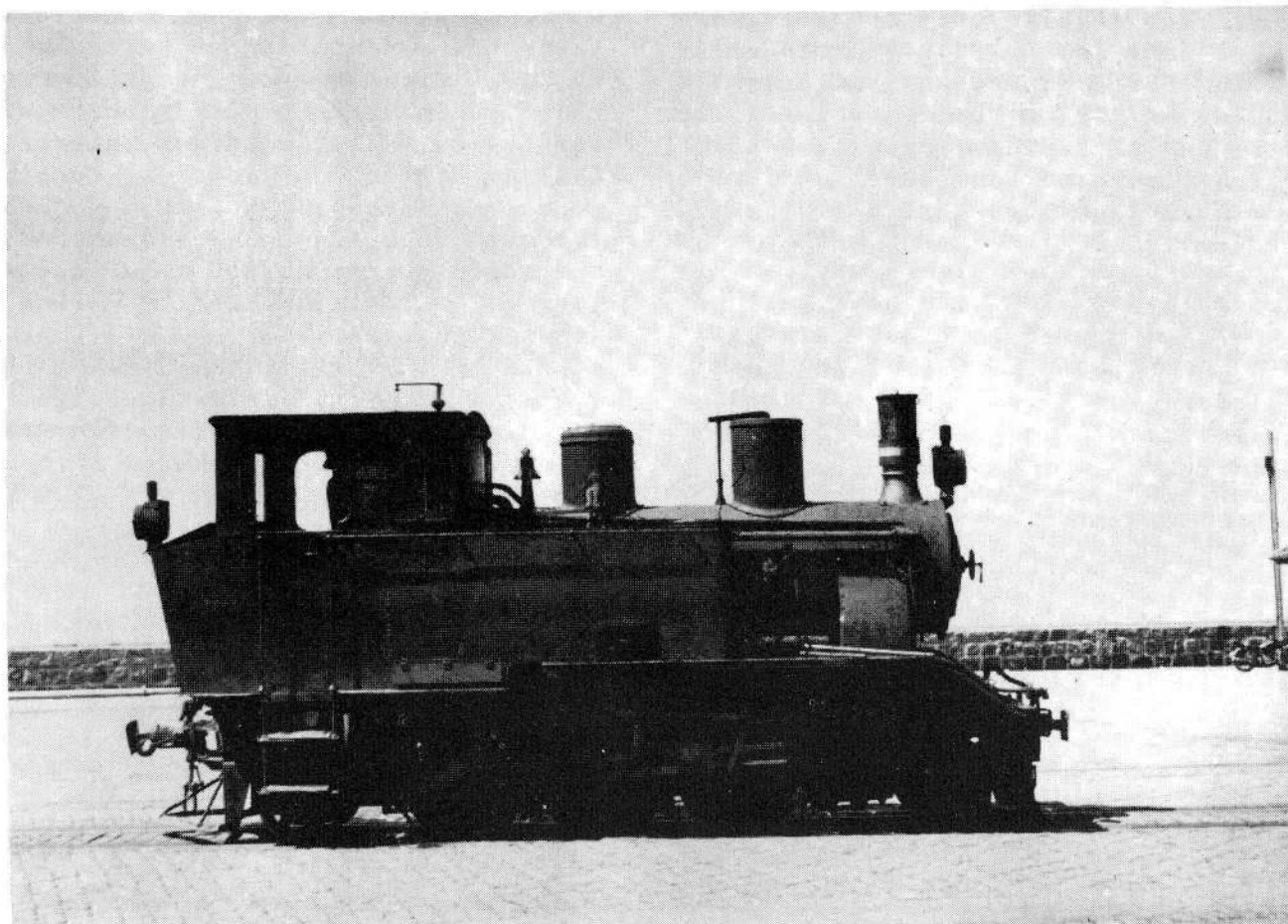
verdenskrigs begyndelse og den tyske besættelse af Danmark ikke var ophuggede og at de under krigen blev ført til Tyskland og taget i brug der, men hvor megen tiltro man kan have hertil, tør jeg ikke sige.

Nr. 11 blev indkøbt i 1902 hos Skagensbanen. Den var bygget hertil sammen med 3 andre lette BT-loko. Den havde hos SB nr. 1, var leveret i 1889 af Krauss med fabr.nr. 2247. Af en eller anden mærkelig grund var SB1 mindre end de 3 andre SB 2-4, og den blev da også hurtigt for lille til den hurtigt voksende trafik på den ingenlunde lette bane, hvorfor man var interesseret i at afhænde den.

RNJ købte den til den 5,1 km lange sidebane Åkirkeby-Almindingen. Her forrettede den tjeneste indtil Gudhjembanens åbning hvorefter den hovedsagelig blev anvendt til rangering i Rønne. Årsberetningerne nævner den ikke efter 1927. W. Bay nævner, at den først er ophugget i 1936 - jeg har fået oplyst, at det var i 1935, men muligvis er den udrangeret af driftsmateriellet allerede i 1927/28.



RNJ nr. 11



RNJ nr. 7

Tekniske data:

Type: BT loko med rammevandkasse på 0,7 m³, tjenstfærdig vægt 7 t, cylinderdim: 200 x 300 mm, hjuldiameter 600 mm. Kedeltryk 10 kg/cm². (Dens kedel var lidt mindre end SB nr. 2-4, der havde følgende mål: Rist 0,23 m², hedeplade 10,3 m², rørlængde 1840 mm, 39 rør (W.Bay)).

Det var forsynet med håndbremse, fladglidere, udvendig Stephenson-styring (Skifteskrue), på kedelryg sandkasse og damp-samler, hvorfra der gik udvendige damprør til gliderkasserne. Akselafstand 1,9 m, totallængde 4,5 m.

Nr. 6-8: 1C1T-loko alle af fabrikat Maffei, bygget i 1908, 1912, 1920 med fabriktionsnumrene 3000; 3738 og 4201 som SB nr. 6-8. Skagensbanens hastigt stigende togstørrelser krævede omkring århundredskiftet sværere maskiner - men banens lette spor tillod kun 4 t akseltryk. Med

en tjenstfærdig vægt på 19-20 t fik man nu en maskine med 3 gange så stor hedeplade som de gamle maskiners.

I 1924 kom nr. 6-8 til RNJ og løste således for anden gang et trækraftproblem for en bane med let spor, idet RNJ 1-4 efterhånden var blevet alt for små i forhold til trafikken. Der var jo også noget paradoksalt i, at RAJ og AGJ som sidelinier til stambanen havde den bedste trækraft.

RNJ har tilsyneladende hovedrepareret alle tre maskiner, idet årsberetningerne først nævner nr. 7 som sat i drift i 1927/28 og nr. 8 i 1928/29. Nr. 6 er overhovedet ikke nævnt.

I ca. 10 år anvendtes de flittigt på Nexøbanen. Banens sværere skinner og motoriseringen gjorde dem til dels overflødige og i 1937 blev nr. 8 udrangeret. Nr. 6-7 blev brugt noget til rangering og de kom igen til ære og værdighed under 2. ver-

denskrig, hvor de blev benyttet til godstogene. Så sent som i 1948 var én eller begge maskiner i drift og rangerede i Rønne. Men var et af banens godstog for stort til de små 115 HK-traktorer byttede man om, så traktoren rangerede og loko 6 eller 7 kørte godstog. Nr. 6-7 blev ud-rangerede i 1950.

Tekniske data:

		RNJ 6	RNJ 7
		FSB 5	RNJ 8
Drivhjulsdiam.	mm	850	850
Løbehjulsdiam.	mm	600	600
Cylinderdiam.	mm	270	290
Slaglængde	mm	340	400
Kedeltryk	atm	12	12
Ristareal	m ²	0,6	0,6
Hedeflade, kedel	m ²	30	24
overheder	m ²	-	6
total	m ²	30	30
Tjenstvægt	t	18,7	20
Adhæsionsvægt	t	12	12
Tomvægt	t	14,7	14,7
Vand	m ³	2,5	3
Kul	t	0,7	1
Akselafstand	mm	1480	
		1000	
		1000	
		1200	
		<u>ialt 4680</u>	
Længde over puffere	mm	6755	

De to overhederloko havde rundglidere, de andre fladglidere. Cylinderne sad skråt, men ret højt oppe af hensyn til Skagensbanens profil. De havde udvendig Heusinger-styring med skiftearm, bageste kobbelhjulsaksel var drivaksel. Løbehjulsættene var Bissel-stel. De havde kulkasse bag førerhuset, sidevandkasser, vacuum- og håndbremse. Sandkassen sad på kedelryggen og havde 2 rør, der udmundede foran det forreste og bag det bageste kobbelhjul.

RAJ og AGJ

Til disse 2 baner byggede Nydqvist ialt 6 loko af typen 1Clh2T. I 1912 leveredes RAJ 1-3 med fabr. nr. 992-94 og i 1916 RAJ 4 og AGJ 21-22 med fabr. nr. 1076-1078.

Det var typiske Nydqvist-loko, ja, deres udseende var så svensk, at de kunne have kørt overalt i Sverige uden at man

havde syntes de var noget usædvanligt - havde sporvidden blot passet!

De havde et pænt og glat ydre, virkede både imponerende og harmoniske og var tilmed yderst veldimensionerede, idet alt var fuldt udnyttet rent konstruktivt (maksimalt akseltryk, kurveradius, profil) men de 2 nye baner - især RAJ - krævede også god trækraft til de mange stigninger, og det kan med rette siges, at det fik de også.

Tekniske data (til sammenligning er anført en anden 1ClhT type - de omtrent samtidig byggede OMB- og OKDJ-loko):

		RAJ	OMB
		AGJ	OKDJ
Drivhjulsdiam.	mm	1070	1300
Løbehjulsdiam.	mm	640	850
Cylinderdiam.	mm	370	340
Slaglængde	mm	460	550
Ristareal	m ²	1,2	1
Hedeflade, kedel	m ²	63,7	41,6
overheder	m ²	33,5	11,9
total	m ²	91,6	53,5
Kedeltryk	atm	12	12
Tjenstvægt	t	36,9	38,0
Adhæsionsvægt	t	23,7	24,6
Tomvægt	t	30,0	30,8
Vand	m ³	3,5	4
Kul	t	0,85	1
Akselafstand	mm	1900	2150
		1480	1400
		1520	1400
		<u>1400</u>	<u>2150</u>
		6300	7100
Længde over Puff.	mm	9145	9620

For et loko af denne størrelsesorden var kedlen usædvanlig stor. Maskinerne var forsynet med rundglidere og Heusinger-Styringer, midterste kobbelhjulsæt var drivhjulsæt. De havde store, skråt afskårne vandkasser på siden, kulkasse bag førerhus. Dom og sandkasse sad under fælles dæksel, de to sandrør udmundede foran forreste og mellem 2. og 3. hjulsæt. De var forsynet med turbodynamo til togbelysning (det blev også almindeligt på DSB - en menneskealder senere, på grund af petroleumsmangel). De havde vacuum- og skruebremse.

Det meget fornemme tyske værk: "Das Eisenbahn-Technik der Gegenwart" - et di-

gert værk i adskillige bind - omtaler disse loko i bindet "Maschinenwesen", hvilket viser, at det var en maskintype, der blev lagt mærke til også - og måske mest - uden for landets grænser.

Til 1930 bestred de praktisk talt hele RAJ og AGJs trafik. I løbet af 1930'erne fortrængtes de en hel del af motorvognene, men fik til gengæld et nyt anvendelsesområde på Nexøbanen efter at sporforstærkningen var fuldført på denne bane. I sne og stærk sommertrafik var de eneherkende; 6-7 bogievogne plus rejsegodsvogn var ikke usædvanligt i udflugtstog til Sandvig og Gudhjem! Under krigen må-

te de igen holde for, men med indsætning af skinnebusserne og det samtidig indtrædende fald i godsmængde og anskaffelsen af private biler var deres tid forbi. I den sidste halvdel af 1940'erne ebbede dampkørslen efterhånden ud, og i 1950/51 kørtes for sidste gang med damp på DBJ.

RAJ 4 hensattes i midten af 1930'erne som overkomplet - tilmed var fyrcassen udslidt. Den blev udrangeret i 1937, men ikke ophugget, idet man brugte den som reservedelslager for de andre Nydqvistmaskiner. I 1950 blev AGJ 21-22 udrangeret og i 1953 RAJ 1-3.



RAJ nr. 2

Motormateriel

I 1930 indsattes 2 benzinmotorvogne på de Bornholmske baner: RAJ M 11 og AGJ M 21 - i den sidstnævnte havde RNJ part.

De var bygget i Odense og udstyret med en Continentalmotor på 125 HK ved 1800 omdr./min., 6 cylindre 120 x 152 mm, vægt 23 t, akselafstand 1500 + 4850 mm, længde over puffere 11.350 mm. Det var 3-akslede vogne med skæv fordeling af akslerne og

med træk på de to aksler med 1500 mm akselafstand. De havde 34 pladser.

Vognene indsattes straks i rene persontog på Allinge- og Gudhjembanerne og de kørte normalt ikke på Nexøbanen. Da de 5 store dieselvogne kom til, blev benzinvoغنenes anvendelse stærkt begrænset, men samtidig mere all-round. I slutningen af 1940'erne sås de således ofte i godstog på

Sandvigbanen (meget lette tog) og i week-end tog og særtog på alle 3 baner. Undertiden anvendtes de som skydemaskine i søndagstog. Med skinnerbusdriftens indførelse og nedlæggelsen af RAJ og AGJ blev de efterhånden overkomplette - og var vel også udtjente - hvorfor de begge blev udrangerede i september 1955.

Samtidig med at de 3 baner blev sluttet sammen til DBJ blev det besluttet at indføre motordrift i større stil for derved at kunne udvide køreplanen. Herefter anvendtes de 6 store damploko normalt kun til strækningekørsel og kun til afløsning og i større søndagstog.

I 1935 anskaffedes følgende motormateriel:
 ML 7 1'Dol' dieselelektrisk loko, 410 HK
 fabr. Frichs,
 ML 8 Bo dieselelektrisk loko, 115 HK,
 fabr. Frichs,
 M 1-2 3'-(AlA) dieselelektriske motorvog-
 ne, 250 HK, fabr. Frichs.

