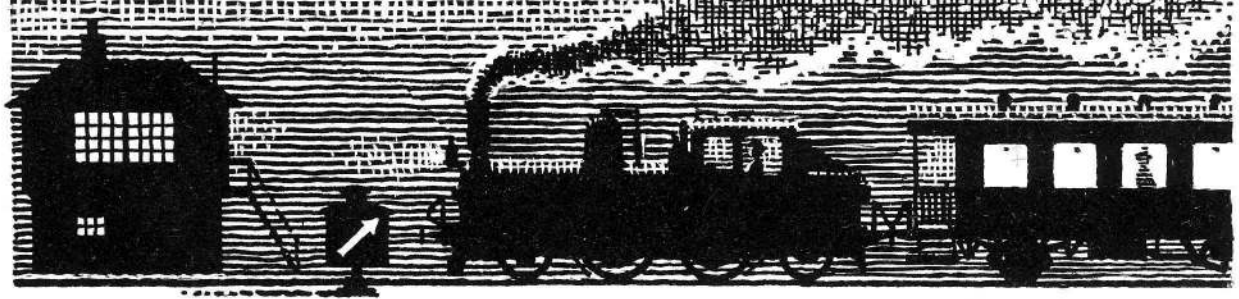


# SIGNALPOSTEN



**15** årgang **1979** marts, nr. **1**

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartalets sidste måned.

Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres uden beregning. Overskud bruges til jernbanehistorisk forskning.

#### REDAKTION:

Ulf Holtrup, Dalbyvej 12,  
2700 Brønshøj. 01-71 79 03

#### REPRODUKTION:

BARGHOLZ OFFSET, Grundtvigsvej 10 A, 1864 V. 01-22 77 05

#### TRYK & BOGBINDING:

LANTOW & CO. Lergravsvej 63,  
2300 S. 01-59 44 11

15. ÅRGANG, NUMMER 1

MARTS 1979

#### INDHOLD I DETTE NUMMER:

|                              |    |
|------------------------------|----|
| ETJ, 2. del .....            | 3  |
| Vi bygger (2 artikler) ..... | 34 |
| Quiz - spørgsmål .....       | 41 |
| Klubnyt .....                | 41 |
| Litteratur .....             | 46 |
| Quiz - svar .....            | 47 |

Forsidefoto: Hyllested, 1967 - ETJ M 2 x SM 1 - SP 2 (foto: H. Wachter).

ABONNEMENT tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6.49.47.22 på redaktionens adresse.

PRIS: 15. årg. 1979 kr. 69,90  
begge incl. 20,25% moms.

#### KÆRE LÆSER!

GODT NYTÅR! Og velkommen i SIGNALPOSTENS femtende årgang!

Regnskabet for året 1978 bringes et eller andet sted i bladet, hvor der måtte blive et hul. Det er min kæreste beskæftigelse Nytårsdag at gøre det forgangne år op - og glæde mig over de mange rosende bemærkninger, der falder i forbindelse med fornyelsen af abonnenterne, takfor dem!

Vi nåede i 1978 op på 946 direkte abonnenter (mod 943 i 1977), og pr. 1/1 1979 lå fornyelsestallet på linie med forrige år (607 mod 594) så jeg er fuld af fortrøstning om, at også 1979 bliver et godt år for dette lille hobbyblad.

Som De vil se af regnskaberne - hvis De da sammenligner med sidste år - steg 14. årgangs indtægter med 23% medens udgifterne voksede lidt mere, med 25%. På udgiftssiden skyldes stigningen dels de almindelige prisstigninger, dels at vi nu får bladet leveret fra bogbinder i færdig stand (udgift til bogbinder: 5350 kr.) og dels at vor "sættemaskine" måtte have en grundig overhaling efter at have kørt 7 år uden væsentlige reparationer.

Iøvrigt kan man udlæse en god stigning i omsætningen i forlaget - vel nok mest på grund af prisnedsættelserne, som iøvrigt vil være gældende indtil videre. Foto 1 og 2 er ved at slippe op, men vi har lager nok af vore øvrige publikationer til at modstå selv store ryk et godt stykke tid.

Som sagt en varm tak for alle de dejligt varmende tilkendegivelser vi har fået i anledning af årsskiftet. Selv de kritiske bemærkninger som også falder af ind i mellem fortæller, at de er fremsat fordi SP omfattes med stor kærlighed af læserne, og jeg mærker, at han kun ønsker at være med til at gøre bladet endnu bedre.

Også tak for alle forslag til artikler. Som jeg vist har skrevet før,

## Nyt Fra Redaktionen

har vi en emneliste så lang som Davidsens smørrebrødseddell, og - helt ærligt - det er ikke mange af de fra læserne modtagne forslag som ikke er noteret i forvejen.

Den eneste forhindring for, at vi kan brede os noget mere er, at vi mangler forfattere, der har tid og lyst til - ulønnet - at gå i krig med opgaverne. Jeg håber stadig på at nogle "kapaciteter" skal melde sig. Det fremgår af brevene, at der var stor tilfredshed med ETJ-artiklen i 14/4. 2. del af denne følger jo i dette nummer, og derefter skal vi i krig med Horsensbanerne. Skulle der - udover dem, vi allerede har hørt fra - være nogen, der kan være os behjælpelig med tegninger, fotos og andre tryksager fra Juelsmindebanen, Bryrupbanen i smalsportiden og Horsens Vestbaner (og i mindre udstrækning fra HBS og HOJ), så lad os høre inden alt for længe. Som vist også før sagt, bliver vi "tyndere og tyndere" i papirerne jo længere syd på vi kommer i Jylland.

Det var ellers et ordentligt sne- og uvejr vi havde omkring nytår. Trafikkaos og banelukninger i lange tider. Har nogen af vore læsere været i begivenhedernes centrum med et kamera - så send nogle af resultaterne fra ekskursionen til Billedgalleriet.

Så er der vist ikke plads til flere udgydelser denne gang. Jeg siger på genhør i 15. årgang nummer 2, der sendes herfra omkring den 1. juni 1979.

Holtrup

# Nedlagte Baner

EBELTOFT TRUSTRUP JERNBANE  
ETJ.

2. del

DRIFTSmateriellet

DAMPLOKO (AG)

Der anskaffedes i 1901 3 loko fra Vulcan i Maribo. Det var våddampmaskiner, 1Bn2T, med fabr. nr. 7, 8 og 9, for ETJ nr. 1, 2 og 3. Nr. 1 og 3 blev ombygget på SFJs værksteder i 1920, og udrangeringen skete i 1957, 1931 og 1948.

De var tre ud af en serie på ialt ni ens maskiner, alle bygget hos Vulcan i Maribo til Kertemindebanen og Nørre-Nebelbanen, leveret mellem 1900 og 1903. Af samme størrelsesorden og type havde Hanomag, Orenstein & Koppelpel og Arnold Jung leveret 22 loko til 6 privatbaner. Man har jo nok skelet lidt til disse typer, før de 9 Maribo-maskiner blev bygget. Beklageligvis blev kedlens hedeblade gjort mindre (Hanomag 41 m<sup>2</sup>, Maribo 29 m<sup>2</sup>), men alt i alt blev det dog gode letløbende og økonomiske maskiner - trods deres lidenhed.

Kedlen lå lavt. Domen sad midt på kedelryggen og fra dens forkant førte udvendige damprør til gliderkasserne. Forløberne (faste) lå foran cylindrene, det forreste kobbelhjuls aksel omtrent midt under maskinen, den bageste, der var drivaksel, lå under fyrkassen. Akselafstanden var (1441) + 1770 + 1380 + (2176) = 3150 mm. L.o. p. 6767 mm, vægt tom 15 t, adhæsion 13 t, tjenstfærdig 19 t. Ristearial 0,8 m<sup>2</sup>, hedeblade 29 m<sup>2</sup>, cylindre 290 x 450 mm, drivhjul 1190 mm, løbehjul 800 mm. Kedeltryk 12 ato. Vandforråd 2,3 m<sup>3</sup> kul 0,7 t.

De havde vandkasser mellem rammerne, kulkasse på kedelsiderne og sandkasser på fodpladen. Udvendig Tricksstyring og skruebremse.

Som nævnt blev 2 af maskinerne (sammen med 3 andre af samme type) ombygget på SFJs

værksteder. De fik ny fyrkasse, overheder, nye cylindre med rundglidere, Heusingerstyringer og indvendige damprør. Vægten var nu: 17,3 - 16,2 - 21,8 t. Hedebladen 20,0 + overheder 11,7 m<sup>2</sup>. Kulkasse bag førerhuset.

I 1936 indkøbtes et loko fra RGB. Det fik nr. ETJ 4 og var leveret af Borsig i 1911, fabr. nr. 7906 ex. RGB 2. Se beskrivelse under Gjerrildbanen.

Dette loko kom til at gøre god nytte på ETJ med sin næsten dobbelt så store kedel, sit større forråd og over dobbelt så store adhæsionsvægt som nr. 1-3. Især i de rene godstog, der nu fandtes på ETJ efter motorvognenes indsættelse i persontogene.

Endelig i 1952 købte ETJ hos Horsensbanerne et stort 1Ch2T, ex HBS 2, bygget 1928 hos Henschel med fabr. nr. 21255. Det blev til ETJ 5.

Dette loko havde dom og sandkasse på kedelryggen. Vand i sidetanke og mellem rammen, kulkasse bag førerhuset, cylindre med rundglidere, Heusingerstyringer. Det midterste kobbelhjul var drivhjulssættet. Forløberen lå i Bissel-stel (1-akslet bogie) og maskinen havde trykluft- og skruebremse.

Maskinens øvrige mål var: Cylindre 380 x 550 mm. Drivhjulsdiameter 1300 mm, løbehjul 840 mm. Kedeltryk 12 ato. Vægt 36,7 (tom), 36,3 (adhæsion) og 47,8 t (tjenstfærdig). Ristearial 1,6 m<sup>2</sup>, hedeblade (fyr og kedelrør) 74,6 m<sup>2</sup>, overheder 31 m<sup>2</sup>, ialt 105,6 m<sup>2</sup>. Vand 6 m<sup>3</sup>, kul 1,4 t.

Det var vel privatbanernes mest moderne loko, gode til alle banernes togarter og dertil en velkonstrueret og veludført maskine. Men ved ETJ fik det kun lidt anvendelse, idet dampdriften ophørte i 1954. Lokoet blev udrangeret og ophugget i 1966.

Lejede loko:

Til den forøgede godstogskørsel- og på grund af benzinmangel, måtte ETJ som iøvrigt flere andre privatbaner leje DSB-loko

i tiden under og lige efter 2. verdenskrig.

ETJ lejede i 1944 et damploko fra HHJ foruden O 303 i tiden 6. november 1944 til 20. februar 1945, da banens egne loko nr. 1 og 4 samt M 2 samtidig var til hovedreparation. Endvidere lejedes O 314 fra 13. til 30. maj 1947.

Jeg har ladet mig fortælle, at ETJ var så godt tilfreds med O-maskinerne, at man ønskede at købe en - men at det blev afslået af privatbanetilsynet - uvist af hvilken grund.

I særtogene Århus-Trustrup-Balle (stentransporter) kørte DSB-loko i visse tilfælde helt til Balle. Det var vist hovedsagelig D-maskiner, men måske har også K- og G-maskiner været anvendt.

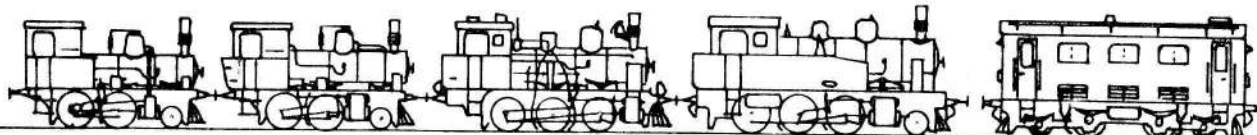
Ad ETJ DAMP (HGA)

Der blev efter moderniseringsloven fra 1948 bevilget 12000 kr. til trykluftbremse-udrustning til loko nr. 4, men man nåede ikke at få monteret udstyret, inden maskinens revisionsfrist udløb og man udrangerede den, for i stedet at leje MFVJ 7 og købe HBS 2, der begge havde trykluftudstyr. Man måtte således klare sig indtil 1952 med skruebremsede tog, hvorefter de moderne trykluft-tider oprandt og så på ETJ.

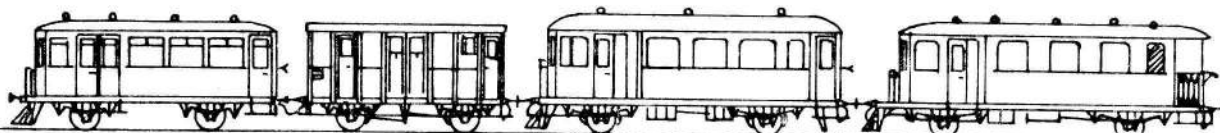
Såvidt man kan skønne ud fra de forhåndenværende fotos fik ETJs damplokomotiver først skorstenmærker ("slips") fra omkring 1920, da de to små maskiner blev ombygget. Farverne var grøn-hvid-rød-hvid-grøn.

Mærkeligt nok fik loko 4 først ret sent dette halsbånd, i hvert fald havde den "bar hals" ved sammenstødet ved Attrup Kær i 1944. Maskinen mistede i øvrigt ved ETJ den påfaldende "hjemmelavede" forlængelse af skorstenen, som den havde haft hos RGGJ og det udvendige damp-udtag fra domen fjernedes ligeledes. Derimod beholdt den til det sidste dampklokken bag på skorstenen. Klokkerne forhindrede dog ikke, at

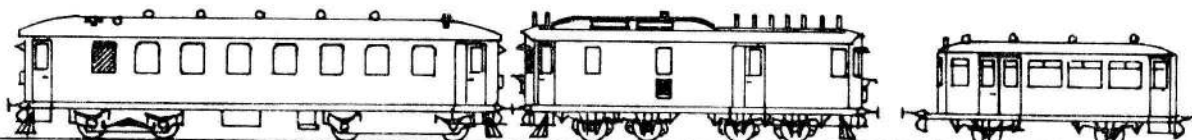
ETJ's rullende materiel



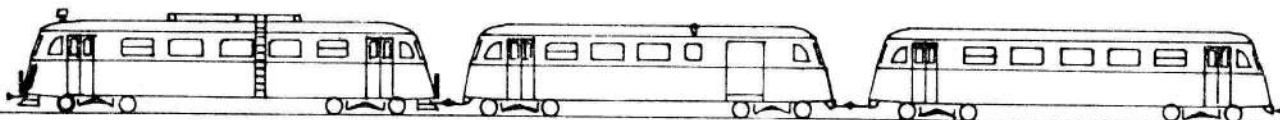
1-3      1<sup>o</sup> og 3<sup>o</sup>      4      5      M4



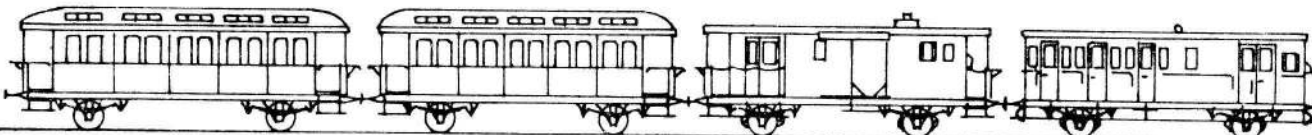
M1      E2      M2 og M5      M6



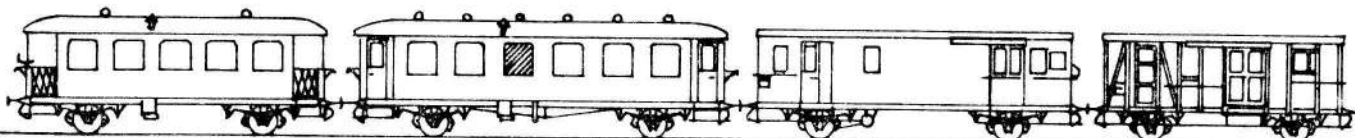
M3      M1"      D1



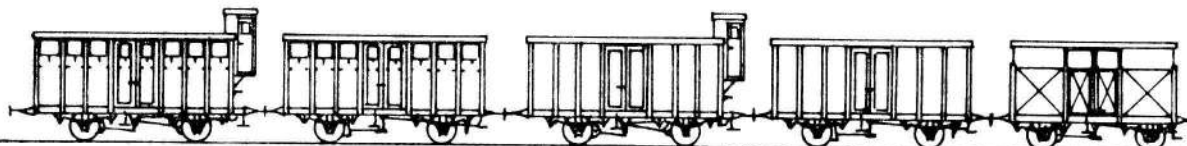
Sm 1-2      Sp1      Sp2



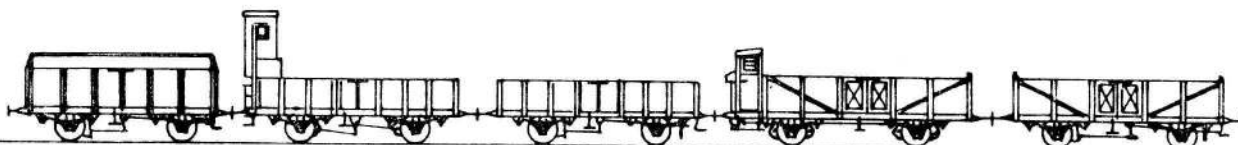
B1-2      C1      E1      E3



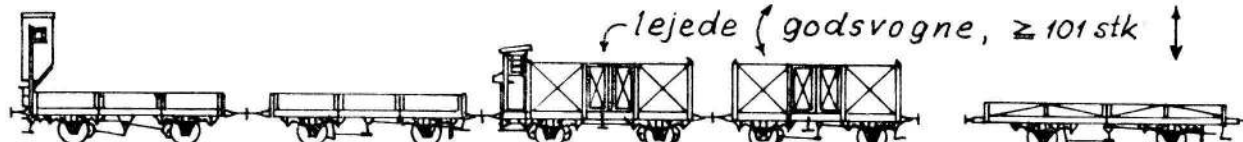
C1<sup>o</sup>      C2"      E1"      E2"



Q1-3      Q4      QA 20-21      QA 22-24      Qb25



K1-2      P5-6      P1...9      ≥ 15, "PER"      ≥ 25, "PE"



PA 10-11      PA 12-16      ≥ 1, "PUR"      ≥ 41, "PU"      19 lejede PA nr.64 m.fl.

lejede godsvogne, ≥ 101 stk

at skorstensmærket, da det endelig anbragtes, fik den almindelige placering UNDER midten af skorstenen - jf. RGGJs meget højt-siddende slips.

Damploko 5 fik, selv om det kun gjorde meget lidt tjeneste på ETJ, et nyt, fint skorstensbånd. Derimod blev der sparet på en anden ting: Nummerskiltene på maskinens sider blev taget fra den gamle N<sup>o</sup> 3 og "ombygget": Man skar fanen af det gamle 3-tal og svejste den fast på den anden side af 3-tallets opragende "pind" hvorved et ejendommeligt, men ganske læseligt 5-tal opstod. Sådant kaldes nu til dags for "genbrug".

#### Ad FREMMEDE DAMPLOKO PÅ ETJ (HGA)

ETJ har - ligesom så mange andre privatbaner - haft en del fremmede damploko kørende på sin strækning, men ETJ var desuden en af de baner, der måtte begynde driften, inden banens egne maskiner var leveret. I stedet lejede man 2 loko fra den endnu ikke færdige Hammelbane, der var i den omvendte klemme: lokomotiverne var leveret, men jordarbejderne forsinkedes så meget af jordskred i Mølleengen ved Århus, at åbningen af HAJ forsinkedes omkring 1 år.

ETJ lejede de to maskiner HAJ 1 og 3, der kørte hhv. 7900 og ??? km på banen, inden dens egne maskiner blev leveret og kunne overtage driften.

Da banen omkring 1920/21 fik hovedrepareret alle sine 3 lokomotiver, nr. 2 hos Frichs, nr. 1 og 3 samtidig moderniseret hos SFJ i Odense, har man utvivlsomt en tid måttet leje fremmede maskiner, men oplysninger herom savnes.

Oplysningerne om de lejede loko er i det hele taget særdeles tilfældige, men det vides, bl.a. fra gamle fotos, at der har optrådt DSB-maskiner af typen "gl. P" i Ebeltoft - måske lejet fra HHJ eller RGGJ.

Eigil Christensen oplyser i JERNBANEN, at man i 1944 lejede et loko fra HHJ, og Gregersen oplyser, at man et par gange har lejet litra O fra DSB (se tidligere omtale).

I slutningen af 1951 udløb loko 4 for revision, og da den var i

ret dårlig forfatning, besluttede man at udrangere den, men kom så i bekneb for trækraft, da man endnu ikke havde fået pustet liv i de "nye/gamle" dieselkøretøjer M 3 og M 4 og gamle damp 1 ikke mere var, hvad den havde været. Den kørte dog endnu 77 dage i 1951 og 61 dage i 1952.

Man lejede derfor MFVJ loko 7 i perioden 20. december 1951 til 24. juni 1952 og anskaffede imens HBS 2, der omdøbtes til ETJ 5. Da man den 1. juli 1951, henholdsvis 15. maj 1952 fik sat M 3 og M 4 i drift, blev der alligevel ikke ret megen brug for loko 5, og det opfyredes ialt kun godt 50 gange ved ETJ, heraf de 41 gange i 1952. I december 1954 opfyredes maskinen for sidste gang, og dermed var dampdriften med egne loko slut ved Ebeltoft-banen.

Damplokomotiverne blev dog ikke straks ophugget. Nr. 1 solgtes først til ophugning i juni 1957 (indbragte 5100 kr.), nr. 4 henstod stadig i Ebeltoft i 1953, mens nr. 5 fik kedlen udtørret i oktober 1956 og derefter henstod endnu 10 år, inden man endeligt udrangerede det i 1966.

Der kørtes indtil først i 1960 -erne stadig en del store udflugts-tog på ETJ, fremført af DSB-damp. Gade oplyser, at man (bl.a.) i 1959 lejede en DSB D-maskine, og af diverse særtogsanmeldelser fremgår, at store udflugts-tog, fremført af D-maskiner, kunne nå op på 22 CU-vogne - et mildest talt imponerende tog på en dansk privatbane! Et sådant tog forekom ved spejdernes jubilæumslejr i Ebeltoft i juli 1959.

Den 6. juli 1959 havde spejderne en omfattende øvelse omkring Gravlev og Stubbe, og ved den lejlighed kørtes der oven i købet pendulkørsel med dette enorme tog mellem Ebeltoft og Gravlev, og en fodnote i særtogsanmeldelsen siger: "De særtog, hvor maskinen er forrest, er hastigheden 45 km/h, de øvrige tog, hvor maskinen skubber toget, er hastigheden 30 km/h".

DJK har i begyndelsen af 1960'erne kørt udflugts-tog med VLTJ damp 7, og måske har også andre maskintyper gæstet ETJ, men herom haves ingen oplysninger.

Gregersen antyder, at der har kørt sten-særtog Århus-Trustrup-Balle - eller måske snarere omvendt - og at DSBs loko i den forbindelse har kørt helt igennem til Balle. "Det var vist hovedsagelig D-maskiner, men måske har også K- og G-maskiner været anvendt". A.G. oplyser ikke noget om, hvornår sådant kan have fundet sted. Før, under eller efter krigen??

#### MOTORMATERIEL (HGA)

I lighed med landets øvrige tertiær-baner (tredie rangs-) mærkede ETJ lynhurtigt den nyopdukkende biltrafiks konkurrence, der straks efter slutningen af 1. verdenskrig satte ind, endnu mens banerne slikkede deres sår efter krigstidens varemangel og de en overgang ekstremt høje kulpriser. Ganske vist var ETJs lokomotiver små og lette, så de kunne fremføre små tog med et beskedent brændstofforbrug - hvis de



PT - Ebeltoft 1920

ETJ damp 1. matfabr.†

EBELTOFT-TRUSTRUP JERNB.

DAMP

| drifts-nr. | bygge- |      | aksel-følge | cylinder-ø x slag             | hjul diam. |          | hede/flade |                | ke- del-tryk alo | sikter- heds-ventil | akselafstande       |                     | Igd. over puff. (-m-) | tjeneslevægt |              | max. hast. km/h |            |       |                            |       |           |      |      |      |
|------------|--------|------|-------------|-------------------------------|------------|----------|------------|----------------|------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|--------------|--------------|-----------------|------------|-------|----------------------------|-------|-----------|------|------|------|
|            | år     | sted |             |                               | styring    | læbe- mm | driv- mm   | fyrr over- hed |                  |                     | ioit m <sup>2</sup> | ioit m <sup>2</sup> |                       | driv- hjul   | inkl. tender |                 | adhe- sion | toit  | forråd vand m <sup>3</sup> | kul t | brem- ser |      |      |      |
| ETJ 1-3    | 1901   | Mabo | 7-9         | 1B <sup>t</sup>               | Allan      | 290x450  | 800        | 1190           | 28,8             | -                   | 28,8                | 0,8                 | 12                    | Salter       | 1,38         | 3,45            | -          | 6,77  | 13                         | 19    | 2,4       | 0,7  | S    | 45   |
| 1+3 omb.   | 1920   | SFJ  | 6+7?        | 1B <sup>t</sup>               | Heus       | 290x450  | 800        | 1190           | 20,0             | 11,7                | 31,7                | 0,8                 | 12                    | Salter       | 1,38         | 3,45            | -          | 6,77  | 16,2                       | 21,9  | 2,4       | 0,7  | S    | 45   |
| ETJ 4      | 1911   | Bors | 7906        | C <sup>t</sup>                | Heus       | 350x500  | -          | 1100           | 50               | 12                  | 62                  | 0,9                 | 12                    | Ramsb.       | 3,00         | 3,00            | -          | 7,99  | 28,8                       | 28,8  | 3,5       | 1,2  | B+S  | 60   |
| ETJ 5      | 1928   | Henc | 21255       | 1 <sup>t</sup> C              | Heus       | 380x550  | 840        | 1300           | 74,6             | 31,0                | 105,6               | 1,6                 | 12                    | Pop          | 3,10         | 5,42            | -          | 9,63  | 36,3                       | 47,7  | 6,0       | 1,35 | TB+H | 60   |
| HAI 1,3    | 1900   | Bors | 4820,22     | C <sup>t</sup>                | Allan      | 300x500  | -          | 1100           | 57,0             | -                   | 57,0                | 0,95                | 12                    | Salt. Rams   | 2,80         | 2,80            | -          | 7,77  | 28,0                       | 28,0  | 3,3       | 1,0  | B+H  | 45   |
| gl. P      | 1882   | Hohz |             | 2 <sup>t</sup> B              | Allan      | 305x406  | 796        | 1092           | 37,7             | -                   | 37,7                | 0,69                | 12                    | Salter       | 1,60         | 5,70            | -          | 8,90  | 14,3                       | 23,3  | 3,0       | 1,5  | B+S  | 45   |
| DSB Hr 0   | 1896   | Bors |             | 1 <sup>t</sup> B <sup>t</sup> | Allan      | 430x610  | 1106       | 1730           | 58,0             | 15,4                | 73,4                | 1,31                | 12                    | Pop          | 2,43         | 6,63            | -          | 11,00 | 27,0                       | 52,4  | 6,5       | 1,5  | B+S  | (80) |
| " " D      |        |      |             | 1 <sup>t</sup> CT3            | Heus       | 440x610  | 934        | 1494           | 85,3             | 22,5                | 107,8               | 1,79                | 12                    | Pop          | 4,00         | 6,50            | 12,00      | 15,21 | 36,4                       | 75,2  | 11,0      | 3,5  | TB+S | (70) |
| MFVJ 7     | 1927   | Fric | 88          | 1C <sup>t</sup>               | Heus       | 380x540  | 800        | 1100           | 58,8             | 27,2                | 86,0                | 1,20                | 12                    | Pop          | 2,90         | 5,50            | -          | 9,71  | 35,0                       | 43,0  | 7,0       | 2,3  | TB+H | 45   |

fremmede lok, der har kørt tog på ETJ, jfr. teksten.

anm., ændr., skæbne.

1+3 omb., 2 udr. 1931

(1 henst. 1953, oph. 1957  
3 udr. 1948)

ex RGG 2, 1931, udr. 1951.

ex HBS 2, 1952; henst. 1955, oph. 1966.

EBELTOFT-TRUSTRUP JERNBANE

| drifts-nr. | voognens bygge- |               | aksel-følge | fabr. type                      | motor (mm)                                       | transmis., evt. gear                          | akselafstand         | tjeneslevægt |         | I.o.p. (-m-) | Indre indretning                  | brem- ser | max. hast km/h |
|------------|-----------------|---------------|-------------|---------------------------------|--|---|----------------------|--------------|---------|--------------|-----------------------------------|-----------|----------------|
|            | år              | sted          |             |                                 |  |   |                      | adhe. t      | taft t  |              |                                   |           |                |
| ETJ M 1    | 1925            | Tria mod II   | 879         | 1A                              | Cont 14H B 100 v. 2000                           | 6x114x146 mek. 3+rev.                         | 4,00                 | 8,8/9,2      | 8,8/9,2 | 24 stå+4     | 4 m <sup>2</sup> rsg.             | TB, H     | 60             |
| ETJ M 2    | 1932            | Tria mod III  | 1347        | 1A                              | MAN 2086A B 145 v 1600<br>GM 2-lakt D 150 v 1800 | 6x120x180 mek. 4+rev.<br>6x108x127 hydr. rev. | 5,50                 | 11,0         | 11,0    | 35 lær+7     | 3 m <sup>2</sup> rsg              | TB, H     | 60             |
| ETJ M 5    | 1932            | Tria mod III  | 1346        | 1A                              | GM 2-lakt D 100 v 1800                           | 4x108x127 hydr. rev.                          | 5,50                 | 11,0         | 11,0    | 35 læder     | 3 m <sup>2</sup> rsg              | TB, H     | 60             |
| ETJ M 6    | 1927            | Tria mod VIII | 1112        | 1A                              | Cont 15H B 100 v. 2000<br>Leyland D 125 v. 1800  | 6x114x146 mek. 3+rev<br>6x122x140 mek         | 5,90                 | 11,6         | 11,6    | 33 kunstlær  | toilet<br>3,5 m <sup>2</sup> rsg. | TB, H     | 60             |
| ETJ M 3    | 1934            | Scnd          |             | 2 <sup>t</sup> B <sub>0</sub>   | 2 GM 2-lakt D 135 v 1600<br>(opr. B&W motorer)   | 2x6x108x127 elektrisk                         | 8,8+2,0/12(3,6)      | 16,5         | 16,5    | 68 læder     | toil+rsg                          | TB, S     | 60             |
| ETJ M 4    | 1933            | Scnd          |             | 1 <sup>t</sup> B <sub>0</sub> 1 | 2 GM 2-lakt D 150 v. 1800                        | 2x6x108x127 elektrisk                         | 1,6+2,2+1,6-5,4      | 9,23         | 9,23    | lok          | -                                 | TB        | 60             |
| ETJ M 1"   | 1931            | Scnd          |             | 2-B <sub>0</sub>                | Fric 624C D 300 v. 600                           | 6x240x290 elektrisk                           | 1,81+3+1,81=6,62     | 11,83        | 11,83   | lok          | 3,5 m <sup>2</sup> rsg            | TB, H     | 60             |
| ETJ SM 1   | 1947            | Scnd          | 19327       | (1A)A1                          | Sc-Yabis D 160 v. 1800                           | 8x115x140 mek. 4+rev.                         | 8,65+2,0             | 44,20        | 44,20   | 46 lær+2     | toil+rsg.                         | TB, H     | 60             |
| ETJ SM 2   | 1946            | Scnd          | 19367       | 1)                              | B&W 2-lakt D 250 v. 1200<br>D 300 v. 1000        | 6x135x220 (SVJ M 6)<br>8x150x225 (KS M 3)     | 2) MT = ma-skintruck |              |         |              |                                   |           | (75)           |

anm., ændr., skæbne.  
1932-8 klop. 1938-Sidepuff. 1944-45 gengas 1958 omd. pers. v. D 1, 1963 oph.

1940-45 gengas. 1941 toilet + 33 pl. 1952 diesel-hydraulisk. Udr. 1968, oph. '73

ex LNJ M 3, 1953, opr. BM som ETJ M 2. Udr. 1968, oph. 1973.

ex DSB ME 623, 1956, samme år diesel. udr. 1965, oph. 1968.

ex SVJ M 6, 1950 u. motor, GM-motor 1951. udr. 1965 efter havari. Oph. 1968.

ex KS M 3 1950, GM-motorer 1952. Solgt 1968, oph. 1973.

ex RØHJ M 3, 1961. Oph. 1966.

ex SVJ Sm 7 1966, H1 DJK 1968. ex L J Sm 2 1965, oph. 1968.

var i god vedligeholdelsestilstand, men det var maskinerne allerede ikke ved krigens begyndelse i 1914, og materialesituationen under krigen nødvendiggjorde, at de påtrængende hovedreparationer, der bl.a. omfattede fornyelse af fyrkasserne, stadig måtte udskydes og først kunne foretages omkring 1920 og til den tredobbelte pris (154.000 kr.) af, hvad det var anslået til i 1914. I mellemtiden havde maskinerne altså været urimeligt dyre i drift og krævet talrige og nødtørftige reparationer. Samtidig sved det til banen, at man fra starten havde været for sparsommelig med sporet, idet man havde lagt skinnerne på uimprægnerede sveller, der allerede efter få år begyndte at udvise råds-kader, så man efter de første 10 driftsår havde måttet udskifte ca. 1/3 af banens 40.000 sveller med nye - i denne omgang dog imprægnerede - sveller, og udskiftningerne fortsatte, til alle sveller var udskiftet i løbet af 1920'erne - et stort arbejde, der kostede mange penge. Yderligere havde man haft udgifter til udbedring af stormskader på havnesporet i Ebeltoft, såvel som til anskaffelse af flere godsvogne, anlæg af nye sidespor m.v. så man stod pludselig i 1919/20 i den situation, at driften ikke mere var rentabel: man oplevede sit første driftsunderskud! I de følgende år vekslede over- og underskud, og man besluttede, foruden forskellige besparelser, bl.a. i form af personale-indskrænkninger, at prøve det nye vidundermiddel: motorisering af persontrafikken.

Det falder naturligt her at bringe en del af et indlæg i debatten om forskellige former for trækraft, hentet fra "Privatbane-Tidende" for 1. april 1925. Her skrev driftsbestyrer V. Hougaard fra RGGJ bl.a. følgende (idet visse polemiske passager er udeladt):

"... vil jeg ikke undlade at meddele det Resultat, vi er kommen til her ved Ryomgaard-Gjerrild-Grenaa Jernbane med en fra "De forenede Automobilfabrikker, Odense" leveret Motorvogn.

Den omhandlede Vogn er en 4-cyl. 70 hk Benzin-Motorv. med 30 Siddeplad. og 10 Staapl. foruden Plads til lidt Rejsegods og Frimærkepakker. Vognen er for-

synet med alle moderne Indretninger som elektrisk Lys, Selvstarter, Trykluftbremse, Sandstrøapparater, Varmeapparat m. m.

Vognen blev leveret i Juli. Den blev sat i fast, daglig Tur fra og med 1. Aug. 1924 og har nu i c. 7 Maaneder uden nogen Art af Standsninger løbet c. 25.000 km, og den vil i Løbet af Aaret komme til at løbe c. 43.000 km.

Til Betjening ved denne Kørsel og til Vedligeholdelsesarbejder i det hele har det kun været nødvendigt at have een Mand, idet vedkommende Motorvognsfører, der er gammel Lokomotivfører, foruden at passe Motorvognen endda har faaet Tid til overs, hvor han har forrettet Tjeneste som Fører for Damptog.

For at undgaa Misforstaaelse skal bemærkes, at Motorvognsføreren selvfølgelig ikke har kørt hver Dag, men har haft sine reglementerede Fridage, hvor han har været afløst. Til Gengæld har han saa forrettet saa megen Førertjeneste for Damptog, at denne rigeligt opvejer den Tjeneste, som Afløseren har forrettet som Motorvognsfører.

