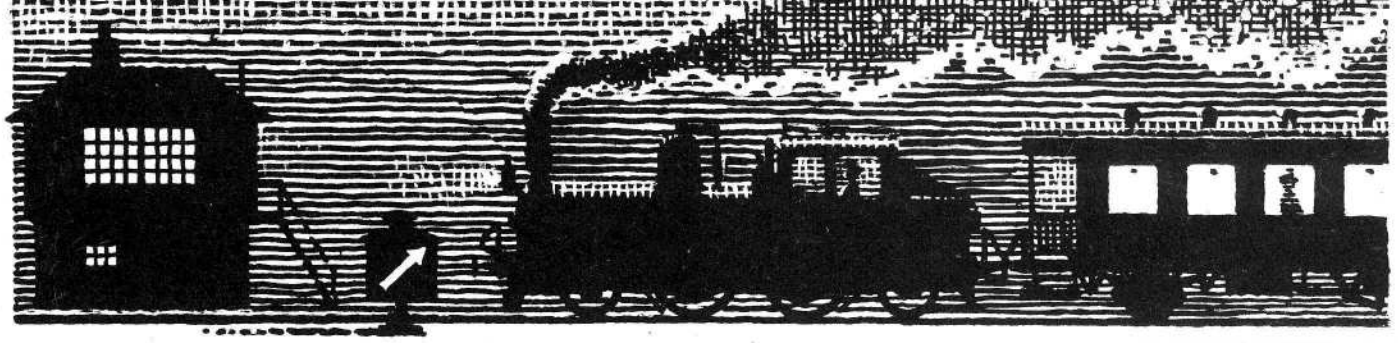


SIGNALPOSTEN



12. ARG.
1976

NR
DEC 4

Nyt fra Redaktionen

KÆRE LÆSER!

Med nummer 4, som De nu holder i hånden, er 12. årgang udrundet, og vi skal som sædvanen er (eller hidtil har været ifølge min opdragelse) atter til den årlige eksamensprøve i læserens bevidsthed.

Et bestået viser De ved en fornyelse af abonnementet, et bestået "med godt resultat" ved hurtig indbetaling og et bestået "med bemærkning" ved på indbetalingskortet eller i brev at kritisere eller rose, alt efter Deres sindsstemning og vurdering af sagen.

Girokort til abonnementsfornyelse skulle meget gerne være med i konvolutten, men alle former for betalingsmidler kan benyttes i denne gode sags tjeneste.

Vi har forhøjet abonnementsafgiften til kr. 54,- for 13. årgang. Det skyldes vor forventning om at være i stand til at producere lidt flere sider til Dem i 1977 og ikke så meget de noget stigende omkostninger al den stund, at vi jo bruger alle de indkomne midler til fremstilling af de flest mulige sider SIGNALPOSTEN til læsernes opbyggelse.

Når jeg gør status for 12. årgang burde jeg vel være tilfreds med resultatet. Årgangen nåede op på ialt 368 sider mod de lovede "lige godt 300 sider". Og det til trods for uændret abonnementspris i forhold til 11. årgangs 400 sider og en betragteligt øget trykkerudgift.

Men jeg er alligevel ikke helt tilfreds, for jeg har ikke kunnet komponere numrene helt som jeg kunne have ønsket, og vi har i redaktionen mange ideer, som endnu ikke har kunnet realiseres.

Specielt dette nummer er jeg meget spændt på læsernes bedømmelse af. For det første fordi jeg her har koncentreret mig om kun to artikler, der til gengæld er blevet endog meget udførlige og dermed pladsslugende, for det andet er samme artikler søgt illustreret i størst mulige omfang og for det tredje har jeg "fundet på" en ny måde at sætte billederne op. Specielt det sidste påfund er jeg spændt på læsernes reaktion på, så har De kommentarer hertil - så skriv venligst til redaktionen.

Mine talrige opfordringer til læserne om at hjælpe med fotos m.v. til diverse artikelserier har givet nogle henvendelser, men langt fra så mange som jeg havde håbet på. Der må være mange flere, som i deres samlinger har enten egne optagelser eller ældre klenodier, som de har samlet i tidens løb. Det er forståeligt at man er nænsom overfor sådant materiale, men hvorfor ikke lade mange flere "lidelsesfæller" få glæde heraf? Det ødelægger da ikke bevidstheden om - eller glæden over - at eje det originale billede.

Jeg gentager derfor min opfordring til at låne os materiale til brug ved bl.a. artikelserierne Danske damplokomotiver, hvor vi meget gerne ser fotos af damplokomotiverne "i arbejde", altså med tog på stationer eller strækninger; Motormateriellet, hvor specielt fotos af ældre dato (fra 1920-, 1930- og 1940-erne) har meget stor interesse for Alkjær, fordi han derved bliver i stand til at tegne så korrekt som muligt; Nedlagte baner, hvor vi bevæger os sydpå i Jylland og specielt mangler fotos fra AHTJ, Horsens Vest-banerne, Kolding-banerne samt naturligtvis de smalsporede ved Haderslev, Åbenrå og på Als.

Kan De hjælpe, så lad mig høre. Ønsker De ikke at sende materialet er der da den mulighed, at stoffet (på bladets regning) kan kopieres i Deres hjemby eller måske kan der arrangeres en eller anden form for affotografering ved personligt møde. - Tænk nu alvorligt over sagen!

Ved årsskiftet er det jo statustid, og selv om der, da disse linier skrives, endnu mangler nogle måneder af 1976, kan jeg da fortælle, at året som helhed er gået tilfredsstillende - økonomisk set. Tidsskriftet balancerer pænt for 12. årgang, og også i forlaget har der været pænt salg, omend der stadig er betragteligt underskud på et par af udgivelserne.

Men jeg har også gjort status i "lagerkælderen", og her er der efterhånden en særdeles udpræget pladsmangel. For at afhjælpe denne har jeg besluttet at holde et "oprydningsudsalg".

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

12. ÅRGANG, NUMMER 4

DECEMBER 1976

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl. 2
Danske damploko: Privatbanerne. Tenderloko	190
Kalvehavebanen, bygninger (afslutning)	231
Nedlagte baner: RØHJ, Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane	235
Fra sidegangen	266
Jernbanebøger	268
Vi bygger: Mine videre produkter	270

Forsidebilledet: RØHJ, NO station, 26. marts 1961 (hol).

SIGNALPOSTEN samarbejder gerne med alle kredse af jernbaneinteresserede.

Redaktion & Ulf Holtrup
Ekspedition: Dalbyvej 12
2700 Brønshøj
(01) 71 79 03

Repro: Bargholz offset
Skt. Knuds Vej 14
1903 København V
(01) 22 77 05

Tryk: Lantow & Co.
Lergravsvej 63
2300 København S
(01) 59 44 11

SIGNALPOSTEN udsendes med 4 numre om året normalt i kvartallets sidste måned. Tilstræbt årligt sidetal 350-400 sider. Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres derfor af interesse og uden beregning. Overskud bruges til jernbanehistorisk forskning.

ABONNEMENT tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6.49.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, i postanvisning eller check til samme adresse.

Pris for 12. årgang 1976, kr. 46,- incl. moms
Pris for 13. årgang 1977, kr. 54,- incl. moms

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE

DANSKE DAMPLOKO

2. del: privatbanerne

af A. Gregersen

Først en lille rettelse til forrige nummer 12. årgang nr. 3: De to foto, LJ 9 i Nykøbing F. (arkiv AG) side 139 og LJ 10 i Nykøbing F. (aff. Jernbanemuseet) side 140, stammer retteligt fra hr. T. Nellemann, der gør opmærksom på at begge foto er fra oktober 1940 i Nykøbing F. og at det første foto således ikke kan vise et pinsetog fra ca. 1930. Hertil er at sige, at jeg ofte i årene 1928-30 kom på Falster, og jævnligt talte med LJ-folk, der bl.a. fortalte mig, at persontogene ved højtiderne - især pinsen - ofte var så store, at der kørtes med forspand og da som regel 1 B + 1 C. Det viser imidlertid, at denne kørsel har stået på i adskillige år.

TENDERLOKO

Her vil jeg anvende en lidt anden fremgangsmåde, idet jeg vil give en kortfattet beskrivelse - i nogen grad blokvis - og så afslutte med anvendelsen på de enkelte baner, bane for bane.

B T

Disse loko vil jeg inddele i 3 grupper:

- de gamle loko, bestemt til små baner, nr. "301" - "306" og "308" i målskemaet,
- rangerloko, nr. "300", "307" og "310" - "312" og
- nye togloko, nr. "309".

a) Loko med vægt mellem 10 og 14 t:

"301": GDS III, 1879, Winterthur fabr. nr. 156, solgt 1899.

"304": GDS IV, 1890, Hanomag fabr. nr. 2154, solgt 1909 for kr. 3000,-.

"303": NFJ 1-2, 1882, Esslingen fabr. nr. 1891-1892. 1: til SFJ som nr. 27 i 1909, solgt 1918; 2: solgt i 1915. Ingen af disse to maskiner kom til Valby Gasværk.

"308": RHJ 4, 1892, Hartmann fabr. nr. 1763, udrangeret 1926.

"302": VLJ 1-3, 1879, Hanomag fabr. nr. 1438-1440 - se senere.

"305": VLJ 3, 1891, Krauss-fabr. nr. 2381, "Ramme", fra 1910 Farum Grusgrav, udrangeret 1948.

"306": RHJ 2, 1898, Hartmann fabr. nr. 2426, udrangeret 1940.

Fælles for disse loko var deres enkle konstruktion: de var letbyggede for at kunne beføre et svagt spor, hastigheden lå omkring 25-30 km/h. I dag smiler vi lidt overbærende af disse køretøjer, men tænk på, at de er bygget i 1880-erne - til ny baner af lokal karakter. Disse små købstæder, der nu fik 2-3 daglige forbindelser til hovedbanen var absolut begunstige i forhold til andre småbyer, der kun havde dagvogn til rådighed.

Vandkassen lå mellem rammen, dog havde NFJ sidevandkasser. Kedeltrykket varierede mellem 8, 10 og 12 ato; alle havde fladglider.

VLJ 3, "Ramme", fra 1891, havde Heusingerstyring. GDS III Brown-styring (en afart af Joy-styring) meget anvendt i Amerika, også på nyere maskiner). De øvrige havde Tricksstyringer - her må nævnes et kuriosum ved NFJ 1-2, der havde udvendige cylindre, men indvendige glidere og Stephenson-styring. Bagakslen var drivaksel og skulle som sådan have båret excentrikkerne; de sad imidlertid på forakslen, da askekassen lå så langt ned mod bagakslen, at det simpelthen var nødvendigt med det nævnte arrangement.

VLJ 1, "Vemb", blev solgt i 1898 til ing. Wötzold, VLJ 2, "Lemvig" blev solgt den 20/3 1900 til entreprenørfirmaet Hoffmann & Hansen og nr. 3, "Harboøre" den 19/10 1890 til ingeniørfirmaet Glud & Werner.

I lokolisten over anskaffelse, fabr. nr. m. m. er der anført s(olgt) - om lokeet er udrangeret og ophugget, eller solgt til industribrug eller entreprenør vides ikke, det er ret tilfældigt om man kan få gravet noget frem om disse spørgsmål. Selv var jeg så heldig for VL(T)Js vedkommende ved at en af mine gode venner skaffede mig oplysninger om de ældre maskiners salg - men hvor så disse firmaer, der købte dem, senere har gjort af dem, ved jeg ikke. Det hører desuden også hjemme i en fortegnelse over industriloko, og det arbejdes der vist energisk på, selv om det sikkert er et rædsomt detektivarbejde. At følge jernbanernes gamle loko har omend ikke kostet "sved, blod og tårer", så dog mange, mange timers eftersøgning - og det var kun spændende, når det gav resultat - hvad det desværre ikke altid gjorde. Det var til tider for sent, selv om jeg begyndte omkring 1930.

b) Rangermaskiner

"300": VLTJ 3, 1912, Henschel fabr. nr. 11217 solgt til ophugning 1969. VLTJ 4, 1911, Henschel, fabr. nr. 10598, udrangeret 1965.

"307": SFJ 10, 1889, Esslingen fabr. nr. 2314, 1949 til DSB NF 110, udrangeret 1950. KB 1, 1897, Esslingen fabr. nr. 2874, 1898 til DSB N 186, 1937 til Valby Rangerstation, 1966 til DJK. KB 2, 1897, Esslingen fabr. nr. 2875, til DSB N 187 1898, udrangeret 1929. KB 3, 1897, Esslingen, fabr. nr. 2876, 1898 til DSB N 188, udrangeret 1932.

"310": LJ 13, 1909, Henschel fabr. nr. 9542, solgt 1958 til Stålvalseværket i Frederiksværk. LJ 20, 1920, Henschel fabr. nr. 17887, 1965 til DJK. LJ 23, 1929, Henschel fabr. nr. 21452, solgt 1957 til Stålvalseværket, udrangeret 1962.

"311": SFJ 36-38, 1917, Hanomag fabr. nr. 7481, 7482, 7948. I 1949 overtog DSB dem som nr. NF 101-103. NF 101 og 103 blev udrangeret 1950, NF 102 gik i 1949 til Odense Sukkerfabrik.

"312": SFJ 16, 1899, Baldwin fabr. nr. ??, udrangeret 1932.


De her nævnte maskiner var privatbanernes første egentlige rangerloko. Ved SFJ og på Lolland var rangeringen hidtil blevet udført af

togloko i forbindelse med togfremførelsen, normalt sådan, at et afgående godstog før afgang rangerede sin stamme sammen og et ankomende selv satte sine vogne på rette plads.

VLTJ 3-4 blev anskaffet til rangering på havnebanen i Lemvig samt på Vemb station. Det var et par gode, små rangerloko med temmelig højtliggende kedel, ret lav skorsten og med dom og sandkasse på kedelryggen. De havde rundglider og udvendige Heusinger-styringer.

SFJ 10 (DSB NF 110) og KB 1-3 (DSB N 186-188). De 3 KB-loko, der var anskaffet i 1897, viste sig straks at være for små, hvorfor man lige så hurtigt bestilte 3-koblede loko og derefter solgte de 3 første til DSB. De fik nr. N 186-188 fordi de var nøjagtig som N 180-185, bortset fra at de havde vacuumbremse. Den beholdt de forøvrigt hele DSB-tiden. Da nr. 186 blev solgt til Valby Rangerstation, fik den senere en ansigtsløftning, bl.a. dom og sandkasse under fælles dæksel, men da maskinen stod overfor en større S-reparation i 1965-66, det var vist fyrkassen, der skulle udskiftes, blev den udrangeret og solgt til DJK. En medvirkende årsag til udskiftningen fra Valby Rangerstation var, at DSB ikke mere så sig i stand til at udlåne en HS under N 186's årlige eftersyn - se iøvrigt DSB N. Egentlig burde de have været nævnt som togloko, da de er anskaffet som sådanne - men, de kom mest til at rangere og KB 3/N 188 kom slet ikke i brug ved KB.

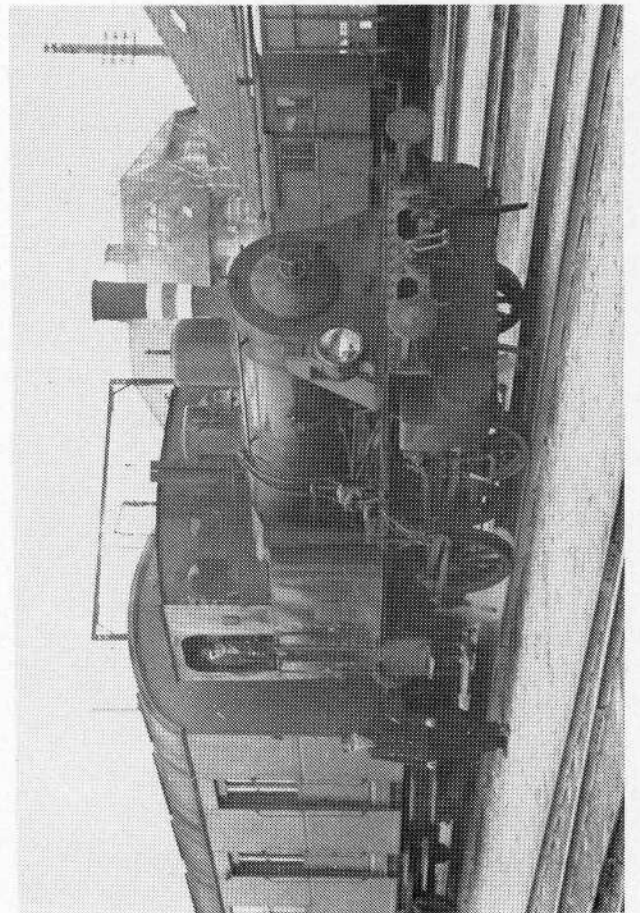
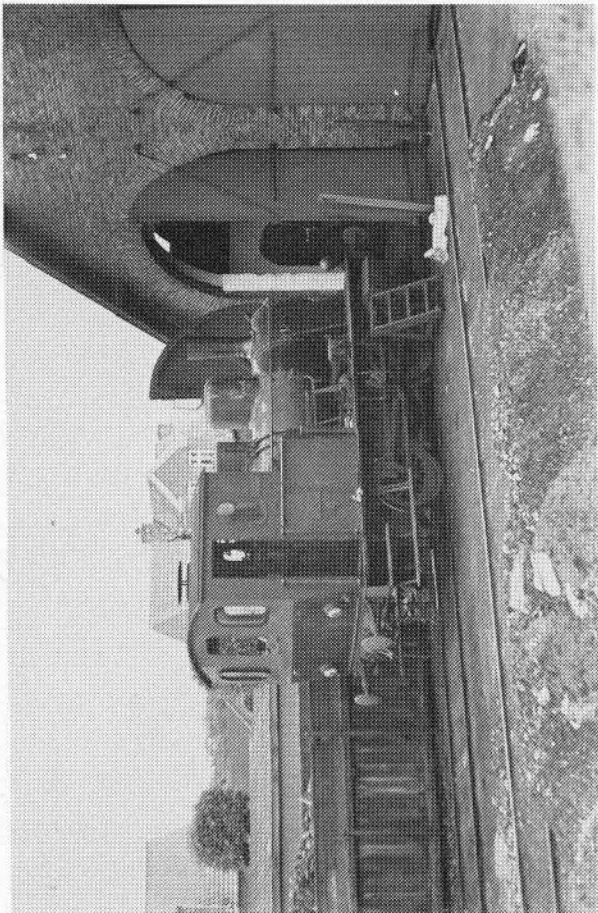
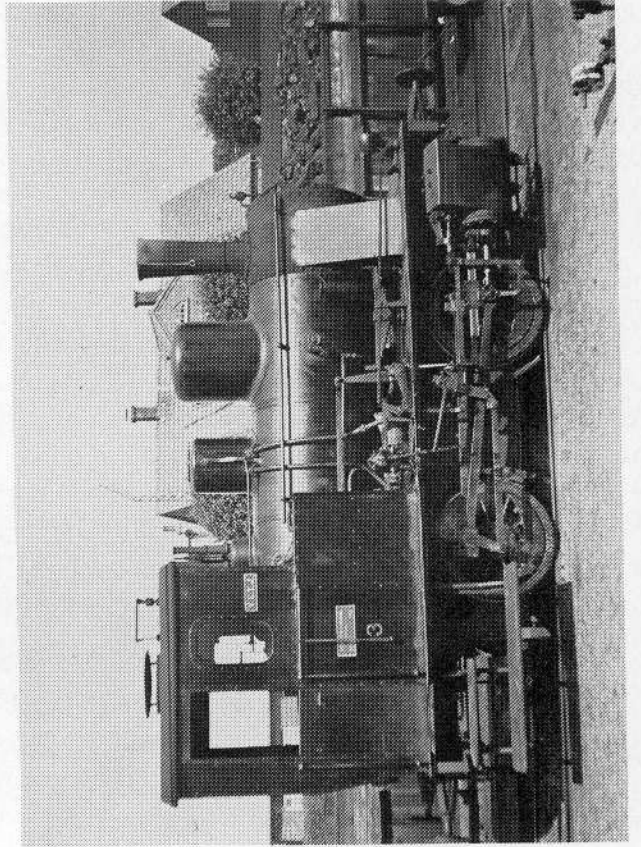
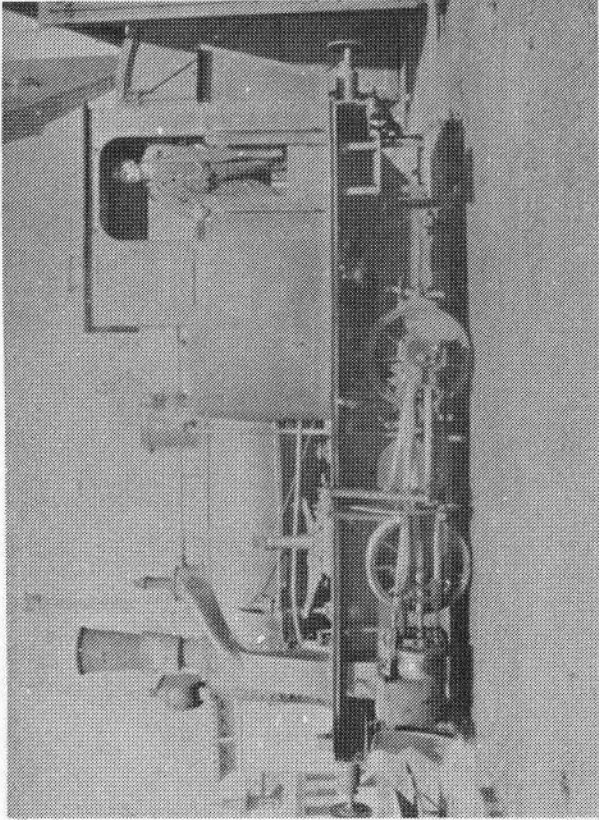
LJ 13, 20 og 23 var et par små håndterlige loko med udvendige cylindre og glidere og Heusinger-styringer. De havde ramme- og sidevandkasser og sandkasse på kedelryggen.

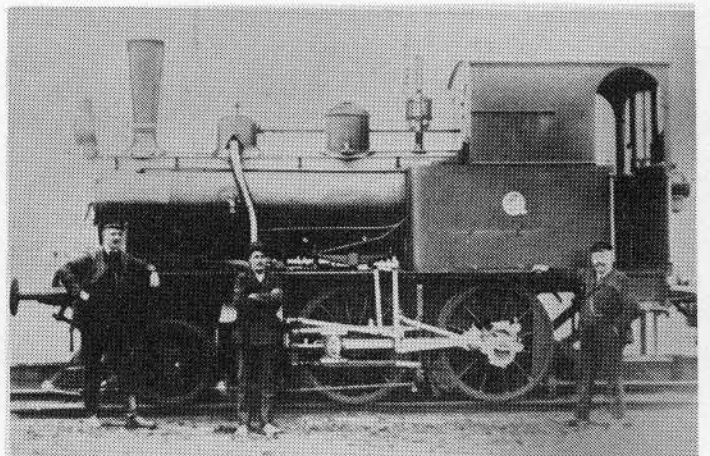
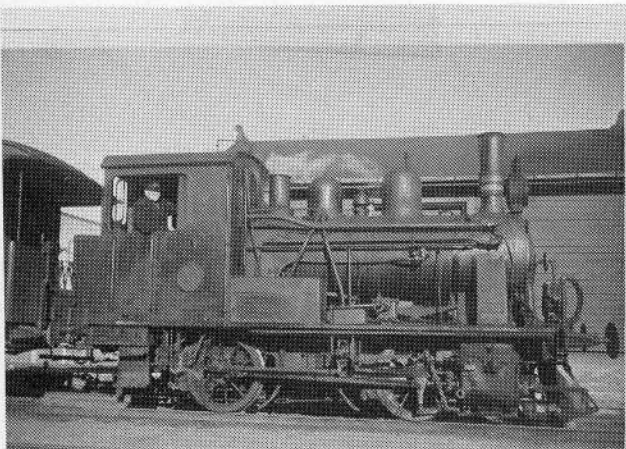
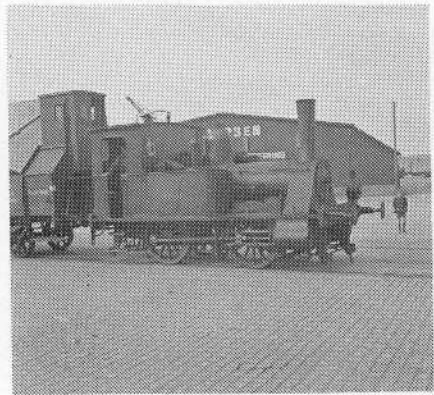
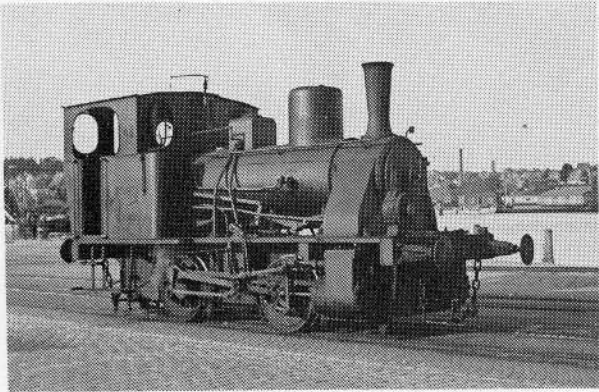
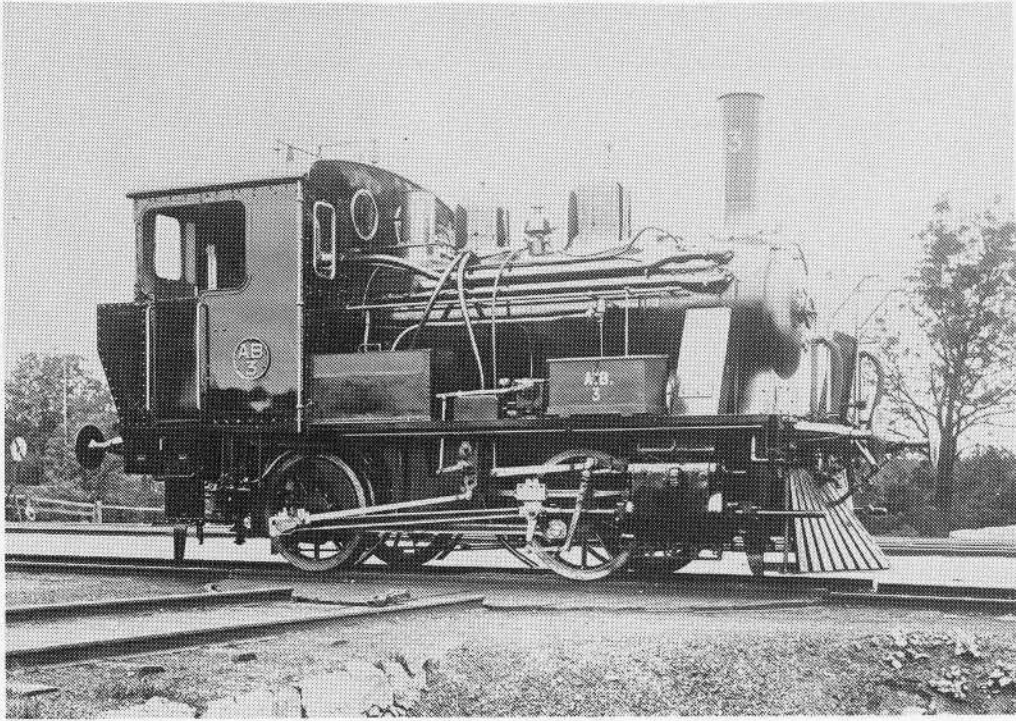
Tekst til foto side 192: 

Øv: RHJ 4 (arkiv Alkjær). Øh: VLTJ 3 i Lemvig 22/7 1961 (hol). Nv: VLTJ 4 i Lemvig, 15/8 1963 (hol). Nh: LJ 13 i Nakskov 8/10 1952 (arkiv AG).

Tekst til foto side 193:

O: AB 3, fabriksfoto (arkiv Alkjær). Mv: SFJ 36 i Svendborg havn (James Steffensen, arkiv AG). Mh: SFJ 10 rangerer i Fåborg, 1941 (James Steffensen, arkiv AG). Nv: AB 3 (AG). Nh: Valby Gasværk 4, ex NFJ 4 (arkiv AG).





MÅLSKEMA FOR PRIVATBANERNES TENDERLOKO - excl. Ålborgbanerne

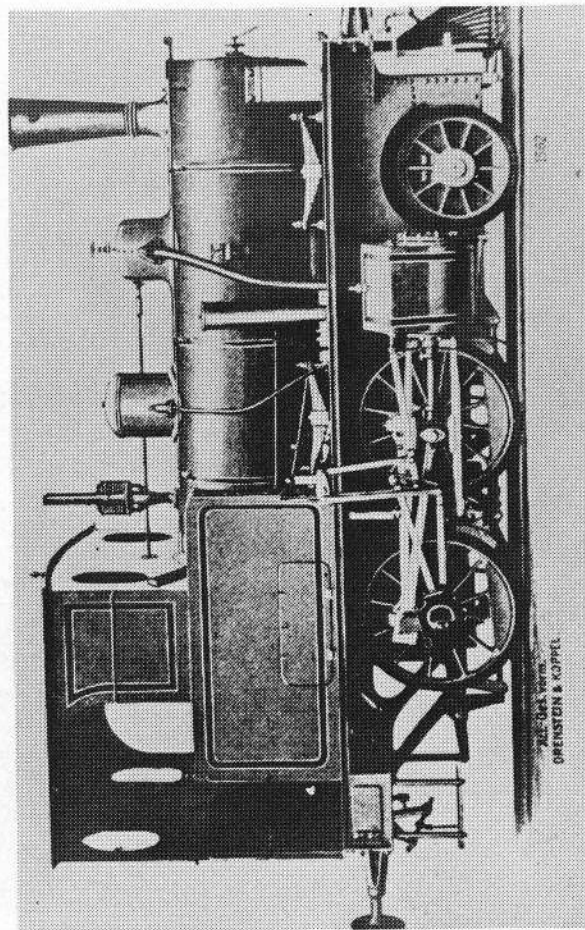
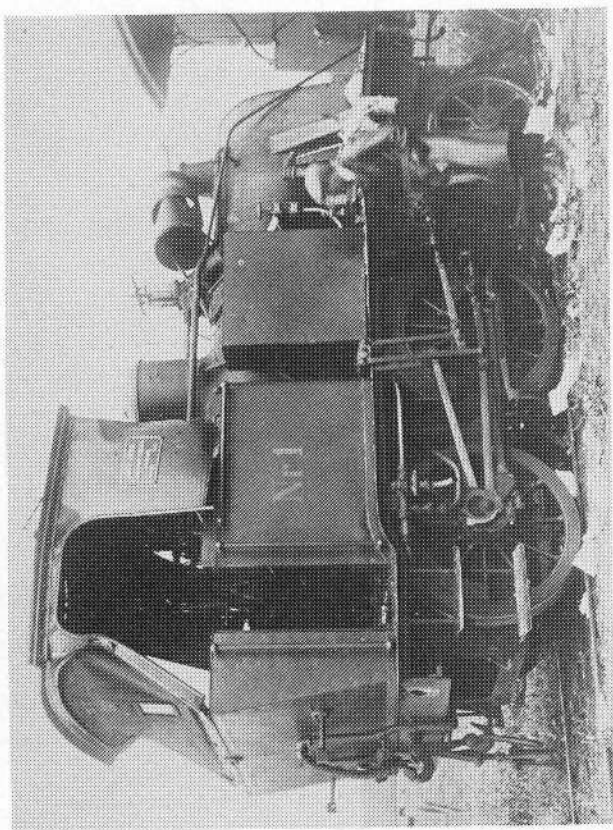
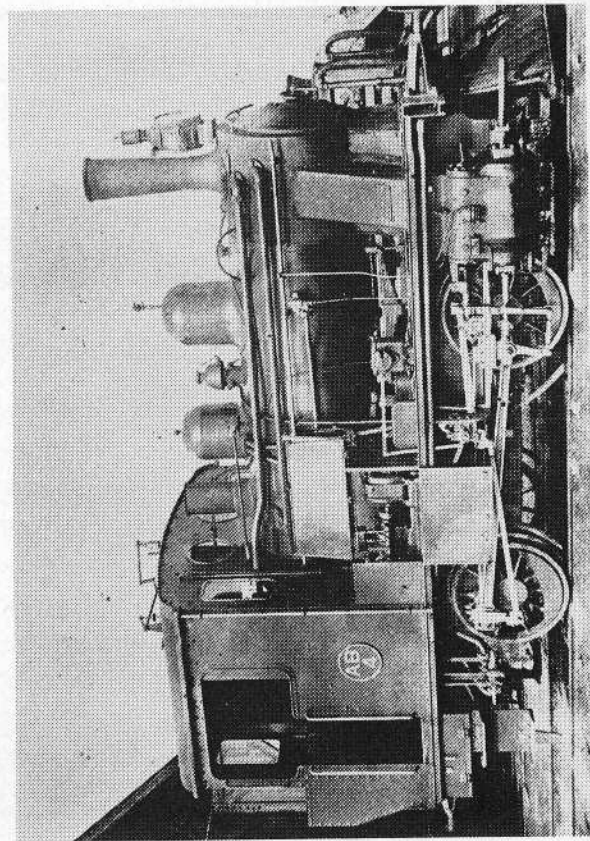
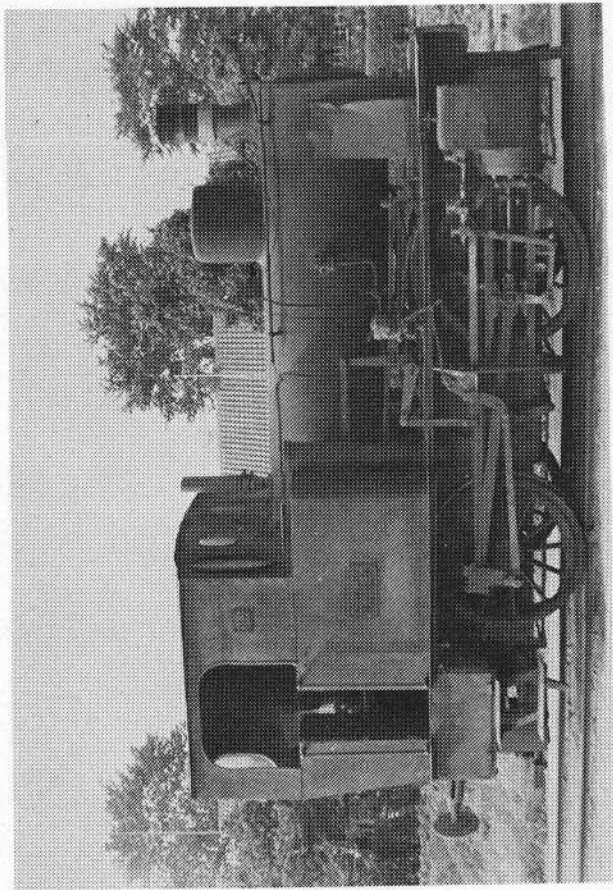
Løbe nr.	type	baner	cylinder		driv- hjuls- diam.	kedel- tryk	rist	kedel hedeflade		total
			diam.	slagl.				fyr rør	over- heder	
			mm	mm	mm	ato	m ²	m ²	m ²	m ²
300	B n 2	VLTJ 3-4	300	500	800/950	12	0,7	38	-	38
301	B n 2	GDS III	200	350	750	12	0,3	19,2	-	19,2
302	B n 2	VLJ 1-3				8				
303	B n 2	NFJ 1-2	254	406	1080	10	0,5	23,8	-	23,8
304	B n 2	GDS IV	236	392	850	12				
305	B n 2	VLJ 3	254	500	1090	12	0,49	23,6	-	23,6
306	B n 2	RHJ 4								
307	B n 2	KB, SFJ	305	508	1252	10	0,7	25,5	-	25,5
308	B n 2	RHJ 2								
309	B h 2	AB 1-4	300	440	1000	12	0,64	31,9	7,5	39,4
310	B n 2	LJ 13, 20, 23	300	500	1250	12				
311	B n 2	SFJ 36-38	320	440	1000	12	0,8	33,4	-	33,4
312	B n 2	SFJ 16	305	406	995	10	1,0	31,0	-	31,0
313	B 1 n 2	MBJ	254	457	990	8	0,5	26	-	26
314	B 2 n 2	gl. P	305	406	1092	12	0,7	29,4	-	29,4
315	1 B n 2	diverse	270	460	1150	12	0,68	41,2	-	41,2
316	1 B n 2	HFJ 1-3	270	450	1150	12	0,68	36,5	-	36,5
317	1 B n 2	VVJ	270	450	1150	12	0,81	42	-	42
318	1 B n 2	VL(T)J	300	560	1040	12		37,8	-	37,8
319	1 B n 2	diverse	290	450	(1150 ¹)	12	0,8	29	-	29
320	1 B h 2	diverse	290	450	(1190 ²)	12	0,8	20	11,7	31,7
321	1 B n 2	HJJ 4	290	450	1100	12	0,67	41,2	-	41,2
322	1 B n 2	HOJ	300	500	1100	12	1,1	65	-	65
323	1 B n 2	HHGB	260	510	1000	12	1,0	55	-	55
324	1 B n 2	VNJ 4	300	500	1100	12	1,1	65,1	-	65,1
325	1 B h 2	(V)LTJ	260	500	1190	12	0,9	38,2	10	48,2
326	1 B h 2	LB, SNNB	330	500	1300	12	0,9	43,4	20,4	63,8
327	1 B h 2	KS, RKJ	330	500	1100	12	1,0	45,1	12,3	57,4
328	1 B h 2	HLA, HH	330	550	1100	12	1,0	45,2	12	57,2
329	1 B h 2	(V)NTJ	330	460	1190	12	1,0	47,4	22,5	69,9
330	1 B h 2	SVJ	320	500	1190	12	0,9	36,6	12,3	48,9
331	1 B n 2	SNNB 8-9	320	500	1300	12	1,1	60	-	60
332	1 B n 2	KB, (GDS)	300	500	1100	12	1,1	59	-	59
333	1 B 1 n 2	HFJ 4	320	500	1180	12	1,2	70,2	-	70,2
334	1 B 1 n 2	HFJ 5	320	550	1150	12	1,2	70,1	-	70,1
335	1 B 1 h 2	HHJ	330	500	1110	12	1,1	50,6	12,5	63,1
336	1 B 1 h 2	SFJ	300	500	1400	12	0,9	33,0	16,0	49,0
337	1 B 1 h 2	SB	340	520	1300	12	1,3	53,1	26,1	79,2

Vægt tom	adhæ- sion	tjenst- færdig	Vand	kul	akselafstand fast	akselafstand total	længde over puffere	max. hast.	bemærkninger
t	t	t	m ³	t	mm	mm	mm	km/h	
15,6	15,8	19,8	2	0,6	2000	2000	6550		
8,2	10,1	10,5	0,9	0,3	1800	1800	5640		
	12	12							
11,4	14,1	14,1	1,4	0,4	1720	1720	5460	30	
9	11	11	1,0	0,34	1600	1600			
11,6	14,1	14,1	1,1	0,4	1740	1740	5710		
12,8	17,9	17,9	1,4	0,4					= DSB N
17,3	21,3	21,3	2	0,7	2400	2400	5932		
15	18	18	1,4	0,5					
15	20,4	20,4	3,2	0,8	2000	2000			
15,8	19	19	1,5	0,5	1829	1829	7690		forsynet med baglb.
12,8	10,4	15,7	1,6	0,5	2844	2844	5644		
18,1	14,2	23,4	2,5	1,5					
14,1	12,6	18,7	2,4	0,7	3150	3150	6120		NFJ, HJJ, HHJ, (HAJ)
14,8	13	19	2,4	0,7	3150	3150	6120		
14	12,6	18,9	2,6	0,9	3150	3150			
		16,9	1,35	0,5					Orenstein-typen
15	13	19	2,4	0,7	3150	3150	6767		1) VNJ, OKDJ
17,3	16	22	2,4	0,7					2) ETJ. 4 ombygget
15	12,7	19	2,4	0,7	3150	3150	6282		
21	18	27	3	0,75	3200	3200	8296		
18,9	16,8	25,3	3,5	0,6	2900	2900			
20,9	18	27	3	0,75					
21	18	27	4	1	3700	3700	7700		
24,6	18,7	28,1	2,8	0,7	4000	4000	7770		
21,7	18,5	27,4	3,5	1,3	3700	3700			(MFVJ)
22,6	20	28,2	3,5	1,5	4000	4000	7780		
23	19	28,5	3	1,5	4000	4000			
24,3	21	30,7	4	0,8	3800	3800			
20	24	31	3,5	1,25	3800	3800			
20	24	28	3	1	3700	3700	7900		
22,5	18	29	3	1	5000	5000			
22,5	18	29	3	1	5000	5000			
27,2	19	34,3	4	1	3000	5000	8610		
26,5	18,4	33,6	4,2	1,2	1775	5600	8240		
29,4	21	37,8	4,5	2	1550	6000	9040		

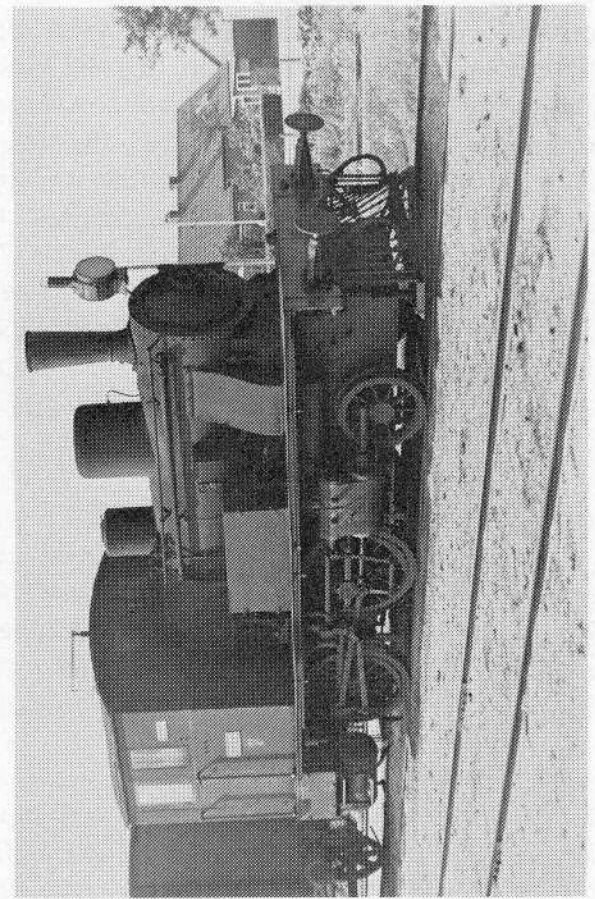
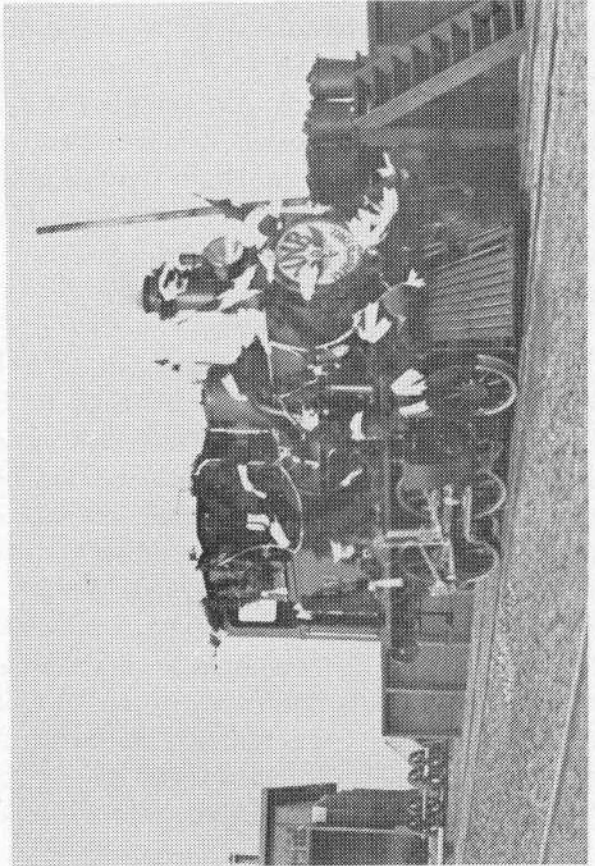
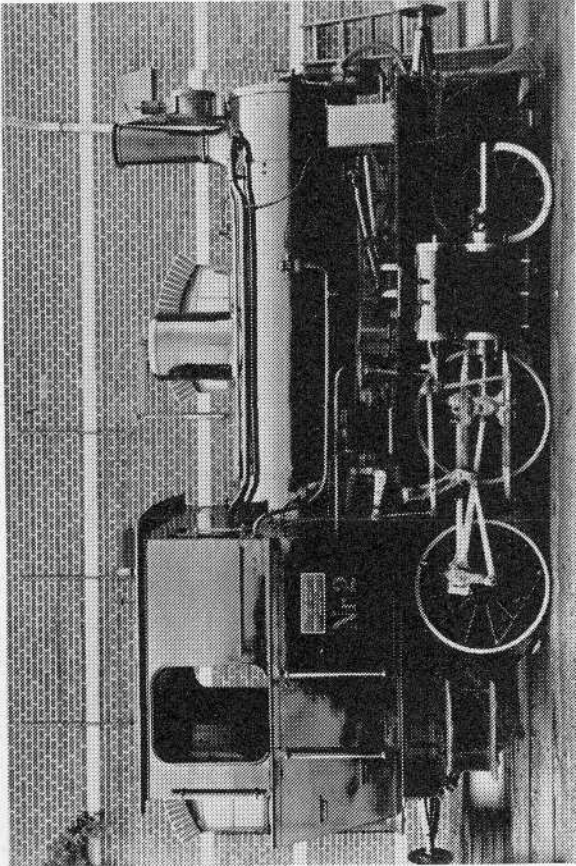
MÅLSKEMA FOR PRIVATBANERNES TENDERLOKO - 2. del

Løbe nr.	type	baner	cylinder		driv- hjuls- diam.	kedel- tryk	rist	kedel		total
			diam.	slagl.				fyr	over- heder	
			mm	mm	mm	ato	m ²	m ²	m ²	m ²
338	C n 2	ØSJS 1-4	260	400	800	12	0,53	35	-	35
339	C n 2	RHJ 3				12	0,77	36,9	-	36,9
340	C n 2	GDS	300	400	880	12	0,7	31,5	-	31,5
341	C n 2	KB, PNB	350	500	1200	12	1,34	70	-	70
342	C n 2	diverse	300	500	1100	12	1,0	57	-	57
343	C n 2	KSB - T	350	500	1190	10	1,36	59,2	-	59,2
344	C h 2	SNNB	400	550	1100	12	1,15	58,1	25,8	83,9
345	C n 2	AB 6	350	500	920	12	0,81	56,4	-	56,4
346	C h 2	diverse	350	500	1100	12	0,9	50	12	62
347	C n 2	AHTJ 6	350	500	920	12	0,8	56	-	56
348	C h 2	AB 5	330	500	1050	12	1,0	47	11,8	58,8
349	C n 2	ØSJS 3-4	370	540	1000	12		58,8	-	58,8
350	C n 2	F								
351	1 C n 2	ØSJS 7-8	320	500	1000	12	1,3			
352	1 C h 2	ØSJS 1-2	385	500	1000	12	1,2	53,4	12,6	66
353	1 C h 2	VLTJ	380	550	1190	12	1,2	52,4	14,3	66,7
354	1 C h 2	LB	380	500	1100	12	1,3	53,4	12,6	66
355	1 C h 2	KS, HP m.fl.	380	550	1190	12	1,2	54,5	15,4	69,9
356	1 C n 2	NPMB	385	586	1165	12	1,4	66,9	-	66,9
357	1 C h 2	NFJ	380	600	1300	12	1,2	54,7	15,4	69,9
358	1 C h 2	HHJ	350	500	1110	12	1,1	50,6	12,5	62,8
359	1 C h 2	NKJ	380	500	1100	12	1,2	54,0	25,5	79,5
360	1 C h 2	KRB, HFJ	350	540	1110	12	1,1	52,8	28,5	81,3
361	1 C h 2	HHGB	350	540	1110	12	1,1	52,7	25,0	77,7
362	1 C h 2	SKRJ	380	550	1190	12	1,2	48	24	72
363	1 C n 2	GDS 9-10	380	550	1100	12	1,46	85	-	85
364	1 C h 2	VØ 21-22	380	550	1190	12	1,2	48	24	72
364 A	1 C h 2	VØ 23	380	550	1190	12	1,2	44,53	24,37	68,9
365	1 C h 2	HB	380	550	1300	12	1,2	44,4	24,4	68,8
366	1 C h 2	VNTJ	360	550	1190	12	1,1	45	21	66
367	1 C h 2	RHJ	380	550	1300	12	1,6	66	28	94
368	1 C h 2	NRJ, VaGJ	360	540	1100	12	1,2	51,1	22,8	73,9
369	1 C h 2	MFVJ	380	540	1100	12	1,2	58,8	27,2	86
370	1 C h 2	Horsens	380	550	1300	12	1,6	74,6	31,0	105,6
371	1 C 1 n 2	KSB	380	550	1200	12	1,48	85,3	-	85,3
372	1 C 1 h 2	OMB, OKMJ	340	550	1300	12	1,0	41,6	11,9	53,5
373	1 C 1 h 2	TFJ	340	645	1200	12	1,1	61,4	14,1	75,2
374	2 C n 2	HHGB (GDS)	380	550	1200	12	1,48	85,3	-	85,3
375	D n 2	ØSJS	330	500	1000	12	0,99	55	-	55
376	1 D 1 h 2	SFJ	410	650	1420	12	1,66	89,6	27	116,6
377	1 B, B 1	SFJ	290/430	508	1416	14	1,27	69,4	26,4	93,8

Vægt tom	adhæ- sion	tjenst- færdig	vand	kul	akselafstand		længde over puffere	max. hast.	bemærkninger
t	t	t	m ³	t	mm	mm	mm	km/h	
13,5	18,5	18,5	2	0,8	1800	1800	6100		
	14	14							
15,6	19	19	1,6	0,7	2400	2400	6750		
24,5	30	30	3	1	3200	3200	7600		
21	28	28	3,3	1	2800	2800	7700		NFJ, LNJ, AH(T)J
26	31	31	3	0,8	3200	3200	7865		til DSB (T), omb.
28,1	36,3	36,3	4,5	1	3200	3200	8660		til APB, omb.
	26,5	26,5	4	1,1	2500	2500			
22,9	28,8	28,8	3,5	1,2	3000	3000			AHTJ, RGGJ, RNoJ
24	28	28	4	1,1	3000	3000			
	31,6	31,6	4	1,1	3800	3800			
	28	28	2,8	0,7	2500	2500		40	
		32	2,8	0,8		4900	8100		(NFJ)
21,3	27	32	4	1		4850			
28,3	29	35,6	3,75	1,3		5200			
27	28	35	4	2		4890			
30,2	29,8	38,3	5	1,25		5150	8800		
31,5	35	40	5,5	1,8					
29,8	28	30,6	4	1,1		5500			
30,5	27,9	35,5	4	1		5000			
27,2	28	35,4	4	1,3		4900			
28,5	28,5	36,7	4	1,5		5000			
28,7	28,5	36,7	4,4	1		4850			
29	29	37,6	5	1,6		5150			
29,2	29	37,6	4,5	1,6		5300	9206		
29,4	29,1	38,5	5	2		5150	8892		(NPMB, AB)
31,2	30,2	39,9	5	1,6	2900	5100	9010		)rør 38/18 - 3500 -
31	30	40	5	2		5420	9217		(41/46 - 112/121
30,5	30	38,5	4,5	1,5		5150			(SKRJ)
34	33	43	5,5	1,5		5150			
29	30	38	5	2,3					
32	35	43	7	2,3	2900	5500	9709		
36,7	36,3	47,7	6	1,4	3100	5420	9630	70	
30,8	30	39,5	4,5	1,1	2550	6050	9546	50	(DSB B 301)
30,8	24,6	38	4	1	2800	7100	9620	70	
30,3	24	38,1	4	2		7040			
31,4	27	40	4	1,6	2800	5800	9450		
18	24	24	3	1	3450	3450	7820		
45,3	39	57,5	6,5	1,6	4650	9300	12170	70	
42,5	34,6	52	4,8	1,5	3584x2	9958	12718	70	



ALL-GRASS TRACTOR
BREITENBURGER MASCHINENFABRIK
MAGDEBURG



SFJ 36-38 betød en hårdt tiltrængt forøgelse af rangerkraften (1917), hidtil havde man kun haft 3 loko, hvoraf et var lille og svagt (ex NFJ 1) og det andet ("312") af en meget tvivlsom værdi. I størrelse og ydelse omtrent som de lollandske og skåret over samme læst, blot af et andet udseende. Ved DSBs overtagelse af SFJ i 1949 blev de kun lidt brugt, og nr. 37 blev solgt til sukkerfabrikken i Odense, der dog hurtigt udrangerede det.

SFJ 16. Sammen med de 2 stk. 2 B-loko leverede Baldwin tillige et Bn2T-loko til SFJ. Dette meget amerikanske, næsten for amerikanske, loko fik nr. 16. Rammen var en højtliggende stålstøbt stangramme, og det var som om det der hvilede på den - og hjulsættene intet havde at gøre med hinanden, og kun ved et tilfælde på forunderlig vis var kommet til at køre sammen. Forreste pufferplanke kom til at svæve imellem de to dele, hvorfor man anbragte et par svære skråstivere mellem denne og røgkammeret. Kulkassen var anbragt bag det meget store førerhus, der var helt lukket og i hver side havde en kupedør og to sidevinduer. Fortil var der 4 store vinduer, bagtil 3 eller 4. Vandkassen var lagt i en hesteskoformet tank op over kedlen - en såkaldt saddeltank - på kedelryggen var der domen og 2 sandkasser, en til hvert hjulsæt. Undervognen var ligeså klodset som overdelen: indvendige Stephenson-styringer, udvendige cylindre og glidere, og bageste aksel var drivaksel. Det store støbte krydshoved havde dobbeltstyr. Akselafstanden var 1829 mm, den samlede længde (l.o.p.) var 7690 mm, hvor bagenden tegnede sig for 3423 mm - næsten halvdelen! Så man SFJ 16 og en HSer i foto, og ikke kendte målene, ville man ikke tro, at en HS var 5 t tungere, det modsatte syntes

Tekst til foto side 198: 

Øv: exLJ 23, Stålvalseværket, sept. 1960 (hol). Øh: AB 4 (EVP). Nv: HFJ 1 ødelagt ved uheld i Borup 1926 (arkiv SP). Nh: VVGJ 1-3? (arkiv SP).

Tekst til foto side 199:

Øv: OKDJ 2 (arkiv JG). Øh: VNJ 1 ved banens åbning (arkiv J. Just Andersen). Nv: HOJ 2 (JS A 3 01 F 071). Nh: VLTJ 7 i Lemvig, 17/8 1966 (hol).

mest sandsynligt. Maskinen havde dampbremse men hverken hånd- eller skruebremse. Den fik på grund af sin saddeltank kælenavnet Skildpadden. Den var tænkt som rangermaskine - og blev kun benyttet som sådan - heldigvis.

Den var meget urolig i sporet, et uhandterligt apparat og alt andet end populær. Det hjalp lidt, da man ombyggede det til B 1 ved at anbringe en løberaksel under bagenden. Lokoet blev udrangeret i 1932, og ingen begræd det! Men dette mærkelige amfibium burde have været bevaret, det ville have gjort sig i en filmoptagelse, ikke blot på grund af sit udseende, men også på grund af farverne: grønmalet førerhus og saddeltank med guldstaffering - de øvrige dele var sorte!

c) Nye togloko

"309": AB 1-4, Bh2T. Nr. 1-3, 1907, Nydqvist fabr. nr. 812-814, udrangeret 1930, 36 og 54. Nr. 4, 1908, Nydqvist fabr. nr. 902, udrangeret 1952.

Ved anskaffelsen vel landets mest moderne maskiner, idet de både havde rundglider, Heusinger-styringer, overheder og turbodynamo. Kulkasser bag førerhuset, der var 2-delt for at give plads for overgangsbro til toget, idet der både på AB og andre baner på den tid var tale om delvis én-mandsbetjening. Her var der tale om, at lokofyrbøderen skulle foretage billettering i toget (praktisk! - med snavsede hænder og tøj), andre steder ønskede man et reelt én-mandsbetjent loko, hvor togets konduktør i størst muligt omfang skulle opholde sig på maskinen, kun behjælpelig med udvig. Nå, ingen af delene blev til noget. En tillempning havde man på Hornbækbanen i det daglige godstog (i fordums tid var der virkelig godstog): lokofyrbøderen mødte til klargøring af loko, rangerede derefter stammen sammen, vist helt alene. Lige før afgang mødte lokoføreren (der var kun de to i toget); på mellemstationerne foretog lokofyrbøderen arbejdet som rangerleder, og lokoføreren var alene på maskinen. Straks efter hjemkomst til Grønnehave forlod lokoføreren maskinen, og resten ordnedes af lokofyrbøderen alene.

Nå, det var et sidespring, tilbage til AB: Sandkasse på kedelryg med 2 sandrør, der begge udmundede mellem hjulsættene. De havde turbodynamo til togbelygning og var født med

både vacuum- og skruebremse. Det berømte "Das Eisenbahn-Maschinenwesen der Gegenwart" (1920) fandt dem værdige til optagelse til målskemaer og beskrivelse, og herfra hentes følgende oplysninger: Kedel: rist 0,63 m², hedeblade fyrkasse 2,8 plus rør 26,1 plus overheder 7,5 = ialt 36,4 m². Rør: længde mellem rørplader 2300 mm, rørantal 66 stk, dimensioner 39/44 mm plus 10 stk. 106/114 mm; overhederrør 23/30 mm med 2 elementer i hvert af de 10 store rør.

