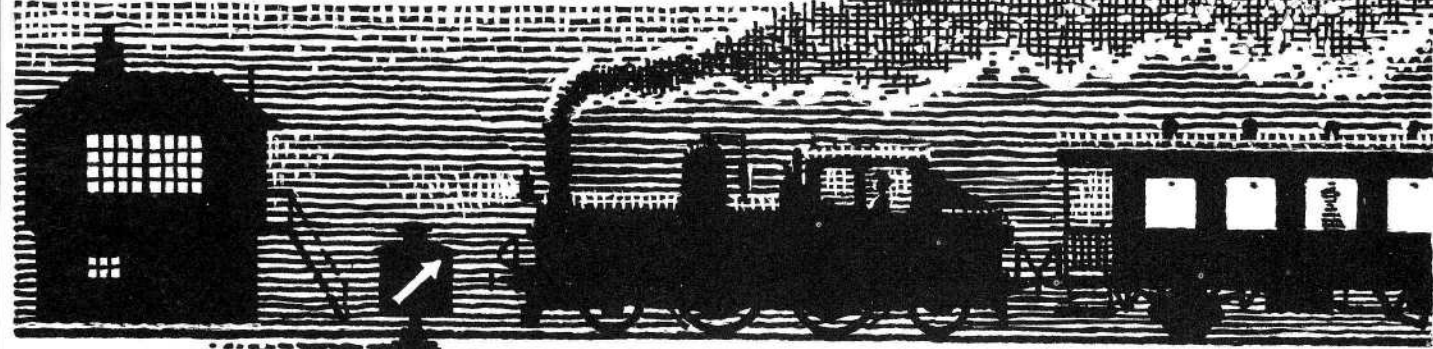


SIGNALPOSTEN



13. ÅRG.
1977

NR
DEC 4

Nyt fra Redaktionen

KÆRE LÆSER!

Som forudset gav "forsinkelsen" af denne årgangs nummer 3 anledning til en mindre brev- og telefonstorm med forespørgsler til patientens velbefindende.

Jeg håber alle "klagere" nu er "pacificerede" og benytter samtidig lejligheden til at takke for de mange positive tilkendegivelser, der faldt i denne anledning.

Dette nummer er altså det sidste i 13. årgang, og det sidste i det gammelkendte format. Som tidligere meddelt ændrer vi format til A 4 med 14. årgang - en nødvendig udvikling, som jeg meget modstræbende har måttet acceptere.

Jeg er så småt ved at overveje layout m.v. for det ændrede format og at gennemtænke de muligheder, det større format kan give. F.eks. får vi et "midteropslag" i bladet som måske kan bruges til en tegning i A 3-format.

Nå, det var dette nummer, der skulle færdiggøres først. Det endte da med, at der kom et nogenlunde velkomponeret blad til syne, men det holdt hårdt at nå så vidt. Dels har redaktøren haft forskellige småskavanker at slås med, skavanker som forhindrede ham i at sidde ved skrivemaskinen, og dels har det knebet for den snævre forfatterkreds at få færdiggjort de manuskripter, som redaktøren er 99,9 procent afhængig af. Dette problem havde vi iøvrigt en alvorlig diskussion om på vort senest afholdte redaktionsmøde, som iøvrigt var det 76. i rækken siden vi "genoplivede" SP i 1968. Vi gjorde status for at finde ud af, om den entusiasme, der bar bladet i de "første, svære år" stadig var til stede i et omfang der muliggjorde en fortsat udgivelse. Det viste sig at være tilfældet, omend ikke alle kunne være lige produktive hele tiden.

Den "hårde kerne" fortsætter altså skriverierne, men det skal ikke skjules, at vi mangler en "modelmand" eller to i kredsen, som så afgjort har slagside mod det jernbanehistoriske. Skulle nogen have lyst til at få et ulønnet og utaknemmeligt job som forfatter af modelbaneartikler - eller skulle nogen kende et emne til et sådant job - så kontakt venligst redaktionen.

Den politiske krise blev løst med et nyt forlig, der forhøjer skatter, afgifter, takster m.m. og det rammer også vort lille blad på flere punkter. Momsen stiger, porto stiger og som tidligere nævnt får vi desuden forøgede omkostninger til bogbinder og vore øvrige udgifter stiger så sandelig også.

Jeg har brugt en del tid på at lægge et budget for 14. årgang. De første tal var så chokerende, at jeg ikke tør nævne dem her i fuld offentlighed! Efter mange overvejelser er jeg kommet til følgende resultat: Årgangen baseres på 4 numre á 48 sider - et omfang som svarer til de seneste årgange. Omkostningerne herved skønnes at blive:

Reproduktion	kr. 13.000
trykning, papir	kr. 22.000
bogbinder	kr. 6.000
porto, kuverter	kr. 8.000
diverse udgifter	<u>kr. 6.000</u> = kr. 55.000
hertil Moms - 18%	kr. 10.000

eller ialt kr. 65.000 at fordele på 1.000 abonnenter eller kr. 65,- pr. stk. og dette beløb lyder det vedlagte girokort derfor på.

Som sædvanlig vil De glæde os ved hurtig indbetaling. Jeg skal tilføje, at såfremt der bliver overskud i regnskabet får abonnenterne kompensation i form af flere sider i bladet.

MOMS- og portoforhøjelsen skulle egentlig også medføre en prisstigning på forlagets bøger og hefter, men indtil videre fastholder vi de i vort katalog og her i bladet opgivne priser og sluger selv disse prisstigninger.

Ja, det var alt for iår.

Jeg benytter lejligheden til at takke for alle de mange venlige breve m.v. som vi har fået i årets løb. Vi vil fortsat være glade for at modtage ris og ros.

Næste nummer, 14. årgang nummer 1, forventer jeg udsendt i dagene op til den 1. marts 1978 - PÅ GENHØR!

Jeg slutter årgangen med at ønske alle læsere

GLÆDELIG JUL OG GODT NYTÅR

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

13. ÅRGANG, NUMMER 4

DECEMBER 1977

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Korsørbanen, 2. del		226
Genforeningen		234
Kupesnak		243
Vi bygger: Landskabsbygning - på en anden måde		245
Danske damploko, privatbanerne, anvendelse, 3. del		247
Læsernes egen side		255
Avispluk		258
Tog 25s oprangering		264
Jernbanebøger		268
De gode gamle dage		269
Rettelser		272
Klubnyt		273
Tegningstilbud		275
Motormateriellet: De smalle Triangelvogne model IV og VII		276

Forsidebilledet: Fra Jernbanemuseets godtepose: Tåstrup station
i gamle dage, gengivet efter postkort.

SIGNALPOSTEN samarbejder gerne med alle kredse af jernbaneinteresserede.

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

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

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

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

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

Pris: 13. årgang 1977, kr. 54,- incl. moms
Pris: 14. årgang 1978, kr. 65,- incl. moms

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE

KORSØRBANEN

KORSØRBANEN - 2

Dagen efter den højtidelige indvielse blev banen taget i brug for offentlig drift, nærmere betegnet den 27. april 1856. Det har åbenbart været kotyme, at næsten alle baner startede med tre tog i hver retning daglig, og her er Korsørbanen heller ingen undtagelse. Morgen- og aftentogene blev benævnt persontog, medens togene der udgik fra København og Korsør omkring middagstid blev benævnt varetog, det vil nærmest sige blandede tog.

Hvis man på Københavns hovedbanegård ville studere køreplanen nøjere, ville den rejsende opdage det højst ejendommelige, at afgangstiden fra København og Roskilde var anført, men ikke ankomsttiden til Korsør. Modsat kunne man ikke i Korsør se, hvornår toget ankom til København. Hvad årsagen har været

kan man kun gætte sig til. Muligvis har man villet undgå vrøvl med de rejsende, hvis togene ikke kom rettidigt frem. Muligvis har man været noget usikker over for materiellets driftssikkerhed. Måske har man haft vrøvl på Roskildebanen, når togene ikke ankom til tiden, og erfaringerne herfra har måske påvirket ledelsen til at udelade ankomsttidspunktet.

Men man kunne nu alligevel sådan på lu- renkig beregne køretiden. Fra København til Roskilde brugte man med et persontog 50 min. for at nå frem, ejendommeligt nok var varetogene ansat til en køretid på 45 min., ganske vist med "ca" foran klokkeslettet. Fra Korsør

Herunder: Glostrup station ca. 1900, Side 227
øverst: Viby station ca. 1910, nederst samme
ca. 1915 (alle Jernbanemuseet)



Glostrup

Jernbanestationen



Viby Station.



Viby Station.

til Roskilde brugte man godt 2 timer - lidt forskelligt for de enkelte tog. Det hurtigste brugte 2 timer og 15 minutter, mens varetogene var 3 timer og 8 minutter om strækningen. Det vil sige at et persontog brugte ca. 3 timer om turen, mens et varetog skulle bruge 3 timer og 50 minutter.

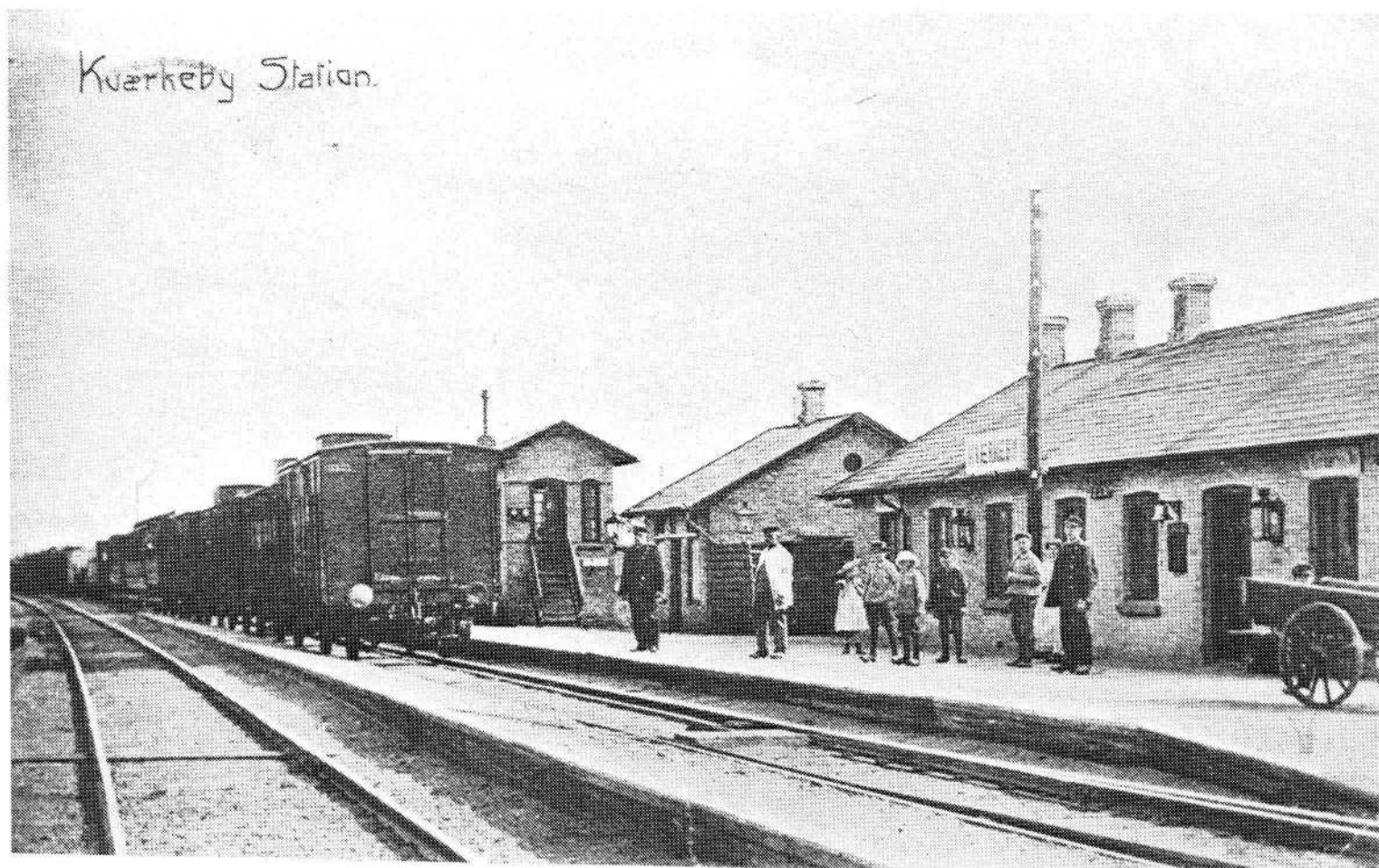
Nu kunne det være interessant at se lidt på togenes køretider senere hen. Ser vi i en gammel rejseliste eller som den korrekt hedder: "Rejseliste for Kongeriget Danmark. Officielle Meddelelser om Post-, Jernbane- og Dampskibs-router" udgivet af Postkontrollør T. Fabers efterladte ved V. Malling, kan den give et fingerpeg om køretiden. Rejselisten stammer fra 1892 og beskæftiger sig med offentlige transportmidler i tiden den 16. - 31. oktober. Det er forøvrigt en jubilæums-årgang idet det er 25. årgang. Den kostede den formidable sum af 20 øre, men man kunne dog spare noget ved at tegne et årsabonnement til 2 kr.

Et blandet tog, dem var der forøvrigt 4 af hver vej, brugte 5 timer og 20 minutter om turen; dette tog har afgang kl. 10.30, mens et

tilsvarende tog med afgang kl. 21.20 brugte 4 timer og 12 minutter. Disse tog stoppede ved alle stationer. Tog 43, der kun standsede på Frederiksberg station mellem København og Roskilde brugte til kørslen 2 timer og 18 minutter. De to eksprestog 45 og 57, der kun standsede i Roskilde og Slagelse brugte begge lige 2 timer til turen, men den type tog var jo ikke i brug i 1856.

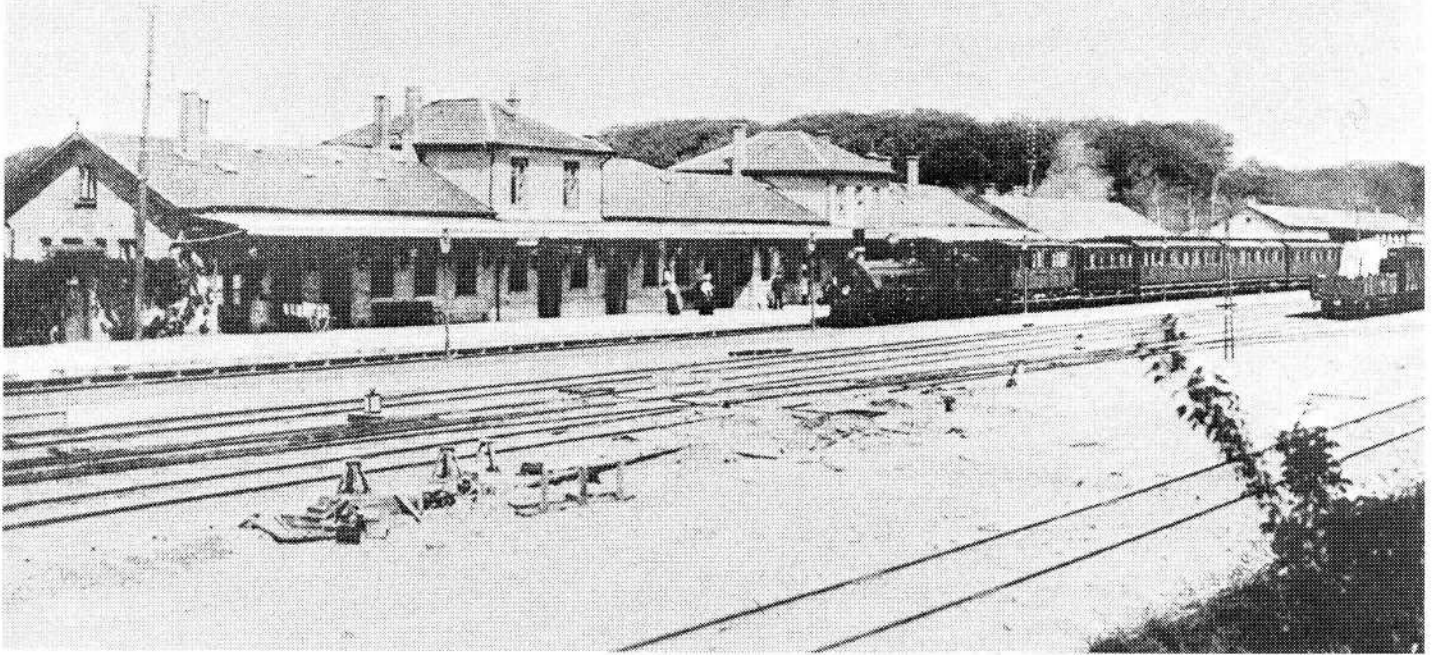
Springer vi så næsten 40 år frem i tiden til tjenestekøreplanen fra 1931 er det egentlige blandet-tog ikke at finde mere. Et almindeligt standsende persontog har efterhånden - altså i 1931 - fået så mange stationer og trinbrætter at standse ved, at det ikke giver et reelt billede af køretiden. Tog 2007 er vel det, der kommer nærmest. Det er et posttog der kun standser i Roskilde, Ringsted, Sorø og Slagelse og med relative korte ophold på stationerne - i 1856 holdt man jo grumme længe hvert

Herunder Kværkeby st. ca. 1908, side 229
øverst: Sorø st. ca. 1910 (begge Jernbanemu-
seet), nederst Slagelse 1905 (SP arkiv)



Sorø

Jernbanestationen



Banegaarden

SLAGELSE



C. St. Eneret 2793

16/8 25 Udsalg Halsen for
Kristians

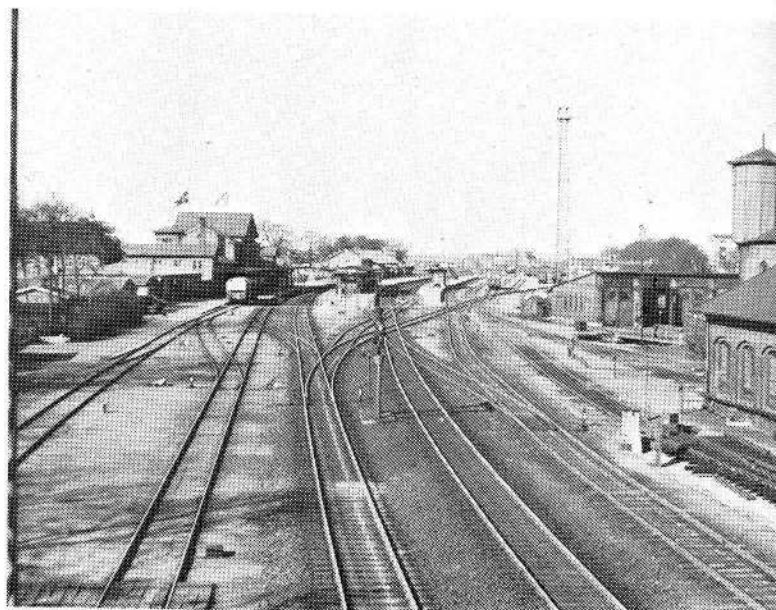
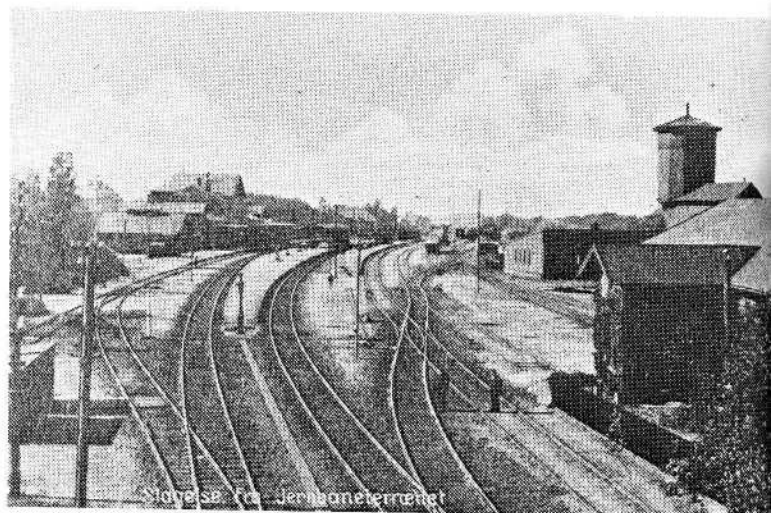
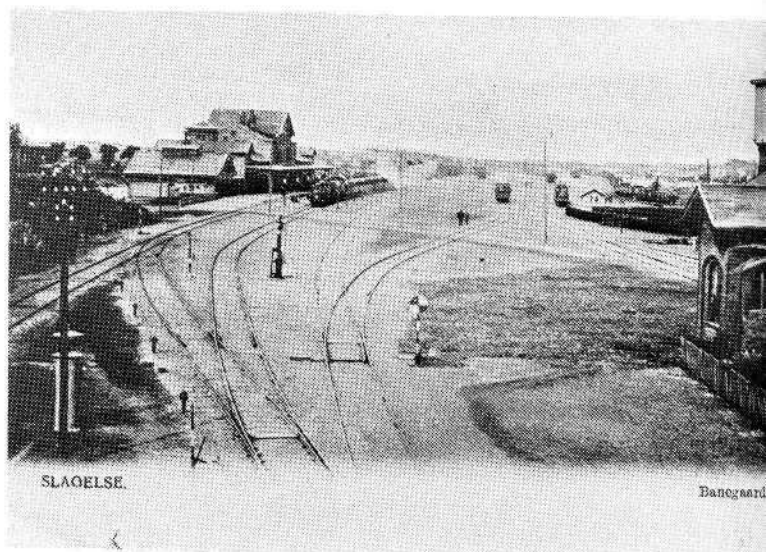
sted. Tog 2007 præsterede at køre turen på 2 timer og 26 minutter. Tog 3, der er et eksprestog, kan dog klare turen på 1 time og 59 minutter med de samme standsningssteder. Det hurtigste tog er tog 5. Det brugte kun 1 time og 40 minutter med eneste stop i Slagelse. For nu at standse den lange snak om køretider, kan jeg til slut nævne, at de hurtigste tog i køreplanen i dag, lyntogene Limfjorden, Kongeåen og Syd-Vestjyden, klarer turen på 59 minutter, men det tog unægteligt nogle år før vi kom så vidt. Jeg må alligevel skuffe læseren, for jeg finder pludselig ud af, at jeg alligevel har en køreplan til, nemlig for året 1879. Nu har man sneget sig op til fire tog om dagen, og i denne køreplan har man endog taget ankomsttidspunktet med. Jeg skal ikke komme med tal, men kun anføre, at køretiderne ikke afviger synderligt fra dem i 1856, hvilket vel heller ikke var ventet, idet trækraften heller ikke afveg synderligt fra den, der var til rådighed i banens første år.

Forøvrigt må man vel sige, at der var rigelig trækraft til rådighed, idet man til køreplanens 3 daglige togpar rådede over 15 lokomotiver med tilhørende 13 tendere. Varetogene kunne benyttes af almindelige rejsende, men man havde dog i reglementet tilføjet en passus om, at man kun befordrer personer, dersom det ikke bliver nødvendigt at fremføre togene med flere maskiner, hvilket med den trækraft, der var til rådighed, ikke skulle have betydet overvældende meget.

En stor gene var det, at den tids lokomotiver meget hyppigt skulle udvaskes på grund af den store mængde kedelsten, vandet afsatte, og som man dengang ikke kendte noget særligt effektivt middel imod.

Mange havde med skepsis set på det forventede passagertal. Men denne skepsis blev hurtigt gjort til skamme. Man havde nemlig skelet lidt til, hvad diligencen daglig transporterede af passagerer, og det var ikke mange, og ikke uden grund, for før banens tid var man op til 2 dage om turen fra København til Korsør. Man skulle have et påtrængende rejsebehov for at vove sig ud på en sådan tur med tilhørende strabadser. Nu blev det med ét bety-

Slagelse station, spornet i 3 faser: de 2 øverste fra århundredets begyndelse (Jbm), nederst i 1961 (hol)



delig nemmere at foretage rejsen til Korsør, hvor der tilmed var skibsforbindelse med udlandet, og den korte rejsetid og den langt behageligere transportmåde stimulerede selvfølgelig rejselysten.

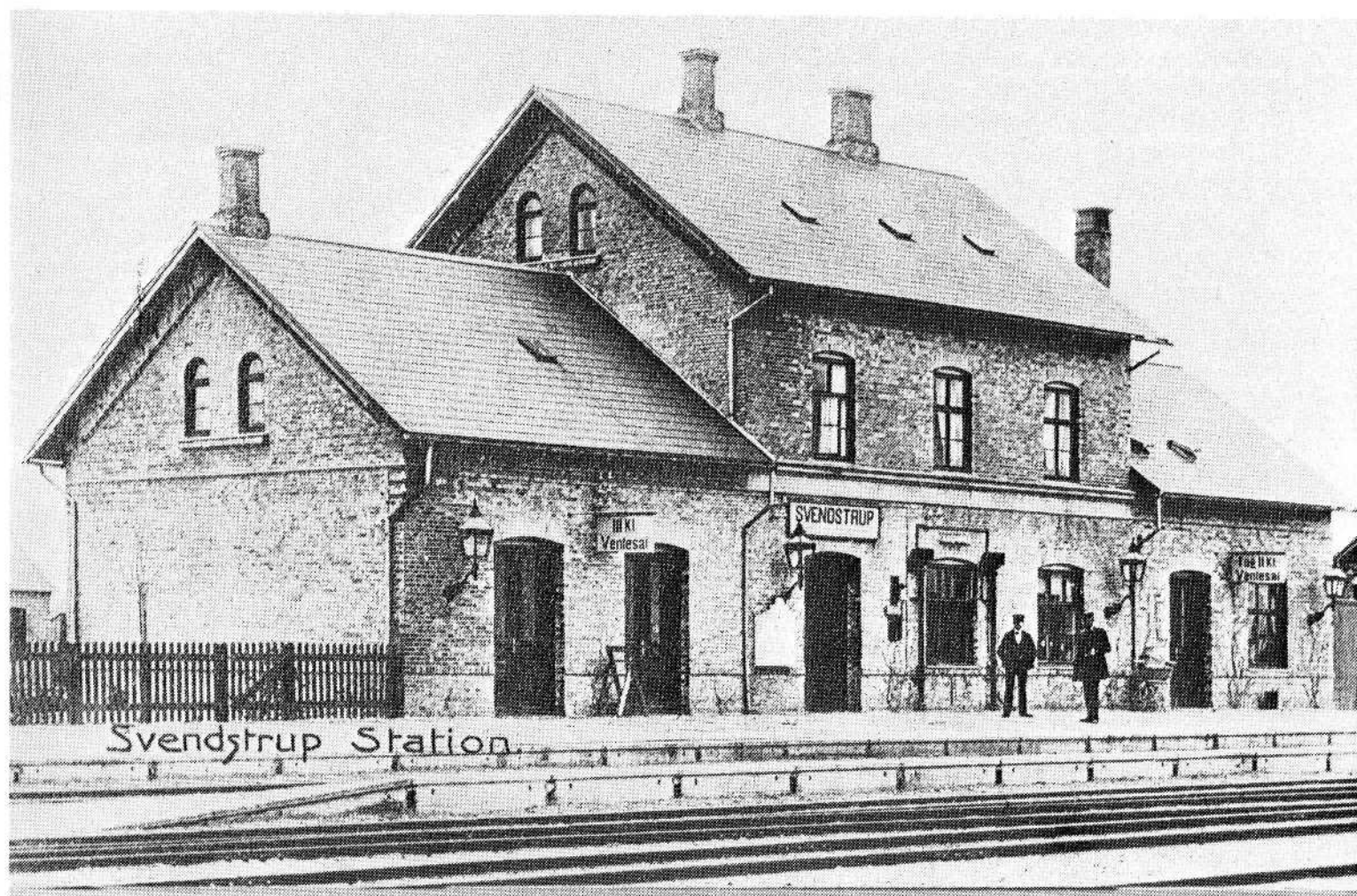
Foruden de nævnte plantog indsatte man et dagligt lokaltog til Roskilde fra 1858. Det skete ret ofte at dette tog også kørte på søn- og helligdage, og ikke sjældent blev toget ført videre til Sorø eller Korsør. Banens ledelse gav endvidere rabat på disse søndagstog, som altså var forløberen for de senere billige søndagstog, som banerne senere oprettede, og som i mange år var meget søgte. Baneledelsens motivering for at lade et sådant tog løbe var, at så gav man publikum mulighed for at opleve de smukke omgivelser, som omkransede banelinien.

Det vistnok længste ophold på turen havde man i Ringsted. Den var udnævnt til fast krydsningsstation. Opholdet på Ringsted station varede i ca. 20 minutter, og anledningen var bl.a. den, at varetogene skiftede maskine, således forstået, at maskinen fra Køben-

havn returnerede med det ankommende Korsørtog, medens sidstnævnte togs maskine førte Københavnertoget videre til Korsør. Denne skiften maskine tog ganske givet nogen tid. Enhver krydsning skal man tage meget alvorligt, og i den anledning blev der udstedt nøje regler for hvordan togene skulle forholde sig. Det hed bl.a.: "Intet af de til Krydsningspunktet ankommende Tog maa under nogen Omstændigheder forlade Stationen forinden det andet Tog er ankommet eller saadan paalidelig Underretning er givet om det, at man er sikret imod Sammenstød af tvende Tog paa Banen".

Lokomotivskiftet behandles meget detaljeret: "Den omhandlede Omskiftning paa Ringsted Banegaard sker indtil videre i Reglen saaledes, at Maskinen for Varetoget fra Korsør, efter at have ført dette ind paa 2. Spor og indtaget Vand ved Vandkranen, drejer paa Drejeskiven, samt gaar paa 4. Spor forbi Kokshuset, hvor Koks, saavidt fornødent, indtages, efter Omstændighederne enten ind paa 2. spor bag

Svendstrup station ca. 1905 (Jernbanemuseet)



Toget fra Korsør for at hjælpe til dettes Rangering eller lige ud paa Hovedsporet saa langt Vest for Sporskiftet, at Lokomotivet for det fra København kommende Varetoget, der kører ind paa Hovedsporet, kan fra dette passere Sporskiftet ind paa 4. Spor, hvor det forsyner sig med Koks og løber ind paa Drejeskiven samt derefter stiller sig foran Varetoget fra Korsør, som det fører videre. (Bemærk, at først her kommer der et punktum!). Den Maskine, som har ført Toget fra Korsør, gaar derefter ind paa Hovedsporet fra Vest og rangerer Toget samt fører det videre til Korsør". Som anført er der i hele dette udførlige stykke tekst kun anført ét punktum, så det gælder om at være yderst opmærksom, når man læser en sådan tekst - jeg tænker her på den tids lokomotivførere - og man lægger også mærke til, at intet er overladt til tilfældighederne. Men stykket viser os også en hel masse om sporarrangementet: at der fandtes drejeskive, vandkran og kulgård - undskyld Koks-gård, og

det fortæller os, at stationen ikke var helt ringe stillet med de faciliteter man forventede at finde på større banegårde helt op til vor tid, da damptogene næsten var enerådende.

Den første station efter Roskilde var Borup. Man kan nok spørge, hvorfor der netop her blev anlagt en station, for bortset fra et par huse ved kirken var her temmelig øde. Jorden ejedes dels af præstegården, dels af det nærliggende Svendstrup Gods, og der er vist ingen tvivl om, at sidstnævnte ejendom har haft en finger med i spillet ved stationens oprettelse. Omtrent samtidig med at stationen blev opført, byggede man en kro. Det var dengang en nødvendighed, at der var staldrum til hestene, når man - tit langvejs fra - kom til en station, hvor man enten selv skulle bruge toget eller hente eventuelle gæster. Det var den tids parkeringsproblem, man løste. En læskedrik kunne man vel også trænge til sammen med en bid brød, når man efter en tur ad de støvede veje kom til stationen. I forbindelse med kroen knyttedes en lille købmandsforretning. Svendstrup Gods stod som ejer af hele herligheden.

Stationen på Korsør Rev ca. 1914 (SP arkiv)



Det var ikke kromanden, der stod for købmandsforretningen, for ligesom han selv var lejer hos baronen, så var købmanden lejer hos kromanden. Det vil dog sige, at i det første par år var forretningerne ikke større end at kromanden kunne klare begge dele, men det varede nu ikke så længe før han måtte afstå fra at lede købmandsbutikken.

Købmandsbutikken havde til huse i den store magasinbygning, der vistnok stadig eksisterer. På loftet var der et stort kornmagasin, og da man ikke havde nogen sal i tilslutning til kroen, skete det adskillige gange, at man brugte dette loft til opførelse af diletantforestillinger.

Ganske langsomt voksede byen omkring stationen. I 1865 flyttede en læge til byen og oprettede en praksis der. Senere flyttede præsten fra den gamle præstegård ned i nærheden af lægens bolig i en nyopført villa. I 1880 fik man et savværk, og i 1888 kom andelsmejeriet. Og i forbindelse med disse aktiviteter skulle man jo også bruge boliger til personalet. Det viste sig dog snart, at det kneb med pladsen. En mand i Roskilde ville derfor købe nogle tønder land af præstegårdsjorden, men da den var meget dyr, betænkte han sig for længe, og kromanden kom ham i forkøbet og blev ejer af de 3 1/2 td. land, der var til salg.

Jorden blev udstykket og det ene hus efter det andet blev opført - og kromanden tjente godt på sin investering. Siden har byen været i god udvikling, og også i nyere tid er der sket meget i området. Når jeg nu dvæler i så lang tid ved udviklingen omkring en landstation som Borup, skyldes det, at historien her gentager sig mange steder i landet, når jernbanen kommer til egnen. Denne udvikling er altså et ganske normalt symptom for mange af den slags byer. At så mange af indbyggerne svigtede banen sidenhen er en ganske anden historie, men der er vist tegn i sol og måne på, at udviklingen mange steder vender. Publikum er flere steder ved at finde banerne igen, men desværre er det nogle steder sket en postgang for sent, banen er måske nedlagt, eller man har nedlagt stationen, da de rejsende svigtede. Er en station først lukket er det ikke nemt at få den åbnet igen.

Oprindeligt var stationens navn slet ikke Borup, men Svenstrup. Den var altså opkaldt efter det nærliggende gods, og først nogle år senere skiftede stationen navn.

Stationen blev grundtypen for de fleste landstationer i mange år frem i tiden. Varehuset lå dog et stykke fra hovedbygningen, men på samme side som denne, en ting man ret tidligt gik væk fra, idet varehuset enten kom til at ligge lige ved hovedbygningen eller sammen med denne. Ser man på de gamle tegninger som stadig eksisterer, bemærker man også vandkranen, noget der også ret hurtigt forsvandt fra landstationerne. Stationen havde selvfølgelig de nødvendige ting til betjening af publikum: ventesal, kontor m.m. Stationsforstanderen havde fri bolig på stationen og 500 Rdl. om året i løn, men ikke biindtægter. Dette ved vi fra et avertissement i Berlingske Tidende den 1. oktober 1855, hvor forøvrigt en mængde andre stillinger ved banen blev opslået.

Her er det morsomt at se, at lønnen for en lokomotivfører ligger 100 Rdl. over stationsforstanderens i Borup. En lokomotivfører var dengang en meget skattet person, hvilket altså også gav sig udslag i lønningerne. Man skal nu ikke så mange årtier frem i tiden før stationsforstanderen er den, der får den største gage.

G.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNO

H0: Spornet på 2 hylder (møbelplade) i L-form. Bredde 40 cm, længde henholdsvis 150 og 480 cm. Omfatter 4 krydsningsspor-skifter (heraf 3 eldrevne), 1 kryds, 13 sporskifter (heraf 3 eldrevne), 13 stopbomme, 2 afkoblingsskinner samt ca. 20 m spor - Fleischmann og Peco. 1 stk. Kibri bro. Hylderne er monteret med hyldeknægte system AWESO. Vægskinner medfølger.

Finn Stenderup
Østerbrogade 109
2100 København Ø
Træffes bedst hverdage kl. 11-16, lørdage kl. 10-12. Telefon 01-20 90 26.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNO

GENFORENINGEN

Efter at det i Versailles-traktaten i 1919 var blevet bestemt, at der i de sønderjydske landsdele skulle afholdes folkeafstemninger om områdets fremtidige statslige tilhørsforhold, afholdtes sådanne den 10. februar 1920 i Zone 1 (det nuværende Sønderjylland) og den 14. marts 1920 i Zone 2 (et mindre område syd for den nuværende grænse inclusive Flensburg by), medens en forudset afstemning i Zone 3 (den sydligste del af Slesvig) ikke blev gennemført. Stemmeberettigede var ikke alene de fastboende, men også såvel danske som tyske statsborgere født indenfor afstemningsområdet.

For at kunne afgive sin stemme måtte den stemmeberettigede møde personligt på valgstedet, hvorfor der måtte forudses en betydelig strøm af rejsende såvel fra Danmark som fra Tyskland. Da vejnettet i landsdelene dengang kun var udbygget i ringe omfang, og der kun fandtes få automobiler, ligesom fjorddampskibssejladser på østkysten kun kunne betjene begrænsede områder, måtte befordringen af de mange stemmeberettigede fortrinsvis ske pr. jernbane. Denne omstændighed bevirkede derfor i dagene omkring folkeafstemningerne og senere i forbindelse med Genforeningsfestlighederne en betydeligt forøget togtrafik på jernbanenettet. Herom har man iøvrigt for en del år tilbage kunnet læse i statsbanernes blad (DSB-bladet/Vingehjulet).

Under et besøg på et iøvrigt ikke tilgængeligt arkiv dukkede for nogen tid siden en særdeles støvet pakke op med påskriften: "Afstemningen i Sønderjylland 10/2 1920 samt Genforeningsfestlighederne på Dybbøl 10/7 1920". En gennemgang af pakkens indhold viste hurtigt, at her var ukendt materiale, som indeholdt mange interessante oplysninger fra Genforeningen. Vel at mærke ikke de fra historiebøgerne kendte beretninger, men oplysninger om den rolle, jernbanerne spillede i forbindelse med afviklingen af den i forbindelse med nævnte begivenheder opståede ekstraordinære trafik. I det følgende skal fortælles lidt om pakkens indhold, idet der tages det forbehold, at det ikke vides om pakkens indhold fuldt ud dækker de begivenheder, påskriften antyder.

I "Meddelelser fra Generaldirektoratet" (M. 23/1920) blev meddelt den nærmere fremgangsmåde for de stemmeberettigede, der - forsynet med en særlig rejsehjemmel - havde fri rejse med de forskellige befordringsmidler såvel danske som tyske. Det fremgik heraf, at stemmeberettigede bosiddende på Sjælland, Lolland-Falster og omliggende øer samt Bornholm skulle samles i København for derfra pr. skib at blive befordret til afstemningsstedet i Sønderjylland, medens stemmeberettigede fra Fyn og omliggende øer skulle samles i Assens og Fåborg for derfra - ligeledes pr. skib - at blive befordret til henholdsvis Haderslev, Åbenrå eller Sønderborg. Den udvidede toggang, der i denne forbindelse er tale om, tog således på det nærmeste kun sigte på at befordre stemmeberettigede fra Jylland. Der løb dog enkelte særtog helt fra København, et specielt tog den 11/2 1920 befordrede dog ikke vælgere, men som det hed: 30 personer til rådighed for det Sønderjydske Ministerium.

I tiden op til den første afstemningsdag blev der i 2. og 3. distrikt truffet forskellige foranstaltninger i anledning af den forventede store trafik. Som en af de første var omstationeringen af ambulancetoget i Strib til Vamdrup i dagene 6. til 13. februar, hvor det skulle kunne indsættes også på de sønderjyske strækninger om fornødent.

