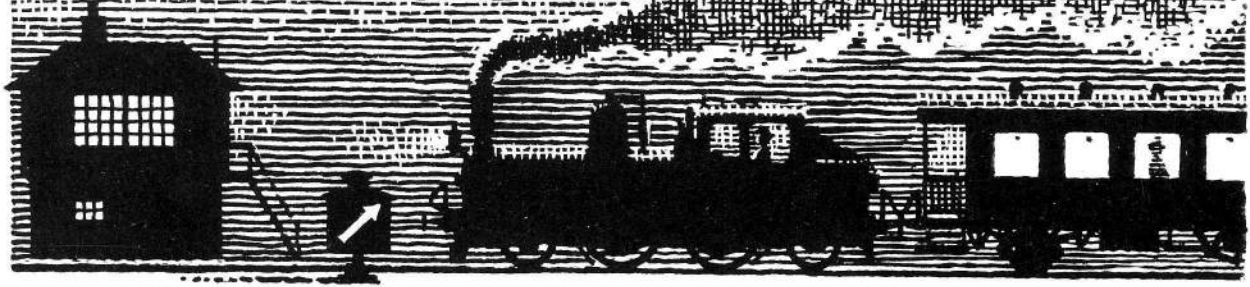


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

27. årgang 1991 juni, nr. 2

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes med 4 numre i årgangen, nemlig ca. 25. februar, 25. maj, 25. august og 25. november.

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

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.: 31 71 79 03

REPRODUKTION:

Bargholz Offsetreproduktion
Grundtvigsvej 10 A
1864 Frederiksberg C
tlf.: 31 22 77 05

TRYKNING og BOGBINDING:

Lantow & Co.
Lergravsvej 63
2300 København S
tlf.: 31 59 44 11

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

ABONNEMENTSPRIS for 27. årgang, 1991
Kr. 150,- incl. 22% moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer:
Kr. 40,- incl. 22% moms.

Redaktionens faste medlemmer: Poul Adamsen, Hans Alkjær, Ole Faurhøj, J. Groth og Erik V. Pedersen.

ANNONCER modtages gerne på følgende vilkår:

Reproklart manuskript tilsendes redaktionen senest den 1. januar (til nr. 1), 1. april (til nr. 2), 1. juli (til nr. 3) og 1. oktober (til nr. 4).

Format for 1/1 side er H 280 x B 180, for 1/2 side 135 x 180 og for 1/4 side 135 x 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 free-lanceforfattere om emner indenfor vort emneområde. Materialet vil blive behandlet omhyggeligt og seriøst og returneret. Fotos til Billedgalleriet dog kun efter fremsat ønske herom.

**27. ÅRGANG, NUMMER 2
JUNI 1991**

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, KEJ, løst og fast	43
Motormateriellet, ME m.fl. på privatbanerne, 1. del	50
Midtarkstegning, kongevogn S 8	67
Ideer derudefra, Sæby station	72
Villavejen, nr. 13 og 14	79
Vi Bygger, Villavejen 13 og 14	85
Østbanens beholdervogne	88
Blandet	92
Nyt fra redaktionen	96

Forsidebilledet: Ålborg, remiseområdet, med APB nr. 31 på drejeskiven. Billedet er en affotografering, som Stig Vaabengård har lavet af et af hans farfars optagelser (denne var ansat ved APB fra 1939-52), dette den 18/4 1946.

Nedlagte Baner

LØST OG FAST OM

KOLDING-EGTVED BANEN

I forbindelse med "skabelsen" af Egtvedbanen møder vi igen den ikke helt ukendte kamp om oplandet, idet der i dette tilfælde er ikke mindre end tre købstæder, der hver for sig prøver på at "mele" deres egen kage. Sejrherre i denne forbindelse bliver Kolding, absolut taber bliver Fredericia, mens Vejle forhindrer, at banen får en "naturlig" afslutning, men kommer til at ende i Egtved, noget der aldrig havde været planlæggerens oprindelige mening. Der er nok ingen tvivl om, at dette uheldige endepunkt kom til at bevirke en alt for tidlig død for banen. Medvirkende til denne alt for tidlige død har vel også været, at man valgte at anlægge banen smalsporet. Måske har man i det stille sind haft planer om, at når først banen var bygget var det nok muligt at forlænge den og måske også senere at få den ombygget til normalspor.

Hvorfor skulle man i disse egne ikke være lige så forhippet på at få en jernbane som man var det så mange andre steder i den øvrige del af landet? Som nævnt i tidligere artikler var landevejene nærmest meget dårlige jordveje, hvor det var svært at få transporteret varer til og fra byerne. Allerede før 1884 blev de første ønsker om at få en bane til området frem-

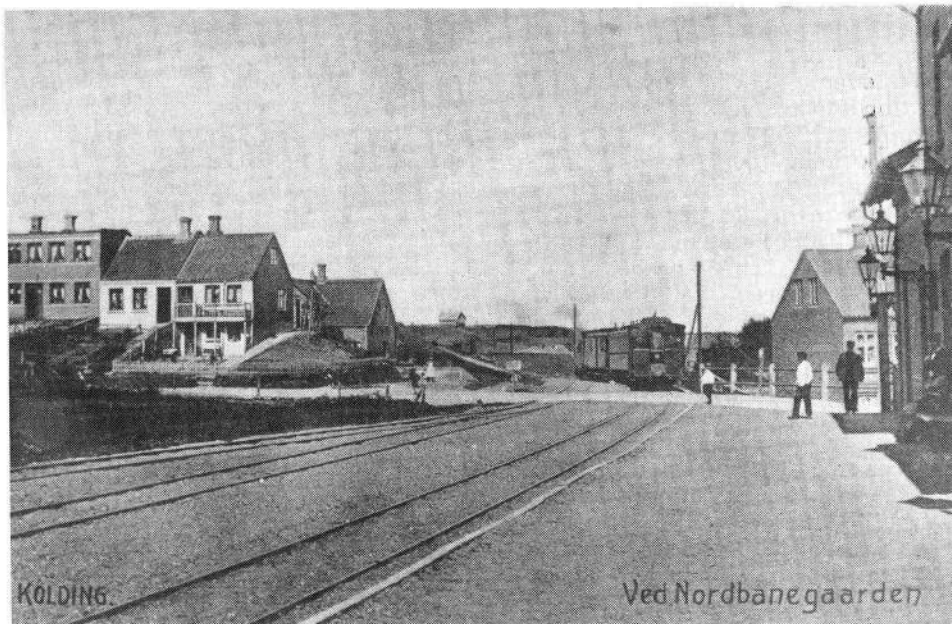
sat. Ikke så underligt at jernbanefeberen også havde grebet befolkningen i disse egne. Set ud fra et landbrugsmæssigt synspunkt var egnene, hvor man forventede en bane skulle komme, gode, og da der desuden var et rimeligt tæt befolkningsunderlag var alle betingelser til stede, mente man, for at anlægge en bane. Hertil ville det også betyde meget, at købstad og land gensidigt kom hinanden nærmere. De enkelte købstæder vogtede "sygt" over deres opland. Det var uhyre vigtigt for en bys hele eksistens, at den havde et stort og godt opland, og her har vi en af forklaringerne på hvorfor den enkelte købstad ville have en bane, og dertil kom så at linieføringen også var meget vigtig, for banen måtte ikke lægges sådan, at den på nogen måde skadede den enkelte købstad ved at "stjæle" lidt - for slet ikke at tale om meget - af oplandet. Men som sagt fremkommer de første tanker om en bane i området frem på et ret tidligt tidspunkt, det der skulle ende med at blive Kolding-Egtved banen.

Det har ikke været muligt for mig at fastslå helt nøjagtigt, hvornår de første forslag og ideer om en bane fra Kolding via Egtved til et punkt i nordvestlig retning er fremkommet. Nogle forfattere siger, at de første konkrete tanker om denne bane fremkom i 1884. Men det kan ikke være rigtigt, for planerne om denne bane må allerede

have været på tale noget tidligere. Den 17/4 1884 blev der i Kolding på Højskolehjemmet afholdt et møde, som en konsul Grau havde indkaldt til. Efter en lang og omstændelig redegørelse for diverse jernbaneplaner i store dele af Jylland, samt jernbanens udvikling i denne del af landet, kom foredragsholderen endelig langt om længe til aftenens hovedemne: "En bane fra Kolding mod nordvest". I det hele taget drejede sagen sig om - hvad der i og for sig var naturligt - at Kolding ikke blev "Sorteper" i forhold til især Vejle. På dette sted kommer taleren ind på et nedsat udvalg, der skal udarbejde planerne for en bane i nordvestlig retning. Når der er nedsat et udvalg, må planerne være fremkommet før 1884. Der er noget der tyder på, at der har været flere forslag og planer, og også så mange, at udvalget har bestemt sig til at se tiden lidt an, noget man absolut ikke er tilfreds med. At man også lokalt - altså i Kolding by - har haft særinteresser ses af, at det før nævnte udvalg har været udsat for et stærkt pres af beboerne i den nordlige bydel, idet disse på det bestemteste forlangte, at en bane fik station her, og at man mente det alvorligt viste man ved at ville tegne sig for et beløb på 10.000 kr., hvis man fik en station i den del af byen. Man hører også, at der allerede året før har været afholdt møder på rådhuset, hvor linieføring og endestation nøje blev drøftet. Linieføringen der blev foreslået, kommer det for vidt at komme nærmere ind på i denne artikel, det skal blot nævnes, at man ønskede banen over Randbøl til et endepunkt ved vejen mellem Varde og Vejle; det punkt, der tænkes på er uden tvivl Grindsted. Men i denne forbindelse er det interessant, at der også omtales en linie over Bramdrupdam - altså den linieføring, man vælger senere. Vi hører også på mødet, at hvis man anlægger en station i den nordlige del af Kolding, skal denne selvfølgelig have forbindelse med statsbanestationen og man foreslår en linie meget lig den der senere bliver bygget.



Vue over Kolding DSB, KEJ perron.
Foto i Jernbanemuseet.



Kolding Nordbanegård. Affoto af postkort i Jernbanemuseet.

get, at tilskuddet fra Kolding by bliver gjort afhængig af, at en "enklave" i den nordlige bydel får sin station. Banen gik med til at udføre en station her, noget man mange gange senere har fortrudt. I hvertfald kommer denne forholdsvis korte strækning fra statsbanestationen og op til Kolding Nord at give mange bryderier i årenes løb. På denne strækning møder man store kurver og en stigning på 1:75. Teknisk set havde to andre muligheder været langt at foretrække. Man havde nemlig fra anden side foreslået enten en linie ad den nordlige side i dalen, hvor igennem Kolding Å løber, eller gennem den ret smalle dal, der strækker sig lige ned til Kolding by øst for Dyrehavegård. Fordelelene havde blandt andet været, at man ville have opnået bedre stigningsforhold, en kortere linieføring, men først og fremmest havde man undgået en rebroussementsstation. Den østlige linie havde dog haft den fejl, at den

havde forringet Koldings smukke lystanlæg ikke så lidt, et forhold som tilhængerne af stationen i den nordlige bydel gjorde alt for at gøre opmærksom på. Selv efter at banen var færdigbygget og indviet kunne man alligevel tale om, at de to andre linieføringer havde været bedre, hvilket forøvrigt også havde været tilfældet.

Banen blev bygget i henhold til lov af 8. maj 1894 samt eneretsbevilling af 17. juni 1895.

Og så gik man igang med bygning af banen, som kun ganske få steder viste vanskeligheder af terrænmæssig art og af delvis uventet karakter. For eksempel fandt der et større jordskred sted, der hvor dæmningen over "Dyrehavegårdskløften" var ved at blive opført. Man var næsten kommet 12,5 m op med dæmningen, som skulle være ca. 15,5 m høj, da uheldet skete. Efter vinteren med en ret streng

frostperiode var foråret endelig kommet med et kraftigt tøvejr (1 1897) og regn, hvilket fik dæmningen til at skride ud. Det bevirkede, at indløbet i den 0,66 m høje stenkiste, der var bygget under dæmningen tilstoppede fuldstændigt. Herved steg vandet på den side af dæmningen, som vendte ind mod dalen i løbet af få dage til en højde af næsten 7 m. Vandet skulle selvfølgelig snarest skaffes væk og forskellige forslag blev overvejet. Flere af disse forslag blev også forsøgt uden held. Endelig valgte man et meget sindrigt system til at fjerne vandet. Desværre var det umuligt at anvende hævertsystemet på grund af den store højde. Men denne metode spøjte alligevel i hovedet på ingeniørerne og tilsidst fandt man på en løsning. Med møje og besvær fik man på vandsiden gravet en brønd. Med lige så store vanskeligheder fik man fjernet en overligger på stenkisten og på en eller anden mystisk måde kunne man nu lave en hævert. Med en rørdiameter på 5 cm fik man via brønden og stenkisten "suget" vandet bort - men det varede ikke mindre end 8 dage før alt vandet var væk. Nu kunne man genetablere gennemløbet.

Det var ikke sidste gang, at man på det sted var udsat for skred, men heldigvis ikke så alvorlige som det først opstod. Man mente, at den tilkørte jord var årsag til skredet, idet man havde fået tilkørt plastisk lerjord til dæmningen. I tør tilstand var den meget hård og stabil, men blev den påvirket af vand fik den nærmest karakter af vælling, og blev altså lidt mere plastisk end ønsket. Man var blevet klog af skade, så nu sørgede man for istedet at bruge sand samtidig med at man gjorde dæmningens sider mere flade, og herved fik gennemløbet en længde på lidt over 100 m. Når jeg har omtalt dette uheld nøjere er årsagen den, at dæmningen stadig eksisterer. Kommer man til stedet kan man stadig godt beundre det store arbejde, der må have været lagt i bygningen af dæmningen, og så kan man samtidig tænke på de fortrædeligheder dæmningen forvoldte. Forøvrigt er det ikke ualmindeligt, at en dæmning skrider ud under opførelsen.

Dagligliv på Kolding Nordbanegård midt i tyverne. Affoto fra Jernbanemuseet.



Men i de fleste tilfælde falder dæmningen til ro, når den først er beplantet med græs og buske. Har disse vækster først fået godt rodfæste, går tingene som oftest i orden af sig selv. - Men ellers var det ikke de store vanskeligheder, man kom ud for ved banens anlæggelse.

Jeg nævnte før eneretsbevilningen som man fik i juli 1895. Den lyder på anlæg af en bane med 1 m sporvidde. Den kommende bane var allerede, som også nævnt, optaget i det store lovkompleks lydende på en smalsporet bane fra Kolding til Egtved. Det er måske værd at lægge mærke til at i samme lovkompleks var Vejle optaget med en bane herfra og til Vandel. Man kan da godt sige, at Vejle i sidste ende havde "sejret", og ihvertfald fået sikret sig sit opland.

Hvilke fordele havde man nu af at bygge en bane, der var smalsporet? Den ville være billig at anlægge og i daglig drift ville sliddet på spor og materiel være ringe, fordi hastigheden ville være mindre og det vognene lastede også ville være langt mindre end på en normalsporet bane. Af ovennævnte grunde behøvede skinnerne heller ikke at være så svære. Rundt omkring i Jylland havde man øje for disse forhold, og ønskede at drage fordel af dem, når man ville anlægge en bane. Men i det lange løb viste det sig at være en fejldisposition, og på nær Egtvedbanen og de øvrige smalsporede baner i Sønderjylland blev de andre smalsporbaner bygget om til normalspor, noget der var en temmelig bekostelig affære. Kun Bornholm bevarede smalsporede baner i hele deres levetid, heldigvis, for vi er jo trods alt nogle stykker, der har oplevet kørsel på de smalle spor. En af årsagerne til at De Bornholmske Baner klarede sig så længe var uden tvivl, at øen jernbanemæssigt set var et isoleret område, et forhold der i hvert fald ikke gjorde sig gældende i Jylland.

Bevillingshaverne antog som ledende ingeniør ved banens bygning den dengang tresårige ingeniør P.V.P. Berg. Han var en dynamisk personlighed som gik op i sit arbejde med ildhu, en ildhu han førte med sig, da han blev banens direktør og som til tider nok kunne virke noget anstrengende - et forhold vi vil vende tilbage til.

Der er ingen tvivl om, at man havde fået fat i den rette mand

til embedet både som anlægsingeniør og senere som direktør/driftsleder. Vi var før lidt inde på "fordelene" ved at anlægge en smalsporet privatbane, til gengæld er der overhovedet ingen tvivl om, at Berg har været helt klar over de negative sider i denne forbindelse. Lokomotiverne havde en ringere trækraft, og deres maksimale hastighed var kun 30 km/h; både gods- og personvognene havde en forholdsvis ringe bæreevne i forhold til en normalsporet bane. Bæreevnen for en godsvogn var ca. 2/3 mindre end på en "rigtig" normalsporet bane. Et meget uheldigt forhold var, at man var nødt til at omlæsse godset i Kolding både til og fra privatbanen. For Egtvedbanen kom der i forhold til de generelle problemer på alle smalsporede privatbaner det, at der skulle rebrousseres på Nordbanegården.

Banen, hvis længde jo var 27,8 km, var bygget med en sporvidde på 1 m med stålskinner, hvis vægt var 12,4 kg/m. Sporet var fæstnet til fyrretræssveller (senere gik man over til i stor udstrækning at benytte sveller af jern), hvoraf man brugte 9 stk. under hver skinnelængde á 7,5 m. Det var en uindhegnet bane, man byggede, som var uden bevogtning ved overkørslerne, men trafikken dengang var jo heller ikke så stor. Man havde dog anlagt bomme ved flere betydende landeveje (ihvertfald senere) ved banens åbning skæring med disse: Kolding-Fredericia, Kolding-Vejle og Kolding-Egtved. Bommene blev betjent henholdsvis fra et vogterhus samt fra stationerne i Viuf og Egtved. Det viste sig

også nødvendigt senere at indrette elektriske advarselssignaler ved passagen af landevejen Kolding-Ågård-Vejle, signalet blev betjent fra Gravens station. Den stærkeste stigning er 1:75 og den mindste kurveradius er 188 m. Sporet var lagt i grusballest. Man byggede 4 åbne og 1 hvælvet bro, ingen af dem af store dimensioner. Som et kuriosum kan nævnes, at man i dag kan finde flere af disse broer på den tidligere bane, men bestemt ikke i nogen helt god stand.

Man indkøbte af rullende materiel først 3 lokomotiver af Mallet-typen. Man havde fået øje på en velegnet type på den svenske smalsporsbane (600 mm sporvidde) Lesselo-Kosta jernbane, hvor de efter sigende skulle fungere yderst tilfredsstillende i det daglige arbejde. En nærmere redegørelse for de indkøbte lokomotiver til Egtvedbanen vil Alkjær tage sig af senere. Men én ting vil jeg dog nævne: de havde ikke været i drift ret længe, før de fik "kælenavnet" Grisene! - Årsag: deres fløjter lød som grisehyl, blev det påstået.

Vi springer frem til indvielsen. Den 3. maj, dagen før banen blev taget i brug af publikum fandt den officielle åbningshøjtidelighed sted. Særlige indbudte samledes på statsbanestationen, hvor Egtvedbanens lokomotiv holdt smukt pyntet med flag, og vognene var "behængte" med guirlander og flag, så man havde rigtig lagt op til en festlig dag, dog havde Indenrigsministeren og Rigsdagens formand meldt forfald og statsbanernes generaldirektør Tegner, var



Kolding Nordbanegård, set fra vejsiden omkring 1920. Affoto fra Jernbanemuseet.

rejst til udlandet for at gennemgå en badekur. Og nu giver vi ordet til en af de medfølgende journalister:

"Man tog plads i de smukke og bekvemme waggoner-gennemgangsvogne, hvor man ad platforme kan gå hele toget igennem, og forsynede med automatisk bremse, varmeledninger, nød-bremse o.s.v. Og nu begyndte køreturen til byens Nordbanegård, sikkert en af de smukkeste jernbanestier i landet. Op i bakkerne stiger banen, gående i en stor bue omkring byen med den prægtigste udsigt over denne, slotsruinen, slotssøen og fjorden; den samme udsigt følger, efter man har forladt Nordbanegården og stiger videre op i bakkerne til Dyrehavegårds og de tilstødende skove. Og så dampede toget ud i landet, holdende ved de mange stationer - alle skønne bygninger i samme stil, opførte af røde mursten med hvide striber af Faxemarmor. De fleste af dem var smykkede med flag og guirlander og ved Viuf var opført en æresport."

Den får ikke for lidt, det mærkes tydeligt, at journalisten er grebet af stemningen.

Efter en køretur på godt halvanden time ankom man til Egtved, og efter at man havde beset (og beundret) anlæg og station, gik man ned til kroen med musik i spidsen, hvor man blev budt på vin og småkager og de mange hurra'er for banen bliver udbragt. Så blev man fotograferet (glasplader) og hjemturen blev derefter indledt. Kl. 18 samledes man så til den store splendide festmiddag, jeg skal undlade nærmere at referere, hvad man fik at spise, det var efter tidens skik overdådigt både med hensyn til mad og til

drikke. Under middagen blev der selvfølgelig talt for banen af adskillige af de indbudte honoratiore og jeg skal forskåne læserne for her at komme nærmere ind på disse taler, hvoraf flere blev holdt i en meget højtravende stil. Men nogle af festtalerne må vi nødvendigvis komme ind på. Amtmanden for Vejle amt brugte megen tid på at forklare de tilstedeværende, hvilken stor rolle Hans Majestæt (kong Christian IX) havde haft ved bygningen af banen - man var lige ved at tro, at det var kongen i egen høje person, der havde spyttet i nærerne, fattet skovlen og egenmægtigt havde udført arbejdet. Til sidst foreslog amtmanden, at man afsendte et telegram til Majestæten, hvor man udtalte en underdanigst hilsen og tak for tilladelsen til banens anlæg, men nu kommer det interessante - der står nemlig videre i telegrammet til kongen: "Med håb om, at den ved en udvidelse måtte blive et nyttigt led i vort lands jernbanevæsen". Man kan åbenbart ikke skjule, selv ved denne festlige indvielse, hvilken uheldig faktor det er, at banen kun går til Egtved. Man har ment, at stiftsamtmanden for Ribe amt var modstander af banen (og også af baner i almindelighed) noget han dog kraftigt imødegår i en tale også under middagen og han tilføjer: "En anden ting er det naturligt om løsningen af opgaven (at sætte banen i forbindelse med jernbanenettet, foruden Kolding, med andre baner i denne del af landet) bedst og naturligt sker ved en forlængelse af Egtvedbanen!" Disse to talere er ikke de eneste, der ved denne lejlighed berører emnet om forlængelse af banen fra Egtved endda helt til Grindsted, som på

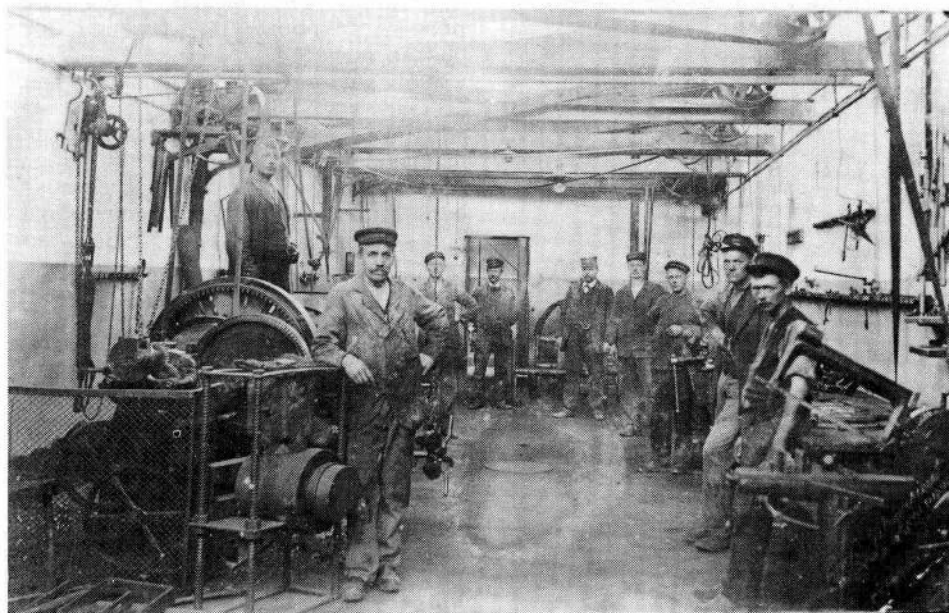
dette tidspunkt endnu ikke er blevet et jernbaneknudepunkt.

Efter at de mange officielle taler er overstået - i bedste stemning - er talerrækken nu ikke forbi. En dyrlæge Nielsen udtaler, at vi bør mindes alle dem, der har haft med dette arbejde at gøre, især dem, der har haft den fysiske del heraf. Det er på dette tidspunkt ikke så almindeligt, at man husker den almindelige arbejder, og dyrlægen afslutter sin tale med at bede forsamlingen om at udbringe et leve for arbejderne, der har bygget banen - noget ret så uhørt. Kl. 23 afgik så et ekstratog med festdeltagerne fra, som det udtryktes "fra landet".

Næste morgen begynder så den ordinære drift. Trods festivitæsen ved indvielsen dagen før, er der vist nogen, som har fået noget at tænke lidt dybere over, det er ligesom blevet helt klart, at banen går en usikker fremtid i møde, hvis den ikke bliver forlænget. Der er dog ikke ret mange af passagererne der skænker dette en tanke, da den ordinære drift starter.

Egtvedbanen bliver som bekendt ikke forlænget, og det er en af grundene til dens meget tidlige nedlæggelse. Men de første år af banens levetid går det godt. Der er overskud, men et overskud der er meget beskedent sammenlignet med resultaterne fra de øvrige privatbaner på den tid. At overskuddene er så beskedne skyldes at det er meget billige takster banen benytter. Nyhedens interesse skal vel også i de første år have sin andel af æren for den ret pæne trafik på banen.

Bevillingshaverne havde som nævnt antaget den 60-årige ingeniør P.V.P. Berg. Man ønskede, at han også tiltrådte som driftsbestyrer ved banens åbning, hvilket ikke var helt let. I sidste ende fik man dog sin vilje, og det viste sig meget snart, at det ikke var et helt dårligt valg man havde gjort. Han ligefrem struttede af ideer på mange forskellige områder, og det kunne ikke altid undgås, at en del af disse på forhånd var dødfødte. Da De Danske Sukkerfabrikker fik udvirket - på grund af den velegnede jord på egnen - at der blev dyrket sukkerroer, var Berg hurtigt klar over, at det var et stort minus for landmændene langs Egtvedbanen, at de ikke kunne transportere roerne direkte ind til den nyoprettede saftstation i Kol-



Kolding-Egtved Jernbane, værkstedet i Kolding. (Arkiv H.A.)