De var særdeles gode maskiner, på grund af den store akselafstand og det forholdsvis lille overhæng løb de roligt og de var som så at sige alle Nydqvist-maskiner vel udførte. På foto af nr. 4 ses turbo-dynamoen (lysmaskinen) umiddelbart foran førerhuset (beskyttelseskassen er åbnet). På det andet foto - af Amagerbro station - ser det ud til, at der oprindeligt har været et rækværk på førerhuset, langs kedlens venstre side til forreste overgangsbro.

B 1 T

"313": MBJ 1917-1918, 1869, Stephenson, fabr. nr. 1917-1918. 1917 blev solgt til LJ i 1896 og blev herfra udrangeret i 1904. Nr. 1918 blev i 1896 solgt til Tygelsjö-Klagshamn Järnväg og udrangeret i 1903.

Ser man bort fra det sjællandske jernbaneselskab og de jydsk-fyenske baner under navnet "Det danske Jernbane-Driftsselskab", der begge i nogle år var privatbaner, var disse 2 små loko, der havde de højeste loko-numre i landet, idet man simpelthen benyttede fabriktionsnumrene som driftsnumre.

De blev bygget til Maribo-Bandholm banen der i de første 5 år af sin eksistens var en isoleret bane, uden sporforbindelse med omverdenen. Det var små primitive maskiner. Kedlen havde ingen dom, vandet opbevaredes i en sadeltank (det var ganske almindeligt for engelske tenderloko, som man forøvrigt betegnede som tank-loko, medens et loko med særskilt tender var et tenderloko - jeg synes det var mere logisk end de i det øvrige Europa anvendte betegnelser). Førerhuset var ganske kort, havde kun en 1,2 m bred og ganske lav bagvæg, men havde dog en kort sidevæg. Indtil Lollandsbanen kom i drift i 1874 havde MBJs loko og vogne kun en kædekobling og pufferplanken var af

træ med faste puffere/stødpuder også af træ. Dette ændredes til den normale type, da stambanen blev åbnet, hvorefter MBJ mere og mere indgik som en del af LJ, bortset fra det regnskabsmæssige.

B 2 T

"314": DSBs gl. P-ere er tidligere omtalt, derfor kun et skema her:

- P 103, 1883 Esslingen 2003, til TFJ 1 1904-15
- P 104, 1883 Esslingen 2004, TFJ 2 1904-23
- P 105, 1883 Esslingen 2005, TFJ 3 1904-23
- P 120, 1883 Esslingen 2006, TFJ 4 1904-28
- P 121, 1883 Esslingen 2007, HHJ 7 1904-17, TKVJ 10 1917-27, RGGJ 4 1927-51
- P 122, 1883 Esslingen 2008, KSB 5 1906-37
- P 123, 1882 Hohenzollern 196, RHJ 1 1904-35
- P 124, 1882 Hohenzollern 197, HH(G)B2 1905-1918
- P 125, 1882 Hohenzollern 198, KSB 6 1906-48, 1948 til DSB, udrangeret men forbeholdt Jernbanemuseet som P 125
- P 126, 1882 Hohenzollern 199, HH(G)B 3 1905-1936, ifølge årsberetningen udrangeret 1932-33.
- P 127, 1882 Hohenzollern 200, HHJ 5 1904-47
- P 128, 1882 Hohenzollern 201, HHJ 6 1904-16, RGGJ 4 1916, ing. Rambøll 1916-23 (men stadig mærket RGGJ 4) og under samme mærke Carl Nielsen 1923-28 og så udrangeret.

Vedr. P 121, 127 og 128:

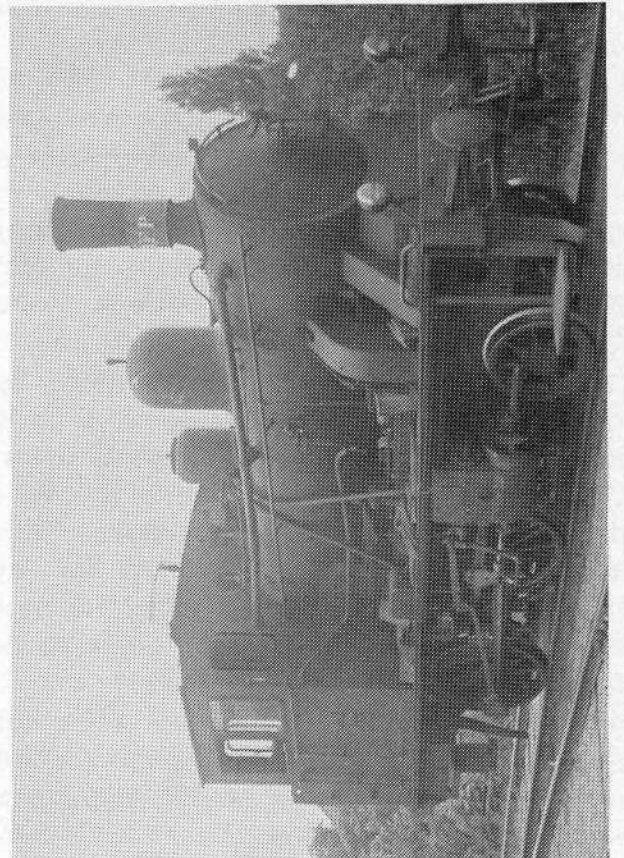
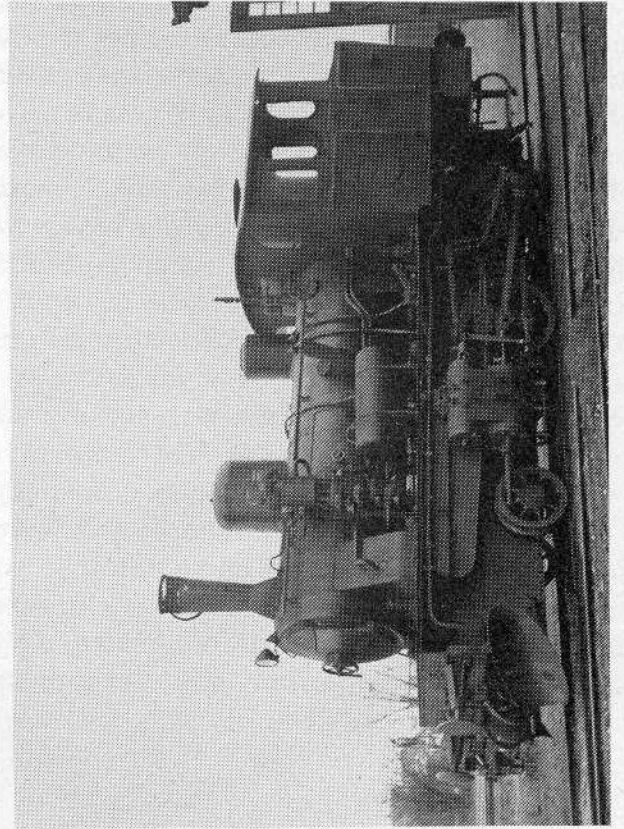
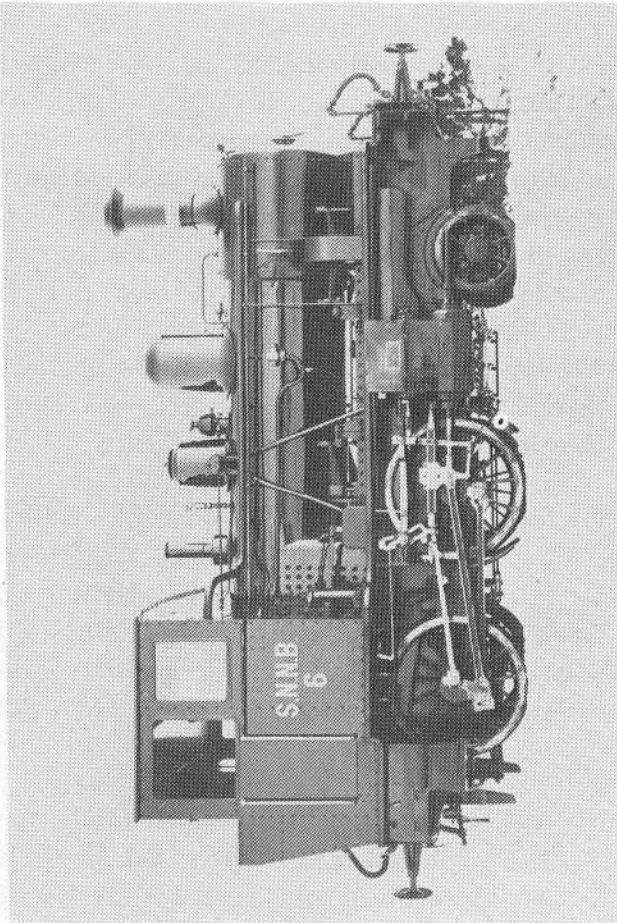
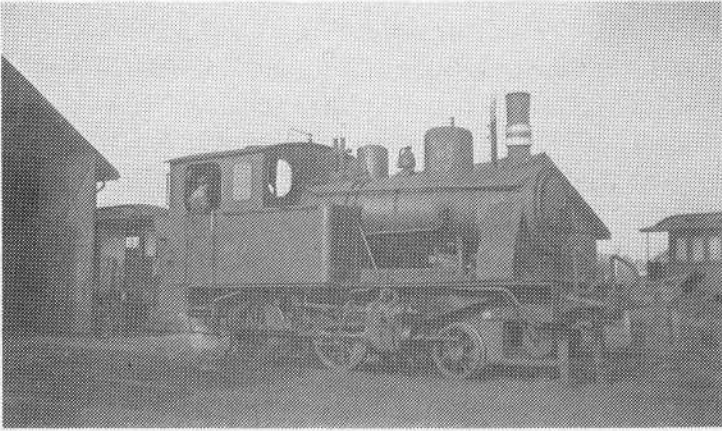
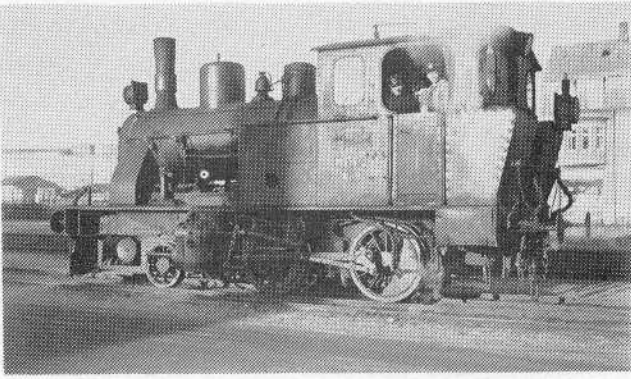
a) I 1927-28 var ex P 121 og P 128 samtidig benævnt RGGJ nr. 4.

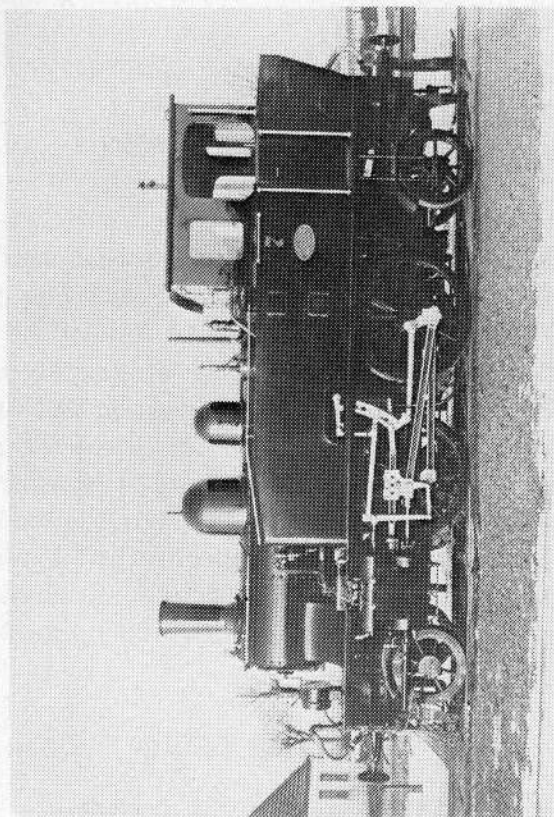
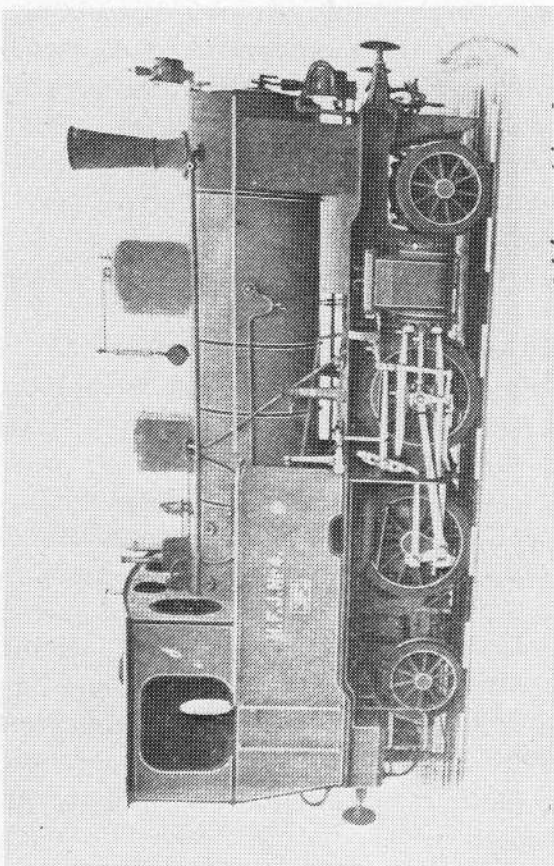
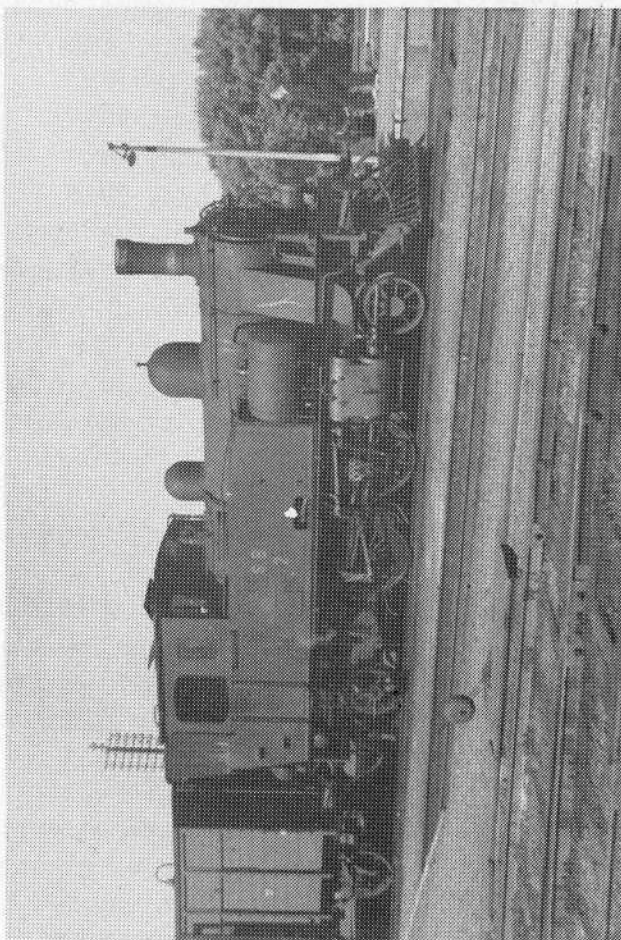
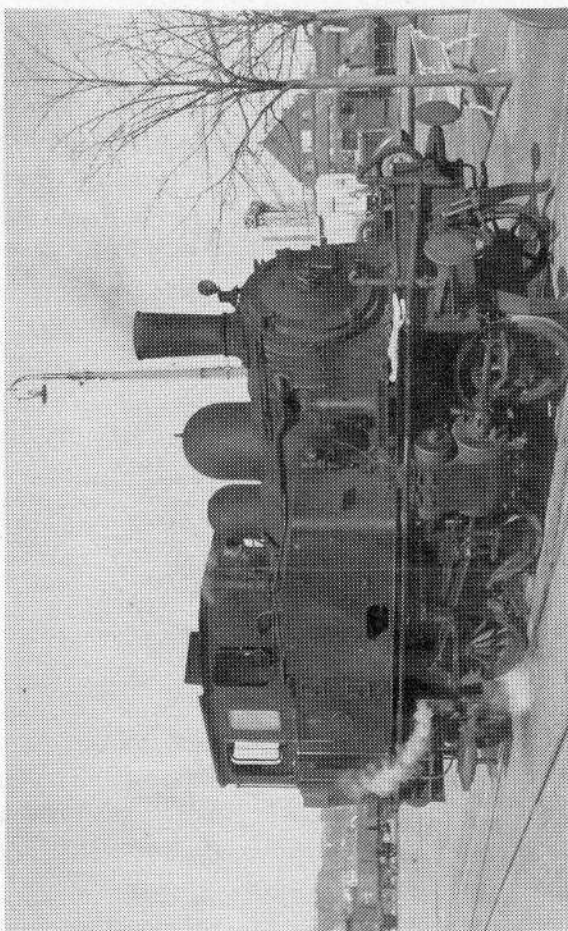
Tekst til foto side 202: 

Øv: MFVJ 9 (arkiv JG). Mv: SKRJ 2 på Amagerbanen, 19/10 1946 (foto Hesselink, arkiv AG). Øh: GDS V (P. Adamsen). Nv: SNNB 6 (Jernbanemuseet). Nh: ex VNTJ 6, her Magle Mølle papirfabrik 2 (Svend Jørgensen, arkiv AG).

Tekst til foto side 203:

Øv: HF(H)J 4, fabriksfoto (arkiv Alkjær). Øh: RFB 4 i Svendborg ca. 1945 (arkiv JG). Nv: RFB 7 ved leveringen (arkiv SP). Nh: SB 2 (JS A 3 01 F 050, foto James Steffensen).





b) 24/10 1904: DSB fra Maskinafdelingen til HHJ, journal nr. 5944: P 121 og 128 overlades HHJ for henholdsvis 8100 og 7600 kr. i repareret og tjenstdygtig stand.

c) RGGJ: "vort loko sendt til Frichs, da man ikke turde vente til efter jul" (notat dateret 14/12 1929, omhandlende ex P 121/nr. 4).

d) Skrivelse fra HHJ, 29/10 1915: Påtænker at lade et af de gamle loko af P-typen (ex P 127/nr. 5) forsyne med ny fyrkasse. 2/8 1916: Skrivelse angående ny fyrkasse til ex P 121/nr. 7.

e) Efter "undersøgelse vedrørende HHGB 1928": Nr. 3 henstillet som ubrugelig. Ifølge banens årsberetning udrangeret 1932/33.

1 B T

"315" og "321", alle af fabr. Hanomag:

NFJ 3, 1883, fabr. nr. 1640, udr. 1933

NFJ 4, 1883, fabr. nr. 1641, solgt 1915 til Københavns belysningsvæsen, Valby gasværk nr. 4, udr. 1935

NFJ 5, 1891, fabr. nr. 2344, udr. 1930

NFJ 6, 1897, fabr. nr. 3041, udr. 1933

HHJ 1, 1883, fabr. nr. 1642, solgt 1904 til HAJ nr. 4, købt tilbage 1922 som nr. 1, udr. 1930

HHJ 2, 1883, fabr. nr. 1643, udr. 1911

HHJ 3, 1885, fabr. nr. 1827, udr. 1911

HHJ 4, 1894, fabr. nr. 2622, udr. 1916

HJJ 1, 1884, fabr. nr. 1644, udr. 1933

HJJ 2, 1884, fabr. nr. 1645, udr. 1933

HJJ 3, 1885, fabr. nr. 1868, udr. 1933

HJJ 4, 1904, fabr. nr. 4408, udr. 1933

HHJ-maskinerne nr. 1-4 havde navnene: HADS HERRED, ÅRHUS, NINGS HERRED og ODDER.

HJJ 1 bar navnet BJERRE HERRED.

HJJ 2 blev forsynet med overheder, rundglider og Heusinger-styringer.

HJJ 4 adskilte sig fra de øvrige ved at førerhusets bagvæg var lodret, det knækkede ikke indad forneden. Det gav en lidt større totallængde (l.o.p.), samt lidt større vægt og tillige ændret drivværk.

Det må kunne betragtes som en anbefaling af maskinernes kvalitet, at der blev bygget ialt 12 stk. over en periode af 21 år, og der blev yderligere leveret 4 stk. til Skåne.

Det var en meget sammentrængt maskine med udvendige glidere, der sad meget tæt ved forreste kobbelhjul, Tricks-styringer, ingen dom, kun en lille dampsamlekasse, hvorfra der førtes udvendige damprør til gliderkasserne. Vandkasse mellem rammerne.

Oprindelig var førerhusets øverste halvdel åbent bagtil.

"316": HFJ 1-3, 1897, Jung, fabr. nr. 269-271.

Disse maskiner var omtrent som de forannævnte. Det var gode små maskiner, der gjorde et godt arbejde på den noget vanskelige bane. De udrangeredes i 1933.

"317" og "318": 1 B n 2 T, alle Orenstein & Koppel. Fabr. nr. ubekendte for VVJ-loko.

VVJ 1-2, 1897. Solgt 1918 til TKVJ som nr. 11-12 og udrangeret i 1937.

VVJ 3, 1897. Solgt 1915 til HJJ som nr. 5 og udrangeret i 1933.

LTJ 4, 1897, fabr. nr. 226, solgt 1910 til ingeniør Bruun.

LTJ 5, 1897, fabr. nr. 227, solgt december 1910 til ingeniør Gummesen.

LTJ 6, 1897, fabr. nr. 228, solgt december 1910 til ingeniør Wätzold, 1915 til LJ som nr. 17, udrangeret 1930.

VLJ 1, 1899, fabr. nr. 422, solgt 27/5/27 til Fugdal Tørvefabrik.

VLJ 2, 1900, fabr. nr. 583, solgt til ophugning 1927.

LTJ 4 hed Thyborøn, LTJ 5 Harboøre og LTJ 6 Vestkysten. VLJ 1 hed Vemb og VLJ 2 Lemvig.

Disse maskiner var i størrelse og mål omtrent som Hanomag-maskinerne. Det er iøvrigt loko, der ikke er talt eller skrevet meget om. De havde dom med udvendige damprør til gliderkasserne, udvendige cylindre, glidere og Tricks-styringer. Vandkasse mellem rammerne og kulkasse på siden af førerhuset, hvis bagvæg var lukket og lodret - også forneden.

"319" og "320". 1 B n/h 2 T, alle Vulcan, Maribo.

OKDJ 1, fabr. nr. 1, 1901. Ombygget 1921, udrangeret 1951.

OKDJ 2, fabr. nr. 2, 1901. Ombygget 1921, udrangeret 1936.

ETJ 1, 1901, fabr. nr. 7. Ombygget 1920, udrangeret 1957.

ETJ 2, 1901, fabr. nr. 8. Udrangeret 1931.

ETJ 3, 1901, fabr. nr. 9. Ombygget 1920, udrangeret 1948.

OKDJ 3, 1902, fabr. nr. 14, udrangeret 1951.

VNJ 1, 1902, fabr. nr. 15. Solgt til HLA som nr. 10, udrangeret 1949.

VNJ 2, 1902, fabr. nr. 16, udrangeret 1926.

VNJ 3, 1902, fabr. nr. 17, udrangeret 1930.

Det var maskiner af samme størrelsesorden som de foregående, vægt omkring 19 t. Rammevandkasser og kulkasser på kedelsiden, lige førerhusbagvæg, dom, fra hvis forkant der førtes udvendigt dampør til gliderkasserne, udvendige cylindre, glidere og Tricks-styringer. Det var gode og letløbende maskiner, men med for lille hedeblade.

I 1920-21 blev 4 maskiner ombygget på SFJs værksteder i Odense, 2 OKDJ- og 2 ETJ-maskiner. Kedlernes rørdeling ændredes, der indsattes overheder, og de fik de ny cylindre med rundglidere og Heusinger-styringer, endvidere blev kulkassen flyttet til førerhusets bagvæg. Ved ombygningen blev både adhæsions- og tjenestevægt forøget med ca. 3 t.

"323". 1 B n 2 T.

HHGB nr. 1, 1906, Maffei, fabr. nr. 2525. Udrangeret 1952.

Man havde nu taget et spring i størrelse - helt op til en vægt af 25 t. Denne Maffei-maskine var typisk bayerisk, idet den var en tro kopi af nogle 1B T-loko til sidebanerne i Bayern. Disse maskiners koblede hjul sad tæt sammen og langt tilbage, medens forløberen lå under røgekammeret. (I Bayern opstod de senere (1909) som 1 B h 2 T, kl. Pt 2/3, senere DRB Reihe 70). Det var et udmærket lille loko, der trods de meget små hjul klarede sig ret godt som afløser for dieselloko.

"322". 1 B n 2 T.

HOJ 1-3, 1904, Hanomag, fabr. nr. 3396-98 og HOJ 4, 1905, Hanomag, fabr. nr. 4323, alle udrangerede i 1952-53.

Disse maskiner var en del større end HJJ-maskinerne, men også ca. 20 år yngre. Det egentlige fremskridt fremfor størrelsen - rent teknisk - var Heusinger-styringerne. Af en total længde på 8,3 m udgjorde akselafstanden kun 3,2 m (1800 + 1400 mm), så der var store overhængende dele - og tunge, idet forakslen var 2483 mm bag forreste puffere. Cylindrene lå omtrent under midten af maskinen, med et langt afgangsrør fra gliderkassen til røgekammeret, placeret under fodpladen og fra domens forkant førte et udvendigt dampør til gliderkasserne. De havde rammevandkasser og kulkasser bag førerhuset. Hedebladen på 65 m² mod HJJs 41 m² var derimod en væsentlig forbedring. Det var kraftige maskiner, hvilket også var nødvendigt til den kuperede bane, men hurtige var de ikke.

"324". 1 B n 2 T.

VNJ 4, 1906, Hanomag, fabr. nr. 4414, udrangeret 1931.

En maskine af samme størrelsesorden, men det er aldrig lykkedes mig at skaffe oplysninger om den.

"325". 1 B h 2 T.

(V)LTJ 7-9, 1909, Henschel, fabr. nr. 9482-84. Nr. 7 til DJK 1965, nr. 8-9 udrangeret i 1956.

Nu var overhederen ved at slå igennem, og en række 1 B-loko blev bygget som 1 B h 2 over en periode på ca. 15 år. De fleste blev bygget af Henschel, privatbanernes hovedleverandør.

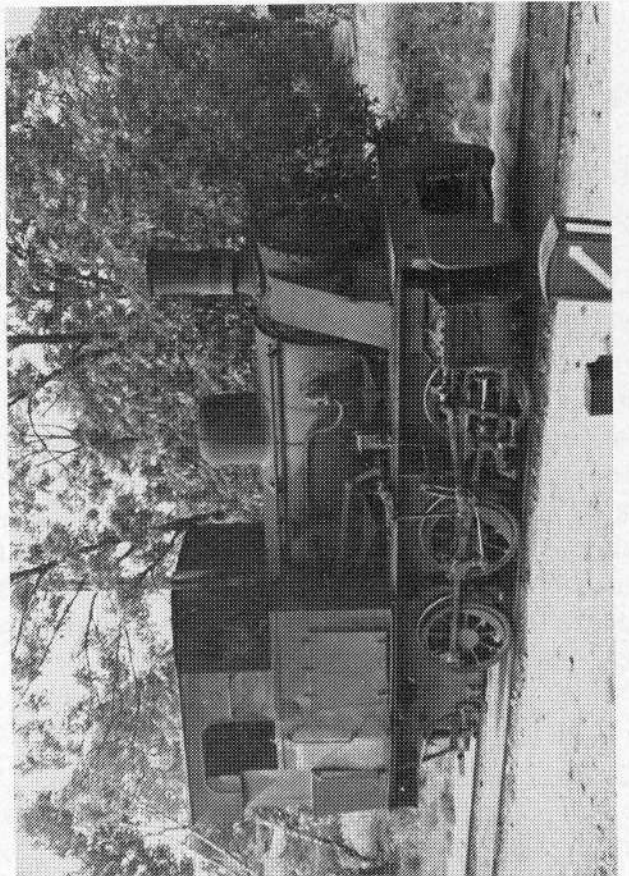
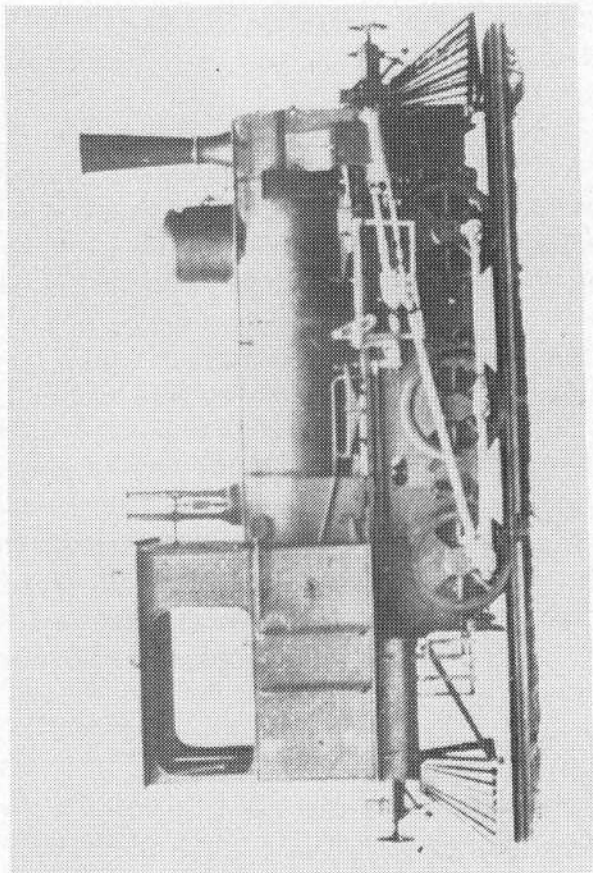
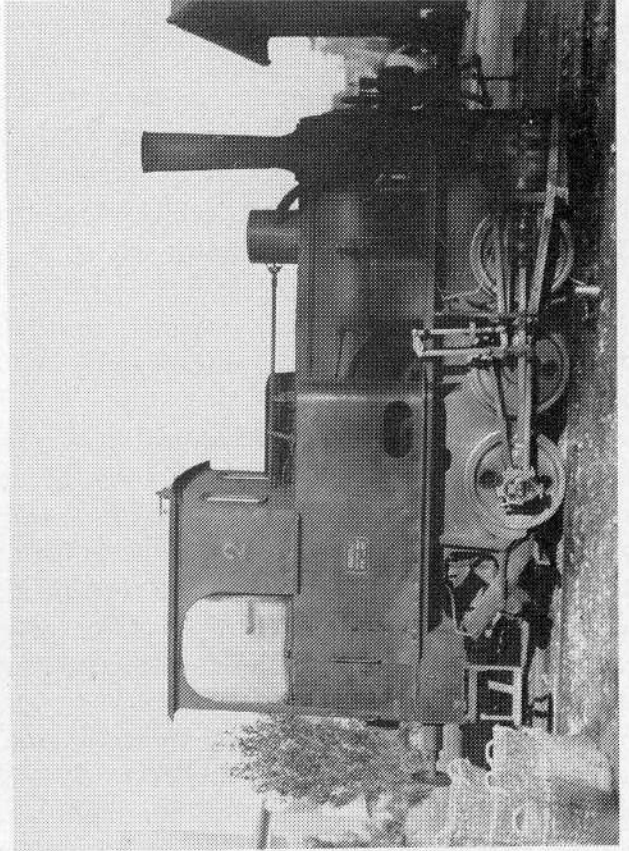
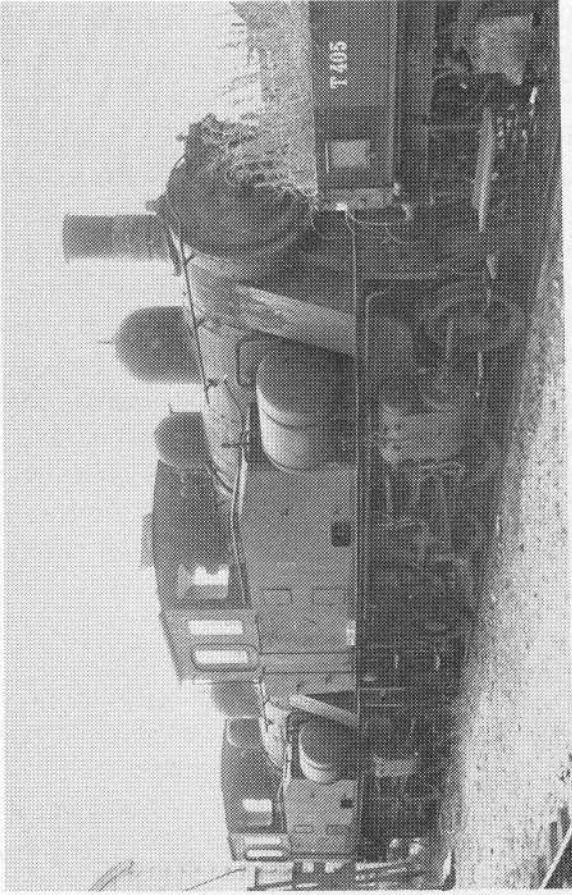
På den tid eksperimenterede man i Tyskland, og især i Bayern, med delvis énmandsbe-

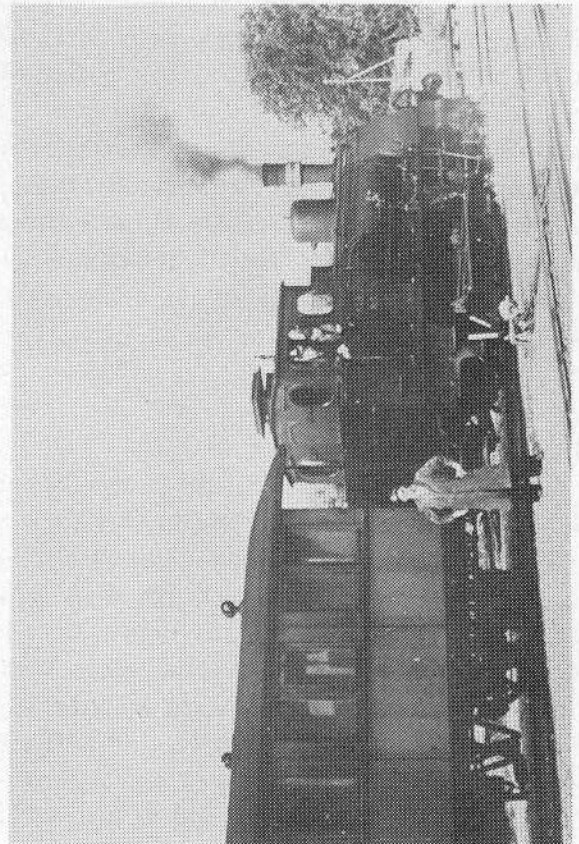
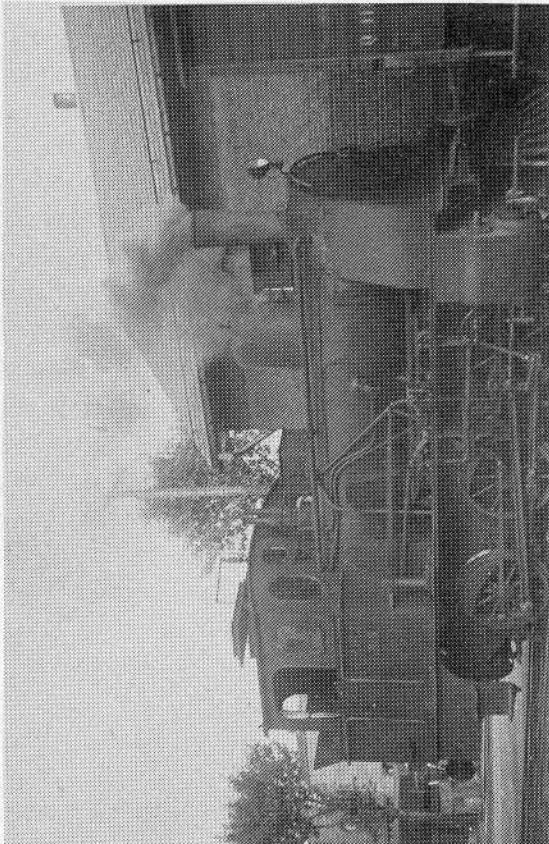
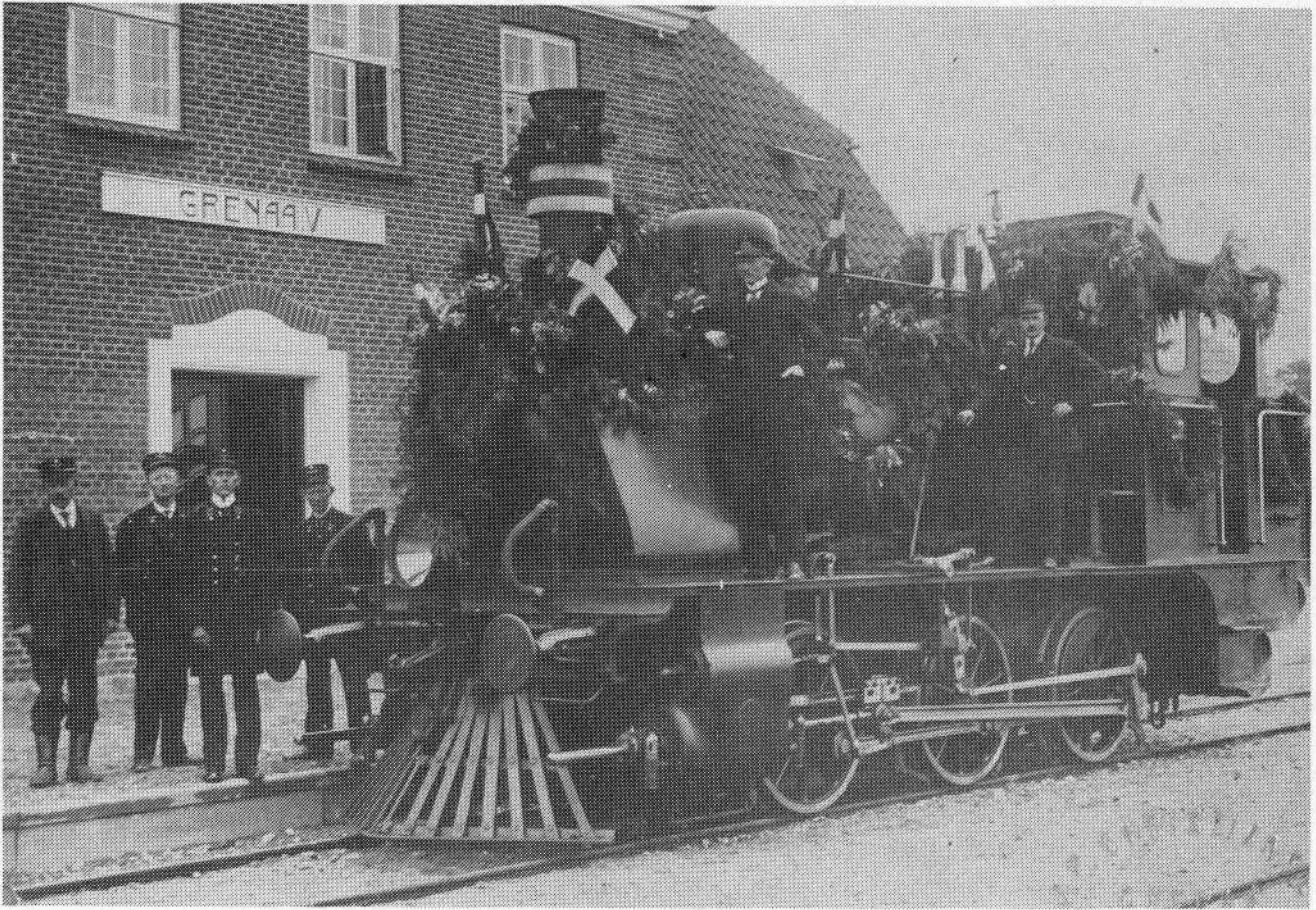
Tekst til foto side 206: 

Øv: SB 3 udrangeret i Skagen, 17/8 1964 (hol). Øh: ØSJS 2 (med fabriksplade 761!) i Nykøbing F., 7/10 1956 (hol). Nv: RHJ 3 (arkiv AG). Nh: ex GDS 4 på Stålvalseværket, godt "beskåret", 18/9 1960 (hol).

Tekst til foto side 207:

Ø: RGB maskine (RGGB) ved festlig lejlighed (arkiv Alkjær). Nv: AHTJ 5 i Århus 1956 (Sv. Jørgensen). Nh: RGB 1 i Gjerrild (Jernbanemuseet).





tjening af tenderloko på sidebaner. Kullene skulle opbevares i en silo i førerhusets venstre side i hele dets længde, det var så meningen at en stokeranordning skulle føre kullene (småkul) til fyret. Det blev en del anvendt i Bayern og enkelte andre dele af landet, men var alt andet end populært blandt personalet.

På VLTJ var det meningen, at såvel nr. 7-9 som de 3 1 C T-loko skulle have været indrettet således, og køre delvis énmandsbetjente. Maskinerne var derfor forsynet med overgangsbroer både for og bag og med et rækværk langs kedlens højre side, og førerhuset, der var lukket, havde foruden de 2 sidedøre også en dør i bagvæggen og i højre side af forvæggen. Rammevandkasse og kulkasse i venstre side af førerhuset og umiddelbart foran langs kedelsiden.

Der var nu pludselig kommet et moderne snit over privatbanernes tenderloko idet de havde overheder (smårørs-), rundglider og Heusingerstyring og dertil en tid turbodynamo, men uden et batteri som mellemlid til togbelysningen, hvorfor denne kunne være noget svingende, hvis reguleringen ikke blev passet. Iøvrigt var det udmærkede maskiner, veludførte og med gode køre- og løbeegenskaber.

"330". 1 B h 2 T.

SVJ 1-3, 1924, Henschel, fabr. nr. 20273-75, udrangeret 1966, 58, 52 - nr. 1 gik til HgJK.

Da Vestsallingbanen åbnede i 1924 med delvis motordrift, fik man til godstog og til afløsning for motortog disse 3 loko, der i mangt og meget var som VLTJs, blot lidt større.

"327" - "328". 1 B h 2 T.

KS nr. 2, 1911, Henschel, fabr. nr. 10693, 1927 til MFVJ 8, udrangeret 1951.

KS nr. 4, 1911, Henschel, fabr. nr. 10694, 1951 til Stålvalseværket, udrangeret 1956.

RKJ 1-3, Henschel, 1912, fabr. nr. 10761-63, udrangeret 1951, 54, 54. Nr. 1 gik i 1927 til MFVJ som nr. 9.

HLA 2 og 4, 1913, Henschel, fabr. nr. 10809-810, udrangeret 1952 og 1953. Nr. 2 gik 1947-1952 til OHJ som nr. 8, nr. 4 i 1946-1953 til VVGJ som nr. 1.

HH 11 og 13, 1913, Henschel, fabr. nr. 11726-727, udrangeret 1954 og 1951. Nr. 11 blev senere omlitret HP 7. Nr. 13 gik i 1936-1951 til RHJ som nr. 1.

Disse maskiner var af samme størrelsesorden som Lemvig-maskinerne, dog mere ortodokse i udførelse, men af samme moderne snit. Alle havde kulkasser bag førerhuset. RKJ og KS var lidt forskellige - ifølge mine fotos - havde RKJ både side- og rammevandkasser, KS kun rammevandkasser og tilmed havde de rækværk langs kedelsiden samt delt kulkasse og bagdør i førerhuset med overgangsbro. Hjørring-maskinerne havde 550 mm slaglængde, de øvrige maskiner kun 500 mm.

"331". 1 B n 2 T.

SNNB 8-9, 1924, Henschel, fabr. nr. 20049-50, nr. 8 solgt til Gørlev sukkerfabrik i 1939, nr. 9 udrangeret i 1952.

Det blev de største 1 B T-loko i landet, bygget til persontog, hvorfor de havde 1,3 m hjul. Grundet den allerede igangværende motorisering blev de ikke anvendt særlig meget, og nr. 8 blev solgt til Gørlev, hvorfra den vel senere er udrangeret. Maskinerne var ret kraftige og var som våddamp-maskiner vel mere robuste end et overhederloko, men til gengæld uøkonomiske.

"332". 1 B n 2 T.

KB nr. 4, 1925, Henschel, fabr. nr. 20485, udrangeret 1949.

KB nr. 5, 1925, Henschel, fabr. nr. 20486, i 1934 til GDS nr. V, udrangeret 1964.

Disse 2 maskiner blev de sidste 1 B T-loko i Danmark. De var som Stubbekøbingmaskinerne våddamp, men havde rundglider, rammevandkasser, kulkasse bag førerhus. Det var levende små maskiner (jeg har personlig erfaring med dem i GDS-persontog, hvor de klarede sig udmærket), og trods de små hjul, 1100 mm, løb de ganske godt og frit i sporet.

Tilbage er der 2 leverancer af Nydqvist-maskiner:

"326". 1 B h 2 T.

LB nr. 4, 1914, fabr. nr. 1051, udrangeret 1957 og

SNNB nr. 6, 1914, fabr. nr. 1056, udrangeret 1954.

Det var et par fikse, små maskiner med ret højtliggende kedel, rammevandkasser og kulkasse bag førerhuset. Kedlen havde små-rørsoverheder, der var rundglidere og Heusinger-styringer. Med 1,3 m hjul løb de godt og anvendtes næsten udelukkende i persontog, hvor de gjorde god fyldest. Det var absolut gode maskiner.

"329". 1 B h 2 T.

VNTJ nr. 5-6, 1913, fabr. nr. 1016-1017. Nr. 5 solgt til ophugning i 1927, medens nr. 6 i 1941 kom til MaglemøllePapirfabrik i Næstved, først som rangermaskine i flere år, derefter som reserve for traktor og den er nu udrangeret. DJK havde interesse i den, men grundet for nedslidte hjulbandager turde DSB ikke befordre den på egne hjul. Som vist sidste 1 B T-loko burde det have været bevaret som museumsloko.

Det var en lidt kraftigere maskine end LB/SNNB-maskinerne, og med 1190 mm hjul mere all-round anvendelig. Den var iøvrigt indrettet som LB-/SNNB-maskinerne.

1 B 1 T

Dette er mærkeligt nok kun en lille gruppe ved privatbanerne. Jeg deler dem i 3 grupper:

"333" og "334". 1 B 1 n 2 T.

HFHJ 4, 1905, Borsig, fabr. nr. 5570, udrangeret 1953 og
HFHJ 5, 1910, Henschel, fabr. nr. 10056, udrangeret 1950.

De var nogenlunde ens, den egentlige forskel bestod kun i, at nr. 5 havde lidt større cylindre og en lidt forskellig hjuldiameter 1180/1150 mm. Ubetydelige detaljer stammede fra at de var bygget af to forskellige firmaer. Et løbehjulsæt i hver ende af maskinen, det kobledede hjulsæt med kort akselafstand og foran fyrkassen, fladglidere og Heusinger-styringer. Kulkasse bag førerhuset, sidevandkasser. Et par små, gode maskiner, der både løb og trak godt.

"335". 1 B 1 h 2 T.

HHJ 8-9, 1911, Nydqvist, fabr. nr. 970 og 975, udrangeret 1937 og 1950.

Hads-Herredsbanen tog efter århundredskiftet mere og mere karakter af en forstadsbane. Hidtil havde man betjent sig af maskiner bygget i 1880-erne, men i 1911 fik man disse to 1 B 1-loko og i 1914 yderligere to lidt større maskiner, så efterhånden var man helt godt kørende. Nr. 8-9 havde rundglidere og Heusinger-styringer, smårørsoverheder, kulkasse bag førerhuset og vandkasser langs kedelsiden. Udmærkede maskiner, især i banens persontog.

"336" og "337". 1 B 1 h 2 T.

SFJ 1-5, 1923, Henschel, fabr. nr. 20125-129, RFB nr. 6-7, 1923, Henschel, fabr. nr. 20130-131.

Nr. 1 til DSB BF 304 i 1949, udrangeret 1949

Nr. 2 til DSB BF 305 i 1949, udrangeret 1949

Nr. 3 udrangeret 1938

Nr. 4 til DSB BF 306 i 1949, udrangeret 1949


Nr. 5 udrangeret 1938

Nr. 6 udrangeret 1938

Nr. 7 udrangeret 1938.

SB 1-3, 1924, Henschel, fabr. nr. 20227-229, Nr. 2 og 3 udrangeret 1967, medens nr. 1 blev afstået til Jysk Jernbane Klub og stod i Århus i 1970.

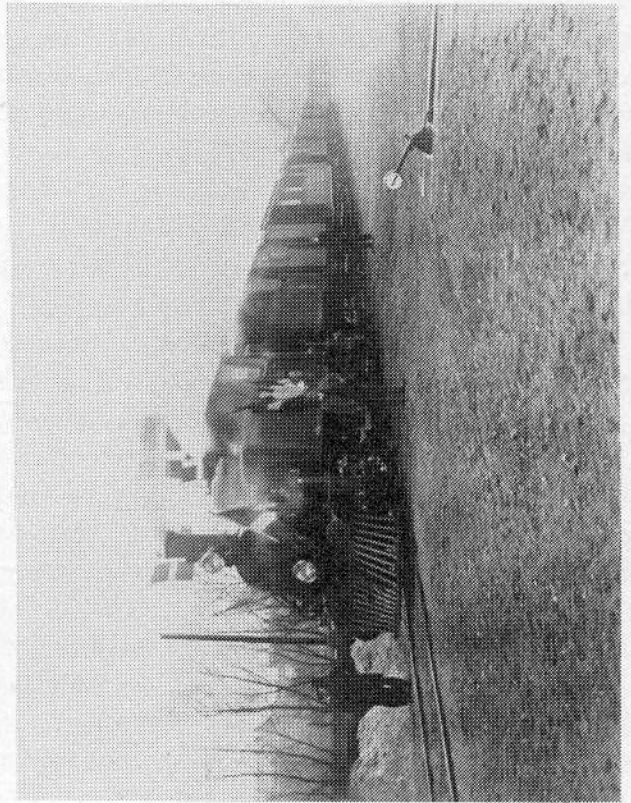
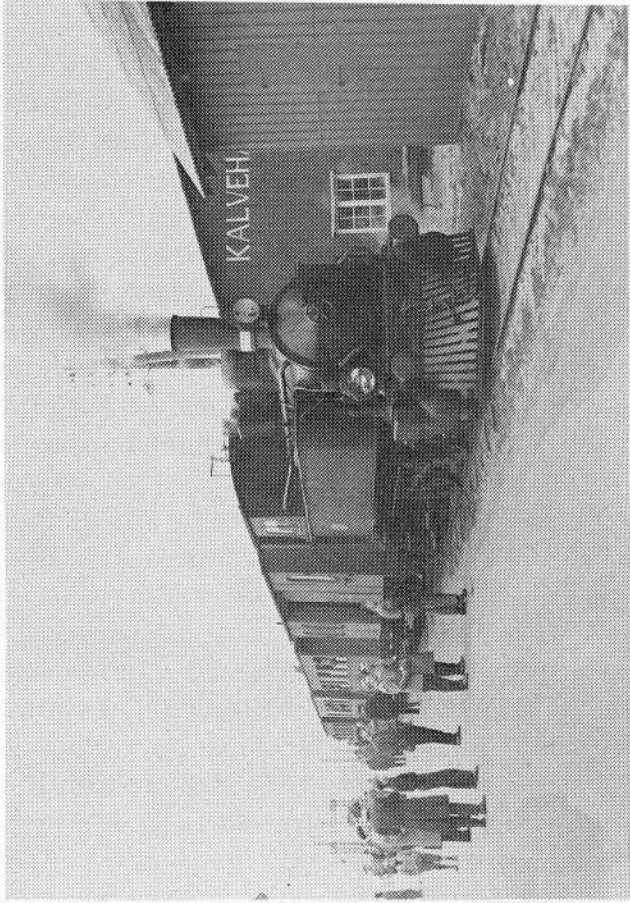
I princippet var disse maskiner opbygget som den foregående type, dog havde de dette velkendte fynske snit over sig. Der er tit fremsat den påstand, at disse 7 loko til Sydfyn samt de 3 Skagen-maskiner (se næste afsnit) var ens. Javel, de så ens ud, men der var forskel på drivværket og især på kedlen, hvor SBs ma-

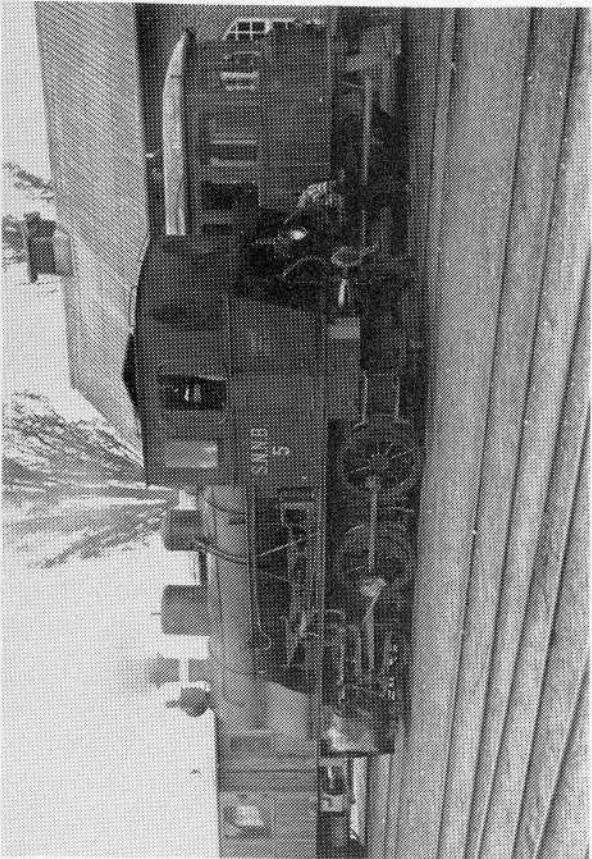
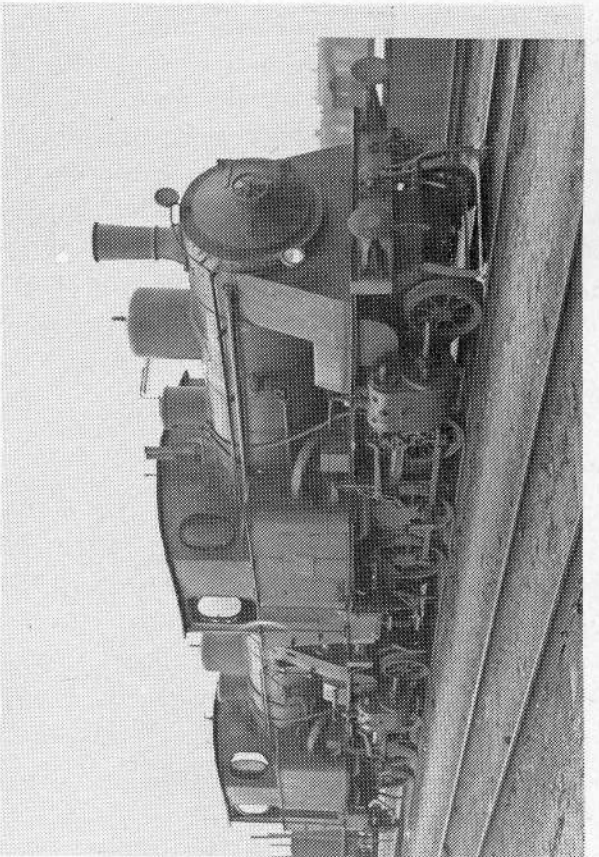
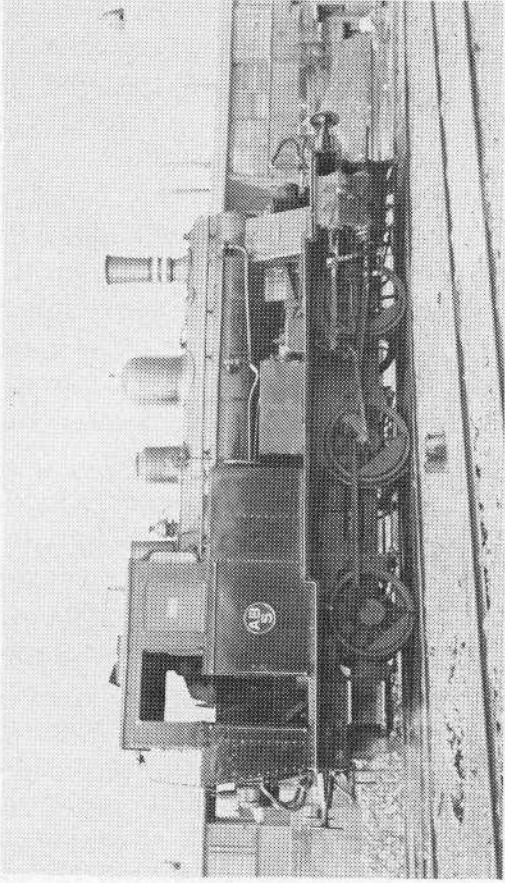
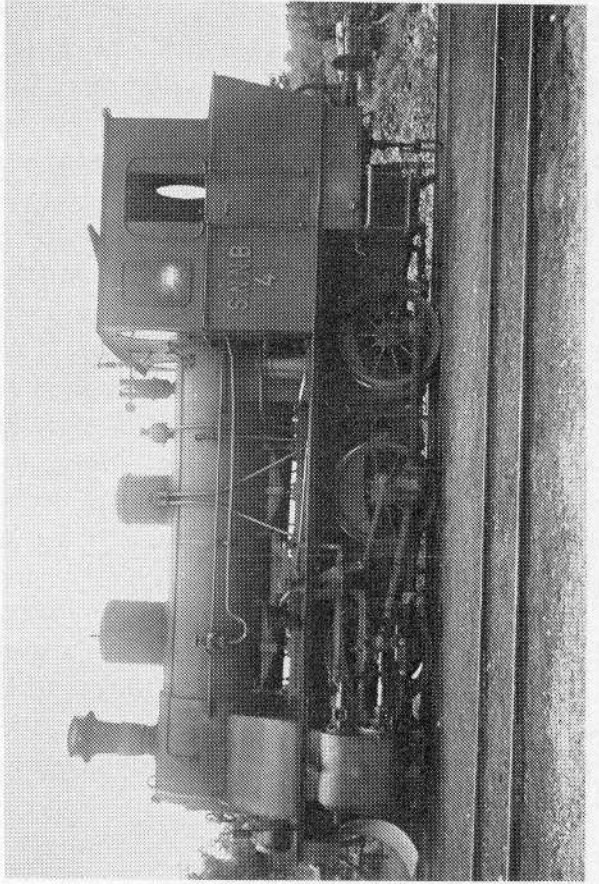
Tekst til foto side 210: 

Øv: KB 2 i Kalvehave havn, 1959 (Ole Faurhøj).
Øh: KSB indvielsestog med nr. 1 og 2 (Jernbanemuseet - originalen er meget dårlig). N: AB 6, 12/11 1961 (JG).