Efter vore Erfaringer er det praktisk set kun nødvendigt at have een Mand til at køre 50.000 km aarligt og passe Vedligeholdelsen, naar det hele gaar normalt.

Med Hensyn til Benzinforbruget (saa har det) ligget mellem 150-190 g pr. Togkilometer efter som Vejret har været godt eller daarligt, og dette til Trods for, at nærværende Bane har mange og store Stigninger (12 o/oo) og mange skarpe Kurver. Regner man med et Forbrug af 200 g, er man paa den sikre Side.

Angaaende Forbruget af Smøreolier og Pakningsmaterialer saa er det saa lille, at Udgiften normalt ikke vil overstige 300 Kr aarlig.

Med Hensyn til Anskaffelsesprisen, saa er den jo forskellig paa de forskellige Typer af Benzin-motorvogne. Men for Fuldstændighedens Skyld skal jeg nævne, at den hertil leverede Motorvogn kun kostede 37.000 Kr, og saavidt mig bekendt leverer De forenede Automobilfabrikker i Dag en større Vogn (6 cyl., 100 hk) med nogle Forbedringer for

47.000 Kr.

De faktiske Udgifter ved at gennemføre Benzinmotortog med kørt c. 50.000 km vil altsaa efter vore Erfaringer blive følgende:

|  |          |
|--|----------|
| Lønning til een Mand                     | 6000 Kr  |
| Benzin: 50.000 km á                      |          |
| 200 g = 10 t á 600 Kr:                   | 6000 "   |
| Smøreolie og Materiale til Pakning m.v.: | 300 "    |
| Forrentning: 6% af                       |          |
| 47.000 Kr:                               | 2820 "   |
| Amortisation: 4,811%                     |          |
| af 47.000 Kr:                            | 2260 "   |
|  | <hr/>    |
| Ialt Kr                                  | 17380,00 |

Af praktiske Hensyn er der set bort fra, hvad der medgaar til Reparationer. Det er jo ogsaa meget vanskeligt at opgive nøjagtige Tal, da Motorvognens Anvendelse i Jernbanedrift er af saa ny Dato, men det er ikke uden Betydning at vide, at De forenede Automobilfabrikker garanterer for et vist Maksimumsbeløb og tillige har givet Tilsagn om, at naar Motoren engang ad Aare bliver slidt op, vil Fabrikken indsatte en ny Motor for 9500 Kr.

Til Slut skal jeg angaaende Trækkeevnen bemærke, at vor Motorvogn med Lethed gennemfører Tog i al Slags Vejr med en Bivogn, der har Plads til c. 50 Passagerer, og at Toget altsaa kan befordre 90 Passagerer. Vi har endda en enkelt Søndag sidste Sommer yderligere maattet tilkoble en almindelig 11 Tons Personvogn, da der uventet mødte 150 Rejsende, men det er en Overbelastning, som jeg meget vil fraraade, saafremt man vil have sin Motorvogn til at gaa godt gennem flere Aar.

Gjerrild, 10. 3. 1925

V. Hougaard."

Det var jo ikke nogen ringe anbefaling, RGGJs bestyrer her leverede, og det er lidt af skæbnens ironi, at netop RGGJ M 1 fik et relativt kort liv som motorvogn, idet den blev opgivet allerede i 1942.

ETJs ledelse besluttede 1924/25, at man ogsaa skulle prøve lykken, og man modtog i juli 1925 den sidst byggede af Triangels model IV, en smal, teakklædt vogn med store vinduer med træk-ruder, 24 siddepladser (på strå-sæder) plus 4 klapsæder i rejse-

| POST- OG BAGAGEVOGNE |           | bygge-<br>år sted        | art                                  | postafd.<br>l x b m                   | bageafd.<br>l x b m                                      | andet<br>l x b m   | per-<br>roner | over-<br>gang | tag-<br>form    | be-<br>klædh. | aksafst.<br>→ m ← | l.o.p.<br>(- m -) | tara<br>t | brem-<br>ser | lys               | varme  | anm., ændr., skæbne. |
|----------------------|-----------|--------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|--|--------------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|-------------------|-------------------|-----------|--------------|-------------------|--|----------------------|
| ETJ E 1'             | 1901 Mabo | post, rsg og<br>kedelvg. | 1,00 x 2,02<br>(3,8 m <sup>2</sup> ) | 4,00 x 2,74<br>(11 m <sup>2</sup> )   | keeder } 1,643<br>-rum } x 2,74<br>(4,5 m <sup>2</sup> ) | 2 åb. +<br>svaleg. | 2.            | (-)           | ladr.<br>træ    | 5,4           | 10,184            | 10,7              | S         | olie         | kedel<br>+ kakk.  | kedel ud 1923/24, kedelrum → tjenestekupe.<br>Tara herefter 9.0 t. Knust ved rang. 1942.               |                      |
| ETJ E 2'             | 1875 Wagb | post + rsg.              | 1,75 x 2,30<br>(4 m <sup>2</sup> )   | 4,25 x 2,30<br>(9,8 m <sup>2</sup> )  | —  | —                  | —             | (-)           | udv.<br>stolper | 3,66          | 7,45              | 7,65              | TB        | petrol       | —                 | ex DSB HB 2438, 1925, omb til M-bivogn m. rullelejer<br>af ETJ. Centralpuff (+alm) 1925-38. Oph. 1956. |                      |
| ETJ E 3              | 1904 Scnd | pers. + rsg.             | —                                    | 4,33 x 2,39<br>(10,3 m <sup>2</sup> ) | 3 kupper: 30 III   | —                  | —             | (-)           | plade           | 5,4           | 10,23             | 8,96              | TB, S     | el, dyn      | damp,<br>køkykond | ex HJJ E 42" 1952. Oph. 1956, dyn. til E 1" 1958.  |                      |
| ETJ E 1"             | 1927 Scnd | post + rsg               | 2,70 x 2,44<br>(6,6 m <sup>2</sup> ) | 5,77 x 2,44<br>(14,1 m <sup>2</sup> ) | tjenestekupe<br>1,3 x 2,44 = 3,2 m <sup>2</sup>          | —                  | —             | (-)           | teak            | 6,00          | 11,18             | 11,3              | TB, S     | el, dyn      | damp              | ex MFVJ D 2, 1950. Oph. fra E 3 mont. 1958. DJK 68   |                      |
| ETJ E 2"             | 1898 Scnd | post + rsg               | c. 6 m <sup>2</sup>                  | c. 9 m <sup>2</sup>                   | 4 - kupper 3,5 m <sup>2</sup>                            | —                  | —             | (-)           | udv.<br>stolper | 4,70          | 8,96              | 8,3               | S, TL     | elektr.      | ?                 | ex FFJ E 36 (opr. E 164), 1956. Omb. hos ETJ med<br>ny kasse, indhold: 2, "tomme rum", Udfr. 1966.     |                      |

fordeling gættet, b = 2,39 m

## EBELTOFT - TRUSTRUP JERNBANE

| PERSON-<br>VOGNE   |                        | bygge-<br>år sted | art                               | indretning  | per-<br>roner | over-<br>gange | tag-<br>form  | be-<br>klædh. | aksafst.<br>→ m ← | l.o.p.<br>(- m -) | tara<br>t | brem-<br>ser | lys           | varme                    | anm., ændr., skæbne.  |
|--------------------|------------------------|-------------------|-----------------------------------|-------------|---------------|----------------|---------------|---------------|-------------------|-------------------|-----------|--------------|---------------|--------------------------|---|
| ETJ B 1-2          | 1901 Mabo              | side + midtg.     | 2 II 16 polst + 3 III 30 træ      | 2 åbne      | 2             | (-)            | plade         | 6,00          | 11,28             | 11,0              | 11,0      | —            | petrol        | damp                     | B I Jenerer + kakk., > 1948 el. lys. Oph. 1952. B 2 1926 → C 2'       |
| ETJ C 1            | 1901 Mabo<br>1946 Scnd | midtgang          | 3 III 50 træ<br>45 læder + toilet | 2 åbne<br>" | 2<br>"        | (-)            | plade<br>teak | 5,70<br>"     | 10,68<br>"        | 10,5<br>10,7      | 10,7      | TB, S        | petrol<br>el. | damp<br>" + koks<br>vand | 1946 omb. hos Scnd m. ny kasse<br>1946 omb fra gl. C 1. 1968 til DJK. |
| ETJ C 2'           | 1901 Mabo              | midtgang          | 3 III 50 træ?                     | 2 åbne      | 2             | (-)            | ?             | 6,00          | 11,28             | 10,8              | 10,8      | —            | petrol        | damp<br>kakk.            | 1926 omb. fra B 2. Oph. 1936 el. lys. 1951 udr. 1952 oph.             |
| ETJ C 2"           | 1927 Scnd              | midtgang          | 43 læder + toilet                 | 2 luk       | 2             | (-)            | teak          | 7,22          | 12,99             | 13,8              | 13,8      | TB, S        | el            | koks<br>vand             | ex MFVJ A 6, 1950. Moderniseret hos ETJ 1951. Oph. 1968.              |
| ETJ D 1 (ex H 1)   | 1925 Tria              | midtgang          | 24 lær + 8 klap + rsg             | 2 luk       | 1             | (-)            | teak          | 4,50          | c. 9,3            | ?                 | ?         | TB, H        | el            | kakk.                    | 1958 omd. fra M 1, oph. 1963.   |
| ETJ SP 1 (ex L 1)  | 1948 Scnd              | type 1k+r         | 30 lær + toil + 2 rsg             | 2 luk       | —             | (-)            | plade         | 8,1 + 2,0     | 12,9              | 8,2               | 8,2       | TB, S        | el            | koks<br>vand             | ex L J SP 1, 1965. Oph. 1968/69.                                      |
| ETJ SP 2 (ex SV 1) | 1951 Scnd              | type 2L           | 48 læder + toilet                 | 2 luk       | —             | (-)            | plade         | 8,65 + 2,0    | 14,2              | 9,8               | 9,8       | TB, S        | el            | koks<br>vand             | ex SVJ SP 6, 1966. Oph. 1968/69.                                      |

godsrumbet, 100 hk Continental benzinmotor og central-puffer-kobling både for og bag. En nærmere beskrivelse af vognen (og dens bivogn) findes i SP nr. 4/1977, side 287-88. I samme blad over for side 257 er bragt en tegning af bivognen, mens tegning af M 1 må søges i DJKs Triangelbog (MM1), side 49.

Man mente ikke at have råd til (- eller brug for?) at anskaffe en nybygget bivogn til M 1, men anskaffede i stedet den meget alderstegne godsvogn med bremsekupe, DSB HB 2438, oprindelig leveret til JFJ som H 151. Den var af sidste levering med tandstangsbremse og gavkonstruktion som DSB QA, se "DSB OLD-TIMERE i model", side 21, fig. 17. Vognen ombyggedes af ETJ som vist på tegningen, men én ting er ikke vist: Det dobbelte koblingsudstyr, der er omtalt i DSBs privatbanevogn-fortegnelse: "Vognen er foruden sædvanlige Puffer og Kobling forsynet med Centralpuffer". E 2 som vognen kaldtes, kunne således anvendes i både motor- og dampvogt, og der haves fotografisk dokumentation for begge anvendelser.

Når motorvognen havde centralpuffer var meningen, at den kun måtte bruges sammen med sin specielle lette bivogn. Da bivognen var udstyret med begge slags koblinger, var det dog ikke svært at omgå dette bud, og det var fristende i en snæver vending at hænge en godsvogn bag efter E 2. I 1938 legaliserede man varierende påhæng, idet M 1 blev forsynet med normale puffer og koblinger i begge ender.

Ved motorvognens indsættelse i trafikken indførte man samtidig en adskillelse af person- og godstrafikken, hvorved man fik forbeholdt damplokomotiverne for de tunge tog, hovedsagelig godstog, der dog stadig ofte var blandede, idet de alligevel medførte en personvogn og ikke undlod at medtage eventuelle rejsende. Man fik nu en bedre udnyttelse af damplokoene, langt færre dampogskilometre og en billigere personogsfremføring.

Driftsbestyrer Yde skal efter motordriftens indførelse have udtalt sig i begejstrede vendinger om motorvognen, ligesom han ved banens 25 års jubilæum betegnede udsigterne for banens



fremtid som "jævnt gode", hvilket var "stærke ord" for en dansk privatbanebestyrer i det herrens år 1926, hvor der allerede kørte omkring 70.000 biler på de danske veje, og der kom 10.000 flere til hvert år!

Samtidig med motordriftens indførelse oprettede ETJ 4 nye trinbrætter: Stubbe, Ny Balle og Attrup Kær samt på DSBs strækning mellem Trustup og Grenå trinbrættet Homaa, hvor i begyndelsen kun ETJs tog standsede. Man gennemførte straks 2 tog helt til Grenå (middag og aften), og efter et par år førtes alle ETJs persontog igennem helt til Grenå.

Den forbedrede persontrafik kunne dog ikke længe forhindre et fald i persontrafikken, og da M 1 trods alt ikke alene kunne klare alle persontogene, og da banen ingen motorreserve havde, anskaffede man endelig i 1932 endnu en motorvogn, M 2. Det var også en to-akslet, enkeltrettet Triangelvogn, men denne gang af normal bredde og med normalt kobletøj. Den havde en 145 hk MAN benzinator og var en vogn, der kunne bestille noget. Den kunne således uden overanstrengelse medføre 2-3 almindelige jernbanevogne. (Max. togvægt, incl. M 2 48 t, d.v.s. 30 t på kroge mod 20 t for M 1). Vognen rummede 35 siddepladser på lædersæder plus klapsædepladser til 5-7 personer, angivelserne er her noget modstridende, men der var iflg. tegningen 2 klapsæder på bagperronen og 2 i fører- og bagagerummet, heraf ét ekstra bredt (til 2 pers.) Noget kunne tyde på, at DfA har regnet med også at placere 2 personer på hvert af bagperron-klapsæderne, men så må de pågældende i hvert fald ikke have været i for god foderstand! I den forreste ende af passagerafdelingen var ved et skillerum fraskilt en 10 personers afdeling til ikke-rygere, men resten af vognen bagud, inklusive bagperronen, udgjorde ét stort rum med forrest et normalt 10-personers vis á vis-fag, mens resten af sæderne alle var fremadrettede på lignende måde som i den samtidige LNJ M 3, der i det ydre var ganske magen til ETJ M 2. I 1941 (efter ulykken ved Attrup Kær) fik vognen indbygget et diminutivt toilet inden for det smalle vindue i venstre side samtidig med, at

der blev anbragt et skillerum ud til bagperronen.

Med de to motorvogne kunne ETJ nu afvikle så godt som hele persontrafikken, idet damplokomotivene blot skulle afløse, når motorvognene var på værksted eller hvis ekstraordinært store tog undertagelsesvis forekom (udflugtstog etc.), og banen kunne efter anskaffelsen af M 2 glæde sig over, at faldet i passagertallet nu var vendt til en svagt stigende tendens.

Da tyskerne besatte Danmark i april 1940, indførtes meget hurtigt rationering af benzin, og ETJ fik straks samme år anskaffet en trægas-generator der anbragtes foran på M 2. Efter mindre end et års gasdrift stødte et tog, fremført af M 2 frontalt sammen med et godstog, fremført af damp 4. Det skete i en kurve ved Attrup Kær den 21/5 1941. Ved sammenstødet kom 11 passagerer til skade, og én døde på hospitalet dagen efter. Derudover skete der en del materiel skade, først og fremmest på M 2, der helt fik knust forpartiet, hvor bl.a. gasgeneratoren blev totalt splittet ad og den forreste del af vognens bundramme blev stærkt forvredet, så en kompliceret reparation forestod. M 2s bivogn, den gamle DSB-godsvogn ETJ E 2 fik mindre skader, hvilket også var tilfældet med det solide damplokomotiv, der dog tog langt mindre skade end den spinkle motorvogn.

Da banens trafik under krigen var svulmet voldsomt op, kunne man slet ikke undvære M 2, og den blev hurtigst muligt repareret og forsynet med en ny gasgenerator. Det var en drabelig indretning, der helt dækkede udsynet fra den venstre forrude. Til gengæld var den oprindelige, høje frontkøler fjernet og midtervinduet underkant sænket til samme niveau som de andre frontvinduer. Motorens kølere blev anbragt på taget, mens en mindre gaskøler blev anbragt på den gamle kølers plads. Aggregatet fungerede vistnok tilfredsstillende, men vognens trækraft var reduceret, og da passagemængden samtidig var vokset enormt på grund af biltrafikkens næsten totale lamelse, var det alligevel damplokomotivene, der nu dominerede banens trafik.

M 1 kørte fortsat på benzin

og var således ikke svækket af det "tynde" motorbrændstof, som M 2 måtte nøjes med. Men efterhånden skrumpede benzintildelingerne ind til næsten ingenting, og endelig i 1944 besluttede man også at udstyre M 1 med gasgenerator. Det blev denne gang en noget anden type: en såkaldt schwel-koks-generator (tysk schwelen = ulme, svie), der som brændstof anvendte "Schwelung"-koks, frembragt ved lavtemperaturforkoksning af stenkul, hvorved man kunne få et stort udbytte af tjærestoffer til den kemiske industri, der heraf kunne udvinde syntetiske smøreljer, benzignende stoffer m.v., mens restproduktet, svie- eller Schwelkoksene, var letantændelige halv-koks, der brændte uden synlig røg, og oprindeligt fandt anvendelse i englændernes energifrådsende åbne kaminer, hvor stenkulenes "lokomotivrøg" ikke var alt for velset, når den ved uheldige vindforhold pludselig bølgede hen under loftet.

Da schwelkoksene var et mere koncentreret brændstof end det sædvanlige bølgebrænde, kunne schwelkoks-generatoren laves mindre end en tilsvarende trægas-generator, og det ses af billederne, at det for M 1s vedkommende var lykkedes at konstruere generatoren så lille, at den kunne anbringes under frontrudernes underkant. M 1 beholdt sin normale motorkøler, mens gaskøleren anbragtes på taget.

Selv efter anskaffelsen af M 2 forsynede man ikke nogen af banens personvogne med trykluftudstyr eller egenvarme før krigen var forbi, og de kunne derfor kun bruges i motortogene, hvis der bagest løb en vogn med betjent skruebremse, da ingen af personvognene havde nogen bremse overhovedet.

I 1946 sendte man endelig den gamle Vulcan-vogn C 1 til Scandia, hvor den blev forsynet med helt ny vognkasse og fik polstrede sæder, egenvarme og trykluftbremse. Rullelejer ofrede man dog ikke på den - der skulle også være grænser for ekstravagancen! Man havde nu endelig fået en moderne bivogn til Triangelvognene, og yderligere anskaffedes i 1950 en brugt personvogn fra MFVJ. Også den moderniseredes til brug i motortogene,

EBELTOFT-TRUSTRUP JERNBANE

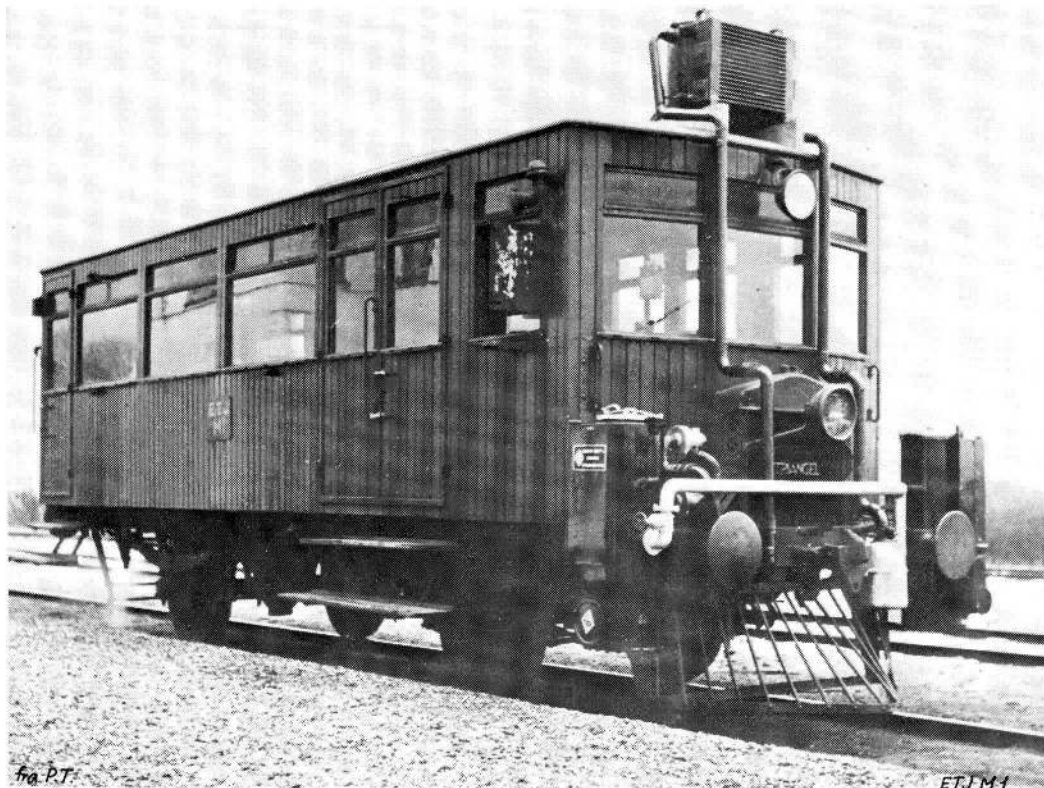
| GODSVOGNE              | bygge-<br>år sted       | art                                       | last<br>t | badfl.<br>m <sup>2</sup> | rumf.<br>m <sup>3</sup> | indvendig |           |          | l.o.p.<br>(-m-) | tara<br>t  | bremser     | anrm, ændr, skæbne.   |  |
|------------------------|-------------------------|---|-----------|--------------------------|-------------------------|-----------|-----------|----------|-----------------|------------|-------------|---|--|
|                        |                         |   |           |                          |                         | lang<br>m | bred<br>m | høj<br>m |                 |            |             |   |  |
| ETJ Q 1-3 <sup>Q</sup> | 1900 Mabo               | luk. gods-og<br>kvægv. m. lemme           | 10        | 16,2                     |                         | 6,41      | 2,53      |          | 8,10            | 7,5        | S tårn      | Q 1 1931: 12,5 t last<br>1944 omnr. Q 22. Udr. 1952: vks Skjærsg<br>" 2 1925: " og vac. ledn. " " 24 " " 49: vks Ebeltoft<br>" 3 1931: " " " 23 " " 57: " Hyllesled<br>QA 20 1923: " . 1928 hvid, ej kvægv. " " 57: " Balle<br>" 21 " " >38 " " " " Oph. 1968 |  |
| " QA 20-21             | 1920 Scnd.              | luk. gods. uden lemme                     | 10        | 16,3                     |                         | 6,41      | 2,54      |          | 8,10            | 7,2        | S tårn      | Q 4 1955/26 12,5 t last<br>Oph. 1955<br>QA 22 1923: " " " " 18398, udr. 1962<br>" 23 " " " " 1939 til DSB QD { 18399 " 1960<br>" 24 " " " " " " " " { 18400 " 1962  |  |
| " Q 4 <sup>Q</sup>     | 1900 Mabo               | do. + lemme                               | 10        | 16,2                     |                         | 6,41      | 2,53      |          | 7,70            | 6,8        | H           |   |  |
| " QA 22-24             | 1920 Scnd.              | do. ÷ lemme                               | 10        | 16,3                     |                         | 6,41      | 2,54      |          | 7,70            | 6,5        | H           |   |  |
| " Qb 25 (ex P 325)     | 1919 Hark/<br>1932 Scnd | lukk. kalkvogn (jern)                     | 15        | 14,9                     |                         | 5,3       | 2,81      |          | 6,6             | 8,2        | H           | Pu (jernvogn) overdækket 1932. udr. 1961  |  |
| " K 1-2                | 1900 Mabo               | åben gods-og kvægv.<br>spidsgavle og bom. | 10        | 15,0                     | 19,0                    | 5,94      | 2,53      | 1,27     | 7,23            | 6          | H           | udr. 1928.  |  |
| " P 1-4                | 1900 Mabo               | åben, halvhøj. stor<br>Pc                 | 10        | 16,22                    | 14,8                    | 6,41      | 2,53      | 0,91     | 7,70            | 5,5        | H           | løs<br>vride-<br>skam-<br>mel(?)<br>P 1-4 1924: 12,5 t last. Udr. { 1953 P 3, 1955 P 4<br>" " " " " " " " { 1957 P 1-2<br>" " " " " " " " { Udr. { 1959 P 6-8<br>" " " " " " " " { 1961 P 5 og 9.   |  |
| " P 5-6                | 1903 Scnd               |   | 10        | 16,22                    | 14,8                    | 6,41      | 2,53      | 0,91     | 7,70            | 6,4<br>5,5 | S tårn<br>H |   |  |
| " P 7-9                | " "                     |   | 10        | 16,22                    | 14,8                    | 6,41      | 2,53      | 0,91     | 7,70            | 5,5        | H           |   |  |
| " PA 10-11             | 1907 Scnd               | grusvogn med<br>3 delte sider             | 10        | 16,01                    | 7,52                    | 6,43      | 2,49      | 0,47     | 7,76            | 6,8<br>6,0 | S tårn<br>H | udr. 1955: PA 11, 12, 14-16; 1960: PA 10 og 13.   |  |
| " PA 12-16             | " "                     | " "                                       | "         | "                        | "                       | "         | "         | "        | "               | "          | "           | "   |  |
| " PA 50-56             | gl. tyske               | grusvogne                                 | ?         | 18,75                    | ?                       | 7,5       | 2,50      |          | 4,05            | 5,5        | H           | lejet 1920-25/26 fra A/S Jyllands<br>Patent-Kalkværker, Skanderborg.  |  |
| " 57                   |                         |   | ?         | 14,5                     | ?                       | 5,8       | "         |          | 3,50            | "          |             |   |  |
| " 58                   |                         |   | ?         | 17,0                     | ?                       | 6,8       | "         |          | 4,05            | 8,20       |             |   | "  |
| " 59                   |                         |   | ?         | 15,0                     | ?                       | 6,0       | "         |          | 3,40            | 7,30       |             |   | "  |
| " 61-68                |                         |   | ?         | 18,0                     | ?                       | 7,2       | "         |          | 3,66            | 8,45       |             |   | 5,8  |
| " 60, 63, 66           |                         |   | ?         | 18,0                     | ?                       | 7,2       | "         |          | 3,66            | 8,45       |             |   | 6,2  |
| " P 41-44, 46          | 1918/19 Hark            | høje, åbne jernv.                         | 15        | 14,9                     | 20                      | 5,3       | 2,81      | 1,35     | 6,61            | 7,4        | ÷ → H       | 42 stk<br>Pu(R)   | ⊕ 1 PER+ 25 Pu lejet 1929 (siden købt) fra RGGJ.<br>39 PE(R)+ 17 Pu(R) lejet 1924-27 fra diverse udlejn.firmaer.<br>1932: P 325 omb. til Qb 25. Udr. 1961.<br>1938/39: 24 Pu + 8 PE(R) solgt til Albert Svendsen<br>1939/40: 32 PE(R) solgt til DSB { PE 17701 - 17722<br>PER 17693 - 17700<br>1940: 17 Pu(R) solgt til ophugning. |
| " 421-445              | " "                     |   |           |                          |                         |           |           |          |                 |            |             |   |  |
| " 540-549              | 1919/20                 |   |           |                          |                         |           |           |          |                 |            |             |   |  |
| " 325 (1923, Qb 25)    | 1920                    |   |           |                          |                         |           |           |          |                 |            |             |   |  |
| " 45                   | 1919                    | høje, åbne jernv.                         |           |                          |                         |           |           |          | 7,30            | 8,4        | S, lavt hus |   |  |
| " 71-77, 81-84         | 1919/20                 | PE  | 15        | 18,4                     | 18,4                    | 6,70      | 2,76      | 1,00     | 8,10            | 7,7        | ÷ → H       | 40 stk<br>PE(R)   |  |
| " 511-524              | 1919/21                 |   |           |                          |                         |           |           |          |                 |            |             |   |  |
| " 78-80                | 1919 MAN                | halvhøje, åbne træv.<br>PER               | 15        | 18,4                     | 18,4                    | 6,70      | 2,76      | 1,00     | 8,80            | 8,7        | S, lavt hus |   |  |
| " 401-403              | 1921 Harkord            |   |           |                          |                         |           |           |          |                 |            |             |   |  |
| " 411                  | " ?                     |   |           |                          |                         |           |           |          |                 |            |             |   |  |
| " 501-504              | 1919 MAN                |   |           |                          |                         |           |           |          |                 |            |             |   |  |
| " 505-508              | 1919 Bremen             |   |           |                          |                         |           |           |          |                 |            |             |   |  |

Ⓛ Q 1-4 havde oprind. løbebrætter. Ⓜ 1901 købte ETJ de primitive grusvogne O.1-7, oph. 1911-14. Om disse haves INGEN data.

mens de øvrige, gamle personvogne kasseredes hurtigt derefter.

Efter krigen afmonteredes gasgeneratorerne fra motorvognene, men de var efterhånden ret nedslidte, og man drømte stærkt om at få fornyet trækraften. Man ville først og fremmest af med dampdriften og håbede på at få bevilliget et nyt diesellokomotiv. Det så en overgang ud til, at man kunne købe et amerikansk, diesel-elektrisk lokomotiv, men man fik i den sidste ende afslag på at bruge de sparsomme dollars hertil og blev henvist til at købe lokomotivet hos Frichs - med en leveringstid på 2-3 år! I stedet gik man ud på "brugtvognsmarkedet" for at se, om noget egnet kunne opdrives, og her fandt man hos SVJ en brugt, diesel-elektrisk bogie-motorvogn, SVJ M 6, og hos Kolding Sydbaner i likvidation diesellokomotivet KS M 3, men ingen af disse køretøjer var køreklare, da ETJ overtog dem. KS M 3 havde en knækket krumtapaksel og SVJ M 6 leveredes som motorløs personvogn. Det lykkedes dog i 1950 at få bevilliget valuta til indkøb af et antal nye dieselmotorer hos General Motors, så man kunne få gjort de to brugte køretøjer selv-kørende igen samt få udskiftet de stærkt nedslidte motorer i Triangelvognene.

SVJ M 6 kom nu til at hedde ETJ M 3. Det var absolut en ener blandt danske jernbanemotorvogne, bygget 1934 af Scandia med maskineri fra B&W. Vognen var i princippet opbygget ligesom DSBs gamle MR fra 1928: en stor træbogievogn med tilspidsede ender á la Kielervogn, men med en 250 hk, 2-takt B&W dieselmotor samt generator i den ene, meget lange bogie, mens den anden bogie rummede de to elektriske banemotorer. I maskinbogien var dieselmotoren anbragt så lavt, at den var under gulvet i vognen, så der kunne være siddepladser hen over den, jf. SFJ MB 4. Desværre havde det vist sig, at B&Ws dieselmotor ikke var driftssikker, og SVJ tog den til slut ud og brugte vognen som motorløs personvogn. I øvrigt havde DSB også "fornøjelse" af samme motortype, idet MO 211 og 212 oprindeligt var udstyret med hver 2 af disse B&W-motorer, som man efter 5



ETJ M 1 (arkiv PT)

års drift med jævnlige nedbrud kasserede og erstattede med de mere pålidelige Frichs-motorer.

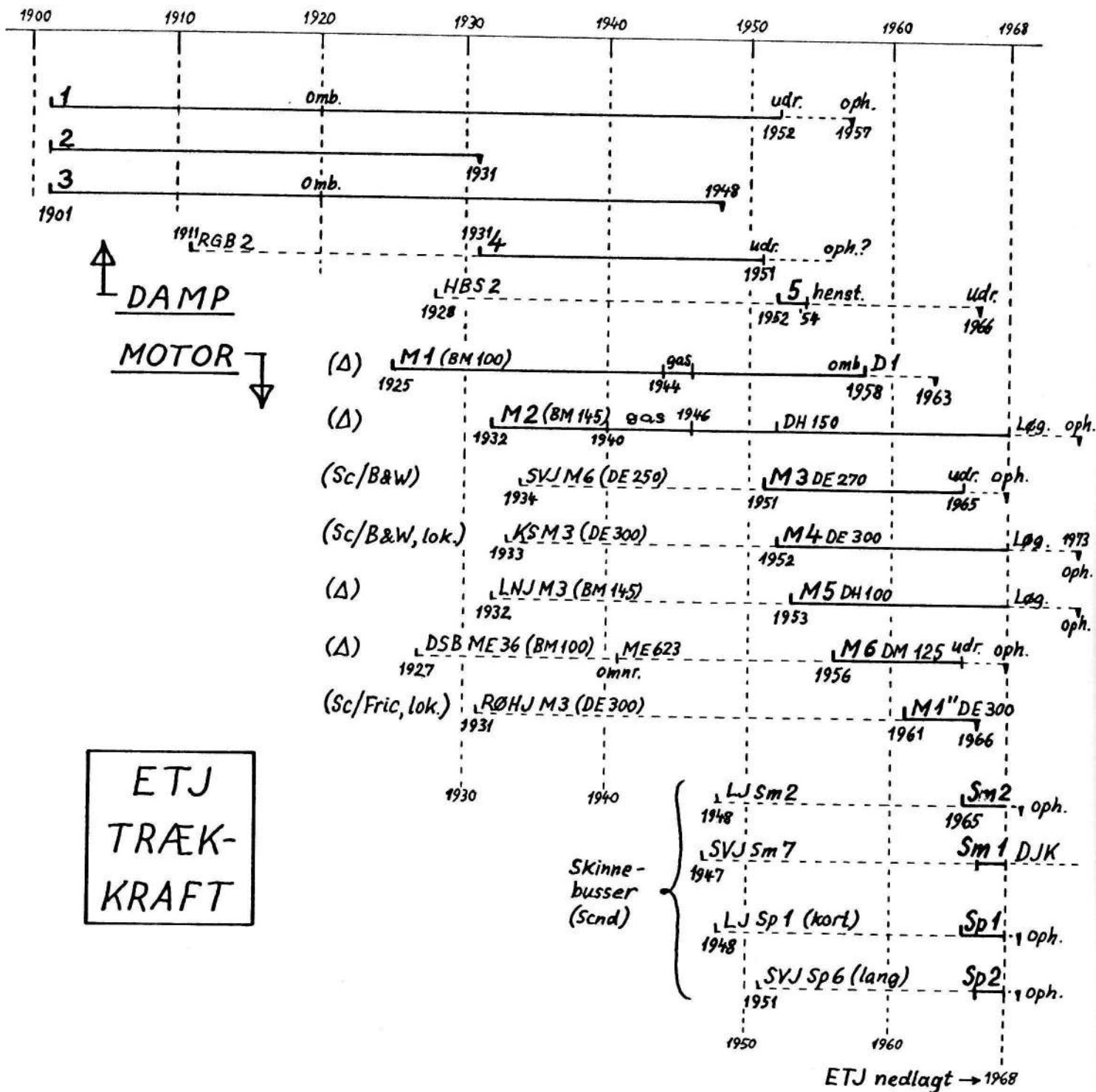
M 3 havde i bagenden (over banemotorbogien) et toilet, derefter 2 passagerafdelinger på ialt 68 pladser og endelig forrest over maskinbogien et stykke med en stump sidegang og her bl.a. en ventilationsskakt til maskinen. Begge endeperroner havde i højre side halvanden fløjddør og i venstre side en enkeltør, da begge endeperroner havde plads til en mindre portion bagage. Jeg har desværre ikke nogen indretningsplan for denne vogn, så jeg kan ikke i detaljer beskrive vognens indre.

