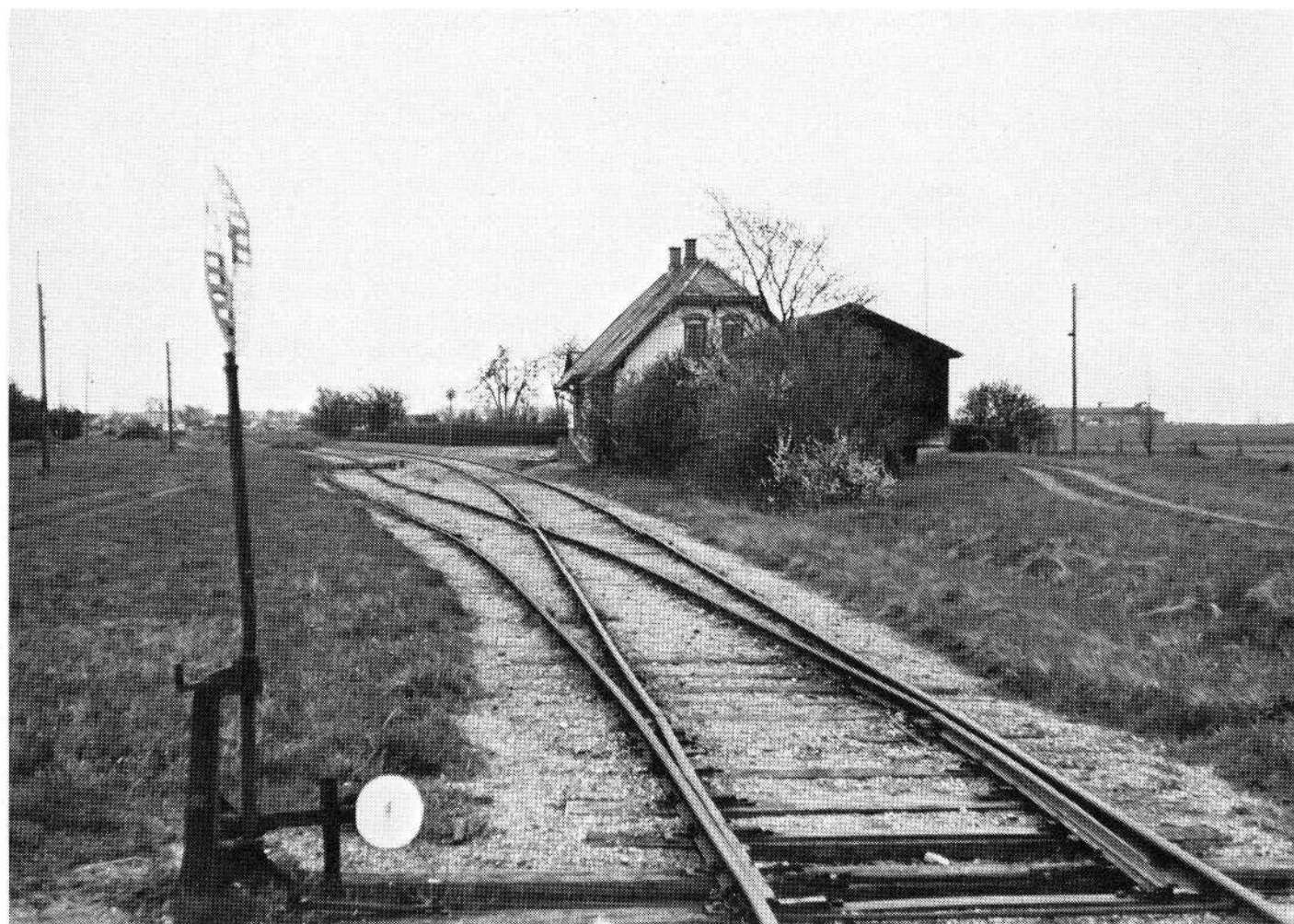
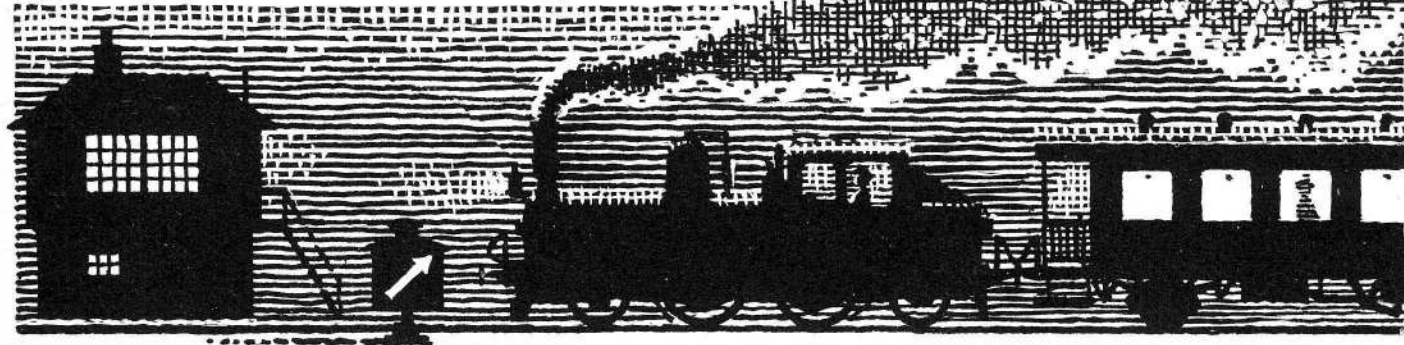


SIGNALPOSTEN



13. ÅRG.
1977

NR
JUN 2

Nyt fra Redaktionen

KÆRE LÆSER!

Ja, så kom der alligevel et nogenlunde tilfredsstillende nummer på gaden - og til nogenlunde rette tid.

Denne kryptiske indledning kræver vist en forklaring: Jeg har i en periode været noget sløj og har derfor "udskudt til i morgen, hvad jeg burde have gjort i dag". Det betød, at jeg kom noget senere igang med arbejdet med stoffet end planlagt, hvilket dog ikke var det værste, for en mindre forsinkelse plejer jeg at kunne indhente. - Næh, det værste var, at bladets uundværlige korrekturlæser og "revsende" ånd (i.e. min moder) pludselig blev alvorligt syg og indlagt på hospital. (Hun er dog nu "hjemsendt", men derfor dog ikke helt rask). Denne hændelse forårsagede en yderligere forsinkelse i mit arbejde med bladet, bl.a. fordi jeg på grund af min moders sygdom har fået nogle andre og mere uvante opgaver at varetage. Dette betød selvsagt en lang forsinkelse i redaktionsarbejdet, og dette nummer er da heller ikke helt så afvekslende, som jeg ellers kunne have lavet det - tror jeg. Jeg håber på bedre held næste nummer.

Selvfølgelig skete der en "ombrydningsfejl" i den i forrige nummer bragte køreplan fra 1886. Siderne 31 og 18 blev "forbyttet" - og desværre på uforklarlig vis - for jeg gjorde mig virkelig megen umage. Jeg beklager dybt fejlen, og beder læseren om at gøre en bemærkning om fejlen på bladet (13/1, side 32, nederste 2 planer).

Bortset fra det har jeg ikke hørt om større eller betydende fejl, men mange mindre rettelser og tilføjelser bringes til Gregersens artikelserie om damplokomotivets udvikling - se venligst ved artiklen om damploko-anvendelsen.

Næste punkt er økonomien. I dette øjeblik, da disse linier konciperes har 890 betalt abonnement for 1977. Heraf er 34 nye - de bydes her ved hjerteligt velkommen! Men der er altså også 75, der endnu ikke har "forny" bekendtskabet. Nå, der udsendes rykkerskrivelse i de

næste dage, og så plejer der at komme flere penge ind, og jeg har derfor det bedste håb om, at vi i 13. årgang når op i nærheden af de 1000 direkte abonnenter!

I forlagsafdelingen har der været pæn omsætning i det sidste halve års tid. Det skyldes utvivlsomt vort "oprydningsudsalg" i tiden 1/12 1976 - 31/3 1977. Nu gælder de "gamle" priser igen, priser, som inflationen dog har udhulet ikke så lidt, og lad mig repetere, hvilke udgivelser, forlaget kan ekspedere:

DAMPTRÆKKRAFT i model	kr. 138,-
DSB OLD-TIMERE i model	- 79,50
ROMANTIK i røg og damp	- 46,-
Fotohefte 1, FFJ x)	- 12,-
Fotohefte 2, AHB og AHJ x)	- 12,-
Fotohefte 3, TFJ	- 23,-
Fotohefte 4, NKJ	- 16,-
DSBs S-TOG	- 14,-
.. og så kommer toget, Trine	- 18,-
Hirtshalsbanen, 1925-65 xx)	- 7,-
Hornbækbanen, 1906-16-66 xx)	- 11,50
Danske jernbanestrækninger	- 8,-

x) oplaget lakker efter måneden mod enden.

xx) mindre end 30 eksemplarer tilbage.

Bestilling af disse publikationer sker ved indbetaling af beløbet for de ønskede bøger på giro 6.49.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj. Ved forudbetaling sendes bøgerne portofrit.

Så ebber pladsen på denne side ud. Jeg minder om, at redaktionen stadig med stor tak modtager fotos m.v. til affotografering/kopiering - eller "beholdelse", specielt med motiver fra nedlagte baner i Jylland (de metersporede sønderjydske!), ældre motormateriel, damploko i arbejde, og iøvrigt har alle gamle billeder med jernbanemotiv interesse!

Næste nummer vil jeg stræbe på at få færdiggjort til udsendelse ca. 1. september 1977.

På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

13. ÅRGANG, NUMMER 2

JUNI 1977

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Vi bygger: et live-steam loko		82
Sporskifter		85
Motormateriellet, de første Triangel-vogne		87
Danske damploko, privatbanerne, anvendelse, 1. del		104
Jernbanebøger		122
En sporplan		124
Klubnyt		125
Kalvehavebanen, bygninger, suppl.		126
De gode gamle dage		128
Et togs livsløb		131
Nedlagte baner: Silkeborg-Kjellerup-Rødkjærsgade Jernbane		133

FORSIDEBILLEDET: Amagerbanen, St. Magleby station, maj 1957 (E.V.P.)

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 kvartalets 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 13. årgang 1977, kr. 54,- incl. moms

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE

VI BYGGER:

ET "LIVE-STEAM" LOKOMOTIV I SPOR 0.

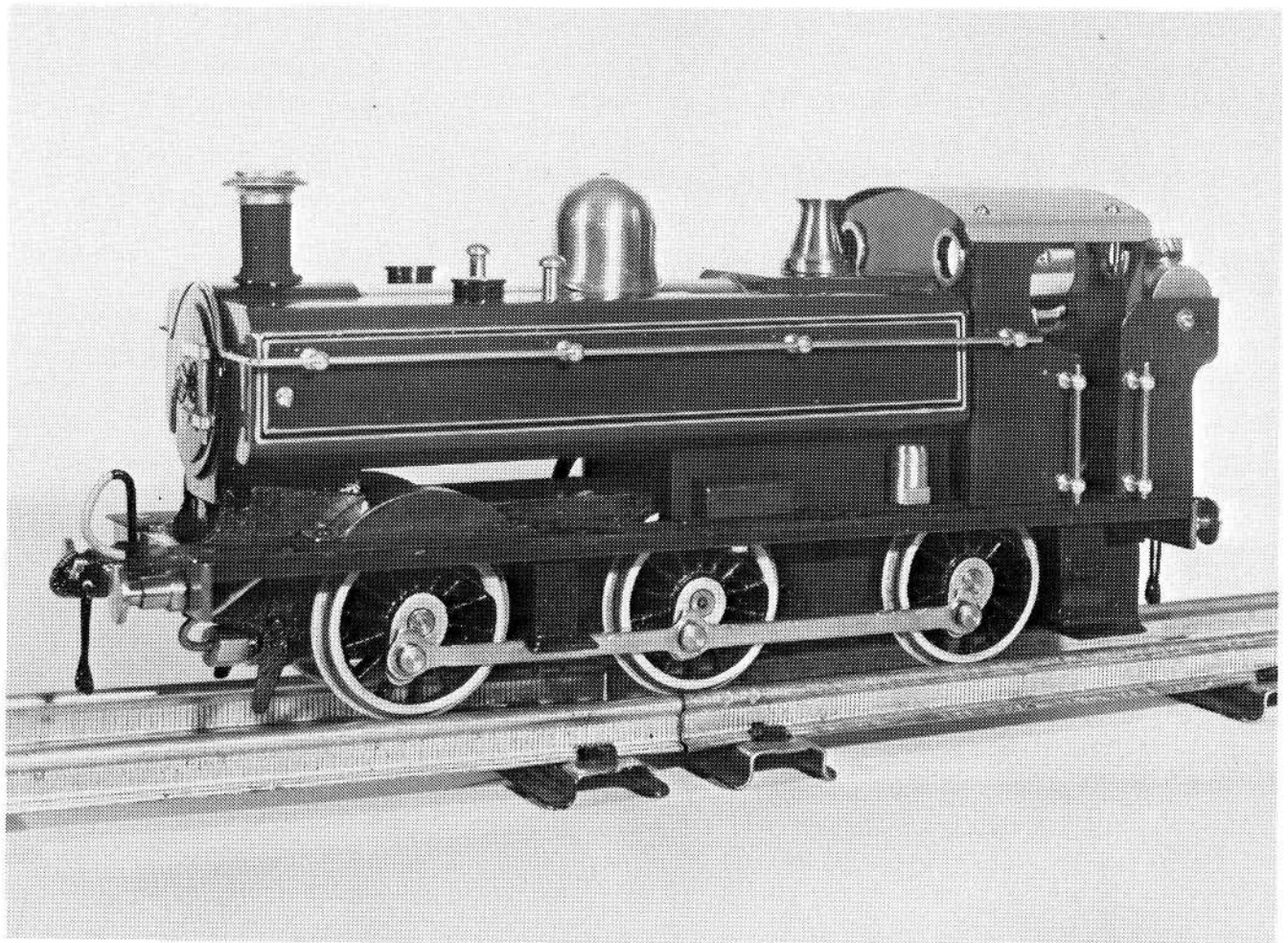
Fra min tidligste barndom har jeg haft damplokomotiver for øje, idet jeg er født og opvokset få hundrede meter fra de forlængst hedengangne Haderslev Amts Jernbaners remise og baneterræn. Mit tidligste legetøj var da også tog - selvfølgelig i spor 0, og jeg har da også det allermeste af det endnu, i køreklar stand: 2 urværkslokomotiver (Bing og BUB) og et Bing spritfyret damplokomotiv samt flere Bing-vogne. Alle dele er over 50 år gamle, og de bliver jævnlig "rørt". Denne indledning gives som baggrund for, hvorfor man giver sig i lag med at bygge et "rigtigt" damplokomotiv,

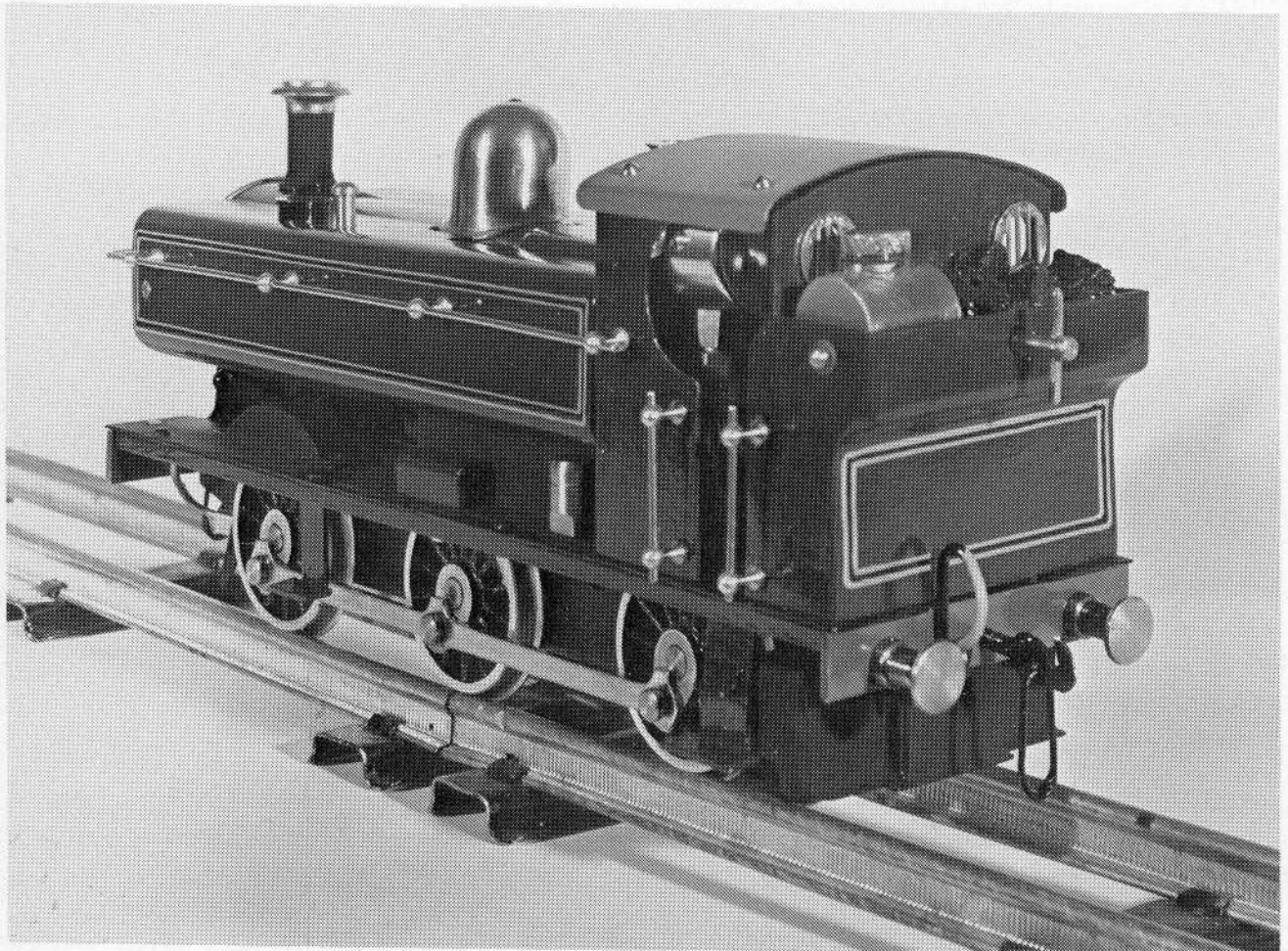
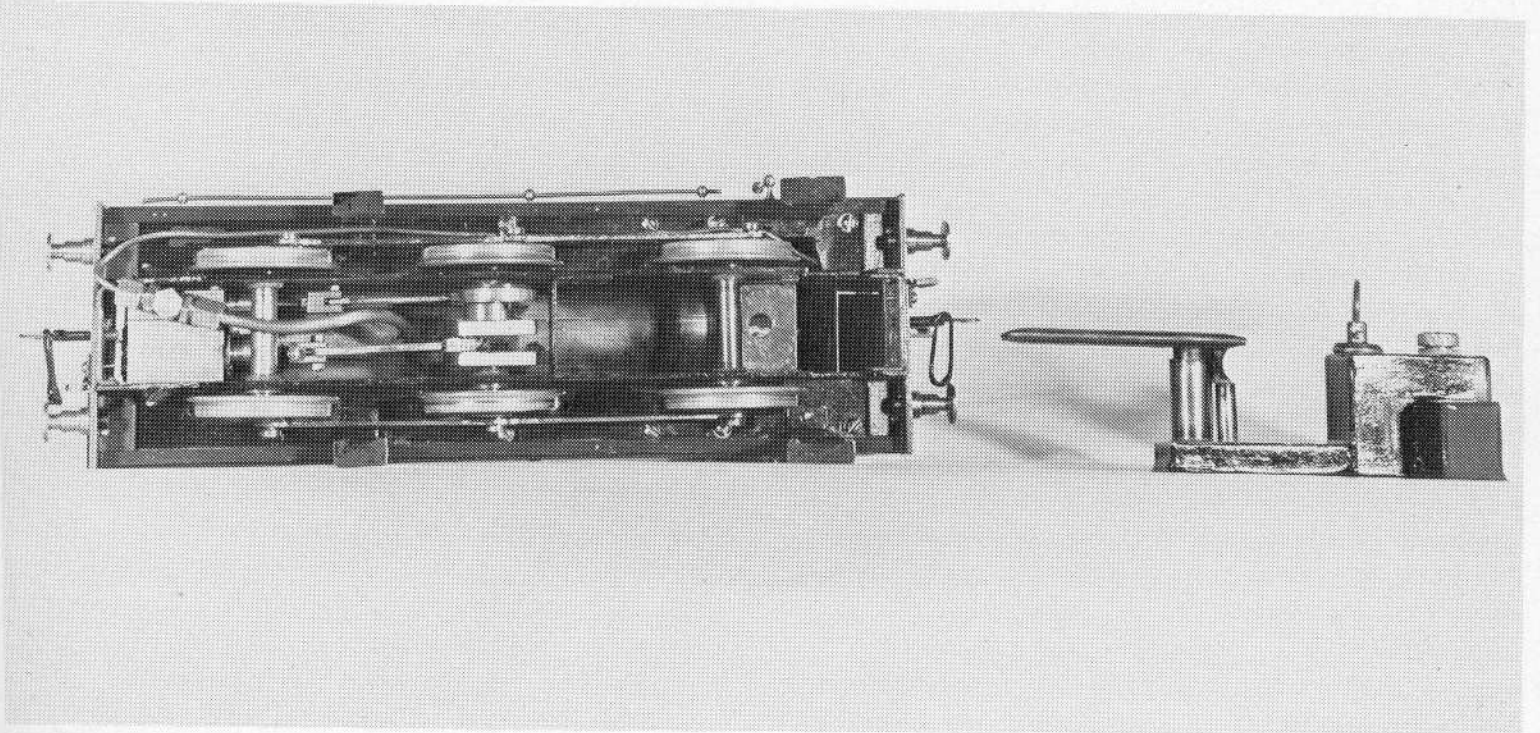
passende for det hjemlige skinnenet, som forstærkning af trækraften.

I "Model Engineer" fandt jeg en dag en annonce fra "HB"-models i Tring, England, der averterede med byggesæt til damplokomotiver, man kunne tilbyde 3 forskellige modeller. Jeg skrev efter et katalog og bestilte så den model, jeg bedst kunne lide. Efter en passende leveringstid kom ca. 100 dele, hver del fint indpakket i plastic og nummereret.

Maskinen - et 0-C-0 (eng. 0-6-0) tenderloko, er en model af det tidligere Great Western Railways 5700 Pannier "tank"loko, der jo ser lidt fremmedartet ud for vore øjne, men det var spændende at gå i gang med. Tegning og udførlig byggevejledning fulgte med sættet, og en fortegnelse over, hvad man bør have af værktøj. Maskinen er helt af stål, kobber og messing - ingen bly-støbegods, hvidtmetal eller plastic, og alt er skruet og loddet sammen.

Opbygningen ses bedst af billedet, hvor man ser maskinen nedefra: Tv. den dobbeltvirkende cylinder med gliderkasse foran forakslen, dampprøret, der kommer fra stopventilen





fra kedlens bagende, og det tyndere olierør fra oliebeholderen ovenpå kulkassen. Midterakslen er drivaksel med krumtap, slip-ekscentrik, plejlstang og ekscenterstang. Hjulene er koblede med almindelige kobbelstænger. Th. ses den demonterede sprit-forgasningsbrænder.

Kedlen er fremstillet af et rustfrit stål-rør og trykprøvet til 120 lbs (ca. 8,5 kp/cm²). Hjulene er af støbejern og presset på akslerne.

Fra billedet af maskinen, set fra siden: Skorstenen har afledning for spildedampen, domen er en "dummy", sikkerhedsventilen kan skrues af for vandpåfyldning. De viste håndstænger og holdere er ikke med i byggesættet, ligeledes manometret i førerhuset, disse ting kan anbringes efter egen smag og lyst, men må så købes hos en anden engelsk leverandør. Man kan jo i det hele taget pynte på maskinen efter lyst og evne.

Maskinen set bagfra: I kulkassen ses oliebeholderen med ifyldningsskrue, og ved siden af er anbragt rigtige små stykker kul (limet med Araldit). Den forlængede ventilspindel til dampventilen ses på kulkassens overdel. Kulgitteret på de runde vinduer er også "hjemmelavede". Under bageste pufferplanke ses brænderens spritbeholder.

Maskinen har jeg lakeret i følgende farver: Sidetanke og førerhus: Mørkegrøn med orange/sort staffering, taget er matgråt, ramme og hjul sorte, pufferplanker røde og førerhuset indvendigt, lysebrun. Døm og sikkerhedsventil står i blank messing, og skorstenkronen er lakeret med kobberlak. Maskinen er således ret kulørt, som engelske lokomotiver jo var engang, men jeg kan bedst lide det sådan, det "legetøjsagtige" præg passer fint til den øvrige lokale maskinpark.

Maskinen kan bygges uden brug af drejebænk, men man bør have en stabil elektrisk boremaskine på stativ, mange små bor og snit-tappe, en 100 W loddekolbe, masser af små nøglefile og enkelte store file, skruestik, små skruetrækkere, pincet, tænger, fileklo og små skruetvinger m.m. samt en stor tålmodighed - samt have adgang til slaglodning af nogle meget små detaljer (en guldsmed hjalp mig med mine!).

Det tog ca. 125 timer at gøre maskinen færdig, hertil lakering. Man bør lakere de demonterede dele og så samle det hele igen, det

giver det pæneste resultat. Jeg synes, at det færdige resultat var pengene og anstrengelserne værd.

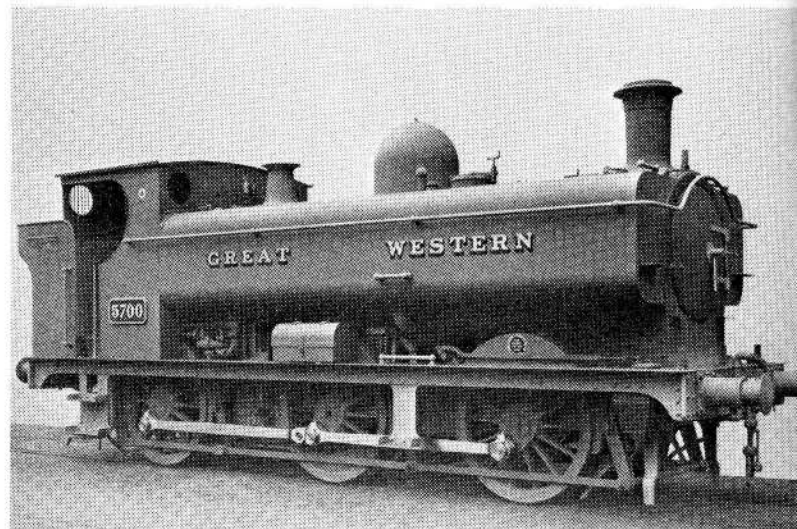
Nogle tekniske oplysninger om maskinen:
 Største længde: 8 1/2" - 226 mm
 største bredde: ca. 60 mm
 største højde: ca. 92 mm (skorstenstop over skinneoverkant)
 vægt: ca. 0,8 kg
 køretid: ca. 10 min.
 damptryk: ca. 40 lbs (3,5 ato)
 cylinder x slaglængde: 3/8" x 1/2" (9,7 x 12,7 mm).

I skrivende stund (januar 1977) er prisen for byggesættet 83,52 engelske pund. For et færdigt lokomotiv, sort eller grønlakeret, 124,20 engelske pund, ab fabrik i Tring hvortil kommer postforsendelse.

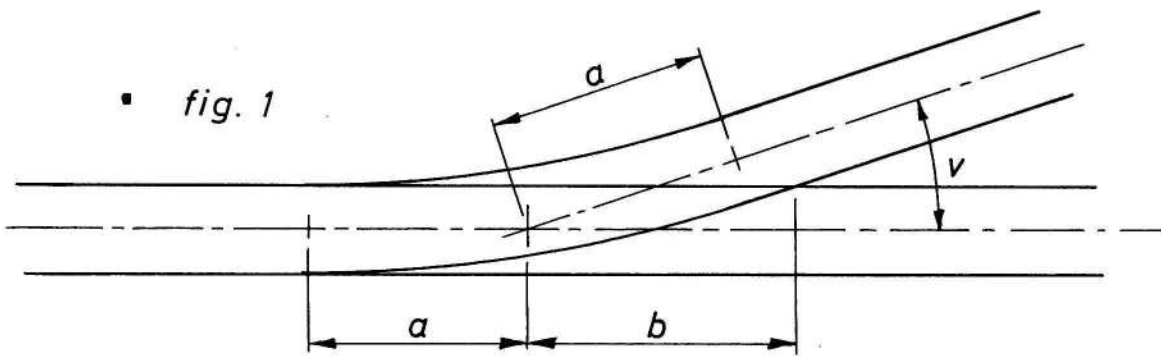
Skulle nogen være interesseret i yderligere oplysninger eller brochure, er fabrikan- tens adresse:

H.B. Models, 12 Grove Park, Tring, Herts, HP 23 5JL, England.

A. Kernwein



Billedet herover viser den beskrevne models forbillede. Det er "stjålet" fra bogen: British Locomotive Design, 1825-1960, af Graham Glover, udgivet af George Allen and Unwin - Ltd. Ruskin House, Museum street.



SPORSKIFTER

Af forskellige grunde ønsker modelbyggeren, der selv fremstiller sine sporskifter, ofte selv at konstruere disse. Meget få modelbyggere har så megen plads, at de på deres anlæg kan have modelrigtige sporskifter.

De fleste sporskifter ser skematisk ud som på fig. 1. Afstanden fra de rette midtliniers skæringspunkt til tangentpunkterne, hvor sporskiftekurven går over i de rette spor, er betegnet a . Afstanden fra midtpunktet til skinnekrydsningens (hjerTESTykkets) teoretiske spids er betegnet b . Udfør det venstre tangentpunkt - i stamsporet - befinder sig tungespidsene.

Det må bemærkes, at hjertespidserne i praksis rykkes et stykke tilbage fra den teoretiske hjertespid, så den får en rimelig tykkelse - for eksempel 0,1 - 0,2 mm.

Man ser ligeledes ofte, at tungespidsene rykkes lidt tilbage fra tangentpunktet for at opnå en rimelig udvidelse af sporvidden eller i det mindste undgå, at sporvidden bliver for lille.

Sporskiftet i fig. 1 har ret krydsning i begge spor, og inden hjertespidserne er sporet ret på et kort stykke i sidesporet. Dette rette stykkes længde kan for eksempel være 25 mm i spor 0 (1:45), 13 mm i spor H0 (1:87) og 7 mm i spor N (1:160), men det kan naturligvis ændres efter behov.

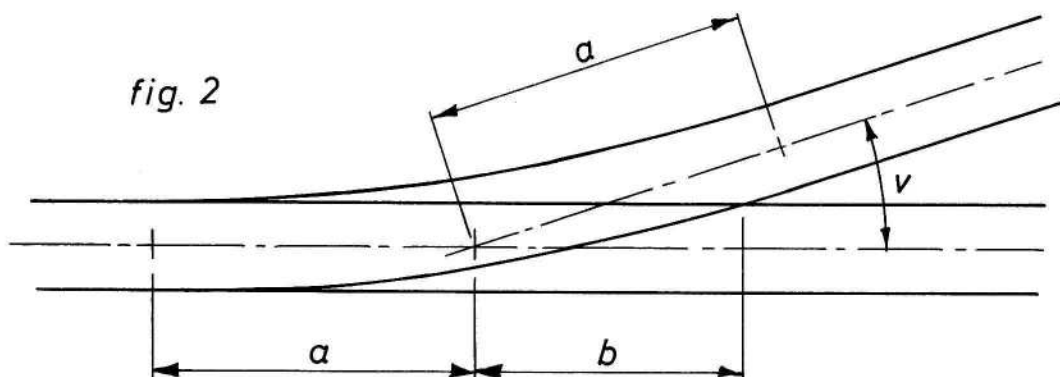
Iøvrigt gælder for fig. 1 følgende relationer, idet s betegner sporvidden og r betegner sporskiftekurvens radius (gennemgående), målt til spormidten.

Fig. 1, $a \leq b$:

$$\operatorname{tg} \frac{v}{2} = \frac{a}{r}; \quad a = r \operatorname{tg} \frac{v}{2}; \quad r = \frac{a}{\operatorname{tg} \frac{v}{2}}$$

$$\operatorname{tg} \frac{v}{2} = \frac{s}{2b}; \quad b = \frac{s}{2 \operatorname{tg} \frac{v}{2}}; \quad b = \frac{sr}{2a}.$$

Normalt betegner man et sporskifte ved krydsningens hældningsforhold, der angives som et forhold eller en brøk, f.eks. 1:9 eller $\frac{1}{9}$. Talværdien er den samme som tangens til krydsningsvinklen v ($\operatorname{tg} v$). Det betyder, at sidesporet fjerner sig 1 mm for hver 9 mm af stamsporet, målt vinkelret på dette.



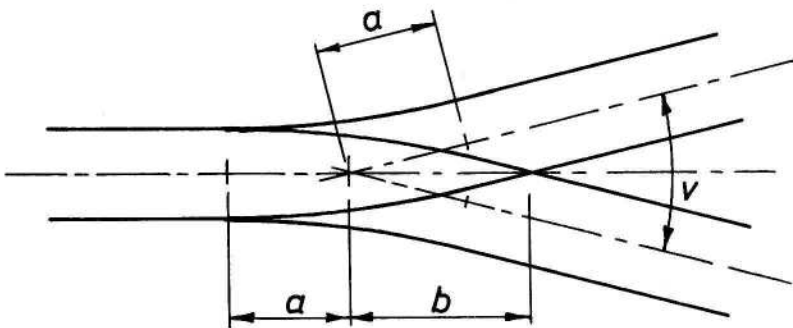


fig. 3

Hældningsforholdet findes ved at finde $\operatorname{tg} \frac{v}{2} = \frac{a}{r}$, derefter $\frac{v}{2}$, så v og endelig $\operatorname{tg} v$. Tallet forlænges til en brøk med tælleren 1, hvorefter man har hældningsforholdet.

Et sporskifte kan imidlertid også se ud som i fig. 2, hvor sporskiftekurven er ført igennem hjertestykket, som derved bliver krumt i sidesporet. Denne type hjertestykke er lidt vanskeligere at fremstille end et ret, men sporskiftet frembyder flere fordele - væsentligst, at kurveradius er større. Dette sporskifte kan derfor være at foretrække, hvor pladsen er knæben, og hvor radius i et sporskifte som fig. 1 ville blive for lille.

For sporskiftet i fig. 2 gælder:

Fig. 2, $a \geq b$:

$$\operatorname{tg} \frac{v}{2} = \frac{a}{r}; \quad a = r \operatorname{tg} \frac{v}{2}; \quad r = \frac{a}{\operatorname{tg} \frac{v}{2}}$$

$$b = -a + \sqrt{2rs}.$$

Ved dette sporskifte er krydsningsvinklen ikke identisk med vinkel v , idet krydsningsvinklen måles i den teoretiske hjertespid. Hældningsforholdet findes som:

$$hf = \frac{a+b}{r - \frac{s}{2}}$$

brøken forkortes, så tælleren er 1.

Krydsningssporskifter (englændere) beregnes på samme måde som i fig. 1. I Danmark findes kun krydsningssporskifter med rette krydsninger og tungerne beliggende indenfor disse, mens der i udlandet findes typer,

hvor tungerne er beliggende udenfor krydsningerne, og hvor de krumme spor ikke skærer ind over hinanden.

Et andet hyppigt forekommende sporskifte er det modkrummede, symmetriske sporskifte som vist i fig. 3 og 4. I fig. 3 har sporskiftet ret krydsning:

Fig. 3, $a \leq b$:

$$\operatorname{tg} \frac{v}{4} = \frac{a}{r}; \quad a = r \operatorname{tg} \frac{v}{4}; \quad r = \frac{a}{\operatorname{tg} \frac{v}{4}};$$

$$\sin \frac{v}{2} = \frac{s}{2b}; \quad b = \frac{s}{2 \sin \frac{v}{2}}.$$

Hældningsforholdet findes som ved fig. 1: Først findes $\operatorname{tg} \frac{v}{4} = \frac{a}{r}$, herefter $\frac{v}{4}$, så v og endelig $\operatorname{tg} v$. Tallet forlænges til en brøk med tælleren 1, hvorefter man har hældningsforholdet.

Fig. 4, $a \geq b$:

$$\operatorname{tg} \frac{v}{4} = \frac{a}{r}; \quad a = r \operatorname{tg} \frac{v}{4}; \quad r = \frac{a}{\operatorname{tg} \frac{v}{4}};$$

$$b = -a + \sqrt{\frac{s^2}{4} + rs}.$$

Her findes hældningsforholdet således:

$$hf = \operatorname{tg} u, \quad \text{hvor } \operatorname{tg} \frac{u}{2} = \frac{a+b}{r - \frac{s}{2}}.$$

Erik Olsen

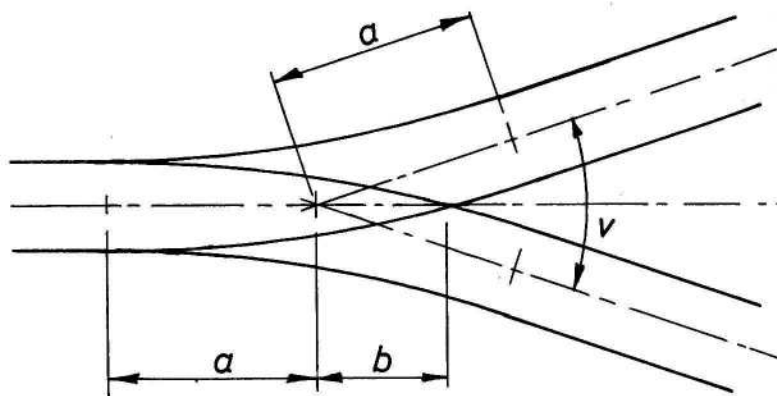


fig. 4

MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

DE FØRSTE TRIANGEL-VOGNE

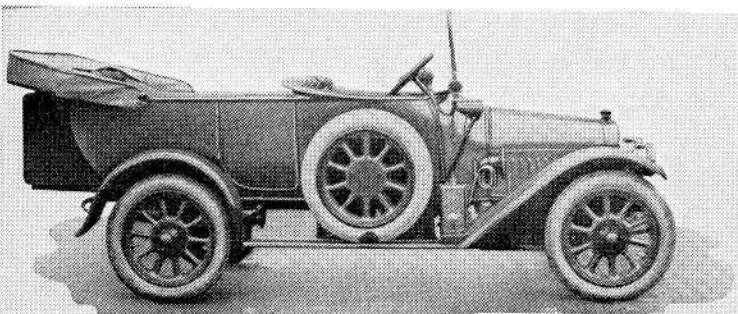
Vi har set, at de første jernbanemotorvogne, der kom i drift i Danmark, var benzinkemekaniske vogne af udenlandske fabrikater, først fra DWK, Deutsche Werke, Kiel og lidt senere fra AEG/Linke Hoffmann. Vi fik også tidligt (1923) et par diesel-elektriske post- og rejsegodsvogne fra DEVA/ASEA i Sverige, og de var endda bygget så tidligt som i 1921. Vi vil imidlertid foreløbig holde os til de benzindrevne vogne og således også undgå fornyet dvælen ved Callesens motorvognsforsøg i Åbenrå omkring 1920, da de var baseret på glødehoved-motorer, der benyttede råolie som brændstof - og da vognene desuden aldrig blev udviklet til driftsmodenhed.

Ingen dansk virksomhed havde endnu i praksis vist, at den kunne bygge en anvendelig jernbane-motorvogn, da DWK i 1920 prøvekørte deres første forsøgsmotorvogn og på privatbanen Kiel-Segeberg præsenterede den for en indbudt flok af jernbanefolk, bl. a. DSBs maskinchef Floor, Kolding Sydbaners driftsbestyrer Tarp og Haderslev Kredsbaners direktør Johannesen. Det betød dog ikke, at der ikke i Danmark blev arbejdet med motorvognsprojekter. Allerede i 1919 kom der også danske motorvognstilbud til de danske privatbaner, idet udkastene begyndte at flyde rigeligt fra tegnestuerne på DfA, De forenede Automobil-

fabrikker A/S i Odense. Dette foretagende var stiftet den 26. august 1918 som et datterselskab af Thomas B. Thriges fabrikker i Odense, grundlagt 1894. TBTs hovedproduktion var elmotorer og andre større, elektriske artikler, men Thomas B. havde tidligt interesseret sig for biler og havde i 1909 påbegyndt en produktion af "Thrige"-vogne af mange forskellige slags på fabrikken i Odense. Produktionen voksede ret hurtigt, og i 1918 udskiltes bilfabrikationen som et delvis selvstændigt foretagende, efter at Thrige havde skaffet sig af med et par generende konkurrenter i København: H.C. Frederiksens cykel- og senere også bilfabrik, der byggede "Anglo-Dane"-vogne og J. Hagemesters virksomhed, der byggede vogne af mærket "Jan". Foto 1 viser en af Thriges sidste modeller inden fusionen, men vil man se, hvordan Anglo-Dane og Jan så ud, kan man f. eks. kigge i J.D. Scheels "Berømte Biler", hvor enkelte eksempler er vist i Verner Hanckes streg.

De to københavnske fabrikker var svækket af kørselsrestriktionerne under 1. verdenskrig 1914-18, og de var derfor et let bytte for den velkonsoliderede fabrik i Odense, der havde mange strenge at spille på. Thrige købte begge konkurrenterne ud og sammenlagde dem med Odensefabrikken under navnet De forenede Automobilfabrikker, selv om begge de københavnske straks blev nedlagt. Et minde blev dog tilbage, dels i ordet "forenede", dels i det nye varemærke TRIANGEL, der på genial måde antydede treenigheden (Triangel = trekant) og oven i købet indeholdt elementer af alle tre foretagenders navne i sig: T(h)ri(ge), Ian(gel) og Angel(o Dane), samtidig med, at navnet fortrinsvis henledte tanken på "hovedentreprenøren" Thrige og således understregede kontinuiteten og yderligere udnyttede elektromotorfabrikkens gode renommé!

Det var Thriges modeller og konstruktioner, der videreførtes af DfA, men man opgav hurtigt at bygge personbiler og koncentrerede sig i stedet om produktionen af lastbiler, bus-



5-Pers. THRIGE Personvogn fra Verdenskrigen 1914-18

ser og - jernbanevogne! Disse produkter var ofte mere eller mindre "skræddersyede", indrettet efter de enkelte kunders ønsker og specielle behov, mens personbilerne allerede i begyndelsen af tyverne masseproduceredes i den grad, at DfA ikke kunne konkurrere med de store, udenlandske fabrikker.

Flere af DfAs første forslagstegninger til jernbanemotorvogne er bevaret. Den ældste, jeg kender, er dateret 24. marts 1919, altså kun et halvt år efter at DfA blev stiftet, se fig. A. Vognen var, som flere af fabrikkens tidlige motorvognstilbud, næsten kun en bil (bus) på jernbanehjul, men det kan vel næppe undre nogen, når tilbuddet kom fra en bilfabrik. Vognen var, sin lidenhed til trods, beregnet for normal sporvidde, mens andre af de bil-lignende tilbud udtrykkelig var beregnet for 1 m sporvidde, som benyttedes på en del danske småbaner. Vognen havde fast foraksel og intet rat. Kassen var meget smal og havde kun langsgående sæder, ligesom de ældre sporvogne. Fører- og motorrummet var adskilt fra den øvrige vogn ved en væg med dør. Her havde man nok tænkt sig at medføre postsække o.l. Motoren lå i en kasse på gulvet i førerrummet, lidt trukket tilbage fra gavlvæggen, så føreren kunne sidde på kassens forende med benene på gulvet. Selv om motoren lå lidt inde i vognen, var køleren alligevel anbragt foran gavlen i en lille "snude", der altså ikke havde nogen direkte forbindelse med motoren, men som formentlig skulle indeholde en af motoren dreven ventilator. Der var naturligvis kun førerrum i den ene ende, og vognen var kun beregnet til solokørsel: den havde ikke skygge af puffere eller koblinger hverken for eller bag. De forhåndenværende bænke har næppe rummet mere end 16-18 siddepladser plus et klapsæde og ganske få, ubekvemme ståpladser. Loftshøjden var nemlig på midten kun ansat til 1700 mm, dog en smule mere under den meget smalle og lave tagrytter. Vognens kapacitet har nok været for lille til, at nogen bane har været interesseret. Til sammenligning havde DWKs første lille 2-akslede forsøgsvogn 32 siddepladser og 10 ståpladser.

Det var nu ikke sådan, at DfA kun tilbød biler på jernbanehjul til de motorhungrende privatbaner. Man udarbejdede også, vistnok i samarbejde med "de erfarne vognbyggere hos SFJ" (iflg. Lars Viinholt's bog om de Sydfyenske Jernbaner) projekter til større, mere

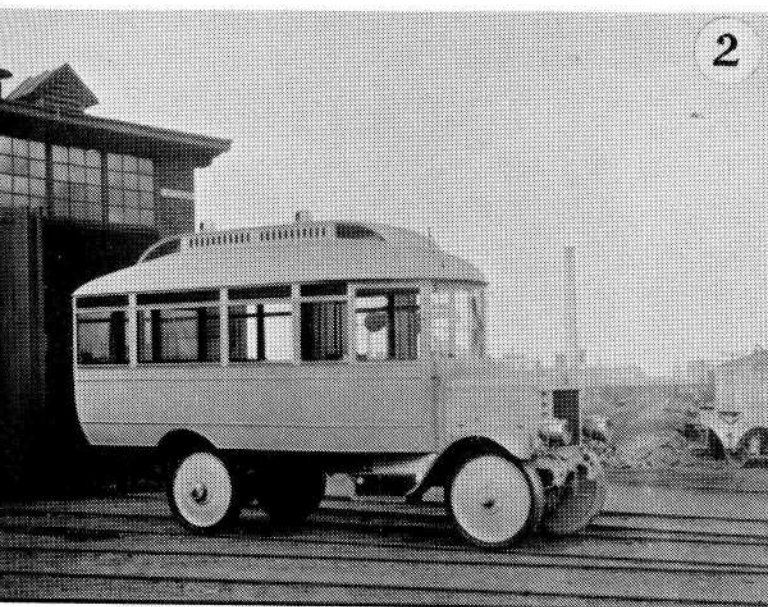
"jernbanemæssige" vogne, såvel til normalspor som til meterspor, men de var alle enkeltrettede, altså kun med førerrum i den ene ende, hvor også motoren var placeret, så man stadig kunne benytte maskinanlæg, gearkasser, betjeningsgreb m.m. af de typer, som normalt anvendtes i svære lastbiler og busser. Nogle af tegningerne viser træk på forhjulene, andre på baghjulene, men det gør vist ikke nogen større forskel på transmissionen. De fleste vogne var vist med lænkeaksel-ophæng, men først på tegningerne fra 1921 er der vist den "trækbuk", der var karakteristisk for alle de 2-akslede Triangelvogne af model II og fremefter. Trækbukken var et stativ, der var fastgjort til understellets langsgående dragere og som ved passende bevægelige stænger var forbundet med bagtøj-huset og derved overførte trækraften fra drivakslen til vognen uden at påvirke fjederophænget og akslens radiale indstilling noget videre. Denne konstruktion var noget, der ikke forekom i bil-afdelingen, men som var udviklet specielt til jernbaneformålet, men derudover holdt man sig længe i alt væsentligt til maskinkonstruktioner, der var velkendte fra bilfabrikationen, så det hovedsagelig var vognkasserne, der havde et mere jernbanemæssigt præg.

Den mindste egentlige jernbanevogn, jeg har fundet forslag til, ses på fig. B, dateret 18. februar 1921. Den var beregnet for meterspor og meget lille og smal, men dog med så stor loftshøjde, at de fleste passagerer kunne stå op, de højeste skulle dog nok tage hatten af. Et karakteristisk træk var bl.a. de foreslåede faste vinduer med små oplukkelige trækruder over, et arrangement som DfA en kort tid benyttede til sine ældre jernbanemotorvogne af model IV, V og VI, og som vi også kender fra både Kielervognene og AEG-vognene, men som ellers ikke fandt anvendelse ved de danske baner. Motoren var som sædvanligt anbragt foran, mens køleren, her en rørkøler, var tænkt placeret under motoren, helt nede under vognen. Førerrummet havde halvt åbne sider noget lignende som Langelandsbanens dampvogn og i øvrigt som de fleste damplokomotiver uden tender. Det var endnu i tyverne ikke ualmindeligt, at visse lastbiler havde mere eller mindre åbne førerhuse, ja, der var ikke engang altid tag over.

Den lille vogn havde, ligesom det først en del år senere blev almindeligt i Triangelvogne-

ne, indsnævrede indgangsperroner, men det har nok været nødvendigt af hensyn til konstruktionsprofilen for den smalsporsbane, som DfA har haft i tankerne ved konstruktionen. Det bemærkes, at fører- og motorrummet var tænkt adskilt fra passagerafdelingen, hvorimod sædeanbringelsen tyder på, at man har forestillet sig overgangsmulighed til en bivogn, selv om man mærkeligt nok ikke har tegnet nogen dør eller overgangsbrog i bagenden. Vognen rummede 25 siddepladser og måske en halv snes ståpladser på indgangsperronen, men der var ikke derudover beregnet plads til rejsegods, postsække el. lign. Det er bemærkelsesværdigt, at man havde tænkt sig at supplere de ret korte bærefjedre med skruefjeder-ophæng i enderne, hvorved man fik en dobbelt affjedring, hvor bladfjederen var det svingningsdæmpende element, mens de små skruefjedre skulle optage de smårystelser, der er tilbøjelige til at forplante sig ret uhindret gennem det simple bladfjeder-ophæng. En sådan affjedringsmæssig "flothed" tillod man sig ikke på ret mange af de Triangelvogne, der faktisk kom i drift på de danske baner, men systemet benyttedes i ikke ringe udstrækning på f.eks. de københavnske sporvogne fra 1911 og fremover.

Fig. C viser et forslag til en større, normalsporet vogn, der udviser visse træk, der minder om SFJ- og/eller OMB-praksis. Det er således påfaldende, at den er udstyret med "Sydfyenske" bremseklodser, og de mange regnliste-buer på taget minder også om fynske traditioner. Det påfaldende "ødsle" bænkearrangement med kun 4 pladser i bredden i en 3



meter bred vogn går igen i SFJs første forsøgs-motorvogn, som vi desværre ikke har hverken tegning eller billeder af i dens oprindelige skikkelse, men som mange endnu erindrer som ombygget til motorbivognen SFJ CM 86, senere DSB FDP 4812, se fig. D. Den vil vi lidt senere vende tilbage til.

DfA havde ikke i første omgang heldet med sig i sine salgsbestræbelser. Det kan bl.a. skyldes, at man ikke i praksis havde vist, at man kunne bygge en brugbar jernbanemotorvogn, hvorimod der i udlandet faktisk kørte motorvogne og motorlokomotiver, så man her kunne se, hvordan de fungerede i praksis. DfA havde også planer om selv at bygge en forsøgs- og demonstrationsvogn, men det blev først til noget, da man i 1919 brændte inde med én af to "Thrige"-busser, som man havde bygget til "A/S Strandvejsautomobilet", men som af selskabet blev vraget til fordel for et andet, vistnok udenlandsk fabrikat. Da det så ud til, at man ikke kunne komme af med denne lille bus, fandt man på at ombygge den med jernbanehjul som vist i fig. E og på foto 2. Forsøgsvognen prøvekørtes i 1921 på de Sydfyenske Jernbaners strækning Odense-Svendborg, og prøverne forløb for så vidt godt, men vognen var bare alt for lille til at SFJ kunne bruge den til den daglige drift, den kunne egentlig kun bruges til særtog til mindre, sluttede selskaber, og behovet for sådanne tog var så beskedent, at man næppe ville anskaffe vognen alene til det formål.

DfA fik under prøveturene rettet nogle mindre fejl og mangler, hvorefter vognen sendtes på en tourne landet rundt for at gøre reklame for banernes motorisering i almindelighed og Triangelvognene i særdeleshed, specielt ved de forskellige privatbaner.

