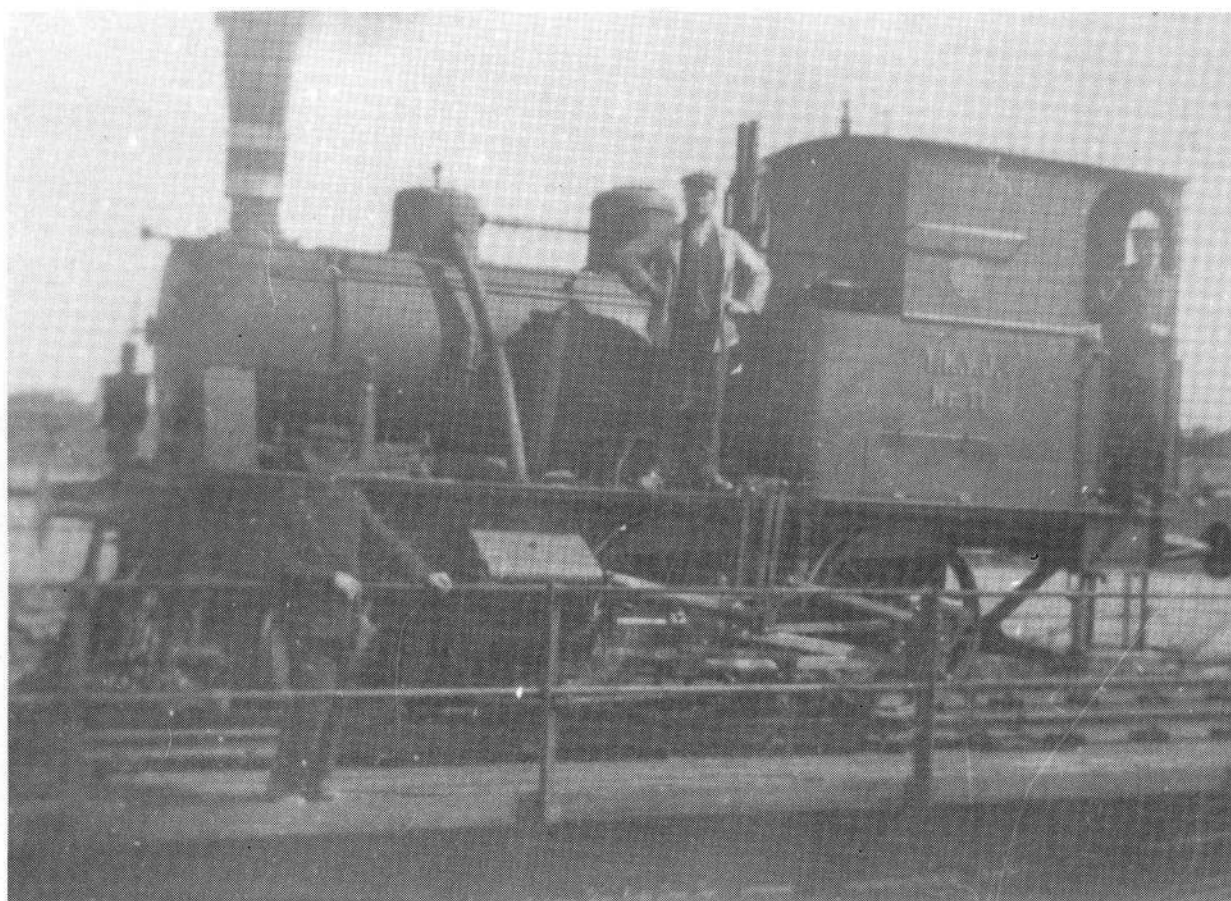
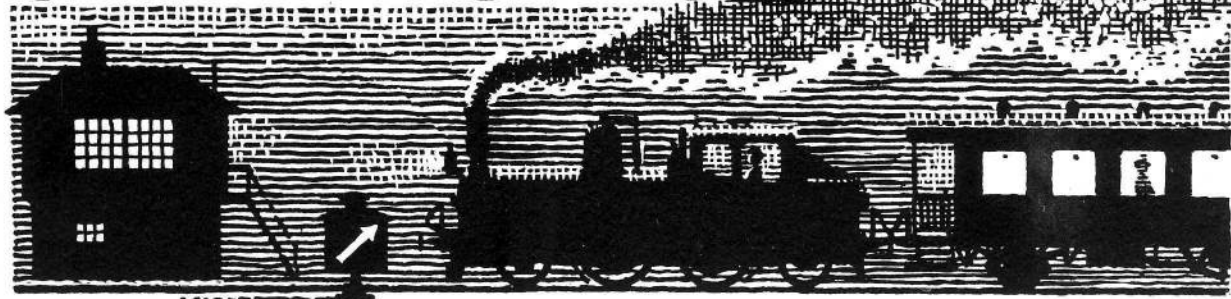


# SIGNALPOSTEN



## SIGNALPOSTEN

24. årgang 1988 sept., nr. 3

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes med 4 numre i årgangen. Numrene er dateret med 3. kvartalsmåned og bestræbes udsendt ca. den 20. i kvartalets anden måned.

Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres uden beregning.

Eventuelt overskud vil blive brugt til jernbanehistorisk forskning. Underskud vil ikke forekomme, da bladets sidetal indrettes efter indtægterne.

## REDAKTION:

Ulf Holtrup  
Dalbyvej 12  
2700 Brønshøj  
tlf: 01 71 79 03

## REPRODUKTION:

Bargholz Offsetreproduktion  
Grundtvigsvej 10 A  
1864 Frederiksberg C  
tlf: 01 22 77 05

## TRYKNING og BOGBINDING:

Lantow & Co.  
Lergravsvej 63  
2300 København S  
tlf: 01 59 44 11

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

ABONNEMENTSPRIS for 24. årgang 1988  
Kr. 135,- incl. 22% moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer: kr. 37,-  
incl. 22% moms.

Redaktionens medlemmer: Poul Adam-  
sen, Hans Alkjær, IbV. Andersen, Ole  
Faurhøj, A. Gregersen, J. Groth,  
Erik V. Pedersen.

ANNONCER modtages gerne på følgende vilkår:

Reproklart manuskript tilsendes redaktionen senest den 1. i kvartalets første måned (til nr. 1 i årgangen altså senest 1. januar o.s.v.). Format for 1/1 side er H 280 x B 180 mm for 1/2 side H 135 x B 180 mm og for 1/4 side H 135 x B 90 mm.

Pris pr. indrykning, excl. moms, er:  
1/1 side kr. 400,-  
1/2 side kr. 225,-  
1/4 side kr. 125,-.

ARTIKLER modtages gerne fra freelancere om emner indenfor vort emneområde. Materialet vil blive behandlet omhyggeligt og seriøst og returneret efter endt brug. Fotos til Billedgalleriet vil dog kun blive returneret, såfremt der udtrykkelig fremsættes ønske herom.

Tal med redaktionen!

## 24. ÅRGANG - NUMMER 3 SEPTEMBER 1988

### INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner,	
TKVJ rullende materiel	107
Vore færgesoverfarter,	
Sallingsundoverfarten, 2.	124
Vejoverføringer 1, 6,3 m	127
Vi bygger, vejoverføring	132
Et tilbageblik	134
Ideer derudefra, Sdr. Omme	147
Litteratur	151
Klubnyt	151
Nyt fra redaktionen	152

Forsidefoto: TKVJ 11 i uændret udgave fra Vandelbanen (Arkiv P.T.)

# Nedlagte Baner

## TKVJ's RULLENDE MATERIEL

Da Troldhedebanen åbnedes for almindelig drift den 25. august 1917, udnævntes den til at være "Danmarks længste Privatbane". Den havde nemlig en sammenhængende strækning på 88 km. FFJ, Frederikshavn-Fjerritslev Jernbane, havde ellers den største, samlede sporlængde, næsten 132 km, men den blev drevet som 2 separate strækninger, hvoraf den længste "kun" var 78 km. Den længste sammenhængende privatbanestrækning var ellers Thisted-Fjerritslev-Aalborg på 107 km, men den blev drevet som to selvstændige baner af TFJ hhv. FFJ og kunne derfor heller ikke antaste TKVJ's længerekord.

Det er klart, at der måtte anskaffes et ret omfattende rullende materiel til TKVJ, der oven i købet var belemret med den lille sidebane Vejen-Gjesten på 9,5 km med eget maskindepot og 2 remiser!

### Materiellet det første par år

Ved åbningen havde banen følgende rullende materiel:

damp	1-4	type 1C T2
damp	11-12	type 1B <sup>t</sup>
B	1-5	sidegang-personvogn 16 pladser II kl. 24 pladser III kl. 1 toilet
C	21-27	midtgang-personvogn 56 pladser III kl. 1 toilet
D	61-62	person- og postvogn midtgang/svalegang 34 pladser III kl. 1 toilet
E	71-73	bagagevogn, 3-akslet kedelrum togførerrum togbelysningsanlæg
E	81-83	stykgodsvogn bremserum togbelysningsanlæg i E 81
Q	101-130	lukket godsvogn, svarende til DSB QF/QD 101-106 skruebremse 107-130 håndbremse 107-112 hvidmalede, ikke til levende dyr

P 201-230 åben godsvogn, svarende til DSB PFR/PF  
201-208 skruebremse  
209-230 håndbremse

T 301-310 grusvogn, svarende til DSB TDR/TD  
301-302 skruebremse  
303-310 håndbremse

sneplow 3-akslet, ligner DSB plow 29-47

Endvidere tilgik inden for 1. år:

damp 7-8 type 1B T2 (DSB gl.S) tilgået juli 1918

damp 10 type B2<sup>t</sup> (DSB gl. P) tilgået nytår 1917/18.

### Lokomotiverne

På grund af Troldhedebanens store længde var det indlysende, at man ville anskaffe lokomotiver med tender, så de kunne gennemkøre hele strækningen uden nødvendigvis at skulle tage kul og/eller vand undervejs, selv om vand kunne fås både i Gjesten og Grindsted. Lokomotiver med tender har også den fordel, at deres adhæsiionsvægt ikke er afhængig af, hvor store forråd, de i øjeblikket medfører, og man får fordelt vægten på flere aksler, hvorved sporet skånes. Til gengæld må man så medføre tenderens egen, døde vægt, samt anskaffe større drejeskiver, men man kan jo ikke få alle fordele på én gang.

Det kunne forudses ved bestillingen af det rullende materiel, at banen straks ville få store godstransporter - under de herskende krigsforhold (1. verdenskrig 1914-18) ikke mindst af indenlandsk brændsel, specielt tørv, hvoraf der i banens opland fandtes meget store mængder, som først nu let kunne transporteres rundt i landet. Banen åbnede jo på en tid, hvor bilerne var i deres spæde barndom og endnu ikke havde nogen betydning for godstransport over længere strækninger.

### Mogulerne, nr. 1-4

Man besluttede at anskaffe 4 stk. "Moguler": 3-koblede lokomotiver med forløber og 2-akslede tendere. Typen dukkede først op på danske privatbaner ved Aalborg Privatbaner i 1905

og senere i noget større og kraftigere udgave ved Lollandsbanen og Holbæk Privatbaner fra 1912 og fremefter, mens DSB allerede havde anskaffet de første i 1902: D 801-805.

På grund af den i gang værende 1. verdenskrig var det vanskeligt at købe nye lokomotiver fra vore sædvanlige leverandører i Tyskland, og ofte kunne de kun leveres med stålfyrkasser, da kobber var blevet en mangelvare, der for en stor del var forbeholdt våbenproduktionen. Da stålet leder varmen ret meget dårligere end kobber, var maskiner med stålfyrkasser mindre økonomiske og dampede dårligere end samme type med kobberfyrkasser. Stålfyrkasserne var oven i købet mindre holdbare, da de lettere blev overophedede.

Imidlertid lykkedes det for TKVJ at få bygget 4 nye lokomotiver i Schweiz, og de var af bedste kvalitet helt igennem - ikke "skrabe" krigs-udgaver. Men de var til gengæld dyre (sælgers marked!) - desværre har jeg ikke fundet prisen nogetsteds. Maskinerne byggedes 1916 af Wintherthur, og de adskilte sig en del fra de tidligere omtalte Moguler i Danmark, idet de var bygget efter schweizisk forbillede - meget lig samtidige maskiner til de schweiziske Forbundsbaner. De havde samme cylinderdimensioner og kedeltryk som de lollandske og "holbækske" maskiner, men kedlerne var lidt større og anbragt højere oppe. De havde 6% større drivhjul, så de var lidt hurtigere end slætningene på Lolland og i Ods Herred, og Bay angiver deres maksimalhastighed til 60 km/h, mens TKVJ selv anfører 45 km/h. Sidstnævnte hastighed var nemlig fra begyndelsen den højest tilladte på banen, da den var uindhegnet og overkørslerne ikke sikret med blinklys. Senere, da de væsentligste overkørsler var sikret med automatiske bomme eller blinklys, blev banens maksimalhastighed sat op til 70 km/h for skinnebusser og 60 for "gammeldags" motortog. Men godstogene fik aldrig lov til at køre mere end 50 km/h, og jeg har ikke fundet noget om, hvor hurtigt damplokomotiverne måtte køre i "nyere tid" i rene persontog.

Lokomotiverne nr. 1-4 var meget moderne for sin tid: Ma-

TKVJ DAMP drifts-nr.	bygge-		aksel- følge	sty- ring	cylindre p x slag mm	hjul diam		hedeflade		ke- del- tryk ato	akselsl. slonde		lgd. over puff. (mm)		tjenestevægt		forråd vandt m <sup>3</sup>	tender tj-vægt t	max. hast. km/h	træk- kraft t	brem- ser	anmærkning								
	år	sted				nr.	fyr over- hed m <sup>2</sup>	over- ialt m <sup>2</sup>	driv- hjul mm		løbe- hjul mm	driv- hjul mm	inkl. tender mm	del- tryk ato	del- tryk ato	inkl. tender mm							adha- sion t	adha- sion t	adha- sion t	adha- sion t				
	1937	1916	Wint	2560	1CT2	Heus	400x550 ~1381	770	1240	70.7	24.6	95.3	1.52	12	Pop	3.40	5.50	11.00	13.89	28.5	34.0	8.00	3.00	20.0	45	5.1	B, S	udr 1960		
2 " 12"	"	"	2561	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1968 - til KLK	
3 " 13	"	"	2562	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1950		
4 " 14	"	"	2563	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1960		
5	1920	Hens	17682	"	"	"	"	"	63.9	24.3	88.2	1.60	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1927 til MFVJ		
(S351) 7	1886	Sttt	952	1B T2	Allon	350x560 ~1081	938	1534	59.1	-	59.1	1.2	10	Rams	1.80	3.80	8.00	11.44	44.8	22.1	5.3	2.5	14.5	70	2.9	"	"	udr. 1933. - DSB 1913		
(S356) 8	1892	"	1301	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
(P121) 10	1883	Essl	2007	B2't	"	305x406 ~59.31	796	1092	37.7	-	37.7	0.69	"	Salter	1.60	5.70	-	8.90	44.3	23.3	3.0	1.5	-	45	2.2	"	"	1927 til RGGJ 4 D) DSB's tal. A) TKVJ's "		
(WJ2) 11	1895	Maer	141	1Bt	"	270x450 ~511	800	1150	42.0	-	42.0	0.8	12	Rams	1.38	3.15	-	6.94	12.6	18.9	2.6	0.9	-	45	2.2	"	"	udr. 1937		
(WJ3) 12	"	"	142	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
(DSB) DF 130	1917	Hens	14299	1'D1'	Heus	410x650 ~171.61	850	1420	89.6	27.0	116.6	1.7	"	Pop	4.65	9.30	-	12.17	39.0	57.5	6.5	1.6	-	65	6.0	H, TB	"	1968 til OHJ 38		
lejet KS 3	1911	Hens	10696	1Ct	Heus	380x550 ~1251	840	1190	54.5	15.4	69.9	1.2	12	Rams	?	5.15	-	9.20	29.8	38.3	5.0	1.25	-	45	4.8	S, B	"	lejet i perioder 1947-49		
" SNB 21	1897	Jung	280	1B T2	Allon	380x550 ~1251	936	1400	78.1	-	78.1	1.3	10	"	2.40	3.85	8.9	12.83	17.8	27.0	6.0	2.5	17.6	70	3.4	S, B	"	"		
" DSB G. IV	1896- 1901	div.	div.	CT2	"	406x560 ~1451	-	1384	-	-	83.0	1.3	10	Naylor	3.28	3.28	9.79	13.85	32.3	32.3	10.0	3.5	21.2	45	4.3	S, B	"	under krig II		
									68.7	20.5	89.2		12	Pop																

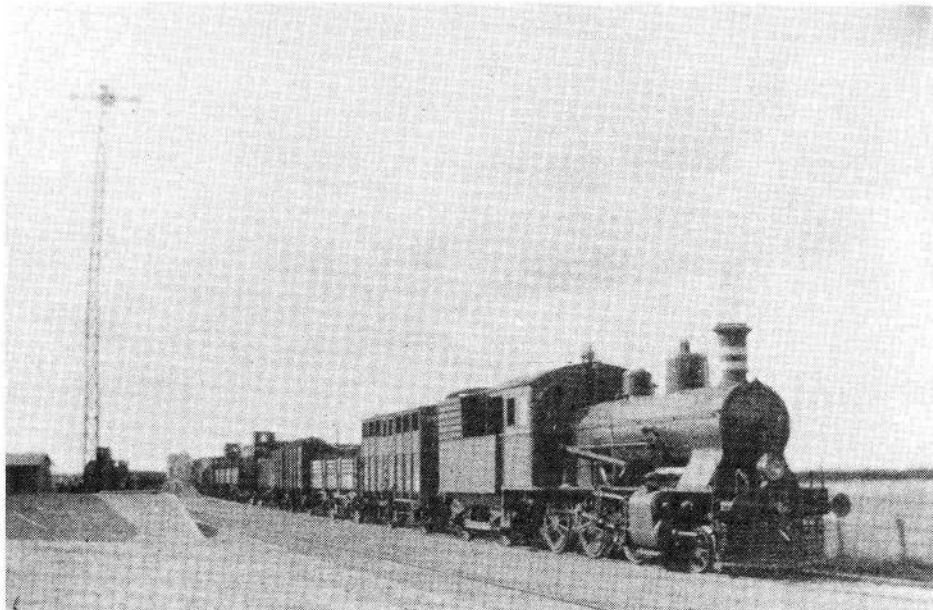
Essl = Esslingen Maschinenfabrik, Esslingen.  
Hens = Henschel & Sohn, Caesal.  
Jung = Aru. Jung, Jügenthal b. Kirchen a.d. Sieg.  
Maer = Maerkische Lokomotivfabrik, Schlichtensee b. Berlin.  
Sttt = Stettiner Maschinenbau A-G, "Vulcan", Stettin.  
Wint = Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik "Winterthur", Winterthur, Schweiz

① De Gl. S-maskinens tendere vejede oprindeligt c. 6,5 t i tom tilstand. TKVJ brugte tilføjet vægt for tendere til nr. 7 og 8. 7,18 t blev brugt til nr. 7, og 7,4 t til nr. 8. Disse tendere senere var blevet udvidet til større forråd.

② I 1940'erne monteredes trykluftstyr på nr. 12

③ Nederst vises eksempler på lejede damplokomotiver. Flere andre typer kan have været lejet i tidens løb, men herom gives pt. ingen sikre oplysninger.

④ Nr. 7-B fra DSB 1918. Opr. GJ 9, bhv. 14, til DSB 1895.  
⑤ Nr. 10 fra HHJ 7 nytår 1917/18. Fra DSB til HHJ 1904.  
⑥ Nr. 11-12 til TKVJ 1917.  
⑦ Nr. 130 opr. SFB 33, til DSB 1949, til TKVJ 1960.



skinen havde Heusinger-styring med rundglidere, og cylindrene havde gennemgående stempelstænger. Styringen reguleredes med skifteskruer.

Kedlerne havde storrørsoverheder og Pop-sikkerhedsventiler på domene.

Der var balancer mellem de 2 bageste drivakslers fjedre og mellem fjedrene på forreste drivaksel og forløberens fjedre. Forløberen var i øvrigt udformet som Bissel-bogie, så den kunne indstille sig tilnærmelsesvis radiært i kurverne. Sandkassen på kedelryggen havde kun rør til midterste drivhjuls forside.

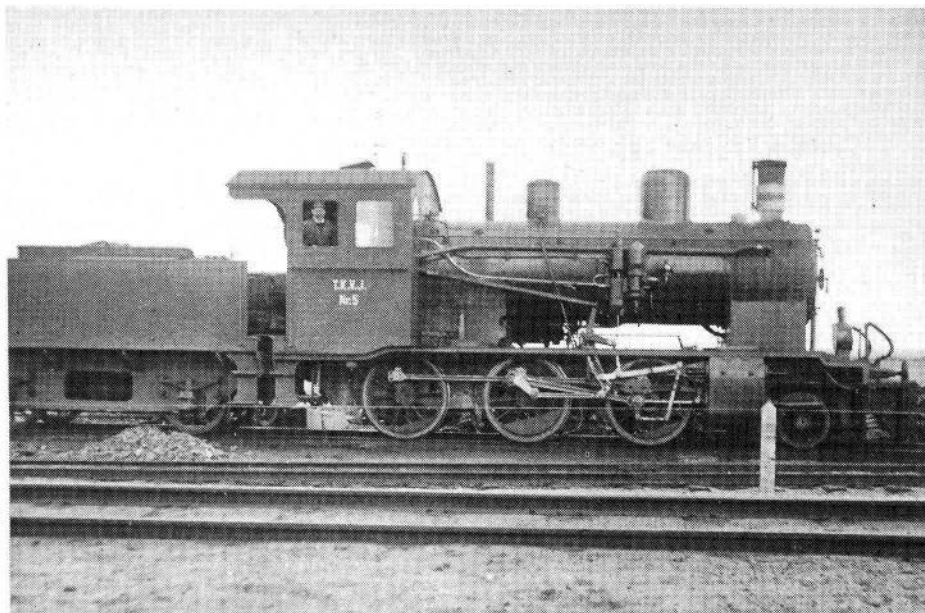
Der var vacuumbremse på alle drivende hjul samt på tenderen, der tillige havde skruebremse som reserve og "parke-ringsbremse".

Førerhuset var rummeligt med 2 vinduer i hver side og sæde til føreren, og der var fuld ståhøjde overalt under det højt hvælvede tag - også under dets

vandrette bagkant. Der var faste låger for mellemrummet mellem førerhus og tender - ikke bare en "klud", som det ellers var almindeligt - og praktisk, da denne let kunne følge med i de to køretøjers indbyrdes bevægelser.

Tenderen havde en vandstandsviser på siden, og på baggavlen et værktøjs- og redskabsrum, som vi ellers mest kender det fra gamle lokomotiver fra før århundredskiftet - måske et levn fra dengang togsmeden havde sin plads på tenderens bagende, hvor han fra et højt anbragt sæde kunne holde øje med togets gang.

Førerhusets form og den højt placerede kedel med (iflg. W. Bay) "smukt svungen" røggamersadel gav maskinerne en vis lighed med DSB's ombyggede D-maskiner, men støbejernsskorstenen med mundingskrave var et schweizisk træk, der adskilte



Wintherthur-Mogul med tørvehæk på tenderen og vandrette tremmer på kofangeren - i banens første år på Heinsvig station. 2. vogn i toget er en ballastvogn med tørvehæk (litra TA) og bag denne en af de meget høje K-vogne af tysk Om-type, købt fra vognudlejer Albert Svendsen. (N. Andersen, Fåborg, arkiv SAG.)

dem fra de fleste andre lokomotiver i Danmark.

Nr. 1-4 var meget vellykkede lokomotiver, der alle overlevede 2. verdenskrig, hvorunder 3 af dem fik trykluftbremse og -ledning.

De havde trækraft næsten som DSB's G-maskine (5,1 t mod G-maskinens 5,2 t), og maskinens slagvolumen var 138 l mod G-maskinens 145 l. TKVJ-maskinerne var altså knap så kraftige som G-maskinen, men da de havde en næsten 6% større kedel (hedeflade), var de mere udholdende, de tabte ikke så let pusten op ad længere stigninger, og det var der god brug for på den første del af TKVJ's strækning fra Kolding og op gennem Marielund-skoven, hvor der både var en stærk stigning og mange kurver.

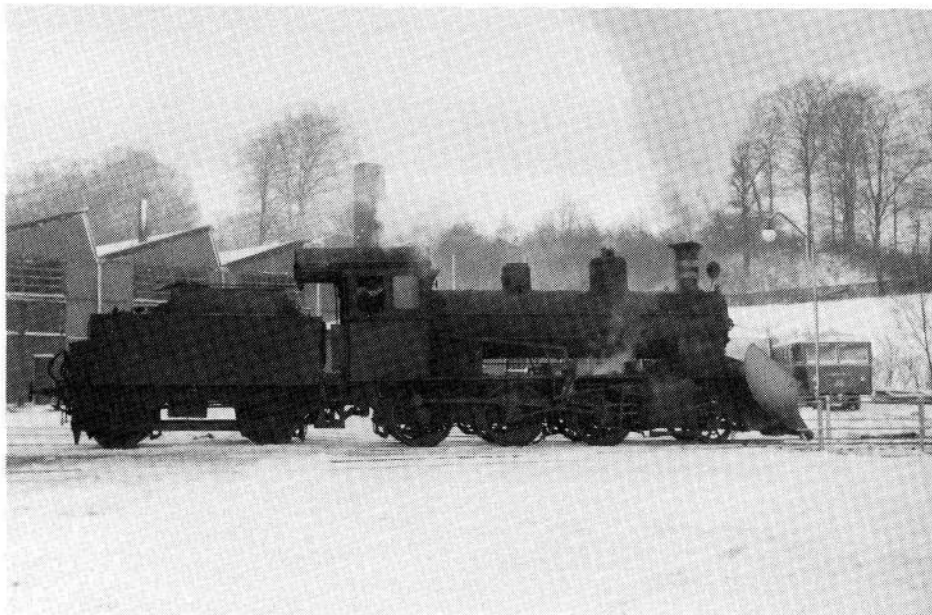
Iflg. tjenestekøreplanen måtte nr. 1-4 kun belastes med 200 t togvægt fra Kolding til Dybvadbro, men herfra og til Grindsted med 250 t. På den mere flade strækning mellem Grindsted og Troldhede måtte de fremføre tog på 320 t, men på "nedturen" Grindsted-Kolding var belastningen begrænset til 260 t, da der her forekom en del stigninger i begge retninger, selv om de fleste gik nedad mod Kolding. Dette sidste var meget heldigt, da de største transporter af specielt tørt og brunkul gik nedad mod Kolding, mens der måtte køres en del tomme vogne den modsatte vej, op ad de snoede stigninger til Bramdrupdam.

Da nr. 1-4 allerede leveredes i 1916, d.v.s. før banen var klar til at tages i brug, udlejedes de en kort periode til DSB, hvor de fik de midlertidige litra/nummer V 1-4, så DSB i denne periode havde 2 "sæt" lokomotiver med samme nummer, idet man også havde J 1-4 dengang.

Der blev imidlertid snart brug for dem på deres hjemmebane, da man allerede 16. januar 1917 begyndte at køre godstog på strækningen Troldhede-Vejen, mens strækningen Gjesten-Kolding først blev farbar fra 19. juni 1917, hvorefter man også kørte godstog på dispensation

TKVJ 5 - et sted på Troldhede-banen omkring 1923 (Arkiv: Ib V. Andersen)

TKVJ 11 med snenæse foran remisen i Kolding "efter krigen". Bemærk, at det ekstra gnistnet på skorstenen er drejet til side: Sneen er ikke brandfarlig! Maskinen har i øvrigt stadig vacuumudstyr, men ikke trykluft (O.W.Laursen)



mellem Kolding og Grindsted. Men den regelmæssige person- og godstrafik indledtes først den 25. august 1917, hvorefter strækningen Vejen-Gjæsten blev drevet som sidebane til hovedlinien Troldhede-Kolding, og her-efter var de store Wintherthursmaskiner forbeholdt hovedlinien, mens man havde anskaffet de to mindre maskiner nr. 11-12 til Vejen-Gjæsten-strækningen.

Da kullene efterhånden blev både dyre og knappe under krigen, var det nærliggende, at man hurtigt forsøgte sig med tørvefy- ring i de nye lokomotiver, og nogle billeder fra dengang viser da også, at man havde fået sat en ret drabelig tørvehæk på tenderens bageste del - den nåede faktisk helt op til toppen af maskinens tag, men omfattede altså ikke hele tenderen - formentlig ville man kunne vælge mellem kul og tørv efter behov: Kul op ad bakkerne ved Kolding og tørv ude på det flade hede- land længere nordpå. Det siges, at maskinerne klarede sig ret godt med tørvefyring, men der skulle meget store mængder til at give samme varme som kulle- ne, og risten skulle helst have været noget større.

#### De små 1B<sup>t</sup>-lok nr. 11-12

Til sidegrenen Vejen-Gjæsten var der kun brug for et par små lokomotiver, og man forhørte sig hos diverse privatbaner og entreprenører, om der skulle være egnede maskiner til salg.

Det viste sig, at Vandelbanen i 1914 havde sine oprindelige 1B<sup>t</sup>-maskiner stående arbejds- løse, da man efter banens forlæn- gelse til Grindsted var gået over til lokomotiver med tender.

I februar 1915 købte entre- prenør Carl Jensen, Kolding, VVJ 3 for 5.100 kr. til brug ved an- lægget af banen mellem Grindsted og Troldhede, men sidst på året solgtes den videre til Møller Holst, der var ingeniør ved TKVJ's anlæg. Prisen denne gang ukendt.

VVJ 2 solgtes direkte til Møller Holst i juni 1915, og den kostede 4.100 kr., hvortil kom 1.000 kr. for isætning af ny fyrkasse hos VVGJ i Vejle. Det er uklart, om også denne maski- ne blev brugt ved TKVJ-anlæg- get, men i hvert fald var den klar til afhentning hos VVGJ i Vejle den 28. september 1915 ef-

ter hovedreparationen, men blev først hjemført til TKVJ i 1917, hvor den blev indsat på Vejen- Gjæsten-strækningen som TKVJ nr. 11, mens den tidligere omtalte VVJ 3 fik nr. TKVJ 12.

Disse to maskiner var oprin- delig helt ens og sammen med en 3. søstermaskine anskaffet til Vandelbanen, der åbnede 1897. Maskinerne var dog bygget alle- rede 1895 af "Maerkische Loko- motivfabrik, Schlachtensee bei Berlin", og de blev formentlig allerede brugt ved anlægget af Vandelbanen. Ved dennes forlæn- gelse til Grindsted, slog de små maskiners knappe forråd af kul og vand ikke til. Den ene, VVJ 3, fik derfor anbragt en ekstra kulkasse bag førerhuset, og det påtænkte også at give den stør- re vandforråd. Kulkassen blev allerede anbragt i 1912, da ba- neforlængelsen var på tale, men siden blev det opgivet at bruge de små lokomotiver, da man for- udså, at Givebanens små, 2'B T2 lokomotiver ville blive til salg, når DSB overtog Givebanen 1913/14, og det endte også med, at de købtes af VVGJ, mens de gamle VVJ-maskiner sattes til salg.

De små VVJ-maskiner var en "efterligning" af v. Borries' be- rømte Hanomag'ere fra 1883, der leveredes til HHJ, HJJ og NFJ. Alle væsentlige mål var de sam- me, dog var VVJ-maskinerne ud- styret med lidt større kul- og vandforråd, og de var ikke så ekstremt kortbyggede: bl.a. var førerhuset noget dybere, og det havde en rigtig, lodret bagvæg og mindre sideudskæringer. De gamle Hanomag'ere havde kun bagvæg halvt op, næsten som en åben bagperron, og huset var både snævert og luftigt. VVJ-ma- skinerne havde også lidt højere placeret kedel, der i forbindel- se med det dybere førerhus

gjorde fyrbøderens arbejde noget mere bekvemt. Kullene var op- rindeligt placeret i den lille si- dekasse foran førerhuset på ven- stre side af maskinen, og even- tuelt i en ekstra bunke på før- rerhusgulvet.

Maskinerne havde ikke - og fik aldrig - overheder, og de var, sammenlignet med nr. 1-4 noget gammeldags med deres ud- vendige damprør, fladglidere og Allan-styring.

På den korte sidebane havde det dog næppe den store betyd- ning. Arrangementet af ramme- vandkassen ret langt fremme, tildels over forakslen, bevirke- de, at de vekslende vandmæng- der ikke påvirkede drivhjulenes akseltryk ret meget, mens for- akslens tryk var temmelig varia- belt, en detalje, som v. Borries i sin tid havde fremhævet for de små Hanomag'eres ved- kommende og en fidus, som man- ge senere konstruktører benytte- de sig af. Det kunne dog være risikabelt, hvis en slunken vandtank lettede forreste aksel- tryk alt for meget, da det var forakslen, der skulle styre lo- komotivet ind i kurverne.

Forløberen var styret direk- te i rammen, og den var affjed- ret med en overliggende bladfje- der i hver side, mens der var balancer mellem de to drivaksl- lers fjedre.

Kedlen havde - ligesom v. Borries' gamle type, ingen rig- tig dom, kun en diminutiv damp- hat foran på kedlen, og herfra gik damprene udvendig direkte ned i gliderkasserne. Regulator- akslen gik fra damp hatten oven på kedlen, gennem sandkassen (sandtæt!) og ind i førerhuset. Sikkerhedsventilen af Ramsbot- tom-typen var anbragt over fyr- kassen med afgangsrør over tag- højde.

Maskinerne havde oprindeligt kun skruebremse, virkende på de drivende hjul, men det ses af fotos, at i hvert fald nr. 11 ved TKVJ fik monteret vacuumudstyr med koblingslanger i begge ender af maskinen til betjening af togenes vacuumbrems - og mon ikke den også selv fik vacuumbremse. Samme maskine fik også "senere" sidevinduer i førerhuset, så den fantastiske runde fabriksplade fra "Maerksche" måtte flyttes et stykke bagud på sidevæggene! Jeg er ikke klar over, om også nr. 12 blev moderniseret på samme måde, for det eneste billede, jeg kender af den, er taget så tidligt, at den endnu ikke havde fået anbragt TKVJ's skorstensmærke, formentlig senest 1918/19: Træet i forgrunden (på Gjesten station) - et af perronlindetræerne - er endnu ikke meget tykkere end en mindre slangeagurk!

TKVJ 11-12 måtte - ligesom alt andet på TKVJ dengang - kun køre 45 km/h, men kunne formentlig godt køre noget hurtigere, hvis de fik lov. Deres trækraft var kun 43% af Mogulernes, og effekten angaves af fabrikken til max. 120 hk, så de var ikke egnede til meget terrænløb. HHJ's meget lignende Hanomag-maskiner var normeret til at trække 110 t togvægt i godstog, og HHJ's driftsbestyrer Bentzon hævdede, at de kunne trække 150 t på stigningen 1:100 - der er dog intet oplyst om, hvor hurtigt det kunne gå - eller hvor langt, inden de havde tabt pusten!

#### Den gamle P, nr. 10

Man skulle synes, at TKVJ i de to VVJ-maskiner, nr. 11 og

12 havde fået rigeligt med trækraft til driften af Vejen-Gjesten grenen, da man her kun kørte med én togstamme, og således i det daglige kun havde brug for én lille maskine, men når en af de små skulle til stor revision og være på værksted i længere tid, kunne man alligevel komme i bekneb, hvis der skete et uheld med den anden, for ikke at tale om, at der var meget kort tid til udvask, når maskinen skulle bruges hver dag. Endelig havde man også haft brug for en lille maskine til andre opgaver end den daglige drift på Vejen-Gjesten, der også kunne omfatte en hel del rangering for DSB i Vejen, hvor der var flere private sidespor på begge sider af hovedsporene. En lille maskine kunne eventuelt bruges til arbejdstog (ballastkørsel) eller mindre særtog - eller til rangering i Kolding eller måske ved en af de store tørvestationer i højsæsonen.

Hvorom alting er: Man besluttede at anskaffe endnu en lille maskine som supplement og /eller reserve for nr. 11 og 12, og heldet ville, at man havde en maskine af passende størrelse stående ubenyttet hos Odderbansen: HHJ 7, ex DSB (gl.) P 121, bygget hos Esslingen i 1883. Maskinen havde stået til salg i et par år, først med meget dårlig fyrkasse. Denne blev siden taget ud, og maskinen henstod en tid til salg uden fyrkasse, men med tilbud om, at man ville isætte en ny kobberfyrkasse ved salg. Da det ikke hjalp, satte man en stålfyrkasse i, så maskinen var driftsklar, og så hoppede TKVJ på den, idet man i november 1917 besluttede at købe HHJ 7 for en pris af 13.000 kr. Maskinen skulle så leveres "fuldstændig istandsat og malet med alt

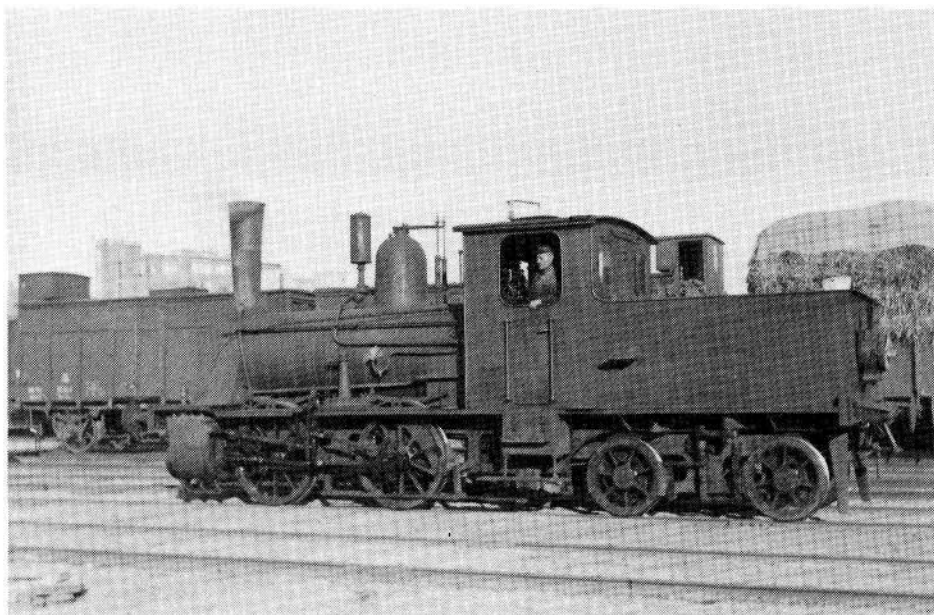
tilhørende Inventar efter Statsbanernes til denne Maskintype hørende Fortegnelse, tillige med 2 nye Bandager til Truckhjulene og 4 nye Bandager til Driv- og Kobbelhjulene".