Tekst til foto side 211:

Øv: AB 5, ca. 1945 (arkiv JG). Øh: SNNB 4 (arkiv AG). Nv: SNNB 5 i Stubbekøbing, 18/10 1964 (hol). Nh: ØSJS 1-2 i Roskilde, 24/12 1959 (JG).





skinner havde 108 m² hedeblade medens SFJs kun havde 65 m².

Så var der en anden forskel på de to baners loko: lige så gode som SBs var, lige så elendige var SFJs! Begge typer havde gode køre- og løbeegenskaber; SFJs hjul var for store, har man hørt - nej, men kedlerne var for små. En gang kørte jeg sammen med en tidligere SFJ-fører, vi kom til at diskutere disse maskiner og han udtalte, at de nu ikke var så slemme som de fik skyld for. De stillede for store krav til fyringen, men de havde i Fåborg en fyrbøder, der aldrig fyrede mere end 3-4 små skovfulde ad gangen, og så gik det helt godt. Men, sagde min hjemmelsmand, de kørte træet på de relativt lange strækninger og med for store tog i for bakket landskab.

Begge typer havde en meget kort akselafstand mellem kobbelhjulene, begge løbehjulsæt var i Bissel-stel, de havde rundglidere og Heusinger-styringer. Kulkasse bag førerhuset og vand i såvel side- som rammevandkasser.

.....ooo.....

Trekoblede loko fandtes som C, 1 C, 2 C og 1 C 1, - vi begynder med

C T

De kan inddeles i 3 grupper, a) de små - under 20 t, b) de mellemstore, omkring 30 t og c) de store, over 35 t. Vi begynder også her med den førstnævnte, de små, hvorefter der er 3 typer. Heraf er de 2 velkendte, medens den tredje - en ener - er mindre kendt.

a) De små - under 20 t

"338". C n 2 T.
ØSJS 1-2, 1878, Krauss, fabr. nr. 758-759. Nr. 1 i 1910 til LJ 14, udrangeret 1929. Nr. 2 til Nykøbing F. Sukkerfabrik i 1910, i 1961 til DJK nr. 2, KJØGE.
ØSJS 3-4, 1879, Krauss, fabr. nr. 760-761. Nr. 3 til Nykøbing F. Sukkerfabrik i 1911, i 1964 til DJK nr. 3, FAXE. Nr. 4 udrangeret i 1911.

Det var små, primitive maskiner. De havde ingen dom - kraftdamprøret udgik fra en lille, lav dampamlekatte, der sad helt frem-

me på kedlen, der var udvendige cylindre og glidere og de havde Tricks-styringer. Rammevandkasser og 2 korte kulkasser foran førerhuset. De 3 hjulsæt sad meget tæt, den samlede hjulstand var kun 1,8 m af en totallængde på 6,1 m. En gammel tegning viser, at de havde sandkasse, endda ret stor, på kedelryggen - foto viser derimod ingen sandkasse. Da nr. 4 blev udrangeret solgtes en del af den til Nykøbing F. Sukkerfabrik som reservedele, og det gentog sig, da LJ udrangerede nr. 14, men det betød, at de to sukkermaskiner nu var af en lidt blandet herkomst. De fik nye kedler i slutningen af 1940-erne (Krauss-Maffei).

Ved ØSJS havde de navnene: Kjøge, Store Hedinge, Faxe og Rødvig, ved DJK har de to tidligere loko 2 og 3 navnene Kjøge og Faxe og der er sket en forbytning af fabrikspladerne, så nr. 2, Kjøge, kører med nr. 4s fabriksplade og nr. 3, Faxe, med nr. 2s.

De var - nej vi må vel her bruge nutid og sige - er gode maskiner, når de har kunnet bestrejde ØSJSs trafik lige til 1910, selv om der i tidens løb var kommet større maskiner til.

Da ØSJS afhændede maskinerne havde de tilbagelagt:

Nr. 1: 626.734 km
Nr. 2: 660.877 km
Nr. 3: 608.378 km
Nr. 4: 660.160 km.

Ved ØSJS havde de fået ny fyrkasse, nr. 1 i 1907-08 (den blev ikke anvendt), nr. 2 i 1896, nr. 3 i 1898 og nr. 4 i 1892 og i 1897.

"339". C n 2 T.

RHJ 3, 1883, Borsig, fabr. nr. 3958, udrangeret 1926.

Den var i 9 år banens eneste damploko, idet den mest mulige kørsel afvikledes af de 2 dampvogne. Et foto viser mig, at det var en lille primitiv maskine. Domen sad meget langt fremme på kedelryggen, den havde skråtliggende udvendige cylindre og en meget aparte styring, der kunne minde noget om Heusinger. Rammevandkasse og kulkasse på venstre side af kedlen.

"340". C n 2 T.

KHB 6, 1896, Orenstein & Koppel, fabr. nr. ?, i 1899 GDS 1, udrangeret 1928.
GDS 5, 1896, Orenstein & Koppel, fabr. nr. ?, udrangeret 1928.

GDS 6, 1899, Orenstein & Koppel, fabr. nr. ?, udrangeret 1933.

GDS 7, 1899, Orenstein & Koppel, fabr. nr. ?, solgt 1941 til ingeniør Brodersen, 1948 til Stålvalseværket, udrangeret 1958.

GDS 3, 1905, Maribo, fabr. nr. 18, 1950 til Stålvalseværket, udrangeret 1952.

GDS 4, 1910, Henschel, fabr. nr. 9881, til Stålvalseværket i 1952, udrangeret 1962.

GDS 8, 1912, Henschel, fabr. nr. 11564, 1941 til ingeniør Brodersen, 1944 til Bødal - er udrangeret.

De havde kulkasser på kedelsiderne, rammevandkasser, udvendige cylindre og fladglidere. De første 4 havde Tricks-styringer, de 3 sidste Heusinger-styringer. Dom og sandkasse på kedelryggen.

Med GDS 3 i 1905 afsluttede Vulcan i Maribo sin lokobygning. De 2 dampvogne på GDS udgik herefter af driften, og banens 4 små maskiner blev kun lidt brugt, og brugtes især på Helsingebanen, så man kan vist roligt sige, at de ny maskiner i ca. 20-25 år bestred langt det meste af banens trafik. De var meget lavbenede og de løb absolut ikke livet af sig, stort mere end 30 km/h var vel ikke opnåeligt, men de tog meget med sig på krogen.

b) De mellemstore, omkring 30 t

"342". C n 2 T.

LVJ (LNJ) 1, 1900, Borsig, fabr. nr. 4817, udrangeret 1937.

LVJ 2, 1900, Borsig, fabr. nr. 4818, udrangeret 1932 og solgt til ophugning for 5000 kr.

LVJ 3, 1900, Borsig, fabr. nr. 4819, udrangeret 1926.

HAI (AHTJ) 1, 1900, Borsig, fabr. nr. 4820, udrangeret 1954.

HAI 2, 1900, Borsig, fabr. nr. 4821, udrangeret 1934.

HAI 3, 1900, Borsig, fabr. nr. 4822, udrangeret 1954.

NFJ 7, 1908, Borsig, fabr. nr. 6866, udrangeret 1935.

LNJ 1 og/eller 3 blev vist solgt til entreprenør eller industri, Nr. Smedeby?, andre ejere? Det var små og ret enkle maskiner, KPEVs T3 har ganske givet stået model til dem. Dom langt fremme og sandkasse nogenlunde midt på kedelryggen. Rammevandkasse og kul-

kasse på kedelsiden. Udvendige cylindre, fladglidere og Tricks-styringer. Bageste kobbelhjul var drivhjul. Det var små kraftige loko, men ikke gode løbere.

"343" og "344". C h 2 T.

RGGJ 1, 1911, Borsig, fabr. nr. 7905, udrangeret 1956.

RGGJ 2, 1911, Borsig, fabr. nr. 7906, solgt til ETJ 4 i 1931, udrangeret 1957.

RGGJ 3, 1911, Borsig, fabr. nr. 7907, udrangeret 1956.

RNoJ (RØHJ) 1, 1911, Borsig, fabr. nr. 7716, udrangeret 1952.

RNoJ 2, 1911, Borsig, fabr. nr. 7717, udrangeret 1956.

RNoJ 3, 1911, Borsig, fabr. nr. 7718, udrangeret 1932.


AHTJ 5, 1911, Borsig, fabr. nr. 7410, udrangeret 1956.

AHTJ 6, 1914, Borsig, fabr. nr. 8981, udrangeret 1956.

Disse maskiner var en moderniseret udgave af den lige forannævnte type. Som på våddampmaskiner sad dommen langt fremme på kedelryggen og sandkassen sad nogenlunde på midten af kedelryggen. Rammevandkasse. Kulbeholdningen var nu i en kulkasse bag førerhuset. Maskinerne havde nu overheder og cylindre med rundglidere og Heusinger-styringer, men det bageste hjulsæt var stadig drivhjulsæt.

Det var gode og robuste loko, der trak godt, men grundet de små hjul og den ret store overhængende vægt løb de ikke alt for godt.

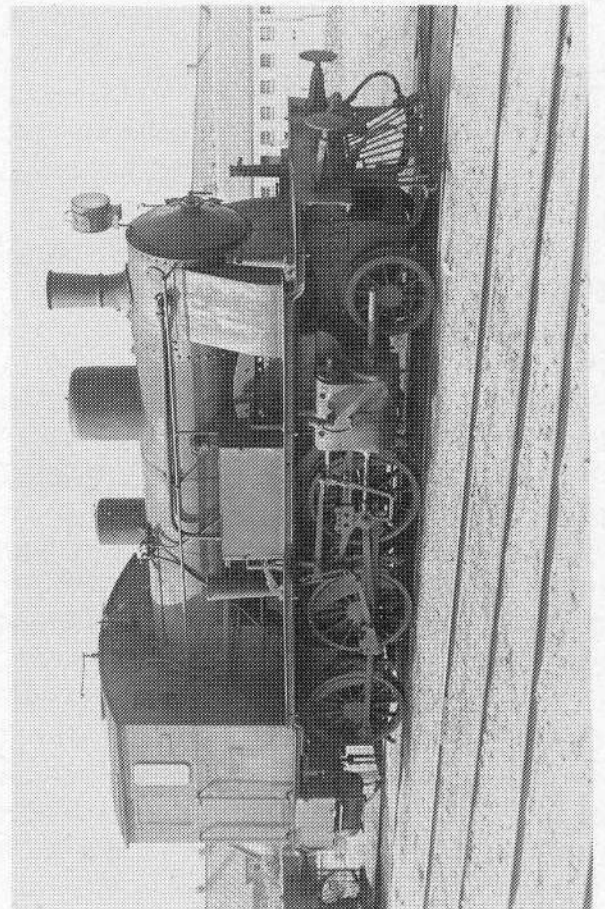
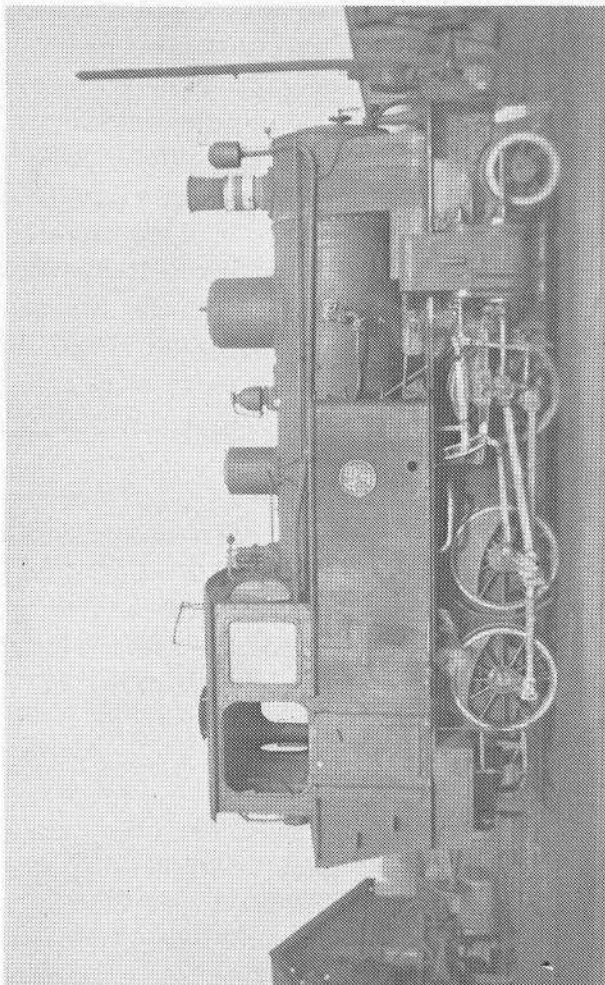
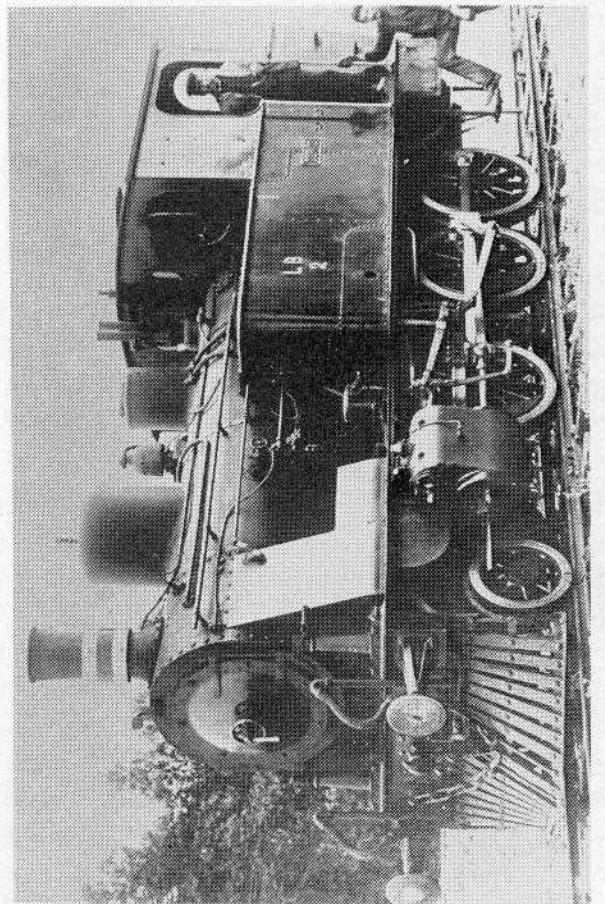
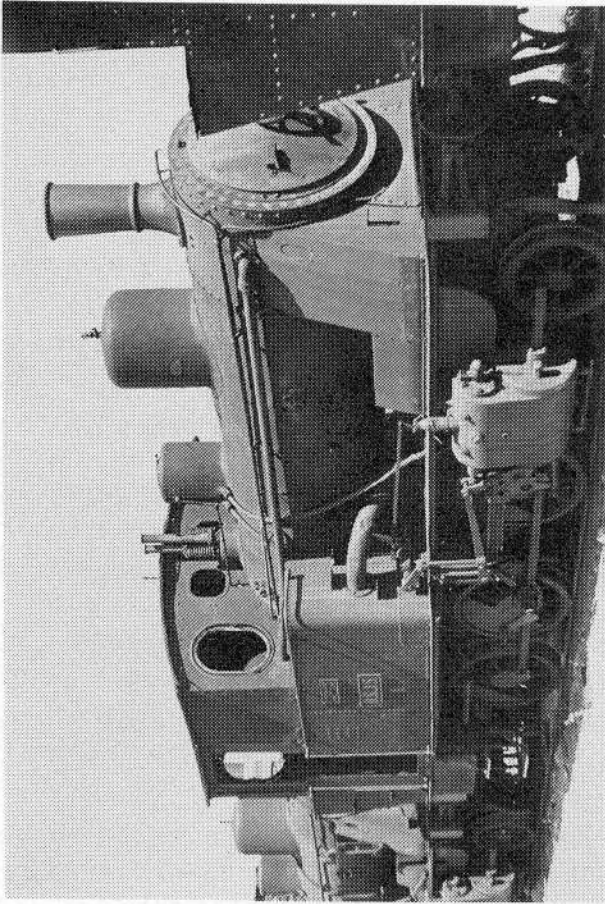
Den i 1914 til AHTJ leverede maskine adskilte sig fra de øvrige maskiner ved at have 4,5 m³ vand mod de andres 3,5 m³.

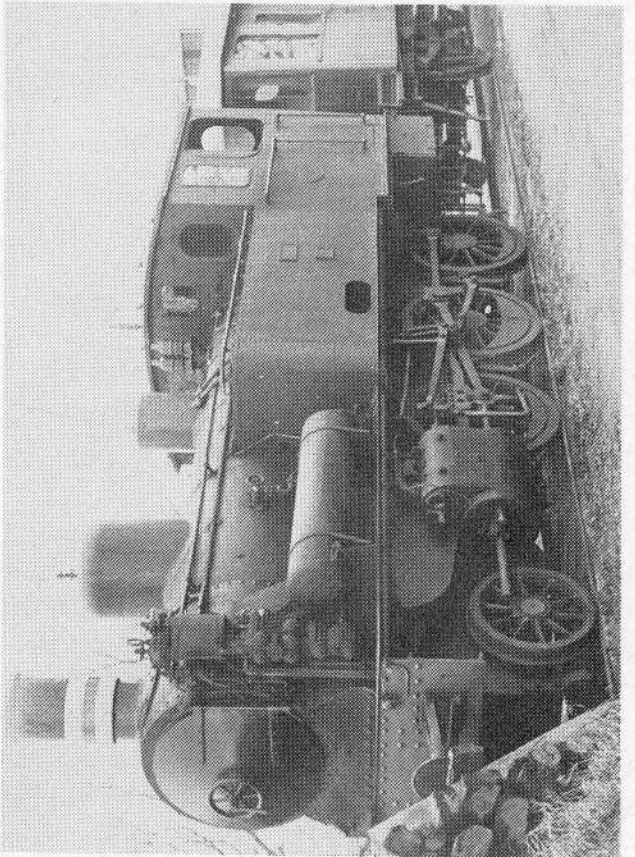
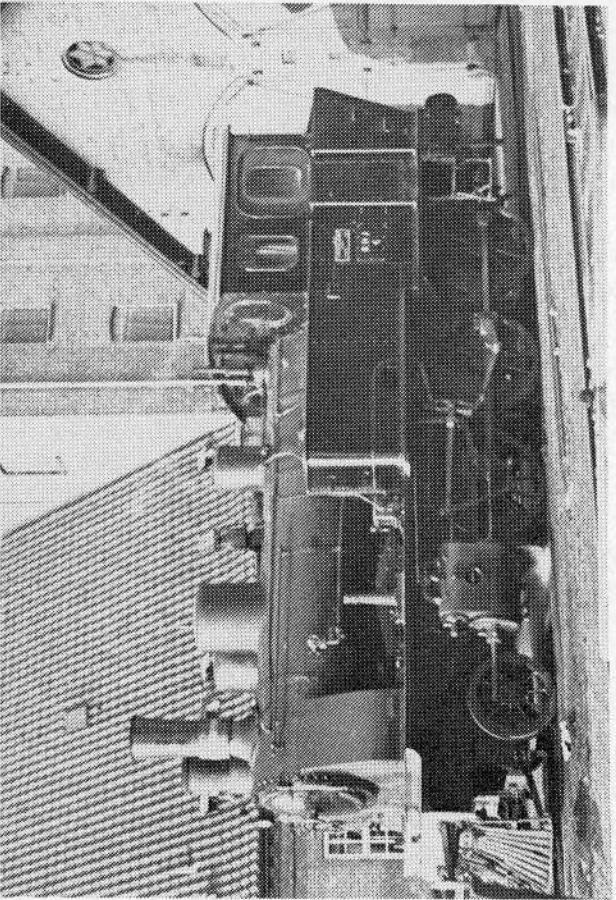
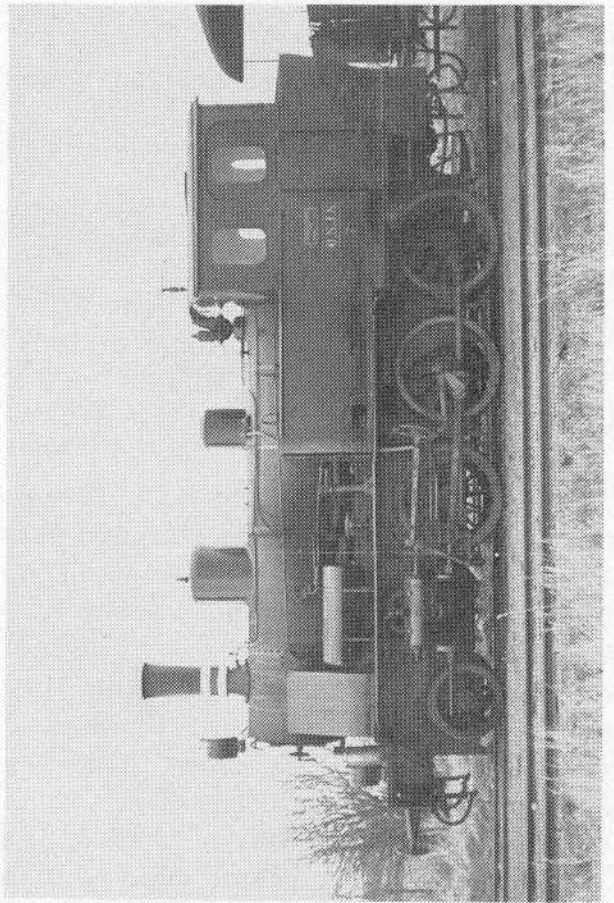
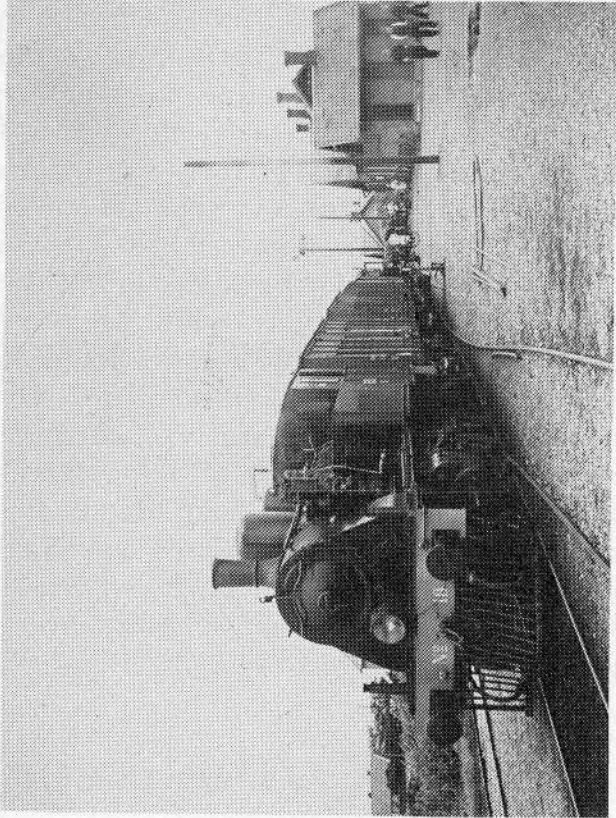
Tekst til foto side 214: 

Øv: ØSJS 1 afventer sin uigenkaldelige skæbne på Islands brygge 27/7 1960 (hol). Øh: LB 2 (JS A 3 01 F 029). Nv: LB 3 udlejet som AB 4 her på Amagerbro 19/10 1946 (foto Hesselink, arkiv AG). Nh: VLTJ 5 i Lemvig, 17/8 1966 (hol).

Tekst til foto side 215:

Øv: VLTJ 10 i Thyborøn 1951 (Dancker). Øh: ØSJS 7, 18/11 1962 (hol). Nv: RHJ 6, 1951 (JS A 3 01 F 012). Nh: NPMB 3, ex VØ 22 (arkiv AG).





"341". C n 2 T.

KB 1, 1898, Cockerill, fabr. nr. 2116, udrangeret 1925.

KB 2, 1898, Cockerill, fabr. nr. 2117, udrangeret 1959.

KB 3, 1898, Cockerill, fabr. nr. 2118, udrangeret 1929.

PNB (NPMB) 1, 1899, Cockerill, fabr. nr. 2119, udrangeret 1933.

PNB (NPMB) 2, 1899, Cockerill, fabr. nr. 2120, solgt 1939 til KB ny nr. 3, udrangeret 1959.

PNB (NPMB) 3, 1899, Cockerill, fabr. nr. 2121, udrangeret 1929.

Det var 6 gode maskiner de 2 nævnte bannere fik i 1898/99. Grundet den store og velbyggede kedel dampede de godt, men man havde også brug for kraftige maskiner - dels var der ret store stigninger, dels var der til tider store roetog. Min far fortalte, at når de i sin tid satte igang i Næstved med den gamle Berliner-ekspress (loko litra P med 8-10 vogne) satte Præstøtoget igang umiddelbart efter. Det var altid på 3-4 vogne, men hvordan de end kørte med P-maskinen, smuttede Præstømaskinen altid fra dem, trods det at den skulle op ad den største stigning.

Lange sidekasser der nåede fra førerhus til røgkammer, højre side vand, venstre side kul og vand. Udvendige fladglidere og Heusingerstyringer, stort førerhus med skydevinduer.

"343". C n 2 T.

KSB 1, 1905, Cockerill, fabr. nr. 2484, solgt til DSB 1909 som T 357, udrangeret 1934.

KSB 2, 1905, Cockerill, fabr. nr. 2485, solgt til DSB 1909 som T 358, udrangeret 1937.

KSB 3, 1905, Cockerill, fabr. nr. 2486, solgt til DSB 1909 som T 359, udrangeret 1934.

KSB 4, 1905, Cockerill, fabr. nr. 2487, solgt til DSB 1909 som T 360, udrangeret 1934.

De var i indretning og af udseende omtrent som Cockerill-maskinerne til KB og PNB, men nåede i kvalitet ikke på højde med disse. Først og fremmest var de for små til den ret store trafik, der straks opstod på KSB. Nå, der var ingen fejl ved selve maskinerne, DSB købte dem i 1909, da man var i bekneb for 3-koblede rangermaskiner - men her gjorde de sig heller ikke: de stod dårligt fast, kunne ikke bremse (vacuumbremse) og dampede dårligt og det var jo også skavanker nok hos en rangermaskine.

Tænk om DSB havde udskiftet vacuumbremsen med en dampbremse, det havde da hjulpet gevaldigt på bremseevnen under rangering.

De rangerede forskellige steder på Sjælland: Godsbanegårdens 5. optræk (Kvægtorvet og her kørte de ustandselig igennem Kvægtorvsporten - i lukket tilstand - den nåede end ikke at blive malet, før den igen var molesteret), Helsingør, Nørrebro, Roskilde, Korsør (her var Hs bedre), Næstved, Masnedund/Masnedø, Orehoved (rangering og skydemaskine, tit en jammer) og Gedser.

I Jylland anvendtes de en tid i lokaltogene Bredebro-Løgumkloster på skift med en Dj, og det er svært at sige, hvad der var værst. Endvidere havde man dem en tid i Ålestrup som altmulig-maskine (kun én, der samtidig var ranger- og nedbrudsmaskine, og visse ugedage kørte et godstog til Hobro). DSB byggede dem forøvrigt om, idet vandkassen fik skåret det forreste hjørne af.

"348". C h 2 T.

AB 5, 1915, Nydqvist, fabr. nr. 1079, udrangeret 1956.

Hvor effektive de små nr. 1-4 end var, kom man til sidst til at trænge til flere maskiner, især da trafikmængden steg betydeligt. I nr. 5 fik banen en god persontogsmaskine, den havde et roligt løb, grundet den ret lange hjulafstand og den ret lille overhængende vægt, dertil løb den godt og satte godt igang. Udvendige cylindre og rundglidere, Heusingerstyringer med midterakslen som drivaksel. Kulkasse bag førerhus og sidevandkasser. Efter udrangeringen i 1956 stod den en tid på godsbanegården; et rygte går ud på, at den blev solgt til en østtysk lokalbane.

"345". C n 2 T.

AB 6, 1910, Krauss, fabr. nr. 6376. Købt 1916, tidligere ejer ingeniør Werner, ombygget 1918-19. Udrangeret 1965.

Som en entreprenør-maskine havde den intet lukket førerhus, kun nogle skærme. Den blev på AB forsynet med et lukket førerhus og måske også større vandkasser. Den bar umiskendelige spor af at være ombygget, den så meget sammenflicket ud. Fladglider, Heusingerstyringer med bageste aksel som drivaksel. Vand- og kulkasser på kedelsiden (lange).

Det var en meget kraftig maskine, den har således ved forskellige lejligheder trukket ca. 800 t iland fra Prøvestenen. Den blev kun anvendt til godstog og til rangering og hertil var den udmærket, men løbe kunne den ikke.

"349". C n 2 T.

ØSJS 3-4, 1917, Hanomag, fabr. nr. 8255-56, udrangeret 1954.

Under krigen 1914-18 ønskede selskabet et par maskiner mere, det var ikke nemt, men man fik da 2 fra Hanomag. Om det er rigtigt, at det var et udpluk af en seriefabrikation af industrimaskiner, skal jeg lade være usagt, men sådan forlød det. Det var et par små, kraftige maskiner, men med 1 m hjul var løbeegenskaberne naturligtvis begrænsede. En af dem var en tid lang i 1940-erne udlejet til KSB, men her var man nu ikke for glad for dem. De havde rammevandkasser og kul bag førerhuset.

c) De store - over 35 t

"344". C h 2 T.

SNNB 1-5, 1910, Maffei, fabr. nr. 3171-3175.

Nr. 1 udrangeret 1933

Nr. 2 solgt 1916 til APB som nr. 33, her ombygget

Nr. 3 udrangeret 1966, solgt til Jernbanehistorisk Selskab, står i Tølløse

Nr. 4 udrangeret 1961

Nr. 5 udrangeret i 1966.

Disse maskiner var velegnede til svære roe- og godstog (500 t), men lidt klodsede for banernes lette persontog. En stor og kraftig, men ikke hurtig maskine. De havde rammevandkasser, kulkassebag førerhuset, udvendige cylindre med rundglidere og Heusinger-styringer. Midterakslen var drivaksel. Smårørsoverheder. Ifølge Das Eisenbahn-Maschinenwesen der Gegenwart: Afstand mellem rørplader 3150 mm, rør: 24 stk. 57/63 mm og 72 stk. 57/63 mm. Flammerør, deri sad 72 stk. overheder-rør 12/20 mm. Hedeflade: fyrkasse 5,88 m², kedelrør 53,25 m² og overheder 25,83 m² eller ialt 84,96 m². Ristareal 1,15 m².

Ålborg-maskinen blev ombygget på værkstedet i Ålborg; man fjernede overhederen og kulkassen bag førerhuset samt turbo-dynamo

og opsatte en mindre kulkasse foran venstre side af førerhuset, hvorefter maskinen blev anvendt til rangering.

SNNB har af og til udlejet en maskine til NPMB og AB.

"350". C n 2 T.

AB 8-9, ex DSB F.

AB 8 købt 20/9 1964, oprindelig F 466, 1909, Borsig, fabr. nr. 6915. Den var kassabel i 1969 og blev modtaget fra AB den 23/6 1969 til udrangering hos DSB. I stedet overlod man AB en overflødig, men stadig brugelig AB 9, oprindelig F 479, 1901, Hüttemeier, fabr. nr. 6, udrangeret 1971.

Begge maskiner blev benyttet som godstogsmaskiner og som afløser for traktoren.

1 C T

De første 1 C T-loko fik vi i 1905, men først fra 1910 kom der rigtig gang i byggeriet af denne maskintype, og i den næste 10-års periode kom der et større antal til landet, også i 1920-erne kom en del og det sidste blev bygget i 1930. Henschel var hovedleverandør og koncentrerede sig især om bygning af loko med 1190 og 1300 mm hjul.

"351". 1 C n 2 T.

ØSJS 7, Cockerill, 1905, fabr. nr. 2514, 1940 til Karup, 1948 til NFJ som nr. 4, udrangeret 1951.

ØSJS 8, 1905, Cockerill, fabr. nr. 2515, udrangeret 1941.

Det var behovet for en godstogsmaskine til de store godstog på Faxebanen, der fik sel-

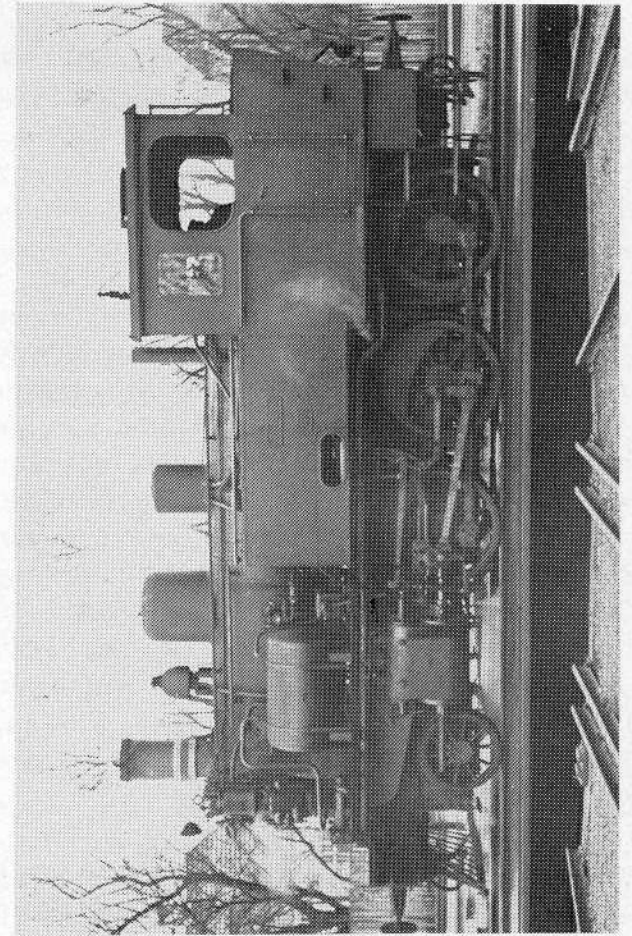
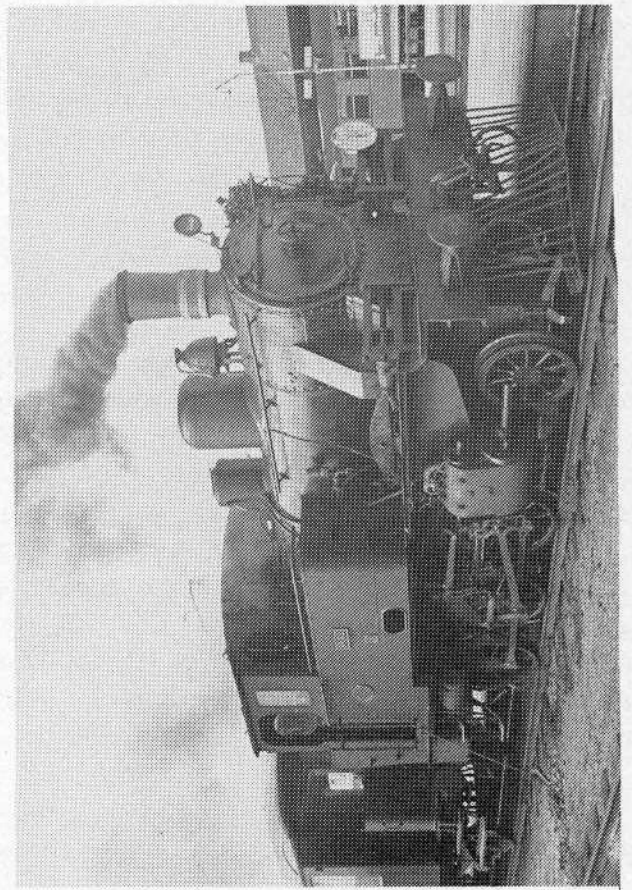
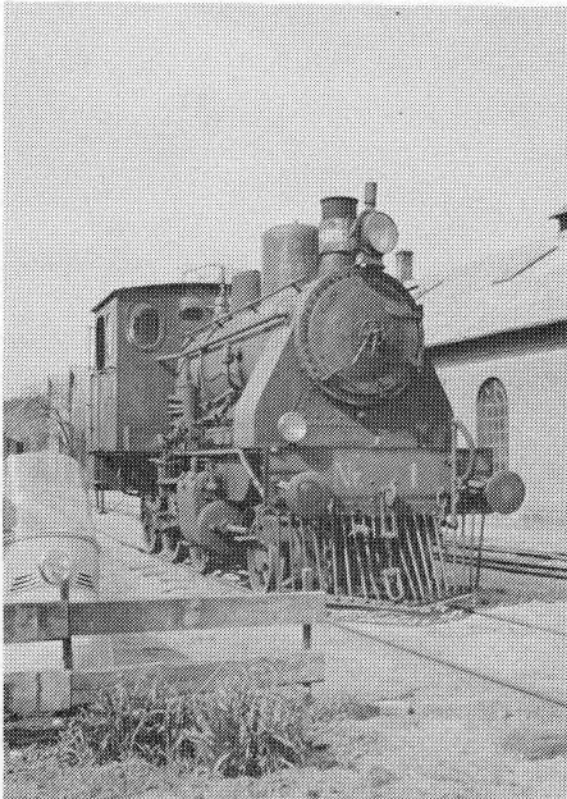
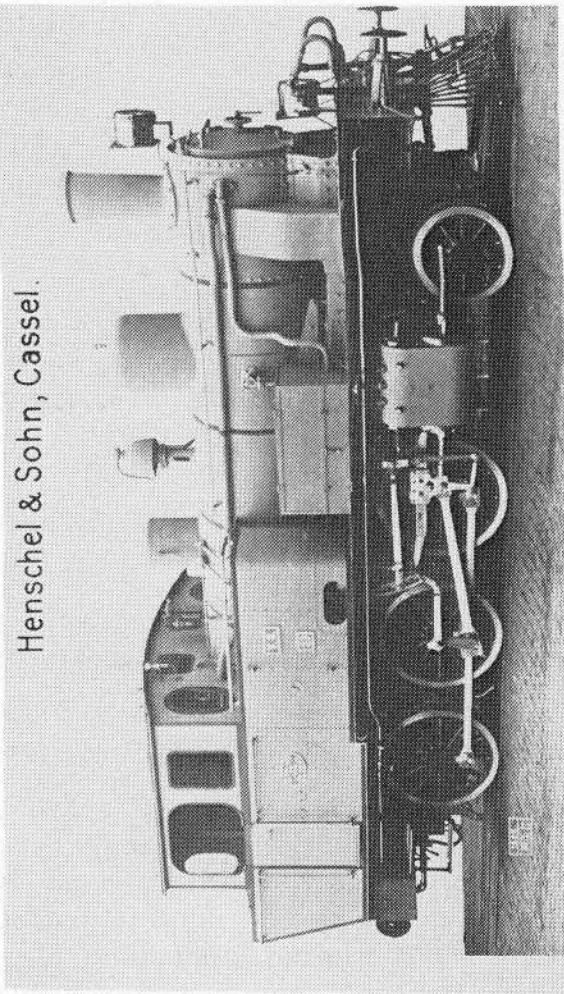
Tekst til foto side 218: 

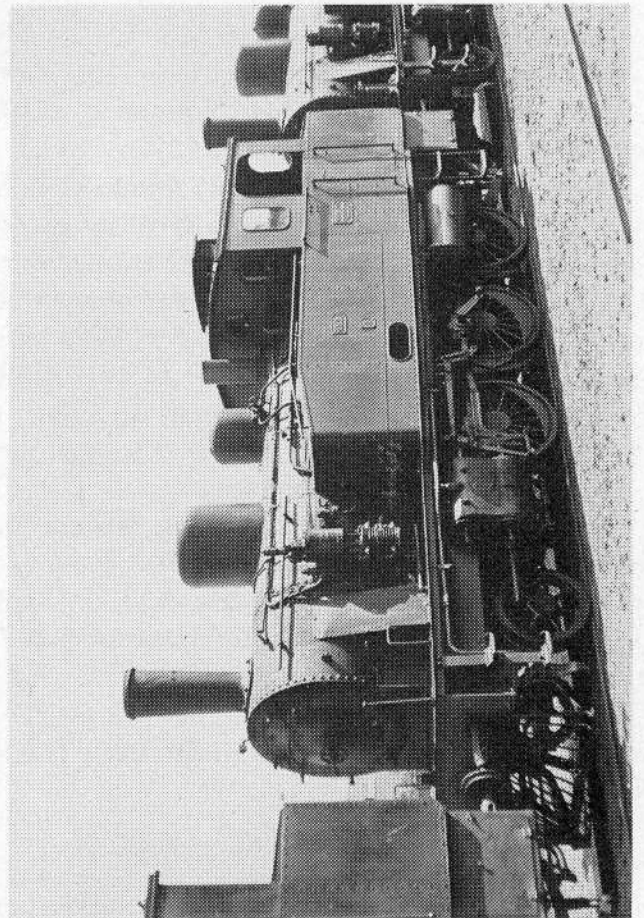
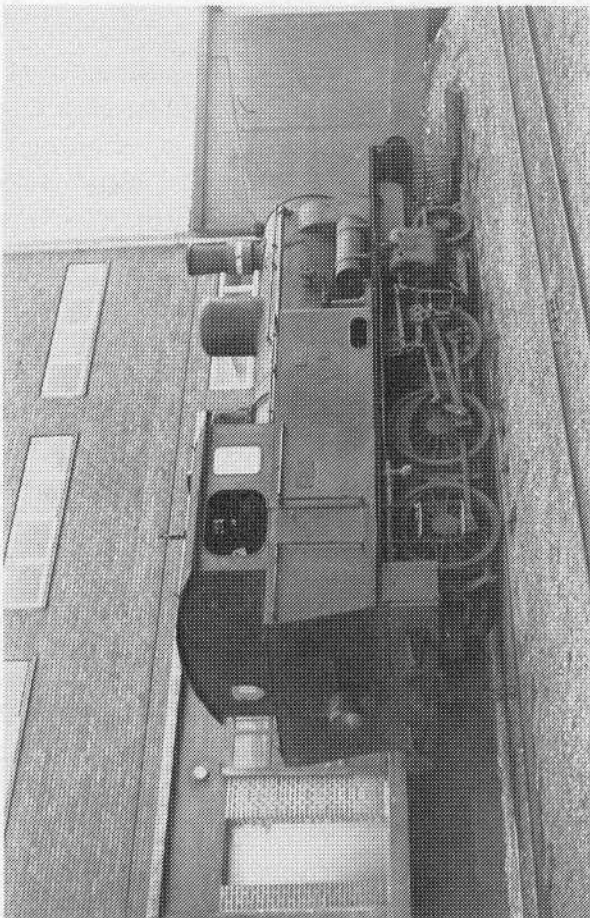
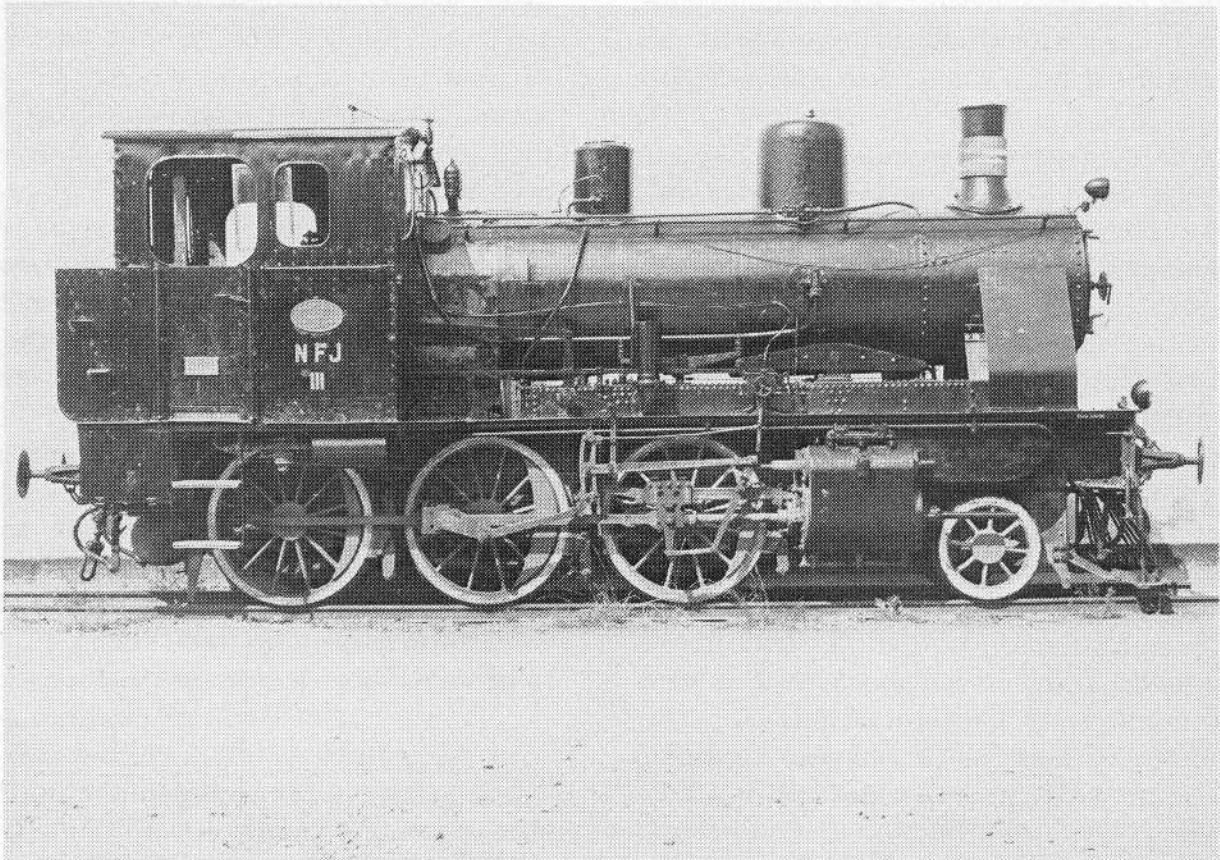
Øv: VØ 23, fabriksfoto (arkiv SP). Øh: SKRJ 8 maj 1954 (JS A 3 01 F 004). Nv: VVGJ.1, ex NFJ, 15/5 1956 (arkiv AG). Nh: VNTJ 10, 1953 (JS A 3 01 F 077).

Tekst til foto side 219:

Ø: NFJ III på Egeskov 25/6 1972 (Asger Christiansen). Nv: RHJ 2 ved Randers P. 21/8 1964 (hol). Nh: HBS 1 i Horsens, 24/8 1962 (hol).

Henschel & Sohn, Cassel.





skabet til at købe disse maskiner, og hertil var de også velegnede med de små 1 m hjul. At KSB kunne bruge den er uforståeligt, men nr. 7 var udlejet til denne bane i lange perioder i 1930-erne.

De havde Cockerill førerhus med skydevinduer, meget lange sidevandkasser, der nåede helt frem til røgkammeret, kulkasse på siden, dom og sandkasse på kedelryg og Heusinger-styringer.

"352". 1 C h 2 T.

ØSJS 1-2, 1910, Henschel, fabr. nr. 10031-32, udrangeret 1962.

Til erstatning for banens første loko, der blev afhændet omkring 1910 måtte man have noget nyt og fik en mere moderne 1 C T med overheder, rundglider og Heusinger-styringer. En god stor kedel i forhold til maskinens størrelse, men stadig med 1 m hjul. Kulkassen var nu flyttet bag førerhuset og de havde rammevandkasser samt et par korte sidekasser.

"354". 1 C h 2 T.

LB 1-3, 1911, Henschel, fabr. nr. 10311-13, udrangeret 1952, 1957 og 1962.

Til en nyåbnet bane en god begyndelse frem for de gamle privatbaner, der i årevis måtte leve med små 2-koblede loko, som man af økonomiske grunde måtte beholde.

En typisk 1 C T undervogn: foraksel under røgkammeret, udvendige cylindre og glidere (som regel rundglidere), derefter de 3 koblede hjulsæt, hvoraf det mellemste var drivhjulsættet og lå lige foran eller under fyrkassen. Forreste kobbeltjulsæt lå lidt foran lokomidten og bageste hjulsæt bag fyrkassen og under førerhuset. Heusinger-styringer, sidevandkasser og kulkasse bag førerhuset.

LBs loko havde 1100 mm hjul, så det blev en god godstogsmaskine og man fik jo en del roetog, og til persontogene havde man en dampvogn og derefter et 2-koblet loko med 1,3 m hjul.

LB 3 var under sidste krig udlejet til AB hvor den havde AB 4, med nummerskilt fra den udrangerede nr. 4.

"359". 1 C h 2 T.

NKJ 2, 1915, Jung, fabr. nr. 2154, udrangeret 1952.

Dette loko var i det store og hele både hvad angår udseende og dimensioner som LB 1-3, blot bygget hos Arnold Jung i Jungenthal, så man har jo nok kigget over til sin vestlige nabo. Sært nok, at man ikke foretrak et LJ 1 C med tender, når man købte 2 andre loko, begge med tender.

De foran nævnte 1 C T loko med 1,0 og 1,1 m drivhjul trak godt, men det kneb med løbeegenskaberne. Skulle de holde de fastsatte 45 km/h, der i de tider var maksimum på privatbanerne, kneb det, eller de løb varme eller gangtøjet led derunder, og værre var det, hvis man skulle op på 50-60 km/h - det er ganske vist ikke officielt, men et er det skrevne ord, noget andet er praksis og nød bryder alle love, og så vil man jo også gerne se lidt fornuft i loven. På banen måtte kun køres 45 km/h, mens landevejen ikke havde en tilsvarende grænse.

Man gik nu op til 1190 mm hjul som norm - det gav bedre løbeegenskaber og med blot lidt større loko fik man et ligeså godt godstogsloko.

"353", "355", "362", "364", "364A" og "366", 1 C h 2 T. D 1190 mm, alle Henschel-maskiner.

VLTJ 6, 1910, fabr. nr. 9952, udrangeret 1965
VLTJ 5, 1911, fabr. nr. 10557, udrangeret 1965
VLTJ 10, 1929, fabr. nr. 21650, udrangeret 1965.

KS 1, 1911, fabr. nr. 10695, solgt 1950 til ØSJS som nr. 7, solgt 1966 til HgJK.

KS 3, 1911, fabr. nr. 10696, solgt 1949 til SB som nr. 5, udrangeret 1969.

KS 5, 1912, fabr. nr. 11363, solgt 1950 til ØSJS som nr. 5, udrangeret 1966.

HLA 1, 1913, fabr. nr. 10811, omlitreret til HP 1, udrangeret 1969.

HLA 3, 1913, fabr. nr. 10812, solgt 1946 til RHJ som nr. 6, udrangeret 1954.

HH 12, 1913, fabr. nr. 11728, omlitreret til HP 2, udrangeret 1954.

VØ 21, 1923, fabr. nr. 20115, omlitreret til HP 3, udrangeret 1963.

VØ 22, 1923, fabr. nr. 20116, solgt 1931 til AB som nr. 7, solgt 1938 til NPMB som nr. 3, udrangeret 1961.

VØ 23, 1923, fabr. nr. 20303, omlitreret til HP 4, udrangeret 1965.

SKRJ 4, 1923, fabr. nr. 20038, udrangeret 1953.

VNTJ 8, 1929, fabr. nr. 20499, solgt 1953 til SKRJ som nr. 8, udrangeret?

VNTJ 9, 1928, fabr. nr. 20500, solgt 1972 til privatmand.

VNTJ 10, 1930, fabr. nr. 21847, udrangeret 1969.

Hovedbeskrivelse: Forløber sideforskydelig, lå under røgekammeret. Kobbelhjulsætene var placeret med forreste foran fyrcassen, midterste under og bageste bag fyrcassen. Udvendige cylindre med rundglidere og Heusingerstyringer, dom og sandkasse på kedelryg, vand i side- og rammekasser og kul bag førerhus.

Men i så stor en flok var der afvigere: For de 3 Lemvig-maskiner gælder det samme som er beskrevet udførligt under banens 1 B T-loko ("318"), et foto viser, at VLTJ 10 havde sidekulkasser på kedlens venstre side, rammevandkasse og almindeligt førerhus.

VØ 21-22 havde rammevandkasser og kulkasser på venstre kedelside umiddelbart foran førerhuset. Den nederste del af førerhusets bagvæg skrånede indad. Disse 2 maskiner og VØ 23 havde en væsentlig større overheder end de øvrige maskiner. Nr. 23 havde 38/18 stk. rør, 3500 mm lange, 41/46 og 112/121 mm diameter, hedeblade $45 + 24 \text{ m}^2$ mod de øvrige maskiners ca. $55 + 15 \text{ m}^2$.

Medens de 3 VØ-loko ikke var ret godt lidt (dampede og løb dårligt), var de andre særdeles gode loko. I et persontog på ca. 100 t løb de 65-70 km/h, og i et langsomt godstog tog de op til 300-450 t efter stigningsforholdene. Dertil var de billige i drift.

For bedre at kunne køre 70 km/h-persontog købte nogle baner 1 C T-loko med 1,3 m hjul, alle disse også fra Henschel.

"357". 1 C h 2 T.

NFJ I, 1912, fabr. nr. 11362, solgt 1953 til VVGJ som nr. 1, udrangeret 1956.

NFJ II, 1914, fabr. nr. 13040, udrangeret 1966

NFJ III, 1923, fabr. nr. 20158, udrangeret 1966, solgt til Egeskov 1967 og derfra først i 1970-erne til Østsjællands Jernbaneklub i bytte for DSB F 657.

"365". 1 C h 2 T.

HB 31, 1925, fabr. nr. 20448, omlitreret til HP 5, udrangeret 1965.

HB 32, 1925, fabr. nr. 20449, omlitreret til HP 6, udrangeret 1965.

"367". 1 C h 2 T.

RHJ 2, 1926, fabr. nr. 20614, udrangeret 1966

RHJ 3, 1930, fabr. nr. 21704, udrangeret 1963

Disse maskiner vejede 4-7 t mere end den forannævnte gruppe. Det var gode loko med fine løbeegenskaber og de trak godt. Med NFJ II kørte jeg engang et roetog Bogense-Odense, det blev større og større - vi begyndte i Bogense med 150 t og endte i Odense med små 500 t. Det var på intet tidspunkt nødvendigt at presse maskinen og den manglede ingensinde hverken vand eller damp. NFJ-maskinerne havde rammevandkasser, de andre tillige sidevandkasser.

"370". 1 C h 2 T. Alle Henschel-maskiner.

HBS 1, 1928, fabr. nr. 21254, omlitreret 1953 til L 205, solgt 1969 til et DJK-medlem.

HBS 2, 1928, fabr. nr. 21255, solgt 1952 til ETJ som nr. 5, udrangeret 1966.

HV 1, 1928, fabr. nr. 21256, 1953 omlitreret til L 105, udrangeret 1962.

HV 2, 1928, fabr. nr. 21257, 1953 omlitreret til L 106, i 1962 til HOJ L 406 og solgt 1968 til Bryrup-Vrads Veteranklub.

HV 3, 1928, fabr. nr. 21258, 1953 omlitreret til L 107, 1962 til HBS L 205, solgt 1962? til DJK (Mariager).

HBS 3, 1929, fabr. nr. 21684, 1953 omlitreret til L 206, udrangeret 1962.

