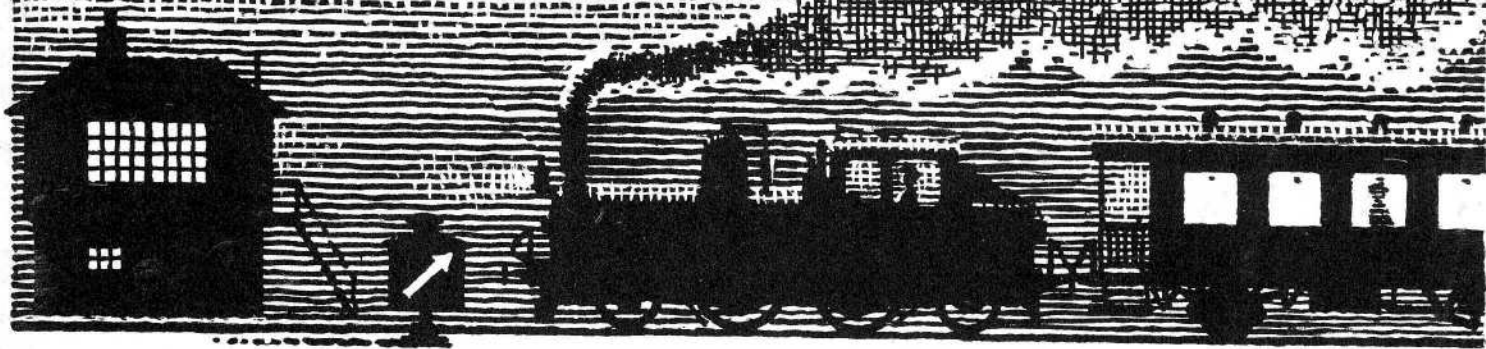


# SIGNALPOSTEN



9 ÅRG  
1973

NR  
DEC 6

# Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Så rinder årgangen ud, og vi skal atter til eksamen - med vore læsere som censorer.

Med dette nummer følger (forhåbentlig) girokortet til brug ved Deres fornyelse af abonnementet for 10. årgang, og prisen er, som "forudsagt" kr. 40,-, frit tilsendt i lukket konvolut. Synes De vi har klaret den forløbne årgang til karakteren "bestået", fortæller De os det ved at indløse girokortet, og jo hurtigere De gør det, jo flere krydser og slanger giver De os. Skulle De have et par småbemærkninger iøvrigt, kan bagsiden af girokortets øverste del (indbetalingskortet) benyttes til dette formål, medens længere udredninger bedes sendt til redaktionens adresse i separat brev. Vi hører meget gerne fra Dem.

Måske forekommer dette nummer Dem lidt tyndt. Det skyldes, som også nævnt sidste gang, at jeg tidligere i årgangen har været lidt for rundhåndet, hvorfor vort finansdepartement har sat en bremse på udfoldelserne denne gang. Trods alt nåede vi dog i 9. årgang at udsende ialt 400 sider, hvilket jeg efter omstændighederne selv finder tilfredsstillende. Jeg håber også at nå dette sidetal for 10. årgang, men - nu snakker man jo igen om MOMSforhøjelse, om portoforhøjelse og om flere dyrtidsportioner og jeg ved ikke hvad, så der kan jo blive finansielle vanskeligheder hen ad vejen.

Vort stof vil fortsætte ad de hidtil kendte baner, men vi har gennem de mange, mange dejlige læserbreve fået masser af impulser til en "fornyelse" af bladets indhold, og vi skal bestrebe os meget på at opfylde ønskerne. Det kræver dog ikke så lidt arbejde at granske i de forskellige emner, så lige med det omgående kan vi ikke opfylde de mange ønsker.

Undskyldninger kan man altid finde - siger man, men det kniber gevaldigt for mig at finde en sådan for den fadæse, jeg lavede i sidste

nummer ved at benytte det samme billede til forsiden som var anvendt til 6. årgangs nummer 1. Jeg kan ikke en gang give en fornuftig forklaring på fænomenet. Det må være den berømte klap, der gik ned, for jeg plejer ellers omhyggeligt at kontrollere, om billedmaterialet har været brugt før.

Kan De bære over med mig?

Vi har fået en pæn række positive henvendelser om håndbog nr. 2 i et prislag på kr. 135, og ingen negative. Det er ganske vist ikke nok til at bogen umiddelbart kan bære sig, men det er en god rettesnor at have, og vi arbejder støt videre med sagen, herunder også med eventuelle andre muligheder for den indbinding, som er det dyreste led i fremstillingen. Bl.a. har et forslag om løsblade i ringbind givet os noget at tænke over, men De vil høre nærmere herom i de kommende numre.

Jeg har iøvrigt puslet lidt med regnskabet, der har et par mørke punkter, som måske kan ændres lidt med læsernes hjælp. De fleste af vore publikationer har efterhånden "indtjent sig selv" omend det er gået noget langsomt, men for de her nævnte 4 mangler der ikke så lidt i balancen, og derfor henleder jeg læsernes opmærksomhed på disse bøger/hefter. Det drejer sig om 1) Romantik i røg og damp, 2) Fotohefterne nr. 3 og 4 og 3) ... og så kommer toget, Trine. For samtlige gælder, at vi "mangler at sælge" 125-150 eksemplarer af hvert for at nå den eftertragtede balance. Kan De hjælpe?

Ja, så slutter jeg redaktionen af 9. årgang. Jeg retter en varm tak for samværet til: vore faste abonnenter (nu 821 stk.), de lidt mere løse (nu 105 stk.) og alle andre læsere og ønsker alle et godt nytår.

10. årgang, nummer 1 forventes udsendt ca. 1. februar 1974. På genhør!

Holtrup

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

9. årgang nummer 6

december 1973

## INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen .....	omsl.	2
Danske damploko, 1. del: Jylland-Fyn, 1870-1880 .....		198
Danske jernbanefærger, tresporede motorfærger, 5. del .....		204
Kupesnak .....		212
Jernbanebøger .....		213
Byggetegninger, brugte bogievogne hos HFJ .....		214
Småpluk .....	omsl.	3

Forsidebilledet: "Sporskifter", Københavns banegård, 1969 (foto: HL)

SIGNALPOSTEN samarbejder gerne med alle kredse af jernbaneinteresserede.

REDAKTION & Ulf Holtrup,  
EKSPEDITION: Dalbyvej 12,  
2700 Brønshøj.  
Tlf. (01) 71.79.03

ANNONCER: P. Adamsen,  
Gentoftegade 52,  
2820 Gentofte.  
Tlf. (01) GEntofte 1060.

TRYK: Sven Jensen & Co.,  
Brudelysvej 26,  
2880 Bagsværd.  
Tlf. (01) 98.29.29

SIGNALPOSTEN udsendes ultimo januar, medio marts, maj, august og oktober og primo december.

ABONNEMENTSPRIS for 9. årgang kr. 35,- incl. moms og frit tilsendt i lukket konvolut. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, evt. postanvisning/check til samme adresse.

EFTERTRYK TILLADT  
HUSK TYDELIG KILDEANGIVELSE.



# DANSKE DAMPLOKO

## 1.del: statsbanerne

af A.Gregersen

### 2) 1870-1880

I 1870erne åbnedes en hel del nye baner i Jylland, og hvad der vel var det vigtigste af det hele: færgeruten over Lillebælt afløste skibsforbindelsen i 1872.

Frederikshavn - Nørresundby åbnedes i 1871 med skibsforbindelse over Limfjorden - broen kom først i 1879. Som sidebane til Fredericia-Vamdrup kom i 1874 Lunderskov-Esbjerg-Varde (der skulle dog gå ca. 20 år før nogle af togene gennemførtes til eller fra Fredericia). I 1875 kom Varde-Skjern-Ringkøbing - Holstebro (hermed var så den direkte bane Esbjerg-Struer etableret), og samme år kom banen Bramminge-Ribe. I 1871 åbnedes Skanderborg-Silkeborg, forlænget til Herning i 1877, sidstnævnte delstrækning åbnet som privatbane men blev statsbane i 1879. Det østjyske Jernbaneselskab åbnede i 1876 linierne Århus Ø-Ryomgård-Grenå og Randers-Ryomgård og også dette selskab overgik til statsdrift, men først i 1881.

Til den stigende trafik og til de nye baner anskaffedes i løbet af 1870erne 67 lokomotiver fordelt på ikke mindre end 9 typer og fra 6 forskellige fabriker! Det blev en forøgelse i antal - men ikke i størrelse. Man synes nu bagefter, at det var en mærkværdig fremgangsmåde, men på den tid var det over det meste af Europa ganske normalt at bygge mange typer med få af hver. Lad os tage dem i rækkefølge, d.v.s. nogenlunde i nummerorden, idet det dengang var normalt at give et nyt lokomotiv laveste ledige nummer, og nr. 1-49 var alle besat.

Nogen form for standardisering var der ikke tale om, der var dog visse fælles træk der gik igen: Indvendige glidere og styringer (Stephenson), udvendige cylindre, cylindrisk kedel og det afrundede førerhus.

### Litra J, nr. 50-58

J 50-58, B 1 lokomotiv med 2-akslet tender, bygget i 1871 af Kitson & Co i Leeds med fabr.

nr. 1711-1719, tenderens fabr.nr. 1720-1728.

Drivværk og kedel var som for H-maskinerne, men de var ca. 2 t tungere, dog havde også de kun 8 t akseltryk. Kedeltrykket var 140 pund/kvadratfod, men nedsattes til 100 i 1881 for nr. 50 og 51 - og måske også for de andre, derom har jeg intet kunne finde.

Nr. 54 fik ny kedel i 1880 og nr. 51 i 1881 - resten i 1885-86; det tyder ikke på, at det har været for godt byggede lokomotiver, men Rambusch roser dem som "udmærkede små maskiner". 6 af dem blev udrangeret i 1905-07, nr. 51 i 1910 og nr. 54 og 56 i 1915, begge sidstnævnte stod i Struer i flere år uden at blive benyttet. Deres levetid blev relativt kort, det kan skyldes dårlig kvalitet, men også, at man fra ca. 1900 havde et stort overskud af lette lokomotiver.

De kom til at tilbringe hele deres liv i Jylland. De var bygget til Vendsysselbanen, der i 8 år var uden forbindelse med det øvrige jyske net. 6 lokomotiver var stationeret i Frederikshavn der foruden depot også havde et mindre værksted. 3 var bygget til Skanderborg-Silkeborg banen. Efter at Limfjordsbroen var bygget kom de alle til Esbjerg og kørte på strækningen Esbjerg-Lunderskov, men efter at de nye J-maskiner kom til verden, indsattes de også på Esbjerg-Struer banen i de "svære" tog og fra 1888/89 tillige på Skanderborg-Skjern banen og her kørte alle fra 1892. Endnu i 1902 var alle i Skanderborg, hvor de efterhånden blev erstattet af de nye J-maskiner. De sidste år henstod de i Struer ubenyttede - man forsøgte at sælge de 3 sidste, først i 1910 og igen i 1915. 4 tendere blev ved udrangeringen ombygget, nr. 50 og 52 i 1909 til broprøvevogne, nr. 58 og 54 i 1912 og 1916 til løbevogne nr. 1 og 2 for kran. Alle 9 lokomotiver fik direkte vacuumbremse i 1885-86 og automatisk vacuumbremse i 1897-98.

### Litra M, nr. 59-60 og 82-83

De førømtalte "kaffemøller" viste sig hurtigt at være for små, derfor blev de i 1874-75 erstattet med små B-T lokomotiver fra Fletcha, Jen-



nings & Co, Lowca Works, Whitehaven: M 59-60 i 1874, fabr. nr. 123-124 og M 82-83 i 1875, fabr. nr. 141-142. De vejede kun 15 t og medførte 1 m<sup>3</sup> vand i 2 små sidevandskasser, kullene lå på førerhusgulvet (0,35 t). I de første år bestod førerhuset kun af et tag, båret af 4 standere, men det blev ret hurtigt lukket.

Blandt personalet fik de navnet "paraplyen". Sandkassen var anbragt oven på fodpladen midt mellem hjulene, og havde kun 1 sandrør. Af bremser fandtes kun håndbremse, lokoene blev jo kun anvendt til rangering.

I 1883 havde Århus og Fredericia hver 2, i 1884 2 i Fredericia, 1 i Randers og 1 i Vamdrup, i 1885 var alle 4 i Fredericia (til såvel Fredericia som Strib), i 1889 havde Fredericia 3 og Nyborg 1. I november 1892 har nr. 60 rangeret i København (307 rangermil). I 1893 havde Fredericia nr. 82 og 83, de 2 andre var stationeret i henholdsvis Nyborg og Esbjerg. I 1896 og i 1899 var alle i Fredericia, derefter er det svært at følge dem. Efterhånden som HS og F blev bygget i større antal, rykkede de ud til mindre og mindre depoter i Jylland.

Nr. 59 blev solgt i 1912 til Gørlev Sukkerfabrik, der endnu i midten af 1930'erne brugte det. Nr. 82 blev solgt i 1913 til Petri & Haugsted, der i 1924 videresolgte det til Stürup & Prosch Jensen, hvor det blev udrangeret i 1933. Nr. 83 var i Sydhavnen 1918-27 og 1927-37 på Valby rangerstation (Jacob). De sidste kendte stationeringer er Skanderborg og Varde. Nr. 60 blev udrangeret 20/1 1923.

#### Litra F, nr. 61-64

I 1874 leverede R. & W. Hawthorn, Engineers, Newcastle-upon-Tyne, 4 godstogsloko, litra F nr. 61-64, fabr. nr. 1601-04 til brug på den nyåbnede bane Lunderskov-Esbjerg.

De havde en lille 2-akslet tender og det var en lettere og svagere E-maskine, også lidt kortere og med en lidt højere liggende kedel og med det bageste hjulsæt bag fyrkassen og ligesom de 2 andre Hawthorn-typer (C og K) havde de et fladt førerhustag af træ.

De kørte kun kort tid i Esbjerg - hvis de da overhovedet har været der; de anvendtes i flere år mest til særgodstog fra Århus og i 1885 kom de til Fyn og blev forsynet med direkte vacuumbremse.

Da man trængte til nogle kraftige rangerloko, og da F-maskinerne var svagere end både E- og G-maskinerne og derfor ikke kunne køre

i samme løb, besluttede man sig til at ombygge dem til tenderloko, og det skete i 1889-90 på værkstederne i Århus. På et eller andet tidspunkt er hedebladen formindsket, det er sket enten ved ombygningen eller ved kedelfornyelsen i 1898-99. Som rangerloko kom de til at gøre god nytte, de var endda så gode, at de "stod model til" de nye F-maskiner. Ved ombygningen blev vacuumbremsen erstattet med en dampbremse og dele af tenderne blev - så vidt vides - anvendt til kul- og vandskasser, der lå på kedelsiderne, højre side vand, venstre side bagest kul, forrest vand.

De blev straks stationeret i Århus og Vamdrup med 2 stk. hvert sted. De forblev i Jylland også efter at de store F-maskiner blev bygget fra 1898, men rykkede dog efterhånden ud til lettere opgaver, bl.a. Århus maskindepot, Horsens, Langå, Randers, Frederikshavn, Struer. Nr. 61 endte sine dage i Horsens. De blev udrangeret i 1939, 1935, 1935 og 1936.

#### Litra C, nr. 65-68

C 65-68, 1-B persontogsloko, bygget i 1874 af Hawthorn med fabr. nr. 1605-1608.

En maskine af størrelsesordenen som de i 1868/69 anskaffede litra B, så det er svært at undlade at stille det spørgsmål, hvorfor man så ikke anskaffede yderligere 4 stk. litra B? De nye C dampede dårligt, ristearealet var for lille (mindre end på B), desuden havde man besvær med stemplerne; andre blev indsat, men det blev det ikke bedre af, de ny stempler var tykkere end de gamle, hvorved det "skadelige rum" blev for lille. Man var alt andet end tilfreds med disse loko, men man måtte klare sig med dem så godt man kunne. De fik direkte vacuumbremse i 1884-85.

De indsattes straks i de lokale tog Fredericia-Vamdrup og kørte her til omkring 1896, var dog en kort tid i 1892 i Frederikshavn og i Langå sammen med B-maskiner, kørte Frederikshavn-Randers og Langå-Struer.

Notat den 8/4 1893: "Nødvendigt at kasere loko 65-68, når de trænger til nye kedler eller fyrkasse". De udrangeredes og ophuggedes i 1896-97.

#### Litra K, nr. 69-76

Endelig fremkom i 1874 den tredje og sidste af de 3 Hawthorn-typer: de små, endda meget små, 1-B loko, litra K nr. 60-76, fabr. nr. 1609-1616.

Ved anskaffelsen af Busses 2-B loko i 1894 fik de litra Kj. De blev bygget til den i 1874 åbnede Lunderskov-Esbjerg-Varde bane, egentlig bygget som sidebane til Fredericia-Vamdrup. Det viser, at man ikke stillede de helt store forventninger til denne bane, og man skal da også hen til omkring århundredskiftet før der kom til at løbe direkte tog Fredericia-Esbjerg, og så skulle der endda gå adskillige år før disse tog undlod at skifte nummer i Lunderskov. Som et kuriosum kan nævnes, at et tog Fredericia-Esbjerg havde lige nummer til Lunderskov og ulige nummer til Esbjerg.

Maskinerne var absolut velbyggede, håndværksmæssig set, og havde trods de små hjul gode løbeegenskaber, men de viste sig straks at være alt for små. Det blev statsbanernes letteste loko med særskilt tender. Det tredje hjulsæt lå bag fyrkassen, hvad der gav dem et stabilt løb. Da der ingen anvendelse var for dem i den oprindelige skikkelse, besluttede man sig til at ombygge dem til tenderloko; det blev udført på værkstederne i Århus. I 1883 nr. 75, i 1884 nr. 69, 72, 73 og 76, i 1885 nr. 70, 71 og 74; de små tendere, fabr. nr. 848-855, blev ophugget samtidig med ombygningen. Oprindeligt havde lokomotiverne ingen bremsere, derimod havde tenderen skruebremse, men ved ombygningen fik de dampbremse, men ingen skrue- eller håndbremse. Derfor skulle man være forsigtig med, hvor de blev forladt af personalet, og det sikrede sig ved altid at have et par trækiler, der kunne drives ind ved et hjulsæt.

Kedlerne blev fornyet sidst i 1890erne og som sædvanlig fik de nye kedler færre rør og dermed mindre hedeplade - en af Busses "fikse" ideer, der kun tjente til at gøre maskinen endnu svagere. De ny kedler indsattes således: Nr. 69 25/10 1899, nr. 70 21/7 1895, nr. 71 1/12 1894, nr. 72 24/10 1900, nr. 73 26/8 1897 nr. 74 i 1900, nr. 75 21/3 1896 og nr. 76 i februar 1896. Samtidig fik de også ny fyrkasser, nr. 75-76 i stål, de øvrige i kobber. I 1896-97 fik 5 loko (nr. 70, 71, 73, 75 og 76) større cylindre med 308 mm diameter mod før 279 mm.