Maskinen blev prøvekørt på HHJ og afsendt via Horsens-Odder Jernbane den 28. december 1917 til Kolding, så den kunne være klar til brug på TKVJ til nytåret 1917/18. Den fik hos HHJ påmalet sit nye litra/nummer: TKVJ 10.

Det ses af dataskemaet, at nr. 10's maskinkraft ikke afveg meget fra nr. 11 og 12's (lidt større cylindre, men lidt lavere kedeltryk) og trækraften var også nogenlunde den samme. Endelig kunne den køre de 45 km/h der var tilladt på TKVJ dengang. Den havde oven i købet vacuumbremse og -ledning til togbremse, så den var umiddelbart anvendelig, også i persontog, hvis der skulle blive brug for det ved TKVJ.

Den gamle P-maskine havde den usædvanlige akselfølge B2't, og det var dens konstruktør Otto Busse den yngre's mening, at maskinen normalt skulle køre med det, som vi ville kalde bagenden, forrest, hvilket skulle give den bedste gang i sporet. Den var desuden konstrueret specielt med henblik på det meget spinkle spor (35 lbs/yard eller ca. 17,5 kg/m) på banerne i Thy og Salling, og den havde oprindeligt et større akseltryk på knap 6 t i tjenstfærdig stand. Den meget langstrakte byggemåde med den lange vand- og kulkasse bag ved førerhuset, men det hele opbygget på en fælles ramme, bevirkede, at ændringer i vand- og kulbeholdningerne kun influerede lidt på adhæsionsvægten - det blev bogien under "tenderen", der måtte tage hovedparten af vægtvariationerne, og bogien kunne også bedst tillades at have et meget beskedent akseltryk, når forrådene var omtrent opbrugt, da løbehjulene jo ikke - som drivhjulene - havde nogen tendens til at hoppe under maskineriets påvirkninger.

Bogien under tenderkassen var sidebevægelig og styret i denne bevægelse af små arme efter Busses Patent, så den stillede sig rigtigt i kurverne. Afjædringen klaredes af en stor, omvendt bladfjeder i hver side, og herfra overførtes vægten til bogierammen via et pendulophæng, der bevirkede, at bogien med en vis fjederkraft søgte til-



KSB 6, magen til TKVJ 10, rangerer på København L i 1947. Vacuumbremsen kun til eget brug (ingen vacuumslanger, hverken for eller bag!) (Eilertsen)

bage mod midterstillingen og derved styrede køretøjets "tender-ende".

Bogiens kurvestyring var nok meget dybsindigt udtænkt, men strengt taget var den unødvendig, da bogier jo ellers har det med at indstille sig efter kurverne, og den specielt gode gang i sporet, når maskinen kørte "baglæns", synes at have været en illusion. Praksis svarede ikke til Busses teoretiske beregninger.

Omkring århundredskiftet fik alle P-maskinerne nye kedler med lidt dybere fyrkasser, og den oprindelige, stærkt fremadskrånede rist erstattedes med en vandret rist. Kedlen fik derved forøget sin hodeflade fra 29,4 m<sup>2</sup> til 37,7 m<sup>2</sup> - en forøgelse på 28%. Kedeludskiftningen gav også en ny vægtfordeling, så maskinerne fik større adhæsionsvægt, mens de tilsyneladende blev lettere bagtil, hvis man skal tro på DSB's DRM 1903. Jeg synes imidlertid ikke det lyder sandsynligt, at man har kunnet forøge vandbeholdningen med 500 liter og samtidig lette bagenden med 1,5 t - og det uden at hæve totalvægten med mere end 1 t. Så må den ekstra vandbeholdning havde været anbragt helt henne under forenden, hvilket så vidt jeg kan se ikke fremgår af tegningen af den reoverede "Pj med ny Kedel" fra 1897. DSB's nyeste tal (og HHJ's!) siger total tjenestevægt på 23,3 t, men TKVJ angiver i stedet 26,0 t - formentlig efter selv at have vejret nr. 10. Hvordan vægten så var fordelt på de enkelte aksler, vides ikke. HHJ angiver 23,3 t for alle sine 3 P-maskiner, så de har utvivlsomt bare "slugt" tallene råt fra DSB, for så ens er 3 gamle maskiner, der ikke engang var bygget samme tid og sted, s'gu ikke!. Altså: man skal ikke tro for meget på lister over tekniske data, heller ikke DSB's, selv om tallene gentages år efter år - de er bare aldrig blevet rettet!

De små P-maskiner var omkring århundredskiftet stort set overflødige ved DSB, som formentlig reoverede dem i håb om, at diverse privatbaner ville være interesserede i at købe dem, hvilket faktisk også skete i årene 1904-06.

TKVJ 11 rangerer med bl.a. margarinevogne ved "Alfa" i Vejen. Første vogn er EB 81 med postrum. Derefter en B-vogn samt en af de tysk byggede QB-vogne foran de mange margarinevogne. B-vognen, som var standard på Vejen-Gjesten strækningen kan kendes på det lidt smallere vindue tæt op ad gavlen ved toilettet. (Alfa, arkiv J.-B.P)

Ved privatbanerne var man skeptiske over for den "skøre ide", at maskinerne skulle køre "baglæns", og man prøvede at køre begge veje med dem. Man var dog aldrig begejstret for at køre med kofanger i begge ender, da den besværliggjorde til- og frakobling af vogne betydeligt, og man foretrak så at køre maskinerne forlæns, da det var det bekvemteste for føreren. Diverse forsøg viste, at maskinerne kørte nogenlunde lige godt begge veje, dog mente man på Randers-Hadsund Jernbane, at de gjorde mindre "Sideslag" (slingren), når de kørte med skorstenen forrest, mens det til gengæld sled lidt mere på kobbelhjulene (forreste drivhjul) at køre "retvendt". På TFJ mente man at have konstateret mindst slid på gangtøjet ved forlænskørsel, mens man her ikke mente at kunne se forskel på slidet på hjulenes flanger.

Hvorom alting er, så endte det med, at man de fleste steder kørte de gl. P-maskiner med skorstenen forrest og flyttede kofangere og sandkasser i overensstemmelse hermed, ligesom man indstillede maskinen, så den havde den bedste dampfordeling ved forlænskørsel. Det var nemlig umuligt at indstille gliderne, så de kørte ideelt i begge retninger, ikke mindst med den gammeldags Allan-styring. De, der er gamle nok til at huske DSB's O-maskiner, når de kørte lokaltog på Nord- eller Kystbanen ved København, vil sikkert huske, hvor slemme de var til at "halte", i det mindste i den ene kørselsretning: Dampslagene var meget ulige kraftige, de kom med ulige store mellemrum, og det kunne også tydeligt mærkes, når man stod i toget ved igangsætningen, at accelerationen va-

rierede i takt med drivhjulenes omdrejninger!

På Slangerupbanen, hvor man ikke brugte kofangere, vendte man dog ikke de gl. P-maskiner hvorved man sparede en del rangerarbejde.

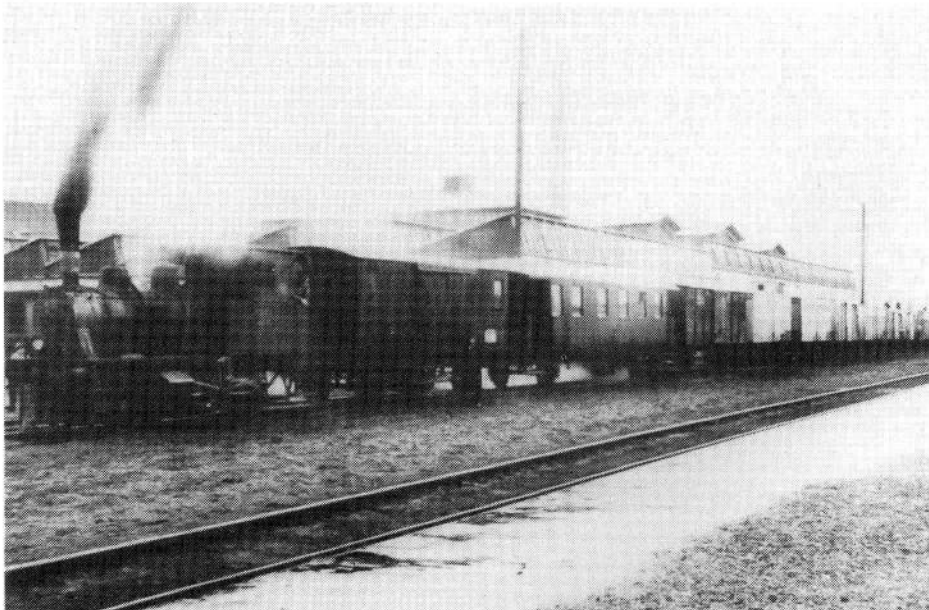
TKVJ 10 havde allerede fra HHJ fået anbragt sandkassen midt på fodpladen, så den sandede mellem de to sæt drivhjul - og altså lige godt (eller dårligt!) i begge retninger.

Maskinen fik ikke noget langt arbejdsliv ved TKVJ, idet den kun anvendtes i årene 1918-1920, hvorefter den stod uvirksom i reserve, indtil den videresolgtes til RGGJ i 1927/28.

Iflg. Olaf Skov anvendtes nr. 10 hovedsagelig til rangering og arbejdstog, men kun i meget ringe omfang til regulære tog. En del af arbejdstogenes opgaver var færdiggørelse af banens anlæg samt mergeltog med aflæsning på fri bane - et hårdt arbejde for personalet, da den tunge mergel skulle kastes godt fri af banens banketter, skråninger og grøfter, og dengang medførte man ikke faciliteter som fx hydrauliske kraner.

#### De gamle S-maskiner nr. 7-8

Det viste sig hurtigt, at de 4 Moguler ikke var nok til at klare hovedstrækningens drift. Man skønnede i foråret 1918, at der behøvedes 4 maskiner til den daglige drift, 1 til reserve og særtogskørsel og 1 til reparation, altså ialt 6 lokomotiver. Da ikke alle togene var så store, at man behøvede de store, 3-koblede til deres fremførelse, blev man interesseret i at undersøge, hvad DSB havde til salg fra deres "overskudslager", der omfattede en del maskiner,





der var blevet for små til at finde rimelig anvendelse ved DSB, men som stadig kunne bruges til lettere trafik i en årække. DSB kunne tilbyde nogle få maskiner af type Bs og (gl.) S, alle gamle, 2-koblede maskiner med tender. Bs-maskinerne var nu allerede afsat til VNJ og VaGJ, men der var endnu i april 1918 6 S-maskiner til salg til meget favorable priser: Mellem 11.000 og 18.100 kr., hvis man afhentede dem i København "i deres nuværende Tilstand" - men priserne var i øvrigt "underkastet Ministerens Afgørelse". Efter at have besigtiget maskinerne i København, ytrede man ønske om at købe nr. 351 og 356, der var blevet tilbudt for 11.900 hhv. 15.700 kr. Begge maskiner var blevet prøvekørt og hensat efter omfattende reparationer og kedelprøve. De havde kobberfyrcasser, som skønnedes at kunne holde mindst 6, hhv. 3 år, og cylindrene skønnedes at have en levetid på 10 og 15 år.

Kort efter viste det sig, at maskinafdelingens prisforslag forekom generaldirektøren for billige, så han foreslog at anbefale til ministerens godkendelse "en Salgspris, der ligger 25% højere" og, som det hed i datidens sprog: "Man forventer en behagelig Meddelelse om, hvorvidt Banen kunde ønske at købe Lokomotiverne til de saaledes forhøjede Priser". Troldhedebanen vedtog at acceptere de forhøjede priser, der stadig var meget favorable, og i juli måned 1918 fik banen så de to, gamle S-maskiner: 351 fra 1886 og 356 fra 1892, som begge var driftsklare og kunne sættes i drift så snart de havde fået anbragt påskrift og malet det nye skorstenmærke (hvidt-rødt-hvidt) på det gamle DSB-bånd, som DSB havde "dra-

get Omsorg for at overmale". Prisen for de to lokomotiver blev 14.975 hhv. 19.625 kr., ialt 34.600 kr.

De gamle S-maskiner var bygget af Stettiner Maschinenbau A-G, "Vulcan", Stettin til Gjedser Jernbane, hvor de betegnedes GJ nr. 9 hhv. 14, indtil de blev overtaget af DSB i 1893 og fik numrene 351 hhv. 356. Hos TKVJ fik de nu numrene 7 og 8 - så var der plads til eventuelt at anskaffe flere Moguler, uden at numrene kom til at overlape hinanden.

Med en trækraft på godt det halve af Mogulerne kunne nr. 7 og 8 formentlig slæbe godt 100 t op ad bakken fra Kolding, d.v.s. et persontog på 5 af banens personvogne + rejsegodsvogn - eller et blandetog af lignende vægt. Persontog skulle nu nok være noget mindre, hvis de skulle fremføres med rimelig hastighed på de bakkede strækninger nærmest Kolding. S-maskinerne var ganske vist ret "højbenede" og beregnet til at køre op til 70 km/h, men på TKVJ tillod man ikke over 45 km/h i den tid, man havde disse maskiner, så de kunne ikke (lovligt) kompensere for svag acceleration eller tabt tid op ad bakkerne ved at køre stærkt mellem stationerne på de flade strækninger. Det har nu nok været svært at undgå, at de en gang imellem "kom til" at køre rigeligt stærkt, når det kunne lade sig gøre på steder med gode over-sigtsforhold.

De gamle S-maskiner var faktisk en sjællandsk type i formindsket udgave, nemlig en mini-Ks-maskine - meget mini endda, idet selve S-maskinen (uden tender) kun vejede 22,1 t mod storebror's 38,8 t. Oprindeligt var S-maskinerne endda endnu

lettere: 20,8 t, men de var åbenbart også for spinkelt byggede fra starten, idet DSB lod dem ombygge med nye vanger (rammeplader) kort efter overtagelsen i 1893.

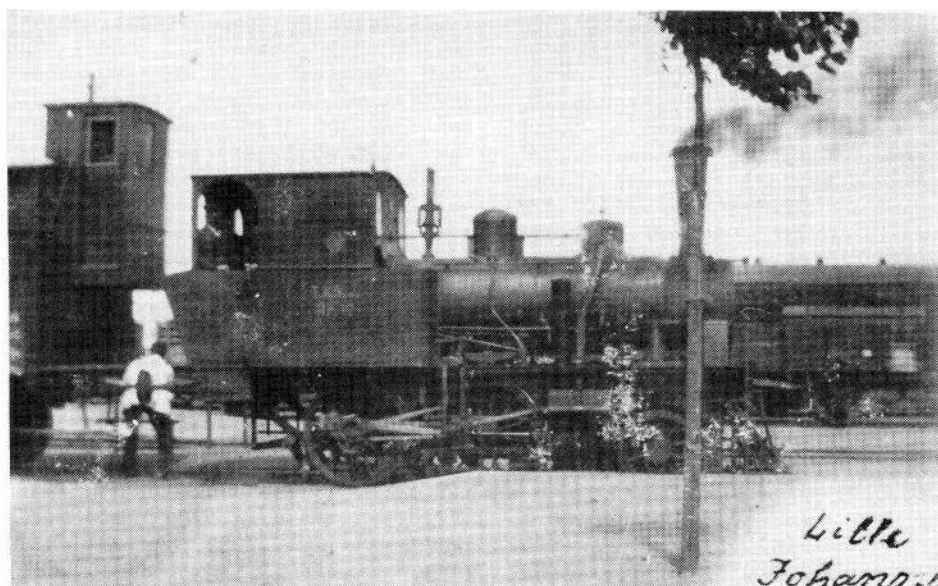
Det var ret korte 1B-maskiner med 2-akslede tendere. De fleste af denne type, der var meget almindelig i forrige århundrede både på Sjælland (Gs, Es, Ds, Fs) og i Jylland (Canada, B, C, Kj), havde cylindrene foran forløberen, og de var tilbøjelige til at have en uheldig vægtfordeling med for stor vægt på forhjulene. I modsætning her til havde både Ks-maskinen og den lille S-maskine forløberen anbragt foran cylindrene, hvilket gav en noget bedre vægtfordeling, og cylindrenes anbringelse nærmere midten af maskinen gav en roligere gang. Men for føreren var det mindre behageligt, at de primære drivhjul, drevet af plejlstængerne fra cylindrene, lå lige under førerhuset, der derved fik drivtræk og -trykkes lodrette komponenter rigeligt at mærke, idet lokomotivet hoppede usædvanligt meget med bagenden, i modsætning til de mere traditionelle maskiner, hvor det var midterhjulene, der hoppede hvorved denne ulempe fordeltes mere ligeligt over hele lokomotivet.

Cylindrenes anbringelse bevirkede, at man var faldet for fristelsen til den nemme løsning: At lade kraftdamprørene fra dommen gå udvendig på kedlen lige ned i cylindrenes gliderkasser, i stedet for at lade rørene forløbe inden i kedlen og sende dem via det varme røgstammer til cylindrene. Det gav formentlig et unødigt stort varmetab, men det var næmt og billigt! Spildedampen fra cylindrene førtes gennem et udvendigt rør ind gennem siden af røgstammeret.

Kedlerne på S-maskinerne havde sandkasse på ryggen foran dommen, så der kunne sandes foran forreste drivhjul. Bag dommen havde man hos DSB anbragt vacuum-ejektoren på en stilk og omgivet af en "saltbøsse": En lyddæmper med små huller i toppen. Over fyrcassen sad et par Ramsbottom-sikkerhedsventiler.

Maskinerne fik aldrig overheder, og cylindrene klarede sig derfor udmærket med fladglide-

TKVJ 12, ex VVJ 3 i Gjesten kort efter banens åbning: maskinen har endnu intet "slips", og træet på perronen er endnu i "kravlegård": bundet op til en rafte for ikke at knække i vinden. Bemærk maskinens ekstra kulkasse bagpå. (Arkiv P.T.)

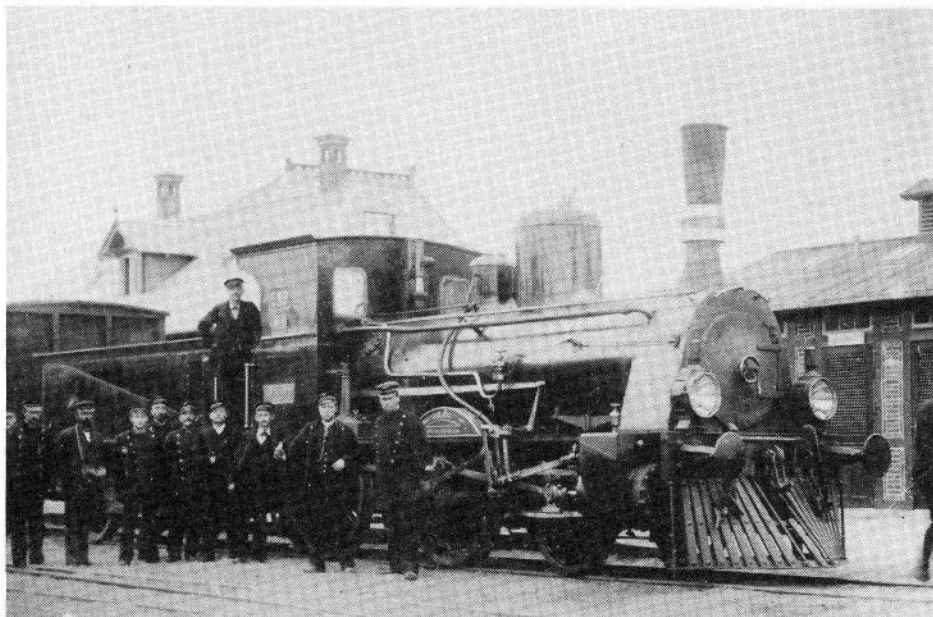


TKVJ PERSON- VOGNE	bygge- år sted	art	indretning	per- roner	over- gangs- form	tag- form	be- klædn	aksafst → m →	l.o.p. (t-m)	lara t	brem- ser	lys	varme	anm., ændr.			
															1916 Scnd	sidegang	t + 2K III 16 à 1880 3K III 24 à 1585
B 1	1916 Scnd	sidegang	t + 2K III 16 à 1880 3K III 24 à 1585	2 åbne	2	( )	teak	7,22	12,99	14,0	B, S	el + stearin	damp	1933 alt 1930 til MFVJ B 11-1933 B 10 "følleklasse," 4 opl.			
B 2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
B 3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
B 4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
B 5 <sup>1911</sup> B 3 <sup>11</sup>	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
C 21	"	midlgang	6 fug III 56/t(2.2) à 1553 mm	"	"	"	"	"	"	13,3	"	"	"	1926 rullelejer + VS, 1930 TB			
C 22	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" " 1930 VS + TB			
C 23	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1934 til KSB C 5			
C 24	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1930 til MFVJ C 16 1931 C 15			
C 25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1925 til SVJ D 9			
C 26 <sup>1930</sup> C 24 <sup>11</sup>	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1934 til KSB C 10			
C 27 <sup>1924</sup> C 25 <sup>11</sup>	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1934 til KSB C 15			
D 61	"	midlgang + post	4 f III 34/t(2.2) + 8,1 m post/avaleg	"	"	"	"	"	"	13,8	"	"	damp + kak.	1926 rullelejer + VS, 1930 TB, postdr.ænder, 1935 ombyg M 5			
D 62	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
TKVJ POST- OG BAGAGEVOGNE	bygge- år sted	art	postafd. l x b m	bogagenfd. l x b m	andet l x b m	per- roner	over- gangs- form	tag- form	be- klædn	aksafst → m →	l.o.p. (t-m)	lara t	brem- ser	lys	varme	anm., ændr.	
EA 71	1916 Scnd	bogage- kedel-ak lysvogn	(1,04 x 1,50 m) = 1,56 m <sup>2</sup> + 8,1 m <sup>2</sup>	5,51 x 2,64 m = 14,5 m <sup>2</sup>	1,50 x 2,64 m	18b	2	( )	træ	5,03 + 2,0 = 7,03	11,27	16,8	B, S	dymt akk.	VK, KK	1) 1921 KK i fjernskibkøpe 2) " Postbøt i bogagerum } sen TL (TB 2)	
" 72	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
" 73	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
EB 81	"	stykgedv.	(0,90 x 1,60 m) = 1,44 m <sup>2</sup> + 8,1 m <sup>2</sup>	6,00 x 2,69 m = 16,17 m <sup>2</sup>	1,50 x 2,69 m	"	"	( )	"	4,20	8,16	D → B, S sen TL	B, S sen TL	D → E →	4 →	1) Sverre dampvarme i lj.kupe 2) 1918 dymtakk, tara 3,0 t 3) 1927 " Postbøt " } last 7,5 t	
" 82	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
" 83	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
E C 91	1919	post- og baggage og lysvogn	3,92 x 2,09 = 8,2 m <sup>2</sup>	4,63 x 2,74 = 12,7 m <sup>2</sup>	1,40 x 2,74 m	20b	2	( )	"	6,72	12,67	14,2	"	dymt akk. postrum	1926 rullelejer	"	

re. Disse blev trukket af Allan-styring. Kedlen lå så lavt, at røgkammerdøren kun med nød og næppe kunne åbnes hen over pufferplanken, og styringsakslen kunne ikke komme under kedlen, som sådanne plejer. Der var derfor anbragt en forbindende styringsaksel lige bag fyrkassen, hvormed styringerne på de to sider af maskinen var forbundet. Ved storebror Ks var dette problem også til stede, men her forbandtes de to styringsdele med en bøjle over kedlen!

De to drivakslers fjedre var forbundet med balancer, og forløberen var styret direkte i rammen, og det var kun kobbelakslen midt under maskinen, der havde en lille sideforskydning. Hos DSB fik maskinerne, der oprindeligt kun havde haft skruerbremse på tenderen, simpel vacuumbremse på maskine og tender og omkring 1896/97 ændredes dette til automatisk vacuumbremse, som også kom til anvendelse som togbremse på TKVJ, hvis coaching stock var født med denne bremse.

Tenderen havde ikke, som ved de fleste lokomotiver, lokomotivagtige vanger, men en ganske almindelig, godsvoagnagtig undervogn, og den havde på baggavlen et gammeldags værktøjs- og redskabsrum à la en stor "postkasse". Nr. 353's tender blev ved en hovedreparation omdannet, idet denne "postkasse" fjernedes og selve tenderkassen forlængedes helt ud til pufferplanken, hvorved der skaffedes plads til 1,7 m ekstra vand og 300 kg ekstra kul.



Det har utvivlsomt været meningen, at alle maskinerne skulle have tenderens rumfang udvidet på lignende måde, men det vides fra fotos, at i hvert fald S 352 (=RHJ 5) og S 354 (=SNNB 7) stadig havde tender med "postkasse" bagpå, og det vides ikke her i skrivende stund, om TKVJ's 2 maskiner havde ombyggede tendere.

Omkring 1895/96 lod man i Aarhus tenderen til S 352 veje tom, hhv. med fyldt vandtank: Tom 6,7 t, med vand 12,0 t, altså et vandrum på 5,3 m<sup>3</sup>. Da TKVJ overtog de to S-maskiner, vejede man også tenderne i tom tilstand: Nr. 7 = 7,8 t og nr. 8 = 7,4 t, altså noget tungere end den, man vejede i 1890'erne. Det kunne tyde på, at også TKVJ's tendere var blevet udvidet på en eller anden måde, men måske på en anden måde end tender 353, der udbyggedes bagud og formentlig derved blev uheldigt agtertung. Andre tendere kan eventuelt være blevet udbygget i højden i stedet, og visse fotos viser en forhøjelse, i hvert fald for kulrummets vedkommende. I dataskemaet har jeg måttet nøjes med at anføre de oprindelige mål for kul og vand, da jeg ikke har sikre oplysninger om de senere ændringer. Det er dog rimeligt at antage, at TKVJ har valgt et par maskiner med udvidede tendere, hvis de har været til at skaffe - i betragtning af banens betydelige længde. Man kan også selv have forbedret på tenderne, jf. tørvehækkene på Mogulerne, da man allerede fra starten havde et ret veludstyret værksted, der nok skulle kunne lave lidt pladearbejde til husbehov!

S-maskinerne gjorde et godt job på TKVJ i lettere tog på hovedlinien samt til diverse fo-

refaldende, lettere opgaver for eksempel ballasttog, men da man omkring 1930 havde fået anskaffet et par rimeligt gode motorvogne, blev nr. 7 og 8 overflødige, og de udrangeredes endeligt midt i 1930'erne.

Vi har nu omtalt de lokomotiver, TKVJ anskaffede inden for det første driftsår. I 1920 anskaffedes endnu en Mogul, og efter 2. verdenskrig endnu et damploko fra DSB's "overskuds-lager", men disse maskiner vil blive omtalt senere.

#### Vognmateriellet

Hele TKVJ's oprindelige vognmateriel anskaffedes fra Scandia. Det var altsammen bygget i 1916 og var leveret, da banen påbegyndte den midlertidige drift i januar 1917, efterhånden som banen blev klar til brug. DSB lejede dog hos TKVJ 10 ballastvogne og 10 Q-vogne af det nye materiel i 1916/17, inden TKVJ selv fik brug for alle de leverede godsvogne.

#### Personvognene: store trævogne

1911 begyndte danske privatbaner at anskaffe en ny type personvogne: 13 m lange, 2-akslede vogne med åbne endeperroner, ret højt hvælvet tag uden tagrytter og udvendig teaklistebeklædning samt ét stort vindue i hvert fag. Undervognene havde typisk akselafstand 7,22 m, og lænkeakslernes fjedre var op-hængt i ovale ringe, der gav en mere passende sidebevægelighed end det tidligere ophæng med ring/sjækkel, som indførtes i slutningen af 1800-tallet.

I 1911 leverede Scandia en serie af denne vogntype til Kol-ding Sydbaner, mens Arlöf i Malmö leverede lignende person-

TKVJ lejede også en kort tid et af Svendborg-Nyborgbanens lokomotiver. Her ses SNB 3 kort efter århundredskiftet, endnu ung og frisk. Da TKVJ lejede nr. 21, oprindeligt nr. 1, var det en gammel, udslidt maskine, som hos SFJ ansås for udrangeringsmoden! (arkiv: H.A.)

vognmateriel til Nordvestfynske Jernbane (OMB). De svenske vogne havde vandret tagkant hele vejen rundt, mens Scandiovognene havde "nedgroede" tagender, der ikke var bøjet helt ned til en vandret kant, men havde en fladere gavlbue end taget havde over selve vognkassen. Og så havde Scandiovognene støtter af rundjern fra perronskærmen og til taget, mens de svenske vogne havde "selvbærende" tagender.

Det bør måske bemærkes, at nogle af disse vogne havde tagbue af cirkelform, mens flertallet havde elliptisk tagbue, hvilket sidste gav et større luftrum i vognene til forbedring af indeklimaet.

En påfaldende specialitet ved Arlöf-vognene var, at skillerummenes brædder var anbragt på skrå, så de virkede som skråstivere i vognenes tværetning: Skråt opad i 45° vinkel fra vognens midtlinie, så de dannede en slags sildebens-mønster på tværvæggene. Dette system har jeg aldrig set anvendt i Scandias vogne.

Scandiovognene til KS havde påfaldende brede vinduer (glas 1000 x 850 mm) med trærammer omkring glasset, mens de svenske vogne havde spejlglasruder med smalle metalrammer (ca. 910 x 920 mm).

Begge disse vogntyper byggedes videre til forskellige baner i en del år fremover, men 1913 dukkede en lidt afvigende type op fra Scandia, nemlig vogne med noget mindre vinduer med spejlglasruder uden ramme af nogen art: Glas 800 x 850 mm, og denne type leveredes til mange forskellige privatbaner i en år-række, vistnok indtil 1925: APB, AHTJ, HFJ, HVJ, KRB, LJ, MJB, (MTJ), NRJ, (NKJ), SKRJ, SVJ, TKVJ og ØSJS. Vogne til baner i parentes leveredes fra Wismar, understregede baner benyttede cirkeltag. Ialt leveredes 70 vogne af dette design eller godt 1/3 af alle de "store trævogne", der har kørt på de danske privatbaner. Det skal bemærkes, at den ydre lighed dækker over talrige forskellige indre indretninger, og jeg har også medregnet postvogne med eller uden svalegang og vogne af afvigende længde, men alle med et tydeligt fælles præg - den typiske, danske pri-

TKVJ C 21, Kolding 1961. Vognen har endnu både vacuum- og trykluftbremse og koks-varmekedel under toilettet. Bemærk den typiske Scandia-tagform. Vinduer med spejlglasruder: håndtagene fastskruet i selve glasset! (Foto: J.B.-P.)

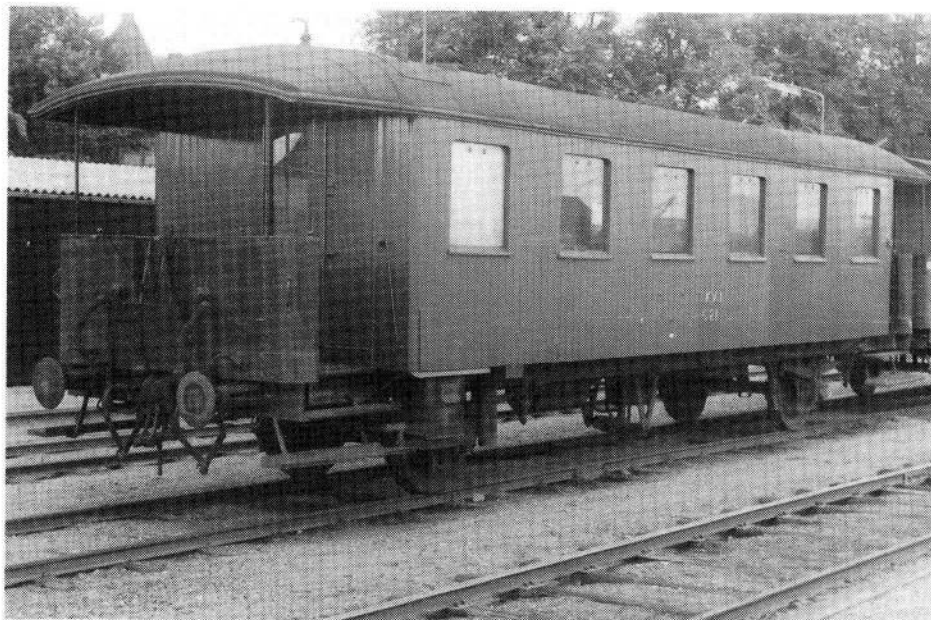
vatbanevogn fra tiden omkring og kort efter 1. verdenskrig.

Det skulle vist være fremgået af ovenstående, at Troldhedebanens personvogne hørte til denne standardtype, og TKVJ-vognene var oven i købet alle af samme længde og akselafstand: 12.990, hhv. 7.220 mm.

B 1-5 var banens "fine" vogne med sidegang og 2 II + 3 III kl. kupeer samt et toilet med indgang fra den åbne endeperron i II kl.-enden. Siddemodulet var på II kl. 1.880 mm, i III kl. kupeerne 1.585 mm, og der var i begge kupetyper regnet med 4 siddepladser i bredden, d.v.s. ialt 16 på II kl. og 24 på III kl. i én B-vogn.

På II kl. var der polstrede sofaer med fjedre i sæde og ryg samt øreklapper ved yderpladserne, og til hvert sæde 1 stk. løs pølle, som midterpassagererne kunne skiftes til at kramme eller støtte sig til. Der var bagagenet på skillevæggen, på den ene væg afbrudt af et lille spejl i træramme, og væggene var beklædt med tapet. Ved vinduet et beskedent klapbord på 300 x 450 mm og på hver side af dette et lille askebæger. På III kl. var der almindelige træsæder, men der var bedre plads i bredden, da der ikke var armlæn, og omtrent samme plads på langs ad vognen, da der her kun var tynde ryglæn af træ. Der var også bagagenet på III kl., men ikke klapborde eller spejle, og væggene var blot malede. Ydervæggene af pløjede, vandrette brædder, skillerummene af rammer med fyldinger.

Alle personvognene og de kombinerede person- og postvogne havde elektriske lamper og dampvarmeapparater. Belysningsstrømmen fik de fra visse bagagevogne, i begyndelsen kun fra E 71-73, der tillige havde dampkedel til togopvarmningen. De rene personvogne havde, foruden de elektriske lamper, "Reserve-lys" med stearinlys, som kunne anvendes, hvis det elektriske anlæg svigtede. Da man i det første år kun havde 3 "belysningsvogne", kunne man komme i bekneb for belysningsstrøm, og man kan jo gætte på, at det blev "Lille Johannes" mellem Vejen og Gjesten, der måtte klare sig med julelysene, indtil man 1918/19 fik etableret 5 batterivogne, hvorefter det kun var



undtagelsesvis, at man måtte ty til stearinlysene.

Alle personvognene var i øvrigt udstyret med både vacuum- og skruebremse, og kunne således også bruges som bremsevogne i blandede tog eller "rene" godstog, der jo ofte alligevel medførte en enkelt personvogn for alle tilfældes skyld.

C 21-27 var rene III kl. vogne med skæv midtgang: 6 fag á 1.555 mm, det ene endefags 2-mandsside dog optaget af et toilet med indgang fra endeperronen. Alle bænke af træ. Vognen delt af et skillerum i midten i to lige store dele, formentlig for rygere hhv. ikke-rygere. Udstyr i øvrigt som i B-vognenes III kl. afdeling.

D 61-62. Disse to vogne havde i en ende en III kl. midtgangsaftdeling med 5 fag og toilet i endefagets 2-mandsside, ganske som i C-vognene, dog var siddepladsmodulet kun 1.545 mm, eller blot 1 cm mindre end i C-vognene. I vognens anden ende fandtes et postkontor i ét rum på ca. 8,1 m<sup>2</sup> og med åben sidegang ("svalegang") forbi. Rummet var udstyret med det sædvanlige post-inventar, omfattende bl.a. skrivebord, sorteringsreoler, brevkasser med indkast udefra og skueglas indvendig, servante med vaskeindretning samt kakkellovn og dampradiator. Midt på gulvet desuden en rund "Stol", som vi vel nu ville kalde en taburet! Den åbne perron i postenden var kun 775 mm lang mod de normale endeperroner på 1.200 mm, og der var kun "stormkrog" i siderne - ikke perronlåger, og der var heller ingen gitterlåge for åbningen til overgangsbreen. Det var øjensynligt ikke meningen, at publikum

skulle forville sig ud i denne ende af vognen, hvor også svalegangen måtte siges at være farlig for fumlegængere og eventuelle fulderikker, da den kun var begrænset mod afgrunden af en spinkel kæde ca. 90 cm over gulvet. Postrummet havde dobbelte fløjddøre i begge sider - med en samlet åbning på ca. 85 cm. I siden modsat svalegangen var dørene forsænket ind i vognsiden af hensyn til fritrums-profilet, da dørene gik udad.

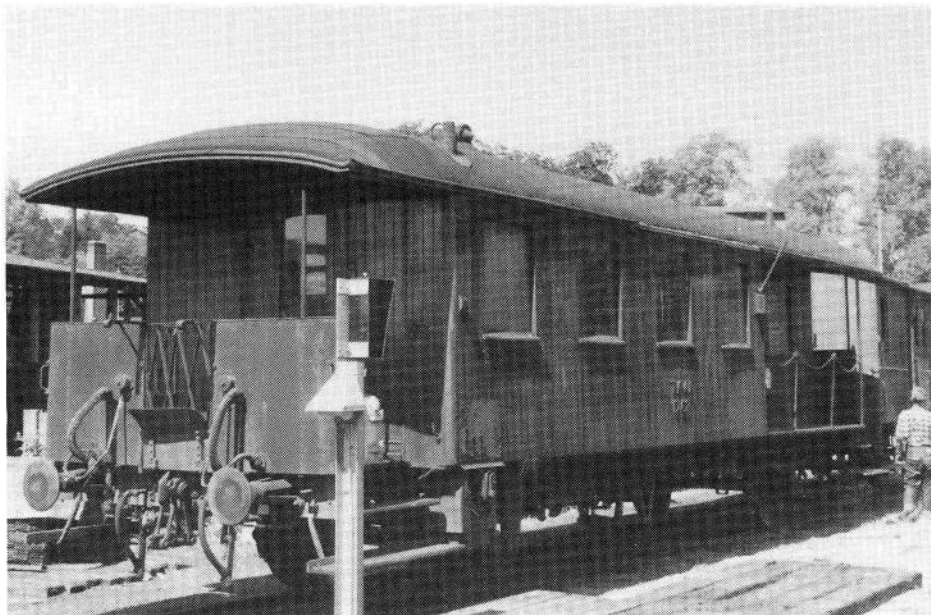
Disse 2 person- og postvogne suppleredes senere med en stor, kombineret post- og bagagevogn med et ganske lignende postrum, men herom senere.