M 4, ex KS M 3 var et rammebygget, diesel-elektrisk lokomotiv af lignende type som de velkendte, superkantede "kramkister" fra Frichs, men bygget i 1933 af Scandia og B&W i samarbejde. Akselfølgen var 1'B<sub>0</sub>1', d.v.s. med to faste drivaksler med hver sin banemotor og i hver ende en løber med Adam-aksler, d.v.s. sideforskydelige aksler, hvis akselkasser var styret i "skrå" akselporte, formet som cylinderføringer, der tvang akslerne til at stille sig radiært i kurverne. Scandia leverede kun vognkassen, der var helt af jern, mens B&W leverede undervogn og maskineri i samarbejde med

Thrige i Odense, der leverede det elektriske udstyr. Motoren var en 8-cylindret, 300/350 hk 2-taktsmotor, magen til motoren i Slangørupbanens to "store" loko M 3-4 og HHGBs M 2. Disse motorer synes at have været nogenlunde vellykkede i hvert fald gjorde de ganske god tjeneste på KSB og HHGB i en årrække, selv om de i driftssikkerhed ikke tålte sammenligning med Frichs' lokomotivmotorer fra 1930erne. KS M 3 fik brud på krumtapakslen i 1948 på et tidspunkt, hvor banens nedlæggelse allerede var vedtaget, og lokoet henstilledes urepareret, hvorfor det var billigt til salg, da KS indstillede driften i 1948.

Det viste sig at være en noget langvarig proces at få indbygget de omtalte GM-dieselmotorer i de indkøbte Scandia/B&W-havarister, men M 3 (bogiemotorvognen) kunne dog sættes i drift i sommeren 1951 og M 4 (lokomotivet) engang i 1952.

Samme år udskiftedes også motoren i M 2 med en GM-dieselmotor, og nu havde man fået så meget blod på tanden, at man søgte efter en værdig pendant til M 2, idet gamle M 1 ikke mere var, hvad den havde været, og man ikke mente, den var værd at ofre en ny dieselmotor på. Nu ville heldet, at Nærumbanen, efter at



ETJ  
TRÆK-  
KRAFT

have fået skinnerbusser i 1952, i 1953 solgte ud af sine gamle knurrekasser, og ETJ erhvervede sig den bedste af dem, LNJ M 3, der oven i købet var "søstervogn" til ETJ M 2 - i det ydre endog aldeles magen til! Nærumbanevognen fik hos ETJ betegnelsen M 5, og den fik hurtigt monteret den sidste (og mindste) GM-motor, som banen havde fået for moderniseringslånet i 1949/50.

Efter moderniseringen kunne M 2 og M 5 i det ydre kendes fra hinanden derved, at M 2 fik en ny, lav frontkøler, omtrent som vi

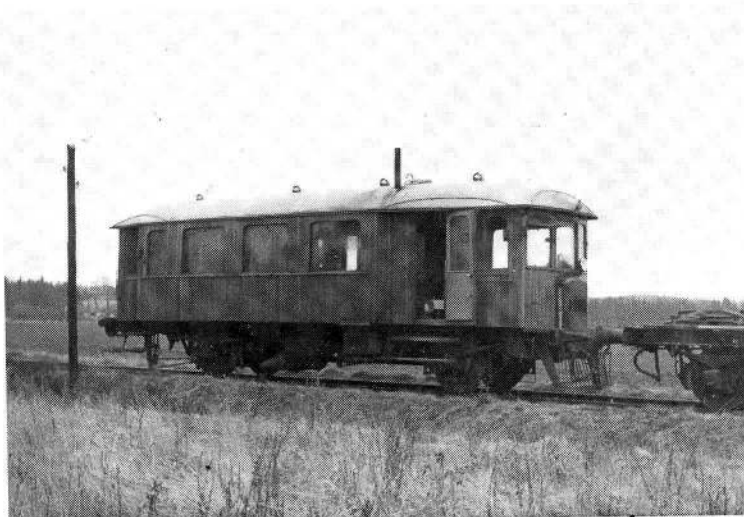
kender fra de gamle Triangelvogne, mens M 5 på kølerens plads bare fik et jalousi, idet den ene nye motor var så lille, at selve køleren kunne finde plads inden for gavlvæggen.

LNJ-vognen havde aldrig haft toilet, og fik det heller ikke hos ETJ, men man havde iflg. HGC ikke mere travlt på ETJ end at man kunne få tid til at vente på, at eventuelle værdigt trængende besøgte toiletterne på stationerne. Det lyder svært hyggeligt, men der har nok været nogen, der kviede sig noget ved at pukke

på denne ret og for hvem turen derved blev en noget blandet fornøjelse.

Indførelsen af de omtalte GM dieselmotorer er et interessant kapitel i de danske privatbaners motoriserings-historie. Mens de fleste privatbaner efterhånden gik over til at bruge Leyland-dieselmotorer i deres gamle motorvogne, når benzinmotorerne var slidt op, havde GM her held til at yde en samlet modernisering af hele ETJs motormateriel (i 1951-53).

Alle motorerne var 2-takts dieselmotorer af en type, der



Guldbæk 69: TKVJ Vorbasse

ETJ M 2 på Sporoptagning

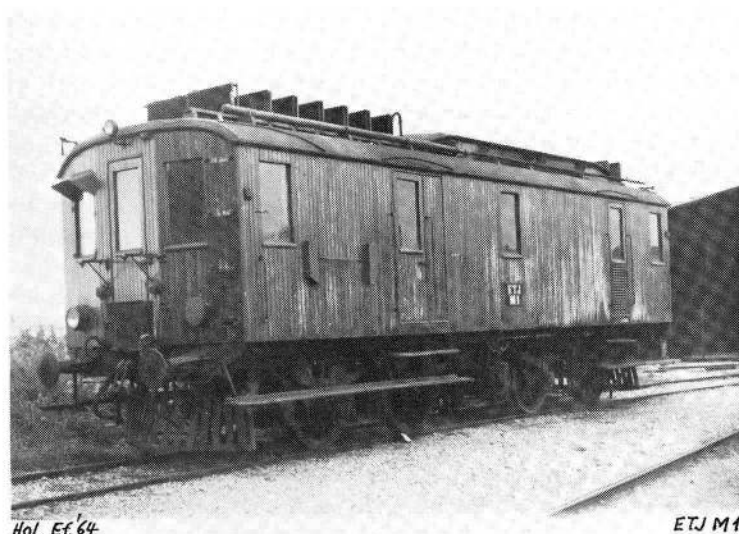
ETJ M 2 på Tkvj ved Vorbasse (JGC)



Hol. Ef 1966

ETJ M 5

ETJ M 5 (hol)



Hol. Ef. 64

ETJ M 1

ETJ M 1" (hol)

ailerede produceredes så tidligt som i 1938, så det var en godt gennemprøvet model, men til gengæld ikke helt up to date, af hvilken grund motorerne også kunne fås til en favorabel pris. De havde alle cylinderdimensionerne  $108 \text{ }^{\circ} \times 127 \text{ mm}$  og ydede ved 1800 omdrejninger (rpm) 25 hk/cylinder, så en 4-cylindret motor gav 100 hk, en 6-cylindret 150 hk i varig ydelse på udgangsakslen. Motorerne kunne godt yde op til 50% mere, hvis de fik indsprøjtet mere brændstof, men så gik det mærkbart ud over holdbarheden.

ETJ anskaffede 6 af disse GM motorer. Heraf var de 5 stk. 6-cylindrede, mens den sjette kun havde 4 cylindre - måske var den specielt beregnet til at lægge i M 1, inden man havde opgivet at modernisere denne vogn?

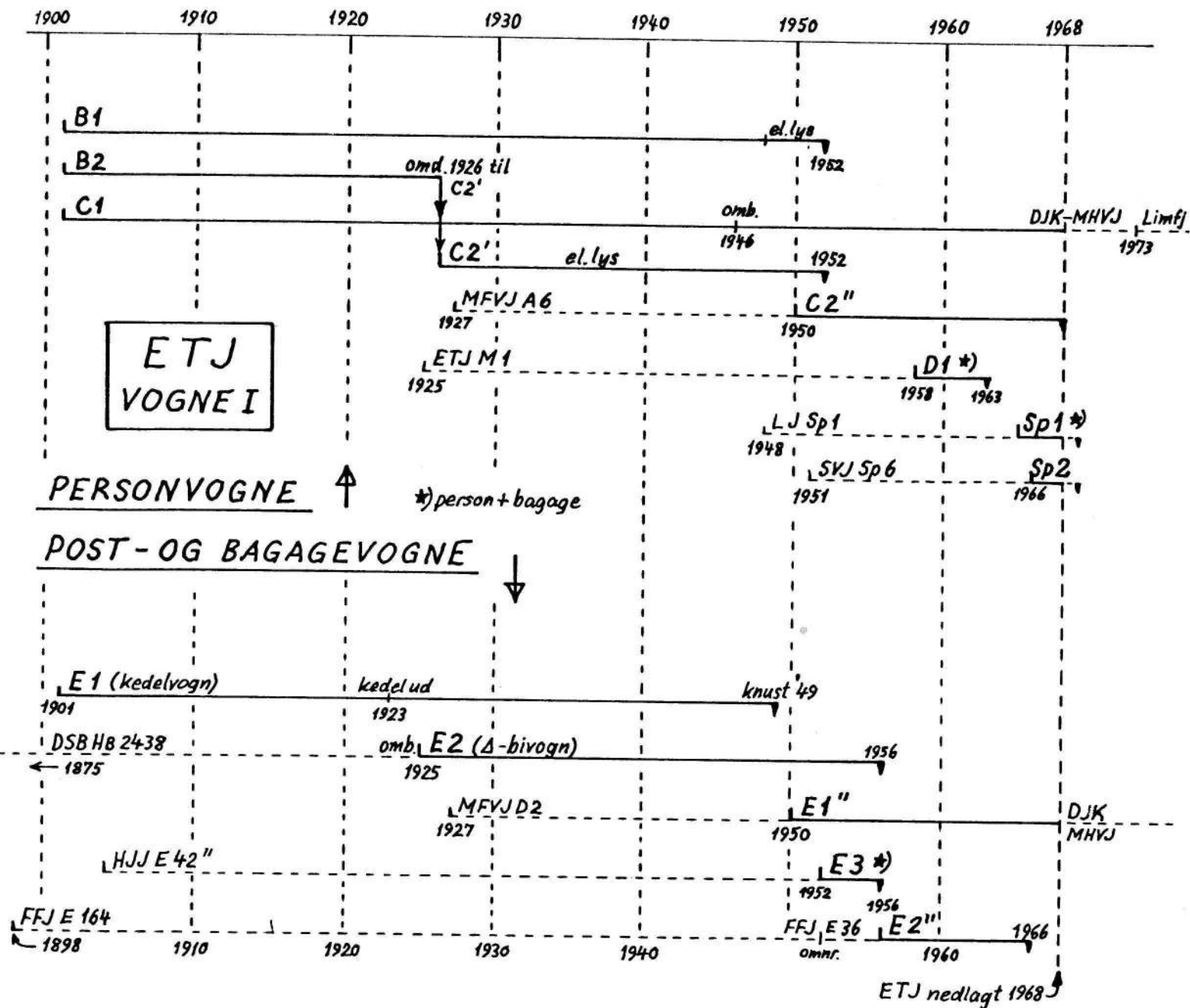
Så var der problemet med at tilpasse disse motorer til de forhåndenværende, motorhungrende køretøjer. I de diesel-elektriske vogne måtte motorydelsen ikke være væsentligt over, hvad den oprindeligt havde været, da man så ville overbelaste den elektriske transmission - med sort røg og nedbrud til følge. Oprindeligt var motorydelsen

M 3: 250 hk ved 1200 rpm,

M 4: 300 hk ved 1000 rpm.

Problemet løstes ved, at GM til disse to køretøjer leverede "twin-motorer", d.v.s. 2 stk. motorer, der trak på et fælles reduktionsgear, indrettet til at nedsætte omdrejningerne til de 1200 hhv. 1000 rpm, som TBT-generatorerne var beregnet til at køre.

Mest spændende var det med M 3, hvor begge motorerne + reduktionsgearret skulle anbringes i den lange, men ret smalle maskinbogie, hvor også den elektriske generator lå, og den skulle meget gerne have fælles akse med reduktionsgearret! Heldigvis fyldte GM-motorerne kun lidt sammenlignet med B&Ws oprindelige enkeltmotor, så indbygningen kunne faktisk lade sig gøre. Ved indbygningen kvittede man de oprindelige tagkølere, idet den nye køler anbragtes op ad ydervæggen i vognens venstre side over maskinen, hvor et vindue erstattedes med et ventilationsgitter på det sted, hvor der i forvejen havde været en ventilationssskakt med et



brederer gitter under vinduesbrystningen. Om det nye arrangement var på bekostning af nogle pladser i den overliggende passagerafdeling, er jeg ikke klar over, men vognen havde i hvert fald aldrig gået så godt som efter at den var blevet renoveret i samarbejde med GM.

I M 4 var der betydeligt mere plads til motorerne, så her var det ingen sag at foretage indbygningen, som også her viste sig meget vellykket.

For Triangelvognene, M 2 og M 5s vedkommende var der tilsyneladende ikke større problemer - det var jo en ganske almindelig ting at indbygge forskellige nye motorer i dem: NAG, MAN, Leyland, Hercules eller

Frichs, men hos ETJ skulle det gøres grundigt. De fik "Voith" Torque-converters, d.v.s. hydrauliske, trinløse kraftoverføringsorganer, så gearkasserne helt kunne undværes, på nær reversgearet, der sad i bagtøjet. Under accelerationen overførtes kraften hydraulisk, og først ved normal marchfart kobledes motoren direkte "tandhjuls-mekanisk" til drivhjulene. Systemet var det samme som vikerer fra "Diwabus"-transmissionen i privatbanernes Y-tog, hvis stødfrie, glidende igangsætning vi vist alle kender. Det gav en meget behagelig gang, og det var også gavnligt for de trods alt noget bedagede motorvogne (20 års tro tjeneste på ETJ hhv. LNJ), at de ikke ved

hver igangsætning skulle gennemrystes af til- og frakoblinger til skade for både motorer, tandhjul og karosserier.

Det var en betydelig fordel for banen, at alle motorkøretøjerne havde samme motortype, det forenkede vedligeholdelsen og reducerede reservedelslageret væsentligt. Vi ser her bort fra M 1, som i sine sidste år, d.v.s. til 1956/57 kun blev holdt i reserve. Da M 1 blev opgivet som motorvogn, søgte man en anden reserve for de to "hydrauliserede" Triangelvogne, og her tilsmilede heldet endnu en gang ETJ: DSB havde endnu en enkelt ME-vogn stående, nemlig nr. 623, og den købte ETJ for siger og skriver 4000 kr., men motoren var

da også så opslidt, at man skyndte sig at lægge en ny dieselmotor i den: en 125 hk Leyland-motor, da man nu ikke havde flere tilbage af de berømmelige GM-motorer. Vognen beholdt den mekaniske transmission, men den nye motor-indbygning fyldte så meget, at man forsynede vognen med en lille, kort "snude" af TRÆ, så der stadig kunne skaffes plads til køleren foran motoren. Det gav vognen et for en Triangelvogn enestående "ansigt", som ikke fandtes ved nogen anden privatbane.

Da ME-vognen, som ETJ kaldte M 6, sættes i drift, udrangeredes M 1 som motorvogn, men den anvendtes endnu nogle år som motorløs personvogn, iflg. Guldvang som "skolebørnsvogn", littereret D 1.

Det skal lige bemærkes, at M 1 altså ikke, som påstået i SP 4/77, side 288, henstilledes allerede i 1952 - det ses bl.a. af billedet s. 286, der er dateret 1956, og hvor vognen ses i drift, medførende den dette år nyanskaffede rejsegodsvogn E 2". Outsideren M 6 udrangeredes allerede 1965, da banen fik sit første skinnebussæt.

Til de fleste af ETJs persontog var en Triangelvogn + en post- og rejsegodsvogn tilstrækkeligt, men der kørtes dog visse tog, der bestod af en Triangelvogn i hver ende og post- og rejsegodsvognen i midten. En overgang deltes daglig et sådant tog i Trustrup, hvorfra f.eks. M 2 + E 1" fortsatte til Grenå, mens M 5 returnerede til Ebeltoft, hvilket afstedkom den mærkværdighed, at der i køreplanen forekom et tog mere mod Ebeltoft end mod Trustrup.

Flere tog bestod kun af en solokørende Triangelvogn, men der kunne også forekomme større tog med M 3 (bogievognen) som trækraft, og der haves fotografisk dokumentation for et tog bestående af M 3, C 1, C 2", E 1" samt M 5.

Iøvrigt var M 3 jo ikke bleg for alene at medføre i hvert fald 4 påhængsvogne (bl.a. de ovennævnte), men til godstog foretrak man lokomotivet M 4, der var banens kraftigste motor-enhed. Som reserve havde man indtil 1957 dels det gamle, men ombyggede damploko nr. 1, dels det i 1952 anskaffede HBS 2, der dog

kun i sin driftsklare periode indtil 1963 nåede at blive opfyret ialt 48 dage. Det har heller ikke været driftsklart i hele denne periode, for på et billede, taget af Ib V. Andersen i 1957 henstår det i pænt pudset, men afkoblet tilstand i Trustrup. I virkeligheden var maskinen i ringe stand, og allerede i 1961 anskaffedes en ny godstogsreserve: RØHJ M 3, der hos ETJ fik det nu ledige nummer M 1. Det var et 4-akslet, 300 hestes, lænkeaksel-lokomotiv, bygget af Scandia med maskineri fra Frichs. Det havde trævognkasse efter DEVA-forbillede, og det rummede, foruden maskinrummet, et mindre rejsegodsrum. Akselfølgen var 2-B<sub>0</sub>, idet de drivende aksler af vægtfordelingsgrunde var anbragt under rejsegods-enden. Maskineffekten svarede nogenlunde til M 4s, men M 1 var ved modtagelsen 30 år gammelt og havde stadig sin oprindelige motor i behold, så det var ikke så meget værd mere. Det gik allerede til ophugning hos H.I. Hansen, Odense i 1966, altså 2 år inden banens nedlæggelse, men da havde man også anskaffet skinnebuser til at klare hovedparten af persontrafikken, så der var rigeligt med gamle motorvogne, der kunne vikariere for M 4 i de efterhånden stærkt indskrumpende godstog.

I 1965 havde M 3 et større havari, og banen kom i bekneb for personvognsmateriel. Det lykkedes da at leje et overtalligt skinnebussæt fra Lollandsbanen: LJ SM 2 + SP 1, og toget købtes af ETJ samme år. Vognene var begge af Scandias første serie fra 1947/48. Bivognen var af den korte type med rejsegodsrum og toilet. Året efter anskaffedes endnu et togsæt: SVJ SM 7 og SP 6, hvor motorvognen var fra 1948, mens bivognen - her den lange type uden rejsegodsrum, var af 2. serie fra 1951. De lollandske vogne beholdt deres gamle driftsnumre, mens SVJ SM 7 blev til ETJ SM 1 og SVJ SP 6 blev til ETJ SP 2. Disse vogne fik en meget kort, men hektisk periode hos ETJ, idet de et par år var næsten ene om at klare persontrafikken, nemlig til banen lukkede 1. april 1968.

Ved banens lukning blev alt rullende materiel solgt til Chr. Løgstrup, Strømmen.

Den 15/9 1968, knapt et halvt

år efter banens lukning, afgik alle banens skinnebuser som et samlet tog fra Ebeltoft til ophuggeren i Randers, idet dog SM 1, der allerede var videresolgt til DJK, fortsatte til Fårup. Den anvendtes ved MHVJ en kort periode i 1969, hvorefter den i december 1970 overførtes til Limfjordsbanen, hvor den formentlig stadig findes. De 3 andre skinnebuser ophuggedes i 1969 i Randers.

Den 21/9 1968 afgik resten af ETJs rullende materiel fra Ebeltoft som ét, stort tog, fremført af dieselloko M 4. Toget var oprangeret således:

M 4 - M 2 - C 1 - E 1 - M 6 - C 2 - M 3 - M 5,

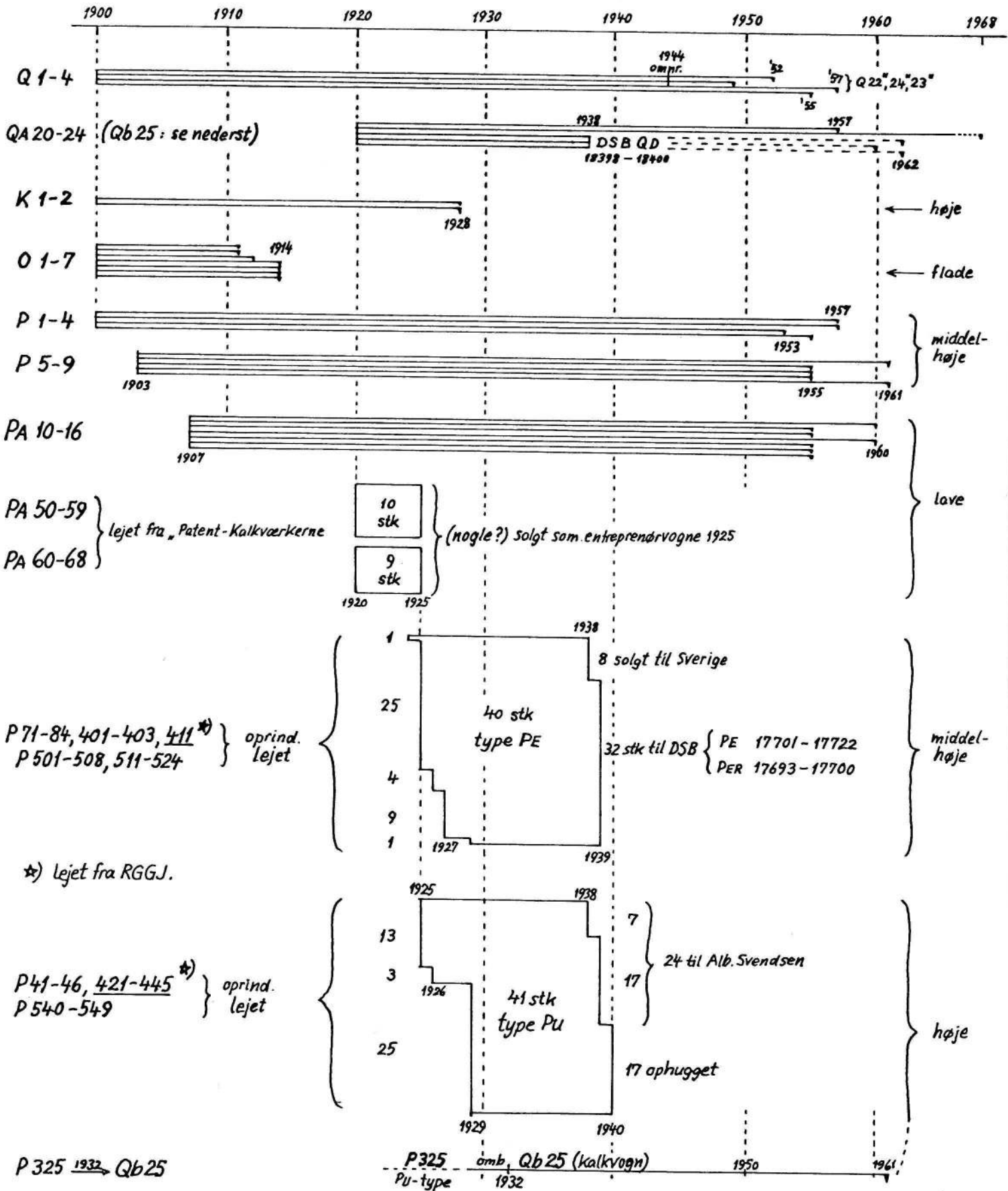
og vejede, excl. maskinen 124 t eller ca. 25 t mindre end den for M 4 fastsatte maximale belastning. Nok så toget stort ud, men det må huskes, at alle vognene var tomme. Havde de været proppet med passagerer: 265 siddepladser plus ca. 150 ståpladser, ville grænsen så rigeligt have været nået!

I Trustrup deltes materiellet i flere portioner med hver sin destination, jf. det andetsteds gengivne B-cirkulære om befordring af ETJ-materiel på egne hjul, men ikke for egen kraft.

M 2 og M 4 kørtes til Kolding til anvendelse ved sporoptagningen på TKVJ. C 2 måtte omkring Løgstrup for at slippe af med sin vognkasse, hvorefter undervognen også gik til TKVJ, hvor den fungerede som skinnetransportvogn under slagtingen. M 2 og M 4 kom efter endt TKVJ-tjeneste til RHJ på lignende opgave, hvorefter begge blev ophugget i Randers, vistnok i 1973.

M 3 og M 6 gik direkte til ophugning, dog blev M 3s undervogn siden anvendt som skinnevogn hos DSB i Randers.

C 1 og E 1 befordredes til Fårup (til MHVJ), mens M 5 kørte tilbage til Ebeltoft med 2 tomme HD-godsvogne, der skulle bruges til transport af træ fra ETJs remiser i Ebeltoft til Mariager (til MHVJ). Kort efter kørte man fra Ebeltoft for allersidste gang med M 5 til Trustrup. Her henstod den til marts 1969, hvor den blev sendt til HBS for at tage spor op. Om den fik andre opgaver bagefter, ved jeg ikke, men den blev endeligt ophugget i 1973.



**ETJ GODSVOGNE**

Q-vogne lukkede, øvrige åbne.



## VOGNMATERIELLET (HGA)

Ebeltoftbanen var en af de få baner, der fik hele det rullende materiel leveret fra Vulcan i Maribo - også lokomotiverne!

Man startede med et meget beskedent materiel:

B 1-2, II og III kl. personvogn,  
C 1, III kl. personvogn,  
E 1, post- og rejsegodsvogn,  
Q 1-4, lukkede godsvogne,  
K 1-2, højsidede, åbne godsv.,  
P 1-4, lavsidede, åbne godsv.

## PERSONVOGNENE

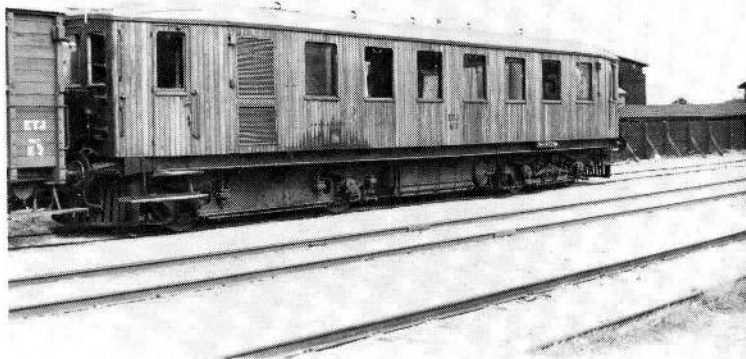
var pladeklædte tagryttervogne med åbne endeperroner og tvillingvinduer, praktisk taget magen til de vogne, Vulcan leverede til Hammelbanen og til Nørre-Nebel banen. Ingen af vognene havde skygge af bremse. De kunne opvarmes ved damp fra lokomotivet eller kedelvognen og belystes med petroleumslamper.

IB-vognene var der sidegang med 2 stk. 1800 mm lange kupeer i II kl.-enden, mens III kl. havde midtgang med 1500 mm lange fag. Toiletet fandtes ikke i nogen af vognene, ej heller i E-vognen.

I II kl. kupeerne var der beregnet 4 pladser i hver af de polstrede sofaer, mens der på III kl. var 2 + 3 pladser i bredden på træbænke. Vognene synes oprindeligt kun at have haft en "stormkrog" i siderne af de åbne perroner - ingen gitterlåger før senere, men opholdet her under kørslen var også på eget ansvar!

Anvendelsen af II kl. var kun af nogen betydning i banens første år, og i 1926 vedtog man endelig at omdanne B 2 til ren III kl. vogn, kaldet C 2. Denne vogn fik i 1936 noget så moderne som elektrisk lys, der fik strømmen fra et akkumulatorbatteri under vognen. Både B 1 og C 2 eksisterede til 1951/52, og jeg formoder, at også B 1 til slut blev betænkt med elektrisk lys. Da jeg ikke har billeder af disse vogne på deres ældre dage, kan jeg intet sige om, hvorvidt de eventuelt senere mistede tagrytterne og/eller fik ændret yderbeklædning.

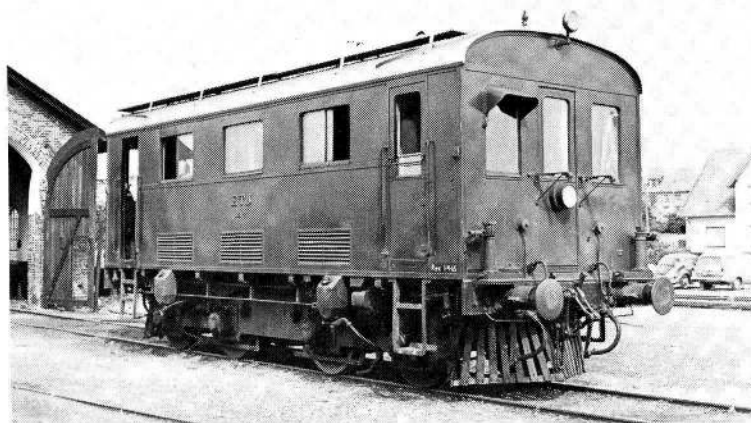
ETJs første motorvogn blev straks så stor en succes, at man i 1927 forsøgte at afhænde III kl. personvognen C 1, hvilket fremgår af en rundskrivelse af 18/1 1927 til diverse privatbaner. Det



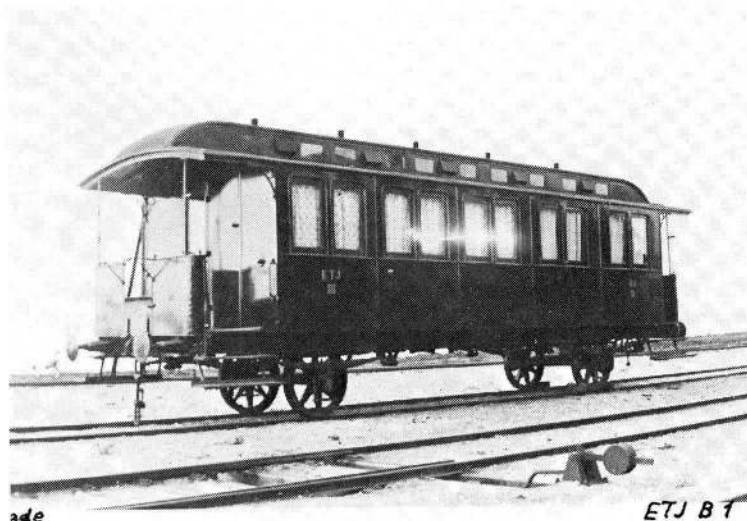
Hol, Ebeltoft 1966

ETJ (E2'') + M3

ETJ M 3 (hol)



ETJ M 4 (EVP)



ade

ETJ B 1

ETJ B 1 (Sv. Gade)

hævdes her, at vognen var velholdt og nyistandsat, men ingen hoppede på den og man måtte beholde den som reservevogn, og den kom omsider til god nytte, da 2. verdenskrig bragte et enormt opsving i persontrafikken.

Efter krigen blev vognen IKKE kasseret, men sendtes i 1946 til Scandia, hvor den blev grundigt moderniseret! Hele vognkassen blev skiftet ud, og den fik nyt, buet tag uden tagrytter, store spejlglasruder og teaktræsbeklædning. I det indre fik den polstrede lædersæder i tidens stil (svarende til dem i de gamle S-tog), og et toilet indrettedes i den ene ende i et fag i 2-mands-siden. Vognen fik desuden koks-fyret varmtvandsanlæg, elektrisk belysning og trykluft- samt skru-ebremse, og den fik nye hjul med stålstøbte hjulstjerner. Rullelejer fandt man ikke anledning til at give den, men man kørte ret behersket på ETJ, så der var ikke så stor fare for varmløbne lejer. Vognen kom til meget at ligne DSBs små motorbivogne litra FB og FD, såvel som TFJ C 7-8 og RGB C 2. Pladsforholdene var med de 1500 mm fag ikke imponerende. Til sammenligning havde DSB FB dog kun 1450 mm fag, mens de var på ca. 1600 mm hos RGGJ C 2, TFJ C 7-8 og DSB FD, FE og FF, samt de gamle S-tog.

Efter krigen fik man brug for endnu en moderne personvogn, og man reddede sig en god og rummelig "teaktræsvogn" med åbne perroner fra Mariagerbanen, vistnok MFVJ A 6 fra Scandia i 1927. Den havde 6 stk. 1625 mm fag med 56 pladser på lædersæder i 2 vognafdelinger. De "manglende" 4 pladser optoges af et lille toilet nær vognmidten. Vognen havde desuden trykluftbremse og egenvarme ved koks-fyr. Hos ETJ, der litrerede vognen C 2, blev den moderniseret, bl.a. derved, at en lokal snedker ombyggede de åbne endeperroner til lukkede. Den kom derved til at minde en del om TFJ C 9, bortset fra, at C 2 fik forkrøbbede endeperroner, mens TFJ C 9 havde dem skråt afskårne á la Kieler-vogn. Det pudsige er, at Scandia faktisk byggede TFJ C 9 efter samme tegning som MFVJ-vogne (og altså også ETJ C 2"), idet man blot nødtørftigt rettede de åbne endeperroner til lukkede og

rettede lidt på enkelte mål hist og her.

I 4 år havde ETJ en meget "umage" personvogn, nemlig den kombinerede person- og rejsegodsvogn E 3, købt 1952 fra Horsens-Juelsminde Jernbane og op-hugget kun 4 år senere, da en bedre rejsegodsvogn kunne skaffes. E 3, der var bygget af Scandia i 1904, var i passagerafdelingen indrettet efter det ældgamle princip med totalt adskilte enkeltkupeer, alle med "egen indgang" fra perronen. Kupeerne var af den ved århundredskiftet normale størrelse: 1500 mm lange og med 5 siddepladser på træbænke i bredden. Sæderne var dog senere blevet overtrukket med filt, så de var blevet en anelse "mindre ringe".

Iflg. Gade anvendtes vognen daglig til togførervogn i banens godstog og ikke til andet. Det betød dog også, at man her kunne medtage et mindre antal forhåndenværende passagerer, bl.a. skolebørn, hvortil den var velegnet, da man ikke havde så ondt af, at den blev hærget lidt, og kupeinddelingen svækkede voldsomhederne ved at opdele de livlige passagerer i flere, mindre grupper.

I 1956 afløstes denne antikvitet af endnu en "sær" personvogn, D 1. Det var den langt om længe kasserede motorvogn M 1, der havde mistet motoren, og var blevet indrettet til reservepersonvogn, bl.a. til anvendelse i visse skoletog. Den havde både trykluftbremsen og den oprindelige vægtstangsbremse ved den tidligere førerplads i behold. Til opvarmning havde den fået en kakkellovn i venstre hjørne af "førerrummet". Gade oplyser om vognen, at det havde været meningen, at den skulle bruges i stedet for E 1 i tog 3, men at den ikke var egnet hertil. Måske er forklaringen på det mærkelige litra D, at man oprindeligt havde tænkt sig at befordre togpost i det tidligere førerrum. Men i virkeligheden blev det kun brugt til kombineret ståplads- og rejsegodsrum. Med den faldende persontrafik blev den efterhånden overflødig og den blev op-hugget i 1963.

Kassen fandt dog fortsat anvendelse nogle år som arbejds-skur ved en maskinfabrik i Kne-

bel. Senere er den blevet brugt til fiskerhytte på Mols, hvor den er observeret af Gade så sent som efteråret 1978, nu i dårlig forfatning.

De gamle personvogne B 1-2 og C 2' fik på deres gamle dage installeret kakkellovne, så de også kunne bruges i motortogene om vinteren. Efter 1948 monteredes elektrisk lys i de gamle vogne, Strømmen kom fra motorvognene, og man undgik at køre damp-persontog efter mørkets frembrud!

De to personvogne C 1 og C 2" forblev i driftsklar tilstand til banens lukning, hvorefter de solgtes til Løgstrup, der videresolgte C 1 til DJK/MHVJ, hvorfra den i 1973 gik videre til Limfjordsbanen, hvor den kom i drift igen i 1975.

