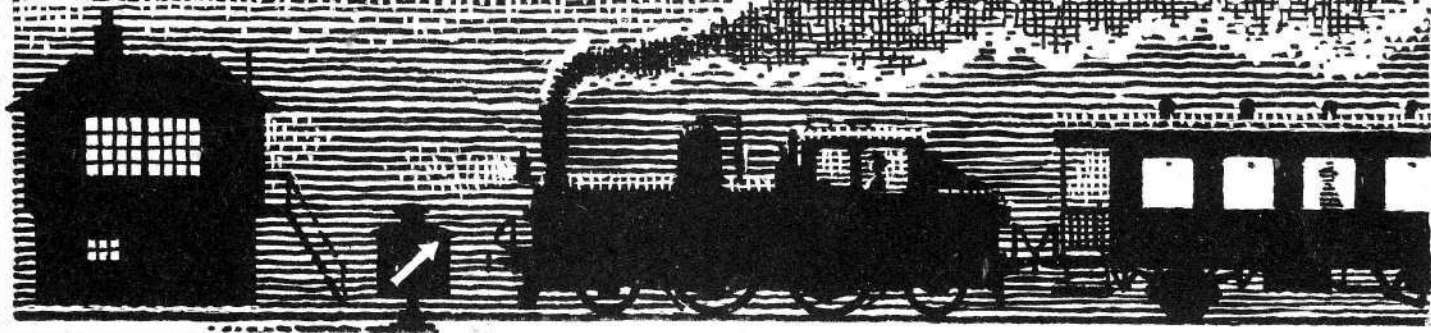


SIGNALPOSTEN



13. ÅRG.
1977

NR **3**
SEP

Nyt fra Redaktionen

KÆRE LÆSER!

Man skal være meget på tærne, når man laver SIGNALPOSTEN.

Specielt bør redaktøren kigge i sin kalender før han generøst lover, at 13. årgang, nummer 3, vil komme på gaden ca. 1. september.

Da læseren nok ikke kan gouthere, at det lille ca. kan dække en måneds udsving, må jeg straks bede om undskyldning for min tankeløshed.

I min "produktionsplan" står nemlig højt og tydeligt, at 13/3 skal afleveres til repro den 22. august og at postforsendelse skal ske i de sidste dage af september 1977. Derfor skulle jeg have skrevet, at 13/3 udkom ca. 1. oktober - altså endnu en gang: be-be.

Til gengæld skulle det være helt sikkert, at sidste nummer i årgangen vil udkomme ca. 1. december 1977.

Jeg håber at kunne holde dette løfte!

I disse dage rumler det atter på Christiansborg. Man skal lave et nyt augustforlig, der igen vil beskære den almindelige lille danskers forbrugsmuligheder. Hvordan man får flere folk i arbejde, når man beskærer befolkningens forbrugsevne er mig en gåde - men jeg er jo da heldigvis heller ikke politiker.

Men det vigtigste for mig er, at man nu snakker om en MOMS-forhøjelse. Da jeg ikke når at få endelig besked herom før dette nummer går i trykken, må jeg vente med at kundgøre den endelige pris for 14. årgang til næste nummer.

Jeg tør dog allerede nu forberede vore abonnenter på, at det - selv uden en eventuel MOMS-stigning - vil være nødvendigt at forhøje prisen for 14. årgang med nogle kroner, dels med begrundelse i den generelle stigning i fremstillingsomkostningerne, dels fordi vi fra næste årgang ser os nødsaget til at "betale os fra" bogbinderarbejdet ved bladet, idet denne del af fremstillingen efterhånden er blevet af et meget stort omfang, som ikke med rimelighed fortsat kan lægges på én mands skuldre.

Samtidig hermed bliver vi tvunget til at skifte

format - nemlig til A 4. Alt er jo standardiseret og rationaliseret, så der findes ikke maskiner til et så smukt - synes jeg - format som det, vi hidtil har benyttet til SIGNALPOSTEN.

Vi kunne jo så gå ned til A 5, men derved kommer vore udfoldningsark "i klemme", og da jeg ikke mener, at vi kan undvære disse ark, ja så er der kun den nævnte mulighed. Dertil kommer så, at vort billedmateriale ville blive noget "klemmt" i et mindre format, så også af den grund er A 4 bedre.

Vi kunne selvfølgelig også "holde prisen" ved at nedskære sidetallet - men den mulighed tror jeg ikke, der vil være flertal for blandt vore læsere - har jeg ikke ret heri?

Et par bemærkninger fra forlagsafdelingen:

Vi må nu melde totalt udsolgt af jubilæumsskrifterne for såvel Hirtshalsbanen som for Hornbækbanen. De sidste 3 henholdsvis 7 eksemplarer af disse hefter er nok solgt når disse linier læses.

Endvidere er DMJU-årbogen 1972 udsolgt og der er kun ganske enkelte eksemplarer tilbage af DMJU-årbogen 1970 (kr. 10,-).

Øvrige publikationer er vi fortsat leveringsdygtige i. Husk stadig på, at bøgerne sendes portofrit ved forudbetaling.

Læg iøvrigt mærke til en ny rubrik, som jeg har følt det nødvendigt at oprette: RETTELSE.

Deri vil vi bringe dels modtagne supplerende oplysninger og dels de tilsyneladende uundgåelige korrektioner til tidligere artikler.

Ja, sådan 100 linier går hurtigt. Egentlig skulle jeg også have besvaret et par læserbreve på denne plads, men det må så vente.

Som nævnt høres vi ved igen ca. 1. december 1977.

Farvel så længe!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

13. ÅRGANG, NUMMER 3

SEPTEMBER 1977

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Nedlagte baner, Hammelbanen, Århus-Hammel-Thorsø Jernbane		150
Trækraft - og andre kræfter, supplement		182
Rettelser		185
Sådan gjorde man i 90-erne		186
De gode gamle dage (2)		189
Danske damploko, privatbanerne, anvendelse, 2. del		192
En jernbanemodel		208
Fra sidegangen		214
Klubnyt		215
Vi bygger: Flere produkter		217
Tegningstilbud		219
Jernbanebøger		219
Billedgalleriet		220

FORSIDEBILLEDET: Indkørsel, Klampenborg, dec. 1974 (S. Monies), se
iøvrigt under Billedgalleriet.

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.
Lergårdsvej 63
2300 København S
(01) 59 44 11

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

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

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

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE

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

Jyske privatbaner

Af A. Gregersen

HAMMELBANEN

Århus-Hammel-Thorsø Jernbane

Strækningen Århus-Hammel åbnet for driften den 25. april 1902, længde 38,3 km, forlænget til Thorsø den 12. juli 1914, derefter længde ialt 45,8 km. Nedlagt 31. marts 1956.

Banen blev til 1914 betegnet HAJ og derefter AHTJ. Banen blev anlagt med skinner af en vægt af 45 lbs/yard, d.v.s. ca. 22,5 kg/m i 30 m længde. Den maksimale stigning var 1:100 d.v.s. 10 promille, og den minimale kurveradius normalt 1500 fod, ved Århus dog 1200 fod. (I metermål henholdsvis 458 og 366 m).

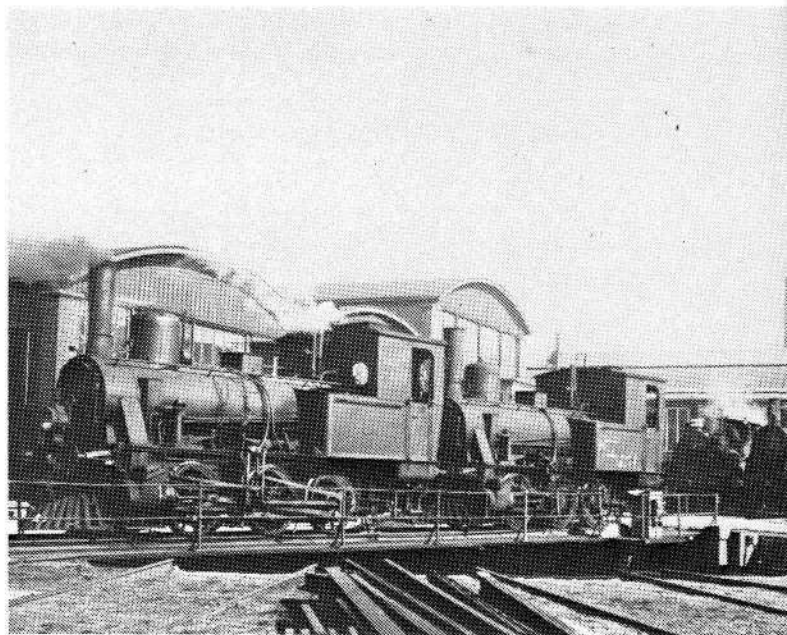
Hovedkontor og værksted blev lagt i Århus, hvor man også havde egen station - med et godsforbindelsesspor til statsbanestationen. I 1907 blev dette spor indført til Mølleengen og igen ændret i 1919. I Thorsø blev stationstjenesten udført af DSB.

Allerede i 1883 fremsattes de første planer om en bane mellem Århus og Hammel, idet folketingsmand Niels Jensen fra Toustrup på et politisk møde fremsatte sin plan, men mere skete der imidlertid ikke. Først i 1894 kom der igen liv i sagen, da den initiativrige Århus-grosserer Hans Broge afholdt et møde (den 10. maj) og derefter udsendte indbydelse til tegning af aktier for en bane mellem Århus og Hammel. Hans plan gik ud på, at banen skulle benytte statsbanestrækningen fra Århus til et sted mellem Brabrand og Mundelstrup, nærmere betegnet ved Årslev teglværks sidespor, og herfra på eget spor i vestlig retning over Lyngby og Galten til Låsby og herfra videre over Sporup og Anbæk til Hammel. Men ikke så snart var disse planer fremsat før kommunerne sydvest for Århus begyndte at røre på sig for at få den påtænkte bane ført syd om Brabrand sø, samt at banen skulle have egen station i Mølleengen.

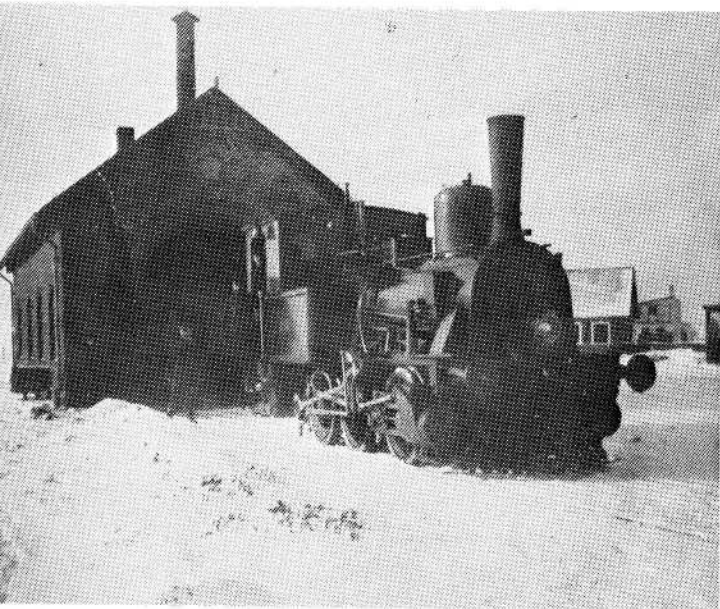
I lov af 8. maj 1894 optoges en "Jernbane fra Hammel enten Syd om Brabrand Sø til Aarhus - eller til Brabrand Station". Efter megen diskussion om linieføringen blev man enige om linien syd om Brabrand sø og med egen station i Århus, og eneretsbevillingen udstedtes den 30. juni 1898 til fabrikant C. Jensen i Århus, og han blev samtidig valgt til formand for selskabet.

Anlægsarbejdet blev påbegyndt i 1899 og man regnede med at kunne åbne banen i 1901, men sådan skulle det ikke gå, idet bygningen af en dæmning over Mølleengen forsinkede arbejdet over et år, samtidig med at det fordyrede anlægsudgifterne med godt 20% til ca. 2,1 mill. kroner.

Banen blev indviet den 24. april 1902 under udfoldelsen af det sædvanlige ceremoniel, bl.a. deltog kongelig kommissarius, kammerherre Dreyer, og den 25. april åbnedes banen så for den egentlige drift med 3 daglige togpar. Godsforbindelsessporet til DSB kom dog først i

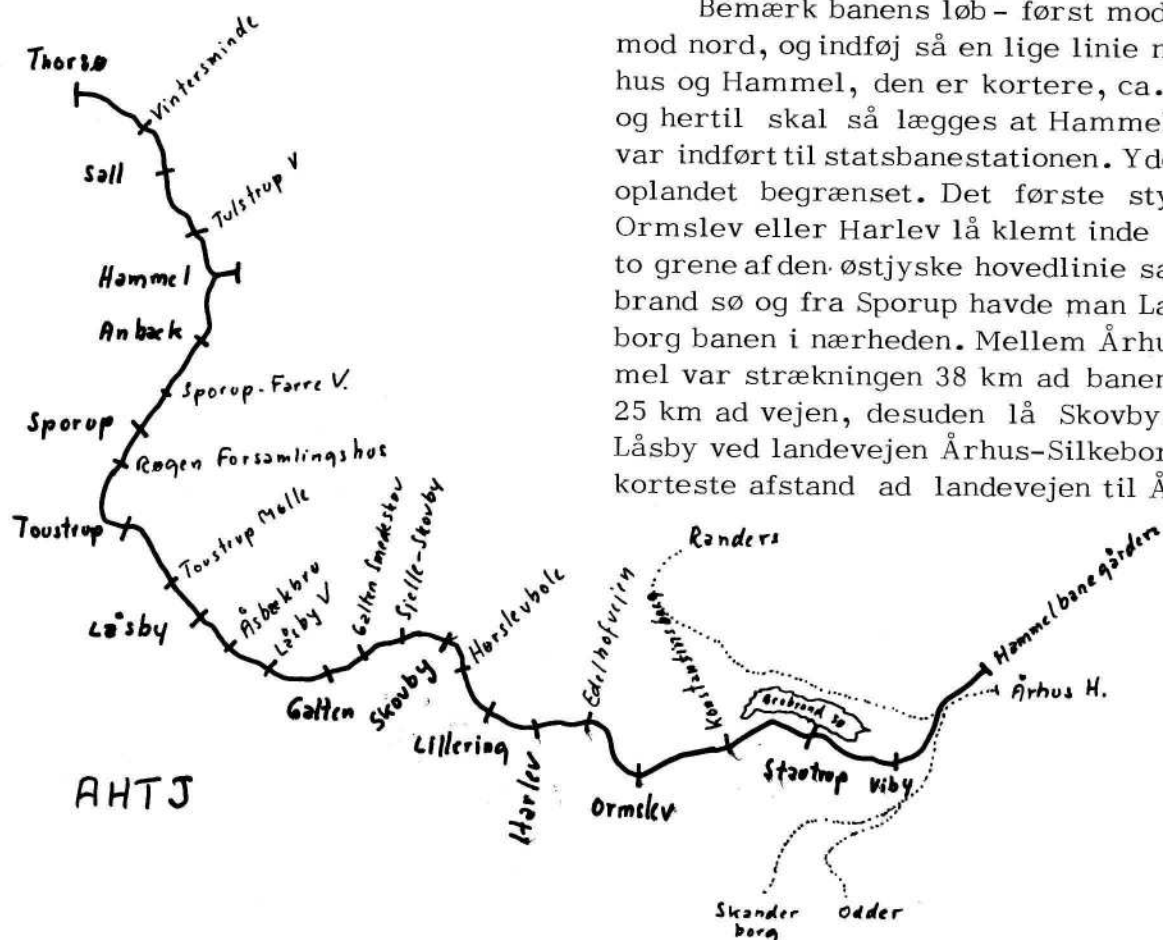


HAJ loko 1 og 3 ved Frichs, 1945.
(Bay, arkiv SAG)



HAJ 2 ved remisen i Hammel 1907.
(K. Jensen, arkiv SAG)

drift fra den 12. juni 1902. I 1908 åbnedes Langå-Silkeborgbanen - den kom dog, trods stærk protest fra Randers byråds side til at udgå fra Laurbjerg, og kom til at løbe over Thorsø og Fårvang til Gern og derfra i nogenlunde lige linie til Silkeborg. Der var kræfter i bevægelse for en linieføring over Hammel, men det lykkedes ikke at gennemføre dette ønske

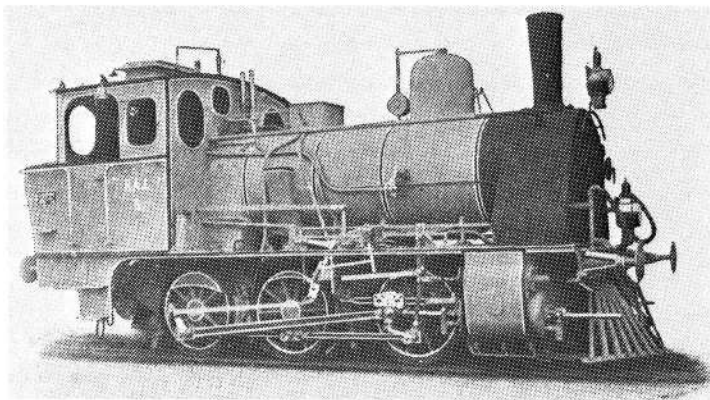


selvom en linieføring Thorsø-Hammel-Gern nok havde været en fordel for egnen, men det har jo nok strandet på modstand fra Randers byråd, der havde betinget sig en direkte linie mellem Langå og Silkeborg - men måtte gå med til Laurbjerg-linien.

Men da nu "bjerget ikke ville komme til Muhamed, måtte Muhamed gå til bjerget" og der nedsattes i 1906 et udvalg for anlæg af Hammelbanens forlængelse til Thorsø. Dette anlæg blev vedtaget ved lov af 27. maj 1908 og bevillingen givet til HAJs daværende formand, fabrikant C. Jensen, Århus. Det blev i bevillingen bestemt, at den ny bane skulle have fællesdrift med HAJ. Det ny anlæg kom til at koste ca. 0,5 mill. kroner, hvori var indbefattet en større udvidelse af Thorsø station. Banen blev indviet den 11. juli 1914 og dagen efter begyndte den egentlige drift med 5 togpar daglig.

For de baner, der var anlagt inden 1. verdenskrig gjaldt det, at linieføringen var ret underordnet idet der til lands kun var 2 transportmuligheder, benene og hestekøretøjer. Helt anderledes blev det, da der kom motor-køretøjer på landevejene. Da HAJ blev anlagt skulle man have det hele med, og helst lidt til, lad os se lidt kritisk på kortet.

Bemærk banens løb - først mod vest og så mod nord, og indføj så en lige linie mellem Århus og Hammel, den er kortere, ca. 25 km ialt, og hertil skal så lægges at Hammelbanen ikke var indført til statsbanestationen. Ydermere var oplandet begrænset. Det første stykke ca. til Ormslev eller Harlev lå klemt inde mellem de to grene af den østjyske hovedlinie samt af Brabrand sø og fra Sporup havde man Langå-Silkeborg banen i nærheden. Mellem Århus og Hammel var strækningen 38 km ad banen men kun 25 km ad vejen, desuden lå Skovby, Galtensmønstervang og Låsby ved landevejen Århus-Silkeborg og med korteste afstand ad landevejen til Århus. Alle



H AJ 5, fabriksfoto Borsig.
(Ingeniøren 1910, arkiv SAG)

disse forhold taget i betragtning, betød det at Hammelbanen var en af de første baner, der måtte se en lukning i øjnene. 2. verdenskrig gav den dog en frist og en kort opblomstring – eller en forlænget døds-kamp, hvad man nu vil kalde det.

Hammel var en rebroussementsstation – skal man tro en planskitse over stationen, var der ikke drejeskive for enden af stationspladsen ved afløbssporet, men kun ved remisen i stationens modsatte ende. Lidt upraktisk for Triangel-vognene, der kun havde ét førerrum. (En lokalkendt læser efterlyses!). De 2 små dieseltraktorer var forøvrigt beregnet til ran-

gering i Hammel og til lokaltog mellem Hammel og Thorsø. Hammel var banens bedste godsstation, idet byen havde en del industri og slagteri.

I Århus lå stationen ved Carl Blocksgade. Her var et ret stort sporanlæg samt banens remise og værksted. Senere lod man banen udgå fra Thorvaldsensgade, det skete ved blot at forlænge afløbssporet og ved anlæg af en lille peron, nævnt første gang i køreplanen af 20. september 1938. I Århus var AHTJ fra 1912 nabo til Frichs og man fik en ganske god indtægt ved at transportere nybyggede loko fra fabrikken over til DSBs sporområde.

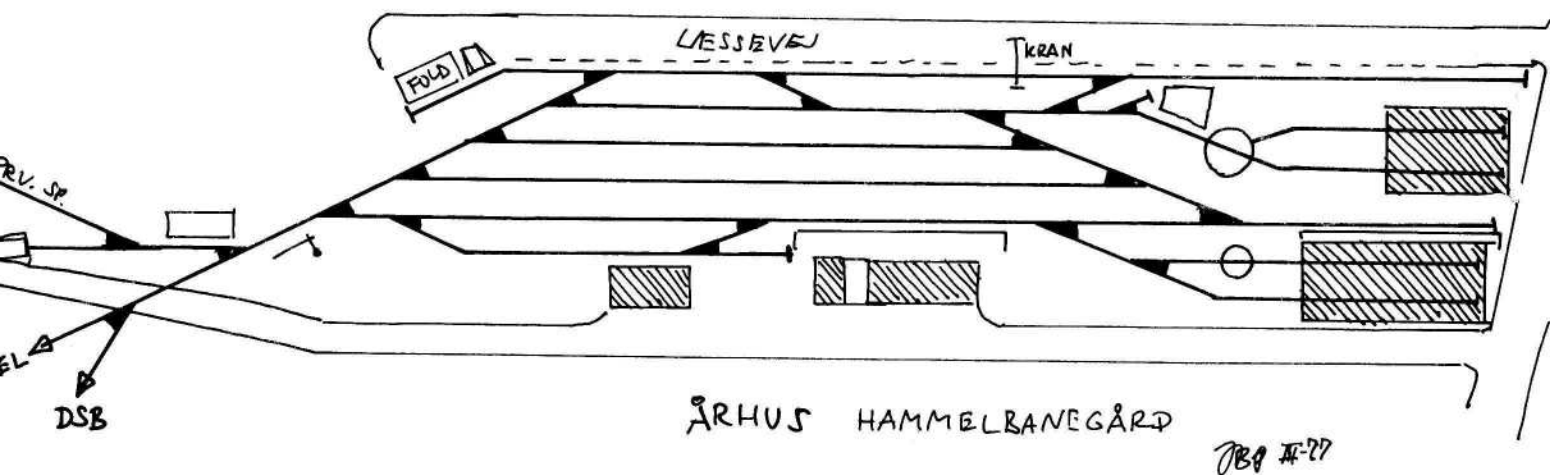
PERSONALE

Ved banens åbning var der 40 ansatte og dette tal steg lidt efter lidt til 60 mand i 1917. I 1920 var der pludselig 77, men det reduceredes allerede året efter til 64 mand og faldt yderligere til 54 i 1930.

Fra 1903–08 havde man stationsforstander på de 5 største stationer, 1909–22 på de 4 største, i 1923 3 stationsforstandere, 1924–28 kun 2 og fra 1929 kun én. Det modsvarede af stationsmestre på disse stationer og dertil kom et antal ekspeditricer, varierende fra 5–8.

H AJ 5 under ophugning i Århus, 1933.
(Arkiv JMJK)





HOLDEPLADSER

Der oprettedes ialt 12 holdepladser for motortogene, mest ved de større vejkryds.

UHELD

Imellem Lillering og Skovby skete der en afsporing den 25. januar 1948. Årsagen var is i en tvangsskinne. Toget var damptog og medførte ca. 60 passagerer. Loko og forreste personvogn afsporede, ingen kom dog alvorligt til skade trods det at afsporingen skete med en fart af ca. 50 km/h.

Ved Constantinsborg mellem Stautrup og Ormstrup blev et motortog Schalburgteret den 28. marts 1945. Motorvognen blev afsporet og 3 af banens personale blev kvæstet.

RULLENDE MATERIEL

DAMPLOKO

(se tabel på udfoldningsark)

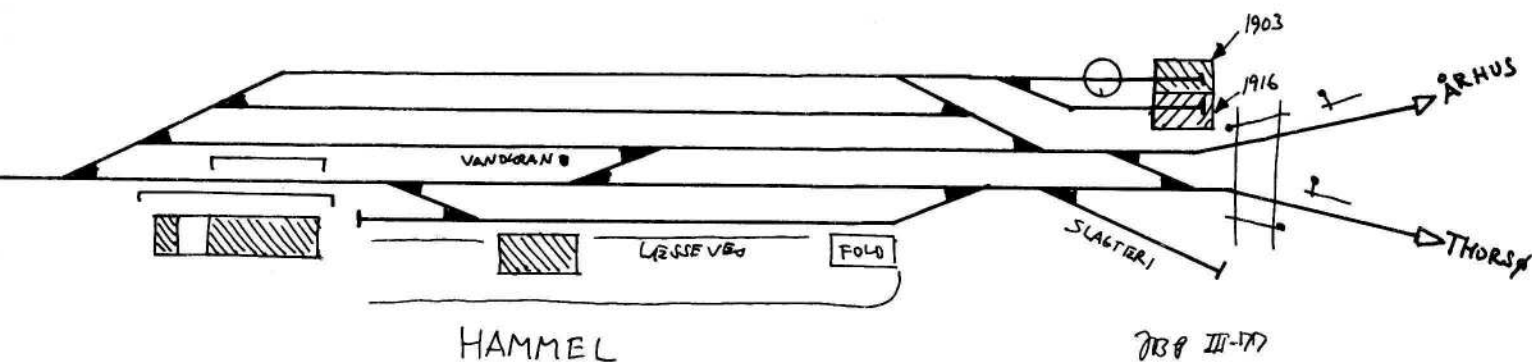
Nr. 1-3 var ud af en serie på ialt 7 maskiner (3 til LNJ og 1 til NFJ), bygget over en periode af 8 år. Den var af typisk preussisk udseende, mindede meget om KPEVs T 3. Kedlen var meget lavtliggende, dommen sad lige bag skorstenen og den lille sandkasse - typisk preussisk -

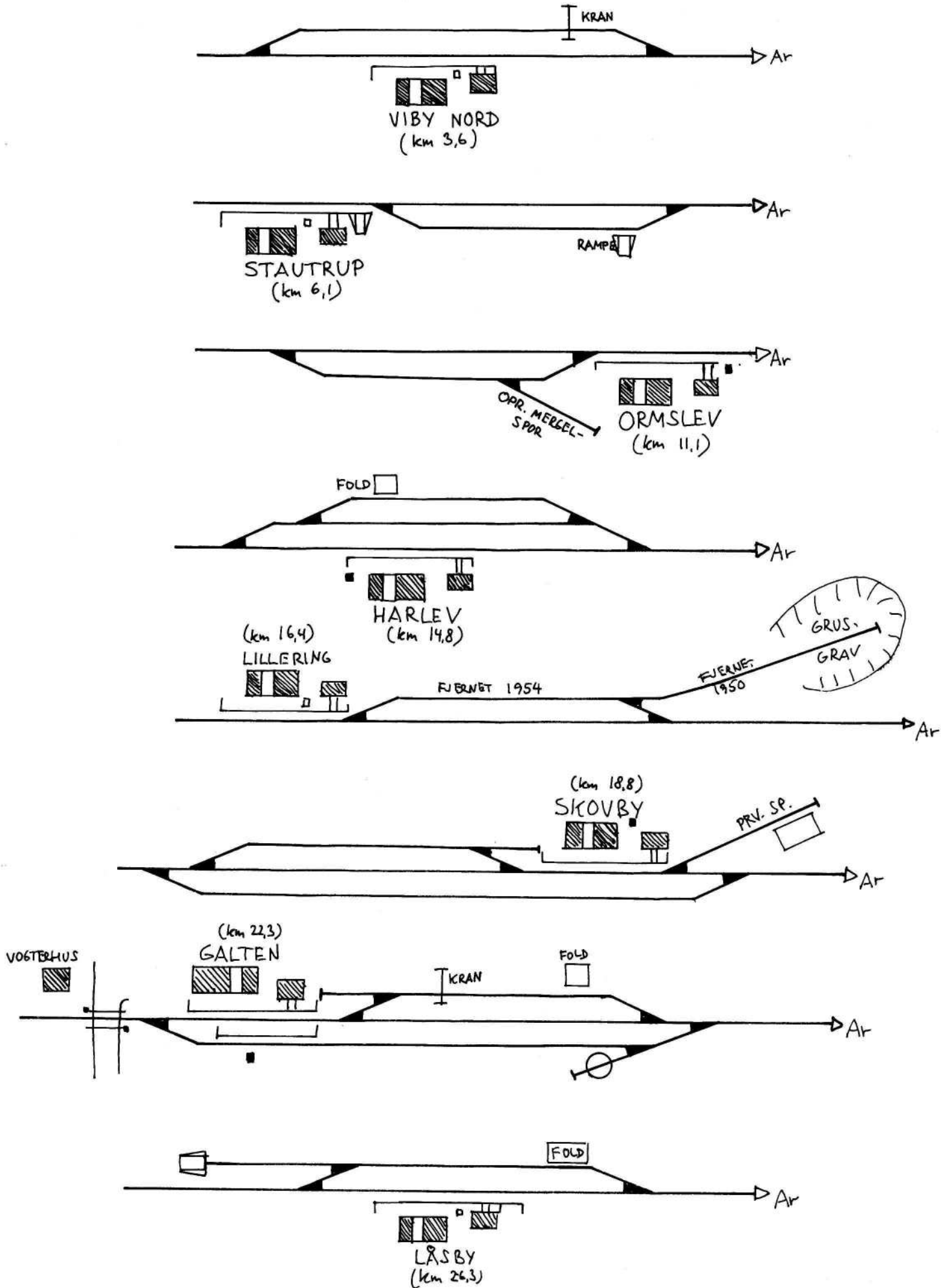
var anbragt midt på kedelryggen. Der var rammevandkasser og kullene opbevarede i kassen foran førerhuset. De havde udvendige cylindre med fladglidere og Tricks-styringer og bageste hjulsæt var drivhjulssættet. Den samlede længde, l.o.p., var 7771 mm og da den totale akselafstand var 2800 mm og hjulene lå nogenlunde under maskinens midte, var der ret store overhængende dele.

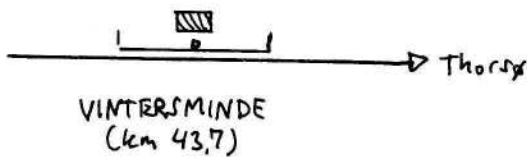
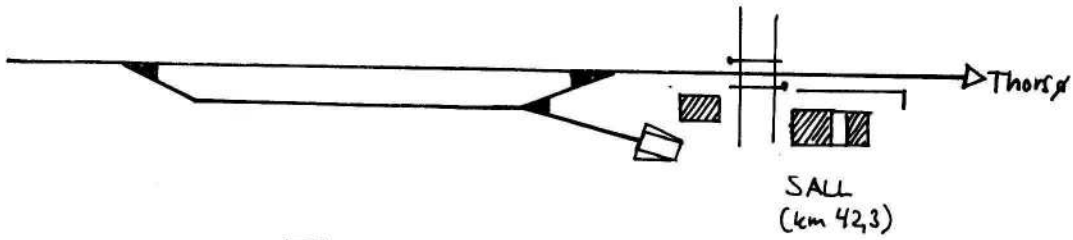
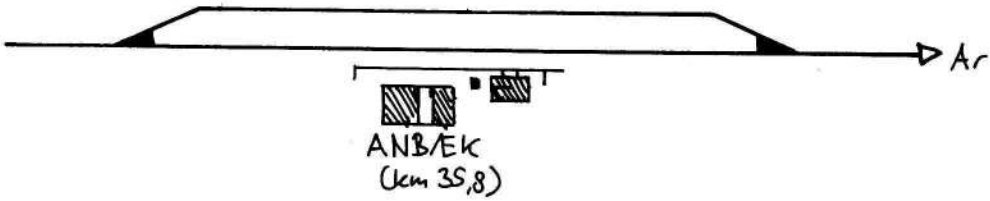
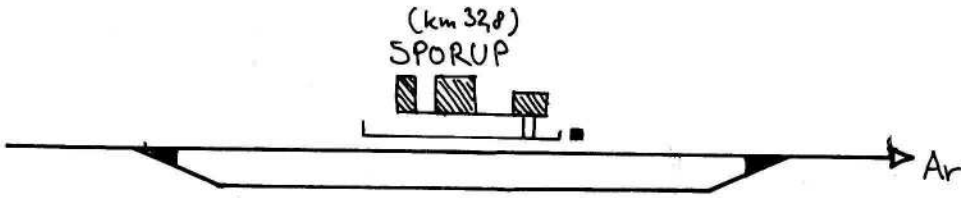
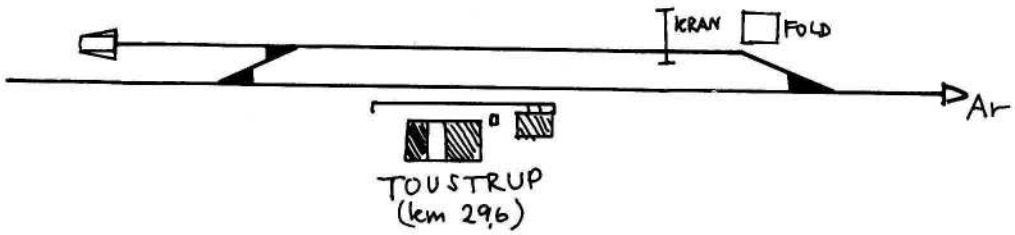
Det var selvfølgelig ikke noget hurtigtløbende loko, men de stod godt fast og var efter deres størrelse kraftige maskiner. Dertil kom, at de var enkle i konstruktionen og følgelig billige at vedligeholde.

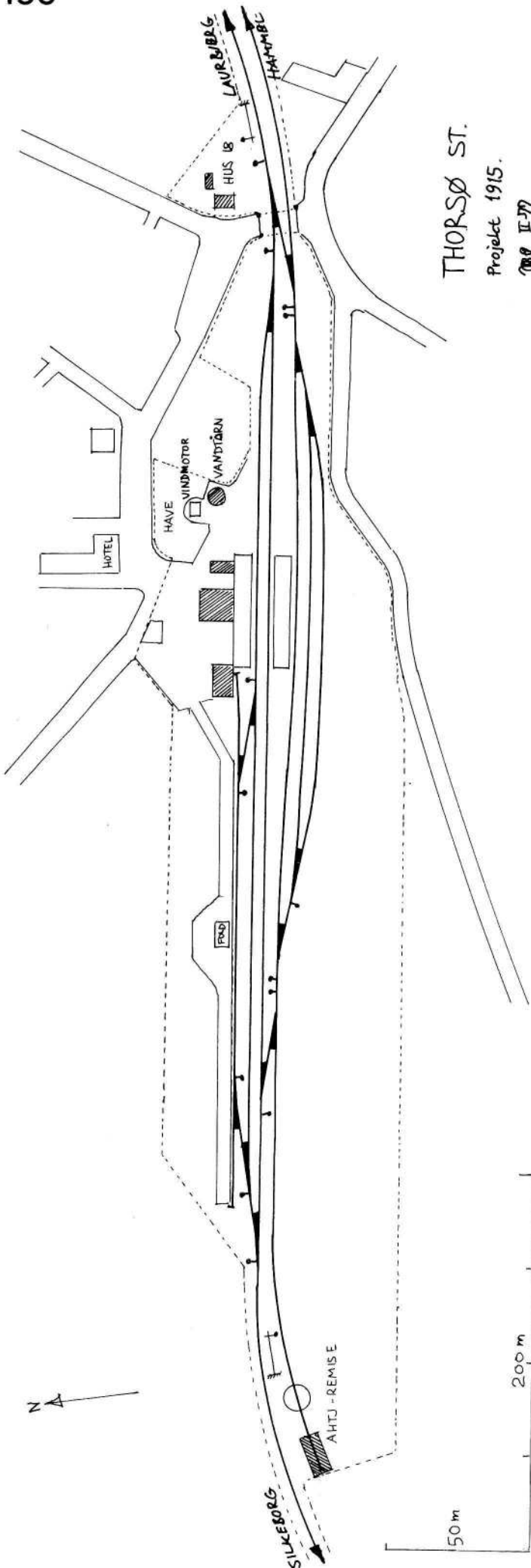
Maskinerne blev leveret før banens åbning og nr. 1 og 3 var udlejet til ETJ, hvor de kørte hhv. 7903 og 93.966 km.

Nr. 4 blev indkøbt i 1904 fra HHJ for 5667 kr. og solgt igen til samme bane i 1922/23. Også denne maskine - af en serie på 12 - var af typisk tysk tilsnit. Maskinerne var yderst enkle, havde således ingen dom, blot en dampsamle-kasse på kedelryggen, hvorfra der udgik 2 udvendige damprør til gliderkasserne. Sandkassen sad på midten af kedelryggen. Det forreste af de koblede hjulsæt sad lige foran fyrkassen og nogenlunde under midten af maskinen, og det bageste hjulsæt, drivhjulssættet, sad under førerhuset og bag fyrkassen. Cylindrene var





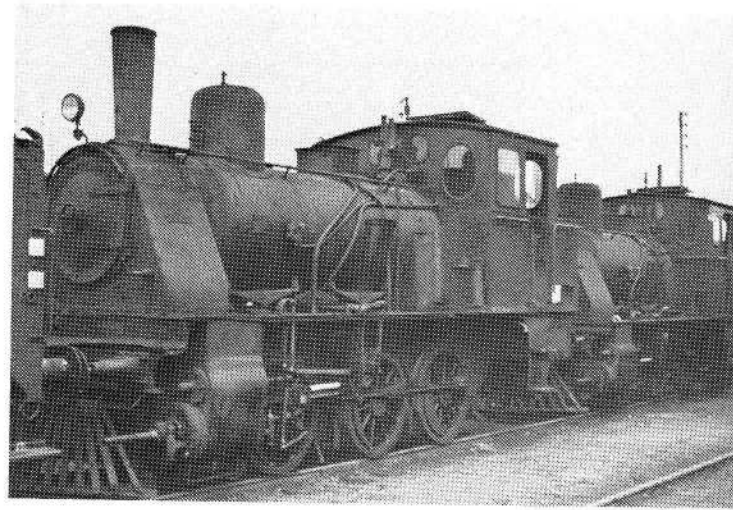




THORSØ ST.

Projekt 1915.

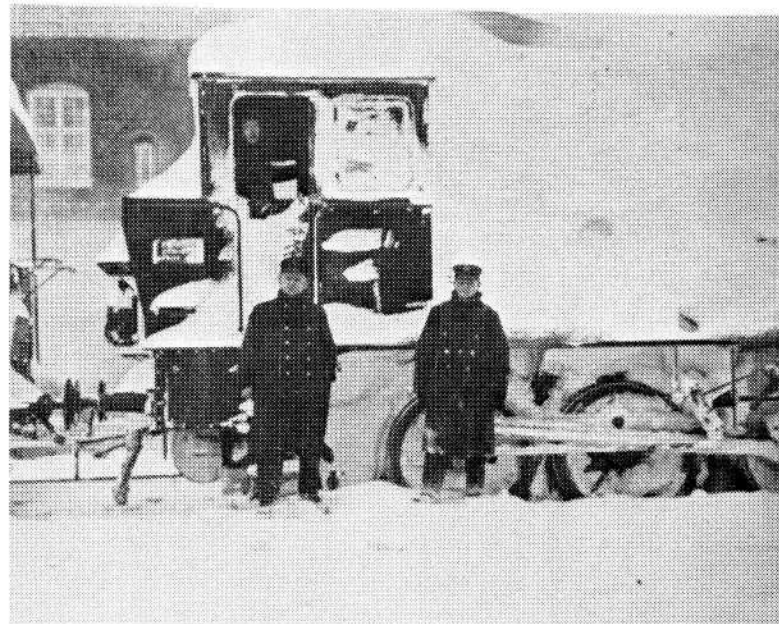
ØØ II-77



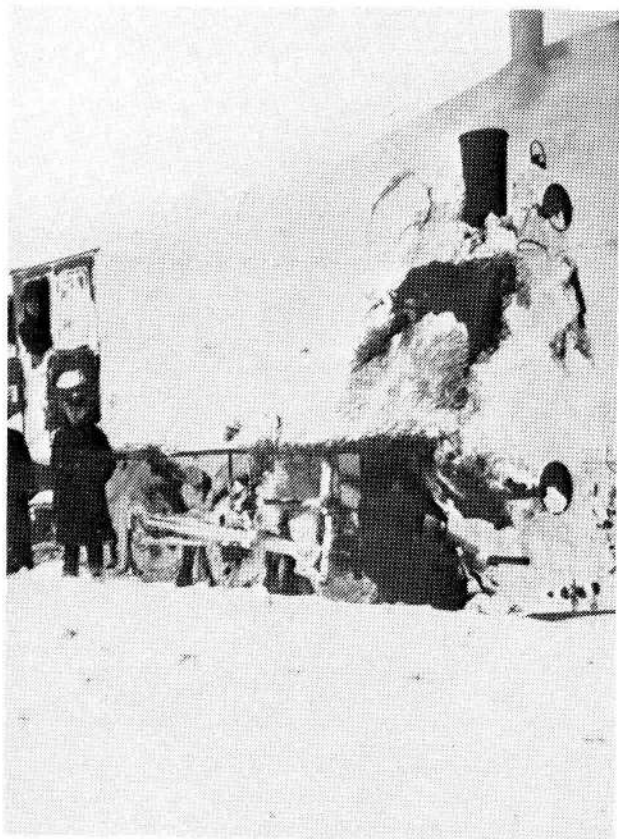
AHTJ 6 og AHTJ 5 i Århus 1956.
(Thøgersen, arkiv SAG)

anbragt mellem forreste hjulsæt og forløberen, der var fast styret i rammen. Der var udvendige Tricks-styringer, vandkasse mellem rammerne - anbragt langt fremme af hensyn til vægtfordelingen. Kulkassen var anbragt på kedelsiden og førerhuset var oprindeligt ikke lukket bagtil. Nr. 4 blev mest benyttet i rene persontog.

Nr. 5, 6 og 5", hvoraf der blev bygget 8 til privatbanerne og var en videreudvikling af våddamptypen fra 1900-04, havde overheder, rundglider og Heusinger-styringer. De havde større cylindre, højere liggende kedel og kulkassen



AHTJ 6 i Hammel ca. 1935. Bemærk det tydelige skrå agterspejl.
(Lars Andersen, arkiv SAG)

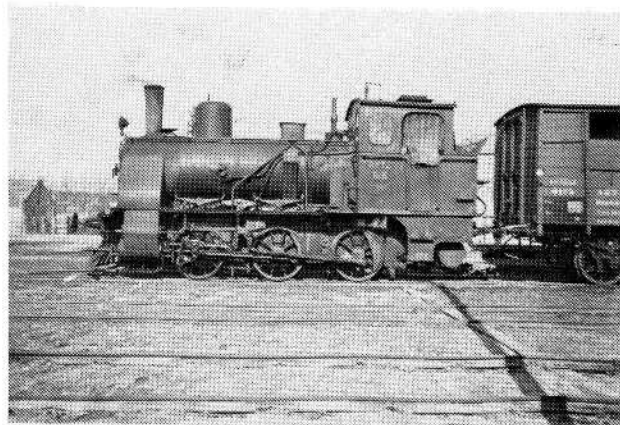
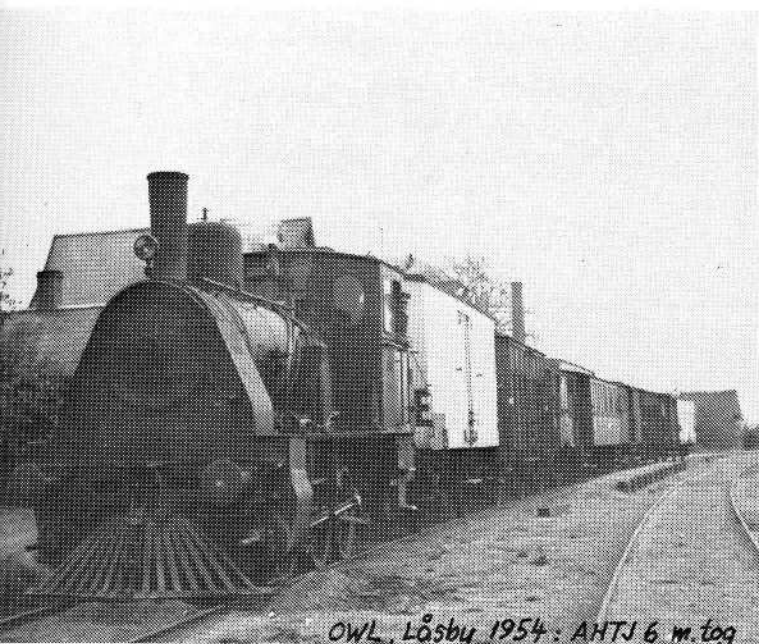


AHTJ 6 i Hammel ca. 1935 efter en hård tur i sne.

(Lars Andersen, arkiv SAG)

var anbragt bag førerhuset. Nr. 6 havde et lidt større vand- og kulforråd.

Der var 3 varianter af denne type ved de danske privatbaner, svarende til de 3 forekommende årgange. For hver årgang blev kedlerne anbragt lidt højere og fodpladen tilsvarende hævet. HAJ 5 og AHTJ 6 havde samme akselaf-



AHTJ 5 og Q 125 i Århus.
(O.W. Laursen)

stand som HAJ 1-3, mens AHTJ 5 (nr. 5"), der var købt brugt fra RNOJ, var lidt længere og havde akselafstand $1500 + 1500 = 3000$ mm. Den var desuden, i modsætning til banens "egne" maskiner, født med lodret bagvæg, hvilket AHTJ 6 for øvrigt også fik senere i forbindelse med en udvidelse af kulforrådet.

Efter at motorvognsdriften var indført fra 1923-1932 faldt damptogskilometrene stærkt og man kørte praktisk taget kun med damp i godstogene.