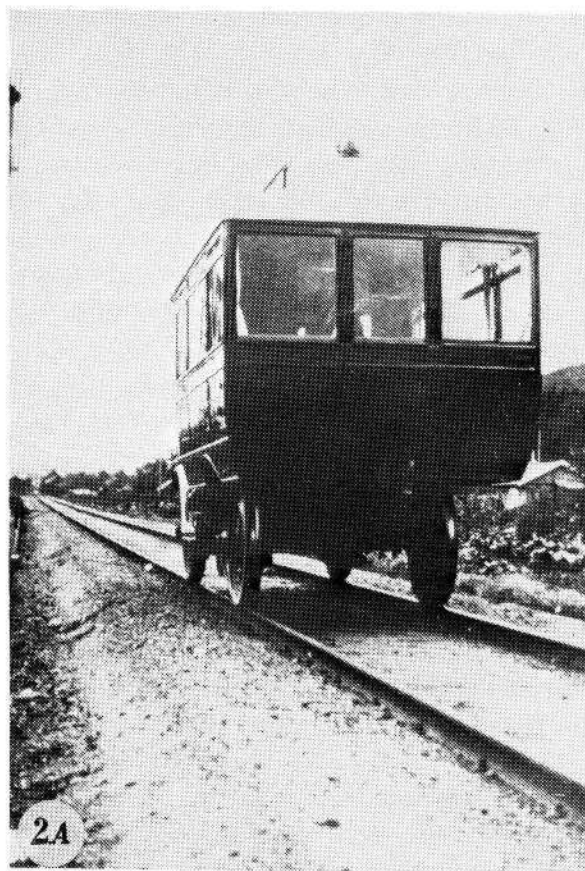
Vognen rummede kun 16 siddepladser plus et klapsæde, der var anbragt på den blændede bagdør, og der var absolut ingen plads til ekstra bagage. Derimod var loftshøjden i midtergangen så stor, at der var mulighed for et fåtal stående at befinde sig her uden at stå i spænd mellem loft og gulv.

Selv om vognen var lille, havde man udstyret den med en primitiv koblingsanordning, så det var muligt at medgive den en bivogn, og på Frederiksværkbanen, HFJ, viste den sig med lethed at fremføre en let personvogn, GDS G 1, som man havde lånt fra Gribskovbanen. Dette lille tog, se foto 3, vejede ialt 10,5 t, og fuldt

besat med passagerer 13 t, svarende til ca. 3,8 hk/t eller noget lignende som tilfældet blev med de første "rigtige" motorvogne fra DfA, når de medførte en af de tilhørende bivogne.

Frederiksværkbanens driftsbestyrer Kuhlman, der var en af de danske privatbaners mest fremsynede mænd, interesserede sig levende for DfAs motorvognsforsøg, og han skrev bagefter om vognens besøg på HFJ i "Privatbanetidende", hvor det bl.a. hed: "Det, man har undersøgt, er Vognens Kørsel under forskellige Vejrforhold, med forskellige Belastninger og efter meget kort Forberedelse, og disse Prøver har egentlig vist sig meget gunstige for Vognen, idet der ingen Driftsvanskeligheder er forekommet, hvorhos Vognen har præsteret et større Arbejde end forudsat, nemlig har trukket en 7 ts Personvogn med en Gennemsnitshastighed af 40 km i Timen. Vognens Type er som en almindelig Rutebil og i sin maskinelle Konstruktion simpel og enkel. Saafremt Vognen ombygges noget, og en særlig Paahængsvogn konstrueres, saaledes at dette Motortog kan faa 40-50 Siddepladser og 20 Staa-pladser, hvad Fabrikanten mener let lader sig gøre, vil man formentlig med godt Resultat kunde anvende dette Tog paa Banerne, men man maa ikke se bort fra, at hele Spørgsmaalet endnu befinder sig paa Forsøgsstadiet".

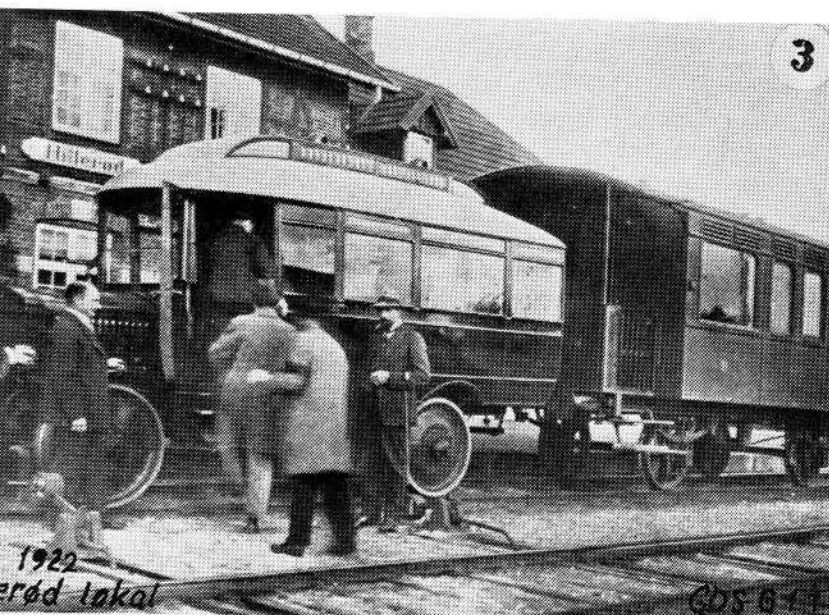
Forsøgsvognen kørte landet rundt på demonstrationstur det meste af 1921 og 1922, men i mellemtiden var der et andet motorvognsprojekt igang: SFJ gik i sommeren 1921 i gang med at bygge deres egen jernbane-motorvogn på banernes eget værksted i Odense. Det ser



ud til, at dette forehavende skete i et vist samarbejde med DfA, der i hvert fald leverede den maskinelle del, og jeg har en mistanke om, at tegningen fig. C, som tidligere er omtalt, kan have været et forstudium til SFJs vogn, eller at vogn-delen i hvert fald er et resultat af DfAs kontakter med SFJs vognbyggeri i Odense.

SFJs forsøgsvogn, der i det ydre har set ud omtrent som ombygningsproduktet i fig. D, var en del større end ovennævnte vogn. Forsøgsvognen fik førerrum i begge ender og i det indre 2 passagerafdelinger med siddeplads til ialt 40 passagerer i et 2 + 2 pladsers sædearrangement med "midter-midtergang". Hvordan motoren var anbragt, kan jeg kun gisne om, men da de to endeperroner ikke var lige store, har motoren måske ligget i forenden af den største perron. Motoren var iflg. Lars Viinholt en 65 hk benzinmotor fra DfA, men transmissionen kender jeg intet til og ej heller, hvordan man har betjent gear og kobling fra begge ender af vognen.

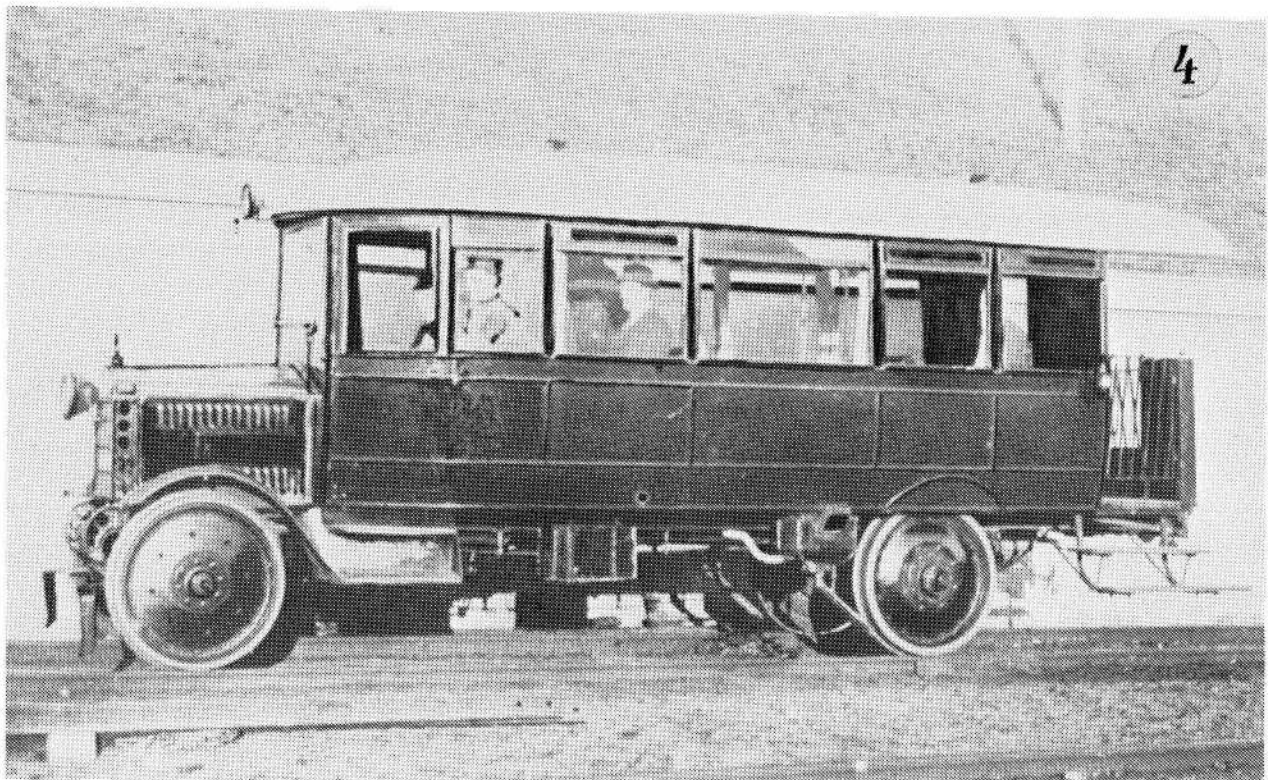
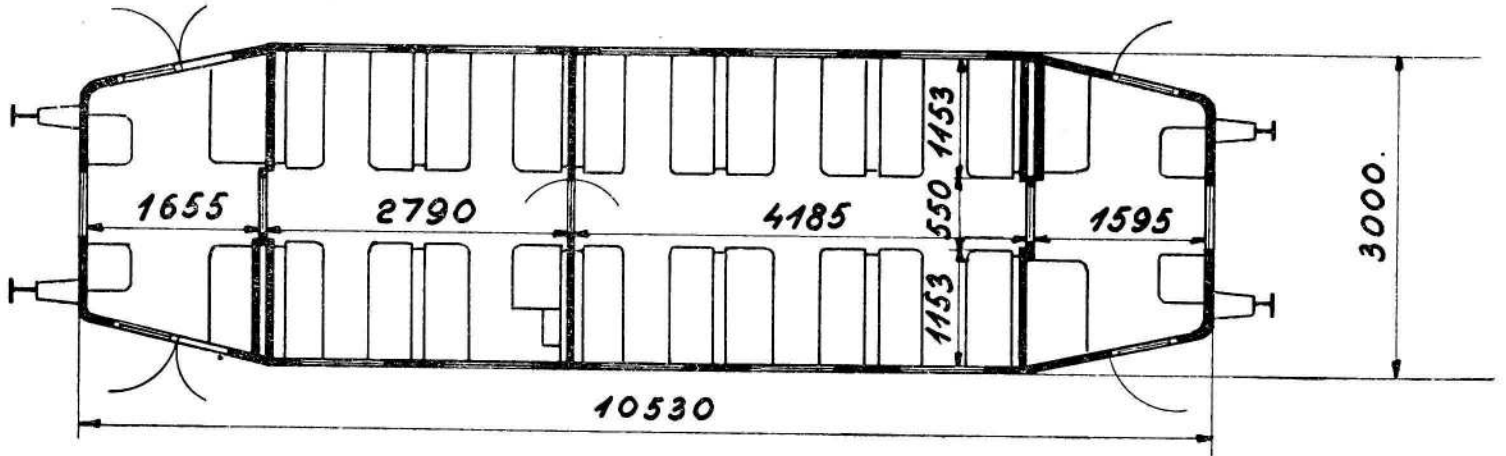
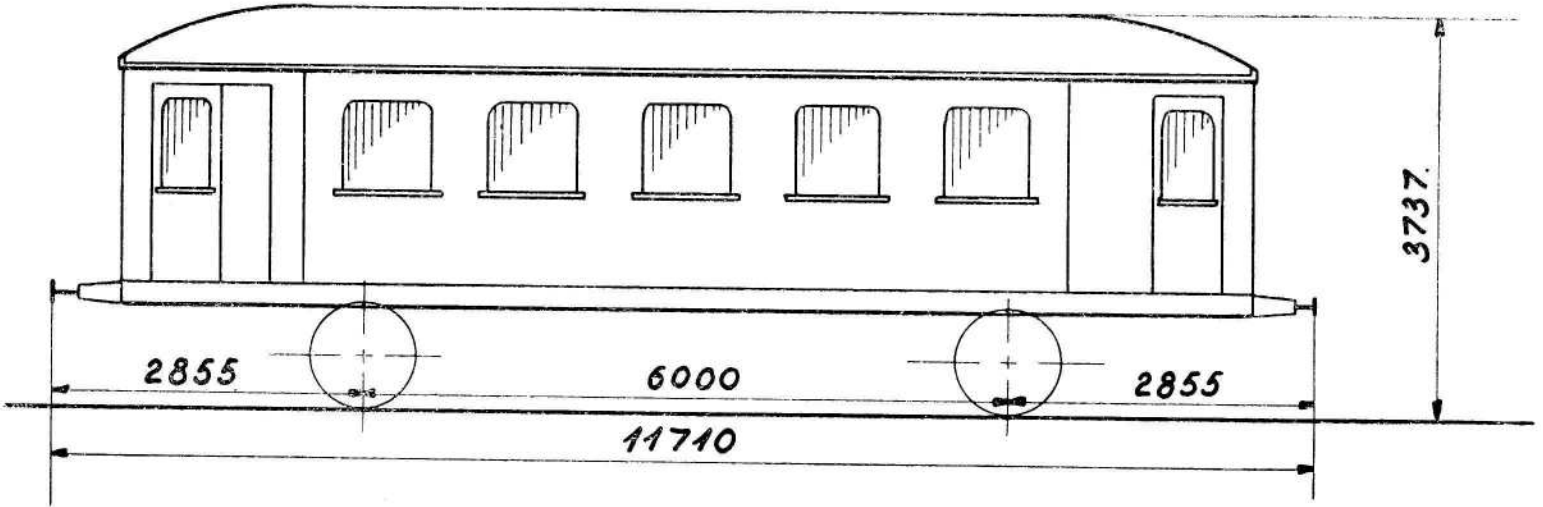
I efteråret 1921 begyndte man at prøvekøre vognen, og det siges, at den i begyndelsen fungerede tilfredsstillende, bl.a. på en prøvetur på Tommerup-Assens banen, hvor teknikere fra DSB tog vidunderet i øjesyn. Desværre va-

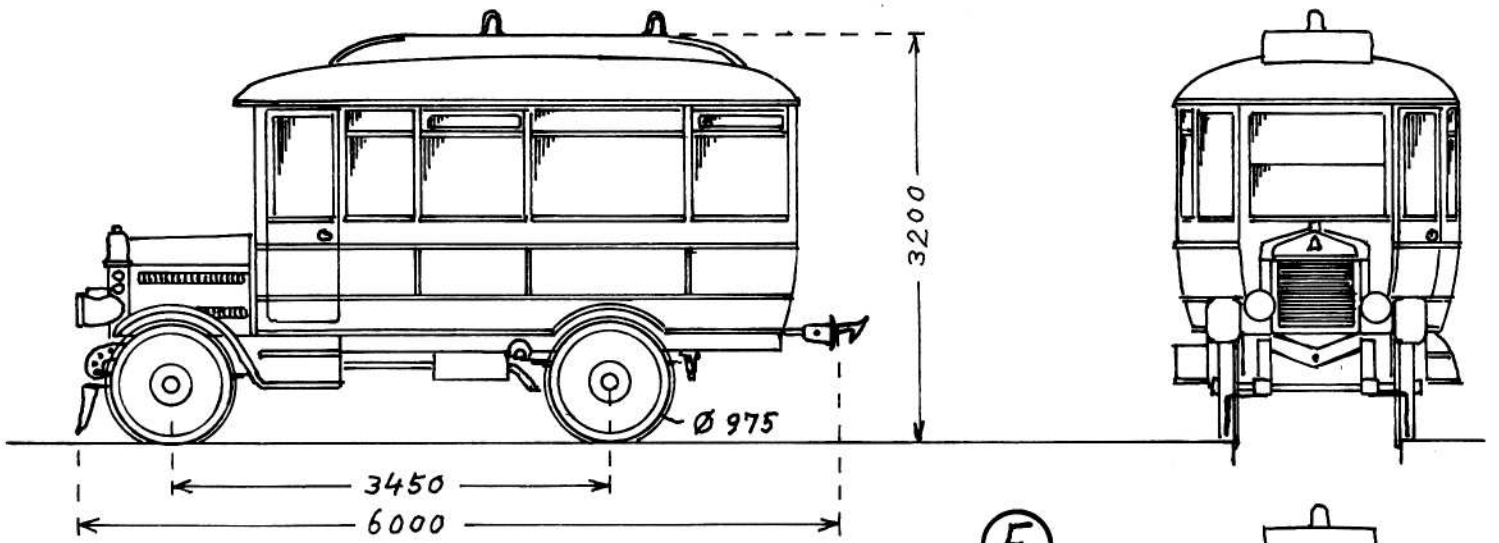


1 Litra FDP. Nr. 4812.

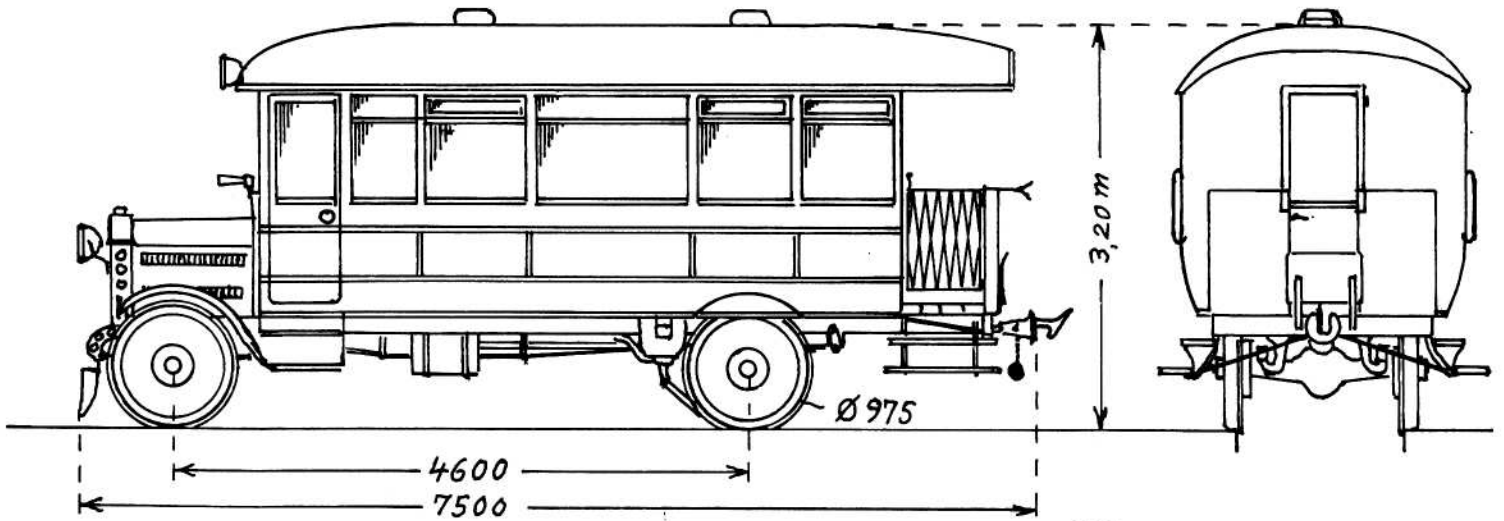
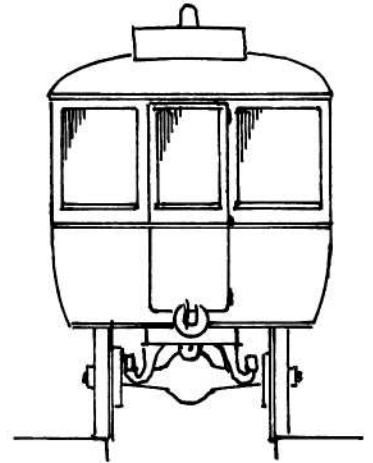
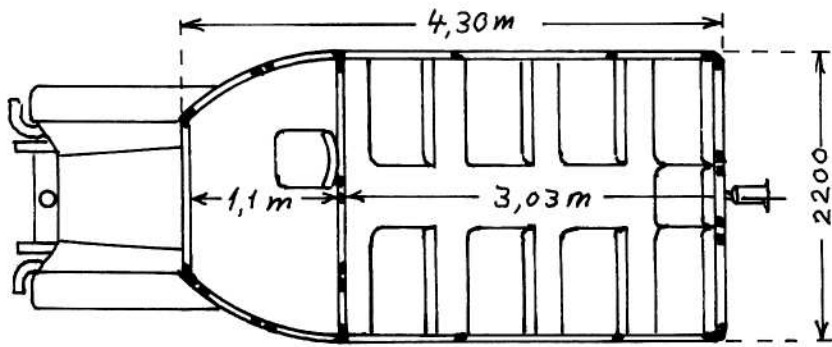
Værkstedsområde: Aarhus.

D

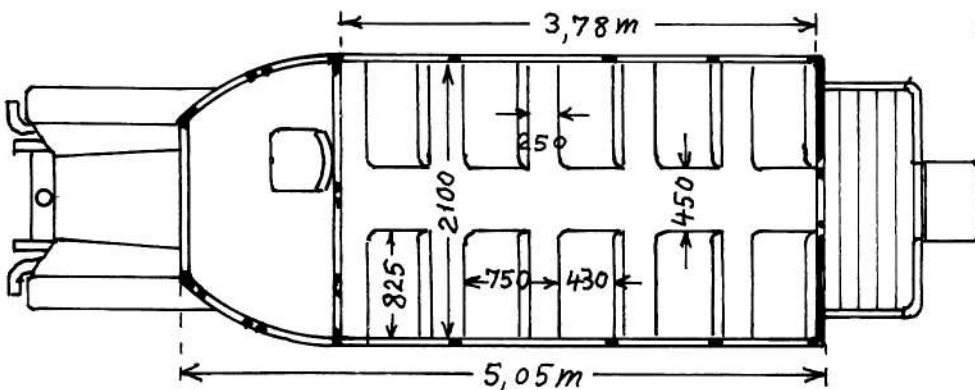




(E)



(F)



TRIANGELS
forsøgsvogn
før og efter
ombygningen

1:87

April '77 #. Rikgjen

rede det ikke længe, inden kvalerne viste sig. Viinholt siger, at motoren fra januar 1922 var "under konstant reparation", men jeg har nu en mistanke om, at hovedproblemet kom fra gear- og koblingsfunktionerne, da det plejede at være de tidlige benzin-mekaniske vognes svageste punkt.

DfA fik vognen ind på værkstedet, men kunne ikke klare problemerne, og vognen blev henstillet, da der ikke kunne skaffes penge til fortsatte forsøg, efter at vognen havde kostet SFJ den nette sum af ca. 100.000 kr. uden at blive anvendelig. SFJs maskininspektør var nu blevet grundigt vaccineret mod alle motoriseringsplaner, men også DfA havde høstet visse erfaringer af miseren, og de indlod sig ikke foreløbig på at bygge motorvogne, hvis maskinanlæg afveg væsentlig fra det, de kendte fra lastbiler og busser.

Efter at DfAs lille forsøgsvogn havde turet landet rundt en tid lang, havde fabrikken høstet en del erfaringer med den og skrevet sig alskens kritik bag øret. Man havde dog, som også nævnt af Kuhlman i Privatbanetidende, endnu ikke opgivet den lille vogn, tværtimod tog man den sidst på året 1922 ind på værkstedet og gav den en ansigtsløftning: Kassen forlængedes bagtil med endnu et fag, svarende til 4 ekstra siddepladser, og oven i købet tilføjede man en lille, åben bagperron, hvorfra der var overgang til eventuelle bivogne! Vognen fik nyt tag uden tagrytter, og den oprindelige acetylenbelysning i såvel vognens indre som i forlygterne, erstattedes med elektrisk belysning. Vognen forsynedes også med nødbremsetræk, der afbrød motorens tænding samt forskellige andre mindre forbedringer. Den således renoverede vogn, se fig. F og foto 4, udlejedes derefter til DSB, der prøvekørte den på strækningen Århus-Brabrand i foråret 1923, hvor den et par måneder gik i offentlig trafik efter en fast køreplan med 11 dobbeltture om dagen. Vognen virkede driftssikker, men den var stadig alt for lille, og DSB afventede fremkomsten af mere egnede vogne, inden de ville forsøge sig med motordrift.

Samtidig med, at forsøgsvognen slugte kilometre rundt om i landet - den havde allerede kørt 24.000 kilometer inden forlængelsen - udarbejdede man hos DfA nye motorvognsfor-slag. De første var som nævnt baseret på en motorvogn meget lig den forbedrede forsøgsvogn, suppleret med en bivogn i samme stil,

se fig. G og H. Tegningerne var ledsaget af en "Specifikation", hvori det bl.a. hed: "Toget består af 2 Vogne, nemlig Motorvognen og en Paahængsvogn. Motortoget har ialt 40 faste Siddepladser og ca. 20 Staaplads, saaledes at det ialt kan medføre ca. 60 Passagerer. Med normal Udveksling i Bagakslen (7/32) vil Kørehastigheden paa horizontal Bane være 45 km pr. Time og paa Stigninger 1:100 30 km pr. Time." Herefter beskrives de forskellige dele nærmere, og herfra plukker vi et par citater:

"MOTOREN er 4 cyl. med Boring 105 mm og Slaglængde 133 mm og udvikler ved 1000 Omdrejninger ca. 34 eff. HK. Ved 45 km pr. Time er Motorens Omdrejningstal 1125."

"GEARKASSEN har 3 Hastigheder frem og 1 baglænds. ... Hastigheden ved baglænds Kørsel er ca. 10 km."

"KØREHJULENE har aftagelige Staalbandager af Diameter 975 mm. Hvor skarpe Kurver gør det ønskeligt, leveres Vognen med "Truck" under Forenden. "Truckens" Hjul har en Diameter paa 475 mm og er staaletøbte."

"BREMSE: Vognen har Haand- og Fodbremse, der virker henholdsvis paa Snekken (i bagtøjet, red.) og paa alle 4 Hjul. Anvendes "Truck", virker Fodbremsen paa alle 6 Hjul."

"PRIS: Kr. 25.000 med fast Foraksel. For "Truck" er Merprisen Kr. 1.800. ... Leveringstid ca. 3 Maaneder."

Opvarmningen skulle ske ved at lede udblæsningsgassen gennem et rørsystem under sæderne, mens påhængsvognen tænkt udstyret med et lille kedelanlæg med varmt vand. Påhængsvognen var tænkt udstyret med skruebremse, men kunne om ønsket leveres med trykluftbremse, betjent fra førerpladsen. Pris uden trykluft 15.000 kr.

I motorvognen var førerrummet adskilt fra den øvrige vogn, og pladsen til venstre for føreren (lidt mindre end 1 m²) bar det prangende navn "Postrum". I bivognen var der over for kedelrummet en lidt over 1 m² stor plads, der var beregnet til bagage. Ville man nøjes med en motorvogn, kunne man vælge den model, der er vist i fig. H. Den havde en ca. 2 m² stor, lukket bagperron med egen indgang udefra, og den var beregnet til post og bagage.

Man blev hurtigt klar over, at de tilbudte vogne stadig var for små, så man gik i gang med at konstruere en lidt større udgave, der både var lidt bredere og som tillige inddrog hele rammelængden under tagets og væggenes beskyttelse, d.v.s. at man igen opgav de åbne endeperroner og at man anbragte motoren under en kasse på gulvet i vognens forende ved siden af føreren, se fig. J. Den nye models endelige udformning, se fig. K, var tildels kommet til veje ved et samarbejde med bl.a. Frederiksværkbanens ledelse, der havde været med til at drøfte vognens indretning, efter at banen havde bestilt et af de første vognsæt fra DfA.

Med fremkomsten af det nye motortogsforslag begyndte DfA at give motor-TOGENE model-numre. To af de nye motorvogne, sammenkoblede ved bagenderne betegnede "Jernbane-Motortog Model III", mens samme motorvogn, medførende den tilsvarende bivogn (fig. J og K) kaldtes Model II, og både motorvognen og bivognen betegnede som model II på Triangels egne specifikationsblade til internt brug.

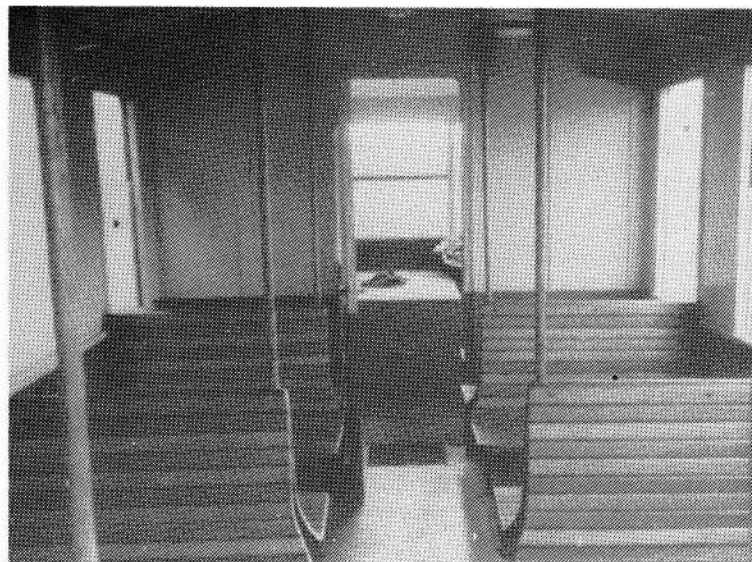
Model II var stadig væsentlig smallere end de dengang almindelige jernbanepersonvogne, så der var kun plads til 2 + 2 siddepladser i bredden + en midtergang. Til gengæld var vognkassekonstruktionen simplere, end den ville have været, hvis den skulle have haft indsnævrede ende- eller mellemperroner for at holde de udadgående døre inden for konstruktionsprofilen. Den smalle vognkasse var også uden videre anvendelig på de danske smalsporede baner (1 m sporvidde), men det lykkedes nu aldrig DfA at afsætte vogne af de første, smalle modeller til meterspor-banerne.

DfA valgte til de nye modeller en lidt større motor på 70 hk, hvorved det blev muligt at medføre endnu en motorvogn som bivogn. Når de to motorvogne var sammenkoblet ved bagenderne, udgjorde de et tog, der kunne køre lige godt i begge retninger, uden at motorvognen skulle vendes, og man slap stadig for at udvikle en anordning, hvorved gear og kobling kunne betjenes fra begge vognender. Man tilbød alligevel også en motorløs bivogn, som man kunne bruge, hvis man ikke havde noget imod at vende motorvognen og lade den løbe om eller som kunne skydes ind mellem 2 motorvogne, så man fik et trevogns-tog ud af det. I sidstnævnte tilfælde var motoren ret hårdt spændt

for, og der var kun 2,3 hk/t brutto til rådighed, se den sammenlignende tabel 2 i SP 3/1975, side 102, over visse ældre motortogs kapacitet, sammenlignet med den klassiske Scandia-skinnebus fra 1947.

Vognene var opbygget efter de samme principper, som DfA var vant til fra busproduktionen: En chassisramme på 4 hjul bar fortil motoren, der via kobling, gearkasse, kardanaxel og bagtøj med snekketræk (ikke differentiale!) trak på bagakslen. Oven på denne ramme anbragtes så karosseriet, der var opbygget af et let træskelet, udvendig beklædt med aluminiumsplade og indvendig med et tyndt bræddelag. Vognene var først projekteret med indvendige lejer for kørehjulene efter almindelig automobil-praksis, fig. J, men dette ændredes inden bygningen til udvendige lejer som ved almindelige jernbanevogne, fig. K, hvilket lettede vedligeholdelsen af lejerne. På en bil er det vigtigt, at man let kan komme til at skifte HJUL, mens det på et jernbanekøretøj først er LEJERNE, der trænger til inspektion og vedligeholdelse. DfA havde også tænkt sig at bibeholde den tidligere omtalte håndbetjente "snekkebremse", der virkede på en bremse-skive, anbragt på bagtøjets snekke og dermed kun afbremsede drivhjulene. Den skulle så suppleres med en fodbremse, der skulle virke på alle fire hjul og hvis virkning var tænkt overført til en eventuel bivogn ad mekanisk vej ved en slags wire-træk, som privatbanetilsynet dog ikke fandt betryggende.

De foreslåede bremseanordninger mindede ikke så lidt om det, vi kender fra de ældre Kiellervogne, hvor snekkebremsen blot var elektrisk



betjent og derfor endnu mere upålidelig, så den senere måtte suppleres med nye klodsbremser på alle hjulene. DfA besluttede så alligevel at udstyre alle motor- og bivogne med Knorr Trykluftbremser, hvorved den for transmissionen uheldige snekebremse kunne bortfalde, og håndbremsen ændredes til en vægtstangsanordning, hvor et stort lod hjalp føreren med at trække bremsen an. I bivognen anbragtes en kædebremse, som vi kender den fra de ældre sporvogne, og bremsesvinget anbragtes på den ene endeperron. I modsætning til normal jernbanepraktis lod DfA bremseklodserne virke på særlige bremseskiver, der var anbragt inden for hjulene, hvilket gav en enklere og mere kompakt konstruktion, men det gik ud over tilgængeligheden og krævede oven i købet hyppigere justeringer, så de fleste vogne fik senere normalt, jernbanemæssigt bremsetøj med bremseklodser direkte på hjulbandagerne, hvilket også havde den fordel, at der så ikke kunne komme isdannelser på de roterende flader, da de samtidig rullede på skinnerne - i virkeligheden et genialt princip i al sin enkelhed - noget man havde glemt at tage højde for, da de nye S-togs skivebremser konstrueredes!

Jeg har ikke de originale specifikationer for den endelige udformning af model II, men jeg kan, for at fortælle lidt mere om vognenes indretning, citere lidt fra specifikationen for den næste udgave, kaldet model IV, som i alt væsentligt kun adskilte sig fra model II ved at være lidt længere og rumme 1/2 fag, svarende til 4 siddepladser mere. I specifikationen hedder det bl.a.:

"Toget består af 2 ens Motorvogne og 1 Paahængsvogn, som kan sammenstilles paa følgende Maader:

- 1 Motorvogn
- 1 Motorvogn og 1 Paahængsvogn
- 2 Motorvogne sammenkoblede ved Bagenderne
- 2 Motorvogne og 1 Paahængsvogn indskudt mellem disse."

Det skal lige bemærkes, at DfA aldrig kom til at levere bivogne til model IV, så oplysningerne om denne har kun teoretisk interesse. Triangel-specifikationen fortsætter:

"Fordelen ved at anvende 2 Motorvogne i Toget er:

at eventuel Driftsstandsning paa Grund af Maskinskade er saa godt som udelukket,
at Anvendelse af Drejeskive kan undgaas,
at der under Igangsætningen og Kørsel paa store Stigninger kan anvendes 2 Motorer, og
at Brændselsforbruget som Følge heraf bliver meget økonomisk" (?).

"I hver Motorvogn findes 20 faste Siddepladser og 1 Bagagerum paa 1440 x 2300 mm. I Paahængsvognen findes 24 faste Siddepladser, saaledes at et Tog bestaaende af 2 Motorvogne og 1 Paahængsvogn har ialt 64 faste Siddepladser foruden Klapsæder og Staaplads."

Tallene i det netop citerede er rettet, så de passer på model II. Specifikationen fortsætter:

"KRAFTAGGREGATET i Motorvognen består af en Benzinmotor, som gennem mekanisk Tørpladekobling, Gummi-Universalled, Gearkasse, Snekke og Snekehjul trækker paa Vognens Bagaksel. ... Motoren er 4-cylindret, 4 Takt med Topventiler. Boringen er 120 mm, Slaglængden 150 mm. Tryksmøringen sker ved Hjælp af en Tandhjulspumpe, som automatisk reguleres fra Indsugningsrøret, saaledes at Olietrykket varierer med Motorens Belastning. Motoren udvikler ved

	800 Omdr.	43,2	eff.	HK.
1000 -		54,1	-	-
1200 -		61,8	-	-
1400 -		67,8	-	-
1600 -		71,3	-	-

Ved normal Udveksling i Bagakslen 7/32 er Vognens Hastighed ... ved 1600 Omdrejninger pr. Minut 64 km pr. Time.

KARBURATOREN er af Fabrikat Stromberg med Regulering for varm og kold Lufttilførsel. Regulering af Gastilførslen sker ved en lille Arm paa Instrumentbrættet.

TÆNDINGEN: ... Reguleringen foregaar ved en Arm på Instrumentbrættet.

KØLEREN er en Lamelkøler. Vandet sættes i Cirkulation af en Centrifugalpumpe, som giver 100 Liter Vand i Minuttet ved 1000 Omdrejninger af Motoren. ...

START: Motoren startes enten ved et almindeligt Haandsving eller ved Hjælp af en elektrisk 12 Volt Startmotor, ...

GEARKASSEN har 3 Hastigheder frem og 1 tilbage. Ønskes samme Hastighed for baglæns Kørsel som for Kørsel frem, hvilket er nødvendigt, hvis Motorerne i de to Motorvogne skal arbejde sammen, indskydes mellem Kobling og Gearkasse en Omskifter. Merprisen herfor er 600 Kr. For at undgå Støj i Vognen er saavel Gearkasse som Motor monteret paa Gummi. ...

BENZINBEHOLDEREN, der rummer 125 Liter, er anbragt under Karosseriet. Tilførslen til Karburatoren sker gennem Vacuum Tank anbragt i Førerrummet.

FØRERSÆDET anbringes foran i Vognen paa højre Side af Motoren. Koblingspedalen betjenes med Foden, Gearskiftningen med Haanden. ... Naar Benzinreguleringen slippes, gaar Reguleringsarmen automatisk tilbage til Nulstilling, og samtidig afbrydes Tændingen (Dødmandshaandtag).

VARMEANLÆGGET er af patenteret Konstruktion og baseret paa, at der tilsættes Udblæsningsgassen Vand. Den udviklede Damp ledes i et Rørsystem gennem begge Vogne.

KAROSSERIET er tænkt som vist paa den medfølgende Tegning, men kan indrettes efter Ønske. Den udvendige Beklædning er Aluminiumsplade. ... Belysningen er elektrisk. Udvendig foran anbringes en stor Projektør. Indvendig er Belysningen følgende: I Førerrummet 1 Loftsbelysning, 1 Instrumentbrædtslampe og 1 Stikkontakt for Haandlampe. I Bagagerummet 1 Loftsbelysning, i Passagerafdelingen 3 Loftsbelysninger. For Ulykkestilfælde anbringes i Passagerafdelingen et Nødbremsetræk, som foruden at sætte Trykluftbremsen i Funktion afbryder Motorens Tænding. - Indgangen til Førerrummet sker gennem Bagagerummet, som for at lette Ud- og Indstigningen har dobbelte Døre i hver Side paa 1300 mm Bredde. Mellem Bagagerummet og Passagerafdelingen er almindelig Svingdør. - Gennem en Dør i Bagvæggen er der Forbindelse til den anden Vogn. ... Alle Passagersæderne er af Træ i almindelig Jernbaneudførelse (se foto 5); Gulvet i Passagerrummet og Bagperronen er beklædt med Linoleum; Gulvet i Bagagerummet er beskyttet med Trætremmer. Karosseriet har dobbelt Bund med isolerende Mellemlæg. For at opnaa lydløs (!)

Kørsel er der mellem Karosseriet og Chassisrammen indskudt et Filflag. I Taget, som er beklædt med svært, vandtæt Lærred, findes 3 regulerbare Luftventiler.

SIGNAL- OG KONTROLAPPARATER. Vognen forsynes med en kraftig Trykluftfløjte. Paa Instrumentbrædtet anbringes Kilometertæller, Hastighedsmaaler, Olietrykmaaler, Ampere- og Voltmeter, Trykknop for Starteren samt Regulering for Vandtilførsel til Varme anlægget.

VÆRKTØJ. Med Vognen leveres et Sæt Specialværktøj.

GARANTERET BENZINFORBRUG:

200 Gr. pr. km for 1 Vogn
300 - - - - 2 Vogne
400 - - - - 3 Vogne.

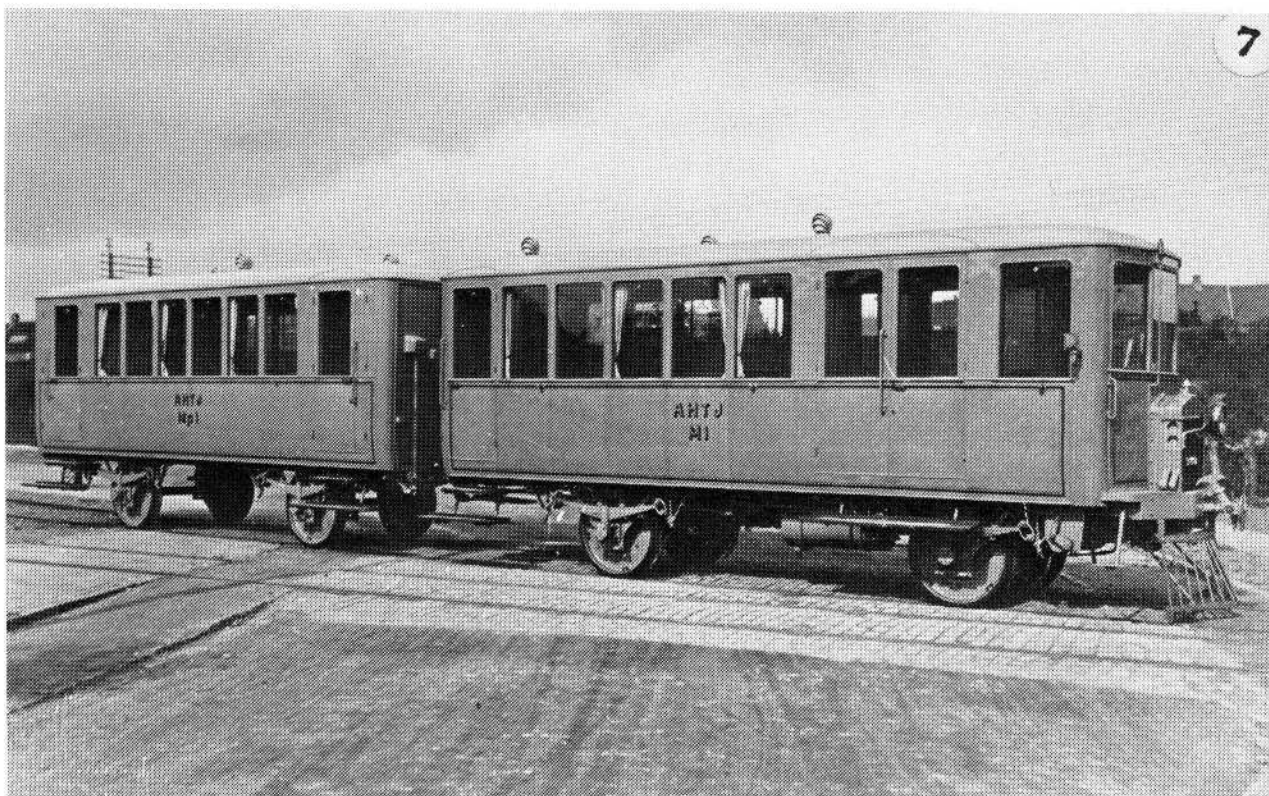
LEVERINGSTID: 5 Maaneder fra specificeret Ordres Indgang under almindelige Force-Majeure Forbehold.

LEVERINGSSTED: Odense Jernbanestation.

PRIS: Kr. 28.000 netto pr. Vogn. ... Paahængsvogn Kr. 16.000 netto."

Alle Triangelvognene af model II og fremefter havde lænkeaksler, selv om de første kun havde en akselafstand på 3,6 m, men det gav dem utvivlsomt et lettere kurveløb.

Alle de smalle Triangelvogne var leveret med kombineret centralpuffer/kobling med selv-koblende hage, der sikredes mod at hoppe af ved hjælp af en kæde med en tung jernkugle i enden. Når koblingerne var samlet, vikledes kæden simpelthen omkring hele herligheden, der nemlig ikke kunne spændes efter på nogen måde. Den var faktisk meget mere primitiv end de forskellige kombinationer af centralpuffere og skruekoblinger, som man efterhånden indførte på de fleste danske smalsporede baner. Det var nok medvirkende til, at vistnok alle disse motorvogne senere blev udstyret med normale sidepuffere og koblinger - i det mindste i bagenden, så de også - imod den oprindelige hensigt - kunne medføre almindelige jernbanevogne og ikke kun de specielle, lette bivogne, som det oprindeligt var tanken. Det viste sig jo nemlig, at vognene ikke var slet så sarte, som man først havde frygtet, så de kunne



meget vel medføre et par lette vogne af almindelig jernbanestandard.

Mange steder indrettede man da også små gamle person-, post- eller bagagevogne til bivogne for dem, så mange gamle vogne, som ellers havde stået for snarlig udrangering, fik en uventet oppudsning og modernisering, og man fik de mærkværdigste køretøjer at se - til ærgrelse for DfA, der ikke fik meget held med at sælge bivogne til deres motorvogne. Og så gik det oven i købet sådan, at de fleste af de baner, der anskaffede nye motorbivogne, lod Scandia bygge dem og ofte i en helt forkert stil,

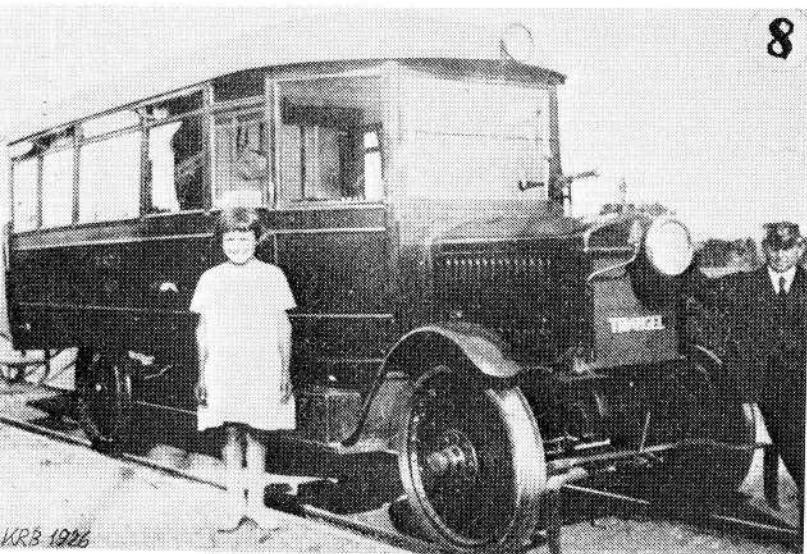


så de slet ikke passede i udseendet til motorvognene.

Model IIs 70 hk motor var en amerikaner ved navn "Midwest", og den fungerede så tilfredsstillende, at den også benyttedes i den lidt større model IV indtil man i 1925 fandt frem til en kraftigere motor, den amerikanske 100 hk "Continental" motor, der var en lige så stor succes, og Triangel benyttede dette motorfabrikat i forskellige størrelser frem til omkring 1930, hvor mærket udgik efter at de større udgaver havde vist sig mindre succesrige.

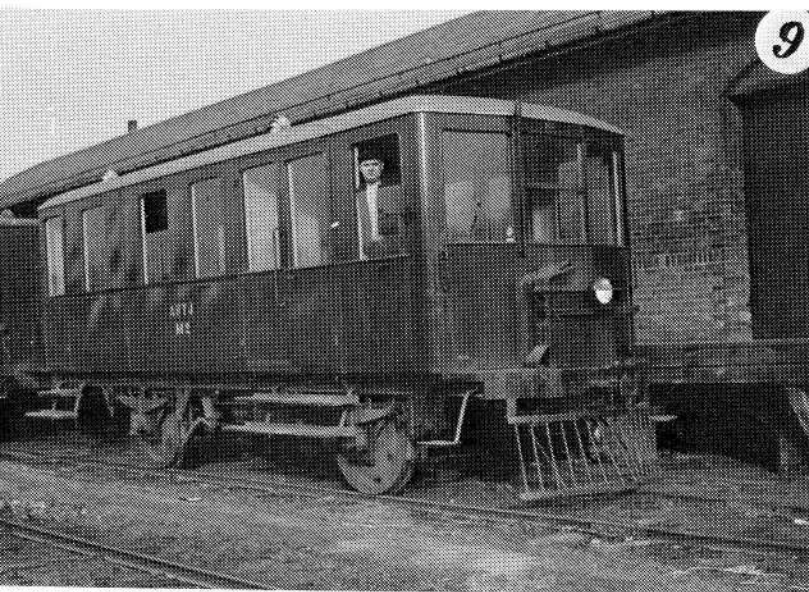
Tanken med at anvende 2 arbejdende motorer var ganske vist god nok, men det viste sig, at ingen af de baner, der anskaffede vogne af model II fandt anledning til at ofre noget reversgear (den tidligere omtalte "Omskifter") på vognene. Deres maksimalhastighed var og blev derfor kun 10 km/h ved baglæns kørsel, så der var reelt kun én motor til rådighed i hver kørselsretning, hvis vognene oprangeredes som foreslået af DfA, men man kunne naturligvis vende begge motorvognene! Med model IV og fremover leveredes alle vognene derimod med reversgear, så den oprindelige tanke kunne realiseres.

Vi vil i denne omgang holde os til model II (og III) og se lidt på deres anvendelse ved de forskellige baner, der fik leveret disse de første "alvorligt mente" Triangelvogne.



Det blev Hammelbanen, AHTJ (Århus-Hammel-Thorsø), der anskaffede det første Triangel-togsæt, bestående af 2 motorvogne og 1 bivogn. Hammelbanen, der i 1914 var blevet forlænget med strækningen Hammel-Thorsø, kom efter 1. verdenskrig i svære økonomiske vanskeligheder, og allerede i 1920 foretog man som tidligere omtalt det første, famlende motoriseringsforsøg med anskaffelsen af den relativt store, "personførende" motortrolje, se foto 6, som man vistnok i ramme alvor havde tænkt sig at anvende i svagt benyttede tog (solokørende, den var uden puffere og kobling!) på strækningen Hammel-Thorsø. Troljen var bygget af Ljusne i Sverige, men den var ingen succes og blev snart overgivet til baneafdelingen, der kasserede apparatet i 1927.

I 1923 anskaffedes så det Triangel-togsæt som er vist på foto 7 (pånær motorvogn nr. 2);

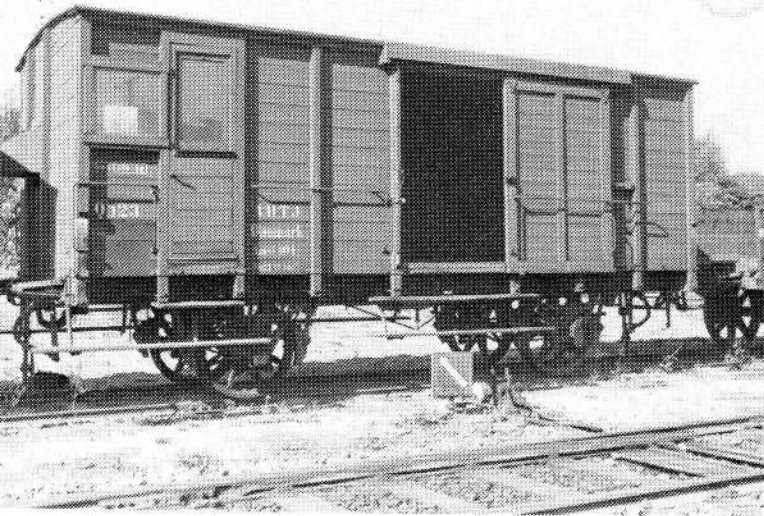


og det viste sig at være et godt køb. Den ene af motorvognene gjorde tjeneste på Hammelbanen i over 30 år, så man må sige, at DfA havde heldet med sig fra starten! Det lille tog fra DfA var faktisk ganske nydeligt at se på ved leveringen: lysegråt med grøn staffering, og holdbarheden var langt bedre, end man havde turdet håbe. Derimod var vognene ikke netop komfortable, hvilket fremgår af flere menneskers udtalelser, efter at de havde været med på prøvture på AHTJ. Driftsbestyrer Wilster fra TFJ bemærkede bl. a. at "Vognen støjer og slingrer meget under Kørslen, og Motoren gjør megen Støj ... Siddepladserne .. ere meget knebne, da Vognen er meget smal". Driftsbestyrer Benzons fra HHJ bemærkede, vistnok med hentydning til den udprægede benzinlugt i vognen: "Kørslen var ikke behagelig. Jeg fik Hovedpine, det plejer jeg ellers ikke at faa".