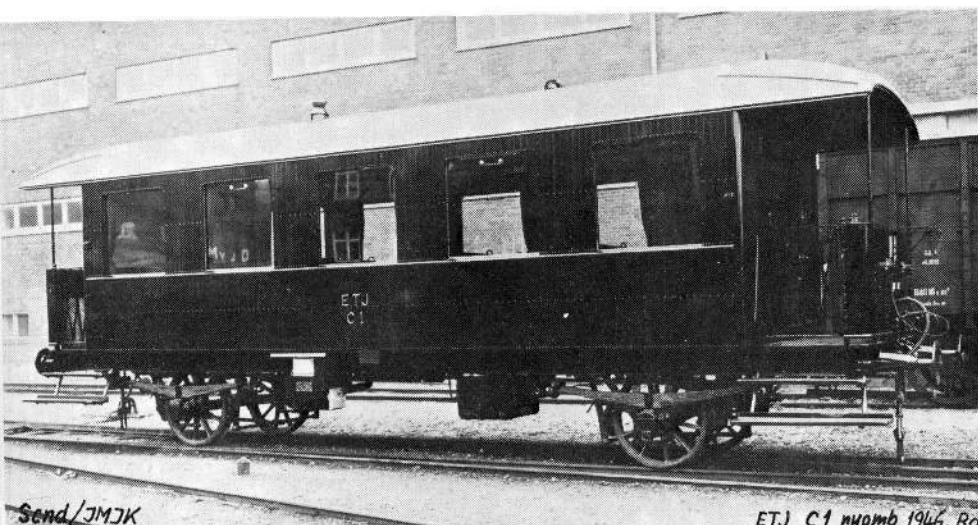
C 2" kom, som tidligere nævnt, efter ETJs lukning til Løgstrup, der fjernede kassen og sendte den som flad skinnevogn til TKVJ, hvor den blev læsset tungere end den nogensinde havde prøvet før, selv om den havde været overfyldt med passagerer - se bladfjederen med "negativ krumning" på billedet fra Vorbasse!

De sidst anskaffede personvogne, skinnebusbivognene SP 1-2 var almindelige standardtyper og er omtalt under motormateriellet.

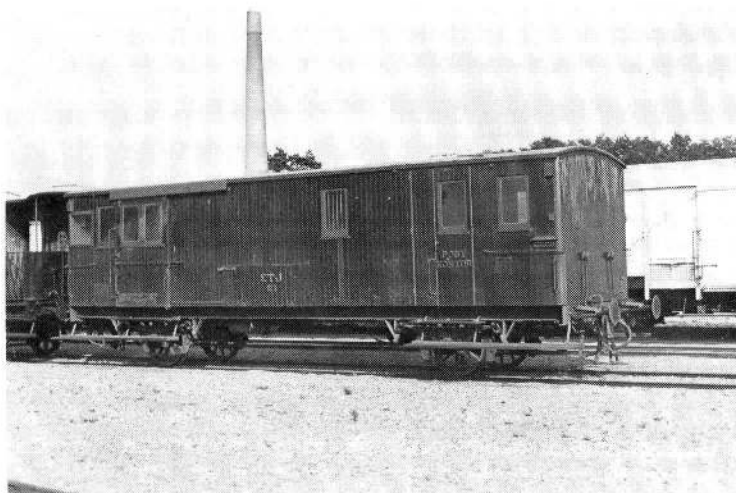
#### POST- og REJSEGODSVOGNE

Til ETJs åbning havde Vulcan leveret én vogn, E 1, af denne kategori. Vognen var usædvanlig ved at rumme alle 3 funktioner: Post-, bagage- og kedelvogn på én gang - det har man ikke set på nogen anden dansk privatbane.

Desværre har jeg ikke fundet noget tåleligt billede af denne vogn, men helt uden fotografisk dokumentation er vi dog ikke, idet vognen indgår i den togstamme, der ses som omslagsbillede på den lille bog af Knud Chr. Jensen: "Da dampen kom til Ebeltoft". Selv om vognen løber mellem en Q-vogn og en personvogn og billedet er taget i en meget spids vinkel med togets retning, kan man mærkeligt nok alligevel se visse detaljer, deriblandt 2, der ikke stemmer overens med originaltegningen fra Vulcan! På billedet ses nemlig, at vognen havde UDvendige skydedøre samt udkigskasse i bremserummet,



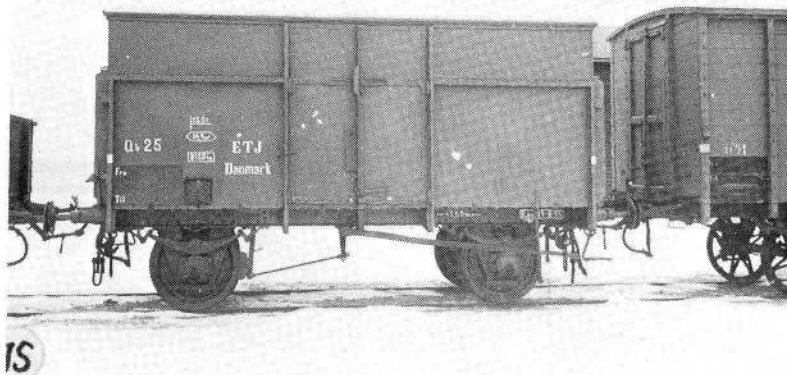
ETJ C 1 (JMJK)



Hol, Ef. 67

ETJ E 1"

ETJ E 1" (hol)



ETJ Qb 25 (JS fotoarkiv)

mens tegningen viser INDvendig skydedør og ingen udkigskasse. Da billedet er fra 1906, har vognen næppe undergået ret mange ændringer siden leveringen.

Vognen havde svalegang langs postrummet, der var meget lille, kun  $1,9 \times 2 \text{ m} = 3,8 \text{ m}^2$ , svarende til den kortest kendte svalegang i Danmark, idet jeg gætter på, at Kjellerupbanens første D 1, hvis postrum kun var 1,0 m langt, ikke havde svalegang. Originaltegningen viser kun dampvarmeapparater i postrummet, men DSBs fortegnelser fra 1909 og fremefter anfører tillige "Kakkelovn i Postrum". Under belysning anføres "Olie" (mens personvognene havde petroleumslamper). Rejsegodsrummet var hæderligt stort:  $11 \text{ m}^2$ , når vognens 3-dobbelte funktion tages i betragtning. I samme ende, altså modsat postrummet, var varmekedlen anbragt midt i skillerummet til kedel- og bremsrummet, dog skilt fra rejsegodsrummet ved en løs skærm af 3 mm jernplade. Varmekedlen fungerede altså ikke blot som dampgenerator til togopvarmningen, men også som "kakkelovn" i rejsegodsrummet. Kedelrummet fungerede samtidig som togførerrum med skruebremsesvinget anbragt så tæt op ad gavlvæggen, at det var nødvendigt at have et hul i denne til svinget og ude på platformen en pladejerns-svingkasse. Noget tilsvarende har jeg aldrig set på andre vogne med åbne endeperroner. Bremsesvinget sad normalt længere inde i bremsrummet, styret af et solidt beslag på kanten af et vægfast bord. Men i E 1s kedelrum var der ikke megen plads til det, da rummet var usædvanligt lille: kun 1,6 m langt mod f.eks. 2,5 m i TFJs kedelvogn, der også var fra Vulcan. Dertil skal dog også bemærkes, at ETJs varmekedel var af meget beskedne dimensioner, idet rundkedlen kun var 66 cm i udvendig diameter mod TFJs, der var 87 cm i diameter eller i rumfang ca. 1,7 gange så stor, da de var omtrent lige høje. Men TFJ startede også med mere end dobbelt så mange personvogne, og deres første lokomotiver, de gamle DSB P-maskiner, var lige så små (i hedeblade) som ETJs, og havde næppe megen damp til togopvarmning.

Så længe de fleste af banens tog var blandede med tilhørende rangering ved de fleste stationer, har der været god brug for kedelvognen, der kunne sørge for en konstant opvarmning af personvognen(e), selv om maskinen jævnlig skulle frakobles og måske ikke havde for megen damp til overs, når der skulle køres og måske endda hales ind på de forsinkelser, der dengang næsten hørte til dagens orden. Det var ret umuligt at forudberegne et blandet togs faktiske køretid, når man så vidt muligt altid skulle medtage alle de vogne, der var færdiglæssede eller aflæssede og skulle i den pågældende retning. Ej heller kunne man regne med, at personvognen(e) løb op til maskinen - det var også upraktisk i et blandet tog af hensyn til rangeringen på mellemstationerne.

Da kalkværket og de tilhørende sten- og grusværker ved Ny Balle og Balle kom igang omkring 1920, affødte det så mange daglige godsvogne derfra, at man begyndte at køre rene godstog, hvorved der blev mindre brug for kedelvognen, bl.a. fordi de øvrige blandede tog så ikke blev større end at maskinen kunne levere den fornødne damp til togopvarmningen - ikke mindst efter at de to af maskinerne lige var blevet hovedrepareret og moderniserede i Odense. Man besluttede derfor i 1923/24 at udtage kedlen af E 1. I banens vedligeholdelsesprotokol hedder det herom i al korthed: "Varmekedlen udtaget. Tjenestekupe indrettet. Pakrum ændret. Malet ud- og indvendigt".

Et par år efter anskaffedes M 1, så nu blev der da slet ikke brug for kedelvognen mere, da man nu havde fået en næsten total adskillelse af person- og godstrafikken.

Der blev dog stadig brug for at medtage lidt gods og post i de rene persontog, der for en stor del klaredes af den nye motorvogn, af hvilken grund man samtidig med M 1 anskaffede den tidligere omtalte motorbivogn E 2 til post- og rejsegods. Jeg har ikke nogen tegning af, hvordan dens postrum var indrettet, men det var i hvert fald meget sparsomt udstyret med vinduer: kun en lille rude i døren i hver side, så der har ikke foregået post-

bureau-arbejde dér under kørslen, og der angives da heller ikke noget om, at vognen skulle kunne opvarmes. Postrummet var alligevel godt og vel lige så stort som i E 1, hvorimod rejsegodsafdelingen var ca. 10% mindre. Det virker forbavsende, at denne lille vogn havde næsten lige så megen plads til post og rejsegods som dens "storebror" E 1, men dels havde den ikke noget tjenestelum, dels ej heller hverken åbne endeperroner eller svalegang, hvilket for E 1 optog megen gulvplads til ringe nytte.

E 2 benyttedes meget, dels som bivogn til M 1 og M 2, dels også lejlighedsvis i damptog, jf. billedet af det fastkørte snerydningsstog, men den udrangeredes endelig i 1956/57 godt 80 år gammel samtidig med, at M 1 udrangeredes som motorvogn. Vognkassen blev herefter henlagt som skur ved remisen i Ebeltoft, hvor den forblev i ETJs tjeneste helt til banen lukkede.

E 1 holdt derimod ikke ud så længe, den blev nemlig så ilde tilredt ved et rangeruheld i Ebeltoft i 1949, at den kort efter blev udrangeret og ophugget. Det lykkedes imidlertid kort efter banen at erhverve sig en anden og bedre post- og rejsegodsvogn, E 1" fra Mariagerbanen: MFVJ D 2, bygget af Scandia i 1927. Den lignede meget en forstørret udgave af DSBs standard-rejsegodsvogn litra EH. Den var oprindeligt hos MFVJ udstyret med et 6,5 m<sup>2</sup> stort postkontor foruden 14 m<sup>2</sup> til rejsegods og en beskeden bremse-/tjenestekupe på ca. 3,2 m<sup>2</sup>. Vognen var blevet overflødig da MFVJ i 1947 havde indført skinnebusdrift, men den kom til god nytte i ETJs go'e, gamle motortog, hvortil den var velegnet, da den havde både trykluftbremse og rullelejer. Den havde desuden egenbelysning med dynamo og batteri. Den kunne oprindeligt opvarmes ved damp fra lokomotiv. Postrummet kunne ikke opvarmes hos ETJ. Man brugte nemlig ikke postrummet som bureau mere, men kun til simpel transport af postsække, pakker m.v.

Mariager Handest Veteranjernbane har i 1977 udgivet en fortegnelse over MHVJs driftsmateriel, og her findes en målskitse i 1:87 af denne vogn, idet den efter ETJs lukning solgtes vi-

dere til DJK/MHVJ. På denne skitse ser det ud til, at postrummet "en eller anden gang" er blevet udvidet på rejsegodsrummets bekostning, mens der ingen væg er vist mellem rejsegodsrummet og bremsekupeen. MÅSKE er disse ændringer sket ved ETJ?

På grund af den efterhånden forbedrede køreplan fik man brug for flere rejsegodsvogne, og i 1952 købte man fra HJJ den tidligere nævnte, mærkværdigt gammel-dags kombinerede person- og rejsegodsvogn, HJJ E 42" = ETJ E 3, bygget af Scandia i 1904. Det var en kupevogn med sidedøre til 3 III kl. kupeer, og den var oven i købet ligesom flere privatbanekupevogne leveret uden sidevinduer i kupeerne. I begyndelsen af 1930erne begyndte man så at modernisere den, da HJJ blev motoriseret, og vognen fik monteret supplerende vinduer samtidig med at petroleumslamperne erstattedes med elektrisk lysdynamoanlæg, og sæderne blev overtrukket med filt. Den fik også trykluftbremse og egenvarme ved koks-fyret varmtvandsanlæg, så vognen var faktisk moderniseret til en højere standard, end ETJs oprindelige mere moderne vogne (bortset fra C 1) nogensinde oplevede! Vognen var dog gammel og havde været meget flittigt benyttet ved HJJ, så den var meget nedslidt og det var kun få år, den kørte på ETJ, faktisk kun de 4 år indtil 1956, hvor man erhvervede sig en mere relevant vogn, E 2" fra Ålborg privatbaner. ETJ havde nemlig kun lidt brug for den gamle HJJ-vogns passagerafdeling med den besværlige kupeindretning med de mange døre, men vognen var vel også nærmest fulgt med som det tynde øl, da man købte damploko nr. 5 fra Horsens privatbaner.

Som nævnt anskaffede ETJ endelig i 1955/56 sin sidste post- og rejsegodsvogn, E 2" fra Ålborg: FFJ E 36, indtil 1952 kaldet E 164. Vognen var bygget af Scandia i 1898, så det var ingen års-unge, men Guldvang oplyser, at vognen hos APB fik fornyet vognkassen, der var "kassabel". Den oprindelige udgave var en ren rejsegodsvogn, men hos ETJ havde den modsat bremserummet fået indrettet et postrum med sidedøre og brevsprække, men uden skygge af vinduer, undtagen en lille rude

i den meget smalle gavldør, der på nogle billeder ser ud til at være ude af brug, idet der hverken ses overgangsbros eller håndtag i døren! Vognens indre indretning hos ETJ var iflg. Gade "to tomme rum". Bundfladen var på godt 18 m<sup>2</sup>, hvoraf der oprindeligt var fraskilt 1,5 m, ~ 3,6 m<sup>2</sup> til bremsrum. Jeg er tilbøjelig til at gætte på, at den afdeling, der var begrænset af skråstiverfagene, udgjorde postrummet, der i så fald var ca. 2,5 m langt, ~ 6 m<sup>2</sup>, levende knap 9 m<sup>2</sup> til rejsegods. Vognen havde kun skruebremse og trykluftledning og intet dynamoanlæg, men den havde lyskoblinger, så den kunne få belysningsstrøm fra motorvognen. Vognen havde hos ETJ rullelejer, måske taget fra den samtidig udrangerede gamle E 2. Det skal lige nævnes, at Q 21 blev brugt til afløsning for E 1 og/eller E 2, specielt når de var på værksted samtidig!

E 2" benyttedes ikke helt til banens lukning, men udrangeredes i 1966, overflødiggjort af skinnebussernes SP 1 med rejsegodsrum.

#### GODSVOGNENE

ETJ startede med kun 10 godsvogne, der alle var af typer, der var gængse for danske privatbaner.

Q 1-4 var lukkede gods- og kreaturvogne med skydelemme og dobbelte fløjdøre, også i gavlene, og de var af samme størrelse som datidens DSB-vogne litra HR, QC: last 10 t, bundflade 16,2 m<sup>2</sup>. Af en eller anden, uudgrundelig årsag havde de akselafstand 3,8 m mod det ellers gængse tal 3,66 m = 12 engelske fod, der anvendtes ved DSB og de fleste privatbaner. Afvigelsen har næppe haft nogen som helst praktisk betydning, men den gik igen ved P-vognene, så der var ligesom en vis standardisering i denne individualisme.

Q 1-3 var udstyret med skruebremse, betjent fra et bremsertårn af normal DSB-type. Bremssetøjet havde bremsbuk af den brede type, anbragt på hoveddragernes indersider og bærende en lang bremsseksel, hvorfra der udgik ialt 4 trykstænger, en til hver af de 4 enkelte bremsklodser, der var altså kun brems-

klodser på den ene side af hvert hjul - i modsætning til arrangementet ved pakvognen E 1, der havde klodser på begge sider af alle 4 hjul samt et stangsystem, der fordelte bremsetrykket lige- ligt mellem alle 8 bremsklodser (ekvilibreret bremssetøj), hvilket var væsentligt, da E 1 havde "svævende" aksler (lænke- aksler), hvis radiære indstilling ikke måtte ødelægges under bremsningen. Q-vognene var så korte, at de ikke behøvede svævende aksler, så her havde det stive stangsystem mest den ulempe, at det krævede en omhyggelig justering, når der lige var påsat nye bremsesåler på klodserne, så alle 4 kunne udøve samme tryk helt fra starten. I modsat fald ville den for hårdt tilspændte bremsesål blive slidt mest, indtil den var blevet noget tyndere end de andre. Den blev så senere opslidt tidligere end disse, så man skulle til at udskifte alle 4 såler tidligere end det ellers havde været nødvendigt.

Q 1-3 havde løbebrætter og -stænger, så de var tilgængelige fra de tilstødende vogne under kørslen, og de var således egnede som reservepakvogne.

Q 4 havde kun håndbremse til at "pinde ned", altså med vægtstang til betjening fra jorden eller fra et fodtrin under rangering. Sådanne bremsere - med en enkelt bremsklods af træ - havde også alle de øvrige godsvogne af 1. levering.

30% af godsvognene havde således skruebremse - en pæn procent for en tertiærbane som ETJ, hvor maksimalhastigheden oprindeligt var 45 km/h. I de følgende år anskaffedes flere nybyggede, danske godsvogne, og man fastholdt stadig den høje bremsprocent her. Derimod stod det væsentlig sløjere til med de mange åbne godsvogne, banen gennem årene lejede fra andre baner eller fra diverse udlejningsfirmaer, men herom senere.

En nydelig tegning af den typiske, danske lukkede godsvogn fra århundredskiftet findes i JMJKs tegningshefte om TFJ, III udgave under den i øvrigt fejlagtige betegnelse TFJ Q 1-4. I samme hefte ses også en tegning, betegnet TFJ K 1-2, Vulcan 679, der formodentlig svarer ret nøje

til ETJs vogne af samme litra og nummer.

Banen kan ikke have haft de helt store kreaturtransporter, for man klarede sig helt til 1920 med de nævnte 4 lukkede vogne, der dog suppleredes med de to K-vogne: åbne, højsidede vogne med spidsgavle og presenningbom, der i sommerhalvåret måtte anvendes til transport af levende dyr, eventuelt under presenning.

I 1920 anskaffede man yderligere 5 lukkede godsvogne, QA 20-24, hvoraf de 2 første havde skruebremse i tårn. Vognene leveredes af Scandia, og de havde ganske samme mål som DSBs samtidige QC-vogne, inclusive akselafstanden på 12 fod engelsk = 3,66 m. Men disse vogne havde IKKE skydelemme i siderne, selv om de ellers i alle måder var magen til det, vi forstår ved ganske almindelige standard-Q-vogne på den tid, inclusive gavldørene med gitterdøre indenfor. De var i DSBs fortegnelse IKKE betegnet kreaturvogne, som tilfældet var med Q 1-4 og K 1-2, så de har nok kun undtagelsesvis været brugt til levende dyr. Dog bemærkes i 1928, at QA 20 og 23 var blevet hvidmalede og IKKE måtte anvendes til kreaturer, hvoraf man omvendt kan slutte, at de øvrige godt måtte bruges til levende dyr, måske fortrinsvis svin, der alligevel ikke kunne nå op og nyde udsigten gennem de sædvanlige skydelemme, der ellers passede så fint til, at køer og heste kunne stikke hovederne ud og føle sig knap så indespærrede. Ved svinetransporter kunne man lade de ydre gavldøre stå åbne, mens gitterdørene var lukket, hvorved en passende grad af gennemtræk kunne opnås. Stort set var QA-vognene nok mest beregnet til andre varer, såsom stykgods eller fisk (fra Ebeltoft), ligesom de også kunne bruges som supplerende rejsegodsvogne, da banen kun havde én "rigtig" (post- og) rejsegodsvogn - en ret usædvanlig disposition, selv om man oprindeligt kun tænkte sig at køre med én togstamme.

QA 20-21 havde ligesom Q 1-3 bremssetøj med kun 4 bremsklodser, men bremsbukken under vognen var her af den smalle type, hvoraf kun udgik to trykstænger, nemlig til midten af to tværbjælker, der havde en brems-

seklods i hver ende, så bremsetrykket i hvert fald fordeltes ligeligt mellem de to hjul på samme aksel. Justeringen var derfor noget lettere end ved det gamle arrangement, der sås ved Q 1-3.

De 9 Q-vogne, Q 1-4 og QA 20-24 blev ikke senere (efter 1920) suppleret med flere. Alle banens øvrige godsvogne var åbne. Disses antal varierede til gengæld meget i tidens løb, efterhånden som man lejede, udlejede, købte og solgte åbne vogne i et- i forhold til banens størrelse - forbløffende omfang.

Nogle vil måske indvende, at de har hørt om en vogn kaldet QB 25, som også var lukket. Det er rigtigt nok, men det var en oprindelig åben jernvogn af PU-typen, der i 1932 af Scandia forsynedes med en overbygning af jern, hvorefter den anvendtes til transport af kalk fra kalkværket i Ny Balle. Den indgik ikke i den almindelige pulje af lukkede godsvogne.

#### Åbne godsvogne:

Ved banens åbning havde man som nævnt kun 6 åbne vogne: de to højsidede, spidsgavlede gods- og kreaturvogne, K 1-2, samt de 4 lavsidede, P 1-4, som var af samme bundflade som Q-vognene, altså hvad jeg vil kalde en stor PC-vogn, 1 m<sup>2</sup> større end DSBs PC-vogn, men ellers meget lig denne. P 1-4 var dog indrettet til anbringelse af en tømmerskam- mel. Begge typer lastede 10 t. Mens K-vognene havde 2 fag på hver side af de dobbelte fløj-døre i siderne, havde P-vognene her 3 fag, og mens K-vognene havde T-jerns-stolper, havde P-vognene U-jern. P-vognene havde aftage- lige endestykker, og jeg FORMO- DER, at dette også gjaldt K-vog- nene, idet f.eks. TFJs og Ålborg privatbaners ganske lignende vog- ne fra Maribo var indrettet på den måde. Der var dog også en del privatbanevogne af lignende type, f.eks. ved AHTJ, der havde faste gavle, og der var en ten- dens til at flere vogne efterhån- den fik dette, når de truede med at blive for leddeløse efter mange års brug.

Allerede det første driftsår anskaffedes yderligere 7 åbne godsvogne, O. 1-7. Det var brugte, primitive grusvogne, købt fra anlægsentreprenøren, og de er

ikke nævnt i hverken jernbaneka- lendere eller PRM (DSBs privat- banematerielfortegnelse vedr. fælles vognbenyttelse), da de ikke måtte anvendes uden for ETJs område. Der foreligger intet om disse vognes udseende eller data, men ringe var de, og de udrange- redes og ophuggedes efter 10-14 års brug. En af dem, vistnok O. 1, havde skruebremse, resten ingen bremse. 2 stk. ophuggedes i 1911, O. 1 i 1912 og de 4 sidste i 1914.

I 1903 anskaffede ETJ 5 nye, middelhøje vogne, P 5-9, denne gang fra Scandia. De var omtrent magen til Maribo-vognene P 1-4, jf. data-skemaet. P 5 og P 6 havde tårnbremse, P 7-9 kun hånd- bremse.

I 1907 anskaffede banen endelig 7 fabriksnye grusvogne, PA 10-16, fra Scandia til at supplere de gamle entreprenørvogne. De nye vogne var godkendt til løb overalt, også på DSB. De havde ret lave sider: 3 planker á 6 tom- mer, svarende til en indvendig sidehøjde på 47 cm, og de havde samme bundflade som banens P- og Q-vogne. De var således no- get højere end DSBs TD-vogne, der kun havde 30 cm høje sider, og rumfanget var, på trods af den noget mindre bundflade, på 7,5 m<sup>3</sup> mod DSBs TD 6,2 m<sup>3</sup>. Vogne- ne var ikke indrettet til anbrin- gelse af tømmerskamler. De var bl.a. beregnet til udkørsel af ballast på banelegemet. Siderne var delt i 3 bundhængslede dele i hver side, så de kunne klappes udad-nedad, hvorved det blev me- get let at skubbe gruset ud over kanten og ned på banen, medens man i P-vognene skulle skovle det hen til døren først, hvis man ikke ville kaste det op over kan- ten, d.v.s. løfte det omkring 1 m til ingen nytte.

Måske undrer nogen sig over, at grusvognene havde så lave si- der, men faktisk kunne de allige- vel ikke bære mere grus end et jævnt lag op til lidt under kanten, idet grus har en massefylde på ca. 1,4 til 1,6 t/m<sup>3</sup> alt efter fug- tighedsgraden, så et fuldt læs - UDEN top - vejede ca. 11 t eller 1 t for meget efter den officielle bæreevne. Da man gerne anbragte gruset i en "ås" langs vogn- midten, kunne der alligevel blive en grusfattig kant nær vognsider- ne, hvor man let kunne skovle sig

et sted at stå med "fast grund" under fødderne. For at skåne ak- sellejerne, fandtes der til grus- vognene, såvel her som ved an- dre baner, forklæder af svært lærred, som kunne ophænges ved undervognen og hænge beskytten- de ned over akselkasserne, så lejerne ikke så let blev fyldt med sand og stenstøv under aflæsnin- gen, jf. billedet af den lignende grusvogn PA 64. PA-vognene var også egnede til transport af sten og skærver, der har en lignende massefylde som grus, hvilket også gælder kalksten, der lige- ledes var en almindelig trans- portartikel på ETJ. Til kul, koks, tørv og brænde - såvel som til rodfrugter etc. var disse vognes rumfang imidlertid alt for lille, her passede P-vognenes sidehøj- de på 91 cm betydeligt bedre, da disse artikler kun havde en mas- sefylde på mindre end det halve af grusets, jf. nedenstående tabel. Det bemærkes, at "styrtegodset" som hovedregel har en kun ca. halvt så stor massefylde som selve det stof, det består af på grund af de mange hulrum mel- lem godsets enkelte "korn". Hvis kornstørrelsen er meget ensar- tet, er godset ekstra let, mens mere usorterede materialer bli- ver tungere, idet de små korn kan udfylde en del af mellemrum- mene mellem de store, specielt hvis det hele bliver rystet godt sammen:

|                 |                      |
|-----------------|----------------------|
| Jernmalm        | 2,5 t/m <sup>3</sup> |
| grus, tørt      | 1,4                  |
| grus, vådt      | 1,55                 |
| sten, skærver   | 1,4                  |
| mursten         | 1,4 - 2,2            |
| Kartofler, roer | 0,6 - 0,7            |
| kul             | 0,7                  |
| koks            | 0,45                 |
| tørv            | 0,4.                 |

Tabelværdierne skal derfor forstås som meget omtrentlige, specielt for materialer med me- get varierende kornstørrelse, f. eks. usorterede kartofler eller stenmaterialer direkte fra grus- graven.

Grusvognene PA 10-16 blev de sidste nybyggede åbne gods- vogne, ETJ anskaffede.

Endelig var der så de talrige brugte, åbne godsvogne, som ba- nen lejede og senere tildels købte, atter udlejede og til slut le- verede tilbage til ejerne eller solgte, på nær 17 stk., som op-



huggedes "i utide" på grund af formodet usælgelighed.

P. Thomassen skriver i nr. 1/1968 af JERNBANEN, at de mange lejede vogne vil volde jernbanehistorikerne et "forskrækkeligt hovedbrud at finde ud af. - Hvis det ellers tjener noget fornuftigt formål." Det må jeg i højeste grad give den gode P.T. ret i - ikke mindst efter at han har lånt mig en mængde materiale til brug ved udredning af trådene, bl.a. en stak kartotekskort fra ETJ vedrørende diverse lejede/købte tyske standardgodsvogne af typerne PE(R) og PU(R) (for at benytte den af DSB anvendte litring). Dertil haves fra Per Topp in the Deep South (Dansk Jernbanearkiv, postbox 36, 4990 Saks-købing) diverse oplysninger, som han har fremgravet af en del korrespondance mellem ETJ og Danske Privatbaners Fællesrepræsentation i København mellem 1932 og 1952. Endelig haves som sædvanlig DSBs PRM 1909-1937 samt forskellige mere eller mindre "løse" notater. Der skulle således synes at være gode chancer for at finde ud af ETJs godsvognsparkes sammensætning og variationer gennem banens trods alt ret begrænsede levetid, 67 år. Og så viser det sig, at de forskellige kilder, som man troede var "mur- og nagelfaste" dels er uenige, dels selvmodsiggende.

De første "lejevogne", hvorom vi har sikre oplysninger, optrådte 1919/20, hvor ETJ lod indregistrere 19 gamle grusvogne, tilhørende "A/S Jyllands Patent-Kalkværker, Skanderborg", som

hørende til ETJs vognpark, hvor de litreredes PA 50-68. Det var brugte, tyske godsvogne, men nærmere oplysninger om deres alder og herkomst savnes.

Nr. 50-59 var en ret blandet flok med bundflade fra 14,9 til 18,5 m<sup>2</sup>, men de lastede dog alle 10 t. Udseendet er ukendt.

PA 60-68 havde alle 18 m<sup>2</sup> bundflade og iøvrigt ensartede mål. Også de lastede 10 t.

Udseendet og konstruktionen af disse 9 grusvogne fremgår af billedet, hvor PA 64 er i brug i Handest grusgrav under anlægget af MFVJ i 1926/27. Vognene var noget større end ETJs egne grusvogne, men det var ældre, vistnok tyske vogne, og de fik ikke noget langt liv ved ETJ, hvorimod nogle åbenbart senere degraderedes til entreprenørvogne. Bemærk den gammeldags puffertype med cylindrisk "kurv" - en type, der i forrige århundrede anvendtes bl.a. af SJS (Sjællandske Jernbaneselskab), LFJ og SFJ. Pufferkurven indeholdt oprindeligt en række gummiskiver i stedet for den senere almindelige evolutfjeder.

Alle disse 19 vogne tilbageleveredes i 1926.

Et notat fra Topp antyder, at ETJ i 1920 havde udlejet nogle vogne, kaldet P 390-403 til Troldhedebanen. Det er en "besværlig" oplysning, da vi ikke andre steder træffer på ETJ-vogne med numre i 390erne, og vognene i 400erne var først anskaffet 1926 ff. iflg. banens egne kartotekskort. De omtalte transaktioner omkring 1920 handler nok om andre vogne,

for hvilke vi ikke har fundet kartotekskort, og nærmere oplysninger savnes.

I 1924/25 nævnes, at man har lejet 10 og senere yderligere 26 P-vogne fra RGGJ. Nogle af dem har nok været Gjertrildbanens "egne" vogne, der nævnes således numre, der passer på både PC-, PH- og PU-typer hos RGGJ, men også numre, der tyder på fremmede vogne af typerne PE og PU, altså vogne, der også har været "lejevogne" hos RGGJ. Det ser ud til, at disse vogne ret hurtigt leveredes tilbage. På tilsvarende måde korttids-udlejede ETJ selv tid efter anden godsvogne, bl.a. til DSB. Topp nævner f. eks. udlejning af 38 vogne - som ETJ selv havde lejet - februar-april 1929, og mange andre tilfælde kan være forekommet, uden at vi har fundet noget om det.

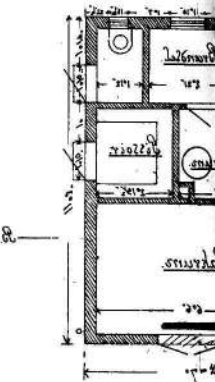
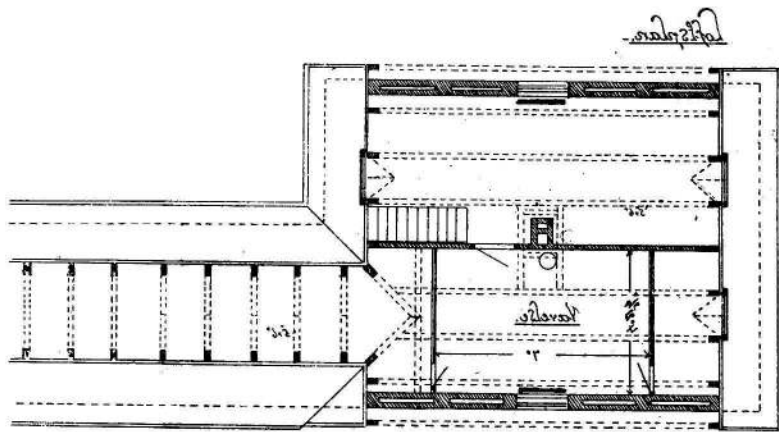
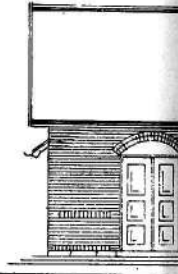
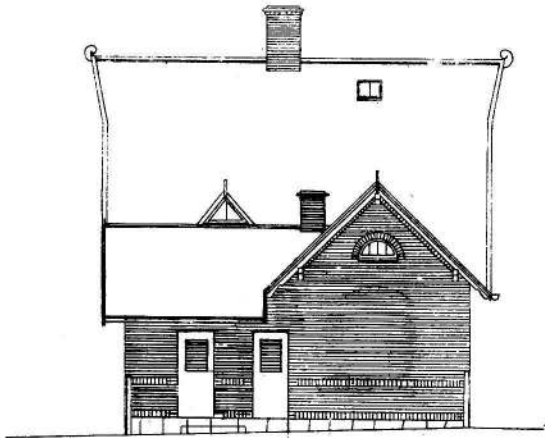
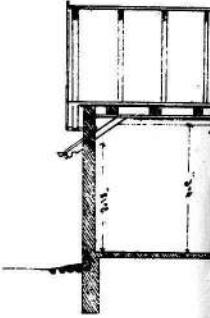
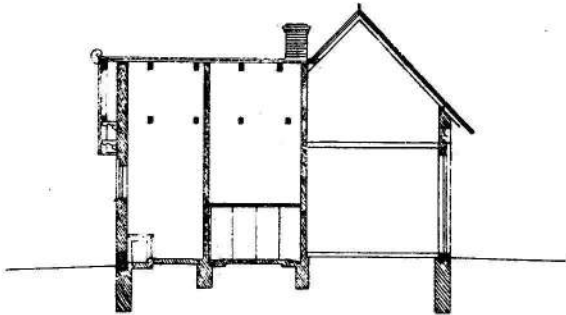
I 1929 lejedes atter 26 vogne fra RGGJ, og denne gang ved vi, at det drejede sig om 25 stk. af PU-typen og én af typen PER. Disse vogne lejedes for noget længere tid, idet de først udgik omkring 1938/39.

Måske skulle vi se lidt på, hvad ETJs kartotekskort fortæller. Det fremgår af dem, at banen i årene 1925-1929 efterhånden lejede eller købte ikke mindre end 82 tyske godsvogne, heraf 42 jernvogne og 40 trævogne.

Den lille, kompakte jernvogn der rummede 20 m<sup>3</sup> var en tysk standardtype, hvis første eksemplarer fremkom allerede kort før århundredskiftet. Hos DSB kaldtes vognen PU. Typen er beskrevet i SP 1/78, side 36 under RGGJ, der havde nogle få vogne af denne type.