Endvidere blev der udgivet en kortfattet vejledning i signalreglementet for de prøjsiske statsbaner, hvilket - uanset at togene, der fremførtes af dansk materiel, blev medgivet tysk lods og iøvrigt førtes af tyske togførere - var en nødvendig foranstaltning. Set med nutidens øjne forekommer den særlige instruktion derimod overdrevet, en tilsvarende instruktion for det tyske personale i den modsatte situation kunne ganske givet ikke tænkes. Forholdet var imidlertid det, at der i mange kredse var en fornemmelse af, at det tyske folk efter en kortere årrække igen ville rejse sig og måske kræve de afståede landområder tilbage, en fornemmelse, der som bekendt var alt for rigtig.

Men tilbage til jernbanen. Af andre instrukser må nævnes, at såvel maskiner som kedelvogne til togopvarmningen skulle være

INSTRUKTION

for

De danske Statsbaners Personale, der skal gøre Tjeneste
i Sønderjylland i Anledning af Afstemningen.

Ved Befordringen af Vælgere til og fra Sønderjylland i Dagene fra den 8. ds hjælper vore Baner de fremmede Baner med Personale, Maskiner og Personvogne, og det paagældende danske Personale vil som Følge heraf komme i nøje Berøring med det under Direktionen i Altona hørende Personale. Paa Maskinerne medgiver de tyske Baner en strækningskyndig Mand (Lods), og samtlige Tog fra den danske Grænse sydpaa føres af tyske Togførere. I de af dansk Materiel sammensatte Tog har denne Togfører til direkte Bistand en dansk Togbetjent, der kan være Mellemand mellem ham og den øvrige danske Betjening.

Dette nøje Samarbejde mellem de to Landes Personale kræver gensidigt megen Fordragelighed og Høflighed, og der maa fra det danske Personales Side ikke foretages noget, der af det fremmede Personale kan betragtes som en Udæskning. Man skal navnlig henlede vort Personales Opmærksomhed paa, **at** de ikke under Udkommandoen bør deltage i nogen national Demonstration, **at** de ikke under Opholdet syd for Vamdrup og Vedsted maa smykke sig med Sløjfer, Baand og lign. i de danske Farver, og **at** ligeledes enhver Udsmykning af vore Maskiner og Vogne er forbudt. De danske Grænsestationer paaser Overholdelsen af denne Forskrift for Materiellets Vedkommende.

2. Distrikt, Aarhus, den 4. Februar 1920.

DE KOPIEREDE BOSTRYKERNER AARHUS

For Modtagelsen af Distriktets Instruktion af 4. Februar 1920 for Personalet i Vælgertogene i Sønderjylland meddeles herved Tilstaaelse.

....., den.....Februar 1920.

fuldt forsynet med kul og vand umiddelbart inden passagen af grænsen. Ligeledes skulle personvognenes vandbeholdere og vandkander være fyldt helt op.

I særtogsanmeldelse nr. 290 udsendt af 2. og 3. distrikt kan man læse om omfanget af den planlagte særtogskørsel samt øvrige for-

anstaltninger i anledningen af folkeafstemningen. Herunder også om oprangeringen af person- og rejsegodsvogne og meget andet, som efterlader indtrykket af en grundigt tilrettelagt operation.

De mange særtog krævede en del ekstra maskiner, og af vedlagte planer for maskinbe-

Nyborg-Fredericia-Vamdrup.

	6237 Ng-Fa 6138 Fa-Vm L. P.			6247 Ng-Fa 6108 Fa-Vm Ng-Sb B, Fa Vm P			6145 Vm-Fa 6246 Fa-Ng P.			6111 Vm-Fa 6212 Fa-Ng P.			
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	
	Forud for Tog 2049												
Nyborg Frgh.	205	233	—	945	1003	—	Vamdrup.	1232	1235	—	1050	1055	—
Nyborg St.	—	285	—	—	1005	—	Lunderskov.	—	1243 ²⁹⁶⁶	—	—	1103	—
Hjulby.	—	245	—	—	1015	—	Ejstrup.	—	1249	—	1110	1117	924
Ullerslev.	—	251	—	—	1025	—	Kolding.	—	1259	—	—	1125	—
Langeskov.	—	257	—	—	1033	—	Eltang.	—	127	—	—	1132	—
Marslev.	—	303	—	—	1040	—	Taulov.	—	114	—	—	1139	—
Odense.	—	316	—	—	1055	—	Fredericia.	127	145	—	1150	1215	—
Holmstrup.	—	333	—	—	1115	—	Strib.	200	215	—	1230	1250	—
Tommerup.	—	343	—	—	1128	—	Middelfart.	—	223	—	—	1258	—
Skalbjerg.	—	347	—	—	1133	—	Kauslunde.	—	231	—	—	106	—
Bred.	—	350	—	—	1137	—	Nørre-Aaby.	—	236	—	—	111	—
Aarup.	—	354	—	—	1142	—	Ejby.	—	242	—	—	117	—
Gjelsted.	—	402	—	—	1152	—	Gjelsted.	—	250	—	—	125	—
Ejby.	—	408	—	—	1159	—	Aarup.	—	257	—	—	132	48
Nørre-Aaby.	—	414	—	—	1207	—	Bred.	—	301	—	—	136	—
Kauslunde.	—	419	—	—	1214	—	Skalbjerg.	—	304	—	—	139	—
Middelfart.	—	427	—	—	1225	—	Tommerup.	—	308	—	—	143	—
Strib.	435	450	—	1234	1246	—	Holmstrup.	—	316	—	—	151	—
Fredericia.	505	536	959	101	120	975	Odense.	—	328	—	—	206	—
Taulov.	—	549	—	—	133	—	Marslev.	—	340	—	—	222	—
Eltang.	—	556	—	—	139	—	Langeskov.	—	345	—	—	227	—
Kolding.	—	605	—	—	147	—	Ullerslev.	—	350	—	—	232	—
Ejstrup.	—	618 ²⁹⁶¹	—	—	158	—	Hjulby.	—	355	—	—	237	—
Lunderskov.	—	630	967	—	208	—	Nyborg St.	—	403	—	—	247	—
Vamdrup.	640	650	—	217	555	—	Nyborg Frgh.	406	—	—	250	310	—
Største till. Hastighed km i Timen:	60			Ng-Sb: 45 Fa-Vm: 60			60			60			
Toget løber:	10. Juli			Natt. mell. 10/11 Juli			12. Juli			12. Juli			
Se Anm.:	2, 3 og 4			1			1			5			

Anm. 1. Togene 6247-6108-6409 og 6444-6145-6246 befordrer H. M. Enkedronningen. Overførselen Kø-Ng sker med Særfærge, Ank. Kl. 945 Em. Til Rejsen benyttes Salonvogn Nr. 9 samt en Ej-Vogn, der skal staa i Harmonikaforbindelse med Salonvognen, koblet til den Ende af Vognen, der vender modsat Salonen, og en Personvogn II Klasse (AN) til Tjenerskab og øvrige Ledsagere samt endelig 1 As til Benyttelse paa Tilbagefejren. I Vamdrup hensættes Tog 6108 paa et roligt Sted.

Særtog 6246 overføres saa vidt muligt med Særfærge Nyborg-Korsør, Ank. Kl. 600 Fm.

2. Særtogene 6237-6138-6439 og 6410-6111-6212 befordrer ca. 250 Rejsende 1. og 2. Kl. Kjøbenhavn-Sønderborg og retur. — Betalingen for Særtogene og Særfærgerne opkræves af Generaldirektoratet. De omhandlede rejsende er indbudt af Regeringen, og deres Indbydelseskort gælder som Rejselegitimation. Togførerne noterer paa Rapporterne det nøjagtige Antal rejsende, der har benyttet de forskellige Særtog.

3. Tog 2961 afventer i Ejstrup Krydsningen med Særtog 6138, saafremt den ikke forlægges.

4. Tog 2942 afventer i Lunderskov Tilbagemelding for Tog 6138.

5. Tog 48 skal d. 12. Juli ankomme til Aarup Kl. 124 Em. af Hensyn til Overhalingen af Tog 6212.

6. Tog 31 skal Natten mellem den 10 og 11. Juli ankomme rettidigt til Strib.

nyttelsen fremgår det, at der den 8/2 udkrævedes 8 D-maskiner (5 i Fredericia, 2 i Århus og 1 i Esbjerg), 3 K-maskiner (Fredericia), 1 CS (Brande) og 1 FS (Ribe). Den 9/2 benyttedes 2 K-maskiner (Århus og Struer), 1 D (Fredericia) og 1 A (Vamdrup).

Hjemrejsetrafikken var ligeledes organiseret i vid udstrækning, men da trafikken var fordelt over flere dage, var antallet af særtog væsentlig mindre.

Befordringen af vælgere til afstemningen i Zone 2 gav tilsyneladende anledning til en

Tinglev-Vamdrup.

	6141 P.			6145 P.			6147 P.			6111 P.		
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
lev	—	840	—	—	1050	—	—	1125	—	—	930	—
erslev	848	850	—	—	1100	—	1133	1135	—	—	938	—
lkær	856	858	—	—	1108	—	1141	1143	—	—	944	—
-Kro	906	912	—	—	1118	—	1151	1154 ²⁹⁴⁸	—	—	952	—
lund	922	924	—	—	1130	—	1205	1207	—	1002	1004 ²⁹⁰⁷	2907
Jerstal	934	936	—	—	1142 ²⁹⁴⁸	—	1217	1219	—	—	1014	—
ns	944	953	—	—	1151	—	1227	1232	—	—	1022	—
up	958	1001	—	—	1157	—	1237	1239	—	—	1027	—
ersted	1008	1018 ²⁹⁴⁸	—	—	1204	—	1245	1247	—	—	1033	—
s	1022	1031	—	—	1215	—	1257	1259	—	—	1043	—
drup	1040	—	—	1223	—	—	128	—	—	1050	1055	—
Største till. Hastighed km i Timen:	60			60			60			60		
Toget befordrer:	Rejsende fra Tog 6440			H. M. Enke- dronningen			Rejsende fra Tog 6446					
Toget løber:	11. Juli			Natt. mell. 11/12 Juli			Natt. mell. 11/12 Juli			12. Juli		
Se Anm.				1 og 2						3 og 4		

1. Tog 2948 afventer i Over-Jerstal Krydsningen med Tog 6145, saafremt den ikke forlægges.
2. Se Side 1 angaaende H. M. Enkedronningens Befordring.
3. Se Anm. 2, Side 1.
4. Tog 2907 afventer i Hovslund Overhalingen af Tog 6111.

noget mindre særtogskørsel end den, der udførtes ved afstemningen i Zone 1, men pakken indeholder ikke meget materiale herom.

Den sidste del af pakken indeholder forskelligt materiale om toggangen i forbindelse med Genforeningsfestlighederne.

Indledningsvis melder et notat på en telegramblanket, at dampfærgen FYN fra Lillebæltsoverfarten vil udgå af fart i dagene 9. - 12. juli og blive erstattet af dampfærgen MARIE der skulle sejle som 3. færg. Hvad årsagen til denne ombytning var, nævner de gamle papirer intet om, men tilfældigvis vides, at færgen i nævnte tidsrum blev benyttet ved forskellige transporter i sønderjydske farvande, og at den bl.a. den 11. juli sejlede fra Åbenrå til Sønderborg med festedeltagere til den store folkefest på Dybbøl.

Den vigtigste person i forbindelse med Genforeningen var kongen, men om majestæ-

Vamdrup-Tinglev.

	6104 P.			6108 P.			6112 P.			6138 P.		
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Vamdrup	—	438	—	217	555	—	—	615	—	640	650 ²⁹⁰⁹	2909
Farris	448	449	—	—	604	—	—	625	628	—	—	652
Sommersted	501	522	—	—	617	—	—	638	639	—	—	711
Jegerup	510	511	—	—	624	—	—	647	648	—	—	712
Vojens	516	521	—	—	629	—	—	653	700	—	—	724
Over-Jerstal	521	522	—	—	639	—	—	710	712	—	—	734
Hovslund	544	545	—	—	651	—	—	724	726	—	—	746
Røde-Kro	555	604	—	—	701	—	—	736	741	—	—	756
Hjorkær	613	616	—	—	710	—	—	750	754	943	—	805
Bolderslev	623	626	—	—	717	—	—	801	803	—	—	812
Tinglev	636	—	—	727	—	943	813	—	—	—	822	821 ¹⁴²⁰
Største till. Hastighed km i Timen:	60			60			60			60		
Toget befordrer:	Rejsende til Tog 6405			H. M. Enke- dronningen.			Rejsende til Tog 6413					
Toget løber:	11. Juli			11. Juli			11. Juli			10. Juli		
Se Anm.				1						2		

1. Se Side 1 angaaende H. M. Enkedronningens Befordring.
2. Se Anm. 2 Side 1.
3. 10. Trafiksektion aflyser eventuelt senerelægger Tog 2914 Vamdrup—Paddeborg den 11. Juli.

tens befordring fra København til Sønderjylland findes intet materiale i pakken, hvilket dog ikke kan undre. Kongen sejlede nemlig med det gamle kongeskib DANNEBROG fra København fredag den 9. juli til Kolding, hvorfra han den 10. juli om morgenen med automobil fortsatte sydpå til Taps. Herfra red han på den berømte hvide hest over den gamle grænse ved Frederikshøj syd for Taps, og det videre forløb af dagen kendes fra historiebøgerne og skal derfor ikke omtales her. Derimod vil vi beskæftige os lidt med den jernbanemæssige side af sagen, da også jernbanerne spillede en rolle ved gennemførelsen af det historiske ridt i 1920 over den gamle landegrænse, og herom indeholder pakken en hel række interessante oplysninger.

For at tage den hvide hest først. Den 8. juli 1920 udsendte 2. distrikt det cirkulære, som vi forsøgsvis kopierer (vor original er et gulnet, duplikeret stykke papir, hvorpå fin-

Tinglev-Sønderborg.

	6405 L. P.			6409 B.			6411 B.			6413 L. P.			6431 L. P.			6439 L. P.			6449 L. P.		
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Tinglev ...	—	6 ⁵⁵	1404	—	7 ⁴⁰	—	—	7 ⁵⁰	—	—	8 ³¹	—	—	—	—	8 ⁵¹	1420	—	11 ³⁵	6446	—
Bjerndrup .	S	7 ⁰⁵	—	—	7 ⁵²	—	—	8 ⁰⁰	—	S	8 ⁴²	—	—	—	—	8 ⁵⁹	—	—	11 ⁴⁵	—	—
Kliplev	S	7 ¹⁴	—	—	8 ⁰⁸	—	—	8 ¹⁰	—	S	8 ⁵⁸	—	—	—	—	9 ⁰⁷	—	—	11 ⁵⁴	—	—
Lundtoft...	S	7 ²²	—	—	8 ¹⁵	—	—	8 ²⁰	—	S	9 ⁰⁸	—	—	—	—	9 ¹⁴	—	—	12 ⁰²	—	—
Tørsbøl ..	S	7 ³⁰	—	—	8 ³⁰	—	8 ³⁰	6410	—	S	9 ¹³	—	—	—	9 ²⁰	9 ²¹	1422	—	12 ¹⁰	—	—
Rinkenæs ..	S	7 ³⁹	—	—	8 ⁴³	—	—	—	—	S	9 ²⁴	—	—	—	—	9 ²⁹	—	—	12 ¹⁹	—	—
Graasten...	S	7 ⁵⁰	—	—	8 ⁵⁵	—	—	—	9 ³⁷	9 ⁴²	1408	—	—	—	—	9 ³⁸	—	—	12 ³⁰	—	—
Adsbøl	S	7 ⁵⁹	—	—	9 ⁰⁷	—	—	—	—	S	9 ⁵²	—	—	—	—	9 ⁴⁶	—	—	12 ³⁹	—	—
Avnbøl	S	8 ⁰⁶	—	9 ¹⁸	9 ²⁰	1408	—	—	—	S	10 ⁰⁰	—	—	—	—	9 ⁵²	—	—	12 ⁴⁶	—	—
V. Sottrup	S	8 ²⁰	—	—	9 ³⁶	—	—	—	—	S	10 ¹⁵	—	—	642	644 ⁷	1420	—	10 ⁰⁴	—	1 ⁰⁰	—
Ragebøl ..	S	8 ²⁷	—	—	9 ⁴⁸	—	—	—	—	S	10 ²²	—	—	645	—	—	10 ¹⁰	—	1 ⁰⁷	—	—
Sønderborg.	8 ³⁵	—	1408	10 ⁰⁰	—	—	—	—	10 ³⁰	—	6416	7 ⁰³	—	6442	10 ¹⁶	—	—	—	11 ⁵	—	—
Største till. Hastighed km i Timen:	45			45			45			45			45			45			45		
Toget befordrer:	Rejsende fra Tog 6104 og Strækn.			H. M. Enke- dronningen og Rejsende fra Vest						Rejsende fra Tog 6112 og Strækn.			T. Mat.			Mask. og Mat. til Tog 1404					
Toget løber:	11. Juli			11. Juli			12. Juli			11. Juli			11. Juli			10. Juli			Natt. mell. 11/12 Juli		
Se Anm.:				1			4									2 og 3					

Anm. 1. Se Side 1 angaaende H. M. Enkedronningens Befordring. I Tinglev optager Tog 6409 Forbindelsen fra Særtog Tdr—Te Ank. Kl. 7²⁵ Fm.

2. Se Anm. 2, Side 1.

3. Tog 1422 afventer i Tørsbøl Krydsningen med Tog 6439, saafremt den ikke forlægges.

4. Befordrer de for Tog 1409 bestemte Vogne.

Plantog Nr. 1409 aflyses Tinglev—Tørsbøl den 12. Juli.

des "skæve" understregninger, som skyldes 4. trafiksektion i Fredericia). Det er nærliggende at antage, at landets dengang mest berømte hest er blandt de i cirkulæret nævnte, og de øvrige heste er sikkert benyttet blandt andet af den daværende kronprins Frederik (Frederik IX) og prins Knud. Antagelsen støttes af det den 9. juli udsendte cirkulære (som vi også trykker - forsøgsvis). Den hvide hest stammede altså fra egnen mellem Randers og Hadsund, og dersom man havde lyst til det, kunne man sikkert finde ud af, hvem ejeren af hesten var. Så vidt vil vi dog ikke gå i denne forbindelse.

Med i Genforeningsfestlighederne indgik også personer, heste og køretøjer fra den kgl. Staldetat. Om befordringen heraf udsendte 2. distrikt den 8. juli 1920 en særtogsmeddelelse nr. 16 med tilhørende bilag (som vi dog ikke

gengiver). Det fremgår heraf, at også Kolding Sydbaner blev berørt af Genforeningsfestlighederne, og for de, der er i besiddelse af bogen om Kolding Sydbaner, er der måske anledning til at foretage en lille tilføjelse herom.

Foruden Hans Majestæt Kongen deltog også enkedronningen i festlighederne på Dybbøl i anledning af Genforeningen søndag den 11. juli. Om hendes rejse udsendte 2. distrikt den 9. juli et cirkulære, ligesom køreplanen for hendes særtog var optaget i særtogsanmeldelse nr. 295 (cirkulæret følger i afskrift herunder, særtogsanmeldelsen bringer vi et par uddrag af).

Stat: Ng, Sb, Fa, Vm, Te, Sdb.

Opslag: Togg. Ng, Sdb, Te, Vm, Fa.

Insp. 4, Insp. 10 (Rq).

Sønderborg-Tinglev.

	6410 L. P.			6416 L. P.			6440 L. P.			6442 L. P.			6444 L. P.			6446 L. P.		
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Sønderborg	—	745	—	—	1032	6413	—	605	—	—	730	6431	—	900	1417	—	930	—
Ragebøl	—	752	—	—	1042	—	S 614	—	S 737	—	—	—	—	907	—	S 937	—	—
V. Sottrup	—	758	1408	1051	—	1405	S 628	6131	S 743	—	—	—	—	913	—	942	944	—
Avnbøl	—	805	—	—	—	—	S 638	—	750	759	1417	—	—	920	—	S 950	—	—
Adsbøl	—	812	—	—	—	—	S 647	—	S 805	—	—	—	—	927	—	S 958	—	—
Graasten	—	819	—	—	—	—	S 700	—	S 813	—	—	—	—	934	—	S 1026	—	—
Rinkenæs	—	830	—	—	—	—	711	722	1417	S 824	—	—	—	945	—	S 1015	—	—
Tørsbøl	—	840	6411	—	—	—	S 740	—	S 834	—	—	—	—	956	—	S 1022	—	—
Lundtoft	—	849	—	—	—	—	S 755	—	S 844	—	—	—	—	1026	—	S 1040	—	—
Kliplev	—	859	—	—	—	—	S 807	—	S 855	—	—	—	—	1017	—	S 1052	—	—
Bjærndrup	—	910	—	—	—	—	S 820	—	S 908	—	—	—	—	1030	—	S 1105	—	—
Tinglev	920	—	1405	—	—	—	830	—	—	918	—	—	1040	—	—	1115	—	6449
Største till. Hastighed km i Timen:	45			45			45			45			45			45		
Toget befordrer:				Tomt Mat.			Rejsende til Stræk- ningen og Tog 6141			Rejsende til Stræk- ningen og Togene 975 og 1420 fra Tinglev			H. M. Enke- dronningen			Rejsende til Stræk- ningen og Togene 6516 og 6147		
Toget løber:	12. Juli			11. Juli			11. Juli			11. Juli			11. Juli			11. Juli		
Se Anm.:	2												1					

Anm. 1. Se Side 1 angaaende H. M. Enkedronningens Befordring.

2. Se Anm. 2 Side 1.

H. M. Enkedronningens Rejse Kjøbenhavn-Sønderborg og Tilbage.

H.M. Enkedronningen med Følge vil for at overvære Genforeningsfestlighederne paa Dybbøl afrejse fra Københavns Hovedbanegaard over Vamdrup til Sønderborg.

Befordringen Nyborg-Sønderborg sker med de i Særtogmeldelse Nr. 295 opførte Særtog Nr. 6247 - 6108 - 6409 Natten mellem den 10. og 11. ds., tilbage med Særtogene 6444 - 6145 - 6246 Natten mellem den 11. og 12. ds.

Til Rejsen benyttes Salonvogn Nr. 9 samt en Ej-Vogn, der skal staa i Harmonikaforbindelse med Salonvognen, koblet til den Ende af Vognen, der vender modsat Salonen, samt endelig en Personvogn II Klasse (AN) til Tjenerskab og øvrige Ledsagere (AN-Vognen skal være i Harmonikaforbindelse med de 2 andre Vogne).

I Salonvognen skal der til Brug for H.M. Enkedronningen om Natten anbringes en Seng i Salonen. Den anbringes om Dagen i den tilstødende Ej-Vogn. De 3 Kupeer belægges saaledes regnet fra Salonen:

- 1 Kupé: 2 Kammerjomfruer
- 1 Kupé: 1 Hofdame
- 1 Kupé: Livlægen.

I Personvognen reserveres en Kupé med Sengetøj til Admiral, Kammerherre Bardenfleth, saaledes at der kan opredes en Soveplads.

Ledsageren skal sørge for Anbringelse af Enkedronningens Seng samt Opredning af Sovepladserne i Kupeerne paa den Tid, da de rejsende fremsætter Ønske derom.

Af Hensyn til H.M. Enkedronningens Ind- og Udstigning er der medgivet en lille Trappe i Salonvognen.

Særtoget paa Henrejsen befordrer endvidere den AS-Vogn, der i Henhold til neden-

Haderslev-Vojens.

	6555 B.			6567 B.			6571 B.		
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Haderslev	—	545	—	—	813	—	—	1135	1358
Hammelev	S	600	—	—	923	—	—	1155	—
Styding	S	607	—	—	913	—	—	1205	—
Vojens	620	—	—	928	—	—	1220	—	6552
Største till. Hastighed km i Timen:	25			25			25		
Toget befordrer:	Rejsende til Tog 6112			Vogne			Vogne		
Toget løber:	11. Juli			11. Juli			Natt. mell. 11/12 Juli		
Se Anm.:	1								

Anm. 1. Tog 1345 afventer i Haderslev Tilbage melding for Tog 6555.

Vojens-Haderslev.

	6552 B.			6556 B.			6568 B.		
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Vojens	—	1233	6571	—	646	1345	—	1021	1357
Styding	S	1245	—	—	658	—	S	1033	—
Hammelev	S	1255	—	—	708	—	S	1043	—
Haderslev	108	—	—	721	—	—	1055	—	—
Største till. Hastighed km i Timen:	25			25			25		
Toget befordrer:	Rejsende fra Tog 6147			Vogne			Rejsende fra Tog 6141		
Toget løber:	12. Juli			11. Juli			11. Juli		
Se Anm.:							1		

Anm. 1. Tog 1358 afventer i Vojens Tilbage melding for Tog 6568.

staaende skal benyttes paa Tilbage rejsen.

Foruden de 3 paa Udrejsen benyttede Vogne vil Særtoget paa Hjemrejsen komme til at bestaa af yderligere en AS-Vogn med kongelige Personer, hvori skal medgives rigeligt Sengetøj m.m. til 12 Sovepladser. Der medgives en Ledsager, som opreder Sovepladser i Vognen efter Ønske.

Aabenraa-Røde-Kro.

	6527 B.			6545 B.			6549 B.		
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Aabenraa	—	705	—	—	830	—	—	1120	—
Rise	S	719	—	—	844	—	—	1134	—
Røde-Kro	725	—	6528	850	—	6546	1140	—	6550
Største till. Hastighed km i Timen:	25			25			25		
Toget befordrer:	Rejsende til Tog 6112			Vogne			Vogne		
Toget løber:	11. Juli			11. Juli			11. Juli		

Røde-Kro-Aabenraa.

	6528 B.			6546 B.			6550 B.		
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Røde-Kro	—	751	6527 1371	—	908	6545	—	1157	6549
Rise	—	757	—	—	914	—	—	1203	—
Aabenraa	810	—	—	928	—	1387	1217	—	—
Største till. Hastighed km i Timen:	25			25			25		
Toget befordrer:	Vogne			Rejsende fra Tog 6141			Rejsende fra Tog 6147		
Toget løber:	11. Juli			11. Juli			Natt. mell. 11/12 Juli		
Se Anm.:				1					

Anm. 1. Tog 1387 afventer i Aabenraa Krydsningen med Tog 6546.

Udgangsstationerne underretter Togførerne ved at overlevere dem et Ekspl. af nærværende Cirkulære.

Sønderborg Station underretter paa samme Maade Ledsagerne af Salon 9 og AS-Vognen. Ledsagerne leveres af 1. Distrikt til hele Turen.

2. Distrikt, Aarhus, den 9. juli 1920.

Skelde-Vester-Sottrup.

	6515 B.								
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Skelde	—	915	1478	—	—	—	—	—	—
Dynt... ..	—	920	—	—	—	—	—	—	—
Broager	—	930	—	—	—	—	—	—	—
Skodsbøl (Sundeved)	—	936	—	—	—	—	—	—	—
Nybøl	—	945	—	—	—	—	—	—	—
Stenderup (Sundeved)	—	952	—	—	—	—	—	—	—
V. Sottrup	952	—	6516	—	—	—	—	—	—
Største till. Hastighed km i Timen:	45								
Toget befordrer:	Tomt Mat. til Tog 6516								
Toget løber:	11. Juli								

Vester-Sottrup-Skelde

	6516 B.								
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
V. Sottrup	—	1020	6516	—	—	—	—	—	—
Stenderup (Sundeved)	S	1014	—	—	—	—	—	—	—
Nybøl	S	1021	—	—	—	—	—	—	—
Skodsbøl (Sundeved)	S	1030	—	—	—	—	—	—	—
Broager.....	S	1041	—	—	—	—	—	—	—
Dynt.....	S	1048	—	—	—	—	—	—	—
Skelde	1054	—	—	—	—	—	—	—	—
Største till. Hastighed km i Timen:	45								
Toget befordrer:	Rejsende fra Tog 6446								
Toget løber:	11. Juli								

Stationerne Had, Oj, Vm, Kd, Fa, Ar, Lg, Rd,
Opslag til Togp. i Had, Vm, Fa, Ar og Rd,
10, 4 og 6. Trafiksektion,
3. Distrikt.

Fredag den 9' ds. skal følgende militære Hestebefordringer finde

Sted:

1 lukk. med 3 Heste Rd - Kd Tog 934/946/ 2946 Rd-Lg-Kd
og 1 - Rd - Had omlæsses i Langaa,
kompletteres i Langaa med 2 Heste fra 1005.

1 lukk. med 4 Heste Viborg-Haderslev 1005/946/2946/2948/1358
kompletteres i Langaa med 1 Hest fra forannævnte Vogn fra Randers.

1 lukk. med 3 Heste Aarhus - Haderslev 2946/2948/1358.

Der leveres om muligt GA Vogne til Transporterne. Er dette ikke muligt,
maa Hestebomme leveres og anvendes i saa stort Omfang som nødvendigt af Hen-
syn til Hestenes forsvarlige Befordring.

Der indleveres Fragtbreve, og Hestene ekspederes paa sædvanlig Maade.

Det er af yderste Vigtighed, at Hestene befordres som ovenfor planlagt,
da de skal benyttes ved Genforeningsfestlighederne. Saafremt Forbindelsen i
Vojens mellem Togene 2948 og 1358 glipper, skal Hestene udlades i Vojens.

2. Distrikt, Aarhus, den 8' Juli 1920.

Stationerne Kd, Fa, Ar, Lg, Rd,
 Opslag til Togp. i Vm, Fa, Ar, Rd,
 4. og 5. Trafiksektion,
 Driftsbestyrelsen for Randers-Hadsund Jernbane.

Tilbagesendelsen af den af H.M. Kongen ved Genforeningen benyttede

Hest

foregaar fra Kolding saaledes:

Kolding-Frødericia	Lørdag den 10'ds.	Tog 967
Frødericia-Aarhus H	Natten mellem 10/11 ds.	- 2965
Aarhus H-Randers	Søndag den 11' ds.	2923
Randers-Hadsund	- - 11'ds. <u>senest</u>	Tog 9 a, Ank. Hadsund 2,00 Em.

2. Distrikt, Aarhus, den 9' Juli 1920.

Et vigtigt led i festlighederne var Livgarden, der afrejste med særtog fra København fredag den 9. juli og returnerede natten mellem den 12. og 13. juli 1920.

For almindelige mennesker blev der i genforeningsdagene etableret et stort antal særtog eller ordinære tog blev forstærket mest muligt. Sidstnævnte gav anledning til et notat i en udsendt oversigt over særtog og togforstærkninger, nemlig følgende: "Såfremt det bliver nødvendigt at anvende truckmateriel, må dette af hensyn til belastningen fordeles mellem togene".

Særtogskørslen berørte alle grene af statsbanenettet i Sønderjylland og enkelte helt ekstraordinære foranstaltninger måtte således foretages på nogle stationer. Således blev Terkelsbøl holdeplads beordret til at sørge for, at der ikke havde henstående vogne på holdepladsen den 11. juli om morgenen, således at krydsning mellem særtog (fra Tønder) 7601 og plantog 1404 kunne finde sted. Også Daler station på Tønder-Højerbanen blev beordret til at rydde læssesporet i anledning af en ekstraordinær krydsning mellem et særtog og et plantog.

De danske veteraner fra 1864 fik fri befordring til Dybbølfestlighederne. Som legitimation skulle de bære Erindringsmedaillen samt et emblem bestående af en rød-hvid sløjfe med en vedhængende plade af hvidt metal med følgende reliefindskrift: "Dybbøl 1920. Sønderjydske Veteraner og gamle danske Soldater".

Statsbanerne høstede megen ære af den trafik, der blev udført i forbindelse med Genforeningsfestlighederne, og uden jernbanerne havde det heller ikke været muligt at befordre de mange festdeltagere. Vejene var overalt meget dårlige og det kan nævnes, at 2 af de af de kongelige med følge benyttede automobiler brød sammen på vejen fra Tyrstrup til Haderslev som følge af vejenes elendige tilstand. Som det vil vides, blev der ret hurtigt under dansk styre rådet bod på dette forhold med det resultat, at en stor del af landsdelens jernbaner måtte nedlægges. Men det er en helt anden historie som H.C. Andersen siger.

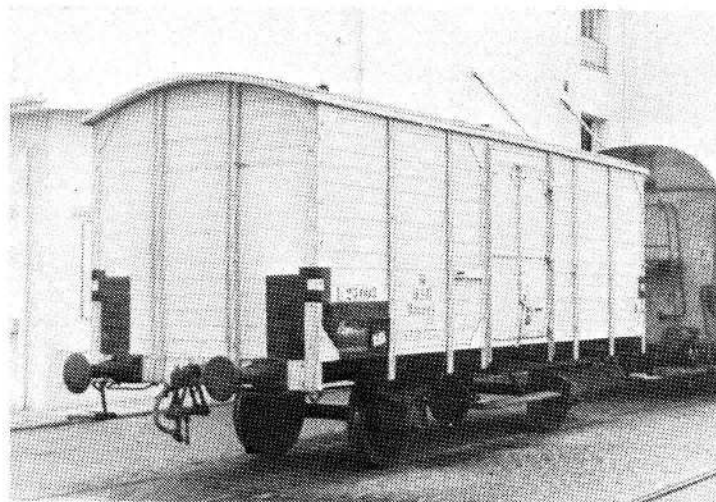
Ib V. Andersen

KUPESNAK

FLERE ZM-VOGNE - I VIRKELIGHED

Efter omtalen af de "standardiserede" ZM-vogne i 12. årgang, nummer 3, har hr. K. E. Jørgensen i Rødovre gjort opmærksom på, at hverken emnet "Margarinevogne" eller emnet "ZM-vogne" er fuldstændigt behandlede i nævnte nummer af SIGNALPOSTEN. Det var nu heller ikke meningen fra min side, jeg havde blot tænkt mig at beskrive den gruppe vogne, som i noget modificeret form fremstilles i model af Liliput.

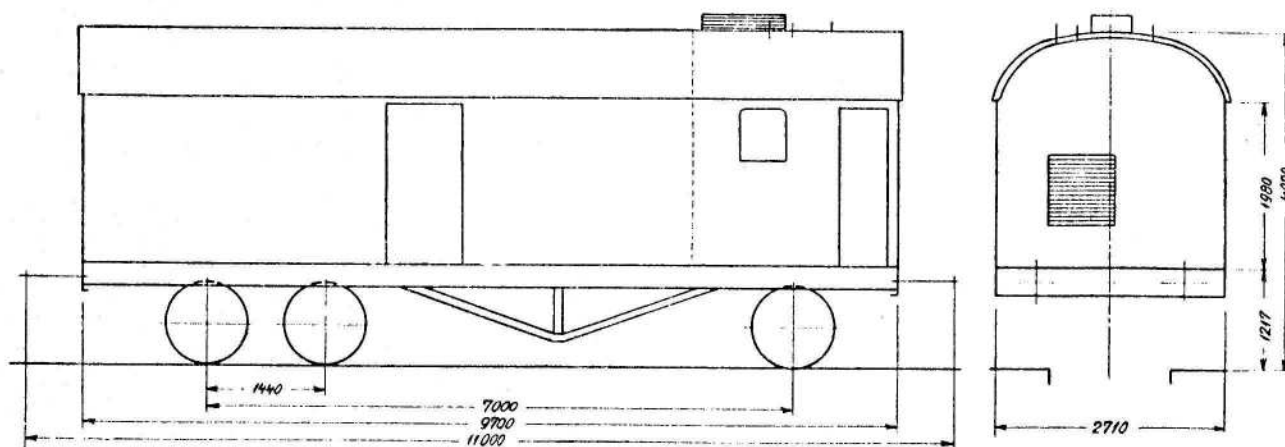
Men på given foranledning altså et mindre supplement: Første emne, margarinevogne: Der manglede 10 stk. ZM 99301-310, som oprindeligt tilhørte Korsør Margarinefabrik. Det var ret små vogne af udpræget tysk type, bygget i 1920 af Görlitz med følgende dimensioner: Last 10 t, bundflade 15,5 m², tara ca. 11.800 kg, akselafstand 3,7 m og l.o.p. 8,8 m. Der var skruebremse, betjent fra et højt-siddende bremsehus med "knækket" tag på den ene gavl. 5 vogne havde vacuumledning, 1 havde yderligere varmeledning. Vognene blev i 1941 solgt til det vognhungrende DSB, der kaldte dem IT 25001-010. Efterhånden forsvandt bremsehusene, og på enkelte vogne endogså skruebremsen. Det er én af disse, som ses på Guldbæk Christensens foto fra Odense havn i 1956 (af IT 25008). I perioden 1954-59 fik vognene imidlertid helt nye vognkasser med lodrette trælisters udvendig, ganske som på DSBs IK-vogne. I den nye udgave har vognene intet med de oprindelige margarinevogne at gøre, og



vi lader dem derfor ligge (men se nærmere i Dansk Jernbanearkivs løbende publikation om DSBs godsvogne, eller skriv til Dansk Jernbanearkiv!).

Andet emne: ZM-vogne. Dem er der flere af, også nogle, der aldrig har kørt med margarine. Mest iøjnefaldende på grund af sin størrelse er den vogn, som K. E. Jørgensen sendte nogle billeder af, ZM 500401, tilhørende NOVO i København. Det er en 11 m lang vogn, bygget i 1943 af Scandia i Randers som maskinkølevogn, fortrinsvis til transport af bugspytkirtler, som NOVO anvender til insulinfremstilling. Vognens størrelse, samt det hvælvede paptag, viser vognens slægtsskab med DSBs kølevogn litra IKS, som Scandia leverede i 1941. Vognkassen var oprindeligt beklædt med lodrette, smalle trælisters, hvilket yderligere understregede slægtsskabet med IKS-vognene, men ZM-vognen fik senere en beklædning af plader. NOVO-vognen adskiller

NOVO-vognen.





sig fra IKS ved at have en aksel mere i den ene ende (mærkværdigvis modsat maskinrummet) og i samme ende en højtsiddende skrubremseplatform á la HD m.fl., og i den ende med den enlige aksel et rum til kølemaskine og ham, der passede kølemaskinen. Øvrige dimensioner fremgår nogenlunde af foto og skitsen. Den er iøvrigt "lånt" fra det længst hedengangne "Modeljernbanen".

Denne dybfrostvogn er sidst revideret i 1964 og har stort set siden været henstillet. Den står endnu på Nørrebro station, og har stået der i hvert fald siden 1965. Man kunne mene, at den burde have været solgt og ombygget til noget andet. K. E. Jørgensen skriver, at den skal have UIC-nummer 21 86 084 4 401-2, men jeg tvivler på, at den nogensinde får det.

A/S De forenede Isværker (Premier Is) i Esbjerg har, foruden den forhenværende ZM-vogn fra Alfa haft 3 andre ZM-vogne, der heller aldrig har kørt med margarine: 1 forhenværende DSB-smørvogn, 1 forhenværende DSB-kødvogn og 1 belgiskbygget vogn af en for mig ukendt oprindelse (ses muligvis på fig. 147 i

DSB Old-timere i model). Jeg har aldrig set nogen af disse vogne og kommer til at anmode især læsere i Esbjerg om hjælp. Mindst én af Premier Is-vognene var maskinkølevogn, så udseendet har nok været interessant.

Længere kan jeg ikke komme hverken i tema "ZM" eller tema "margarine".

Jens Bruun-Petersen

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEAN

Meget stor velholdt Märklin modeljernbane sælges helt eller delvis.

Mange danske Liliput vogne som aldrig har været brugt.

Henvendelse efter 16. december:

Bjørn Schultz

Saxtorphsvej 42

2500 Valby

Tlf. 01-16 33 86

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEAN

VI BYGGER:

LANDSKABSBYGNING

- på en anden måde.

Det lokale kommunekontor (rådhus) har ofte udstillet modeller, hvor man vil vise borgerne, hvordan et landskab kommer til at se ud, når der er anlagt motorveje og bygget fabriker og institutioner. Stående over for et sådant landskab, har det undertiden gibbet i mig: hvem der bare havde tid og plads til at lave sådant noget. Det er jo som født til at anlægge en modeljernbane i! At landskabet på sådanne modeller er terrasseformet, kan vel nok ret nemt sløres, men værre er det, at størrelsen er 1:100 eller mindre.

En dag talte jeg tilfældigvis med en sådan landskabsarkitekt, der havde lavet adskillige af disse landskaber. "De er ret enkle at lave" sagde han, "har du noget pap?". Jeg fandt en skotøjsæske og en, to, tre havde han af låg og bund fremstillet et nydeligt lille minilandskab til mig.