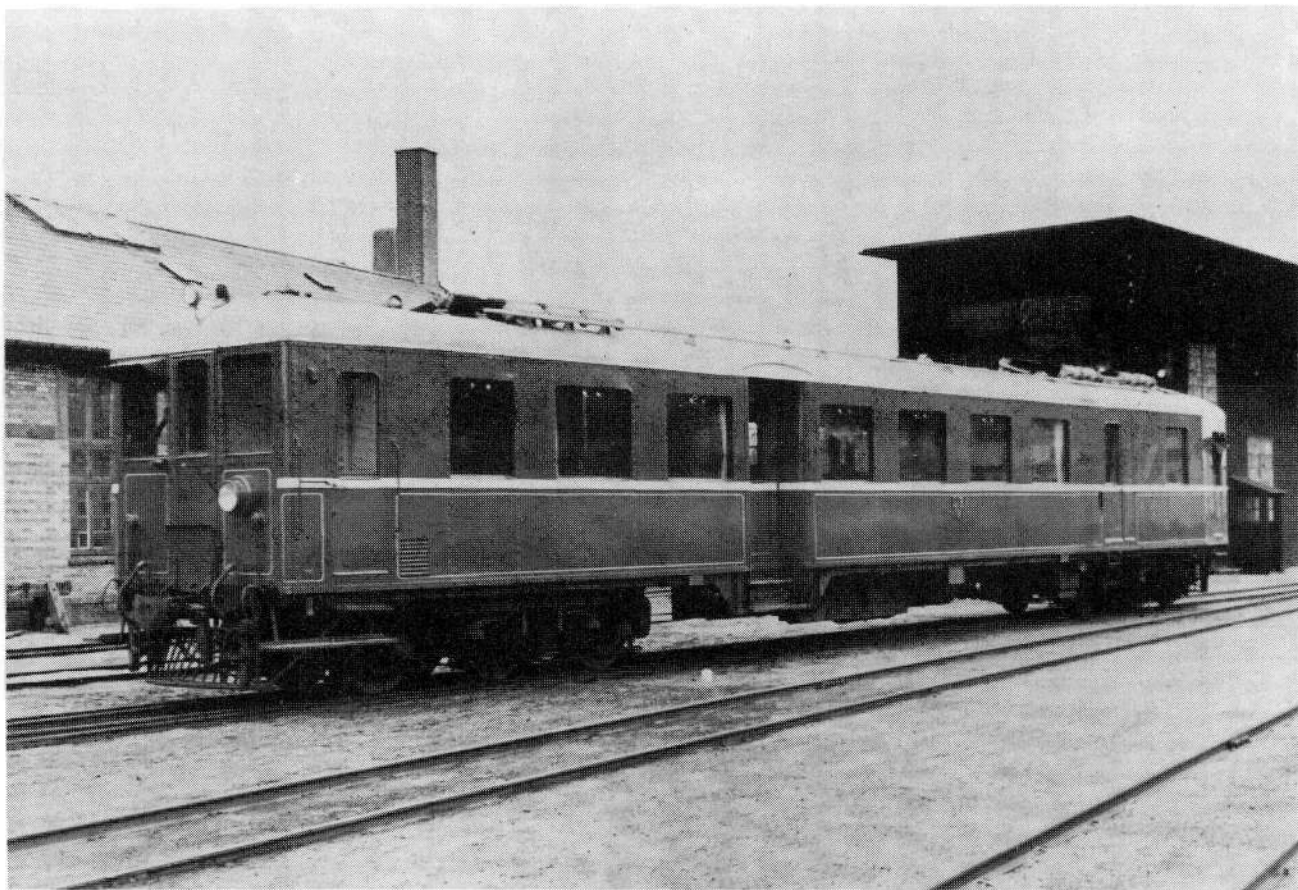
I 1938:

M 3 Som M 1-2,
 ML 9 B dieselmekanisk loko, 115 HK, fabr.
 Frichs.

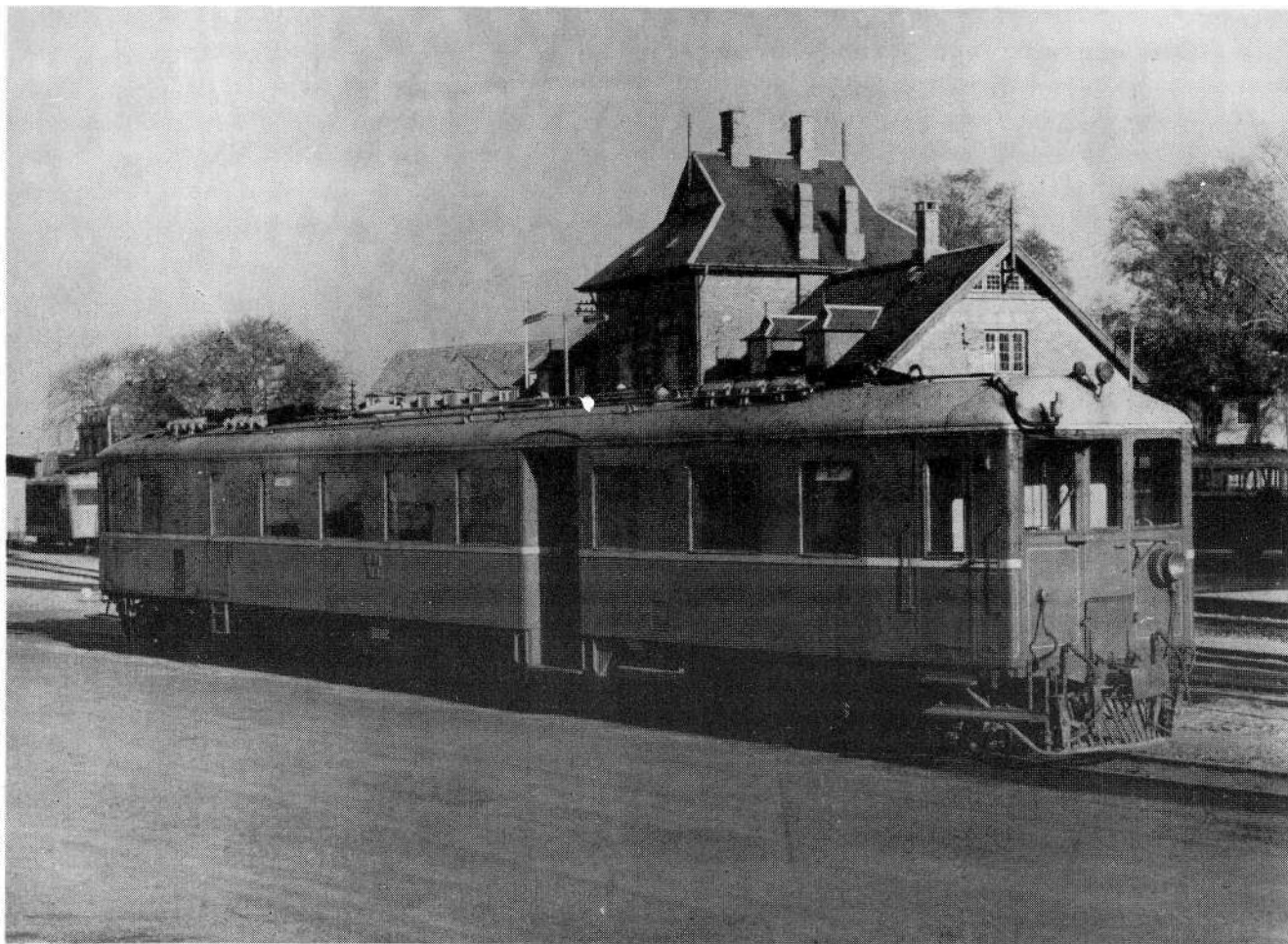
I 1939 overtoges fra HAJ (byggeår 1934):
 M 4-5 3'-Bo dieselelektriske motorvogne
 290 HK, fabr. Frichs,
 ML 10 Bo dieselelektrisk loko, 115 HK,
 fabr. Frichs.

Tekniske data

	HK	Omdr.	Cyl.	Dim.	Vægt
M 1-3	250	1000	6	185x260	41,6
M 4-5	290	1000	8	175x260	38,0
ML 7	410	650	6	260x330	47,1
ML 8)	115	1200	6	135x200	15,0
10)					
ML 9	115	1200	6	135x200	16,0



DBJ M 1



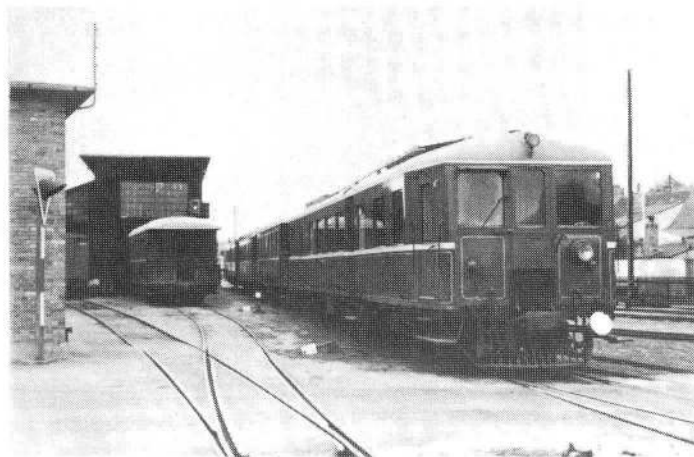
DBJ M 2

	Akselafstand	L.o.P.	Plad- ser
M 1-3	13780 + T 1670 + T 1500	20476	52
M 4-5	9250 + T 2180 + T 1200	15600	32
ML 7	6900	9280	-
ML 8)	2500	5580	-
10)			
ML 9	2600	5560	-

M 1-3 mindede meget stærkt om M0-vognene, hvorfra man vel har lånt en del, bl.a. en M0-motor. Det var ret gode letløbende vogne. "Nu har Bornholm fået lyntog" skrev pressen - og som alt andet motormateriel på den tid blev det rost i så høje toner, at der skulle et teknisk vidunder til for at kunne svare til rosen.

Vognene kørte fortrinsvis persontog - nogle delvis gennemkørende - på Nexø- og

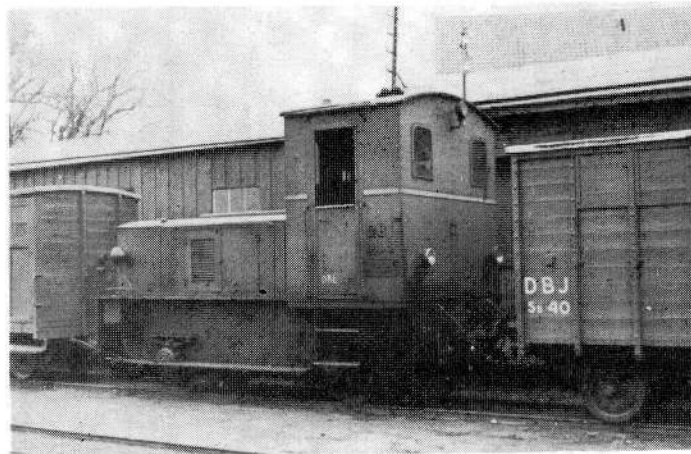
Sandvigbanerne og gjorde her god nytte. Skinnebusserne overtog senere det meste af deres arbejde, så de har kun været li-



DBJ M 3

det anvendte i de sidste 10-15 år. M 2 blev den 15/8 1958 ødelagt ved brand, motoren tog kun lidt skade, hvorfor den blev indsat i M 1, der i lang tid havde været hensat urepareret. M 2 udrangeredes i 1958. M 4-5 leveredes i 1934 til Haderslev Amtsbaner som M 81 og 82 og de solgtes til DBJ i 1939. Med en ca. 15% kraftigere motor end i M 1-3, men med kun 32 pladser mod 52 pladser i M 1-3 gjorde de 2 vogntyper i det store og hele samme nytte. M 4-5 anvendtes hovedsagelig på Gudhjembanen, men dog også en del på Nexøbanen, og de sås ofte i week-end-tog Rønne-Gudhjem. Ligesom M 1-3 blev de stærkt udnyttet og gjorde ret god fyldest indtil de næsten blev overflødiggjort af skinnebusserne. M 4 udrangeredes i 1964.

ML 7 lignede den gængse l'Col' Frichstype fra 1930'erne, blot var ML 7 bygget som

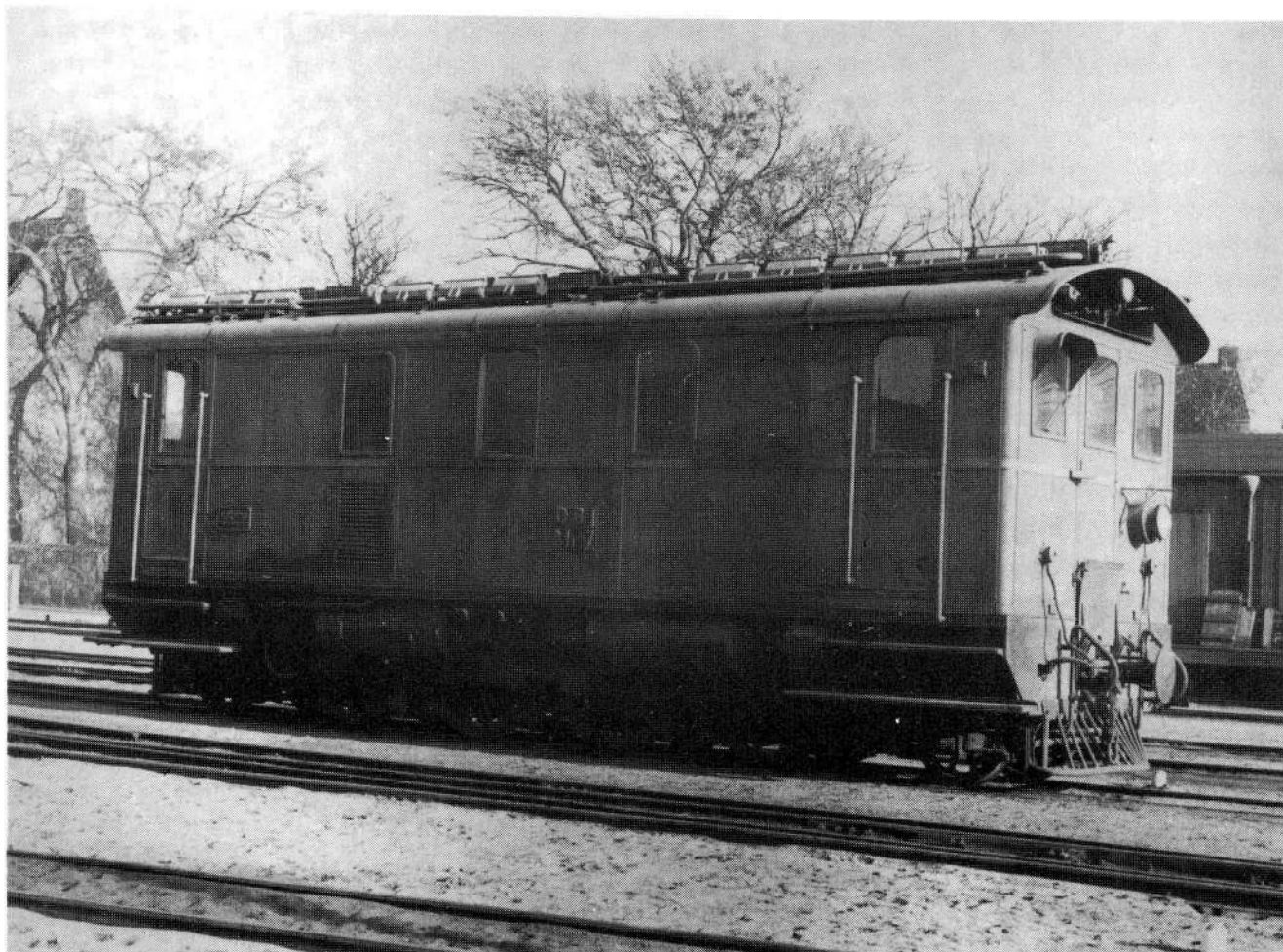


DBJ ML 8

l'Dol'. Det var en udmærket robust maskine, der har været til stor nytte, især i de store sommertog, men efterhånden som trafikmængden svandt ind, blev den over-



DBJ M 5



DBJ ML 7

flødig - og i 1952 indledte DBJ forhandlinger med NFJ om salg af den. Det måtte imidlertid opgives da det viste sig at blive for kostbart at ombygge den til normalspor. Den blev derefter hensat og har siden kun været ganske lidt - eller slet ikke - brugt. Den udrangeredes i 1964.

ML 8, 9 og 10 var bortset fra overførselsagregatet fra motor til drivaksel ens. ML 8 og 10 havde elektrisk transmission, medens ML 9 havde blindaksel drev. ML 8 blev bygget til DBJ i 1936, ML 10 i 1938. ML 9 leveredes til HAJ i 1934 som D1, den anvendtes her hovedsageligt til rangering på både det smalsporede og det normalsporede område, hvorved DSB sparede en rangermaskine på stationen i Haderslev. Den

solgtes efter banernes standsning til DBJ.

Motoren var en type som Frichs forsøgte at standardisere til større traktorer og lette motorvogne, dog uden større held, idet der foruden de her nævnte kun blev bygget 3 andre (1 motorvogn, 3-akslet, til VVGJ og 2 traktorer til HB og LJ).