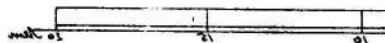
Ved ETJ normerede man først PU-vognene til at laste 12,5 t, men efterhånden som man i 1930-erne fik udskiftet det gamle, svage spor med 24,4 kg-skiner, sattes lastgrænsen op til 15 t i disse små, solide vogne, der faktisk var bygget med henblik på en lastgrænse på hele 20 t. Alligevel tålte de ikke at blive fyldt helt op med grus og sten uden at blive overbelastet. Det er altså ikke uden grund at malmvogne fra arilds tid har været 3-akslede, selv når de var af ganske beskedne størrelse.

Den anden type, hos DSB kaldet PE, var også en tysk standardvogn, en trævogn, hvor både



*Handwritten signature or initials*

Tegningen er lånt af Olaf Denvang.  
Nedfotograferet til ca. 1:160.





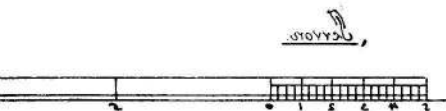
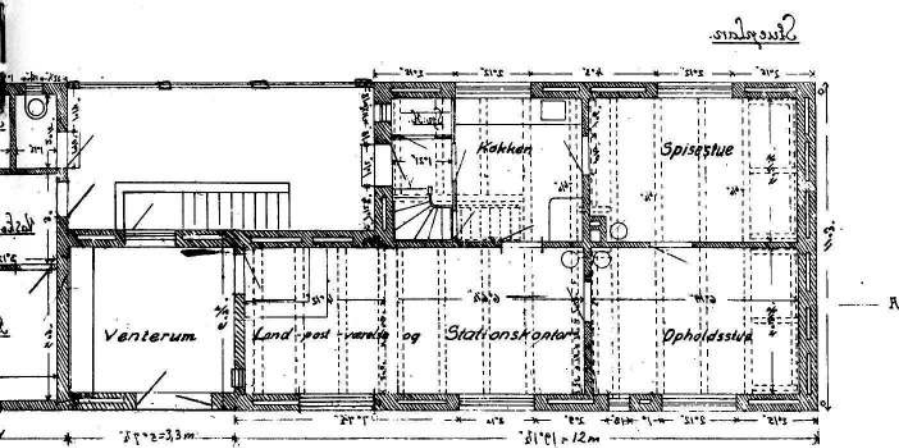
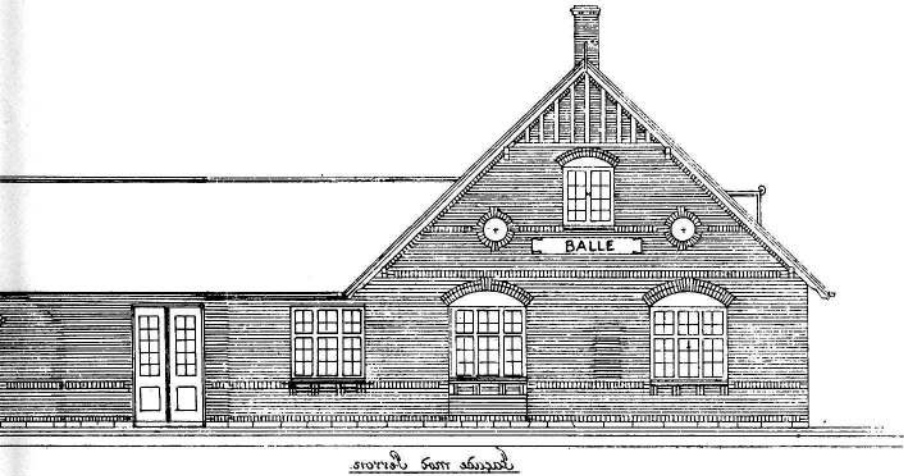
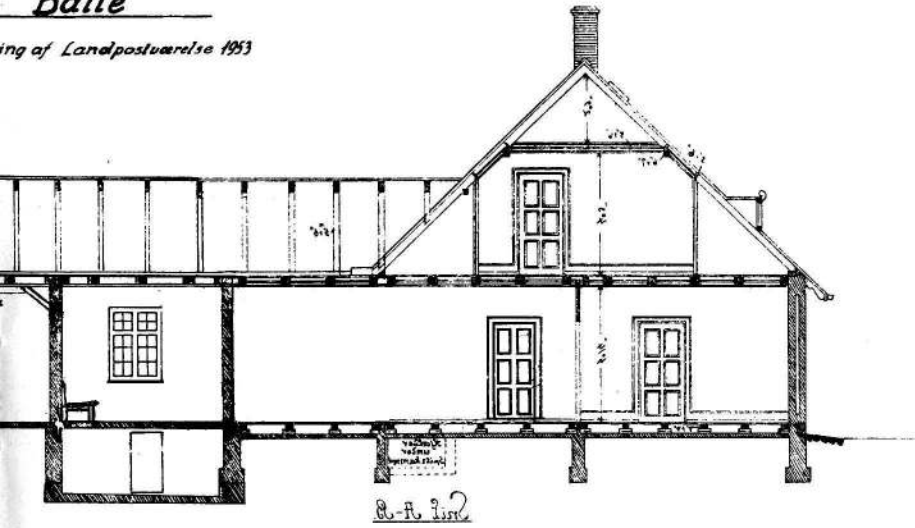
# Ebeltoftbanen

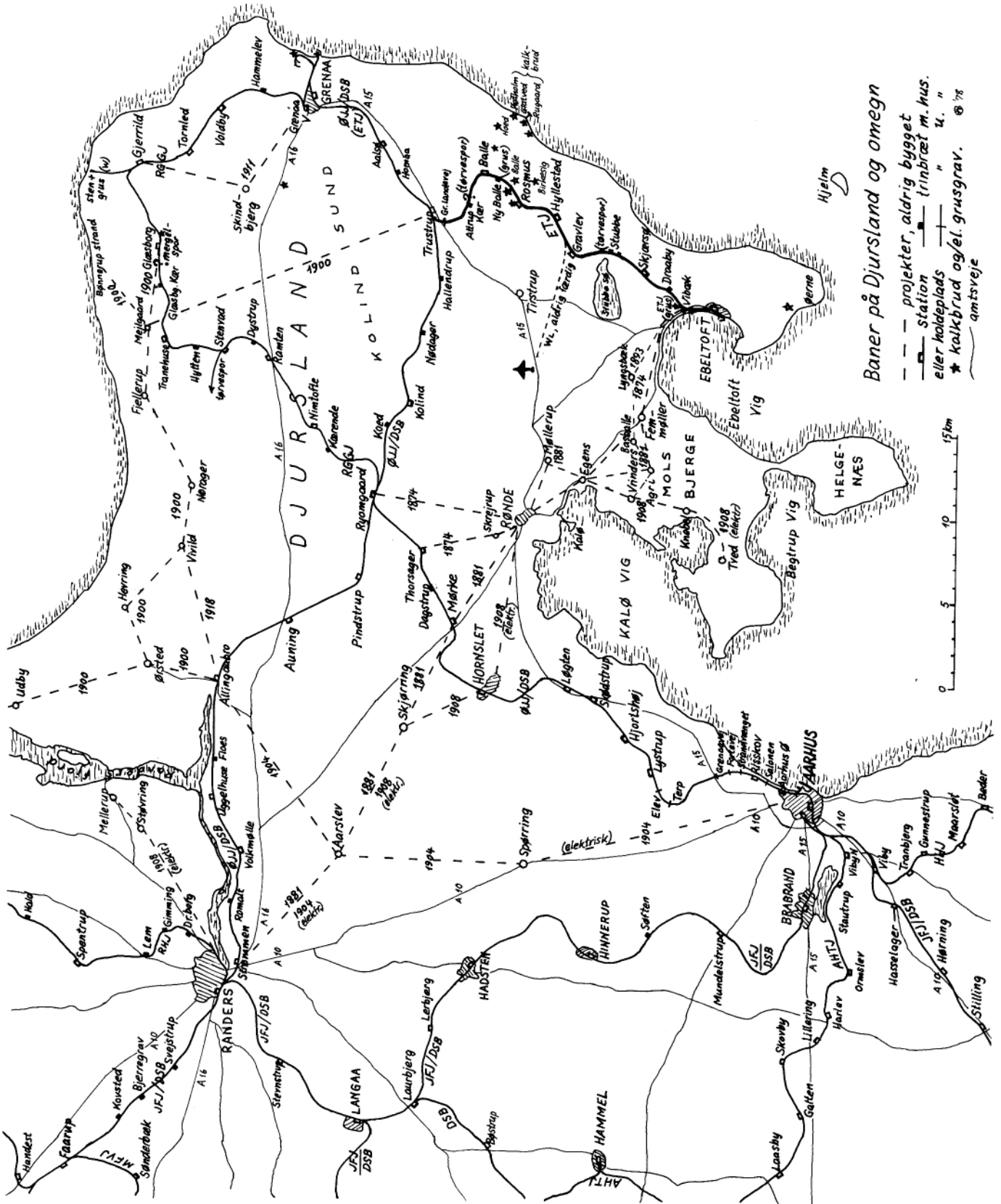
Landstationer I

1 alen = 628 mm

Balle

Bygning af Landpostværelse 1953





Baner på Djursland og omegn

- - - projekter, aldrig bygget
- - - station
- - - eller holdeplads
- - - kalkbrud
- - - el. grusgrav.
- - - amttsveje



## BANER PÅ DJURSLAND OG OMEGN

På kortet er kun vist jernbaner og amtsveje, mindre veje er udeladt. Projekterede baner er vist punkterede, og de er angivet som rette liniestykker mellem de nævnte byer, idet der intet nærmere foreligger om den tænkte linieføring mellem fixpunkterne. Signaturen for stationer og trinbrætter er anbragt på den side af sporet, hvor hovedbygningen eller venteskuret befinder/befandt sig.

I ETJs opland er angivet en del kalkbrud og/eller grusgrave, men der fandtes mange mindre grave, der ikke er taget med, ligesom der fandtes flere kalkværker, der ikke lå i umiddelbar nærhed af kalkbrud, således i Trustrup og Granå.

## Tidstabel for Djursland-banerne:

1873: Randers-Grenå banen vedtaget. Forslag om en bane meget lig ETJ: Ebeltoft-Dråby-Hyllested-Rosmus-Trustrup.

1874: Forslag til bane Århus-Ryomgård, evt. med sidebane fra Thorsager eller Ryomgård til Rønne-Femmøller-Ebeltoft.

1876: ØJJs første del Randers-Grenå åbnet. Forslag fra ingeniør Köhl om dampsporvogn fra Grenå via Ebeltoft til Århus.

1877: ØJJs anden del Århus-Ryomgård åbnet. Atter forslag om Ebeltoft-Trustrup bane, nutæt for-

bi Glatved af hensyn til kalktransporterne.

1881: Forslag om bane Ebeltoft-Femmøller-Agri-Egens-Møllerup-Rønde-Følle-Mørke, evt. videre over Skjørring helt til Randers.

1890: Forslag om Decauville-bane (600 mm sporvidde) fra Randers over Mørke til Ebeltoft.

1891: Forslag om smalsporbaner (1000 mm) Ebeltoft-Mørke eller Ebeltoft-Ryomgård, eller Ebeltoft-Trustrup tæt forbi Glatved kalkværk.

1893: Forslag om 1000 mm smalsporbane Ebeltoft-Lyngsbæk-Basballe-Agri-Vrinders-Egens-Rønde-Skrejrup-Thorsager.

1897: Det endelige forslag til ETJ: Ebeltoft-Dråby-Skjærsø o.s.v. via Balle til Trustrup, denne gang normalspor.

1898: ETJ endeligt vedtaget.

1900: Forslag om bane Ryomgård-Nimtofte-Ramten-Ulstrup (Stenvad)-Mejlgård (Tranehuse)-enten Bønnerup strand eller Gjerrild, d.v.s. meget nær = RGB af 1911. Forslag om bane Allingåbro-Ørsted-Hevring-Vivild-Nørager-Trustrup-Fjellerup-Hemmed-Gjerrild evt. med sidebanerne Ørsted-Udby, Mejlgård-Trustrup og forlængelsen Gjerrild-Voldby-Grenå.

1901: ETJ åbnet for drift.

1904: Forslag til elektrisk bane Århus-Spørring-Randers med sidebane Årslev (?) - Allingåbro-Ørsted o.s.v. til Grenå.

1908: I jernbaneloven af 27. maj

1908 figurerer, foruden RGB stadig den elektriske bane Århus-Spørring-Årslev-Randers, men nu med sidelinie Årslev-Skjørring-Hornslet, Rønde-Egens-Knebel-Thorup/Tved. Ligeledes er medtaget forslaget Randers-Møllerup over Støvring - også elektrisk!

1911: RGB åbnet for drift. Forslag om forlængelse Gjerrild-Skindbjerg-Grenå.

1917: Gjerrild-Grenå over Voldby åbnet for drift.

1918: Jernbaneloven har stadig baneforslaget Hornslet-Thorup (Tved) med - foruden en banestump Ållingåbro-Vivild, linieføring ikke kendt.

192?: Sidespor på RGGJ: Glæsborg mergelspor, beliggenhed ukendt.

1924: ETJ fører egne tog helt til Grenå.

194?: Tørvespor fra Stenvad på RGGJ til Pindstrup mosebrug. Tørvespor på ETJ ved Stubbe og Attrup Kær. Vognbjørnspar på ETJ ved Grenå landevej i Trustrup. Sisespor på ETJ påbegyndt fra nær Gravlev til flyvepladsen vest for Tirstrup.

1943: Sidespor på RGGJ fra nord for Gjerrild til Gjerrild Nordstrand (til stenværk).

ca. 1950: Høje stenramper i Balle.

1956: RGGJ nedlagt.

1968: ETJ nedlagt. Høj stenrampe i Trustrup.

1971: Randers-Ryomgård kun godstrafik.

Alkjær

sider og ender var aftagelige. Sidestolperne, der var af T-jern, var ikke fastnittede forneden, men bare droppet ned i svagt tilspidende beslag, så de ikke raslede, når de var sat på. Endelemmene var tophængslede og holdtes for neden lukket af en underliggende knastaksel med sving og spærhage ude ved vognsiden - ganske som ved PU - og i øvrigt også DSBs almindelige PF-vogne. PE-typen har vist overlevet længst ved Ods herreds Jernbane (her litra PH), hvorfra de fleste jernbane-fans må kende dem - hvis de overhovedet interesserer sig for godsvogne. Typen havde, ligesom PU, dobbelte fløjdøre af formpresset jernplade i siderne. De havde en bundflade på 18,4 m<sup>2</sup> og 1 m høje sider, altså et rumfang på 18,4 m<sup>3</sup> eller lidt mere end DSBs PF-type (18 m<sup>2</sup> - 16,2 m<sup>3</sup>). De var

kortere og bredere og godt en ton tungere end PF - men vistnok også solidere. De måtte dog kun laste 15 t - også ved DR, hvor det var en af de talrigeste typer åbne vogne i begyndelsen af dette århundrede.

Begge disse tyske typer havde normalt de moderne akselgaffler af formpresset jernplade og akselkasser med runde dæksler, der dog blot skjulte en almindelig 4-kantet akselkasse med gammel-dags glidelejer. Vognene havde normalt skivehjul. En del af vognene var forsynet med skruebremse, betjent fra et lavtsiddende bremsehus, anbragt på en platform på den med 70 cm forlængede ramme. Bremsetøjet var ekvibreret, men til gengæld havde de øvrige vogne slet ingen bremse, idet man ikke i Tyskland anvendte den i Danmark så ud-

bredte vægtstangs-håndbremse, som derimod var aldeles obligatorisk i England. De bremseløse af de tyske vogne fik efterhånden monteret en dansk håndbremse, så de kunne rangeres på samme måde, som vi var vant til her til lands, og så de kunne henstilles med nedpindet bremse uden klodser under hjulene - også på faldstrækninger eller i stormvejr.

Skal man tro ETJs kartotekskort, lejedes i 1925 (en enkelt i 1924) 13 stk. PU og 26 stk. PE. I 1926 fik man yderligere 3 PU og 4 PE og i 1927 endnu 9 PE. Disse vogne var iflg. kortene bygget af og udlejet fra diverse tyske Waggonfabrikker, jernvognene dog kun fra "Harkort", og de hævdes tilbageleveret fra 1935 til 1938.

Meget tyder på, at de anførte "tilbageleveringsår" betyder tidspunktet for udløbet af lejemå-

lene, hvorefter man alligevel har beholdt (læs:købt) vognene, måske fordi det også dengang var svært at spå "især om fremtiden".

I 1929 anskaffedes yderligere 25 vogne af PU-typen og én PE, men denne gang fra RGGJ. Mærkeligt er det, at vi overhovedet ikke stødte på disse ret mange vogne under behandlingen af Gjerrildbanens materiel: de har slet ikke figureret i RGGJs officielle vognpark! Måske har de kun været lejet for en kortere tid deroppe? Men ETJ har heller ikke anført dem i listerne til DSBs fortegnelse, så man skulle tro, at det på ETJ var rene lokalvogne. Det var det dog næppe, da PU-typen var en ganske almindelig tysk standardvogn, hvoraf et stort antal til stadighed cirkulerede på hovedstrækningerne i hele Europa, og man har vel næppe haft brug for 25 stykker af disse vogne udelukkende til lokale transportere!

Forklaringen må nok søges andetsteds. Det gik nemlig efterhånden sådan, at ETJ forkøbte sig i godsvogne. Man blev ved med at anskaffe flere vogne også efter at godstransporterne begyndte at aftage kraftigt, og det kom til diverse opgør med uddeling af næser, ja endog øjeblikkelig afskedigelse af driftsbestyreren i 1933 på grund af strid om regnskabsføringen, inclusive den kritisable anskaffelse af alt for mange godsvogne. Det hævdes, bl.a. i "Da dampen kom til Ebeltoft", at man så sent som i 1932/33 bestilte yderligere 50 godsvogne fra "Jernbanemateriel A/S" i København.

Selv om man rensede ud inden for banens ledelse, måtte man bide i diverse sure æbler og overholde de indgåede aftaler om køb af de 50 overflødige vogne, som det derpå blev pålagt banens ledelse på det snarreste at få afhændet igen. Iflg. hvad Gade har "fået fortalt", skulle ETJ have modtaget disse vogne i 1934 og have haft (brugt?) dem et par måneder, inden de blev returneret til udlejeren. Det har nok ikke været helt billigt for banen - og en streg i regningen for "Jernbanemateriel A/S"!

Vi må huske, at vi nu er oppe i 1930'erne, hvor det ikke ligefrem var let at sælge godsvogne i Danmark, hvor den økonomiske

krise havde svækket godstransporterne. Denne fejlslagne vognanskaffelsespolitik kan meget vel have været årsagen til, at man ikke havde alt for travlt med at udbasunere i de officielle fortegnelser, hvor mange åbne vogne, man egentlig havde anskaffet.

Jeg har ladet mig fortælle, at der også ved RGGJ foregik en lovlig omfattende handel og udlejningsvirksomhed med brugte godsvogne, hvilket yderligere kan forklare, at P 411 og 421-445 (og måske også 401-403?) ikke optrådte i DSBs lister, hverken hos RGGJ eller ETJ.

For de 25 vogne fra RGGJ angives på kortene et "gammelt nr.", der lå mellem 301 og 349, hvilket kunne lyde, som om det drejede sig om RGGJs almindelige vogne af PF-type, der havde lignende numre. Men det var IKKE RGGJs almindelige vogne. Det drejede sig som tidligere nævnt om den lille, kompakte PU-type. Måske var 300-numrene noget, der stammede fra udlejningsfirmaet. Det var også lidt mærkeligt, at et par "trævogne", af PE-typen (401, 411), ligeledes havde et "gl.nr." i 300-serien.

Selv om de fleste tyske vogne angaves at være lejet fra de forskellige tyske fabrikker, er det meget sandsynligt, at lejemålene var gået via en mellemhandler, f.eks. det tidligere nævnte "Jernbanemateriel A/S", men da vognene atter skulle afhændes, blev det til flere forskellige sider: Grosserer Albert Svendsen aftog i 1938-39 24 PU- og 8 PE-vogne, hvoraf 9 stykker straks afsendtes til Helsingør, videresolgt til en svensk kunde. DSB købte i 1939 32 vogne af PE(R)-typen, mens de tøvede længe med at udvise interesse i at købe PU-vogne, fordi disse havde for kort akselafstand og derfor kunne forventes ret snart at blive adgangsforment i mange af DSBs godstog, som stod over for "trykluftalderen" og således skulle til at køre væsentlig hurtigere end hidtil.

ETJ troede derfor at de var brændt inde med de sidste 17 af disse vogne, hvorpå de lod dem ophugge. Kort efter indløb en forespørgsel fra DSB, der nu alligevel på grund af krigstidens vognmangel var interesseret - men nu var det for sent! Endelig beholdt ETJ én vogn af PU-typen:

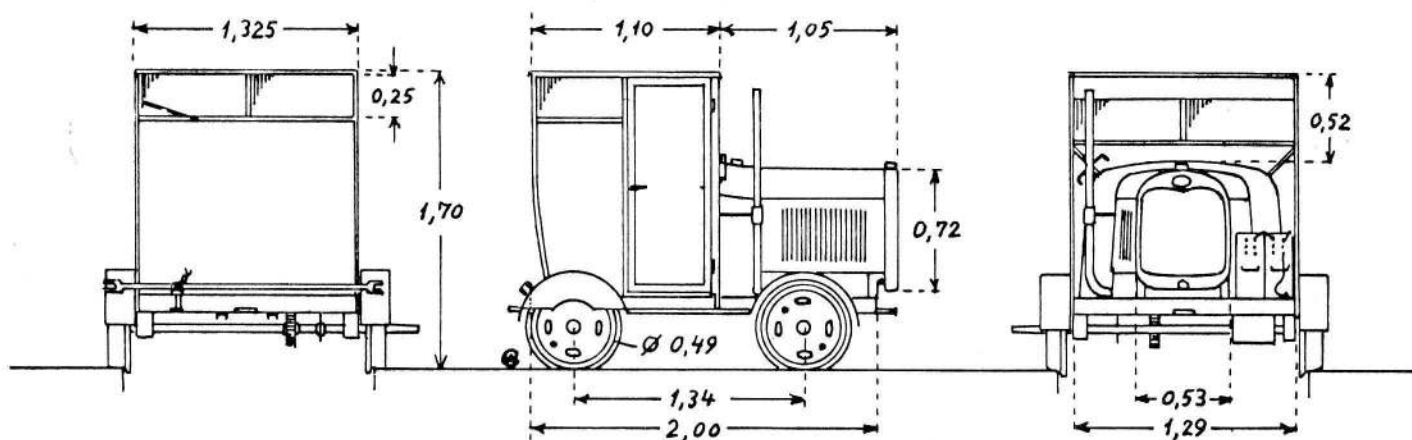
den til lukket kalkvogn ombyggede, der iflg. Topp oprindeligt hos ETJ havde nr. 325.

Det bemærkes, at det antal tyske vogne, der er anført på kartotekskortene svarer forbløffende nøje til det antal vogne, der iflg. Topps uddrag af korrespondancen med Danske Privatbaners Fællesrepræsentation afhændedes eller ophuggedes i perioden 1937-1940, hvilket tyder på, at ETJ faktisk ikke har haft flere af disse vogne - i hvert fald ikke fra 1925 og fremefter.

Det er vigtigt at mærke sig, at oplysningerne på ETJs kartotekskort absolut ikke er særlig nøjagtige, men bør behandles med al mulig skepsis. Det ses bl.a. af kortene for de dansk-byggede Q-vogne, hvor der ingen fornuftig sammenhæng er mellem de tal, der angives for taravægt og total længde, sammenlignet med oplysningerne om vognens bremseudstyr, og her kan man kontrollere tallene, da originaltegninger foreligger fra fabrikkerne, ligesom billeder haves af de forskellige vogntyper. Det er også pinligt, at ETJ for ALLE Q-vognene under "vogntype" angiver: "luk. m. lemme", på trods af, at QA 20-24 på fabrikens hovedtegnning karakteriseres som: Lukket Godsvogn ... UDEN Lemme, og dette bekræftes af alle kendte fotos af disse vogne. Kortene er ført med megen nonchalance (manglende varme). ETJs skriverkarle er ikke gået så højt op i disse detaljer, mens nogle af os (skrup-?) skøre jernbane-entusiaster kan være på nippet til at ligge vågne om natten og spekulere på, om P 78 nu også virkelig havde skruebremse.

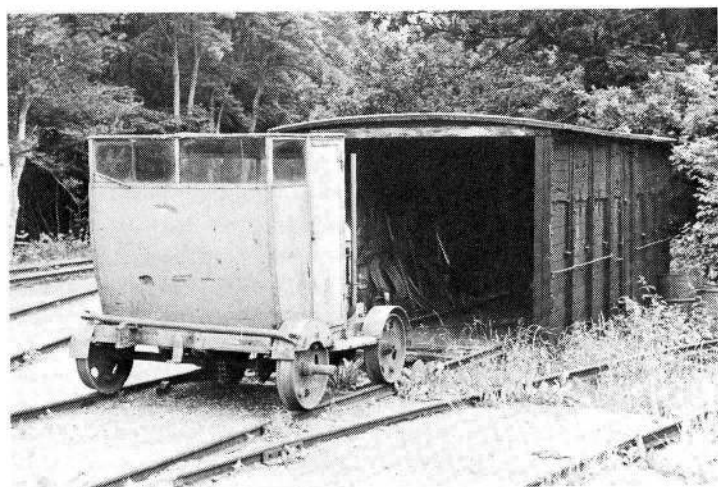
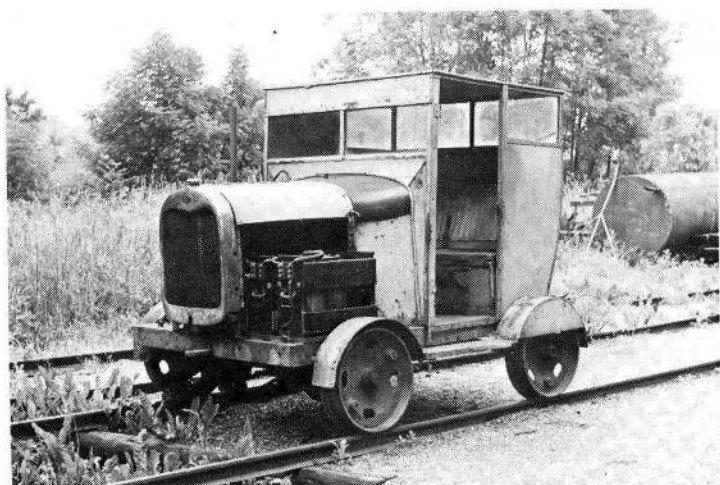
Et eksempel fra kortene på de tyske godsvogne: Der angives for alle vognene P 71-84 under rubrikken "Bremse" et "S" i betydningen skruebremse, men l.o.p. angives til 8,10 m, svarende til vogne UDEN skruebremse. Ligeledes angives for alle taravægten 7600 kg, svarende til vogne UDEN bremse, men på kortene for nr. 78-80 er anført reparationer på bremser og/eller bremsehus!

Mens vi er ved petissererne: PE-vognene, der til sidst havde numrene 501-508 og 511-524 blev iflg. DSBs PRM omnummereret omkring 1930/31, og de tidligere



ETJ's motortrolje, 4 cyl. Ford A 1929/1951. Opmålt 29.6.1967 af H. Wacher.

Alle mål i m, målestok 1:45 H. Rijkjær '79.



Fotos: H. Wacher.

numre var 501-514 og 521-525. Den opmærksomme læser vil straks opdage, at der ved omnummereringen var opstået 3 vogne mere - og der var vel at mærke ikke forsvundet andre vogne fra listerne. På kartotekskortene er også anført "gamle nr.", men de kan ikke bringes til at stemme med DSBs angivelser. Vognene P 540-549 anskaffedes iflg. ETJs egne kort i 1925/26,

men i DSBs fortegnelse er de først nævnt 1931. Sådanne ting er stærkt medvirkende til, at man ikke netop føler, at man nu har fået skovlen under ETJs materielhistorie. Man prøver så at hente trøst hos "Gruk": "At vide, hvad man ikke ved, er dog en slags alvidenhed".

Alt tyder på, at ETJ ved krigens udbrud stort set var ribbet for alle sine tyske, åbne godsvogne og kun havde de danskbyggede vogne tilbage: 6 lukkede og 16 åbne (idet vi ser bort fra QB 25, den "hjemmelavede" kalkvogn), så der var nok nogle i ETJs ledelse, der ærgrede sig over, at man havde haft så travlt med at få ophugget de sidste 17 PU-vogne, som man svært godt kunne have brugt i den voldsomt opsvulmede godstrafik under 2. verdenskrig.

I 1939 havde DSB svært travlt med at købe brugte godsvogne hos privatbanerne, og det var i reglen de bedste, man købte - så kunne privatbanerne trille videre med de ringeste, ofte faldefærdige vrag, som måtte genoplives efter at have stået hensmuldrende og rustende i mange år.

Også ETJ måtte spytte i bøs-sen, og de rykkede ud med 3 af de bedste, lukkede vogne: Q 22-24 fra 1920, der hos DSB kom til at hedde QD 18398-18400 og holdt ud til 1960-62.

ETJ fik dog lov til at beholde 2 af de nyere: Q 20 og 21, da disse havde den hos DSB uønskede skruebremse med ensidige, ikke ekvilibrerede bremseklodser.

De gamle Q 1-3 med skruebremse omdøbtes 1944 til Q 22", 24" og 23", mens den eneste tilbageblevne med håndbremse beholdt sit gamle nr. 4.

De 6 Q-vogne levede videre ved ETJ til 1949-57, Q 21 dog længere, til slut som mobilt skur i Skjærso fra 1965 og til banens lukning.

De 2 K-vogne udrangeredes allerede i 1928, mens P- og PA-vognene først forsvandt fra 1953 og fremefter, de sidste blev først kasseret i 1961.

#### Specialvogne:

Banen fik til åbningen leveret en sneplov, men den blev smadret i vinteren 1919/20. 1921/22 anskaffedes en ny snenæse til lokomotiverne, og der blev ikke

siden anskaffet sneplove på hjul.

Udover almindelige arbejdstroljer havde banen vist ikke andre specialvogne end den berømte "Banemester Mikkelsens Motortrolje", bygget på banens værksted i 1951 ved hjælp af resterne af "flere gamle biler", deriblandt en Ford A 1929, der havde leveret "snuden" til køretøjet. Den havde noget så fornemt som en aftagelig "hard top" til anvendelse i vinterhalvåret samt i regn og uvejr hele året. Køretøjet boede i en Q-vogn-kasse, der var anbragt i Skjærso og ved hjælp af et særdeles primitivt "klatresporskifte" forbundet med stationens læssespor. Motortroljen blev ved banens lukning solgt til en jernbaneentusiast, men ved en beklagelig fejltagelse alligevel ophugget i 1970.

Ved banens lukning blev der kun én godsvogn at ophugge: Q 21 - alle de øvrige var for flere år siden gået al kødets gang. Enkelte overlevende Q-vognkasser kunne dog træffes liggende rundt omkring ved banen: Q 2 ved remisen i Ebeltoft, en anden Maribo-Q-vogn i Skjærso (til troljen), Q 20 overfor stationsbygningen på vej-siden i Balle og Q 23 anbragt på lignende måde ved Hyllested st.

Den H-vogn, der lå mavelandet øst for sporet i Ny Balle, havde ikke tilhørt ETJ, men var en "ren" DSB-vogn, mens H-vognkassen ved Ebeltoft remise var den fra DSB købte HB 2438, der 50 år gammel blev til ETJ E 2 og gjorde tjeneste ved ETJ i yderligere 30 år.

#### AFSLUTNING (JG, hol m.fl.)

Når man gennemgår ETJs årsberetninger fra de sidste år banen eksisterede, viser de med hensyn til driftsunderskud ikke megen forskel fra landets øvrige baner. År efter år bliver underskuddet større. Nu er man - og det vil som oftest sige stat, amt og kommuner og vognmænd - tilbøjelige til at vurdere en banes betydning efter hvor mange penge den giver, medens man som oftest glemmer den væsentlige betydning den har som trafikmiddel. Man - men denne gang minus vognmænd - bevilger ikke de nødvendige penge, der skal til, for at materiel og banelegeme er tidssvarende og når dette ikke sker, svigter pub-

likum banen og begræder den først når den er væk. Så er det for sent og vil man rejse nu, må man finde sig i at stå på en øde landevej og vente på bussen i al slags vejr, og fragten for de varer man skal have eller sende er tit til priser, som banen ikke vovede at nærme sig.

Banens 60 års jubilæum fejredes ved en lille reception på direktør Chr. Fogdes kontor, hvor man udtalte håbet om, at flere jubilæer måtte blive nået. - På det tidspunkt var garantien gældende frem til 1. april 1962.

Som det vel næsten altid har været tilfældet omkring de nu forsvundne baner, kan man gennem alle avisudklip og andre kilder fornemme den stigende utryghed, som banens personale har levet under. Man anmoder - i god tid - om 5 års forlængelse af garantitiden - og får, i sidste øjeblik, besked om kun 2 års forlængelse.

Banens anlægssum var fordelt således (den samlede sum var kr. 1.016.612):

|                    | Kr.    | %      |
|--------------------|--------|--------|
| Staten             | 508306 | - 50   |
| Randers amt        | 126009 | - 12,4 |
| Ebeltoft købstad   | 141526 | - 13,9 |
| Ebeltoft landsogn  | 12601  | - 1,2  |
| Dråby kommune      | 42801  | - 4,2  |
| Tirstrup-Fuglslev  | 18593  | - 1,9  |
| Hyllested-Rosmus   | 54049  | - 5,3  |
| Ålsø-Hoed          | 7602   | - 0,8  |
| Lyngby-Albøge      | 3749   | - 0,4  |
| Ebeltoft havn      | 13538  | - 1,3  |
| private aktionærer | 87478  | - 8,6  |

Da forhandlingerne om forlængelse af garantien stod på, var der et par af kommunerne, der ikke mere ville være med til en forlængelse. Sognerådsformanden i en mindre kommune udtaler fritmodigt til en avis: "Jeg har ikke selv kørt med banen i mangfoldige år, og den har i hvert fald meget ringe betydning for .. kommune". Hvad "Maren i Kæret" kunne fortælle om banens betydning for hende og hendes børn, var der ingen, der spurgte om - og det var hende der benyttede banen.

Det blev trods alt - 2 kommuner sagde nej - til en 3 års forlængelse af garantien, til 1965, og senere kom en forlængelse for endnu 3 år til 31. marts 1968, men så måtte man give op. De sidste stød fik man, fordi en ministeriel afgørelse havde medført, at enkelte kommuner ikke længere kunne tvinges til at betale sin andel af

banens underskud, og samtidig truede staten med nedtrapning af det 65% tilskud, som hidtil var blevet ydet - kort sagt: tvangslukning!

Det var vist et sidespring, men som sagt, banen gav underskud, og det var stort - syntes "man" og så skulle "grisen" slagtes. ETJ havde dog gjort noget for at bedre økonomien. Efter krigen havde skinnebusser været tidens løsen for privatbanerne og mange klarede sig en del år længere på grund af indførelsen af disse blikkasser end de ellers ville have gjort. "Blikkasser", ja sammenlignet med Y-togene i dag er det vist en rammende betegnelse, men jeg forklejner med denne betegnelse ikke disse køretøjers betydning for banerne og deres publikum.

ETJ anskaffede så i 1965 et eksemplar af et sådant køretøj med tilhørende påhængsvogn. Men tro nu ikke, at dette køretøj var fabriksnyt - næh! - man lejede hos LJ en skinnebus, som denne bane ikke længere havde brug for. De der har set denne skinnebus, har nok undret sig over at den hed ETJ SM 2. Men forklaringen var nu ganske enkel: På LJ hed den SM 2 og da denne bane ved lånet havde lovet at male de rette destinationer på vognen var det lidt enklere at beholde det eksisterende SM 2. Så behøvede man kun at fjerne LJ og istedet påmale ETJ. Spare hvor spares kan. Bivognen var mere logisk litereret SP 1. Senere købte man SM 2 og en SM 1 fik man også - igen brugt, men nu fra SVJ.