MOTORTRÆKKRAFT

(se tabel på udfoldningsarkene)

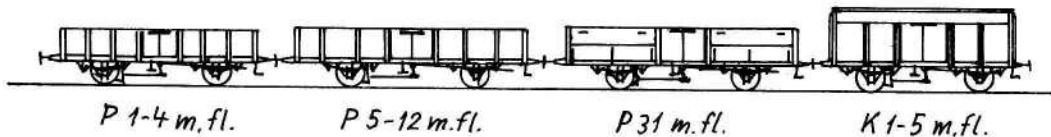
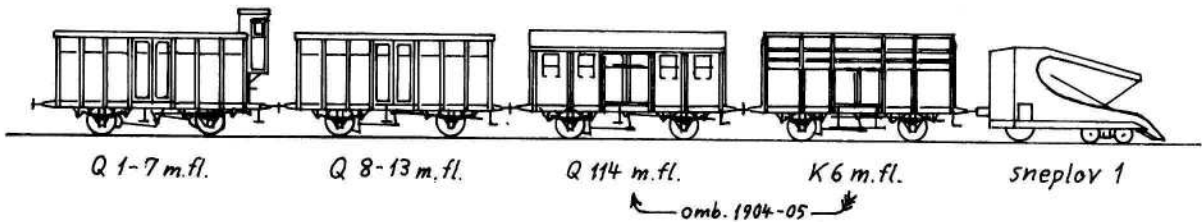
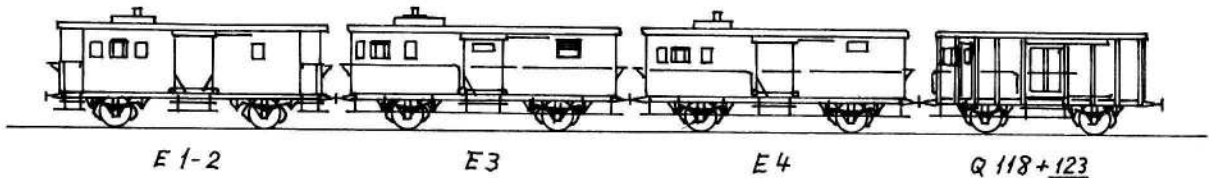
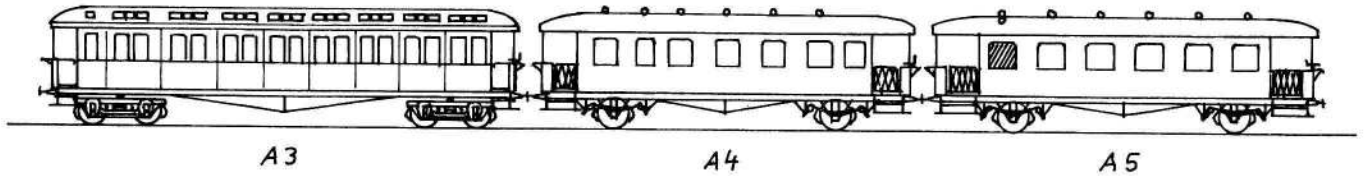
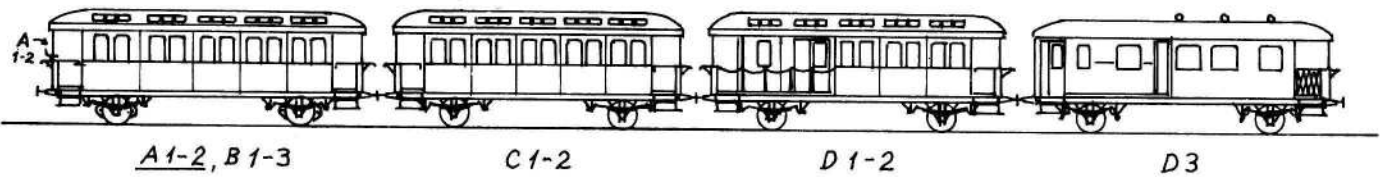
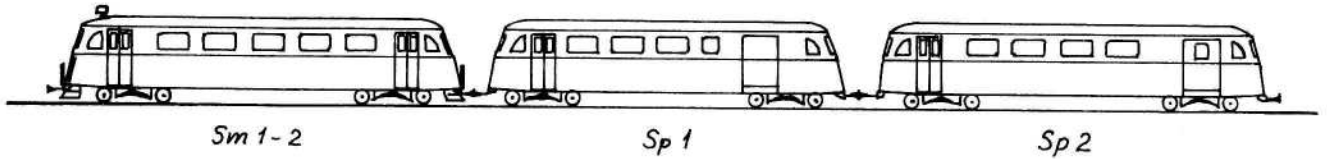
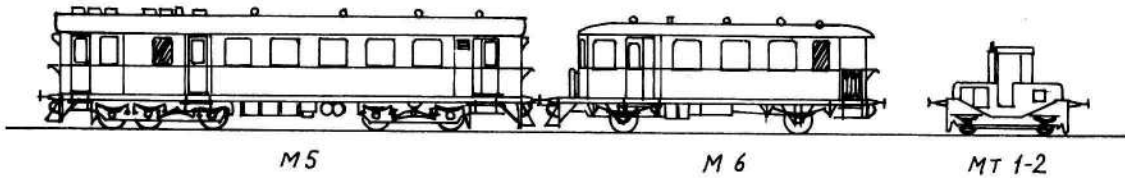
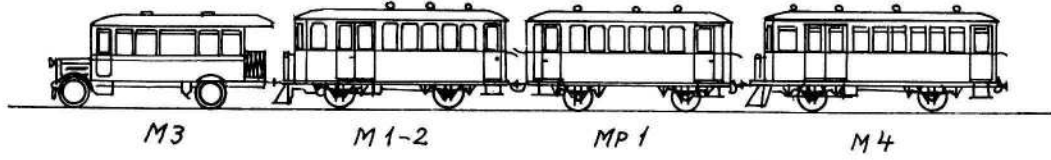
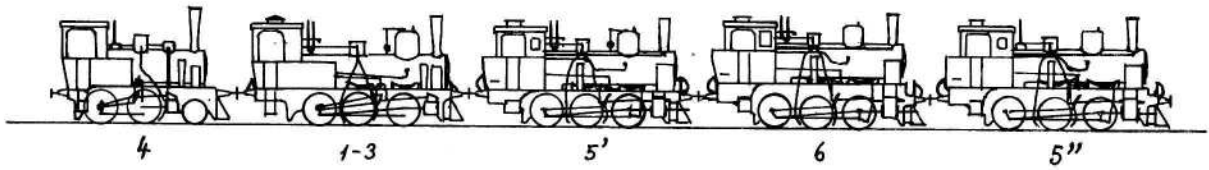
Allerede i 1920 forsøgte AHTJ sig med en motorvogn, d.v.s. det var egentlig kun en overdækket trolje, der var bygget i Sverige (Ljusne) og den havde hverken puffer eller koblinger og var tænkt anvendt i lokaltog Hammel-Thorsø, men dette blev opgivet og vognen blev overladt baneafdelingen, hvorfra den blev udrangeret i 1927.

I 1923 kom så de første rigtige motorvogne - og bortset fra M 3, forsøgsvognen, der hurtigt måtte kasseres, betød de små benzinvogne en væsentlig billiggørelse af driften samtidig med at de betød en forbedring af toggangen.

M 3 blev i 1926 og 1927 udlejet til KRB til levering af denne banes M 1 fandt sted, og der kørte den godt 30.000 km.

AHTJ 6 med godstog i Låsby 1954.
(O.W. Laursen)

HAJ/AHTJ's rullende materieel



DAMP

år	bygge-		aksel-følge	stý-ring	cylindere		hjuldiam.		hedeflade		ke-del-tryk	akselafstande		lgd. over puff. (-m)	tjenestevægt		forråd vand m ³	kul t	brem-ser	max. hast. km/h	anmærkninger, Skæbne m.v.
	år	sted			nr.	ø x slag mm	højde mm	løbe-diam. mm	fyrrør m ²	over-hed m ²		ialt m ²	rist m ²		driv-hjul → m	inkl. tender → m					
1900	Borsig	4820-22	C ^t	Allan	300 x 500	-	1100	57	-	57	12	2,80	7,77	28,0	28,0	3,3	1,0	B+H	45	HAJ 1 og 3 - - - - - udr. 1954 " 2 - - - - - " " " " " 1934	
1883	Hano	1642	1B ^t	Allan	270 x 460	800	41,2	-	41,2	12	3,15	6,12	12,6	18,7	2,36	0,7	H	45	1904 ex HHJ 1 ★ 1922 atter HHJ 1 ★ (udr. 1930)		
1910	Borsig	7410	C ^t	Heus.	350 x 500	-	1100	50,0	12,0	62,0	1	2,80	7,72	28,8	3,5	1,2	B+S	45	HAJ 5 (nr. 5 ¹) - - - udr. 1932, oph. c. 1933		
1911	Borsig	7718	C ^t	Heus.	350 x 500	-	1100	50,0	12,0	62,0	1	3,00	7,99	28,8	3,5	1,2	B+S	45	AHTJ 5 (nr. 5 ¹¹) ex RNOJ 3, 1932 ★ udr. 1956		
1914	Borsig	8981	C ^t	Heus.	350 x 500	-	1100	50,0	12,0	62,0	1	2,80	7,7?	30	4,5	1,2	B+S	45	kulkassen senere forøget til 1,5 t kul ★ udr. 1956		

MOTOR

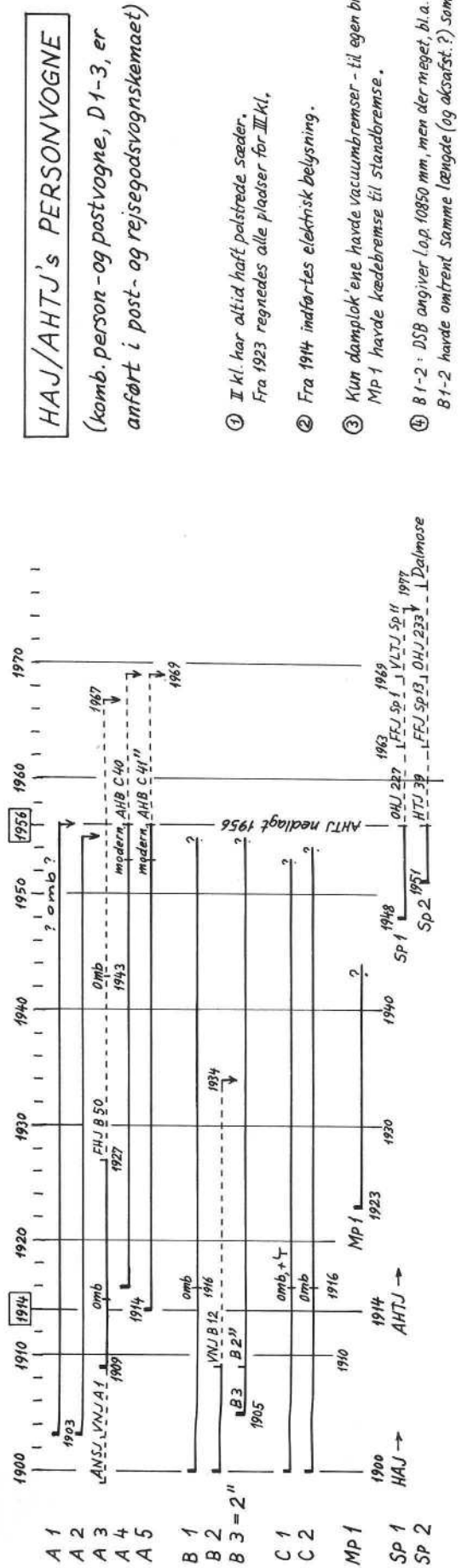
år	vognens bygge-		aksel-følge	motor		transmis., evt. gear.	akselafstande → m	tjenestevægt		indretning		max. hast. km/h	anmærkninger, Skæbne m.v. ④
	år	sted		nr.	fabr., type			art, hk v. rpm	l. o. p. (-m)	ad-h. ialt t	siddepl. faste + klap		
1920	Ljusne	?	1A	Ellwe	B 15	?	?	?	?	8 træ	-	?	henst. 1920 ★ 1924 til bareafd. ★ oph. c. 1927
1923	Tri-a	788 (model II)	1A	Midwest	B 70 v. 1600	4 x 120 x 152	3,6	8,15 8,8	8,8	20 træ + 4	rsq. 3,4 m ²	70	centralpuff. ★ 1936 VVGJ M3 (omb) VVGJ M3: sidepuffere udr. 1945
1923	Tri-a	790 (model II)	1A	Midwest	B 70 v. 1600	4 x 120 x 152	3,6	8,15 c. 8,8	8,8	20 træ + 4	rsq. 3,4 m ²	70	centralpuff. ★ omb. 1940 ①; bla. ny motor: 1940 sidepuff. bag ★ 1944 gasgenerator ★ oph. 1956
1921-1922	Tri-a	693 (model I)	1A	Midwest	B 50 v. 1600	4 x 105 x 133	4,6	7,5	?	20 træ	-	60	centr. puff. bag, Opr. Triangels forsøgsvogn. Udlejet til KR8 1926-27 ★ udr. 1933
1924	Tri-a	819 (model II)	1A	Midwest	B 70 v. 1600	4 x 120 x 152	4,0	8,8	4,0	24 træ + 4	rsq. 4 m ²	70	centralpuffere ★ 1932 ny motor ★ 194? gasgenerator ★ 19?? sidepuff. bag ★ 1946 ny motor ★ oph. 1956
1932	Fric	122	3'B ^o	Fric 6195CL	D 205 v. 750	6 x 195 x 260	8,10 + 2,00 / 1,25 (t ₁ = 1,20 + 2,17)	16,6	?	50 læder	rsq. c. 5 m ²	70	brandskudet og udr. 1956 ★ oph. 1956
1928	Tri-a	1122 (model VIII)	1A	Cont. 15H NAG	B 100 v. 2000	6 x 114 x 146	5,90	11,6	6,5	33 læder	toilet, rsq. c. 3,75 m ²	70	1936 ex DSB ME 46 ★ 1946 ny (diesel) motor oph. 1956
1933	Fric	128-129	B	Fric 6100 CA	D 60 v. 1800	6 x 100 x 130	2,50	5,25	12	-	-	30	MT 1 til H. I. Hansen, Odense 1956 ★ (oph. ?) MT 2 1940 til Kaas Briketfabrik ★ 1960 til FFJ M12H ¹¹ ★ (oph. 1969)
1948	Scnd	19371 (serie 1)	(1A)(A1)	Fric 8115CC	D 160 v. 1800	8 x 115 x 140	8,65 + 2,00	14,2	?	46 lær. + 2	toilet, rsq. 600 kg	75	1956 OAJ Sm 14 ★ 1963 ANJ Sm 14 ★ henstillet 1969, 1970 til privatmand, 1972 MHV
1951	Scnd	20746 (serie 2)	(1A)(A1)	Fric 8115CC	D 160 v. 1800	8 x 115 x 140	8,65 + 2,00	14,2	?	46 lær. + 2	toilet, rsq. 600 kg	75	1956 HTJ Sm 17 ★ brændt og oph. 1962.

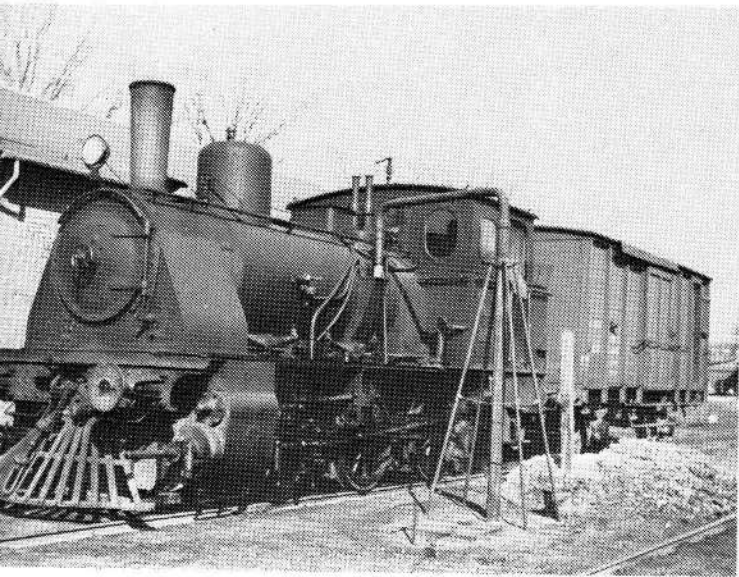
① M2 har 19?? fået ændret vinduesinddeling, men det indre var uændret.
 ② B = vacuumbremse, fandtes på damplokkene (ej nr. 4), men ikke på vognmateriellet.
 ③ Trykluffudstyr: M 1-2 og 4-6: Knorr, Sm 1-2: Clayton Dowdare.

④ Opvarmning: M 1-4 udblæsningsgassen, M 5-6 koksdyr, Sm 1-2 kølevandet.
 ⑤ Damplokk nr. 6 havde opr. strå bagvæg lige som HAJ 5, senere lodret væg som AHTJ 5 fra RNOJ.
 ⑥ M3 havde foruden håndbremsen en FOD-bremse (F).

PERSON - VOGNE

	bygge- år sted	art	indretning	per- roner	over- gange	tag	udv. be- klædn.	aksafst. → M ←	L.o.p. ← m →	tara t	③ brem- ser	lys ②	varme	bemærkninger, Skæbne m.v.
H AJ A 1-2	1903/04 Scnd	side- og midtgang	8 II + 39 III træ	2 åbne	2	ryt-ter	plade	6,00	11,29	10,7	5a	olie	damp	A 1 omb. > 1937: 39 III + rejsegrum med lukket person uden gavlør, TB. A 2 senere trækplætte sider.
H AJ A 3	1899 Maribo	sid. og mid	16 II + 60 III træ	2 åbne	2	ryt.	pl.	11,0 + 1,8	16,3	19,5	Sa	olie	damp	opr. ANS J AB 12, 1903 VNJ A 1, 1909 HAJ A 3 * 1915 nyt tag uden rytter * 1927 HI FHJ (HFJ) B 50. (udr. 1957)
A HTJ A 4	1916 Scnd	sid. og mid.	8 II + 44 III træ + 1 toil	2 åbne	2	—	teak	7,45	13,23	12,3	5a ⊕ →	el.	⊕ → damp	senere TB, koksfyr, polstrede sæder * 1956 AHB C 40 (udr. 1969)
A HTJ A 5	1914 Wismar	sid. og mid.	8 II + 46 III træ + 1 toil	2 åbne	2	—	teak	7,40	13,42	13,6	Sa ⊕ →	el	⊕ → damp	senere TB, koksfyr, polstrede sæder * 1956 til AHB C 41 * (udr. 1969)
H AJ B 1-2'	1900 Maribo	sid. og mid.	16 II + 29 III træ	2 åbne	2	ryt	pl.	5,70	? 10,85	11,1	—	olie	damp	B 1 nyt tag uden rytter 1915/16 B 2' til VNJ B 12, 1909 * udr. > 1954? (udr. 1934)
H AJ B 3' B 2''	1905/06 Scnd	sid. og mid.	16 II + 29 III træ	2 åbne	2	ryt	pl.	6,00	11,29	10,7	—	olie	damp	B 3 omnr. til B 2 i 1909 (B 2'') udr. > 1954
H AJ C 1-2	1900 Maribo	midtgang	50 III træ	2 åbne	2	ryt	pl.	5,70	10,68	10,5	⊕ →	olie	damp	nyt tag uden rytter 1916. { C 1 skruebremse 1916 * udr. < 1954 C 2 aldrig fået bremses * udr. > 1954? }
A HTJ Mp 1	1923 Triang. b. nr. 789	midtgang	(24 + 8 klap) III træ	2 lukk.	2	—	pl.	3,6	7,55	5,5	⊕ TB+KB	el.	udblæs- ningsgas	motorvogn m. centralpuffer til M 1-4. måske senere alm. kobletøj? 1937 < udr. < 1954
A HTJ Sp 1	1948 Scnd. b. nr. 19444	type /k+r	30 læder + 2t gods + toilet	2 lukk.	nul	—	pl.	8,1 + 2,0	12,85	8,2	TB+S	el	koks	"Skinnebus", 1956 OHJ Sp 227 * 1963 FFJ Sp 1 * 1969 VLTJ Sp 1 * (udr. 1975)
A HTJ Sp 2	1951 Scnd b. nr. 20776	type 2L+r	36 læder + 2 klap + 2t gods + toilet	2 lukk.	nul	—	pl.	8,65 + 2,0	14,20	9,8	TB+S	el	koks	"Skinnebus", 1956 HTJ Sp 39 * 1963 FFJ Sp 13 * 1969 OHJ Cs 233 * 1977 HI Dalmose - Skelskør





AHTJ 5 tager vand i Galten, 1956.
(O.W. Laursen)

Angående detaljer om motorvognene vil jeg henvise til Alkjærs artikelserie.

SKINNEBUSSER

(se tabel på udfoldningsarkene)

HAMMELBANENS VOGNMATERIEL

(se skitser m.v. på udfoldningsarkene)

Dette afsnit er skrevet af H. Alkjær.

Hammelbanen rådede ved åbningen over følgende rullende materiel:



AHTJ 5 med tog i Sall, 1956.
(O.W. Laursen)

- 3 damploko, nr. 1-3
- 4 personvogne, B 1-2 og C 1-2
- 2 person- og postvogne, D 1-2
- 2 bagage- og kedelvogne, E 1-2
- 14 godsvogne, Q 1-2 og P 1-12?

Person-, post- og bagagevognene var fra vognfabrikken Vulcan i Maribo, denne nyopdukede fabrik, der i 1896/97 leverede sine første normalsporede godsvogne til FFJ og derefter i de følgende godt 6 år var næsten enerådende med hensyn til leverancer af vognmateriel til privatbanerne, indtil fabrikken blev opkøbt - og nedlagt - af Scandia i 1906.

Hovedparten af de personvogne, Vulcan leverede, var af et meget ensartet og nydeligt design: Pladeklædte vogne med åbne endeperroner, tvillingvinduer og tagrytter med nedbuede ender, en type, der første gang lanceredes herhjemme af Scandia ved åbningen af Svendborg-Nyborg banen i 1897 efter at DSB 3 år i forvejen havde anskaffet Danmarks første tagryttervogne, der dog havde lukkede endeperroner og bogier.

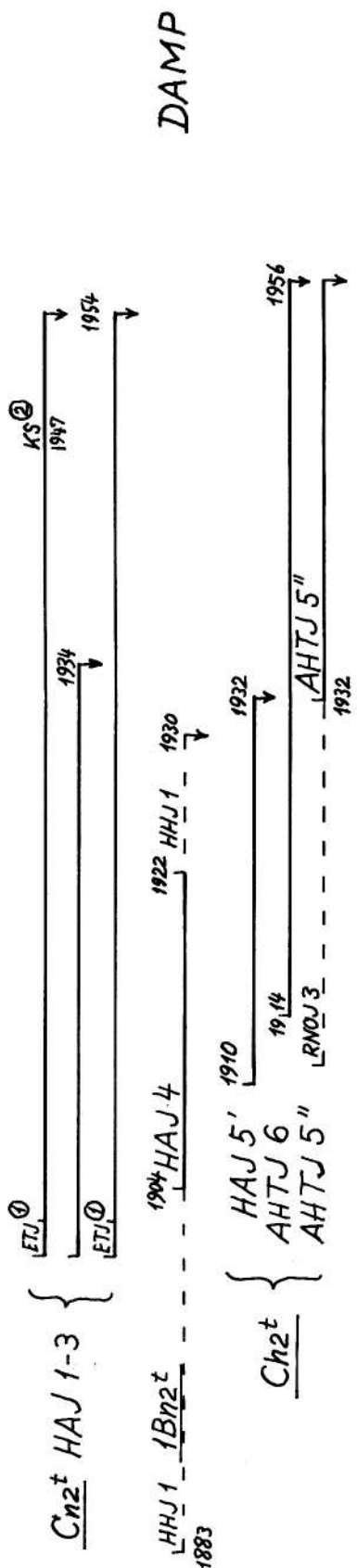
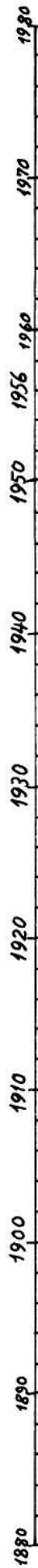
Når HAJ anskaffede tagryttervogne fra starten, var det altså noget af det mest moderne, man dengang kunne tænke sig, bortset fra, at man holdt sig til 2-akslede vogne.

De to "fine" vogne, B 1-2, havde sidegang i II kl. enden, hvor der var 2 kupeer med hver to 4-mands-sofaer med fjedrende og polstrede sæder og rygge, øreklapper og armlæn. II kl.-kupeerne målte 1800 mm mellem tværvæggene. Resten af vognen udgjordes af en III kl.-afdeling med midtergang og 2 + 3 pladser i bredden på nøgne træbænke. III kl.-fagene målte 1500 mm mellem ryggenes toppe. De nævnte kupemål svarer ganske til, hvad der var almindeligt ved de fleste andre baner i de år.

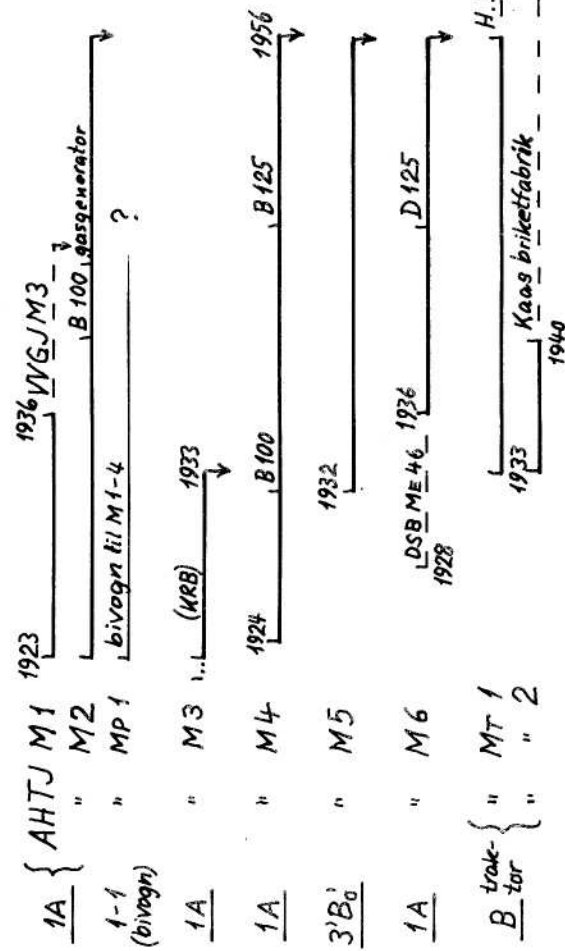
De to andre personvogne, C 1-2, var rene III kl.-vogne med midtergang og træbænke, men også disse havde tagrytter med deraf følgende gode lys- og ventilationsforhold.

Personvognene kunne alle opvarmes med damp fra lokomotivet eller fra en af de kedelvogne, der senere skal omtales. Belysningen skete i de første år ved olielamper, der fra 1914/15 efterhånden afløstes af elektrisk belysning, der fik strømmen fra et akkumulatorbatteri i pakvognen.

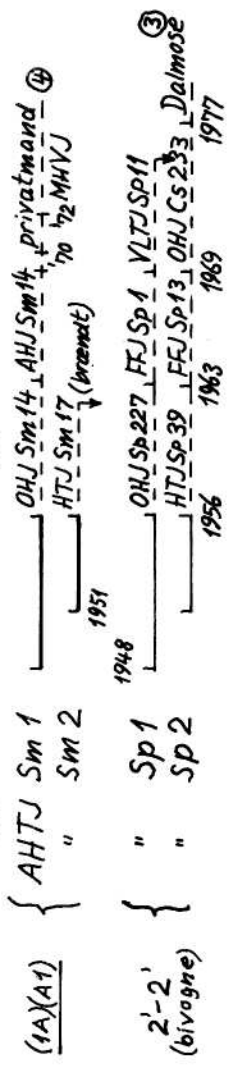
Mærkeligt nok havde ingen af banens oprindelige personvogne eller person- og postvogne så meget som skyggen af bremseudrust-



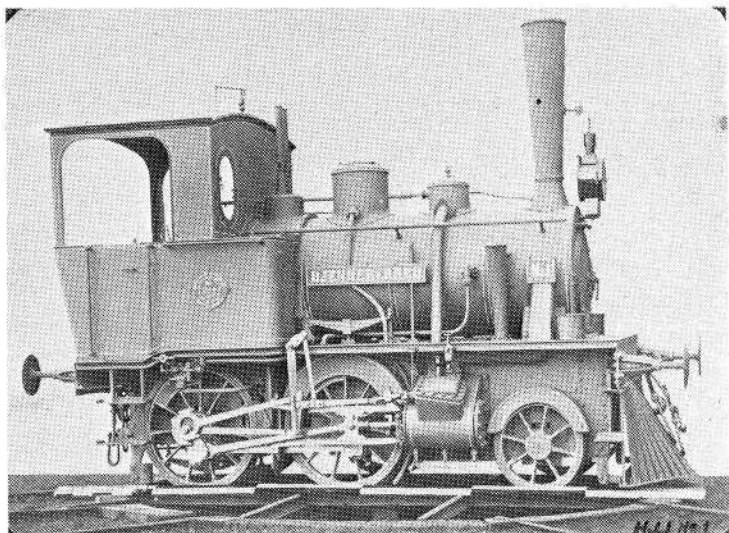
DAMP



MOTOR



① HAJ damp 1 og 3 udlejet inden banens åbning i 1902 til ETJ.
 ② HAJ damp 1 ualejet til KS i 1947.
 ③ „Dalmose“ = Foreningen Dalmose-Skelstør Banen.
 ④ AHJ Sm 14, ex. AHTJ Sm 1, henst. 1969, 1970 til privatmand, der fra 1972 har udlant den til brug på MHVJ.



Hanomag fabriksfoto af HJJ 1, som er magen til HAJ 4, ex HHJ 1. Foto er fra 1884. (Arkiv Alkjær)

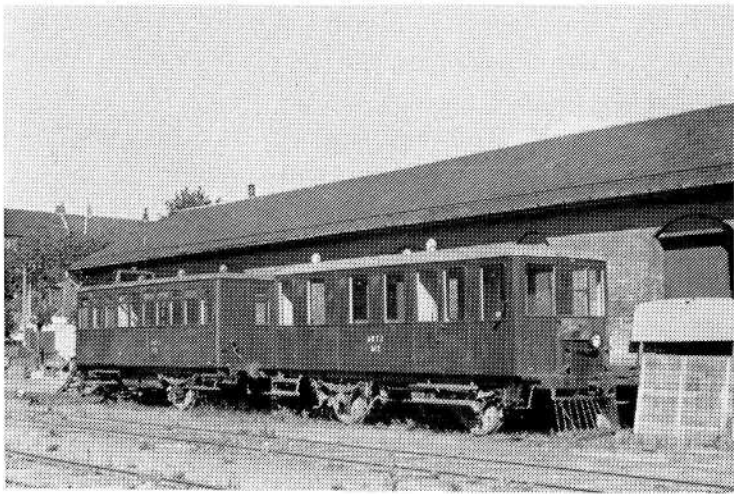
AHTJ MP 1 og M 1 samt diverse vogne, bl.a. Q 107 (hvid), K 207, P 7, K 204 og P 22.

(Rutherford, arkiv A. Gregersen)

ning i de første år. Senere fik C 1 skruebremse, men først efter krigen fik enkelte af vognene trykluftbremse, da næsten alle persontog fremførtes af motorvogne.

De to kombinerede person- og postvogne D 1-2, var udført helt i samme stil som de rene personvogne. De havde en 3 fags III kl.-midtergangsafdeling i den ene ende, mens der i den anden ende var postbureau med åben sva- legang forbi - en anordning, der gjorde at postrummet på trods af passagemuligheden kunne få en god bredde: 2220 mm eller ca. 200 mm mere end ved et tilsvarende arrangement med lukket sidegang. Man sparede derudover en langsgående væg, diverse vinduer m.m., hvilket kan forklare arrangementets popularitet hos mange danske privatbaner. Det var ikke meningen, at passagererne skulle benytte sva- legangen - i hvert fald ikke under kørslen. På udsiden var den kun adskilt fra afgrunden af en læderforhudet kæde, ophængt på en række jern- sceptre, der kun nåede fra gulvet til omkring vinduesbrystningens højde. Kæden og sceptret ud for de dobbelte fløjdøre til postafdelingen kunne let afløftes, når postsække m.v. skulle ind eller ud. Postrummet havde også modsat

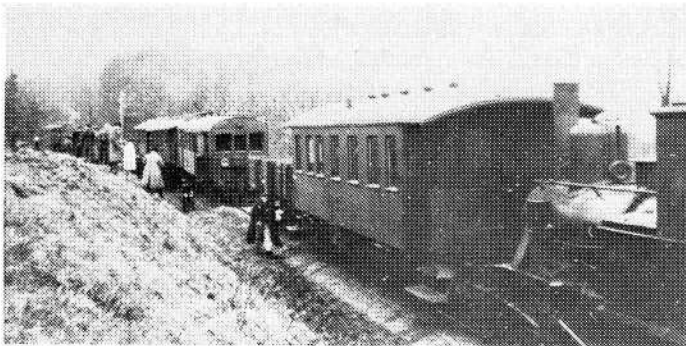




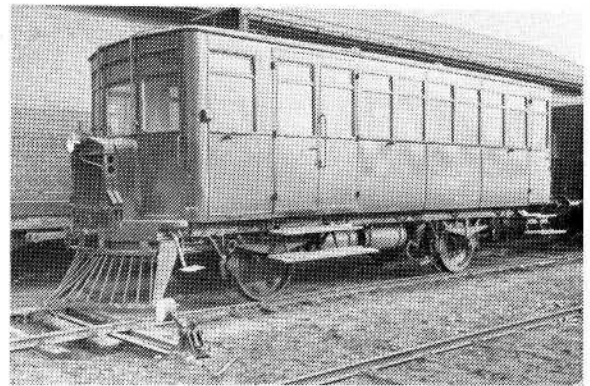
AHTJ M 4 og M 2 (med ombygget vognkasse) i Århus 1956.
(S.P. Laursen)



AHTJ M 3 i sne (stillet til salg?)
(AHTJ, arkiv SAG)



AHTJ M 5 afsporet ved Stautrup (1945?).
(ex P. Thomassen, arkiv Alkjær)



AHTJ M 4 med hævet og forlænger "snude".
Århus lokal, 1956.
(Albrekt, arkiv SAG)

svalegangen en dobbelt fløjddør. Den var forsænket lidt ind i vognsiden, så dørene ikke kom til at rage uden for fritrumsprofilen, når de åbnedes (udad!). Lige inden for fløjddørene var et mindre pakkepostrum, hvor der også var kroge til ophængning af postsække etc. Adskilt fra dette rum ved et skillerum med en dørløs åbning i midten befandt sig op mod gavlen det egentlige postbureau med sorteringsreoler, brevkasser med skueglas o.s.v., og her fandtes tillige en kakkellovn, en servante med vaskeskumme (og tilhørende emaileret vandkanne!) samt et par runde taburetter til personalets bekvemmelighed.

Banens to bagagevogne, E 1-2, indeholdt også en dampkedel til togopvarmning. Det var ikke så meget fordi lokomotiverne ikke kunne levere damp nok at man anskaffede kedelvognene, men fordi det bevirkede, at man så ikke



Interiør i AHTJ M 4, set bagfra, 1956.
(J. Guldbæk Christensen)



AHTJ M 6, ex DSB ME. Interiør set bagfra på ophugningspladsen i Odense, 1956.
(J. Guldbæk Christensen)



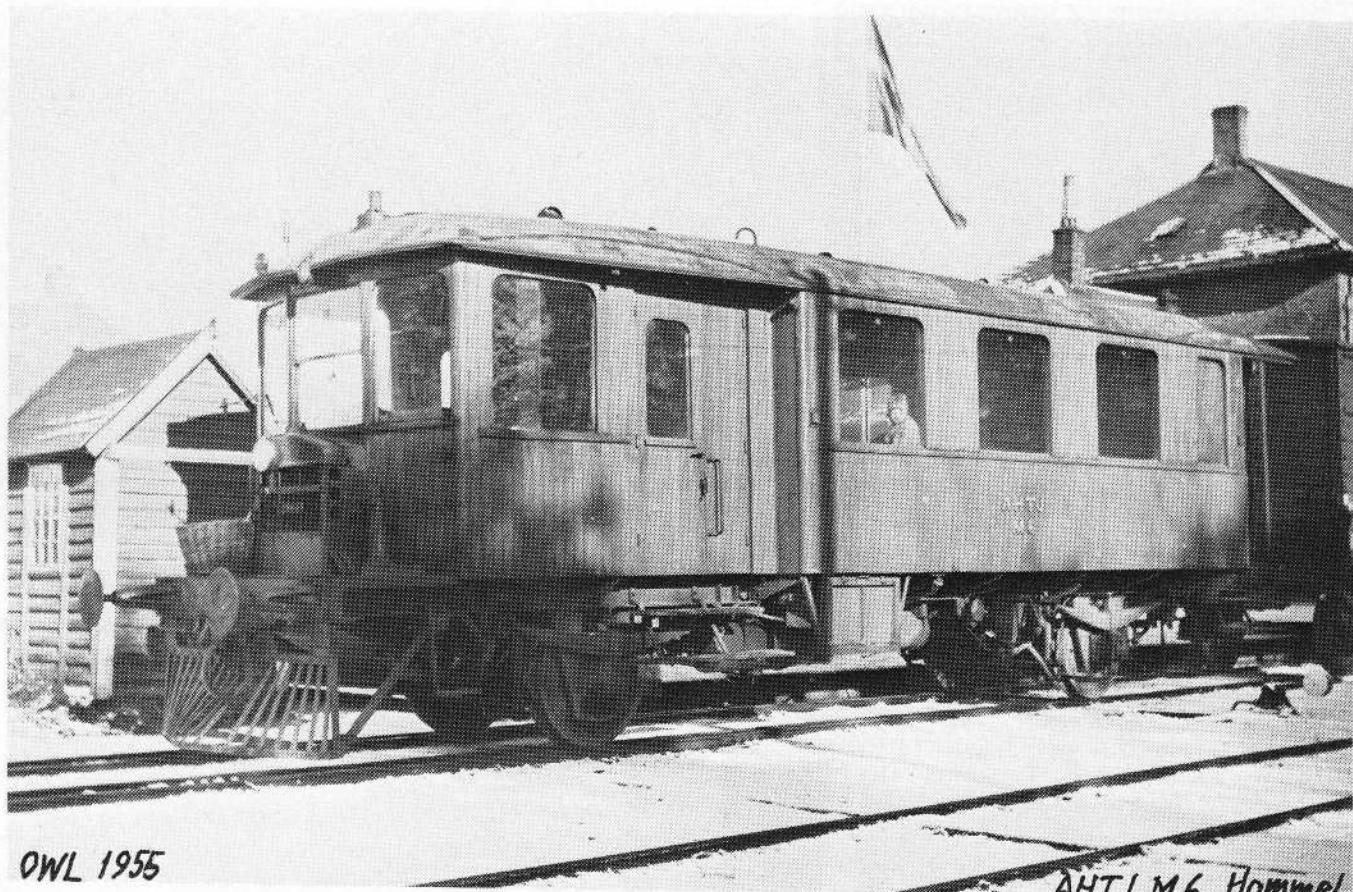
AHTJ A 1 og M 5 i ophugningstoget i Århus 1956.
(Thøgersen, arkiv SAG)

AHTJ M 5 på Århus lokal, 1955.
(O.W. Laursen)



OWL, Århus 55

AHTJ M 5



OWL 1955

AHTJ M 6 Hammel

AHTJ M 6 i Hammel 1955.
(O.W. Laursen)

AHTJ MT 1 med prøvetog i Århus, 1933.
(Arkiv JMJK)



Q 123
MJK

Q 107

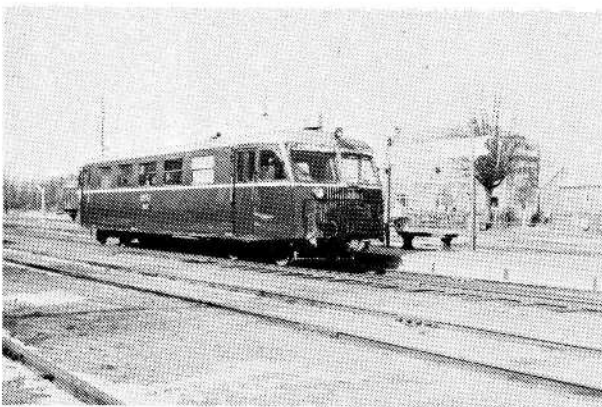
E 2 omb 1

AHTJ MT 1 m. prøvetog 1933

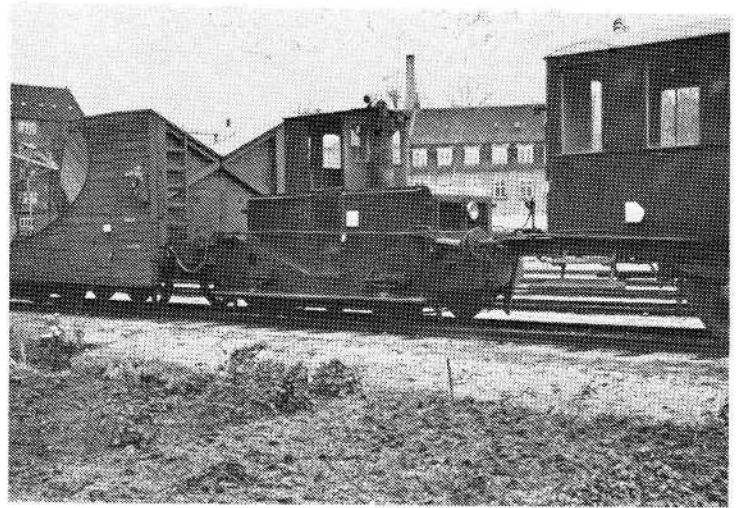
i de mange rangerende blandet-tog behøvede at påse, at personvognene skulle løbe lige op til maskinen, man kunne frit oprangere togene efter behag og anbringe diverse godsvogne, hvor det var nemmest - og uden at skulle skille og samle varmeslanger ustandselig med stadige afbrydelser i opvarmningen til følge.

E-vognene havde ikke tagrytter, men næsten fladt tag. De havde udvendigt en lodret listebeklædning og altså dobbelte vægge lige som personvognene, og de havde også åbne endeperroner. Lidt over halvdelen af vognen var optaget af det store bagagerum med skydedør i hver side, omtrent midt på vognen, d.v.s. ved rummets ene ende, så der opstod ret store, ubrudte vægarealer, hvor der var anbragt enkelte klappænke og hylder samt en servante. Rummet havde derudover en dør i hver ende, den ene ud til den åbne endeperron, den anden ind til kedelrummet, der tillige fungerede som tjenesterum. Det var udstyret med et par små vinduer og en udkigskasse i hver side, og der var et bord og en sorteringsreol op ad gavlvæggen, der desuden havde dør til den åbne perron. I bordkanten var skruebremseens sving anbragt, og vognen havde ekvibreret bremsetøj med bremseklodser på begge sider af hjulene. Automatiske luftbremser kom IKKE på tale, før trykluftbremsen indførtes i 1940'erne.

Banen havde dog helt fra starten endnu et par vogne med bremse. De to lukkede godsvogne Q 1-2. De havde skruebremse med svinget i et bremsetårn. De øvrige, oprindelige godsvogne var alle åbne og havde kun hånd- (vægtstangs-)bremser. Q 1-2, senere omnummeret til Q 101-102, var lukkede gods- og kreaturvogne med skydelemme i alle sidefagene og af den almindelige type, der hos DSB kaldtes



AHTJ SM 2 i Thorsø i 1950'erne.
(O.W. Larusen)



AHTJ, fra ophugningstoget i Århus 1956:
Sneploven, MT 1 og M 2 med interimistisk trykluftledning.

(Thøgersen, arkiv SAG)

QC. De havde en bundflade på ca. 16,2 m² og lastede 10 t.

De åbne vogne af 1. levering var alle ret lavsidede, og af 2 størrelser, der dog begge lastede 10 t. P 1-4 havde bundflade 16,2 m² ligesom Q-vognene, mens P 5-12 var længere og lidt smallere og havde 18,1 m² bundflade. Skal vi benytte DSBs betegnelser, var der tale om dels en svagt forvokset PC-type, dels en svag PF-type (DSBs PF lastede 12,5 á 15 t). Begge typer havde faste sider og aftagelige ender. Måske hørte der et sæt vrideskamler til de korte vogne, det var ikke ualmindeligt ved andre baner, der havde anskaffet lignende vogne, men herom ved jeg intet konkret.

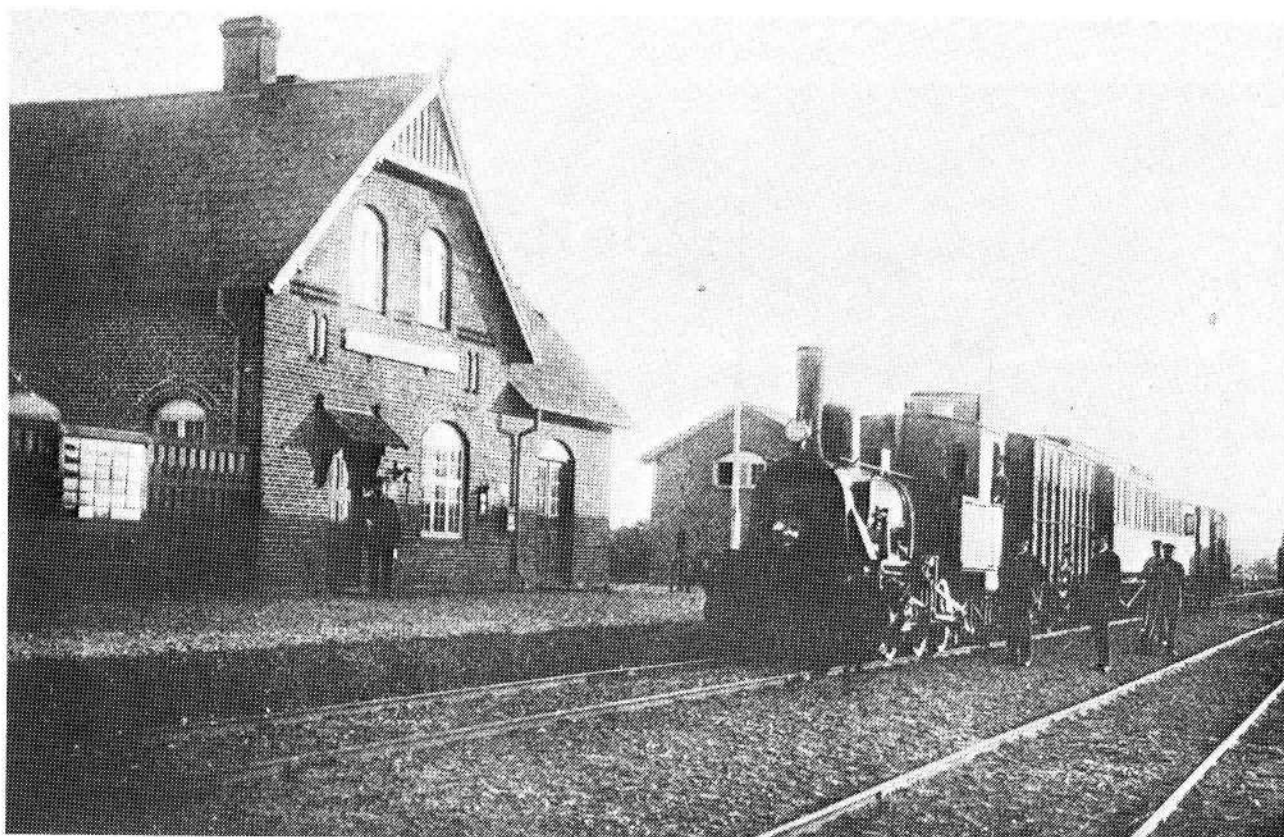
Dette beskedne materiel viste sig meget hurtigt utilstrækkeligt, og vi skal nu se, hvilke udvidelser og ombygninger, der skete i banens godt 50-årige levetid.