ML 8-10 blev anvendt til rangering i Rønne, til lette godstog på alle 3 baner, og togene var desværre ikke større end at de kunne klare dem. Endelig så man dem også som skydeloko (tilkoblede) i søndagstog og i enkelte tilfælde også i et lettere udflugtstog (gerne Rønne-Robbedale).

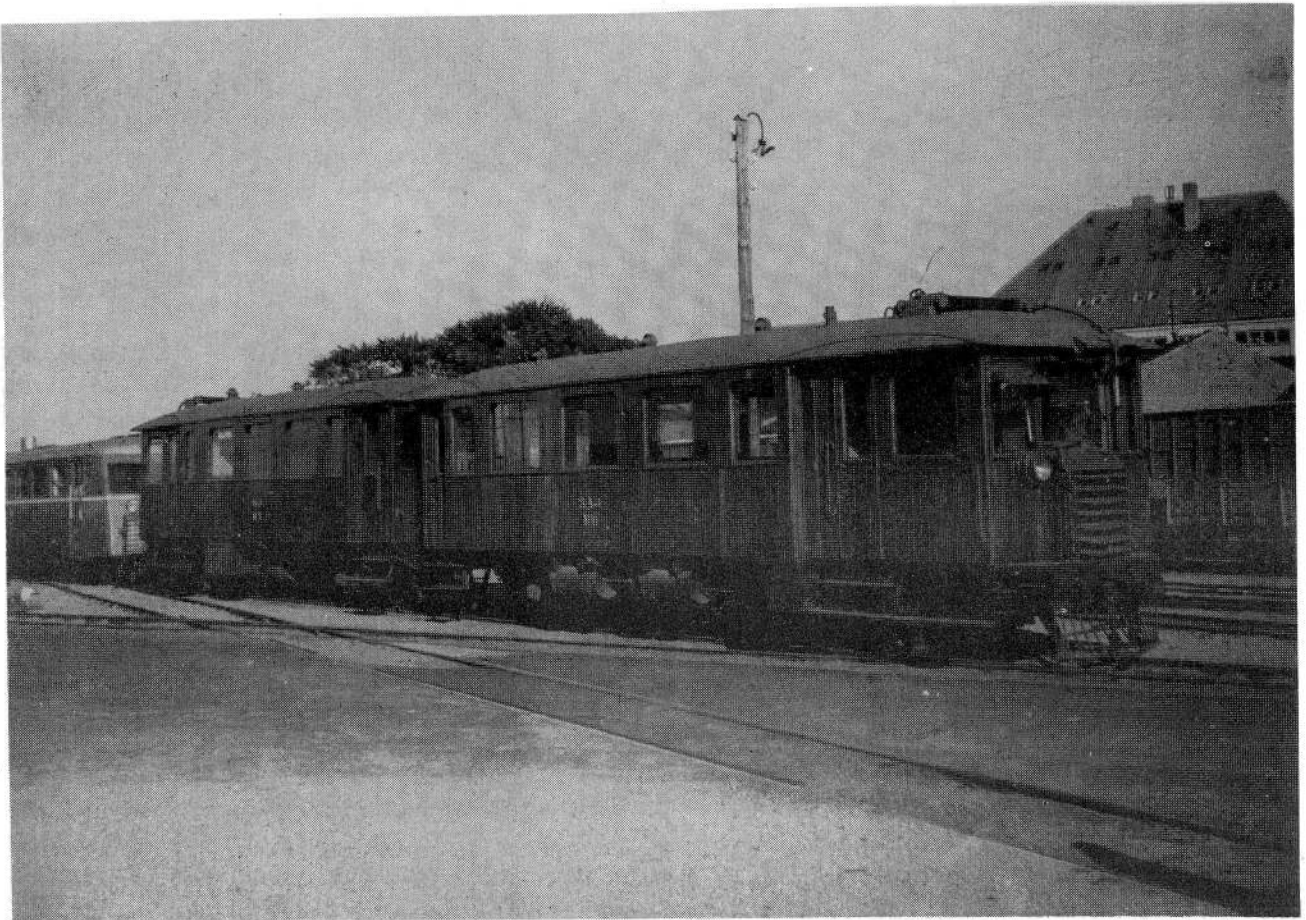
Fra tjenestekøreplanen bringer vi her de for det hidtil nævnte materiel gældende belastningstabeller (1946):

Materiel	Stigning o/oo	togvægt i tons ved					
		km/t					
		15	20	25	30	40	45
Damploko	0	1450	1400	1350	1300	900	600
	10	270	270	265	265	190	130
	1,2,3,12,5	220	215	215	215	155	105
	21,22 16,7	165	165	160	160	115	75
ML 7	0				875	580	475
	10				165	115	100
	12,5				130	90	75
	16,7				95	60	50
ML 8	0			330	255	150	
	9, 10 10			60	50	25	
	12,5			50	40	20	
	16,7			35	25	10	

Materiel	Stigning o/oo	togvægt i tons ved					
		km/t					
		15	20	25	30	40	45
M 1-3	0					485	320 260
	10					70	45 35
	12,5					55	35 25
	16,7					35	25 20
M 4-5	0					610	400 325
	10					85	55 45
	12,5					75	50 35
	16,7					60	40 30

Skinnebusmateriel

I februar 1948 bestilte DBJ ialt 5 skinnebusstogsæt. Det første sæt blev leveret i august 1949, de to næste i 1950 og et fjerde i 1951, medens bestillingen på det 5. togsæt blev annulleret.



Disse togsæt, der var som de øvrige privatbaners, blev straks indsat på alle 3 strækninger - og overtog efterhånden det væsentligste af personbefordringen, ligesom man efterhånden som godsmængden faldt og godstogene blev indstillet, transporterede lettere gods med skinnibusserne.

Skinnebusserne var af fabrikat Scania/Frichs og de blev litereret SM 30-33 og SP 30-33. Der blev desuden leveret 2 reservemotorer.

Tekniske data

Ydelse 160 HK, omdr./min. 2000, 8 cylindre 115 x 140 mm, tjenstvægt 12,7 t, akselafstand 8650 + T 2000, længde over puffere 14.100 mm, 48 pladser.

SM 32 blev solgt uden motor til NFJ i 1955 (NFJ SP 4). SM 30 og 33 fik i 1956 ny motor, SM 31 i 1959.

Postvogn 326 og SB 40-42 nævnes som bygget af DBJ, det skal vel forstås således, at de på DBJs værksteder er ombyggede til brug i SM-togene.

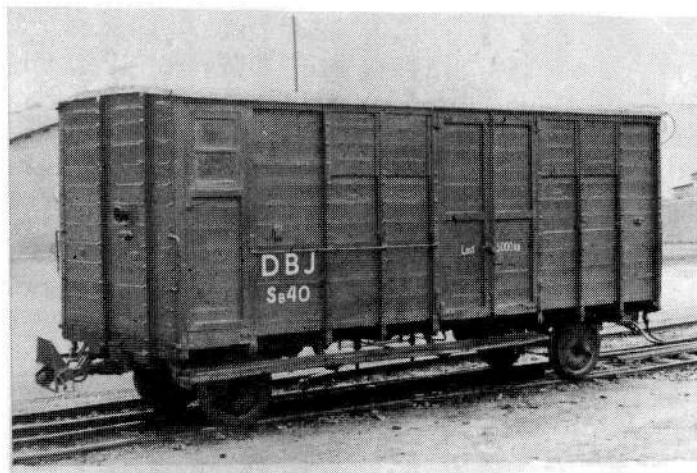
Vognmateriel

I det efterfølgende bringes en skematisk oversigt over de Bornholmske jernbaners vognpark ifølge en fortegnelse dateret 1919, d.v.s. en fortegnelse over det materiel, der er bygget til disse baner i tiden 1900-1917. Hertil kommer så det i midten af 1920'erne fra Skagensbanen overtagne materiel, ialt 4 personvogne, 2 bænkevogne, 1 rejsegodsvogn, 24 lukkede og 11 åbne godsvogne.

Person-, post- og rejsegodsvognene havde alle vacuumbremse, bænke- og godsvognene hånd- eller skruebremse med bremsehus. Alle vogne havde centralkobling - omend af forskelligt udseende.

Vogne på RNJ havde numre fra 1-299, på RAJ fra 300-500 og på AGJ fra 600-. Hannoversche Holzbearbeitungs- & Wagonfabrik leverede de første person- og postvogne, Werdau, Sachsen postvogne i 1901/02 Bornholms Maskinfabrik, Rønne alle vogn typer og på banens egne værksteder i Rønne er bygget person- og godsvogne.

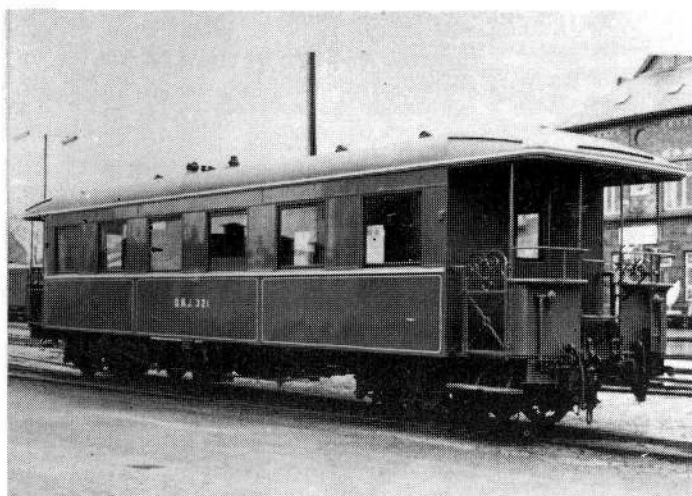
På personvognene fandtes kun én vognklasse. Nr. 11 var 2-akslet, nr. 606/7 3-akslede medens resten var bogievogne. De ældre vogne (nr. 1-9, 11 og 301-3)



SB 40

havde tagryttere. Samtlige vogne kom til verden med træsæder, senere er nogle forsynet med polstrede sæder. Det er muligt, at flere end de ovennævnte vogne oprindeligt har haft tagrytter menså ved modernisering er forsynet med fladt tag og store vinduer i stedet for den gammeldags ordning med små dobbeltvinduer.

Det var gode vogne, velholdte og med et behageligt løb, selv i skarpe kurver. I årsberetningen for RNJ 1923/24 nævnes, at der er polstrede sæder og elektrisk lys i personvognene. RAJ og AGJs vogne har vel haft elektrisk lys fra anskaffelsen, da begge baners loko jo havde turbodynamo til togbelysning.



DBJ 321

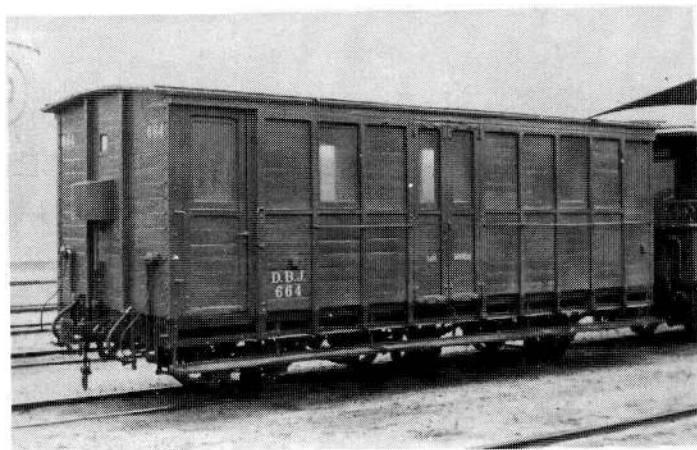
De fra Skagensbanen overtagne personvogne var bogievogne, bygget i 1900, 1906 og 1909, den første fra Hannover Wagon Fabrik (E 1). Vognopdelingen var: Indgang, 3 II og 3 III kl. afdelinger. Akselafstand 6450 + T 1200, længde over puffere 10.400 mm. Den havde 12 smalle vinduer i hver side, 18 pladser på II og 24 pladser på III klasse. De to Scandia-vogne E 2 og E 3 fra 1906 og 1909 var også midtgangsvogne med åbne endeperroner og tagrytter. E 2 havde 15 smalle vinduer i hver vognside, 20 pladser på II og 32 på III klasse, akselafstand 9800 + T 1500, L o.P. 13420 mm, E 3: 14 vinduer, 12 pladser på II og 33 på III klasse, akselafstand 9700 + T 1500, L.o.P. 13420 mm (RNJ 8). Ligesom de øvrige SB-vogne blev de grundigt eftersat og repareret på værkstedet i Rønne, personvognene blev tillige omdannet til ren III klasse.

Postvogne

RNJ's første årsberetning nævner, at banen var ejer af 1 person- og postvogn, den næste nævner køb af 2 postvogne, men ingen person- og postvogn. Ved anskaffelsen af de 2 postvogne fra Werdau er den første vel omdannet til ren personvogn.

RAJ og AGJ anskaffede hver kun 1 postvogn ved banernes åbning.

Vognene var litreret RNJ 25-26, RAJ 326 og AGJ 626. Alle havde en bundflade på 8,1 m² - altså meget små vogne - og alle var forsynet med Rigsvåbenet. 326 er ved indførslen af skinnebusdrift ombygget til brug i disse tog.



DBJ 664

Rejsegodsvogne

RNJ 30-31 bygget 1901/02, RNJ 32 bygget 1907/08. RNJ 33 ex SB. RAJ 331-32 og AGJ 631. Bundflade 12,5 m² for 30, 31 og 631, 14,1 m² for 331, 332 og 8,7 m² for 32. Vognene var 2-akslede på nær 631 og vistnok også 331 og 332, der var 3-akslede.

Til brug i skinnebusstogene er bygget SB 40-42 på værkstedet i Rønne. Efter udseendet at dømme er det godsvogne, der er ombygget.

Bænkevogne

Til AGJ anskaffedes 4 3-akslede godsvogne med sidevinduer, der kunne blændes. De fik nr. 661-64 og var tænkt anvendt som personvogne i ferietiden og ellers som stykgods- og ilgodsvogne for ikke tilsmudsede gods. De lastede 6 t eller 33 pladser. På et senere tidspunkt blev vognene mest brugt som rejsegodsvogne. Fra SB overtog RNJ 2 bænkevogne som nr. 21-22, ex SB F 1-2, bygget 1913 hos Scandia. Disse 2 vogne havde i hver vognside en dobbelt fløj-dør med vinduer og til hver side for den 4 smalle vinduer. Til hver vogn hørte 8 løse bænke med 36 pladser. Akselafstanden 3600 mm, L.o.P. 7400 mm.

Iøvrigt kunne 4 godsvogne, nr. 441-42 og 661-62 anvendes som bænkevogne (hver med 32 pladser).

Godsvogne

De Bornholmske baners godsvogne var af samme type som de øvrige danske baners, blot i stærkt formindsket udgave. De havde en lasteevne på 3,2 - 6 t bortset fra RNJ's åbne 3-akslede godsvogn - L 211 - der lastede 7,5 t. De lukkede godsvognes bundflade varierede fra 8,0 til 12,5 m², de åbnes fra 8,6 til 14,3 m² medens bænkevognene 661-64 havde 15,6 m².

Fra SB overtoges 24 lukkede og 11 åbne godsvogne.

Udrangering

Anskaffelsen af først de store motorvogne, senere af skinnebusstogene gjorde naturligvis en del personvogne overflødige; også standsningen af RAJ og AGJ og faldet i de rejsendes tal gjorde sit til

det. Den svigtende godstrafik overflødiggjorde de fleste godsvogne - og man påbegyndte udrangeringen af DBJs vogne. Et forsøg i 1952 på at sælge en del vogne til Sydamerika mislykkedes.

I 1950 udrangeredes 11 personvogne - 7 rejsegodsvogne og 40 gods- og bænkevogne. I 1952/53 2 postvogne, i 1953/54 7 person- og 71 godsvogne og i 1954/55 1 personvogn og 34 godsvogne.