På trods af disse ulemper, hvoraf nogle nok tildels skyldtes Hammelbanens dårligt justerede spor, var motortogets anskaffelse et stort fremskridt for banen, der kunne udvide toggangen og billiggøre driften noget, ligesom det stadige fald i passagertallet bragtes til ophør for en tid, og banen anskaffede da også senere flere Triangelvogne. Samme år - 1923 - hvor man fik det første togsæt, lod man sig for resten i nogen grad snigløbe af DfA, der havde held til at besnakke banens ledelse, så de også købte forsøgsmotorvognen, der kom til AHTJ som banens M 3. Man havde nok regnet med, at den kunne fungere som reserve for M 1-2, men det blev der ikke megen brug for, da de 2 motorvogne viste sig forbløffende driftssikre, og efter anskaffelsen året efter af den lidt større Triangelvogn M 4 klarede man sig glimrende uden dette alt for lille køretøj, som på den anden side heller ikke lod sig sælge til nogen anden bane. I 1926/27 udlejedes M 3 midlertidigt til KRB, indtil denne bane modtog den første Triangelvogn i 1927. Foto 8 viser vognen på KRB, "omgivet" af direktør Madsen og hans datter. Iflg. DJK 20 kørte AHTJ M 3 ca. 32.000 km på KRB, så lidt nytte havde de da af den, mens de ventede på deres egen M 1.

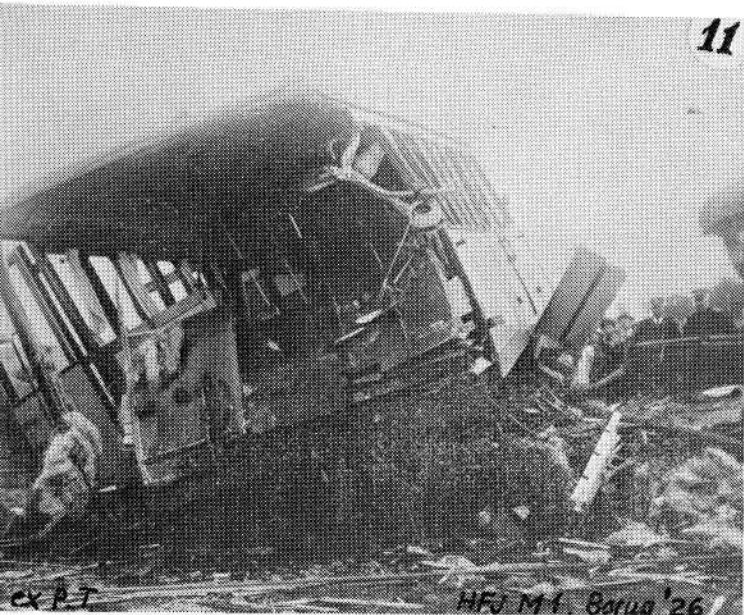
Aabenraa Amts Jernbaner nedlagdes i 1926, men det var en overgang på tale at bevare delstrækningen Graasten-Varnæs, og man påtænkte her at anvende M 3, ombygget til meterspor, men tanken blev opgivet, og AHTJ måtte beholde vognen. Den udrangeredes allerede i 1933 efter at banen havde fået den ret store, diesel-

10



elektriske motorvogn M 5 fra Frichs i 1932. I 1933 anskaffedes yderligere 2 rangertraktorer, og man var således ret rigeligt forsynet med trækraft, da 1930ernes krise bragte banens økonomi til sammenbruddets rand, så man sågar fik personalet til at acceptere en 10% løn- nedgang i årene 1933-1937 for at kunne bevare deres arbejdsplads. Det var måske grunden til, at man i 1936 ikke mere havde brug for M 1, men kunne afhænde den til VVGJ, der lod vognen forsyne med almindeligt kobletøj i bagenden og anvendte den indtil krigens slutning i 1945. AHTJ beholdt derimod M 2, der 1940 forsynedes med en større, 100 hk Continental-motor og fik påbygget en ejendommelig, smal platform bagtil i forbindelse med, at den forsynedes med normale sidepuffere og kobling i bag-

11



12



enden. I 1944 erstattedes de oprindelige skivebremser med normale bandagebremser, d. v. s. bremser med bremseklodser på kørehjulenes "bandaer": de udskiftelige løbeflader. På et ikke opklaret tidspunkt blev vognkassen ombygget med færre vinduer, måske efter et større havari, se foto 9, men det indre synes ikke at være blevet ændret, og vognen beholdt til det sidste de originale, hårde træbænke (foto 5). Under 2. verdenskrig, nærmere betegnet i 1944, udstyredes M 2 med trægass-generator hos DfA, men dette aggregat afmonteredes atter efter krigen, og vognen kørte endnu nogle år med den 100 hk benzinmotor, der jo heller ikke var særlig gammel, så den holdt ud omtrent til banens nedlæggelse i 1956. Bivognen synes derimod at være gået til tidligere, men derom har jeg ikke hidtil kunnet finde sikre oplysninger.

Jeg har intet fundet om anvendelse af banens almindelige vogne som bivogne til AHTJs gamle Triangelvogne, men efter at de forsynedes med større motorer og normale puffere i bagenden er det mest sandsynligt, at de efter behov medførte almindelige person- og/eller postvogne, selv om disse først under eller efter krigen fik trykluftudstyr, egenvarme o. s. v. De to nyeste pakvogne E 3-4 fik efter krigen trykluftbremser. Også 2 godsvognsagtige stykgods- og pakvogne med skydedøre og bremsekupe, Q 118 og 123, se foto 10, fik persontogs-trykluftbremse, så de har været velegnede til bivogne for de gamle motorvogne, som man i mange år passede meget på ikke at overbelaste - økonomien tvang banen til at behandle materiellet med den yderste forsigtighed - og banens personale synes at have været mere solidariske

her end ved mange andre af landets privatbaner.

Frederiksværkbanen, HFJ, fik næste leverance fra DfA: 1 motorvogn og 1 bivogn af model II. Vognene var på det nærmeste magen til AHTJs, men adskilte sig i det ydre ved at være behandlet med rød matlak. Da man kun anskaffede én motorvogn, havde man altså ingen reserve for motornedbrud ud over de små, gamle damplokomotiver, men da de ikke mere benyttes så meget, kunne det også sagtens gå, særligt da M 1 viste sig særdeles driftssikker. Driftsbestyrer Kuhlman kunne naturligvis ikke lade være med at eksperimentere med det nye motortog. HFJ havde en gammel kupevogn, oprindelig fra JFJ, de jysk-fynske statsbaner, men solgt til HFJ via entreprenørfirmaet Fibiger & Villefrance i 1921. Denne vogn, der tidligere kaldtes HFJ C 7, indrettedes nu med trykluftbremse, varmekedel, elektrisk lys og rullelejer, ligesom den fik dobbelt koblingsudstyr, så den kunne anvendes i både motortogene og i de almindelige damptog og desuden fungere som mellemvogn, hvis man ønskede at hænge andre vogne efter motortoget! Motorvognen litreredes som nævnt M 1, men mærkeligt nok litreredes bivognene M 2 og M 3, mens det almindelige ved andre privatbaner var betegnelsen Mp for motorpåhængsvogne. Lidt senere udstyredes yderligere en af banens små, 11 m² Q-vogne med rullelejer og trykluftledning, så den også kunne medgives motortoget, og det er muligt, at denne vogn fik betegnelsen M 4. Det vides, at man i de første år eksperimenterede meget med forskellige belastninger af M 1, og man kørte ikke sjældent med kombinationen M 1 + M 2 + M 3. I et gammelt kørselsregnskab for M 1s præstationer ses, at man også har kørt ikke helt få km med alle 3 bivogne på krogen på én gang, altså også med godsvognen på slæb, og det havde M 1 klaret uden at bryde sammen, selv om dette tog, hvis det var fuldt lastet, ialt kunne komme op på en togvægt af ca. 40 t!

Denne beskedne motorisering af HFJs drift muliggjorde en udvidelse af toggangen og dertil en nedsættelse af køretiderne for de tog, der normalt fremførtes som motortog og som derfor var rene persontog, og en tidligere nedgang i banens passagertal blev vendt til en ny opgang, så det tabte atter vandtes tilbage, så Kuhlman kunne godt være tilfreds med sin nyanskaffelse.

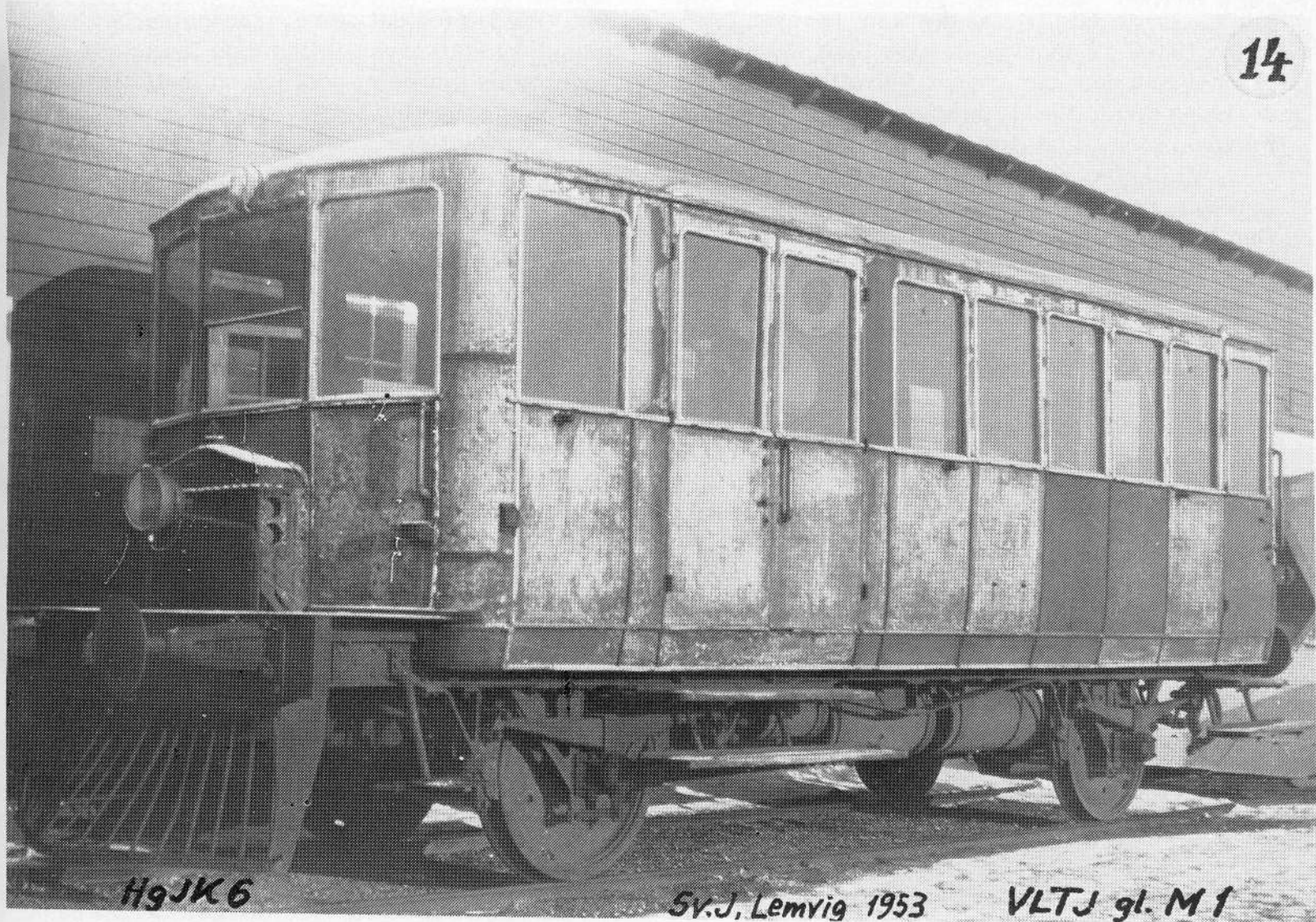
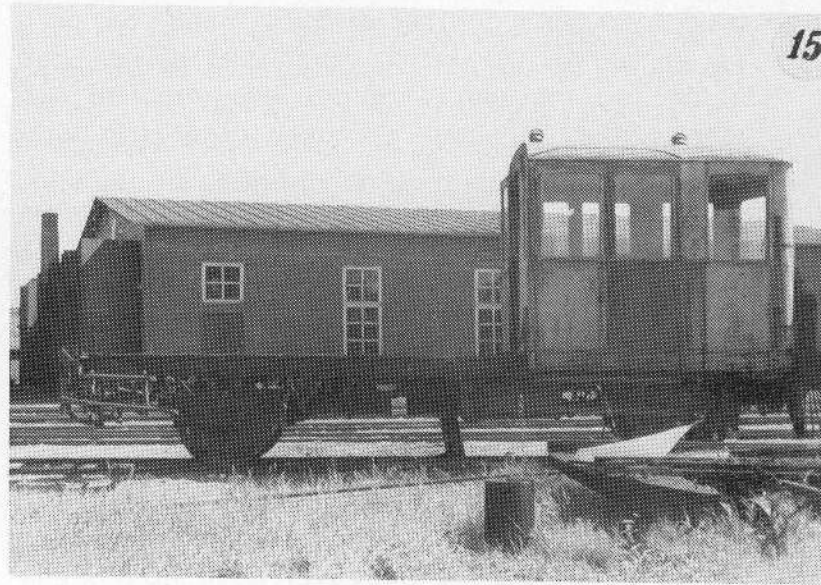
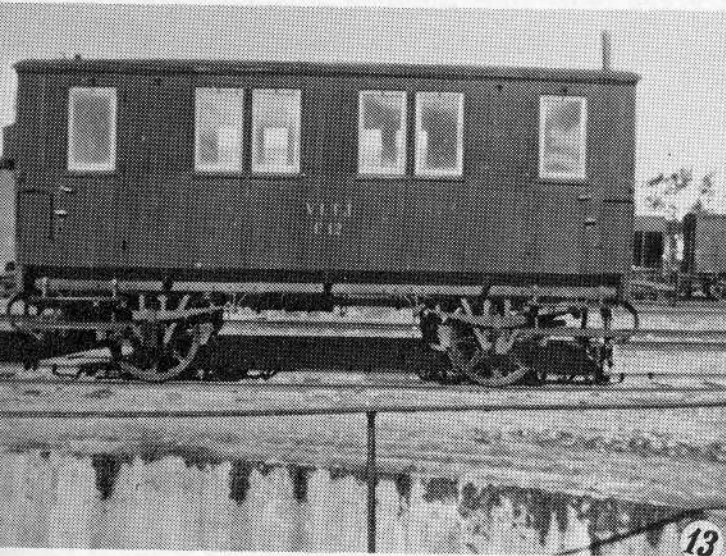
Men, som digteren så smukt synger: "Vor Tid er fuld af Mekanik, den skønne Sang blev til et Hik!", for mindré end 3 år efter at motortoget var taget i brug, blev M 1 og M 2 totalt knust ved et alvorligt sammenstød ved Borup den 20. juni 1926, hvor motortoget kolliderede frontalt med et damptog. Motorvognens tilstand efter sammenstødet fremgår af foto 11. Om bivognens skæbne skrev Berlingeren bl.a.: "Da Ulykken skete, skiltes Underdelen og Taget i den meget lette Vogn omtrent som de to Sider af en Ærtebælg skilles fra hinanden, naar Bælgen aabnes, og en Del af de Passagerer, som sad i Vognen blev derved reddede. De slyngedes gennem den saaledes frembragte Aabning ud paa Marken, og de fik kun mindre Skrammer. ... Naar man saa den Ruinhob, Motortoget dannede (foto 12) forekom det en ufatteligt, at nogen Passager i disse Vogne overhovedet slap fuldstændigt uskadt ud fra Vognene."

De var nu ikke sluppet uskadt allesammen men kun 2 var kommet alvorligere til skade, og ingen døde efter ulykken - bortset fra M 1 og M 2, der ikke lod sig reparere. M 3, den gamle kupevogn var nok afsporet, men overlevede uden større skader, de to Triangelvogne havde under sammenkrøllingen givet en passende, mådeholden retardation som stødpuder mellem de to togstammer, og så var M 3 vel desuden, trods sine 50 år på bagen, gjort af sværere tømmer end de meget letbyggede vogne fra DfA.

Kuhlman ville ikke, efter denne demonstration af Triangelvognenes ringe modstandskraft mod sammenstød, vide af flere af disse vogne, men anskaffede snarest derefter en betydeligt solidere, diesel-elektrisk vogn fra DEVA, HFJ M 2 (2"), som mange endnu erindrere, da den først endeligt udrangeredes i 1972.

I virkeligheden havde HFJ M 1 også vist, hvor robuste Triangelvognene var i den daglige drift, idet næppe nogen anden end Kuhlman havde eksperimenteret så groft med dem helt fra starten, men HFJ var da også en af de få, velkonsoliderede privatbaner, der nok kunne tåle et økonomisk tilbageslag i tilfælde af, at M 1 ikke kunne have tålt behandlingen.

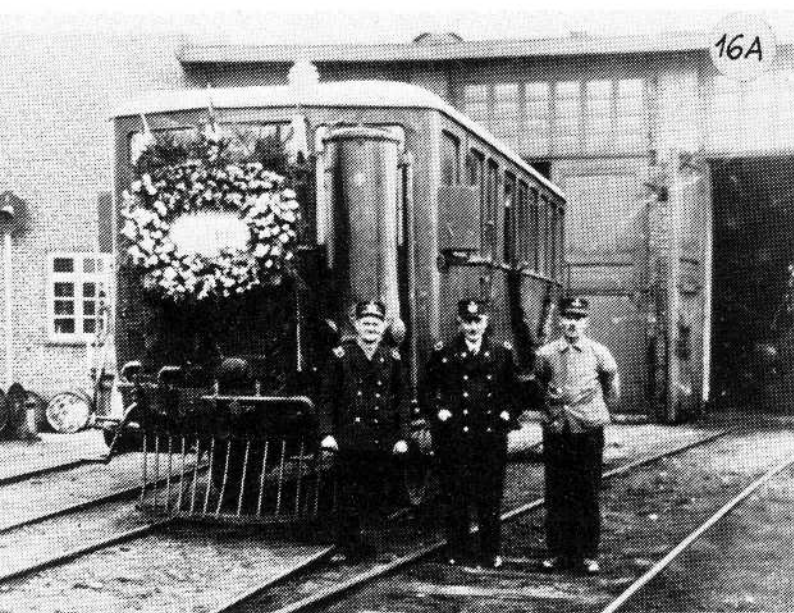
Den næste leverance fra DfA var VLTJ No 1, en motorvogn næsten magen til AHTJ M 1-2, og den var også ved leveringen malet lysgrå. Til forskel fra de først leverede vogne havde VLTJs ikke skillerum mellem førerpladsen og bagagerummet, så nu kunne de passage-



rer, der ikke havde noget imod lidt motorlarm og -duft, fra rejsegodsrummet nyde udsigten også fremefter, hvilket altid for mange har været en særlig attraktion, som man ellers har siddet og misundt føreren, selv om han nok som oftest har haft et mere blasert forhold hertil.

VLTJ anskaffede ikke i første omgang nogen bivogn til N^o 1, men man ombyggede snart en af banens ældste personvogne, C 13 fra 1879, til motorbivogn for post- og rejsegods, og den littedes herefter F 42. Den var med sin tara på 6 t næsten lige så let som DfAs første bivogne, så den har nok ikke været meget solide- re end de vogne, HFJ lavede til kvas i Borup. I 1926/27 ombyggedes så yderligere 2 af de gamle personvogne, C 10-11. Det var oprindelig personvogne med 4 kupeer og udvendige gangbrætter, og de havde inden ombygningen 40 siddepladser på III klasse. De blev nu til små midtergangsvogne med 22 siddepladser og kun døre i enderne, se foto 13 af den sidst (1930-31) ombyggede, ex. C 12. Den indre indretning kan jeg kun gætte mig til, så det kan læseren også få lov til! C 12 angaves at have haft 30 siddepladser, så den har været indrettet noget anderledes end C 10-11, måske bare med noget mindre plads til bagage.

VLTJ fik allerede i 1924 endnu en Triangelvogn, denne gang af den næste model IV. Den havde samme maskinelle udrustning som N^o 1 dog plus reversgear, så nu kunne man køre "model III-tog", altså med to motorvogne, sammenkoblet ved bagenderne og så eventuelt indskyde nogle af oldsagerne imellem dem.



Denne fornøjelse blev dog relativt kort, idet N^o 2 brændte i 1932 og ophuggedes, efter at visse dele var anvendt til modernisering af N^o 1. Denne fik i 1931 normalt kobletøj i bagenden, men den ombyggedes allerede igen året efter, så den også fik sidepuffere og almindelig kobling i forenden, og ved samme lejlighed forøgedes akselafstanden fra de oprindelige 3,6 til 4,5 m. Denne forøgelse har nok været en fordel for vognens køreegenskaber, men måske har hovedårsagen været, at man gav den reversgearkassen fra N^o 2, så den kunne blive lige så anvendelig i driften som de nyere Triangelvogne, som banen havde anskaffet.

Den første motorvogn var hos VLTJ ikke den store revolution, men den præsterede dog med det samme lige så mange kilometers kørsel pr. dag som gennemsnittet af de 5 mest benyttede damplokomotiver, så lidt har det nok kunnet mærkes, og da man næste år fik N^o 2, kunne der allerede hugges mærkbart ind på banens dampkilometre. Det var dog først de tre store, diesel-elektriske "3-truckere" fra 1932, der virkelig tog det store transportarbejde fra damplokomotiverne, selv om de 2-akslede Triangelvogne gjorde et godt job og helt til indførelsen af skinnebusserne klarede en væsentlig del af den lettere trafik på den stormomsuste bane.

N^o 1 tjente Lemvigbanen i ca. 30 år, og den klarede sig hele tiden med den lille 70 hk motortype, hvoraf der jo nok blev en ekstra reservemotor fra den brændte N^o 2, da motorerne normalt overlevede de ikke helt ualmindelige motorvognsbrande. N^o 1 henstilledes i 1953, men den ophuggedes først i 1960 efter at have stået og smuldret i 7-8 år til glæde for de jernbaneentusiaster, der nu var begyndt at skyde op af jorden som paddehatte efter regn. Foto nr. 14 viser vognen i ringe vedligeholdelsestilstand i 1953, og i 1954 betegnedes den af banen selv som "kassabel", da privatbanekommis- sionen udbad sig en oversigt over det disponible driftsmateriel. På foto 15 ses, hvordan opløsningsprocessen senere skred frem

Den sidste Triangelvogn af model II leveredes først på året 1924, og den gik til Hørve- Vørslev Jernbane (HVJ), hvor den på grund af Holbækbanernes fælles nummereringssystem fik det påfaldende nummer M 6, selv om ingen af banerne havde andre motorvogne endnu. Denne vogn var ved leveringen "jernbanebrun" med gul staffering, og den adskilte sig, ligesom

VLTJ N^o 1 fra de første ved ikke at have skil-
lerum mellem førerrum og rejsegodsrum. Til
M 6 anskaffedes også en let bivogn, men den
leveredes af Scandia, og den var mærkeligt nok
ikke holdt i samme stil som motorvognen, selv
om den var af lignende størrelse og lige så
smal og fladtaget, se fig. P. Men Mp 533, som
køretøjet døbttes, var teaktræsbeklædt og havde
nogle få, store, brede spejlglasruder, mens
M 6 var pladeklædt og havde talrige smalle
vinduer. Som vi senere skal se, fremturede
flere baner siden med lignende stilforvirrings-
politik, som jeg aldrig har fundet nogen plau-
sibel forklaring på.

På den lille bane, der kun havde en beske-
den trafik, betød anskaffelsen af "Caroline",
som M 6 hurtigt blev døbt, en meget mærkbar
ændring i driften, idet motortogene straks over-
tog ca. halvdelen af togkilometrene, dog såle-
des at forstå, at der stadig kørtes omtrent det
samme antal dampkilometre i form af blandet-
tog, men derudover nu en række rene person-
tog med M 6, så dens anskaffelse betød en ud-
præget forbedring af banens service på person-
trafikkens område. M 6 var, ligesom de øvrige
gamle Triangelvogne, ikke just en Pullman-car,
og selv om de hårde træbænke i 1948, kort før
vognen holdt 25 års jubilæum, fik et nødtørftigt
overtræk af et blødagtigt stof, blev den aldrig
komfortabel. I DJKs lille bog om HVJ skildrer
en af forfatterne vognen set ud fra passagerens
synspunkt således: "... (vognen) holdt helt til
1951, men undertegnede, der kørte med den et
af de sidste år, den eksisterede, kan så også
bevidne, at den var så udslidt som noget mo-
torkøretøj på en dansk bane nogensinde har væ-
ret det. Når man har stået den rasletur igen-
nem fra Hørve til Vørslev i en blanding af fi-
skelugt fra de i førerrummet opstabilede fiske-
kasser med mink-æde og benzinlugt fra den læk-
kende motor, så behøvedes der faktisk ikke
synet af stegte ål og chokoladesovs for, at man
i hastighed måtte begive sig i ensomhed".

M 6 fik senere, hvornår vides ikke, cen-
tralpuffer/koblingen i bagenden udskiftet med
normalt kobletøj, og den kunne så efter behov
tage en godsvogn eller to med i en snæver ven-
ding, men så kneb det med at overholde køre-
tiderne. Under krigen kørte den en overgang
med gasgenerator, se foto 16, som efter krigen
atter afmonteredes, så vognen kunne køre sine
sidste år på benzin, hvorved motoren ydede
noget mere, hvilket i høj grad var tiltrængt, da

motorydelsen i forvejen var nedsat på grund af
slid og ælde. I 1951 opgav man at holde M 6
kørende længere, da man havde fået en nyere
og bedre Triangelvogn M 5 fra den nedlagte si-
debane til TKVJ, Vejen-Gesten. M 6 blev til-
budt Jernbanemuseet, men de havde endnu ikke
opdaget, at gammelt motormateriel kunne have
nogen interesse, så den endte sine dage som
udhus i Holbæk. Derimod levede bivognen vi-
dere nogle år endnu, idet den benyttedes af ba-
neafdelingen som rullende arbejdsskur helt til
banens lukning 31. december 1956. Vognen var
på det sidste omlitret til Cm 533.

Det er min tanke i de følgende artikler
først at gennemgå alle de 2- og 3-akslede ben-
zin-MEKANISKE Triangelvogne, nogenlunde
ordnet efter DfAs modelnumre. Derefter be-
handles den lille restbunke af benzin-mekaniske
vogne, bygget af Renault, Amtsbanerne på Als,
Ålborg Privatbaner og eventuelt for sidste gang
SFJs umulige M 0. Derefter kommer en artikel
om de benzin-elektriske vogne, hvoraf alle,
pånær én var af DfAs konstruktion, mens de
sidste DfA-produkter: 3-truckerne, bliver be-
handlet senere under de diesel-elektriske vogn-
e. Traktorerne gemmes til en uvis fremtid.

Dataliste og skæbne-oversigt for de al-
mindelige Triangelvogne vil blive bragt senere,
når de enkelte typer er behandlet, så vi kan
slutte af med et overblik over alle disse vogne.
De læsere, der ikke kan vente, kan finde en
samlet dataliste for alle DfAs produkter i DJKs
bog om Triangelvognene, og her kan også den
enkelte vogns skæbne og den enkelte banes be-
stand af Triangelvogne findes. Endvidere bringer
bogen en H0-tegning med sidebillede og
gavltegninger af alle typevarianter i deres op-
rindelige skikkelse, blot undtaget traktorerne.
Derfor vil jeg ikke forpligte mig til her i SP at
tegne ALLE småvarianterne, de kan ofte belyses
tilstrækkeligt ved supplerende fotos, men jeg
vil efter bedste evne bringe alle kendte indret-
ningsplaner for Triangelvognene.

Næste gang kommer så turen til resten af
de smalle (jævnbrede) Triangelvogne samt den
sære, 3-akslede type med motor i begge ender.

H. Alkjær

DANSKE DAMPLOKO

2. del: privatbanerne

af A. Gregersen

KOMMENTARER OG RETTELSER!

Der er indløbet en del kommentarer og nogle rettelser til mine artikler i SIGNALPOSTEN 1976. En del kan jeg godtage, men ikke alle. De rent subjektive betragtninger vil jeg se bort fra, vi har jo alle vore favoritter. Jeg vil derfor tage fat på det rent konkrete, og vil tage noget generelt først:

- 1) Udrangeringsår. Her har jeg benyttet mig af årsberetningerne, der løber fra april til marts, og jeg har da benyttet det første år, når der ikke udtrykkelig er nævnt udrangeringsåret.
- 2) Vægt og hedeblade. Disse data er opgivet meget forskelligt, og kan variere, hvis der ændres på et eller andet, f.eks. rørantal.

Jeg er glad for de henvendelser, der er kommet. Mine oplysninger har jeg dels fra (som nævnt) årsberetningerne (de blev fra omkring 1930 endnu mere mangelfulde end de før havde været), dels fra de fortegnelser over driftsmateriel (OHJ, LJ, SFJ, APB) og dels fra fotos og tegninger og fra oplysninger samlet i marken ved selvsyn og fra hvad jeg har erfaret ved henvendelse til diverse hovedkontorer og værk mestre. Det var derfor med nogen betænkelighed at jeg gik igang med denne del af opgaven - og sidder der en eller anden med noget lokalt kendskab, bedes han komme frem af busken!

Men til sagen: SIGNALPOSTEN, nr. 1/1976:

Side 43, 2. spalte, Tyskland:

Hagens rettes til Hagans.

Tilføjelse: Märkische, Schlachtensee, Berlin, overtaget i 1897 af Orenstein & Koppel, Berlin-Drewitz.

Side 48, 2. spalte:

FFJ 29, fabr. nr. 12380 er rigtigt, så anmærkning annulleres.

Side 50, 2. spalte:

APB17 gik 1969 til DJK, Ålborg.

Side 51, 1. spalte:

SNNB 2 solgt til APB 15. juli 1915 for kr. 19.800.

SIGNALPOSTEN, nr. 3/1976:

Side 140, 1. spalte:

Bay nævner, at LJ 11 og 12 er udrangeret 1931 og 1928 - men jeg har forespurgt på LJ og fået det svar, at udrangeringen fandt sted omkring 1930 og 1938.

Side 143, 2. spalte:

OHJ 1-4 har fabr. nr. 334, 336, 337 og 366.

Side 144, 1. spalte:

SNB 2 hed ØRKILDHUS (jeg har dog også set navnet stavet med "s").

Side 150, 1. spalte:

LJ 15 har fabr. nr. 11016.

SIGNALPOSTEN, nr. 4/1976:

Side 191, 1. spalte:

LJ 20 har fabr. nr. 17463.

SFJ 16, Baldwin, fabr. nr. 16293.

Side 191, 2. spalte:

Nederste linie th: Foto viser VVJ 1-3 - d.v.s. foto side 193 Nh.

Side 200, 1. spalte:

Foto side 198 Nh viser VVJ 1-3, ikke VVGJ AB 1-4, fabr. nr. er 852-854 og 902.

Side 204, 1. spalte:

HHJ 2-3 solgt for hhv. 4000 og 4500 kr. Nederste linie: 5 (ikke 4) stk. til Skåne.

Side 204, 2. spalte:

VVJ 1-3 og LTJ 4-6: Märkische (der da var overtaget af Orenstein & Koppel). LTJ 5 hed HARBOØR, solgt til ing. Gunnerson eller til Gummesen & Hoffmann. OKDJ 1-2 er bygget 1900.

Side 205, 1. spalte:

OKDJ 3 er ombygget 1917.

VNJ 1: solgt 1919 til HLA (nr. 10), udrangeret 25. november 1929.

Linie 21 fra oven ændres til: I 1917-21 blev 5 maskiner ombygget ...

HHGB 1 solgt 1951 til Frederiksværk.

Side 208, 1. spalte:

RKJ 1-3, skal være RKB 1-3.

Side 208, 2. spalte:

SNNB 8/Gørlev er udrangeret 1961.

Side 209, 1. spalte:

(V)NTJ 6 udrangeret 1971.

Side 209, 2. spalte:

HHJ 8-9 har fabr. nr. 970-971.

SFJ 1-5 og RFB 6-7 rettes til: SFJ 1-3, RFB 4, SFJ 5, RFB 6-7.

Side 212, 1. spalte:

ØSJS 3 til DJK i 1962.

Side 212, 2. spalte:

KHB 6 omnummereret 1899/1900 til KHB 1, Märkische fabr. nr. 204.

GDS 5, Märkische, fabr. nr. 203.

Der er fremkommet foto af KHB 6/1 og GDS 5, der viser, at de har Heusinger-styringer - men havde GDS 6-7 Tricks eller Heusinger-styringer? Hvem har et foto, der viser styringen på disse maskiner?

Side 213, 1. spalte:

GDS 8, udrangeret 1948.

LNJ (LVJ) 3, solgt 1928 til Nr. Smedeby, i 1943 til Vandel og udrangeret her.

Side 213, 2. spalte:

GGJ rettes til RGB.

RGB 2/ETJ 4 er udrangeret 1951.

Af RØHJs årsberetninger fremgår det, at nr. 3 er udrangeret i 1932 og AHTJs årsberetning siger intet om nogen udrangering samme år, men HAJ 5 (ikke AHTJ) fabr. nr. 7410, er udrangeret i 1931 eller 1932 og erstattet med RNoJ 2 som AHTJ 5. Nok har man set et foto af dette loko, der bar ar af "RNoJ 2", men nu viser et foto taget af førerhuset alene: fabr. nr. 7718, så nu er det mysterium løst.

Side 216, 1. spalte:

KB 3 er udrangeret 1925.

KSB 1, 3 og 4, senere DSB T 357, 359 og 360 er udrangeret 1935 (ifølge skrivelse M 9970/34).

Side 217, 1. spalte:

SNNB 2 til APB, her udrangeret 1952.

Side 217, 2. spalte:

ØSJS 7 blev ved begyndelsen af 2. verdenskrig solgt til Staten, overtaget af tyskerne (Karup?). Efter krigen istandsat, ca. 1948 til NFJ som nr. 4, udrangeret 1956. Bemærk foto i Bays "Danske Privatbaners Damploko", side 102 (Dansk udgave, 1966) - her ses den som nr. 4 og med skorstensring.

Side 220, 2. spalte:

VLTJ 5-6 eksisterer begge - hensat i re-

miserne i Thyborøn og Lemvig.

KS 3/SB 5 er udrangeret 1971.

Side 221, 1. spalte:

VNTJ 8-9 er anskaffet 1925. Nr. 8 er som SKRJ 8 udrangeret 1968.

NFJ I solgt til VVGJ i 1950/51 eller 1953 - hvad er mon rigtigt?

NFJ III har fabr. nr. 20118. Byttet mellem Egeskov og Østsjælland Jernbaneklub i 1974.

Side 221, 2. spalte:

HBS 1/L 205 er udrangeret 1962.

HV 3/L 107/HBS L 205 er solgt 1968 til en privatmand og derefter gået til DJK til brug på MHVJ.

Side 224, 1. spalte:

GDS 9-10 blev udrangeret i 1964.

Side 228, 1. spalte:

OMB 6 er udrangeret 1956.

Side 228, 2. spalte:

ØSJS 6 gik til DJK i 1962.

Side 230, 1. spalte:

SFJ 28/HF(H)J 9 er udrangeret 1961.

SIGNALPOSTEN, nr. 1/1977:

Side 76, 2. spalte, linie 24:

Vedr. skydemaskinen i Orehoved. Tognr. 74-92 skal naturligvis være 73-92.

PRIVATBANERNE, ANVENDELSE

Efter at jeg i forrige artikel afsluttede den tekniske gennemgang af privatbanernes damploko, vil jeg her begynde på en gennemgang - bane for bane - af trækraftens anvendelse.

Banerne gennemgås hver for sig, og jeg illustrerer hist og her med en køreplan eller to, der undertiden bedre end ord fortæller lidt om det arbejde, trækraften skulle udføre.

AMAGERBANEN, AB, 12 km

Åbnet 1907, persontrafik indstillet 1/4 1938 til 6/5 1940 og igen fra 1/9 1947. Strækningen Kastrop-Drøge nedlagt 1957, strækningen nu 6 km. Banen overtaget af DSB i 1975.

TRÆKKRAFT

Damploko:

Nr. 1, BT, se "309", 1907-1930

Nr. 2, BT, se "309", 1907-1936

Nr. 3, BT, se "309", 1907-1959

Nr. 4, BT, se "309", 1908-1952

Køreplan for AMAGERBANEN

Gyldig fra 1. Maj til 30. September 1908.

Hverdage.

Amagerbro-Dræger.										Dræger-Amagerbro.													
										<i>Læses fra neden opad.</i>													
610	655	840	1030	100	950	440	745	845	1035	1145	af. Amagerbro	af.	719	824	950	1245	220	445	620	820	1020	1145	1245
615	701	846	1036	100	950	440	741	841	1031	1141	• Oresundsvej	af.	719	819	945	1240	215	440	620	815	1015	1140	1240
s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	Engvej	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	Syrevej	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	Saltværksvej	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
625	710	855	1045	115	1005	455	751	851	1041	1151	af. Kastrup	af.	711	811	937	1232	207	437	612	807	1007	1132	1232
631	716	901	1051	121	1011	501	756	856	1046	1156	• Tømmerup	af.	708	804	930	1225	200	430	605	800	1000	1125	1225
636	721	906	1056	126	1016	506	761	861	1051	1161	• St. Magleby	af.	699	799	925	1220	195	425	600	795	995	1120	1220
640	725	910	1100	130	1020	510	765	865	1055	1165	af. Dræger	af.	694	794	920	1215	190	420	595	790	990	1115	1215

* Løber ikke Tirsdag og Torsdag.
** Løber kun Tirsdag og Torsdag.

Søn- og Helligdage samt Grundlovsdagen.

Amagerbro-Dræger.

Amagerbro	af.	610	730	915	1045	1130	1245	130	215	300	345	430	515	600	700	745	830	915	1020	1140
Oresundsvej	•	616	736	921	1051	1136	1251	136	221	306	351	436	521	606	706	751	836	921	1026	1146
Engvej	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Syrevej	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Saltværksvej	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Kastrup	— af.	625	745	930	1100	1145	1260	145	230	315	400	485	570	619	715	800	885	970	1085	1155
Tømmerup	•	631	751	936	1106	1151	1271	151	236	321	406	491	576	625	721	806	891	976	1091	1201
St. Magleby	•	636	756	941	1111	1156	1276	156	241	326	411	496	581	630	726	811	896	981	1096	1206
Dræger	— af.	640	800	945	1115	1200	1315	200	285	370	455	540	625	720	805	890	975	1090	1200	1310

Dræger-Amagerbro.

Dræger	— af.	650	830	1000	1120	1244	129	214	299	344	429	514	599	699	744	829	914	1029	1144	1244
St. Magleby	•	656	836	1006	1126	1250	134	219	304	349	434	519	604	704	749	834	919	1034	1149	1249
Tømmerup	•	700	840	1010	1130	1254	138	224	309	354	439	524	609	709	754	839	924	1039	1154	1254
Kastrup	— af.	707	847	1017	1137	1261	141	231	316	401	486	571	610	710	801	886	971	1086	1196	1296
Saltværksvej	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Syrevej	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Engvej	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Oresundsvej	— af.	715	855	1025	1145	1269	154	239	324	409	494	579	628	728	814	904	1019	1129	1244	1344
Amagerbro	— af.	720	900	1030	1150	1274	159	244	329	414	504	589	638	738	824	914	1029	1139	1249	1349

* Løber ikke i Maj og September.

Nr. 5, CT, se "348", 1915-1956
 Nr. 6, CT, se "347", 1916-1965
 Nr. 7, 1CT, se "364/", 1931-1935
 DSB F 466, 1964-1969
 DSB F 479, 1969-1971

Motor:

M 1, benzinvoan, 1923-1947
 M1 2, dieselloko, 1924-1946
 M 1, dieselloko MAK, 1956-

Indtil 1915 bestred de 4 små BT-loko al trafik. 1 loke kørte persontog, 1 kørte godstog, 1 var i reserve og som afløser ved udvask og 1 i reserve for reparationer.

Med anskaffelsen af nr. 5 og 6 fik banen en kraftigere godsmaskine i nr. 6, men anvendes i persontog kunne den ikke, dertil var dens hjul for små. Nr. 5 afløste nr. 6 i godstogene og anvendtes derudover i de flest mulige persontog, og med den blev det muligt - i hvert fald i morgen- og aftentimerne - at køre med 2 persontogsstammer. Alligevel blev de fire små maskiner ikke overflødige, 1 løb fast i persontog, 1 var afløser for nr. 5 og 6, og 2 maskiner i reserve var ikke for meget idet man havde 1 opfyret som reserve og rangermaskine, og under 1. verdenskrig var der en del særtog.

Omkring 1920-22 stillede der krav om en tættere persontogskørsel, og da kullene var dyre, motoriserede man delvis. Benzinvoanen (M 1) indsattes i en række småtog - enten kørte den solo, eller den fik en af de små "sommervogne" (C1-2) som påhængsvogn. M2, diesellokoet fra 1927, blev indsat i en nogenlunde stiv plan, og alle personvogne fik luftbremse. Den kørte altid med en af bogievognene (litra A) plus 1 Da (II kl. plus post). II kl. blev opretholdt lige til 1932, da også postbefordringen ophørte og de 2 Da-vogne blev ombygget til rene midtgangspersonvogne. Alligevel var der fast 3 loke i tur: normalt nr. 6 i godstoget(-ene) - nr. 5 og et af de små kørte morgen- og sene eftermiddagstog, idet motorkørslen da stod stille. Den ene af stammerne bestod da (i 1928)

(Læses fra oven nedad.)

4. Amagerbro-Dræger. (Privat).

1. JUNI 1924

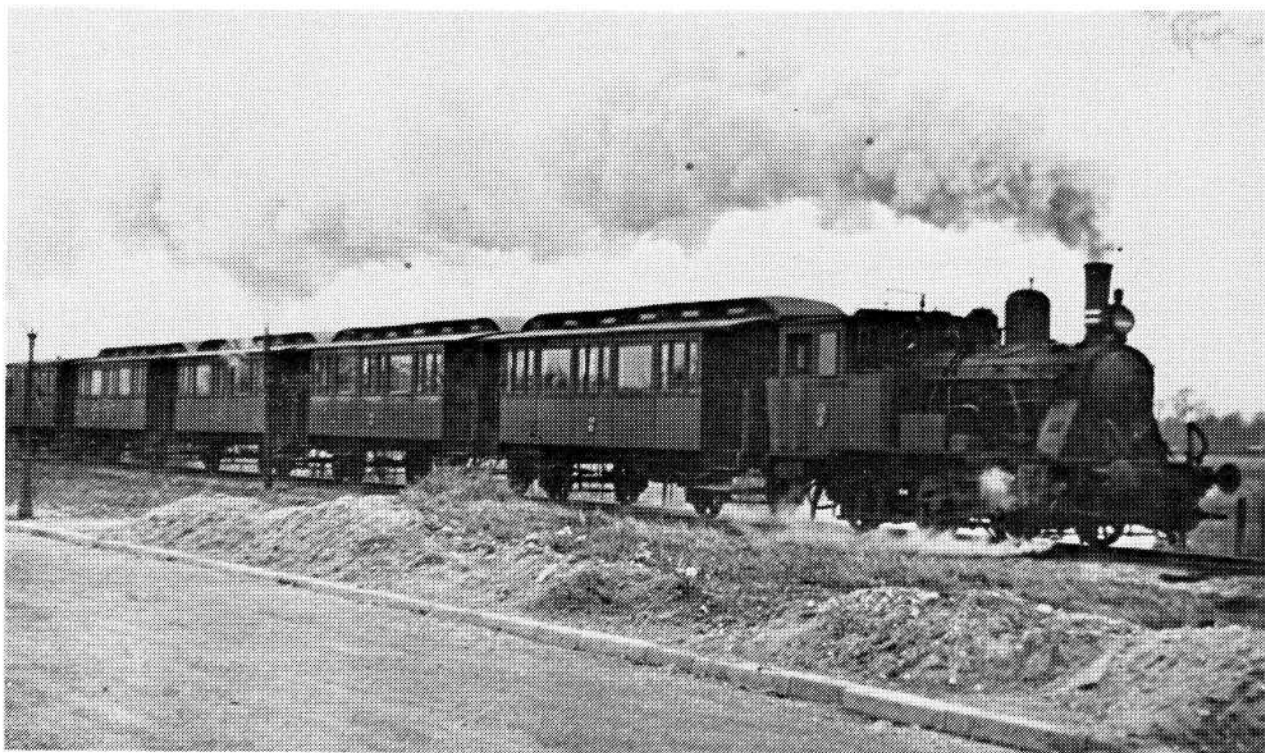
II	III	Nr.	1	M. 101	3	M. 103	5	7	M. 107	9	11	M. 111	13	M. 113	15	M. 115	17	19	21	23	
45	30	Amagerbro	af.	545	630	710	755	840	1100	1200	100	235	325	415	500	545	625	710	930	1100	1200
		• Oresundsvej	af.	551	636	716	801	846	1106	1206	106	241	331	421	506	551	631	716	936	1106	1206
		— Engvej	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
		60	40	Syrevej	— af.	559	644	729	814	1114	1214	111	246	336	426	511	636	721	941	1111	1211
		60	40	• Kastrup	— af.	600	645	725	810	1120	1220	115	250	340	430	515	640	725	945	1115	1215
		90	60	Tømmerup	af.	606	651	731	816	1126	1226	121	256	346	436	521	646	731	951	1121	1221
		105	70	St. Magleby	af.	611	656	736	821	1131	1231	126	260	350	440	525	650	736	956	1126	1226
		120	80	Dræger	— af.	615	700	740	825	1130	1230	130	265	355	445	530	655	740	1000	1130	1230

(Læses fra oven nedad.)

4. Dræger-Amagerbro. (Privat).

II	III	Nr.	M. 100	2	M. 102	4	6	M. 106	8	10	M. 110	12	M. 114	14	M. 114	16	18	20	22	24	
10	10	Dræger	— af.	545	630	710	755	825	1100	1200	150	235	320	415	500	545	625	755	1015	1135	1235
		• St. Magleby	af.	550	635	715	800	890	1105	1205	155	240	325	420	505	550	630	800	1020	1140	1240
		• Tømmerup	— af.	555	640	720	805	895	1110	1210	200	245	330	425	510	555	635	805	1025	1145	1245
		Kastrup	— af.	602	647	727	812	902	1117	1217	207	252	337	432	517	562	642	812	1032	1152	1252
		Syrevej	— af.	605	650	730	815	905	1120	1220	210	255	340	435	520	565	645	815	1035	1155	1255
		Engvej	— af.	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s
		Oresundsvej	af.	610	655	735	820	950	1125	1225	215	300	345	440	525	570	650	820	1040	1200	1300
		Amagerbro	— af.	615	700	740	825	955	1130	1230	220	305	350	445	530	575	655	825	1045	1205	1305

M betegner Motortog, der ikke medtager Rejsegods eller Hunde, og som kan bortfalde, saafremt Motorvognen ikke er i tjenstdygtig Stand. • Ved Engvej holder Togene kun, naar der er Rejsende at optage eller afsætte, og kun paa Hverdag saaledes: 1. Maj-31. Aug. fra 5 Pm. til 9 Em. April og Septbr. fra 5 Pm. til 7 Em. De øvrige Maanedre fra 7 Pm. til 4 Em. Togene 15 og M 111 holder dog ikke.



af 1 A, 1 Da og 4-5 B-vogne (2-akslede midtgangsvogne med 50 pladser), tit kørt med en af de små maskiner og de klarede sig fint, og de havde jo ikke større HK end diesellokoet.

I flere år havde rutebildriften været hård ved banen, men i 1930 overtog man busdriften på Amager og kørslen på banen indskrænkedes fra 36 til 18 tog og et par år efter kørte man slet ikke på søndage i vinterhalvåret.

Nr. 1 blev udrangeret i 1930 og som erstatning indkøbte man et Hjørring-loko, 1CT, der fik nr. 7, men blev meget lidt brugt - mest i særtogene når der var opvisning i lufthavnen. Det blev solgt i 1935 til Præstøbanen. Nr. 2 blev udrangeret i 1936, og i 1938 blev persontrafikken så helt omlagt på rutebiler.

Under krigen måtte man igen køre persontog på banen. M 1 og M 2 var sat ud - M 1 fik en busmotor i 1944 og kørte lidt og blev sammen med M 2 udrangeret i 1947/48. Nr. 6 og tildels nr. 5 havde nok at gøre med den megen godskørsel, og nr. 3-4 kørte lidt i enkelte persontog, rangering og var i reserve. Man måtte leje andre loko, ialt 3 og jeg har set 2 af dem samtidig. Det drejede sig om HFJ 4 (1B1T) og SKRJ 2 (1BT) og LB 3 (1C1T). Sidstnævnte kørte på AB med nr. 4s nummerplade, så AB 4 har nok været udsat.

I 1952 blev nr. 4 udrangeret, 1956 nr. 5 og 1959 nr. 3. Samtidig fik man et MAK-loko

til godstogene, med nr. 6 som reserve, og da den udrangeredes i 1965 indkøbtes F 466 som AB 8, det udrangeredes i 1969 og blev erstattet af F 479, der blev udrangeret i 1971. De 2 F-maskiner var reserve for MAK-lokoet.

SLANGERUPBANEN, KSB, 34 km

Åbnet 1906, overtaget af DSB 1948.

TRÆKKRAFT

Damploko:

- Nr. 1, CT, se "343", 1906-1909
- Nr. 2, CT, se "343", 1906-1909
- Nr. 3, CT, se "343", 1906-1909
- Nr. 4, CT, se "343", 1906-1909
- Nr. 5, B2T, se "314", 1906-1937
- Nr. 6, B2T, se "314", 1906-1948
- Nr. 7, 1C1T, se "371", 1907-1934
- Nr. 8, 1C1T, se "371", 1908-1934
- Nr. 9, 1C1T, se "371", 1909-1952
- Nr. 10, 1C1T, se "371", 1909-1950

Motor

- M 1, 200 hk B&W diesel, 1930-1957
- M 2, 200 hk B&W diesel, 1930-1957
- M 3, 300 hk B&W diesel, 1933-1957
- M 4, 300 hk B&W diesel, 1933-1957

Ved banens åbning havde man 6 loko, de fire trekoblede, der skulle bestride stræknings-



gode og trak godt i forhold til deres størrelse (M 3-4 kørte med 3 CR-vogne og kunne holde samme tid som MO-togene).

Nr. 7 og 8 stod foran fyrkasse-fornyelse i begyndelsen af 1930erne og blev så udrangeret - det fortrød man senere. M 1-4 skulle bestride al strækningsskørsel, men var blot 1 af dem ude af drift, måtte der indsættes 2 damploko og var 2 M ude af drift krævedes 3 damploko til afløsning og så måtte man til at låne og det var væsentlig dyrere end et par ny fyrkasser havde kostet. I 1936/37 blev nr. 5 udrangeret.