Efter ombygningen kom de til at rangere, de 3 først ombyggede i Nyborg og Odense. I 1885 var der i Århus 3 stk., i Randers 1, i Frederikshavn 1, i Vamdrup 1 medens 2 var i reserve.

I 1886: Frederikshavn, Randers og Vamdrup hver 2, Esbjerg 1 og 1 i reserve.

1/6 1892: 2 i Esbjerg, Randers, Ålborg og Frederikshavn, i november 1892 var 2 udlånt til Sjælland (nr. 73 til Køge og nr. 74 til Hillerød).

1/5 1893: Randers, Ålborg og Esbjerg hver 2, Køge og Hillerød hver 1.

1896: Alle i Jylland: 5 i 1. sektion, Århus, Randers, Ålborg og Frederikshavn (nr. 72-76), 3 i 2. sektion, Esbjerg (nr. 69-71).

Efterhånden som der blev bygget flere og flere F og HS rykkede de ud til mindre og mindre stationer.

I 1915 havde 2. kreds (Fredericia) til dækning af Fyn og Fredericia-Esbjerg nr. 71-72. 3. kreds (Århus) havde nr. 73-76 til dækning af østjylland og 4. kreds (Struer) havde nr. 69-70 til det øvrige Jylland.

I begyndelsen af 1920erne var de stationerede på Vojens, Ryomgård, Nørresundby, Thisted samt vestjyske stationer (på skift med litra N). Nr. 73 blev i 1923 solgt til et stenbrud i N. Smedeby og udrangeret i 1928. De øvrige blev udrangeret af DSB således: Nr. 74 i 1924, nr. 71 og 76 i 1929, nr. 70 i 1931, nr. 72 og 75 i 1932 og nr. 76 i 1934. De blev efterhånden overflødige efter at de små traktorer var sat i drift, men tjente i de første år som reserve for disse. Grundet de gode løbeegenskaber kunne man f.eks. let udsende en Kj fra Esbjerg til Grindsted når traktoren var i uorden - og det var den tit.

#### Litra G, nr. 77-81 og 106-109

Efter disse 3 ikke særlig velegnede lokotyper, set fra et driftsmæssigt synspunkt, fulgte 1870ernes bedste type, den 3-koblede godstogsmaskine litra G I nr. 77-81 og nr. 106-109.

Nr. 77 bygget i 1875 i Esslinden med fabr. nr. 1444 (skulle egentlig have haft nr. 82), nr. 78-81 bygget i 1875 i Esslingen med fabr. nr. 1440-43, nr. 106-109 bygget af Hanomag i 1878 med fabr. nr. 1382-85.

Disse maskiner var i realiteten en moderniseret E-maskine og adskilte sig kun lidt fra den. Lidt større kedel (hedeplade), vandrette cylindre, Tricks-styringer og 2 injektorer. Som det vil fremgå af et målskema, sidst i artiklen, kunne man lige så godt have anskaffet 9 E-loko.

De første 5 loko (77-81) havde 381 mm cylindre, medens de sidst leverede havde 406

mm cylindre. Nr. 77-81 fik store cylindre efter 1903, men før 1918 - nærmere kan jeg desværre ikke komme det- foreløbig!

Så man de 2 G I af hver sin årgang sammen, men lidt på afstand, var de lette at se forskel på, idet Esslingen maskinen havde dommen siddende lige over det midterste hjulsæt, hvorimod Hanomag-ernes dom sad over det første hjulsæt og lige bag skorstenen. Begge typer havde en stor fabriksnummerplade på dommen.

Trods den korte akselafstand og betydelige vægt af overhængende dele var de gode løbere og kørte uden besvær 70-75 km/t. De fik direkte vacuumbremse fra 1884-86 (indtil da kun skruebremse på tenderen) og den automatiske vacuumbremse i 1898-99. De fik nye kedler således: 1898 nr. 81, 1899 nr. 80, 1901 nr. 79, i 1902 nr. 77 og 78, i 1903 nr. 108, i 1904 nr. 109, i 1906 nr. 107 og i 1907 nr. 106.

Indtil 1896 gjorde de udelukkende tjeneste på den østjyske hovedbane mellem Ålborg og Vamdrup, stationeret i Århus. I 1897 overgik nr. 77-81 og 106 til 2. sektion og indsattes mellem Langå og Struer og i 1898 fulgte nr. 107-09 efter, således at Esbjerg havde 4 i tur og 2 i reserve til Esbjerg-Lunderskov og Struer havde 10 i tur og 5 i reserve (af litra E eller G) til Esbjerg-Struer-Langå, og herefter blev de i vest- og midtjylland.

I 1902 var de alle i Struer og kørte Esbjerg-Struer og til 1908-09 derefter kun i særtog og periodevis i et enkelt lokaltog. Fra ca. 1911-12 kørte de Viborg-Herning og i Himmerland (Viborg og Ålestrup) og på Holstebro-Herning fra 1909 og det skete også, at de kom på Thy- og Sallingbanerne.

Med motorisering og faldende godstrafik i slutningen af 1920'erne faldt km-tallet stærkt, og de fleste hensattes ureparerede og udrangeredes 1932-1936 således: 1932 nr. 77, 79-81, 107 og 109, i 1934 nr. 78 og 108, i 1936 nr. 106 medens nr. 78 er forbeholdt Jernbanemu-seet.

#### Litra L, nr. 84-91, 103-105 og 110-116.

Mellem 1875 og 1877 byggede Hanomag 18 små B-1 loko, litra L. I 1875 nr. 84-91 med fabr. nr. 1320-27 i anledning af, at den jyske vestkystbane Esbjerg-Struer nu var færdigbygget (sidste del Varde-Holstebro). I 1876/77 leveredes til det østjyske Jernbaneselskab ØJJ nr. 1-7, fabr. nr. 1347-50 og 1376-78. Dette

selskab drev de i 1876-77 åbnede strækninger Randers-Ryomgård-Grenå (1876) og Århus Ø-Ryomgård i 1877. Da selskabet i 1881 overgik til staten fik disse loko litra L nr. 110-116. I 1877 leveredes 3 loko til Silkeborg-Herning Jernbane, SHJ nr. 1-3 med fabr. nr. 1353-55. Allerede i 1879 blev selskabet overtaget af staten og lokomotiverne blev indtil 1882 litret L 103-05, hvorefter de omnummereredes til 117-119.

En lille H-maskine (som om man ikke allerede havde rigeligt af små maskiner) og vel ikke af kvalitet som H. En lidt mærkværdig fremtoning med den lange, tynde skorsten, dom med pyntedæksel og messingbeslag og de ovale forvinduer i det lille førerhus. Grundet deres lidenhed fik de kun en kort levetid, man ofrede ingen ny kedler på dem, men udrangerede dem i stedet for i 1900-1904. I 1900 nr. 86, 88, 90, 112, 113 og 116, i 1901 nr. 84, 87, 115 og 119 i 1902 nr. 85 og 114, i 1903 nr. 110 i 1904 nr. 91 og 118. De fik alle direkte vacuumbremse i 1885-86, men kun nr. 88-91, 110-113 og 116-119 nåede at få automatisk vacuumbremse.

De blev først indsat på Esbjerg-Struer og på de private linier. I 1883 kørte de alle tog Skanderborg-Skjern samt persontogene Esbjerg-Struer (højst 4 lette vogne) og Djursland, sammen med H. I 1888-89 blev det til færre tog Esbjerg-Struer og Skanderborg-Skjern, til gengæld alle tog på Ribe- og Assensbanerne.

1/5 1893 var 13 loko stationeret til Himmerland, reserve i Struer og Ribebanen (nr. 89-91 og 110-119). 3 loko til Assens (nr. 84-86) og 2 loko til Djursland (nr. 87-88), og fra 1895 overgår nr. 89-90 til Djursland.

I 1898/99 havde Djursland nr. 88-91, Assens nr. 84-87 og Himmerland nr. 110-119. I 1902 kørte der fire i Himmerland. Nr. 111 og 117 havde af en eller anden grund fået ny kedel i 1899 og de blev derfor ikke udrangerede men ombygget til tenderloko i 1907 og derefter udelukkende anvendt som rangerloko på skiftende jyske stationer udenfor østkystbanen (Viborg, Ålestrup, Struer, Holstebro, Herning, Ringkøbing, Varde - dog mest i Ringkøbing og Holstebro). De blev udrangeret i henholdsvis 1924 og 1931.

Nr. 89 var i ret god stand, og blev ikke udrangeret sammen med de andre men hensat for ombygning i 1907. Den blev dog ikke udført hvorefter den blev udbudt til salg i 1910, blev ikke solgt, i 1915 tilbudt Frichs, der ikke ville



have den, hvorefter den blev udrangeret.

De to ombyggede fik nr. 66 og 67, og nr. 89 var tiltænkt nr. 65.

#### Litra D, nr. 92-96

Til brug for de lidt større tog på vestbanen byggede Hanomag i 1876 5 stk. litra D, et B-1 loko, nr. 92-96 med fabr. nr. 1328-32, kaldet de "store Hannoveranere" i modsætning til litra L "de små Hannoveranere". Ved anskaffelsen af de ny D 801-5 i 1902 blev de om-litreret til Dj.

De var som litra L, blot større, og skulle svare til litra B i ydeevne (hvorfor købte man så ikke 5 stk. litra B?), men de kom langt fra til at gøre det, idet de hverken konstruktivt eller håndværksmæssigt kom på højde med dem. Tenderen havde skruebremse - imellem 1884 og 1886 fik de direkte og i 1897-98 automatisk vacuumbremse.

De var alt andet end populære blandt personalet, var stationeret i Struer og kørte "de større tog" Struer-Esbjerg. I 1886-87 begyndte

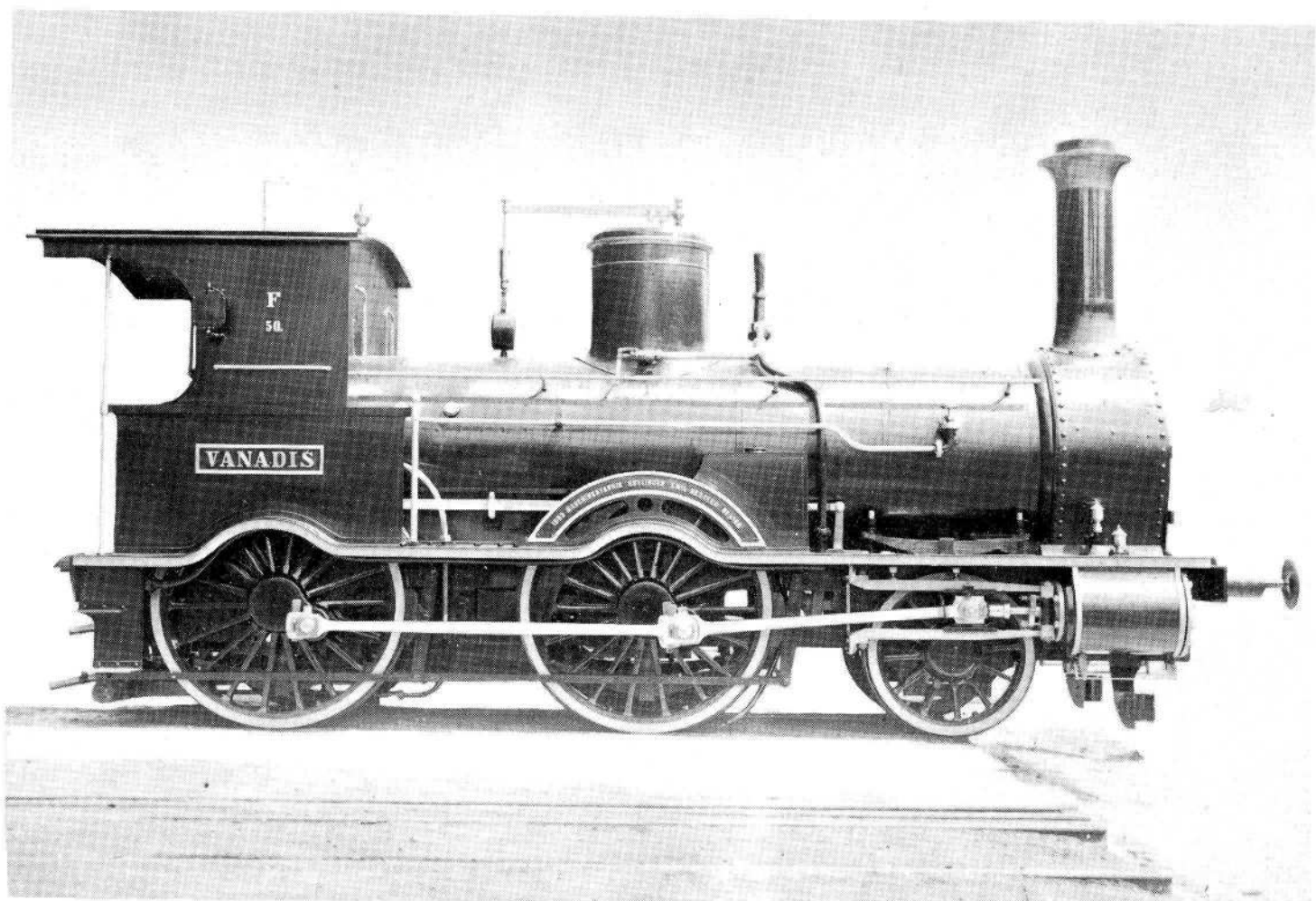
man så småt at udskifte dem med de nye litra J, men endnu i 1894 kørte de i Struer. I 1898 kom de til Esbjerg og kørte Esbjerg-Lunderskov sammen med litra B. Nr. 92 og 96 fik endda ny kedel i 1897.

Ca. 1899-1900 slap Esbjerg af med dem, de var nu mest reserveloko og kørte omkring 1903-04 en tid på Sallingbanen.

Nr. 95 udrangeredes i 1903 og nr. 94 i 1904.

I 1904 blev nr. 96 og i 1905 nr. 92 og 93 ombygget til tenderloko. Ved ombygningen anvendtes dele af tenderne til vandkasser, de 2 "hatteæsker", der var anbragt på forreste pufferplanke over vacuumcylinderen. De blev derefter stationeret med 1 i Viborg som reserve for rangering og særtog og 2 i Ålestrup for alle tog Hobro-Ålestrup. Fra 1912 var Ålestrupmaskinen nedbrudsmaskine, rangermaskine og disponibel for særgodstog til Hobro. I 1920-erne havde Løgumkloster 1 Dj til sidebanen Bredebro-Løgumkloster.

Nr. 92 udrangeredes i 1923, nr. 93 i 1924 og nr. 96 i 1926.



Litra N, nr. 97-102 og 180-188

Som den sidste af de 9 typer, der blev bygget i den for de jysk-fyenske statsbaner ikke særlig glørværdige tid 1870-80 leverede Maffei i München et lille 2-koblet tenderloko litra N nr. 97-102 (i 1877) med fabr. nr. 1136-1141.

De havde vand- og kulkasser langs kedelsiden, udvendige cylindre, indvendige glidere og Stephenson-styringer - af pladshensyn blev det nødvendigt at anbringe eksentrikkerne på kobbelskælen, men da bageste aksel var drivaksel, kunne lokomotivet ikke køre uden at kobbelskælerne var intakte.

I 1886 leverede Esslingen 6 loko, litra N nr. 180-185, fabr. nr. 2137-42, samt et loko til SFJ i 1889, fabr. nr. 2314 (SFJ 10) og endelig i 1897 3 loko til den nyåbnede Kallehavebane, KB 1-3, fabr. nr. 2874-76. Disse 3 loko viste sig at være for små til KB og de blev da i 1898 solgt til DSB som N 186-88. Kun nr. 186 og 187 havde været i brug på KB og kørt henholdsvis 4532 og 5051 mil. De ny N-loko vejede 1 t mere end de gamle men var iøvrigt ens.

Lokomotiverne var tænkt anvendt som togmaskine for korte strækninger samt til rangering. De kørte på Ribebanen til 1885, på Assensbanen til 1886, Skelskørbanen til 1898-99 og på Veddebanen til ca. 1907 (sammen med As).

Om stationeringer har jeg fundet følgende: I 1883 havde Ribe 3, Århus 2 og Vamdrup 1, i 1884 2 i Ribe, 2 i Nyborg, 1 i Odense og 1 i reserve, i 1886 2 i Assens, 2 i Nyborg, 2 i reserve og 6 i Århus.

I 1889 havde Nyborg 2 i tur og 1 i reserve, Odense 2, Esbjerg 1 og Århus 6. I 1892: Nyborg 2 i tur og 1 i reserve, Odense 2, Fredericia 2, Århus 4 og Randers 1 (Nyborg og Odense havde nr. 98-102, medens Fredericia, Århus og Randers havde nr. 97 og 180-185).

1895: 180-83 er nu i Esbjerg, 1896: nr. 100-102 er på Sjælland (i Slagelse, Næstved og Hillerød??), 1897: Fredericia nr. 97, Esbjerg nr. 180-185 (5 i tur, 1 i reserve), Odense nr. 98-99 og nr. 100-102 er på Sjælland.

1898/99: Fredericia 1, Kolding 2 (nr. 97-99), Esbjerg, Struer og Nyborg har nr. 180-185, Odense nr. 100-102 og nr. 186-188 kører Dal mose-Skelskør og Næstved.

Fra omkring 1900 skete der ofte flytning af N-maskinerne: Sjælland havde en tid 186-188 senere gik nr. 187 til Jylland og nr. 97 til

Sjælland. De anvendtes i Nykøbing Fl. til ca. 1918-19, i Næstved til ca. 1913, i Hillerød til ca. 1920 (bl.a. til skoletog til Fredensborg), og på Frederiksberg til ca. 1919-20 (til lokaltoget til Vanløse og rangering i Vanløse).

I Jylland gik de hurtigt ud til de mindre stationer i midt- og vestjylland (Varde, Ringkøbing, Holstebro, Struer, Oddesund Nord, Thisted, Skjern, Viborg, Silkeborg, Skanderborg, Herning, Brande, Give og Langå og i Sønderjylland havde kun Vamdrup 1 i begyndelsen af 1920'erne).

Bremser: nr. 97-102 havde først håndbremse, fra 1884-86 tillige vacuumbremse, ejektor og bremseventil, der blev fjernet igen ca. 1900. Nr. 180-85 håndbremse, fra anskaffelsen til omkring 1900 desuden vacuumejektor og bremseventil. Nr. 186-88 havde vacuumbremse.