TKVJ anskaffede aldrig flere, almindelige personvogne, men senere fik man diverse motorvogne og skinnibusser, der supplerede personvognsparken, mens man solgte ud af de oprindelige personvogne, der efterhånden blev overflødige.

#### Bagagevogne m.v.

E 71-73. Til åbningen leverede Scandia 3 store bagage-, belysnings- og kedelvogne, kaldet E 71-73, senere omlitreret til EA. Det var 3-akslede vogne med et par lænkeaksler tæt sammen under kedel-enden og en enkeltaksel under den anden ende. Vognen havde åben endeperron i togførerrum-enden, men kun gavldør og overgangsbros i kedelenden. Kedelrummet var 2,2 m langt, og kedlen stod tæt op ad skillerummet til det 14,5 m<sup>2</sup> store bagagerum. Ved ydervæggene stod to godt mejerhøje vandkasser med godt 1 m<sup>3</sup> vand og på den ene side af kedlen endvidere en kulkasse, der rummede ca. 1/3 m<sup>3</sup> kul.

Modsat kedelrummet var der et 4 m<sup>2</sup> stort togførerrum med



et fast bord, ved hvis kant skruebremsens sving var anbragt og herover en mindre sorteringsreol. Desuden fandtes en klapbænk, en pengekasse og en vaskeskumme samt en taburet. På indervæggen en reguleringstavle for strømforsyningen og i hver side en udkigskasse. Vognen havde dynamoanlæg, og under vognen var ophængt et større antal batterier til togbelysningen, hvortil anvendtes en spænding på 45 volt (mens DSB anvendte 65 V til togbelysning). Togførerrummet kunne opvarmes ved damp fra lokomotivet eller ved egen kedel. I det store rejsegodsrum var der kun en enkelt hylde højt på den ene endevæg samt på langvæggene en klapbænk i hver side. Under skydedøren i batterikasse-siden var det nederste trinbræt til at klappe op, da man ellers ikke kunne komme til batterierne!

E 81-83. Udover de store, kombinerede bagage-, belysnings- og kedelvogne, anskaffedes til banens åbning 3 små bagagevogne, på Scandias tegning betegnet "Stykgodsvogne", kaldet E 81-83, senere litereret EB. De havde et meget lille "bremserum", kun 780 mm langt. Det var udstyret med fast bord op ad gavlen (1.000 x 400 mm) og herover en meget beskeden sorteringsreol. Skruebremsens sving kunne ikke få plads ved bordkanten - det var derfor anbragt med spindelen udvendig på gavlen og omgivet af en almindelig sving-kasse af jern. Der var ingen udkigskasser og kun adgang fra godsrummet.

Resten af vognen var ét, stort rum (15 m<sup>2</sup>) uden faciliteter af nogen art, og den havde kun en skydedør i hver side - ingen gavldøre eller overgangsbroer. Til gengæld havde den løbebrætter i hele længden, så

Post- og personvognen TKVJ D 62 fra svalegangssiden 1959, stadig med koblinger for både vacuum, trykluft og lysstrøm, men koksbedlen synes i færd med at falde fra hinanden, og vognen gik kort efter over til baneafdelingen. (Foto: E.S.A.)

den var udvendigt passabel i en togstamme.

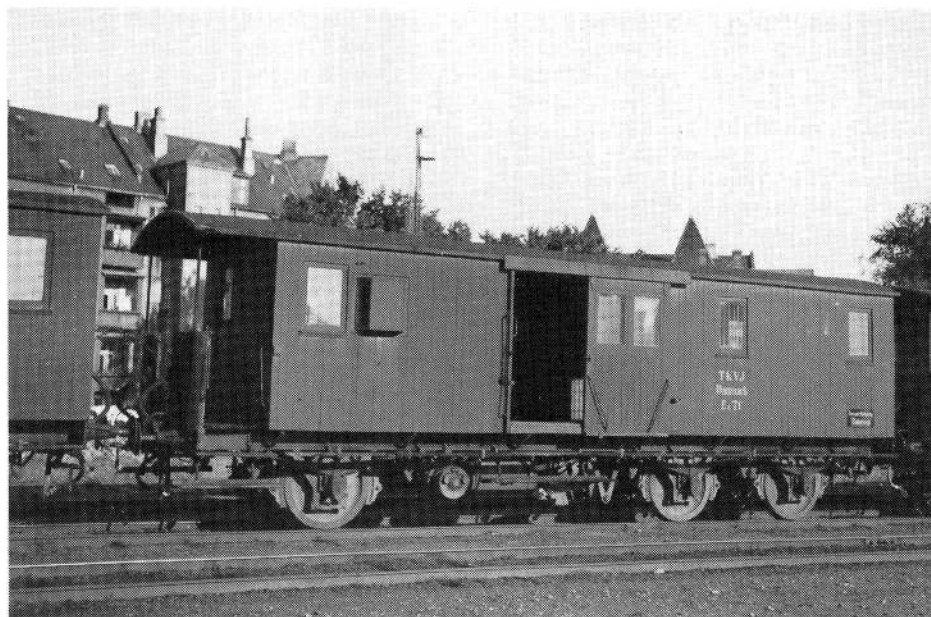
Vognen var altså nærmest en slags "finere" godsvogn. Den havde vinduer i skydedørene og et par faste vinduer i godsrummet, den havde dobbelte vægge med udvendig listebeklædning, ligesom de store bagagevogne - og så havde den vacuumbremse, ligesom de øvrige post- og rejsegodsvogne. Den måtte laste 7,5 t. Til sammenligning måtte alle DSB's 2-akslede bagagevogne dengang kun laste 6 t, uanset om de var større eller mindre.

Den ene af vognene, E 81, fik meget kort tid efter banens åbning monteret et dynamoanlæg med tilhørende akkumulatorbatterier til togbelysning, og denne vogn anvendtes i de små tog på strækningen Vejen-Gjæsten. Taravægten forøgedes kun med ca. 400 kg, men alligevel angives det, at rejsegodsrummet er "delvis optaget af akkumulatorkasser". Herefter skulle det i hvert fald ikke være nødvendigt at bruge stearinbelysning på Vejen-Gjæsten.

Selv om vi her i første omgang har begrænset os til at omtale det rullende materiel, der forelå ved banens åbning samt 3 lokomotiver, der anskaffedes inden for det første driftsår, vil det være naturligt at medtage dels endnu en post- og bagagevogn EC 91, anskaffet fra Scandia i 1919, dels alle banens godsvogne fra Scandia - også 2. leverance fra 1919, der hørte til samme ordreserie som EC 91, og som desuden er de sidste vogne, TKVJ fik leveret fra Scandia, bortset fra nogle motorvogne i 1920'erne og skinnerutebil M 6 under og skinnerbusserne efter krig II.

EC 91. Denne vogn, som Scandia altså leverede i 1919, var oprindeligt tildelt litra/nummer E 70 og altså rubriceret som "stor bagagevogn", sammen med E 71-73, men den blev ved banens store omstrukturering i 1921 anerkendt som en særlig type, der fik sin egen nummer"række" og eget litra EC 91.

TKVJ EA 71 i Kolding 1954. Oprindeligt med tog-varmekedel over dobbeltakslerne, senere kun bagagevogn med togbelysningsanlæg og postboks i bagagerummet. Måske trykluftbremse?? (Foto: O.W.L.)



TKVJ GODSVOGNE	bygge- år sted	art	DSB	last t	bdf. m <sup>2</sup>	rumf. m <sup>3</sup>	indvendig			okbst. → m →	l.o.p. (-m-)	lara t	bremser	anm.
							lang m	bred m	høj m					
IA 101...107 (-5-0)	1916 Scnd	lukket, hvid	QD	12,5	16,3		6,41	2,54		3,66	7,75	6,4	H	opr. Q 107-112 "Smærvogn"
QA 205...230 (5+0)	" "	luk. gods & lævæg	QF	"	"		"	"		"	8,20	7,4	S	" " 101-106
" 235, 240	1919 "	" "	"	"	"		"	"		"	"	"	"	" " 99-100
QA 201...222 (-5-0)	1916 "	" "	QD	"	"		"	"		"	7,75	6,4	H	" " 113-130
" 223...232 (-5-0)	1919 "	" "	"	"	"		"	"		"	"	"	"	" " 131-138
PA 1001...1012 (-5-0)	1916 "	åben med tørvehæk	PET	"	18,1	16,3 (59,6)	7,66	2,37	0,80 (1,63)	4,20	8,96	6,2	H	" P 221-230
PB 1105...1120 (5+0)	1919 "	roevogne	(PAR)P	"	"	16,3	"	"	0,90	"	"	6,9	S	" " 197-200
" 1101...1119 (-5-0)	" "	" "	PA	"	"	"	"	"	"	"	"	6,2	H	" " 231-246
Pc 1205...1240 (5+0)	1916 "	lav, åben	PFR	"	"	"	"	"	"	"	"	6,9	S	" " 201-208
" 1201...1214 (-5-0)	" "	" "	PF	"	"	"	"	"	"	"	"	6,2	H	" " 209-220
TA 1805, 1810	" "	ballastvogne	TDR	"	18,0	7,2	7,63	2,36	0,40	"	"	6,9	S	" T 301-302
" 1801...1809 (-5-Q)	" "	" "	Td	"	"	"	"	"	"	"	"	6,2	H	" " 303-310
QB 301...324 (-5-0)	1919 Niky	lukket, skydedøre	IE	15,0	21,3		7,92	2,69		4,50	9,30	9,3	-	
Pd 1305...1330 (5+0)	1919/20 *)	åben, lav træ	PER	"	18,4	18,4	6,72	2,73	1,00	4,00	8,80	8,8	S	
" 1301...1334 (-5-0)	--- →	" "	PE	"	"	"	"	"	"	"	8,10	7,7	-	
PE 1405...1490 (5+0)	1919 Hark.	" Høj, jern	PAUR	"	14,9	19,4	5,30	2,81	1,30	3,50	7,30	8,5	S	
" 1401...1473 (-5-0)	" "	" "	PU	"	"	"	"	"	"	"	6,61	7,5	-	
K 1705...1765 (5+0)	" Dort	" " træ	PTR	20	21,3	33,0	7,72	2,76	1,55	4,50	9,80	9,6	S	
" 1701...1769 (-5-0)	" "	" "	PT	"	"	"	"	"	"	"	9,11	8,3	-	
Z 521-525	?	åbne ?	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	A/S Sydjydsk Tørvefabrik, Vorbasse. Kun 1919-20
ZA 530-538	?	åben m. tørvehæk	PE	15	18,4	18,4	6,72	2,73	1,00 (1,7)	4,00	8,10	7,7	-	A/S Tørvefabrikken "Figdal", Rishøj.
ZB 541-543	?	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	Mathias Winther, Skjædebjerg Nord."

Brem = "Bremen" = Norddeutsche Waggonfabrik A-G, Bremen.

Dort = "Dortmund" = Dortmund-Hoerder Hüttenverein.

Goan = "Goossens" = J.P.Goossens Lochner & Co.

("Aachen") = Waggonfabrik, Brand bei Aachen.

Hark = "Harkort" = Waggonfabrik Harkort, Duisburg am Rhein.

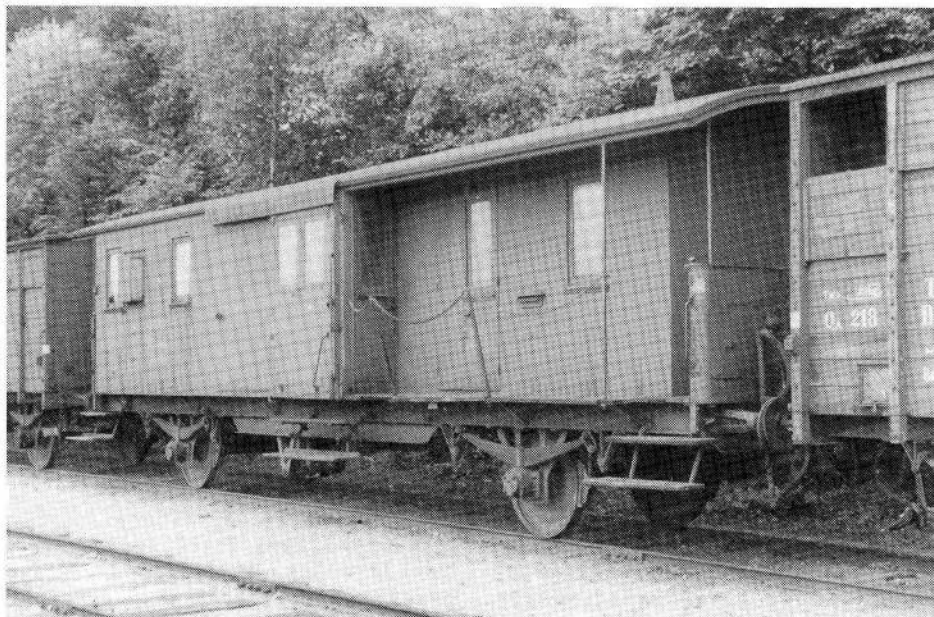
Niky = "Niesky" = Christoph & Unmack, Niesky.

Scnd = "Scandia" = Vognfabrikken Scandia, Randers.

Zwic = "Zwickau" = "Schumann" = Waggonfabrik Hermann Schumann, Zwickau.

o) DSB ltr. PAR for PA med skrubremse er rent teoretisk, da DSB ikke havde roevogne med skrubremse.

\* PD-, ZA- og ZB-vognene bygget på flere forskellige, tyske fabrikker, heriblandt Bremen, Goossens og Niesky og måske flere, men hvilke, der byggedes hvor er kun ufuldstændigt og usikkert oplyst.



Vognen var en ejendommelig krydsning mellem D- og E-vognene: Post-enden var indrettet på meget nær samme måde som D-vognenes, men bagage-ends gods- og tjenesterum var indrettet ganske som de tilsvarende rum i E 71-73, bortset fra, at de i EC 91 var lidt kortere og bredere. Godsrummet var dog næsten 2 m<sup>2</sup> mindre end i kedelvognene, de andre rum havde næsten samme areal som i "forbillerne".

Bagagevogne har ofte været smallere end gennemgangsvogne, så der kunne blive plads til, at personale kunne entre langs vognenes ydersider ad løbebrætterne uden at komme alt for nær faste genstande langs banen eller vogne på et nabospor. Vogne uden løbebrætter skulle også være smallere, hvis de havde udkigskasser, der ellers ville rage uden for konstruktionsprofilet, eller hvis de havde udadgående døre, der ikke, som fx på TKVJ's store D-vogne, var forsinket ind i vognsiden. Ingen af TKVJ's store E-vogne havde løbebrætter, men begge typer havde udkigskasser. Alligevel var EC 91 10 cm bredere end EA-vognene, men ser man nøjere på hovedtegningerne, opdager man, at EC-vognens kigkasser ragede tilsvarende mindre ud fra vognsiden. Bredden over kigkasserne - 3.140 mm - var åbenbart den største, tilladte vognbredde.

EC 91 var, ligesom EA-vognene, udstyret med togbelysningsanlæg med dynamo og akkumulatorbatterier i en bakke under vognen, og også her måtte nederste fodtrin under skydedøren i batterisiden være til at klappe op af hensyn til adgangen til batterierne.

Med anskaffelsen af EC 91 kunne man nu sikre elektrisk belysning i alle plantog, og man

behøvede ikke at have en ekstra bagagevogn med, når den kørte som postvogn. Det blev den længstlevende af banens E-vogne, og den fik senere rullelejer og trykluftledning, men beholdt vacuumbremser, så den var anvendelig i alle slags tog - bortset fra skinnebustog!

#### Godsvognene

Scandia leverede i 1916/17 til TKVJ 70 godsvogne af forskellige typer samt en 3-akslet sneplov, og disse vogne suppleredes i 1919 med endnu 30 stykker godsvogne sammen med ovenfor omtalte post/bagagevogn EC 91, så banen ialt fik 100 Scandia-godsvogne. At de så kort efter suppleredes med ikke mindre end 200 lejede og senere købte, tyske godsvogne, vender vi tilbage til senere.

Lukkede godsvogne. Heraf anskaffedes i første omgang 30 stk., mens der 1919 suppleredes med endnu 10 stk. De fik alle i første omgang litra Q og var af den type, der hos DSB kaldtes QD (med håndbremse) og QF (med skruebremse): 16,3 m<sup>2</sup>-vogne, der lastede 12,5 t. Vognene havde skydelemme i alle sidefag, incl. sidedørene og dobbelte fløjddøre i gavlene. De 8 skruebremse-vogne havde bremsehus ("tårn") og midt under vognen en smal bremsebuk med trykstænger til kun én bremseklods pr. hjul. Typen kaldtes "Lukket Gods- og Kreaturvogn", men 6 af vognene var helt fra begyndelsen hvidmalede. De kaldtes senere "Smørvogne" og måtte ikke læsses med "Kvæg eller ildelugtende eller tilsmudsede Gods". 1921 omlitredes de til IA, mens resten betegnedes QA - se iøvrigt dataskema-

TKVJ's kombinerede post- og bagagevogn EC 91 i ret miserabel stand i Kolding 1964. Man bemærke, at kædesceptrene var af begrænset soliditet. Læg mærke til undervogns-armering med ekstra jernbjælke. NB: Trykluftledning. (Foto: J.B.-P.)

et over Q-vognene. Godt og vel 1/5 af de lukkede vogne havde skruebremse.

Åbne godsvogne. 1916 anskaffedes 30 stk. kaldet P 201-230, hvoraf de 8 havde skruebremse. Hos DSB kaldtes typen PF med underlitra R for vogne med skruebremse. Det var middelhøje vogne med 900 mm<sup>2</sup> høje sider. Bundflade 18,1 m<sup>2</sup>, lastgrænse 12,5 t. Vogne med skruebremse havde "højt" bremsehus (4.150 mm o.s.) og i øvrigt bremsetøj magen til Q-vognenes. Godt en fjerdedel havde skruebremse.

Endvidere leverede Scandia 10 ballastvogne: T 301-310, hvoraf 2 havde høj skruebremse, hvis hus "svævede" på et stativ, højt over den kun 400 mm høje vognkasse, hvis sider var delt i 3 dele til at slå ned. Typen lignede meget DSB's TD-vogne, men var en anelse længere og havde lidt<sub>2</sub> højere sider. Bundflade 18,05 m<sup>2</sup>, last 12,5 t.

Kort efter leveringen anbragtes et højt tørvegitter ("Tørvehæk") på 10 af P-vognene, hvorved deres "tørverumfang" kunne omtrent fordobles, og disse vogne fik senere litra PA, mens de vogne, der intet gitter fik, kaldtes PC.

1919 leveredes endnu 20 åbne vogne af samme størrelse som de oprindelige P-vogne, men denne gang med "2 om Hængsler drejelige Sidelemme". Denne kryptiske beskrivelse hentyder til den type roevogne, som vi kender fra andre baner, der havde sukkerroer indenfor sit opland, specielt banerne på Lolland-Falster, Præstøbanen og Kolding Sydbaner. Disse vogne, der på TKVJ fik litra PB, havde samme dimensioner som PC-vognene, og de havde også dobbelte fløjddøre på langsiderne. Men de faste sider var erstattet af bevægelige sider, idet den øverste halvdel kunne løftes af, mens den nederste del kunne slås ned, ganske som på en ballastvogn. Denne vogntype, som DSB ikke selv anskaffede, dengang man kunne finde på at bygge denne type, kom alligevel til DSB i 1939/40, da man købte en lang række privatbanevogne, derfor kan vi oplyse, at typen hos DSB kaldtes litra PA, dog at DSB's PA-vogne havde nedfaldsdør på midten, da de stammede fra SNNB, hvis roevogne var indrettet på den måde.

Roevognene var altså på 18,1 m<sup>2</sup> og lastede 12,5 t, og de kunne foruden til roer også bruges til ballastvogne, når man lod de løse, øverste lemme blive hjemme. Imidlertid havde vognene den ulempe, at siderne kun var støttet af 2 stolper hver i stedet for 4, som tilfældet var på PC-vognene, og siderne (og midterdørene) kom derfor let til at bue og hælde udad, hvis de blev behandlet lidt hårdhændet eller fik for store overlæs, hvilket let kunne ske i tiden under og lige efter 1. verdenskrig. Der var stor vognmangel overalt, og man så lidt stort på bestemmelserne om, hvor meget man måtte hælde i vognene - og hvor meget sporet var beregnet til at tåle. Derfor er det forståeligt, at det netop var denne lidt skrøbelige type, banen først solgte videre til andre privatbaner, der manglede åbne vogne - de afhændedes alle mellem 1925 og 1931.

Det skal lige bemærkes, at 4 af roevognene havde skruebremse i højt hus, ganske som ballastvognene, og begge steder måtte huset have en ekstra støttepind fra husets bagkant og ned på ladets bund, da man ikke - som ved PC-typen - kunne støtte huset med skrån plader ud til de faste sider.

### Sneploven

De oprindelige målskitser af det påtænkte vognmateriel til TKVJ viser, foruden vognene, en 3-akslet sneplov af "Sjællandsk Statsbanetype". Den lignede nu mest den jyske type fra 1882 ff, i 1918 hos DSB kaldet nr. 29-47. TKVJ's var dog en formindsket og lettere udgave, formentlig magen til TFJ's plov fra 1904, hvoraf tegning findes i JMJK's TFJ-tegningshefte. Ploven havde forrest en lille "Diamond Truck", meget lig bogierne under DSB's gamle, lange, lavsidede godsvogne litra TG fra 1886. Sneplovens bogie havde dog kun akselafstand 1.200 mm og små hjul med diameter 760 mm. Baghjulssættet var derimod af almindelig godsvogn-størrelse.

Jeg ved ikke, hvor effektiv sneploven var, men man behandlede den åbenbart forsigtigt, for den eksisterede hele banens levetid, selv om den formentlig har været afsporet flere gange i sit liv - det plejede at være sådanne køretøjers lod, når man kørte snerydningsstog i snefog, hvor himmel og jord stod i ét og ingen rigtig kunne se, hvad der skete forude, indtil man pludselig mærkede bumpene, når ploven drejede til siden, uden at vise af i forvejen!

Senere anskaffedes en stor snenøse til anbringelse på lokomotiverne, og herefter har den gamle sneplov formentlig kun været holdt i reserve.

### **MATERIELLET I MELLEMKRIGSTIDEN: 1919 - krig II.**

I banens første år havde TKVJ enorme transporter af gods, først og fremmest indenlandsk brændsel, heraf overvejende tørv - det store brunkul-eventyr kom først under og efter 2. verdenskrig.

Lejede loko. Selv efter de tidligere omtalte lokomotivanskaffelser havde banen mangel på trækraft, og en overgang i 1918/19 lejede man KS 3 og SNB 21 til assistance, når tørvekampagnen var på sit højeste.

KS 3 var en 1Ct-maskine fra Henschel 1911, der i trækraft ikke var meget ringere end TKVJ's Moguler, men som havde en betydeligt mindre kedel og altså var mindre udholdende end TKVJ's trekoblede.

SNB 21 var en af de oprindelige maskiner fra Svendborg-Nyborgbanen, en 1B T2-maskine fra Jung 1897. Den var noget større end den gamle S-maskine (TKVJ 7-8), og den havde både større maskine og kedel - og godt 15% større trækraft. Men det var et "gammelt lig", der hos SFJ ansås for at være ud-rangeringsmoden omkring denne tid, men som dog blev holdt i live, indtil den blev totalt ombygget i 1924. Denne maskine kunne nok nærmest fungere som en ekstra S-maskine, men den ansås hos SFJ for at være en frygtelig kulsluger, så den har nok heller ikke været velset hos TKVJ.

Den 5. Mogul, TKVJ 5. Da krigen nu var forbi, var det imidlertid igen blevet muligt at købe lokomotiver (og godsvogne!) i Tyskland, der havde et enormt behov for at eksportere. Lokomotiverne var derfor nu meget billigere end de dyre schweiz'ere, TKVJ tidligere havde været nødt til at købe, og man skyndte sig derfor at anskaffe endnu en Mogul, denne gang fra Henschel i Cassel. Den leveredes i 1920 og fik nr. TKVJ 5.

Maskinen var i sine specifikationer meget lig de schweiz'iske, men havde en lidt mindre kedel, men større rist, så den var bedre egnet til tørvefyring. Og så havde den tillige fødevandsforvarmer, der skulle ned-sætte brændselsforbruget. Der foreligger ikke nærmere oplysninger om dette apparats type og virkning, men det er sandsynlig-

vis blevet fjernet igen efter ret få år, da kullene atter blev så billige, at vedligeholdelsen af forvarmeren blev dyrene end de sparede kul.

Mange var af den opfattelse, at den nye maskine var mindre elegant end de schweiziske forgængere, der var lidt enklere i linierne. De gamle havde bl.a. helt lige fodplade, mens nr. 5's bøjede ned både foran røggammeret og under førerhuset, ligesom den ikke havde den "smukt svungne" røggammersadel, endsi-ge den karakteristiske mundingskrave på skorstenen. Men også denne maskine havde et meget rummeligt førerhus med højt hvælvet tag og to sidevinduer i hver side samt faste låger mellem førerhus og tender, - og tenderen havde også et redskabs m.v.-rum bag på tenderkassen, ligesom på Wintherthur-Mogulerne.

Bortset fra, at nr. 5 så lidt "forkert" ud, viste den sig som en udmærket maskine, der - trods sin lidt mindre kedel - klarede sig tilfredsstillende, sammenlignet med de "gamle" Moguler. Den havde dog én ulempe: Den passede ikke reservedele med de gamle - den var et unikum, der skulle have sit eget reservedelslager, og det kunne meget vel gøre et vist indhug i fordelen ved, at den havde været betydeligt billigere.

Flere godsvogne. Af graferne for transporteret gods og for "heraf tørv" ses, at tørvtransporterne i banens første år var meget store og udgjorde langt størstedelen af det transporterede gods. Her kunne banens godsvognspark slet ikke slå til, og DSB kunne kun i ret begrænset omfang udlåne de vogne, der var brug for, til tørvtransporterne. Selv om man i 1919 fik leveret 30 ekstra vogne fra Scandia, forslog de som et æble i flodhestens mund, og man henvendte sig til grosserer Albert Svendsen, der var begyndt at importere nye godsvogne fra Tyskland, der havde meget store krigsskade-erstatninger at betale, og derfor måtte producere og eksportere sig ud af dette nederlagets problem (er der nogen, der aner nutidige paralleller?). TKVJ lejede i første omgang efterhånden 149 stk. åbne godsvogne af forskellige typer, og i løbet af tiden 1919-1921 lykkedes det TKVJ fra Albert Svendsen at købe ialt 200 tyske godsvogne, der fordelte sig således:



34 lavsidede trævogne, ltr. PD

15 t/18,4 m<sup>2</sup> som DSB PE(R)  
6 stk. 1305...1330 (5+0) m.S.  
28 stk. 1301...1334 (-5-0)u.br.

77 højsidede jernvogne, ltr. PE

15 t/14,9 m<sup>2</sup> som DSB PU(R)  
18 stk. 1405...1490 (5+0) m.S.  
59 stk. 1401...1473 (-5-0)u.br.

69 højsidede trævogne, ltr. K

20 t/21,3 m<sup>2</sup> som DSB PT(R)  
13 stk. 1705...1765 (5+0) m.S.  
56 stk. 1701...1769 (-5-0)u.br.

20 lukkede skydedørsvogne, ltr.QB

15 t/21,3 m<sup>2</sup> som DSB brun IE  
301...324 (-5-0) u.br.

S= skrubremse

u.br.= uden bremse.

DSB litra er de, der gjaldt i 1940 ff.

Mens vognene endnu kun var lejede, bar de Albert Svendsens private numre og tyske påskrifter, men samtidig med, at TKVJ købte alle disse vogne, omnummererede man alle sine godsvogne, så hver type fik sin nummerække, begyndende med numre endende på 01, og man indførte det rædsomme system, der også benyttedes af Hjørring Privatbaner, Sydfyenske Jernbaner, Stubbekøbingbanen og Slangstrupbanen: At vogne med skrubremse skulle have numre, endende på 5 eller 0, mens vogne med alle andre numre enten havde håndbremse eller slet ingen bremse. Det affødte i fortegnerne nogle besværligt lange nummerlister, som jeg dog her har søgt at komme uden om ved at betegne "hullede" nummerintervaller således: XUV...XYZ (5+0), når kun numre på 5 eller 0 forekommer, men PQR...PST (-5-0), når kun numre, der ikke ender på 5 eller 0 forekommer.

Per Topp Nielsen in The Deep South (Saxkøbing, postbox 36) har i 1980 udgivet et lille hefte "Studierapport 2" om TKVJ's rullende materiel, og heri har han anført en del noter om lejekontrakter, antal lejede vogne, Albert Svendsen-nummerrækker m.v., så særligt interesserede heri kan læse om dette - og om hver enkelt godsvogns senere skæbne, samt om de vogne, som TKVJ senere lejede ud, solgte eller lejede fra andre baner. Og Topp skulle stadig være leveringsdygtig i dette lille hefte, som jeg her må henvise til, da en redegørelse for alle disse detaljer helt vil sprænge rammerne for, hvad vi kan bringe i SIGNALPOSTEN om et så specielt emne.

De tyske vogntyper. Alle de tyske godsvogne, som Albert Svendsen leverede til TKVJ, var af gængse, tyske typer, der allerede dengang havde været bygget i mange år - nogle helt tilbage i forrige århundrede. Men de vogne, TKVJ fik, var nybyggede og havde efter datidens forhold helt moderne detaljer, såsom skivehjul, pladejerns-akselgafler og (i de åbne vogne) formpressede døre af jernplade. De længste af vognene havde tillige "Vereinslenkachsen", d.v.s. lænkeaksler ("svævende aksler") med så meget spillerum i akselgaflerne, at akslerne kunne stille sig (mere eller mindre) radiært i kurverne. Konstruktionen var standardiseret af "Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltung".

PD-vognene var åbne, halvhøje trævogne med 18,4 m<sup>2</sup> bundflade eller ca. samme størrelse som DSB's PF-vogne, men kortere og bredere, og så havde de aftagelige sider og ender, vogne med skrubremse dog ikke i bremsehusenden. Endestykkerne var i øvrigt tophængslede, ligesom på PF-vognene, og sidedør-fagene var også til at løfte af, så man fik en helt flad vogn ud af det. Skrubremsede vogne havde bremsehus på en platform på den forlængede undervogn, med gulv i samme højde som vognbunden. Bremsehuset havde en dør i hver side og indvendig et simpelt klapsæde. Bremsesvinget havde udvendig spindel og var omgivet af en svingkasse af jernplade. Bremsetøjet havde klodser på begge sider af hjulene, og det var ekvibreret, så alle klodser trykkede lige hårdt mod hjulene uanset slid på klodser eller bevægelser af lænkeakslerne, et betydelig mere avanceret system end det, der var anvendt på de skrubremsede vogne, som banen havde fået leveret fra Scandia.

De vogne, der ikke havde skrubremse, havde oprindelig slet ingen bremse - den simple håndbremse med vægtstang, som anvendtes som "parkerings"- og rangerbremse i Danmark efter engelsk forbillede, brugte man ikke i Tyskland, og TKVJ's vogne fik først monteret håndbremsere på de bremseløse, tyske vogne omkring 1930!

PD-vognene var konstrueret til 15 t last, mens DSB's pendant, PF-vognen oprindelig kun måtte laste 12,5 t, men omkring 1918 fik forstærket fjedrene til 15 t last. Dette skete ikke med TKVJ's tilsvarende vogne af litra PA og PC.

PD-typen, hos Deutsche Reichsbahn kaldet litra O, (of-

fene Wagen), fandt 1939/40 vej til DSB, der dengang købte et stort antal arbejdsløse privatbanevogne. Hos DSB kaldtes vognene PE eller PER for vogne uden hvh. med skrubremse.

PE hos TKVJ. Forvirrende, ikke sandt? Men hos TKVJ betød PE altså den lille, tyske jernvogn, der i øvrigt også - ligesom den tidligere omtalte, tyske trævogn, havde litra O hos Deutsche Reichsbahn: Det var jo også en lille, åben vogn til 15 t last!

PE-vognen var kort og bred med 14,9 m<sup>2</sup> bundflade og desuden ret højsidet (1,3 m). Den havde en akselafstand på kun 3,5 m, og hele vognkassen, undtagen bunden, var af jern. Siderne var faste og ligesom dørene formpressede med krydsknæk for at opnå størst mulige stivhed, hvorimod endestykkerne var tophængslede, aftagelige og helt flade. Også denne vogntype fandtes helt uden bremse eller med skrubremse med bremsehus, ganske på samme måde som på PD-vognen - og også jernvognens bremsehus var af træ!

Da DSB købte privatbanevogne 1939/40, ville de i første omgang ikke vide af disse små jernvogne, fordi de havde så kort akselafstand og derfor var uegnede til hurtige godstog. Men senere "overgav man sig", da det i øvrigt var gode og meget solide vogne, og man vedtog, at de hos DSB måtte laste hele 20 t, selv om de var født til 15 t last.

PE-vognene rummede godt 19,3 m<sup>3</sup> (gavlene havde svagt buet overkant), mens PD-typen kun rummede 18,3 m<sup>3</sup>.

K-vognene. Disse vogne var på størrelse med DSB's langt nyere 'Elo'-vogne, men endnu højere: 1,55 m indvendig. Det var trævogne med faste sider og tophængslede endestykker. De havde bundflade 21,3 m<sup>2</sup> og rummede ikke mindre end 35,4 m<sup>3</sup>, så de var udmærkede til tørvetransport. Hvad der er sagt om de forrige vogne vedrørende bremseudrustning gjaldt også K-vognene. De var konstrueret til at laste 20 t, (DR litra Om), hvilket man også anførte på dem hos TKVJ. Men faktisk overskred de i fuldt lastet tilstand banens maksimale akseltryk, der i 1918 var fastsat til 13 t, idet en fuldt lastet K-vogn uden bremse vejede 14,15 t/aksel, mens en vogn med skrubremse havde et akseltryk på 14,8 t. Måske har man undladt at udnytte disse vognes lasteevne fuldtud på TKVJ??

QB-vognene. Man transportererede nu også andet end tørv på TKVJ,

og man havde også i 1919/20 behov for lidt flere lukkede godsvogne, hvorfor man hos Albert Svendsen tillige købte 20 lukkede godsvogne - også en tysk standardtype, den simple 15 t/21,3 m<sup>2</sup> G-vogn (gedeckte Wagen) uden bremse af nogen art. Den fik ved TKVJ litra QB, selv om den efter DSB-praksis snarere skulle have haft et I-litra: Almindelig, lukket godsvogn med skydedøre i siderne, gavle uden døre og uden "Q-lemme" i sider og døre, kun med et beskedent jalousi i midterfaget t.v. for skydedøren og en aftagelig lem i yderfaget til højre. Lemmene kunne klappes ned indvendig og give en smule lys og luft i vognen, men det var ikke en type, der egnede sig til transport af levende dyr, endstige mennesker. Skulle man undtagelsesvis bruge bænkevogne, måtte man ty til de danskbyggede QA-vogne, hvor man kunne åbne de mange skydelemme, så eventuelle passagerer kunne få lys og luft - og kigge ud, hvis de rejste sig op!

Også disse lukkede, tyske vogne var solidt kram, og 10 af dem levede helt til banen lukkede i 1968, efter at DSB havde købt 5 stk. i 1940. Hos DSB blev de malet hvide og litreredes IE 18788-18792.

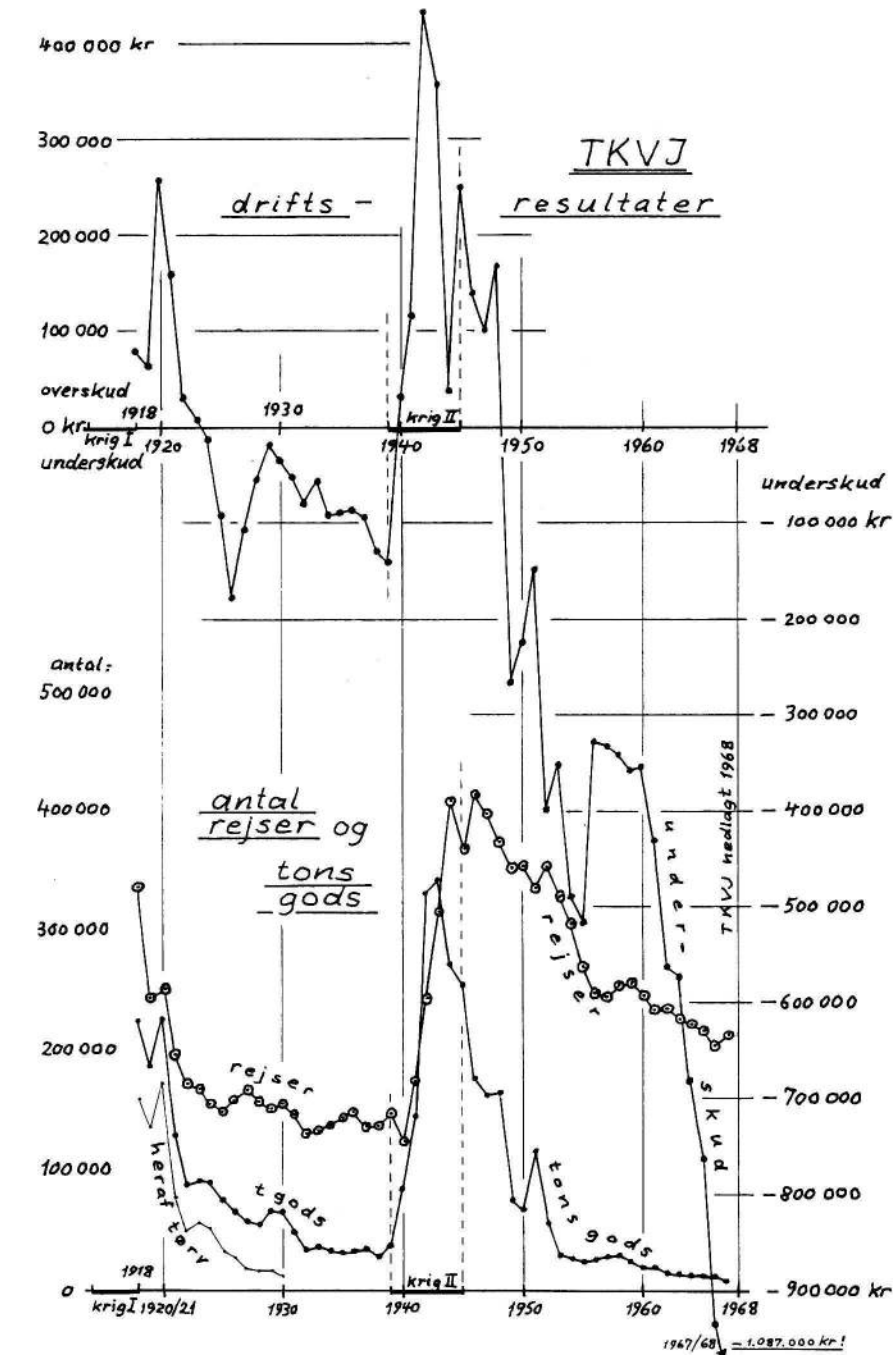
Ud over de ialt 300 godsvogne, TKVJ havde anskaffet indtil 1921, optrådte der fra september 1919 9 vogne kaldet ZA 530-538, som "I/S Tørvefabrikken Fugdøl" havde lejet fra Albert Svendsen for et tidsrum af 3 år, og som var indlemmet i TKVJ's vognpark som privatvogne i denne periode.

