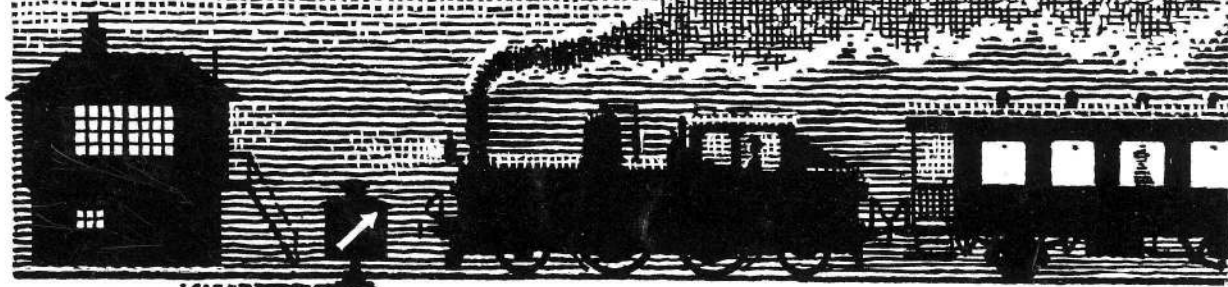


# SIGNALPOSTEN



**16** årgang **1980** 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, 1864V. 01-22 77 05

#### TRYK & BOGBINDING:

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

#### 16. ÅRGANG, NUMMER 1

MARTS 1980

#### INDHOLD I DETTE NUMMER:

Motormateriellet, Triangel mod VII bred .....	3
Vi bygger: Vandtårn ..	19
Danske damploko, anvendelse .....	26
De gode gamle dage .....	44
Litteratur .....	47
Billedgalleriet .....	47

#### Forsidebilledet:

"Mødig, og med ganger halt fra megen strid i modvind, helten dog ved søvn og malt sin kraft genvandt i Søvind.

Søvind st. HØJ, 30/6 1964.  
Foto: MC."

**ABONNEMENT** tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6 49 47 22, redaktionens adresse.

**PRIS:** 16. årg. 1980:  
kr. 76,00 incl. moms.

Kære læser!

Hermed ønskes alle et rigtig godt Nytår og velkommen i 16. årgang af tidsskriftet SIGNALPOSTEN, som har det så godt som ingensinde. I hvert fald nåede vi i 1979 op på 976 direkte abonnenter - uden at miste nogen af "de løse", hvilket er ny rekord, som giver forhåbninger om i 1980 at nå det magiske runde tal, som vil give redaktøren muligheden for at prale med et fire-cifret abonnentstal - hvis en mulig annoncør skulle falde ind.

Tak for tilslutningen - og for alle de mange pæne hilsener, der indløb mod årets slutning.

Jeg skal også huske at meddele, at da der har været kraftig afsætning på gamle årgange m.v., må den i 15. årgangs nummer 4 bragte oversigt over lageret korrigeres som følger:

8. årgang 1972: rest over 50 sæt  
9. årgang 1973: rest knap 20 sæt

#### SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB for 1979

	Indtægter	Udgifter
15. årgang 1979	58.768,78	58.709,09
Modtagne gaver	30,15	
Gamle årgange (op til 14.)	5.787,05 )	
... og så kommer toget, Trine	271,70 )	
Supplement/rettelser til Bays bog	1.828,65 )	
Fotohefterne 1-2	622,40 )	2.945,40
Fotohefterne 3-4	693,30 )	
Romantik i røg og damp	998,05 )	
DSB Old-Timere i model	1.580,35 )	
Damptrækkraft i model	3.718,70 )	
Årets overskud		12.644,64
Balance	74.299,13	74.299,13

#### STATUS pr. 31. december 1979

	Aktiver	Passiver
Beholdninger (likvide midler)	64.744,95	
Førbetalte abonnementer		34.405,40
MOMS-gæld		7.386,97
Debitorer/kreditorer		14,55
Formue (1/1 1979 kr. 10.293,39 overført overskud kr. 12.644,64)		22.938,03
Balance	64.744,95	64.744,95

## Nyt Fra Redaktionen

10. årgang 1974: kun nr. 3, 4, 5 og 6, og kun i små oplag.  
11. årgang 1975: kun nr. 1, (4), 5 og 6, og kun meget få er tilbage, specielt af nr. 4.  
12. årgang 1976: rest knap 20 sæt  
13. årgang 1977: rest over 50 sæt  
14. årgang 1978: rest knap 50 sæt  
15. årgang 1979: rest over 50 sæt

Fotohefterne 1 og 2, kun ganske få stykker tilbage.

Da jeg også skal have plads til årets regnskab her, slutter jeg med et på genhør i nr. 2, der vil blive udsendt ca. 1. juni.

Holtrup

# MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

## TRIANGELVOGNENE, mod. VII bred

Lad os først lige se, hvad DfA leverede af jernbanemotorvogne i perioden 1922-1926, inden de lancerede den brede model VII:

Lev. i	an- tal	mo- del	type	kasse	længde meter	forende	indretning
1922	1	I	1A	smal	5,05	"snude"	5/2 fag
1923/24	5	II	1A	smal	7,20	fremb.	rsg. + 2 1/2 + bp
1924/25	7	IV	1A	smal	7,80	fremb.	rsg. + 3 + bp
1924/25	1	IV	1A	smal	7,80	fremb.	fp + 3 1/2 (bp)
1925	3	V	1A	smal	7,20	"snude"	rsg. + 3 + åbp
1926	2	VI	1A1	bred	12,50	fremb.	rsg. + 5 + rsg.
1926	1	VII	1A	smal	9,18	fremb.	rsg. + 4 + bp
1926	1	VII	1A	smal	9,18	fremb.	fp + 4 1/2 (bp)

fremb. = frembygget karosseri. fp = forperron. bp = bagperron  
åbp = åben bagperron. rsg. = rejsegodsrum.

Ved et fag (bænke) forstås jeg en "bås" med bænke over for hinanden, i en kupevogn (sidegang) lig med 1 kupe, i en midtgangsvogn med normalt vis á vis arrangement den vogndel, der ligger mellem 2 bænkerygge. Siddepladsmodulet er afstanden mellem bænkeryggenes top. Hvis alle sæder vender til samme side, opfatter jeg hver bæk som 1/2 fag. Der svarer i reglen 1 bredt eller 2 smalle vinduer til et fag. De smalle vinduer er ofte samlet i grupper, svarende til fagene: "Tvil-lingvinduer".

Triangelvognene mod. II - mod. IV - mod. VII udgjorde ligesom en jævn udviklingsrække, mens mod. V (DSB MA) og mod. VI (DSB MC) nærmest var blinde sidespor til udviklingen af den typiske Triangelvogn, der efterhånden udkrystalliserede sig af "rodebunken" mod. VII, nemlig DSBs ME/MF og diverse 2- og 3-akslede privatbanevogne, der nok udviste en del varianter, men som havde et udpræget fælles præg i konstruktion og design.

Model VII var 2-akslede, benzin-mekaniske vogne med akselfølgen 1A og med kun ét fører-rum (enkeltrettede), og opbygningen var ganske den samme som ved mod. II og IV. De havde alle 100 hk motor og frontkøler. Der var lukket bagperron og kun overgang til efterhængte vogne i bag-

enden. Alle vognene var udvendig beklædt med lodrette, ferniserede teaktræslister, hvilket var tilfældet med alle nybyggede Triangelvogne på danske baner fra 1925 ff. Alle mod. VII-vogne havde lige lange vognkasser: 9180 mm udvendig.

Mod. VII kan deles i flere grupper, hvoraf den første kun bestod af de to vogne HTJ M 11 og OHJ M 2, der tidligere er behandlet her i SP (nr. 4/1977, p. 288-289 og 282). De havde smalle vognkasser med 2+2 siddepladser i bredden og var lige brede over det hele (2,47 m udvendig), og de var leveret med primitive centralpuffer/koblinger i begge ender.

Alle de følgende mod. VII-vogne var derimod - som den første Triangel-type - forsynet med normalt kobletøj i begge ender, og vognkasserne havde fuld personvognsbredde i passagerafdelingen (ca. 3 m udvendig), mens endeperronerne af hensyn til de udadgående døre var noget smallere, omkring 2,5 m, og svagt tilspidsede mod gavlene.

Selv om alle mod. VII-vognene var lige lange, var den brede del af noget varierende længde, idet både for- og bagperronernes længde varierede en del efter de forskellige kunders specielle ønsker. Det bemærkes, at VNTJ M 3, der også af DfA betegnedes som en mod. VII, var ombygget fra en

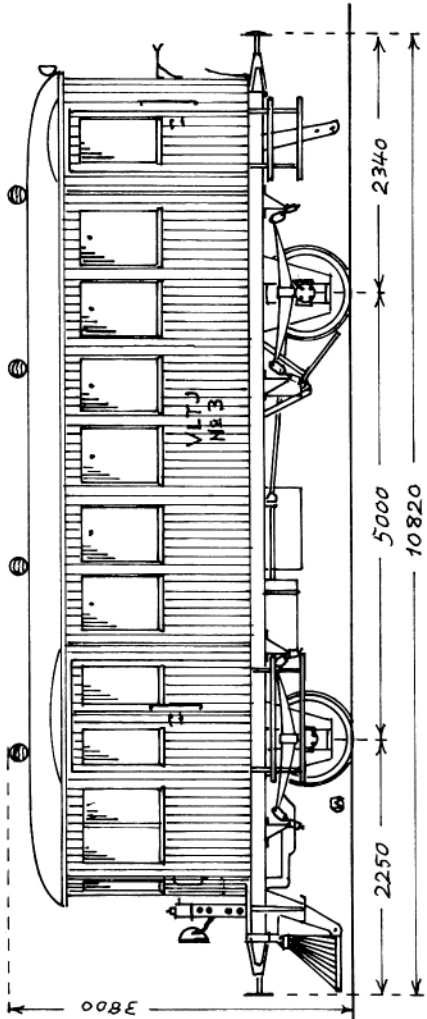
gammel person- og postvogn og derfor afveg noget fra standarden, den havde f.eks. en kortere vognkasse og åben bagperron, og forperronen var ikke smallere end passagerafdelingen.

Man siger, at om smag og behag kan der ikke diskuteres. Jeg må med Albert Engström sige:

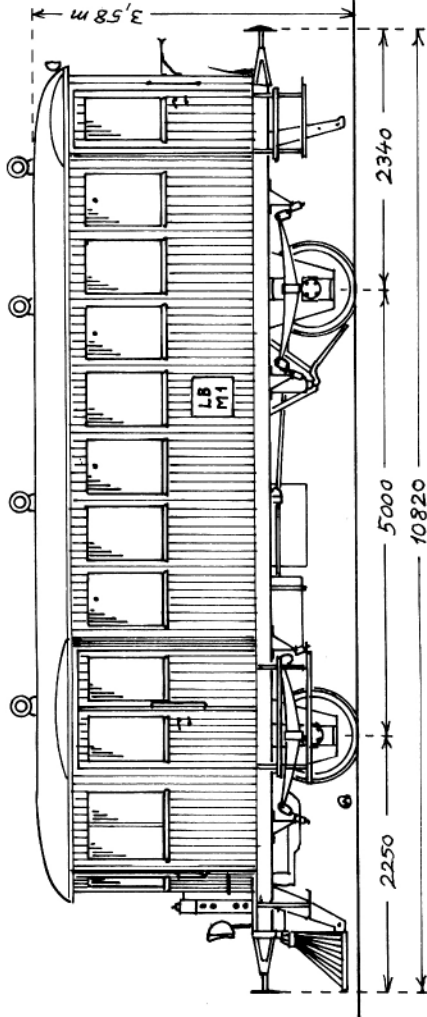
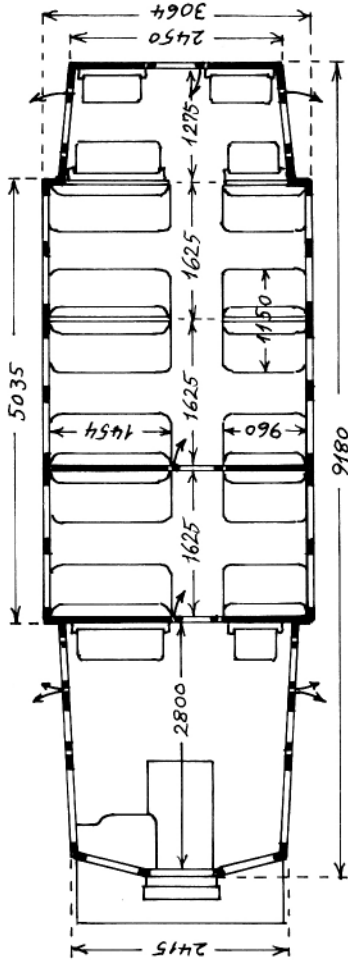
"Det er et faktum, men det stemmer ikke med de virkelige forhold".

For eksempel er der meget delte meninger om Triangelvognenes udseende. Jeg synes, at de gamle, smalle Triangelvogne med frembygget karosseri frembød et såre harmonisk og tiltalende ydre, specielt de 2 lange, slanke vogne af mod. VII, smal. Derimod var/er den typiske brede 2-akslede Triangelvogn absolut ikke nogen skønhedsåbenbaring. Den brede "hoveddel" af vognen udgjorde ligesom en alt for ringe del af helheden, der var stærkt præget af den lange, smalle, svagt tilspidsede forperron, mens bagperronen var af mere normal personvognsstørrelse. Hele køretøjet virkede derfor nærmest som en karrikatur af en "rigtig" træpersonvogn. Men i virkeligheden var vognene ret funktionalistiske ud fra datidens præmisser, og de gjorde i mange år et godt job på både privatbaner og på DSB. Nu bagefter flyder vore nostalgiske tårer rigeligt over de små grimianers forsvinden, og flere end nogensinde har fået øjnene op for deres specielle, lidt kluntede charme og dyrker begejstret det specielle Triangel-look, som vi har kendt fra de fleste, danske privatbaner.

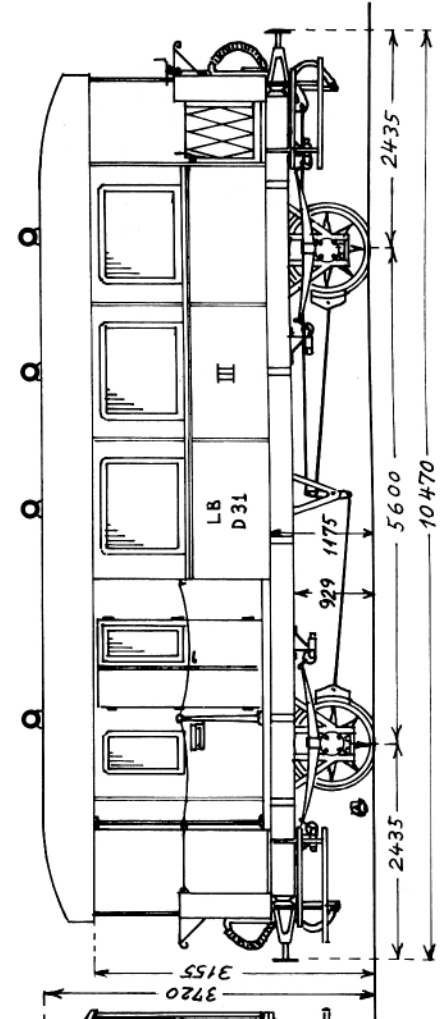
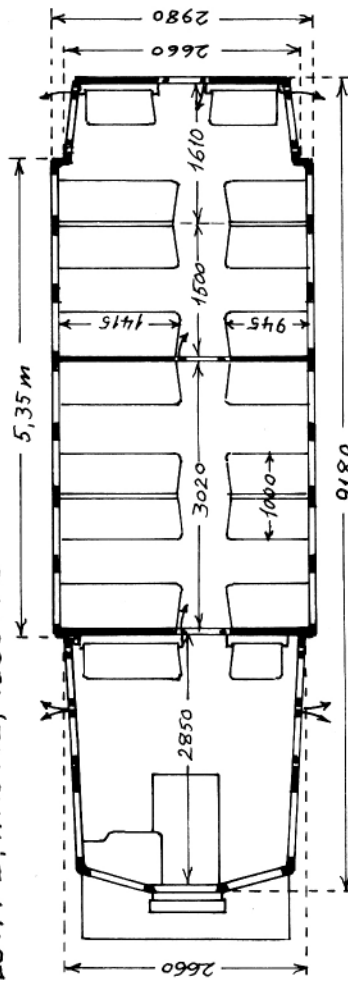
Mod. VII's undervogne var i princippet ens, men var dog lidt kortere ved de to første, smalle vogne, hvor både træk- og stødtøj var anbragt i midten, så man hverken behøvede en solid pufferplanke eller speciel afstivning af ramme-hjørnerne. De to smalle vogne havde gammeldags fladjerns-akselgaffler, mens de øvrige fik de mere moderne, formpressede pladegafler. Længden over pufferne var for alle brede VII'ere 10820



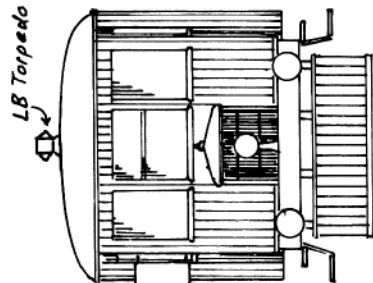
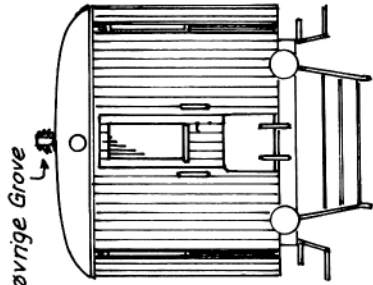
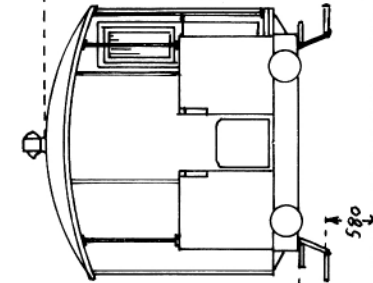
VLTJ № 3



LB M1-2, VNTJ M2, VæGJ M2



LB D31-32's  
postende



LB M1-2 m.fl.

LB D31-32, Scnd. 1911. 1935 omb. til rene, 5 fags, III kl. vogne: C 24-25.





LB M 1, Rudkøbing 1961

mm. Akselafstanden var for alle vogne, leveret 1926: 5,00 m, mens den forlængedes til 5,40 m for vogne, leveret 1927. Det skulle give en forbedret gang i sporet i form af mindre slingren ved "høje" hastigheder.

Motoren var i alle mod. VII den 100 hk, 6-cyl. Continental 14H benzinmotor, og transmissionen skete ved hjælp af en 3-trins gearkasse, reversgearkasse og et bagtøj med udvekslingsforholdet 1:5, 1:5,33 eller 1:5,8 efter kundernes specielle ønsker. Alle vognene leveredes med fabrikkens specielle "skivebremser", hvorom lidt mere kan læses i SP 2/77, p. 95, 1. spalte.

Der leveredes ialt 15 nybyggede, brede mod. VII-vogne i 1926/27, men hertil kom 1 stk. ombygget post- og personvogn (VNTJ M 3), og endelig var de to vogne: TFJ M 1-2 fra 1928 ifølge hovedtegningen af model VII, selv om DfA senere henførte dem til en model for sig: Mod. X, på grund af ændringer i maskinanlæg og transmission.

Selv om de her behandlede vogne var lige store og opbygget på ganske samme måde, virkede gruppen noget broget, fordi man endnu ikke havde standardiseret udførelsen af visse ydre detaljer, specielt form og størrelse af vinduer og døre, hvilket kunne præge de enkelte vogne meget, selv om

hele resten af køretøjet var så godt som ens. Ser vi bort fra de motorvogne, der var opstået ved ombygning af gamle person- eller postvogne, var alle de senere "små" Triangelvogne fra 1927 og fremefter meget mere ensartede i design og fremtoningspræg - også selv om de varierede noget i størrelse og enkelte var 3- i stedet for 2-akslede.

Vi vil her først behandle de ældre mod. VII-vogne, der havde varierende vindues- og dørformer, afvigende fra det standardiserede Triangel-look (ME m.fl.).

Første udseende-type var vognene med 2 smalle, skarpkantede vinduer i hvert fag - altså vinduer, der ikke havde afrundede hjørner foroven. Af denne type fandtes:

LB M 1-2,  
VNTJ M 2,  
VaGJ M 2,  
VLTJ No. 3.

Den ældste mod. VII-tegning, vi har fundet, er dateret 22/10 1925. Den viser et tilbud til Langelandsbanen. Den viste vogn var tænkt udført med store, skarpkantede vinduer med trækruder, ganske som ETJ M 1, HTJ M 11 samt DSB MA og MC'. Denne vindues-type blev senere frafaldet for LBS vedkommende og erstattet med de små, skarpkantede vinduer, 2 stk. for hvert bænkefag - og hvert andet til at skyde ned.

En ændret tegning viser derefter noget nærmere den udform-

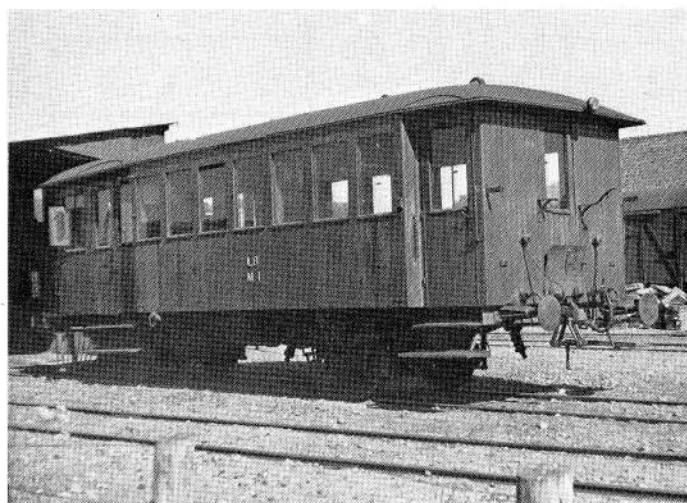
ning, som Langelandsbanens vogne fik: Forperronen var ikke mindre end 2850 mm lang indvendig og havde i hver side en dobbelt fløj-dør med en samlet døråbning på 1300 mm, der dog ikke kunne udnyttes helt til den sidste mm, da den ene dør kun kunne åbnes ca. 135° på grund af vognsidernes forkrøbning. Rummet foran dørene, til venstre for førerpladsen synes ifølge hovedtegningen skilt fra selve indgangsperronen med en kæde, mens der var vist en lav låge, men ingen døre eller gitre mellem føreren og publikum. På væggen ind mod passagerafdelingen var anbragt klapsæder til 4 personer.

Passagerafdelingen var delt i 2 afdelinger. Den forreste afdeling rummede 2 bænkefag i almindeligt midtgangarrangement: 2+3 pladser i bredden og med siddepladsmodul 1500 mm, ganske som i LBS almindelige personvogne. Bageste afdeling indbefattede også den smallere bagperron, der ikke var afskilt fra den brede del. Der var her 1 1/2 fag faste bænke, suppleret med 4 klapsæder på baggavlen. Der var hverken ruder i skillerum eller endevægge i passagerafdelingen.

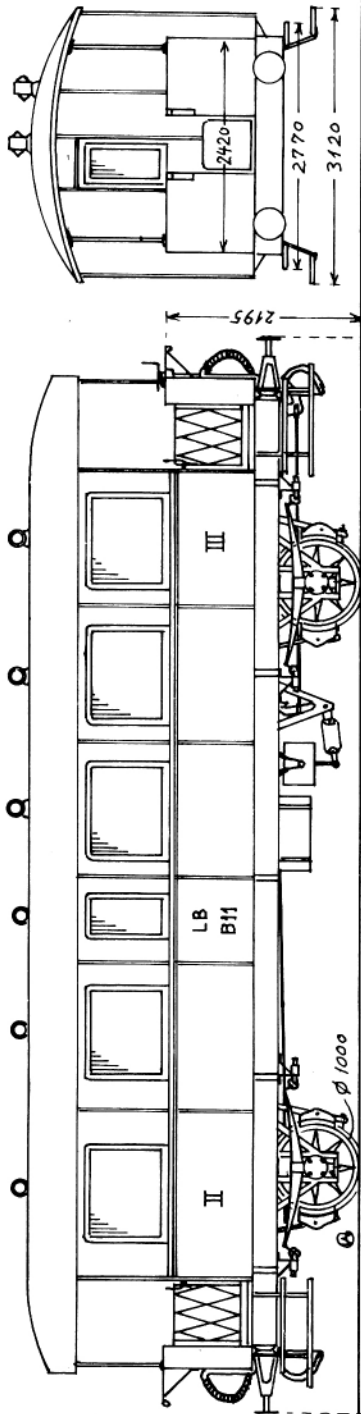
Vognens faste sæder var af træ med et overtræk af "tæppetøj" på filtunderlag, mens klapsæderne synes at have været nøgne.

Vognen opvarmedes af en koksfyret varmtvandskedel, op-hængt under passagerafdelingens forreste, højre hjørne. I taget fandtes ventilatorer af typen "Torpedo".

DfA leverede i løbet af 1926

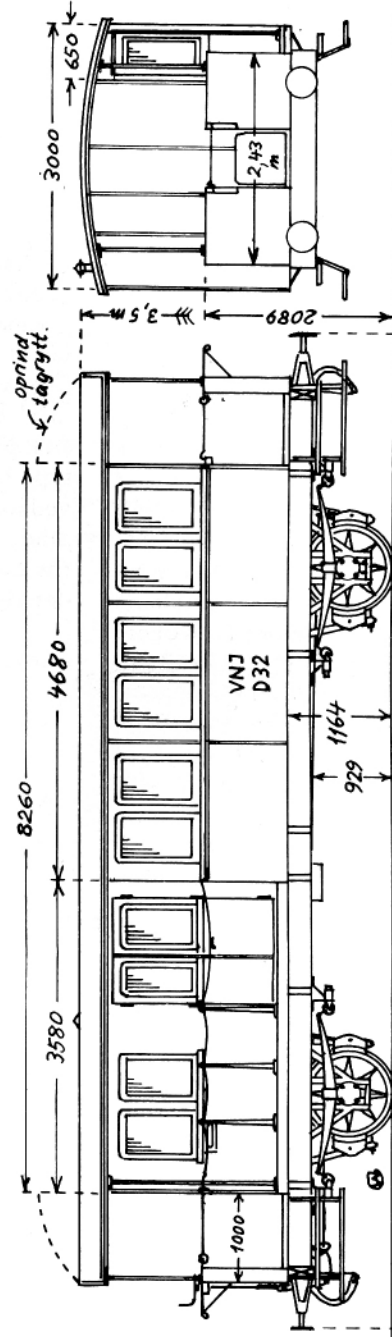
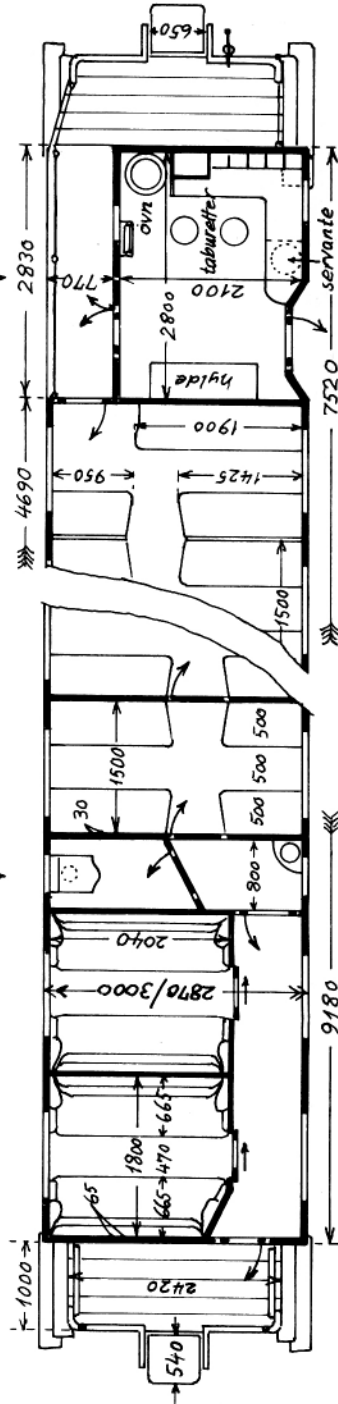


LB M 1, Rudkøbing 1961

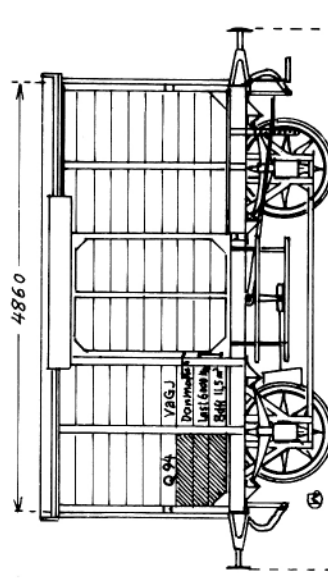


LB B, C og D,  
III kl. enden.

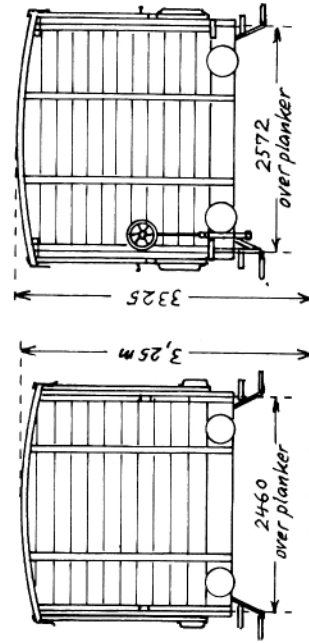
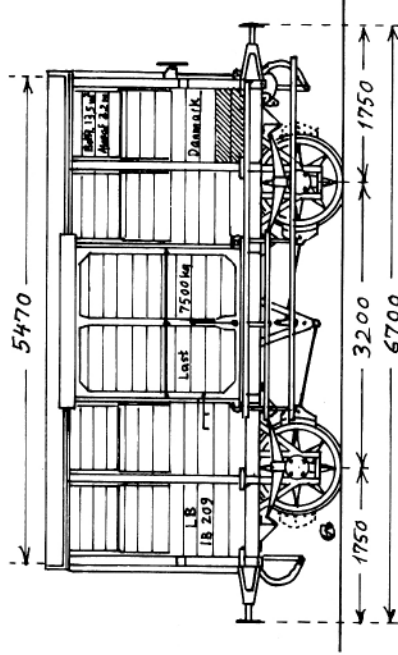
LB B 11-13 Scandia 1911



VNJ D 32, Maribo 1903.  
1946 omdan. til motor-  
bivogn, + tagryt, + TB.