Haurballe station. Bemærk plakatrammen på plankeværket. Det lille varehus er muret op. Det har udvendig skydedør og 2 vinduer mod rampen. Ved spor II ses et taghjørne af et privat varehus. I spor I et hjørne af en person- eller post/bagagevogn. (Arkiv: B. Wilcke)

ding, af den simple grund, at sporforbindelsen ind til fabrikkens var med normalspor, hvilket banen af gode grunde ikke kunne benytte. Dette bevirkede, at sukkerroedyrkerne langs "vor" bane fik et stort handicap, et problem Berg spekulerede meget over, og til sidst fandt han en udvej, der vist ikke var helt billig for banen. Han fik DSB's tilladelse til at anlægge et stykke normalspor og en enderampe for enden af dette spor. Her kunne man nu trille Egtvedbanens løse vognkasser over på særlig indrettede normalsporede vogne. Herved blev det muligt forholdsvis let at få roerne, der var dyrket langs Egtvedbanen, transporteret direkte ind på saftstationen. Det han her fandt på blev kaldt (vogn)fadinger, faktisk forløberen for vore dages containere. Det lyder jo godt dette her, men desværre ophørte transporten af roer næsten helt i

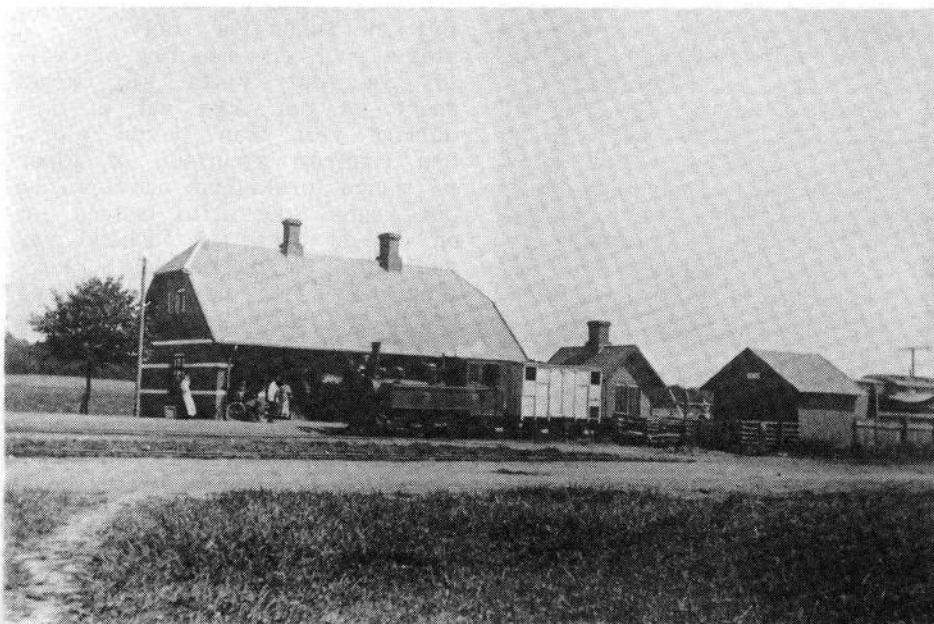
1918, og det var jo ikke så godt. Om dette også var skyld i det første underskud, der kom i driftsåret 1917/18 skal jeg lade være usagt. Mon ikke også de nyoprettede bilruter, der netop dukkede op på det samme tidspunkt, har sin del af skylden?

Vi får et godt indtryk af hvordan Berg var igennem stationsforstanderen på DSB-stationen, der fortæller eller beskriver ham: "Efter at Berg herved havde fået blod på tanden (ideen med containerne) fordybede han sig mere og mere i allehånde projekter, så at det blev mig en rædsel at se ham træde ind på mit kontor for at høre min mening om et eller andet problem, som han havde sat sig for at løse. Men hvad enten han læste op af sine papirer eller holdt et mundtligt foredrag, skete dette med et så komisk smaskende selvbehag, at jeg havde ondt ved at holde mig al-

vorlig. Som så mange andre spekulerede han også på at forbedre statsbanernes køreplaner, så at der sparede tid. I nogle tilfælde gjorde hans uvidenhed om stedlige lokale forhold hans projekter bevisligt umulige, men jeg har ham mistænkt for, at han alligevel besvarede statsbanestyrelsen med dem. Forøvrigt var Berg en yderst fredelig og godmodig mand".

Det gik som nævnt helt godt for banen, selvom indtægterne ikke var store, men der var da overskud. Fremtiden syntes lys. I det første driftsår som kun var på ca. 11 måneder, var der en indtægt på 43.294 kr. og en udgift på 37.688 kr., d.v.s. at overskuddet blev på 5.595 kr. Der var store transporter af levende kreaturer og slagtesvin, men også mængden af roer, teglværksprodukter, sukkerroeaffald samt brændsel talte godt med. Også antallet af passagerer var mere end tilfredsstillende. Køreplanen var der ikke noget at råbe hurra for, med kun tre togpar daglig - godstog kørte ikke i fast plan men lejlighedsvis. Man manglede i høj grad vogne og her især godsvogne, selv om man også godt kunne bruge en ekstra personvogn. Da banen startede sin tilværelse bestod det rullende materiel af 3 damplokomotiver, 2 post- og bagagevogne, 3 bogie-personvogne med gennemgang og 16 godsvogne. Som man let kan se skal der ikke ret megen gods- og persontransport til, førend der opstår mangler.

Det går så godt, at banen beslutter sig til snarest mulig at udvide vognparken og det sker allerede i det andet driftsår. Man anskaffer først og fremmest seks normalsporede vogne, som er sådan indrettet, at de kan indrulleres i statsbanernes driftsmaterielfortegnelse, hvor



Gravens station. Her ses et blandet tog under indkørsel på stationen. Forrest en lille Q-vogn, dernæst en fladvogn, måske Pt 1 læsset med (bl.a.?) en hesterive med store hjul. Th. for skuret anes tag af en godsvogn og en tagryttervogn og derover et signal af spinkle type. (Arkiv: B. Wilcke)

de figurerer under private vogne som ZP 9915-9920. Disse vogne er altså Egtvedbanens ejendom og er bygget hos Scandia i 1899. Men de er ikke helt ens, idet nr. 9915 og 9916 laster 6.000 kg, mens de øvrige fire laster 10.000 kg. Det ejendommelige er, at alle seks vogne har en taravægt på 7.300 kg - man skulle umiddelbart tro, at de vogne, der lastede mest, også vejede mest, men det er åbenbart ikke tilfældet. For særlig interesse-rede kan det anføres, at allerede i januar 1909 ændres numrene til ZP 99.935-99.940. At privatbanen har haft og benyttet anden litering og nummerering end DSB er der noget der tyder på, idet banen har vognene som U 1-6. Nummerændringen i 1909 var forøvrigt en generel nummerændring af private vogne indlemmet i DSB's vognpark, en ændring der gik over nogle år og som var færdig i oktober 1909. Hver vogn bestod af en normalsporet undervogn og på denne vogn var fastgjort to udskiftelige vognkasser. Disse var bevægelige, da de hvilede på ruller, som igen løb på skinner i undervognen. Derved var det muligt, at hver vognkasse kunne overføres på Egtvedbanens smalsporede undervogne. Det påstås at dette system også har været brugt på de smalsporede privatbaner i Horsens, men det har ikke været muligt at få dette hverken be- eller afkræftet. Jeg har brugt lidt rigelig med plads til at beskrive disse vogne, som siges at være noget helt enestående i Danmark. Ejendommeligt nok bliver disse transportører "udmeldt" af DSB's vognpark i april 1916 (har der ikke været flere sukkerroer?).

Men lad os vende tilbage til anskaffelsen af materiel som iøvrigt drejede sig om yderligere 26 smalsporede undervogne samt 60 løse på ruller hvilende vognkasser. Som tidligere nævnt ville man i dag betegne dem containere, dengang hed de vognfædinger. Disse kunne ved hjælp af lokomotiver overføres til de førnævnte normalsporede vogne, uden at det var nødvendigt først at omlade godset. I denne forbindelse hører man en tilfreds ytring, der siger: "Midlet til at hæve ulemperne ved smalsporede jernbaner synes dermed tilvejebragt og betænkelighederne ved at gå over til det i væsentlig grad fjærnede". Det er vist lidt for optimistisk at fremsætte en sådan formodning.

Egtved station på åbningsdagen.
Foto fra Jernbanemuseet.

Alt er nu ikke lutter idyl på Egtvedbanen. Man beklager sig over de stigende kulpriser som tynger lidt vel rigeligt på budgettet. Men hvad værre er, er det vrøvl man har med lokomotiverne. Disse har et "abnormt" slid på hjulbandagerne, samt diverse andre mangler, ting som man mener efterhånden vil blive afbødet, "da disse ikke er af særlig indgribende i lokomotivernes drift". Det er dog sådan, at fabrikken må udbedre disse fejl gratis, de løber vel på garantien. Banen slutter med følgende svada: "Maskinerne er i det store og hele svarende til de forventninger, man har stillet til dem, når man tager i betragtning, at disse er beregnet for lette baner med stærke stigninger og skarpe kurver."

Fra 1/4 1899 til 31/3 1900 har banen haft indtægter på 55.977 kr. og en samlet udgift på 52.119, så man har altså haft et overskud på 3.858 kr. For ikke at hænge os for meget i regnskaberne vil jeg her kort gøre rede for "overskudstiden". Indtil driftsåret 1916-17 har banen ikke haft underskud. Der har ganske vist været nogle år, hvor indtægter og udgifter har været lige store. Sammenligner man med de øvrige privatbaner i landet i samme periode, må det siges at overskuddet på Egtvedbanen har været yderst beskedne. Man må dog tage i betragtning, som tidligere nævnt, at banen har ført en takstpolitik, hvor taksterne er meget lave. Har man været forudseende og regnet med at banen ikke ville have store chancer, hvis man kørte med højere takster? Som bekendt reddede den holdning ikke banen alligevel, for trods alt er det Egtvedbanen, der langt tidligere end andre privat-

baner kører med underskud. Årsagen hertil er uden tvivl den, at trods flere - desværre for-gæves - forsøg, bliver banen aldrig forlænget, noget man jo i starten af banens levetid havde regnet med.

Også det forhold, at banen som Skagensbanen og de to smalsporede privatbaner i Horsens, burde have været ombygget til normalspor er medvirkende. Uden at være for negativ, så var og blev Egtvedbanen en blindtarm, den skulle have været forlænget for at have haft en rimelig chance for at overleve. Det største overskud opnår banen i driftsåret 1904-05 med 10.251 kr. Til gengæld er der et år med kun 12 kr. i overskud og et andet på 47 kr. Da det første underskud indtræffer i 1917/18 er det på 7.131 kr., et underskud, der stiger år for år lige til banen lukker.

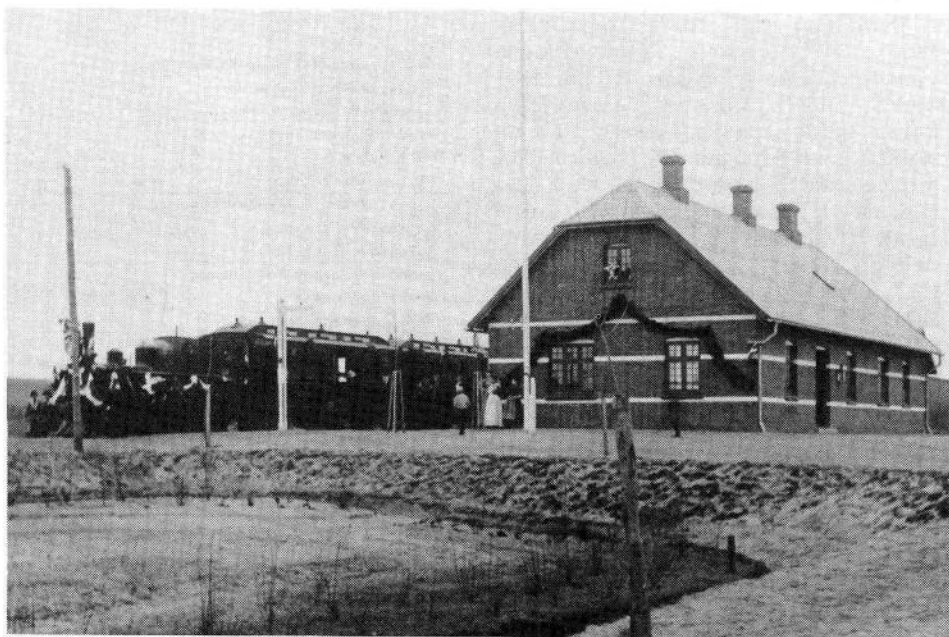
J.G.

(fortsættes i næste nummer)

OM AT NÅ TOGET

Forfatteren G.K. Chesterton sagde engang følgende: -Jeg har opdaget, at den eneste måde, man kan nå et tog på, er at komme for sent til det foregående.

Chesterton ville sandsynligvis have udtalt sig anderledes, hvis han havde haft kendskab til følgende beretning: Læreren i en af de små jyske stationsbyer spurgte en dag lille Peter, om han nogensinde havde gjort en rigtig god gerning. -Jow, svarede Peter, den anden daw hjalp a to gammel kwindfolk o kom mæ æ tog. -Hvordan var du dig ad med det, spurgte læreren. -Jow, a jog vor schæferhund etter dem.



MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

PRIVATBANERNES ANVENDELSE AF BRUGTE DSB ME, MF og MC"-vogne

I SIGNALPOSTEN nr. 4/1986, nr. 1/1987 og nr. 2/1988 er DSB's standard-Triangelvogne li-trå ME og MF/MC" beskrevet sammen med de tilhørende og mulige bivogne, ligesom deres virke i DSB-regie i de 3 velafgrænsede perioder: Før, under og efter 2. verdenskrig er søgt udredt i store træk, jf. oversigterne 1) og 2) samt kortene 3), 4) og 5).

Det ses umiddelbart, at anvendelsen af Triangelvognene var langt den største før krigen, hvor så godt som alle de små vogne var i drift: MA, MC, ME og MF.

Under krigen kørte hos DSB stort set kun MF-vognene - efter at de var blevet forsynet med gasgeneratorer eller vendsys-selsk naturgas i højtryksflasker. De ældre, MA, MC og ME, fik aldrig gasanlæg hos DSB, men enkelte stod i "benzin-reserve", da gasgeneratorer ikke lod sig starte op med kort varsel.

Efter krigen var der kun 2 MA- og 4 ME-vogne tilbage, foruden de 16 MF-vogne, der havde overlevet krigen. Kortet 5) viser tydeligt, hvor begrænset deres indsats kunne blive, selv om de nu kunne køre på benzin igen.

DSB havde allerede før og under krigen solgt de fleste af ME-vognene til diverse privatbaner, hvilket fremgår af skæbneskemaet 6).

Grunden var først og fremmest, at de små Triangelvogne var for små og svage til de fleste af DSB's tog, og så var der kort efter anskaffelsen af de sidste MF-vogne fremkommet større bogie-motorvogne med førerrum i begge ender og elektrisk transmission - dels benzindrevne (ML), dels dieseldrevne (MT, MR og senere MQ, MP og MO). Vi ser her bort fra diesellokomotiverne MV, MW og MX, der var beregnet til fremførelse af større tog end de personførende motorvogne.

MR-vognene fra 1928 viste sig at have mange børnesygdomme, men ML-vognene fra samme år blev alvorlige konkurrenter til ME/MF: De gjorde det ud for 2 stk. ME/MF både med hensyn til passagertal og godslast, men krævede kun én mand til betje-

ning af begge motorer, og de skulle ikke vendes ved endestationerne. Men de var 3 gange så tunge som ME og kunne derfor ikke slæbe flere bivogne end 1 ME kunne! Se i øvrigt oversigten 7) over DSB-motorvogne og -lokomotiver, leveret mellem 1925 og 1932, begge inklusive. De var alle udrangeret inden 1960!

DSB kasserede naturligvis først ME-vognene, der kun havde 3 gear mod MF's 4, og så havde 8 af MF-erne oven i købet 120 hk motor mod ME's 100 hk. MA og MC' (den 3-akslede) regnede man vist slet ikke med at kunne sælge.

De overtallige ME-vogne interessererede mange privatbaner, og DSB solgte 8 stk. før krigen, 3 under krigen og endnu én efter krigen (1956), mens de 4 sidste, der var sat i drift igen efter krigen, kasseredes som totalt udslidte i 1956.

Mod forventning lykkedes det under krigen at sælge 1 MA-vogn til VaGJ og 1 MC til NPMB. MA-vognen gjorde god nytte på VaGJ, mens MC-vognen var og blev et skumpelskud hvor den end kom hen som motorvogn - som personvogn på HFHJ gjorde den vist bedre fyldest i den vognknappe efterkrigstid.

①

DSB
Små Triangelvogne i Jylland

		periode I	periode II	periode III
Aarhus Ø-Risskov (-Lystrup)	lokaltog	1925(29)-1933	1942-1945	1945-1948
Aarhus H.-Brabrand	lokaltog	1923*)	1945	
Aarhus-Randers-Aalborg-Frederikshavn (delstrækning)		1928-1933?		
Aalborg-Brønderslev-Frederikshavn			1941-1945	1945
Hobro-Løgster		1928-1934	1944-1945	
Viborg-Skals-Aalestrup		1928-1934		1947-1949
Viborg-Løgster, Hobro-Aalestrup		1934-1940		
Viborg-Herning		1928-1940		1947-1953
Viborg-Skive				1953
Randers-Ryomgaard		1928-1934	1944-1945	
Randers-Viborg-Struer (delstrækninger)		1928-1934		1945-1953
Struer-Varde-Esbjerg (delstrækninger)		1928-1939		
Skive-Glyngøre		1930-1935?		1953
Struer-Thisted		?1937-1940		
Randers-Brande		1928-1929		
(Vejle) Brande-Struer		(1929) 1937-1940		
Herning-Struer				1953
Herning-Skjern		?1939?		1947-1953
Skjern-Videbæk		1934-1940		1946-1955
Redekro-Løgumkloster-Breddebo		1935-1936		

*) Kørsel i 3 måneder med Triangels første forsøgsvogn

②

DSB
Små Triangelvogne på øerne

		periode I	periode II	periode III
G1.Nørrebro-Hellerup-Klampenborg		1925-1930		
Frederiksberg-Hellerup		1930-1934		
København-Ballerup-Maaløv		1928-1930		
Frederiksberg-Vanløse		1928-1932?		
Sore-Vedde		1929-1932		
Næstved-Ringsted		1929-1940		
Ringsted-Hvalsø-Frederikssund		?1934-1936		
Skjelskør-Dalmose		1934-1940		
København-Roskilde		1929- ?		
Roskilde-Holbæk-Kalundborg	} enkelte "rundture"	1929- ?		
Roskilde-Korsør		1929- ?		
Roskilde-Køge-Næstved		1929- ?		
Næstved-Vordingborg-Nykøbing F.-Gedser		1937-1940 ?		
Orehoved-Gedser		1935-1937		
Nykøbing F.-Gedser				1945-1955
Farum-Slangerup				1948-1954
Odense-Tommerup-Assens		1928-1940	1944-1945	1945-1953
Nyborg-Odense-Strib		1928-1935	1937-1940	1949 (Nlg.-Od)
Middelbart-Strib *)			1944	
Nyborg-Ringe-Faaborg				1950-1954
Odense-Nr. Broby-Faaborg				1949-1954
Svendborg-Faaborg				1949-1952

*) Kort tid i begyndelsen af 1944 kørte af 3-akslet Mc, senere af gl. MR indtil 1947.

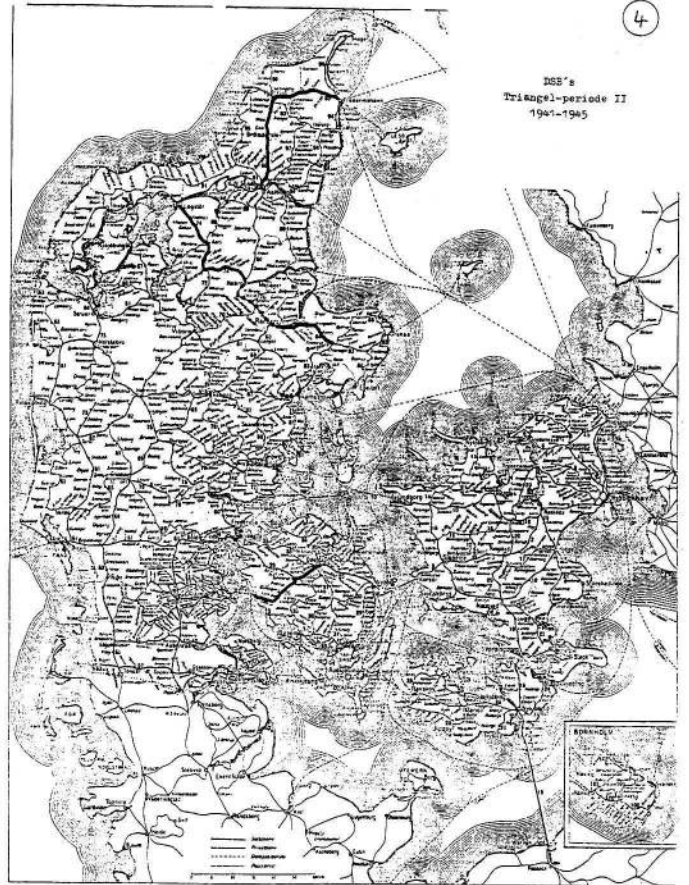
3

DGB's
Triangel-periode I:
(1925-) 1927-1940



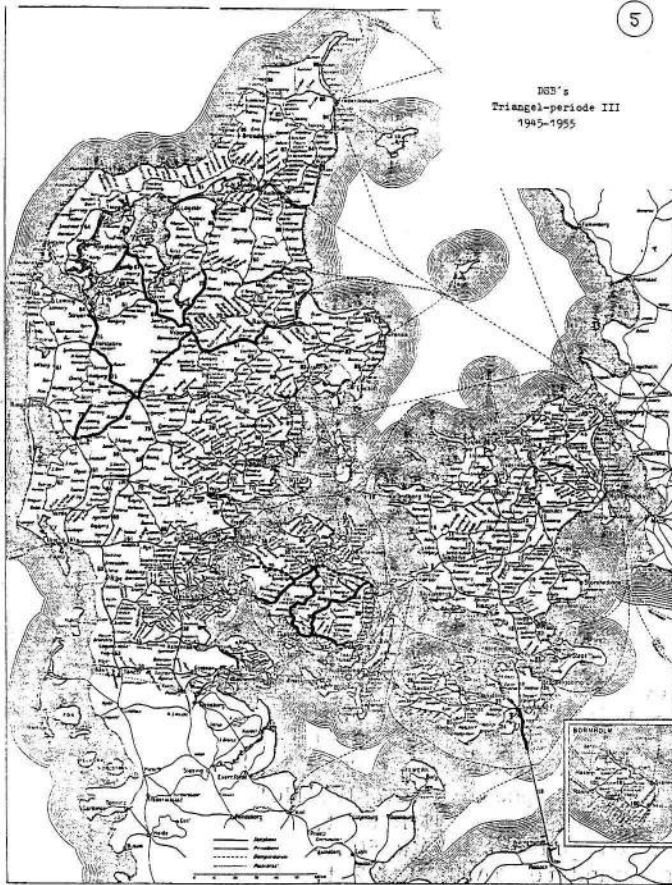
4

DGB's
Triangel-periode II
1941-1945



5

DGB's
Triangel-periode III
1945-1955

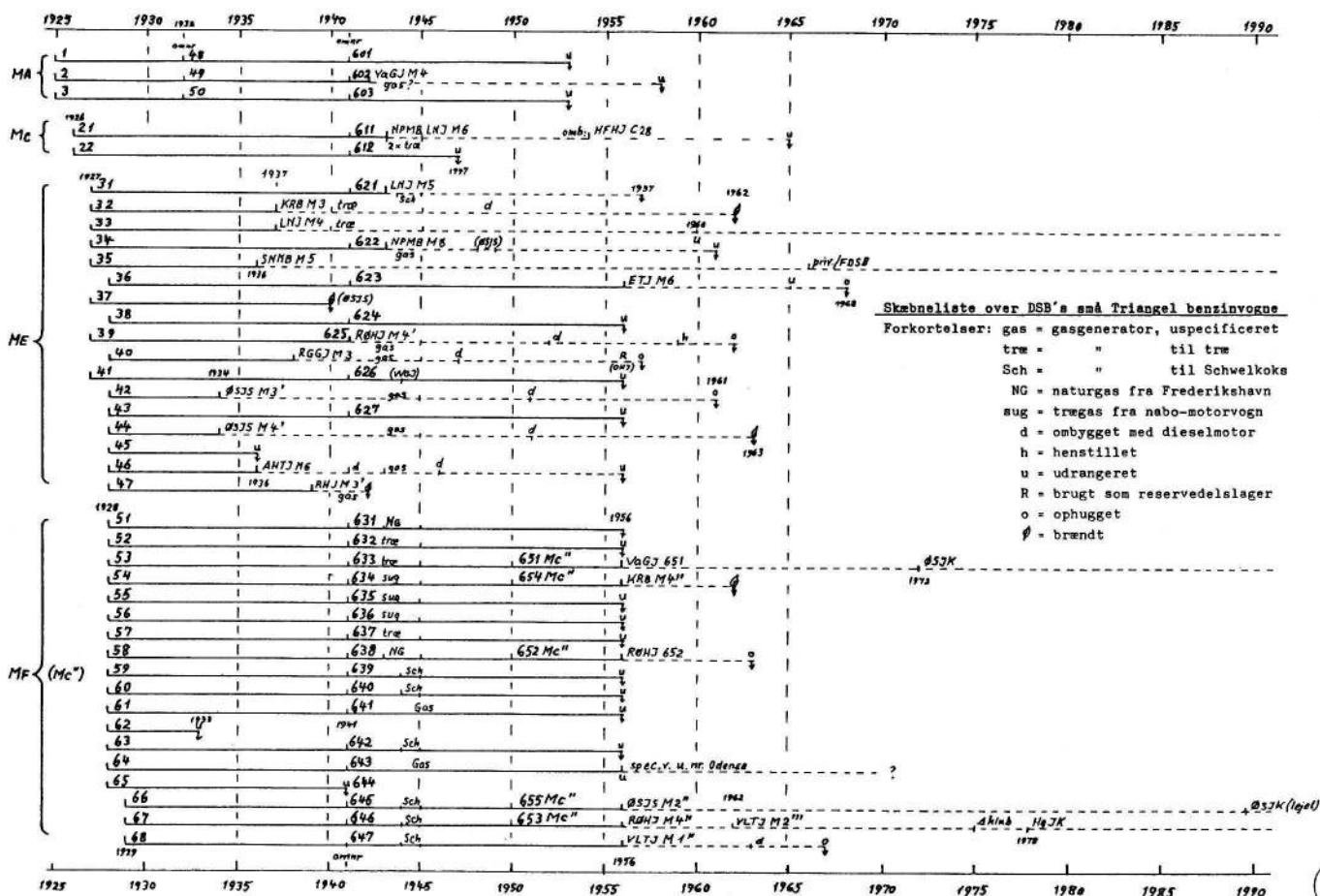


9

DGB ME, MF og Mo", solgt til
diverse privatbøer, har kørt
på de optrukne strekninger.



1. 1925-1940: DGB's Triangel-period I
 2. 1941-1945: DGB's Triangel-period II
 3. 1945-1955: DGB's Triangel-period III
 4. 1955-1960: DGB ME, MF og Mo"



Under og lige efter krigen udlejede DSB nu og da arbejdsløse Triangelvogne til privatbaner, der var kommet i bekneb for trækraft, men vore oplysninger om dette emne er ret tilfældige og mangelfulde. Et par eksempler skal dog bringes her.

ME 37 udlejedes i 1940 til ØSJS, hvor man var så uheldig at få den totalskadet ved brand i remisen i Stubberup. Det var ekstra pinligt, fordi udlejningen var sket uden fornøden tilladelse fra højere sted, så det af fødte flere par røde ører i det østsjællandske.

ME 626 udlejedes i maj 1944 til VVGJ (sammen med damplokomotivet G 169) efter Bindeballekollisionen, hvor VVGJ M 1 blev svært skadet og måtte til en længerevarende reparation.

MF 640-642 var hele 1946 udlejet til OHJ.

MA 601 kørte på GDS januar-april 1947 og på HTJ august-december 1947 samt januar 1948. Endelig var den på ØSJS i maj-juni 1949.

MA 603 kørte på ØSJS januar-februar 1948.

MF 647 var på OMB januar-marts 1949. Man har nok undret sig deroppe i det ellers Triangelfri hjørne, hvor man var vant til mere velvoksne motorvogne: Scandia/Kielervogne og 3-truckere.

To ME- og to MF-vogne kom af dage i utide i deres DSB-tid: MF 62 i 1933, ME 45 i 1936, ME 37 i 1940 og MF 65 i 1941, alle formentlig ved brand, det blev i tidens løb en del af de gamle træ-motorvognes skæbne. Men derudover beholdt DSB alle MF-vognene til 1956, hvor de alle - også de 5, der var omdannet til dieselvogne litra MC" - udrangeredes på én gang.

Hos privatbanerne brændte senere yderligere 4 tidligere DSB-vogne:

ME 47 som RHJ M 3' i 1942, ME 32 som KRB M 3 i 1962, MC" 654 som KRB M 4" i 1962 og ME 44 som ØSJS M 4' i 1963.

1956 blev alle MC"-vognene og én uomodannet MF straks solgt til diverse privatbaner, så DSB nu ialt havde solgt 18 næsten ens Triangelvogne model VIII(A) til privatbanerne - eller halvdelen af alle de anskaffede vogne, mens 4 odelagdes i driften og 13 ophuggedes efter at være slidt op - og forældede - i 1956.