1920 optrådte yderligere 3 privatvogne, ZB 541-543, lejet fra Albert Svendsen af "Mathias Winther, Skjødberg Nord".

De ialt 12 ZA- og ZB-vogne var alle af samme type som TKVJ PD uden bremse, men forsynet med tørvehæk. Det vides ikke bestemt, hvor længe de var optaget i TKVJ's vognpark, men de var i hvert fald atter forsvundet i fortegnelsen fra 1925.

Meget kortvarigt har der desuden været optaget 5 vogne kaldet Z 521-525, tilhørende "A/S Sydjysk Tørvefabrik, Vorbasse". De er ikke registreret i DSB's privatbanefortegnelser for 1917, 1918 eller 1919. For 1920 haves ingen fortegnelse, og netop dette år skulle vognene atter være solgt, via TKVJ til (bage?) til Albert Svendsen, så de har nok kun været i brug netop i en enkelt tørvesæson i 1920, som har undgået at komme med i de almindelige fortegnelser, men Topp har fundet notater om dem i TKVJ's arkivalier.

Omkring 1920 har "Torvig Brunkulsleje, Troldhede" haft 42



åbne godsvogne med numrene 1-42 kørende på statsbanerne til transport af brunkul til forskellige østjyske søkøbstæder, bl.a. Kolding, hvortil det er nærliggende at antage, at vognene har kørt ad TKVJ, da det var den nærmeste vej, men sikker viden herom haves ikke. Vognene havde hjemsted i Troldhede, og ejeren var H.J. Henriksen og G. Kähler, Korsør. Der foreligger intet om, hvor længe den trafik har stået på, men disse vogne var ikke indregistreret hos TKVJ.

De arbejdsløse godsvogne. Af grafen for godstransporterne på TKVJ ses tydeligt, at behovet for åbne godsvogne til tørve-transporter hurtigt svandt ind efter 1920/21, så banen nu stod med en stor, arbejdsløs beholdning af åbne godsvogne. De fal-

dende transporter af tørv kunne også mærkes på mange andre baner i landet, omend i mindre omfang end på den udprægede "tørvebane" TKVJ, så der var ikke store muligheder for at udleje eller sælge godsvogne i mellemkrigstiden. Alligevel viste der sig enkelte lyspunkter i den henseende i løbet af perioden: Der byggedes stadig nogle få privatbaner, og det lykkedes at sælge ialt 71 åbne godsvogne til andre privatbaner i perioden 1925-1931:

- 1925: 5 stk. PB til Maribo-Torrig, MTJ PA 111 + PB 151-154.
- 1926: 5 stk. PB til Skive-Vestsalling: SVJ AM 100 + 110-113.
- 1927: 5 stk. PB til Mariager-Faarup-Viborg: MFVJ PB 201-205.

1927: 10 stk. PD til MFVJ, PD 305-314.  
 1927: 10 stk. K til MFVJ, K 400-409.  
 1928: 3 stk. PA +  
 12 stk. PC til Horsens Privatbaner, HBS J 80-85 og HV J 180-188.  
 1928: 8 stk. PD til Lollandsbanen, LJ NF 734-741.  
 1931: 5 stk. PB til MFVJ, PB 1101-1105.  
 1931: 5 stk. PE til MFVJ, PE 1411, 1417, 1418, 1425, 1439.  
 1931: 3 stk. PE til Randers-Hadsund, RHJ K 1-3.

Derudover lykkedes det TKVJ at udleje alle ballastvognene (TA 1801-1810) til DSB i en periode 1916/17: DSB LT 13501-10.

Sidst på efteråret 1926 lejede TFJ 25 af jernvognene (litra PE) i 3 uger for at hjemføre billige kul, der var "på tilbud" i Polen. Af bureaukratiske grunde skulle de indregistreres hos DSB, hvor de fik litra ZØ nr. 501301-325.

Endelig udlejede TKVJ kortvarigt i 1929 ikke mindre end 101 åbne vogne af forskellige typer til DSB, hvor de fik litra LH + TKVJ's driftsnumre. Det drejede sig om 4 PC, 12 PD, 50 PE og 35 K.

Efter 1931 havde man dog stadig 229 godsvogne tilbage, hvoraf man kun havde brug for en mindre del, men man kunne hverken leje dem ud eller sælge dem til en tålelig pris, så de fik bare lov til at stå og optage sporplads, som man heller ikke havde brug for, mens forfaldet så småt sneg sig ind på

de mange gode og ikke særligt gamle vogne. Men så udbrød 2. verdenskrig i 1939, og hos DSB fik man et anfald af forudseenhed: Man begyndte at hamstre brugte godsvogne fra privatbanerne! Og jeg husker selv, at man hamstrede brunkulbriketter fra Tyskland inden den tyske besættelse ramte os. Der kom bl.a. hver aften i en periode i efteråret 1939 gennem Holte en slæber, så lang, som en D-maskine kunne trække, bestående af tyske godsvogne, fuldt lasede med briketter, som siden blev stablet op i et mægtigt bjerg i Hillerød og kalket hvidt på siderne, så man kunne se, om der blev stjålet af briketterne! I disse tog fik man set bl.a. alle de tyske vogntyper, som indgik i TKVJ's vognpark - plus mange af nyere dato og design.

Men altså: DSB opkøbte i 1939 og 1940 omkring 650 privatbanegodsvogne - heraf 5 lukkede og 119 åbne fra Troldhedebanen! Jeg ved ikke, hvor meget DSB betalte for vognene, men det har i alle tilfælde lunet at få lidt penge i kassen efter at have haft underskud i 16 år! Siden har man nok ærgret sig over, at man afhændede de mange, gode godsvogne, idet man under krigen til gengæld måtte ud at leje ganske mange vogne fra andre privatbaner, heraf en del skrøbeligt ragelse, som DSB hverken ville eje eller ha', men herom senere.

DSB købte i 1939 ialt 112 åbne vogne fra TKVJ:

5 stk. PC	=	DSB PH	7589-7593
45 stk. PE	=	DSB PU	9901-9945
15 stk. PE	=	DSB PUR	9886-9900
31 stk. K	=	DSB PT	9470-9500
8 stk. K	=	DSB PTR	9654-9661
8 stk. TA	=	DSB TD	18001-008

og yderligere i 1940, 5 lukkede og 7 åbne vogne:

5 stk. QB	=	DSB IE	18788-792
2 stk. PA	=	DSB PF	17501-502
5 stk. PD	=	DSB PE	17734-738

Det var ialt 124 godsvogne til DSB, hvorefter man dog stadig havde 105 stk. tilbage, heraf 55 lukkede og 50 åbne. Man havde altså kun givet afkald på 5 af sine 60 lukkede vogne, mens man siden 1921 havde solgt 190 af sine 240 åbne vogne.

### Nedgangstiden efter 1921

TKVJ fik ved åbningen en flyvende start, og de første 4-5 år var gyldne tider for banen, først og fremmest på grund af de store brændselstransporter, der oven i købet affødte øget persontrafik, nemlig til de ret store arbejdspladser, hvor tørvene gravedes op, æltes, formedes, tørredes og læssedes, til dels på steder, hvor der tidligere kun havde boet ganske få mennesker, men nu opstod hele små byer, hvor mange mennesker boede i et primitivt "Klondyke" med barakker og kantine, smugkro og spillebule - med hårdt arbejde i moserne, men også i den sparsomme fritid en del "Wein, Weib und Gesang" med tilhørende ballade og slagsmål, hvor "Sorrige og Glæde vandrede tilhobe" i de få år, tørveeventyret varede. Derefter spredtes folk atter, efterladende stederne næsten lige så øde, som de var før banen kom.

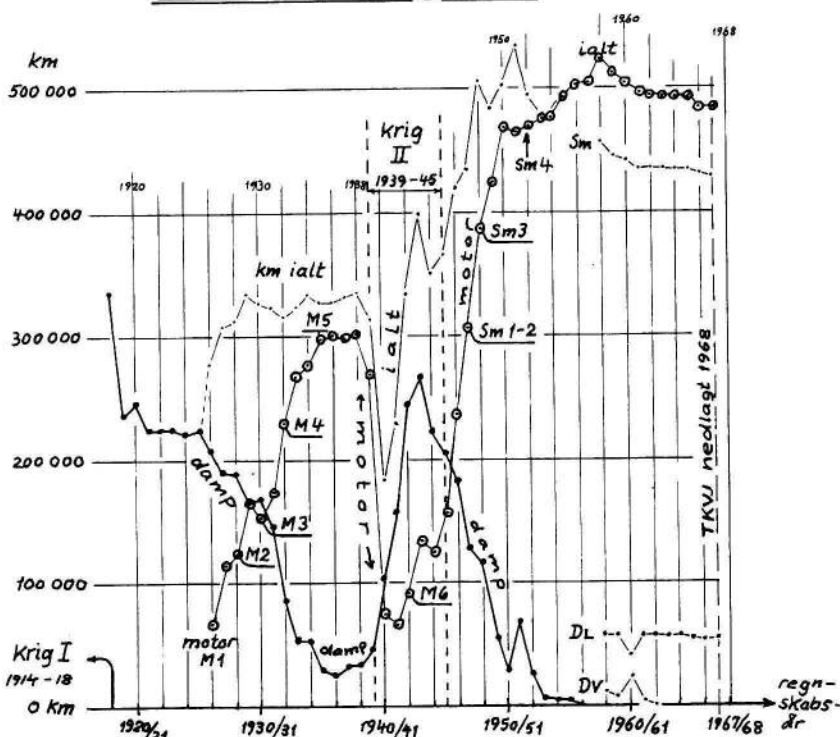
### Motoriseringen

Efter 1922/23 faldt godstrafikken mere moderat, mens persontrafikken tendens nok var faldende, men mindre entydig, utvivlsomt fordi man havde indsat flere tog, efter at have anskaffet den første motorvogn i 1926.

Man havde tøvet med indførelse af motorvogne ved TKVJ, da de vogne, man hidtil havde set i Danmark, ikke fandtes egnede for en så "stor" bane som TKVJ. De ældste Triangelvogne var for små med dårlige pladsforhold. De skulle vendes ved endestationerne, og de var ikke beregnet til at medføre almindelige vogne med normalt koble-

Læs venligst videre på side 140 >>>

### TKVJ: kørte tog - km



# Vore Færgeoverfarter

## SALLINGSUNDOVERFARTEN (2. del)

I 1920 og 1921 blev der til Lillebæltsoverfarten anskaffet 2 nye skruedampfærger, S/F DAN og S/F FYN. Anskaffelsen af disse færger muliggjorde, at man allerede fra 1919 kunne overføre H/F HJALMAR til Sallingsundoverfarten. Inden færgen sejlede til Limfjorden, blev den repareret og blandt andet forsynet med styremaskiner samt udstyret med en lille restaurant. H/F HJALMAR var lidt større end de to gamle færger ved Sallingsundoverfarten, og de kunne nu ud rangeres. H/F LILLE-BELT og H/F FREDERICIA blev herefter solgt til ophugning i 1922. H/F FREDERICIA undgik dog denne skæbne i nogle år, idet den blev reservefærge ved den dengang private Fåborg-Mommarkoverfart indtil 1926, hvor færgen blev solgt til Tyskland og formentlig ophugget.

H/F HJALMAR var ikke bedre til sejlads i is end de to tidligere hjuldampfærger, men tilstedeværelsen af skruedampfærgen VALDEMAR har nok bevirket, at sejladsen på Sallingsundoverfarten op gennem tyverne kunne opretholdes ret regelmæssigt. Driftsberetningerne omtaler ingen væsentlige driftsforstyrrelser.

I 1930 blev færgeklapperne påny forstærket. Ligesom første gang skete dette af hensyn til overførslen af automobiler, der til trods for, at en privat automobilfærge havde påbegyndt sejlads mellem Pinen og Plagen - det gamle overfartssted - var stigende.

Sejladsen på Sallingsundoverfarten var nøje forbundet med driften på Sallingbanen, hvis driftsresultater gradvist op gennem tyverne blev forringet i en sådan grad, at banen blev behandlet af det såkaldte stykgodsudvalg, der lagde driftsåret 1930/31 til grund for sine vurderinger. Som følge af udvalgets konklusioner blev der derefter i de følgende år gennemført en række moderniseringsforanstaltninger ikke alene for så vidt angik jernbanestrækningen men også af overfarten til Nykøbing Mors.

For så vidt angik jernbanedriften og herunder også foruden banestrækningen Skive-Glyngøre Nykøbing Mors station, skete der det, at driften i stor udstrækning blev motoriseret. Herved

blev bl.a. damprangermaskinen i Nykøbing Mors erstattet af en rangertraktor, således at det ene spor i remisen kunne undværes, hvorved der blev plads til en rutebil.

For så vidt angår færgefarten blev H/F HJALMAR og dens midlertidige afløser H/F KRON-PRINS FREDERIK afløst af en ny lille motorfærge - M/F MORSØ - der blev bygget på Nakskov Skibsværft i 1933.

M/F MORSØ ankom til Nykøbing Mors i begyndelsen af september 1933 direkte fra byggeværftet. Færgen vakte megen opsigt både i Nykøbing Mors og i Glyngøre, og efter en række prøvesejlads overtog den den normale sejlads på Sallingsundoverfarten. Indsættelsen af M/F MORSØ gav mulighed for udførelsen af flere færgeturer uden øgede udgifter, og færgen betød i det hele et stort fremskridt i forhold til de gamle hjuldampfærger. Som reservefærge for M/F MORSØ forblev S/F MARIE ved overfarten, og da denne færge blev udrangeret i 1935 var S/F VALDEMAR reservefærge. Senere blev S/F HÅLSINGBORG - i 1946 omdøbt til GLYNGØRE - reservefærge. Ved denne færges udrangering i 1964 blev M/F DAN og M/F SVEA reservefærger. Disse sidste 3 færger var normalt stationeret ved Helsingør-Hålsingborgoverfarten.

De nævnte moderniseringsforanstaltninger for Sallingbanen og Sallingsundoverfarten fik den virkning, at driftsudgifterne blev reduceret ganske væsentligt, hvorimod driftsindtægterne forblev uforandrede. Driftsresultaterne

var imidlertid fremdeles ikke tilfredsstillende, hvorfor banen og færgeoverfarten påny blev underkastet kritisk vurdering, denne gang af den i 1936 nedsatte trafikkommission. Kommissionen havde vanskeligt ved at tage stilling til sagen, idet de første planer om en fast forbindelse til Mors med eller uden jernbaneforbindelse nu var kommet frem.

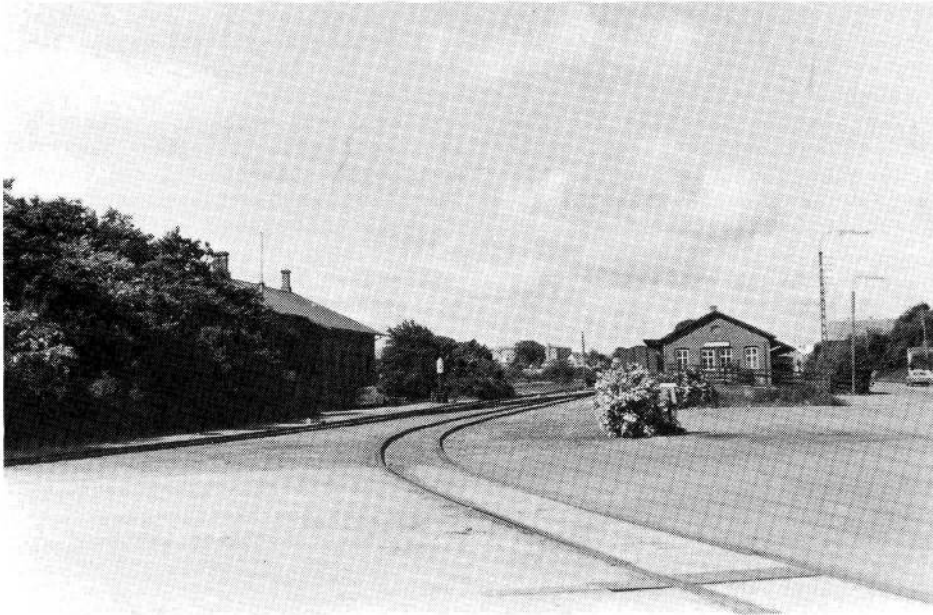
Udbruddet af den anden verdenskrig bevirkede, at alle broplaner indtil videre måtte henlægges og at der ikke foreløbig kunne ske afgørende ændringer hverken på jernbanestrækningen eller færgeoverfarten. Dog skal det nævnes, at der i 1935 var sket den modernisering, at broklapperne såvel i Nykøbing som i Glyngøre var blevet udskiftet, idet færgeklapperne i 3. leje såvel i Strib som i Fredericia ved den gamle Lillebæltsoverfart var blevet flyttet til Sallingsundoverfarten.

Sejladsen med M/F MORSØ kom iøvrigt gennem årene ikke til at foregå uden afbrydelser. Sejlads i is var færgen på grund af den svage maskinkraft ikke særligt egnet til. S/F VALDEMAR måtte derfor fremdeles gå ind i fartplanen ved særlige lejligheder, også efter 1938, hvor færgen var blevet overtaget af Statens Istjeneste.

Heller ikke dette var uden problemer, bl.a. skete der ved en bestemt lejlighed brud på færgens ene konsol til færgeklappen, hvorved der ikke kunne lastes eller losses køretøjer til eller fra vogndækket. Skaden kunne dog repareres ved det lo-



Glyngøre færgehavn, 7/9 1957



Nykøbing M station, 13/6 1976

kale værft i Nykøbing, Søren Larsen & Sønner A/S.

En lidt usædvanlig situation indtraf i vinteren 1947. Færgefarten havde på grund af is været indstillet et stykke tid, men nu ønskede byrådet i Nykøbing sejladsen genoptaget, hvorfor man anmodede statsbanerne om at lade M/F MORSØ assistere ved savning af en rende gennem isen fra Glyngøre til Nykøbing. (Formentlig var der dog kun tale om strækningen Ørodde-Nykøbing Færgesund). Ønsket blev imødekommet og arbejdet påbegyndt dagen efter fremsættelsen af anmodningen, hvorefter sejladsen dagen efter igen kunne genoptages.

M/F MORSØ var i sin lange levetid udsat for adskillige haverier på bl.a. hovedmotoren, hvorved der opstod driftsforstyrrelser på overfarten. Således både i 1938 og 1961, hvor der opstod brud på krumtapakslen. Heller ikke grundstødninger kun-

ne undgås i det vanskelige farvand, som Sallingsund er mellem Glyngøre og Nykøbing. Her har S/F VALDEMAR og bugserbåde fra GOLIAT-selskabet i Aalborg måttet assistere. Færgen gennemgik i 1953 en større istandsættelse, hvor også brand- og redningsudstyr blev fornyet og forbedret.

Med den stigende trafik af såvel person- som lastbiler først i tyverne, der fortsatte op gennem trediverne, for afbrudt af den anden verdenskrig igen at fortsætte fra midten af halvtredserne, var det uundgåeligt, at der blev etableret en privat automobilfærgesund mellem Pinen og Plagen. Færgeselskabet, der fik navnet SALLINGSUND FÆRGESUND begyndte sejladsen i 1924 med den lille nybyggede automobilfærgesund M/F SALLINGSUND. Færgen var bygget af træ hos skibsbygger Søren Larsen i Nykøbing, og der kunne overføres 6-8 almindelige personautobi-

ler pr. tur. Fem år senere kom den næste færgesund, hvorefter udviklingen blev sat i stå af den anden verdenskrig.

Efter krigen blev sejladsen på overfarten påny udvidet. Først med nye og større færgesund, senere med flere færgesund, således at antallet tilsidst var oppe på 6, hvoraf 5 sejlede fast på tider med stærk trafik. Overfarten var en stor konkurrent til statsbanernes overfart Glyngøre-Nykøbing Mors, ikke mindst fordi ekspeditions- og sejltider for den private færgesund var langt kortere end for statsbanefærgen, der jo var hæmmet af, at færgen både skulle overføre jernbanevogne og motorkøretøjer.

Alligevel kunne statsbanefærgen ikke undværes. Kom der store og tunge lastbiler til overførsel, måtte den private overfart i særlige tilfælde henvise til statsbaneoverfarten, hvor overførsel af særligt tunge køretøjer var mulig.

Persontrafikken på Sallingbanen og Sallingsundoverfarten ophørte med overgangen til statsbanernes sommerkøreplan den 23. maj 1971. Derefter opretholdtes godstrafikken med ét dagligt godstog fra Skive til Glyngøre, fremført af MT-lokomotiv eller disponibel MH-rangermaskine. Færgesejladsen med M/F MORSØ fortsatte efter behov på samme ugedage som godstogskørslen (mandage-fredage) med 3 á 4 dobbeltture daglig, således at godsekspeditionen i Nykøbing Mors fortsatte, men naturligvis under indskrænkede former.

Godsfærgesejladsen på Sallingsundoverfarten ophørte den 1. oktober 1977, selv om Sallingsundbroen først blev indviet den 30. maj 1978. I dagene efter lukningen sejlede M/F MORSØ dog endnu nogle ture. Først med de sidste godsvogne, der skulle tilbage fra Nykøbing, og derefter med jernbanevogne med skinnematerialer og sveller samt Baneafdelingens trolje, efter at sporterrænet i Nykøbing var blevet ryddet. Godstogskørslen mellem Skive og Glyngøre fortsatte indtil 1979, hvorefter al toggang på banen ophørte.

Derefter lå M/F MORSØ i færgesundet i Nykøbing Mors, hvor den blev købt af lokale entusiaster med bevaring for øje som veteranfærgesund. Planerne blev dog ikke til noget, og færgen forfaldt mere og mere, godt hjulpet af lokale vandaler.

M/F MORSØ blev derefter solgt til en produkthandler i



Glyngøre færgesund 7/9 1957

Nr. Sundby, som dog ikke havde til hensigt at ophugge færgen. En amerikansk køber var nemlig interesseret i skibet, der ved Aalborg Værft gennemgik en nødvendig istandsættelse inden turen over Atlanterhavet til Vestindien, hvor det var køberens hensigt at anvende færgen.

Under opholdet i Aalborg blev færgen påny udsat for hærværk og tyveri, hvilket formentlig var medvirkende årsag til, at det planlagte salg ikke blev til noget. Derefter blev færgen slæbt til Vejle, hvor den blev ophugget i 1983.

Også den private autofærges fart mellem Pinen og Plagen indstillede sejladsen, da Salling-sundbroen blev taget i brug. Færgeselskabets små færges kom derefter til forskellige andre indenlandske overfarter, hvor de kom til at erstatte ældre udtjente færges.

I Nykøbing Mors er nu næsten alle spor af jernbaneterrænet og færgeløbet forsvundet. Det var som nævnt i forrige artikel allerede ved stationens bygning i forbindelse med færgeselskabets påbegyndelse i 1889 tanken, at den skulle være udgangspunkt for flere nye jernbaner på Mors, men der kom til at gå mange år før jernbaneplanerne kom videre end ud over det forberedende stade. Først ved vedtagelsen af de sidste store jernbanelove her i landet i 1918 blev det lovmæssige grundlag tilvejebragt for blandt andre anlæg af følgende nye jernbaner:

- 1) En statsbane fra Nykøbing over Tødsø, Solbjerg til Vilsund, eventuelt derfra ført over til Thy ad en bro og forlænget til Thisted.
- 2) En privatbane fra Nykøbing over Lødderup, Tæbring og Hvidbjerg til Karby, samt
- 3) En privatbane fra et punkt fra den under 2) nævnte privatbane mellem Tæbring og Lødderup til Øster Assels.

Medens der for privatbanernes vedkommende tilsyneladende aldrig blev påbegyndt noget som helst, skønt eneretsbevillingen blev udstedt den 31. marts 1920, var det modsatte tilfældet for statsbanens vedkommende. I 1921 fik Trafikministeren bemyndigelse til at lade arbejdet påbegynde for så vidt angik strækningen Nykøbing-Vilsund, medens spørgsmålet om banens videreførelse over Vilsund blev udsat til senere afgørelse, idet dette projekt kædedes sammen

med spørgsmålet om anlægget af havnen ved Hanstholm og bygningen af en jernbane mellem Thisted og Hansted.

Den første bevilling til den nye jernbane opførtes på finansloven for 1922/23 med kr. 400.000. Arbejdet blev udliciteret til entreprenørfirmaet H. Hoffmann & Sønner, som i sommeren 1924 for alvor gik i gang med anlægsarbejderne. I Nykøbing blev der foretaget adskillige ekspropriationer, flere ejendomme på Vesterbro blev nedrevet og for Højbro blev der bygget en større viadukt. Også andre steder langs den nye bane blev der bygget broer og viadukter, og jordarbejdet skred hurtigt frem. På finansloven for 1924/25 blev opført kr. 300.000 til banens bygning, ligesom der på efterfølgende års finanslove var afsat midler til baneanlægget. Hele banen påregnedes færdigbygget i 1927 eller 1928.

På dette tidspunkt var der imidlertid indtrådt en ændring i forholdene, som skulle få afgørende indflydelse på det igangværende jernbaneanlæg. I årene efter lovens vedtagelse var automobildriften for alvor blevet en faktor, man måtte regne med i forbindelse med offentlig trafik, jernbanerne havde ingen monopolstilling længere. Rutebildriften var nu i stærk udvikling og konkurrencedygtig, og efter en række overvejelser blev arbejdet med bygningen af banen derefter indstillet inden den var færdigbygget, hvorefter de udførte arbejder måtte anses for helt nytteløse og den anvendte kapital for tabt.

For så vidt angår Glyngørebanen er situationen den, at statsbanerne har optaget sporet på en 4 km lang strækning nær-

mest Skive og derudover aftalt med kommunerne, at disse kan optage det resterende spor. Baneanalerne kan anvendes til stiarealer, men ikke til andet, da der skal være mulighed for at genetablere banen. Dog er arealet nærmest Glyngøre havn solgt til Sallingsund kommune.

De i artiklerne nævnte damp- og motorfærges er nærmere omtalt i følgende numre af SIGNAL-POSTEN:

H/F LILLE-BELT og FREDERICIA, 7. årg. nr. 1 (januar 1971)

H/F HJALMAR og KRONPRINS FREDERIK, 7. årg. nr. 2 (marts 1971)

S/F VALDEMAR og MARIE, 7. årg. nr. 5 (oktober 1971)

S/F VALDEMAR tillige i 15. årg. nr. 4 (december 1979)

S/F HÅLSINGBORG/GLYNGØRE 7. årg. nr. 5 (oktober 1971)

S/F OREHOVED, S/F M/F FYN/SVEA og DAN 7. årg. nr. 6 (december 1971)

M/F MORSØ 8. årg. nr. 5 (oktober 1972).

**Ib V. Andersen**

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Jernbanevenner med billeder af DB computer-nummererede damplokomotiver søges for køb af kopi.

Stig Olsen, tlf. 01 34 21 95 mellem kl. 18 og 19.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE



Færgeløbet i Nykøbing Mors (foto: James Steffensen)

# VEJOVERFØRINGER

# I

Her begynder en lille serie af byggetegninger, som fortsætter i to kommende numre af SIGNALPOSTEN. Den omfatter nogle vejoverføringer, som er forholdsvis små og derfor egnede til modelbaneanlæg. Grundlaget er DSB's konstruktionstegninger, sådan som de indgik i entreprisekontrakterne. Men alt, hvad der ikke har betydning for almindelig modbygning, er udeladt, fx betonarmering. Der er tre grundtyper. I den første og ældste hviler et træbjælkelag med plankedæk på murede piller. De øvrige to er af jernbeton i henholdsvis skelet- og pladekonstruktion, begge beregnet for rigtig vejbelægning.

Tegningerne gengives som sædvanligt i mål 1:87, men kan selvfølgelig lige så vel bruges til modelbygning i andre størrelser end H0. Endnu en gang henvises til SP nr. 3/1983, side 113 (omsætning af mål uden regnearbejde) og side 116 (omsætning af mål ved beregning). Uanset hvor korrekt modellen af en vejoverføring derefter kan bygges i relation til det virkelige fritrumsprofil, bør man dog først kontrollere, om modellens profil nu også er tilstrækkeligt for det rullende materiel, der faktisk kører på det pågældende modelbaneanlæg. Hvis ikke, justeres bredde og højde i gennemkørslen. I de fleste tilfælde vil en beskednen sænkning af sporet antagelig være det eneste, som eventuelt er nødvendigt. Men det kan medføre, at udgravningens skråninger bliver lidt stejle og pillerne en smule højere, end tegningerne viser.

## 6,3 m Overføring, Roskilde-Kalundborg, st. 553-54

Den først viste overføring fandtes i, hvad der dengang var udkanten af Holbæk, nemlig hvor Ringstedvej krydser banelinien ca. 800 m sydøst for den oprindelige stationsbygning. I 1918 blev den nedrevet, og til erstatning opførtes en noget bredere overføring i jernbeton. Nedrivningsarbejdet indgik i samme entreprise som bygningen af den nye viadukt, og derfor var en tegning af den gamle også indhæftet i entreprisekontrakten. Desværre er årstal for projektering eller bygning ikke påført. 6,3 m Overføring er for øvrigt heller ikke tegningens oprindelige betegnelse. Det fremgår bl.a. af, at målene på den er givet i (danske) fod og tommer, i det følgende angivet med ' og ". De 6,3 m er en senere, afrundet oversættelse til metersystemet, af 20'.

Typen er ualmindelig smuk med sin enkle og naturlige brug af traditionelle materialer og former, hvor der er en klar adskillelse af det bærende og det bårne. Det er næppe for meget sagt, at den vil være en pryd på ethvert modelbaneanlæg, hvis epoke den vel at mærke passer i. Netop med henblik på dette ville det være rart, om nogen af læserne kan oplyse, hvor sent man endnu traf denne viadukttype - og hvor?

Til fuldstændig opfattelse af, hvad de forskellige planer, snit og opstalter viser, tjener følgende beskrivelse, som er givet ovenfra og ned. Langs begge sider af brodækket er der et gelænder af jern, med overliggeren (håndlisten) 3' (942 mm) over dækket. Gelænderets sceptre (stolper) står med 5' (1570 mm) afstand. Deres tværsnit er 1 3/4 x 1 3/4" (46 x 46 mm). Overliggeren og den nederste "liste" er Ø 1 1/2" (39 mm). Mellemside vandrette jern er lidt spinklere, Ø 5/4" (33 mm). Sceptrene er boret ned gennem brodækket over yderste træbjælke, i dennes midtlinie. Der er påsat en flange, hvor de går ned gennem dækkets overside, og de er fastspændt med en møtrik under bjælken. Bredden 20' = 6,3 meter (egentlig kun 6,28 m) måles mellem gelænderens midtlinier. Ud til brodækkets kant er der yderligere 1' i hver side.

Brodækket består af 3 x 12" (78 x 314 mm) planker. Oven på disse er lagt et sliddæk af 5/4 x 9" (33 x 235 mm) brædder, men kun i 14' (4,4 m) bredde. I begge sider er der altså langs gelænderet et "forsænket fortov" på 3' (942 mm) bredde. Bjælkerne er af 12 x 12" (314 x 314 mm) tømmer oplagt med 2' 10" afstand fra midte til midte. Bjælkerne ligger ikke direkte på de murede piller, men hviler på "remme" af 8 x 8" tømmer. Der er to sådanne remme på hver pille, også endepillerne, og der er indbyrdes forbundet med korte tømmerstykker i samme dimension. Brobjælkerne er kæmmet (skåret ned over) disse remme i 2" (52 mm) højde. Det ses ikke, hvorledes eventuel forankring er udført.

I begge ender af overføringen er der i overgangen mellem vejbefæstelse og drobak lukket fra undersiden af dækplankerne ned til murpillen. Det er gjort med tømmer i 4" tykkelse, anbragt for enden af brobjælkerne og på yderkanten af remmen. Dermed forhindres nedskridning af vejmateriale. På tilstødende vejstrækninger er der i 15' bredde brolagt kørebane

og uden for denne i begge sider en 5' bred rabat.

Yderpillerne er opmuret af granitkvadre. Det samme gælder mellempillernes nedre del, hvorimod selve "skaftet" på dem er teglstensmurværk. Buestykket over udsparringen i mellempillerne er halvcirkelformet og udført af 4 x 1/2 arwn (når stik udføres på denne måde, behøver stenene ikke at tildannes i smig, som hvis der skulle være forbandt). Foroven er pillerne afsluttet med betonstøbte afdækninger.

I selve gennemkørslen er grøfterne trukket så tæt ind til sporet som muligt og stensat. Og i tilslutning hertil er der en belægning af håndsten (pigsten) omkring mellempillerne.

Det er ikke oplyst, om teglstensmurværket er af røde eller gule sten (det første er nu nok det sandsynligste). Heller ikke foreligger der noget om malingen på gelænderne eller om trækonstruktionernes behandling. Man må tro, at de er imprægneret eller bestroget (den udførende part har nok sagt "smurt") med tjæreolieholdige, træbeskyttende produkter, således at det helt nye eller nyistandsatte brodæk overalt er sortbrunt eller brunt. Senere bliver det så slidt og vejrbidt på oversiden især - i en ubestemtlig grå tone, som er snavset, men ikke så mørk endda.

## Lidt om tegningerne

Den gamle vejoverføring ved Holbæk havde et lille længdefald. Det er for nemheds skyld udeladt i optegningen her (øverst på tegningsark A-B), men kan selvfølgelig let genskabes i modelbygning, hvor der er behov for det. Og der var, som det ses, en skæringsvinkel på 60°. På tegningsark C-D er vist en forenklet udgave med 90° skæringsvinkel. Overføringen længde såvel som de murede pillers dimension i sporets retning bliver på den måde mindre. En model af 90°-udgaven er tilsvarende lettere at udføre og fylder følgende knapt så meget på anlægget som en model med 60° skæring (alt andet lige).

Tegningsmaterialet er til en vis grad fælles for de to udgaver. Og selv om det måske virker lidt bagvendt, er det en regulær vej til rigtig opfattelse af den skævinklede overføring at sætte sig ind i den retvinklede først.