Lejede loko: Af og til DSB litra N og HS til rangering. BS 288 i 1908/09 og i 1930erne og 1940erne forskelligt samt G-maskiner. Forskelligt var: ØSJS 4 (CT) i 1940/41, ØSJS 7 (1CT) sidst i 1920erne og KRB1 (1CT) 1941-48.

Det var vist i 1947 at lille nr. 6 måtte køre et lokalt Bagsværdtog for et af de små dieselloko - vi tabte et par minutter hver vej, jeg siger vi, for jeg var med - og kørte!

Jeg mindes også de store søndagstog med nr. 7-10 i 1920erne fra mine spejderdage. Jeg registrerede desværre ikke dengang, men jeg har en del senere notater, hvoraf jeg skal nævne nogle enkelte:

1947, 26/7, tog 12: M 4, Dc, 5 C, E, Q.

1947, 2/8, tog 9: Nr. 9 + 6, Q, E, 6 C, Q, E, 5 C, Dc.

1947, 4/8, tog 21: M 4, E, 5 C.

1947, 20/8, tog 14: M 4, 3 C, S, E.

1947, 24/8, tog 169: M 3, 3 C, J, Q, E, S, 5 C.

1948, 7/2, tog 13: KRB 1, E, 2 C, S, E, 4 C.

1948, 31/3, tog 15: M 4, DSB Ef og 3 Crm.
(sidste privatbanetog).

1948, 1/4, første DSB-tog: G, 2-3 Crm, Ef.
(Der indsattes G 611, 624, 627 og 633.)

S = 4-akslet styrevogn, ex. Ac 1-2

C = 2-akslet midtgangsvogn

Dc = 2-akslet person- og postvogn

E = 2-akslet rejsegodsvogn

J og Q = 2-akslede lukkede godsvogne.

Man vil bemærke E og Q. Det var til cykler og barnevogne og rejsegods. Det klares nemt og fikst i dag ved at henvise - altså afvise - denne form for befordring, nå, ja, så kører man i stedet for i egen bil. Og det ses jo også af, at selv en MO plus CL kan klare de fleste tog, og så er MO-vognen endda oftest aflåst. Bemærk tog 169 den 24/8 1947 med M 3 med 11 2-akslede og 1 bogievogn - og med kun 300 hk. Hvad havde verdens 8. vidunder - MO-vognen - stillet op over for et sådant tog. Køretiden havde været ligegyldig, for den havde end ikke evnet at sætte toget igang.

NÆRUMBANEN, LVJ, 12 km

Åbnet 1900 som Lyngby-Vedbæk, 1/1 1922 afkortet til Nærum, nu LNJ og 8 km. 1936 omlagt til Jægersborg-Nærum, 8,6 km og 1954 ny station i Nærum, 7,8 km.

TRÆKKRAFT

Damploko:

Nr. 1, CT, se "342", 1900-1937

Nr. 2, CT, se "342", 1900-1932

Nr. 3, CT, se "342", 1900-1926

Motor:

M 1, 75 hk, 1926-1953

M 2, 75 hk, 1926-1953

M 3, 145 hk, 1932-1953

M 4, 100 hk, 1938-

M 5, 100 hk, 1943-1957

M 6, 100 hk, 1945-1953

SM fra 1948

Y-materiel fra 1968

Maskinbenyttelsen er ligetil, man havde kun disse 3 damploko og de bestred al trafik indtil motoriseringen begyndte i 1926/27. Men der løb i damptiden kun få tog, 3-4 dagligt, og

Lyngby-Vedbæk Jernbanen.

Gyldig fra 1. Maj 1908.

Hverdage.

Lyngby—Vedbæk.

Vedbæk—Lyngby.

Læses fra neden opad.

1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31
7:24	8:05	8:50	9:30	10:10	10:50	11:30	12:10	12:50	13:30	14:10	14:50	15:30	16:10	16:50	17:30
8:11	8:46	9:20	9:55	10:30	11:05	11:40	12:15	12:50	13:25	14:00	14:35	15:10	15:45	16:20	16:55
8:42	11:14	2:22	4:30	5:50	7:10	8:30	9:50	11:10	12:30	13:50	15:10	16:30	17:50	19:10	20:30
8:40	11:42	2:58	4:44	6:05	7:25	8:45	10:05	11:25	12:45	14:05	15:25	16:45	18:05	19:25	20:45
8:50	11:50	3:05	4:48	6:10	7:30	8:50	10:10	11:30	12:50	14:10	15:30	16:50	18:10	19:30	20:50
9:00	12:00	3:20	5:02	6:25	7:45	9:05	10:25	11:45	13:05	14:25	15:45	17:05	18:25	19:45	21:05
9:06	12:06	3:26	5:08	6:30	7:50	9:10	10:30	11:50	13:10	14:30	15:50	17:10	18:30	19:50	21:10
9:14	12:14	3:34	5:16	6:38	7:58	9:18	10:38	11:58	13:18	14:38	15:58	17:18	18:38	19:58	21:18
9:22	12:22	3:42	5:24	6:46	8:06	9:26	10:46	12:06	13:26	14:46	16:06	17:26	18:46	20:06	21:26
9:30	12:30	3:50	5:32	6:54	8:14	9:34	10:54	12:14	13:34	14:54	16:14	17:34	18:54	20:14	21:34
9:38	12:38	4:00	5:42	7:04	8:24	9:44	11:04	12:24	13:44	15:04	16:24	17:44	19:04	20:24	21:44
9:46	12:46	4:10	5:52	7:14	8:34	9:54	11:14	12:34	13:54	15:14	16:34	17:54	19:14	20:34	21:54
9:54	12:54	4:20	6:02	7:26	8:46	10:06	11:26	12:46	14:06	15:26	16:46	18:06	19:26	20:46	22:06
10:02	13:02	4:30	6:12	7:38	8:58	10:18	11:38	12:58	14:18	15:38	16:58	18:18	19:38	20:58	22:18
10:10	13:10	4:40	6:22	7:48	9:08	10:28	11:48	13:08	14:28	15:48	17:08	18:28	19:48	21:08	22:28
10:18	13:18	4:50	6:32	7:58	9:18	10:38	11:58	13:18	14:38	15:58	17:18	18:38	19:58	21:18	22:38
10:26	13:26	5:00	6:42	8:08	9:28	10:48	12:08	13:28	14:48	16:08	17:28	18:48	20:08	21:28	22:48
10:34	13:34	5:10	6:52	8:18	9:38	10:58	12:18	13:38	14:58	16:18	17:38	18:58	20:18	21:38	22:58
10:42	13:42	5:20	7:02	8:28	9:48	11:08	12:28	13:48	15:08	16:28	17:48	19:08	20:28	21:48	23:08
10:50	13:50	5:30	7:12	8:38	9:58	11:18	12:38	13:58	15:18	16:38	17:58	19:18	20:38	21:58	23:18
10:58	14:00	5:40	7:22	8:48	10:08	11:28	12:48	14:08	15:28	16:48	18:08	19:28	20:48	22:08	23:28
11:06	14:08	5:50	7:32	8:58	10:18	11:38	12:58	14:18	15:38	16:58	18:18	19:38	20:58	22:18	23:38
11:14	14:18	6:00	7:42	9:08	10:28	11:48	13:08	14:28	15:48	17:08	18:28	19:48	21:08	22:28	23:48
11:22	14:28	6:10	7:52	9:18	10:38	11:58	13:18	14:38	15:58	17:18	18:38	19:58	21:18	22:38	23:58
11:30	14:38	6:20	8:02	9:28	10:48	12:08	13:28	14:48	16:08	17:28	18:48	20:08	21:28	22:48	24:08
11:38	14:48	6:30	8:12	9:38	10:58	12:18	13:38	14:58	16:18	17:38	18:58	20:18	21:38	22:58	24:18
11:46	14:58	6:40	8:22	9:48	11:08	12:28	13:48	15:08	16:28	17:48	19:08	20:28	21:48	23:08	24:28
11:54	15:08	6:50	8:32	9:58	11:18	12:38	13:58	15:18	16:38	17:58	19:18	20:38	21:58	23:18	24:38
12:02	15:18	7:00	8:42	10:08	11:28	12:48	14:08	15:28	16:48	18:08	19:28	20:48	22:08	23:28	24:48
12:10	15:28	7:10	8:52	10:18	11:38	12:58	14:18	15:38	16:58	18:18	19:38	20:58	22:18	23:38	24:58
12:18	15:38	7:20	9:02	10:28	11:48	13:08	14:28	15:48	17:08	18:28	19:48	21:08	22:28	23:48	25:08
12:26	15:48	7:30	9:12	10:38	11:58	13:18	14:38	15:58	17:18	18:38	19:58	21:18	22:38	23:58	25:18
12:34	15:58	7:40	9:22	10:48	12:08	13:28	14:48	16:08	17:28	18:48	20:08	21:28	22:48	24:08	25:28
12:42	16:08	7:50	9:32	10:58	12:18	13:38	14:58	16:18	17:38	18:58	20:18	21:38	22:58	24:18	25:38
12:50	16:18	8:00	9:42	11:08	12:28	13:48	15:08	16:28	17:48	19:08	20:28	21:48	23:08	24:28	25:48
12:58	16:28	8:10	9:52	11:18	12:38	13:58	15:18	16:38	17:58	19:18	20:38	21:58	23:18	24:38	25:58
13:06	16:38	8:20	10:02	11:28	12:48	14:08	15:28	16:48	18:08	19:28	20:48	22:08	23:28	24:48	26:08
13:14	16:48	8:30	10:12	11:38	12:58	14:18	15:38	16:58	18:18	19:38	20:58	22:18	23:38	24:58	26:18
13:22	16:58	8:40	10:22	11:48	13:08	14:28	15:48	17:08	18:28	19:48	21:08	22:28	23:48	25:08	26:28
13:30	17:08	8:50	10:32	11:58	13:18	14:38	15:58	17:18	18:38	19:58	21:18	22:38	23:58	25:18	26:38
13:38	17:18	9:00	10:42	12:08	13:28	14:48	16:08	17:28	18:48	20:08	21:28	22:48	24:08	25:28	26:48
13:46	17:28	9:10	10:52	12:18	13:38	14:58	16:18	17:38	18:58	20:18	21:38	22:58	24:18	25:38	26:58
13:54	17:38	9:20	11:02	12:28	13:48	15:08	16:28	17:48	19:08	20:28	21:48	23:08	24:28	25:48	27:08
14:02	17:48	9:30	11:12	12:38	13:58	15:18	16:38	17:58	19:18	20:38	21:58	23:18	24:38	25:58	27:18
14:10	17:58	9:40	11:22	12:48	14:08	15:28	16:48	18:08	19:28	20:48	22:08	23:28	24:48	26:08	27:28
14:18	18:08	9:50	11:32	12:58	14:18	15:38	16:58	18:18	19:38	20:58	22:18	23:38	24:58	26:18	27:38
14:26	18:18	10:00	11:42	13:08	14:28	15:48	17:08	18:28	19:48	21:08	22:28	23:48	25:08	26:28	27:48
14:34	18:28	10:10	11:52	13:18	14:38	15:58	17:18	18:38	19:58	21:18	22:38	23:58	25:18	26:38	27:58
14:42	18:38	10:20	12:02	13:28	14:48	16:08	17:28	18:48	20:08	21:28	22:48	24:08	25:28	26:48	28:08
14:50	18:48	10:30	12:12	13:38	14:58	16:18	17:38	18:58	20:18	21:38	22:58	24:18	25:38	26:58	28:18
14:58	18:58	10:40	12:22	13:48	15:08	16:28	17:48	19:08	20:28	21:48	23:08	24:28	25:48	27:08	28:28
15:06	19:08	10:50	12:32	13:58	15:18	16:38	17:58	19:18	20:38	21:58	23:18	24:38	25:58	27:18	28:38
15:14	19:18	11:00	12:42	14:08	15:28	16:48	18:08	19:28	20:48	22:08	23:28	24:48	26:08	27:28	28:48
15:22	19:28	11:10	12:52	14:18	15:38	16:58	18:18	19:38	20:58	22:18	23:38	24:58	26:18	27:38	28:58
15:30	19:38	11:20	13:02	14:28	15:48	17:08	18:28	19:48	21:08	22:28	23:48	25:08	26:28	27:48	29:08
15:38	19:48	11:30	13:12	14:38	15:58	17:18	18:38	19:58	21:18	22:38	23:58	25:18	26:38	27:58	29:18
15:46	19:58	11:40	13:22	14:48	16:08	17:28	18:48	20:08	21:28	22:48	24:08	25:28	26:48	28:08	29:28
15:54	20:08	11:50	13:32	14:58	16:18	17:38	18:58	20:18	21:38	22:58	24:18	25:38	26:58	28:18	29:38
16:02	20:18	12:00	13:42	15:08	16:28	17:48	19:08	20:28	21:48	23:08	24:28	25:48	27:08	28:28	29:48
16:10	20:28	12:10	13:52	15:18	16:38	17:58	19:18	20:38	21:58	23:18	24:38	25:58	27:18	28:38	29:58
16:18	20:38	12:20	14:02	15:28	16:48	18:08	19:28	20:48	22:08	23:28	24:48	26:08	27:28	28:48	30:08
16:26	20:48	12:30	14:12	15:38	16:58	18:18	19:38	20:58	22:18	23:38	24:58	26:18	27:38	28:58	30:18
16:34	20:58	12:40	14:22	15:48	17:08	18:28	19:48	21:08	22:28	23:48	25:08	26:28	27:48	29:08	30:28
16:42	21:08	12:50	14:32	15:58	17:18	18:38	19:58	21:18	22:38	23:58	25:18	26:38	27:58	29:18	30:38
16:50	21:18	13:00	14:42	16:08	17:28	18:48	20:08	21:28	22:48	24:08	25:28	26:48	28:08	29:28	30:48
16:58	21:28	13:10	14:52	16:18	17:38	18:58	20:18	21:38	22:58	24:18	25:38	26:58	28:18	29:38	3

4. Jægersborg-Nærum og omvendt (Privat). 15. MAJ 1938

km	København H 1e Af	520	620	720	820	920	1020	1120	1220	1320	1420	1520	1620	1720	1820	1920	2020	2120	2220	2320	2420	
0.0	Jægersborg	— Af	545	646	746	846	946	1046	1146	1246	1346	1446	1546	1646	1746	1846	1946	2046	2146	2246	2346	2446
1.0	Præstevang	— Af	546	647	747	847	947	1047	1147	1247	1347	1447	1547	1647	1747	1847	1947	2047	2147	2247	2347	2447
1.9	Lynghy Lokal	— Af	547	650	750	850	950	1050	1150	1250	1350	1450	1550	1650	1750	1850	1950	2050	2150	2250	2350	2450
2.8	Slotsparken	— Af	548	651	751	851	951	1051	1151	1251	1351	1451	1551	1651	1751	1851	1951	2051	2151	2251	2351	2451
3.3	Fuglevad	— Af	549	652	752	852	952	1052	1152	1252	1352	1452	1552	1652	1752	1852	1952	2052	2152	2252	2352	2452
4.0	Borrebakken	— Af	550	654	754	854	954	1054	1154	1254	1354	1454	1554	1654	1754	1854	1954	2054	2154	2254	2354	2454
4.5	Bredø	— Af	551	655	755	855	955	1055	1155	1255	1355	1455	1555	1655	1755	1855	1955	2055	2155	2255	2355	2455
5.5	Ørholm	— Af	552	657	757	857	957	1057	1157	1257	1357	1457	1557	1657	1757	1857	1957	2057	2157	2257	2357	2457
6.1	Ravnholm-Lundtofte Af	554	659	759	859	959	1059	1159	1259	1359	1459	1559	1659	1759	1859	1959	2059	2159	2259	2359	2459	
7.7	Egevang	— Af	556	701	801	901	1001	1101	1201	1301	1401	1501	1601	1701	1801	1901	2001	2101	2201	2301	2401	
8.5	Nærum	— Af	558	703	803	903	1003	1103	1203	1303	1403	1503	1603	1703	1803	1903	2003	2103	2203	2303	2403	
8.6	Skodsborgvej	— An	601	705	805	905	1005	1105	1205	1305	1405	1505	1605	1705	1805	1905	2005	2105	2205	2305	2405	

Ved Mellemstationer standses kun, naar der er rejsende at tage op eller sætte af. Togene har kun Fællesklasse.

TRÆKKRAFT

Damploko:

Nr. 1, 1BT, se "323", 1906-1952

Nr. 2, B2T, se "314", 1906-1918

Nr. 3, B2T, se "314", 1906-1936

Nr. 4, 2CT, se "374", 1907-1940

Nr. 5, 1CT, se "361", 1916-1951

Nr. 6, 1CT, se "361", 1916-1951

Dampvogn, 1923-1940

Motor:

M 1, dieselloko, 120 hk, 1923-

M 2, dieselloko, 300 hk, 1933-1968

SM fra 1948.

Ved åbningen i 1906 havde banen 3 loko, og det var vel meningen, at det nybyggede, nr. 1, skulle køre mest muligt, og de 2 gamle P-maskiner skulle være afløserne. Det var gode loko alle 3, i små lette tog, og dem var der flest af. Men der kom dog nogle søndagstog i sommertiden, hvortil de var lovlig små - især P-maskinerne. Derfor fik man nr. 4 i 1907, et

(Læses fra oven nedad.)

9. Helsingør-Hornbæk-Gilleleje (Privat.)

1. JUNI 1924

Billet- pris	København H.	Nr.	Hverdage.										Søn- og Helligdage.										
			3	27	23	5	25	7	33	31	9	13	15	3	27	23	5	25	7	41	31	9	13
	Ad Kystb. 1a Af.	645	827	1030	1030	110	409	409	513	922	922	645	840	1032	1032	1155	115	—	255	455	615	955	
	Ad Nordb. 1b Af.	832	—	—	1035	1234	315	315	440	720	922	—	826	930	930	1130	1230	—	280	430	630	930	
	Helsingør Af.	752	1030	1140	1142	130	240	520	522	640	1012	1135	750	1025	1140	1142	150	250	350	450	650	850	1135
	Grønnehave Af.	736	1034	1144	134	244	524	524	644	1016	1139	754	1029	—	—	—	—	—	355	455	655	855	1139
	Marienlyst	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
	Højstrup	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
	Julebæk	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
	Hellebæk	— Af.	808	1036	1156	146	256	537	656	1028	1151	805	1041	—	—	—	—	—	406	506	706	906	1151
	Aalsgaard	— Af.	812	1040	1159	152	300	540	700	1032	1155	808	1045	—	—	—	—	—	410	510	710	910	1155
	Skibstrup	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
	(Ellekilde)	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
	Saunte	— Af.	820	1048	1207	200	308	548	708	1040	1203	816	1053	—	—	—	—	—	418	518	718	918	1203
	Hornbæk	— Af.	825	1054	1205	212	318	545	714	1045	1208	821	1059	—	—	—	—	—	425	525	725	925	1208
	Kildekrog	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
	Dronningemølle Af.	834	1104	1215	221	322	555	605	724	1054	1219	830	1109	—	—	—	—	—	435	535	735	934	1219
	Firhøj	— Af.	838	1108	1225	220	326	560	728	1058	1222	834	1113	—	—	—	—	—	439	539	739	938	1223
	Søborg	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
	Gilleleje 7	— An.	850	1120	1227	232	338	607	740	1110	1235	848	1125	—	—	—	—	—	450	550	750	950	1235

(Læses fra oven nedad.)

9. Gilleleje-Hornbæk-Helsingør (Privat.)

Hverd. 1/6-1/6, 27/6-30/6 og S & H i Septbr. 1924.

km	Nr.	Hverdage.										Søn- og Helligdage.											
		20	4	40	6	8	28	10	14	16	18	2	4	40	6	8	28	10	30	14	16	18	
0.0	Gilleleje 7	— Af.	630	705	900	1138	1153	345	425	650	920	1010	1245	620	900	1130	1130	325	500	700	900	1010	1245
4.0	Søborg	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
5.3	Firhøj	— Af.	641	911	1150	1263	356	437	701	910	1020	1255	631	911	1140	1140	336	511	711	911	1020	1255	
7.4	Dronningemølle Af.	645	719	915	1154	1304	400	441	705	914	1025	1259	635	915	1144	1144	340	515	715	915	1025	1259	
9.7	Kildekrog	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
12.0	Hornbæk	— Af.	655	729	925	1212	1404	410	459	715	924	1035	645	925	1154	1154	350	525	725	925	1035	1263	
14.2	Saunte	— Af.	700	930	1217	1451	415	457	720	929	1040	1267	650	930	1160	1160	355	530	730	930	1040	1267	
16.0	Skibstrup	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
17.8	Aalsgaard	— Af.	707	937	1225	1524	422	505	727	936	1048	1270	657	937	1167	1167	357	537	737	937	1048	1270	
19.2	Hellebæk	— Af.	710	940	1228	1525	425	508	730	939	1051	1273	660	940	1170	1170	360	540	740	940	1051	1273	
20.3	Julebæk	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
21.9	Højstrup	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
23.3	Marienlyst	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
24.0	Grønnehave	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
24.9	Helsingør	— An.	728	752	958	1245	218	440	530	743	950	1110	1409	720	958	1238	200	425	600	800	948	1018	1108
	København H	—	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
	Ad Kystb. 1a	— An.	835	909	1126	—	348	617	—	922	1140	1215	—	835	1139	—	411	611	813	953	1018	1212	1218
	Ad Nordb. 1b	— An.	—	851	1136	309	—	620	—	942	1142	—	—	820	1220	238	—	620	816	1012	1128	—	—

15. MAJ 1938

km	Nr.	3	5	7	F1	9	F2	11	13					
—	Kbh. H (Kystb.) 1 d Af	619	700	1039	1145	1245	1415	1525	1610	1708	1818	2000	2135	2300
0.0	Helsingør	725	752	1150	1155	1250	1415	1525	1610	1708	1818	2000	2135	2300
0.9	Grønnehave	757	757	1155	1155	1250	1420	1530	1610	1708	1818	2000	2135	2300
1.6	Marienlyst	730	758	1155	1155	1255	1421	1540	1714	1713	1823	2008	2144	2306
2.2	Somariva	732	800	1158	1158	1257	1423	1542	1715	1715	1825	2008	2144	2308
2.9	Højstrup	734	801	1159	1159	1259	1424	1544	1716	1717	1827	2009	2144	2309
4.6	Julebæk	737	804	1102	1102	1202	1302	1427	1547	1720	1830	2012	2157	2312
5.7	Hellebæk	740	807	1105	1105	1205	1305	1430	1550	1720	1833	2015	2157	2315
7.1	Aalsgaarde	742	811	1107	1107	1209	1307	1434	1552	1724	1835	2019	2157	2318
8.8	Skibstrup (Ellekilde)	747	814	1112	1112	1212	1312	1437	1557	1727	1840	2022	2157	2321
10.7	Saunte	750	819	1115	1115	1217	1315	1442	1600	1732	1843	2027	2157	2324
12.9	Hornbæk	755	824	1120	1120	1222	1320	1447	1605	1737	1848	2032	2157	2328
15.2	Kildekrog	An	827	1126	1126	1225	1326	1450	1611	1740	1854	2035	2157	2331
17.6	Dronningmølle	—	830	1131	1131	1231	1331	1456	1616	1746	1859	2041	2157	2337
19.6	Firhøj (Munkrup)	—	837	1135	1135	1235	1335	1500	1620	1750	1903	2045	2157	2341
20.9	Søborg (Nakkehoved)	—	839	1137	1137	1237	1339	1502	1624	1752	1907	2047	2157	2343
24.9	Gilleleje 7	An	847	1145	1145	1245	1350	1510	1635	1758	1918	2055	2157	2350

km	Nr.	2	4	6	8	10	12	14	16	18							
0.0	Gilleleje 7	610	650	—	—	852	1055	1150	1300	1350	1555	1700	—	1845	2020	2155	2315
4.0	Søborg (Nakkehoved)	615	654	—	—	856	1100	1155	1304	1355	1559	1705	—	1849	2025	2159	2320
5.3	Firhøj (Munkrup)	618	658	—	—	900	1103	1158	1308	1358	1603	1708	—	1853	2028	2163	2323
7.3	Dronningmølle	623	702	—	—	904	1110	1205	1312	1405	1607	1715	—	1857	2035	2167	2326
9.7	Kildekrog	630	705	—	—	907	1115	1210	1315	1410	1610	1720	—	1900	2040	2170	2335
12.0	Hornbæk	634	710	—	—	912	1119	1214	1320	1414	1615	1724	—	1905	2044	2175	2339
14.2	Saunte	640	715	730	806	917	1125	1220	1325	1420	1620	1730	—	1910	2050	2220	2345
16.1	Skibstrup (Ellekilde)	643	718	735	811	920	1130	1225	1328	1425	1623	1735	—	1913	2055	2223	2350
19.2	Aalsgaarde	648	723	738	814	925	1133	1228	1333	1428	1628	1738	—	1918	2058	2228	2353
17.8	Hellebæk	648	727	741	817	925	1136	1231	1337	1431	1632	1741	—	1922	2101	2232	2356
20.3	Julebæk	654	727	744	820	932	1139	1234	1340	1434	1635	1744	—	1925	2104	2235	2359
22.0	Højstrup	657	732	747	823	934	1142	1237	1342	1437	1637	1747	—	1927	2107	2237	2362
22.7	Somariva	659	734	749	825	935	1144	1239	1343	1439	1638	1749	—	1928	2109	2238	2364
23.3	Marienlyst	700	734	750	828	936	1145	1240	1344	1440	1639	1750	—	1929	2110	2239	2365
24.0	Grønnehave	710	739	—	—	941	—	—	1349	—	1644	—	—	1934	—	2244	—
24.9	Helsingør	710	745	800	835	947	1155	1245	1355	1450	1650	1800	—	1934	2120	2250	2365
—	Kbh. H. (Kystb.) 1 d An	821	851	903	945	1057	1301	1428	1502	1556	1750	1918	—	2054	2212	2305	2365

Hverdage
8. Helsingør-Hornbæk-Gilleleje og omvendt (Privat).

NB. Togene stander kun, for saa vidt der er anført Tid, og hvis der er rejsende at optage eller afsætte. ♦ Strandvejsbilens Stoppesteder i Helsingør er: Havnepladsen, Danserindebrønden, Runddelen ved Gasværket og Marienlyst; løvrigt er Stoppestederne paa Strandvejen (ikke Stationerne). Paa Hverdage er Jernbanebilletter og Bilbilletter gyldige saavel til Toget som til Strandvejsbil.

2CT-loko - hvorfor man ikke helt kopierede KSB er en gåde, et 1C1T-loko havde været mere formålstjenligt, især da man ingen drejeskiver havde (og ingen fik).

Ved baneforlængelsen til Gilleleje i 1916 købte man de 2 Nydqvist-loko nr. 5 og 6, men de var ingen succes, for de dampede dårligt, og først da overhøderen blev fjernet, blev de anvendelige. Nr. 1 var vel hele tiden favoritten, den var den billigste i drift og togene var normalt små. Man indkøbte i 1923 en dampvogn (den skriver Alkjær om!), men der var mange kvaler med den og dens anvendelse i "sporvognskørsel" mellem Helsingør og Hellebæk var ingen succes heller. Det skete i 1925-26. Den hensattes og brugtes lejlighedsvis.

Bedre held havde man med det lille dieselloko M 1 fra 1923 - det kom til at køre ca. 2/3 af togkilometrene. Damp anvendtes nu i godstog, i nogle søndagstog og som afløsning for M 1 - her holdt loko 1 for både i godstog og som afløser for M 1. Med M 2 fra 1933 og med bortfald af godstogene kørtes kun lidt damp. I vinteren 1936/37 boede jeg i Helsingør og noterede, at M2 bestred al trafik og når den var til eftersyn hver torsdag, afløste M 1. Meget sjældent sås damp - og da kun nr. 1.

Et par notater om dampkørsel. Antal togkilometre (x 1000), heraf damp:

- 1934/35: 132,8 - 8,0
- 1935/36: 126,8 - 3,1
- 1936/37: 115,8 - 2,3
- 1937/38: 112,5 - 1,5
- 1938/39: 108,5 - 1,5
- 1939/40: 104,7 - 1,7

Under anden verdenskrig kørtes der en del damptog, men de androg kun godt halvdelen af antallet af togkilometre - det var diesellojen man havde noget af, men man havde nu kun loko 1, 5 og 6, og nr. 1 blev flittigt brugt.

I 1947/48 kom skinnibusserne ind i billedet og overtog det meste af kørslen, der snart blev stærkt udvidet. Godstog var der kun lidt af, og de var ikke større, end at de 2 dieselloko kunne klare dem.

- 1948/49: 159,8 - 1,6 damp
- 1949/50: 162,6 - 0,8 damp og dermed var det sket. I 1951/52 blev alle 3 resterende loko solgt til Stålvalseværket i Frederiksværk.

Lejede DSB-loko:

Fra 3/5 1920 til hen i marts 1921 har man lejet et DSB-loko. Med 4 egne loko (1, 4, 5 og 6) og kun 78.600 togkilometre må der have været noget galt med banens egne loko - vel nok nr. 5 og 6.

DSB J nr. 7 kørte i tiden 3/5 - 2/9 1920

ialt 8.566 km og J 9 fra juni til september 1920 8.005 km. N 186 kørte fra oktober 1920 til marts 1921 ialt 9.911 km - ialt ca. 1/3 af hele kørslen.

De 2 J-maskiner har vel været ganske gode til de ret små tog, men den lille N-maskine har nok voldt visse kvaler, selv i et meget lille tog. Der er jo på HHGB en del stigninger og flere af dem er lange og seje for en lille maskine, der kun havde 0,35 t kul- og 1,4 m³ vandkapacitet.

Endvidere har jeg fra banens lokopersonale hørt påstande om at man i de sidste krigsår undertiden har kørt med O-maskine, men jeg har dog aldrig fået det virkeligt bekræftet - alene det lette spor (22,5 kg/m) skulle forbyde det.

Køreplan for

Gribskov- og Helsing-Banen.

Gyldig fra 1. Maj til 30. September 1908.

Opmærksomheden henledes paa de paa Statsbanerne paa Søn- og Helligdage noget forandrede Togtider.

(Læses fra oven nedad).

(Læses fra neden opad).

Gilleleje—Hillerød.						Hillerød—Gilleleje.												
Person- akster	Tog 1	Tog 3	Tog 5	Tog 7a	Tog 7	Tog 2	Tog 4	Tog 6a	Tog 6	Tog 8	Afs- tand i Km.	Hillerød—Helsing.						
												Tog 1	Tog 3	Tog 5	Tog 7a	Tog 7		
III.				*	x							Af. Helsing ... An.	10 ²¹	2 ²⁵	6 ²²	7 ⁴⁷	10 ³⁷	14,6
0.10	5 ⁴²	11 ¹⁶	3 ⁴⁵	8 ¹⁵	8 ⁰²	11 ⁰⁰	3 ⁰⁵	7 ⁰⁰	8 ²⁵	11 ³⁵	25,9	- Højbjerg ... Af.	10 ¹⁷	2 ²²	6 ¹⁸	7 ⁴³	10 ³³	12,7
0.20	6 ⁰²	11 ²⁷	4 ⁰²	8 ²⁰	8 ¹¹	10 ⁵³	2 ⁵³	6 ⁴⁵	8 ²¹	11 ²⁹	23,1	- Duemose ... -	10 ¹⁰	2 ¹⁵	6 ¹¹	7 ³⁶	10 ²⁶	10,6
0.30	6 ⁴⁹	11 ³⁴	4 ⁰⁹	8 ²⁵	8 ¹⁶	10 ⁴⁴	2 ⁴⁹	6 ⁴¹	8 ¹⁵	11 ²²	19,7	An. Kagerup ... -	10 ⁰⁴	2 ⁰⁹	6 ⁰⁵	7 ³⁰	10 ¹⁹	—
0.40	6 ³⁰	11 ¹⁵	4 ³⁰	8 ²⁵	8 ¹⁶	10 ³⁵	2 ⁴⁴	6 ³⁶	8 ¹⁰	11 ¹⁵	16,6	Af. Kagerup ... An.	9 ⁵⁹	2 ⁰⁴	6 ⁰⁰	7 ²⁵	10 ¹⁸	8,6
0.50	6 ¹⁹	11 ⁴⁴	4 ¹⁹	8 ¹⁵	8 ⁰⁶	10 ²⁶	2 ³⁴	6 ²⁶	7 ⁵⁵	11 ⁰⁵	13,6	- Hillerød ... Af.	9 ⁵¹	1 ⁵⁹	5 ⁵⁵	7 ²⁰	10 ⁰⁹	6,6
0.60	6 ⁰⁸	11 ³³	4 ⁰⁸	8 ⁰⁵	7 ⁵⁶	10 ¹⁷	2 ²⁹	6 ²¹	7 ⁵⁰	10 ⁵⁶	12,2	- Helsingør ... Af.	9 ⁴⁷	1 ⁵²	5 ⁴⁸	7 ¹³	10 ⁰⁴	4,1
0.70	6 ⁵⁷	12 ²²	4 ⁵⁷	9 ¹⁰	9 ⁰¹	10 ⁰⁴	2 ¹⁹	6 ¹¹	7 ⁴⁰	10 ⁵²	1,6	An. Helsingør ... Af.	9 ⁴⁰	1 ⁴⁵	5 ⁴¹	7 ⁰⁶	10 ⁰¹	—
0.80	6 ⁴⁶	12 ¹¹	4 ⁴⁶	9 ⁰⁵	8 ⁵⁶	9 ⁵⁹	1 ⁴⁰	5 ³⁵	7 ⁰⁰	10 ⁴²	—		9 ³⁵	1 ⁴⁰	5 ³⁵	7 ⁰⁰	10 ⁴²	—
0.90	6 ³⁵	12 ⁰⁰	4 ³⁵	8 ⁵⁰	8 ⁴¹	9 ⁴⁴	1 ³⁰	5 ²⁵	6 ⁵⁰	10 ³²	34,0	Af. Hillerød ... An.	9 ²⁷	1 ²⁵	4 ⁵⁹	6 ²⁰	10 ⁰⁹	—
1.00	6 ²⁴	11 ⁴⁹	4 ²⁴	8 ³⁵	8 ²⁶	9 ²⁹	1 ²⁰	5 ¹⁵	6 ⁴⁰	10 ²²	25,0	Af. Hillerød ... An.	8 ³⁰	1 ²⁷	5 ³¹	5 ²²	9 ³²	—
												An. Helsingør ... Af.	7 ⁵⁴	1 ²⁵	4 ⁴⁴	4 ¹⁷	8 ³²	—

Løber kun Søn- og Helligdage samt Grundlovsdagen.

Løber kun hver Søndag i Juni, Juli og August Maaneder.

Løber ikke paa Søn- og Helligdage samt Grundlovsdagen.

1 Maj og September kun paa Søn- og Helligdage, i Juni, Juli og August hver Dag.

Fra Mellemstationerne kunne Togene afgaa 5 Min. før den anførte Tid.

GRIBSKOVBANEN, GDS, ialt 42,0 km

Hillerød-Grædsted åbnet 20/1 1880, 19,7 km, Grædsted-Gilleleje 14/5 1896, 6,2 km, Kagerup-Helsing 16/6 1896, 6,0 km og Helsing-Tisvilde 8/7 1924, 10,1 km.

Banen var oprindeligt anlagt med grydespor, max. akseltryk 6 t, sporet senere forstærket og omlagt så akseltrykket kunne forhøjes til 9-10 t.

TRÆKKRAFT

Damploko:

A 1 og 2: 4-akslede dampvogne fra 1879, Scandia (se Alkjærs artikelserie). Følgende facts skal noteres:

1892: den ene dampmaskine ikke til regelmæssig drift.

1893: Dampmaskine får ny kedel.

1895: De 2 dampmaskiner fra dampvognene ombygget til loko med opretstående kedel (loko 1-2). (Vognene ombygget til almindelige personvogne).

1899: loko 1 solgt.

7. Hillerød-Helsing/Gilleleje. 1. JUNI 1924

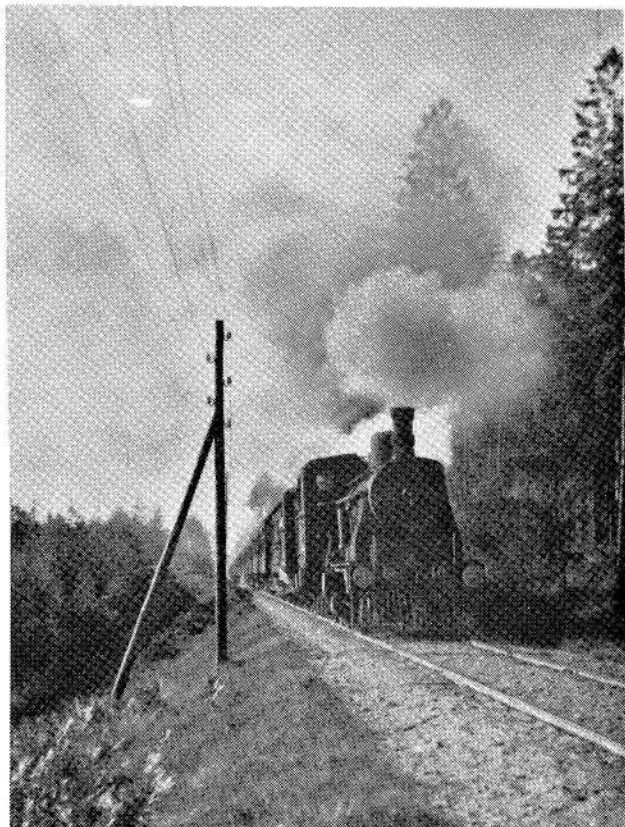
(Læses fra oven nedad).

km	Billetpris II III Øre	Hverdage						Søn- og Helligdage				
		Nr.	2	4	6	8a	8	22a	22	24	26	28
0,0	—	Helsingør I b — Af.	8 ⁰⁶	7 ⁰⁵	4 ⁵⁹	7 ⁵⁸	10 ²²	7 ²⁷	7 ²⁷	12 ⁴⁵	4 ³⁰	9 ⁰²
1,6	45	Kbhvn. II. I b — Af.	8 ³²	7 ³¹	5 ³⁰	7 ²⁹	9 ²²	8 ⁰⁰	8 ²⁶	12 ³⁰	4 ³⁰	9 ³⁰
4,2	60	Hillerød 8 — Af.	9 ⁴⁰	2 ⁰⁰	6 ¹⁵	8 ⁵⁰	10 ⁴⁰	9 ⁰⁵	9 ⁴⁰	14 ⁵	5 ⁴⁵	10 ⁵⁰
6,7	90	Slotspavillon — S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
8,6	120	Kildeport — Af.	9 ⁵¹	2 ¹¹	6 ⁵⁶	9 ⁰¹	10 ⁵¹	9 ¹⁶	9 ⁵¹	15 ⁶	5 ⁵⁶	11 ⁰¹
8,6	120	Gribsø — S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
8,6	120	Kagerup — An.	10 ⁰²	2 ²²	7 ⁰⁷	9 ¹²	11 ⁰²	9 ²³	10 ⁰²	2 ⁰⁷	6 ⁰⁷	11 ¹²
8,6	120	Kagerup — Af.	10 ⁰⁵	2 ²⁴	7 ¹⁰	9 ¹⁵	11 ⁰⁵	9 ²⁶	10 ⁰⁵	2 ⁰⁹	6 ⁰⁹	11 ¹⁴
10,7	140	Duemose — S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
13,3	170	Højbjerg — S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
14,6	180	Helsing — An.	10 ²⁵	2 ⁴⁴	7 ²⁷	9 ³²	11 ²²	9 ⁴⁷	10 ²²	2 ²⁶	6 ²⁶	11 ²⁰
12,3	150	Kagerup — Af.	10 ⁰⁵	2 ²³	7 ¹⁰	9 ¹³	11 ⁰³	9 ²⁶	10 ⁰³	2 ⁰⁸	6 ⁰⁸	11 ¹³
13,7	170	Storkevad — S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
13,6	200	Maarum — Af.	10 ¹⁸	2 ³⁶	7 ²³	9 ²⁶	11 ¹⁶	9 ⁴¹	10 ¹⁶	2 ²¹	6 ²¹	11 ²⁰
19,7	230	Saltrup — Af.	10 ²⁶	2 ⁴⁴	7 ³¹	9 ³⁴	11 ²⁴	9 ⁴⁹	10 ²⁴	2 ²⁹	6 ²⁹	11 ²⁴
19,7	230	Grædsted — Af.	10 ³⁵	2 ⁵³	7 ⁴⁰	9 ⁴³	11 ³³	9 ⁵⁸	10 ³³	2 ³⁸	6 ³⁸	11 ³³
23,1	260	Paarup — Af.	10 ⁴⁴	3 ⁰²	7 ⁴⁹	9 ⁵²	11 ⁴²	10 ⁰⁸	10 ⁴²	2 ⁴⁷	6 ⁴⁷	11 ⁴²
25,9	270	Gilleleje 9 — An.	10 ⁵⁰	3 ⁰⁸	7 ⁵⁵	9 ⁵⁸	11 ⁴⁸	10 ⁰⁸	10 ⁴⁸	2 ⁵³	6 ⁵³	11 ⁴⁸

7. Gilleleje/Helsing-Hillerød.

(Læses fra oven nedad).

km	Billetpris II III Øre	Hverdage					Søn- og Helligdage					
		Nr.	1	3	5	7a	7	21	23	25	27a	27
0,0	—	Gilleleje 9 — Af.	6 ³⁵	1 ¹¹	4 ⁰⁰	7 ²¹	9 ¹⁰	7 ⁰⁰	1 ¹⁸	4 ⁰⁰	8 ⁰²	9 ¹⁸
2,8	—	Paarup — Af.	6 ⁴²	1 ¹²	4 ⁰⁷	7 ²⁸	9 ¹⁷	7 ⁰⁷	1 ²⁵	4 ⁰⁷	8 ⁰⁷	9 ²⁵
6,2	—	Grædsted — Af.	6 ⁵²	1 ¹³	4 ¹⁷	7 ³⁸	9 ²⁶	7 ¹⁶	1 ³⁴	4 ¹⁶	8 ¹⁷	9 ³⁴
9,3	—	Saltrup — Af.	7 ⁰¹	1 ¹⁴	4 ²⁶	7 ⁴⁷	9 ³⁶	7 ²⁴	1 ⁴²	4 ²⁴	8 ²⁴	9 ⁴²
12,2	—	Maarum — Af.	7 ¹⁰	1 ¹⁵	4 ³⁵	7 ⁵⁶	9 ⁴⁵	7 ³³	1 ⁵¹	4 ³³	8 ³³	9 ⁵¹
13,6	—	Storkevad — S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
17,3	—	Kagerup — An.	7 ²⁵	1 ²⁰	4 ⁴⁹	8 ¹⁰	9 ⁵⁹	7 ⁴⁷	1 ²⁰	4 ⁴⁷	8 ⁴³	10 ⁰⁵
0,0	—	Helsing — Af.	7 ⁰⁵	1 ¹⁴	4 ³⁰	7 ⁵¹	9 ⁴⁰	7 ³⁰	1 ¹⁴	4 ³⁰	8 ²⁸	9 ⁴⁸
1,3	—	Højbjerg — S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
3,9	—	Duemose — S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
6,0	—	Kagerup — An.	7 ²⁵	1 ²⁰	4 ⁴⁹	8 ¹⁰	9 ⁵⁹	7 ⁴⁷	1 ²⁰	4 ⁴⁷	8 ⁴³	10 ⁰⁵
19,2	—	Kagerup — Af.	7 ²⁸	1 ²⁰	4 ⁵²	8 ¹³	10 ⁰²	7 ⁵⁰	1 ²⁰	4 ⁵⁰	8 ⁴⁵	10 ⁰⁵
21,7	—	Gribsø — S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
24,3	—	Kildeport — Af.	7 ³⁸	1 ²¹	5 ⁰²	8 ²³	10 ¹²	8 ⁰⁰	1 ²¹	5 ⁰⁰	8 ⁴⁵	10 ¹⁸
25,9	—	Slotspavillon — S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
25,9	—	Hillerød 8 — An.	7 ⁴⁸	1 ²²	5 ¹²	8 ³³	10 ²²	8 ¹⁰	1 ²²	5 ¹⁰	9 ⁰⁵	10 ²³
—	—	Kjøbenhavn II. I b — An.	8 ⁵⁷	1 ³⁵	6 ¹²	9 ⁴⁴	11 ⁴²	9 ²⁰	1 ³⁶	6 ²⁰	10 ¹²	11 ³²
—	—	Helsingør I b — An.	9 ⁰⁹	2 ²⁸	6 ²¹	9 ⁵²	11 ⁵¹	10 ¹⁷	2 ²¹	6 ²¹	11 ²¹	11 ⁵²



1916: loko 2 solgt til entreprenør for 3600 kr. (Den ene af disse maskiner kørte en tid i Sydhavnen, kom herfra til rangerstationen i Valby, indtil den afløstes af M 83 i 1927 - eventuelt før, da der allerede ca. 1920 rangerede et almindeligt loko i Valby).

III, BT, se "301", 1879-1899

IV, BT, se "304", 1890-1909

5, CT, se "340", 1896-1927/28

6, CT, se "340", 1896-1928/29, fra 1899 nr. 1

6 II, CT, se "340", 1899-1932/33

7, CT, se "340", 1905-1941/42

8, CT, se "340", 1912-1941/42

3 II, CT, se "340", 1905-1952

4 II, CT, se "340", 1910-1952

9, 1CT, se "363", 1924-1964

10, 1CT, se "363", 1924-1964

11, 2CT, se "374", 1940-1964

V, 1BT, se "332", 1934-1964

Motor:

L 1, dieselloko, 750 hk, 1952-

L 2, dieselloko, 640 hk, 1959-

M 1, 2-akslet benzinvogn, 100 hk, 1927-1961

M 2, 2-akslet benzinvogn, 100 hk, 1927-1961

M 3, 3-akslet benzinvogn, 145 hk, 1932-1971
(diesel 160 hk, 1960)

M 4, 3-akslet benzinvogn, 145 hk, 1932-1971
(diesel 150 hk, 1954)

M 5, 3-akslet benzinvogn, 145 hk, 1932-1964
(diesel 150 hk, 1956) omb. til trolje.

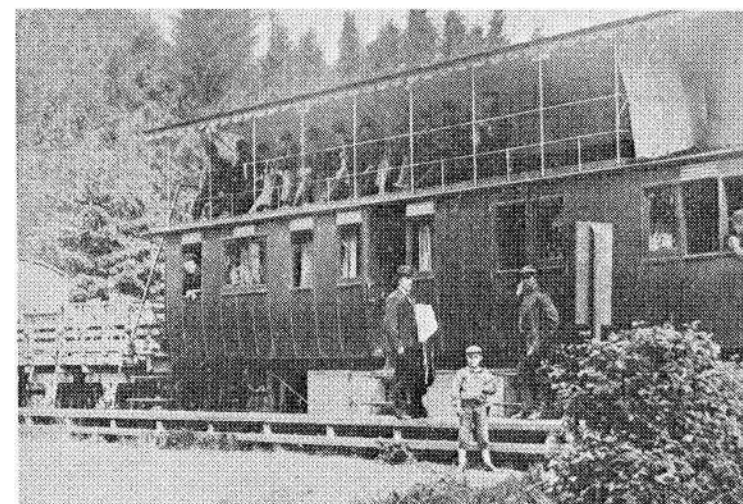
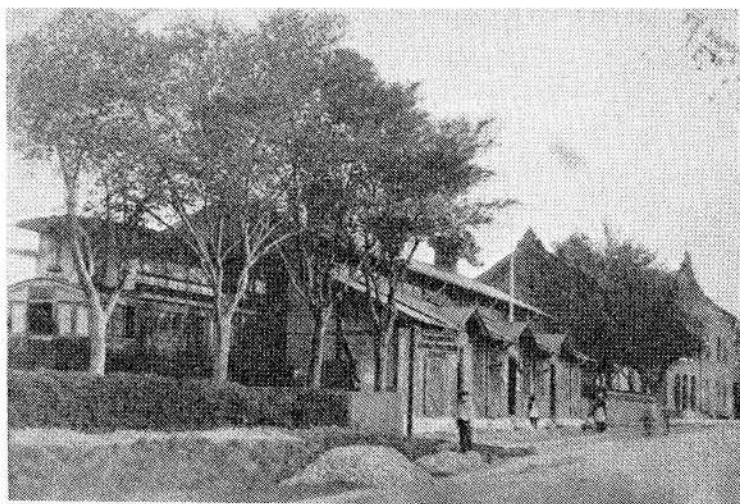
SM fra 1947

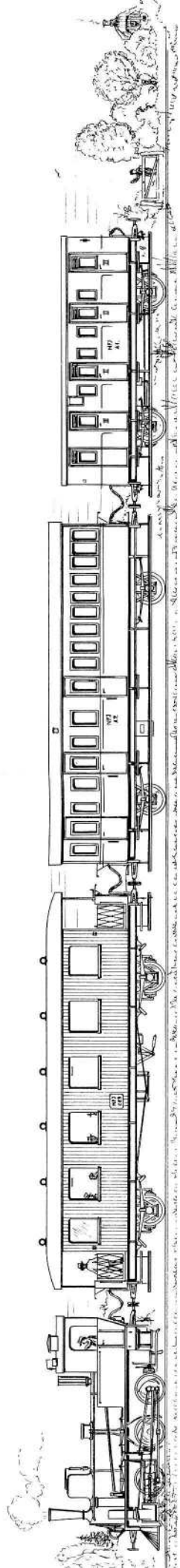
Y-materiel fra 1974

Da banen åbnede i 1880 havde man 2 dampvogne og 1 loko, og der kørtes 3 togpar. Det var meningen at en dampvogn skulle klare hele trafikken - loko III (vægt 10 t) var anskaffet til "snekørsel og svære godstog", nå, ja, alt er jo relativt, med en hastighed af 3 mil i timen kunne det trække 70-80 t, egentlig ganske godt af et så let loko (hvormange af landets første motorloko kunne trække 70-80 t?).

Der var mange kvaler med dampmaskinerne, især var der besvær med de små opretstående kedler, hvori vandet cirkulerede hurtigt, og hvor der let satte sig skadelige aflejringer, hvis vandet var hårdt og urensset,

Den ene vogn hensattes i 1889 og kedlen blev udskiftet med en ny i 1893/94 og i 1895



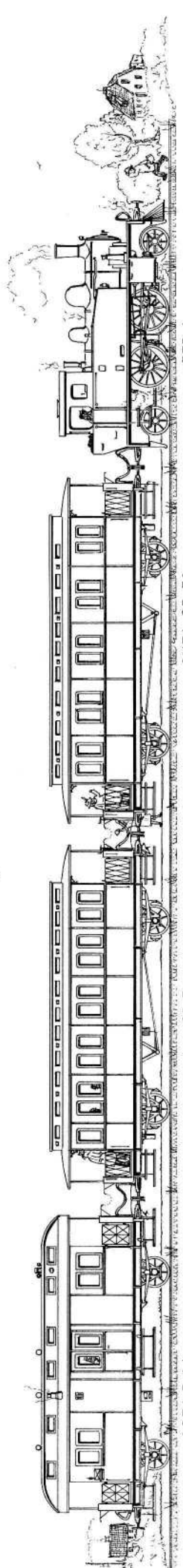


NFJ 7

NFJ C 29

NFJ A 7.

NFJ A 1.

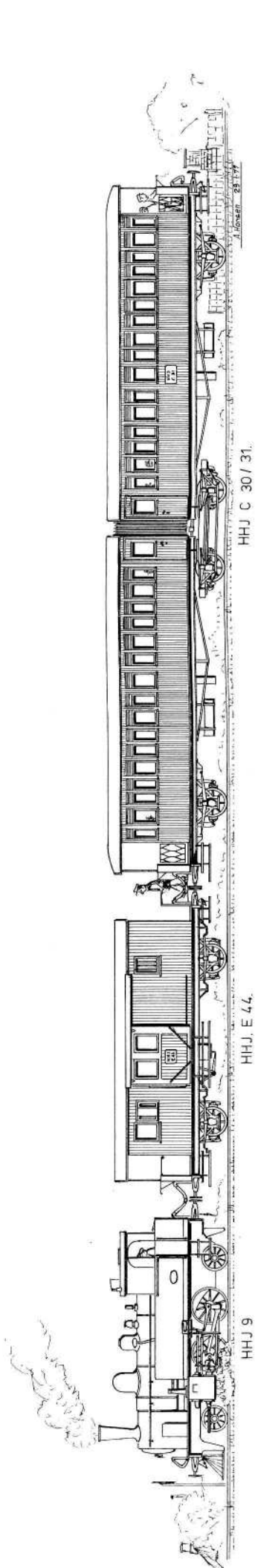


(SFJ D ?)