Se iøvrigt nummeroversigten 8) og kortet 9) over privatbaner, der fik gamle DSB-Triangelvogne.

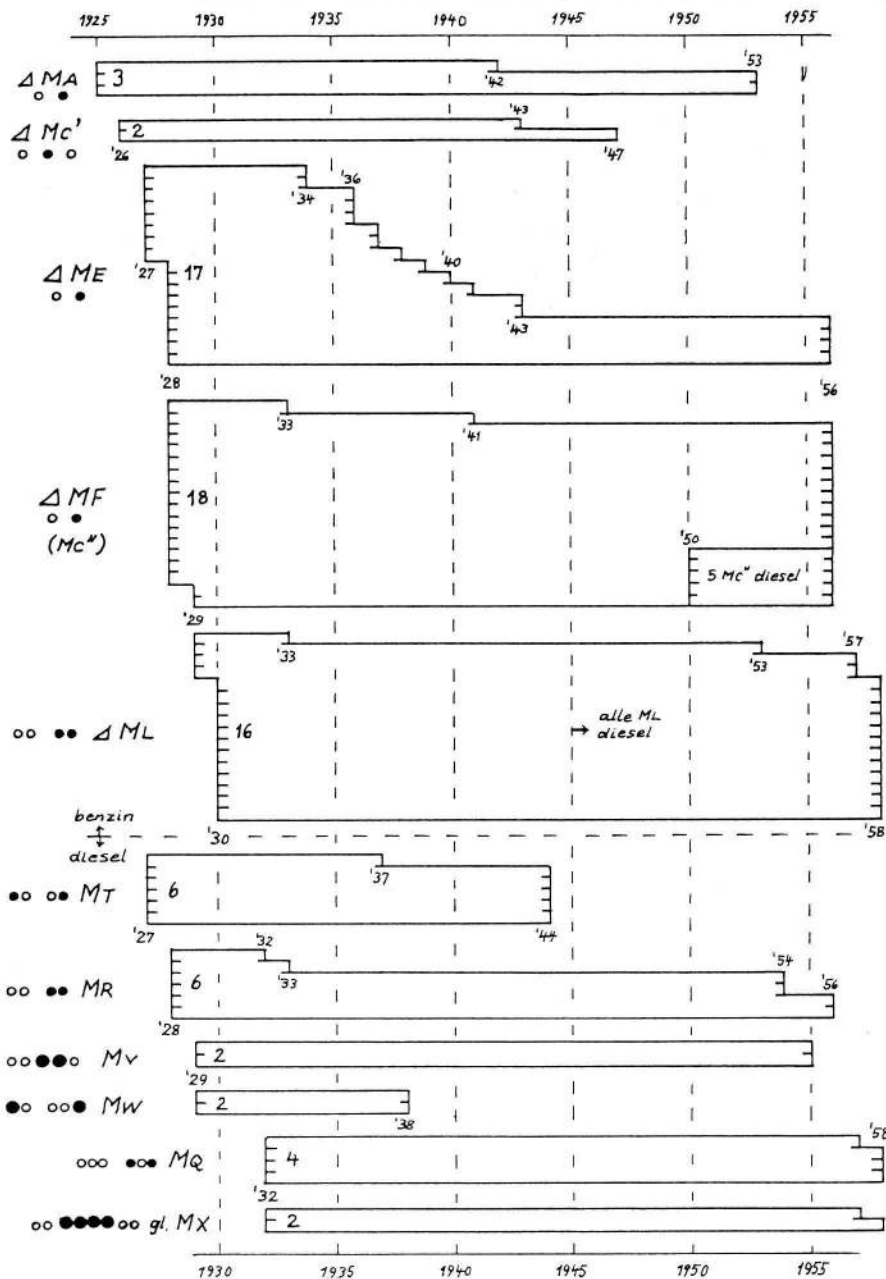
En prislister, dateret 17. september 1929 angiver en pris på 53.300 kr. for en standard 1A benzinmekanisk Triangelvogn. I 1936 måtte SNNB give 24.000 kr. for ME 35 og AHTJ 28.000 kr. for ME 46. LNJ gav 28.000 kr.

for ME 33 i 1937 og 31.000 kr. for ME 31 i 1943. De brugte ME-vogne var altså kun omkring halvt så dyre som fabriksnye vogne, og det passede godt til de fleste af privatbanernes økonomiske situation, der allerede i 1930'erne ikke var noget at råbe hurra for - de fleste havde allerede i flere år haft underskud på driften, da de begyndte motoriseringen, og ofte tjente de billige, brugte DSB-motorvogne som den reserve, de ikke havde haft råd til at anskaffe ved den første motorisering.

Ved privatbanerne tillod man ofte en noget hårdere belastning af motorvognene, end der var fastsat for tilsvarende vogne hos DSB. Her skal lige bringes en liste over hvad DSB tillod hængt efter de forskellige "gamle" motorkøretøjer, dvs. vogne fra før 2. verdenskrig. Tallene er taget fra "Qdin og Roeskilde" fra 1952.

MA 36 t,
 MBF 20 t,
 MC' 27 t,
 MDF 80 t,
 ME, MF, MC" 32 t,
 ML 34 t,
 MR 50 t,
 MQ 47 t,
 MP 80 t,
 MO 123 t,
 MK/FK 240 t,
 MT 90 t,

DSB's motormateriel fra før MP-vognen



MW 180 t,
MV 200 t,
MX 350 t.

Tallene gælder angiveligt for vandret bane, men i praksis formentlig for nogenlunde "be-kvemme" banestrækninger med moderate, ikke for lange stigninger og ikke for skarpe kurver.

Små DSB Triangelvogne solgt 1934 - 1956

1934	ME 42	= ØSJS M 3'
	ME 44	= ØSJS M 4'
1936	ME 35	= SNNB M 5
	ME 46	= AHTJ M 6
1937	ME 32	= KRB M 3
	ME 33	= LNJ M 4
1938	ME 40	= RGGJ M 3
1939	ME 47	= RHJ M 3'
1941	ME 39	= RØHJ M 4'
1942	MA 602	= VaGJ M 4
1943	Mc' 611	= NPMB M 9
	ME 621	= LNJ M 5
	ME 622	= NPMB M 8
1956	ME 623	= ETJ M 6
	MF 647	= VLTJ M 1"
	Mc" 651	= VaGJ Mc 651
	Mc" 652	= RØHJ Mc 652
	Mc" 653	= RØHJ M 4"
	Mc" 654	= KRB M 4"
	Mc" 655	= ØSJS M 2"

Ialt 20 stk: 1 MA, 1 Mc',
12 ME, 1 MF, 5 Mc".

Ø S J S

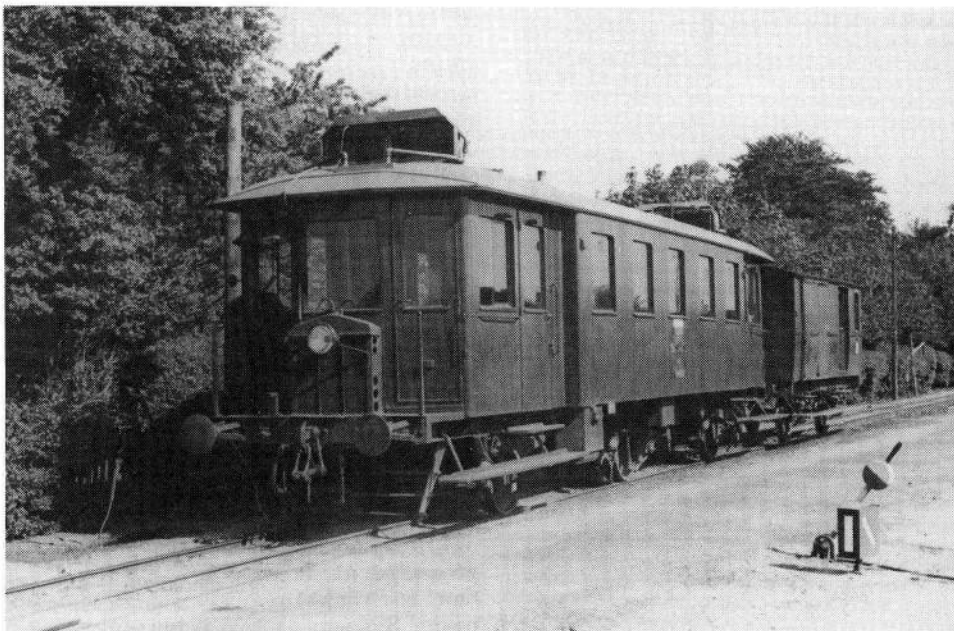
Den østjællandske jernbane var den første privatbane, der anskaffede Triangelvogne fra DSB - og tillige den bane, der i den længste årrække beskæftigede aflagte ME og/eller MC"-vogne: De tjente banen i mere end 50 år - til sidst dog kun i arbejdstog.

ØSJS er en af vore ældste privatbaner, åbnet for drift allerede 1879. Efter en vanskelig start med økonomiske kvaler i de første 10 år, havde banen næsten 30 gode år med overskud på driften. Men i begyndelsen af 1920'erne gik det galt, og fra 1923 til 1941 var der underskud hvert år. Banen truedes ustandselig med nedlæggelse, selv om egnens kommuner efterhånden var gået med til at holde liv i den - men ikke uden endeløse stridigheder mellem implicerede parter, mellem ledelse og personale samt med diverse vognmænd, der oprettede adskillige konkurrerende bus- og fragtruter i banens opland.

3-akslede ØSJS M 2 med en af post- og bagagevognene A 1-2 fra 1879, Faxe Ladeplads 1951.

Tagkølere ikke oprindelige, formentlig monteret sammen med gas-generator under 2. verdenskrig.

NB: Sceptre på pufferplanken for overgang til kupevogne. Foto: James Steffensen.



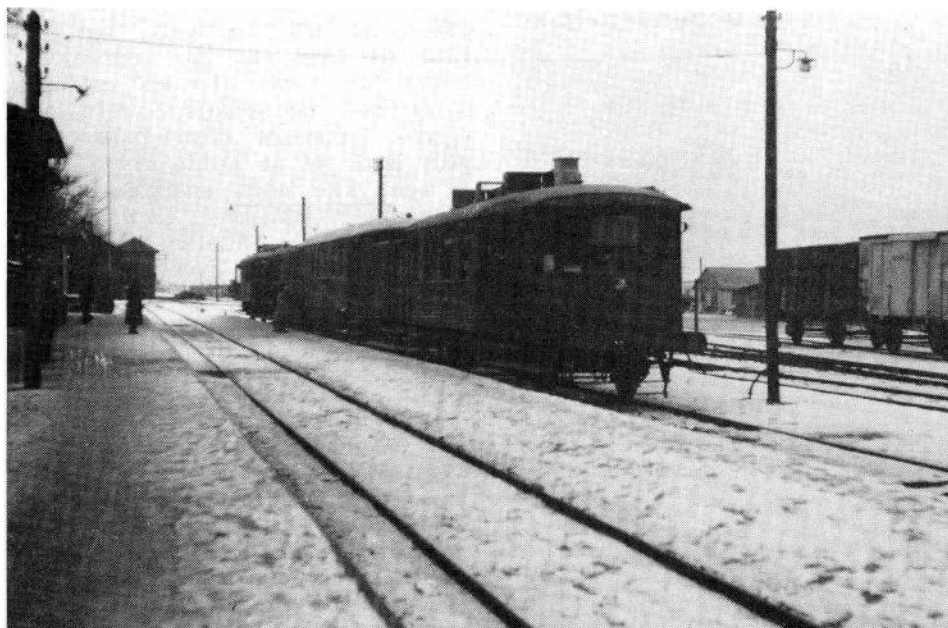
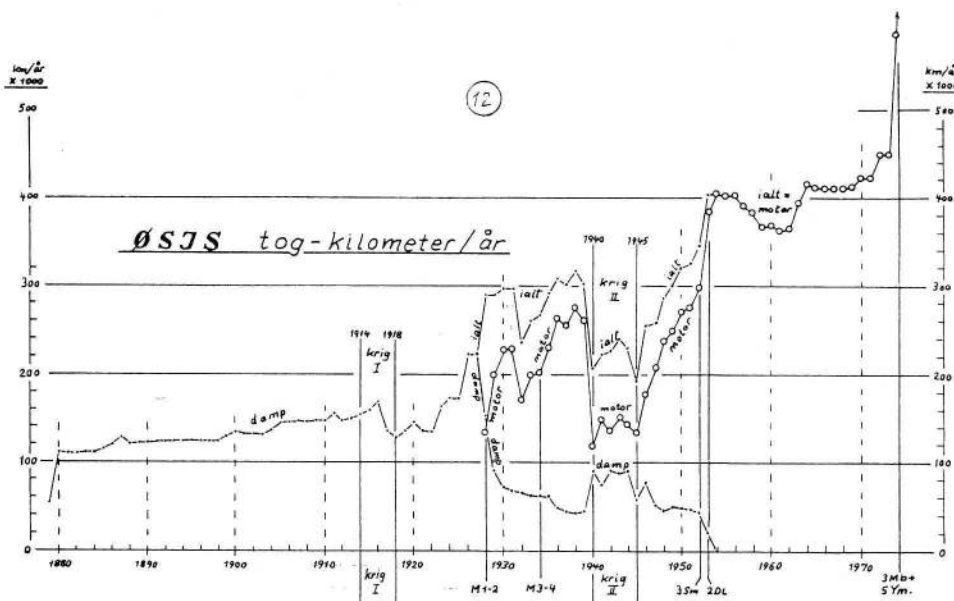
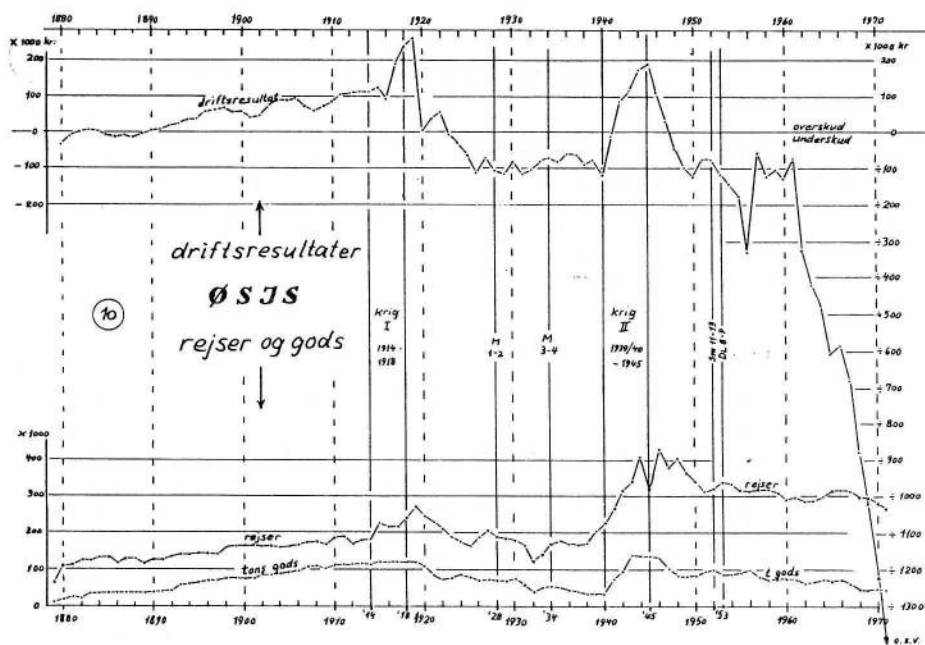
Det lykkedes dog efterhånden ØSJS at få koncession på nogle af busruterne, og endelig i 1927 besluttede den delvist kommunale bestyrelse at påbegynde en motorisering af driften. Der anskaffedes i 1928 2 benzinmekaniske motorvogne, så man kunne indføre flere rene persontog og bl.a. derved forøge rejsehastigheden og samtidig spare på den dyre dampdrift.

Motorvognene M 1 og 2 var af Triangels 3-akslede type med førerrum og separat maskinanlæg i hver ende, men med fælles drivaksel under vognens midte. De skulle derfor ikke vendes ved endestationerne eller ved Rødvig-togenernes rebroussement i Haarlev, men de krævede 2 personers betjening, hvis begge motorer skulle benyttes samtidig - den bageste motor kunne ikke betjenes fra forreste førerrum, men de kunne i øvrigt godt benyttes begge på én gang.

Denne sære motorvognstype er nærmere beskrevet i SP nr. 2/1979, side 51ff.

De to motorvogne overtog hurtigt en stor del af persontrafikken, og damptogskilometrene faldt snart til under det halve.

Motortogene kørte som regel mellem Køge og Haarlev med en motorvogn i hver ende. I Haarlev deltes det store tog i to dele med den nordlige halvdel til Store Heddinge/Rødvig, mens den forreste ende fortsatte mod syd til Faxe/Ladepladsen. Hvis der ikke skulle hænges vogne af eller på i Haarlev, var proceduren såre simpel. Når de to togdele kom tilbage til Haarlev, måtte de derimod løbe om ved hinanden, så Rødviddelen kunne komme bagest mod Køge, så man igen fik en motorvogn i hver ende af toget. Så undgik man siden at rangere i Køge, og to-

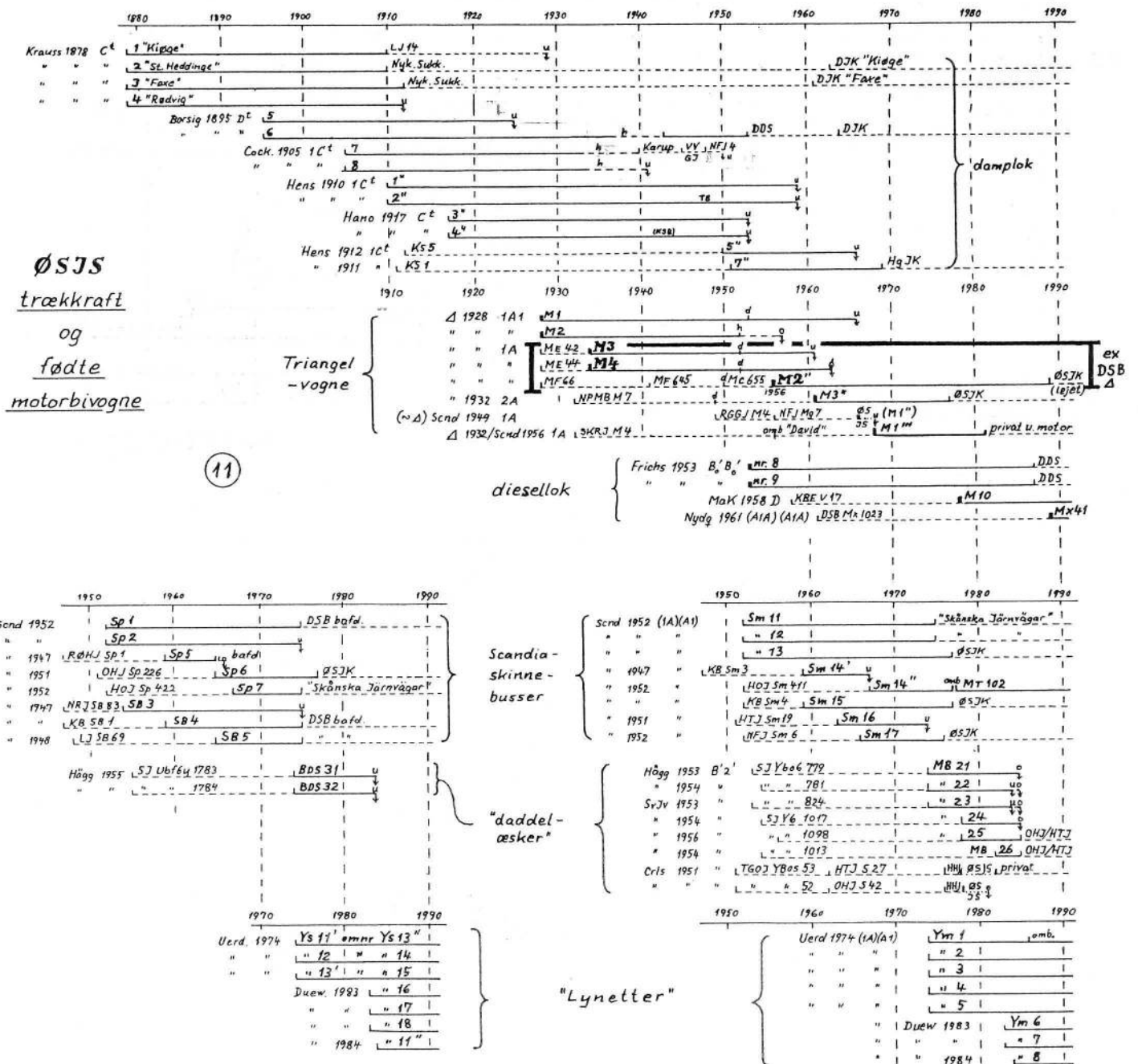


get var atter klar til simpel deling i Haarlev - og så fremdeles!

Imidlertid forudsatte denne motortogsdrift, at begge motorvogne altid var driftsklare, så når en af vognene var til eftersyn eller reparation, måtte den erstattes med et damplokomotiv foruden en eller flere personvogne til erstatning for de ikke mindre end 60 siddepladser (og 10 ståpladser) som de ret store, 3-akslede motorvogne var nomineret til.

Persontog, Hårlev 1948: fra venstre: M 4, ERA, FD, DA, ERA og M 3. Bemærk, at frontkøleren endnu er bevaret og at også M 3 og M 4 havde "overgangs-sceptre" på pufferplanken.

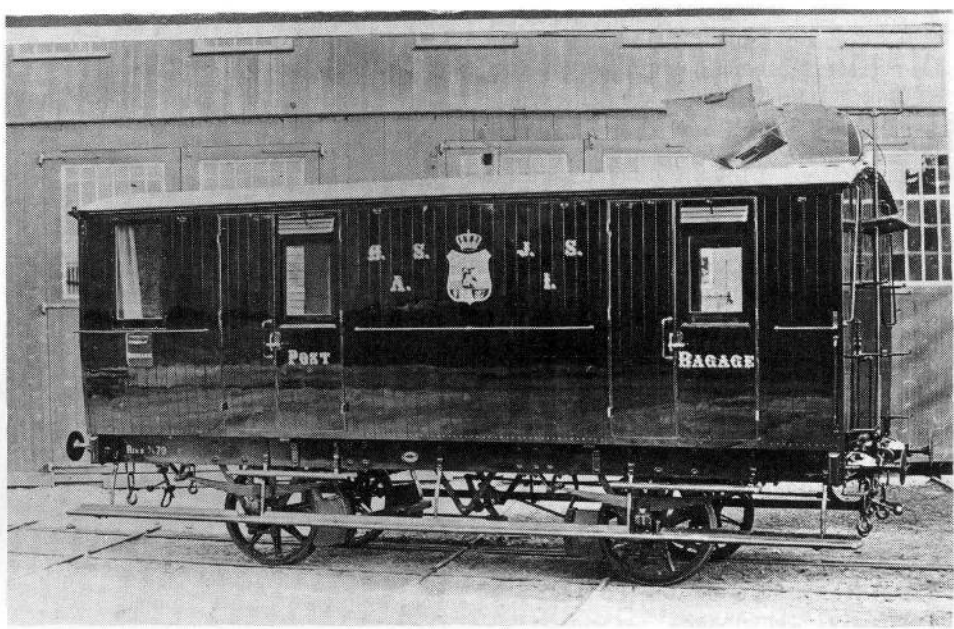
Kun to tagkølere er monteret på begge M-vogne. (Foto: B. Wilcke)

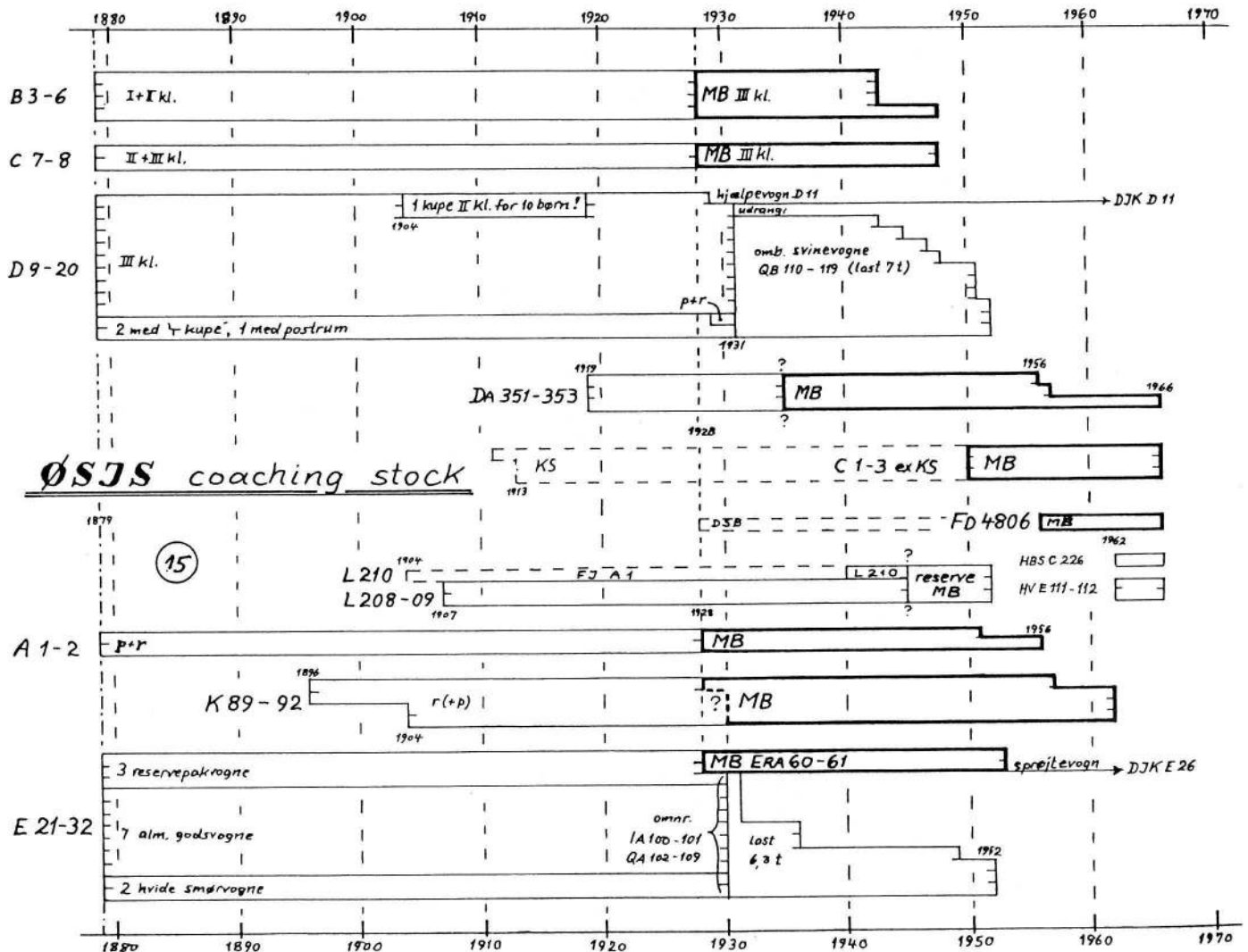


11

Det var dyrt og besværligt at holde et damplokomotiv i reserve og fyre det op for at afløse en "sygemeldt" motorvogn. Det havde imidlertid ikke været muligt at få bevilling til en reservemotorvogn, og så kom - oven i banens økonomiske kvaler - den økonomiske verdenskrise fra 1929 og nogle år frem. Den bevirkede et fald i banens gods-transporter, og da man af besparelseshensyn skar kraftigt ned på persontogstallet, affødte det tillige et kraftigt dyk i passagertallet. Man skar efterhånden de 5 å 6 motortogpar ned

Scandia fabriksfoto 1879 af ØSJSs smukke post- og bagagevogn A 1 med "kalechebremse og bremseklodser af træ". Bemærk også de meget korte ØSJS-puffere. Lignende benyttedes på VLJ, RHJ og GDS.





til kun 3 togpar, da krisen kradsede værst. Der blev også sparet rigeligt på al vedligeholdelse ved banen, så motorvognene ikke mere var så driftssikre, og der var også slidt kraftigt på dem i deres første år.