Litra N var gode, små og letløbende loko og til lettere rangering egnede de sig godt. Vestjysk Mergel købte nr. 102 i 1910 og nr. 100 i 1920 og nr. 99 i 1921. Nr. 186 blev i 1937 solgt til Valby rangerstation, der havde den lige til 1965, hvorefter den blev solgt til Dansk Jernbane Klub. I Valby fik den i 1950 vacuumbremsen erstattet med dampbremse og samtidig fik den sandkasse på kedelryggen under samme dæksel som domen.

Udrangering: 1918: nr. 97, 1923: nr. 98, 1924: nr. 180 og 181, 1928: nr. 185, 1929: nr. 182 og 187, 1930: nr. 183, 1931: nr. 101 og 1932: nr. 184 og 188.

Artiklen fortsættes i et følgende nummer med maskinerne efter 1880.

A. Gregersen

## NYT NYT NYT NYT

Den 3. december 1973 åbner vi en ny hobbyforretning med modeljernbaner som speciale.

HOBBYFORRETNINGEN

# TOGET

ÆGIRSGADE 3, N.

Kom og snak jernbaner med os - vi har 20 års erfaring på området ...

# Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

TRESPOREDE MOTORFÆRGER (5. del):

M/F KONG FREDERIK IX og  
M/F PRINSESSE BENEDIKTE

M/F KONG FREDERIK IX

I forrige afsnit er omtalt åbningen af Gedser-Grossenbrodeoverfarten i 1951 og den hastige stigning i trafikken over denne overfart, der allerede i 1952 førte til, at statsbanerne besluttede at søge anskaffet en ny færge hertil.

Efter at der var opnået den fornødne bevilling, blev den nye færge kontraheret med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri den 17. oktober 1952. Den 19. august 1954 blev færgen, der fik navnet KONG FREDERIK IX, søsat, og den 13. december 1954 gik den ud på sin første prøvetur. M/F Kong Frederik IX blev afleveret til statsbanerne den 16. december, hvorefter den - den 18. december 1954 - gik ind i den daglige fart på Gedser-Grossenbrodeoverfarten.

M/F Kong Frederik IX har følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 114,25 m

Største bredde på spant: 17,21 m

do. over fenderlisten: 17,70 m

Dybgang, middel på last: 4,5 m

Sporlængder:

Midterspor fra stopbom til stopbom: 98,5 m

Sidespor fra stopbom til stopbom: 105,4 m

Midterspor fra agterste stopbom til frispormærke: 66,5 m

SB sidespor fra agterste stopbom til frispormærke: 85,6 m

BB sidespor fra stopbom til stopbom: 105,4 m

Største effektive sporlængde: 257,5 m

Bruttoregistertonnage: 4084 tons

Maskinanlæg

Fremdrivning: 2 stk. direkte gangskiftelige 10-cylindrede 2-takts Burmeister & Wain dieselmotorer, type 1050-VF-90

bygget af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. Cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 900 mm.

Max. omdr./min.: 180

Samlet max. hestekraft: 9200 ihk

Hjælpe motorer: 2 stk. 6-cylindrede Burmeister & Wain dieselmotorer, type 25-MTBH-40 med udstødsturbocharge á 510 ihk, hver koblet direkte til en 340 kW 220 volt dynamo af Titans fabrikat samt 2 stk. 5-cylindrede Burmeister & Wain dieselmotorer, ligeledes type 25-MTBH-40 med udstødsturbocharge á 425 ihk hver direkte koblet til en 280 kW 220 volt dynamo, også af Titans fabrikat.

Max. fart: 18,25 knob

Overførselskapacitet: 650 tons vognlaster (10 store personvogne eller ca. 30 store almindelige godsvogne).

Ved sejlads på Østersøen må færgen maksimalt medtage 1200 passagerer, på Storbæltsoverfarten oprindeligt max. 2000 rejsende, senere nedsat til max. 1500 rejsende.

Byggeår: 1954.

M/F Kong Frederik IX var ved afleveringen fra byggeværftet statsbanernes største færge og tillige den færge, der havde det kraftigste maskinanlæg. Færgen, der er dobbeltskruet, er bygget helt af stål med undtagelse af de øverste huse, skorstenen og masterne samt radarmasten, der er udført af aluminium.

Indretningen af den nye færge adskilte sig væsentligt fra de ældre 3-sporede jernbanefærger, navnlig for så vidt angår passageropretningen på det over vogndækket værende promenadedæk.

Under vogndækket blev der agten for motorrummet, der findes midt i færgen, indrettet en stor II kl. salon med stirrids og told- og paskontrol samt tobakskiosk i midten og i siderne polstrede sofaer samt faste borde og løse stole. Panelerne er fineret med lys dansk



Poppel i siderne, medens stolene er betrukket med rødt læderbetræk.

Agten for denne salon fandtes to mindre saloner, i bagbords side en damesalon og i styrbords side en herresalon, samt 15 sovekahytter med i alt 28 køjer. Sovekahytterne var udstyret med køjelamper, håndvask samt friskluftventilation.

Midtskibs findes som netop nævnt motorrummet, medens den øvrige disponible plads under vogndækket er udnyttet til kamre til færgets besætning, politi- og toldpersonale samt restaurationspersonale med undtagelse af dæks-officererne, der har kamre på bådedækket. Alle kamre er forsynet med højst 2 køjer og med skabe til alle vagthold og er iøvrigt hensigtsmæssigt og tiltalende udstyret. I for- og agterenden findes længst ude styremaskinrum for henholdsvis for- og agterror.

Færgens vogndæk har en fri højde på 5 meter, hvorved såvel de højst læssede lastbiler som alle arter jernbanevogne kan medtages. Jernbanesporenes kurveforhold er iøvrigt så gunstige (kurveradius 150 m), at lange jernbanevogne kan køre ombord uden benyttelse af pufferplanker. Vogndækket lukkes i forenden af en bovport og i agterenden af en hækport, begge manøvreret ved hjælp af hydrauliske løftmekanismer. Herved er de på vogndækket henstående køretøjer særdeles godt beskyttet mod såvel søen som vejrliget.

I begge sider af vogndækket findes sidehuse, der dels rummer trapper til såvel apteringen under dæk som til promenadedækket, dels en række rum til tjenstlig brug, hvoraf kan nævnes 2 postkontorer, 2 styrmands- og billetkontorer, tømrerværksted, malerrum m. m. Fra vogndækket fører udover de allerede nævnte trapper i alt 4 trapper placeret mellem jernbanesporene direkte op til promenadedækket. På vogndækket er der i alt 6 porte i siderne, 2 landgangsporte, der betjenes med elektrisk wirespil og 4 porte til fortøjning.

Via vingedækkene, der er meget smalle og udover de nævnte trapper kun rummer ganske enkelte rum til tjenstlig brug, er der adgang til det ovenover liggende promenadedæk, hvis indretning som ovenfor nævnt er væsentlig forskellig fra de ældre færger, idet promenadedækket på M/F Kong Frederik IX med undtagelse af et lille soldæk agter er fuldstændig lukket. Salonsiderne er ført helt ud i skibssiden, hvorved der er tilvejebragt mulighed for

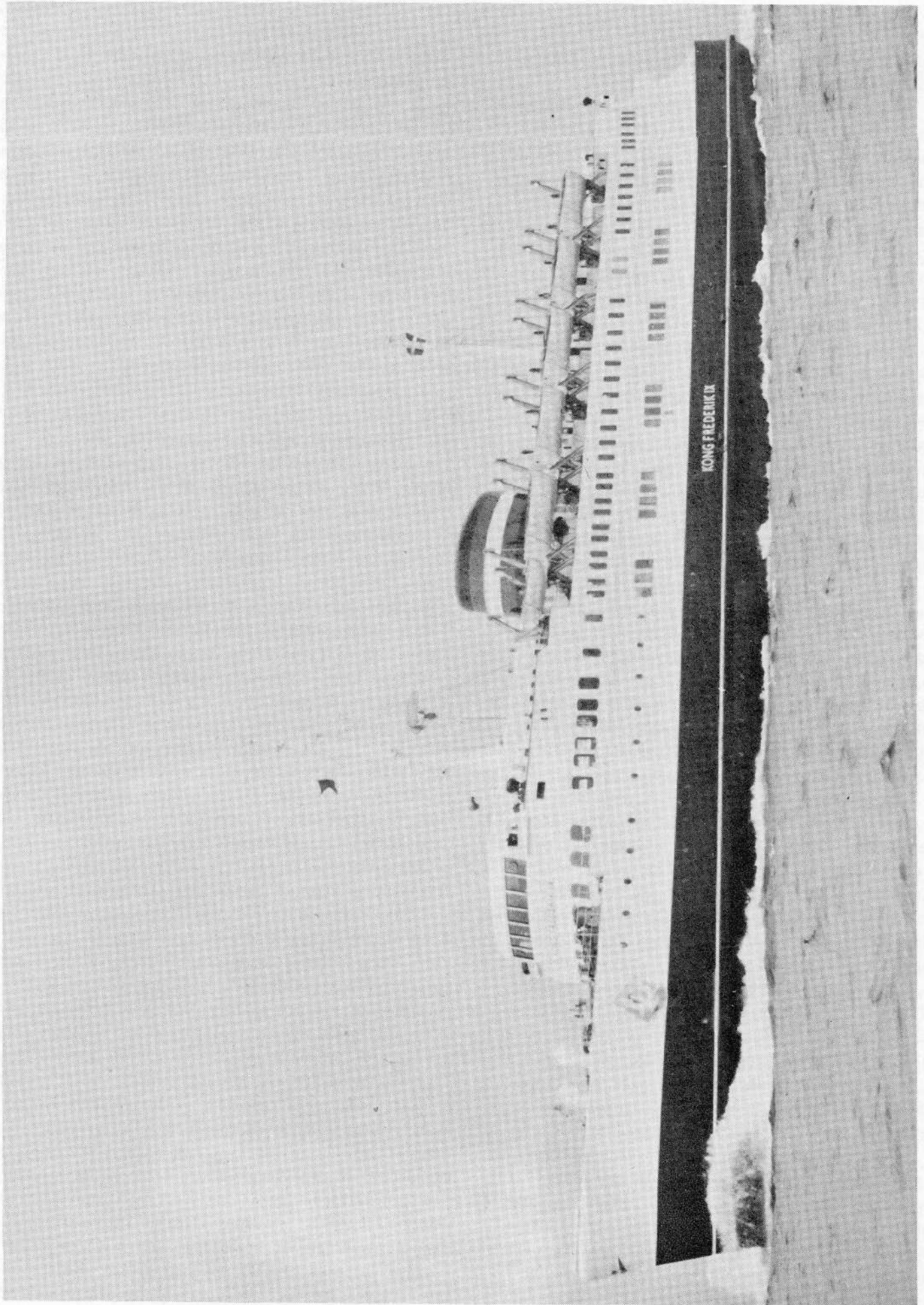
indretning af en lukket og opvarmet hall i færgets midte.

På promenadedækkets forside findes en meget stor restaurant, der med sine 256 pladser er væsentlig større end på de ældre 3-sporrede færger. I restaurantens midte er der et stort bord med varmebord og frostplade beregnet til servering af det berømte danske "kolde bord". Panelerne i salonen er teakpolerede og møblerne teakbehandlede. Møblerne i den forreste del af salonen er forsynet med betræk af grønt og brunstribet håndvævet stof, medens møblerne i den agterste del af salonen har betræk af lyst oksehudslæder.

Spisesalonen er iøvrigt forsynet med særligt store vinduer (panoramavinduer). I loftet er indbygget forsænkede spotlight og gennemlyste lamelfelter til belysningen. Ventilationen sker ved varmluftindblæsning og udsugning. Rundt om er der anbragt plantearrangementer og endvidere er der i agterenden ophængt et maleri af Kong Frederik IX, malt af maleren Aug. Tørsleff.

Fra agterenden af restaurationen er der i begge sider gennem glassdøre adgang til en stor hall med den såkaldte "rotunde", hvor der er indrettet vekselkontor, telefonrum, rum for sekretær (information) og restauratørkontor. Sekretæren fik skrivemaskine til disposition, således at de passagerer, der måtte ønske det, kunne få skrevet breve under overfarten. Informationsdamen står til rådighed med oplysninger, ligesom hun betjener færgets musikanlæg. I rotundens midte findes stirrids (med smørrebrødsanretning), hvortil der er direkte adgang fra restaurationen. Endvidere er der i hall'en 2 tobaks- og chokoladekiosker samt kiosker for salg af parfume og vin og spiritus.

På promenadedækkets agterste del fandtes i bagbords side en I kl. rygesalon med 36 pladser. I styrbords side var indrettet en I kl. ikke-rygesalon med 24 pladser og en II kl. ikke-rygesalon med 20 pladser. Helt agter fandtes en II kl. rygesalon med 98 pladser, hvorfra der var videre adgang til et mindre åbent dæk med dæksbænke. I kl. saloner har nøddefinerede polerede vægge og møblerne er betrukket med blå, rødt og brunstribet heluldent, håndvævet stof afstemt efter paneler og tæpper. I II kl. saloner findes paneler af lys eg og møblerne er betrukket med blå, uldent håndvævet stof. I alle saloner findes højttalere gennem hvilke der kan gives meddelelser til



KONG FREDERIK IX



færgens passagerer eller udsendes musik fra grammofon eller båndoptager.

Passagerer fra land kommer ombord på færgen via høje landgangstrapper på kajen gennem sideporte i hall'en på promenadedækket.

Oven over promenadedækket findes bådedækket og på forkanten af dette kommandobroen og styrehuset. Derefter er der indrettet kamre for færgens fører og øvrige dæksofficerer, telegrafrum og officersmesse samt en privatkajhyt med tilhørende separat toilet beregnet for kongelige rejsende og andre prominente personer. Længere agter findes færgens kabys tillige med forskellige kølerum, ventilationsrum m.v. hvorefter der findes et lille soldæk, hvortil der er adgang fra det åbne dæk agterst på promenadedækket, og endelig er der på bådedækkets agterkant en mindre kommandobro med tilhørende styrehus, der benyttes, når færgens agterende under sejlads er forrest.

På bådedækkets sider blev placeret 12 store redningsbåde af aluminium, og endvidere blev færgen udrustet med 46 flydemidler til hver 20 personer. Flydemidlerne blev anbragt på taget af bådedækkshuset.

Færgens maskinanlæg var som allerede nævnt det hidtil kraftigste i en statsbanefærge. Opvarmningen af færgen sker dels ved elektriske radiatorer og dels ved en 15 m<sup>2</sup> Cochran varmekedel (oliefyret), der kan levere damp til opvarmning af 10 stk. sovevogne til plus 20° C ved minus 14° C udenfor, samt vandvarmer for vand til opvask, kabys m.m.

M/F Kong Frederik IX blev udstyret med det mest moderne navigationsudstyr såsom Radar på såvel forreste som agterste kommandobro, radiopejler, ekkolod, gyrokompas, Decca o.s.v. Endvidere fik færgen vandtætte døre, der kan lukkes fra kommandobroen i tilfælde af, at der trænger vand ind, et fintfølende brandmeldesystem samt et skumslukningsanlæg på vogn-dækket bestående af 2 stk. 1500 liter skumbeholdere til slukning af eventuelle opståede bilbrande.

Udover den løbende vedligeholdelse af M/F Kong Frederik IX er der gennem årene foretaget en del større og mindre ombygningsarbejder og fornyelser for at holde færgens udstyr og indretning på højst mulige stade.

Den mest omfattende ombygning fandt sted i slutningen af 1962 og begyndelsen af 1963 kort før åbningen af "Fugleflugtslinien" i maj 1963, hvor såvel apteringen under vogn-

dækket som på promenadedækket undergik en række ændringer.

Under vogndækket blev bl.a. 10 dobbelte sovekabiner med tilhørende installationer midtskibs fjernet, og i stedet blev der indrettet en ny II kl. salon, hvori de to hidtil separate herre- og damesaloner blev inddraget. Endvidere blev der foretaget en del ændringer i den i midten af den hidtidige salon værende kioskering, hvorved blandt andet lokalerne for told- og paskontrol bortfaldt.

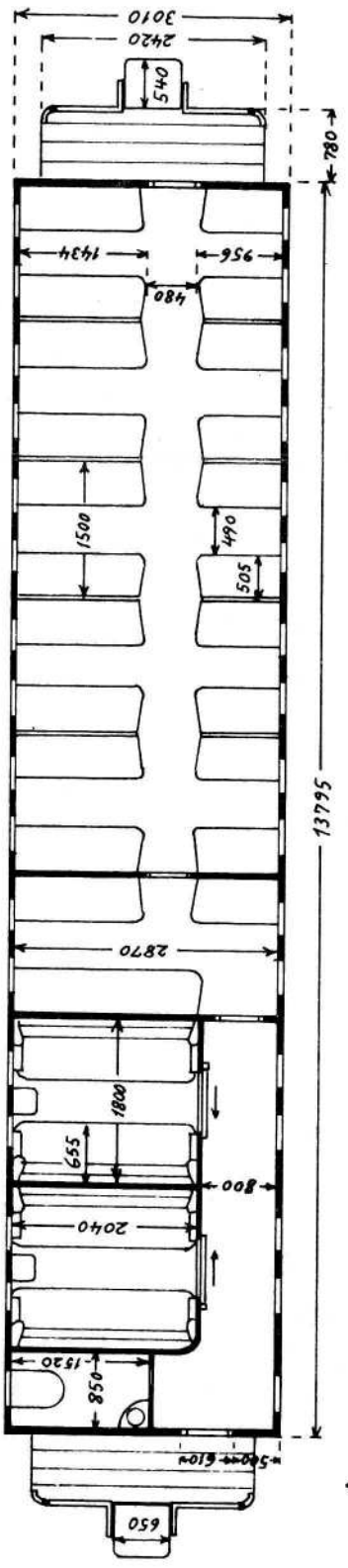
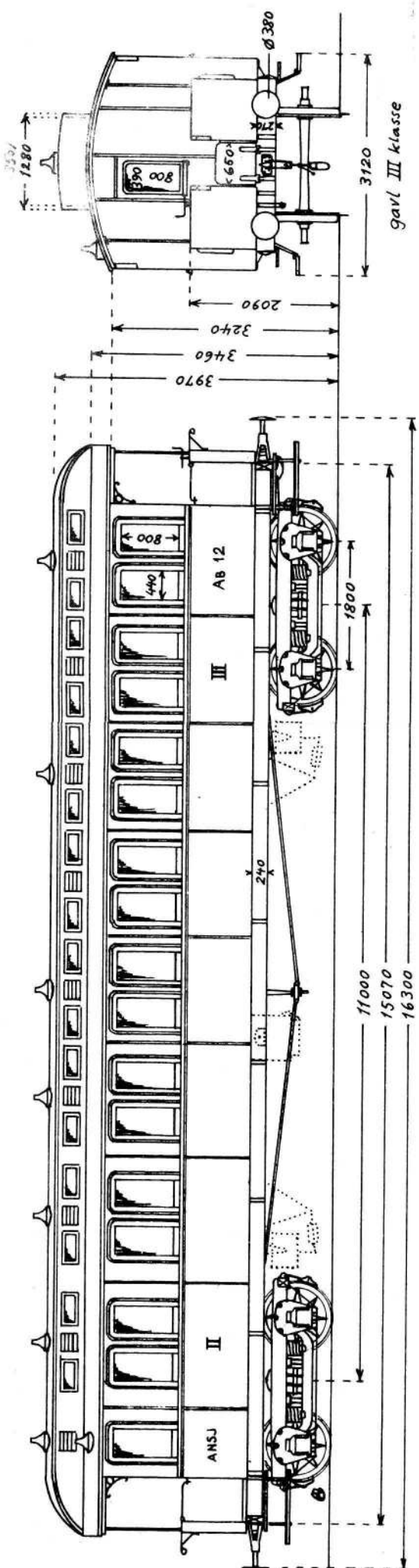
På promenadedækket blev der foretaget en række ændringer af de agterste saloner. Således blev I kl. rygesalon gjort mindre, således at der her nu kun findes 26 pladser. Herved blev det muligt at foretage en udvidelse af det lille stirrids, der var placeret ved siden af salonen, helt ud til skibssiden med stærkt forbedrede plads- og arbejdsforhold til følge. Endvidere blev II kl. ikke-rygersalonen inddraget i den store II kl. rygesalon, der nu har 120 pladser. Herudover er der ved forskellige lejligheder foretaget en del ændringer i kioskarangementerne i "Rotunden" og hall'en.