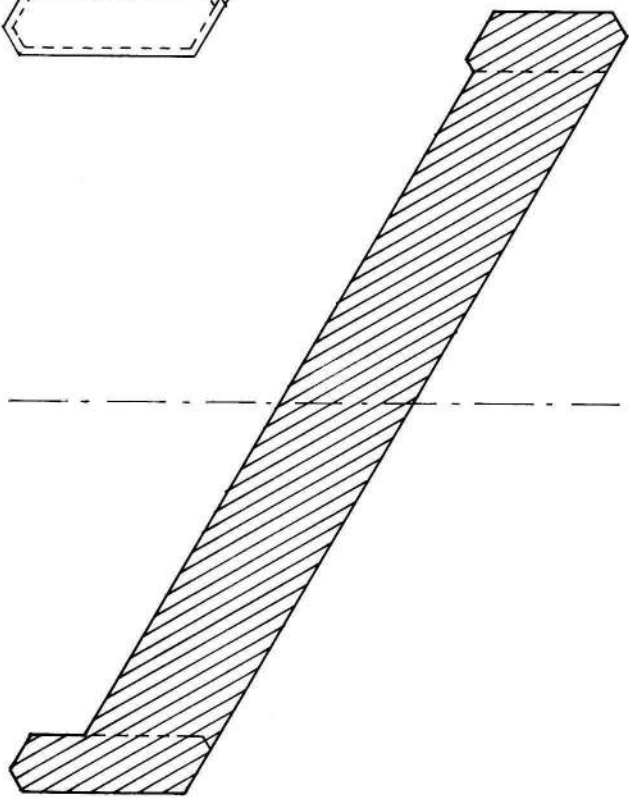
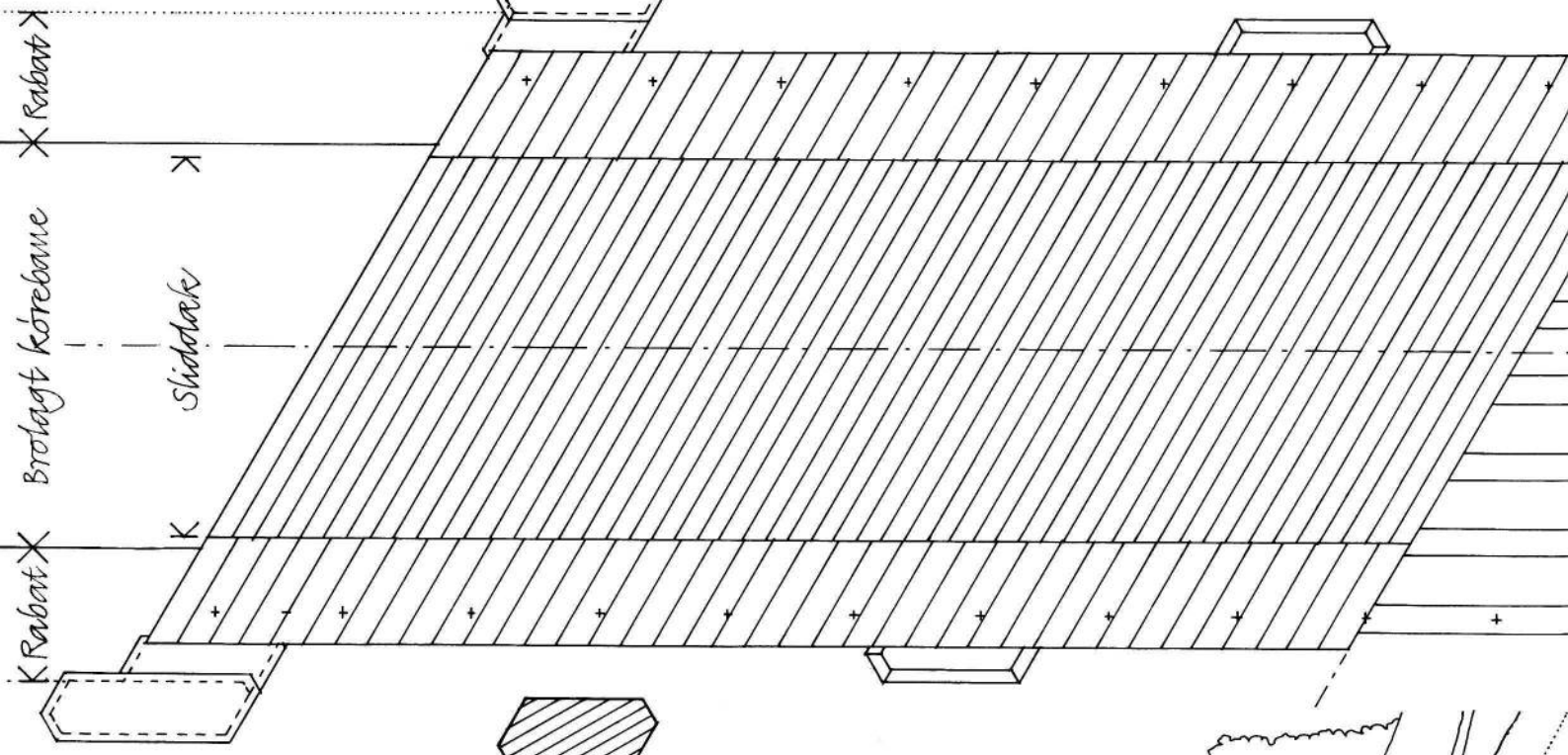
I længdesnittet på ark C er endepillernes fundamenter vist, men kun til anskuelse af helheden, idet man ved modelbygning i fx N, H0 og (i hvert fald inden-

A

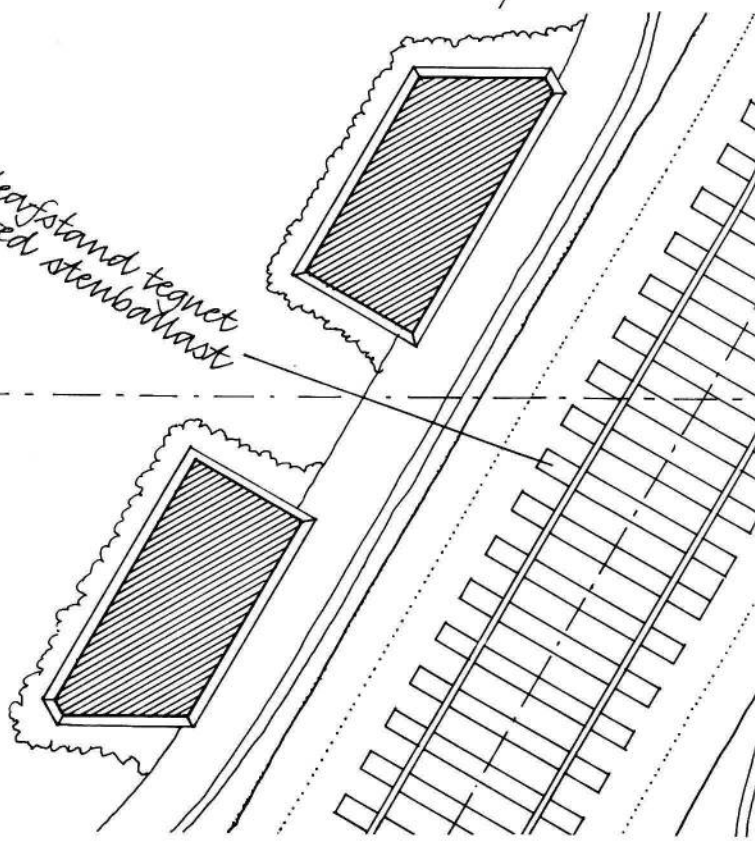
6,3 m VEJOVERFØRING MED 60° SKÆRINGSVINKEL

Repro-kontrol: når denne linie er 100 mm lang, er tegningen i mål 1:87

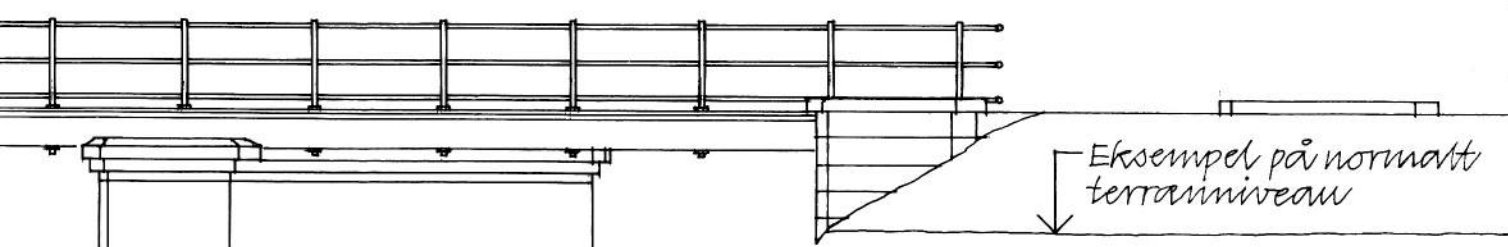
Overkant skinner



Svejkørfstænd tegnet som ved stenballast



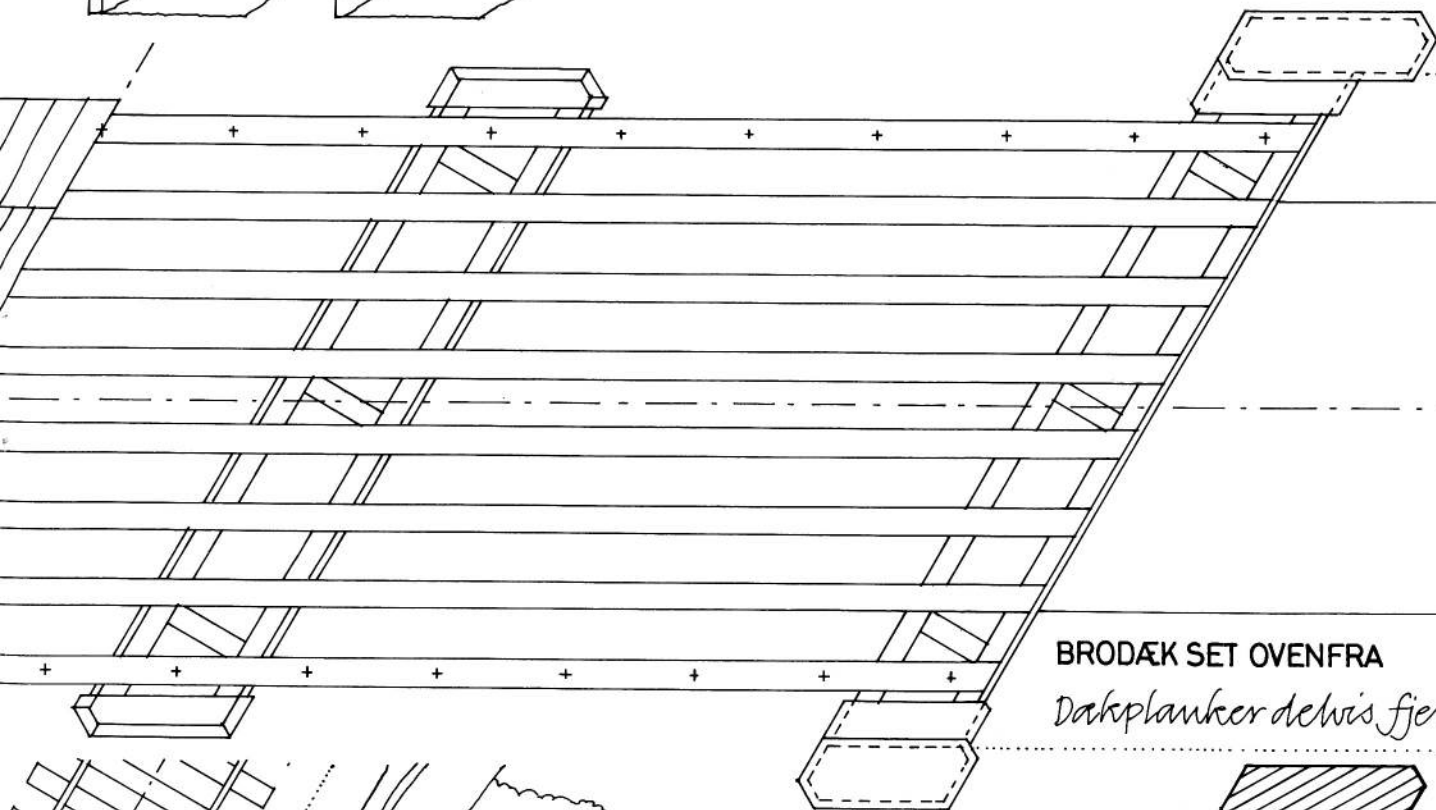




**OPSTALT SET VINKELRET PÅ BRODÆK**

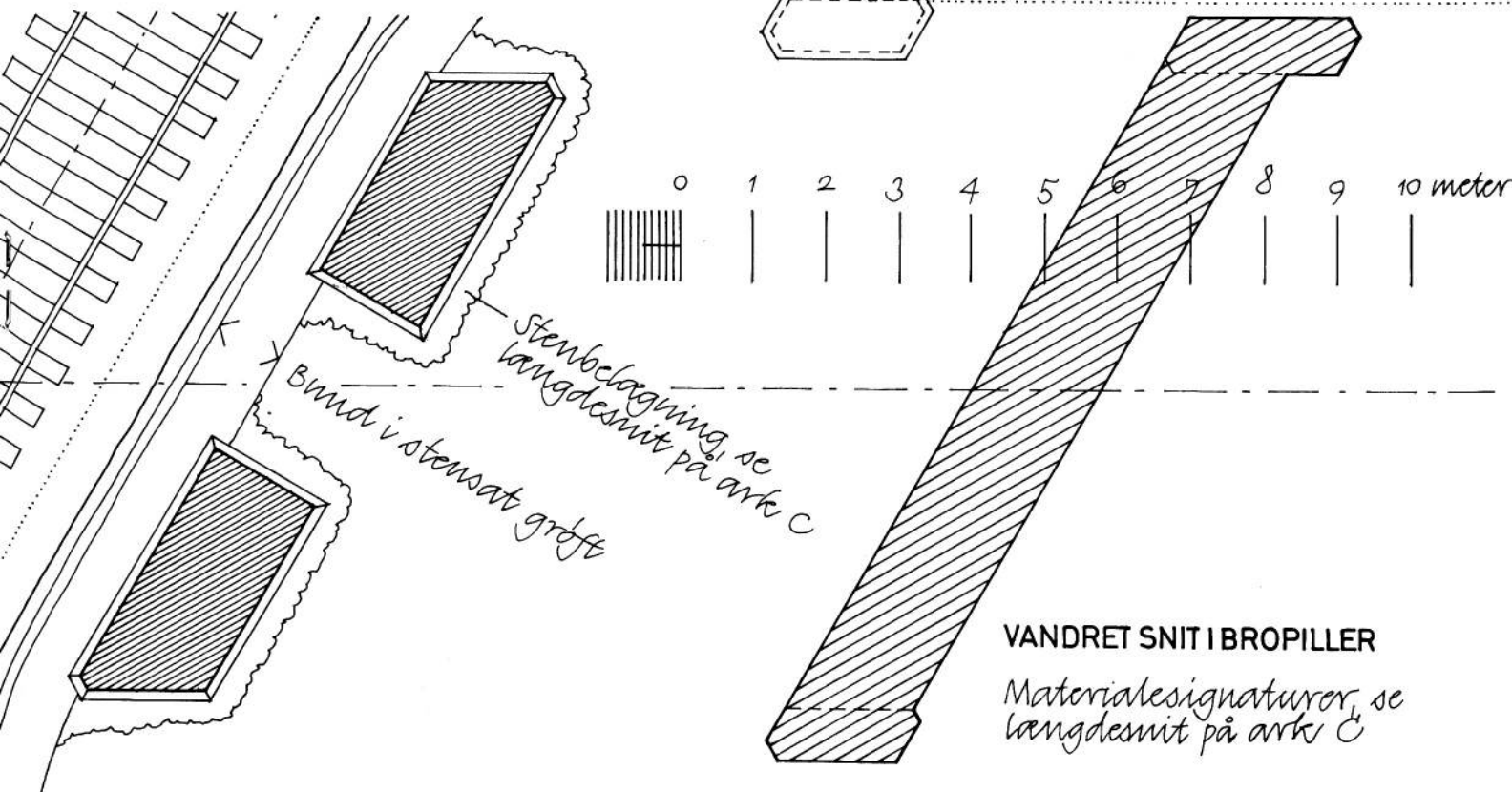
Som det ses, er dette billede i høj grad en abstraktion. For tydelighedens skyld er det fjerneste gelænder udeladt. Gelænder-enderne (med kugler) bøjes iøvrigt lidt udad, væk fra kørebanelen. »Normalt« terranniveau kan ligge højere end vist, men kun ubetydeligt lavere.

af ↓



**BRODÆK SET OVENFRA**

Dækplanker delvis fjernet

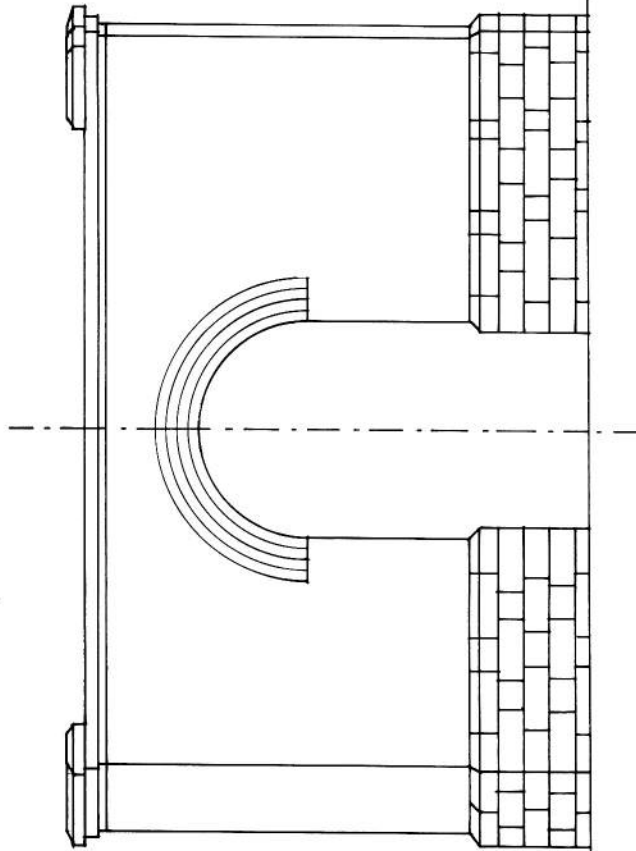


**VANDRET SNIT I BROPILLER**

Materialesignaturer, se længdesnit på ark C

TVÆRSNIT VED 60° SKÆRINGSVINKEL

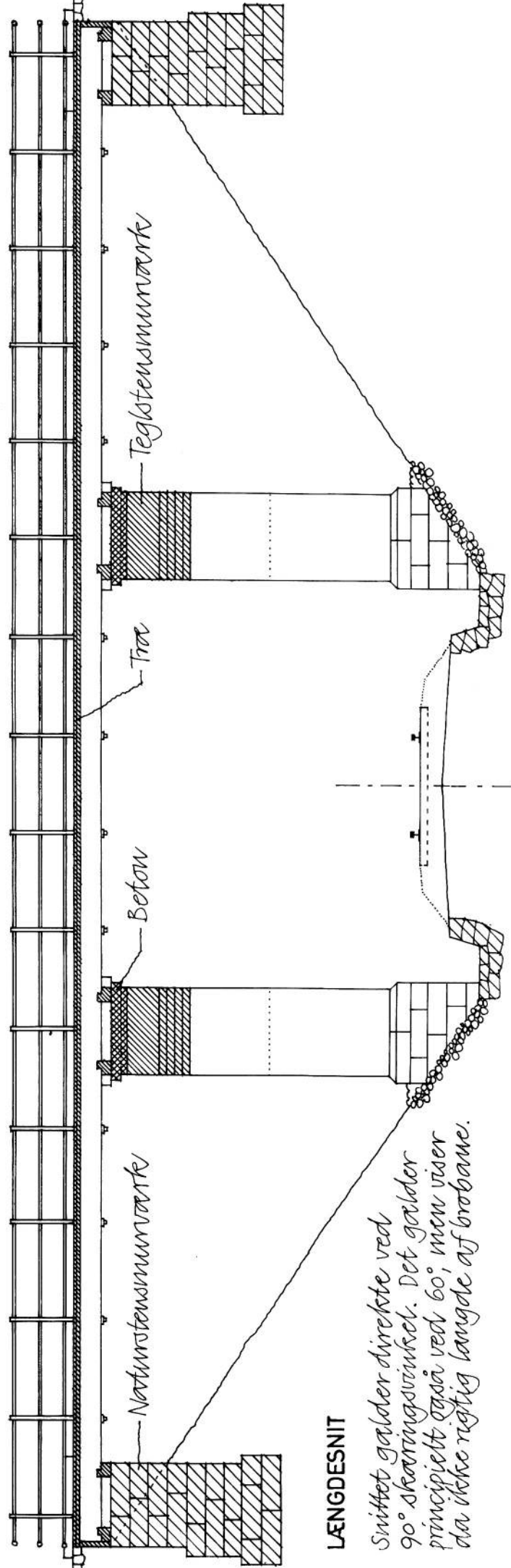
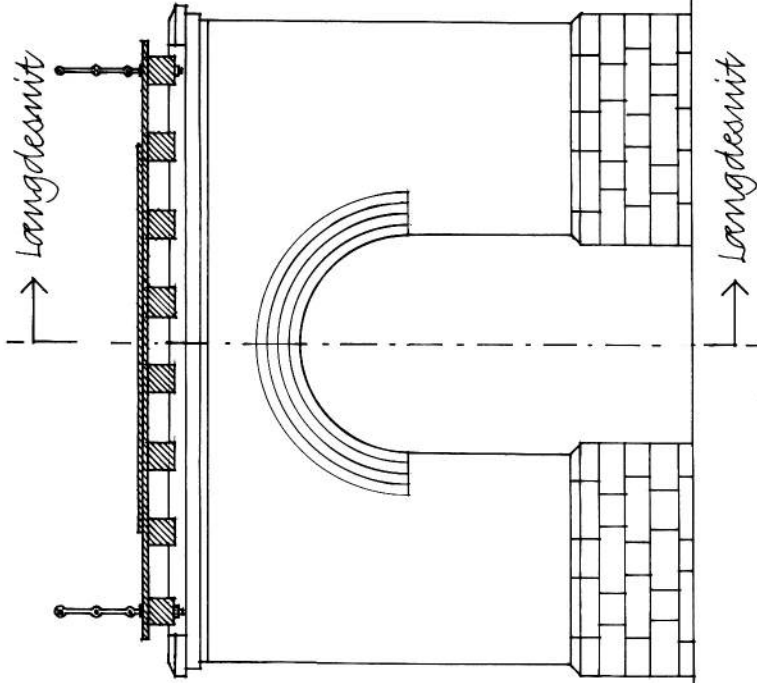
Broplank udelagt (skævt snit), se tværsnit ved 90° skæringsvinkel →



6,3 m VEJOVERFØRING

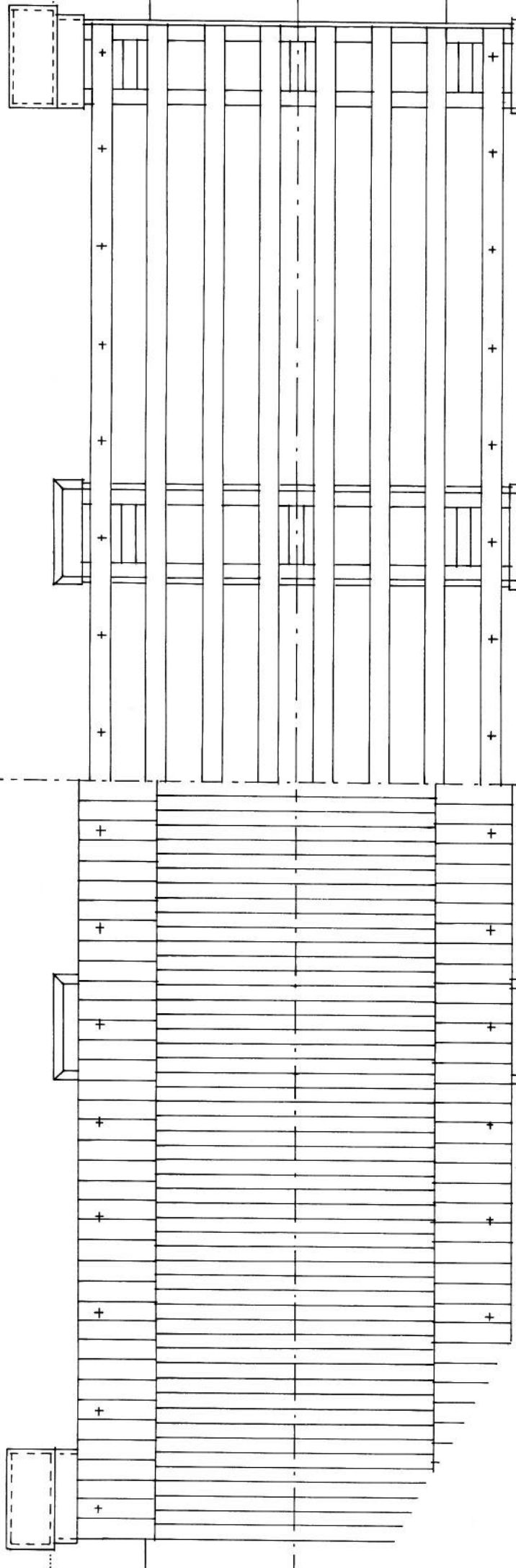
Bund i støvsat  
groft (ikke læng-  
defald)

TVÆRSNIT VED 90° SKÆRINGSVINKEL



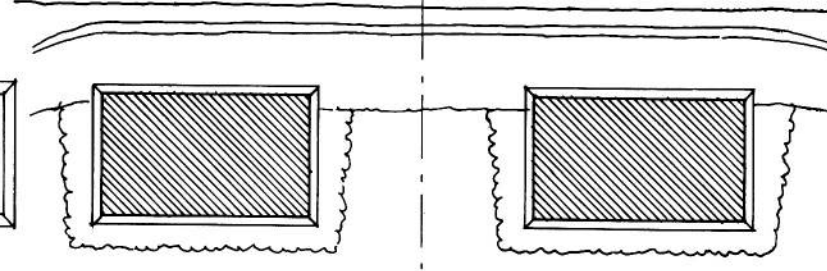
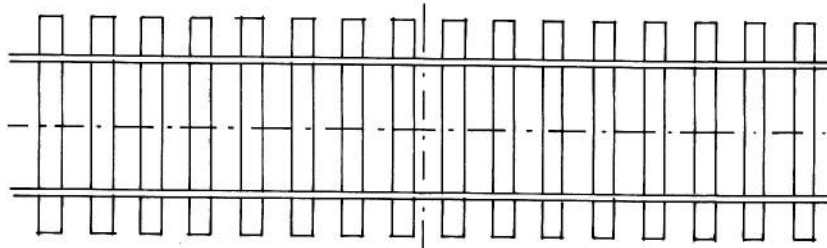
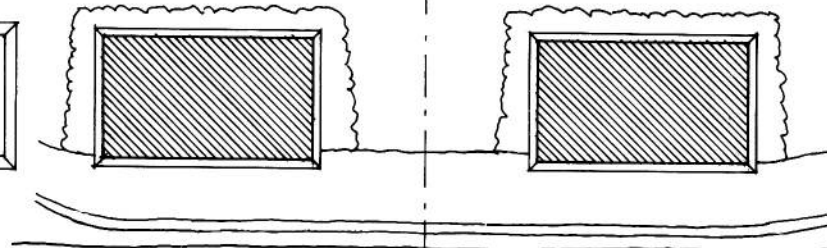
LÆNGDESNIT

Snittet gælder direkte ved 90° skæringsvinkel. Det gælder principielt også ved 60°, men viser da ikke rigtig længde af brobane.



↑  
**BRODÆK SET OVENFRA**

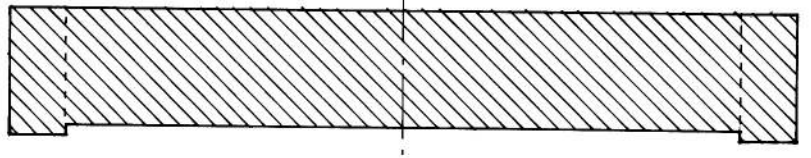
*Dækplanker fjernet på halvdel af længden*



**6,3 m VEJOVERFØRING  
 MED 90° SKÆRINGSVINKEL**

**VANDRET SNIT I BROPILLER**

*Materialebetegnelser, se længdesnit på ark C.*



**D**

dørs) 0 naturligvis ikke har brug for at udføre rigtige fundamenter.

Grøfterne er som foran berørt lagt tættest muligt på sporet (og stensat) under selve vejoverføringen, og planum er nedsat til minimal bredde. Som antydnet drejer grøfterne lidt væk fra sporet straks uden for overføringen, og planum udvides til normal bredde samtidig med, at grøfterne overfår til sædvanlig udførelse og profil. Da der ikke er plads til direkte at vise det, gøres for en sikkerheds skyld opmærksom på, at det forudsætter en større udgravningsbredde end den, som forefindes ved overførsstedet - hvor det selvsagt er til fordel at nedsætte udgravningsbredden og dermed overføringens spændvidde.

Det gamle tegningsmateriale er ufuldstændigt og på nogle punkter ikke helt entydigt. Der kan således være tvivl om, hvorvidt de viste "knaster" eller "ører" på endepillerne fandtes ved begge ender af brobanen, og modelbyggeren kan selv vælge, om han i det hele taget vil udføre sin models endepiller på denne måde eller eventuelt afkorte dem lidt. "Knasterne" giver i nogle tilfælde en mere harmonisk terræntilslutning omkring endepillerne, navnlig hvor vejen er løftet over det omgivende terræn og altså ligger på en dæmning. Det er denne situation, der er givet et eksempel på i opstalten på ark A-B.

#### - og lidt om modellernes udførelse

Ved bygning i model afhænger det i høj grad af det pågældende modelbaneanlægs udformning, om der overhovedet er grund til at ulejlige sig med udførelse af de enkelte brobjælker. I alle de tilfælde, hvor man alligevel ikke kan se undersiden, kan det ikke betale sig. Man kan da lige så godt nøjes med nogle få lister eller et tyndt brædt, hvis kanter gør det ud for den udvendige side af de yderste bjælker (som gelænderne er boret ned i). Bjælkedimensionen er kun 3,6 x 3,6 mm i 1:87 og 7 x 7 mm i 1:45. Planedækket og slidækket er 0,9 og 0,4 mm i 1:87, 1,7 og 0,7 mm i 1:45, og må altså laves af finer eller tynd krydsfiner. Årernes retning skal naturligvis følge plankernes retning. Af hensyn til opstregningen bør fineren være

De "rå" bropiller. Her ses de to muligheder for endepiller.

Et sæt bropiller, nu beklædt med murstenspapir og granitkvaderpap. Den lille endepille blev senere forhøjet.

meget glat og jævn. Birk er fx en velegnet træsort.

Gelænderne bliver i korrekt målestoksforhold ret spinkle. I 1:87 fx er sceptrene 0,53 x 0,53 mm, håndlisten og nederste jern  $\emptyset$  0,45 mm, mellemste jern  $\emptyset$  0,38 mm. Og i 1:45 er sceptrene 1,02 x 1,02 mm, og de vandrette jern henholdsvis  $\emptyset$  0,87 og  $\emptyset$  0,73 mm. Det beror derfor i høj grad på det øvrige modelbaneanlægs detaljeringsgrad og standard, hvorledes vejoverføringens gelænderne bør fremstilles på den enkelte model.

I tråd hermed udføres pillernes murværk og betonaafdækninger selvfølgelig på samme måde som på modelbaneanlæggets øvrige bygninger. Med mindre vejoverføringen skal forestille at være splinterny, bør udseendet både være præget af vind og vejr og af lokomotivrog. En vis begroning på skygesiden (-siderne) hører også til.

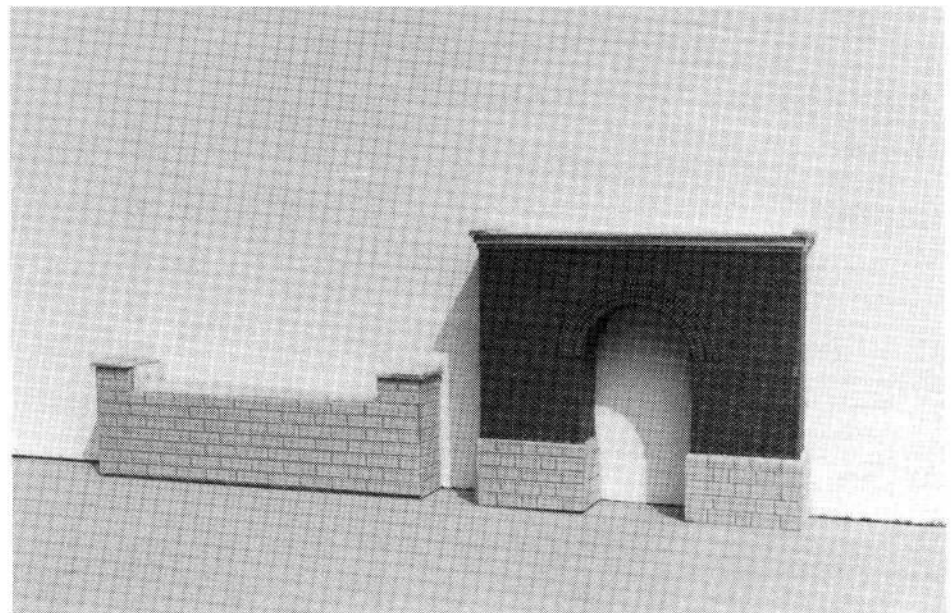
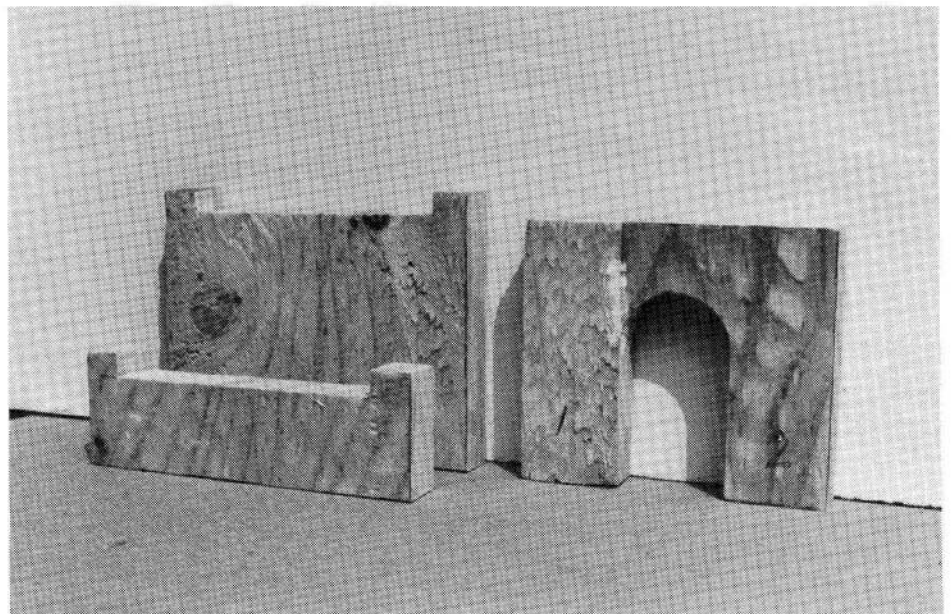
# Vi Bygger

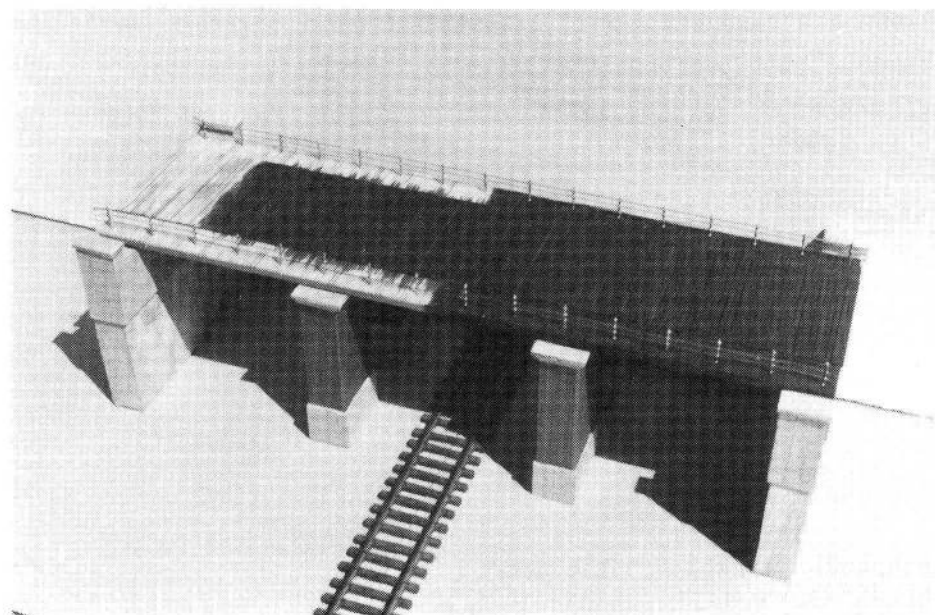
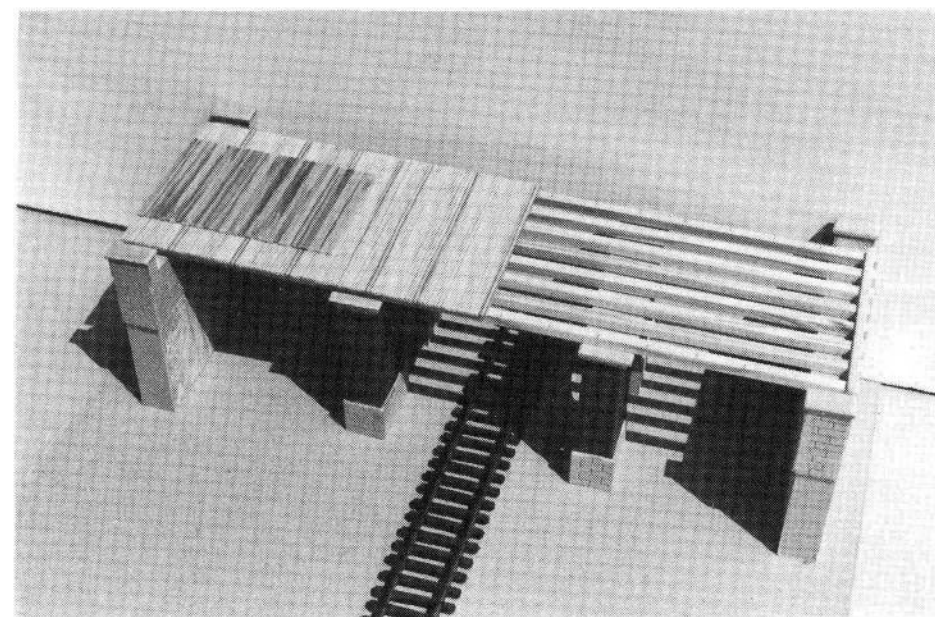
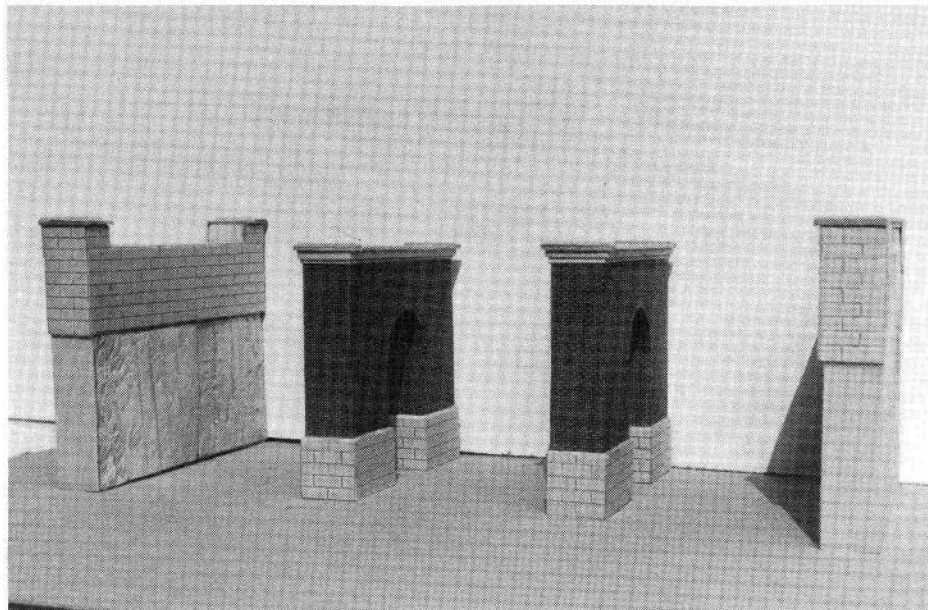
## VEJOVERFØRING I MODEL

Som nævnt andetsteds i bladet, bringer vi ikke nogen egentlig byggebeskrivelse, men dog skal her nævnes enkelte punkter af byggearbejdet:

### BROPILLERNE

Bropillerne er i deres grundform savet ud af et træstykke, fundet i brokassen (som man nok ville have udtrykt det i "Lokomotivet").





Skulle brokkassen indeholde et stykke 19 mm spånplade, kan dette eventuelt anvendes, selv om det måske er lige tyndt nok.

Pillernes granitkvadre er ridset med en passerspids i ca. 1 mm tykt karton, der så er klippet ud og limet på pillerne. Tilsvarende er betonafdækningen for oven på pillerne fremstillet af 3 hhv. 2 mm høje og ca. 1 mm tykke kartonstrimler, der er limet på pillerne.

Murværket er murstenspapir, der er limet på pillerne mellem granitkvadrene nederst og de støbte betonafdækninger for oven. Dette murstenspapir kan købes i hobbyforretningerne, eller det kan hjemmefremstilles, som i dette tilfælde, ved kopiering af et "Letraset-ark" med murstenstegning over på et ark orangerødt (murstensfarvet) papir.

Endepillerne er tilsvarende savet ud af et træstykke og derefter beklædt med gråt karton, ridset som granitkvadre.