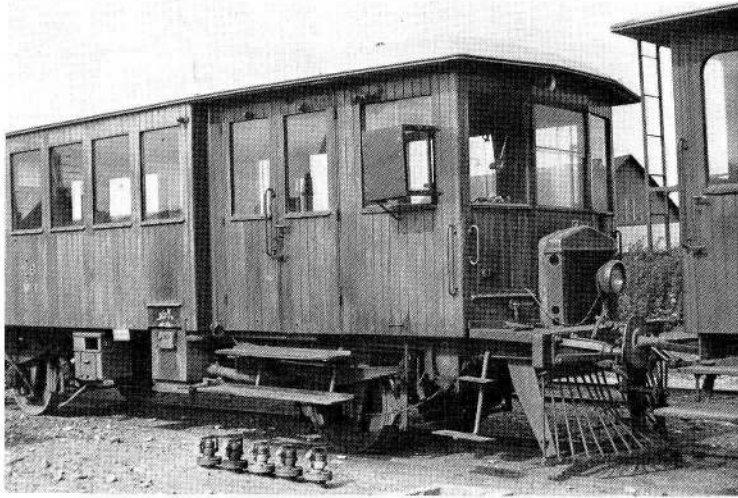
VAGJ Q 94  
LB IB 209-212  
 $4800 \times 2400 = 11,5 \text{ m}^2$ . Last 6 t.  
 $5410 \times 2500 = 13,5 \text{ m}^2$ . Last 7,5 t.



VaGJ Q 94, 1954 ex-NTJ  
Q 94, omb. fra QA-type,  
opr. VGJ Q 64, Goerl. 1894.

LB IB 209-212, Scnd. 1931  
opr. kun TL, siden TB (G).  
1948 tillige skinnbuskobling

VNJ D 31-32 indv. indrettet ganske som HOJ D 31-32, se Sig. P.4/77 s. 256 C.



LB M 1, Rudkøbing 1961

fire stykker af den lige beskrevne vogntype:

2 til Langelandsbanen, LB M 1-2,  
1 til Varde-N.Nebel Jb, VNTJ M 2  
1 til Varde-Grindsted, VaGJ M 2.

Langelandsbanen var den første privatbane i Danmark, der anskaffede noget, der mindede om det, vi forstår ved en motorvogn: den famøse Purrey-dampmotorvogn, der tidligere er omtalt i SP, nr. 6/1972, p. 204-206. Den anvendtes dog kun i omkring 3 år og erstattedes af et let damplokomotiv, LB 4, fordi motorvognsteknikken endnu ikke var udviklet til en rimelig driftssikkerhed i 1911. Man klarede sig også meget udmærket med traditionelle damptog i de første år, og Langelandsbanen var en af de privatbaner, der længst op mod "vor tid" blev drevet uden væsentlige underskud. Man blev dog noget foruroliget, da man i både 1920/21 og 1921/22 oplevede ret store, negative driftsresultater og derefter i flere driftsperioder kun opnåede overskud på nogle få hundrede kroner.

Det var derfor særdeles velkomment, at man i 1926 kunne gennemføre ikke mindre end to store reformer, der tilsammen fik større effekt end de tidligere forsøg med mindre udvidelser af køreplanerne: Man fik åbnet jernbanefærgeruten Rudkøbing-Svendborg, og man anskaffede de 2 små Triangelvogne LB M 1-2, byggenr. 969 og 970, jf. beskrivelsen ovenfor. LBs toggang udvidedes nu straks fra 4 til 6 tog i hver retning på hovedlinien til Bagenkop og fra 2 til 4 tog på Spodsbjerg-gre-

nen, og køretiderne reduceredes på Bagenkop-linien med op til 10 minutter eller ca. 15%, og det til trods for, at der samtidig indførtes en del flere standsningssteder.

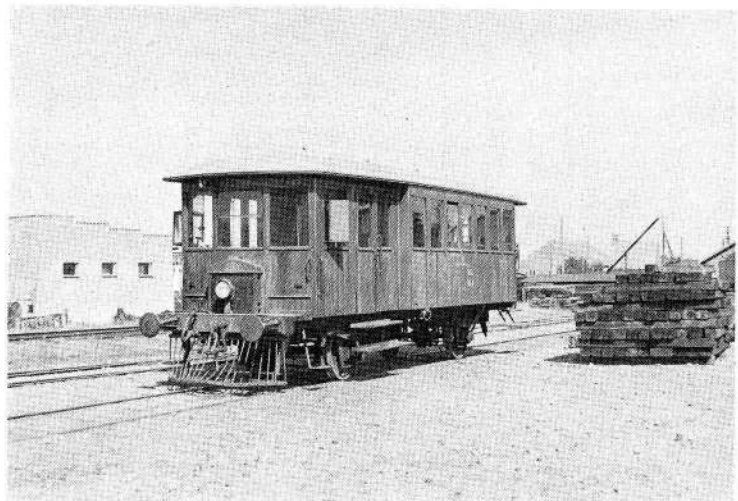
Banen sørgede straks fra motoriseringens start for at skaffe egnede bivogne til M 1 og 2. Da LB var en ret "ung" bane, havde man ikke nogen bestand af gamle, lette personvogne, der var egnede som motorbivogne, og man var åbenbart også for publikumsvenlige til at gøre som f.eks. SNNB: Indrette de simple bænkevogne, hvoraf man dog havde 4 stk., til formålet. I stedet udstyrede man de "rigtige" personvogne B 11 og 12 samt C 21 og 23 med trykluftbremse, og B 11 og C 21 fik ligeledes straks eget koksfyret varmtvandsanlæg samt rullelejer. Derudover anskaffedes fra Lollandsbanen 2 gamle, lette godsvogne, en lukket, ex LJ LC 196 og en åben, ex LJ NC 395. De litreredes ved LB Q 1 og P 11. Iflg. Ib V. Andersens LB-bog anvendtes

disse små vogne i motortogene, mens det i DJKs bog hævdes, at de benyttedes "i rangertræk på havnen", hvilket formentlig skulle betyde, at de anvendtes som "færgevogne", d.v.s. som mellemed mellem lokomotiverne og færgetrækket, så man kunne undgå at få maskinen ud på færgeklappen. Måske har vognene i tidens løb været anvendt på begge måder?

B-vognene, der var ret store vogne, rummede 3 III kl. midtgangsfag á 1500 mm, et toilet samt en sidegangsafdeling med 2 II kl. kupeer á 1800 mm. Vognene var pladeklædte med hvælvet tag og store enkeltvinduer i trærammer, og de havde åbne endeperroner. Der var nøgne træbænke på III kl., men polstrede sofaer med øreklapper og armlæn på II kl. Vognene vejede godt 12 t og var således rigeligt tunge til de lette motorvogne.

C-vognene var noget lettere: 10,6 t. De var rene midtgangsvogne med 5 fag træbænke á 1500 mm. I øvrigt svarede de aldeles til B-vognene i design.

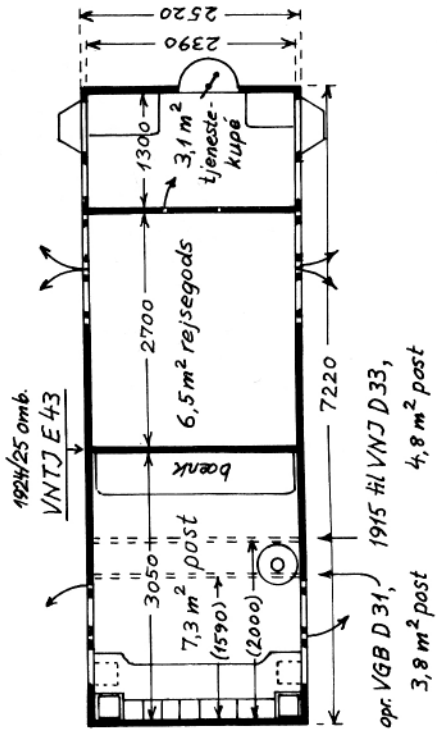
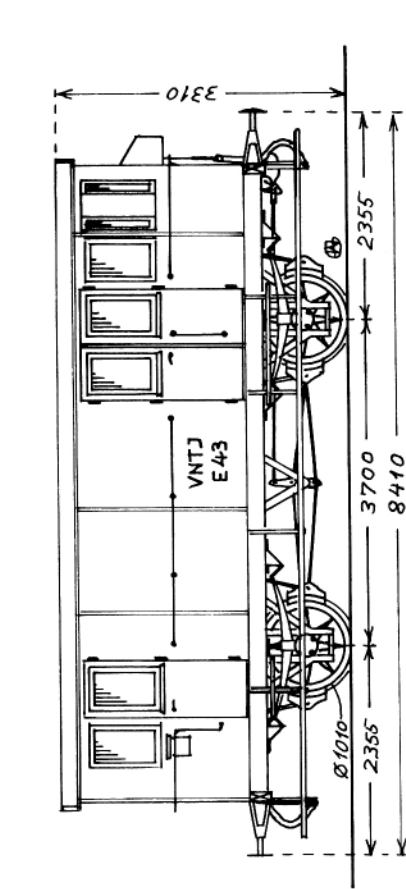
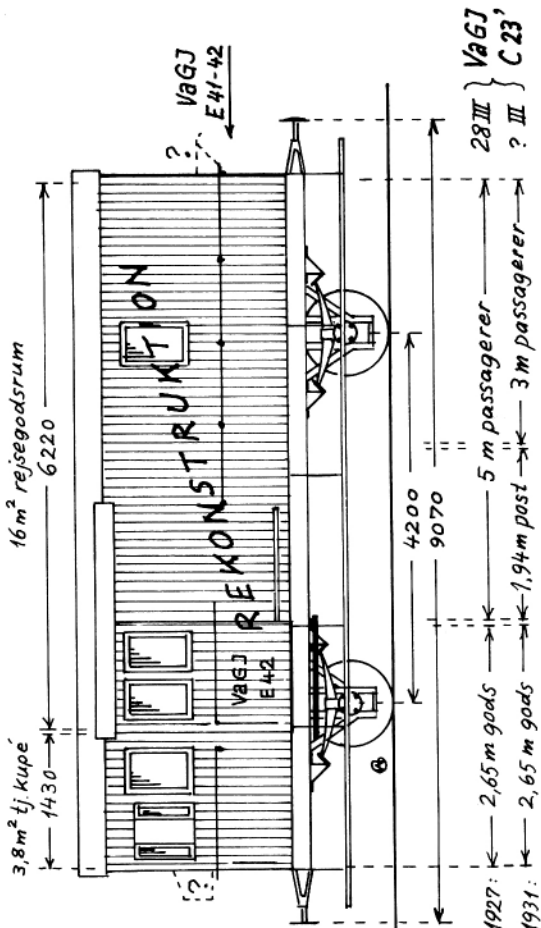
Allerede i 1929 anskaffede LB sig den 3. motorvogn, idet man lod DfA ombygge B 11 til en 120 hestes benzinmekanisk motorvogn type 1A. Herefter udstyredes i stedet B 13 med trykluftbremse (TB), ligesom C 22 fik TB og luftopvarmning ved en såkaldt varmluftskalorifere - en koksovn med køleribber, indkapslet i et pladehylster, hvorigenom den ydre luft presseses af fartvinden under kørslen og i opvarmet stand fordeltes til de enkelte kupeer via kraftigt isolerede varmluftskana-



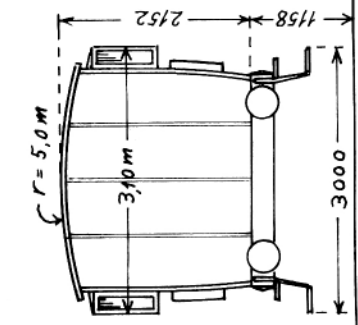
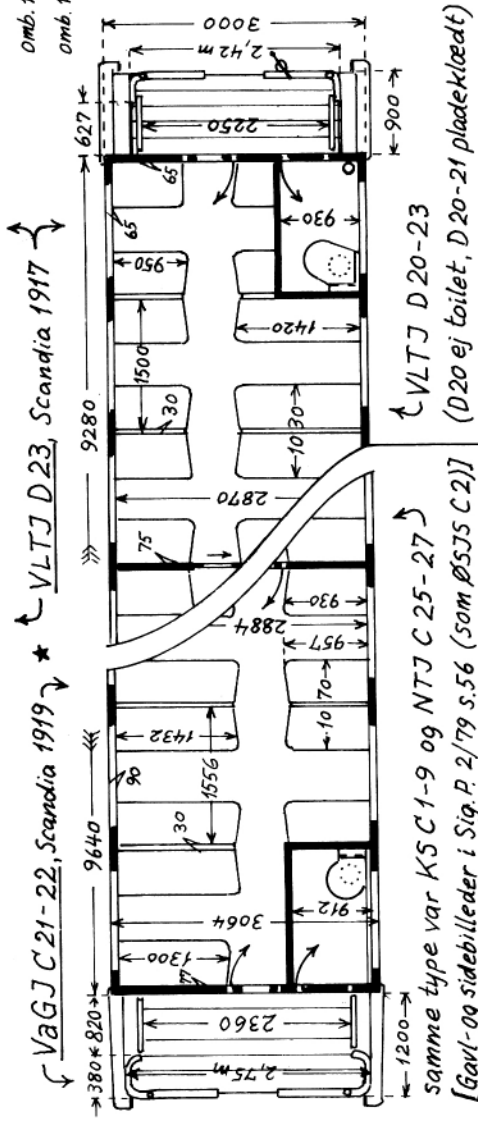
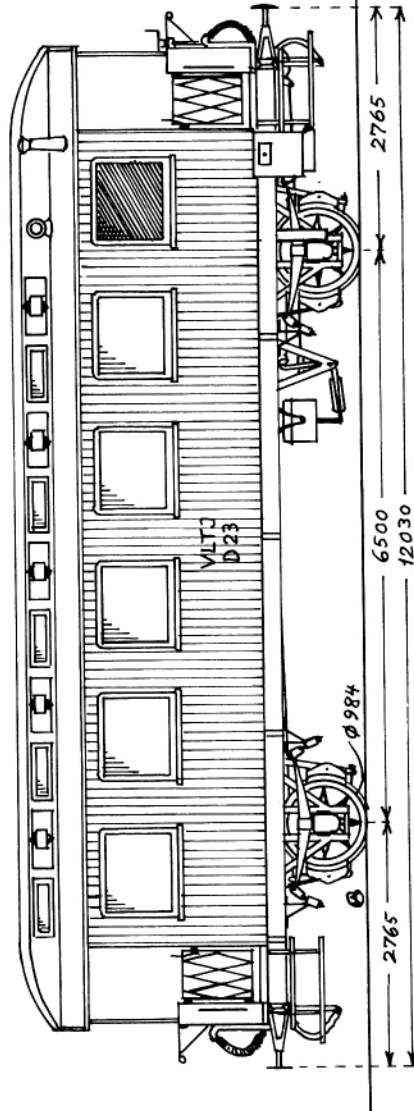
LB M 1, Rudkøbing 1961



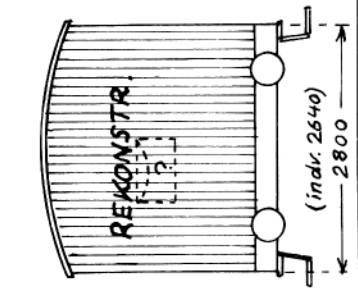
3,8 m<sup>2</sup> tj. kupé  
1430  
16 m<sup>2</sup> rejsegodsrum  
6220



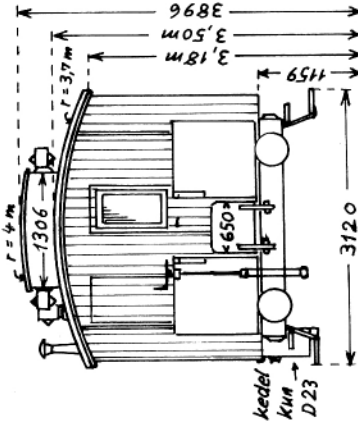
H. Højgaard, jan. '80



VNTJ E 43  
Goerlitz 1894



VAGJ E 41-42  
Scandia 1919



VLTJ D 22-23  
Scandia 1917

28 III } VAGJ }  
? III } C 23, }  
5 m passagerer  
1,94 m post  
2,65 m gods  
2,65 m gods

omb. 1927:  
omb. 1931:  
VLTJ D 23, Scandia 1917  
VAGJ C 21-22, Scandia 1919  
VAGJ E 41-42, Scandia 1919

same type var KSC 1-9 og NTJ C 25-27  
[Garl- og sidebiller i Sig. P. 2/79 s.56 (som ØSJS C 2)]

opr. VGB D 31, 1915 H/VNJ D 33,  
3,8 m<sup>2</sup> post  
4,8 m<sup>2</sup> post



LB M 2 (JS A 305 F 031)

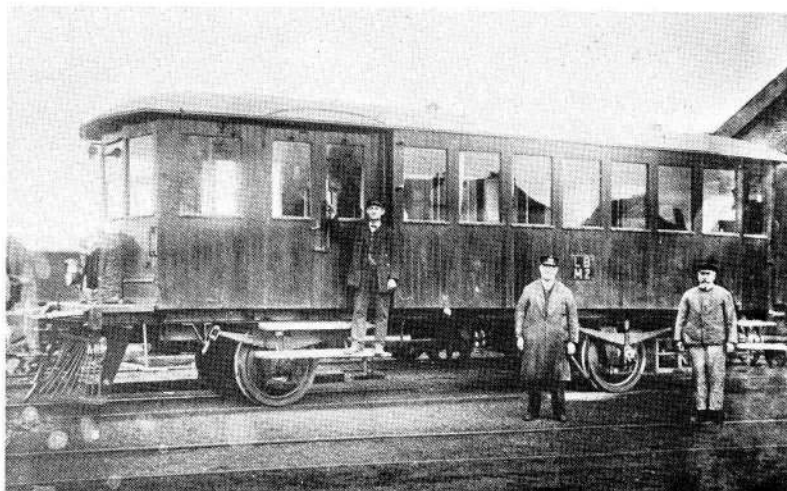
ler. For at kunne udnytte vindtrykket måtte et skiftespjæld altid indstilles rigtigt ved hjælp af et håndtag ved vognsiden: "Pilen i Kørselsretningen". Da luftopvarmningsanlægget ikke indeholdt vand, var det specielt egnet til vogne, der ikke var opvarmet hver dag eller kun en del af dagen og derfor specielt var udsatte for frostskafer.

Både C 22 og 23 havde nu rullelejer, og yderligere forsyndes den ene af de kombinerede person- og postvogne, D 31, med luftkalorifere og trykluftledning. D-vognen var af samme design som de andre personvogne. Den havde en midtgangsaftdeling med 3 fag III kl. pladser samt et postrum med åben svalegang forbi. Postrummet var på ca. 5,8 m<sup>2</sup> og indeholdt det sædvanlige udstyr: Sorteringsreoler, hylder, kakkellovn, servante, taburetter - og brevkasser i begge vognsider. Der var 1 1/2 dør i svalegangssiden, men kun en enkelt dør i den anden side.

Banen havde således ret rigeligt med mulige bivogne til motorvognene, men alle vognene beholdt alligevel vacuum- og dampvarmeudstyret, så de var lige anvendelige til alle togarter. Formentlig har motorvognene ofte kørt alene eller kun med nogle få godsvogne på krogen. Men man kunne da også oprangere ret store motortog med f.eks. M 1 og M 2 i hver sin ende og et par personvogne imellem. Med 2 C-vogne imellem havde et sådant tog ikke mindre end 184 siddepladser plus talrige ståpladser.

I 1931 ombyggedes B 12 til motorvogn på lignende måde som tidligere B 11, men den nye M 4 fik en endnu større motor end M 3: en 145 hk MAN-motor, så den var bedre end de andre motorvogne til at medføre en stribe godsvogne, så der kunne spares yderligere på den dyre dampkraft, hvilket da også ses tydeligt på de opgivne kilometertal for damp- hhv. motortogskilometre.

I 1931 anskaffedes 4 små, lukkede godsvogne af en lidt usædvanlig type: En svagt forvokset QA med skydedøre! De havde bdf. 13,5 m<sup>2</sup>, last 7,5 t, akselafstand

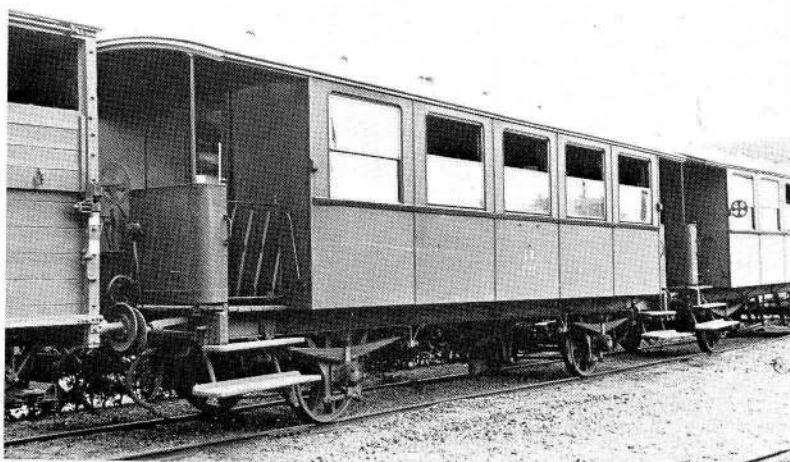


3,2 m og længde over puffere 6,7 m. Vognene havde "Q-lemme" i de to fag, der var på hver side af skydedørene, og der hørte løse træriste til til at lægge på gulvet. Vognene betegnedes på Scandias hovedtegning som kreatur- og fiskevogne. De var desuden egnede som reservepakvogne og havde ikke blot elektrisk lysledning, men også elektrisk loftsbelysning i vognen! De var også født som motorbivogne: Udstyret med trykluftledning og rullelejer. Oprindeligt havde de kun rangerskruebremse, betjent med et håndhjul på den ene side af gavlen fra enden af det lange løbebræt. Senere fik vognene også trykluftbremse med bremseklodder på begge sider af alle hjulene. Endelig fik de, efter at banen havde anskaffet et skinebus-tog i 1948, Scharffenberg-kobling, så de kunne hænges efter skinebusserne, men den største del af deres liv kørte de som bivogne til Triangelvognene, selv om de også var godkendt til løb på såvel de fynske privatbaner som på DSB.

I 1934 ophørte anvendelsen af bureau-post i togene, og 1934/35 ombyggedes D 31-32 til rene personvogne. Postafdelingen fik svalegangsvæggen flyttet ud i borde, og der indrettedes en ny vognafdeling med midtgang og to fag bænke, så vognen nu fik 50 siddepladser ligesom C-vognene. Men der var noget mere trangt i de ombyggede postrum end i de oprindelige personkupeer, idet den nye afdeling havde et siddepladsmodul på kun ca. 1400 mm mod de oprindelige personvognes 1500 mm på III kl. D 31-32 omlitredes efter ombygningen til C 24-25. De havde allerede i 1932 fået varmtvandsopvarmning og fik nu også rullelejer og trykluftledning.

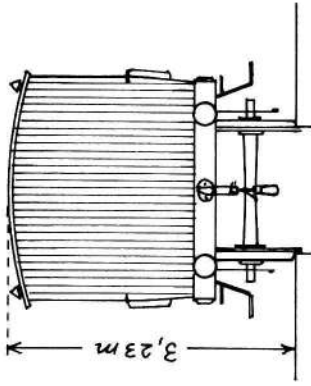
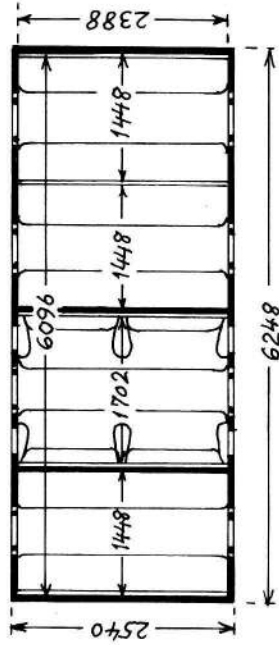
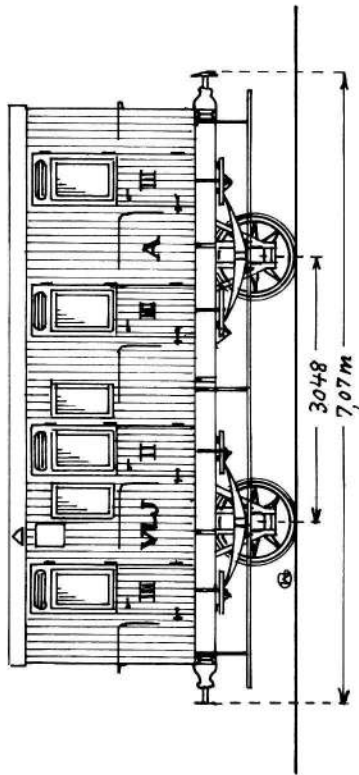
Alle banens personvogne moderniseredes efterhånden nødtørftigt, idet bænkene fik et lag filt, overtrukket med tæppetøj, hvilket var samme standard som M 1-2 kunne udvise i 1926.

M 1-2 undergik i hele deres liv kun få ændringer ud over almindelig vedligeholdelse. De fik

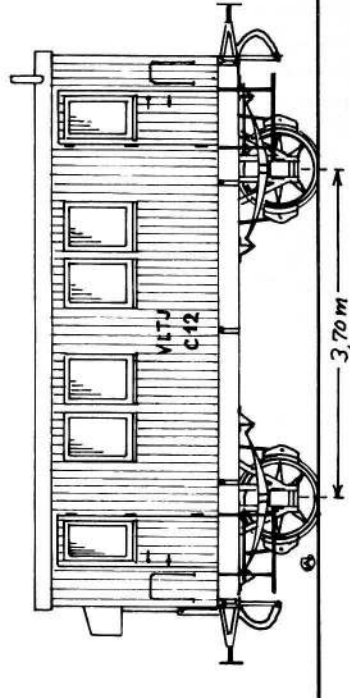


LB C 22 (JS A 314 F 075)

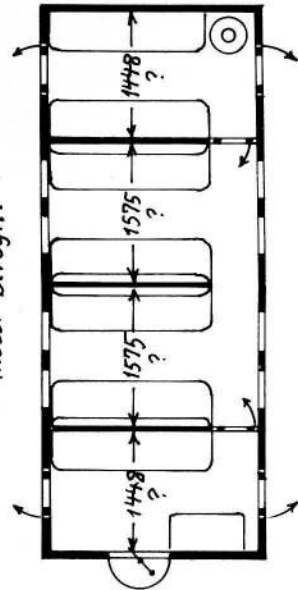
VLJ „nr.“ A, B, C og D, Scandia 1879. 1904 omnr. til C 10-13, fors. m. normale puffer, aksafst. ændt til 3,50 m. Senere ombygg, se nedenfor.



8 II + 30 III, ≅ 1914 → 40 III

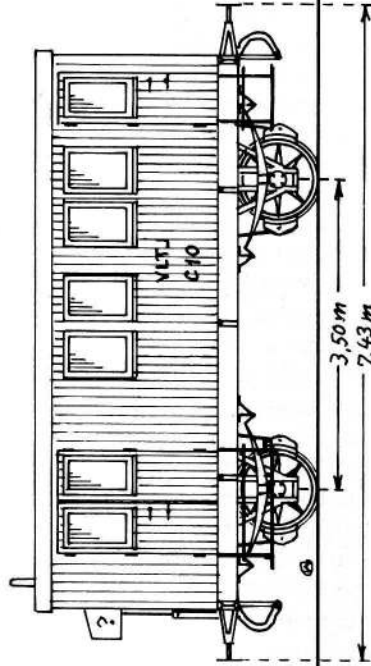


C 12, omb. 1930 til motor-bivogn.

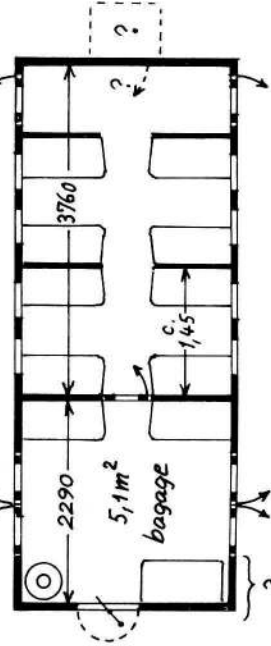


30 III

Ydre efter foto, indre rekonstrueret.