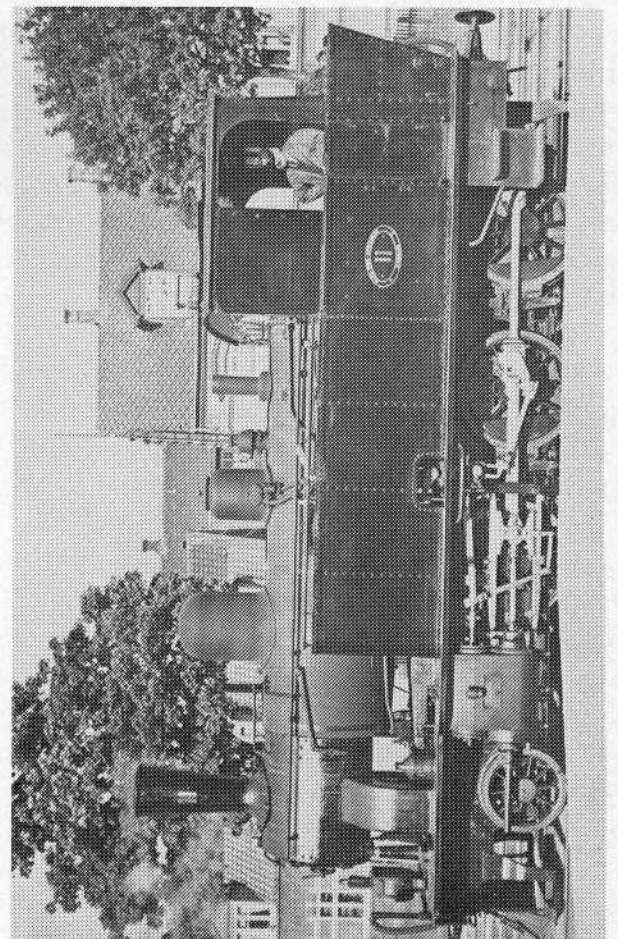
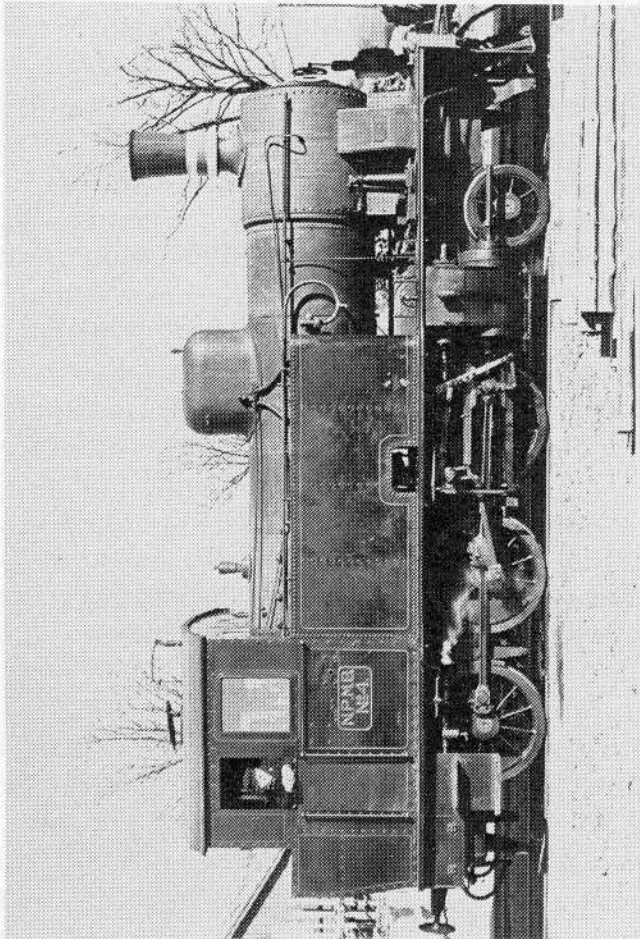
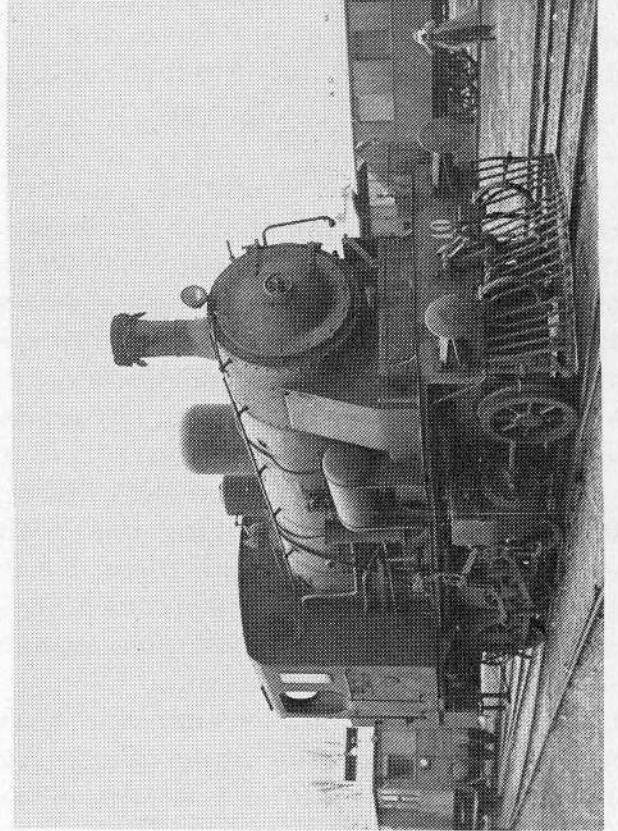
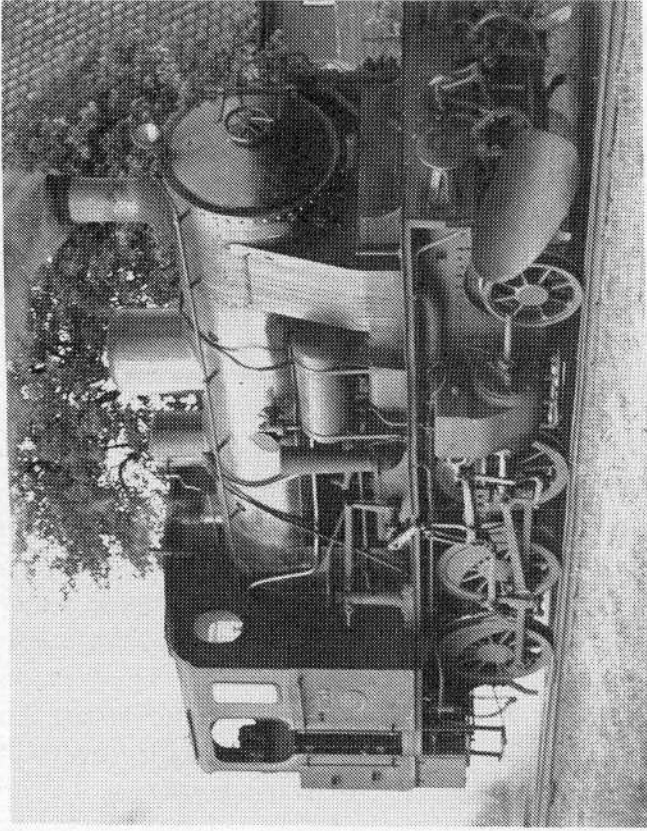
HV 4, 1929, fabr. nr. 21685, 1953 omlitreret til HOJ L 405, udrangeret 1962.

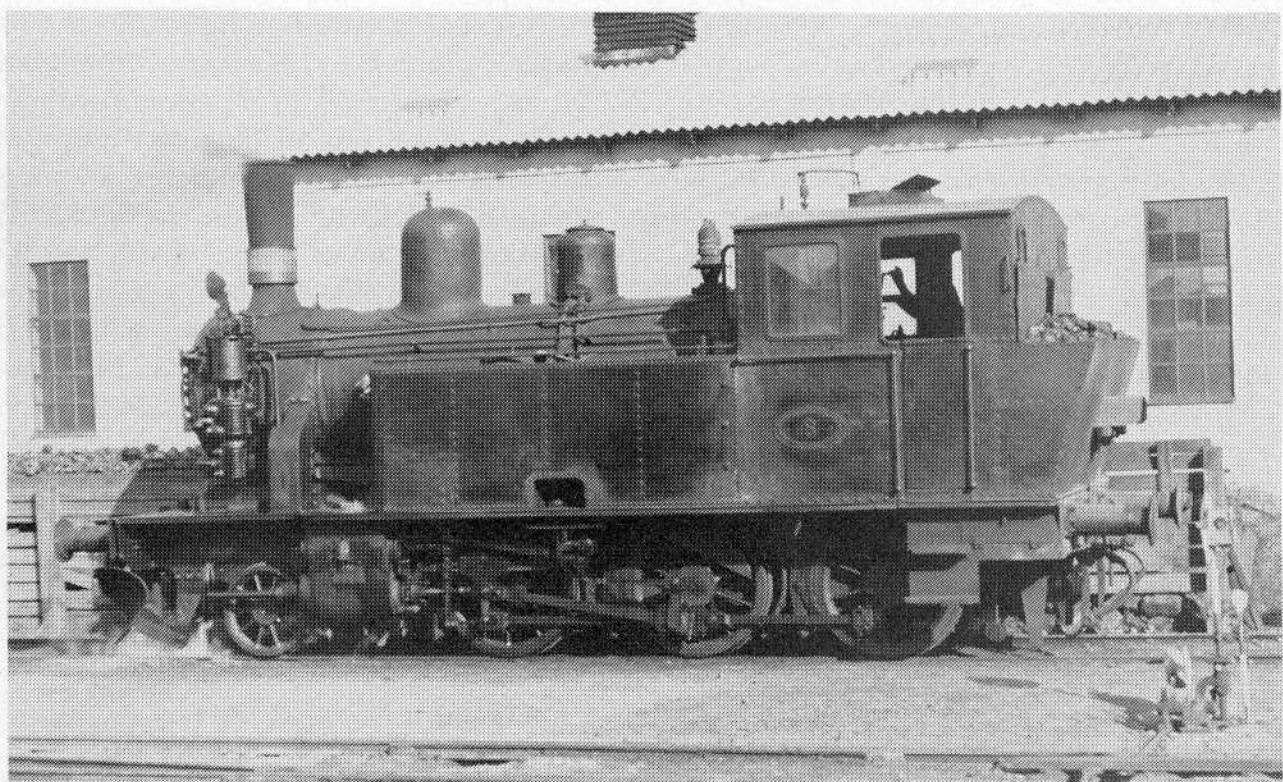
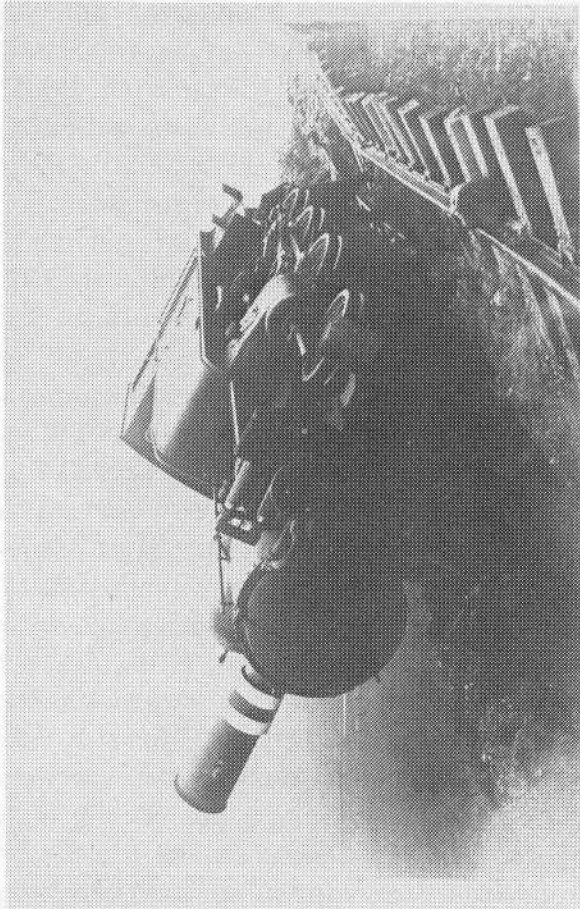
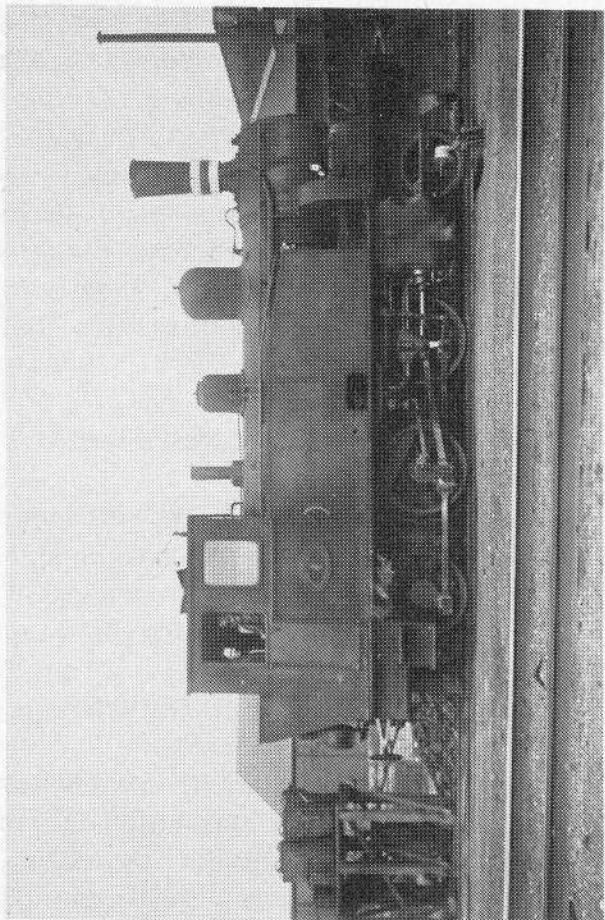
Tekst til foto side 222: 

Øv: GDS 9 i Hillerød 21/6 1958 (arkiv AG).
Øh: GDS 10 (P. Adamsen). Nv: NPMB 4 i Præstø marts 1961 (EVP). Nh: HHJ 11 (JS A 3 01 F 054).

Tekst til foto side 223:

Øv: KRB 1, udlejet til KSB, her på Nøl i 1947 (arkiv AG). Øh: KRB 2 på gale veje (Jernbanemuseet). N: HFHJ 6 i Hundested, 10/3 1957 (JG).





Vel udførte maskiner, yderst effektive og de både løb og trak godt med en maksimalhastighed på 70-75 km/h. Kedlerne var rigeligt dimensionerede. En god ting var også at forløberen var et Bissel-stel, det gav et godt løb i kurver og skånedede både maskiner og spor.

Som en hund i et spil kegler kom:

"363". 1 C n 2 T.

GDS 9-10, 1924, Henschel, fabr. nr. 20230-231, begge udrangeret 1966.

Med 1 m hjul og som våddamp-maskiner var det et par udprægede outsiders. Kedlerne var som på KSB 7-10 og HHGB 4/GDS 11 - udmærkede dampudviklere, og det har vel fristet GDS til at forfølge successen. Til en bane med en stor godstrafik havde de været fine (f.eks. til Lollandske og Fynske roetog), men godsmængden var jo minimal på GDS. De tog sig af datidens store badetog, sammensat af alt muligt DSB-materiel. Det tog sin tid, men det var unægtelig et stort spring fra de små C T ("340") til nr. 9-10: vægt fra 19 til 37 t, rist fra 0,7 til 1,46 m² og hedeblade fra 31,5 til 85 m². De havde rammevandkasser og fladglidere.

Foruden alle disse Henschelloko var også Nydqvist og Frichs leverandører til privatbanerne. ("360" = "361" i oversigten).

Nydqvist leverede ialt 9 loko:

"356". 1 C n 2 T.

NPMB 4, 1913, fabr. nr. 1018, udrangeret 1961

NPMB 5, 1917, fabr. nr. 1080, udrangeret 1961

"358". 1 C h 2 T.

HHJ 10, 1914, fabr. nr. 1032, udrangeret 1965

HHJ 11, 1914, fabr. nr. 1033, udrangeret 1959

"360". 1 C h 2 T

KRB 1, 1916, fabr. nr. 1101, udrangeret 1949

KRB 2, 1916, fabr. nr. 1102, udrangeret 1937

HFJ 6, 1916, fabr. nr. 1085, udrangeret 1959

"361". 1 C h 2 T.

HHGB 5, 1916, fabr. nr. 1081, solgt til Stålvalseværket 1951, udrangeret 1958.

HHGB 6, 1916, fabr. nr. 1082, solgt til Stålvalseværket 1951, udrangeret 1952.

Disse maskiner havde et typisk svensk tilsnit. Bortset fra Præstø-maskinerne havde de overheder. De 4 loko på KRB og HHGB havde man kvaler med, de dampede dårligt, men da HHGB fjernede overhederen blev de væsentlig bedre.

Løvrigt var de velbyggede, havde sidevandkasser og kulkasser bag førerhuset og Heusinger-styringer. Præstø-maskinerne var de mest "svenske" i snittet, idet dom og sandkasse var sammenbyggede under fælles dæksel.

Tilbage er så de 4 Frichs-loko:

"368". 1 C h 2 T.

VaGJ 5, 1928, fabr. nr. 67, udrangeret 1963

NRJ 1, 1926, fabr. nr. 68, udrangeret 1954

"369". 1 C h 2 T.

MFVJ 6, 1927, fabr. nr. 87, udrangeret 1961

MFVJ 7, 1927, fabr. nr. 88, udrangeret 1966

Bay udnævner dem til at være nogle af de grimme loko, man har haft her i landet - og det er vist svært, meget svært, at modsige ham, så vi lader være. Det var nogle sære, klodsede fremtoninger: de havde et stort lukket førerhus. Mariager-maskinernes førerhustag var hvælvet, medens det på de andre var næsten fladt med en slags tagrytter.

Kulkassen lå bag førerhuset, vandkassen mellem rammen og der var små sidekasser. De havde rundglidere og Heusinger-styringer (kan læseren snart tale at høre det mere?). Der var lidt Chapelon'sk over kedlerne, idet overhederfladen udgjorde ca. en trediedel af den totale hedeblade, en af den navnkundige franske lokomotivkonstruktørs mange kæpheste. Ifølge Bay var der problemer med at få tilstrækkeligt akseltryk på forløberen på 1926-maskinerne fordi kedel og vandbeholdning var skudt for langt tilbage. Det blev rettet ved de 2 sidste loko, der som ny havde nr. 1-2 men de blev straks ændret til nr. 6-7.

Det skulle have været ret gode maskiner, kraftige - men ingen hurtigløbere.

1 C 1 T

Det er ganske naturligt, at vore privatbaner med de mange korte strækninger foretrak tenderloko, men jeg har aldrig fattet, hvor

for man byggede så mange 1 B T og 1 C T-loko og så få 1 B 1 T og 1 C 1 T-loko. De sidste vilde - for små penge - have betydet væsentlige fordele, dels ved at kunne medføre større vand- og kulbeholdninger og ikke mindst ved en roligere gang og mindre påvirkning af sporet under baglænskørsel. Her kan et 1 B eller 1 C-loko tit hugge godt, især i et dårligt spor, og det fandtes/finder der en del af på privatbanerne.

"371". 1 C 1 n 2 T

KSB 7, Henschel, 1907, fabr. nr. 8127, udrangeret 1934.

KSB 8, 1908, Henschel, fabr. nr. 9013, udrangeret 1934.

KSB 9, 1909, Henschel, fabr. nr. 9310, 1948 til DSB som B 301, udrangeret 1952.

KSB 10, 1909, Henschel, fabr. nr. 9311, 1948 til DSB som ophuggede det 1950.

KSBs første loko ("343") viste sig at være for små, så man skyndte sig at få bygget større loko, hvorefter de 4 første blev afhændet til DSB som T 357-360.

Man søgte en kraftig og robust maskine, og det fik man også i nr. 7-10. De trak lige godt de ret svære godstog (Farum Grusgrav) og de store søndagspersontog, men de var alt andet end hurtigløbere. De havde en god stor kedel, sidevandkasser med 4,5 m³ og 1 t kulkasse bag førerhuset, menden kunne vist godt have været lidt større!

De 1200 mm store hjul havde en samlet akselafstand på kun 2600 mm, det bageste af hjulsættene lå under fyrkassen, det midterste var drivhjulssæt. De havde fladglider og Heusingerstyringer. Forløberen og forreste købelhjulssæt dannede en Krauss-Helmholz-bogie medens bagløberen lå sideforskydelig i rammen.

Køreegenskaberne var gode, de havde et ret roligt løb, selv om de virkede lidt tunge i det. At kedlerne var gode ses af, at GDS så sent som i 1924 anskaffede 2 loko med samme kedeltype.

Nr. 7 stod foran fyrkassefornyelse da man havde anskaffet de 4 B&W diesel-loko, og da også de andre kunne trænge til større eftersyn, blev nr. 7 og 8 udrangeret, noget man bitterligt fortrød. Forholdet var det, at de 4 motorloko skulle bestride al strækningkørsel; stod et af dem stille - og det skete da - skulle der 2 damploko til afløsning; stod 2 stille - og det

skete også - skulle man bruge 3 damploko. Men også under 2. verdenskrig havde det været rart om alle 4 havde været i live, for KSB måtte i lange perioder leje andre loko, men herom senere.

I 1948 gik nr. 9 og 10 til DSB. Nr. 9 var i ret god stand, den fik trykluftbremse, litreredes B 301, men nr. 10 var for sløj og hensattes og blev hurtigt udrangeret.

ETJ ønskede på det tidspunkt en kraftig maskine og man så på nr. 10, men dens kedel var for ringe.

2 C T


"374". 2 C n 2 T.

HHGB 4, 1907, Henschel, fabr. nr. 8142, solgt 1940 til GDS som nr. 11 og hensat ca. 1958, udlejet til DJK i 1964.

Det var en maskine som "371", blot bygget som 2 C T, en noget mærkværdig ide. Man måtte have været bedre tjent med en KSB-maskine, men sådan skulle det ikke være - var det den preussiske T 10, der spogede?

Ligesom KSBs havde de store sidevandkasser og kulkassen bag førerhuset, men større end KSBs. De 3 koblete hjul med diameter 1200 mm havde lidt større akselafstand end KSB-maskinerne. Det midterste, drivhjulssættet, lå under fyrkassen, det bageste under førerhuset og det forreste omtrent under midten af maskinen. De udvendige cylindre lå over bogien (akselafstand 1,7 m), de havde fladglider og Heusingerstyring.

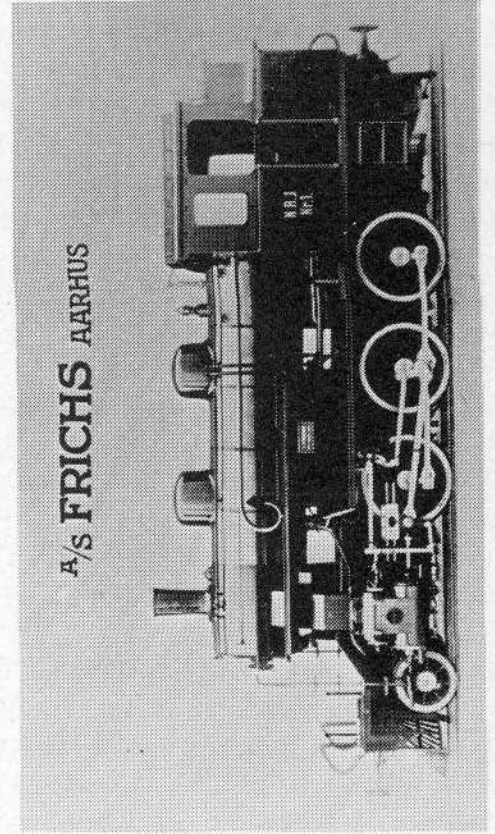
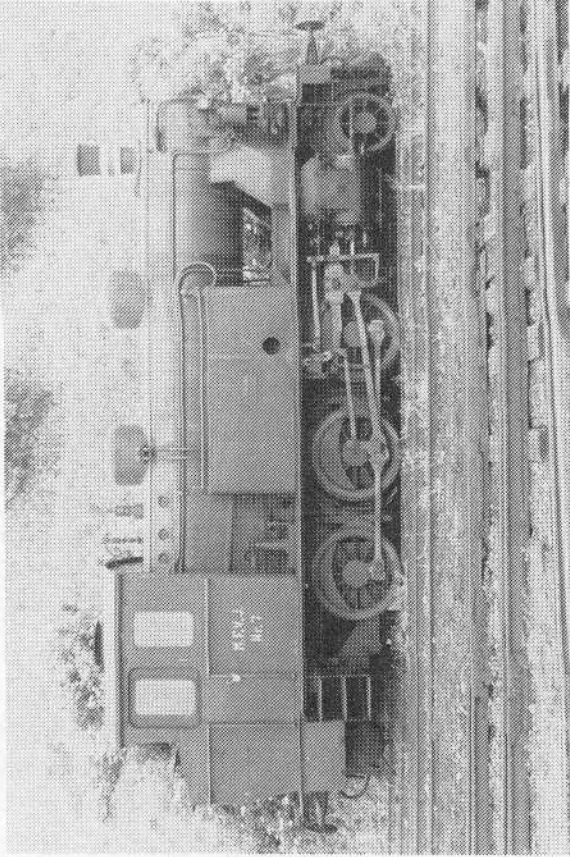
Både på denne og på de 4 KSB-loko var førerhuset ret lille og det kneb med pladsen, hvis der var 3 mand på maskinen.

Tekst til foto side 226: 

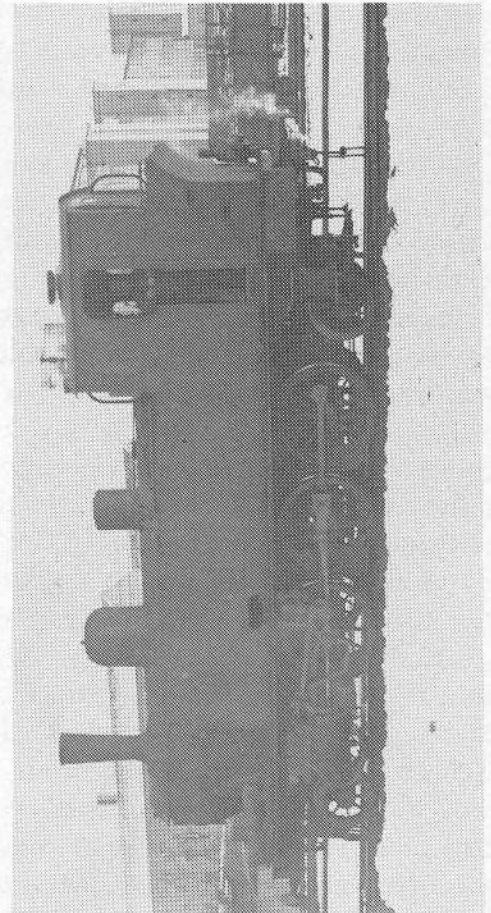
Øv: MFVJ 7 i Mariager 8/7 1965 (J. B.-P.). Øh: NRJ 1, fabriksfoto (arkiv JG). Nv: HHGB 5 fabriksfoto (arkiv Hol). Nh: KSB 9, før 1949 (JG).

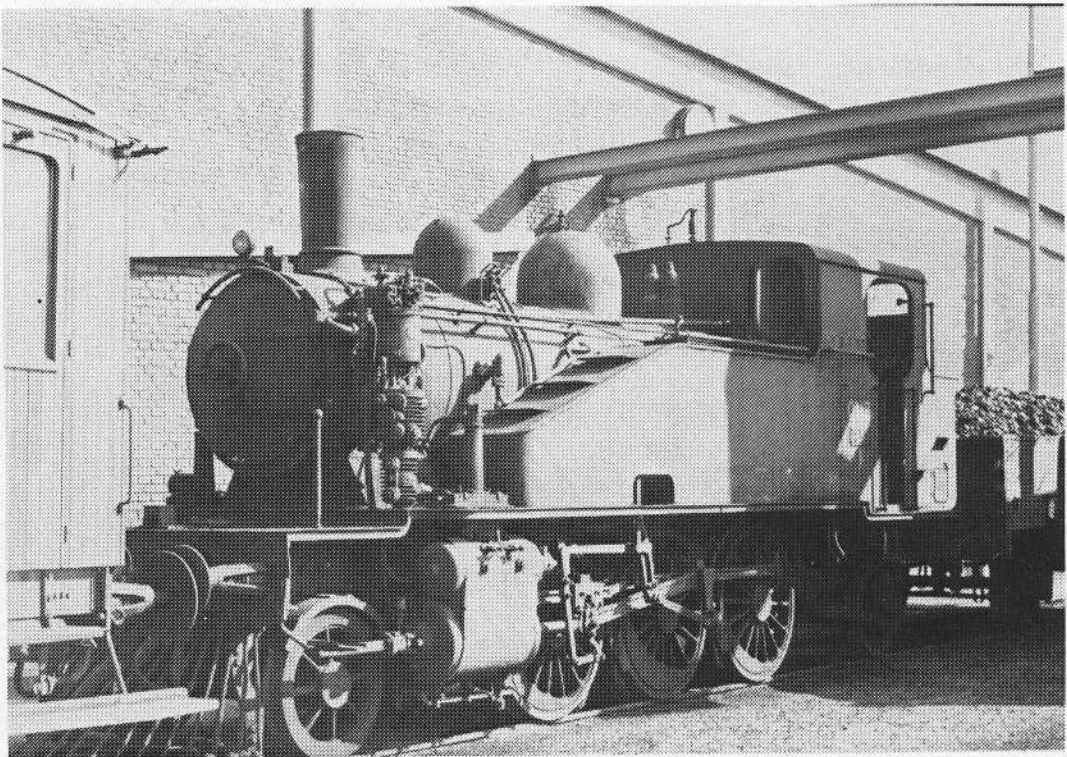
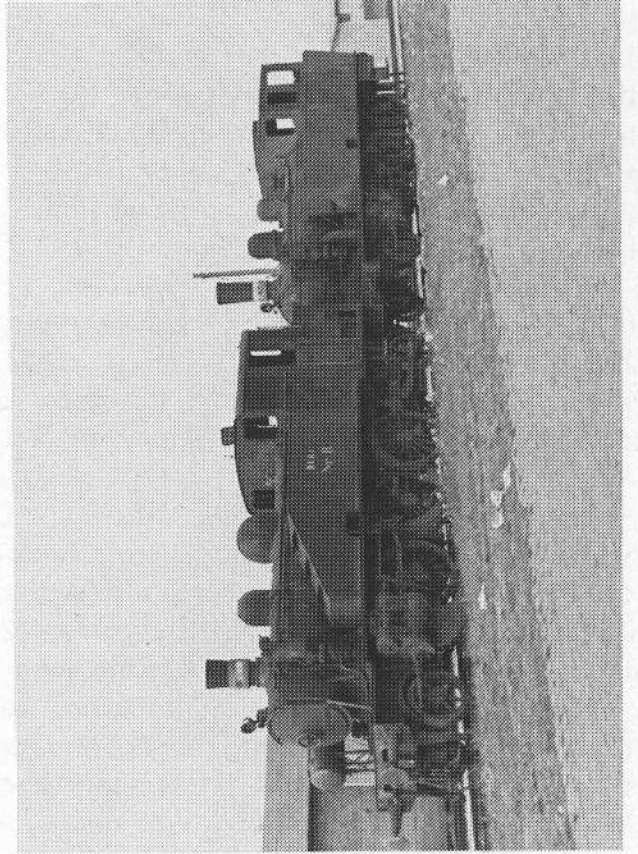
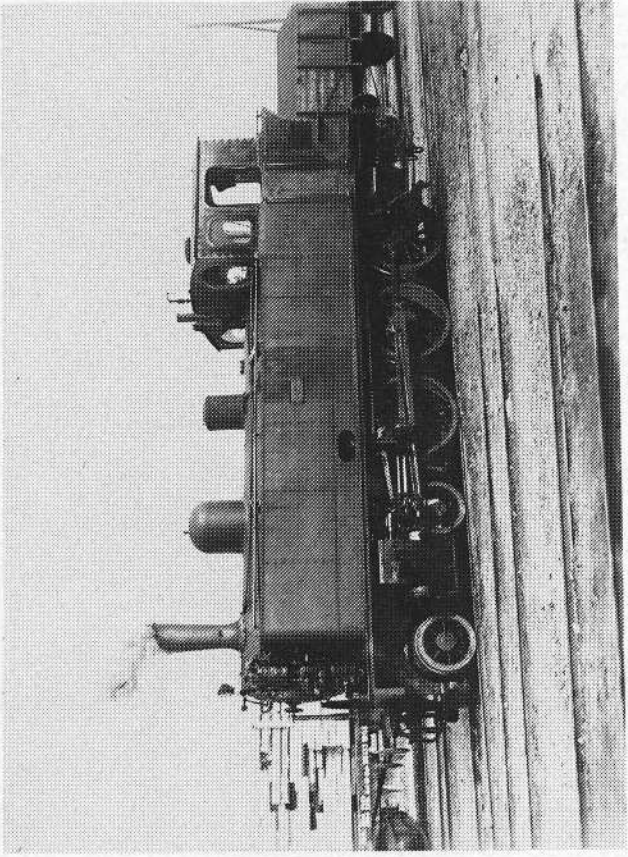
Tekst til foto side 227:

Øv: GDS 11, ex HHGB 4 (arkiv AG). Øh: HFHJ 8 og 6 på Islands brygge 9/10 1960 (JG). N: OMB 1 i Odense, 9/8 1965 (hol).



A/S FRICHS AARHUS





1 C 1 T

"372". 1 C 1 h 2 T, alle Henschel-maskiner fra 1911.

OMB 1, fabr. nr. 10024, udrangeret 1966

OMB 2, fabr. nr. 9983, udrangeret 1966

OMB 3, fabr. nr. 9984, solgt 1932 til HFHJ som nr. 8, udrangeret 1959

OMB 4, fabr. nr. 9985, udrangeret 1966

OMB 5, fabr. nr. 9986, til OKMJ i 1951 som nr. 15, udrangeret 1966

OMB 6, fabr. nr. 10023, udrangeret 1966

OKDJ 4, fabr. nr. 10022, i 1951 til OKMJ 14, i 1966 til DJK, hensat i Viborg - senere overtaget af HgJK, der håber at få den i drift i 1976

Medens de før nævnte 1 C T-loko af samme størrelsesorden (35-40 t) havde en hedeplade på 65-75 m², var disse maskiners hedeplade på kun 53 m², hvoraf overhøderen udgjorde 12 m². Men de dampede godt og var økonomiske i brug og det var en fin persontogsmaskine, der let holdt tid som motorerstatningsmaskine. Også de store roetog klarede de ret godt, men her var NFJs 1 C T-maskiner dog at foretrække.

Begge løbehjulsæt lå i Bissel-stel, dom og sandkasse på kedelryg, sandrøret udmundede mellem 1. og 2. kobbehjulsæt. Kulkasse bag førerhuset, skråt afskårne sidevandkasser. De var velproportionerede, bortset fra den lille hedeplade, også hvad udseendet angik. De lignede stærkt SFJs 1 D 1-loko, og visse lighedspunkter, f.eks. den stærkt kuplede dom og sandkassen kan føres helt tilbage til SFJs nr. 12-15. Godt at et af disse gode og smukke loko bevares, og forhåbentlig snart ses i veteran tog på Hornbækbanen - men det bliver nu nok først i 1977 for jeg er ikke så optimistisk som visse HgJK-folk!

"373". 1 C 1 h 2 T, alle Henschel.

TFJ 5, 1916, fabr. nr. 12833, udrangeret 1954

TFJ 6, 1916, fabr. nr. 12834, udrangeret 1935

TFJ 7, 1919, fabr. nr. 16424, udrangeret 1965

TFJ 8, 1925, fabr. nr. 20638, udrangeret 1964

I udseende som de fynske, dog med 1200 mm hjul og en cylinder-slaglængde på 645 mm (de fynske 1300 hhv. 550 mm), men! med en halv gang større kedel med hedeplade 61 + 14 = 75 m², samt en kulkasse til 2 t kul. Som de fynske var det udmærkede maskiner, blot mere robuste.

Der havde intet været i vejen for at de fynske maskiner kunne have haft TFJ-kedel, og i så fald havde det vel været idealet af et tenderloko til danske privatbaneforhold. Men man har her i landet - også hos DSB, under Busses påvirkning, altid haft en mani for at forsyne maskinerne med for små kedler, og så er det jo ingen sag at fortælle, at de er økonomiske, for en kedel kan simpelthen ikke bruge mere kul end hvad der svarer til kedlens ydelse.

...-----:::.....:ooo::.....:-----

4-KOBLEDE TENDERLOKOD T

"375". D n 2 T, Borsig, 1895.

ØSJS 5, fabr. nr. 4470, udrangeret 1923

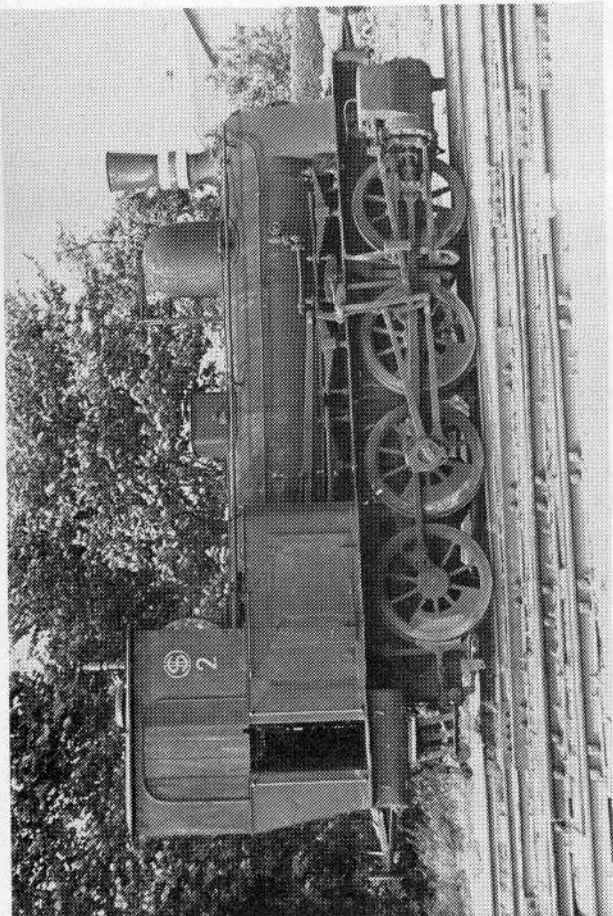
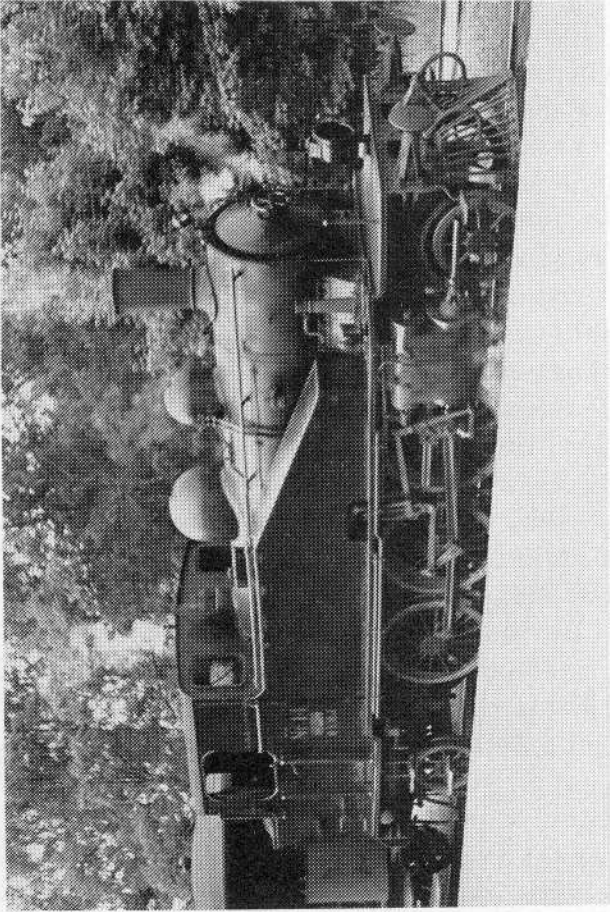
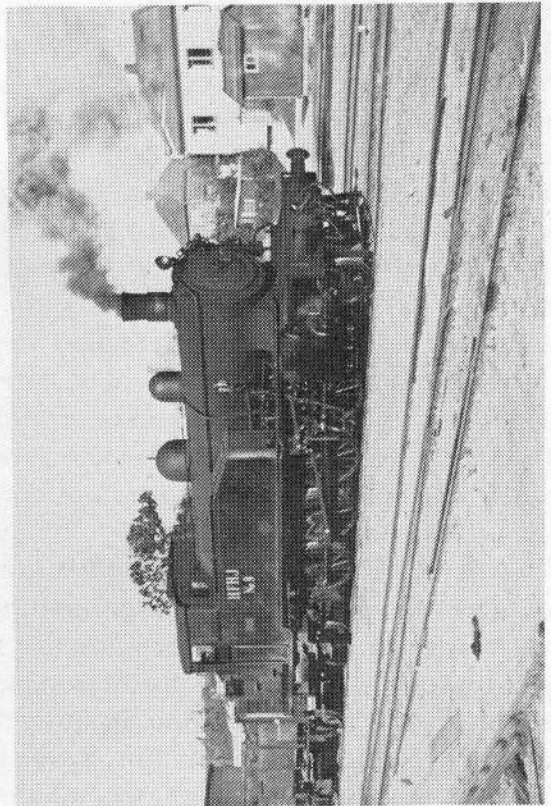
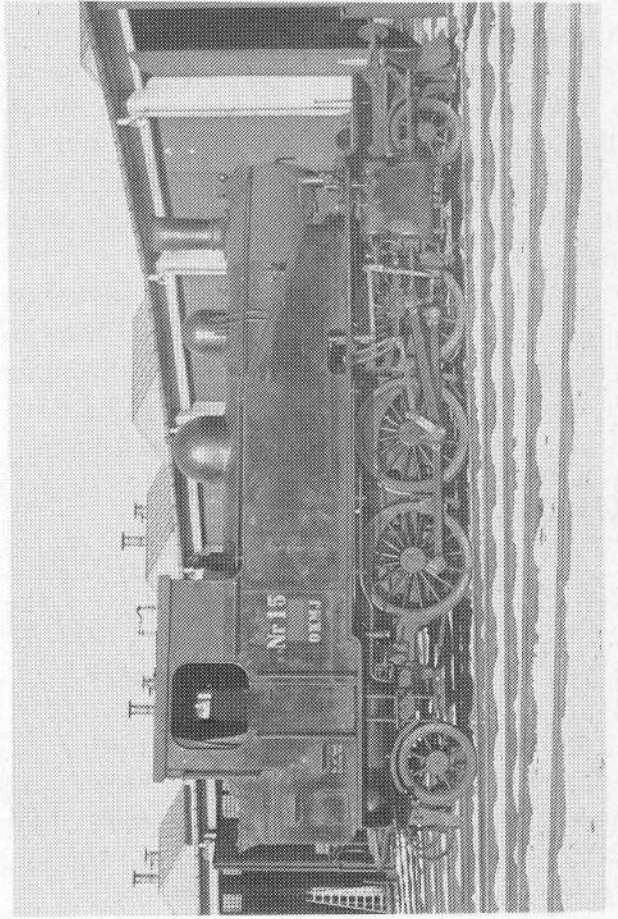
ØSJS 6, fabr. nr. 4471, solgt 1953 til Stålvalseværket, i 1961 videresolgt til DJK.

Når man så disse lidt mærkværdige fremtoninger fristedes man til at tro, at det var et KPEV-ranger- eller sidebaneloko, der havde forvildet sig herop. De var faktisk mere end preussiske, og nogen skønhedskonkurrence havde de aldrig vundet! Men for ØSJS var det et stort fremskridt at få dem til den efterhånden ret stærke trafik på Faxelinien. Både ristearial, hedeplade og vægt var 1,5 gange de 4 små 3-koblede nr. 1-4 ("338").

Kedlen lå lavt, de havde sidekulkasser og vandkasse mellem rammen, fladglider og Tricks-styringer og 3. hjulsæt var drivhjulsæt. Det var udmærkede loko, der både dampede og løb godt - det sidste ville man måske forsværge, men kort efter at ØSJS havde købt de 2 små 3-akslede motorvogne, måtte nr. 6 køre persontog Køge-Faxe, idet den ene M var havareret. Den holdt tid med en personvogn og en E-vogn samt den anden M som påhængsvogn over strækningen Køge-Hårlev.

Tekst til foto side 229: 

Øv: OKMJ 14 i Langesø 9/6 1963 (hol). Øh: OKMJ 15, 1957 (JS A 3 01 F 009). Nv: ex ØSJS 6 på Stålvalseværket 18/9 1960 (hol). Nh: HFHJ 9 i Frederiksværk (arkiv AG).



Men selv et damploko kan man ikke behandle helt som man vil. Et af dem havde knækket den ene kobbelstang mellem 1. og 2. hjulsæt og en opfindsom sjæl i værkstedet fik så den geniale ide at fjerne kobbelstangen på maskinens anden side og bruge maskinen som 1 C-loko, men det gik ikke. Selvfølgelig kunne den køre, men hjul og gangtøj var i den grad kommet ud af balance at man opgav forsøget.

Valseværket brugte kun den indkøbte maskine lidt, den var for stor, og den blev afhændet til DJK, der fik den hensat i Roskilderemisen, hvor man har arbejdet en del på den, vel i den hensigt at få den til Bandholm-banen.

1 D 1 T

"376". 1 D 1 h 2 T.

SFJ 28, 1910, Henschel, fabr. nr. 10033, solgt 1932 til HFHJ som nr. 9, udrangeret 1966.

SNB 29, 1910, Henschel, fabr. nr. 10034, 1949 til DSB som DF 129, udrangeret 1963

SFJ 31, 1914, SFJs værksteder, fabr. nr. 2, 1949 til DSB som DF 131, udrangeret 1963

SFB 32, 1917, Henschel, fabr. nr. 14298, 1949 til DSB som DF 132, udrangeret 1961

SFB 33, 1917, Henschel, fabr. nr. 14299, 1949 til DSB som DF 130, solgt 1960 til TKVJ som 130 og i 1968 til OHJ som nr. 38.

Da disse maskiner - de største privatbaneloko - blev indsat i gods- og blandede tog på Odense-Svendborg-banen, kørte DSB med G og FS i godstogene på de sjællandske hovedlinier. Der har vel været andre end mig, det har undret, at SFJ ikke anskaffede nogle D-maskiner, de var dog noget kraftigere end SFJs 4-koblede. Om man har haft det i tankerne, ved jeg ikke, men det havde været naturligt. Svaret er: baneforvaltningen. Det er i realiteten den, der med sin løftede pegefingertid hele tiden minder maskin- og trafikafdelingerne om akseltryk og metervægt og dertil kommer så spørgsmålet om drejeskivernes længde.

De sydfynske baner havde hidtil kun haft loko med egen tender, og det var ganske naturligt til de ret lange strækninger, men et kraftigt godstogsloko ville blive for langt og få et for højt akseltryk. Så havde man løsningen i et 4-koblet tender-loko, og man må sige til banens og især ingeniør Millings ros, at man fik en god løsning og dertil også en tiltalende, idet de tog sig godt ud. Der var noget let og elegant

over dem og det smittede af på OMB og OKDJ da disse baner skulle have deres 1 C 1-loko.

De fik en god stor kedel med storrørsoverheder - og en god stor overheder (dette sidste har ikke noget at gøre med begrebet: Storrørsoverheder). Sandkassen sad på kedelryggen mellem dom og skorsten, alt i den typiske fynske design. Førerhuset var rummeligt med kulkasse på bagvæggen og den 6,5 m³ store vandbeholdning opbevarede i en rammevandkasse og i 2 sidekasser, hvis forreste overkant skrånede nedad. Der var rundglidere og Heusinger-styringer med skiftearm. Det 3. hjulsæt, der lå umiddelbart foran fyrkassen var drivhjulssættet. Bageste kobbelhjulssæt lå under fyrkassen. For alle 4 hjulsæt udgjorde den faste akselafstand 4650 mm. Begge løbehjulssættene lå som Bissel-stel (1-akslede bogier).

De indfriede fuldt ud de forventninger, man havde stillet til dem og også HFHJ, der i 1932 købte et af dem, var yderst tilfreds. DSB anvendte dem en del på Sydfyn og på Assensbanen - og en smule i Sønderjylland. Den maskine der blev solgt til TKVJ og derfra til OHJ har kun været lidt anvendt, men maskinen eksisterer endnu, og mon ikke den til sin tid bevares for efterverdenen - specielt med det ry, som OHJ og dens direktør har hos jernbaneentusiaster.

Man har spurgt mig, hvordan ydelsen var i forhold til DSB litra D og G. Svaret må blive, imellem dem, men nærmest D, og jeg vil tro, at D-maskinens løbeegenskaber er bedre, men det er jo en ting, det aldrig har været muligt at sammenligne.

1 B + B 1 T

Det sidste loko, der skal omtales i denne serie, bliver

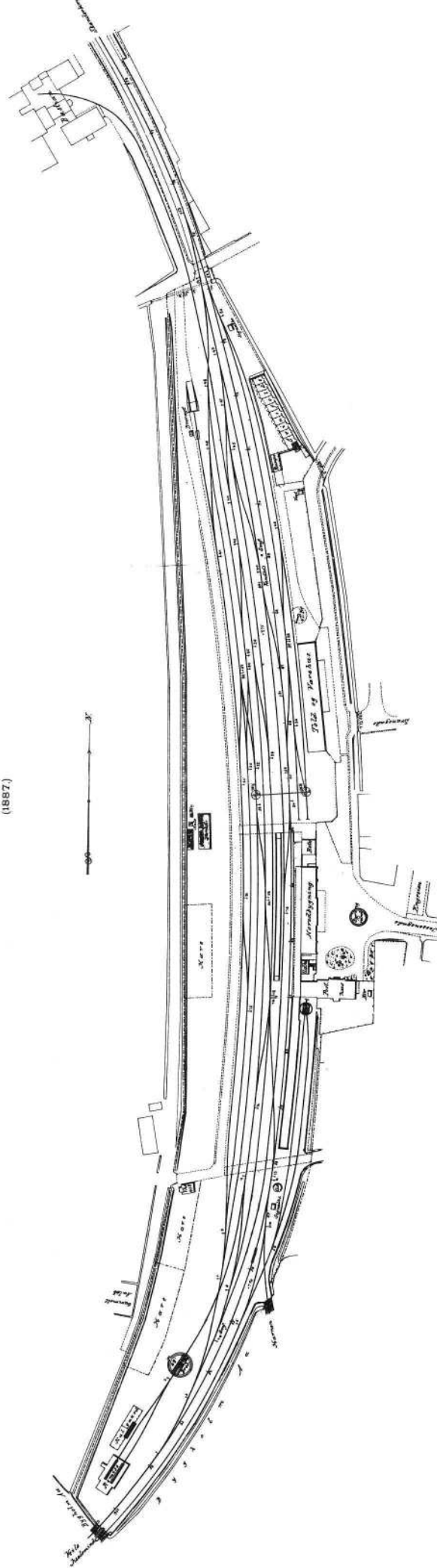
"377". 1 B + B 1 h 4 v T, Mallet.

SFJ nr. 30, 1912, SFJs værksteder, Odense, fabr. nr. 1, udrangeret 1918.

SFJs gamle B 1-loko nr. 1-6 og 11 ("201") var efterhånden for små, og var vel også ved at være udslidte. 2 af dem, nr. 1 og 2, blev hensat og udrangeret i 1911, og det fik SFJs maskinchef, ingeniør Milling, til at barsle med tanken om at sammenbygge dem til et stort lo-

J. F. J.
HORSENS STATION.
(1887)

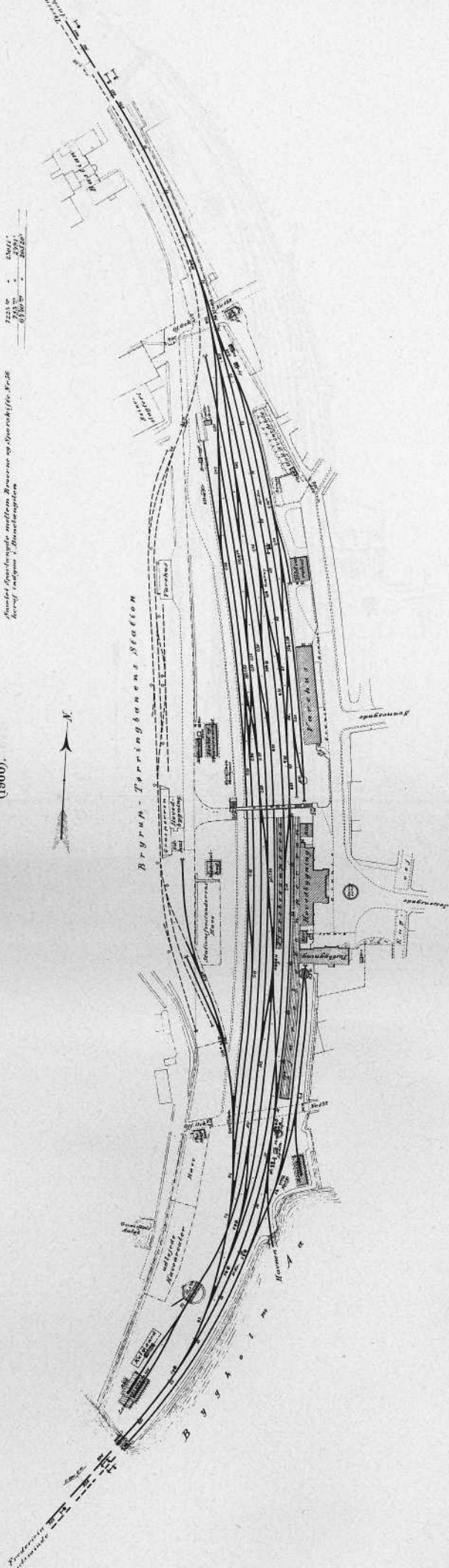
27



D. S. B.
HORSENS STATION.
 (1900).

225 m 250 m
 250 m 275 m
 275 m 300 m

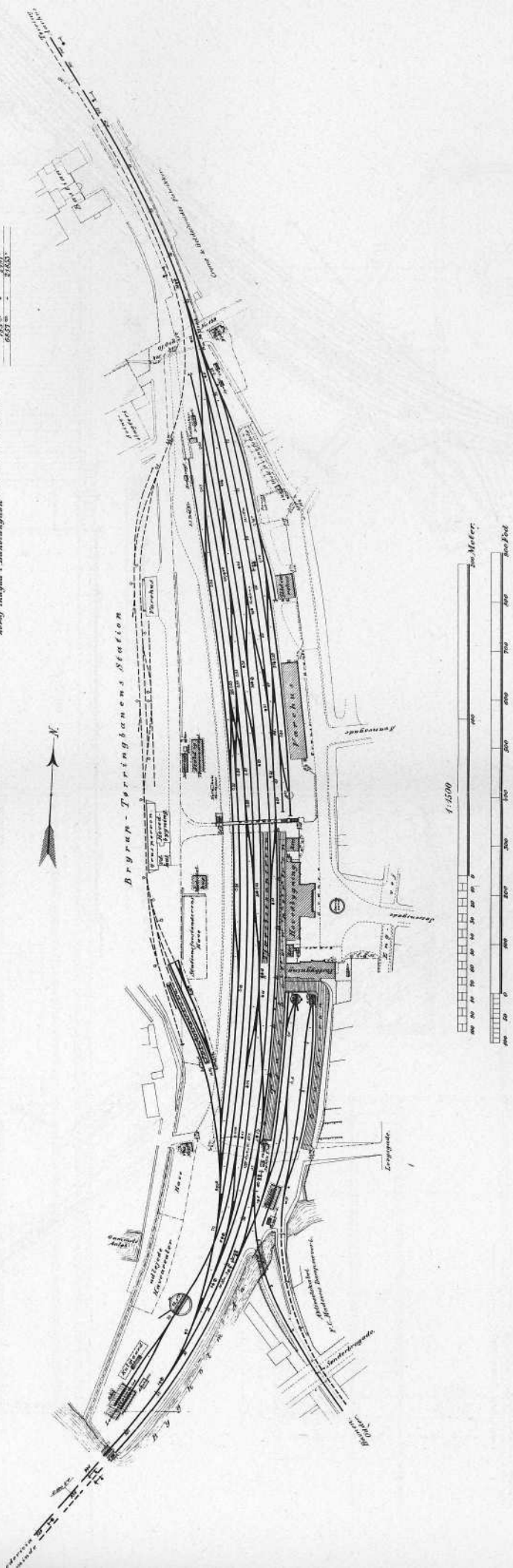
Skitsplan af Hørsens Station, Danmarks og Nordsjællands Jernbane
 og de tilhørende Ombygninger.