Hvis broen skal bygges direkte på en plade, og landskabet først derefter skal opbygges udenom, kan det måske nok svare sig at fremstille også de to endepiller i "fuld" højde, således at også de står på pladen. Beklædningen af granitkvadre foretages dog stadig kun på det øverste stykke som vist på tegningen, - begge muligheder er antydet på de ledsagende fotografier.

#### BRODÆKKET

Brodækket er limet op af 8 stk. 4 x 4 mm trælisters som broplanker, og er derefter beklædt med først et lag 1 x 3 mm trælisters som brodække og derefter et sliddæk bestående af 1 x 2 mm trælisters.

I h.t. PWS' tegning af den "rigtige" bro, skulle plankerne i størrelse H0 egentlig have været 1 x 3,5 hhv. 1 x 2,5 mm, men da disse mål ikke kan købes i hobbyforretningerne, er de allerede nævnte 1 x 3 og 1 x 2 mm listers benyttet, selv om de er 1/2 mm for smalle. Det blev forsøgt at benytte 1 x 4 hhv. 1 x 3 mm listers i stedet for, men jeg syntes, at disse virkede for store.

Alle liste-stykkerne (planker) er skåret til på én gang, og "blandet godt", således at "planker" med ensartet årestruktur så vidt muligt ikke bliver

De færdige bropiller.

Brodækket ses her i forskellige faser af arbejdet.

Det færdige brodæk, dog er det kun delvis behandlet med træbeskyttelse for at fremhæve brodækkets konstruktion.

Den færdige bro. Desværre må man indtil videre tænke sig til det omkringliggende landskab. Spørg mig ikke hvordan bilen er kommet der op.

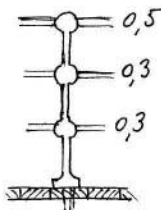
placeret op mod hinanden. Med denne fremgangsmåde, synes jeg, at man får et meget fint "farvespil", en mere levende overflade, når brodækket er færdigt. Dette synes jeg ikke er tilfældet ved brug af f.eks. krydsfiner, der er ridset som planker. Tilsidst er brodækket behandlet med Carboli-neum.

#### RÆKVÆRKET

Rækværkets sceptre eller gælænderholdere er købt i en hobbyforretning. Desværre var man ikke, i de tre forretninger jeg besøgte, i stand til at levere lige netop den størrelse, der skulle være benyttet. Enten var de for store eller også var de for små. I en pose med 50 stk af dem, der var for små, men dog blev de fortrukne, havde der ved en fejltagelse indsneget sig et enkelt stk. i nøjagtig den rigtige størrelse. Dette ene stk. kunne jeg så sidde og se på, medens jeg anvendte 32 stk. af de, der egentlig var forkerte. Det var iøvrigt et rent held, at den omtalte 50-stk. pose, helt fra "Ruder Konges tid", havde gemt sig mellem mange andre, der desværre var helt forkerte.

I sceptrene var der allerede boret de nødvendige huller, men for en sikkerheds skyld blev alle hullerne gået efter med et 0,5 mm bor.

Rækværket er herefter opbygget med et stykke 0,5 mm hårdtråkket tråd i den øverste række huller og to stykker 0,3 mm tråd i de to nederste rækker huller.



Ved fotograferingen var der endnu ikke lavet "knopper" for enderne af rækværkets tråde, men jeg forestiller mig, at disse enten kan laves i form f.eks. som en lille dråbe Araldit, eller eventuelt kan man ofre fire sceptre, klippe/save/file knopperne af og lodde dem på rækværket, omend de nok vil blive klodsede at se på.

Sidst, men ikke mindst, må modelbyggeren tænke sig til det omkringliggende landskab, da jeg p.t. ikke er i besiddelse af lige netop det sted, hvor der mangler en 6,3 m vejoverføring!

E.V.P.



#### ET TILBAGEBLIK

En dag i april 1948 kunne et forældrepar endelig, og med stor glæde give deres søn det, der vel nok dengang var "enhver rask drengs største ønske", - et elektrisk tog. Den anden verdenskrig var ganske vist sluttet for næsten 3 år siden, men endnu mærkedes dens efterverv f.eks. i form af vareknaphed og rationeringer.

Imidlertid så de en dag en annonce for et elektrisk tog:

**PIONER-EKSPRESSEN**



DET ELEKTRISKE TOG fremstilles nu i størrelse 0 og 00. Udførelsen er fuldkommen som de førende udenlandske. Fås i alle hobby- og legetøjsforretninger til vore populære priser - forlang katalog. - Originale modelskinner i 0 og 00, fremstillet fuldstændig som rigtige togskiner, kommer i løbet af kort tid. Gör Deres bestilling nu. Fabrikant KNUD PETERSEN, Højdevangsalld 33. Amg. 2835.

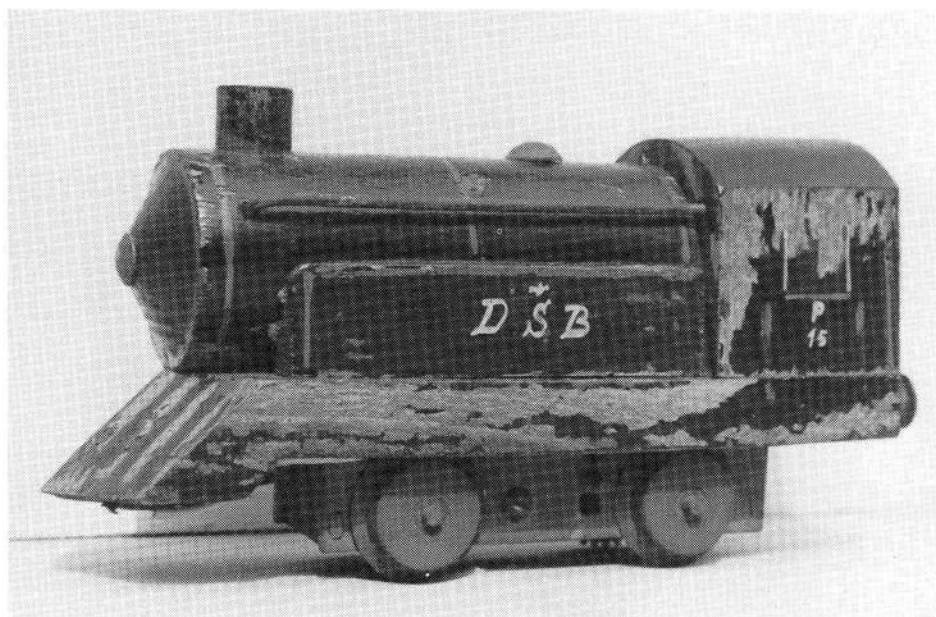
Økonomien syntes at kunne bære, og når nu drengen havde ønsket sig det allerede i flere år. Havde de dengang haft en anelse om i hvor høj grad denne gave siden skulle komme til at præge drengens fremtidige tilværelse, ja så kan det godt være, at de havde tænkt sig om endnu en gang.

Drengen, der fik gaven, var undertegnede og anledningen var min 10 års fødselsdag.

Tidligere års leg med et urværksoptrukke tog var hermed forbi. Elektrificeringen (som det hed dengang) havde holdt sit indtog i det lille hjem.

Det blev sent den aften, før sidste tog afgik på banen, der bestod af de dengang normale 10 buede og 2 lige blikskinnestykker. Disse var netop tilstrække-

Mit første lokomotiv fra 1948. "Pionerekspressen" i spor 0.



**DIN & MIN  
Hobby**

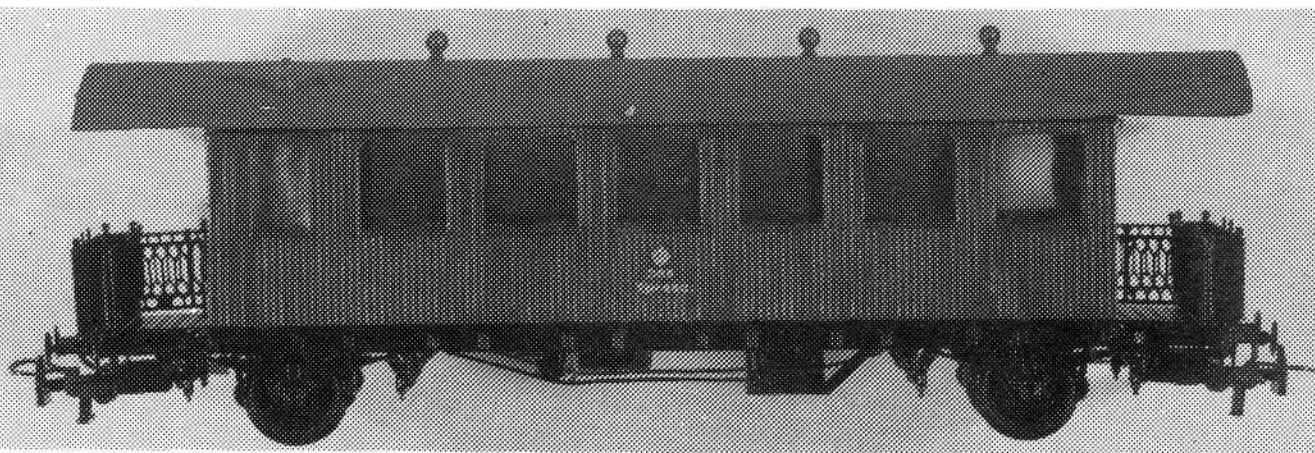
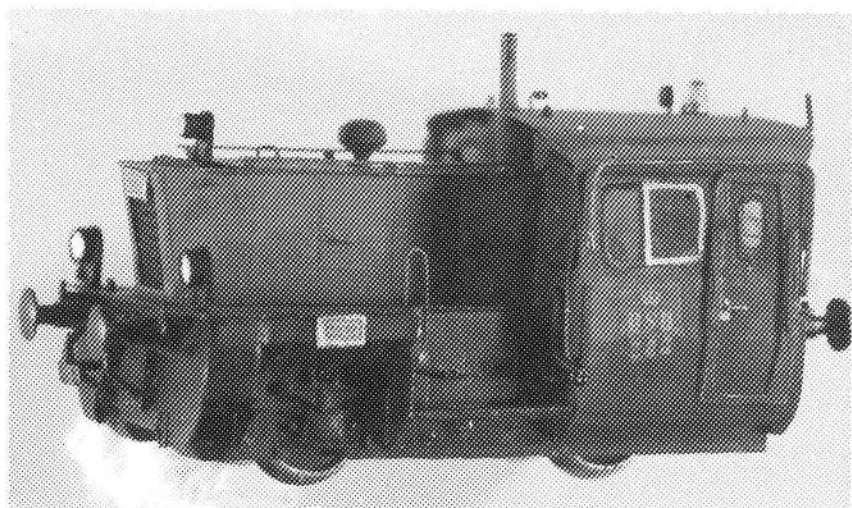
*PS! Vi åbner først kl. 14.00*



**BUDDINGEVEJ 229 · 2860 SØBORG · 01565232**

**SÅ ER DER IGEN SPÆNDENDE NYT FRA  
DIN & MIN HOBBY OG DE TO TRINBRÆDDER**

Komplet byggesæt i messing  
med køreklar Brawa undervogn  
til en helt korrekt DSB Köf.  
Forventet pris  
Kr. 800,00 – 1000,00



Komplet plastikbyggesæt til DSB litra Cxm incl. køreklar undervogn og Gremo  
endeperroner. Forventet pris KUN Kr. 200,00 – 250,00

Da begge byggesæt er i produktion og antallet bliver begrænset bør du snarest forud-  
bestille hos os eller på et Trinbræt!!!!

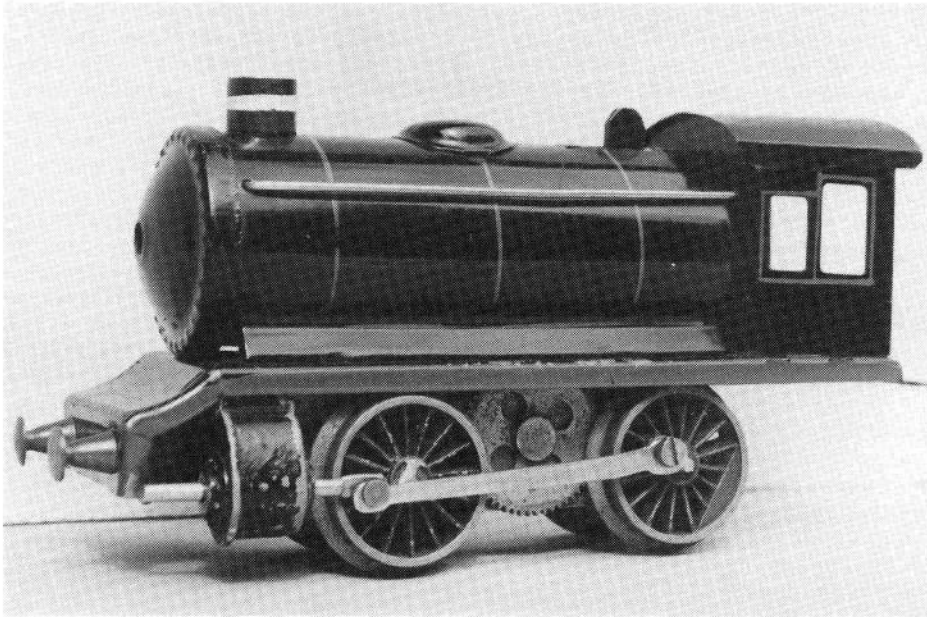
**KOM SÅ IKKE OG SIG, AT VI IKKE GØR  
NOGET FOR DEM SOM KØRER DANSK!!!!**

PS! DER ER SNART UDSOLGT AF HBIKKS-VOGNE,  
SÅ DU SKAL NOK SKYNDE DIG, HVIS DU SKAL  
SIKRE DIG ET EKSEMPLAR!

NYT! NU OGSÅ LØSDELE FRA GÜNTHER, WEINERT OG FELIX.







lige til at danne et "0", hvilket tilfældigvis også var betegnelsen for "modellernes" størrelsesforhold = 1:45, sporvidde 32 mm.

Det rullende materiel bestod af et to-akslet damplokomotiv (af træ), en personvogn og en hvidmalet godsvogn (begge af træ med påklisterede "vognsider" af fortrykt papir, medens undervognen var bukket op af en jernplade).

På den måde gik der nu et par år. Det rullende materiel blev udvidet med endnu et to-akslet damplokomotiv (af jernplade), medens en gammel tysk blikpersonvogn fra optrækstoget nødtørftigt blev ombygget til "eldrift".

Som et forsøg blev det første hjemmefremstillede skinnestykke på 1 meter anskaffet. Yderligere nogle skinnestykker kom til. Det kunne imidlertid ikke blive ved at gå med kun dette materiel, og købe noget andet og bedre, færdigt, kunne man ikke i størrelse "0". Der var således ikke andet at gøre end selv at bygge noget.

Således måtte min far en dag gå med mig til en af de dengang ganske få hobbyforretninger, for at være med og høre på hvad jeg (vi) eventuelt selv kunne bygge. Det blev til indkøb af hosstående tegning af en S-togsmotorvogn litra MM, fire bogiesider støbt i hvidmetal, en motor (se foto), snekkedrev, fire hjulsæt og fire fjedrende messingpuffer.

Med megen møje og besvær kom der da en vogn ud af det. Jeg kendte ingen, der lavede noget sådant, og havde ikke talt med

Pionerexpressen i spor 0. Dette lokomotiv kunne både køre frem og tilbage ved hjælp af omstillingsarmen i toppen af kedlen foran førerhuset.

nogen om det. Til gengæld lykkedes det mig vist at lave næsten alle de konstruktionsfejl, der kunne laves på en sådan vogn.

Eksempelvis var taget, der var af træ, fastholdt med et utal af undersænkede skruer igennem vognsiden over vinduerne. Når taget så var anbragt, blev alle skruerne kittet til, slebet plane med vognsiden og malet. Imidlertid var vognen forsynet med indvendig belysning i form af en serie af 1,5 V lommelampepærer. Det skete jævnligt, at en pære brændte over, f.eks. på grund af overspænding, og dermed gik lyset ud i hele vognen. Dette medførte så, at maling og kit måtte skrubes ud af alle skruerhuller for at få taget af. Pæren blev så skiftet, taget påsat med alle de dertil hørende skruer, kitning, slibning og endelig fornyet bemaling af alt, hvad der var blevet berørt af adskillelsen.

Motorbogien blev også hurtigt et problem, idet den indkøbte og anvendte snekke blev slidt op på meget kort tid, og bedre gik det naturligvis ikke med den næste snekke, der jo var magen til.

Det var i mellemtiden blevet

**NY MOTOR**

Denne gang har vi fået en motor af mere primitiv karakter — en motor for den ærgerrige modelbygger, der vil fremstille så meget som muligt selv.

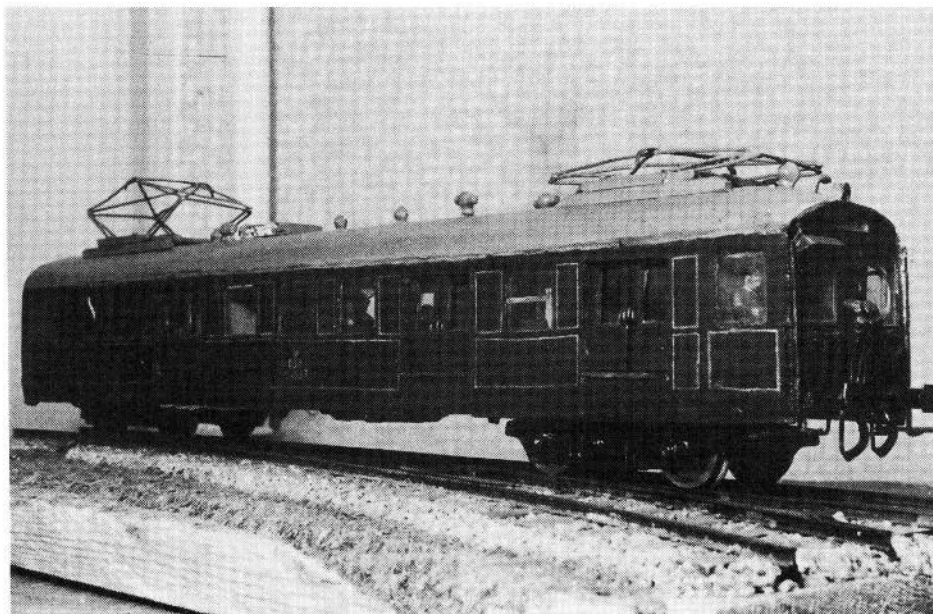
Motoren egner sig udmærket for indbygning i lokomotiver i skala 0. Den er universel — d.v.s. at den kører på både jævn- og vekselstrøm — 12 til 20 volt.

Magneten, der er cirkelrund, har en diameter på 45 mm og højden på motoren incl. aksel er 60 mm. Tråde er udtrukket fra beviklingen, således at der kan påmonteres en perfektomskifter.

De mange forespørgsler og køb har vist, at der er interesse for denne kraftige motor. — Pris kr. 9,25.

**HOBBY SHOP**

Ryesgade 72, København Ø, Tlf. Nora 5279. Giro 71662.



ca. 1952, og jeg fik (gennem dette blads redaktør) lov til at komme med i arbejdet i DMJK's lokaler på Nørrebro st. I begyndelsen kun på prøve, naturligvis. Her var der unægtelig noget at se på for en dreng på 14-15 år, og her stiftede jeg bekendtskab med brugen af bil-vinduesviskermotorer som trækraft, og med tandhjulsvudveksling mellem motor og hjul.

Samtidig lærte jeg en række gode og dygtige modelbyggere at kende, modelbyggere som jeg lærte meget af, og som i årenes løb kom til at betyde meget for både mig og mit modelbyggeri. Der var for eksempel en farvehandler Adamsen

Min første model i 1:45: DSB MM 757.

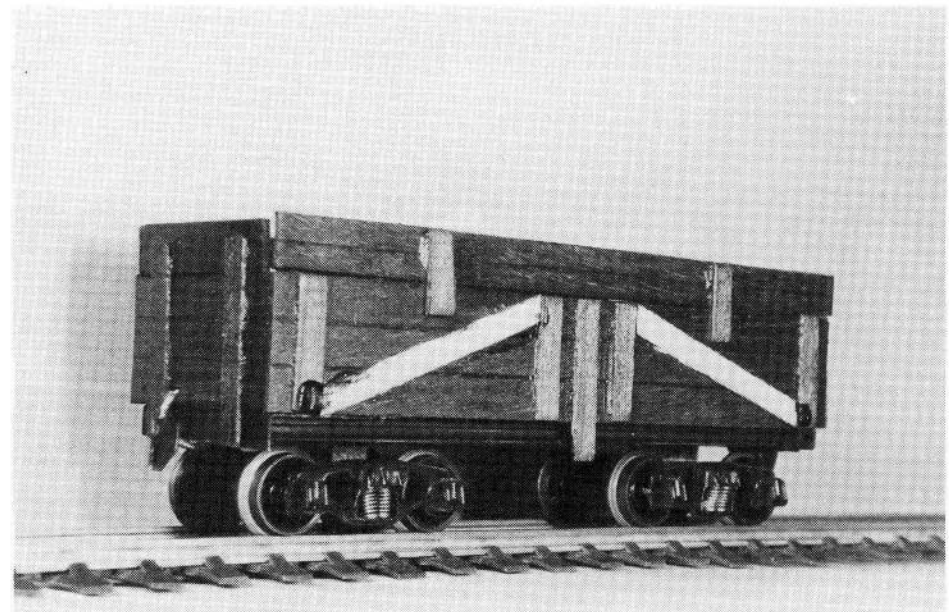
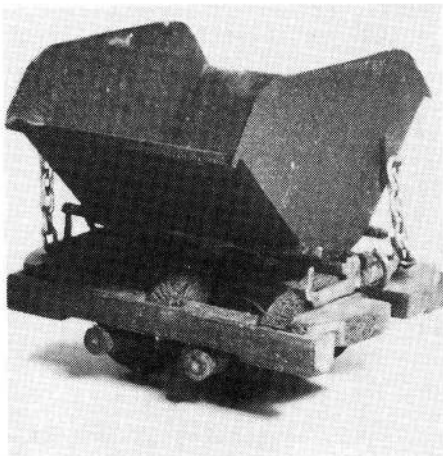
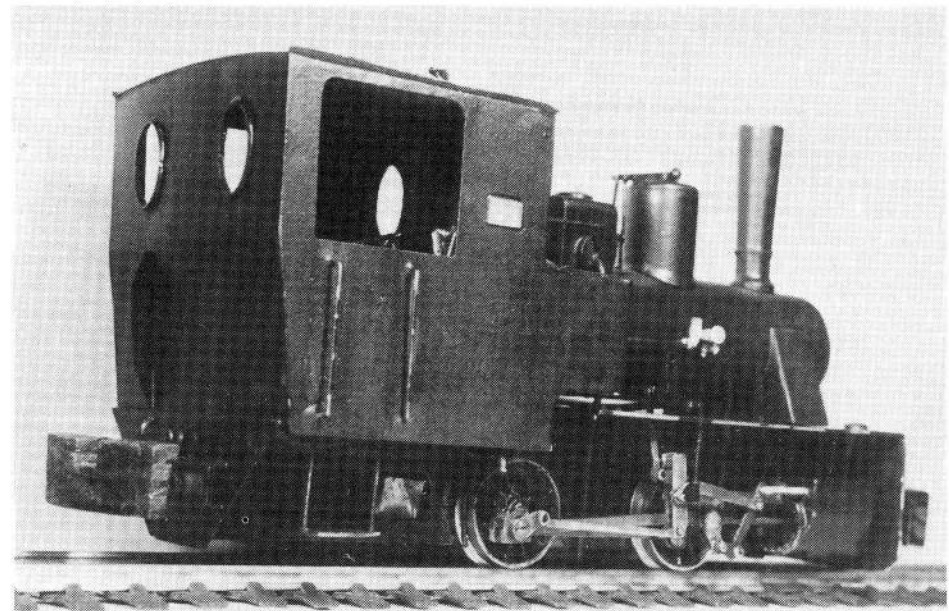
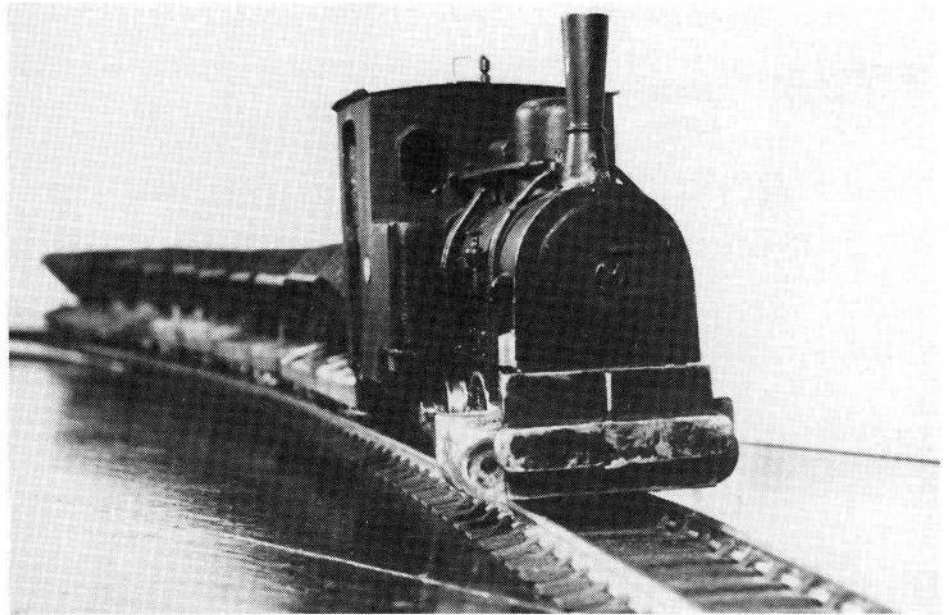
Model i 1:45 af teglværkslokomotiv fra Frederiksholms Teglværk ca. 1910 (København SV).

Model i 1:45 af teglværkslokomotiv fra Hammersholt teglværk (ved Hillerød).

Model i 1:45 af sukkerroe-vogn.

fra Gentofte. Det var utroligt hvad han kunne få ud af en gammel flitsprøjte (til insektgift m.v.) gamle søm og kuglepennepatroner! Nu er farvehandler Adamsen nok kendt af de fleste af dette blads læsere som forfatteren til ADAMS HJØRNE, og hvis nogen får den tanke, at det så var ADAM, der åbnede mine øjne for brugen af kuglepennepatroner, konservesdåseblæk og meget andet gammelt "affald", - ja så har de gættet rigtigt.

På det tidspunkt var modelbyggetegninger af rullende materiel i høj grad en mangelvare. En stor hjælp var udgivelsen af modelbanetidsskriftet MODELJERNBANEN med mange gode artikler både om virkelige jernbaner og naturligvis også modeljernbaner. På et tidspunkt udgav man også et tegningshefte med et sammendrag af tegninger fra tidligere udkomne numre. Dette hefte var i mange år min "bibel", når jeg skulle finde et nyt byggeobjekt.



Modeller i 1:45 af tipvogne.

Det blev f.eks. brugt i 1953/54 som grundlag for en O-model af en af vognfabrikken Scandia's skinnebuser. Byggematerialet var også her - ligesom S-togsmotorvognen - 0,8 mm krydsfiner (Aeroplan Birk) med tag af konservedåseblik. Det var første gang jeg benyttede dette materiale, bl.a. fordi jeg som skoleelev ikke havde råd til at købe noget bedre. Siden fik jeg måske nok bedre økonomiske muligheder, men nu havde jeg lært det at kende som et udmærket og meget anvendeligt materiale.

Også nogle person- og godsvogne blev bygget inden jeg i samarbejde med ADAM ændrede stil og begyndte at bygge modeller af tipvogns- og roebanemateriel.

Dette havde den store fordel, at selv om materialet var bygget i størrelse 1:45, kunne vi køre på HO-spor og med meget små kurveradier. På denne måde blev der så mulighed for, at få sit eget lille anlæg hjemme i modsætning til tidligere, hvor det kun havde været muligt at køre med sit materiel på klubanlægget på Nørrebro.

Det skal her nævnes, at vore byggerier af smalsporsmateriel og -anlæg skete efter inspiration af Slagelse Model-Jernbane Klubs (P. E. Jensen's) dengang lille nyanlagte grusgravanlæg.

I ca. 1965 kom jeg tilfældigvis forbi en legetøjsforretning, der havde ophørsudsalg, og havde et lille HO-begynder-sæt med i udsalget. Det var lige noget, - ja ikke for mig forstås, - det skulle være til min dengang 4-årige dreng (officielt). Han var naturligvis alt for lille til den slags legetøj (og det havde hans far vist også regnet med), så det blev dermed faderen, der kom til at køre med det, og dermed opdagede de muligheder, der var for bygning af modeller i denne størrelse.

Til min O-smalsporsbane havde jeg købt en lille HO-motorbogie med henblik på indbygning i et lille tipvogn-motorlokomotiv. Det var imidlertid ikke blevet til noget, så hvorfor ikke prøve, om der kunne bygges noget i størrelse HO med denne bogie som udgangspunkt.

Overvejelserne faldt ud til fordel for en model af et Frichs' "marcipanbrød". Da det jo endnu (officielt) var til min dreng, blev HFHJ M 8 valgt som forbillede på grund af dens festlige farver: creme/blå/carmosinrød.

Jeg må nok sige, at fra dette tidspunkt stod min hu kun til modelbygning i størrelse HO. HFHJ M 8 blev nu efterfulgt af en model af Kalvehavebanens (KB) M 1, et lille "firkantet" dieselelek-

trisk B&W-lokomotiv. Da også det oprindeligt var tænkt som legetøj, blev også det malet i lidt festlige farver. Her passede det fint, at dette lokomotiv i sine første år havde været malet i gule og røde farver, så disse farver blev da også valgt til modellen.

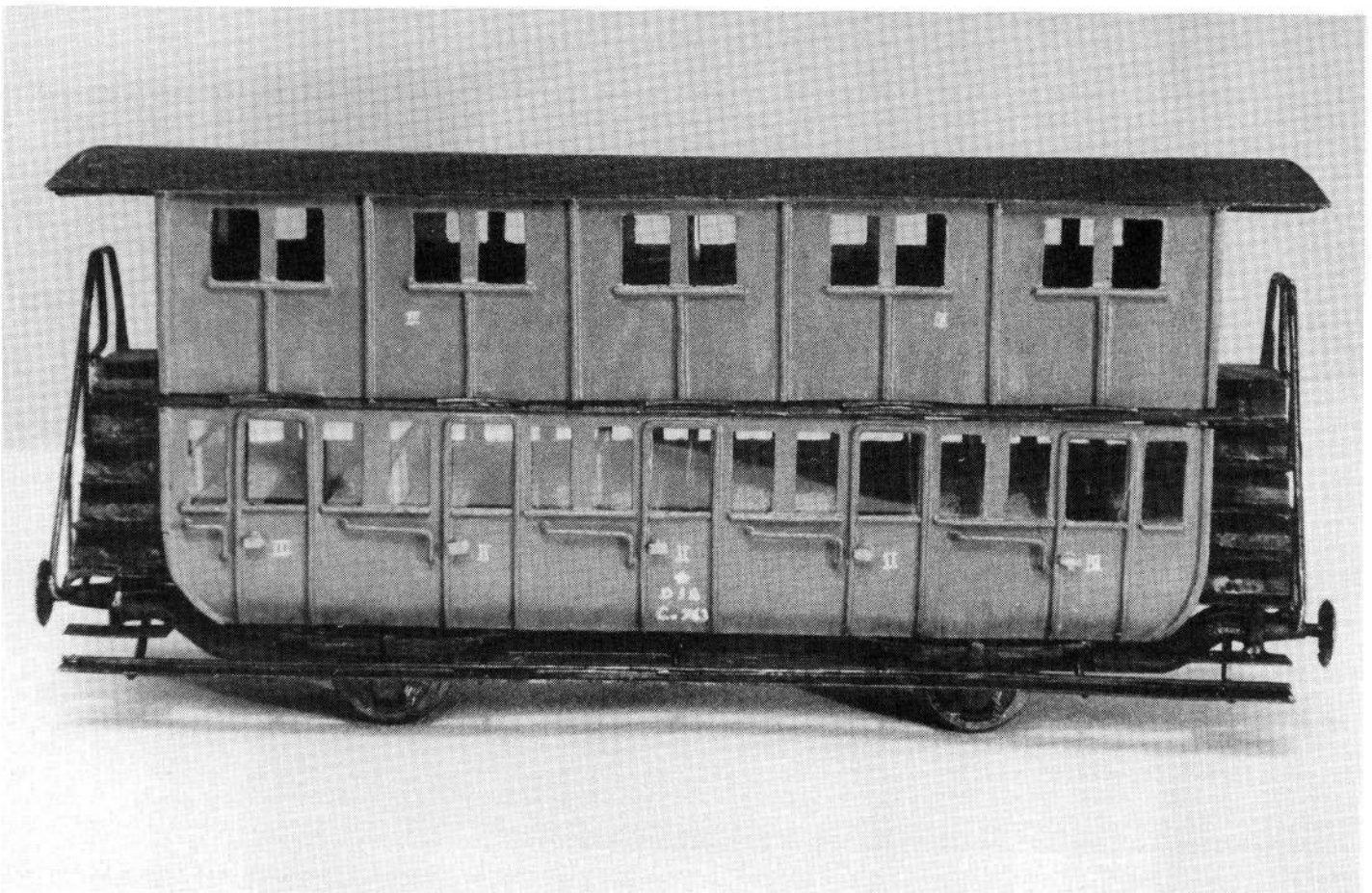
Det blev sidenhen dette lille motorlokomotiv, der gav stødet til, at jeg valgte netop Kalvehavebanen som forbillede for hele mit modelbaneanlæg, men det er en helt anden historie, som jeg ikke skal trætte med her (se SIGNALPOSTEN 7. årg. nr. 1-2, 11. årg. nr. 2 og 12. årg. nr. 4).

40 år er nu gået siden starten, og mange byggerier har i tidens løb været omtalt her i bladet. Sluttelig bringes et par fotos af nogle vogne, der ikke har været omtalt.

Jo, jeg tror nok man må sige, at den fødselsdagsgave i 1948 fik langtrækkende virkninger for

E.V.P.

Model i 1:87 af DSB litra CO.



Nedlagte baner, TKVJ, rullende:  
<<< fortsat fra side 123:

tøj. De "ægte" Kielervogne, som indførtes på Haderslev Amtsbaner samt ved Aalborg Privatbaner og på Hjørring Privatbaner havde vist sig lidet driftsikre, og AEG's benzinovne, som ganske vist var dobbeltrettede ligesom Kielervognene, havde et meget "brutalt", trykluftstyret gear, som ingen troede ville holde ret længe, så hverken Amagerbanen, Kolding Sydbaner eller Egtvedbanen, der hver havde en af disse vogne, ville anbefale at anskaffe denne type.

Imidlertid havde VaGJ's dieselelektriske lokomotiv fra Nakskov Skibsværft påkaldt sig positiv opmærksomhed, selv om det med sine 150 hk var lovligt svagt til TKVJ. Skibsværftet tilbød så i 1926 en kraftigere udgave med 210 hk. Den skulle have hydraulisk kraftoverføring fra Nydqvist & Holm, og den skulle være både lettere og billigere end den elektriske transmission. TKVJ bestilte faktisk et sådant lokomotiv, og både Vestsallingbanen og Præstøbanen havde afgivet bestilling på hver et lokomotiv af samme type.

NPMB's lokomotiv blev først færdigt, men prøvekørslerne forløb mildest talt utilfredsstillende, og Nakskov Skibsværft måtte tage det tilbage og refundere pengene. Derefter skyndte TKVJ og SVJ sig at afbestille deres eksemplarer, da det ikke så ud til, at Nydqvist & Holm i Trollhättan kunne afhjælpe de børnesygdomme, som åbenbart plagede den hydrauliske transmission.

Hos Scandia var man i 1925/26 begyndt at bygge bogiemotorovne med benzinmotor efter samme princip, som anvendtes i de "gamle" Kielervogne. Scandia byggede vognkasserne efter deres egen, solide danske tradition, mens man fik bogier og maskinanlæg fra Kielerværftet, men nu i en væsentlig sværere og solidere udgave, end de havde brugt til de lette vogne, man hidtil havde set her i landet. Der anvendtes ikke længere flyvemaskinemotorer fra det tyske overskudslager, men nye og mere robuste motorer på 150 hk og konstrueret til formålet.

Den første af disse "Scandia-Kielervogne" leveredes 1926 til Kjellerupbanen (SKRJ). Det var en stor vogn på 18,3 m over pufferne og over 30 t egenvægt, og kort efter leveredes yderligere 6 lige så store vogne til forskellige fynske privatbaner.

Typen interesserede TKVJ, men de fandt vognen lovlig stor. Scandia var imidlertid også indstillet på at levere en noget

mindre udgave, og de fik bestilling på 2 stk., en til TKVJ, der leveredes 1926 og en til Hirtshalsbanen, der leveredes året efter.

#### TKVJ M 1

TKVJ's vogn var 13,25 m over pufferne, d.v.s. kun 26 cm længere end banens almindelige, 2-akslede personovne, men den vejede dog ca. 27 t. Den havde lukkede, tilspidsede endeperroner med førerrum i hver ende, hvorfra der var "skæv" overgang til tilkoblede vogne, idet der var en gavldør i venstre side af hver gavl og en almindelig overgangsbrog i midten. Uden for gavldøren var der et lille fodtrin, hvorfra man nogenlunde bekvemt kunne skræve over på overgangsbrog, men overgangen var IKKE beregnet for passage-rerne!

I den ene ende var der i forbindelse med endeperronen et toilet i den ene side og i den modsatte side et lille rum, mindre end toilettet, med dør inde fra og et ydre vindue med jerngitter for. Jeg må indrømme, at jeg aldrig har fundet ud af, hvad dette rum anvendtes til! Derudover var der et par klapsæder på væggene ind til toilettet, hhv. til det "mystiske" rum. På den anden endeperron var der kun førerpladsen og et par klapsæder. I begge ender var der 1 1/2 yderdør i hver side. Den halve dør kunne åbnes, hvis ekstra stort rejsegods skulle medbringes, men der var nu ikke plads til alverden på de ret små perroner, der var ca. 1,75 m lange og ca. 2,5 m brede og også skulle afgive plads til førerbordet og i den ene ende også til føreren og hans stol!