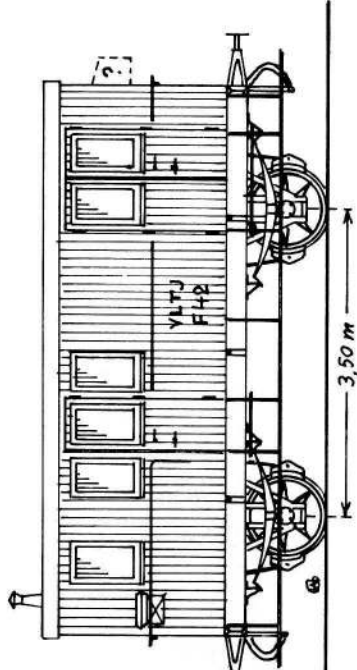


C 11 og 13 omb. 1926/27 til motorbiv. C. 10 - 11"

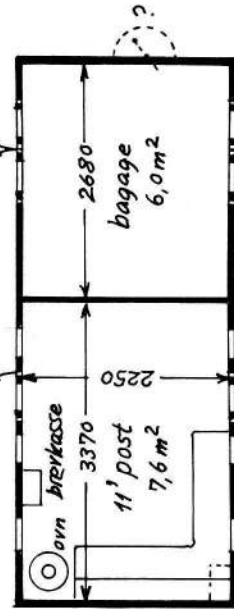


22 III

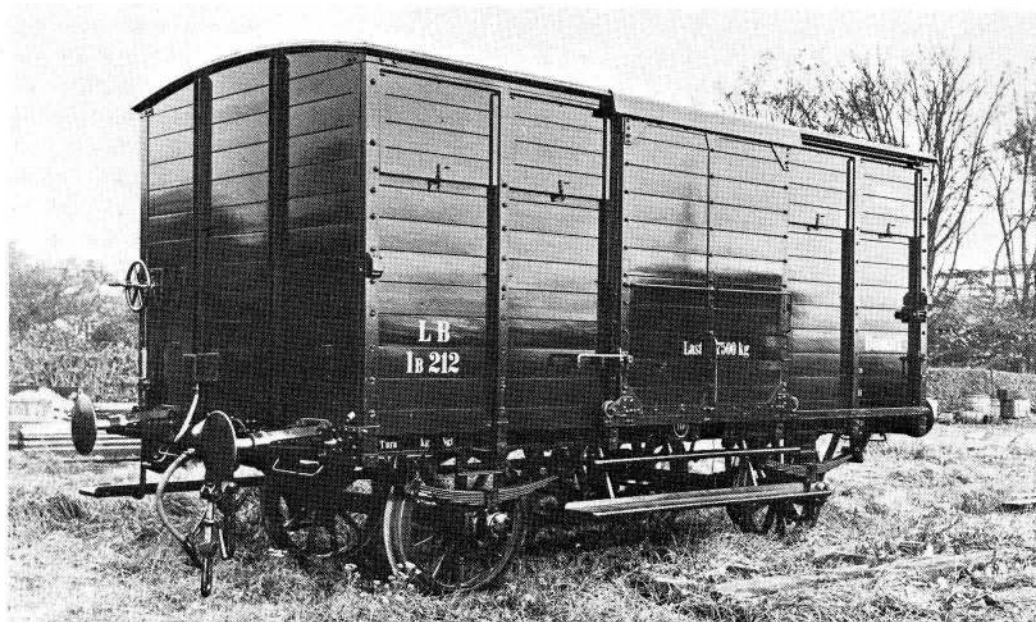
Ydre rekonstrueret, indre efter VLJ - skitse.



C 10 omb. 1923/24 til motorbivognen F 42



indre rekonstrueret, ydre efter foto.



LB IB 212, fabriksfoto (JMJK)

dog de oprindelige skivebremser udskiftet med normal, jernbanemæssig klodsbremse, og de fik monteret supplerende skruefjedre i bagakslens ophæng. Under krigen slap de for at køre med gasgenerator, kun M 3 og 4 blev anset for at være stærke nok til, at de kunne tåle at miste noget af trækraften på grund af gassens ringe brændværdi. M 1-2 kørte derfor næsten ikke under krigen og kunne derfor så meget bedre genopstå, da der efter krigen igen var benzin at få, mens M 3-4 efter krigen strabadser var stærkt nedslidt og efter nogle år måtte have nye motorer. Efter anskaffelsen af skinnebusserne benyttedes M 1-2 meget lidt, og M 2 henstilledes urepareret efter et havari i 1959. Den ophuggedes dog først efter banens lukning i 1963. M 1 solgtes derimod til DJK i 1962. Den har siden været en del benyttet i diverse veteran-tog og er formentlig stadig "i live" hos DJK.

Nørre Nebel banen modtog i maj 1926 en bred mod. VII-vogn, næsten magen til LB M 1-2. Den litreredes VNTJ M 2 og havde byggenummer 966 og var åbenbart den første af disse vogne, der blev sat i arbejde, selv om den leveredes lidt senere end LB M 1.

VNTJ M 2 havde - i modsætning til LBs vogne - et gitter omkring førerpladsen. Det skulle vel nærmest være et værn mod, at op-

stabet bagage o.l. skulle vælte ind og genere førerens bevægelsesfrihed, men måske også for at holde eventuelle nærgående publikummere på passende afstand.

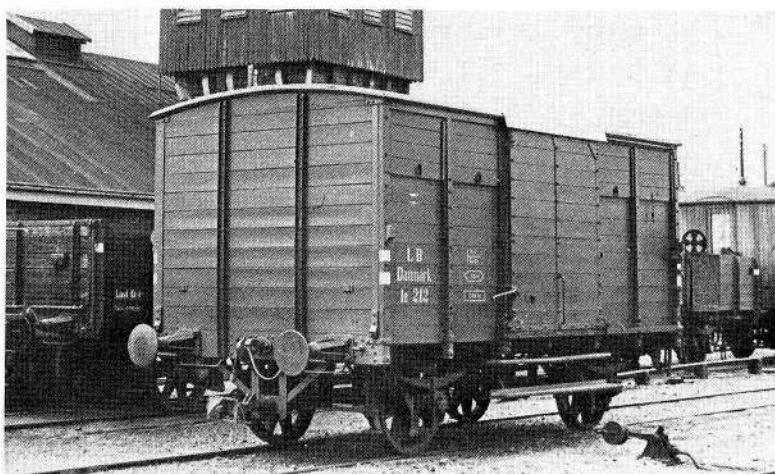
I passagerafdelingen havde VNTJs vogn intet skillerum - i modsætning til LBs og VaGJs vogne. Ligesom de fleste mod. VII-vogne havde VNTJ M 2 tagventiler af typen "Grove" - ikke torpedoventiler som ved LB- og VNTJs vogn havde ingen ekstra fjedre ved bagakslen.

Godt et år efter anskaffelsen af M 2 anskaffede VNTJ en tredje Triangelvogn, VNTJ M 3, opstået ved ombygning af banens post- og personvogn, D 31, men herom senere. Banens 3 motorvogne måtte efterhånden deles om de specielt indrettede motorbivogne, hvorom der kan læses i SP 4/1977, p. 279. Hertil skal dog føjes følgende rettelser: I 1924/25 ombyggedes både VNJ B 14 og D 33 (ex VGJ B 11 hhv. D 31) til bivogne for VNTJ

M 1, idet de udstyredes med centralpuffer/kobling og rullelejer samt trykluftledning. B 14 ombyggedes til midtgangsvognen VNTJ C 29, mens D 33 fik en mindre ændring indvendig: Større postrum, mindre rejsegodsrum, hvorefter den omlitreredes til VNJ E 43. C 24 og 28 ombyggedes derimod først i 1926/27 og fik ikke centralpuffer. Tegning af C 24, 28 og 29 i SP 4/1977, side 256D. Vognene udrangeredes således: C 24 og 28 i 1934, C 29 i 1942 mens E 43 holdt ud helt til 1956!

I 1927 ombyggedes M 1 med normalt træktøj og fik den 72 hk motor udskiftet med en på 100 hk, magen til M 2 og M 3s, og E 43 fik ligeledes normalt kobletøj. Alle de specielle motorbivogne var herefter til fælles afbenyttelse for alle banens 3 Triangelvogne.

DJKs bog om Vestbanen oplyser, at post- og personvognen D 32, Maribo 1903, i 1946 efter en årrækkes uvirksomhed blev



LB IB 212, 1960 (E.V.P.)



istandsat, og billedet i bogen p. 87 viser vognen, som den så ud i 1955 med fladt tag uden tagrytter og forsynet med rullelejer, med henblik på anvendelse i Triangel-tog.

De store personvogne, der oprindeligt anskaffedes til VNJ og NTJ blev aldrig forsynet med rullelejer, og de var til det sidste forbeholdt lokomotivtrukne tog.

Derimod havde VNTJ 4 små, lukkede godsvogne af QA-type: 11,1 m<sup>2</sup>-vogne med dobbelte fløj-døre, skydelemme og gavldøre, oprindeligt beregnet til transport af bl.a. levende dyr. Disse små, lette vogne - tara 5,2 t - var velregnede Triangel-bivogne til rejsegods og stykgods. Længe måtte de hænges bagest i toget, da de først efter krigen fik trykluftledning.

Vognene var købt 1915/16 fra Givebanen ved udsalget efter dennes nedlæggelse (VGJ Q 61-64) og de litreredes VNJ Q 91-92 samt NTJ Q 93-94.

Nr. 91 blev i 1926/27 ombygget med nye sider og skydedøre

og lignede herefter bl.a. LBs små IB-vogne. Den omlitreredes herefter til VNJ Q 101, men udrangeredes allerede 1934, formentlig efter et havari. Q 94 ombyggedes senere på lignende måde, mens Q 92 og 93 beholdt deres oprindelige skikkelse.

Q 93-94 solgtes i 1954 til VaGJ (Varde-Grindsted), hvor de beholdt deres numre. Q 92-94 udrangeredes alle omkring 1970, altså længe efter at VNJ havde afskaffet Triangelvognene. Men fra 1952 havde VNJ og VaGJ driftsfællesskab, og der kørte stadig lejlighedsvis Triangelvogne fra VaGJ på VNJ helt til omkring 1970, så de gamle "QA"-vogne endnu havde en chance for at få rørt hjulene en smule.

VNTJ M 2 var et meget væsentligt supplement til gamle M 1, hvilket vi bl.a. kan se deraf, at motortog-kilometrene fordobledes da M 2 sattes i drift. Den anvendtes flittigt, indtil krigen kom i 1940. Da benzinrationeringen me-

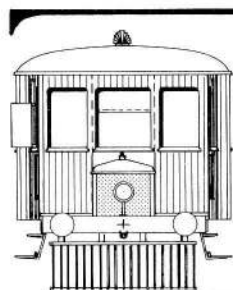
get hurtigt umuliggjorde dens videre anvendelse, sendtes den allerede sidst på året 1940 til Scandia, hvor den fik påmonteret en drabelig gasgenerator foran venstre forrude. Generatoren nåede helt op til tagkanten, og på taget helt forude anbragtes en meget iøjnefaldende gaskøler - omtrent i hele tagets bredde! Midt foran anbragtes en stige og platform, så man kunne klatre op med en kurv brænde og nå at hælde det ned i toppen af "kakkelovnen". Fra platformen kunne man tillige nå at rumstere i kakkelovnen oppefra med den lange ildrager, når brændslet ikke ville falde ordentligt sammen.

Også VNTJ M 3 fik gasgenerator hos Scandia - et anlæg, magen til M 2s, og de to motorvogne gjorde god nytte under krigen i lette persontog, og nu havde man speciel glæde af, at man i tide havde sørget for små og lette bivogne til dem.

Efter krigen gik M 2 (og M 3) atter tilbage til benzinen, men allerede i 1948 fik banen ikke mindre end 3 skinnestog, og der blev mindre brug for Triangelvognene. M 3 udrangeredes allerede 1954, mens M 2 forblev i drift til 1960, hvor den henstilledes. 1970 købtes den af en privatmand, der 1976 afhændede den til veteranbanen Dalmose-Skælskør, hvor den nu er "Still going strong" efter et omfattende restaureringsarbejde.

Den oprindelige varmekedel er nu erstattet med et varmeanlæg, baseret på motorens kølevand. På forperronen er gitre o.l. forlængst forsvundet, men ellers fremtræder vognen ganske som da den blev leveret i 1926, og nede i motorkassen ligger stadig en af de go'e gamle Continental benzinatorer - i driftsklar stand!

Varde-Grindsted Jernbane var en af de få privatbaner, der måtte starte med udelukkende brugt trækraft, nemlig 4 gamle sidebanelokomotiver fra DSBs "overskudslager": Bs 285-288 fra Cockerill 1891, altså 29 år gamle maskiner. Derimod var vognmateriellet nybygget, så de resulterende tog kunne nok se noget mærkværdige ud. Endelig i 1926 skete der en afgørende fornyelse af trækraften: Man anskaffede samtidig et fabriksnyt damploko-



# motor materiel 1



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



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

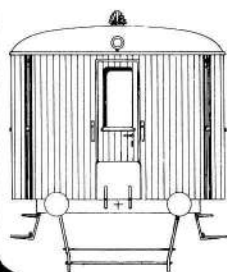


Det rummer lister over alle vognene og deres senere skæbne.



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

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





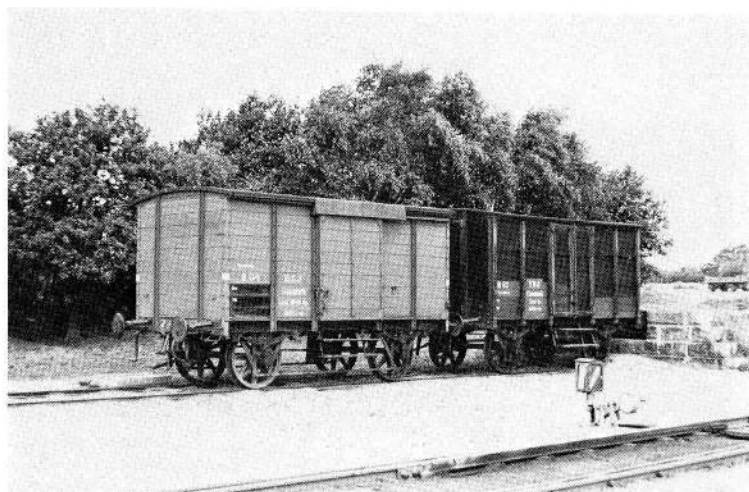
VaGJ Q 94 og Q 93, Varde Vest 1962

motiv, VaGJ 5, fra Frichs, en diesel-elektrisk post- og rejsegodsvogn M 1 fra Nakskov samt en benzinelektromekanisk person- og rejsegodsvogn M 2 fra Triangel!

Triangelvognen, byggenummer 1002, var af samme type som LB M 1-2 og VNTJ M 2, men den kunne kendes fra disse vogne ved enkelte småforskelle. I det ydre var det mest synlige nok VaGJ-vognens lange løbebrætter langs hele forperronen. Nogen ville måske også lægge mærke til, at bagakslens fjedre var ophængt i supplerende evolutfjedre, ganske som det var tilfældet på Nakskovvognen M 1. Det skulle give vognene en blødere gang, idet de udæmpede ekstrafjedre absorberede en god del af de smårystelser, der kun i meget ringe grad optages af almindelige bladfjedre, der kræver større påvirkninger for at overvinde gnidningen mellem de enkelte fjederblade.

VaGJ M 2 havde oprindeligen ingen varmekedel, men opvarmedes ved hjælp af motorens udblæsningsgas. Dette anlæg suppleredes 1930/31 med en varmluftskalorifere, der atter 1934 erstattedes med et varmtvandsanlæg, hvorved en siddeplads gik tabt: fra 42 til 41 pladser, formentlig fordi skorstensrøret skulle føres op gennem passagerafdelingen med en lokal skærsild til følge!

Samtidig med anskaffelsen af M 1 og M 2 begyndte man at indrette bivogne hertil. Den første var den oprindeligt rene rejsegodsvogn E 42, der i 1927/28 ombyggedes til person- og rejsegodsvognen C 23, hvorved den kom til at rumme 28 siddepladser på III kl. og et rejsegodsrum på ca. 7 m<sup>2</sup>. Vognen forsynedes ligeledes med rullelejer og trykluftledning. 1931 indrettedes der et 5,1 m<sup>2</sup> stort postrum i vognen, da den ene af banens postvogne var blevet ombygget til motorvogn. Det må have reduceret C 23s siddepladsantal en del, men jeg har ikke tal for det. Vognen forsynedes samtidig med kakkelovnsopvarmning. Desværre har jeg hverken tegninger eller fotos af vognen, så jeg aner faktisk ikke, hvordan den så ud. Da den blev udrangeret allerede i begyndelsen



Hol 1962

VaGJ Q 94, VNU 09

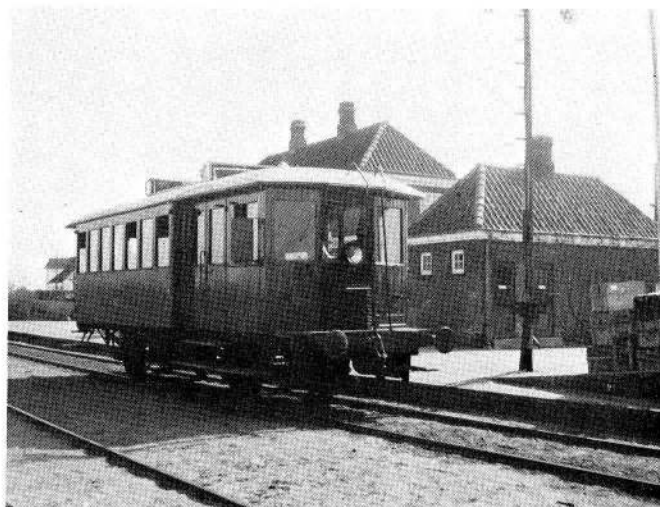
af 1940'erne, er den ikke blevet foreviget af den skare af jernbaneentusiaster, der senere er myldret frem på jord, så det bliver måske svært at finde billeder af den. Det var en ret lille vogn: 9 m over pufferne, akselafstand 4,2 m og den vejede ca. 9 t som kombineret vogn. Tidligere havde den vejet mere, fordi den oprindeligen var udstyret med dynamoanlæg og akkumulatorer til togbelysning, mens personvognene efter 1926/27 fik deres belysningsstrøm fra motorvognene eller det nye damploks turbodynamo.

VaGJs oprindelige personvogne var store og tunge 5 fags vogne med teakbeklædning, hvælvet tag og åbne endeperroner. De havde store enkeltvinduer med trærammer. B 11-12 var kombinerede side- og midtgangsvogne med 2 II kl. kupeer og 4 fag III kl. plus toilet. De vejede ca. 15 t og var 13,29 m over pufferne. De rene III kl. vogne C 21-22 havde midtgang med 5 fag, hvoraf ét var delvis optaget af et toilet i "to-

mandssiden", så vognen havde 56 pladser på træbænke. C-vognene var "kun" 13 m lange og vejede ca. 13 t. Endelig havde banen 2 kombinerede person- og postvogne, D 31-32, der havde ganske samme størrelse og vægt som C-vognene. De havde iflg. DSBs fortegnelse fra 1925 44 siddepladser på III kl., men den nærmere indretning kender jeg ikke.

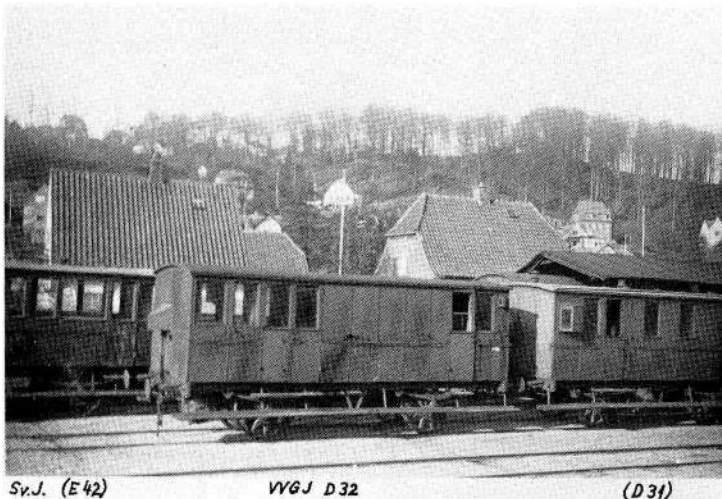
Alle disse store og tunge vogne blev først og fremmest anvendt i damp- eller dieseltrukne tog, men i 1928 fik C 21-22 dog monteret rullelejer og kort tid efter TB og koksfyret varmtvandsopvarmning, så de har uden tvivl været tænkt som mulige Triangelbivogne også.

I 1930 ombyggedes D 32 til motorvognen M 3 hos DfA i Odense og blev til en 1A benzinelektromekanisk Triangelvogn, udstyret med en 125 hk Continentalmotor. Herefter kunne man fremføre større Triangeltoget, og D 31 indrettedes samtidig med rullelejer og varmluftskalorifere - siden varmt-



3W

KRB M 4. sl. - ex. VaGJ M 2



vandsanlæg og TB, mens B 11 og 12 bortsolgtes til HJJ, der havde flere og større diesellokomotiver. Herefter kunne Triangelvognene på VaGJ benytte alle de få personvogne, der nu var tilbage, efter behag.

Af en eller anden mærkelig grund købte VaGJ under krigen (i 1942) den gamle DSB-motorvogn MA 602 og et par år efter en tilhørende bivogn, DSB FA 4701, hvorefter de solgte M 2 til Køge-Ringsted banen i 1947.

M 2 fik formentlig gasgenerator hos VaGJ, men jeg kender ikke billeder af dette anlæg. Imidlertid tyder et senere billede af vognen som KRB M 4 i 1948 på, at vognen har haft samme type gasgenerator ("Imbert") som VaGJ M 3, hvis anlæg vi har billeder af, og som var udstyret med samme stige-arrangement m.v. som KRB M 4 stadig kørte rundt med på KRB også efter at gasgeneratoren var fjernet og vognen atter kørte på benzin. Den fik hos KRB en lidt større motor, vistnok Continental 16H på 120 hk, og den beholdt de to tagkølere, som den havde fået i sin gengas-tid.

Hos KRB gjorde vognen kun tjeneste i 9 år, hvorefter den var så slidt, at det ikke kunne betale sig at lappe mere på den, og den ophuggedes i 1956. Det skete mærkeligt nok i Lübeck, men det skyldtes, at priserne på skrot var højere i Tyskland. Da skrot ikke måtte eksporteres, valgte man at eksportere hele vognen i stedet - det måtte man gerne - og så lade den ophugge syd for grænsen, hvilket også var lovligt. Dette var et smukt eksempel på, hvordan man udnytter et "hul" i loven.

Lemvigbanen, VLTJ, blev ligesom formentlig de fleste andre privatbaner - tilbudt en Triangelvogn af den nye mod. VII, og de har stadig i deres arkiv et eksemplar af tegningen af LB M 1-2, overmalet med ændrede mål og andre ønsker om ændringer, uden at vognen derved kom til at afvige så forfærdelig meget fra LB-typen i det ydre. Det endte med, at VLTJ fik DfA til at udarbejde en ny, ændret tegning, som banens tredje Triangelvogn, VLTJ No. 3, bygger nr. 1001 blev bygget efter.

VVGJ D 32 (ca. = VNTJ E 43)  
(Svend Jørgensen)

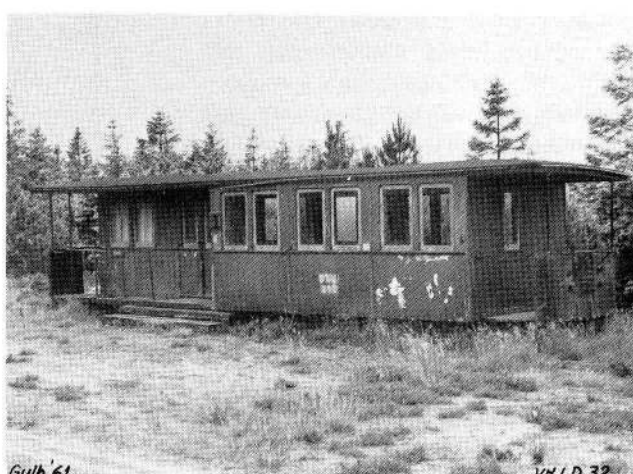
Den nye vogn fik, ligesom LB-typen, 2 smalle vinduer med skarpe hjørner i hvert bænkefag, men man indskrænkede sig til at indrette 3 fag i vognens brede del, som derved blev den korteste, der forekom i mod. VII (og X: TFJ M 1-2). Siddepladsmodul blev alligevel forøget til 1625 mm og det forreste fag skilt fra de øvrige med rudeløse skillerum og udnævnt til II kl., mens den bageste afdeling, der også indbefattede bagperronen, betegnedes III kl. Sidstnævnte afdeling havde altså 2 fag i den brede del, men dertil kom på bagperronen faktisk endnu et "klapsæde-fag" med ialt  $(3 + 1) + (2 + 2) = 8$  pladser med et pladsmodul på kun 1275 mm - men her var heller ingen ryglæn, der kunne begrænse pladsen - udover de lodrette vægge!

På forperronen fandtes yderligere  $3 + 1$  klapsædepladser, men her var der - i modsætning til bagperronen - masser af benplads. Derimod undrer det mig noget, at man har kunnet få sig til at resolve, at et klapsæde på kun 1 meters bredde skulle kunne afgive plads til TRE siddende personer!

Vognens faste sæder var alle ens i henseende til mål, og alle var polstrede og betrukket med bøffellæder. Da der imidlertid skulle være forskel på folk, var læderet rødt på II kl., mens det "kun" var grønt på III ... På IV kl. - øh, jeg mener klapsæderne - var der derimod slet intet læder.

Det bemærkes, at bagperronen ikke havde nogen væg ind mod vognens brede del, klapsæderne

ex VNJ D 32, 1961 (Guldbæk)





sad blot på bagsiden af de bageste sæderygge.

Forperronen var indrettet ganske som i LBs vogne, blot var den 5 cm kortere, så pladsen var en smule mere begrænset. På DfAs hovedtegning var der kun vist en næsten symbolsk afspærring mellem førerens domæne og publikums: En simpel kæde at udspænde tværs over forperronen lige bag føreren og langs bagenden af motorkassen. I en korrespondance, ældre end hovedtegningen, mellem VLTJs driftsbestyrer Oscar Petersen og DfA om den nye motorvogns indretning foreslog O.P., at M 3 - ligesom den "til os sidst leverede Motorvogn" fik førerrummet "afskildret ved Gitter og Filtør", men jeg ved ikke, om dette blev til noget, for det er ikke antydnet i mindste måde på nogen af de ret mange tegninger, der endnu findes af vognen, og hvorpå diverse andre ting og småændringer med flid er anført.

Vognkassens brede del var hos VLTJ ca. 8 cm bredere end i alle andre mod. VII-vogne: 2944 mm mod 2860 mm i f.eks. LBs vogne, men det kan næppe have været meget mærkbart, når 5 passagerer i bredden skulle dele en forøgelse på 8 cm!

Opvarmningen af vognen ske- te oprindelig ved hjælp af motorens udblæsningsgas, men senere fik den installeret et koksfyret varmtvandsanlæg, som var betydelig lettere at indstille til en passende temperatur.

På VLTJ var den nye Triangelvogn et stort komfortmæssigt fremskridt i forhold til banens øvrige III kl. vogne - i hvert fald hvad sædernes blødhed og pladsforholdene angik. Siddepladsmodul- et var forøget med 17% i forhold til de gamle motorvogne M 1-2 og 7,9% i forhold til banens almindelige, nyere personvogne. Derimod lod kørselskomforten en del tilbage at ønske - ganske som tilfældet var i banens ældre motorvogne.

I anledning af VLJs 100 års jubilæum har Thomassen skrevet en bog: "Med Lemvigbanen gennem 100 år", efterfulgt af en supplerende bog om banens rullende materiel. Under udarbejdelsen af disse bøger har jeg været med til at stikke næsen i en stor bunke arkivalier fra banen, deriblandt

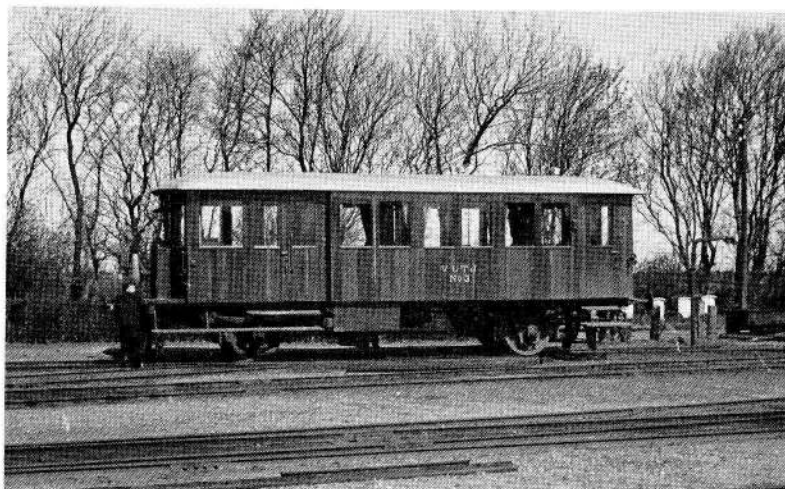
diverse korrespondance vedrørende fejl og mangler ved det til banen leverede rullende materiel, og her gik de små Triangelvogne heller ikke ram forbi, selv om kritikken af mange af damplokomotiverne og af vognmateriellet nærmest var alvorligere.

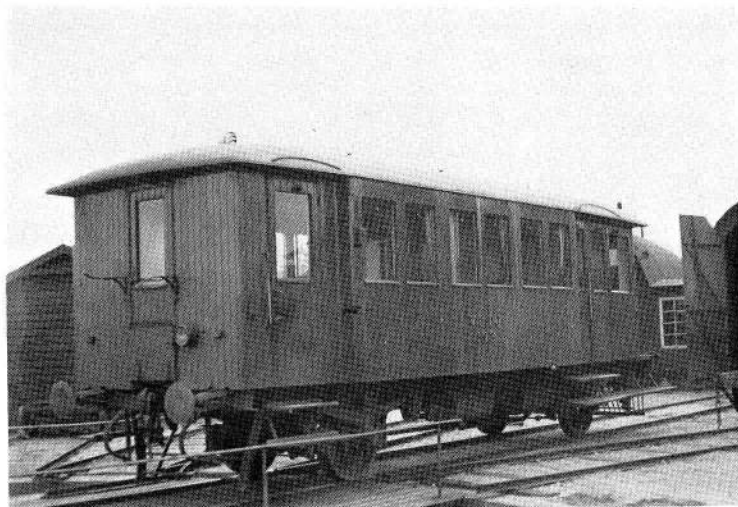
Motorvognene havde forskellige børnesygdomme, såsom fejl i dynamo, batteri, luftkompressor og selve motoren, men herudover havde VLTJ særlige problemer, fordi man fra 1924 og til hen i 1930erne kørte visse gennemgående tog ud over Vemb, i begyndelsen både til Ringkøbing og til Holstebro, senere kun til Holstebro. Ude på DSB-strækningen måtte motorvognene strække ud det bedste de havde lært for ikke at bringe kludder i DSBs køreplaner, så man fik brug for at udnytte deres tophastighed, der nominelt lå på 70 km/h, men som i virkeligheden var væsentlig mindre, fordi deres køre-egenskaber ikke var gode nok: De slingrede faretruende, når de kom op over en 40-45 km/h, specielt når de kørte solo, hvad der ofte var tilfældet. De gamle motorvogne M 1 og M 2 havde desuden ikke megen støtte i eventuelle bivogne, så længe de havde de simple centralpuffer/koblinger, der var alt for "slaskede" til at dæmpe de enkelte vognes indbyrdes slingren mærkbart, da de ikke på nogen måde kunne strammes og helt manglede sidepufferens tendens til at rette togstammen ud samt at absorbere noget af "slingre-energien" ved hjælp af gnidningen mellem pufferskiverne.