Da krisen begyndte at klinge af, og banen så ud til at få lov til at overleve, lejede man fra DSB i 1933 et par ME-vogne, så man nu igen kunne komme op på 5 motortogpar om dagen, og hurtigt kom passagertallet op igen til omtrent samme niveau som før krisen satte ind.

1934 begyndte DSB så at udbyde ME-vogne til salg, da de efterhånden blev overflødiggjort af de nyere ML-vogne. ØSJS havde nu simpelthen ikke råd til at lade chancen gå fra sig: Man købte de to i forvejen lejede ME-vogne (nr. 42 og 44), dog uden motorer, idet DfA i Odense havde tilbudt at indbyg-

ge kraftigere motorer i dem: 145 hk MAN benzinatorer, og de fik monteret 3 supplerende tagkølere. Herefter var både trækraften og accelerationen væsentligt forbedret.

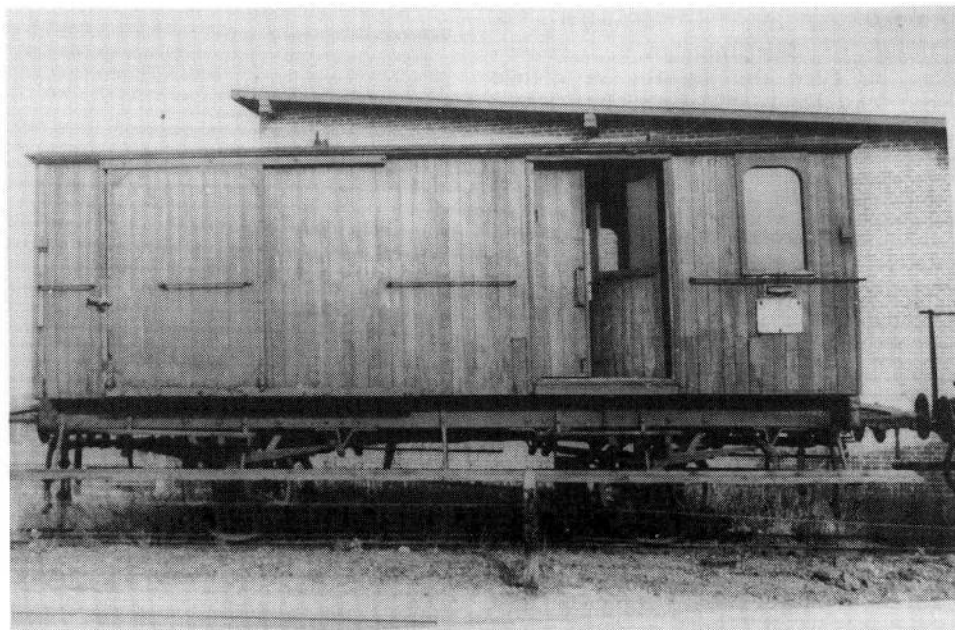
ME-vognene fik desuden ved ØSJS supplerende evolutfjedre i bladfjederophænget, måske spe-

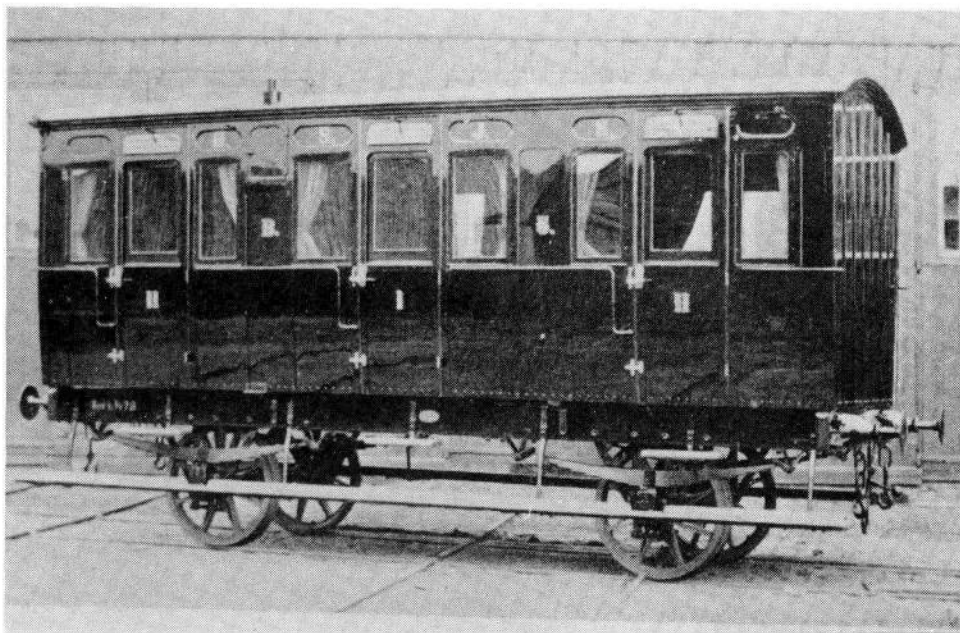
cielt på grund af banens mindre perfekte spor dengang.

Samtidig med anskaffelsen af ME-vognene fik man forsynet de to oprindelige M 1 og 2's motorer med nye cylinderblokke med lidt større boring, men i øvrigt af ganske samme dimensioner som de gamle, hvorved motorerne kom

ØSJS post- og bagagevogn A 1, om-dannet med skydedøre til bagagerum og indadgående døre til postrummet. Skruebremsen med sving og kaleche på taget fjernet, nu kun håndbremse (for rangering) og trykluftledning og lysledning.

Foto: Sv. Jørgensen.





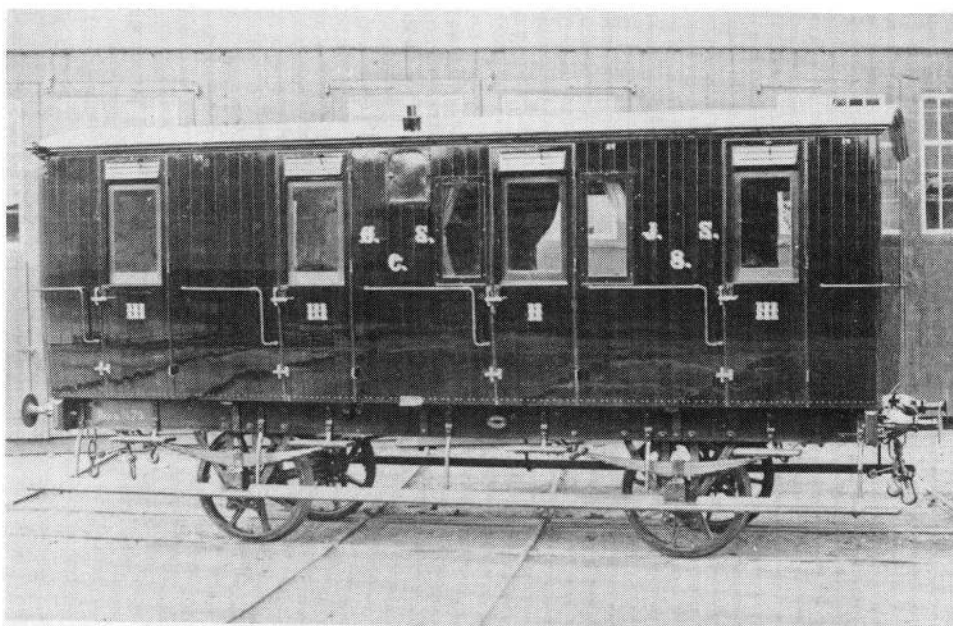
Fabriksfoto af ØSJS B 5 med I og II klasse. Bemærk aftræk fra belysning: Stearinlys, fra 1907 ændret til elektrisk lys. Foto: Scandia 1879.

til at yde 120 hk mod de oprindelige 100. Motorerne var så magen til dem, der lå i DSB's 8 kraftigste MF-vogne - og i de 4 første ML!

ØSJS havde så på kort tid både fået renoveret de gamle motorvogne og anskaffet 2 supplerende, forbedrede ME-vogne, M 3 og 4, der dog havde den ulempe kun at have førerrum i den ene ende, så de måtte vendes ved endestationerne, hvis de var alene om at fremføre toget - og så havde de kun 33 siddepladser mod 60 i M 1 og 2.

Motorvognene kunne nu bedre end før medtage enkelte gennemgående godsvogne i persontogene eller køre små godstog, når persontrafikken ikke krævede alle motorvogne i brug. Men når der skulle køres relativt store motortog med flere påhængsvogne, var det desuden nu muligt, når alle 4 vogne var driftsklare, at give også grenbanernes tog en motorvogn i hver ende, så omløb eller drejning af M 3 og M 4 ved endestationerne kunne undgås.

Gregersen har i sommeren 1950, hvor alle de 4 motorvogne stadig eksisterede, rapporteret et tog fra Køge mod Haarlev, bestående af alle 4 motorvogne + 4 mellemvogne, lige parat til at



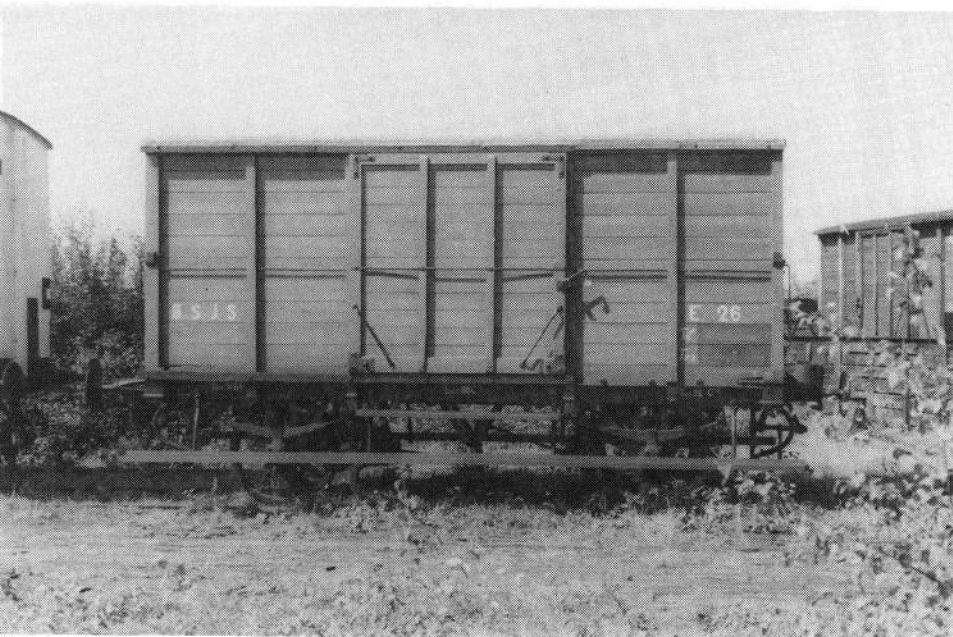
Scandia fabriksfoto af ØSJS C 8, Bemærk lem til indsættelse af lampe samt aftræksrøret. Kun sidevinduer på II kl. Bemærk "lås" forneden på dørene. (1879)

skille i 2 dobbeltrettede togsæt til grenbanerne i Haarlev. Men normalt kørte man vist kun med én motorvogn i hver ende mellem Køge og Haarlev.

M 3 og 4 havde en adhæsiionsvægt på 6,5 t, mens M 1 og 2 kun trådte med 6,0 t på drivhjulene. M 3 og 4 havde derfor større trækraft ved igangsætning og langsom kørsel end M 1 og 2 - selv når disse anvendte begge motorer på én gang og havde 240 hk til rådighed mod M 3 og 4's

ØSJS's reservepakvogn E 26, en overgang som motorbivogn kaldet ERA 61.

Den har stadigvæk rullelejer og trykluftledning, men den indvendigt betjente skruebremse har bremseklodser af træ!. Efter en tid som sprøjtevogn kommet til DJK 1953. Foto: Jens Bruun-Petersen, 1964.



ØSJS rejsegodsvogn K 91, bygget af Scandia 1904. Motorbivogn omkring 1930 med rullelejer og trykluftledning - ikke -bremse! Her ses den i et dieseltrukket tog med DSB-vogn(e?) så sent som 1960. Foto: Jens Bruun-Petersen, Faxe Ladeplads.

145 hk. M 1-2 kunne jo kun omsætte deres mange kræfter til hjulspin, hvis de ville prøve at overgå M 3 og 4 ved igangsætning! Sammenlign den fornøjelige - og tankevækkende - tegning fra "Opfindelsernes Bog": "Hundrede Mand holder et 1000 Hestes Lokomotiv tilbage".



Fig. 1. Hundrede Mand holder et 1000 Hestes Lokomotiv tilbage.

Fig. 1 kan tjene til at illustrere, at Virkekraft og Trækkraft afhænger af ganske forskellige Ting. Et Elspirestoglokomotiv, hvis Maskiner under fuld Fart er i Stand til at udfolde en Virkekraft af over 1000 Hestekræfter eller med andre Ord 10 000 Menneskekræfter, om man tør bruge det Ord, holdes her tilbage af 100 Menneskers Trækkraft. Stort større Træk i et Tov vil Lokomotivet næppe kunne udøve, selv om man hindrer Hjulene i at glide paa Skinnerne.

Noget andet er, at M 1 og 2 med begge motorer i brug kunne fremføre et stort tog hurtigere end M 3 og 4, når man var kommet op i højeste gear, hvor ingen af typerne kunne udnytte adhæsionsvægten fuldt ud - men M 1 og 2 bedst!

Da M 1 og 2 var 6,6 t tungere end de nye motorvogne, var M 3 og 4 de bedste til - med én motor og én fører - at køre små godstog, da de ikke medfør-

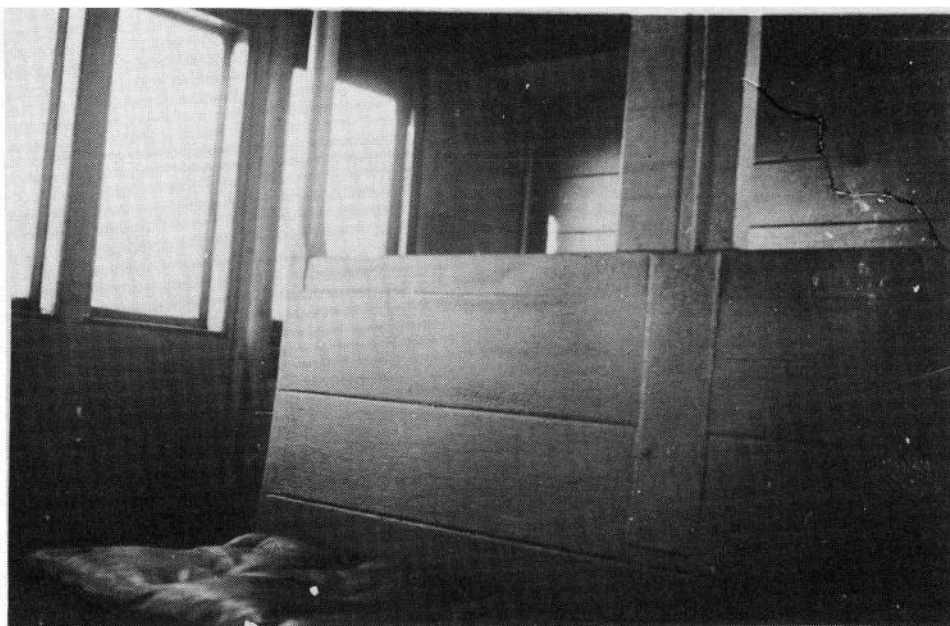
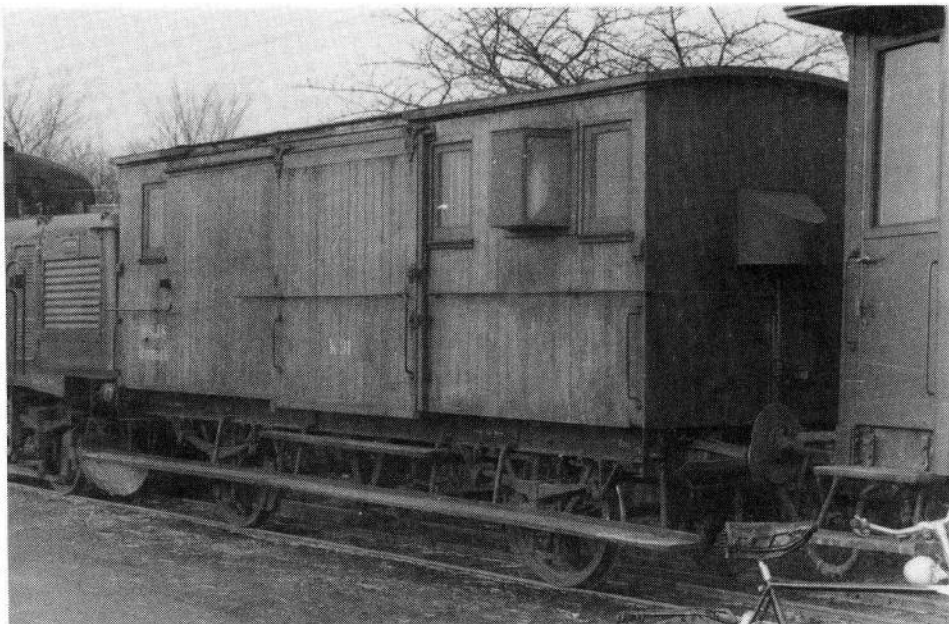
ØSJS M 3 med dieselmotor, Hårlev 1960. Frontkøler fjernet, pladedæksel for motorforende. Stadig sceptre og gelænder til overgang fortil. Bladfjedrene ophængt via evolutfjedre både for og bag. M 4 var udstyret på samme måde i dieselperioden. Foto: Poul Kjær-Larsen.

te så stor en dødvægt og ikke i godstog havde brug for den store passagerkapacitet. Men denne anvendelse af motorvognene blev dog først fremtrædende efter krigen, da Triangelvognene sang på deres sidste vers.

Bivognene

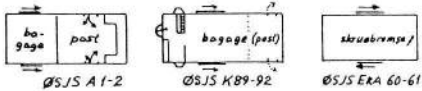
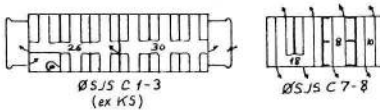
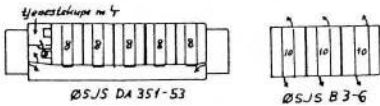
Til motorbivogne i persontogene benyttedes indtil midt i 1930'erne udelukkende gamle person-, post og bagagevogne fra 1879 (bagagevognene litra K dog fra 1896-1904!), og en overgang havde man ikke mindre end 14 små, lette oldsager til brug i Triangeltoget. Disse vogne er

Den "moderniserede" dobbeltkupe i ØSJS C 7: Midterbænken kortet af, så der er kommet "sidegang"! Bemærk sædernes overdådige polstring! Foto: B. Wilcke, 1938.



nærmere beskrevet i SP nr. 2/1979, side 59-61, men vi må lige rekapitulere her:

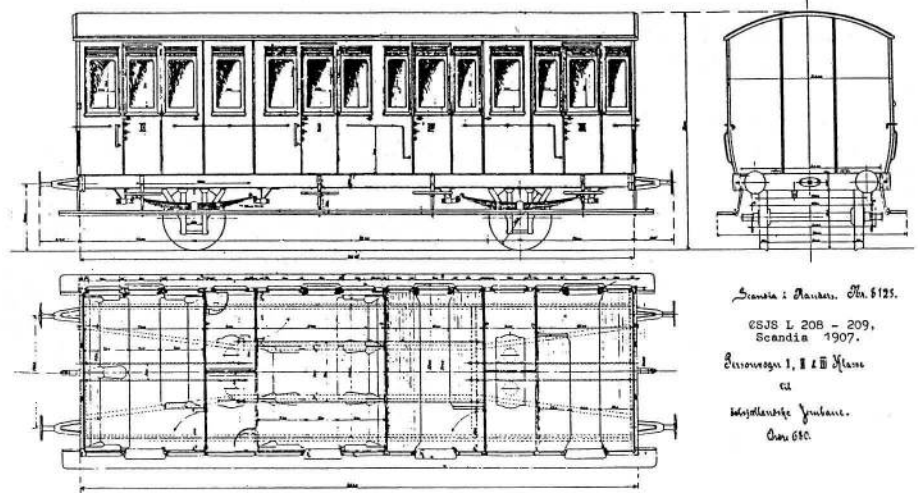
- A 1-2: post- og bagagevogn
 B 3-6: kupevogn, 3 kupeer på II kl., 22 siddepladser
 C 7-8: kupevogn, 1 II kl. kupe med 8 pladser og 3 III kl. kupeer med 28 pladser, ialt 36 pladser
 E 21 + 26: lille bagagevogn ("Reservepakvogn"), ét rum.
 K 89-92: bagagevogne med tjene-steupe, 2 med mini-postrum.



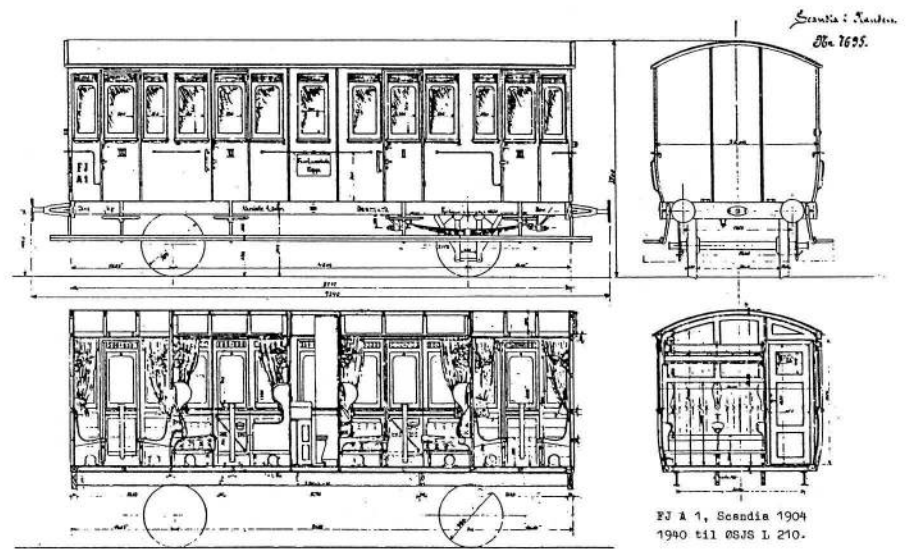
Alle disse vogne forsynedes med rullelejer og trykluftledning, og E- og K-vognene havde skruebremse, men ingen af dem fik trykluftbremse!

Da personvognene alle var kupevogne til udvendig billettering, måtte motorvognene i førerrumenderne forsynes med lange sceptre så nær pufferfladerne som muligt, for at personalet nogenlunde farefrit kunne nå over til bivognenes trinbrætter og håndbøjler, se foto.

C-vognene moderniseredes nødtørftigt, da de blev motorbivogne: Skillerummet i den III kl dobbeltkupe blev gennembrudt, så der her blev en lille stump "sidegang", og der blev anbragt



Scandia i Aarhus. Nr. 5125.
 ØSJS L 208 - 209,
 Scandia 1907.
 Personvogn I, II & III klasse
 og
 bagagevogn Yrskant.
 Om 610.



Scandia i Aarhus.
 Nr. 7625.

FJ A 1, Scandia 1904
 1940 til ØSJS L 210.

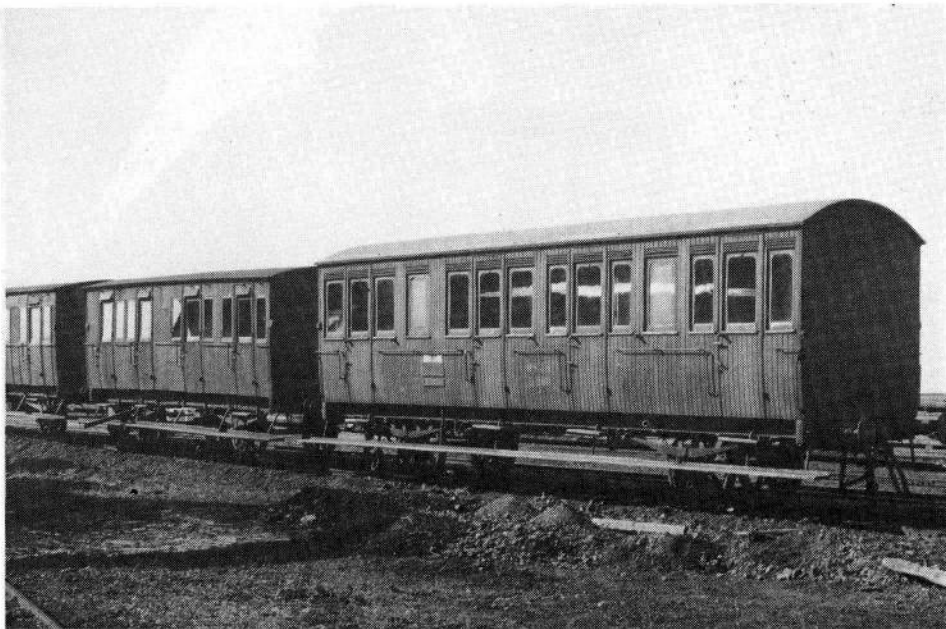
nogle særdeles billige "løse hyn-der" på de primitive, flade træ-sæder - såvidt det kan ses på Wilckes foto nærmest af "kvalitet vattæppe".

Men der blev endda gjort mere: Der isattes sidevinduer i III

kl. kupeerne, der før kun havde haft vindue i dørene.

Endnu under krigen anvendtes et par af B-vognene - nu som rene III kl. vogne, mens C-vognene først udrangeredes 1948, efter ikke at have været brugt i persontogene i adskillige år.

1907 anskaffede ØSJS - efter en pause på 29 år - igen et par personvogne: L 208-209 fra Scandia. Det var stadig kupevogne, men nu meget større, med højt hvælvet tag og mere komfortable - med 4 kupeer og separat toilet til hver kupe. Der var 1 I kl., 1 II kl. og 2 III kl. kupeer, og alle havde sidevinduer - også på III kl.



ØSJS's store kupevogn L 208 fra Scandia 1907. Fra 1931 ren III klasse vogn. Oprindeligt pladeklædt, her med teakliste-beklædning og trykluftledning, men ingen bremse og næppe heller egenvarme, men dog bivogn for motortog - uden for fyringssæsonen. T.v. for L 208 ses en C-vogn og enden af en B-vogn. Foto: B. Wilckes, 1948.

Afskedsscene fra Faxe Ladeplads, måske fra før 1. verdenskrig. Vognen til venstre er FJ A 1 fra 1904, ca. 1940 ØSJS L 210. Vognen ses her i sin oprindelige pladeklædte udførelse. Den lille vogn er "Bistadet" hvis oprindelse fortæber sig i fortidens mørke, mens forreste personvogn er ex. DSB/JF C 1000. Foto: ex. collage Peer Thomassen.



L-vognene havde ingen bremse, men et billede fra 1948 viser nr. 208 med trykluftledning, så den må have været brugt i Triangel-motortog, da man på det tidspunkt ikke ved ØSJS havde andet materiel med trykluftstyr. Formentlig er L-vognene blevet optaget blandt motorbivognene, da man havde været nødt til at kassere nogle af de mere end 60 år gamle B- og C-vogne.

1940 fik ØSJS i øvrigt endnu en L-vogn, nemlig den tidligere A 1 fra Faxe Jernbane. Den var bygget af Scandia i 1904 og var måske forbilledet for ØSJS's L-vogne, som den lignede meget, blot havde den ikke toilet til III kl. kupeerne.