ONFJ CB 75

ONFJ CB 78

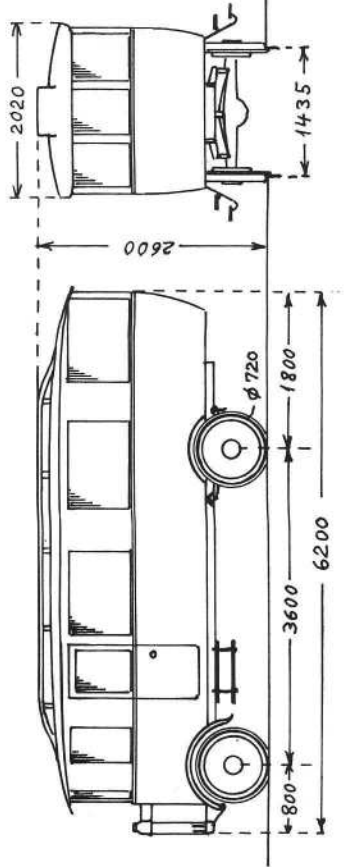
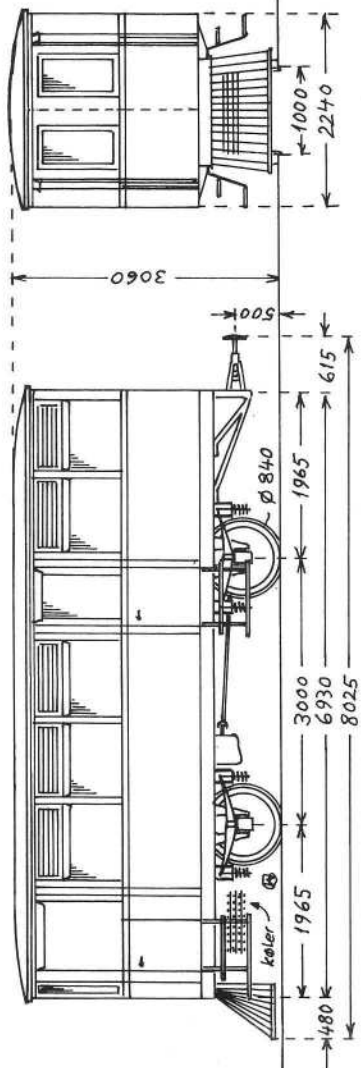
RFB 4.



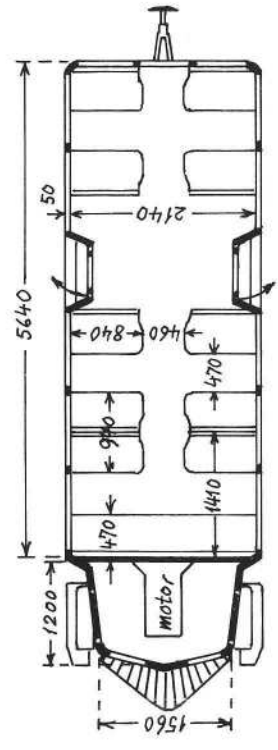
HHJ 9

HHJ. E 44.

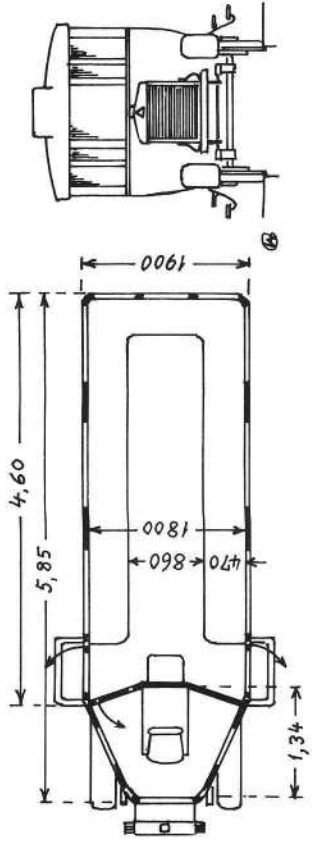
HHJ C 30 / 31.



(B) 1921



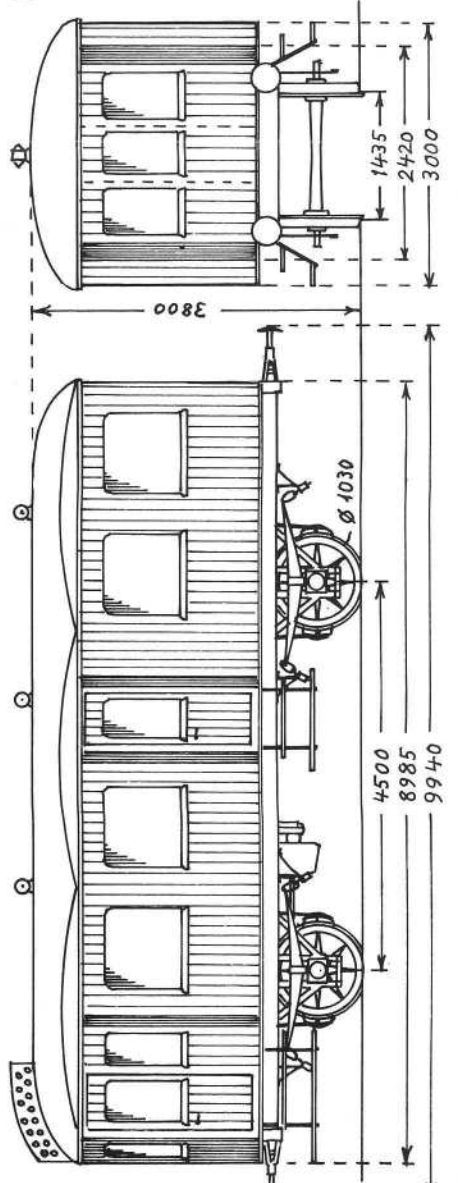
(A) 1919

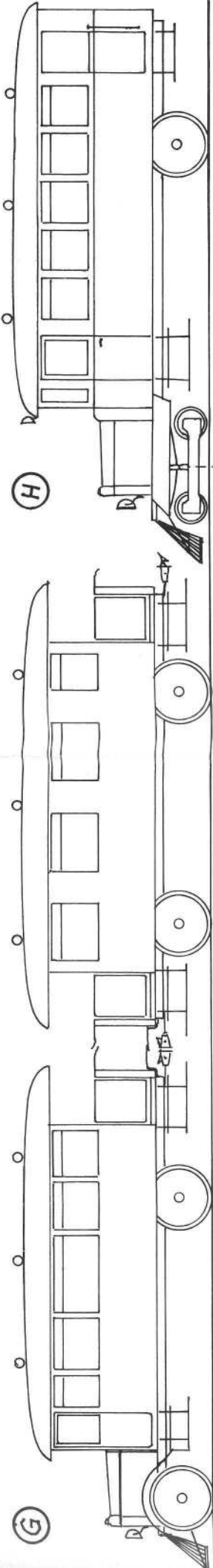


Alle tegningerne
viser TRIANGEL-
PROJEKTER
målestok 1:87

April 1977 H. Blågård

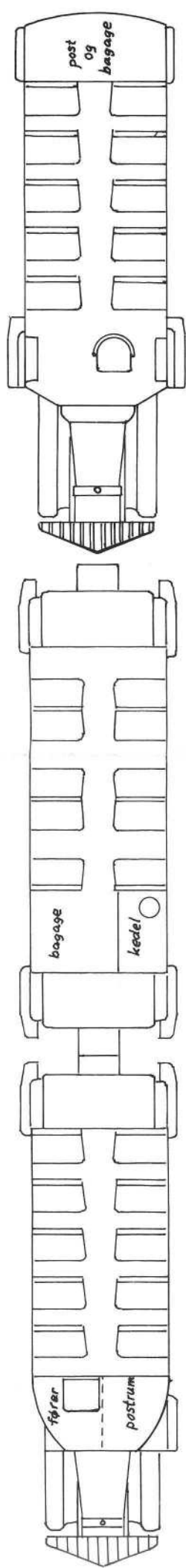
(C) 1920





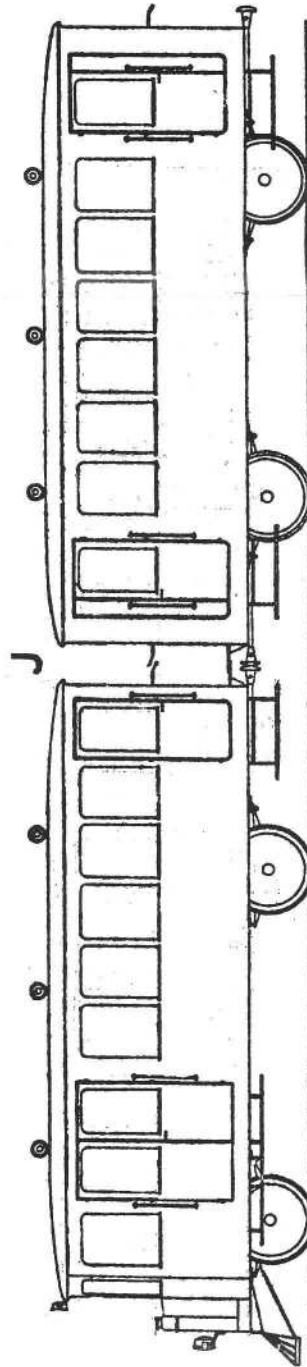
G

H



JERNBANE-MOTORTOG, model II.

ANTAL SIDDEPLADSER - 34
SKEMA-REG.



J

**TRIANGEL-
PROJEKTER**

G

"Jernbane-motortog"
model I, 1922.

H

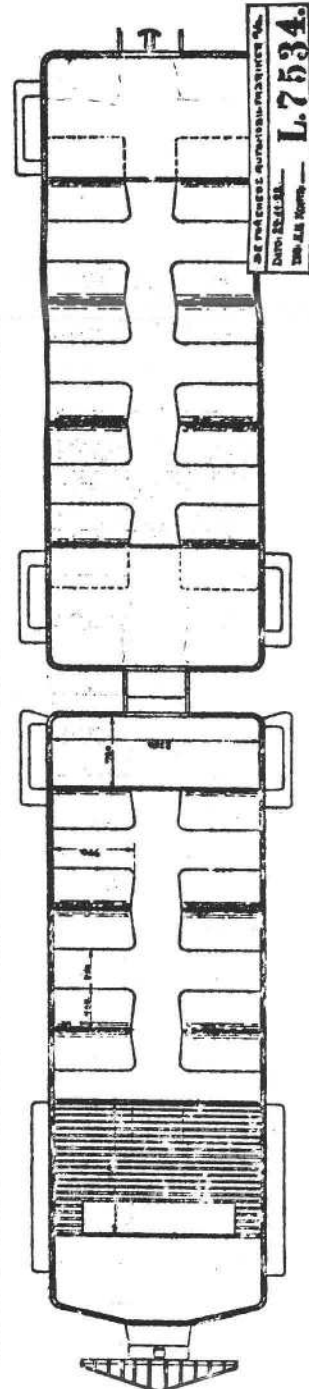
"Jernbaneomnibus"
model I, 1922.

J

"Jernbane-motortog"
model II, 1. udg. 1922.

Alle målestok 1: 87 = HO

April 1922 H. Bille



Jeg fik alligevel en lille plads tilovers, som kan anvendes til en hårdt tiltrængt rettelser af den meget beklagelige fejl, der opstod i sidste nummer, hvor et par sider var ombyttet i den gamle køreplan fra 1886. Herunder finder De de forkerte sider i rigtig udgave.

Ved de med *) betegnede Stoppladser staaende Togene kun, forsaavidt der er Rejssende ell. Gods at optage eller afsætte. Fra Jernstationer kunne Togene afgaa 5 Min. før den i Kjøretabellen fastsatte Tid.

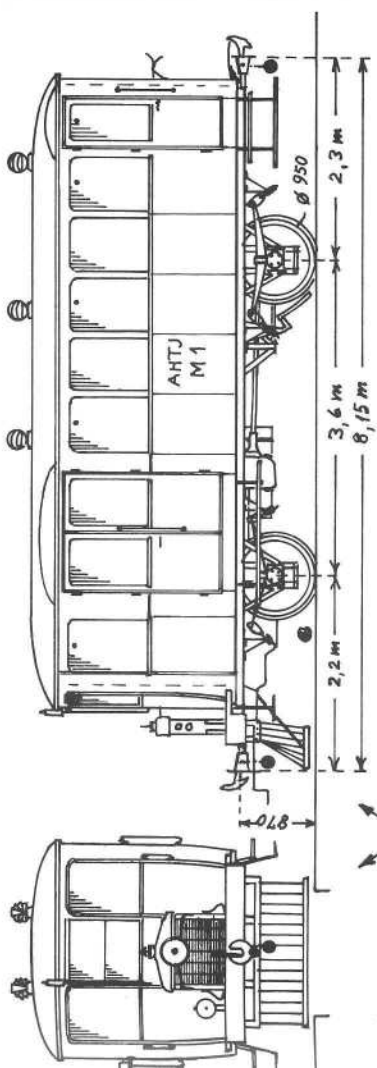
	Nr. 10. Bl. Tog.	Nr. 12. Persont.	Nr. 14. Bl. Tog.	Nr. 16a. Bl. Tog.	Nr. 16b. Bl. Tog.
Afgang fra Odense	7 20	1 33	5 35	9 25	8 05
Afgang fra Svendborg	8 20	9 40	3 30	9 25	8 05
Ringø	8 20	9 20	6 45	10 35	9 10
Spise	8 30	9 30	6 55	10 45	9 20
Højrup	8 30	9 30	7 04	10 53	9 28
Haugrup *)	8 39	9 38	7 13	11 01	9 36
Kortsh	8 48	9 47	7 22	11 09	9 44
Grønderup *)	8 57	9 56	7 31	11 16	9 51
Højrup	9 03	10 02	7 38	11 23	9 58
Katerrød *)	9 13	10 12	7 43	11 28	10 03
Faaborg	9 18	10 17	7 50	11 35	10 10
Ank.	9 25	8 05	8 05	11 35	10 10

Ringø—Faaborg.

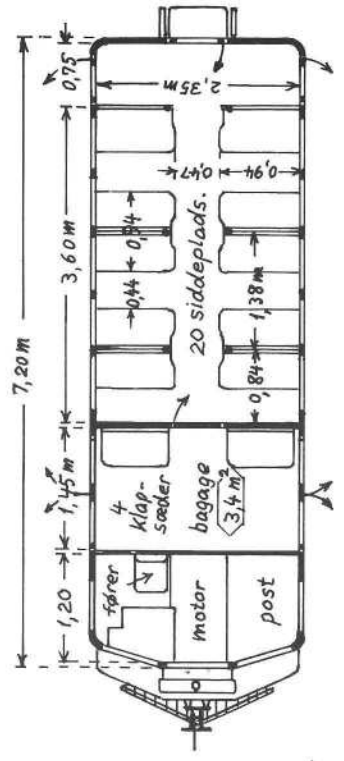
Masned Sund—Kjøbenhavn.

	Nr. 42. Per- sontog.	Nr. 44. Per- sontog.	Nr. 45. Bl. Tog.	Nr. 48. Bl. Tog.	Nr. 56. Iltog.	Nr. 52. Per- sontog.
Fra Berlin	—	—	—	—	—	—
Nakskov	—	—	—	—	—	—
Nykjøbing	—	—	—	—	—	—
Orehoved	—	—	—	—	—	—
Masned Sund	5 25	7 55	12 30	2 40	—	6 45
Vordingborg	5 30	8 00	12 35	2 45	—	6 50
Afg.	5 32	8 02	12 41	2 51	—	6 52
Lundby	5 40	8 10	1 12	3 22	—	7 00
Lou	5 58	8 28	1 26	3 36	—	7 18
Nestved	6 10	8 40	1 41	3 51	—	7 30
Afg.	6 15	8 45	1 53	4 03	—	7 40
Ojstrup	6 20	8 57	2 12	4 20	—	7 55
Haslev	6 47	9 15	2 35	4 43	—	8 13
Thureby	7 01	9 28	2 55	5 03	—	8 23
Kjøge	7 14	9 45	3 10	5 18	—	8 41
Afg.	7 19	9 48	3 25	5 33	—	8 45
Havdrup	7 37	10 05	3 51	5 58	—	9 04
Roskilde	7 54	10 22	4 15	6 20	—	9 22
Roskilde	8 00	10 27	4 30	6 33	—	9 27
Hedehusene	8 10	10 38	4 41	6 43	—	9 38
Taastrup	8 22	10 51	5 00	7 05	—	9 51
Glostrup	8 33	11 02	5 13	7 15	—	10 02
Frederiksberg	8 44	11 14	5 27	7 32	—	10 13
Frederiksberg	8 50	11 18	5 32	7 37	—	10 18
Kjøbenhavn	8 57	11 25	5 40	7 45	—	10 25

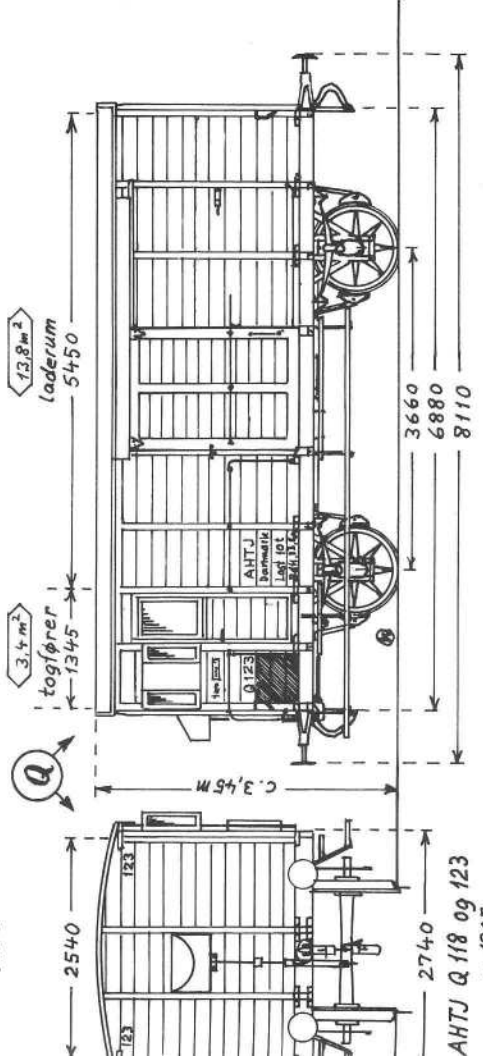
Tredde række i Kraft fra Tale Juli



Δ-motorvogn Model II, 1923.



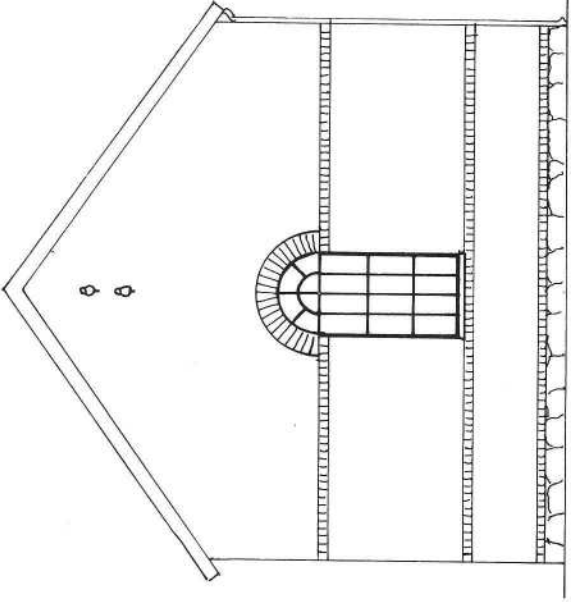
HFJ M 4, 1896



AHTJ Q 118 og 123 c. 1905

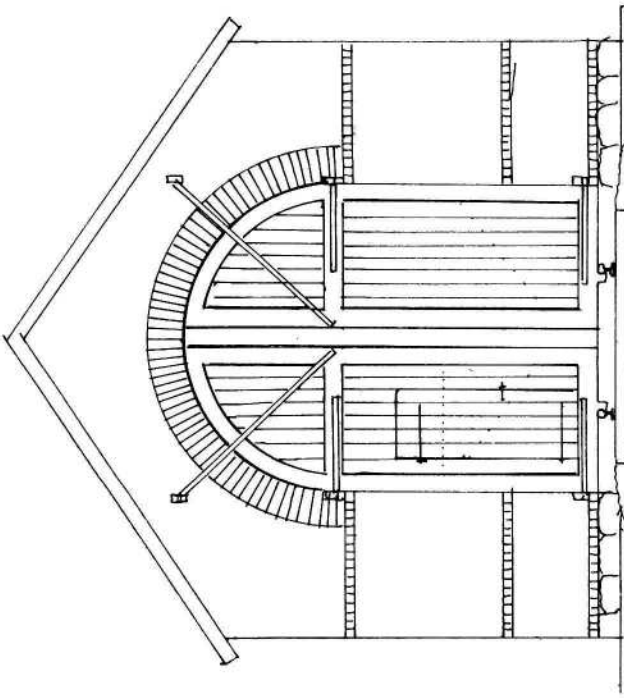
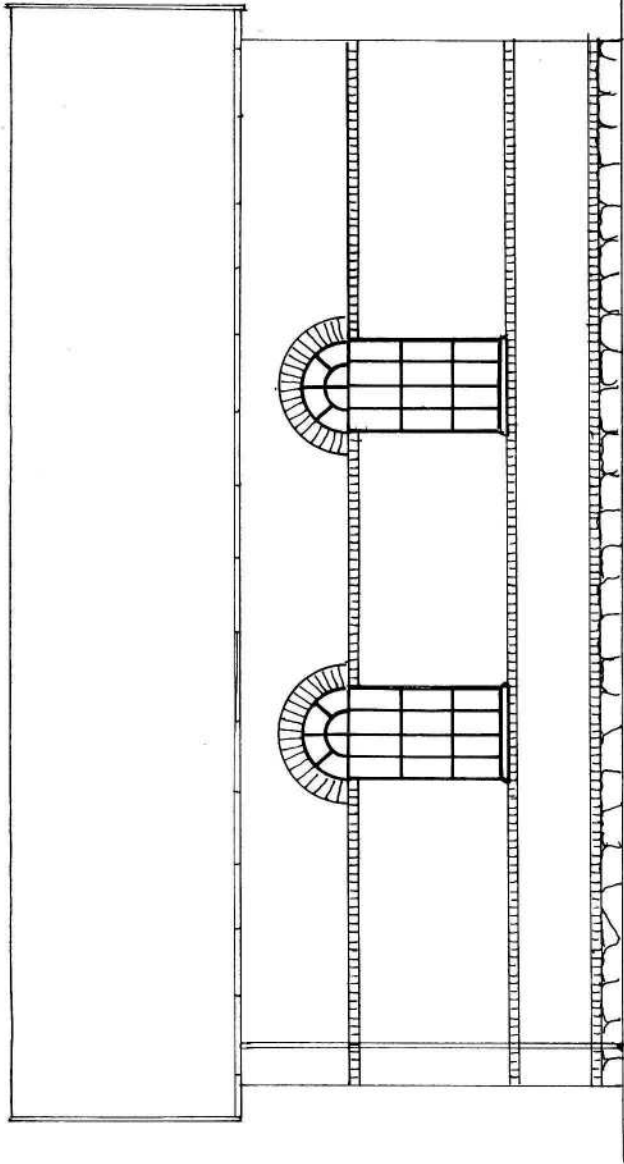
Kjøbenhavn—Frederikssund.		Nr. 81.	Nr. 82.	Nr. 83.	Nr. 84.	Nr. 85.	Nr. 86.	Nr. 87.
		Personlog.	Bl. Tog.	Bl. Tog.	Bl. Tog.	Bl. Tog.	Bl. Tog.	Personlog.
Frederikssund, Ank.	—	—	—	—	—	—	—	—
Østykke	—	—	—	—	—	—	—	—
Stenløse *)	—	—	—	—	—	—	—	—
Vikse	—	—	—	—	—	—	—	—
Malers	—	—	—	—	—	—	—	—
Ballerup	—	—	—	—	—	—	—	—
Herlev	—	—	—	—	—	—	—	—
Husum (***)	—	—	—	—	—	—	—	—
Frederiksberg, Afg.	8 33	11 56	11 56	11 56	11 56	11 56	11 56	9 38
Frederikssund, Ank.	—	—	—	—	—	—	—	—
Kjøbenhavn	—	—	—	—	—	—	—	—
Frederiksberg, Ank.	—	—	—	—	—	—	—	—
Frederikssund, Ank.	—	—	—	—	—	—	—	—
Østykke	—	—	—	—	—	—	—	—
Stenløse *)	—	—	—	—	—	—	—	—
Vikse	—	—	—	—	—	—	—	—
Malers	—	—	—	—	—	—	—	—
Ballerup	—	—	—	—	—	—	—	—
Herlev	—	—	—	—	—	—	—	—
Husum (***)	—	—	—	—	—	—	—	—
Frederiksberg, Afg.	8 33	11 56	11 56	11 56	11 56	11 56	11 56	9 38
Frederikssund, Ank.	—	—	—	—	—	—	—	—
Østykke	—	—	—	—	—	—	—	—
Stenløse *)	—	—	—	—	—	—	—	—
Vikse	—	—	—	—	—	—	—	—
Malers	—	—	—	—	—	—	—	—
Ballerup	—	—	—	—	—	—	—	—
Herlev	—	—	—	—	—	—	—	—
Husum (***)	—	—	—	—	—	—	—	—
Frederiksberg, Afg.	8 33	11 56	11 56	11 56	11 56	11 56	11 56	9 38
Frederikssund, Ank.	—	—	—	—	—	—	—	—
Østykke	—	—	—	—	—	—	—	—
Stenløse *)	—	—	—	—	—	—	—	—
Vikse	—	—	—	—	—	—	—	—
Malers	—	—	—	—	—	—	—	—
Ballerup	—	—	—	—	—	—	—	—
Herlev	—	—	—	—	—	—	—	—
Husum (***)	—	—	—	—	—	—	—	—
Frederiksberg, Afg.	8 33	11 56	11 56	11 56	11 56	11 56	11 56	9 38

KALVEHAVEBANEN
 REMISE 1
 MASNEDSUND
 TEGNET 14-12-76 JBB
 1:87

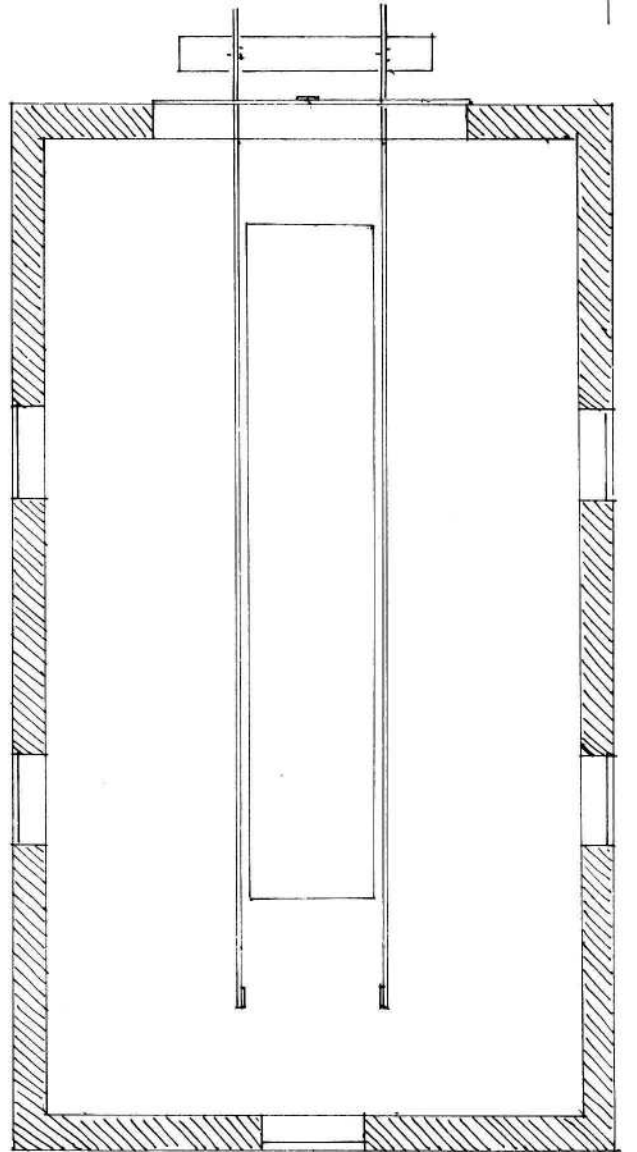
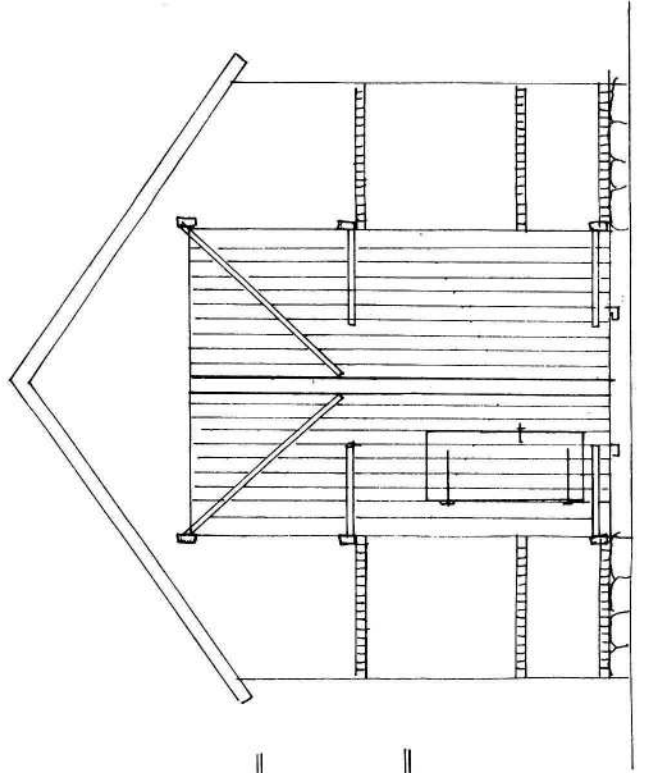


ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON
 Dansk Jernbane Klubs tidsskrift, numrene 1/61
 til 10/65 (eventuelt også nyere årgange) sæl-
 ges samlet eller delt for højeste bud.
 Dan Sterup
 Plantagevej 1
 3730 Nexø

Odense—Bogense.		Bogense—Odense.		Nr. 1.	Nr. 3.	Nr. 5.	Nr. 6.
Nr. 2.	Nr. 4.	Nr. 6.	Nr. 8.	Nr. 1.	Nr. 3.	Nr. 5.	Nr. 6.
Vestfra ...	6 08	12 09	7 45	Bogense ... Alg.	6 00	10 20	6 10
Gastrå	7 02	2 05	6 18	Guldbjerg ..	6 11	10 32	6 22
Sydtra	—	12 00	4 57	Jullerup ...	6 20	10 43	6 32
Odense ... Afg.	8 05	2 15	8 40	Skamby	6 30	10 55	6 45
Næstby *) ..	8 14	2 24	8 49	Ligevej *) ..	6 35	11 01	6 51
Søhus *) ..	8 19	2 29	8 54	Kæppendrup	6 42	11 11	7 01
Beldringe..	8 29	2 41	9 04	Oterup	6 52	11 24	7 14
Lunde	8 37	2 50	9 12	Baldinge ..	7 07	11 42	7 32
Oterup ...	8 45	3 01	9 20	Søhus *) ..	7 16	11 51	7 41
Kæppendrup	8 55	3 14	9 30	Næstby *) ..	7 21	11 56	7 46
Tegstov *)	9 01	3 21	9 36	Odense	7 30	12 05	7 55
Skamby ...	9 07	3 29	9 42	Vestfra ...	11 05	1 27	11 45
Jullerup ...	9 17	3 41	9 52	Gastrå	8 40	12 15	8 00
Guldbjerg ..	9 25	3 50	10 00	Svovpa ...	—	—	—
Bogense ...	9 35	4 00	10 10				



REKONSTRUKTION



SKRJ damp

ltr., nr.	bygge-		Cylinder ø x slag mm	hjul diamtr. løbe- driv- mm	hedeflade		ke- del- tryk ato	akselafstand		læng- de o. puf. m	tjenestevegt		sty- ring	max. hast. km/h	bemærkninger				
	år	nr.			fyrr over- rør m ²	fyrr over- had. m ²		aksel- driv- hjul m	inkl. tender m		o. adhe- sion t	ialt t				forråd vand m ³	kul t		
RKB 1-3	1912	Henc	330 x 500	800	45	12	57	1,1	12	1,7	3,7	c. 8,2	19,6	27,5	3,4	1,3	Heu- Singer	60	nr. 1 i 1927 til MFVJ 9, udr. 1951. nr. 2-3 udr. 1954.
SKRJ 4	1923	Henc	380 x 550	840	48	24	72	1,2	12	c. 3	5,15	c. 9	29,0	37,6	5,0	1,6	"	60	kavareret 1953, oph. 1954.
SKRJ 8	1925	Henc	360 x 550	840	45	21	66	1,1	12	c. 3	5,15	c. 9	30,0	38,5	4,5	1,5	"	60	ex. VNTJ 8, 1953. Udr. 1968.

SKRJ motor

ltr., nr.	vognens bygge-		vogn- mo- del	m o t o r		aksel- følge	transmis. evt. gear	aksel- afstand → m ←	l.o.p. (-m)	tj.v. t	siddepl., fast + klap	toilet, post rejsegods	max. hast. km/h	bemærkninger					
	år	sted		fabr. type	art, hk v. rpm										mm cyl. x ø x slag	mek. 4 + revers	(1A)(A1)	tillet + rsg.	
SKRJ M 1'	1925	Scnd	VA	DWK B 150 v. 1000	6 x 150 x 180	mek. 4 + revers	11,5 + 2,5	18,31	30	58 træ + 6	toilet + p+r	70	ej overgang * 1930 til HLA, oph. 1971.						
SKRJ M 2	1927	Triia	VII	Cont 14H " 16H B 100 v. 2000 B 120 v. 2000	6 x 114 x 146 6 x 120 x 146	mek. 3 + rev.	5,40	10,82	12,1	33 træ + 6	toilet + rsg.	70	lav frontkøler. 1935 større motor, høj køler * udr. 1959, oph. 1960.						
SKRJ M 3	1929	Triia	XIA	Cont 16H D 150 v. 1800	6 x 120 x 146 6 x 127 x 146	mek. 4 + rev.	5,60	11,10	15	33 læder + 6	toilet + rsg.	70	oprind. tagkøler. 1952 dieselmotor + frontkøler * oph. 1968.						
SKRJ M 4'	1932	Triia	XID	Cont 16H D 150 v. 1800	6 x 120 x 146 6 x 127 x 146	mek. 4 + rev.	5,60	11,10	14,7	33 læder + 6	toilet + rsg.	70	høj frontkøler 1952 dieselmotor * brændt 1956, genopbygget som diesellok "DAVID" M 4", se nedenfor.						
SKRJ M 1''	1924	Triia	II	Cont 14H B 100 v. 2000	6 x 114 x 146	mek. 3 + rev.	4,00	> 9	9	8 y)	stort rsg. c. 11 m ²	70	pladeklædt. Opr. VNTJ M 1 * 1942 RøHJ M 5 * 1946 SKRJ udr. 1956.						
SKRJ M 4''	1956	Scnd (A1349)		Leyland D 150 v. 1800	6 x 127 x 146	mek. 4 + rev.	5,60	11,10	17,6	-	rsg. 500 kg.	70	diesel-lok m. højt midterførerhus, opbygget på resterne af brandskadede M 4 * 1968 til ØSJS M 1''						
SKRJ Sm 81	1947	Scnd	} 1	Fic 815cc D 160 v. 1800	8 x 115 x 140	mek. 4 + rev.	8,65 + 2,00	14,2	12,9	46 læder + 2	toilet rsg. 600 kg	75	alle udr. 1968.						
" " 82	"	"		} 1k+r				8,10 + 2,00	12,85	8,2	30 læder	rsg. 2,0 t	75	begge udr. 1968.					
" " 83	1949	"							5,60	10,49	7,5	28 træ + 3 22 læder	post + rsg. " + "	70	bivogn til M 2-4 * "senere" omdannet med store post- og mindre rejsegodsrum * udr. 1968.				
SKRJ Sp 91	1947	Scnd	} 1k+r																
" " 92	1949	"																	
SKRJ Mp 71	1927	Scnd	motorbivogn																

Henc = Henchel, Kassel
Scnd = Scandia, Randers
Triia = Df.A./Triangel, Odense

DWK = Deutsche Werke, Kiel.
Cont = Continental, U.S.A.
Fic = Fricks, Aarhus.

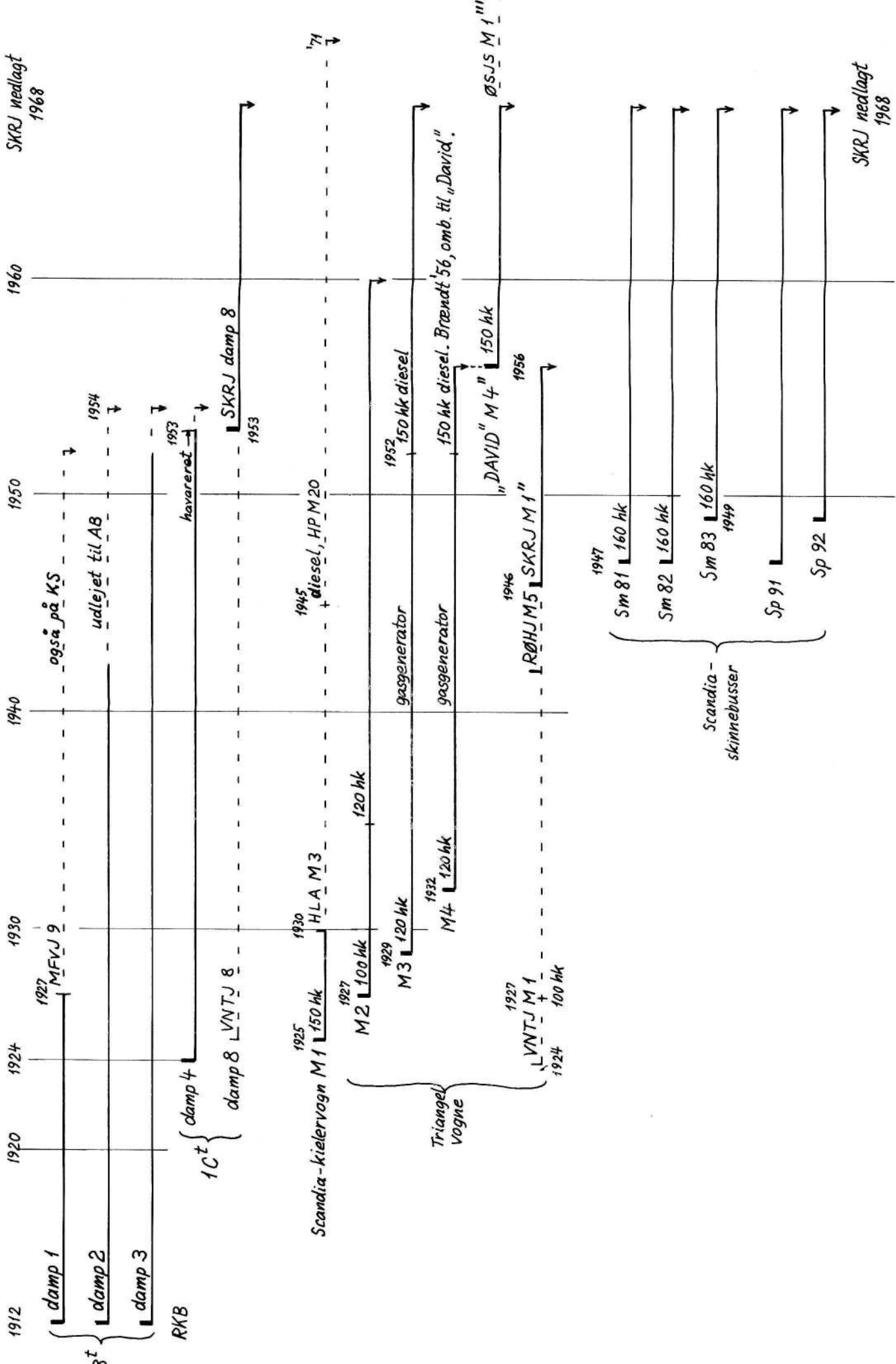
↓
Længde over pufferne
Tjenstfærdig vægt

↓
klap = klapsæder eller
faste "nødsæder" uden
ryglæn i rejsegodsrum.

1) M 1'' havde oprind. som VNTJ M 1
24 siddepl. + et lille rejsegods-
rum på c. 4 m²

Skinnebusser

SKRJ skæbmediagram for trækkraft



SKRJ nedlagt 1968

1960

1950

1940

1930

1920

1912

SKRJ nedlagt 1968

ØSJS M1

1971

SKRJ damp 8

1954

1953

også på KS

udlejet til AB

havareret

1945

diesel, HP M20

1952

150 hk diesel

150 hk diesel. Brændt '56, omb. til "David"

"DAVID" M4 150 hk

1956

1947

Sim 81 160 hk

Sim 82 160 hk

Sim 83 160 hk

1949

Sp 91

Sp 92

Scandia -
skinnebusser

1Ct { damp 4
damp 8 VNTJ 8

1925

HLA M3

120 hk

1932

M4 120 hk

Triangel
Vogne

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

1927

VNTJ M1

100 hk

1924

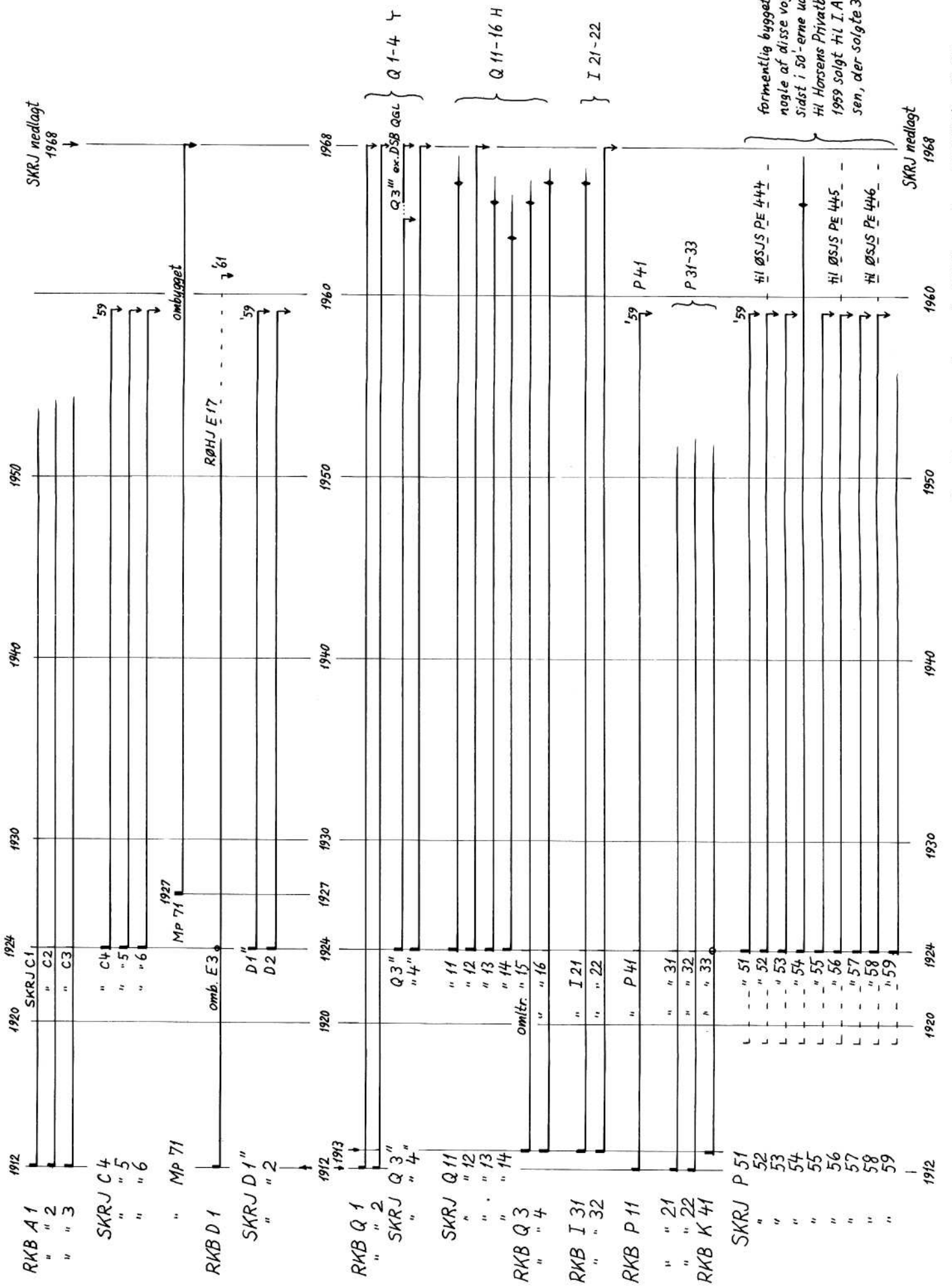
SKRJ person - post- og rejsegodsvogne

litr. nr.	bygge år	art	passagerafdeling	post l x b m	rejsegods l x b m	aksafst. → m ←	l.p. (f-m)	tara t	bremse	lys	varme	per-roner	over-gang	tag	bemærkninger
RKB A 1-3 omh. 1923/24 SKRJ C 1-3	1912 Scnd	sidegang	5 III 44 træ	—	—	6,00	11,45	11,2	B+Sa	elektr.	damp	2 åbne	2	—	C 1 udr. < 54 " 2 " " " 3 " "
SKRJ C 4-6	1923 Scnd	midtgang	2 III 56 træ + tail.	—	—	7,22	13,00	13	B+Sa	elektr.	damp	2 åbne	2	—	C 4 udr. 1959. " 5 " senere" rullelejer + TB " 1959. " 6 " " " " 1959.
SKRJ Mp 71 omdannet indvend. c. 60	1927 Scnd	midtgang post + rsg.	1 III 28 træ + 3 klaps. 22 læder	2,1 x 2,5 / 2,9 = 5,6 m ² 7,5 m ²	2,9 x 2,5 / 2,9 = 7,0 m ² c. 5 m ²	5,60	10,49	7,5	TB+S	elektr.	2 kak- kel- ovne	—	1	—	nogle sæder fjedrende * udr. 1968.
RKB D 1 omb. 1923/24 til ren rsg. vg. SKRJ E 3	1912 Scnd	post & rsg.	tjenesterum 1,4 x 2,74 m = 3,8 m ²	1,00 x 1,83 = 1,8 m ²	3,90 x 2,74 = 10,7 m ²	4,50	9,02	9,2	S+L	elektr.	damp	2 åbne	2	—	ombygget 1923/24 til rejsegodsvogn E 3 med jævnbrede rum.
SKRJ D 1-2	1923 Scnd	post & rsg.	tjenesterum 1,45 x 2,74 = 4 m ²	2,75 x 2,09 = 5,7 m ²	4,9 x 2,74 = 13,4 m ² 4,28 x 2,74 = 11,7 m ²	—	—	10,2	—	el + akk.	damp	—	—	—	< 1953 til RØHJ E 17 * udr. 1961
						6,00	11,15	13,5	B+S	el + akk.	damp + kakk.	2 åbne + svaleg.	2	—	udr. 1959.

SKRJ godsvogne

RKB	SKRJ	bygge-år-sted	art	last t	bofl. m ²	indvendig lang bred		l.p. o. p. (f-m)	tara t	bremse	bemærkninger
						m	m				
Q 1-2 ²⁴	Q 1-2 Q 3 " 4 "	1912 Scnd 1923 "	{ lukket gods- og kvægvogn	12,5	16,3	6,4	2,53	8,11	7,1	S, L " "	senere TL og ÷ L og ÷ bremsetårn Q 3 udr. 1964 efter havari, erstattet af DSB QGL-vogn
Q 3-4 ²⁴	Q 11-14 Q 15-16	1923 " 1913 Arlöf	" " " "	" "	" "	" "	" "	7,75	6,8	H "	senere TL " "
Q 3	Q 3	1914-16 Scnd	" "	15	" "	" "	" "	" "	" "	H, TL	til SKRJ efter 1964
I 31-32 ²⁴	I 21-22	1913 Arlöf	lukket stygodsvogn brun x LG	12,5	" "	" "	" "	" "	7,1	H, L	skydedøre, Q-lemme i yderfagene * " senere" TL, ÷ L
P 11 ²⁴	P 41	1912 Scnd?	åben middelhøj	12,5	18,1	7,61	2,36	8,96	5,6	H	senere TL exist. 1959.
P 21-22 ²⁴	P 31-32 P 33	1912 Scnd? 1913 Arlöf?	stor PC	" "	16,3	6,40	2,53	7,75	5,5	H	P 33 ex K 41, 1924 nedskåret til Pc-højde 1923/24 omd. til P 33 →
K 41, 1924 omb.		1913 Arlöf?	åben højstillet	" "	" "	" "	" "	" "	5,75	H	
P 51-59		1919? tysk	åben middelhøj	15	18,4	6,70	2,76	8,11	7,7	H	anskaffet 1924 * senere TL exist. 1954. 3 stk. til ØSJS 1959.