Lad os antage, at vi vil anlægge en modelbane med tilhørende landskab med målene $a \times b$ m. Ved "arkitektsystemet" laves begge dele nemlig i én arbejdsgang og ikke, som jeg plejer: først banen, og så kan jeg altid se at få bygget et landskab ind mellem sporene. Det tiltaler mig, at meget af arbejdet kan laves ved et skrivebord, eller i hvert fald i stuen (alrummet), men jeg er dog betænkelig ved, om jeg kan se alle tre dimensioner for mig på det flade papir. Det er imidlertid noget af en træningssag, og det vil i alle tilfælde være klogt at fremstille en lille minimodel først og på den lave begynderfejlene.

Lad os endvidere antage, at arealet skal indeholde en krydsning ude af niveau. Vi skal have både et plant areal og et kuperet område. Man starter med at afmærke et $a \times b$ m område på gulvet og her fastlægge banens nøjagtige forløb med sidespor o.s.v. En sådan planlægning kan for mit vedkommende godt tage flere

uger, idet jeg som regel har flere ideer og ønsker, end jeg har plads til. Mindste radius for kurverne skal gerne overholdes. Sporplanen skal være i orden inden man går videre.

Næste punkt er så at fremskaffe et stykke papir på $a \times b$ m, hvorpå sporene tegnes op. Har man ikke spor for hånden fra en netop nedlagt bane, kan sporene naturligvis også tegnes op i fuld størrelse efter en mindre tegning. Videre bestemmer man placeringen af det plane område og ligeledes det kuperede.

Nu kan sporene fjernes, så man kan komme til at skrive højdetal på. Begynd ved banens højeste (laveste) punkt, der i denne forbindelse vil være krydsningen (viadukten). Med en i forvejen fastlagt stigningspromille kan koterne (højderne) beregnes for hver 20 cm (H0) eller 40 cm (0) og påskrives planen. Husk at eventuelle stationer bør ligge vandret. Det kuperede områdes højeste punkter bestemmes og skrives på. Ligeledes de dybeste. Efter at have set på tegningen i nogle dage, skulle man gerne begynde at kunne se det hele klart for sig, således at man kan afgøre, hvor der vil blive gennemskæringer og banedæmninger, og hvor terrænet vil stige eller falde jævnt eller stejlt.

Herefter kan vi begynde at tegne højdekurver ind. Man kan f.eks. begynde med at tegne den første kurve (ring) om den højeste bakke. Er bakken ret flad på toppen, skal der være langt mellem kurverne, og modsat: er der en stejl skråning, ligger kurverne tæt. Hvor kurverne skærer spor og veje, bør skæringen være vinkelret på sporet henholdsvis vejen.

Jo flere kurver, jo mere arbejde, men jo pænere kommer det til at se ud. Kurvernes antal afhænger bl.a. af tykkelsen af det materiale, der er valgt til landskabet. 4 mm finer er et praktisk materiale at arbejde med. Vælges det til landskabet, betyder det omsat til 1:87, at der går tre lag finer til hver meters højdeforskel. Når først hovedkurverne er fastlagt, er det ikke svært at fylde ud, indtil der er kurver for hver 4 mm.

Når man har set på sine kurver i nogle dage og er tilfreds, skal kurverne overføres til 2 stykker 4 mm finer med målene $a \times b$ m.

På den ene finerplade tegnes den første (laveste) kurve f.eks. med rødt, mens den næste tegnes med blyant dog med stiplede linie. Den tredje tegnes med rødt, den fjerde

stiplet og så fremdeles. På den anden plade er systemet det samme, idet dog den første kurve (den der før var rød og fuldt optrukket), tegnes stiplet. Den anden kurve (der før var stiplet) tegnes her fuldt optrukket med f.eks. blå. Tredie kurve stiplet o.s.v.

Med en elektrisk stiksav saves der nu i de fuldt optrukne kurver (de røde på den ene plade og de blå på den anden plade). De stippledte linier bliver til hjælp, når de udsavede dele skal limes sammen.

Det vil være praktisk at begynde udsavningen "ude fra". Delene nummereres, og når man når det lag, der skal ligge lavest, er det klogest at fastgøre dette lag til underlaget straks, hvadenten dette underlag er en ramme eller en plade. Der saves naturligvis skiftevis i plade 1 og plade 2.

Allerede når et par lag er limet på, opdager man, at der bør understøttes. Materiale hertil kan fås fra det plane område, vi planlagde. Her vil det være nok med et enkelt lag finer, blot der bliver en overlapning på 1 cm på det underliggende lag til limningen. Husk også at understøtte her. For den, der har rundsav samt et lager af affaldstræ, kan understøtningsklodser i alle størrelser (med 4 mm spring) udsaves i rigelige mængder på forhånd.

Har man brug for "et hul" i anlægget, lader man blot være med at lime et enkelt lag et passende sted i en bakke. Skal der arbejdes i hullet, fjernes den øverste "hat" bare, så man kan stikke hovedet op.

Man har nu det nydeligste landskab lige parat til sporlægning, men det kan blive nødvendigt at understøtte sporet på steder, hvor samlingerne ikke helt falder sammen med landskabets kurver.

Jeg kunne imidlertid tænke mig, at kun de færreste vil acceptere dette terrasseformede landskab, men uden at kunne give gode råd, må det være muligt at hælde et eller andet sejtflydende og letstørkneligt materiale ud over landskabet, så konturerne sløres. En modelbanebog må kunne give løsningen! Gips var "in", da jeg i sin tid studerede emnet, men der må findes mere moderne kunststoffer. (Red. indskud: Er der ikke noget der hedder KAVS, der bruges til dette formål).

Det skal endnu en gang bemærkes, at jeg ikke har prøvet den her beskrevne metode i praksis (kun en lille forsøgsmodel).

Bemærkningen om overførsel af kurver

fra papir til plade er et typisk eksempel på, at papir er taknemmeligt. Det er nemlig en særdeles udsøgt fornøjelse med et stykke A4 kalkerpapir at overføre kurverne på en kvadratmeter-stor plade. Ved pladestørrelser op til lystrykformat kan man med fordel klæbe originalpapiret og lyskopien op på hver sin plade i stedet for den vanskelige overførsel. Det skulle også være muligt at tegne kurverne så "hårdt" op, at de kan ses også på et underliggende stykke papir. De to papirer klæbes på hver sin plade o.s.v.

Ved bakker, hvis stigning er 40% (på 100 m stiger terrænet 40 m - også skrevet 1:2,5), får man 5 mm i overlapning, hvilket er tilstrækkeligt til limning. (4 mm stigning giver en længde på 10 mm til stigningen - 5 mm til landskab og 5 mm til overlapning). Ved større stigninger end de 40% vil det knibe. Der bliver ikke nok at lime på. Ved helt lodrette partier vil der simpelt hen blive et hul i landskabet. Dette stoppes med et lodret stykke finer og sløres med "landskabsmasse".

Hele det beskrevne landskab kan naturligvis også opbygges massivt. Denne fremgangsmåde kræver noget mere materiale. Til de nederste lag kræves flere hele plader. Først "længere oppe" bliver resterne så store, at de kan udnyttes. Man sparer understøtningen, og man skal kun tegne to kurver og save én gang i hver plade, men fremgangsmåden kan blive både dyr og tung.

"Arkitektmetoden" er uden tvivl hurtigere end andre af de måder, modelbyggere bygger landskaber på. Den kan også kaldes for "helhedsløsningen", idet man jo får det hele i én arbejdsgang. Meget af arbejdet kan udføres i stuen i familiens skød (tegne- og planlægningsarbejdet) i stedet for i et afsides liggende kælder- eller loftsrum. For folk, der lider af "umbaurittis" - et tysk udtryk, der næppe kan oversættes - duer metoden ikke. Det er alt for svært senere at bygge om, at flytte spor, at lægge nye o.s.v. Det er nok det, der holder mig tilbage. I mine 25 år som modelbanebygger er det endnu ikke lykkedes at få bare ét anlæg færdigt (heldigvis), men jeg har planer om at bruge metoden til detaljer rundt om på anlægget.

Bent Hansen

DANSKE DAMPLOKO

2. del: privatbanerne

af A. Gregersen

NÆSTVED-PRÆSTØ-MERN BANEN, NPMB

Strækningen Præstø-Næstved åbnet 1900 som PNB, længde 23 km. Præstø-Mern åbnet i 1913, længde 9,5 km. Hele banen benævnes derefter NPMB, længde 32,5 km. Nedlagt 1961.

TRÆKKRAFT

Damploko:

- Nr. 1, CT, se "341", 1900-1933
- Nr. 2, CT, se "341", 1900-1941
- Nr. 3, CT, se "341", 1900-1928
- Nr. 4, 1CT, se "356", 1913-1961
- Nr. 5, 1CT, se "356", 1916-1961
- Nr. 3, 1CT, se "364", 1938-1961

Motor:

- M 6, 230 HK loko, 1928-1961
- M 7, 100 HK, 1931-1961
- M 8, 100 HK, 1941-1961
- M 9, 2 x 100 HK, 1943-1945
- SM 1, 1945-1961 (ex SJ)
- SM 2, 1947-1961

Til Kalvehavebanen anskaffedes i 1898 3 tenderloko fra Cockerill. Det var usædvanlig gode loko, robuste, kraftige og med gode løbeegenskaber. Det var derfor ganske naturligt at der til Præstøbanen 2 år senere blev leveret 3 loko af Cockerill efter de samme tegninger. Indtil baneforlængelsen i 1913 kom de til at bestride al trafik, derefter kørte de fortrinsvis persontog og efter motoriseringen var de afløserne for motorvognene.

Det var morsomt at se dem i de gode, gamle dage, når de kørte formiddagstoget til Præstø - det havde forbindelse med den daværende Berlinerekspres (tog 73): De 2 tog satte igang, tog 73 med P-maskine og 9-10 vogne - Præstømaskinen med 3 personvogne og en rejsegodsvogn, og så gik den vilde jagt. Trods Præstøbanens ret stærke stigning ud fra Næstved løb den fra P-maskinen.

Nr. 3 blev udrangeret i 1928 og nr. 1 i 1933 - det var vel fyrkasserne, der trængte til udskiftning, og med motordriften var de i nogen grad overflødige. Nr. 2 beholdt man lige til 1941, hvor den blev solgt til KB (som nr. 3) Årsberetningen fra 1919/20 nævnte, at nu har loko 1-3 alle fået ny kedler - det er nu nok fyrkasse, der menes.

Nr. 4 og 5 var særdeles gode loko som fuldt ud opfyldte de stillede fordringer, da banen hist og her havde nogle svære stigninger og der kørtes ret tunge roetog, havde man god brug for et loko af denne størrelse, og de fik da også lov til at leve til nedlæggelsen i 1961. Beklageligt at ikke et af disse loko blev bevaret under en eller anden form - af vore Nydqvist-loko var de vel de mest typiske i antallet. En helt anden ting er, at det var besynderligt, at man ikke lod dem bygge som 1CT-maskiner, da Præstø jo var en rebroussementsstation.

Banens loko slog ikke altid til i antal; så lånte man sig frem og havde fra SNNB, hvor man havde nogle særdeles kraftige CT-maskiner, i 1925/26 SNNB 4, der kørte 1937 km på

45. Næstved-Præstø-Mern.

45. Mern-Præstø-Næstved.

km			4a	4	8	Nr.	Nr.	1	1a	5				
0,0	—	—	—	—	—	700	Al. Kjøbenhavn 3 An	249	249	714	—	—	—	—
3,3	—	—	—	—	—	930	Al. Næstved — An	910	910	500	—	—	—	—
5,8	—	—	—	—	—	S	Al. Rønneback —	S	S	S	—	—	—	—
6,8	—	—	—	—	—	S	Næstelsø —	S	S	S	—	—	—	—
10,3	—	—	—	—	—	916	Al. Brandelev — Af.	835	920	440	—	—	—	—
13,3	—	—	—	—	—	924	Al. Bogeso — Af.	826	912	432	—	—	—	—
16,4	—	—	—	—	—	1001	Al. Snesere — Af.	815	904	424	—	—	—	—
23,0	—	—	—	—	—	1008	Al. Tappernoje — Af.	802	836	416	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	115	An. Præstø — (An)	740	810	410	—	—	—	—
25,1	—	—	—	—	—	1205	Al. Præstø — (An)	720	830	350	—	—	—	—
28,0	—	—	—	—	—	1215	Al. Skibbinge —	S	S	S	—	—	—	—
32,5	—	—	—	—	—	1226	Al. Allerslev — Af.	709	819	340	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	1237	An. Mern — Af.	700	810	330	—	—	—	—

23/5-1917

Præstøbanen, og igen i 1940-41 måtte SNNB træde til - nu med nr. 3 og 4, der dog vist ikke kørte samtidig.

I 1938 købte man et brugt 1CT-loko. Det var bygget i 1923 til VØ som nr. 22, blev solgt til AB som nr. 7 i 1931 og kom herfra til NPMB i 1938 som nr. 3. Det blev udrangeret ved nedlæggelsen i 1961. Hverken på AB eller NPMB blev den populær og var det vist heller ikke i Hjørring, den dampede dårligt og arbejdede tungt.

Præstøbanen var blandt pionererne på motorområdet. 1 dieselloko fra Nakskov Skibsværft blev tilbageleveret grundet "utilfredsstillende prøve" - det var fuldstændigt ubrugeligt. I stedet fik man i 1927/28 et 230 HK diesel-elektrisk loke fra Scandia/Frichs - det var ret godt og det indsattes i persontogskørslen sammen med 2-3 lette personvogne (det var indrettet med pakrum), men det løb aldrig fra tog 73!

Efter en brand i 1934 blev det istandsat, særlig alvorligt skadet har det nok ikke været, for reparationen varede kun 6 uger. En 3-akslet benzinvogn blev købt i 1931, M 7, og den fik gasgenerator i 1940, og endelig indkøbtes et par brugte vogne - M 8 i 1941, ex ME 34, og M 9 i 1943, ex MC 611, der straks fik nye motorer. Man havde en særlig generatorvogn (en af banens lukkede godsvogne fik indsat en generator i hver vognende og i rummet midt i vognen opbevaredes brændslet). Denne vogn løb så mellem 2 motorvogne.

Skinnebusdriften påbegyndtes i 1945 og nu svandt dampkørslen hurtigt ind, men der kørtes dog med damp lige til lukningen, selv om banens godstog blev inddraget den 1/4 1959. I 1930-erne var ca. halvdelen af de kørte kilometre med damp, under krigen var det godt halvdelen men i sidste halvdel af 1940-erne var det maksimalt 10%.

Kørslen med damp i banens sidste år androg:

1954/55, 167.800 togkm, heraf damp	3000
1955/56, 179.800	1700
1956/57, 184.800	300
1957/58, 185.700	400
1958/59, 178.900	434
1959/60, 171.000	1710
1960/61, 172.500	546

15. Næstved-Præstø-Mern og omvendt (Privat).

km	Billetspris		Nr.				Nr. 1 3 5 7
	Enkelt II	Dobb. III	2†	4	6	8	
0.0	Øre	Øre	835	1120	610	920	810 1100 535 905
3.3	55 35	80 50	S	S	S	S	S S S S
5.8	95 60	145 90	S	S	S	S	S S S S
6.8	95 60	145 90	832	1137	627	937	752 1042 517 847
10.3	150 95	225 145	859	1144	634	944	745 1035 510 810
11.8	—	—	S	S	S	S	S S S S
13.3	175 110	265 165	907	1152	642	952	738 1028 503 823
16.4	185 115	280 175	915	1200	650	1000	731 1021 456 826
21.0	255 160	385 240	S	S	S	S	S S S S
23.0	255 160	385 240	930	1215	705	1015	715 1005 440 810
—	—	—	—	—	—	—	705 — 430 812
25.1	305 190	460 285	—	S	S	—	S — S S
28.0	330 205	495 310	—	1235	723	1033	655 — 420 752
32.5	345 215	520 325	—	1245	733	1043	645 — 410 742

† Tog 2 føres hverd. (ikke %) til Mern som Særtog; Præstø Af. 933, Mern An. 935.

1/6 1924

17. Næstved-Præstø-Mern (Privat).

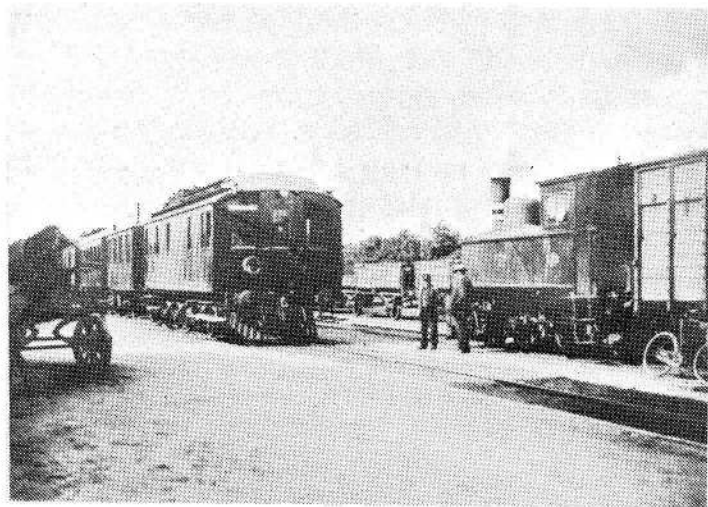
km	Nr. G.52 Af	Hverdage						Søn- og Helligdage †								
		2	4	6	8	10	12	50	M.2	4	56*	60	M.100	62	M.22	
0.0	Næstved 16,27 Af	525	837	1302	1445	1720	1912	2240	828	937	1302	1622	1832	—	2114	005
3.3	Rønnebæk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5.8	Næstelsø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.8	Brandeleve	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.3	Bøgessø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11.8	Askov Huse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13.3	Snesere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15.0	Lille-Rottinge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16.4	Tapperøje	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21.0	Faksinge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23.0	Præstø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Præstø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25.1	Skibbinge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28.0	Allerslev	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32.5	Mern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

km	Nr. 1 Af	Hverdage				Søn- og Helligdage †										
		3	6.5*	M.7	9	11	M.51	3	55*	59	61	M.21				
0.0	Mern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
4.5	Allerslev	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
7.4	Skibbinge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
9.5	Præstø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
—	Præstø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
11.5	Faksinge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
16.1	Tapperøje	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
17.5	Lille-Rottinge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
19.2	Snesere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
20.7	Askov Huse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
22.2	Bøgessø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
25.7	Brandeleve	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
26.7	Næstelsø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
29.2	Rønnebæk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
32.5	Næstved 16,27 An	755	858	1146	1415	1534	1750	2107	755	858	1146	1403	1700	2047	2245	
—	København 18	An	950	1133	1303	1703	1735	2044	2244	950	1031	1350	1703	2025	2244	2450

† Kan Natten efter Sønd. 19/6-14/8. * Rotulieb Præstø-Mern.

Privatbanen har Billigkerel paa alle Søn- og Helligdage.

15/5 1938



Krydsning i Præstø, ca. 1950 (Jbm)

46. Masnedsund-Kallehave-Stege. 46. Stege-Kallehave-Masnedsund.

km	4	6a	6	8	Nr.	Nr.	1	1a	5	7
	920			700	Af. Kjøbenhavn 3	An.	249		249	714
0,0	1201	455	455	1027	Af. Masnedsund	An.	924		931	415
1,7	1208	504	520	1033	Af. Vordingborg Slotsstation	Af.	919		926	410
5,2	1218	513	535	1012	Af. Nyraad	Af.	908		917	400
7,0	1223	518	540	1017	Af. Bakkehølle	Af.	901		912	355
9,4	1229	525	550	1054	Af. Stensved	Af.	855		906	349
13,0	1240	535	614	1193	Af. Langebæk	Af.	843		857	340
17,0	1252	544	627	1112	Af. Viemose	Af.	826		847	330
20,2	1257	549	632	1117	An. Kallehave Station	Af.	812		837	320
20,6	101	553	636	1121	An. Færgbro	Af.	800		830	312
	113			1130	Af.	An.	750		815	257
	153			1213	An. Stege	Af.	700		725	217

1/1919
23/5

17. Masnedsund-Kallehave-Stege og omvendt (Privat).

km	Billetpris	2	4	6a	6	8	Nr.	Nr.	1	3	5	7	7a
	Enk. Dobb. III	522	912	1140	1140	712	M. Kjøbenhavn 12	An.	1120	359	720		
0,0	Øre	933	1215	535	545	1010	Af. Masnedsund	An.	920	1145	501	925	935
1,7	40	60	939	1221	541	1016	Af. Vordingb. Slotsst.	Af.	815	1140	458	930	930
5,2	100	120	953	1230	550	1025	Af. Nyraad	Af.	808	1133	446	920	923
7,0	130	150	953	1233	555	1030	Af. Bakkehølle	Af.	803	1128	441	911	918
9,4	100	145	900	1242	603	1037	Af. Stensved	Af.	758	1123	435	905	913
13,0	130	195	1009	1251	611	1046	Af. Langebæk	Af.	750	1115	425	855	903
17,0	160	240	1013	100	620	1055	Af. Viemose	Af.	740	1105	415	810	855
20,2	185	280	1023	105	625	1100	An. Kallehave Stat.	Af.	730	1050	405	825	833
20,6			1029	109	629	1104	An. Færgbro	Af.	720	1050	355	815	833
			1040	120	635	1115	Af.	An.	715		315	805	825
			1120	205	720	1200	An. Stege	Af.	540		300	720	740

1/6 1924

KALVEHAVEBANEN, KB

Vordingborg-Kalvehave, længde 21,0 km, åbnet 1897, nedlagt 1959.

TRÆKKRAFT

Damploko:

- Nr. 1, BT, se "307", 1897-1898
- Nr. 2, BT, se "307", 1897-1898

Nr. 3, BT, se "307", 1897-1898

Nr. 1, CT, se "341", 1898-1925/26

Nr. 2, CT, se "341", 1898-1959

Nr. 3, CT, se "341", 1898-1925/26

Nr. 4, 1BT, se "332", 1925-1948/49

Nr. 5, 1BT, se "332", 1925-1933/34

Nr. 3, CT, se "341", 1939-1957

Motor:

- M 1, 200 HK loko, 1931-1959
- M 2, 80 HK, 1944-1949 (Mønboen)
- SM 3, 1947-1959
- SM 4, 1952-1959

Damploko nr. 1-3 (= DSB litra N samt SFJ 10) viste sig straks at være for små, dels var terrænet for kuperet for disse lette loko, og så var det også galt med vand- og kulbeholdningerne (1,4 m³ vand og 1/3 t kul). Nu

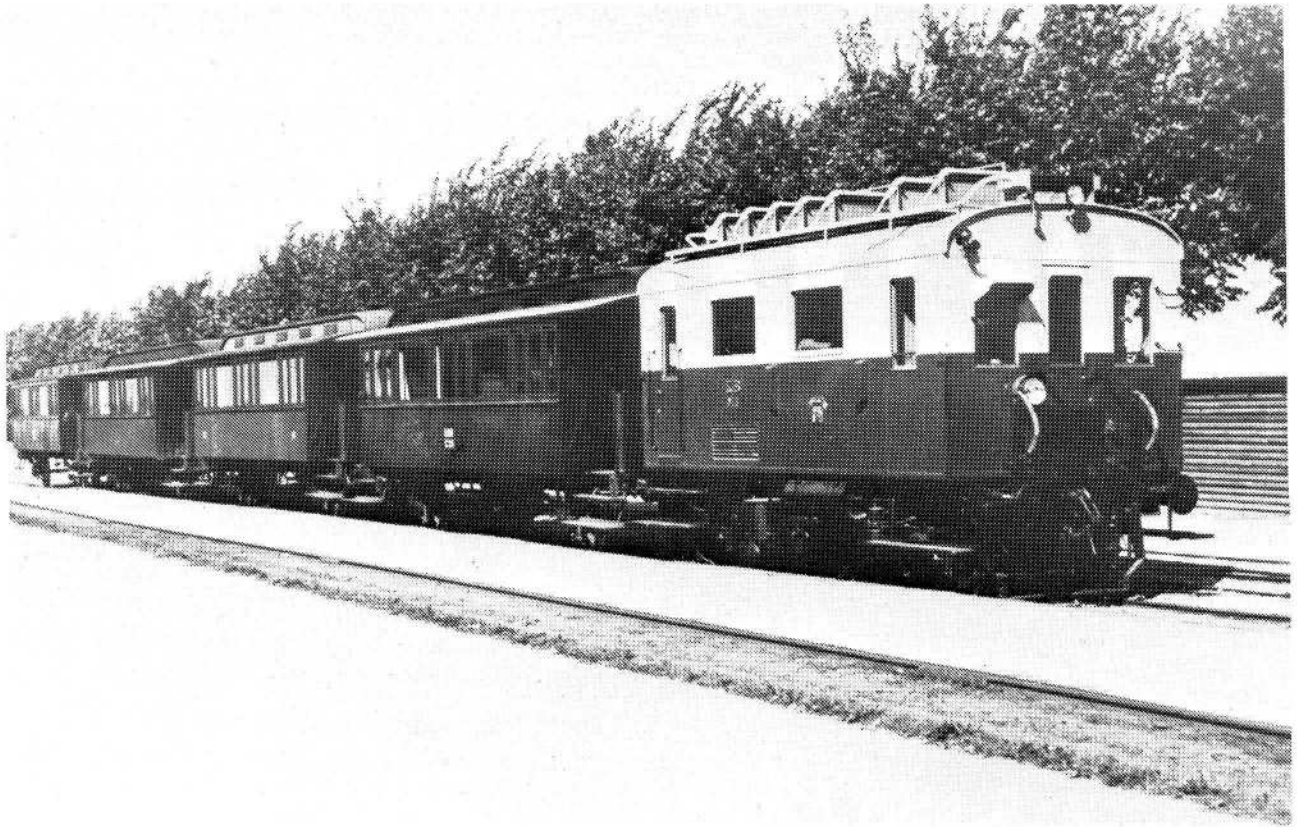
20. Masnedsund-Vordingborg-Kalvehave(-Stege) og omvendt. (Privat).

	× Hverdage ×				+ Søn- og Helligdage +											
	102	106	106	110	210	114	102a	106	106	110a	114	210				
København H. 18	200	803	1115	1400	1538	1758	2100	803	1115	1400	1611	2100	2240			
Vordingborg Statsb.	525	750	1005	1305	1323	1740	1825	520	750	1005	1305	1323	1718	1922	2310	080
Masnedsund	765	800	1320	1735	1826	1940	2213	523	753	1005	1308	1320	1721	1922	2313	
Masnedsund	800	1320	1735	1826	1940	2213	524	800	1320	1735	1925	2320	2320	2320		
Vordingborg Slotsst.	530	1010	1330	1745	1833	1940	2225	530	1010	1330	1730	1925	2325	2325	035	
Vordingborg Slotsstation	805	1015	1330	1745	1833	1944	2225	805	1015	1330	1730	1929	2325	2325	041	
Flørke Vejen	535	1015	1330	1745	1833	1944	2225	535	1015	1330	1730	1929	2325	2325	041	
Trinbrædt	540	813	1020	1337	1752	1840	2332	540	812	1020	1337	1737	1934	2332	047	
Nyraad Station	540	813	1020	1337	1752	1840	2332	540	812	1020	1337	1737	1934	2332	047	
Bakkehølle Hjørtholm	542	819	1022	1341	1756	1844	2336	542	816	1022	1341	1741	1936	2336	047	
Holdedeplads	547	826	1028	1347	1802	1850	2342	547	822	1028	1347	1747	1941	2342	053	
Stensved Station	547	826	1028	1347	1802	1850	2342	547	822	1028	1347	1747	1941	2342	053	
Langebæk Savværk	557	835	1034	1353	1808	1856	2348	557	828	1034	1353	1753	1946	2348	058	
Langebæk Station	557	835	1034	1353	1808	1856	2348	557	828	1034	1353	1753	1946	2348	058	
Kalvehave By	607	1040	1400	1815	1903	2012	2355	607	1040	1400	1800	1952	2355	2400	102	
Viemose Station	612	845	1045	1405	1820	1908	2400	612	835	1045	1400	1800	1952	2355	110	
Kalvehave St.	618	850	1045	1405	1820	1908	2400	618	840	1045	1405	1805	1956	2400	110	
Kalvehave Færgbro	630	1100	1415	1830	1916	2080	2400	630	845	1100	1415	1815	2000	2400	115	
Stege	650	1120	1435	1850	1940	2050	2400	650	805	1120	1435	1840	2000	2400	135	

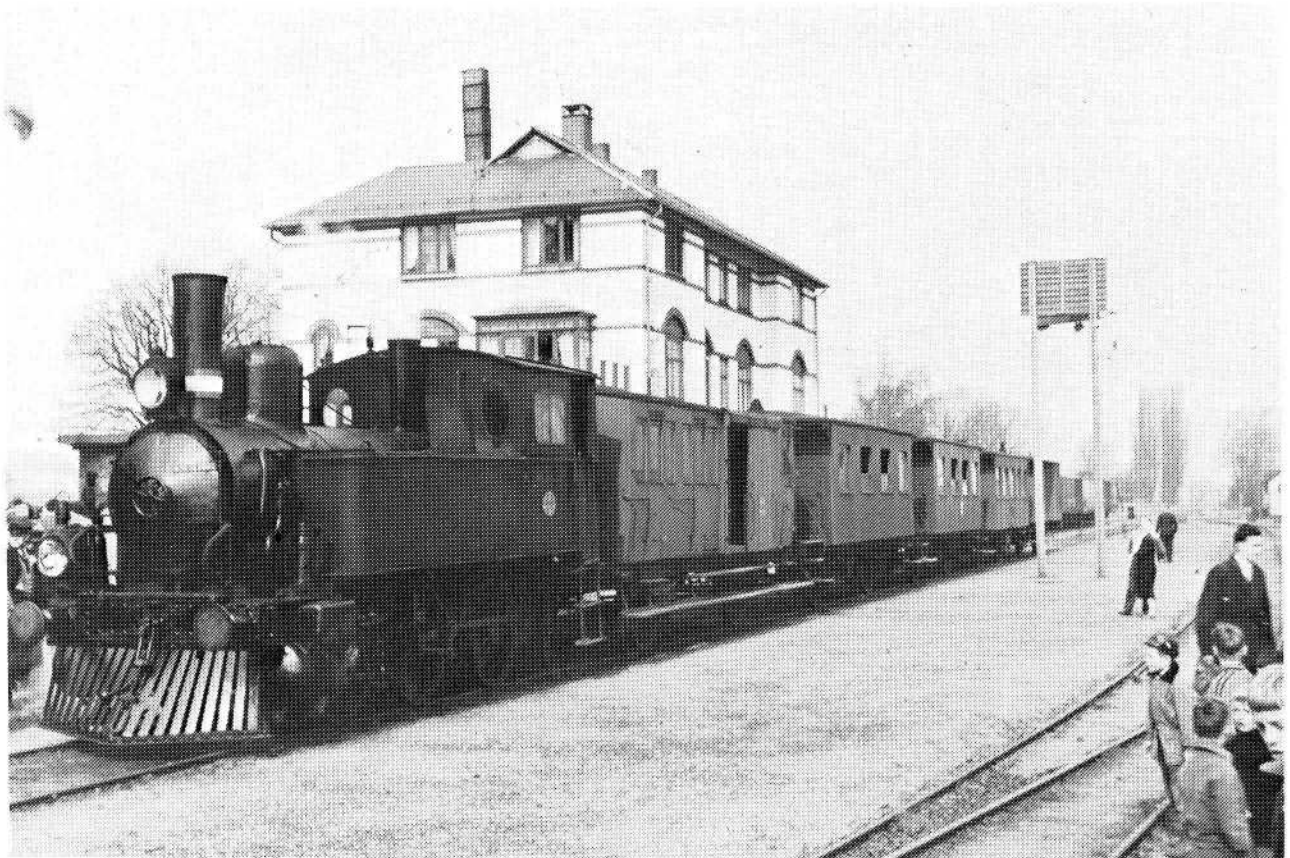
a kan Natten efter Søndage 19/6-14/8.

Privatbanen har Billigkørsel paa Søn- og Hildg.

15/5 1938



Herover: KB M 1 i prøvetog med KSB-materiel
(B&W), herunder: Afskedstoget på KB i 1959
(Faurhøj)



var man så heldigt stillet, at DSB havde 12 af disse loko i forvejen og var i et vist bekneb for rangerloko, så de blev solgt til DSB den 17. november 1898. De blev leveret til KB i oktober 1897 og kom ikke til at køre mange kilometer på KB. Nr. 1 nåede 5051 km og nr. 2 nåede 4352 km, medens nr. 3 slet ikke blev anvendt på KB før salget.

Der blev straks bestilt andre loko og disse maskiner var så gode, at Præstøbanen valgte samme type (se denne bane). I ca. 25 år kom de til at bestride al banens kørsel.

Til KSB valgte man også denne type maskine, men her fandt man ud af, at de store kedler godt kunne skæres ned i hedepladen, derfor fik de en hedeplade på 60 m² mod KB og PNBs 70 m². Ligeså gode som de først anskaffede loko var, ligeså elendige var KSB-maskinerne!

KB blev i 1920-erne hårdt trængt af rutebilerne, og banen havde kun et "halvt" opland (den var jo en slags kystbane), derfor udskiftede man nr. 1 og 3 med 2 lette, men robuste og ret godt løbende 1BT-loko fra Henschel - nr. 4 og 5.

Både person- og godstrafikken var faldet ret stærkt i 1920-ernes første halvdel, så de ny, små loko klarede sig godt, men det hjalp kun lidt på økonomien. I 1929 kom et samarbejde i stand med busselskabet og i 1932 overtog KB hele bussystemet langs banen - og på Møen. Det stod på til 1958, hvor KB blev frataget koncessionen - vel en af grundene til lukningen i 1959.

I 1932 anskaffedes et dieselloko fra B&W og kort efter solgtes loko 5 til GDS, hvor det i mange år kom til at gøre god nytte.

Nu kørtes alle tog normalt med motorloko, men særtog og afløsning var damp. Da krigen brød ud i 1939 havde man kun 2 loko,

og for at sikre sig, hvis olien skulle svigte, købte KB fra NPMB denne banes nr. 2 (i 1941 som KB nr. 3). Det blev den tredje nr. 3 - det er som om de danske privatbaners ledelser ikke har vidst, at nummerrækken faktisk er uendelig.

I 1944 blev en rutebil ombygget til skinnebus, og den løste et trafikproblem ret godt og den blev også efter krigen anvendt en del, bl.a. til et avistog. Endelig købtes "rigtige" skinnebusser i 1947 og 1952. I 1951 fik B&W-maskinen - efter at have været skadet af en brand - en Frichs-MO-motor og i 1959 kom dette loko til Hads-Ning-Herreders Jernbane og er senere endt ved HHGB. De 2 SM og 1 SB kom til ØSJS - alt det øvrige materiel blev ophugget.

Dampkørslen svandt stærkt fra 1920-erne på grund af motoriseringen. Nogle spredte, men typiske værdier:

1933/34, 40.200 togkm, her damp	19000
1936/37, 60.600	14000
1940/41, 63.000	44700
1945/46, 85.500	35700
1948/49, 128.700	5200
1952/53, 130.000	900
1953/54, 132.000	0
1954/55, 107.700	264
1955/56, 102.000	1496
1956/57, 105.300	0
1957/58, 102.400	528
1958/59, 98.100	616

For en ordens skyld bør det nævnes, at KB i 1925/26 lejede SNNB nr. 5 og den kom til at køre ca. 1500 km på KB.

48. Stubbekjøbing-Nykjøbing-Nysted. 48. Nysted-Nykjøbing-Stubbekjøbing.

(Læses fra oven nedad)

(Læses fra nedden opad)

km	20	22	24	26	Nr.	Nr.	21	23	25	27
0,0	625	1230	515	1030	Al. Stubbekjøbing	An. 1035	320	825	1235	
4,2	633	1238	522	1038	Al. Aastrup	Al. 1047	312	818	1220	
8,5	642	1246	533	1046	Al. Horbelev	Al. 1038	303	808	1222	
11,9	650	1253	542	1053	Al. Karleby	Al. 1029	294	794	1215	
15,9	650	102	555	1101	Al. Egebjerg	Al. 1021	216	713	1208	
19,2	706	110	605	1108	Al. Sfr. Ørslev	Al. 1014	239	734	1200	
20,4	709	114	605	1108	Al. Idestrup	Al. 1010	235	730	1150	
27,1	720	125	620	1120	An. Nykjøbing F.	Al. 1000	225	720	1130	
	249	714			An. Kjøbenhavn 3	Al. 920			700	
		920		700	Al. Kjøbenhavn 3	An. 249	714			
	1020	300	725	1153	Al. Nykjøbing F.	An. 715	135	605	1105	
34,1	1035	315	735	1210	Al. Flintinge	Al. 700	120	549	1050	
38,3	1044	324	745	1217	Al. Prøjlev	Al. 652	112	538	1042	
41,2	1051	331	755	1224	Al. Kjeltinge	Al. 646	106	529	1036	
44,2	1055	335	810	1228	An. Nysted	Al. 640	100	520	1030	

23/5 1917

21. Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted og omvendt (Privat).

Table with 15 columns for train numbers and 15 columns for distances. Includes routes like Stubbekøbing-Nykøbing, Nykøbing-Nysted, and København 18.

1/6 1924

22. Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen (Privat).

Table for Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen. Columns: km, Nysted-Nykøbing, Hverdage, and Søn- og Helligdage. Includes routes like Nysted-Nykøbing, Stege, and København 18.

Table for Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen. Columns: km, Stubbekøbing-Nykøbing, Hverdage, and Søn- og Helligdage. Includes routes like Stege, Alle Tog, and København 18.

a Kun Natten efter Søndage 19/6-14/8.

Togene kan køre forbi Mellestationerne, hvis der ikke er rejsende at tage op eller sætte af.

↑ 15/5 1938 ↓

22. Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen (Privat).

Table for Nykøbing - Stubbekøbing. Columns: km, København 18, Hverdage, and Søn- og Helligdage. Includes routes like København 18, Nykøbing F. 23, and Stege.

Table for Nykøbing-Nysted. Columns: km, København 18, Hverdage, and Søn- og Helligdage. Includes routes like København 18, Nykøbing F. 23, and Nysted.

Togene kan køre forbi Mellestationerne, hvis der ikke er rejsende at tage op eller sætte af.

Privatbanen har Billigkørsel i Juni, Juli og August.

F-Tog i Pinsen, se Side 8-11.



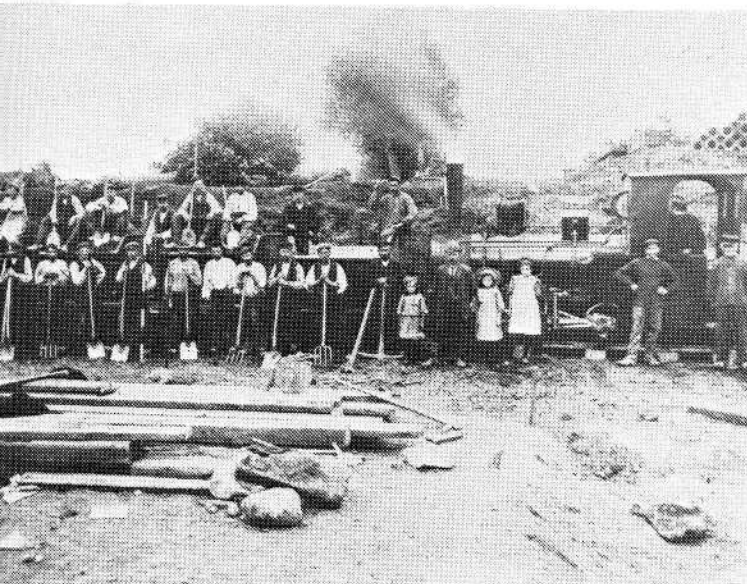
Nysted st. straks efter åbningen (Jbm)

STUBBEKØBING-NYKØBING-NYSTED BANEN,
SNNB.