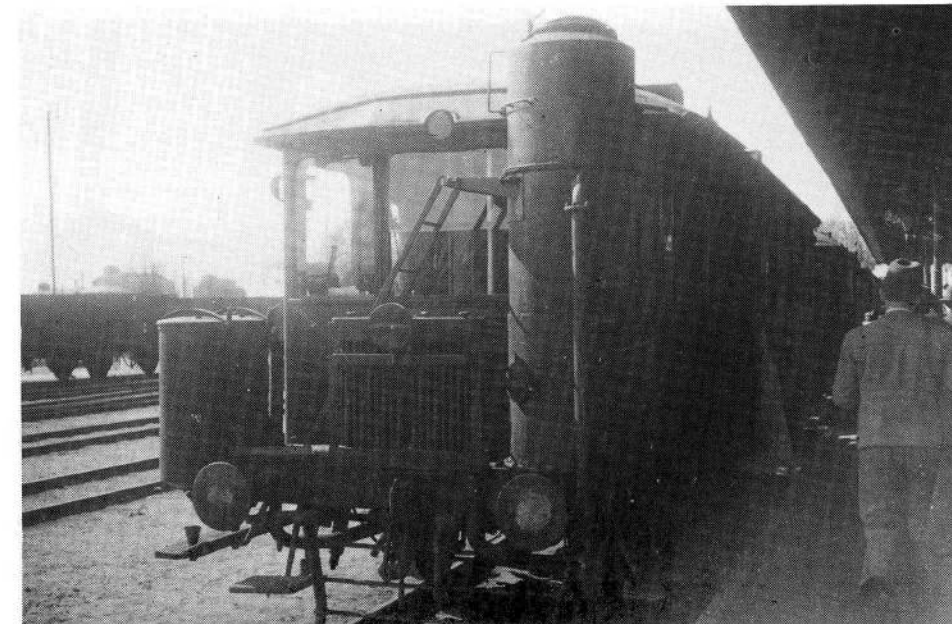
På deres gamle dage var alle L-vognene nedklasset til III kl., og de havde fået den oprindelige pladebeklædning erstattet med udvendige teaklister, som de små A- og C-vogne - såvel som motorvognene - var født med.

Endelig havde ØSJS jo de 3 "store travogne" DA 351-353, som

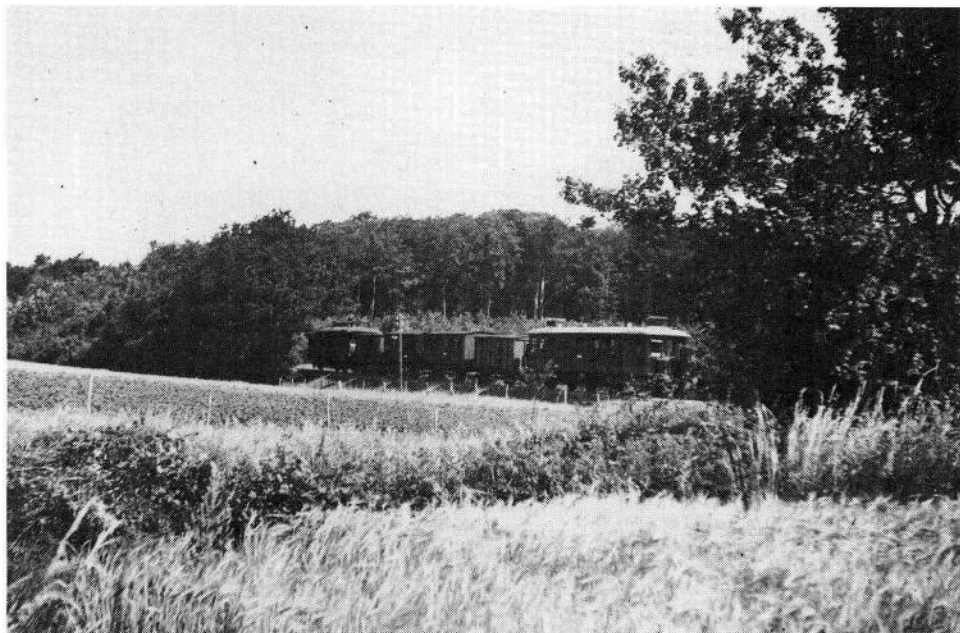


ØSJS DA 351 i Hårlev 1965 som motorbivogn med trykluftbremse og egenvarme, men IKKE rullelejer. Bemærk indgang til tjenestekupe fra endeperronen. I midten toiletvindue! Foto: N. Krøyer.

i hvert fald efter krigen benyttes i Triangeltogene (jf Gregersens oprangeringseksempler fra 1950 i SP nr. 3/1977, side 207), såvel som i damptogene: De fik både trykluftbremse og egenvarme (koks/vand) - men ikke rullelejer, som de små vogne havde fået i 1927/28. DA-vognene var sidegangsvogne med 5 III kl. kupeer med træsæder plus 1 toilet og en diminutiv tjenestekupe. Vognene var planlagt moderniseret i begyndelsen



ØSJS M 3 eller 4 med den drabelige gasgenerator. Mellem den tilhørende gaskøler og vognens oprindelige motorkøler ses stigen der brugtes, når generatoren skulle "fodres" med en kurv brænde ovenfra, og/eller når det skulle stødes sammen med en pind. T.v. to beholdere med gasfiltre. Foto: B. Wilcke, 194?.



Gasgeneratorortog ved Grubberholm 1942. Oprangering: M 3/4, E, B(?), C, E, M 1/2. Foto: B. Wilcke.

af 1950'erne, men blev i stedet afløst af tre lignende midtgangsvogne fra KS. De havde også 1 toilet, men ingen tjenestekupe. De var eller blev moderniseret med polstrede sæder, egenvarme og trykluftbremse og er i øvrigt indgående omtalt i SP nr. 2/1990 side 48, 55 og 57.

Endelig anskaffedes fra DSB - sammen med KRB - 2 FD-vogne i 1956. Det var de eneste "fødte motorbivogne", der blev optaget i ØSJS's vognpark og kom i drift som sådanne. 3 tidligere HBS- og HV-vogne blev såvidt vides aldrig anvendt i Triangel-tog her.

Gasgeneratorerne

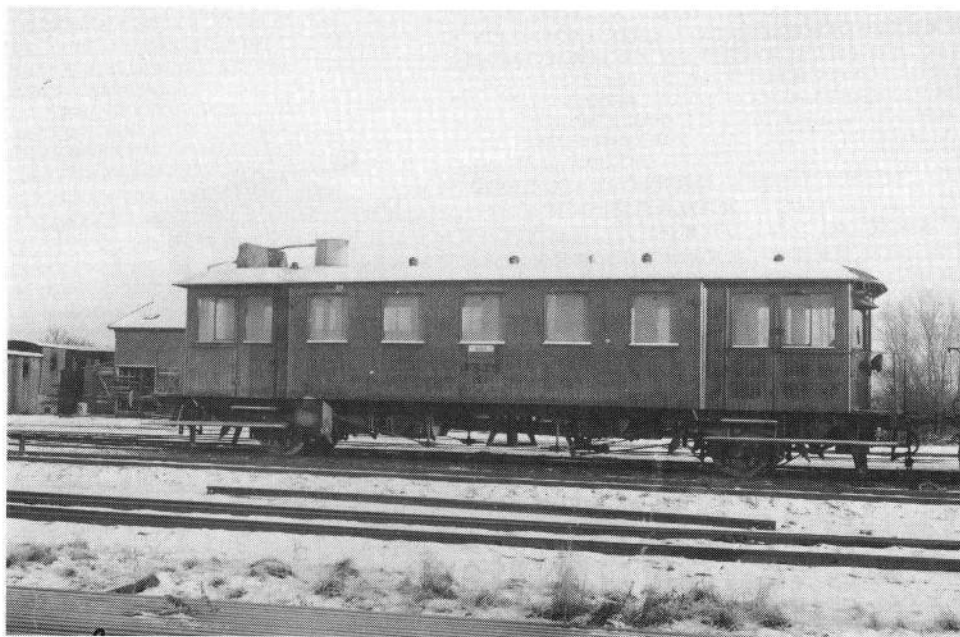
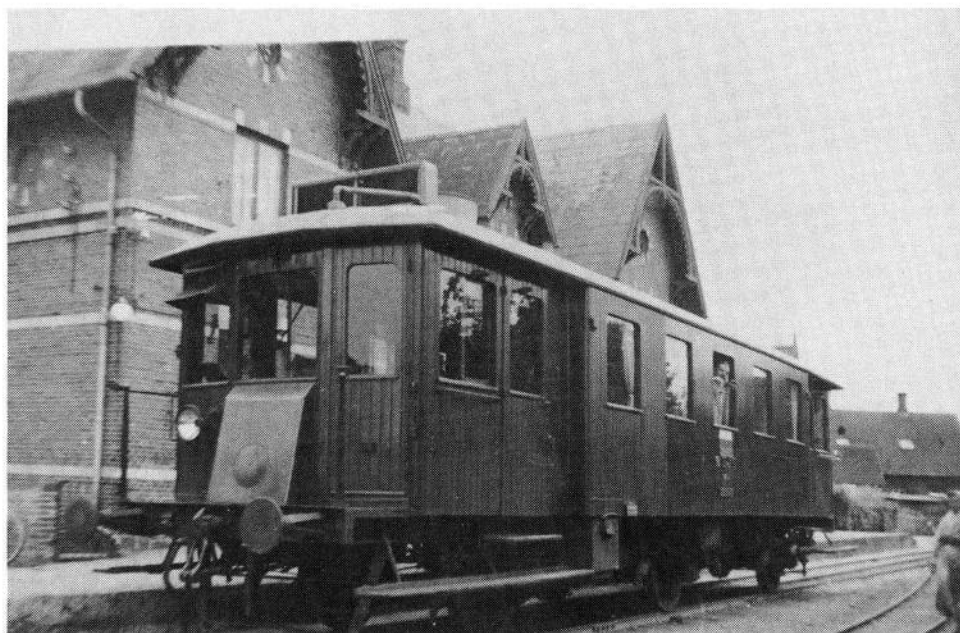
Men tilbage til motorvognene. Da krigen kom og Danmark blev besat, indstillede man ved ØSJS meget hurtigt motortogene, og M 1 og 2 blev en kort tid brugt som "almindelige" personvogne i damptog. Men hurtigst muligt fik man anskaffet gasgeneratorer til alle 4 motorvogne, og de store fik oven i købet en generator i hver ende, så de stadig kunne køre med 2 arbejdende motorer, hvilket der blev endnu mere brug for nu, fordi gassen var et ringere brændstof end benzin, så

ØSJS M 1 med kun én motor (Leyland diesel), men stadig med 3 aksler. Kun tagkøler i motoren- den og pladedæksel foran motoren, hvor der før var anbragt en frontkøler. Foto: Hans de Herder, Faxe Ladeplads, 1954.

motorernes trækraft var mærkbart forringet.

Gasgeneratorer blev på M 3 og 4 anbragt med selve "kakkelovnen" over venstre for-puffer, så den helt dækkede den venstre forrude og desuden ragede et stykke op over tagkanten, mens et par ret voluminøse filter-cylindre anbragtes ved vognens højre forhjørne, dog sådan, at de ikke ragede op til vinduets underkant. En jernstige til generatorens top passerede diagonalt hen foran midterste forrude,

ØSJS M 1, nu ombygget med kun 2 aksler og træk på akslen, modsat motoren. Det ses, at vognen har fået fjederophæng med ovale ringe og supplerende evolutfjedre, mens den var født med det gammeldags "ring i ring"-ophæng. Motoren kan betjenes fra begge ender. Foto: Peer Thomassen, Hårlev, 1962.



ØSJS M 2", ex. MC" 655, oprindelig MF 66, senere nr. 645. Bemærk frontkøler + tagkølere á la MO. Intet overgangsgelænder eller sceptre i forenden. Bagakslens bladfjedre ophængt i skruefjedre, forakslens direkte i fjederbukene. Foto: Holtrup, Hårlev, 29/6-1969.

men den var vist så spinkel, at den ikke generede udsynet væsentligt.

Foran den normale motorkøler var anbragt en gaskøler af ca. samme størrelse, men det har næppe betydet noget for motorens køling, da der i forvejen var anbragt supplerende, tværstillede flade kølere med tilhørende ekspansionsbeholder på taget af hensyn til den megen baglænskørsel på ØSJS.

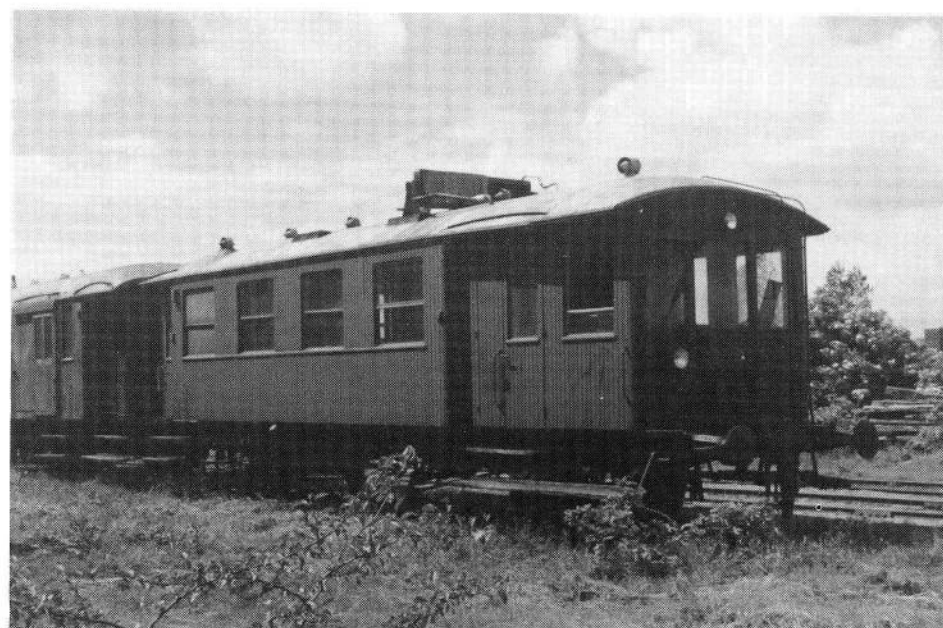
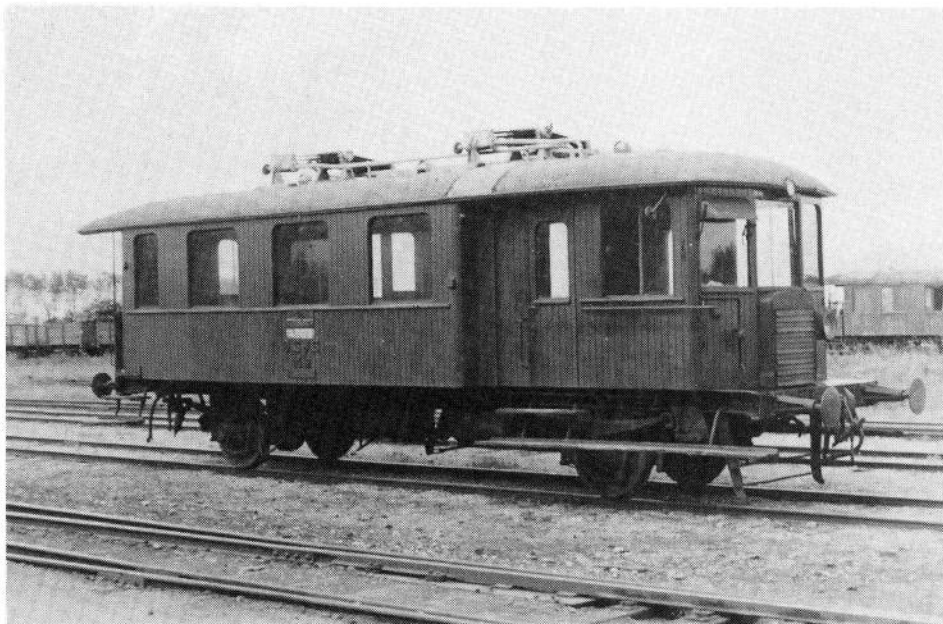
B. Wilcke tog i 1942 et billede af et gasgeneratorotog ved Grubberholm. Det var oprangeret: lang M - E - B - C - E - kort M, altså med 4 mellemvogne fra 1879! Året efter var 3 af de 4 B-vogne udrangeret. Det ses på billedet, at den lange motorvogns gasgeneratorer var anbragt lavere end de kortes: De var anbragt inden for pufferne, så det formentlig stadig var muligt at benytte gavldørene i førerrummene, og de hang tæt ned mod sporet, så toppen slet ikke nåede op til tagkanten. Detaljer om anbringelsen i øvrigt kan ik-

I 1964 kunne den gennemgående CRM-vogn fra København til Faxe Ladeplads fremføres af diesel-Triangelvognen M 2", der her ses under "hurtigtogets" gennemkørsel i Karise - der, hvor den lille fregnede Louise bor! Foto: Tom Lauritsen, 25/10 1964.

ke ses, bortset fra, at også M 1 og 2 fik tagkølere og ekspansionsbeholdere på taget.

Motorkørslen faldt fra 260.000 km i 1939 til 118.000 km i 1940, men steg så atter under krigen, da gasanlæggene var installeret, til omkring 140.000 km om året. Dampkørslen steg til omkring det dobbelte, men det var langt fra så meget som før motoriseringen - de gasdrevne motortog kørte stadig over halvdelen af banens togkilometre.

En Triangelvogn fra Scandia! Det var den tidligere RGGJ M 4, ombygget 1949 fra personvogn RGGJ C 1 - af Scandia, men helt efter Triangels recept. 1956 NFJ Mg 7, 1966 til ØSJS, istandsat og nymalet - og så maskinelt nedbrud efter meget kort tids drift som ØSJS M 1". Foto: H.G.A., 1969.





Her ses RGGJ M 4 på "hjemmebane" under drejning i Ryomgård i 1955 med sine oprindelige tagkølere og i gylden teak med bronzepåskrift!
Foto: O.W. Laursen.

Men damptogene var blevet større og transporterede henvend 3 gange så meget gods som før krigen. Men persontrafikken steg næsten lige så meget, så de gasdrevne motortog må have været godt fyldte, når kun halvt så mange tog skulle transportere dobbelt så mange mennesker, og det kan ikke undre, at man under krigen fik taget livet af de gamle personvogne fra 1879.

Triangelvognenes motorer må have været godt kram, specielt de gamle Continental-motorer, der i M 1 og 2 holdt ud i ca. 25 år, herunder krigsårene med den for motorerne skadelige gasdrift og de ringere smøreløser, mens de 145 hk MAN-motorer kun holdt ud i 18 år, men lignende erfaringer gjorde man også ved mange andre privatbaner, der benyttede samme motortyper.

Efter krigen gik man snarest tilbage til benzindriften igen, men man har nok haft visse problemer med de meget slidte motorer, for i visse perioder i 1948 og 1949 lejede man snart MA 601, snart 603 og et helt år, april 1948 til april 1949 den



Den tredje ØSJS M 1 blev "David" oprindelig en almindelig Triangelvogn, men efter brand i 1956 genopbygget som "Diesellokomotiv" med rejsegodsrum. Efter SKRJ's nedlæggelse til ØSJS i 1968. På billedet er den ved at klargøres til en arbejdstog-tur. Foto: H.G. A., 1971.



tidligere ME 622, nu NPMB M 8, der kørte ikke mindre end 53.000 km på ØSJS.

I 1951 fik M 3 og 4 nye 125 hk Leyland dieselmotorer, og M 1 fik en lignende i 1953, mens M 2 måtte nøjes med de gamle motorer og blev henstillet 1952 og ophugget 1957. M 1 blev derimod ombygget med kun én motor, styrbar fra begge førerrum. Senere fjernedes midterakslen og kraften overførtes på normal vis til bagakslen, akselfølge 1-A. I denne tilstand overlevede M 1 både M 3 og 4.

1952 fik ØSJS de første 3 skinnebusser og 1953 desuden 2 dieselelektriske bogielokomotiver på 375 hk til erstatning for damplokomotiverne. Der blev da

ØSJS M 2" med godstog lige øst for St. Heddinge station, sommeren 1971. Foto: H.G.A.

ØSJS M 2" rangerer i Store Heddinge med en godsvognsstamme på 10 aksler. Det ruskede noget i koblingen under igangsætningen!

Foto: H.G.A., 1971.

straks langt mindre brug for Triangelvognene, selv om man ved spidsbelastninger stadig måtte supplere med Triangelpersonotog. Diesellokomotiverne måtte foruden godstogene stadig køre de store personotog med gennemgående vogne fra København.

Triangelvognene kørte dog stadig de mindre godstog, specielt på Rødvig-linien, foruden baneafdelingens arbejdstog, og 1956 anskaffede ØSJS endnu en Triangelvogn fra DSB: MC" 655, tidligere MF 66/645. Den skulle erstatte den gamle M 2, der var henstillet 1952, og den nye blev straks udstyret med en ny Leyland dieselmotor, denne gang på 150 hk. MC"-erens Hercules dieselmotor ville man ikke kæmpe videre med hos ØSJS! Den type havde man haft kvaler med overalt - i såvel Triangel- som Kielervogne, mens Leylands motorer havde ord for driftssikkerhed og let startelighed.

Den nytilkomne DSB-motorvogn var næsten magen til M 3 og 4, dog havde den rørkølere af typen MO på taget. Den blev døbt ØSJS M 2 (M 2") og man havde nu 4 Triangelvogne med Leylanddieselmotorer til lettere person-, gods- og arbejdstog.

Triangelvognenes tid var dog snart ved at rinde ud, og 1961

M 2" rangerer med vogn på nabospor ved skævt tryk med rangerlederens svære træbom fra pufferplanke til pufferplanke. Foto: St. Heddinge, 1971, H.G.A.

måtte man udrangere M 3 som totalt udslidt. Den blev dog samme år erstattet med NPMB's 2-A Triangelvogn M 7, der kom til at hedde ØSJS M 3", og den fik, ligesom M 2", en 150 hk Leyland dieselmotor.

1963 brændte så ØSJS's værksted i Haarlev, og her ødelagdes M 4 totalt. Kort forinden var Køge-Ringsted banens remise i Køge brændt ned, hvorved ikke mindre end 3 Triangelvogne blev totalskadet, så nu kneb det med de gyldne Triangel-tider i Køge og omegn! Der havde nemlig i de senere år været et samarbejde mellem ØSJS og KRB, der ofte lånte motorvogne af hinanden, men nu var der pludselig blevet

Godstog mellem Rødvig og Hårlev med ØSJS M 2 som "lokomotiv". Foto: Hans Gerner Christiansen, 1968.



4 færre ... Endnu i 1964 kunne man dog opleve, at M 2" fremførte "hurtigtoget" med gennemgående vogn - en CRM - til Rødvig.

1966 opgav man gamle M 1, og NFJ Mg 7, som man fik i stedet, som M 1", kom kun i meget kortvarig drift på ØSJS på grund af en alvorlig maskinskade, hvorefter den blev udrangeret.

1968 købte ØSJS så endelig SKRJ M 4, kaldet DAVID eller nu ØSJS M 1'" - en til "lokomotiv" ombygget Triangelvogn, og endnu holdt M 2" og M 3" ud.

Så sent som i 1971 har jeg selv været med et personførende godstog fra Haarlev til Rødvig og tilbage, fremført af M 2". I Haarlev holdt samtidig et ballasttog med "undervandsbåde" (ex DSB TH-vogne), forspændt den 3-akslede M 3", ex NPMB M 7. Vi havde en overgang 3 store, lukkede godsvogne på slæb. I Store Heddinge rangerede M 2" med en stamme på 10 aksler godsvogne og skubbede siden en enkelt vogn på nabosporet ved hjælp af en bom, som rangerlederen holdt på skrå i pufferplankehøjde mellem M 2" og godsvognen.

ØSJS M 2" med ballasttog ved Tryggevælde Å den 11. marts 1974.
Foto: Gunnar W. Christensen.

Hans Gerner har i øvrigt i 1968 taget et herligt billede af et helt godstog på Rødvig-linien fremført af M 2" og bestående af 5 godsvogne, hvis samlede tara-vægt var over 50 t, og hvis nogle af dem var læssede, var toget endnu tungere. Man erindrers sig, at DSB fastsatte den højeste tilladte påhængsvogsvægt til 32 t for disse skrøbelige motorvogne!

1974 anskaffede ØSJS 3 godt brugte svenske skinnibusser af daddelæske-typen og fik samme år 5 Lynette-tog, så nu var det slut med at køre persontog med Triangelvognene. M 3" gik 1977 til ØSJK og DAVID solgtes til en privatmand i 1981. Herefter var der kun den go'e, gamle M 2" tilbage, og den blev 1989 udlejet til ØSJK.

Hermed synes Triangel-tiden hos ØSJS definitivt at være forbi efter godt 60 år - nu, hvor banen har 2 "nye" diesellokomotiver: Diesel-hydrauliske M 10 fra MaK 1958 med akselfølgen D og MX 41 fra NOHAB 1961 med akselfølgen (A1A)(A1A) - samt motortroljen MT 102, ombygget fra SM 14" til at køre arbejdstogene. Men skulle det gå helt galt, kan man vel atter låne M 2" og/eller M 3" fra ØSJK!

Alkjær

RYGERE ELLER IKKE-RYGERE

Ikke helt få jernbanevitser beskæftiger sig med problemerne omkring tobaksnydelse. En af de ældste og fladeste kan fx tage følgende form:

-Dette er ikke-ryger, siger den billetterende jernbanemand.

-Jamen, jeg ryger heller ikke.

-De har da pibe i munden.

-Javist, jeg har også sko på, men går ingen steder.

Følgende beretning må ligeledes være af en vis ælde: Ved togets afgang er der kun to passagerer i kupeen, en dame og en herre. Sidstnævnte tager efter et par minutters forløb en cigar frem og spørger forsøgsvis:

-Tillader De, at jeg ryger en cigar?

-De skal gøre nøjagtigt, som De gør derhjemme.

Pokkers også, siger han og lægger cigaren tilbage i lommen.

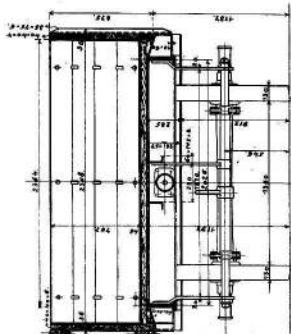
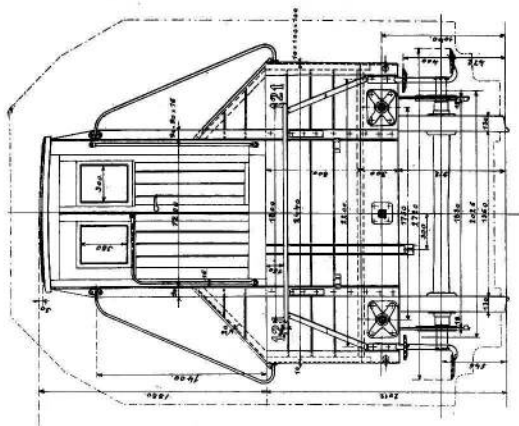
Næste histories pointe er en ganske anden:

-Hr. konduktør, må jeg ryge her?

-Ja, når De ikke generer damerne.

-Åh, jeg vidste ikke, jeg havde noget valg. Så tror jeg hellere, jeg generer damerne.