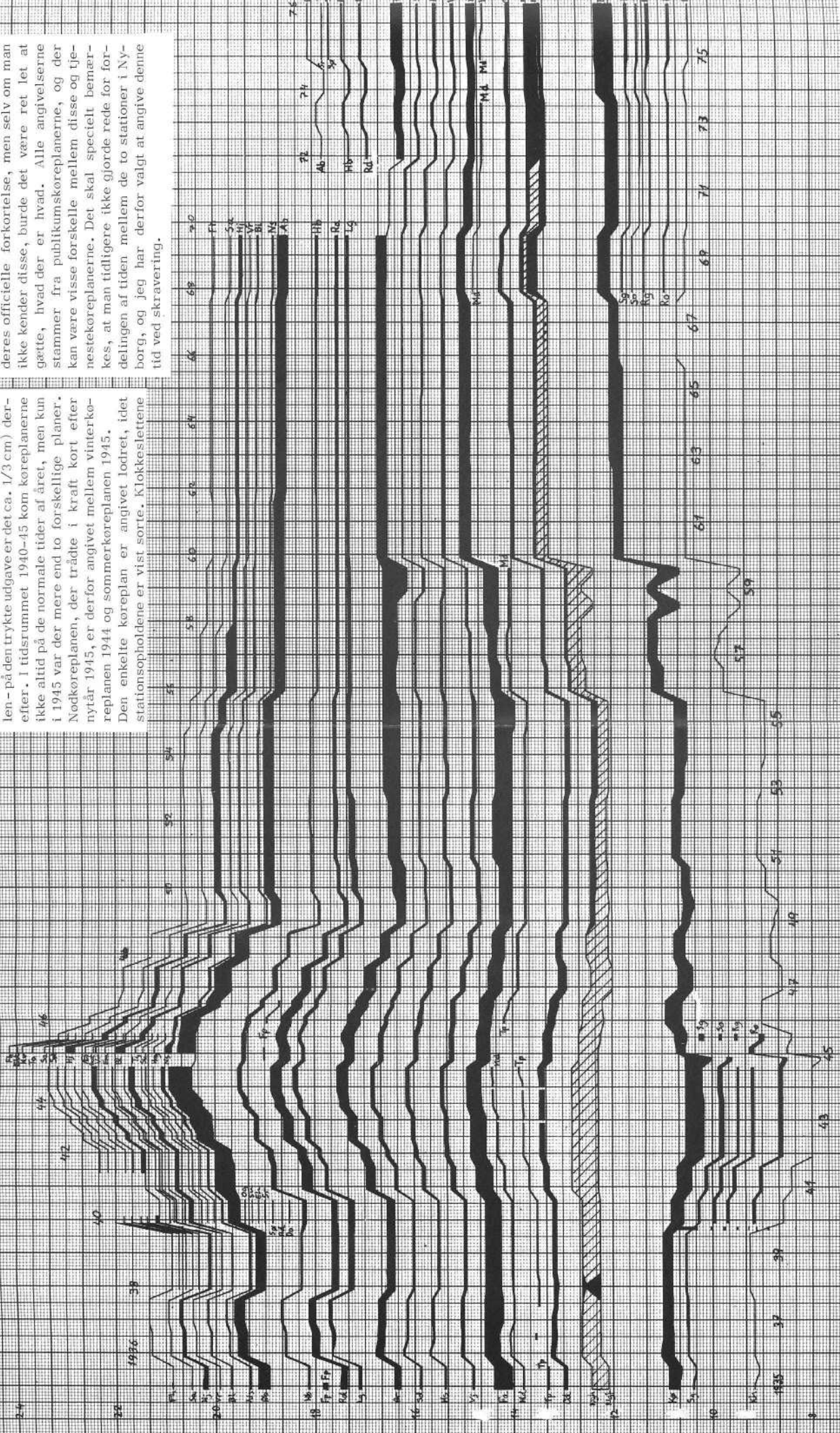
SKRJ skæbnediagram for vognmateriel



○ ombygget → ud rangeret af SKRJ → seneste kendte foto

I figuren er årene angivne ud ad den vandrette akse, idet sommerkøreplanen vises ud for årstallet og vinterkøreplanen 0,5 cm (på originalen - på den trykte udgave er det ca. 1/3 cm) der- efter. I tidsrummet 1940-45 kom køreplanerne ikke altid på de normale tider af året, men kun i 1945 var der mere end to forskellige planer. Nødkøreplanen, der trådte i kraft kort efter nytår 1945, er derfor angivet mellem vinterkø- replanen 1944 og sommerkøreplanen 1945. Den enkelte køreplan er angivet lodret, idet stationsopholdene er vist sorte. Klokkeslettene

er angivne ved de to sider af skemaet, og hver time svarer til 1,5 cm. Hver tern svarer så- ledes til 4 minutter. Stationerne angives ved deres officielle forkortelse, men selv om man ikke kender disse, burde det være ret let at gætte, hvad der er hvad. Alle angivelserne stammer fra publikumskøreplanerne, og der kan være visse forskelle mellem disse og tj- neste-køreplanerne. Det skal specielt bemær- kes, at man tidligere ikke gjorde rede for for- delingen af tiden mellem de to stationer i Ny- borg, og jeg har derfor valgt at angive denne tid ved skravering.





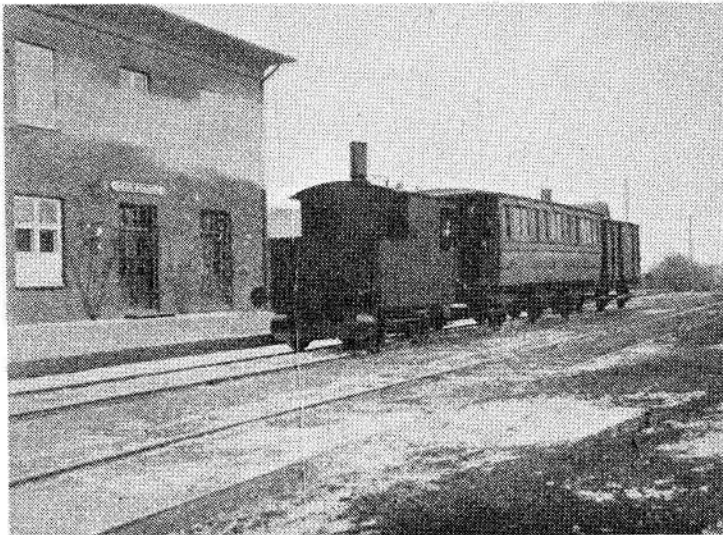
adskiltes maskine og vogn og af maskinen opstod et lille indkapslet loko. Det ene, nr. 1, blev afhændet i 1899, det andet i 1912. Det har vist skiftet ejer et par gange, og endte sine dage ca. 1918-19 på den nyoprettede Valby Rangerstation. Som selvstændigt loko var dets ydeevne ca. 60 t. Det blev anvendt en del på Helsingebanen, dog mest som reserveloko for driften. Selve vognen var et miniature-blandetog: II og III kl., post- og rejsegodsrum, samt en delvis åben tagetage, der var løs og blev kun brugt i "den stærke sommertrafik", der til tider var så voldsom, at dampvognene måtte medtage en af de lette 2-akslede personvogne.

Til den ca. 20 km lange bane havde man i 1890erne 4 lette køretøjer, det siger lidt om, hvor nøjsom man var i de dage. Trækraft var der sådan det nok af, 4 loko-enheder til 3-4 tog - det var styrken, det skortede på.

I 1896 forlængedes Grædsted Banen til Gilleleje, og sidebanen Kagerup-Helsing blev åbnet, og samtidig begyndtes anskaffelsen af de 3-koblede loko nr. 1, 3-8 (se "340"). Det var små, lette loko, men ca. dobbelt så kraftige som den hidtidige trækraft, derimod var løbeegenskaberne grundet de små hjul ikke ret meget bedre end for de gamle loko. Banens aksel-

tryk var stadig kun 6 t, og der gik nogle år før generelt højere akseltryk var gennemført, derfor blev de anskaffet lige til 1912, ialt 7 stk. og de kom efterhånden til at bestride al kørsel. Talmæssigt var man godt stillet, i den daglige trafik har 3 loko samt 1 som afløser vel været nok. Helt hen til 1924 kom de til at køre alle tog, i 1923 4-5 persontog samt 1 godstog daglig og de klarede sig godt. Maksimalhastigheden var 30 km/h. En pinsemorgen (solen dan-





sede ikke, i hvert fald ikke for mig) ca. 1924, så jeg et GDS-tog på vej til Gilleleje, trukket af et af disse loko og bestående af 6 2-akslede vogne samt rejsegodsvogn. Under stærk trafik gik Helsingemaskinen igennem til Hillerød - et meget malerisk syn var det at se et GDS-tog med 2 loko, 6-8 personvogne og 2-3 rejsegodsvogne holde i Hillerød i den gamle GDS-hal.

Med anskaffelsen af nr. 9-10 i 1924 og motoriseringen i 1927 og 1932 svandt benyttelsen af de små veltjente loko hurtigt ind. Udrangeringen på GDS begyndte i 1927 med nr. 5 og fuldenndtes ved salg af nr. 3 og 4 i 1952, men man så af og til nr. 3 og 4 anvendt - mest som rangermaskiner i Hillerød på sommersøndage.

Nr. 9-10 var meget robuste loko og kom i slutningen af 1920'erne til at udføre alt det grove arbejde. I km-antal faldt de hurtigt med indførelsen af motorvognene, først til ca. halvdel af de kørte lokokilometre og fra 1932/33 til 10-12% af de kørte km. De kørte nu kun godstog og de store week-end-tog om sommeren, se hosstående fotos, lånt fra GDSs jubilæumsskrift fra 1930 og visende et langt tog i Gribskov med både nr. 10 og 9 i arbejde. Et andet foto viser et søndagstog med 1 loko, 1 Q og 9 DSB kupevogne og 1 Q-vogn - et ganske almindeligt søndagstog omkring 1930. Loko, den første Q og 5 personvogne gik til Tisvilde, bagenden af toget sattes i Kagerup og det andet 1C-loko - eller et af de små loko - trak så resten til Gilleleje.

I 1932 indkøbtes et 1BT-loko fra KB, det kunne i nogen grad erstatte et 1C-loko, og var en god afløser for motorvognene. Endelig ind-

købtes i 1939/40 HHGB 4, 2CT. Dette lokos kedel var som kedlerne på nr. 9 og 10 (og som på KSBs 7-10). Da krigen kom i 1939 havde man nu 4 kraftige loko samt 4 af de gamle små. 2 af dem, nr. 7 og 8, blev solgt i 1941 til ingeniør Brodersen i Esbjerg, og da de 3 motorvogne blev forsynet med generator, var man ret godt kørende.

Motoriseringen medførte en udvidelse af toggangen, men i krigsårene kom - naturligt - atter nedgang i togantallet. En køreplan fra sommeren 1943 med tilhørende kørselsfordeling for loko og generatorvogne kan opstilles således:



Disse tog bestod af 3-5 personvogne og 1-2 rejsegodsvogne. Der kørte ét godstog på hver bane - nord for Helsingebetød dette som regel kun 1 loko og 1 stykgodsvogn. Den 18/8 1944 kørte følgende stamme persontog på strækningen Kagerup-Gilleleje: M 2, Q 106, (6 t), C 31, C 34, M 3. Den 9/7 1945 bestod tog 5 af: Loko 5, 3 generatorvogne (den ene i drift), 6 personvogne, 1 rejsegodsvogn og 1 Q-vogn.

I november 1947 indsattes de første skinebusser, der atter medførte en god udvidelse af toggangen, men også skærpede køretider fulgte.

Fordelingen af togkilometrene på de forskellige typer trækraft var som følger:

År	togkm.	loko	diesel	motor	SM
1946	224,1	115,3		108,8	
1947	229,7	70,9		143,7	15,1 1)
1948	312,9	35,7		103,4	173,8
1949	318,6	34,0		101,8	182,8
1950	304,9	29,6		85,8	189,5
1951	301,5	24,5		92,8	184,2
1952	304,2	17,8	0,7	92,5	195,2 2)
1953	329,1	12,3	12,9	92,5	204,4
1954	333,0	5,2	24,4	97,0	206,4 L 1
1955	325,3	5,2	23,1	91,2	205,8
1956	302,4	5,3	21,4	67,1	208,6
1957	303,9	4,8	21,8	67,7	209,6
1958	307,8	3,4	22,8	71,2	210,4
1959	301,4	0,3	29,4	63,8	207,9 L 2
1960	310,6	0,0	29,7	63,8	217,3

1) 3 SM, 2) 4 SM

Fra mine notater nogle togsammensætninger fra 1950'erne:

1. JUNI 1943

7. Hillerød-Tisvildeleje og Hillerød-Gilleleje og omvendt. (Privat).

7. Hillerød-Tisvildeleje og Hillerød-Gilleleje og omvendt. (Privat).

		Hverdage.					
km	Nr.	5	9	113	157	17	
0.0	Hillerød 6 Af	935	1335	1519	1735	1930	
1.6	Slotspavillon	×	×	1626	×	×	
4.2	Kildeport	×	1343	1643	1743	1938	
7.1	Gribsø	×	×	1643	1755	1950	
8.6	Kagerup	An	955	1355	1758	1953	
10.7	Duemose	×	×	1643	×	×	
13.3	Højbjerg	×	×	1658	×	×	
14.6	Helsingø	Af	1013	1413	1813	2008	
16.9	Lavo	×	×	1711	×	×	
19.1	Ørby	Af	1023	1423	1823	2018	
21.0	Vejby	Af	1030	1430	1830	2025	
22.2	Hollose	×	×	1711	×	×	
23.5	Godhavn	×	×	1718	×	×	
24.7	Tisvildeleje	An	1039	1439	1839	2034	
12.3	Kagerup	Af	957	1357	1757	1952	
13.7	Storkevad	×	×	1646	×	×	
16.6	Maarum	Af	1008	1408	1808	2003	
18.0	Saltrup	Af	1014	1414	1814	2009	
19.7	Vokstrup	×	×	1707	×	×	
21.0	Græsted	Af	1023	1423	1823	2018	
23.1	Paarup	Af	1030	1430	1830	2025	
26.0	Gilleleje 8	An	1036	1436	1836	2031	

		Søn- og Helligdage					
km	Nr.	21	25	27	29	31	37
0.0	Hillerød 6 Af	735	955	1105	1435	1735	2235
1.6	Slotspavillon	×	×	×	×	×	×
4.2	Kildeport	Af	744	1113	1443	1743	2243
7.1	Gribsø	×	×	×	×	×	×
8.6	Kagerup	An	757	1125	1455	1755	2255
10.7	Duemose	×	×	×	×	×	×
13.3	Højbjerg	×	×	×	×	×	×
14.6	Helsingø	Af	816	1142	1512	1812	2312
16.9	Lavo	×	×	×	×	×	×
19.1	Ørby	Af	827	1152	1522	1822	2322
21.0	Vejby	Af	832	1157	1527	1827	2327
22.2	Hollose	×	×	×	×	×	×
23.5	Godhavn	×	×	×	×	×	×
24.7	Tisvildeleje	An	841	1207	1537	1837	2337
12.3	Kagerup	Af	800	1127	1457	1757	2257
13.7	Storkevad	×	×	×	×	×	×
16.6	Maarum	Af	812	1137	1507	1807	2307
18.0	Saltrup	Af	818	1144	1514	1814	2314
19.7	Vokstrup	×	×	×	×	×	×
21.0	Græsted	Af	827	1152	1522	1822	2322
23.1	Paarup	Af	834	1159	1529	1829	2329
26.0	Gilleleje 8	An	840	1205	1535	1835	2335

GDS - SOMMEREN 1943 - KØRSELSFORDELING FOR LOKO:

Loko	Hverdage	Lørdage	Søn- og helligdage
0 og 10	Hillerød-Tisvilde Gn-8, 9-12 A (ej Ma)-4, 5-Gs, 15-16	Gn-Gs, 113-tom, 17-16 A-4, 5-8, 9-12, 15	21-24, 27-30, 31-34 22, 25-28, 29-32, 37
5	Ma A-102		
M	4 (ubetjent)-17		
11	Hillerød-Kagerup-Gilleleje 4(Ka)-Gn, Gs(Hi)-17	4-Gn, Gs-113, tom-17	22-25, 32-37
M	5, 8(Ka)-9, 12(Ka)-15, 16	5, 8(Ka)-9, 12(Ka)-15, 16	21, 24-27, 28-29, 30-31, 34
M	A-tom(Ma)		

Gn = nordgående godstog
Gs = sydgående godstog
A = Avistog, kun nordgående

Ma = Mandag
Hi = Hillerød
Ka = Kagerup

7. Hillerød-Tisvildeleje og Hillerød-Gilleleje og omvendt. (Privat),

× Hverdage × 15. MAJ 1938

km	Kbhvn. 1e	Nr.	1	3	5	7	9	211	113	15	17	19		
0.0	Hillerød	6	Af	535	745	926	1126	1326	1443	1526	1708	1810	1926	Daglig
1.6	Slotspavillon	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	18/6-13/8
4.2	Kildeport	—	Af	×	752	933	1133	1333	×	1533	×	1816	1933	ellers kun
6.7	Gribsø	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	Onsdag og Lørdag
8.6	Kagerup	—	An	530	801	942	1142	1342	1459	1542	1723	1824	1942	2242
—	Kagerup	—	Af	551	802	943	1143	1343	1459	1543	1723	1825	1943	2243
10.7	Duemose	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	18/6-13/8
13.3	Højbjerg	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	ellers kun
14.6	Helsinge	—	Af	601	815	954	1154	1354	1459	1554	1733	1835	1954	2254
16.9	Lavø	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	Onsdag og Lørdag
19.1	Ørby	—	Af	×	823	1003	1203	1403	1518	1603	1744	1844	2003	2306
21.0	Vejby	—	Af	613	828	1008	1208	1408	1518	1608	1744	1849	2008	2306
22.2	Hølløse	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	18/6-13/8
23.5	Godhavn	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	ellers kun
24.7	Tisvildeleje	—	An	620	837	1017	1217	1417	1526	1617	1753	1858	2017	2317
—	Kagerup	—	Af	551	802	943	1143	1343	1459	1543	1723	1824	1943	2243
12.3	Storkevad	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	Onsdag og Lørdag
13.7	Maarum	—	Af	×	816	954	1154	1354	1459	1554	1733	1835	1954	2254
16.6	Saltrup	—	Af	×	821	959	1159	1359	1459	1559	1738	1840	1959	2259
18.0	Vokstrup	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	18/6-13/8
19.7	Græsted	—	Af	×	828	1006	1206	1406	1518	1606	1744	1847	2006	2306
23.1	Paarup	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	ellers kun
25.0	Gilleleje 8	—	An	618	839	1017	1217	1417	1526	1617	1750	1858	2017	2317
0.0	Gilleleje 8	—	Af	630	754	—	932	1132	1332	1425	1647	1813	1932	2125
2.8	Paarup	—	Af	635	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Daglig
6.2	Græsted	—	Af	641	804	—	942	1142	1342	1436	1658	1823	1942	2136
7.9	Vokstrup	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	18/6-13/8
9.3	Saltrup	—	Af	647	810	—	948	1148	1348	1442	1704	1829	1948	2142
12.2	Maarum	—	Af	653	816	—	954	1154	1354	1448	1710	1836	1954	2148
13.6	Storkevad	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	ellers kun
17.3	Kagerup	—	An	704	827	—	1005	1205	1405	1459	1721	1846	2005	2159
0.0	Tisvildeleje	—	Af	630	753	—	932	1132	1332	1425	1647	1814	1932	2125
1.2	Godhavn	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	18/6-13/8
2.5	Hølløse	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	ellers kun
3.7	Vejby	—	Af	638	802	—	941	1141	1341	1433	1655	1823	1941	2133
5.6	Ørby	—	Af	642	806	—	945	1145	1345	1437	1659	1827	1945	2137
7.8	Lavø	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	Onsdag og Lørdag
10.1	Helsinge	—	Af	651	814	—	954	1154	1354	1446	1708	1836	1954	2146
11.4	Højbjerg	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	ellers kun
14.0	Duemose	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	18/6-13/8
16.1	Kagerup	—	An	704	827	—	1005	1205	1405	1459	1721	1846	2005	2159
0.0	Kagerup	—	Af	704	827	—	1006	1206	1406	1459	1722	1847	2006	2159
1.9	Gribsø	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	Onsdag og Lørdag
4.4	Kildeport	—	Af	711	834	—	1013	1213	1413	1506	1730	1853	2013	2206
7.0	Slotspavillon	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	18/6-13/8
8.6	Hillerød	6	An	720	843	—	1022	1222	1422	1515	1740	1902	2022	2215
—	Kbhvn. 1e	—	An	819	939	—	1119	1319	1519	1619	1839	1959	2119	2319

Alle Tog er Motortog.

20. juli 1952:

Tog 46: loko 10, D 52, C 39, B 11, C 36, B 14, C 35, C 31, C 37, C 32, B 13, B 15, B 12, C 38 og D 51.

Tog 48: Loko 5 (Kagerup-Gilleleje), 3 DSB CL (med DSB trækraft fra Gilleleje til København).

Tog 52: Loko 5, 5 CX, 2 Cy, Cx, Ef (alt DSB).

Tog 47: Loko 10 + 5, til Gilleleje: D 51, C 38, B 12, B 15, B 13, C 32 og til Tisvilde: C 37, C 31, C 35, B 14, C 36, B 11, C 39 og D 52.

15. juli 1954:

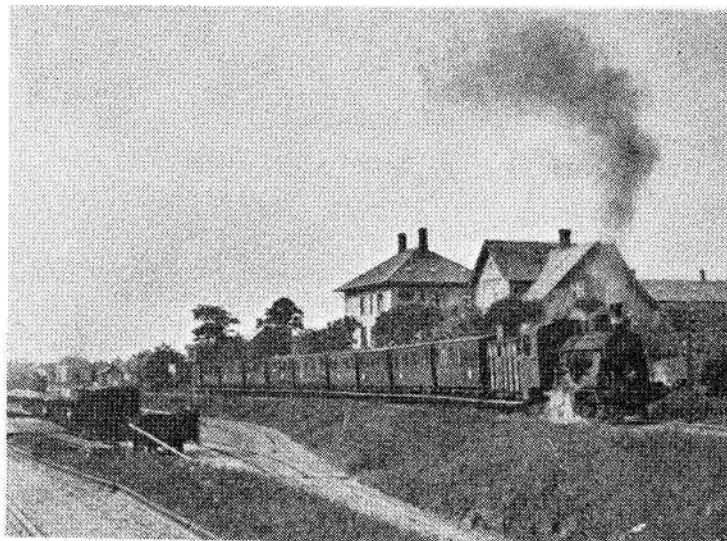
Tog 243: L 1 og 3 CL til Gilleleje.

Tog 42: Til Tisvilde M 1, C 37, C 33, C 34, M 5 og til Gilleleje M 3, C 38 og C 40.

Tog 48: Loko 11, D 54, C 39, B 15, C 35, B 13, C 42, C 31, C 41, C 32, B 11, C 36 og D 13.

Tog 50: Loko 5, 4 CL, EK (DSB) (Fra Gilleleje til København).

Tog 54: L 1, 5 CL, EH (fra Tisvilde til København).



Tog 49: Loko 11 + 5 til Gilleleje; D 53, C 36, B 11, C 32, C 41 og til Tisvilde C 31, C 42, B 13, C 35, B 15, C 39 og D 54.

4. august 1957:

Tog 32: Loko 5, C 37.

Tog 33: L 1 med EK og 2 CL fra København til Tisvilde og EK og CL fra København til Gilleleje (sidste del med loko 5 fra Kagerup)

I 1950erne genopstod de gennemgående vogne til og fra København. I ferietiden kørtes turen dagligt og disse tog fremførtes af M0, der gik igennem til GDS, samt af banens dieselloko om søndagen. Denne kørsel ophørte med indførelsen af elektrisk drift til Hillerød.

En af de mange ting jeg ikke har kunnet forstå ved dansk jernbanevæsen er, hvad GDS ville med loko 9 og 10. Lad det være sagt med det samme, at det var gode maskiner, der har udført meget godt arbejde, men! havde man i stedet anskaffet et par 1C1T-loko af TFJ-typen, eventuelt med 1,3 m hjul, tror jeg, man havde været bedre stillet. Det samme vil jeg forøvrigt sige om adskillige andre af vore privatbaner. 1B1T til det lette - 1C1T til det svære arbejde!

FREDERIKSVÆRKBANEN, HFHJ, 34,4 km

Hillerød-Frederiksværk åbnet 1897, 23,3 km, forlængelsen til Hundested i 1916, 13,1 km.

TRÆKKRAFT:

Damploko

Nr. 1, se "316", 1897-1934

Nr. 2, se "316", 1897-1934

- Nr. 3, se "316", 1897-1934
- Nr. 4, se "333", 1905-1954
- Nr. 5, se "334", 1910-1951
- Nr. 6, se "330, 1916-1959
- Nr. 7, ex. S 353, se "289", 1919-1933
- Nr. 8, ex. OMB 3, se "372", 1932-1952
- Nr. 9, ex. SFJ 28, se "376", 1932-1965
- Nr. 10, ex. G 605, se "221", 1950-1959

- M 4, 80 hk, ???-1946
- M 5, 150 hk, 1927-1946
- M 6, ??? hk, ???-1947
- M 7, 180 hk, 1947-1956
- M 8, 750 hk, 1952-
- M 9, 800 hk, 1958-
- M 10, 205 hk, 1958-1966
- M 11, 650 hk, 1962-
- SM fra 1947
- Y-materiel 1974.

Lejede damploko:

- 1897: VVJ 3
- 1902/03: LVJ 3 (5172 km)
- 1917/18: LVJ 2 (13.706 km)
- 1918/19: ØSJS 4 (2380 km) og GDS 4 (1399)
- 1919/20: ØSJS 4 (120 km)
- 1926/27: OMB ? (7034 km)
- 1932/33: SFB 33 (23.008 km) og OMB 3 (5455)
- 1948 og 1949: G (902 + 27.209 km)
- 1950: G (39.165 km)
- 1951: G (3686 km)
- 1960: DSB-loko (10 km)

Ved banens åbning var kun 1 loko leveret og man lejede derfor Vandelbanens nr. 3 (1BT) indtil nr. 2 og 3 kom til Hillerød, men så vendte billedet, idet man i 1898 og 1899 rangerede for DSB i Hillerød. Indtil 1905 havde man kun disse 3 loko, så kom nr. 4 i 1905 og nr. 5 i 1910 - en kærkommen forøgelse både af trækraft og af lokoantal. Men med Hundestedbanens åbning i 1916 måtte man have et kraftigere loko, det blev 1CT-loko nr. 6 og endelig købte man i 1919 en DSB S-maskine.

- Loko 1 tilbagelagde ialt 367.586 km,
- loko 2 417.221 km og
- loko 3 489.125 km.

Indtil motoriseringen kom i 1923, bestred disse loko plus nogle lejede tid til anden, al trafik - nr. 6 fortrinsvis i godstog. Indtil 1912 kørtes kun 4 togpar, derefter 4 plus 1 godstog. I 1923 kom den lille M 1 med MP og nu udvides planen til 5 togpar plus 1 godstog. I sommeren 1924 ferierede jeg nogle dage i Hundested - lige bag stationen og havde en fin udsigt

Motor:

- M 1, 75 hk, 1923-1926
- M 2, 90 hk, 1926-1959
- M 3, 375 hk, 1932-1967

1. JUNI 1924

km	Billetpris		Nr.	Hverdage								Søn- og Helligdage							
	II	III		2	22	4	24	8	10	12	2a	2	22	4	8	12a	12		
0,0	—	—	Helsingør 1b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1,3	—	25	Kjøbenhavn H. 1b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
4,5	60	40	Hillerød Statsb. 7	Af.	945	1145	200	425	645	850	1015	910	945	1040	145	545	945	1050	
6,4	70	45	Hillerød Lokalst.	Af.	950	1149	205	430	649	854	1019	915	950	1043	150	550	950	1054	
9,1	120	80	Frerslev	—	—	—	S	S	S	S	S	—	—	—	—	—	—		
11,4	140	90	Harløse	Af.	1003	1201	218	449	702	906	1101	1003	1053	203	603	1004	1106		
14,5	170	110	Borup	—	—	—	S	S	S	S	S	—	—	—	—	—	—		
16,5	200	130	Skævinge	Af.	1014	1211	229	459	715	916	1111	1013	1102	214	614	1014	1116		
18,7	230	150	Grimstrup	—	—	—	S	S	S	S	S	—	—	—	—	—	—		
23,0	270	180	Ølsted	Af.	1024	1220	239	508	726	925	1120	1022	1111	224	624	1024	1125		
24,5	290	190	Kregome	Af.	1030	1226	245	514	732	931	1126	1028	1117	230	630	1028	1129		
27,3	320	210	Frederiksværk	Af.	1038	1234	253	522	740	939	1134	1036	1123	238	638	1036	1139		
29,2	350	230	Hanehoved	Af.	1041	1238	256	524	744	941	1136	1038	1124	241	641	1038	1141		
31,2	360	240	Melby	Af.	1050	1247	305	533	754	950	1145	1040	1133	250	650	1040	1150		
31,4	410	270	Dyssekilde	Af.	1055	1251	310	537	759	955	1150	1045	1137	255	655	1045	1155		
36,3	420	280	Østerbjerg	—	—	—	S	S	S	S	S	—	—	—	—	—	—		
			Vibehus	—	—	—	S	S	S	S	S	—	—	—	—	—	—		
			Hundested	Af.	1110	105	325	550	815	1010	1205	1030	1110	1150	310	710	1100	1210	

8. Hillerød-Frederiksværk-Hundested (Privat)

km	Nr.	Hverdage								Søn- og Helligdage							
		1	21	3	23	7	9	11	1	21	3	7	11a	11			
0,0	Hundested	Af.	610	855	1210	205	335	712	905	—	—	—	—	—	—	—	
1,9	Vibehus	—	S	S	S	S	S	S	S	—	—	—	—	—	—	—	
5,1	Østerbjerg	—	S	S	S	S	S	S	S	—	—	—	—	—	—	—	
7,1	Dyssekilde	Af.	622	910	1225	220	350	720	920	—	—	—	—	—	—	—	
9,0	Melby	Af.	627	915	1230	225	356	721	925	—	—	—	—	—	—	—	
11,8	Hanehoved	—	S	S	S	S	S	S	S	—	—	—	—	—	—	—	
13,3	Frederiksværk	Af.	635	923	1238	233	404	728	933	—	—	—	—	—	—	—	
17,6	Kregome	Af.	640	925	1241	235	408	730	935	—	—	—	—	—	—	—	
19,8	Ølsted	Af.	651	934	1251	245	418	739	944	—	—	—	—	—	—	—	
21,9	Grimstrup	—	S	S	S	S	S	S	S	—	—	—	—	—	—	—	
24,8	Skævinge	Af.	709	951	108	301	437	800	1000	—	—	—	—	—	—	—	
27,2	Borup	—	S	S	S	S	S	S	S	—	—	—	—	—	—	—	
29,9	Harløse	Af.	722	1002	120	312	450	817	1011	—	—	—	—	—	—	—	
31,8	Frerslev	—	S	S	S	S	S	S	S	—	—	—	—	—	—	—	
35,0	Hillerød Lokalstation	Af.	740	1015	132	325	502	829	1023	—	—	—	—	—	—	—	
36,3	Hillerød Statsb. 7	Af.	750	1023	140	331	510	837	1030	—	—	—	—	—	—	—	
	Kjøbenhavn H. 1b	Af.	857	1130	300	—	612	924	1122	—	—	—	—	—	—	—	
	Helsingør 1b	Af.	900	1218	223	457	624	922	1114	—	—	—	—	—	—	—	

8. Hundested-Frederiksværk-Hillerød (Privat)

6. Hillerød-Frederiksværk-Hundested og omvendt. (Privat).

× Hverdage × 15. MAJ 1938

Alle Tog	Nr.	1	5	11	13	17	23	29	33	39	41	45A	45
Kbh. H. 1e.	Af	629	829	929	1029	1229	1429	1529	1629	1809	1829	2129	2129
Hillerød	Af	530	728	928	1022	1128	1328	1540	1625	1725	1900	1925	2030
Lok.	Af	534	733	932	1022	1132	1332	1545	1630	1729	1905	1930	2034
Freerslev	Af	538	737	936	1026	1136	1336	1549	1634	1733	1909	1934	2038
Harløse	Af	542	741	940	1030	1141	1341	1554	1639	1738	1914	1939	2043
Borup	Af	545	744	943	1033	1144	1344	1557	1642	1741	1917	1942	2046
Skævinge	Af	550	748	948	1038	1150	1350	1563	1648	1747	1923	1948	2052
Strøllille	Af	553	752	951	1041	1153	1353	1566	1651	1750	1926	1951	2055
Grimstrup	Af	558	756	955	1045	1158	1358	1570	1655	1754	1929	1954	2058
Ølsted	Af	562	761	960	1050	1203	1403	1617	1702	1801	1932	1957	2101
Kregmø	Af	602	801	1000	1100	1203	1403	1617	1702	1801	1932	1957	2101
Kregmø Kirk.	Af	603	802	1001	1101	1204	1404	1618	1703	1802	1933	1958	2102
Frederiksværk	Af	609	808	1007	1107	1211	1411	1625	1710	1809	1940	1965	2109
Hanehoved	Af	611	810	1009	1109	1213	1413	1627	1712	1811	1942	1967	2111
Melby	Af	613	812	1011	1111	1215	1415	1629	1714	1813	1944	1969	2113
Dysekilde	Af	624	823	1022	1122	1226	1426	1640	1725	1824	1955	2026	2120
Østerbjerg	Af	625	824	1023	1123	1227	1427	1641	1726	1825	1956	2027	2121
Ullerup	Af	628	827	1026	1126	1230	1430	1644	1729	1828	1959	2030	2124
Vibehus	Af	629	828	1027	1127	1231	1431	1645	1730	1829	1960	2031	2125
Hundested	Af	637	836	1035	1135	1240	1440	1654	1739	1838	1969	2040	2133
Grenaa	An	—	1230	—	1515b	—	—	—	—	—	—	—	—
Rorvig	An	715	910	1115	—	1315	1520	1735	1820	1920	2045	2120	2215

km	Alle Tog	Nr.	6	8	10	14	24	28	32	38	42	46	48
—	Rorvig	Af	—	1555	—	815	1120	1320	—	1705	1825	2020	2115
—	Grenaa	Af	2315f	—	—	—	4700	—	—	1340	—	—	6150
0.0	Hundested	Af	540	638	720	900	1202	1402	1557	1755	1915	2105	2215
1.9	Vibehus	Af	543	—	723	903	1205	1405	1600	—	1918	2108	—
3.0	Ullerup	Af	544	—	724	904	1206	1406	1601	—	1919	2109	—
5.1	Østerbjerg	Af	546	—	726	906	1208	1408	1603	—	1921	2111	—
7.1	Dysekilde	Af	557	648	732	913	1215	1415	1609	1805	1926	2117	2225
9.0	Melby	Af	603	652	736	917	1221	1421	1613	1809	1931	2122	2229
11.8	Hanehoved	Af	606	—	739	920	1224	1424	1616	—	1934	2124	—
13.3	Frederiksværk	Af	613	659	744	925	1229	1429	1622	1815	1939	2130	2237
—	—	Af	620	700	746	927	1231	1431	1624	1816	1941	2131	2239
16.8	Kregmø Kirk.	Af	624	—	750	931	1235	1435	1628	1820	1945	2135	—
17.6	Ølsted	Af	629	—	757	935	1240	1440	1633	—	1950	2140	—
19.8	Kregmø	Af	635	—	803	940	1245	1445	1637	1828	1955	2145	2249
21.8	Grimstrup	Af	637	—	805	942	1247	1447	1639	1830	1957	2147	—
23.4	Strøllille	Af	—	—	—	943	—	—	—	—	—	—	—
24.9	Skævinge	Af	647	—	813	951	1254	1454	1648	1835	1945	2154	—
27.2	Borup	Af	649	—	815	953	1256	1456	1650	1837	1947	2156	—
29.9	Harløse	Af	659	—	821	1001	1303	1503	1658	1841	1953	2203	—
31.8	Freerslev	Af	701	—	823	1003	1305	1505	1700	1843	1956	2205	—
35.0	Hillerød Lok.	Af	711	734	832	1011	1312	1512	1709	1853	2016	2212	2316
36.3	Hillerød 7An	Af	718	740	838	1018	1318	1518	1715	1858	2023	2218	2323
—	København. H. 1e	An	819	839	939	1119	1419	1619	1819	1959	2119	2319	019

* Kan stande for at optage rejsende med direkte Billet til Grenaa. ♦ Gennemgaaende Vogne København-Hundested. * Stander kun for at sætte rejsende af. a Kun Mandage 27/6-15/8. b Kun 25/6-13/8. c Daglig undtagen Lørdage 4/6-13/8. d Kun Natten efter Lørdage 18/6-13/8. e Kun 4/6 samt Lørdage 25/6-13/8. f Kun Hverdage. g Kan stande for at optage rejsende. i Lørdage 4/6-13/8 1635. j Lørdage 4/6-13/8 1940.

NB. Grenaafergen sejler efter særlig Plan i Pinsen.

over hvad der foregik. Bortset fra loko 1 var alle loko i drift samt den lille motorvogn. Den blev totalvrag den 20. juni 1926 ved sammenstødet i Skævinge med loko 3, der fik nogle skrammer!

I løbet af 1927 fik man 2 ny motorvogne, M 2 (Vesterås-vogn), svag men ret driftssikker og M 5, en meget kraftigere Maybach-vogn, der til gengæld var ret ustabil. Af 214.700 togkilometre i 1927/28 var der 116.500 med damploko, og stadig sås alle banens lokotyper i drift. Et ikke ualmindeligt syn sidst i 1920'erne og omkring 1930 var et af de små 1 B T-loko med 1 bogievogn, 1 rejsegodsvogn og 2-3 af de 2-akslede personvogne, og i 1930 eller 1931 havde jeg lejlighed til at køre på nr. 7 med 1 bogievogn, 1 rejsegodsvogn og 1 af de 2-akslede personvogne. M 2 skulle helst kun have en let 2-akslet vogn på krogen.

Med anskaffelsen af de 2 fynske loko 8 og 9, samt dieselloko (375 hk) M 3 og den første "Kuhlman-vogn", fik banen en såvel kær-

kommen som absolut tiltrængt fornyelse af sit materiel. Nu blev også loko 1, 2, 3 og 7 udrangeret og der anskaffedes traktor til rangering i Hundested og Frederiksværk.

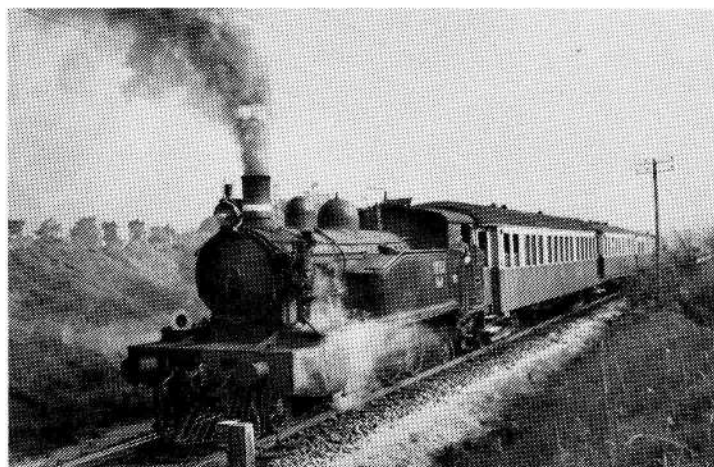
Fra 1926/27 løb der om søndagen DSB-vogne København-Hundested og i 1928/29 (sommer) løb der 8-9 persontog, 2 godstog samt 1 post- (avis-)tog. Loko 8 og 9 samt M 3 trak læsset. Nr. 6 var også med, men mest i godstog. Nr. 4 og 5 var mest reserve samt rangerede i Hundested og Frederiksværk for traktoren, og var afløsning for M 2 og M 5, der kørte nogle lette tog.

I 1930'erne kørtes ca. 1/4 af togkilometrene med damp. Nr. 4 og 5 måtte trække 180 t, nr. 6 330 t, nr. 8 280 t og nr. 9 470 t (men på flad bane op til 720 t).

Krigen mærkedes selvfølgelig også på HFHJ med nedskæring af køreplanens togantal og med megen dampkørsel - undertiden lånte man en DSB O- og G-maskine. I 1942 omdannedes en rutebil til skinnebus. I august 1944 sås loko 5 med et persontog bestående af 2 bogievogne, 2 2-akslede personvogne, 1 rejsegodsvogn og 1 Q-vogn, og M 3 kørte med samme stamme. Loko 6 og 9 kørte godstog, M 2 rangerede i Frederiksværk og kom nu ikke mere på strækningen.

I 1947 anskaffedes de første skinnebusser og MFVJs M 7 (Maybach) købtes. M 5 blev omdannet til personvogn, idet dens maskinbogie overførtes til M 7. De dannede et togsæt, som man dog kun fik lidt fornøjelse af.

I løbet af 1950'erne indkøbtes 2 kraftige dieselloko og man lejede motormateriel af forskellig art hos GDS, LNJ, Holbæk-banerne og indkøbte det lille HVJ dieselloko M 10. Dampkørslen svandt stærkt ind i 1950'ernes første år.





I 1953 var 36.400 af 417.900 km damp, og i 1960 kørtes kun 78 km med damp.

Udrangeringen af dampen skete som følger: Nr. 5 i 1951, nr. 4 i 1954, nr. 6, 8 og 10 i 1959, nr. 9 i 1961. Nr. 10 (ex. DSB G) blev indkøbt i 1950 og kørte en del først i 1950erne.

Nogle HFHJ-tog:

30/9 1948: tog 38: M 3, DE 72, bogie 54 og 51.

Tog 540: Loko 9 fra Frederiksværk 19 vogne/38 aksler, i Hillerød 11 vg/22 aks.

Tog 44: M 7 og M 5.

Tog 37: M 3, 51, 54, 72.

18/10 1948: Tog 29 I: SM 1, SP 1.

Tog 29 II: M 2, 1.

20/7 1952: Tog 120: SM 1, SP 1, SM 2.

Tog 130: Nr. 8, 5 CL, CLE, QD, M 3 som skydeloko.

Tog 131: Nr. 8, C 12, C 14, C 51, E 72 (10 aksler).

Tog 142: loko 9, E 73, 52-53, C 26, 15, 50, M 5, 54, IAR (28 aksler).

Tog 138: loko 6 og M 3, 5 CX, CV, CY, 55 60 og 61.

Tog 139: loko 9, M 5, 50, 15, 26, 53-52, E 73 (22 aksler).

23/7 1952: tog 5: loko 8, CPE, CP (København-Hundested).

24/9 1952: tog 32: loko 8, CLE, CL.

1/9 1955: tog 19: M 7, E 71.

Tog 19: M 8, 51, E 73, 2 Q (10 aksler)

15/7 1956: tog 176: M 8, EK, 52, 54, 55, 60, 61 (22 aksler).

Tog 177: M 8, 51, 53, E 75 (10 aksler)

Tog 180: M 3 og M 2, 4 CL (til Kh).

Tog 188: M 8, EH, 6 CL.

3/8 1957: tog 19: M 8, 55, 28, 53, E 75, Q (15 aksler).



4/8 1957: tog 181: M 3 og M 10, C 28, 55, E 75 (9aksler).

22/6 1958: tog 117: M 3 og M 10, EK, 4 CL (København-Hundested).

Serien fortsættes.

A. Gregersen

Tekst til dette artikelfsnits fotos:

Side 107: AB nr. 5 med tog, 7/5 1943 (J.G.)

Side 109: KSB, Lygten st. i 1920'erne (arkiv JG)

Side 114: GDS tog i Gribskov; GDS station i Hillerød; GDS dampvogn ved Gribsø (alle GDS).

Side 115: GDS loko 6 el. 7 med KHB-materiel i Hillerød (arkiv PT); GDS III i Græsted 1895 (GDS).

Side 116: GDS, ex dampvognsmaskine i Græsted (GDS).

Side 118: Stort tog med gennemgående vogne fra København (GDS).

Side 120: HFHJ 9 med tog (J.G.)

Side 121: AB M 1 og AB 6 (J.G.).

Side 121: HFJ 1 efter ulykken ved Borup i 1926 (arkiv JG).

Side 122: Motortog i Kagerup (GDS).

Hvor kilden er angivet som (GDS) stammer billederne fra GDSs jubilæumsskrift fra 1930.

JERNBANE BØGER

JERNBANER PÅ LOLLAND-FALSTER
OG BORNHOLM
af Niels Jensen.

J.Fr. Clausens forlag, 1977.

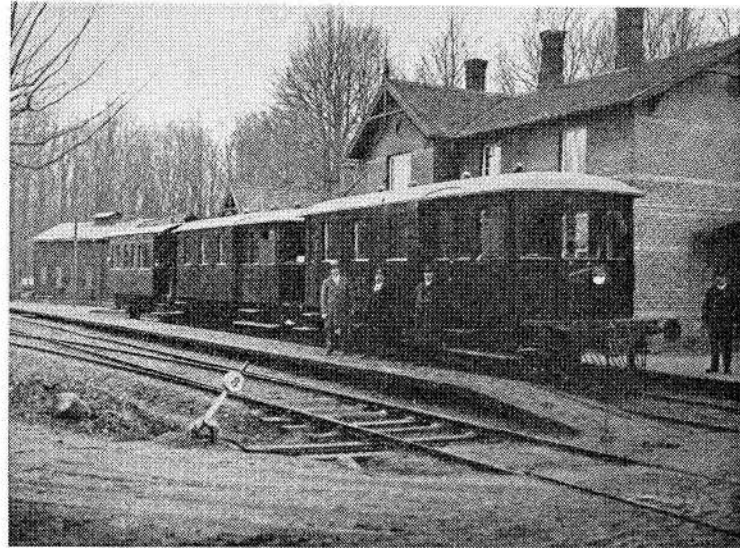
112 sider, format 128 x 185 mm, rigt ill.

Pris kr. 37,95, fås i boghandelen.

Denne bog er allerede nr. 5 i serien om de danske landsdeles baner.

Som de øvrige i serien giver den et væld af oplysninger og masser af gode fotos. Stoffets inddeling synes jeg stadig er noget kaotisk men på den anden side skal man nok holde "stilen" gennem hele serien, som man nu engang er begyndt.

Holtrup



MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE
Fortegnelse over driftsmateriellet.

32 blade, A 4, alene tekst og tegninger.

Pris kr. 25,-, fås hos MHVJs salgsafdeling:

Giro 8.28.90.85

Max S. Rasmussen

Lupinvej 38, 1.

8600 Silkeborg.

Heftet indeholder en fortegnelse med tekniske og historiske data over materiel, der har kørt på MHVJ eller været indsat ved udebane-arrangementer, og det er egenlig imponerende mange, når man sådan ser det i en samlet oversigt.

Der er 20 tegninger i H0 (1:87) af såvel trækraft (damp og motor) som øvrigt rullende materiel - men ingen fotos, der ellers ofte også fortæller lidt om udseendet og dermed supplerer tegningsmateriale.

Køb det inden det er for sent!

Holtrup

DJK, MOTORMATERIEL 1

Jernbanemotormateriellet fra Triangel af H.G. Alkjær, L. Jensen, J. Poulsen og H.-H.S. Rasmussen.

136 sider, A 4 b (liggende), rigt ill.

Pris kr. 103,-, fås gennem DJKs salgsafdeling

Bogen om Triangel-motorvognene har været længe undervejs, hvilket bliver mere og mere indlysende forståeligt, når man læser den igennem.

Alle Triangel-modellerne er beskrevet indgående - der er tegning og foto af hver eneste. Ombygninger, motorudskiftninger, centralkobling eller ikke, ændring i indretninger o.s.v. er nøje beskrevet og det ikke alene i modelbeskrivelsesafsnittet, men også i den fyldige dataliste og i den lige så oplysende ejerfortegnelse.

Hvilken del af æren for bogens tekst og tegninger, der skal lægges på hvilken forfatter ved jeg ikke, men så må de jo dele roserne.

Jeg savner en vandret plan af indretningen i bogens tegninger, men den regner jeg med, at Alkjær husker i sin artikelserie her i SIGNALPOSTEN, hvor han i dette nummer begynder sin udlægning af Triangel-materiellets udvikling.

Bogens forfattere beklager to manglende fotos. Det ene er af RØHJ M 3, ombygget fra D 11 i 1928 og brændt og ophugget i 1930, den anden vogn er SKRJ M 4, bygget 1930 og brændt 1956 (senere genopbygget til motor"loko" DAVID). Er der nogen af SPs læsere, der har et foto af disse to vogne?? Henvendelse til redaktionen.

Er De jernbaneinteresserede - ja, så bør De eje denne bog.

Holtrup

DANMARKS DAMPLOKOMOTIVER

af William Bay.

Herluf Andersens forlag.

340 sider, format 235 x 317 mm. Indeholder 176 tegninger i 1:87, 235 fotografier, 10 principtegninger og 2 kortudsnit. Indbundet i gråt silkelærred med en gengivelse af DSBs skorstensbånd ophøjet i blindpræg på bindets forside.

Pris kr. 385,-, fås i boghandelen.

Når man hører, at der igen er en bog om damplokomotiver "på trapperne", siger mange uvilkårligt: Åh, nej - nu kan der da ikke koges mere suppe på den pølsepind?

Joh - det kan der skam, hvilket denne SKØNNE bog beviser!

Det er et vægtigt værk i alle henseender, hvor der ikke er sparet på noget med hensyn til udstyr: Fornem papirkvalitet, elegant opsætning, gode fotos i god gengivelse (og så vidt jeg hidtil har kunnet konstatere: uden retouche!), klare tegninger.

Teksten er i almindelighed knapt og koncist skrevet med alle oplysninger i skemaform, dels ved den kronologiske omtale (hvortil knyttes tegning og foto) og dels i samlede fortegnelser over maskinernes dels historiske dels tekniske data. Endvidere findes tabeller med mange andre, interessante sammenstillinger, f.eks. fordeling af lokomotiverne efter fabrikater, efter hjulstillinger, og der er komplet navneliste for de maskiner, der har været døbt o.s.v., o.s.v.

Af de mange fotos angiver forlaget, at ca. 60% ikke før har været offentliggjort. Jeg skal ikke anfægte rigtigheden heraf, men jeg har jo også selv kunnet "snage" i Jernbanemuseets og andre arkivers samlinger og kender derfor nok mange flere end De, kære læser, hidtil har haft mulighed for at betragte. Der ER mange gode fotos, ingen tvivl om det, men det er ikke det vigtigste i denne bog.

Det store plus er, at man gennem flere "indgange" kan finde, hvilken maskine man vil. Dels efter art, hjulstilling og type, dels efter ejer og litra (og ved hver maskine er nævnt alle eventuelle ejere).

Min eneste indvending på nuværende tidspunkt, hvor jeg kun har rigtig læst ca. en fjerdedel af bogen er, at opstillingen - trods det fine første-indtryk - er lidt "rodet". Det føles forkert, at afsnitsoverskrift, tegning, tekst - skema og foto kommer i forskellig rækkefølge, men det kan nok ikke laves meget anderledes, hvis bogen da ikke skulle svulme endnu mere op.

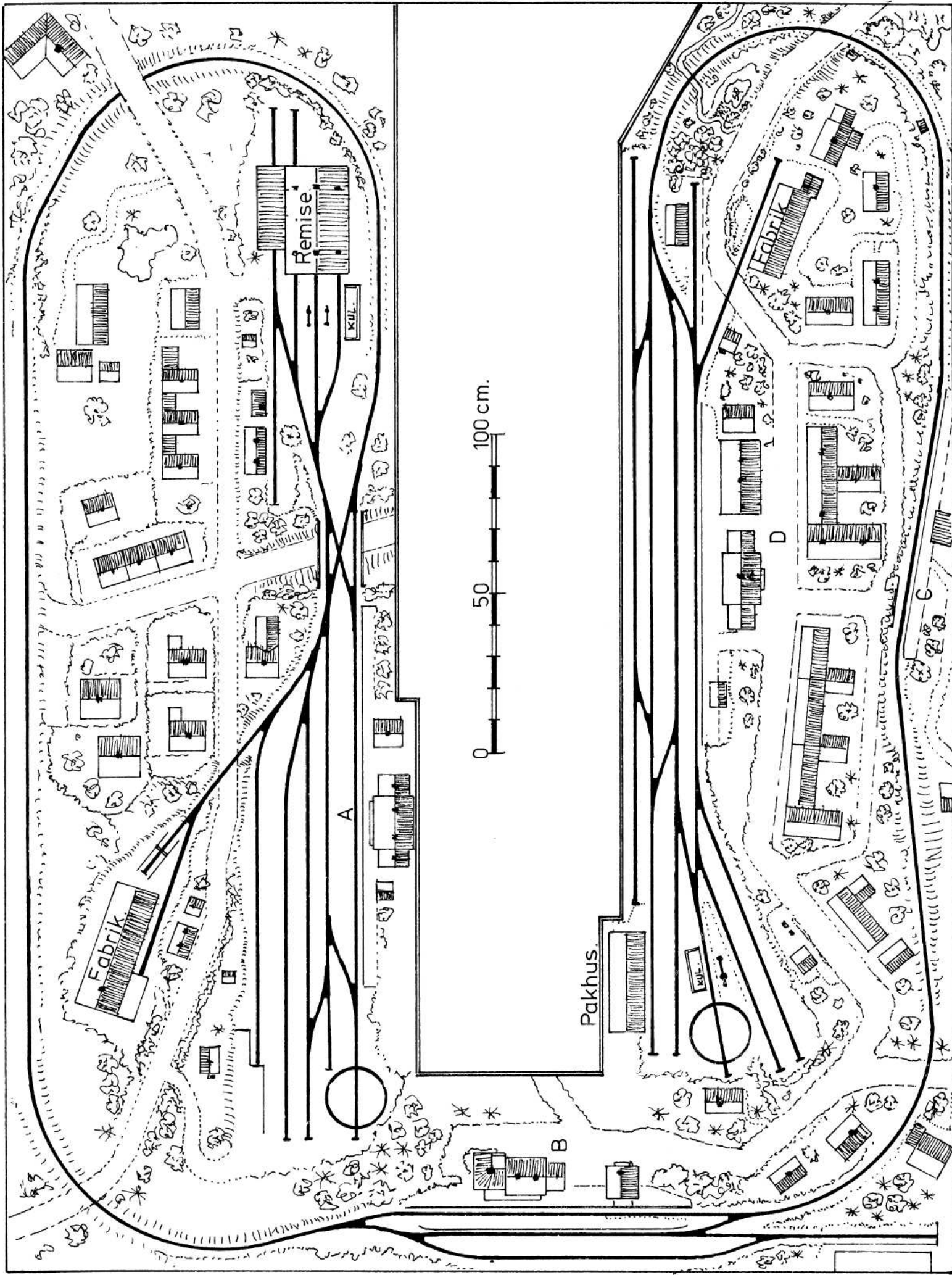
Jo, jeg har forresten en indvending til: Prisen, som jeg finder noget høj. Med mit, ganske vist noget perifere kendskab til "branchen" synes jeg, at den ligger en lille hundredkroneseddel over det rimelige.