Man skulle så tro, at M 3 var bedre med sine sidepuffer og større akselafstand, men til gengæld var den tungere, og den viste

sig at slingre lige så slemt som forgængerne, når den kom op over de 50 km/h. Af hensyn til kurveløbet var fjederophænget "svævende" (lænkeaksler), men det synes at have været lovlig ledde- løst, og måske var de anvendte pladejernsakselgafler for svage overfor sideværts påvirkninger, så de ikke formåede at begrænse slingrebevægelserne tilstrækkeligt, når de blev større end det tilladte sideslør i fjederophænget. Efterhånden som dette blev slidt, blev vognens tilbøjelighed til at slå med halen endnu værre, og i 1929 besluttedes det at sende den til Odense, hvor den fik forlænget akselafstanden fra 5,00 til 5,52 m hvilket gav en betydeligt forbedret længdestabilitet, så vognen nu opførte sig meget bedre, også ude på DSBs strækning mellem Vemb og Holstebro, der ellers havde flere snorlige delstrækninger, hvor slingrebevægelserne rigtigt kunne komme i gang.

Ud over de ringe køreegenskaber var der også en række mindre, tekniske skavanker ved vognen, og selv den ellers så tilforladelige Continental-motor synes at være leveret i et "mandags-eksemplar", hvor stemplerne satte sig fast og cylinderblokken revnede og måtte fornyes flere gange - ja den ret nye motor tillod sig oven i købet efter få år at "stikke et ben ud" (plejstang gennem krumtaphuset). Jeg har en mistanke om, at de har kørt som en brækket arm deroppe, måske delvis af skræk for at forsinke DSBs tog og blive adgangsforment til DSBs strækninger, men virkningen var i stedet, at man fremprovokerede nedbrud og kom til at punge ud, når DSB måtte til at slæbe





knurrekassen væk fra strækningen, hvilket kostede mange gange det, VLTJ kunne tjene ved en tur til Holstebro og tilbage.

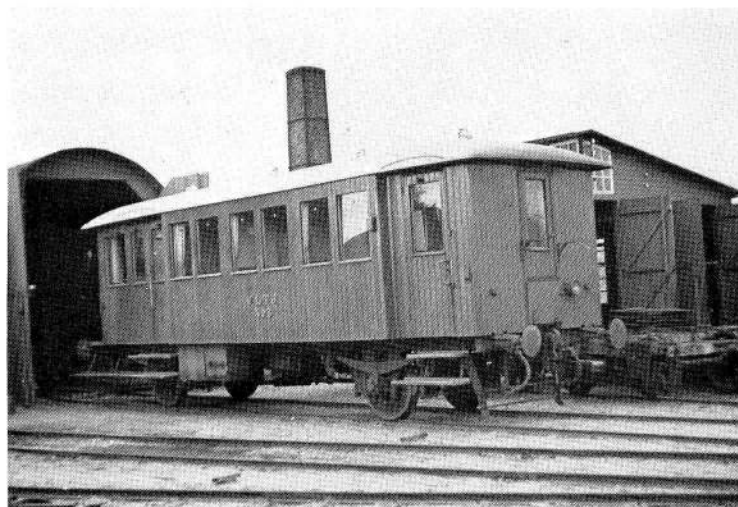
Nå, M 3s børnesygdomme blev overstået, og vognen kom til at tjene banen udmærket i mange år. I 1929 fik den monteret en supplerende tagkøler, men senere erstattedes køler-arrangementet af en ny, "høj" frontkøler af den type, DfA indførte, da man i 1932 gik over til at bruge den store 145 hk MAN-motor. Den nye køler var så høj, at den midterste frontrude måtte beskæres forneden, da køleren nåede op over vindueskarmhøjde. Til gengæld sparede man diverse besværlige rørforbindelser til tagkøleren, inclusive diverse stiger og gelændere til inspektion af samme.

M 3s skivebremser udskiftedes efter nogle år med traditionelle bremser med klodser direkte på hjulene. Fjederstropperne, der oprindeligt bestod af ovale stålringe, der jævnlige knækkede, blev udskiftet med de mere moderne

4-kantede sjækler, der bedre kunne tåle VLTJs "vilde" kørsel.

M 3s anskaffelse bevirkede, at man nu indrettede en "rigtig", stor personvogn til bivogn til den, nemlig D 23, en 6 fags, III kl. tagrytternavn med åbne perroner, bygget af Scandia i 1917. Vognen fik trykluftbremse og egenvarme i form af et koksfyret varmtvandsanlæg, men den beholdt desuden sin vacuumbremse og dampvarmeapparaterne, så den kunne anvendes i alle togarter på banen.

Samtidig med anskaffelsen af M 3 ændrede man M 2, så den fik normalt kobletøj i begge ender, hvorefter den kunne afløse M 3, når denne havde nedbrud eller var til eftersyn eller reparation. Endvidere ombyggede man to af de gamle hundekasser, C 10 og 11 fra 1879, til motorbivogne. De fik midtgang med 2 pladser på hver side af gangen i bredden og ialt 22 siddepladser på III kl. samt et ca. 5 m<sup>2</sup> stort rejsegodsrum med dobbelte fløjdøre i siderne. Akselafstanden ændredes til 3500 mm (op-



VLTJ No 3, Lemvig 1961

rindelig 3048 mm), og vognene fik skrue- og trykluftbremse samt rullelejer. Dertil kom elektrisk lys og opvarmning ved koksfyret varmtvandsanlæg. Det gamle inventar blev totalt fjernet og hele kassen fornyet med nye døre og vinduer samt ny teaktræsbeklædning, så der var ikke ret meget andet tilbage af de gamle vogne end bundrammen, bortset fra vognenes ydre dimensioner, der ikke ændredes, og som da også passede meget fint til de to gamle Triangelvogne, M 1 og M 2, mens bivognene så noget legetøjsagtige ud sammen med M 3. Jeg har desværre ikke fundet fotos af de ombyggede C 10 og 11, der for resten kom til at hedde C 11 og 13 efter ombygningen, men i Thomassens VLTJ-bog ses på side 114 et pragtfuldt billede af et motortog, bestående af M 2 plus to af de små C-vogne inden ombygningen, samt den til post- og rejsegodsvogn ombyggede F 42. Jeg formoder, at billedet viser et prøvetog fra modtagelsen af M 2 i 1924, idet begge personvognene endnu har deres oprindelige udseende og motorvognen endnu ikke har fået sidepuffere, så den må være tilkoblet vognene med en speciel "snydekobling". Man har næppe heller i normalt trafikøjemed hængt hele 3 - ganske vist små, men dog godt 20 t netto - vogne efter den svage M 2, undtagen for at prøve dens trækkeevne - eller for at få et "fedt" billede til pressen!

Et lige så "fedt" - og lige så utroværdigt billede ses i samme bog side 109, hvor M 3 tilsyneladende holder parat til afgang med et tog, bestående af to af Maribovognene med tagrytter, på Lemvig station. Her må der også være tale om enten et prøvetog, et praletog til pressefotograferne eller måske bare en solo-motorvogn, bag hvilken holder en togstamme, der venter på sit lokomotiv! De to viste Maribovogne: VLJ B 5 og LTJ B 305 fik aldrig skygge af motorvognsudstyr, hverken trykluft eller egenvarme - de benyttedes kun i damptog.

Derimod ombyggedes i 1930 den sidste af de gamle kupevogne, C 12 til motorbivogn, se foto 13, side 101 i SP 2/1977. Ifølge et af

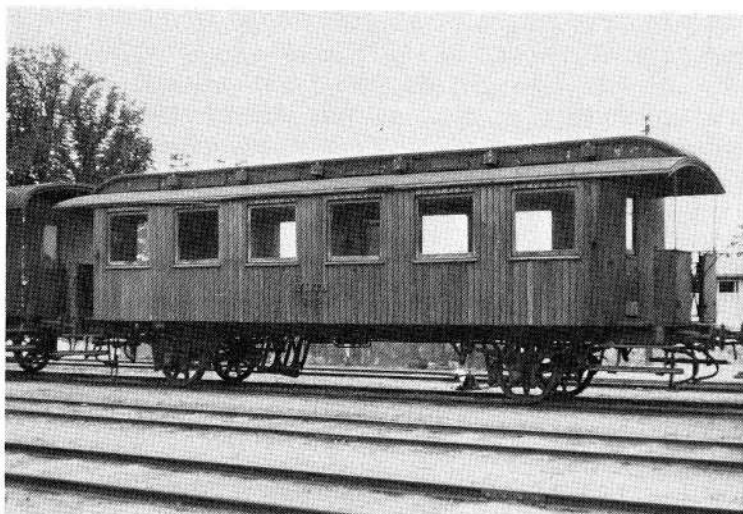


VLTJ D 23, 1963

P. Thomassens notater fra VLTJ indrettedes denne vogn som SIDEgangsvojn og sågar med lædersæder i midterafdelingen. Den indre indretning vides der desværre ikke mere om, og det, der ses på tegningen er blot et gæt om, hvordan det måske kan have været! Derimod bygger de to andre vognes indretningsplaner på skitser, fundet i VLTJs arkivalier og har derfor en større grad af sandsynlighed for at være korrekte.

C 12 blev altså en ren personvogn, men udstyredes iøvrigt ganske som C 11 og C 13 med nye døre og vinduer og formentlig ny listebeklædning (NB: vognene havde også oprindelig teaktræsbeklædning, men den var immervæk omkring 50 år gammel!). Akselafstanden forøgedes for denne vogn fra 3048 til ca. 3700 mm, og den siges at have haft et bedre løb i sporet end de tidligere ombyggede. Derimod ofrede man ikke rullelejer på C 12, måske var bevillingerne nu sluppet op lidt før moderniseringen var helt færdig?

Da banen anskaffede de store dieselmotorvogne, de såkaldte 3-truckere fra DfA/Scandia/B&W, blev behovet for de små bivogne mindre, og de to: C 11 og C 13 henstilledes allerede 1936, mens post- og rejsegodsvognen F 42 benyttedes til 1938 og C 12 holdt ud til 1948. Alle 4 vogne henstod der-



Hol. 63

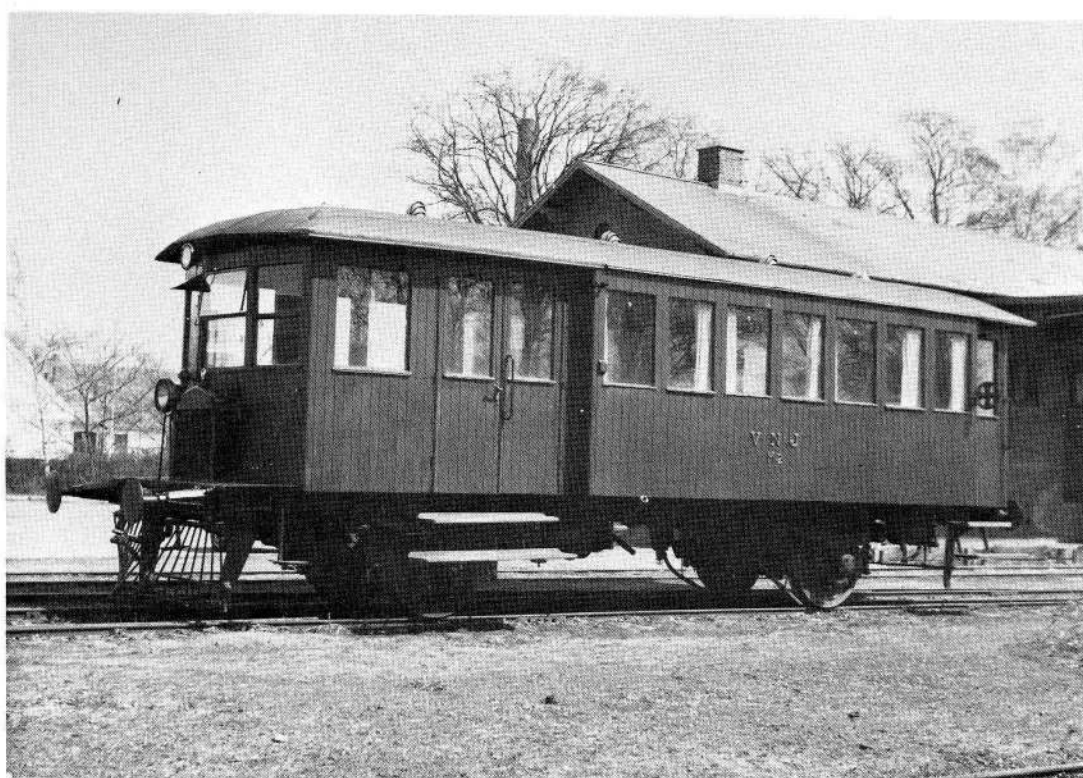
VLTJ D 23

efter en tid lang, inden de endeligt ophuggedes, vistnok en gang midt i 1950erne.

Endnu en personvogn: D 21, der var magen til den tidligere omtalte D 23, indrettedes med trykluft og egenvarme i 1933. Der til kom to postvogne og to rejsegodsvogne, der fik trykluftbremse i 1932/33, men nu skulle disse vogne deles mellem de små Triangelvogne og de store dieselvogne, og så kom den tid, hvor hele materiellet efterhånden fik trykluftudstyr - også damplokomotiverne - så man ikke mere kunne skelne mellem motorbivogne og andre vogne, da alle personvogne også måtte have egenvarme, fordi diesellokomotivet ikke havde dampkedel til togopvarmning.

M 3 benyttedes meget indtil krigen kom i 1940, men herefter holdt den ufrivillig ferie til 1945 - sammen med gamle M 1. Man mente vist, at disse vogne var for svage til at trække krigstidens store og overfyldte tog, hvis de skulle have gasgenerator og derved fik nedsat motorkraften og samtidig forøget vægten. Tyskerne sørgede jo også - i egen interesse - for, at banen fik ikke ubetydelige tildelinger af dieselolie til 3-truckerne, så de kunne holde deres egne troppe- og personaletransporter i gang, idet de udfoldede stor aktivitet med bygning af kystbefæstninger langs Vesterhavet.

VNJ M 2, her i Skælskør i april 1979 (foto Jesper Reinfeldt)



Efter krigen kom M 3 i gang igen, men man ville ikke ofre indbygning af dieselmotor på den, da man billigere kunne skaffe en brugt dieselmekanisk Triangelvogn fra Ørnhøjbanen og en mindre slidt, benzindreven vogn fra DSB. M 3 fik derfor lov til at køre videre som benzinvogn så længe man let kunne skaffe reservedele til den. 1967 solgtes den billigt til DJK, da man ikke mere havde brug for den efter anskaffelsen af de første skinnebusser, og DJK kunne hjemføre en endnu driftsklar motorvogn til sin skrøbelige motorvognssamling. DJK fik dog kun kort fornøjelse af den, idet den efter én sæsons brug blev slemt beskadiget ved et rangeruheld, hvorefter den blev henstillet. Den eksisterer dog stadig (1979), omend i en noget sørgelig stand, og måske vågner den endnu engang op til nyt liv, hvis foreningen får råd til at restaurere den, inden den er helt fortæret af sol og vind, rust og svamp og hvilke andre ydre fjender der kappes om at nedbryde en stor del af veteranbanernes materiel, inden man får skrabet penge nok sammen til de vognhaller alle drømmer om, men som det er så svært at skaffe såvel plads som penge til. Kun hvis der kan skaffes

husly til det historiske materiel vil det være muligt at bevare det i længere tid med en blot nogenlunde overkommelig vedligeholdelsesindsats.

Der blev ikke bygget flere "brede" Triangelvogne med små vinduer end de ovenfor behandlede, men utvivlsomt har de fleste privatbaner fået tilsendt tilbud om lignende vogne i 1925/26. Tilfældigvis ved vi, at Frederiksværkbanen fik tilsendt et eksemplar af hovedtegningen til VLTJ M 3, og den fik da også påført et par bemærkninger hos HFHJ. Bl.a. ønskede man vognen i normal bredde: som LBs vogne - ikke i VLTJ-overstørrelse - og den skulle være en ren III kl. vogn uden skillerum i passagerafdelingen.

DfA sendte også et andet mod. VII-tilbud til HFHJ: En LB-lignende vogn med 4 fulde bænkefag, svarende til 8 smalle vinduer i den brede del - og til gengæld et siddepladsmodul på kun 1450 mm, hvilket dog var en forbedring på 7 cm i forhold til banens hedengangne M 1 og dens bivogn. Den nye vogn var foreslået med en forperron på kun 2170 mm i længden, så der var her kun plads til en enkelt

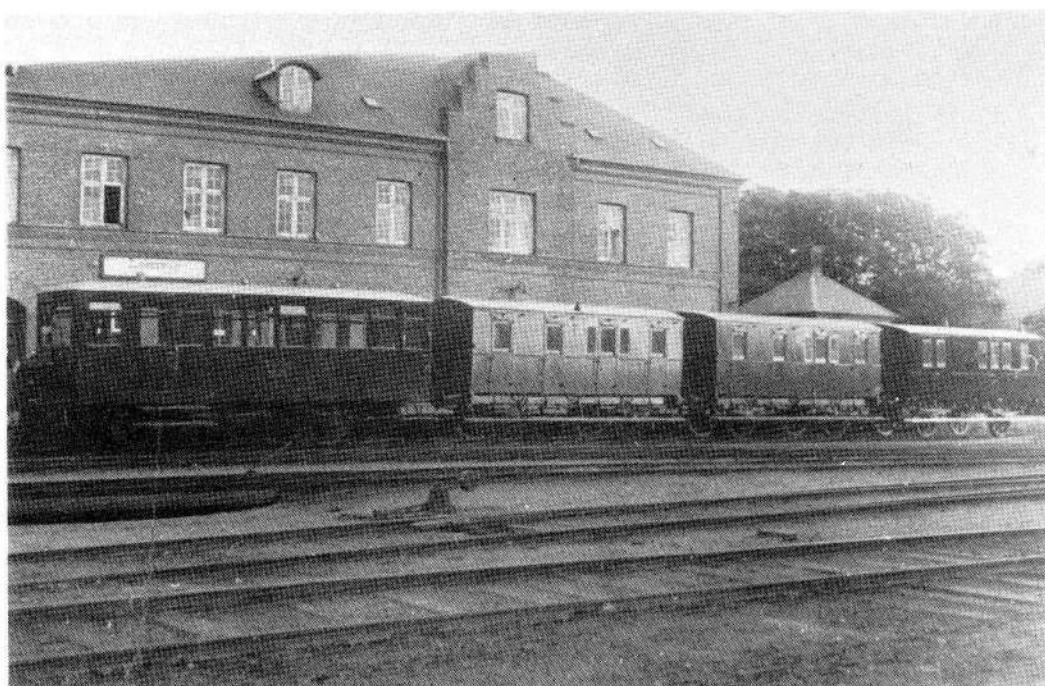
dør i hver side. Bagperronen var indskrænket til 1020 mm og adskilt fra passagerafdelingen ved en "Halv Skillevæg". Man havde dog ment at kunne placere et par klapsæder op ad baggavlen. En lignende indretning blev i øvrigt senere anvendt i VVGJ M 1 fra 1927, men her kombineret med store spejlglasruder.

Som et tredje tilbud fik HFHJ endelig tilsendt tegning af en 1A1-vogn - et forstudie til DSBs 3-akslede MC-vogn.

Alle DfAs anstrengelser var dog forgæves. Driftsbestyrer Kuhlman ville ikke vide af flere Triangelvogne, når de ved en smule sammenstød med et lille damplokomotiv straks forvandlede til en bunke totalt irreparabelt pindebrænde.

I næste artikel skal vi afslutte behandlingen af Triangels mod. VII, som havde andre vinduesformer end de her omtalte, ligesom deres indre var indrettet på ganske mange forskellige måder - og vi har også en del fantasifulde bivogne til gode.

H. Alkjær



VLTJ M 2 med C10, C 11 og F 42 i Lemvig omkring 1927 (arkiv Thomassen)

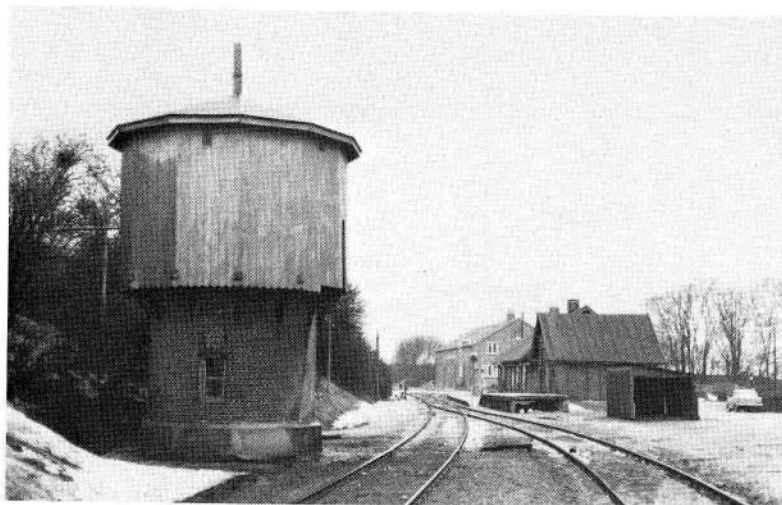
# Vi Bygger

ET PAR TIMERS ARBEJDE

Under denne overskrift var det meningen at omtale dette (og eventuelt kommende) mindre, genbrugs- og andre projekter. Som i nogle af de foregående lignende artikler, vil jeg gøre opmærksom på, at dette ikke er for "millimeter-fanatiker", men mere er tænkt som hjælp for nogle af de mange, bl.a. unge, læsere for hvem modelbygning er noget nyt og måske mere eller mindre uprøvet.

På en indkøbstur i det lokale supermarked faldt mit blik på en plast-emballage (foto 1) og det slog mig, at den havde visse lighedspunkter med nogle af jernbarnernes vandtårne. Et eksemplar af den pågældende plastflaske blev købt, indholdet brugt, og derefter blev den taget med ned i kælderen til dissekering.

Blandt mine fotos af vandtårne valgte jeg som forbillede RHJs vandtårn i Gjerlev (foto 2 og 3). Ud fra disse fotos er vedstående tegning lavet. Ikke 100% nøjagtig,



men givet nøjagtig nok til en model i størrelsen 1:87. På tegningen er et lignende vandtårn "opbygget" udenom plastflasken. Man kan se, at tårnets cisterne - i bredden - er for stor, men det må vel siges at være acceptabelt på et anlæg, hvor det model-prægede kommer i anden række.

Med et lille skævt sideblik til overskriften måtte jeg dog hurtigt konstatere, at når jeg både skulle finde ud af en nem og forholdsvis enkel måde at lave tårnet på, men samtidig således, at det lignede noget, kunne det nemt blive en noget større opgave. Afhængig af hvor stort et arbejde den enkelte lægger i opgaven tror jeg dog, at overskriften kan holde med et pænt resultat alligevel.

Jeg har valgt at beskrive arbejdet således: Først en lidt mere enkel metode, derefter en lidt mere omstændelig, men da også pænere, og så kan man eventuelt kombinere metoderne efter eget behag.

Uanset om den ene eller an-

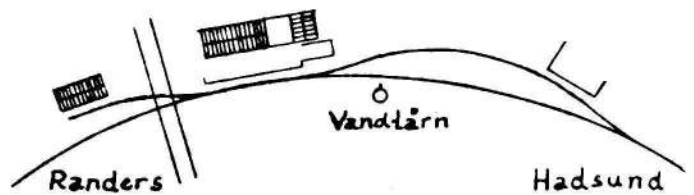
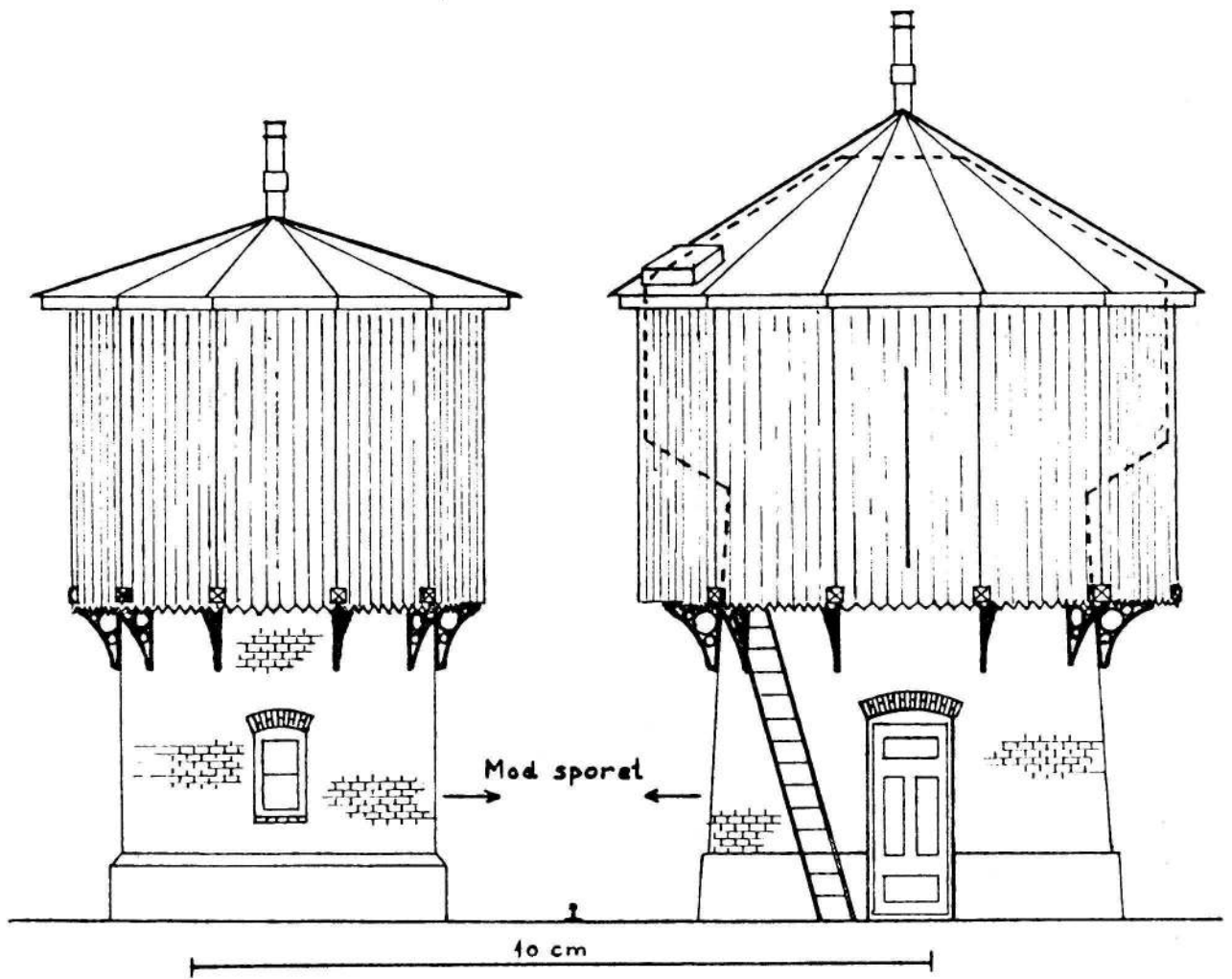
den metode benyttes, afskæres flaskens top. Underdelen afskæres 58 mm under flaskens cisternedel. Af det resterende stykke (= den del, der ikke skal bruges) afskæres endvidere en ring på 9 mm. Denne ring bruges senere som tårnets bredere fundament.

Det lille vindue i tårnets venstre side og døren i højre side skæres/klippes ud med for eksempel en hobbykniv. Det anbefales, at man undlader at skære døråbningen helt igennem til tårnets bund (af hensyn til tårnets stivhed), men lader et lille stykke "dørtrin" på ca. 2 mm stå tilbage.

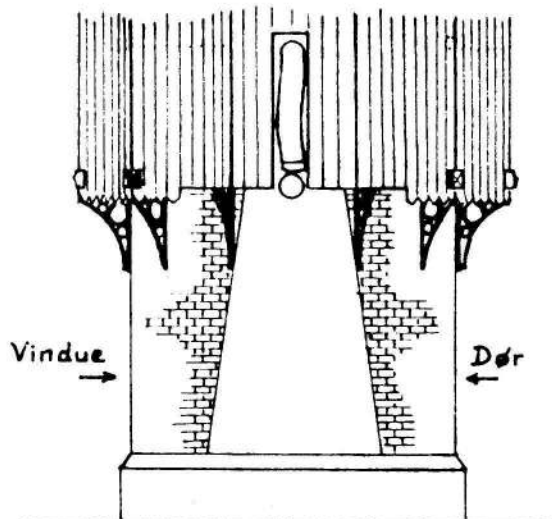
Den træbeklædte 12-kantede cisternedel laves f.eks. på følgende måde, idet hele arbejdsgangen beskrives af hensyn til de læsere, der eventuelt benytter andre lignende genstande med andre mål:

Tegn på et stykke papir en cirkel med samme diameter som den udvendige diameter på den benyttede plastflaske, i dette tilfælde 70 mm. Denne skal inddeles i 12 lige store felter, og vi husker fra geo-





Facade mod spor.



RHJ's vandtårn i Gjerlev 1969

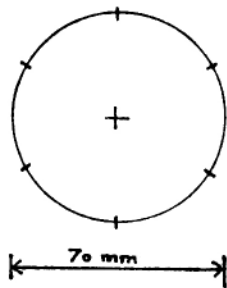
tegnet efter fotos

1:87

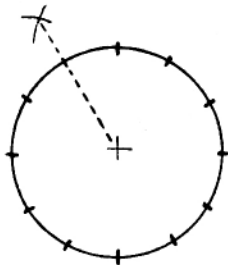
Til venstre foroven og -neden i skala-  
tro gengivelse. Til højre i lillepep  
gengivelse for bygning over den an-  
tydede plastflaske.



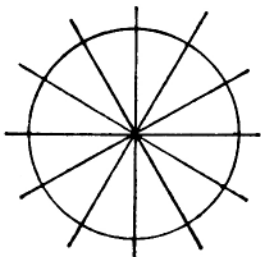
metrien, at radius går op i cirkelens omkreds 6 gange. Inddel derfor med passeren - efter denne metode - cirklen i 6 lige store stykker.