Vognens indre var delt i 2 III kl.-afdelinger - principielt med skæv midtgang. Men den største afdeling havde en langsgående dobbeltbænk midt på gulvet, anbragt oven på en kasse, der omsluttede toppen af motoren. Denne var nemlig anbragt på en langsgående drager, op-hængt mellem bogiecentrene, så den havde mindst mulig berøring med selve vognkassen, for at der ikke skulle forplantes for megen larm eller for mange rystelser op i passagerafdelingen. Alligevel hørtes der ret kraftig larm fra kassens indre, og det lød fælt, når der skiftedes gear 3 gange for hver igangsætning! Motor-kasseafdelingen rummede 30 siddepladser, formentlig på træ-sæder - det er i hvert fald vist på Scandias hovedtegning, og det var da også stadig standarden på III klasse dengang. Men bare et par år efter leve-

redes alle personovne med fjedrende lædersæder på III kl., og formentlig fik også M 1 moderniseret sine sæder senere. Den anden vognafdeling rummede udelukkende 1 1/2 fag bænke, svarende til 15 siddepladser.

Motorvognen opvarmedes ved hjælp af motorens kølevand, og dette kunne forvarmes elektrisk, så man ikke behøvede at køre lange strækninger med vognen, inden der begyndte at komme varme i radiatorerne. Desuden kunne det lette starten af motoren på kolde vinterdage samt hindre frostsprængning.

Allerede det første år, motorvognen var i drift, kørte den godt og vel 68.000 km, og det samlede antal kørte km steg med 53.000 km, så der var sparet ca. 16.000 dampkilometre. Næste år kørte M 1 ca. 116.000 km, og dampkørslen sank yderligere ca. 17.000 km.

Året for M 1's anskaffelse udviste det hidtil største under-skud på 180.600 kr., men udgiften til motorvognen havde nok medvirket hertil. De følgende år mindskedes underskuddet mærk-bart, formentlig bl.a. takket være motorvognsdriften. Men desuden solgte man i 1927 2 damplokomotiver og 25 godsvogne, det kunne nok også mærkes.

Den gamle P-maskine (nr. 10) havde stået arbejdsløs i 7 år, men blev nu istandsat, bl.a. med ny kobberfykaskasse, hvorefter den blev solgt til Gerrildbanen (RGGJ) for 7.000 kr. idet man her havde fået brug for en ekstra maskine til mergelkørsel.

Endvidere solgtes Mogulen nr. 5 til Mariagerbanen for 37.000 kr., da man ikke mere havde brug for så mange, store lokomotiver. Når det blev nr. 5, der blev solgt, skyldtes det, at den var anderledes end de andre Moguler, og så slap man for at have 2 sæt reservedele at holde styr på. Problemet eks-porteredes derved til MFVJ, men de fik til gengæld en god maskine væsentlig billigere, end hvis de skulle have købt en helt ny, og så kunne alle alligevel være tilfredse.

#### Motorbivogne

TKVJ havde helt fra starten anskaffet ret rigeligt med personovne, og flere stod allerede efter få år arbejdsløse det meste af tiden. 1925 lykkedes det at sælge C 25 til Vestsallingbanen som SVJ D 9. Da man anskaffede motorvognen M 1 blev der endnu en vogn for meget, da M 1 jo også var en personvogn, men til gengæld fik man så brug for nogle bivogne til motorvognen, og hertil udtog man med

det samme C 21-22, D 61 og E 91, der blev udstyret med rullelejer for lettere løb. C 21 og D 61 fik desuden egenvarmeanlæg (svensk koksfyret varmtvandsanlæg) samt en "særlig lysinstallation", der var tilpasset strømforsyning fra motorvognen, formentlig med en anden spænding end de 45 V, man anvendte i damptogene. Det affødte den groteske situation, at lysanlægget skulle omstilles, hvis vognene alligevel skulle bruges i damptog. Herom oplyses i et cirkulære fra september 1928: "I Vintertiden benyttes D 61 dog paa Hverdage fast i (damp-)Togene 2-7, og Lysinstallationen vil ved Værkmesterens Foranstaltning blive forandret Dagen før hver Helligdag efter Tog 7's Ankomst og paa Søn- og Helligdage efter Tog 9's Ankomst til Kolding. Postrummet i D 61 kan paa Søndage benyttes til Rejsegods m.v."

Selv om motorvognen var udstyret med trykluftbremse og -ledning til togbremse, fik bivognene foreløbig ikke trykluftudstyr, men måtte nøjes med at køre med betjent skruebremse, hvis de overhovedet skulle deltage i bremsningen, hvilket næppe var nødvendigt, når man kun kørte med én bivogn - og i banens sædvanlige adstadige tempo.

I vinteren 1928/29, hvorfra vi har oplysninger om oprangeringer, anvendtes alle 4 bivogne skiftevis efter M 1 (det var åbenbart før anskaffelsen af M 2), i nogle løb kun mellem Kolding og Gjesten, i andre over hele strækningen Kolding-Troldhede, hvorimod der kun kørte damptog på sidebanen til Vejen (1 B + 1 E + godsvogne efter behov). Det ser ikke ud til, at man vovede at belaste M 1 med mere end én vogn ad gangen, og

det var nok meget fornuftigt, da det efterhånden viste sig, at motorerne alligevel ikke var så robuste, som man havde håbet, og ved SFJ, hvor man dog også kørte hurtigere og med tungere vogne, men med samme, relativt beskedne motor, havde man mange kvaler med bl.a. revnede motorblokke.

Det var på en måde dårligt, at man ikke straks fra starten havde anskaffet 2 ens motorvogne, for man havde således ingen motorvognsreserve, når M 1 skulle på værksted efter havari eller blot normal revision. På den anden side var man ikke alt for ivrig efter at anskaffe flere eksemplarer af en ny, lidet gennemprøvet type, og måske var det alligevel godt nok, at man ikke anskaffede flere Kielervogne, da de nok må siges at have været lovligt svage og ikke alt for driftsikre. Men den næste motorvogntype, man anskaffede var nu heller ikke idel lykke, som vi skal høre om i det følgende.

## M 2

Med kun én motorvogn måtte man alligevel have fuld dampreserve, så man opnåede ikke på den måde det fulde udbytte af den påbegyndte motorisering, og vi må huske, at de to damplokomotiver, der solgtes i 1927, faktisk allerede var overflødige før M 1 sattes i drift.

Men efter 2 års forløb anskaffede man så i 1928 motorvogn nr. 2, denne gang fra Frichs i Aarhus, der dog lod Scandia bygge vognkassen. Den nye motorvogn var en formindsket udgave af de samtidig til DSB leverede MR-vogne, men den var lidt større end M 1, og rummede ialt 54 siddepladser.

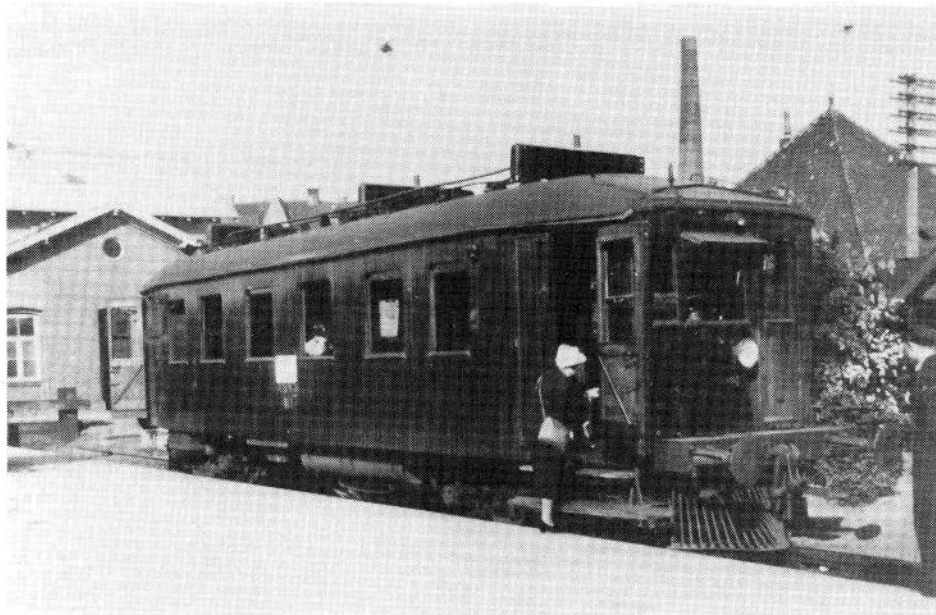
Vognkassen mindede om M 1's med udvendig teaklistebeklædning og tilspidsede, lukkede endeperroner, men hoveddrageren lå frit synlig hele vejen ligesom på personvognene, mens den på M 1 var dækket af teakbeklædningen.

M 2 var diesel-elektrisk, og dieselmotoren plus generatoren, der gav kørestrømmen, var anbragt i en ret lang, smal maskinbogie med indvendige aksellejer og usymmetrisk anbragt omdrejningspunkt. Dieselmotoren ragede godt op i vognkassens forreste ende, hvor der var indrettet et maskinrum med sidegang forbi den ene side, og bag maskinrummet et toilet, også med adgang fra denne sidegang. Derudover var passagerdelen indrettet med skæv midtgang og delt i 2 afdelinger med hhv. 20 og 30 pladser, formentlig på fjedrende lædersæder.

Forperronen (i motorenden) var meget snæver og levede ikke plads til rejsegods, hvorimod bagperronen var nogenlunde rummelig, omtrent som i Kielervognen, og her var der, ligesom i M 1, 1 1/2 fløjddør til indlading af voluminøst gods. I begge ender fandtes ved siden af førerbordet en gavldør, svagt forskudt mod venstre, og der var normale overgangsbroer. Der var i øvrigt 4 klapsæder på bagperronen.

Dieselmotoren var anbragt helt foran i maskinbogien, mens omdrejningspunktet og bærefjedrenes glideplader var forskudt bagud for bogiemidten, og bagved igen lå generatoren, helt under vogngulvet ved toilettet. Dette arrangement gav et nogenlunde lige stort tryk på begge bogiens aksler, selv om maskineriet lå meget uens fordelt i bogien. Drivbogien i den anden ende af vognen var også 2-akslet og havde 2 banemotorer.

Dieselmotoren til forbilledet for TKVJ M 2: DSB's gamle MR-vogn, var oprindeligt en efter datidens forhold hurtigtgående motor, type Frichs 630 C, med sin maksimale ydelse 180 hk ved 1.200 omdrejninger/minut (rpm). Det viste sig imidlertid, at motoren ikke kunne holde til det høje omdrejningstal, som måtte reduceres til 925 rpm, hvor motoren så kun ydede 140 hk. De sidste 2 af de ialt 6 MR-vogne og TKVJ M 2 fik så i stedet en ændret motor, Frichs 632 C, der



Kielervognen TKVJ M 1 i Kolding 1947. Bemærk fremskudt pufferplanke, der under krig II gav plads til gasgeneratoren. Overgangsbroen ikke retableret. Teakbeklædningen går ned og dækker hoveddrageren. Kofanger "spids" og tremmer af rundjern. (Jørgen Nielsen, Holbæk)

skulle yde 180 hk ved 900 rpm, men også den motor måtte have nedsat tempoet, så den kun ydede 165 hk ved 825 rpm. Disse motorer havde luftforstøvning af brændstoffet, der for at blive findelt tilstrækkeligt blæstes ind i cylindrene med trykluft på over 50 atmosfærens tryk - et system, der var vanskeligt at holde i orden og som voldte mange kvaler ved de ældste dieselmotorer, som fx VaGJ M 1, som vi tidligere har omtalt her i bladet. Der var nok også andre vanskeligheder ved disse tidlige dieselmotorer, og det bevirkede bl.a. at DSB's MR-vogne en overgang fik øgenavnet Dagmar - med hentydning til dronning Dagmar, der "ligger udi Ribe syg".

M 2 opvarmedes om vinteren med et "svensk varmeanlæg" (koks/vand), hvis kedel var op-hængt under venstre side under sidegangen langs maskinrummet, og her var skorstensrøret ført op langs væggen til passagerafdelingen, hvor det ikke kunne genere nogen.

Jeg har desværre ingen oplysninger om, hvordan TKVJ M 2 klarede sig i dens første tid, men Bay har oplyst, at den i 1937 fik ny motor, denne gang af typen Frichs 6175 CAa på 220 hk ved 1000 rpm, den motor, der var udviklet til "Lyntogets Forløber", MP-vognen, der fremkom i 1934, og som viste sig meget vellykket og driftsikker. Det betød faktisk en forøgelse af motorkraften på 22%, så man kan undre sig over, om den elektriske transmission kunne klare det, men jeg har ikke hørt noget om, at den skulle være blevet ændret væsentligt, trods de noget vekslende omdrejningstal på dieselmotorerne. Måske har generator og banemotorer for en sikkerheds skyld været noget rigeligt dimensioneret, da der jo nærmest var tale om forsøgsvogne dengang.

I tjenestekøreplanen for 1958 hvor M 2 stadig var i drift i sit 30. leveår, oplyses, at den måtte belastes med "50 tons over alle strækninger", hvilket i grænsetilfælde måtte forhøjes med 10%, så det var faktisk et ganske godt stykke trækraft, der godt kunne medføre 2 fuldt besatte personvogne og endda en lille bagagevogn, hvis det skulle blive nødvendigt, men så vil jeg tro, man en gang imellem skulle snuse til generator og banemotorer, for så var de nok mere end håndvarme!

Anskaffelsen af M 2 forøgede atter andelen af korte motor-km, og i 1929/30 kørtes omtrent lige mange km med damp og med motor.

Samme år afhændede man 2 personvogne: B 3 til MFVJ B 11, og C 24 til MFVJ C 16. Endvidere forsynedes C 21-22 og D 61 med trykluftbremse, så man ikke mere skulle bruge skruebremsen som nødbremse, hvis koblingen skulle springe mellem motor- og bivogn. Endelig fik også C 22 "svensk varmeanlæg", så alle bivognene nu kunne opvarmes om vinteren.

### M 3

Motoriseringen syntes nu at have hjulpet mærkbart på driftsresultaterne, idet man fra et lavpunkt i 1926/27 med et underskud på 180.000 kr. var kommet frem til et underskud i 1929/30 på kun 21.000 kr. og man fik så lov til at anskaffe sig den 3. motorvogn M 3, der leveredes i 1931.

Det var endnu engang en ny type, for udviklingen gik stærkt dengang, og det blev atter Frichs, der fik ordren, hvilket kunne tyde på, at M 2 trods børnesygdomme ikke havde været så ringe endda - og at man havde fået en god service fra Frichs. Det var dog også denne gang Scandia, der byggede vognkassen.

M 3 var også en diesel-elektrisk personvogn, stadig teakklædt med mere eller mindre tilspidsede, lukkede endeperroner. Motoren var igen anbragt på den ene bogie, som denne gang var 3-akslet med 2 tætsiddende aksler under dieselmotor + generator og en enkeltaksel længere tilbage til, sammen med forakserne, at bære vognkassen, der "trådte" på bogien lige bag ved maskinanlægget. Dette var ikke, som i M 2, nedsænket mest muligt i maskinbogie, men anbragt over bogierammen, så det ragede højt op i vognkassen, hvori der var fraskilt et maskinrum i den fulde vognbredde, bortset fra, at man havde måttet afgive et lille hjørne til et toilet af absolut beskedne dimensioner.

Maskinanlægget ragede altså op gennem et stort hul i gulvet i vognens forende og i gavlen var så anbragt et par ulige store fløjddøre, der tillod, at hele bogien med maskinanlægget kunne køres ud gennem gavlen, når man havde løftet vognkassen en smule og fjernet diverse stang-, slange- og ledningsforbindelser samt det løse gulv i førerrummet. Ideen var dog ikke ny, arrangementet anvendtes allerede i Rowans dampvogne i 1880'erne, bl.a. i Gribskovbanens og Randers-Hadsund banens vogne. Men ligesom den gang havde man heller ikke nu haft råd til at anskaffe en ekstra maskinbogie,

komplet med maskineri, så man fik aldrig det fulde udbytte af dette system. Det anvendtes også i de to vogne HBS M 3-4, der var meget lig TKVJ M 3, blot noget længere, samt i de pladeklædte vogne AHTJ M 5, NFJ M 3 samt DSB MQ 207-210, hvoraf de understregede dog havde en noget større motor.

Den smalle, venstre gavldør var den "gående" dør og anvendtes til personalets passage til eventuel tilkoblet bivogn, mens den højre gavldør kun måtte åbnes, når maskintrucken skulle køres ud.

TKVJ M 3 havde en motor på 205 hk ved 750 rpm (Frichs 619 C), og den kunne en kortere tid forceres til 220 hk ved godt 800 rpm.

Denne motor havde trykforstøvning af brændstoffet, der altså sprøjtedes ind i cylindrene under meget højt tryk gennem dyser, der findelte olien som en tåge uden anvendelse af trykluft, hvilket var blevet muliggjort ved fremkomsten af nye, avancerede brændstofpumper, der kunne frembringe det høje tryk og samtidig dosere olien meget nøjagtigt i de rette mængder og til den rette tid. Men det krævede, at brændolien var meget ren og fri for selv meget små partikler, der ellers kunne tilstoppe de fine dyser, så de pågældende cylindre satte ud. Men i praksis viste systemet sig at være en væsentlig forbedring, bl.a. i driftsikkerhed, og flere af de gamle motorer med luftforstøvning blev senere ombygget til trykforstøvning, specielt nogle af de gamle "træ-lokomotiver" af "Bedstefar"-typen (HHJ M 1), og Frichs' dieselmotorer fra 1929/30 og fremefter havde alle trykforstøvning med Bosch brændstofpumper.

Det var M 3, der iflg. Groth blev udskrevet som noget nær verdens 8. vidunder, der på den officielle prøvetur medførte hele 4 fuldt lastede godsvogne. Der foreligger vist ikke noget om, hvad vognene var lastet med, men hvis de var lastet helt op til deres lastgrænse kunne det typisk dreje sig om 75-80 t, for man havde næppe taget de allertungeste K-vogne, der fuldt lastede vejede 28 t/stk! Desværre stod M 3 ikke nævnt i den tjenestekøreplan jeg har, da den var ødelagt ved brand allerede i 1954, så jeg ved ikke, hvad den officielt måtte belastes med. DSB's slægtning MQ måtte kun belastes med knap 50 t på krogen, men den var også gearet til 100 km/h. De lavere gearede privatbanevogne havde tilsvarende bedre trækraft, så det er meget muligt, at M 3 kunne og

måtte trække mere end MQ, og det var i hvert fald sandsynligt, at den måtte trække mindst lige så meget som den oprindelig svagere M 2.

M 3's passagerafdeling havde indgang dels fra en indgangsperron lige bag maskinrummet, dels fra den tilspidsede bagperron. Den forreste indgang havde udadgående døre, forsænket ind i vognsiden, mens bagperronens tilspidsning tillod udadgående døre fra flad vognside. Der var her også det, vi kalder 1 1/2 dør i hver side, så store ting kunne komme ind, og perronen var noget større end i M 1 og M 2: Længde 2,2 m mod de gamles ca. 1,8 m. Der var overgang i begge ender, men ingen adgang for publikum i forreste førerum, som kun kunne nås inde fra vognen via maskinrummet, hvortil der ikke var adgang for piling eller fjumre-mikler, der kunne komme til skade bare ved at se på en maskine.

Det var karakteristisk for denne vogntype, at maskinenden kun var meget lidt tilspidset - ellers kunne der nemlig ikke blive plads til en dør i hver side fra førerrummet og ind til maskinen samt til indadgående yderdøre til førerrummet fra begge sider, sml. MQ m.fl.

Passagerafdelingen var meget nær magen til den i M 2, og vinduerne var - ligesom i M 2 - af samme bredde som i personvognene, men 5 cm højere. Sidemodulet var også som i M 2: ca. 1,60 m, mens det i M 1 var 1,55 m, ligesom i de gamle C-vogne.

Også M 3 opvarmedes om vinteren af et koks/vand-anlæg. Det var anbragt i vognens højre side, midt under den lille (20 mands) passagerafdeling, hvor skorstenrøret var ført op langs væggen ud for enden af ryglænet

på dobbeltsofaen i en diminutiv, isoleret skakt, der normalt ikke skulle kunne blive så varm, at der gik ild i væg eller sofa!

Anskaffelsen af M 3 førte ikke til, at der blev kørt flere togkm på banen, men "blot", at nogle flere damptog blev erstattet med motortog, og det forhindrede ikke, at både passagertallet og godsmængden faldt mærkbart i de følgende krisear, mens underskuddet samtidig igen voksede til næsten 80.000 kr. i 1932/33.

#### M 4

Motorvognene tog nok mere end de 2/3 af togkilometrene fra damplokomotiverne, men disse kunne alligevel ikke undværes til de større tog, der stadig kunne forekomme, først og fremmest godstog, men der kunne også forekomme relativt store blandede tog på sidegrenen Vejens-Gjester og tung rangering i Vejen. Derfor drømte man stadig om at anskaffe et motorlokomotiv, og da Frichs netop på denne tid tilbød deres nyudviklede, 4-kantede kramkister i flere forskellige størrelser og indretninger med ydelser fra 200 til 400 hk, fik man i 1931/32 tilladelse til at bestille en sådan maskine på 375 hk, og den leveredes i 1932.

Typens ydre er vist stadig velkendt af de allerfleste jernbaneinteresserede, da enkelte eksemplarer indtil for nylig har været i drift, eller i hvert fald i driftsklar reserve på LJ, SB og VNJ, og et par stykker stadig findes bevaret hos forskellige veteranbaner.

Aakjær nævner i en af sine sange "Færgen med det brede Bryst, klædt i Staal og Plade". Noget lignende kunne man med endnu større ret skrive om

Frichs' 4-kantede dieselkasser, der udfyldte så godt som hele konstruktionsprofilet med en lodret og aldeles flad for- og bagende, der rigtig kunne skubbe store luftmasser foran sig og danne talrige lufthvirvler langs de skarpe kanter og bag agterspejlet - i diametral modsætning til den aerodynamiske dråbeform, som man i de nærmeste år derefter søgte at efterligne, ikke blot i bilkarosserierne, men også i de "lyntog", der blev det sidste skrig allerede i 1930'erne.

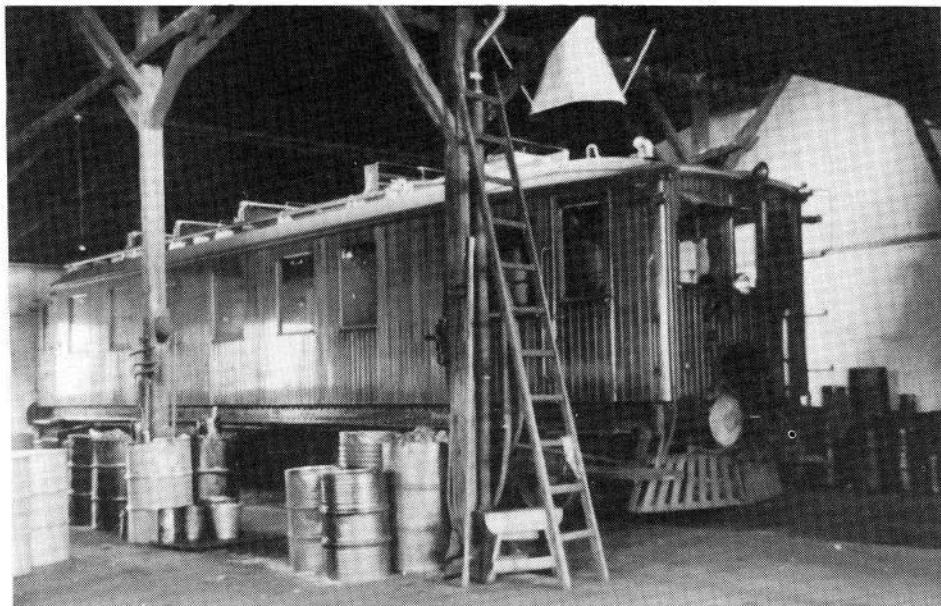
I virkeligheden betød den ydre form ikke ret meget for disse lokomotiver, da de fleste, i hvert fald i deres første år, næppe skulle køre hurtigere end de 45 km/h, der var datidens normale privatbane-tophastighed. På Lollandsbanen fik de dog lov til at "strække ud" - LJ's udgave havde fra Frichs angivet max. hastighed 85 km/h, og så begyndte den manglende strømform i nok at kunne mærkes.

TKVJ M 4 var 5-akslet med akselfølgen 1'Co1' og af den mest almindelige type - i det ydre ganske magen til OHJ 21, HTJ 22, HJJ 1-3 og FFJ M1 1208-1209, selv om Aalborg-maskinerne havde lidt større maskinkraft.

TKVJ 4 havde en 6-cylindret dieselmotor, der ydede 375 hk ved 600 rpm, men som kunne forceres til 415 hk ved 650 rpm i en kortere periode, hvis der skulle overvindes en særligt kraftig stigning og/eller nogle skarpe kurver med et lovlig tungt tog.

Vognkassen var som nævnt en særdeles 4-kantet kasse af jernplade med et ellipsebuet tag, der kunne tages af i flere sektioner, så maskinen kunne løftes ovenud med kran. Motor og generator fyldte godt i kassen, men der var dog blevet plads til et ca. 7 m<sup>2</sup> stort kombineret bagage- og førerrum i køretøjets "bagende", d.v.s. fjernest fra motoren. Her måtte inkluderes indtil 2 t bagage gennem et par noget specielle, "dobbelt fløj-døre", hvoraf den ene var ganske smal, og til hvis frie kant den dobbelt så store, "gående" dør var hængslet, så begge døre svingede indad og til samme side - som en slags "forkert" foldedør. Men normalt benyttedes

TKVJ M 2 i remisen i Kolding 1962. Her ses tydeligt den "nøgne" hoveddrager, ej dækket af teakbeklædningen. Bemærk den stumpvinklede kofanger med tremmer af fladjern. Vognen har nu 5 tagkølere (oprindelig kun 3 stk.) (Foto MC, arkiv H.A.)



kun den brede dør, mens den lille var riglet fast. I forenden var der kun et førerrum, adskilt fra maskinrummet ved et skillerum, der kunne dæmpe den værste larm fra maskinen.

Bagage- og førerrummene kunne om vinteren opvarmes af radiatorer med det varme kølevand. Midt i begge gavle var der en dør med tilhørende overgangsbro, men på M 4's gamle dage skruedes disse døre fast og broerne fjernedes - måske for at fjerne den værste træk og kulde fra utæthederne omkring dørene, efter at de ikke mere benyttedes i driften.

Undervognen var som nævnt 5-akslet, og den var "rammebygget" omtrent som på et damplokomotiv, dog med udvendige rammer. De store drivhjul (ø = 1250 mm) var styret fast i rammen, mens løberne i hver ende var udformet som Adam-akslers, d.v.s. med sideforskydelighed og krumme føringer for akselkasserne, så akslerne stillede sig radiært i kurverne. En vis tilbagestillingskraft opnåedes ved, at trykstængerne fra løbernes bærefjedre trådte på skrå udadhældende glideflader oven på akselkasserne. Der var balancer mellem forløberen og forreste drivaksel samt mellem bagløberen og de to bageste drivakslers, idet disse også var indbyrdes ekvibrerede. Trods disse foranstaltninger havde denne type lokomotiver ikke nogen særlig god gang i sporet, og hvis de kørte rigelig stærkt på dårlige privatbanespor, kunne de godt komme til at slingre så voldsomt, at de gik på gulvet og havnede i grøften, hvilket bl.a. har været "praktiseret" på Aalborg Privatbaner, hvis spor i de senere år ikke alle steder var i bedste stand. Jeg har derimod ikke hørt om sådanne "vilde" kørsler på Troldhedebanen, hvor de næppe nogen sinde kom op på de 70 km/h, som Frichs havde sat som deres maksimalhastighed.

I vedføjede tabel fra tjenestekøreplanen 1958 ses, hvor store tog man tillod M 4 (og M 3", der var magen til) at fremføre på banens forskellige strækninger, hvilket samtidig siger noget om stigningsforholdene på de forskellige delstrækninger. M 4 havde en adhæsionsvægt på 31 t mod de oprindelige damplokomotivers 28,5 t (Mogulerne), men alligevel tillod man dem ikke at trække lige så meget, selv om de ganske givet kortvarigt - med deres store vægt og jævne elektromotortræk kunne trække mere end damplokomotiverne lige i starten. Men det medførte stor fare for, at banemotorer eller generator skul-

le brænde af, hvorimod et overbelastet damplokomotiv bare ikke kan trække toget i gang - det har ikke noget, der brænder af i den anledning, bortset fra, at det jo ikke har godt af at stå og lave hjulspin, som slider på både hjul og skinner.

Alt ialt var M 4 utvivlsomt et godt køb, bortset fra, at man endnu hellere skulle have anskaffet to stk. med det samme, men det var der ikke bevillinger til dengang. Efter krigen kunne man derimod købe en søster til M 4, brugt fra HJJ - det er den M 3", der er nævnt i tjenestekøreplanen.

Med anskaffelsen af M 4 nåede man ned på kun 17% dampkilometre, og nu manglede man næsten kun at få erstattet de 2 små 1Bt-maskiner på Vejen-Gjesten med motorkraft for at blive dampkraften kvit.

Der var dog et enkelt område, hvor selv M 4 ikke var meget bevendt: Snerydning. Hvis der var væsentlige driver, mere eller mindre på langs ad sporet, var det kun Mogulerne, der kunne tåle anstrengelserne og eventuelt slippe uskadte fra at køre fast i sneen, og man drømte vist ikke om at sætte den store sne-næse på M 4 eller bare lade den køre med den gamle sneplov på næsen.

### Gl. S-maskiner udrangeres

2 år efter M 4's ibrugtagning udrangerede man endeligt de to gamle S-maskiner, TKVJ 7-8, som i de foregående 5 år kun havde været anvendt meget lidt og efter M 4's indsættelse slet ikke. De blev solgt til entreprenør H. Carlsen, København. Han betalte dem imidlertid ikke til den fastsatte tid, men regne-

#### 7. Togenes belastning.

Det antal tons, som lokomotiverne og motorvognene (eksklusiv disses egenvægt) kan fremføre i togene, fastsættes således:

Lokomotiv nr.	Strækning				
	Td.-Gi.	Gi.-Td.	Gi.-Kd.	Db.-Gi.	Kd.-Db.
11, 12 og 14	320	320	260	250	200

Dieselloko. nr. M 3 og M 4.		
150 tons	Kolding	220 tons
180 "	Dybvadbro	220 "
180 "	Jordrup	200 "
220 "	Verst	200 "
200 "	Gesten	220 "
220 "	Fitting	220 "
200 "	Vorbasse	200 "
220 "	Heinsvig	200 "
220 "	Grindstet	220 "
220 "	Troldhede	220 "

Ovennævnte maksimalbelastning må i grænsetilfælde forhøjes med 5%.

Motorvogn nr. M 2: 50 tons over alle strækninger. Denne maksimalbelastning må i grænsetilfælde forhøjes med 10%.  
Medgives et tog forspandsmaskine, forøges trækkræften normalt med 2/3 af den for forspandsmaskinen anførte trækkeevne.

de tilsyneladende med at skaffe pengene ved videresalg af maskinerne. Det lykkedes åbenbart kort efter at få dem afsat til en ophugger, fhv. Levin & Sønner's Eftf. Anders J. Andersen, København, men også med dette firma havde man uoverensstemmelser omkring betalingen; TKVJ truede med at ophæve handelen, da A.J.A. ikke til tiden havde betalt påløbne renter af de 2.400 kr., de havde betalt for maskinerne, ialt kr. 6,67 (Seks Kroner og syvogtresindstyve Øre!) Handelen gik dog i orden, og TKVJ påtog sig oven i købet at opskære maskinerne i "chargerbare Stykker" mod en pris af 1.200 kr. Smedejernsstumperne måtte ikke være større end 1,5 x 0,5 m, mens hjulsæt og kedelrør ikke skulle skæres.

Det er fornøjeligt en gang imellem at støde på sådanne detaljer, når man prøver at granske lidt i de nedlagte baner, men ellers stort set er henvist til tørre tabeller og statistikker, der ikke så direkte siger noget om forholdene for over 50 år siden - dengang en chokoladefrø kostede 5 øre, og vi kunne få "Tre store, snehvide Blomkaalshoveder for 50 Øre".

### Salg af personvogne

1934 lykkedes det at sælge endnu 3 af banens personvogne, C 23, 24" (opr. C 26) og C 25" (opr. C 27) til Slangerupbanen, der siden 1930 havde fået motoriseret størstedelen af persontrafikken og udvidet toggangen, så de alderstegne vogne fra 1906-07 + 4 bænkevogne fra 1922 ikke mere var hverken tilstrækkelige eller blot nogenlunde tidssvarende. De 3 vogne, der hos KSB litereredes C 5, 10 og 15, fik hos KSB trykluftbremse, elektriske varmeapparater og polstrede sæder og repræsenterede den vildeste luksus, KSB kunne opvise, bortset fra de to bogie-styrevogne, som var indrettet til de små dieselloko i 1930.

TKVJ havde herefter kun 4 B-vogne, 2 C-vogne og 2 D-vogne tilbage af den oprindelige bestand, men allerede året efter (1935) forsvandt endnu en af personvognene, idet D 61 ombyggedes til motorvognen M 5.

### M 5

Som nævnt før var sidegrenen Vejen-Gjesten den sidste del af TKVJ, der blev motoriseret, men i 1934/35 ofrede man så post- og personvognen D 61 og lod den ombygge hos DfA i Odense ("Triangel") til benzinmekanisk motorvogn á la traditionel Triangelvogn. Det indre indrettedes



dog noget utraditionelt. Beskrivelsen heraf baserer sig på Triangel-tegningen C 29704 af 13.II.1935, kaldet "Karosseritegning". Den er dog ikke 100% pålidelig, hvilket bl.a. har kunnet konstateres ved sammenligning med diverse fotos af vognens ydre.

Det ser ud til, at man har genbrugt D 61's bageste del ret uændret, i det ydre til og med 3. vindue, mens resten blev stærkt ombygget. Formentlig bevarede bagperronen uændret, selv om Triangel tegnede den efter deres eget hoved, bl.a. med perronlåde-mønster á la SNB's og OKMJ's gamle vogne og med forenkede perronskærme.

Undervognsrammen var kortet af med ca. 1,5 m, men det ser ud til, at den bageste aksel ikke blev flyttet. Akselgafler, fjedre m.v. var uændrede bagtil, men der var kommet nye skivehjul og aksler, bagtøj med reversgear og trækbuk under bagperronen. Fortil var de gamle fladjerns-akselgafler flyttet 1,42 m bagud og fjedrene for-

stærket med 2 ekstra blade for at kunne bære den tunge motor med gearkasse, kompressor, benzinbeholdere, varmeanlæg, batterikasser m.v., hvilket gav et forreste akseltryk på ca. 9,2 t. Bagakslen trådte kun i sporet med 7,2 t, som altså var vognens adhæsiionsvægt. Den kunne rimeligvis sammenlignes med de små 1Bt-maskiners 12,6 t på drivhjulene.

Motoren, der på traditionel Triangel-facon delvis ragede op i en kasse på forperronen, var en 6-cylindret Continental benzinator, model 16z, der kunne yde 140 hk ved 2.000 rpm. Samme motortype var tidligere anvendt i DSB's benzinelektriske ML 84-95, de bornholmske Triangelvogne M 11 og 21 samt VaGJ M 3, og det anføres nogle steder, at de ydede 125 hk ved 1800 rpm, hvilket nok var en mere komfortabel belastning for dem. Alligevel ydede de lige så mange hk som de små damplokomotiver, der iflg. fabrikkens specifikationer var på 120 hk. Tallene er dog ikke helt sammenlignelige, da hestekræfterne kan måles på mange forskellige måder. Man kan fx opgive motorens/dampmaskinens indicerede effekt, der er den effekt, der tilføres stemplerne i maskinen, og hvor man så ser bort fra alle tab videre igennem systemet: Friktion i alle maskindele, luftfiltre

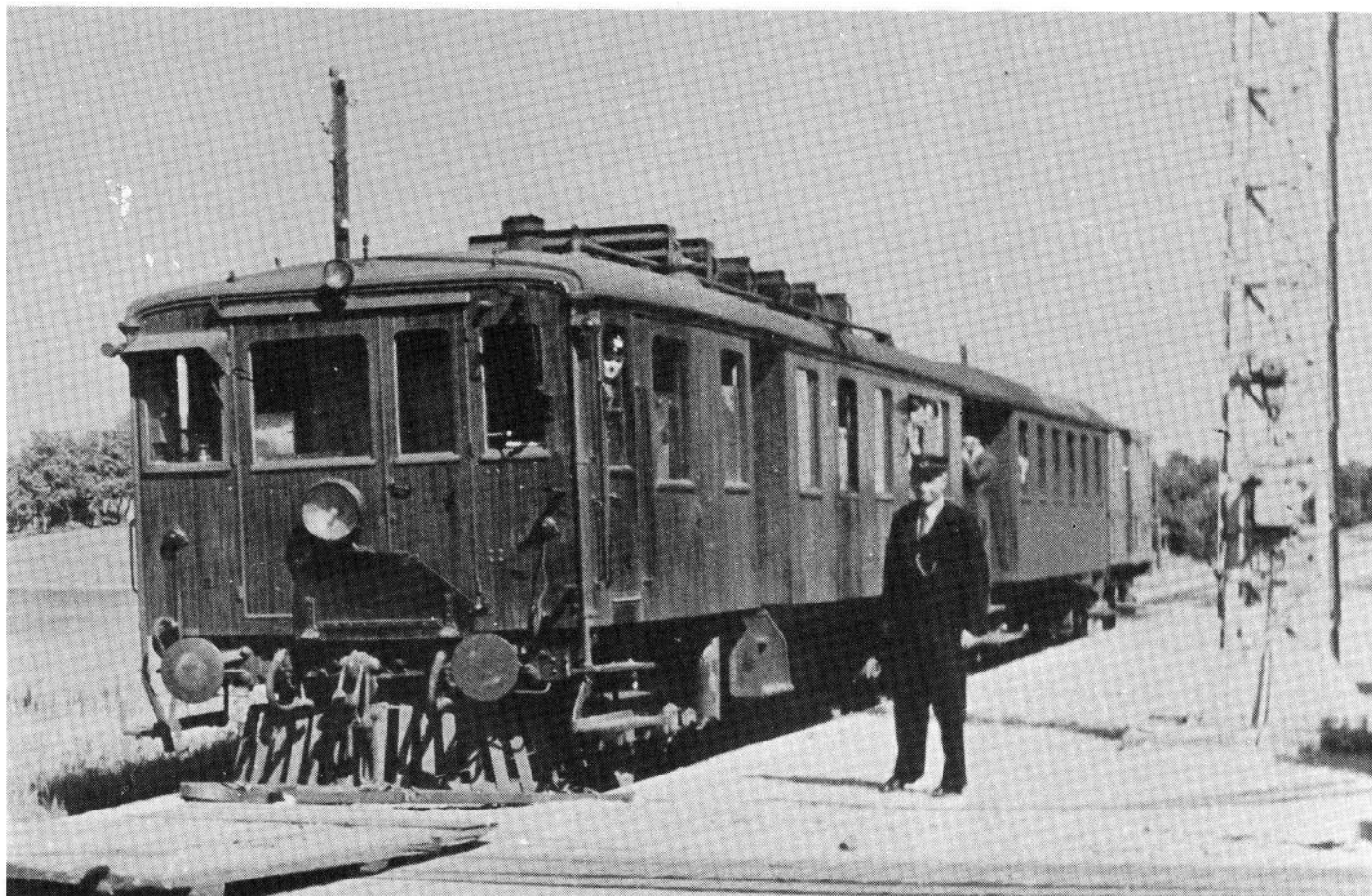
og udstødning, såvel som drift af diverse hjælpefunktioner: Ventilatorer, pumper, dynamoer, kompressorer o.s.v.