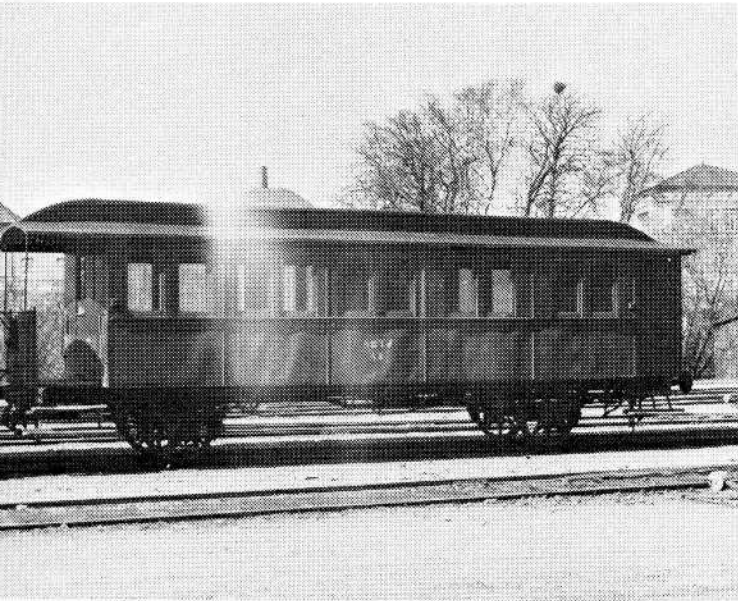
1903/04 leverede Scandia endnu en B-vogn (B 3), og omtrent samtidig 2 meget lignende vogne, A 1-2, denne gang udstyret med skruebremse! A 1-2 var, ligesom B-vognene, side- og midtergangsvogne med ialt 5 fag tvillingvinduer, og de havde de samme hovedmål. Alligevel rummede de kun én kupe med II kl.-indretning. Resten af vognen var indrettet som III kl. men det fag, der lå nærmest II kl.-kupeen var adskilt fra resten af III kl.-delen ved et skillerum og havde desuden samme mål som en II kl.-kupe, altså 1,8 m mellem ryggene, så der let her kunne indrettes en II kl.-kupe, hvis der skulle vise sig behov for det.



AHTJ A 2 i Århus 1955.
(O.W. Laursen)

Sporup station. 2. vogn i toget er HAJ A 3 oprindelig ANSJ, til HAJ 1909 via VNJ. A 3 mistede tagrytteren i 1915, så billedet er fra perioden 1909-15.
(Aff. postkort, arkiv SAG)





AHTJ A 1, ombygget med rejsegodsrum i den "fine" ende.

(P.E. Clausen, JS fotoarkiv)

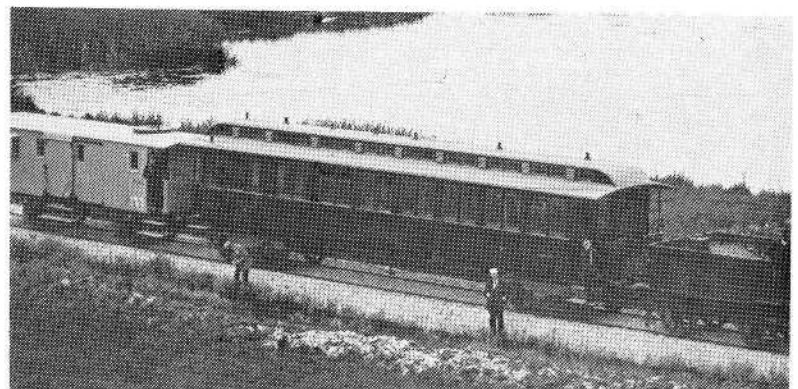
De tre Scandia-vogne var i det ydre af næsten samme udseende som de oprindelige vogne fra Maribo, men de kunne dog ved hjælp af små detaljer, f.eks. i udformningen af tagrytterens vinduer og jalousier, kendes fra disse.

Personvogsbehovet var stadig ikke tilstrækkelig dækket, og i 1909 lavede man en byttehandel med Varde-Nørre Nebel Banen, idet HAJ solgte B 2 til VNJ og til gengæld herfra købte deres bogievogn, A 1, der havde 30 pladser mere på III kl. og oven i købet noget så fornemt som et toilet! Vognen, der litreredes HAJ A 3, var indrettet ganske som banens øvrige personvogne med sidegang i II kl.-afdelingen og midtergang på III kl., og byggestilen var også ganske den samme, vognen var nemlig også bygget af Vulcan i Maribo. Den var leveret i 1899 til Års-Nibe-Svendstrup Jernbane som ANSJ AB 12, men allerede 1903 videregivet til VNJ. Søstervognen AB 11 gik 1902 til Lemvigbanen, der beholdt den, til den var slidt op. VNJ fandt ikke vognen egnet til banens behov, den var bl.a. lovlig tung til deres små lokomotiver, mens HAJs lokomotiver var betydeligt mere ydedygtige. HAJs B 2 blev til VNJ B 11. Den adskilte sig ikke i det ydre fra VNJs andre vogne, men disse havde dog, til forskel fra HAJs, midtergang også på II kl.

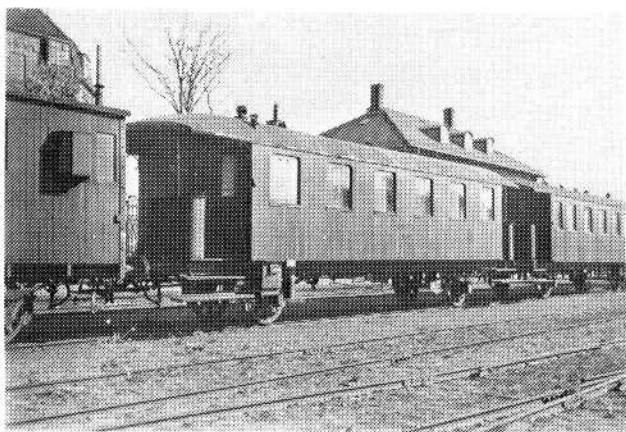
A 3 fik 1915 fjernet tagrytteren, og det samme overgik 1915/16 resten af Maribo-vog-

nene: B 1, C 1-2 og D 1-2, mens Scandia-vognene A 1-2 og B 2 beholdt tagrytterne til det sidste, for A-vognenes vedkommende dog berøvet den oprindelige funktion, idet de på siderne var blevet beklædt med plade. Det viste sig nemlig ret hurtigt efter tagryttervognenes fremkomst, at denne opbygning krævede megen vedligeholdelse for at være tæt for slagregn, og mangt et tag rådnete hurtigt langs tagrytteren. De vogne, der fik fjernet rytteren, fik helt nyt, hvælvet tag. A 2 og D 2 fik sidernes pladebeklædning erstattet med trælistebeklædning, mens gavlene og D 2s tilbagetrukne ydervæg langs svalegangen beholdt pladebeklædningen - man ofrede ikke fornyelse af de dele, der endnu var i tålelig stand!

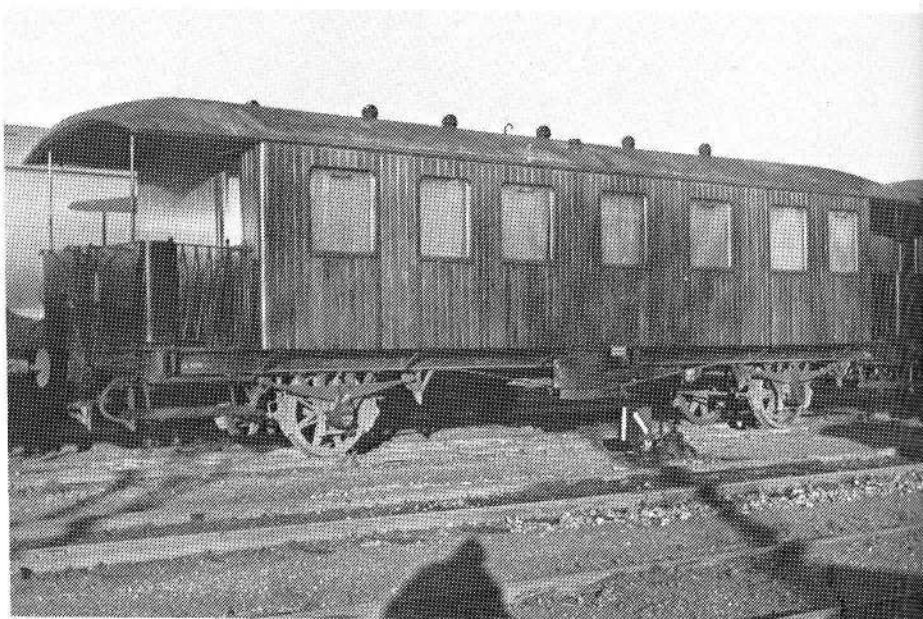
I 1915 anskaffedes endnu en kombineret post- og personvogn, D 3, og nu var stilarten helt ændret i forhold til det oprindelige materiel. D 3 havde hvælvet tag og store enkeltvinduer med spejlglasruder, og den var fra starten teaktræsbeklædt. Den var af omtrent samme størrelse som D 1-2, men indretningen af postafdelingen var meget anderledes. Der var stadig en slags rest af svalegang langs postrummet, men den var nu skrumpet ind til et 35 cm bredt gangbræt uden kæder eller gelænder, kun med håndbøjler til at klamre sig til, så det var nu helt indlysende, at passagererne ikke havde noget at gøre der! Et sådant løbebræt i gulvhøjde kendes vist ikke fra nogen anden, dansk postvogn. Til gengæld blev postrummet nu 2558 mm bredt indvendig eller næsten 35 cm bredere end i D 1-2. Adgangen til postrummet skete nu gennem halvanden fløjddør i begge sider, helt ude ved vognenden, der tilsyneladende havde en lukket endeperron. Men indvendig var der intet skillerum her, man kom



ANSJ AB 12, senere HAJ A 3. Her i Halkjær omkring århundredskiftet.
(Arkiv SP)



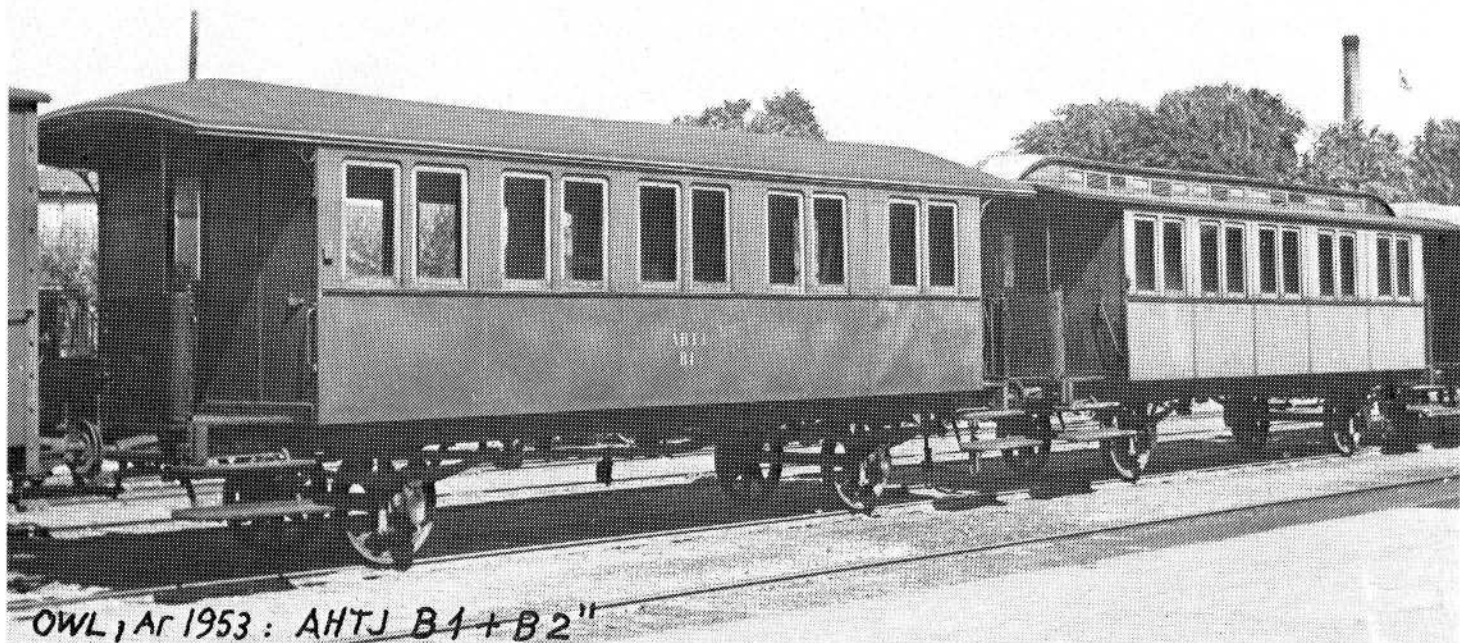
AHTJ A 5 (og A 4) i Århus, ca. 1955.
(O.W. Laursen)

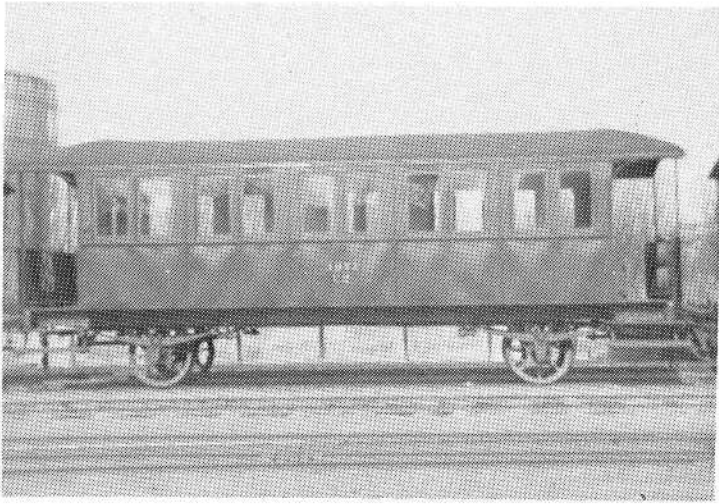


AHTJ A 4 i Århus 1956.
(O.W. Laursen)

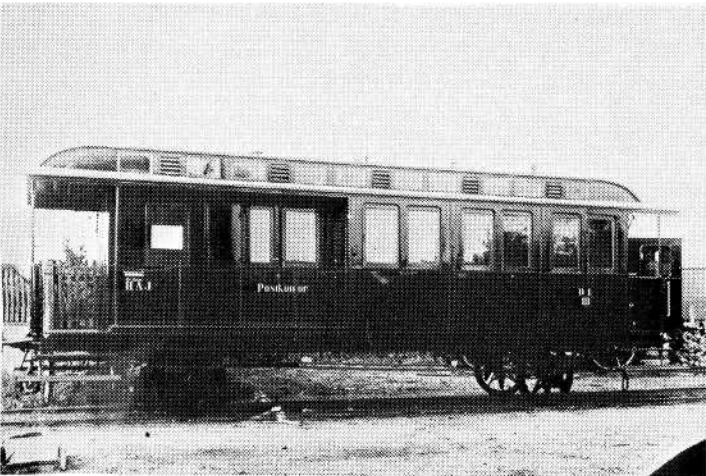
lige ind i postrummets pakke- og postsækkeafdeling, hvorfra man kom videre ind i postbureauet, der var indrettet på sædvanlig måde med sorteringsreoler, borde, servante og kakkellov. Dette arrangement gav mere reel vægplads med færre kinkelkroge, og postbureau-

AHTJ B 1 og B 2" i Århus 1953.
(O.W. Laursen)

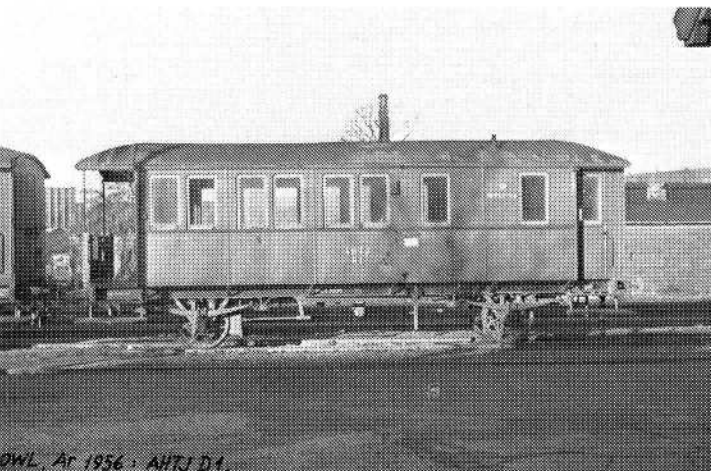




AHTJ C 2 i Århus 1952. Bemærk intet bremseudstyr.
(S.P. Laursen)



HAJ D 1 i oprindelig skikkelse år 1900.
(Vulcan fabriksfoto, arkiv SAG)



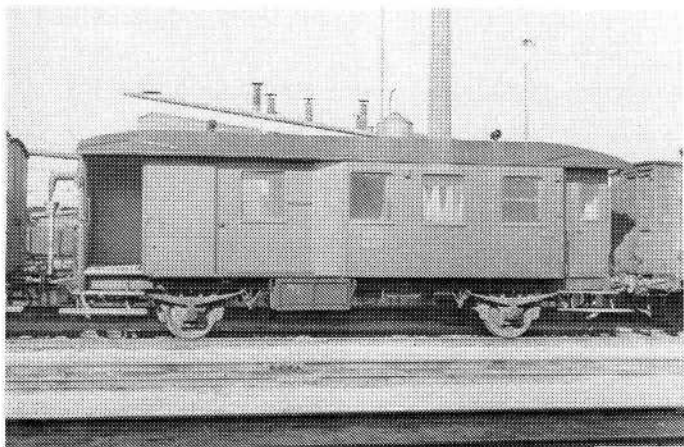
AHTJ D 1, ombygget, på Århus lokal 1956.
(O.W. Laursen)

ets placering nærmere vognmidten gav mindre gener fra vognens slingren under kørslen. Døren fra det udvendige gangbræt og ind til passagerafdelingen var anbragt på et pudsigt, skråt vægstykke, der dannede en vinkel på 30° med vognsiden, for at der kunne blive plads til en for et voksent menneske passabel dør her. I passagerafdelingen var der, ganske som i D 1-2 nøgne træbænke og simpel bræddebeklædning på væggene. Men de støbejernsknægte, der bar bagagenettene, var stadig meget snirklede, så lidt havde man da gjort for publikum. Til gengæld var tagrytterfunktionen nu erstattet af sølle 4 torpedoventiler i taget, men til alt held kunne alle vinduer i passagerafdelingen åbnes, så der hurtigt kunne luftes ud. Det bemærkes med nogen undren, at denne nye vogn IKKE var udstyret med bremse. Den havde derimod som noget nyt og moderne elektrisk belysning, hvilket indførtes i alle banens vogne i løbet af de nærmeste år.

1916 leverede Scandia en ny, ren personvogn, AHTJ A 4. Den var noget mærkeligt indrettet, men var i det ydre ganske i samme stil som D 3. I den ene ende var der en lille stump sidegang til én II kl.-kupe. Derefter kom et toilet og så en korridor-løs III kl.-kupe. Resten af vognen optoges af et stort rum med midtergang og $3\frac{1}{2}$ fag træsæder. Denne vogn havde skruebremse.

Formentlig lidt senere leveredes den sidste "store" personvogn, A 5, til AHTJ. A 5 var bygget af Wismar i 1914, men driftsnummeret tyder på, at den leveredes senere end A 4. A 5 var en ren midtergangsvogn med 8 II kl. og 46 III kl. siddepladser og toilet. Vognen var karakteristisk ved at have et specielt "Wismar-mønster" i perronlågerne, men ellers lignede den meget de to andre, nye vogne.

Endelig fik AHTJ i 1923 sin sidste personvogn, når vi ser bort fra skinnebusserne: Triangel-bivognen MP 1, der var bygget som mellemvogn til M 1-2. Den havde centralpufferkobling, der kun passede til M 1-4. Den vejede kun 5,5 t og rummede 24 faste siddepladser + 8 pladser på klapsæder. Fagene var kun 1380 mm mellem ryg-toppene, så pladsen var meget kneben, sammenlignet med forholdene i de oprindelige, "rigtige" vogne. Vognen havde midtergang, men var så smal, at der kun var plads til $2 + 2$ pladser i bredden. De lukkede perroner havde $1\frac{1}{4}$ fløjdøre i siderne, så selv ret stort rejsegods kunne komme indenfor, når den lille



NFJ DE 34, ex AHTJ D 3, i Odense 1960.
(P. Thomassen) ↑

AHTJ D 2, ombygget. Århus lokal 1955.
(O.W. Laursen) →

ekstra fløj åbnedes. Der var også gavldøre og overgangsbroer til motorvognen. Vognen opvarmedes med motorvognens udblæsningsgas, og den havde både trykluft- og kædebremse, der virkede på bremseskiver inden for kørehjulene. En tegning af dette køretøj ses i SP nr. 2/1977, fig. L.

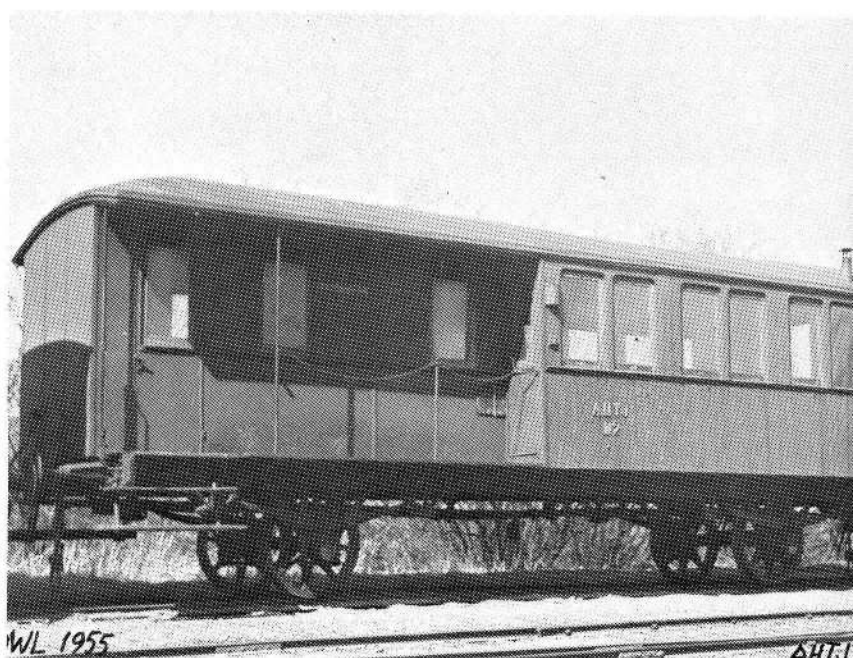
Vognen eksisterede endnu lige før krigen, men siden har jeg ikke hørt noget til den, og den ses ikke på nogen af de billeder, der haves fra banens seneste år, så den er nok blevet skrottet under eller kort efter krigen.

I 1922/23 afskaffede banen officielt II kl., så alle pladser regnedes for III kl. Det betød dog ikke nogen reel ændring i vognenes indretning, og først så sent som 1953 udstyredes de to vogne A 4 og A 5 med polstrede sæder overalt.

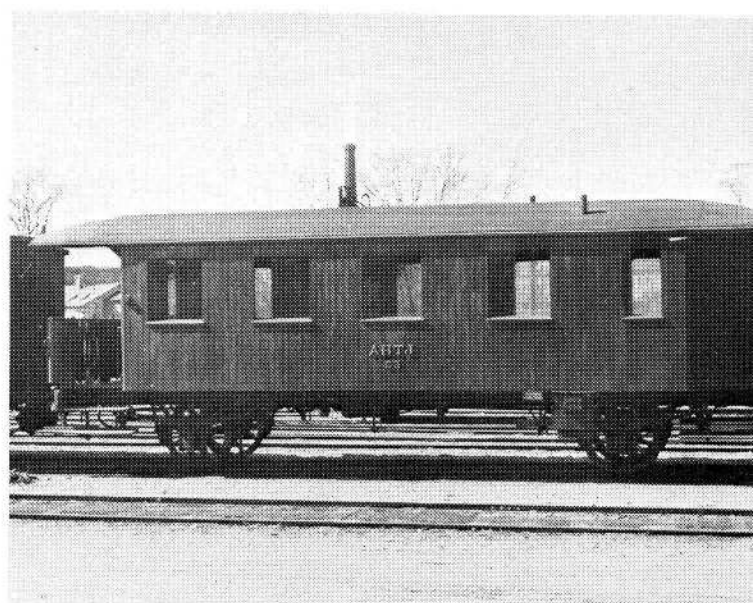
Efter at banen fra 1923 var kommet i gang med at motorisere, var personvognsmateriellet efterhånden rigelig stort, og i 1927 solgte man den lange og tunge A 3 til Frederiksværkbanen, hvor den i begyndelsen litreredes FHJ B 50 (Frederiksværk-Hundested) senere HFJ/HFHJ B 50. HFJ lod i 1943 vognen totalt ombygge, herom kan der læses i SP nr. 6/73. Vognen udrangeredes først endeligt i 1967.

De øvrige personvogne holdt ud ret så længe, idet der endnu i 1954 kun var udgået én vogn, men de benyttedes nu ikke meget i de senere år.

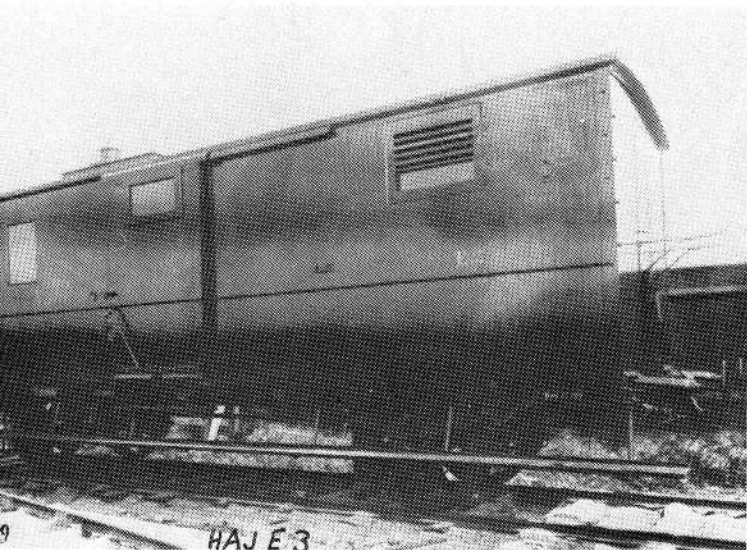
1924/25 ombyggedes postafdelingen i D 1-2 så den kom til at svare til indretningen i D 3: Svalegangsvæggen forlængedes helt ud til puf-



ferplanken og den anden sidevæg suppleredes med et tilbagerykket stykke væg på den tidligere åbne perron, der nu blev helt lukket og ligesom på D 3 uden gavldør og overgangsbro. Den nu lukkede ende fik halvanden fløjddør i hver side, og de oprindelige sidedøre fjernedes, så postrummet kunne indrettes omtrent som i D 3. I vognenes passagerafdelinger anbragtes senere en kakkellovn i en krog op mod gavlen, og her blændedes det yderste af de smalle vinduer, og et par siddepladser måtte kvittes. Vognene fik også trykluftLEDNING, så de kunne få nødbrem-



AHTJ D 3 som person- og rejsegodsvogn med trykluftbremse og egenvarme, 1956.
(P.E. Clausen, JS fotoarkiv)



HAJ E 3, fabriksfoto 1909.
(Arkiv Alkjær)

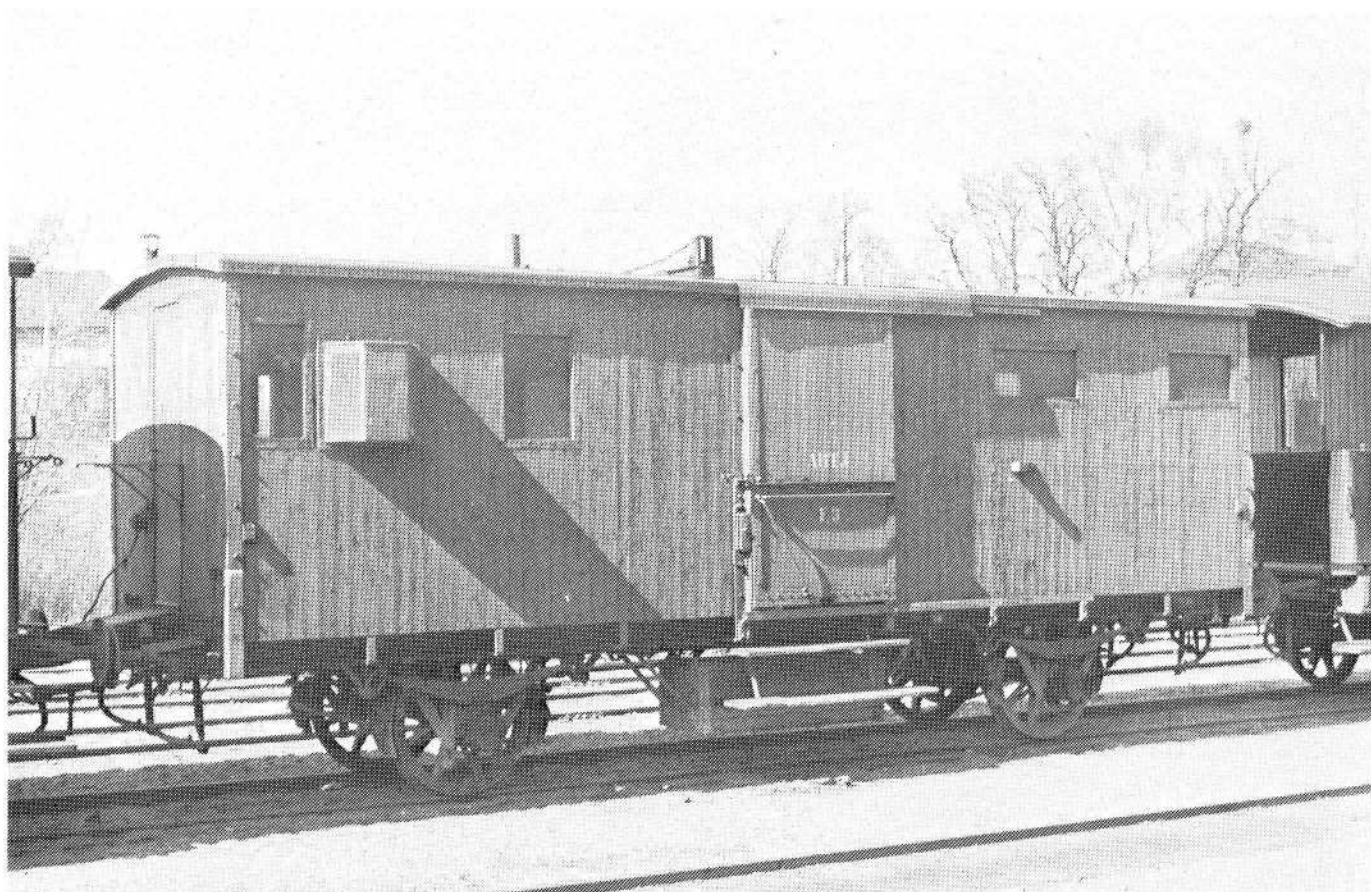
setræk, og ikke kunne stå af undervejs uden at motorføreren bemærkede det. Trykluftbremse og varmtvandsanlæg var der bestemt ikke råd til, men pudsigt nok fik D 1 noget så mærkværdigt som håndbremse med vægtstang til at "pinde ned", ganske som på en godsvogn.

De "nye" vogne A 4-5 og D 3 fik derimod monteret trykluftbremser og koksfyrede varmtvandsanlæg og A 1 fik tildelt trykluftbremse, men ikke egenvarme.

Efter krigen fjernedes postrummet fra D 3, og der indrettedes ét stort rejsegodsrum med gavldør og overgang i stedet, så vognen nu var person- og rejsegodsvogn. Den ærverdige A 1 ombyggedes også til person- og bagagevogn. Her var det de to kupeer i den "fine" ende, der måtte lade livet. Den tilhørende endeperron lukkedes og fik halvanden fløjdør i hver side. A 2 fortsatte derimod til sin ophugning i 1955 som ren personvogn.

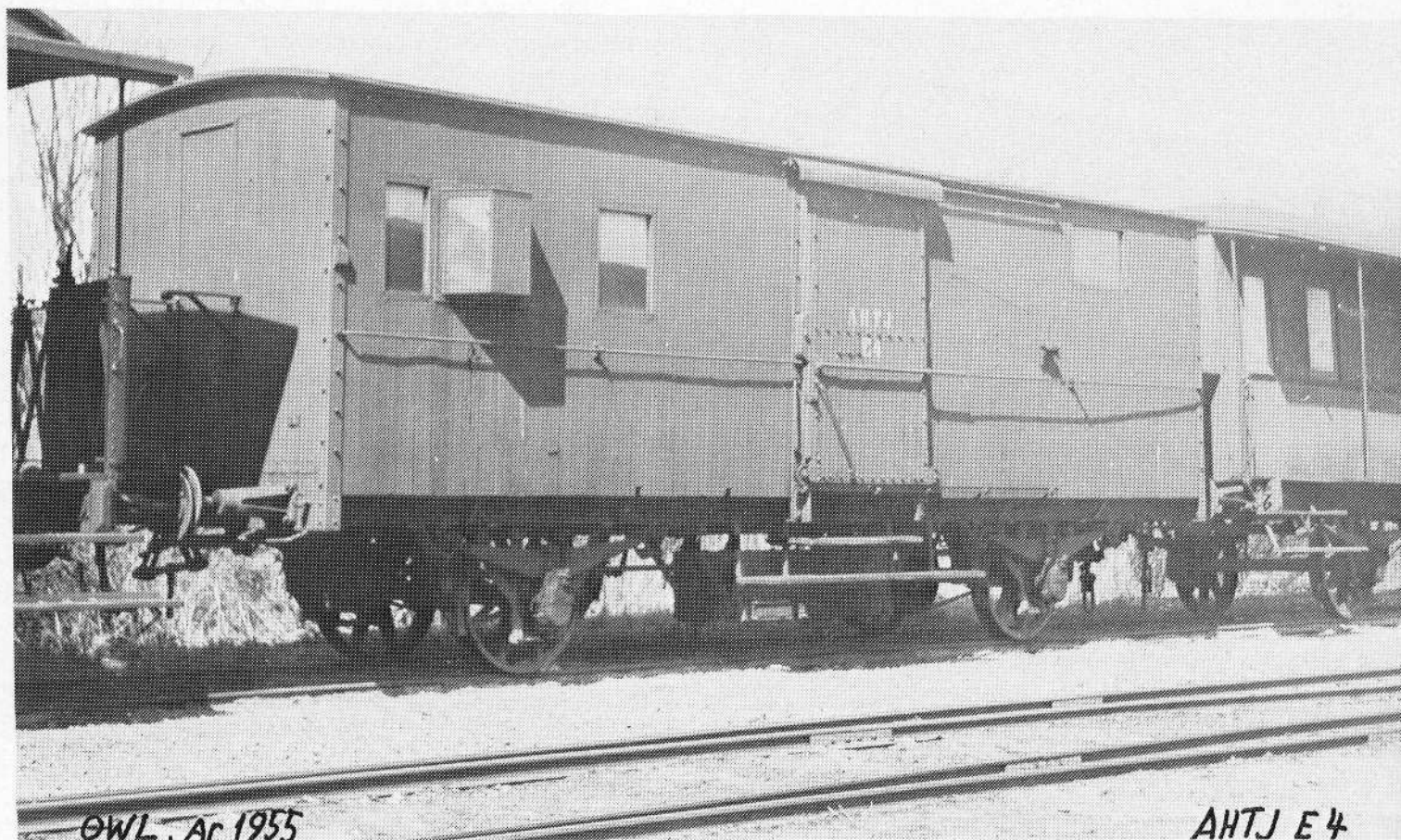
Det viste sig hurtigt, at bagagevognene ikke slog til, og allerede i 1907/08 ombyggedes E 1-2: Vognkasserne byggedes helt ud over pufferplankerne, så de åbne perroner forsvandt og man fik både større bagagerum og bedre forhold i kedel-enden, hvor der nu blev plads til et skillerum mellem tjenestekupeen og kedlen. Der anbragtes et vindue i den del, der tidligere havde været åben perron, så der nu var

AHTJ E 3, Århus 1956.
(JS fotoarkiv).



A318F001 (JS) 1956

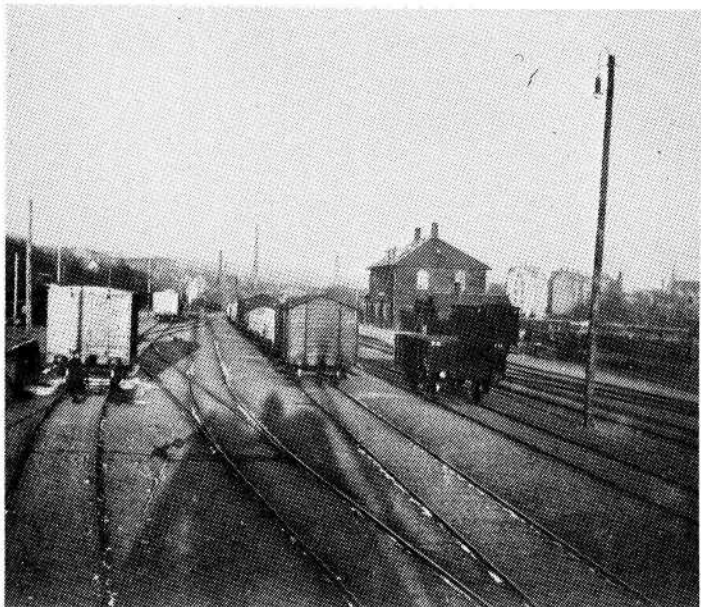
AHTJ E 3



AHTJ E 4, Århus 1955. ↑
(O.W. Laursen)

AHTJ Q 123 (pakvogn), Århus 1956.
(O.W. Laursen) ↓





Århus lokalstation 1907 med diverse godsvogne, bl.a. 2 typer Q med spidst tag, forrest Q 122.

(K. Jensen, arkiv SAG)

4 små vinduer ved siden af hinanden i denne vognende, og udkigskassen flyttedes - ligesom tjenesterummet - lige så meget som vognens gavl, se billedet af E 2 i prøvetoget med den nye traktor på Århus lokal i 1933. Man kan stadig tydeligt se, hvor de åbne perroner oprindeligt begyndte! I 1909 anskaffedes en tredje bagage- og kedelvogn, E 3, fra Arlöf. Den var af samme størrelse som E 1-2 EFTER ombygningen og havde ikke åbne perroner. Totallængden var som for E 1-2 og indretningen formentlig omtrent som i disse efter ombygningen. E 3 havde et tydelig svensk udseende på grund af den særlige udformning af vinduer, tagrytter over kedelrummet og listebeklædningen af MEGET smalle lister, så de har åbenbart lavet den efter deres egne traditioner derovre hinsidan. En lille pakvogn af et lignende design fandtes i øvrigt på Hadsundbanen: AHB E 184, se "Dan-

Stemmingsbillede fra Hammel 1955. I toget ses: AHTJ 5", QG 33956, Q 105, Q ??, E 3 og A 1. Desuden SP og SM.

(O.W. Laursen)



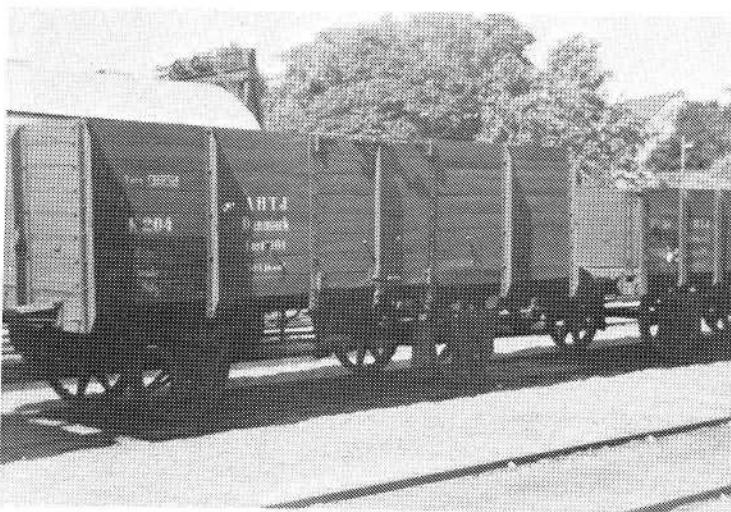
OWL 1955, Hammel: Damp 5" + QG 33956 + Q 105 + Q ?? + E 3 + A 1 + SP + SM

marks Jernbaner i 125 år", side 58 forneden. Dette design må ikke være faldet i god jord herhjemme, for Ålborg-vognen ombyggedes senere til ukendelighed, og også AHTJ E 3 fik senere flyttet om på vinduerne, og den fik nye, bredere beklædningsbrætter. Vognen havde oprindelig løbebrætter i hele sin længde, selv om indvendig passage skulle være mulig, da vognen havde gavldøre og overgangsbroer i begge ender. Ved banens forlængelse til Thorsø anskaffedes (fra Wismar?) endnu en kedelvogn, E 4, af omtrent samme type som E 3. Også den havde oprindelig løbebrætter, men i øvrigt kender jeg kun dens udseende fra fotos, taget i 1950'erne, hvor kedlen var fjernet og mange småændringer kan være sket.

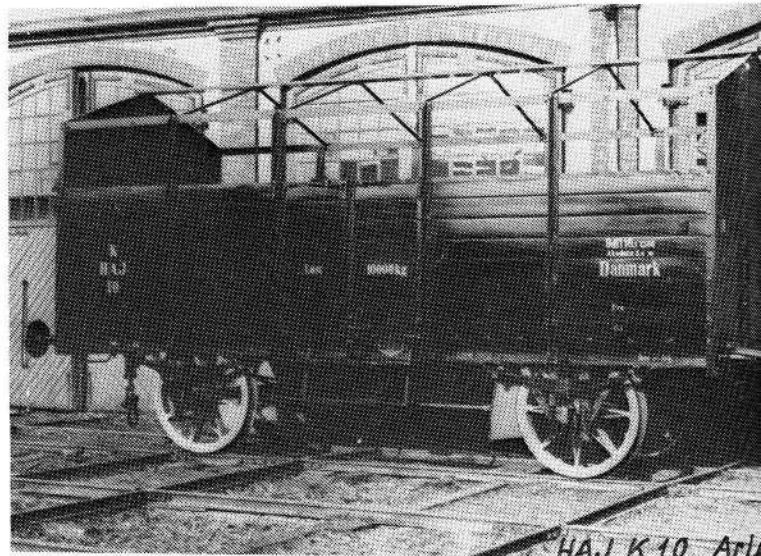
E 1-3 fik 1914/15 elektrisk belysning og akkumulator til togbelysning. Måske var E 4 født med elektrisk belysning. E-vognene fik senere dynamoanlæg til belysningen.

E 1-2 fik 1927-28 kedlerne fjernet og fik derved lastrummet kraftigt forøget. Vognene udrangeredes inden 1954, men tidlig udrangering er ofte pakvognenes lod, fordi de har kørt mere end alle de andre vogne, da de trillede med i alle tog, mens de andre vogne kun medførtes efter behov.

E 3-4 mistede også senere varmekedlerne, hvilket også her gav et stærkt forøget bagagerum. De fik i stedet kakkellovn i tjenestrummet. Løbebrætterne fjernedes, og vognene fik trykluftbremse. De holdt helt til banens nedlæggelse i 1956.