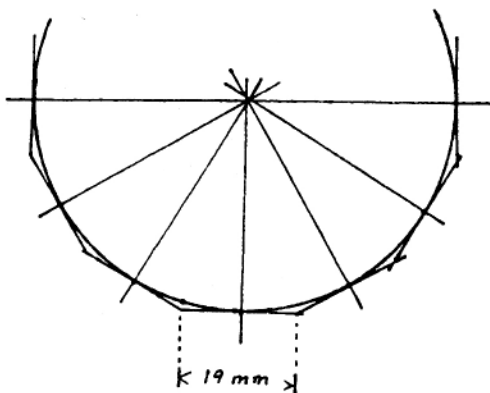
Find derefter midten i et af disse felter og foretag samme inddeling igen.



Træk derefter en linie gennem alle de modstående mærker og lad linierne gå lidt udenfor cirklen. Vi får derved et "hjul" med 12 lidt for lange eger.

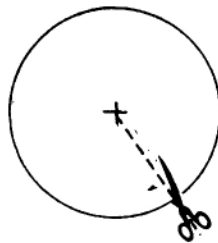


Vinkelret på disse "eger" trækkes nu linier der netop tangerer cirklen, og vi får derved en tolv-kant, hvis sider viser sig at være 19 mm.

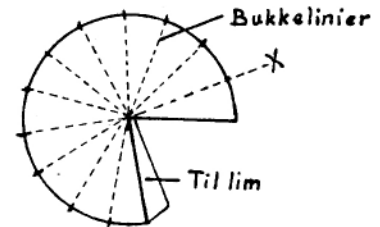
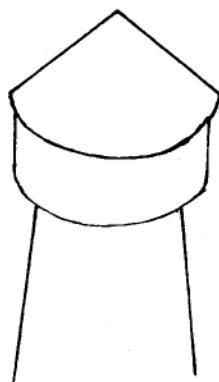


Herefter afklippes f.eks. et stykke pap som er  $19 \times 13$  ( $12 + 1$ ) = 247 mm langt og 42 mm højt. Dette inddeles i ovennævnte 13 stykker á 19 mm og bukkes over en skarp kant således, at vi nu får en stor 42 mm høj papring inddelt i 13 felter. På tolv af disse markeres brædderne ved lodrette streger (evt. ved ridsning eller trykning f.eks. med en brugt kuglepen, der ikke tegner nogen streg, men kun efterlader præget). Det hele farves med f.eks. grønt træbeskyttelsesmiddel (Cuprinol) og limes sammen, idet det trettende, ikke stregede, felt limes fast indvendig på det første stregede.

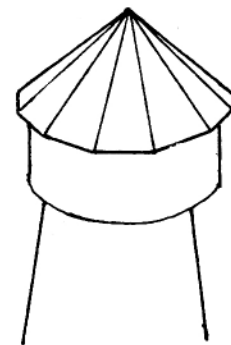
Vi har nu en 12-kantet papring, der er lige til at sætte ned over flaskens/tårnets cisternedel. Slutelig klippes/skæres 1 mm på de 3 forreste flader (dem der skal være nærmest sporet), samt udskæringen til udligger og slange (se tegning og foto 4).



Herefter laves taget f.eks. som følger: Tegn på et stykke karton en cirkel med en diameter på ca. 10 cm (radius 5,0 cm) og klip den ud. Klip derefter fra et tilfældigt sted på kanten til centrum (se tegning) og lav derefter et "kræmmerhus" der i omvendt stand lægges ned over flaskens (cisternens) overdel. Når det ligger som det skal (flugter med flaskens "tag-hældning") slås en streg udvendig, der hvor pappet overlapper (se tegning).



Man kan nu sammenlime de to overliggende ender af pappet og man får herved et rundt, ikke kantet, tag. Man kan dog også gå lidt videre og lave et kantet tag, idet man inddeler det "ikke-overlappede" tag i 12 lige store dele således: Fold kræmmerhuset på samme måde som før, slå den omtalte streg og mål tagets diameter - i foldet stand - ved yderkanterne. Herved fås en diameter på et antal mm, f.eks. 80 mm og derved en radius på f.eks. 40 mm. Denne radius kan nu med passeren afsættes langs tagets yderkant ligesom nævnt først i afsnittet om cisternen. Del igen det første af disse stykker som nævnt og afsæt igen radius langs kanten (se tegning). Herved er den "ikke-overlappede" del af taget blevet inddelt i 12 lige store felter. Buk taget over en skarp kant fra mærkerne til centrum, og taget kan nu limes sammen som før nævnt (se tegning).



Tårnet er nu klar til at blive malet, og vi kan jo begynde oppefra, med taget. Dette kan enten males med sort skoletavlelak (mat) eller eventuelt bare gives et par gange med sort skosværte.

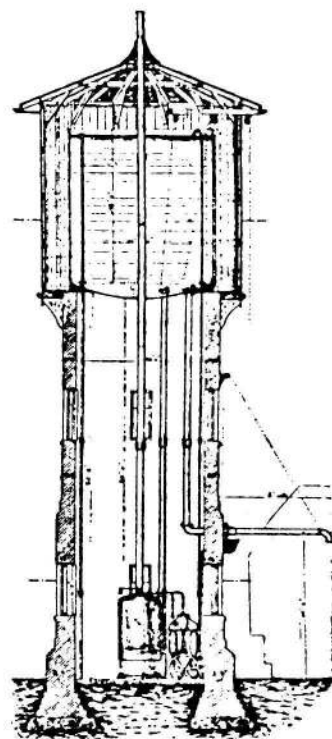
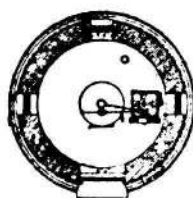
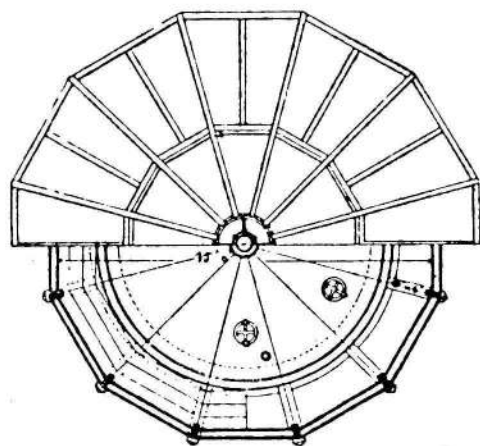
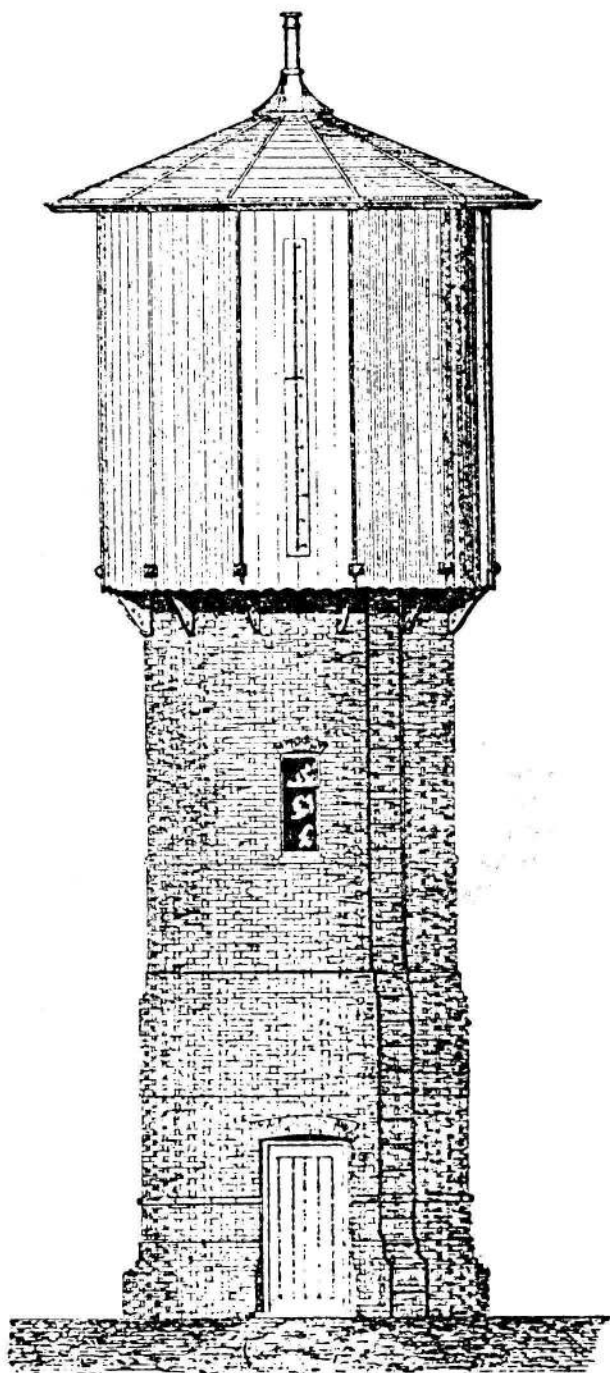
Hvis man ikke allerede har givet cisternebeklædningen grøn cuprinol, så er det tid nu.

Tårnets underdel males murstensfarvet. På malehylden fandt jeg en orangerød Dyrup alkydoliemaling, Dypp nr. 630, Kromorange. Jeg dyppede først penslen let i denne og derefter let i rød solignum. En besynderlig sammenblanding, men

## DSBs vandtårn

Målestok 1/100

passende for bygning i målestok 1/87, spor H0

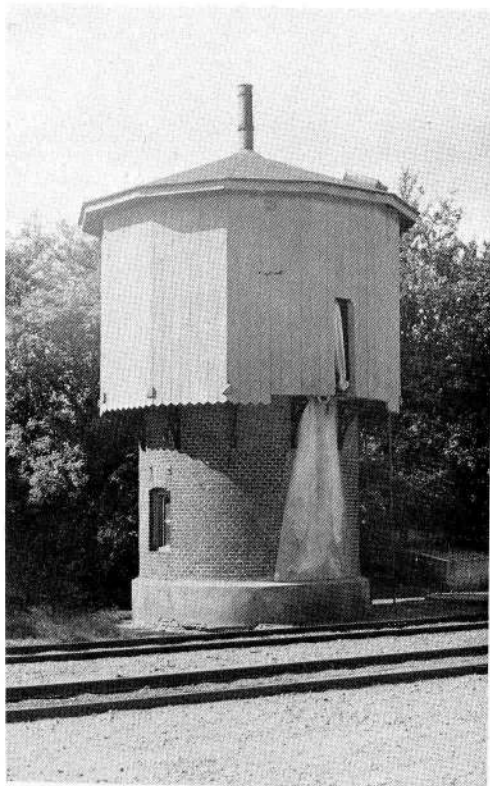


resultatet var meget godt. Farven kan man afstemme efter behag. Væggen blev mat rød/brun, og bliver man ved med at male med let hånd, i penselstrøg, der svarer til murstenenes vandrette fuger, idet man lader tårnet dreje rundt om sin akse i nogle minutter, kan man opnå at malingen bliver let stribet. Dette illuderer meget godt en murstensvæg. Det cementerede under udliggeren og slangen illuderer med grå maling. Med tape afdækkes den røde maling udenom, medens der males med grå. Nederst har vi så fundamentet, der

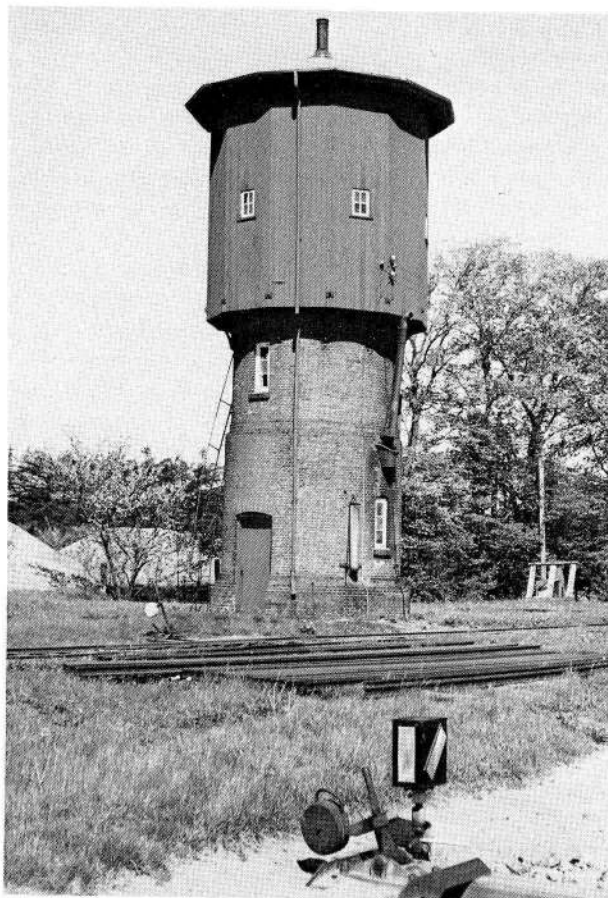
umiddelbart ser ud til at være støbt. Det er det dog ikke. Af fotos fremgår det, at det er af mursten ligesom det øvrige tårn, men pudset. Her bruger vi den 9 mm høje ring, vi skar af i begyndelsen. Den klippes op, og der klippes et stykke af svarende til døråbningen, men pas på! Der skal ikke klippes ret meget af. Dette fundament males nu gråt og limes derefter på tårnets underdel, med f.eks. kontaktlim.

Taget limes også på med kontaktlim og derefter limes cisternebe-

klædningen på, idet den skubbes op til taget nedefra. Tilsidst afklippes det overskydende tag - forsigtigt, så dets kanter følger cisterneens 12 flader i ca. 3 mm afstand. Døren laves f.eks. af et tyndt stykke krydsfiner. I dette trykkes/ridses dørens fyldninger og den farves grøn med cuprinol el. lign. og limes på indvendig i tårnet. Vinduet klippes ud af klart plast lidt større end vinduesåbningen. Vinduesramme og -sprogler illuderer af grønt eller grønmalet tape, der klippes i tynde strimler og sættes på plastvinduet. Herefter limes også dette fast.



Herover: RHJ Gjerlev  
Tilhøjre: DSB Ålestrup



Til den lette udgave mangler vi nu kun skorstenen i tagets top og udligger med slange. Skorsten i et vandtårn? Jo, det er rigtigt nok. I bunden, indenfor døren, stod et varmeanlæg, der i frostperioder skulle sørge for at holde vandet frostfrit. På vor model laves skorstensrøret af en kuglepennepatron og båndene om den laves af 0,5 mm kobbertråd, der loddes på og files lidt ned.

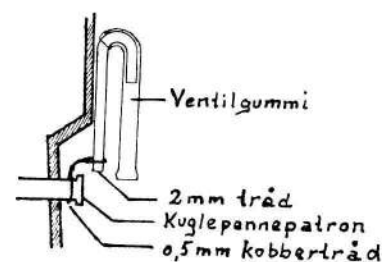
Af mine fotos fremgår det ikke nøjagtigt, hvorledes vandpåfyldningsarrangementet virkede, fordi det næsten er helt skjult af cisternebeklædningen, men lad os for forståelsens skyld se lidt på et par tilsvarende anlæg. Ser vi f.eks. på et DSB-vandtårn af typen som på foto 5, fra Ålestrup, består anlægget i store træk af et stykke rør, der stikker nogle få cm ud af væggen og ender i en rørstuds. På denne rørstuds sidder et kraftigt hængsel, hvortil resten af det vinkelbukkede rør, udliggeren, eventuelt med påmonteret slange, er fastgjort. På den yderste del af udliggeren, lige over vinkelbukkningen, er fastgjort en kæde, der går op over en rulle, monteret nogle meter over røret, og derfra ned mod tårnets fod. Med denne kæde kan udliggeren trækkes op langs tårnets mur, når den ikke

er i brug. Yderst på udliggeren kan som nævnt monteres et stykke slange, således at lokomotivet ikke behøver at holde fuldstændig nøjagtigt ud for vandrøret under påfyldningen. Under rørstudsen sidder en vandopsamlingsbeholder, en slags "spildebakke", for at opfangne vand fra dels en eventuel utæthed i hængselleddet, dels resterende vand i udliggeren, når den trækkes op - se endvidere foto i SP 14/1, side 15 øverst. Dette foto viser RGB 1 under vandtagning i Gjerrild 1955. Omend forholdene her er lidt anderledes, er systemet det samme. Her ses hængslet øverst på masten midt mellem muren og lokomotivet, samt spildevandsbeholderen, der er monteret under rørsamlingen. Over alt dette ses en masteudligger med den omtalte rulle, hvilken kæden - eller i dette tilfælde tilsyneladende en stålwire - går op over.

Vender vi nu tilbage til vort RHJ-vandtårn, ses det af foto 4, at der er tale om et sådant arrangement, idet det er den lille rørstuds, der ses det halve af under træbeklædningen, medens slangen på det optrukne rør ses i træbeklædningens åbning.

Vi kan lave rørene af f.eks. et stykke kuglepennepatron som den lille studs, der stikker ud af mu-

ren. På denne loddes, med f.eks. et stykke 0,5 mm kobbertråd som mellemed, et stykke 2 mm jern- eller kobbertråd - bukket i U-facon. Over det yderste af dette trækkes et stykke ventilgummi som slangen. Det gør ikke noget, at det har været brugt, tværtimod. Derved er den ene ende som regel blevet udvidet lidt, hvilket ligesom antyder en ring, der holder slangen udspilet (se tegning).



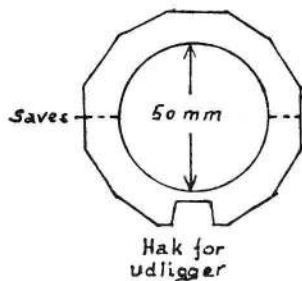
Går vi nu til den lidt sværere (omstændeligere) udgave er begyndelsen den samme. Afskæring af top og bund, samt udskæring af vindue og dør og vi finder på samme måde ud af, at cisternens træbeklædning skal bestå af de nævnte 12 felter, hver på 42 x 19 mm.

Disse saves/klippes ud af 0,8 - 1,0 mm krydsfiner, der ridses som brædder. Af det ene stykke, det forreste, afklippes/afsaves 2

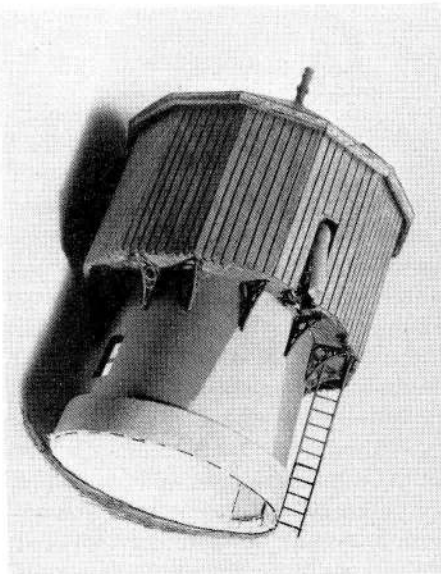


mm af længden, og med løvsaven saves den viste åbning for udligger og slange. Af de to tilstødende felter afklippes/afsaves ligeledes 2 mm af længden, men i dette tilfælde kun i halvdelen af pladernes bredde, som vist på tegning og fotografier. Der files alle de viste hak i beklædningens underkant, og tilsidst farves de grønne med cuprinol eller lignende.

Den 12-kant vi lavede på papiret før, overføres nu til et stykke 4-5 mm krydsfiner, og det saves ud. Endvidere saves et hul i midten på 50 mm i diameter. Denne 12-kantede ring bruges til støtte for beklædningen langs dens underkant (2-3 mm fra underkanten). Den saves over i to halvdele midt på en af fladerne, og der saves et hak midt på en af fladerne, hvori udligger og slange skal sidde (se tegning).



Vi kan nu sammenlime de to halvdele igen uden om tårnets underdel og helst således, at den sidder lidt løst, og kan glide lidt op og ned. Brug eventuelt et par små stykker krydsfiner som "lasker" på samlingens overside. Når dette er tørt, limes de tolv beklædningsplader på krydsfinerringen. Eventuelt fastholdes de med et par el-



stikker til limen er tør (med forsigtighed kan man også komme lidt lim på pladernes kanter, således at de holdes godt sammen, men uden at de klæber fast til plastflasken). Når dette er tørt har vi så en færdig cisternebeklædning, der forsigtigt kan skydes lidt op og ned, medens vi arbejder videre med den. Hvis man skyder den op, således at pladernes overkant rager ud over cisternens overkant kan man med en ekstra klat lim sikre alle pladernes samlinger overst oppe.

Medens dette tørrer, og medens beklædningen alligevel er trukket op, maler vi underdelen rød som beskrevet tidligere under den lette udgave. Når vi kommer til den cementfarvede "hagesmæk" under vandrøret, er der den lille forskel, at vi her, straks efter at vi har malet med den grå maling, og inden tapen tages af, drysser lidt rigtigt cementpulver ned over malingen. Med en fingerspids og med forsigtighed "duppes" eller "masseres" det ned i den våde maling. Hæld det overflødig cement af, og tapen kan nu fjernes. På samme måde behandles den omtalte sokkelring. Den klippes op og afkøres lidt, ganske som under den lette udgave, males grå og får "masseret" lidt cementpulver ned i den våde maling. Den limes på tårnets underdel med kontaktklim ligesom vindue og dør.

I mellemtiden er limen på cisternebeklædningen og malingen ved at være tør, og vi kan påføre det indvendige af cisternebeklædningens overkant lidt kontaktklim, og den kan skydes forsigtigt på plads.

Nu kan taget, som her laves i den tidligere nævnte 12-kantede udgave, fastlimes med kontaktklim. Langs tagudhængets underkant limes afskårne og tilpassede stykker af en 1 x 2 mm træliste på, og til sidst afklippes det overskydende tagudhæng således, at tagkanten følger den pålignede liste i ca. 1 mm afstand.

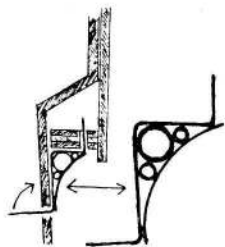
Udligger, slange og skorstensrør laves som tidligere nævnt, og medens vi er ved taget, så husk det lille tagvindue på tagfladen umiddelbart til højre for udliggeren. Dette laves f.eks. som en lille ramme af 1 x 1 mm træliste, hvori



Billederne her på siden viser den færdige model fra forskellige vinkler.

der - efter at den er malet sort - nedfældes et lille stykke klart plast.

Vinklerne ("hyldeknægtene") under cisternebeklædningen loddes sammen af kobbertråd i passende diameter, f.eks. 0,8 og 0,5 mm, se tegning.

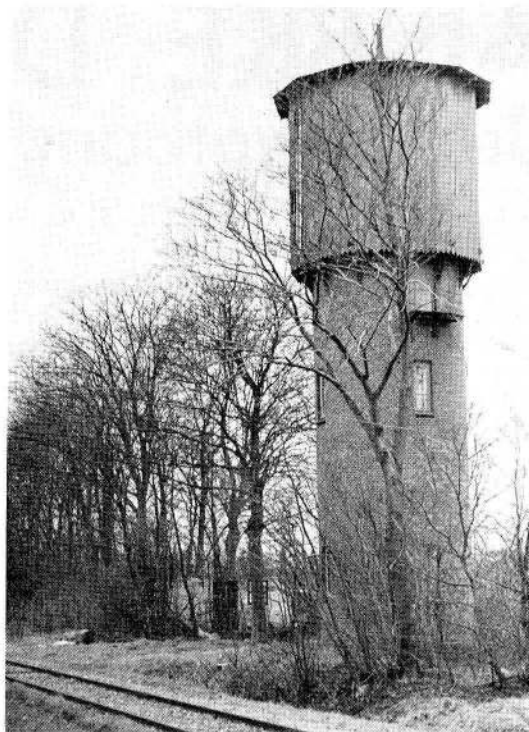


De tolv bjælkeender som ses på fotoet af det "rigtige" tårn, er jeg indtil videre gået udenom, som det ses af modelfotoene.

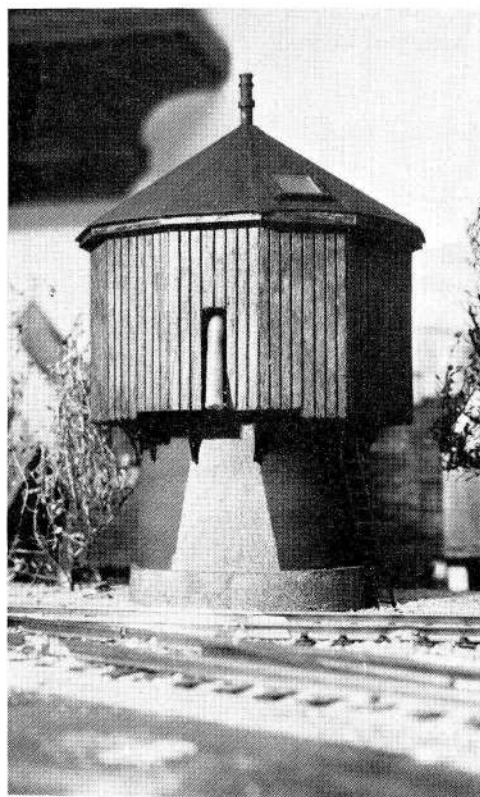
Vi mangler nu blot stigen som jeg har lavet af 0,8 mm kobbertråd. I krydsfinerringen er, under cisternen, boret et par små huller og herigennem er stigenes øverste ende fæstnet. Endvidere mangler vi vandstandsmåleren. Jeg har ikke fotos, der viser den, medens den var i brug, og kan derfor ikke lave tegning deraf. Her må jeg håbe på, at en af vore læsere kan træde hjælpende til med et fotografi, der viser den. I mellemtiden må vi klare os med noget der ligner. Et stykke kraftigt hvidt papir, eventuelt selvklæbende, limes på i feltet over døren med en visering gående midt ned gennem skalaen. På foto nr. 6 fra TFJ anes en sådan skala øverst til venstre ligesom den ses på tegningen af DSBs vandtårn.

Så nåede vi vist til vejs ende for denne gang. Tilbage er der kun at sige, at vil man nu bruge så megen tid og energi på at bygge sit vandtårn, som den sidste sværere udgave kræver, og er man lidt fingernem - ja, så er det nok et spørgsmål, om man ikke skal overveje at benytte den lidt mere model-rigtige tegning som udgangspunkt (altså uden plastflasken), og så nøjes med at benytte den øvrige del af artiklen, hvor den efter sin natur kan benyttes.

Endvidere skal nævnes, at har man ikke plads til tårnet ved sporet, kan man (hvis det ikke laves som model) lave det uden udligger m. v. I så fald opstilles det så blot i nærheden af det aktuelle spor, og kombineres med en vandkran ved sporet, således som man kunne se det på de fleste større stationer.



Herover: TFJ Østerild. Herunder: Den færdige model på anlægget.



Sidste: Der er i den seneste tid dukket endnu en sådan plastdåse op. Samme mærke og type som den her omtalte, men lidt større - og for stor til H0. Den her omtalte er den lille 500 cm<sup>3</sup> dåse, medens den nye og større er på 800 cm<sup>3</sup> -

men den kan måske eventuelt benyttes i størrelse 0, 1:45.

God fornøjelse.

Erik V. Pedersen

# DANSKE DAMPLOKO

## 2. del: privatbanerne

af A. Gregersen

DE NORDFYNSKE BANER

Her bliver det nødvendigt at behandle Kertemindebanen og de nord-vestfynske baner samlet, idet disse to selskaber havde et meget nært samarbejde med hinanden. Desuden havde man vognoverenskomst fælles med SFJ og LB, dertil fælles værksted, fælles driftsbestyrer/direktør og hovedkontor fælles med SFJ.

KERTEMINDEBANEN

Odense-Kerteminde-Dalby, 1900, OKDJ, 31,8 km;  
Dalby-Martofte, 1914, OKMJ, og nu 35,6 km.

NORDVEST-FYNSKE BANER, OMB:

Odense-Brenderup-Middelfart og Brenderup-Bogense, 1911, 60,8 km (62,1 km efter anlæg af Lillebæltsbroen).

Alle strækninger nedlagt 1966.

TRÆKKRAFT:

DAMPLOKO:

- OKDJ 1, se "319", 1900-1951
- OKDJ 2, se "319", 1900-1934
- OKDJ 3, se "320", 1901-1951
- OKDJ 4, se "372", 1911-1966
- OMB 1, se "372", 1911-1966
- OMB 2, se "372", 1911-1966
- OMB 3, se "372", 1911-1932
- OMB 4, se "372", 1911-1966
- OMB 5, se "372", 1911-1966
- OMB 6, se "372", 1911-1956

MOTOR:

- OKMJ M 1, 150 HK, 1926-1966
- OKMJ M 2, 200 HK, 1931-1951
- OKMJ MD 12, 400 HK, 1932-1966
- OKMJ MD 13, 400 HK, 1932-1966
- OKMJ SM 7, 1961-1966
- OKMJ traktor 1, 50 HK, 1925-66
- OKMJ traktor 2, 90 HK, 1952-66
- OMB M 1, 150 HK, 1926-1966
- OMB M 2, 150 HK, 1926-1966
- OMB M 3, 300 HK, 1932-1966
- OMB MD 3, 400 HK, 1950-1966
- OMB M 4, 300 HK, 1932-1966
- OMB MH 5, 400 HK, 1950-1966
- OMB MH 6, 150 HK, 1952-1966
- OMB traktor 1, 40 HK, 1925-1952
- OMB traktor 2, 90 HK, 1952-1966

Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane.

### TJENESTEKØREPLAN

Gyldig fra 18. maj 1952.

Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger er trykt i et særligt hæfte.

Ubetjente stationer (sikkerhedsreglementet § 13, II).

Station	Ubetjent ved tog		Melding til
	Hverdage	Søn- og helligd.	
Seden			Kerteminde, som derefter afgiver samlet melding for de pågældende stationer til Odense.
Agedrup			
Dræby	15	610	
Kølstrup	18	18	
Ladby			
Rynkeby			
Revninge			
Mesinge	15	18	Kerteminde, som derefter afgiver samlet melding til Martofte og Odense
Dalby	18		

Togens sporbenyttelse paa stationerne (sikkerhedsreglementet § 30).