D. S. B.
HORSENS STATION.
 (1901).

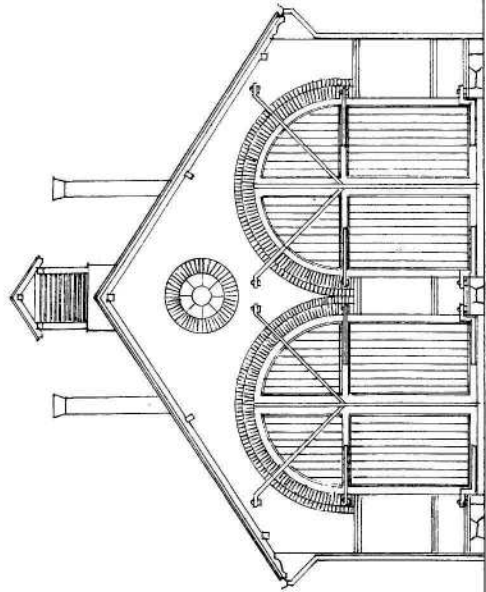
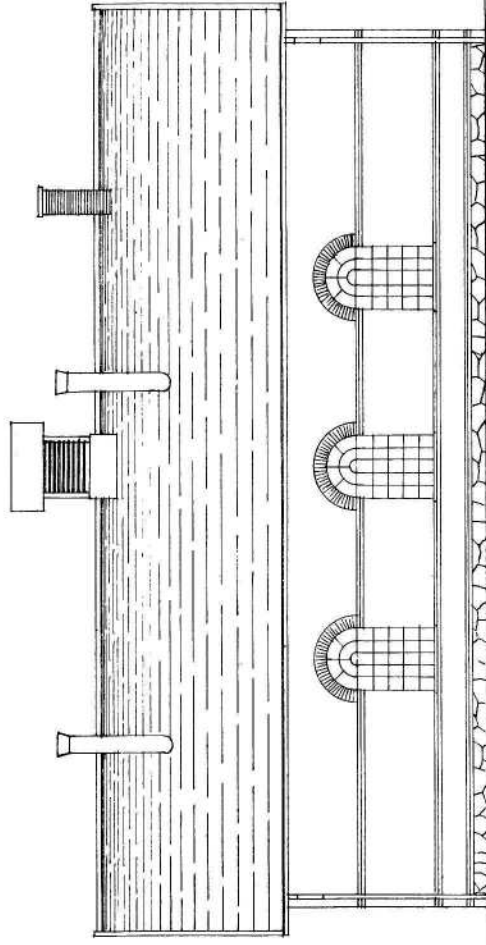
*Samlet Sporlængde mellem Brænde og Sparrebjerg Nr. 8
 Aarsif indgaaet i Banetabelen*

2620 m	2434'
745 m	2443'
687 m	2253'



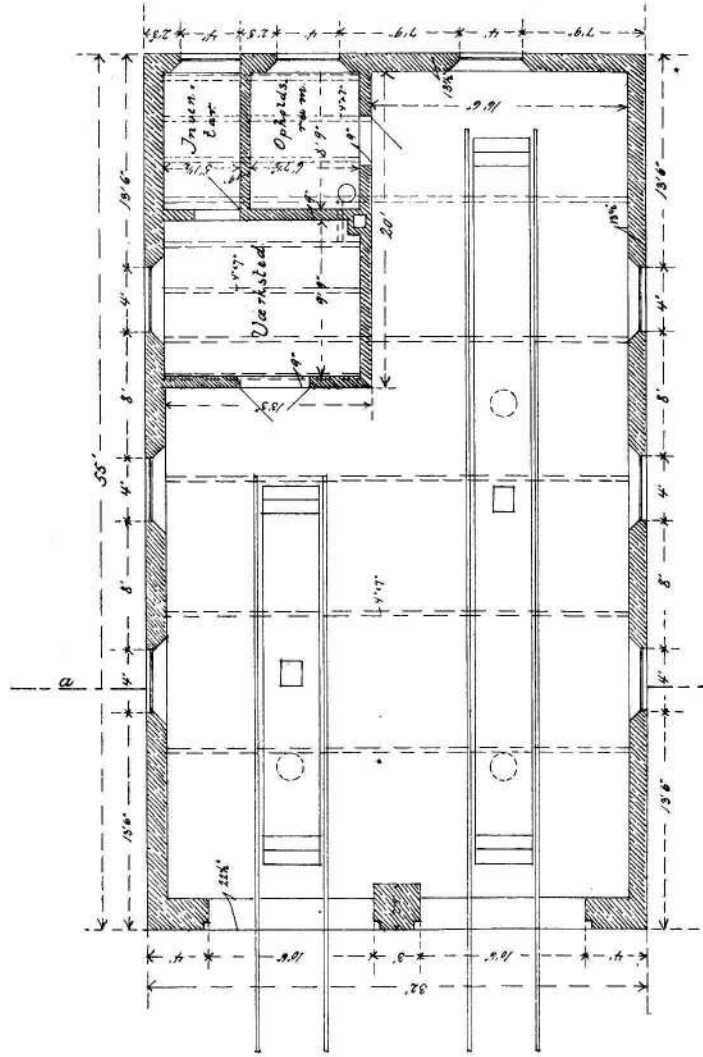
Kallehave-station.

Lokomotivremise.

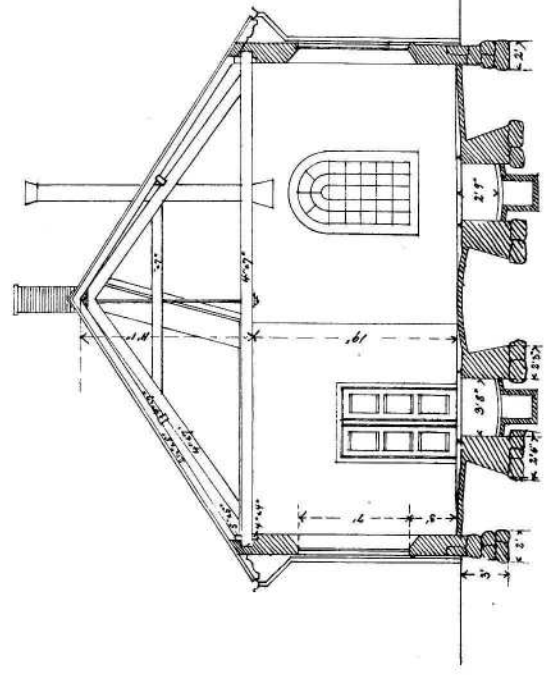


Facade.

Gavl.



Plan.

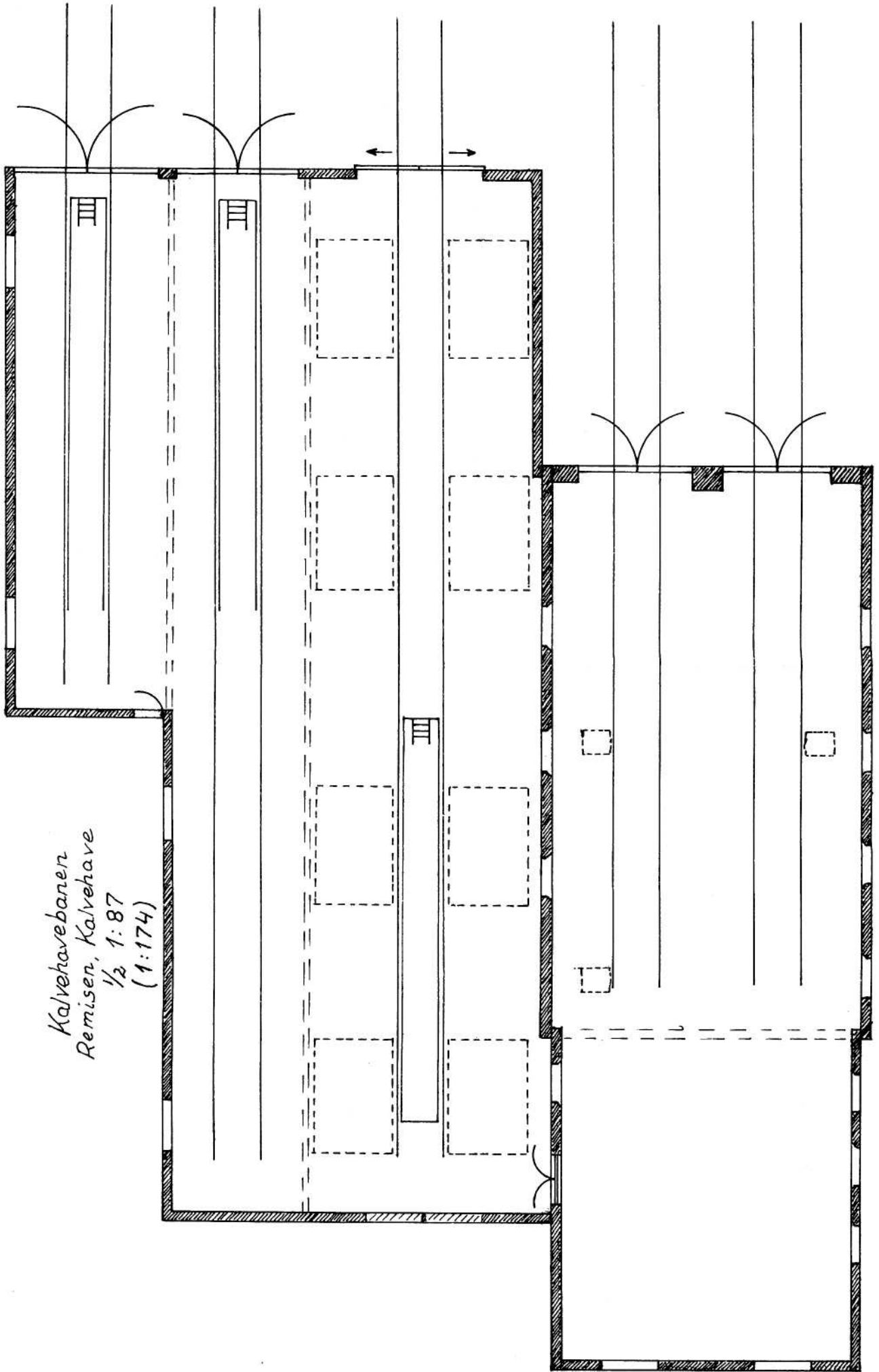


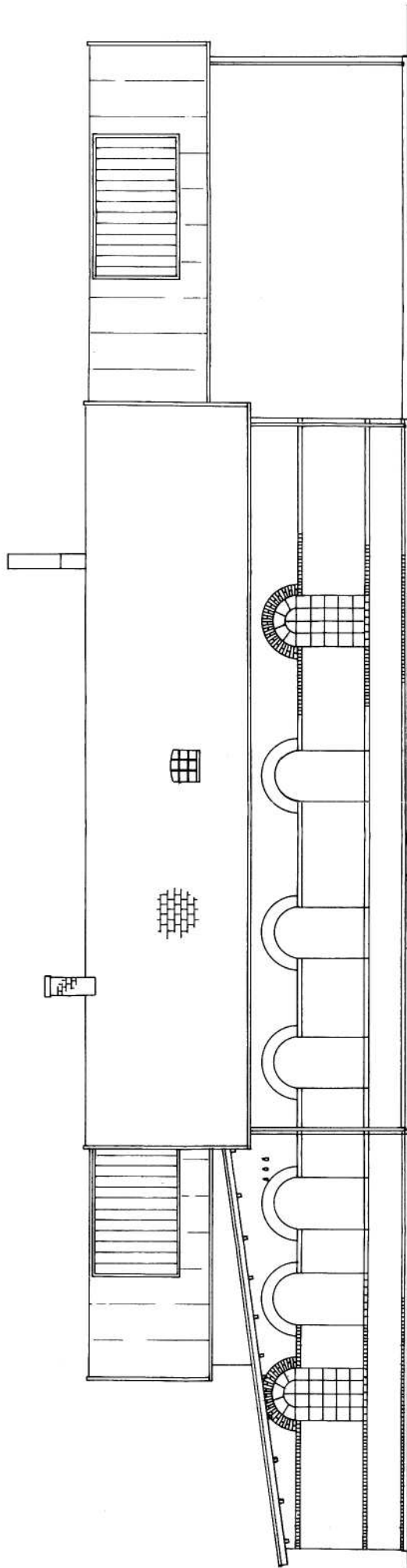
snit a-b.

Tegnet i ca. 1:70,
nedfotograferet til
ca. 1:160 (spor N)



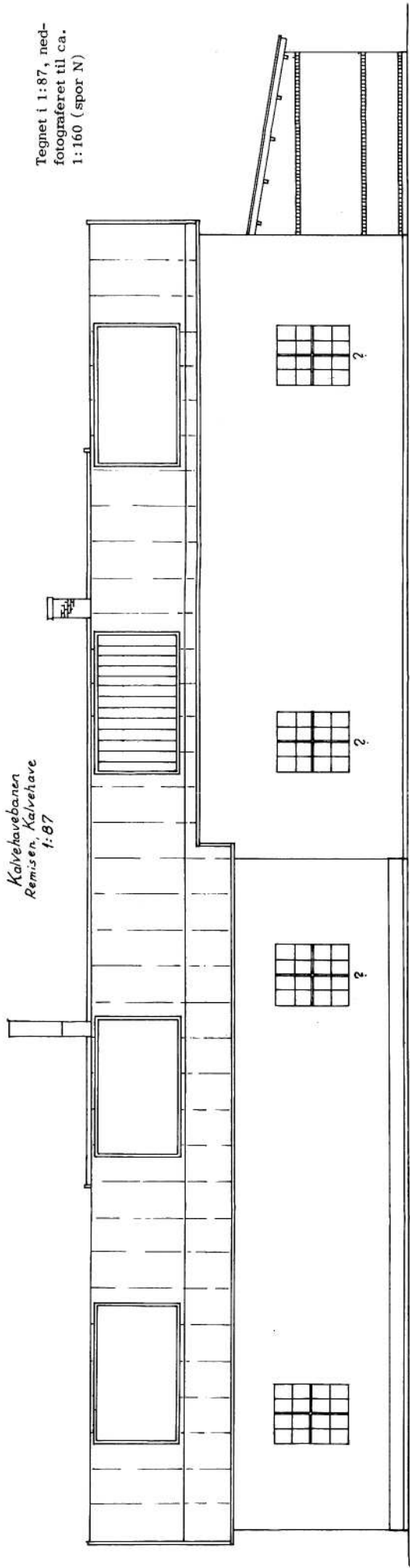
Kalvehavebanen
Remisen, Kalvehave
1/2 1:87
(1:174)

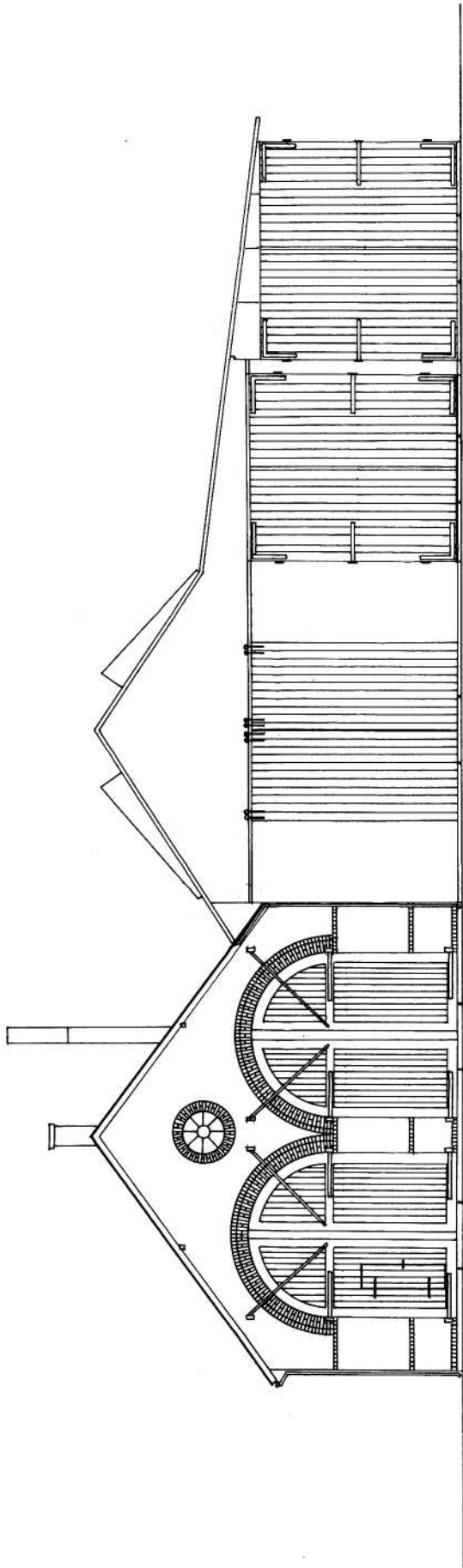




Kalvehavebanen
Remisen, Kalvehave
f: 87

Tegnet i 1:87, ned-
fotograferet til ca.
1:160 (spor N)

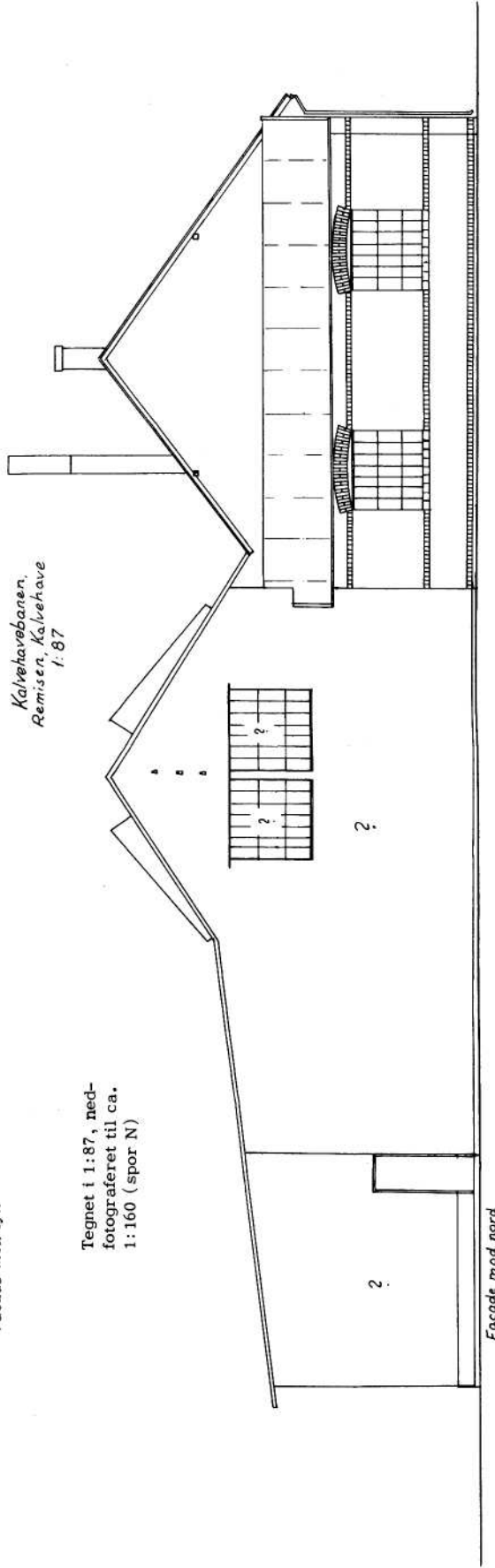




Facade mod syd

Kalvehavebanen,
Remisen, Kalvehave
1:87

Tegnet i 1:87, ned-
fotograferet til ca.
1:160 (spor N)



Facade mod nord

ko, men det måtte blive et tenderloko (se bemærkningerne under "376"). De gamle kedler blev kasseret og man bestilte en ny stor kedel hos Allerup i Odense (der igen kom til at levere kedlen til SFJ 31 i 1914). Kedeltrykket blev hele 14 kg/cm², noget uhørt herhjemme for en privatbane, og med en afstand mellem rørpladerne (rørlængde) på 5000 mm (SFJ 31 fik et kedeltryk på 12 ato og en rørlængde på 4400 mm). Overhederfladen var nogenlunde ens på de 2 kedler, men 1 D 1-maskinens hedeplade af rør og fyrkasse var størst, 90 m², mod 70 m². Fra de gamle maskiner anvendte man mest muligt af såvel kobbelhjul som løbere, store dele af gangtøjet og dertil dom og sandkasse og pufferplanker. Nogle mener at dele af tendersiden blev genanvendt til vandkasser og kulkasser - det er det dog ikke muligt at få afklaret.

Maskinen blev bygget som Mallet-Compound maskine, fastlagt i bagrammen lå HT-delen, medens den foran liggende LT-del var anbragt som en bogie. Kedeldampen førtes først til HT-cylinder-sættene og herfra frem gennem rør anbragt mellem rammen til LT-gliders og cylindre. Dette damprør var forsynet med et bevægeligt og pakket led af hensyn til det forreste hjulsæts bevægelighed. Fra LT-cylinder-sættet gik spildedampen op gennem røgkammeret til skorstenen som på almindelige loko.

HT-hjulsættet (B 1) lå som nævnt fast i rammen, og de 2 hjulsæt lå under og umiddelbart foran fyrkassen. Det som bogie løbende hjulsæt lå under maskinens forende i en særlig bogie. Ved begge hjulpar var det bageste drivhjulssættet. For at lette igangsætningen var maskinen forsynet med en "Påslipordning", der muliggjorde at lede HT-damp direkte til LT-cylindrene (det er normalt ved Compound-loko).

Ved et såkaldt Mallet-loko gør man det, at kedlens bagende ligger fast på bagrammen og dens forende hviler på den forreste LT-maskine-bogie, men således, at den forskyder sig sideværts efter maskinbogiens bevægelse. Nu har Bay i sin privatbanebog påstået, at det er kedlens forende, der ligger fast i maskinbogie og dens bagende med fyrkassen, der svinger på en glidesko eller lignende, men opstiller så ganske naturligt spørgsmålet, hvordan man så opnåede den påkrævede tæthed mellem kedlens bagvæg og førerhusets forvæg. Ja, det vil jeg også spørge om - men uden at vente at få svar, og dog! - der er den mulighed, at der foreligger en misforståelse et eller andet sted.

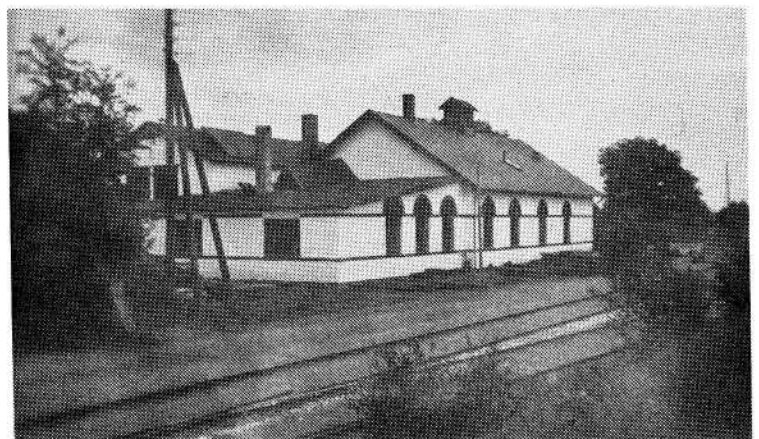
Ved nr. 30 er der to ting, der fremkalder erindringer om de gamle maskiner - den ene er de 2 "Bolsjedåser" som dom og sandkasse, så typisk for det gamle Esslingen-snit og det andet er styringen. De gamle maskiner havde Tricks-styringer med lige kvadranter og da man byggede nr. 30 fik den Heusinger-styringer, men med bibeholdelse af de gamle, lige kvadranter, og for at kombinere de 2 systemer blev styringen forsynet med et system af trækstænger, der fik det hele til at se lidt mærkeligt ud, og som vist kun Milling og hans allernærmeste fuldt forstod.

Ja, så er min gennemgang af privatbanernes loko tilende, og nu vil jeg i næste afsnit af denne artikelserie gennemgå deres anvendelse bane for bane, og når det er sket, vil jeg foretage en tilsvarende gennemgang af de smalsporede maskiner.

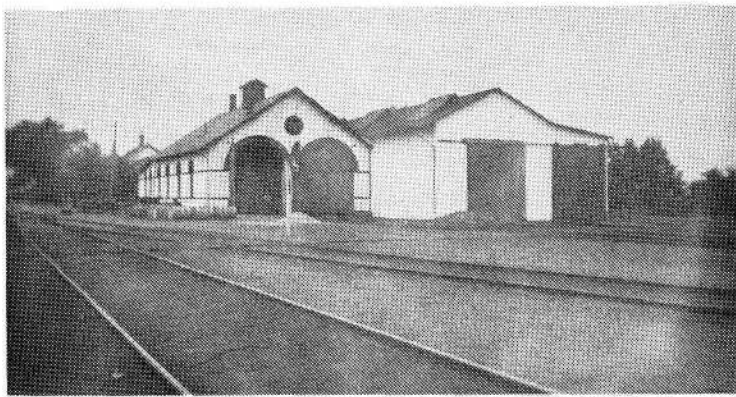
A. Gregersen

KB, bygninger

Med omtalen af Kalvehavebanens remiser og værksteder i Kalvehave er vi så nået til vejs ende.



Den oprindelige remise med lidt af 1. tilbygning i baggrunden. Bemærk diverse skorstene, ovenlys på tilbygningen samt de store vinduer i 1. tilbygnings gavl og udluftningshuset på tagryggen, 1943 (arkiv J. B.-P.).

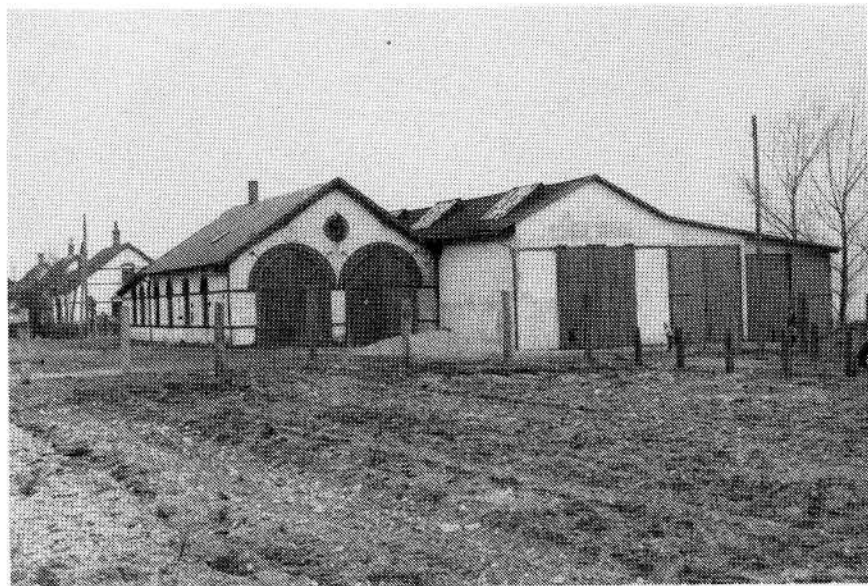


Den oprindelige remise og 1. tilbygning i 1942. På dette tidspunkt er der skydeporte ved begge tilbygningens spor (arkiv J. B.-P.).

Ved banens indvielse i 1897 bestod remisen kun af den lille to-sporede bygning med tilhørende udbygning bagved, som ses på den på tegningsarkene anbragte nedfotograferede originaltegning.

På et senere tidspunkt, jeg ved desværre ikke hvornår, blev remisen udvidet på østsiden, med en tilbygning omfattende to spor. Bygningen var oprindeligt forsynet med skydeporte for begge spor, men den østligste port (nærmest vandet) er siden - formentlig ved udvidelsen med endnu et spor - blevet forsynet med almindelige hængslede porte.

Formentlig omkring tidspunktet for anskaffelsen af banens første Scandia-skinnebus i 1947, blev remisen, som nævnt endnu en gang udvidet i østlig retning. Denne gang dog kun med ét spor, og kun i bygningens halve længde.



Remise og værksteder
20/4 1962 (J. B.-P.).

Porten var allerede fra starten hængslet som normalt.

Vinduesinddelingen på denne tilbygning, såvel som på den resterende del af 2. tilbygnings østfacade er formodet, idet det desværre ikke er lykkedes at komme i besiddelse af fotos eller tegninger, der kan kaste lys over problemet. Fotos af 3. tilbygning viser dog, at der har været et firkantet vindue i østsidens andet (bjælke-)fag fra porten (foto 3) og der har formentlig været et i det tilsvarende fag i bygningens anden ende. Tilsvarende gælder formentlig for 2. tilbygnings bageste del.

Tilbygningerne var desværre nedrevet da redaktøren og undertegnede besøgte stedet i sommeren 1974. Den oprindelige remise havde det tilsyneladende heller ikke for godt. Da jeg imidlertid kørte forbi, en sen aften et års tid senere, var den ombygget og indrettet til beboelse (én-familiehus).

Remisens farver var, som banens øvrige bygninger: hvide mure, i den oprindelige remise med de sædvanlige røde bånd og buer over vinduer, døre og porte. Dog må det bemærkes, at der kun var to røde bånd under vinduerne, ikke helt rødt murværk som på stationsbygningerne. Portene og træværket iøvrigt var grønt. Også vinduesindfatningerne var grønmaled. Den oprindelige remisets tag var skiferbeklædt som stationsbygningerne, medens tilbygningerne var dækket af blikplader el.lign.

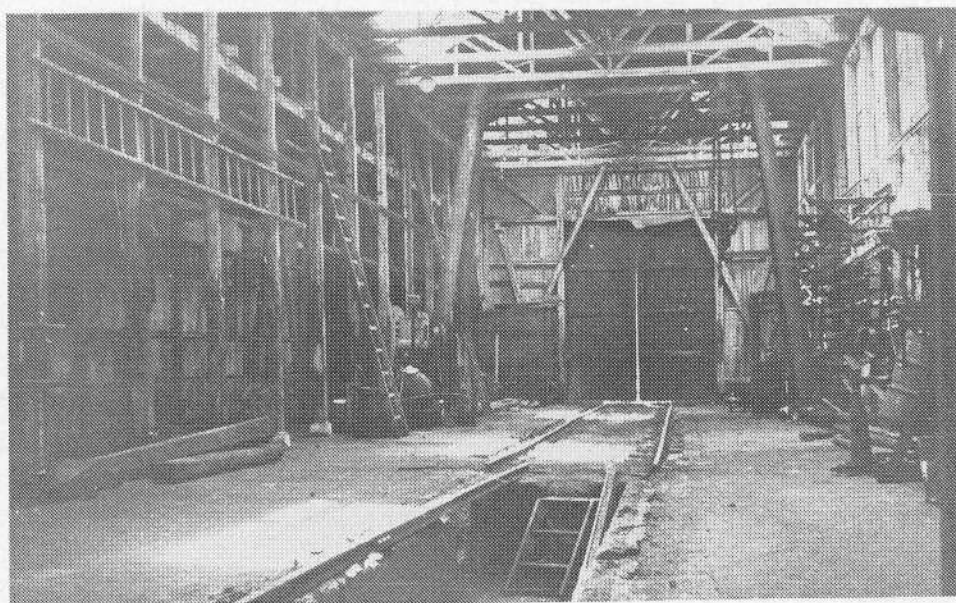
Der har i tidens løb været mange gevækster af forskellig art, især på tagene, d.v.s. skorstene, røgaftræk o.l. Disse er ikke alle

KB SM 4 holdende på sporet nærmest vandet, juli 1958 (J. Just Andersen).

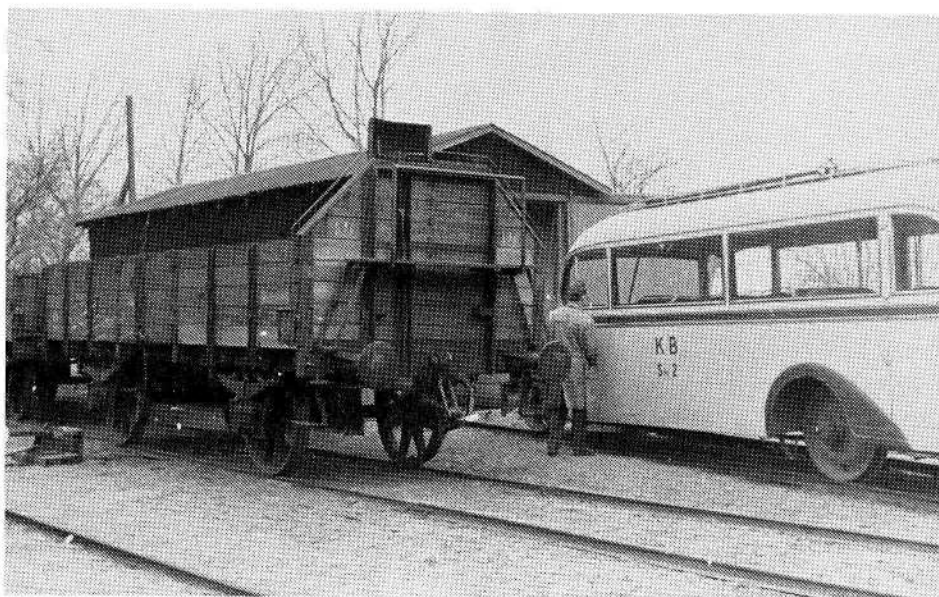


De sørgelige rester af bygningerne i august 1974 (EVP).

Sporet nærmest den oprindelige remise, juni 1959 (EVP).



KB P 126 og SM 2
foran den i teksten
omtalte bygning
overfor stations-
bygningen. 22/3
1959 (P.E.Clausen)



medtegnet. Dels ville placeringen efter et fotografi næppe blive helt rigtig, dels er det næsten umuligt at fastslå det nøjagtige tidsrum for anvendelsen af de enkelte genstande. Det viste udstyr er tegnet efter fotos fra tiden omkring nedlæggelsen i 1959.

Umiddelbart overfor stationsbygningen lå en lille remise der bl.a. i tidens løb har været hjemsted for SM 2, MØNBOEN. Også denne remise var nedrevet i 1974, men dens størrelse synes ikke at have været ret meget større end SM 2. Bygningen ses på foto fra 1948 at være beklædt med bølgeplader, formentlig af eternit, medens den i MB-nyt, juli/aug. 1959, benævnes som en lille brædderemise, hvilket vel står for at den var bræddebeklædt ved nedlæggelsen i 1959. I så fald har den vel formentlig været rødmalet med grøn port. Denne var en skyde-

port dækkende hele portåbningen. Taget ses på foto i begge tilfælde at have været af bølgeplader, formentlig eternit.

Hermed er gennemgangen af Kalvehavebanens bygninger til ende. Det skulle nu glæde undertegnede at høre om nogle af læserne har bygget noget af det beskrevne. Det kan lige "i forbifarten" nævnes, at min egen Kalvehavebane nu består af hele banens sporet fra Vordingborg Slotsstation til Kalvehave station, samt færdigbyggede stationer i Vordingborg (slotsstation), Nyråd og Stensved, medens Kalvehave station er ca. halvfærdig. Dette vender vi dog tilbage til, formentlig i ADAMs HJØRNE.

Erik V. Pedersen

Nyt fra redaktionen, fortsat fra omslag 2:

Det skal forstås således, at priserne på følgende bøger i en periode på 4 måneder, nemlig fra 1. december 1976 indtil 31. marts 1977, midlertidigt nedsættes således:

ROMANTIK I RØG OG DAMP, listepriis kr. 46,-
NEDSÆTTES TIL KR. 30,-.

DSB OLD-TIMERE i model, listepriis kr. 79,50
NEDSÆTTES TIL KR. 55,-.

DAMPTRÆKKRAFT i model, listepriis kr. 138,-
NEDSÆTTES TIL KR. 90,-.

Tilbuddet gælder i de nævnte 4 måneder, men

kun mod forudbetaling til giro 6 49 47 22 eller check eller postanvisning til SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, hvorefter bøgerne sendes portofrit.

Benyt lejligheden til at give Dem selv (eller andre) en "billig" gave til jul el.lign.

Ja, så er pladsen vist opbrugt (godt og vel endda), og jeg skal slutte for denne gang.

Vi høres ved igen i 13. årgang, nummer 1, i dagene i begyndelsen af marts 1977, og jeg kan

Læs venligst videre side 268

NEDELASTE BANER

yske privatbaner

Af A. Gregersen

ØRNHØJBANEN

Ringkøbing-Ørnhøj banen blev åbnet for driften den 15. november 1911, længde 30,7 km.

Oprindeligt navn var Ringkøbing-Nørre Omme Jernbane (RNoJ), fra 1. april 1920 ændret til Ringkøbing-Ørnhøj Jernbane (RØJ).

Ørnhøj-Holstebro Jernbane blev åbnet for driften den 28. august 1925, længde 23,1 km.

Begge baner blev nedlagt den 31. marts 1961.

Ønsket om at få en bane fra Ringkøbing ud i det nordøstlige opland opstod kort efter århundredskiftet og man blev på lokalt plan ret hurtigt enige om linieføringen m.v. og vedtagelsen skete ved lov af 27. maj 1908: "En bane fra Ringkøbing over Ølstrup og Brejning til Nørre Omme". Der blev ydet statstilskud på 2/3 af anlægssummen, der var anslået til 1,3 mill. kr.

Borgmester J. Finsen i Ringkøbing blev selskabets formand og til ham udstedtes eneretsbevillingen den 19. juni 1909. Allerede i efteråret 1909 påbegyndtes anlægsarbejdet, der i det ret flade land ikke voldte større bryderier. Banen blev indviet den 14. november 1911 efter den sædvanlige indvielsesceremoni havde fundet sted i overværelse af de lokale honoratiories. Endestationen blev Ørnhøj i stedet for Nørre Omme.

Som ved de fleste andre småbaner blev det en stærkt forenklet drift - 3 daglige togpar kørt af 1 togstamme - og som på andre baner af samme kategori var alt så simpelt som muligt: ucentraliseret spor aflåsning (sporene i stationernes hovedspor var kun sikret med en hængelås), ingen indhegning, overkørslerne kun sikret med fløjtesignal. Skinnerne var 22,45 kg/m lagt i grusballast; Ørnhøj-Holstebro fik dog skinner med en vægt af 24,4 kg/m.

Det var en typisk oplandsbane, bestemt til ophjælpning af landbrug og andet erhverv i dette tyndbefolkede og ret fattige område. Ba-

nens løb pegede lige imod Holstebro, så det var ganske naturligt, at man i denne by hurtigt blev interesseret i et anlæg til Ørnhøj. Herom nåede de interesserede parter til enighed i 1917, lovhjemmel forelå 20/3 1918 og koncessionen blev udstedt den 24/3 1920. Men der skulle gå et par år før man kom igang med arbejdet og først den 28/8 1925 kom nordenden i drift.

Der etableredes straks fællesdrift mellem de to selskaber med fælles hovedkontor og værksteder i Ringkøbing, dog førtes der indtil 1/4 1953 selvstændige regnskaber og statistik for de respektive baner - derefter blev det ført i en pulje.

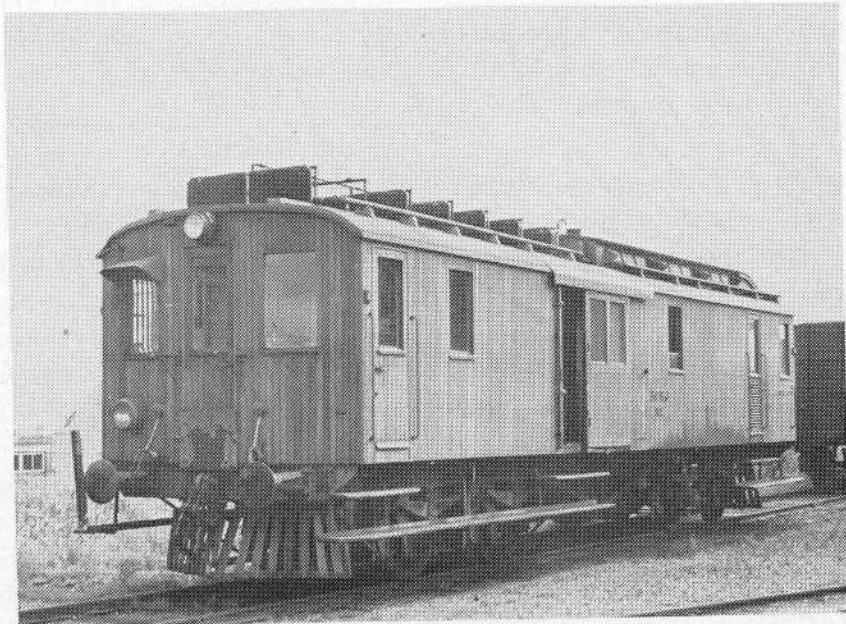
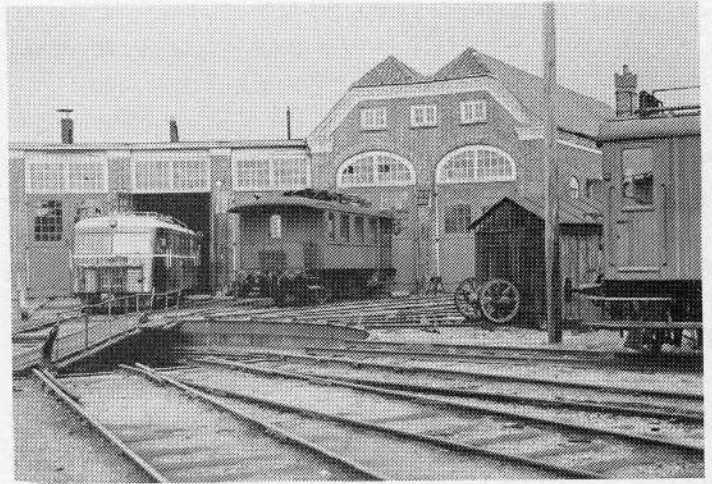
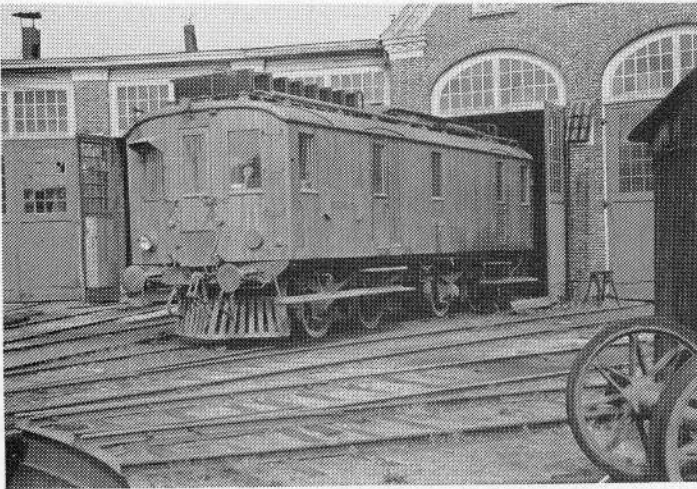
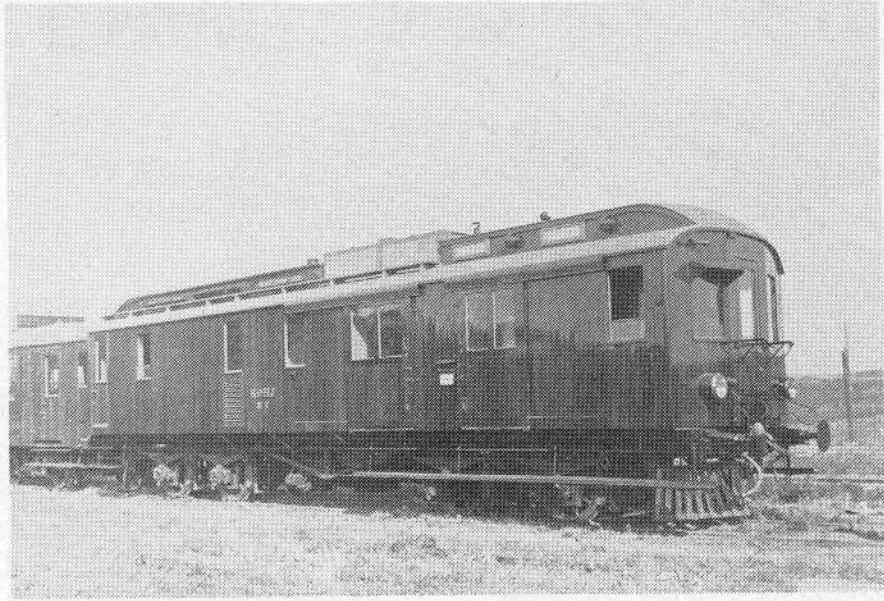
Ser man på kortet adskiller Ørnhøjbanen sig fra de fleste andre lokalbaner ved at have en nogenlunde lige linieføring - kun til Spjald og Sørvad er der et par afstikkere. I Ringkøbing var banen optaget på statsbanestationen, der besørgede stationstjenesten, medens man havde sin egen station i Holstebro, Sønderport, men normalt førtes togene igennem til statsbanestationen her. Nogen stor trafik fik man aldrig - og det var vel heller ikke forventet.

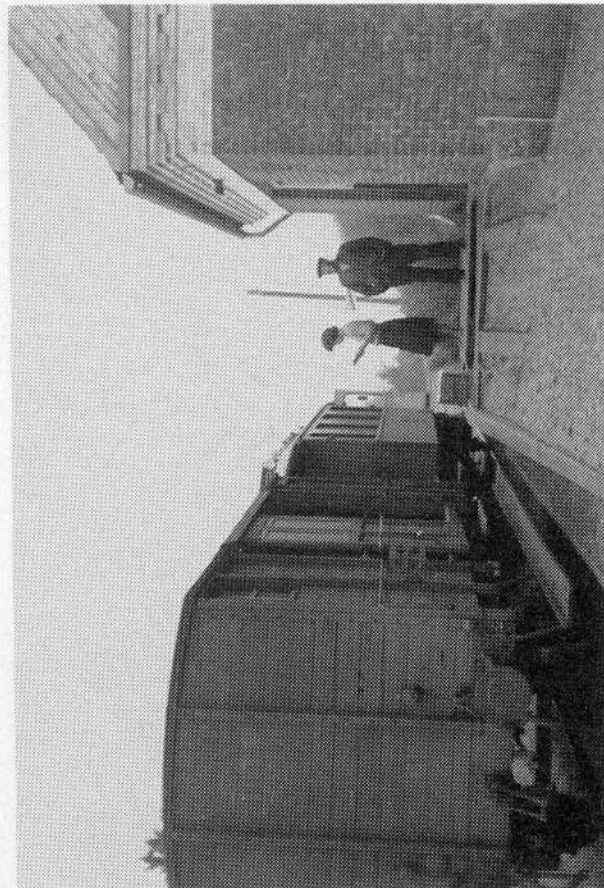
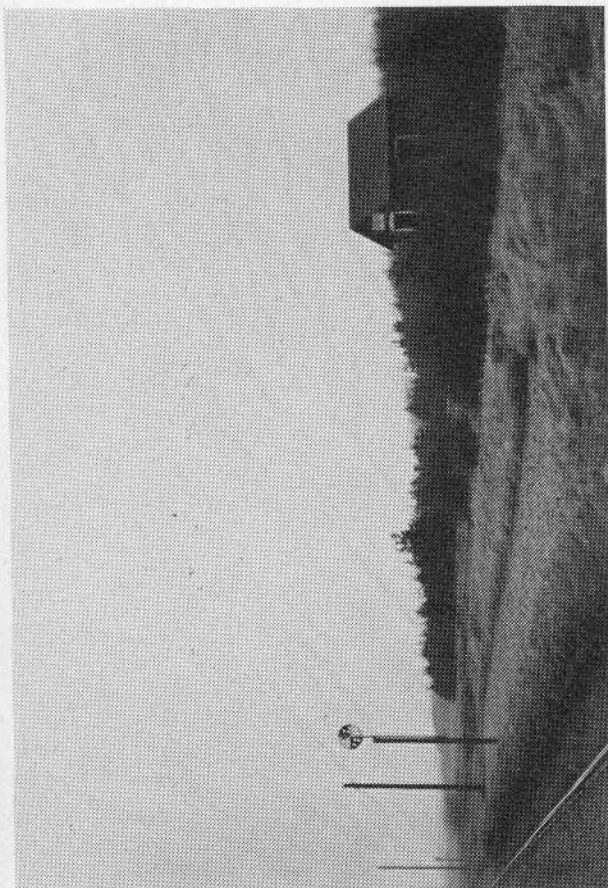
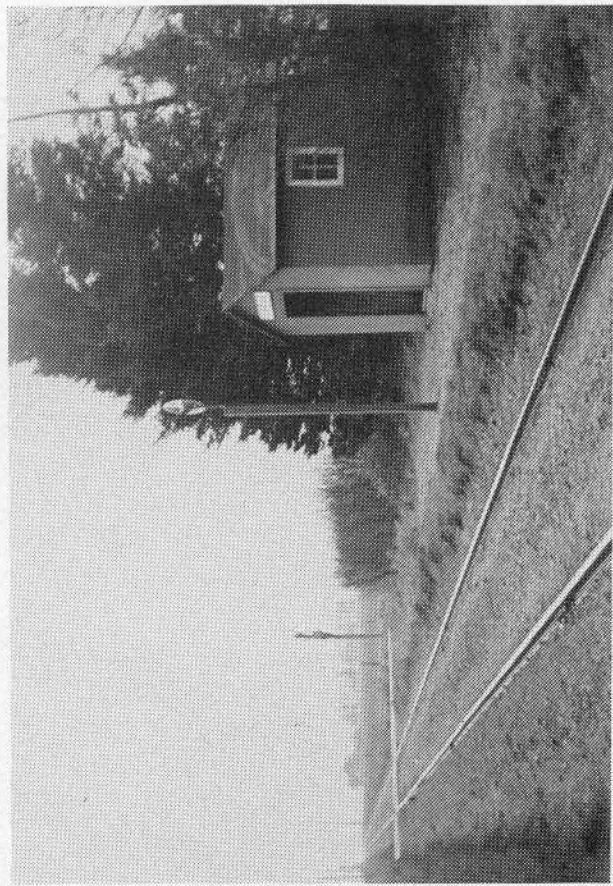
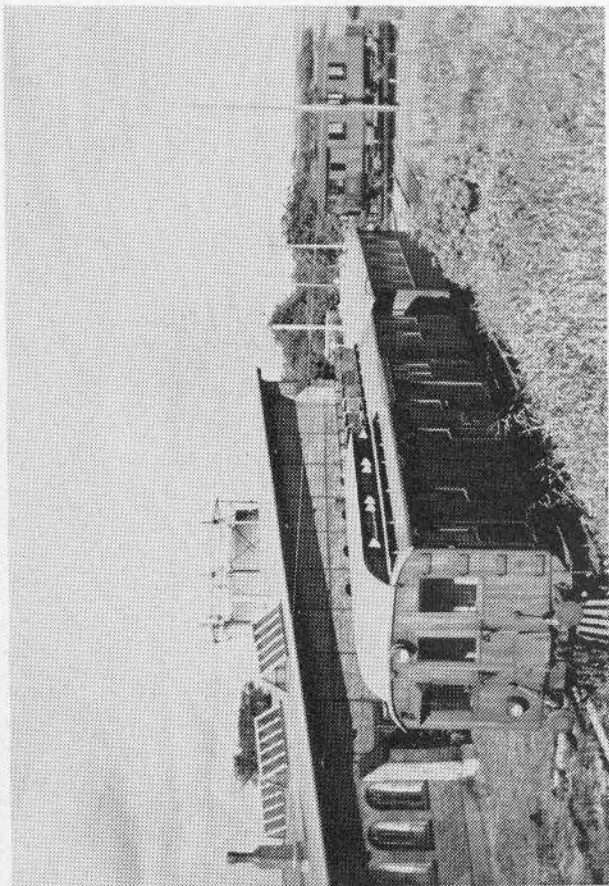
Tekst til foto side 236:

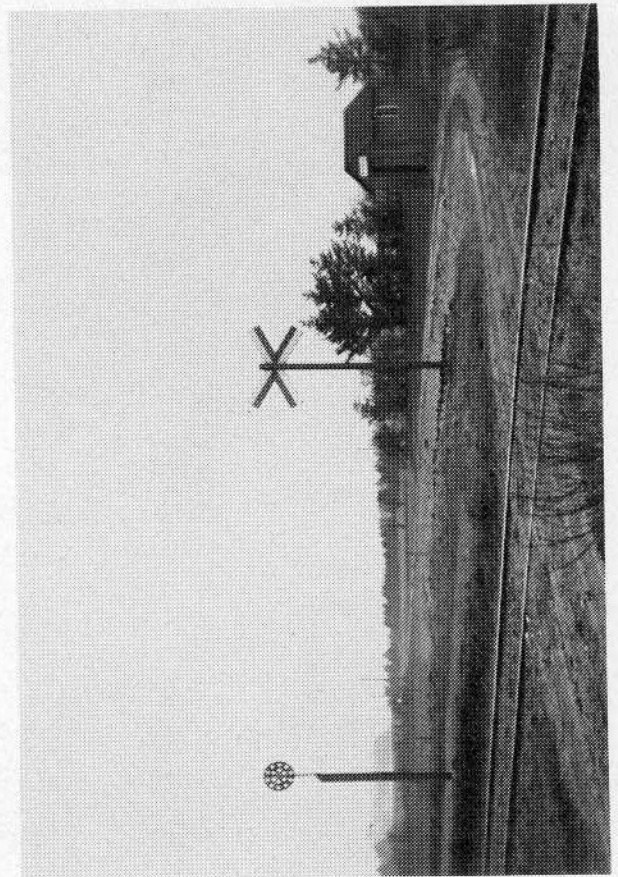
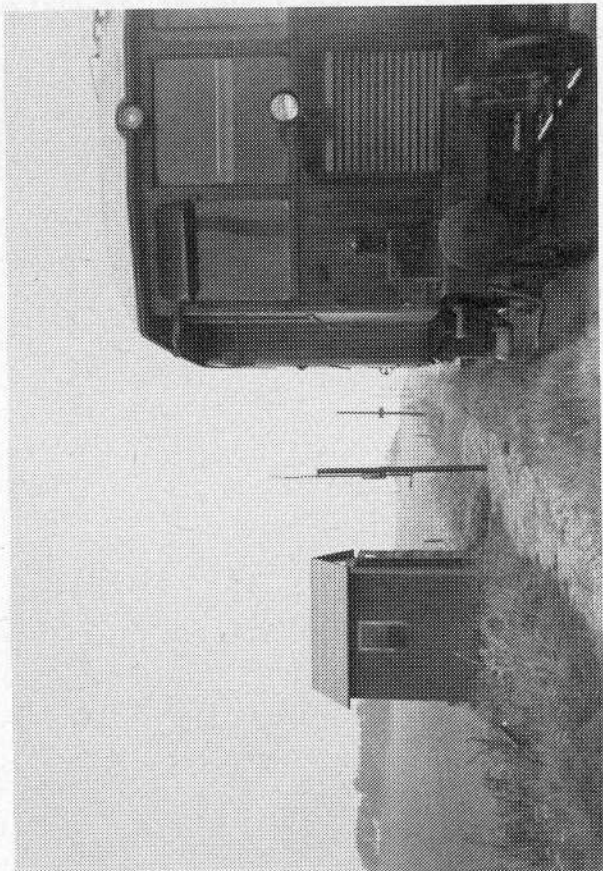
Ø: RØHJ M 2, antagelig kort efter leveringen (Jernbanemuseet). Mv: RØHJ M 3 i remisen i Ringkøbing, 1957 (Ib V. Andersen, copyright). Mh: Remisen, Ringkøbing, aug. 1957 (Ib V. Andersen, copyright). N: RØHJ M 1?, aug. 1957, (Ib V. Andersen, copyright).

Tekst til foto side 237:

Øv: Remiseområde, Ringkøbing, juli 1959 (J. Just Andersen. Øh: Rindom Kjærby, sept. 1960 (J. Just Andersen). Nv: Nobjerg, set mod Holstebro, sept. 1960 (J. Just Andersen). Nh: No station, sept. 1960 (J. Just Andersen).









82. Ringkjøbing-Ørnhøj.

82. Ørnhøj-Ringkjøbing.

km	2			2a			6			Nr.	Nr.			1	5	5a		
	2	4	6	2a	4a	6	2	4	6		1	3	5			1a	3a	5a
—	—	—	—	710	710	742	—	—	—	Al. Kjøbenhavn 10. 13. 15 An.	905	819	819	—	—	—		
—	—	—	725	725	547	—	—	—	Al. Esbjerg 15 — — — — — An.	1209	1011	1011	—	—	—			
0,0	—	—	1120	100	810	—	—	—	Al. Ringkjøbing — — — — — An.	830	609	615	—	—	—			
5,5	—	—	1130	110	820	—	—	—	Al. No — — — — — An.	847	517	604	—	—	—			
11,4	—	—	1143	121	842	—	—	—	Al. Lervang — — — — — An.	819	529	604	—	—	—			
15,1	—	—	S	S	S	—	—	—	Al. Vesterbak — — — — — An.	S	S	537	—	—	—			
17,7	—	—	1203	130	832	—	—	—	Al. Spjald — — — — — An.	757	507	537	—	—	—			
21,1	—	—	1217	144	903	—	—	—	Al. Mulbjerg — — — — — An.	716	456	530	—	—	—			
27,1	—	—	1233	157	918	—	—	—	Al. Grønbjerg — — — — — An.	726	436	516	—	—	—			
30,7	—	—	1249	205	930	—	—	—	An. Ørnhøj — — — — — An.	720	430	510	—	—	—			

23/5 1919

Toggang

Da man kun havde 3 trækraftenheder måtte hele toggangen kunne præsteres af 1 loko, i det man måtte køre med 1 loko, have 1 til rådighed på udvaskedage eller for småreparationer og dertil kunne komme i den situation, at 1 loko (det tredje) var i værkstedet for større eller mindre reparationer eller for de løvbefalede kedeleftersyn.

I dag vil vi jo nok synes, at 3 daglige dobbeltture var lidt skrabet, men for 60-65 år siden var det ganske godt med en forbindelse morgen, eftermiddag og aften. Det var et stort fremskridt fremfor dagvognen, der på visse ruter var alt andet end en dagvogn! Sammenlignet med statsbanestrækningen Esbjerg-Ringkjøbing-Struer, der havde 5 togpar over hele strækningen plus et par lokale tog enten Esbjerg-Ringkjøbing eller Ringkjøbing-Struer, var Ørnhøjbanens køreplan slet ikke så ringe.

Den første verdenskrig betød indskrænkninger og længere køretider, der løb nu kun 2 togpar med en køretid fra 65 til 90 minutter for de 31 km, og da brændselssituationen blev bedre vendte man tilbage til 3 togpar.

Baneforlængelsen gav ingen ændringer af betydning, stadig 3 togpar på den gamle linie og kun 2 togpar på den ny. En væsentlig forbedring indtraf først ved vinterkøreplanen 1/10-1927 hvor man nu fik 4 hverdagstogpar og 5 søndagstogpar over hele strækningen.

Lidt lapperi i ny og næ - sommerkøreplanen 1938 viser 6 søndagstogpar, men stadig kun 4 togpar på hverdage. 2. verdenskrig sætter naturligvis sit præg på køreplanen, i sommeren 1941 kørtes 3 togpar på hverdage og 4 på søndage. Bunden blev nået i slutningen af krigen og i tiden kort derefter med 2 hverdagstogpar samt efter behov 1 togpar på tirsdage, torsdage og lørdage (mon ikke dette behov altid var der?). Vinterkøreplanen 1948/49 havde 4 hhv. 6 togpar, sommeren 1957 5 hhv. 6 togpar og dette antal holdt til banen måtte lukke.