170 mm diameter

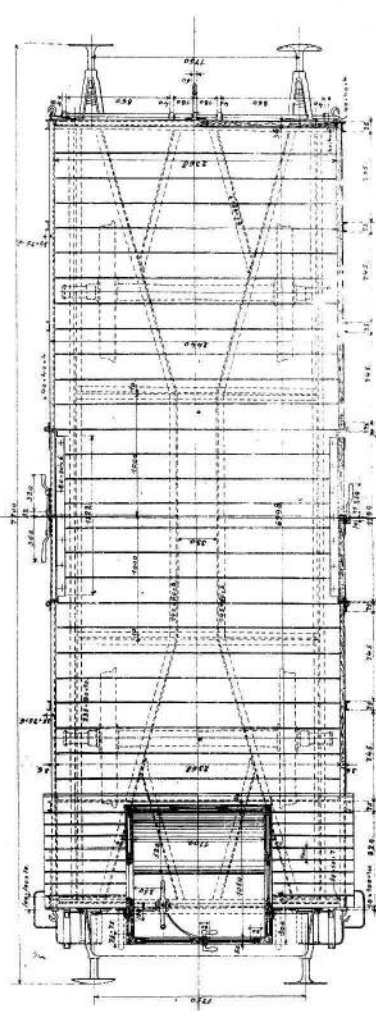
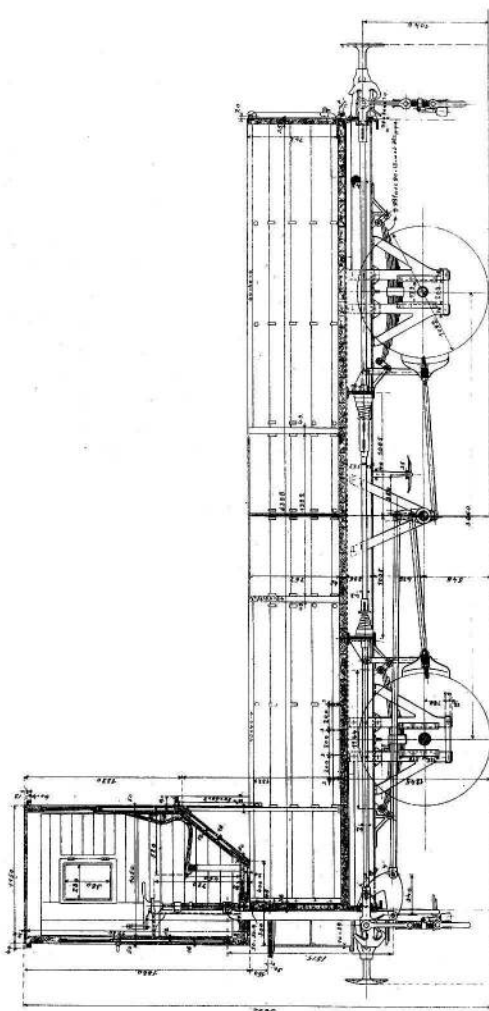
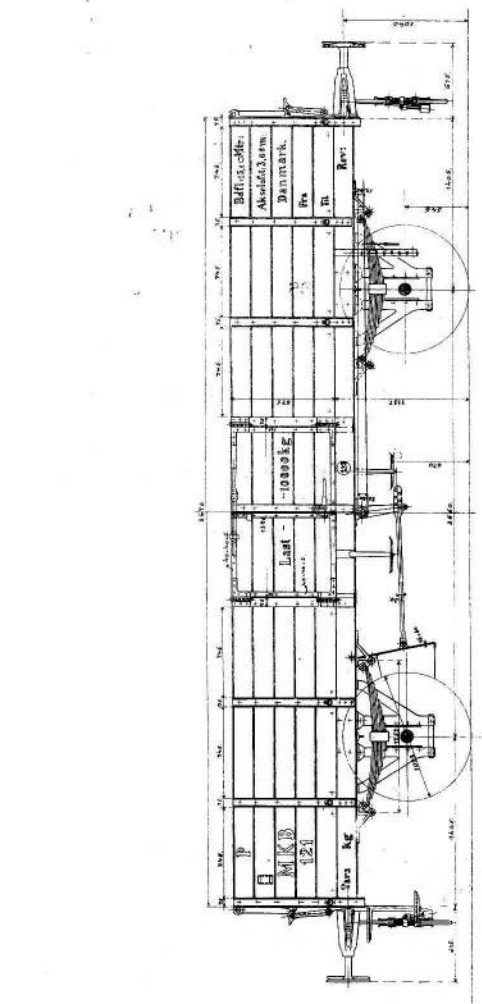
Transmission-rotationsverhältnisse

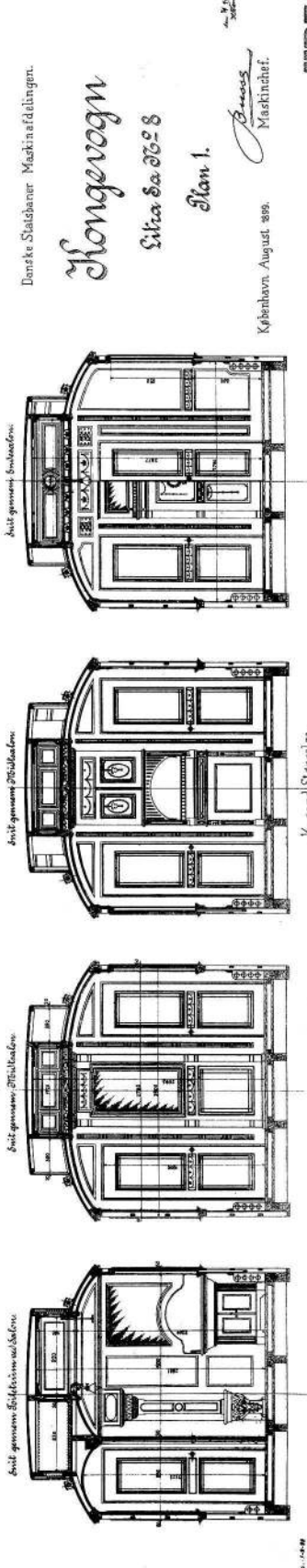
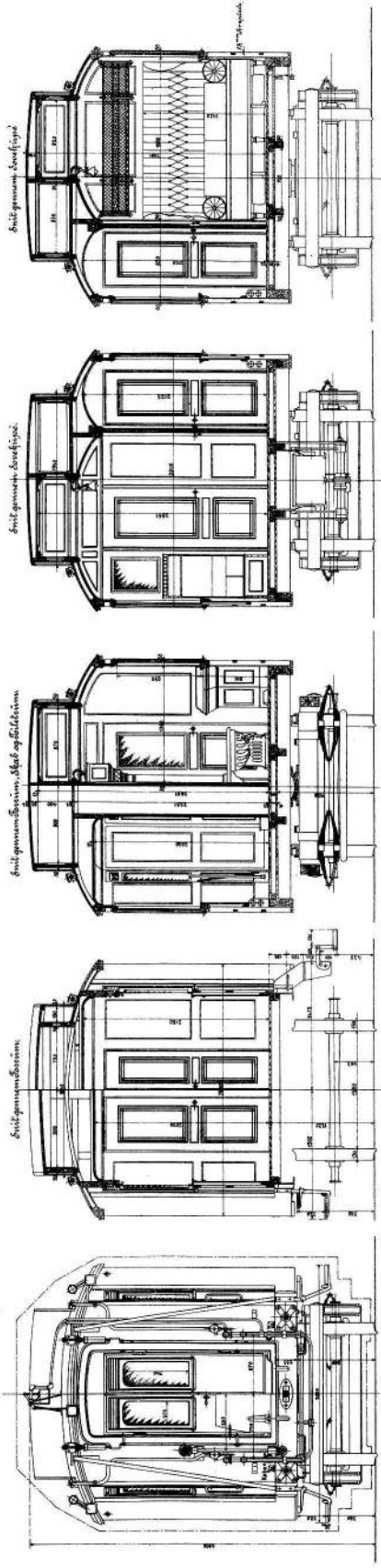
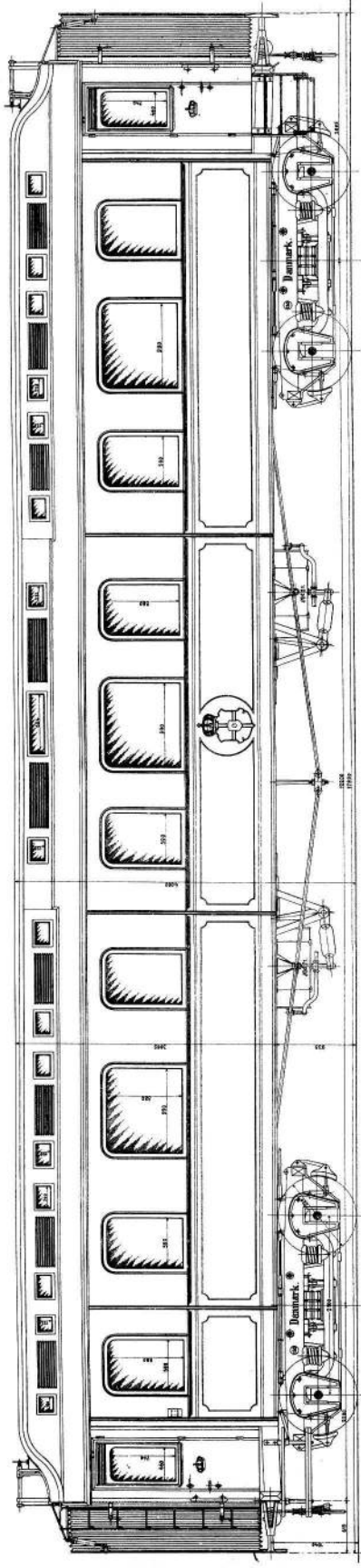
Platenlagersidelet Gødbvagn

med og uden Stenbeemse.

Litica 3.

København, August 1896.





Danske Slagbæner Maskinafdelingen.

Stangeravn

Sika 2a 262 8

Plan 1.

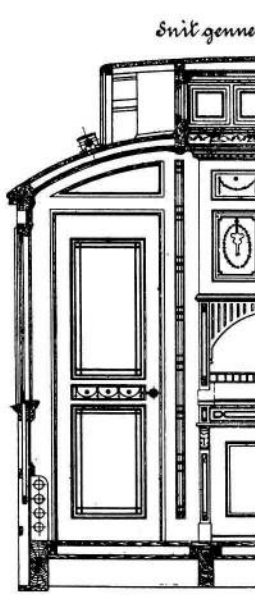
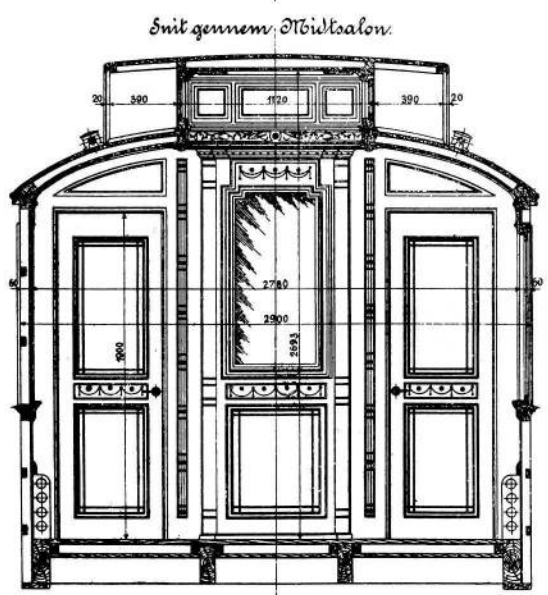
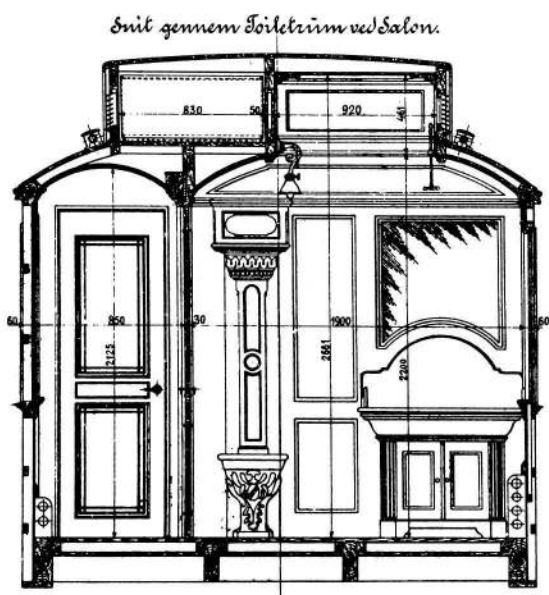
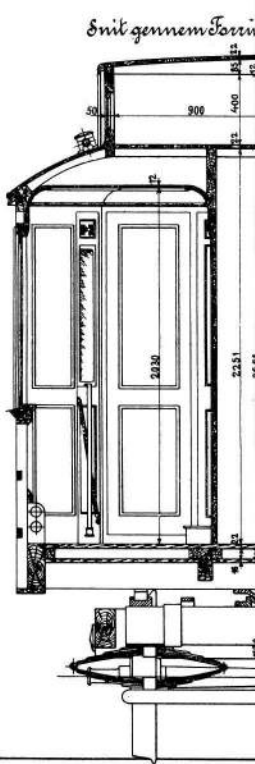
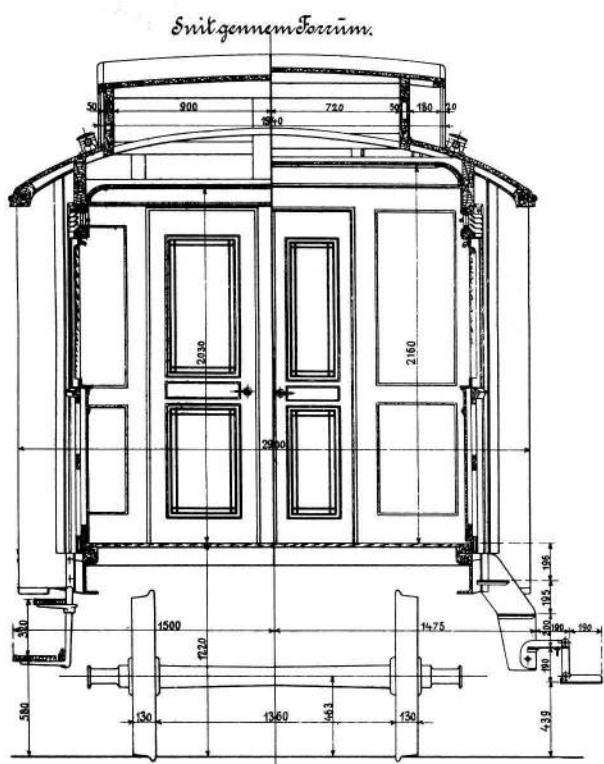
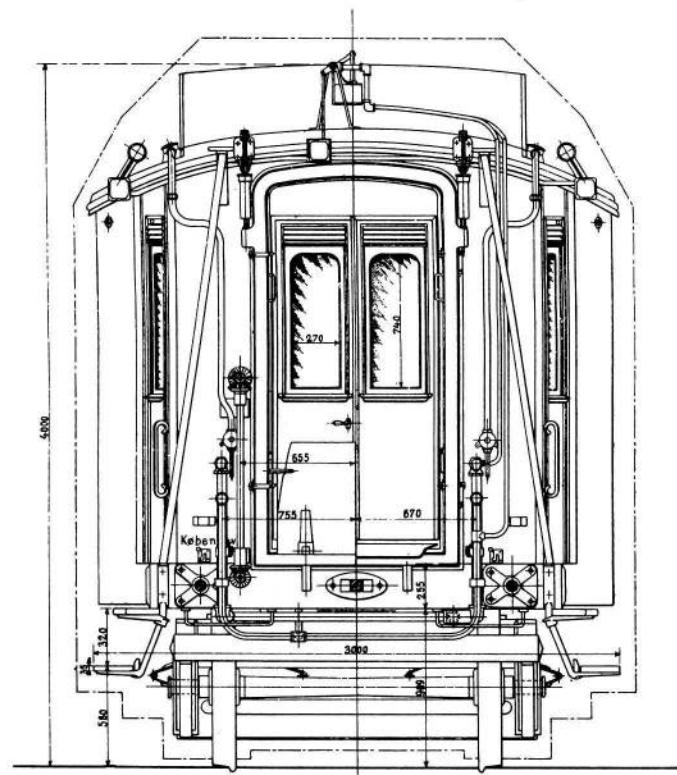
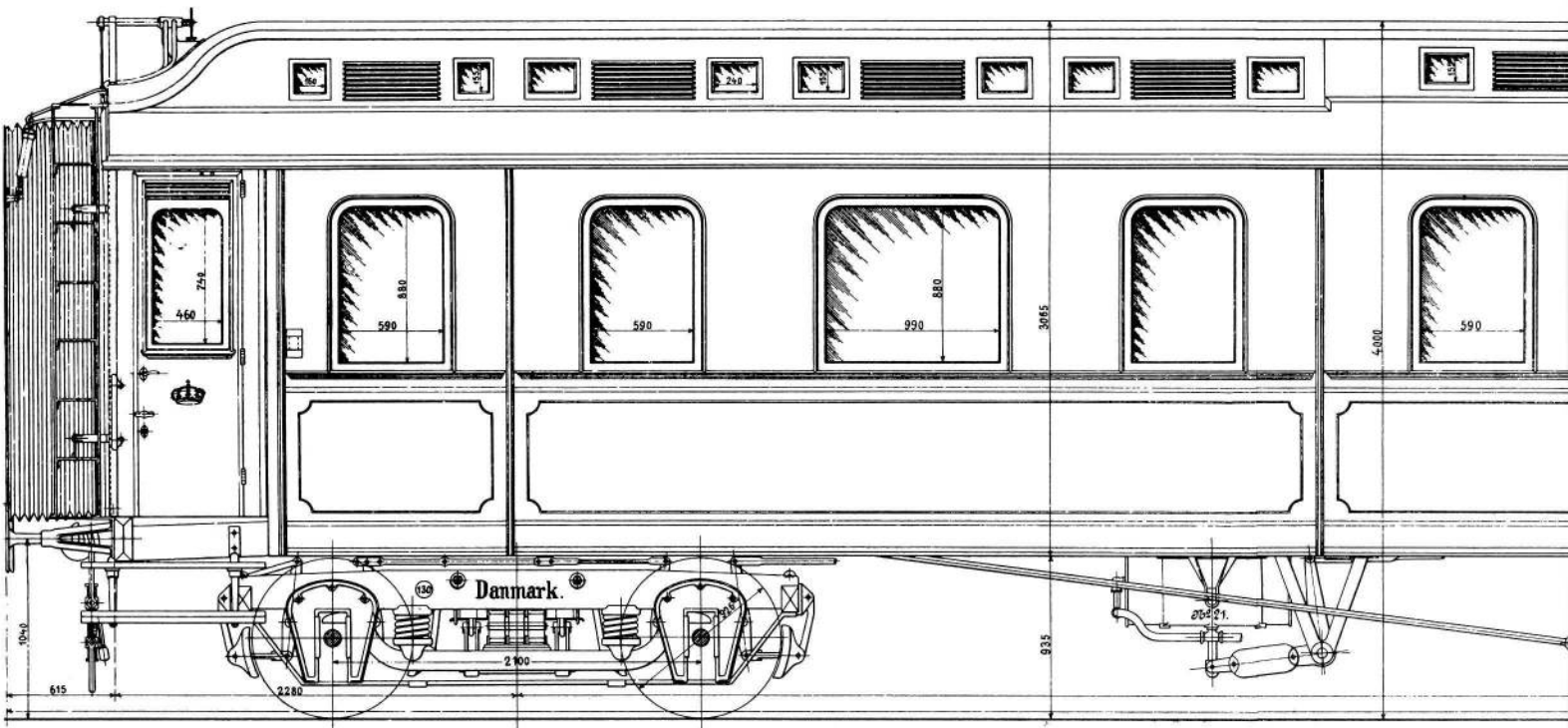
Beck
Maskinchef.

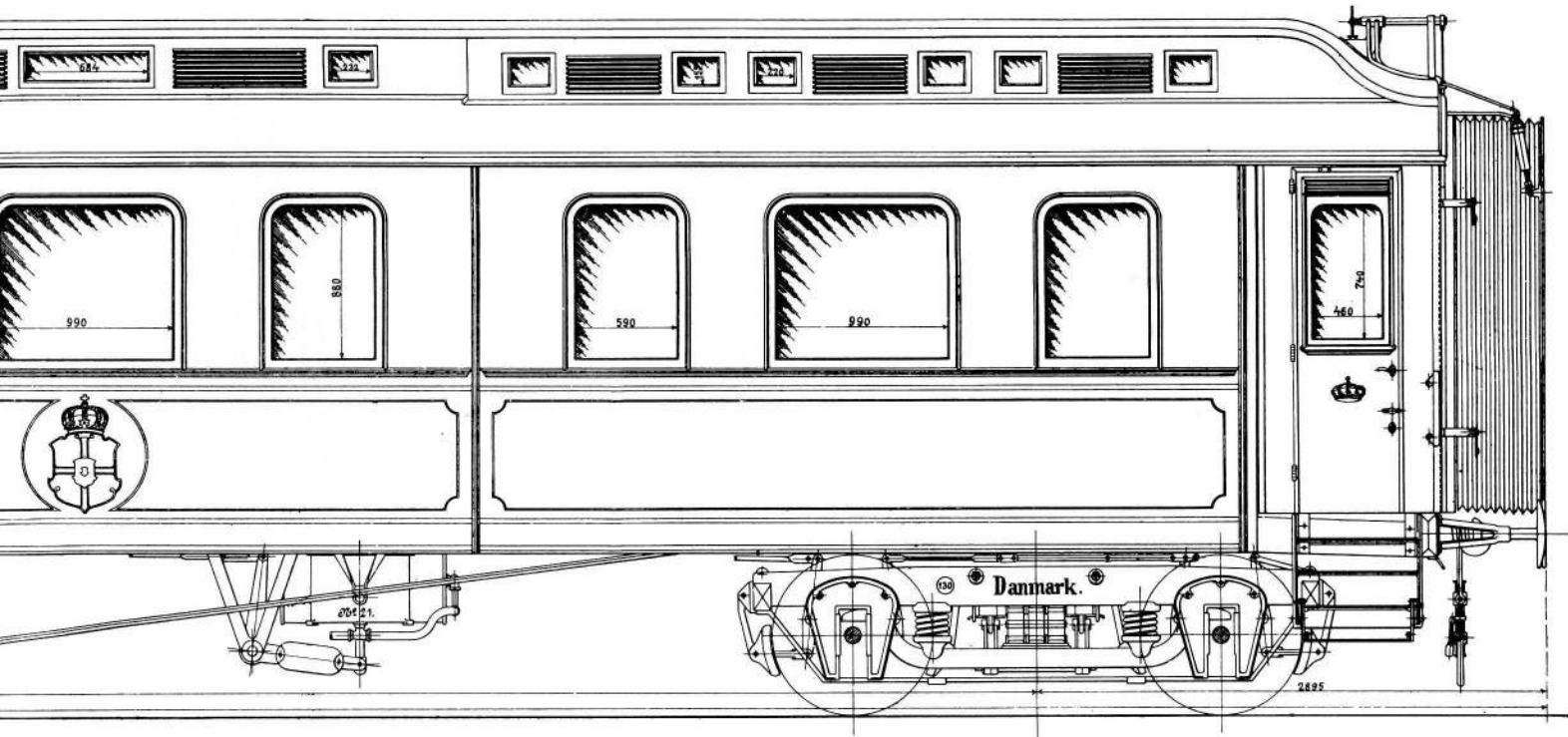
København, August, 1899.

HP7.

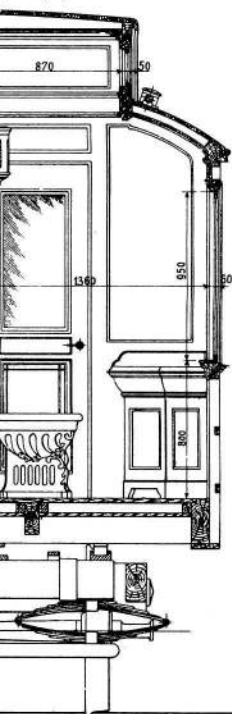
No sand Spjrrals.

1:1000
1:1000

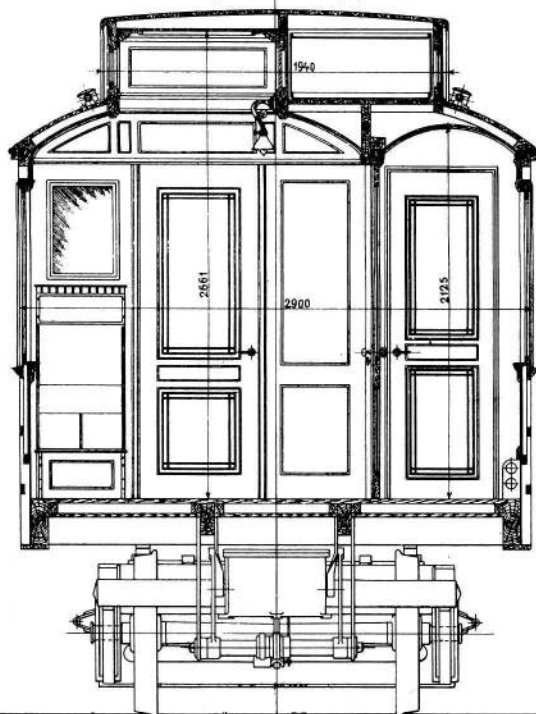




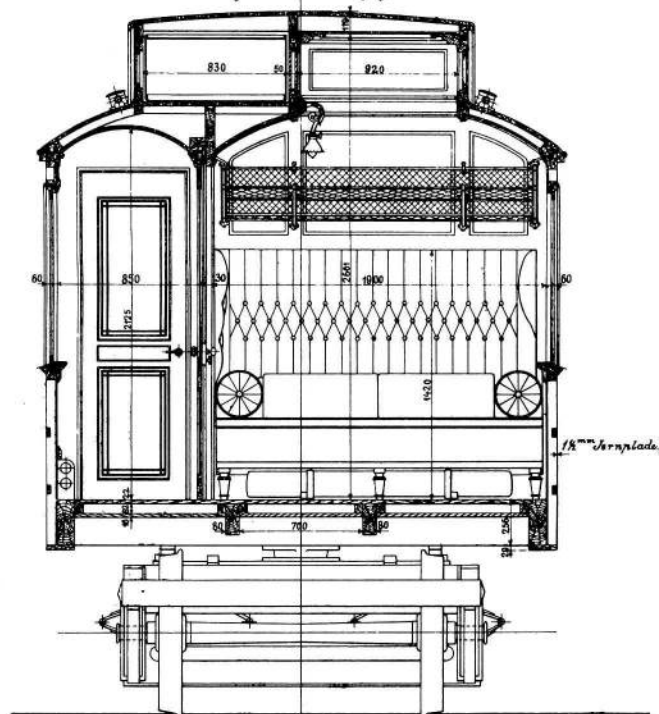
Kab og Forletrærum.



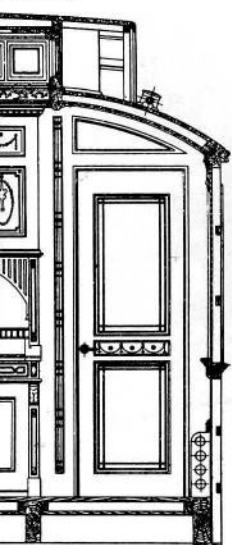
Snit gennem Sovekøje.



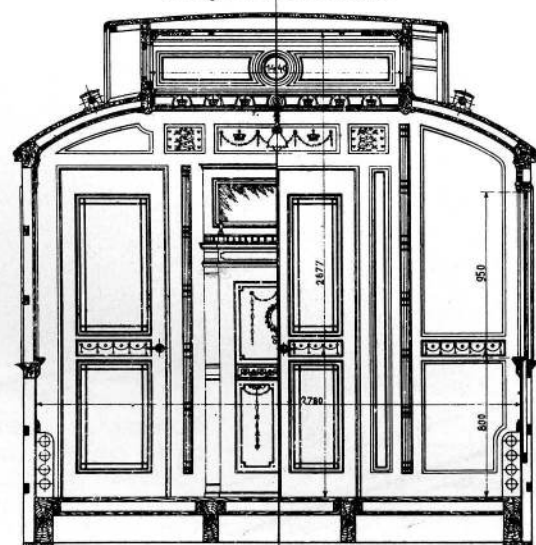
Snit gennem Sovekøje.



Indsalon.



Snit gennem Indsalon.



Danske Statsbaner Maskinafdelingen.