Station	Kører på spor		Første tog (se anm.)	Andet tog	Behjælpelig ved krydsningen	
	I	II				
Odense					Spor VI: Alle tog	
Seden			8	7	Togp. tog 8	
Agedrup			9	10	Togp. begge tog	
Dræby			103 613 14	4 114 413	Togp. tog 103 Togp. tog 114 Togp. begge tog	
Kølstrup					502 og 1*) 12 og 11*)	
Ladby			113	114	Togp. tog 114	
Revninge			1	2	Togp. begge tog	
Martofte	Alle tog undt. tog 11	11				
	Hverdage		Søn- og helligd. undt. 22. juni-24. aug.		Søndage 22. juni-24. aug.	
	Spør I	Spør II	Spør I	Spør II	Spør I	Spør II
Kerteminde	Alle tog undt. 502	502	Alle tog undt. 615	615	Alle tog undt. 605, 613, 615	605, 613, 615

Anm. Ved ovenstående krydsninger, hvor togene er betegnet »første tog« og »andet tog«, tages »første tog« først ind, kører på spor I, ekspedieres færdig ved perron og rangeres på ladespor; derefter tages »andet tog« ind, kører på spor I. \*) I Kølstrup tages først ankomende tog først ind, kører på spor I, ekspedieres færdig ved perron og rangeres på sidespor; derefter tages det sidst ankomende tog ind, kører på spor I. **lagttag i alle ovenstående tilfælde reglerne i sikkerhedsreglementets § 4, punkt 6, stk. 2 om rangering ud i ventetoga togvej.**

1/6 1924

(Læses fra oven nedad.) **59. Odense-Kerteminde-Martofte og omvendt.** (Læses fra neden opad.)

km	Billetspris		Nr.		Nr.		Nr.		Nr.		Nr.		Nr.		Nr.	
	II	III	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,0	—	—	443	845	1235	226	520	1030	—	—	—	—	—	—	—	—
4,8	50	30	458	844	1244	234	529	1039	—	—	—	—	—	—	—	—
6,5	60	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7,8	70	45	514	832	1251	246	536	1106	—	—	—	—	—	—	—	—
10,0	85	55	524	857	1255	252	540	1110	—	—	—	—	—	—	—	—
14,3	120	75	541	908	1303	306	548	1118	—	—	—	—	—	—	—	—
17,0	150	95	555	913	1311	311	555	1125	—	—	—	—	—	—	—	—
18,1	160	100	605	916	1321	319	600	1127	—	—	—	—	—	—	—	—
20,3	170	110	616	921	1328	328	604	1131	—	—	—	—	—	—	—	—
23,9	210	130	630	928	1339	339	611	1138	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	651	938	136	350	620	1140	—	—	—	—	—	—	—	—
29,3	250	160	705	943	136	400	630	1150	—	—	—	—	—	—	—	—
31,8	280	170	715	947	140	405	634	1155	—	—	—	—	—	—	—	—
34,0	310	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34,0	310	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35,6	310	200	730	957	150	417	644	1205	—	—	—	—	—	—	—	—

Anm. Paa Hverdage er Stationerne eventuelt lukkede. Billetsalg og Rejsegodsindskrivning foregår i Toget.



# Odense—Kerteminde—Martofte.

*L. 10. 1902*

Kilom. fra Odense	Paldal	2 G.		502. G.		4 H. P.		606. H. P.		106. H. P.		8. X H. P.		610. H. P.	
		An.	X Tog	An.	X Tog	An.	X Tog	An.	X Tog	An.	X Tog	An.	X Tog	An.	X Tog
—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4,8	2	5 16	5 20	S 5 51	—	8 10½	8 11½	9 46	—	10 00½	10 01½	12 30½	12 36½	13 36	—
6,5	1	5 25	5 28	S 6 01	—	8 14	8 15	9 48	—	10 04	10 05	—	12 39½	13 38	—
7,8	2	5 32	5 36	S 6 11	—	8 17	8 18	9 50	—	10 07	10 08	—	12 42	13 40	—
9,2	2	5 41	—	I 6 14	—	8 21	—	9 52	—	10 11	—	—	12 44½	13 42	—
10,0	0	5 44	5 49	S 6 23	—	8 22½	8 23½	9 53	—	10 12½	10 13½	—	12 46½	13 43	—
11,7	0	5 56	—	S 6 34	—	8 27	—	9 55	—	10 17	—	—	12 49½	13 45	—
14,3	2	6 03	6 08	6 41	6 54	1	—	9 58	—	10 20½	10 21½	—	12 53½	13 48	—
17,0	2	6 15½	6 18½	S 7 10	—	8 35	8 36	10 01	—	10 25	10 26	—	12 57½	13 51	—
18,4	0	6 23	6 28	S 7 23	—	8 38	8 39	10 08	—	10 28	10 29	—	13 00	13 53	—
20,3	6	6 37	6 40	S 7 36	—	8 41½	8 42½	10 05	—	10 31½	10 32½	—	13 03	13 55	—
23,9	5	6 50	7 20	7 45	—	8 47½	8 53	10 10	—	10 37½	10 43	6 05	13 08	13 10½	14 00
27,4	0	7 29	—	—	—	8 58½	—	—	—	10 48½	—	—	13 15½	—	—
29,3	4	7 34½	7 40	—	—	9 01½	9 02½	—	—	10 54½	10 52½	—	13 19	—	—
31,8	0	7 46	7 52	—	—	9 08	9 07	—	—	10 56	10 57	—	13 23	—	—
33,0	4	7 56½	—	—	—	9 10	—	—	—	11 00	—	—	13 25½	—	—
34,0	4	8 00	—	—	—	9 12½	—	—	—	11 02½	—	—	13 27½	—	—
35,6	4	8 05	—	—	—	9 15	—	—	—	11 05	—	7	13 30	—	—
Største tilladte hastighed km i timen		30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Løber:		Hverdage	Hverdage	Hverdage	Hverdage	Daglig	Daglig	Søn- og helligd.	Søn- og helligd.	Søn- og helligd.	Søn- og helligd.	Hverdage	Søn- og helligd.	Søn- og helligd.	Søn- og helligd.
Se anm.:				1	1			2	2			2	2		2

Ann. 1. Tog 502 er ikke personførende. Roekampagnens begyndelse og ophør meddeles ved cirkulære. Hvis toget kan undværes, aflyses det af Kerteminde station. E betegner ekspeditricebetjente stationer (sikkerhedsreglementets § 10, punkt 5).

Ann. 2. Tog 606 og 8 afventer ingen forsinkede forbindelser i Odense.

Odense—Kerteminde —Martofte.

Kilom. fra Odense	Paldal	110. H. P.			10. P.			12. H. P.			114. H. P.			14. H. P.			616. H. P.			116. H. P.			18. H. P.					
		An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog			
—		—	14 25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
4,8	6	14 30 <sup>1</sup>	14 31 <sup>1</sup>	—	14 25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
6,5	2	14 34	14 35	—	14 32 <sup>1</sup>	14 34 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
7,8	1	14 37	14 38	—	14 37 <sup>1</sup>	14 39 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
9,2	2	14 41	14 41	—	14 42	14 44	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
10,0	2	14 42 <sup>1</sup>	14 43 <sup>1</sup>	—	14 47 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
11,7	0	14 47	14 47	—	14 49	14 50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
14,3	0	14 50 <sup>1</sup>	14 51 <sup>1</sup>	—	14 54 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
17,0	2	14 55	14 56	—	14 59	15 00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
18,4	2	14 58	14 59	—	15 01 <sup>1</sup>	15 05 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
20,3	0	15 01 <sup>1</sup>	15 02 <sup>1</sup>	—	15 02 <sup>1</sup>	15 04 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
23,9	6	15 07 <sup>1</sup>	15 13	—	15 13	15 14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
27,4	5	15 18 <sup>1</sup>	—	—	15 20	15 25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
29,3	0	15 21 <sup>1</sup>	15 22 <sup>1</sup>	—	15 21 <sup>1</sup>	15 24 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
31,8	4	15 26	15 27	—	15 27 <sup>1</sup>	15 38 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
33,0	0	15 30	15 30	—	15 37 <sup>1</sup>	15 38 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
34,0	4	15 32 <sup>1</sup>	—	—	15 40 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
35,6	4	15 35	—	—	15 42 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		60	60	45	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60		
		Største tilladte hastighed km i timen			45			60			60			60			60			60			60			60		
		Løber:			Hverdag			Hverdag			Hverdag			Hverdag			Hverdag			Hverdag			Hverdag			Hverdag		
		Se anm.:			1			1			1			1			1			1			1			1		

Ann. 1. Togene 10, 12, 114, 14 og 116 afventer ingen forsinkede forbindelser i Odense.  
 Eventuelle rejsende fra Sjælland til Kerteminde kan i sa tilfælde benytte rutebilerne fra Nyborg H., afg. kl. 12,40, 18,40 og 21,05, ank. Kerteminde 13,20 henholdsvis 19,20 og 21,43.  
 E betegner ekspeditricebetjente stationer (sikkerhedsreglementets § 10, punkt 5).

6

7

## Martofte—Kerteminde—Odense.

Kilom. fra Martofte	Kilom. til Odense	1. P.		101 × H. P.		103. H. P.		501. G.		5. P.		605. H. P.		7. H. P.	
		An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog
—	—	6 05	—	6 25	—	7 35	—	—	—	10 00	—	—	—	11 30	106
1,6	2	6 08½	×	6 28	—	7 37½	—	—	—	10 02½	×	—	—	11 33½	—
2,6	2	6 10½	×	6 30	—	7 39½	—	—	—	10 05½	×	—	—	11 36	—
3,8	8	6 13	—	6 32	—	7 41½	—	—	—	10 08½	—	—	—	11 37½	—
6,3	4	6 16½	×	6 36	—	7 44½	—	—	—	10 11½	—	—	—	11 38½	—
8,2	7	6 20	×	6 39	—	7 47	—	—	—	10 14	—	—	—	11 41	—
11,7	5	6 24	×	6 43	—	7 49½	—	—	—	10 18½	×	—	—	11 46½	—
15,3	1	6 28½	×	6 46	—	7 53½	—	8 55	4	10 22½	—	10 50	106	11 51	12 00
17,2	0	6 32	—	6 52	—	8 02½	—	9 10	—	10 32½	—	10 55	—	12 05½	12 06½
18,6	3	6 36	—	6 55	—	8 06	—	9 19	—	10 36½	—	10 57	—	12 09	12 10
21,3	4	6 40	—	6 57½	—	8 09	—	9 27	—	10 39	—	10 59	—	12 12	12 13
23,9	4	6 44	—	7 01	—	8 13	—	9 39	—	10 43½	—	11 02	—	12 16½	—
25,6	2	6 48	—	7 05½	—	8 17½	—	9 49	—	10 47½	—	11 05	—	12 21½	—
26,4	2	6 52	—	7 08½	—	8 21½	—	9 57	—	10 52	—	11 07	—	12 24½	—
27,8	0	6 56	—	7 10½	—	8 25½	—	10 06	—	10 57	—	11 08	—	12 27	—
29,1	0	7 00	—	7 13	—	8 29	—	10 12	—	10 57	—	11 10	—	12 29	12 30
30,8	4	7 04	—	7 15½	—	8 32½	—	10 20	—	11 00½	—	11 12	—	12 32	12 33
35,6	—	7 08	—	7 18½	—	8 36½	—	10 35	—	11 04½	—	11 14	—	12 35½	—
		7 25	—	7 25	—	8 45	—	10 35	—	11 15	—	11 20	—	12 43	—
		60		60		60		30		60		60		60	
		Hverdage		Søn-og helligd.		Søn-og helligd.		Hverdage i rockampagnen		Hverdage		Søn-og helligd. 22. juni—24. aug.		Daglig	
								1							

Ann. 1. Tog 501 er ikke personførende. Hvis toget kan undværes, aflyses det af Kerteminde station. Rockampagnens begyndelse og opber meddeles ved cirkulære. E betegner ekspeditricebetjente stationer (sikkerhedsreglementets § 10, punkt 5).



**Martofte — Kerteminde — Odense.**

Kilom. fra Martofte	Paldal	9. H.P.		11. H.P.		11. H.P.		413. H.P.		613. H.P.		113. H.P.		615. H.P.		115. P.		15. P.			
		An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.
—	—	13 48	8	16 05	110	16 45	—	17 00	—	—	—	18 15	—	—	—	20 45	—	—	21 05	—	
1,6	2	X 13 51	—	X 16 08½	—	X 16 48	—	17 03	—	—	—	X 18 18½	—	—	—	X 20 49	—	—	X 21 08½	—	
2,6	2	X 13 53	—	X 16 11	—	X 16 51	—	S 17 05½	—	—	—	X 18 21	—	—	—	X 20 52	—	—	X 21 11½	—	
3,8	8	X 13 56	—	16 12½ 16 13½	—	X 16 54	—	17 08 17 16	—	—	—	18 22½ 18 23½	—	—	—	20 54 20 55	—	—	21 13½ 21 14½	—	
6,3	4	X 14 01	—	16 17½ 16 18½	—	X 16 59	—	17 21 17 31	—	—	—	18 27½ 18 28	—	—	—	20 58½ 21 00½	—	—	21 18 21 19	—	
8,2	7	X 14 04	—	X 16 21½	—	X 17 03	—	S 17 36½	—	—	—	X 18 31½	—	—	—	X 21 04	—	—	X 21 23	—	
11,7	6	14 08½ 14 14	—	16 26 16 33½	—	17 08½ 17 13	—	17 43 18 10	12	—	—	18 36 18 55	—	—	—	21 10½ 21 30	116 1615	—	21 28½ 21 38	—	
15,3	1	X 14 19½	—	16 30½ 16 40½	—	17 18½ 17 19	—	18 22 18 29	—	—	—	18 45 19 09½	—	—	—	21 36½ 21 38	—	—	21 43½ 21 44½	—	
17,2	1	X 14 22½	—	16 44 16 45	—	17 21½ 17 22	—	18 35 18 42	—	—	—	18 47 19 04	—	—	—	21 41½ 21 43	—	—	21 46½ 21 47½	—	
18,6	0	X 14 25½	—	16 48 16 49	—	17 24 17 24½	—	18 47 18 54	—	—	—	18 49 19 07	—	—	—	21 46 21 47½	—	—	21 50 21 51	—	
21,3	3	X 14 29½	—	16 53½ 16 54½	—	17 28½ 17 33½	12	19 03 19 10	—	—	—	18 52 19 15½	—	—	—	21 52 21 53½	—	—	21 55½ 21 56½	—	
23,9	4	X 14 33½	—	X 16 59½	—	X 17 37½	—	S 19 18	—	—	—	18 55 19 21	—	—	—	X 21 59	—	—	X 22 01½	—	
25,6	4	X 14 37½	—	17 02½ 17 03½	—	17 40½ 17 41	—	19 23 19 32	14	—	—	18 57 19 24½	—	—	—	22 02 22 03½	—	—	22 04½ 22 05½	—	
26,4	2	X 14 39	—	X 17 06	—	X 17 42½	—	19 35	—	—	—	18 58 19 27	—	—	—	X 22 06	—	—	X 22 07½	—	
27,8	2	14 41 14 42½	10	17 08½ 17 09½	—	17 44½ 17 45	—	19 40 19 45	—	—	—	18 59 19 29	—	—	—	22 08½ 22 11	—	—	22 10 22 11	—	
29,1	0	X 14 45	—	17 12 17 13	—	17 47 17 47½	—	19 49 19 54	—	—	—	19 32 19 33	—	—	—	22 13½ 22 16	—	—	22 13½ 22 14½	—	
30,8	0	X 14 48	—	17 16½ 17 17	—	17 50 17 50½	—	20 00 20 05	—	—	—	19 35 19 36½	—	—	—	22 19 22 21½	—	—	22 17½ 22 18½	—	
35,6	4	14 55	—	17 35	—	17 57	—	20 15	—	—	—	19 42 19 44	—	—	—	22 30	—	—	22 25	—	
		60		Mt.—Kt. 60 Kt.—Od. 45		60		Mt.—Kt. 40 Kt.—Od. 30		60		60		60		60		60	45		45
		Hverdage		Søn-og helligd.		Hverdage		Hverdage		Søn-og helligd.		Søn-og helligd.		Søn-og helligd.		Søn-og helligd.		Søn-og helligd.	Hverdage		Hverdage

Ann. 1. Tog 413 er ikke persontørende.  
E betegner ekspeditionsstationer (sikkerhedsreglementets § 10, punkt 5).

km	Stations	Nr.	Hverdag										Søn- og Hldg.				
			2	102	4	606	10	12	11	116	816	811	818	8120			
0.0	København 30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0.0	Odense	35, 37, 39, 40	515	830	1420	1630	1900	2245	950	1200	1818	2315	—	—	—	—	—
0.0	Biskop	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.0	Seden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.8	Bullerup	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.5	Ågedrup	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7.8	Vester Karby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9.2	Dræby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.0	Trolløper	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11.7	Kølstrup	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14.3	Ladby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17.0	Rynkeby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18.4	Kerteminde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22.9	Taarup	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27.4	Mesinge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29.3	Dalby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31.8	Hersnap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33.0	Biskop	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34.0	Kirkebo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35.6	Martofte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	København 30	—	An	1200	1320	1320	1556	1859	—	—	—	—	—	—	—	—	—

38. Odense-Kerteminde-Martofte og omvendt. (Privat). 15/5 1938

SFJ 1B1T og OKMJ/OMB 1C1T med de tilsvarende nordjyske SB 1B1T og TFJ 1C1T:

	rist	hedeflade
SFJ 1B1T	0,9 m <sup>3</sup>	49 m <sup>2</sup>
SB 1B1T	1,3 m <sup>3</sup>	79 m <sup>2</sup>
Fyn 1C1T	1,0 m <sup>3</sup>	53,5 m <sup>2</sup>
TFJ 1C1T	1,1 m <sup>3</sup>	75 m <sup>2</sup>

De jyske loko vejede ikke mere end de fynske - altså kunne disse loko have haft den jyske kedel og været væsentlig bedre. Man har undertiden hørt at de havde for store hjul - nej: NFJs 1CT havde også 1,3 m hjul, men en stor hedeflade (70 m<sup>2</sup>), og det kunne mærkes i et stort roetog.

Trods alt har 1C1T-maskinerne klaret sig godt, og som persontogsloko var de udmærkede. De kørte bl.a. badetog til Kerteminde.

Motoriseringen betød et større afbræk i anvendelsen både for 1B1T- og 1C1T-lokoene, men jeg har flere gange set de små køre som erstatning for et motortog med en 2-akslet personvogn og en bogievogn med rejsegodsrum - og ankomme rettidigt til Odense.

Under 2. verdenskrig kørte et af de små 1B1T-loko på sidebanen Brenderup-Bogense.

Der var jo to, der havde nummer 4, og der stod intet bane-mærke på nogen af dem - men OKMJ 4 havde ikke fuldt fodtrin på vandkassen!

Da motorvognene sattes i drift gik det naturligtvis hårdt ud over dampkørslen. I 1930'erne kørte kun et damploko på hver af banerne - dog 2 i roekampagnen. I de første krigsår løb der først 2 damploko på hver bane, og efter køreplanen af 23/10 1944 havde OMB 4 damploko på hverdag og 2 på søndage.

Efter sommerkøreplanen 1955 havde OMB 1 damptog dagligt og OKMJ 2 loko på hverdag i roekampagnen - udenfor denne kørtes godstogene med dieselvogne.

Nogle togkilometeralt:

kmx1000	År:	OMB	OKMJ
		heraf damp	heraf damp
1927/28	388,2	215,9	216,1
1933/34	387,7	44,1	241,5
1943/44	205,5	99,6	121,7
1955/56	342,4	1,8	196,9
		8,4	

38. Odense-Kerteminde-Martofte og omvendt. (Privat). 1/6 1943

km	Stations	Nr.	Hverdag										Søn- og Hldg.				
			2	4	10	212	14	1205	318	106	107	114	118				
0.0	København 30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0.0	Odense	35, 37, 39, 40	515	830	1420	1630	1900	2245	950	1200	1818	2315	—	—	—	—	—
4.0	Biskop	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.8	Seden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.5	Bullerup	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7.8	Ågedrup	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9.2	Vester Karby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.0	Dræby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11.7	Trolløper	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14.3	Kølstrup	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17.0	Ladby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18.4	Rynkeby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20.3	Kerteminde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22.9	Taarup	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27.4	Mesinge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29.3	Dalby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31.8	Hersnap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33.0	Biskop	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34.0	Kirkebo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35.6	Martofte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	København 30	—	An	M510	1505	2040	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

\* Standsert kun, naar der er rejsende at tage op eller sætte af. S Tog 114 afventer ingen Forbindelser i Odense. a 1936-28/9 1315. b Kun 1936-23/8.  
Privatbanen har Billigkørsel med samtlige Tog i Forbindelse med Alle Søndage samt St. Bededag og Kr. Himmelfartsdag, dog ikke 1. Paaskedag, 1. Pinsedag og Søndage i Tiden 18. Decbr.-6. Januar.

Loko 1B1T, blev bygget i årene 1900-1903 af Vulcan, Maribo, i et antal af ialt 9. OKDJ, VNJ og ETJ fik hver 3 af disse - alle er forlængst udrangeret. Det var gode små loko. Alle 3 OKDJ-loko blev ombygget: Nr. 3 i 1917/18 og nr. 1 og 2 i 1922/23. I ca. 10 år bestred de hele banens trafik, dog lånte man af og til et af de ganske små BT-loko fra NFJ. Jeg har ret ofte været i Kerteminde og husker fra en af de første ture (det var i 1917 eller 1918) et blandt tog trukket af et

af de små 1B1T-loko og bestående af 3 personvogne, 1 rejsegodsvogn samt diverse godstogene. Der var megen rangering undervejs, - det tog sin tid, men frem kom vi dog. Loko 1C1T. Det var store dage, da de ny 1C1T-loko kom til. Egnens beboere var stolte af "den store maskine", og det var jo også et stort fremskridt. På OMB kom de til at køre det hele, på OKMJ fortrinsvis i blandede tog og godstog, herunder roetog. Det var gode loko - jeg har aldrig kunnet lade være med at sammenligne

## Belastningstabel:

På OMB	HP	P	B	G
1C1T	75	125	240	360
OKMJ M 2	35	50	50	50
OMB M 3-4	60	90	110	130
Benzinvogne	20	25	25	25

## På OKMJ

1BT	60	90	120	160
1C1T	75	125	240	360
OKMJ M 2	35	50	50	50
OMB M 3-4	60	90	110	130
Benzinvogne	20	25	25	25

## Max. hastighed på

OMB	70 km/h,
OKMJ	60 km/h, over broen over Kerteminde fjord - max. 20 km/h.

## Beregning af togvægt:

OMB M 1-2, OKMJ M 1	38 t
OKMJ M 2	46 t
OMB M 3-4	60 t

## Person-, post- og rejsegodsvogne:

4-akslede	33 t
OMB BE 6	20 t
OMB øvrige 2-akslede	14 t
OKMJ C 9, A 10-11	14 t
Bænkevogne	12 t
OKMJ D 16-17	14 t
OKMJ øvrige D- og E-vogne	18 t
OMB DE	18 t

## Godsvogne:

tomme	taravægten
læssede	vognladn. + godsvægt
stykgodsvogne	tara + 2 t
levende dyr, store	tara + 6 t
levende dyr, små	tara + 4 t

## NORDFYNSKE JERNBANE, NFJ.

Åbnet 1882, nedlagt 1966.  
Odense-Bogense, 38,1 km.

På Fyn er NFJ i alle årene gået sine egne veje, idet de havde eget hovedkontor og værksted (i Bogense) og dets materiel var ikke påvirket af SFJ eller de 2 andre nordfynske baner - måske bortset fra den første motorvogn.

## TRÆKKRAFT

## DAMPLOKO

Nr. 1, se "303", 1882-1909
Nr. 2, se "303", 1882-1915
Nr. 3, se "315", 1883-1933
Nr. 4, se "315", 1883-1915

Nr. 5, se "315", 1891-1930
Nr. 6, se "315", 1897-1933
Nr. 7, se "362", 1908-1934
Nr. I, se "357", 1912-1950
Nr. II, se "357", 1914-1966
Nr. III, se "357", 1924-1966
Nr. 4", se "351", 1949-1950

## MOTOR

NFJ M 1, 150 HK, 1926-1955
NFJ M 2, 2x100 HK, 1929-1943
NFJ M 3, 250 HK, 1932-1945
NFJ MT 4, 300 HK, 1937-1966
NFJ MV 5, 250 HK, 1945-1964
NFJ MG 7, 160 HK, 1956-1966
NFJ MH 8, 150 HK, 1957-1966
NFJ, MH 9, 150 HK, 1957-1966
NFJ MV 10, 375 HK, 1958-1966
Traktor 1, 90 HK, 1951-1966
SM 1, 1961-1963
SM 2, 1948-1966
SM 3, 1948-1966
SM 6, 1955-1966
SM 11, 1963-1966

Nr. 1-2 var et par ganske små BT-loko - alt for små til det ret bakkede landskab og for små til strækningens længde, så da 1BT-maskinen kom, blev de kun lidt anvendt. I tiden mellem 1901 og 1906 var nr. 2 næsten hele tiden udlejet til OKDJ, og dette gentog sig 1908-10. Fra 1912-15, hvor den blev udrangeret, var den hensat. Nr. 1 solgtes i 1909 til SFJ (som nr. 27), hvor den blev brugt til rangering. Det var for så vidt gode loko, vel udførte, men som nævnt blot alt for små.

Nr. 3-6 blev anskaffet over en periode på 14 år, og de var begyndelsen til en vis standardisering, som kunne være fulgt op, og det blev dog til 12 loko fordelt på 3 baner. Det var små effektive loko, som i mange år blev rygraden i NFJs trækraft, og selv efter at der var bygget 3-koblede loko til banen, kom de til at køre man-

## TJENESTEKØREPLAN

Gyldig fra 18. maj 1952.

Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger er trykt i et særligt hefte, dateret 15. maj 1949.

## Ubetjente stationer (Sikkerhedsreglementet § 13, II).

Station	Ubetjent ved tog		Melding til
	Hverdage	Søn- og helligd.	
Strækningen Villestofto-Harndrup (incl.), Asperup, Blanke, Kustrup, Røjle .....	15, 18	118	Brenderup
Holse, Mejlskov, Kassemose .....	35, 36, 39, 40	138, 139, 140	

Brenderup afgiver samlet melding for de pågældende stationer til henholdsvis Odense Middelfart og Bogense.

## Togenes sporbenyttelse på stationerne (Sikkerhedsreglementet § 30).

Station	Kører paa spor			Behjælpelig ved krydsningen
	I	II	III	
Odense .....	Spør VII: Alle tog			
Langesø .....	113 og 114§) 116 og 615§)			Togp. begge tog Togp. tog 116
Veflinge .....	7 og 8*) 12 og 11*)			Togp. tog 7 Togp. tog 12
Gamby .....	110 og 107*) 13 og 14*)			Togp. tog 107 Togp. begge tog
Harndrup .....	2 10 103 105 115	1 9 104 106 116		Togp. tog 2 Togp. tog 10 Togp. tog 104 Togp. tog 106 Togp. tog 116
Brenderup .....	Alle tog fra Od. og til Bogense	Alle tog fra Od. til Md.	Alle tog fra Md. til Od. samt tog 213 og 211	
Asperup .....	105	606		Togp. tog 606
Blanke .....				13 og 12*) Togp. tog 13
Middelfart .....		Alle tog		
Bogense .....		Alle tog		

\*) Ved krydsningen i Veflinge, Gamby og Blanke tages først ankomende tog først ind, kører på spor I, ekspederes færdig ved perron og rangeres på ladespor (i Gamby eventuelt omlæbsspor). Derefter tages det sidst ankomende tog ind, kører på spor I. Iagttag reglerne i sikkerhedsreglementet § 4, punkt 6, stk. 2 om rangering ud i ventetogs togvej.

§) Ved krydsningen mellem togene 114 og 113 henholdsvis 116 og 615 skal tog 114 henholdsvis tog 116 tages først ind, kører på spor I og rangeres derefter på omlæbsspor, hvorefter tog 113 henholdsvis tog 615 kører på spor I; tog 113 henholdsvis tog 615 holdes udenfor, indtil tog 114 henholdsvis tog 116 er anbragt på omlæbsspor.