AHTJ K 204 uden spidsgavle i Århus 1952
uden trykluftledning.
(S.P. Laursen)

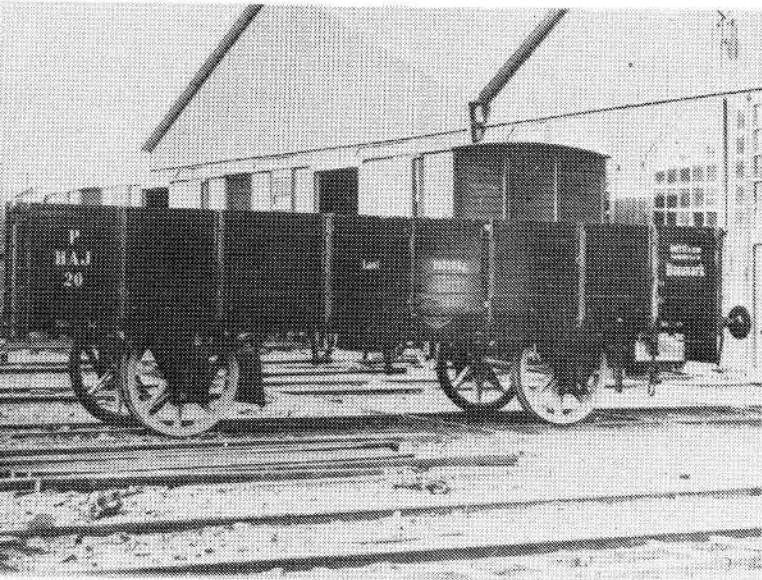


H.A.J. K 10, fabriksfoto 1904.
(Arlöf, arkiv Alkjær)

Som supplement til pakvognsparken anskaffedes 1904/05 og 1905/06 to godsvognsagtige stykgods- og pakvogne med skydedøre og en lille tjenestekupe med skruebremse. Vognene var født med løbebrætter. De fik senere trykluftbremse (P) og var velegnede som bivogne til motortogene, men har nok oprindelig været beregnet til togfører- og bremsevogne i rene godstog. Mærkeligt nok var de litereret/nummereret ind i den almindelige godsvognsnummerrække, som Q 118 hhv. Q 123. Q 123 havde en overgang udkigskasse i tjenestekupen. Begge fik lov at leve helt til banen lukkede.

Godsvognsparken udvidedes efterhånden meget, fra 1902 til 1909 anskaffedes hvert år flere godsvogne, og bestanden toppede, da man i anledning af Thorsø-strækningens åbning for sidste gang anskaffede en portion nye vogne, så man nu ialt havde indregistreret 77 godsvogne ved AHTJ.

De anskaffede vogne var for størstedelens vedkommende af de gængse typer: Lukkede vogne af QC-typen, korte og lange P-vogne (svarende til DSB PC og PF) samt små, højsidede, spidsgavlede, åbne gods- og kreaturvogne med presenningbom, hvori levende dyr i sommertiden kunne transporteres under presenning, ligesom de var velegnede til transport af let styrtegodt som f.eks. tørv. Man havde imidlertid også tænkt på passagertransporten ved anskaffelsen af godsvognene, og allerede i 1902/03 havde man 6 godsvogne, der kunne forsynes med bænke, så de kunne rumme 250 passagerer på III kl. (IV klasse?). Til samme formål



H.A.J. P 20, fabriksfoto 1904.
(Arlöf, arkiv SAG)

anskaffedes i 1904/05 ialt 7 stk. mere specielle, højsidede, åbne vogne, K 6-12. Siderne var af normal K-vognshøjde, men gavlene var lige så høje som på normale, lukkede godsvogne, og vognene havde 3 presenningbomme og 4 "spærfag", der muliggjorde, at presenningerne kunne arrangeres som "tag" uden at hænge ned over siderne: Det var i virkeligheden åbne godsvogne, der tillige kunne fungere som sommerpersonvogne ved spidsbelastninger, hvorfor de også havde brede fodtrin ved sidedørene. Man havde allerede fra banens åbning benyttet åbne vogne med en lignende, interimistisk anbringelse af sommersejl, det ses bl.a. på billeder af indvielsestoget, hvor der i vognstammen var indrangeret en lavsided, åben vogn med "sejl", og fra 1902 til 1905 anfører driftsberetningerne stadig 3 vogne som "overdækkede", men nu drejede det sig om 3 af de almindelige K-vogne, K 3-5. De superhøje K 6-12 fik nu et MEGET kort liv som overdækkelige, åbne vogne, for allerede ca. et år efter deres anskaffelse, ombyggedes de med faste sider og spidst tag, og de fik "Q-lemme" i de 4 faste fag i hver side, og de litreredes herefter Q 14-16 og 19-22, senere omnummereret til 114-116 og 119-120. 1906/07 anskaffedes endnu 3 K-vogne, K 206-08. Man havde nok været lovlig hurtig til at ombygge de superhøje K-vogne til lukkede, for nu indrettede man den sidst anskaffede K 208 til "overdækket åben" vogn, og den kørte som sådan indtil den 1916/17 ombyggedes til den lukkede vogn Q 133, hvis udseende

jeg desværre ikke kender. De ældste højsidede K 1-5, omnummereret til 201-205 samt de "nye" K 206-207 fik derimod lov til at forblive åbne helt til udrangeringerne begyndte i 1930'erne.

Det bemærkes, at banen endelig i 1935/36 anskaffede sin sidste godsvogn: Q 134, der var en brugt DSB-vogn af QB-typen, som DSB allerede dengang var i færd med at udrangere, da de var over 50 år gamle. Det har nok været den billigste vogn, AHTJ anskaffede!

Af åbne, lavsidede (middelhøje) anskaffedes ialt 11 stk. af PC-størrelse, 19 stk. af PF-type og -størrelse og endelig 7 stk. af PA-type: 18,1 m² vogne, der lastede 12,5 t. De havde sider, der foroven bestod af lemme, der kunne afløftes og forneden af klapper, der var bundhængslet og kunne slås ned. Vognene havde på midten normale, dobbelte fløjdøre af PF-type. Det var en type, der var almindelig som roevogn på Lolland-Falster, men også kendes fra KS og TKVJ. Den var med aftagne lemme også velegnet til ballastvogn, men siderne var mere skrøbelige end på PF-typen, så disse vogne ombyggedes ofte senere til PF-lignende vogne med faste sider - måske også ved AHTJ??

Alle de godsvogne, der anskaffedes indtil 1909 lastede 10 t, mens vognene fra 1914/15 var beregnet til 12,5 t last, og senere forstærkedes mindst 6 af de ældre vogne, så også de lastede 12,5 t.

Det er ikke lykkedes at finde oplysninger om, hvor alle godsvognene var bygget, men de fleste var fra Scandia. 1902/03 havde H.A.J. 30 godsvogne, og heraf var 8 fra Maribo, resten fra Scandia. 1904 anskaffedes et antal vogne fra Arlöf, bl.a. de superhøje K 6-10 og P-vognene P 20-21 og MÅSKE flere? 1914/15 leverede den tyske vognfabrik i Wismar 5 godsvogne, MÅSKE Q 126-130, samtidig med at den leverede personvognen A 5 (og E 4?).

I 1954 havde banen endnu 29 lukkede og 31 åbne godsvogne, hvoraf kun 12 "påtænkes udrangeret". Der var indtil da udrangeret 5 lukkede og 14 åbne vogne, så man havde passet ret godt på sine vogne og nærrede åbenbart stadig optimistiske håb om, at der atter ville vise sig nye transportopgaver til de gamle vogne. Håbet sluktes brat, da privatbanekommissionen af 1954 konkluderede således: "Kommissionen er af den opfattelse, at Århus-Hammel-Thorsø Jernbane ikke efter garantiperiodens ophør den 1. april 1956 bør opretholdes".

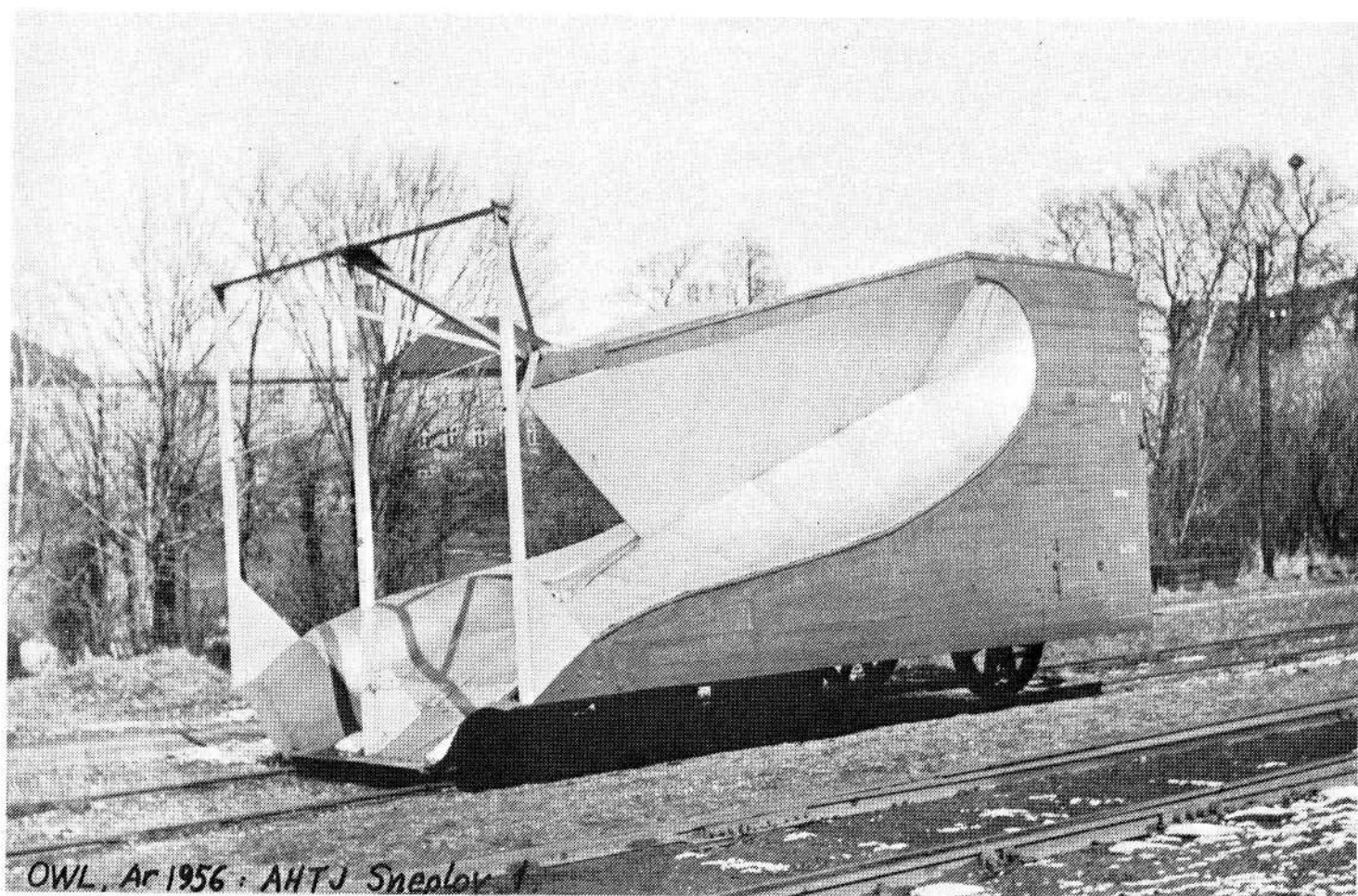
Ved banens lukning ophuggedes en del af vognmateriellet på "hjemmebane", mens en stribe vogne kørtes til ophugningsfirmaet H.I. Hansen i Odense, heriblandt iflg. "Jernbanebladet" 3 personvogne, 5 lukkede og 14 åbne godsvogne samt banens sneplov. De fleste lukkede vogne, såvel person- som godsvogne, endte formentlig deres dage som skure og sommerhuse rundt omkring i omegnen, mens de åbne godsvogne normalt ikke har været meget anvendelige til andet formål og derfor i reglen enten solgtes til videre brug på andre baner eller fabriker eller straks ophuggedes.

Ud over skinnebusserne og rangertraktoren havde AHTJ endnu 3 stykker materiel, der lod sig afsætte til videre brug ved andre baner: De 3 personvogne, A 4, A 5 og D 3, der "kun" var ca. 40 år gamle. A 4-5 gik til Ålborg Privatbaner, der indlemmede dem som AHB C 40 og 41, og de benyttedes til Ålborgbanernes lukning i 1969, men de var også så sent som 1953 blevet moderniseret af Scandia.

D 3 solgtes til Nordfyenske Jernbane, hvor den efter en ret omfattende ombygning litreredes DE 34. Den tidligere postende, der nu var rejsegodsrum, fik ved NFJ et par store skydedøre op til gavlen. Passagerafdelingen ryddedes for sit forældede inventar og indrettedes nu til nyt postrum, indbefattende den åbne peron, der lukkedes og fik halvanden fløjddør i begge sider. Den skrå dør ud til svalegangen fjernedes, så gangbrættet nu blot var et kuriøst rudiment til megen undren for mange jernbaneentusiaster, der ikke kendte vognens forhistorie. DE 34 anvendtes mest som bivogn til NFJs 2-akslede, dieselmekaniske motorvogn MG 7, og de to vogne udgjorde et meget harmonisk lille tog, selv om begge køretøjer var ombygningsprodukter. DE 34 udrangeredes 1966 ved NFJs nedlæggelse.

Alkjær

Sneploven i Århus 1956.
(O.W. Laursen)



OWL, Ar 1956 · AHTJ Sneplov 1

66. Aarhus-Hammel-Thorsø. 23. maj 1917

66. Thorsø-Hammel-Aarhus.

km	Hverdage.			Søn- og Helligdage & %.			Nr.	Nr.	Hverdage.			Søn- og Helligdage & %.			
	3	5	7	3a	5a	7a			4	6	8	18	4a	6a	8a
—	710	—	—	710	—	—	Al. Kjøbenhavn 10, 14 An	—	—	810	—	—	810	—	—
—	—	—	505	916	—	—	Al. Aalborg 14 — — An	—	—	713	—	—	713	—	—
0,0	720	—	220	700	—	—	Al. Aarhus*	—	—	1050	—	—	1050	—	—
3,6	731	—	229	709	—	—	Al. Viby Nord — — Af.	—	—	1022	—	—	1017	—	—
6,1	749	—	236	716	—	—	Al. Stautrup — — Af.	—	—	1015	—	—	1010	—	—
11,1	800	—	250	728	—	—	Al. Ormslev — — Af.	—	—	1001	—	—	997	—	—
14,8	821	—	306	739	—	—	Al. Harlev — — Af.	—	—	948	—	—	919	—	—
16,4	833	—	313	745	—	—	Al. Lillering — — Af.	—	—	937	—	—	911	—	—
18,8	846	—	324	753	—	—	Al. Skovby — — Af.	—	—	924	—	—	908	—	—
22,3	901	—	333	803	—	—	Al. Galten — — Af.	—	—	908	—	—	900	—	—
26,3	915	—	344	812	—	—	Al. Laasby — — Af.	—	—	850	—	—	921	—	—
29,6	928	—	356	822	—	—	Al. Toustrup — — Af.	—	—	834	—	—	913	—	—
32,8	939	—	407	831	—	—	Al. Spørup — — Af.	—	—	818	—	—	905	—	—
35,8	940	—	414	839	—	1004	Al. Anbæk — — Af.	—	—	803	—	—	872	—	—
38,3	955	—	420	845	—	1010	An.) Hammel — — An.)	—	—	750	—	—	820	—	—
—	1030	—	730	905	—	1030	Al. Sall — — Af.	—	—	—	—	—	821	950	—
42,3	1038	—	743	913	—	1038	An. Thorsø (Langaa og S. (borg 2))	—	—	—	—	—	821	913	—
43,7	S	—	S	S	—	S	Vintersminde	—	—	—	—	—	S	S	—
45,8	1045	—	750	920	—	1045	—	—	—	—	—	—	813	920	—

† over Kalundborg 750 og kun lige Datoer. * over Kalundborg 812 og kun ulige Datoer. • Hammelbanens Station.

A. Gregersen fortsætter:

TOGGANG

I de første år løb der kun 3 togpar dagligt, men det var jo det sædvanlige antal. Med indkøbet af loko 4 blev det muligt at indsætte et 4. tog. I krigsårene 1914-18 måtte man igen indskrænke, i 1917/18 kørtes således kun 78200 togkilometre - trods en stigning i godsmængden til næsten det dobbelte.

Motorvognene gav mulighed for en forøgelse af toggangen, samtidig med at antallet af damp tog faldt. I 1933/34 kørtes således kun ca. 15% damp. 2. verdenskrig ændrede igen billedet, indskrænket toggang, men øget dampdrift.

En hjælp var det dog, at banen havde benzinvogne, der kunne forsynes med gasgenerator. I 1951 indsattes skinnebuser, det betød først og fremmest bedre og hurtigere tog.

PERSONTRAFIK, GODSTRAFIK

Jeg henviser her til kurvebladet, der bedre end en opremsning fortæller lidt om de store variationer, der var i trafikken.

For persontrafikkens vedkommende betød landevejene Århus-Silkeborg og Århus-(Hammel)-Viborg meget for nedgangen i persontrafikken. For denne trafik spillede det også en ikke ringe rolle, at stationen i Århus var en lokalstation.

15. maj 1925

km	Billetpris Enk. (Dobb.) III	Togene har kun III Vognklasse		Hverdage										Søn- og Helligdage.					
		Nr.	Nr.	§1	3	M5	M7	M9	M11	13 *M15	1845	1a	3a	M5a	7a	9a	M11a	1235	
0,0	Øre	Aarhus* 62, 65	—	Af. 520	—	825	—	210	500	—	605	730	—	—	—	—	—	—	
3,6	35	Viby Nord	—	Af. 531	—	833	—	219	507	—	614	738	—	—	—	—	—	—	
6,1	50	Stautrup	—	Af. 539	—	839	—	224	513	—	621	744	—	—	—	—	—	—	
11,1	85	Ormslev	—	Af. 558	—	849	—	234	523	—	635	754	—	—	—	—	—	—	
14,8	105	Harlev	—	Af. 620	—	858	—	244	532	—	651	803	—	—	—	—	—	—	
16,4	120	Lillering	—	Af. 631	—	903	—	249	537	—	659	808	—	—	—	—	—	—	
18,8	130	Skovby	—	Af. 644	—	909	—	256	543	—	707	814	—	—	—	—	—	—	
22,3	160	Galten	—	Af. 701	—	918	—	305	552	—	720	823	—	—	—	—	—	—	
26,3	185	Laasby	—	Af. 718	—	927	—	314	602	—	733	832	—	—	—	—	—	—	
29,6	205	Toustrup	—	Af. 738	—	934	—	321	610	—	748	839	—	—	—	—	—	—	
32,8	220	Spørup	—	Af. 756	—	942	—	327	617	—	802	847	—	—	—	—	—	—	
35,8	225	Anbæk	—	Af. 808	—	949	—	334	624	—	813	853	—	—	—	—	—	—	
38,3	240	Hammel	—	An. 815	—	955	—	340	630	—	820	858	—	—	—	—	—	—	
42,3	270	Sall	—	Af. 822	910	1010	1245	430	735	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
43,7	280	Vintersminde	—	Af. 830	922	1018	1253	438	743	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
45,8	295	Thorsø 103	—	An. 837	930	1025	100	445	750	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

km	Togene har kun III Vognklasse		Hverdage								Søn- og Helligdage.					
	Nr.	Nr.	M4	6	§8	M10	M12	M14	16	M2a	4a	6a	M8a	M10a	12a	14a
0,0	Thorsø 103	—	Af. —	—	850	1043	1215	—	110	—	508	—	810	945	—	—
2,1	Vintersminde	—	Af. —	—	S	S	—	S	—	—	—	—	S	S	—	—
3,5	Sall	—	Af. —	—	858	1051	1222	—	118	—	514	—	818	953	—	—
7,5	Hammel	—	An. —	—	905	1058	1228	—	125	—	520	—	825	1000	—	—
10,0	Anbæk	—	Af. 520	—	915	1240	—	214	—	—	535	—	835	—	—	—
13,0	Spørup	—	Af. 529	—	921	1248	—	220	—	—	541	—	841	—	—	—
16,2	Toustrup	—	Af. 539	—	928	1257	—	227	—	—	548	—	848	—	—	—
19,5	Laasby	—	Af. 551	—	935	1266	—	233	—	—	554	—	854	—	—	—
23,5	Galten	—	Af. 604	—	941	1275	—	239	—	—	561	—	861	—	—	—
27,0	Skovby	—	Af. 620	—	951	1284	—	248	—	—	568	—	868	—	—	—
29,4	Lillering	—	Af. 638	—	1000	—	137	—	—	—	575	—	875	—	—	—
31,0	Harlev	—	Af. 649	—	1006	—	144	—	—	—	582	—	882	—	—	—
34,7	Ormslev	—	Af. 701	—	1011	—	150	—	—	—	589	—	889	—	—	—
39,7	Stautrup	—	Af. 715	—	1018	—	159	—	—	—	596	—	896	—	—	—
42,2	Viby Nord	—	Af. 730	—	1028	—	160	—	—	—	603	—	903	—	—	—
45,8	Aarhus* 62, 65	An.	745	—	1040	—	235	—	—	—	610	—	910	—	—	—

† over Kalundborg 937. * over Kalundborg 652. • Hammelbanens Station. § Motor tog mellem Hammel og Thorsø. * Damp tog Hammel-Thorsø.

64. Aarhus-Hammel-Thorsø (Privat). 64. Thorsø-Hammel-Aarhus (Privat).

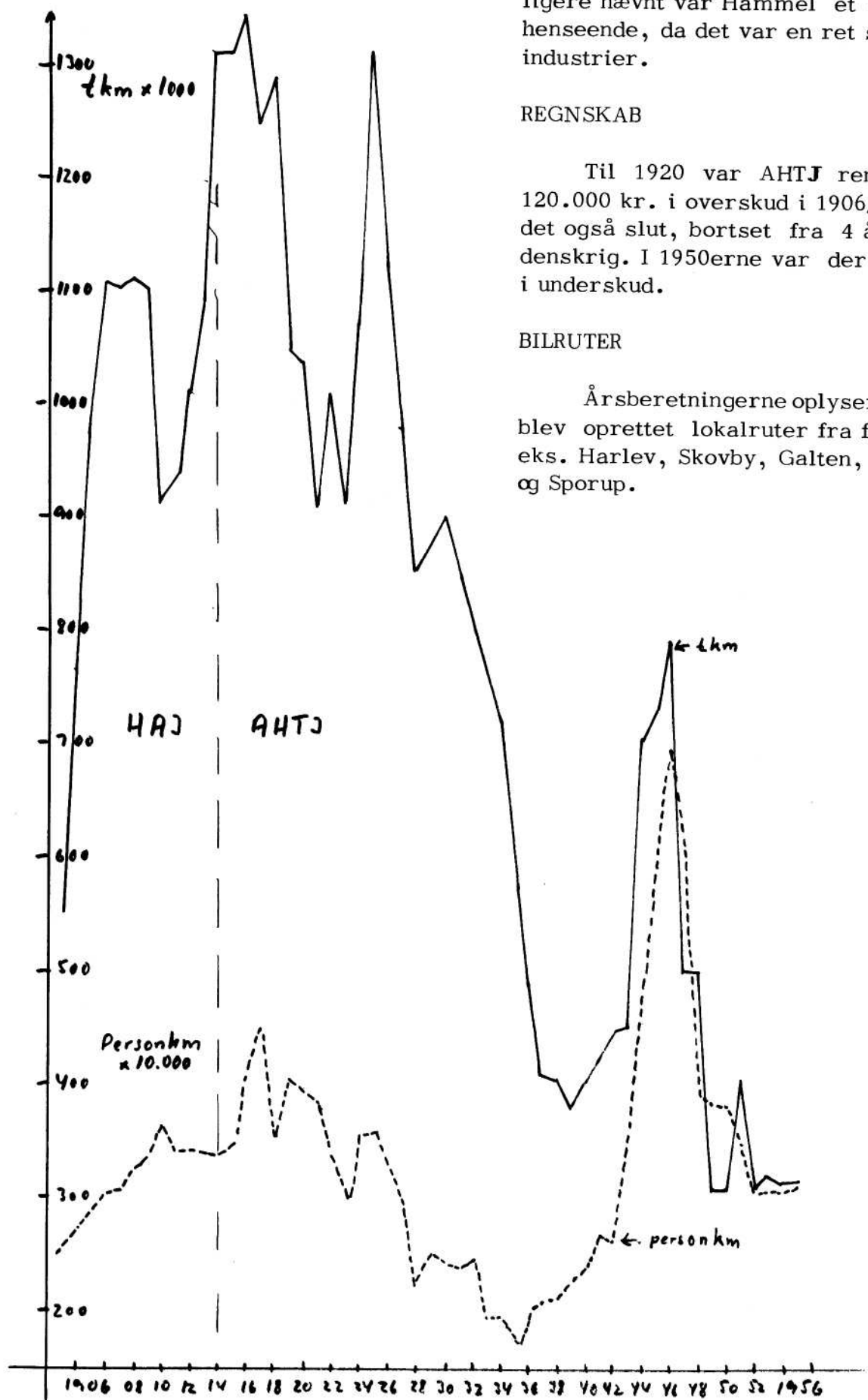
Godset var hovedsagelig landbrugsprodukter, brunkul, bygningsmaterialer og som tidligere nævnt var Hammel et godt aktiv i denne henseende, da det var en ret stor by med nogle industrier.

REGNSKAB

Til 1920 var AHTJ rentabel med op til 120.000 kr. i overskud i 1906/07, men så var det også slut, bortset fra 4 år under 2. verdenskrig. I 1950'erne var der over 400.000 kr. i underskud.

BILRUTER

Årsberetningerne oplyser, at der i 1928-30 blev oprettet lokalruter fra flere stationer, f. eks. Harlev, Skovby, Galten, Låsby, Toustrup og Sporup.



74. Aarhus-Hammel-Thorsø og omvendt. (Privat). 27. Sept. 1937

1	Hverdage						Søn- og Helligdage						Alle Tog		Hverdage						Søn- og Helligdage										
	3	5	7	9	11	13	1a	3a	5a	7a	9a	11a	13a	2	4	6	8	10	12	14	16	18	2a	4a	6a	8a	10a	12a	14a		
2050	2340	1301	1800	1815	1822	1829	2340	1301	1800	1815	1822	1829	Af Kbhvn.	An	1307	1935	12257	12335	750	1307	1935	12327	1209	750	1307	1935	12327	1209	750		
615	840	1050	1425	1815	1822	1829	750	1104	1410	1900	2222	2222	Af Aarhus*	An	745	1030	1340	1540	1800	2235	745	1045	1355	1835	2245	1355	1835	2245	1355	2245	
622	847	1057	1432	1822	1829	1836	757	1111	1417	1907	2229	2229	Af Viby Nord	Af	740	1025	1335	1535	1755	2230	740	1040	1350	1830	2230	1350	1830	2230	1350	2230	
627	852	1062	1437	1827	1834	1841	802	1116	1422	1912	2234	2234	Af Staurup	Af	735	1020	1330	1530	1750	2225	735	1035	1345	1825	2225	1345	1825	2225	1345	2225	
636	901	1111	1446	1836	1843	1850	811	1125	1431	1921	2243	2243	Af Ormslev	Af	725	1010	1320	1521	1740	2215	725	1025	1335	1815	2215	1335	1815	2215	1335	2215	
646	910	1120	1455	1845	1852	1859	820	1134	1440	1930	2252	2252	Af Harlev	Af	719	1004	1314	1515	1734	2209	719	1019	1329	1809	2209	1329	1809	2209	1329	2209	
650	914	1124	1459	1849	1856	1863	824	1138	1444	1934	2256	2256	Af Lillering	Af	714	959	1309	1511	1729	2205	713	1015	1325	1805	2205	1325	1805	2205	1325	2205	
655	920	1130	1458	1858	1865	1872	830	1144	1450	1940	2262	2262	Af Skovby	Af	708	953	1303	1505	1723	2159	708	1009	1319	1757	2159	1319	1757	2159	1319	2159	
702	927	1137	1455	1905	1912	1919	837	1151	1457	1947	2269	2269	Af Galten	Af	701	946	1256	1458	1716	2152	701	1002	1312	1752	2152	1312	1752	2152	1312	2152	
710	935	1145	1452	1912	1919	1926	844	1159	1455	1955	2276	2276	Af Laasby	Af	653	937	1247	1448	1708	2144	653	954	1304	1740	2144	1304	1740	2144	1304	2144	
718	941	1151	1459	1919	1926	1933	850	1206	1452	2002	2282	2282	Af Toustrup	Af	647	930	1241	1442	1702	2137	647	946	1256	1734	2137	1256	1734	2137	1256	2137	
726	947	1157	1456	1926	1933	1940	856	1213	1459	2009	2289	2289	Af Sporup	Af	641	920	1235	1436	1656	2130	641	940	1250	1727	2130	1250	1727	2130	1250	2130	
733	953	1203	1452	1932	1939	1946	901	1219	1455	2015	2295	2295	Af Anhæk	Af	635	914	1229	1430	1650	2124	635	934	1244	1724	2124	1244	1724	2124	1244	2124	
738	958	1208	1447	1937	1944	1951	906	1224	1450	2020	2300	2300	An Hammel	An	630	910	1224	1425	1645	2120	630	930	1240	1720	2120	1240	1720	2120	1240	2120	
748	1010	1415	1555	1740	1945	1950	1010	1410	1540	1930	2300	2300	Af Sall	An	822	1024	1213	1450	1635	1819	2113	803	1023	1223	1318	1706	2113	1223	1318	1706	2113
755	1017	1422	1602	1748	1952	1957	1017	1417	1547	1937	2307	2307	Vintersmide	Af	816	1017	1207	1442	1629	1813	2107	807	1017	1217	1312	1700	2107	1217	1312	1700	2107
801	1053	1428	1608	1756	1958	1963	1053	1423	1553	1943	2303	2303	An Thorsø 91	Af	809	1011	1200	1435	1622	1806	2100	800	1010	1210	1305	1652	2100	1210	1305	1652	2100

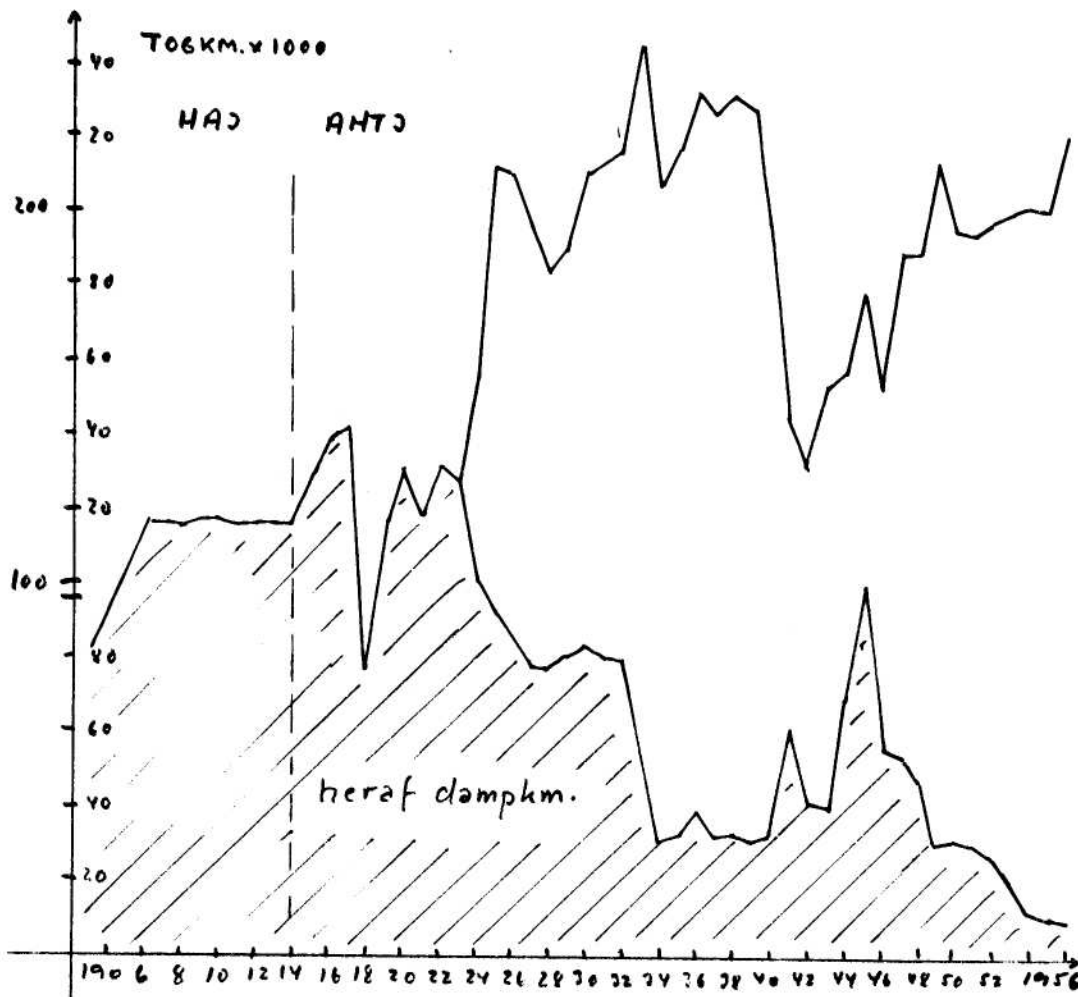
a Over Kalundborg 1000 b Over Kalundborg 1830. * Hammelbanens Station. Stoppesteder for Motortogene: Andes v. Constantinsborg, Edelhøjvej, Silkeborg Landevej, Hørslevbølle V., Sjelle-Skovby V., Galten Smødeskov, Laasby V., Aashækbro, Toustrup Mølle, Røgen, Forsamlingshus, Sporup-Farø V., Tulstrup V. Billigkørsel alle Søn- & Hldg. undtagen 1. Juledag og 1. Paaskedag.

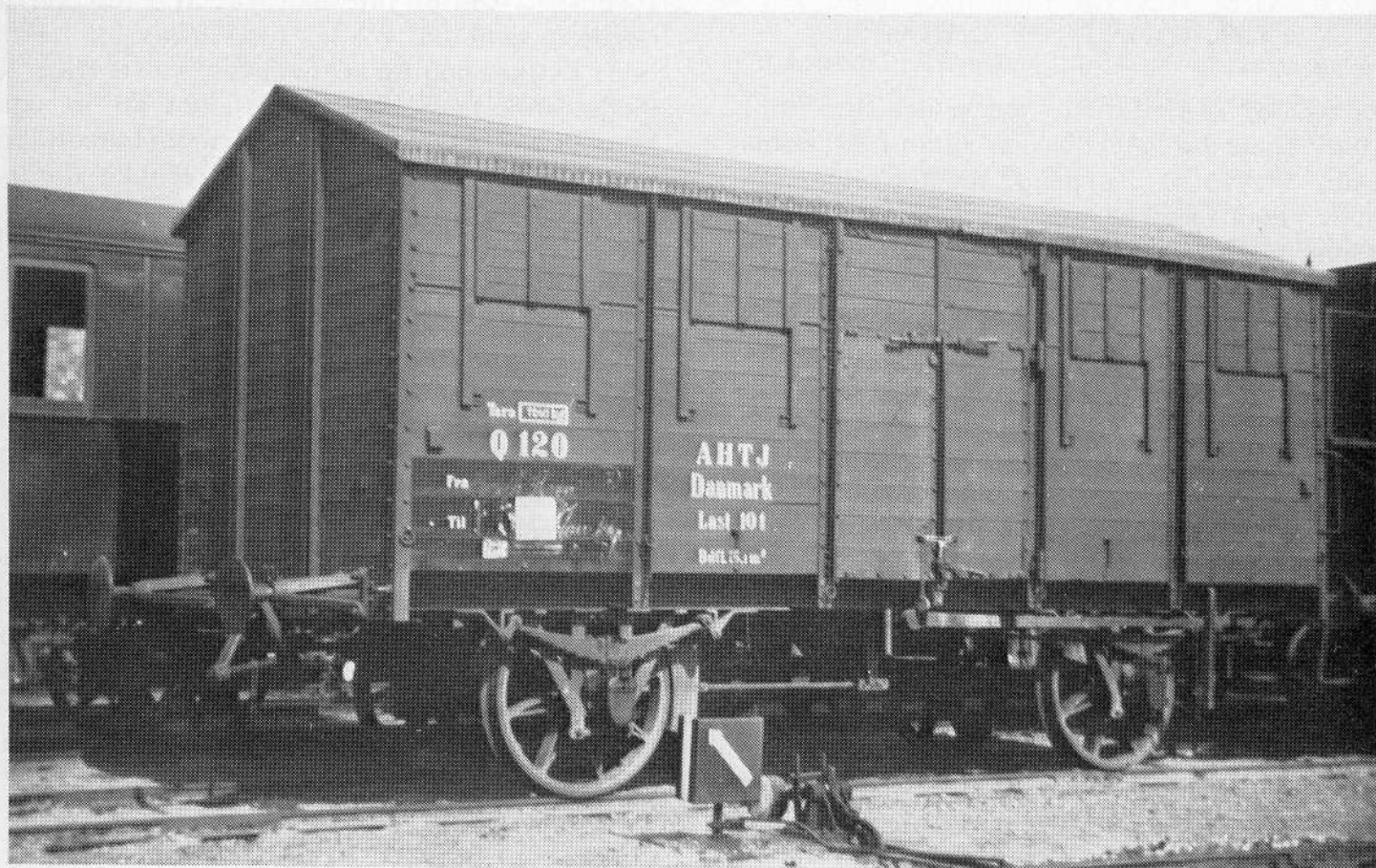
I 1947 drev banen følgende ruter:
 Silkeborg-Hammel-Hadsten - 43 km
 Skanderborg-Hammel - 31 km
 Skanderborg-Stjær-Århus - 33 km
 Århus-Borum-Sørring-Silkeborg - 48 km
 Århus-Borum-Hammel - 44 km
 Århus-Sørring - 30 km
 Århus-Hammel - 28 km
 og man havde på det tidspunkt 13 rutebiler med ialt 330 pladser og kørte 235.000 km/år og befordrede 226.000 rejsende.

Nettet udvidedes
 1949 Himmelbjerget-Låsby st. - 31 km
 1950 Silkeborg-Sørring-Århus - 48 km og
 1952 Randers-Hammel - 30 km.

I 1952 havde man 17 biler med 438 pladser, kørte 436.000 km og befordrede 257.000 rejsende.

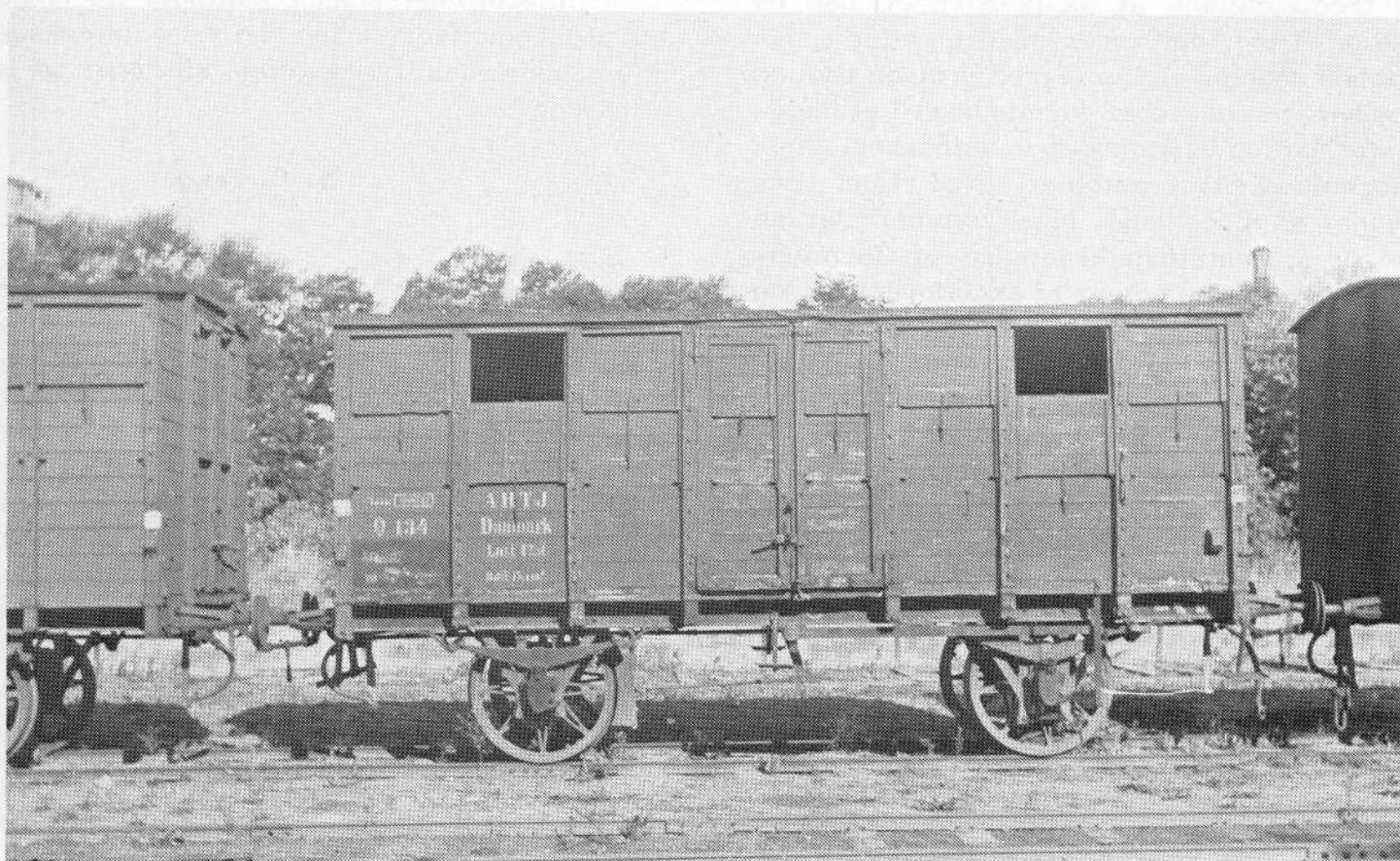
Nogle af ruterne kørtes i samkørsel med DSB, der havde andel i materiellet.





AHTJ Q 120, ex K 10, Århus 1956.
(S.P. Laursen) ↑

AHTJ Q 134 i Århus 1956 (ex DSB QB).
(O.W. Laursen) ↓



TRÆKKRAFT - o. a. k.

Til artiklen: TRÆKKRAFT - og andre kræfter, der blev bragt for snart længe siden i SP, nemlig i nr. 5/1975 (11. årgang) modtog vi et læserbrev, som (stærkt forsinket) blev forelagt artiklens forfatter, hvis svar vi her (efter et par numres udskydelse) bringer:

Først læserbrevet:

Jeg har et par kommentarer til artiklen: Trækkraft - og andre kræfter.

Jeg synes, at det er en udmærket redegørelse som Flemming Lund har udarbejdet. Fremgangsmåden vil sikkert give en ide om, hvad man kan forvente af en model. Men mest vigtigt er måske, at man ved at angribe problemet ad teoretisk vej kan få at vide, hvor man skal sætte ind for at få det mest mulige ud af sit rullende materiel.

Når man sammenligner to mekaniske systemer (i vort tilfælde rullende materiel), der kun adskiller sig fra hinanden ved at være i forskellig målestok, vil vægtene som omtalt ændres med tredje potens af den lineære skala. Dette gælder også for den kraft, som kræves for at overvinde en stigning.

Men det er ikke alle kræfter, der ændres med tredje potens af skalaforholdet. Lad os tænke os et tog, der kører med en eller anden hastighed gennem en kurve med en given radius. Vi tænker os nu toget formindsket i et målestoksforhold og hastigheden formindsket i samme forhold, hvilket netop er, hvad vi gør, når vi bygger en modelbane. Man kommer derved frem til, at centrifugalkræfterne er formindskede med femte potens af skalaforholdet, og det vil sige, at de kan lades helt ude af betragtning. Dette er forklaringen på, at det som omtalt kan lade sig gøre "at køre med ekspres-togsfart gennem en havnebanekurve".

Samme forhold gør sig gældende for kræfter, der skyldes stød, slag, vibrationer o.l. Luftmodstanden vil formindskes med noget i retning af fjerde potens af skalaforholdet, men dette gælder ikke ubetinget.

Den mest interessante kraft set ud fra et modelbygger-synspunkt er nok friktionen mellem akseltap og leje.

Man anser normalt μ for at være konstant når der er bevægelse mellem fladerne og ca. 25% større ved stilstand. Dette er dog nok lidt

forenklet. Det er mit indtryk, at μ for den glidende bevægelse vokser med aftagende hastighed, hvilket dog først mærkes væsentligt ved meget små hastigheder. Men det er jo også, hvad vi har med at gøre ved modelaksel-tappe. Desuden må man huske på, at vi ikke kan formindske lejespillerummet og overfladeruheden i målestoksforholdet og derfor i model kører med "meget ru lejer med meget spillerum" - relativt set. Disse ting kan måske forklare forskellen mellem rulningsmodstanden i model og "in natura".

Det er i artiklen antydnet, at der er udført forsøg for at bestemme rulningsmodstand. Det kunne være interessant at høre, hvorledes disse forsøg er udført.

Man kan benytte en rampe med variabel hældning, men det er også muligt at bygge en dynamometervogn, d.v.s. en vogn med en lille indbygget fjedervægt. Man kan enten aflæse den når den kører eller lade den skrive ned med en pen på en tromle, der trækkes fra en af akslerne.

Jeg mener at have set en beskrivelse af disse ting i følgende bog:

Kurtz, H: Grundlagen der Modellbahntechnik, bd. 1-2.

Den kan lånes på Danmarks tekniske Bibliotek og har DK-tal: 625.1.001.572 Kur.

Udfører man sådanne målinger for modeller af lokomotiver, kunne det være interessant at se, hvorledes trækkraften afhænger af hastigheden.

N. P. Fenger

Flemming Lund har sendt redaktionen følgende svar:

Til N.P. Fengers brev skal jeg knytte nogle få bemærkninger: Det er naturligvis rigtigt, at vægten - og dermed den kraft, som kræves for at overvinde en stigning - ændrer sig med tredje potens af skalaforholdet, men kun under forudsætning af, at det er muligt, ved en passende blanding af materialevalg og konstruktionsprincipper, at holde vægten nede på denne størrelse.

I forbindelse med forarbejdet til min artikel fandt jeg, som nævnt i indledningen til denne, frem til, at den aktuelle vægt for spor 0 modeller var ca. dobbelt så stor, som teorien forudsiger. Dette betyder, at kraften, der skal

benyttes for at overvinde en stigning, også bliver ca. dobbelt så stor.

JS/DMJKs standardblade tillader endda vægten at vokse med en faktor 4,5. Som konklusion vil jeg hælde til den anskuelse, at vægten ikke alene er større end beregnet, men også bør være det, dels for at få modellen tilstrækkeligt solid, dels for at undgå afsporinger.

