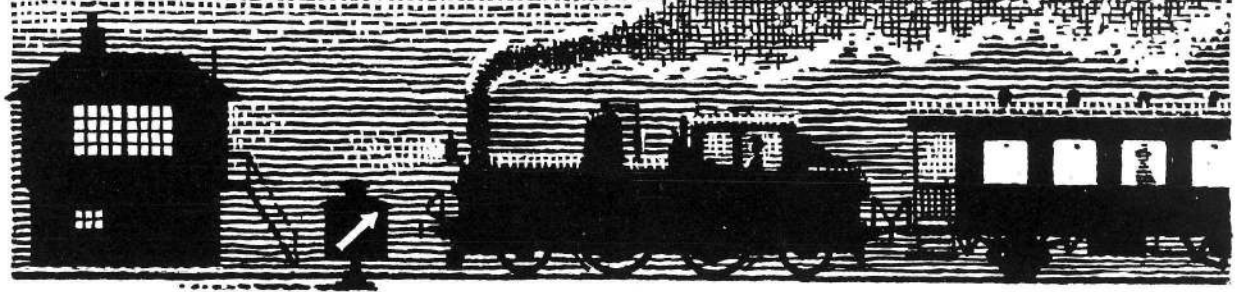


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

22. årgang **1986** dec., nr. **4**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartalets 3. måned.

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

REDAKTION:

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

REPRODUKTION:

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

TRYK & BOGBINDING:

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

22. ÅRGANG - NUMMER 4
DECEMBER 1986

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Motormateriellet, MF	155
Jernbanens Grundlove, HHJ koncession	170
ADAMs Hjørne	174
"På Tværs"	179
Hvad man kan hitte på .	182
De gode gamle dage	190
Forskjelligt: Nogle tog på Falsterbanen.....	193
Vi bygger	198

Forsidebilledet er det eneste bidrag til Billedgalleriet, som jeg fik plads til i dette nummer: ME 1518 med regionaltog i Slagelse, april 1983. (Foto: Jan Damgaard Jensen).

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

PRIS: 22. årgang 1986:
Kr. 122,- incl 22% moms.

Medlemmer af redaktionen

Poul Adamsen
Hans Alkjær
Ib V. Andersen
Ole Faurhøj
A. Gregersen
J. Groth
Erik V. Pedersen

Kære læser!

Ja, så blev 22. årgang nu også komplet - og endda uden de helt store sværdslag.

Og vi fortsætter så sandelig også med en 23. årgang, fordi jeg ikke har tabt troen på, at det skal lykkes at skrabe stof nok sammen og fordi jeg stadig holder meget af at pusle med SIGNALPOSTEN.

Abonnementsprisen får et lille "løft" for at holde trit med prisudviklingen, og den er sat til kr. 128,- incl. moms for 23. årgangs fire numre. Et girokort på det anførte beløb vil vise sig i brevsprækken omtrent samtidig med dette nummers tilsynkomst, og - som sædvanlig - betragter jeg datoen for indbetalingen som en karaktergivning: Jo hurtigere betaling, jo højere karakter!

Husk også, at der på bagsiden af talon til modtager er plads til ros eller dadel, til småkommentarer, ønsker til bladets indhold o.s.v. Mit hjertesuk i forrige nummer har tilsyneladende ikke gjort noget større indtryk. Jeg har i skrivende stund "kun" fået 4 (fire) venlige breve om emnet - og det skuffer mig lidt.

Jeg har iøvrigt også lavet et annonce-kommando-raid, bestående i et brev, hvori jeg til en "billig penge" tilbyder mulighed for informative inserater om fabrikanters, grossisters og hobbyforretningers varesortimenter med henblik på modelbygning. Her har resultatet været et smukt, rundt 0!

Jeg skal huske at fortælle, at SP AUKTION 1986, er afsluttet - på næstbedste måde, idet én af tilbudsgiverne "løb" fra sine

Nyt Fra Redaktionen

bud, hvorfor SP havde ekstra-udgifter til at antage de næsthøjeste bud. Der var 48, der rekvirerede udbudslisten, 33 gav bud, og 28 af disse fik helt eller delvis deres "drømme" opfyldt. Jeg kan allerede nu fortælle, at vi også arrangerer en "SP auktion 1987". Har du derfor noget at udbyde, så skriv straks til mig herom. (I år var der to, der kom "for sent").

Jeg har iøvrigt i de seneste måneder igen haft lejlighed til at rydde lidt op i alle mine papirdynger. Det har medført, at en del materiale er blevet returneret (alt for sent) efter brug, at der er blevet afgivet svar på en del spørgsmål, og at jeg har fundet en hel del artikelstof, som var blevet "henlagt til bedre tider", men som var blevet glemt hen af vejen. Dette stof vil jeg arbejde en del med nu, og håber i de kommende numre at kunne få plads til også det.

Enkeltnumre af SIGNALPOSTENS løbende årgang kan købes i begrænset omfang. Prisen pr. stk. er for 22. årg/1986 kr. 32,- og vil for 23. årg/1987 være kr. 35,- plus porto, som for tiden er kr. 6,-.

Næste nummer (23/1) vil forhåbentlig være vore abonnenter i hænde sidst i januar måned 1987. - På genhør, men jeg slutter traditionsbundet med at ønske alle læsere

En rigtig glædelig jul
- og et godt nytår!

Holtrup

MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

af Hans Alkjær

DSB's 1A-TRIANGELVOGNE

MODEL VIII (A)

ME og MF

DSB's første egentlige (for-sigtige) indtræden i de motoriserede baners rækker begyndte i 1925 med anskaffelsen af de 3 Triangelvogne med "snude": M 1-3, efter at DfA 1923-25 allerede havde leveret 13 Triangel-jernbanemotorvogne, der havde vist sig at fungere rimeligt tilfredsstillende på forskellige privatbaner.

DSB M 1-3, senere kaldet MA, var tiltænkt strækningen gl. Nørrebro-Hellerup ved København, men indsattes først mellem Aarhus og Risskov på Aarhus-Ryom-banen, idet der var kommet kraftige, lokale henstillinger fra Aarhus om at få oprettet en slags sporvognskørsel til forstaden Risskov. Til denne specielle kørsel bestiltes hurtigt derefter de 2 sære, 3-akslede motorvogne M 21-22 (senere MC) med en motor i hver ende, hvorefter MA-vognene kunne overføres til den københavnske lokaltrafik, som de var bestilt til.

DSB's motordrømme 1925

Dette emne er udførligere behandlet i SP 2/1978, side 55 ff, men her skal vi lige gentage, at DSB iflg. en artikel i "Privatbane-Tidende" fra 15/3 1925 påtænkte at indføre motor-drift på en række sidebaner, ikke mindst diverse meget korte stikbaner i det genvundne Sønderjylland, hvor en rentabel dampdrift var helt umulig, når der skulle opretholdes lokale damplok-depoter udelukkende for driften af disse små banestumper, der kun var mellem 6 og 12 km lange.

Man kunne ikke bekvemme sig til at nedlægge disse baner så kort efter Genforeningen og dermed udvise en ringere interesse for lokaltrafikken end tyskerne havde gjort, mens de administrerede landsdelen. Men DSB, der indtil omkring 1920 havde haft overskud på driften, måtte i begyndelsen af 20'erne se overskuddet erstattet af plagsomme underskud, bl.a. på grund af udgifter til den "rø-

vede Datter, dybt begrædt", der var vendt så frygtelig tilbage - med et nedslidt og upraktisk banenet, som DSB måtte tage sig af og levere rullende materiel til, da intet sådant var efterladt af tyskerne.

Hos DSB mente man, at det eventuelle motormateriel til de mange mindre sidebaner skulle kunne køre alle tog, også de blandede, og altså skulle kunne medtage et rimeligt antal godsvogne, hvorfor man her regnede med at skulle bruge diesel-elektriske lokomotiver, mens man på forstadsbanerne ved København og Aarhus skulle kunne klare sig med små, benzin-mekaniske motorvogne, da de her kun skulle køre rene persontog. De første DSB-motor-køretøjer blev derfor de små Triangelvogne, da man dengang endnu ikke havde indenlandske erfaringer med diesellokomotiver med tilstrækkelig trækraft. De svage diesellok fra DEVA og Naskov opfyldte ikke DSB's krav.

1926 lancerede Frichs i samarbejde med Scandia imidlertid et diesel-elektrisk lok på max. 230 hk og 210 hk vedvarende, som i rimelig grad nærmede sig en ydeevne, som kunne tilfredsstille DSB's krav til trækraft på svagt trafikerede sidebaner. Det første eksemplar af typen leveredes i 1926 til Hads Ning Herreders Jernbane: lænkeaksel-

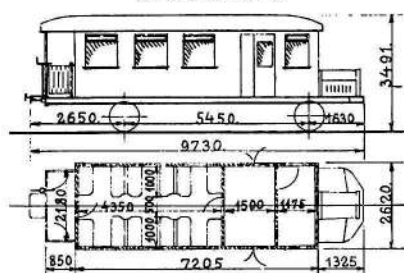
lokomotivet HHJ M 1, på sine gamle dage kaldet "Bedstefar", og som tjente HHJ i næsten 40 år. Samme år fik Ørnhøjbanen 2 lignende lok, også på lænke-aksler, og også de fungerede rimeligt tilfredsstillende. Året efter vovede DSB da forsøget: Man anskaffede 1927 6 diesellokomotiver fra Frichs/Scandia med samme maskinelle udrustning, men løbende på bogier, så de var så skånsomme som muligt mod sporet, trods deres lidt større vægt - en drøm for baneafdelingen, sammenlignet med de stampende dampheste.

Disse DSB's første diesellokomotiver døbttes M 101-106. De 4 første gik til den sjællandske midtbanestrækning Næstved-Hvalsø, mens de to sidste kom til "Klosterbanen" i Sønderjylland (Rødekro-Breddebro). De fik 1928 litra MT.

ME-vognene

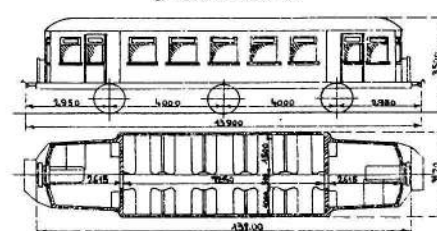
DSB var åbenbart på forhånd noget skeptisk over for diesellokomotiverne, for de 6 bestilte eksemplarer foreslog ikke meget til de mange sidebaner, man gerne så fuldt motoriseret. Derimod bestilte man samtidig ikke mindre end 17 benzin-mekaniske vogne fra DfA: M 31-47, fra 1928 litra ME. De skulle benyttes til lette persontog, hvor anden trækraft

3. Litra M. Nr. 1-3.



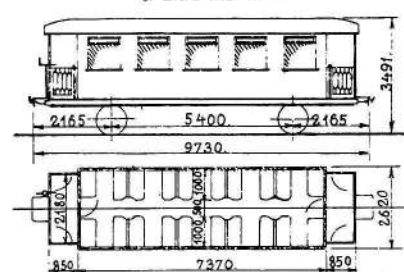
Skitse fra DRM. MA i oprindelig skikkelse

2. Litra M. Nr. 21-22.



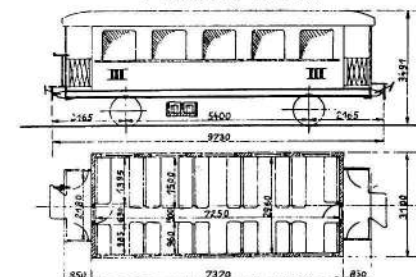
Skitse fra DRM. MC i oprindelig skikkelse

3. Litra Mb. Nr. 1.



Skitse fra DRM. FA i oprindelig skikkelse

2. Litra Mb. Nr. 21-22.



Skitse fra DRM. FB i oprindelig skikkelse

- damp eller motor - skulle klare eventuelle store persontog, de blandede tog og godstogene. De bevirkede altså ikke nedlæggelse af maskindepoter, men skulle nu blot billiggøre den letteste del af persontrafikken.

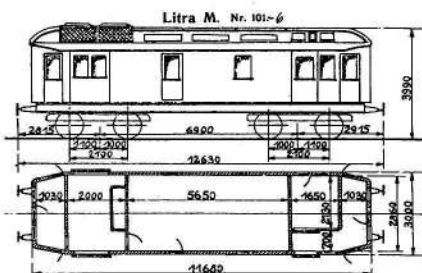
M 31-47 måtte i begyndelsen ikke køre selv de mindste, blandede tog, hvorfor de - i lighed med MA og MC fra 1925 og 1926 - kun blev udstyret med den primitive midterpuffer/kobling, som ikke tillod tilkobling af "rigtige" jernbanevogne.

DSB's første Triangelvogne (MA) afveg ganske meget fra de vogne, DfA indtil da havde leveret til privatbanerne: Den lange motor-"snude", det separate førerrum, rejsegods-vestibulen samt den åbne bagperron var specielle ønsker fra DSB, men MA-vognene var dog næsten lige så smalle som de 13 vogne, DfA hidtil havde leveret.

DSB's næste type: MC 21-22, lignede mere en typisk Triangelvogn: Fuld personvognsbredde på midten og smalle endeperroner, og så havde den, ligesom alle Triangelvogne, bortset fra MA, frembygget karosseri, så kun selve køleren var anbragt foran gavlen. At den også havde motor i begge ender var en specialindretning med henblik på "sporvognskørslen" mellem Aarhus og Risskov og resultatet af, at DfA ikke turde tilbyde fjernbetjening af motoren fra den motorløse ende af vognen - en anordning, som diverse udenlandske fabrikker hidtil ikke havde løst tilfredsstillende, og DfA satsede meget på at levere virkeligt driftsikre vogne, hvilket jo også var lykkedes ret godt, set på baggrund af diverse udenlandske vognes mange nedbrud ved privatbanerne.

ME i "privatbanedesign"

DSB's nye ME-vogne nr. 31-47 blev leveret 1927-28. De lignede meget den udgave af mod. VII, der leveredes til Kjellerupbanen (SKRJ M 2) i 1927, men i det ydre var der den væ-

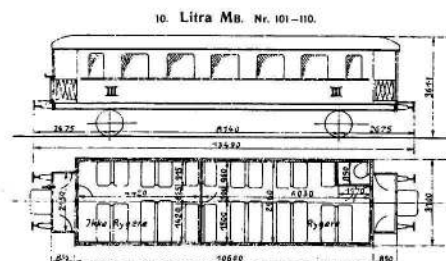


Skitse fra DRM. MT i oprindelig skikkelse

sentlige forskel, at DSB's vogne havde åben bagperron, og at de ikke havde normalt kobletøj, i forenden endda slet ingen kobling eller puffer. De havde som MA heller ingen kofanger, men kun et par sneskraber-plader, meget lig dem, der på den tid anvendtes på mange af damplokomotiverne. Vognene skulle jo også kun køre på indhegnede statsbanestrækninger. I bagenden havde ME-vognene slet ingen banerømmere og ej heller nogen bak-lygte, da man ikke havde drømt om, at de skulle komme til at køre baglæns på strækningen nogensinde - hvad der ellers godt kunne blive brug for ved overraskende snelæg m.v.

I modsætning til privatbanernes vogne var ME'erens forperron ikke svagt tilspidset fremefter - den havde helt parallelle sider. Det samme var tilfældet ved de 3-akslede motorvogne MC, mens de tilsvarende privatbanevogne havde svagt tilspidsede perroner. DSB-vognene havde derfor et tydeligt større "hak" ved overgangen mellem passagerafdelingen og forperronen.

Vognkassen var, som på alle Triangelvogne, bortset fra de 8 første fra 1923/24, beklædt med lodrette teaklister, og nu var DSB også gået over til store spejlglasruder i motorvognene. De havde dermed fået et design, der meget mindede om privatbanernes træklædte "altanvogne", der fremkom 1911 og fra 1913 i reglen udstyredes med spejlglasruder uden ramme. De havde ellipse-hvælvet tag med "nedgroede" ender og let opadbuget underkant af taget over endeperronerne, så selv meget høje passagerer kunne passere over til næste vogn uden at få hatten raget af. Denne tagform havde DSB allerede indført med fremkomsten af MA-vognen og bivognene til MA og MC, mens DSB's øvrige 2-akslede gennemgangsvogne med åbne perroner ("rystevognene") havde højere hvælvet tag, der var skåret lige af i enderne - uden besværlige, dobbeltkrumme flader.



Skitse fra DRM. FC i oprindelig skikkelse

ME's bagperron var meget kort (830 mm) og smal, så der var kun plads til helt flade perronskærme, altså uden de ombøjninger i siderne, som var det helt normale ved privatbanernes nyere vogne.

ME-vognens midterpuffer/kobling var meget kort (350 mm mod normale pufferes 615 mm), så vognene var koblet ret tæt sammen, og beskyttelsen mod afgrunden i siderne bestod ligesom ved MA, kun af et par teleskopstænger i knæ-, henholdsvis hoftehøjde.

Interiør

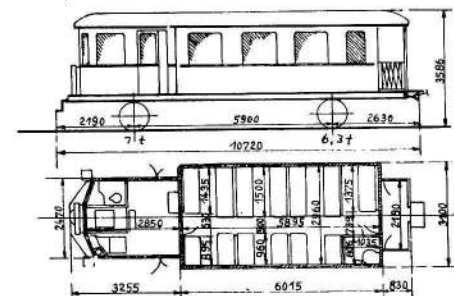
MA og MC havde i passagerafdelingerne kun træbænke, betrukket med filt og tæppetøj, og deres siddemodul var noget knebent: 1450 mm, nærmest svarende til 1880'ernes III kl. standard. Det var ikke meget bedre i fx. SKRJ M 2, men andre mod. VII Triangelvogne på privatbanerne havde fag på op til 1625 mm - det var ikke flatterende for DSB!

De nye vogne havde imidlertid fået et siddemodul på 1610 mm, svarende til mange af DSB's sidegangsvogne på III kl., og der var fjedrende sæder med kunstlæderbetræk, så bekvemmeligheden havde fået et betydeligt løft, selv om man ikke havde ofret ægte læder på sæderne som fx. HOJ allerede lancerede i sin 1. motorvogn fra 1925 og som også fandtes i VLTJ No. 3, 1926 og KRB M 1, GDS M 1-2 og SNNB M 1-3, alle fra 1927. Man kan have mistanke om, at DSB ikke troede meget på vognenes holdbarhed, så det ikke kunne betale sig at ofre det dyre læder på sæderne.

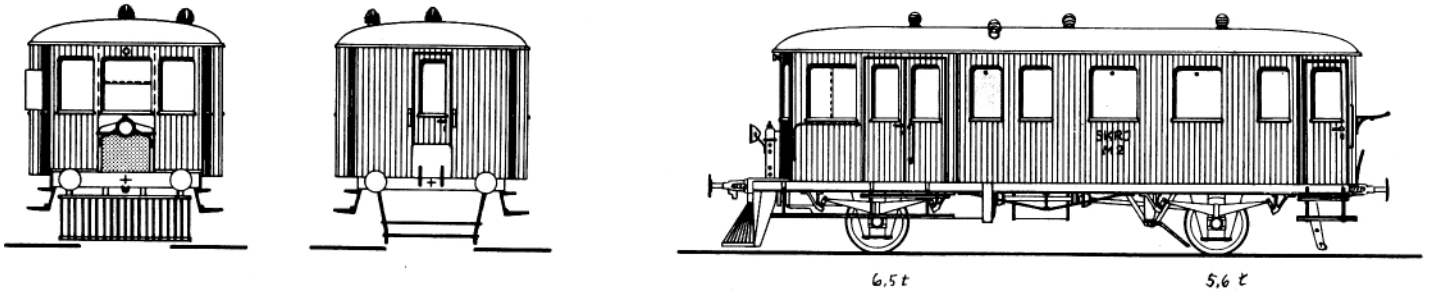
De første Triangelvogne med toilet var VVGJ M 1, KRB M 1 og SKRJ M 2 fra 1927, men nu kom DSB også med, idet ME havde et lille toilet bagest i venstre side, svarende til $\frac{1}{2}$ fag i 2-mandssiden.

Benzin-Motorvogne. 17. Litra M. Nr. 31-47.

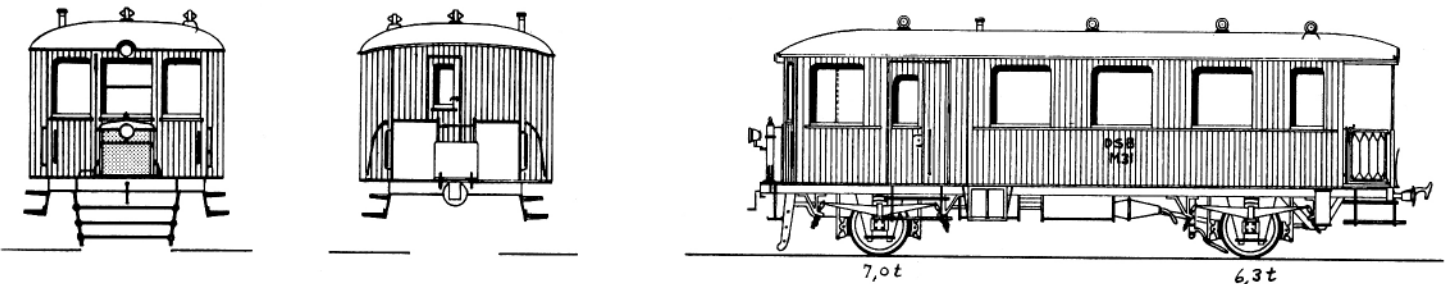
Kb. 4. Nr. 31-34.
Ar. B. = 35-37, 39, 41, 43, 45, 47.
Ng. 5. = 38, 40, 42, 44, 46.



Skitse fra DRM. ME i oprindelig skikkelse



"Tyvstjålet" fra Triangelbogen: SKRJ M
2 sammenlignet med ...



"Tyvstjålet" fra Triangelbogen: ... DSB
ME,

Passagerafdelingen var ét, stort rum på $3\frac{1}{2}$ fag med skæv midtgang (2+3 pladser i bredden) + toilet, hvilket gav 33 siddepladser. Da passagerafdelingen intet skillerum havde, kunne den ikke deles i 2 afdelinger for rygere hhv. ikke-rygere, men den side af sagen klaredes ved, at 2 sammenkoblede vogne beskiltedes Rygere hhv. Ikke-Rygere, og man må så håbe, at man ikke byttede om på disse vogne for tit, så de arme ikke-rygere skulle belermes med en vogn, der for nylig var ryge-vogn, for overgængt tobaksrøg er ikke lykken, hverken for rygere eller ikke-rygere - og udpræget værst, når den ikke overlejres af frisk og måske vellugtende røg fra tændte forureningskilder. Hvordan man så har klaret problemet, når vognene kørte solo, er jeg ikke klar over.

Der var plads til en del stående personer på for- og bagperronen - ikke nærmere specificeret i DSB's fortegnelse, men DSB fastsatte 500, senere 800 kg som maksimal last i rejsegodsrummet (forperronen), svarende til 10-12 personer. På bagperronen kunne der vel stå 8-10 passagerer og inde i vognen måske 12, så ialt var der omtrent lige mange sidde- og ståpladser. Inde i vognen var bagagenettene anbragt på tværs af vognen med lodrette stænger til loftet, så der var rigeligt for de stående at klamre sig til, selv om vognen skulle

slingre noget eller bremse hårdt op - mens accelerationen ved start nok var knap så risikabel!

ME's førerplads var mod motorkassen beskyttet med et trådnæt og bagud med en låge, så føreren ikke skulle blive forstyrret af opstabelt gods eller af urolige passagerer. Der var ingen klapsæder på forperronen, der fortrinsvis var tænkt til rejsegods og derfor havde dobbelte fløjdeure i begge sider: En normal dør med vindue i plus en $3/4$ dør uden rude. Den lille dør åbnedes kun, hvis der skulle indlades større genstande, der dog ikke måtte være bredere end lige godt 900 mm.

Vognen havde naturligvis elektrisk belysning, der fik strømmen fra motorens dynamo med tilhørende batteri. Dette lysanlæg kunne også levere strøm til belysning af en mindre påhængsvogn, men i modsætning til MA's og MC's havde ME-vognens påhængsvogne (FD) selv dynamoanlæg, så de normalt klarede belysningen selv. Alligevel havde de 12 V lysanlæg ligesom motorvognene, så de i nødsfald kunne forsynes herfra, mens DSB's øvrige, selvforsynende personvogne havde 24 V dynamoanlæg - og de ældre vogne 65 V lysanlæg, der normalt forsynedes fra særlige batterivogne.

Opvarmningen i såvel motor- som bivogne klaredes med koksfyrede varmtvandsanlæg med kedlerne ophængt under vogn-

ne, for ME's vedkommende under passagerafdelingens højre forende med skorstenrøret ført op gennem forperronens højre baghjørne, hvor der også var anbragt en vandpumpe, ekspansionsbeholder m.v. til varmeanlægget, hvis overløbsrør sås over taget som et "paraplyhåndtag" ved siden af skorstenen.

DSB anskaffede forsøgsvis varmeanlæg fra både Hess og Vølund således, at vogne med lige nummer fik Hess - og vogne med ulige nummer Vølundanlæg - dog omvendt for nr. 46 og 47! Hess udgav i 1928 en brochure om sine varmeanlæg til jernbanevogne, og heri er gengivet fotos af 2 ME-vogne, sammenkoblede ved bagenderne: M 33 og 34. Nr. 34 er selvfølgelig forrest og set fra højre side, så Hess-kedlen falder i øjnene, mens ovnen (fra Vølund) på den bageste vogn ikke kan ses, da den sidder på den bortvendende side. Alligevel viser billedet en varmekedel, ophængt i M 33's venstre side foran, hvor akkumulatorkassen havde sin plads. Kedlen er tydeligvis indtegnet på billedet efter en (u)passende bortretouchering af akkumulatorkassen, så billedet rigtig kan vise den store udbredelse af Hess' egenvarmeanlæg i motortogene! Jeg gad vide, om man hos Vølund har opdaget denne billedforfalskning?

Foruden ved hjælp af åbne vinduer kunne vognen ventileres med Torpedo-ventiler i taget. DfA anvendte normalt Grove-ventiler, der foroven ender med en "kugle" af bøjede blikplader, der visirformet dækker hinanden, mindende om en sammenrullet kuglebænkebider, men formentlig foretrak DSB Torpedo-ventilerne, fordi de benyttedes på de fleste af DSB's personvogne på den tid.

Motor m.v.

Motoren var den amerikanske 6-cylindrede benzinmotor Continental 15H med 9,1 l slagvolumen og som udviklede ca. 100 hk ved 2000 omdrejninger i minuttet. Det var en let forbedret udgave af Cont. 14H, der anvendtes i MA og MC, men ydeevnen var den samme. Jeg ser lige i avisen, at motoren i VW Golf GTI yder 112 hk med et slagvolumen på kun 1,8 l. Efter den recept skulle Triangelvognens motor kunne yde over 560 hk med sine 9,1 liter, så der må være sket en hel del på motorområdet siden 1920'erne!

ME-motoren trak via en 3-trins gearkasse og kardanaksler på baghjulene, og i bagtøjet var der som noget nyt indbygget revers- og frigear, styret med trykluft. Fidusen hermed var bl.a., at vognen kunne sættes i frigear på en sådan måde, at man slap for at slæbe diverse tandhjul med rundt, når vognen gik som påhængsvogn, som fx. den bageste af 2 ME sammenkoblede ved bagenderne.

ME-vognene havde trykluftbremse (Knorr) ligesom alle andre Triangelvogne, hvortil kom en "parkeringsbremse": En håndbremse med vægtstang og et tungt lod. Der bremsedes med normale bremseklodser på hjulene - ikke med skivebremsen inden for hjulene, som DfA ellers benyttede på de samtidige vogne til privatbanerne, men som senere viste sig at have visse ulemper, så de fleste skive-

bremsere blev udskiftet efter kortere eller længere tids forløb.

Løbeværket havde naturligvis akselkasser med rullelejer og lænkeaksler med fjedrende pladegafler. Fjedrene bar vognen i ovale ringe, som indført af Scandia i 1911. Bladfjedrene var ved baghjulene suppleret med små skruefjedre i enderne til at opfange smårystelser. Alligevel svævede man ikke på lyserøde skyer i disse vogne, der trods alt var primitivt afjedrede i forhold til samtidens bogievogne, og de knurrede og dirrede selvfølgelig bravt - som alle andre Triangelvogne med mekanisk transmission og motoren anbragt på selve underrammen, selv om der var indskudt gummiklodser mellem motor og ramme. Disse ulemper var mest udtalt, mens motoren fik fuld gas op gennem gearene, mens vognen løb forholdsvis roligt uden megen slingren op til sin maksimalhastighed på 70 km/h, bl.a. takket være den relativt store akselafstand (5,9 m) i forhold til kasselængden.

Bivogne til ME

Samtidig med leveringen af de 17 ME-vogne fra DfA i 1927/28 leverede Scandia 8 bivogne hertil: FD 12031-032 (1927) og 12033-038 (1928), og de fik straks F-litra og 12000-numre, mens Bivognene til MA, MC og MT i begyndelsen alle litredes MB (=motorbivogn) og fik samme numre som de motorvogne/lok, hvortil de var beregnet. De blev dog sidst i 1927 omnummereret til FA, FB og FC og numrene forøget med 12000, så de kunne gå ind i den normale personvognspark hvad litra og numre angik, men med det nye hovedlitra F for motorbivogne (samt nærtrafikvognene FF, senere CR).

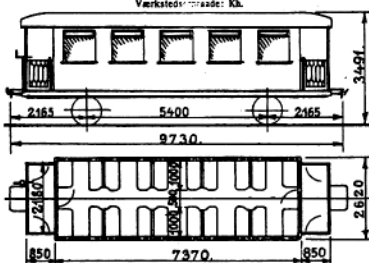
Der var kun anskaffet halvt så mange FD som ME, formentlig fordi man stadig forestillede sig motortogene oprangeret MM eller MBM (motorvogn-bivogn-motorvogn) eller måske det helt

store MBBM. I 1930 anskaffede man endnu 3 FD-vogne, stadig med den specielle midterpuffer/kobling, så de kun kunne køre sammen med MA og ME, så anvendelsen af bivogne blev åbenbart mere udbredt end først antaget, formentlig fordi man kørte en del tog med kun én motorvogn (MB), hvor man havde tid til at vende motorvognen på endestationerne, hvorved der kunne køres mange flere motortog, og en del kørsel med ME som alt for tung bivogn kunne undgås. Man må i øvrigt huske, at der normalt manglede nogle af ME-vognene i driften, da de, deres fortræffelighed til trods, måtte tilbringe en større del af deres liv i værkstedet end bivognene, som derfor forsløgede mere end motorvognene.

FD-vognen lignede i det ydre mest af alt en forlænget udgave af FB - den 3-akslede MC's bivogn: En ren III kl. midtgangsvogn med 5 fag, svarende til 50 siddepladser i ét, stort rum, og i øvrigt meget nær samme design som passagerenden af ME-vognen, selv om der kunne påvises småforskelle i udførelsen mellem DfA's og Scandias udførelse af visse detaljer.

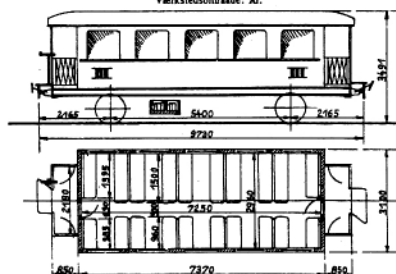
Alle DSB's 2-akslede motorbivogne (FA, FB, FC, FD og FE) havde på mm samme vognkassehøjde, også den smallere FA, der så bare havde mere hvelvet tag. Alligevel blev vognene stadig højere, målt fra skinnetop til tagryg. Vognene med midterpuffer fik i flere omgange reguleret pufferhøjden: 925 - 950 - 985 - 995 mm for ubelastet vogn, så understellene efterhånden blev lidt mere "højbenede", formentlig ved udskiftning og/eller oplodsning af fjedrene, og endelig var vognene med normalt kobletøj endnu nogle mm højere. Grunden til disse småforskelle kender jeg ikke, men uanset dem (max. 7 cm) var alle de små Triangelvogne og deres specielle bivogne påfaldende lave i forhold

2. Litra FA. Nr. 12001-12002.
Værkstedsnr.: Kb.



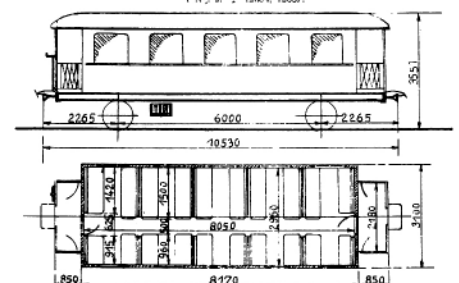
DRM 1928: Skitse af FA

2. Litra FB. Nr. 12021-12022.
Værkstedsnr.: Ar.

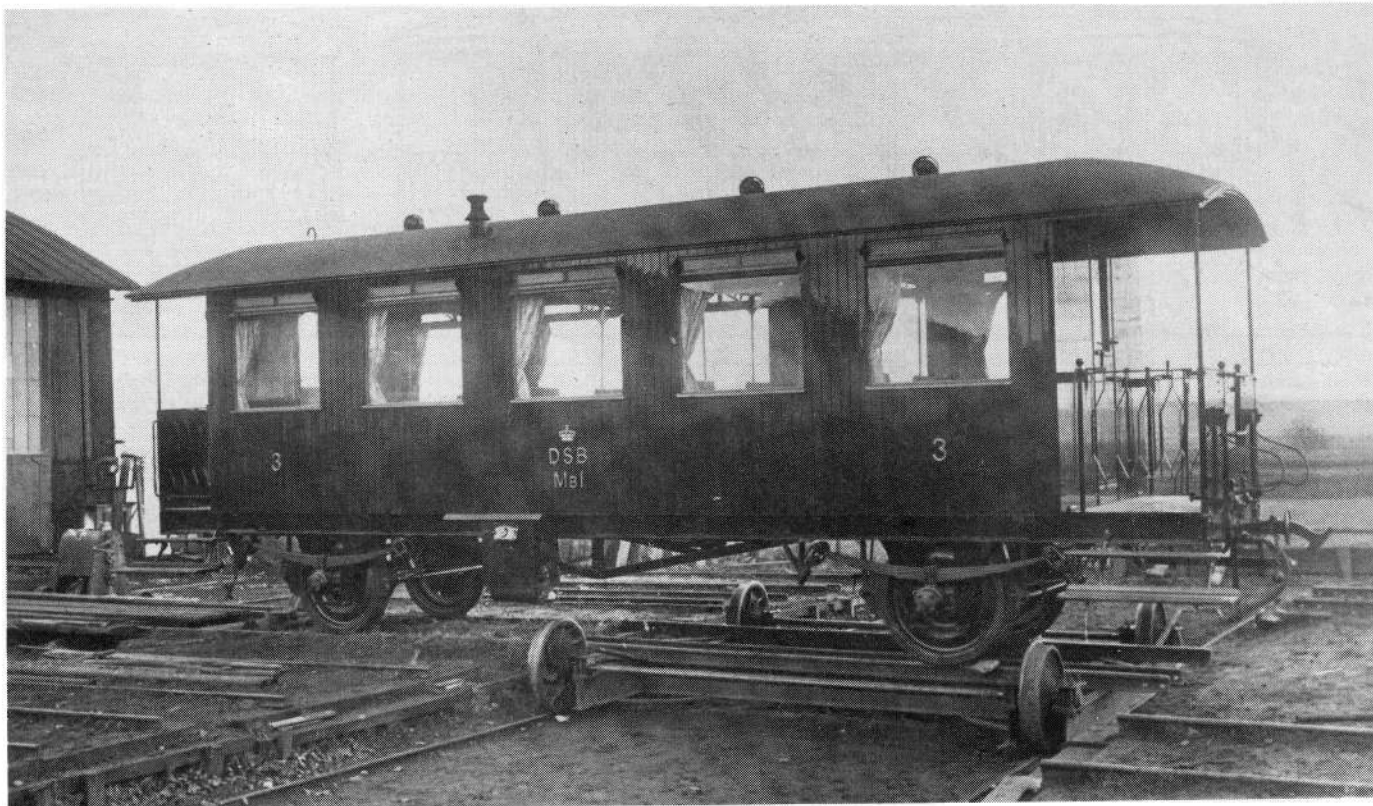


DRM 1928: Skitse af FB

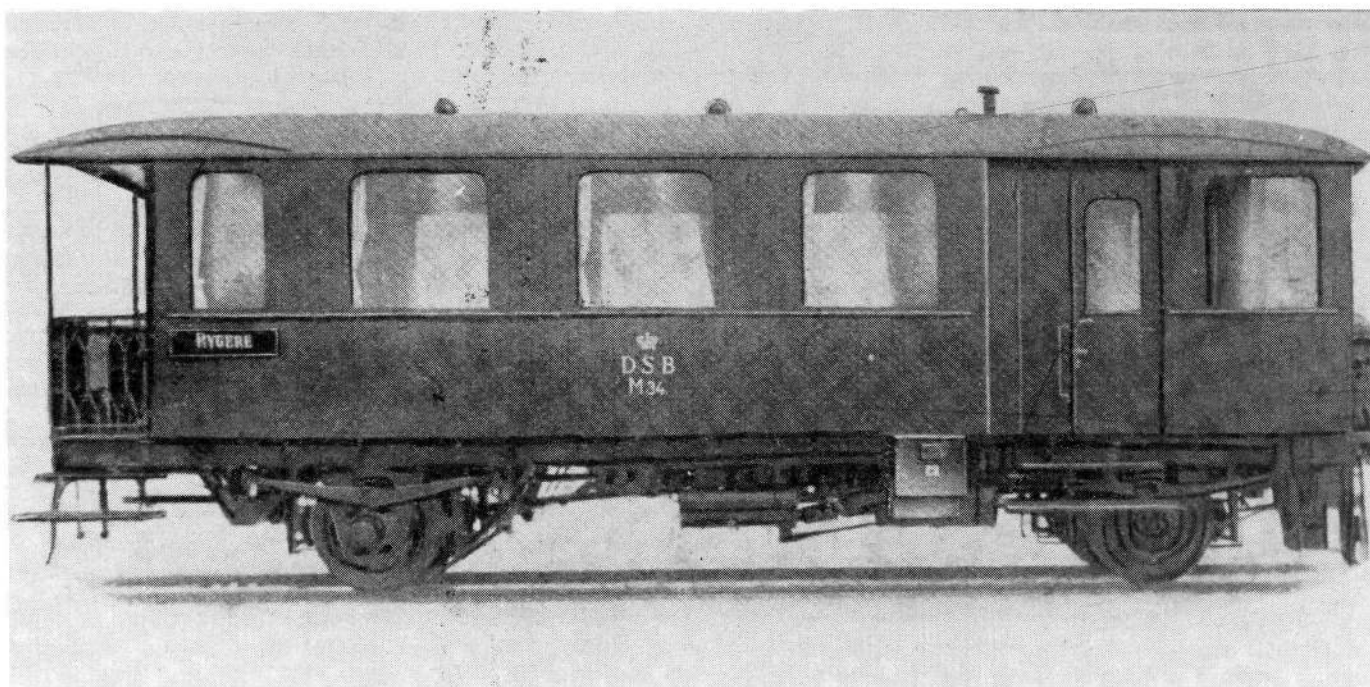
8. Litra FD. Nr. 12031-12038.
Kb. 2. Nr. 1201-1202.
Ar. 4. 12033, 12035, 12036, 12038.
N. 2. 12034, 12037.