Banen åbnet i 2 tempi i 1910/11 med en samlet længde på 44,7 km. På Nysted-strækningen blev persontrafikken indstillet den 27. maj 1961 og hele banen blev nedlagt den 31. marts 1966.

TRÆKKRAFT

Damploko:



SNNB, anlægsarbejder ved Toreby 1910 (Jbm)

- Nr. 1, CT, se "344", 1911-1933
- Nr. 2, CT, se "344", 1911-1915
- Nr. 3, CT, se "344", 1911-1966
- Nr. 4, CT, se "344", 1911-1961
- Nr. 5, CT, se "344", 1911-1966
- Nr. 6, 1BT, se "326", 1914-1954
- Nr. 7, 1B, se "209", 1919-1929
- Nr. 8, 1BT, se "331", 1924-1939
- Nr. 9, 1BT, se "331", 1924-1952

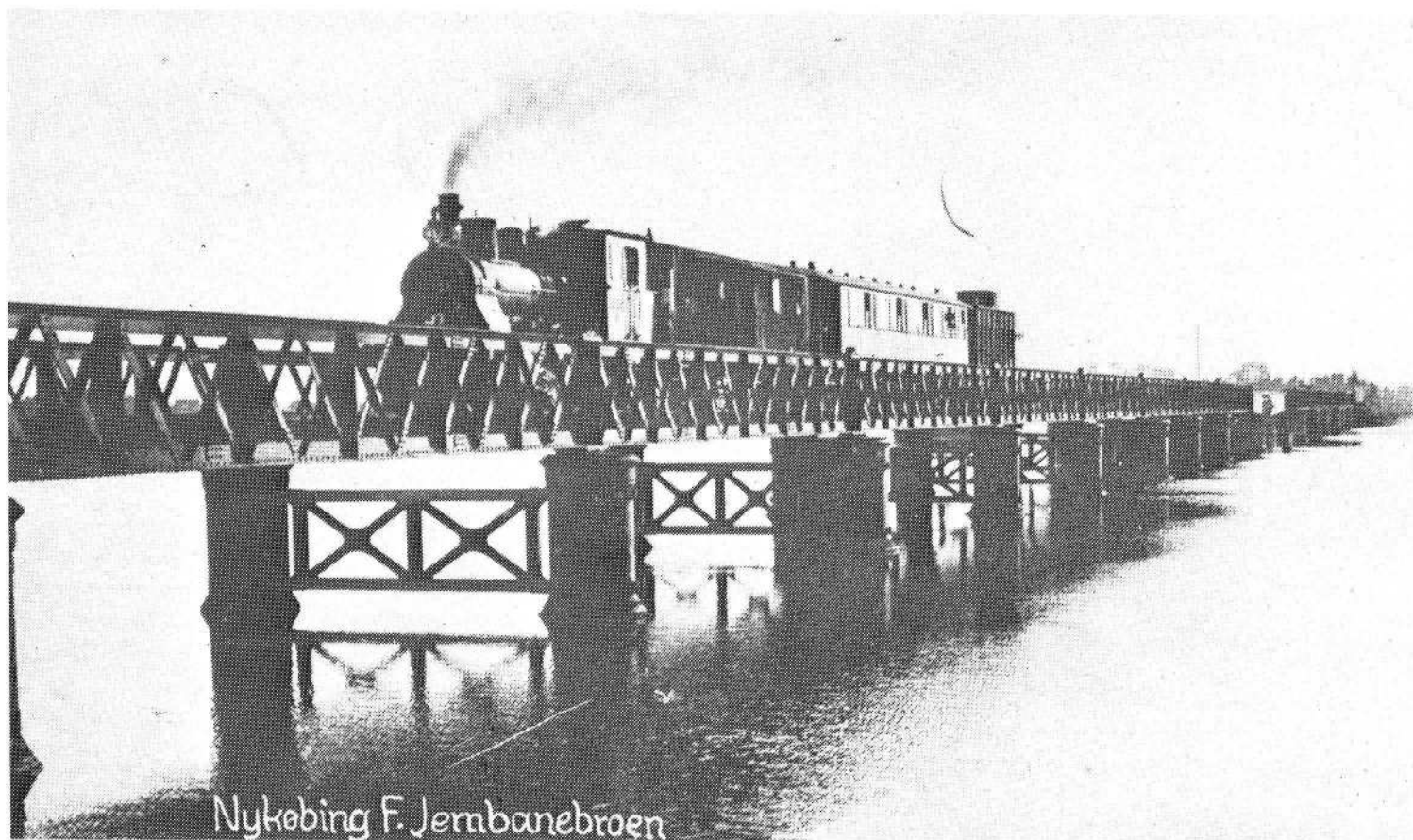
Motor:

- M 1, 100 HK, 1927-1963
- M 2, 100 HK, 1927-1929
- M 3, 100 HK, 1927-1966
- M 4, 100 HK, 1929-1966
- M 5, 100 HK, 1936-1966
- SM 10, 1948-1966
- SM 11, 1948-1966
- SM 12, 1952-1966

Med loko 1-5 har man ofte kørt roetog på 450-500 t og hertil var de velegnede, men i lette persontog var de lidt vel uhåndterlige. Til disse tog fik man så nr. 6 og 7 - nr. 6 mest til Nysted-banen og nr. 7 til Stubbekøbing-banen. Nr. 2 blev solgt til Ålborgbanerne i 1915 og blev der anvendt som rangermaskine. Indtil man motoriserede kørte de 2-koblede loko persontog, og de 3-koblede mest gods- og roetog. I 1924 købte SNNB nr. 8 og 9, begge 1BT, - ret store til persontog og allerede 2 år efter indsattes lette motortog på banen. M 1-3 (2-akslede benzinvogne med 10 pladser på II kl. og 22 på III samt et rejsegodsrum - en lidt usædvanlig indretning) betød en væsentlig nedgang i anvendelsen af damploko, men betød også en forøgelse af togantallet. I 1923/24 løb der 4-5 tog dagligt, det betød 3 loko i dagligt brug og hertil kom så roetogene i efterårs-månederne.

I 1925/26 kørtes et "rent" godstog på Stubbekøbingbanen og fra 1929/30 løb der 9 togpar. I årsberetningen for 1936/37 kan man læse: Den daglige drift bestrides nu af motorvogne. Men man havde nu også 4 motorvogne, idet der var indkøbt en ME fra DSB som SNNB M 5, og M 4 var kommet til i 1929 som erstatning for den nedbrændte M 2.

Tallene viser også, at der er sket noget: I 1935/36 kørtes 297.300 togkm, heraf damp 36.500 og i 1936/37 var tallene 295.300 hhv. 16.900. I de næste 2-3 år faldt dampkørslen yderligere, så udover roekørslen er der kun



Herover SNNB-tog på gamle bro ved Nykøbing F (SP-arkiv), herunder: Horbelev st. med plantog, 1965 (hol)



kørt meget lidt med damp. 1 eller 2 loko var i 1930-erne konstant hensat (årsberetningen nævner kun dette forhold til og med 1934/35). I krigsårene udgjorde dampkørslen ca. 2/3 af al kørsel. Et par motorvogne fik generator.

I 1948 købtes 2 skinnestog og i 1952 et tredje sæt. Nu var de 2-koblede persontogsloko blevet overflødige, nr. 8 var allerede solgt i 1939 til Gørlev sukkerfabrik og nr. 9 blev nu solgt til ophugning i 1951. 2 år efter fulgte nr. 6. Tilbage var så de 3 3-koblede, der var udmærkede godstogsloko, men absolut uegnede i hvert fald i en SM-plan. Et blev udrangeret i 1961 og de 2 sidste blev bibeholdt

til banens standsning i 1966, men blev meget lidt brugt, idet ikke alene godset, men også roerne forsvandt fra banen.

I 1950-erne kørtes af ca. 240.000 togkm de ca. 3000 med damp og de sidste tal fra banen lyder:

1961/62, 190.800 togkm, heraf damp	100
1962/63, 178.900	1500
1963/64, 183.500	0
1964/65, 183.300	400
1965/66, 170.400	800

A. Gregersen

LÆSERNES EGEN SIDE

HVEM FORSKER HVAD

I SP 13/3 foreslår Jørgen Jensen, at der stilles spaltepads til rådighed for denne rubrik. Ideen er, som redaktøren også bemærkede udmærket og praktiseres indenfor andre områder af historieforskningen, således udsender f.eks. Samfundet for dansk Genealogi og Personhistorie en sådan oversigt.

Men over til jernbanehistorien. Mit arbejde indenfor dette felt har været koncentreret om:

a) et jernbaneprojekt på Ærø 1916-17 (en beretning om de ærøske baneplaner findes i "Fynske Årbøger 1974").

b) problemerne omkring placeringen af den jyske længdebane, herunder også tværbaneplanerne omkring midten af forrige århundrede.

c) den vestjyske længdebane, d.v.s. Esbjerg-Holstebro, dens endelige placering og anlæg, herunder også en undersøgelse af de bysamfund der voksede op langs banen, hvorimod det har interesseret mig mindre om der kørte D-, K- eller MO-ere m.v. på banen.

I øjeblikket arbejder jeg med en regi-

strering af alle danske stationsbygninger bl.a. på grund af de forhold som JJ så rigtigt fremhæver. Et første resultat af denne undersøgelse kan ses i tidsskriftet "Industrialismens bygninger og boliger" nr. 1/1976, hvor en række landstationer mellem Fredericia og Århus er behandlet (artiklen er iøvrigt gengivet i JERNBANEN, nr. 4/1976.

Vigand Rasmussen
Svanholmegade 5
7100 Vejle

Vi har mange gange her i bladets spalter nævnt Dansk Jernbanearkiv, og da der jo nok stadig er nogle, der ikke rigtigt ved, hvad denne betegnelse dækker, glæder det mig, at Per Topp Nielsen omgående har reageret på opfordringen i sidste nummer, og har sendt denne redegørelse:

Hvad er DANSK JERNBANEARKIV?

Dette spørgsmål får vi ofte stillet, og det er faktisk ikke så ligetil at besvare. Dansk

Jernbanearkiv blev startet allerede i 1964 med det formål at samle og registrere alle oplysninger om jernbanernes rullende materiel - især sådanne oplysninger, som normalt ikke måtte være offentligt tilgængelige.

Et helt specielt område, vi er begyndt at registrere, er faktisk, hvilke arkiver/personer, der har oplysninger om hvad indenfor "emnet". En liste herover kan desværre ikke til fulde opstilles, men mangler man en bestemt oplysning eller et foto, er man velkommen til at kontakte os. Vi vil ofte kunne skaffe det ønskede eller kunne henvise til andre, der ved noget om sagen.

Hvad gemmer vores arkiv ellers? Jo, først og fremmest kan vi efterhånden præsentere en komplet samling i original eller kopi af alle skrifter over materiellet, som DSB og forgængere officielt har udsendt - inklusive alle tillæg. Under indsamlingen af dette materiale er der fulgt en hel del om privatbanernes materiel med, hvilket vi selvfølgelig også arkiverer. En liste over disse ting vil blive medtaget i vort nye tilbudskatalog (hvis vi ellers kan finde tid til at lave et sådant).

Derudover prøver vi også at registrere de uofficielle oplysninger. Her kan bl.a. nævnes DSBs kartotek, hvorefter vognene i tidens løb er blevet indkaldt til revision. Disse "sygejournaler" går helt tilbage til 1917 og dækker således mange huller, der opstod ved branden i Østerport remise. Dette kartotek, der består af ca. 15.000 kort, blev i sommer "genfundet" på et loft i DSBs centralværksted i Århus. Med stor velvilje fra DSB har vi fået lov til at kopiere det hele - delvis på den betingelse, at DSB så kunne henvise andre interesserede til os.

Vi samler også på tegninger. Da vi erfarer, at andre er begyndt at samle Scandias tegninger, har vi kastet os over DSBs egne hovedtegninger. Selvfølgelig sælger vi også tegninger ud af huset, men kun dem, vi selv har tegnet. En liste over disse vil meget snart kunne fås fra vor nye tegningsarkivar: Leif Lise, Liljehaven 19, Smørumnedre, 2760 Måløv. Flere af tegningerne kan leveres i skala 1:45 såvel som i 1:87.

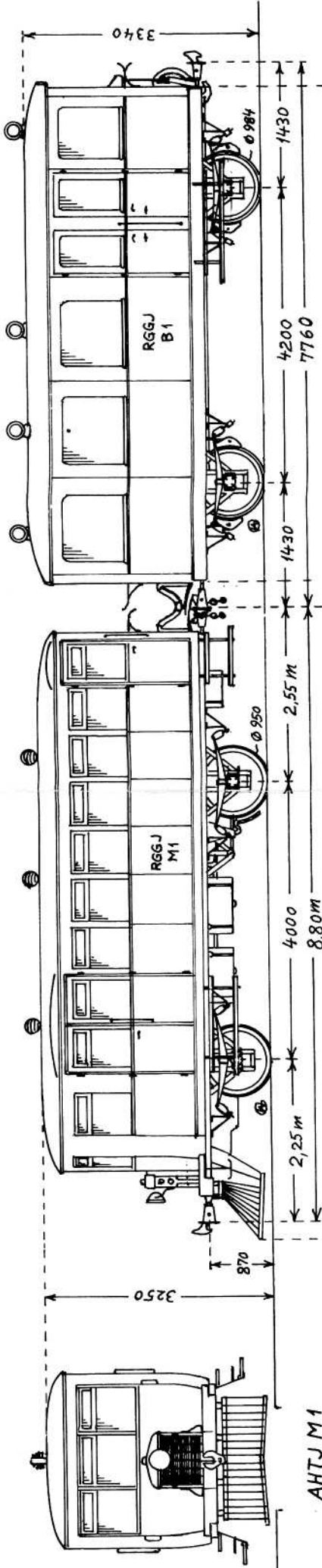
Last, but not least: Vi prøver nu også at registrere artikler i forskellige fagtidsskrifter gennem tiderne. Når systemet er udbygget, vil det forhåbentlig blive et værdifuldt kildemateriale for andre jernbaneforskere.

Men DANSK JERNBANEARKIV er meget andet. Hos Toldvæsen o.s.v. er vi registreret som forlag. Først og fremmest har vi startet udgivelsen af "Driftsmateriellet". En minutiøs gennemgang af alt rullende materiel i Danmark. Foreløbig er der udgivet over 300 sider med DSB godsvogne litra G, H, I og Q (med diverse underlitra). Et par småhefter er fulgt med ved siden af, men flere overraskelser er på vej.

Dette fører os egentlig over i en anden afdeling, nemlig vores trykkeri. Vi råder nu over et moderne off-set trykkeri med alle reprografiske muligheder, således at vi fremover er i stand til at levere virkeligt professionelle tryksager, der ikke må sammenlignes med de første udgaver af "Driftsmateriellet". For at et sådant trykkeri skal køre rentabelt, skal det have noget at trykke, og det var måske værd at overveje at indhente et tilbud på trykning af Jeres klubblade, publikationer etc. Prisen vil selvfølgelig rette sig efter kvalitetskravene, men vil nok være en del under markedsprisen, da vi arbejder med det på entusiastisk basis. Bogudgivelser modtages også i kommission.

Vi lider under tid- og pladsnød i øjeblikket. Det sidste bliver der nu rettet på. Vi er ved at indrette kontor og læsestue fem huse længere oppe ad gaden. Det reprografiske udstyr indrettes samme sted, medens trykkeriet er opstillet hos Leif i Måløv. Tidnøden er der desværre ikke meget at gøre ved endnu, da både Leif og undertegnede har vores 8-16 jobs at klare "ved siden af". De lange leveringstider på op til flere måneder, der hovedsagelig skyldes en generel undervurdering af folks købelyst, burde efterhånden gå ned i takt med indførelsen af et nyt ordrebehandlings-system. Det nuværende EDB-system (EDB = Ekstra Dårlig Behandling) fremmer just ikke salget! Var det blot kun jernbanerne, vi skulle ofre tid på. Familielivet kræver jo sin del, og fra gammel tid leverer vi stadig musikanlæg til discotequer - men det er vist lidt uden for emnet.

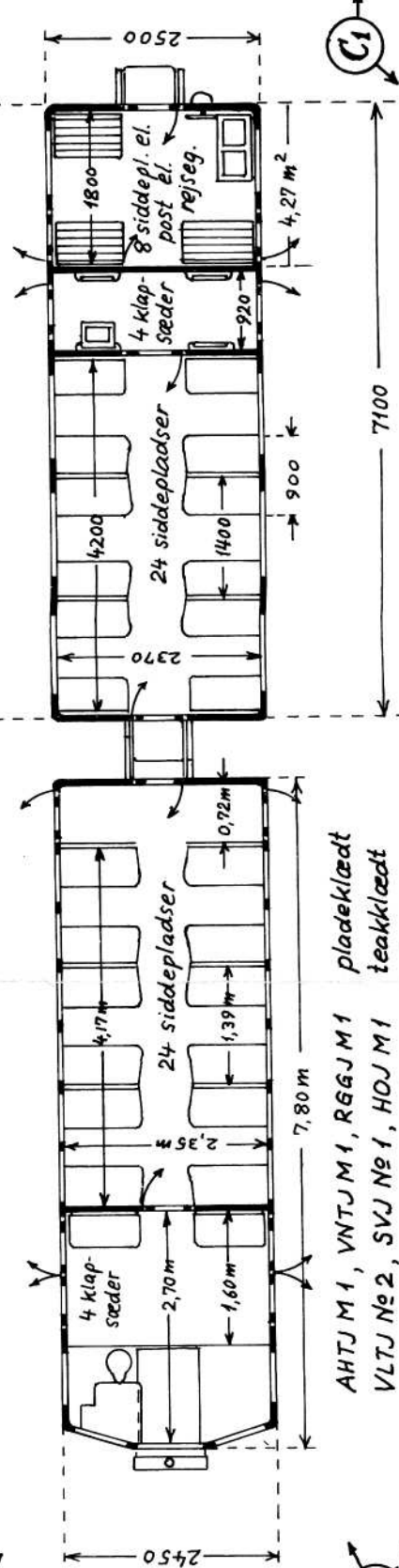
Vores generelle adresse er stadig: Postboks 36, 4990 Sakskøbing. Undtaget er kun salg af tegninger til modelbanebyggere, der må henvende sig til tegningsarkivet i Måløv (se adresse ovenfor). Ved alle henvendelser - husk svarporto (nu om kort tid kr. 1,20).



AHTJ M1
VNTJ M1
RGGJ M1

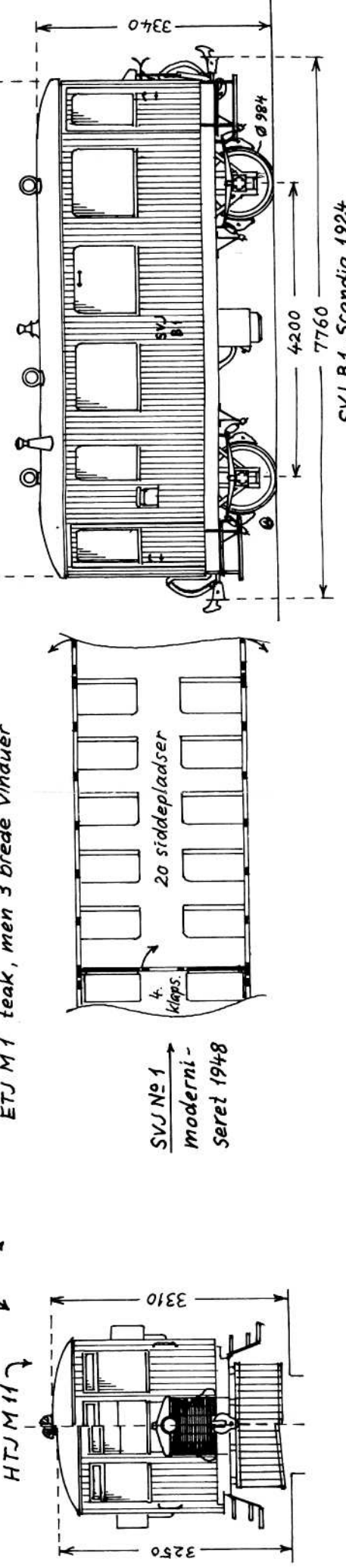
B₁
Scandia motorbivogn 1924.
RGGJ B1 (plade), OHJ MP 221 (teak).

Δ model IV, 1924 (standard).



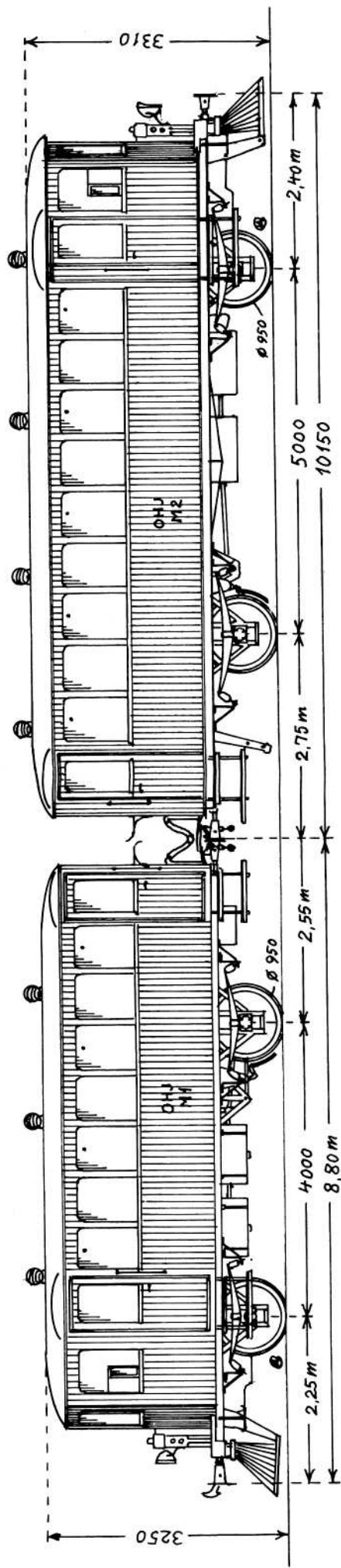
AHTJ M1, VNTJ M1, RGGJ M1 pladeklædt
VLTJ No 2, SVJ No 1, HOJ M1 teakklædt
ETJ M1 teak, men 3 brede vinduer

VLTJ No 2
SVJ No 1
HOJ M1
ETJ M1
HTJ M11



SVJ No 1
moderni-
seret 1948

SVJ B1, Scandia 1924

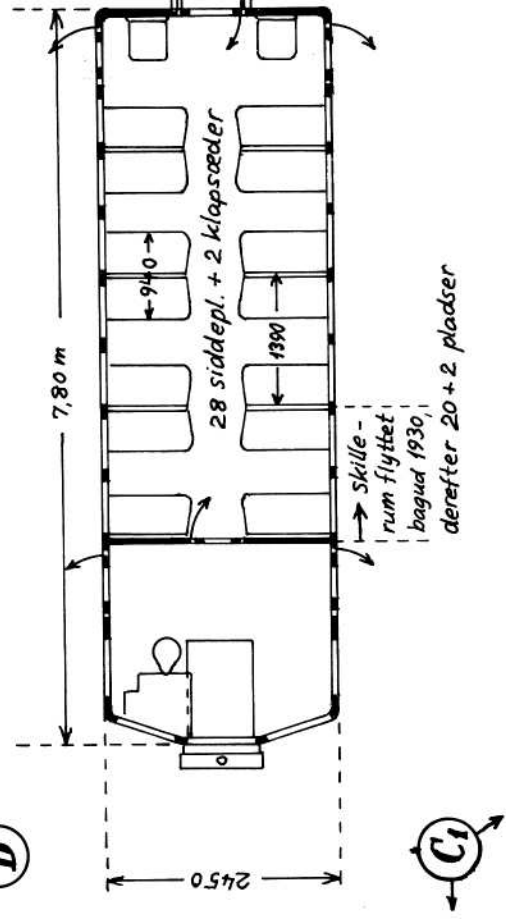


OHJ M1, Δ model IV, 1924

OHJ M2, Δ model VII, 1925

(D)

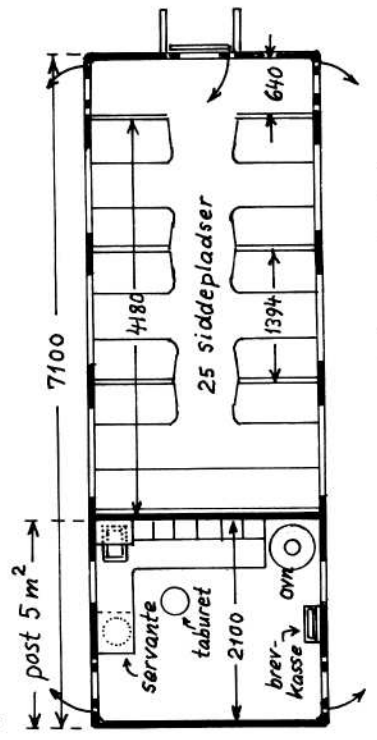
(E)



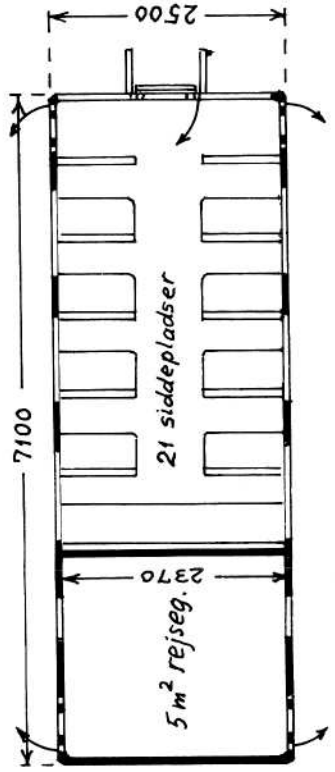
(C₁)

(C₂)

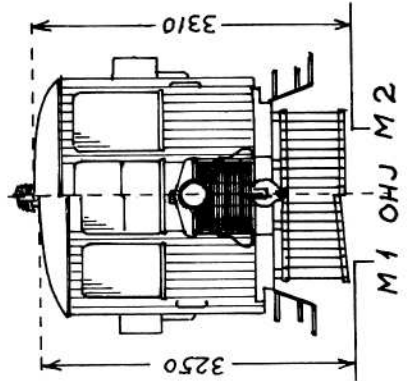
(D+E)

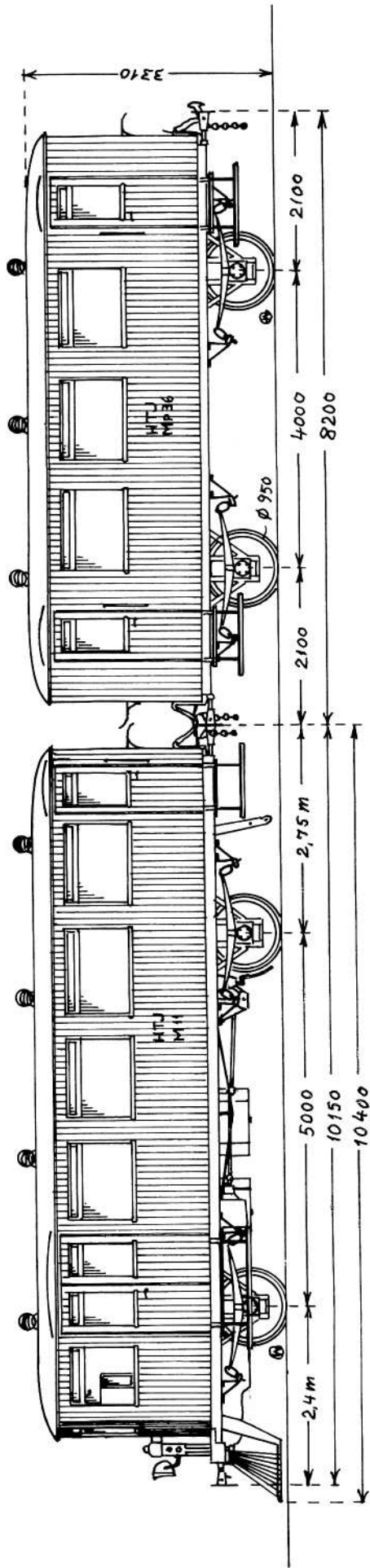


SVJ B1, oprindelig indretning



SVJ B1, moderniseret 1948

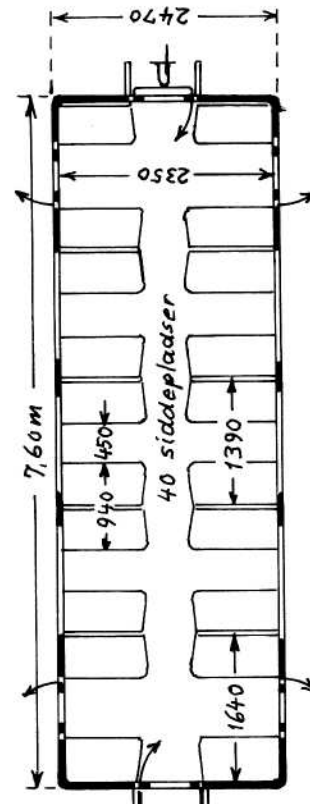
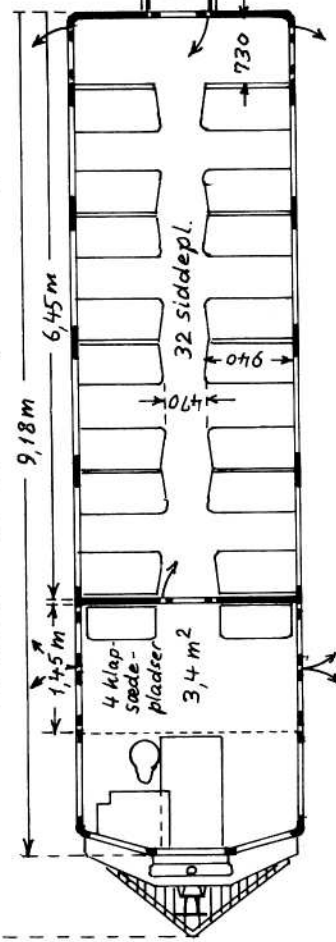




Δ motortog model VII, 1925. Siddepladser: 72 faste + 4 klapsæder, c. 30 ståpladser.

F₁

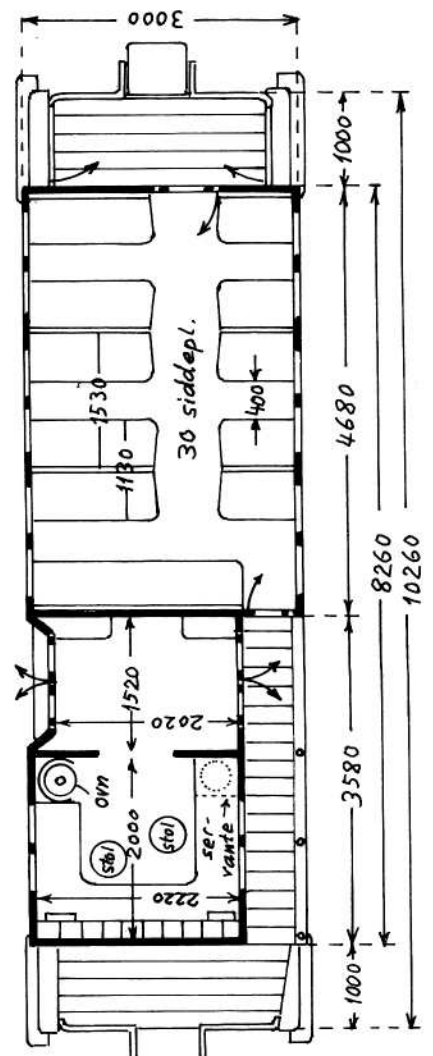
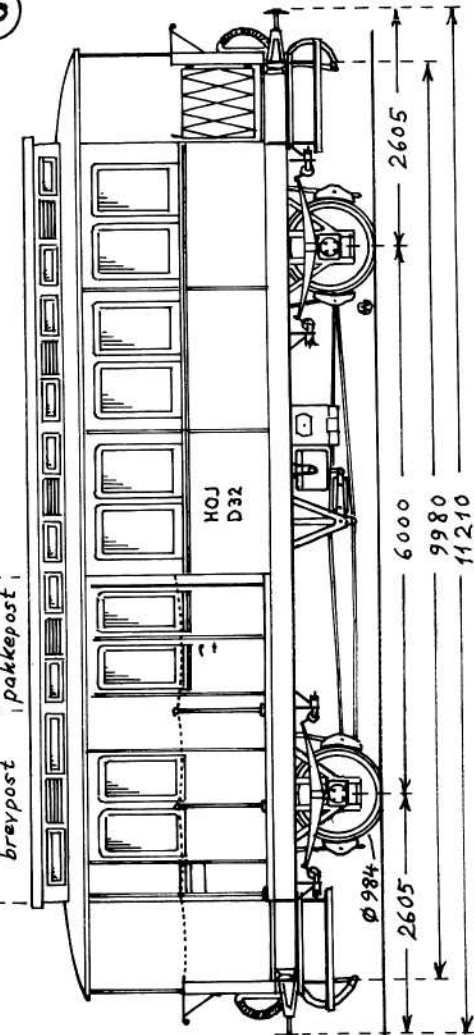
F

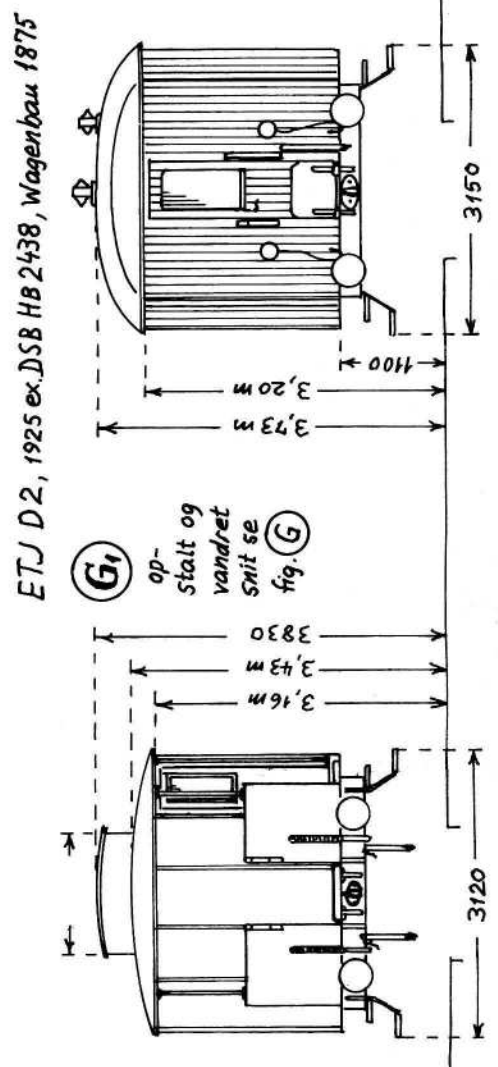
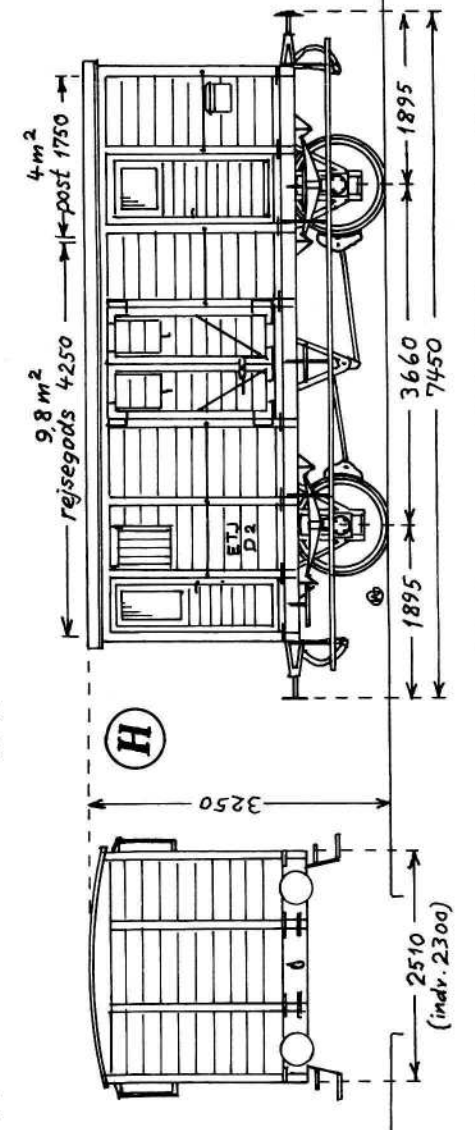
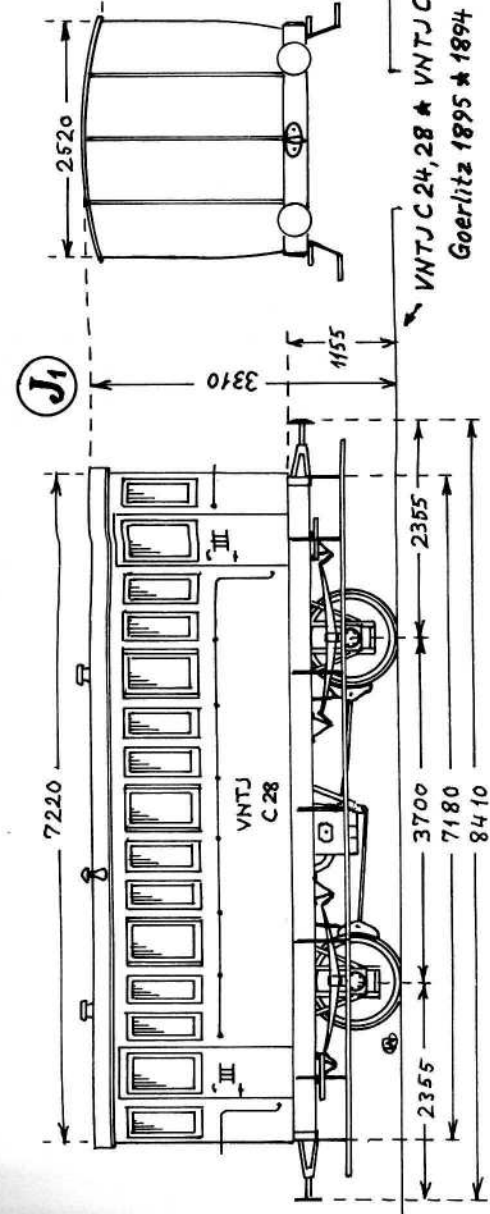
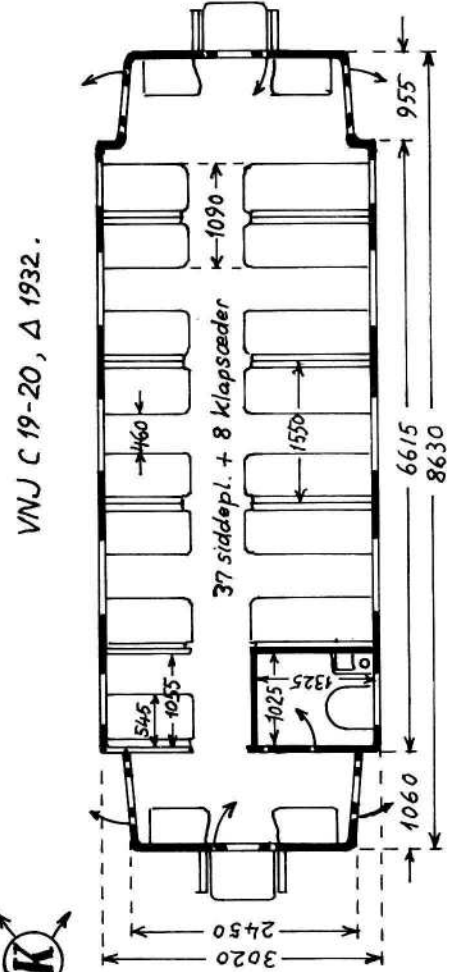
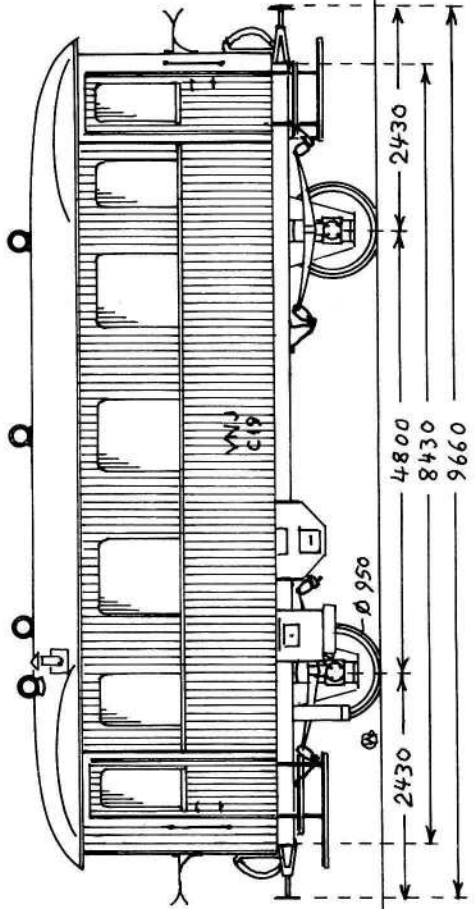
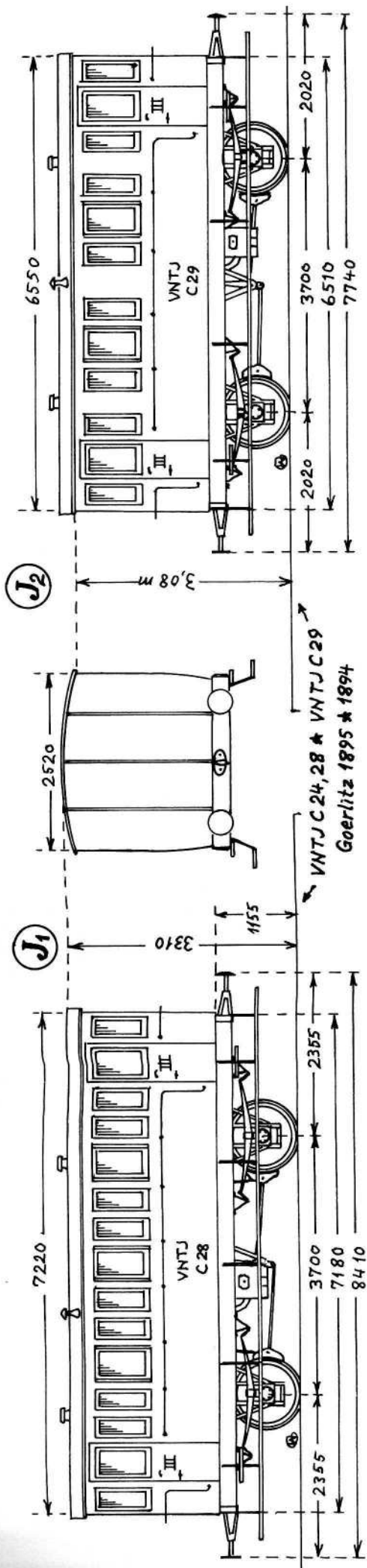


4,4 m² breypost
3,1 m² pakkepost

G

H0J D 32, Scandia 1905, fra 1925 motobivogn





EN KRITISK RØST FRA NORGE

Til redaktøren.