Kongevogn

Litra Sa 2628

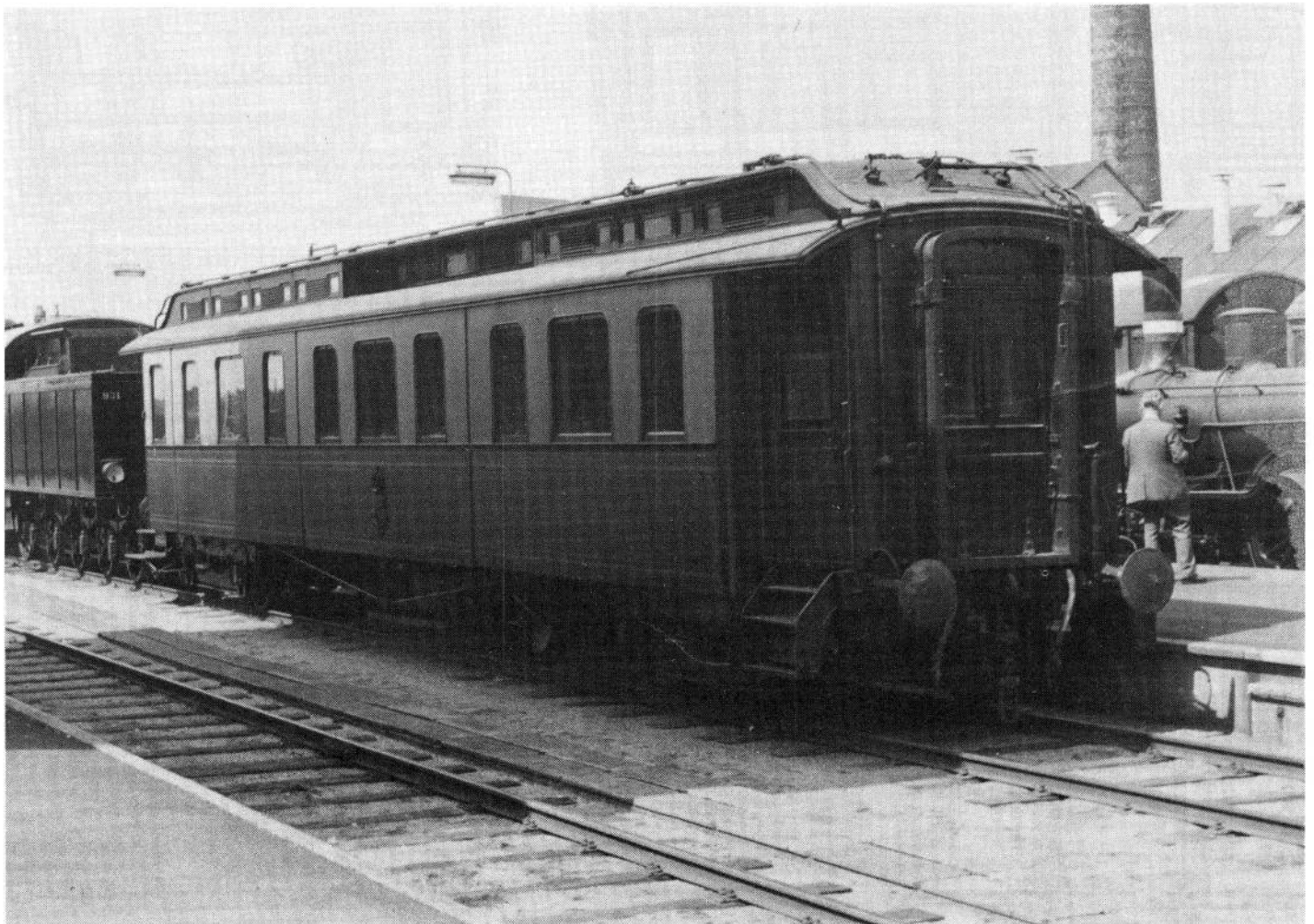
Plan 1.

København August 1899.

Bussé
Maskinchef.

den 24 99
2070

ørrelse.



Redaktionel bemærkning til vore midtarkstegninger: Tegningerne tilstræbes at blive gengivet i de 3 "normale" modelstørrelser. Men på grund af pladsforholdene, kan den store tegning på midteropslaget ikke altid gengives i 1:45, spor 0. (Tegningen i forrige nummer var således gengivet i 1:50. Kongevognen er gengivet i 1:45, 1:87 og 1:160, svarende til spor 0, H0 og N.

DSB's KONGEVOGN S 8

To oversigtstegninger: Plan 1 og Plan 2 (som bringes over to numre, red. anm.). Men der er ualmindelig mange snittegninger, så denne vogn var ikke helt almindelig! Kongevogn S 8 var "det danske folks gave til kongen", eller var det blot DSB's gave? Som i mange andre tilfælde har modtager og giver nok talt sammen om indretningen, så kongen, Christian IX, fik netop den vogn, han ønskede sig til afløsning for den helt forældede S 1 fra 1871.

Både S 1 og S 8 findes i dag på Jernbanemuseet i Odense, så man kan selv gå hen og kigge ind. Alligevel giver de to tegninger lidt stof til eftertanke.

Af ydre en bogiepersonvogn med tagrytter og 2,1 m bogier, ganske som talrige vogne fra de følgende år. Fra 1894 til 1900 var der bygget nogle få AM, BM, CM, CL, alle med lavt tag, tagrytter begyndende et godt stykke inde på taget, små vinduer og primitive åbne overgangsbroer. Her kommer så en vogn med store vinduer, harmonikaer, lang og bred tagrytter, vandklosetter: S 8 var også den første moderne personvogn ved DSB! I de følgende år fik de første bogiegennemgangsvogne harmonikaer, mens vandklosetter først blev indført en halv snes år senere. Spejlglasruder fremkom først i 1912, så på det punkt var S 8 for tidligt ude og måtte nøjes med vinduer i trærammer, at hæve og fastholde ved hjælp af en læderstrop med huller i. Tagrytteren er usædvanlig bred, og dens brede tag er gennemgående i hele vognlængden. Men tagrytterens vægge befinder sig til gengæld lidt forskellige steder, alt efter hvor i vognen man er. Men lad os træde ind:

Fra endeperronen i venstre ende kommer man til en kort sidegang med adgang til 2 "halve" sovekupeer og et stort toilettrum. Sovekupeernes indretning

med sofaer med opklappelig ryg-hynde og servante i skillevæg blev retningsgivende for indretning af sovevogne nogle få år senere. På plan 2 bemærkes, at hele den ene side af tagrytteren er optaget af en stor beholder til koldt vand og en lille beholder til varmt vand. Vinduer og jalousier i tagryttervæggen har derfor kun været til pynt i sidegangssiden. "Snit gennem Sovekupe" yderst til højre viser, at inde fra sovekupeen virker det, som om tagrytteren var placeret midt over kupeen.

Om snittegningerne iøvrigt: Først venstre gavl. "Snit gennem Forrum" viser i venstre halvdel forrummet til venstre, i højre side forrummet til højre, begge set ind mod midten af vognen. "Snit gennem Forrum, Skab og Toilettrum" er set fra højre mod venstre og viser bl.a. toilettet i den venstre ende af vognen. "Snit gennem Sovekupe" burde hedde "Snit gennem Toilettrum", for det viser det midterste toilet, set fra venstre mod højre. I anden række kommer "Snit gennem Toilettrum ved Salon", samme som før, men set den anden vej.

Vi træder nu ind i midtersalonen, som må være kongens arbejdsværelse, for her findes blandt andet en skrivepult, bygget ind i væggen. De to snittegninger viser, at tagrytteren var smal, men taget bredt, så det har ikke været meget lys, der kom ind foroven.

Midtersalonen indrettes præges af det fineste snedkerarbejde med indlagt træ i panelerne og de fineste møbler. På det tidspunkt kunne man måske have ventet sig de værste klunketid-udskejelser, men nej: Møblerne er forbløffende stilfærdige og søbre. Stilen er nok snarere "Skönvirke", den danske udgave af Jugendstilen, som vi finder den i Wencks Kystbanestationer og altså også her. Busse og Wenck har nok talt sammen.

Efter at jeg nu vil blive flået af møbelarkitekter blandt bladets læsere bevæger vi os ind i den bageste salon. Her er tagrytteren lidt bredere end i midtersalonen, hvilket ses af "Snit i Endesalon". Samme stil her.

Den "kongelige" endeperron havde nedklappelige trin og desuden flere af slagsen, men Christian IX var jo også en ældre mand i 1900 og kunne vel næppe forlige sig med de sædvanlige høje trin. Det varede omkring 80 år, før gangbesværede almindelige rejsende fik tilsvarende venlige trin!

Om natten kunne der indrettes soveværelse i midtersalonen: En let skillevæg ("spansk væg") blev sat op ud til sidegangen, og en seng blev placeret med hovedgærdet ved skrivepulten. Både seng og skillevæg blev opbevaret i rejsegodsvogn EK 2250, som var specielt bygget som ledsagevogn til S 8.

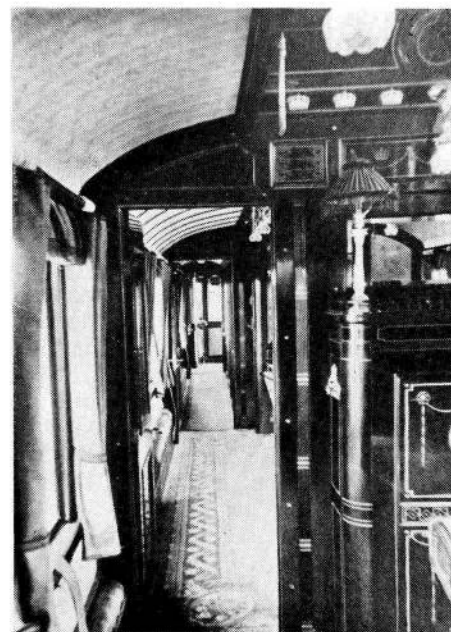
I 1902 blev der leveret en ledsagevogn, S 9. Den havde 3 dobbelte sovekupeer, to toilettrum og en salon og har formentlig været brugt, når større dele af hoffet skulle ud.

S 8 var kongevogn til 1937, hvor den nuværende kongevogn S 1 blev anskaffet, og S 8 kom på museum, d.v.s. den blev reserveret Jernbanemuseet og gemt. Den kom først rigtigt frem, da Jernbanemuseet i Odense blev en realitet i 1975, og dér kan den ses nu.

S 9 endte som kombineret I og fællesklassevogn AZ 371 og blev udrangeret i 1950. Den blev erhvervet af "S 9's Venner" og henstod i mange år som sommerhus ved Frederiksværk.

EK 2250 blev ombygget til hjælpevogn. Dele af den findes vistnok endnu, stærkt ombygget efter en brand for mange år siden. EK 2250 er omtalt i artiklen om "DSB rejsegodsvogne litra EM/EC/ECO", SIGNALPOSTEN, 25. årgang 1989, nummer 1, side 9-17.

JB-P



IDEER DERUDEFRA

Sæby station

Som dreng af Aalborg har jeg meget naturligt fået mange inspirationer fra Aalborg Privatbaner og ind imellem også gode motiver i "kukkassen", ting som "post festum" kan bruges i denne artikelserie.

I mine drengeår gik Kathedralskolens årlige skovtur til Sæbygård skov. Ganske vist havde jeg en af gangene mit ældgamle boxapparat med, men det skulle bruges til at indfange "skovens idyl" med, så der var desværre ikke dengang nogen Jørgen, der tænkte på at fotografere hele det stolte train med nr. 34 foran 16 vogne på Sæby station, for nu spillede hornmusikken, og vi skulle marchere langs åen til skovpavillonen og opleve ganske anderledes spændende ting end bare et simpelt privatbanetog.

Både her og i Aalborg var toget så langt, at de ældste elever måtte stige på fra gruset for enden af perronerne. Under besættelsen var skovturene suspenderet, og hvordan det siden er gået med disse oplevelsesrige traditioner, ved jeg ikke; jeg forlod skolen i 1942 for at læse videre i København.

Flere gange senere har jeg passeret Sæby, dog alene for hurtig gennemrejse pr. bil; men i 1967 fik jeg lejlighed til at vandre stationen igennem, og efterfølgende billeder stammer herfra.

Næst efter Nørresundby, som jeg formentlig vil behandle i en senere artikel, var Sæby ubetinget FFJs største og vigtigste mellemstation, oven i købet med egen havnebane. Fjerritslev var måske spormæssigt og trafikmæssigt jævnstor med Sæby, men var jo ikke en mellemstation, selvom den driftsmæssigt nærmest fungerede som sådan, idet togene - i hvert fald i de seneste år - gerne gennemførtes til Thisted, men banemæssigt var den nu en gang FFJs vestlige endestation.

I fig. 1 vises sporplanen, der på "normal legetøjsmaner" (= dårlig modelbanemaner) havde lutter parallelle spor. I nordenden blev læssesporforbindelsen

Fig. 2.

Her holder et typisk, mindre skinnebustog og venter på næste afgang mod Aalborg. Skinnebussen er AHB Sm 5, der således er kommet langt fra sin hjemmebane; men det tog man nu ikke så tungt ved APB, idet de enkelte baners materiel faktisk kørte på alle strækninger og til sidst endda også materiel fra helt fremmede baner. Dens 2-akslede rejsegodsledsager er "decifreret" til at være FFJ Sb 16", men AHBs Sb 18 står dog på læssesporret uden for billedets rand. Den skifertakte stationsbygning er karakteristisk for banen, der dog kun havde få med 2 etager. Den forhøjede skorsten på sidebygningen pynter ikke, men ændringen har nok været nødvendiggjort af nyt oliefyr.

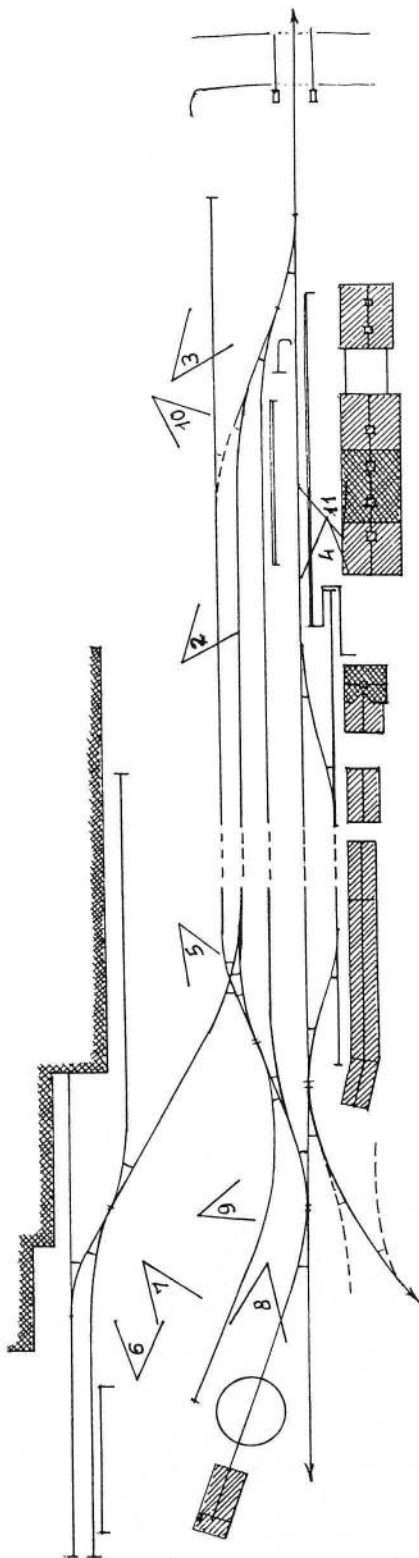


Fig. 1.
Principskitse af Sæby stations sporterræn - ikke målfast.



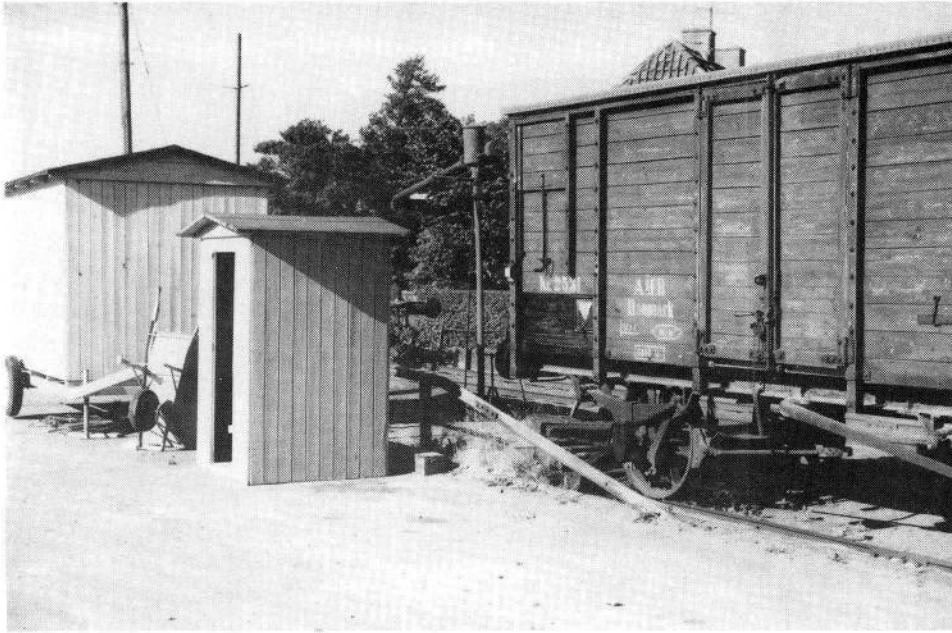


Fig. 3.

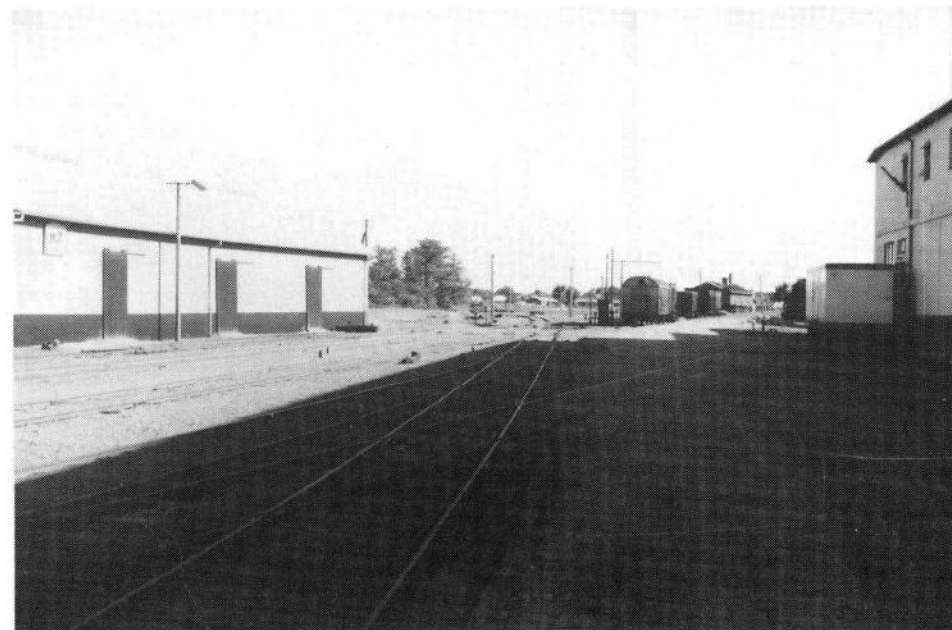
Sæby station set fra læssevejen; her holder en af de for APB så typiske KL-vogne, her AHBs KL 2531 nær nordenden af læssesporret. Men billedet rummer også andre modelegnede enkeltheder såsom den meget spinkle vandkran, et diminutivt skur og et lidt større (på trailer), en noget påkørt svellebom som endestop og en trillebør.

til stamsporet afbrudt i forbindelse med nedlægningen af strækningen videre til Frederikshavn i 1962, og stamsporet blev afkortet til den tidligere hovedvejsoverskæring på Aalborgvej. A 10 blev dog samtidig ført i en smuk buet niveaufri omfartsvej, til dels henover byens tage og på en "cementskulptur" af en bro henover åen, så man nu slet ikke kommer byens centrum nær.



Fig. 4.

På vej hen ad hovedperronen ser dennes sydende sådan ud - meget smal - og der er kommet et pakhusspor på venstresiden. På en af de forrige illustrationer ses lige akkurat en stump af den tilhørende endeperron og her ses lidt af en sideperron før næste bygning, der ikke er en toetages pakhusbygning, men byens toldbod med egen læsseport til sporet. Det meget langstrakte private pakhus kender jeg ikke brugen af; det har et lidt besynderligt knæk langt bagude, formentlig som følge af et på fototidspunktet fjernet sporforløb. På læssesporret ses den 2-akslede AHB Sb 18, samt de på efterfølgende billeder viste vogne.



I sydenden svinger havnebanen fra i en ret stram bue hele vejen udenom byens sydende. Bortset fra nogle skæve bygninger og krumme gadeforløb er alle mindelser om banetraceen forlængst forsvundet. Ved havnebanens nedre del lå Sæby Jernstøberi & Maskinfabrik, hvor min far fik sit svendebrev kort efter århundredskiftet; den var en god kunde for banen.

Desuden var der en del stykgods fra havnekajerne og ikke mindst fisk fra en stor fiskerflåde, der gav et godt trafikunderlag for FFJ.

Fig. 5.

Længere mod syd - atter på læssevejen - set mod syd. I midten ses havnesporret kurve af til venstre og bag dette en 2-akslet arbejdstrolje.

Fig. 6

Fra den sydligste ende af læssevejen ser vi svineslagteriet til venstre med en del af dets tilhørende sporvifte. Til højre holder stationens traktor FFJ M 1211, som vi ser nærmere på lidt senere, med et par godsvogne, nærmest en HJ-vogn og derefter en STEFF-vogn til slagteriet.

Desværre nåede jeg ikke i 1967 ned på havnen, så jeg savner dokumenterede billeder herfra.

Af fig. 1 fremgår endvidere placeringen af det store svineslagteri og af traktorremisen og den lille drejeskive, samt andet tilbehør. Endvidere er indtegnet den omtrentlige placering af de enkelte billeders optagelsessteder.

Det skal medgives, at denne station nok er for stor for de fleste privatejede modelbaneanlæg, og som ren privatbanestation er den måske for uinteressant for modelbaneklubberne, men i forenklet og navnlig forkortet udgave kan den inspirere.

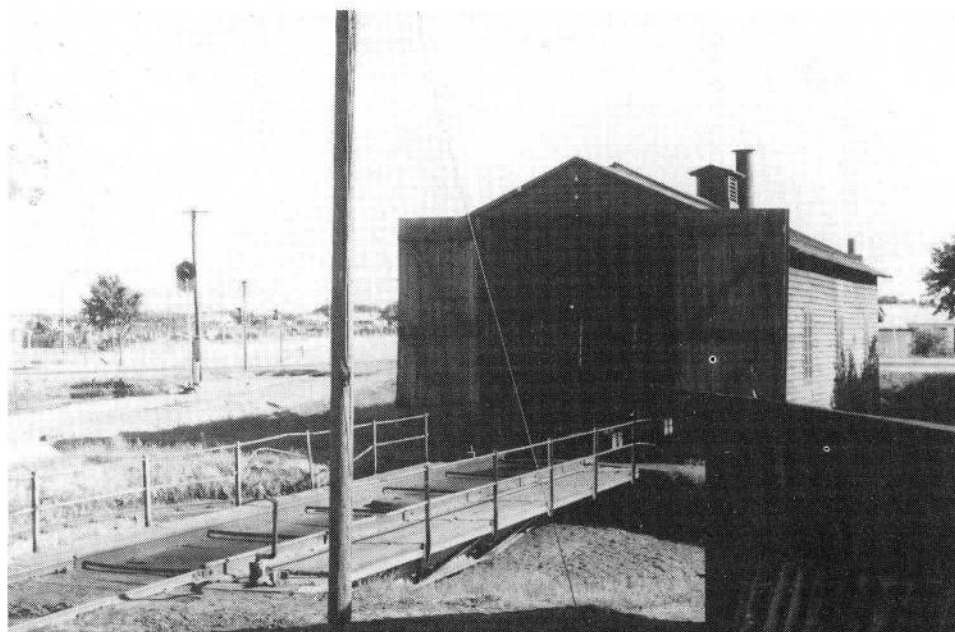
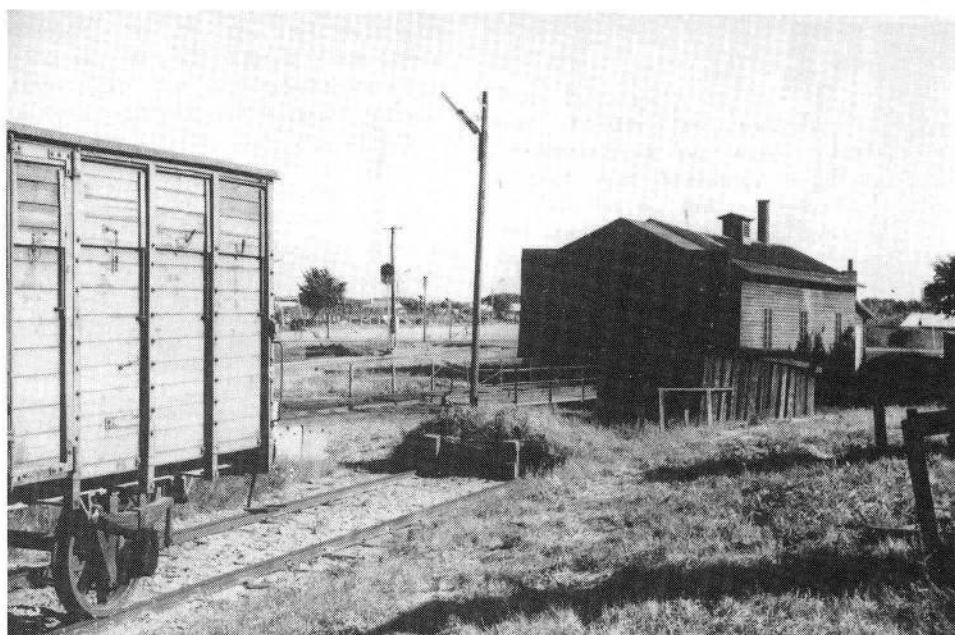
Fig. 7.

Længst mod syd fandtes den noget primitive træbeklædte, enkeltsporede remise med en lille tilbygning bag, forsynet med muret skorsten. Foran remisen var en håndbetjent drejeskive, som vi ser nærmere på i næste billede. Mellem Q-vognen og remisen ses blinklysene for Kappelhavevejs-overkørslen, og ikke ret meget sydligere gik banen i en ret brutal 90° kurve vest på; radius var næppe meget over 500 m!

Uanset hvordan man benytter idegrundlaget, bør man vælge den oprindelige sporplan med bombetjening ved Aalborgvej og den smalle skovstrækning med broen over Sæbygård å umiddelbart nord for overskæringen. Havnebanen kan markeres på den måde, at den er ført om bag nogle huse og der ender blindt uden de private sidespor; slagteriet kan evt. nøjes med et enkelt stikspor med både siderampe til folde og ladeport ved udleveringen med rimelig indbyr-

Fig. 8.

Remise og drejeskive næsten forfra. Selvom drejeskiven ser klein ud, har den muligvis kunnet betjene også de store togmaskiner; jeg har ikke kontrolleret målene.



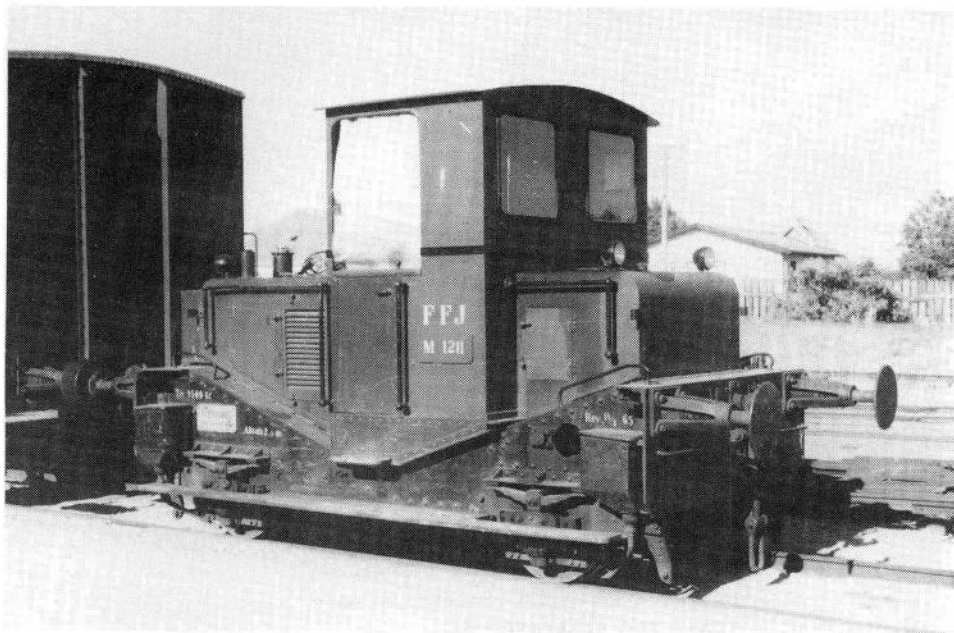


Fig. 9.