Efter oplysninger givet mig af værk-mesteren 3/9 1955 bestod vognparken i sommeren 1955 af:

Dieselloko: 7 og 9 hensat, 8 og 10 disponible for rangering og arbejdstog.

Motorvogne: M 1-3 disponible, kører enkelte tog, særlig i juni.

M 4 utjenstedygtig.

M 5 som M 1-3.

M 11 og 21 - udrangerede og ophuggede i 1955.

Skinnebus: SM 30-33 i drift, 32s motor i reserve, vognen solgt til NFJ. SP 30-33, 32 hensat til salg. SB 40-42.

Personvogne 321-24 og 621.

Postvogne 26 og 326.

Rejsegods ingen

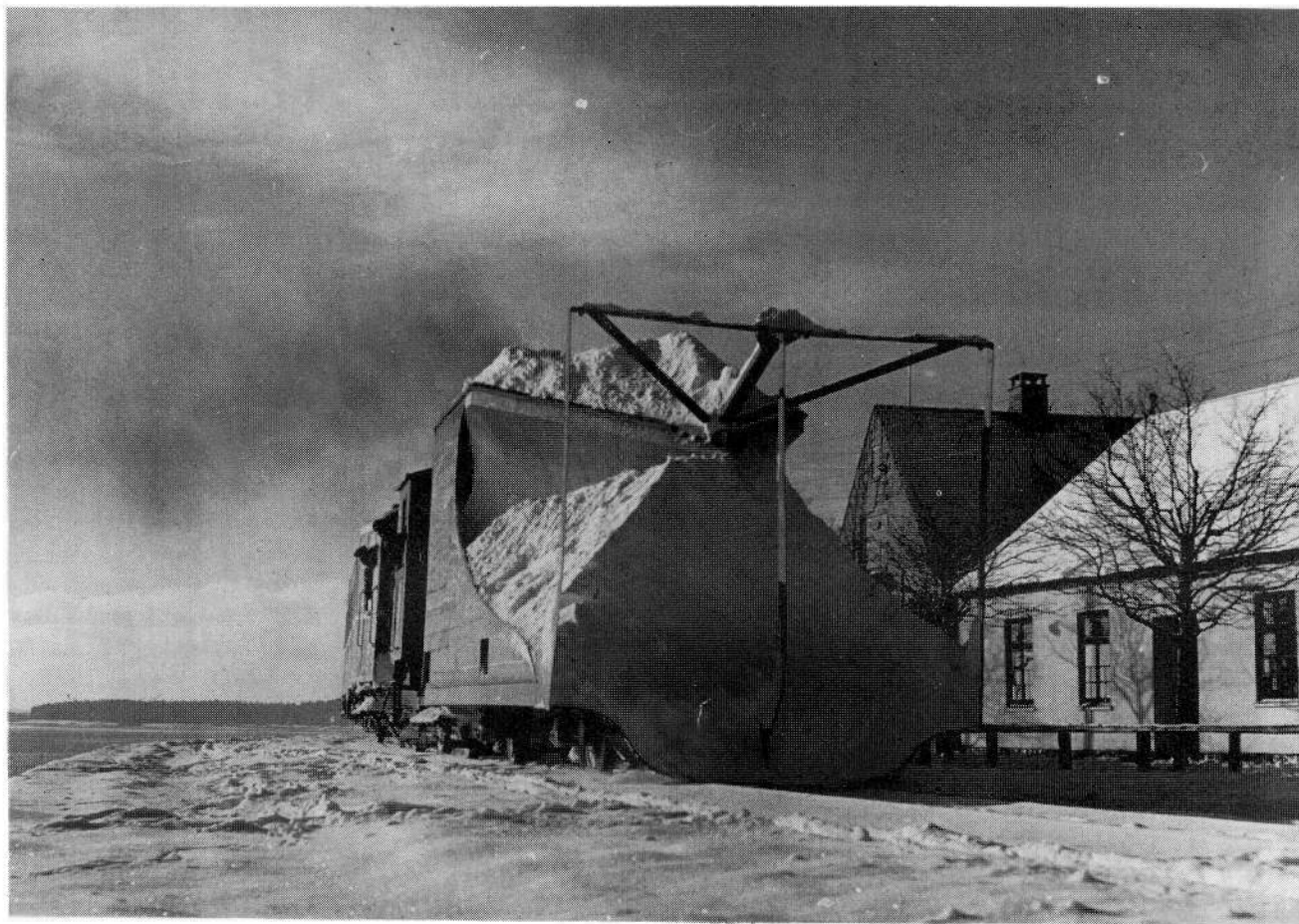
Lukket gods 173-76, 445, 663-64 (pakvogne)

Åbne gods 704-08.

samt 1 sneplov.

I 1968 var følgende materiel tilbage:

M 1, 3, 5, ML 9, 10, SM 30, 31, 33, SP 30, 31, 32, 33, SB 40, 41, 42, personvogne 321, 322, 323, 324, postvogne 26, 326, godsvogne 173, 174, 175, 176, 445, 663, 664, 704, 705, 706, 707, 708 samt sneploven.



Det var nødvendigt for DBJ at have en sneplov!

Oversigt over vogne på de bornholmske baner ca. 1919.

PERSONVOGNE

Bane	Litra	numre	ax.	art	plad- ser	Tara	Bund- flade	Brem- ser
RNJ	-	1-5	4	midtgang	48	10980	22,5	Vac
RNJ	-	6-7	4	midtgang	48	11450	22,5	Vac
RNJ	-	11	2	midtgang, skæv	23	6600	13,8	Vac
RAJ	A	301-3	4	midtgang	48	14380	25,7	Vac
RAJ	B	311-12	4	midtgang, skæv	36	14210	25,7	Vac
RAJ	C	321-22	4	sidegang	41	14490	25,7	Vac
RAJ	C	323	4	sidegang	46	15130	25,7	Vac
RAJ	C	324	4	sidegang	46	15190	25,7	Vac
AGJ	A	601	4	midtgang	48	15000	25,7	Vac
AGJ	Aa	606-7	3	midtgang	32	9676-9695	16,9	Vac
AGJ	C	621	4	sidegang	46	15520	25,7	Vac

POST- & REJSEGODSVOGNE

Bane	litra	numre	ax	art	Tara	Last, t RNJ øvr.	Bund- flade	Brem- ser
RNJ	D	25-26	2	post	4450	3,2 3,5	8,1	Vac
RNJ	D	30-31	2	rejsegods, platform	5500	2,2 ?	12,5	Vac
RNJ	D	32	2	rejsegods	3970	3,7 4,5	8,7	Vac
RAJ	Da	326	2	post	4960	2,7 3,5	8,1	Vac
RAJ	Ea	331-32	3?	rejsegods, platform	7090-7080	- 8	14,1	Vac
AGJ	Da	626	2	post	5113	2,6 3,5	8,1	Vac
AGJ	Ea	631	3	rejsegods, platform	5954	5,5 7	12,5	Vac

LUKKEDE GODS- & KREATURVOGNE

Bane	litra	numre	ax	art	Tara	Last, t RNJ øvr	Bund- flade	Brem- ser
RNJ	Q	141-45	2	godsvogn	3030-3150	4,5 5	8,7	HB
RNJ	Q	146	2	godsvogn	3340	4,3 5	8,7	HB
RNJ	Q	147-53	2	godsvogn	3070-3160	4,5 5	8,7	HB
RNJ	B	181	2	godsvogn	3310	4,3 4,5	8	SB, BK
RNJ	B	182	2	godsvogn	3660	4 4,5	8,7	SB, BK
RNJ	Qb	171	2	kreaturvogn	4090	3,6 4,5	12,5	HB
RNJ	Qc	191	2	kreaturvogn	4430	3,2 4	12,5	SB, BK
RAJ	Q	441-42	2	bænkevogn m. vinduer *)	5720-5780	1,9 10	12,5	HB
RAJ	Q	443-45	2	godsvogn	5690-5710	2 10	12,5	HB
RAJ	Qa	461-62	2	bænkevogn *)	5850-5690	1,8 10	12,5	SB, BK
RAJ	Qb	471-74	2	kreaturvogn	4060-4130	3,6 4,5	12,5	HB
RAJ	Qc	491	2	kreaturvogn	4460	3,2 4	12,5	SB, BK
AGJ	Qa	661-64	3	bænkevogn m. vinduer *)	7040-7070	4,4 6	15,6	SB
AGJ	Qb	671-72	2	kreaturvogn	4415-4430	3,2 4,5	12,5	HB
AGJ	Qc	681-82	2	kreaturvogn	4785-4830	2,9 4	12,5	SB, BK
AGJ	Qd	686-88	2	godsvogn	3820-3840	3,8 5	8,7	HB
AGJ	Qe	691-92	2	godsvogn	4240-4260	3,4 4,5	8,7	SB, BK

*) 32 pladser. Bremses: HB håndbremse, SB skruebremse BK bremsekupé(hus).

ÅBNE GODSVOGNE

Bane	litra	numre	ax	art	Tara	last, t		Bund- flade	Brem- ser
						RNJ	øvr		
RNJ	K	61-64	2	højsidet	2480-2645	5	5	8,6	HB
RNJ	P	71-77	2	lavsidet	2860-3030	4,7	5	8,6	SB,BK
RNJ	P	78-79	2	lavsidet	3540-3560	4	5	9,3	SB,BK
RNJ	P	91-98	2	lavsidet	2316-2470	5	5	8,6	HB
RNJ	R	115-29	2	lavsidet, sidelemme	2520-2730	5	5	9,3	HB
RNJ	S	130-33	2	lavsidet, sidelemme	2700-2760	4,8	5	9,3	SB,BK
RNJ	Ra	221-26	2	lavsidet, sidelemme	3080-3100	4,6	5	9,3	SB,BK
RNJ	L	211	3	lavsidet, sidelemme	3640	7,5	7,5	12,6	HB
RAJ	R	371-79	2	lavsidet, sidelemme	4690-4990	2,8	10	14,3	HB
RAJ	Ra	391-96	2	lavsidet, sidelemme	5245-5325	2,4	10	14,3	SB,BK
RAJ	Ra	397	2	lavsidet, sidelemme	5460	2,2	10	14,3	SB,BK
RAJ	Rb	401-7	2	lavsidet, sidelemme	3010-3150	4,5	5	9,3	HB
RAJ	Rc	421-23	2	lavsidet, sidelemme	3580-3720	4	5	9,3	SB,BK
AGJ	Rb	701-11	2	lavsidet	3120-3220	4,5	5	9,3	HB
AGJ	Rc	721-24	2	lavsidet	3680-3720	4	5	9,3	SB,BK
RNJ	T	200	2	tankvogn	3700	4	5	-	-

Bremser: HB håndbremse, SB skruebremse, BK bremsekupé(hus).

SPREDTE INDTRYK FRA FERIEOPHOLD PÅ BORNHOLM

Jeg har ikke set de Bornholmske baner efter at de nu er lukket, men jeg forestiller mig, at stationerne og strækningerne ville se ud, som da jeg første gang stiftede bekendtskab med banerne en juledag i 1945.

Turen til Rønne foregik med SVERIGE, Øresundsselskabets båd, men chartret, vistnok, af 66-selskabet. Selv om turen - det var en dagtur - egentlig ikke havde ret meget at gøre med DBJ, står den dog så tydeligt prentet i min erindring, at den nøje er knyttet til minderne om Bornholm. Første del af turen gik fredeligt og roligt, men efter Falsterbo gik det løs. Helt til Rønne teede SVERIGE sig som en prop, der danser på bølgerne. Folk på nederste dæk fik ganske uventet vasket fødderne, når bølgerne, der iøvrigt ikke var særlig store, skyllede dækket rent. I salonerne var der mere porcelæn på gulvet end på bordene og en masse passagerer var søsyge.

Så gik vi til kaj i Rønne. Havnen var tydeligt præget af Russernes bombardement. Sunkne og væltede skibe var der endel af, og da vi kom længere ind i havnen så vi

tydeligt, at det var gået hårdt ud over de fleste huse i byen. Vi lagde til kaj og det var en lettelse at have den faste jord under fødderne. Senere undrede det mig ikke så meget, at SVERIGE havde været så balstyrig på bølgerne, for jeg så nogle år senere skibet ligge væltet i en dok i Nordhavnen - et uheld, der forøvrigt bevirkede, at dødsdommen blev afsagt - den var på det nærmeste fladbundet.

Efter sædvanlig lang ventetid fik vi vore cykler udleveret, men før turen tværs over øen, skulle vi lige ned at kigge på Rønne H. Men det lignede ikke en banegård, hvor travlhed på grund af bilernes svigtende køremuligheder under krigen endnu prægede landets baner. Det lignede en nedlagt bane, hvor kørslen dagen før var indstillet. Nå, årsagen var simpel nok: ingen kørsel om søndagen. Derfor tror jeg, at kom jeg til Rønne idag og igen ville ned på Rønne H., så ville jeg møde samme stemning som hin søndag i 1945.

Mens jeg var i Rønne mindedes jeg den gamle historie om de 18 løbske godsvoerne, der er så velkendt, at jeg ikke tør referere den. Mindre velkendt er det vel, at successen blev gentaget i 1947. I nattens mulm og mørke den 17/18 oktober lykkedes

det en hensat godsvogn på Klemensker station at stikke af. Da der jo var et meget stærkt fald hele vejen fra Klemensker til Rønne, har vognen opnået en ganske anseelig hastighed på den 12 km lange strækning til Rønne N., hvor den væltede i et sporskifte.

På min tur over øen til Allinge, brugte jeg mere tid end nødvendigt var til turen. Hvor jeg havde mulighed for det, var jeg inde på stationerne og flere steder også på strækningen. Det var forøvrigt påfaldende, at mange Bornholmere brugte sporet til en søndagstur, men jeg erfarede senere, at også på hverdage benyttedes banens arealer til andet end jernbanetrafik. Da tog 68, der kom fra Gudhjem en dag i august 1947 var på vej til Østerlars, opdagede lokføreren pludselig, at han ikke var alene på strækningen. En motorcyklist kørte frimodigt i

sporet, og da toget var i stand til at indhente motorcyklisten - trods sin moderate fart - mente lokføreren, at det var bedst at advare motorcyklisten inden et eventuelt møde - og han lod fløjten lyde. Men dette kom sådan bag - i ordets bogstaveligste forstand - på føreren af motorcyklen, at han fik et chok - og væltede. Det lykkedes dog at få bremset toget, så der skete ingen ulykke.

Men også på Gudhjembanen er det galt. Cyklister, der ikke kan lide bakkerne ved Gudhjem, slipper for maset ved at bruge banen som cyklesti. En aften måtte en lokfører genne 16 cyklister bort fra banen nær Gudhjem. Da et lille barn legede på banen med dukker og tilhørende vogn - og blev ramt af toget uden dog at tage synderlig skade, foranledigede det fuldmægtig Ødbergsen til at udtale til en af Bornholms aviser, at så længe forældrene



Travlhed på Åkirkeby station.



Parti fra Rønne H.

benytter banelinien til spadseresti er det ikke let at få børnene til at holde sig derfra.

Jeg glemte forresten før at bemærke, at det undrer mig, hvorfor løbske vogne på DBJ altid vækker så stor interesse. Hvis man løseligt samlede uheld af lignende art fra det øvrige land, ville det fylde en hel bog.

På turen mødte jeg ofte russiske soldater, og så blev fotografiapparatet gemt, for det var ikke velset at fotografere banerne blev det mig fortalt. Om dette var rigtigt ved jeg ikke, men løbe risikoen for at miste mit apparat ville jeg afgjort ikke.