Undertegnede har netop i dag modtaget SP 13. årg. nr. 3 og som sædvanligt læst bladet igennem med stor interesse.

Men igennem en årrække har det ligget mig på hjertet, at jeg ville skrive til redaktøren af SP for dermed at rette et kraftigt skyts mod ham.

For at gå direkte til sagen: DER ER ALT FOR MEGET PRIVATBANE-SLADDER med tabeller, opstillinger, materialebeskrivelser, ud-rangeringer m.v. Efterhånden hænger det en langt ud af halsen, og det havde måske været bedre at udgive alt om privatbanerne i enkelte hefter, eller som ét samlet bind med alle privatbanerne samlet under ét.

Det foresvæver mig at redaktøren i et nummer af SP i en tidligere årgang ville prøve at fordele sol og vind retfærdigt, d.v.s. privatbane-statsbane og andet aktuelt stof. Hr. Holtrup - De vil vel ikke komme og fortælle, at alle 700-800 abonnenter interesserer sig for privatbaner under den form som de er blevet præsenteret i bladet??

Jeg vil foreslå redaktionen i næste nummer af SP at vedlægge et spørgeskema, hvor redaktøren har lavet en opstilling som f.eks. kan være følgende:

Privatbaner - som de har været præsenteret i SP hidtil,
Statsbaner - rullende materiel (damp, diesel, person- og godsvogne, stationsbygninger, sikringsanlæg, sporanlæg o.s.v. præsenteret i lighed med den form, som privatbanerne har foreligget,
endvidere modelbygning af anlæg, vognmateriel m.v.

Se blot på modeljernbaneklubberne, de kører også med DSB materiel.

Det eneste "store" som man har berørt angående DSB er den serie om færgerne som var i bladet for et par år siden, og ellers har man en meget sjælden gang omtalt DSB. Hr. redaktør, prøv at regne ud, hvor mange procent af alt stof, som har været bragt i SP, som vedrører DSB til lands kontra privatbanerne, jeg tror at privatbanerne vil gå af med sejren med ca. 90-95%???

Jeg foreslog at man eventuelt kunne udgive alt om privatbanerne i enkelte hefter eller i ét samlet bind. Jeg har en stærk mistanke om, at salget vil gå så som så, jeg kan jo

bare henvise til den omtale redaktøren fra tid til anden er kommet med i SP om at "vi endnu har så og så mange numre tilbage af den eller den bog om den bane" - er det ikke rigtigt? Jeg skal ikke være morsom, men jeg har regnet ud, at hvis alle privatbanerne skal omtales i det tempo, som det er gjort i SP, vil jeg være på alderdomshjem når SP er nået så langt, at man skal til at omtale eller skrive om DSB (jeg er 36 år).

En anden kritik som jeg vil rette mod SP er: hvorfor H..... (undskyld mig) står der ikke tekst under billederne, hvergang må man blade et eller andet sted hen i bladet for at finde teksten, det skulle vel ikke være så vanskeligt at placere teksten under billederne, der er jo masser af "luft" omkring billederne. Så vil redaktøren opdage, at der bliver lidt mere spalteplads til de øvrige artikler.

I sidste nummer af SP omtaler redaktøren en eventuel prisforhøjelse fra 1978 p.g. af momsforhøjelse og andre udgiftsstigninger. Jeg tror ikke, at bladet mister abonnenter af den grund - når jernbaner er ens hobby, tror jeg man er villig til at ofre nogle kroner mere.

Og lidt ros kommer her: Jeg synes at SP er i top, både redaktionelt, udstyrsmæssigt og hvad det nu hedder, når vi ser bort fra den manglende tekst under billederne.

Nu kan det godt lyde som om jeg er fjende af privatbanerne - så absolut ikke, de har deres berettigelse ligesom DSB, og det er en skam at privatbanenettet er skrumpet så meget ind som det er. Men jeg vil med dette indlæg bare fortælle redaktøren, at der også er noget, der hedder: De Store Baner.

Med venlig hilsen
Kai Dohn
Dyreveien 99
Ekholt
N 1500 Moss
Norge.

- - - - -

Kan dette indlæg mon ikke give nogle af vore andre 948 abonnenter anledning til enten at bekræfte Kai Dohns kritik - som jeg med glæde bringer - eller modsige ham ("hjælpe" redaktøren). Er vi så énsidige???

S.U.

Holtrup

AVISPLUK

For nogen tid siden kom jeg i besiddelse af en stak aviser af noget ældre dato. De ældste stammede fra århundredskiftet, de yngste fra omkring 1920. Det var en temmelig stor bunke og der var aviser fra mange steder i landet. Jeg forudså at en sådan gave ikke ligefrem ville vække de samme begejstrede følelser hos min kone som hos mig, så i første omgang havnede de i kælderen. Af og til tager jeg så en mindre stak med op og gennemgår dem lidt nærmere, selvfølgelig med den lumske bagtanke at finde noget jernbanestof i dem.

Det tager temmelig lang tid at komme igennem et sådant bundt, ikke fordi det er et kedeligt stykke arbejde, men snarere fordi jeg gang på gang falder i vandet og læser en masse andet, der slet ikke har med jernbaner at gøre.

Jeg vil ikke ligefrem påstå, at bladene var spækket med jernbanenyt - det er aviserne jo heller ikke i dag - men lidt fandt jeg da hist og her. Var der sket et uheld var det beskrevet, selv små rangeruheld var tit nøje beskrevet, men dog mest i provinsaviserne. Nu bliver det ret hurtigt kedeligt at læse om uheld, de har ret ofte samme årsager, sådan forstået at en mængde skyldes for hård rangering, varmløbne hjul o.s.v. Det kan jo være alvorligt nok, men som regel drejer det sig kun om materiel skade - heldigvis. Derimod er det morsommere at læse noget der beskriver, hvordan forholdene på og til banerne var. Men under læsningen sker der noget ejendommeligt: Jeg bliver efterhånden klar over, at det man klagede over dengang, det man var optaget af og interesserede sig for, har en forbavsende lighed med vor egen tid.

Man klagede over udslidt materiel, over dårlige forbindelser, over dårlig service og man faldt pladask på maven for den nye teknik, de kraftige maskiner og de nye vogne - nøjagtigt som vi oplever det i avisen i dag. Tænk blot på al den omtale, de nye MZere fik for nogen tid siden, hvordan man fremhævede dem teknisk, hvor benøvet man var over den fart, de kunne præstere - for slet ikke at tale om hvordan man fremhævede den redning det var for køreplanen, at de blev sat i drift o.s.v.

Nøjagtig den samme svada fik man i 1907 da den første P-maskine blev introduceret. Hvordan banerne havde kunnet eksistere før P-erne var en gåde for alle - ihvertfald for journalisterne. I benøvelse over det nye glemte man helt at tænke på det gode stykke arbejde det hidtidige materiel havde udført og som det også fremover skulle udføre. Sådan er det jo også i dag.

Man har ret ofte i de senere år fået den opfattelse, at det gamle materiel DSB ikke kan bruge andre steder, sendes til Jylland, hvor man så på visse strækninger må døje med u-moderne og delvist udslidt materiel. Denne taktik er åbenbart ikke ny, for i et læserbrev i Morsø Avis klager en læser over at færgerne på Glyngøre-Nykøbing M. overfarten er så pilrådne, at det er livsfarligt at sejle med dem. Især skal det være galt med den gamle færge LILLEBELT. Brevet, der stammer fra sommeren 1910, får i første omgang en til at mene, at den gode brevsriver smører lidt tykt på, men man kommer dog hurtigt til at revidere sine anskuelser for avisens redaktion har en kommentar til dette indlæg, der klart viser at noget - om end ikke en hel del - må der være om snakken, for man tilføjer: "Selvfølgelig frugter påtale af forholdene vel intet - det er jo så tit forsøgt, - men vi henstiller til statsbanerne at få et nyt lag brædder på dækket, så at faren for at dumpe igennem bliver formindsket; endvidere at der på iøjnefaldende steder sker opslag, der advarer publikum mod at benytte bænken samt fraråder de rejsende at gå under dækket. Vi håber, at vor henstilling vil blive taget til følge, og den umiddelbare fare ved at benytte færgen er da noget formindsket". Hvis forholdene bare i tilnærmelsesvis grad har været så slemme, har det virkelig krævet et personligt mod at begive sig ud på en rejse på denne overfart. Den omtalte færge LILLEBELT må være den man indsatte på Lillebæltsoverfarten i 1872 som Danmarks første jernbanefærge.

I Politiken fra samme år er der også et læserbrev, der nok kan få en til at mindes de gode gamle dage, da der var noget der hed service, selvom brevsriveren nu beklager

sig over mangelen af samme. Han skriver: "Jeg rejste nylig med min familie hjem fra et sommerophold i Frederiksværk. For at være sikker på at få min bagage hurtigt i København - der var nemlig ting imellem, som jeg dårligt kunne undvære - lod jeg den indskrive som ekspresgods. Den blev indleveret i Frederiksværk en søndag middag kl. 2.30 og ankom planmæssig til Nordbanegården kl. 6.22 samme eftermiddag; men i stedet for at få bagagen "ekspres", fik jeg den udleveret næste dags middag kl. 11.30, og da jeg beklagede mig, fik jeg seksten dage efter meddelelse om, at bagagen var "planmæssigt udbragt i henhold til godsreglementet", og "når den var ankommen efter kl. 6 aften eller på en helligdag, blev den først udleveret næste søgnedags formiddag".

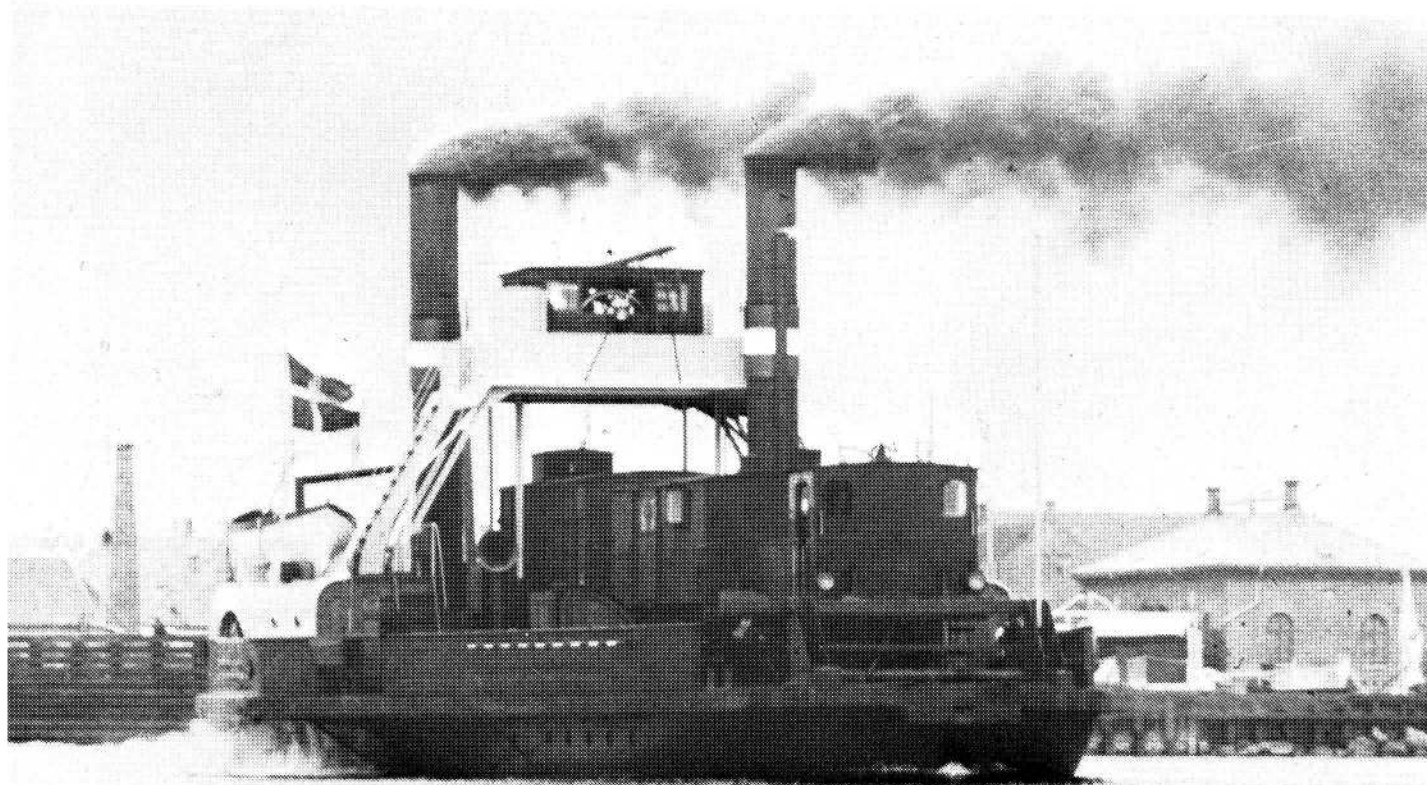
Har man ikke ret til at undres over et reglement, ifølge hvilket i en by med en halv million indbyggere "ekspresgods" ikke udbringes fra lørdag aften kl. 6 til mandag formiddag, og får ikke ordet "ekspres" i dette tilfælde en altfor latterlig klang!". - Det er vist godt at den forargede rejsende ikke lever i dag hvor forsendelsen af gods er en yderst langsommelig affære, for slet ikke at tale om udbringningen, der stadig gøres vanskeligere og van-

skeligere, fordi færre og færre stationer yder denne service.

Og så noget helt andet. Gamle "Lotte", rangerhesten på Hellerup station, faldt i aften i et af hovedsporene og kom ind under en jernbanevogn. Den (jeg går ud fra at det må være hesten) kunne ikke rejses, og uheldet medførte forskellige togstandsninger. Falcks Redningskorps måtte møde med en kran og frelse den gamle veltjente Lotte. Denne notits kunne man finde i et københavnsk blad, men at man stadig brugte rangerhest på Hellerup station i 1910 kan vel nok undre nogen, det var da en ret stor station allerede dengang. Om man har haft en nedbrudsreservehest melder historien dog ikke noget om.

I en kronik i Politiken fra juli 1910 skriver forfatteren Martin Andersen Nexø blandt andet dette tankevækkende stykke, efter at have slået til lyd for at alle arbejdere får ret til 8 dages ferie: "Statsbanerne, der i forvejen besørger rigsdagsmænd og ferieborn gratis, bør også give de ferierende arbejdere gratis billet - eller i alt fald så billig, at afstanden ingen rolle spiller, og enhver familie kan tage hen, hvor den ønsker, i landet".

H/F Lillebelt i Nykøbing M (arkiv JG)



Nu, hvor vi i de seneste dage har hørt så meget om Farumbanen i forbindelse med den elektrificering, der endelig er fuldført, efter at det snart er 50 år siden eller mere at man begyndte at tale om den ting, er her en lille affære fra denne bane, der virkelig fik sindene i kog. I en avis finder man følgende korte meddelelse: "Stationsforvalter Lund i Farum (Slangerupbanen) har fået afsked, fordi han sov over sig morgenen efter en fugleskydningsfest, hvori han havde deltaget. Han var meget afholdt i sin virksomhed". Som man måske har bemærket har avisen efter Farum i en parentes oplyst os om, at Farum ligger på Slangerupbanen. Dette kunne tyde på, at Farum åbenbart ikke har været et særligt kendt sted, så man har følt sig foranlediget til at give læserne lidt orientering desangående. Men der har ikke været tvivl om, at hvis Farum har været et ukendt og roligt sted før, så skulle denne meddelelse nok gøre sit til at man blev bekendt med byens eksistens. Adskillige ytrer sig om sagen, men lad os nøjes med dette indlæg, der ikke er helt uden satire. "Slangerupbanen, der er en decideret lystbane, søger på alle mulige måder at få sine tog fyldt. Efter at banen i længere tid har arrangeret "Måneskinstog" til

Hareskoven, startedes den 21 ds (stadig 1910) "Ferietog" til Bagsværd og Hareskoven med madkurve, musik og dans. Banen arrangerer hele turen, der også omfatter et kaffebord ved Bagsværd, og betaler musikken. Den har allerede en mængde forlovelser på samvittigheden. Det gør da unægteligt et underligt indtryk at se en jernbanedirektion, der til daglig bevæger sig i en så festlig og lystig sfære, og ved en bane, hvor togene bogstavelig talt går med musik, vise en så grusom strengthed overfor en stationsforstander, der sover over sig. - Herregud! Det gør jo også de fleste af passagererne, der er blevet fristet af de af direktionen arrangerede "Måneskinstog" til Hareskoven".

Jeg må desværre bedrøve læseren, men udgangen på historien kender jeg ikke, jeg kunne ikke finde noget i aviserne om stationsforstanderen fik lov at blive eller ikke - men på den anden side er det morsomt at få at vide, at KSB nok som den første bane har haft udflugtstog og ligefrem har brugt helt moderne reklamemidler for at skaffe kunder. Det er en side af denne banes tilværelse, jeg ikke har hørt om før, og noget der på udmærket måde supplerer kendskabet til denne for københav-



Styrevognstog på KSB (B&W)

nerne så populære bane; ingen anden bane har vist så tit været i avisen som den, selvom det ikke altid var lovord man hørte - tværtimod.

Blade på begge sider af Lillebælt har haft bemærkninger om, at trafikelev A. Hadsund den 18. juli om eftermiddagen svømmede fra Jylland til Fyn over Lillebælt. Turen blev gjort på halvanden time. Det havde nu været hurtigere at bruge færgen, der klarede den samme tur på 15 minutter. Man havde næppe fordøjet denne nyhed i Middelfart, før en ny, men noget mere dramatisk hændelse fandt sted. Et par dage efter, da middagstoget holdt ved Middelfart station og Perronen var fuld af folk, "handlede" tre tjenestekarle, der absolut ikke var ædru, om et gevær. Uheldigvis var samme ladt og medens de stod og "handlede" gik bøs-sen af, og projektilet gik ind mellem passagerer og personale. Til alt held blev ingen ramt, men de tre karle opnåede da ikke at komme med toget, idet de måtte tilbringe et par dage i myndighedernes varetægt.

Dampfærgen THYRA havde for nogen tid siden været underkastet en reparation på Helsingør skibsværft og var samtidig blevet forlænget. Dette sidste er faldet Socialdemokraten - det nuværende Aktuelt - for brystet, idet man

mener, at de almindelige mennesker der rejser på 3.klasse er blevet urimeligt dårligt behandlet ved denne ændring af færgen. Man har nemlig fundet ud af, at forlængelsen udelukkende kommer 1. og 2. classes passagerer til gode, for den plads, der er indvundet ved at gøre færgen længere er kun brugt til fordel for disse to klasser, medens til gengæld 3. classes salon er blevet gjort mindre, ved at der i det ene hjørne er lavet lukaf til brug for restauratøren. Bladet opgør pladsantallet til ca. 175 siddepladser for 1. og 2. klasse plus promenadedækket og til ca. 50 siddepladser plus den ene ende af underdækket for 3. klasse. Man går så vidt, at man endda også udregner rumforholdet til henholdsvis ca. 10.000 kubikfod for 1. og 2. klasse og ca. 3.400 kubikfod for 3. klasse. Det ser jo ikke så godt ud rent luftmæssigt, men ser man lidt nøjere på tallene viser det sig nu, at passagerer på 1. og 2. klasse hver har 57,1 kubikfod til rådighed, mens de stakkels 3. classes rejsende har 68! Lommeregneren var nu heller ikke opfundet den gang.

En rejsende klager i "Vort Land" over, at taksten for en hurtigtogsbillet er forskellig for de forskellige vognklasser. Dette forhold fin-



Slangerupbanegaarden. København.

der han ganske urimeligt, da "hurtigheden" jo er ens og derfor bør prisen for alle tre klasser også være ens. Umiddelbart synes dette standpunkt ret logisk, men lad os ikke komme nærmere ind på problemet, men kun glæde os over at hurtigtogsbilletten ikke længere eksisterer.

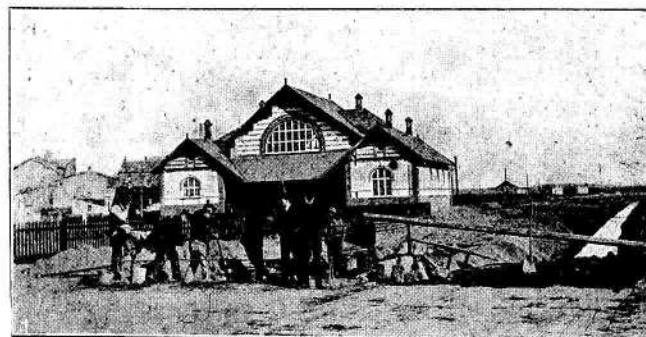
Vi kender vel alle typen, som kommer ind i en kupe og mener, at nu skal der sludres. Det er ikke altid at man er lige oplagt til at lade sig underholde på den måde, hvis man er træt eller vil nyde turen som jernbaneinteresseret og undervejs vil studere strækning og stationer. Men typen, der er oplagt til at underholde, er sikkert lige så gammel som jernbanen. Med overskriften "Pas Dem Selv" bringes i "Vort Land" følgende indlæg: "Jeg bliver gal i hovedet, når et vildtfremmed menneske begynder at konversere mig i en jernbanekupe. Lige så høfligt jeg besvarer et direkte spørgsmål, hvis jeg er i stand dertil, lige så uhøflig er jeg overfor forsøg på selskabelig tilnærmelse fra personer, der er mig ganske uvedkommende, særlig når de almindelige flovser om vejret avancerer henimod bestræbelser for at få mit navn at vide og derefter begynder at anstille krydsforhør over mine anskuelser og mine sympatier. Egentlig talt er man jo ganske værgeløs overfor en sådan tankeløshed. Er en person beruset eller brutal, kan man tilkalde konduktøren og forlange vedkommende udvist, men over for taktløshed er man henvist til selv at tage affære.

Det virksomste middel er ubetinget tavshed. Lader man gang efter gang de indiskrete spørgsmål ubesvarede, skal det gå underligt til, om den videbegærlige passager - særlig når der er vidner tilstede - ikke ender med at blive flov og derefter lader en i ro.

Men kunne direktionen ikke opslå en plakat, der foruden spytning forbød passagererne at tiltale fremmede mennesker?"

Man kan sige at vedkommende - herre eller dame, signaturen giver ikke mulighed for at finde ud af dette - går lige på og hårdt. Det må have glædet vedkommende, at man i nogle aviser få dage efter kunne læse, at på nogle engelske banelinier er der nu - i lighed med kupeer for ikke-rygere - indrettet kupeer for ikke-talende. Efter sigende har kupeerne gjort stor lykke.

Forøvrigt er der her i 1910 en mængde skrivelser om en elektrisk bane mellem Århus og Randers, og vidste man ikke bedre skulle



Nørrebro st. (KSB) ca. 1906 (arkiv JG)

man tro, at det kun drejede sig om formaliteter, før sagen var i orden.

Men også et andet baneprojekt er der meget skrivi om, nemlig banen fra Vigerslev til Køge. I en avis kan man læse, at det kniber med at komme i orden med de finansielle forarbejder til denne bane. Man har derfor måttet anmode ministeren om at søge skaffet en forlængelse af den frist for kommunernes garantistillelse, der er angivet i loven af 27. maj 1908 vedrørende denne bane. Og nu skriver vi 1977 og banen er kun så småt på vej mod Køge - alt tager sin tid. I denne forbindelse mindes jeg et foredrag, der blev holdt i anledning af åbningen af den første S-togs strækning dernedad. Her erklærede en af DSBs ingeniører, at man aldrig ville få en S-bane helt til Køge, men tiden har heldigvis vist noget andet - nu er vi da kommet en tand længere mod syd igen.

Et erhverv, der ikke eksisterer mere, var kommissionærerne. Det var en slags bude der påtog sig kommissioner og besørgede pakker mellem landstationerne og købstæderne. Man mødte dem både på privatbanerne og hos DSB kendetegnet ved, at de var belæssede med pakker i stor mængde; pakker som banerne ikke fik nogen fragt af. Hos DSB havde dette fragttab mindre betydning, men på adskillige privatbaner var man ked af det tab disse kommissionærer gav banerne. Ligefrem forbyde denne budtjeneste turde man ikke, idet man nødvendig ville være uvenner med landbefolkningen og endnu mindre med forretningsfolkene i byerne, som tit på anden måde benyttede banerne. På Hadsherredsbanen mente man at have fundet de vises sten ved i aviserne at avertere med en ordning hvorefter kommissionærerne gratis måtte medtage så mange pakker, der kunne rummes i en almindelig håndtaske, og iøvrigt så mange pakker, som der kunne medbringes i kupeen uden gener for de øvrige passagerer.

Men for disse sidste pakker skulle der betales en fragt, der var noget mindre end gebyret for frimærkepakker. Jeg gad vide hvad en almindelig håndtaske var for kommissionærerne - jeg har en lumsk mistanke om, at den nok har været noget større end banerne har tænkt sig.

Men det viste sig, at Hadsherredsbanen ikke var kommet først til mølle, idet Horsens Privatbaner - lidt triumferende synes jeg - kan meddele, at den ordning har man allerede haft en halv snes år, idet man havde indset kommissionær-systemets store betydning for befolkningen i banens opland, men på den anden side også havde bemærket det indtægtstab, det påførte banen. Derfor havde man indført systemet, som alle - selv kommissionærerne - var glade for.

Vi er i den periode hvor hver eneste egn og by vil have jernbane, og de store jernbanelove viser klart hvor stor interessen var, men ikke alt blev til virkelighed. I 1911 kunne man bl.a. læse om et baneprojekt, som hvis det var blevet realiseret, nok havde været en succes i dag med de mange nye bebyggede områder, der er skudt op i de senere år. Det drejer sig om den påtænkte privatbane fra Vanløse til - som det omtales dengang - fiskelejet Jyllinge ved Roskilde fjord. Jernbaneloven fra 1908 havde givet bevilling til denne bane, som adskilte sig fra de øvrige privatbaner ved at der ikke blev ydet noget tilskud. Man læser bl.a.: "Stemningen i de interesserede kommuner har imidlertid været tilstrækkelig til at sikre de nødvendige midler, idet kommunerne og Roskilde og Københavns amter har tegnet et garantibeløb på 1.350.000 kr. som agtes optaget på et andet prioritetslån i den kommunale kreditforening, medens restbeløbet, antagelig ca. 0,5 mill. kr. ønskes lånt i en 1. prioritet. Udvalget, der arbejder med sagen, mener at banen vil kunne være åbnet for drift St. Hansdag 1913."

Ja, så sikker var man, at man endda havde fastsat åbningsdagen, men banen blev alligevel ikke til noget, måske fordi de områder bl.a. Sengeløse, den skulle gå igennem var for tyndt befolket. Man kunne jo ikke omkring 1910 forudse den udvikling, der i dag har fundet sted, for så kunne det måske godt være, at banen alligevel var blevet bygget.

I marts 1911 forelagde et medlem af komiteen for Vanløse-Jyllingebanen en plan om forlængelse af denne bane, kunne man læse i

en Københavneravis. Forslaget gik ud på at man ved hjælp af færge og dæmning skulle føre banen videre fra Jyllinge til Eskildsø og derfra til Hornsherred med endestation i Skibby. Der ved ville komme forbindelse mellem Vanløse-Jyllingebanen og den projekterede midtsjællandske bane. Man forventede at forlængelsen ville blive ca. 1 mil lang og at den ville koste omkring 450.000 kr. Man tog dette forslag så alvorligt, at der endda blev nedsat et udvalg. Men som sagt: kun på papiret blev banen til noget.

Jeg har skrevet, at flere af de ting man beskæftigede sig med dengang lige så godt kunne have fundet sted i dag, men her er ihvertfald en sag, som ikke kunne tænkes at ske i vor tid. Sagen drejer sig om en ung dame, der var ansat ved de svenske statsbaner, og som - for at bruge avisens udtryk - androg om tilladelse til at gifte sig. Generaldirektoratet nægtede imidlertid at give tilladelse dertil. Men den unge giftelystne dame lod sig ikke slå ud. Hun gik direkte til den svenske konge og forelagde ham problemet. Kongen udvirkede, at ikke alene den her nævnte unge dame, men samtlige ved statsbanerne ansatte damer fik tilladelse til at gifte sig, når de ønskede det. Mon ikke de svenske privatbaner, som der dengang var en del af, har fulgt kongens ønske om personlig frihed til at gifte sig?

Jeg startede det her skrevne med at nævne, at gammelt materiel sendte man til Jylland, når det ikke længere kunne bruges andre steder, og lad mig slutte i samme stil. I en af de gamle aviser fra 1911 kan man læse følgende fra Folketinget, hvor regeringspartiets ordfører udtalte: "I Fredericia mødes de gamle præster og de gamle jernbanevogne, siger et gammelt mundheld. De gamle præster skal over til Frederiksberg og have deres gode dage, og de gamle jernbanevogne skal over til os i Jylland og slides op".

Disse bemærkninger blev fremsat under takstlovsforhandlinger, og avisen kommenterer disse ord kort og lakonisk ved at tilføje "Der er vist noget i det".

G.

TOG 25s OPRANGERING

I SIGNALPOSTEN, nr. 2, 1977, skriver Ole Buskgaard om tog 25s kørestrækning og køretider fra 1935 til i dag. Toget var ét af de få, men store "landsdelseksprestog", der sammen med lyntogene dannede rygraden i persontrafikken mellem landsdelene, især over Storebælt. Kun lyntogene førtes over med færgerne, samtlige andre forbindelser krævede skift mellem tog og færge. Denne trafikale struktur ændredes ved indførelsen af "K 74" i sommeren 1974, hvor man nu fik relativt små, men meget hyppige "inter-city"-tog til at formidle landsdelsforbindelserne.

Men tilbage til tiden før K 74. Storebælt er flaskehalsen. 1 normal 3-sporet Storebæltfærge må medtage højst 1500 passagerer. 1 almindelig bogiepersonvogn af de nu ældre typer kan sættes til gennemsnitlig 75 passagerer, og

1 Storebæltfærge kan således rumme passagererne fra ca. 20 bogievogne, svarende til 2 tog á 10 vogne (hertil kommer post- og rejsegodsvogne). Under mere "normale" forhold, d.v.s. midt i ugen og udenfor højtiderne, kan man vel regne med ca. 500 passagerer i et landsdelseksprestog, svarende til 6-7 personvogne. I lørdag-søndagstrafikken ville jeg regne med ca. 1000 passagerer, svarende til 12-13 vogne, og i højtiderne må der dublering til (i tidligere tiders juletrafik kunne vigtigere eksprestog have op til 2 forudkørende dubleringstog). Dette er rammen, og lad os nu se på, hvordan den blev udfyldt i den førstnævnte situation, d.v.s. midt i ugen og udenfor højtiderne. De valgte årstal er dikteret af det tilgængelige baggrundsmateriale. De implicerede vogntyper gennemgås kortfattet til sidst.

SOMMER 1939:

NYBORG-ÅRHUS:

$$\text{maskine} - \frac{\text{Kh}}{\text{DJ} - \text{WL}} - \frac{\text{AV} - \text{CRL} - \text{AC} - \text{WR} - \text{CR} - \text{CR} - \text{CRL} - \text{BP}}{\text{Fh} \quad \text{Fa 942 Paris} \quad \text{Fh} \quad \text{Ab} \quad \text{Rd} \quad \text{Fa}}$$

ÅRHUS-FREDERIKSHAVN:

$$\text{maskine} - \frac{\text{Ng}}{\text{CR} - \text{CR} - \text{WR} - \text{AC} - \text{CRL}} - \frac{\text{Kh}}{\text{AV} - \text{DJ}}$$

Rd Ab

- sådan står der i "togplan 6", og det ser lidt kryptisk ud. Forklaring følger nedenfor, hvor jeg vil gennemgå oprangeringen for hver enkelt delstrækning. Vognmateriellet blev omlitreret i 1941, en primitiv omlitreringsnøgle følger sidst i denne historie.

Tilbage til NYBORG, sommeren 1939:

Med færgen fra Korsør kommer 3 vogne fra København: DJ-vogn til Frederikshavn (Fh); sovevogn (WL), der fra Fredericia (Fa) skal videre til Paris med tog 942; AV-vogn til Frederikshavn. I Nyborg venter denne stamme: CRL-vogn til Frederikshavn, AC + WR (spisevogn) + CR til Ålborg (Ab), CR til Randers (Rd) og sidst CRL + BP til Fredericia.

I Fredericia afkobles således både en sovevogn forrest i toget og de lokale vogne bagest i toget, hvilket kan have givet nogen rangering. Videre fra Fredericia ser toget nu således ud:

$$\text{maskine} - \frac{\text{Kh}}{\text{DJ} - \text{AV} - \text{CRL}} - \frac{\text{Ng}}{\text{AC} - \text{WR} - \text{CR} - \text{CR}} - \frac{\text{CR}}{\text{Rd}}$$

Fh Ab

I Århus rebrousserer toget, og vi får en ny maskine i den anden ende af toget:

$$\text{maskine} - \frac{\text{Ng}}{\text{CR} - \text{CR} - \text{WR} - \text{AC} - \text{CRL}} - \frac{\text{Kh}}{\text{AV} - \text{DJ}}$$

Rd Ab Fh

Randers var dengang også rebroussementsstation, og toget vendes nok engang. Muligvis fortsætter samme maskine. Videre går det til Ålborg:

$$\text{maskine} - \frac{\text{Kh}}{\text{DJ} - \text{AV} - \text{CRL}} - \frac{\text{Ng}}{\text{AC} - \text{WR} - \text{CR}} \\ \text{Fh} \qquad \text{Ab}$$

I Ålborg afkobles de 3 bageste vogne, og resten af toget fortsætter til Frederikshavn:

$$\text{maskine} - \frac{\text{Kh}}{\text{DJ} - \text{AV} - \text{CRL}} - \frac{\text{Ng}}{\text{CRL}}$$

SOMMER 1934, tog 5, Nyborg-Strib:

$$\text{maskine} - \text{CM} - \text{CM} - \text{CR} - \text{CR} - \text{AP} - \frac{\text{Kh}}{\text{BP} - \frac{\text{WL} - \text{AS} - \text{EM}}{\text{tog 1036 Es}}}$$

Trækraft har formodentlig været P-maskiner. Siddevogne fra København (BP) kommer godt nok over Storebælt, men strander u-hjælpeligt i Strib. Kunpost- og rejsegodsvognen til Frederikshavn (DJ) og sovevogne samt rejsegodsvogn til Esbjerg (WL og AS, henholdsvis EM) overføres med Lillebæltsfærgerne. Dog ikke, hvis der var overvældende ophobninger af godsvogne i Strib. Tog 949, der tager DJ-vognen til Frederikshavn, er et eksprestog Padborg-Frederikshavn med gennemgående vogne fra Hamburg og har ikke rigtig noget med det senere tog 25 at gøre. Sovevognene til Esbjerg

NYBORG-ÅRHUS:

$$\text{maskine} - \frac{\text{Kh}}{\text{EC} - \text{DJ} - \text{CA} - \text{CA} - \text{CA} - \text{CA} - \text{AC} - \text{AC} - \text{AV} - \text{CA} - \text{CA} - \text{AV}} \\ \text{Ab} \qquad \text{Fh} \qquad \text{Ab} \qquad \text{Fa}$$

ÅRHUS-FREDERIKSHAVN:

$$\text{maskine} - \frac{\text{Ng}}{\text{CA} - \text{CA} - \text{AV} - \text{AC} - \text{AC} - \text{CA} - \text{CA} - \text{CA} - \text{CA} - \text{CA} - \text{DJ} - \frac{\text{Kh}}{\text{EC}}} \\ \text{Ab} \qquad \text{Ab}$$

I skolernes sommerferie 21/6 - 16/8 bortfalder EC-vognen til Ålborg og AV-vognen Nyborg-Fredericia. De nittede stålvogne litra CA er 10 t tungere end en tilsvarende helsvejst stålvogn litra CB, så det har været et tungt tog. Togvægt Nyborg-Fredericia har været ca. 500 t. Randers er stadig rebroussementsstation, så

Før åbningen af Lillebæltsbroen i 1935 kørte fra København til Fredericia to tog, tog 3 og tog 5, med nogenlunde samme afgangstid som det senere tog 25: Tog 3 afg. Kh 08.16, Fa ank. 13.48 og tog 5 afg. Kh 09.20, Fa ank. 14.25. Tog 3 standsede lidt flere steder end tog 5. Oprangeringen for disse to tog følger nedenfor:

SOMMER 1934, tog 3, Nyborg-Strib:

$$\text{maskine} - \text{CR} - \text{CR} - \text{AP} - \frac{\text{Kh}}{\text{BP} - \text{DJ}} \\ \text{tog 949 Fh}$$

virker lidt malplacerede i et tilsyneladende dagtog, men også det problem lader jeg ligge. Det skal lige nævnes, at Lillebæltsfærgerne kunne rumme fra 500 til 900 passagerer, afhængig af færgens størrelse. Fra Fredericia mod Frederikshavn er det tilsyneladende ikke muligt at udpege en egentlig forgænger for tog 25, i stedet var der herfra valg mellem tog mod Padborg, Esbjerg og Århus på én gang. Denne situation ses på et foto i "Danmarks Jernbaner i 125 År", side 98 øverst.