Angives SAE-hk har man målt motorens udgangseffekt, plus effektforbruget til diverse hjælpefunktioner som luftfilter, ventilatorer og udstødningsmodstand, mens DIN-hestene regnes som effekten på udgangsakslen, når motoren arbejder under normale driftsforhold med alle hjælpefunktioner tilkoblede, hvilket giver et 10-15% mindre hk-tal.

For en jernbane-trækkraftenhed (lokomotiv eller motorvogn) kan man endvidere angive hk-ydelsen ved drivhjulsperiferien - eller på trækkrogen, hvis man kun opfatter køretøjet som lokomotiv, hvor al den effekt, der går til transporten af lokomotivet selv, blot er et uundgåeligt tab, hvilket jo kun delvis er tilfældet, hvis der er tale om en motorvogn, der også har en "vognfunktion", hvis den selv kan medføre passagerer og gods. Men effekten på krogen skal måles på lige og vandret bane. Hvis man fx ville måle effekten på en stigning, som maskinen kun lige netop kunne slæbe sig selv op ad, ville krog-effekten blive nul.

Hvorom alting er: Jeg ved ikke nøjagtigt, på hvilken måde effekten var målt på damplokomotivet hhv. motorvognen, men

Dieselelektriske TKVJ M 3 med maskinen forrest ved Dybvadbro station med C- og EB-vogn på slæb. Bemærk den brede, dobbelte fløjddør i gavlen. Til højre nederste del af Dybvadbro's himmelstræbende arm-signal. (Arkiv P.T.)



for sidstnævnte var det i hvert fald kun motorens effekt, der var angivet, så tabet i transmissionen var ikke regnet med.

Alt ialt var motorvognens evner som trækraft nok ringere end lokomotivernes, specielt ved start, hvor gear og udkoblinger skabte mange "huller" i trækraften, som ellers var jævne end damplokomotivernes, der stedse bølgede i 4/4 takt, hvilket også var til størst ulempe ved igangsætning og meget langsom kørsel, hvor lokomotivmassens "svinghjulseffekt" kun var ringe.

Vognkassen. M 5's bageste afdeling var på 20 pladser med skæv midtgang, d.v.s. nærmest uændret, bortset fra, at toilettet var fjernet, da man anså det for unødvendigt på den kun 9,5 km lange strækning Vejen-Gjæsten. Da man var ca. 20 minutter om at gennemluske denne strækning, kunne der måske alligevel være dem, der trængte til et mindre ophold i Gamst, hvis de havde gjort livet lidt for grønt, inden de steg på "Lille Johannes", der jo i damptiden havde medført en B-vogn med de nødvendige faciliteter.

Den forreste, brede del af D 61/M 5, der nu var gjort lidt kortere og havde fået et smalt vindue som nr. 4 bagfra, var indrettet som en slags "IV klasse". Hele dette rum var stort set tomt, bortset fra 4 brede klapsæder langs ydervæggene og et meget lille rum forrest i venstre side, måske til postsager? Klapsædepladserne var medregnet i vognens siddepladsantal, og rummet kunne minde om visse tyske vogne med IV kl., hvor der var siddepladser langs ydervæggene, mens der midt på gulvet var plads til diverse medbragt gods, fx torvesager som kasser og kurve med grøntsager eller andre landbrugsprodukter, på vej til byens grøntorv.

Gulvet i M 5's "IV.kl." var belagt med trærister, og det gjaldt også forperronen, ud til hvilken der ikke var nogen dør, blot en 1,5 m bred åbning, så det var nemt at få gods ind eller ud. Fx kunne mælkespande nemt "trilles" denne vej, mens de var besværlige at få gennem en almindelig, smal dør. Det

store, "tomme" rum havde et gulvareal på ca. 7,2 m<sup>2</sup>, når sæderne var klappet op.

Forperronen var indrettet på normal Triangel-facon: Lidt smallere end resten af vognen af hensyn til udadgående døre (1 1/2 fløjdøre), og svagt tilspidset fremefter. Forperronens effektive gulvareal var omkring 4,5 m<sup>2</sup> når vi regner motorkassen og førerens "smøge" fra, men det var af meget ureel form, og der skulle også være fri passage for ind- og udstigning, så det var ikke meget værd som bagagerum.

Forfra lignede M 5 en ganske almindelig Triangelvogn, bortset fra, at taget også her (ligesom bagtil) havde den oprindelige Scandia-afslutning: "Nedgroet" med svagt buet tagkant i gavlen, mens det normale på ægte Triangelvogne var en lige afskåret tagkant ved gavle med lukkede perroner.

Desværre har jeg ikke fundet noget om, hvor stor togvægt man turde belaste M 5 med, men den kunne utvivlsomt sagtens medføre et påhæng på 50 t eller mere, svarende til 2-3 godsvogne der var moderat læssede, hvilket formentlig var rigeligt til at klare den daglige godstrafik, når der daglig kørtes 4 dobbeltture, hvor man hver gang kunne tage et par godsvogne med efter behov. Man beholdt dog de to små 1Bt-damploko endnu 2 år, men 1937 blev de udrangeret og formentlig solgt til ophugning kort efter: Nu kunne M 5 stort set klare al Vejen-Gjæsten-trafik og ved forfald erstattes med et af de øvrige motorkøretøjer, som så i sin tur på hovedstrækningen

kunne erstattes med en af Mogulerne, hvoraf et par stykker det meste af tiden stod ubenyttede, men stadig var intakte.

Indsættelsen af M 5 bevirkede ikke noget fald i de samlede dampogs-km. Det kan måske skyldes, at man havde kvaler med M 1 og/eller M 2, der ikke var alt for driftsikre, så der måtte køres flere erstatningsdamptog. M 2 fik ny motor i 1937, men der var stadig en svag stigning i dampkilometrene, så det var øjensynlig endnu et diesellokomotiv, man havde brug for. Men det var nok ikke lige sagen at anskaffe endnu et stykke trækraft, når både person- og godstrafikken var stagnerende og underskuddet atter viste tendens til at vokse. Og sidst i 1930'erne myldrede bilerne frem så enhver kunne se nedlægnings truende sky forude, da der endnu ikke i banens opland kunne ses nogen markant byudvikling, der kunne opveje den skærpede bil-konkurrence.

Men verden gik stadig sin skæve gang hos TKVJ, og inden man fik bekvemmet sig til at nedlægge banen kom 2. verdenskrig i 1939, så bilerne hurtigt blev lammet af benzinmanglen og TKVJ fik en ny, kunstig opløsningsstring, efter princippet "Den enes død, den andens brød", der faktisk gav den endnu 28 leveår, som ingen i forvejen kunne have drømt om.

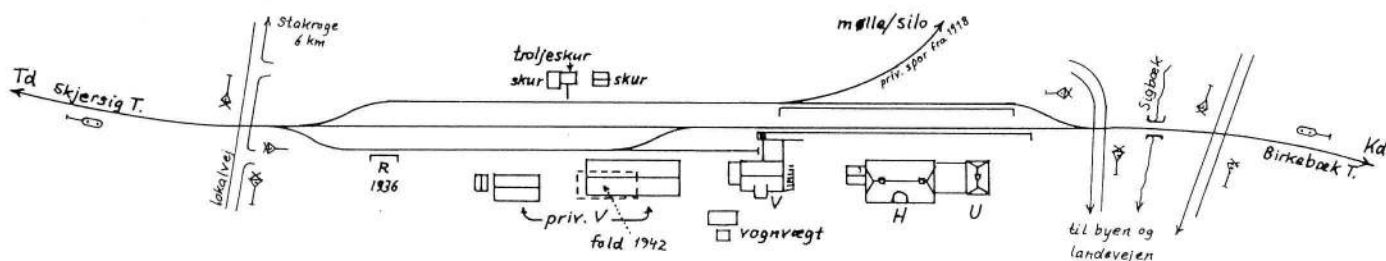
Hvordan materielsituationen udviklede sig under og efter krigen skal vi behandle i den kommende artikel.

Alkjær



TKVJ M 4 med godstog: 2 TKVJ QA, 1 DSB PT, 2 TKVJ QB og bagest en TKVJ C. (O.W. Laursen, 1959)

# IDEER DERUDEFRA



## SØNDER OMME STATION

For mange af os, der er grebet af modelbanehobbyen, og som måske har nogle år på bagen, står tidligere tiders jernbaneliv i al dens uopnåelighed som det eneste rigtige at eftergøre i model.

Forbillederne er jo i mange tilfælde forsvundet, men en del

mindelser er reddet for eftertiden igennem "disse tossede jernbanefotografer" og deres indsats, og nu og da bliver der fra gemmerne og arkiverne pillet nogle billeder frem, for at der kan blive spundet en ende over pågældende tema.

Igennem nogle numre af SIDESPORET, der indtil videre er gået i hi, har jeg kørt en min-

dre artikelserie om "modegnet virkelighed", hvoraf flere emner ikke nåede at komme i bladet.

Imidlertid har jeg fra forskellig side fået opfordring til at lade andre drage fordel af artiklerne - senest har SP's utrættelige redaktør og hans lige så fortrinlige Alkjær efterlyst indsats fra min side - og pisket i al venskabelighed har jeg påny sat mig til skrivemaskinen for at levere en helt nyskrevet artikel om samme emne, omend under anden overskrift, som det ses, og kan om ønskes eventuelt i kommende numre af SP trække nogle af de "gamle travere" frem fra deres utrykte mørke.

Artiklen i dette nummer er skrevet først og fremmest for dem, der kan lide at køre med privatbanemateriel, dækkende epokerne I, II og III, idet denne station levede sit jernbaneliv fra 1917 til 1968.

En del år senere, nemlig i 1976, skete der en omlægning af Arbejdstilsynets tilsynskredse, hvorved jeg fik lejlighed til at inspicere det postkontor, som i mellemtiden var blevet indrettet i de gamle stationslokaler; men det er en anden historie.



Fig. 2. Den centrale og østlige del af Sønder Omme station set fra vest. Bemærk, at perron II er en meget simpel grusperron, og at indkørselssporet i det fjerne krummer sig meget mod højre. Sporskiftet til venstre genfinder vi i fig. 9, og sporet fører ind til Sønder Omme Mølle.

Fig. 3. Her er vi gået lidt tættere på stationens bygninger og ser, at pakhuset med sine 2 skydeporte er noget større end sædvanligt for denne og andre privatbaner. Bemærk rampe med trappe, flagstangen og den sirlige stationsbygning. Sporskifte"lygten" i forgrunden er meget simpel, en trefløjet blikplade, sortmalet og med symboler af reflekterende materiale. Yderst til højre nogle håndstore sten, hvorigennem diverse ukrudt har fundet vej.

Nogle gange i 1960'erne var jeg inviteret til at holde foredrag på Clasonsborg, og jeg udnyttede da mulighederne for at aflægge et besøg på diverse stationer på vejen uden smålig skelen til landkortets mulige rette og korteste vejlinier.

Efterfølgende billeder stammer alle fra et sådant besøg den 9/10 1968, altså faktisk efter nedlægningen; jeg har dog også nogle få billeder fra driftstiden, men de fortæller mindre om dagens emne. Fra Alkjørs artikelserie om Troldhedebanen har jeg lånt sporplanen, som er vist i fig. 1.

Med sine kun 6 sporskifter viste den en ret så effektiv landstation med krydsningsmulighed ved 2 perronspor, samt læs-sespor, der var tilgængeligt fra begge ender, og dertil et stikspor til pakhuset (eller varehuset, som det ofte kaldtes på privatbanerne). Stiksporet sluttede med en enderampe, der tillige fungerede som side- og aflæsningsrampe ud mod hovedsporet.

Næsten fra starten var spor II tilsluttet et meget krumt privat sidespor ind til Sønder Omme Mølle, der var en aflægger af den nærliggende Juellingeholm vandmølle. Noget tyder på, at

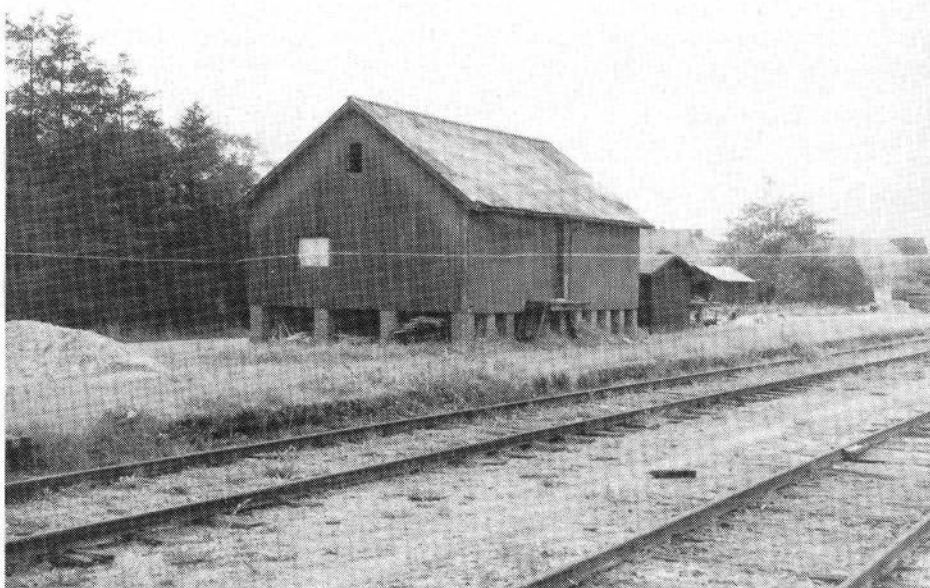
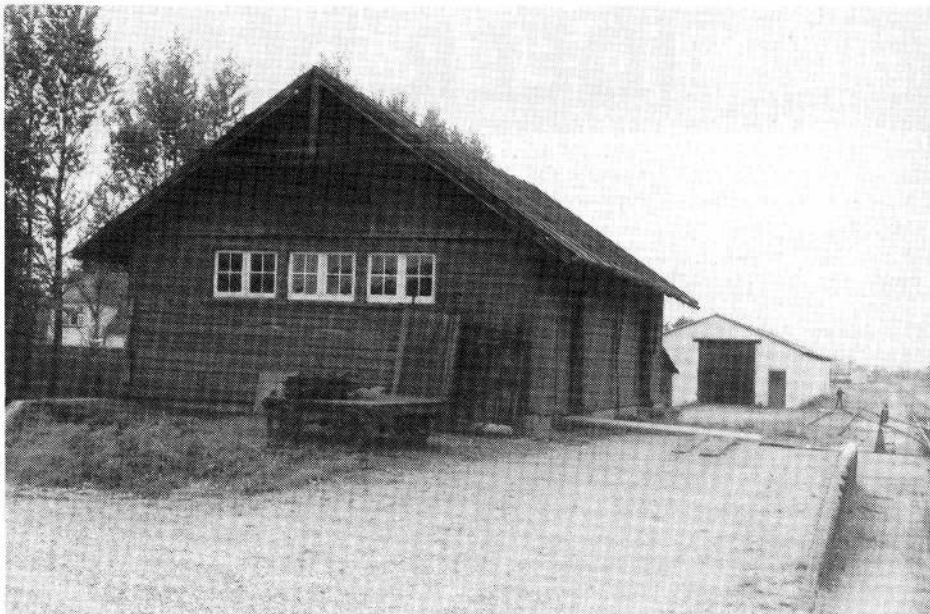


Fig. 4. Varehuset set fra øst; her er tillige kommet et af de private varehuse med, tilsyneladende et kartoffellager. Endvidere synes en skinnetrolje at være kommet lidt på afveje; i baggrunden tilvenstre ses noget af en træække, og bagved anes en af stationsbyens smukke villaer.

Fig. 5. Længere mod vest finder vi et andet af de private vareskure, efter al sandsynlighed et gødningslager, hvortil man har måttet trille godset ad hævede trillebaner på bukke fra jernbanevognene ved hjælp af sækkevogne - i sjældnere tilfælde har man benyttet hestevogne eller trækkærrer. Bagved ses læssevejen, et enkelt skur og noget opstablet gods af forskellig art.

Fig. 6 Her ser vi selve stationsbygningen og pakhuset fra indløbsspor til mølleriet. Skinnerne i forgrunden antyder det kommende forfald efter banens nedlægning - de må naturligvis ikke ligge henslængt her under driftsforhold, men kunne fx være opstablet på spredtliggende, vandrette sveller i trekanten til venstre. I billedets midte anes i baggrunden vognvægten som et lavt træbeklædt skur med bagudfaldende halvtag, dør i nærmeste gavl og to vinduer i facaden.





den har været startet som kartoffelmøllefabrik ifølge bygningernes udseende, men det har jeg indtil videre ikke fået rede på; sporet er fra 1918 og den store fabriksbygning fra 1919.

Ikke mindst stationens krumme indløbsspor falder godt i tråd med de fleste modelbaneanlægs muligheder, og hvad sporenlængden angår, er man ret frit stillet med hensyn til eventuelle forkortelser, uden at det går katastrofalt ud over idegrundlaget.

Stationen var behørigt udstyret med diverse private varehuse, tjenstlige skure, vognvægt for vejtrafikale køretøjer o.s.v. som også vil live op på modellandskabet.

Med hensyn til placering i landskabsopbygningen vil det nok være mest interessant at se stationen fra sporsiden, men aldrig med sporene parallelt med bordforkanten! En skrå placering vil iøvrigt også lette anbringelsen af møllekomplekset.

Bag læssevejen og stationsbygningen antydes landsbyen i baggrundskulissen, eventuelt suppleret med enkelte fritstående mindre huse. I vore dage har skolen vokset sig delvist ind over de tidligere jernbanearealer; men man har jo da lov til at markere silhouetten af skolen

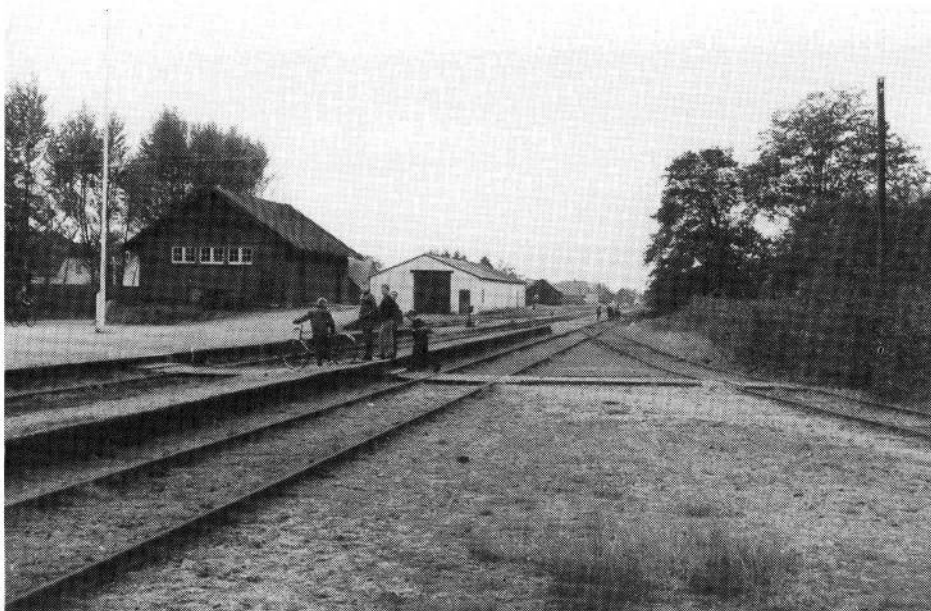


Fig. 7. På dette billede ses det ret omfattende silo- og fabrikskompleks. Bag lastbilen ses skydeporten, der tillader vogne at blive kørt helt ind for læsning. Under det store vindue i den gamle bygning ses årstallet 1919 i jern og til venstre herfor hejseklud med tilhørende udkræget arm med hejseblok. I model ville jeg nu nok nøjes med de ældste bygninger og udelade de yngre tilbygninger og siloer - men der er frit slag.



Fig. 8. I buskadsset til højre findes en smuk jernlåge, som jeg også har billede af, men udelader her i den hellige begrænsnings navn, I dag benyttes stien af skolebørn, der gerne vil spares for den lange vej udenom stationsterrænet, undervejs fra hjemmet til skolen. Iøvrigt giver billedet et udmærket indtryk af spornettet og placeringen af diverse bygninger langs læssevejen.

Fig. 10. I vestenden af stationsterrænet fandtes et par sammenbyggede træskure, hvoraf det ene fungerer som dræsinagarage, her set fra sydøst; sporet i græsset gik ca. 70° skråt på spor II og tjente udelukkende til at lette transporten af dræsine og trolje mellem garage og hovedspor.

Fig. 9. Sporskiftebukken ved sporet til møllen. Man bemærker den meget simple forbindelse mellem sporskifteviseren og trækstangen, samt aflåsningsmekanikken. Endvidere går man et godt indtryk af refleksstriberne i "kassen".

som begrundelse for krydsende skoletog morgen og eftermiddag i køreplanen.

Mølleriet og de private varehuse, gødningslagre m.v. giver sammen med banens øvrige stationer anledning til en del godstrafik med tilhørende rangerbevægelser; det ene varehus kunne jo være et øldepot - det gør sig altid godt med en smuk ølvogn på anlægget - og stationens eget pakhus har til tider givet anledning til særskilt stykgodsvogn, der har skullet rangeres ind på stiksporet.

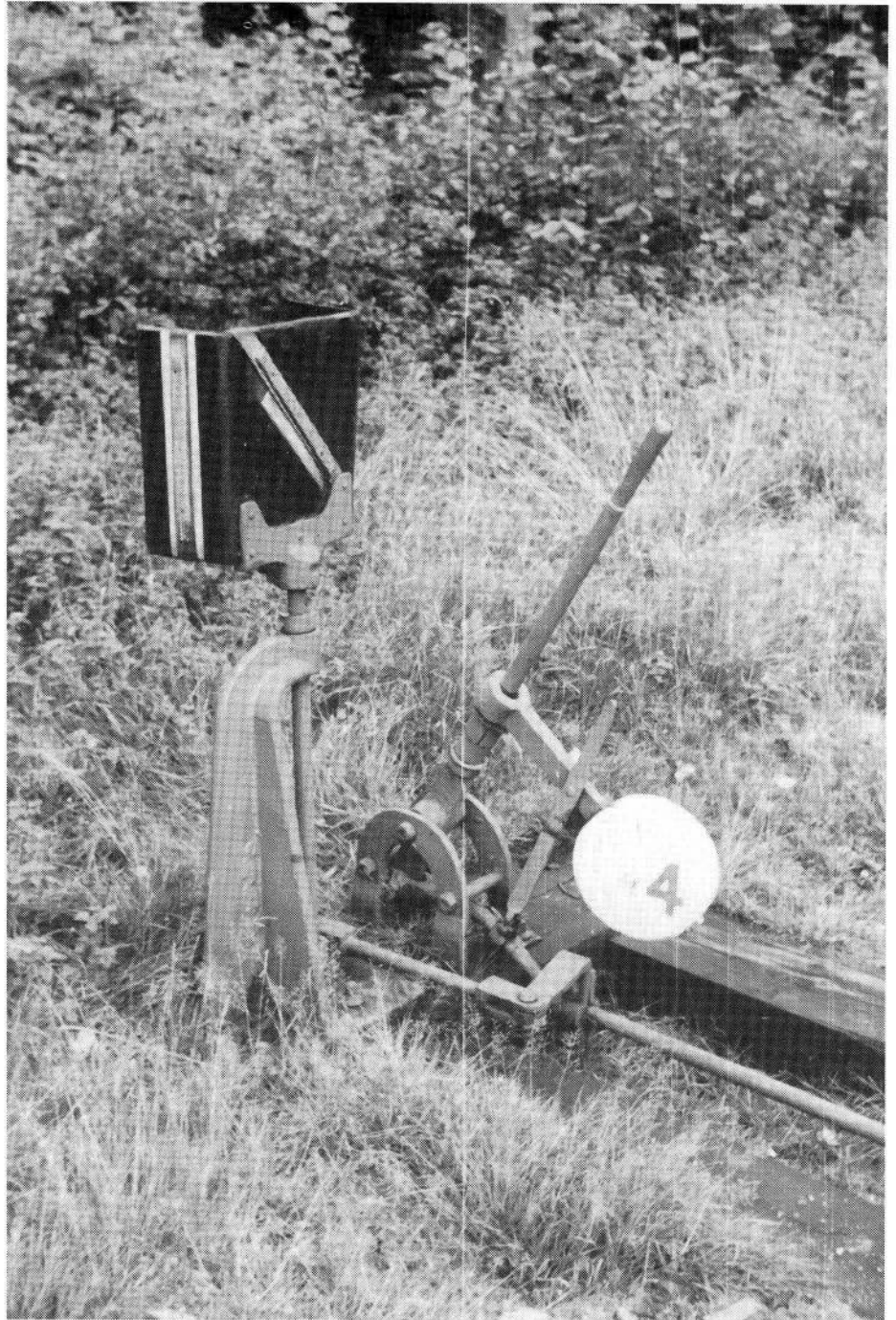
Store gennemgående brunkuls- eller tørvetog, mergel- og grustog med eller uden krydsning har været naturlig trafik før i tiden; et mindre persontog om formiddagen og hen på eftermiddagen, foruden det tidlige morgentog med arbejdere til storbyen Grindsted og dens landskendte industri, samt hurtige forbindelsestog til Københavnerekspressen og et større aftentog den modsatte retning kan også passes ind i køreplanen. Alt i alt er der masser af muligheder i de seks sporskifter og tilhørende skinnestykker.

-----

Som det kan forstås af det skrevne, er det i disse artikler ikke meningen at komme med en fuldstændig beskrivelse af bygningerne med tilhørende tegninger - tværtimod skal der være frit slag for læserens egen udfoldelse af kreativitet - men der skal alene gives modelbyggeren et ideoplæg at arbejde videre med.

#### guldbæk

Fig. 11. Selve dræsinen var nu et nummer for sig i form af en 4-hjulet knallert med korrekte styreflanger på hjulene. Mon jeg engang får tid til at lave den i model?



# LITTERATUR

# KLUBNYT

## POLITIK PÅ SKINNER

Lokalbanespørgsmålet og Nordfyns privatbaner i dansk trafikpolitik ca. 1920-1970.

Af Steen Ousager.

Odense Universitetsforlag.

Format 175 x 250 mm, 218 sider illustreret.

Pris kr. 188,- + forsendelse. (Kan købes hos Odense Universitetsforlag, Campusvej 55, 5230 Odense M).

Bogens emne er ikke at fortælle om Nordfyns 3 jernbaner i gængs forstand, omend man får en del at vide om driften i årenes løb.

Bogen belyser hvilke politiske - jeg vil kalde dem "rævekager", der kan findes bag banernes liv i det halve århundrede, det her drejer sig om.

Bogen har 5 hovedafsnit. Et fortæller om forholdene og driften på banerne. Et beskæftiger sig med forholdet mellem staten og privatbanerne i almindelighed og et med forholdet mellem staten og "nordbanerne". Der er også et afsnit om kommunerne og nordbanerne og endelig et "Den endelige beslutning" om nedlæggelserne.

Bogen er pænt illustreret herunder med adskillige ældre fotos, der er særdeles interessante.

At det er et videnskabeligt værk fremgår af, at der er 16 (seksten) tættrykte sider om kilder og noter.

Bogen er altså anderledes - men ikke mindre interessant og egentlig forbavsende "hurtiglæst".

Holtrup

## Rettelser & Suppleringer

### FORKERT MÅLESTOK!!

Ved en beklagelig fejltagelse er målestokken til haveplanerne på side 72 i nr. 2 (indeværende årgang) i 1:87. Den skulle have været i 1:174.

Det betyder, at målestokkens talangivelser skal fordobles. Læs altså fx 14 i stedet for 7, 16 i stedet for 8 osv.

Mange gange undskyld!

PWS

## MODELJERNBANEKLUBBEN HO

Referat af generalforsamlingen i Modeljernbaneklubben HO den 23. marts 1988.

Til dirigent blev valgt Bent Størmoser, der konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet.

Formanden indledte med at mindes Erik Bugge, som klubben havde den sorg at miste i februar 1988. Erik vil blive husket for sit gode humør og store hjælpsomhed. Gennem sin 10-årige sygeperiode bevarede han interessen for klubben, selv om kontakten til tider kunne være svær.

Aktivitetsniveauet i det forløbne år har ikke været overvældende. Men trods det er landskabet i lokale 4 næsten færdig. Højby har fået post og pakhus samt drejeskive. Der er sat skorter op i lokale 3, malet og opsat lys, således at lokalet er klar til sporslægning, som efter beslutningen på mødet den 7. oktober 1987 ikke mere omfatter Borup station, men kun et dobbeltspor. Guldborg station har fået drejeskive og fundamenter til remiserne. I lokale 2 er der blevet ryddet op og malet således, at bordopbygningen kan begynde.

Bestyrelsen mener, at det er meget vigtigt, at der kommer gang i køreplanskørslen og vil derfor få fremstillet de nødvendige ure og sørge for, at der bliver udarbejdet en køreplan. For at få mere gang i klubben vil bestyrelsen foreslå, at arbejdet bliver opdelt i projektgrupper, hvor en leder har ansvaret for arbejdet.

Selv om året gav mange skuffelser, men også glæder, takkede formanden for et godt kammeratskab.

Kassereren fremlagde regnskabet som blev godkendt uden kommentarer. Der var interesse for, at man fremover brugte flere penge på indkøb af bøger. Man blev derfor enige om at foreslå til bogindkøb skulle gives til bestyrelsen.

Følgende personer blev valgt til bestyrelsen:

Formand: Henrik Borgen,

Kasserer: Povl Kjær-Larsen,

Bestyrelsesmedl.: Allan K. Jensen

Hans Schöntal

Henning Wachter

Suppleant: Erik V. Pedersen.

Revisor: Bent Størmoser.

Der var indkommet et forslag fra Allan K. Jensen om det ikke

var en ide at begynde at køre med en eller anden form for epokekørsel. Efter at flere forskellige forslag var blevet bragt på bane, enedes man ved afstemningen om at gå ind for et forslag fremsat af Per, gående ud på, at man kører i en "brun" og "rød" epoke med grænse ved designændringen i begyndelsen af 1970'erne. Da der er mange uafklarede problemer i forbindelse med overgangen til epokekørsel og om det i det hele taget kan lade sig gøre, blev der nedsat et udvalg bestående af Allan K. Jensen og Per, som skal se nærmere på disse problemer.

Da der under eventuelt ikke var nogle emner at diskutere, afsluttede ordstyreren med at takke for god ro og orden.

Henning Wachter  
referent.

## DMJU-INFORMATION

Der afholdes årsmøde i Odense - på Jernbanemuseet - efter følgende plan:

Lørdag den 24. september 1988:

Kl. 12: Ankomst, besigtigelse af museets samlinger, besøg DMJK, eller besøg HO 87's HO-anlæg.

Kl. 15-17: Indlevering af modeller og fotos til den årlige konkurrence.

Kl. 19: Fællesspisning og hyggeligt samvær på cafeteria-torvet. Feriemenu: ledvogterbøf med bagt kartoffel og tilbehør samt dessertis, kr. 65,- + drikkevarer.

Kl. 20.30: Resultatet af byggekonkurrencen meddeles.

Fortsat hyggeligt samvær til kl. ca. 23.

Søndag den 25. september 1988:

Kl. 9-12: Åbent hus hos DMJK og HO 87. Eventuelt besøg i kommandoposten med fjernstyringsanlægget for den fynske strækning.

Kl. 12: Middagsservering på cafeteria-torvet: Stationsplatte indeholdende marineret sild, æg og tomat, lun hakkebøf med bløde løg, dyrlægens natmad og ost, brød og smør. Pris: kr. 65,- + drikkevarer.

Kl. 13.30 i museets mødelokale: ekstraordinær generalforsamling i DMJU. Hovedemner: Valg af ny formand, vedtægtsændringer, MOROP-kongres i Danmark i 1993.

Afslutning ca. kl. 15.

Der udstedes et partout-kort til alle deltagere, der gælder som adgangskort både lørdag og søndag. Pris: Kr. 12,-. Beløbet går ubeskåret til Jernbanemuseet.

Der findes overnatningsmuligheder på vandrehjem eller hotel.

-----

SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkontoret som postadresseret blad.

Det blanke felt til højre herfor er beregnet til adresseringen.

Skulle der være grund til at reklamere over forsendelsen eller skifter du adresse, bedes henvendelse herom først rettet til det lokale postkontor.

## NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

"Så blev sommeren da endelig overstået". Sådant er livets gang - i fjor havde vi ingen sommer, og når vejret så endelig arter sig, så bliver det for meget af det gode. Den hedeølge, som har "generet" mit arbejde med at fabrikere dette nummer, ebbede ud midt i juli måned - og det var her, jeg hørte den indledende bemærkning blive fremsat og "bekræftet" af nogle arbejdskolleger.

Jeg er nu glad for sommeren, for så skal man jo ud og pusle i haven, hvilket jeg også har været i år, omend en længere periode med svimmelhedsanfald forhindrede enhver aktivitet fra min side både med hensyn til havearbejde og med hensyn til bladforberedelse.

Nå, men som man bemærker blev bladet færdigt, og også med en sammensætning, som så nogenlunde tilfredsstillende redaktøren. Der er - når det kommer til stykket - ikke plads til så meget på de 48 sider, som man tror og håber på, når nummeret skal tilrettelægges. F.eks. blev der - atter en gang - ikke plads til hverken Billedgalleri eller Midtarkstegning, og der ligger også andre artikler, der måtte udskydes.

Jeg ved ikke, om den opmærksomme læser kan se det - men redaktøren har købt en ny "sættemaskine". Denne nye maskine hedder Canon AP 830 og er forsynet med indbygget hukommelse på 32 K, og udvidet med en disktestation til små plader á 156 K til yderligere udvidelse af tekstlageret. Den har også skrivemåle med mange forskellige skrifttyper, og selv om disse skrifttyper ligger meget tæt på Olivettis ditto, så er der altså forskel.

Den nye maskine har - sært nok - ikke 2. og 3. potens i små tal, hvorfor tallene rager op i linien ovenover. Det må vi så leve med. Det betyder iøvrigt også, at jeg må skrive et loko-

motivs hjulstilling på en "flad" linie i stedet for kvart forskudt, hvad maskinen ikke kan klare (ikke automatisk i hvert fald). Nu bliver den korrekte

skrivemåde 1B<sup>2</sup> forvansket til 1Bt2, men det må vi altså finde os i!

Der er ikke meget nyt at fortælle om økonomi, forlag m.v. Abonnenttallet (det direkte antal abonnenter) er nået op på 861 mod 876 på samme tid i fjor. Der er "kun" kommet 7 nye til, hvilket er den mindste tilgang i bladets historie overhovedet. Hvad kan vi mon gøre for at skaffe flere abonnenter? Det går også langsomt i forlagsafdelingen - der er sandt at sige intet solgt i et par måneder, og derfor er der heller ikke nogen meddelelse om udsolgte udgivelser.

Årets skriftlige auktion er i fuld gang. Når dette blad kommer på gaden (ca. 25. august 1988) er der stadig lidt tid for eventuelle "glemsomme" til at deltage i årets auktion. Se venligst reglerne i nummer 2 under denne rubrik.

Der skulle rent faktisk ikke have været afholdt auktion i år, men som jeg har fortalt kom der nogle "uopfordrede" lister med salgsmateriale - og så røg jeg alligevel på den igen. Iøvrigt er der senere kommet endnu nogle salgslister, som ikke er med i årets auktion, og for nu at forsøge at styre begivenhederne lidt bedre, fastsætter jeg følgende regler for skriftlig auktion 1989:

Udbydere skal - senest den 1. februar 1989 - til redaktøren indsende en liste over det materiale, der ønskes solgt. Listen skal være udfyldt detaljeret og specificeret, således at der ikke kan være tvivl om, hvad emnet er (titel, forfatter), hvor stort (sidetal, format, vægt) og i hvilken stand det forefindes (oplyses der intet, forventes sagerne at være i pæn brugt stand i forhold til alder, ventelig

benyttelse m.v.). Er det ikke litteratur men andre "genstande" må beskrivelsen ikke være mindre detaljeret.

Den enkelte udbyder kan kun få maksimalt 30 numre med på auktionen (men et nummer kan dog godt omfatte f.eks. 15 fortløbende årgange af et tidsskrift). Det totale antal auktionsnumre kan ikke overstige 500 - bliver der flere, foretages rationering!

I månederne februar-april konfereres materialet mellem redaktør og udbyder, således at auktionslisten kan gøres klar til udsendelse i maj måned 1989.

I pressemeddelelsen, der fulgte med bogen "Politik På Skinner" (den anmeldes inde i bladet) var anført: "Ved bestilling inden 1. marts 1988: kr. 128,- incl. moms. Ved senere bestilling er prisen kr. 188,- incl. moms. Til begge priser skal lægges porto for forsendelse".

Bogen kom til mig ca. 10 maj 1988! Det er ikke første gang (og det bliver heller ikke sidste), at SPs læsere "bliver snydt" på denne måde, og der er vist desværre ikke rigtig noget at gøre ved sagen. SIGNALPOSTEN udkommer jo kun 4 gange om året, vor produktionstid er lang, og udgivelsestidspunkterne harmonerer tilsyneladende dårligst muligt med forlagenes udgivelsesterminer. Jeg appellerer til forlagene om at informere i god tid, og til SPs læsere, at de forsøger at holde sig orienteret om nye bogudgivelser hos deres boghandler!

Klubnyt fra DMJU kom den 12/7 men jeg fandt alligevel et lille hjørne for et kort sammendrag.

Dermed er det så slut for denne gang. Om 3 måneder kommer det sidste nummer i 24. årgang, og heri vil være nærmere planer for jubilæumsårgangen 1989 forhåbentlig kunne læses.

På genhør!

Holtrup