# Odense— Middelfart.

Kl. Om. i Odense	Faldtal	2. Od.-Bp. Bp.—Md. B.		104. P.		4. P.		606. P.		106. P.		8. X. Od.-Bp. Bp.—Md. H.P.		110. X. Od.—Ln. Ln.—Md. H.P.		10. P.		112. X. H.P.		
		An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.
—	—	—	4 30	—	6 40	—	7 55	—	9 45	—	9 57	—	12 10	—	13 38	—	14 25	—	15 40	107
3,2	5	X	4 40	X	6 44	X	8 00	X	9 49	X	10 02	X	12 14	X	13 42	X	14 30	X	15 44	—
4,7	0	X	4 41	X	6 47½	X	8 03	X	9 51½	X	10 05	X	12 16½	X	13 45	X	14 33	X	15 46½	—
6,0	7	X	4 48½	X	6 51½	X	8 05½	X	9 53½	X	10 07½	X	12 19	X	13 47½	X	14 35½	X	15 49	—
7,9	0	X	4 57½	X	6 55½	X	8 10	X	9 55½	X	10 12	X	12 22	X	13 51	X	14 40½	X	15 52	—
9,2	0	X	5 06	X	6 59½	X	8 14½	X	9 57	X	10 16½	X	12 24½	X	13 55½	X	14 45½	X	15 54½	—
10,4	1	X	5 10½	X	7 02	X	8 17	X	9 58½	X	10 19½	X	12 27	X	13 58½	X	14 48½	X	15 57	—
12,4	1	X	5 17	X	7 05½	X	8 20½	X	10 01½	X	10 23	X	12 30½	X	14 02	X	14 52	X	16 00½	—
14,1	3	X	5 26½	X	7 10	X	8 24½	X	10 03	X	10 27	X	12 33½	X	14 08	X	14 56½	X	16 03½	—
16,7	3	X	5 38	X	7 16	X	8 30	X	10 06½	X	10 32½	X	12 38	X	14 12½	X	15 02½	X	16 08	—
19,0	0	X	5 49½	X	7 21	X	8 34½	X	10 09	X	10 37	X	12 41½	X	14 16	X	15 07½	X	16 11½	—
22,6	5	X	6 04½	X	7 28½	X	8 41½	X	10 13½	X	10 44	X	12 47	X	14 21	X	15 15	X	16 17	—
24,9	5	X	6 19½	X	7 34	X	8 46	X	10 16	X	10 48½	X	12 50½	X	14 25	X	15 20	X	16 20	—
27,8	8	X	6 28	X	7 39½	X	8 51	X	10 19½	X	10 53	X	12 54½	X	14 29	X	15 23½	X	16 24½	—
31,9	5	X	6 50	X	7 51½	X	8 58½	X	10 27	X	11 05	X	13 00	X	14 34½	X	15 33½	X	16 30	111
36,6	10	X	7 08½	X	8 08½	X	9 14	X	10 37	X	11 19½	X	13 00	X	14 34½	X	15 33½	X	16 30	131
38,8	10	X	7 19½	X	8 14	X	9 18½	X	10 43½	X	11 24	X	13 18	X	14 44	X	15 52	X	16 38	132
41,3	6	X	7 30	X	8 18½	X	9 23	X	10 47½	X	11 28½	X	13 17	X	14 47	X	15 57	X	16 41	—
43,7	5	X	7 41	X	8 24	X	9 28½	X	10 51	X	11 34	X	13 21	X	14 50½	X	16 02	X	16 44	—
47,0	10	X	7 55	X	8 24	X	9 28½	X	10 51	X	11 34	X	13 26	X	14 54	X	16 08	X	16 48	—
49,5	10	X	8 00	X	8 35	X	9 40	X	11 00	X	11 41	X	13 32	X	14 59	X	16 16	X	16 53	—
			8 00		8 35		9 40		11 00		11 45		13 36		15 03		16 20		16 57	—
			Od.—Bp. 30		45		45		45		45		Od.—Bp. 60		Od.—Ln. 45		45		60	—
			Bp.—Md. 40										Bp.—Md. 45		Ln.—Md. 60					—
			Hverdage		Hverdage		Hverdage		Hverdage		Hverdage		Hverdage		Hverdage		Hverdage		Hverdage	—
			Søn-og helligdage		Søn-og helligdage		Søn-og helligdage		Søn-og helligdage		Søn-og helligdage		Søn-og helligdage		Søn-og helligdage		Søn-og helligdage		Søn-og helligdage	—
			1		1		1		1		1		1		1		1		1	—

\*) Sidesporet tages først i brug efter nærmere bekendtgørelse.  
E betegner ekspeditricebetjente stationer (sikkerhedsreglementet § 10, punkt 5).

Ann. 1. Tog 8 afventer ingen forskinkede forbindelser i Odense.

Se anmærkning

**Odense — Middelfart.**

Kilom. Odense	12. P.		214. X H.P.		14. P. Od.-Bp. Bp.-Md. B.		114. H.P.		116 X Od.-Bp. Bp.-Md. H.P.		18. H.P.		118. H.P.		
	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3,2	16 55	—	—	—	18 45	—	18 50	—	21 12	—	23 15	15	—	23 35	
4,7	16 59	—	—	—	18 50	—	18 54	—	21 17	—	23 19	—	—	23 39	
6,0	17 02	—	—	—	18 53	—	18 57	—	21 19	—	23 22	—	—	23 42	
7,9	17 05	—	—	—	18 55½ 18 56½	—	18 59	19 00	21 22½	—	23 24	23 26½	—	23 45½	
9,2	17 09½ 17 10½	—	—	—	19 00	19 01	19 02½ 19 03½	—	21 26½	—	23 28	23 29½	—	23 48	
10,4	17 13½	—	—	—	19 04½	—	19 06½	—	21 29½	—	23 32½	—	—	23 52½	
12,4	17 16	—	—	—	19 07½	—	19 09½	—	21 32	—	23 35½	—	—	23 55½	
14,1	17 19½ 17 20½	—	—	—	19 11	19 12	19 12½ 19 13½	113	21 35½ 21 43	615	23 38½ 23 40	—	—	23 58½ 0 00	
16,7	17 23½ 17 24½	—	—	—	19 15	19 16	19 16	19 17	21 46½	—	23 42½ 23 44	—	—	0 02½ 0 04	
19,0	17 29	17 30	—	—	19 20½ 19 21½	—	19 21	19 22	21 51½	—	23 48	23 49½	—	0 08 0 09½	
22,6	17 33½ 17 37½	11	—	—	19 25	19 28	19 25	19 26	21 55½	—	23 52½ 23 54	—	—	0 12½ 0 14	
24,9	17 43½ 17 44½	—	—	—	19 34	19 36	19 31	19 32	22 02	—	23 59	0 00½	—	0 19 0 20½	
27,8	17 48	17 49	—	—	19 39½ 19 41½	—	19 35	19 36	22 06	—	0 03½ 0 05	—	—	0 23½ 0 25	
31,9	17 53	17 54	—	—	19 45½ 19 47½	—	19 39½ 19 40½	—	22 10 22 15	115	0 08½ 0 10	—	—	0 28½ 0 30	
36,6	18 00½ 18 06½	32	—	20 04½ 20 11	214 214 34	19 54 20 11	19 46 19 49½	133 134	22 21½ 22 24	138	0 15½ 0 19½	139 140	—	0 35½ 0 39½	
38,8	18 14½ 18 15½	—	—	20 11½	—	20 20½ 20 22½	19 56	19 57	22 31	—	0 26 0 27½	—	—	0 46 0 47½	
41,3	18 19	18 20	13	—	20 14½	—	19 59½ 20 00½	—	22 34	—	0 30 0 31½	—	—	0 50 0 51½	
43,7	18 23½ 18 24½	—	—	20 18	—	20 33 20 35	20 03½ 20 04½	—	22 37½	—	0 34½ 0 36	—	—	0 54½ 0 56	
47,0	18 29	18 30	—	—	20 22	—	20 08	20 09	22 41½	—	0 39½ 0 41	—	—	0 59½ 1 01	
49,5	18 36	—	—	—	20 27	—	20 14½	—	22 46½	—	0 46½	—	—	1 06½	
	18 40	—	—	20 30	—	20 55	20 18	—	22 50	—	0 50	—	—	1 10	
Sterste tilladte hastighed km i timen															
	45	—	60	—	Od.-Bp. 45 Bp.-Md. 40	60	60	—	Od.-Bp. 45 Bp.-Md. 60	60	60	—	60	60	
Løber		Hverdage		Hverdage		Hverdage		Søn- og helligdage		Hverdage		Søn- og helligdage		Søn- og helligdage	
Se anmærkning		1		2		1		—		—		—		—	

\*) Sidesporet tages først i brug efter nærmere bekendtgørelse.  
 Anm. 1. Togene 12, 114 afventer ingen forsinkede forbindelser i Odense.  
 — 2. Tog 214 afventer ikke et eventuelt forsinket tog 14 i Brenderup. Togpersonalet i tog 14  
 henleder opmærksomheden hos rejsende fra stationer øst for Brenderup til stationer  
 vest for Brenderup på, at vidererejse fra Brenderup kan ske ved omstigning til tog 214,  
 hvis tog 14 kan være i Brenderup før tog 214's afgang derfra.  
 E betegner ekspeditricebetjente stationer (sikkerhedsreglementets § 10, punkt 5).

7

# Middelfart — Odense.

Kilom. fra Middelfart	Paltal	1. P.		103. H.P.		3. H.P.		105. H.P.		7. P.		107. H.P.		9. H.P.		111. H.P.		11. H.P.		
		An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.
—	8	—	5 45	—	7 00	—	8 25	—	10 22	—	11 35	—	13 37	—	14 40	—	16 00	—	16 45	10
2,5	8	×	5 50	×	7 04½	×	8 29½	×	10 25½	×	11 40	×	13 41½	×	14 44½	×	16 05	×	16 49½	—
5,8	10	×	5 55½	×	7 10	×	8 35	×	10 31	×	11 45½	×	13 47	×	14 50	×	16 10	×	16 55	—
8,2	0	×	6 00	×	7 13½	×	8 38½	×	10 34½	×	11 50	×	13 50½	×	14 53½	×	16 14	×	16 58½	—
10,7	0	×	6 05	×	7 17½	×	8 42½	×	10 38½	×	11 55	×	13 54½	×	14 57½	×	16 18½	×	17 02½	—
12,9	10	×	6 10	×	7 21½	×	8 46½	×	10 40	×	12 00	×	13 58½	×	15 01½	×	16 23	×	17 06½	—
17,6	10	×	6 18	×	7 27½	×	8 52½	×	10 49	×	12 08	×	14 04½	×	15 07½	×	16 30	×	17 12½	31
21,7	2	×	6 33	×	7 43	×	9 05½	×	10 57	×	12 22	×	14 18½	×	15 24	×	16 39½	×	17 22½	—
24,6	0	×	6 39	×	7 49	×	9 11½	×	11 02½	×	12 28	×	14 18	×	15 31	×	16 44½	×	17 26½	—
26,9	7	×	6 44	×	7 54	×	9 16½	×	11 07	×	12 33	×	14 21½	×	15 36	×	16 49	×	17 30½	—
30,5	2	×	6 51	×	8 01	×	9 23½	×	11 12½	×	12 39½	×	14 26	×	15 43	×	16 54½	×	17 35½	12
32,8	8	×	6 55½	×	8 05½	×	9 28	×	11 16½	×	12 45½	×	14 30½	×	15 47½	×	16 58½	×	17 39½	—
35,4	2	×	7 00½	×	8 10½	×	9 33	×	11 20	×	12 50½	×	14 33	×	15 52½	×	17 03	×	17 43½	—
37,1	7	×	7 04½	×	8 14½	×	9 37	×	11 24	×	12 54½	×	14 36	×	15 56½	×	17 06½	×	17 46½	—
39,1	7	×	7 09½	×	8 19½	×	9 42	×	11 27½	×	12 59½	×	14 39	×	16 01	×	17 16	×	17 49½	—
40,3	6	×	7 12½	×	8 22½	×	9 44½	×	11 30	×	13 02½	×	14 41	×	16 03½	×	17 20½	×	17 51½	—
41,6	2	×	7 14½	×	8 24½	×	9 46½	×	11 33	×	13 04½	×	14 44	×	16 05½	×	17 22½	×	17 54	—
43,5	0	×	7 18½	×	8 28½	×	9 50½	×	11 36½	×	13 08½	×	14 47	×	16 09½	×	17 26½	×	17 57	—
44,8	0	×	7 23	×	8 33	×	9 54	×	11 39	×	13 14	×	14 49	×	16 13½	×	17 31	×	17 59½	—
46,3	8	×	7 25	×	8 35	×	9 56	×	11 41	×	13 16	×	14 51	×	16 16	×	17 33	×	18 01	—
49,5	—	×	7 30	×	8 40	×	10 01	×	11 45	×	13 20	×	14 55	×	16 21	×	17 38	×	18 05	—
Største tilladte hastighed km i timen		45	Md.—Bp. 60 Bp.—Od. 45	60	Md.—Bp. 60 Bp.—Od. 45	45	60	60	60	45	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Løber		Hverdage	Sen- og helligdage	Hverdage	Sen- og helligdage	Hverdage	Sen- og helligdage	Hverdage	Sen- og helligdage	Hverdage	Sen- og helligdage	Hverdage	Sen- og helligdage	Hverdage	Sen- og helligdage	Hverdage	Sen- og helligdage	Hverdage	Sen- og helligdage	Hverdage
Se anmærkning																				

\*) Sidesporet tages først i brug efter nærmere bekendtgørelse.  
E betegner ekspeditricebetjente stationer (sikkerhedsreglementets § 10, punkt 5).

Ann. 1. Tog 107 afventer ikke et eventuelt forsinket tog 58 i Middelfart.



Middelfart — Odense.

Kilom. fra Middelfart	Faldtal	13. B.			113 P.			213. X H. P.			615. P.			15. X H. P.			115. P.			
		An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2,5	8	17 40	—	—	18 00	—	19 30	—	—	20 40	114	—	21 22	14	—	21 30	—	—	—	—
5,8	8	17 45	—	—	18 05	—	19 34½	—	—	20 44	—	—	21 26½	—	—	21 35	—	—	—	—
8,2	10	17 52	18 02	—	18 10½	18 11½	—	—	20 48½	20 49½	—	—	21 32	—	—	21 40½	21 41½	—	—	—
10,7	0	18 07	18 09	—	18 15	18 16	—	—	—	20 52½	—	—	21 35½	—	—	21 45	21 46	—	—	—
12,9	0	18 15	18 22	12	18 20	18 21	—	—	—	20 56	—	—	21 39½	—	—	21 50	21 51	—	—	—
17,6	10	18 27	18 36	—	18 25	18 26	—	—	21 00	21 01	—	—	21 43½	—	—	21 55	21 56	—	—	—
21,7	2	18 45	19 00	—	18 33	18 38½	—	—	21 07	21 09	(135)	—	21 49½	(136)	—	22 03	22 06½	187	—	—
24,6	0	19 08	19 16	—	18 44	18 45	—	—	21 15½	21 16½	(136)	—	21 59½	—	—	22 13	22 14	116	—	—
26,9	7	19 22	19 27	—	18 49	18 50	—	—	—	21 20	—	—	22 04	—	—	22 19	22 20	—	—	—
30,5	2	19 32	19 43	14	18 53½	18 54½	—	—	—	21 24	—	—	22 08	—	—	22 24	22 25	—	—	—
32,8	8	19 50	19 56	—	18 59	19 00	—	—	—	21 29½	—	—	22 13	—	—	22 31	22 32	—	—	—
35,4	2	20 01	20 06	—	19 03½	19 04½	—	—	—	21 33	—	—	22 16½	—	—	22 35½	22 36½	—	—	—
37,1	7	20 11	20 16	—	19 09	19 10	—	—	—	21 37	—	—	22 20½	—	—	22 40½	22 41½	—	—	—
39,1	7	20 20	20 25	—	19 13	19 15	114	—	—	21 40	116	—	22 24	—	—	22 44½	22 45½	—	—	—
40,3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 27½	—	—	—	—	—	—	—
41,6	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 30	—	—	—	—	—	—	—
43,5	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 33	—	—	—	—	—	—	—
44,8	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 36½	—	—	—	—	—	—	—
46,3	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 39½	—	—	—	—	—	—	—
49,5	—	21 00	—	—	19 35	—	—	—	—	22 00	—	—	22 45	—	—	23 10	—	118	—	—
Største tilladte hastighed km i timen		40	Md.—Bp. 45	60	45	60	45	60	45	60	45	60	45	60	45	60	45	60	45	60
Løber		Hverdage	Sen- og helligd.	Hverdage	Sen- og helligd.	Hverdage	Sen- og helligd.	Hverdage	Sen- og helligd.	Hverdage	Sen- og helligd.	Hverdage	Sen- og helligd.	Hverdage	Sen- og helligd.	Hverdage	Sen- og helligd.	Hverdage	Sen- og helligd.	Hverdage
Se anmærkning		1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anm. 1. Tog 13 afventer ingen forsinkede forbindelser i Middelfart.

\*) Sidesporet tages først i brug efter nærmere bekendtgørelse.

E betegner ekspeditricebejefte stationer (sikkerhedsreglementets § 10, punkt 5).

Anm. 1. Tog 615 standser i Langesø kun af hensyn til krydsning med tog 116.

# Brenderup—Bogense.

Kilom. fra Brenderup	Paldatal	22 P.		24 G.		124 P.		26 H. P.		28 H. P.		130 H. P.		30 P.				
		An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog			
—	10	—	6 59	2	—	7 55	104 123	—	12 10	105 106	17 25	—	14 44	110	—	15 39	10 29	
2,5	0	7 03	7 04	—	9 17	8 00	110	×	12 14	—	—	×	14 48	—	×	15 43	15 44	
5,0	10	7 09	7 10	—	9 28	8 06	110	×	12 18	—	—	×	14 52	—	×	15 49	15 50	
7,5	10	×	7 15	—	×	8 11	—	×	12 22	—	—	×	14 56	—	×	15 55	—	
8,5	10	7 17	7 18	—	9 42	8 14	—	×	12 24	—	—	×	14 58	—	×	15 57	15 58	
10,0	10	×	7 21	—	×	8 17	—	×	12 27	—	—	×	15 01	—	×	16 01	—	
12,6	10	7 25	—	—	10 00	—	—	×	12 31	—	27	—	15 05	—	×	16 05	—	31
			45		30	45			45		60		60			45		
			Hverdage		Hverdage	Søn- og helligdage			Hverdage		Hverdage		Søn- og helligdage		Hverdage			
			Se anmærkning															

Kilom. fra Brenderup	Paldatal	132 H. P.		32 H. P.		134 H. P.		34 H. P.		136 H. P.		36 H. P.		138 H. P.		40 H. P.		140 H. P.		
		An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	
—	2,5	—	16 33	112 131	—	18 04	12	—	20 09	615 135	—	21 54	116 137	—	22 24	118 139	—	0 20	118 139	
2,5	5,0	×	16 37	—	×	18 08	—	×	20 13	—	×	21 58	—	×	22 28	—	×	0 24	—	
5,0	7,5	×	16 41	—	×	18 12	—	×	20 17	—	×	22 02	—	×	22 32	—	×	0 29	—	
7,5	8,5	×	16 45	—	×	18 16	—	×	20 21	—	×	22 06	—	×	22 36	—	×	0 34	—	
8,5	10,0	×	16 47	—	×	18 18	—	×	20 23	—	×	22 08	—	×	22 38	—	×	0 36	—	
10,0	12,6	×	16 50	—	×	18 21	—	×	20 26	—	×	22 11	—	×	22 41	—	×	0 41	—	
			16 54	—		18 25	—		20 15	—		22 15	—		22 45	—		0 45	—	1 05
			60		60	60			60		60		60		60		60		60	
			Hverdage		Hverdage	Søn- og helligdage			Hverdage		Søn- og helligdage		Søgne onsdage og lørdage		Søn- og helligd.		Natten efter søgnedage og lørdage		Natten efter søgnedage og lørdage	
			Se anmærkning																	

E betegner ekspeditricebetjente stationer (sikkerhedsreglementets § 10, punkt 5).  
 \*) Trinbrættet tages først i brug efter nærmere bekendtgørelse.

# Bogense—Brenderup.

Kilom. fra Bogense	Kilom. fra Rindal	21. P.		123. P.		23. B		125. H. P.		25. P.		27. H. P.		129. H. P.		29. H. P.		
		An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	
—	0	—	5 55	—	7 10	—	8 15	—	10 05	—	11 40	—	12 40	—	13 40	—	14 50	
2,6	0	×	6 01	×	7 16	×	8 21 <sup>1</sup>	×	10 10	—	11 46	—	12 45	—	13 45	×	14 55	
4,1	10	6 04 <sup>1</sup>	6 05 <sup>1</sup>	×	7 20	—	8 25 <sup>1</sup>	8 28 <sup>1</sup>	10 13 <sup>1</sup>	—	11 49 <sup>1</sup>	11 50 <sup>1</sup>	12 48 <sup>1</sup>	—	13 48 <sup>1</sup>	×	14 58 <sup>1</sup>	
5,1	8	×	6 07	×	7 21 <sup>1</sup>	—	8 30	—	10 15	—	11 52	—	12 50	—	13 50	×	15 00	
7,6	7	6 11	6 12	×	7 26	—	8 35	8 38	10 18	—	11 56	11 57	12 53 <sup>1</sup>	—	13 53 <sup>1</sup>	×	15 03 <sup>1</sup>	
10,1	10	6 15 <sup>1</sup>	6 16 <sup>1</sup>	×	7 30	—	8 42 <sup>1</sup>	8 45 <sup>1</sup>	10 21 <sup>1</sup>	—	12 00 <sup>1</sup>	12 01 <sup>1</sup>	12 57	—	13 57	×	15 07	
12,6	10	6 21	—	7 34 <sup>1</sup>	—	8 51	—	10 25	—	12 06	—	13 00 <sup>1</sup>	—	14 00 <sup>1</sup>	—	15 10 <sup>1</sup>	—	
Største tilladte hastighed km i timen		45		45		40		60		45		60		60		60		60
Løber		Hverdage		Søn- og helligdage		Hverdage		Søn- og helligdage		Hverdage		Hverdage		Søn- og helligdage		Søn- og helligdage		Hverdage
Se anmærkning																		

Kilom. fra Bogense	131. H. P.		31. B.		133. P.		33. P.		135. P.		35. H. P.		137. H. P.		39. H. P.		139. H. P.					
	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog	An.	Af. Tog				
—	—	16 00	—	16 35	30	—	19 30	—	20 30	134	—	21 25	—	21 42	136	—	23 50	—	0 10			
2,6	×	16 05	×	16 41 <sup>1</sup>	—	×	19 36	—	×	20 36	—	×	21 30	×	21 47	—	×	23 55	—	0 15		
4,1	×	16 08 <sup>1</sup>	×	16 45 <sup>1</sup>	16 48 <sup>1</sup>	—	19 39 <sup>1</sup>	19 40 <sup>1</sup>	20 39 <sup>1</sup>	20 40 <sup>1</sup>	—	×	21 35 <sup>1</sup>	×	21 50 <sup>1</sup>	—	×	23 58 <sup>1</sup>	—	0 18 <sup>1</sup>		
5,1	×	16 10	×	16 50	—	×	19 42	—	—	20 42	—	×	21 35	×	21 52	—	×	0 00	—	0 20		
7,6	×	16 13 <sup>1</sup>	×	16 55	16 58	—	19 46	19 47	20 46	20 47	—	×	21 38 <sup>1</sup>	×	21 55 <sup>1</sup>	—	×	0 03 <sup>1</sup>	—	0 25 <sup>1</sup>		
10,1	×	16 17	17 02 <sup>1</sup>	17 05 <sup>1</sup>	—	19 50 <sup>1</sup>	19 51 <sup>1</sup>	19 52 <sup>1</sup>	20 50 <sup>1</sup>	20 51 <sup>1</sup>	—	×	21 42	×	21 59	—	×	0 07	—	0 27		
12,6	16 20 <sup>1</sup>	—	17 11	—	11	19 41	—	19 56	20 56	—	21 45 <sup>1</sup>	—	22 02 <sup>1</sup>	—	22 02 <sup>1</sup>	—	0 11	—	0 30 <sup>1</sup>	—	0 30	
Største tilladte hastighed km i timen		60		40		45		45		45		60		60		60		60		60		60
Løber		Søn- og helligdage		Hverdage		Søn- og helligdage		Hverdage		Søn- og helligdage		Søgne onsdage og lørdage		Søn- og helligdage		Søn- og helligdage		Natten efter søgne onsdage og lørdage		Natten efter søn- og helligd.		
Se anmærkning																						

E betegner ekspeditricebetjente stationer (sikkerhedsreglementets § 10, punkt 5).

\*) Trinbrættet tages først i brug efter nærmere bekendtgørelse.



Søn- og Helligdage & 1/6 1924

(Løses fra neden opad.)

33. Nordvestfynske Jernbane.

(Løses fra oven nedad.)

Table with columns for km, Billetter, and various station names like Odense, Middelfart, and Bogenese. Includes sub-headers for 'Hverdage' and 'Helligdage'.

Ant. Tog 6 stunder kun, for saa vidt der rejssende at tage op eller sætte af, uanset at der er anført Tid.

39. Nordvestfynske Jernbane. (Privat). 15/5 1938

Table with columns for km, Billetter, and station names. Includes sub-headers for 'Hverdage' and 'Helligdage'. Contains detailed fare information for various routes.

Ant. Tog 6 stunder kun, for saa vidt der rejssende at tage op eller sætte af, uanset at der er anført Tid.

Hverdage. 1/6 1924

(Løses fra neden opad.)

38. Nordvestfynske Jernbane.

(Løses fra oven nedad.)

Table with columns for km, Billetter, and station names. Includes sub-headers for 'Hverdage' and 'Helligdage'.

Ant. Tog 6 stunder kun, for saa vidt der rejssende at tage op eller sætte af, uanset at der er anført Tid.

39. Nordvestfynske Jernbane. (Privat). 15/5 1938

Table with columns for km, Billetter, and station names. Includes sub-headers for 'Hverdage' and 'Helligdage'.

Ant. Tog 6 stunder kun, for saa vidt der rejssende at tage op eller sætte af, uanset at der er anført Tid.

39. Nordvestfynske Jernbane. (Privat). 1/6 1943

Table with columns: km, Hverdag, Son- og Helligdage, Odense-Drenstrup-Middelfart, Hverdag, Son- og Helligdage, København 30, Hverdag, Son- og Helligdage. Includes train routes and schedules.

40. Odense-Bogense og omvendt (Privat). 1/6 1943

Table with columns: km, Hverdag, Son- og Helligdage, København 30, Hverdag, Son- og Helligdage, København 30, Hverdag, Son- og Helligdage. Includes train routes and schedules.

\* Standard tæstebetj. kan for søvndag eller søvndag. 8 Tug. 111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-123-124-125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246-247-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-259-260-261-262-263-264-265-266-267-268-269-270-271-272-273-274-275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-296-297-298-299-300-301-302-303-304-305-306-307-308-309-310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326-327-328-329-330-331-332-333-334-335-336-337-338-339-340-341-342-343-344-345-346-347-348-349-350-351-352-353-354-355-356-357-358-359-360-361-362-363-364-365-366-367-368-369-370-371-372-373-374-375-376-377-378-379-380-381-382-383-384-385-386-387-388-389-390-391-392-393-394-395-396-397-398-399-400-401-402-403-404-405-406-407-408-409-410-411-412-413-414-415-416-417-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-431-432-433-434-435-436-437-438-439-440-441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-477-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-489-490-491-492-493-494-495-496-497-498-499-500-501-502-503-504-505-506-507-508-509-510-511-512-513-514-515-516-517-518-519-520-521-522-523-524-525-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-536-537-538-539-540-541-542-543-544-545-546-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561-562-563-564-565-566-567-568-569-570-571-572-573-574-575-576-577-578-579-580-581-582-583-584-585-586-587-588-589-590-591-592-593-594-595-596-597-598-599-600-601-602-603-604-605-606-607-608-609-610-611-612-613-614-615-616-617-618-619-620-621-622-623-624-625-626-627-628-629-630-631-632-633-634-635-636-637-638-639-640-641-642-643-644-645-646-647-648-649-650-651-652-653-654-655-656-657-658-659-660-661-662-663-664-665-666-667-668-669-670-671-672-673-674-675-676-677-678-679-680-681-682-683-684-685-686-687-688-689-690-691-692-693-694-695-696-697-698-699-700-701-702-703-704-705-706-707-708-709-710-711-712-713-714-715-716-717-718-719-720-721-722-723-724-725-726-727-728-729-730-731-732-733-734-735-736-737-738-739-740-741-742-743-744-745-746-747-748-749-750-751-752-753-754-755-756-757-758-759-760-761-762-763-764-765-766-767-768-769-770-771-772-773-774-775-776-777-778-779-780-781-782-783-784-785-786-787-788-789-790-791-792-793-794-795-796-797-798-799-800-801-802-803-804-805-806-807-808-809-810-811-812-813-814-815-816-817-818-819-820-821-822-823-824-825-826-827-828-829-830-831-832-833-834-835-836-837-838-839-840-841-842-843-844-845-846-847-848-849-850-851-852-853-854-855-856-857-858-859-860-861-862-863-864-865-866-867-868-869-870-871-872-873-874-875-876-877-878-879-880-881-882-883-884-885-886-887-888-889-890-891-892-893-894-895-896-897-898-899-900-901-902-903-904-905-906-907-908-909-910-911-912-913-914-915-916-917-918-919-920-921-922-923-924-925-926-927-928-929-930-931-932-933-934-935-936-937-938-939-940-941-942-943-944-945-946-947-948-949-950-951-952-953-954-955-956-957-958-959-960-961-962-963-964-965-966-967-968-969-970-971-972-973-974-975-976-977-978-979-980-981-982-983-984-985-986-987-988-989-990-991-992-993-994-995-996-997-998-999-1000

40. Odense-Bogense og omvendt (Privat). 15/5 1938

Table with columns: km, Hverdag, Son- og Helligdage, København 30, Hverdag, Son- og Helligdage, København 30, Hverdag, Son- og Helligdage. Includes train routes and schedules.

\* Standard tæstebetj. kan for søvndag eller søvndag. 8 Tug. 111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-123-124-125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246-247-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-259-260-261-262-263-264-265-266-267-268-269-270-271-272-273-274-275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-296-297-298-299-300-301-302-303-304-305-306-307-308-309-310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326-327-328-329-330-331-332-333-334-335-336-337-338-339-340-341-342-343-344-345-346-347-348-349-350-351-352-353-354-355-356-357-358-359-360-361-362-363-364-365-366-367-368-369-370-371-372-373-374-375-376-377-378-379-380-381-382-383-384-385-386-387-388-389-390-391-392-393-394-395-396-397-398-399-400-401-402-403-404-405-406-407-408-409-410-411-412-413-414-415-416-417-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-431-432-433-434-435-436-437-438-439-440-441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-477-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-489-490-491-492-493-494-495-496-497-498-499-500-501-502-503-504-505-506-507-508-509-510-511-512-513-514-515-516-517-518-519-520-521-522-523-524-525-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-536-537-538-539-540-541-542-543-544-545-546-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561-562-563-564-565-566-567-568-569-570-571-572-573-574-575-576-577-578-579-580-581-582-583-584-585-586-587-588-589-590-591-592-593-594-595-596-597-598-599-600-601-602-603-604-605-606-607-608-609-610-611-612-613-614-615-616-617-618-619-620-621-622-623-624-625-626-627-628-629-630-631-632-633-634-635-636-637-638-639-640-641-642-643-644-645-646-647-648-649-650-651-652-653-654-655-656-657-658-659-660-661-662-663-664-665-666-667-668-669-670-671-672-673-674-675-676-677-678-679-680-681-682-683-684-685-686-687-688-689-690-691-692-693-694-695-696-697-698-699-700-701-702-703-704-705-706-707-708-709-710-711-712-713-714-715-716-717-718-719-720-721-722-723-724-725-726-727-728-729-730-731-732-733-734-735-736-737-738-739-740-741-742-743-744-745-746-747-748-749-750-751-752-753-754-755-756-757-758-759-760-761-762-763-764-765-766-767-768-769-770-771-772-773-774-775-776-777-778-779-780-781-782-783-784-785-786-787-788-789-790-791-792-793-794-795-796-797-798-799-800-801-802-803-804-805-806-807-808-809-810-811-812-813-814-815-816-817-818-819-820-821-822-823-824-825-826-827-828-829-830-831-832-833-834-835-836-837-838-839-840-841-842-843-844-845-846-847-848-849-850-851-852-853-854-855-856-857-858-859-860-861-862-863-864-865-866-867-868-869-870-871-872-873-874-875-876-877-878-879-880-881-882-883-884-885-886-887-888-889-890-891-892-893-894-895-896-897-898-899-900-901-902-903-904-905-906-907-908-909-910-911-912-913-914-915-916-917-918-919-920-921-922-923-924-925-926-927-928-929-930-931-932-933-934-935-936-937-938-939-940-941-942-943-944-945-946-947-948-949-950-951-952-953-954-955-956-957-958-959-960-961-962-963-964-965-966-967-968-969-970-971-972-973-974-975-976-977-978-979-980-981-982-983-984-985-986-987-988-989-990-991-992-993-994-995-996-997-998-999-1000

Privatbussen har Billigkørsel med samtlige Tog i Forbindelse med alle Søndage samt St. Bededag og Kr. Himmel-færdag; dog ikke i Paaskedag, 1. Pinsedag og Søndage i Tiden 18. Decbr.—8. Januar.