Men tilbage til tog 25 igen - denne gang i sommeren 1947:

vognene til Ålborg kommer igen bagest.

Fra marts 1956 kan jeg undtagelsesvis nævne oprangeringen på Sjælland. Toget er her togart P 450 og ser således ud:

$$\text{maskine} - \text{CC} - \text{CC} - \text{CC} - \text{CD} - \text{AC} - \text{AC} - \frac{\text{DC}}{\text{Fh}}$$

VOGNMATERIEL fra tog 25 m.fl.

før 1941	litra		bygge- periode	Max. vogn- antal vægt		øvrige bemærkninger
	1941-1969	efter 1969				
AC	AC	Ah	1937-52	44	37 t	stålsidegangsvogn, 7 I kl. kupeer
AP	AF	-	1922-26	39	34 t	sidegangsvogn, tagrytter, 6 I kl. kupeer
BP	AR	-	1910-28	58	40 t	sidegang, 3 x I og 5 x II kl. Tagrytter eller hvælvet tag
AV	AV	ABh	1936-56	87	37 t	stålsidegangsvogn, 3 x I kl. og 5 x II kl. Ombygget til ABg.
AS	-	-	1904-05	6	40 t	Sovevogn, 6 x I kl. Tagrytter.
-	-	An	1972	14	40 t	Midtgangsvogn. UIC-type.
-	-	BD	1968-70	30	40 t	Person- og rejsegods. UIC-type.
CR	CA	-	1932	32	47 t	Nittet stålsidegangsvogn, 8 1/2 II kl. kupeer. Ombygget til CAE (=BDh) og CAR (=BRh).
CRL	CB	Bjh	1939	8	40 t	Stålsidegangsvogn, 9 x II kl.
-	CC	Bgh	1950-60	102	37 t	som CB
-	CD	Bgoh	1950-53	12	37 t	Som CC. Småbørnskupe.
CM	CM	-	1896-1930	237	37 t	Sidegang. 9 x II kl. Tagrytter el. hvælvet tag.
-	CAR	BRh	1951	10	47 t	Buffetvogn, omb. fra CA.
-	-	Bn	1971-77	141	40 t	Midtgang, UIC-type.
-	-	Bns	1972-76	45	40 t	Som Bn. Styrevogn.
-	DC	DPh	1950	12	40 t	Post- og rejsegods. Stålvogn.
DJ	DJ	-	1908-22	20	37 t	Post- og rejsegods. Tagrytter, senere hvælvet tag.
-	DD	Ph	1960-65	21	40 t	Postvogn, stål.
-	EA	Dh	1951-65	32	34 t	Rejsegodsvogn, stål.
EM	EC	-	1909-31	113	31 t	Rejsegodsvogn.
WL	WL	WL	?	?	?	Sovevogne tilhørende CIWL. Antagelig stålvogne som de ældste af selskabets nuværende typer.
WR	WR	WR	?	?	?	Spisevogne tilhørende CIWL. Antagelig trævogne med tagrytter.

Tilbage til 2. distrikt, nu sommeren 1957:

NYBORG-ÅRHUS:

$$\frac{MY}{Ab} - \frac{Kh}{DC} - CC - CD - AV - \frac{AV}{Hj} - CC - CC - \frac{CAR}{Ab} - CC - CC$$

ÅRHUS-FREDERIKSHAVN:

$$\frac{\text{Ng}}{\text{MY}} - \frac{\text{Ab}}{\text{maskine}} - \frac{\text{CC} - \text{CC} - \text{CAR}}{\text{Ab}} - \frac{\text{CC} - \text{CC} - \text{AV} - \text{AV} - \text{CD} - \text{CC}}{\text{Hj}} - \frac{\text{Kh}}{\text{DC}}$$

Der skiftes til damploko i Ålborg. Nyt er det, at der sættes vogne af i Hjørring (Hj). Så vidt jeg ved, er Randers på dette tidspunkt ble-

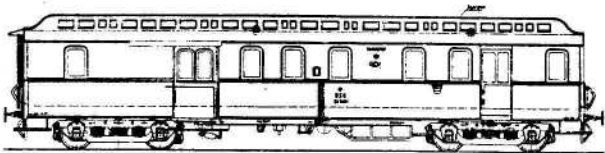
vet ombygget til gennemkørselsstation, vogne til Ålborg er forrest i toget, og nogen rangering i Ålborg må kunne forudses.

SOMMEREN 1962:

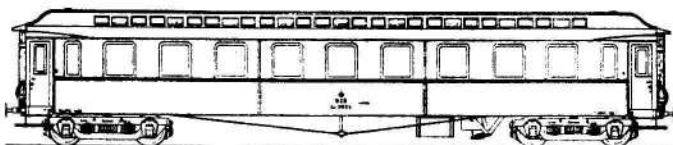
NYBORG-ÅRHUS:

$$\frac{\text{Kh}}{\text{MY}} - \frac{\text{DC} - \text{CC} - \text{CC} - \text{CC}}{\text{Fh}} - \frac{\text{CD} - \text{AC} - \text{CC} - \text{CC}}{\text{Fh havn}} - \frac{\text{CAR} - \text{CC}}{\text{Ab}}$$

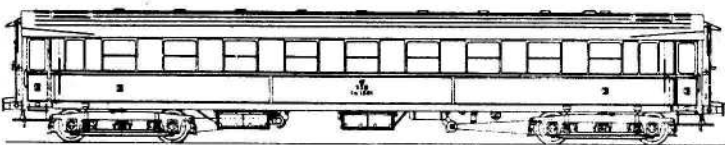
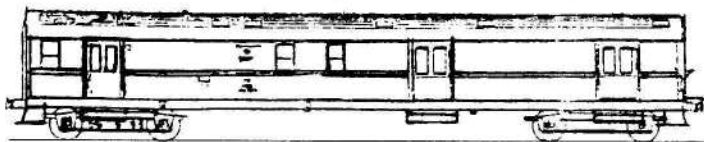
ÅRHUS-FREDERIKSHAVN:

$$\text{My} - \frac{\text{CC} - \text{CAR}}{\text{Ab}} - \frac{\text{CC} - \text{CC} - \text{AC} - \text{CD}}{\text{Fh havn}} - \text{CC} - \text{CC} - \text{CC} - \frac{\text{Kh}}{\text{DC}} - \frac{\text{Ab}}{\text{F} - \text{I} - \text{F}} - \frac{\text{F}}{\text{Hj}}$$


↑ Litra D3 (ser. 1910-20) Litra Cm ↓



↑ Litra DC (ser. 1939-50) Litra CD ↓



↑ Litra AC (1939-50)

Dele af toget føres nu til Frederikshavns havnestation. Fra Ålborg har toget lidt karakter af et blandet-tog, idet det medfører fragtstygodsvoerne (F) og ilstygodsvoerne (I) til Frederikshavn og Hjørring. Det har sandsynligvis været godsvoerne af HD- og IAL/IAR-type.

Efter K 74 hedder det tilsvarende tog 541 og er i vinteren 1975-76 oprangeret således:

KØBENHAVN-KORSØR:

$$\text{MX} - \text{AN} - \text{BN} - \text{BN} - \text{BN} - \text{BNS} - \frac{\text{DH}}{\text{Ab}} - \frac{\text{PH}}{\text{Ar}}$$

og i vinteren 1976-77 således:

NYBORG-ÅRHUS-ÅLBORG:

$$\text{MZ} - \frac{\text{Kh}}{\text{PH}} - \frac{\text{DH}}{\text{Fh}} - \text{ABg} - \text{Bg} - \text{Bg} - \frac{\text{BD} - \text{ABg} - \text{Bg}}{\text{Fa 539 Es}}$$

I Fredericia splittes toget således op i en Ålborg-del (tog 541) og en Esbjerg-del (tog 539). DH-vognen fortsætter til Frederikshavn med tog 147, der er et intercity-tog.

Det vedføjede foto (arkiv SAG) viser tog 25 på Fyn engang i 1947. Oprangeringen er: maskine-Ec-Dj-CA-CA-CB-AC-AC-CB-? Resten fortaber sig i det uvisse. CB-vognene synes at køre i samme løb som CA-vognene; det var før alle CC-vognene blev bygget.

J.B.-P.

JERNBANEØGER

Siden sidst har redaktøren fået tilsendt følgende jernbaneøger:

"Fotografisk genoptryk af SKEMATISK FORTEGNELSE over PRIVATBANEVOGNE der kan indlemmes i Statsbanernes tog samt PRIVATBANE-MOTORVOGNE der kan beføre Statsbanernes strækninger. Den 1. juli 1931." Ca. 70 sider, format A 4 b (tværformat). Fås hos JMJKs forlag, Nørre alle 79, 8000 Århus C. Giro 1 30 85 72 (mærk kuponen PRM 1931) Pris kr. 30,-.

Denne fortegnelse er udgivet af statsbanerne fra begyndelsen af århundredet - løbende suppleret med rettelsesblade og med reviderede udgaver med 5-10 års mellemrum.

1931-udgaven som her er genoptrykt giver altså en slags status pr. foråret 1931, d.v.s. et tidspunkt, hvor privatbanerne endnu havde det meste af "det gamle" materiel i behold, men også et tidspunkt, hvor motoranskaffelserne stort set kun var "nået til" motor-person-vogne.

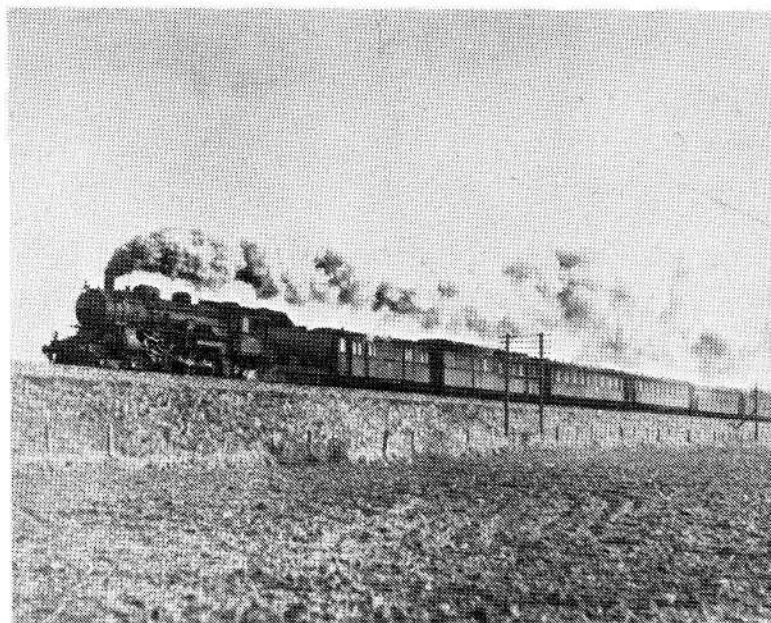
Det havde været en god ide at medtage rettelsesbladene i tiden op til 2. verdenskrig.

Bogen er uundværlig for jernbanehistorikeren.

FARVEL TIL DAMPEN

af Niels Jensen.
80 sider, A 5 b (tværformat), rigt ill.
Clausen bøger.
Pris kr. 56,50, fås i boghandelen.

En billedbog om damplokomotivet i dets sidste indsats for jernbanerne i Norden, siges



det i forordet. Og det er en billedbog om damplokomotivet i arbejde på stationer og på strækninger. Det betyder gode og stemningsfulde billeder, som vækker mange gode minder hos den, som selv nåede at opleve dampens epoke.

VESTJYSKE JERNBANER

af Niels Jensen.
112 sider, 130 x 185 mm, rigt ill.
Clausen bøger.
Pris kr. 38,50, fås i boghandelen.

Bind 6 i "Jernbanernes egnebeskrivelse" behandler baner i det vestjyske, altså det vestlige Midtjylland, i den gammelkendte opstilling og stadig ledsaget af mange interessante billeder.

Forlaget lægger i sin pressemeddelelse stor vægt på, at bogen er aktuel - udkommet netop som debatten om den kollektive trafik i Vestjylland er på sit højeste - og at bogen adskiller sig fra de øvrige ved "at sætte nogle myter på plads".

Jeg kan ikke rigtig finde dækning for den påstand ved min gennemlæsning af bogen, men vil også fraråde forfatteren at ændre stil og sigte. Denne series styrke er, at den kort og knapt giver de historiske kendsgerninger, altså uden alt for megen udenomssnak.

DE GODE GAMLE DAGE

DE GODE GAMLE DAGE, 3. del

De gode gamle dage - ja, var de nu så gode. Vi vil i det følgende atter fremdrage en række eksempler på dagliglivet på og ved jernbanen for omtrent 100 år siden. Så kan enhver selv afgøre spørgsmålet ud fra sine egne forudsætninger.

Kommunikationsmidlerne for 100 år siden var jo langt fra det vi kender i dag. Telefonen var lige opfundet og også taget i brug af driftsinspektøren i Fredericia, som for egen regning bekostede en telefonledning mellem stationen og hjemmet, således at han af det vagthavende personale også om natten kunne holdes løbende underrettet om toggangen, dersom det var nødvendigt og uden at nogen måtte ulejlige sig udendørs i den anledning. Forud var gået andragender til såvel byråd som driftsledelsen i Århus m.v., der var jo ikke noget telefonselskab på det tidspunkt i året 1879.

Men ellers fandtes, så vidt det kan ses, ikke telefoner i Fredericiaområdet på det tidspunkt og heller ikke indenfor jernbanen - telegrafan var enerådende. Dette forklarer nedenstående brev:

Fredericia, den 12 Marts 1881.

Til Overdriftsinspecteuren!

Dags Morgen Kl. ca. 9.30 modtoges Melding fra Kolding at Taulov Station stod i Brand. Baneingenieuren og jeg begave os strax dertil pr. Maskine med Mandskab til Assistance. Kl. ca. 11 Fm. var Ilden slukket efter at omtrent alt, hvad der kunde brænde af Hovedbygningen var brændt.

Hvorledes Ilden er opstaaet vides ikke. Den blev først bemærket, da Røg og Luer slog ud af Taget over Ventesalen og Contoiret.

Øvrigheden er underrettet og Brandforhør bliver optaget.

Varehuset, Pissioieren og Perronen og saa godt som alle Inventariesagerne ere reddede.

Midlertidig Contoir indrettes i Varehuset.

o o

Det er nærliggende at antage, at brevet er en nærmere uddybning af et tjenestetelegram til overdriftsinspecteuren, men derom vides intet.

For 100 år siden var jernbanen meget mere end en institution, der alene beskæftigede sig med transport. Banerne var en serviceinstitution, hvad følgende viser:

Fredericia, den 18. Juni 1885

Hrr. Proprietær Boesen, Eltang.

I Gjensvar paa Deres ærede Skrivelse af 12te ds. meddeles Dem herved til behgl. Efterretning, at den ønskede Veirberetning fra og med i Dag vil ankomme hver Dag med Tog 20 til Eltang Holdeplads og blive opslaaet der paa Stationen.

o o

Ovenstående resulterede i følgende brev til Eltang holdeplads:

Fra og med idag indgaaer hver Dag Tog 20 fra Fredericia Veirberetning fra Meteorologisk Institut.

Beretningen bedes opslaaet paa Stationen.

o o

Man kunne så tænke sig, at også andre stationer ville modtage vejrberetninger, men den gamle kopibog indeholder intet derom.

Tilbage til de gode gamle dage. Følgende brev til Kolding station dateret den 5. september 1887 fortæller følgende:

Generaldirektoratet har under 2. ds. tilskrevet Overdriftsinspectoratet saaledes:

"Under 27. f.M. har Indenrigsministeriet bifaldet, at alle Statsbanernes Tje-

nesteboliger for ugifte Assistenten og Elever forsynes af Statsbanedriften med følgende Møblement:

- 1 Jernseng med Fjedermadras, Skraa- og Fodmadras
- 1 Servante
- 1 lille Spejl
- 1 Klædeskab
- 1 Bord og
- 2 Stole

og at dette derefter uden særligt Vederlag overlades den af de nævnte Funktionærer, hvem deslige Tjenesteboliger anvises til Brug i Forbindelse med Tjenesteboligerne, saaledes at det ikke uden indhentet Samtykke er de Vedkommende tilladt selv at møblere disse Boliger".

I Anledning heraf anmodes Stationen om snarest muligt at ville meddele om nogen af de ved Kolding Station ansatte ugifte Assistenten og Elever maatte ønske at erholde anvist Tjenestebolig monteret med de omhandlede Inventariegjenstande.

o o

Ullerslev station modtog følgende brev dateret den 26. juni 1880, som også fortæller lidt om personalets forhold dengang:

Der vil fremtidig være at tilstaae den ved Stationen ansatte Porteur en Fridag hveranden Søndag.

Til Afløser kan stationen antage en Exstramand og indsende Lønningsliste her til.

o o

Samme station modtog den 21. juni 1881 følgende underretning:

Stationen ville lade Elev Ammentorp linier med rødt Blæk 50 Blade i den medfølgende Bog efter det i Bogen foran staaende Schema.

Bogen bedes efter endt Liniering indsendt snarest. Medfølger en Flaske rødt Blæk.

o o

Man må sandelig håbe, at Elev Ammentorp kunne udføre den stillede opgave til sine foresattes tilfredshed. Men det var vel ikke det, han havde tænkt sig, da han søgte ind ved jernbanen.

Odense station (og mange andre stationer) modtog følgende brev, dateret den 25. december 1887:

Generaldirektoratet har under 23. ds. resolveret, at der i Anledning af Aarskiftet tilstaaes Politiet i Odense en Douceur af 30 Kr.

o o

Det var i de gode gamle dage, da jernbanedriften gav overskud, og så er det som bekendt meget, meget længe siden.

Et problem som måske også eksisterer i vore dage er følgende:

Fredericia, den 10. Januar 1888

Vamdrup Station

Jeg har bemærket, at Restaurateuren i Vamdrup forlanger 8 Øre for et Stg. Smørrebrød med Paalæg af Ansatte.

Kunde i den Anledning Ønske en Udtalelse fra Restaurateuren, hvorfor han ikke holder sig den foreskrevne Taxt for Jernbanepersonalet efterrettelig.

o o

Desværre forekommer ingen senere korrespondance i denne sag, saaledes at vi kan kende udgangen på affæren, men man får unægtelig det indtryk, at man fik adskilligt mere for pengene dengang end nu.

Folk var dengang mere nøjsomme, hvad følgende viser:

Fredericia, den 10. September 1884

Togpersonalet, Fredericia.

Med Tog 1 den 14de ds. afgaaer en lukket Godsvogn fra Nyborg til Hamborg. Vognen overføres Tog 1 og indlemmes i Tog 30. I Vognen befordres Etatsraad Hennings med Familie.

Som Betaling løses 6 Stk. 1. Classe Billetter Kjøbenhavn-Hamborg og giver disse 6 Billetter Befordring for ham selv og 2 Ledsagere, medens de øvrige Medreisende i Vognen løse sædvanlige 3. Classes Billetter.

o o

Man undres jo en del ved at læse dette brev og tror, at det må bero på en fejl, men det er det ikke, det følgende brev er dateret samme dag og stilet til Fredericia station:

Tog 1. den 14de ds. bringer 1 lukket Godsvogn i hvilken Etatsraad Hennings med Familie befordres. Vognen indlemmes i Tog 30 for Hamborg.

o o

Man må håbe, at familien har forstået at indrette sig bekvemt under rejsen, som jo har været af længere varighed. Derved får man den tanke, at godsvognen vel sagtens har fungeret som sovevogn, og så er det hele mere forståeligt selv om man nok kan undre sig over, at en etatsråd ville byde sig selv og sine nærmeste slig primitiv befordring.

Så er der mere stil over følgende:

Fredericia, den 15. Juli 1887

Vamdrup Station.

Mandag den 18. ds. ville ca. 60 Medlemmer af den østerrigske Turistklub benytte Tog 37 Vamdrup-Frederikshavn, i hvilken Anledning Toget forstærkes med 1 Sovevogn og 1 første og anden Klasses Vogn, der i Altona indsættes for Randers respektive Frederikshavn. Tog 56 og 37 have nævnte Nat Hjælpemaskine Aarhus-Vamdrup-Aarhus.

o o

I de gode gamle dage var det også spare-tider, det er ikke noget, der er fundet på i vor tid. Ikke mindst indenfor jernbanerne skulle der spares - selv om regnskabet viste overskud som omtalt foran - hvad følgende viser:

Fredericia, den 8. Januar 1888

Knudshoved Station.

Naar der ikke haves andet Bud til Nyborg anmodes Stationen om fremtidig at samle de til Nyborg bestemte Tjenestebreve i én Konvolut og afsende denne med Posten én Gang Daglig til Nyborg Station.

Regning over de i den Anledning forbrugte Frimærker kan indsendes hertil den sidste Dag i hver Maaned.

Det bemærkes, at Nyborg Station er instrueret om at bruge en lignende Fremgangsmaade.

o o

I hvilket omfang Knudshoved har været bemanded gennem tiderne er der vist ikke ret mange om overhovedet nogen der ved. Men i vinteren 1887/88 var der i hvert tilfælde nogen aktivitet på stedet, hvad følgende brev viser:

Fredericia, den 26. Januar 1888

Stationsforvalter Løwe, Knudshoved

Fra 1. Februar vil der blive Dem tildelt en Stationskarl til Assistance.

Fra samme Dag er der normeret Stationspersonalet 2 Fridage om Maaneden; det bedes oplyst, om De og Stationskarlen vil kunne afløse hinanden paa disse Fridage uden anden Assistance.

o o

Fridage var der altså ikke meget af, hvilket også ses af følgende brev:

Fredericia, den 26. Januar 1888

Hrr. Expedient Lauesen, Langeskov.

Deres planmæssige Fridage ville indtil videre være:

1. Søndag

3. Mandag

i Maaneden; Afløseren kommer Tog 14 Aftenen i Forveien og afreiser Søndag (henholdsvis Mandag) Tog 14.

o o

Vi vil afslutte denne lille citatrække med følgende underretning:

Fredericia, den 1. December 1887

Til Striib Station

Imorgen overføres efter Tog 8 et Locomotiv No. 111 for Assens, det bedes videresendt som Extra Kl. 11.30 Fm. s. Dag.

Med Tog 3 den 3die indgaar Locomotiv No. 85 for Aarhus, det bedes overført saa betids, at det kan videresendes herfra Tog 45 s. Dag.

o o o o o o o o o o o o o o o o o o

Ib V. Andersen

† RETTELSER †

Revision af fortegnelsen over HAJ/AHTJ godsvogne.

Siden fortegnelsen i SP 3/77 gik i trykken er der fremkommet supplerende oplysninger om banens godsvogne fra Niels J. Hansen, JMJK, og det har helt omstødt fortegnelsens K-vognsdel og fremkaldt mindre ændringer i Q- og P-vognsdelen også.

NJH har (fra Scandia) fremskaffet tegning af en besynderlig "åben, højsidet godsvogn til HAJ", ordre nr. 333, 25/11 1901, altså en vogn, der faktisk blev leveret. Vognen var af en type, meget lig K 6-10, der leveredes i 1904 fra Arlöf, men siderne var lave som en P-vogns: 5 1/2 planke mod Arlöf-vognenes 8 planker. Gavlene var derimod lige så himmelstræbende som på K 6-10, og sidestolperne var også på samme måde forlænget opad til tagskæghøjde, så vognen fik 3 presenningbomme og var anvendelig til bænkevogn i påkommende tilfælde.

Iflg. Gregersens noter (fra AHTJs driftsberetninger) havde banen i 1902/03 tre "overdækkede" godsvogne og 2 højsidede samt 12 lavsidede. Heraf var 8 stk. fra Maribo, resten Scandia. Det tyder for det første på, at man oprindeligt havde bestilt kun 8 godsvogne, og det var formentlig Q 1-2, K 1-2 og P 1-4, Maribo 1900/01.

Det passer smukt med antallet af vogne,

og der leveredes ikke senere vogne, der havde HELT de samme mål, så de følgende vogne har nok været fra andre leverandører.

Men ved banens åbning forelå 14 godsvogne, og alt tyder nu på, at Scandia leverede supplementet:

K 3-5 og P 5-7, Scandia 1901/02.

NJHs Scandia-tegning viser således K 3-5, der senere blev ombygget til Q 21 og 22 i 1905/06 og Q 133 i 1916/17. K 5 blev i 1906/07 omnummereret til K 208, efter at de øvrige "almindelige" K-vogne (uden det drabelige jernstativ, blot med almindelige spidsgavle og én presenningbom) havde fået numrene 201-07 således:

K 1-2 = 201-202, Maribo 1900/01

K 11-12 = 203-204, Scandia 1904/05

K 205-207, Scandia 1906/07.

Det bemærkes, at Q 21-22 altså var ex K 3-4, ombygget 1905/06. De fik siden nr. Q 121-122.

Det står derimod stadig fast, at K 6-10 fra Arlöf ombyggedes til Q 14-16 og 19-20, senere omnummereret til Q 114-116 og 119-120.

Gregersen har fundet oplysninger om det samlede antal vogne år for år, og heraf kan man nu slutte, at P 5-12 byggedes i 2 omgange: P 5-7, Scandia 1901/02 og P 8-12, Scandia 1902/03.

Scandias arkiv oplyser, at man har leveret 5 godsvogne til AHTJ i 1914/15: 2 åbne, 2 lukkede med håndbremse og 1 lukket med bremsetårn. Det må være:

P 36-37, Q 131-132 og Q 130, Scandia 1914/15

De "5 vogne fra Wismar", som Gregersen har nævnt for 1914/15 må så rimeligvis være "roevognene" P 31-35, Wismar 1914/15.

Den overdækkede, åbne vogn bag i indvielsestoget, se foto i SP 6/1972, er nu ikke "mystisk" mere, men er blot en af de "overdækkede lavsidede" K 3-5, rigget til med oversejl!

Vedr. AHTJ MT 2 oplyser Hedegaard, at den ikke er ophugget i 1969, men tværtimod er at finde i særdeles levende stand, idet den gik til Toppenberg, og kører i APBs gamle værksteder i Ålborg. Den fik en 125 HK Leyland-motor ved APB.

Alkjær

Klubnyt

JYDSK MODEL JERNBANE KLUB

Skinnerensvogn á la ukrudtssprøjtevogn

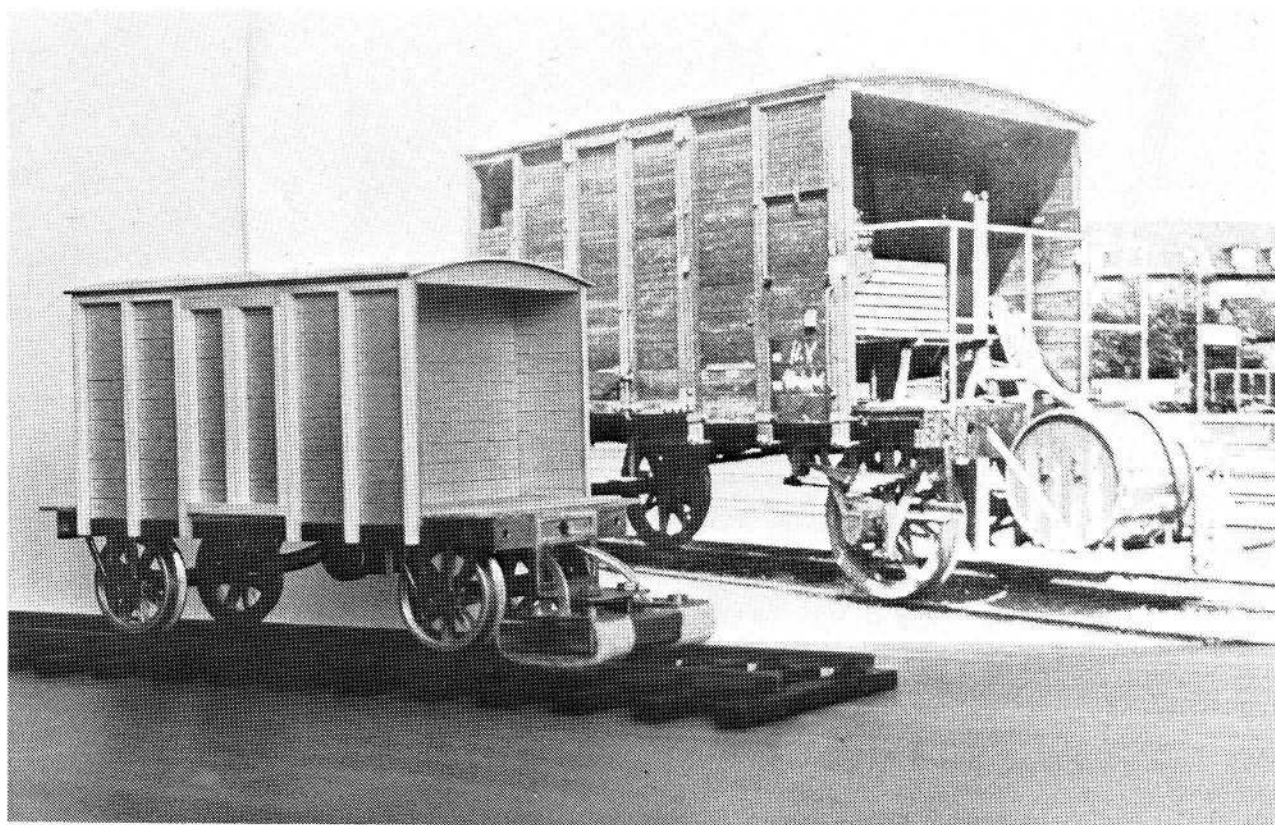
Når man kører med elektrisk tog enten det er i størrelse H0 eller 0, vil man før eller siden opdage, at skinnerne er blevet snavsede, så snavsede at de skal rengøres. I H0 fås rensevogne fra forskellige fabrikker, men i 0-ingen. Nu kunne man købe og ombygge en industrifremstillet tankvognsmodel til dette brug, men så let går det ikke, for så skal man gemme den væk, når man er færdig med rensningen, for man kan jo selvfølgelig ikke have en sådan stående og "lyse op" på det ellers selvbyggede danske anlæg.

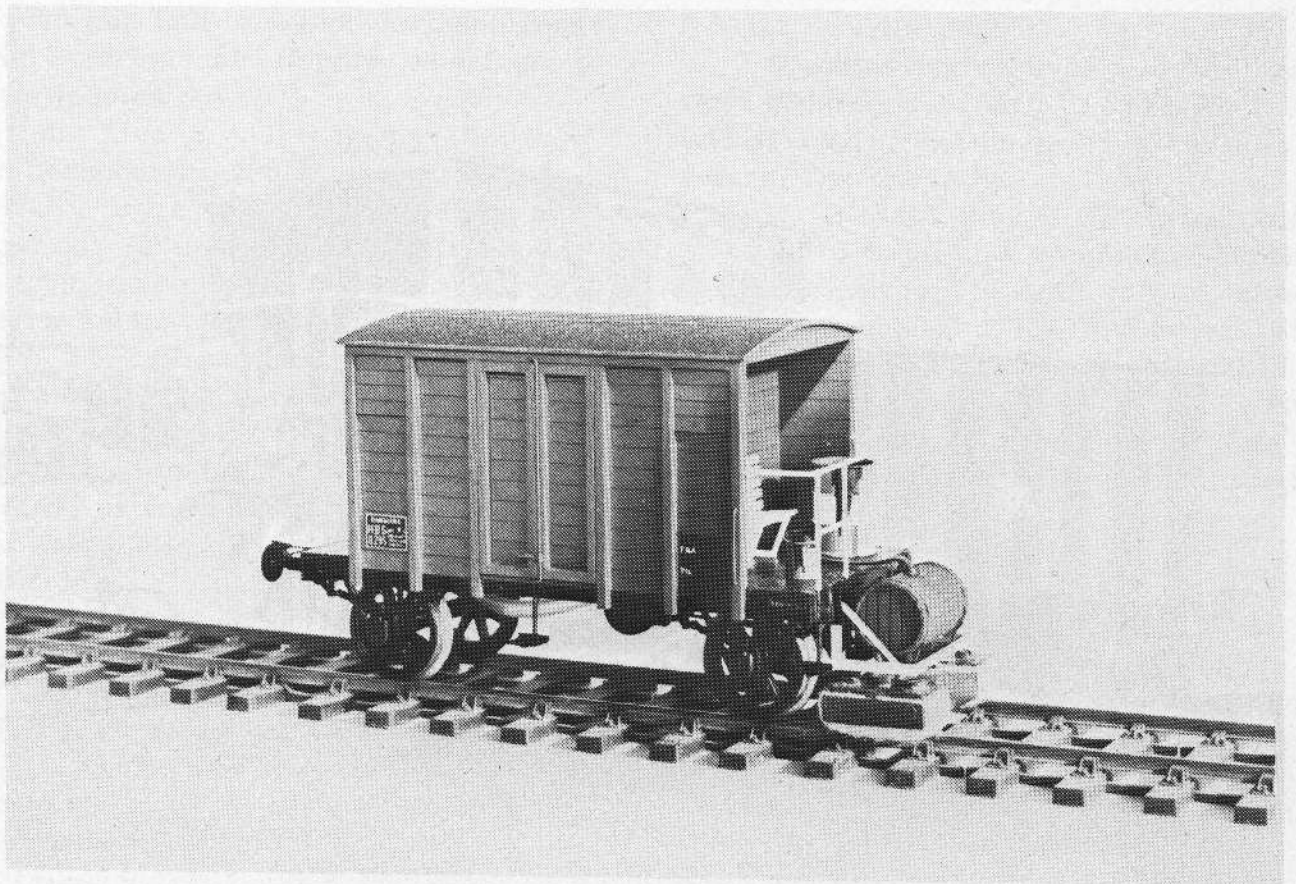
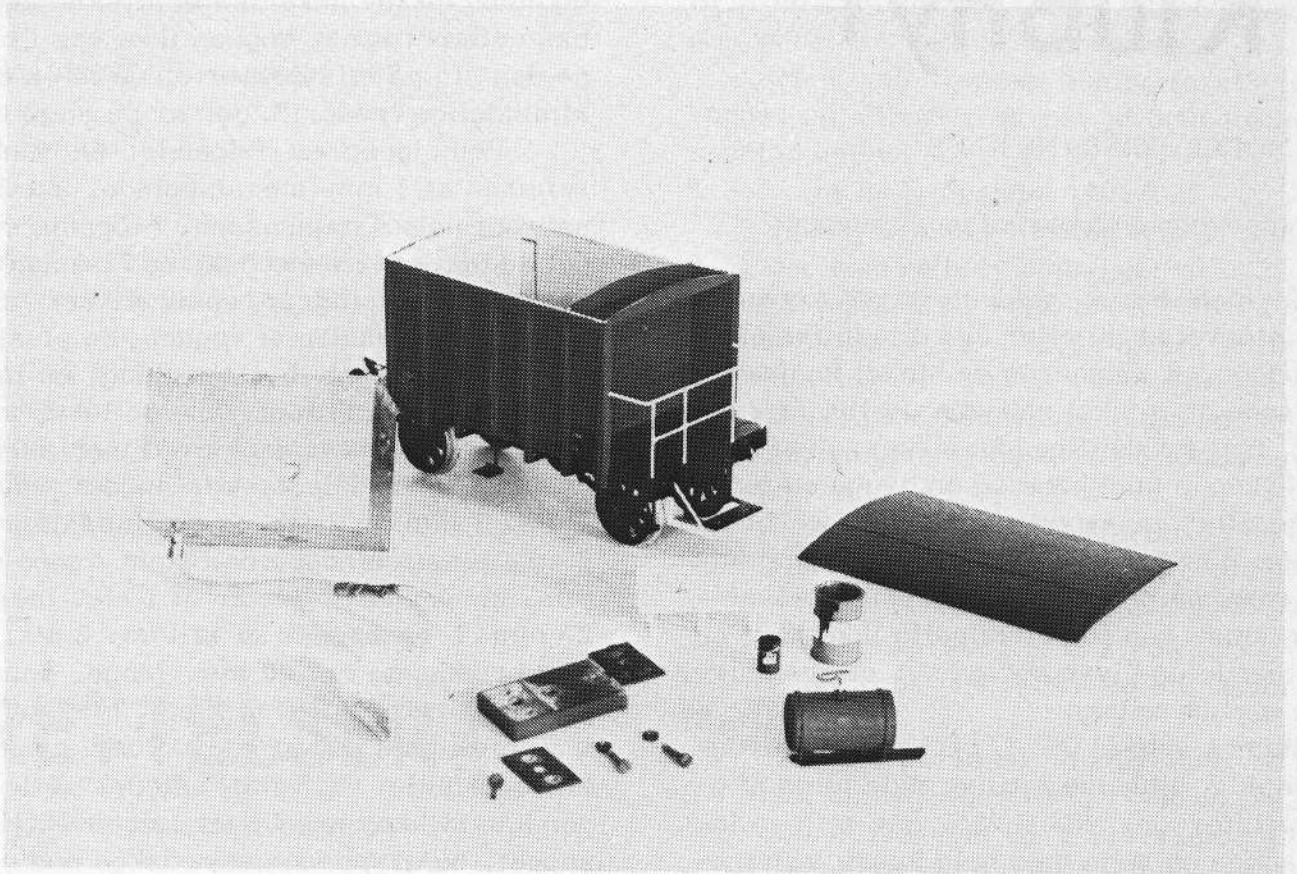
Alkjærs artikel (SP 1/1973) om små vogne på spinkle hjul med tilhørende fotos af ukrudtssprøjtevogn, HBS Q 295, gav mig en ide om, at sådan en vogn med held kunne konstrueres så den rensede skinnerne ved hjælp af en rensepude, som var anbragt under hylden med tønden til ukrudtssprøjtevædske og en tank inde

i vognen og den nødvendige slangeforbindelse og åbne/lukke-mekanisme, altså en nydeligt camoufleret og når vognen ikke var i brug kunne den stå på et sidespor og være en del af det almindelige "roderi", der er på en privatbane.

Princippet er følgende: En tank loddet sammen af 1 mm messingplade, 2 x 5 x 6 cm, anbragt inde i vognkassen. I toppen et hul til påfyldning af rens vædske og i bunden påloddet et 3 mm messingrør som stikker ca. 5 mm ned gennem bunden af vognen. En plasticslange på Ø 2,5 mm, ca. 6,5 cm lang, en laboratorie-klemskrue (til at åbne og lukke for, samt regulere vandmængden) er limet fast i vognbunden. Et Y-delestykke, loddet sammen af 1 stk. 3 mm og 2 stk. 2 mm messingrør samt 2 stk. plasticslange, ca. 4 cm lange og Ø 1,5 mm. Rensepuden består af 1 stk. messing 5 x 20 mm i en bredde af 44 mm, 2 stk. filt i 11 mm bredde og ca. 40 mm lange, som holdes på plads over sporet af 2 stk. messing, 1 x 11 x 20 mm, med tilhørende skruer, hvorigennem er boret huller (3,5 mm) således at de to slanger kan stikkes ned i hver sit hul (lige over sporet) og dryppe rens vædsken ned på filtet.

Rensepuden er fastgjort med 2 skruer på et stykke L-messing 12 x 16 mm i 20 mm bredde, således at der er en frigang på 2-3 mm.





Den anden ende af L-messingstykket er fastgjort på pufferplanken.

Resten af vognen er lavet af 1 mm finer, diverse lister, U-profiler (Nemec). Taget er af zink, bukket i facon, påklæbet smergellærred og ligger løst så det kan tages af, når tanken skal fyldes. Rækværket på platformen er lavet af 0,8 mm pianotråd og limet sammen med "Stabilit-express". Hylden til tønden er af 2 mm vinkel-profil og limet på pufferplanken. Tønden er af træ og sidder på et stykke af ubeskrivelig facon som passer ned i rammen til hylden og er løs og aftagelig, så man nemt kan løsne de to møtrikker, der sidder på det messingstykke, der holder rensesuden.