Færgen blev som nævnt anskaffet til Gedser-Grossenbrodeoverfarten, hvorfra den ved åbningen af "Fugleflugtslinien" den 14. maj 1963 blev overført til denne. Her var færgen fast stationeret til 1968 indtil anskaffelsen af M/F Danmark og udrangeringen af den gamle S/F Danmark, hvilket fik til følge, at M/F Kong Frederik IX i vinterhalvåret blev indsat på Gedser-Warnemündeoverfarten (i sommerhalvåret besejles overfarten af den nye østtyske jernbanefærge Warnemünde). Endvidere er der fra sommerkøreplanens ikrafttræden 1964 foretaget den ændring, at M/F Knudshoved i sommerkøreplansperioderne indsættes på Fugleflugtslinien i stedet for M/F Kong Frederik IX, der herefter sejler på Storebæltsoverfarten såvel som jernbanefærge mellem Korsør og Nyborg som automobilfærge mellem Halsskov og Knudshoved. Denne ombygning betyder, at der fra såvel dansk som tysk side indsættes to 2-dækkerfærger mellem Rødby og Puttgarden i sommerkøreplansperioden med deraf følgende stor overførselskapacitet.

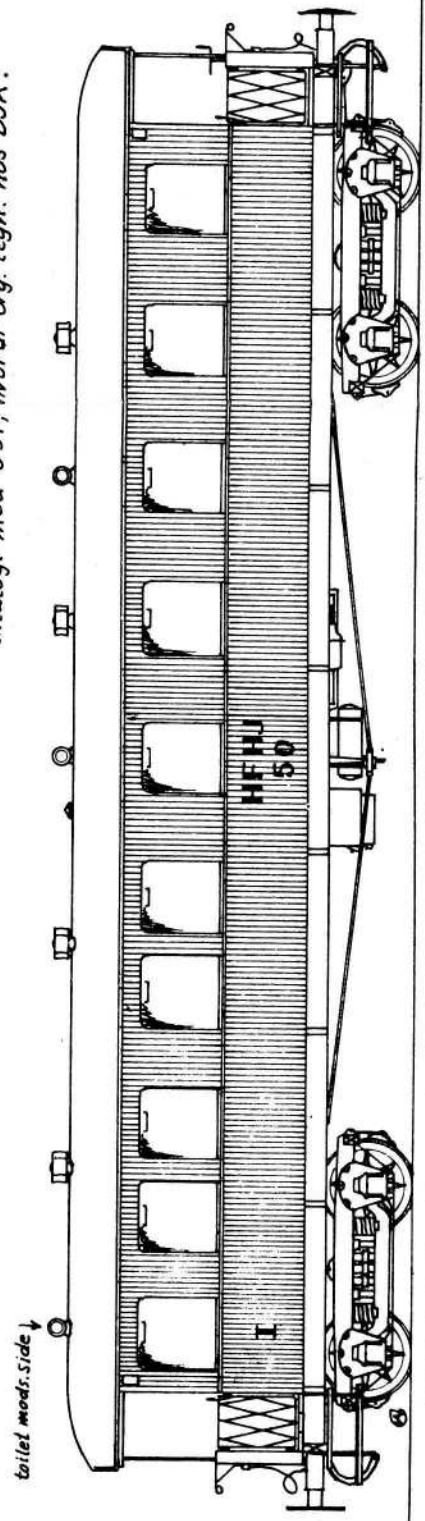
M/F Kong Frederik IX har endvidere efter en prøvesejlads på hurtigruten Kalundborg-Århus vist sig velegnet til denne overfart og er fra eftersommeren 1973 afløserfærge her under de faste færgers værftseftersyn. Afløsningen har hidtil været udført af M/F Prinsesse Benedikte,







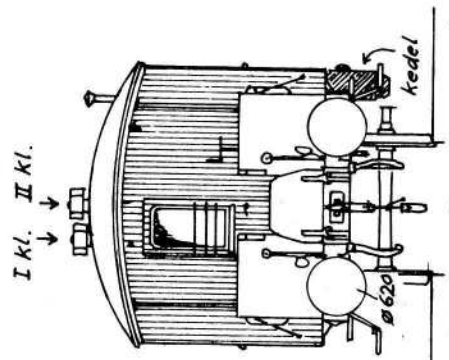
nedtegnet efter Vulcans hovedlegning af 9. 4. 1898. ↓ rekonstruktion efter hovedmål og fotos samt analogi med B 51, hvoraf org. tegn. hos DJK.



HF(H) J B 50 efter ombyggn. 1943: 2 I-kupeer 12 pl. + fællesklasse 48 pl. i storrúm. Sml. i øvr. B 51.

ANSJ AB 12, Maribo 1899  
 VNJ A 1 1903 - 1909  
 HAJ A 3 1909 - 1927  
 1915 omb. uden tagrytterem.  
 FHJ/HF(H)J 1927 - 67  
 1931-32: vacuum- og trykluft-  
 bremse samt koksfyr t. egenvarme  
 1943 omb. som vist nederst.

MÅLESTOK HO = 1: 87



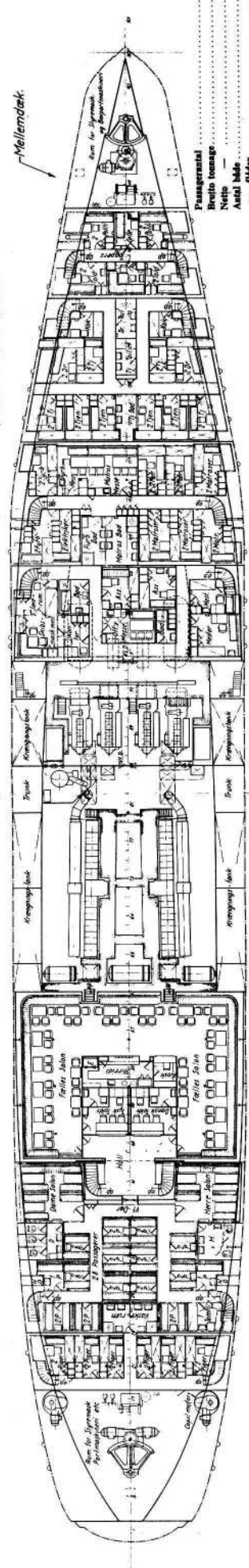
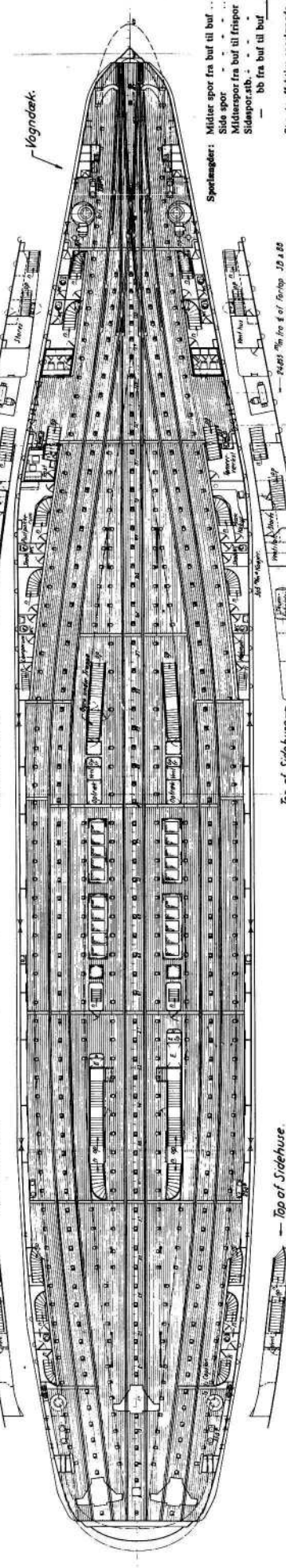
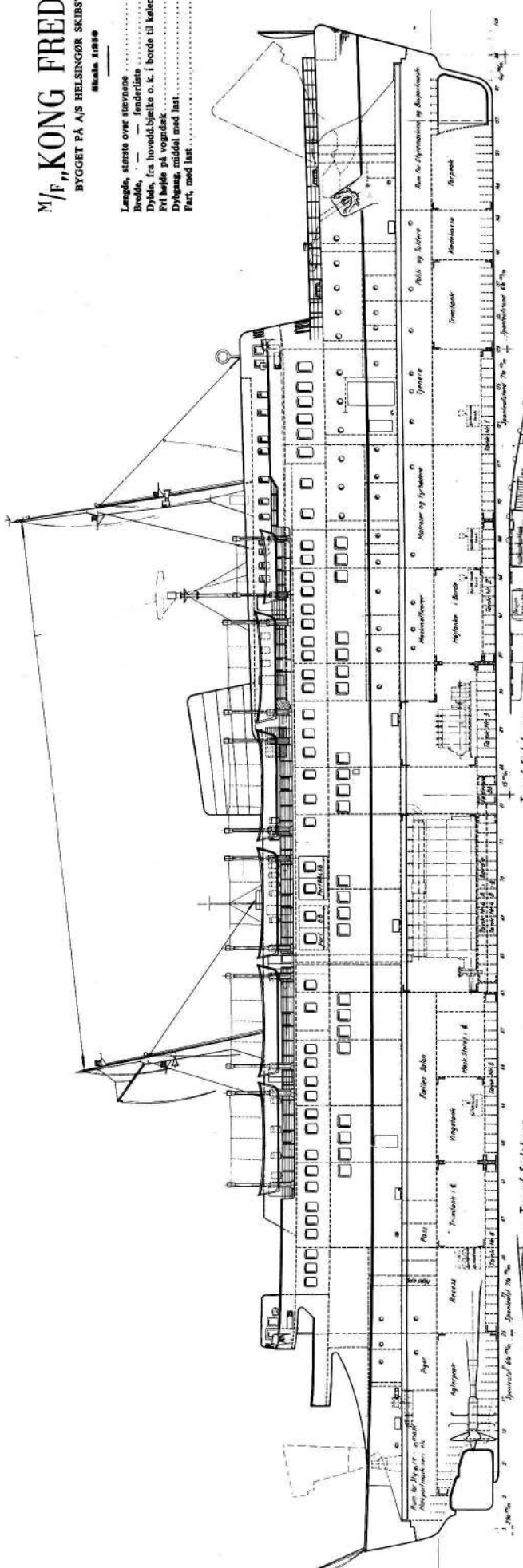
gavl II Klasse  
 sept. '73  
 H. Wly. an.



# M/S "KONG FREDERIK"

BYGGET PÅ MS HELSINGØR SKIBSVÆRFT I 1914  
Skala 1:1000

Længde, største over stavene ..... 114,25 m  
 Bredder, — fenderliste ..... 17,70 -  
 Dybde, fra hovedbjælke o. k. i borde til køles o. k. .... 7,10 -  
 D1 bølge på vogndek ..... 5,0 -  
 D2 bølge, midtst med last ..... 4,5 -  
 Fæst, med last ..... 18 kr

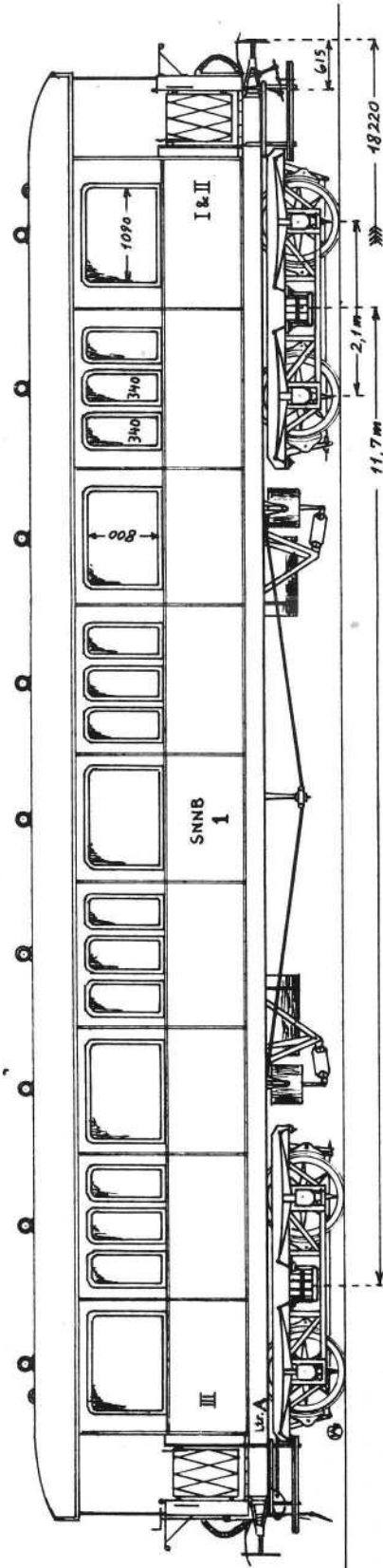


Sportlængder: Midter spor fra buf til buf ..... 98,5  
 Side spor ..... 105,4  
 Side spor fra buf til fraspør ..... 66,5 m  
 Sidespor. stb. .... 85,6  
 — bb fra buf til buf ..... 105,4 -  
 Største effektive sportlængde ..... 237,5 m

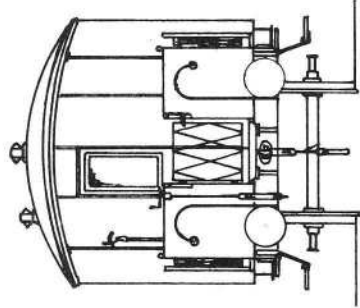
Passagerantal ..... 1200 st  
 Brutto tonnage ..... 4084 t  
 Netto ..... 1940 -  
 Antal både ..... 12 st  
 Eldere ..... 46  
 — retningsbelysning ..... 2100



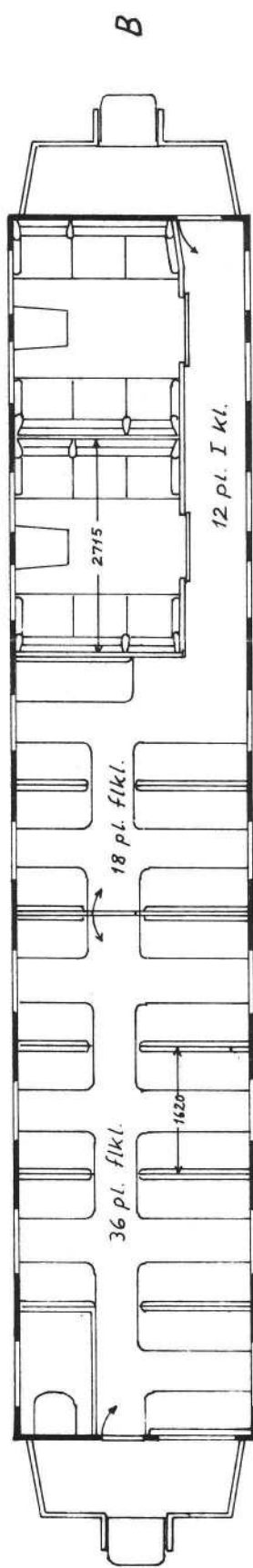
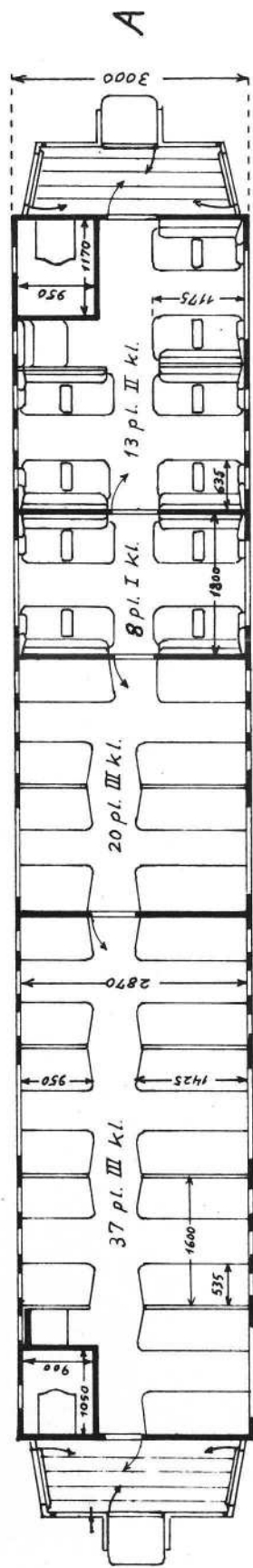




SNNB A 1-2, Scandia 1910. Vinduesinddelingen på modsatte side: se del vandrette snit A nedenfor