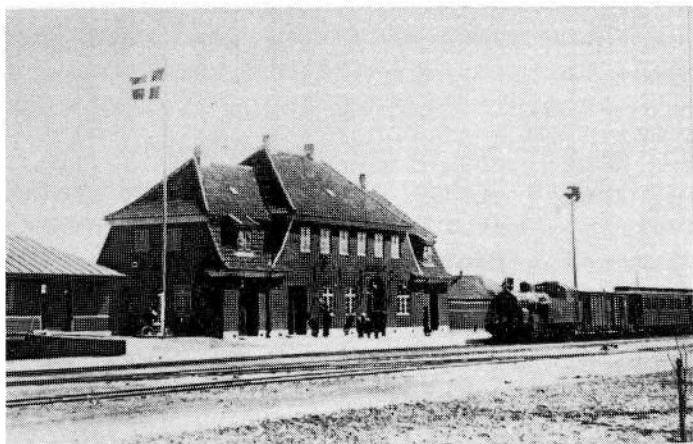
Russerne brugte DBJ første gang den 10. maj 1945. På lokomotivet stod svært bevæbnede vagtposter, men soldaterne var lutter venlighed, de vinkede og smilede til de Bornholmere, der var mødt frem langs banen for at se toget. Senere da russerne benyttede banerne som almindelige passagerer, var der aldrig ballade eller vrøvl. Trods deres alfabet jo er "noget" forskelligt fra vores, fandt de altid nemt ud af deres bestemmelsesstation, men det kneb nu en hel del mere, når det gjaldt tiden, idet der var et par timers forskel på deres og vores ure. Det skete særlig i begyndelsen, at russiske soldater kom for sent til toget, hvilket dog kun bevirkede, at de stille og roligt ventede de par timer til næste tog afgik.

Der fortælles forøvrigt en lille historie om russernes interesse for togene, en interesse de delte med at lære cyklerne nærmere at kende. På en station gik en

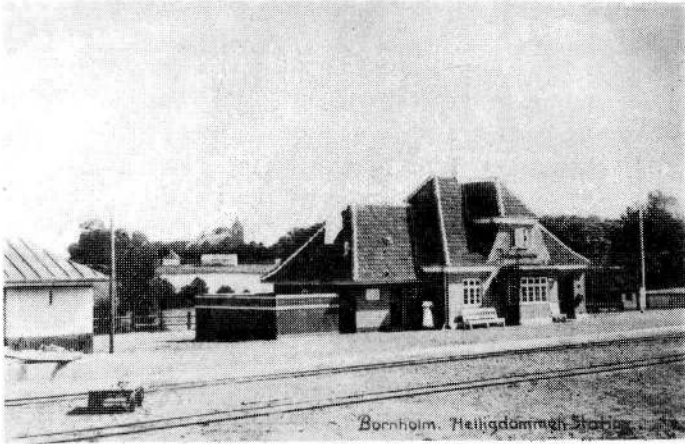
vagtpost, der uden tvivl kedede sig, for han levede vældigt op, da der kom et tog ind på stationen. Efter at have undersøgt maskine og vogne nærmere, satte han sig op i toget i den tro, at nu skulle der rangeres. Det skulle der bare ikke, for toget, der bestod af tomt materiel, skulle fortsætte fra stationen som gennemkørende tog. Da toget satte sig i gang blev soldaten roligt siddende, men efterhånden gik det op for ham, at nu var den gal. Derfor tog han en rask beslutning og sprang af toget, rullede et par gange rundt i grøften, samlede geværet op, travede de ca. 10 km tilbage og fortsatte sin vagt.

Det var forøvrigt ikke eneste gang en russisk soldat forlod et tog i utide. Da russerne skulle væk fra Bornholm, benyttede de i stor udstrækning DBJ. Lange tog med åbne godsvogne blev læsset med alt fra krigsmateriel over sække med fødevarer til møbler. Øverst på hvert læs i vognene sad et par soldater og holdt sammen på det hele. Det var tit nogle halsbrækkende læs og det var fra sådant et læs, at en soldat faldt af fulgt af diverse møbler. Uheldet blev observeret fra lokomotivet, toget standsede og rykkede tilbage. Møbler og en uskadt soldat blev samlet op og farten fortsatte.

Det kunne ikke undgås at man lagde mærke til, at mange af stationerne var meget gammeldags, hyggelige set med en jernbaneentusiast's øjne, men for det rejsende publikum måtte det indrømmes, at en modernisering af stationerne og især ventesalene var påkrævet. Især Rønne H.,



Parti fra Allinge



Helligdommen (Rø) station

der i 1945 - altså i næsten 50 år - i det væsentlige var uændret fra starten, men også Åkirkeby og Nexø trængte voldsomt til en modernisering.

Trods et rekordår i 1944/45 med et overskud på 108.854 kr. spøger allerede i 1945 nedlæggelsesspøgelset over DBJ - og det er ikke første gang. Driftsbestyrer Milner mente dog ikke i 1945, at det i de første 10 år bliver nødvendigt at nedlægge banerne, selv om man måske må lade persontrafikken gå over til rutebilerne. Godstrafikken vil klare konkurrencen fra bilerne, mener han. Desværre blev heller ikke det sidste tilfældet. Bilerne har nu kvalt både person- og godstrafik.

På min tur er jeg - uden at have set ét tog - nået til Sandvig via Allinge. Det var forresten i Allinge at jeg året efter i tog 22 havde den tvivlsomme fornøjelse at sidde i en vogn, der hældede næsten 45°. Toget var under indkørsel på Allinge station, da først motorvognen og dernæst den efterfølgende personvogn med bl.a. min ringhed om bord afsporedes i et sporskifte. Begge vogne truede med at vælte, og jeg brugte resten af dagen til at studere hvorledes man fik vognene først på højkant og dernæst på sporet igen.

Det var lidt spredte træk fra DBJ, nogle tanker og ting, der randt mig i hu, da også denne privatbane måtte lukke; en bane som dog havde særpræg de andre baner har manglet: Den var smalsporet og den førte gennem en natur, vi ikke har magen til andre steder i vort land.

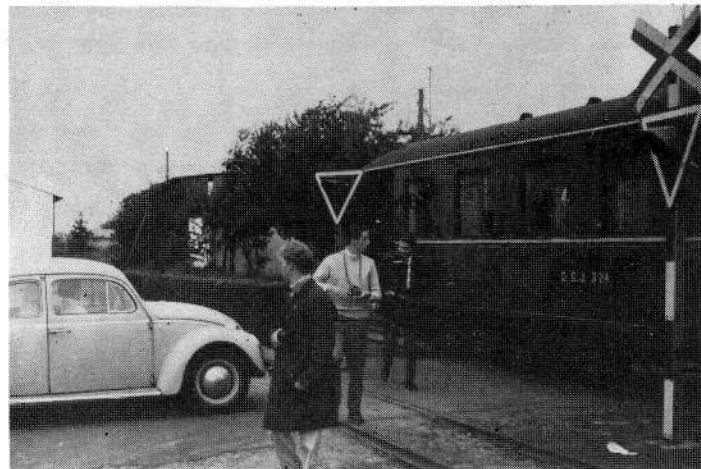
J.G.

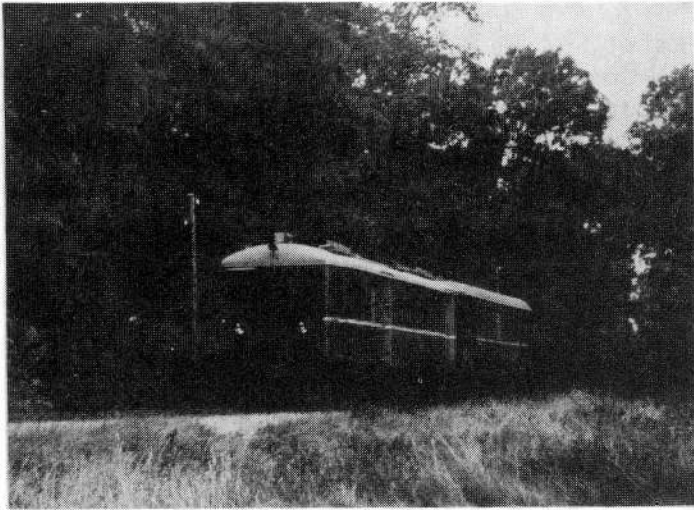
JS & DMJKs TUR TIL BORNHOLM - 21/9 1968.

I Anledning af den forestaaende Nedlæggelse af De bornholmske Jærnbaner havde JS & DMJK arrangeret en Særtogstur med Banen den 21/9, og til trods for det noget uhensigtsmæssige Tidspunkt og Banens meget perifere Plads i Landets Jærnbanenet var der mødt 25 Deltagere frem til Turen. Med Beklagelse maatte det konstateres, at Hovedparten af de fremmødte ved dette som ved saa mange af Foreningens Arrangementer "kun" var SIGNALPOSTlæsere, medens beklageligt faa af Medlemmerne deltog.

De fleste af Deltagerne ankom til Rønne med de to Skibe HAMMERSHUS og BORNHOLM, og allerede omkring Kl. 7 var Deltagerne i livlig Aktivitet paa Perronen paa RønneH. og det tog ikke længe før man havde spredt sig over hele Stationsomraadet, hvor man "overvaagede" Læsningen af Banens Postvogne, besaa Banens Materiel og talte med Personalet.

Senere blev vort Tog bestaaende af Banens Motorvogn M 5 og Boggiepersonvogn nr. 324 oprangeret og kørt til Perron, og kort efter Tog 6's Ankomst afgik det Kl. 08.25 mod Nexø som Arbejdstog A. Vi naaede dog kun faa hundrede Meter væk fra Stationen før vi havde det første Fotostop, og derefter gik det vestpaa med talrige Fotostop undervejs og Passering af Tog 8 i Åkirkeby og Tog 10 i Bodilsker, hvor Stationen var ubetjent og hvor Togføreren derfor forestod Anbringelsen af Toget paa Vigesporet, og medens Sporskiftet til Sidesporet blev oplaast og omstillet, holdt Toget, som det vil ses af Billedet, midt i

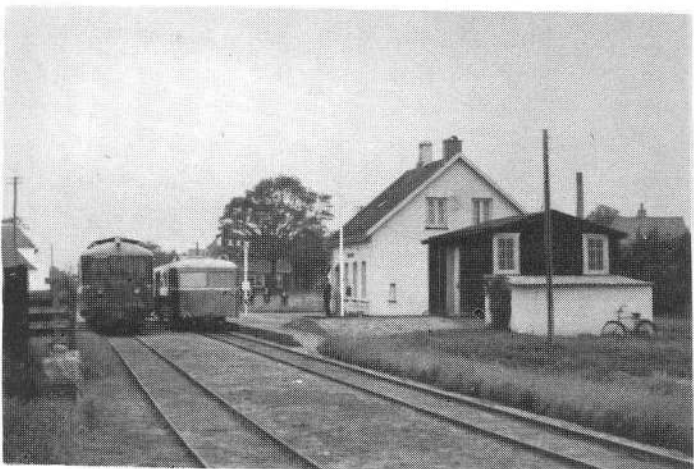




I skoven ved Robbedale

en Overkørsel til stor Fornøjelse for Turdeltagerne, for Folk i den nærliggende Brugsforening og for Damen i Folkevognen, men tilsyneladende ikke for hendes Puddelhund. Det sidste Fotostop havde vi omkring en halv Kilometer fra Nexø Station, og da Toget skulde meldes tilbage fra Nexø senest Kl. 11.16, skete der her det, at Toget pludselig kørte ind til Stationen uden at være vinket frem og uden at standse for at tage Fotograferne op.

Kort efter Ankomsten til Nexø blev det Regnvejr, og man enedes derfor om med det samme at begive sig til Holms Hotel, hvor Middagen skulde spises, skønt vi der ved kom til at vente temmelig længe paa Maden. Da den endelig kom (til den aftalte

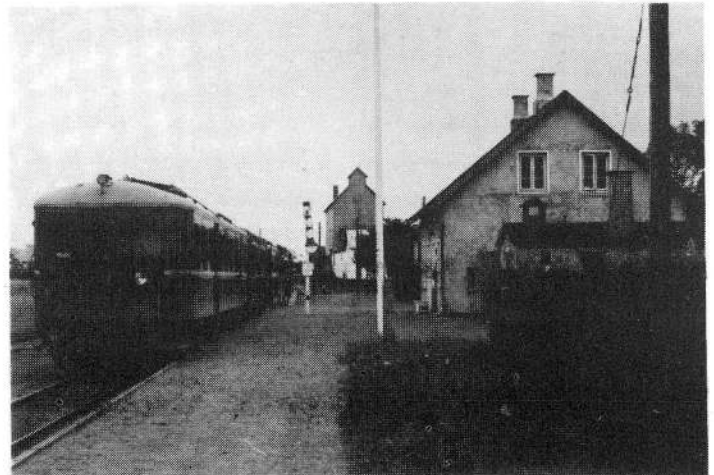


Krydsning i Bodilsker

Tid), var den til Gengæld aldeles fortrinlig. Efter Middagen var der rigelig Tid til at se paa Stationen eller Byen inden Tilbagerejsen.

Kl. 13.20 ankom Banens Motorvogn M 1 som Tog 11 til Nexø, og denne blev derefter indlemmet i vort Tog, der saaledes paa Tilbageturen var et formeligt Lyntog med en Motorvogn i hver Ende og en Personvogn i Midten. I hver Motorvogn var en Motorfører, og disse to Motorførere havde end ikke en Brummerledning til indbyrdes Forbindelse, saa Føreren af den bageste Motorvogn kørte først og fremmest paa Fornemmelsen.

Vi indledte Tilbageturen som Arbejdstog B Kl. 14.08 og efter talrige Ophold



Arbejdstog B, Pedersker

for Fotografering og Passering af Tog 15 i Bodilsker kom vi tilbage til Rønne Kl. 16.27. Hermed var Turen forbi, men mange af Turens Deltagere benyttede sig af Lejligheden til at foretage sig en Rejse med Toget til Nexø, ligesom der var Mulighed for yderligere Betragtning af Banens Materiel.

Naar bortses fra Faktorer, hvorover vi ikke var Herrer, vil jeg afgjort betragte Turen som overordentlig vellykket. For at tage vore Fortrædeligheder først, saa var Vejret temmelig daarligt med kun faa Minutters Solskin hele Dagen og Regn af og til. Desuden var det beklageligt, at det var nødvendigt, hvis man ikke ønskede at bekoste Overnatning i Rønne, at rejse med Skib til Bornholm, idet i alt Fald

det Skib, hvormed jeg sejlede, havde alle et Motorskibs daarlige Egenskaber hvad angik Rystelser, og det var næppe helt tilfældigt, at en Del af Deltagerne rejste med Flyvemaskine hjem. Endvidere skal det indrømmes, at Omkostningerne ved Transporten til og fra Bornholm nok kunde virke afskrækkende paa mange. Paa den anden Side var Turen virkelig godt arrangeret og vi havde et dejligt Tog, der er et af de af mig prøvede Privatbanetog, der har haft de bedste Køreegenskaber, hvilket Sporvidden tagen i Betragtning forbavsende mig en Del. Ogsaa for Fotograferne var det et herligt Tog, idet det var meget velholdt og malet i kraftige røde og grønne Farver, der utvivlsomt især paa Farvebillede har gjort sig godt, og da der samtidig herskede en udmærket Disciplin, var det muligt for alle Deltagerne at faa Bil-

leder, der ikke skæmmedes af andre Fotografer.