Særtog - anmeldelse nr. 14.

I anledning af den forestående roekampagne tillyses følgende gods-særtog:

	Nr. 219				Nr. 220		
	An.	Af.	x Tog		An.	Af.	x Tog
Bogense		17.10		Odense		6.15	
Harritslev	-	17.15		Snapind	-	6.22	
Guldbjerg	17.20	17.25		Haustrup	-	6.30	
Ejlby	x	17.35		Næsby	x	6.35	
Jullerup	17.42	17.57	10	Søhus	6.39	6.44	
Bække	x	18.05		Lumby	x	6.50	
Rostrup	x	18.14		Allesø	-	6.54	
Skamby	18.19	18.25		Beldringe	7.00	7.14	1
Uggerslev	18.30	18.35	(11	Lunde	7.22	7.25	
Kappendrup	18.39	19.18	(12	Otterup	7.31	7.45	
Brandsby	-	19.22		Brandsby	-	7.50	
Otterup	19.28	19.50		Kappendrup	7.55	8.10	
Lunde	-	19.56		Uggerslev	8.15	8.20	
Beldringe	-	20.05		Skamby	8.24	8.37	3
Allesø	-	20.07		Rostrup	x	8.45	
Lumby	-	20.11		Bække	-	8.49	
Søhus	-	20.14		Jullerup	8.54	8.57	
Næsby	-	20.17		Ejlby	x	9.05	
Haustrup	-	20.20		Guldbjerg	9.10	9.13	
Snapind	-	20.24		Harritslev	-	9.17	
Odense	20.30			Bogense	9.20		
Toget er:	Loko-godstog			Loko-godstog			
Hastighed:	30 km/t.			30 km/t.			
Befordrer:	Læssede og tomme vogne			Læssede og tomme vogne			
Løber:	Hverdage fra 24/9 og indtil videre			Hverdage fra 25/9 og indtil videre			
Anm.:	Stationerne Lu, Bl og Sh ubetjent			Samtlige mellemstationer betjent			

Særtog 219, der fortrinsvis befordrer roevogne, må ikke bringes til standsning mellem Otterup og Odense.

Særtog 220 befordrer læssede og tomme vogne til og fra alle stationer.

Otterup station er nærmeste togfølgestation mod Odense ved særtog 219.

NB. Max. belastning: Bogense-Otterup 300 tons. Otterup-Odense 450 tons. (uden stop: 500 tons) Odense-Søhus 400 tons. Søhus-Bogense 300 tons.

Bogense, den 17. september 1957.

Direktøren.

Stationerne.

Tog- og mtvpers.

Vkm. - baneafdelingen.

Ledbevogtningen Bogense, Næsby og Snapind.

MOTOR

1/6 1943 57. Kolding Sydbaner (Privat).

- KS M 1, 75 HK, 1924-1948
- KS M 2, 135 HK, 1930-1943
- KS M 3, 300 HK, 1931-1948

Man begyndte i 1911 med 3 togpar på hver af de to baner, i krigsårene indskrænkedes til 2 togpar, og i 1919/20 igen 3. 1924-planen har på hverdage 4 togpar til Hejlsminde og 3, dog ti, to & lø 4, på Vamdrupbanen. Søn- & helligdage kørtes 3 togpar på begge baner, men nu havde man også anskaffet en lille 2-akslet motorvogn. Indtil da var det således, at der kørte et loko på hver bane, på Hejlsmindebanen fortrinsvis et 3-koblet (Skamlingsbanken!) og et 2-koblet på Vamdrupbanen.

km	Hverdage		Søn- og Hdg. & 5/6			Kolding-Hejlsminde		Hverdage		Søn- og Hdg. & 5/6		
	Nr. 2	1	2	4	6	1	2	1	2	3	5	6
—	—	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1214	—	740	1615	—	—	—	—	—	—	—
0,0	850	1700	920	1545	2230	—	—	815	1350	2010	—	—
0,6	910	1745	930	1555	2240	—	—	800	1335	2010	—	—
3,5	946	1781	935	1560	2245	—	—	754	1289	2010	—	—
4,9	926	1725	939	1494	2219	—	—	751	1286	2010	—	—
6,1	923	1728	942	1407	2252	—	—	748	1283	2010	—	—
7,8	926	1731	945	1410	2255	—	—	742	1277	2010	—	—
9,6	936	1737	950	1415	2260	—	—	737	1272	2010	—	—
10,9	939	1740	953	1418	2263	—	—	730	1265	2010	—	—
14,0	953	1750	1001	1427	2312	—	—	724	1259	2010	—	—
16,0	953	1750	1006	1432	2317	—	—	714	1249	2010	—	—
17,7	1008	1801	1010	1436	2321	—	—	717	1252	2010	—	—
19,0	1011	1804	1012	1438	2323	—	—	711	1246	2010	—	—
20,5	1014	1807	1015	1441	2326	—	—	704	1239	2010	—	—
21,8	1023	1811	1019	1447	2332	—	—	700	1235	2010	—	—
23,3	1026	1814	1022	1450	2335	—	—	655	1200	2010	—	—
25,1	1030	1818	1025	1453	2338	—	—	645	1190	2010	—	—
27,8	1040	1835	1030	1500	2345	—	—	640	1215	2010	—	—

Fra de med  $\diamond$  betegnede Haldepladser kan Togene passere indtil 5 Minutter før den anførte Tid og stand 5-1 km, naar der er rejseende at tage op eller sætte af.  
a) 1910-23/8 1345. b) 1916-23/8 1510

Køreplanen 1/10 1924 så således ud:

Hverdage	Søn- & helligdage					Søn- & helligdage		
	M 8	2	4	6	6b	2	4	6
Kolding	08.15	09.40	16.10	19.37	20.55	09.40	14.00	21.10
Hejlsminde	09.20	11.10	17.30	20.47	22.05	10.55	15.20	22.20
			ej lø	lø				
	1	M 8	3	5		1	3	5
Hejlsminde	06.40	09.45	12.15	17.50		07.40	12.20	19.20
Kolding	08.10	10.42	13.35	19.00		08.55	13.35	20.32
	12	M 18	M 14	M 16	M 16b	M 12	M 14	M 16
Kolding	09.40	11.50	16.10	19.37	20.15	09.40	14.00	21.10
Vamdrup	11.08	12.50	17.18	20.50	22.04	10.48	15.13	22.18
		ti, to	ej lø	lø				
		lø						
	M 11	13	M 17	M 15		M 11	M 13	M 15
Vamdrup	06.42	12.20	14.50	18.30		07.40	12.20	19.20
Kolding	08.10	13.35	15.50	19.30		08.55	13.35	20.32
		ti, to						
		lø						

Maskinløb:

- Loko, 3-koblet: Hv: 1, 2, 3, 4, 5, 6/6b S&H: 1, 2, 3, 4, 5, 6
- 2-koblet : Hv: 12, 13
- Motorvogn : Hv: 11, 8, 7 (18/17), 14, 15 S&H: 11, 12, 13, 14, 15, 16

Banens loko var gode - og tilfredsstillende banernes behov. I sommeren 1925 var jeg med et søndagstog til Hejlsminde; det var oprangeret med 2 af de 3-koblede foran 7-8 personvogne samt rejsegodsvogn. Toget var delvis gennemkørende, og de 2 maskiner arbejdede til tider hårdt - køretiden var 58 minutter.

Det bør også nævnes, at der var megen roekørsel.

I 1930 skete der en lille forbedring af planen: Hejlsminde 5, og Vamdrup 3 togpar, og der var nu anskaffet endnu en motorvogn

(M 2) ombygget af en af banens personvogne (C 8). I slutningen af 1920'erne kørtes ca. 2/3 af banens togkilometre med damp, fra 1930 kun ca. 1/3, og da der i 1933 blev købt et lille B&W dieselloko faldt dampkørslen yderligere (til ca. 1/6).

M 2 blev i 1943 solgt til RHJ og i 1943/44 kørtes ialt 95.500 tog-km, heraf 68.000 med damploko. I de fleste krigsår havde man kun haft 2 togpar på hver bane, det forøgedes i 1945 til 3, og mere blev det ikke til. Man forsøgte end ikke at forbedre banens trafik ved

at indsætte skinnibusser, men gav op og lukkede i 1948.

Men de sidste måneder af banens liv var meget dramatiske, idet M 3 (diesellokoet) var ude for et krumtapakselbrud og M 1 havde akselbrud den 8. august 1948! Man måtte derfor pynte sig med lånte fjer lige til lukningen, og det blev med MFVJ loko 8 (1BT - KSs gamle nr. 2) og en DSB J-maskine. Desuden har man lejet følgende loko:

- J 8: 7/10-1945 - 18/7-1946.
- J 20: okt. 1947 - 10/12-1947.
- G 633: Okt. 1947 - marts 1948.

Nok lukkede banen den 31. august 1948, men der kørtes roetog til ca. 1. december 1948, samt nogle flygtningetransporter (Agtrupvej og Kløvervej) udført af DSB.

Loko 1 blev solgt i 1950 til ØSJS som nr. 7 og videresolgt i 1969 til HgJK, hvor den anvendes ved klubbens sommertog.

- Loko 2 gik i 1927 til MFVJ som nr. 1, udrangeret 1951.
- Loko 3 gik i 1949 til SB som nr. 5, udrangeret 1971.
- Loko 4 i 1951 til Stålvalseværket udrangeret 1956.
- Loko 5 i 1950 til ØSJS som nr. 5, udrangeret 1966.

M 1 gik til NKJ og M 3 til ETJ, hvor sidstnævnte som M 4 fik 2 GM-motorer á 165 HK.

A. Gregersen

# De Gode Gamle Dage

Det er en kendt sag, at udviklingen i Esbjerg by og af dens havn for alvor tog fart i slutningen af forrige århundrede. Trafikken på byens station var derfor stærkt stigende, såvel hvad angår rejsende som gods. Det er derfor ikke mærkeligt, at der i de gamle kopibøger hyppigere og hyppigere op gennem årene forekommer skrivelser, hvis indhold omhandler forhold, der vedrører denne station. I denne udgave af "De gode gamle dage" vil vi udelukkende beskæftige os med Esbjerg station.

Rejsevanerne i forrige århundrede var lidt anderledes end nuomstunder, her et eksempel:

Fredericia, den 27. Marts 1894.

Til Esbjerg Station.

Det meddeles herved Stationen til Efterretning og videre fornøden Bekjendtgørelse, at Generaldirektøren har tilladt Restauratøren at sælge saakaldt Frokostkurve med Indhold til en Pris som paa Ringkjøbing Station. Kurvene ville uden Ansvar for Statsbanerne kunne indsamles af Togpersonalet og fragtfrit tilbageendes fra Lunderskov og Varde eventuelt fra Skjern.

.....

Udvandringerne i slutningen af forrige århundrede gav jernbanerne en del ekstrarejsende, således som det ses af dette brev:

Fredericia, den 11. Marts 1896

(Til hvem stilet ses ikke)

Udvandringsagent J. Prahl, Kjøbenhavn, søger at drage Udvandrere fra Christianssand via Frederikshavn til Esbjerg og har i den Anledning anmodet mig forespørge, om det kan tillades, at der hver Tirsdag i Tog 182 indsættes 1 C Vogn fra Frederikshavn for Esbjerg, naar der Dagen forud meldes til Frederikshavn Station, at der vil være mindst 20 Udvandrere. Er dette Antal for lille, vil han ogsaa være glad ved at Vognen indsættes, naar der er 25 eller endog 30 Udvandrere.

Tillader mig at imødesee et behageligt Svar.

.....

At der virkelig var mange udvandrere omkring århundredskiftet ses af følgende brev:

Fredericia, den 26. August 1906

Hr. Læge Arnold Møller,  
Sølvgade 95,  
Kjøbenhavn.

I Anledning af Deres d. 18/8 i Fredericia Stations Klageprotokol indførte Besværing over ikke at være bleven befordret med Toget, som ordinært skal afgaa fra Fredericia Kl. 2.50 Em., men derimod med det næste derefter afgaaende, skal man tillade sig at meddele, at der til Befordring via Esbjerg med det af Dem nævnte Tog den omhandlede Dag fandtes ca. 50 Udvandrere, som nødvendigvis maatte afgaa med det første Tog fra Fredericia for ikke at tabe Forbindelsen med Damperen.

Da nu imidlertid Toget fra Aarhus ankom 22 Minutter forsinket til Fredericia, maatte man fremskynde Ekspeditionen af de Sydgaende Tog mest muligt og derfor undgaa Tilkobling af Vogne.

Derved kom der til at mangle Plads til nogle af Udvandrerne, og man valgte da den Udvej at anmode nogle Rejsende til Kolding om at vente til det næste Tog for ikke at paalægge de paagældende Emigranter et Ophold paa ca. 2 Dage i Esbjerg indtil næste Dampers Afgang.

.....

Men der var andre "specielle" rejsende, hvilket fremgår af følgende opslag for togpersonalet i Fredericia:

20. Maj 1904

Fra den 1. Juni skal de 2 Sovevogne, der indgaar fra Aalborg med Tog 970 og fra Esbjerg med Tog 215 videresendes med daglig Særfærge og Særtog Kl. 2.19 Fm. fra Fredericia til Nyborg, Ank. Kl. 4.15 og derfra videre med Tog 16s Færge. Særtoget standser undervejs kun i Odense.

Fra samme Tidspunkt skal der daglig medgives Tog 49 Forspand Nyborg-Striib.

Striib medgiver Særtoget en Beskyttelsesvogn, der om Vinteren skal være en Kedelvogn.

.....

Indførelsen af sovevogne var en ny foranstaltning, der nogle dage senere afstedkom følgende brev:

Fredericia, den 29. Maj 1904

Esbjerg Station.

I Anledning af at Tog 1032 fra og med Onsdag d. 1ste n.M. skal medgives 1 Sovevogn for København H. har Direktøren for Trafikafdelingen bl.a. tilskrevet mig saaledes:

"Hr. Trafikbestyreren bedes paalægge Esbjerg Station navnlig i den første Tid, Sovevognene løbe, at have Opmærksomheden særligt henvendt paa alle Forhold vedrørende deres Be-



nyttelse og eventuelt fremkomme med Forslag til Forandring i de derfor fastsatte Bestemmelser.

Det engelske Jernbaneselskab forudsætter, at Vognene fra Esbjerg løbe første Gang den 4de Juni. De 1ste og 2den Klasses Reisende fra Dampskibet Natten mellem 31te ds. og 1ste Juni til Viderebefordring i Tog 1032 1ste Juni bedes derfor gjøre særlig opmærksomme paa, at der allerede denne Dag er Sovevogn til København".

Dette meddeles herved Stationen til Efterretning og nøje Iagttagelse.

:::::=====:::::=====:::::=====:::::

Trafikken over Esbjerg havn var omkring århundredskiftet i stærk stigning, det gav megen rangering på havnen og efterhånden vanskeligheder med at skaffe tilstrækkelig maskinkraft, hvilket ses af følgende brev:

Fredericia, den 30. Maj 1905

Hr. Maskininspektøren,  
Nyborg.

Ved at meddele Hr. Maskininspektøren, at der fra Esbjerg Handelsforening er stillet krav om Anvendelsen daglig af 4 Rangermaskiner ved Esbjerg Havn.

I denne Anledning er Forholdet undersøgt og følgende Udtalelse er efter Forhandling med Trafikledelsen fremsat af Esbjerg Station:

"Det kan ikke tilraades, at der til Stadighed er 4 Maskiner til Disposition paa Havnen. Normalt haves 2 Maskiner til Raadighed og i Fiske-tiden 3. Disse 3 Maskiner ere tilstrækkelige til at kunne udføre den daglige Trafik. Saa snart der indtræffer ekstraordinær Trafik, hvilket ofte er sket i dette Foraar, har Stationen altid haft en 4de Maskine paa Havnen, særlig hvis det har indtruffet paa Trafikdage, som Tirsdag og Lørdag. For imidlertid at kunde faa mere Udbytte af samtlige Rangermaskiner henstilles:

I at den Maskine, der nu er til Tjeneste fra 6 1/2 Fm. til 8 Em., og om Tirsdagen til 10 Em., fremtidig er til Tjeneste hver Dag til 10 Em. Arbejdstiden paa Havnen er til 8 Em og efter denne Tid er det, at de læssede Vogne skulle fjernes og tomme Vogne hensættes til næste Dag.

II at Maskinen, der er til Tjeneste fra 7 Fm til 10 Fm og 2-8 Em. fremtidig er til Tjeneste fra 6 1/2 Fm - 12 Md og fra 2-7 1/2 Em.

III at Afløsning af Førerne af Havnemaskinerne finder Sted paa Havnen og ikke i Remisen.

IV at Forsyning med Kul foregaar paa Stationen og ikke paa Bakken (Remisen).

V at Smøring foregaar paa Havnen i ledige Timer og ikke paa Bakken. Der maatte da indrettes et Kuldepot ved et af Sporene paa Stationen, og de fornødne Indretninger træffes i denne Forbindelse.

VI at Rengøring af Maskinerne foretages saaledes, at der udvexles med en disponibel Rangermaskine, og at dette sker paa Stationspladsen og ikke i Remisen.

Ved disse Foranstaltninger vil der vindes megen Tid og Stationen kan ganske anderledes føre en effektiv Kontrol med Maskinernes Udnyttelse. Det er navnlig i Middagstiden fra 1-3, at man ikke har tilstrækkelig Udbytte af Rangermaskinerne paa Havnen."

Saaledes foranlediget tillader man sig at anmode Hr. Maskininspektøren om saavidt muligt snarest at foretage det i saa Henseende fornødne.

=====:::::=====:::::=====:::::=====

Der gik imidlertid ikke ret lang tid før der igen var problemer med rangertrækraften på Esbjerg havn:

Fredericia, den 30. November 1906

Direktøren for Trafikafdelingen

Den stigende Trafik fra og til Esbjerg Station har bevirket, at den Rangermaskine af Litra N, der for Tiden er 5te Maskine i Esbjerg, ikke længere er fyldestgørende.

Kredsen tillader sig derfor at henstille, at nævnte Maskine snarest muligt ombyttes med en Maskine af Litra F.

Kravet om denne ombytning er fremsat herfra i Skrivelse af 11. Juli s.A. - J No. 3596 - med Gyldighed fra det kommende Finansaar, men de foreliggende Omstændigheder nødvendiggør imidlertid, at Rangerkraften i Esbjerg allerede nu forøges.

Det bemærkes, at nærværende Sag fremkommer paa Foranledning af en Del større Importører i Esbjerg, idet disse til Stationen har besværet sig over, at den nuhavende Rangerkraft var for lille.

:::::=====:::::=====:::::=====:::::

Dermed var sagen dog ikke afgjort, hvilket ses af følgende brev:

Fredericia, den 19. December 1906

Maskininspektøren i 2. Kreds.

I Gensvar paa Hr. Maskininspektørens Skrivelse af 15. ds. - J. Nr. 3232 - skal man tillade sig at meddele, at N-maskinen i Esbjerg allerede nu anvendes til lettere Arbejde ved Fiskerihavnen, men denne Maskine maa tillige

anvendes ved Rangering med Kul- og Foderstovogne og disses Opkørsel til Stationen.

Dette Arbejde vil N-maskinen muligvis nok kunne udføre i de rolige Vintermaaneder, men det vil være uoverkommeligt, saasart Foraarstrafikken begynder.

Efter Omstændighederne formener man derfor, at kunne indgaa paa, at N-maskinen anvendes i Esbjerg indtil Midten af Marts til hvilket Tidspunkt en Ombytning med en F-maskine vil være aldeles nødvendig.

====:~::~====:~::~====:~::~====

Så lang tid kom der imidlertid ikke til at gå før det blev nødvendigt at gøre noget, hvilket fremgår af følgende brev:

Fredericia, den 3. Februar 1907

Direktøren for Trafikafdelingen.

Under Henvisning til Hr. Direktørens Paategning af 11. f.M. følger hermed 2 Genparter af en med Vognmand M. Sørensen i Esbjerg afsluttet Øverenskomst angaaende Levering af Heste til Rangering paa Havnen i Esbjerg indtil Ombytning af N-Maskinen kan finde sted.

Paa Grund af Stenbroen og de tunge Træk har det været nødvendigt at have 2 Heste.

:~::~====:~::~====:~::~====:~::~====

På Esbjerg havnebane befordredes ikke kun gods, men også personer til og fra Fanødamperen og DFDS' Englandsbåde. Herom fortæller følgende brev:

Fredericia, den 14. Oktober 1898

Fremsendes. Paa Planen de forlangte Oplysninger.

Det skal tilføjes, at Toget først standser ved Holdepladsen for Englandsrejsende (Ventesalen), disse stige ud, Toget gaar derefter til Holdepladsen for Fanøtrafikken, de Rejsende til Fanø stige ud, ligesom Godset hertil udlæsses. Toget gaar derefter tilbage til Ventesalen, hvor Englandsgodset overtages af Skibsdragerne.

Er der meget Rejsegods til England, standser Toget ikke paa Returen ved Ventesalen for at udlæsse dette, men føres det helt over paa Sporene nærmest Damperen, hvorved Transporten lettes meget.

====:~::~====:~::~====:~::~====

Dampskibsruterne til England gav allerede omkring århundredskiftet megen trafik over Esbjerg havnebane, og at det kneb for statsbanerne at følge med i udviklingen fremgår af følgende breve, hvormed vi vil afslutte "De gode gamle Dage" for denne gang:

Fredericia, den 18. August 1906

Esbjerg Station.

Paa given Anledning anmodes Stationen om at instruere sit Personale om, naar ved Togekspeditionen paa Havnestationen efter Ankomsten af Englandsdamperen paa Forespørgsel fra de Rejsende, og forinden Indlæsningen af Rejsegodset er afsluttet, Henvisning sker til Personvogne, der holde udenfor Perronen, da altid at ledsage en saadan Henvisning med den Bemærkning, at Toget senere gaar frem til Perronen.

-----.....-----.....-----.....-----

Fredericia, den 18. August 1906

J. Nr. 4316.

Fremsendes til Direktøren for Trafikafdelingen

Klagen gaar ud paa at skaffe Lys og Perronplads ved Esbjerg Havn.

Som Forholdene er nu, er Belysningen absolut upaaklagelig. Ventelokalet, hvori Billelsalget og Rejsegodsekspeditionen foregaar, er godt oplyst, og den korte Perron er belyst ved 3 Gaslamper.

Perronen, der mod Vest er skarp begrænset, dels af Hensyn til Toldkontrollen, dels af Hensyn til en af Havnens brolagte Færdselsveje, giver kun Plads for 2 á 3 Vogne, og denne Plads optages af Indgangen til Sovevognen - længst mod Vest - samt 2 á 3 Rejsegodsvogne, hvorefter følger 2 á 3 Personvogne, der altsaa staa udenfor Perronen mod Øst. Naar Toldrevisionen er endt, og Rejsegodset er ekspederet og indlæsset, gaar Toget frem mod Vest for at optage de Rejsende i Personvognene. Denne Ordning betinger altsaa, at de Rejsende i Ventelokalet skal afvente Ekspeditionen, der tager en Tid fra 1/2 til 1 1/2 Time, efter Godsets Mængde. Dette har Klageren ikke gjort, men paa samme Maade, som de fleste Rejsende gøre, søgt Plads i Vognene straks efter at Ekspeditionen af hans Rejsegods har været afsluttet, og derved fremkommer Indstigningen udenfor Perronen.

Man lægger - som rigtigt er - ikke de Rejsende Hindringer i Vejen for denne Pladssøgning, idet Ventelokalet, der er fælles for samtlige Klasser, og desuden som ovenfor nævnt, tillige er Rejsegodsekspedition, ikke er det hyggeligste Opholdssted for den ventende.

Perronen kan, - saavidt det kan ses - forlænges noget imod Øst, og Forslag herom er optaget paa den iaar indsendte Anlægsberetning, men næppe tilstrækkeligt, idet et af Konsul D. Lauritzen i Esbjerg benyttet Pakhus formentlig vil lægge Hindring i Vejen herfor.

Da Persontrafikken paa Ruten Esbjerg-Parkestonruten ventelig er i stadig Stigen, er der, som af Esbjerg Station anført, formentlig Anledning til at forberede en Ombygning af hele

Havnestationen, og bør man da søge at forbinde denne med Udvekslingsstedet for Fanø-ruten, hvor Forholdene er meget primitive. Endelig antyder Klageren Mangel paa Betjeningspersonale. Dette er ubegrundet. Der anvendes af Personale: 1 Assistent, 1 Pakhusformand, 4 Portører og 1 á 2 Hjelpearbejdere efter Behov, samt Sovevognskonduktøren, men dette Personale er væsentligst beskæftiget med

Ekspedition og Indlæsning af Rejsegodset, dog henvises de Rejsende paa Forespørgsel altid til Personvognene med Bemærkning, at Toget senere gaar frem til Perronen. En udtalelse fra Esbjerg Station vedlægges.

=====:.:.:.:=====:.:.:.:=====:.:.:.

Ib V. Andersen

## LITTERATUR

### EN REJSE PÅ DJURS, III

Af Karl Mejnecke.

Novellesamling, 118 sider, ill.

Pris kr. 48,- i boghandelen.

En samling fortællinger om Djursland, hvoriblandt én om RGGJ og én om Kolindsunds historie, som kunne interessere en jernbanehistoriker eller snarere en jernbanetopograf - hvis ellers sådanne væsner findes.

Fortællingerne er velskrevne og giver indtryk af egnens historie på en anden måde end jernbaneentusiasten ellers ser den, vel nok fordi Mejnecke som har tilknytning til egnen, har et helt andet forhold til stoffet end en "københavnsk skribent" kan have det - uden derfor at forklejnede den sidstnævnte.

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANES rullende materiel gennem 100 år.

Af P. Thomassen.

110 sider, 170 x 250 mm, rigt ill. Pris kr. 95,- i kommission hos P. Haase.

Dette er den lovede fortsættelse af jubilæumsbogen "Med Lemvigbanen gennem 100 år", hvor banens øvrige historie blev fortalt.

VLTJs materiel gennemgås her fra A-Ø, forfra og bagfra og fra oven og neden så man næsten får åndenød ved læsningen. Alle kapitler er rigt illustreret, men uden tegninger som dels (ifølge forfatteren) ville tage for megen plads op og dels forventes udgivet af JMJK i særhefte.

Thomassens pen sprudler sædvanen tro og han formår på vidunderlig måde at omsætte selv ret tørre facts til en levende fortælling.

Bogens sidste 10 sider er et supplement til jubilæumsbogen, og her fortælles bl.a. lidt om fest-

lighederne på selve dagen - den 20. juli 1979.

### TILLÆG 1977

Danske Jernbaners rullende materiel.

Af P. Topp Nielsen.

20 blade, format A4b, ill.

Fås fra Dansk Jernbanearkiv, Postbox 36, 4990 Saksøbing.

Giro 3 18 02 55.

Pris kr. 25,- incl. porto.

Heftet fortæller alt om nyleveringer, ombygninger, omli-treringer m.v. for såvel DSB som Privatbanerne i 1977.

En lækkerbidsken for "numermænd".

### STUDIERAPPORT 1

over lokalvogne i Næstved ved Maglemølle og De forenede Papirfabrikker.

16 sider, A 5, ill.

Pris kr. 17,- incl. porto.

Fås fra Dansk Jernbanearkiv.

Rapporten indeholder tegninger, fotos og tabeller over det materiel, der har været på Gamle og Ny Maglemølle papirfabrikker i Næstved samt en tegning over spornettet.

Modelbyggeren kan heri finde ideer til meningsfuld udnyttelse af et "dødt" hjørne på anlægget.

### STUDIERAPPORT "

over det rullende materiel ved

Troldhede-Kolding-Vej Jernbane

48 sider, A 5, med tegninger.

Pris kr. 25,- incl. porto.

Fås fra Dansk Jernbanearkiv.

Rapporten gennemgår materiellets historie - og den har været broget kan man fornemme. Der er tegninger (i 1:160) af det meste af materiellet, omlitreringslister, redegørelse for salg af vogne og oversigter over lejet materiel.

Et hefte som nok ikke siger den almindelige jernbaneentusiast ret meget, men som vil være uundværligt som opslagsbog under en diskussion.

JMJKs Tegningsarkiv, KATALOG

20 sider, A 5.

Fås (gratis) ved henvendelse til

Niels J. Hansen

Nørre Alle 79

8000 Århus C.

Kataloget indeholder over 500 numre, som er logisk opstillet i DSB, Privatbaner normalspor henholdsvis smalspor, og i hver gruppe i alfabetisk orden i trækraft, personvogne, post- og rejsegodsvogne, godsvogne (åbne og lukkede) og specialvogne. Det giver et hurtigt opslag.

Tegningerne leveres i xeroxkopi for 5,- kr. pr. stk. - de fleste er i format A 3 og i målestok 1:45.

Holtrup

## BILLEDGALLERIET

Ja, det er næsten en hån at kalde ét billede for et galleri, men jeg fik kun plads til det på bagsiden, der er taget på OHJ ved Nyled den 2. februar 1979 af dagens godstog bestående af OHJ 45, en udenlandsk godsvogn og OHJ G1m 350. Billedet er taget af Niels Carlsen.

Jeg håber på bedre plads næste gang!! Holtrup