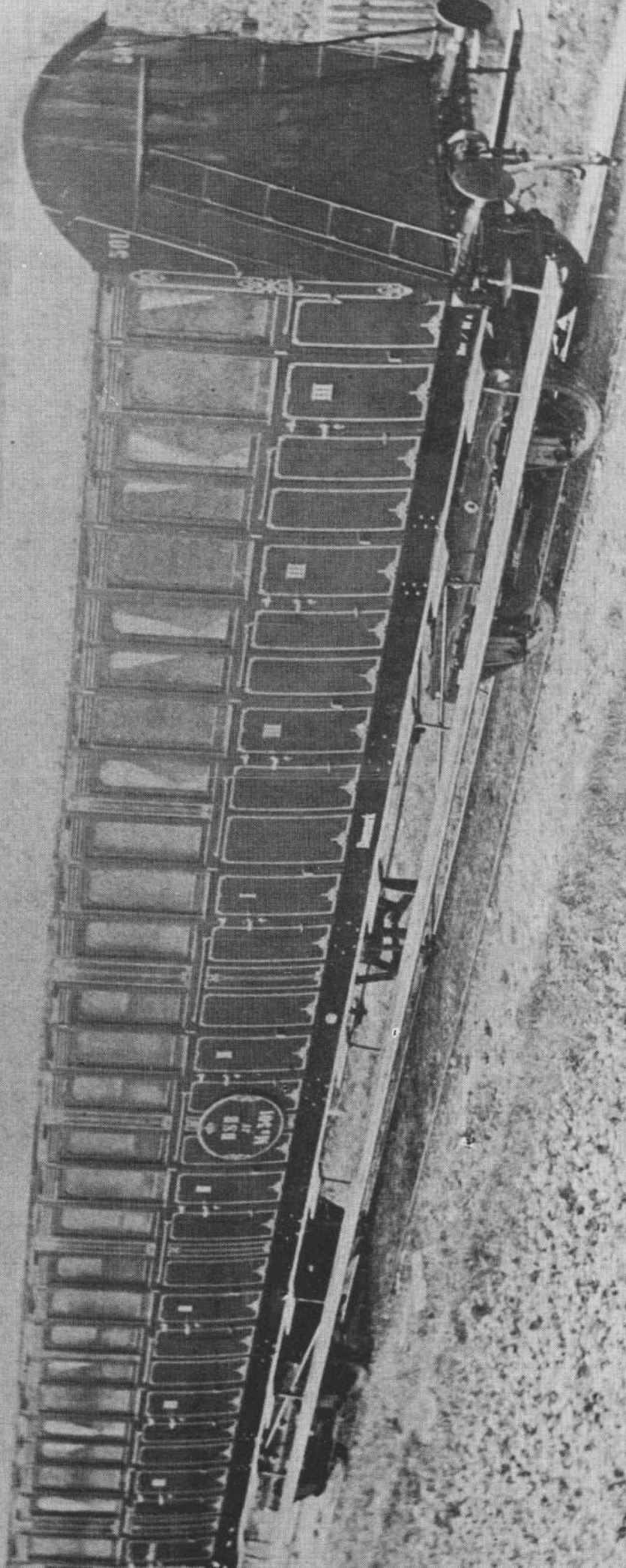
III-klass-enden



HFJ B 51, ex  
SNNB A 1:  
Omtrent uændret  
hos HFJ 1929-45,  
idet dog II-klass-toi-  
lettet indrettet til  
akkumulatorrum

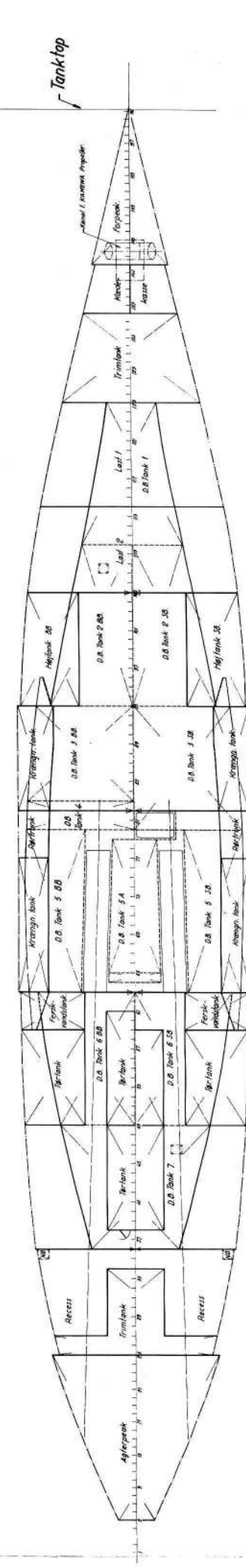
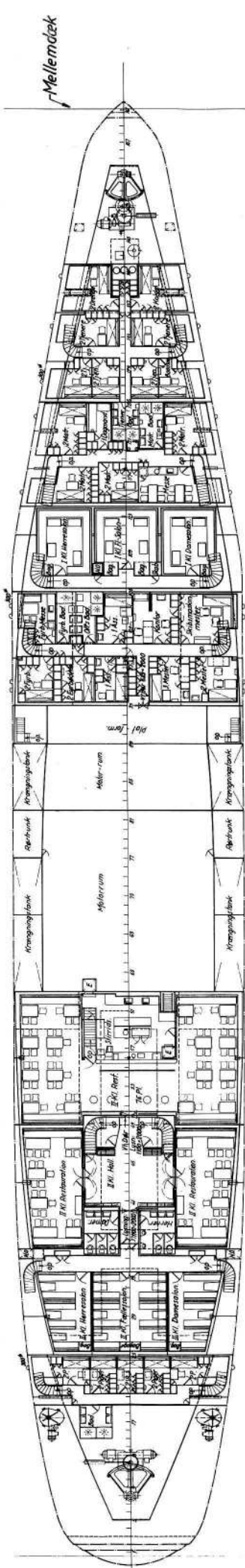
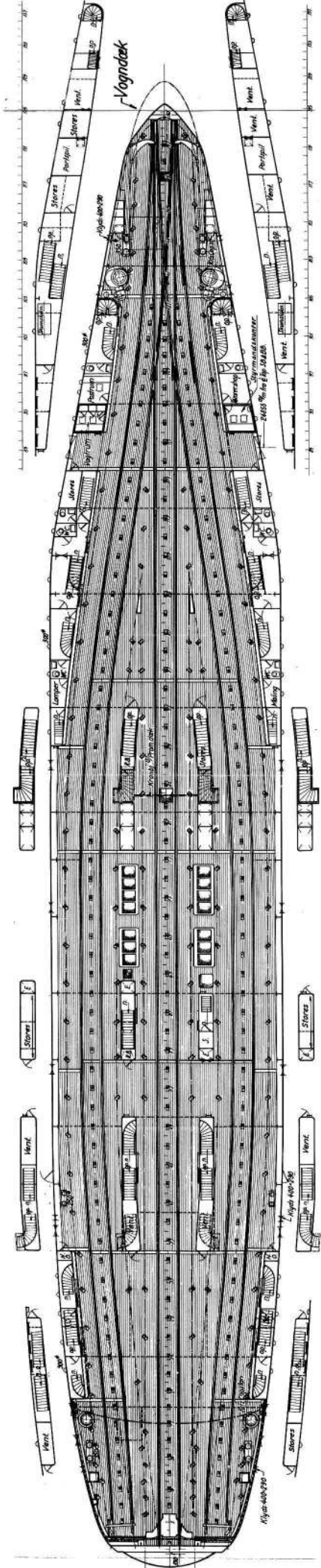
Målestok HO = 1:87

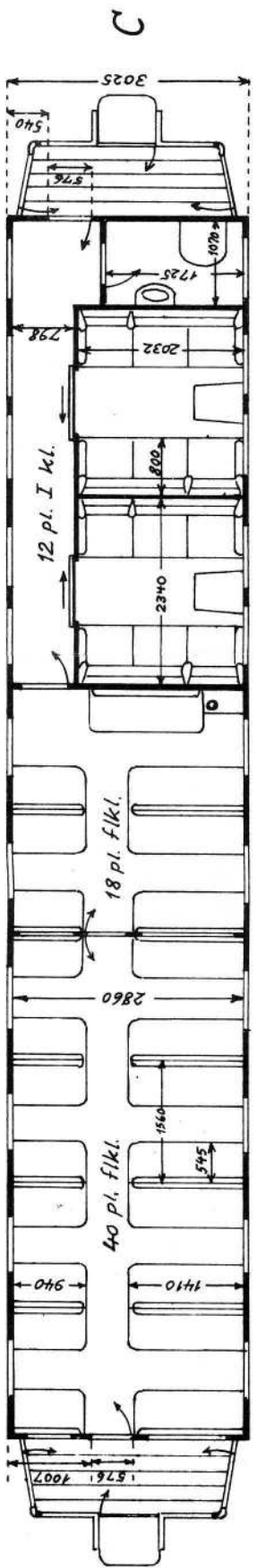
Kuhlmans drøm 1944  
ændret og udført som  
vist nedenfor (C)





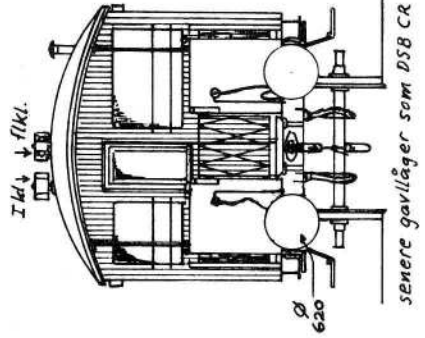




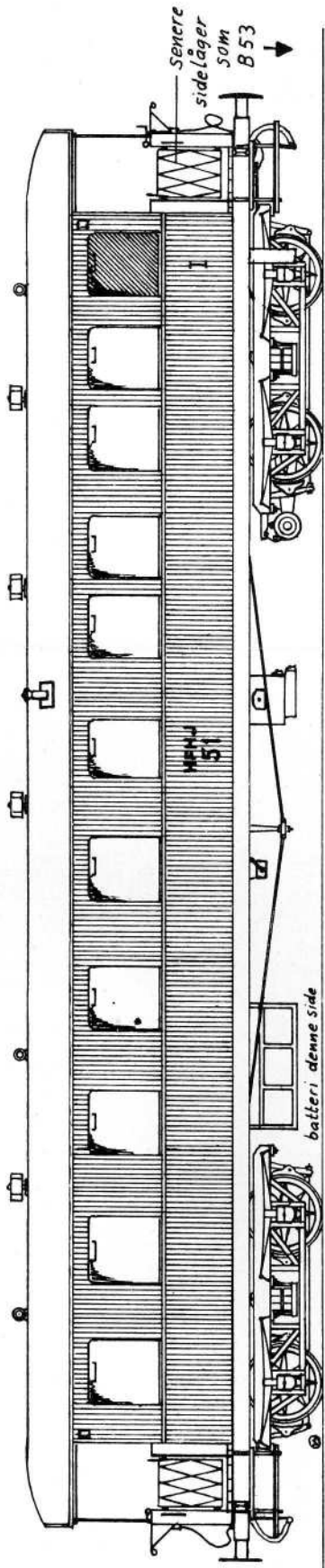


HFHJ B 51 1945 ff.  
(ex SNNB A 1)

fællesklasse-enden

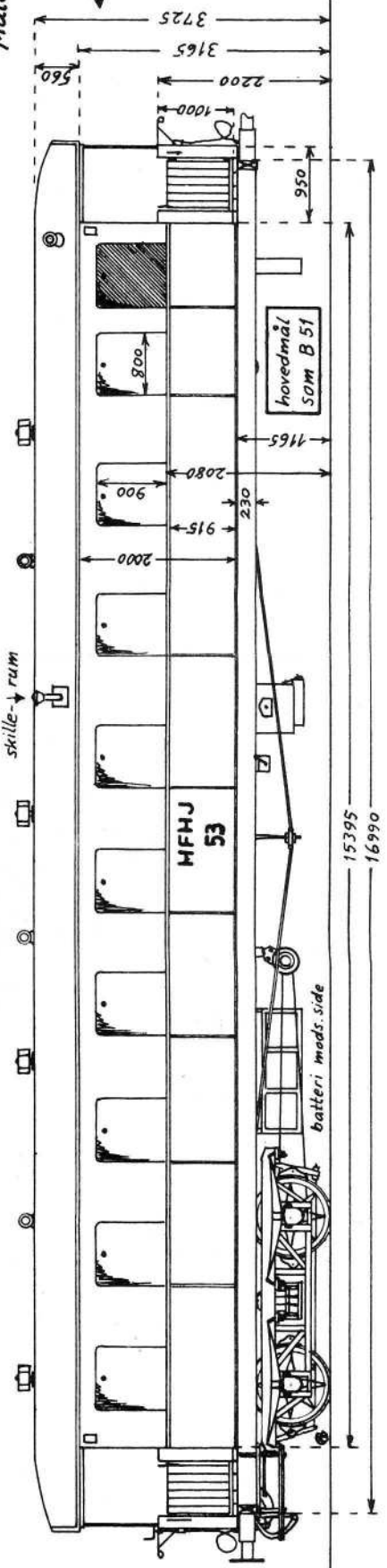


senere gavvlåger som D 58 CR



MFHJ B 51, Scandia 1910/1945. Aksest 11,7 + 2,1 m, l.o.p. 18,2 m. Trækasse, dobbeltjedrende jernbogier. Omb. m. helt nye sider 1945

Målestok 1:87, Arkiv 1972



SNNB A 2 =  
 ← HFHJ B 53, omb. 1950:  
 Pladeklædt, ren II kl.  
 Toiletgavl spejlvendt  
 i forhold til B 51-gavler  
 den store røde mangler.  
 Gavllåge som B 51 op-  
 rindelig harde, se tegn  
 ovenfor.



der nu udelukkende skal benyttes på Storebælts-overfarterne.

### M/F PRINSESSE BENEDIKTE

I forrige artikel er nævnt begrebet "Flaskehalsen Storebælt", der opstod i begyndelsen af halvtredserne af tildels uforudseelige årsager. Forholdene medførte, at statsbanerne besluttede sig til at søge bevilling til bygning af en ny 3-sporet jernbanefærges til Storebælts-overfarten uanset at det kunne forudses, at åbningen af den nye overfart mellem Halsskov og Knudshoved ville indebære en betydelig forbedring af forholdene.

Kontrakten om bygning af den nye færges blev underskrevet den 30. november 1956 med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. Køl-lægningen fandt sted den 17. juni 1958, og den 31. oktober samme år blev færgen, der fik navnet PRINSESSE BENEDIKTE, søsat. Den 12. marts 1959 gik færgen på prøvetur for endelig den 20. marts at blive overtaget af statsbanerne og indsat på Storebæltsoverfarten. Færgen skulle primært sejle som jernbanefærges mellem Korsør og Nyborg, men iøvrigt under højtidstrafik assistere på Halsskov-Knudshoved-ruten.

M/F Prinsesse Benedikte, der blev bygget som et dobbeltskruet skib, har følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 111,10 m

Største bredde på spant: 17,20 m

do. over fenderlisten: 17,70 m

Dybgang, middel på last: 4,5 m

Sporlængder:

Midterspor fra stopbom til stopbom: 103,49 m

Sidespor fra stopbom til stopbom: 102,04 m

Midterspor fra agterste stopbom til frispormærke: 71,44 m

SB sidespor fra agterste stopbom til forreste stopbom: 102,04 m

BB sidespor fra agterste stopbom til forreste frispormærke: 82,20 m

Største effektive sporlængde: 255,68 m

### Maskinanlæg:

Fremdrivning: 2 stk. direkte gangskiftelige 7-cylindrede 2-takts Burmeister & Wain dieselmotorer bygget af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, type 750-

VF-90. Cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 900 mm.

Max. omdr./min.: 200

Samlet max. hestekraft: 8700 ihk.

Hjælpmotorer: 2 stk. 4-takts 6-cylindrede superchargede dieselmotorer af Frichs fabrikat, type 6185 CU, hver koblet til en 250 kW 220 volt 750 o/m dynamo og 2 stk. 4-takts 5-cylindrede superchargede dieselmotorer, ligeledes af Frichs fabrikat, type 5260 CU hver koblet til en 390 kW jævnstrømsdynamo 220 volt, 500 o/m.

Max. fart: 18 knob

Overførselskapacitet: 650 t vognlast eller ca. 100 almindelige personbiler samt oprindeligt 2000 passagerer. Max. antal rejsende er senere nedsat til 1500.

Byggeår: 1959

Apteringen i M/F Prinsesse Benedikte, der er bygget af stål med undtagelse af de 2 styrehuse, master og skorsten, der er udført af søvandsbestandigt aluminium, svarer i store træk til de ældre Storebæltsfærges. Man bibeholdt den hævdevundne indretning og således også det store promenadedæk omkring dæks-uset over vogndækket, men naturligvis var færgens udstyr helt moderne og indretningen ikke mindst i sikkerhedsmæssig henseende helt op to date.

På færgens mellemdæk er der foran maskinrummet indrettet kamre m.v. for maskinofficerer, fyrbødere, matroser samt mandligt restaurationspersonale. Endvidere er der her indrettet 3 mindre I kl. saloner (I kl. damesalon, I kl. fællessalon og I kl. herresalon). Agten for maskinrummet findes aptering for II kl. rejsende bestående af hall, selvbetjeningsrestaurant samt herre-, dame- og fællessalon. Helt i agterenden er der kamre for kvindeligt restaurationspersonale.

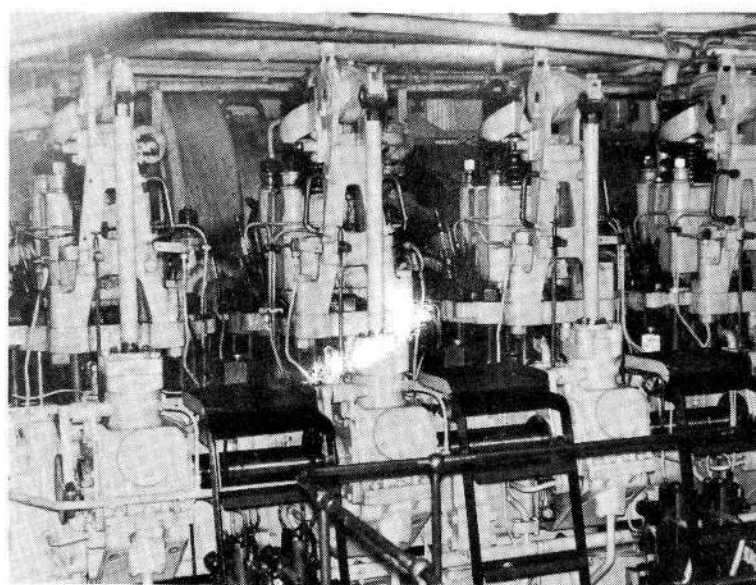
Indretningen af vogndækket svarer stort set til de øvrige færges. Ligesom på disse blev der tilvejebragt 2 landgange i forenden, som dog i 1973 er blevet fjernet og åbningerne lukket med påsvejst plade.

Fra vogndækket er der dels via vingedækkene og dels via de direkte trapper fra platformene mellem jernbanesporene adgang til promenadedækket, hvor samtlige saloner i dæks-uset blev forsynet med store panoramavinduer, hvorved udsigtsforholdene for de rejsende blev de bedst mulige. Det store promenadedæk

blev udstyret med opklappelige vinduer, hvorved ophold er muligt hele året rundt uanset vind og vejr.

Salonhuset på promenadedækket er iøvrigt som nævnt i alt væsentligt indrettet som på de øvrige Storebæltsfærger. Forrest findes med adgang fra en stor hall I kl. rygesalon, hvis paneler er udført af poleret teaktræ og møblerne af teak med lyst oksehudsbeetræk.