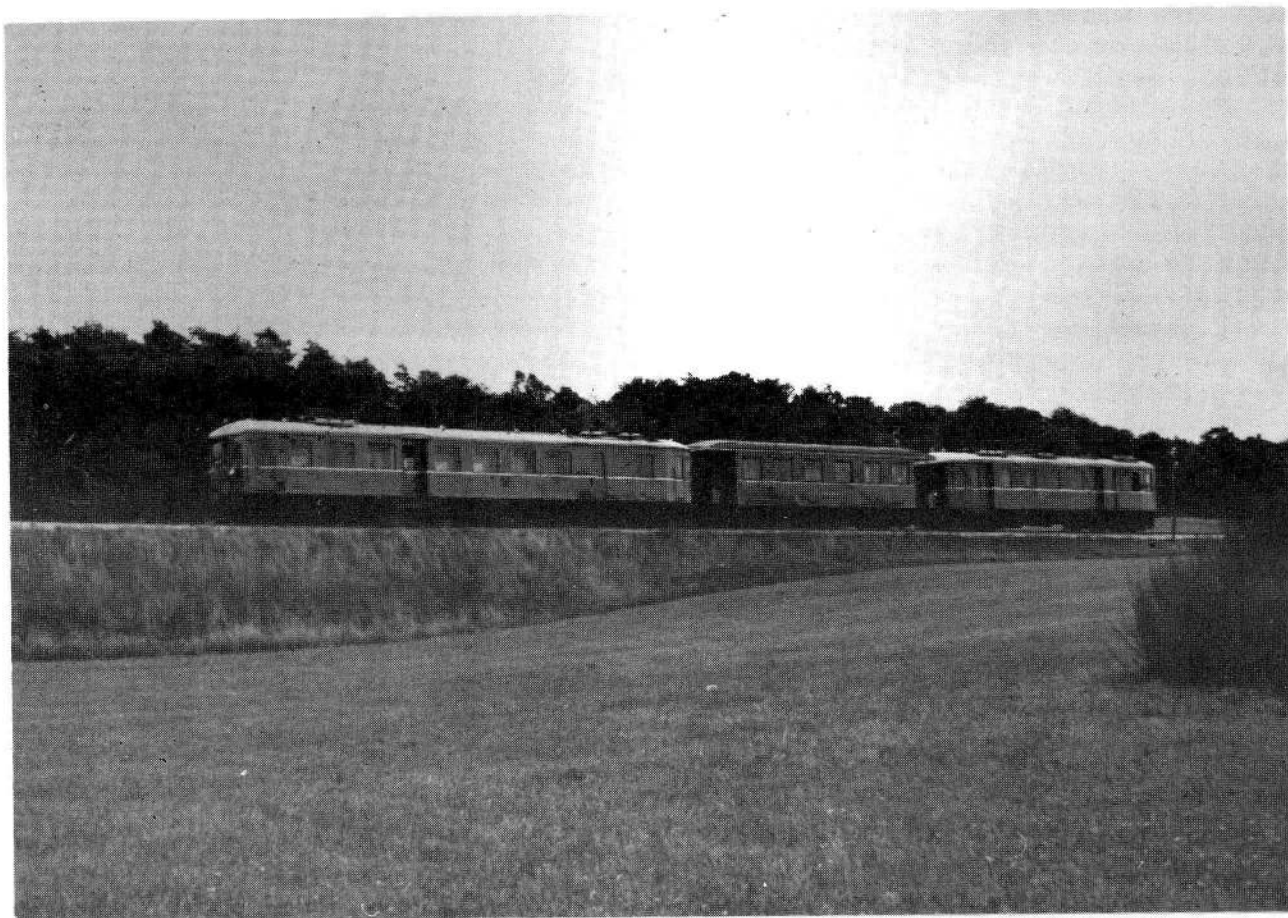
Det er jo trist, naar man foretager Udflugter med Privatbaner, at det i Regelen er i Anledning af disses Nedlæggelse, men jeg vil alligevel mene, at denne Tur virkelig indbød til yderligere Indsats paa Omraadet, og mod Udviklingen kan man jo heller ikke kæmpe, end ikke naar den som i dette Tilfælde medfører en Forøgelse af Rejsetiden mellem Rønne og Nexø med 10-15 Minutter.

O.B.

PS.

Jeg har siden modtaget Oplysning om, at Rutebilernes Køretid mellem Rønne og Nexø er bleven mindsket, saa man nu kan komme hurtigere fra Rønne til Nexø med Ruteautomobil end man før kunde med Tog.

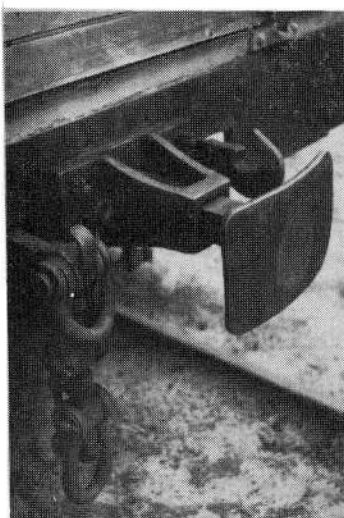
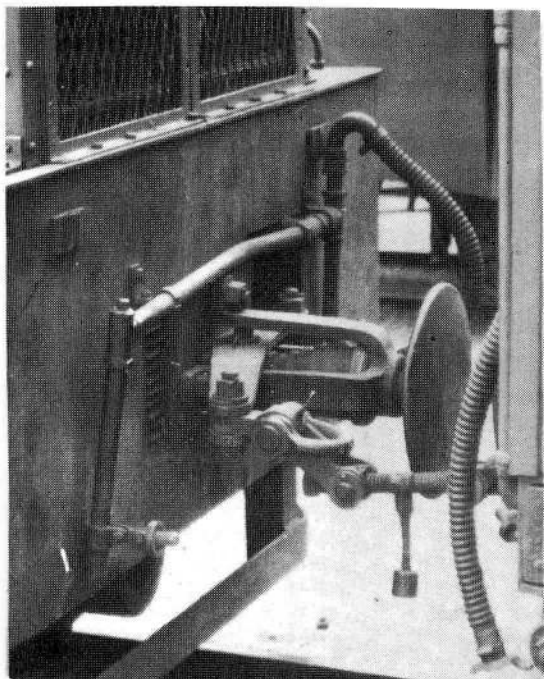
O.B.



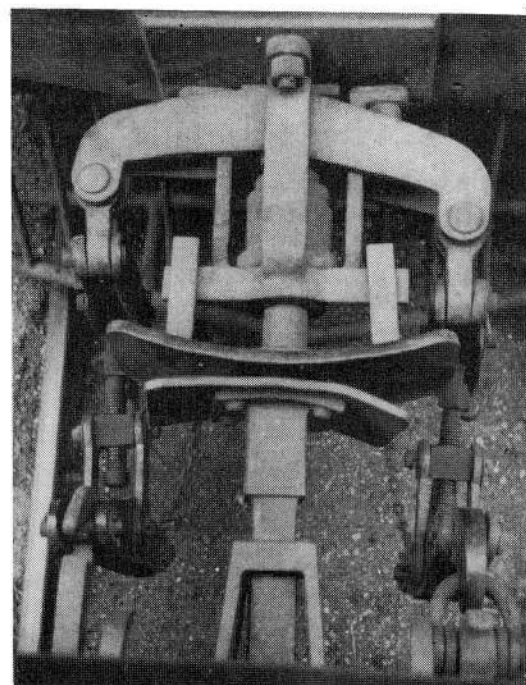
"Lyntoget", M 1 + 324 + M 5

SMÅPLUK

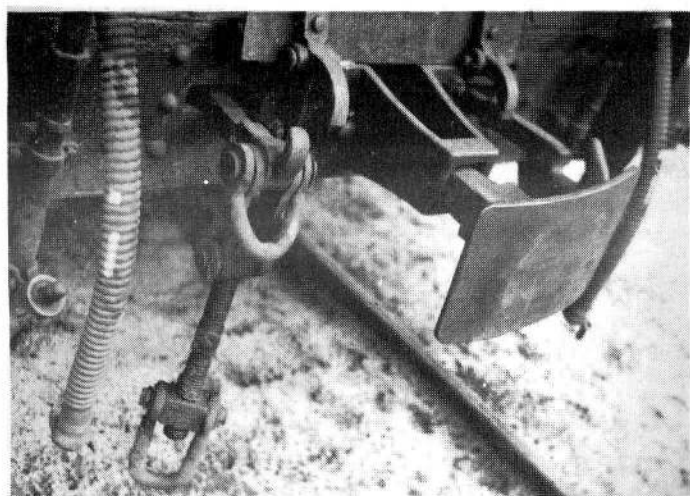
På grund af sin isolerede beliggenhed uden tilslutning til andre jernbaner, var DBJ på mange områder forskellig fra andre baner; nogle eksempler:



Man brugte i hele banens levetid centralkoblinger - i flere forskellige versioner.

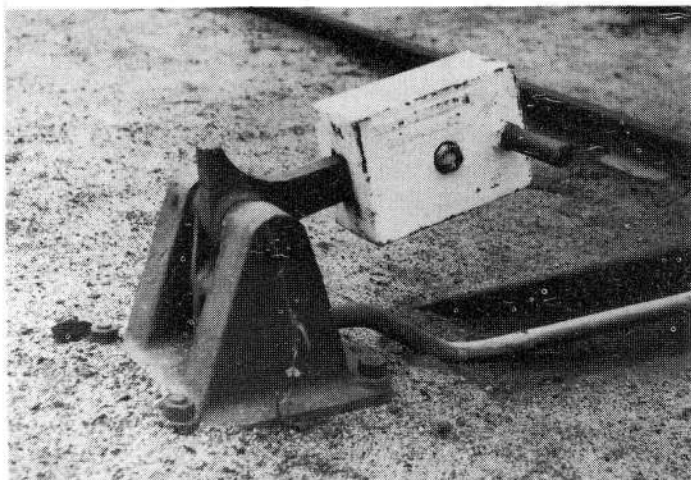


Man beholdt de oprindelige vacuumbremser på det "gamle" materiel. Bemærk de små holdere til slangernes befæstelse, når de ikke blev brugt. De var "selvansugende".



Man kunne som følge af centralkoblingen benytte en meget enkel form for stoppebom.





Nr. 09915

Billet for 2 personer

Turistrundtur Nordtur *)
Sydtur *)

Fra _____ til _____ Enkelt *)
Tur og retur *)

2-dages kort fr. o. m. 3/8 t. o. m. 3/8 *)

BORNHOLMS TURISTFORENING d. kr. 1/4 øre

RØNNE Stationshølm

*) Det ikke benyttede overstrages.

DBJ havde små nuttede trækbukke til spor-
skiftebetjeningen.

DBJ havde - på grund af den store til-
strømning af turister - særlige 2-dages
kort, gyldige til alle banens tog og ru-
tebiler (øverst til højre)

DBJ var en kort tid nødt til - tvunget af
omstændighederne - at trykke dobbeltspro-
gede billetter. Det er vist den eneste
danske bane, der har benyttet russisk.



Квитанция — Kvittering

За то, что _____
meddeles herved for

кр. _____
Kr. _____

с. д. уплочено за _____ шт.
der D. D. er betalt for _____ Stk.

железнодорожных билетов для русских солдат.
Jernbanebilletter til russiske Soldater

Станция _____ 194
Station _____ 194

Den Gamle Post

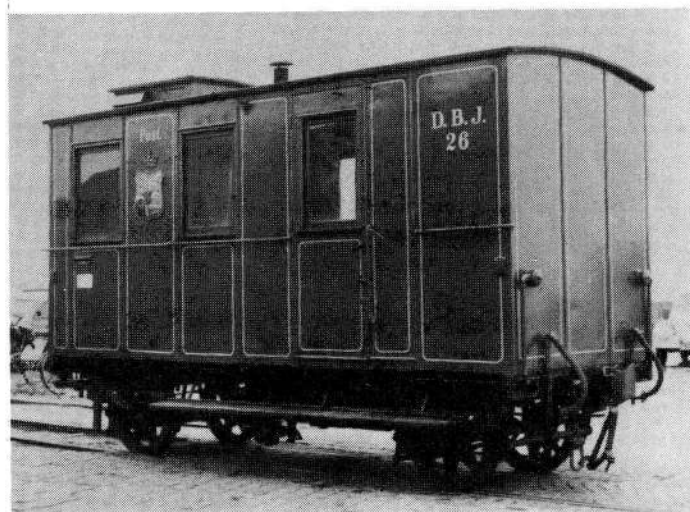
En rullende post.

Den opmærksomme læser har - forhåbentlig - ikke kunnet undgå at opdage, at dette nummer af SIGNALPOSTEN er noget "Bornholmskfarvet". Dette fik jeg af redaktøren ordre på også skulle gælde "den gamle post", og så var gode råd jo dyre, idet der aldrig på Bornholm har eksisteret nogen egentlig signalpost. Jeg håber ikke at læseren så vil tage det ilde op, at jeg (med hjælp fra vor fotoarkivar EVP m. fl.) har kastet mig over noget, der dog trods althar noget med post at gøre, nemlig DBJs postvogne nr. 26 og 326.

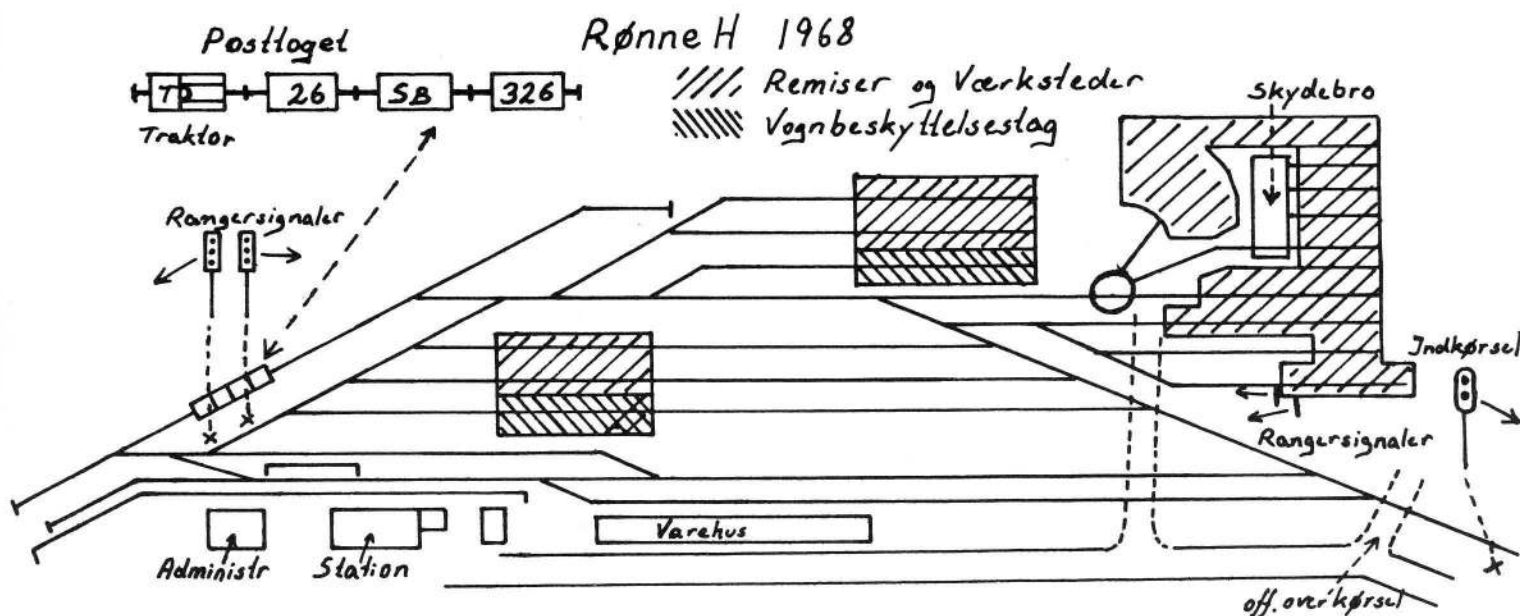
DBJ 26, anskaffet 1901 fra Sachische Waggonfabrik GmbH, Werdau, førte i sin sidste tid en stille tilværelse på Rønne H. som postsorteringsvogn. Den blev dog i de sidste år forsynet med 2 lysstofrør til vognens egenbelysning og bevarede til det sidste den oprindelige centralkobling til evt. brug i DBJs motortog.