DRM 1928: Skitse af FD



Bivogn til motortog, 1925 (fabriksfoto, JMJK arkiv)
DSB ME 34. Affotografering fra Hess brochure (JB-P)



til fx. DSB's ældre, 2-akslede gennemgangsvogne ("rystevognene"), men også i forhold til privatbanernes almindelige "altanvogne" med hvælvet tag uden tagrytter. DSB's F-vogne havde simpelthen et fladere tag og lidt lavere vognsider, hvilket ialt gav en højdeforskel på op mod 20 cm i forhold til de klassiske altanvogne. Det var med til at gøre motorbivognene lettere.

Mens FA og FB havde knebne pladsforhold og hårde træbænke, var FD-vognene mere

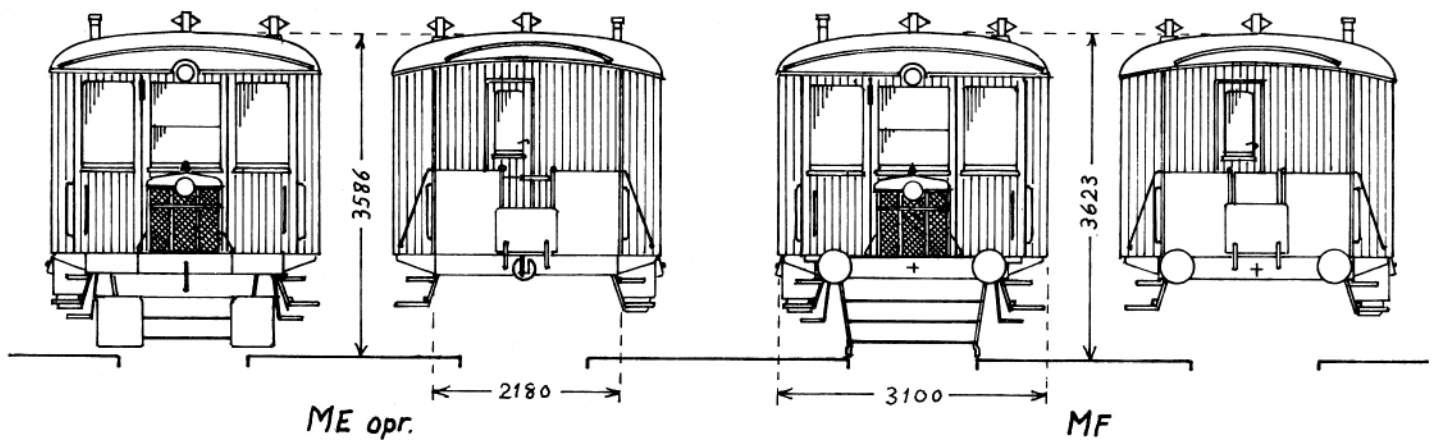
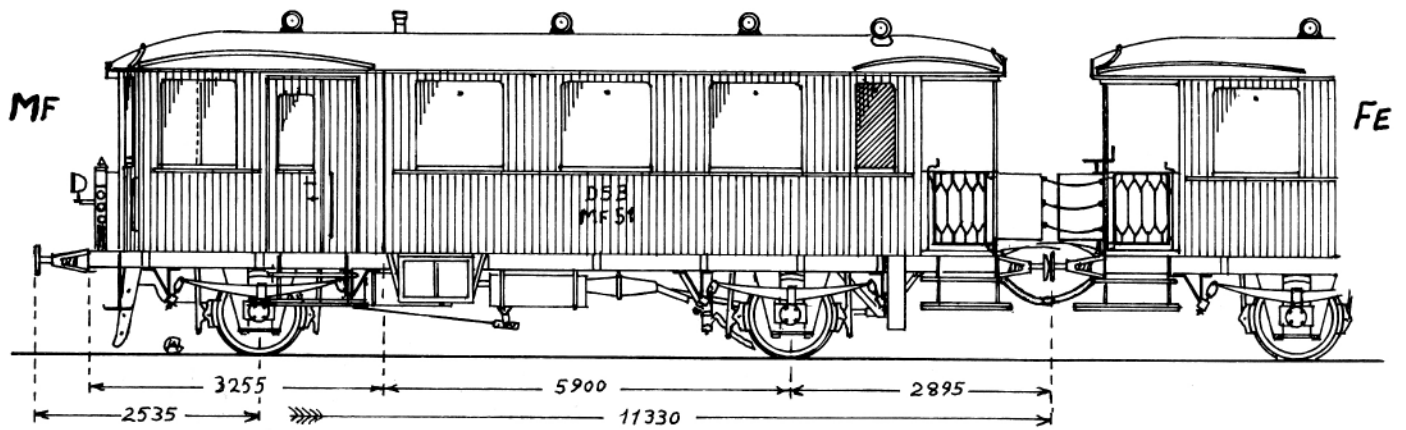
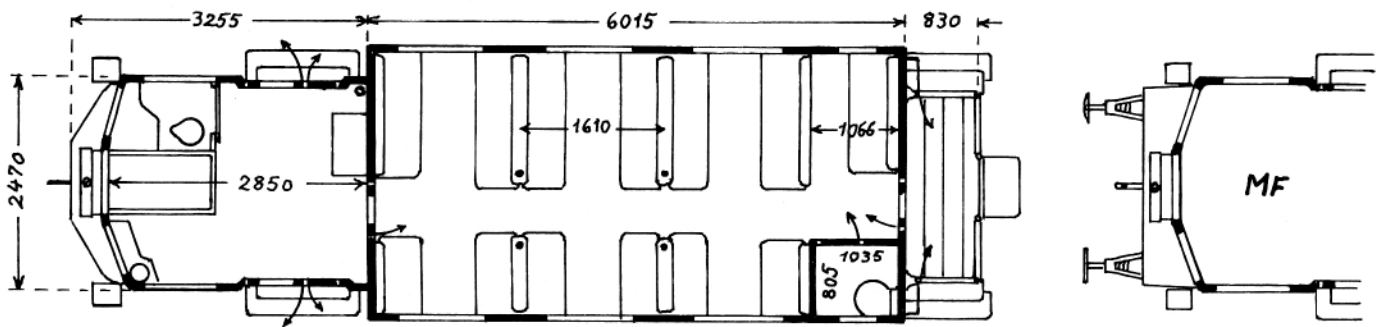
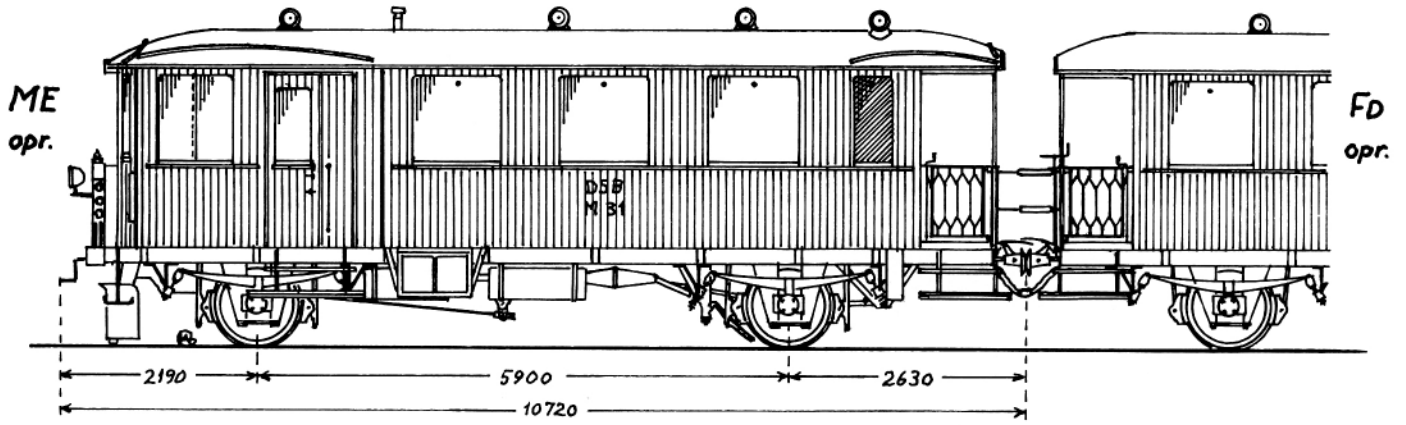
bekvemme med fjedrende kunstlæderbænke og samme rigeligere siddemodul (1610 mm) som ME-vognene, mens perronerne dog kun var 2 cm længere, og FD fik IKKE toilet - et sådant måtte i påkommende tilfælde søges i motorvognen.

FD-vognen opvarmedes ligesom FA, FB, FC og motorvognene med koksfyret varmtvandsanlæg.

FA og FB belystes i begyndelsen ved hjælp af et 12 V batteri. FD havde derimod helt fra fødslen et 12 V dynamoan-

læg med tilhørende batteri, svarende til motorvognenes, der derfor kunne træde hjælpende til i tilfælde af dynamosvigt, sprunget dynamorem, hængende relais, fladt batteri m.m.

Som hovedregel måtte alle de små Triangelvogne ved DSB maksimalt fremføre en togvægt på 48 t, og det var inklusive motorvognens vægt. Skulle 2 motorvogne i samme tog køre med arbejdende motorer (og en ekstra mand), måtte der fremføres 72 t, idet man kun regnede med den halve trækraft



DSB M, senere ME, D.f.A. Odense 1927-1928
 1927 nr. 31-35, 37, 39, 41 } Alle normalt
 1928 nr. 36, 38, 40, 42-47 } kobletøj 1932.

DSB MF, D.f.A. Odense 1928-1929
 1928 nr. 51-56
 1929 nr. 57-58

H. Alkjær 10.1986.

fra motorvogn nr. 2 på grund af dårligt samarbejde mellem 2 motorvogne, når de ikke kun styres fra samme sted - specielt ved igangsætningen, der normalt var den begrænsende faktor.

1 ME kunne således fremføre toget ME-FD-ME eller ME-2FD-ME, men skulle man have ME-2FD-ME måtte begge ME arbejde. Der måtte ikke medtages 3 FD som mellemvogne, for hvis alle ståpladser var optaget, gav det 10 t ekstra, hvorved den fastsatte grænse var overskredet. I øvrigt viste det sig, at Triangel-togene normalt var af meget beskedent størrelse, typisk M, MB eller MBM, undertiden MM, mens "artsfremmede" vogne først kunne medføres, da der fremkom motorvogne med normalt kobletøj, hvorom senere.

Det var oprindeligt meningen at anskaffe 40 små benzinvogne, men i første omgang blev det kun til 3 (MA-vognene) og i anden omgang 2 (de 3-akslede MC). De 17 ME udgjorde sammen med MA 20 vogne, der kunne køre sammen, og herefter holdt man en lille pause til at indhøste en smule erfaringer med dem, inden man gjorde den næste leverance færdig. Man vedtog så at bestille 18 stk. af den reviderede udgave, hvorved man var nået op på de 40 benzinvogne, man havde forestillet sig at anskaffe fra begyndelsen. Der leveredes 16 stk. i 1928 og 2 stk. i 1929, og DSB anskaffede aldrig flere af disse små motorvogne, da man allerede var i gang med at anskaffe større, diesel-elektriske vogne, der leveredes samtidig med de sidste ME-vogne: De 6 MR-vogne, der skulle volde DSB så mange kvaler, men som alligevel levede lige så længe som de 2-akslede gjorde - i DSB-regie, idet man eksperimenterede længe og grundigt med MR-vognene for at få dem til at køre tilfredsstillende, formentlig fordi de havde en efter DSB-forhold mere passende størrelse end de små Triangelvogne - og var født dobbeltrettede, så de ikke skulle vendes.

Så længe motorvognene havde den primitive centralpuffer/kobling var det umuligt at medgive motortoget blot en enkelt ilgodsvogn, og der kom allerede efter anskaffelsen af MA-vognene krav fra driften om at få indrettet motorvognene med normalt kobletøj i begge ender, hvilket tillige ville lette situationen, når motorvognene (sjældent) havde nedbrud og skulle slæbes hjem af forhåndenværende trækraft, der måske skulle bindes i forenden af en MA eller ME, der kun havde et startsving til motoren siddende på det sted, hvor koblingen skulle have været - en mildt talt ugennem tænkt konstruktion!

Nye MF med almindeligt kobletøj

Efter svære betæneligheder gik man med til at få de nye vogne, der betegnedes MF 51-68 leveret med normalt kobletøj i begge ender, så de kunne medføre godsvogne og altså køre små, blandede tog, hvorved indtil flere damptog kunne spares på visse strækninger - et stort fremskridt i vognenes anvendelighed.

Der indførtes også andre ændringer i forhold til ME-vognene. Den væsentligste var indførelsen af en ny type gearkasse med 4 gear mod ME's 3 gear, hvilket gav vognene betydeligt forbedrede igangsætnings-egenskaber. Endvidere vedtoges det at forsyne dem med den lidt større 16H-motor på 120 hk, men det lykkedes ikke i tide at fremskaffe de større motorer, så de første 9 vogne samt nr. 62 måtte nøjes med den ældre, 100 hk motor, og kun 8 fik den større motor. Den nye gearkasse bevirkede imidlertid, at også de 100 hk-MF-vogne havde mærkbart bedre acceleration ved start end de gamle ME-vogne, og mens kun 3 ME'ere overlevede 2. verdenskrig ved DSB, udgik der kun 2 MF'ere inden krigens slutning, resten overlevede på forskellig vis ved DSB indtil ud-

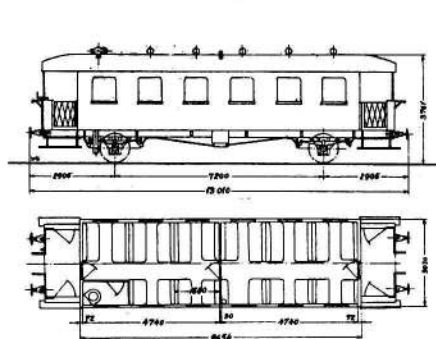
rangeringen i 1956. 12 ME og 6 MF var/blev da afhændet til videre brug ved diverse privatbaner, men de fleste MF nåede DSB selv at slide så vidt op, at ingen var interesserede i at købe deres sørgelige rester.

MF'ernes vognkasse var stort set magen til ME'ernes, men i det indre var der sket enkelte små ændringer, fx. var bagagenetanbringelsen ændret fra tværstillede net over bænkenes ryglæn til langsgående net over vinduerne. Stængerne til loftet bevarede i 3-mands-siden, mens 2-mandsbænkene fik messinghåndtag på ryglænenes frie hjørner - til at holde sig fast i for de stående passagerer. Der var endvidere kommet ægte bøffellæder på sæderne. I førerrummet forhøjedes beskyttelsesnettets omkring føreren - gu've' hvad førerne havde været ude for i ME-vognene?

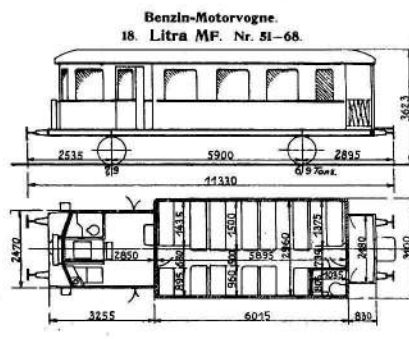
Undervognene blev også ændret af hensyn til det nye kobletøj: I begge ender var der indført nye skræstivere fra traverser bagved forakslen hhv. bagakslen og hen til pufferplankerne, hvor der nu var siddepuffere, der således hos DSB fik en solidere forbindelse med resten af hovedrammen end tilfældet var på de tilsvarende vogne med normalt kobletøj ved privatbanerne. Det var nok hovedgrunden til, at MF kom til at veje 1,5 t mere end ME oprindeligt vejede, heraf 900 kg ekstra foran og 600 kg bagtil, så akseltrykkene blev 7,9 t foran og 6,9 t bagtil for den tomme vogn.

MF-vognen fik i forenden en ekstra, dørpladebelagt platform over den tilføjede pufferplanke og trækkrogbefæstelse, og trækkrogen fik, efter god Triangel-tradition, på undersiden et solidt leje for startsvinget til motoren. Man ville endnu ikke opgive startsvinget, det gav ekstra sikkerhed, hvis der opstod startvanskeligheder, fx. hvis batteriet var sløjt, og der skulle adskillige mand til for at løbe en MF i gang!

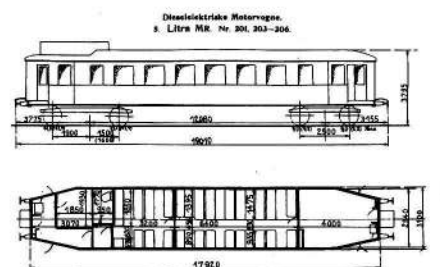
Den forøgede vægt på bagakslen var for øvrigt med til



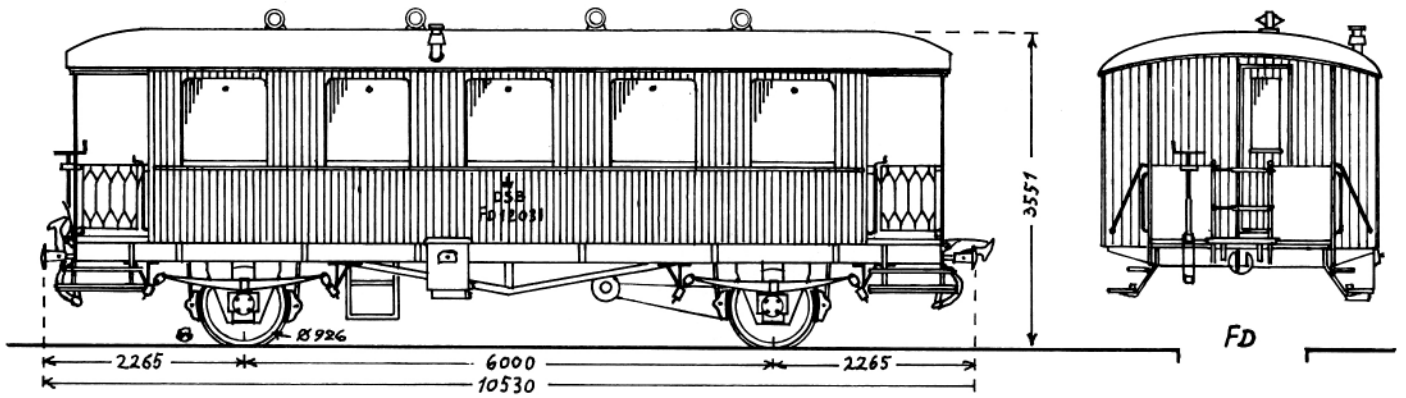
Skitse af stor trævogn fra FFJ m.fl.



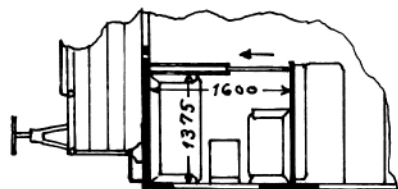
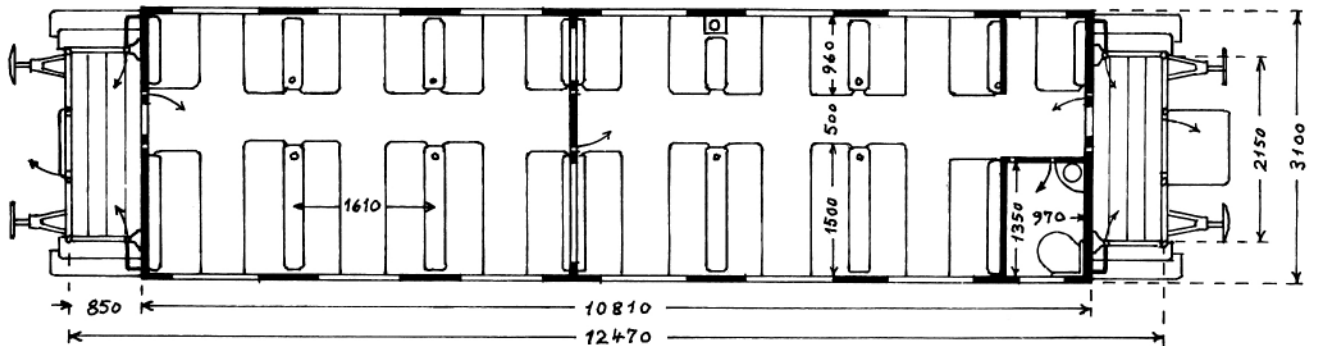
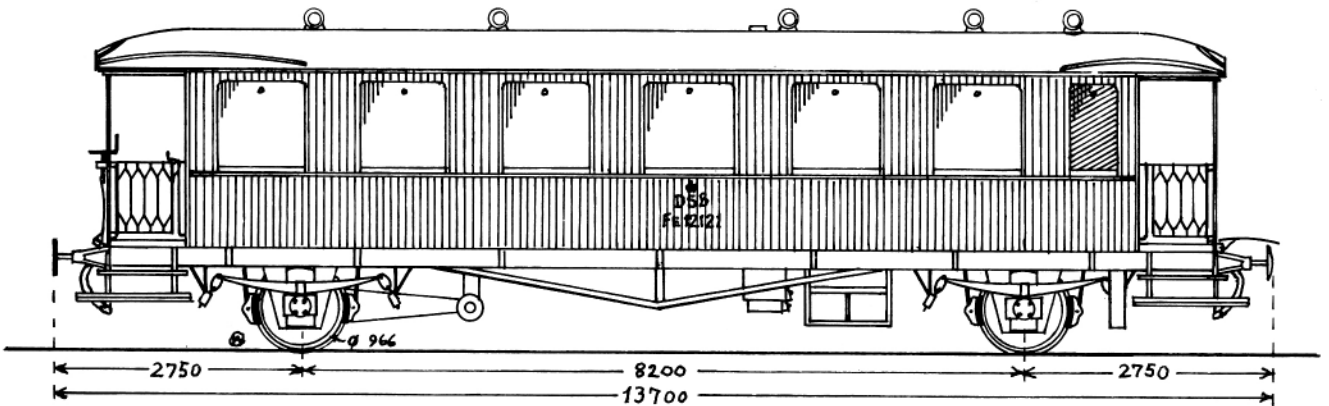
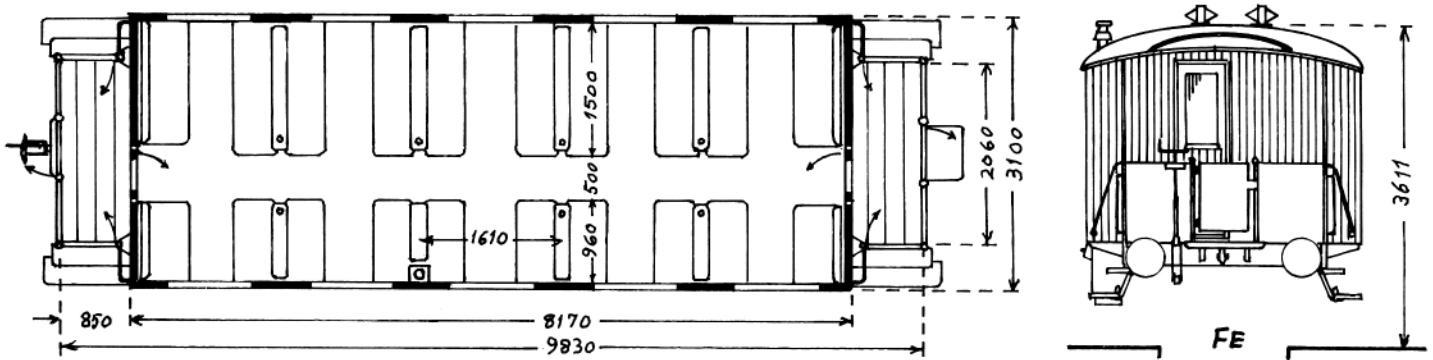
DRM 1933. Skitse af MF



DRM 1933. Skitse af MR



DSB FD 12031-32-38-41, Scandia 1927, 28, 30. Omb. m. normalt kobletøj 1932



FE 12111-133-145, Scandia 1928, 1929.

12111-120 ej dynamo/batteri

12139-143-145 fået postkupe 1943, 1939.

at give MF-vognen en lidt større effektiv trækraft, da den ikke så let lavede hjulspin ved igangsætningen og derved bedre kunne udnytte det lave 1. gear - og den større motor i nogle af vognene.

Da motorplaceringen bevirkede, at MF - ligesom MA og MC - ikke havde gennemgående trækstang, pointeredes det i DSB's DRM (driftsmateriefortegnelse), at MF i almindelige tog skulle kobles bagest i toget, da koblingerne ikke kunne holde til så store træk som i normale vogne. Det havde ikke alene betydning ved transport af nedbrudte motorvogne, men også i de tilfælde, hvor motortoget hængtes bag i et almindeligt damptog på en vis strækning (fx. fra Randers til Hobro), for derefter at afhænges og køre videre ved egen kraft (fx. Hobro-Løgstør).

MF - store bivogne - FE

ME-vognene havde vist sig at være en noget bedre trækraft, end man først havde antaget. Derfor vedtog man at anskaffe noget større bivogne til MF'erne, og som forbillede valgte man de ret store FC-vogne, som var anskaffet i 1927 som bivogne for MT diesellokomotiverne. De nye vogne, der fik litra FE, var med sine 6½ fag, et halvt fag længere end FC, og de havde et større toiletrum, da det var flyttet over i 3-mandssiden. Det havde som noget nyt fået en beskeden håndvask i det ene hjørne.

Vognkassen var i ganske samme design som FD-vognens, blot godt 2,5 m længere, hvilket gav 62 siddepladser + toilet, og et skillerum med store glasruder og en fløjddør delte vognen i "Rygere" og "Ikke Rygere". Siddepladsmodul var 1610 mm ligesom i ME/MF og FD, og der var fjedrende lædersæder. Opvarmningen skete, som i de ældre vogne, med koksfyret varmtvandsanlæg, og vognene havde, ligesom de første F-vogne, kun trykluftbremse, intet

vacuum-udstyr, så de var altså udelukkende bestemt for motortog.

De første 10 FE-vogne (12111-120), der leveredes i 1928, var dog ikke beregnet til MF-anhængere, men til bivogne for de nye diesel-elektriske motorvogne MR 201-206 eller til MT-lokomotiverne, hvilket fremgår deraf, at de ikke var selvforsynende med belysningsstrøm, men skulle forsynes fra lokomotiv eller batterivogn med 65 V - DSB's standardspænding til togbelysning i "rigtige" tog, en spænding som altså også benyttedes i de diesel-elektriske køretøjer samt den benzin-elektriske ML-vogn, som DSB anskaffede i de følgende år. Triangelvognenes bivogne var derimod selvforsynende med belysningsstrøm, efterhånden fra egne dynamoanlæg med 12 eller 24 V spænding.

Endnu inden udgangen af 1928 leverede Scandia imidlertid 13 nye FE-vogne med 24 V dynamoanlæg, og de var naturligvis beregnet til MF-bivogne. 1929 leveredes endnu 12 FE-vogne magen til, så man nu havde 25 FE-vogne, der kunne bruges til alle motortog med normalt kobletøj: FE 12121-145.

I 1939 indrettedes i FE nr. 12144-145 en postkupe i 3-mandssidens endefag modsat toilettet, og den kunne anvendes til 3 passager-siddepladser, når den ikke anvendtes til post. I 1943 omdannedes nr. 12139-143, nu kaldet 4929-33, på lignende måde, så man ialt havde 7 FE med postkupe.

1930 anskaffedes mærkeligt nok endnu 3 FD-vogne, men herefter var det slut med DSB's anskaffelser af 2-akslede F-vogne, hvoraf man efterhånden havde anskaffet 60 stk.:

2 FA	10 FC
2 FB	35 FE
11 FD	

15 små	45 store

Ingen af disse vogne havde vacuumudstyr, og de benyttedes udelukkende i motortog, efter-

hånden efter mange typer motorvogne og mindre diesellok, mens der desuden indrettedes en del "almindelige" personvogne til brug i såvel motor- som damptog. Endelig indrettedes visse små post-, rejsegods- og godsvogne til brug i lette motortog. Det vides ikke bestemt, hvilke der har været brugt som bivogne for MF (og senere MA og ME), men herom senere.

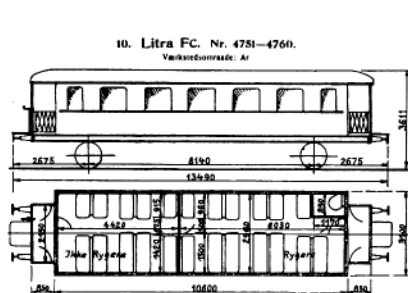
Det viste sig, at MF-vognene sagtens kunne trække FE-bivognene, selv om de var godt 30% tungere end FD, og MF kunne let medtage én eller flere godsvogne i en snæver vending.

Omb. alt med centralpuffer - næsten

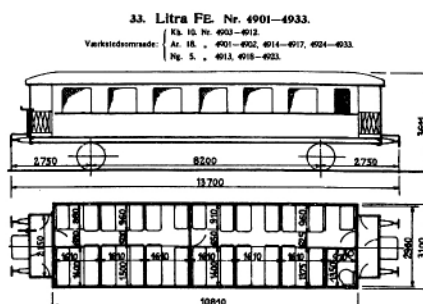
ME-vognene fortsatte derimod med deres centralpuffer endnu et stykke tid, og 1930 anskaffedes som nævnt oven i købet endnu 3 FD-vogne, passende hertil. Men i 1932 var det slut: Da ombyggedes både MA/FA og ME/FD med normalt kobletøj i begge ender, mens de 3-akslede misfostre MC aldrig blev ændret. Deres 2 bivogne (FB) ombyggedes dog i 1939, så også de kunne bruges til de andre Triangelvogne. De blev imidlertid - ligesom FA-vognene - kun lidt benyttet på grund af deres snævre pladsforhold, men blev dog holdt som reserve helt til midt i 1950'erne - selvfølgelig i Jylland, for der plejede det ældste og ringeste materiel at ende sine dage.

Alle de vogne, der oprindeligt havde haft centralpuffer, blev ved ombygningen hævet nogle cm for at få pufferplaner og koblinger op i den rigtige højde til det normale kobletøj.

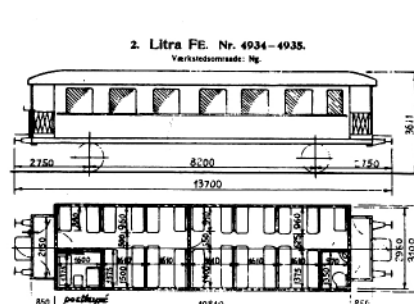
ME-vognene fik altså normale puffer og koblinger i 1932, og de blev ved ombygningen ca. 1,3 t tungere, mens bivognene (FD) klarede sig med mindre end 1 t vægtforøgelse. ME blev ved ombygningen 270 mm længere end MF, der var født med normal pufferplanke foran,



DRM 1941. Skitse af FC



DRM 1941. Skitse af FE 4901-4933.



DRM 1941. Skitse af FE 4934-35

mens det for ME's vedkommende var en "lappeløsning", der måske var knap så elegant, men forbavsende nok blev den ombyggede ME alligevel ca. 400 kg lettere end MF!

Bivognene FA, FB og FD fik mærkeligt nok ved ombygningen IKKE gennemgående trækstang, og de skulle derfor, når de indgik i almindelige tog, anbringes bagest, og der måtte ikke hænges mere end 32 t togvægt efter dem, svarende til fx. MF plus FE, halvt fyldt med passagerer. De "store" vogne FC og FE måtte derimod gerne indgå i almindelige tog, og man har set op til 6 stk. af disse vogne hængt efter en MO-vogn i et udflugtstog.

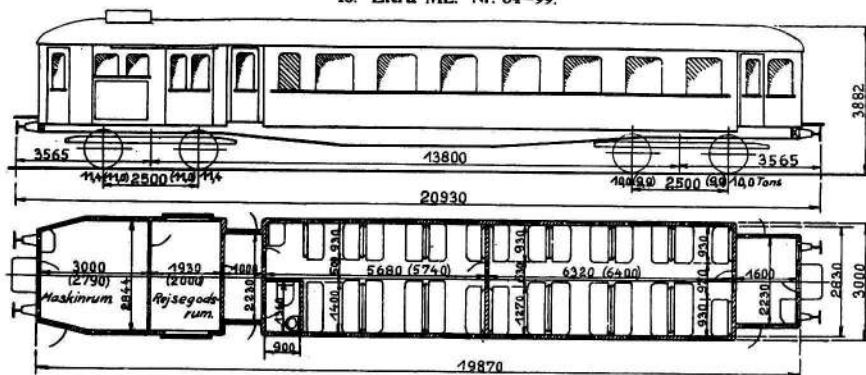
CFM universalvogn

De nybyggede motorbivogne af diverse typer viste sig snart ikke at slå til, og desuden savnede man vogne, der kunne bruges i både damp- og motortog, hvilket ville gøre vognbenyttelsen mere flexibel, idet sådanne vogne fx. kunne køre i et motortog i myldretiden den ene vej, men så returnere lejlighedsvis i et damptog, mens motorvognen kunne køre solo tilbage, eller måske medbringe en ilgdsvogn på tilbageturen.