Agten for hall'en, hvortil der er adgang fra promenadedækket i begge sider, findes der en mindre I kl. ikke-rygersalon, hvorefter følger I og II kl. spisesalon med plads til 72 rejsende. Panelerne er her udført af lyst asketræ og møblerne er betrukket med rødt læder. Midtskibs findes stirridset og agten for dette II kl. rygesalon, som har plads til 115 rejsen-



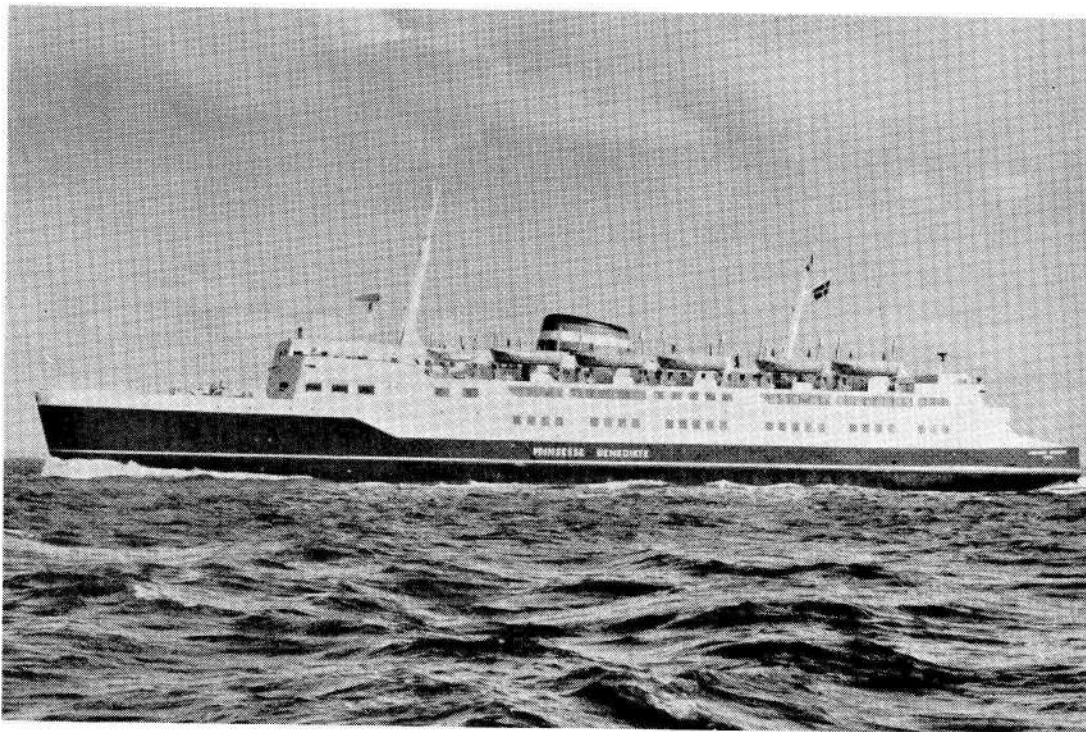
Maskinanlægget i M/F Prinsesse Benedikte er, som det vil ses, noget kraftigere end i de ældre Storebæltsfærger, hvorved den max. fart bliver 18 knob mod ellers 16,5 knob. Her ved er der tillige sket en forbedring af færgens isbrydende egenskaber. Som den første af statsbanernes færger blev M/F Prinsesse Benedikte herudover udstyret med en i forskibet indbygget tværpropel af Kamewa's fabrikat med vendbare blade, der er anbragt i en cylindrisk tværkanal i forpeaken. Propelleren trækkes af en i det ovenoverliggende styremaskinrum anbragt elektromotor på 300 HK og kan give et sidetryk på op til 4 tons til henholdsvis styrbords og bagbords side. Manøvreringen af propelleren kan ske fra såvel forreste som agterste styrehus og er en væsentlig hjælp ved anløb og ud-

de, samt II kl. ikke-rygersalon. Panelerne i rygesalonen er udført af poleret teaktræ og stole og sofaer betrukket med blå læder. I ikke-rygersalonen er panelerne af teaktræ og lyst asketræ og møblerne er betrukket med rødt stof.

På bådedækket findes et stort dækshus, der på forkanten rummer styrehuset og derefter aptering for kaptajn og dæks officerer, radiatorum samt en privatsalon. Derefter er der rum for nøddynamo, forskellige optræksrum m.m. samt restaurationskøkkenet (kabyssen) samt messe for restaurationspersonalet. Umiddelbart foran agterste kommandobro findes et lille soldæk, hvortil der er adgang fra promenadedækket.







sejling fra færgelejerne, navnlig under vanskelige vejrforhold. M/F Prinsesse Benedikte var oprindeligt ikke projekteret med tværpropel, denne kom senere til, men har vist sig at være en meget væsentlig forbedring, som alle statsbanernes senere byggede færger (bortset fra færgerne til Helsingør-Helsingborgoverfarten og Bøjden-Fynshav) er blevet udstyret med. Det har iøvrigt vist sig ønskeligt at øge hestekræfterne i tværpropellerne i de senere anskaffede færger, hvorved virkningen og dermed sikkerheden ved besejlingen af færgelejerne er blevet yderligere øget, men man er derved kommet ud for problemer med hensyn til fremskaffelsen af den nødvendige elektriske strøm, der ifølge sagens natur kun er brug for i ret korte perioder: disse problemer er dog løst, jvf. de senere artikler.

Opvarmningen af færgen sker dels ved elektriske radiatorer og ved luft, der forvarmes af elektriske varmebatterier. Endvidere blev der i maskinrummet anbragt en 20 m<sup>2</sup> oliefyret kedel, der leverer damp til varmtvandsbeholdere, varmesnegle i tanke og uddampning af disse, suppekogere og varme i maskinrum samt opvarmning af 10 stk. sidde- og sovevogne til plus 20° ved minus 14° udenfor.

I det ydre var M/F Prinsesse Benedikte en fornyelse på Storebæltsoverfarten, mere moderne linier med den strømlinede skor-

sten og de agterover stagede master, et varsel om nye tider indenfor færgebygningen.

I 1960 etablerede statsbanerne "Hurtigruten" mellem Århus og Kalundborg. På ruten blev der indsat en ny automobilfærge - M/F Prinsesse Anne Marie - som nedsatte overfartstiden til ca. 3 timer. "Hurtigruten" fik succes, og der opstod derfor ret hurtigt behov for endnu en færge til overfarten. Den nye færge (M/F Prinsesse Elisabeth) blev indsat på ruten i 1964, men allerede fra sommerkøreplanen 1963 var der indsat 2 færges på "Hurtigruten", idet M/F Prinsesse Benedikte midlertidigt var omstationeret til denne overfart, hvor den også senere har sejlet som afløserfærge under de 2 faste færgers værftsophold.

M/F Prinsesse Benedikte har ikke været genstand for større ombygningsarbejder gennem årene. Dog kan det nævnes, at der i 1963 blev indrettet chaufførbad i herretoiletet på mellemdækket og indrettet cafeteria i II kl. rygesalon. Endvidere fik færgen i forbindelse med indsættelsen af de nye lyntog i driften i 1963 en ny omformer af hensyn til strømforsyningen fra færgen.

Copyright for denne artikelserie:  
Ib V. Andersen.

Tekst til illustrationer: se venligst omsl. 3.



# KUPESNAK

## H0-LØSDELE

Fra firmaet Photo Finish Hobby, Rødovrevej 10, 2610 Rødovre (telefon (01)701021) har vi modtaget et katalog over specialtilbehør for modelbaner i H0 - og firmaets indehavere har iøvrigt selv været på besøg for at forevise varesortimentet.

Det drejer sig om et par modelbaneenthusiaster, der benytter deres almindelige forretning til levebrødet, men ikke kan lade være med at importere kvalitetstilbehør til deres modeljernbane, og derved kan de tilbyde andre at lege med til - forekommer det mig - yderst rimelige priser.

I kataloget findes et selvaftbrydende dobbeltspolerelæ med 6 omskifterkontakter, beregnet til 14-20 volt universal. Der forhandles stikben til påsætning på kontakterne, så man undgår at lodde på selve relæets loddeflige.

Desuden findes et righoldigt sortiment af luftledningsmateriel fra Sommerfeldt, med master, køretrådsstykker, tværforbindelser, udbyggere, isolatorer og køretrådsstrammer med mere, og som nævnt til rimelige priser.

En elegant artikel er en fleksibel, selvklæbende tape, der kan anvendes til f.eks. optrækning af sporforløbet på kontrolpulten.

Ring eller skriv efter prospekt med prisliste - har De et behov i disse artikler, vil det lønne sig.

Holtrup

## MODELSKINNER I NYSØLV (spor 0)

Fra J/S/DMJK har vi modtaget følgende:

IJS/DMJKs planlægning for det kommende modelbaneanlæg på Københavns godsbanegård indgik også nødvendigheden af at lade fremstille en egen skinneprofil i nysølv (i model en mellemting af en 45 og en 60 kg/m skinne), hvilket imidlertid betød, at klubben fik et forholdsvist stort overskudslager.

Dette overskudslager har vi tilbudt diverse danske hobbyforretninger, så hvis der blandt SIGNALPOSTENS læsere skulle være interesserede købere, kan disse blot henvende sig til den lokale forhandler.

Prisen forventes at blive omkring kr. 5,- pr. meter.

Desværre har vi ikke kunnet overkomme at kontakte alle vore hobbybutikker, men disse vil kunne opnå omgående leverance ved en henvendelse på mit telefonnummer GEntofte 1060 - eller på adressen: P. Adamsen, Gentoftegade 52, 2820 Gentofte.

## PENNEVEN I JAPAN

En 16-årig Japaner, gymnasiast og lokofan, ønsker at korrespondere (på engelsk) med en jævnaldrende dansker med samme interesser, især med fotobytte for øje: Damploko, Japan/Europa.

Interesserede bedes henvende sig til:  
Torben Nielsen, Bellahøjvej 6 øst 4. 4,  
2700 Brønshøj.

Vor yderst produktive forfatter A. Gregersen der - som vist ikke alle ved - er meget interesseret i østeuropæisk materiel, har bedt mig medtage disse linier om østrigske tidsskrifter og bøger, som han mener bør have større udbredelse i Danmark med denne begrundelse:

1) EISENBAHN - et seriøst og alsidigt tidsskrift, der behandler forskellige områder indenfor det gamle østrig-ungarnske monarki historisk. Nyheder fra Østrig (anlæg og rullende materiel) samt sporveje. Dertil er der en afdeling for modelbyggeren samt en indlagt folder i størrelsen 2 x A 4, der viser loko eller vogne i foto og tegning, der er forsynet med målskema.

2) STECKBRIEF's. Små hefter, der kort, men grundigt, beskriver en eller flere lokotyper, med tegninger og fotos samt målskemaer (der er nu ialt 15 af disse hefter).

3) Ny bogserie. Man er begyndt at udgive en bogserie, og det er meningen med disse bøger - en for hvert af de gamle selskaber - at give en fuldstændig historisk oversigt over hvert selskabs tilblivelse og udvikling, samt en detailleret oversigt over det rullende materiel, ledsaget af adskillige fotos og skitser. Det er meget interessante og lærerige bøger og absolut læseværdige.

Nu er det snart jul. Given god gave til en jernbaneven - eller til Dem selv! Publikationerne fås hos: J. Slezak, Rienösslgasse 9, A 1040, Wien, Østrig.

## JERNBANE BØGER

Lokomotiver og vogne i lokomotivremisen i Odense.

Udgivet af og sælges gennem:  
Jernbanemuseet, Sølvgade 40, K.  
Pris kr. 10,- plus porto.

På 23 A 4 ark har Dancker-Jensen samlet målskema, skitser og korte beskrivelser med mange tekniske data for det af Jernbanemuseets materiel, der henstår i remisen i Odense.

De kan vel ikke i dette hefte finde oplysninger, som ikke er offentliggjort før, men her har De det hele samlet til brug for det næste besøg, De aflægger i Odense. Iøvrigt går pengene til et godt formål!

Holtrup

Modeljernbane for begyndere af H. Gerner Christiansen.  
J. Fr. Clausens forlag.  
76 sider, ill., kr. 18,75.  
Format 128 x 187 mm.

En handy lille bog, der - alt for kort og summarisk - skal give begynderen en forsmag på, hvad modelbanehobbyen kan give sin udøver af stille glæder.

Jeg synes ikke, det er lykkedes, bl.a. fordi stofmængden er meget ujævnt fordelt på hovedområderne og fordi forfatteren ikke kan blive enig med sig selv om han skal beskrive modelbygning ved hjælp af industrimateriel eller om det skal være ved selvbygning.

Desuden kunne der godt være bragt en liste over de hidtil på dansk udkomne bøger, som i hvert fald kan lånes på biblioteket, og for de nyestes vedkommende da også købes hos boghandleren.

Et lille korrektiv: SIGNALPOSTEN og Jernbanehistorisk Selskabs tegningsarkiv er hver for sig selvstændige foretagender, der ganske vist samarbejder, men ikke ejer hinanden.

Holtrup

Danske lokomotiver og vogne af Niels Jensen.

J. Fr. Clausens forlag.  
256 sider, ill., kr. 49,75.  
Format 128 x 187 mm.

Denne bog er Niels Jensens fjerde opus på Clausens forlag, og den er opbygget på samme måde som de foregående, d.v.s. samme gode typografi og layout, god billedgengivelse og samme gode intentioner.

Emnet er enormt, og forfatteren tager da også i forordet højde for mange indvendinger, som kritikeren kunne tænke sig at fremsætte, bl.a. mangelen på oplysninger af teknisk art og manglende omtale af en del materieltyper.

Derved falder bogens værdi temmelig meget, selv om ideen er god. Jeg har ikke kunnet finde "linien" i bogens opbygning, og også af denne grund har bogen kun begrænset nytteværdi som opslagsværk. Så vidt jeg kan bedømme har forfatteren bestræbt en linie, hvor materiellet beskrives efter alder og i trækraftafsnittet desuden efter stigende størrelse og ydeevne, men konsekvent er det ikke.

Billedmaterialet er godt og klart gengivet, men det undrer mig, at man kun har "fået råd til" to helsidesfotos - et af en personvogn, som motivmæssigt ikke er særligt fremragende, og et af en ganske almindelig tankvogn. Det havde været mere formålstjenligt at ofre helsidesfoto på nogle af de store maskiner, der i den lille gengivelse er meget vanskelige at "læse".

Bogen har et tabelafsnit, der fortæller om tilstedeværende materiel primo 1973 hos de danske jernbaner. Det var allerede før trykningen uaktuelt og kunne let undværes. På listen over S-togsmateriel, der fylder mere end 6 sider, kunne man have sparet adskilligt ved i overskriften at fortælle, at alt S-togsmateriel er stationeret i København - hvor dog ellers?

Forlaget tager copyright på bogen og forbyder gengivelse af hele bogen eller dele af den i henhold til dansk lov om ophavsret. OK. - Men kan man ikke fortælle mig, hvordan man kan tage copyright på fabriksfoto, affotograferinger af postkort og på gengivelser af foto, som bringes uden fotografens tilladelse?

Holtrup

# Byggetegninger

## BRUGTE BOGIEVOGNE HOS HFJ

Den 31. maj 1972 fyldte Frederiksværkbanen 75 år. I den anledning har DJK efterhånden udsendt ikke mindre end 3 publikationer, DJK nr. 32-34, om denne bane. Heri findes bl. a. omtale og en mængde billeder af HFJ/HFJJs rullende materiel, men ikke ret mange tegninger. Denne gang bringer vi imidlertid her nogle tegninger af banens første bogiepersonvogne (vi ser bort fra motorvognene), nemlig 3 vogne, der blev købt brugt fra andre privatbaner.

Da HFJ åbnedes for drift i 1897, havde man kun anskaffet et yderst spartansk materiel, da man ikke ventede nogen større trafik. Der var anskaffet 5 meget lette, 2-akslede personvogne med åbne platforme fra Mecklenburgische Waggonfabrik, A/G, Güstrow. De to var oven i købet åbne vogne af lignende type som Klampenborgbanens skovvogne. Alle personvognene var med i indvielsestoget, hvoraf den forreste ende ses på omslaget af DJK 32, mens hele toget ses, omend meget småt, i samme bog side 14. Vognene var allerede efter et par års brug stærkt medtagne: skruer og møtriker var løse eller faldet helt af, mange puffer- og bærefjedre var allerede knækkede, og da det anvendte træ ikke havde været ordentligt lagret, var skillerummene revnede, så man kunne kigge gennem talrige sprækker alle vegne, ligesom vinduerne gik skævt, fordi alt var ledeløst og knirkende. Statens tilsynsførende måtte beordre større reparationsarbejder udført snarest, mens det øjeblikkelig skulle kundgøres på skilte - også inde i vognene - at ophold på de åbne platforme under kørslen var strengt forbudt for, som det hed "at vognene ikke skulle blive kølsprængte". På Anker Heegaards fabrik i Frederiksværk, hvor de første reparationer skulle udføres, betegnedes Güstrowvognene da også som "dårligt, 2. klasses arbejde". HFJ havde sandelig ikke flottet sig fra begyndelsen! Siden anskaffedes - én ad gangen med års mellemrum, og derfor i allehånde stilarter - flere og bedre personvogne.

I 1890erne begyndte bogiepersonvognene at komme frem i Danmark, først som lange kupevogne med de talrige sidedøre, senere også som gennemgangsvogne, der alle var forsy-

net med tidens sidste skrig: tagryttere, der gav både behagelig ventilation og dertil et vist tilskud af ovenlys. Vognenes vinduer kunne alle åbnes, men de var stadig ganske smalle, omtrent som i kupevognenes døre. Privatbanerne ville også være med på det nye, og bogievognene havde da også iøjnefaldende fordele i form af langt behageligere løb og et mindre akseltryk, begge dele en fordel for et svagt spor. Ulemper var der dog også, bl. a. den højere anskaffelsespris og den dyrere vedligeholdelse, men måske mest to andre ting: de vejede 20-25% mere pr. siddeplads, og de var mindre "delsomme": man kunne jo ikke i en stille tid nøjes med at medføre 1/2 bogievogn, så her havde to mindre vogne tydelige fordele, netop for de sekundære baner, hvor der ikke var tale om f. eks. ekstraordinært skarpe kurver, kombineret med svagt spor, som det ofte forekom på de smalsporede baner. Disse var derfor særlig tilbøjelige til at anskaffe bogievogne. Smalsporsudgaverne havde primitive, kun én gang affjedrede bogier, mens de normalsporede vogne næsten alle havde træbogier af den amerikanske type, der den dag i dag løber under CL-vognene. De første 9 sjællandske statsbanevogne løb dog på en tysk jernbogievogn - en forløber for den stadig anvendte "Berliner-truck", som bl. a. kendes fra CLS-vognene.