Når jeg har brugt en vending som "at køre med eksprestogsfart gennem en havnebanekurve", tænkte jeg nu ikke så meget på centrifugalkraften - eller andre kræfter for den sags skyld - derimod mere på synsindtrykket, rullemodstand og muligheden for at pufferne "hæfter". At jeg har nævnt centrifugalkraften hænger naturligvis sammen med, at jeg er kommet til samme resultat som N.P.F. I det hele taget har jeg så vidt muligt udeladt de faktorer som ikke har nogen nævneværdig indflydelse på resultaterne for modeltoget, også selvom de har det for forbilledet, for ikke at forvirre mere end højst nødvendigt.

Som en kuriositet kan det nævnes, at det formentlig vil være umuligt at lave en arbejdende model af de forsøgsvoerne for høje hastigheder på normal underbygning, hvis princip er, at vognkassen står på en del af et cirkel­slag med centrum ca. i taghøjde, og centrifugalkraften, der jo angriber i tyngdepunktet, får vognkassen til at hælde i kurver. Grunden er naturligvis, at centrifugalkraften er meget lille, selv ved skalahastigheder på 2-300 km/h.

Med hensyn til stød og slag skal jeg blot tilføje, at hastigheden hvormed de sker, er vanskelig at bedømme, men efter mit gæt vil den meget tit ligge betydeligt over den hastighed ved hvilken forbilledets voerne lider skade (15-20 km/h).

N.P.F.s refleksioner over friktionen mellem akseltap og leje peger i samme retning som den konklusion jeg kom til i sin tid. Som yderligere dokumentation kan den følgende figur med tekst tjene (taget fra "Smøringens Grundprincipper", Dansk Esso 1968):

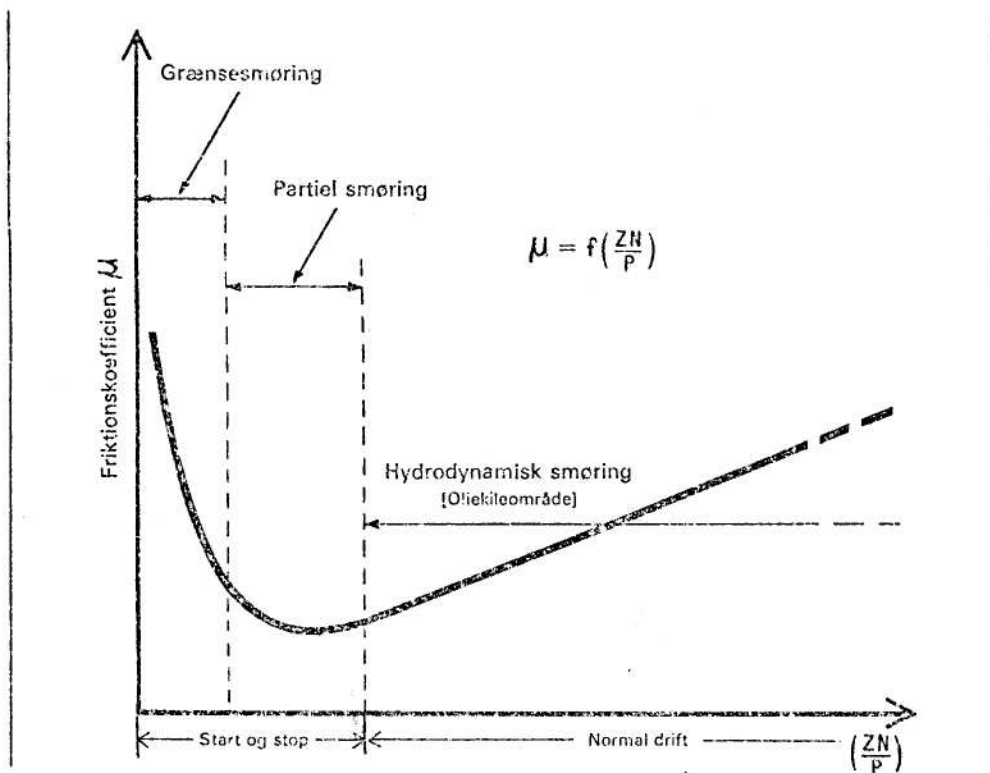


FIG. 4

Smøringens 3 faser er:

1. grænsesmøring, hvor der er metallisk berøring, og hvor der derfor opstår slid, og hvor friktionen naturligvis er på sit højeste.
2. partiel smøring, som er en blanding af grænsesmøring og hydrodynamisk smøring.
3. hydrodynamisk smøring, hvor der ikke er metallisk berøring og derfor ikke kan opstå friktionsslid. Friktionsmodstanden hidrører kun fra væskens indre friktion, d.v.s. dens viskositet.

I diagrammet FIG. 4 er kurven for friktionen optegnet. Friktionskoefficienten er en funktion af udtrykket $\frac{ZN}{P}$, eller $\mu = f\left(\frac{ZN}{P}\right)$, hvor μ = friktionskoefficienten, Z = den absolutte viskositet, N = omdrejningshastigheden og P = trykket. Funktions­sammenhængen er bestemt af lejets konstruktion og overfladebeskaffenhed.

Hvis vi betragter udtrykket $\mu = f\left(\frac{ZN}{P}\right)$

og dersom P er konstant i det hydrodynamiske område (højre del af kurven), er friktionen en funktion af hastigheden og olieviskositeten. Ved stigende hastighed og olieviskositet vil vi få en stigende friktion. Ved overbelastning (trykket P) vil man bevæge sig til venstre på kurven og ind i området for grænsesmøring.

Ved betragtning af formlen skal man være opmærksom på, at viskositeten Z er temperaturafhængig, sådan at forstå, at viskositeten falder, når temperaturen stiger.

På grund af de mange variable faktorer, der spiller ind, er den gunstigste viskositet vanskelig, om ikke umulig, at bestemme på anden måde end ved forsøg.

Uden urimeligt store anstrengelser kommer vi næppe ud af det område, der er betegnet som "grænsesmøring".

I det hele taget er det min erfaring, at det er vanskeligt at holde et leje smurt, derfor vil jeg endnu en gang anbefale smøring med Molykotefedt, der tilsyneladende er ret bestandigt, samt hefter godt til lejets flader. Endvidere Teflon-bøsninger, der kan køre tørt med en lav friktionskoefficient, samt kuglelejer, der dog skal være af en rimelig kvalitet, for at opfylde missionen.

Hvorledes rullemodstanden er bestemt, fremgår da vist ret tydeligt af artiklen, nemlig på et skråplan. Ud over dette har jeg naturligvis kørt en del forsøgskørsler på anlægget på Nørrebro station for at kontrollere de fundne resultater.

Tanken om at bygge en dynamometervogn er naturligvis realisabel, men lider efter min mening af den skavank, at den kræver et spor, der er veldefineret, samt har en rimelig længde, såvel ret som krumt og med stigning, samt kombinationer af disse. Samtidig strider ideen jo noget mod mit mål, nemlig at opstille nogle "tommelfingerregler" om, hvad man kan forvente af en given konstruktion. Sagt på en anden måde, hvordan skal mit næste stykke materiel udformes konstruktivt?

Endelig må jeg nok henlede opmærksomheden på det faktum at rullemodstanden og trækraften er to forskellige ting, to modsat rettede kræfter, hvis sammenhæng er, at trækraften altid skal være større end rullemodstanden for at få et givet tog til at køre.

Trækraftens afhængighed af hastigheden kan behandles teoretisk, når man går ud fra, at det er en elektromotor, der er tale om, samt at der kun er et gear til rådighed.

Ved at betragte effektforholdene igennem systemet fås følgende ligninger:

$$1) \quad W_{\text{ind}} = U \times I \text{ (Watt)}$$

Gennem motor:

$$2) \quad W_{\text{ind}} \times \eta_{\text{motor}} = W_{\text{ud}} \text{ (Watt)}$$

Gennem transmission:

$$3) \quad W_{\text{ud}} \times \eta_{\text{mek}} = W_{\text{hjul}} \text{ (Watt)}$$

Momentet ved hjulene:

$$4) \quad M = 100.000 \times \frac{W_{\text{hjul}}}{n}$$

Trækkraften:

$$5) \quad T = \frac{M}{r} \text{ (g)}$$

Ved at indsætte i ligning 5 fås:

$$6) \quad T = \frac{100.000 \times \eta_{\text{motor}} \times \eta_{\text{mek}} \times U \times I}{r \times n}$$

da η_{motor} og η_{mek} , 100.000 samt r kan betragtes som konstanter fås, med god tilnærmelse:

$$7) \quad T = \text{konstant} \times \frac{U \times I}{n}$$

U = spænding

I = strøm

W = effekt (arbejde pr. tidsenhed)

η_{motor} = motorens virkningsgrad

η_{mek} = transmissionens mekaniske virkningsgrad

M = moment ved hjul

n = hjulenes omdr./min.

T = trækraften

r = hjulenes radius

Af ligning 7) ses, at holdes spænding og strøm konstant, vil trækraften aftage proportionalt med hastigheden. Omvendt vil en elektromotor jo normalt trække den nødvendige strøm, så trækraften vil nærme sig en konstant størrelse.

Maskinens adhæsionsvægt samt friktionen mellem hjul og skinne sætter iøvrigt en øvre grænse for, hvor stor en trækraft der kan overføres mellem hjul og skinne, hvad der ligger derover vil kun give anledning til hjulspin. Da friktionskoefficienten μ_0 ved stilstand mellem 2 flader er ca. 1,25 gange større end friktionskoefficienten μ ved glidning, ses det, at den største trækraft opnås umiddelbart før hjulene begynder at spinne på skinnerne.

Med venlig hilsen
Flemming Lund

RETTELSER

Til artiklen om Triangelvognene i nr. 2/77:

Til denne artikelserie - og iøvrigt også til DJKs bog: Motormateriel 1, er som grundlag anvendt tegninger, som med stor velvilje er stillet til rådighed af JS/DMJK, DJK, Scandia samt enkelte privatpersoner. Vi skylder alle disse en stor tak for hjælpen, og det mindste vi kan gøre, er da at oplyse, hvem der har bidraget med hvad. Derfor denne liste:

Til grund for fig. A, bragt på udfoldningsark ved side 114, ligger hovedtegning L 7482 fra 1919, udlånt af Scandia/DJK.

Fig. B, hovedtegning L 7513, 1921, Scandia/DJK.

Fig. C, hovedtegning L 7510, 1920, Scandia/DJK.

Fig. D (side 92), målskitse fra DSBs DMF 1949 Jens Bruun-Petersen.

Fig. E, hovedtegning L 7506, 1920 Scandia/DJK.

Fig. F, DJKs rekonstruktion ud fra forrige suppleret med fotos og hovedmål fra DSBs PMF.

Fig. G (udfoldningsark), målskitse L 7530, 1922, Jens Bruun-Petersen.

Fig. H, målskitse L 7532, 1922, Jens Bruun-Petersen.

Fig. J, målskitse L 7534, 1922, DJK.

Fig. K og L, hovedtegning L 7543, 1923, HHJ/DJK samt fotos.

Fig. M, målskitse fra DSBs DMF 1898 samt fotos.

Fig. N, hovedtegning Scandia 2487, 1878 (VLJ A 1), Scandia/JMJK samt foto 13 (bragt ved artiklen).

Fig. O, hovedtegning fra 1891 af SFJ EB 165-68, DJK, samt hovedmål fra DSBs PMF.

Fig. P, hovedtegning Scandia 12725, 1924, Scandia/JMJK.

Fig. Q, mål fra DSBs PMF, sammenligning med DSB QF m.fl. samt fotos.

Endvidere manglede der nærmere oplysninger om de i artiklen bragte fotos:

Foto 1, Thrige-bil, fra jubilæumsskrift 1943, DfA.

Foto 2, forsøgsvogn 1, Odense 1922, DfA/P. Thomassen.

Foto 2A, forsøgsvogn 1 bagfra, DJKs motorgruppe/HGC.

Foto 3, forsøgsvogn 1 på HFJ, HFJ?/Alkjær.

Foto 4, forsøgsvogn 2 på DSB 1923, DJKs motorgruppe.

Foto 5, AHTJ M 2, interiør 1956, Albrekt/SAG.

Foto 6, AHTJs motortrolje, AHTJ/P. Thomassen.

Foto 7, AHTJ M 1 og MP 1, fabriksfoto, DfA/Alkjær.

Foto 8, AHTJ M 3 på KRB 1926/27, KRB/Alkjær.

Foto 9, AHTJ M 2 i ombygget stand, Århus lokal 1956, Svend Jørgensen/SP.

Foto 10, AHTJ Q 123, Århus 1956, Albrekt/SAG.

Foto 11, HFJ M 1, knust ved Borup 1926, HFJ?/P. Thomassen.

Foto 12, HFJ M 1-3 efter Borup-ulykken 1926, HFJ?/DJK bog 32.

Foto 13, VLTJ C 12, ombygget til motorbivogn, Sv. Jørgensen.

Foto 14, VLTJ (M)1, udrangeret 1953, Sv. Jørgensen.

Foto 15, VLTJ (M)1 i delvis opløst tilstand, Jens Bruun-Petersen.

Foto 16 A, HVJ M 6 med gasgenerator ved 25-års jubilæet, P. Thomassen.

Og et par enkelte rettelser:

På tegning E er tagrytterens tremmesider glemt, se foto 2.

På tegning F er der glemt skravering i bagdørens RUDE.

På tegningen af model IIs gavl (tegn. K og L) står skrevet: Skruebremse kun motorvogn - der skulle have stået: "Kædebremse kun bivogn".

Til artiklen om nedlagte baner følgende tilføjelser:

SKRJ M 4 var i 1955-56 udlejet til AHTJ og blev her brandskadet (sammen med AHTJ M 5).

Vognen blev herefter genopbygget som diesel-lokomotivet M 4, David, der udstyredes med en Leyland-gearkasse med 5 gear.

Side 145: SKRJ D 1', bygget 1912, blev i 1923/24 ombygget til ren rejsegodsvogn og omlitret til E 3. Det var den, der siden gik til RØHJ, hvor den fik nr. E 17.

D 1"-2 var bygget i 1923 til banens forlængelse og omtaltes derfor først af DSB i 1924. Det var den store type med postbureau og svalegang, udrangeret 1959.

Godsvognene: Det bemærkes, at SKRJ synes at

have startet med 2 lukkede og 10 åbne godsvogne, men allerede året efter ombyttedes 6 af de åbne vogne (hvilke?) med 4 lukkede (Q 3-4 og J 31-32). Nærmere oplysninger herom efterlyses!

Q 3''', ex DSB QGL 35903 havde skruebremse (S, ikke H) og den var 8,11 m over pufferne og havde akselafstand 4,5 m og tara 8,5 t. Som kuriosum kan nævnes, at vognen hos SKRJ fik gl. nr. Q 3s nummerplade, hvorpå der stod last 12500 kg, mens DSBs påskrift stadig stod i andet fag: last 15,5 t.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

Spor 0:

Hübner loko 288 med 4 motorer. Kesselbauer: 20 m skinner, 8 sporskifter med Nemecc-spor-skiftedrev.

3 Sommerfeldt-luftledningsmaster.

Pris kr. 4600,-.

Henvendelse på tlf. 01-70.21.09

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

saadan gjorde man i 90erne

Ja, selvfølgelig gjorde de/man også noget dengang - men det jeg her vil skrive lidt om er noget, som den gamle vise intet nævner om, men som jeg mener, at en del vil have interesse af - hvis man vel at mærke er SP-abonent!

Pr. 1. oktober 1892 sammensluttedes statsbanernes sjællandske og jysk/fynske maskinafdelinger. Hidtil havde Storebælt skilt de to maskinafdelinger. Hvordan man umiddelbart før og efter sammenslutningen kørte vil jeg søge at belyse i dette indlæg.

INDEN SAMMENSLUTNINGEN

SJÆLLAND:

Lokomotiverne var inddelt i klasser efter ydelse og type således:

I C, D, E og F

II G

III A

IV K

V B

De indbyrdes styrkeforhold havde intet med rækkefølgen at gøre - mere anskaffelsesårene, - tilføjes et "s" har vi typen efter 1892.

Denne klasseinddeling tog man meget bogstavelig når et loko skulle anvendes. De loko der var i klasse I blev faktisk brugt i flæng.

Klasse I omfattede 12 stk. C-maskiner, 6 stk. D-, 18 stk. E- og 14 stk. F-maskiner, ialt 50 loko, og de bestred langt det meste af kørslen. Fra depot Helsingør kørte man på Nordbanen, fra Kalundborg på Nord-Vest banen, fra Korsør på Vestbanen og fra Masnedsund på Sydbanen. Fra København kørte man overalt.

Ialt kørte 36 loko i tur, 5 var i reserve og de resterende 9 var enten i værksted eller stod som reserve. Hvordan de var fordelt med antal pr. depot har jeg ikke kunnet opspore, måske er der en læser, der er i besiddelse af et af disse gulnede ark, der kan sige det - så bedes han komme frem!

De øvrige typer ligger det bedre med: K kørte iltog og enkelte persontog på Vest- og Sydbanen, alle var stationeret i København. Der var 6 i tur, 1 i reserve og 2 for værksted og reserve.

G: Ialt 5 var i Roskilde, her havde 1 loko fast reserve - en slags rådighed for nedbrud, 3 var disponible for særtog for de vestsjællandske baner og 1 i værksted eller reserve.

A: Alle 4 var stationeret i København. Om sommeren var alle i tur på Klampenborgbanen, om vinteren 2-3. Afløsning skete for det tilfælde, at 1 var i værksted om sommeren med et loko i klasse I.

B: Ialt 11, dels i København for Frederikssundsbanen, dels i Slagelse for Slagelse-Næstved og dels i Skælskør for Dalmose-Skælskør. Da L (Ls) kom til, indsattes de til Frederikssundsbanens godstog. Rangeringen foretoges af H og M.

København 8 (heraf 1 M), Helsingør 2, Hillerød 1, Korsør 3 og Masnedsund 1 - ialt 15.

Sært at Hillerød havde rangermaskine men ikke Roskilde.

JYLLAND-FYN

Det jysk/fynske område var delt i 3 inspektorer:

I omfattede strækningen Vamdrup-Fredericia-Århus-Ålborg-Frederikshavn samt Djursland - men minus Langå og Skanderborg depoter.

II det øvrige Jylland (heri altså også Langå og Skanderborg).

III omfattede Fyn.

Fordelingen var således:

PERSONTOGSLOKO

	drift	reserve særtog	værksted ufor dagtur	ialt	total
Nyborg-Strib alle tog	9 A	3 A	2 A	14 A	31 A
Vamdrup-År- hus-Fr.havn	10 A	5 A	2 A	17 A	
Togart H og P		2 B		2 B	9 B
Langå-Struer	4 B		1 B	4 B	
Togart H og P	el.C		el.C	1 C	4 C
Frederikshavn	4 B	1 B	1 B	3 B	
-Ålborg	el.C	el.C	el.C	3 C	
Togart H og P					

GODSTOGSLOKO

Vamdrup-Århus -Ålborg	9 G	7 G	3 G	19 G	23 G
Fredericia- Vamdrup	2 G	1 G	1 G	4 G	
Frederikshavn -Langå-Struer	4 E	1 E	1 E	6 E	12 E
Struer-Langå	4 E	1 E	1 E	6 E	

° skal muligvis være Århus

LOKO FOR LETTE BANER

Århus/Randers -Grenå	6 H	1 H	1 H	6 H	21 J
	el.L	el.L	el.L	2 L	
Skanderborg -Skjern svære tog	4 J	1 J	1 J	6 J	5 D
Skanderborg -Skjern lette tog	3 L	1 L		4 L	
Esbjerg- Struer-Odde- sund syd, svære tog	6 D	4 D	2 D	7 J	18 L
	el.J	el.J	el.J	5 D	
Esbjerg- Struer-Odde- sund syd, lette tog	4 L	1 L	1 L	6 L	
Esbjerg- Lunderskov	6 J	1 J	1 J	8 J	
Bramminge- Ribe	2 L		1 L	3 L	
Tommerup- Assens	2 L		1 L	3 L	

LOKO FOR 35 LBS-BANER

Thisted- Oddesund N	4 P	2 P	2 P } 12 P	12 P
Glyngøre- Skive	2 P	2 P		

Til rangering var fordelt følgende maskiner på følgende stationer:

Nyborg, 2 N
Odense, 2 N
Fredericia og Strib, 4 N + 2 M
Esbjerg, 2 K med 1 N i reserve
Vamdrup, 2 F
Århus, 2 F + 2 N
Randers, 2 K eller N
Ålborg, 2 K
Frederikshavn, 2 K
Nykøbing Mors, 1 M
Ialt 4 F, 4 M, 8 K og 12 N-maskiner.

Maskinerne var fordelt således:

(Litra, inspektorat, antal, numre)

A - I - 17, 143-159. III - 14, 129-142

B - I 5, 45-49. II - 4, 21 og 24-26.

C - I - 3, 65-67. II - 1, 68.

D - II - 5, 92-96.

E - I - 6, 33-36 og 43-44. II - 6, 27-32

F - I 4, 61-64.

G - I - 23, 77-81, 106-109, 160-173.

H - I - 6, 37-42.

J - II - 21, 1-12 og 50-58.

K - I - 6, 71-76. II - 2, 69-70.

L - I - 2, 87-88. II - 13, 89-91 og 110-119.

III - 3, 84-86.

M - I - 2, 82-83. II - 1, 59.

N - I - 7, 97 og 180-185. III - 5, 98-102.

P - II - 12, 103-105 og 120-128.

B 22 og 23 samt M 60 var udlånt til Sjælland.

Meddelelse af 29/10 1892:

Følgende loko skal overgå til Sjælland:

A 156-159, G 169-173 og P 103-104.

EFTER SAMMENSLUTNINGEN

Da der så var faldet lidt ro i lejren efter sammenslutningen, så det næste forår, pr. 1. juni 1893, ud som vist i det følgende:

Strækning og togart	litra	antal			total	numre	bemærkninger	
		D	R	V				
<u>SEKTION 1</u>								
Vamdrup-Ålborg								
persontog	A	9	2	2	13	143-155		
Vamdrup-Fredericia								
godstog	B	8	1	1	6	21, 45-49		
Ålborg- Frederikshavn	C						4	65-68
persontog								
Århus-Frederikshavn								
godstog	E	5		1	6	33-36, 43-44		
Vamdrup-Ålborg, godstog	G	11	4	3	18	77-81, 106-09, 160-68		
Skanderborg-Skjern, alle	J	7	1	1	9	50-58		
Århus/Randers-Grenå	H	6	1	1	6	37-42		
alle	L						2	87-88
Rangering: Århus 4,	F				4	61-64		
Randers 1, Ålborg 1,	K	14	1	2	4	71-72, 75-76		
Frederikshavn 1, Frede-	M						2	82-83
ricia 4, Vamdrup 2	N						7	97, 180-185
<u>SEKTION 2</u>								
Langå-Struer, persontog	B	4		1	5	22-26		
Langå-Struer, godstog	E	4	1	1	6	27-32		
Struer-Esbjerg-								
Lunderskov samt - alle	D	15	6	4	5	92-96		
Struer-Oddesund syd	J						20	1-20
Hobro/Viborg-Løgstør								
Bramming-Ribe, - alle	L	9	2	2	13	89-91 110-19	Foreløbig kun 6 loko i fast tur	
Struer, reserve								
Thisted-Oddesund N - alle	P	6	2	2	10	105, 120-28		
Skive-Glyngøre								
Rangering: Esbjerg 2,	K	3		1	2	69-70		
Nykøbing M 1	M						2	59-60
<u>SEKTION 3</u>								
Nyborg-Strib	A	11	1	2	14	129-42		
Tommerup-Assens	L	2		1	3	84-86		
Rangering: Nyborg 2,								
Odense 2	N	4		1	5	98-102		
<u>SEKTION 4</u>								
København-Korsør/] iltog	Ks	6	1	2	9	271-279		
Masnedsund								
København-	A	40	5	9	4	156-159		
Helsingør/	Cs						12	238-49
Kalundborg/	Ds						6	208-13
Korsør/	Es						18	220-37
Masnedsund	Fs						14	250-63
København-] persontog	As	4			4	201-04	+))	
København-Korsør] godstog	G	5			5	169-73	afløses af Ks	
og Helsingør								
Roskilde, reserve	Gs	1	3	1	5	215-19		
Falsterbanen - alle	S	4	1	1	6	351-56		
København-Frederikssund]	Bs	7	2	2	11	285-95		
og Slagelse-Næstved								
Dalmoose-Skælskør	P	2			2	103-04		
København- - godstog]	Ls	2		1	3	296-98		
Frederikssund								
Rangering: København 8,	Hs	15	1	3	16	362-77		
Helsingør 2, Hillerød 1,	K						2	73-74
Korsør 3, Masnedsund 1	Ms						1	301

+) repareres om vinteren. Afløses af A, Cs, Ds, Es eller Fs.

DE GODE GAMLE DAGE

I forrige nummer af SIGNALPOSTEN blev der bragt en række eksempler på breve fra de jydsk-fynske statsbaners første år som fortalte lidt om livet dengang og om de vanskeligheder, jernbanedriften havde at kæmpe med. Studiet af de gamle kopibøger er imidlertid fortsat, og flere andre interessante ting er dukket op. I det følgende bringes endnu en række eksempler:

Efter at have læst bogen "Huset Glücksborg" mærker man næsten historiens vingesus ved læsningen af følgende:

Fredericia, den 13. April 1880

Overdriftsinspecteuren

Ved at remittere det tilstillede Telegram angaaende Hendes Kgl. Høihed Prindsessen af Wales Befordring skal jeg tillade mig at meddele, at der den 11. ds. Tog No. 3 ankom en engelsk Salonvogn til Fredericia for at modtage Prindsessen dersteds; da Vognen kunde overføres paa Færgen lod jeg den gaa til Nyborg, hvorfra den afgik med Tog 5 igaar, der er saaledes ikke afgivet nogen særlig Coupée for Prindsessen.

Ærbødigst

o o

Desværre fremkommer der ikke flere oplysninger om "Prindsessens" befordring, en engelsk salonvogn i Nyborg har dog næppe været hverdagskost, hverken dengang eller for den sags skyld i dag.

Men befordringen af kongelige personer var dengang - som iøvrigt også nuomstunder - en alvorlig sag, som lagde beslag på megen opmærksomhed fra jernbanens side. Breve og instruktioner i sådanne anledninger er ikke sjældne, af de mere komplicerede citeres følgende:

Fredericia, den 1. April 1883

Nyborg Station

Hendes Majestæt Dronningen samt Hans kongelige Høihed Kronprindsen af Sverrig og Norge skulle under Navn af Grevinden af Haga samt Greven af Tullgarn befordres med Tog 1 den 4de ds. fra Nyborg.

Stationen vilde udsøge den bedste Breslauer A og M-Vogn og 1 H Vogn (behøver ikke at være forsynet med Vacuumledning), strax lade disse Vogne grundigt rengjøre og efterse ved Maskinafdelingen og indsætte dem i Tog 1 den 4de ds. indrange-rede bag i Toget med H-Vognen nærmest Toget, dernæst Salon, A og M Vognen.

o o

I samme anledning blev maskininspecteuren i Nyborg beordret til at medgive nævnte tog 1 hjælpemaskine (forspand) Nyborg-Striib.

Men dermed var de nødvendige foranstaltninger ikke tilendebragte, den 3. april 1883 fulgte følgende ordre til togfører Honoré:

De ville afgaae med Tog 10 i Aften til Nyborg for at forrette Tjeneste i Tog 1 Nb-Fa og i et Extratog Fa-Vamdrup.

Med Toget befordres den svenske Dronning med Følge og ville De være de høie Reisende i enhver Henseende behjælpelig. De ville møde med hvide Handsker. Cond. Waf melder sig til Tjeneste.

Konduktør Waf modtog ligeledes en ordre svarende til den her citerede også med besked om hvide handsker.

o o

Selv om der var tale om "høie kongelige personer", havde ovennævnte rejse selvfølgelig en økonomisk bagside, som vi også får besked om gennem følgende brev:

Fredericia, den 5. April 1883

Til Overdriftsinspectoratet

I Gensvar paa Overdriftsinspectoratets Skrivelse af 31. f.M. meddeles herved, at Betalingen for Hds. Majestæt Dronningen af Sverrig er opkrævet saaledes:

En Salonvogn Nb-Fa	93 Kr. 75 Ø.
2 I Cl. Billetter -do-	13 - 50 -
3 II Cl. Billetter -do-	14 - 70 -
Extratoget Fa-Vm	243 - 25 -
	Kr. 365 20 Ø

hvilket Beløb er indbetalt til Nyborg Station.

For Extratoget Vamdrup-Venlo Banegaard betales Beløbet 1.139 Kr. i Nyborg, og blev dette Beløb afleveret til Forretningsføreren for de fremmede Baner i Vamdrup.

o o

Endnu en lille økonomisk bagside var følgende:

Fredericia, den 5. April 1883

Til Overdriftsinspectoratet

Hoslagt fremsendes tvende Regninger paa Handsker anskaffede af Togfører Honoré og Cond. Waf i Anl. af Hds. Majestæt Dronningen af Sverrig og Norges Befordring Nyborg-Vamdrup den 4de ds.

o o

Nu kunne man godt få den tanke, at extratog og salonvogne kun var forbeholdt kongelige og enkelte andre prominente personer. Sådan forholdt det sig imidlertid ikke, hvad følgende brev fortæller:

Fredericia, den 6. Marts 1884

Hrr. Cond. Kjærgaard

De ville gaae Tog 6 imorgen til Nyborg for at ledsage Salonvogn N. 3, der overføres med samme Tog til Kjøbenhavn. Vognen er leiet af Grosserer Weber fra Kjøbenhavn til Svendborg. Reisen skeer med Toget Kl. 8.10 Fm den 8de ds. fra Kbhvn, vort Tog 7 og sydfyenske Tog 6. Betalingen er 12 Billetter af første Klasse Kjøbenhavn-Svendborg.

o o

Man kunne altså allerede i 1884 komme over Storebælt uden at skifte tog, hvis man vel at mærke ville betale for det. Hvorledes almin-

delige "reisende" kom over bæltet dengang fortæller de gamle kopibøger imidlertid også om - og måske der ved lejlighed vil blive mulighed for at fortælle noget herom.

En anden type "Extratog" var militærtogene. Om et sådant læser man:

Fredericia, den 12. Juni 1876

Til Nyborg Station

Extratoget Kl. 7.45 Fm den 15d ds. med 19d Bataillon fra Nyborg fremføres af 2d Maskiner og formeres saaledes: Maskinerne: 5 Bænkevogne, 5 C, 1 A, 5 C, 6 Bænkevogne, 1 Heste, 1 Bagage, 5 I+ (ulæseligt), ialt 30 Vogne. Bænkevognene paaregnes at kunne optage 360 Mand og Extratoget vil da have Plads til i alt 7 1st, 24 2dn og 880 IIIde Kl.

Stationen anmodes om at requirere de imorgen Aften manglende Vogne og at sørge for Antallets Tilstedeværelse i reen Tilstand saa betids, at Indladningen og Alt dertil hørende kan være indl. indenfor den i Extratog Ordre No. 48 af Overdriftsinspecteuren bestemte Tid.

Skulle Stationen mangle C eller Bænkevogne kunne Godsvoerne lukkede eller aabne, bruges i Stedet for, men de skulle selvfølgelig være omhyggelig reengjorte forinden, og da maa Stationen paaagte det fornødne Antal Bremser.

Foruden Togføreren og en Conducteur, der leveres herfra, maa Stationen medgive 2 flinke Porteurer til at betjene Bremser i Extra.

Extratoget skal medføre Telegraph + Signaler. Paa Retouren bringer Extra kun de Stationen tilhørende Vogne.

o o

Nok om "Extratog" for dennegang. De gamle kopiebøger indeholder som allerede nævnt mangt og meget om mangt og meget, og adskillige for os ejendommelige forhold dukker op. Som f.eks. følgende:

Fredericia, den 16. Juni 1882

Til Bremsevogter R. Jensen, Fredericia

De vil have at afgaae med Tog 18 idag til

Brørup for under Stationsforvalterens Sygdom at overtage Stationens Bestyrelse, dog saaledes at Alt Regnskabsvæsenet vedrørende skeer paa den sygemeldte Stationsforvalters An- og Tilsvær.

Man må virkelig håbe, at bremsevogter Jensen havde magt over tingene, ellers kunne den arme stationsforvalters sygdom hurtigt få alvorlige konsekvenser.

o o

Et andet mærkværdigt brev om personaleforholdene ved banerne for omtrent 100 år siden ser således ud:

Fredericia, den 15. April 1883:

Til Skalborg Station

Stationen bedes meddele mig om der ikke i Stationens Nærhed maatte findes en ældre ædruelig og paalidelig til Nattevagt paa Stationen egnet Mand, der hvis den nuværende Nattevagt forflyttes kunde overtage dennes plads. Vedkommende maatte helst være Skræder eller Skomager eller Lign.

o o

Forholdene for de ansatte var i mange henseender hvad vi i vore dage ville kalde usle. Lønnen var ringe, og det kneb økonomisk for mange. Derfor finder vi i de gamle kopibøger af og til breve med følgende indhold:

Fredericia, den 23. September 1880

Hrr. Assistent K. , p.T. Bred Station

Det paalægges Dem at møde i Tjenesten i fuldstændig reglementsmaessig Paaklædning. Maatte De ikke se Dem i Stand hertil maa Melding herom indsendes hertil omgaaende og vil De da blive afløst.

o o

Rundt om på stationerne foregik der sikkert også meget andet reglementsstridigt, som kun sjældent kom til ledelsens kundskab. Men en station kunne jo være uheldig, som f.eks.:

Fredericia, den 18. November 1880

Til Marslev Station

Ved Tog 3' Ankomst til Marslev den 17 ds. forefandt jeg i Contoiret en opredt Seng.

Jeg maa henlede Stationens Opmærksomhed paa, at saadant er aldeles upassende og ikke kan tillades.

o o

I jernbanens bamdom skulle der spares, men somme tider blev der sparet lidt for meget, som f.eks. dette brev fortæller om:

Fredericia, den 29. januar 1883

Til Overdriftsinspectoratet

Da der i Contoiret paa Veien kun findes én Stol, medens der burde være tre, nemlig en til Stationsforvalteren, en til Eleven og en til Postfunktionæren, tillader jeg mig at anmode om, at der maa blive leveret Veien Station 2 Contoirstole.

o o

Vi vil afslutte denne citatrække fra de gamle kopibøger med følgende brev:

Fredericia, den 7. November 1883

Ribe Station

Det meddeles herved, at P-Maskinerne paa Ribe Banen ville kunne trække:

I Persontog	11 Vogne
- Blandede Tog	19 -
- Godstog	22 -
- Extra Gods- og Kvægtog	25 -

Altså dog en lille oplysning til de af bladets læsere, som måske har spejdet efter noget om damplokomotiverne, som kun sjældent er specielt omtalt.

Ib V. Andersen

DANSKE DAMPLOKO

2. del: privatbanerne

af A.Gregersen

HOLBÆKBANERNE

Under denne rubrik behandles følgende baner under ét:

Odsherredsbanen (Holbæk-Nykøbing S), OHJ, åbnet 1899, 49,6 km,

Høng-Tølløse Jernbane, HTJ, åbnet 1901, 38,2 km og

Hørve-Vørslev Jernbane, HVJ, åbnet 1919, 21,2 km, nedlagt 31/12 1956.

TRÆKKRAFT

Damploko:

- Nr. 1, 2B, se "218", 1899-1936 (OHJ)
 Nr. 2, 2B, se "218", 1899-1931 (OHJ)
 Nr. 3, 2B, se "218", 1899-1934 (OHJ)
 Nr. 4, 2B, se "218", 1899-1936 (OHJ, 1901 HTJ)
 Nr. 5, C, se "222", 1901-1963 (OHJ, 1956 HTJ, 1963 DJK)
 Nr. 6, C, se "222", 1901-1951 (OHJ)
 Nr. 7, C, se "222", 1901-1956 (HTJ)
 Nr. 8, C, se "222", 1901-1932 (HTJ)
 Nr. 9, C, se "222", 1905-1956 (OHJ)
 Nr. 10, C, se "222", 1907-1956 (HTJ)
 Nr. 11, 1C, se "228", 1912-1956 (OHJ)
 Nr. 12, 1C, se "228", 1914-1956 (OHJ)
 Nr. 13, 1C, se "229", 1921-1956 (HVJ)
 Nr. 14, 1C, se "229", 1921-1966 (HVJ, 1957 OHJ)
 Nr. 8, 1BT, se "328", 1947-1952 (OHJ, 1913-1947 HLA 2)
 Nr. 508, 2B, se "219", 1950-1957 (OHJ, 1896-1950 DSB K 508)
 Nr. 564, 2B, se "220", 1957-1968 (OHJ, 1899-1957 DSB K 564, 1968 til DJK)
 Nr. 857, 1C, se "234", 1957- (OHJ, 1909-1957 DSB D 857)
 Nr. 625, C, se "221", 1957- (HTJ, 1898-1957 DSB G 625)
 Nr. 38, 1D1T, se "376", 1968- (OHJ, 1917-1949 SFB 33, 1949-1960 DSB DF 130, 1960-1968 TKVJ 130)

Motor:

- OHJ
 M 1, 70 HK, 1924-1950
 M 2, 100 HK, 1926-1945
 M 3, 150 HK, 1930-1967
 M 5, 125 HK, 1960-
 M 10, 375 HK-loko, 1966-1967
 M 20, 275 HK-loko, 1936-
 M 21, 375 HK-loko, 1932-
 M 24, 750 HK-loko, 1952-
 MO 25, 460 HK, 1962-
 MO 26, 460 HK, 1962-
 M 33, 375 HK-loko, 1966-67
 Traktor 34, 78 HK, 1966-
 Traktor 35, 78 HK, 1966-
 SM 14, 1956-1963
 SM 15, 1947-
 SM 16, 1951-1965
 S 28, 1962-1967 (TGOJ)
 S 31, 1965- (SJ)
 S 32, 1965- (SJ)
 S 36, 1967- (SJ)

HTJ

- M 11, 100 HK, 1926-1957
 M 12, 150 HK, 1930-
 M 22, 375 HK-loko, 1932-1966
 M 33, 375 HK-loko, 1967-
 SM 17, 1956-1962
 SM 18, 1948-1963
 SM 19, 1952-1963
 S 27, 1962- (TGOJ)
 S 29, 1963- (SJ)
 S 30, 1963- (SJ)
 S 37, 1968- (SJ)

HVJ

- M 5, 125 HK, 1951-1960
 M 6, 70 HK, 1924-1951
 M 23, 205 HK-loko, 1932-1958

Ved OHJs åbning i 1899 var der de 4 små 2B-loko til rådighed for banens 3 togpar. Den daglige drift krævede 2 maskiner plus 1 aflø-

OHJ, 1. køreplan:

Tog nr.	1	3	5
Hk	06.30	11.00	19.40
NkSj.	09.00	13.15	21.55
Tog nr.	2	4	6
NkSj.	06.45	12.00	16.50
Hk	09.00	13.30	19.05

24. Hørve-Værsløv og omvendt (Privat.) 1. Juni 1924

km	Billetspr.		17	19	21	25	27	Nr.	Nr.	18	20	22	26
	II	III											
0,0	—	—	752	1015	1030	380	700	Af. Hørve	—	An. 935	1240	1210	620
2,8	55	35	S	S	S	S	S	Af. Bjerresø	—	An. S	S	S	900
4,9	55	35	800	1037	1038	346	708	Af. Starreklint	—	An. 925	1223	1200	603
7,9	85	55	896	1035	1044	359	714	Af. Føllesløv	—	An. 919	1211	1154	555
11,3	115	75	813	1044	1051	411	721	Af. Eskelbjerg	—	An. 912	1159	1147	547
14,5	145	100	819	1052	1057	421	727	Af. Alleshøve	—	An. 906	1147	1141	537
17,0	175	120	S	S	S	S	S	Af. Kallred	—	An. S	S	S	S
21,1	215	145	832	1110	1110	440	740	An. Værsløv 27	Af. 855	1130	1130	534	
—	—	—	855	1126	1126	503	822	An. Kalundb. 23 27	Af. 826	1103	1102	505	
—	—	—	1151	428	428	822	1112	An. Kjøbenh. 23	Af. 826	820	820	105	

o Hverdagso undtagen Tirsdag. † Sen- og Helligd. (ikke %) 822. □ Motortog, der kun har III Vognklasse, kan afgaa 5 Min. for den anførte Tid. Medtager kun Rejse-gods i begrænset Omfang. * Sen- og Hildg. (ikke %) 820.

man har nok måttet køre nogle særtog, især i roesæsonen.

HTJ åbnedes i 1901, også med 3 togpar og nu anskaffedes 4 nye loko - man havde skelet meget til DSBs udmærkede lille LS-maskine: Bortset fra, at privatbanens maskiners kedel var 165 mm kortere end LS-maskinens, var de 2 typer ens.

Det var udmærkede små maskiner, der både løb og trak godt, og de kunne belastes med op til 340 t - op ad Grevingebakken dog kun med 200 t. Personalet havde kun lovord til dem, også da de i deres sidste år kom til at køre rene persontog, således klarede de køretiden i motorvognsløbene, når disse var til eftersyn - eller toget måtte forstærkes, ja, selv en skinnibusplan gik de ikke af vejen for!

De 2 baner fik hver 2 maskiner (OHJ 5-6 og HTJ 7-8) i 1901 og samtidig blev den lille

ser på udvaskedage, dertil en reservemaskine. Alle 3 tog var blandede tog, og der kom straks en del gods og med en gennemsnitsstørrelse af 13 aksler/tog har disse små loko, hvis maksimalbelastning på strækningen Asnæs-Grevinge var 100 t (lige straks 160 t) jo nok trukket vejret lidt dybt op ad den nævnte stigning - og man har vel tit "stået på tæer" for at se vandet i vandstandsglasset! Endelig må vi regne med, at hvert tog havde en fast stamme på 3 vogne, 1 A-vogn (nr. 1-2) med 16 II og 24 III kl. pladser, vægt 11,2 t, 1 C-vogn (C 1-8) med 40 pladser på III kl., 10,2 t samt en E-vogn (E 1-3) med vægt 9,8 t og i ét løb yderligere en D-vogn (D 1-2), II kl. samt post, 11,7 t, som måske nok har erstattet A-vognen. D.v.s. at den faste stamme har vejet 31-32 t, altså var der plads til ca. 65 t til godsvognene - ikke meget, så

1. JUNI 1924 (Læses fra oven nedad.) 25. Holbæk-Nykjøbing S. og omvendt (Privat.) (Læses fra neden opad.)

km	Billetspr.		1	3	5	7	9	11	13	Nr.	Nr.	2	4	6a	6	8	10	12	14	14a
	II	III																		
0,0	—	—	635	1015	1113	320	340	720	1010	Af. Holbæk	—	An. 620	920	1011	1135	150	505	610	810	850
5,0	35	35	615	1024	1121	328	350	728	1018	Af. Maarso	—	An. 610	905	954	1116	188	454	554	823	838
10,7	115	75	703	1033	1130	339	408	737	1029	Af. Gislinge	—	An. 601	852	940	1100	125	445	540	806	827
12,8	135	90	S	S	S	S	S	S	S	Af. Sandby	—	An. S	S	S	S	S	S	S	S	S
1,8	105	110	731	1048	1139	350	435	747	1040	Af. Svinninge	—	An. 551	839	924	1045	111	435	526	747	815
19,7	205	140	737	1058	1146	358	445	752	1048	Af. Hørve 24	—	An. 516	831	916	1020	103	430	518	739	808
—	—	—	748	1100	1147	359	500	753	1049	Af. Hørve 24	—	An. 515	839	912	1009	125	429	516	733	807
23,8	235	150	757	1109	1153	406	508	800	1050	Af. Faarevejle	—	An. 527	818	901	954	1247	422	508	722	800
27,0	255	160	811	1117	1159	416	520	802	1052	Af. Asnæs	—	An. 521	811	856	936	1237	416	458	712	800
30,4	255	165	837	1128	1206	424	541	812	1112	Af. Grevinge	—	An. 524	801	837	920	1237	409	449	703	744
33,9	280	185	S	S	S	S	S	S	S	Af. Kjelstrup	—	An. S	S	S	S	S	S	S	S	S
36,8	310	205	850	1142	1216	436	603	824	1122	Af. Vig	—	An. 512	745	809	850	1216	358	436	616	730
41,3	350	235	911	1158	1226	447	630	834	1136	Af. Asnænderup	—	An. 503	733	759	841	1158	349	423	630	720
44,5	380	260	921	1205	1233	455	639	841	1144	Af. Højby S	—	An. 453	725	742	827	1150	348	415	620	714
49,4	430	290	935	1215	1243	505	700	849	1152	An. Nykjøbing S.	—	An. 450	715	730	815	1140	335	405	610	705

† Godstogene, der fører en III kl. Personvogn, kan gaa fra Holbækstationerne 5 Minuter for den anførte Tid. * Motorlovene, der kun medfører III Kl., standser kun forsaavidt der er rejstende af optage eller afsætte. De kan gaa fra Holbækstationerne 5 Min. for den anførte Tid. — Anm.: Godstog for. Ga løber om Tirsdag (Samedag for levende Kreaturer til Kjøbenhavn), dog ikke naar Onsdag og Helligdag, da Toget saa løber den Dag, der er Samedag i den Uge, og Tog G løber da ikke denne Dag.

1. JUNI 1924 (Læses fra oven nedad.) 26. Tølløse-Høng og omvendt (Privat.) (Læses fra neden opad.)

km	Billetspr.		1	3	5	7	7a	Nr.	Nr.	2	6	8	10	10a
	II	III												
0,0	—	—	720	1040	1065	715	915	Af. Kjøbenhavn 23	—	An. 1151	429	820	—	1112
4,3	35	35	730	1035	1065	725	925	Af. Hølbæk 23	—	An. 958	304	702	—	922
9,1	95	65	742	1044	1074	735	1003	Af. Tølløse	—	An. 525	230	605	—	910
12,9	135	90	800	1058	1100	745	1013	Af. Kirke Eskildrup	—	An. 914	216	554	—	859
16,3	175	120	814	1067	1107	755	1023	Af. Mølløse	—	An. 900	159	539	—	844
19,8	205	140	823	1075	1115	765	1033	Af. Nyrup	—	An. 851	147	530	—	835
—	—	—	832	1084	1122	775	1043	Af. Stenløse	—	An. 840	132	518	—	823
22,8	235	160	841	1092	1130	785	1053	Af. Vedde	—	An. 833	125	511	—	816
26,1	270	180	854	1100	1138	795	1063	Af. —	—	An. 822	123	510	—	813
30,5	310	215	867	1108	1146	805	1073	Af. Dismalund	—	An. 825	112	502	—	808
34,5	350	240	880	1116	1154	815	1083	Af. Skjebjerg	—	An. 814	102	451	—	792
38,0	390	260	895	1124	1162	825	1093	Af. Skjebjerg	—	An. 801	1248	439	—	783
—	—	—	915	1132	1170	835	1103	Af. Kullby	—	An. 752	1238	428	—	775
—	—	—	935	1140	1178	845	1113	An. Høng	—	An. 745	1230	420	—	770
—	—	—	1144	1148	1152	1156	—	An. Slagelse 27	—	An. 715	536	340	—	624
—	—	—	—	—	—	—	—	An. Kalundborg 27	—	An. 522	1102	1102	—	434

km
København 11 Af
Kalundb. 11 Af

Table with columns for station names (København 11, Kalundb. 11, Nykøbing S., etc.), distances, and various numerical values representing travel times or schedules. Includes a sub-table for 'Hverdage' and 'Søn- og Helligdage'.