Flere privatbaner lod gamle kupevogne ombygge til brug i alle togarter. Hos DSB ville man dog ikke være bekendt at puste nye liv i de gamle, snart udrangeringsmodne, 2-akslede kupevogne, og bogievognene var for tunge for de små Triangler. Tilbage var så kun den tredje kategori: "Rystevognene", altså de 2-akslede gennemgangsvogne med åbne endeperroner. Blandt disse var der kun én type, der var nogenlunde lige så let i forhold til siddepladsantallet som F-vognene, nemlig den III kl. midtgangsvogn litra CF, der i sin urform fra 1912 vejede 14100 kg og rummede 66 pladser + toilet eller 64 pladser + tjenestekupe.

Det var en dansk udgave af den svenske "glasveranda" ltr. C₄, som jeg endnu husker fra en af min barndoms udflugter til Kullen, nord for Hålsingborg: Når det gik "over stok og sten" fra Kattarp til Mölle, blev vi alle rystet godt sammen, og tordenvejret udenfor kunne kun ses, ikke høres for skinnestødenes dunken, hjulenes skurren og inventarets skramlen - specielt den kraftige raslen og klirren fra de utallige ruder og opskydelige vinduer. Hvad man så end kunne sige om de danske CF-vogne, så var

Benzinelektriske Motorvogne.
16. Litra ML. Nr. 84-99.



DRM 1933. Skitse af ML

de i hvert fald mindre larmende end deres svenske forbillede!

De øvrige typer rystevogne var væsentligt tungere pr. sid-

deplads: Fra 376 til 475 kg/plads for III kl. vogne og op til 633 kg/plads i rene II kl. vogne, så de kunne slet ikke komme i betragtning.

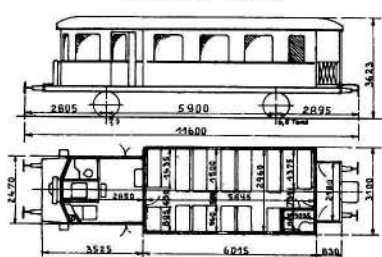
Litra m.v.	tara	sidde- kg plads	kg/ plads	anmærkning
FC (toilet)	13400	58	231	
FD (ikke toilet)	10400	50	208	
FE m.toilet	14000	62	226	
FE m.toilet + postrum	14000	56	250	omd. 1939-43
CF m.toilet	14100	66	214	ej M-bivogn
CF m.tjenestekupe	14100	64	220	ej M-bivogn
1928:				
CFM m.tjenestekupe	17400	64	271	universalvogn
1932:				
CFM m.postrum + toilet	17400	60	290	universalvogn

Der omdannedes i 1928 20 stk. CF med tjenestekupe, men uden toilet, til motorbivogne litra CFM, idet de forsynedes med trykluftbremse, koks/vandvarme samt lys-dynamoanlæg på 24 V. Samtidig beholdt de vacuumbremser og dampvarmeapparaterne, så de stadig var egnede til brug i damptog. Ændringerne forøgede vægten med 3300 kg til 17400 kg og vægten pr. siddeplads med ca. 50 kg, men alligevel var det DSB's letteste rystevogn, først og fremmest fordi siddepladsmodulet

var så snævert som 1365 mm, så der kunne rummes 7 fag bænke (træ!) i en kasse, der med fx. FE-pladsforhold kun kunne have rummet 6 fag eller 10 pladser mindre.

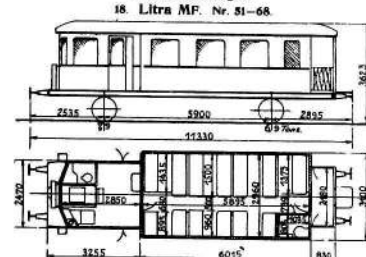
CF(M)-vognene var udpræget DSB's mindst kundevenlige vogne siden de små kupevogne, men det var en billig løsning at omdanne dem til universalvogne, og de forblev - trods deres dårlige pladsforhold og ubekvemme træsæder - i drift helt op til omkring 1960, på det sidste dog mest til passa-

Benzin-Motorvogne.
17. Litra ME. Nr. 31-47.

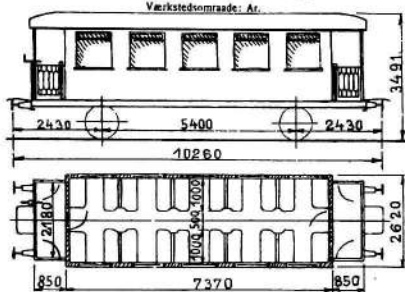


DRM 1933. Skitse af ME til sammenligning med ...

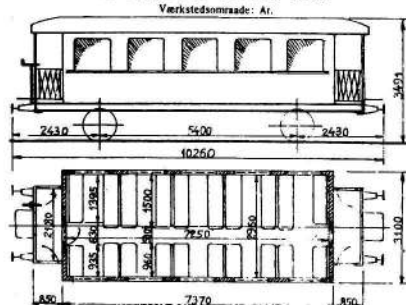
Benzin-Motorvogne.
18. Litra MF. Nr. 51-68.



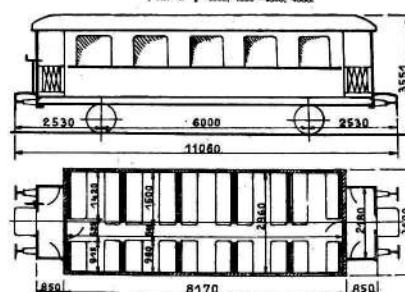
DRM 1933. ...skitse af MF

2. Litra FA. Nr. 4701-4702.
Værkstedssområde: Ar.

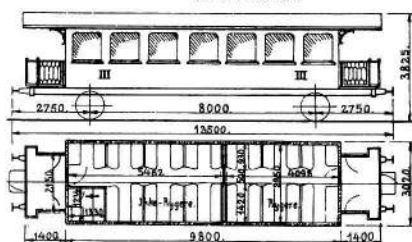
DRM 1941. Skitse af FA

2. Litra FB. Nr. 4721-4722.
Værkstedssområde: Ar.

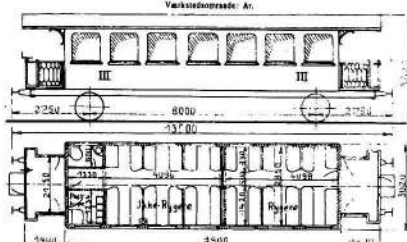
DRM 1941. Skitse af FB

II. Litra FD. Nr. 4801-4811.
Værkstedssområde: (Kb. 7. Nr. 4801-4802, 4804, 4807, 4809-4811.
Ar. 4. , 4813, 4805-4900, 4806.

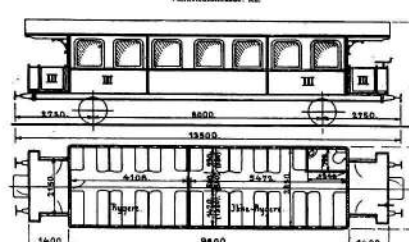
DRM 1941. Skitse af FD

20. Litra CFM. Nr. 10111-10130.
Værkstedssområde: (Kb. 8. Nr. 10121-10130
Ar. 12. , 10111-10122.

DRM 1933. Skitse af CFM 10111-130

10. Litra CFM. Nr. 10131-10140.
Værkstedssområde: Ar.

DRM 1933. Skitse af CFM 10131-140

60. Litra CF. Nr. 10141-10200.
Værkstedssområde: Kb.

DRM 1933. Skitse af CF 10141-200

gerer, som man ikke kælede ret meget for: Soldater og skolebørn - og som sommer-reserve. I min skoletid sidst i 1930'erne kaldte vi dem "knoldesparker-vogne".

1932 omdannedes yderligere 10 CF til CFM, nu vogne med toilet, og de forsynedes samtidig med en lille postkupe i det fag i 3-mandssiden, der lå over for toilettet, hvorfor der kun var plads til 60 siddepladser i disse vogne.

Alle CFM-vognene var ombygget fra den nyeste CF-serie, anskaffet 1923, og det var i det ydre nydelige vogne med teaktræsbeklædning, spejlglassruder og gitterlåger, så i den henseende stak de ikke af mod

motorvognene og deres fødte bivogne. Men de passede alligevel ikke rigtigt i stilen med deres alt for høje tag med de brat afskårne ender - og de store "promenadedæk" af endeperroner, hvor der var masser af ståpladser, som en del passagerer i godt vejr foretrak frem for vognenes trange indre.

1933 omdannede man endnu 2 CF til CFM, men denne gang blev det et par af de gamle (fra 1914), da hele serien fra 1923 allerede var omdannet tidligere.

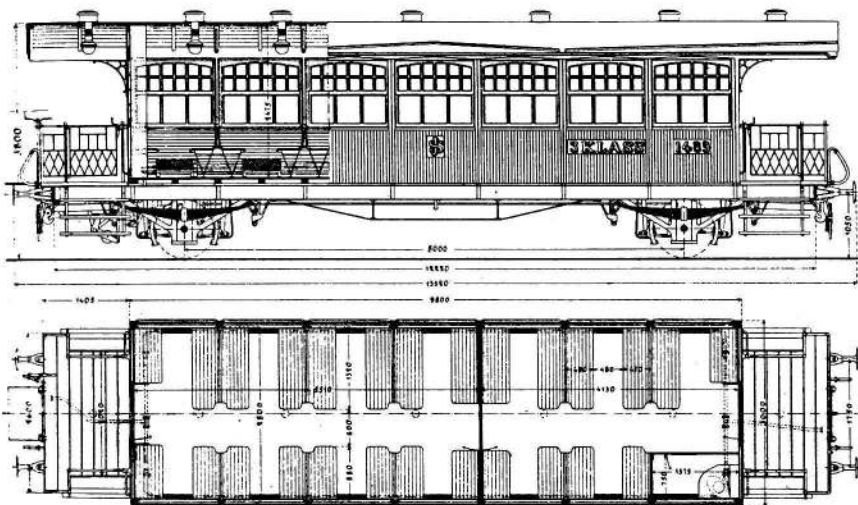
De to gamle CFM'ere (10141-142) havde toilet, men ikke tjenestekupe eller postrum. De var pladeklædte og havde perronlåger af plade, og vinduerne

havde trærammer om glasset. Disse småting fik dem til at se forbavsende meget mere gammeldags ud end de øvrige CFM'ere, men komforten var den samme(!) og også de gamle CF(M) fik "senere" supplerende evolufjedre ved enderne af bladfyedrene i et forsøg på at decimere de rystelser, der havde givet typpen sit uafrystelige navn.

CFM-vognene benyttedes som bivogne til mange forskellige motorvogne, og det vides ikke, hvilke eksemplarer, der specielt kørte efter ME/MF. Omkring 1940 omklædtes og omnummeredes størstedelen af DSB's personvogne, og for CFM gik det således: blev til
CFM 10111-130 CXM 4501-20
CFM 10131-140 CXM 4521-30
CFM 10141-142 CXM 4531-32.

CFM/CXM var nu ikke de eneste "gammeldags" vogne, der blev indrettet eller omdannet til at løbe i lette motortog. Der blev også sidst i 1920'erne indrettet en halv snes 2-akslede postvogne og omkring 15 2-akslede rejsegods vogne - og først i 1930'erne tillige 11 lukkede godsvogne til motorbivogne eller universalvogne.

Vi må lige gøre opmærksom på, at fra først i 1940'erne blev det vanskeligere at skelne mellem motorbivogne og almindelige vogne, efterhånden som vacuumbremserne blev afskaffet og erstattet med trykluftbremser. De fleste vogne fik efterhånden dynamoanlæg, så lysled-

Skitse af SJ litra C₄

ningerne kunne bortfalde, men dampopvarmningen fortsatte dog længe endnu, så bivogne til de ældre motorvogne måtte have egne varmeanlæg. Men postvogne har altid haft egenvarme i form af kakkellovn i postrummet, så de kunne godt klare sig uden dampvarmen, og rejsegodsvognene klarede sig også i motorvognsløb uden varme, så sondringen mellem post- og rejsegodsvogne til motortog og til "almindelige" tog mistede sin mening efter krigen - hvor alle tog efterhånden blev til motortog - i mange år dog med dampvarme fra motorvogn (M0) eller diesellokomotiv.

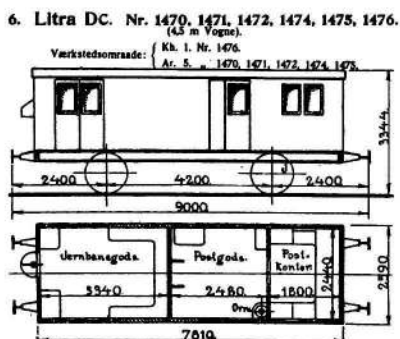
Postvogne

Vi har notater om, at de små postvogne DC 1474-1475 og DD 1701-1704 samt et par ikke identificerede DMP-vogne, overtaget fra de sydfynske privatbaner, har kørt som motorbivogne, bl.a. i ME- og MF-tog.

De nævnte postvogne blev ikke ændret ret meget for at kunne køre i Triangel-tog - de havde egentlig bare fået trykluftledning og nødbremsehane. DD-vognene havde dog fået egenbelysning fra et batteri.

Litra DC

DC 1474-1475 var bygget i Breslau i 1884 til de jyske statsbaner. Det var små, lette vogne af den jyske standardstørrelse for person- og postvogne fra 1876: 9,00 m over pufferne og akselafstand 4,20 m. Vognene vejede ca. 10100 kg. De var tilpasset 1880'ernes personvogns-design med næsten fladt tag og udvendig pladebeklædning, og de havde ikke overgang til andre vogne. I stedet havde de løbebrætter og -stænger, så de var tilgængelige/passable udefra under kørslen.



DRM 1933. Skitse af DC 1470 m.fl.

Indvendig var de delt i 3 rum: Et beskedent postkontor på 4,4 m², et postgodsrums på 6,1 m² samt - helt skilt fra postrummene ved et skillerum uden dør - et jernbanegodsrum på 8,1 m² og forsynet med skrueremsesving i en svingkasse på gavlen. De to postrum havde en fælles kakkellovn, der stod op ad skilleveggen i postgodsrummet. DC var altså en kombineret post- og rejsegodsvogn, der var passende lille til små motortog.

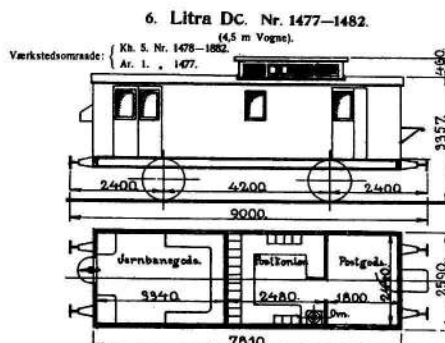
1934 er der rapporteret DC efter ME på ruten Langå-Viborg -Struer og i MF-tog på Tommerup-Assens samt efter ML på Randers-Ryomgård og efter MQ på Aarhus-Grenå.

1939 kører der stadig DC på Tommerup-Assens i MF-tog. Endvidere efter ML på Skive-Glyngøre, men allerede 1940 var de to DC-vogne udrangeret.

Litra DD

DD-vognen var af ganske lignende størrelse som DC, men det var en meget nyere type, og de relevante numre 1701-1704 var bygget af Scandia så sent som 1926. Længden var den samme som DC's, men akselafstanden var forøget til 5,00 m, og det var lænkeaksler, så vognen gik både roligere og lettere end den gamle, jyske standardtype. DD-vognene var med tara 11300 kg ca. 1200 kg tungere end gamle DC.

DD var rene postvogne med et postkontor på 6,2 m² og et postgodsrums på 9,8 m². Mellem kontoret og godsrums fandtes et lille toilet med håndvask. I godsrums gavlen var der dør og overgangsbros til en eventuel supplerende postpakvogn litra DE, men sådant forekom næppe i de små motortog. I den modsatte ende var der en snæver bremsekupe, der kun var udsty-



DRM 1933. Skitse af DC 1477-82

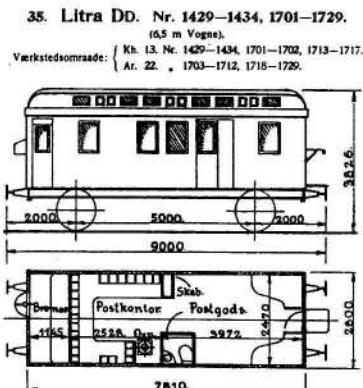
ret med én, lang bæk fra væg til væg og et bremsesving i kasse på gavlen.

Vognene havde tagrytter i hele tagets længde, smukt nedrundet i enderne. Det gav lidt ekstra lys i vognen samt trækfri ventilation. Der var udvendig teaklistebeklædning, og der var løbebrætter og -stænger, så man kunne passere vognen udvendig under kørslen.

DD-vognene er rapporteret i talrige motortog, fremført af mange forskellige motorvogne, men jeg har kun notater om én anvendelse efter små Triangelvogne, nemlig i 1939 efter MF på Herning-Skjern. Der kan dog også have kørt DD efter ME på Sjælland, da de to af vognene var stationeret øst for Storebælt, men herom har jeg ingen oplysninger.

Under og efter krigen er der ikke i vore notater noget om postvogne i ME/MF-tog, bortset fra, at man på Tommerup-Assens og på Odense-Nr. Broby-Fåborg bl.a. i 1953 har kørt med tidligere sydfynske privatbanepostvogne, hos DSB litereret DMP. DSB havde ialt 8 sådanne vogne, i privatbanetiden kaldet D 91-98, som overtoges sammen med de sydfynske strækninger i 1949. Der var 4 forskellige typer, men alle var små, 2-akslede vogne. Hvilke af dem der har kørt hvor i deres korte liv hos DSB (1949-1954) vides ikke i skrivende stund, men måske kan nogle af vore læsere bringe supplerende oplysninger herom?

Der efterlyses ligeledes oplysninger om, hvorvidt de små Triangelvogne på sydfynske strækninger lejlighedsvis kan have medført tidligere sydfynske privatbane-personvogne, fx. på Assensbanen, Nr. Brobybanen eller Nyborg-Ringe-Fåborg. Lars Viinholt formoder, at den tidligere SFJ-forsøgsmotorvogn fra 1921, der 1927 ombyggedes til motorbivognen CM 86 og 1949



DRM 1933. Skitse af DD



overtoges af DSB som FDP 4812, har kørt som MF-bivogn på ONFJ - dens "hjemmebane" - men jeg har endnu ikke fået denne formodning bekræftet.

Rejsegodsvogne

Foruden postvogne indrettedes også et antal 2-akslede rejsegodsvogne til motorbivogne i 1927-29, og nogle enkelte af dem har kørt i Triangel-tog. Desuden indrettedes i 1932 ikke mindre end 9 QB-vogne til "rumpegeder" for motortog. De kaldtes EQ, selv om de stadig var mere Q end E!

De rigtige rejsegodsvogne, der benyttedes i ME/MF-tog, var såvidt jeg ved kun af 2 typer: ED og EH, begge stationeret vest for Storebælt. Der var dog også indrettet 5 EF-vogne til motorbivogne, men de var stationeret på Sjælland-Falster. Om deres anvendelse har jeg ikke hidtil fundet noget, men Jens Bruun-Petersen oplyser, at sådanne vogne har været anvendt efter MP og MQ på den østjyske længdebane i 1934. Nå! Men EF var ret store og tunge vogne, og jeg tvivler på, at de har kørt i ME/MF-tog.

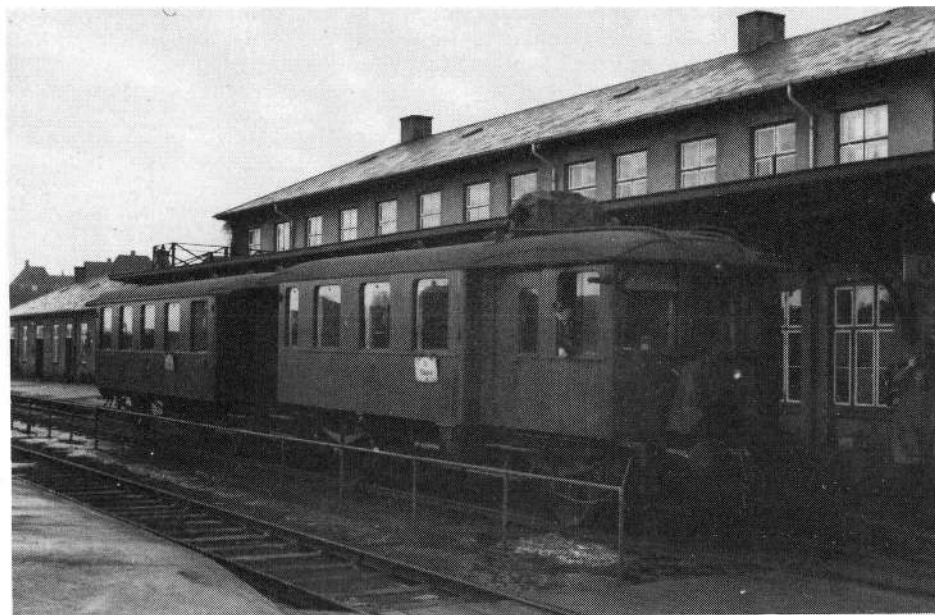
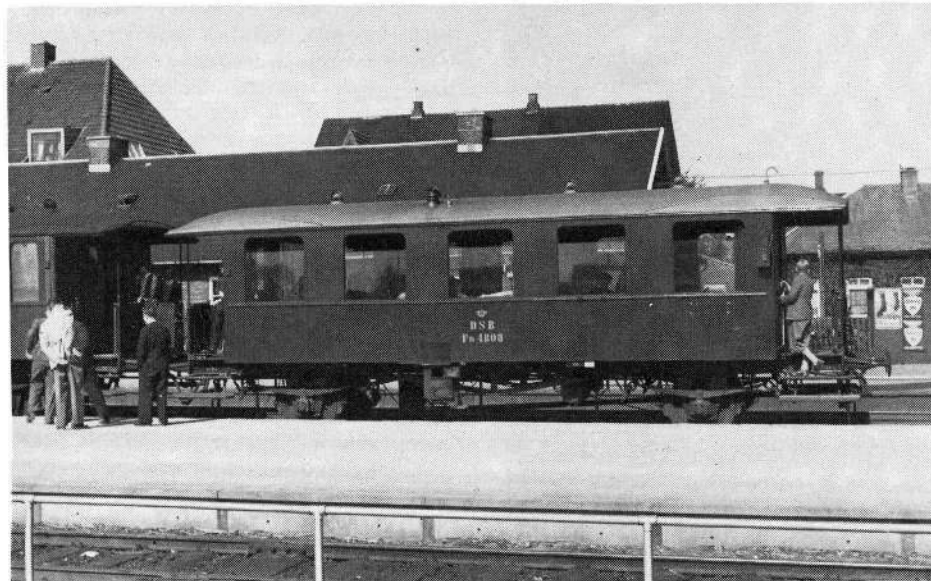
Litra ED

5 ED-vogne, nr. 1645-1646 og 1651-1653, bygget af Scandia 1887 og 1888 (typens nyeste) indrettedes til motorbivogne i 1927/28 og stationeredes vest for Storebælt.

Det var en go', gammel jysk bagagevogn-type med aner helt tilbage til de jyske baners start i 1862, blot var de nyere vogne noget større end dem, der anskaffedes ved banens åbning. Det var dog stadig små vogne med akselafstand 4,20 m og kun 8,23 m over pufferne, altså mindre end de samtidige person- og postvogne.

Alle vognene, også de ældste, var delt i 3 rum: En tjenstekupe, et jernbanegodsrum og et toldgodsrums. Togfører- og bremsekupeen havde "egen indgang" ad sidedøre og en skydedør til det tilstødende jernbanegodsrum. Dette havde skydedøre i siderne og endnu en skydedør til vognens 3. rum, beregnet til toldgods. Rummene

Ø: MF 637+643, Odense 1962 (JS A 105 F 029).
M: DSB, FD 4808, Hellerup? (JS A 114 F 006).
N: MF 56 + FD 12035, Struer, januar 1939 (James Steffensen)



havde i de aktuelle vogne størrelsen 3,3 , 8,1 og 3,7 m² i ovennævnte orden. Nyere vogne (fra 1880 ff) havde også yderdøre (fløjddøre) til toldgodsrummet.

Vognene var udvendig beklædt med lodrette trælister, og de havde løbebrætter og -stænger, passende til de gamle kuppetog. De var små, smalle, lave og lette (9200 kg) og velegnede til motorbivogne, blot de fik trykluftledning og nødbræmser.

En eller flere af ED-vognene anvendtes i 1939 i MF-tog på Thybanen, men de kan meget vel have kørt andre steder og tider i det jysk-fyenske efter ME/MF.

ED 1645 og 1646 vides at have kørt i MT-tog på Klosterbanen 1927-1935, udstyret med togbelysningsbatteri og postrum i toldgodskupeen. De har næppe været anvendt i Triangeltoget med den indretning, men de 3 andre kan meget vel have været det. Nr. 1645, 1652 og 1653 udrangeredes før krigen (1935, 33 og 32), mens 1646 og 1651 overlevede krigen som EG 6553 og 6555. De udgik 1949 og 1950, over 60 år gamle.

Litra EH

8 stk. EH-vogne fik 1929 trykluftledning, nødbræmser og dobbeltbatteri til togbelysning. Det var EH 1897 og 1900-1906. Da det 65 V togbelysningsbatteri ingen interesse havde for Triangeltoget, har disse vogne næppe været anvendt i sådanne. Det vides imidlertid, at MF efter krigen har medført EH-vogne, men så har det nok været andre eksemplarer uden togbelysningsbatteri, og efter krigen kunne alle bruges i diverse motortog, da de nu havde fået trykluftbræmser eller i det mindste trykluftledning. Der fandtes i 1930 over 200 EH-vogne, bygget fra 1895 til 1930, så det bliver svært at gætte på, hvilke der kan have været anvendt

efter MF på Nr. Brobybanen eller Skjern-Videbæk.

EH-vognen var en videreudvikling af den tidligere omtalte ED-type, blot noget større: 9,49 m over pufferne, akselafstand 5,00 m og tara i grundudgaven ca. 12000 kg, men op til 14000 kg med dobbeltbatteri.

EH havde ikke yderdøre til bræmsekuppen, men lignede ellers påfaldende en oppustet udgave af ED: Længere, bredere, højere. Rummenes størrelse var: Tjenestekupeen 3,7 m², jernbanegodsrummet 9,8 m² og toldgodsrummet 6,4 m². I mange af vognene fjernedes efterhånden skillevæggen mellem jernbane- og toldgods, så der i stedet blev et 16,2 m² stort godsrum. De ældre vogne var pladeklædte, men fra omkring 1918 leveredes de teakklædte, og jeg husker tydeligt, at i hvert fald nogle af dem havde DSB og nr. i støbte bronzetyper påskruet skydedørene, svarende til motortogenes påskrifter, så vognene klædte ikke motortoget så dårligt endda, selv om de var lovlig smalle og høje i siderne. De havde iøvrigt ikke løbebrætter og -stænger, men kun fodtrin under dørene og ved enderne, så de så mindre "kupevognsagtige" ud end de tidligere omtalte post- og rejsegodsvogne.

Litra EQ

Så mangler vi bare den helt simple rejse- og stykgodsbivogn til de kære ME og MF - og for øvrigt også til større motorvogne som ML, MQ og MP før og under krigen: Den lille EQ-vogn.

1932 fremkom de 9 EQ-vogne nr. 2239-2247 ved ombygning af gamle gods- og kvægvogne litra QB. Vognene var 7,70 m over pufferne, akselafstanden 3,66 m og bundflade 15,2 m², tara ca. 7000 kg. De havde kun håndbræmser. Det var en jysk standardtype, lanceret i 1875, men de aktuelle eksemplarer

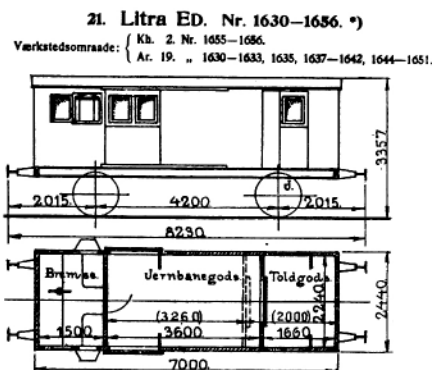
var bygget i Breslau 1883. Fra 1886 byggedes de en smule bredere, så de fik bundflade 16,3 m², og op til 1916 byggedes næsten 3500 lignende vogne, så man kunne nok undvære nogle få af de ældre vogne til Triangel- og andre motortog.

Ombygningen omfattede følgende: Skydelemmene i siderne fikseredes i lukket stilling og i sidedørene erstattedes de med faste vinduer. Dørene fik også bekvemmere lukketøj. I gavlene fjernedes de dobbelte fløjddøre og stolperne, og nye enkelt-døre med rude og tilsvarende, nye stolper isattes. Der anbragtes almindelige overgangsbroer med gelænderknægte og kæder, og vognene fik bekvemmere fodtrin ved sidedørene. Endelig forsynedes vognene med trykluftledning, men ingen luftbræmser - de havde fortsat kun den primitive håndbræmser. De fik ingen vacuumledning, lysledning eller varmeledning og var således ikke egnede til at indlemmes i almindelige persontog og var altså - ligesom de 2-akslede F-vogne - KUN beregnet til motortog, men kunne dog også medtages i et godstog.

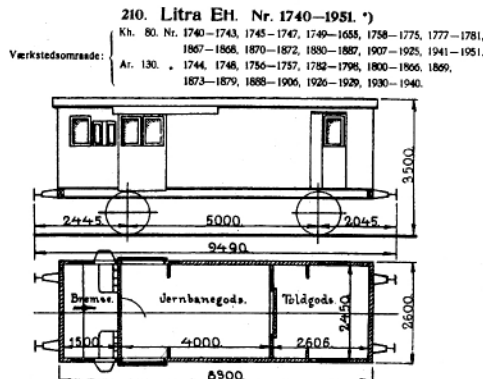
EQ havde absolut ingen indre faciliteter for noget personale, hele vognens indre var kun ét, stort rum til styk- og rejsegods. Efter ombygningen måtte de kun laste 6000 kg mod før 12500 kg, så man må formode, at de har fået blødere fjedre for at skåne godset mest muligt.

1934 omdannedes endnu 2 Q-vogne til EQ 2237-2238. Denne gang tog man 2 QG-vogne fra 1916. De var en smule højere og bredere end gl. QB, men ellers af ganske samme konstruktion, og de ombyggedes på samme måde. De fik dog trykluftbræmser G&P, men af en ældre, ikke internationalt godkendt type - de skulle jo ikke køre i udlandet.

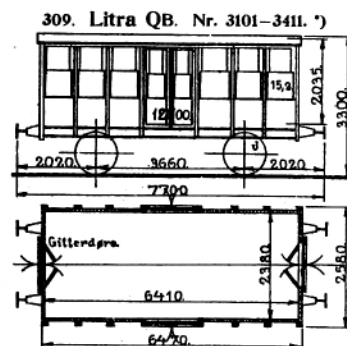
1941 omletteredes/omnummeredes EQ-vognene til EM 6981-6991. De fleste forblev i drift



DRM 1933. Skitse af ED



DRM 1933. Skitse af EH



DRM 1928. Skitse af QB

til midt i 1950'erne, men ud-rangeredes hurtigt, da de små Triangelvogne forsvandt fra DSB i 1956, for EQ/EM egnede sig ikke til at køre i de stadig hurtigere tog.

Alle EQ/EM var oprindeligt stationeret i Jylland-Fyn, men en enkelt flyttedes til Sjælland i 1937, resten forblev vest for Storebælt.

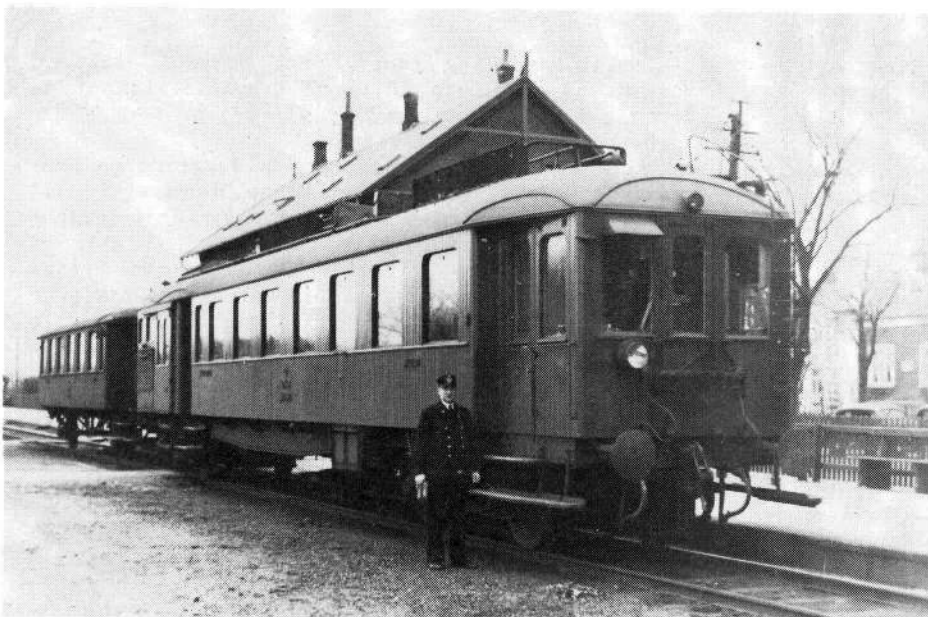
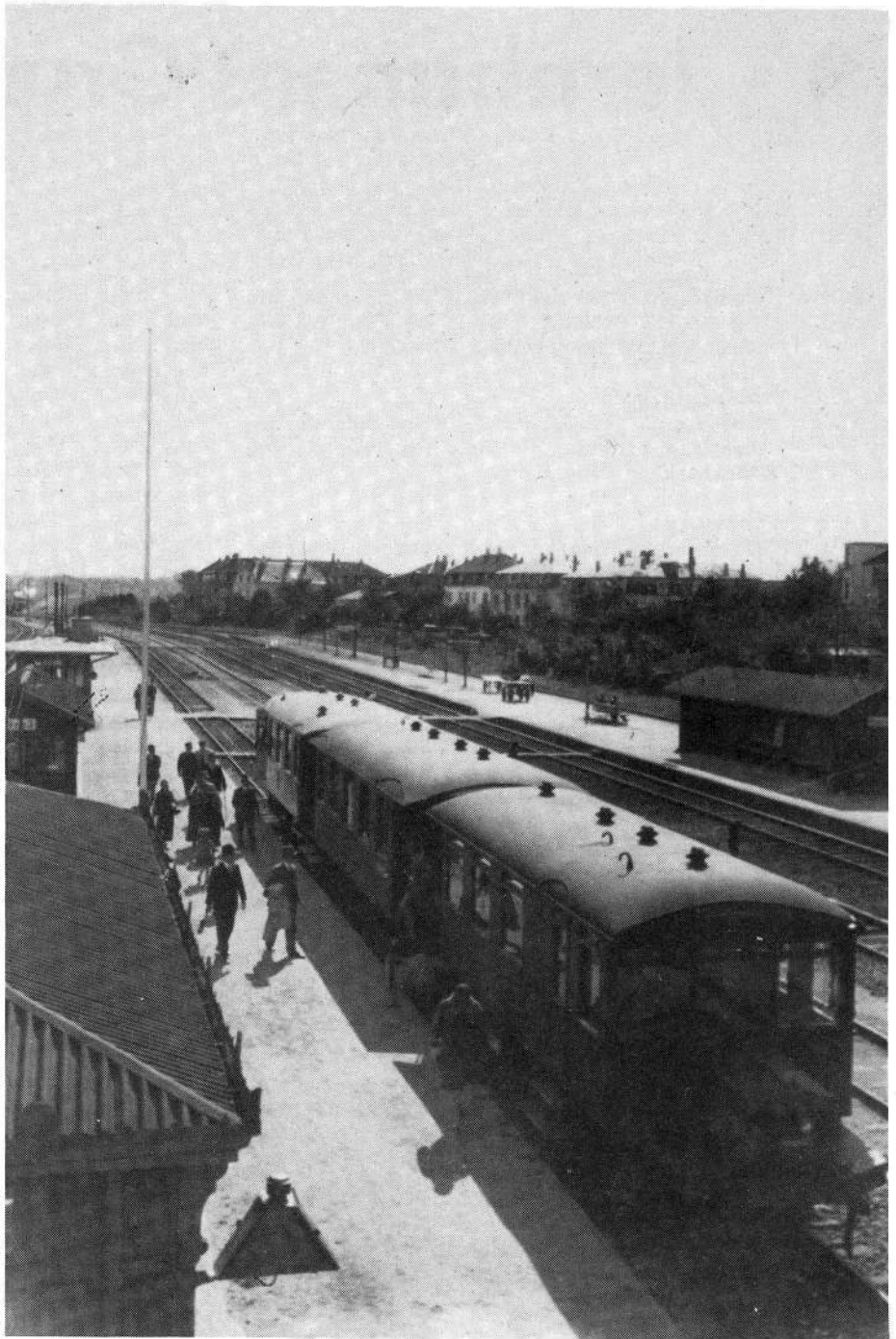
EQ/EM er rapporteret efter ME/MF på mange strækninger: Hobro-Ålestrup, Viborg-Løgstør, Viborg-Herning, Skive-Glyngøre, Skjern-Videbæk samt på Nyborg-Ringe-Fåborg og Odense-Nr. Broby-Fåborg efter krigen.