Jeg beklager dybt, at jeg ikke var vågen nok til at skaffe SIGNALPOSTENS læsere det tilbud til "forudbestillingspris", som har foreligget - eller skulle jeg mon kunne redde mig selv ved at give forlaget "skylden"?

De kan ikke bruge bogen på arbejdsbordet til modelbygningen, men den vil pynte i Deres reol, og den vil til evig tid kunne give Dem svar på alt, hvad De kan finde på af spørgsmål om DANMARKS DAMPLOKOMOTIVER.

Den anbefales på det bedste - og vil om nogle år antagelig være sin vægt værd i guld!

Holtrup



En Sporplan

Dette nummers sporplan er - som de tidligere bragte, tænkt placeret i et rum på 3 x 4 m som et H0-anlæg. Det er en punkt-til-punkt bane med 3 stationer og et trinbrædt, mærket A, B, C og D.

Station A er regnet som hovedstation, her er remise og værksted samt stikspor til fabrik. B er krydsningsstation med et par godsspor. C er trinbrættet og D endestationen med lokoforsyningsanlæg og også her er regnet med side-spor til fabrik.

Allan Hansen, som tegner disse sporplaner, går svanger med tanken om at lave en stor - virkelig stor, sporplan, hvori også kan indgå fæргеlejer og andre spændende ting. Det er der nemlig nogle læsere, der går i spændt forventning om!

Klubnyt

JMJK

à la Free-Lance

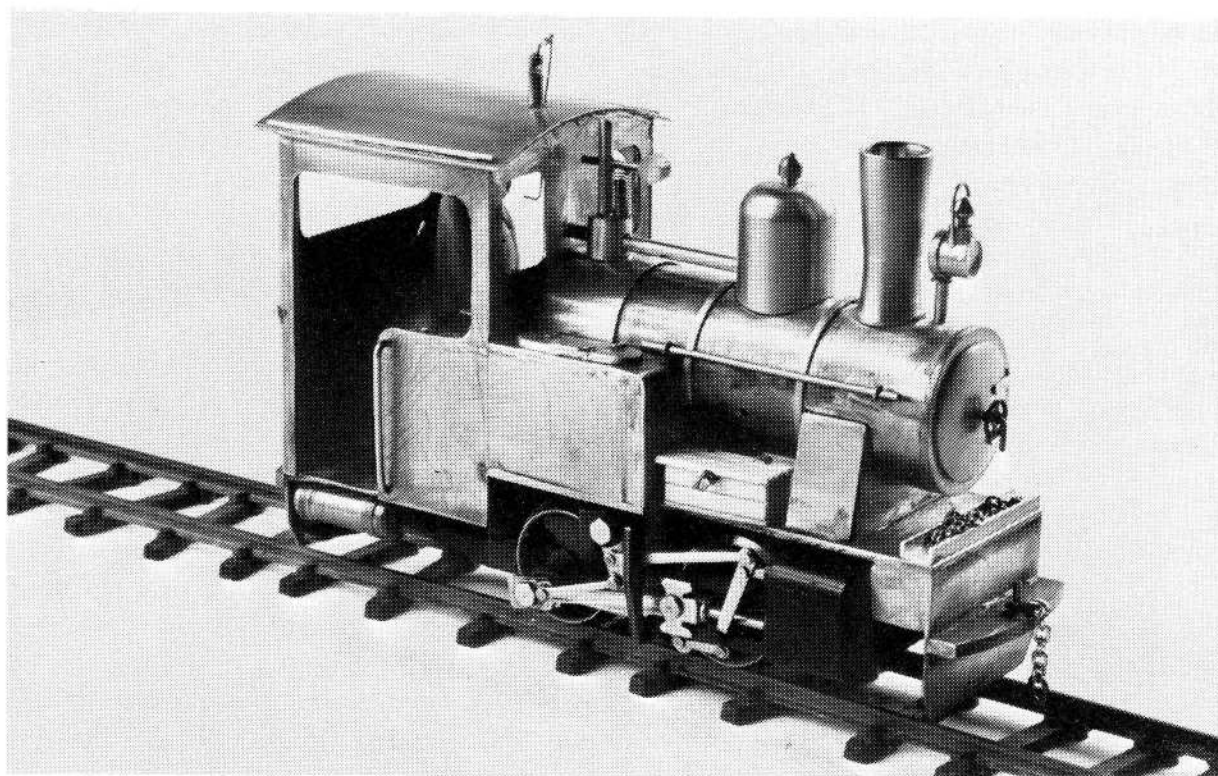
Må vi denne gang præsentere et stykke trækraft tilhørende énpart-selskabet Stenløse

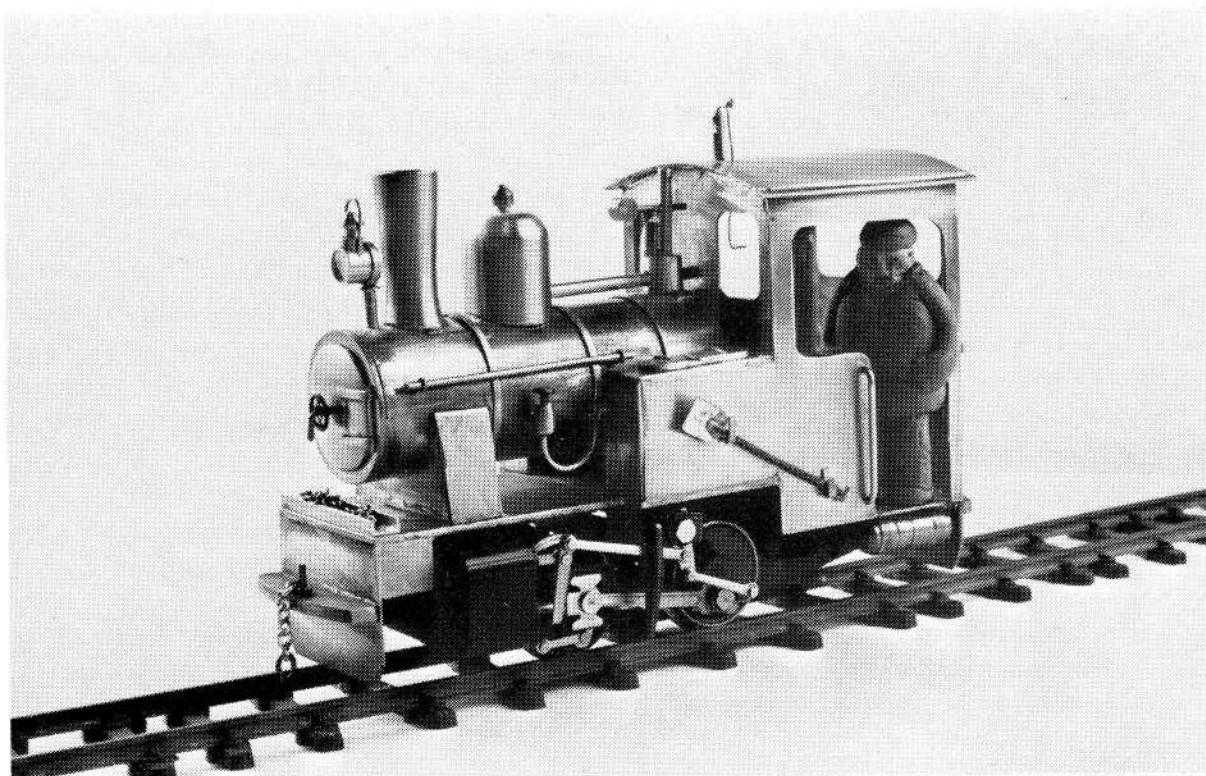
Skærvefabrik. Firmaet ejes af et af klubbens passive medlemmer og dets rullende materiel består af det på billedet viste loko af ukendt oprindelse (entusiaster har på skammelig vis fjernet såvel nummer som navneplade), samt en rusten tipvogn af ældre årgang.

Da vort medlem som sagt er særdeles passivt skal man nok ikke vente yderligere forøgelse af parken foreløbig, men som firma-navnet antyder er behovet vel heller ikke særlig stort. Lokoet har i en sikkert glørværdigere fortid været forsynet med trykluft, men kompressoren er fjernet og erstattet med en hårdt tiltrængt værktøjskasse. De to små trykluftbeholdere under førerhuset gør nu udmærket fyldest som reservoir for dagens forbrug af brændevin.

Lokoet er iøvrigt opbygget på en Rivarossi H0-underdel og er helt i messing. Kedlen er en ferrule fra en kasseret fiskestang, fyldt med luftbøssehagl. Håndhjulet på røgekammerdøren som vort medlem tilbragte hele sin fritid i flere måneder med at forsøge at smede i hånden, endte med at opstå af han-delen af en 5 mm tryklås.

Vi ønsker firmaet held og lykke i fremtiden og har som en gestus overdraget det leverancen af ballast til klubbens anlæg, en opgave, som forekommer os at passe til firmaets kapacitet. Betalingen skal erlægges i form af at





sørge for at holde lufttankene fyldt, hvilket i starten syntes os rimeligt. Efterhånden er vi ikke helt så sikre på, at det bliver nogen god forretning for os.

JMJK

Som absolut "hotteste" nyt fik jeg dagen før dette nummer gik i trykken meddelelse om, at Torben Hove Jensen - tlf. 06-15.45.62 - har 0-dele til salg, nemlig aksellejer og bremseklodser, støbt i zink. Andre nyheder er også på vej. Ring og spørg!

KB, bygninger

KALVEHAVEBANEN, bygninger - tilføjelse

Erik V. Pedersens gennemgang af bygningerne langs Kalvehavebanen er nu slut. Den ydre ramme var KB efter åbningen af den direkte indføring til Vordingborg DSB i 1948. Min eneste tilføjelse til den sag skal være at nævne,

at SM2s lille træremise i Kalvehave var tjæret sortbrun (ikke rødmalet). Porten var vistnok grøn, således som skrevet står.

Men før 1948? Lige fra 1897 udgik KB fra Masnedsund station, hvor der var anlagt en lille lokalstation overfor DSBs varehus. De to stationer trivedes side om side til 1937, hvor DSB lukkede det meste af sin Masnedsund station i forbindelse med åbningen af Storstrømsbroen. Kun en lokal godsekspedition blev tilbage; KB blev også tilbage, men togene udgik nu fra den nye station i Vordingborg og måtte rebroussere i Masnedsund. Først i 1948 åbnedes den direkte forbindelse Vordingborg Slotsstation - Vordingborg DSB, og stationen i Masnedsund blev lukket.

Den eneste rest af KB på den tidligere lokalstations område var den lille remise, synlig fra Volmergade, men godt tilbagetrukket fra det øvrige stationsareal. Den stod i mange år stort set uændret (se foto), og er først i løbet af 1960'erne blevet ombygget, først til smedie, senere med butikslokale ud til Volmergade.

Remisen er tegnet på grundlag af nogle sokkelmål, billedet, og med skelen til tegningerne af remisen i Kalvehave. Jeg kender kun den lille remise med den firkantede port, men oprindeligt har porten nok været som i Kalve-



have, se rekonstruktionen (på udfoldningsarkene, red.). Bemærk, at vinduerne er mindre end i Kalvehave. Taget har vel oprindeligt været skifertag som i Kalvehave, det er muligvis blevet udskiftet med tag af eternit-bølgeplader samtidig med ombygning af porten. Oprindelige tagdetaljer er ukendte.

KB brugte ikke remisen i Masnedsund særlig meget. Det KB-personale, jeg kendte, kunne ikke nævne nogen anvendelse af den, i det mindste intet om lokomotiver, der havde overnattet der. Manglen på overnatningsfaciliteter for personalet har heller ikke gjort forholdene tillokkende.

Sporplan af lokalstationen i Masnedsund? Det emne er for mig uløseligt forbundet med sporplaner af både Masnedsund DSB og Masnedsund havn (hvor KB også var parthaver), så det vil tage lidt tid at samle materialet og teg-

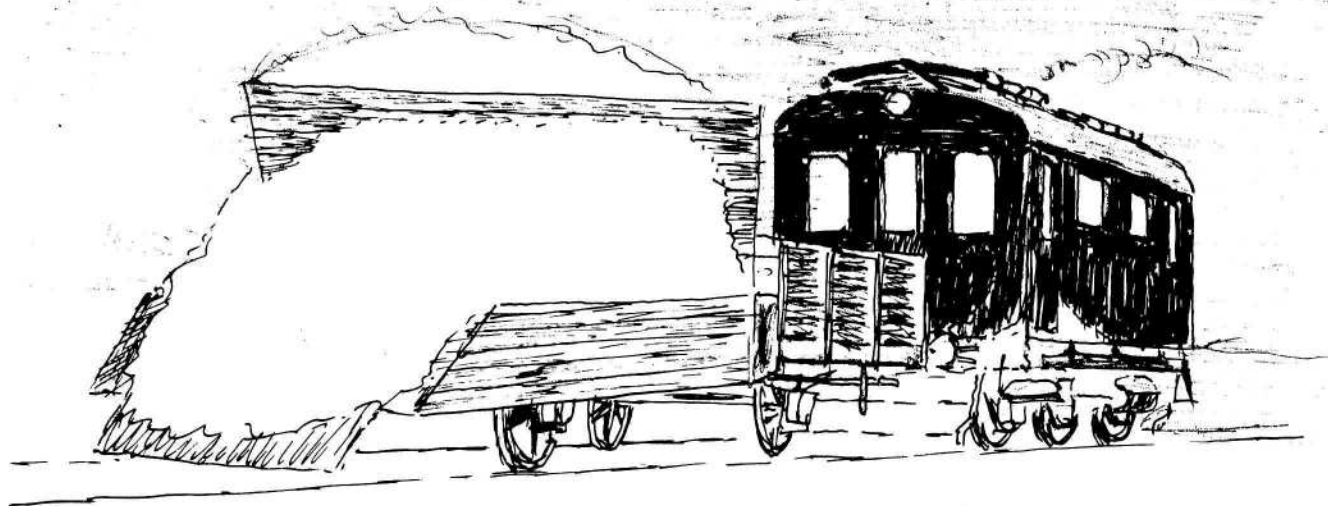
ne det ud. Men det kommer en dag. To sporplaner (1895 og 1919) over stationerne findes i SP, 7. årgang, nr. 4 (august 1971).

Så kommer der alligevel et par tilføjelser om remisen i Kalvehave: Spor 1, det vestligste i den gamle remise, var lidt kortere end spor 2. For enden af spor 1 lå et rum, svarende til "opholdsværelse" på originaltegningen, men ført helt ud til langvæggen, der derfor havde et ekstra vindue. Oppe under taget fandtes en vandbeholder, og derfor var der intet vandtårn synligt i Kalvehave. Den lave udbygning bag remisen rummede en smedie, nærmest remise-gavlen var der vistnok et "inventarrum".

Husene langs banen, nord for remisen, var tjenesteboliger, og der fandtes yderligere en række tjenesteboliger vest for læssevejen. Alle tjenesteboligerne var holdt i samme stil som banens øvrige bygninger.

Forlængst er sneen imidlertid føjet til driver over Kalvehavebanens planum, og det hjalp kun lidt, at KB M 1 rykkede ud med sneploven, sidste gang en lørdag i begyndelsen af december 1958, hvor der var faldet en del sne i Sydsjælland. Omkring kl. 16 nåede M 1 frem til Vordingborg station med den gamle sneplov P 121, der var helt klædt i sne efter turen gennem de høje driver i banens gennemskæringer. Dette sære tog trillede ud mod drejeskiven i Vordingborg for at vende, da jeg kom ned på perronen for at hente nogle gæster. Fotografiapparat havde jeg ikke med, og skitsen er kun et ubehjælpsomt forsøg på at fastholde også den side af KBs nu længst forsvundne miljø.

Jens Bruun-Petersen



DE GODE GAMLE DAGE

De fleste, der forsker i arkiver og ældre dokumenter og optegnelser, søger som regel efter ganske bestemte ting, som nu engang har deres særlige interesse. Men meget ofte kommer man ud for, at helt andre emner fanger interessen, man kører "af sporet" næsten bogstaveligt og beskæftiger sig med noget helt andet, end man oprindeligt havde tænkt sig at gøre.

Således gik det også for undertegnede, som under gennemgangen af nogle hundredårige kopibøger pludselig kom til at kikke ind i hverdagen - dengang - ved de jydsk-fyenske jernbaner, således som den tog sig ud set fra driftsinspektørens "Contoir" i Fredericia. Ved gennemlæsninger oplever man datidens hændelser indenfor jernbanerne på godt og ondt, men ifølge sagens natur desværre kun den ene vej, nemlig i form af breve udgået fra nævnte "Contoir". Hvad modtagerne svarede, erfarer vi kun yderst sjældent, af og til fremgår det dog af senere brevkopier.

Trods denne mangel rummer kopibøgerne en mængde både fornøjelige og interessante oplysninger, som læseren - hvis han fortsætter videre herfra - i det følgende skal få nogle smagsprøver på. Brevene citeres ordret som de blev skrevet i datidens retskrivning, der ved kommer artiklen måske også til at rumme lidt sproghistorie.

At datidens driftsmateriel ikke var af den mest fuldkomne art, er noget enhver jernbaneinteresseret er bekendt med, men de fleste tænker i denne forbindelse kun på datidens damplokomotiver. Dengang havde jernbanerne imidlertid ikke meget færre problemer med vognmateriellet, hvilket fremgår af følgende brev:

Fredericia 16. Juni 1873

Hr. Overdriftsinspecteuren,
Aarhus.

E 33 ryster i den Grad, at det næsten faktisk er umuligt at kjøre i Vognen. Reise-godset vandrer omkring i Vognen saa Overkonducteuren har nok atgjøre med at holde det sorteret. Overmaskinmesteren

har sagt mig, at det var en grumme let Sag at forandre Vognen og forebygge Rystelserne, man kunne tage nogle Blade af Fjedrene. E 34 er ikke meget bedre.

Ærbødigst

o o o o o o

Rejsen over Fyn samme år var åbenbart heller ikke lutter idyl, hvis man ellers skal stole på indholdet af dette brev:

Fredericia 27de Juni 1873

Overdriftsinspecteuren,
Aarhus.

Kakkelovnene i Personvognene paa Fyen gjør en saa afskyelig Spektakel under Kjørslen, at de Reisende i IIIde Kl. ikke kunne høre Deres egne Ord endsige Andres uden stor Anstrængelse og Opmærksomhed. Kakkelovnene burde formentlig være anbragte saaledes, at de kunne tages bort i den Tid, de ikke skulle benyttes dels for at eftersees Vedligeholdelse, dels for at give forøget Plads i Vognen, men skulle de følge Vognen, burde de opsættes saaledes at de ikke klirrede og raslede som Tilfældet er nu.

Ærbødigst

o o o o o o

Medens vi er ved togenes opvarmning dengang. Forholdene var primitive, hvad følgende skrivelse viser:

24. September 1874

Af Smaasten til Fodvarmere ønskes:

Vamdrup 10 á 15 Tdr

Fredericia 8 á 10 Tdr

Horsens 3 á 4 Tdr

Nyborg kan bedst selv skaffe sig et Læs

til 3 á 4 Kroner, naar Tilladelse gives.

Overdriftsinspecteuren.

o o o o o o

For yderligere at forbedre forholdene i personvognene om vinteren udsendtes et par år senere den 15. december 1877 følgende cirkulære:

Det paalægges herved Stationerne ved Togenes Ankomst at have en Kasse med Tørvekul tilstede paa Perronen for eventuelt at kunne efterfylde Varmekasserne i Personvognene.

Forsaa vidt Stationen ikke maatte have Tørvekul udbedes Meddelelse.

o o o o o o

Underskriveren af nævnte cirkulære, driftsinspektør B. M. Hansen kom et par dage efter ud for at glemme sit rejsetæppe i et tog, hvorfor han skrev til depotet for fundne sager i Århus for at høre, om tæppet skulle være indleveret der. Om han fik det tilbage ses der intet om, men en sådan genstand var åbenbart nødvendig.

De gamle damplokomotiver havde kun en begrænset trækraft, hvorfor forspandskørsel ikke var ualmindelig. Hertil bidrog imidlertid også, at de personførende tog op- og nedformedes undervejs i langt større omfang end nu om stunder. Sædvanligvis forekom togforstærkninger i forbindelse med større begivenheder i de langs banen liggende byer, nationale mindedage (det var jo ikke langt fra 1864), markeder eller kirkelige højtider. Alle disse begivenheder influerede på toggangen i langt højere grad end nu. Nedenstående brev fortæller lidt om tilrettelæggelsen af denne mertrafik:

Fredericia d: 5te Juli 1873

Maskinmesteren
Nyborg.

I Anledning af Festen imorgen ville Personvognenes Antal i de forskjellige Tog imorgen og Tog 2 d: 7/7 - betydeligt forøges alt efter som Forholdene vise sig. Det antages nødvendigt at Tog 3-6-9-10

fremføres af 2de Maskiner fra Nyborg til Striib og omvendt. Tog 2 den 7de Ds. er foreløbigen tiltænkt 7-11 ekstra Personvogne fra Striib til Odense eventuelt videre. Herr Maskinmesteren bedes at ville foranledige at den fornødne Maskinkraft er tilstede. Denne Meddelelser Modtagelse bedes anerkjendt telegrafisk.

o o o o o o

Om personalets forhold fortæller de gamle kopibøger naturligvis en del. Væsentlige dele af den fra driftsinspektørens kontor udgåede korrespondance omhandler disses forhold, som oftest med ordene: "De beordres herved til at gøre tjeneste i tog xx i morgen".

Men ind imellem forekommer breve af mere usædvanlig art som for eksempel følgende, der fortæller lidt om de barske forhold ved jernbanerne dengang:

24. August 1876

Af den indsendte Tjenestefordeling seer jeg, at der er tildelt Overporteuren og Porteuren 24 Timers uafbrudt Tjeneste. Anseer Stationen saadant for rigtigt? Kunne Tiden ikke uden at skade Arbeidet inddeles noget anderledes?

Striib Station

o o o o o o

Omsorg for personalet på anden måde vi-
stes imidlertid også, hvad nedenstående brev afslører:

26. August 1876

Til alle Stationer.

Der kan tilstaaes Ugelønnede 1. dags Permission uden Afdrag i Lønningen for at besøge Udstillingen i Aarhus.

Indberetning udbedes, naar Permissionen er tilstaaet, og om ekstra Assistance benyttet.

o o o o o o

Hvilken udstilling, der afholdtes i Århus på dette tidspunkt vides ikke, men åbenbart har

det været en begivenhed af et vist omfang.

Medens vi er ved personalet. Odense og Nyborg stationer modtog i brev dateret den 25/9 1877 følgende underretning:

Stationen vil modtage 1 Kattekilling fra Veile, som skulle anbringes i Pakhuset. For Kattens Underhold kan ydes en Betaling af indtil 3 Kr. Maanedlig. Regningen indsendes hertil ved hver Maanedts Udgang.

o o o o o o

Af anden korrespondance ses, at nævnte foranstaltning var velbegrundet.

En del afkorrespondancen omfatter påtale af forskellige tjenesteforseelser, herunder ikke sjældent fuldskab, men også andre forhold kommer frem. For eksempel følgende om restaurationen på den gamle Middelfart banegård i brev til stationen dateret 9/12 1875:

Restaurationens Opvartningspige har tidligere givet mig Anledning til at maatte foreholde hende det Upassende i sin Opførsel i Venteværelset, og at paalægge Stationen at holde strengere Tilsyn med hende.

Efter Stationens Indberetning af Dags Dato driver hun sin Uanstændighed saa vidt, at hun endogsaa bruger Ventesalen dertil. Stationen vil ret vide at bevise Rigtigheden af denne Indberetning og i saa Fald forbyde Pigen oftere at opholde sig som Opvartningspige i Ventesalen.

Restaurateuren vil have at sørge for anstændig Betjening overfor de Reisende og de Ansatte og anmodes Stationen at lade ham paategne denne Skrivelse, som derefter bedes remitteret.

o o o o o o

Fredericia station var indtil Lillebæltsbroens ibrugtagning i 1935 det sted, hvor - som det hed - hele Danmark mødtes, og noget var der om det. Køreplanerne og sejladsen over Lillebælt var udformet således, at der blev et længere ophold i Fredericia, der af mange rejsende blev udnyttet til indtagelse af et af dagens hovedmåltider i banegårdsrestaurationen.

Derfor var det en slem situation, der nødvendigjorde følgende brev:

30.te August 1875

Det erfares at Gasledningen vil blive afbragt idag Formiddag Kl. 11. Jeg tillader mig at anmode den ærede Direktion om muligt at ville foranledige valgt en anden Tid, f.E. fra Kl. 2.30 Em, thi ellers er Restaurateuren paa herværende Jernbanestation ude af Stand til at levere Middag til de Reisende idag og dette kunne blive af ubehagelige Følger.

Ærbødigst

Til Directionen for Gasværket,
Fredericia.

o o o o o o

En del af korrespondancen omhandler naturligvis også de rejsende, eksempelvis følgende skrivelse:

8.de Januar 1875

Den 13de November f.A. ankom fra Bramminge Tog 46 til Lunderskov 5 Passagerer for Nyborg. Ved Ankomsten af Tog 19 aabnedes ikke Dørene i dette, saa at de nævnte Passagerer ikke kom med dette Tog, men maatte afvente Tog 21, hvis Togfører erklærede Billetterne ugyldige. Stationen anmodes om herpaa at meddele alle de Oplysninger den seer sig i Stand til.

Til Lunderskov Station.

o o o o o o

Overfor særlig prominente rejsende var formen i brevene særdeles underdanig for ikke at sige servil. Vi citerer følgende skrivelse:

19.de Juli 1873

Herr Bankdirecteurens meget ærede Skrivelse af 12te ds. modtaget har jeg søgt at imødekomme det deri fremsatte Ønske om at faa en billig Billet mellem Odense

og Nyborg i Badesaisonen, og er det mig en særdeles Fornøielse at kunne meddele, at Banernes Directeur har bevilget et Abonnementskort for en Maaned der ifølge Reglementet kun maa udstedes fra den 1st. i hver Maaned og kun have Gyldighed for netop samme Maaned, nu maa udstedes for een Maaned fra Udstedelsesdagen at regne imellem Odense og Nyborg under Badesaisonen iaar, naar de bestilles i Tide.

Ønskes en særlig Vogn af 3die Klasse, kan ogsaa en saadan afgives, naar den bestilles i Tide. Betalingen herfor er meget ringe, nemlig som for 50 enkelte Billetter, saaledes befordres man frit tilbage. Det skulle glæde mig om disse Lettelser maatte hidføre en livlig Personbefordring mellem Odense og Nyborg, og gjerne imødesende Deres Velbaarenheds behagelige Henvendelse til mig tegner med Højagtelse

Deres Ærbødige

Til Herr Bankdirecteur Bierfreund
Odense.

o o o o o o

Gennemgang af de gamle kopibøger bringer vel ingen sensationer for dagen, men de spredte eksempler foran giver et billede af datidens samfund i forbindelse med det tekniske fremskridt Jernbanen. Megen af den i de gamle kopibøger indeholdte korrespondance kunne være undgået, dersom en nu så almindelig ting som en telefon havde været til rådighed, men først hen mod århundredskiftet vandt den indpas i større omfang uden derfor at blive almindelig.

Det lille kik ind i fortiden efterlader iøvrigt det indtryk, at i forhold til vore dage var teknikken forskellig, men menneskene stort set de samme.

Ib V. Andersen

Et togs livsløb

Den gamle køreplan, der bragtes i sidste nummer af SIGNALPOSTEN inspirerede mig til at dykke ned i mit arkiv af ufuldendte projekter, hvorfra jeg sejrstolt har fremdraget og nu tillige fuldført denne oversigt over tog 25s køreplantider.

Da Lillebæltsbroen åbnedes i 1935 skete der store forandringer i køretiderne for togforbindelserne mellem Sjælland/Fyn og Jylland og der kom samtidig en betydelig forøgelse i antallet af daglige forbindelser.

Jeg har derfor valgt 1935 som udgangspunkt for oversigten, og jeg har valgt tog 25, da dette tog som det eneste eksprestog fra København til Nordjylland har eksisteret i hele tidsrummet fra 1935 til 1974. Under besættelsen var toget i en lang periode endda den eneste forbindelse mellem landsdelene (naturligvis sammen med tog 60, der kørte i den modsatte retning), og det forsvandt først, da man i 1945 i en periode slet ikke kørte personførende tog. I 1974 forsvandt tognummeret, men som tog 541 eksisterer dog stadig et tog, der stort set svarer til tog 25, og dette tog er derfor også medtaget i oversigten.

Jeg har givet oversigten i grafisk form (De finder den på udfoldningsarkene), idet jeg har angivet klokkeslettene for stationsopholdene i de forskellige køreplansperioder. Ud ad den ene akse har man således tidspunktet i døgnet, medens man ud ad den anden har årstallene. I reglen sker der kun køreplanændringer ved sommerkøreplanens ikrafttræden, men der er dog eksempler på, at man også har ændret i køreplanen om efteråret, og i perioden 1939-45 skete det tillige, at man måtte foretage ændringer udenfor de normale tidspunkter. Oversigten viser togtiderne, blot toget har kørt enkelte dage, idet formålet har været at give en antydning af den udvikling, der skyldes de ændrede tekniske forhold, medens jeg ikke har beskæftiget mig med udviklingen i trafikbehovet og de deraf følgende ændringer i toggangen.

Det ses, at toget fra begyndelsen var lagt som hovedforbindelsen fra København med afgang ved ni-tiden, altså på et for de fleste nogenlunde bekvemt tidspunkt, hvis de alligevel

regnede med at rejse hele dagen. Under besættelsen, da man satte hastigheden ned, rykkedes afgangstiden frem til kl. otte, men efter 1945 søgte man hurtigst muligt at nå tilbage til "normale tilstande" igen.

Da man fik diesellokomotiver, så køretiderne kunne nedsættes, benyttedes forbedringerne til at senerelægge afgangen, medens ankomsten til den anden ende stort set forblev uændret, og man nåede da allerede i 1960 til, at toget afgik fra København kl. 10.30, og den afgangstid har man i det væsentlige bibeholdt siden.

Det er således i Jylland, de fleste køreplanændringer er sket, især i den første del af perioden. Man startede åbenbart for optimistisk i 1935, eller også blev toget en så stor succes, at man måtte sætte togvægten op. I alt fald steg køretiden over hele strækningen ca. 20 minutter i løbet af det første år. Efter et par års forløb nåede man dog tilbage til udgangssituationen, og der holdt man sig indtil 1940, hvor toget blev alvorligt langsommere. Dette skyldtes dog i første omgang, at det nu standsede ved alle stationer fra Hobro til Frederikshavn, men efterhånden som forholdene forværredes, blev selve køretiderne dog også tydeligt længere. I slutningen af 1944 var forholdene efterhånden blevet så håbløse, at man ikke længere kunne nå Frederikshavn på én dag, idet toget da endte i Ålborg.

Med den første køreplan efter befrielsen vendte forbindelsen til Frederikshavn dog tilbage, men det må dog siges at være en temmelig sølle forbindelse, man startede med. Normaliseringen skred imidlertid nogenlunde hurtigt frem, og i 1949 var man nogenlunde nået til de samme køretider som i 1939. I de derpå følgende år skete der meget små ændringer i totaltiderne, men det bemærkes dog, at køretiderne mindskedes noget, medens til gengæld opholdene i især Fredericia og Århus forlængedes.

Den næste store forbedring skete i 1955, hvor man gik over til at bruge diesellokomotiv op gennem Jylland med en tidsgevinst på over 1 time til følge. Omkring 1960 skete endnu en sådan forbedring, men siden er der kun sket ganske beskedne ændringer.

I 1970 afkortedes togets løb dog, så det endte i Århus, og først i 1972 forlængedes det igen til Ålborg - dog kun på fredage. Toget når stadig kun til Ålborg, men siden 1975 er det dog blevet videreført dertil på alle dage.

Der var formentlig to hovedårsager til, at togets rute blev forkortet. Dels betød den senere afgangstid fra København, at toget ikke længere lå på den tid, hvor de fleste valgte at rejse, og dels betød det stærkt øgede antal tog (først lyntog og siden Intercity-tog), der overførtes med Storebæltsfærgerne, ligeledes en mindre benyttelse af eksprestogene. Det er vel også denne udvikling, der medførte, at man fra 1968 har ladet toget standse ved alle de sjællandske bystationer.

Standsningsmønstret er ellers ændret forbausende lidt i tidens løb, hvis man blot ser bort fra krigsperioden. I trediveerne standsede toget i Slagelse og Tommerup, ligesom det i korte perioder har haft standsning i Fårup. I det meste af perioden har toget haft standsning i Middelfart, men i 1960'erne kørte det dog igennem denne ny.

Man må vel generelt sige, at medens toget for det meste har været et temmelig hurtigt tog over Sjælland, har det på Fyn og i Jylland stort set været et eksprestog af den gammeldags type med mange og lange stationsophold.

Ole Buskgaard

ANNONCEPRISLISTE:



Pris pr. indrykning excl. MOMS for

Forside, billedfelt (140x100 mm)	kr. 1500,-
Omslag, side 2 (kun helside)	kr. 1200,-
Omslag, side 3 (kun helside)	kr. 500,-
Bagside (kun helside)	kr. 600,-

Øvrige sider:

1/1 side (140 x 190 mm)	kr. 300,-
1/2 side (140 x 90 el. 70 x 190)	kr. 175,-
1/4 side (140 x 45 el. 70 x 90)	kr. 100,-
1/8 side (70 x 45 mm)	kr. 60,-

Priserne gælder for færdigt manus, klar til reproduktion. Sats- og monteringsarbejde debiteres ekstra med vor nettoudgift.

Gentagelsesrabat efter aftale.

N E D L A S T E B A N E R

Jyske privatbaner

Af A. Gregersen

KJELLERUPBANEN

Oprindelig Rødkjærbro-Kjellerup Jernbane (RKB), strækningen åbnet 23. juli 1912, længde 9,7 km. Forlænget til Silkeborg den 1. august 1924, strækningen nu 34,9 km. Navneændring til Silkeborg-Kjellerup-Rødkjærbro Jernbane (SKRJ).

Hovedkontor og værksteder oprindelig i Kjellerup, flyttet til Silkeborg den 1. april 1930.

Da de jyske baner blev anlagt, var det som om de tværgående baner havde en vis prioritet. Århus-Randers, som var landsdelens første bane, kom først i forbindelse med Fredericia og Ålborg efter at strækningen Langå-Viborg-Skive-Skjern var anlagt, og da denne hovedbane nu var der, opstod der hurtigt ønske om sidebaner dertil (Salling, Himmerland og Thy), og da så også Skanderborg-Silkeborg-Herning kom ind i billedet, opstod der forskellige steder ønske om at forbinde disse to betydningsfulde tværbaner med hinanden.

Et af disse ønsker var en bane mellem Silkeborg og Rødkjærbro. Drøftelserne begyndte omkring 1890, og man opnåede at få banen medtaget på loven af 8. maj 1894 - men som så ofte før var der for mange private kartoffelrækker, der skulle hyppes, og hyppes godt, så trods folketingsmand Slotts (Ravnholt) energiske indsats løb det hele ud i sandet. Men sagen var ikke glemt, blot gemt, og på herredsfoged

C. Krabbes initiativ blev der vakt ny interesse om sagen, men denne gang om et mindre anlæg, en sidebane fra Rødkjærbro til Kjellerup.

Kjellerup er en ret stor landsby, ca. 10 km syd for stambanen, men i Silkeborg var man meget utilfreds hermed, idet Kjellerup nu blev orienteret mere mod Viborg og Skive end mod Silkeborg, der naturligt nok som en ny by kæmpede for sin eksistens.

Ved lov af 27. maj 1908 blev der givet lovhjemmel for den lille bane. Koncessionen blev givet den 6. juni 1910 til kancelliråd L.P. Petersen, der var blevet valgt til formand for selskabet. Man kom hurtigt igang med arbejdet, og den 23. juli 1912 fandt indvielsen sted bl.a. i overværelse af den daværende trafikminister Th. Larsen.

Den første bestyrer var ingeniør H. Dehlholz og efter ham kom ingeniør Terp-Larsen (1920) og ingeniør C.M. Kier (1924), begge kendte skikkelser inden for danske privatbaner. I 1930 blev overassistent M.K. Jensen udnævnt til driftsbestyrer.

Der blev ydet et statstilskud på 60% af anlægssummen, der beløb sig til 653.000 kr.

I Silkeborg arbejdedes der stadig for en videreførelse af banen og medens man i Kjellerup havde foretrukket at banen blev videreført over Vinderslev og Kragelund til Funder, ønskede man i Silkeborg banen ført over Hindbjerg, Hinge, Lemming og Lysbro til Silkeborg. Dette sidste projekt sejrede og var vel det bed-

79. Rødkjærbro-Kjellerup. | 79. Kjellerup-Rødkjærbro.

km	*2	4	6	14†	12*	10	Nr.	Nr.	*1	3	5	13†	11*	7
—	710	710	—	—	—	—	*742	Af. Kjøbenh. 15. 14. 10 An.	—	*900	—	—	—	819
—	445	445	810	1125	1125	—	544	Af. Aarhus 15. 14 — An.	—	1038	425	834	834	1052
—	—	805	1153	—	418	—	850	Af. Viborg 15 — — — An.	717	—	1148	348	—	759
0.0	700	839	1240	325	510	—	910	Af. Rødkjærbro — — — An.	642	820	1048	310	443	720
3.5	S	S	S	S	S	—	—	Bredmose ♦	S	S	S	S	S	S
4.9	713	852	101	337	523	—	932	Af. Sjørsløv — — — Af.	631	809	1034	259	432	709
6.3	S	S	S	S	S	—	—	Aunsbjerg ♦	S	S	S	S	S	S
8.4	S	S	S	S	S	—	—	Donsbjerg ♦	S	S	S	S	S	S
9.7	725	904	113	350	535	—	943	An. Kjellerup — — — Af.	617	755	1018	245	418	655

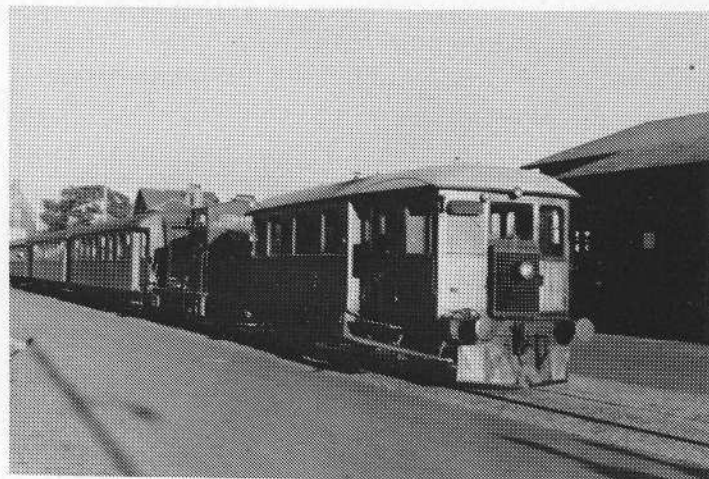
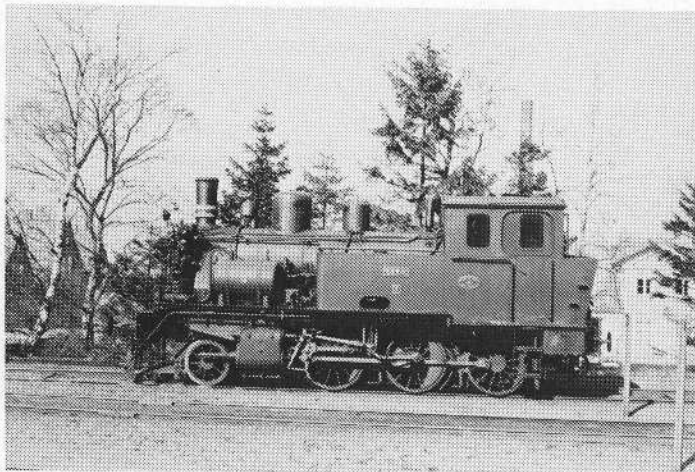
* over Kalundborg 750 og kun lige Datoer. • over Kalundborg 810 og kun ulige Datoer.

† Togene 13 og 14 løber kun første Torsdag i hver Maaned, hvis Helligdag, da paafølgende Søndag.

* Togene 1 og 2 løber kun Lørdage samt Markedsdage i Viborg.

• Togene 11 og 12 løber kun Fredage og Lørdage samt Markedsdage i Viborg og Kjellerup.

Sommer
1917



Side 134:

Vø: SKRJ 8 i Silkeborg (Just Andersen)

Vm: SKRJ M 4, David, i Kjellerup, 14/8 1963

Vn: SKRJ SM 82 (J.R.)

Hø: SKRJ særtog med M 2 og M 4 forlader Silkeborg (Sv. Jørgensen).

Hn: SKRJ SP 92, 18/8 1966

Side 135:

Vø: Vogne i Silkeborg: D 2, MP 71, M 2, Q 14
P 59, P 4?, Q 3 (Just Andersen)

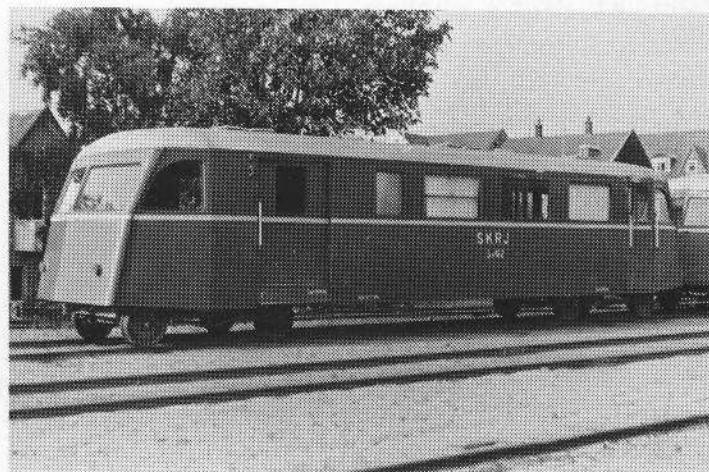
Vm: SKRJ MP 71, 18/8 1966.

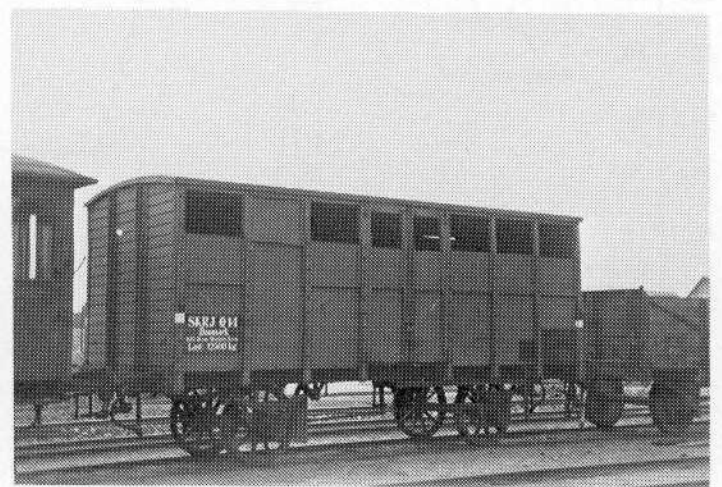
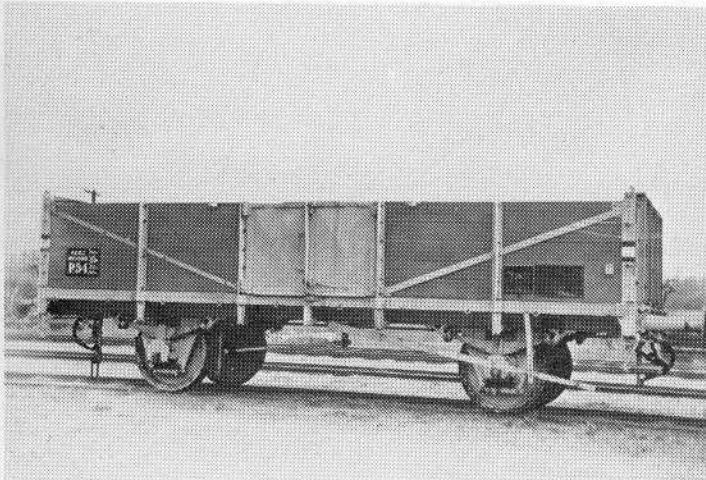
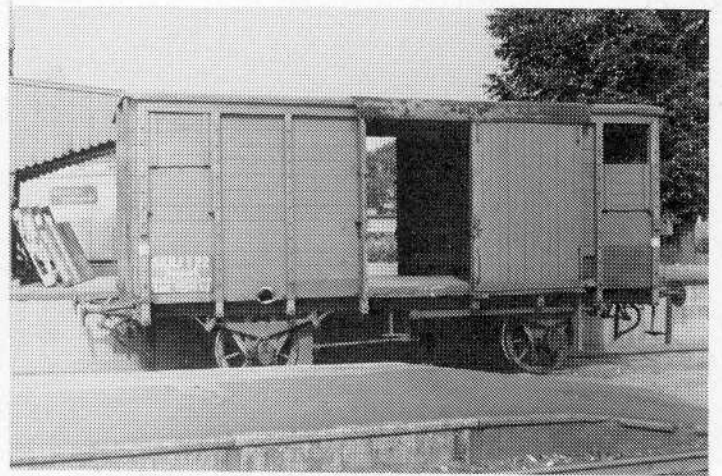
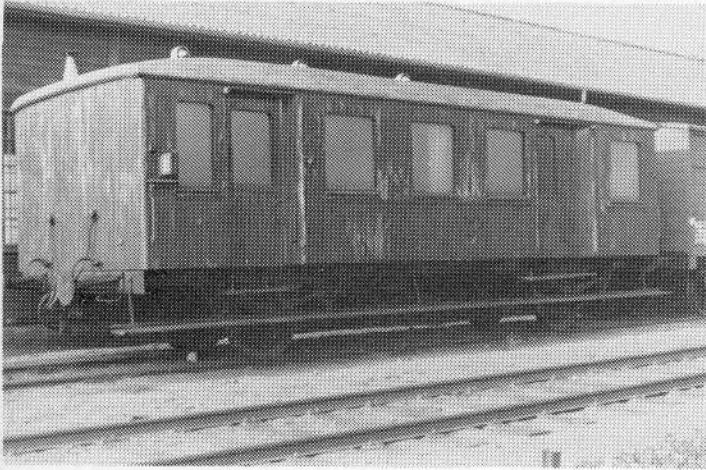
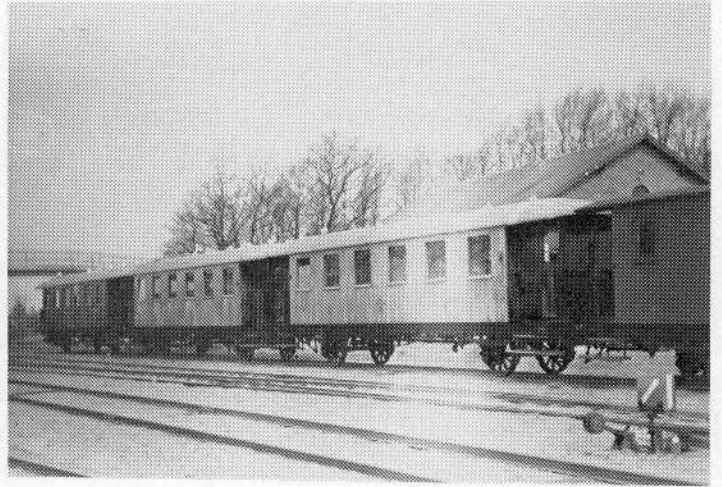
Vn: SKRJ P 54 i Kjellerup (Just Andersen)

Hø: SKRJ C 6, C 4, C 5? (Just Andersen)

Hm: SKRJ I 22, 18/8 1966

Hn: SKRJ Q 14 (Just Andersen)





Sommer
1925

(Læses fra oven nedad.)

104. Silkeborg-Kjellerup-Rødkjærsbro og omvendt (Privat).

(Læses fra neden opad.)