Se iøvrigt de til artiklen hørende gengivelser af forskellige køreplaner.

Persontrafikken

Rejser og personkilometer fremgår af de vedføjede grafiske fremstillinger der taler for sig selv. De dårlige tider i slutningen af 1920-

108. Ringkjøbing-Ørnhøj.

108. Ørnhøj-Ringkjøbing.

km	Hverdage.			Søn- og Hldg.			Nr.	Hverdage.			Søn- og Hldg.		
	2	4	6	2a	4a	6		1	3	5	1a	3a	5a
—	700	1110	830	1110	—	830	Al. Kjøbenhavn 12. 14. 29 An.	912	736	815	912	736	717
—	425	1130	547	736	—	547	Al. Esbjerg 29 — — — — — An.	1206	415	1157	1206	415	1011
0,0	910	340	810	1010	110	810	Al. Ringkjøbing — — — — — An.	835	1230	740	850	1210	620
5,5	920	350	820	1020	120	820	Al. No — — — — — An.	821	1216	717	839	1229	609
11,4	932	402	832	1031	131	832	Al. Lervang — — — — — An.	805	1203	703	827	1217	557
15,1	S	S	S	S	S	S	Al. Vesterbak — — — — — An.	S	S	S	S	S	S
17,7	954	423	852	1046	146	852	Al. Spjald — — — — — An.	717	1143	613	811	1201	511
21,1	1005	434	903	1054	154	903	Al. Mulbjerg — — — — — An.	736	1134	634	804	1154	534
27,1	1022	449	919	1107	207	919	Al. Grønbjerg — — — — — An.	716	1116	616	751	1141	521
30,7	1035	500	930	1115	215	930	An. Ørnhøj — — — — — An.	710	1110	610	715	1135	515

1/10 1921

Tekst til foto side 238:

Ø: No, aug. 1957 (Ib V. Andersen, copyright).
Nv: Flytkær, sept. 1960 og Nh: Stampen, sept. 1960 (begge: J. Just Andersen).

Tekst til foto side 239:

Ø: Lervang, aug. 1957 (Ib V. Andersen, copyright) og N: Lervang, 26/3 1961 (hol).

erne og først i 1930erne viser i forbindelse med tiltagende vejtrafik et fald. Bedre forhold og en vis mætning af bilkørslen fik kurven til at vende i 1933. Krigsårene gav en voldsom stigning, da de fleste biler var klodset op. Faldet efter 1947/48 var uundgåeligt, selv om man indførte skinnebusdrift.

96. Ringkjøbing-Ørnhøj og omvendt (Privat).

km	Billetspris Enk. Dobbl. III Øre	Hverdage & %				Søn- og Hldg.				Hverdage & %				Søn- og Hldg.		
		2	4	6	8	2a	4a	6a	Nr.	Nr.	1	3	5	1a	3a	5a
0,0	—	730	1152	845	—	720	1122	845	—	—	—	—	—	—	—	—
5,5	50	90	845	315	700	925	110	850	—	—	—	—	—	—	—	—
11,4	95	145	907	337	722	946	131	912	—	—	—	—	—	—	—	—
15,1	120	185	S	S	S	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17,7	140	205	929	356	712	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21,1	160	240	949	406	752	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27,1	200	295	957	420	808	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30,7	215	315	1019	430	820	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

15/5 1925

(Læses fra oven nedad.)

97. Ringkjøbing-Ørnhøj-Holstebro og omvendt (Privat).

1/10 1925

(Læses fra neden opad.)

km	Billetspris Enk. Dobbl. III Øre	Hverdage				Søn- og Hldg.				Hverdage				Søn- og Hldg.			
		2	4	6	8	2a	4a	6a	8a	Nr.	Nr.	1	3	5	1a	3a	5a
0,0	—	730	1122	845	—	720	1122	845	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5,5	60	90	845	315	700	935	110	850	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11,1	95	145	910	340	710	900	120	900	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15,1	125	190	922	352	722	912	131	912	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17,7	135	205	S	S	S	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21,1	160	240	944	411	742	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27,1	200	300	955	421	752	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30,7	220	330	1010	435	806	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37,4	265	400	1018	445	813	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43,1	305	460	1023	—	815	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49,5	345	520	1039	—	820	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53,8	375	565	1053	—	825	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(Læses fra oven nedad.)

97. Ringkjøbing-Ørnhøj-Holstebro og omvendt (Privat).

1/10 1926

(Læses fra neden opad.)

km	Billetspris Enk. Dobbl. III Øre	Hverdage				Søn- og Hldg.				Hverdage				Søn- og Hldg.			
		2	4	6	8	2a	4a	6a	8a	Nr.	Nr.	1	3	5	1a	3a	5a
0,0	—	730	1122	845	—	720	1122	845	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5,5	60	90	845	315	700	935	110	850	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11,1	95	145	910	340	710	900	120	900	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15,1	125	190	S	S	S	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17,7	135	205	821	329	417	736	910	837	1103	148	618	929	—	—	—	—	—
21,1	160	240	821	341	425	745	927	834	1110	154	624	1005	—	—	—	—	—
27,1	200	300	821	357	434	757	937	843	1119	203	633	1015	—	—	—	—	—
30,7	220	330	831	370	442	765	943	849	1125	209	639	1021	—	—	—	—	—
37,4	265	400	851	388	455	783	954	850	1135	220	650	1035	—	—	—	—	—
43,1	305	460	901	429	505	830	1092	908	1143	228	658	1043	—	—	—	—	—
49,5	345	520	912	453	517	844	1013	919	1154	239	709	1054	—	—	—	—	—
53,8	375	565	920	465	525	855	1020	925	1200	245	715	1100	—	—	—	—	—

95. Ringkjøbing-Ørnhøj-Holstebro og omvendt. (Privat).

km	Nr.	Hverdage				Søn- og Helligdage			
		2	4	6	8	2a	4a	6a	8a
0,0	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120
5,5	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120
11,4	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120
15,1	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120
17,7	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120
21,1	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120
27,1	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120
30,7	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120
37,4	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120
43,1	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120
49,5	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120
53,8	2050	2340	1740	1120	1120	2050	2340	1740	1120

Godstrafikken

Godset var det sædvanlige: landbrugsprodukter, byggemateriale og brændsel, dertil en del mergel. Lastbilerne blev en slem konkurrent for banen, så godsmængden svandt i løbet af 1920'erne og helt blev det i 1930'erne - og igen efter 2. verdenskrig.

Regnskab

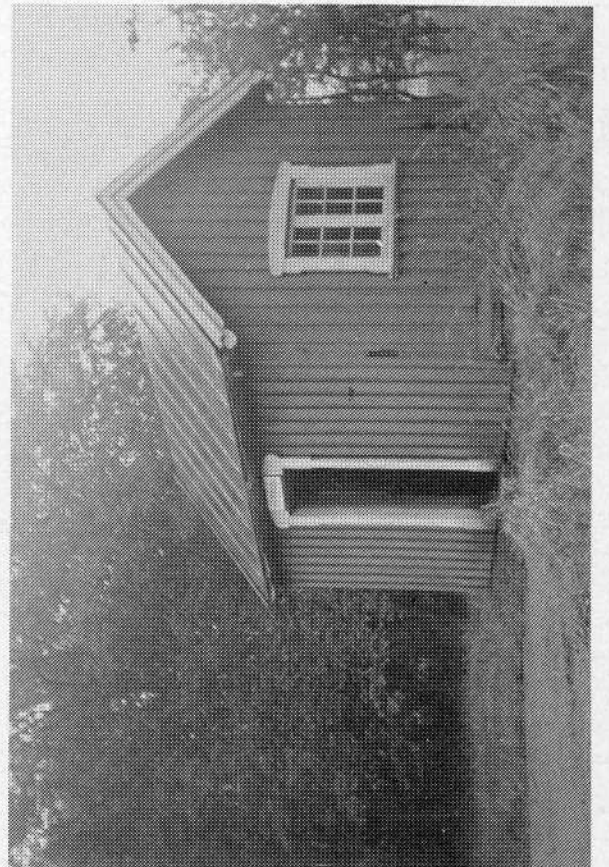
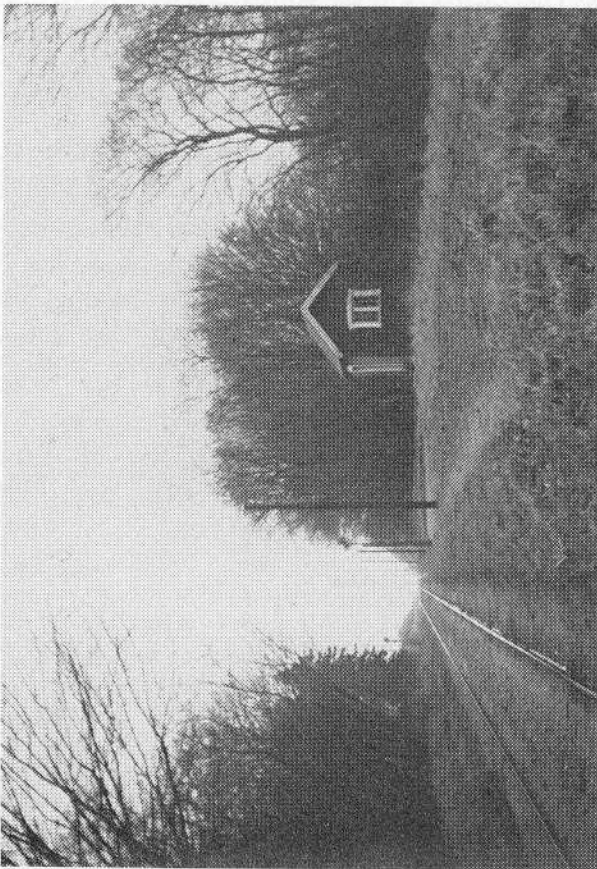
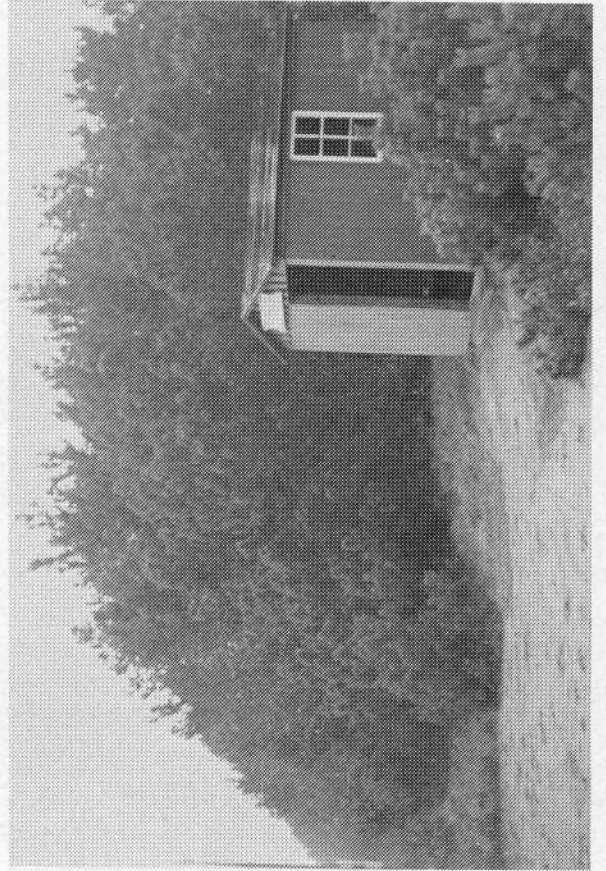
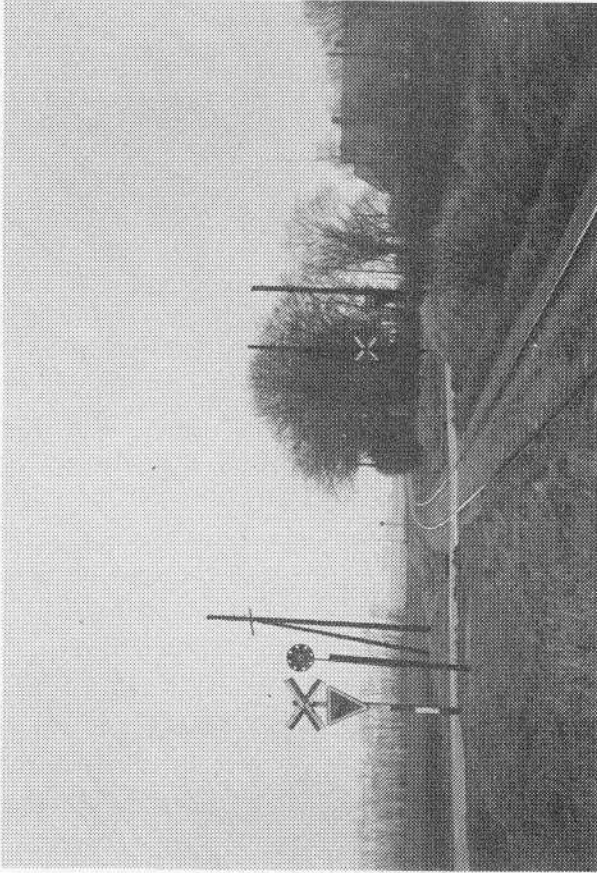
Ringkjøbing-Ørnhøj. De fleste år udviste et overskud, til og med 1947/48 var der kun

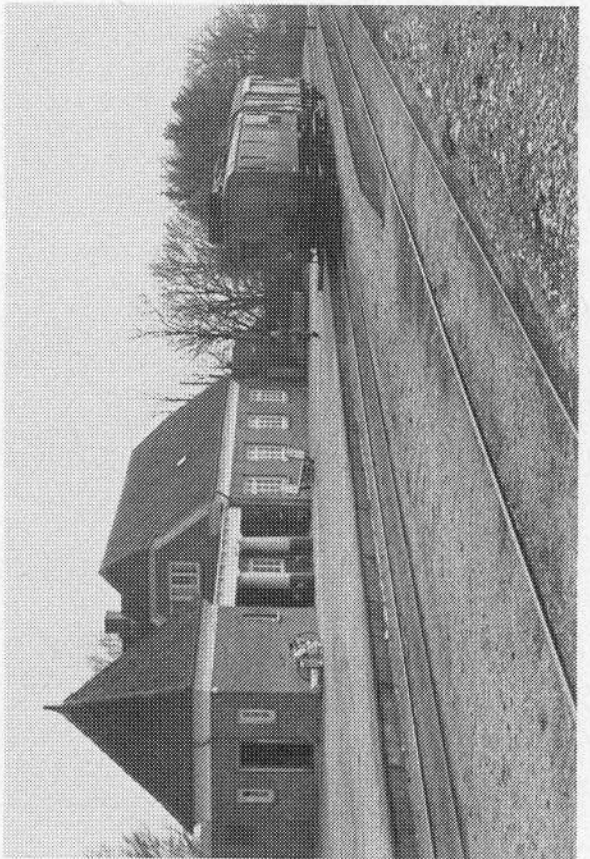
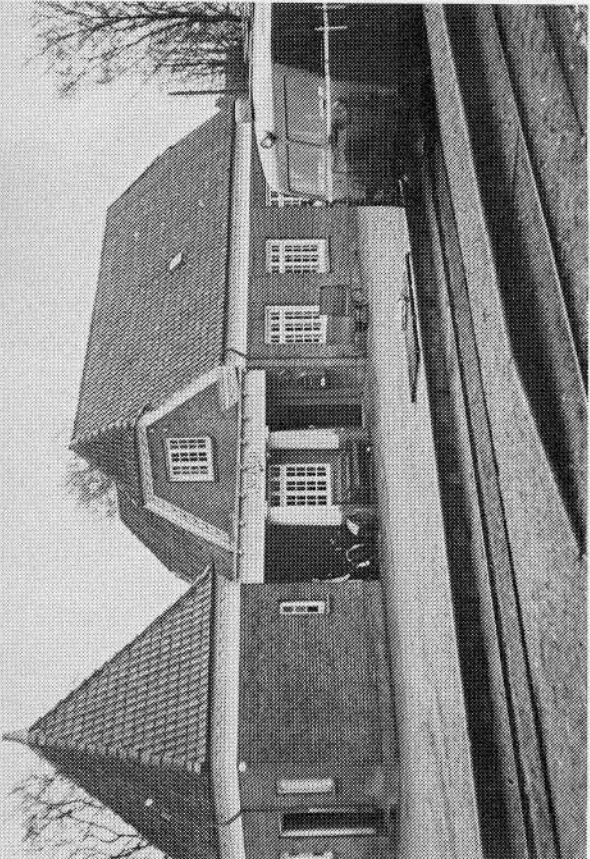
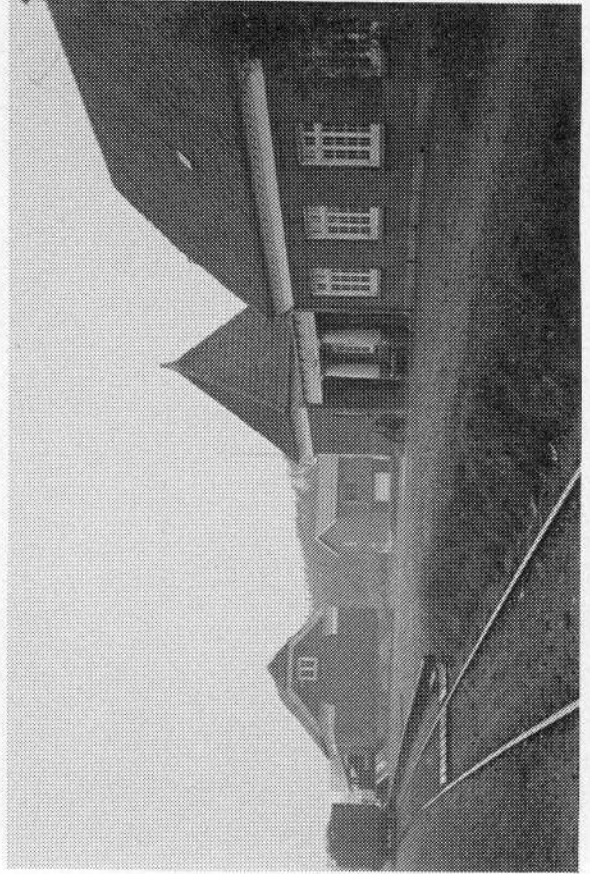
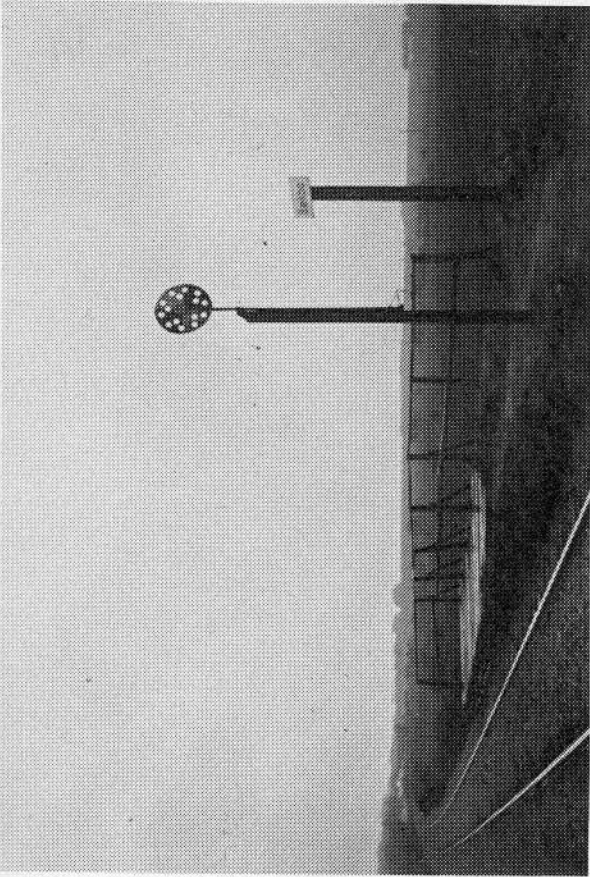
Tekst til foto side 242:

Øv: Hjøllund, Øh: Mosdal, Nv og Nh: Vesterbæk, alle sept. 1960 (J. Just Andersen).

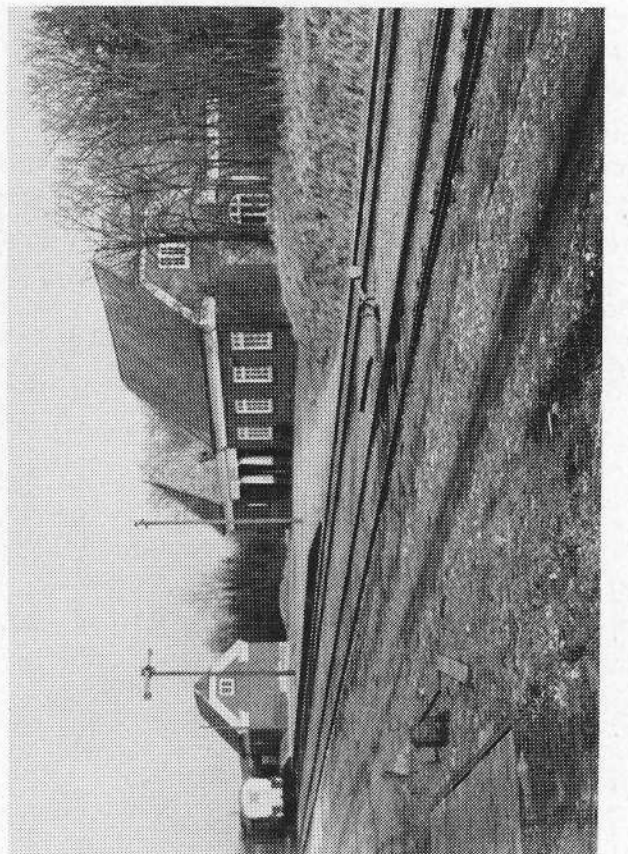
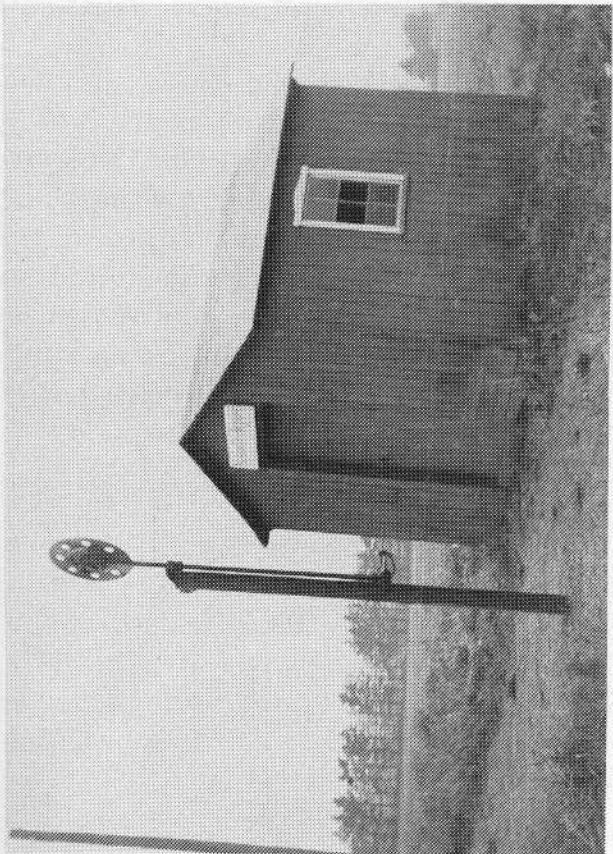
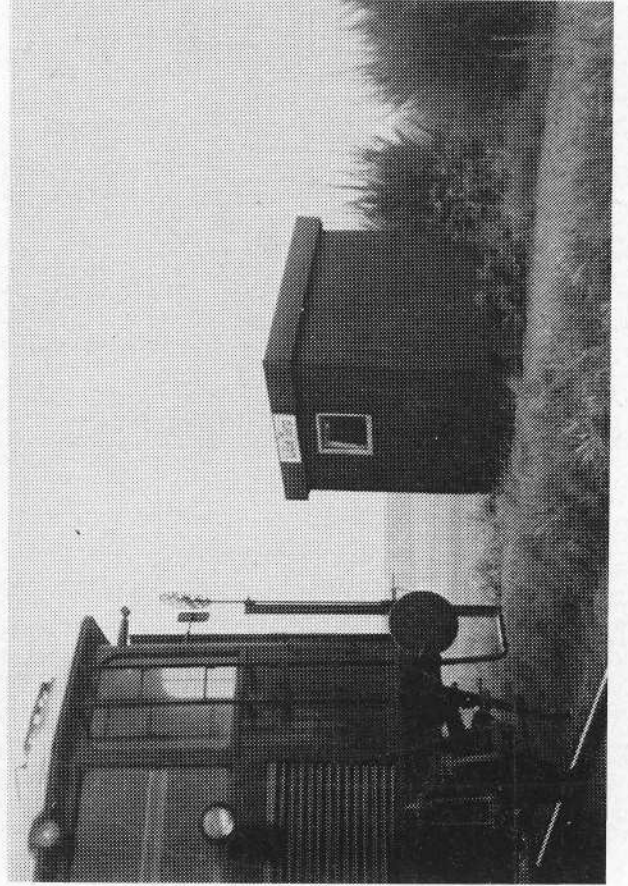
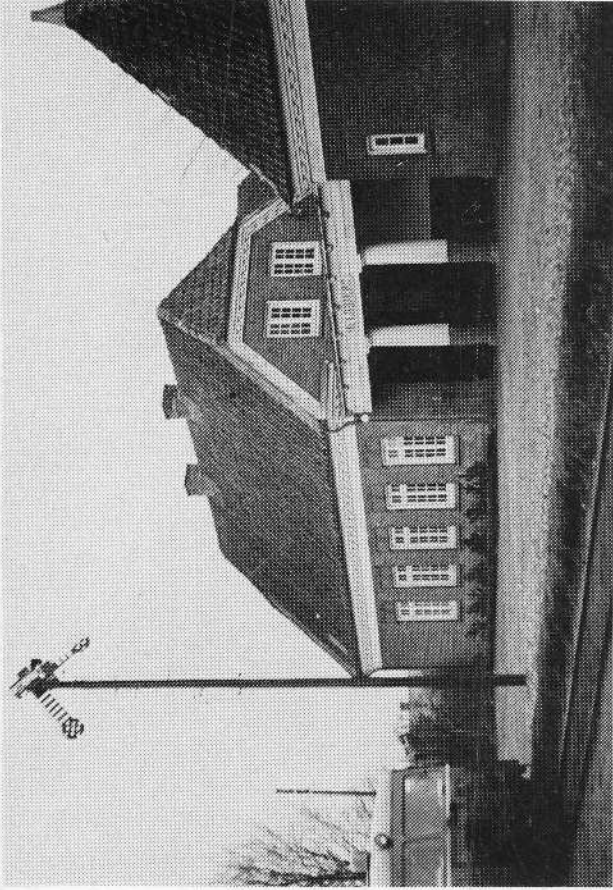
Tekst til foto side 243:

Øv: Bækbo, Øh: Spjald, begge sept. 1960 (J. Just Andersen. Nv: Spjald, 26/3 1961 (hol) og Nh: Spjald, marts 1956 (Ib V. Andersen, copyright).









95. Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro. (Privat). 26/5 1941

km	Kbhvn. 30. 89 Af	Hverdage				Søn- og Helligdage			
		2b	2	4	6	2a	4a	6a	8a
0.0	Ringkøbing	645	1100	1700	2010	800	1200	1645	2100
3.5	Nobjerg	653	1110	1710	2019	809	1208	1653	2108
5.5	No	702	1123	1723	2030	821	1218	1703	2118
7.1	Stampen	714	1140	1735	2045	836	1231	1716	2131
11.4	Lervang	722	1155	1818	2053	847	1241	1726	2141
13.9	Mosdal	732	1208	1840	2105	857	1252	1737	2151
15.1	Vesterbæk	739	1217	1900	2113	904	1300	1745	2158
17.7	Spjald	740	1234	1930	2126	917	1312	1801	2210
21.1	Muldbjerg	755	1234	1930	2126	917	1312	1801	2210
24.2	Sønderkær	815	1249	1955	2136	926	1324	1815	2221
27.1	Grønbjerg	840	1304	2020	2150	937	1336	1829	2233
30.7	Ørnholm	900	1315	2045	2200	945	1345	1840	2245
33.7	Havrsnab								
37.5	Vind								
40.3	Resdalhus								
43.1	Sørvad								
46.2	Vennevold								
49.5	Nr. Felding								
53.8	Holstebro S. 62. 89 An								

Privatbanen har Billigkørsel i Forbindelse med alle Søn- og Helligdage.

95. Holstebro-Ørnholm-Ringkøbing. (Privat).

km	Kbhvn. 30. 89 Af	Hverdage				Søn- og Helligdage			
		1	3	5	9b	1a	3a	5a	7a
0.0	Holstebro S. 62. 89	700	1025	1720	2120	740	1216	1700	2205
4.3	Nr. Felding	707	1035	1727	2126	746	1246	1706	2211
7.6	Vennevold	718	1055	1739	2136	750	1258	1717	2222
10.7	Sørvad	728	1118	1751	2146	806	1309	1728	2233
13.5	Resdalhus	740	1140	1805	2200	817	1323	1740	2245
16.3	Vind	752	1199	1814	2207	824	1359	1751	2252
20.1	Havrsnab	805	1227	1826	2218	836	1341	1803	2303
23.1	Ørnholm	814	1240	1836	2224	842	1343	1811	2310
26.7	Muldbjerg								
29.6	Sønderkær								
32.7	Grønbjerg								
36.1	Spjald								
38.7	Vesterbæk								
39.9	Mosdal								
42.7	Lervang								
46.7	Stampen								
48.3	No								
50.3	Nobjerg								
53.8	Ringkøbing	900	1345	1920	2255	915	1425	1850	2315
	Kbhvn. 30. 89 An	2099				2099			

Privatbanen har Billigkørsel i Forbindelse med Søn- og Helligdage.

25/5 1944 95. Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro. (Privat).

km	Kbhvn. 30. 89 Af	Hverdage				Søn- og Helligdage			
		2b	2	4	6	2a	4a	6a	8a
0.0	Ringkøbing	615	1130	1700	2100	730	1215	1700	2100
3.5	Nobjerg	624	1140	1710	2109	738	1223	1708	2109
5.5	No	634	1153	1727	2120	748	1233	1718	2120
7.1	Stampen	646	1200	1746	2133	801	1246	1731	2133
11.4	Lervang	656	1220	1806	2142	811	1256	1739	2142
13.9	Mosdal	709	1233	1825	2153	822	1307	1750	2153
15.1	Vesterbæk	720	1243	1830	2201	831	1315	1758	2201
17.7	Spjald	745	1257		2215	845	1330	1813	2215
21.1	Muldbjerg	805	1309		2226	856	1344	1826	2226
24.2	Sønderkær	825	1323		2240	910	1359	1839	2240
27.1	Grønbjerg	840	1335		2250	920	1410	1850	2250
30.7	Ørnholm								
33.7	Havrsnab								
37.5	Vind								
40.3	Resdalhus								
43.1	Sørvad								
46.2	Vennevold								
49.5	Nr. Felding								
53.8	Holstebro S. 62. 89 An								

Privatbanen har Billigkørsel i Forbindelse med alle Søn- og Helligdage.

95. Holstebro-Ørnholm-Ringkøbing. (Privat).

km	Kbhvn. 30. 89 Af	Hverdage				Søn- og Helligdage			
		1	3	5	9b	1a	3a	5a	7a
0.0	Holstebro S. 62. 89	650	1040	1735	2100	650	1230	1715	2125
4.3	Nr. Felding	657	1050	1742	2106	657	1237	1722	2131
7.6	Vennevold	708	1110	1754	2117	708	1249	1734	2142
10.7	Sørvad	718	1133	1806	2127	718	1300	1746	2152
13.5	Resdalhus	730	1155	1820	2139	730	1314	1800	2204
16.3	Vind	742	1219	1829	2150	742	1322	1809	2215
20.1	Havrsnab	801	1246	1831	2204	801	1336	1823	2226
23.1	Ørnholm	811	1257	1850	2211	811	1345	1832	2233
26.7	Muldbjerg								
29.6	Sønderkær								
32.7	Grønbjerg								
36.1	Spjald								
38.7	Vesterbæk								
39.9	Mosdal								
42.7	Lervang								
46.7	Stampen								
48.3	No								
50.3	Nobjerg								
53.8	Ringkøbing	850	1400	1930	2250	850	1425	1915	2315
	Kbhvn. 30. 89 An	2050				2050			

Privatbanen har Billigkørsel i Forbindelse med alle Søn- og Helligdage.

95. Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro og omvendt. (Privat). Kun Hverdage. 9/6 1945 Kun Hverdage.

km	Kbhvn. H. 30. 89 An	Hverdage				1	3	5
		2	4	6	8			
0.0	Ringkøbing	1030	1700	1915	2100	800	1400	1830
3.5	Nobjerg	1040	1710	1924	2109	744	1341	1819
5.5	No	1053	1727	1936	2120	731	1322	1807
7.1	Stampen	1109	1746	1950	2133	714	1255	1750
11.4	Lervang	1120	1806	2000	2142	705	1241	1738
13.9	Mosdal	1133	1825	2012	2153	652	1212	1726
15.1	Vesterbæk	1142	1830	2021	2201	640	1143	1717
17.7	Spjald	1158		2034	2215	628	1117	1702
21.1	Muldbjerg	1211		2048	2226	618	1050	1649
24.2	Sønderkær	1226		2103	2240	607	1030	1637
27.1	Grønbjerg	1240		2115	2250	600	1020	1630
30.7	Ørnholm							
33.7	Havrsnab							
37.5	Vind							
40.3	Resdalhus							
43.1	Sørvad							
46.2	Vennevold							
49.5	Nr. Felding							
53.8	Holstebro S. 62. 89 An							

Tekst til foto side 244:

Ø: Spjald, postkort stemplet 22/12 1922 (Jernbanemuseet). N: Muldbjerg, aug. 1957 (Ib V. Andersen, copyright).

Tekst til foto side 245:

Øv: Muldbjerg, 26/3 1961 (hol). Øh: Lille Tarp sept. 1960 (J. Just Andersen. Nv: Sønderkær, sept. 1960 (J. Just Andersen. Nh: Grønbjerg, marts 1956 (Ib V. Andersen, copyright).

7 rentable år, med et maksimalt underskud på 26.343 kr. Også de sidste 5 regnskabsår var der underskud med max. 155.254 kr. i 1952/53.

For Ørnholm-Holstebro banen gjorde noget lignende sig gældende. Bortset fra de 4 sidste år med max. underskud i 1952/53 på 101.068 kr. var der kun 5 rentable år med max. 13.646 kr. i 1925/26.

I 1950'erne voksede urentabiliteten stærkt, driftsresultaterne svingede mellem et underskud på 187.000 og 307.000 kr. og da så trafikmængden totalt svigtede opgav man driften den 31. marts 1961.

Personale

Det faste personale var i de første år maksimalt 35 mand i 1926 og 1927. Indtil 1933 var driftsbestyreren tillige kasserer og ingeniør, derefter kun kasserer. Man havde 1 stationsforstander, der tillige var bogholder og vognfordeler; indtil 1925 var han stationeret i Ørnholm, derefter i Sønderport.

Uheld

Den 23. marts 1946 skete der et alvorligt sammenstød mellem Sørvad og Vind, hvorved

95. Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro og omvendt. (Privat).

km	3/10 1948 Hverdage								Søn- og Helligdage					
	2	4	6	8	5	5	5	5	5	5	5	5		
0.0	Ringkøbing	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
3.5	Nobjerg	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
5.5	No	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
7.1	Stampen	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
11.4	Lervang	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
15.1	Mosdal	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
17.7	Vesterbæk	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
21.1	Muldbjerg	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
24.2	Sonderkær	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
27.1	Grønberg	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
30.7	Ørnholm	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
33.7	Havrsnab	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
37.5	Vind	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
40.3	Resdalhus	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
43.1	Sorvad	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
46.2	Vennevold	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
49.5	Nr. Felding	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
52.8	Feltvej	2020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	1020	2300	1745	850	
0.0	No stebro S. 89,62	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
4.3	Nr. Felding	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
7.6	Vennevold	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
9.7	Sorvad	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
13.0	Resdalhus	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
16.3	Vind	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
20.1	Havrsnab	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
23.1	Ørnholm	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
26.7	Grønberg	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
29.6	Sonderkær	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
32.7	Muldbjerg	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
35.7	Spijald	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
38.7	Vesterbæk	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
39.9	Mosdal	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
42.7	Lervang	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
46.7	Stampen	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
48.3	No	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
50.3	Nobjerg	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	
53.8	Ringkøbing	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	1919	2302	1750	850	

Billigkørsel paa alle Søn- og Helligdage.

2 blev dræbt og 5 kom lettere til skade. Den materielle skade var stor. De 2 dieselloko M 1 og M 2 og en personvogn blev stærkt beskadiget - værst gik det ud over M 1.

Materiel

DAMPLOKO

Nr. 1-3, Ch2T, bygget 1911 af Borsig med nr. 7716-18. Udrangeret 1952, 56 og 32 (salget af nr. 3 og 1 indbragte hhv. 7941 og 6000 kr.).

Tekst til foto side 248:

Ø: Grønberg, aug. 1957 (Ib V. Andersen, copyright). N: Grønberg, 26/3 1961 (hol).

Tekst til foto side 249:

Øv: Spåbæk, sept. 1960 (J. Just Andersen).

Øh: Ørnholm, remise, sept. 1960 (J. Just Andersen).

Nv: Ørnholm med SM 1, 26/3 1961 (hol)

Nv: Ørnholm, sept. 1960 (J. Just Andersen).

Der blev bygget ialt 8 stk. af disse loko til danske privatbaner: RGB 1-3, 1911, Borsig 7905-07, AHTJ 5, 1911, Borsig 7410 og nr. 6, 1914, Borsig 8981.

Der har i adskillige år verseret et rygte om, at AHTJ nr. 5 var identisk med RØJ 3, det stammer fra at man på førerhussiden af AHTJ 5 kan se ar af bogstaberne RNoJ 3 - der er blot sket det, at Borsig har givet dette loko forker-te initialer. Nu må rygtet forhåbentlig være manet i jorden - endda langt ned!

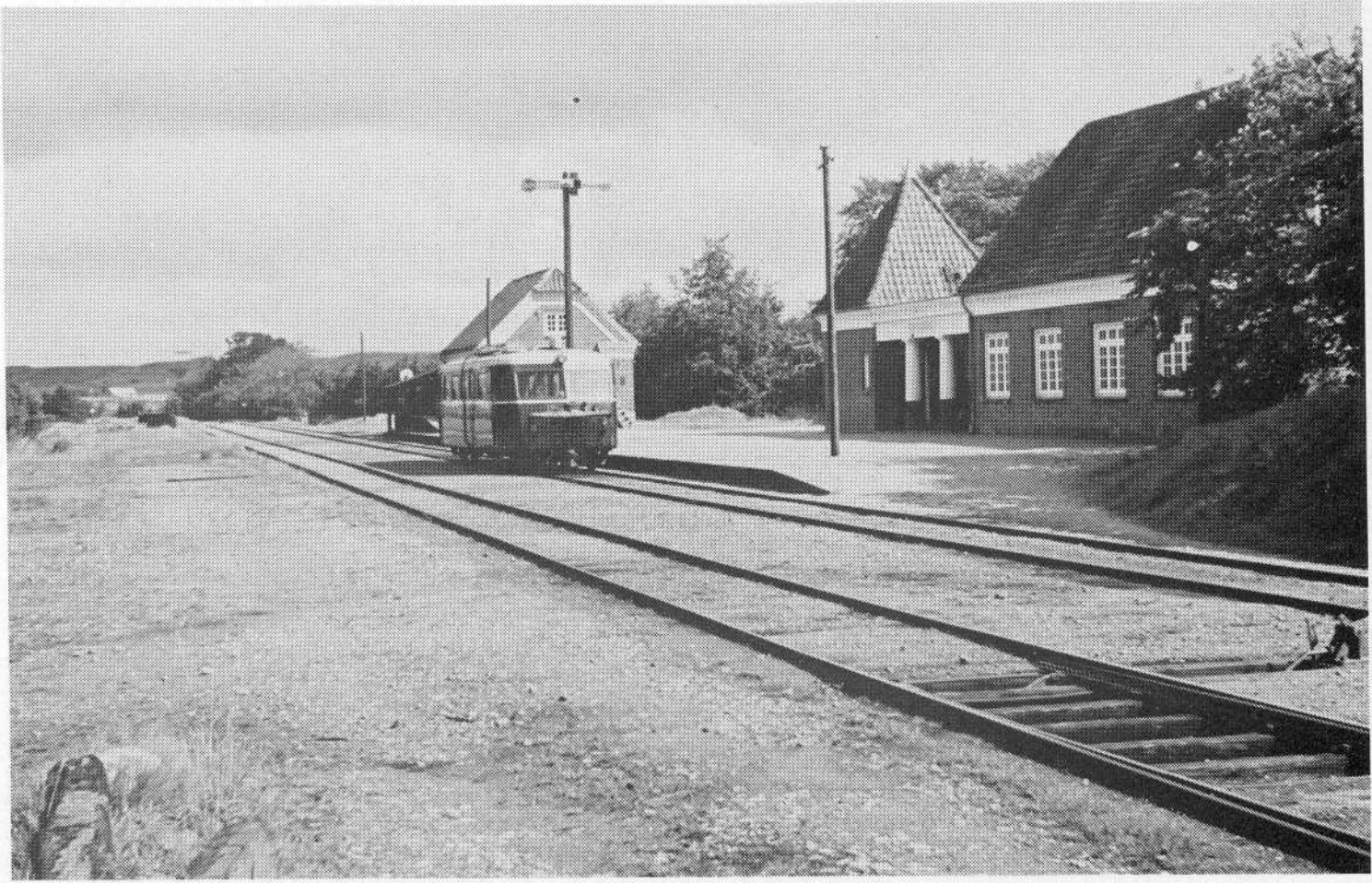
I 1900 byggedes 6 stk. Cn2T til LVJ og HBJ og i 1908 endnu et til NFJ. Det var robuste og driftssikre loko, der fuldt ud opfyldte de krav, man da stillede til et sekundærbaneloko. De 2 nyåbnede baner RGB og RNoJ, samt den forlængede Hammelbane, gik derfor ind for samme type, men i et moderniseret format - med overheder og rundglider samt Heusinger-styring i stedet for Tricks-styring. Kedlen lå højere end på våddampmaskinerne, førerhuset havde sidevinduer og kulkassen var anbragt bag førerhuset. Vandet opbevaredes i en vandkasse mellem maskinens ramme.

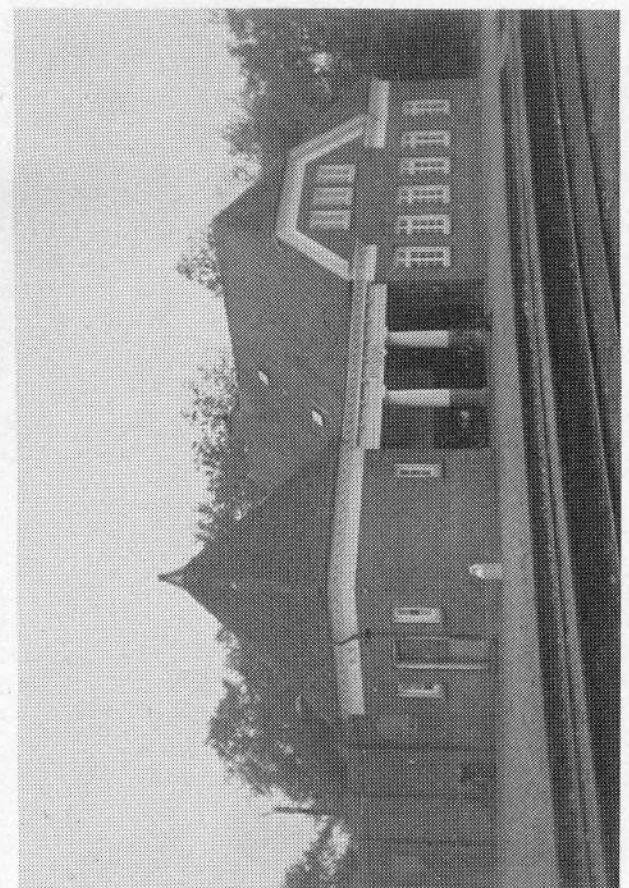
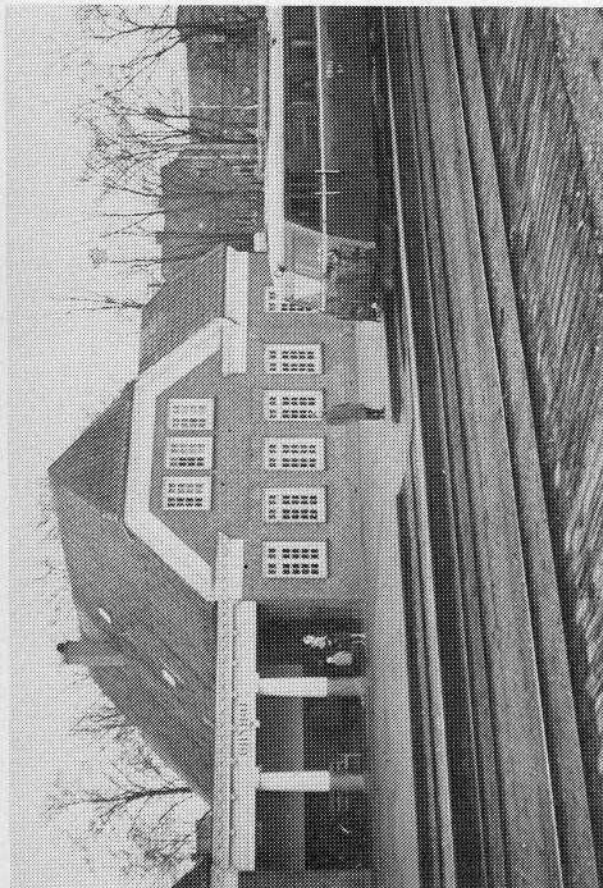
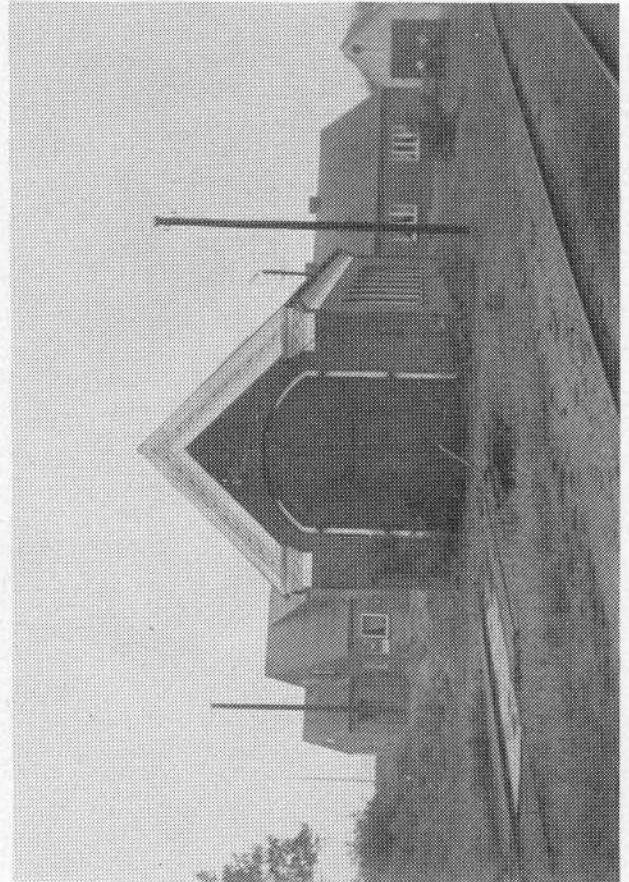
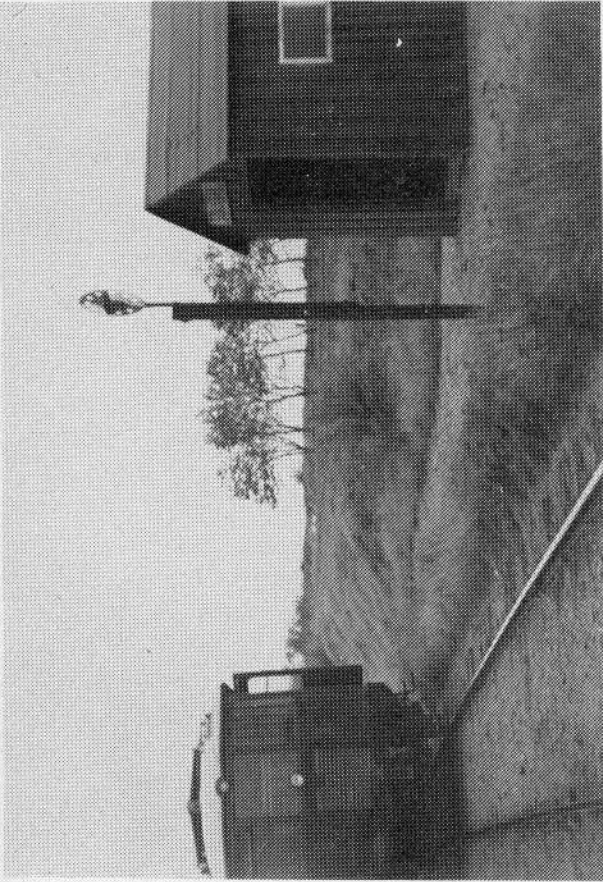
92. Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro (privat)

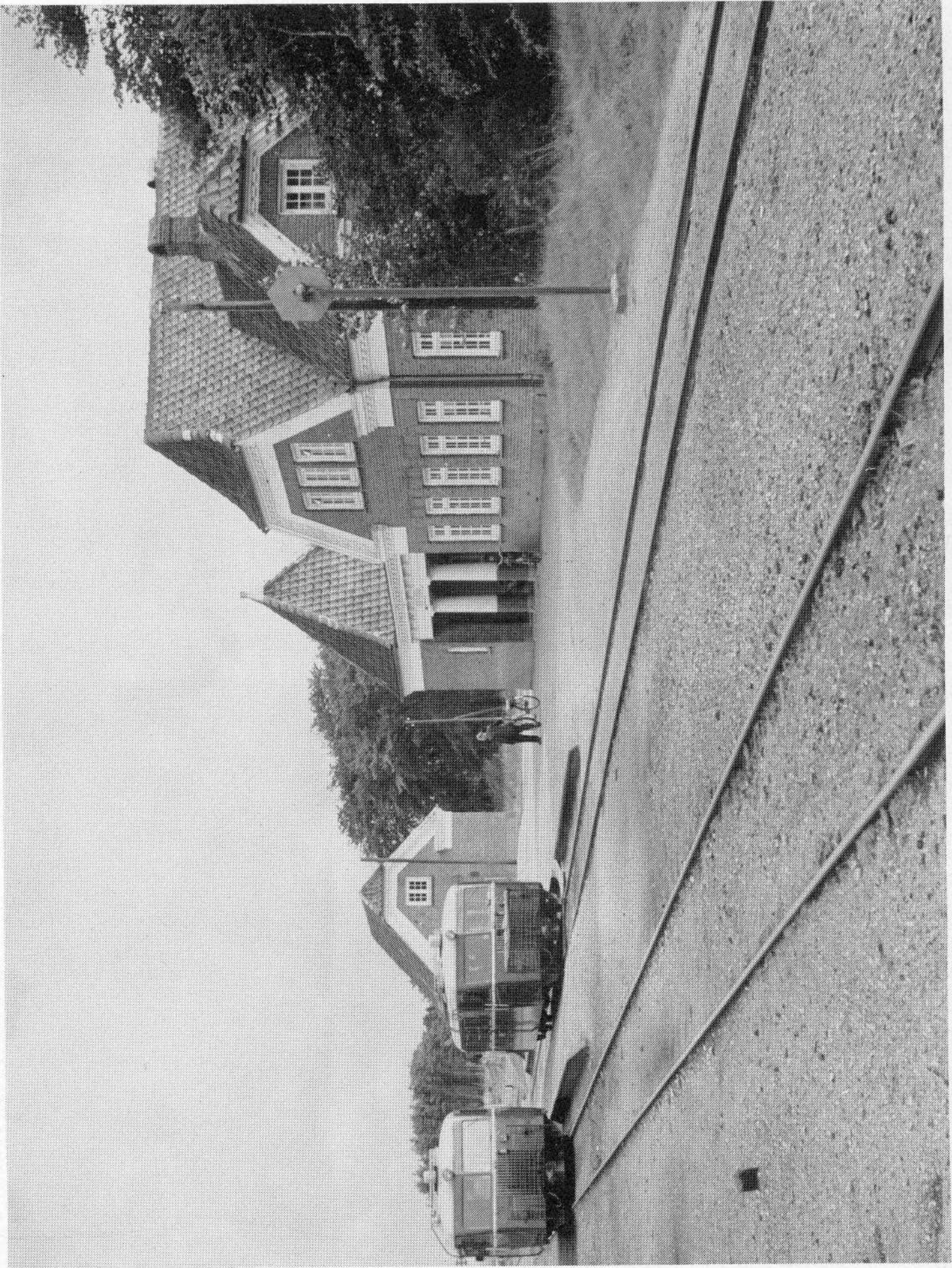
7/10 1951

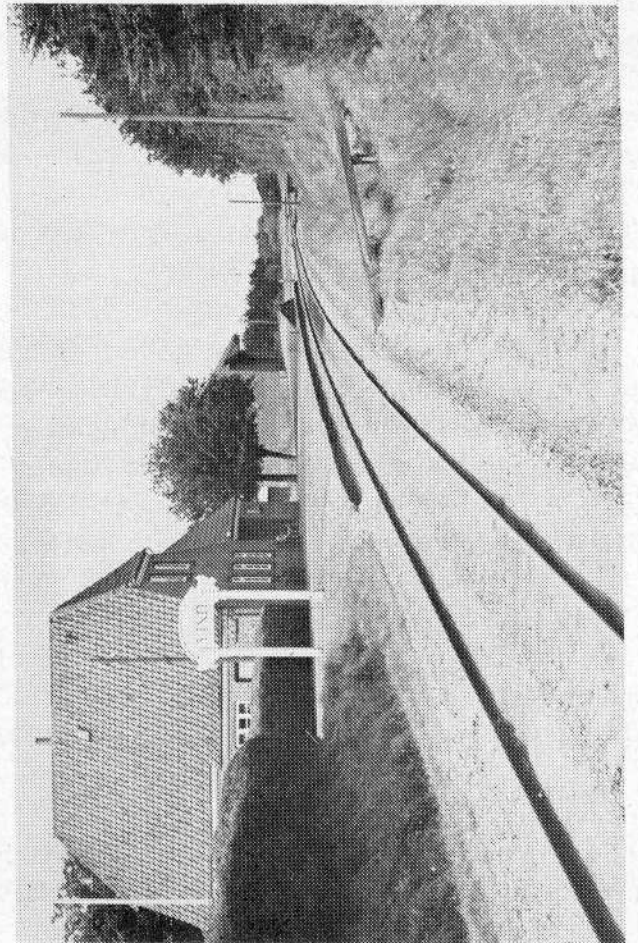
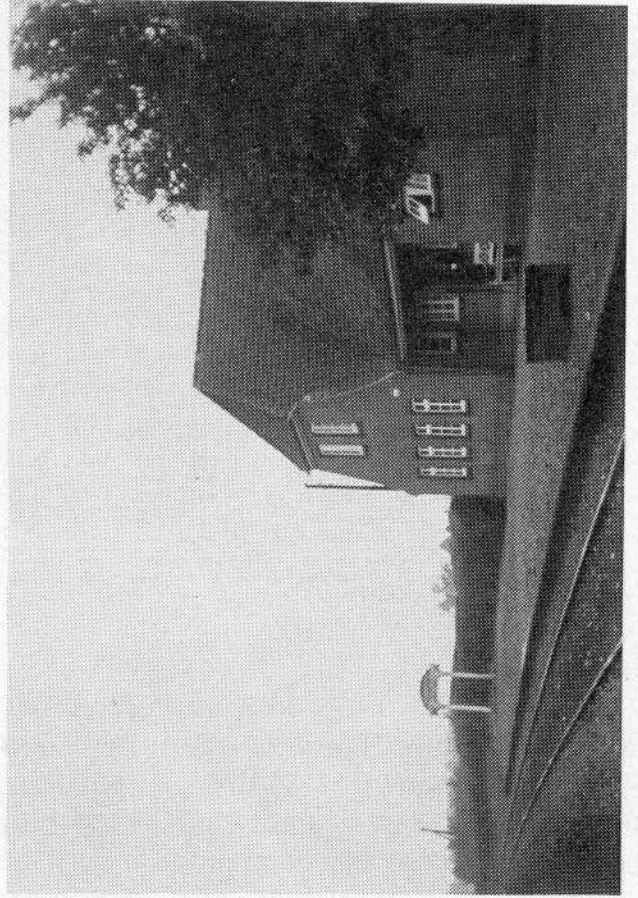
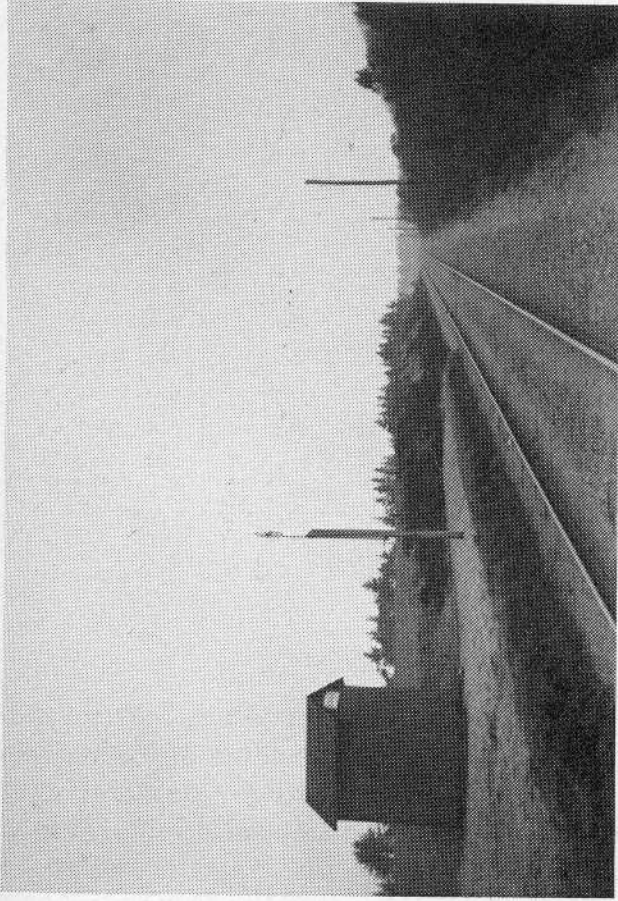
km	Takst	HVERDAGE								SØN- OG HLDG.							
		20.30	23.45	L7.20	9.05	9.05	20.30	23.45	L7.20	9.05	9.05	20.30	23.45	L7.20	9.05	9.05	
		København H. 34, 85 af	20.30	23.45	L7.20	9.05	9.05	20.30	23.45	L7.20	9.05	9.05	20.30	23.45	L7.20	9.05	9.05
		Esbjerg 85 af	3.33	7.57	14.05	16.42	20.05	3.33	7.57	14.05	16.42	20.05	3.33	7.57	14.05	16.42	20.05
0	Enk.	Dobb.	2	4	6	8	10	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70
3	0.70	1.00	Ringkøbing	6.30	11.45	16.15	17.40	20.18	22.15	6.45	10.50	12.45	16.15	20.10	22.45	20.10	22.45
4	0.70	1.00	Rindum Kærby	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6	0.80	1.10	Nobjerg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
7	1.00	1.50	No	6.38	11.54	16.23	17.48	20.18	22.23	6.53	10.58	12.53	16.23	20.18	22.53	20.18	22.53
10	1.40	1.90	Stampen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
11	1.50	2.00	Flytkær	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
14	1.80	2.70	Lervang	6.47	12.04	16.32	17.57	20.28	22.32	7.02	11.07	13.02	16.32	20.28	23.02	20.28	23.02
15	1.90	2.90	Mosdal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
18	2.00	3.10	Vesterbæk	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
21	2.50	3.60	Spijald	6.57	12.15	16.42	18.07	20.38	22.42	7.12	11.17	13.12	16.42	20.38	23.12	20.38	23.12
24	2.60	3.90	Muldbjerg	7.02	12.21	16.47	18.12	20.44	22.47	7.17	11.22	13.17	16.47	20.44	23.17	20.44	23.17
27	2.70	4.00	Sonderkær	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
29	2.90	4.30	Grønberg	7.11	12.31	16.56	18.21	20.54	22.56	7.26	11.31	13.26	16.56	20.54	23.26	20.54	23.26
31	3.10	4.60	Spåbæk	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
34	3.50	5.10	Ørnholm	7.17	12.39	17.02	18.27	21.00	23.02	7.32	11.37	13.32	17.02	21.00	23.32	21.00	23.32
38	3.70	5.70	Havrsnab	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
40	4.00	6.00	Vind	7.27	12.49	17.12	18.37	21.11	23.12	7.44	11.47	13.44	17.12	21.11	23.42	21.11	23.42
43	4.20	6.40	Resdalhus	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
46	4.30	6.50	Sorvad	7.37	12.59	17.22	18.48	21.21	23.22	7.55	11.57	13.53	17.22	21.21	23.52	21.21	23.52
50	4.40	6.80	Vennevold	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
54	4.70	7.10	Nr. Felding	7.46	13.09	17.32	18.58	21.31	23.32	8.05	12.07	14.02	17.32	21.31	24.02	21.31	24.02
58	5.10	7.80	Holstebro Syd	7.53	13.16	17.38	19.05	21.38	23.40	8.12	12.15	14.10	17.38	21.38	24.10	21.38	24.10
			Holstebro 56, 85	8.00	13.25	17.47	19.14	21.47	23.48	8.20	12.23	14.18	17.47	21.46	24.18	21.46	24.18
			Herning 56	10.20	16.10	18.57	22.32	10.20	16.10	18.57	22.32	10.20	16.10	18.57	22.32	10.20	16.10
			København H. 56, 34	19.01	23.04	7.50	19.01	23.04	7.50	19.01	23.04	7.50	19.01	23.04	7.50	19.01	23.04

Billigkørsel alle søn- og hldg.









92. Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro (privat)

Bem. Korsten ophører den 31. marts 1961

21/10 1960

		HVERDAGE								SØN- OG HLDG.							
		20.35	0.20	L7.20	8.15	10.30	12.25	20.35	0.20	8.15	10.30	20.35	0.20	8.15	10.30		
		3.37	8.15	12.21	15.00	16.45	20.06	3.37	8.00	8.15	15.00	3.37	8.00	8.15	15.00		
km	Takst	2	4	6	8	28	10	52	54	56	58	60	62	64	66		
0	Enk Dobb	Ringkøbing af	6.20	11.40	15.20	17.40	20.20	22.20	6.20	9.40	12.50	16.23	20.05	23.00			
3	1.00	Rindum Kærby	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
4	1.00	Nøbjerg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
6	1.10	No	6.28	11.48	15.28	17.47	20.27	22.28	6.28	9.48	12.58	16.30	20.12	23.09			
7	1.30	Stampen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
10	1.90	Flytkær	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
11	1.90	Lervang	6.37	11.58	15.37	17.56	20.36	22.37	6.37	9.57	13.08	16.39	20.20	23.18			
14	2.40	Mosdal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
15	2.50	Vesterbæk	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
16	2.70	Bækbo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
18	2.70	Spjald	6.47	12.09	15.47	18.06	20.46	22.48	6.47	10.07	13.20	16.48	20.29	23.27			
21	3.30	Muldbjerg	6.52	12.15	15.52	18.11	20.51	22.53	6.52	10.12	13.27	16.53	20.34	23.32			
24	3.40	Sonderkær	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
27	3.50	Gronbjerg	7.01	12.25	16.01	18.20	21.00	23.02	7.01	10.21	13.37	17.01	20.43	23.41			
29	3.70	Spåbjerg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
31	4.10	Ørnhøj	7.07	12.31	16.06	18.25	21.05	23.07	7.07	10.27	13.45	17.06	20.48	23.46			
34	4.60	Havrsnab	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
38	4.80	Vind	7.17	12.42	16.17	18.36	21.17	23.16	7.17	10.37	13.54	17.17	20.58	23.58			
40	5.20	Resdalhus	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
43	5.50	Sorvad	7.26	12.52	16.26	18.46	21.27	23.25	7.26	10.46	14.03	17.27	21.10	0.08			
46	5.60	Vennevold	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
50	5.70	Nr. Felding	7.35	13.02	16.35	18.56	21.37	23.34	7.35	10.55	14.12	17.36	21.20	0.18			
54	5.80	Holstebro Sydbg.	7.42	13.10	16.42	19.05	21.45	23.40	7.42	11.02	14.18	17.42	21.29	0.25			
—	6.30	Holstebro 56, 85 an	7.50	13.18	16.50				7.50	11.10	14.25	17.50	21.35				
		Herning 56 an	L8.31	15.46	18.13	22.31			L8.31	12.58	15.46	19.01	22.34				
		København H. 56, 34 an	L13.35	18.04	20.31	24.49			L13.35	19.36	22.04	25.55	29.19				

Bem. Togene standser endv. ved Lille Tarp mellem Muldbjerg og Sonderkær, når der er rejsende at optage eller afsætte.

a Dag før s.- og hldg. 14.53.

b Lyntog; dag før s.- og hldg. 21.27.

c Lyntog; dag før s.- og hldg. 13.22.

Dimensioner:

		overheder	våddamp
Cylinderdiameter		350 mm	300 mm
stempelslaglængde		500 mm	500 mm
drivhjulsdiameter		1100 mm	1100 mm
kedeltryk		12 ato	12 ato
ristareal		0,95 m ²	0,95 m ²
hedeflade		50 + 12 m ²	57 m ²
vægt	1)	29 t	28 t
vand	1)	3,5 m ³	3,25 m ³
kul	1)	1,25 t	1 t
akselafst.		3000 mm	2800 mm
L.o.p.		7990 mm	7770 mm

1) De tilsvarende tal for AHTJ nr. 6 var hhv: 30,25 t, 4,5 m³ og 1,5 t.

RØJ loko 1 og 2 blev hovedrepareret i 1940/41 og indrettet til tørvefyring. Loko 1 var udlejet til DSB fra januar til november 1941 til rangering i Ringkøbing. DSB G 648 blev lejet i tiden 10/4 - 5/7 1945. MFVJ nr. 8 blev lejet i 1957/58, men kørte kun 215 km på RØHJ.

Tekst til foto side 250:

Ørnhøj, aug. 1957 (Ib V. Andersen, copyright)

Tekst til foto side 251:

Øv: Havrsnab mod Holstebro og Øh: Vind mod Ringkøbing, sept. 1960 (J. Just Andersen). Nv: SM 1 i Vind, 26/3 1961 (hol). Nh: Vind, aug. 1957 (Ib V. Andersen, copyright).

MOTOR

Vor gode - og særdeles motorkyndige - ven, H. Alkjær er i gang med en artikelserie i SP om dansk motormateriel, og da vi jo ikke - i hvert fald i samme publikation - skal overløbe hinanden mere end højst nødvendigt (der er også nok at skrive om endda), vil jeg indskrænke mig til det mere summariske her i dette afsnit. Dertil kommer, at jeg er alt andet end specialist når det gælder motormateriel, det er Alkjær til gengæld, og jeg skal da også på dette sted takke ham for god og velvillig assistance, såvel hvad angår motor- som vognmateriel.

M1-2 blev anskaffet i 1926. Scandia med Frichs motor. Det var diesel-elektriske loko. Der er noget ulogisk i betegnelsen "loko", eftersom et motorkøretøj med passagerafdeling betegnes motorvogn (f.eks. DSB ML og MO - privatbanernes vogne med MQ-motor), medens et køretøj, der foruden motor indeholder post- og/eller rejsegodsrum betegnes "loko". Men! lad os holde os til det, der prædikes på bjerget - og kalde M 1 og 2 for loko.

Det var lænkeaksel-loko, man ser betegnelsen A1-1A, men jeg mener, at den var 2-AA (eller 2-Bo), således at løbeakslerne lå under motoren, og drivakslerne med banemotorerne lå under post- og rejsegodsrummet. Der var førerrum i begge vognender. Postrummet er muligvis senere fjernet, enten inddraget til rejsegods- eller sammensluttet dermed.

92. Holstebro-Ørnhøj-Ringkøbing (privat)
 Bem. Kørslen ophører den 31. marts 1961

21/10 1960

		HVERDAGE							SØN- OG HLDG.					
		København H. 34, 56. af Fierning 56 af		0.20	17.20	10.30	12.25	.....	0.20	.....	17.20	10.30	15.10	.....
				9.52	14.22	16.43	19.34	.....	8.33	.....	12.01	14.22	19.34	21.10
km	Takst	1	3	5	7	9	29	.....	51	53	55	57	59	61
—	Enk Dobb	Holstebro	11.45	15.40	17.40	.....	.....	.....	9.45	.....	13.00	16.20	20.20	23.05
0	0.50	Holstebro Sydbg.	6.35	11.55	15.50	20.30	21.55	.....	6.35	9.55	13.10	16.30	20.30	23.13
4	1.40	Nr. Feiding	6.40	12.00	15.56	17.55	20.36	22.00	6.40	10.00	13.15	16.35	20.36	23.18
8	2.10	Vennevold	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
11	2.40	Sørvad	6.49	12.10	16.06	18.05	20.47	22.09	6.49	10.09	13.25	16.45	20.46	23.27
14	2.80	Resdalthus	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
16	3.00	Vind	6.58	12.20	16.16	18.14	20.58	22.18	6.58	10.18	13.34	16.54	20.56	23.36
20	3.70	Havrsnab	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
23	3.80	Ørnhøj	7.07	12.30	16.28	18.24	21.07	22.28	7.07	10.28	13.44	17.04	21.07	23.45
—	3.90	Soabæk	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
27	4.02	Grønberg	7.14	12.37	16.33	18.30	21.12	22.33	7.14	10.36	13.50	17.11	21.13	23.51
30	4.60	Sønderkær	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
33	4.90	Muldbjerg	7.23	12.47	16.43	18.39	21.21	22.42	7.23	10.45	13.59	17.20	21.22	0.00
36	4.90	Spjald	7.28	12.53	16.49	18.44	21.26	22.47	7.28	10.50	14.04	17.25	21.29	0.05
38	5.60	Bækbo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
39	5.60	Voserbæk	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
40	5.70	Mordal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
43	6.00	Lervang	7.39	13.05	17.00	18.54	21.35	22.56	7.39	11.00	14.15	17.35	21.40	0.14
—	6.10	Flyrkær	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
47	6.10	Scampen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
48	6.20	No.	7.50	13.15	17.10	19.04	21.45	23.05	7.50	11.10	14.25	17.45	21.50	0.23
50	6.30	Nøjbjerg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
—	6.30	Rindum Kærby	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
54	6.30	Ringkøbing	8.00	13.25	17.20	19.14	21.55	23.15	8.00	11.20	14.35	17.55	22.00	0.30
		Esbjerg 85 an	9.58	16.33	18.43	21.59	0.01	.....	12.58	13.20	16.17	20.35	0.05	.....
		København H. 85, 34. an	17.13	23.04	23.50	.....	7.19	.....	19.36	.....	21.55	.....	7.19	.....

Bem. Togene stander endv. ved Lille Tarp mellem Sønderkær og Muldbjerg, når der er rejseende at optage eller afsætte.
 a Dag for s- og hldg. 16.17.
 b Lyntog; dag for s- og hldg. 21.55.

Såvel M 1 som M 2 blev stærkt beskadiget ved togsammenstødet i 1946, værst gik det ud over M 1, der hensattes urepareret til 1948, hvor den som SB M 5 blev genopbygget, dog ikke helt i oprindelig stil. Den fik nu varmekedel. Ved SB blev den efterhånden meget lidt brugt og blev udrangeret og ophugget i 1969. M 2 blev udrangeret i 1961, men var fra 1957/58 ikke - eller kun lidt - brugt.

M 1 og 2 havde 200 hk, 6 cylindre 240x270 mm, vejede 42 t og l.o.p. var 13.950 mm. M 3 havde 300 hk, 6 cylindre 240x290 mm, vejede 40 t og l.o.p. var 11.830 mm.

M 3 II, ligeledes et diesel-elektrisk loko, men kortere end M 1-2. Havde rejsegodsrum. Det blev banens kraftigste motorkøretøj og klarede hovedparten af trafikken i 1930'erne og efter krigen de godsførende tog. Ved banens nedlæggelse i 1961 blev M 3 solgt til ophugningsfirmaet H.I. Hansen i Odense, der videresolgte det til ETJ (som M 1) hvorfra det blev udrangeret og ophugget i 1966.

Benzinvogne

M 3 I. Banens kombinerede person- og postvogn D 11 blev ombygget til motorvogn. Ved ombygningen benyttedes postenden og den åbne endeperron til motorrum samt et lille rejsegodsrum. Ombygningen skete i 1928, vognen brændte i 1930 - den var for medtaget til genopbygning og blev udrangeret. Den havde 4 kupeer med 35 pladser, vejede 14,7 t, havde akselafstand 6.000 mm og l.o.p. 11.800 mm.

M 4, ex DSB ME 39/ME 625, købt 1941. 100 hk, 6 cylindre 115x146 mm, 2000 o/m, vægt 14,5 t, 33 pladser, akselafstand 5.900 mm, l.o.p. 11.600 mm. RØHJ forsynede den under krigen med gasgenerator, og i 1953/54 fik den en Leyland motor for at kunne køre lette godstog og være reserve for SM. Den blev udrangeret omkring 1956, men først ophugget 1961/62.

M 5. Denne vogn var en af de første og ganske små vogne, der havde 72 hk Midwest-motor med 4 cylindre, 120x152 mm, 1600 o/m, l.o.p. 8720 mm. Den var bygget til VNTJ i 1924 og fik Continental-motor i 1927 (6 cylindre, 115x146 mm, 100 hk, 2000 o/m, akselafstand 4.000 mm, l.o.p. 8.770 mm). Som de øvrige af denne serie kom de til verden med centralkobling, der sammen med motorudskiftningen i 1927 blev ændret til det almindelige sidepuffersystem.

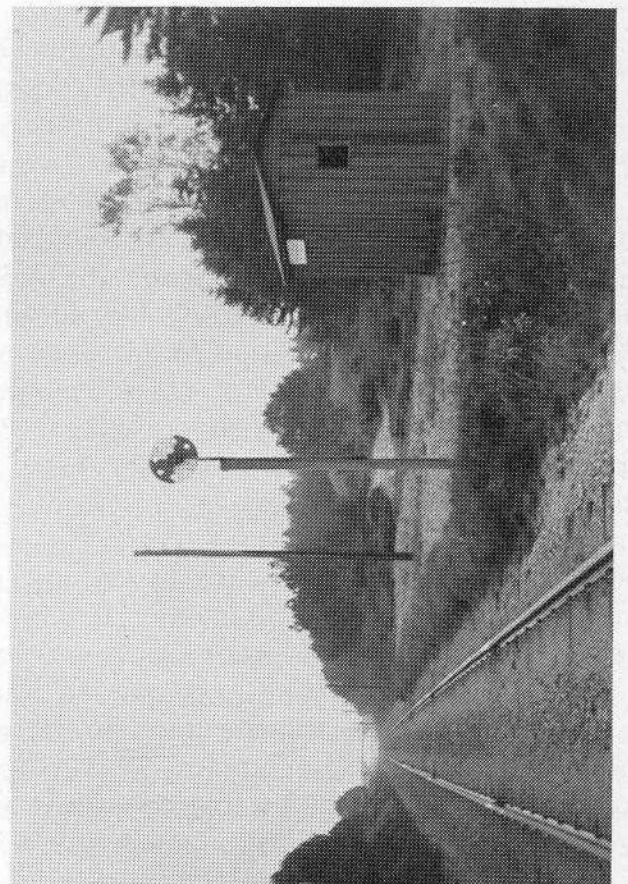
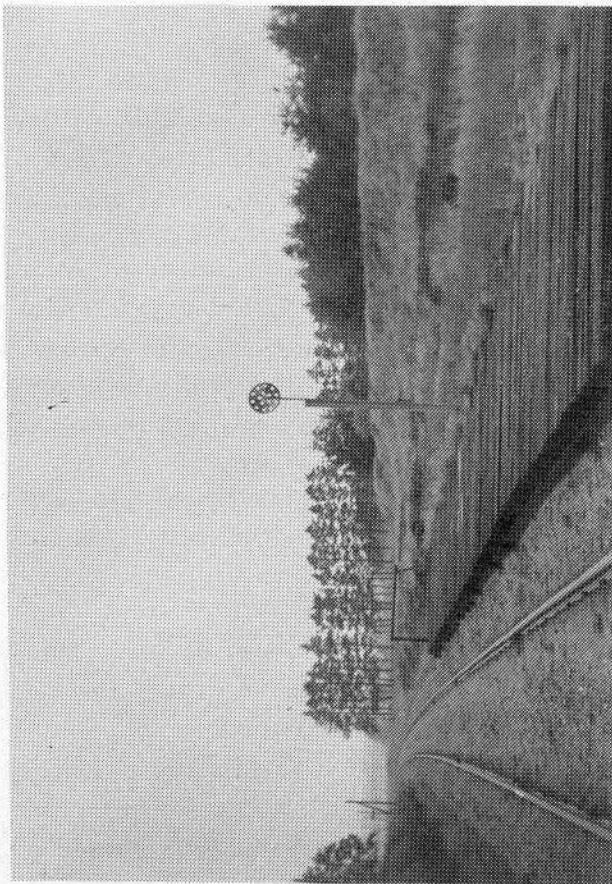
Vognen havde oprindeligt 40 pladser, er af VNTJ ombygget så der kun var 8 pladser og

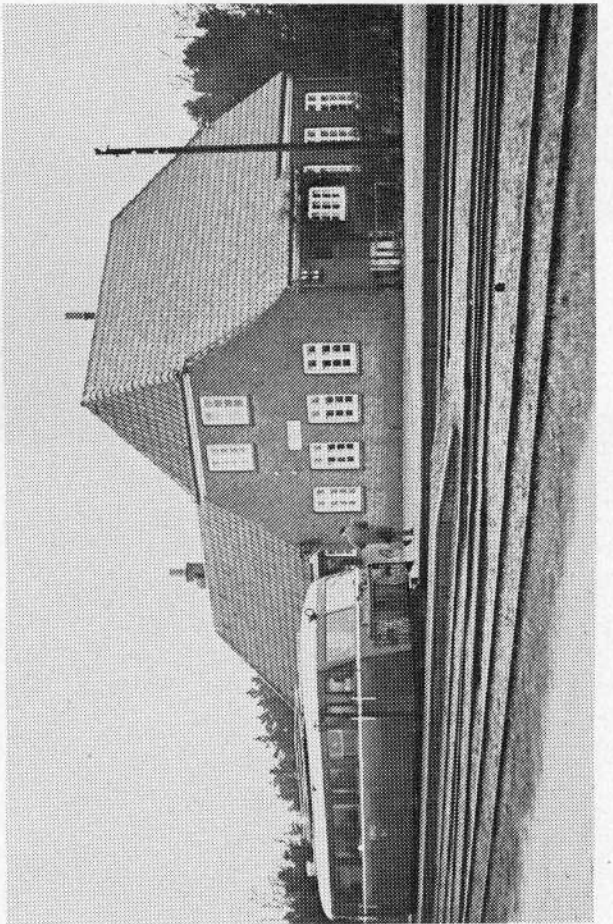
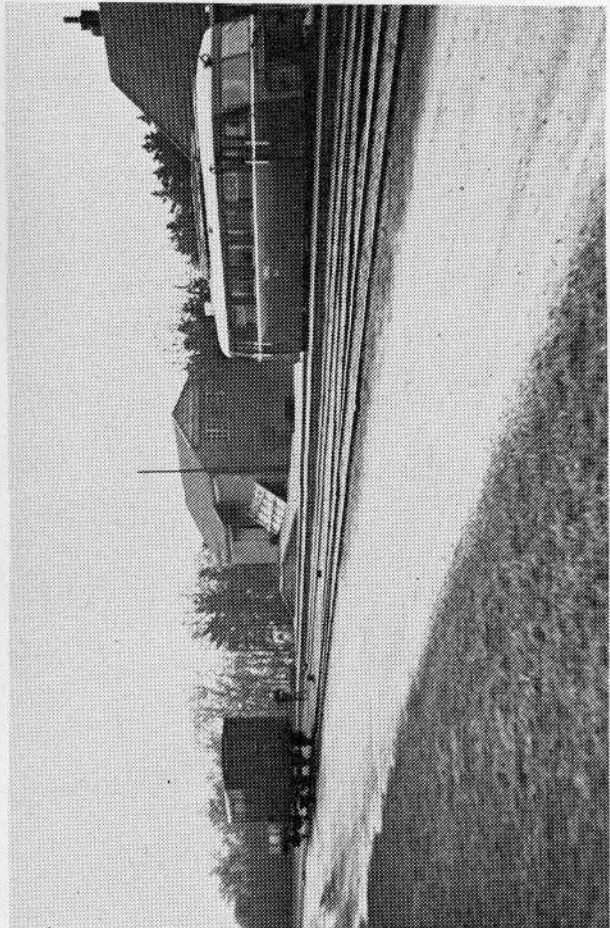
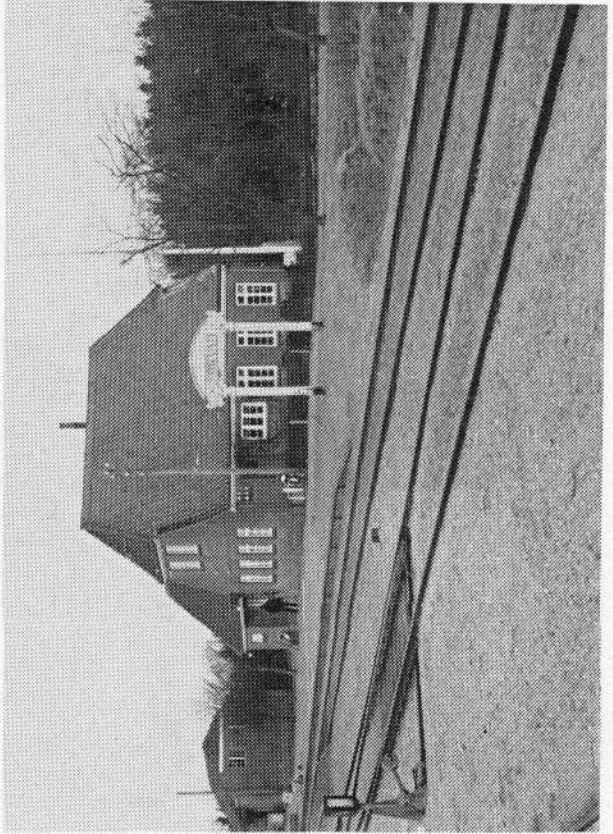
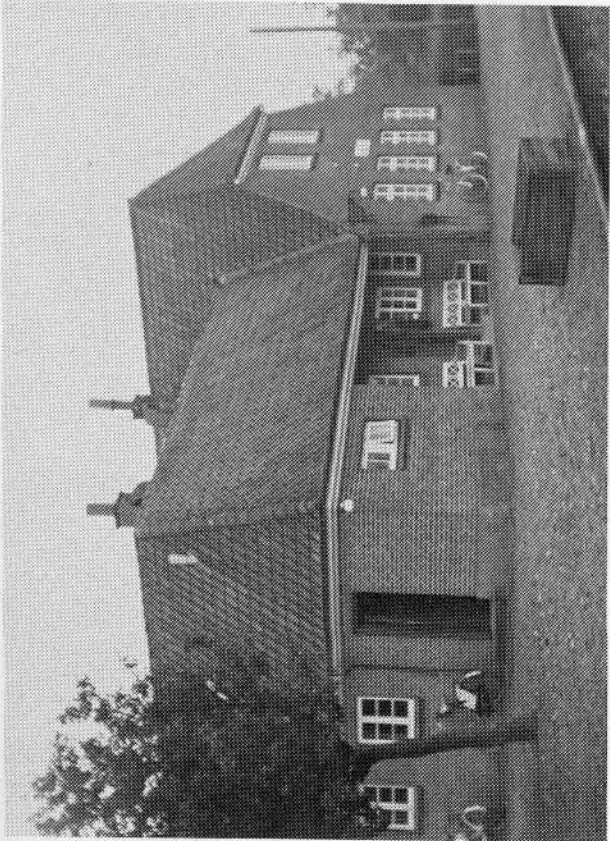
Tekst til foto side 254:

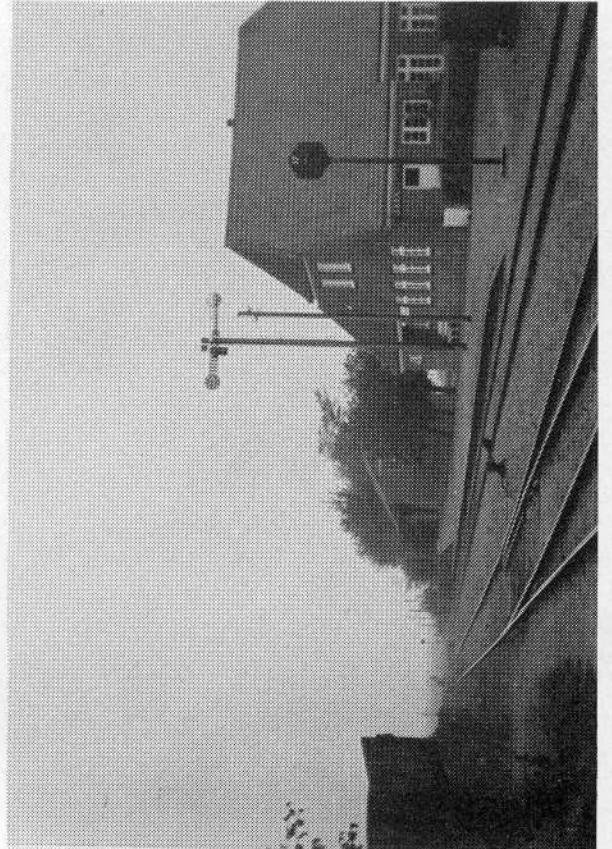
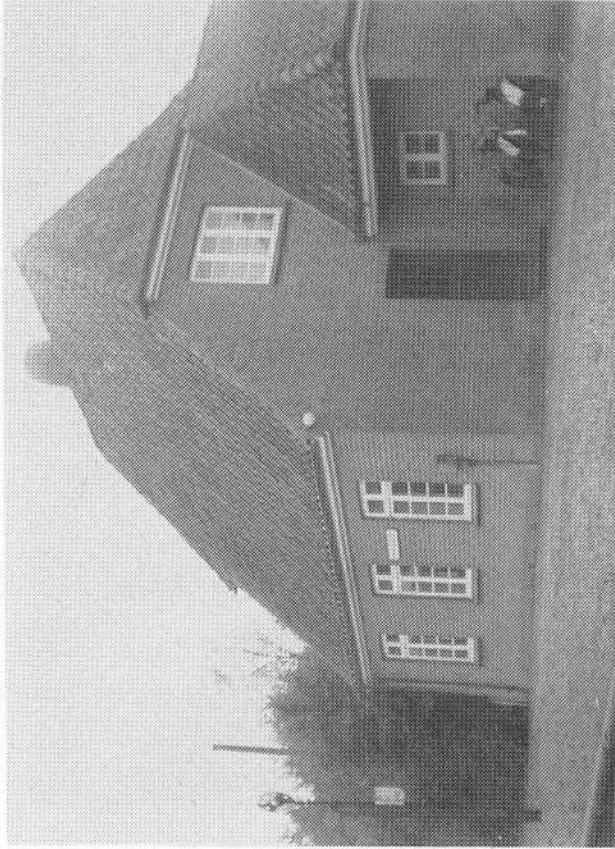
Ø: Vind, 26/3 1961 (hol). Nv: Østergaard mod Ringkøbing og Nh: Resdalhuse mod Holstebro, sept. 1960 (J. Just Andersen).

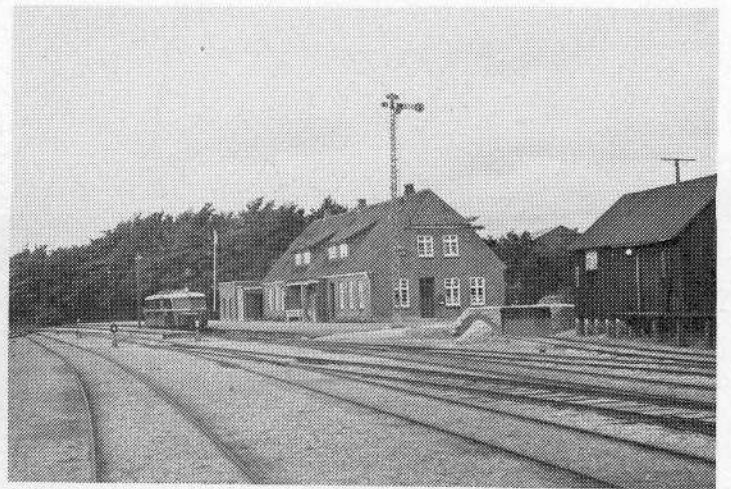
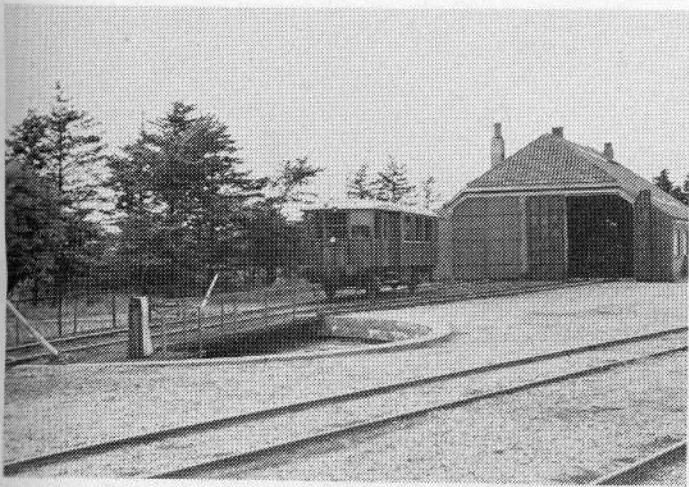
Tekst til foto side 255:

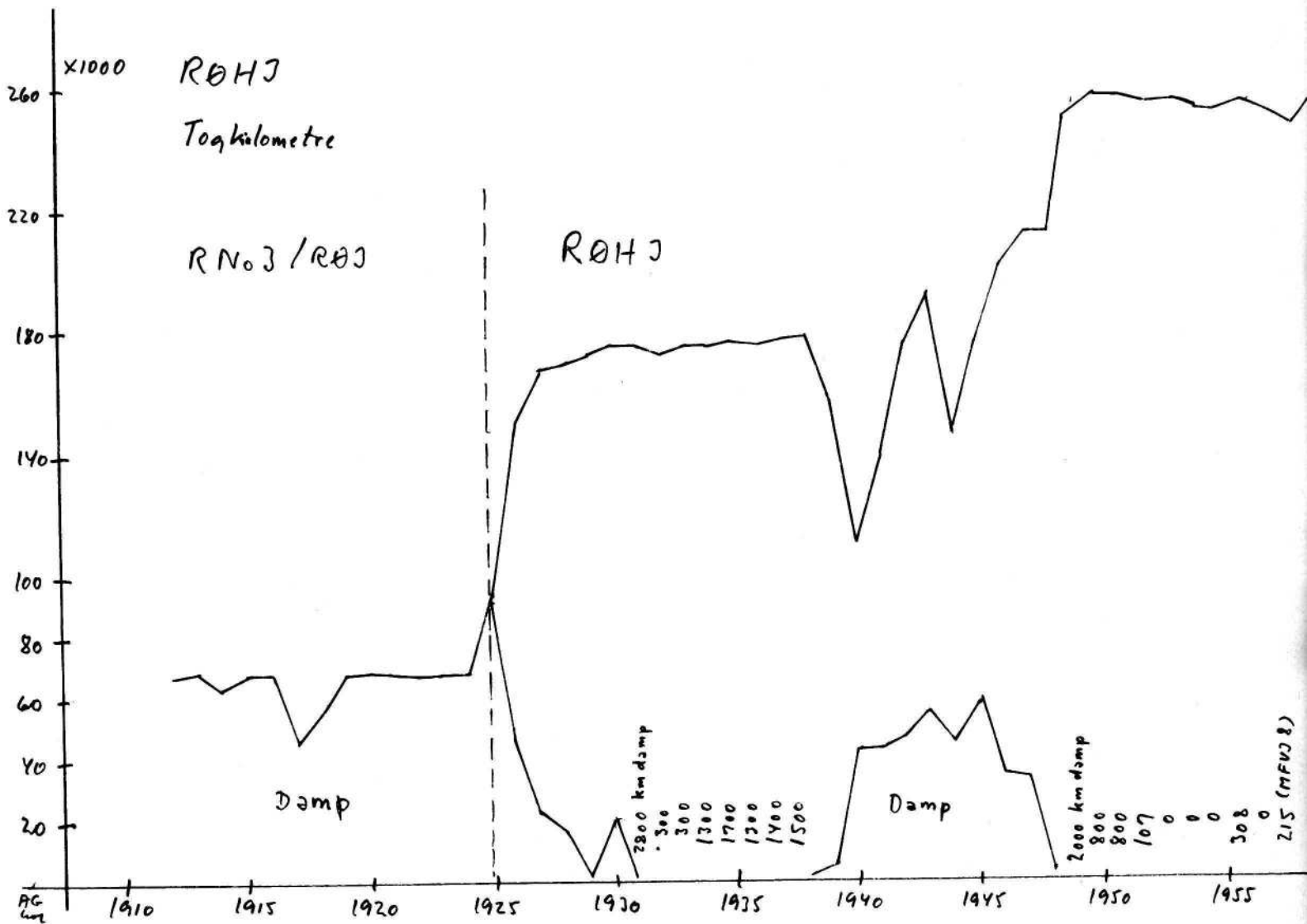
Alle fra Sørvad: Øv: sept. 1960 (J. Just Andersen). Øh: 21/3 1956 (Ib V. Andersen, copyright) og begge N: 26/3 1961 (hol).











et stort rejsegodsrum. Den blev også forsynet med gasgenerator. Solgt i 1946/47 til SKRJ som M 1, herfra udrangeret i 1956.

I 1956 indkøbtes yderligere 2 motorvogne ex. DSB MF 58/638, 1943-46 naturgasanlæg, i 1950 omlitr. MC 652, og MF 67/646, 1944-45 Schwellkoksanlæg, i 1950 omlitr. MC 653.

MC 652 blev ikke omnummereret, blev udrangeret ved banens lukning og ophugget i

←
Tekst til foto side 256:

Øv: Vennevold, Øh: Nr. Felding, begge sept. 1960 (J. Just Andersen). N: Nr. Felding, aug. 1957 (Ib V. Andersen, copyright).

Tekst til foto side 257:

Holstebro Syd: Ø: sept. 1960 (J. Just Andersen), M: 29/8 1957 og N: 21/3 1956 (alle Ib V. Andersen, copyright).

1962/63. MC 653 (RØHJ M 4? °)), 1962 VLTJ M2, her fik den en Leylandmotor og blev i 1974 solgt til Triangelklubben, men sådan at banen fortsat kan disponere over den.

Det var ved købet af MC 652 muligvis i tankerne, at den skulle henstilles til kannibalisierung efterhånden som 653/M 4 manglede et og andet, men der er noget, der tyder på, at den nu og da har kørt.

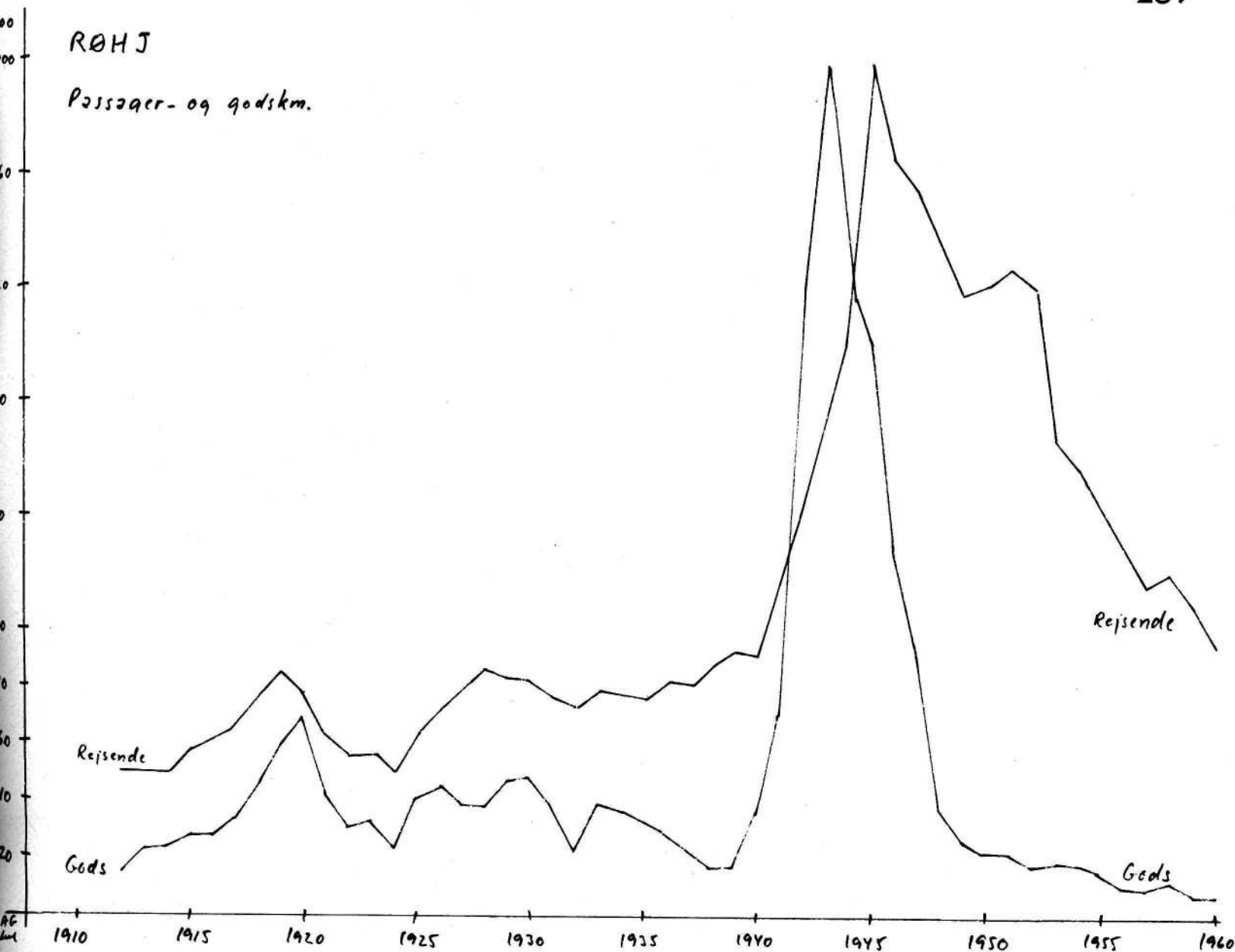
°) Jeg har sat et ? ved 653s omnummerering til M4, helt sikkert er det nemlig ikke - muligvis er det sket i arkiver og materiefortegnelser, medens man ikke har ændret noget på vognen. Hvis en SP-læser kan give oplysning herom - helst vedlagt foto, der selvfølgelig returneres - vil vi være glade derfor.

Skinnebusmateriel, 1947

SM 1 og 2, Scania-Vabis motor, 160 hk 1800 o/m, 8 cylindre, 115x140 mm. Nr. 1

RØHJ

Passaer- og godskm.



solgt 1961 til OMB/OKMJ som SM 7, derfra i 1966 til VLTJ som SM 9, udr. 1971/72. Nr. 2 solgt 1961 til RHJ som SM 53, udr. 1969/70.

SP 1 solgt til ØSJS som SP 5 i 1959, udr. 1966 og ombygget til tjenestevogn for baneafdelingen. SP 2 solgt 1961 til OMB/OMKJ som SP 7, til VLTJ i 1966, udr. 1971/72?

Person-, post- og rejsegodsvogne

Ved banens åbning rådede man over 3 stk. sidegangsvogne, hver med 5 kupeer, C 1-3.

Det var vogne af den "moderne" type uden tagrytter og med svagt hvælvet tag, store vinduer med jalousier over. Vognene fik trykluftbremse i 1926 (TB).

1 stk. person- og postvogn, D 11. 4 kupeer med 32 pladser og postrum.

1 stk. rejsegodsvogn med varmekedel, E 21.

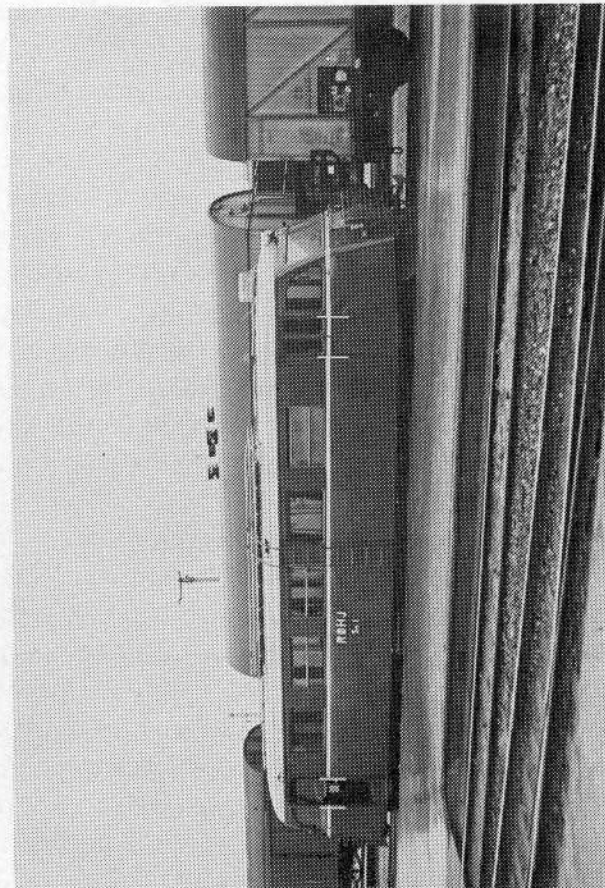
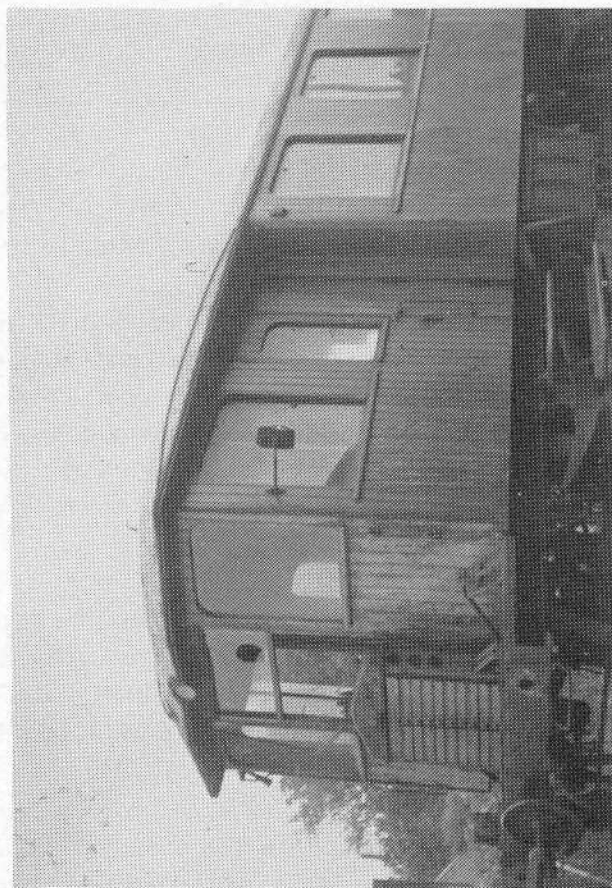
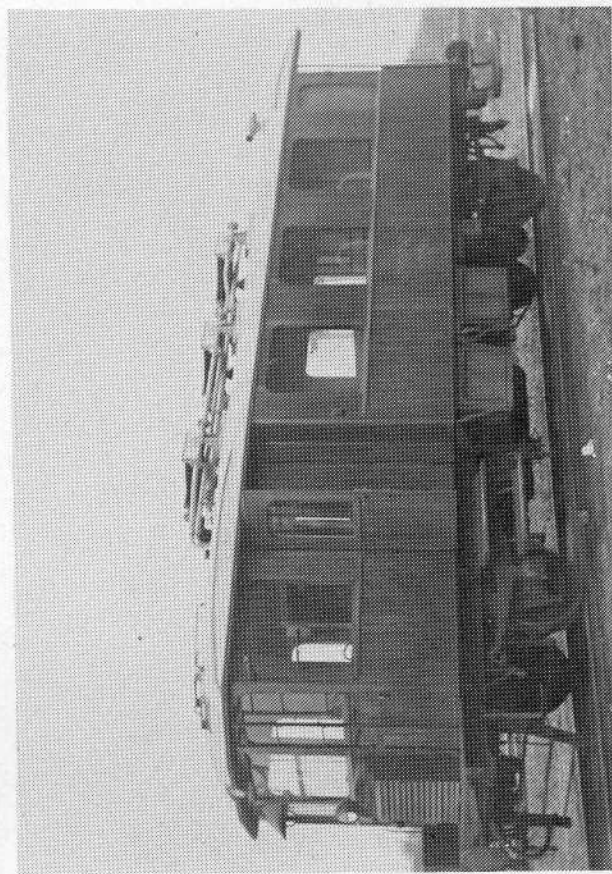
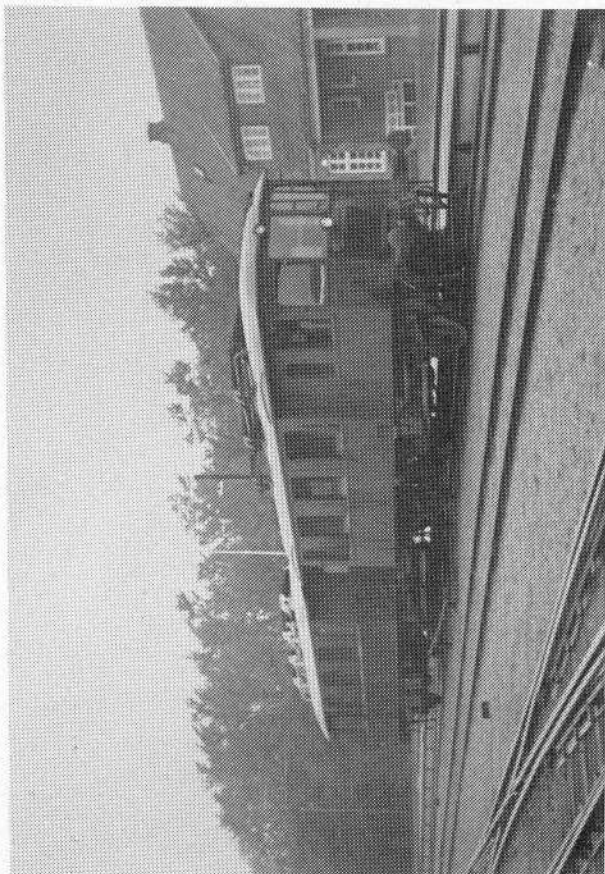
C 2 blev senere omdannet så den fik indrettet et rejsegodsrum og med nu kun 3 kupeer, men stadig med 2 åbne endeperroner - det må være sket efter 1935, idet DSB-fortegnelsen fra 1931 eller rettelserne til og med 1935 intet nævner derom. Nu 24 pladser.