Den lille vogn anvendtes også efter andre motorvogne og i diesellokomotivtrukne tog. Den har bl.a. kørt efter ML, MP og MQ på Randers-Ryomgård, Aarhus-Grenå, Aarhus-Randers og Sønderborg-Mommark, samt efter gamle MX i visse tog på den østjyske længdebane mellem Aalborg og Fredericia.

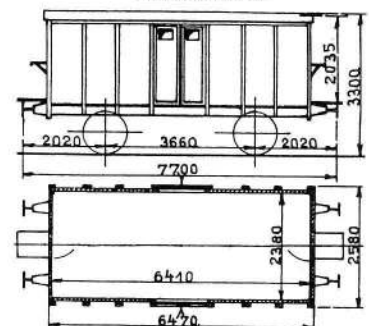
I de jyske ME/MF-tog skulle EQ/EM oftest medtages "efter behov", mens den løb mere fast i de større tog.

Der kan godt have kørt EQ/EM på andre strækninger end de nævnte, da mine kilder er for spredte til at få alt med, og vognene har ikke kørt alle de nævnte steder samtidig, så ville de 11 vogne næppe have kunnet slå til.

Til højre: Hellerup, udsigt fra ny kommandopost, september 1930. Toget er oprangeret af ME+FD+FA (Foto: Rask, arkiv Ole Faurhøj).
Herunder: ML 92 i Ballerup 1939 (Foto: James Steffensen).



9. Litra EQ. Nr. 2239-2247.
Værkstedsområde: Ar.



DRM 1933. Skitse af EQ

Jernbanens Grundlove

KONCESSION PAA ANLÆG OG BENYTTELSE AF EN JERNBANE FRA HOU HAVN OVER ODDER TIL ET PUNKT PAA STATS- BANEN MELLEM SKANDERBORG OG AARHUS

Vi Christian den Niende,
af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Go-
thers, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Dit-
marsken, Lauenborg og Oldenburg.

Gjøre vitterligt:

At Vi efter derom indgivet Andragende i Overens-
stemmelse med Lov af 12te Maj 1882 allernaadigst
ville have forundt og bevilget Forretningsudvalget
for Anlægget af en Jernbane fra Hou Havn over Odder
til et Punkt paa Statsbanen mellem Skanderborg og
Aarhus, bestaaende af: Os elskelige Vor Justits-
raad. Herredsfoged og Skriver i Hads Herred, Hr.
G.S. Rehling, R. af D., Os elskelige Vor Hofjæger-
mester Chr. Fred. E. v. Holstein-Rathlou til Stam-
huset Rathlousdal m.M., Proprietær, cand. jur. Chr.
Neergaard til Rantzausgave, Gaardejer J. Nielsen af
Odder samt Grosserer af Aarhus, Hr. H. Broge, R. af
D., Eneret til at anlægge en Jernbane fra Hou Havn
over Odder til et Punkt paa Statsbanen mellem Skan-
derborg og Aarhus samt til i 80 Aar fra Banens Aab-
ning at regne at benytte denne til Befordring af
Personer og Gods ved Hjælp af Lokomotiver, idet Vi
dog ville have Staten forbeholdt Eneret til Jernba-
netransporten mellem de Punkter paa Statsbanerne,
med hvilke førstnævnte Bane ved Forbindelse med an-
dre Jernbaner maatte komme i Berøring. Koncessionen
meddeles derhos paa følgende Betingelser:

§ 1

Koncessionshaveren er pligtig til at forelægge
Vor Indenrigsminister fuldstændige Planer til Anlæ-
get af Banen, der gives samme Sporvidde som de
jydsk-fyenske Statsbaner, med hvilke den sættes i
Forbindelse, og underkaste sig hans Bestemmelser
om Detaillen af Banens Retningslinie og Bygnings-
måde samt Forsyning med Materiel og Inventar med
Videre.

Banen bygges som Lokomotivbane efter et lettere
System og saaledes, at Indhegning af Banen og An-
bringelse af Led over Vejoverkjørsler ligesom ogsaa
Bevogtning af disse i Reglen bortfalder.

Vilkaarene for Banens Tilslutning til Statsbanen
og Medafbenyttelsen af denne er Vor Indenrigsmini-
ster bemyndiget til at fastsætte efter nærmere For-
handling med Koncessionshaveren.

§ 2

Halvdelen af Erstatning for de Grunde og Ejen-
domme, som for bestandig afgives til det her om-
handlede Anlæg, udredes i Overensstemmelse med § 2
af Lov 12te Maj 1882 af Statskassen. Den anden
Halvdel af disse Udgifter samt Omkostningerne ved
alle iøvrigt med Anlægget i Forbindelse staaende
Forretninger, Arbejder og Foranstaltninger af en-
hver Art saavel som ved Besigtigelses-, Expropria-
tions- og Taxationskommissioner og deslige blive at
afholde af Koncessionshaveren.

Udbetalingen af Erstatninger til de Skadeliden-
de, af Diæter og Befordringsudgifter til Kommis-
sionsmedlemmerne med Videre sker efter nærmere Be-
stemmelse af Vor Indenrigsminister. Hvis det af
denne forlanges, at Udbetalingen skal ske gennem
Statskassen, skal Koncessionshaveren være pligtig
til at stille et Beløb af indtil 30,000 Kr. pr. Mil
af Banens Længde til Ministerens Raadighed samt
desuden paa Forlangende efterhaanden at udrede det
Beløb, som Ministeren anser fornødent til disse Ud-
gifters Dækning, saledes at Statskassen ingensinde
kommer til at staa i Forskud hertil for Konces-
sionshaveren. Skulde Koncessionshaveren ikke udrede
de saaledes forlangte Beløb inden Udløbet af de
Tidsfrister, som Vor Indenrigsminister i denne Hen-
seende maatte fastsætte, skal Vor Regering være be-
rettiget til herfor at holde sig til den af Konces-
sionshaveren stillede Sikkerhed og at standse Jern-
baneanlægget. Naar Udbetalingen af de omhandlede Er-
statningsbeløb m.v. saaledes har fundet Sted gjen-
nem Statskassen, aflægges efter Anlæggets Fuldførel-
se ved den af Os beskikkede kongelige Kommissarius
Regnskab over de paagjældende Udgifter. Imod dette
Regnskab, i hvilket der ikke bliver at beregne Kon-
cessionshaveren nogen Rente af de af ham indbetalte
Summer, skal han ikke med Retsvirkning kunne frem-
sætte nogen Indsigelse.

§ 3

Til Overholdelse af Orden og Sikkerhed under Ba-
nens Bygning vil, saavidt saadant af Vor Indenrigs-
minister maatte anses fornødent, blive anordnet et
eget Politiopsyn, hvis Indretning nærmere fastsæt-
tes af vedkommende Minister, efter at der er givet
Koncessionshaveren Lejlighed til at ytre sig her-
over.

Dette Politis Anordninger, indenfor Grænserne
af dets Omraade og Myndighed, skal Koncessionshave-
ren være pligtig at underkaste sig. Alle med dette
Politi forbundne Udgifter skulle udredes af Konces-
sionshaveren.

§ 4

Den almindelige Kontrol fra Statens Side med
Hensyn til det hele Anlæg og Overholdelsen af de
derom gjældende Bestemmelser vil bliver ført af en
af Os beskikket Kommissarius.

Alle Forhandlinger mellem Vor Regering og Kon-
cessionshaveren ske gennem denne Embedsmand. Til
ham indsendes saaledes alle Skrivelser og Andragen-
der fra Koncessionshaveren til Vor Regering, og
skulle disse være affattede i det danske Sprog.
Kommissarius og de under ham fungerende Medhjælpere
skulle til enhver Tid have fri Adgang til alle Dele
af det heromhandlede Anlæg, og der skal af Konces-
sionshaveren meddeles Kommissarius alle de Oplys-
ninger, som han maatte fordr. Han skal have Myn-
dighed til at paatale og standse ethvert Foretagen-
de fra Koncessionshaverens Side, som han anser
stridende mod de fastsatte Bestemmelser og gjælden-
de Love og Anordninger eller uforenelig med den of-
fentlige Sikkerhed. Hans Paatale i saa Henseende
skal uvægerligen tages til Følge, indtil Sagen i
fornødent Fald efter Koncessionshaverens Forlangende
er afgjort ved Vor Indenrigsministers Resolution.

§ 5

Udøvelsen af den specielle tekniske Kontrol med Anlægget vil af Vor Indenrigsminister blive overdraget til en Ingeniør. Til denne har Koncessionshaveren at indsende alle Planer, Tegninger med Videre til Approbation, ligesom i Almindelighed Alt, hvad der angaar Arbejdernes Udførelse, vil blive paaset af denne tekniske Kontrol paa Regeringens Vegne i overensstemmelse med den Instruktion, som af Vor Indenrigsminister gives samme. Alt, hvad der fra Koncessionshaverens Side indsendes til Kontrollen, skal være affattet i det danske Sprog. Alle Planer, Kort og Tegninger skulle indsendes in duplo, hvorefter det ene Exemplar sendes tilbage til Koncessionshaveren med Kontrollens Paategning.

Den kontrollerende Ingeniør og denne Medhjælper skulle til enhver Tid have fri Adgang til alle Dele af Anlægget og til de Steder, hvor der arbejdes, og der skal af Koncessionshaveren gives alle de Oplysninger, som mundtlig eller skriftlig maatte fordres med Hensyn til Anlægene og Arbejderne paa samme med Videre. Kontrollen skal have Myndighed til at foretage alle de Undersøgelser og Prøver med de leverede Materialier, de udførte Arbejder med Mere, som den maatte anse for nødvendige. Koncessionshaveren skal yde den fornødne Hjælp hertil og udrede Udgifterne ved alle Undersøgelser og Prøver, som foretages. Kontrollen er berettiget til at forkaste de af Koncessionshaveren foreslaede Konstruktioner eller leverede Materialier, som den anser for uskikkede til Øjemedet, og til at fordre enhver Del af Arbejdet, som den anser for ufyldstgjørende, omgjort.

Koncessionshaveren kan indanke de ham af den tekniske Kontrol givne Paalæg for Vor Indenrigsminister, men er pligtig til, naar saadant forlanges af Kontrollen, foreløbig at rette sig efter dennes Paalæg uden at kunne fordre nogen Erstatning for det Tab, han muligen herved maatte lide.

§ 6

Alle Udgifter ved det ommeldte Tilsyn, derunder ogsaa indbefattet Lønninger, Kontorhold, Rejseudgifter og deslige for de paagjældende Embedsmænd, hvis Størrelse fastsættes af Vor Indenrigsminister, afholdes af Koncessionshaveren.

§ 7

Anlægget af Banen skal fremmes saaledes, at den i alt Væsentligt er færdig og under Iagttagelse af de nedenfor i Artikel 8 givne Forskrifter i sin hele Udstrækning kan aabnes for Færdselen efter en fuldstændig Driftsplan inden den 1ste Oktober 1884. Saafremt denne Termin ikke iagttages, skal Koncessionen være forbrudt.

§ 8

Banen maa ikke aabnes for Driften, førend Tillaelse dertil er meddelt af Vor Indenrigsminister, og der ved anstillede Prøver og Undersøgelser, hvortil Udgiften afholdes af Koncessionshaveren, er opnaaet Vished for, at Anlægget med Tilbehør samt det fornødne Driftsmateriel er af god Beskaffenhed og det fornødne Tjenestepersonale tilstrækkelig indøvet.

§ 9

Alle Medlemmerne af Bestyrelsen for Banen saavel som alle Embeds- og Bestillingsmænd ved denne skulde have dansk Indfødsret og være danske Undersaatter.

§ 10

Tilsynet fra Statens Side med Banen og dens Drift føres af den af Os beskikkede Kommissarius overensstemmende med den for ham af Vor Indenrigsminister udfærdigede Instrux.

Anser Vor Indenrigsminister det nødvendig, kan han derhos beskikke en sagkyndig Mand til at bistaa Vor Kommissarius ved det specielle tekniske Tilsyn med Banen og Driftsmateriellet.

De nævnte Embedsmænd skulle have fri Adgang til Banen og dens Tilbehør samt fri Befordring paa Banen, og Koncessionshaveren skal være pligtig til at meddele dem enhver Oplysning vedkommende Banen og dens Drift, som maatte blive begjært af ham, og rette sig efter de af dem givne Paalæg. Han skal derhos afholde alle Udgifter ved deres Lønning, Kontorhold, Rejser m.m. efter Vor Indenrigsministers nærmere Bestemmelse.

§ 11

Til Opretholdelse af Orden og Sikkerhed for Færdselen paa Banen vil der af Vor Indenrigsminister blive udfærdiget et Politireglement, som bliver uvægerlig at følge under Banens Benyttelse.

§ 12

Der forbeholdes Vor Indenrigsminister Approbation paa Planen for de ordinære Banetogs Anordning og Gang samt Ret til deri senere at bestemme saadanne Forandringer, som han maatte anse nødvendige eller nyttige.

§ 13

Paa Banens Taxter og Reglementer for Befordring af Personer, Gods og Kreaturer forbeholdes Vor Indenrigsministers Approbation.

Samtlige Instruxer og øvrige Reglementer for Tjenesten paa Banen bliver at forelægge den kongelige Kommissarius, førend de træde i Kraft. De Forandringer, han maatte fordre foretagne i den, har Koncessionshaveren at tage til Følge.

§ 14

Koncessionshaveren er forpligtet til at erstatte al den Skade, som ved Befordringen paa Banen tilføjes de paa samme befordrede Personer eller Gods eller ogsaa andre Personer eller Gjenstande, og han kan ikkun fri sig fra denne Forpligtigelse ved at bevise, at det enten er den Beskadigedes egen Skyld, at han har lidt Skade, eller at denne er bevirket ved et uafvendeligt Tilfælde.

I Tilfælde af Overtrædelser fra Koncessionshaverens Side af de for Banens Drift approberede Reglementer, Instruxer m.v. ligesom ogsaa, naar Ulykker maatte indtræde, der af Vor Indenrigsminister skjønnes at være Koncessionshaveren tilregnelige, uden at der dog findes Anledning til offentlig Paatale, kan Vor Indenrigsminister paalægge Koncessionshaveren en passende Mulkt, som bliver at udrede uden al Rettergang. Dette gjælder ogsaa for Overtrædelser af nærværende Koncession, forsaavidt disse ikke efter Koncessionens eget Indhold maatte medføre yderligere Virkninger.

§ 15

Koncessionshaveren er forpligtet til under en Mulkt, hvis Anvendelse og Størrelse bestemmes af Vor Indenrigsminister, stedse at holde Banen med alt Tilbehør i uformindsket og forsvarlig Stand overensstemmende med de for dens Anlæg og Drift

fastsatte Regler. Naar Driften maatte kræve det, skal Vor Indenrigsminister kunne paalægge Koncessionshaveren at udvide Banens Driftsmateriel og andet Tilbehør.

§ 16

Der forbeholdes Vor Regering i Krigstid at bestemme Betingelserne for Banens Benyttelse til Befordring af Tropper eller til andet militært Øjemed.

For Beskadigelser af Banen med Videre i Krigstilfælde, hvad enten de ske ved Fjenden, eller de foretages til Landets Forsvar, paahviler der ej Statskassen nogen Erstatningspligt.

De Banens Ejere tilkommende Rettigheder forblive iøvrigt i Krigstid sikrede i deres fulde Omfang, uanset om de ere fremmede Magters Undersaatter eller danske Statsborgere.

§ 17

Saavel ved Banens Anlæg som senere under dens Drift skal Koncessionshaveren underkaste sig Vor Indenrigsministers Fordringer med Hensyn til Indretning og Benyttelse af Lokaler for Told-, Telegraf- og Postvæsenet og til, hvad der skal iagttages i Henseende til Undersøgelse og Transport af toldpligtigt Gods, samt med Hensyn til Afgivelse og Indretning af Vogne for Brev- og Pakkeposten.

For Posternes Transport nyder Koncessionshaveren Godtgjørelse efter en af Vor Indenrigsminister fastsat Taxt.

For saadanne Forandringer eller Udvidelser af Post-, Telegraf- og Toldvæsenets Lokaler, som efter disses første Indretning maatte blive paalagte Koncessionshaveren, skal han nyde en passende Godtgjørelse efter Vor Indenrigsministers Bestemmelse.

Koncessionshaveren skal, hvis Saadant af Vor Indenrigsminister forlanges, til Jernbanetelegraf anvende Stænger, præparerede efter en af Ministeren angiven Methode og af saadanne Dimensioner, at Statstelegrafens Linier derpaa, om ønskes, kunne anbringes. Hvis Stængerne saaledes af Statstelegrafen benyttes, overtager denne Stængernes Vedligeholdelse for saa lang Tid, som den benytter dem. Telegrafapparaterne, der anvendes, skulle, hvis det af Vor Indenrigsminister forlanges, være af den Konstruktion, som benyttes ved Statstelegrafen, og de dermed forsynede Jernbanestationer skulle paa Forlangende af Vor Indenrigsminister kunne benyttes til offentlig Korrespondance paa Betingelser, der nærmere fastsættes af ham.

§ 18

Koncessionshaveren skal være pligtig til at underkaste sig de Bestemmelser, Vor Indenrigsminister maatte træffe med Hensyn til civile og militære Myndigheders Adgang til under Udførelsen af deres Tjenesteforretninger at betræde Jernbanens Terræn.

§ 19

Regeringen skal være berettiget til at fordre sig Banen med det dertil hørende Driftsmateriel, Inventarium, Forraad og øvrigt Tilbehør overdragen efter Forløbet af 25 Aar fra Banens Aabning at regne med de paa den hvilende Forpligtelser - mod Udrædelsen af et Vederlag lige det Tyvedobbelte af Gjennemsnittet af Anlægets Nettoudbytte i de sidste 3 Aar, der ere gaaede forud for det Aar, i hvilket det forlanges overdraget til Staten. Saafremt Banen med Tilbehør imidlertid ikke paa Overtagelsens Tid i enhver Henseende findes i fuldstændig og vel vedligeholdt Stand, vil der i Vederlaget være at af-

korte et til de tilstedeværende Mangler svarende Beløb.

Regeringen skal imidlertid være berettiget til inden det ovennævnte Tidspunkt at fordre Banen overdraget efter de ovenanførte Bestemmelser, saafremt Driften uden uafvendelig Nødvendighed og uden Regeringens Samtykke afbrydes, ligesom Regeringen i et saadant Tilfælde ogsaa skulle være berettiget til at etablere en midlertidig Drift for Koncessionshaverens Regning og paa hans Risiko og vedblive dermed, indtil Koncessionshaveren paa fyldestgørende Maade godtgjør at være istand til selv at fortsætte Driften. Mod det af Regeringen for den midlertidige Drift aflagte Regnskab kan der ikke med Retsvirkning rejses nogen Indsigelse af Koncessionshaveren.

§ 20

I Tilfælde af Meningsulighed mellem Regeringen og Koncessionshaveren om, hvorledes Banens Nettoudbytte skal beregnes, eller om Fastsættelsen af det Beløb, der i Henhold til Bestemmelsen i § 19, 2det Punktum, vil være at afkorte i Vederlaget, skal Sagen i Mangel af mindelig Overenskomst afgjøres ved Voldgift. I dette Øjemed vælger Regeringen og Koncessionshaveren hver en Voldgiftsmand. Naar disse Mænd blive enige om en Afgjørelse, er denne forbindende for begge Parter, men blive de ikke enige, tilkalder Regeringen en i de paagjældende Forhold særlig kyndig Mand, hvis Afgjørelse det da skal have sit endelige Forblivende. Han skal ved sin Afgjørelse ikke være bunden til at tage en af Parternes Paastande tilfølge, eller til at vælge mellem de tvende Voldgiftsmænds Kjendelser. Ved Voldgiftskendelsen bestemmes det tillige, hvilken af Parterne der skal bære Udgifterne ved Voldgiften.

§ 21

Der tilstaas Koncessionshaveren følgende Rettigheder og Begunstigelser med Hensyn til det heromhandlede Anlæg:

a) Den til Jernbaneanlægget anvendte Grund fritages, saalænge den benyttes i dette Øjemed, for alle paa samme hvilkende Kongelige Afgifter og Præstationer. Ligeledes ere de paa denne Grund opførte til Jernbanen hørende Bygninger samt Pakhuse og Gaarde fritagne for alle direkte Kongelige Skatter og Afgifter.

b) Af Jernbanens Udbytte som saadant erlægges ingen særlig Afgift eller Rekognition til Statskassen.

c) Brugen af stemplet Papir eftergives saavel for de Kontraktens Vedkommende, der afsluttes i Anledning af det første Anlæg, som for Aktiebrevens Vedkommende; disse sidste kunne derhos transporteres uden Brug af stemplet Papir. Forsaavidt Vor Indenrigsminister maatte samtykke i, at der, for at tilvejebringe den fornødne Kapital til Anlægget, optages Laan mod Prioritet i samme kunne de Obligationer, der udstedes for deslige Laan, udfærdiges paa ustemplet Papir og transporteres uden Brug af stemplet Papir.

d) Der indrømmes Koncessionshaveren Godtgjørelse for den Indførselstold, der erlægges af alle til Anlægget af Banen og dennes første Forsyning med Driftsmateriel bevislig anvendte Materialier, Maskiner, Vogne og Redskaber med Mere, hvorimod Koncessionshaveren i Henseende til Bevislighederne for det Indførtes Værdi og Anvendelse efter Bestemmelsen saavel som til Kontrollen hermed vil have at underkaste sig de Forskrifter, som herom gives af Vor Indenrigsminister.

§ 22

Efter udløbet af hvert Driftaar har Koncessionshaveren inden 3 Maaneder at tilstille Vor Indenrigsminister en Extrakt af Driftsregnskabet og en Beretning om Banens Drift i det forløbne Aar.

§ 23

Koncessionshaveren skal være uberettiget til uden Vor Indenrigsministers Samtykke:

a) at optage Laan mod Sikkerhed i Banen med Tilbehør.

b) at afhænde nogen til Banen hørende Grundejendom eller noget til Banen hørende og til dens Øjemed brugeligt væsentligere Materiale.

c) at købe ny Grundejendom for Banen.

d) at afslutte Kontrakt med andre Befordringsanstalter om Tilslutning til disse eller om fælles Benyttelse af Banen eller dens Tilbehør.

§ 24

Koncessionshaveren skal være forpligtet til at danne en Reservefond, til hvilken aarlig vil være at henlægge en saadan Del af Overskudet af Driftsindtægterne over Driftsudgifterne - under disse ikke indbefattet Rente eller Dividende af Aktiekapitalen -, som af Vor Indenrigsminister nærmere maatte blive bestemt. Den aarlige Udgift til denne Reservefonds Dannelse afholdes af Driftsudbyttet, hvorhos Fondens Renter og andre Indtægter tillægges denne, indtil den har naaet en saadan Størrelse, som af Vor Indenrigsminister anses tilstrækkelig.

Reservefonden gjøres rentebærende efter en af Koncessionshaveren Vor Indenrigsminister forelagt Plan.

Alle Fonden tilhørende Værdipapirer skulle forsynes med Paategning af den Kongelige Kommissarius om deres Bestemmelse.

Bestemmelsen med Reservefonden skal være at tjene til Dækning af uforudsete større Udgifter i Almindelighed og desuden saavidt muligt at afgive Midler til større Fornyelser af Banens Tilbehør, hovedsagelig Skinner, Sveller, Driftsmateriel og Bygninger, dog at Vor Indenrigsminister i hvert enkelt Tilfælde afgjør, hvorvidt der er tilstrækkelig Anledning til at lade saadanne Udgifter afholde af Reservefonden. Nedbringes Reservefonden ved Afholdelse af disse Udgifter under det fastsatte høieste Beløb, bliver den paa lignende Maade, som i denne Artikels 1ste Stykke angivet, at forøge, indtil den har naaet dettes Størrelse.

§ 25

Koncessionshaveren er forpligtet til at underkaste sig alle de almindelige Love og Anordninger, som for Tiden ere eller herefter maatte blive gjældende for Jernbaners Anlæg og Drift i Kongeriget Danmark, ligesom han forøvrigt i alle Henseender er underkastet danske Love og dansk Rettergang.

Koncessionshaverens Værnething er den kongelige Landsover- samt Hof- og Stadsret i Kjøbenhavn.

§ 26

I det Tilfælde, at Regjeringen skulde agte selv at anlægge eller at tillægge Andre Koncession til Anlæg af Jernbaner, der af Vor Regjering ønskes satte i Forbindelse med den her koncessionerede

Jernbane, skal Koncessionshaveren, i Mangel af mindelig Overenskomst med Vedkommende om Betingelserne for den gjensidige Tilslutning og Drift, være underkastet de Bestemmelser, som af Vor Indenrigsminister maatte blive givne.

§ 27

Forinden nogen Del af Anlægget paabegyndes, skal Koncessionshaveren supplere det forinden Koncessionens Udfærdigelse stillede Depositum af 20.000 Kr. til 60.000 Kr. i saadanne Effekter, som Vor Indenrigsminister vil tage for gode. Det saaledes stillede Depositum skal tjene Vor Regjering til Sikkerhed for de ovenanførte Betingelsers Opfyldelse, og skulde Regjeringen være nødsaget til at gjøre sig betalt i samme, skal Koncessionshaveren være forpligtet til under Koncessionens Fortabelse uden Ophold at supplere Sikkerheden til det nævnte Beløb. Den stillede Sikkerhed bliver, forsaavidt den ikke benyttes til Dækning af Statskassens Krav paa Koncessionshaveren, at tilbagebetale, naar hele Anlægget er fuldført og aabnet for Driften overensstemmende med de foranførte Bestemmelser.

Forbrydes Koncessionen, hjemfalde de deponerede Beløb til Statskassen.

§ 28

Inden 3 Maaneder efter Banens Aabning for Driften vil der være at danne et Aktieselskab, til hvilket Forretningsudvalget skal overdrage Koncessionen uden Vederlag.

Vi forbeholde Os efter Forslag af Koncessionshaveren at fastsætte de fornødne Bestemmelser for Aktieselskabet og derunder Vor Regjerings Tilsyn med Banen.

Senere Overdragelse af Koncessionen kan kun finde Sted med Vort Samtykke.

§ 29

Forsaavidt Koncessionshaveren ikke inden 1ste April 1883 godtgjør for Vor Indenrigsminister, at den til det herommeldte Anlæg fornødne Kapital haves til Raadighed, og at 10 pCt. af samme er konstant tilstede, er Koncessionen forbrudt og den indbetalte Sikkerhed af 20.000 Kr. hjemfalden til Statskassen.

Forinden det overensstemmende med Foranstaaende er godtgjort, at den fornødne Kapital haves til Raadighed, maa Anlægget ikke paabegyndes.

§ 30

Med Hensyn til Koncessionens Fortolkning skal Koncessionshaveren være underkastet Vor Indenrigsministers Kjendelse.

§ 31

Ved ethvert Thronskifte vil der paa Koncessionen være at erhverve allerhøieste Konfirmation.

Hvorefter alle Vedkommende sig allerunderdanigst have at rette.

Givet paa Amalienborg, den 4de September 1882.

Under Vor Kongelige Haand og Segl.

I Kongens Navn

Frederik,
Kronprinds
(L.S.)

/ E. Skeel

Adams Hjørne

PERSON- OG POSTVOGNE

i lette og handy materialer,
som var det skåret ud i pap

Modelbyggerens fire hjør-
nestene benævnes undertiden
som: Interessen, håndlaget,
værktøjet og materialerne.
Afhængig af udøverens sindelag,
økonomi eller øjeblikkelige
behov antager de så
hen ad vejen individuelle
normer, undertiden med ret
uventede resultater som følge.
Eksempelvis udvælges ma-
terialerne som oftest ud fra
betragtninger over kvalitet
og pris, eller, som i det
følgende, egenskaber der
først og fremmest gør dem
lette at forme og forarbej-
de.

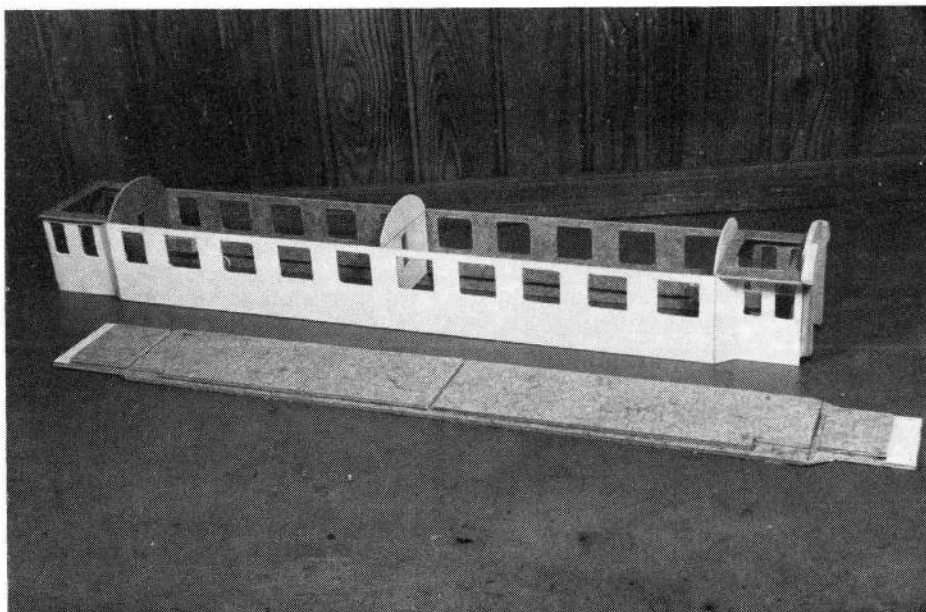
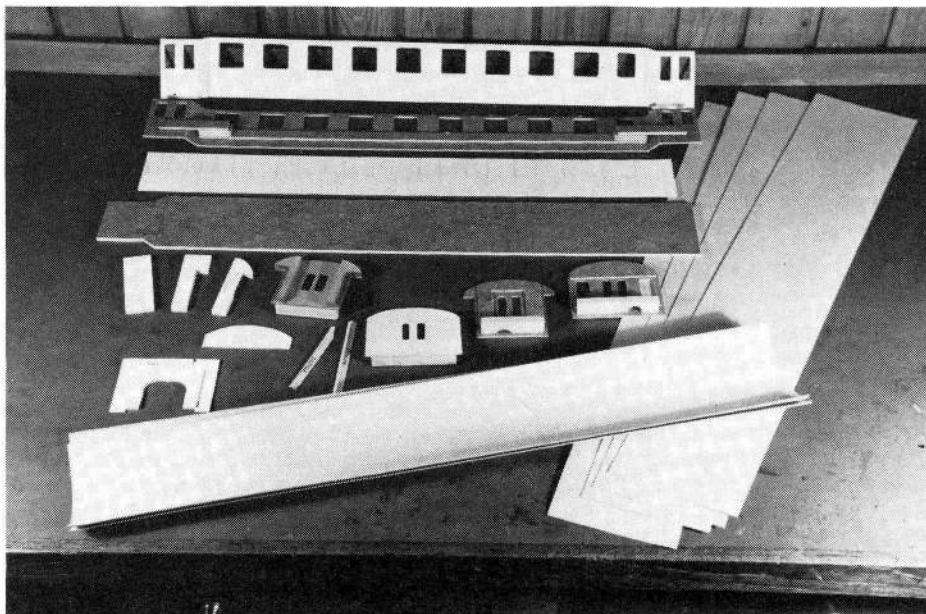
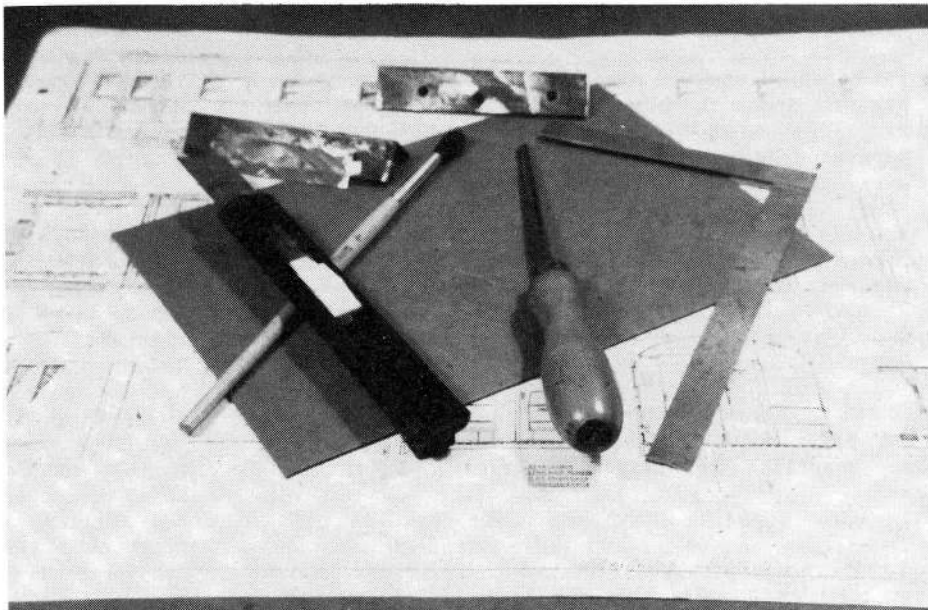
Søren Sørensen, et flit-
tigt medlem i DMJK, havde
bestemt sig for en større
serieproduktion af person-
og postvogne, og som følge
heraf besluttet sig for en
"råvare", der lod sig forar-
bejde i en håndvendning. Nu
er Søren bogbinder af pro-
fession og valget faldt der-
for helt naturligt på kar-
ton og pap. Det er der gan-
ske vist ikke noget nyt i,
ikke blot som byggemateriale
til bygninger og andet sta-
tionært udstyr, men også an-
vendt til gods- og person-
vogne i spor H0. Spørgsmålet
var så blot dette, om det
også var solidt nok til kon-
struktioner i spor 0, og om
det kunne overleve den un-
dertiden lidt hårdhændede
behandling det rullende gods
udsættes for på et større
klubanlæg.