I 1927 havde HFJ held til at redde sig en billig, brugt bogievogn fra Hammelbanen ved Århus. Vognen var blevet arbejdsløs efter motoriseringen, der var begyndt allerede 1923 hos AHTJ, og vognen var både for tung til motorvognene og ældre end banens øvrige vogne. Vognen var nemlig mere second-hand end som så. Det var nemlig den ene af de to bogievogne, som Vulcan i Maribo leverede 1899 til Nibe-banens åbning, og som oprindeligt hed ANSJ AB 11-12 (Års-Nibe-Svendstrup). Nibe-banen fandt hurtigt bogievognene for store og tunge. I 1902 afhændedes AB 11 til Lemvigbanen, VLTJ, der gav en mindre, 2-akslet vogn i bytte og beholdt bogievognen, indtil den udrangeredes som opslidt i 1936. Året efter gik AB 12 til Nørre-Nebelbanen, VNJ, men de beholdt den kun til 1909, hvor den gik videre til Hammelbanen. Her litreredes den HAJ A 3, senere AHTJ A 3. Hammelbanen benyttede den til 1927, hvor den sidste gang skiftede ejer.

Af regnskabstekniske grunde solgtes den ikke til HFJ, men til Hundested-enden af banen, selv om HFJ normalt sørgede for rullende ma-



teriel til hele banen. Nu havde Hundestedbanen endelig fået en personvogn selv, og den litre-redes FHJ B 50. Senere fik alt materiellet betegnelsen HFJ, efter krigen ændret til HFHJ.

Vognen ses i sin oprindelige skikkelse på et interessant, gammelt fotografi, taget "et eller andet sted på Nibebanen" omkring århundredskiftet. Dette foto er gengivet i SIGNALPOSTEN nr. 2/1972, side 66. En meget lignende vogn ses på en af HgJKs gengivelser af gamle postkort, fotoserie nr. 11: "Toget ved Thyborøn kanal". Vognen er VLTJ A 301, der også var fra Vulcan 1899. Den havde dog en "fin" kupe mere end Nibe-vognene. Det er interessant at sammenligne disse fotos med den originale hovedtegning fra Maribo, dateret 9/4 1898. Selv om det er begrænset, hvad man kan se på fotografierne, så ses der dog visse detaljer, der afviger fra tegningen! Det er et af mange eksempler på, at man ikke skal stole alt for meget på originaltegningernes detaljer, men såvidt gørligt supplere sin viden med fotografisk dokumentation. Man har nemlig ofte udført vognene lidt anderledes end vist på hovedtegningen uden derfor at rette på denne, og detailtegningerne eller korrespondancen om ændringerne er som oftest ikke bevaret. Detaljer, der er frihåndstegnet efter et fotografi, kan derfor ofte være mere korrekte end det, der er nok så omhyggeligt tegnet af efter den originale hovedtegning.

På Vulcans originale tegning i 1:10 er visse ting ikke vist, bl.a. bogierne, men de ses af talrige fotos at være af den ældste, amerikanske model, og akselafstanden var opgivet til kun 1,8 m, den korteste udgave af den gamle træbogie. Den fandt kun anvendelse under nogle få af de ældste statsbanevogne, men desuden under en 3-4 SFJ-vogne foruden de tre nævnte Vulcan-vogne. Alle senere træbogier var længere, akselafstand 2,1 eller 2,5 m.

Vulcan-tegningen viser heller ikke, om dørene var højre- eller venstrehængt eller hvad vej, de skulle gå. Det ses dog, at gavldørene var tænkt indadgående. Den viste anbringelse af skruebremsesvinget er tvivlsom, idet fotos viser, at det allerede, da HFJ overtog vognen, sad i den anden side af endeperronen. Dette kan dog være ændret hos AHTJ, der ombyggede den noget i 1915. Tegningen viser ikke perronlåger, men kun et par "stormkroge" i siderne og intet lukketøj for enden, bortset fra den opklappede overgangsbro. Vognen kan godt op-

rindelig have været indrettet som vist, selv om den senere fik almindelige låger med rhombemønster (hvor? hvornår?). De primitive stormkroge kendes nemlig også fra andre vogne på den tid, f.eks. hos den smalsporede Bryrupbane, jvf. tegning i SIGNALPOSTEN nr. 4/1972. Mere bemærkelsesværdigt er det måske, at arrangementet har været bibeholdt helt til for ganske nylig på de kombinerede person- og postvogne OHJ D 231-232, der også blev bygget af Vulcan i 1899!

H0-tegningen af ANSJ AB 11-12 er hovedsagelig tegnet ud fra Vulcans tegning, og alle de opgivne mål er taget derfra. Hvor de har kunnet kontrolleres med andre kilder, har de stemt! Visse ting er dog korrigeret efter fotografier, f.eks. anbringelsen af perronsøjlerne og udformningen af ventilations-jalousierne i tagrytteren. Lampe-anbringelsen er heller ikke vist af Vulcan, men ses tydeligt på fotos. Den på H0-tegningen indprykkede varmekedel og vacuumbremse hører til i perioden 1932-1943 hos HFJ. AHTJ lod vognen ombygge i 1915. Tagrytteren, der var så svær at holde tæt for indtrængende regnvand, som fik taget til at rådne, fjernedes, og vognen fik et nyt, lavt hvælvet tag, hvori der anbragtes en række torpedoventiler, en for hvert vinduespar og en til toiletet. Dette ses tydeligt på billedet i DJK nr. 32, side 56. Oprindeligt havde vognen petroleumslamper, hvis toppe ragede op gennem tagrytterens tag. HAJ udskiftede først petroleumslamperne med deres egne standard-olie-lamper, men ved ombygningen i 1915 fik vognen elektrisk lys. Derimod ændredes intet i pladsantallet eller de øvrige data, bortset fra, at man efter 1923-24 regnede alle pladser, også de polstrede, for III kl.

Da vognen kom til FHJ i 1927, genoplivedes den dyre vognklasse efter en nødtørftig oppudsning af vognen. Den fik straks vacuumledning, så den kunne indlemmes i HFJs damp-tog, der havde haft vacuumbremse helt tilbage til århundredskiftet. Så sundede man sig til 1931, hvor vognen fik både vacuum- og trykluftbremse. Året efter installeredes et koks-fyret varmtvandsanlæg, så vognen også om vinteren kunne medføres i banens motortog, selv om motorvognene ikke kunne levere damp til togopvarmning.

Pakvogne med varmekedel var et ukendt begreb hos HFJ - indtil 1962, hvor man fik de nuværende DK-vogne! Koksoven ophængtes

under vognen uden for armeringsstænger og hoveddrager, i siden modsat toilettet under skillerummet mellem de to III kl. afdelinger, så skorstenen kunne føres op langs dette skillerum. Den tog derved én siddeplads, så vognen nu kun havde 59 pladser på III kl., som i øvrigt ved samme lejlighed fik polstrede sæder. I alt ofredes der mere på istandsættelsen end man havde givet for hele vognen. Endnu en detalje skal nævnes: de enormt store puffer-skiver, som vognen udstyredes med. Det skyldtes vanskelighederne i den meget skarpe kurve mellem Hundested station og havn, hvor man ellers skulle hænge planker på pufferne, for at de ikke skulle glide helt forbi hinanden og gribe fat i hinandens bagsider med havarier, evt. afsporinger til følge. B 50 og 51 fik pufferskiver med en diameter på ikke mindre end 620 mm, mens de senere bogievogne fik pufferskiver, der nok var store, men dog af en noget mere behersket størrelse, de fleste tillige afskåret vandret foroven og forneden af hensyn til nabovognenes forskellige udstyr: harmonikaer, overgangsbroer etc. Et par af de enorme puffere fra B 50 kan endnu ses på Hundested station ved enden af et af depotsporene, hvor de fungerer som stopbom.

I 1937 nedsattes den ene II kl. kupe til III kl., så pladsantallet nu var 8 II plus 67 III kl.

Først i 1940erne var vognkassen efterhånden blevet så ringe og knirkende med mere eller mindre rådne stolper i siderne, at en gennemgribende reparation var nødvendig. Samtidig var trafikken stigende på grund af krigen, der havde lammet biltrafikken, så man kunne dårligt undvære vognen. Imidlertid lykkedes det - trods krigen - at få leveret en ny "Kuhlman-car" fra Scandia i 1943, og det lattede så meget på situationen, at man kunne sende B 50 til Scandia i stedet og lade den forsyne med helt nye sider, nu udvendig beklædt med ferniserede (fyrre-)lister og med en helt ændret stolpe/vinduesinddeling i II kl.-enden. De smalle tvillingvinduer erstattedes i hele vognen af brede spejlglasruder. Der fjernedes et III kl.-fag, og der indrettedes to nye, meget brede II kl.-kupeer på den plads, hvor der før var to II kl.-kupeer plus et III kl.-fag. Jeg har ikke fundet tegninger af vognens indre indretning efter denne ombygning, men af fotos samt data angående siddepladser m.m. fremgår det, at indretningen var meget nær som vist for B 51 på det vandrette snit C, idet nr. 50 blot var

et III kl.-fag kortere. Toilettets indretning kender jeg ikke, men det er tænkeligt, at det i princippet forblev uændret. Størrelsen af de enkelte kupeer og af vinduerne kan med ret stor sikkerhed fastslås ved at tælle beklædningslister og ved at mærke sig vognmidten ved hjælp af undervognsarmeringen. III kl. afdelingen var nærmest af standard som DSB CR eller de ældste S-tog, dog med lidt dårligere benplads. På II kl. var der kun beregnet 3 pladser på hvert sæde, altså nærmest I kl. standard, men Kuhlman kælede også meget for sine "guldfisk" blandt passagererne, jvf. banens berømte salonvogne. På taget anbragtes et antal Flettner-rotorer, d.v.s. vinddrevne, roterende ventilatorer, der skulle fungere væsentlig bedre end torpedoventilerne, idet rotorerne altid suger, når det overhovedet blæser, hvad enten blæsten skyldes togets fart eller vinde fra tilfældige retninger, f.eks. ved stationsophold. Flettner-rotorer på personvogne har, i hvert fald her i landet, altid været en HFJ-specialitet. Rotorerne var i kupe-enden forskudt over mod sidegangen, formentlig noget lignende som på B 51, hvor de sad 400 mm fra tagets midterlinie. Toilettets torpedo var kun forsat halvt så meget fra midterlinien, i hvert fald på B 51.

B 50 var i drift et stykke ind i 1960erne. På et foto ses den at være nyrevideret i 1961, men i 1967 måtte den lade livet ved ophugning.

Det var kun kort tid, HFJ lod sig nøje med denne ene bogievogn. Banens trafik var stadig stigende, og man så sig om efter flere vogne. Andre baner anskaffede derimod stadig flere, lette motorvogne, så ældre personvogne blev mere eller mindre arbejdsløse - og billige! Stubbekøbingbanen, SNNB, havde i 1927 anskaffet ikke mindre end 3 Triangel-motorvogne og dertil 3 lette bivogne, en forøgelse på ialt 234 siddepladser, så de var nu, ligesom AHTJ, stærkt interesserede i at slippe af med nogle af de ældre vogne, der var for tunge til motorvognene. I 1929 lejede HFJ bogievognen SNNB A 1, som man endelig købte for 12.000 kr. i 1930. Den littedes B 51. Tre år senere lejedes også søstervognen A 2, men da HFJ i mellemtiden (1932) havde anskaffet en nybygget vogn, den første "Kuhlman-car", fik den anden Stubbekøbingvogn nummer B 53. B 51 og 53 var, sammen med Kuhlman-vognene, med til at gøre HFJ kendt også uden for sine egne skinner, idet disse vogne allerede i 1930erne indlemmedes i

visse week-end tog på Nordbanen, hvor de tydeligt adskilte sig fra det ellers så standardiserede nordbanemateriel: lutter FF, senere kaldet CR-vogne. B 51 og 53 benyttedes i nordbanetogene indtil HFHJ selv anskaffede de to meget CL-lignende vogne nr. 60 og 61.

Stubbekøbing-vognene var bygget af Scandia i 1910, og SNNB var den sidst åbnede privatbane, der fra starten havde bogievogne i sin vognpark. Tagryttertiden var også ved at være slut hos privatbanerne, og SNNBs vogne havde alle fra fødslen lavt hvælvet tag med torpedoventiler, selv om stilen ellers var meget lig den fra KSB og AB kendte, inclusive vinduesinddelingen med skiftevis 1 stort, fast vindue og 3 små vinduer, hvoraf det midterste var oplukkeligt - et udpræget tilbageskridt i ventilationsmæssig henseende i forhold til mange af de ældre vogne, hvor alle eller de fleste vinduer kunne åbnes. Hos SNNB var trilling-grupperne bredere end de store, faste vinduer, mens de hos AB og KSB var lige brede, se den nedfotograferede originaltegning af AB A 1-2 i SIGNALPOSTEN nr. 6, 1971 over for side 193. SNNB-vognene havde også en anden ting til fælles med ABs og KSBs bogievogne: Hoveddragerne var ikke overalt retlinede og parallelle som på de gamle ANSJ-vogne. De lå næsten helt ude ved vognsiderne og løb så nærmere sammen ved pufferplankerne. Derved undgik man de små knægte, der på ældre vogne, bl. a. B 50, bærer den yderste del af vognkassen, inclusive ydervæggene. Det resulterede senere i, at koksoven til egenvarme måtte anbringes inden for hoveddrager og armering, mens den hos B 50 sad udenfor.

Stubbekøbing-vognene løb på lette jernbogier af en type meget lig den, der anvendtes under de sjællandske statsbaners kupevogne A.c. 7-15, senere AA 11-19, men som ikke siden anvendtes på DSB. Derimod anvendtes de under privatbanevognene AB A 1-2, HHGB A 1-4, KSB Ac 1 og 3, NFJ A 4-5 og SNNB A 1-2. Privatbanebogiene havde ikke bladfjeder-enderne ophængt i evolutfjedre, som tilfældet var på berlinertrucken. Når man valgte denne konstruktion i stedet for den "amerikanske" med svanehalse og skruefjedre, skyldes det nok både den mindre vægt og den lavere pris for privatbanebogiene. Til datidens beskedne privatbane-hastigheder har disse bogier vel også været ret tilfredsstillende, selv om man manglede et sæt udæmpede fjedre (evolutfjeder eller

skruefjedre) til at tage smårystelser og -stød.

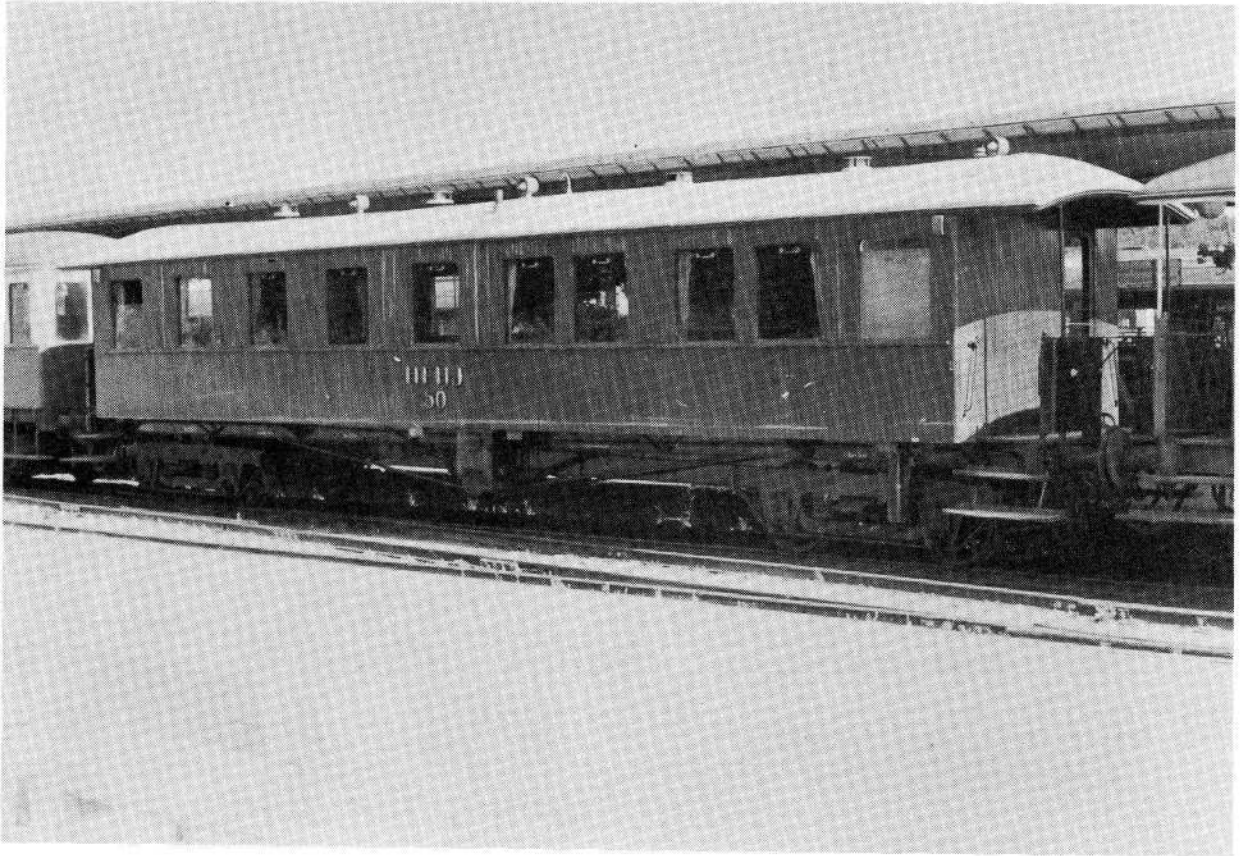
Vognene var født som rene midtergangsvogne med 2 plus 3 pladser på træbænke i de to III kl. afdelinger, men 2 plus 2 pladser på polstrede sæder på I og II kl. Der var et toilet i hver ende, og ved siden af hvert toilet var der et besynderligt enkeltmandssæde med ryggen mod ydervæggen under et smalt vindue. Det er sandsynligt, at de viste, løse pøller har været forbeholdt I kl.-delen af de dyre kupeer. Der er nemlig ikke vist pøller på II kl. i de 2-akslede vogne. I kl.-kupeen lå mellem II og III kl. så den ikke behøvede at være gennemgangsrum for den gemene hob fra de andre vognklasser. Toilettet var dog fælles for I og II kl. Ellers var der ikke på originaltegningen nogen forskel på I og II kl. kupeerne, der var ikke engang bedre plads på I kl. I praksis var der det nu nok alligevel, idet benyttelsen af I kl. var meget ringe, og denne dyre vognklasse ophævedes da også allerede i 1920, hvorefter hele den fine ende regnedes for II kl.