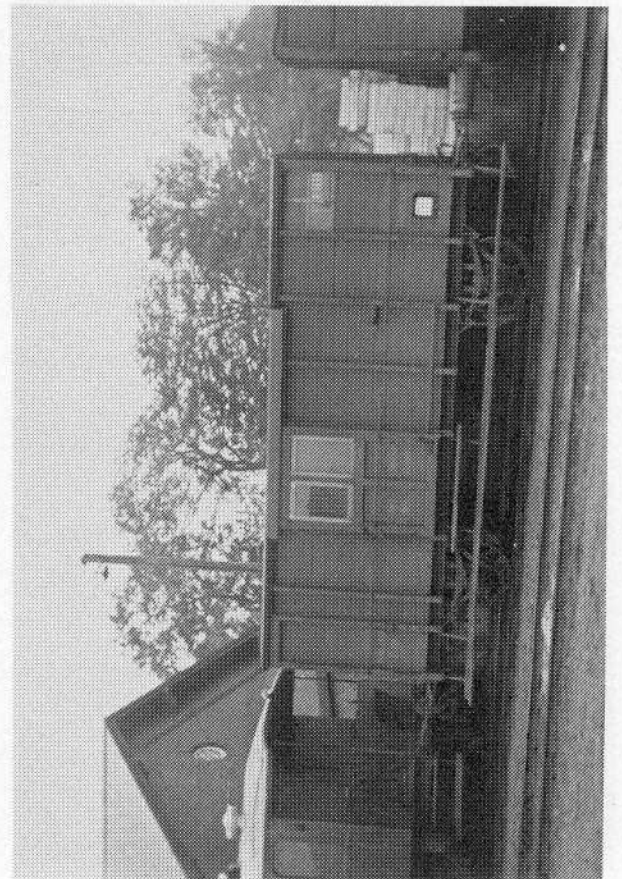
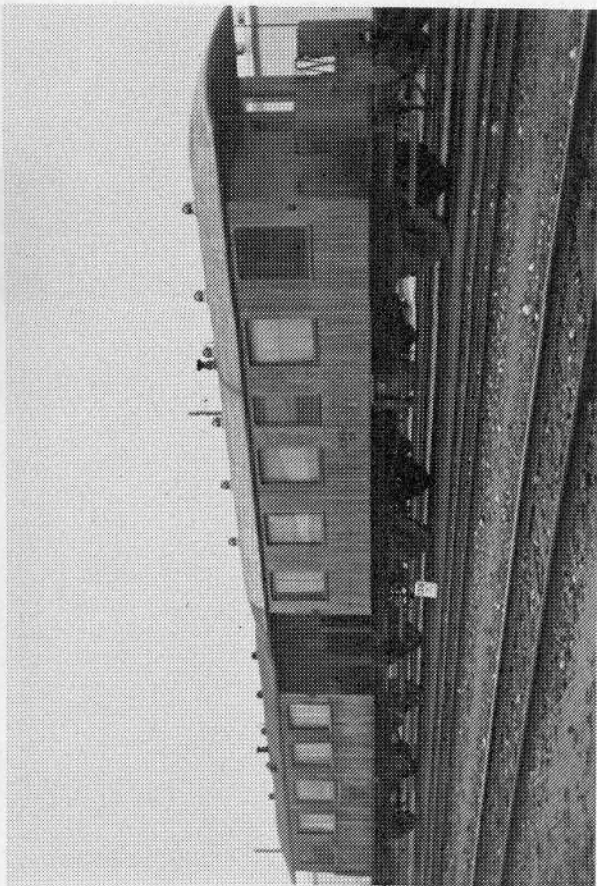
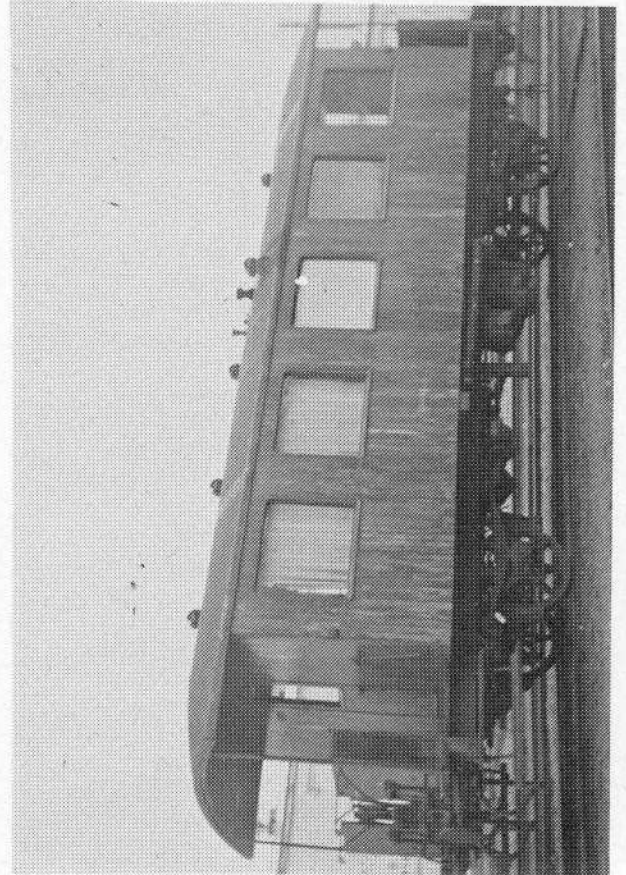
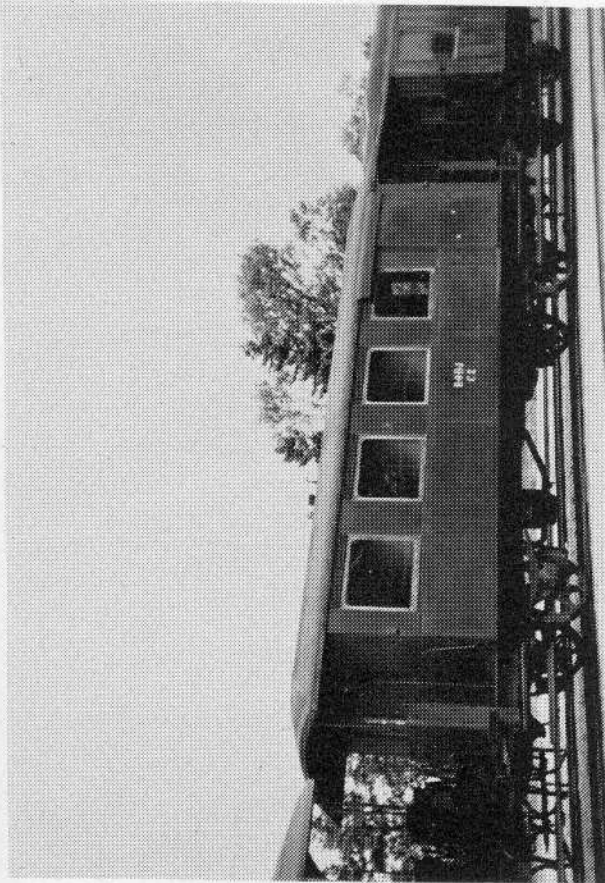
Tekst til foto side 260:

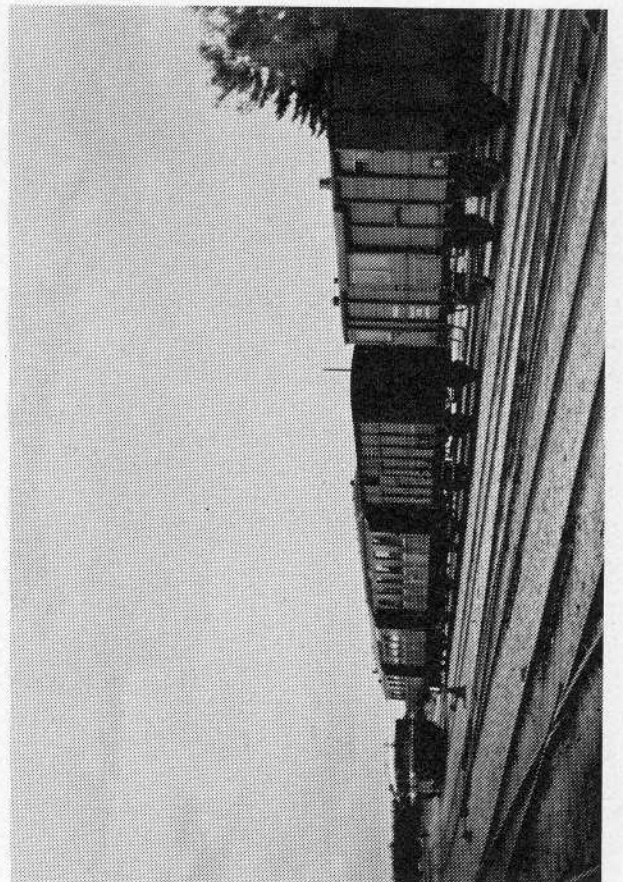
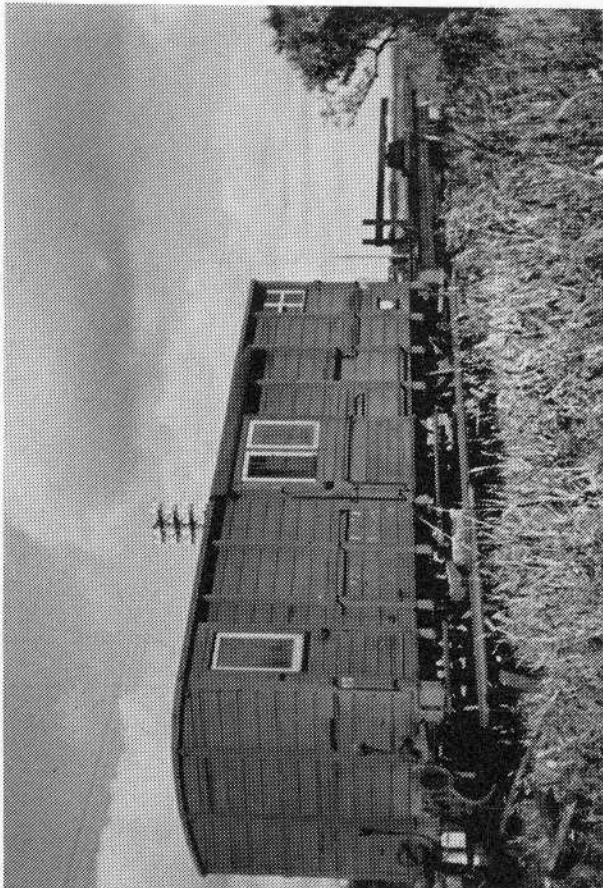
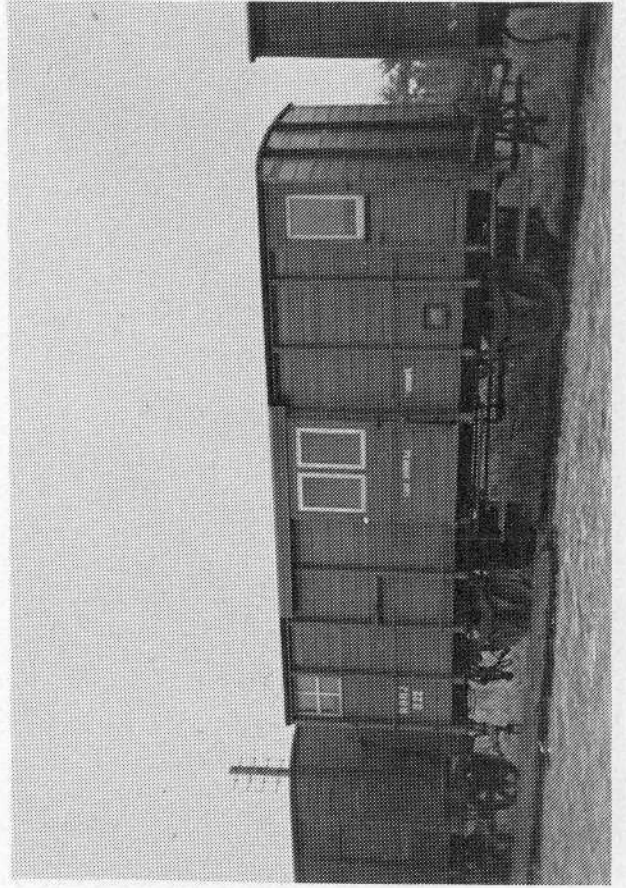
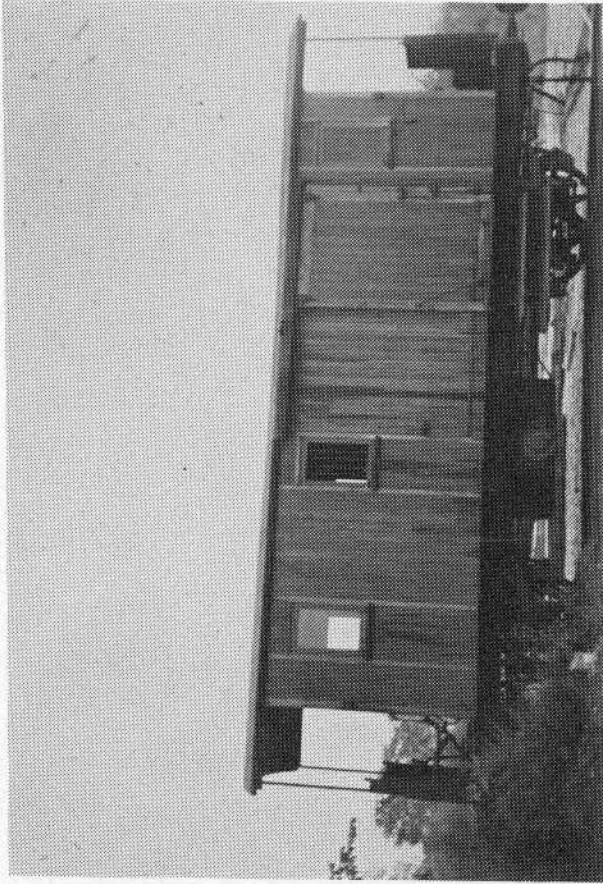
Øv: Holstebro Syd med tog til Holstebro, sept. 1960 (J. Just Andersen). Øh: RØHJ M 4 og Nv: RØHJ M ?, sept. 1960 (J. Just Andersen). Nh: SM 1 i Ringkøbing, 26/3 1961 (hol).

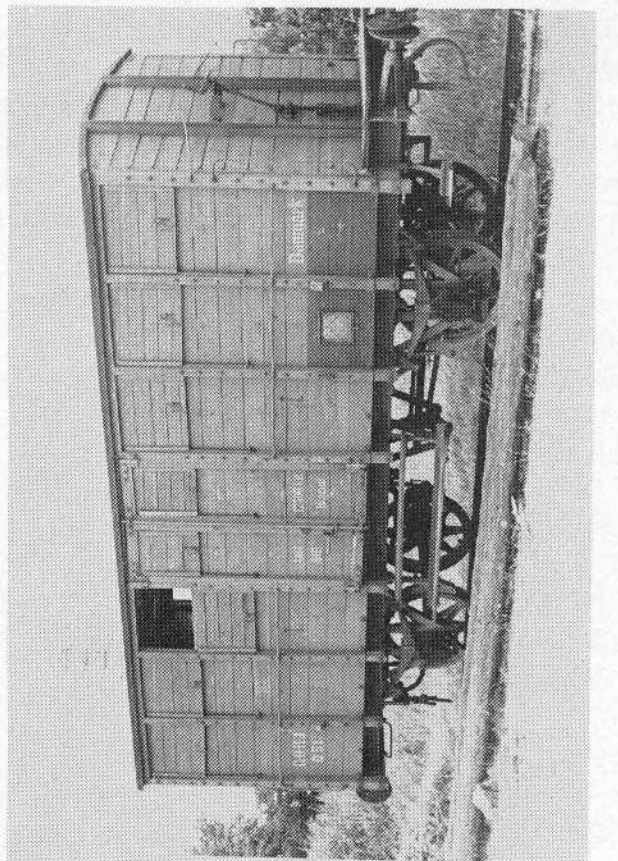
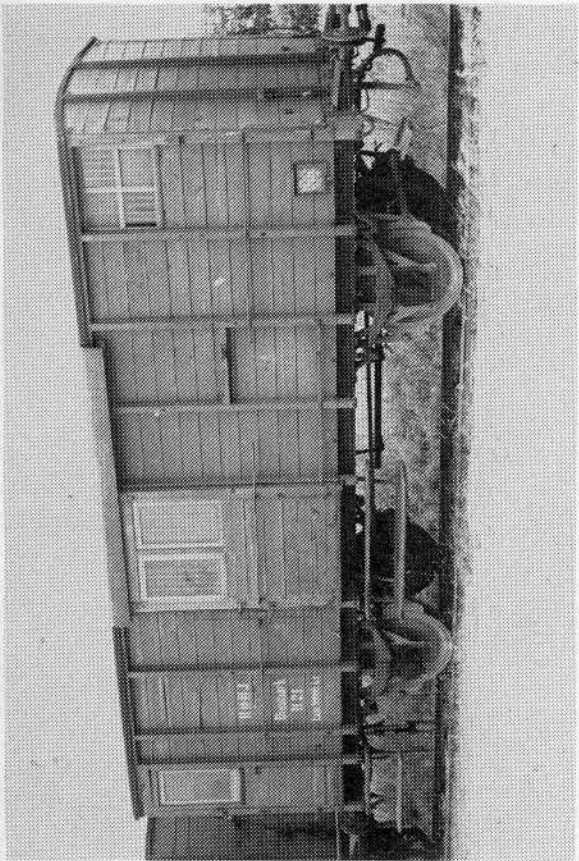
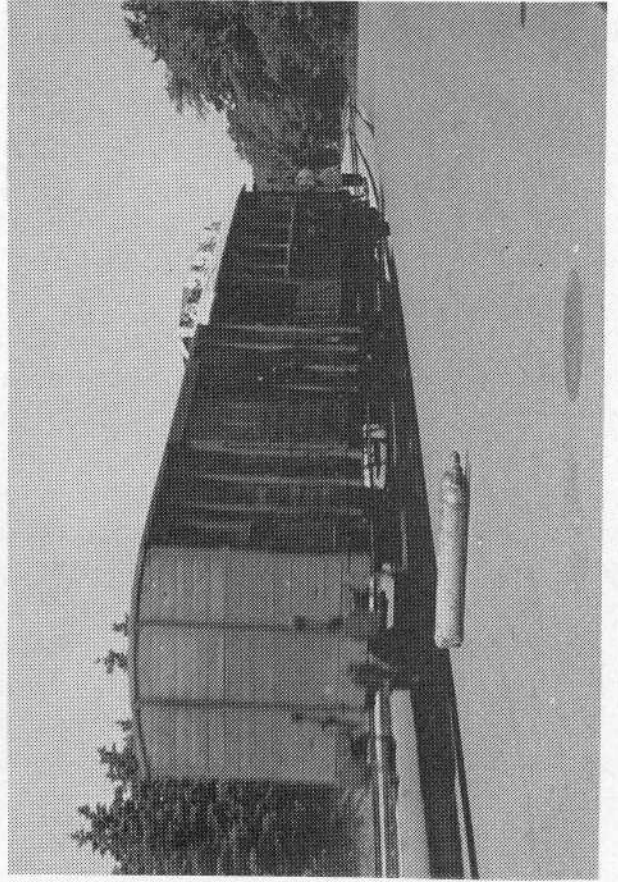
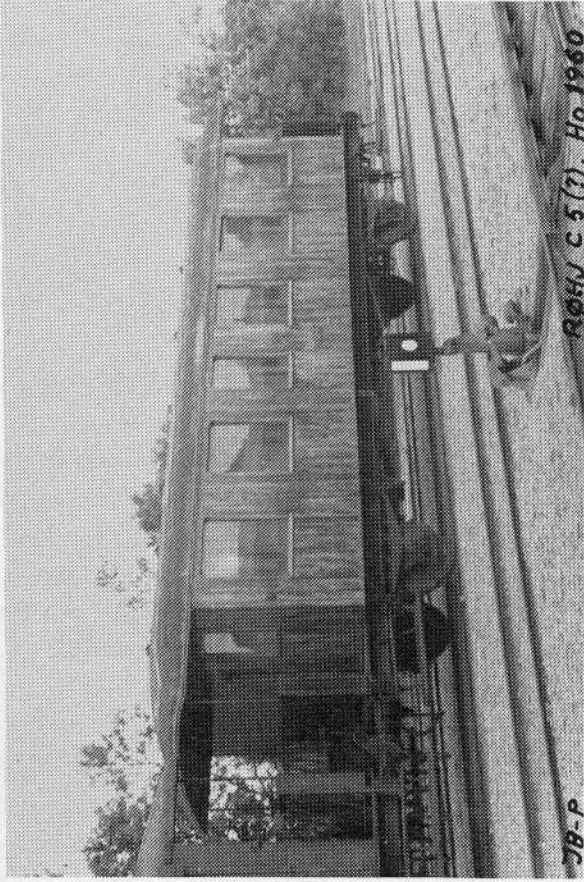
Tekst til foto side 261:

Vognmateriel, alle sept. 1960 (J. Just Andersen): C 2, C 3, C 3 og C 4, og E 16.









D 11 blev som tidligere nævnt ombygget til motorvogn M 3.

Senere er tilkommet:

C 4-5, 1925/26. Sidegangsvogne med 5 kupeer, 42 pladser, toilet mellem 2. og 3. kupe.

I 1939 indkøbtes 2 DSB-vogne:

CB 1251, 2-akslet kupevogn med 5 III kl. kupeer med 46 pladser. Imellem den 2. og 3. kupe var der indbygget toilet og vognen havde således 3 kupeer á 10 pladser og 2 á 8 pladser. Vognen var bygget af Scandia i 1898.

CU 400, 1933 Cvk, København. En 2-akslet storrumsvogn med 32 pladser, ingen perroner, men gavldøre og overgangsbroer. En indgangsdør i hver vognside og på midten af denne.

Vognen var et eksperiment, der ikke faldt særlig heldigt ud. Den anvendtes en del i søndags-togene Frederiksberg-Hellerup-Klampenborg, samt i Politikens blå tog.

I 1950 blev begge vogne udrangerede. Undervognene blev solgt til Colstrup, Holstebro. CU 400s vognkasse endte som sommerhus ved Limfjorden, hvor den er observeret mellem Struer og Humlum.

Rejsegodsvogne. Her vil jeg følge DSBs vognliste, idet det i nogen grad kan diskuteres, hvad der for RØHJs vedkommende er rejsegods- eller godsvogn, både hvad angår litrering, udseende og indretning.

E 21 (fra 1911) er omtalt tidligere. Den havde oprindelig varmekedel, men denne er fjernet imellem 1925 og 1931, og i dette tidsrum kom den til at hedde E 15 (1926) - det er nok sket samtidig med D 11s ombygning til motorvogn idet der skete en vis reorganisation af post- og

rejsegodsvognene på dette tidspunkt.

J 31-32 nævnes ikke i DSB-fortegnelserne fra 1914 og 1919, men er med i 1925. En af disse vogne (E 32/H 20) er omkring 1928 ombygget til ny D 11. Disse vogne var så vidt det kan skønnes blot en lukket godsvogn med bremsekupe og løbebrædder, og adskilte sig fra de øvrige godsvogne ved, at der var lys indlagt i vognen - ganske vist petroleum. E 31 blev i 1926 omlit. til E 16.

D 11 II blev et mærkeligt, sammenflikket køretøj - meget kan tyde på, at man har benyttet visse dele fra D 11 I, såsom døre og vinduer, det er "de forhåndenværende søms princip" der har hersket - det er også al ære og respekt værd, men alligevel, fristes man til at sige.

Modsat bremsekupeen indrettedes postrummet. Da den blev udrangeret endte undervognen som sprøjtevogn - U 1 - afhændet 1961 til VLTJ, hvor den sammen med SM 13 udgør sprøjteet. Vognkassen endte som skur i Nr. Felding.

Den anden af E 31-32 blev fra 1926 til E 16. Skydedør, vistnok med vindue, i den ene vognende højtsiddende vindue, løbebrædder. (DSB ville betegne den som H-vogn efter den gamle litrering).

E 17 blev indkøbt fra SKRJ, født som post- og rejsegodsvogn D 1, og da den fik postkupeen fjernet, blev den til E 3. Vognen havde åbne endeperroner - muligvis havde den som D 1 åben sidegang, et lidt mærkeligt fænomen, der var yderst almindeligt ved privatbanernes postafdelinger i såvel person- og rejsegodsvogne. Det var som om postvæsnets personale ikke måtte færdes inden døre! Ved SKRJ havde vognen akselafstand 4500 mm, l.o.p. 9020 mm, vægt 10,2 t, gulvareal 3900 x 2760 mm, skruebremse.

I 1931-fortegnelsen optræder 3 vogne, E 21-23. Det var også "DSB H-vogne". Udfor skydedørene var der korte løbebrædder og trin op til bremsekupeen i den ene vognende. De blev senere til H 21-23.

Alle post- og rejsegodsvogne fik trykluftledning.

Godsvogne

Først lidt tør statistik:

1911/12	6 lukkede, 14 åbne, lasteevne 250 t
1912/13	10 lukkede, 18 åbne, lasteevne 350 t
1914/15	12 lukkede, 22 åbne, lasteevne 425 t

←
Tekst til foto side 262:

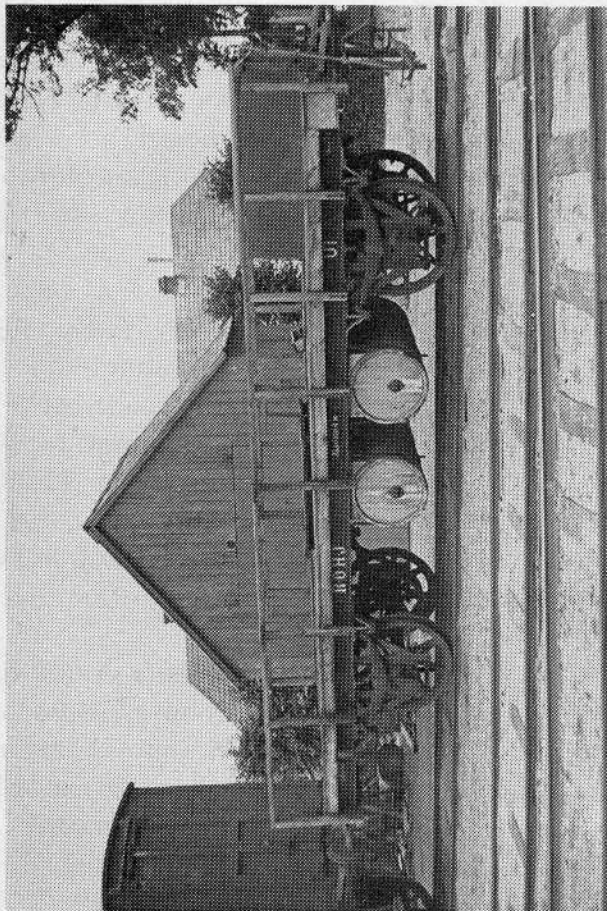
Vognmateriel, alle sept. 1960 (J. Just Andersen): E 17, H 22 og H 23. Nh: Holstebro Syd i juli 1959 (J. Just Andersen).

Tekst til foto side 263:

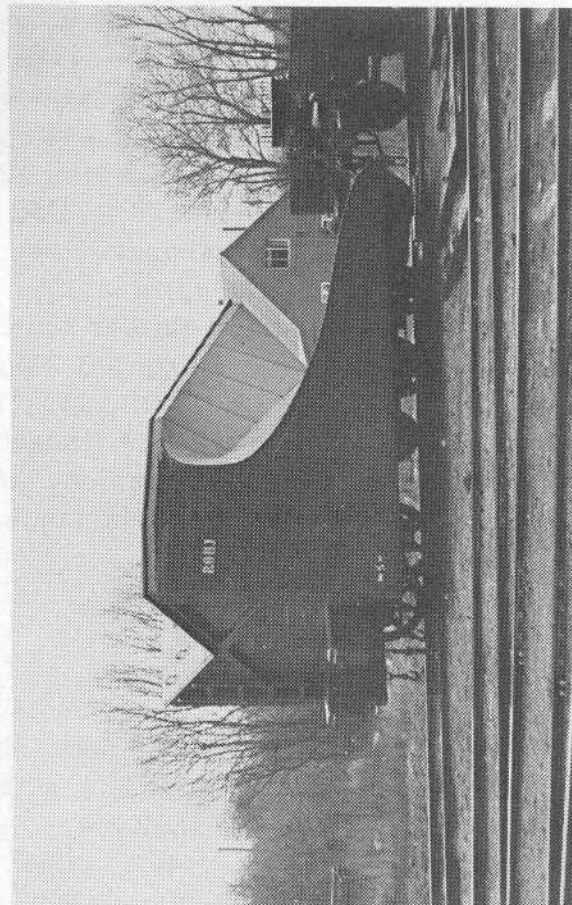
Øv: C 5, 1/7 1960 (J. B.-P.). Øh: H 21 og M 4 på Holstebro Syd, 7/7 1959 (SAG). Nv: H 21 i Ringkøbing og Nh: Q 51 i Ringkøbing, 4/7 1960 (J. B.-P.).

→
Tekst til foto side 265:

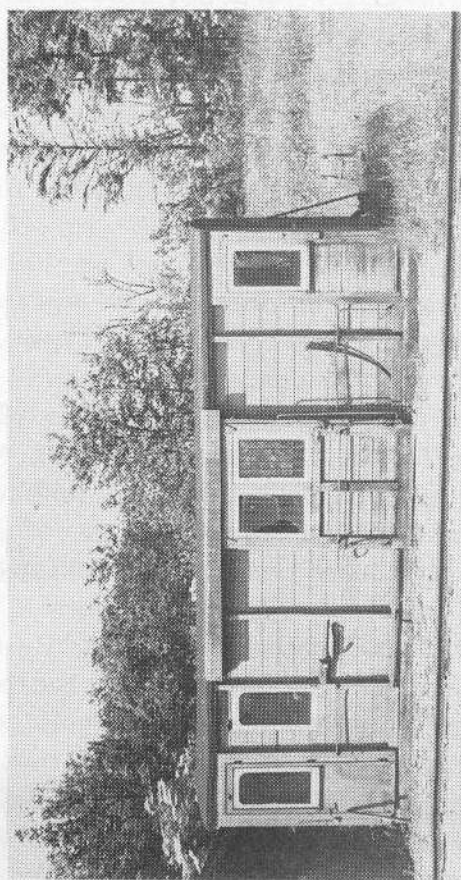
Øv: T 114, Holstebro 1/7 1960 (J. B.-P.). Øh: ex D 11?, Nr. Felding, 3/7 1960 (J.B.-P.). Nv: U 1 i Lemvig, 22/7 1961 (hol) og Nh: Sneploven i Ringkøbing 26/3 1961 (hol).



RØHU T 114 t.c.2., Ho 1960



JB-P



RØHU D11 π., Nr. Felding 1960



JB-P

1915/16	12 lukkede, 28 åbne, lasteevne 500 t
1919/20	12 lukkede, 76 åbne, lasteevne 1100 t
1923/24	12 lukkede, 66 åbne, lasteevne 975 t
1925/26	20 lukkede, 66 åbne, lasteevne 1075 t
1937/38	lasteevne 1180 t
1939/40	lasteevne 120 t, solgt 50 vogne til DSB og 27 til Alb. Svendsen
1956/57	lasteevne 105 t

De lukkede vogne var af Q-vognstypen (Qd/Qf), I-vognene var vist af Q-typen, blot hvidmalede.

De åbne vogne var dels de ganske almindelige P-vogne, dels L-vogne - det var vogne med kasser af jern (h 1,3 m, nr. 667 og 694 dog kun 0,5 m). Nr. 667 og 694 var af RØHJ ombygget til ballastvogne med nedklappelige sider.

De i 1920 indkøbte vogne (nr. 108-266) var tyske vogne (af type som DSBs senere PE), og indkøbt gennem grosserer Alb. Svendsen.

T-vognene var som DSBs Td, blot lidt større.

L-vognene (=DSBs Pu). Anskaffelsesår for disse vogne er meget ubestemmeligt, men de må stamme fra krigsårene, idet de i 1917 var udlejet til DSB.

Vogne med skruebremse havde ulige nr., og vogne med håndbremse havde lige nr.

Det var en stor vognpark, og vistnok også for stor. I årene 1917-20 blev 30 af 73 vogne og i 1929 55 af 86 vogne udlejet. I 1923 blev 10 vogne solgt til VØ, og i 1930'erne 50 til DSB og 27 blev solgt til Sverige. Muligvis er H 23 solgt til VaGJ som Q 109.

Da driften blev indstillet var der kun 2 personvogne og 9 godsvogne tilbage, C 2 og 5, H 21, 23?, Q 46, 48?, 51, 56, T 112, 114, 116 og 122, og de blev alle solgt til H.I.Hansen i Odense til ophugning. Som det fremgår af skemaet er der solgt godsvogne til Hjørringbanerne og DSB.

Bilruter.

Banen har overtaget - eller selv åbnet - følgende linier:

1947: Videbæk-Timring-Ho, 48,5 km

1953: Spjald-Sørvad-Ho og

Spjald-Hova-Ringkøbing og

Ørnhøj-Grønbjerg-Spjald - 193 km

1954: Ørnhøj-Rim-Ringkøbing og

Ho-Spjald - 245 km

1959: indstillet: Ørnhøj-Sørvad-Hestbjerg-Ho og Ørnhøj-Vind - derefter 190 km.

I 1947 rådede man over 2 rutebiler med 49 pladser og i 1957 over 7 biler med 187 pladser. Der kørtes max. 314.000 km og det max. antal rejsende var 117.000. Driften har altid været urentabel, det største underskud var på ca. 60.000 kr.

A. Gregersen

FRA SIDEGANGEN

En 0-byggers trængsler

Erik Juul-Pedersen sender mig følgende linier:

Jeg vil gerne komme med en kommentar til de bemærkninger, der er fremkommet om DMJU (Dansk Model-Jernbane Union). DMJU er en sammenslutning af model- og jernbaneklubber, der har til formål at øge samarbejdet mellem klubberne. Der er ikke ansat lønnet personale (og der er heller ikke råd til det), hvorfor det er op til medlemmer af DMJU (altså klubberne), om der skal ske noget. Nu kan en klub i sig selv ikke udføre noget som helst, men det kan de mennesker, der er medlemmer af klubberne. Disse mennesker har da flere muligheder for at fordele det arbejde, de udfører:

1. De kan arbejde helt for sig selv (f.eks. bygge materiel til at køre på klubanlægget).
2. De kan blande sig i klublivet, f.eks. arbejde på klubanlægget eller planlægge og lede udflugter, men alt sammen for klubben og i klubbens navn.
3. De kan udføre deres arbejde (f.eks. arrangementer) i DMJUs navn.
4. Eventuelle andre muligheder.

De to væsentligste punkter i denne forbindelse er pkt. 2 og 3. Vi kan altså ikke forvente os noget som helst af DMJU med mindre der er nogen, der er villige til at gøre noget i DMJUs navn. Lad os tage et par eksempler.

- 1 a) En klub holder jubilæum og inviterer de andre klubber til at deltage. Indbydelsen udsendes på klubbens brevpapir.

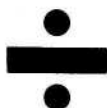
b) Stadig samme jubilæum. Invitationen udsendes på DMJUs brevpapir og indbyder klubberne til en kom-sammen og samtidig festligholdelse af klubbens jubilæum.

2 a) Nogle mennesker i en klub starter en indkøbsafdeling og tilbyder også at sælge til andre klubbers medlemmer.

b) Nogle mennesker i en klub starter en indkøbsafdeling og aftaler med DMJUs bestyrelse, at de kan kalde den DMJUs indkøbsafdeling og handler med medlemmer af alle klubberne.

Som det ses i eksemplerne, er arbejdet i de to sager det samme, blot kaldes foreningen noget forskelligt, og hvis man altid vælger a)-fremgangsmåden, laver DMJU jo ingenting! Der bliver altså ikke lavet noget i DMJU med mindre nogen vil arbejde i DMJUs navn og ikke i deres respektive klubbers navne, så at kritisere DMJU er at kritisere sin egen klub og sig selv for ikke at fordele arbejdet anderledes.

Denne kommentar er ikke skrevet for at få DMJU nedlagt, men tværtimod for at få flere til at arbejde for DMJU, selvfølgelig efter aftale med DMJUs bestyrelse. Desuden er der nogle opgaver, der helt naturligt udføres i DMJUs navn, f.eks. medlemsliste, kongresser, kontakt med udlandet og udstillingsanlæg, hvor mere end én klub deltager.



Fra Dansk Jernbanearkiv, Boks 36, 4990 Saks-købing, har vi modtaget:

Under henvisning til den stående debat over 0-byggenes trængsler, er det mig en glæde at kunne tilbyde SIGNALPOSTENs læsere følgende:

Opfotografering af H0-tegning til skala 0

Såfremt De er i besiddelse af en H0-tegning (eller i andre målforhold), hvoraf De ønsker en tegning i skala 0, kan De ved at sende tegningen til ovenstående adresse samt indsætte kr. 10,- på giro 3 18 02 55 i løbet af en uges tid modtage en brugsklar 0-tegning.

Ved bestilling bedes De iagttage følgende: Originaltegningen må ikke være større end 60

x 40 cm og den ned- eller opfotograferede tegning kan ikke fylde mere end et A 4-ark (30 x 21 cm). Skulle kopien fylde mere, kan dette eventuelt lade sig gøre ved at sammenklæbe to A 4-ark (eller ved at jeg anskaffer de fornødne film i størrelse A 3, hvilket selvfølgelig vil ske, hvis der viser sig behov derfor. Prisen er da kr. 20,- pr. A 3-kopi).

Prisen er incl. moms og forsendelse i A 4-kuvert med karton-indlæg.

Men hvad med originaltegningerne? Først og fremmest findes der i Jernbanehistorisk Selskabs samling en lang række tegninger, der egner sig til nedfotografering. Dernæst findes Dansk Jernbanearkivs samling af H0-tegninger. Skulle De ønske en af disse opfotograferet til 0, skriver De blot tegningens nummer (findes i vort storværk "Driftsmateriellet") og "ønskes i skala 0" på girotalonen. Værre er det, hvis De måtte ønske en tegning fra f.eks. "Modelbane Nyt" eller en af DSBs fortegnelser opfotograferet. Af hensyn til ophavsretsloven, er vi nødt til først at låne Dem tegningen fra vort arkiv, hvorefter De lader fremstille en kopi "til eget brug". I praksis kan det ske ved at De på girotalonen anfører f.eks. "Tegning i Modelbane Nyt 4/1954 - midtsider, ønskes i skala 0". Jeg tror denne metode trods alt er at foretrække frem for selv at benytte kniv og saks i bibliotekets eksemplar af bladet. Sidst jeg så Århus biblioteks eksemplar af bemeldte blad, var der kun to midtersidetegninger tilbage i de første 5 årgange!

Til slut skal blot nævnes, at ovenstående også gælder for N- og H0-byggere, der måtte ønske en H0- eller 0-tegning nedfotograferet.

Med venlig hilsen
Per Topp Nielsen



LØSDELE I SPOR 0
eller

HVORDAN FÅR MAN DELE TIL SELVBYGNING

Jeg har i flere år funderet over, om det skulle være muligt at lave løsdeler til spor 0 (som er min specielle interesse) og videre-

sælge dem til alle interesserede, men det er altid strandet på at "det er nok for besværligt".

Det er i tidens løb aldrig kommet længere end til at støbe tagventiler, akselbokse, bogiesider og personer og til at special-fremstille f.eks. bladfjedre og sælge dem til OMJKs indkøbsafdeling (og herigennem til HGC) og enkelte andre.

Hans Gerners klageråb tændte derfor den nødvendige gnist i det allerede arrangerede bål, og jeg begyndte at undersøge mulighederne for at få en eller anden til at varetage en sådan forretning eventuelt i DMJUs regi, men ingen havde tid. På samme tid var vi i JS&DMJK i færd med at undersøge mulighederne for at få skinnesøm, idet den gamle leverandør (en fabrik i Sverige omkring 1960) ikke mere lavede de helt specielle søm. Efter lang tids søgen og mange breve fandt jeg i Model-Railroader en annonce for søm og vi udbad os tilbud og muligheder for at blive forhandler. Tilbuddet kom, men det viste sig, at en klub, der hjemkøber til eget forbrug, ikke kan blive forhandler og følgelig ikke erholde forhandlerrabat.

Disse sammenfaldende omstændigheder medførte, at jeg i foråret oprettede et firma JP Hobby (registreret alle de nødvendige steder) med den tanke at prøve at tilfredsstille nogle af de behov (helst alle og flere til), der er blevet nævnt i SIGNALPOSTEN i det sidste år, uden dog at være filantrop eller tabe penge på det. Jeg startede så på at hjemkøbe dele og lave katalog og forsendelsessystem. Dette arbejde er nu ved at være afsluttet og det endte med at blive en postordreforretning (som kan drives fra min bopæl uden at overtræde diverse deklARATIONER på huset), og hertil må høre katalog og prisliste. Sidstnævnte er samtidig indrettet som bestillingsseddel (ny prisliste medfølger varerne), men det er ikke noget krav for korrekt ekspedition, blot skal så bestillingsnummeret opgives.

Prislisten vedlægges dette nummer af SP og kataloget med mere udførlige beskrivelser kommer senere. Som det vil ses, indeholder prislisten ikke alle de detaljer, som flere har efterlyst, men det vil komme senere i takt med, at jeg selv får fabrikeret dele eller får kontakt med fabrikanter.

Erik Juul-Pedersen

JERNBANE BØGER

NORDJYSKE JERNBANER

af Niels Jensen.

J. Fr. Clausens forlag, 1976.

120 sider, 186 x 128 mm, rigt illustreret.

Pris kr. 38,50, fås i boghandelen.

Så kom fjerde bog i Niels Jensens serie om danske jernbaner. Den omhandler banerne omkring Limfjorden i Vendsyssel, Thy og Himmerland og er opbygget som de foregående i serien med historisk gennemgang, strækningsbeskrivelse, gennemgang af rullende materiel (flere steder stadig i ren tekst, hvor et skema ville gøre underværker) og Banen i Tal for hver enkelt bane eller banestrækning.

Bogen er fyldt med gode og - omend i mindre grad end tidligere - hidtil usete billeder.

En god ide til en julegave.

Holtrup.

SYDFYENSKE JERNBANERS MATERIEL

af Lars Viinholt-Nielsen.

Udgivet af Kolding Lokomotiv Klub.

44 sider, A 4, illustreret.

Pris kr. 28,-. Fås hos KLK eller i boghandelen

Heftet er en driftsmaterieloversigt over alt det "Syfyenske" materiel og er et supplement til den på Odense Universitetsforlag udgivne bog om Odense-Svendborg banen (reklameret ved bilag til SP, 12/2).

For lokomotiver, person-, post- og rejsegodsvogne gengives den originale driftsmaterielfortegnelse og alt materiel er beskrevet i skemaform suppleret med gode illustrationer hvor der er en ellers ledig plads.

Holtrup

Nyt fra redaktionen, fortsat fra side 234:

betro Dem, at jeg går svanger med planer om at give vore abonnenter en reproduktion under en eller anden form af et virkeligt klenodie inden for vort interesseområde!

KÆRE LÆSER!

Jeg afslutter hermed SIGNALPOSTENS 12. årgang, 1976, med at ønske Dem

EN RIGTIG GOD JUL OG ET GODT NYTÅR 1977

Holtrup

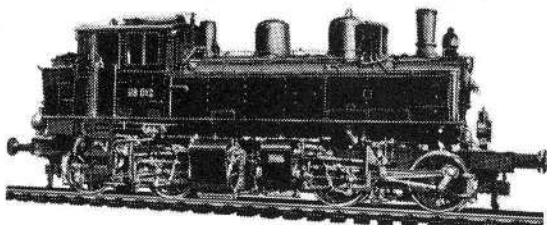
OPHØRS UDSAIG

-alt
skal
væk!

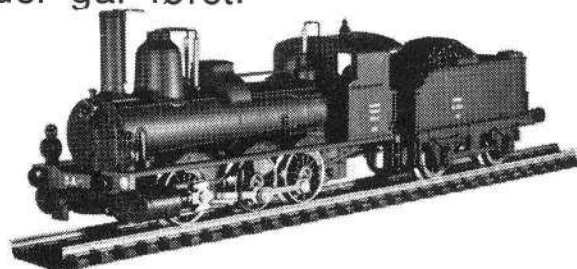
RIVAROSSİ MODELJERNBANE

Vi sælger hele vort lager af Rivarossi kvalitetstog og tilbehør til rene fantasipriser. Vi har et kæmpelager, så De har alle muligheder for at finde alt, hvad De har brug for – men skynd Dem, det er som altid de bedste tilbud der går først.

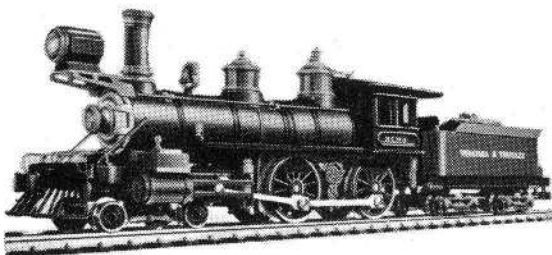
Her er et par priseksemples:



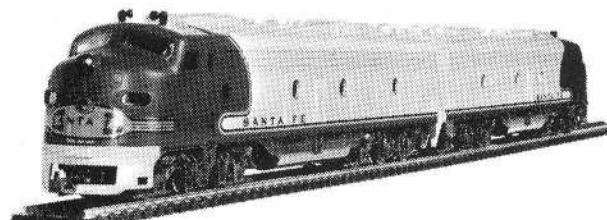
HO Nr. 1340 - Kun kr. 275,00
(2-skinne jævnstrøm)



HO Nr. 1344 - Kun kr. 195,-
(2-skinne jævnstrøm)



HO Nr. 1211 - Kun kr. 255,-
(2-skinne jævnstrøm)



HO Nr. 1801 - Kun kr. 300,-
(2-skinne jævnstrøm)

Vi har også stort udvalg i »Old Timer«, USA-lokomotiver og personvogne i skala N, HO og O.

Ring eller skriv efter hvad De kunne tænke Dem. Vi sender alt pr. efterkrav. De er også velkommen til at rekvirere vort store farvekatalog på 128 sider. Det koster 25,- kr. frit tilsendt Dem. Eller måske skulle De tage en tur til Skanderborg og se vor store detailudstilling – De er altid velkommen!

Generalagent for Danmark og Norge

GEORG BLUMIE

Vestergade 102 - 8660 Skanderborg - Tlf. (06) 52 09 99

VI BYGGER:

MINE VIDERE PRODUKTER

Efter at jeg havde fortalt om mine vogne i 12. årg. nr. 1 af SIGNALPOSTEN, har jeg haft arbejdsiver nok til at lave nogle flere. Jeg vil være så fri at mene, at andre kan have glæde af mine pralerier, og kan det få nogle til at bygge et par vogne, så synes jeg ikke mine ord har været forgæves. Som jeg tidligere har nævnt, er vi så græsseligt få, der bygger noget i 0, og det kunne da være morsomt, hvis familien kunne blive noget større. De forskellige formænd for diverse 0-klubber vil sikkert også se med glæde på tilskud til vognparken.

Q-vogne var engang den talrigeste vogn-type i Danmark, og den dominerede fuldstændigt alle godstog. Jeg startede min karriere med en Qr, men da jeg havde en tegning til en Qg, var det meget naturligt at bygge en sådan. Tegningen fra tegningsarkivet var nu ikke noget at prale af, for der er ikke mange detaljer på, men når man har Qr-tegningen ved siden af, så kan det godt gå. Forøvrigt var der fejl på den Qg-tegning, for gavltegningen passede ikke rigtigt med sidetegningen, idet gavlen var for høj. Det opdagede jeg dog heldigvis på et tidligt tidspunkt, så jeg kunne nå at rette det.

Byggemåden er ellers som beskrevet i forrige artikel, men jeg har selvfølgelig gjort nogle erfaringer med tiden. Akselboksene har igen voldt mig kvaler, og jeg efterlyser stadig den vakse fyr, som begynder at støbe nogle danske modeller til ældre vogntyper. I stedet for at flikke dem sammen med Araldit af diverse dele, valgte jeg at lave det selv helt fra bunden. På nærbilledet kan man se, at det såmænd

blev meget pænt. Jeg tog først et stykke messingplade af samme tykkelse som akselgavlen, og på begge sider af det loddede jeg et par tynde stykker messingplade, som så virkede som de "vinger", som styrer aksellejet. Så borede jeg et hul af passende tykkelse gennem det hele, og kom derefter til selve boksen. Der tog jeg et stykke rør og klemte det, så det fik den lidt tilspidsede facon forneden, det var i grunden ikke så svært. Røret blev så savet ud i passende stykker og loddet på den først fremstillede del, og så loddede jeg et tyndt stykke plade yderst for at lukke lejet. Det var ikke svært at file det i facon efter lejet og runde det lidt af, og vips, så var det færdigt. Detaljer som smørehul og samling med bolte mangler selvfølgelig, men jeg lever som sagt stadig i håbet, at der er en eller anden, der vil begynde at støbe en smuk detaljeret boks. I sidste artikel havde enten jeg eller redaktøren kludret lidt, for min beskrivelse af de små led mellem bladfjederen og bukene på vangen var blevet lidt uforståelig. Det er en af grundene til, at jeg har taget et nærbillede af aksellejet, og jeg håber at detaljerne vil fremgå af billedet.

Jeg indrømmer, at leddene burde have været lidt længere, det ville have set bedre ud, og bevirket, at bladfjederen kom lidt længere op mod vangen. Der er 2 mm afstand mellem nitterne, og det korrekte er snarere 2,5. Nitterne virker lidt voldsomme på billedet, og jeg har da også siden set nogle mindre og pænere i et tysk byggesæt til et akselleje. Ved lejlighed vil jeg besøge de lokale forretninger for at finde frem til dem.

I sidste artikel klagede jeg over min tiltagende alderdom og begyndende rysten på hænderne, når jeg skulle lave påskrift. Imidlertid synes jeg, at jeg har fundet en god ide. Jeg skriver påskriften på tape, og klæber det på vognen. Det har den fordel, at man kan lave en masse "DSB"-er lige indtil man mener at have lavet et, som er pænt nok til at kunne bruges. På den måde er der ikke nerver på, som hvis man skriver direkte på vognen, hvor man ikke så let kan lave det om. Den vågne iagttager vil nok straks indvende, at han da tydeligt kan se, at det er tape, jeg har brugt. Jeg vil indrømme, at det er pokkers tydeligt at se på billederne, men det må være fordi blitzten har skinnet i tappen og ikke i malingen.

Jeg kan ihvertfald fortælle, at da jeg havde lavet vognen færdig, havde jeg taget den med

op i stuen til almindelig beundring, og det varede ikke længe, før den første beundrer indfandt sig. Det var Arne Kirkeby, som også gør en hel del i spor 0, og jeg bad ham se godt på påskriften og forsøge at gætte, hvordan den var lavet. Den ser sørme godt ud, sagde han, og jeg rettede mig op i stolen. Kan du ikke se noget mærkeligt ved den, spurgte jeg. Han tog brillerne på og gik helt tæt på. Åh jo, sagde han, nu kan jeg pludselig se noget.

Jeg skal kort beskrive fidusen. Det første man gør, er at købe en rulle såkaldt "mending" tape. Scotch kalder den for "magic" mending tape, og det skal de selvfølgelig have lov til, men også andre fabrikater, der "bare" hedder mending kan da bruges. Denne type tape er



mat i overfladen, så man kan tegne med tusch på den, og samtidig er den næsten usynlig. Desuden er klæbestoffet bedre end i almindelig tape, så den ikke med tiden bliver fedtet eller falder af. Hvis man så kan få fat i noget af det fedtede papir, som man i vore dage bruger til at sætte selvklæbende etiketter på, er vi klar til at gå igang. Mending-tapen trækkes af rullen i et passende stykke på ca. 10 cm og sættes på et stykke af det fedtede papir. Med en blyant kan man nu lave streger, så bogstaver og tal bliver lige store, og så er det bare om at gå igang med skriveriet. Når man efter nogle forsøg er tilfreds med det skrevne, så tager man bare en skarp kniv og skærer det ud. Med lidt fingerfærdighed skiller man så tapen af det fedtede

papir, og placerer det lige og pænt på det rigtige sted på vognen. Man trykker så lidt med fingeren, så man er sikker på, at det sidder fast, og på den måde beskriver man vognen, linie for linie.

Jeg vil lige remse de løsdele op, som er brugt. Hjulene er fra GMJS, pufferne og bremseslangerne er fra Hermann, bremseklodsen fra Darstead, som ikke mere sælger løsdele. Jeg vil dog forsøge, om vi ikke kan støbe den i tin, da den pynter vældigt på en vogn.

Tidligere limesede jeg håndtagene fast, men skønt man behandler mine vogne pænt i OMJK, skulle der ikke meget til, før de faldt af. På Qg-vognen har jeg derfor loddet håndtaget på et par små søm, som jeg har slået ind i træet, så nu falder det ikke så let af.

I H0 kan man i nogle tilfælde finde vogne, som forholdsvis let kan bygges om til at ligne danske vogne. I 0 har der aldrig været ret meget industrimateriel på markedet, men det har dog hjulpet i de senere år. Et firma, der hedder SCE, har lavet et byggesæt til en åben godsvogn, som vi også har haft i stort tal herhjemme, både ved DSB og ved privatbanerne. Den i sidste artikel omtalte spor 0-forening i Tyskland har en forhandler, som tager sig af at fremskaffe 0-dele af alle slags, og så får man endda 10% som medlem. Kirkeby og jeg besluttede os til hver et af disse byggesæt, og jeg satte dem begge sammen. Prisen var ganske rimelig. Skønt jeg måtte betale både tysk moms og dansk mims stod sættet mig i 88 kr., men jeg

har lige bestilt to sæt til, og nu har jeg fået forhandleren til at stryge den tyske moms, så nu kommer de måske længere ned.

Hvad får man så for pengene? Virkelig nam-nam. Vognen findes i flere udførelser, med eller uden bremse, men da de hjemlige vogne kun havde håndbremse, var der ingen grund til at købe den dyrere model med trykluftbremse, så jeg valgte en model fra Frankfurts havnebane. Det kunne jo være ligemeget, når den alligevel skulle males i danske farver. Jeg har samlet mange byggesæt i min tid, bl. a. en masse byggesæt til huse, men jeg er aldrig før stødt på så fint et sæt. Man skal normalt lige se de forskellige dele efter og skære lidt hist og her med en kniv, men det var ikke nødvendigt her. Alt passede fantastisk fint sammen,

købe de originale hjulsæt, da andre ikke passer, men det drejer sig om meget smukke isolerede hjulsæt, som koster ca. 11,50 pr. sæt. Heller ikke så galt. Aksellejerne har været brugt på mange danske vogne, i flæng kan jeg nævne: Pb, Ia, Iak, mange tankvogne og vistnok også de første Hd.

Selvfølgelig har jeg lavet lidt om på vognen for at få den til at ligne DSBs Pe. Pufferne i byggesættet er godt nok fjedrende, men det er cylinderpuffere, så jeg satte Hermanns kurvepuffere på, da Pe-vognen netop havde disse med to slidser i. Ligesom OMJK-koblingen er de limet på med Araldit. I byggesættet er der kun et lille "enfods"-trinbrædt, og DSB har lavet større trinbrætter efter den almindelige standard. De er limet på vangen med Araldit, lige-



og hele vognen kan samles uden brug af lim, så man kan tage sider og gavle af - som på den rigtige vogn. Jeg valgte dog at bruge lidt plasticlim hist og her, så den ikke kunne skilles ad. Der er mange smukke detaljer på vognen, men især aksellejerne må fremhæves. De er af plastic og kan fjedre. Jeg troede ikke rigtigt på det, men det er altså rigtigt - det sker i stykket mellem fjederen og gafflen på vangen. "Fedt", for at bruge et moderne udtryk.

Det bedste er næsten, at disse aksellejer kan fås løse med bro og det hele. Jeg har bestilt en større sending, og jeg regner med, at de kommer til at koste ca. 8-9 kr. pr. sæt, hvoraf der skal to til en vogn. Det synes jeg er overkommeligt. Imidlertid er man nødt til at

som bremsen, der er lavet af 1,5 mm messingstrimmel fra Old Pullman. I byggesættet er der bremsehaner og -slanger, men der måtte jeg give op. De var så fint og korrekt lavet, at de var mindre end mine store fingre kunne klare, så jeg måtte bruge et par af Hermanns og igen ty til Aralditten.

Jeg brugte min sædvanlige brune godsvognsfarve, men desværre blev den lidt blank, da den blev malet på plastic. Forhåbentlig retter det sig med tiden. Mit påskriftpatent ser ikke særlig vellykket ud på billeder, men det er meget pænere i virkeligheden. Vognen er læsset med to plove til en eller anden legetøjs-traktor, og de er fastgjort med tynd kobbertråd til nogle søm i bunden, så det ser korrekt ud.

Jeg kan anbefale dette byggesæt på det varmeste. Jeg har bestilt to yderligere som nævnt. Kirkeby har malet sin i NFJs farver og min den næste skal være en SKRJ-model.

Samtidig med SCE-byggesættene bestilte jeg tre Pola-Maxi-vogne, som er modeller af den tyske G 10, også en vogntype, som har kørt både på DSB og på privatbanerne. Den første valgte jeg at ombygge til Ie, som DSB i sin tid købte fra nogle privatbaner, og jeg kontaktede Dansk Jernbanearkiv for at få en tegning. Det fik jeg, og desuden fik jeg fat i nogle billeder af TKVJs vogne af samme slags, og så gik jeg i gang.

Jeg skilte vognen i overdel og underdel og startede med underdelen, da man jo skal begynde fra bunden af. Pufferne var igen cylinderpuffere, så dem savede jeg af og "diddede" Hermanns på. De passede også korrekt til denne vogntype. OMJK-koblingen blev også sat på ved hjælp af Araldit, og i stedet for automatkoblingen, satte jeg en modelkobling på, også fra Hermann. Den har den fordel, at krogeren er lavet af plast, så det er ikke svært at lime den på pufferplanken med plastlim. Pufferplanken er lidt "billigt" lavet, idet den er skåret af i siderne, men det udbedrede jeg med lidt plastic fra vangerne. Det mindst pæne ved vognen er faktisk vangerne, hvis øverste del går helt ud til vognkassens væg. Det ser ikke pænt ud, så jeg tog min løvsav og savede den øverste del af, så den kom til at flugte med den nederste. Der var for mange bremseklodser på, da Ie-vognen kun havde håndbremse, men de var ikke svære at brække af, og kan måske bruges til en anden vogn engang. Til gengæld manglede der et trin, men det lavede jeg som sædvanligt af tråd, og da der er et utal af huller i vangen, er det ikke svært at få det til at sidde. Så fabrikerede jeg selvfølgelig håndbremsen af den sædvanlige messingstrimmel.

Overdelen er straks værre, idet der er for mange vinkeljern på. Jeg lurede lidt på det, og tænkte på at snyde, for der var vel ingen, der kunne huske, hvordan en Ie-vogn så ud, men så besluttede jeg alligevel at gøre noget ved det. Jeg tog en løs kniv til en hobbykniv, og så var det ikke så svært at høvle de overflødige U-jern væk, og ridse rillerne. Hvis man kigger rigtig godt på billedet, kan man se, at brædderne i det yderste højre felt ikke er helt lige, men ellers synes jeg da, at jeg er sluppet me-

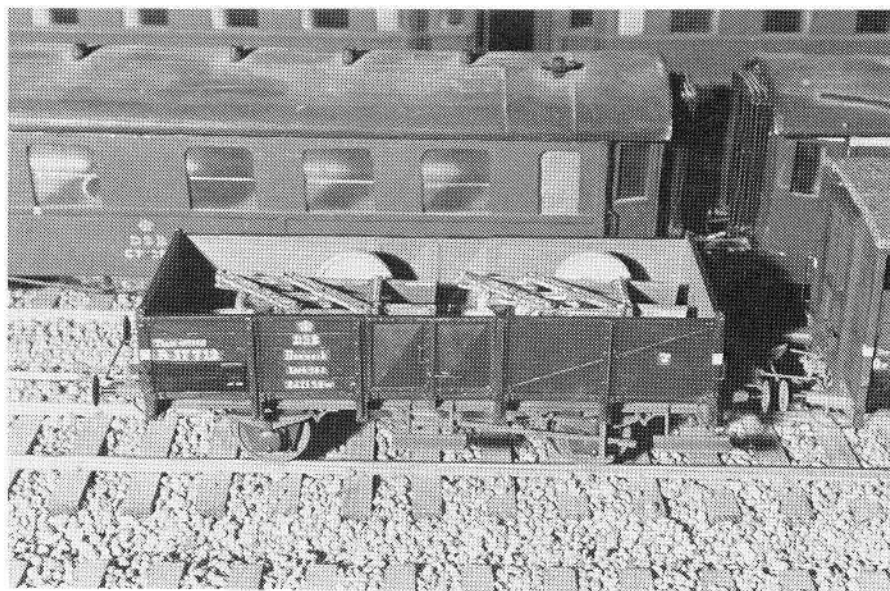
get godt fra det. Skydelågen er til at skyde væk, men den kører i nogle temmelig klodsede skinner, så dem tog jeg af og lavede i stedet nogle af U-jern. Håndtagene er lavet af pianotråd, som er banket ind i plasticen efter at der er boret for, og tilsidst sikret på bagsiden med - Araldit!

Taget er et kapitel for sig. Hidtil har jeg brugt noget sandpapir, men det kan være svært at få det til at folde pænt. Hos en 0-bygger i nærheden af Århus fik jeg en god fidus: Han brugte karborondum-pulver. Det kan man købe i en værktøjsforretning, men pas på, for det findes også i rødt, og det ville jo se noget specielt ud på en godsvogn. Det findes også i flere finheder, men bed om at få lov at se det, inden De køber det. Jeg valgte en finhed på 150, hvad det så end betyder, og gav omkring en tier for en stor dåse til utallige vogne. Man maler så bare taget med en langsomtørrende grå maling og drysser pulveret på, og efter at det har tørret et par dage, har man det fineste tag.

Påskriften er igen lavet på tape, og man må da indrømme, at det ser ganske godt ud. Det synes jeg ialtfald. Jeg har ikke rigtigt kunne finde ud af, om det røde "Kødvogn" stod på vognene, men det pynter vældigt! Jeg synes, det er en forholdsvis nem og hurtig måde at lave en pæn vogn på, og selv om den ikke har fjedrende aksellejer, kører den fortrinligt på OMJKs anlæg. Forresten havde jeg lidt problemer med hjulene. Vognen leveres normalt med plasthjul, og den gode hr. Hehl har villet gøre det så meget godt og leverede dem med metalhjul, der var isoleret i den ene side. De var imidlertid noget skæve, så jeg skiftede dem ud med de almindelige pladehjul fra Århus. Pinollejerne kunne derfor ikke bruges, men jeg borede aksellejerne op og anbragte nogle "bøs" fra Old Pullman, så de tykke aksler kunne være der.

I sidste artikel omtalte jeg de meget smukke kurve til puffere fra GMJS, og jeg klagede over, at man ikke kunne få pufferstokke og plader til dem. Nu har jeg imidlertid fået Hermann til at levere dem løse fra hans puffere, så nu er det problem løst, og man skulle nu kunne lave nogle meget smukke kurvepuffere.

I sidste nummer bragte Henneke adressen på den flere gange omtalte spor 0-klub, som jeg kan anbefale på det varmeste. Deres salgsafdeling, som drives af hr. Hehl giver som sagt 10% til medlemmer, men den største fidus er,



at han ved, hvor man kan få en masse løsdele og skaffer dem gerne, så man ikke behøver at skrive land og rige rundt. Blot skal man lige minde ham om, at han skal huske at fratække tysk "Mehrwertsteuer" og ikke sende pakken pr. efterkrav. Det er bedst at han sender faktura og man så sender ham pengene pr. check, så kommer pakken nemmest.

Adressen på Hermann er: W. Hermann, Modelleisenbahnen Spur 0, CH 8108, Dällikon ZH, Hüttenwiesenstrasse 5, Schweiz. Man kan skrive til ham og bede om en liste over "Einzelteile für Selbstbau", så kommer der en dup-

likeret liste. Han har en girokonto i Tyskland, så der er ikke nogle problemer med betalingen.

For at hjælpe folk, som mangler løsdele, vil jeg om kort tid lave en liste over de dele, som jeg har "på lager". Ikke så meget for at sælge af dem, men for at folk selv kan se, hvad de koster, og hvad der findes, og så selv bestille dem.

Hvis man ønsker en sådan liste, så send en frankeret svarkonvolut til: Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, 5000 Odense.

HGC