Havebænken er lavet af trælister, tønde og spand af messingrør, men endnu mangler motoren til "røre-værket", samt et par andre ting til platformen.

Nummerpladerne er lavet ved hjælp af fotoætsning efter at jeg har tegnet dem i stor størrelse. Messingstykkerne i rensesuden er bruneret, undervognen sort og vognkassen mørkegrå/brun. Som den er nu, ser den fin og velholdt ud, men efter flittig brug vil den sikkert snart få den fornødne patina.

Vognens renskapacitet er begrænset på grund af filtstykkernes størrelse, selv om der nemt kan påmonteres rene filtstykker, men den er iøvrigt også kun konstrueret til at rense ca. 30 m privatbane.

K. Stender

TEGNINGSTILBUD

NYHEDER I TEGNINGSARKIVET
(JS/DMJKs tegningsarkiv)

A 1 06 T 006 DSB, traktor 21-25
fot. 1:45
kr. 6,- Sb, Tp, Fr.

A 1 06 T 007 DSB, traktor 31-45
fot. 1:45
kr. 6,- Sb, Fr.

A 1 06 T 008 DSB, traktor 101-106 (Ardelt)
hovedt. 1:20
kr. 10,50 Sb, Ls, Fr, Gv.

A 1 06 T 009 DSB, traktor 46-52
hovedt. 1:20
kr. 10,50 Sb, Fr, Tp.

A 1 30 T 006 DSB, Ucs 910 6 010-039
fot. 1:45
kr. 7,50 Sb, Gv, Tp.

A 1 30 T 007 DSB, Uds 911 0 000-041
fot. 1:45
kr. 7,50 Sb, Gv, Tp.

A 1 33 T 005 DSB, Fds 946 0 750-879
hovedt. 1:20
kr. 10,50 Sb, Gv.

A 1 36 T 002 DSB, sneplov 127-132
fot. 1:45
kr. 7,50 Sb, Fr, Gv, Tp.

A 1 38 T 001 DSB, Fd 59550-99
fot. 1:45
kr. 7,50 skematisk

A 3 04 T 015 HP, DL 13 m.fl.
fot. 1:45
kr. 7,50 Sb, Fr, Tp.

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.

Med venlig hilsen
tegningsarkivarerne.

MOTORMATERIELLET

på de danske jernbaner

DE SMALLE TRIANGELVOGNE MODEL IV og VII

Allerede sidst i 1923, d.v.s. inden den sidste Triangelvogn af model II/III var leveret, udsendte DfA til diverse privatbaner forslag til en forbedret udgave: "Jernbane-Motortog Model IV", bestående af en motorvogn - en bivogn, se fig. A + A1. Vognene var af samme bredde og højde som mod. II, men længden var forøget noget. I motorvognen var rejsegodsrummet forlænget med 55 cm, mens man i passagerafdelingen havde sparet bagperroren og derved i et 20 cm kortere rum fået plads til 1/2 fag = 4 siddepladser mere end i den gamle model. Til gengæld var bagperronens ståpladser gået tabt, og de opvejedes ikke helt af den forøgede plads i rejsegodsrummet.

I bivognen var de to endeperroner erstattet af en midterperron, der kun havde en enkelt dør i hver side, hvorved man havde fået plads til et fag = 8 siddepladser mere i en vogn, der kun var 9 cm længere end model II-bivognen. Til gengæld var klapsæderne bortfaldet, og perron-arealet var reduceret til ca. det halve, så stort rejsegods måtte henvises til motorvognens forperron.

Dette første model IV-forslag synes ikke at være faldet i god jord hos de forskellige baner, for tegningen blev senere ændret noget for motorvognens vedkommende, mens bivognen med midterindgang aldrig kom længere end til tegnebrættet.

Den forbedrede model IV-motorvogn, se fig. B, blev prototypen for 8 vogne, leveret 1924-25 til lige så mange privatbaner, hovedsagelig i Jylland:

AHTJ M 4, pladeklædt

VNTJ M 1, pladeklædt

RGJ M 1, pladeklædt

OHJ M 1, spec., teakklædt

ETJ M 1, spec., teakklædt

VLTJ No 2, standard, teakklædt

SVJ No 1, standard, teakklædt

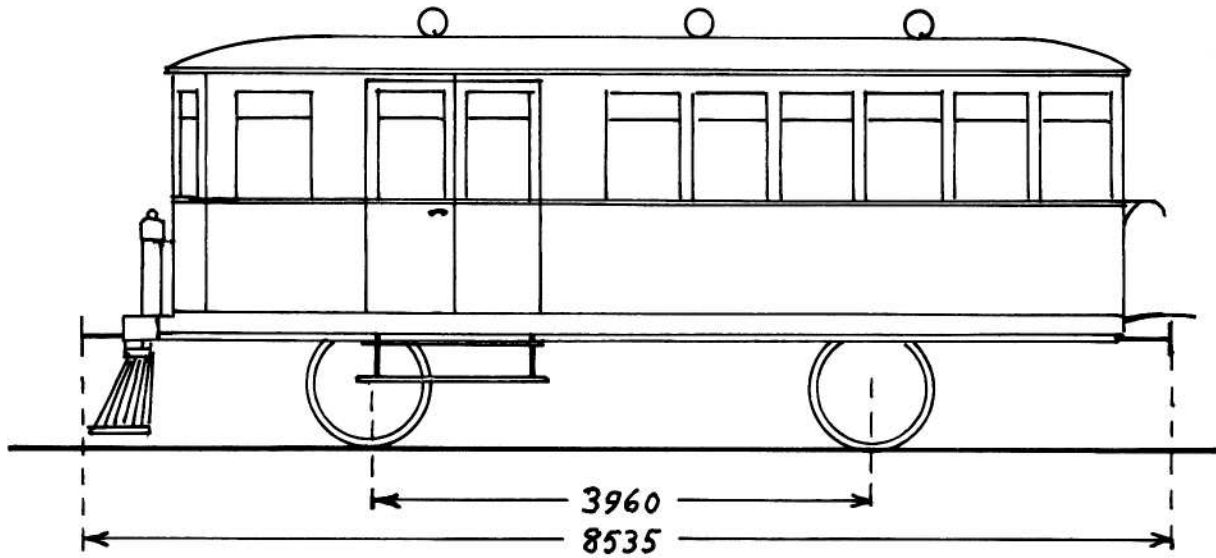
HOJ M 1, standard, teakklædt

Prototypen fik et kombineret motor-, fører- og bagagerum på 2,70 m i længden, d.v.s. bare 5 cm længere end hos model II. Passagerafdelingen fik 3 fulde fag bænke, d.v.s. 24 faste siddepladser og man bibeholdt bagperroren, så vognen hvad indretning angår kun blev en med et halvt bænkefag udvidet udgave af model II. Én af de leverede vogne, OHJ M 1, blev dog indrettet lidt anderledes, idet man her nøjedes med en enkelt dør i hver side af motorrummet, der så kunne indskrænkes til en indgangsperron uden plads til rejsegods, mens passagerummet fik 3 1/2 fag bænke, d.v.s. 28 faste siddepladser.

Normaludførelsen, fig. B, havde pladeklædt kasse med 2 smalle vinduer pr. bænkefag. Vinduernes nederste del var fast, kun en smal trækrude foroven kunne åbnes. Vognene kunne - mod en merpris af 500 kr. - leveres med udvendig beklædning af lodret-stillede teaktræslister, og de kunne leveres med 3 brede vinduer i stedet for 6 smalle, se tegning og foto i Triangelbogen side 49 af ETJ M 1. Uden trækruder var kun OHJ M 1 (og M 2), der blev leveret med smalle, "hele" vinduer, hvoraf hvert andet kunne skydes ned, se fig. D.

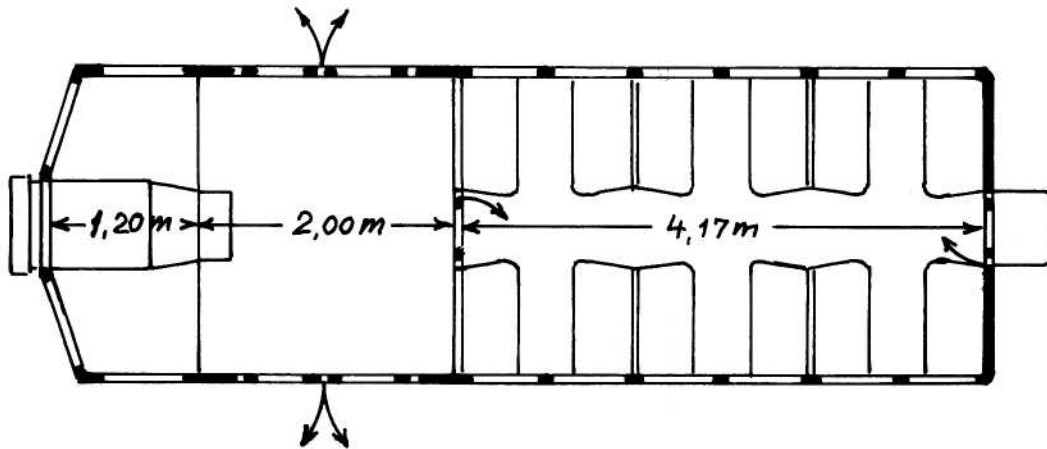
Rent faktisk leveredes kun 3 stykker helt som prototypen: Pladeklædte med smalle vinduer og trækruder. Derudover leveredes 3 stk. som prototypen, men teakklædte, én (ETJ M 1) teakklædt med brede vinduer med trækruder og endelig afvigeren til OHJ: teakklædt med 7 smalle vinduer. Alle vognene havde dog ganske samme ydre dimensioner: længde, bredde, højde og akselafstand, og de havde alle centralpuffer/kobling i begge ender ved leveringen, ganske som mod. II.

De første mod. IV-vogne var udstyret med almindelige træsæder, men HOJs vogn var som den første Triangelvogn udstyret med noget så fornemt som fjedrende hynder med bøffellæderbetræk, en luksus, der kostede 1400 kr. ekstra eller godt 3% af købesummen, der var 42.000 kr. netto. HOJs vogn havde desuden



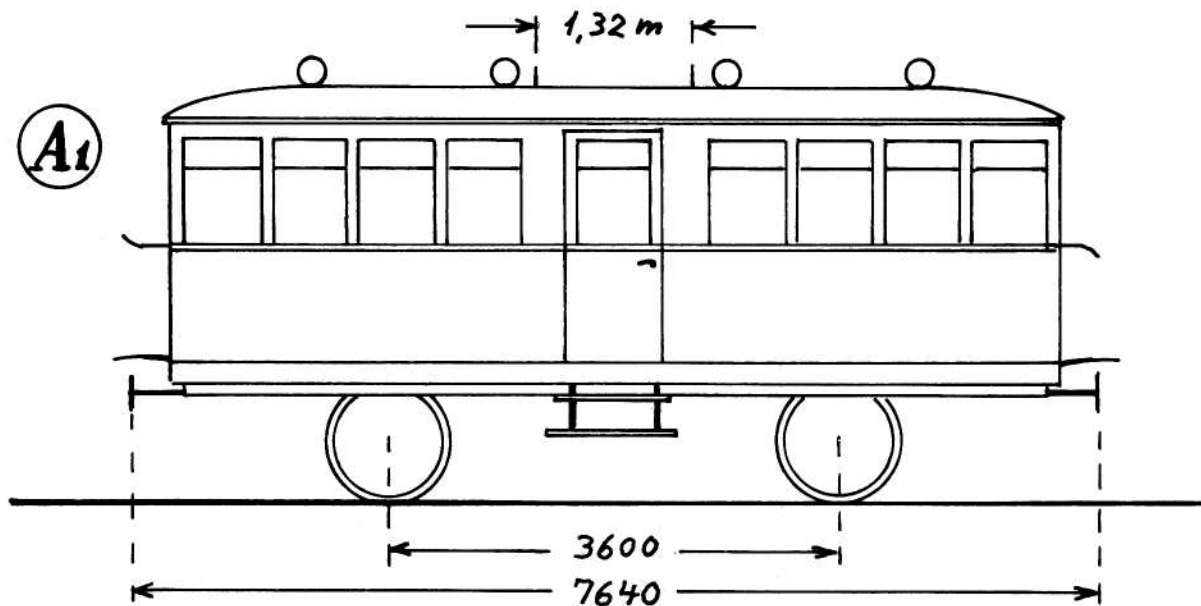
(A)

Udkast til Triangel model IV, 12.11.1923.



detaller, bredde, højde og siddeplads-mål, se figur B.

(A₁)



forsøgsvis vognkassen anbragt på et mellem-læg af luftfyldte gummislanger, der skulle absorbere larm og rystelser fra chassiset. Der var altså tale om en tidlig form for luftaffjedring. Man har næppe ofret ret meget på at eksperimentere med systemet, og da det ikke fandt anvendelse fremover i andre Triangelvogne, har det nok ikke betydet nogen stor forbedring i komforten. Den sidste model IV: ETJ M 1 skulle også være lidt mere komfortabel end standardudførelsen, men på Djursland valgte man i stedet for de hårde træbænke engelske "Rotlan" stråsåder, der i pris lå mellem træ og bøffellæder.

De 6 første model IV-vogne var udstyret med ganske den samme motortype som anvendtes i model II: den 6,9 liters Midwest-motor på 70 HK, men i løbet af 1924 dukkede der en ny, kraftigere lastvognsmotor op på markedet: en 9 liters Continental-motor på 100 HK ved 2000 omdr./min. Det var ligeledes en amerikansk motor, og den prøvedes nu med stor succes i de to sidst leverede vogne, der derved fik en væsentligt bedre acceleration og trækraft, og det viste sig desuden, at Continental-motoren var lige så robust og driftssikker som den go'e gamle Midwest - mange holdt til mere end 20 års daglig drift, herunder også grov overbelastning under 2. verdenskrig, hvor de fleste oven i købet måtte køre på trægas i flere år.

Maskineriet var i øvrigt indrettet som i model II bortset fra, at alle model IV-vognene (og de følgende fremover) var udstyret med separat revers-gear, så de kunne køre med samme hastighed frem og bak, hvorved de blev egnede til at køre med bagenderne mod hinanden, eventuelt med bivogne imellem i pendul-tog med begge motorer arbejdende. Dette kunne dog ingen af de modtagende baner udnytte i begyndelsen, da de alle kun anskaffede én model IV-vogn, men reversgearet var nu også en stor behagelighed ved rangering, og senere fik banerne andre motorvogne, som de kunne samkøres med, når der blev behov derfor.

Udvekslingsforholdet i bagtøjet var ikke ens for alle vognene. For model II var det 1:5, undtagen for HVJ M 6, der var højere gearet: 1:4,7. For model IV har vi udvekslingsforholdet 1:5 for AHTJ M 4, 1:5,33 for VLTJ No 2 og ETJ M 1, mens resten var endnu lavere gearet: 1:5,8, da en god trækraft og acceleration var af større betydning for de fleste

baner end en stor tophastighed, der kun sjældent kunne udnyttes på lovlig vis.

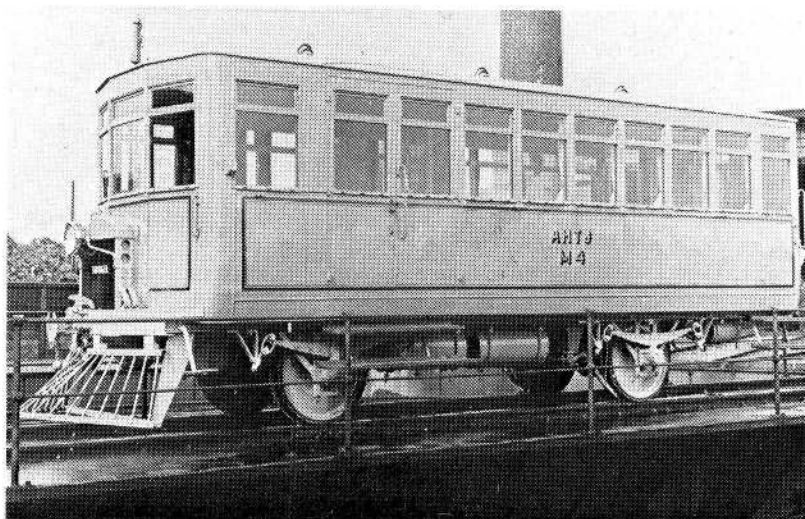
Efter model IV kom de første leverancer til statsbanerne: Model V, hos DSB kaldet MA og kort efter model VI, hos DSB kaldet MC - det var den 3-akslede type med drivakslen anbragt under vognens midte. Vi vil gemme model V og VI til en senere artikel men derimod medtage her de to første vogne af næste model, mod. VII fra 1926, idet de udpræget lignede de ovenfor behandlede vogne af model IV, blot forlænget med et bænkefag, svarende til et bredt eller to smalle vinduer. HTJ M 11 så ud som en forlænget ETJ M 1, mens OHJ M 2 var en forlænget udgave af banens første motorvogn M 1, se fig. F og E. Disse to vogne blev de sidst byggede, smalle Triangelvogne, alle de følgende - også resten af model VII - havde fuld personvognsbredde i passagerafdelingen, men herom senere.

Vi skal nu se lidt på de enkelte vognes anvendelse og skæbne ved de enkelte baner.

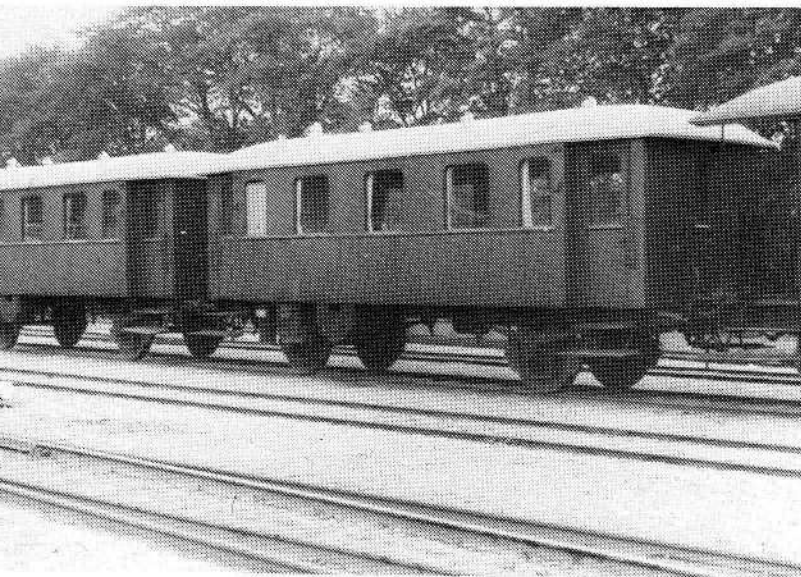
AHTJ M 4

Den første model IV-vogn i standardudførelse var "blikvognen" AHTJ M 4, der var malet i samme nydelige lysegrå farve med grøn staffering som banens M 1-2 og MP 1. Fabriksfoto ses i Triangelbogen side 46 og måske mere interessant side 23, hvor vognen ses i DfAs fabriksshal sammen med de endnu ufærdige søstervogne VNTJ M 1 (i midten) og OHJ M 1 (til venstre), mens halvt færdige lastbiler ses i forgrunden.

AHTJ M 4 var for banen kun et supplement til de 2 1/2 Triangelvogne, man allerede



AHTJ M 4, fabriksfoto (JS A 3 05 F 051)



VNJ C 20 og 19 på Varde Vest, 1964 (J.B.-P.)

havde - den halve var M 3, den berømte forsøgsvogn, der tidligere er omtalt. Anvendelsen af motorvognene hos AHTJ er i øvrigt omtalt i SIGNALPOSTEN 2/1977, side 98-99. M 4 fik i 1932 den 70 HK motor af mærket Midwest erstattet med den større Continental-motor på 100 HK, og den fik (ved samme lejlighed?) normale puffere og kobling i bagenden. Under krigen kørte den med gasgenerator, men efter krigen atter på benzin, fra 1946 med en ny benzinmotor, en 125 HK NAG, hvis nærmere specifikationer jeg ikke har kunnet finde noget om. At den nye motor var større end den oprindelige, kan ses af billedet i forrige nummer side 162 i midten til højre: Motor-"snuden" er blevet lidt længere og er hævet, så køleren har måttet stables op på et lille fundament oven på fodpladen. Køleren blev desuden suppleret med en tagkøler, som gjorde specielt gavn, hvis vognen skulle køre baglæns med arbejdende motor. Billedet viser også, at de oprindelige skivebremser blev udskiftet med klodsbremser, samt at den gamle pladeklædning var udskiftet med en ny, der gik knapt så langt ned og var delt i færre felter end den oprindelige. Mærkeligt nok forsynede man ikke vognen med normalt kobletøj i forenden. Den har altså ikke været anvendt ret meget til rangering!

Vognen beholdt lige til det sidste - i lighed med M 2 - de oprindelige, hårde træsæder, se interiørfotoet i forrige nummer, side 162. Den var driftsklar indtil kort før banens

nedlæggelse, men anvendtes kun lejlighedsvis efter at skinnebusserne fra 1951 havde overtaget størstedelen af banens persontrafik.

Angående bivogne til AHTJ M 4 m.fl. henvises til det tidligere anførte under omtalen af M 1-2 i SP 2/1977, side 99.

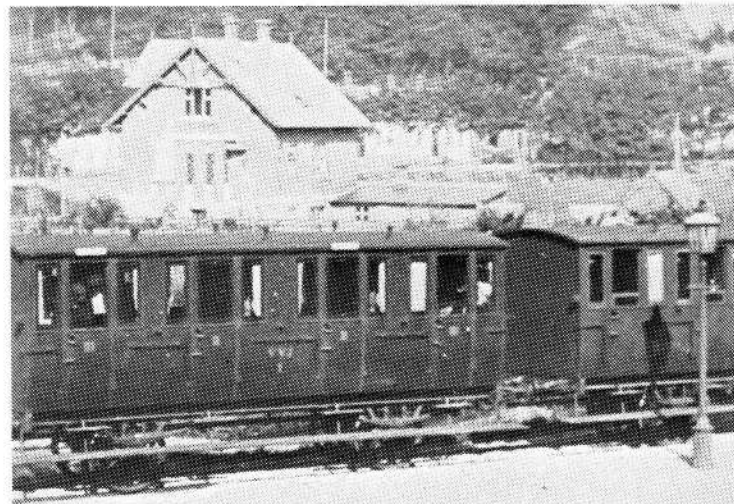
VNTJ M 1

Næste pladeklædte Triangelvogn mod. IV var VNTJ M 1, der som driftsnummeret viser, var banens første motorvogn, og først 2 år senere anskaffedes M 2, også en Triangelvogn, men nu af lidt mere moderne type. M 1 var brunlakeret med lys staffering. Førerrummet var skilt fra bagagerummet ved en væg med skydedør og et gitter over motorkassen, men ellers var indretningen som AHTJ M4. Der anskaffedes ikke i begyndelsen bivogne til M 1, men det kan ikke udelukkes, at man hurtigt har lavet motorbivogn ud af en af de små, gamle vogne, som man havde "arvet" fra Vejle-Give Jernbane, der i 1914 overtoges af DSB. Jeg tænker her på VNJ E 43, ex VGJ D 31, bygget af Görlitz i 1894. Det var en kombineret post- og rejsegodsvogn med skruebremse, der umiddelbart kunne bruges, blot den fik monteret en centralpuffer/kobling, mens de øvrige, små vogne fra VGJ var helt blottet for bremses og derfor ikke var umiddelbart anvendelige som motorbivogne. M 1 har måske i sine første år mest kørt solo, men det er tydeligt, at man har ønsket at anvende den som trækraft, for allerede i 1927 udskiftedes dens motor med den større, 100 HK Continental-motor, samtidig med, at man forsynede vognen med normalt kobletøj. Senere (?) lod man det indre ombygge sådan, at der kun blev 8 siddepladser tilbage, mens rejsegodsrummet blev kraftigt udvidet. Det er nok sket i forbindelse med, at man ombyggede et par af de gamle VGJ-personvogne til motorbivogne, se fig. J1 og J2. I vognenes indre fjernedes skillemurene og der indrettedes midtergang. De midterste sidedøre blændedes, så der kun var indgang gennem de oprindelige døre i yderkupeerne. Vognene fik trykluftbremse og egenvarme i form af Hess varmekaloriferer - et koksfyret luftopvarmningsanlæg, hvor ildstedet var anbragt under vognen på lignende måde som den almindelige, koksfyrede varmtvandskedel, der ellers var det almindeligste her i landet.

I 1932 anskaffede VNJ endelig 2 fabriksnye, små motorbivogne, og de var oven i købet fra DfA, altså også Triangelvogne! Nu skulle man tro, at det endelig var lykkedes at få bivogne, der passede til i det mindste én af banens Triangelvogne, men nej! De nye bivogne, fig. K, var bare bygget i tidens stil og passede ikke til nogen af banens motorvogne, der alle havde et noget antikveret udseende, selv den nyeste, M 3 fra 1927, idet den var ombygget fra en gammel Vulcan-personvogn og havde beholdt tvillingvinduerne herfra, se foto i Triangelbogen side 94, hvor M 3 ses med en af de nye bivogne på slæb.

M 1 blev i 1942 solgt til RØHJ efter at være blevet forsynet med normalt træktøj og klodsbremser. På RØHJ kørte den som M 5 med gasgenerator, men efter krigen solgtes den videre til SKRJ (M 1''), der formentlig benyttede den som arbejdsvogn for baneafdelingen, idet den aldrig blev optaget i den officielle fortegnelse over banens driftsmateriel, selv om der findes fotografisk dokumentation for, at den har eksisteret som SKRJ M 1. Med

VNJ C 20 på Varde Vest, 1962 (hol)

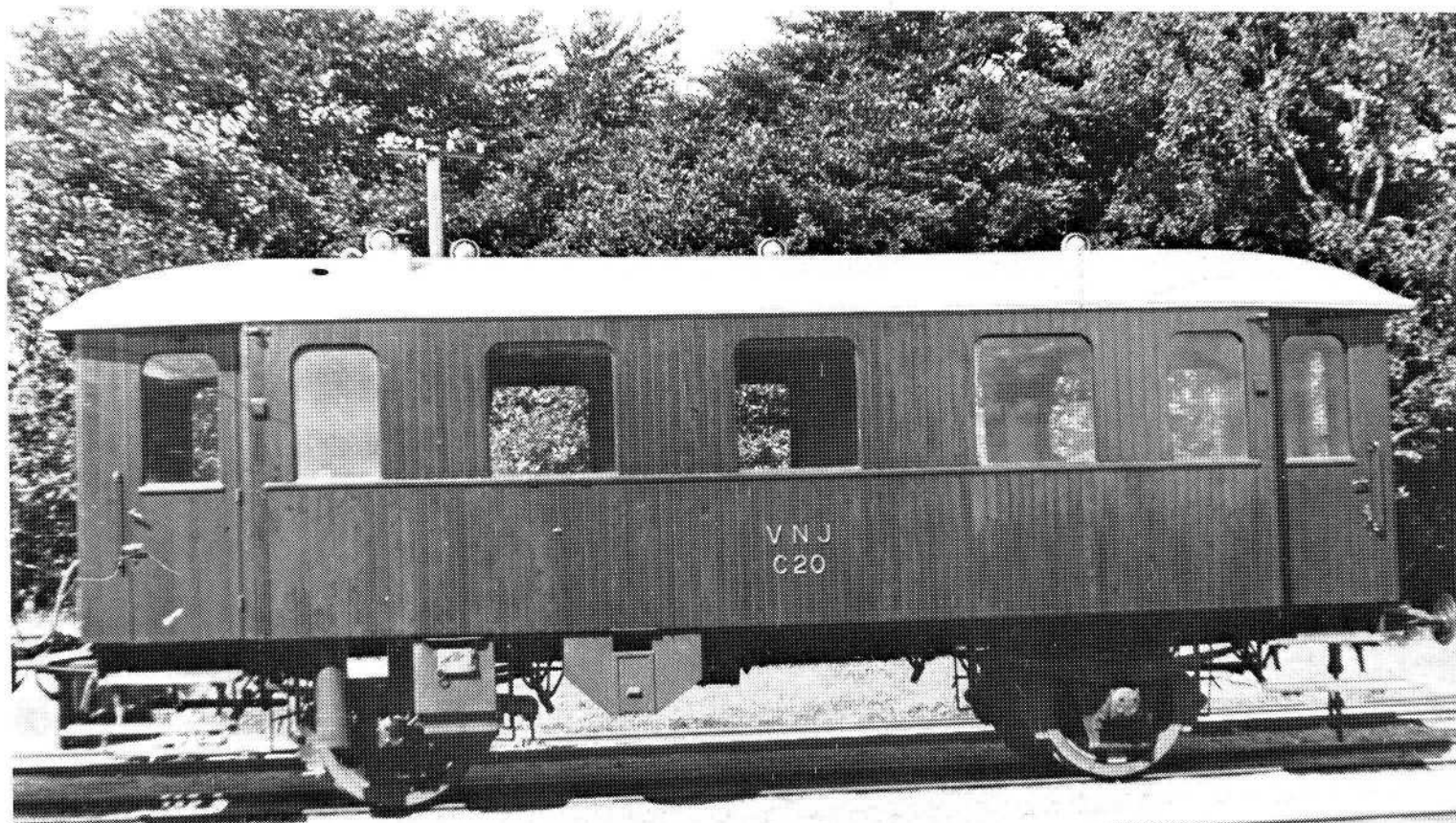


VVJ A 1 (identisk med VNTJ C 29), 1897
(arkiv P.T.)

sit store rejsegodsrum har den også været velegnet som rullende arbejdsskur. SKRJ ud-rangerede vognen i 1956, hvor den formentlig stod for en motorfornyelse, hvis den skulle have kørt længere.

RGJ M 1

Den tredie "blikvogn" var RGJ M 1,



hvertil Scandia leverede en lille bivogn, der også var pladeklædt, så de to vogne ikke stod alt for dårligt til hinanden. Vognene var født brune med gul staffering, og de udgjorde indtil 1931 banens eneste motortog. M 1 blev utvivlsomt brugt meget, og måske på grund af banens anstrengte økonomi blev den ikke vedligeholdt for godt, for allerede i 1927 havde motoren et sammenbrud, og det ses af DfAs specifikationsblad, at både krumtap og ventiler er blevet fornyet inden for de første 7 år. Vognen var allerede i 1942 så nedslidt, at den blev opgivet af lægerne. Banen søgte at sælge vraget til andre privatbaner, men de betakkede sig (klogeligt), og man besluttede så at omdanne den til rejsegodsvognen B 2 – en uskøn skabning, der af vinduer kun havde beholdt de små trækruder oppe under tagkægget – og så havde den oven i købet mistet trykluftbremsen og måtte nøjes med en håndbremse á la godsvogn. Denne forsmædelige levning af den vel-tjente motorvogn udrangeredes i 1956.

OHJ M 1

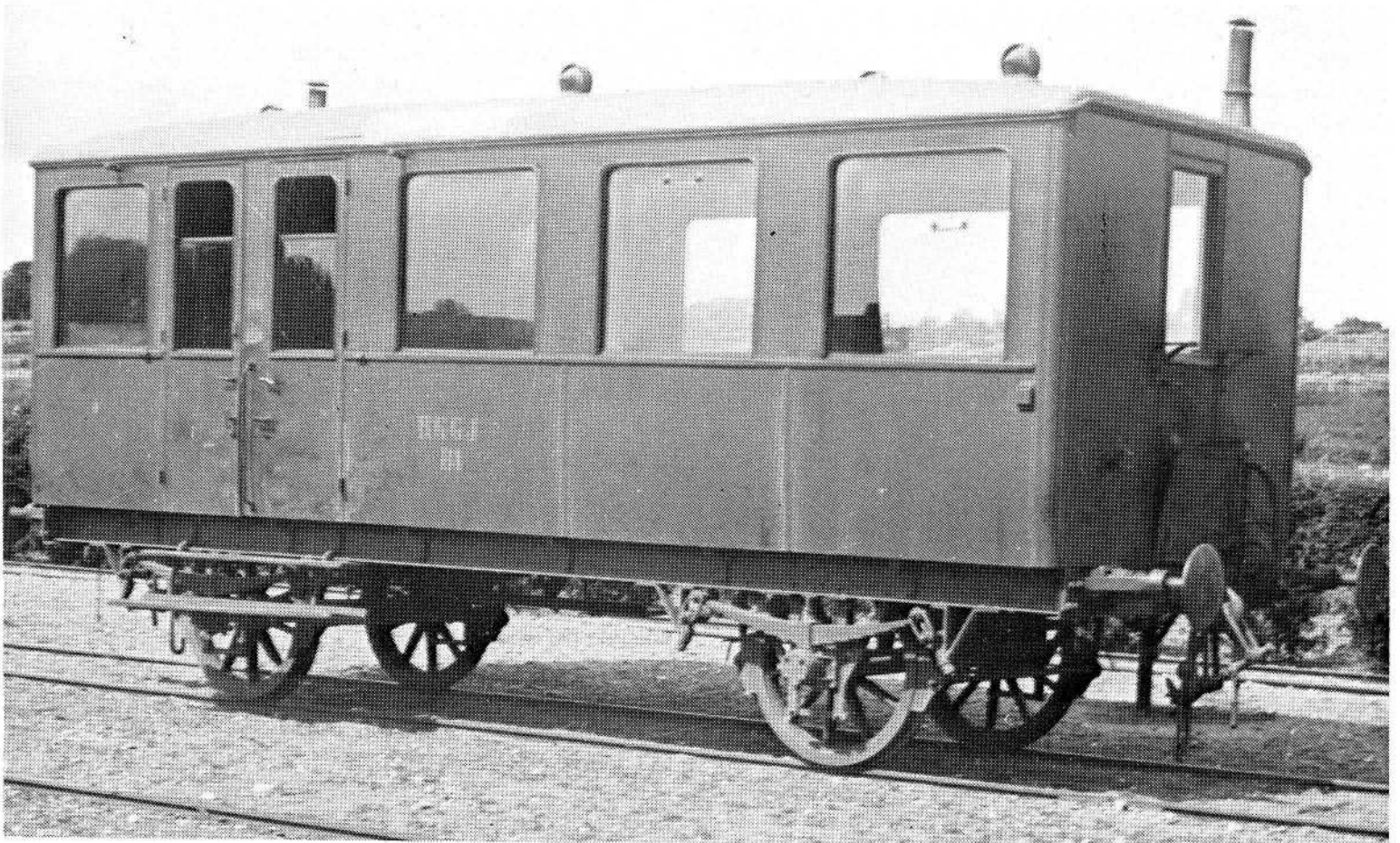
Den første teakklædte Triangelvogn blev OHJ M 1, se fig. D, og den odsherredske egen-

art fornægtede sig ikke, da indretningsplanen skulle udarbejdes: Man ville ikke, som alle andre, have det relativt store bagagerum foran i vognen, den skulle være en ren personvogn med så mange siddepladser som muligt, hvad den også blev – i første omgang. OHJ ville ikke have de nye motortog sinket af forskellige slags mindre godsforsendelser som f.eks. fiskekasser og andre hastende sager, der let ville tiltrækkes, hvis der var plads hertil i motorvognen.

På trods heraf anskaffede man en lille bivogn til M 1: Mp 221 fra Scandia. Den havde et lille rejsegodsrum på 4,3 m², og det var ved en væg adskilt fra passagerafdelingen, så hvis man blot holdt døren forsvarligt lukket, ville de eventuelle fiskekassers duft næppe genere de rejsende, jvf. situationen på HVJ M 6, se SP 2/1977, side 103, 1. spalte.

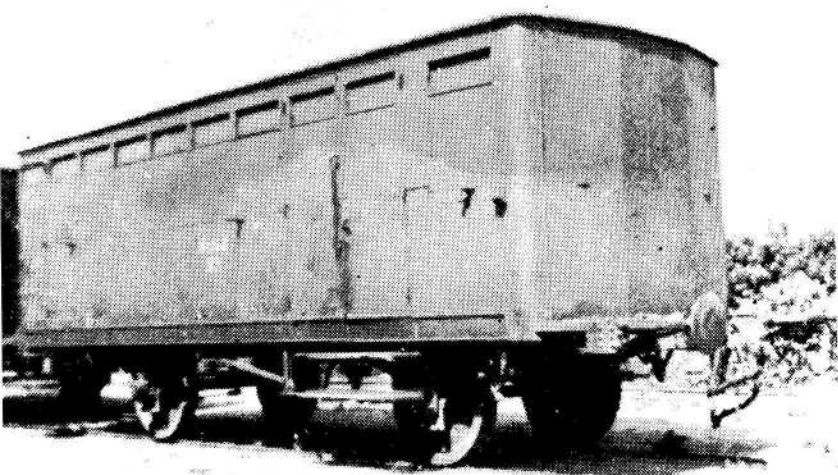
Bivognens indretning fremgår af fig. B1, idet vognen var indrettet på samme måde som RGGJ B 1. I det ydre var den derimod magen til HVJ MP 533, se fig. P i SP 2/1977.

RGGJ B 1 i Grenå 1947 (JS fotoarkiv)





Da OHJ 2 år senere (1926) anskaffede endnu en Triangelvogn M 2, model VII, se fig. E, blev den indrettet på tilnærmelsesvis samme måde, blot fik døren til forperronen en ganske smal ekstra fløj, der tillod indladning af én barnevogn eller enkelte voluminøse ting, som de rejsende selv måtte medbringe, men af hensyn til passagen til vognens indre, var det yderst begrænset, hvad der kunne få plads på forperronen, hvor der egentlig kun kunne anbringes lidt gods til venstre for eller oven på motorkassen. M 2 var et bænkefag længere end M 1, og bænkerne havde fået et lag filt, dækket af "tæppetøj", så de var en del blødere end M 1s nøgne træbænke. M 2 fik den 100 HK Continental-motor, men derudover var den altså af ganske samme indretning og design som M 1, det specielle "OHJ-look", en kombination af detaljer, der ikke genfandtes an-



RGGJ B i Balle (på ETJ) som klublokale for en brevueforening (J.R.)

dre steder på de danske baner og som måske var det smukkeste Triangel-design overhovedet.

M 1 blev, efter at enkelte børnesygdomme var overvundet, en betydelig succes, der både betød en driftsbesparelse og en større rejsehastighed for de rejsende, der benyttede motortogene. Banen indlagde 2 motortogpar daglig, så der nu kørte 7 i stedet for 6 togpar på hverdage, men en skuffelse var det dog, at passagertallene kun udviste en meget beskednen stigning.

Efter anskaffelsen af M 2 kørtes mere end 1/3 af banens tog med motorvognene, men det skyldtes snarede en udvidelse af driften end en nedgang i dampkilometrene, der først viste det afgørende fald, efter at man i 1932 begyndte at indsætte diesellokomotiver.

Det voldte en del irritation i driften, at motorvognene ikke kunne medtage selv små mængder hastergods, og det endte med, at banens ledelse måtte opgive modstanden, så i 1930 ombyggedes både M 1 og M 2, idet skillerummet mellem fører- og passagerum flyttedes 2 vinduer = et bænkefag tilbage, så der nu blev et rejsegodsrum på godt 2 m længde i begge vognene. Nu var det bare ærgerligt, at man ikke fra starten havde forsynet vognene med bredere døre i forperronen, men det ville man ikke ændre på, da det betød et mere gennemgribende indgreb i vognenes skelet. M 1 og M 2 fik også, måske ved samme lejlighed, normale puffere og koblinger i begge ender, så de efter behov kunne medtage ilgodsvogne, bl.a. fiskevogne.

Alle OHJs 3 motorvogne fik under krigen gasgenerator, men gik efter krigen atter tilbage til benzinen. I december 1945 brændte banens værksted i Holbæk, og her beskadigedes M 2 så meget, at den måtte ophugges. M 3 var blevet brandskadet samme år, så pludselig stod man med kun gamle M 1, der en tid herefter - indtil M 3 var blevet genopbygget hos Scandia - var alene om at fremføre banens lette persontog.