Indretningen og udseendet skulle nogenlunde fremgå af de viste tegninger og fotos. Som det ses på tegningen over vog-

nens indre, så var der lige over stedet hvor postmanden stod når han skulle lægge breve på sorteringshylderne en tagrytter. Det påstås, at det skyldes en meget høj postmand man havde i sin tid. Tagrytteren blev lavet for at han skulle kunne stikke hovedet herop når han stod og arbejdede. Det siges også, at der først var et forslag fremme om at skære et hul i

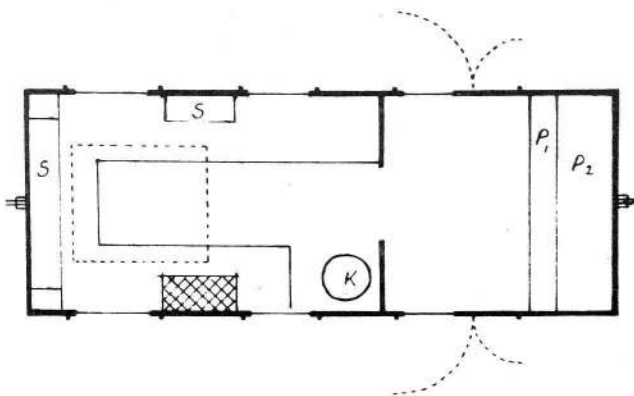
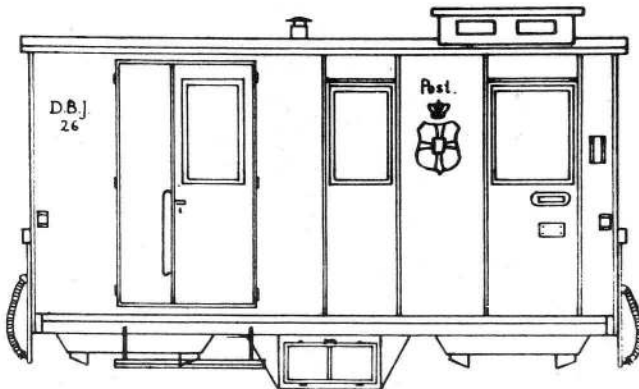


gulvet for at postmanden kunne stå nede på svellerne. "Så var han også mere på højde med sorteringsreolerne" sagde man. Men selv om man lovede postmanden at lokføreren nok skulle fløjte før han satte toget igang, at han også kun skulle fremføre toget i skridtgang og endelig, at han nok skulle fløjte før de passerede sporskifter og lignende, således at den i toget "spadserende" postmand ikke skulle

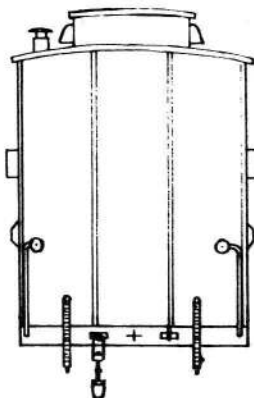
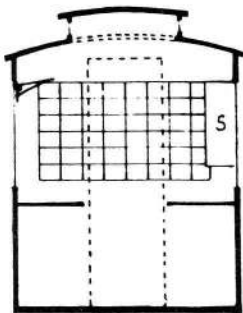


snuble, så ville man ikke gå med til dette hul, og vognen blev udført med tagrytter.

Om den i 326 tjenstgørende postmand ikke har været så høj, ved jeg ikke, men denne vogn var ikke udstyret med tagrytter, og den afviger også på andre punkter fra nr. 26. 326 er fra samme år og samme fabrik som nr. 26, men den blev senere

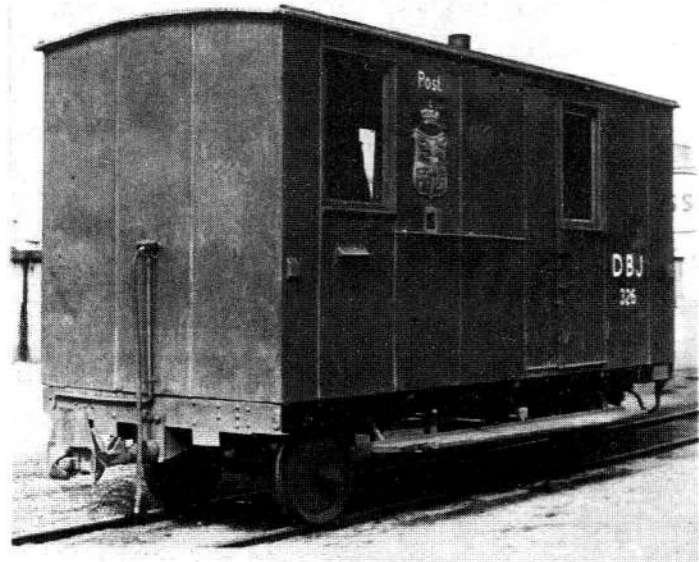


S = Sorteringsreol
 K = Kakkalovn
 P₁ = Pakkehylde ca 65 cm bred, nederst
 P₂ = " " " 45 " " " øverst



ombygget med indvendige aksellejer og blev forsynet med skinnebuskobling til brug i banens postførende skinnebustog. Som sådan kørte den også helt til banens lukning (de sidste måneder dog ikke søndage) en dobbelttur Rønne-Nexø. Den var endvidere forsynet med elektrisk opvarmning - via akkumulator - og stod derfor om natten til opladning under det af de to beskyttelsestage, på Rønne H., der var nærmest værkstederne.

Selve postgangen foregik således: "Posten" ankom om morgenen med båden fra København. I en af postvæsnets påhængsvogne kørtes denne så til "postsorteringskontoret" ved havnen, hvor "posttoget"

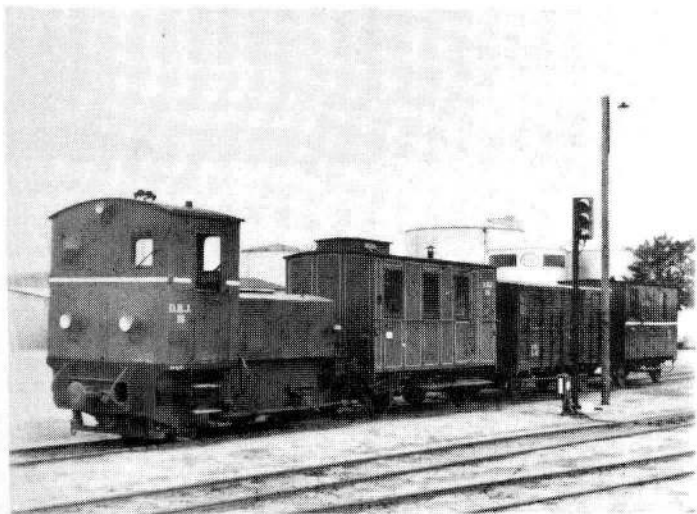


holdt oprangeret. (Oprangeringen var: Traktor - 26 - SB - 326, jvf. hosstående skitse. SB er en til skinnebusbivogn ombygget lukket godsvogn af Q-typen).

Sortering foregik nu således, at brevpost til Nexøbanen blev givet usorteret til pakmesteren i 326, der sorterede og lavede postsække til postekspeditionerne på strækningen Rønne-Nexø (Køllergårde, Lobbæk, Åkirkeby, Pedersker, Bodilsker og Nexø). Pakker blev læstet i SB-vognen. Brevpost til Nordboørholm blev givet til vogn 26, hvor det sorteredes i postsække til ekspeditionerne på de nedlagte Allinge- og Gudhjemstrækninger. Pakkeposten sorteredes på en lastbil, og det hele kørtes derefter til rutebilerne for videre udkørsel. 326 og SB-vognen blev kørt til

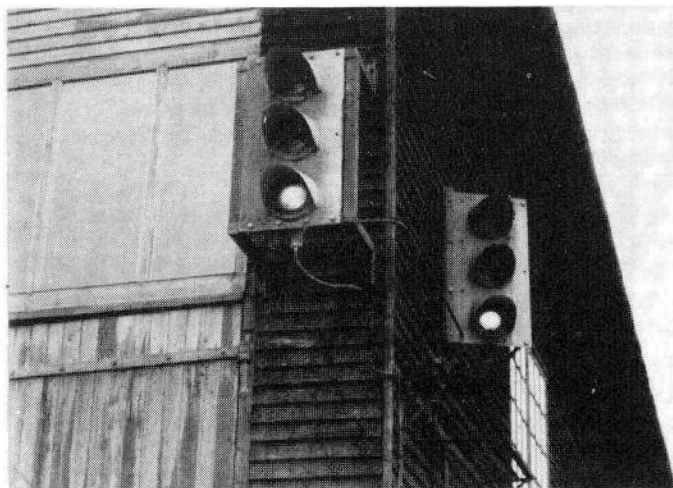
perron og afgik kl. 8.00 mod Nexø (tog 5) medens 26 blev stillet tilbage på sin plads ved førnævnte halvtag.

Om nr. 26 og 326 kan endvidere siges, at ondtunger påstod at de "smalsporede" postkasser, der sad på begge postvognene kun kunne tage små takkekort - normale konvolutter var for brede til at kunne komme i! Sluttelig forlyder det, at Bornholms museum påtænker at købe nr. 26 som minde om banerne.



For nu ikke helt at skuffe "signal-fans" vil jeg lige nævne, hvad der har været af signalanlæg på DBJ.

Signalanlægget på Rønne H. bestod af et indkørselssignal og fire rangersignaler på stationsområdet. Alle signaler var daglyssignaler, indkørselssignalet med 2 lanterner (øverst: rød = stop, nederst: grøn = kø) og rangersignalerne med 3 lanterner på firkantede baggrundsplader (øverst: rød = stop, i midten: de 2 signaler i sydenden (ved havnen) blå, de to signaler i nordenden (ved remisen) hvid = rangering forbudt og nederst: gul = rangering tilladt). Disse signaler blev betjent fra et "centralapparat" bestående af en omskifter, 12 kontroltableauer, fire kontakter og en brummer, alt sammen anbragt i en trækasse på stationskontoret (se tegn.) Udenfor togtid stod omskifteren i stilling 1 eller 2, hvorved rangering på stationsterrænet var tilladt (stilling 2, hvor samtidig indkørselssignalet stod på stop, brugtes når tog var afmeldt, men rangeringen endnu ikke tilendebragt).



Rangersignaler (nordenden)

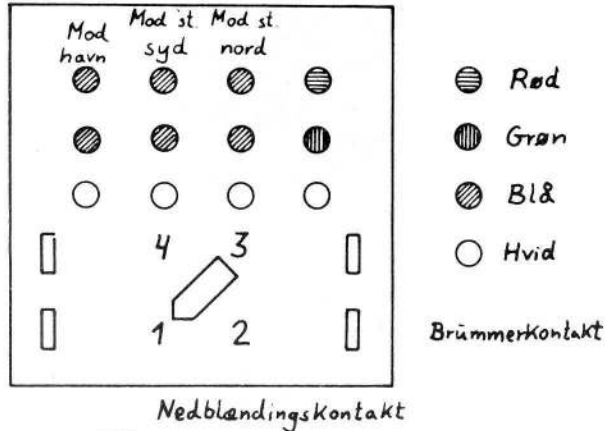
Der var i denne stilling af omskifteren gult lys i alle fire rangersignaler, der var anbragt to og to i hver ende af stationen (se fig.). I stationens sydende viste ét mod havnen og ét mod stationen, i nordenden ét mod stationen og ét mod remise- og værkstedsområdet.

Når tog ventedes, stillede omskifteren først på 3 (her blev så foretaget togvejseftersyn) og dernæst i stilling 4, hvorved indkørselssignalet gik på "kør". Rangersignalerne viste "rangering forbudt" i begge disse stillinger.

Ved udkørsel stillede omskifteren i stilling 3. Signalbilledet med rangersignalerne på "stop" havde ikke været i brug



Rangersignaler (sydenden)



Omskifterstillinger:

- | | |
|--------------------------|-------------------|
| 1. Rangering tilladt | (J-sign. slukket) |
| 2. -" - -" - : Stop | (-" - "Stop") |
| 3. -" - forbudt : Stop | (-" - "Stop") |
| 4. -" - -" - : Jndkørsel | (-" - "Kør") |

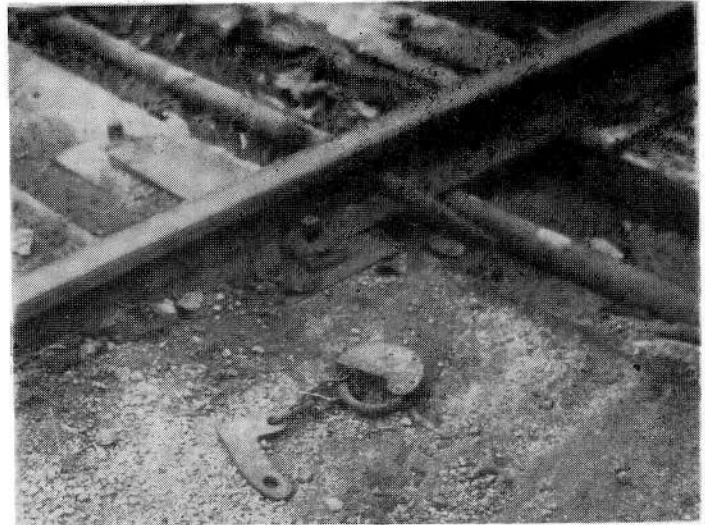
i de sidste mange år, og ingen vidste rigtigt, hvad meningen havde været med dette.

På stationens område fandtes endvidere to, med blinklys forsynede overkørsler, én for tilkørsel fra byen til banens remise og værksteder og én for offentlig vej til havnen. Ved indkørsel tændtes begge overkørsler når toget passerede en "tændskinne" et stykke før indkørselssignalet. Stod indkørselssignalet på "stop" tændte overkørslerne dog ikke når tændskinnen befaredes, men en brummer på stationskontoret gik i gang. Denne brummer holdt først op med at lyde, når der så blev stillet indkørsel, og samtidig hermed gik blinklysene igang. Slukning af begge overkørsler skete ved befaring af en slukkeskinne i selve overkørslen.

Ved udkørsel tændtes begge overkørsler fra perronen, men mens den offentlige overkørsel slukkedes ved befaring af slukkeskinnen, slukkedes banens egen overkørsel først når omskifteren på centralapparatet blev stillet tilbage fra stilling 3 til stilling 1 eller 2.

Sikringen af sporskifternes stilling skete ved hjælp af hængelåse. Den på herstående foto viste hængelås har dog vist ikke været særlig "flittigt" brugt.

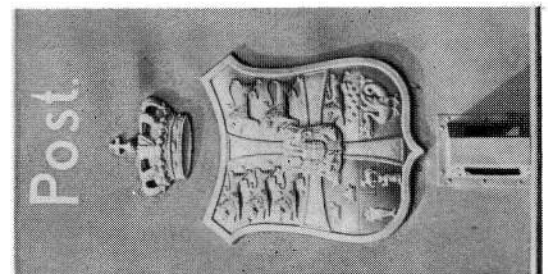
På mellemstationerne anvendtes trinbrætsignaler bestående af et armsignal midt på perronen. Normalstillingen var "intet signal" = armen lodret nedad langs masten. Når der så var rejsende, skulle



disse så selv - ved hjælp af en betjeningsarm - stille signalet på "rejsende at optage" = armen vandret. På signalmasten var der en udførlig "brugsanvisning", så selv analfabeter kunne komme med toget.

Åkirkeby havde dog daglyssignaler, der blev betjent fra et "signalhus" på perron 2. Her fandtes også til det sidste betjeningskontakter gældende for den nedlagte Almindingen bane.