14. Nykøbing S.-Holbæk og omvendt (Privat).

15. maj 1938

to-benede nr. 1 afhændet til HTJ. Yderligere 2 maskiner byggedes i 1905 (OHJ 9) og 1907 (HTJ 10). Ubegribeligt at ikke andre selskaber anskaffede denne type (f.eks. Ålborgbaner og Givebanen).

I 1907 udvidedes toggangen til 4 togpar på HTJ, året før havde OHJ indsat et rent godstog og fra 1909 fik banen 4 personførende tog.

Det betød, at HTJ havde 2 og OHJ 3 loko i daglig drift, og hertil kom afløsningen for udvask og roetogene, samt det faste tirsdagsgodstog Nykøbing S-Holbæk-Københavns-godsbanegård.

Omkring 1912/13 var såvel person- som godsmængde fordoblet på OHJ og på HTJ var godsmængden fordoblet og passagertallet forøget med ca. 50% fra banernes åbning. Det var derfor ingen flothed at der blev bygget et par 1C-loko til OHJ, nr. 11-12, i henholdsvis 1912 og 1914 og yderligere 2 (nr. 13-14) til HVJ i anledning af denne banes åbning. De kunne belastes med 290 til 440 t alt efter stigningsforholdene. De kom til at gøre god nytte i både almindelige godstog og i de store roetog - i et

13. Tølløse-Høng og omvendt (Privat)

12. Hørve-Værsløv og omvendt. (Privat).

15. maj 1938

Table with columns for station names (København 11, Hørve, Værsløv 26, etc.), distances, and numerical values.

Table with columns for station names (Tølløse, Høng, etc.), distances, and numerical values. Includes a sub-table for 'Hverdage' and 'Søn- og Helligdage'.

Togene stanser kun ved Møllestationerne, for saa vidt der er rejssende at tage op eller sætte af a Over Slagelse. b Søn- og Hldg. 1937. c Søn- og Hldg. 1941. d Over Slagelse 1937. e Over Slagelse 1941.

Togene stanser kun ved Møllestationerne, for saa vidt der er rejssende at tage op eller sætte af. Privatbanen har Billigkørsel som Statsbanerne.

persontog var det problematisk om de var bedre end nr. 5-10; nok trak de bedre, men de løb dårligere og var dertil noget sprælske, især hvis de var noget udgåede.

Indtil ca. 1915 anvendtes maskinerne praktisk talt kun på hjemmebane, både OHJ og HTJ havde i et par perioder lejet DSB LS 296, OHJ juni - november 1901, HTJ 5/5 - 17/7 1907 hvor den tilbagelagde 5370 km.

Generelt sagt blev de tobenede kun brugt i lette persontog og de 3-koblede i større persontog og i alle blandede og godstog samt roetog. Nr. 11-14 kom aldrig på HTJ.

Af vedføjede liste fremgår det, på hvilke baner maskinerne (og motormateriellet) har været anvendt indtil 1932/33.

OVERSIGT OVER ANVENDELSE:

År	OHJ	HTJ	HVJ	ej anvendt
1912/13	2-6, 9, 11	1, 4, 5, 7, 8, 10		
1913/14	2-6, 9, 11-12	1-3, 6-8, 10		
1914/15	2-6, 9, 11-12	1, 2, 7-10		
1915/16	2-6, 9, 11-12	1, 4, 7, 8, 10		
1916/17	2-6, 9, 11-12	1, 7-10		
1917/18	2, 4-6, 9-12	1, 4, 6-10		3
1918/19	3-6, 9-12	1, 6-8, 10		2
1919/20	2-6, 9, 11, 12	1, 6-8, 10	2, 3, 4, 6, 9	
1920/21	2, 5, 6, 9, 11, 12	1, 7, 8, 10	2-4, 9	
1921/22	2, 5, 6, 9, 11-14	1, 6-8, 10	2-4, 13-14	
1922/23	2-3, 5-6, 9, 11-14	1, 7-10	2-4, 13-14	
1923/24	2-6, 9, 11-14, M 6	1, 6-8, 10	3-4, 13-14, M 6	
1924/25	2-6, 9, 11-14, M 1 og 6	1, 6-8, 10	3-4, 13-14, M 6	
1925/26	2-6, 9, 11-14, M 1, 2, 6	1, 7-8, 10, M 11	3-4, 13-14, M 6	
1926/27	2-3, 5-6, 9, 11-14, M 1-2	1, 5, 7-8, 10, M 11	2-4, 13-14, M 1, 6	
1927/28	2-3, 5-6, 9, 11-14, M 1-2	1, 7-8, 10, M 11	2-3, 13-14, M 2, 6	4
1928/29	2-3, 5-6, 9, 11-14, M 1-2	1, 7-8, 10, M 11	2-3, 13-14, M 2, 6	4
1929/30	2, 4-6, 9-12, M 1-2	1-2, 7-8, 10, M 11	2, 13-14, M 6	3
1930/31	2-6, 9, 11-14, M 1-3, 6	3, 7-8, 10, M 11-12	2, 4, 6, 9, 13-14 M 6	1
1931/32	3-6, 9, 11-12, 14, M 1-3	5, 7-8, 10, M 11-12	3-4, 6, 9, 13-14 M 1-2, 6	2
1932/33	2-6, 9, 11-12, M 1-3, 21	2, 7-8, 10, M 11, 22	13-14, M 1, 6, 23	

Efter den nødvendige nedskæring af toggangen 1914-ca. 1919/20 (der var nu ikke meget at skære nedaf) stilledes der krav om flere og hurtige tog, samt adskillelse af person- og godstrafik. I 1920'erne anskaffedes ialt 6 benzinvogne til lette persontog, det betød en nedgang i dampkilometrene og især fik de små nr. 1-4 stærkt reduceret anvendelse, og efter at hver af de 3 baner først i 1930'erne havde fået et dieselloko, blev de overflødige og blev først hensat urepareret og derefter udrangeret fra 1931 til 1936. Også HTJ 8 blev udrangeret i 1932 - dens fyrkasse var defekt. I 1936 fik OHJ endnu 1 dieselloko, dog kun på 225 HK (man måtte vel hellere have gået op i HK!).

I 1930-erne - efter anskaffelsen af motorlokomotiverne - var kun 20-25% af de kørte km på OHJ damp og på HTJ 6-7000 af ca. 200.000

km damp mens der på HVJ kun var 3-4% dampkilometre og kun i roetog. De to dieselloko på 375 HK kørte en del godstog, selv om de trak mindre end de 3-koblede loko. (Jeg har ladet mig fortælle, at DL 21 trak 300 t op ad Grevinge-bakken på afleveringsturen, men! med en mand i selve motorrummet - hm!). Til hverdag gik de nu ikke med 300 t.

Så kom 2. verdenskrig og det ændrede billedet totalt: færre persontog, men en stærk tilgang af gods. Det var især tørve-togene, der kom til at præge banen, men også anden godsmængde steg stærkt. Det skete af og til at et af 1C-lokomotiverne kom til Asnæs med et nordgående godstog og derfra kørte til Vig ad 2 gange. Både HTJ og OHJ lejede periodevis G-maskiner, og HS 370 rangerede i lang tid i Bodal på HTJ, men var ikke lejet af HTJ. Den kom

ulykkelig af dage i Bodal og blev udrangeret i 1945.

Efter krigen var både det rullende materiel og sporanlægget nedslidt, og dertil kom så værkstedets brand i december 1945. Ved denne lejlighed blev OHJ M 2 og HTJ DL 22 ødelagt. Sidstnævnte blev sendt til Frichs for genopbygning og blev tilbageleveret i august 1947. Også HTJ M 1? fik sin motor ødelagt. I 1947 skiftede banerne direktør og han fik nok at gøre med at bringe banerne på fode igen og med at imødekomme de krav, der nu stilledes, bl.a. til øget og hurtigere persontogskørsel, herunder gennemgående vogne mellem København og Nykøbing S grundet tilvækst i befolkningen og de nye sommerhusområder.

Efter værkstedsbranden var situationen nær det håbløse; en lille hjælp var, at man kunne købe en Hjørring-maskine, ganske vist et lille 1BT-loko, ikke det man havde mest brug for, men det lå inden for det mulige. Det var iøvrigt en god lille maskine, som blev indsat i persontog på OHJ, den skal bl.a. en lørdag i 1948 have kørt et nordgående gennemgående persontog til Nykøbing S med 6 DSB CU-vogne fra København, og det gik vel at mærke godt - fint klaret af såvel loko som personale.

I sidste halvdel af 1940erne anskaffedes skinnebussere til OHJ og HTJ. M 1 blev kun lidt anvendt, M 3 og M 12 fik i 1949 SM-motor. Dieselloko 22 idriftsattes igen på HTJ fra august 1947. DL 20 var ude af drift i tiden 17/4-18/10 1947 (S-reparation), DL 21 var i 1947 ude for en svær brand på strækningen, blev hovedrepareret og genindsat 3/9 1948.

Mens vi er ved motorlokomotiverne erindrer jeg en meget morsom og typisk udtalelse, når det gælder om at dække over dette materiel: HVJ DL 23 var i 1949 ude for et havari og blev derefter hovedrepareret hos Frichs, hvorefter man læser i årsberetningen: "Stigningen i udgifterne til maskinafdelingen skyldes reparation af DL 23, samt den dyre damptogskørsel som følge af denne reparation". Ak, ja! Det var så som sædvanlig ikke motorlokomotivet, der var skyld i ekstraudgiften.

Alle 4 1C-loko samt HTJ 7 fik trykluftbremse i 1948-51, og i 1948 indførtes et praktisk arrangement: Hver søndag kørte en D-maskine til Holbæk i tog 1225 og returnerede om aftenen i tog 1264 og havde forbindelse Holbæk-Nykøbing S-Holbæk i OHJ tog 107 og 120 - man lånte D-maskinen; straks efter dens ankomst

til Holbæk kørte den over og drejede og tog kul og kørte så baglæns til Nykøbing S i tog 107 og returnerede retvendt i tog 120 og den kørtes på OHJ af banens eget lokopersonale.

Til erstatning for de små motorvogne indkøbtes skinnebustog og herefter blev det muligt at begrænse anvendelsen af de små Triangelvogne stærkt. M 1 anvendtes en del på HTJ til skoletog. M 3 blev afløser for SM og kørte lette weekend-tog.

Også banernes personvognsmateriel var blevet stærkt forbedret - i 1936 med en god bogievogn, 3 fulgte efter. Fra AB indkøbtes 2 og fra TKVJ 1 motorvogn - uden motor. Den stærkt øgede persontrafik især på OHJ resulterede i, at man købte K 508 i 1950 og året efter et 750 HK dieselloko, DL 24. Begge disse loko blev anvendt flittigt i 1950erne, og der kørtes en del damp på OHJ men kun meget lidt på HTJ.

I 1951/52 blev loko 6 og 8 udrangeret og i 1956 nr. 7, 9, 10, 11, 12, 13. I 1957 udgik også 508, til gengæld indkøbtes K 564 og D 857 begge til OHJ og G 625 til HTJ, og OHJ 5 overgik til HTJ og HVJ 14 til OHJ. Midt i 1950erne forsvandt dampen så godt som helt da man havde fået mere motormateriel: M 5 til HVJ (købt hos TKVJ) og et par SM-tog fra den nedlagte AHTJ (det udlagde man på banen som: Ad Helvede Til Johansen - undskyld jeg nævner det her, men direktøren kunne da heldigvis selv more sig over det).

Endelig fik man i 1959 to togsæt MO + BL til il- og persontog og til gennemløb til København, og vi må ikke forglemme, at der opkøbtes nogle SM-sæt fra SJ og TGOJ. Disse har gjort god fyldest indtil de nu helt eller delvis er erstattet med Y-tog. De gamle motorvogne forsvandt i 1950erne og senere er de gamle skinnebussere også forsvundet. Med indkøb af et 750 HK dieselloko fra Ålborgbanerne er der ikke brug for damp, dog har man stadig HTJ 625 og hos OHJ 857 (hensat urepareret) samt nr. 38, et tidligere SFJ 1D1T-loko, der af DSB blev solgt til TKVJ og derfra i 1968 til OHJ som nr. 38. Nr. 14 blev udrangeret i 1966 og DJK har overtaget nr. 5 i 1963 og nr. 564 i 1968.

Nogle OHJ damp- (og motor-)tog i 1950erne:

G foran tognr. angiver: godstog.

1950

27/6 i Holbæk: Tog 13: DL 22, C 220 (Kh), C 217, E, D, Q.

TABEL OVER TOGKILOMETRE (x1000) - OHJ

	togkm ialt	dampkm	diesel	mo- torv.	SM
1924/25	235,4	193,7		41,7	
1925/26	245,9	183,7		62,2	
1926/27	245,9	162,2		83,7	
1927/28	289,3	180,7		108,6	
1928/29	307,2	182,6		124,6	
1929/30	313,1	184,0		129,1	
1930/31	317,8	168,7		149,1	
1931/32	330,1	138,9		191,2	
1932/33	329,4	100,8		228,6	
1933/34	335,9	83,4		252,5	
1934/35	340,8	77,9		262,9	
1935/36	334,9	83,8		251,1	
1936/37	352,6	71,3		281,3	
1937/38	351,2	69,4		281,6	
1938/39	352,6	78,2		274,4	
1939/40	316,4	52,8		263,6	
1940/41	177,6	84,5		93,1	
1941/42	228,4	91,7		136,7	
1942/43	251,4	103,3		148,1	
1943/44	244,5	72,2		172,3	
1944/45	257,4	107,4		110,0	
1945/46	192,0	75,3		116,7	
1946/47	301,3	80,9		220,4	
1947/48	302,2	114,4		182,5	
1948/49	329,2	85,5		249,7	
1949/50	347,9	48,9		299,0	
1950/51	354,5	50,1		304,4	
1951/52	361,4	15,0		346,4	
1952/53	382,5	10,5		372,0	
1953/54	384,0	2,1	158,7	41,3	181,9
1954/55	394,9	2,1	178,7	35,1	179,0
1955/56	396,3	0,5	171,9	8,1	190,6
1956/57	412,3	0,5	139,3	26,5	246,0
1957/58	405,1	1,6	127,2	22,0	254,3
1958/59	406,0	0	129,5	18,6	257,9
1959/60	407,7	0,432	133,3	14,3	259,7

1941/42	157,7	51,6			106,1
1942/43	192,6	36,9			155,7
1943/44	200,0	68,3			131,7
1944/45	182,6	62,0			120,6
1945/46	190,9	83,8			107,1
1946/47	218,4	85,1			133,3
1947/48	212,0	55,8			156,2
1948/49	212,5	11,5			201,0
1949/50	227,3	6,5			220,8
1950/51	226,4	1,2			225,2
1951/52	226,4	0,8			225,4
1952/53	245,7	0,3			245,4
1953/54	252,2	0,3	31,2	32,5	188,2
1954/55	251,0	0,076	31,6	22,1	196,2
1955/56	251,9	0	40,3	39,9	171,7
1956/57	250,2	0	29,5	14,8	205,9
1957/58	250,3	0,076	24,2	14,9	211,1
1958/59	250,4	0	20,3	9,6	220,5
1959/60	258,8	0,312	32,1	14,4	212,2

TABEL OVER TOGKILOMETRE (x1000) - HVJ

	togkm ialt	damp	motor	rutebil
1924/25	80,1	33,3	46,8	
1925/26	79,3	30,6	48,7	
1926/27	84,8	28,6	56,2	
1927/28	86,0	27,9	58,1	
1928/29	83,8	29,2	54,6	
1929/30	79,7	24,0	55,7	
1930/31	77,4	22,5	54,9	
1931/32	78,7	20,4	58,3	
1932/33	79,8	9,1	70,7	
1933/34	81,6	3,9	77,7	
1934/35	80,6	3,5	77,1	
1935/36	81,4	4,2	77,2	
1936/37	81,4	2,9	78,5	
1937/38	81,7	3,8	77,9	
1938/39	81,8	3,8	78,0	
1939/40	69,5	8,0	61,5	
1940/41	35,8	12,6	23,2	
1941/42	33,0	14,0	19,0	
1942/43	45,7	12,2	33,5	
1943/44	57,8	11,4	46,4	
1944/45	52,0	12,6	39,4	
1945/46	45,8	6,6	39,2	
1946/47	63,3	6,2	57,1	
1947/48	61,9	7,2	54,7	
1948/49	79,0	6,8	72,2	
1949/50	86,3	7,1	79,2	
1950/51	89,8	1,5	88,3	
1951/52	90,5	0,2	90,3	
1952/53	100,0	0,084	99,9	
1953/54	115,5	0,483	79,3	35,7
1954/55	153,2	0,082	58,3	94,8
1955/56	160,4	0,042	62,9	97,3

TABEL OVER TOGKILOMETRE (x1000) - HTJ

	togkm ialt	dampkm	die- sel	motor- vogne	SM
1925/26	111,9	111,4		0,5	
1926/27	143,7	87,2		56,6	
1927/28	148,3	83,3		65,0	
1928/29	147,8	88,6		59,2	
1929/30	147,3	86,3		61,0	
1930/31	152,4	78,3		74,5	
1931/32	173,4	62,1		111,3	
1932/33	182,9	34,8		148,1	
1933/34	185,2	8,9		176,3	
1934/35	189,9	28,0		161,9	
1935/36	192,7	7,4		185,3	
1936/37	204,6	6,6		198,0	
1937/38	201,6	7,7		193,9	
1938/39	217,8	4,8		213,0	
1939/40	164,3	6,2		158,1	
1940/41	97,7	26,5		71,2	

29/6 i Fårevejle: tog 3: loko 5, C 217, C 220, E, Q.

G 5: loko 14, 14 vogne/36 aksler.

1/7 i Holbæk: tog 313: loko 14, 3 Cu, Cy, 2 Cu 2 Cuk, E, 2 Q.

Tog G 318: loko 12, 8 vg/16 ax.

3/7 i Svinninge: Tog G 18: loko 12, 17 vg/34 ax
Tog 17: M 12, MP 221, C 216.

1951:

23/6 i Tølløse: Tog 361: DL 20, D 44, C 34, C 26

23/6 i Holbæk: Tog 313: Loko 508, 5 Cu, D.

24/6 i Fårevejle: Tog 120: 508, Ef, 5 Cy, Cv, Cuk, 5 Cu.

30/6: G 1320: loko 14, 18 vg/36 ax.

1/7: Tog 107: 508, Cx, Cu, Cv, Cu, 2 Cy, Cv og Ef.

Tog 7: loko 13, Qa (OHJ), Q, CPe, CP

Tog 314: loko 13, 3 Cp, Cpe, Cy, 2 Cu.

Tog 120: 508, Ef, Cv, 2 Cy, Cu, Cv, Cu, Cx, 2 Cy, Cv, Cy.

3/7: Tog 314: 508, Cp, Cpe, 4 Q, C 223.

8/7: Tog 7: loko 13, Cpe, 3 Cp.

12/7: Tog G 1003: 508, 10 vg/20 ax, 2 Cu, 2 Cy

14/7: Tog G 1320: loko 13, 19 vg/38 ax.

15/7: Tog 7: loko 14, Cpe, 3 Cp.

Tog 10: DI 21, E 241, C 32, C 222, C 218, Ia, Q.

Tog 11: DL 22, C 216, C 219, D 232, M 11 (u-betjent).

1952:

8/3 i Fårevejle: Tog 313: 508, Cl, Co, Cm, E 541.

1/4: Godstog med DL 22, 10 vg./22 ax.

6/7: Tog 120: 508, Eh, Cp, Cm, Cr, C 34, C 219, C 218, C 220, Q.

7/7: Tog 313: 508, Q, C 35, C 217, E, C 34, C 218, C 220 (3 sidste Kh-Nyk S).

7/7: Tog 314: loko 14, Cpe, Cp, Cl, Cp samt M 12 som skyder Hørve-Holbæk.

1953:

22/5 i Hørve: Tog 14: DI 24, E 241, C 223.

25/5: DI 24, C 223, C 205/04, Cp, Cm, Co, Ek (nordgående tomt tog).

1954:

8/5 i Holbæk: Tog 12: M 3, Cu 533, C 216.

9/6: Tog 16: DI 21, D 44, C 25, C 223, C 501.

24/7: Tog 311: DI 24, C 218, C 34, C 217, C 25, D 232.

24/7: Tog 313: 508, C 220, C 219, C 205/04, C 35, E 541.

1957:

13/7: Tog 311: 564, C 218, C 222, D 232.

Tog 314: MO, Cm, Cp.

Tog 18: 564, D 232, C 222, C 221, Iak.

RESUME:

De små 2-koblede: med 3 - allerhøjest 4, lette 2-akslede vogne gik det. De var for små, men man havde dem, og sled dem.

3-koblede nr. 5-10: Særdeles gode, all-round maskiner. Det indvendige gangtøj og den lange akselafstand gav dem et roligt løb, dertil løb de godt. Det var en fin lille maskine, der havde fortjent en stor udbredelse ved danske privatbaner.

1C-loko: Kraftige maskiner, gode til gods- og roetog. Deres løbeegenskaber kom ikke på højde med nr. 5-10s, men i et standsende persontog gik det ret godt, derimod var de komplet uegnede i 50ernes gennemgående tog, der nærmest var iltog.

K-maskinerne udførte i den første halvdel af 50erne et fint arbejde i alle togarter; også i godstogene, der desværre var skrumpet betydeligt ind, klarede de sig fint. Nr. 564 fik langt færre kilometre end 505.

D, G og nr. 38 var udmærkede. Alle 3 blev kun lidt brugt, men de var gode til snekørsel og til udflugtstog m.m.m.

I dag kunne OHJ godt bruge en MX - eller om man i tide havde købt et par R-maskiner - (der var gode eksemplarer!) til kørsel København-Holbæk-Nykøbing S i ferietiden. De kunne have tjent et dobbelt formål, dels løse et trækraftproblem, dels køre en slags entusiasttog. Hvis der vistes godt bogiemateriel ville det nok have tiltrukket en hel del rejsende - og så havde de været billige i indkøb!

14. Kjøge-Ringsted og omvendt (Privat). 1. JUNI 1924

Udpr. Nr.	121	123	125	127 a	127	129 Nr.	Nr. 122	126	124	128	130	
Øre	528	918	918	1140	1140	243	M. Kjøbenh. 12 An.	1120	359	—	722	1124
45	716	1050	1130	250	330	700	Af. Køge 13 — An	1110	223	250	318	1000
55	729	1105	1142	303	342	714	Af. Lellinge — Af	959	211	237	307	948
75	S	S	S	S	S	S	Yderholm —	S	S	S	S	S
90	741	1121	1154	313	353	728	Af. Bjeverskov Af	947	204	223	357	935
100	S	S	S	S	S	S	Gummersmark	S	S	S	S	S
115	752	1136	1203	322	402	737	Af. Østervang — Af	934	152	209	548	925
125	S	S	S	S	S	S	Nyvang —	S	S	S	S	S
140	804	1150	1214	334	414	750	Af. Ørslev — Af	922	139	155	585	912
155	812	1158	1223	341	421	759	Af. Farringløse Af	915	132	145	528	905
170	820	1208	1230	348	428	808	Af. Snæslev — Af	903	124	135	520	858
185	832	1220	1242	400	440	820	Haugbyrd	S	S	S	S	S
							An. Ringsted — Af	855	112	120	508	845
	1028	301	301	012	022	1022	An. Kjøbenh. 32 Af. 1	702	1112	1112	315	722

21. Køge-Ringsted og omvendt (Privat). 15. maj 1938

km		× Hverdage ×										† Son- og Helligdage †									
		1	31	3	5	33	7	35	9	11	18	41	15	43	17	45	19	47			
—	København 18 Af	604	844	1015	1238	1400	1611	—	1821	610	838	943	1238	1400	1611	1840	—	217			
0,0	Køge 19 — Af	720	1010	1150	1452	1555	1732	1855	1950	725	1000	1110	1410	1522	1845	2035	2120	2350			
5,9	Lellinge — Af	732	1030	1201	1504	1615	1744	1910	2002	735	1011	1124	1421	1535	1858	2050	2131	2365			
8,8	Yderholm — Af	735	1035	1204	1507	1621	1747	1916	2005	738	1014	1130	1424	1540	1862	2056	2134	2370			
11,2	Bjæverskov — Af	742	1040	1211	1516	1628	1756	1923	2015	743	1021	1136	1430	1545	1905	2103	2140	2376			
13,5	Gummersmark — Af	745	—	1214	1519	—	1800	—	2018	746	1024	—	1433	—	1908	—	2143	—			
15,0	Østervang — Af	752	—	1219	1523	—	1808	—	2022	752	1028	—	1437	—	1912	—	2147	—			
17,5	Nyvang — Af	755	—	1222	1531	—	1811	—	2025	755	1031	—	1440	—	1915	—	2150	—			
20,4	Ørslev — Af	803	—	1228	1540	—	1817	—	2031	803	1036	—	1445	—	1923	—	2201	—			
23,3	Farendløse — Af	810	—	1235	1547	—	1823	—	2036	810	1042	—	1451	—	1929	—	2206	—			
26,5	Sneslev — Af	816	—	1242	1555	—	1828	—	2042	816	1048	—	1457	—	1935	—	2213	—			
29,2	Havbyrd — Af	819	—	1245	1558	—	1831	—	2045	819	1051	—	1450	—	1938	—	2216	—			
33,2	Ringsted 16 An	830	1110	1255	1607	1705	1840	1952	2055	830	1100	1205	1510	1608	1950	2138	2225	2316			
—	København 80 An	945	1255	1454	—	—	2044	2142	2315	945	1200	1454	1703	2044	2142	2329	—	—			

km		× Hverdage ×										† Son- og Helligdage †									
		B	2	84	4	6	86	8	10	12	42	44	14	16	41	26	18	45	20		
—	København 80 Af	—	625	625	1030	1030	1605	1605	—	1935	605	—	1030	1030	1605	1756	1756	1935	2030	2246	
0,0	Ringsted 16 Af	—	755	845	1300	1332	1732	1750	1925	2130	845	908	1300	1332	1732	1925	1955	2137	2349	2320	
4,0	Havbyrd — Af	—	848	—	1335	1735	—	1928	2133	848	—	—	1335	1735	—	1958	2140	—	2323	—	
6,7	Sneslev — Af	—	857	—	1342	1744	—	1936	2142	857	—	—	1342	1744	—	2006	2149	—	2330	—	
9,9	Farendløse — Af	—	905	—	1348	1750	—	1943	2148	905	—	—	1348	1750	—	2012	2155	—	2336	—	
12,8	Ørslev — Af	708	—	913	1354	1756	—	1950	2154	913	—	—	1354	1756	—	2018	2201	—	2342	—	
15,7	Nyvang — Af	—	916	—	1357	1759	—	1953	2157	916	—	—	1357	1758	—	2021	2204	—	2345	—	
18,2	Østervang — Af	710	—	923	1404	1808	—	2002	2203	923	—	—	1404	1805	—	2027	2210	—	2350	—	
19,7	Gummersmark — Af	—	925	—	1407	1812	—	2004	2208	925	—	—	1407	1807	—	2030	2212	—	2352	—	
22,0	Bjæverskov — Af	722	—	932	1412	1817	—	2012	2211	932	940	1336	1412	1812	1950	2035	2218	2314	2358	—	
24,9	Yderholm — Af	—	935	—	1415	1820	—	2018	2214	935	947	1343	1415	1815	2000	2038	2221	2320	—	2361	
27,3	Lellinge — Af	732	—	935	1421	1823	—	2025	2221	942	953	1349	1421	1821	2005	2045	2228	2326	—	2365	
33,2	Køge 19 An	745	—	948	1405	1840	—	2036	2232	953	1008	1405	1433	1832	2020	2055	2242	2342	—	2370	
—	København 18 An	—	950	1133	1549	1549	2101	2101	2244	006	1134	1184	1549	1549	2025	2212	2218	023	050	120	

Samtlige Plantog stander — saafremt der er rejsende — ved: Køge Vest-Københavnsvvej-Ølbyvej-Aasen-Østermark-Lellinge-Ny Lellinge-Yderholm-Vommedrup-Landsgaardsvvej-Bjæverskov-Bjæverskov-Molle-Grasmærksvej - Gummersmark - Garslevgaard - Østervang - Garslev Vang - Nyvang - Enghave-Ørslev - Ottestrup-Prøvegaardsvvej-Farendløse-Mosovvej-Fredsgaarde-Sneslev-Allikegaard-Havbyrd-Tolstrupvej-Ringsted. Rutebilerne kører ikke ind til Mellemstationerne. Privatbanen har Billigkørsel paa samme Dage som Statsbanerne. Billigkørsel finder ikke Sted med Rutebilerne. (Bil No. 48 kan dog benyttes at rejsende tra og til Statsbanerne og Østjyllandske Jernbaner).

a Ringsted Torv

b Kun Natten efter Søndage 19/6—14/8.

§ Bilerne kører over Kjælerup, Slimginge, Kværkeby.

KØGE-RINGSTED BANEN, KRB

Åbnet 1917, 33,2 km, nedlagt 31/3 1963.

TRÆKKRAFT:

Damploko:

Nr. 1, 1CT, se "360", 1916-1949

Nr. 2, 1CT, se "360", 1916-1937

Nr. 3, 1B, se "209", 1916-1931

Motor:

M 1, 100 HK, 1927-1959

M 2, 100 HK, 1928-1963

M 3, 100 HK, 1937-1963

M 4, 100 HK, 1947-1956

M 4, 150 HK, 1956-1963

SM 5, 1957-1963

Nr. 1-2 var kraftige maskiner, men ikke særlig gode løbere. De var født med overheder men dampede dårligt - måske skulle man som på HHGBs lignende loko have fjernet overheden.

Nr. 3 var bygget til Gedserbanen i 1892 og gik til DSB i 1893 som S 355 og blev købt af KRB i 1916. Det var en god og letløbende persontogsmaskine.

Ved banens åbning løb der 3 togpar, fra 1923/24 4 togpar. Alt kørt med damp og med 1 loko. Det var især de 3-koblede, der blev an-

vendt og nr. 3 var reserve for det meste. Trafikken var svag, så det var naturligt, at man interesserede sig for lette motorvogne.

I 1926/27 anskaffedes den første benzinvogn M 1 (det skete 16/3 1927) og man lejede en tid AHTJs M 3. Køreplanen blev nu ændret til 2 damp- og 3 motortog, og da M 2 kom til året efter kørtes 2 damp- og 4 motortogpar. I 1928/29 var en trediedel af de kørte kilometre damp, i 1933/34 ca. 1/6 og i 1937/37 kørtes ialt 139.300 km hvoraf kun 3400 var damp, og så var det slut med dampkørsel. Man havde nu 3 motorvogne (M 3 ex ME 32). Loko 3 blev udrangeret i 1931 og nr. 2 i 1937. Nr. 1 blev ikke brugt på KRB, men var i lang tid udlejet til KSB og da denne bane blev overtaget af DSB blev maskinen udrangeret. Under krigen klarede man sig med de 3 motorvogne og generatorer. I strenge sneperioder lå man stille, en ikke ualmindelig meddelelse i radioavisen under sneperioder var: Køge-Ringsted Banen har indtil videre indstillet driften. Iøvrigt klarede de små motorvogne sig helt godt, M 2 var i sig selv et helt blandet tog, under vognkassen var der holdere til rør og profiljern og en åben kasse til gods. Foran motorhjelmene var der et nedklappeligt net til fiskekasser o.l., desuden var der i selve vognen en lille postkupe.

Banen havde en jævn, men lille persontrafik og kun lidt gods - en enkelt vogn nu og da - kun når gasværket i Ringsted skulle have kul

oprandt der store dage, så blev 2 motorvogne sammenkoblet og kørte kultog. Efter krigen ombyggede man en rutebil til skinnebus - den fik navnet "Vestsjællænderen" og kørte en del år. Samme år, 1946, indkøbtes VaGJs M 2, der fik betegnelsen M 4 og i de seneste år (fra 1957) kørtes med SM, indkøbt fra VVGJ.

ØSTSJÆLLANDSKE JERNBANE, ØSJS

Åbnet 1879, længde 46,2 km.

TRÆKKRAFT

Damploko:

- Nr. 1, CT, se "338", 1879-1910
- Nr. 2, CT, se "338", 1879-1910
- Nr. 3, CT, se "338", 1879-1911
- Nr. 4, CT, se "338", 1879-1911
- Nr. 5, DT, se "375", 1895-1924
- Nr. 6, DT, se "375", 1895-1953
- Nr. 7, 1CT, se "351", 1906-1940
- Nr. 8, 1CT, se "351", 1906-1941
- Nr. 1, 1CT, se "352", 1910-1959
- Nr. 2, 1CT, se "352", 1910-1959
- Nr. 3, CT, se "349", 1918-1953
- Nr. 4, CT, se "349", 1918-1953
- Nr. 5, 1CT, se "355", 1950/51-1966
- Nr. 7, 1CT, se "355", 1950/51-1966

Motor:

- M 1, 2x100 HK, 1928-1966
- M 1", 125 HK, 1966-
- M 2, 100 HK, 1928-1956
- M 2", 150 HK, 1956-
- M 3, 150 HK, 1934-1961
- M 3", 160 HK, 1961-
- M 4, 100 HK, 1934-1963
- Nr. 8, 375 HK-loko, 1953-
- Nr. 9, 375 HK-loko, 1953-
- SM 11, 1952-
- SM 12, 1952-
- SM 13, 1952-
- SM 14, 1959-1967
- SM 15, 1959
- SM 16, 1963-
- SM 17, 1966-
- SM 14", 1967-

Damploko: Gl. 1, solgt 1910 til LJ som nr. 14, kørte på ØSJS 626.734 km. Gl. 2, solgt 1910 til Nykøbing Fl. sukkerfabrik, i 1961 herfra til DJK som nr. 2, KJØGE, kørte 660.877 km på ØSJS. Gl. 3, solgt 1911 til Nykøbing Fl. sukkerfabrik, i 1964 til DJK 3, FAXE, kørte på ØSJS 608.378 km. Gl. 4, solgt 1911 til ophugning, kørte 660.160 km. Gl. 5, solgt 1924 og ophugget. Nr. 6, blev udrangeret i 1941, men hovedrepareret og genstandsats i 1943, solgt 1953 til Frederiksværk, hvorfra den i 1961 gik

13. Østsjællandske Jernbane (Privat)																	
(Læses fra oven nedad.)					Nr.			1. Juni 1924					(Læses fra neden opad.)				
km	Billetspris	2	4	6	8	10	12	Nr.	Kjøge-Faxe.	Nr.	1	3	5	7	9	11	
0.0	—	—	—	—	522	918	1150	243	712	Af. Kjøbenhavn 12	—	An. A	857	1120	—	359	722
6.5	80	55	—	—	721	1030	100	444	828	Af. Kjøge 14	—	An. A	656	1005	1147	221	640
8.4	110	70	—	—	741	1044	120	500	842	Af. Vallo	—	Af. A	643	952	1132	204	627
12.7	150	100	—	—	749	S	S	S	S	Af. Grubberholm	—	Af. A	S	S	S	S	S
—	—	—	—	—	800	1038	139	514	856	An. Haarlev	—	Af. A	626	937	1112	141	610
13.3	180	120	—	—	840	1103	151	516	901	Af. Haarlev	—	An. A	621	934	1057	125	605
18.2	220	150	—	—	S	S	S	S	S	Af. Storelinde	—	Af. A	615	S	S	S	S
18.2	220	150	—	—	700	335	1117	212	915	Af. Karise	—	Af. A	608	921	1044	109	552
22.5	260	180	—	—	713	848	1123	225	926	Af. Tokkerup	—	Af. A	558	911	1025	1252	542
25.1	300	200	—	—	725	905	1135	240	933	Af. Faxe	—	Af. A	551	904	1016	1242	535
27.2	320	210	—	—	731	911	1140	245	938	An. Stubberup	—	Af. A	545	857	1000	1227	529
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Af. Stubberup	—	An. A	—	854	—	1220	524
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	An. Faxe Ladeplads	—	Af. A	—	844	—	1210	514
km	—	—	—	—	22	24	26	28	30	Nr. Haarlev-Rødvig.	Nr.	21	23	25	27	29	31
0.0	—	—	—	—	635	810	1103	152	920	Af. Haarlev	—	An. A	620	933	1056	124	604
3.8	200	130	—	—	S	S	S	S	S	Af. Varpelev	—	Af. A	612	S	S	S	S
6.9	230	150	—	—	657	837	1119	215	917	Af. Klippinge	—	Af. A	604	917	1037	105	548
—	—	—	—	—	S	S	S	S	S	Af. Bjælkerup	—	Af. A	556	S	S	S	S
12.5	300	200	—	—	715	908	1131	238	929	Af. Storehedinge	—	Af. A	551	904	1014	1246	535
17.0	340	230	—	—	S	S	S	S	S	Af. Lillehedinge	—	Af. A	542	S	S	S	S
19.0	340	230	—	—	730	923	1145	251	943	An. Rødvig	—	Af. A	536	849	947	1221	520
km	—	—	—	—	2	4	6	8	10	Nr. Kjøge-Faxe.	Nr.	1	3	5	7	9	11
0.0	—	—	—	—	522	918	1150	243	712	Af. Kjøbenhavn 12	—	An. A	857	1120	—	359	722
6.5	—	—	—	—	721	1030	102	444	828	Af. Kjøge 14	—	An. A	656	1005	1147	209	640
8.4	—	—	—	—	741	1044	116	500	842	Af. Vallo	—	Af. A	643	952	1132	156	627
12.7	—	—	—	—	S	S	S	S	S	Af. Grubberholm	—	Af. A	S	S	S	S	S
—	—	—	—	—	800	1038	130	514	856	An. Haarlev	—	Af. A	626	937	1112	139	610
13.3	—	—	—	—	840	1103	135	—	901	Af. Haarlev	—	An. A	621	934	1057	134	605
18.2	—	—	—	—	S	S	S	—	S	Af. Storelinde	—	Af. A	S	S	S	S	S
18.2	—	—	—	—	700	335	1117	149	915	Af. Karise	—	Af. A	608	921	1044	121	552
22.5	—	—	—	—	713	848	1123	200	926	Af. Tokkerup	—	Af. A	558	911	1025	111	542
25.1	—	—	—	—	725	905	1135	207	933	Af. Faxe	—	Af. A	551	904	1016	104	535
27.2	—	—	—	—	731	911	1140	212	938	An. Stubberup	—	Af. A	545	857	1000	1258	529
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Af. Stubberup	—	An. A	—	854	—	1253	524
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	An. Faxe Ladeplads	—	Af. A	—	844	—	1243	514
km	—	—	—	—	22	24	26	28	30	Nr. Haarlev-Rødvig.	Nr.	21	23	25	27	29	31
0.0	—	—	—	—	635	810	1103	136	901	Af. Haarlev	—	An. A	620	933	1056	127	604
3.8	—	—	—	—	S	S	S	—	S	Af. Varpelev	—	Af. A	S	S	S	S	S
6.9	—	—	—	—	657	837	1119	152	917	Af. Klippinge	—	Af. A	604	917	1037	111	548
—	—	—	—	—	S	S	S	—	S	Af. Bjælkerup	—	Af. A	S	S	S	S	S
12.5	—	—	—	—	715	908	1131	204	929	Af. Storehedinge	—	Af. A	551	904	1014	1258	535
17.0	—	—	—	—	S	S	S	—	S	Af. Lillehedinge	—	Af. A	S	S	S	S	S
19.0	—	—	—	—	730	923	1145	218	943	An. Rødvig	—	Af. A	536	849	947	1243	520

Togetene 6, 26, 12, 32, 3, 9, 23 og 29 i-III Klasse.

Hverdage.

Søn- og Helligdage & 5/6.

Fakse Ladeplads—Køge.

Tjenestekøreplan 14. maj 1950

km fra Lp	Maxim. i km ad Gennemkørselsfor.	M 1			M 303 So. M 103 Hv.			M 3			1003			M 5			M 5			M 205			505		
		An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog
—	Fakse Ladeplads Lp	—	—	545 202	—	—	740 204	—	—	820 2	—	—	1120 4	—	—	1130 4	—	—	1135 4	—	—	1200 104	—	—	1420 50
3,4	Stubberup Su	45	552	553 —	—	—	745 746 —	—	—	826 827 —	—	—	1130 1150 5	—	—	1136 1137 —	—	—	1141 1142 —	—	—	1206 —	—	—	1426 1427
5,5	Fakse Fa	—	558	600 —	—	—	750 751 2	—	—	831 832 —	—	—	1200 1205 —	—	—	1140 1142 104	—	—	1146 1147 —	—	—	—	—	—	1431 1432
8,1	Tokkerup Tk	45	×	603 —	—	—	×	753 —	—	×	835 —	—	S. 1215 —	—	×	1145 —	—	×	1150 —	—	—	—	—	—	1435
10,8	Ganneskov B . . Gn	—	×	606 —	—	—	—	756 —	—	×	838 —	—	—	1220 —	×	1149 —	—	×	1153 —	—	—	—	—	—	1438
12,4	Karise Kr	45	611	612 —	—	—	800 801 —	—	—	843 844 —	—	—	1225 1226 —	—	1153 1154 —	—	1156 1157 —	—	—	—	—	—	—	—	1441 1443 6
15,3	Store-Linde B . . Sl	—	×	615 —	—	—	—	804 —	—	×	848 —	—	—	1231 —	×	1158 —	—	×	1201 —	—	—	—	—	—	1448
16,1	Lille-Linde B . . . Ll	—	×	617 —	—	—	—	806 —	—	×	850 —	—	—	1233 —	×	1159 —	—	×	1202 —	—	—	—	—	—	1449
17,9	Haarlev Hw	45	622	626 —	—	—	809 812 1002	—	—	854 858 1002	—	—	1238 1243 —	—	1205 1211 —	—	1207 1211 —	—	—	—	—	—	—	—	1453 1456
20,4	Himlingøje T . . . Hi	—	×	629 —	—	—	—	815 —	—	×	902 —	—	—	1248 —	×	1215 —	—	×	1215 —	—	—	—	—	—	1501
22,2	Grubberholm B. Gh	—	×	631 —	—	—	—	817 —	—	×	904 —	—	—	1250 —	×	1217 —	—	×	1217 —	—	—	—	—	—	1503
24,1	Vallø Vl	45	636	637 —	—	—	820 821 —	—	—	908 909 —	—	—	1255 1256 —	—	1221 1222 —	—	1221 1222 —	—	—	—	—	—	—	—	1507 1508
26,9	Egøje B Eg	—	×	642 —	—	—	—	825 —	—	×	914 —	—	—	1302 —	×	1227 —	—	×	1227 —	—	—	—	—	—	1513
30,6	Køge Kj	—	650	— 2	—	—	830 —	—	—	920 — 4	—	—	1310 — 6	—	1235 —	—	1235 —	—	—	—	—	—	—	—	1520 — 50
Toget er:		Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn			Godstog			Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn			Tomt Materiel			Persontog		
Største tilladte Hastighed km i Timen:		45			45			45			30			30			45			30			45		
Løber:		Daglig			Daglig			Daglig			Mandag			S.			Hv.			S.			Hv. f. S. o. H.		

	M 7			1005 A			1005 Su-Fa 200 Fa-Kj 350			1007			M 307			109			M 111			M 9			M 215			M 217			
	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog				
Fakse Ldp.	—	1535	6	—	—	—	—	—	—	1710 506 508	—	—	1830 208	—	—	1900 808	—	—	2100 108	—	—	2105 308	—	—	2245 10	—	—	725 1			
Stubberup .	1541	1542	—	—	1635	—	—	1700	—	1720 1735	—	—	1836 1837	—	—	1907	—	—	2108 2109	—	—	2111 2112	—	—	2250	—	—	735			
Fakse	1546	1548	—	—	1645	—	1004 A. 1710	1723	—	1745 1755	—	—	1841 1843 8	—	—	1913 1914	—	—	2114 2116	—	—	2117 2119	—	—	—	—	—	—			
Tokkerup . .	×	1551	—	—	—	—	S. 1728	—	—	S. 1800	—	—	×	1846	—	×	1917	—	×	2119	—	×	2122	—	—	—	—	—			
Gannesk. B.	×	1554	—	—	—	—	—	1733	—	—	1805	—	×	1849	—	—	1921	—	×	2124	—	×	2125	—	—	—	—	—			
Karise	1558	1559	—	—	—	—	—	1743 1758	—	1815 1830 8	—	—	1854 1855	—	—	1925 1926	—	—	2130 2131	—	—	2132 2133	—	—	—	—	—	—			
St.-Linde B.	×	1603	—	—	—	—	—	1803	—	—	1835	—	×	1859	—	—	1930	—	×	2135	—	×	2137	—	—	—	—	—			
Ll.-Linde B.	×	1605	—	—	—	—	—	1806	—	—	1837	—	×	1901	—	—	1932	—	×	2137	—	×	2139	—	—	—	—	—			
Haarlev	1609	1615	506	—	—	—	—	1812 1830 8	—	1842 1855	—	—	1906 1910	—	—	1936 1942	—	—	2146 2153 10	—	—	2146 2153 10	—	—	—	—	—	—			
Himlingø. T	×	1619	—	—	—	—	—	1835	—	—	1900	—	×	1914	—	—	1947	—	×	2157	—	×	2158	—	—	—	—	—			
Grubberh. B	×	1621	—	—	—	—	—	1838	—	—	1902	—	×	1916	—	—	1950	—	×	2159	—	×	2200	—	—	—	—	—			
Vallø	1626	1627	—	—	—	—	—	1845 1850	—	1905 1908	—	—	1922 1923	—	—	1956 1957 108	—	—	2202 2203	—	—	2203 2204	—	—	—	—	—	—			
Egøje B	×	1632	—	—	—	—	—	1855	—	—	1914	—	×	1928	—	—	2002	—	×	2208	—	×	2209	—	—	—	—	—			
Køge	1640	—	—	—	—	—	—	1905 — 308	—	1920 — 308	—	—	1935 — 308	—	—	2010 —	—	—	2215 —	—	—	2215 —	—	—	—	—	—	—			
Toget er:		Persontog v. Motorvogn			Godstog v. Lokomotiv			Godstog v. Lokomotiv			Godstog v. Lokomotiv			Persontog v. Motorvogn			Persontog			Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn			Tomt Materiel Motorvogn			Tomt Mate		
Største till. H. km i Timen		45			30			30			30			45			45			45			45			45					
Løber:		Daglig			Mand. — Fred.			Mand. — Fred.			Hv. f. S. og H.			Hv.			S.			S.			Hv.			Daglig			S.		