Hos HFJ undergik B 51 straks visse mindre ændringer. Man fjernede II kl. toilettet og udnyttede i stedet pladsen til akkumulatorrum, idet vognen nu udstyredes med dynamoanlæg til belysningen. Dynamoer ophængtes på en af bogierne. Af en korrespondance i efteråret 1944 mellem driftsbestyrer Kuhlman og Scandia i anledning af en ny ombygning af vognen fremgår det, at II kl. toilettet har været fjernet, ligesom man ved den nye ombygning ønskede at få flyttet "batteriet, der findes oppe i vognen ... ned i en særlig kasse under vognen".

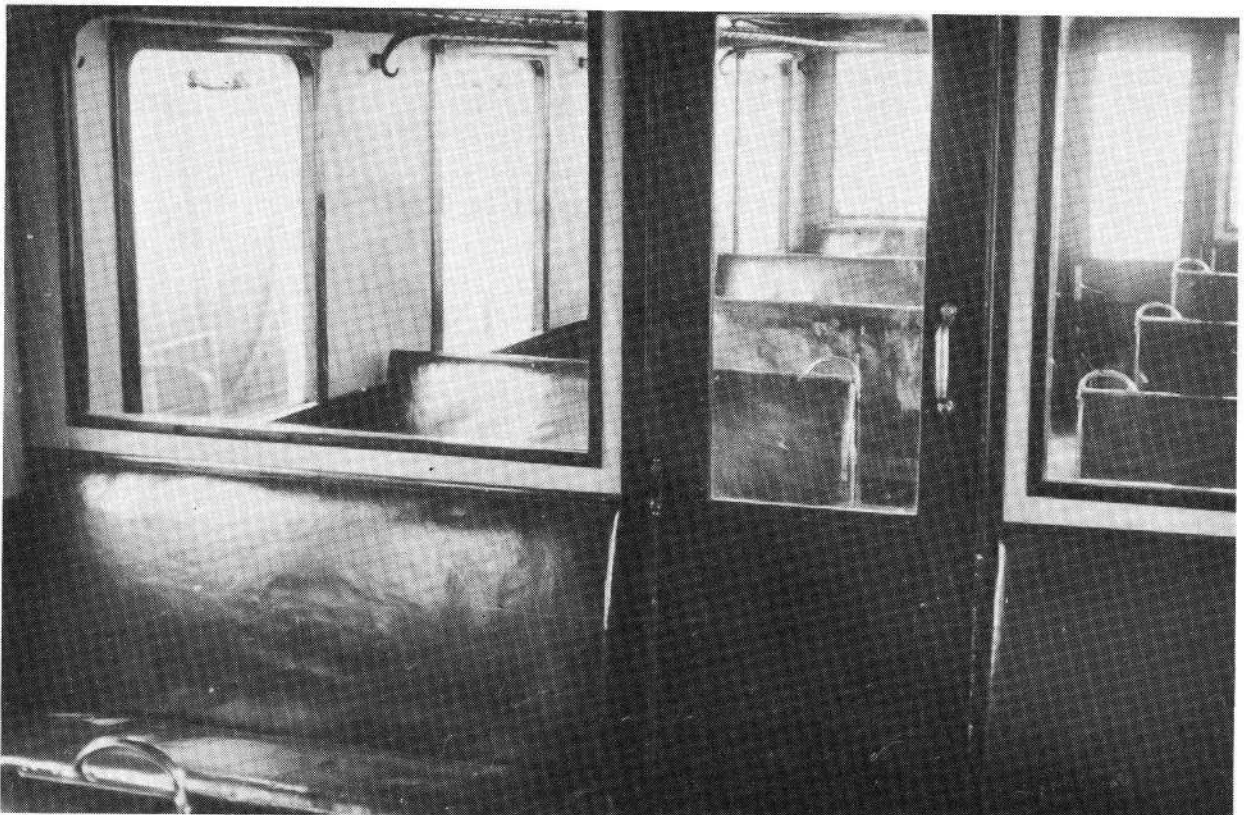
I 1932 fik vognen trykluftbremse for at kunne anvendes som påhængsvogn til HFJs nyanskaffede diesel-elektriske loko M 3. I 1937 ændredes pladsantallene til 1 I 8 plus 3 flkl. 70, idet man nedsatte det oprindelige II kl. "storrum" i vognens fine ende til fællesklasse og atter udnævnte den enkelte II kl. kupe til I kl., som den var, da vognen var ny.

Også B 51 begyndte at udvise tegn på alderdomssvækkelse i 1940erne, så man besluttede at forny stolper og sider. Så var man også frit stillet med hensyn til den nye indretning af vognens indre. I 1945 leveredes den sidste Kuhlman-car B 55, og nu havde man et pusterum til at restaurere B 51 på lignende måde, som det var sket med B 50 i 1943. Allerede i 1944 førtes en længere korrespondance mellem Kuhlman og Scandia angående B 51s indretning efter ombygningen. I 1944 foreslog Kuhlman den





Fotos til denne artikel: Herover B 50 og herunder interiør fra B 51.  
På bagsiden, øverst B 51 og nederst B 53. Alle taget af J.B.-P.



indretning, der er vist på snittegning B. Han kunne åbenbart ikke få I kl.-kupeerne brede nok, han tænkte sig at udvide dem med 90 cm i bredden! Derimod betænkes fællesklasseafdelingen ikke med nogen udvidelse. Scandia havde visse indvendinger, bl.a. kunne de ikke lide den skråt afskårne I kl. kupe ved vogn-gavlen. De foreslog derfor I kl.-toilettet retableret, mens de foreslog fællesklasse-toilettet inddraget til fordel for 4 siddepladser på fællesklasse. De syntes vist i det hele taget, at Kuhlman havde ødslet urimeligt med pladsen, og de foreslog endda flkl.-kupeerne gjort en anelse smallere end før (7 cm). Scandia fandt også passagen gennem vognen lovligt snirklet, og de foreslog enten en overgang til tutter 2,5 mands-sæder på flkl., hvilket gav en virkelig midtergang, eller en omlægning af indretningen, så de smalle flkl. sæder kom i samme side som sidegangen på I kl. Man endte med den indretning, der ses på snittegning C, idet man bevarede den skæve midtergang på flkl. men flyttede I kl.-kupeerne over i den modsatte side af vognen i forhold til Kuhlman's forslag. Kuhlman svarede lidt skuffet, at han fandt Scandias forslag ... "meget bedre end mit forslag, men det manglede ogsaa bare, om I paa Scandia som Ekspert i Vognbygning ikke kunde lave et mere tiltalende og teknisk bedre Forslag end en almindelig Driftsbestyrer-Ingeniør"! Selv om Kuhlman ikke fik sine I kl.-kupeer helt så brede, som han havde drømt om, fik vognen dog et par udmærket gode I kl.-kupeer, en god halv m bredere end i den oprindelige vogn og med kun 6 pladser i stedet for 8 pladser pr. kupe, og så var der også blevet plads til et klappbord ved vinduet. Fællesklassen indrettedes meget lig de gamle S-tog med lavryggede, læderbetrukne sæder. Man må lige huske, at fællesklasse dengang på privatbanerne stadig plejede at betyde træbænke, og selv på DSB varede det endnu nogen tid, inden de sidste træbænke forsvandt fra de 2-akslede "rystevogne". Vognens nye sider fik jævntstore vinduer med spejlglasruder, og den beklædtes udvendig med ferniserede fyrretræslister, mens den tidligere var pladeklædt. Teaktræsbeklædning kunne på grund af krigen ikke skaffes. Batterierne kom, som tidligere nævnt, ned i en kasse under vognen, og der installeredes egenvarme med koks-fyr, ophængt under skillerummet mellem I og flkl. og inden for hoveddrageren, fordi denne lå så nær vognens ydervæg. Til ventilation opsattes et antal

Flettner-rotorer på taget, men man genanvendte også nogle af de gamle torpedoventiler på flkl. og over toilettet. Vognen beholdt de åbne endeperroner. Den fik ruder i fællesklasse-gavlen og i skillerummet mellem rygere og ikke-rygere på flkl. Pladsantallet blev 58 flkl. i to afdelinger og 12 I kl. i de to kupeer. Denne indretning bevarede helt til vognen i 1969 overgik til HgJK, som vistnok tænker på at indrette den som udflugts- og/eller dansevogn! Vognen var i de senere år malet i de stærke HFHJ-farver: foroven creme, under vinduerne en blå stribe, herunder vinrøde sider og nederst sort undervogn.

SNNB A 2, senere HFJ B 53, havde i mange år været lejet af HFJ "til sommertrafikken". Efter krigen fremkom der rygter om, at andre baner var interesseret i vognen. OHJ reddede sig de to bogievogne fra AB på denne tid, men bl.a. HHGB var vist også på krigsstien, så derfor slog man til og købte vognen i 1949. Den ombyggedes i 1950 og fik i det ydre en stærk lighed med den ombyggede B 51. Den indrettedes dog i stedet til ren II kl.-vogn med midtergang i hele vognen, 2 plus 3 pladser i bredden og et toilet. Det gav ialt 92 siddepladser på II kl., hvilket nu altså var den billige vognklasse, der før hed fællesklasse, og endnu tidligere III klasse! Jeg kender ikke vognens indre indretning i detaljer, men den lignede i hovedsagen B 51s II kl.-ende. Toilettet var anbragt analogt med B 51, men det var noget smallere, da der både blev plads til gavldør og et mindre vindue i toilet-enden. Kakkellovn og batteri anbragtes som hos B 51, batteriet dog forskudt til den modsatte side. Derimod ophængtes dynamoen denne gang under vognkassen, og ikke på en bogie. Vognen fik pladebeklædning og spejlglasruder med en flad messingknop (ála gl. S-tog) i hver, mens ruderne i B 50 og 51 havde hanke med to bolte gennem hver rude. De oprindelige gitterlåger med rhombemønstret skiftedes senere på begge vogne ud med låger med 5 lodrette tremmer, måske fordi de ikke var så lette at klatre i for de mindreårige. Mærkeligt nok bevarede dog rhombelågen i gavlen ved overgangsbroen. Vognen var efter ombygningen i drift i 17 år, den udrangeredes sammen med B 50 i 1967 og blev kort efter ophugget.

To år efter henstilledes den sidste af HFHJ's flagskibe, de berømte Kuhlman-cars, og banen har nu kun stålvo-gnene nr. 60 og 61 og deres fra GDS arvede, mindre søskende C 41-42 til-



bage til "rigtige" persontog. Jeg kan nemlig næsten ikke få mig selv til at medregne de miserable "levende lig": de sidste 3 driftsklare CO-vogne fra DSB, som kun lige skal kunne hænge sammen, til der er anskaffet tilstrækkeligt Y-materiel også til spidsbelastningerne. Det er stygt at se disse gode vogne, der i 1930-erne opfattedes som moderne og komfortable, ende deres dage i den umalede og grumsede elendighed, der næsten demonstrativt fremhæver det nye materiels "sejr" over de latterlige, gamle vogne.

Måske hører det med til de nye design-programmer? De gamle HFHJ-vogne, der i årevis har været henstillet i Kagerup, Ørby eller andre steder, har næsten set nypudsede ud, sammenlignet med DSBs dødsdømte vogne, der stadig er i drift!

H. Alkjær

Et par svar på T. Nellesmanns kommentar i forrige nummer til byggetegningsartiklerne:

Angående færgevogn BA 400 m.fl.:

Når BA 400 lejlighedsvis blev tilsendt Fredericia færgehavn i min oversigt, skyldes det en usikker erindring om at have set den tilskrevet "Værkstedsområde Ar" i driftsmaterielfortegnelsen fra 1923. Imidlertid har det vist sig, at der intet står herom i denne fortegnelse, og jeg bøjer mig derfor for Nellesmanns erindringer (se også "Jernbanen", nr. 2, 1972, hvor BA 400 også er omtalt). Det har aldrig været min mening af sætte BA 400 i forbindelse med den nye Fredericia station, der åbnedes i 1935, mens BA 400 såvidt vides blev udrangeret i 1931, og i hvert fald ikke optræder i driftsmaterielfortegnelsen fra 1933.

"Ø-vognen" mellem Masnedsund og Masnedø: Både BJ 664 og 665 udrangeres i 1931. Af fortegnelsen 1928 fremgår, at 664 blev omdannet således, at "klosetterne blev forenet med bremsekupeen", antagelig så man fik et rejsegodsrum. Det lyder, som om netop denne vogn kunne være den omtalte "Ø-vogn". BJ 665 blev overtaget af Jernbanemuseet i sin oprindelige skikkelse fra 1880erne.

"Toiletdøren som liggeplads". Hvad menes der med det? En parallel til undertegnede associationer om overfyldte Bornholmerbåde?

Vedrørende korte, 1,8 m bogier på andre vogne end BA 400. Det lyder meget sandsynligt

at de korte bogier optræder på de næste leverancer af bogievogne, nemlig følgende: AA 20-23 og CL 10051-53, alle fra 1894. Men de næste serier bogievogne leveres først fra 1896. I den mellemliggende tid kan erfaringer have vist, at de små bogier har haft for dårlige løbeegenskaber, og iordreværende vogne er vel derfor allerede inden bygningen forlangt udrustet med den større 2,1 m bogie. Fra 1896 til 1898 leveres 44 vogne af litra AA, AM, BM, BN, CK og CM, og det forekommer usandsynligt, at de først leveres med 1,8 m bogier for derefter straks at få 2,1 m bogier. Sandsynligt er, at de har været projekteret med 1,8 m bogier, og at skitser i tillæg til 1893-fortegnelsen er lavet efter de originale projekttegninger. Først i 1898-fortegnelsen er tegningerne blevet rettet.

Da de 7 bogievogne fra 1894 fik udskiftet de korte bogier med lange, blev der 14 stk. 1,8 m bogier til overs. Det kan være nogle af disse, der senere genfindes under SNB B 24 og RNB A 8-9, alle bygget af Scandia i 1897. Så er der 8 stk. til overs, og der er måske mulighed for, at de via DSB er havnet hos Vulcan og anvendt under ANSJ AB 11-12, VLTJ A 2 og ??? Man har næppe nøjedes med at ophugge dem, da de jo var næsten nye.

Jens Bruun-Petersen

Angående ØJJ M 5, senere MA 467:

Nellesmann finder det usandsynligt, at MA 467 skulle være overtaget fra ØJJ uden bremse, da et tillæg til JFJs driftsmaterielfortegnelse, dateret 31/12 1882 angiver, at vognen havde 1/2 I kl., 1 II kl. og 2 III kl. kupeer og skrubremse i en særlig bremsekupe, d.v.s. den indretning, der er vist på fig. VIII.

Hvis vognen allerede ved overtagelsen var indrettet sådan, er det aldeles uforklarligt, at den ikke straks skulle have fået litra M (og nr. 59). Vognen må derfor have adskilt sig fra M-vognene på et eller andet væsentligt punkt. I driften var det ret ligegyldigt om de III kl. kupeer var indrettet på den ene eller anden måde, med det var ret væsentligt, om vognen havde togbremse eller ej, da der kun var få vogne, der havde dette udstyr. Jeg anser det derfor for overmåde sandsynligt, at M 5 fik litra N fordi den IKKE havde togbremse ved overtagelsen, og at den fik det usædvanlige nummer 101, fordi den var indrettet helt anderledes end de øvrige N-vogne. Iflg. Nellesmann er vognen så senest



1882 blevet udstyret med skruebremse. Da en generel omnummerering har været lige på trapperne, har man nok ikke fundet det umagen værd at omlitrere den med det samme, når det hele skulle gøres om igen året efter. Pedanteriet var måske endnu ikke rigtig slået an i Jylland dengang!.

Man skelnede jo heller ikke mellem de forskellige M-typer i litraene. N-litraet er måske fejlagtigt blevet bevaret i fortegnelsen efter 1882, f.eks. på grund af en hørefejl eller af gammel vane. Man skal vogte sig meget for at tro, at alt, hvad der er trykt, er korrekt! Måske har vognen i 1882 været bemalet M 101? Det er da meget muligt, men vi kan blot ikke i dag få det be- eller afkræftet. Hvis nogen ligger inde med yderligere oplysninger om emnet er de meget velkomne til at komme frem med deres viden.

H. Alkjær

## SMÅPLUK

### ETJ SM 1 IGEN PÅ RETTE SPOR!

Efter i december 1970 at have været ude for et maskinuheld i Rold skov, havde ETJ SM 1 stået i den remise på Nørresundby station, der tidligere tilhørte privatbanerne. Da det imidlertid efter mange vanskeligheder lykkedes at skaffe de nødvendige reservedele til motoren og istandsættelsen kunne begynde havde man i mellemtiden været så "venlige" uden varsel at

fjerne den til remisen hørende drejeskive samt sporene helt op til 1 m fra portene. Til erstatning for det gamle spor var der blevet anlagt et nyt spor til en industrivirksomhed; dette spor løber skråt hen foran remisen - men ca. 3/4 m højere end de oprindelige spor.

DJKs nordjyske afdeling har nu til huse i den gamle privatbaneremise på Ålborg station og da kommunen meddelte, at remisen i Nørresundby nu skulle nedrives, gik et arbejds hold i gang med at bygge et midlertidigt spor - kaldet "Slangerupbanen" - fra remisesporet og op til det nye industrispor. Forhandlinger med militæret havde i mellemtiden resulteret i et tilsagn fra Dronningens Livregiment om militær bistand i form af kranvognshjælp.

Efter at have indhentet tilladelse fra diverse myndigheder gik kranvognene den 10/9 1973 kl. 07.30 igang med at trække skinnebusen ud fra remisen.

På grund af det interimistiske spors stigning og skarpe kurver, gav operationen anledning til flere afsporinger. Det lykkedes imidlertid hurtigt at indøve en teknik, hvor de afsporede hjul ved hjælp af store trækiler og jernpladestykker køres op i højde med skinnen, hvorefter en kranvogn trækker akslen sideværts til hjulene kan dumpes på plads på skinnen.

Inden middag var skinnebussen anbragt på de rigtige skinner og kunne transporteres til Ålborg for sammen med FFJ nr. 34, FFJ DAE 21, ETJ C1, OMB B 4 samt FFJ M 1207 at indgå i det materiel, der restaureres til

LIMFJORDSBANEN

H. Meyer.

PS. Henvendelser til DJKs nordjyske afdeling (om f.eks. hjælp til restaureringen) kan rettes til: E. Hedetoft, Mågevej 14, 9000 Ålborg telefon (08)131626.

Illustrationer til færgartiklen:

Side 206 M/F Kong Frederik IX og side 208 M/F Prinsesse Benedikte (begge DSB reklame, Foto-Service). Side 210 ø.h. maskinrum på M/F Prinsesse Benedikte, side 210 m.v. styrehus M/F Kong Frederik IX og side 210 n.h. båd-dækket på M/F Kong Frederik IX (alle af forfatteren). Side 211 M/F Prinsesse Benedikte (DSB postkort). På udfoldningsarkene tegninger af begge færger, stillet til rådighed af DSB.