SM 2 skulle erstatte ikke mindre end 4 dobbeltture, der før var kørt med motortog. Hvis dette køb skulle blive en succes, ville man så overveje at anskaffe et køretøj til. Resultaterne med SM 2 var så gode, at man - som nævnt - købte SM 1 fra SVJ.

På dette tidspunkt har Privatbanekommissionen allerede set på banen. Man finder underskuddet dalende i de senere år, og det som i første omgang redder banen er godstrafikken - ikke fisken, men derimod de betydelige mængder af sten, der transporteres fra Balle og Rosmus. Kommissionen erklærer også, at den betydning banen har for Ebeltoft og de ret udbredte sommerhusområder i egnen ikke er helt ringe, i hvert fald styrker banen Ebeltofts opland og giver derved byen større indtægter. Lidt

af disse burde byen nok have givet lidt rigeligere af til ETJ, end tilfældet var, men dette sidste skrev Privatbanekommissionen dog ikke. Meget diplomatisk siger kommissionen, at banen bør bevares så længe stentransporterne vedvarer, men man aner allerede, at forventningerne om at ETJ klarer sig over en længere periode ikke er store.

Men lad os se på generalforsamlingen i 1966. Da regnskabet bliver forelagt er underskuddet steget kolossalt i forhold til året før, men man satser på det forfængelige håb, at kommunesammenlægningen vil bevirke, at Ebeltoft som storkommune vil støtte banen i højere grad. (Byens hjælp håber man også på, når banen i marts 1968 skal have fornyet sin garantiperiode). Men man har gjort regning uden vært, for i 1967 afholdes et møde med de implicerede parter der hidtil har givet den før omtalte garanti.

Det bliver et for banen yderst nedslående møde. Dødsdommen afsiges - man vil ikke garantere for banens videre beståen, den skal altså lukke den 31. marts 1968. Og alt gøres nu klar til at slagtningen skal foregå. Ebeltoft og Dråby kommuner henvender sig - kort efter det omtalte møde - til DSB, som yderst beredvilligt er klar til at erstatte toget med busser, og også den direkte bilrute Ebeltoft-Århus vil man gerne overtage, og alle er glade, for også skolebørnene skal man nok sørge for kommer i skole.

Byrådet i Ebeltoft kan være yderst tilfreds, især fordi stationen i byen bevares og man her kan købe billetter til den øvrige del af landet, ja selv til udlandet kan man rejse med billet købt i Ebeltoft. Byen får nu ikke alt foræret, man skal købe stationen, men det kommer man nok over, for man får staten - d.v.s. DSB som lejer, og da det jo derved bliver os alle, der skal betale, er huslejen jo sikker.

Så er der generalforsamling igen. Banen møder med et underskud, der er 61.735 kr. større end året før, hvor det var 270.552 kr. Ebeltoft byråd har nok draget et lettelsens suk - ikke over at underskuddet ikke er større - men over at pengeslugeren ETJ snart skal væk.

Den 31. marts 1968 var sidste dag på ETJ. Det var nok en ringe trøst, at den ikke var alene om at "stryge flaget", for 4 andre baner havde lidt samme skæbne, nemlig Troldhedebanen, Horsens-Bryrup, Silkeborg-Kjellerup-Rødkjærsbro og Nørresundby-Sæby med sidebanen Ørsø-Aså - ialt 265 km privatbane. (Det skal dog bemærkes, at et par af disse baner allerede standsede driften den 30. marts 1968).

Fælles for disse baner var, at en utrolig masse mennesker pludselig opdagede deres eksistens og besøgte "patienten" inden døden indtraf. Lidt makabert var det vel at nogle af disse baner gik ned med en virak, der nærmere hørte til en bane, der var nyfødt, når vi nu skal blive ved klischeerne. På ETJ var der denne dag næsten flere rejsende med hvert tog end der ellers havde været med alle tog på en søndag. Man måtte have ekstravogne på togene for at få alle med, og det skete ikke uden forsinkelser. Men man havde også sat billetprisen ekstraordinært ned: frem og tilbage på enkeltbillet. Og en lokal spejdertrop solgte i dagens anledning "sidste togs kuverter". Trods forsinkelserne nåede man i hus i Ebeltoft inden midnat, og dette var nødvendigt af hensyn til forsikringen, der ophørte på dette tidspunkt.

Mandag den 1. april begyndte en ny tilværelse for nogle af de gamle privatbanefunktionærer, idet 6 af dem nu var statsansatte, mens 4 måtte prøve at finde andet arbejde. De 6 heldige tog DSB sig af, henholdsvis 5 som buschauffører og 1 som bestyrer af rutebilstationen i Ebeltoft. Det har nu nok givet lidt i Molboerne, da man i avisen kunne læse at en anden nu baneløs egn, nemlig den hvor Troldhedebanen havde kørt, fik kærligheden at føle med prisstigninger på almindelige billetter på op til 70% i forhold til banens pris for samme strækning, mens månedskort, der næsten ingen penge kostede blev afskaffet og erstattet af 10-turs kort, der omtrent var dobbelt så dyrt, som det et månedskort havde kostet. Men måske har man trøstet sig lidt med, at det i hvert fald blev billigere, når DSB kørte, end når det var private vognmænd, der trafikerede ruterne.

DANSKE STATSBANER  
2. distrikt  
Århus, den 20/9 1968

Tkt  
Mb 2397

B- cirkulære

St: Tu.Rå.Stø.Fp.Rd.Ar.Fa.Kd.  
G: Kd.  
Vm: Rd.Ar.Fa.  
Tsek: 5.4.

Befordring af ETJ-materiel

Der er givet tilsagn om befordring på egne hjul fra Trustrup af følgende ETJ-materiel, som forventes at ankomme til Trustrup fra Ebeltoft lørdag den 21/9 1968 kl. ca. 10.30, således:

I. Trustrup-Kolding max. hastighed 60 km/t:

dieselloko M 4, fireakslet, vægt 32,5 tons  
motorvogn M 2, toakslet, vægt 15,5 tons

II. Trustrup-Strømmen, max. hastighed 45 km/t:

motorvogn M 3, fireakslet, vægt 42,9 tons  
motorvogn M 6, toakslet, vægt 14,9 tons  
personvogn C 2, toakslet, vægt 13,8 tons

III. Trustrup-Fårup, max. hastighed 45 km/t:

personvogn C 1, toakslet, vægt 10,7 tons  
rejsegodsvogn E 1, toakslet, vægt 11,3 tons

Trustrup station: Hos ETJ-personalet, der kører materiellet Ebeltoft-Trustrup indhenter stationen:

- a) skriftlig bekræftelse på at motorerne i diesellokoet og motorvognene er udkoblede og sikrede mod indkobling under befordringen fra Trustrup.
- b) Oplysning om hvilket materiel der har brugelig trykluftledning og -bremse.

Stationen orienterer tsek 5 om resultatet.

Trustrup, Randers, Århus Rbg og Fredericia stationer træffer aftale med tsek 5 hhv tsek 4 om togbenyttelse og underretter tog- og lokofører for tog, der medgives materiellet ved udlevering af eksemplarer af cirkulæret.

Ledsagelsespapirer: Fragtbreve.

|                    |  |
|--------------------|--|
| Fragt: ad I Tu-Kd: | 780,00 kr. for M 4, vægt 32,5 t og<br>371,00 kr. for M 2, vægt 15,5 t.                                       |
| ad II Tu-Stø:      | 504,00 kr. for M 3, vægt 42,9 t og<br>195,00 kr. for M 6, vægt 14,9 t og<br>195,00 kr. for C 2, vægt 13,8 t. |
| ad III Tu-Fp:      | 183,00 kr. for C 1, vægt 10,7 t og<br>194,00 kr. for E 1, vægt 11,3 t.                                       |

Så blev der igen holdt generalforsamling med en død bane som hovedperson. Men ligesom i andre dødsboer var der meget at gøre. Først og fremmest skulle der sælges ud af materiel og bygninger. Vi har fundet følgende herom: Ebeltoft stationsbygning (og vel noget tilliggende) købte Ebeltoft kommune for 500.000 kr., Gravlev gav 32.000, Rosmus også 32.000, Balle 35.000, Hyllested

35.000 og Skjærso vistnok 48.000 kr. ved salget.

2 busser og 1 lastbil indbragte ialt 56.000 kr. Samtlige skinner (1500 t), sveller (35.000 stk.) og master (250 stk.) solgtes til Chr. Løgstrup i Randers og gav 300.000 kr. Desuden gik M 3-6, C 1-2, SM 1-2, SP 1-2 og E 1 til Løgstrup og det indbragte 35.000 kr.

DJK, Mariager, købte (af ophuggeren) C 1 og E 1 samt en

skinnebus. M 2 og M 4 og C 2 kom til TKVJ til sporoptagning (se iøvrigt afskrift af B-cirkulære).

Som ventet havde der også det sidste driftsår været underskud, dog noget mindre end året før - jeg skal ikke trætte læseren med de trøstesløse tal; men med fryd i stemmen fortalte formanden generalforsamlingen, at det kun var i de sidste 30 år banen havde givet underskud - de 37 øvrige leveår havde der været overskud, og så kan den skarpsindige læser jo nok regne banens samlede levetid ud.

Som tidligere nævnt måtte ETJ dele skæbne med 4 andre privatbaner. 3 firmaer tog sig "kærligt" af materiel og skinner. H.I. Hansen, Odense, - Horsens Produkt Compagni - og Løgstrup, Randers (Strømmen). Disse 3 navne kan stadig få jernbaneinteresserede til at gyse - hvad er der ikke forsvundet af godt materiel hos de 3 firmaer.

Først i november 1968 begyndte man på sporoptagningen. Jeg har stået på flere privatbaner og set hvordan man pillede sporet op, og knust en stille tåre over en hyggelig banes endeligt, og tænkt på de ture og de som oftest flinke og hjælpsomme jernbanemænd, der altid beredvilligt og venligt gav oplysninger om deres bane.

På Næstved-Præstø-Mern banen trak man sig langsomt og støt bagud mod Næstved og alt arbejdet med sporoptagningen blev næsten udført manuelt. Men her ved ETJ var man med på noderne. Den gamle måde at optage skinner på gik for langsomt - arbejdslønnen måtte vel ikke æde for meget af fortjenesten - og derfor havde man konstrueret en maskine - en slags slæde. Denne slæde kørte under skinnens fod men over svellerne. Når man så trak slæden hen over svellerne blev skinnen revet op, og lå som lange bånd efter apparatet. Skinner og spiger samledes dog manuelt sammen. Skinnerne kunne så i de længder, man ønskede, transporteres bort på dertil egnede vogne. Svellerne tog en traktor sig af.

Man havde oprindeligt regnet med at være færdige ved årsskiftet 1968/69 med optagelse af sporet. Måske havde man forregnet sig med slædens effektivitet, for først i marts 1969 var man helt



færdig med sporoptagningen på strækningen.

Ophugningsfirmaet solgte for øvrigt en del af skinnerne og svelterne til Tanzania i Afrika. Efter sortering i Randers blev 10 km af det bedste spor og 10.000 brugbare sveller med skib sendt til Tanzania, hvor det skulle bruges ved bygningen af en ny bane.

I dag er en del af ETJ gang- og cykelsti, så lidt kørende trafik er der da. Ebeltoft-Vibæk ejes af Ebeltoft kommune. Fra Vibæk til Gravlev er staten ejer og området sorterer under fredningsmyndighederne. En enkelt lodsejer var lidt for hurtig til at få købt det gamle banelegeme og for ikke at få strækningen spærret over ca. 300 m, måtte man lade dette privatejede stykke frede og deklarerer fri adgang for offentligheden.

Strækningen videre fra Gravlev til Trustrup var fredningsmyndighederne ikke interesseret i og her er ETJs gamle område overtaget af private. Jeg har dog fået oplyst fra Fredningsplanudvalget i Århus, at det skulle være muligt til fods at komme igennem - men helt sikker var man nu ikke.

En af de sidste ting man hørte om ETJ var, at man i december 1970 var ved at nedrive den gamle hovedbygning i Ebeltoft. Mange havde protesteret, men det hjalp ikke - den efterhånden ikke særlig kønne, men dog statelige bygning forsvandt.

Sådan endte banen. Hvor mange - bortset fra de jernbaneinteresserede - der savner banen er svært at få fastslået. Som så mange andre privatbaner i 1960'erne måtte den ned med nakken. Selvom der mange steder i dag fremhyles en lovsang for den kollektive trafik, er der desværre meget der tyder på, at faren for at flere banestrækninger - nu især hos DSB - forsvinder, stadig er til stede. Antallet af privatbaner er i dag så lille i forhold til tidligere tider, at der nu ikke er meget at lukke. "Minderne har man da lov at ha", som der står i en revy-sang, kan også gælde for ETJ især for os, der har oplevet banen.

Hermed er artiklen om ETJ så afsluttet - og dog. Der blev ikke plads til ret mange fotos i denne 2. afdeling, så måske tager vi lidt revanche i nummer 2.

RED.

## OVERSIGT OVER TEGNINGER AF ETJ MATERIEL (samlet af H.G. Alkjær)

- Damp 1-3, omtrent som OKDJ 1-2,  
Bay 77, side 199-200 samt  
omtrent som VNJ 1-3  
JMJK (Ls, Ts).
- Damp 4 = RGB 2 - Bay 77, side 162  
Damp 5 = HBS 2 - Bay 77, side 240  
= HV 3 - MHVJ DRM side 8,1
- M-1, omtrent som TRI L 7553,  
Triangelbog, side 49
- M 2, TRI C 29654, Triangelbog, side 79. MBN 2/57.  
M 3, ex. SVJ M 6 (ej tegn.)  
M 4, ex KS M 3, Scnd T 19788, JMJK (kun kassen)  
M 5 = LNJ M 3, TRI C 29561, JS A 3 05 T 002  
M 6, ex DSB ME, omtrent som TRI L 7645,  
JMJK (Sb, Ts, Vs, Bag.)
- M 1" = RØHJ M 3, Scnd T 16404, JS A 3 04 T 010  
(kassen)
- B 1-2 = VNJ B 11, Maribo T 686, JMJK hovedt.  
C 1 (opr.) = HAJ C 1-2, Maribo T 682,  
JMJK hovedt.
- C 2", ligner TFJ C 9, Scnd T 28047, JMJK hovedt.  
E 1, Maribo T 708 (omtrent), JMJK hovedt.  
E 2, ex DSB HB, SP 4/77, side 256  
E 3 = HJJ 41"-42", Scnd T 7569, JMJK hovedt.  
E 1" = MFVJ D 2, MHVJ DRM side 33.1  
E 2", omb. fra FFJ E 36, ej tegn.  
Q 1-3, 4 = HAJ Q 1-2, Maribo T 681, JMJK hovedt.  
Q 22-24, Scnd T 11877, JMJK hovedt.  
Qb 25, omb. fra PU-type, ej tegn.  
K 1-2 = VNJ K 1-2, Maribo T 679, JMJK hovedt.  
P 1-4 = HAJ P 1-4, Maribo T 678, JMJK hovedt.  
P 5-9, Scnd T 7400, JMJK hovedt.  
PA 10-16, Scnd T 8171, JMJK hovedt.  
PA 50-68, ej tegn.  
PE- og PU-type, se DSB DRM ca. 1940 eller spørg  
Dansk Jernbanearkiv, postboks 36, 4990  
Sakskøbing.

Bay 77 = bogen Danmarks Damplokomotiver,  
W. Bay 1977

JMJK = Jydsk Model Jernbane Klub, Nørre alle 79  
8000 Århus C.

JS = Jernbanehistorisk Selskabs Tegningsarkiv

Triangelbog = DJKs motormateriel 1 (MM1)

MHVJ DRM = fortegnelse over Mariager-Handest  
Veteranjernbanes driftsmateriel, januar 1977,  
ny udgave januar 1979.

## BALLE GAMLE JERNBANESTATION

STATIONSVEJ

Vi er også hjemme lørdag-søndag

Vi har mange morsomme og kønne ting i vor

### Gavebod

Kunstsmeden har lavet: håndmedede stager, lampetter,  
pejsesæt og standerlamper fra eget værksted.

Vi har også keramik og billige smykker.

Kort sagt: MANGE GODE IDEER TIL GAVER.

### Dyveke og Olaf Dønvang

8444 Balle - (06) 33 72 27

# Vi Bygger

GENBRUG

"FRA KONSERVERSDÅSE TIL MODELJERNBANEVOGN"  
(... sådan bygger jeg en model)

Af brevene til redaktionen fremgår det ofte, at det er et stort ønske, at der bringes mere modelbanestof med byggebeskrivelser af bl.a. rullende materiel. Det fremgår endvidere, at artiklerne - i hvert fald ifølge en del af brevene - ikke må være for tekniske, og det er måske også meget naturligt. Der er vel nok størst behov for enkle (lette) artikler som igangsættere for begyndere. Senere vokser man vel med opgaven, og lærer at klare problemerne selv, eller man finder ud af, hvor man eventuelt kan hente hjælp.

Nedenfor vil jeg derfor bringe en beskrivelse af, hvorledes jeg bygger en ældre 2-akslet personvogn i størrelsesforholdet 1:87. Der er jo mange måder at lave en sådan vogn på, afhængig af såvel værktøj, lokaler, penge, tid og ikke mindst håndlag. Dette bør derfor kun betragtes som en byggebeskrivelse "sådan gør jeg", men der er måske en endnu nemmere, bedre eller billigere måde at gøre arbejdet på. Lad os eventuelt høre lidt om det.

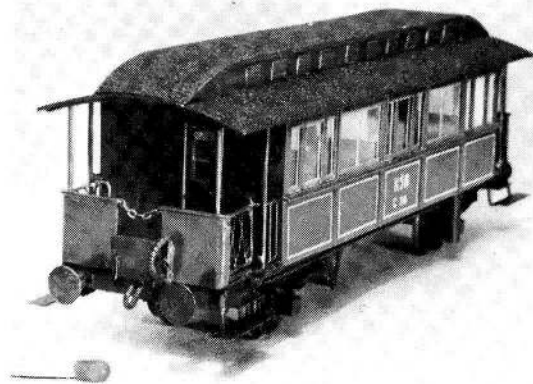
Jeg mener selv, at denne måde at bygge en model på må høre under den "ikke-for-tekniske" kategori, da alt kan laves "på køkkenbordet" uden brug af andre hjælpemidler end dem man må formode, at enhver modelbygger råder over.

AB Da 1 og KSB A 6

Tegningsgrundlag: JS/DMJK A 3 14 T 029.

Inden starten på selve byggeriet, må man huske at ofre et par minutter på at eftermåle nogle af hovedmålene, det er jo nemmere at rette lidt på tegningen nu, end at rette på modellen når man evt. senere opdager, at det angivne størrelsesforhold ikke svarer til virkeligheden.

Når jeg skal bygge en pladebeklædt vogn, starter jeg med at købe en stor dåse ananas el.lign., blot skal det helst være en dåse af den type, hvor billedet udenpå er trykt på et stykke papir, der er limet på dåsen og ikke malet derpå. Efter at indholdet er spist, skal den blot rengøres og skæres op, så er den lige til at bruge. Når den er rettet nødtørftigt ud, opmærkes vognsiderne på pladen med noget spidst (passer el.lign.), og udklippes med en almindelig gammel saks. Siderne afklippes ca. 1 mm kortere end angivet på tegningen, d.v.s. 2 x gavltykkelsen. Når, som i dette tilfælde, siderne er ens, opmærkes kun vinduer o.l. på den ene side, hvorefter siderne loddes sammen og udsaves under ét. Herved bliver de for det første ens, men samtidig opnås, at det er meget lettere at save med løvsaven, når metallens tykkelse er større end afstanden mellem tænderne på løvsavklingen. På denne



vognstype med trærammer om vinduesglassene, er der to muligheder for udsavning af vinduesåbningerne. Enten saves efter glassets mål og senere males trærammen på vognsiden, eller der saves efter vognsides mål. Så må trærammen laves på anden måde sidenhen. Det vender jeg tilbage til senere, idet det er denne sidste metode, jeg bruger. (Fig. 1).

Hvis der er mulighed for det, saves flere ens vognes sider ud samtidig på denne måde. Derved får man udsavet disse sider ganske "gratis", men man må dog regne med, at dette formentlig er den eneste egentlige lettelse der opnås. Alt resten skal laves på normal vis.

Jeg har netop prøvet det med tre ens vogne fra Slangerupbanen, KSB. I løbet af "no time" var siderne klar, men resten tager så ca. 3 gange så lang tid som én vogn. Det skal dog bemærkes, at man gennem bygningen af flere ens vogne opnår en vis rutine og dermed større ensartethed, samt bedre udnyttelse af eventuelt specialværktøj, såsom lærer o.l. Nå! nok om det. I dette tilfælde er de to vogne næsten ens, og det drejer sig som nævnt i overskriften om AB Da 1 og KSB A 6. Vognkasse og undervogn er næsten ens, kun på endeperronerne er der større forskelle.

De i dette tilfælde fire ens sider loddes sammen. Da vinduernes øverste hjørner er runde, bores der to huller i de to øverste hjørner af hvert vindue, som derefter udsaves efter opmærkningen. Med små file (nøglefile) files udsavningerne derefter helt lige, således at kun de to nederste hjørner bliver retvinklede, medens rundingerne, der fremkom i de øverste hjørner bevares. Når dette er i orden, skilles siderne igen, og er nu klar til at få påloddet diverse dæklistes, vandlistes under vinduerne, evt. rør o.l. (Fig. 2).

Der begyndes f.eks. med den lange liste under vinduerne. Hertil bruger jeg 0,5 mm fortinnet kobbertråd. Med en lille 30 watt loddekolbe og loddevand "opfrisker" jeg fortinningen på såvel kobbertråden som på vognsiden. Brug kun meget lidt tin, jo mindre skal files/skrabes af bagefter. Når begge dele således er fortinnet lægges tråden på vognsiden og holdes fast. Efter at der er kommet lidt loddevand på, loddes tråden fast (uden yderligere tilførsel af tin), først punktvis, derefter over det hele.

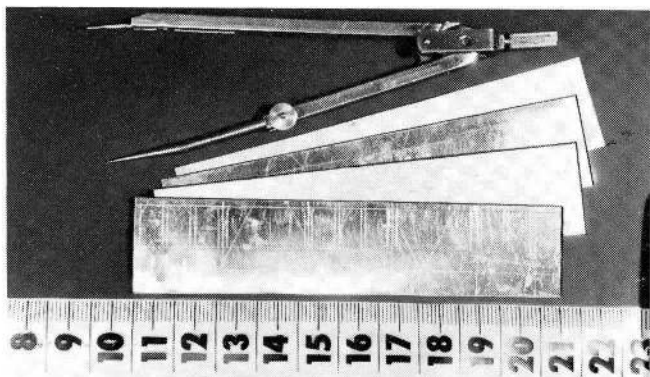


Fig. 1. På billedet ses de fire vognsider, hvoraf den ene er opmærket for udsavning af vinduer. Stregerne er lavet med det ene af passerens ben. Det på dette og de følgende fotos viste målebånd skal kun vise størrelsesforholdet. På grund af perspektivisk forskydning i billedet må mål ikke tages direkte herfra.

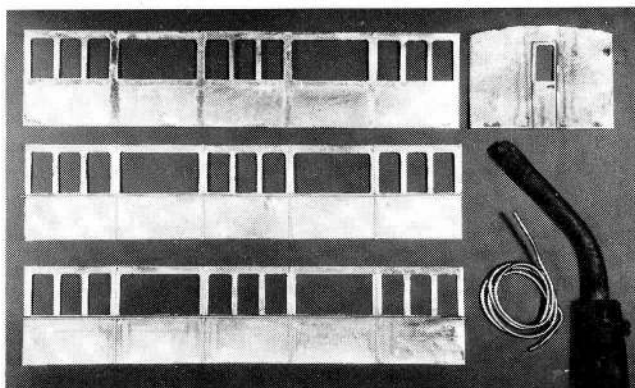


Fig. 3. På den øverste af de tre vognsider er forfinneringen genopfrisket og den er klar til at få loddet listerne på. Det er netop sket på den midterste side. På den nederste er det overflødig tin skrabet væk. I øverste højre hjørne ses en gavl hvor døren er markeret. Den benyttede 30 W loddekolbe ses delvis samt et stykke af det benyttede loddetin.

Derefter loddes de lodrette lister på, på samme måde. Når tråd og side er forfattet, lægges tråden helt op til den lange (vandrette) liste og loddes fast, en efter en, henholdsvis over og under den lange liste (prøv at klippe tråden over med en saks i stedet for en bidetang, det giver en bedre, lige afskæring). (Fig. 3).

Når dette er gjort files samtlige tråde flade, således at karakteren af lister fremkommer. Med meget stor forsigtighed forfattes nu igen den lange (vandrette) liste og endnu et stykke forfattet kobbertråd loddes fast oven på den første (igen uden yderligere brug af tin). Til slut skræbes det overflødig tin af med en kniv el.lign. Jeg bruger ofte den ene ende af en lille, vinkelret afskåret, fil som høvl. Har man gjort som ovenfor beskrevet, er det næsten unødvendigt. Det kan eksempelvis nævnes, at jeg til en sådan færdig vognside, d.v.s. forfattet af tråd og side samt pålodning af alle tråde bruger 3 mm af den tintype, som ses på fotografiet.

Så gælder det gavlene. Disse afklippes i den

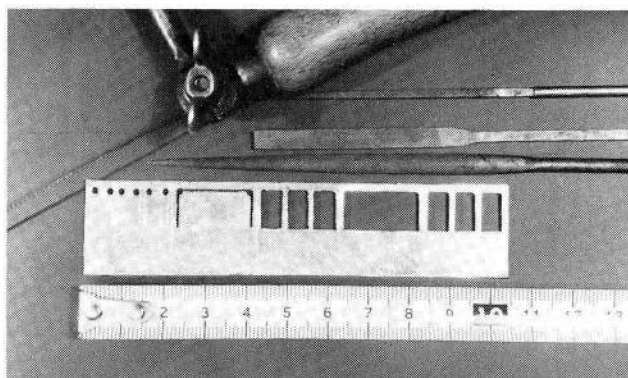


Fig. 2. Her er siderne loddet sammen og udsavningen påbegyndt. Fotografiet viser arbejdets fremadskriden således: I de tre første små vinduer er hullerne i de øverste hjørner boret. I det næste vindue er udsavningen påbegyndt. Så følger tre små vinduer hvor udsavningen er tilendebragt, medens de resterende - 1 stort og 3 små - også er filet.

Endvidere ses på billedet løvsaven hvormed vinduerne er udsavet samt de benyttede file.

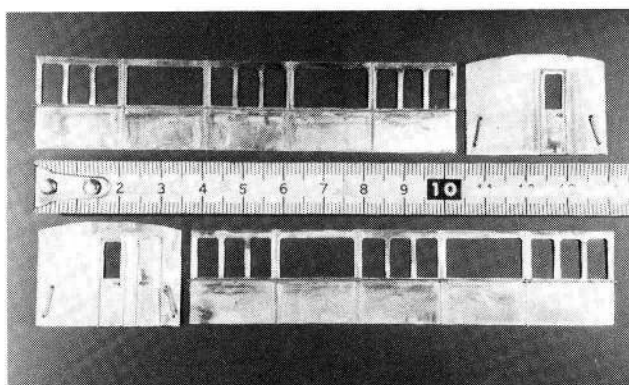


Fig. 4. Færdige sider og gavle til den ene vogn, AB DA 1.

Indlagt i det ene vindue ses de 10 mm tin, der medgår til hele loddearbejdet pr. vogn indtil dette tidspunkt.

angivne bredde og den maksimale højde, d.v.s. som hvor gavlen er højest på midten. Den ene gavl opmærkes, og de ens gavle sammenloddes, bores og vinduer udsaves og files som tidligere beskrevet om vognsider. De to gavle på AB Da 1 og den ene gavl på KSB A 6 er ens, og kan derfor saves ud samtidig som nævnt tidligere.

På KSB A 6's anden gavl er døren anbragt lidt længere ude i højre side, hvorfor dennes dørvindue må udsaves for sig. Man kan nu efter behag afrunde de tre gavle alene og så den ene, eller - efter udsavning, lodde den sidste gavl på de tre og derefter afrunde alle fire samtidig. Alle gavle skilles derefter, og der loddes tråd på - som beskrevet under vognsider - for at markere listerne rundt om dørene. Dørhåndtaget laver jeg af et stykke kobbertråd der bukes i vinkel ( $90^\circ$ ). På håndtagets plads laves et lille hul, i trådens tykkelse, i døren (gavlen); tråden stikkes igennem, holdes i rette stilling (håndtaget vandret eller eventuelt "dryppende" lidt nedad) og loddes på bagsiden af gavlen. Eventuelle rester

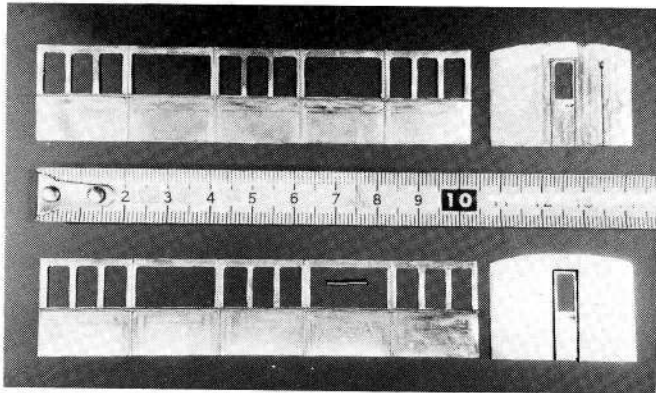


Fig. 5. De færdige sider og gavle til KSB A 6.

af tin fjernes. (Fig. 4 og 5).

Det var ydersiderne af vognsider og gavle, men inden disse loddes sammen, skal det overvejes, om man ønsker f.eks. at lodde nogle klemmer på inder-siderne for at holde vinduerne, eller man vil sætte eventuelle skillevægge i vognen. I så fald kan skillevæggene holde vinduerne på plads. Jeg bruger selv det sidste, men man kan klare sig med at lodde nogle små stykker hvidblik (konservesdåseblik) eller kontorclips på som vist på fig. 6 ved en af vinduesprodserne langs siderne, i hjørnerne eller begge dele. Sættes derimod skillerum og eventuelt toilet i vognen, er det ikke nødvendigt, eller evt. højst nødvendigt på den gavl, hvor der ikke er toilet. Anbringelsen af skillerum o.l. omtales senere.

Nu er sider og gavle klar til at blive loddet sammen. Jeg begynder med at lodde den ene side og den tilsvarende gavl sammen i det ene hjørne, således at vognsiden er trukket netop så meget tilbage fra gavlkanten som listernes tykkelse. Derved kommer det yderste af gavlen til at virke som de yderste af vognsidernes lister. Det samme gøres nu med den anden side og gavl, og derefter lodder jeg disse to vognhalvdele sammen.

Nået hertil saver jeg en vognbund ud af 4-5 mm krydsfiner, således at den netop passer op i vognkassen, og helst sidder så fast, at den lige netop bliver siddende af sig selv uden at være presset på plads. Medens bunden således sidder på sin plads, stiller jeg vognkassen på arbejdsbordet og lægger et par små stykker blik under bunden som afstandsstykker, medens jeg inde i vognkassen lodder en ganske lille vinkel fast i hvert hjørne, således at bunden ikke kan komme længere op. Afstandsstykket under bunden (kun så længe man lodder) sikrer tilpas afstand fra det nederste af vognsiden op til bunden, således at man bl.a. ikke senere kan se krydsfinerbunden.

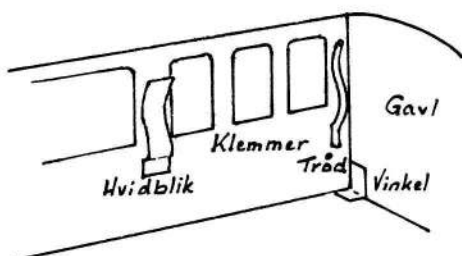


Fig. 6

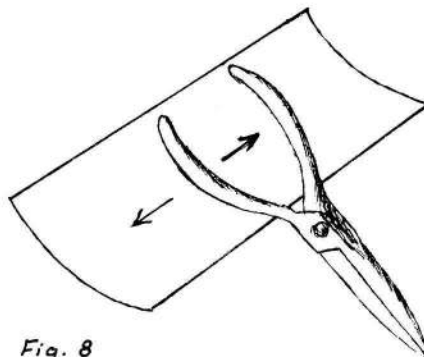


Fig. 8

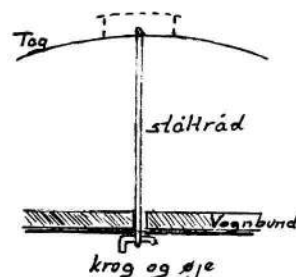


Fig. 9

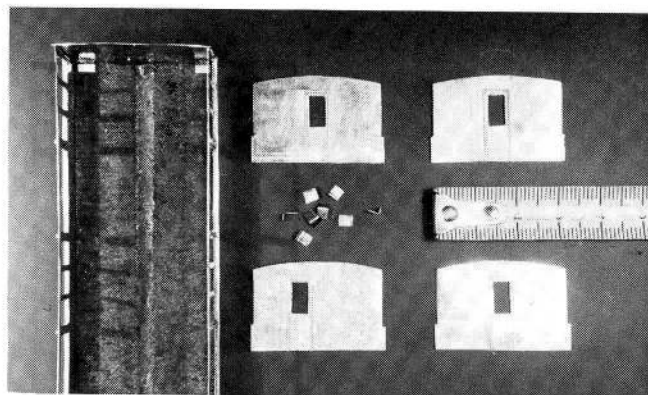


Fig. 7. Siderne er nu loddet sammen, bunden er sat på plads og i vognkassens hjørner ses de små vinkler, der holder bunden på plads. Midt mellem de fire skillerum ses nogle løse vinkler.

De fire skillerum ses med antydende døre og her ses tydeligt de omtalte udskæringer for vinduerne.

Nu er det tid at lave eventuelle skille- og toiletvægge. Igen klippes disse ud af konservesdåsen således: Skillevæggens nøjagtige bredde måler jeg indvendig i vognkassen, helt ude ved en af gavlene. Når blikket er klippet af i den rigtige bredde, anbringer jeg det ene stykke helt op mod en af gavlene indvendigt i vognkassen, og ridser en streg på blikstykket langs tagrundingen. Skillevæggen (eventuelt flere sammenloddede) klippes/saves af efter strengen. Herefter klippes/saves en lille strimmel af skillevæggens kanter, fra tagrundingen ned til ca. 2 mm under vinduerne. Bredden af denne strimmel skal svare til vinduesmaterialets tykkelse. Vi har herved opnået, at skillevæggen nu kan erstatte de tidligere omtalte klemmer til fastholdelse af vinduerne. Inden skillevæggene anbringes i vognen, ud-saves eventuelle vinduesåbninger i vægge og døre. Eventuelt markeres dørene med kobbertråd ligesom på gavlene. Toiletvæggene laves på tilsvarende måde. Herefter loddes væggene fast på det nederste, ikke afklippede stykke under vinduerne. Loddearbejdet på selve vognkassen er nu færdigt, hvorfor denne bør afvaskes godt i vand for ikke at blive angrebet af resterne af loddevandet. (Fig. 7).