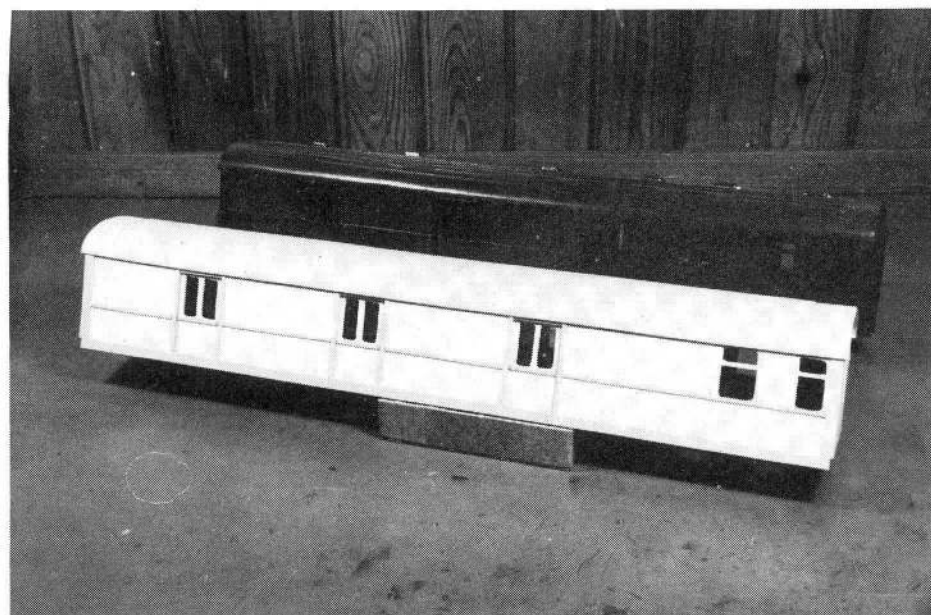
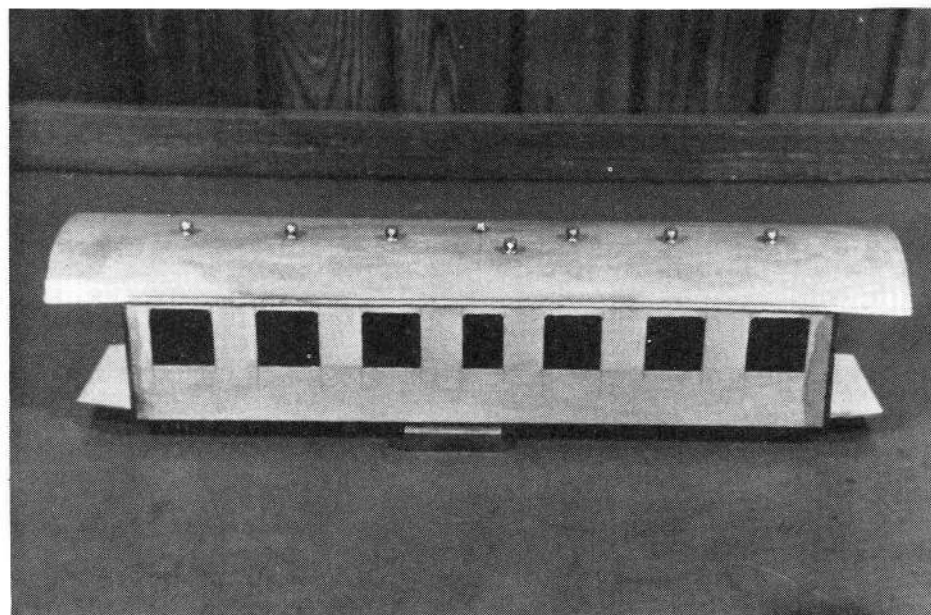
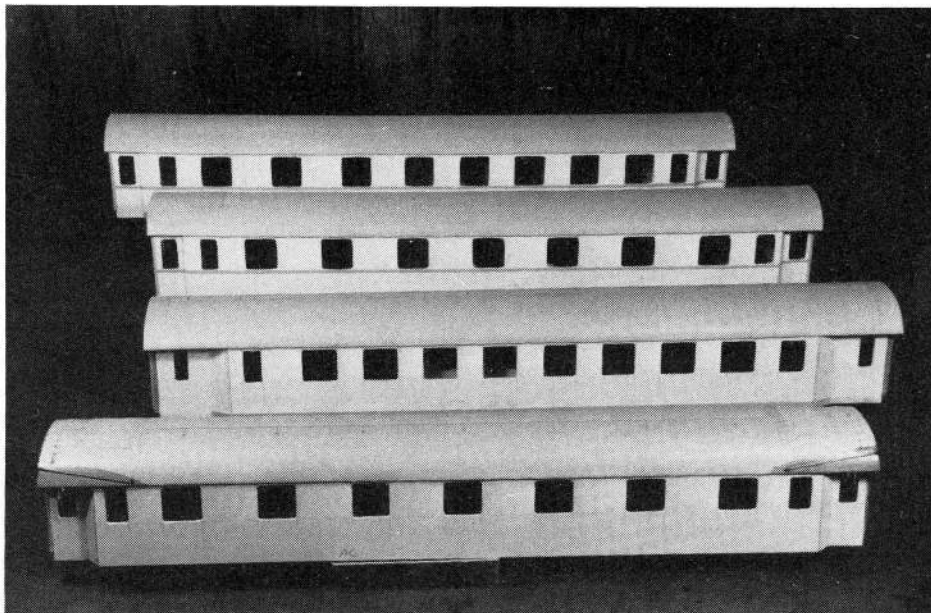
Søren havde tidligere
fremstillet en GS-er i pap
som var faldet heldigt ud,
så skridtet til en lidt læn-
gere kasse med huller i var
ikke svært, og da klubben
tilmed var i bekneb for
postvogne, var det bare om
at komme i gang.

Ø: Værktøj, tegning og pap.
Parat til arbejdet.

M: Forskellige stadier før sam-
lingen, ...

N: ... der her er godt på vej;
litra Cee.





Den første var en Dph som eksperiment! det gik godt, så kom der to mere! så lidt flere huller (Cle), stadig med held, og en omfattende større produktion kunne nu igangsættes.

Indtil nu er fremstillet vogntyper som: Dph, Ph, Pbh, Pmh, Ac, Av, Ad/Ay, Cb, Co, Cu, Bhl, Cl og Cle, ialt 25 DSB-vogne og et par privatbanevogne: HTJ Cle 71 og OHJ 249, alle med det tilfælles, at tagene er lige afskåret i enderne. En del af dem befinder sig endnu på vognkassestadiet, men da bogier og stød- og træktøj, med diverse trinbrætter også fremstilles som selvstændige seriefabrikerede moduler, vil det ikke vare længe, før de alle er sat i drift.

Som nævnt i indledningen er grundmaterialet pap og karton. Tykkelsen svinger mellem $\frac{1}{2}$ og 4 millimeter, ikke blot betinget af sporvidde/målestok (Søren bygger også i spor H0), men også om der af hensyn til forbedret holdbarhed på visse områder af vognkassen kan anvendes en sværere kvalitet, uden at det skammer modellens udseende. Tyndere materialer, der illuderer vinkeljern med videre, og som af naturlige årsager ikke besidder den rette stivhed lakeres med politur, når detaillien er skåret til, foldet i profil og sat på plads. Helt og aldeles afgørende for disse materials anvendelse er imidlertid, at de har en glat, næsten metallisk overflade. Er dette ikke tilfældet, må der påklæbes glatsidet papir, hvor påklæbningen af hensyn til spændinger, udføres på begge sider og i én arbejds-gang. Det gør selvfølgelig ikke arbejdet lettere, men kan blive en nødvendighed da glatsidet papir ligefrem er en dagligvare. Som bindemiddel bruges normal hvid PVA-lim, for det meste i sin naturlige konsistens, dog tyndet op med vand ved påklæbning af pyntelister o.l. Limteknikken udføres som en art kontaktlimning, forstået på den måde, at de limpåførte flader ikke trykkes sammen før den påførte hvide lim begynder at blive transparent med kun en anelse af de hvide udseende i

Ø: Et kig ind i "samlehallen".
Ad-AY, HTJ Cle nr. 71.

M: Også toaklede vogne er med i arbejdet. Litra Cu.

N: Pmh'er før og efter bemaling

toppen. Ved samling på denne måde "hugger" limen på samme måde som almindelig kontaktlim, således at korrektion er umulig. Umiddelbart efter samlingen gives et så stort pres som det er muligt i $\frac{1}{2}$ til 4-5 timer efter størrelse. En bund samlet af 3 eller 4 lag gerne natten over.

Tagsikkerne er en speciel langtavet, glat hørtråd, der heller ikke er blandt vore dagligvarer, og kan den ikke skaffes må vi på jagt efter en lignende glat tråd, da selv flere lag maling vanskeligt vil kunne skjule det oprindeligt flettede, spundne eller uldne materiale.

Værktøjsafdelingen er såre enkel og beskeden. Tegne- og ridseværktøj, en skarp (superskarp) hobbykniv, billedskærerknive med rundt skær (til vinduer med runde hjørner, derfor flere forskellige størrelser) og desuden en anslagsvinkel i stål. Diverse pensler til påføring af lim, samt efter behov, lidt hjælperemedier såsom vinkeljern, tøjklammer o.l. til brug ved vognkassens opstilling og samling. Er man ikke fortrolig med at skære i tykkere pap, er fremgangsmåden denne: Kniven føres i en vinkel på ca. 45° og det første snit - der ved større tykkelser IKKE må skære helt igennem - udføres med vinkel eller stållineal som støtte. Uden støtte skæres så helt igennem i løbet af to eller tre snit. Udskæring af vinduer foregår således: Runde hjørner trykkes igennem med de til størrelsen passende jern. Med dette som udgangspunkt skæres fra hjørne til hjørne, men kun til midten, dernæst fra andet hjørne til samme midte. Arbejdet udføres som føromtalt i flere tempi. Skulle der, hvor snittene møder hinanden, være opstået en lille knast, kan denne forsigtigt bortskæres. En almindelig saks

hører selvsagt også til udstyret, men den er dog ikke meget i brug. Snitfladerne skal stå rene og glatte efter gennemskæringen.

Endnu et stykke værktøj, er en stump rundjern, -mesing eller -træ, hvis ene ende skal være rundet af i halvkuglefacon. Instrumentet anvendes hvor limede flader skal trykkes sammen uden at sammentrykningen efterlader skæmmende spor i overfladen.

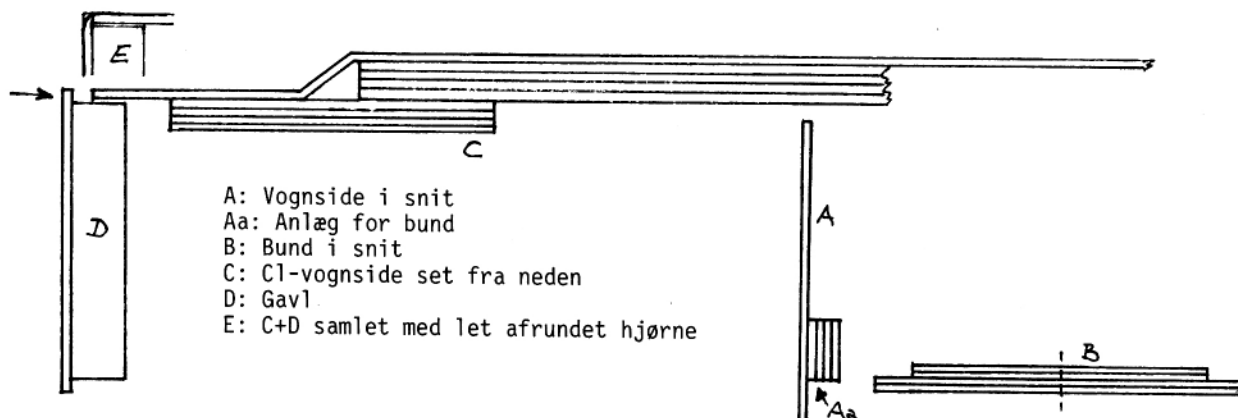
Fremstilling af vognkassen fra ende til anden foregår nu som følger: Sidevægge og gavle tegnes op på pappet og skæres ud i disses yderste mål. Sider, hvor vognenderne indsnævres ved dørpartierne, afskæres i de længder de ville have haft dersom den indadgående del af siden blev rettet ud. Stykkerne lægges derpå op mod tegningen, og med en spids blyant markeres vinduesåbningernes mål og placering. Ud fra disse mærker og med anslagsvinklen som hjælpemiddel, tegnes vinduerne op, og udskæres. Vognender, der skal indsnævres, skæres en trediedel igennem fra den udvendige side af knækket og bukket ind. En skarp bordkant som underlag og en plade- eller brædestump ovenpå som fasthold til siden og en anden stump til at foretage bukningen med. Det giver en synlig revne i det ene af knækkene, men det er dog ikke værre, end at det kan fyldes ud med maling eller en smule spartelfarve ved den afsluttende behandling. Vognsiderne forstærkes på indersiden, under vindueshøjde, ved påklæbning af et eller flere lag pap, der samtidig tjener til anlæg for den løse bund, og som det fremgår af foto 2, kan forstærkningen "klodses op" og føres helt igennem også selv om siden tager et knæk. På samme foto ses hvorledes gavlene er skåret ud og profileret ved sammen-

klæbning af flere til formålet tilskårne stykker. Søren er så dygtig, og vel ikke bogbinder for ingenting, at han nu kan samle sider og gavle uden andre hjælperedskaber end de bare næver, men mon ikke vi skal anbefale den eventuelle begynder, at han/hun i alle tilfælde benytter sig af to stykker glat og plant træ, sømmet/limet sammen i en ret vinkel, som hjælp ved opstillingen.

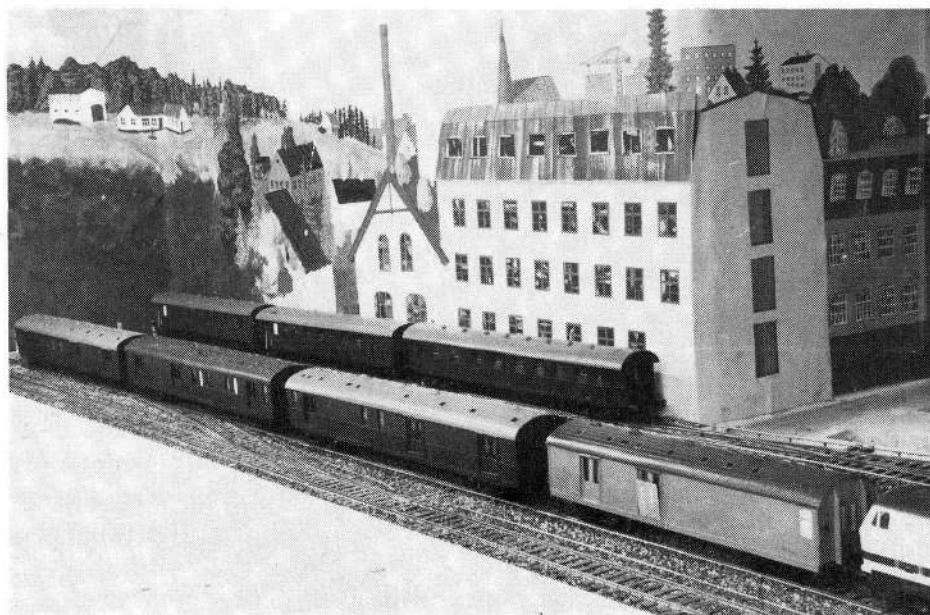
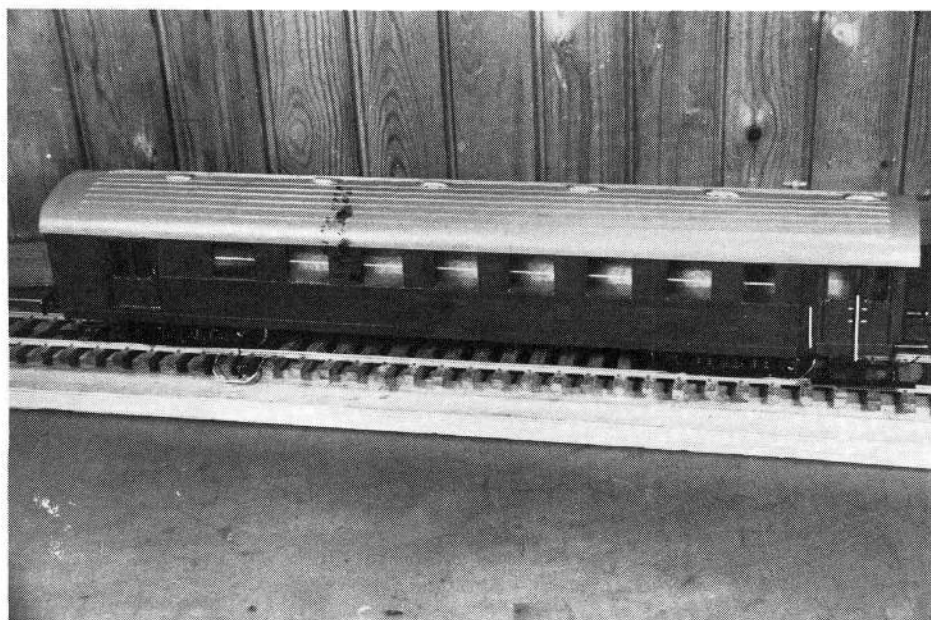
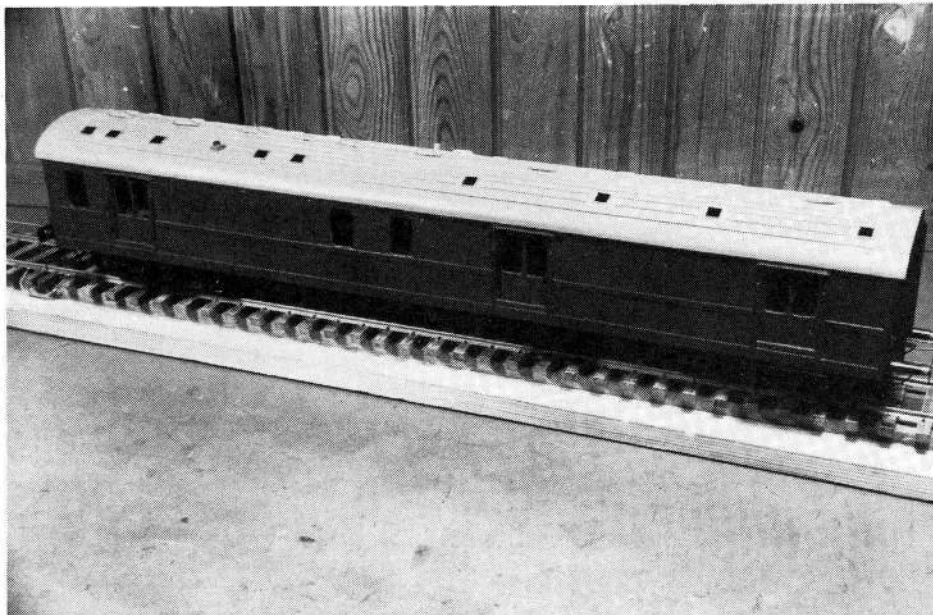
Bunden skæres ud i det tykkeste tilladelige pap vi kan skaffe og skære igennem uden at snittet bliver skævt, som så igen forstærkes ved et eller flere ekstra lag, se foto 3. Dette skal så kunne passes ind i vognkassen og det skal nu vise sig, om vi har fået kassen i de rette vinkler. Bunden skal imidlertid være aftagelig, og lægges foreløbig tilside. I stedet går vi i gang med indsætning af diverse skillevægge, hvor det omhyggeligt kontrolleres at samtlige oversider, der skal bære taget, ligger i flugt med hinanden. Videre må vi fremstille og montere indsnævrede vognenders tagudhæng, der som det ses af billedet er skåret ud i midten. Udskæringen her tjener det enkle formål, at vi gennem dette hul har adgang til den senere montering af sikkerne.

På dette stadi påføres et ekstra lag lim på samtlige af vognkassens indvendige samlinger, samt pålimes en ca. 6x6 mm liste af træ (spor 0) på gavlenes inder-side. Listen er beregnet til vognkassebundens montering (skruer) og undersiden skal sidde i højde med bundens overside, og vognbunden ind-sættes.

Taget er fremstillet af $\frac{1}{2}$ mm glatsidet karton skåret ud i den efter tegningen udregnede færdige bredde. Det er her uhyre vigtigt at ta-



A: Vognside i snit
 Aa: Anlæg for bund
 B: Bund i snit
 C: C1-vognside set fra neden
 D: Gavl
 E: C+D samlet med let afrundet hjørne



gets længderetning ligger på tværs af kartonets taver, idet det, skåret på den anden led, ville kunne give uønskede knæk under foldningen. Tagmaterialet afskæres i en længde, der er ca. 5 mm for lang i begge ender, men som så senere klippes til. Det afskårne stykke "for-bues" ved at trække det hårdt over en skarp kant som for eksempel ved køkkenbordet eller andet, og den kant af taget, der falder ned over vognsiden, forberedes ved at "knække" kanten mellem tommelfingernegl og pegefinger. Lim påføres derpå alle anlægsflader ved gavle og skillevægge, samt anlægsfladen på den del af taget som faldt ned over siden. Forinden har vi naturligvis sikret os, at tagbredden passer og ved samme lejlighed mærket afslutningerne af i begge vognsider. Med den påførte lim lægges tag-siden an mod den ene vognside og trykkes godt fast, og på en plan og glat flade ruller vi så taget på plads afsluttende med en ekstra påtrykning af modsatte tag-side. Hvis taget synes for blødt, kan et ekstra lag karton, eller eventuelt flere lag papir (så det virker som krydsfiner) påklæbes. Karton påsættes med "kontakt-systemet" og papir på almindelig vis. Ved påsætning af papir er det nødvendigt at papiret er "strakt af", planet ud, således at der ikke kommer folder på taget. Der tages nyt mål, hver gang et nyt lag påsættes. NB: papir bliver bredere, når det bliver vådt, så lav en målestrimmel først. Karton ændrer sig faktisk ikke. Umiddelbart efter påsætningen, stryges 2., 3. eller 4. lag fast fra inder-siden med f.eks. fingergrebet på en saks, således at tagets runding følger underlaget, hvor fingergrebet rammer.

Med taget sat på plads indsættes nu i passende afstand en række spanter i tagets profil og hvor indsætning og pålimning udføres under stadig kontrol for buler på glat plan. Tagernes færdige mål tegnes ind og med en saks klippes det overskydende materiale af.

Ø: Dph'er og ...

M: ... Cle, begge klar til prøvekørsel.

N: Viste samlinger er alle udført i pap.

Det kan man ikke, udbrød jeg til denne forklaring, hvorpå Søren tog en saks og viste mig, at ved at hælde saksen 45°, og når der ikke skal klippes for meget af, vil saksen ikke deformere den smukke bue.

Tagsikkerne, den langta-vede glatte hørtråd, monteres ved indstikning gennem huller af passende størrelse i tagprofilet. Den indvendige trådende bukkes om og limes fast idet vi under monteringen sikrer os, at tråden ligger fast og ret an mod profilets overside. Den fornødne binding mellem tråd og tagets overflade udføres ved en lakering af disse områder med politur. Andre former for profilering af tagkonstruktionen udgøres af tyndere karton eller papirstrimler, der alle limes på plads med den hvide lim. Tagventilatorer o.l., sædvanligvis fremstillet af metal, bør ved indsætning Araldittes på stedet. Den hvide lim egner sig ikke til limning af metalliske overflader.

Beregningen af placeringen af omtalte emner er ikke så ligetil, når det skal foregå på krumme flader, så det vil nok være fornuftigt at udføre dette opmærkningsarbejde inden taget sættes på. Langs- og tværgående lister og jern på vognkassiderne udføres på samme sæt og vis som tagprofileringen, og døre, hvis yderside ikke flugter med det øvrige, er enten indfældet i den udskårne åbning, eller når dybden tillod det, pålimet fra indersiden.

Vognkasserne er bemalet med plastmaling, dels Sado acryl-plast, dels Dyrup acryl-plast, der begge giver en silkemat overflade. Denne type maling er vandfortyndbar, lader sig påføre med en blød hårpensel uden at efterlade mærker af penselstrøgene, tørrer hurtigt og værktøjet er let at rengøre efter brugen.

Søren Sørensen har valgt at "brække" den vinrøde kulør med skiftevis sort og hvidt og har derved opnået, ikke blot et falmet eller uvasket udseende, men også at hver vogn har sit personlige præg. Inden bemaling

Ø: Udsnit af hel- og halvfærdige moduler.

N: Den skæggede Søren Sørensens tilfredse ansigtsudtryk er vel egentlig ganske berettiget.

med vandige produkter er det imidlertid uhyre vigtigt, at samtlige overflader omhyggeligt forbehandles med et eller flere lag politur. Politur er shellac opløst i sprit (købes hos farvehandleren) der ved sin påføring forhindrer spændinger/buler ved indtrængende vand fra plastmalingen, samt tillader bemaling af metalliske overflader med acryl-plast.

Efter bemalingen indsættes vinduesglassene, hvor enhver klar plastfolie eller plade kan anvendes, når vi vel at mærke benytter netop den limtype pågældende plastic fordrer.

På modellerne her er brugt PVA-plast og den dertil hørende kontaktlim. Vinduets tværgående sprogse er opstået ved at ridse i mate-

rialet med bagsiden, ryggen, af en spids hobbykniv, og matterede rudeglas fremkommer når det på bagsiden males med mat hvid emaille.

Litrering af vognene har endnu ikke fundet sted. Det er lidt af et problem, da det jo drejer sig om både gamle og nyere vogntyper, gamle fra 1930-50, moderne UIC, såvel overgangsformen med smalle tal og bogstaver som de nye Helvetica. Forhåbentlig løses det med et godt resultat, det ville være synd og skam andet.

Som nævnt i indledningen fremstilles stød- og træk-tøj, trinbrædder og håndlister m.m. som selvstændige moduler, der let lader sig af- og påmontere. De har alle det til fælles, at mindst



en af enderne har direkte eller indirekte fat i den bag gavlenden pålmede træliste. Som rundjern - håndbøjler, håndtag, ophæng, kroge og bøjler - er anvendt 0,5 - 0,8 mm pianotråd, der har den fordel at den ikke bukkes ved lettere mishandling, men svirper på plads igen. Til gengæld finder jeg det noget genstridigt at bukke i den ønskede facon, og der kan ikke tinloddess på det i almindelig forstand. Som loddemiddel må derfor benyttes Sølvlod (Bera eller stayBrite), som loddess med en almindelig 100-125 Watt loddekolbe og loddevand, der så til gengæld fordrer omhyggelig personlig hygiejne bagefter - masser af sæbe og vand.

Foto 10 viser et udsnit af disse moduler, men da dette indlæg fortrinsvis handler om pap og ikke om det mere velkendte metal-sløjde, må det nøjes med denne lidt flygtige omtale. I samme åndedrag må dog tilføjes, at Søren støber sine egne bogiesider, tagventiler etc. i hjemmefremstillede gummiforme, et emneområde, der indtil flere gange af vore læsere er blevet efterlyst her i SIGNALPOSTEN, og som derfor vil blive behandlet i en senere separat artikel.

I skrivende stund har en otte, ni stykker af omtalte modeller overlevet et lille årstid på DMJK's klubanlæg

og skulle således have bevist deres duelighed. Kan hände at ældre modelbyggere, ud fra en lidt konservativ instilling, vil tage afstand fra det valgte byggemateriale, men ét er dog helt sikkert, - når man ikke lige ved det, er det umuligt pr. øje at afgøre, hvor i togstammen det er skåret ud i pap!

SØREN S. & ADAM

PS! Til læsere som måtte være interesserede, men ikke er i stand til at fremskaffe egnede papper tilbyder Søren følgende:

Pap, ca. 1,25 mm, med glat papir på begge sider, den ene hvid, den anden grå, kan leveres afskåret i højde på almindeligvis 49 mm (andre mål efter ønske) og længde på 560 mm til vognkassesider og stykker på ca. 15x22 til gavle etc. Desuden karton til forstærkninger på sider (Cl-typer) og midt på tag. Endvidere diverse bogiesider, tagventiler, tagsikkertråd m.m.

Prisliste sendes mod frankeret svarikonvolut (kr. 3,80!) til:

Søren Sørensen,
Hellerupvej 56 A,²
2900 Hellerup

DEN HAR SAT SIG PÅ TVÆRS...

Den 9. oktober 1985 havde jeg været til møde på Københavns Hovedbanegård. Da mødet var færdigt gik jeg langs spor 1 overimod kommandoposten. Da jeg kikkede langs denne så jeg snuden af en MX'er eller MY'er. I første omgang reagerede jeg ikke, men gik blot videre. -- Så standsede jeg, "der var da ikke spor der, sidst jeg var her?" tænkte jeg. Jeg skulle blot have hentet min bil, men gik nu om på den anden side af kommandoposten.

Halløjsa - hvad var dog det? Jeg kom til at tænke på Anne Linnet's sang: Venus. Den med "Den har sat sig på tværs, - i mit univers osv.". Der stod virkelig et lokomotiv på tværs - helt på tværs, som det fremgår af billederne. MX 1004 var kommet på afveje.

Jeg ville godt have haft at vide, hvordan lokomotivføreren havde reageret, da maskinen pludselig ikke ville som han. Det må have været en sær fornemmelse. Et sådant "dyr" stopper ikke lige med det samme, men gudskelov havde der ikke været nogen personer i vejen. Det eneste det var gået ud over var en stakkels lysmast, der - bogstavelig talt - var jævnet med jorden. Et dværgsignal var lige sluppet fri (det ses tydeligt på billederne, hvor tæt det var på).

Hvordan var det sket?

Tja, det var udenfor det sikrede område, og sporskifterne er håndbetjente. Et sporskifte var sandsynligvis ikke kommet helt over, og MX'eren er så kommet med den forreste bogie i det ene spor, hvorefter sporskiftet er rystet, så den anden bogie er kommet på det andet spor. Som det ses af det billede, hvor bekymrede folk står og kikker på det "skyldige" sporskifte, har maskinen kørt temmelig langt.

At der er kræfter bag, kan ses ved, at sporet er blevet tvunget 1/4 meter tilside af maskinen.

Begge bogier blev på sporet!! Så det var let at trække den tilbage og på værksted til reparation.

Da jeg gik rundt og betragtede miseren, kom jeg til at tænke på dengang, jeg havde lavet noget lignende på MODELJERNBANEN. Jeg skulle køre et tre-vognslyntog (et af de gamle) gennem en station med overhalingsspor. PS: Det var ikke noget sikringsanlæg på stationen. - Da den forreste bogie var kommet over indgangssporskiftet, kom jeg til - i forfjam-







skelse - at omstille sporskiftet (det går som bekendt lynhurtigt på en modeljernbane), således at den efterfølgende fællesbogie kørte mod overhalingssporet. - Tableau! Næste fællesbogie nåede også over inden jeg fik reageret og fik stillet sporskiftet tilbage, så den sidste bogie kørte ret. Sikket et syn da jeg fik stoppet toget. Første og sidste vogn stod på skrå fra gennemkørselssporet til overhalingssporet, mens den midterste vogn stod ret på overhalingssporet. Jeg havde desværre ikke mit fotografiapparat med den pågældende aften, men der var to vidner til stede, der også senere med skadefryd har kunnet berette om, - "Hvordan man kunne kvaje sig, når man ikke var trafikuddannet"!

Nå, jeg kunne konstatere, at der var andre der kunne lave min lille genistreg på Den Store Bane, og jeg synes, at SIGNALPOSTEN's læsere skulle nyde synet af maskinen på tværs. Man kan evt. sætte Anne Linnets plade på grammofofonen mens man ser på billederne.

Ole Faurhøj



ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Postkort med motiver af jernbaner, sporveje og skibe fra mange forskellige lande sælges. Liste tilsendes.

Peter Andersen
Brandvænget 60
2640 Hedehusene.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

HVAD MAN KAN HITTE PÅ

af Povl Wind Skadhauge

INDLEDNING

Titlen er genbrug. H.C. Andersen har allerede anvendt den på en af sine små historier af den slags, der i kraft af sin underfundighed bedst egner sig for voksne. Imidlertid er titlen også ganske betegnende for, hvad denne artikel handler om. Dens tema er nemlig i overvejende grad den folkelige - altså den uofficielle - navngivning af damplokomotiver. Og beskæftiger man sig med dette emne, beskæftiger man sig netop med, HVAD MAN KAN HITTE PÅ. Det er i høj grad spændende, både fordi det giver lejlighed til at følge menneskers tankegang (som også kan være snørklet midt i det muntre), og fordi man under jagen på eksempler, ligesom når det gælder "rigtige" lokomotivnavne, må færdes på kryds og tværs i jernbanehistorien.

Både den officielle navngivning og den uofficielle, som her tages op, hører til damplokomotivets kulturhistorie. I den haves et stort og rigt område, som nok hele tiden bør være i erindring, når man (som mange jernbaneentusiaster gør) "dyrker" damplokomotivets tekniske udvikling og driftsmæssige forhold i mere snæver forstand - hvis man da hører til dem, der mener, at sammenhæng i ens omverdens-opfattelse ikke bare er rimelig, men også nødvendig.

Der er i anden sammenhæng fremsat en teori om, at øgenavn fortrinsvis er hæftet på hele lokomotivklasser (eller -typer), hvorimod det er enkelte maskiner, der er tildelt kælenavne. Denne teori har vist sig at holde stik. Ganske vist er der markante undtagelser, og som det vil blive omtalt, er der flere momenter i sagen. Alligevel haves her en anvendelig, omend grov hovedregel.

Et eksempel, hvor teorien imidlertid ikke passer, ses i historien TRE BERØMTE LOKOMOTIVER. I Svend Thorsens LUNETES SØNNER (G.E.C. Gads Forlag, København 1937) er den henlagt til de alsiske amtsbaner i den vanskelige tid efter 1. verdenskrigs afslutning. Over tre remiseporte er malet navnene SCHILLER, GALILÆI og LUTHER, svarende til de maskiner, der bor bag dem. Forklaringen er, at i digterens Schillers drama af samme navn siger Wallenstein om en af sine undergeneraler: Han kommer sent, men han kommer! Og

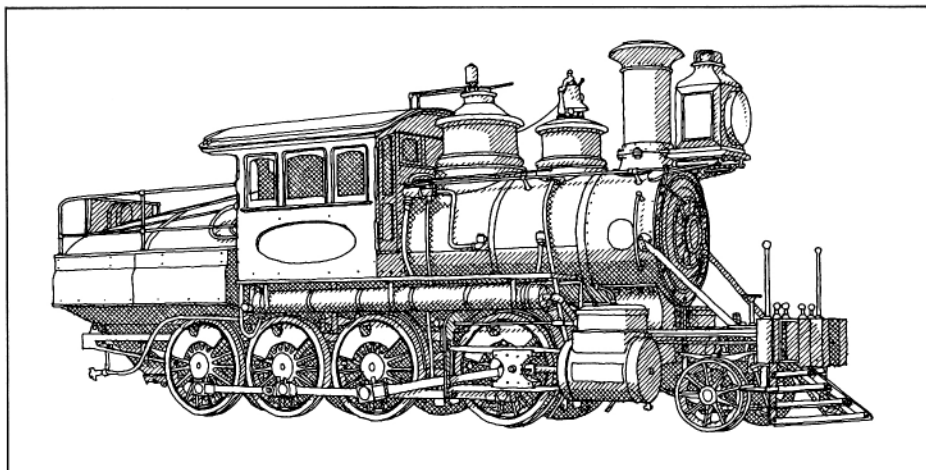
videnskabsmanden Galilæi skulle efter under tvang at have afsværet sin tese, at solen stod stille, mens jorden bevægede sig omkring den, til sidst have sagt: Men den bevæger sig dog! Endelig sagde Luther foran rigsforsamlingen i Worms: Her står jeg; jeg kan ikke andet! - Den her kort gengivne beretning er dog næppe autentisk; det hele virker for udspekuleret, og der er snarest tale om en vandrehistorie, med visse muligheder for variation. E. Polack har således meddelt en version, i hvilken den første - og for en driftsmæssig betragtning mest attraktive - af de tre dampheste ikke hed SCHILLER, men var opkaldt efter den omtalte undergeneral: PICOLOMINI. Og det er der i grunden mere logik i.