Da man fra 1948 så småt begyndte at anskaffe skinnebusser, blev der mindre og mindre brug for den aldrende M 1, der heller ikke

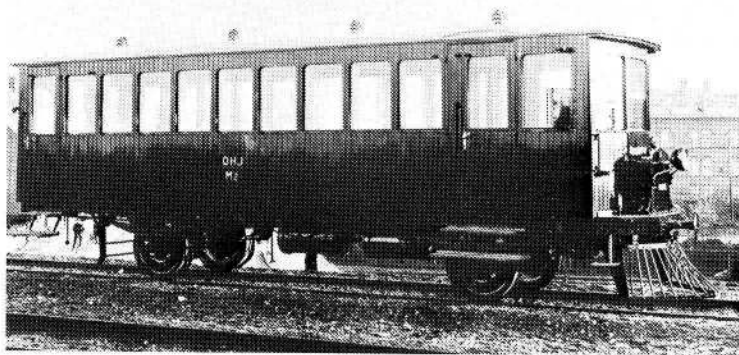
var altfor driftssikker mere, og den hensattes, "mæt af dage" i 1950, men ophuggedes først endeligt i 1957.

Det ser ud til, at M 1 bevarede Triangels specielle "skivebremser" lige til det sidste, mens de ellers på de fleste vogne senere udskiftedes med normale klodsbremser.

VLTJ No 2

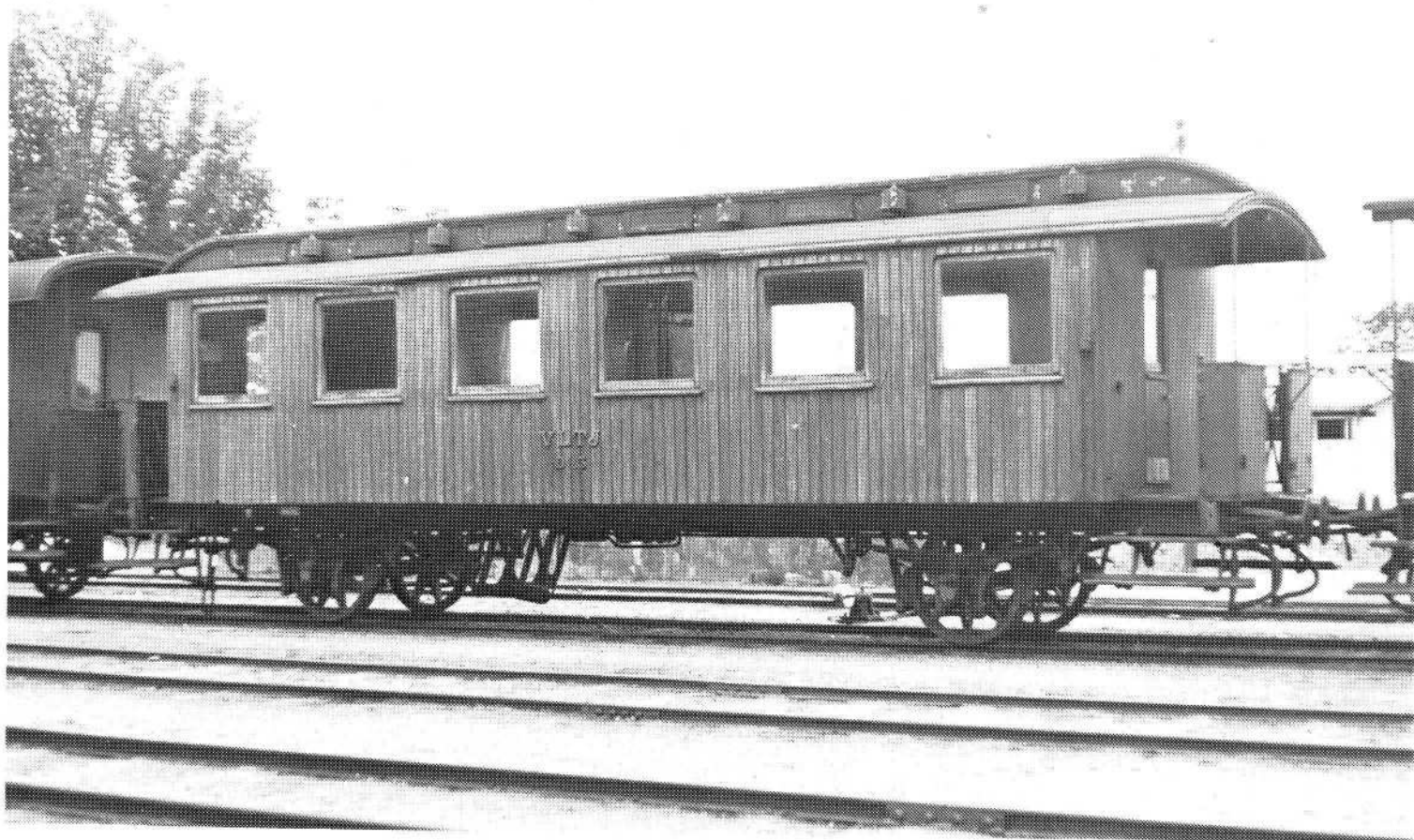
Den første teakklædte standardvogn af model IV leveredes til VLTJ i 1924, der betegnede den No 2. Den var naturligvis et særdeles velkomment supplement til sin "lillebror" fra året før, og banens motordrift udvidedes atter. Allerede i 1926/27 udstyrede man No 2 med normalt kobletøj i begge ender, så den kunne medføre diverse bivogne, både den gamle personvogn, der 1924/25 var ombygget til post- og rejsegodsvogn (F 42) for motortog og yderligere 2 af de gamle personvogne, C 10-11 fra 1879, der formentlig kom til at se ud omtrent som den lidt senere ombyggede C 12, se Svend Jørgensens foto i SP 2/1977, side 101 øverst tv. I 1926/27 udstyredes yderligere en af de ret nye tagryttervogne,

— VLTJ D 23 i Lemvig 1963 (hol)



OHJ M 2 (JS A 305 F 059)

D 23 fra Scandia 1917, med trykluftudstyr og egenvarme, så den kunne benyttes i motortog, men den har nu nok hovedsagelig været tiltænkt den nyere Triangelvogn No 3 fra 1926, der havde den kraftigere 100 HK Continental-motor. Både No 1 og No 2 havde kun 70 HK Midwest-motor, så de gjorde nok bedst i at holde sig til en eller to af oldsagerne, der kun vejede 6-7 t mod D 23s tara på 12 t. Efter anskaffelsen af No 2 kunne VLTJ formere tog af 2 motorvogne



med en eller to bivogne imellem, d.v.s. "pendultog", der måtte være velegnede til at klare banens ellers lidt uheldige rebroussement i Lemvig. Jeg ved ikke, om denne mulighed har været anvendt i nogen større udstrækning, ofte har en solokørende motorvogn formentlig været tilstrækkeligt, men den måtte da vendes.

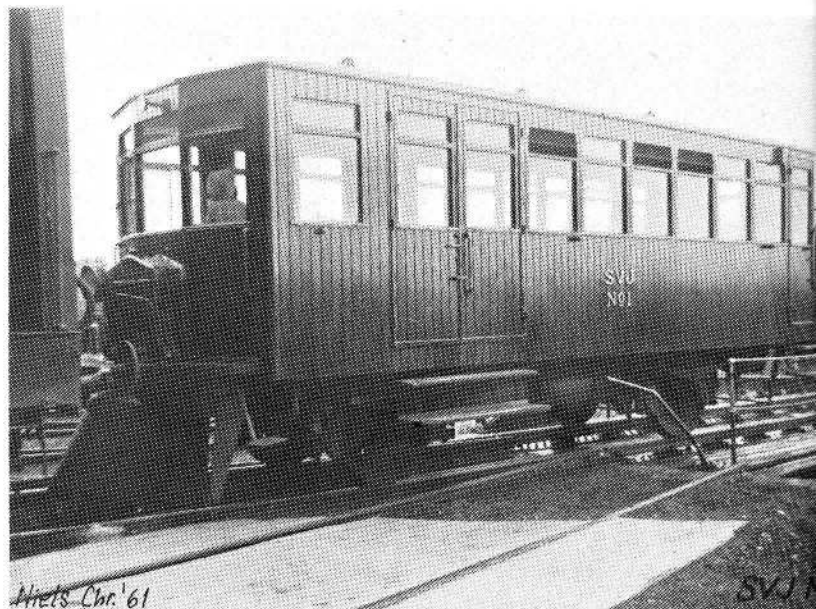
Man synes ikke at have haft overvældende megen brug for at medgive de svage motorvogne No 1 og 2 andet end deres egne bivogne, for man tøvede i samfulde 8 år, d.v.s. til 1931, inden man udstyrede No 1 med normalt kobletøj, og da alene i bagenden! Året efter, 1932, var man så uheldig at miste No 2 ved en brand, men dele af den kunne dog anvendes ved en påfølgende ombygning af No 1, der 1932 fik normalt kobletøj også i forenden, ligesom den fik reversgearet fra No 2, der også kunne levere en reservemotor, så No 1 kunne holdes i drift meget længe med den gamle motortype i behold.

SVJ No 1

Medens VLTJ No 2 således blev et offer for en slags kannibalisme, fik den næste teaktræs vogn, SVJ No 1 et meget langt, virksomt liv, idet den blev holdt i drift i 42 år - dog ikke uden betydelige moderniseringer undervejs.

Vestsallingbanen åbnedes for drift hen under jul 1924, og man havde straks fra banens start indlagt 4 daglige dobbeltture med den ny-modens motorvogn, der trofast år efter år tilbage lagde ca. 150 kilometer om dagen, oftest ledsaget af sin lille drabant B 1, se fig. C og C1. Kun når motorvognen var på sine få og korte værkstedsophold, måtte et damp- eller diesellokotrukket tog vikariere, indtil man i 1934 anskaffede endnu en person-motorvogn, M 6, fra Scandia. Det var en stor bogie-motorvogn, der skulle gøre det ud for både motor- og bivogn på én gang, men dens maskinanlæg fra B&W viste sig mindre driftssikkert, så M 6 var en stor skuffelse sammenlignet med den stabile No 1, der næsten aldrig svigtede.

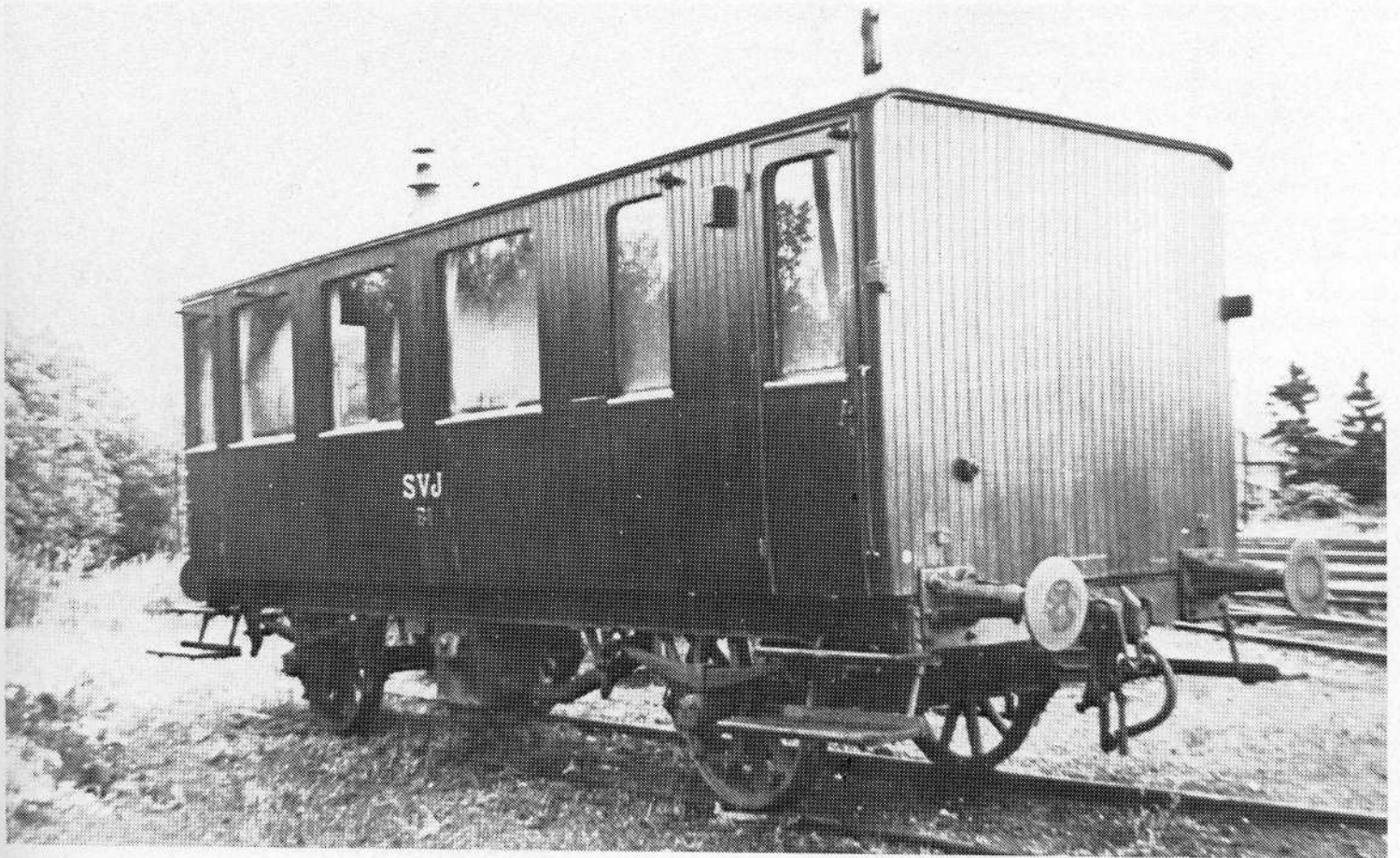
Under krigen 1940-45 kørte No 1 en tid med gasgenerator, da benzintildelingerne hurtigt svandt ind til ingenting ("kun til at tage en fedtplet af bukserne"), og efter krigen var motoren ikke mere, hvad den havde været, så da aflastningen kom i 1948 i form af et skinnestog, blev No 1 reduceret til reserve. Da man i første omgang kun fik bevilliget ét skin-



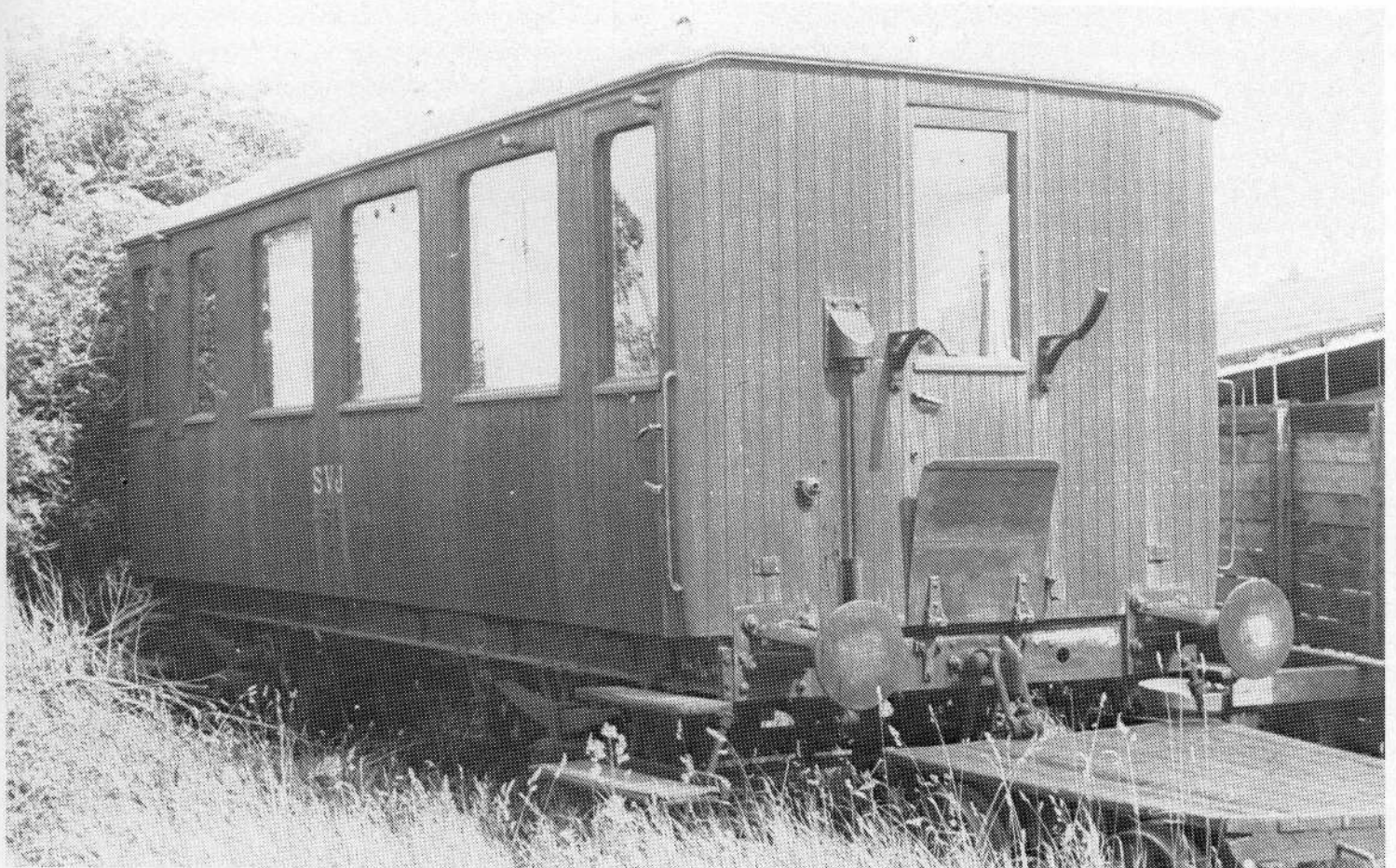
SVJ No 1 i Spøttrup 1961 (Niels Chr.)

nebustog, havde man dog stadig brug for en reserve, og man besluttede derfor snart at give No 1 en ny motor: en 100 HK Leyland dieselmotor. Da vognen nu havde fået en noget forbedret trækraft, gav man den samtidig normalt kobletøj i bagenden, så den lejlighedsvis kunne medtage en godsvogn eller to. Den besværlige M 6 afhændede man derefter med et lettelsens suk til Trustrup-banen (ETJ), der udstyrede den med et nyt GM maskinanlæg, hvorved de fik en ganske god vogn ud af det. Da SVJ i 1952 overgik sig selv og anskaffede endnu et skinnestog, blev der meget lidt for No 1 at bestille i persontogsdriften, og i 1958 afløste den nyere og kraftigere motorvogn M 2, en diesel-mekanisk Scandia/Frichs-vogn, købt brugt fra VVGJ, gamle No 1 som reserve for skinnestogene. Den ærværdige Triangelvogn anvendtes herefter mest til godstog, når disse højst bestod af 2 godsvogne, og som sådan forblev vognen i drift til banens nedlæggelse i 1966, hvorefter den solgtes til en privatmand, der har haft held til at få den under tag, så den eksisterer den dag i dag i hæderligt god stand.

Ved moderniseringen i 1948 udskiftedes i øvrigt de gamle træsæder i såvel motor- som bivogn med ensrettede, polstrede sæder, se fig. C2. Pladstallet reduceredes derved noget, men til gengæld blev den statiske komfort - altså når vognen holdt stille - nogenlunde lige så god som i skinnestogene. Man kunne bl.a. efter moderniseringen få plads til begge ben uden at skulle foldes sammen som en tomme-



SVJ B 1 i Spøttrup, øverst (SP arkiv), nederst i 1965 (J.B.-P.)



stok, som tilfældet var i de gamle vogne, hvis man havde et blot nogenlunde veludviklet understel. Komforten under kørslen kunne derimod ikke bringes op på skinnebus-standard, for også model IV svarede nogenlunde til Wilsters gamle karakteristik: "Vognen slingrer og støder meget, og motoren gør megen støj". Men nu lugtede den i hvert fald ikke længere af benzin - nu var det diesel-fimsen, der krydrede opholdet i vognen - ganske som i DSBS tog nutildags!

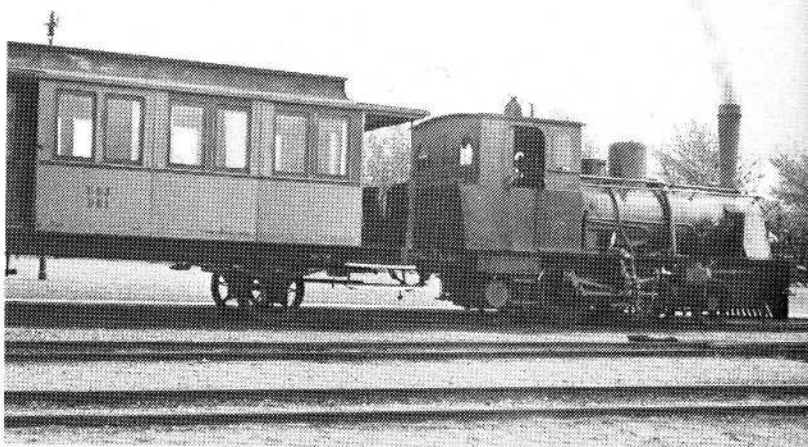
I bivognen ændredes postrummet til rejsegodsrum ved moderniseringen, men allerede nogle år inden banen lukkede henstilledes vognen, da den nu var blevet helt overflødig.

HOJ M 1

Den tredje standard-teakvogn var HOJ M 1, der som tidligere nævnt alligevel var lidt for sig selv i kraft af sine lædersæder og sit luftslange-ophæng og sin 100 HK motor, der gjorde det naturligt, at man straks fra starten indrettede en ret stor, kombineret person- og postvogn, HOJ D 32, se fig. G, som bivogn til den. M 1 var derefter i 7 år banens eneste motorvogn, og i den tid synes der ikke at have været indrettet andre bivogne til den end D 32, der udstyredes med rullelejer, trykluftbremse og senere også Hess varmekaloriferer, jvf. beskrivelsen i omtalen af VNTJ M 1.

D 32 passede i design imponerende dårligt til sit trækdyr: Den var højere, bredere og længere, og den var pladeklædt, havde åbne endeperroner og en i Danmark sjælden type tagrytter med lodret afskårne ender. Den var i forhold til motorvognen et stort og klodset skrummel uden lige, men HOJ var for ny til at have mere passende, små, gamle vogne at byde på, og man havde ikke råd til at lade en ny vogn bygge.

M 1 kunne nå at gennemkøre den 34 km lange bane mindst 3 gange frem og tilbage om dagen, og den aflastede derfor allerede dampdriften betydeligt, hvilket var ganske væsentligt, da HOJs lokomotiver var både relativt store og ret så gammeldags mættet-dampmaskiner med udvendige dampprør og ganske uegnede til at køre stærkt med de små hjul tæt samlede under midten og store overhæng i begge ender. Da banen ikke havde nogen motor-reserve, måtte man dog udsende damptog, når M 1 fik forfald eller skulle til værkstedseftersyn, og så gik det ellers hæsblæsende der-

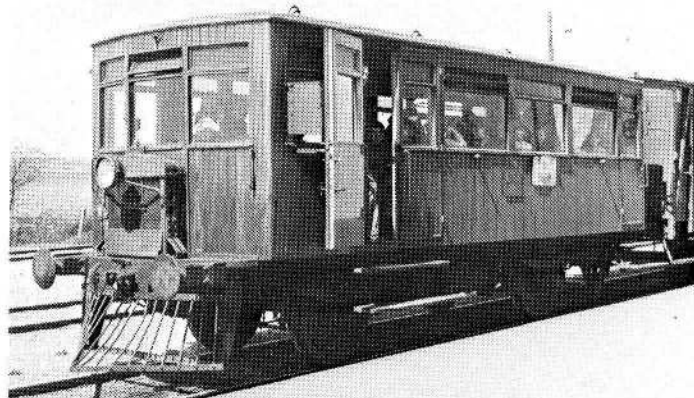


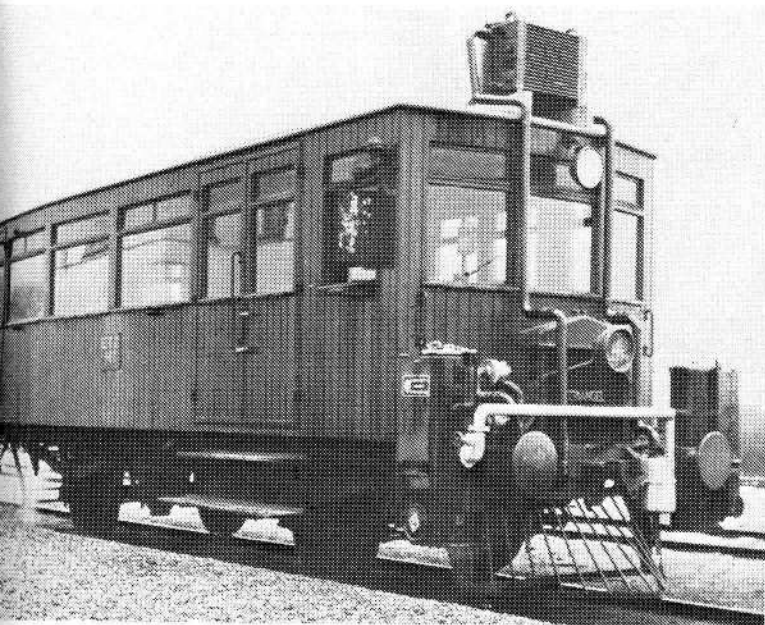
HOJ 3 med D 31, der er identisk med D 32 (arkiv Alkjær). (Se iøvrigt et godt billede af D 32 i BUMLETOGET nr. 4/1977 - midteropslaget)

uda' når de gamle damploko skulle holde tid i en M-plan! Først i 1932 fik banen endnu en Triangelvogn, og nu indrettedes begge banens C-vogne til motorbivogne med rullelejer, trykluft og egenvarme, og man indførte sågar noget så forrygende moderne som elektrisk lys i personvognene! Man havde dog fra 1929 at regne den nærliggende mulighed at leje motorvogne hos HBS og HV, der nu var ombygget til normalspor og fra starten var velforsynede med Triangelvogne.

HOJ M 1 var oprindelig - ligesom de øvrige vogne af model IV - kun udrustet med centralpuffer/kobling i begge ender.

ETJ M 1 (JS A 3 05 F 003)





ETJ M 1, 1941 (arkiv P.T.)

Jeg er ikke klar over på hvilken måde man så fik tilkoblet D 32 i begyndelsen, men såvidt vides fik M 1 senere normalt købletøj, i hvert fald i bagenden. Jeg har heller ikke fundet oplysninger om eventuel gasgenerator-drift under krigen, men det er meget sandsynligt, at vognen fik gengas, for det fik langt de fleste lignende vogne dengang.

Efter krigen var der stadig god brug for den gamle motorvogn, der blev holdt i live helt til banen anskaffede 2 skinnebussæt i 1952. Samme år havde M 1 et større havari, og da den samtidig var blevet gjort arbejdsløs af skinnebusserne, lod man den ophugge, for man havde jo den relativt nye M 2 som reserve for skinnebusserne.

ETJ E 2, ex HB 2438, i Ebeltoft 1965 (J.B.-P.)



ETJ E 2, ex HB 2438.

ETJ M 1

Den nyeste vogn af model IV blev ETJ M 1, der ligesom HOJ M 1 havde den "store", 100 HK motor, men ETJ M 1 afveg i det ydre ved i siderne at have 3 store i stedet for 6 små vinduer, se tegningen i Triangelbogen, side 49, og i det indre ved de rørflettede sæder.

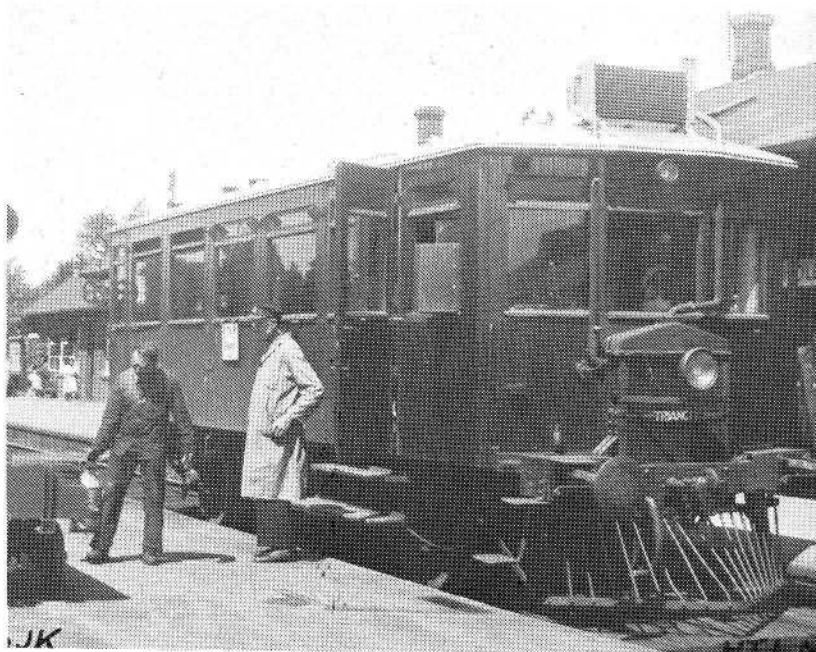
ETJs motoranskaffelser forløb ellers i de første år aldeles parallelt med HOJs, idet M 1 var banens "enlige svale" indtil 1931, hvor man - samtidig med HOJ - anskaffede en Triangelvogn model XIC, den mest moderne udgave af den 2-akslede, enkeltrettede vogn.

ETJ M 1 tog straks toppen af dampkilometrene, der dog her var knap så dyre som på HOJ. Trustrupbanen havde nemlig 3 små og ret økonomiske damploko, hvoraf 2 stk. i 1920 var blevet gennemgribende moderniseret med nye kedler, overhedere og Heusinger-styring. Det var dog først med M 2 fra 1931 at man blev de damptrukne persontog kvit, for M 1s trækraft var trods alt for beskedent til banens normale, blandede tog, og man afstod helt fra at indrette sine personvogne som bivogne til den. Derimod anskaffede man fra DSB en alderstegen godsvogn med bremsekupe, HB 2438, bygget i 1875 af Wagenbau i Hanburg, og denne vogn udrustedes med rullelejer, trykluftbremse og belysning ved - petroleum! Den oprindelige bremsekupe (og tandstangsbremsen) fjernedes, og et nyt skillerum opsattes to fag fra den anden gavl, hvorved der opstod et ca. 4 m² stort rum, der forsynedes med sidedøre og indrettedes til postrum. Resten af vognen var så ét stort rum, hvori man pudsigt nok bevarede udkigskasserne fra den tidligere bremsekupe.

Under krigen fik M 1 gasgenerator, og det er tænkeligt, at den samtidig fik monteret de ejendommelige, hjemmelavede sidepuffere i forenden for bedre at beskytte gasanlægget mod rangerskader. Gasgeneratoren var af en noget usædvanlig type fra Ålborg Værft. Den var anbragt så lavt, at man kunne stå på jorden og rumstere med ildrageren i den ryggede brændeovn, og der var ingen voluminøse ting, der ragede op og generede udsynet fra førerpladsen. Gaskøleren anbragtes på taget, så den oprindelige motorkøler ikke generedes af anlægget, og efter krigen fjernedes alle spor af gasanlægget, mens man ved mange andre motorvogne bibeholdt et eller andet tagkølerarrangement efter gasanlæggets fjernelse.

Efter krigen udrangeredes damplokomotiverne snart, efterhånden som motordriften kom i gang igen, og snart fandtes kun et enkelt damploko til at klare specielle opgaver som f.eks. snerydning. Til gengæld anskaffedes et større antal brugte motorvogne og -lokomotiver fra andre baner, så man f.eks. i 1956 havde ikke mindre end 5 driftsklare motorenheder foruden et enkelt, brugbart damploko.

Man kunne derfor godt lave en forbedret køreplan uden at anskaffe skinnebusser, idet de forskellige motorkøretøjer moderniseredes med nye dieselmotorer og for to af Triangelvognenes vedkommende med hydraulisk transmission - noget enestående ved en dansk privatbane. Gamle M 1 ville man dog ikke ofre den store modernisering på, og den henstilledes allerede omkring 1952. Den ophuggedes dog ikke straks, men omdannedes til reservebivogn, kaldet D 1, og som sådan anvendtes den lejlighedsvis indtil den udrangeredes omkring 1963.



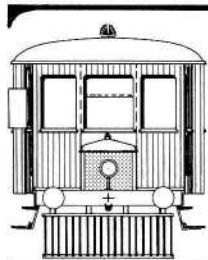
HTJ M 11 i Holbæk i 1956 (Sv. Jørgensen)

HTJ M 11

Den sidste, smalle Triangelvogn, der her skal omtales (vi gemmer DSBs MA til næste gang), er HTJ M 11 (fig. F), der var den ene af de to vogne af model VII, der leveredes i den gammeldags, smalle udførelse. Den anden (OHJ M 2) er behandlet ovenfor, fordi den så udpræget lignede OHJ M 1. HTJ M 11 må derimod opfattes som en forlænget udgave af ETJ M 1, men den havde kun simple træsæder - ikke noget med filt/stof som på OHJ. Til M 11 leverede DfA en bivogn, MP 36, der næsten mod alle regler passede fuldkommen i design til M 11, se fig. F1. Der knytter sig nogen usikkerhed til denne bivognsleverance, idet den iflg. sit fabriksnummer synes at være bygget allerede i 1924 - eller i hvert fald påbegyndt længe før der blev afgivet ordre på HTJ M 11. Måske har der været tale om en annulleret leverance, så vognen ikke i første omgang blev færdigbygget, eller der kan være tale om en demonstrationsvogn, som fabrikken regnede med at få afsat sammen med en af model IV-vognene, men så alligevel brændte inde med. Herefter har man måske bygget HTJ M 11 sådan, at den passede i stilen til den foreliggende bivogn - eller omvendt?

M 11 + MP 36 leveredes, ligesom OHJ M 2, med centralpuffer/kobling, men allerede 1927 opgav man dette og udstyrede begge vogne med normalt kobletøj.

M 11 kørte de første år omkring 60.000 km om året, mens dampkilometrene kun faldt



motor materiel 1

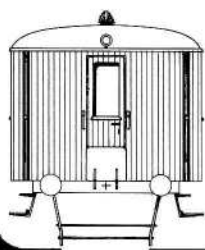
Der står mere om triangelvognene i det første bind af DJKs bogserie **MM - motormateriel**.

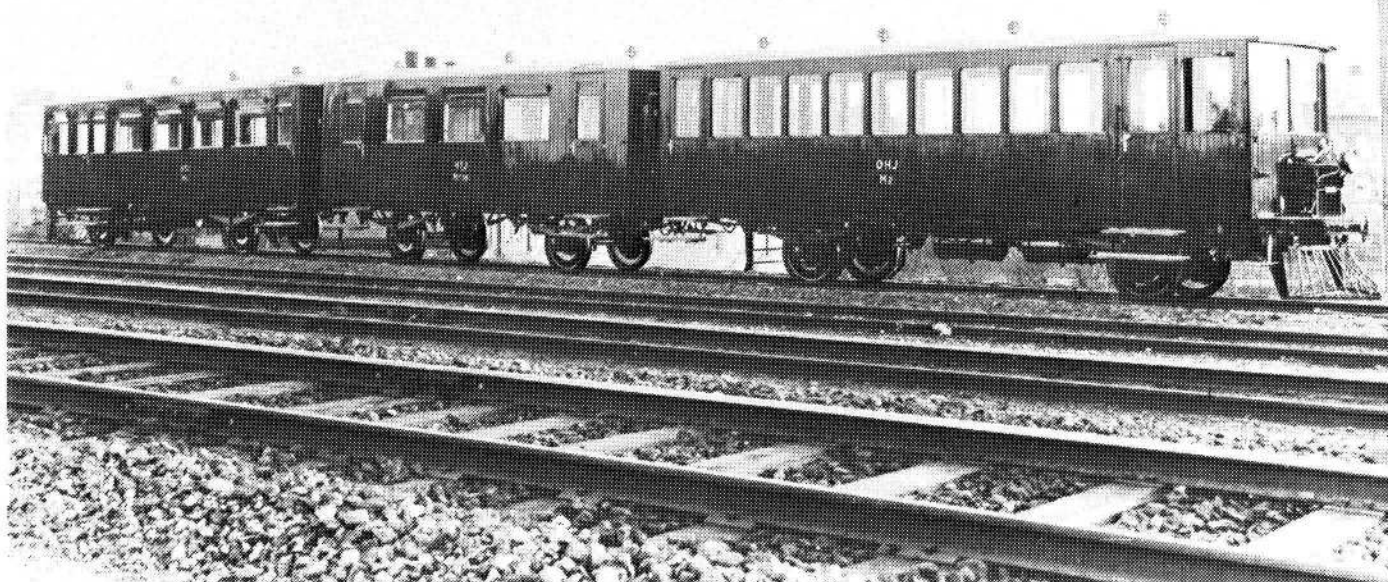
Det handler om fabrikken Triangel og vognene den byggede, til danske og udenlandske baner.

Det rummer lister over alle vognene og deres senere skæbne.

Alle typer er vist i tegning og foto. Der er ialt 70 tegn. i 1:87 og 120 fotos på de 136 s. Prisen - kr.103,00 incl.forsendelse fra

DJK-salgssafdelingen
giro 3 17 91 76
Holmevej 8
4340 Tølløse





HTJ M 11, MP 36, OHJ M 2 (JS A 3 05 F 054)

med godt 10%. Motorvognens anskaffelse betød først og fremmest en forbedret service for passagererne, men den kunne ikke standse tilbagegangen i persontrafikken. For en tid kunne udgifterne til driften dog holdes i ave, ja de udviste faktisk indtil 1938/39 en faldende tendens, men det gjorde antallet af rejser og tons transporteret gods også, så det lykkedes ikke at slippe af med underskuddet, selv om det holdt sig inden for acceptable rammer, hvad det måske ikke ville have gjort, hvis man havde holdt sig til dampdrift alene. Dampdriften fik man i øvrigt først hugget afgørende ind på da man i 1932 anskaffede et diesel-loko, der også kunne tage sig af gods- og blandettogene.

M 11 fik under krigen gasgenerator af den høje type, der måtte betjenes fra en stige og som totalt dækkede den venstre frontrude på lignende måde, som det ses på Thomassens billede af HVJ M 6 i SP 2/1977, side 102. Et billede af HTJ M 11 med gasgenerator ses i DJKs bog nr. 40 om HTJ, side 112. Billedet er taget af B. Wilcke ved Bodal-sidesporet i 1944. M 11 er her belemret med den "forkerte" bivogn: OHJ MP 221.

M 11 fortsatte efter krigen på benzin indtil den i 1948 erstattedes af et nyanskaffet skinnebustog. M 11 stod herefter i reserve og anvendtes lejlighedsvis af baneafdelingen indtil den endeligt udrangeredes 1957 og blev solgt til ophugning.

H. Alkjær

Tegningerne til denne artikel er tegnet på grundlag af:

- A og A1: Triangel nr. L 7553 (DJK)
- B og C: Triangel L 7553, 1924 (JS)
- B1: Scandia T 12725, 1924 (JMJK)
- C1: Scandia T 12990, 1924 (JMJK)
- D: rekonstr. fra Triangel L 7553 samt fotos
- E: Triangel L 7592, 1925 (JS)
- F og F1: Triangel L 7585, 1925 (JS)
- G: Scandia T 7440, 1905 (JMJK)
- H: Per Topp Nielsen T 1.136.01 samt fotos
- J1 og J2: Tegning i DJK 9 om Givebanen S. 45 samt målskitser fra DSB af VGJs A-, B- og C-vogne samt fotos
- K: Triangel C 29643, 1931 (JS) samt fotos.

BAGSIDEFOTO: Varde, tog 9 mod Gi, 1972 (J. Just Andersen).