Billet- pris	Hverdage					Søn- og Helligdage & 1/2					§ over kaaunborgs §37.		Hveruage					Søn- og Helligdage & 1/2						
	3	5	9	*11	17	3	5	7	13	15	19	Nr.	Nr.	4	6	10	12	16	4	10	8	14	16	*20
III	722	1122	—	1122	8848	722	1122	—	—	1122	8848	Af. Kjbh. 32,45,108	An. 822	846	—	747	815	822	—	—	648	815	—	
Øre	646	847	1245	322	738	646	847	—	120	625	930	Af. Silkeborg 103	An. 955	1220	550	612	1037	955	—	200	324	1037	1222	
25	652	853	1251	328	744	652	853	—	126	631	936	Af. Lysbro	—	Af. 949	1210	539	610	1032	949	—	154	318	1032	1210
45	S	S	S	S	S	S	S	—	S	S	S	Af. Hvinningdal	—	S	S	S	S	S	—	S	S	S	S	
55	704	905	106	339	758	704	905	—	144	643	948	Af. Øster Bording	Af. 938	1159	522	559	1022	938	—	143	307	1022	1206	
60	710	911	114	344	802	710	911	—	150	649	954	Af. Skægkjær	—	Af. 932	1153	513	553	1010	932	—	137	301	1010	1201
75	S	S	S	S	S	S	S	—	S	S	S	Af. Ørevadbro	—	S	S	S	S	S	—	S	S	S	S	
90	720	925	126	353	812	720	925	—	200	659	1011	Af. Lemming	—	Af. 923	1143	501	543	1007	922	—	127	251	1007	1152
105	727	932	135	359	819	727	932	—	207	706	1018	Af. Hinge	—	Af. 911	1136	452	536	1000	911	—	120	244	1000	1146
110	S	S	S	S	S	S	S	—	S	S	S	Af. Nørskovlund	—	S	S	S	S	S	—	S	S	S	S	
115	736	941	146	406	822	736	941	—	216	715	1027	Af. Hindbjerg	—	Af. 902	1127	442	527	952	902	—	111	235	952	1139
130	742	947	154	412	834	742	947	—	222	721	1033	An. Kjellerup	—	Af. 855	1120	435	520	946	855	—	104	228	945	1133
140	745	1000	220	416	838	745	1000	1140	—	724	1035	Af. Kjellerup	—	An. 852	1114	402	517	944	852	1114	425	9	944	1132
150	S	S	S	S	S	S	S	—	S	S	S	Af. Donsbjerg	—	S	S	S	S	S	—	S	S	S	S	
160	758	1013	237	425	851	758	1013	1158	—	737	1048	Af. Aunsbjerg	—	S	S	S	S	S	—	S	S	S	S	
170	S	S	S	S	S	S	S	—	S	S	S	Af. Sjørsløv	—	Af. 840	1102	345	505	933	840	1102	1247	—	933	1122
180	809	1024	253	434	902	809	1024	1204	—	748	1059	An. Rødkjærsbro	Af. 828	1050	330	453	922	828	1050	1235	—	922	1114	
	—	1104	360	722	1124	—	1104	360	—	820	1124	An. Viborg 102	—	Af. 756	—	1164	400	822	756	—	1164	—	822	—

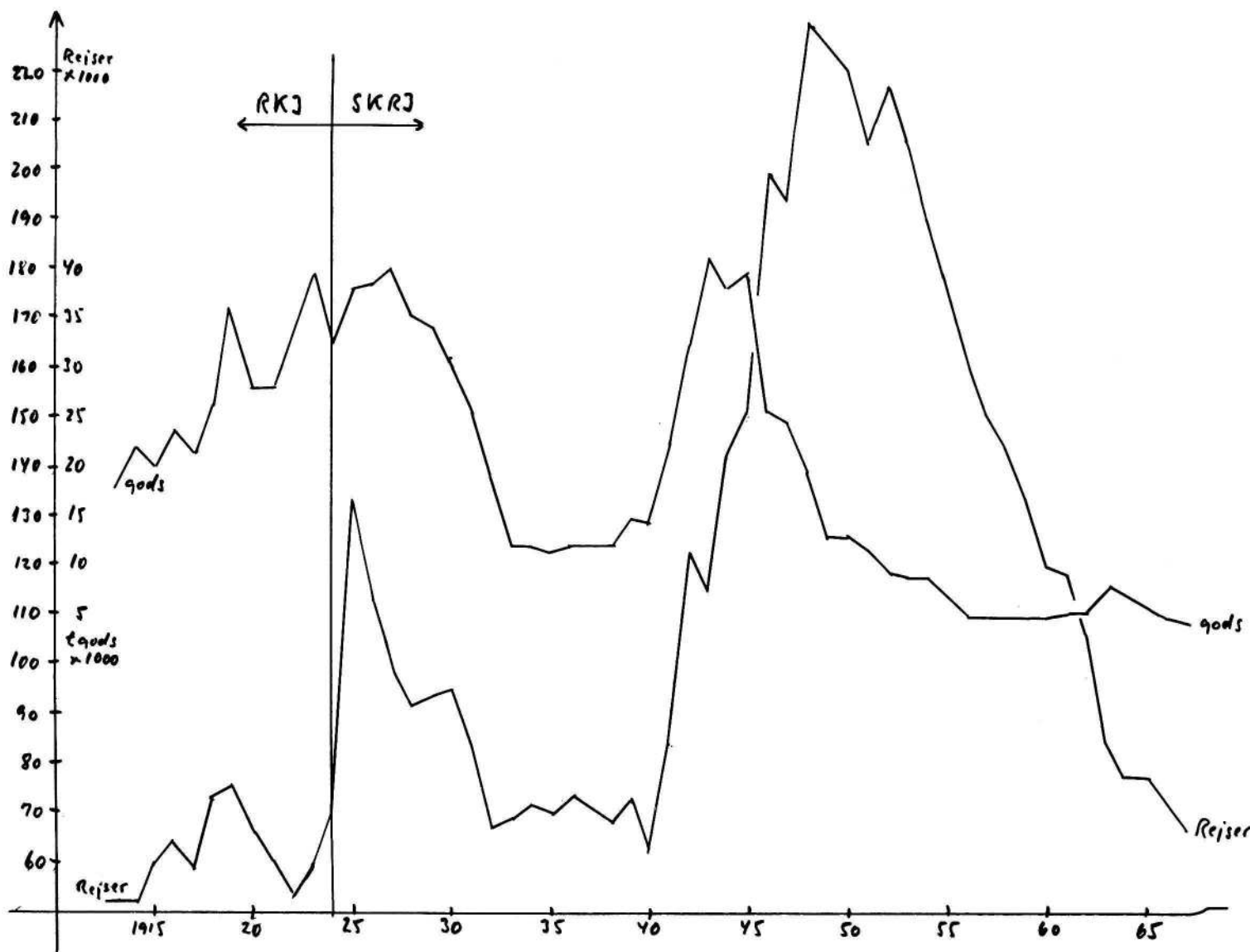
■ Tog 11 og 20 standser i Kjellerup og iøvrigt kun, hvor der er rejsende at optage eller afsætte.

ste, selv om det betød en ret stor omvej, men vel ikke længere end den vestligere linieføring. En direkte bane fra Kjellerup til Silkeborg - langs landevejen - var ikke kommet gennem byer af betydning.

TOGGANG

Man begyndte så flot i 1912 med 5 togpar daglig, men måtte under første verdenskrig nedskære til 3 togpar, dog plus og fjerde på visse ugedage. Efter krigen kørtes igen 5 togpar plus et sjette på visse dage.

Driften blev totalt omlagt efter at banen var forlænget til Silkeborg, for nu var det jo



94. Silkeborg-Kellerup-Rødkjærsbro. (Privat).

km	Stationsnavn	× Hverdage ×					† Søn- og Helligdage †						
		3	5	9	13	17	21	3	7	11	17	19	21
0.0	Københ. 30, 59, 68 Af	2050	2340	130	1750	0910	11230	2050	2340	—	0910	11230	—
0.0	Silkeborg × 63, 91 Af	700	825	1210	1453	1908	2225	700	840	1305	1908	2055	2225
0.1	Lysbro — Af	706	831	1216	1459	1914	2231	706	846	1311	1914	2101	2231
0.3	Hvinningdal — Af	712	837	1222	1505	1920	2237	712	852	1317	1920	2107	2237
0.3	Øster Bording — Af	716	841	1226	1508	1924	2241	716	856	1321	1924	2111	2241
0.2	Skægkær — Af	720	845	1230	1512	1928	2245	720	860	1325	1928	2115	2245
2.1	Ørevadbro — Af	724	849	1236	1516	1932	2249	724	864	1329	1932	2119	2249
4.8	Lemmiøg — Af	730	855	1242	1522	1938	2255	730	870	1335	1938	2125	2255
8.1	Hinge — Af	735	860	1250	1527	1943	2300	735	875	1340	1943	2135	2300
0.2	Nørskovlund — Af	740	865	1259	1531	1948	2305	740	880	1345	1948	2140	2305
1.9	Hindbjerg — Af	744	869	1263	1535	1952	2309	744	884	1349	1952	2144	2309
5.3	Kellerup — Af	750	875	1269	1541	1958	2315	750	890	1355	1958	2150	2315
6.6	Donsborg — Af	757	882	1276	1548	2005	—	757	897	1362	2005	2157	—
8.1	Aunshjerg — Af	801	931	1316	1549	2009	—	801	941	1406	2009	2201	—
0.7	Sjerslev — Af	805	935	1320	1553	2013	—	805	945	1410	2013	2205	—
1.5	Bredmose — Af	808	938	1323	1556	2016	—	808	948	1413	2016	2208	—
5.0	Rødkjærsbro — An	814	948	1329	1602	2022	—	814	954	1419	2022	2214	—
—	Københ. 30, 59, 30An	—	11830	—	12257	750	—	—	11830	12327	—	750	—

a Over Kalundborg 1000. b Over Kalundborg. Over Fredericia 1935.

Privatbanen har Billigkørsel paa alle Søn- og Hldg.

Vinter 1937

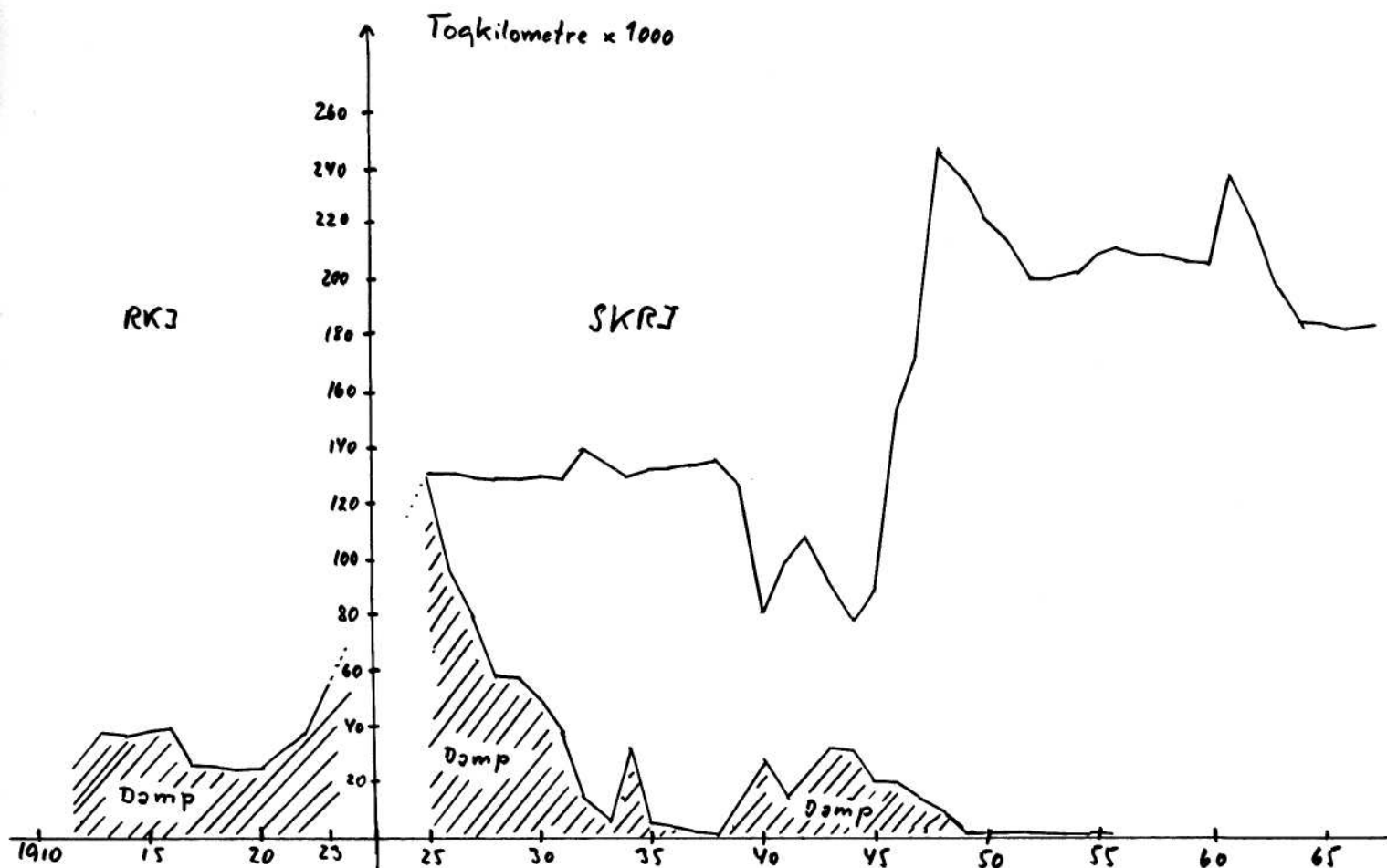
ikke længere alene Kjellerup, forbindelsen med Rødkjærsbro gjaldt. I 1925 løb der 5 togpar over hele strækningen, en del af dem var motorvognstog. Indtil 2. verdenskrig skete der kun små ændringer, mest forårsaget af ændringer

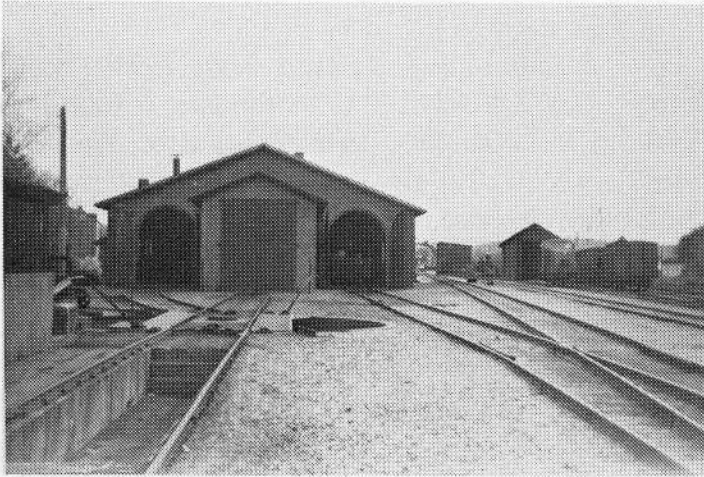
i toggangen på strækningerne Skanderborg-Skjern og Langå-Struer.

Der kom igen nedskæringer under 2. verdenskrig - da det var værst i de sidste krigsår og i tiden umiddelbart derefter, kørtes kun 2-3 togpar på hverdage og tilsidst kun kørsel på 3 af ugens dage.

Skinnebusserne betød en væsentlig forbedring af køreplanen. I 1948 løb der 5 togpar Silkeborg-Rødkjærsbro samt 2 lokaltog Kjellerup-Rødkjærsbro, og om søndagen 6 togpar over hele banen, hvoraf 1 var iltog, dertil 2 lokaltog Kjellerup-Rødkjærsbro og 1 Kjellerup-Silkeborg. Man kørte nu også visse tog igennem til Viborg.

Senere blev alle persontog kørt med skinnebusser, og der kørtes godstog med enten damp eller med en af de gamle motorvogne. I 1949 overtog SKRJ rutebildriften Silkeborg-Kjellerup-Viborg, hvilket medførte at enkelte





Side 138:

Vø: Remisen i Silkeborg (Just Andersen)

Vm: Lysbro, 10/8 1967 (EVP).

Vn: Hvinningdal, 10/8 1967 (EVP)

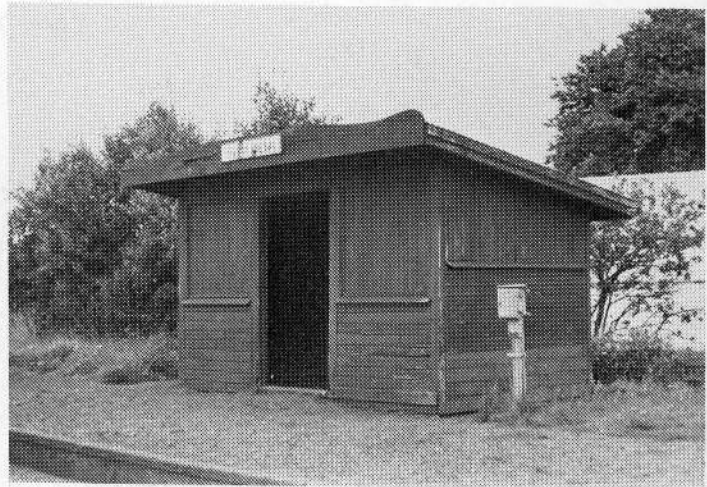
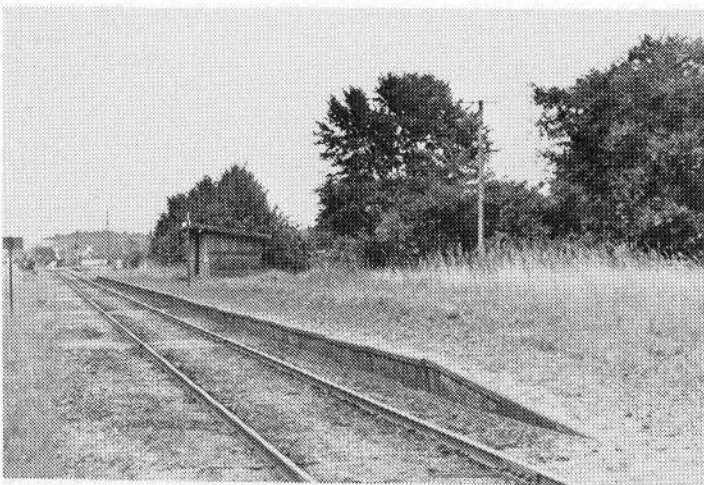
Hø: SKRJ SM 83 klar til afgang fra Silkeborg
25/8 1967

Hn: Hvinningdal, læskur, 14/8 1963

Side 139:

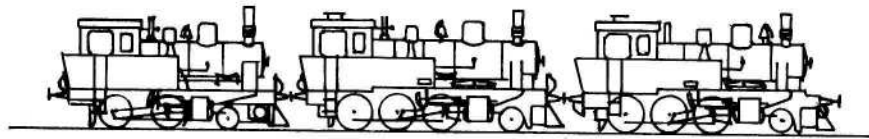
Ø: Hvinningdal med SM 82 og 83. Det er den
31/3 1968 - banens sidste levedag, og
der er mange passagerer.

N: Øster Bording, 14/8 1963.





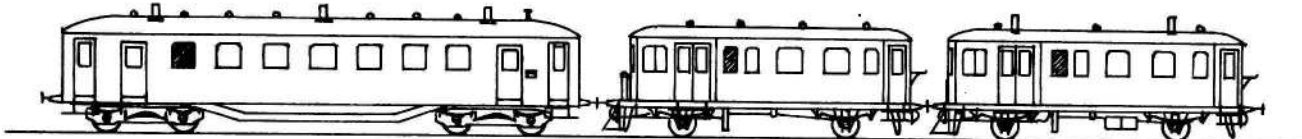
SKRJ's rullende materiel 1924 ff.



Nr. 1-3

Nr. 4

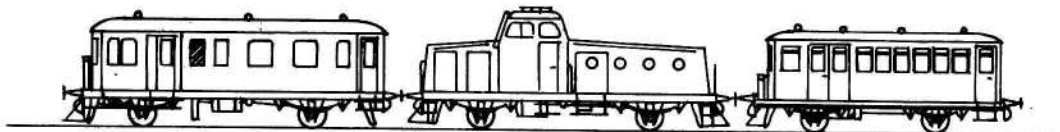
Nr. 8



M1'

M2

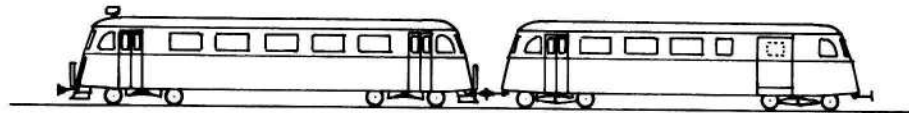
M3



M4'

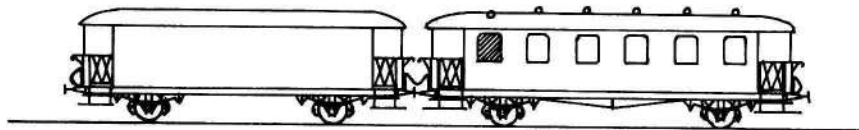
M4'' »David«

M1''



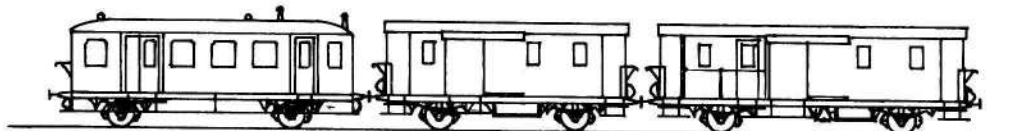
Sm 81-83

Sp 91-92



C1-3

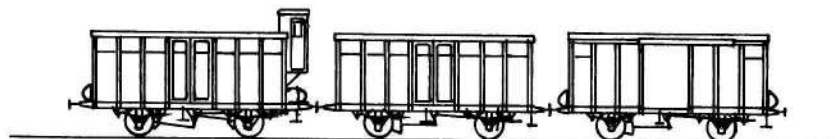
C4-6



MP71

E3

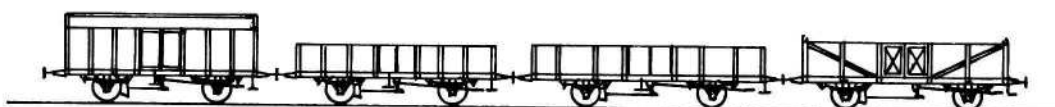
D1-2



Q1-4

Q11-16

I 21-22

K 41
< 1924

P 31-33

P 41

P 51-59

96. Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro (-Viborg) (privat)

		HVERDAGE										SØN- OG HLDG.										
		Kbh. H. 34, 54, 64 af Herning 64 af		23.45	6.27	1.15	8.30	11.37	14.18	16.23	17.38	20.10	23.45	6.27	8.30	11.37	14.18	16.23	17.38	20.10	22.00	
km	Takst Enk. Dobb.	1	31	5	7	9	11	15	19	21	101	103	131	105	107	109	111	115	119	135	123	
		af	af	af	af	af	af	af	af	af	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
0	—	Silkeborg X	af	7.45	10.55	13.00	15.10	17.20	20.00	21.35	7.40	8.00	10.55	13.00	15.10	17.20	20.00	21.25	23.20			
3	0.60	Lysbro	X	7.50	11.04	13.05	15.15	17.25	20.05	21.40	7.45	8.00	11.04	13.05	15.15	17.25	20.05	21.30	23.25			
6	0.80	Hvinningdal	X	7.55	11.09	13.10	15.20	17.30	20.10	21.45	7.50	8.00	11.09	13.10	15.20	17.30	20.10	21.35	23.30			
8	1.00	Øster Bording		7.58	11.12	13.13	15.23	17.33	20.13	21.48	7.53	8.00	11.12	13.13	15.23	17.33	20.13	21.38	23.33			
10	1.00	Skægkær		8.03	11.16	13.17	15.27	17.37	20.17	21.52	7.57	8.00	11.16	13.17	15.27	17.37	20.17	21.42	23.37			
12	1.30	Ørevadbro	X	8.05	11.18	13.19	15.29	17.39	20.19	21.54	7.59	8.00	11.18	13.19	15.29	17.39	20.19	21.44	23.39			
15	1.60	Lemming		8.10	11.22	13.23	15.33	17.43	20.23	22.00	8.03	8.00	11.22	13.23	15.33	17.43	20.23	21.50	23.43			
18	1.80	Hinge		8.15	11.26	13.27	15.37	17.47	20.27	22.04	8.07	8.00	11.26	13.27	15.37	17.47	20.27	21.55	23.47			
20	2.00	Nørskovlund	X	8.18	11.29	13.30	15.40	17.50	20.30	22.07	8.10	8.00	11.29	13.30	15.40	17.50	20.30	21.58	23.50			
22	2.30	Hindbjerg		8.21	11.32	13.33	15.43	17.53	20.33	22.10	8.13	8.00	11.32	13.33	15.43	17.53	20.33	22.02	23.53			
25	2.40	Kjellerup	an	8.25	11.36	13.37	15.47	17.57	20.37	22.14	8.17	8.25	11.36	13.37	15.47	17.57	20.37	22.06	23.57			
—	—	Kjellerup	af	6.50	8.29	9.00	13.40	15.49	18.00	20.40	7.05	8.28	9.20	13.40	15.49	18.00	20.40	22.09	23.50			
26	2.50	Donsborg	X	8.31	11.41	13.42	15.51	18.02	20.42	22.17	7.07	8.30	9.22	13.42	15.51	18.02	20.42	22.11	23.51			
28	2.70	Aunsbjerg		8.34	11.44	13.45	15.54	18.05	20.45	22.20	7.10	8.33	9.25	13.45	15.54	18.05	20.45	22.14	23.54			
30	2.90	Sjørlev		7.05	8.38	9.15	13.48	15.57	18.08	20.48	7.13	8.36	9.28	13.48	15.57	18.08	20.48	22.18	23.58			
31	3.00	Rødmosø	X	8.40	11.50	13.50	15.59	18.10	20.50	22.25	7.15	8.38	9.30	13.50	15.59	18.10	20.50	22.20	23.50			
35	3.50	Rødkærsbro 86	an	7.20	8.45	9.30	13.55	16.04	18.15	20.55	7.20	8.43	9.35	13.55	16.04	18.15	20.55	22.25	23.55			
		Kbh. H. 86, 54, 34 an		b18.20	b18.20		L23.04		7.50			b18.20	b18.20		L23.04		7.50					
		Rødkærsbro	af	7.31	8.50	10.11	14.04	16.26	18.23	21.24	7.31	8.50	10.11	14.04	16.26	18.23	21.24	22.30	23.30			
		Rindsholm	af	7.43	9.04	10.20	14.14	16.38	18.32	21.34	7.43	9.04	10.20	14.14	16.38	18.32	21.34	22.39	23.39			
		Viborg	an	7.54	9.04	10.27	14.22	16.38	18.40	21.44	7.54	9.04	10.27	14.22	16.38	18.40	21.44	22.46	23.46			

Rutebilkørsel Silkeborg—Kjellerup—Viborg, se planen i de gule blade i »DANMARKS REJSEFORBINDELSER«.

x efter stationsnavnet tilkendegiver, at togene kun standser, såfremt der er rejsende at optage eller afsætte.

- a Kun hverdagen før s.- og hldg.
b Over Kalundborg. Over Fredericia 19.01.
c Over Kalundborg.

Vinter 1951

tog blev erstattet af rutebiler, samt at Kjellerup fik en god og direkte forbindelse til både Silkeborg og Viborg 4-6 gange dagligt.

I såvel Rødkærsbro som i Silkeborg blev stationstjenesten udført af DSB. I Silkeborg var SKRJ ikke optaget på selve stationen, men togene holdt på gaden udenfor hovedbygningen. Banen fulgte herfra Funderbanens spor ud gennem byen i vestlig retning ca. 3 km, og drejede lige før Lysbro i nordlig retning.

PERSONTRAFIK og GODSTRAFIK

Som det fremgår af den grafiske oversigt har der ikke været de store udsving i trafikmønstret, som gælder for de fleste privatbaner herhjemme. Der var nogen nedgang i 1930'erne og stærk stigning under 2. verdenskrig. Derefter stærkt fald, først og størst i godstrafikken, der svigtede straks efter krigen. Der kørtes 3 gange ugentlig (Ti, To, Lø) og fra ca. 1950 var der sjældent brug for damploko i godstoget.

PERSONALE

Indtil 1924 var driftsbestyreren tillige kasserer og regnskabsfører samt stationsforstander i Kjellerup, derefter alene driftsbestyrer. Men først i 1931 fik Kjellerup stationsforstander. I den mellemliggende tid - sidst i 1920'erne - blev Kjellerup ledet af en overassistent. Alle øvrige stationer var "kone"stationer.

RULLENDE MATERIEL

DAMPLOKO

Der anskaffedes i 1912 tre Henschel-loko 1 B h 2 T, nr. 1-3, fabr. nr. 10761-763. Disse loko var identiske med Kolding Sydbaners nr. 2 og 4, og havde følgende hovedmål: d 330 mm, s 500 mm, D 1100 mm, DL 800 mm, p 12 ato, R 1 m², hedeflade 45 plus 12 = 57 m², vægt: Adhæsion 19,7 t, tom 21,5 t, tjenstf. 27,6 t, akselafstand 3700 mm, vand 3,75 m³, kul 1,25 tons.

Det var gode små maskiner, der fuldt ud dækkede banens behov. Nr. 1 blev solgt til MFVJ som nr. 9 i 1927 og udrangeredes herfra i 1951. Nr. 2 fik ny fyrkasse i 1930 og nr. 3 hovedrepareredes i 1941. Begge udrangeret i 1954.

Maskinerne havde ret højtliggende kedel med vandkassen mellem rammerne og kulkasse bag førerhuset. De havde overheder, rundglider og Heusinger-styringer. En god vægtfordeling var opnået ved at bageste hjulsæt (drivhjulssættet) lå bag fyrkassen og under førerhuset. Det mellemste hjulsæt lå nogenlunde midt under maskinen og løbehjulssættet lidt bag røgekammeret. De udvendige cylindre lå mellem løbehjul og forreste hjulsæt.

Nr. 4 var også en Henschel-maskine fra 1923, fabr. nr. 20038, 1 C h 2 T - i udførelse som Kolding Sydbaners nr. 1, 3 og 5. Det var en god og kraftig maskine, vel nok rigelig til



Side 142:

Ø: Skægkær, 14/8 1963

Vn: Tekst på trinbrædtsignal, Skægkær

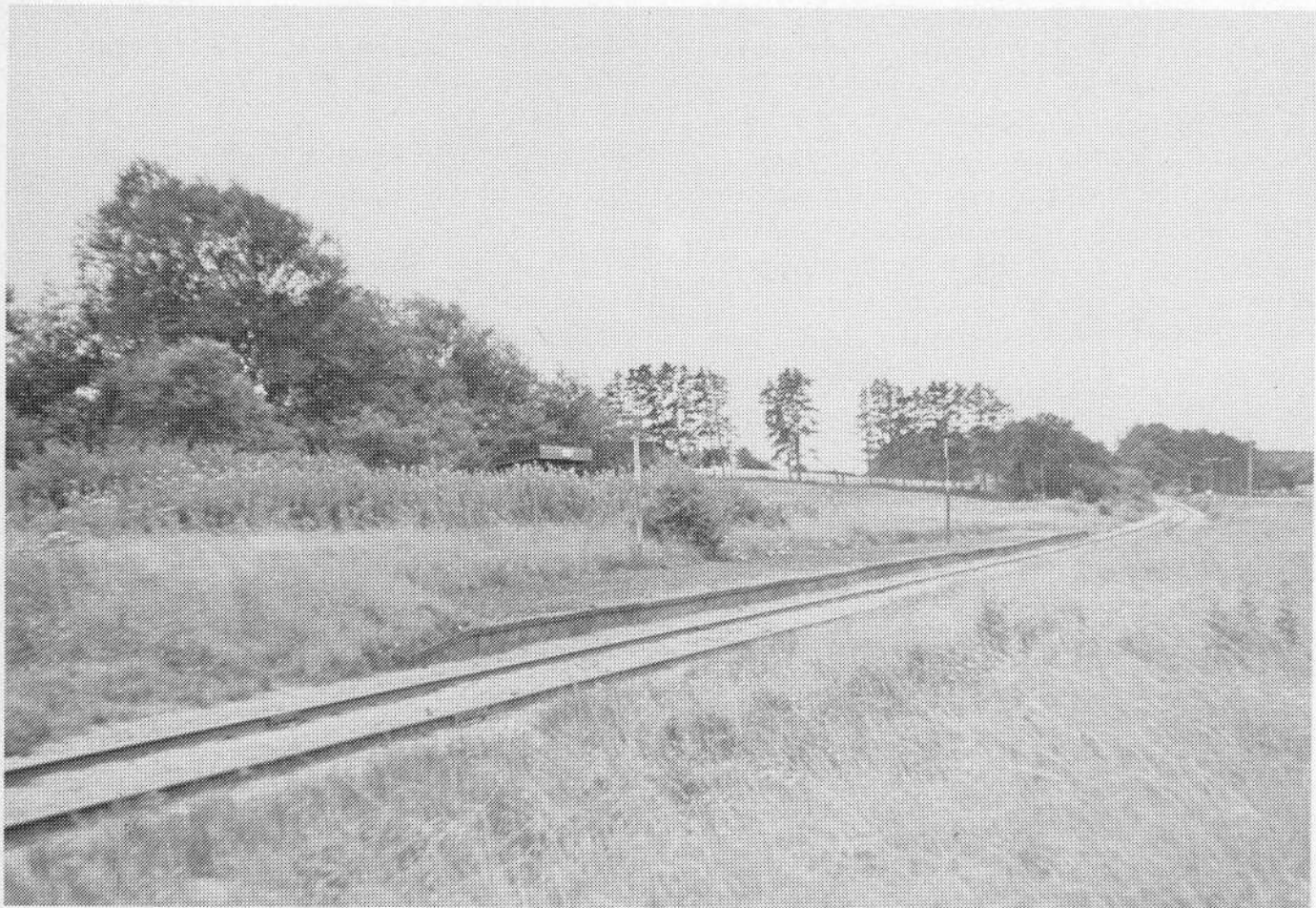
Hn: Skægkær (Just Andersen)

Side 143:

Ø: Ørevadsbro, 14/8 1963

N: Lemming, 14/8 1963.





SKRJ's trafik. Hovedmål: d 380 mm, s 550 mm, D 1190 mm, DL 840 mm, P 12 ato, rist 1,2 m² hedeplade 48 plus 24 m², vægt: Adhæsion 29 t, tom 29 t, tjenstf. 38 t. Akselafstand 5150 mm, vand 5 m³, kul 1,6 tons.

Kulkassen lå bag førerhuset og vandkassen mellem rammerne og en ganske kort sidevandkasse på kedlens venstre side. Fordelingen af hjulsættene som på nr. 1-3 blot med 3 sæt koblede hjul, hvoraf det midterste var drivhjulssættet.

Loko 4 har i 2 perioder, januar-november 1941 og marts-juni 1942 været udlejet til DSB og har rangeret i Langå og muligvis også i Viborg.

Det blev udrangeret i 1954 og erstattet ved indkøb af VNTJ nr. 8, der ved SKRJ beholdt nummeret 8.

Det var også en Henschel-maskine, bygget i 1925 med fabr. nr. 20499. Den var omtrent som nr. 4. VNTJ fik 3 af dem - nr. 8-10 i 1925 og 1930. Hovedmål: d 360 mm, s 550 mm, D 1190 mm, DL 840 mm, p 12 ato, rist 1,1 m², hedeplade 45 plus 21 m², vægt: Adhæsion 30 t, tom 31 t, tjenstf. 39 t. Vand 4,5 m³, kul 1,5 t. Akselafstand 5150 mm.

Maskinen blev udrangeret ved banens lukning i 1968.

For loko 2, 3 og 4, der blev solgt til ophugning i 1954 fik man ialt 17.500 kr.

MOTORVOGNE

M 1, 4-akslet benzinvogn, Scandiavogn med Kielermotor, anskaffet 1925. Dengang hed det, at man ønskede små lette tog i stedet for disse tunge, u håndterlige damp- og så synes man jo ikke, at M 1 lige var sagen!

Man erkendte hurtigt, at den var for stor for banens persontrafik, hvorfor den blev afhændet til Hjørringbanerne i 1930 som HLA M 3, senere HP M 20.

Det var en stor (1A)(A1)-vogn med 58 pladser, 150 hk og vægt 32 t.

Man anskaffede nu i løbet af få år 3 lette 2-akslede benzinvogne af den mere gængse type - alle 1A, med 33 pladser. Det var Triangelvogne med Continental-motor.

M 2 i 1927, 100 hk, 12 t, 39 pl. på træsæder. Ny motor i 1935, 120 hk. Udrangeret 1960.

M 3 i 1929, 120 hk, 16 t, 39 pl. lædersæder. Gasgenerator fra 1940/41, Leyland diesel, 150 hk senere. Udrangeret 1968.

M 4 i 1932 - identisk med M 3 også med hensyn til gasgenerator og dieselmotor.

Ifølge årsberetningerne fik M 3 og M 4 Leyland dieselmotorer, den ene i 1953/54 og den anden i 1954/55. Andre kilder hævder, at begge vogne fik ny motor i 1952.

I 1957 brændte M 4. Den blev hos Scandia genopbygget, men nu som et lille motorloko, stadig betegnet M 4, og kaldet "David". Den skulle nu fortrinsvis bruges i det daglige godstog, og det var den vel også stor nok til. Der var kun et førerrum i midten af køretøjet. Ved banens lukning blev den solgt til ØSJS som M 1.

Ny M 1, ex. RØHJ M 5 - se denne bane. Indkøbt 1946/47 og udrangeret i 1956.

SKINNEBUSMATERIEL

I 1947/48 anskaffedes 3 SM, SM 81-83, og 2 SP, SP 91-92, af den almindelige Scandia-type med Frichs-motor. Alle 5 vogne blev så vidt jeg ved udrangeret - og ophugget - ved banens lukning i 1968.

PERSONVOGNE

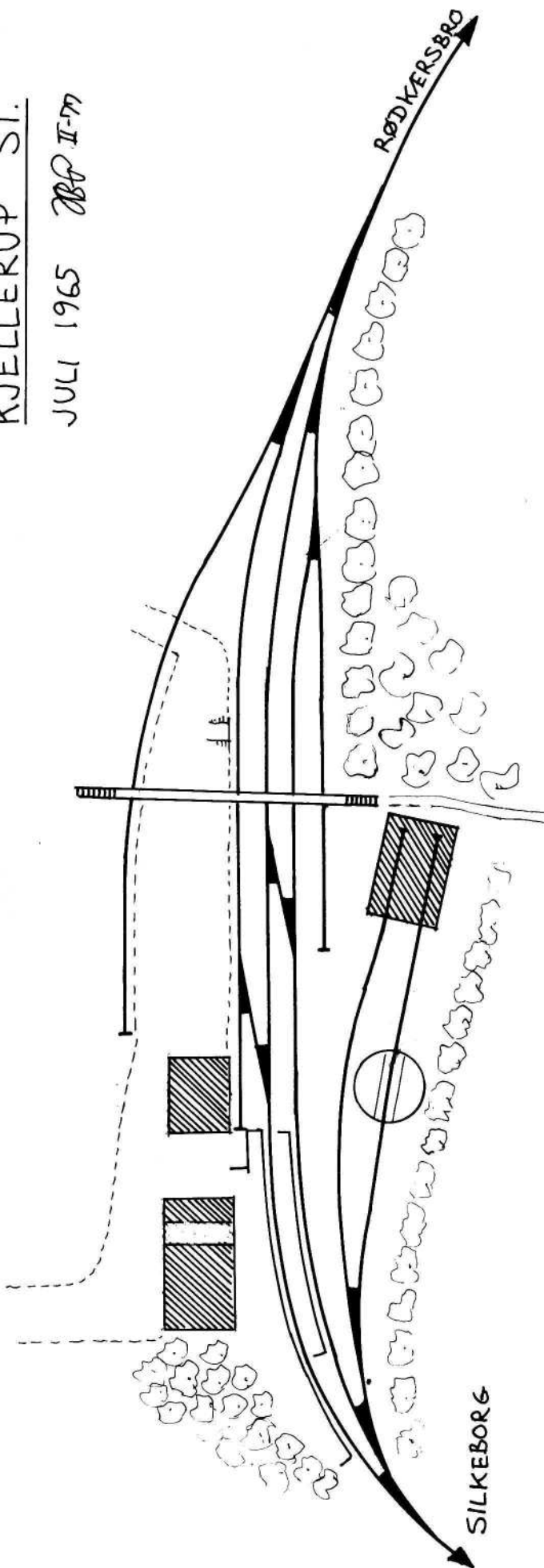
I 1912 anskaffedes 3 stk. 2-akslede sidegangsvogne, A 1-3, med 2 II kl. og 3 III kl. kupeer, senere ændret til C 1-3 med 5 III kl. kupeer med 46 pladser.

I 1925 3 stk. 2-akslede midtgangsvogne, C 4-6, med 2 afdelinger med III kl. 56 pladser samt toilet.

I 1929 1 stk. 2-akslet motorpåhængsvogn, C 71. Undervogn og selve vognkassen var som Hjørringbanernes HB D 21 og VØ D 16/HP D 63 og 62 fra 1927/28, men her var indretningen anderledes: regnet fra vognenden uden overgangsbros: smalt vindue, dør med vindue, 3 brede vinduer, dør med smalt vindue, 1 bredt vindue og endedør med overgangsbros. Og indretningen - lidt mærkelig - i samme rækkefølge: Postrum, der dækker smalt vindue, dør og bredt vindue, så personafdeling med midtgang, først dobbeltsæde 2 x (2+3) pladser, enkelt-sæde 2+3 pladser, efterfulgt af et åbent rum (det

KJELLERUP ST.

JULI 1965 JBF II-77



halve af det sidste brede vindue samt døren, dernæst et enkelt sæde i den ene vognside (3 pl.), så et enkelt sæde med 3+2 pladser og endelig endnu et enkelt sæde med 2 pladser og - på midtgangens anden side - kakkelovnen, afsluttet med dør og overgangsbros.

MP 71 havde trykluftbremse, de øvrige skruebremse og vacuumbremse.

Nogle data:

C 1-3, 1912, sidegang, 5 III kl. kupeer, 46 pladser, akselafst. 6000, l.o.p. 11450 mm og tara 11200 kg.

C 4-6, 1924, midtgang, 2 II kl., 56 pladser, akselafst. 7200, l.o.p. 13000 mm, tara 13000 kg.

MP 71, 1929, midtgang, III kl 31 (27) pladser, akselafst. 5600, l.o.p. 10490 mm, tara 7500 kg.

POST- OG REJSEGODSVOGNE

D 1-2, 2-akslet post- og rejsegodsvogn, ej omtalt i DSBs fortegnelser af 1914 og 1919, men først fra 1924. D 1 omdannet først i 1920'erne til ren rejsegodsvogn, solgt til RØHJ som E 17. D 1-2 (1912), akselafst. 6000, l.o.p. 11150 mm tara 13500 kg, skruebremse og vacuumbremse.

E 3, rejsegodsvogn, akselafst. 4500, l.o.p. 9020 mm, tara 10200 kg, skruebremse og vacuumledning.

GODSVOGNE

1912/13: 2 lukkede og 10 åbne, last ialt 150 t.

1913/14: 6 lukkede og 4 åbne, 125 t.

1924/25: 12 lukkede og 13 åbne, 335 t (9 á 15 og 16 á 12,5 tons).

1932/33: lasteevne 340 t ialt.

1959/60: lasteevne 165 t ialt.

I 31-32, fra 1925 I 21-22, 1912, last 12,5 t, bundfl. 16,3 m², l.o.p. 7750 mm, akselafst. 3660 mm, tara 7100 kg. Skydedøre og skydelemme, håndbremse og vacuumledning.

Q 1-2, 1912, last 12,5 t, bundfl. 16,3 m², l.o.p. 8110 mm, akselafst. 3660 mm, skruebremse og vacuumledning.

Q 3-4, 1924, last 12,5 t, bundfl. 16,3 m², l.o.p. 8110 mm, akselafst. 3660 mm, skruebremse. Q 3 ødelagt ved DSB(?), - ny

Q 3, 1914, last 15 t, bundfl. $16,3 \text{ m}^2$, l.o.p. 8110 mm, akselafst. 4500 mm, skruebremse, (til SKRJ 1964/65).

Q 11-12, 1912, og Q 13-16, 1924/25, last 12,5 t, bundfl. $16,3 \text{ m}^2$, l.o.p. 7750 mm, akselafst. 3660 mm.

K 41, omlitr. til P 33, 1912, og P 21-22, omlitreret til P 31-32, 1912, last 12,5 t, bundfl. $16,3 \text{ m}^2$, l.o.p. 7750 mm, akselafst. 3700 mm tara 5750-5500 kg.

P 11, omlitr. til P 41, 1912, last 12,5 t, bundfl. $18,1 \text{ m}^2$, l.o.p. 8960 mm, akselafst. 4200 mm, tara 5600 kg.

P 51-59, 1924/24, last 15 t, bundfl. $18,4 \text{ m}^2$, l.o.p. 8110 mm, akselafst. 4000 mm, tara 7700 kg.

K 41 var en højsidet kreaturvogn, den blev ombygget til almindelig P-vogn. P 51-59 var tyske standardvogne.

UHELD

Godstoget forulykkede den 30. maj 1953 mellem Lemming og Hinge, idet dæmningen skred under loko og 5 vogne. Lokoføreren og fyrbøderen blev dræbt.

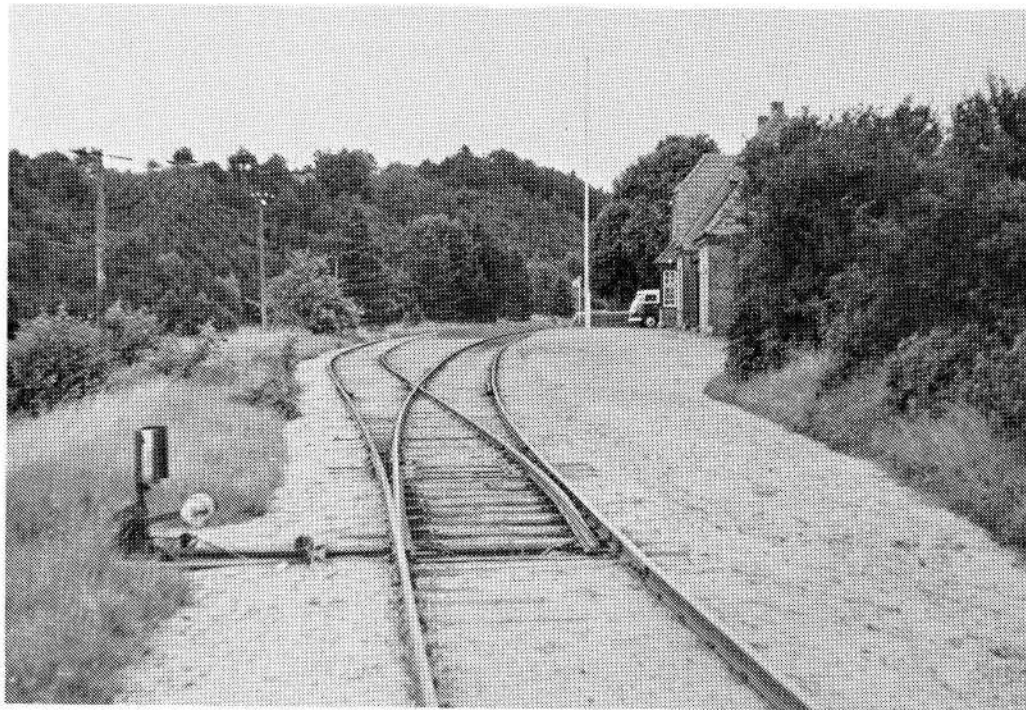
BILRUTER

Den 1. juli 1949 overtog banen bilruten Silkeborg, Kjellerup-Viborg. Senere kom enkelte ændringer i kørslen. Nettets længde var i 1950/51 75 km, var derefter i mange år 50 km og sluttede i 1967/68 med 38 km. Det meste af tiden havde man 4 biler med ialt 120-130 pladser, og der kørtes årligt mellem 197.000 og 130.000 vognkilometer, og man havde mellem 49.000 og 103.000 rejsende om året. Af fastpersonale havde man normalt 4 mand.

Den stærkt faldende trafikmængde og amt/kommunernes manglende lyst til at dække banens underskud gjorde at man blev nødt til at indstille driften den 31. marts 1968.

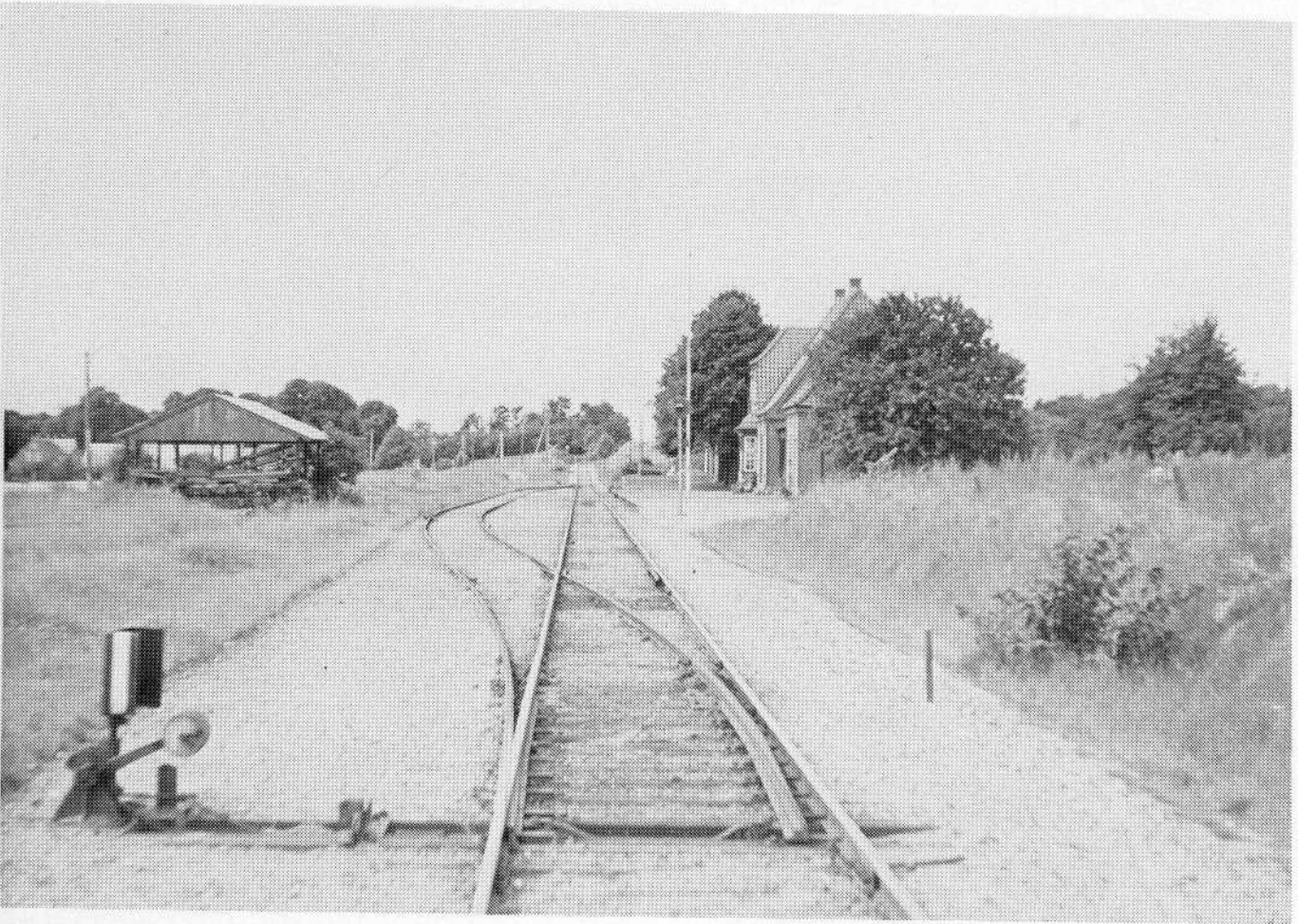
Det var jo på det tidspunkt moderne - man var in, når man nedlagde en bane, nå! der var vel nok baner, det havde været bedre og klogere at beholde end SKRJ.

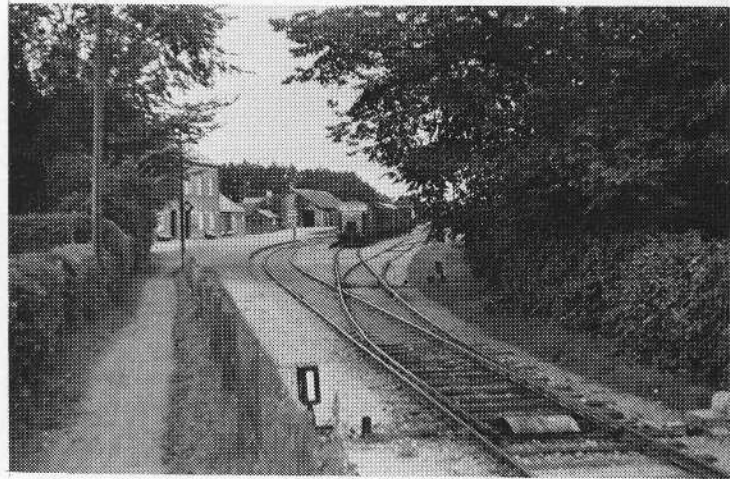
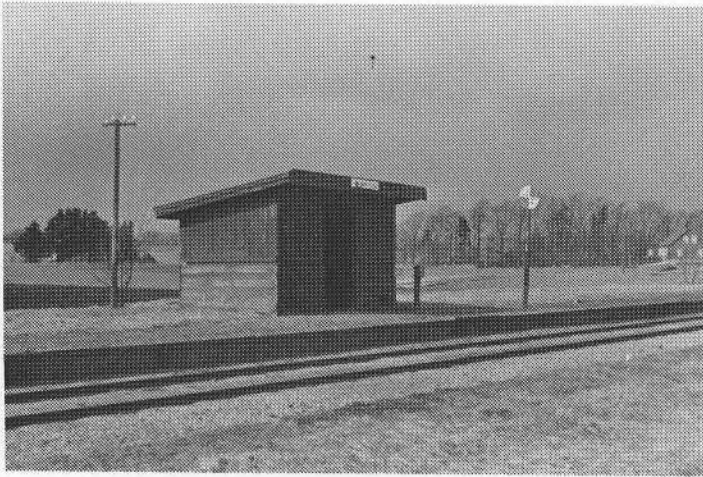
A. Gregersen



Herover: Lemming, 14/8 1963

Side 147: Begge fra Hinge station, 14/8 1963





Side 148:

Vø: Nørskovlund, 31/3 1968

Vn: Hindbjerg (fra vejside), 14/8 1963

Hø: Kjellerup, indkørsel fra syd, 14/8 1963

Hn: Kjellerup, 14/8 1963

Omsl. 3:

Vø: Kjellerup, 13/7 1965 (J. B.-P.)

Vm: Donsborg, 14/8 1963

Vn: Sjørsløv, 14/8 1963

Hø: Krydsning i Kjellerup (Just Andersen)

Hm: Aunsbjerg, 14/8 1963

Hn: Bredmose, 1962 (Just Andersen)

Bagsiden: Udenfor Silkeborg, tog fra
Rødkjærbro, 1962 (Just Andersen).