Men nu tilbage til realiteterne. Inden en nærmere beskæftigelse med virkelighedens navne vil det dog være på sin plads at gøre opmærksom på, at navne - på personer, dyr og ting såvel som geografiske lokaliteter - til næsten alle tider har været andet og mere end et identifikationsmiddel. Et navn har ikke blot haft en datamæssig funktion, sådan som vi ud fra vore forudsætninger er tilbøjelige til at opfatte det,

men har også forlenet sin bærer med visse egenskaber. Skønt det ligger uden for artiklens rammer at komme nærmere ind på forholdet, er det vel værd at huske på som noget, der kan bevirke den afgørende forskel på et navn og et nummer, og som kan forklare en del af tilbøjeligheden til den - ofte i sig selv overflødige - brug af navne.

EMNEGRUPPER

Ligesom ved officielle lokomotivnavne kan en opdeling i emnegrupper naturligvis også anvendes ved lokomotivnavne af folkelig oprindelse. Det viser sig da, at "ubestemte personer" og "ting og stoffer" er rigest repræsenteret. De ville - dersom en statistik var mulig - tilsammen nok tegne sig for omkring halvdelen af alle uofficielle damplokomotivnavne. I langt mindre omfang forekommer "dyr" og "egenskaber", men i forhold til de resterende må disse to grupper andel også siges at være markant. Skulle yderligere nogen nævnes, måtte det blive "samtidige berømtigheder" og "begreber bortset fra egenskaber", hvorimod andre grupper indhold kun i ringe grad, eller eventuelt slet ikke, synes at have haft de



Selv om de nu til dags kan ses på tryk i den ene bog efter den anden, og til trods for, at nogle af dem allerede i deres egentlige "levetid" blev accepteret som officielle betegnelser af de respektive jernbaneforvaltninger, er adskillige typenavne dog af folkelig oprindelse. Det gælder sådanne som BICYCLE, BIG BOY, CAMEL, CAMEL BACK, CENTIPEDE, CRAB, GRASSHOPPER, KROKODIL, MOTHER HUBBARD, MUCCA, MUD DIGGER, MUZZLE LOADER, TEAKETTLE, WILD WEST og SPINNRAD. - Maskinen på skitsen her blev bygget hos Baldwin for et århundrede siden - netop i 1880 - og er tegnet uden tender, sådan som det var så almindeligt på ældre lokomotivafbildninger. Det er en CONSOLIDATION, men Wootten-fyrkassen og førerhusarrangementet gør den også til en CAMEL BACK eller MOTHER HUBBARD.

opfindsomme hoveders interesse. For eksempel er indtil videre ikke andre navne hørende til "historisk berømte personer" dukket op i det indsamlede materiale end forannævnte SCHILLER, PICOLOMINI, GALILÆI og LUTHER, hvilket netop også giver et fingerpeg om, at den citerede anekdote kan være fri fantasi.

ANDRE KRITERIER

Til brug ved registrering og studium af uofficielle lokomotivnavne er det formålstjenligt også at benytte sig af andre sorteringskriterier end emnegrupper. De begreber, der er tale om, kaldes her valør, status, applikation og basis. Betegnelserne kan virke lidt fremmedklingende. De er dog ikke valgt for at kaste et særlig videnskabeligt skær over fremstillingen, men alene for at skabe præcision og undgå de forvekslinger, den som oftest bredere brug af tilsvarende danske ord kan være årsag til. De "fine" ords indhold forklares efterhånden i de følgende afsnit, hvor en

række eksempler på damplokomotivers uofficielle navne præsenteres og kommenteres.

VALØR

Med valør menes noget i retning af den holdning til genstanden, som navnet udtrykker. En meget stor gruppe af uofficielle navne har en hånlig klang. Den Atlantic-type, som den engelske Great Central Railway introducerede i 1904, var en kolossalt stor maskine for sin tid, og den fik til trods for et nydeligt udseende øgenavnet JERSEY LILY. Det hentydede til en vis fed dame, der optrådte på et public house og efter sigende vejede mellem 125 og 130 kg! JERSEY LILY var også hendes øgenavn. Et øgenavn af den art, men alligevel uforståeligt uden nærmere forklaring, fik nogle af LNWR's 1A1-maskiner, hvoraf de første blev bygget af Sharp 1851. Da disse maskiner i modsætning til flertallet af datidens engelske lokomotiver havde indvendige rammer samt meget store udskæringer i skærmene over de

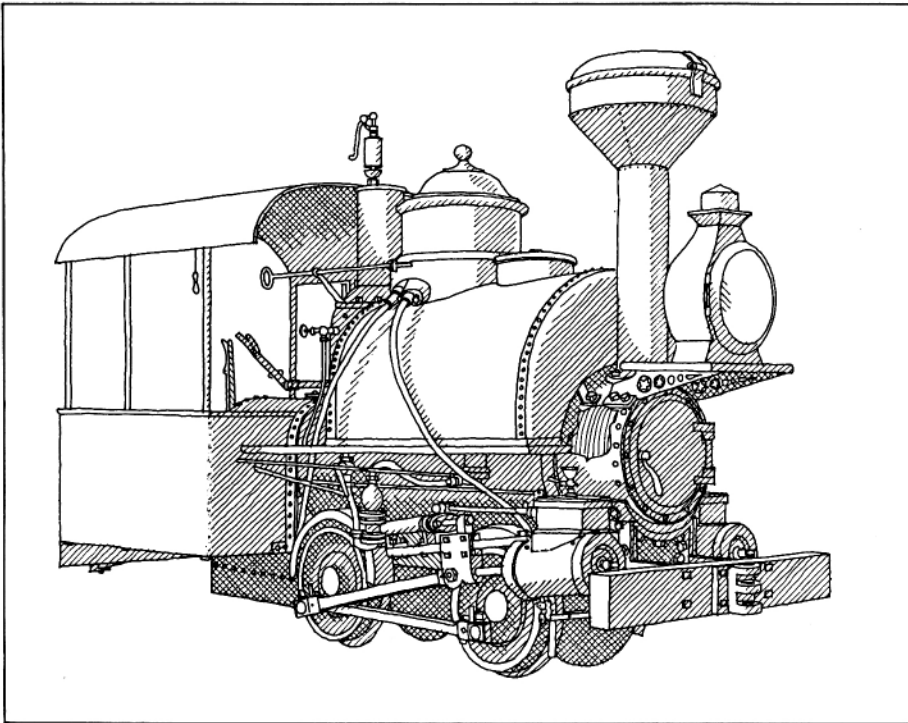
enorme drivhjul (diameter 2134 mm senere endog 2286 mm) og således "blottede benene", kaldte man dem BLOOMERS efter en amerikanerinde, Amelia J. Bloomer, der kæmpede for, at den kvindelige klædedragt skulle befries for de lange skørter, datidens damer besværedes med.

Nærmere det umiddelbart forståelige er et udtryk som BUBIKOPF, der egentlig betyder noget i retning af dengsehovede, men normalt står for den kortklippede damefrisur, der i en årrække efter første verdenskrig var på mode. Den tyske BR 64 (i drift fra 1928 og efterhånden talrig: 520 stk.) kaldtes også BUBIKOPF; og der er næppe megen tvivl om, at det var den noget egenartede udformning af kedlens forparti, der var anledningen. De fleste øgenavne kræver heldigvis endnu mindre forklaring; tag fx sådanne som ENTENTÖTER (andedræber), CORBILLARD (ligvogn) og KNOCHENSCHÜTLER (knogleryster). Andedræberen kunne være et næsten hvilket som helst lille tysk sidebanelokomotiv. Ligvognen opstod simpelthen ved, at de belgiske statsbaner i år 1900 til anvendelse på en bestemt lang stigning permanent sammenkoblede to godstogslokomotiver af klasse 25 med en overdækket, fælles tender imellem - et ganske særpræget arrangement! Knoglerysteren var den dårligt afbalancerede preussiske T 8.

Et uofficielt navns valør kan også være diametralt modsat, nemlig beundring. Nogle tyske eksempler er DIE SCHÖNE WÜRTTEMBERGERIN (den smukke dame fra Württemberg), brugt om de unægtelig elegante 2C1-maskiner, der senere blev BR 18¹, og SACHSENSTOLZ (Saksens stolthed - eller, om man vil, sakserstolthed), om den 1D1-konstruktion, der i den samlede nummerplan betegnede BR 19°.

Den tredje valør-mulighed ligger i, at tilnavnet er neutralt. Det kan da fx være slet og ret beskrivende, som når eksprestogsmaskiner på grund af deres ekstra store hjul kaldes DE HØJBENEDE, og godstogsmaskinernes små hjul gør dem til DE LAVBENEDE. Sådanne udtryk genfindes i flere lande. En betegnelse som SINGLE (enkelt, dvs. uden kobbelhjul) er også ganske neutral; den blev hurtigt tillige officiel.

Den fjerde valør er elskværdighedens, sympatiens og fortrolighedens. En del eksempler på kælenavne fremgår umiddelbart af de senere afsnit, og det skulle være overflødig at nævne dem her. Men skønt alt således tilsyneladende ligger klart, idet man kan skelne mellem egentlige øge-



Dette er ikke, hvad man måske i første omgang tror! Skitsen er en realistisk afbildning af et smalsporet amerikansk industrilokomotiv fra 1880, bygget af H.K. Porter & Co. i Pittsburgh, Pennsylvania. Men den ligner mange af de karikaturtegninger, som i "jernbanens århundrede" rundt omkring blev udført af damplokomotiver navnlig i forbindelse med vittigheder om sidebaneforhold. Den trang, der gav sig udslag i dem, ligger i virkeligheden meget nær det behov, som har affødt den folkelige navngivning af lokomotiver. I vittighederne og karikaturtegningerne rummes der ikke sjældent en tilsvarende dobbelthed som den, der er omtalt i selve artiklens afsnit om navnes valør. Ironi kan bruges i sarkastisk hensigt, men det behøver ingenlunde at være sådan.

navne (hånlige eller spydige), beundrende tilnavne, neutrale ("konstaterende") tilnavne og kælenavne, er det hele ikke så li- getil endda.

I den folkelige navngivning som af og til netop har til forudsætning, at der findes et officielt navn i forvejen, og til andre tider udspringer af mangelen på samme, er der nemlig ofte samtidig momenter af flere forskellige holdninger. Det kan gøre distinktionen vanskelig. Den rigtige løsning afhænger af "belysningen". Mennesker misforstår som bekendt ofte hinandens ytringer, fx ved at lægge hver sit i et og samme ord. Blandt andet derved gives der plads for det flertydige, for ordspillet, for den vittige leg med sproget. Øgenavn og kælenavn kan i virkeligheden godt være to sider af samme sag; jævnfør det, man kalder den velvillige parodi, og som kan give sig så forskellige udslag som russeren Prokófiev's "klassiske" symfoni, den engelske TV-produktion The Ruttles - og de fleste modelbaneanlæg! Og tænk på, at man som regel må anerkende værdien af noget, før man finder det umagen værd at kritisere det. Hvem kan afgøre, hvilken valør HIGHFLIER har? Det var det uofficielle tilnavn på Lancashire & Yorkshire Railway's 2B1-lokomotiver fra 1899, de første store britiske Atlantic-maskiner. Der hentydedes til den efter tidens forhold usædvanlig højt lejrede kedel, men HIGHFLIER står såvel for ambitiøs person og ærgerrigt menneske som for sværmer eller fantast. Og desuden er det tidligere brugt i en helt anden betydning: hurtigløber. - Vælg selv!

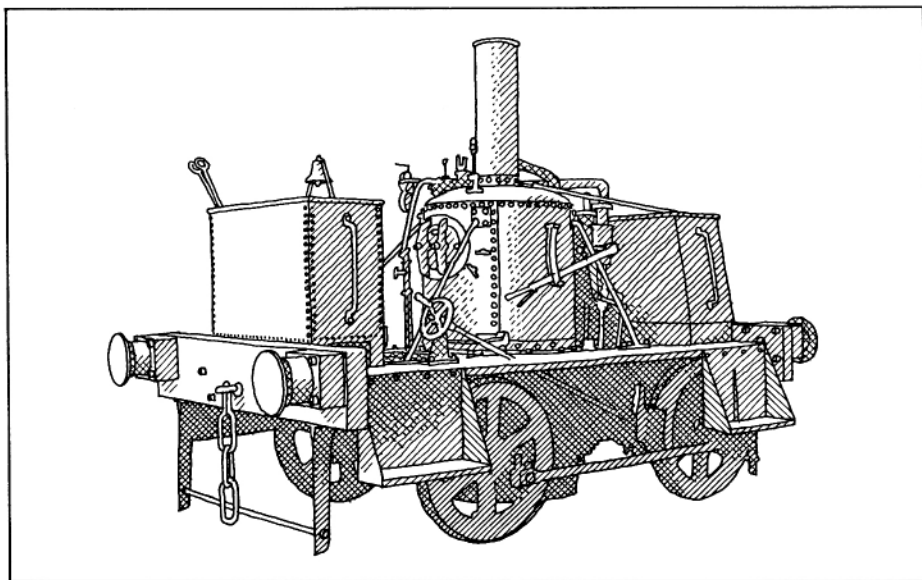
STATUS

Med et navns status tænkes på, hvor kendt det var og eventuelt er, dvs om det fx har været brugt alene af personalet ved en enkelt bane og måske en lille inderkreds af stampassagerer, eller det har været fælleseje for et stort antal mennesker, også længere omkring. Der tænkes endvidere på, i hvilken tidsmæssig udstrækning et navn har "levet". I begge henseender er de oprindelige forhold - naturligvis uden ond vilje - forstyrret ved den i tidens løb stigende mængde jernbanelitteratur. Derigennem er mange navne, der ellers førte en mere beskeden tilværelse, blevet kendt vidt og bredt. Og i bøgerne har de fået forlænget deres eksistens på ubestemt tid. Men for resten findes der slet ikke, såvidt artiklens forfatter ved, nogen bog, der specielt handler om lokomotivers navne.

Endelig må der til begrebet status knytte sig en viden om, hvorvidt navnet faktisk er uofficielt eller i det mindste har været det. Der er i begyndelsen af artiklen i en billedtekst givet eksempler på navne, der begyndte som folkelige betegnelser, men er endt med officiel anerkendelse og brug, altså har figureret i en jernbaneforvaltnings interne papirer og/eller annoncer og tryksager henvendt til publikum. Til dem slutter sig sådanne som de engelske lokomotivklassebetegnelser TERRIER fra London, Brighton & South Coast Railway og BULLDOG fra Great Western Railway, om hvilke man dog kan have sine tvivl med hensyn til varigheden af den oprindelige, uofficielle status. I mange tilfælde er det svært at fastslå, hvilken status et navn faktisk har eller havde. Når Dugald Drummond's solide C-koblede godstogsmaskiner fra 1884 for Caledonian Railway kaldtes JUMBO og det franske PLM-selskabs store 2B-maskiner fra 1895 COUPEVENT (vindkløver, på grund af spidst førerhus og særlige beklædninger foran røgekammer, skorsten og dom), er der fx snarest

tale om halvofficielle navne. Men i nogle tilfælde behøver man ikke at være i tvivl. De hjemlige PARAPLYER og WIENERVOGNE var absolut uofficielle betegnelser for gamle jydsk-fyenske litra M fra 1874 (som til at begynde med havde en baldakin i stedet for førerhus), henholdsvis de lidt yngre N-maskiner. Det samme må siges om den oprindelig bayerske BR 98³, der i folkemunde hed GLASKÅSTEN (glasmontrer, glaskister eller bare glaskasser) på grund af det i forhold til hele lokomotivet meget store og med mange vinduer forsynede førerhus.

Da begrebet status indbefatter forskelligt, som er næsten eller helt umuligt at måle, er det blandt de mulige sorteringskriterier det, der er vanskeligst at håndtere. Men der er endnu et problem knyttet til status-begrebet. Man kan nemlig ikke udelukke, at navne med svag status for en stor dels vedkommende netop på grund af den svage status er gået tabt. Der er overvejende sandsynlighed for, at en række i egentlig forstand lokale øge- eller kælenavne er forsvundet uden at



Denne skitse forestiller rangermaskinen (GAMLE) OLE. Det beklageligvis eneste bevarede lokomotiv fra den engelske Great Western Railway's 2140 mm bredspor er netop en lignende maskine. Den står på stationen i Newton Abbot, en by på strækningen mellem Exeter og Plymouth, og er kendt under navnet TINY. Det betyder lille bitte, og der er næppe tvivl om, at der her er tale om et kælenavn, selv om det lyder pudsigt, at en maskine med 7 ft 1/4 in sporvidde - halvanden gang så meget som normalspor - betegnes som lille bitte. Men man skal naturligvis tage i betragtning, hvor store GWR's bredsporede "rigtige" lokomotiver var.

Den maskintype, som OLE tilhørte, har været omtalt som KAFFEMØLLER. Også i Tyskland har man kendt denne betegnelse, men ordet KAFFEEMÜHLEN brugtes dog ikke specielt om lokomotiver med lodretstående kedel; det kunne dreje sig om næsten hvilke som helst af de ældre små og spinke maskiner, på lignende måde som TEAKETTLES (tekedler) i den engelsksprogede verden.

efterlade sig spor, således at man ved beskæftigelse med emnet i virkeligheden må kalkulere med en skævhed, som det beklageligvis er umuligt at sige noget afgørende om.

APPLIKATION

Et væsentligt lettere tilgængeligt inddelingskriterium er navnenes applikation. Ordet betyder tilpasning, og det drejer sig altså om, hvad navnene bruges på. Ganske vist er der i enkelte tilfælde en vis uklarhed. Et udtryk som HEIDEKRAUTEXPRESS (lyng-ekspress) gælder naturligvis ikke lokomotivet, men sådanne som GRISSEN, PERLE og SEEKUH (Søko, ordspil på Sekundärbahn) synes både at kunne anvendes på en lille bane, på dens tog og på dens lokomotiv(er) alene. Disse eksempler er dog undtagelser fra reglen. Efter den kan man normalt skelne mellem navne på enkelte maskiner, på lokomotiv-klasser (maskiner, der principielt er bygget efter samme tegning) og på grupper, der er defineret på anden måde.

Fra Danmark kan som eksempler på enkelte maskiners navne nævnes MALLE og OLE - samt JACOB, hvilket opnåede officiel anerkendelse. Andre er SOFAEN (se billedtekst) og SKILDPAEDEN. Sidstnævnte gjaldt den Baldwin-byggede saddeltankmaskine SFJ 16, og der

er flere udenlandske paralleller til dette udtryk; i alle tilfælde sigtes der naturligvis til, at saddeltanken ligger over kedlen ligesom en skildpaddes skjold over dens krop. Der synes ligeledes at være en generel tendens til, at lokomotiver, der ved uheld eller ulykker er kørt i vandet og senere er bjerget og kommet i drift igen, er kaldt DYKKEREN. Men det forekommer usikkert, om den danske maskine (K 530), der i 1908 "sprang" i Orehoved havn, fik navnet, eller det kun var dens fører.

Tyske eksempler på, hvad enkelte maskiner hed i folkemunde, som FEURIGE ELIAS (feurig kan både oversættes ved glødende, gløende, ildfuld og fyrig!), REICHEL-SHEIMER LIESCHEN (lille Lise fra Reichelsheim) og BIMMELGUSTE (Bimle- eller Klemte-Augusta) taler for sig selv, og det samme kan vel siges om det svenske SPRINGPOJKEN (Stik-i-rend-drengen eller bydrengen); således omtalte lokomotivpersonalet i Falun S 7 nr. 1881. Derimod kræver følgende blomster plukket på den folkelige navngivnings mark nogen forklaring. Midland Railway's efter engelske forhold meget store og tunge E-koblede maskine nr. 2290, der blev bygget 1919 til anvendelse som skydelokomotiv på den stærke stigning mellem Bromsgrove og Blackwell, blev kaldt BIG BERTHA (store eller tykke Bertha).

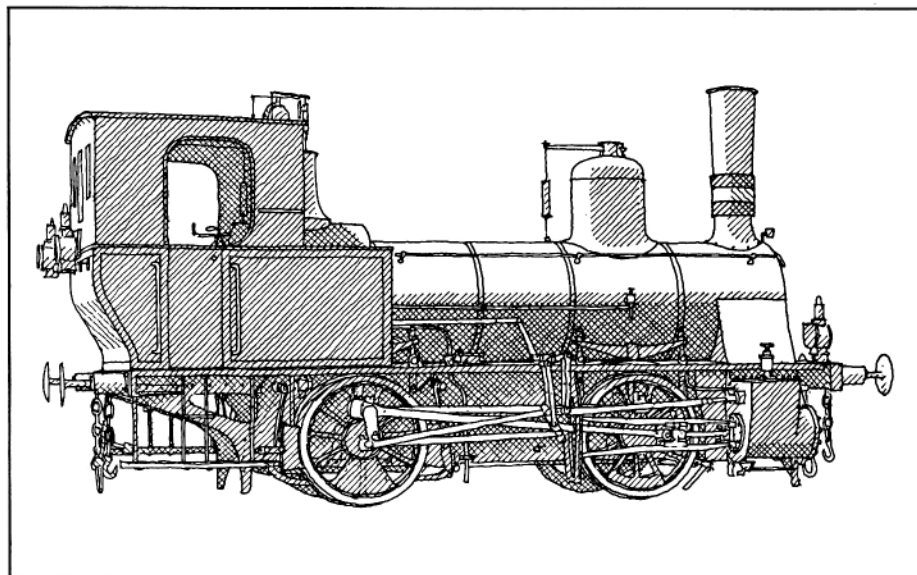
Det var også med sin både lange og trinde kedel "en ordentlig kanon" ligesom de 42 cm morterer, tyskerne brugte i 1. verdenskrig. De var et Krupp-produkt, og deres af lokomotivet overtagne øgenavn hentydede til Fr. Krupp's datter Bertha. THE SPOUT (nedløbsrøret eller tuden) var personalets betegnelse for den 1C-maskine (BR nr. 46424), der som forsøg blev udrustet med en tynd skorsten uden den krave, der ellers var at finde på de fleste britiske lokomotiver. OLD ELBOWS (elbow=albue) hører hjemme i damplokomotivets oldtid og er for så vidt beskrivende, som navnet blev brugt på en maskine med et særegent stangsystem. Det så ud, som om den "albuede" sig frem. Lad rækken af enkelte lokomotivers navne slutte med et fransk eksempel. Den 2C1-maskine (PO nr. 3566), som efter André Chapelon's anvisning ombyggedes 1926-29 (hvad der blev indledningen til et spændende kapitel i damplokomotivets udviklingshistorie), havde lokomotivfolkene kaldt CHOLERA. Kolera betyder egentlig galdesyge og er jo en tarminfektion. Ordet giver forestillinger om den rene elendighed, og tillige går tanken naturligvis til det koleriske temperament.

Til gruppe-øgenavnene hører dem, der er appliceret på rangermaskiner. Næsten uanset form og type har man kunnet bruge udtryk som GRIS, RANGIERBOCK (rangerbuk) og YARD GOAT (yard betyder mange ting, blandt andet jernbaneterræn, og goat=ged). Det tyske TECKEL (grævlingshund) passer derimod kun på "lavbenede" konstruktioner som den preussiske T 3 og lignende. En genklang af strenge tider findes i GURKENHOBEL (agurkehøvl) og RUSSENOFEN (russer-ovn); i disse betegnelser på allehånde primitive maskiner lå der hverken hæder eller begejstring.

Det var heller ikke ment smigrende, når tyske lokomotivfolk under besættelsen af Belgien i 1. verdenskrig kaldte maskiner fra den tørvefyrede belgiske klasse 12 KREMATORIUM eller FELTBÄCKEREI (feltbageri). Men hermed er der givet eksempler på øgenavne til en bestemt lokomotivklasse, og dem vil der være flere af i det følgende.

BASIS

Det mest anvendelige af de begreber, man kan klassificere uofficielle navne efter, synes at være de forhold, der er anledningen til dem, altså deres basis. Der er forbløffende mange muligheder. Man bliver dog hurtigt



Også i sin senere, let ombyggede skikkelse beholdt Det sjællandske Jernbaneselskabs nr. 64 HUGIN, fra 1892 DSB Hs 364, den kurve i førerhusets bagvæg, som var årsagen til det uofficielle navn SOFAEN. Faktisk var der en hel del andre danske maskiner, fortrinsvis på privatbanerne, som udviste en eller anden afvigelse fra lodret og vandret på samme sted, men næppe nogen af dem på en så iøjnefaldende elegant måde. Derimod producerede den leverende fabrik, Esslingen, både før og efter 1873, som var SOFAENS byggeår, tenderlokomotiver med tilsvarende udformning bagtil, selv om de i øvrigt var af anden model og størrelse.

klar over, at omtrent halvdelen af de folkelige lokomotivnavne er afledt af maskinernes udseende. Derfor kommer nu først en række eksempler, hvor navngivningens basis er karakteristiske træk i damphestenes fysiognomi. OLD COPPERNOB (gamle kobberknold) har udgangspunkt i den høje, kuplede kobberfyrikasse af Bury-typen. Som berørt i en tidligere artikel var SPINNRAD (spinderok) den især i Nordtyskland benyttede betegnelse for 1A1-maskinerne på grund af deres store drivhjulssæt med tynde eger. ROLLWAGEN (mange betydninger, blandt dem også blokvogn) hentyder formentlig til de ikke så store drivhjul (1590 mm) på det saksiske modstykke, XII H2, til den preussiske P 8 (drivhjulsdiameter 1750 mm). BULLI (bull=tyr) kaldtes den tyske BR 80, der ikke bare i kraft af sin høje kedel og store sidevandskasser virkede meget kompakt, men også stod i kontrast til de ældre rangermaskiner ved vægten, der fx var halvanden gange preussisk T 3, og ydelsen, der i forhold til T 3 var steget til det dobbelte. En REICHSKAMEL (rigskamel) hørte til de bayerske statsbaners klasse B X. Den mindede om sjællandske litra K og gammelt litra S, men foruden ved de to "pukler", sandkasse og dom, blev det kamelagtige understreget af en stor beklædning over dampindstrømningsrørene; den lignede sammen med cylindrene oppakningen på et lastdyr.

Et navn, der også drager opmærksomheden mod maskinens kontur, er SNEGLEN; det gjaldt en 1D1-konstruktion fra de japanske statsbaner, hvor en beklædning på kedelryggen fra og med skorstenen bagud til og med domen mest af alt lignede en stor nøgen snegl (skovsnegl eller agersnegl). Med udtrykket PADDLEBOAT (hjuldamper) er blikket rettet længere ned; det var de usædvanlig store hjulskasser på London & South Western Railway's 2C-maskiner af T 14-klassen fra 1911, der var årsagen til navnet. Og ved MACHINES A BEC (næbbede maskiner) er det lokomotivets front, der ses på. Det drejer sig om nogle franske 2B-maskiner fra 1800-tallets slutning, hvor en primitiv strømliniebeklædning fortil mindede om et fuglenæb. Et tilfælde, hvor den folkelige navngivnings udspring ikke er formen, men decorationen, haves i CAULIFLOWER (blomkål), hvor et våbenskjold med rigeligt tilbehør malet på hjulskærmene af en serie C-koblede maskiner tilhørende LNWR var den direkte anledning. At farve eller form kan kombineres med officiel benævnelse, gives der eksempler på i BLACK FIVE (sort femmer) og HØJ F'ER.

Somme tider har maskinernes størrelse været afgørende for, hvad der blev hittet på. ELEFANT kaldte man den E-koblede maskine, som blev bygget efter Klose's system i 1892, og BÅR (bjørn) var det navn, den preussiske T 20 var kendt under. STORMOGULERNE var en mere raffineret betegnelse. Den gjaldt Hørve-Vørslev Jernbanes nr. 13 og 14; de havde den som "mogul" kendte akselrækkefølge 1C.

Nogle navne sigter til lokomotivernes anvendelse. Maskiner med et bredt anvendelsesområde som fx forannævnte BLACK FIVE og den preussiske P 8 omtales som JACK OF ALL TRADES (altmuligmand), MAID OF ALL WORK (enepige) og MÄDCHEN FÜR ALLES (ligeledes enepige). KØDMASKINEN var den rangermaskine, der betjente det københavnske kvægtorv, og OCHSENLOK (studelokomotiv) blev betegnelsen på de første eksemplarer af den tyske BR 41, da disse i et etårig forsøgsperiode fortrinsvis fremførte hurtige godstog med slagtekvæg fra Schneidemühl (nu den polske by Pila) til Berlin. I disse tilfælde var det altså "embedet", der var basis for navngivningen. Derfra er der ikke langt til de betegnelser, der skyldtes, at maskinen var bygget til en bestemt strækning, som en SKYE BOGIE eller en WHITBY TANK. Førstnævnte var en 2B-type med ikke så store hjul, som den skotske Highland Railway i 1882 indsatte på sidelinien fra Dingwall til Kyle of Lochalsh, hvorfra der var og er overfart til øen Skye. Og ved sidstnævnte forstod man et af de 2C1-tenderlokomotiver (oprindelig kun 2C), som LNER i 1907-08 lod bygge til brug på den stejle strækning mellem Whitby og Scarborough. I stedet for at henføre til en bestemt jernbanelinie kan officielle navne også antyde et større virkeområde. Et amerikansk 2B-lokomotiv, altså en rigtig AMERICAN, kaldte man også af og til PRAIRIE STEAMER (præriedamper), og den tyske BR 24 havde tilnavnet STEPPENPFERD (steppehest).

PRAIRIE STEAMSHIP leder tanken hen på, at man i Tyskland til tider har brugt udtrykket DAMPFER (damper), især om maskiner fra damplokomotivets oldtid og midaldertiden. Her er det for så vidt lokomotivets "adfærd", der tæller. Men der findes endnu tydeligere eksempler af denne art. Tidlige lokomotiver til Liverpool-Manchester jernbanen leveret fra George Forresters fabrik i Liverpool havde udvendige cylindre, men hjulene var på hin tids lokomotiver ikke afbalancerede. Med en ret lille akselafstand var resultatet et uroligt løb og det

deraf følgende øgenavn BOXER. Herhjemme talte man om SAKSERE på grund af den klippende bevægelse, som var indtrykket, når de sjællandske K-maskiner (senere Ks) kørte forbi. Samme fænomen har ude omkring i Europa givet anledning til lignende betegnelser; i Tyskland blev der sagt SCHERMASCHINE eller SCHERENMASCHINE (få-reklipningsmaskine, opskæringsmaskine til brug i tekstilindustri), i Frankrig SCIEURS DE LONG (opskæringsstav) og i England SHEARING MACHINE (klippemaskine, maskinsaks).

Uofficielle navne af en helt anden slags er GERDA, DAGMAR og HANSIGNE med udspring i litereringen G, D og H. Ligeledes i en gruppe for sig er de navne, der er afledt af trækraftens oprindelsessted. Igen nogle danske eksempler: CANADA-MASKINERNE, som kom fra Canada Works i Birkenhead, England, HANNOVERANERNE, der var de fra Hanomag leverede jydsk-fyenske maskiner af litra L og D, SVENSKERNE = DSBs store litra E, specielt de maskiner af dette litra, som var bygget af Nydqvist & Holm og oprindeligt tilhørte SJ. I Sverige brugte man tilsyneladende ganske vittigt at kalde landets største smalsporede lokomotiver, der var bygget af Henschel, STORTYSKARNA. Og i England, hvor man på jernbanens område ellers var selvforsynende, måtte nogle Borsig-byggede 2B-maskiner, 10 stk. fra South Eastern & Chatham Railway's L-klasse, der for resten leveredes umiddelbart før udbruddet af 1. verdenskrig, næsten uundgåeligt få navnet THE GERMANS (tyskerne). Også indenlands fremstillede lokomotiver blev i England omtalt efter deres afstamning; THE SHARPIES var fx nogle, der kom fra Sharp Brothers i Manchester - det firma, som en tid lang var den alvorligste konkurrent til Robert Stephenson & Co.

I England havde ganske mange lokomotiver et officielt navn. Blandt dem var der nogle små tenderlokomotiver til forstadstrafik, først tilhørende London, Chatham & Dover Railway, bygget i Skotland og (måske af denne grund?) tildelt skotske stednavne. Sådanne maskiner måtte naturligvis være en SMALL SCOTSMAN (lille skotte). Ligeledes af skotsk fabrikation var den trecylindrede 2C-konstruktion, som LMS fik bygget i 1927, og hvor en del af maskinerne blev opkaldt efter skotske regimenter. Betegnelsen ROYAL SCOT blev officiel for klassen, men udtrykket BABY SCOT, der blev hæftet på den nogle år yngre og lidt lettere, men lignende model, var det ikke - og for resten var der ikke noget

særlig baby-agtigt ved lokomotiverne. Det officielle navn på denne klasse blev senere PATRIOT.

Der skal gives et enkelt eksempel på lydord anvendt som uofficielt lokomotivnavn. Det er CHITTAPRAT, der ved bedst kan oversættes ved noget i retning af tjadder-pjadder eller snikke-snakke. Genstanden for dette påfund var et ejendommeligt lokomotiv - verdens første med fire cylindre - som Robert Wilson byggede til Stockton-Darlington jernbanen. Det blev en fiasko, men det samme var ikke nødvendigvis tilfældet med de mange ældre smålokomotiver, som tyskerne nu og da kaldte en SCHNAUFERL. Ordret oversættelse må være sådan noget som en lille snøfter, og uden at være et lydord hentyder det altså alligevel til den akustiske virkning. (SCHNAUFERL bruges i øvrigt også om, hvad man i Danmark ville kalde en MUKKEBIKKE eller bare MUKKEBIK).

Blandt navne med en yderst særpræget basis er sådanne som KLONDYKE og BANTAM HEN (dværghøne). KLONDYKE var det halvvejs officielle navn på en Atlantic-klasse, som den britiske Great Northern Railway anskaffede omkring århundredskiftet, mens guldfeberen rasede i Yukon-territoriet.

BANTAM HEN var det næsten selvfølgelig, men altså uofficielt eller navn på det andet (og af forskellige grunde tillige det sidste) eksemplar af Sir Nigel Gresley's V4-klasse fra 1944. Det første bar nemlig på skilt navnet BANTAM COOK (dværghane), og heri lå vel en tilkendegivelse af, at maskinen nok var lille, men samtidig også kamplysten. Var der samtidig en hentydning til 1D1-maskinen COCK O' THE NORTH?

GÅDER

Sammenlignet med mange andre kulturhistoriske foreteelser er der ved netop sådan et emne som uofficielle navne, der efter sagens natur kun i ringe grad kan dokumenteres, rige muligheder for fejltagelser og misfortolkninger (der er utvivlsomt nogle i denne artikel, selv om forfatteren har forsøgt at holde dem ude). Derfor er der grund til altid at forsøge en omhyggelig tydning. Alligevel er det slet ikke så let at komme til klarhed hver eneste gang, og en del er i hvert fald indtil videre uløste gåder for artiklens forfatter, blandt andet disse britiske eksempler:

1) Hvorfor blev visse C2-tenderlokomotiver kaldt FLAT IRONS (fladjern eller strygejern)?

2) Af hvilken grund omtales SER nr. 144 som GUNBOAT (kanonbåd)?

3) Hvordan blev nogle af Gresleys B 17-maskiner til FOOTBALLERS (fodboldspillere)?

4) Når en lille saddeltankmaskine fx på Caledonian Railway kaldtes PUG, hvilke(n) af dette ords mange betydninger var så de(n) aktuelle? Lerindskud, ælte, bokser, nævekæmper, (dyre)spor, moppe, mops?