Endelig havde Nexø daglyssindkørsels-signal. For at sikre, at stationsbestyreren kontrollerede togvejen inden signalgivningen, foregik denne oprindeligt på følgende måde: Betjeningskontakten på stationskontoret stilledes på stilling "indkørsel", hvorefter bestyreren vandrede ud til indgangssporskiftet, idet han undervejs kontrollerede, at sporskifterne stod korrekt og at togvejen var fri. Ved indgangssporskiftet sluttede han ved hjælp af en kupénøgle en kontakt, hvorved signalet gik på "kør". Dette snedige system havde dog ikke virket i længere tid, og stationsbestyreren blev sparet for adskillige skridt hver dag.



FOTOARKIVET

Til dette "Bornholmernummer" har vi fundet anledning til, da vi i arkivet har nogle farvenegativer, at udbyde en tilbudsliste med farvebilleder (nr. 18). Det vil ikke foreløbig blive noget tilbagevendende, men skal betragtes som et forsøg. Billederne kan selvfølgelig også leveres i sort/hvid.

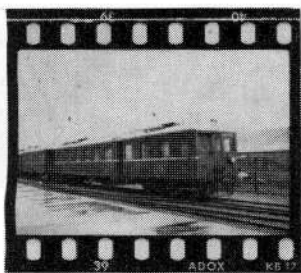
Priserne er som følger - alle fotos leveres i størrelsen 9 x 12 cm (farve) og 9 x 14 cm (sort/hvid):

Farve kr. 2,50 pr. stk., ingen rabat.
Sort/hvid kr. 1,-/stk., alle 12 kr. 10,-.
I alle tilfælde kommer porto til med kr. 0,80 pr. ordre.

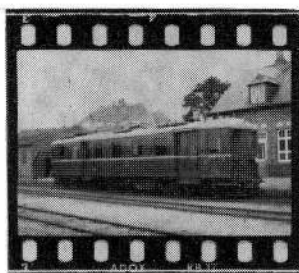
Bestilling sker ved indsendelse af beløbet på giro 12.53.05, Jernbanehistorisk Selskab, Fotoarkivet, Nørrebro st., 2200 N. Husk på venstre talon at anføre hvad indbetalingen dækker (evt. i særskilt brev til fotoarkivaren: Erik V. Pedersen, Nyskiftevej 42, 2610 Rødovre).

Da vi inden offentliggørelsen af tilbudsliste 18 gerne ville have en objektiv bedømmelse af billederne, sendte vi de 12 billeder til en af fotoarkivets flittigste kunder og fra ham fik vi, lige før redaktionens slutning, dette svar:

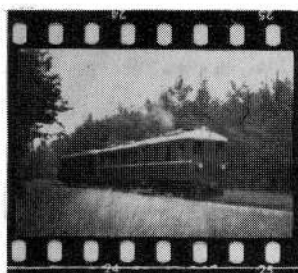
"Som noget helt nyt kommer denne måneds tilbudsliste foruden i sort/hvid også i farver, men da disse desværre ikke kan gengives her i bladet, bliver det derfor undertegnede, der skal forsøge en anmeldelse af billederne.



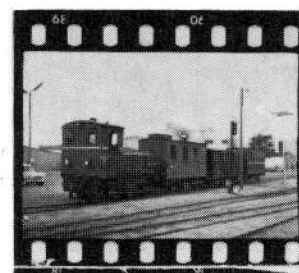
A 405 F 009



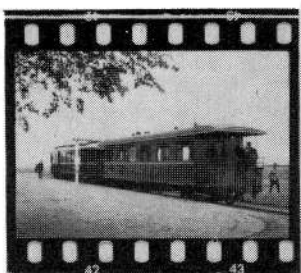
A 405 F 010



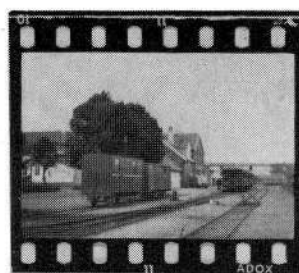
A 405 F 011



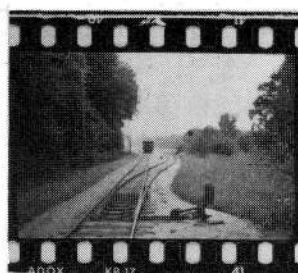
A 406 F 003



A 413 F 004



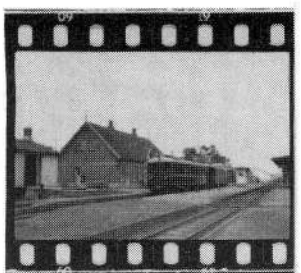
A 441 F 002



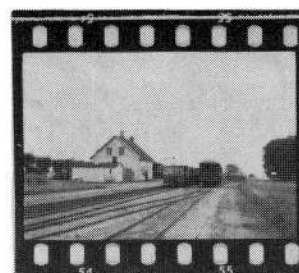
A 441 F 003



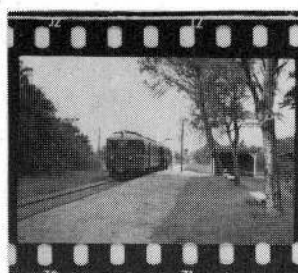
A 447 F 014



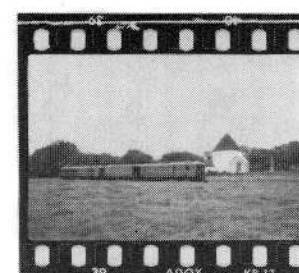
A 447 F 015



A 447 F 016



A 447 F 017



A 454 F 006

Og her skal det først bemærkes, at man rent farvemæssigt har valgt den helt rigtige bane, idet denne banes (DBJ) farver rigtig kommer til deres ret.

Lige lidt om farverne, de er gode på de fleste af billederne - men her spiller solen og årstiden en afgørende rolle.

Med ønsket om endnu flere billeder, både i sort/hvid og farver, fremover i tilbudslisterne er dette lille indslag slut,

venlig hilsen
en Billednarkoman!

T I L B U D S L I S T E nr. 18
(FARVE og SORT/HVID).

Alle billeder er taget i august 1958.

A 405 F 001 DBJ, M 1, Rønne
A 405 F 002 - M 5 (+664), Rønne
A 405 F 004 - SM 30 (+ SP 30), Nexø
A 406 F 001 - ML 8 + SB 40, Rønne
A 413 F 001 - 324, Nexø
A 416 F 001 - 326, Nexø
A 418 F 001 - SB 41, Rønne
A 421 F 001 - 706, Rønne
A 424 F 001 - 173, Nexø
A 424 F 002 - 664, Rønne
A 424 F 003 - 445, Rønne
A 447 F 013 - Rønne H. (M 5 + 664).

Opmærksomheden henledes på, at da farvebillederne skal fremstilles ude, må bestillinger på disse indsendes så hurtigt som muligt og inden 15/1 1969. Senere bestillinger kan kun ekspederes lejlighedsvis.

T I L B U D S L I S T E nr. 19.
(kun sort/hvid)

Da der fra flere sider er blevet efterlyst fotos fra klubbens ture - fra medlemmer, der ikke var med, eller ikke havde apparatet med, vil vi hermed tilbyde disse - og andre - nedenstående fotos fra klubbens andetsteds i bladet beskrevne tur til Bornholm lørdag den 21. september 1968.

For at give et lille indtryk af de tilbudte fotos, er de tilbudte billeder gengivet her i kopiaftryk. Det er så absolut et forsøg som vi meget håber falder heldigt ud.

A 405 F 009 DBJ M 1, Nexø
A 405 F 010 - M 5, Rønne
A 405 F 011 - M 5 + 324 passerer Robbedale grusgrav
A 406 F 003 - M 10+26+SB 42+326, Rønne
A 413 F 004 - 324 (+ M 5), Pilemølle
A 441 F 002 - Neksø stationsterræn
A 441 F 003 - Køllergård (M 5)
A 447 F 014 - M 5 + 324, Køllergård
A 447 F 015 - do Åkirkeby
A 447 F 016 - Bodilsker (M 5+324xSM 31+SP 32)
A 447 F 017 - M 5 + 324, Balke Strand
A 454 F 006 - M 5 + 324 + M 1 passerer Nylars rundkirke.

50 ÅR GAMLE NYHEDER...

JULI 1918

Nørreport station åbnes (1.)

Et stort slagsmål finder sted i sidste tog fra Klampenborg mellem en mængde gæster fra Dyrehavsbakken. På mellemstationerne kan hverken politi eller jernbanepersonale i forening få standset kampen, og først ved togets ankomst til Østerport bliver 4 af de værste slagsbrødre anholdt og slaget ebber ud (2.)

Under tog 1927's indkørsel på Lem station afspores togets tre bageste vogne, hvoraf 1 vælter og beskadiger et holdende togs maskine samt spærre hovedsporet (3.)

Det første tog befarer Hørve-Vørslevbanen. Toget er et særtog med skytteforeningsmedlemmer. Banen forventes ikke åbnet foreløbig bl.a. fordi kulpriserne er så høje (14.)

AUGUST 1918

Amtsfredningsnævnet afviser klagen over, at den projekterede Midtsjællandske bane vil ødelægge det smukke landskab mellem Jystrup og Skjoldenæsholm ved at blive ført øst om Valsø Lille sø. Klagen er nu appelleret til overfredningsnævnet (20.)

SEPTEMBER 1918

Dampfærgen STOREBÆLT havarerer på vej til Korsør, idet en hjulaksel knækker. Dampfærgen SJÆLLAND må bugsere havaristen i havn. Samme dag kører Kronprinsen (Frederik IX) på lokomotivet mellem Århus og Langå (16.)

OKTOBER 1918

Året er jernbanemæssigt præget af mange store jernbaneulykker rundt om i Europa. Her skal kun nævnes den frygtelige ulykke ved Getå mellem Norrköping og Nyköping i Sverige. Om aftenen skrider en dæmning sammen under iltoget til Stockholm. Toget fremføres af F 1200 (senere i Danmark E 964) og 6 af togets 7 boggievogne styrter ned af dæmningen og bryder i brand. Af den senere udarbejdede rapport fremgår, at af togets 125 passagerer dræbtes 41, hvoraf 19 ikke kunne identificeres, 40 såredes og den materielle skade anslås til $\frac{1}{2}$ million kroner (1.)

Banestrækningen Fredericia-Århus fylder 50 år (4.)

Den nuværende Tåstrup station, der afløser den gamle træbygning, tages i brug (21.)

NOVEMBER 1918

Forbindelsen til Warnemünde må afbrydes på grund af revolution i Tyskland. Færgen, der er på vej til den tyske havn, må returnere uden at have fået adgang til færgehavnen i Warnemünde (6.)

Tysklands delegerede underskriver de af de allierede stillede våbenstilstandsbe- tingelser. I disse fastsættes bl.a., at Tyskland skal afgive 5000 lokomotiver og 150.000 godsvogne til de allierede (11.)

En rejsende kaster en levende krabbe ud af vinduet i et tog i nærheden af Kolding. Han rammer en ledvogter med dyret, så ledvogteren må transporteres til en øjen- klinik, hvor hans svært beskadigede øje opereres (13.)

Forslag til Århus hovedbanegård er til 1. behandling i Folketinget, hvor det modta- ges velvilligt af alle partier.

DECEMBER 1918

Der genindføres eksprestog på Kalundborg- banen og Vejle-Holstebro (1.)

En rangermaskine fra Slangerupbanen påkø- rer en spurvogn på Nørrebrogade. En pas- sager såres (2.)

Landstingsudvalget afgiver betænkning an- gående forslaget om en dobbeltsporet gods- bane fra Vigerslev til Nørrebro m.m. Fler- tallet slutter sig til forslaget og ønsker samtidig muligheden for en indre ringbane bevaret ved, at staten beholder de pågæl- dende gamle sporarealer. Mindretallet fo- reslår, at der sikres sporarealer til et nyt dobbeltspor langs den foreslåede gods- bane og videre langs Frederikssundsbanen ind til Valby station (11.)

Færgen strander ved Nykøbing M. under en forrygende snestorm, og passagererne må landsættes i motorbåde (12.)

Den nye Glostrup station tages i brug (19.)

Juletrafikken afsluttes uden besvær og for én gangs skyld uden klager i pressen.

Tyverier fra godsvogne og indbrud på sta- tioner, i flere tilfælde både 2 og 3 gan- ge på samme sted, har floreret som aldrig før i 1918, som følge af den knappe forsy- ningssituation under første verdenskrig.



Et sidste billede fra Bornholm: Nordenden af Rønne H. station.

Komplet el-maskinsæt + håndværktøjssæt

Kære hr. husejer og andre »gør-det-selv«-folk

Med et moderne el-maskinsæt kan man udføre forskelligt nyt arbejde og mange reparationer håndværksmæssigt og indtil 20 gange hurtigere.

Men man kan trods alt ikke lave alt med maskinen — derfor vedlægger vi et sæt med uundværligt håndværktøj til hver el-maskinsæt. Så kan småtingene også klares — og De står ikke og mangler værktøjet, »som er det halve arbejde« — et godt gammelt håndværkerudtryk.

Sæt 1: El-maskinsættet består af:

Fra **Black & Decker** Verdens største fabrik for el-værktøj:

1. EL-BOREMASKINE D520, 270 watt, med 2 hastigheder, 900 og 2400 omdr./min. og med 8 mm borepatron. Danmarks mest solgte boremaskine.
2. BLACK & DECKER RUNDSAVSÆT m. smigskæring, dybde og bredestiller.
3. BLACK & DECKER STATIONÆR VANDRET HOLDER, samt følgende kvalitetsstilbehør fra andre kendte fabrikker (også med fuld garanti):
4. STIKSAV med klinge for træ og metal. 5. PUDSESÅL for finpudsning langs årenerne i træet. 6. SLIBESTEN til værktøjsslibning. 7. AKSEL for do. 8. STALBØRSTE til fjernelse af rust og maling. 9. POLERSKIVE for pudsning af messing og kobbertøj. 10. GUMMISKIVE med sandpapir til afslibning af gulve etc. 11. SANDPAPIRRONDELLER. 12. POLÉRHÆTTE for polering af biler og møbler. 13. Et sæt CROME-VANADIUM BOR for jern og stål. 14. Et sæt BOR fra ½" til 1" for boring i træ. 15. 3 stk. VIDIA-STALBOR for boring i mursten og beton. 16. 3 rammer EXPANDET-PLUGS. 17. MALERRAMME for do.

Sæt 2: Håndværktøjssættet består af:

1 stk. kløfthammer — 1 stk. kaftig skruetrækker — 1 stk. elektriker skruetrækker — 4 stk. stemmejern, ¼"—1" — 1 stk. tommestok, 2 m, — 1 stk. kombinationsvinkel 45° og 90° — 1 stk. waterpas med lod og vage — 1 komb. flad- og bidetang — 1 håndsav med 5 klinger.

Samlet pris for begge sæt kun 398.-

De kan købe på følgende fordelagtige måder: Kontant ÷ 3% ★ Udbet. 100.- og resten over 4 mdr. rentefrit ★ Udbet. 100.- og resten med 35 kr. pr. md.

VI GØR betalingen let for Dem = 4 mdr. rentefrit. VI GØR det rigtigt = 90 års erfaring. VI GØR det sikkert for Dem = fuld garanti. VI GØR DET billigt, egen import = ingen mellemanvance.

De kan roligt købe NU, bedre tilbud får De aldrig!

Fuld returret i 8 dage

HUSK!

HOBBYFOLK

mødes i

MASKINBAR'EN

hvor DE finder alt i
små som store maskiner

for arbejde i

TRÆ & METAL

Aut. forhandler af:

EMCO-STAR

Maskinen til træbe-
arbejdning der kan
det hele

Aut. forhandler af:

SØNDERGÅRDS

Malersprøjter

Aut. forhandler af:

LUREM

comb. træbearbejd-
ningsmaskine

H. Olsen A/S

Gothersgade 26-28, Kbh. K.

Tlf. (01) *14 47 49