Køge—Fakse Ladeplads.

km fra Køge		M 202			204			M 2			1002 350			M 4			206			104			504			M 6		
		An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog
—	Køge.....							700	1		720			957	3				1048								1408	
3,7	Egøje B.....							×	705			730		×	1002					1053						×	1413	
6,5	Vallø.....							710	711			740		1007	1008				1059	1100						1418	1419	
8,4	Grubberholm B....							×	714			746		×	1012					1104						×	1423	
10,2	Himlingøje T.....							×	716			753		×	1014					1106						×	1425	
12,7	Haarlev.....							722	725		800	900	³ ₃₀₃	1019	1022				1111	1114						1430	1433	
14,5	Lille-Linde B.....							×	727			905		×	1024					1116						×	1435	
15,3	Store-Linde B.....							×	728			909		×	1026					1117						×	1437	
18,2	Karise.....							734	735		915	935		1031	1032				1124	1125						1442	1443	505
19,8	Ganneskov B.....							×	737			940		×	1034					1129						×	1445	
22,5	Tokkerup.....							×	740		945	950		×	1037					1132						×	1448	
25,1	Fakse.....							748	752	303	955	1020		1044	1045				1139	1140	5					1455	1456	
27,2	Stubberup.....		525			725		756	757		1030		4	1049	1050			1100		1144	1145			1400		1500	1501	
30,6	FakseLadeplads...	530		1		730		303	804		3			1057		5	1110		1003	1150			1408		505	1508		7
Toget er:		Tomt Materiel Motorvogn			Tomt Materiel			Persontog v. Motorvogn			Godstog v. Lokomotiv			Persontog v. Motorvogn			Tomt Materiel			Persontog			Tomt Materiel			Persontog v. Motorvogn		
Største tilladte Hastighed km i Timen:		45			30			45			30			45			30			45			30			45		
Løber:		Daglig			Daglig			Daglig			Hv.			Daglig			Ma.			S.			Hv. f. S. og H.			Daglig		

	1004			506			508			208			808			M 8			M 108			308			M 10			112			
	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	
Køge.....		1420			1555											1752			1945			1945	307			2133			005		
Egøje B....		1425			1600											×	1757		×	1950		×	1950		×	2138		×	010		
Vallø.....	1432	1433			1605											1802	1803		1955	1956	109	1955	1956		2142	2143		017	018		
Grubberh.B		1436			1608											×	1807		×	2000		×	1959		×	2146		×	021		
Himlingø.T		1438			1610											×	1809		×	2002		×	2001		×	2148		×	024		
Haarlev....	1445	1450		1614	1617	7		1628								1815	1819	1005	2007	2010		2007	2011		2153	2157	9	030	035		
Lille-LindeB		1453			1620		×	1631								×	1821		×	2012		×	2013		×	2159		×	037		
St.-Linde B.		1455			1621		×	1633								×	1823		×	2014		×	2015		×	2201		×	039		
Karise.....	1502	1503		1626	1627		1637	1638								1829	1830	1007	2019	2020		2022	2023		2208	2209		048	049		
Gannesk. B		1506			1630		×	1641								×	1833		×	2022		×	2026		×	2212		×	052		
Tokkerup..		1512			1633		×	1645								×	1836		×	2025		×	2030		×	2216		×	055		
Fakse.....	1521	1522		1637	1638		1649	1650								1843	1844	307	2032	2033		2035	2036		2221	2222		102	103		
Stubberup.	1530		7	1642	1643		1654	1655			1810		1830			1848	1849		2037	2038		2040	2041		2226	2227		106	107		
FakseLdpl..				1650		1007	1705		1007	1815		307	1840		109	1855			2045		111	2050		9	2234		215	115		217	
Toget er:		Godstog v. Lokomotiv			Persontog			Persontog v. Motorvogn			Tomt Materiel			Tom Mask.			Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Lok.			Persontog v. Motorvogn			Persontog		
Største tilladte Hastigh. km i T.		30			45			30			30			30			45			45			45			45			45		
Løber:		Mandag			D. f. S. og H.			Hv. f. S. og H.			Hv.			S.			Hv.			S.			Hv.			Daglig			S.		

Haarlev—Rødvig.

km fra Haarlev		Maxim. i km ad Gennemkørselsspor	M 22			1022 250			M 24			124			M 26			526			528 M			M 28	
			An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.
—	Haarlev ..Hw	—	—	725	—	—	900	23	—	1022	—	—	1114	—	—	1433	—	—	1617	27	—	1628	—	—	1819
1,7	Ammer.B. Am	45	×	728	—	—	905	—	×	1025	—	—	1117	—	×	1436	—	—	1620	—	×	1631	—	×	1822
3,8	Varpelev B Vp	.	×	731	—	—	910	—	×	1028	—	—	1119	—	×	1439	—	—	1622	—	×	1633	—	×	1825
6,9	Klippinge .Kl	45	736	737	—	915	930	—	1033	1034	—	1124	1125	—	1443	1444	—	1626	1627	—	1638	1639	—	1830	1831
9,5	Raaby T .Raa	.	×	740	—	—	934	—	×	1037	—	—	1128	—	×	1448	—	—	1631	—	×	1642	—	×	1834
10,8	Bjælkerup B Bj	.	×	743	—	—	938	—	×	1040	—	—	1130	—	×	1451	—	—	1634	—	×	1644	—	×	1837
12,5	St. Hedd. .Sd	30	748	750	23	945	1015	—	1044	1046	—	1138	1140	25	1456	1457	—	1637	1638	—	1648	1649	—	1841	1844
14,9	Storem. B. Sm	45	×	755	—	—	1020	—	×	1050	—	—	1144	—	×	1502	—	—	1641	—	×	1652	—	×	1848
17,0	Ll.Hedd.B. Lh	.	×	758	—	—	1025	—	×	1054	—	—	1147	—	×	1506	—	—	1645	—	×	1656	—	×	1852
19,0	Rødvig ...Rd	—	804	—	23	1030	—	24	1059	—	25	1152	—	—	1510	—	27	1652	—	1027	1702	—	—	1858	—
Toget er:			Persontog v. Motorvogn			Godstog v. Lokomotiv			Persontog v. Motorvogn			Persontog			Persontog v. Motorvogn			Persontog			Persontog			Persontog v. Motorvogn	
Største tilladte Hastighed km i Timen			45			30			45			45			45			45			45			45	
Løber:			Daglig			Hv.			Daglig			S.			Daglig			Hv. f. S. og H.			Hv. f. S. og H.			Hv.	

	M 128			328			M 30			132				
	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog		
Haarlev	—	2010	—	—	2011	—	—	2157	29	—	035	—		
Ammerup B	×	2013	—	×	2014	—	×	2200	—	×	038	—		
Varpelev B	×	2016	—	×	2016	—	×	2202	—	×	041	—		
Klippinge	2021	2022	—	2023	2024	—	2209	2210	—	048	049	—		
Raaby T	×	2026	—	×	2027	—	×	2213	—	×	053	—		
Bjælkerup B	×	2029	—	×	2030	—	×	2215	—	×	056	—		
Store-Heddinge	2032	2034	—	2036	2037	—	2221	2222	—	102	103	—		
Storemark B	×	2038	—	×	2041	—	×	2226	—	×	107	—		
Lille-Heddinge B	×	2042	—	×	2045	—	×	2230	—	×	110	—		
Rødvig	2047	—	131	2052	—	29	2235	—	—	115	—	—		
Toget er:			Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn		
Største tilladte Hastighed km i Timen			45			45			45			45		
Løber:			S			Hv.			Hv.			S.		

Rutevogne.

Nr.	Fra	Til	Afsender Modtager M.	Løber	
				Ugedag	T
207	Gb	Hw	Ø. S. J. S. M.	Ti.—S.	2109 / 1002
213	Gb	Hw	F. D. B. A.	S.—M.	2109 / 1002
364	Fa	Gb	Ø. S. J. S. A.	M.	1005 / 2186

Fragtbrevene påføres Bemærkning: Fast Rutevogn Nr.
med Angivelse af Vognens Plan.
Vognene paaskrives „Tog Nr.“ og „Fast Rutevogn Nr.“

Ved Vognmeldinger benyttes følgende Betegnelser:

A	B	G	D	G	H	L	O	Q
Person-, Post- og Rejsegodsvogne, der skal benyttes i eller beføres med Toget.	Ekspressgodsvogne, der kan efterlades om nødvendigt.	Letfordærlige Varer paa Fragtgodsvogne. Ilystkgv. Ilystkgv. Ilystkgv. Ilystkgv. Ilystkgv. Ilystkgv. Ilystkgv. Ilystkgv. Ilystkgv.	Levende Dyr.	Fragtgodsvogne, Flytte- og Fragtmandsgodsvogne. Rutevogne med Angivelse af Nr.	Tomme Vogne, der ikke maa efterlades.	Fragtgodsvogne i Vognladninger.	Tomme Gods- og Rejsegodsvogne, der kan efterlades om nødvendigt.	Tomme Person-, Post- og Rejsegodsvogne, der kan efterlades om nødvendigt.

km fra Rd.	M 21			M 323 Hv. M 123 Sø.			M 23			M 25			M 25			525			M 27			1025 250			1027 250			
	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	
—	Rødvig Rd .	—	540	—	—	737	—	—	817	22	—	1128	4	—	1132	24	—	1419	—	—	1532	26	—	1550	—	—	1710	526
2,0	Ll.-Hedd. B Lh .	×	545	—	—	740	—	×	821	—	×	1132	—	×	1136	—	—	1423	—	×	1536	—	—	1555	—	—	1715	528
4,9	Storemark B Sm .	×	548	—	—	744	—	×	825	—	×	1136	—	×	1140	—	—	1427	—	×	1540	—	—	1600	—	—	1720	—
6,5	St.Heddinge Sd .	553	555	—	747	748	22	829	831	—	1140	1142	124	1143	1145	—	1431	1432	—	1545	1546	—	1605	1625	—	1725	1730	—
8,2	Bjælkerup B Bj .	×	557	—	—	750	—	×	833	—	×	1144	—	✓	1147	—	—	1434	—	×	1548	—	—	1628	—	—	1733	—
9,5	Raaby T Raa .	×	559	—	—	752	—	×	835	—	×	1146	—	×	1149	—	—	1436	—	×	1550	—	—	1631	—	—	1735	—
12,1	Klippinge . Kl .	606	607	—	756	757	—	841	842	—	1151	1152	—	1154	1155	—	1441	1443	26	1556	1557	—	1636	1648	—	1742	1747	—
15,2	Varpelev B. Vp .	×	611	—	—	801	—	×	846	—	×	1156	—	✓	1159	—	—	1447	—	×	1601	—	—	1653	—	—	1752	—
17,3	Ammerup B Am .	×	613	—	—	803	—	×	848	—	×	1158	—	✓	1201	—	—	1449	—	×	1603	—	—	1656	—	—	1754	—
19,0	Haarlev Hw .	620	—	—	808	—	—	854	—	1022	1205	—	—	1207	—	—	1453	—	—	1608	—	526	1700	—	28	1800	—	28
Toget er:		Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Motorvogn			Persontog			Persontog v. Motorvogn			Godstog v. Lokomotiv			Godstog		
Største tilladte Hastighed km i Timen:		45			45			45			45			45			45			45			30			30		
Løber:		Daglig			Daglig			Daglig			S.			Hv.			Hv. f. S. og H.			Daglig			Mand.—Fred.			Hv. f. S. og H.		

	327 M			129			M 29			M 131			
	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	An.	Al.	Tog	
Rødvig	—	1828	—	—	1900	—	—	2103	328	—	—	2100	128
Ll.-Hedd. B	×	1832	—	—	1904	—	×	2107	—	—	—	2104	—
Storemark B	×	1836	—	—	1908	—	×	2111	—	—	—	2108	—
St.Heddinge	1841	1844	28	1912	1914	—	2118	2120	—	—	—	2115	2116
Bjælkerup B	×	1846	—	—	1916	—	×	2122	—	—	—	2119	—
Raaby T	×	1848	—	—	1918	—	×	2124	—	—	—	2121	—
Klippinge . .	1854	1855	—	1923	1924	—	2131	2132	—	—	—	2129	2130
Varpelev B.	×	1859	—	—	1928	—	×	2136	—	—	—	2134	—
Ammerup B	×	1901	—	—	1930	—	×	2138	—	—	—	2136	—
Haarlev	1905	—	—	1935	—	128	2145	—	30	—	—	2145	—
Toget er:		Persontog v. Motorvogn			Persontog v. Lokomotiv			Persontog v. Motorvogn			Persontog		
Største tilladte Hastighed km i Timen:		45			45			45			45		
Løber:		Hv.			S.			Hv.			S.		

LOKOFORDELING

Ti-Fr: Loko 1-2
 1002, 1005A, 1004A, 1005
 Lø: 1002-505 Lp-Hw,
 526-1027 Hw-Lp.
 Sø: 124-129 Hw-Rd-Hw

Lø: Loko 5
 505 Hw-Kj, 506-1007 Kj-Lp-Kj
 Sø: 104, 205, 808, 109.
 Ma: 1002, 206, 1003, 1004,
 1005A, 1004A, 1005.

Ma-Fr: Loko 6
 1022-1025
 Lø: 1022-525.

Af det Sjællandske Jernbaneselskab lejede banen lokomotivet "Hildur" (1A1), der i årene 1880 til 1886 ialt kørte 16.396 mil for ØSJS. I 1891 lejede man P 126 (773 mil) og B 81/BS 290 (25 mil).

Fra banens åbning i 1879 og til 1895 blev al trafik udført af de små 3-koblede loko nr. 1-4, der kørte efter det traditionelle mønster:

1 loko på hver bane, 1 afløser for udvask og småreparationer og 1 reserveloko. Dertil må imidlertid lægges, at man lejede HILDUR efter behov. SJS havde hensat maskinen i Køge. Den var en noget mærkelig kontrast til banens egne loko med sine 1524 mm store hjul og et akseltryk på ca. 12,5 t var det et voldsomt køretøj til 35 lbs/yard skinner.

De i 1891 lejede loko P og B passede bedre i billedet, men vi må stadig huske begrebet: Det mulige søms tilstedeværelse.

Nr. 5-6 fra 1895 blev en kærkommen tilgang af trækraft, en 50% forøgelse i såvel antal som vægt og kedelydelse. Fra 1880 til 1895 var togstørrelsen også steget: fra 11 til 18 aksler/tog, antal rejser fra 106 til 138 tusinde og godsmængden fra 17 til 56 tusinde tons. I 1906 befordredes 96.000 t gods og der var 164.000 rejser, så da man samme sommer fik landets første 1CT-loko blev man godt kørende. Til Faxe-banens blandede tog og godstog var det slet ingen flothed. Nr. 1-4 var efterhånden for små og blev afhændet i 1910-11, en til LJ 14 hvor den i mange år blev brugt til rangering og først udrangeredes i 1929. 2 maskiner gik til sukkerfabrikken i Nykøbing Fl. og de er begge blevet bevaret for eftertiden, endda i køreklar stand, idet de kører for DJK på Bandholm-banen som nr. 2, Kjøge og nr. 3, Faxe. Nr. 4 blev solgt til ophugning i 1911.

I 1910 fik man 2 nye 1CT-loko af et mere moderne tilsnit, og med overhedere. De havde en god stor kedel og var kraftige maskiner, men ingen gode løbere med deres 1 m hjul. De kørte da også adskillige blandede tog, og her var igangsætning vigtigere end hurtig-kørsel. Udover de blandede tog kørtes der godstog på Faxe-banen.

Under krigen (1. verdenskrig) kom der en yderligere stigning i godsmængden, så man så sig nødsaget til at anskaffe et par loko mere. Det blev nr. 3-4, begge CT. Også disse loko var udprægede godsmaskiner, så da der i 1920-erne blev behov for små hurtige tog, var man i bekneb, for kun godstogsloko var der nok af. Foreløbig delte man togene op i persontog og godstog, det hjalp noget, og i 1928 købtes så et par små 3-akslede motorvogne, der indsattes i rene persontog. Ved afgang fra Køge bestod toget af M + E (Køge-Faxe), E + M (Køge-Rødvig). De 2 E-vogne var et par lette godsvogne 21-22, der blev omdannet til pakvogne for motorvognene (forsynet med rullelejer og trykluftledning). I 1929 kørtes 89.600 km af ialt 289.300 med damploko.

I 1935 købtes 2 DSB ME-vogne, det betød flere persontog, og nu faldt dampkilometrene yderligere samtidig med at man ialt kørte 308 tusinde togkilometre (47.300 damp). Det betød også overflødige loko - nr. 5 var allerede solgt

til ophugning i 1924 og de andre 7 loko kørte væsentlig mindre og var periodevis hensat.

Nr. 7 og 8 forsvandt fra ØSJS i 1940 og 1941. Nr. 7 havde i lange perioder i 1930erne været udlånt til KSB, i 1940 blev den solgt til Karup og kom derfra i 1945 til NFJ som nr. 4 og blev endeligt udrangeret i 1957.

Under 2. verdenskrig 3-dobledes godsmængden i forhold til 1935/36 og der var næsten dobbelt så mange rejser.

Nr. 6 blev udrangeret, men kun hensat i 1941, og genindsattes efter hovedreparation i 1943, og de 4 motorvogne fik i 1941 monteret gasgeneratoranlæg og klarede på den måde det meste af persontogskørslen. M 1 og 2 fik hver 2 generatoranlæg, da de havde motor i hver vognende. Man blev iøvrigt overrasket over at nr. 6, når den måtte køre motortog, kunne holde tid i planen.

Loko 1-2 kørte mest på Faxe-banen, 3-4 mest på Rødvig-banen. I 1944 kørtes 232.100 togkm, heraf 89.000 med damp. I 1949 var tallene hhv. 284.700 og 45.900 km, så det ses, at dampen blev ret flittigt brugt.

Men nu forestod en større fornyelse. I 1950/51 indkøbtes fra de nedlagte Kolding Syd-baner 2 1CT-loko. Begge blev hovedrepareret og forsynet med trykluftbremse. Nu fik man 2 loko, der trak ligeså godt som nr. 1-2, men løb væsentlig bedre. Samtidig blev der bestilt 2 dieselloko (350 HK), 3 SM og 2 SP og der skete samtidig en forbedring af personvognene (3 indkøbt fra KS, 3 egne moderniseret) og endelig blev motorvognene efterhånden forsynet med Leyland dieselmotorer. I 1952 indsattes skinnerbusserne, og samtidig blev godstogene på Rødvig-banen kørt med motorvogn. Loko 3, 4 og 6 blev udrangeret i 1953. Nr. 6 kom til Frederiksværk og herfra til DJK i 1961.

Der kørtes nu tog med gennemgående vogne fra Kh til Østbanen i weekenden (2-akslede DSB). Disse tog kørtes på ØSJS med KS-maskine, der tillige kørte godstog på Faxe-banen. Da de 2 dieselloko kom i drift gik det stærkt nedad med dampen. Nr. 1 og 2 blev udrangeret i 1959 og nr. 5 og 7 fik kun lidt at gøre. Nr. 5 blev udrangeret og nr. 7 kom til HgJK i 1966.

I sommeren 1950 ferierede jeg i Strøby og ved hjælp af min cykel hjemsøgte jeg ØSJS på alle leder og kanter, kørte også nogle ture - en enkelt på maskinen, og fik franarret dem en tjenestekøreplan. Den skal Holtrup aftrykke - og ikke glemme kørselsfordelingen for loko.

Når nu det er sket og læseren har tygget lidt på køreplanen vil han måske finde ud af mine notater gjort det samme år, det kan give et billede på hvad og hvordan der kørtes.

Nogle togsammensætninger, ØSJS, sommeren 1950:

SØ 23/7: Køge, Tog 4: Køge-Ladepladsen M 4, Fd, K, M 1, Køge-Rødvig M 2, Da, K, M 3.

Tog 104: loko 5, Kh-Lp Eh, 2 Cy, Cv, Cu, Kh-Rd Cx, 2 Cu, K 92.

ON 26/7, Hårlev: Tog 1002: loko 2, 10 vogne, 20 aksler ved ankomst, 6 vogne, 12 aksler ved afgang.

Tog 323: M 3, Fd.

Tog 303: KRB M 2, Fd (Rd-Kj).

Tog 23: M 4, Era 60.

Tog 3: M 2, Era 61, Rd-Kj Era, M 4.

Tog 1022: loko 6, 4 vg. 8 ax.

TO 27/7: Rødvig: Tog 26: M 3, Fd, Era 61, M 4

Tog 27: M 4, Era 61, Fd.

Tog 327: M 3, K 90.

FR 28/7: Tog 1002: loko 2, 28 vg./56 ax.

LØ 29/7: Hårlev: Tog 27: M 2, Era 61, Fd, M 4

Tog 7, ank. fra Lp: M 1, Da 353, K 89, M 3

Tog 7, afg. til Kj: M 1, Da 353, K 89 og fra Rd Fd, Era 61, M 2.

Tog 506: loko 5, Kj-Lp K 91, Kh-Lp Cy, Cv, Cy, Kh-Rd Cx, Cy, Cy, Kj-Rd K 92.

Tog 526: loko 2, K 92, Cy, Cy, Cx (Hw-Rd)

Tog 508: M 3

Tog 528: M 4

SØ 30/7: Hårlev: Tog 24: M 4, Da 351, Era 60 (Hw-Rd)

FR 4/8: Køge: tog 5: Lp-Kj M 3, Fd, Era 61, Rd-Kj Era 60, M 2

Tog 6: Kj-Lp M 2, Era 60, Kj-Rd Era 61, Fd, M 3.

Tog 7: Lp-Kj M 2, K 90, Rd-Kj Fd, Era 61, M 4

Tog 8: Kj-Lp M 1, A 2, Kj-Rd K 90, M 2.

SØ 6/8: Hårlev Tog 179: loko 2, K 92 Rd-Kh 2 Cy, 2 Cx.

Tog 109: loko 5, Rd-Kh 2 Cx, 2 Cy Lp-Kh Cy, Cv, Cu, Cy, Cv, Cy, Eh, skyder 2.

Tog 108: Kj-Lp M 3, Era 61, Da 351, Kj-Rd Era 60, Fd, M 4.

?: loko 2, Cu, Cy, K 91, M 3, Era 61, Da 351 Hw-Lp.

MA 7/8: Hårlev: Tog 1022: loko 4, 8 vg./16 ax.

Faxe: Tog 1002: loko 2, 26 vg./52 ax.

Tog 5: M 1, Era

Tog 1003: loko 2, 10 vg./20 ax.

Tog 1025: loko 4, 11 vg./22 ax.

ON 9/8: Tog 323: M 4, Fd.

Tog 307: M 3.

Hårlev: Tog 1005: loko 2, 13 vg./26 ax. ved ank., 18 vg./36 ax. ved afg.

Tog 28: M 2, K 90.

Tog 8: Kj-Lp M 1, A 2, Kj-Rd K 90, M 2

FR 11/8: Køge: Tog 303: KRB M 2, Fd.

Tog 3: Lp-Kj M 3, Era 61, Rd-Kj Da 352, Era 60, M 4.

Tog 4: Kj-Lp M 4, Era 60, Fd, Kj-Sd Da 352, Kj-Rd Era 61, M 3.

SØ 13/8: Køge: Tog 7: Lp-Kj M 1, Era 60, Da 353, Rd-Kj Era 61, Fd, M 2.

Tog 108: Kj-Lp M 2, Fd, Era 61 Kj-Rd, Era 60, Da 351, KRB M 2.

I 1960 så jeg toget 506/526 Kj-Lp oprangeret således: DL 8 og 9, Kh-Lp 1 Cr, Rd 3 Cr.

Forklaring:

ØSJS materiel:

Era 60 og 61: lette rejsegodsvogne med TL

K: rejsegodsvogn med postrum og TL

A: komb. post- og rejsegodsvogn med rullelejer og TL.

Da: 2-akslede sidegangsvogne med 48 pladser, moderniserede 1952.

DL 8-9: 375 HK bogie-dieselloko.

M 1-2: 3-akslede, øvrige M: 2-akslede.

DSB-materiel:

Cr: 4-akslede med midterindgang

Cu: 2-akslede sidegang, ex Cc, 6 kupeer.

Cv: 2-akslede sidegang, ex Bb, 5 kupeer.

Cy: 2-akslede midtergang, ex Be.

Cx: 2-akslede midtergang, ex Cf.

Eh: rejsegodsvogn.

Man bemærker: i 1960 2 dieselloko med 2x375 HK trak 3 CR = ca. 112 t og sammenligner med 1950, hvor loko 5 var belastet med 6 stk. 2-akslede C-vogne = ca. 115 t + K-vogn, ialt 122 tons. Rødvig-maskinen (nr. 2) tager først sin togdel i Hårlev. Der er kun en lille forskel i de 2 nominelle togvægte, men - CR var letløbende rulleleje-vogne, medens de gamle C-vogne alle havde glidelejer, og derfor var ret tungtløbende.

De anvendte stationsforkortelser fremgår af tjenestekøreplanen.

en jernbanemodel

Redaktøren efterlyser hele tiden modelstof, og jeg har derfor besluttet at levere en kort beskrivelse af en jernbanemodel, som jeg i efterhånden ret lang tid har syslet med. Det bliver godtnok ikke helt den sædvanlige form for modelstof, men jeg håber, at den gunstige læser bærer over med mig; jeg må jo skrive om ting, som jeg kender lidt til.

Den model, der her er tale om, er en EDB-model, der gør det muligt at efterligne (simulere) trafikken på en jernbanelinie. Modellen består af et stort antal beregningsinstruktioner, og ved brug af den skal man derfor have adgang til en elektronregnemaskine, der kan udføre de mange beregninger. Desuden skal man bruge et stort antal dataværdier, der giver en talmæssig beskrivelse af banelinien og trafikken på den.

MODELLENS FORMÅL

Et jernbaneselskab vil ofte være interesseret i at undersøge virkningen af ændringer i en banelinies spornet eller køreplan, og det er derfor nyttigt at råde over en model, hvormed trafikafviklingen kan simuleres, da man jo ikke kan eksperimentere med den virkelige banelinie, og da man kun i de færreste tilfælde kan bestemme de søgte virkninger uden videre.

Man kan i princippet godt anvende en "reel" model, altså en modeljernbane, men en sådan er langsom - og derfor dyr - i brug, og den er tillige på andre måder uhensigtsmæssig, så man foretrækker i reglen at opbygge en "fiktiv" model i en elektronregnemaskine.

I Danmark er sådanne modeller opstillede for adskillige banelinier, men hver af disse modeller har været konstrueret specielt til vedkommende banelinie, idet banens karakteristika og i større eller mindre grad også køreplanen indgik direkte i modellen. Man måtte derfor skrive dele af modellen om, hvis man ønskede at ændre i forudsætningerne, hvilket selvsagt er noget ubekvemt, da man normalt ønsker at benytte simulationen til at sammenligne forskellige alternativer. Desuden var disse modeller ret skematiske, idet de flyttede togene i spring fra beregningspunkt til beregningspunkt, og resultaterne var derfor ofte lidt tvivlsomme.

Hvis man ønsker en model, der giver rimeligt nøjagtige resultater, må man i stedet gå ud fra selve togkørslen, når man opbygger den. Sådanne modeller er tidligere blevet udarbejdede ved forskellige oversøiske jernbaneselskaber, men trafikafviklingen i disse områder afviger så meget fra den i Europa almindelige, at modellerne ikke er anvendelige her. Det har derfor været nødvendigt at udvikle en helt ny model, hvori trafikledelsen er afpasset efter danske forhold.

MODELLENS VIRKEMÅDE

Ved simulation af jernbanetrafik kan man regne med tre hoveddele, nemlig toget, banen og togledelsen. Modellen må dog tillige indeholde en overordnet del, der styrer beregningsgangen, så den rette kronologiske rækkefølge overholdes.

For de tre hoveddele gælder, at toget bevæger sig frem over banen på grundlag af oplysninger fra køreplanen og fra banen (f.eks. signalbilleder), og at togledelsen styrer toggangen på grundlag af oplysninger fra køreplanen og visse mere detaljerede planer og fra banen (f.eks. sportavlernes angivelser om sporbesættelse). Banen danner grundlaget for de to andre hoveddele, men er i sig selv ret passiv.

Modellen opbygges derfor på en sådan måde, at banen stort set kun indgår i form af data, der danner grundlag for beregningerne i de to andre hoveddele. Endvidere er den opbygget, så togledelsen aktiveres fra toget, idet man så slipper for overflødige beregninger. Det vil føre for vidt her at give en detaljeret beskrivelse af modellens virkemåde, men jeg vil dog kort omtale nogle af hovedpunkterne.

Beregningsgangen

Modellen arbejder med sekundet som tidsenhed og undersøger ved hvert sekund, om der skal ske beregninger. Der er to former for beregninger, der kan komme på tale, nemlig dels en simpel frigivning af et sporstykke og dels en egentlig togberegning. Tidspunkterne for frigivning af de forskellige sporstykker fremkommer som mellemresultater under togberegningerne, og der er derfor ingen som helst problemer med at foretage disse frigivninger. De egentlige togberegninger er langt mere kom-

plicerede, og jeg vil derfor opholde mig lidt ved dem.

Et tog kan begynde sin kørsel over banen enten fra en af dennes stationer eller ved at komme ind udefra. I begge tilfælde begynder modellen med at finde ud af, hvor toget vil befinde sig, hvornår det skal afgå fra udgangsstationen henholdsvis passere det udvalgte startpunkt, og i sidste tilfælde tillige hvilken hastighed det kører med. Derefter sker togberegninger i stykker af forskellig længde, idet man stræber efter hver gang at føre beregningen frem til toget holder på eller passerer næste station, omend man i en del tilfælde må foretage en yderligere opdeling, hvis der findes konfliktpunkter inden, så det er nødvendigt at sammenholde togets kørsel med andre togs. Denne mulighed for at sammenholde flere togs kørsel, især i forbindelse med krydsninger eller med passage over andre hovedspor, en én af de vigtigste ting i modellen, da man ellers ikke har mulighed for at behandle f.eks. enkeltsporede baner. Derimod kan trafikken på et spor, hvor alle tog kører i samme retning, og hvor der ikke forekommer overhalinger behandles på en lettere måde, idet man for en sådan trafik kan regne hvert enkelt tog igennem for sig, da det enkelte tog kun kan øve indflydelse på efterfølgende, medens de indbyrdes påvirkninger ellers kan følge et mere indviklet mønster.

Beregning af et togs videre kørsel sker hver gang, man når til det tidspunkt, hvortil togets kørsel allerede er beregnet. Den før omtalte rette kronologi består således ikke i, at alle togene hele tiden flytter sig fremad, men i at togene med passende mellemrum flyttes så langt fremad, som det er muligt, hvis man skal tage hensyn til banens samlede trafik. Det hæmmer jo ikke den øvrige trafiks afvikling, at toget regnes så langt frem, som der er stillet togevej for det. Det vigtigste er, at man sørger for at beregne, hvornår de enkelte sporstykker frigives bag toget.

Jeg vil ikke beskrive bestemmelsen af det stykke, hver enkelt togberegning kan omfatte, i detaljer, idet denne bestemmelse er ret kompliceret, da man kan udskille et væld af specialtilfælde. Hovedtilfældet er som allerede nævnt beregning frem til næste stations normale standsningssted, men ved krydsninger opdeles beregningen også foran stationen, så man kan få en rimelig antydning af, hvilket af togene, der kommer først, idet sporbenyttelsen i en del

tilfælde afhænger deraf. Hvis et tog skal krydse over et hovedspor for den anden køreretning (f.eks. for at komme til eller fra et overhalingsspor), må beregningen ligeledes opdeles, da man ellers kan risikere, at et tog i den ene retning blokerer for et tog i den anden retning i adskillige minutter, og modellen har tillige en særlig del, der bestemmer, hvilket af de to tog, der i et sådant tilfælde skal afvente det andets passage af skæringspunktet.

Selve togberegningen, når først togets rute frem til beregningens slutpunkt er bestemt, falder i to dele. Først opdeles ruten i stadig kortere stykker, og derpå beregnes hvert af disse korte stykker for sig. Opdelingen sker i flere trin, da der er flere grunde til at foretage den. Først deles på de steder, hvor der skal beregnes "mellemtider" til brug ved frigivning af sporstykker. Derefter opdeles på steder, hvor køremåden antages at skifte, idet der i modellen regnes med fire køremåder: Acceleration, kørsel med konstant hastighed, fri-løb og bremsning, der normalt forekommer i den her nævnte rækkefølge. Valget mellem disse køremåder sker i modellen på en måde, der nogenlunde skulle svare til lokomotivførernes valg i virkeligheden, skønt man naturligvis ikke helt kan tage hensyn til disses individuelle særpræg. Derefter foretages en opdeling i stykker, der har samme stignings- og kurveforhold i hele længden, idet man i modellen ser bort fra afrundings- og overgangskurver.

Det er ikke noget problem at beregne kørsel med konstant hastighed, og jeg vil derfor ikke omtale denne beregning her. De tre andre køremåder behandles i princippet på samme måde, idet man foretager en yderligere opdeling i beregningsskridt og tager disse ét for ét. Man kender hastigheden ved beregningsskridtets begyndelse, og hvis man kan bestemme accelerationen over skridtet, kan man på dette grundlag finde hastigheden ved beregningsskridtets slutning samt køretiden over det. Accelerationen kan bestemmes ud fra togvægten og den kraft, der påvirker toget i dets længderetning, ved hjælp af Newtons anden lov (kraft = masse \times acceleration).

Der er tre forskellige typer kræfter, der kan påvirke toget i dets længderetning. Det vil altid være påvirket af den såkaldte køremodstand, og det kan tillige være påvirket af trækraft eller bremskraft. Disse kræfter varie-

rer alle med hastigheden, og man kan derfor ikke beregne accelerationen i én beregningsgang, men må i stedet anvende en iterativ beregning, altså en fremgangsmåde, hvor man ved at gentage beregningen flere gange efterhånden arbejder sig frem mod den korrekte værdi af resultatet.

Bestemmelse af de kræfter, der påvirker et tog

I det følgende skal jeg omtale de formler, der i modellen anvendes ved bestemmelsen af de forskellige kræfter, der kan påvirke et tog. Disse formler er i sin tid fundne på grundlag af omfattende forsøg, men det må dog bemærkes, at der findes flere sæt formler, der ser forskellige ud, men som (naturligvis) giver næsten ens resultater, idet de folk, der beskæftigede sig med disse forsøg, jo havde ambitioner ligesom alle andre, og derfor hver især fremstillede en formel, som de kunne opkalde efter sig selv.

Køremodstanden kan deles op i et betydeligt antal enkeltbidrag, der afhænger af forskellige faktorer. Gnidningsmodstanden i lejerne er nogenlunde konstant, medens rullemodstanden mellem hjul og skinner er proportional med hastigheden og luftmodstanden er proportional med kvadratet på hastigheden. Desuden er der stignings- og kurvemodstand, der afhænger af banens geometriske udformning. I modellen anvendes følgende formel:

Køremodstand =

5 x lokos adhæsiionsvægt + 2,5 x lokos løber-
vægt

+ 4 x $\left(\frac{\text{hastighed} + \text{modvindshastighed}}{10}\right)^2$

+ lejemodstand x vognvægt

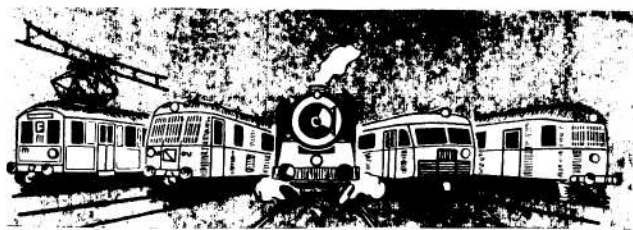
+ rullemodstand x vognvægt x hastighed

+ 0,48 x ((antal køretøjer - 1) + sugetillæg)
x modstandskoefficient
x $\left(\frac{\text{hastighed} + \text{modvindshastighed}}{10}\right)^2$

+ stigningspromille x togvægt

+ $\frac{650}{\text{kurveradius} - 55}$

Leddene i formlen angiver - i den rækkefølge, hvori de forekommer - lokomotivets



NYBODER



HOBBY

1977

LØSDELS - KATALOG

Modeljernbaner &

Dampmaskiner m.m.

Nu er det lykket os at få fremstillet et oversigtskatalog på 60 sider i A 4, indeholder et bredt udsnit af vort program bl. " Selvbyggerdele " i HO & O Kataloget er klar til forsendelse ca. 10 august og Kataloget artikler er nu 90 % på lager til omg. lev.

Kataloget koster kr. 10.- + 2,- til Porto
Vi har Postgiro Nr. 10 54902 eller Frimærker

Nyboder Hobby
Kronprinsessegade 51
1306 K.

gnidningsmodstand, dets luftmodstand, togstammens gnidningsmodstand, dens rullemodstand, dens luftmodstand, hele togets stigningsmodstand og til sidst dets kurvemodstand.

Med undtagelse af hastigheden og banens geometriske forhold er samtlige de størrelser, der indgår i formlen, konstanter for det enkelte tog, idet man i modellen altid må regne med vindstille, da man ikke har mulighed for at behandle vindens indflydelse på korrekt måde.

Bremsekraften må principielt bestemmes for hvert køretøj for sig, men i praksis kan man dog med nogenlunde sindsro slå vognmateriellet sammen i én eller to grupper. For det enkelte køretøjs maksimale bremsekraft kan man opstille formlen:

Bremsekraft =

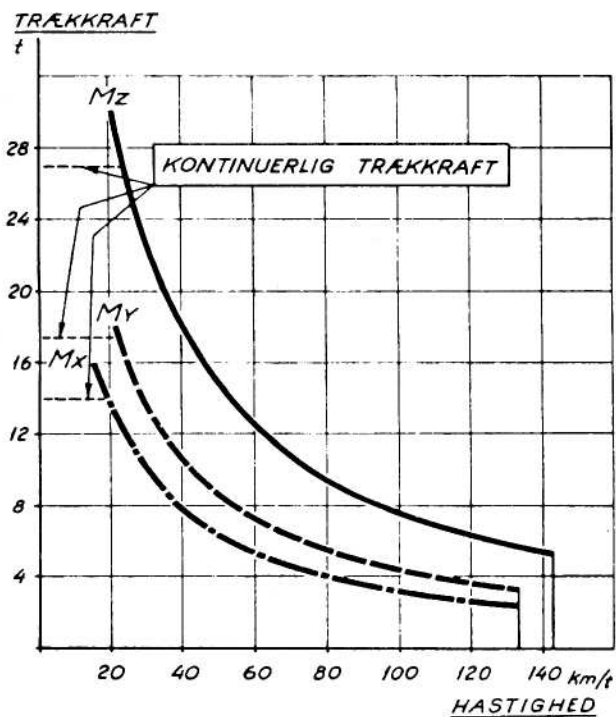
$$\begin{aligned} & \text{bremsevægt} \times \text{reduktionsfaktor} \\ & \times \left(\frac{4,096}{12,46 + \text{hastighed}} - 0,04 \right) \\ & \times \frac{\text{specifikt klodstryk} - 6}{6} \end{aligned}$$

Også i denne formel er det kun hastigheden, der ikke er kendt på forhånd. Formlen gælder kun for almindelige klodsbremser, men da man yderst sjældent udnytter bremseevnen fuldt ud i driften, kan man tillade sig at anvende en lidt forenklet formel eller eventuelt en tabel over sammenhørende værdier af hastighed og bremsekraft ved sine beregninger.

Lokomotivers og motorvognes trækraft kendes i form af de såkaldte trækraftkurver, der giver sammenhørende værdier af hastighed og maksimal trækraft. Figuren herunder viser nogle sådanne trækraftkurver for dieselloko-

TRÆKKRAFTKURVE

LOKO LITRA	Mz (3300 hk)	C ₀ - C ₀
"	My (1950 hk)	A1A - A1A
"	Mx (1425 hk)	A1A - A1A



Trækraftkurverne viser, at et MZ-lokomotiv har en trækraft som et MY-lokomotiv og et MX-lokomotiv tilsammen.

Figuren er lånt fra VINGEHJULET

motiver. I modellen bestemmes lokomotivers og motorvognes maksimale trækraft ved hjælp af tabeller over sammenhørende værdier af hastighed og trækraft.

Medens køremodstanden altid virker med sit fulde beløb, vil man i driften næsten aldrig bremse kraftigst muligt og heller ikke altid accellerere kraftigst muligt. I modellen bestemmes derfor i hvert enkelt tilfælde en udnyttelsesgrad for trækraft eller bremser, så man får en så naturtro kørsel som muligt.

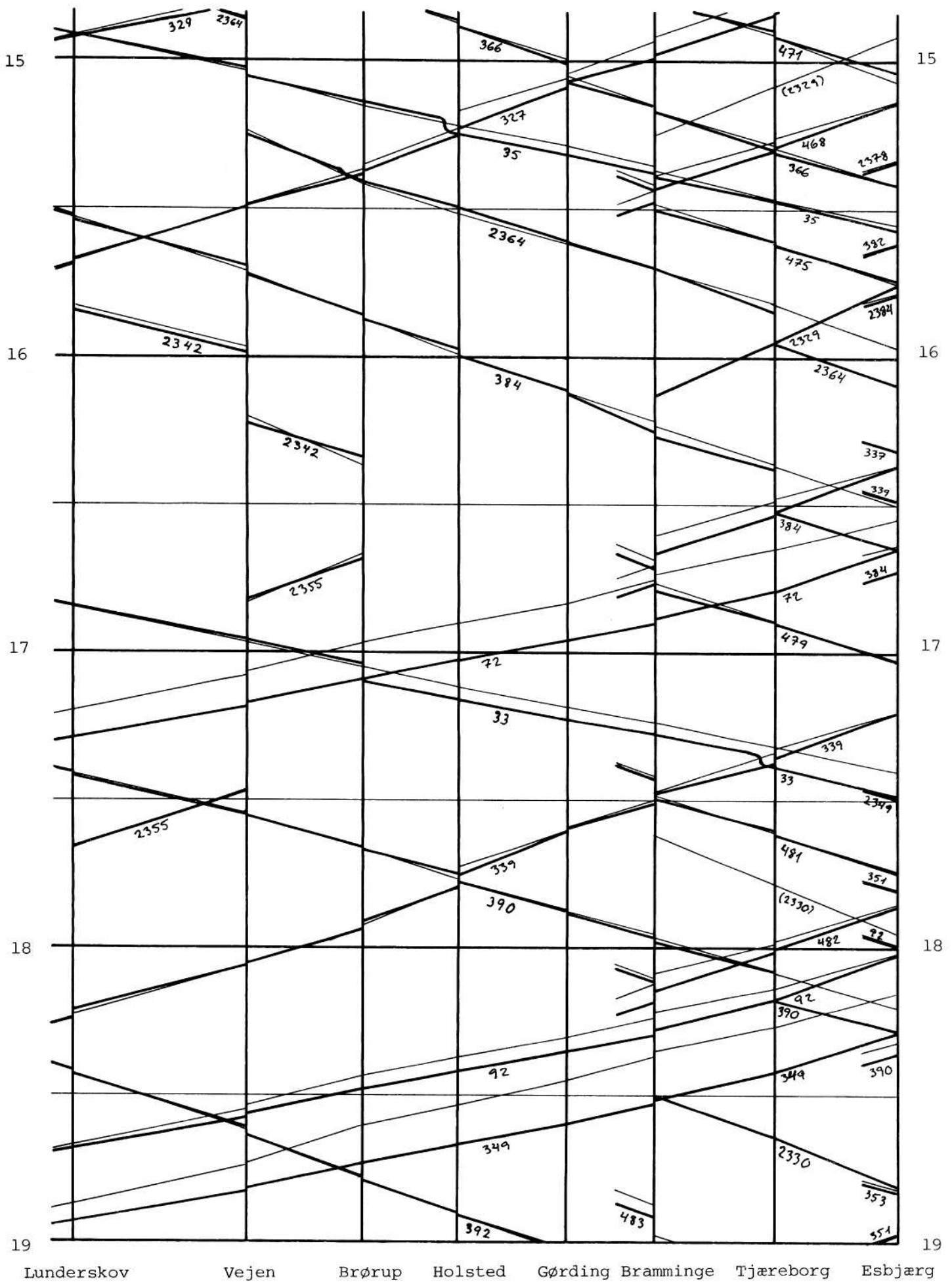
MODELLENS ANVENDELSE

Medens modeljernbaner normalt tjener som underholdning, gælder noget tilsvarende ikke for en model som denne. Den kan anvendes i forbindelse med forskellige typer undersøgelser vedrørende drift af jernbanelinier.

Man kan naturligvis benytte modellen til at gennemkøre den valgte banelinies normale køreplan, men sådanne kørsler har i almindelighed kun beskeden interesse. I reglen vil man i stedet være interesseret i at undersøge enten virkningen af driftsuregelmæssigheder eller muligheden for at ændre sporet eller toggang på banen. Modellen er indrettet, så den automatisk indfører de tilfældige småafvigelse fra køreplanen, der altid vil forekomme, men derudover er det let for brugeren at foreskrive større ændringer i form af forsinkelser eller f.eks. ændret sporbenyttelse.

De undersøgelser, hvortil man anvender modellen, vil ofte have form af sammenligninger mellem forskellige udbygningsalternativer, hvoraf ét i reglen er en uændret fortsættelse af de eksisterende forhold, medens det eller de øvrige svarer til forholdene efter en påtænkt ændring. For at kunne foretage sådanne sammenligninger må der fremstilles forskellige køreplaner til de forskellige alternativer, hvilket vanskeliggør undersøgelserne noget.