SLUTNING

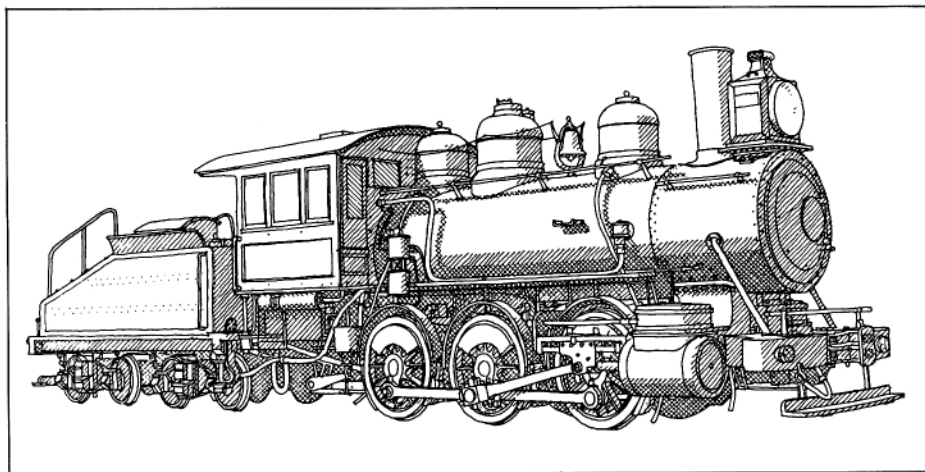
Til en fuldstændig klassifikation kunne der være behov for at anske emnet under endnu flere synsvinkler end de foran benyttede. Den geografiske fordeling ville være relevant, og til udvidelse af statusbegrebet samt bedre belysning af navnenes værdi ville sociologisk viden og metode sandsynligvis kunne bringes i anvendelse. Andre ville måske foretrække at tage udgangspunkt i de umålelige kvaliteter, man kalder vid og humor. Men nærværende artikel er jo ikke en færdig redøgørelse for et fuldt gennemført specialstudium. Den er kun en introduktion, i hvilken det er forsøgt at antyde en mulig metodik samt at vise, hvor meget interessant stof, der ligger og venter på den, der tager emnet op.

TILLÆG:

UOFFICIEL NAVNGIVNING AF MOTORMATERIEL

Blot som en antydning af, hvorledes artiklens emne har en parallel på området motormateriel, følger her nogle danske eksempler. Frichs' FIRKANTEDE diesellokomotiver blev ikke alene benævnt sådan, men gik også under navne som KIKSKASSER og STANDKISTER. Nogle af dem blev på grund af bemalingen til KANARIEFUGLE (tegningen), og ingen dansk jernbaneinteresseret er vel i tvivl om, at et MARCIPANBRØD er samme fabriks nok så blødt modellerede efterkrigskonstruktion. Lollandsbanens største diesellokomotiv har man kaldt JUMBO, og rangertraktorer på DSB (ikke alle med dieselmotor) har fået så forskellige navne som en FLADLUS (eller bare en LUS), et KLÆDESKAB og en KOMMODE.

I disse tilfælde sigtes der især til udseendet, hvad der ikke er overraskende, når man tænker på, at basis for den folkelige navngivning af damplokomotiver også mere end noget andet har været særegne træk i maskinernes ydre. Det var ligeledes synsindtrykket, der gav Hornbækbanens



En typisk amerikansk rangermaskine så sådan ud. Den kaldte man SWITCHER eller SWITCHING ENGINE, somme tider også SHIFTER. Men endvidere blev der på enkelte jernbaner i USA engang brugt betegnelsen DRILL ENGINE, som er et godt eksempel med hensyn til de vanskeligheder, en "navnejæger" møder. DRILL ENGINE kan let og indlysende oversættes ved eksercer-maskine. Men både værd og status er det dog svært at bestemme, ikke mindst på grund af de mange forskellige betydninger, ordet drill har. Alligevel er DRILL ENGINE ikke nogen egentlig gåde. Der er hverken tvivl om basis eller applikation, og disse er endda i dette tilfælde direkte forbundne. Men selvfølgelig kunne man for fuldstændighedens skyld ønske sig et detailkendskab til den geografiske udbredelse.

EKSEMPLER PÅ UOFFICIELLE DAMPLOKOMOTIV-NAVNE

★ MARKERER TILFÆLDE, HVOR VALØRBESTEMMELSEN BØR TAGES MED DET FORBEHOLD, AT TILNAVNEN FØRST OG FREMMEST KAN BETRAGTES SOM ET VITTIKT PÅFUND UDEN ANDEN HENSIGT END AT MORE.

LOKOMOTIVNAVN OG EVT. OVERSÆTTELSE	EMNEGRUPPE	VALØR	STATUS	APPLIKATION	BASIS	GEOGRAFISK PLACERING
NUL-MASKINER	BEGREBER	★ HÅNLIG KLANG	UOFFICIEL	KLASSE, DSB LTR. 0	LITRERINGEN	DANMARK
PUSTELIESE	UBESTEMTE PERSONER EGENSKABER	NÆRMEST KÆLENAVN	UOFFICIEL	ENKELT MASKINE, OSTHAVELLÄNDISCHE KREISBAHN NR. 3, SENERE BR 99 4511	DAMPSLAG M.V.	TYSKLAND
RÖCHELANNA RÖCHELN = RALLE	UBESTEMTE PERSONER EGENSKABER	LIDT SPYDIGT, MEN OGSÅ KÆLENAVN	UOFFICIEL LOKAL BETEGNELSE	ENKELT MASKINE, OSTHAVELLÄNDISCHE KREISBAHN NR. 5, SENERE BR 99 4512	UREGELMÆSSIGE DAMPSLAGS GENLYD I HØJ TYND SKORSTEN	TYSKLAND
SPRINGENDER HIRSCH SPRINGENDE HJORT	DYR	★ IRONISK KLANG	UOFFICIEL LOKAL BETEGNELSE	SAMME SOM OVENFOR	TILBØJELIGHED TIL AFSPORING	TYSKLAND
SPALTER BOCKERL LILLE (GEDE)BUK FRA SPALT	DYR	KÆLENAVN	UOFFICIEL LOKAL BETEGNELSE	ENKELT MASKINE, BR 98 307	ANVENDELSESSTRÆKNING, SPALT-GEORGENSGMÜND	TYSKLAND
CLAUDS CLAUD = CLAUDIUS	SAMTIDIGE BERØMTHEDER	NEUTRAL, OGSÅ »ENSIDIG FORTROLIGHED«	UOFFICIEL	KLASSE, GREAT EASTERN RAILWAY'S CLAUD HAMILTON CLASS	DET NÆRMEST OFFICIELLE KLASSENAVN. FØRSTE MASKINE OPKALDT EFTER GER'S FORMAND, LORD C.H.	ENGLAND
CORKY LIZ KORKAGTIGE LIS LIS MED KORKET KÅDE/GLADE LIS	UBESTEMTE PERSONER TING OG STOFFER	★ KÆLENAVN	UOFFICIEL BRUGT AF ENKELTE LOKOMOTIVFOLK	ENKELT MASKINE, LMS' PRINCESS ELIZABETH	DET OFF. NAVN + KORKPROPPER I OLIEKOPPERNE. ORDSPIL PÅ »CORKY«	ENGLAND
DREADNOUGHTS OVERSÆTTELSE: SE TEKST TIL SKEMA	TING OG STOFFER EGENSKABER	FØRMENTLIG IRONISK, MEN SE TEKST TIL SKEMA	UOFFICIEL	KLASSE, AF 4-CYL. 2C PÅ LANCASHIRE & YORKSHIRE RAILWAY	SE TEKST TIL SKEMA	ENGLAND
FLYING HEARSES FLYVENDE LIGVOGNE	TING OG STOFFER	SPYDIG	UOFFICIEL	GRUPPE, ALLE MASKINER PÅ LONDON & NORTH WESTERN R.	SORT BEMALING, MODSAT DATIDIG BRITISK PRAKSIS	ENGLAND
SPACE-SHIPS RUM-SKIBE SPACE OGSÅ = AFSTAND	TING OG STOFFER	★ NEUTRAL?	UOFFICIEL	KLASSE, 9F PÅ BRITISH RAILWAYS	KEDEL FRIT OG HØJT OVER HJUL OG RAMME. ORDSPIL PÅ »SPACE«	ENGLAND
MULDYR	DYR	NEUTRAL, LIDT ANERKENNENDE	UOFFICIEL, VEL ISÆR LITTERÆR BETEGNELSE	GRUPPE, MASKINER EGENEDE TIL TRAFIK PÅ BJERGSTRÆKNINGER	HENTYDNING TIL »JERNHEST« OG »DAMPHEST«	BJERGLANDE, I ØVRIGT UBESTEMT

I dette skema er det antydnet, hvordan man ved at benytte de i artiklen omtalte inddelingskriterier samlet kan karakterisere et navn. Det må understreges, at der er brugt en række tilfældige eksempler - og altså ikke er tale om et udvalg i egentlig forstand, hvad navnene angår.

Udtrykket DREADNOUGHT kræver så megen forklaring, at den kun vanskeligt kan gives i selve skemaet; derfor følgende: Dread betyder frygt, og Nought betyder nul eller intet. Dreadnought kan altså ordret oversættes ved frygt-intet. Meningen har da også oprindelig været uforsagt eller "løvehjerte". Ordet har imidlertid fået flere overførte betydninger. Så-

ledes er det brugt om et svært frakkestof, der kan betegnes som en art dyffel ("et tykt, fast vævet, kipret eller klædeagtigt vævet, stærkt appreteret uldent stof til vinterovertrøj"). Men dreadnought er også gået over på en tyk frakke, en uvejrskappe (jf duffel-coat), med hvilken man altså ikke behøver at være bange for noget.

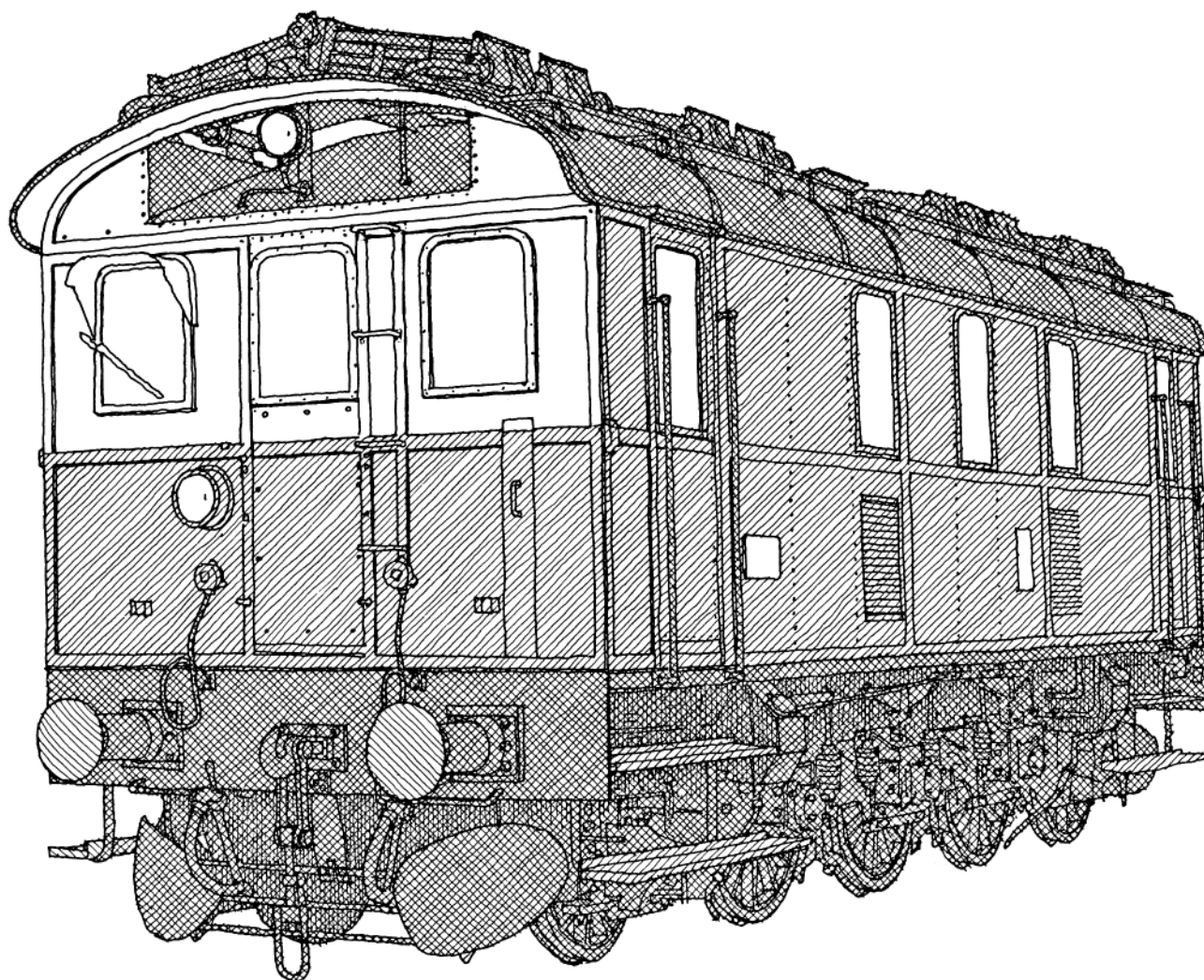
Endvidere søsattes i 1906 et britisk orlogsskib med navnet DREADNOUGHT: Det var det første af de svært pansrede og med kraftige kanoner bestykkede fartøjer, som man har kaldt den "moderne" slagskibstype. Man talte derfor i adskillige år ligefrem om en dreadnought, når man mente et sådant panserskib. Det var formentlig og-

så det nævnte skib, der hentydedes til, da man brugte betegnelsen dreadnought uofficielt om nogle store og kraftigt udseende, men mod hensigten noget træge og i det hele taget ikke alt for vellykkede 2C-maskiner, som Lancashire & Yorkshire Railway introducerede i 1908, to år senere. Men slagskibet var meget omdiskuteret i samtiden, og det er derfor mere end vanskeligt at finde frem til øgenavnets rette valør, så meget mere som man må have i mente, at de gamle betydninger af ordet dreadnought ikke behøver at være udeladt. De kan farve opfattelsen på forskellig måde og har sikkert også gjort det - netop på forskellig måde - hos dem, for hvem ordet hører med til modersmålet.

dampvogn tilnavnet BANANEN, som gjorde en BLIKÆSKE ud af et S-tog eller dets vogne, en PUNGROTTE af DSBS tyskbyggede lyntog, en CIGARKASSE af en teaktræsbeklædt personvogn, en DADDELÆSKE af den større skinnebustype, en HATTEÆSKE af en bagagevogn til den mindre type og en MARIEHØNE af denne selv. Lidt mere spidsfindigt er det, at sidstnævnte på Gribskovbanen lød navnet RØDHÆTTE. For at værdsætte denne betegnelse fuldt ud må man jo være på det rene med, at den lille pige i eventyret netop færdedes i den store skov.

Foranstående eksempler har alle basis i køretøjernes form eller farver. Derimod er det andre, aldeles afvigende omstændigheder, der lader et S-tog fremtræde som en ELEKTRIKER, en motorvogn som en MUKKEBIKKE (et lydord, som ofte er brugt også i forbindelse med motordrevne landevejskøretøjer) samt udnævner den omtalte HATTEÆSKE til RUMPEGED, i hvilket sjældne tilfælde et øgenavn er afledt af køretøjets placering i toget. Og det var "en mærkelig lyd i fløjten", der blev årsagen til, at VVGJ M 3 (Triangel type II, ex AHTJ M 1) benævntes FASAN-

KOKKEN - men dette køretøj skal i øvrigt af personalet på VVGJ også være kaldt MARIEHØNEN, altså samme betegnelse, som senere skinnebusserne fik flere steder. Et udpræget kølenavn havde en anden tidlig Triangel-motorvogn. Den kørte på Lemvigbanen og omtaltes som LOTTE; det navn er tillige slutningen på denne historie. - Hyp!



De Gode Gamle Dage

Åbningen af en ny privatbane var i årene før den første verdenskrig en stor begivenhed for den egn, den nye bane kom til at gennemløbe, og samtidig af større eller mindre betydning for statsbanerne, således som det vil være velkendt af læserne. I det følgende nogle eksempler på, hvad åbning af Nordvestfynske Jernbane bevirkede:

Fredericia, den 30/11 1911

Odense Station.

Salonvogn Nr. 9, der afsendes fra Nyborg til Odense med Tog 2027 Lørdag den 2. Decbr. skal samme Dag føres i Prøvetog ad Nordvestfynske Bane, Afgang fra Odense Kl. 9 Fm., for at det kan blive konstateret, hvorvidt Vognen kan passere nævnte Bane.

Efter endt Prøvekørsel tilbagesender Odense St. Vognen til Kjøbenhavns Personbanegaard med Tog 32, eventuelt Tog 52 s. Dag.

Nyborg Station videresender Vognen med tilsluttende Færge.

Denne prøvekørsel fandt således sted inden banen officielt var åbnet for offentlig drift, idet OMBJ først blev åbnet den 5/12 1911, hvorfor man kunne tro, at salonvognen skulle have været anvendt ved indvielsen. Da den imidlertid blev tilbagesendt til Sjælland kan dette altså ikke have været tilfældet.

Tilsyneladende var der god brug for den nye privatbane, hvad følgende brev vidner om:

Fredericia, den 3/8 1912

Fremsendes til Direktøren for Trafikafdelingen

Kredsen kan henholde sig til det i den vedlagte Skrivelse Nr. 5706 til Banekredsen udtalte. Nordvestfynske Banes Aabning synes at ville give Middelfart Havn mere Trafik. I Junj Maaned i Aar indgik saaledes i denne en Kuldamper, hvorfra i 4 Dage læssedes 73 Jernbanevogne, hvoraf omtrent Halvdelen læssedes lokalt for Privatbanen. Rangeringen med Hest maatte i disse Dage opgives, og Rangermaskinen fra Strib anvendtes 6-7 timer daglig.

Også Nordvestfynske Jernbanes betydning som transportør af frugt fremgår af et brev næsten samtidig med ovenstående:

Fredericia, den 10/8 1912

Driftsbestyreren for Nordvestfynske Jernbane, Odense.

Man tillader sig at henstille, at der under forestående Frugtsæson, fra et senere angivet

Tidspunkt, daglig fra Brænderup med Tog 8 udsendes 2 Ilgodsvogne, den ene læsset for Jylland og den anden for Sjælland.

De fornødne Vogne vil blive leveret af Statsbanerne.

Behageligt Svar imødeses.

Befordringen af frugt blev med årene af stor betydning for Nordvestfynske Bane, således at der måtte benyttes mange flere godsvogne til dette særlige formål ikke mindst i jordbærsæsonen.

Samarbejdet mellem Statsbanerne og privatbanerne omfattede også andre områder, her om levering af materiel til et skoleudflugtstog:

Fredericia, den 4/6 1913

Driftsbestyreren for Varde-Nørre Nebel Jernbane, Varde.

I Besvarelse af Hr. Driftsbestyrerens Skrivelse af 2. ds. - J.Nr. 550 - meddeles, at man, som ønsket, vil stille Materiellet, som skal benyttes i Særtoget fra Varde til Viborg Lørdag den 7.ds., i alt 2 Cj, 6 Cb og 10 bænkevogne, til Privatbanens Disposition fra Fredag Aften forinden tog 7's Afgang fra Varde til Lørdag Morgen, og Lørdag Aften fra vort Særtogs Ankomst til Varde til Kl. ca. 12 Nat, saaledes at Materiellet kan benyttes til Skolernes Befordring paa Privatbanen.

Det var imidlertid ikke så let for statsbanerne at samle det i ovenfor citerede brev nævnte materiel, hvad følgende brev fortæller om:

Fredericia, den 4/6 1913

Varde Station.

Man har givet driftsbestyreren for Nebelbanen Tilsagn om, at Materiellet, der skal benyttes i Særtogene 5057-4978-5143-5146-4991-5058 Lørdag den 7.ds. til Befordring af Skolerne fra Privatbanens Opland, stilles til Banens Disposition allerede Fredag Aften forinden Tog 7.s Afgang fra Varde for at benyttes Lørdag Morgen til Henrejsen og Lørdag Aften til Hjemrejsen. Materiellet tilbageleveres paa Varde Station samme Aften kl. ca. 12.

Materiellet vil blive leveret saaledes:

Fra Esbjerg senest Tog 1021 den 6.ds.,
2 Cj, 6 C

Fra Herning senest Tog 1010 den 6.ds.,
5 Bænkevogne

Fra Silkeborg senest Tog 1010 den 6.ds.,
3 Bænkevogne.

Endvidere bedes de paa Stationen henstaaende 2 Bænkevogne anvendte, i alt 2 Cj, 6 C, 10 Bænkevogne.

Udlaanet af forannævnte Materiel til Privatbanen skal ikke rapporteres.

Forhandling bedes indledet med Privatbanen om, hvorvidt den ønsker alle Vognene eller kun en Del af disse. De Vogne, den ikke ønsker at overtage, indsættes fra Varde i Særtog 5057.

Som det vil ses, var bænkevognene en vigtig bestanddel af statsbanernes "personvognsreserve" I det følgende nogle breve om klargøringen og brugen af disse vogne:

Fredericia, den 3/5 1911

Trafikbestyreren i 3'Kreds.

I Forbindelse med det herfra i Dag afgivne telegrafiske Svar paa Hr. Trafikbestyrerens Skrivelse af 2.ds. - J.Nr. 2490 - oversendes hoslagt en Afskrift af den Stationerne Esbjerg, Kolding og Odense tilstillede Instruks for Vaskning af Godsvogne til Bænkevognsbrug.

Samtidig tillader man sig at anmode om, at Godsvogne til Brug til Bænkevogne maa blive tilsendte Stationer i herværende Kreds saaledes:

Nyborg	2
Odense	3
Tommerup	3
Aarup	2
Strib	3
Glamsbjerg	1
Assens	1
Fredericia	4
Kolding	4
Lunderskov	1
Bramminge	2
Ribe	2
Esbjerg	2
Varde	4
Skjern	2
Herning	2
Silkeborg	2
I alt	40 Vogne

Fredericia, den 22/4 1912

Maskinbestyreren i 2. Kreds.

En Del af de Godsvogne, der skal benyttes som Bænkevogne i kommende Sommer, skal males indvendig forinden Monteringen.

Idet man gaar ud fra, at Maling af nogle af Vognene i Lighed med sidste Aar kan foretages af Hjelpeværkstedet i Esbjerg, tillader man sig at forespørge, hvor stort et Antal, der kan forventes malede pr. Dag.

Fredericia, den 8/9 1913

Trafikbestyreren i 5.Kreds.

Følgende 20 Bænkevogne er beordrede overførte til Korsør senest i Løbet af idag:

H 2399, 2404, 2409, 2417, 2421, 2422, 2435, 2439, 2446, 2459, 2470, 2490, 2494, 2495,

2500, 2624, 2641, 2642,
Q 35500, 35516.

Samtlige Vogne bedes efter Afbenyttelse foranlediget tilbagesendt til deres Hjemstedsstationer.

Endvidere er 20 toakslede C Vogne beordrede overførte til Korsør senest med Færgen 52 Tirsdag den 9.ds.

Nyborg Station er herfra anmodet om at meddele den ærede Kreds Numrene paa disse Vogne, der efter endt Brug bedes tilbagesendt til Nyborg.

Efter den tids forhold en temmelig stor belastning af Storebæltsoverfartens overførselskapacitet, men behovet for ekstra personvognsmateriel på Sjælland må åbenbart have været stort. Det fremgår ikke af foreliggende materiale, hvad anledningen til det store vognforbrug har været.

Et andet forhold, der kunne medføre ekstraordinære foranstaltninger, var datidens kongebesøg rundt om i landet, der meget ofte foregik med tog. Et sådant kongebesøg i Odense i 1912 affødte følgende skrivelse:

Fredericia, den 16/11 1912

Direktøren for Trafikafdelingen.

Ved Udsmykningen af Odense Station i Anledning af de sidste Kongebesøg følte Savnet af et stort Gulvtæppe af Dimensioner ca. 4 x 5 M.

Af Beholdningen i Trafikafdelingens Magasin i København var bl.a. rekvireret Tæpperne Nr. 7 og 10 til Odense samt Nr. 6 og 12 til Nyborg; men dels af Hensyn til disse smaa Dimensioner og dels af Hensyn til den Tilstand, hvori de nu er, saa man sig nødsaget til at leje et større Tæppe til Anbringelse midt paa Gulvet i 2.Kl. Ventesal.

De øvrige Tæpper m.v. anvendtes i Baggrunden og ved Siderne.

Da der ikke kunne skaffes et Brysselertæppe af nævnte Størrelse, maatte der lejes et Smyrnatæppe, hvorfor Lejen var 50 Kr.

I Følge den modtagne Fortegnelse har Magasinet i København intet Tæppe større end 6 1/4 x 4 3/5 Alen (Nr. 6), man skal derfor henstille, om der ikke maatte være Anledning til at anskaffe et Tæppe af mindst 4 x 5 M's Størrelse.

Det var ikke alene den danske kongefamilie, der rejste med statsbanerne dengang, også udenlandske kongehuse passerede landet pr. jernbane. Her et eksempel på, hvad det førte med sig:

Fredericia, den 30/9 1913

Fa., Sb., Ng. Station.

H.M.Kongen af Sverige afrejser Natten mellem 1' og 2' Oktober d.A. med Særtog fra Østerbro til Korsør, Ank. Korsør Kl. 1,50 Fm. Fra Korsør rejser Kongen videre med Tog 49-927 den 2' Oktober til Aarhus.

Tilbagereisen fra Aarhus til København finder Sted Natten mellem 4' og 5' Oktober med Togene 970-12.

Den svenske Kongevogn Nr. 1861, der har Va-

kuum- og Skruebremse, begge virkende paa alle fire Aksler, agtes benyttet til Rejsen, hvis ikke særlige ugunstige Vandstandsforhold paa Overfarterne forhindrer det. Herom vil Søfartsinspektøren i betimelig Tid underrette Trafikbestyrerne i henholdsvis 1' og 3' Kreds.

Kan den svenske Kongevogn ikke gennemføres, vil As 281 eller S 9 blive benyttet.

Sker Udrejsen i dansk Vogn, benyttes denne til Hjemrejsen.

I den svenske Kongevogn er et Godsrum. Bruger Kongen dansk Vogn, bliver det muligt nødvendigt fra Østerbro at medgive en Truck-rejsegodsvogn, som da skal gennemføres til Aarhus.

Hverken Ud- eller Hjemrejsen er officiel. Betalingen ordnes af Direktøren for Trafikafdelingen, og der skal saaledes intet opkræves hos de rejsende.

Nyborg og Fredericia Stationer underretter Togpersonalet.

Skriftlig Kvittering for nærværende Skrivelse bedes omgaaende indsendt.

Begrebet genbrug eksisterede allerede før første verdenskrig. Penge var der ikke mange af, hverken blandt almindelige mennesker eller indenfor statsadministrationen og herunder statsbanetaten. Derfor følgende brev:

Fredericia, den 16/1 1912

Trafikbestyreren i 1. Kreds.

Af de i Hr. Trafikbestyrerens Skrivelse af 13. ds. omhandlede Genstande, der haves overkomplet paa den gamle Banegaard, har nærværende Kreds god Brug for efternævnte:

- 1 Perronur med Skiver til 2 Sider,
- 2 Apparater med Vinger, der viser, hvortil første Tog afgaar.

Endvidere formener man at have Brug for

- 1 Buffet med Underskabe, 6 Al 3 T. bred.

Hvorvidt Buffeten kan anvendes, kan dog først afgøres, naar den er besigtiget her.

Saafermt de forannævnte Genstande afgives, bedes de sendt under Kredens Adresse, Fredericia og behagelig Meddelelse om Afsendelsen givet hertil.

Måske skal det lige tilføjes, at de omhandlede genstande stammede fra den gamle Københavns Banegaard, der i 1911 blev afløst af den nuværende Hovedbanegård.

I december 1914 fik Odense ny banegård, og også ved denne lejlighed blev der tale om genbrug således som følgende brev fortæller om:

Fredericia, den 6/7 1915

Banebestyreren i 2'Kreds.

De med Hr. Banebestyrerens Skrivelse af 23' f.M. - Gb. 417/08 - fulgte 3 Bilag tilbagesendes hermed.

Kredsen kan tiltræde, at Perrontaget fra Odense gl. Station anbringes som foreslaaet paa 1' og 2' Perron i Tommerup.

Da Pillerne til Perrontaget paa 1'Perron imidlertid vil indskrænke Pladsen noget paa denne ret smalle Perron, skal man tillade sig at henstille, at denne gøres saa meget bredere, som Perrontaget tillader, mod en tilsvarende Indskrænkning af 2'Perrons Brede og Kastning af Spor 1 mod Nord.

Af Hensyn til den nuhavende Perronbelysning (Lux-lys) samtidig med Perrontagets Anbringelse maa søges forandret til elektrisk Belysning beder man sig snarest belejligt meddelt, hvornaar Arbejdet ventes at kunne paabegyndes.

Vi slutter for dennegang med noget helt andet. Følgende brev giver et lille indblik, hvorledes forholdene var før radio og senere fjernsynet overtog deres dele af nyhedsformidlingen:

Fredericia, den 28/5 1911

Hr. K.P. Thorslund,
Tanderup,
Ribe.

I Klageprotokollen paa Bramminge Station har De den 23'ds. indført en Besværing over, at der paa denne Station nævnte Dag Kl. 7.15 Fm. ikke fandtes nogen senere Vejrberetning fra "Meteorologisk Institut" end fra den 20' ds.

Stationen har imidlertid oplyst, at den paa ovennævnte Tidspunkt i Opslagskassen anbragte Vejrberetning var den fra Instituttet den 21' om Aftenen udsendte, hvis venstre Side indeholdt meteorologiske Optegnelser fra Kl. 6 Aften den 20' til Kl. 6 Aften den 21'. Herpaa blev Deres Opmærksomhed henledt, ligesom det blev Dem meddelt, at den af Instituttet den 22'ds. Aften udsendte Beretning vilde indgaa til Stationen pr. Post med det Kl. 7.28 Fm. ankommende Tog, altsaa ca. 1/4 Time efter Fremsættelsen af Deres Besværing. Dette undlader man herved ikke at meddele, idet tilføjes, at der herefter fra Statsbanernes Side ikke er udvist nogen Forsømmelighed ved Ekspeditionen af Vejrberetningen fra "Meteorologisk Institut", hvorfor man ikke ser sig i Stand til at foretage videre i nærværende Sag.

Hvor megen nytte så gamle vejrudsigter har været til, får stå hen, men nogen gavn var de vel til sidende blev sendt ud på den beskrevne måde.

Ib V. Andersen

Supplement til 22. årg. nr. 3 - "glemte" billedtekster, som bedes noteret:

- Side 142 Ø: Nyborg station, 1865 (Ill. Tidende)
Side 142 N: Gudenåbroen ved Langå, 1862 (Ill. Tidende).
Side 143: Århus station, 1862 (Ill. Tidende)
Side 144: Viborg station, 1863 (Ill. Tidende)

Forskjelligt

NOGLE TOG PÅ FALSTERBANEN
1893 - 1937

Falsterbanen

"Falsterbanen" Orehoved-Nykøbing F.-Gedser blev forpagtet af DSB fra 1. april 1893. Derefter var Falsterbanen en enkeltvejs for sig selv, kun forbundet med det øvrige DSB-net via færgeruten Masnedø-Orehoved. Den enkeltsporede bane havde en forholdsvis begrænset lokal trafik, dens hovedaktivitet var at være et led i den internationale hovedrute København-Berlin (fra 1886 med skibsforbindelse Gedser-Warnemünde, i 1903 afløst af en jernbanefærgerute). I de personførende tog sås derfor både lokalt materiel og gennemgående vogne, og godstogene bestod i stort omfang af transitvogne.

I det følgende vises nogle eksempler på Falsterbanetog, som muligvis kan være til inspiration for de mange modelbyggere, der driver en "enkeltsporet hovedbane".

Falsterbanen blev en sammenhængende del af statsbanenettet øst for Storebælt ved åbningen af Storstrømsbroen i 1937, og billeder senere end dette tidspunkt er derfor ikke taget med.

Oprangering

I videst muligt omfang er togenes oprangering nævnt. Hver vogn er nævnt ved sit daværende litra i den rigtige placering i toget. Fra officielle oprangeringsplaner har jeg overtaget forskellige krumspring som kan vise vognenes øvrige løb:

117. Oh-Ge: Mask-EH-CK $\frac{AA}{Nf}$:

Tog 117 sætter en AA-vogn af i Nykøbing F, mens resten af toget løber hele vejen mellem Orehoved (Oh) og Gedser (Ge). "Mask" = lokomotiv, enten nærmere defineret ved litra, eller blot "maskine ifølge maskinløbsplanen".

118. Ge-Oh: Mask- $\frac{Nf}{AA}$ -CK-EH:

AA-vognen samles op igen i Nykøbing F på vejen tilbage med den samme stamme.

112. Ge-Oh: Mask- $\frac{AA}{Oh T 114}$ -CK-

$\frac{EH}{Kh fg. 116}$:

AA-vognen fortsætter til Orehoved i det hurtigere tog 114, der i Nykøbing F overhaler tog 112.

EH-vognen skal til København og overføres med færge 116 til Masnedø.

114. Nf-Oh: Mask-LJ $\frac{Nsk}{BC}$ - $\frac{BP}{-CM-AA}$ $\frac{Ge T 112}{Kh T 120}$

Tog 114 medfører en LJ BC fra Nakskov til Orehoved, en DSB BP fra Nakskov til København (den videreføres fra Masnedø med tog 120), en CM fra Nykøbing F til Orehoved, samt den førnævnte AA-vogn, der kom fra Gedser med tog 112.

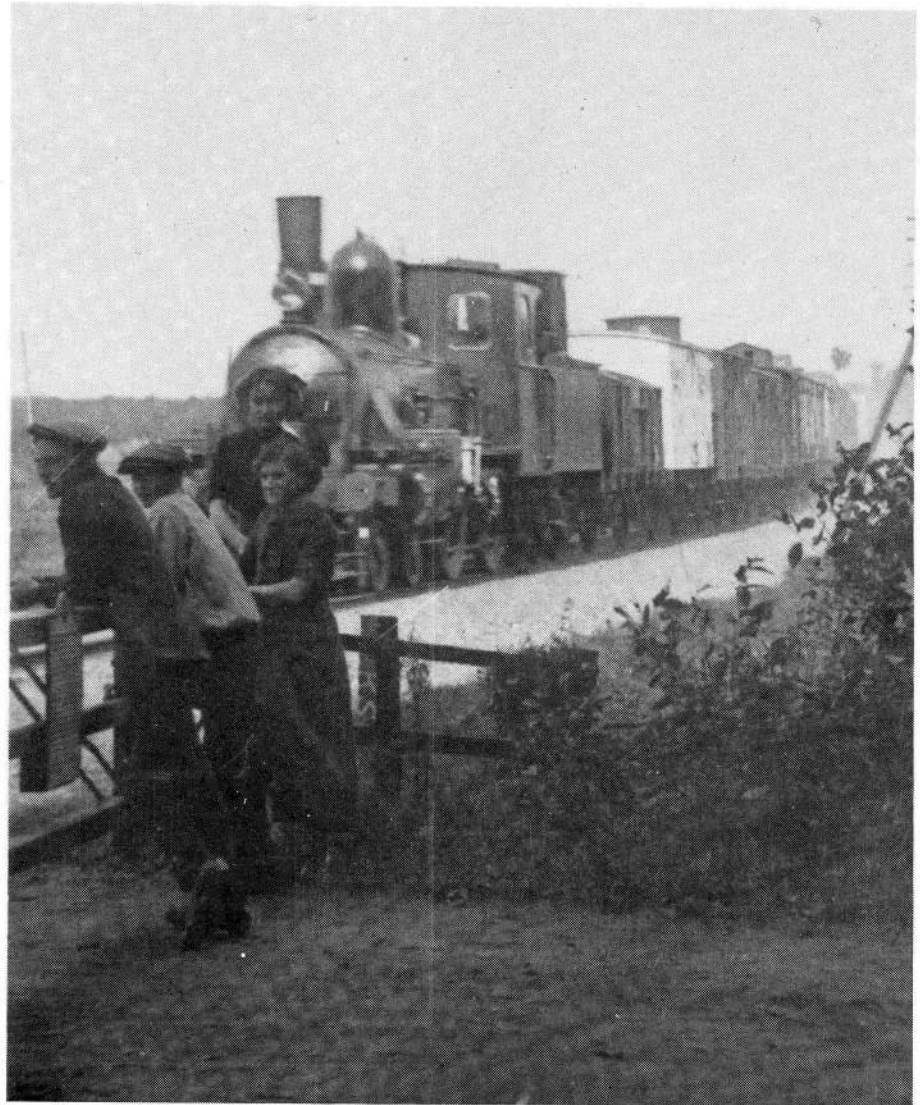
Denne "nøgle" vil forhåbentlig være en hjælp for de læsere, der kørte fast i oprangeringerne på Glyngørebanen (SIG-

NALPOSTEN, 17. årg. nr. 4, side 185 ff).