Taget laver jeg også af konservesdåseblik, afklippet i rette størrelse efter tegningen. Tagrundingen fremkommer når blikket bukkes over noget rundt i en passende diameter, gerne med en lidt mindre diameter end tagets. Rundingen vil nu formentlig

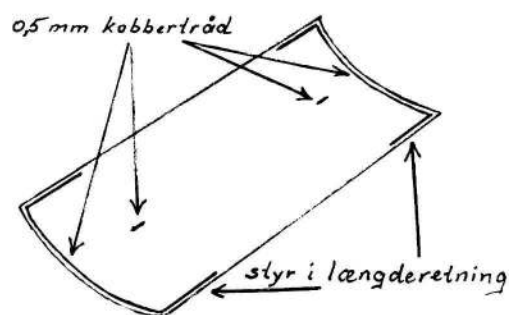


Fig. 10

være en del ujævn, og vil vel heller ikke have den helt nøjagtige radius. Disse "buler" udjævnes ved med håndgrebet på en flad- eller bidetang at gnide på tagets indvendige side med et let tryk. Når rundingen nu er jævn, vil den rette radius kunne tilvejebringes ved håndkraft. (Fig. 8).

Tagets fastgørelse kan naturligvis klares ved at lodde det fast, men jeg foretrækker at hele vognen (herunder også taget) kan adskilles og samles ved en lille enkel "operation". Hertil benytter jeg et stykke hårdt ståltråd, f.eks. et stykke af en kontorclips, der går gennem taget, vognen, vognbunden og tilsidst et tværstykke på undervognen. Her ender det i et lille øje, og når der stikkes et lille krog-formet stykke tråd herigennem, er hele vognen holdt sammen, og kan skilles med et enkelt lille greb på ingen tid. En "billig" og sikkert ikke ret "teknisk" løsning, men den er effektiv. (Fig. 9).

Nærmere beskrevet udføres det således: Midt på taget (såvel i side- som længderetningen) bores et lille hul og et stykke ståltråd (clips el.lign.) stikkes igennem og loddes fast på oversiden af taget (det skjules senere af tagrytteren - ved vogne uden tagrytter må der naturligvis loddes indvendig). Hvis der i midten af vognen, eller umiddelbart i nærheden deraf, er et skillerum, lader jeg dog tråden gå ned langs dette, idet den så ikke ses så meget, når man ser ind gennem vinduerne på den færdige vogn. I såvel vognbunden som senere undervognens tværstykke, laves et aflangt hul (aflangt i længderetningen) lodret under hullet i taget. Da undervognen endnu ikke er lavet, bruger jeg midlertidigt i stedet for tværstykket et tilsvarende lille stykke plade. Nu kan tag, vognkasse og den lille plade samles, idet ståltråden stikkes ned gennem de omtalte huller og under den lille plade laves nu et lille øje. Gennem øjet stikkes en lille krog af ståltråd, og det hele er dermed samlet, helst i spænd, eventuelt må øjet "flyttes" lidt. Det er må-

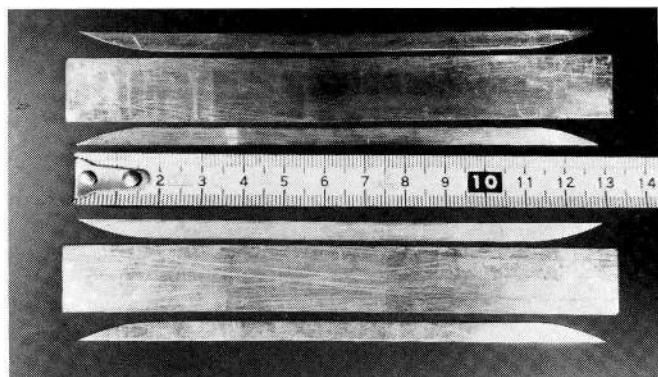


Fig. 12. Løse dele til de to tagryttere.

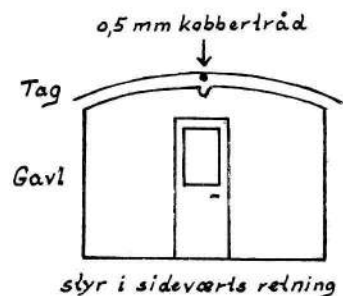


Fig. 11

ske en fordel, hvis taget krummer en anelse mere end nødvendigt, det trækkes ned på plads, når vognen samles, og hjælper med til at holde delene samlet i spænd. På samme måde hjælper det lille mellemrum, der blev lavet mellem vognbunden og sidernes underkant. Til slut kan nævnes, at har man ikke ramt helt rigtigt, da man lavede øjet, så dette sidder en anelse forkert, kan dette afhjælpes ved at forøge eller formindske krogens tykkelse.

Vi skal nu have taget til at sidde det rigtige sted, hvergang vognen har været adskilt. I langsgående retning klarer jeg dette ved at benytte den lille liste, der løber langs undersiden af tagets kant over endeperronen, som "stopklods". Når taget er anbragt på sin rigtige plads, ridser jeg en streg på tagets underside, langs gavlen, fra side til side, og ved begge endeperroner. Fra denne streg loddes et stykke kobbertråd på undersiden langs kanten, rundt til stregen nås igen i den anden side. Her skæres/klippes tråden af nøjagtigt over stregen. Når dette er gjort også i den anden ende, har taget både fået den pågældende liste, samt styr i længderetningen. (Fig. 10).

I sideretningen klarer jeg det ved at lodde et lille stykke kobbertråd fast midt på tagets underside, over gavlen. Tilsvarende files et ganske lille hak i gavlen udfor trådstykket. (Fig. 11).

Så mangler der efterhånden kun tagrytteren. Sider og tag klipper jeg ud efter tegningen. Her burde jeg nok lodde alle siderne sammen og save de små vinduer ud, men - sig det ikke til nogen, det gør jeg ikke. Jeg ville egentlig gerne, men jeg tror det vil blive for kompliceret, hvis også tagrytteren skal være til at skille fra det øvrige for anbringelse af vinduer efter lodning og maling. Jeg nøjes med at markere både dem og ventilationsristene, når vognen er malet, men det kommer vi til. Tagrytterens sider og tag loddes derfor nu sammen således, at siderne er rykket en anelse ind i forhold til taget.

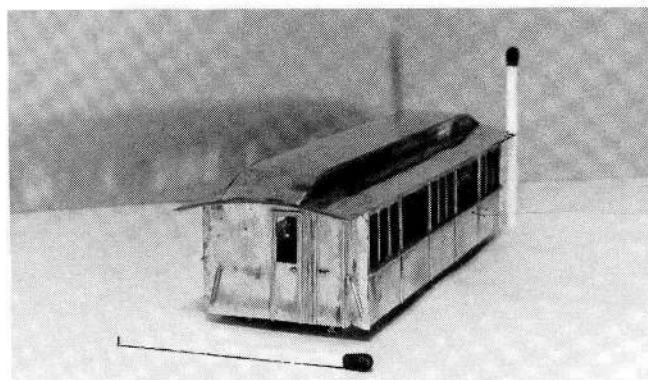


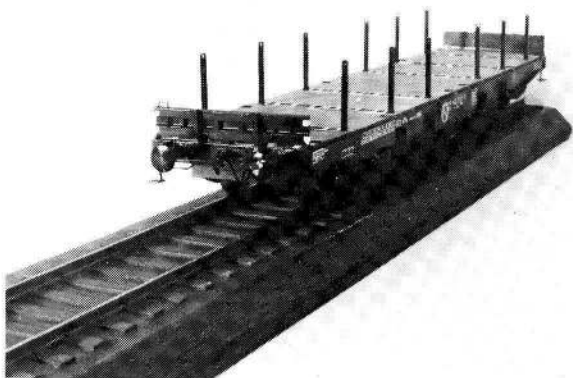
Fig. 13. Den færdige vognkasse til KSB A 6.

Der dannes derved et ganske lille tagudhæng på ca. 0,5 mm. Lige under dette loddes en 0,5 mm kobbertråd på begge sider. Denne tråd og "tagudhængen" files nu ganske let, således at tråd og udhæng går jævnt over i hinanden. Når eventuelt overflødig tin er fjernet er tagrytteren klar til at blive loddet på selve det egentlige vogntag. Husk afvaskning af loddevandsrester. Når det er gjort, er vognkassen færdig i første omgang, og man kan gå i gang med undervognen. (Fig. 12, 13 og 14).

Det må vi dog af pladmæssige grunde vente med til næste gang.

Det ville være rart at høre om nogen benytter sig - helt eller delvis - af noget af det omtalte. Send os venligst et brev derom, gerne med fotos.

Erik V. Pedersen



#### OM EN GODSVOGN

Det er naturligvis umuligt at sidde formand ADAMs lille, fine hentydning i forrige nummer af SP overhørig. Så derfor vil jeg, efter bedste evne, skrive lidt om bygning af en moderne godsvogn.

Forbilledet, en seksakslet, åben, tysk godsvogn, litra Sas 710, fandt jeg på en søndagstur i Sydhavnen. Da den, efter nærmere betragtning, tilfredsstillende både min trang til det lidt usædvanlige, og gav en mulighed for at transportere en af mine entreprenørmaskinemodeller, hjembragte jeg en halv snes fotografier, samt nogle enkelte hovedmål.

Selve vognen in natura er jo ikke overvældende indviklet opbygget, så et par aftener, tilbragt med blyant og millimeterpapir, gav en brugelig hovedtegnning.

Det var iøvrigt her, jeg indgik de første kompromisser med mig selv, idet jeg besluttede at udelade den indvendige, bærende konstruktion i såvel undervogn som boggyer. Bremseklodserne, der næsten er skjult af boggyesiderne, blev ligeledes udeladt, ligesom de støtter, der sidder på hver ende af undervognen, for at kunne afstøtte denne mod sporet ved kørsel med tungt materiel fra vogn til vogn, blev besluttet udeladt.

Disse overvejelser om at udelade detaljer sker naturligvis med forskelligt sigte. Først gør man op med sig selv, om man både kan og vil lave

en korrekt undervogn. Her vælger jeg som regel at udelade detaljer, der ikke kan ses, når vognen står på sporet. Dels kan det være nødvendigt, for at tilpasse de ændrede mål i forhold til forbilledet, både omkring hjulsættene, og i forbindelse med det forhold, at vognen skal kunne passere meget små kurveradier uden at "hægte" eller klemme nogen steder. Endelig bliver jeg med årene mere og mere overbevist om sandheden i, at man ikke laver en detalje nogenlunde skalatro, må man hellere udelade den hvis den da ikke er meget karakteristisk - med streg under meget, for den model, man er igang med.

Disse mere teoretiske overvejelser, der både tjener til at fastlægge hvor meget der skal gøres ud af vognen, samtidig med at jeg får lejlighed til at tænke diverse detaljer igennem, så det måske er muligt at undgå at skulle ændre alt for meget på allerede udført arbejde, tillægger jeg stor betydning.

Men tanker i lænestolen giver jo ingen vogn, så arbejdets lige så hyggelige timer står nu for døren. På dette sted er det nok på sin plads at nævne et par forhold omkring materialer og værktøj. Af materialer bruger jeg næsten udelukkende messingplade i halvhård kvalitet, ny, glat og uden buler. Messing fordi det er let at bearbejde og lodde, samtidig med at det har en rimelig styrke, og ikke rustner. Den rette plade fordi jeg konsekvent særer samtlige stykker ud med løvsav. Og det skal forstås ganske bogstaveligt, idet jeg også særer samtlige klippekanten bort, så de enkelte stykker før sammenlodning er ganske plane og uden buler og mærker, som det næsten er umuligt at rette eller gemme under malingen. Pladetykkelsen har jeg "standardiseret" til tykkelser 0,5 - 1,0 - 1,5 og 2 mm.

"Vognkassen" er 2 stk. 1 mm sideplader, 1 stk. 0,5 mm ladbund, 2 stk. 0,5 mm strimler som nedre afslutning på sidepladerne, samt 2 stk. 1 mm tværafstivninger, der er loddet sammen. Sådant en lang, flad vogn kan let blive meget lidt stiv mod vridning - der er jo ikke megen højde, og ingen bund i vognkassen. En krydsafstivning i bunden ville gøre godt; men det har jeg ikke fundet plads til på denne vogntype.

Næste trin er pufferplanken, der er lidt tilbage trukket på det midterste stykke, så den må loddes op af 3 stykker med mellemlæg. Da den har skråafstivninger udvendigt, og - for ikke at vælte - også gerne skulle have det samme indvendigt, er disse skåret i et stykke (ud- og indvendigt). Hvor de skal passere pufferplanken, er de skåret halvt igennem nedefra, ligesom pufferplanken er skåret halvt ned oppefra. På den måde er der lidt styr på det hele mens det loddes sammen. Hele pufferplanken loddes på vognen, hvilket er lettere sagt end gjort - der er jo en hel del lodninger på pufferplanken, der ikke så gerne skal have for megen varme, men med lidt forsigtighed og eventuelt en våd klud, kan det nu godt lade sig gøre.

Tilbage er så at lodde 2 klodser med gevindhul, glideplader for boggyerne, samt diverse små detaljer på. Automatkoblingens bøjle er stukket gennem 2 huller i pufferplanken og loddet med Stay-brite (sølvslaglod med lavt smeltepunkt) til sin holder. Almindeligt tinlod hæfter ikke tilstrækkeligt godt til klavertråd. Denne holder samt puffere af hjemmedrejnet model, er limet på med Araldit.



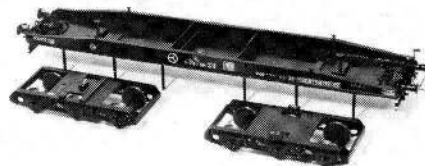
Endelemembrerne er savet ud i ét stykke af 1,5 mm plade med et påloddet bagstykke af 0,5 mm plade. De to profiljern, der holder dem, er ligeledes loddet på. Det hele er så limet på undervognen, idet jeg forlods har lavet et par huller i ladbunden, så der bliver lidt mere hold på lemmen.

Næste trin er at save to håndhjul ud til bremsere - af et stykke 0,5 mm plade, men så tynde eger som muligt. Disse er loddet på en stump 1 mm tråd, der igen er samlet med et stykke rør i vognens indvendige bredde. Røret har et par hak, så dette og trådstykkerne kan loddes eller limes sammen.

Ladbunden forsynes med firkantede huller for H-jerns standerne, hvis top er lavet ved at fjerne kroppen og den ene flange på et stykke, bukke den anden flange om et passende bor, afkorte og lodde - det var lettere end jeg havde forestillet mig. Disse standere er ligeledes limet på.

Efter en omhyggelig rensning for loddeklatter m.v. og affedning i rensning benzin, lægges vognkassen, eller hvad man nu kan kalde den, væk, og bogierne står for at fremstilles.

Siderne er savet ud i 1 mm messingplade, ligeså de 2 midterste tværafstivninger, hvoraf dog den ene har fået en klods på midten, som leje for skruen, der skal holde boggien på plads. Forreste og bageste tværafstivning er et stykke fladmessing 2 x 5 mm. Dækket - den vandrette overdel - er 0,5

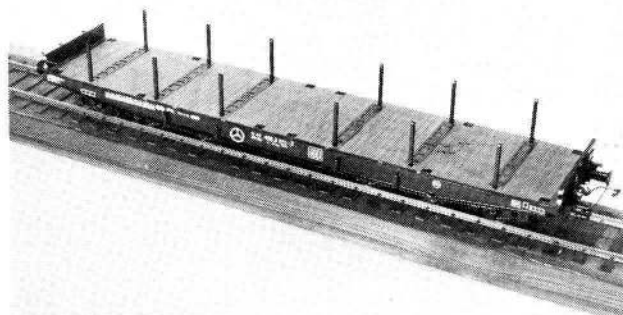
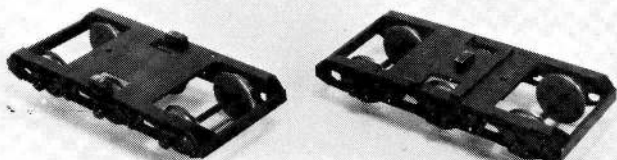


mm messing, savet ud i ét stykke. Disse dele loddes sammen. De nedre, vandrette afstivninger i 0,5 mm plade, samt fjederholdere i 2 mm plade udsaves, bores og loddes på med forsigtighed.

Aksellejerne er drejet og boret samt påloddet 2 styr med et 1 mm mellemlæg. De har ligeledes fået en teflonbøsning, så de praktisk taget er vedligeholdelsesfri. Hjulene er ligeledes drejet og samlet på en 2 mm stålaksel, med en stump rør som afstandsstykke.

Fjedrene er klippet ud af en bronzetætningsliste, i et passende antal lag. Øverste lag har et bukket øje i hver ende, ligesom nederste lag er noget tykkere end de øvrige, for at få fjederen til at se rimelig tyk ud. Laver man den med det korrekte antal lag og tykkelse, bliver den så stiv, at den lige så godt kan undværes. - Det er lidt af en følelses- eller erfaringssag at få fjedrene passende stive. Det hele samles med et lille messingsøm, boret igennem samtlige fjederlag og fjederkurven, endende med en lille tap, der kan gå ned i et tilsvarende hul i aksellejet. Fjederophængene er messingstrimler, først boret, siden savet ud og filet. Det hele er samlet med små messingsøm, således at balancerne virker efter hensigten.

Tilbage står så at bukke fjedrene såpas meget eller lidt, at alle hjul står på sporet, og balancerne står vandret, samt at så mange lag er i funktion, at



vognen, med den færdigvægt, den får, kan køre over en lille ujævnhed - ca. 0,5 mm høj - uden at løfte andre hjul end det den skal, nemlig det der står på ujævnheden (skruetrækkerbladet). Efter dette nus-sarbejde, skal boggierne forsynes med de klodser foroven, der gør dem ekvibreret. Det skal de nemlig også være, affjedring alene er ikke nok. Men tilbage til klodserne. To stk. så langt fra hinanden som muligt (i tværetningen) på den ene, ét stk. på midten på den anden boggie. Herefter den helt nødvendige afrensning, affedning og afpuddning, klar til maling.

Forresten, jeg havde nær glemt de små messingrammer, der er nedfældet i dækket, illuderende klapper. De skal nemlig også males med.

Da mit temperament ikke står til at grunde vognen først (det burde det nu nok), går jeg lige på med sort, halvmat lak, sprøjtet på med en lille pistol. Det kan nu også lade sig gøre at male med pensel, med hæderligt resultat. En god pensel og tynd lak, f.eks. Humbrol, påstrøget af flere gange, kan faktisk blive ganske kønt, uden alt for fremtrædende penselstrøg.

Hvor gerne man end vil se vognen samlet på dette tidspunkt, er det klogt at lade lakken hærde 8-14 dage før montagen påbegyndes.

Imens kan man jo passende lave trædækket, af 1,5 mm krydsfiner, ridset som brædder og behandlet med brunt træbeskyttelsesmiddel - det der blev tilbage sidste gang husets træværk fik en omgang. Først herefter saves de enkelte stykker til. De malede rammer på dækket limes på et stykke 1 mm krydsfiner, ligeledes behandlet med træbeskyttelsesmiddel, og saves ud langs omkredsen.

Herefter limes dækket på med Araldit fra hver sin ende, idet hvert stykke tilpasses endeligt. - Stolperne står der jo allerede og angiver en deling. Trækanten skal males sort, ligesom de små ringe skal laves og anbringes - eller omvendt.

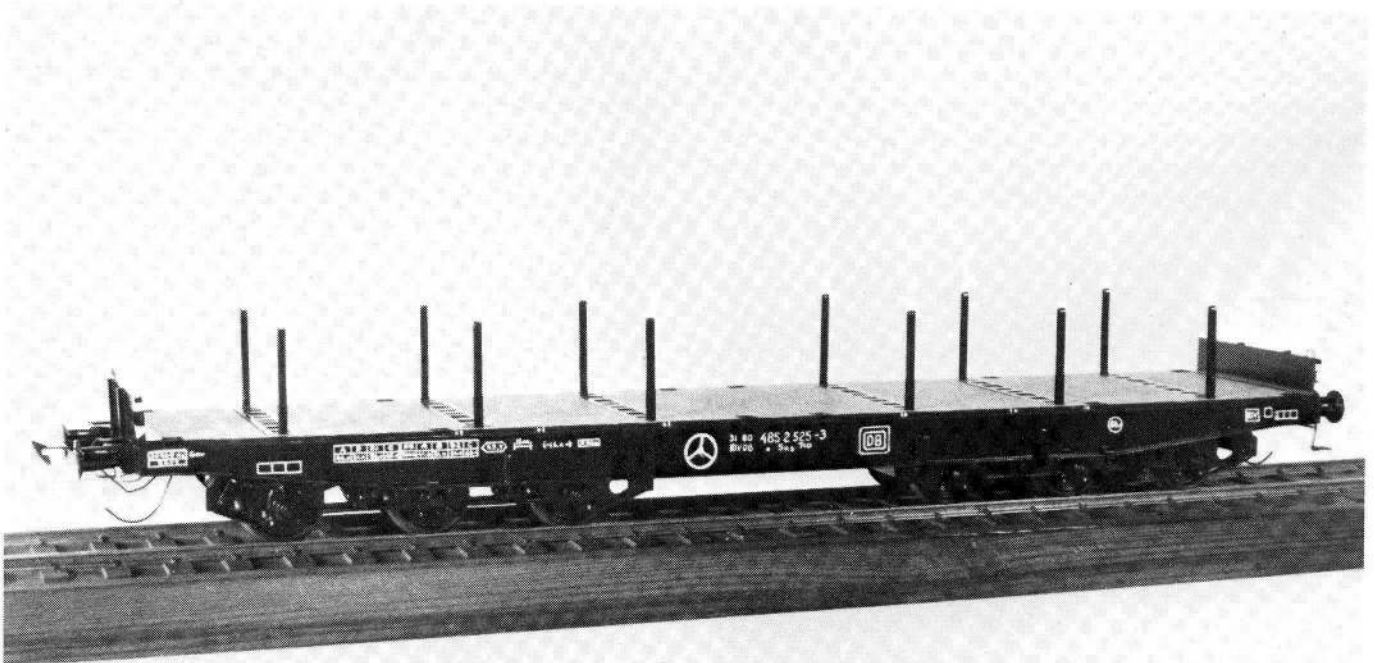
Inden den endelige montage, skal vognen have påskrifter. På halvmat lak kan det normalt lade sig gøre at få almindelig, hvid tegnetusch til at hæfte rimeligt godt, men vandfast er det ikke, ejheller helt bestandigt overfor gentagne befamlinger med fedtede og fugtige fingre. Skriften udfører jeg med en gammeldags pen, jeg tror den blev kaldt en elastikpen i min skoletid.

Men det kræver unægteligt sine forberedelser for at komme igang. Først skal vognen klodses grundigt op, så fladen, der skal tegnes på, ligger fast og vandret. Derefter skal man have et fast underlag at støtte hænderne på, for eksempel en stabel halvstore bøger. Så sætter man sig roligt til at vente på, at alle har forladt lokalet for de næste par timer. Endelig kan man sætte sig godt og mageligt tilrette, og med en spids, blød blyant ridse skriftens konturer op. Ved hjælp af den omtalte pen, samt tusch og lineal (kort, og uden hakker) kan det lade sig gøre at tegne de ønskede påskrifter. Et stykke mørkt, ikke sugende papir, bruges jævnlige til at kontrollere pennens tuschfyldning samt stregtykkelsen, som reguleres ved at variere trykket på denne.

Når tuschen er tør, kommer den endelige samling, prøvekørsel og justering, - samt smøring, sparsomt med Molykote-fedt, ved aksellejer og puffer.

Kommet så langt, føler jeg trods alt, at jeg har et specielt forhold til køretøjet, også selvom det måske ikke på alle punkter svarer helt til hverken forventningerne eller forbilledet. Så meget, at jeg, trods eventuel kritik, stadig føler skaberglæden lige stærkt. Den største kritiker er og bliver nok mig selv, en kritik som løbende udøves under fremstillingsprocessen, og derfor er afsluttet den dag, vognen efterlades på det fælles anlæg, og nye opgaver optager tankerne.

Flemming Lund





# QUIZ??

Ved julemødet 1978 i JS/DMJK blev efterfølgende jule-quiz prøvet på de fremmødte medlemmer og jeg synes at den er så god, at den fortjener en videre udbredelse.

James Steffensen havde komponeret den, og på grundlag af de ved den afholdte konkurrence indkomne besvarelser er spørgsmål 5 og svarene på spørgsmålene 5 og 10 udvidet i forhold til det materiale, der blev uddelt under mødet.

Nu kan De, kære læser, jo prøve Deres viden på spørgsmålene, og De kan finde quiz-masterens svar andet sted i bladet.

Red.

1. Hvilke er vore tre længste rene jernbanebroer, d.v.s. broer eller

viaduktanlæg uden vejbane eller stier, og hvor lange er de?

2. Genbrug er ikke nogen ny opfindelse, idet de faste brofag og klappfaget fra en ren jernbanebro på en nu nedlagt jernbanestrækning idag indgår i en anden tilsvarende bro. Hvilke to broer er der her tale om?

3. Hvilke egentlige jernbanetunneller har vi herhjemme, og hvor lange er de? Vejoverføringer og sporudfletninger tæller ikke med.

4. Anlægsarbejderne på den aldrig fuldførte strækning Frederikssund-Hillerød fik betydning for to privatbaner. Hvilke privatbaner var det, og hvilke ændringer blev foretaget?

5. Der er enkelte steder herhjemme, hvor sporet ligger så lavt, at skinneoverkanten (S.O.) er under

havets overflade. Hvor er det, og hvor meget ligger S.O. under middelvandstanden?

6. Hvori adskiller diesellokomotiverne af litra MV sig fra litra MY? Der menes de nuværende loko MV, ikke de forlængst udrangerede MV 115 og 116 fra 1929.

7. De gamle lyntog fra 1930erne fandtes i to udførelser, nemlig 3-vognstog og 4-vognstog. Hvor mange boggyer havde hver af disse typer?

8. Et af de gamle 3-vognslyntog blev ombygget til 4-vognstog. Hvad var anledningen hertil?

9. På hvilken strækning kørte de gamle lyntog sidst i regelmæssig drift?

10. Hvilke systemer benyttes til togopvarmning ved DSB?

## Klubnyt

MUSEUMSBANEN Maribo-Bandholm

Efter knap to års arbejde er Museumsbanens damplokomotiv ØG nr. 3 atter driftsklart.

Lokomotivet blev i 1906 leveret til Valby Gasværk af Hannoversche Maschinenbau AG. Gasværket anvendte lokomotivet til kørsel på kulbanen mellem Gasværkshavnen og værket - her trak det som regel 10 små kulvogne hver med 10 t last. Af vognene - der er specielle ved at de har bundtømning - er et eksemplar bevaret ved Museumsbanen. Da Valby Gasværk lukkede i 1964 overførtes lokomotivet VG 2 til Østre Gasværk - her kom det til at hedde ØG 3. Kørslen mellem Østre Gasværk og Frihavnen ophørte i 1969.

I 1970 overtog DJK lokomotivet med henblik på anvendelse på Museumsbanen Maribo-Bandholm. Her anvendtes lokomotivet kort tid til togfremførelse, forinden det blev nødvendigt at hensætte det med reparation og revision for øje.

I januar 1977 begyndte så det store arbejde med at reparere lokomotivet så det atter kunne godkendes til kørsel. Samtlige kedlens rør (96 stk.) blev udtaget og

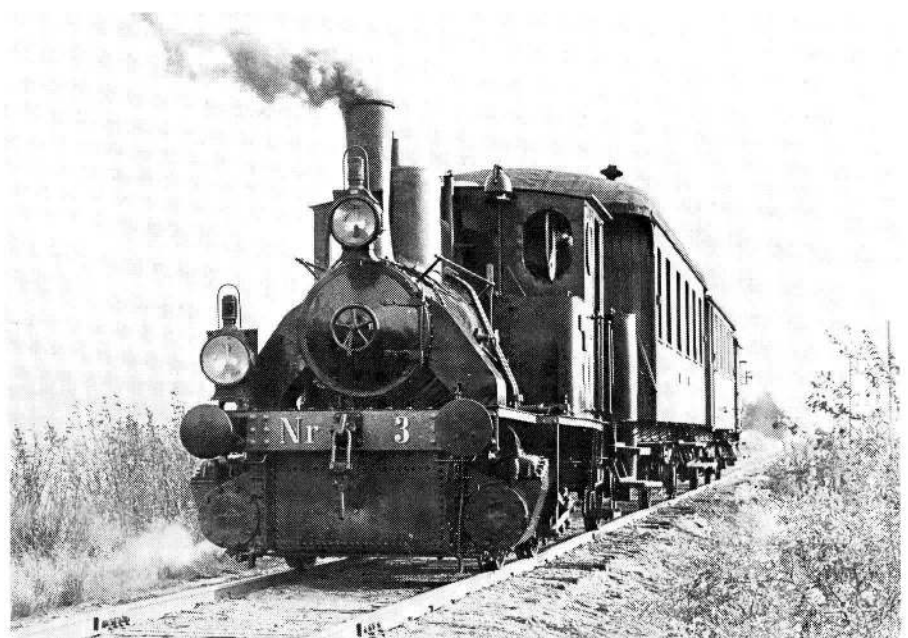
nye isat, lokomotivet har været løftet således at hjulene kunne fjernes til afdrejning. Kedelbeklædning og førerhus har været fjernet sammen med en del af bremseudrustningen, ventiler og håndtag.

De mange dele er nu atter samlet til et køreklart lokomotiv - som kronen på værket er lokomotivet malet skinnende sort - det sorte brydes af messingnavnepladerne og de tre blankpolerede messingbånd om kedlen. ØG 3 er - efter fjernelsen af "traktorpro-

jektørerne" - atter udrustet med petroleumslanterner.

Foruden de mange tusinde arbejdstimer har det kostet omkring 15.000 kr. at nå så langt. Mange har deltaget i arbejdet på forskellige stadier - men specielt har to af banens lokale medarbejdere Finn H. Madsen fra Torrig og Birger Bruun fra Søllested arbejdet med ØG 3 - uden den indsats disse to har ydet, var lokomotivet næppe blevet færdigt.

Vi håber ØG 3 i mange år kan være med til at trække Muse-



umsbanens tog mellem Maribo og Bandholm - som et levende minde om den tid, da et lokomotiv med respekt for sig selv havde røg op af skorstenen.

J.E. Krouel

#### SPORVEJSHISTORISK SELSKAB

SHS har i år fremstillet et stort 16 sideres Salgskatalog 1979 med masser af nyheder, bl.a. kan nævnes bog om linie 11, FDC-kuverter i anledning af Sporvejsmuseets indvielse den 26. maj 1978, 1979-sporvognskalender og masser af farvefotos.

Salgskataloget kan rekvireres gratis ved at sende navn og adresse til:

Sporvejshistorisk Selskab,  
Medlemssalget,  
Hvedevej 10,  
2700 Brønshøj.

#### HELSINGE MODELJERNBANEKLUB (HEMO)

En ny modeljernbaneklub er født i Nordsjælland. Den 26. april 1978 realiserede 7 Märklin-venner en gammel drøm om at danne en klub, hvis hovedformål skulle være:

- at støtte medlemmer i disses interesse for modeljernbaner, herunder at dyrke fælles samvær med henblik på at drøfte indvundne erfaringer, ajourføre viden om modeljernbaner og eventuelt deltage i bygning af materiel eller opbygning af anlæg med en eller flere kammerater,
- at søge at give medlemmerne økonomisk rimelige muligheder for at erhverve sig modeljernbanemateriel, materialer, litteratur m.v., bl.a. ved fælles indkøb af brugte anlæg eller udnyttelse af rabatordninger for nyt materiel,
- at holde kontakt med andre modeljernbane-interessererede, herunder klubber, unioner etc.
- at holde kontakt med jernbane-interessererede i almindelighed, herunder veteranbaneklubber o.l. At arrangere ekskursioner til veteranbaner, museer m.v., når der er interesse herfor.

Til opfyldelse af ovennævnte formål afholder klubben månedlige

møder, arrangerer udflugter og andre aktiviteter, hvis art og hyppighed besluttet af medlemmerne. Klubben har netop tilsluttet sig DMJU.

Klubben adskiller sig iøvrigt fra mange andre klubber ved ikke at have (eller ønske) fællesanlæg. Klubben har fast tilholdssted hos formanden, hvor egnede lokaliteter (og et større anlæg) står til rådighed. Herudover afholder man lejlighedsvis klubaftener hos øvrige medlemmer, når en klub-kammerat ønsker at demonstrere sit anlæg eller udveksle erfaringer med andre.

For at bevare klub-præget (og hyggen) er det maksimale medlemstal sat til 12, og der optages kun voksne "drenge", som arbejder seriøst med modeljernbaner. Klubben har "i skrivende stund" 10 medlemmer, alle Märklin-fans med egne anlæg. Ud over at dyrke den operative drift hygger flere medlemmer sig med at samle på Märklins gamle lokos og vogne, medens andre lægger vægt på at være selvbyggere af rullende materiel. Interessen for jernbaner i almindelighed manifesterer sig i klubmedlemmernes foto-, film- og lydoptagelser af de store forbillede for vore modeljernbaner, - og endelig må vi da ikke glemme den righoldige jernbane-litteratur, vi i fællesskab råder over til gavn og glæde for alle.

Klubben har indtil nu været præget af livlige interne aktiviteter, men vi har stadig kræfter til overs til at optage kontakt med andre klubber, eventuelt med henblik på gensidige venskabsvisitter o.l.

Henvendelser herom kan rettes til formanden:  
Mogens Halfdaner,  
Nordre Parkvej 33,  
3200 Helsingø.  
Tlf. (03) 29 50 55

#### INDUSTRIBANEKЛУББЕН

I SP 6/76 omtalte vi Industribaneklubben, dens speciale og baggrund. - Og hvordan er det så gået denne klub siden?

En ting er jo at være idealist en helt anden er at kunne omforme sin idealisme til realiteter.

Denne proces er dog lykkedes over al forventning for IBK,

ikke mindst takket være klubbens ledelse, der i praksis har fungeret efter principper, der tangerer moderne virksomhedsledelse.

Dette i forbindelse med en udbredt velvilje hos lokale myndigheder har lukket op for muligheder, der sammenlagt kan betragtes som noget af et eventyr.

#### HEDELANDS VETERANJERNBANE

De første år bestod klubben faktisk kun af ukuelig idealisme. Men der var ligesom ikke noget at pakke idealismen ind i.

Først pr. 1. januar 1976, da klubben fik hjemsted på Hedehusgården, opnåede klubbens arbejde en egentlig mening. Nu blev det indenfor mulighedernes grænser at leve op til formålsparagraffen "at køre med eget tog på eget spor".

At klubben lod det blive ved andet end tanken, så vi allerede den 21. maj 1977, hvor man indviede 1. etape af Hedelands Veteranbane, der dengang blot bestod af spor 1 på Hedehusgård station. Selv om IBK er ung af år, er meget opnået. Fremtiden er allerede fastlagt i store træk. Ikke mindst takket være det nye I/S Hedeland, der skal stå for den fremtidige udbygning af Hedeland.

Hvad er så I/S Hedeland. Ja folk, der bor i Roskilde-Tåstrup-Greve-området kender nok lidt til historien gennem omtale i dagspressen.

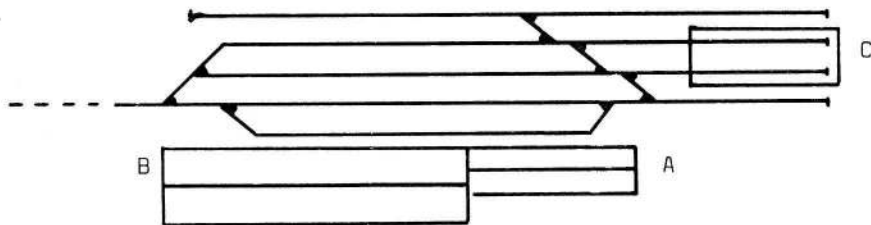
Af hensyn til alle andre giver vi lige et resumé.

#### I/S HEDELAND

Lad os begynde med begyndelsen. I 1972 nedsatte Landbrugsmysteriet det "Statslige Grusgravudvalg", der skulle rådgive om mulighederne for at omdanne grusgravarealer mellem Hedehusene, Reerslev og Vindinge. Udvalgets arbejde resulterede i 1974 i den såkaldte Hedelandsrapport. Udvalgets arbejde blev senere videreført af et fælleskommunalt udvalg "Fællesudvalget for Hedeland".