Modellen er indrettet, så den kan beskrive togekørslen på en vilkårlig banelinie, men den kan ikke beskrive rangeringen. Det er muligt at lægge betingelser på togene, så man nogenlunde korrekt får taget hensyn til rangeringens indvirkning, men selve rangerbevægelserne kan ikke behandles i modellen, da denne binder hver enkelt tog til én bestemt køreretning. Denne binding er ganske vist ikke absolut nødvendig, men den er af stor betydning for modellens effektivitet. Når man ser bort fra ran-



geringen, har man dog også den fordel, at man - især på større stationer - kan anvende et meget forenklet spornet.

RESULTATERNE

Ved de undersøgelser, hvortil man anvender en model som den foreliggende, vil man normalt ønske at få resultaterne i form af statistiske opgørelser af forskellig art, og man får derfor ikke nogen egentlig fornemmelse af det enkelte togs kørsel. Imidlertid har modellen under afprøvningen af den været udbygget, så den gav ret detaljerede oplysninger om det enkelte togs kørsel. Resultaterne vil dog i alle tilfælde fremkomme i skriftlig form, så man vil aldrig få et så umiddelbart indtryk af trafikafviklingen som ved en modeljernbane, hvor man direkte kan se togene køre.

For på en nogenlunde nem måde at få et overblik over trafikafviklingen, kan man med fordel anvende en grafisk plan. Modellen kan give de fornødne resultater, så man kan tegne en sådan plan, og med den fornødne ildhu vil man også kunne udbygge den, så den selv kan tegne planen ved hjælp af en automatisk tegnemaskine. Det er dog tvivlsomt, om nytten af en sådan udbygning helt står mål med besværet, så den grafiske plan, jeg viser her, er tegnet ved håndkraft.

Ved afprøvningen af modellen har man først måttet undersøge, om den er i stand til at give en rimelig beskrivelse af den normale drift på en banelinie, hvorefter man har måttet undersøge dens behandling af tilfælde, hvor der forekommer væsentlige afvigelser fra den normale drift. Til brug ved afprøvningen valgtes banen mellem Lunderskov og Esbjerg, idet denne på en forholdsvis kort strækning byder på såvel enkelt- som dobbeltspor, ligesom der er sidebaner og andre interessante faktorer. Den ordinære trafik, der benyttedes ved afprøvningen, er fredagstrafikken i køreplanen for 1972/73.

Afprøvningen af modellen viste, at den efter justering af enkelte detaljer var i stand til at beskrive den planmæssige trafik med den ønskede nøjagtighed, omend der i et par enkelte tilfælde var afvigelser fra køreplanen, der ikke kun skyldtes den tilfældige variation, der er indbygget i modellen. Derefter undersøgte nogle tilfælde, hvor enten enkelte tog eller hele grupper af tog tildeltes betydelige startforsin-

kelser, så man kunne vurdere modellens evne til at træffe beslutninger vedrørende krydsningsforlægninger, og det viste sig, at modellen også klarede dette spørgsmål på udmærket måde. Denne undersøgelse viste tillige, at togene ofte var i stand til at køre store dele af deres forsinkelser ind, ja, godstog og langsomme persontog var i flere tilfælde i stand til at køre over 10 minutter ind på den ret korte strækning.

Det mest interessante tilfælde var dog det, hvor man forudsatte venstrespors-kørsel fra Esbjerg til Tjæreborg. Dels medførte den lavere maksimalhastighed på venstre spor og ud- og indrangeringen, at de fleste tog tabte et par minutter på kørslen fra Esbjerg til Tjæreborg, og dels medførte enkeltsporsdriften, at mange tog måtte holdes tilbage i enten Esbjerg eller Tjæreborg. Om eftermiddagen gav enkeltsporsdriften i et par perioder kapacitetsvanskeligheder, og to lokalgodstog mellem Esbjerg og Bramminge (Grindsted) blev derfor flyttet hver ca. 1 time. Den følgende figur viser eftermiddagstrafikken, idet køreplanen er vist med tynd streg, medens modellens trafikafvikling er vist med kraftigere streg. Også dette tilfælde klarede modellen ret godt, men den havde dog i et par tilfælde vanskeligt ved at prioritere togene korrekt. Det er i og for sig heller ikke så forbavsende, da modellen kun kan tage hensyn til de to tog, der direkte indgår i situationen, medens man - især når kapaciteten er fuldt udnyttet - i virkeligheden skal tage hensyn til den samlede toggang.

Figuren viser tydeligt, at mange tog fra Esbjerg taber tid til Tjæreborg, og det ses ligeledes, at det ofte er nødvendigt at holde tog tilbage i Esbjerg eller Tjæreborg. De to lokalgodstog, der flyttedes, er 2329 og 2330. Det skal bemærkes, at modellen, når et tog skal holdes tilbage for at vente på et andet, i visse tilfælde definerer en formel krydsning, medens den i andre tilfælde ikke gør det. Det er især i de tilfælde, hvor toget skal vente længe, der defineres som en krydsning, idet den store tidsforskel muliggør en tidligere beslutning. Hvis der defineres en krydsning, kan man tage toget ind på krydsningsstationen, medens man ellers (med det sikkerhedssystem, der findes på denne banelinie) må lade det første tog vente udenfor, indtil det andet tog er kørt ind.

FRA SIDEGANGEN

LÆSERBREVE

Fra Jørgen Jensen, Thujavej 127, Dyrup, 5250 Odense har vi modtaget:

Min interesse for modeljernbanebygning har naturligt medført en stor interesse for de "store" jernbaner. Jeg har anskaffet en del litteratur om jernbaner, men det er jo mange gange mere interessant at "snuse" noget op selv.

Jeg har hørt og talt med adskillige jernbaneinteresserede, og der er mange af disse, der har en bestemt jernbane som hobby. Det har jeg også selv, idet Langelandsbanen, der blev nedlagt i 1962 har min særlige interesse. Så er der jo Lars Viinholt-Nielsen, der ved alt om de Sydfynske Jernbaner, og sådan kan jeg blive ved.

Jeg har derfor fået følgende ide, som jeg mener bør omtales i SIGNALPOSTEN:

Kunne det ikke lade sig gøre at få at vide, hvilke personer, der interesserer sig for hvilke jernbaner? Det vil sige at få udarbejdet en oversigt, således at man kan se, hvor man kan henvende sig for at få nærmere oplysninger om en bestemt jernbane. Det kræver naturligvis, at hver enkelt jernbanehistoriker er med på ideen, men hvorfor skulle han ikke være det.

Jeg foreslår derfor, at du bagest i SP laver en rubrik, der løber over en tid og heri omtaler de historikere, der arbejder med hver enkelt bane, hvor meget materiale, der findes hos hver enkelt historiker, samt hans særlige interesse.

Endvidere savner jeg, at der er en eller flere, som arbejder med en slags registrering af vore stationsbygninger og disses betydning i landsbymiljøet. Mange skønne bygninger er desværre blevet slemt maltrakteret i de senere år, ombygget til ukendelighed. Det bedste eksempel, jeg har set herpå, er et sted på Fyn, hvor en bane med nedlagt persontrafik nu løber forbi en stationsbygning med hønsegård på den tidligere perron!

Jeg glæder mig til at høre, hvad man mener om min ide.

REDAKTØRENS KOMMENTAR:

Jeg synes Jørgen Jensens ide er særdeles udmærket, og skal gerne benytte nogen plads

til en sådan "Hvem Forsker Hvad"-rubrik. Blot må det være en betingelse, at de enkelte forskere selv "kommer ud af busken" og fortæller om deres viden, ønsker, samlinger m.v. Det kunne jo også være, at en forsker ad den vej kunne efterlyse oplysninger om detaljer, som han var i bekneb med.

Ordet er altså frit. Skriv til redaktionen.

SALGSTILBUD

Der begynder tilsyneladende rigtig at komme røre på dette område. Som læseren kan overbevise sig om i artikler og annoncer, er der nu flere muligheder for at købe løsdele til modelbygning, specielt i spor 0.

Jeg har således modtaget følgende 2 breve fra JMJK, der begge indeholder tilbud til den "søgende" modelbygger - jeg citerer.

Jydsk Model Jernbane Klub, Århus.

Der har i SIGNALPOSTENS sidste numre været skrevet en del om modelbygges problemer med fremskaffelse af halvfabrikata til fremstilling af rullende materiel i 0.

Gennem de sidste år har der i klubben i Århus været en kraftig byggeaktivitet, som især er blevet ansporet af mindst en konkurrence om året. Denne aktivitet har så naturligt foranlediget et behov for fremskaffelse af halvfabrikata.

I nr. 1/77 gives der udtryk for, at ingen er interesseret i disse færdigkøbte dele. Dette må jeg på det bestemteste angribe, idet det ikke er alle forundt at kunne disponere over stort mere end et hjørne af et køkkenbord eller eventuelt et med aviser overdækket skrivebord.

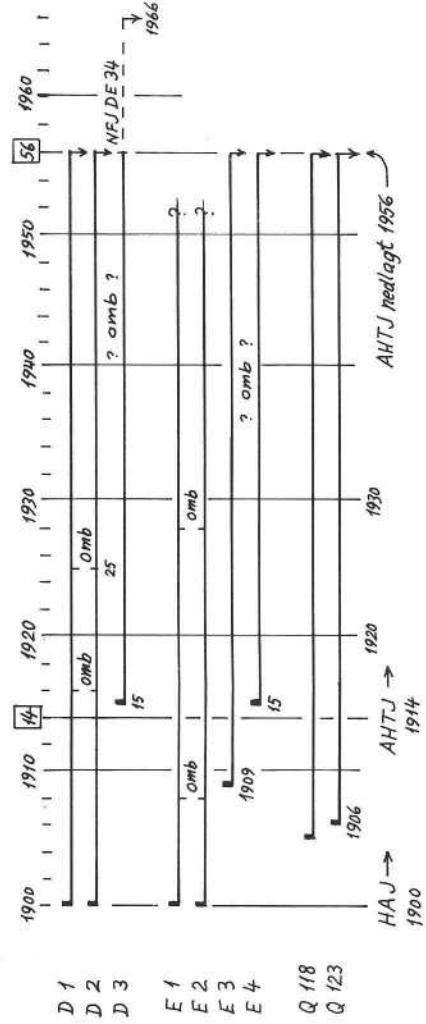
Derfor har JMJK besluttet at åbne for salg til alle andre klubbers medlemmer uden klausuler af nogen art. Der kræves blot, at man vedlægger en frankeret svarkuvert, hvori man kan få tilsendt en prisliste over de af klubben lagerførte dele.

Der kan her oplyses et udsnit af lagertimentet:

1. Diverse NEMEC-profiler
2. Massive messinghjul, iflg. NEM, uden aksel
3. Egerhjul, isoleret på 2 mm aksel
4. 5 typer bogiesider støbt i en tinlegering
5. komplet akselkasse med fjeder og holder for godsvogne, enkelte Triangel- og Scandia-vogne.

PERSON- & POSTVOGNE, REJSEGODSV.

	bygge-år	sted	art	postafd. l x b m	rejsegods l x b m	passagerafd. m.v.	per-roner	over-gange	tag	udv. be-klædn.	aksafst. → m ←	l.o.p. (-m-)	tara t	brem-ser	lys	varme	bemærkninger, skæbne m.v.
HAIJ D 1-2	1900	Mabo	personv. m. post-bureau	1,50 x 2,22 + 1,64 x 2,02 = 6,6 m ²	—	midtgang med 29 siddepl. III	2 åbne + svale-gang	2	⊕→ ryt-ter	plade	5,70	10,8	10,7	—	⊕→ olie + petrol.	damp + 1 kakk.	1915-16 nyt tag uden rytter, El-lys.
(AHTJ) do.	omb. 1924/25		do.	4,20 x 2,22 = 9,3 m ²	—	do.	1 åben, svaleg.	1	⌒	D1: pl. D2: træ	—	—	?	(H+TL) ⊕→	el.	damp + 2 kakk. ⊕→	1924-25: endeperson lagt til postafd., dobbelt-døre fjernet * senere håndbremse + TL og kakkellov i pass. afd. * D 1-2 udr. 1956.
AHTJ D 3	1915	Scnd	do.	4,00 x 2,56 = 10 m ²	—	do.	1 åben + løbe-bræt	1	⌒	teak	6,00	11,00	c. 11	—	el.	damp + 1 kakk.	omb. > 1937 til motorvogn m. TB og egen- varme. Postrum → rejsegodsrum.
do.	omb. > 1937		person- og rsg. v.	—	4,00 x 2,56 = 10 m ²	do.	do	2	—	—	—	—	—	—	—	damp + koks	1956 til NFJ DE 34 (post+rsg), udr. 1966.
HAIJ E 1-2	1900	Mabo	rejsegods- og kedelv.	—	c. 4,5 x 2,5 = 11 m ² ①	kedel- og tjenesterum	2 åbne	2	⌒	træ	5,00	9,74	?	S	petrol.	damp- kedel	omb. 1907/08
(AHTJ) do.	omb. 1907/08		do.	—	4,77 x 2,50 = 11,9 m ²	do.	mul	2	—	—	—	—	10,4	—	⊕→	—	kasse forlænget til pufferplankerne * 1915/16 el. lys, akkumulator.
HAIJ E 3	omb. 1927/28		rejsegodsv.	—	5,95 x 2,50 = 14,9 m ²	tjenesterum	—	—	—	—	—	—	?	—	el. akk. ⊕→	damp + kakk.	kedel fjernet * senere el. dynamo * E 1-2 udr. < 1954
AHTJ E 4	1909	Arlöf	rejseg- og kedelv.	—	4,80 x 2,56 = 12,3 m ²	kedel- og tjenesterum	mul	2	⌒	træ	5,00	9,74	12,2	S	⊕→ petrol	damp- kedel	E 3 fået el-lys m. akkumulator 1914/15. E 3-4 senere omb.
(AHTJ) E 3-4	omb. > 1937		rejsegodsv.	—	c. 7 x 2,56 = 18 m ²	tjenesterum	—	—	—	—	—	—	?	S+TB	el. dyn	damp, kakk.	dampkedel fjernet, fået TB, kakkellov og el-dynamo * E 3-4 udr. 1956.
HAIJ Q 118	1904/05 ?		stygods- og pakvogn	—	5,45 x 2,54 = 13,8 m ²	tjenesterum	mul	mul	⌒	mul	3,66	8,11	7,6	S ⊕→	—	—	godsvoagsagtig "H-vogn". Begge TB(P) > 1937 * Q 118 + 123 udr. 1956.
" " 123	1905/06 ?		?	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	



HAIJ/AHTJ's PERSON- & POSTVOGNE, REJSEGODS- og PAKVOGNE.

(skinnebuspåhængsvogne m. rejsegodsrum står i skemaet for personvognene)

① E 1-2: de oprindelige mål er gættet ud fra TEJ's tilsvarende vogne, hvoraf originaltegning findes i JMJK's t. tegningshefte (om TEJ).

GODSVOGNE

nr. til 1906 → nr. fra 1906/07 ↓		bygge- år sted	art	DSB	last t	bdfi. m ²	indvendig		aksafst. → m ←	lgd. o. p. (- m -)	tara t	bremse	bemærkninger
lang	bred												
HAJ Q 1-2 = 101-102	1900/01 →	lukket gods- og kvægv.	QC-H	10	16,2	6,41	2,53	3,80	8,0	7,5	S-tårn	måske bygget i Maribo? last forhøjet til 12,5 t for Q 105 og 107 i 1928. varmeledning (VL) måske bygget i Wismar?	
" Q 3-7 = 103-107	1902/03	"	"	"	16,3	"	2,54	3,66	"	7,7	"		
" Q 17 = 117	1904/05	"	"	"	"	"	"	"	"	7,4	"		
AHTJ Q 130	1914/15 →	"	QF	12,5	"	"	"	"	"	7,5	"		
HAJ Q 8-13 = 108-113	1902/03	"	QC-H	10	16,3	6,41	2,54	3,66	7,7	6,9	H	last 12,5 t fra 1928-Q 108, 110, 113 * fra 1934-Q 109.	
" Q 124-125	1908/09	"	"	"	"	"	"	"	"	7,4	"	varmeledning (VL)	
AHTJ " 126-129	1914/15 →	"	QD	12,5	"	"	"	"	"	7,0	"	måske fra Wismar?	
" " 131-132	---	"	"	"	"	"	"	"	"	6,7	"		
AHTJ Q 134	c. 1880	"	QB-H	12,5	15,2	6,41	2,38	3,66	7,7	7,0	H	1935/36 fra DSB QB	
HAJ Q 18 = Q 118	1904/05	lukket m. ↑-kupé	jysk ≈ H	10	13,8	→ 5,45	2,54	3,66	8,11	7,6	→ S Kupé	VL { Skydeløre; ej til kvæg; ingen lemme * > 1937: begge vogne TB (P)	
" Q 23 = Q 123	1905/06												
HAJ Q 14-16 = 114-116	1904 Arlöf	luk gods og kvægv. ev. K.	tag	10	16,1	6,41	2,52	3,80	7,7?	7,3	H	{ omb. fra K 6-8 1904/05 } ialt 4 Q-lemme/side.	
" Q 19-20 = 119-120													
" Q 21-22 = 121-122													
AHTJ Q 133	1906/07	"	?	"	16,3	"	2,54	3,66	7,7	"	"	" " K 208 1916/17 (formentlig). Udbrændte ukendt.	
HAJ K 1-2 = 201-202	1902/03	højsidede åbne med spidsgavl og 1 bom	med	10	14,8	5,84	2,53	3,50	7,23	5,5	H	203-205 " overdækket åben " 1903-1906/07 * spidsgavl og bom senere fjernet } 2+2 fag/side 206-207 udr. 1936 } 1-stolper 208 overdækket åben 1907-1916/17, herefter formentlig omb. til Q 133. ?	
" K 3-5 = 203-205													
" 206-207													
" K 208	---	"	do.?	"	16,3	6,44	2,54	"	7,7?	5,7	"		
HAJ K 6-8	1904 Arlöf	høj åben gods- og bær- kevogn m. 3 bomme.	do(?)	10	16,1	6,41	2,52	3,80	7,7?	7,0	H	K 6-8 1904/05 omb. til Q 14-16 1906/07 omnr. 114-116 } 2+2 fag/side, K 9-10 1905/06 " " Q 19-20 " " 119-120 } 1-stolper. K 11-12 " " " Q 21-22 " " 121-122	
" 9-10													
" 11-12													
HAJ P 1-4	1900/02 →	lav, åben, "stor Pc"	"	10	① 16,2	6,41	2,53	3,80	7,7	5,5	H	måske fra Maribo? P 1-2 udr. 1934	
" P 13-14													
" P 15-19													
HAJ P 5-12	1903/04	lav, åben	PH	10	16,3	6,46	2,53	3,70	7,75	5,3	"	↑-stolper, 6 planker	
" P 20-21													
" P 22-25													
" P 26-30	1904 Arlöf?	"	"	"	16,1	6,41	2,52	3,80	7,7?	5,9	"	mindst 1 af disse var overdækket (bærevogn?) i 1902.	
HAJ P 5-12	1900/02 →	lav, åben	"	10	18,1	7,66	2,37	4,20	8,96	5,4	H	↑-stolper, 5 planker. P 5-6 måske fra Maribo? ↓	
" P 20-21													
" P 22-25													
" P 26-30													
AHTJ P 31-37	1914/15	lav, åben	PA	12,5	③ 18,1	7,66	② 2,37	4,20	8,96	6,8	H	"røevogn" m. fløjde, løse lemme og nedfaldsfjæle. Foto fra 1956 viser P 37 som Pf-type, men måske er det en erstatningsvogn fra DSB?	

① P 1-4 : DSB angiver bdfi. 16,21 m², men l x b = 6470 x 2368 ≈ 15,3 m². Fladeangivelserne plejer at være mest korrekte, derudfra er de anførte tal for l x b gættet.

② P 31-37 : Påskriften (foto) siger bdfi. 18,1 m², og derudfra er bredden beregnet (DSB siger b = 2530 mm).

③ DSB angiver i forvirret blanding l.o.p. til snart 7,7 m, snart 8,0-8,1 m uden hensyn til kasse-længder og/eller angivelser om tårnbremser. Længdeangivelserne i skemaet er skønnet ud fra vognenes øvrige mål samt oplysningerne om bremser, der synes at stemme m. fotos.

6. tandhjul og snekehjul med forskellige moduler og udvekslinger
7. komplette trækkroge
8. komplette kurvepuffere, byggesæt
9. profilerede finerplader
10. boltevarer i små dimensioner, messing.

Jeg håber hermed at kunne fremme aktiviteten blandt 0-byggere, der har været bange for at starte på noget uden at kunne færdiggøre modellen på grund af mangel på nogle få dele.

Endvidere er JMJK leveringsdygtig i nedfotograferede tegninger fra Vulcan, Triangel, Scandia og Frichs.

Med venlig hilsen
JMJK
K. Kropp Joensen
Kjærslund 27
8260 Viby J.

(Red. bemærkning til Joensen: Dette brev blev modtaget 25. maj og kunne derfor ikke nå at komme med i nr. 2).

(Red. bemærkning til eventuelle andre indsendere: SP afleveres til trykning 7-8 uger før udgivelsesdatoen - husk derfor at være meget tidlig på færde, dersom noget stof ønskes bragt "i førstkommande nummer").

JMJKs tegningsarkivar supplerer med disse linier:

Jeg har erfaret, at du har fået et brev om salg af løse dele fra JMJK. I brevet er også nævnt at vi sælger nedfotograferede tegninger, og da det vil blive mig, der skal "ekspedere" tegningerne synes jeg det vil være nødvendigt med lidt mere orientering om, hvad vi har af tegninger. Derfor bedes du bringe disse linier i SIGNALPOSTEN.

JMJK har igennem et års tid fået og opbygget et tegningsarkiv, som består af en hel del lustryk, som vi er i færd med at få nedfotograferet. Da det i flere læserbreve her i SP ser ud til, at der er et behov for byggetegninger, vil vi gerne gøre opmærksom på, at man kan købe kopier af vore tegninger. Vi har lustryk af størstedelen af Frichs' produktion samt en del tegninger fra Scandia, Vulcan og Triangel, bl.a. kan nævnes, at vi har tegninger af en del DSB-materiel fra ca. 1900-1930.

Eventuelle interesserede kan få nærmere oplysninger ved henvendelse til

JMJKs forlag og tegningsarkiv
Niels Jørgen Hansen
Nørre alle 79
8000 Århus C.

Klubnyt

NYT FRA JYDSK MODEL JERNBANE KLUB

April var en meget travl måned for JMJKs medlemmer. Hele 2 arrangementer løb sammen i weekenden 30. april - 1. maj.

Et besøg fra Dansk Model Jernbane Klub og en byggekonkurrences afslutning, så både hjemlige sysler og aktiviteten på anlægget skulle passes, men begge dele blev nået over al forventning. Næsten hele anlægget var køreklart med bl.a. en ny kørepult til Laven st.

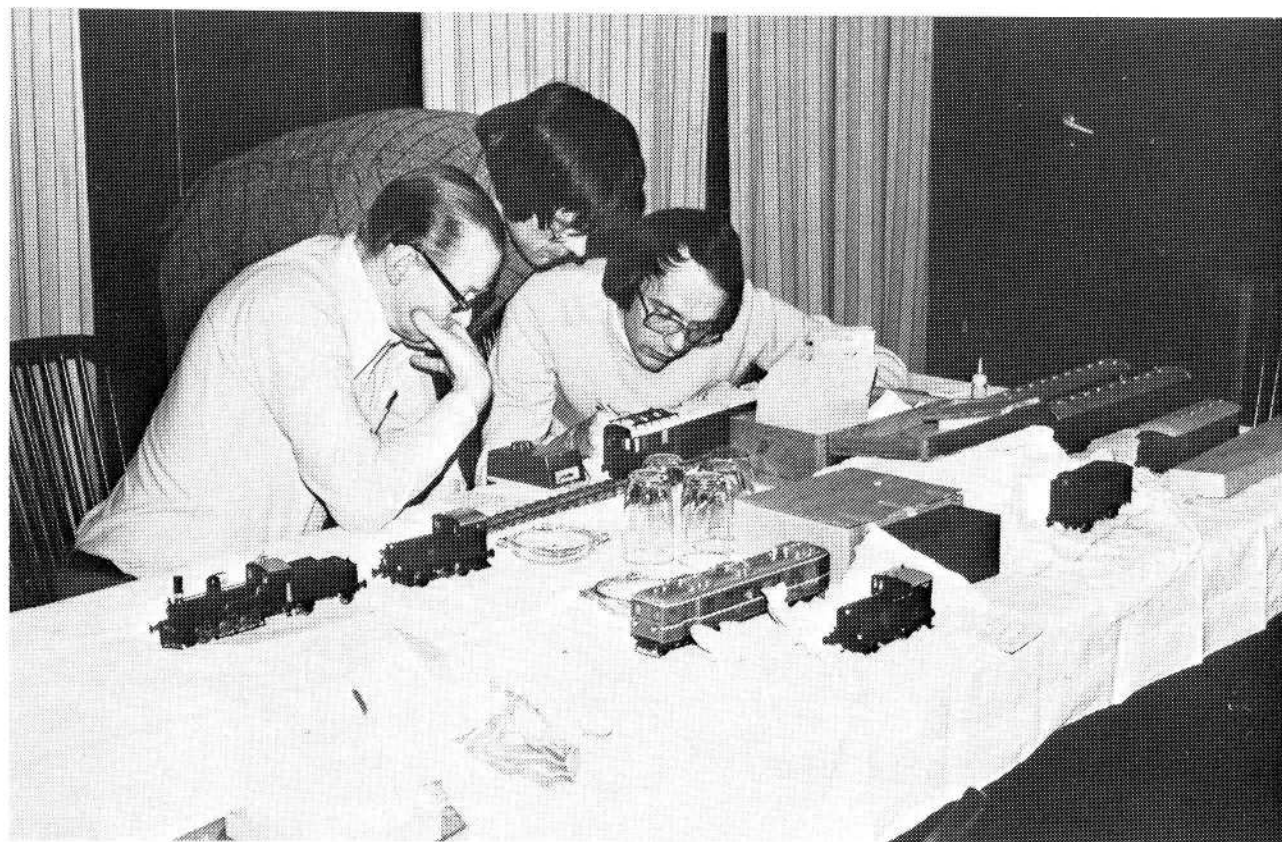
Hele 12 modeller havde meldt sig til konkurrencen: 5 stk. trækraft, 1 DSB MQ, 2 Ardelt-traktorer, OHJ nr. 5 og DBJ M 5. 3 personvogne: 2 DSB CC og NFJ C 25. 4 godsvogne: DSB QF, 2 DSB KM og DSB KJ, og som det fremgår at billedet havde dommertrioen (Adamsen, Reinfeldt og E. Juul-Pedersen) nok at gøre med at bedømme de mange modeller.

Resultatet af byggekonkurrencen blev: Sv. Å. Christiansen (DSB Ardelt-traktor nr. 109), John A. Pedersen (DSB CC bogiepersonvogn) og Kim M. Berthelsen (DSB KJ, åben, spidsgavlet godsvogn).

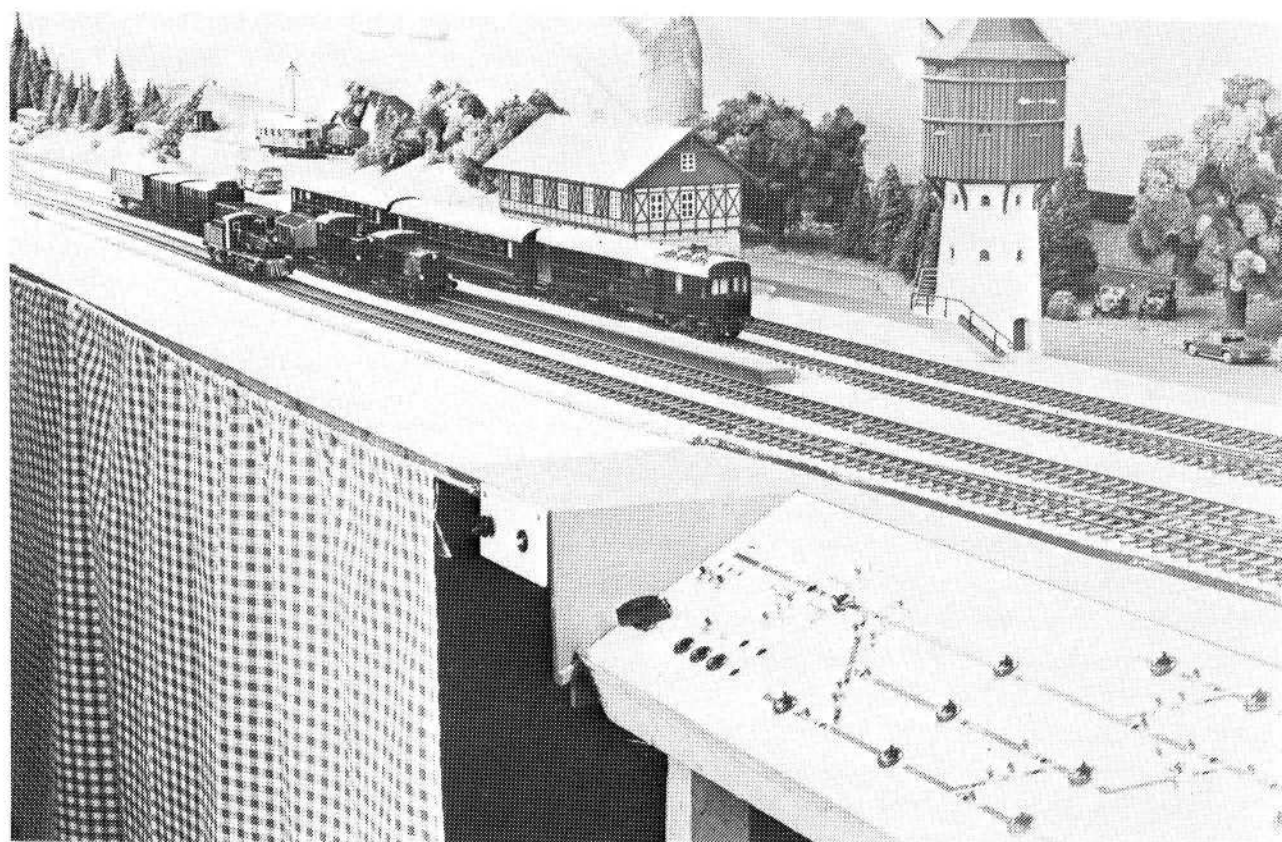
På billederne ses samtlige modeller holdende på Laven st. samt noget helt nyt i en byggekonkurrence, DBJ M 5, bygget af Finn Lekbo, til den nye smalsporsbane som JMJK er ved at anlægge på den nu nedlagte privatbane Århus Ø - Aså.

K. Stender





Fra JMJKs byggekoneurrence. Øverst dommerkomiteen, nederst et udsnit af de fremstillede modeller.



VI BYGGER:

FLERE PRODUKTER

Det var glædeligt at se, at der i nummer 1/1977 af SIGNALPOSTEN, var et indlæg af Jesper Reinfeldt om bygning af en af OKMJ's motorvogne. Jeg var stolt over, at han skrev, at det var mine skrivelser, der havde fået ham ud af busken, men hans indledning kan jeg ikke rigtig finde ud af.

Kære Jesper, det første en modelbygger bør være i besiddelse af, er tolerance overfor andres frembringelser. Vi stiller vel alle forskellige krav til vore modeller, nogle vil have alle detaljer med, og andre snyder lidt, og det er vel tilsidst også et spørgsmål om håndlag.

Imidlertid må man respektere alle frembringelsesformer for modeljernbanevogne, især hvis det er modelbyggerens opus 1. I OMJK har

vi tidligere haft nogle medlemmer, som var slemme til at kritisere, og det bevirkede bare, at vi aldrig så flere frembringelser end den kritiserede, og at folk meldte sig ud af foreningen. Det er vist ikke just det, man skal stille efter.

Jeg vil gerne lave mine modeller så tæt på virkeligheden som muligt, og så ser det faktisk bedst ud med nogle fine bremseklodser. Jeg har den indstilling, at det jeg kan købe, det behøver jeg ikke at lave selv, hvilket i sidste instans giver flere færdige vogne på samme tid, men jeg respekterer sandelig andres anderledes indstilling. I SMJK har man mange modeller, ja det er vel landets største samling af 0-modeller, og jeg beundrer P.E. Jensen, som har lavet de fleste. Imidlertid mener jeg, at der er for lidt detaljer på mange af dem, men det er bare min mening, og den holder jeg for mig selv.

Lederen af OMJK's indkøbsafdeling er meget glad for at få at vide, at vi har landets bedste indkøbsforening. Vi er af den formening, at medlemmerne bygger flere modeller, når de kan få visse løselede færdige og ikke skal lave hver eneste lille dims selv.



DE DANSKE STATSBANER

Skematisk Fortegnelse

over

PRIVATBANEVOGNE

der kan indlemmes i Statsbanernes Tog

samt

PRIVATBANE-MOTORVOGNE

der kan beføre Statsbanernes Strækninger

Den 1. Juli 1931.

NYT FRA J.M.J.K.'S FORLAG

DET LANGE SAUNEDE OPSLAGSVÆRK
OM DE DANSKE PRIVATBANERS
VOGNMATERIEL, FORELIGGER NU SOM
GENOPTRYK.

HEFTET GENNEMGÅR I SKEMATISK
FORM NÆSTEN ALLE PRIVATBANERS
VOGNMATERIEL (OGSÅ MOTORVOGNE)
ANNO 1931.

HEFTET KAN KØBES FOR 30 KR.
VED AT INDBETALE BELØBET PÅ:

GIRO 1 30 85 72

JYDSK MODEL JERNBANE KLUB
NØRRE ALLE '79
8000 ÅRHUS C
MRK: "PRIVATBANEVOGNE-1931"

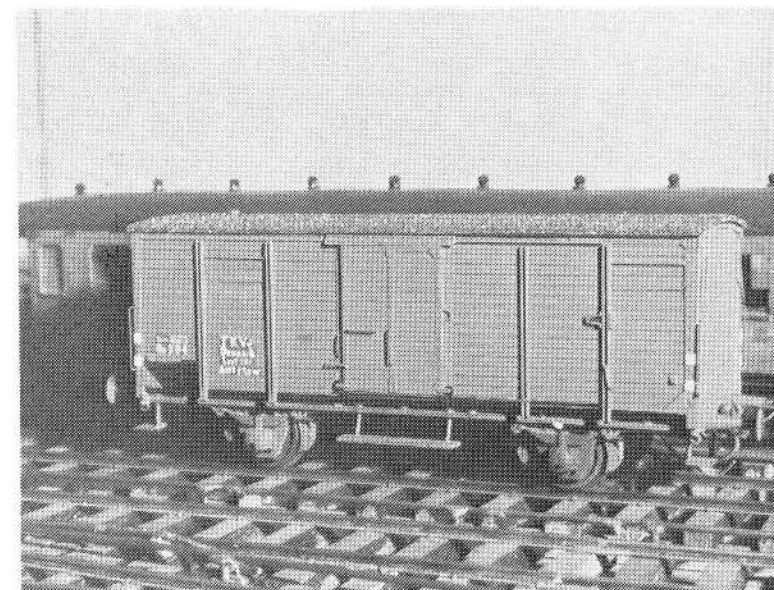
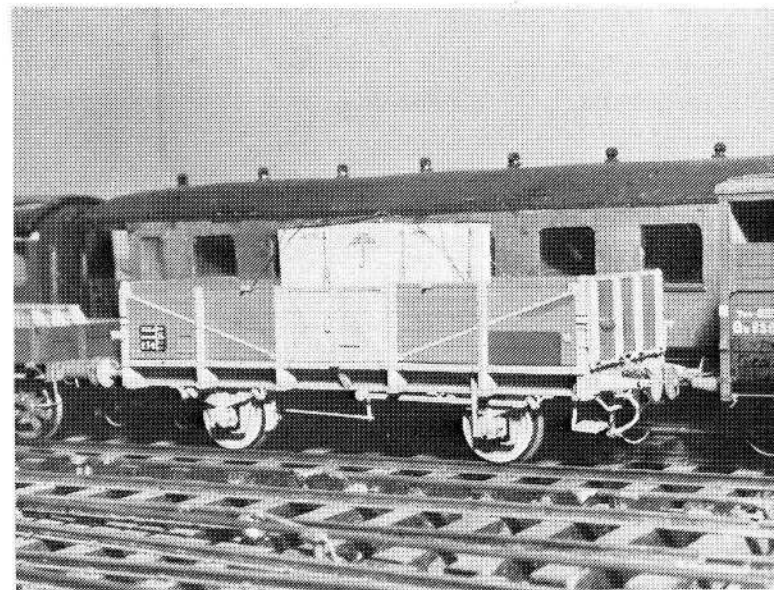
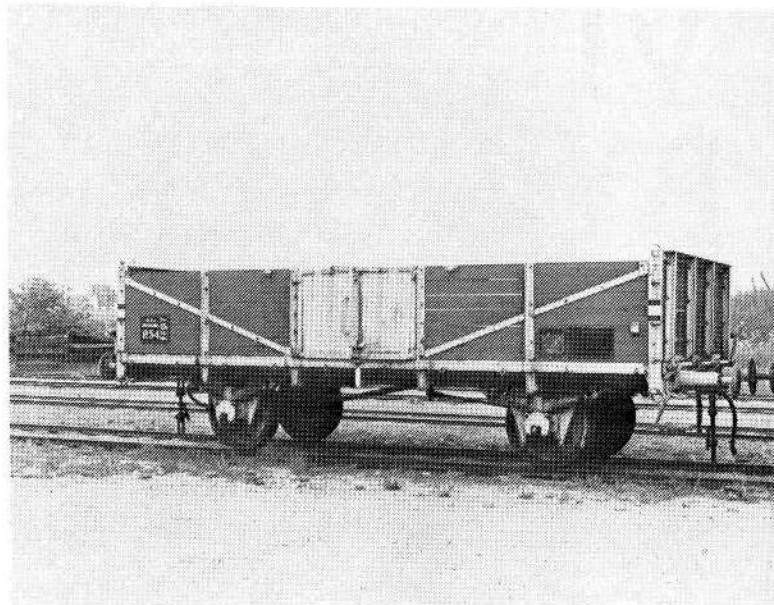
Hvad angår tegninger, så er tegningsarkivet ikke mere det eneste sted, hvor man kan få tegninger. JMJK i Århus har taget et glædeligt initiativ, idet man kan skaffe nedfotograferede originaltegninger af mange af de køretøjer, som Scandia har lavet. Det er virkelig lækre sager. Desuden kan Dansk Jernbanearkiv i Sakskøbing nu levere tegninger i spor 0, så der er ingen mangel mere.

At SMJK har hjul på lager, men "ikke sælger dem til alle og enhver" tyder på, at der stadig er manglende samarbejde klubberne imellem.

Bortset fra alt dette, så har jeg lavet et par vogne siden sidst. Jeg havde købt yderligere et SCE-byggesæt til den åbne Pe-type, og jeg kom i tanke om, at jeg engang i Kjellerup havde set en sjov SKRJ-vogn, som var lidt usædvanligt malet. Jeg fandt billedet frem, fig. 1, og som det fremgår, var vognen rødbrun med al metallet malet lysegråt, formentlig det man kalder koldgalvanisering. Jeg valgte at male sider og gavle før jeg samlede dem, da det er nemmere at male stolper og andet jernværk, når man kan støtte hånden på bordet. Det var imidlertid lidt uheldigt, da byggesættet passer så godt sammen, at der ikke er plads til malingen! Næste gang skal jeg altså lade være med at male på de flader, som kommer i berøring med hinanden, og så eventuelt udbedre dem efter samlingen. Af "fremmede" ting, som er sat på, kan nævnes: Puffere, modelkobling, GMJS-kobling, bremseslanger, håndbremse og et par enkelte håndtag. Den grå maling skulle måske have været lidt mere afskallet, men det syntes jeg så mindre godt ud, så modellen fremtræder altså i god velholdt stand. Vognen er læsset med en kasse fra en Märklin H0-vogn, hvis den skulle være nogen bekendt.

I et tidligere nummer omtalte jeg Polamaxis lukkede godsvogn G 10, som har været at finde ved flere danske privatbaner. Jeg fik fat i nogle billeder af TKVJs version og begyndte at skære og save. Ligesom på Ie-eren er der fjernet nogle stolper på siderne, men man skal se godt efter for at finde spor af dem. De to ventilationsåbninger er lukket til med et par stykker krydsfiner og ellers er den lavet på samme måde som Ie-eren med hensyn til de ting, der er sat på.

Jeg skal være den første til at indrømme, at det er lidt "snyd" at lave vogne på den må-



de, men det er ganske morsomt at sidde og lave standard-vogne om, så de kommer til at ligne noget andet end, hvad fabrikken havde tænkt sig. Det samme kan lade sig gøre i H0, da begge vogntyper fremstilles også der. Til efteråret kommer SCEs byggesæt i en ny version, nemlig med bremseplatform, så til den tid kan man lave en P-er. Forhåbentlig fortsætter man med ældre tyske standardvogne, så man også laver den model af den åbne godsvogn af jern, der ligner DSBs litra Pu. Den er svær at lave med de bulede sider, og den fandtes forøvrigt også på flere privatbaner.

HGC

TEGNINGSTILBUD

NYHEDER I TEGNINGSARKIVET
(JS/DMJKs tegningsarkiv).

- A 1 01 T 006 DSB, P 120-28 (gl. P)
nedt. 1:45
kr. 7,50 Sb, Ls, Ts, Fr, Gv.
- A 1 01 T 049 DSB "Roeskilde", plan 1
fot. 1:25
kr. 7,50 Sb, Ls.
- A 1 01 T 050 DSB "Roeskilde", plan 2
fot. 1:25
kr. 7,50 Ts, Fr.
- A 1 01 T 051 DSB "odin", loko
fot. 1:20
kr. 7,50 Sb, Tp, Fr.
- A 1 01 T 052 DSB "Odin", tender
fot. 1:20
kr. 7,50 Sb, Tp, Gv.
- A 1 06 T 003 DSB, traktor 117-26
nedfot. 1:45
kr. 10,50 Sb, Ls, Ts, Fr, Gv.
- A 1 06 T 004 DSB, traktor 127-46
nedfot. 1:45
kr. 10,50 Sb, Ls, Fr, Ts, Gv.
- A 1 06 T 005 DSB, traktor 72-85
fot. 1:45
kr. 6,00 Sb, Ls, Ts, Tp, Fr.

- A 1 07 T 024 DSB, MK 677, FK 678 m.fl.
nedfot. 1:45
kr. 10,50 Sb, Ls.
- A 1 09 T 004 DSB, MU 8501-40
nedfot. 1:45
kr. 10,50 Sb, Ls, Ts, Gv.
- A 1 13 T 054 DSB, FU 8001-40
nedfot. 1:45
kr. 10,50 Sb, Ls, Ts, Gv.

Bestilling af tegninger sker ved at indbetale det samlede beløb for de ønskede tegninger på

giro 6.12.55.06
Jernbanehistorisk Selskab
tegningsarkivet
Nørrebro station
2200 København N.

og på bagsiden af talon til modtager anføre registreringsnumrene på disse tegninger. Numrene kan også sendes i brev til samme adresse.

Ajourføringsliste til katalog af nov. 1972 kan fås ved at indsende frankeret svarkuvert (100 øre) eller ved at nævne det i forbindelse med tegningsbestilling.

Med venlig hilsen
tegningsarkivarerne.

JERNBANEØGER

FOR FULD DAMP
Lokomotivførerhistorier
af Hans Gerner Christiansen
100 sider, smal A 5.
Hernovs forlag
Nørrebakken 25
2820 Gentofte.
Giro 77 522
Pris kr. 57,50.

En novellesamling på 6 noveller om lokomotivførerens arbejde under skiftende forhold og betingelser.

Fortalt i et levende sprog og med et sådant lune, at man fornemmer kulrøgen, olie-lugten og den våde damp.

En forfriskende nyhed til boghylden.

JERNBANEMATERIEL 2
 af Jens Bruun-Petersen.
 34 sider, A 4, rigt ill.
 Forlag: A. E. Kurland
 Viggo Barfoeds alle 20
 2750 Ballerup.
 Giro 4 17 20 78
 Pris kr. 35,-.

En bog om godsvogne. Primært de vogne (dog ikke privatejede (Z-vogne)), der har målene: akselafstand 3660 mm og l.o.p. 7700 mm. Dette hefte indeholder indledende almene betragtninger og kronologisk gennemgang af de ældste typer op til år 1900. I næste hefte fortsættes med de mere "moderne" typer.

For hver type bringes tegninger, muligt foto og tabelopstilling sammen med en kortere tekst.

Det er et nydeligt arbejde som bærer præg af omhyggeligt forarbejde. Desværre er der en del "tyrkfejl" specielt i talangivelser, som gør læsningen noget tung.

Der mangler - efter min smag - en indholdsoversigt, som ville lette den senere benyttelse af bogen betydeligt.

En idebog for modelbyggeren og også særdeles egnet for "nummermænd".

Holtrup

BILLEDGALLERIET

Der ligger efterhånden en del materiale til denne rubrik. Yderligere billeder modtages meget gerne, sendes til redaktionen.

Her tekster til de bragte fotos:

Forsiden: Indkørsel til KLAMPENBORG, dec. 74
 fotograf: S. Monies.

Herunder: CHARLOTTENLUND, juni 75,
 fotograf: S. Monies.

Side 221 ø: VLTJ, VEJLBY med Yb 773,
 fotograf: Asger Christiansen.

Side 221 n: OHJ ved SVINNINGE med FFJ ML
 1209, 26/6 1974, fotograf: Asger Christiansen

Side 222: 14/6 1961. DJK-tog ved Kulsø, HBS,
 fotograf: Just Andersen.

Side 223 ø: HTJ, VEDDE, 23/8 1974. Tog 4861,
 fotograf: C.K. Volden.

Side 223 n: VLTJ 6 på drejeskiven i VEMB, 29/9
 1974, fotograf: Asger Christiansen.

Side 224 ø: GILLELEJE 28/4 1974, tog 708 på
 HHGB, fotograf: C.K. Volden.

Side 224 n: HBS, VRADS SANDE 17/3 1968 med
 DJK-tog, fotograf: Just Andersen.

omsl. 3 ø: HORNSLET med DSB MO 1822, CL og
 BHS, aug. 1974, fotograf: Asger Christiansen.

omsl. 3 n: Julestemning i HVALPSUND, 27/12
 1968, fotograf: Just Andersen.

Bagsiden: DSB, HINNERUP udkørsel syd, maj
 1974, fotograf: Asger Christiansen.