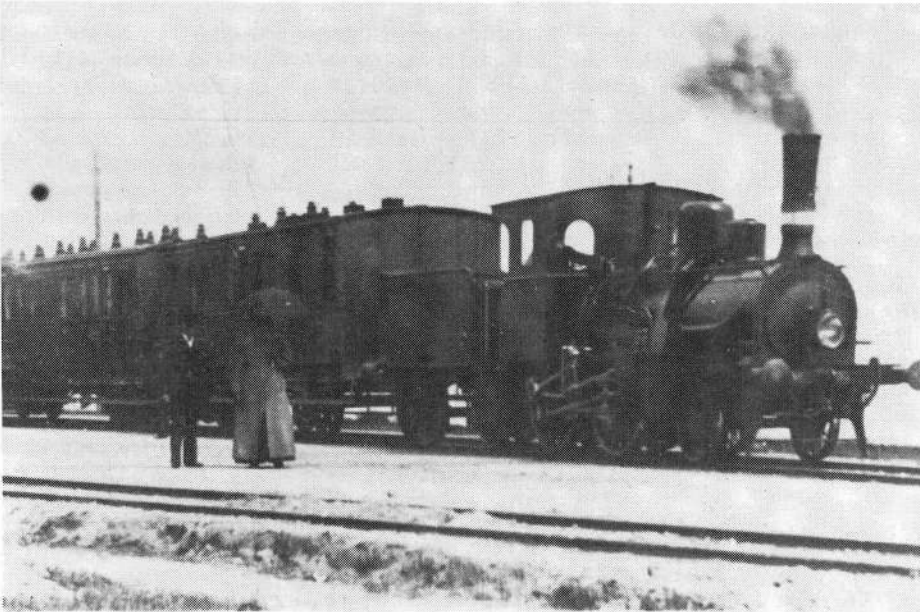
Men nu til eksemplerne fra Falsterbanen.

Tognumre i () indførtes i sommeren 1935. Figur 6 er ex arkiv PT, øvrige er fra "Falsters Minder" i Nykøbing F.

JB-P

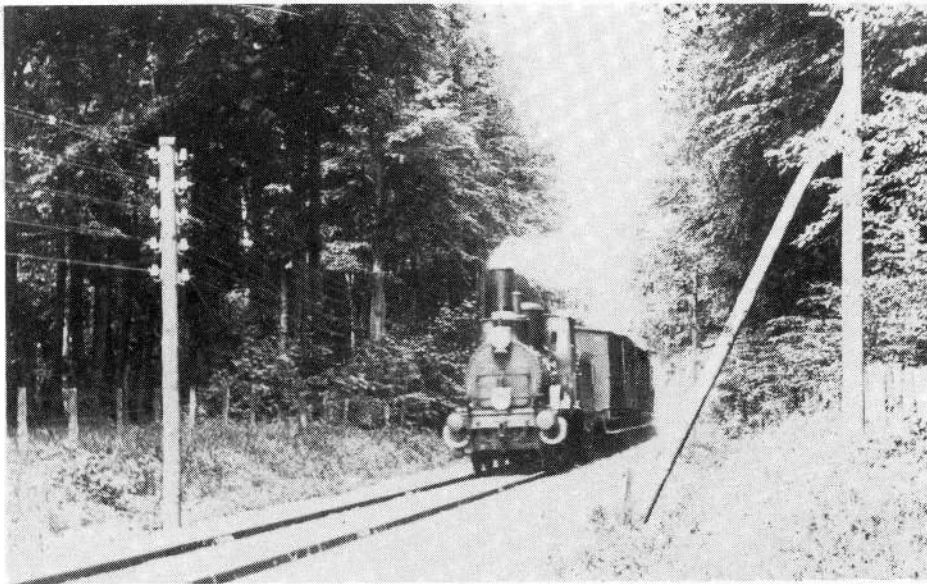


K 588 med sydgående godstog nord for Nykøbing F omkring 1910. De forreste vogne er litra KC, ZA, Q med bremsehus, QB, tysk G, 3 IK-vogne, samt yderligere vogne.

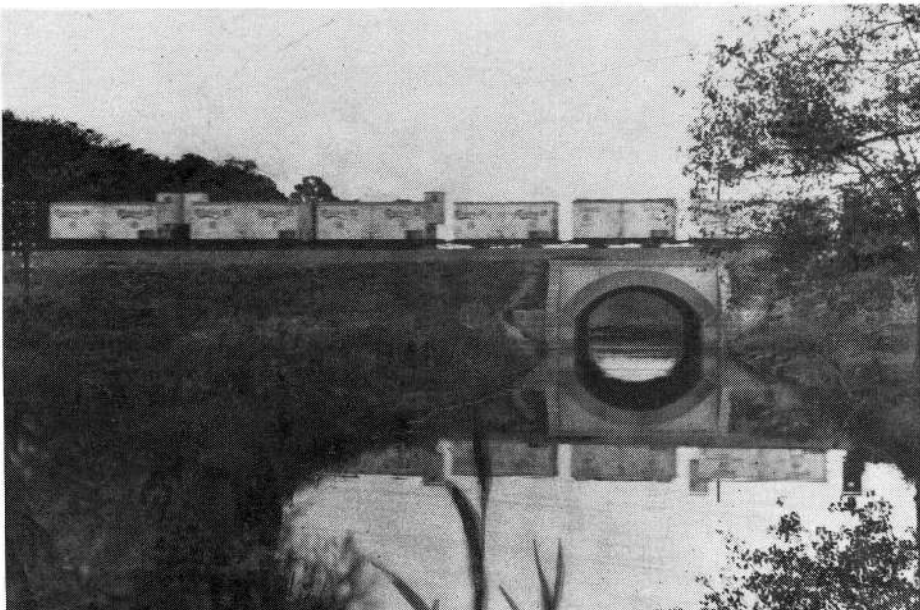


Formiddagsforbindelsen fra København til Gedser med forbindelse til dampskibet til Warnemünde, klar til afgang fra Orehoved en dag i 1893.

Oprangering: Mask (S)-BF-AA-...-CB-CB-CH-rejsegods- og postvogne. (De bageste vogne er ikke med på dette udsnit, og 3 vogne skjuler sig bag en bygning). De to forreste personvogne og CH-vognen (med varmekedel) var bygget 1888-1892 og var altså DSB's nyeste og mest moderne på det tidspunkt.

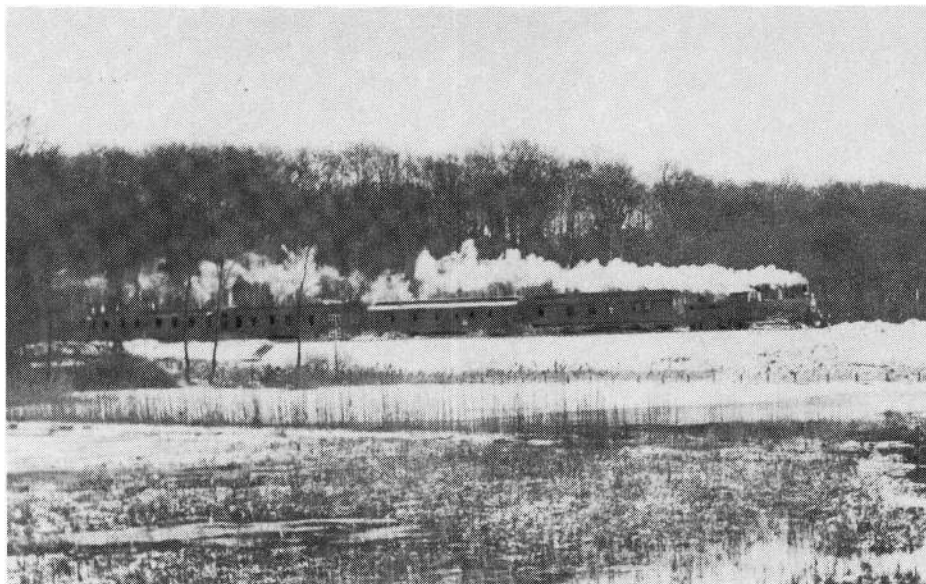


Tidligt eftermiddagstog i Kohaveskoven nord for Nykøbing F lige efter århundredskiftet. Bag maskinen (?) ses en række to-akslede kupevogne, forrest CB 494, bygget i 1870.



Carlsbergvogne passerer Tingsted Å på vej mod nord omkring 1910. Bemærk, at nogle af vognene har luger på taget til fyldning af iskasserne.

Gedserekspressen, tog 92. på vej mod nord gennem Kohave-skoven omkring 1910. Billedet er noget retoucheret, men forreste vogn er formentlig post- og rejsegodsvognen, de tre øvrige er personvogne.



Splinterny ML-vogn kører i land i Orehoved i 1929. Vognen er mærket "arbejdstog" og har antagelig skullet prøvekøres på strækningen. Iøvrigt synes ML først rigtig at være kommet til Falster efter 1937.

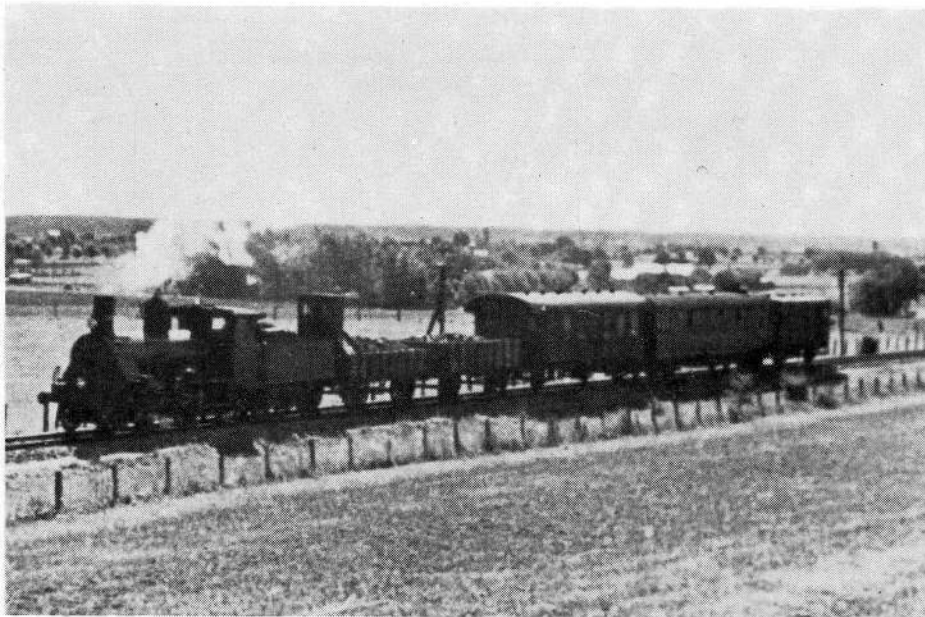


Tog 92 (132) passerer Nykøbing F omkring 1935. Oprangeringen er K 519 samt fra Berlin til København: tysk post-EJ-ABC4u-AU og fra Hamburg til København CT-AB4u og fra Gedser AU. (kun de 5 forreste vogne kan ses).

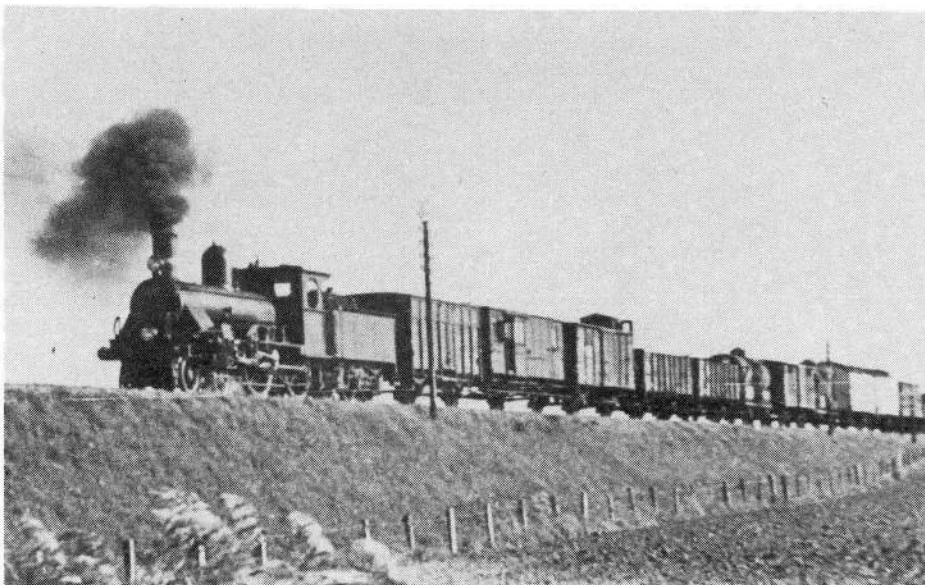




Tog 65 (109) i Tingsted på vej mod syd ca. 1935. Oprangeringen er: Mask (K) og fra København til Nykøbing F EH-DD samt BP til Nakskov, plus yderligere BN-CKK og godsvogne. Bemærk røgen fra varmekedlen i CKK-vognen.

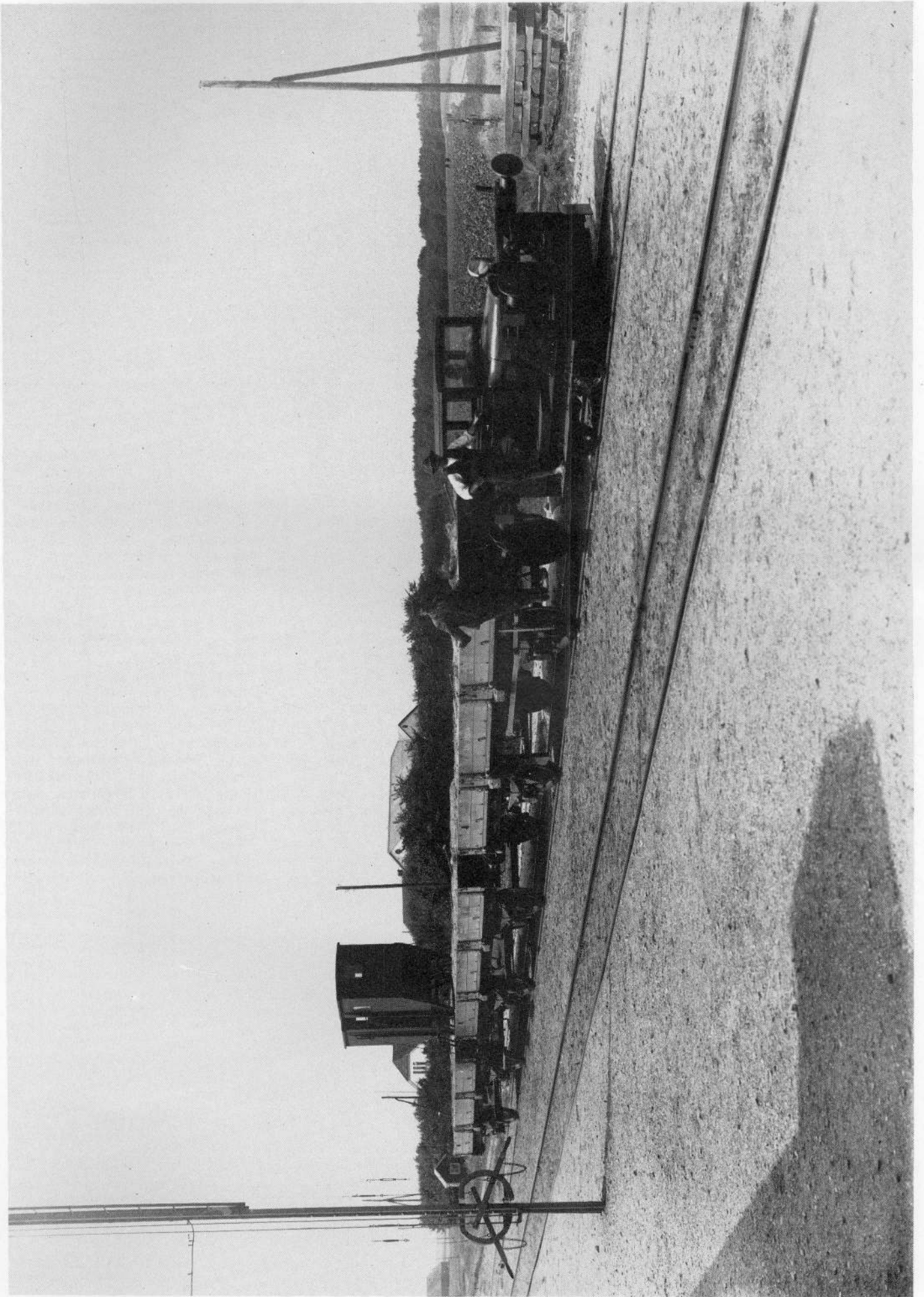


Tog 84 (122) ved Bruserup ca. 1935. Oprangeringen er Mask(K)-PC-PF-CC-CKK samt EH til København.



Tog 2070 på vej mod nord, ved Bruserup. De to forreste vogne er dansk Q-vogn og en EG som togførervogn, resten er tyske vogne.

Foto side 197: PCM-lokomotiv, normal sporvidde, VaGJ. (Venligst udlånt fra Industribaneklubbens arkiv). Det er det originale foto til den affotografering, vi bragte i nr. 3, side 117.



Vi Bygger

-- DA VI OPFANDT LADESPORET
en artikel om konstant belysning
af CRS-vognen

af Mogens Nielsen, Vejle.

Som omtalt i SIGNALPOSTEN, nr. 3, 1986, blev det min opgave at udføre "illumineringsarbejdet" på (eller rettere i) EVP's CRS-vogn, - en opgave, som jeg gik til med nogen ærefrygt efter gennem nogen tid at have fulgt EVP's byggeprojekter i SP.

Fra disse vidste jeg, at EVP eksperimenterede med batteribelysning og anvendelse af mikro-urpærer ("Sjøner-pærer"). Da jeg selv havde nogen erfaring med anvendelsen af sidstnævnte, påtog jeg mig opgaven.

Projektets startbetingelser var følgende:
- al belysning strømforsynes fra et 1,5 V batteri,
- front- og slutlys skal være uafhængigt af kørestrømmens polaritet.

Med hensyn til forsyningsspændingen enedes vi om en ændring: spændingen skulle op på ca. 3 V (altså to 1,5 V batterier i serie), men da jeg i ånden kunne se den stakkels EVP i pendultrafik mellem hjemmet og den lokale "drug-store" i Ballerup på jagt efter nye 1,5 V batterier, lykkedes det mig at overtale ham til anvendelse af 2 stk. 1,25 V akkumulatører i stedet. Herved opnåedes samtidig, at EVP kunne køre med en virkelig korrekt oplyst vogn (14 "Sjøner-pærer" i loftet). Dette krævede imidlertid en tilføjelse til projektet: konstruktion af et ladeaggregat mellem de to store trinbrædder under midterindgangspartiet.

Som følge af foranstående kom den endelige tekniske udformning til at bestå af følgende elementer:

1. **Bundprint** indeholdende diverse frem- og tilbageføringsforbindelser, incl. kontaktflader til bogier, samt ladeaggregat.
2. **Akkumulatorkasse** bygget af fire printplader, ud over akkumulatorindholdet påført diverse forbindelser mellem bundprint og styreprint.
3. **Styreprint** bestående af det nødvendige elektroniske kredsløb til kørestrømsafhængig

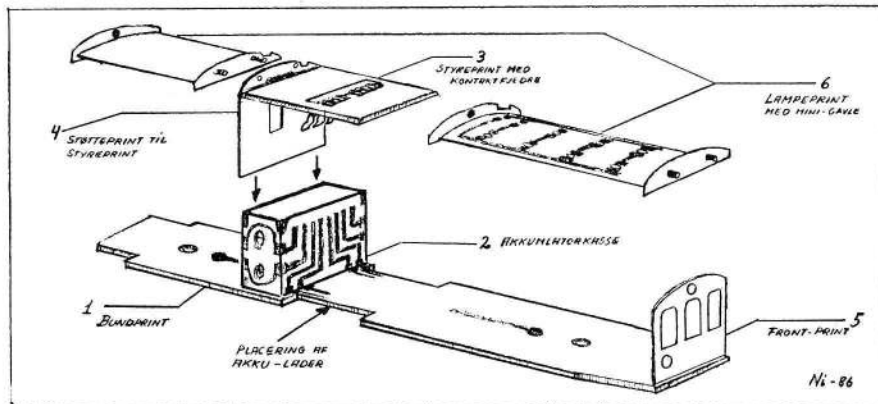


Fig. 1.
OVERSIGTSTEGNING OVER PRINTLADERENS
INDBYGSES PLACERING - PRINTBANER KUN
DELVIS HÆNGT

frontbelysning og af forbindelsespunkter til lampeprintene.

4. **Støtteprint til styreprint.**
5. **Frontprint**, inder-frontvæg med udskårne vinduer og huller og printbaner/loddeører til front- og slutlyspærer.
6. **Lampeprint**, 2 printplader med hver to minigavle og pålodede Sjøner-pærer.

Den egentlige funktionsbeskrivelse følger i næste nummer af SP. Hvis læseren imidlertid allerede nu vil have en chance for at begynde et lignende projekt, kan nedenstående vejledning tages i brug til de indledende manøvrer: fremstilling af printpladerne.

Til bundprint og styreprint anvendes "tyk" dobbeltsidet glasfiberprint (ca. 1,3 mm).

Til akkumulatorkasse, lampeprint og frontprint anvendes "super-tyndt" enkeltsidet glasfiberprint.

Begge dele kan for en rimelig pris købes i elektronik-forretninger - visse steder forærer man

ligefrem sidstnævnte type bort med begrundelsen, at "det er for tyndt til at kunne bruges til noget fornuftigt".

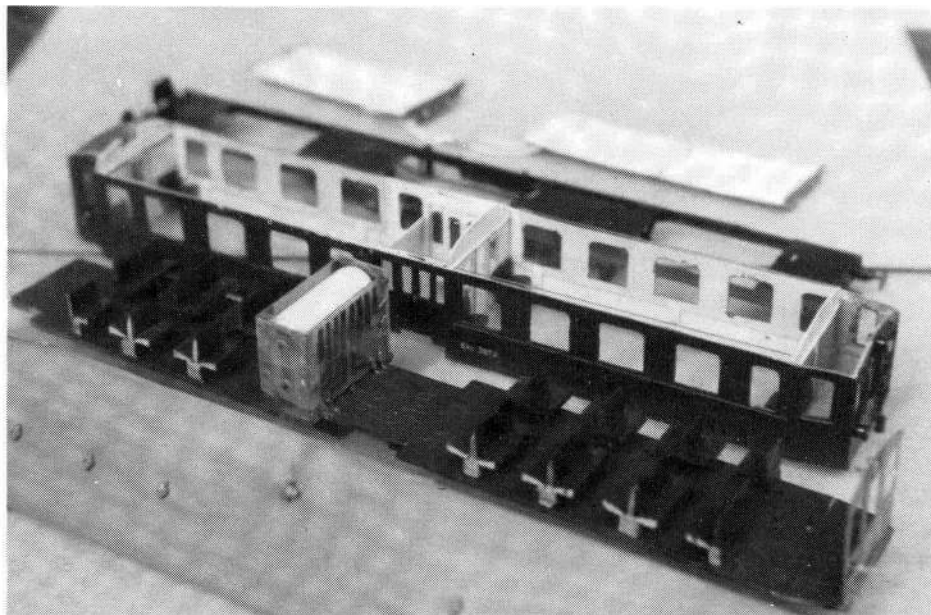
Hvorledes man fremstiller selve printene har ofte været beskrevet i diverse elektronik- og modelbanetidsskrifter. Alligevel vil jeg her kort skitsere "køkkenbordsmetoden", der ganske vist er den mest primitive, men slet ikke så ringe endda.

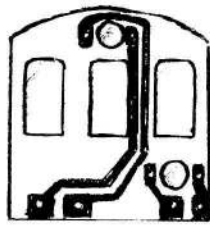
I De tildannede printpladers kobberbelægninger skal være helt rene og blanke - de renses og poleres med skurepulver og/eller ståluld.

II Printtegningen (anbragt i nærheden af disse linier) kopieres, klippes til og tapes eller limes fast på printpladen.

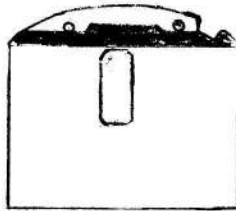
III Gennem alle centrale punkter, d.v.s. loddeører, markeres gennem papiret med en spids genstand en lille prik, som senere også er synlig på kobberfladen.

IV Pladen renses for eventuelle papir- og klæbestofrester med cellulosefortynder eller acetone.





FRONT - PRINT



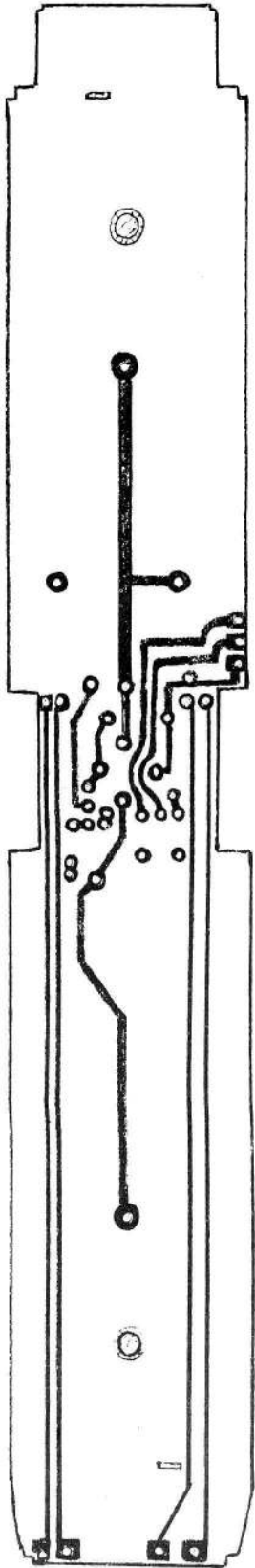
STØTTE - PRINT TIL
STYRE - PRINT



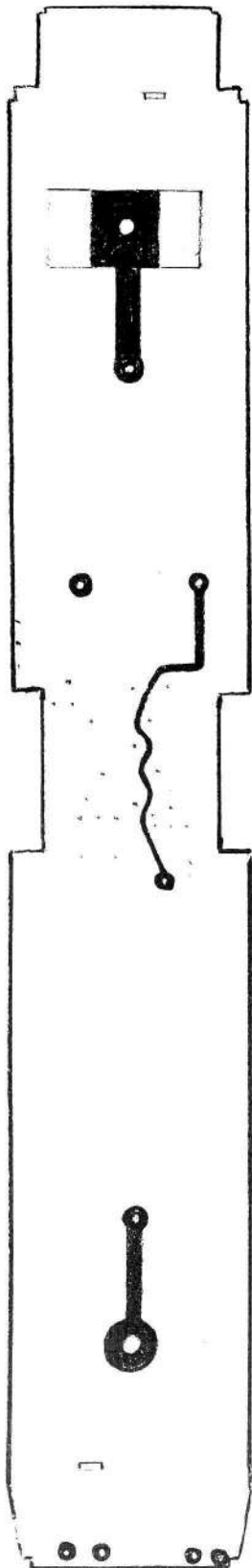
MINI - GAVL (X2)



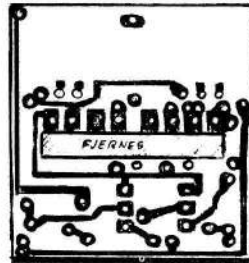
MINI - GAVL (X2)



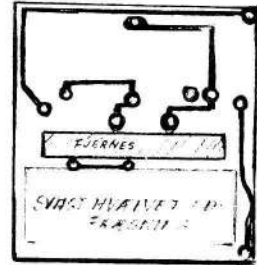
BUNDPRINT - OP
(MOD VEGENHJÆLSE)



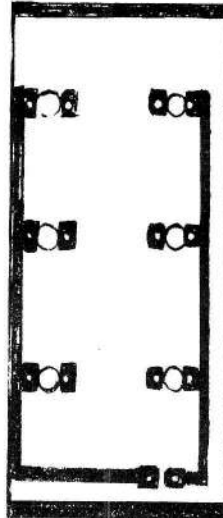
BUNDPRINT - NED
(MOD BØGGER)



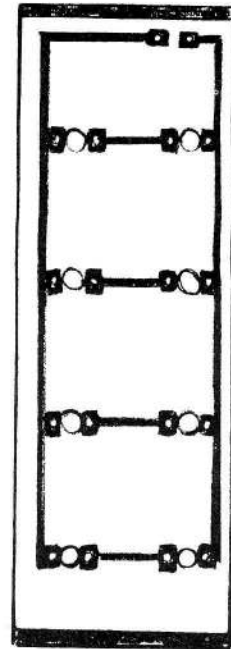
STYRE - PRINT
OVERSIDE



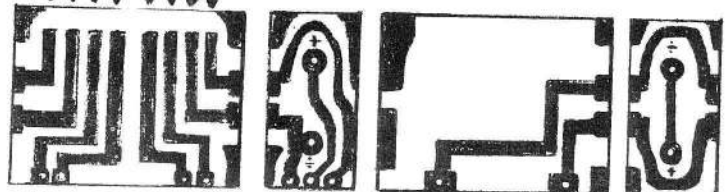
STYRE - PRINT
UNDERSIDE



LAMPE - PRINT



FRA VENTRE SKINNE
 FRA HØJRE SKINNE
 TIL FRONTLAMPENE
 TIL SLUTLØS
 + FRA BAKKE
 + TIL BAKKE



AKKUMULATORKASSENS
FIRE SIDE PRINT
(VENDENINGEN TRENGER AT VÆRE
SOM I FIG. 1)

HANS ERIK JENSEN

SIGNALPOSTEN udsendes som postadresseret blad. Det blanke felt til højre for disse linier er afsat til Avispostkontorets adressering. Skulle bladet udeblive, være beskadiget - eller du flytter, bedes henvendelse herom først rettet til det lokale postkontor; i gentagelsestilfælde gerne til redaktionen.

SKALBJERGVEJ 4
5230 ODENSE M

V Ved hjælp af en printpen (for eksempel fabrikat DALO), optegnes nu efter originaltegningen alle printbaner og loddeører, idet man støtter sig til de fine mærker, man før markerede gennem papiret. Pas på fingeraftryk! - Det er hensigtsmæssigt også at anvende færdigfremstillede loddeører og printbaner af gnidetyper (ALFAC, SENO m.fl.), blot skal man efter endt optegning sikre sig, at overgangen mellem disse og de håndtegnede streger ikke er brudt. Hvis dette er tilfældet, påføres en enkelt dråbe printtusj fra printpenen. Når tegningen er tør, børes et lille hul i printpladen. Herigennem stikkes et stykke lakisoleret kobbertråd, der skal fungere som "håndtag" under selve ætseprocessen.

VI Ætsevæsken fremstilles af jernchlorid og vand i vægtforholdet 1:1. Jernchlorid kan købes i elektronikforretninger eller hos materialisten. Jernchloriden lægges i en plast-røreskål (f.eks. en "Margretheskål" - den tilforordnede husbestyrer m/k bør ikke se, hvad man anvender den til). Den beregnede mængde vand koges i en gryde og tilsættes jernchloriden i røreskålen. Der røres i "suppen" med en plast-genstand (f.eks. en plastske). Efter endt opløsning er væsken nu klar til brug.

VII Den fremstillede væske hældes over i en flad plastskål (en fremkalderskål). Væsken er ca. 90° varm, når man starter. Lad den køle lidt ned (til ca. 75°) og læg så printpladen i. Brug kobbertråden som håndtag, hvormed man sagte vugger printpladen, så ætsevæsken kan skulpe hen over den.

VIII Efter nogen tid (fra ca. 5-15 min) afhængigt af vandets udgangstemperatur forsvinder kobberlaget, bortset fra de partier, man har tegnet op. Pladen løftes forsigtigt op af skålen og skylles under vandhanen.

NB! Processen sviner umanerligt meget! Alt har en tendens til at blive gult!

I selve den ovenfor forklarede proces er der intet nyt; det nye i projektet er vel, at CRS-vognen

på denne måde er født med alle nødvendige elektriske forbindelser uden at være skæmmet af løse ledninger. Herved kan den indvendige indretning opbygges langt mere naturtro - hvad EVP's resultat da også viser.

Hvad der mig bekendt ligeledes er nyt, er anvendelsen af printplader som byggemateriale (her: bunden). Det er et særdeles stabilt materiale og uhyre let at bearbejde. I vort eksempel fremstilles printbaner, altså elektriske forbindelser, - men det kunne lige så godt have været lister, bolte, nitter o.s.v. på en vognside! Hermed er denne ide bragt til torvs.

På tegningen ses alle de 14 print, der kræves til CRS-vognen. Funktionsbeskrivelse og komponentplacering følger i næste nummer.

NYT NYT NYT NYT NYT NYT NYT

Vi har hørt, at firmaet MODELTRAFIK i Randers er gået i gang med en produktion på 100 stk. CR-vogne. Forbilledet er den endnu bevarede CR 3622 med åbne endeperroner.

Ved redaktionens slutning (den 1/10 1986) forelå der desværre endnu ikke nærmere detaljer herom. Det kan dog oplyses, at vognen forventes at være i handelen i midten, måske først i slutningen af december 1986, og at prisen forventes at blive ca. 200 kr.

Vognen vil kunne fås i de førende modelbane/hobbyforretninger samt hos

MODELTRAFIK
v/ B. Lund Petersen
Sjællandsgade 7
8900 Randers

EVP

Slagelse, 11/11 1985

Højstærkede redaktør!

I anledning af Erik V. Pedersen's efterlysning af reaktioner på byggebeskrivelser, efter hans anvisninger i SIGNALPOSTEN, kan jeg bidrage med et enkelt eksemplar af styrevognen litra CPS. Med hensyn til opbygningen vil jeg nævne, at jeg har brugt 0,5 mm messingplade i stedet for då-

seblæk, da jeg ikke rigtig kan enes med det. Det lykkes jo nok en gang i fremtiden. OK, messing er vel også det bedste materiale.

Men nu til noget helt andet, nemlig vognbunden, der er blevet lovet, at der skulle komme en afslutning, omhandlende diverse detaljer og deres placering - den kommer vel, for jeg/klubben er ikke i besiddelse af fyldestgørende tegninger eller fotos der viser "stumpernes" placering og størrelse.

I byggebeskrivelsen af MO'eren begår EVP en, efter min mening, "grov" fejl, idet han under opbygningen af bogierne, henviser til en (meget) tidligere byggebeskrivelse. I mit tilfælde var jeg så heldig, at formanden (Flemming Kjær) havde det pågældende nummer, men så heldig er det måske ikke alle der er - og når man så tager det forhold, at byggebeskrivelsen i øvrigt er meget grundig og kører over 4 numre, så synes jeg godt der kunne have været "råd" til en nærmere gennemgang af bogierne.

Til slut vil jeg til "trøst" nævne, at vi i SLAGELSE EKSPRESSEN bruger SIGNALPOSTENS byggebeskrivelser og artikler virkelig meget, desværre kniber det nok lidt med at få skrevet om det - i hvert fald brokker vor egen redaktør (4-TOGET) sig tit over manglende beskrivelser af vore frembringelser, mon ikke de fleste modelbyggere har lidt "svært" ved at få gang i pennen.

Til slut vil jeg takke for det gode og grundige blad, som SIGNALPOSTEN er.

Med venlig hilsen

Jørgen Madsen

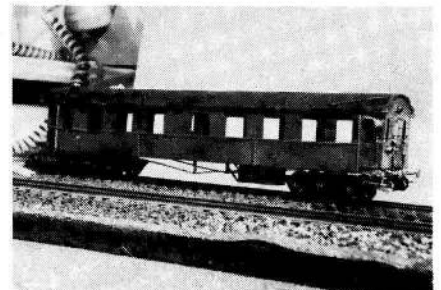


Foto: Jesper Reinfeldt