Dette udvalg var sammensat af repræsentanter fra Høje-Tåstrup Greve og Roskilde kommuner.

Høje-Tåstrup kommunes indsats resulterede i 1. etape af det kommende fritidsområde, det såkaldte "Hedeland Nord", der blev indviet den 21. maj 1977 under stor festivitas.



Forslag til udbygning af Hedehusgård station. Bygning A rummer HVB's maskinværksted, tømrerværksted, toiletter og kontor. B nuværende ridehus. C fremtidig remise.

Det er i Hedeland Nord, at Hedelands Veteranbane har sit hjemsted.

"Fællesudvalget for Hedeland" afløstes pr. 1. april 1978 af I/S Hedeland, der skal stå for koordinering af opkøb af arealer, udnyttelse, anlæg af veje, stier, beplantning og alle de mange andre opgaver, der skal løses.

I/S Hedeland har en bestyrelse, bestående af 4 medlemmer fra Roskilde amtsråd, 2 fra Københavns amt, 3 fra hver af kommunerne Greve, Høje-Tåstrup og Roskilde. Hovedstadsrådet kan udpege en observatør uden stemmeret.

#### ØKONOMIEN I I/S HEDELAND

Den nødvendige kapital til det nye I/S Hedeland frembringes ved, at Hovedstadsrådet indskyder 13,9 mio kr., Roskilde amtskommune 7,4 mio, Københavns amtsråd 3,7 mio, Greve, Høje-Tåstrup og Roskilde kommuner hver 7 mio kr., ialt 46 mio kr.

I perioden indtil 1990 opkøbes areal på 580 ha til en værdi af 13,9 mio kr. Etablering af veje, stier, underføringer, parkeringspladser 11,1 mio kr. Efterbehandling af arealer til et samlet beløb på 21 mio. Ialt 46 mio kr.

#### SPÆNDENDE PLANER

To arkitektfirmaer, Jørgen Vesterholt og Ole Nørregaard, har udarbejdet forslag om fremtidig udnyttelse af de nye Hedelandsområder. (Hedeselskabet og Statskovvæsenet ville ikke deltage i konkurrencen). Forslagene har i februar-marts 1978 været tilgængelige for den lokale befolkning. Forslagene har været udstillet i Tune og Vindinge skoler, Reerslev forsamlingshus, Hedehusene kro og Hedehusene bibliotek.

Forslagene fortæller i tekst og billeder om kommende Zoo, museum, golfbane, campingpladser, motorbane, skydebane, lejr-

skole, badesø, kaproning, friluftsteater og HEDELANDS VETERANBANE (HVB).

Før en "veteran", der har fulgt IBK fra starten, er det helt overvældende at se, at klubbens arbejde og ide i Hedeland i den grad har fænget arkitekternes interesse, som tilfældet er.

Nu er streger i et forslag ikke det samme som en endelig og fastlagt linieføring, men alene det, at man på højeste sted i Hedelandsudvalget (nu I/S Hedeland) har markeret en linieføring for ca. 8 km HVB mere end antyder fremtidens muligheder.

At forslagene tilmed indeholder diverse holdepladser, underføringer under offentlige veje, station foran indgang til ny Zoo, parkeringspladser, strækning gennem vekslende terræn, beplantninger og kunstige søer, gør ikke forslagene mindre interessante for IBK/HVB. Nu er gennemførelsen af dette store projekt ikke lige om hjørnet. Men opstarten skete umiddelbart efter 1. april 1978 og det udvikles frem til 1990.

#### SPÆNDENDE FREMTID

For HVB er fremtiden spændende. De muligheder, der åbner sig for klubben er samtidig en ud-

fordring, eller rettere en række udfordringer, som skal tages op - og bliver det!

Men da etableringen af det nye Hedeland vil ske gradvis, er der gode udsigter til, at HVB vil nå at vokse i samme takt.

Allerede nu vurderer klubben selv mulighederne derhen, at man i 1990 har de bedste vilkår, som nogen veteranbane kan opnå herhjemme.

Man har det største opland, nemlig Hovedstadsområdet. Gode tilkørselsforhold for besøgende ad overordnet vejnet, gode parkeringspladser. Afvekslende natur og terræn, og ikke mindst billige og hyppige offentlige transportmidler (HT) lige til døren. Desuden er man helt uafhængig af andre baner.

#### REALITETER I DAG

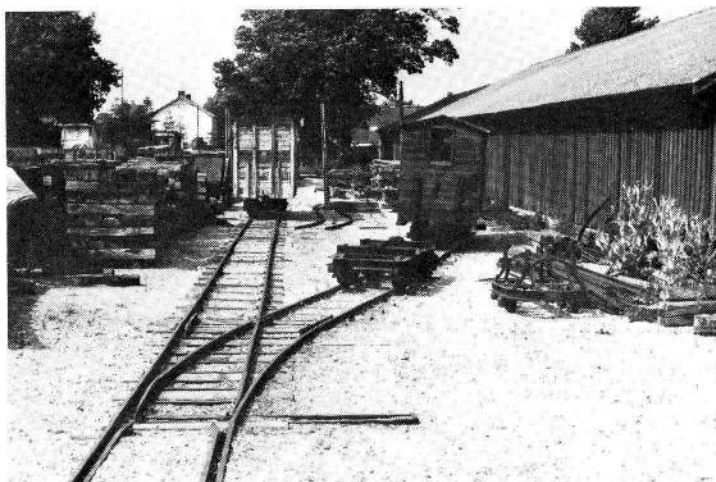
Det vi lige har fortalt, lyder som fremtidsmusik. Men der foreligger allerede på nuværende tidspunkt virkelige realiteter.

Stationsareal til Hedehusgård station er planeret til 5 spor samt en remise på ca. 10 x 20 m.

Strækningens længde pr. 1/8 78 ca. 500 m. Største stigning 50 promille, mindste kurveradius 50 meter. Yderligere planum pr. 1/1 79 ca. 1300 m med delvis udlagt ballast samt stationsplads Sølund (foreløbig endestation med om-løbsspor).

Ca. 1/4 79 opdeles klubben i fond og klub. Fondet, Hedelands Veteranbane, vil blive tillagt værdier som rullende materiel, værksteds- og museumsbygninger m.v.

Fondet vil få en ansvarlig fondsbestyrelse med repræsentant



Udsnit af Hedehusgård station, juli 1978.

for Hovedstadsråd, Københavns- og Roskilde amtsråd, Greve, Høje-Tåstrup og Roskilde kommuner.

Selve banelegemet med tilhørende jordarbejder, viadukter m.v. tillægges I/S Hedeland. Der udstedes eneretsbevilling til HVB vedr. benyttelse af banen.

Industribaneklubbens navn bevares. Klubben varetager de jernbane- og klubmæssige aktiviteter (en art driftsselskab).

Klubbens arkiv anbringes efter 1. april 1979 i nye lokaler sammen med samlinger fra Historisk Samfund og fra Lokalhistorisk Arkiv for Høje-Tåstrup kommune (et arkiv som HVB/IBK er medstifter af).

Tilsyn foretages af Bibliotekstilsynet, åbningstid formentlig 20 timer fra mandag til fredag. Lønnet medhjælp betales over kulturudvalg/biblioteksvæsenet.

I/S Hedeland betaler HVB/IBK 75 kr. pr. løbende meter anlagt bane - for 1979 dog max. 40.000 kr. Beløbet for 1980 bliver formentlig max. 50.000 kr. Der er således allerede nu mulighed for, at HVB altid kan have kapital til køb af nødvendige skinner og sveller til anlæg af den ønskede banelængde.

Som noget enestående i dansk klubhistorie har HVB/IBK fået direkte referenceret til såvel Hovedstadsrådet, Københavns amtskommune, Roskilde amtskommune samt til de tre Hedelands kommuner.

#### SAMARBEJDE MED ANDRE KLUBBER

Selv om klubben hidtil har lagt afgørende vægt på samarbejde med egnens myndigheder, er der dog blevet tid til kontakter med andre af landets baneklubber.

Som eksempel kan nævnes, at HVB/IBK efter indgået aftale med Dansk Jernbane Klub for en 10-års periode har lånt 7 roebanepogne, der i en årrække har henstået i Maribo. I lånebetingelserne indgår, at HVB/IBK betaler samtlige udgifter i forbindelse med afhentning, restaurering, vedligeholdelse og returnering.

For fuldstændighedens skyld skal her lige nævnes, at restaureringen for flere vognes vedkommende omfatter op til 100% fornyelse af træværk og 20% udskiftning af jernkonstruktion.

HVB/IBK tilbyder, at DJK-medlemmer, der er interesseret i bevaring af roebanemateriellet, og som ønsker at medvirke ved dettes restaurering, kan deltage i dette arbejde på lige fod med IBK-medlemmer.

I praksis betyder dette tilbud at DJK-medlemmer

- a) deltager alene på deres DJK-medlemsskab,
- b) må overholde IBKs bestemmelser,
- c) men modtager ikke IBKs medlemsblad,
- d) og har så efter 50 timers aktivt arbejde pr. år stemmeret i IBK-anliggender,

e) samt efter nærmere regler kan komme i betragtning ved uddelegering af jobs som loko-, togfører m.v., fornøden indøvelse forudsat.

Hensigten med dette tilbud er ikke at tære på DJKs i forvejen hårdt belastede arbejdsstyrke, men at finde frem til personer i hovedstadsområdet, som føler, at de kan udnytte få ledige fritimer i en god sags tjeneste.

Der er således i de fleste relationer kun 10-15 minutters kørsel til Hedehusgården i eget køretøj, og 20-30 minutters transport med HT.

Andre udslag af IBKs udadvendte samarbejdsvilje ser vi i årlig deltagelse i den omfattende udstilling "Find dig en hobby" i Roskildehallerne, samt i deltagelse i veteranstævne i Roskilde. Sidstnævnte for 1979 i dagene 31. august til 2. september.

#### SLUTBETRAGTNINGER

Klubben, der for 5 år siden nærmest betragtedes som et udslag af hjernesvind, og hvis arbejde selv i dag i visse jernbaneklubkredse betragtes som "et hul i jorden uden noget i", bygger uantastet af folkesnak videre på det brohoved, der nu solidt forankret findes i Hedeland.

Det kan allerede nu forudses at klubben indenfor overskuelig fremtid kan køre med såvel benzin-, diesel-, damp- og elektriske køretøjer. Sidstnævnte på basis af to ASEA-lokomotiver til 500 V jævnstrøm, som Rørdal Cementfabrik har skænket klubben.

Nu er vi vist ved at komme ind på klubbens rullende materiel, men det er en helt anden historie, som må gemmes til et senere tidspunkt.

Såfremt nærværende rids af HVB/IBKs aktiviteter får det til at krible i fingrene på dig for at være med, ja, så har klubben i mange år fremover brug for enhver hjælpende hånd, altså også din!

Er du interesseret i at medvirke til bevaring af dansk smalsporsmateriel, at skabe rimelige vilkår for bevaring og eventuel drift af samme, så vil klubben gerne høre fra dig.



Sporlægning på HVB, juni 78.

Adressen er:  
HedelandsVeteranbane/Industri-  
baneklubben,  
Postboks 48,  
2640 Hedehusene.

I klubben taler man ikke så meget om målsætning, men mere om at have et rimeligt ambitionsniveau (det er noget med altid at have begge ben på jorden).

Klubbens ambitioner går i al sin enkelthed bare ud på at vise, at banens sporvidde, klubbens alder, medlemmernes antal ikke er afgørende for de opnåede resultater, samt at sætningen "det kan ikke lade sig gøre" ikke foreløbig skal høres i klubben.

J.B. Dyrkilde

DMJU  
Dansk Modlejernbane Union

I week-enden den 4.-5. november 1978 afholdt DMJU sin årlige efterårssammenkomst i Odense. Det er måske lidt tidligt at tale om årlig sammenkomst al den stund det var første gang, men det er hensigten at indstifte det som en fast tradition.

Om lørdagen var der kørsel og komsammen på OMJKs anlæg i spor 0 på Kildemosevej, hvor der som altid var mange mennesker og hvor de mange nye modeller blev beundret og prøvekørt. OMJK havde budt på kaffe og brød og alle havde en dejlig eftermiddag med udveksling af erfaringer og historier. Dette fortsatte under mid-

dagen på Fyns Forsamlingshus, hvor der bagefter blev vist film fra det sydlige udland, lysbilleder fra Sverige og Fyn og tilsidst som en lille opvikker tegnefilm med Tom og Jerry (mus og kat). Flere vogne (også motor-) og vogndetaljer blev gennemgået og diskutert.

Om søndagen var der besøg på Jernbanemuseet om formiddagen og frokost i jernbanerestauranten. Efter frokosten var der afslutning af konkurrencerne. Der var ikke indkommet ret mange emner og det blev nødvendigt at aflyse byggekonkurrencens afdeling for tilbehør og farvefotokonkurrencen, da der ingen deltagere var. Til gengæld var deltagelsen i de øvrige af meget høj kvalitet. Vinderne i afdelingerne blev:

Trækkraft: DSB MH, bygget af Ebbe Andersen, SMJK. Mange fine detaljer, f.eks. blinklys på taget. Person-, post- og rejsegodsvogne: DSB Eco bygget af Sv. Å. Christensen, JMJK.

Øvrige vogne: RHJ Qa bygget af H.G. Christiansen, OMJK.

Sort/hvid fotos: "Damp ved kobling", fotograferet af Niels Jørgen Hansen, JMJK. Dette foto ses i nærheden af disse linier.

Herudover deltog 3 modeller og 3 fotos og til ikke-vindende deltagere blev der også udleveret en trøstpræmie.

På mødet i 1979 vil der blive afsluttet en ny konkurrence med de samme grupper for nybyggede modeller/nye fotos, færdiggjort/taget efter 5. november 1978.

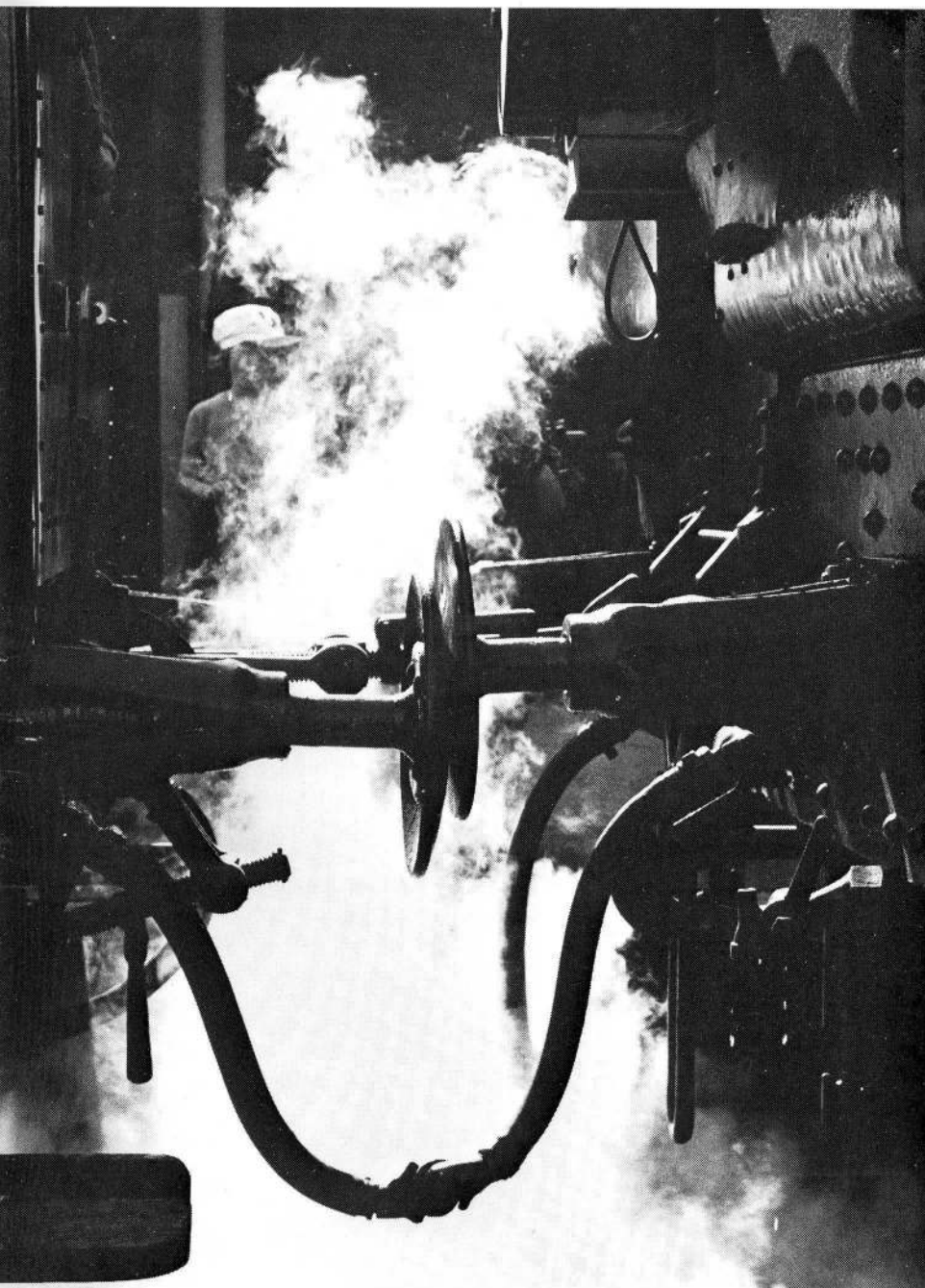
Meddelelse herom vil blive udsendt til alle DMJUs klubber.

Erik Juul-Pedersen,  
Fiskene 47,  
3650 Ølstykke.  
Sekretær i DMJU.

#### KRIMINELT HÆRVÆRK PÅ JERNBANEHISTORISK MATERIEL

De to motorvogne SNNB M 4 og M 5, der er hensatte i Gedser, har været udsat for hærværk, og følgende dele er blevet stjålet:

Alle lamper - M 4  
2 stk. bagagenet - M 4  
Alle ventilatorer - M 4 og M 5  
2 stk. sæder - M 4  
Skilte - M 4 og M 5



Alle dørhåndtag, indvendige døre  
- på begge  
Billeder på vægge - M 4  
Hylde for fragtbreve o.l. - M 4  
Alle betjeningshåndtag ved fører-  
plads - begge  
Messingplade under gashåndtag -  
begge  
Samtlige viserinstrumenter, bort-  
set fra et par stykker, ejer-  
ne selv har udtaget for rep.  
Vinduesvisker - M 4  
Hane for benzintank i motorrum -  
M 4  
Dynamo - M 4  
Håndtag og beslag for yderdøre  
Navnet TRIANGEL på køler - M 4  
Messingpyramide på kølerdæksel  
- begge  
Frontlygte - M 5  
Ventil for nødbremse  
Aftapningsventil i trykluftbeholder  
Sikkerhedsventil i trykluftbeholder  
- begge  
Kakkelovnslåge med karm  
Benzindæksel.

Det er forkasteligt, at vær-  
difuldt, historisk jernbanemateri-  
el skal behandles på denne måde,  
og kriminalpolitiet har da også  
overtaget sagen. Enhver, der måt-  
te have kendskab til denne sag, be-  
des straks videregive sin viden til  
politiet eller til:

F. Hermind W.E. Dancker-Jensen  
Villa Højbo DSB Maskinafdelingen  
Stationsvej Sølvgade 40  
4320 Lejre 1349 København K.

## LITTERATUR

### VESTSJÆLLANDSKE BANER

Af Niels Jensen.

J.Fr. Clausens forlag.

104 sider, knap A 5, rigt. ill.

Pris kr. 46,50

fås i boghandelen

Titlen angiver klart hvilke  
baner, der behandles i denne bog  
nemlig dem vest for Roskilde-  
Næstved linien.

Det er - efter min regnestok  
- bind 8 i "landsdelsserien" og vel  
det næstsidste, idet der kun mang-  
ler Sydsjælland.

Bogen følger - heldigvis - det  
sædvanlige mønster og jeg har fak-  
tisk intet nyt at sige herom - må-  
ske er der dog en nedgang i antal-  
let af billeder - og i billedernes  
"sjældenhedsgrad"? Der kunne f.

### SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB for 1978

|                               | Indtægter | Udgifter   |
|-------------------------------|-----------|------------|
| 14. årgang 1978               | 56.598,99 | 58.819,06  |
| Gamle årgange (op til 13.)    | 4.365,45  | 1.958,90   |
| Jubilæumsskrifter             | 367,45    | } 4.592,95 |
| ... og så kommer toget, Trine | 526,40    |            |
| Fotohefterne 1-2              | 760,60    |            |
| Fotohefterne 3-4              | 1.042,25  |            |
| Romantik i Røg og Damp        | 991,50    |            |
| DSB Old-Timere i model        | 2.384,45  |            |
| Damptrækraft i model          | 4.196,40  |            |
| Årets overskud                |           | 5.862,58   |
| Balance                       | 71.233,49 | 71.233,49  |

### STATUS pr. 31. december 1978:

|  | Aktiver   | Passiver  |
|--|-----------|-----------|
| Beholdninger: giro, kontant<br>og sparekasse | 43.808,70 |           |
| Forudbetalte abonnementer                    |           | 27.086,98 |
| MOMS-gæld                                    |           | 6.428,33  |
| Formue (1/1 78                               | 4.430,81  |           |
| ovf. overskud                                | 5.862,58) | 10.293,39 |
| Balance                                      | 43.808,70 | 43.808,70 |

eks. godt have været mere end ba-  
re én illustration til afsnittet om  
den midtsjællandske bane.

### DANSKE JERNBANEFÆRGER

Af Niels Jensen.

J.Fr. Clausens forlag.

96 sider, knap A 5, rigt. ill.

Pris kr. 43,50

fås i boghandelen.

"En længe savnet bog om dan-  
ske jernbanefærger" skriver for-  
laget i sin pressemeddelelse. Ja,  
måske, men ikke for SPs læsere,  
som har fået en grundig gennem-  
gang af samtlige jernbanefærger.

Denne bog er et lille leksi-  
kon (eller vejviser), hvor hver  
færge (samt bilfærger og skibe  
tilhørende DSB) har sin side med  
et foto, korte tekniske data og ski-  
bets historie kogt ned på en halv  
snes linier. Endvidere er overfar-  
ternes historie fortalt i bogens  
sidste afsnit - også særdeles sum-  
marisk.

Samler man på jernbanelit-  
teratur må denne bog vel også med  
- men søger man orientering om  
færger, ja, så er det ikke her.

Genoptryk af en bog fra 1878.  
194 sider, knap A 5, enkelte ill.  
Udgivet af støtteforeningen  
Danske Dampvenner,  
Esrumvej 47, 3000 Helsingør,  
giro 8 29 47 63, gennem hvilken  
bogen kan købes for kr. 50,- incl.  
porto for forsendelse.

En PRAGTFULD bog! - Intet  
mindre! En lokomotivinspektør  
Reynolds ved engelske baner har  
beskrevet lokomotivet og dets vir-  
kemåde og gennemgår betjeningen  
af samme både før, under og efter  
kørsel, giver gode råd om kørse-  
len, om eftersyn af maskinen, om  
fyrbøderens betydning o.m.m.

H.A. Rambusch har oversat  
"efter det engelske" og har gjort  
det fantastisk godt.

Jeg kunne fristes til at gen-  
give flere kapitler som smagsprø-  
ve - men jeg ved ikke, hvad jeg  
skulle vælge, for alt er godt.

Hele bogen er interessant -  
og man læser den igen og igen (jeg  
har allerede været den igennem 3  
gange!).

Et godt råd: Køb den straks!

### DAMPVOGNE OG LANDEVEJSLOKOMOTIVER

Af P. Thomassen.

120 sider, 170 x 250 mm, rigt ill.

Kr. 89,- plus 4,- i forsendelse.

LOKOMOTIVKJØRSEL  
en praktisk håndbog for  
lokomotivførere.

Kan købes hos forfatteren, se annoncen sidst i bladet.

Sandelig en overraskende publikation ved jule-tide. Forstået sådan, at det ikke var lige det emne, jeg forventede at PT var igang med at behandle.

Så meget desto større er glæden ved at kunne fortælle om et velformet, velskrevet og velillustreret opus om et emne, som måske vil forekomme mange endog meget historisk og støvet.

Lad Dem ikke narre. Historien om dampel-fanten i Vendsyssel er morsom læsning, og beskrivelsen af Strandvejens Dampsporvei-Selskabs fortrædeligheder er simpelthen henrivende. Man føler med de arme vognstyrere, der foruden at skulle kæmpe med deres - ikke alt for driftssikre - maskine også måtte have et øje på hver finger og tå for at kunne lirke dampsporvognen gennem trafikmylderet på den smalle Strandvej uden at alt for mange af de øvrige trafikanter kom til skade - på den ene eller anden måde.

Rowans luftkasteller beskrives meget indgående og desuden omtales samtlige de dampvogne, der har kørt ved danske privatbaner.

En lækker bog, som jeg mener, at alle SPs læsere bør anskaffe sig - her og nu! Jeg siger det ikke fordi PT er en "god ven af huset", men fordi bogen er god!

Holtrup

## QUIZ!!

SVAR PÅ QUIZ (og supplerende oplysninger i ( )):

1. a) Højbanen ved Nørrebro - ca. 590 m.
- b) Jernbanebroen Ålborg-Nørresundby - ca. 403 m.
- c) Højbanen i Vejle - ca. 382 m
- (a) inklusive underføringerne for Nordre Fasanvej og Nørrebrogade)
- (c) inklusive underføringerne for Skovgade og Strandgade).
- (De næste i rækken er:
- d) Sporudfletningsbroen mellem Ryparken og Emdrup - ca. 360 m.

e) Strandmøllebroen mellem Klampenborg og Skodsborg - ca. 290 m. (Den under bygning værende Strandmøllebro bliver ca. 319 m lang)).

2. Hele overbygningen fra den midtsjællandske banes bro over Roskilde Fjord ved Frederikssund indgår idag i jernbanebroen Ålborg-Nørresundby.

(Som kuriosum kan anføres, at sænkemaskinerne til bropillerne ved Frederikssund blev fremstillet på Ålborg Værft og transporteret til Frederikssund, medens brofagene fra Frederikssund altså få år senere blev transporteret fra Frederikssund til Ålborg.)

3. a) Boulevardbanen i København - længde ca. 1506 m.

(To dobbeltsporede tunneller med indskudte perronanlæg ved Nørreport.)

b) Hareskovbanens udadgående spor på Svanemøllen station - længde 330 m.

(Enkeltspor.)

c) På strækningen Skive-Glyngøre ca. 1,5 km fra Skive - længde ca. 130 m.

(Enkeltspor. Det skyldes de meget vanskelige jordbundsforhold på dette sted, hvor banen krydser den 14 m høje beliggende landevej Skive-Holstebro, at man valgte at bygge denne ret lange tunnel i stedet for et almindeligt overføringsanlæg. Tunnellen passeredes også af Skive-Vestsalling Jernbanes tog.)

4. a) Slangerupbanen blev forlagt på de sidste ca. 800 m før Slangerup for at skaffe plads til den midtsjællandske banes spor mod Hillerød.

b) Frederiksværkbanen benytter idag den midtsjællandske banes tracé mellem Hillerød og Brødeskov.

(Da den midtsjællandske bane blev nedlagt i 1936, tilbød Frederiksværkbanen at overtage afsnittet Hillerød-Frederikssund mod at staten fuldførte sporanlægget. Dette tilbud blev afslået, men Frederiksværkbanen overtog senere tracéen fra Hillerød til Brødeskov og anlagde en ny forbindelsesbane herfra over Gørløse til Skævinge. Denne nye tracé blev taget i brug den 15. maj 1950.)

5. a) I tunnelen for Hareskovba-

nes udadgående spor på Svanemøllen station. På det dybestliggende afsnit (under nærtrafiksporene mod Hellerup) er S.O. 3,48 m under middelvandstanden.

b) På Odsherredsbanen er S.O. 1,88 m under middelvandstanden på et ca. 800 m langt afsnit syd for Fårevejle station og et ca. 400 m langt afsnit nord for stationen.

6. MV er lidt svagere end MY - ca. 1250 kW mod ca. 1435 kW.

(De amerikanske dieselmotorer på ca. 1250 kW stammer fra den første leverance (MY 1101-04 samt en reservemotor, hvortil der senere blev bygget et lokomotiv, som fik nummeret MY 1105). Litrabetegnelsen MV blev indført i 1968, da man lavede et særligt maskinløb for de "små MY'ere". Litrabetegnelsen følger dieselmotoren, og litra MV udgør derfor ikke nødvendigvis en sammenhængende nummerrække. De nu ud-rangerede danskbyggede MY 1201 og 1202 blev også omlitreret til MV).

7. 3-vognstogene havde 4 boggyer og 4-vognstogene 6 boggyer.

8. Et 3-vognstog udbrændte og blev genopbygget som 4-vognstog.

(3-vognstoget MS 2 - AA 913 - MS 5 udbrændte på fri bane ved Hobro den 19/12 1938. Der blev trukket i nødbremsen, og toget kom derved til at holde så uheldigt, at brandvæsnet havde stort besvær med at nå frem. De to motorrum med tilstødende førerrum forblev (mærkeligt nok) uskadte og blev genopbygget som MB 17 (ex MS 2) og MB 18 (ex MS 5). Den totalskadede AA 913 blev ophugget og erstattet af nybyggede mellemvogne AB 919 og FJ 951.)

9. København H - Berlin Ostbahnhof (som internationalt tog "Nep-tun").

10. a) Dampvarme.

b) Elvarme ved 1500 V jævnspænding (de københavnske S-tog).

c) Elvarme ved 1500 V vekselspænding 50 Hertz.

(Dette system vil efterhånden erstatte dampvarmen. Systemet vil kunne bruges uden ændring i tilfælde af indførelse af eldrift ved 25.000 V 50 Hertz.)

- d) Varmt vand (MR-togene).  
e) Varm luft (bl.a. lyntog-  
ne, postvogne, rejsegods-  
vogne).

Kære læser! Hvormange kunne De helt ærligt klare? Ikke mange vel nok, for spørgsmålene var lidt drilske. Måske skulle jeg bede Steffensen om at komponere en sådan quiz specielt til SP - men uden

at svarene bringes i samme nummer, og måske med et par præmier på højkant??

RED.

## OPRYDNINGSSALG

SIGNALPOSTENS forlag ændrer salgsbetingelser fra 1/9 1978:

Priserne på publikationerne nedsættes til:

|                           |          |           |
|---------------------------|----------|-----------|
| DAMPTRÆKKRAFT i model     | 1100 gr. | kr. 95,00 |
| DSB OLD-TIMERE i model    | 1100 gr. | kr. 50,00 |
| ROMANTIK i røg og damp    | 400 gr.  | kr. 30,00 |
| Fotohefte 1, FFJ          | 125 gr.  | kr. 10,00 |
| Fotohefte 2, AHJ og AHB   | 125 gr.  | kr. 10,00 |
| Fotohefte 3, TFJ          | 175 gr.  | kr. 18,00 |
| Fotohefte 4, NKJ          | 125 gr.  | kr. 12,00 |
| og så kommer toget, Trine | 150 gr.  | kr. 14,00 |
| DSBs S-TOG                | 150 gr.  | kr. 14,00 |

Ved bestilling skal tillægges betaling for porto efter følgende skala: Samlet vægt indtil 500 gr.: Kr. 3,00, mellem 500 og 1000 gr.: Kr. 4,00, mellem 1 og 5 kg: Kr. 9,00 og over 5 kg: Kr. 14,00.

Indbetal beløbet på postgiro 6 49 47 22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj og anfør de ønskede titler på kupon til modtager.

### P. THOMASSEN

EMMASVEJ 2, 1. th. - 2820 GENTOFTE  
TLF. (01) 64 18 83 - GIRO 3 06 73 94  
(bedst formiddage)

## Dampvogne og Landevejslokomotiver

Foruden hovedkapitlerne »Dampelefanten« fra Vendsyssel og Strandvejens Dampsporvejselskab, der har opsamlet stof fra mindre kendte bøger og især fra gamle aviser og tidskrifter, indeholder bogen en gennemgang af de nævnte dampkøretøjer, deres historie og udvikling. Endvidere en udførlig omtale af de sydslesvigske dampvognsplaner og endelig behandles samtlige dampvogne, der har været i drift på skinner i Danmark. 120 sider, ca. 80 ill., 89 kr., forsendelse 4 kr.

Endvidere kan følgende leveres, så længe oplag haves:

|  |        |
|--|--------|
| Lollandsbanen 1874-1974 (B. Wilcke og P.T. 1974), 272 s., ca. 160 ill. ...   | 90,00  |
| Tisvildebanen 1924-1974 (1974) 39 s., 34 ill. ....   | 20,00  |
| Hirtshalsbanen gennem 50 år, 1925-1975 (1975), 109 s., 94 ill. ....  | 56,00  |
| Sorø-Vedde Banen 1976), 80 s., 54 ill. ....  | 41,00  |
| Midtbanen (1977), 143 s., 120 ill. ....  | 84,00  |
| Tørsbøl-Padborg Banen (1977), 54 s., 40 ill. ....  | 33,00  |
| Broager Banen (1977), 56 s., 40 ill. ....  | 33,00  |
| Odense-Svendborg Banen 1876-1976 (Lars Viinholt-Nielsen 1976),<br>278 s., 102 ill. ....  | 68,00  |
| William Bay: Danmarks Damplokomotiver (1977), 339 s., gennemill. ...   | 400,00 |
| H. H. A. Rambusch: EN GAMMEL JERNBANEMANDS ERINDRINGER<br>1854-1882. Optryk af bogen fra 1916 med 29 sider tillæg omfattende en<br>biografisk skitse af Rambusch samt bemærkninger og tilføjelser af Jens<br>Køefoed og P. Thomassen. Indb. .... | 90,00  |

#### Udgivet af Historisk-topografisk Selskab for Søllerød Kommune:

|   |         |
|---|---------|
| Kystbanen 1897-1972 (1972), 311 s., ca. 180 ill. ....   | udsolgt |
| Bådarten på Furesøen og tilstødende vande (Fr. Frederichsen og P.T.)<br>(1972), 97 s., 62 ill. .... | udsolgt |
| Søllerød Kommune - på postkort (1973) 13 s., ill. ....  | 15,00   |
| Lundtoftebanen (1974), 28 s., 16 ill. ....  | 15,00   |
| Nærumbanen gennem 75 år, 1900-1975 (1975), 232 s., 166 ill. ....                                    | 84,00   |

ANNONCEANNONCEANNONCEANN

1 stk. lokomotivlygte - elektrisk -  
fra DSB damploko, samt  
1 stk. dampfløjte  
sælges for højeste bud.

Skriftligt tilbud sendes til  
H. Wachter,  
Sportsvej 71,  
2600 Glostrup.

Sidste frist for afgivelse af tilbud  
er 15. april 1979.

ANNONCEANNONCEANNONCEANN

ANNONCEANNONCEANNONCEANN

### SPECIALTILBUD SIKRINGSANLÆG

Vor klub har gennem snart mange år haft originale materialer liggende til opbygning af et relæsikringsanlæg type DSB 1953. Men da det kniber med både tiden og pladsen, har vi på sidste generalforsamling vedtaget at skille os af med følgende:

ca. 50 sikringsrelæer af DSI-type  
RA, RB, RC, RD, RE (6, 10 og 20  
kontakter med plexiglas-dæksel og  
bakelit-dæksel).

2 tidsrelæer type GB og GD.

2 koordinatvælgere (til automatisk  
togkontrol).

Disse gode, fuldt funktionsdygtige museumsgenstande har vor klub modtaget som gave med klausul om, at de kun må benyttes til ikke-kommercielle hobby formål. Vi ønsker nu at bytte tingene væk til en klub eller enkeltperson, som agter at benytte dem efter hensigten. Vi kunne tænke os spor 0-dele til gengæld, f.eks. sporskiftedrev og løsele til rullende materiel.

Storekøbing-Lillested (Model) jernbane, v. Sv. Å. Petersen, tlf.  
(01) 74 72 50, aften.

ANNONCEANNONCEANNONCEANN