FFJs traktor M 1211 blev leveret fra Frichs i 1933 til AHTJ som MT 1 og i 1940 overført til Kaas Briketfabrik og herfra i 1960 til APB. Den bestred alt rangerarbejde på Sæby station og trafikken til og fra havnen i bedste velgående.

Som det fremgår af de andre billeder, var der sådan en almindelig hverdag en halv snes lukkede godsvogne foruden de to skinnestogsæt på stationen, og så kunne der endda være flere af de hvide vogne til slagteriet på bestemte dage, så selv få år før banens lukning var der en rimelig god godstrafik til og fra denne station.



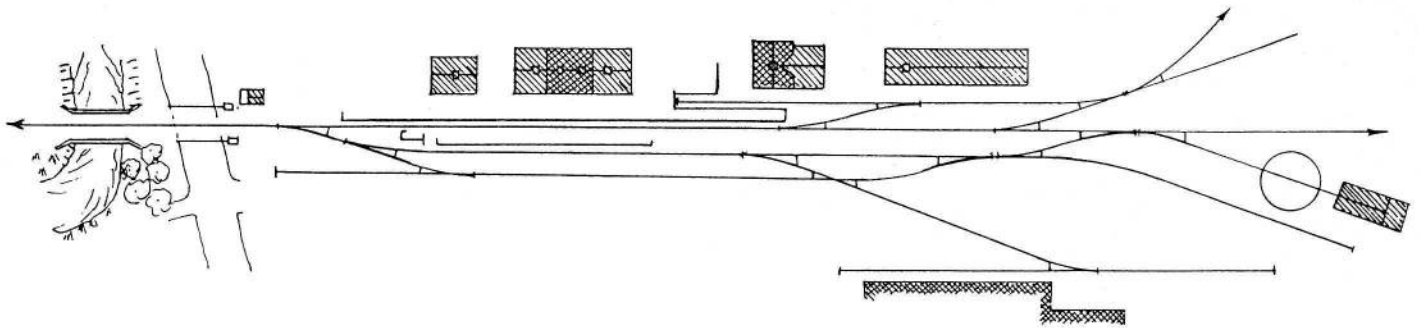
Fig. 10.

Det var egentlig ikke meningen i denne artikelserie at vise andet end spor- og bygningsmæssige ideer derudefra, samt lidt materiel til dokumentation af trafikunderlaget; men jeg har ikke kunnet dy mig for - af veneration for min gode ven William Bay - at medtage et enkelt karakteristisk eksemplar af Bays talløse ombygninger og billigst mulige moderniseringer af APBs antikverede godsvognspark, når denne nu var på heromhandlede station, nemlig AHBs QF 2311 fra Scandia i 1902, leveret som skruebremset køretøj med bremsebetjeningen i tårn; på et eller andet tidspunkt inden 1954 (formentlig allerede under eller lige efter krigen) er tårnet blevet fjernet og erstattet med en (noget medtaget) håndbremse, og vognkassen har fået påbygget den viste forlængelse, men har ellers bevaret sidevæggene uændret.



Fig. 11.

Ågte privatbanestemning, hvor den er bedst. Nordenden af hovedperonen på Sæby station med AHB Sm 5 og formentlig FFJ Sb 16" i stille venten på næste afgang, set mod nord den 13/7 1967. Bemærk henover skinnesteds tag den lange række af Q- og KL-vogne på læssespor; ved fornyet eftersyn er optalt mindst 16 godsvogne på stationen den pågældende dag.



des (hygiejnisk) afstand. Nævnte stikspor kan udgå fra spor II, hvis depotsporet (spor 3) udelades etc.

I sydenden krummer sporet hurtigt vestover og forsvinder ud af syne, så det punkt passer modelmæssigt ganske udmærket med forholdene de fleste steder. For en gangs skyld kan det være passende at se en model fra gadesiden, således at svineslagteriet danner baggrund, gerne som halv baggrundskulisse.

guldbæk

Et PS til Sæby station.

Sammen med korrekturtrykkene af foranstående artikel har Holtrup sendt ikke mindre end 73 billeder fra hans eget arkiv - og alle dækkende motiver fra Sæby - ledsaget af en pæn henstilling om "lige at kommentere dem"!

Fig. A.

Her ses indkørslen fra syd til Sæby, og der bemærkes især de to sidespor, der udgår fra havnesporet til højre, samt diverse træskure ved remisesporet.



Som den artige dreng har jeg gjort det, men dog prøvet på at udvise en vis begrænsningskunst, derved at jeg har udtaget fig. A-H som supplerende dokumentation.

Fig. B.

Samme sted set fra den modsatte side; her bemærkes bl.a. mange lukkede godsvogne ud for et privat pakhuis, som jeg ikke har fået med på skitsen, nogle oplag af sveller til venstre, samt et fritrumsmål af en meget enkel art. Bemærk også den meget tætte følge af de 3-4 sporskifter i hovedsporet, 2 endda næsten sammentrukne.



Fig. 12.

Hvis sporplanen er for omfangsrig for en modelbygger, kan grundideen fra Sæby station meget vel bruges i en noget forenklet udførelse som skitseret her.



Fig. C.
Samme sted, men set mod nord, hvor noteres stykgodsvogn ved stationens pakhús, godsvognstogets stamme i spor 1 og AHB ML 3202 rangerende i spor 3, mens FFJ M 1211 er i spor 4. Endvidere ses, at det private pakhús til højre ejes af Det Danske Gødnings-Kompagni; knækket i samme bygning bemærkes tydeligt.



Fig. D.
For en gangs skyld er også gadesiden kommet med, så modelbyggeren har mulighed for at gendanne facaden.

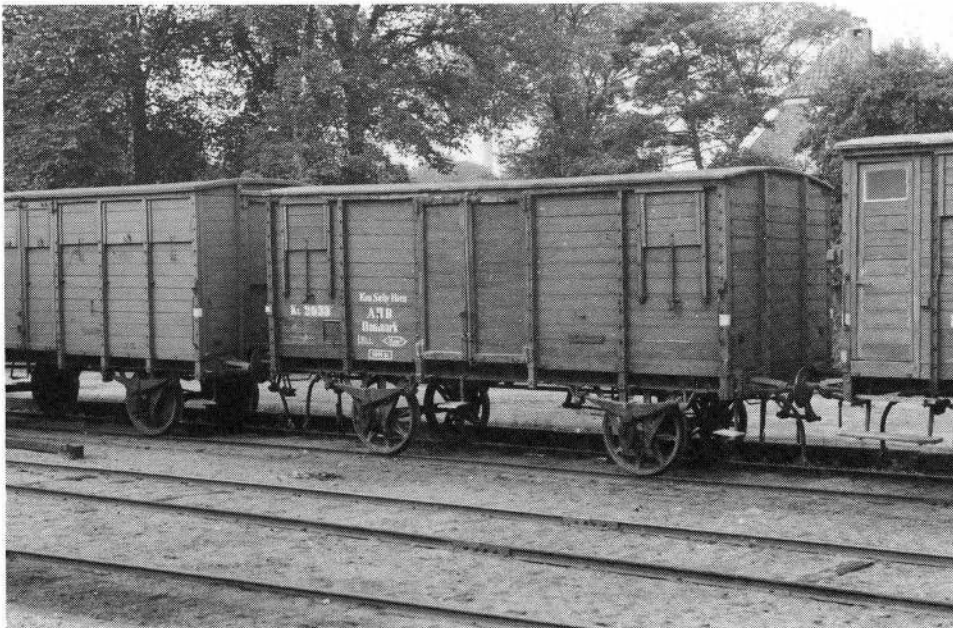


Fig. E.
Ganske vist var 2 af billedstakken fra Sæby havn, men de fortalte intet om sporforløbet, idet de alene viste et par lukkede godsvogne; men på stationen stod trods teksten: Kun Sæby Havn - nu alligevel AHB KL 2533, som blev medtaget, netop fordi teksten kan være en "ide derudefra".

Fig. F.

Ikke blot artiklens skinnebus kom "på afveje", men også AHBs ML 3202 er kommet hertil med dagens godstog, og den rangerer her - eller foretager omløb - i spor 3.

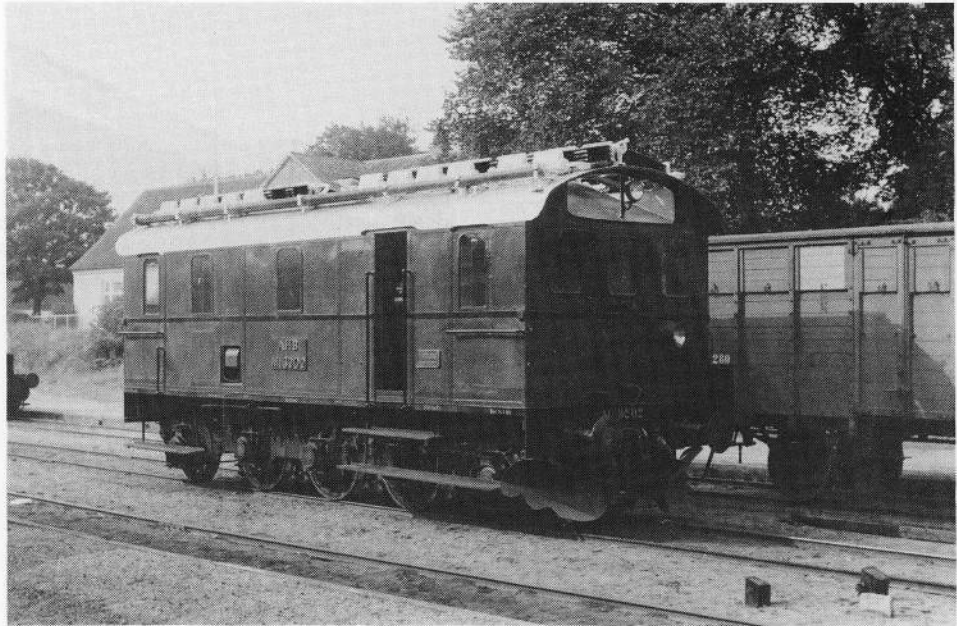


Fig. G.

Også "marcipanbrødet" AHJ ML 5206 har været på besøg med godstog; medens de foregående billeder er fra den 19/8 1964, er dette fra den 13/8 1966.



Fig. H.

Toldbudsbygningen er her med i fuld udstrækning, så man også ser trappetårnet, der er klistret på sydgavlen. Endvidere noteres, at stationens pakhhus er af træ (1 på 2) og har sirlige, diagonalsprodsede vinduer.



VILLAVEJEN

AF POVL WIND SKADHAUGE

13

Type og tid

Et hus med forskudte planer behøver ikke nødvendigvis som i VILLAVEJEN 12 at være formet som en enkelt blok eller længe. Der er i virkeligheden et væld af muligheder for en rigere udformning (og en mere spændende model) netop på grund af etageforskudningen. Ofte er to blokke koblet sammen som i dette eksempel, hvor den ene tagflade er fælles. Den centrale periode for huse af denne art kan lidt skematisk afgrænses som 1955-1965, men der er bygget adskillige lignende huse både før og efter.

Det aktuelle eksempel er fra 1960. Det blev projekteret af forfatteren for en ungdomsven, som personlig udførte en stor del af håndværksarbejdet. En række detaljer er resultatet af det nære samarbejde om opgaven. Nævnes kan fx den skrå ganglinie gennem vindfanget, som bygges på iagttagelsen af, hvorledes man i det daglige passerer gennem en dør, og giver optimal pladsudnyttelse i vindfang og forstue. Videre skal omtales den dybe garderobeniche i forstuen. Dens "hemmelighed" er, at forstuens radiator er anbragt bag det på bøjle ophængte overtøj, som derfor tørrer hurtigt. Et tredje træk er, at alle trappeløb ude som inde er ganske magelige; de er overordentlig bekvemme at gå på. Det kræver plads, men betyder samtidig mere, end man skulle tro, for kontakten mellem de forskellige dele af huset. Et fjerde eksempel på de små gennemdrøftede detaljer er, at der ikke er spejl over håndvasken i badeværelset, men nok glas; i stedet for at glæde/ærgre sig over eget udseende kan man se ud på husets omgivelser. (Et gardin kan naturligvis trækkes for efter behov.)

Huset blev efter en årrække udvidet som antydnet på beliggenhedsskitsen, idet familien voksede mere end de fleste. Ved et af soverummene i tilbygningen blev der lavet en svalegang af træ med trappe ned til haven, igen et af de lidt specielle træk, som skyldes idéudvekslingen mellem bygherre og arkitekt. - Senere igen, da nogle af børnene havde forladt reden, blev kammer og sydvendt værelse i den oprindelige del af huset sammenlagt, så boligen fik en ekstra stue af god form og belysning. Imidlertid falder alt dette uden for den tidsperiode, VILLAVEJEN drejer sig om.

Beliggenhed

Grundens form og størrelse er speciel, hvilket bl.a. skyldes en krydsende hovedkloakledning. Det har givet visse muligheder for garageplacering, som ellers ikke ville have været til stede. Men der er intet i vejen for at placere VILLAVEJEN 13 på en mere almindelig grund. Den kan dog med fordel være lidt bredere end de sædvanlige ca. 20 meter. Når blot gavl med køkken og opholdsstue vender mod vej, er placering i øvrigt mulig på alle sider af vej, men det er nødvendigt at spejlvende planen i halvdelen af tilfældene; se tekst fornedet på tegningen.

Materialer og farver

Sokkel. Grå cementpuds.
Udvendige trapper. Grå cementpuds. Gitterrist (med underliggende udsparring, som giver plads til snavs eller sne, der skræbes af fodtøjet) indfældet i øverste trin af trappe ved indgang i stueetage; kan fjernes ved rengøring. Gelænder ved udvendig kældertaple er en variation af temaet med tætsiddende balustre, men det kan også udføres på helt normal vis med lutter lodrette balustre. Gelænderet behøver ikke at males, men kan stå i sin forzinkede overflade.
Ydervægge. Blank mur i røde eller gule sten. Sålbanke i beton eller klinker. Brystninger under opholdsstuens vinduer indgår i disses konstruktion og er udvendigt beklædt med eternit-plade

(gerne malet i en eller anden farve) eller evt. brædder behandlet med brunlig træbeskyttelse.

Tagkanter. Synlige spær og lister mellem lægter. Spærender afskåret således, at de ses meget lidt, så snart man er lidt på afstand. Gavlhængsspær hænger i lægter. Vindskeder er skåret op under tagplader/skifer/tegl. Træværket kan være malet (fortrinsvis hvid eller lys tone) eller behandlet med træbeskyttelse (brun evt. sort). Tagrender og -nedløb i zink.

Tag. Eternit-bølgeplader grå eller blå, sjældnere eternitskifer, endnu sjældnere tegl, og da med undertag på grund af den lave taghældning. Inddækning med blyvinger og zinkløskanter både omkring skorsten og ved tagflades tilslutning til gavl på den høje del af huset.

Skorstenspipe. Hovedsagelig i 1950'erne var det god latin at forhindre nedbør i skorstenene ved at overdække dem. Der var flere forskellige hætter i præfabrikeret beton på markedet, og i nogle tilfælde lavede man fx i blikkenslagerarbejde et hvælvet tag på fire tynde ben, som blev støbt fast i den sædvanlige afdækning. Men til samme formål kunne man også som vist her afdække med en betonplade uden hul og til gengæld udspare en åbning i alle fire sider af pipeben. (Efterhånden viste det sig, at ideen ikke var så god endda. Der blev dårligere træk og større risiko for løbesod, idet den årlige nedbørsmængde er langt mindre end den vandmængde, som indeholdes i skorstensrøgen.) Skorstenspipes murværk udføres som husets facader.

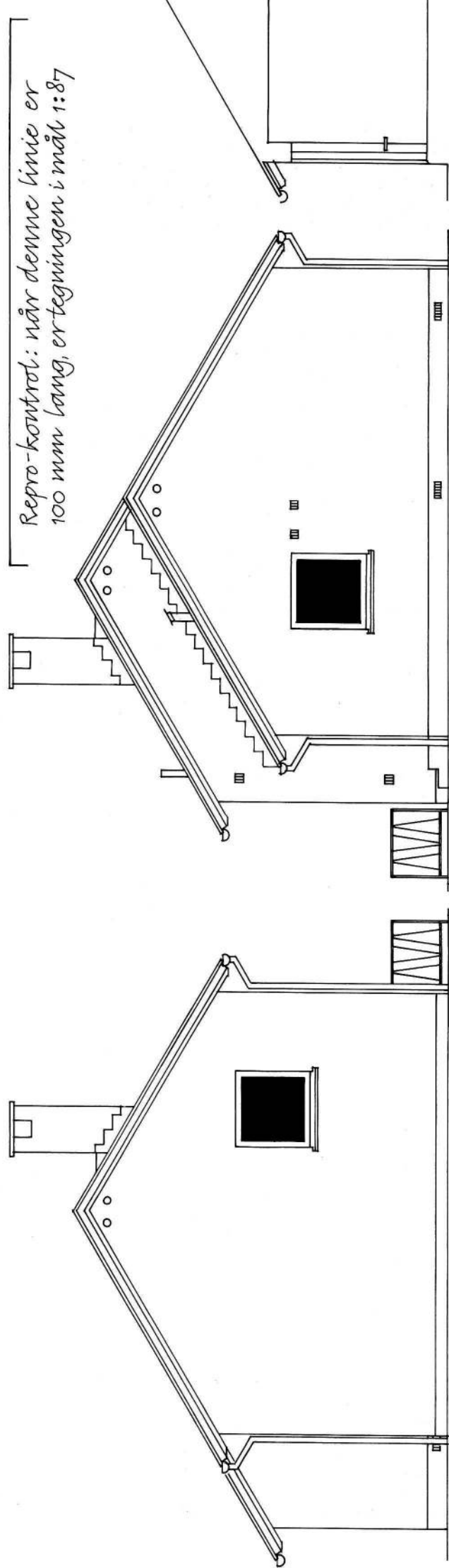
Vinduer og udvendige døre. I 1960 var det endnu ret almindeligt at male vinduer og udvendige døre, evt. i to farver, d.v.s. det "stående" og det "gående" hver for sig. Men brugen af træbeskyttelse var ved at slå igennem, først kun på oplukkelige vinduesrammer, siden også på karme og døre.

Omgivelser. Køkkenhave i det på beliggenhedsskitsen nordøstlige hjørne, eller i en brømme langs hele østskellet. I øvrigt opholdshave med legemuligheder, fx gyngestativ og sandkasse.

10 meter

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

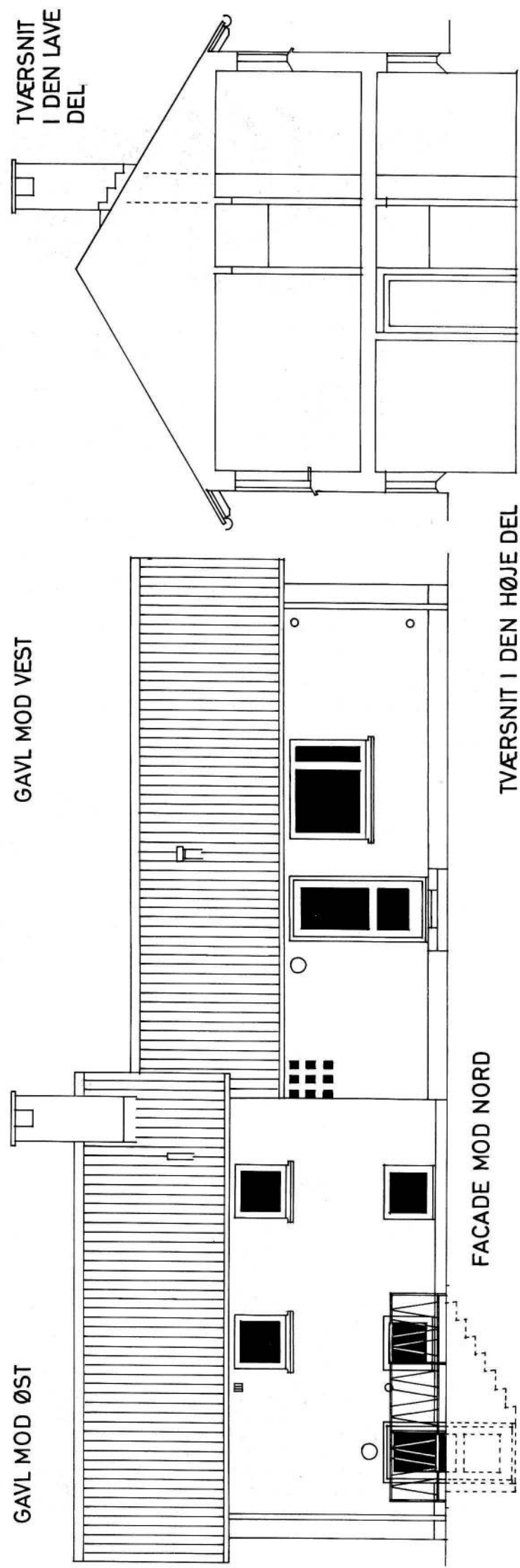
Repro-kontrol: når denne linie er 100 mm lang, er tegningen i mål 1:87



GAVL MOD ØST

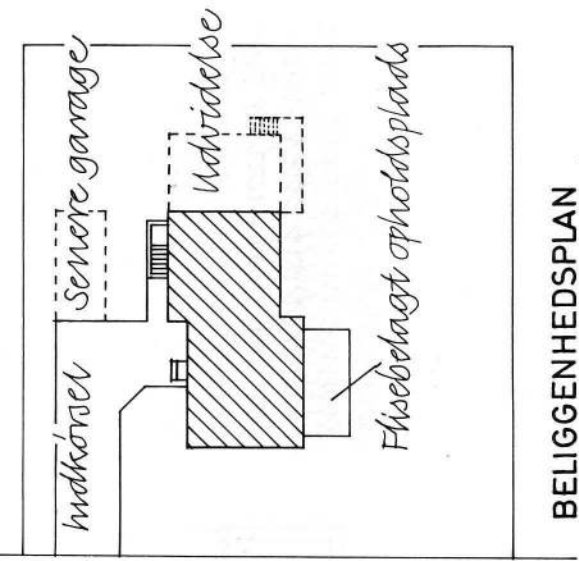
GAVL MOD VEST

TVÆRSNIT I DEN LAVE DEL



FACADE MOD NORD

TVÆRSNIT I DEN HØJE DEL



BELIGGENHEDSPLAN

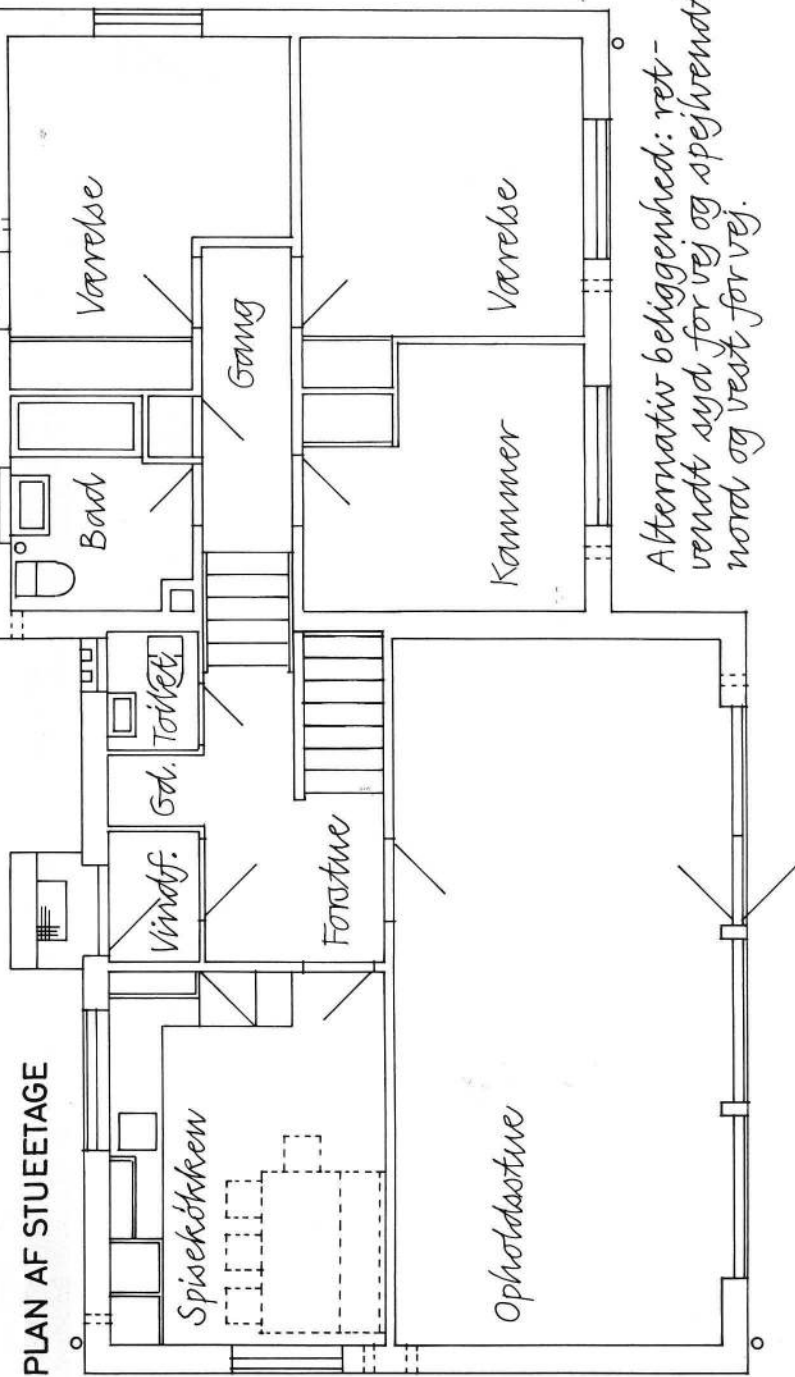
Alternativer: se nedenfor



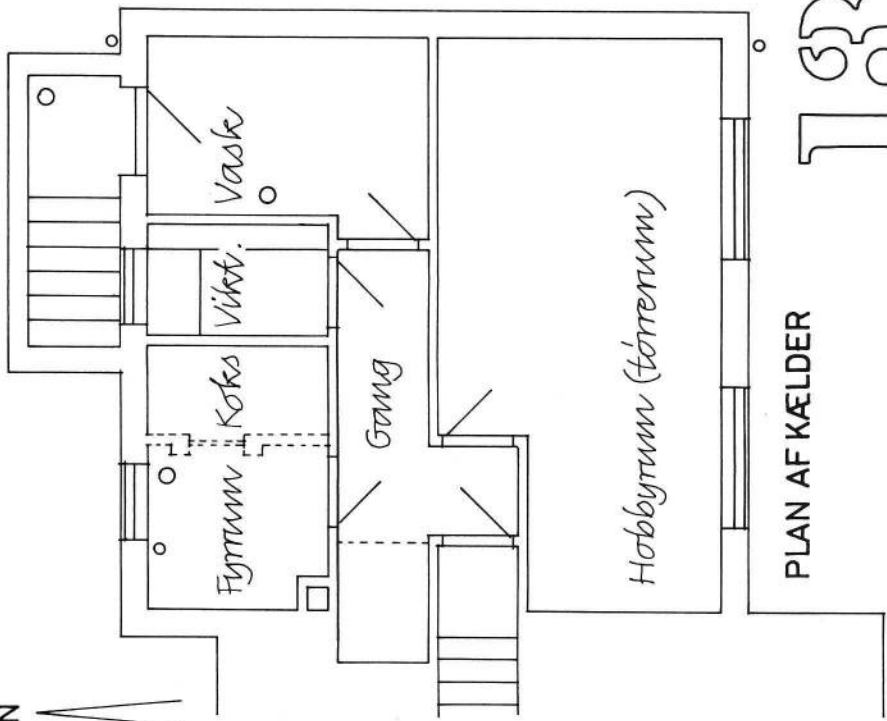
FACADE MOD SYD



PLAN AF STUEETAGE

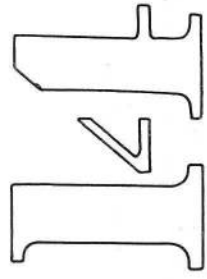


Alternativ beliggenhed: ret-
vendt syd for vej og spejlvendt
nord og vest for vej.

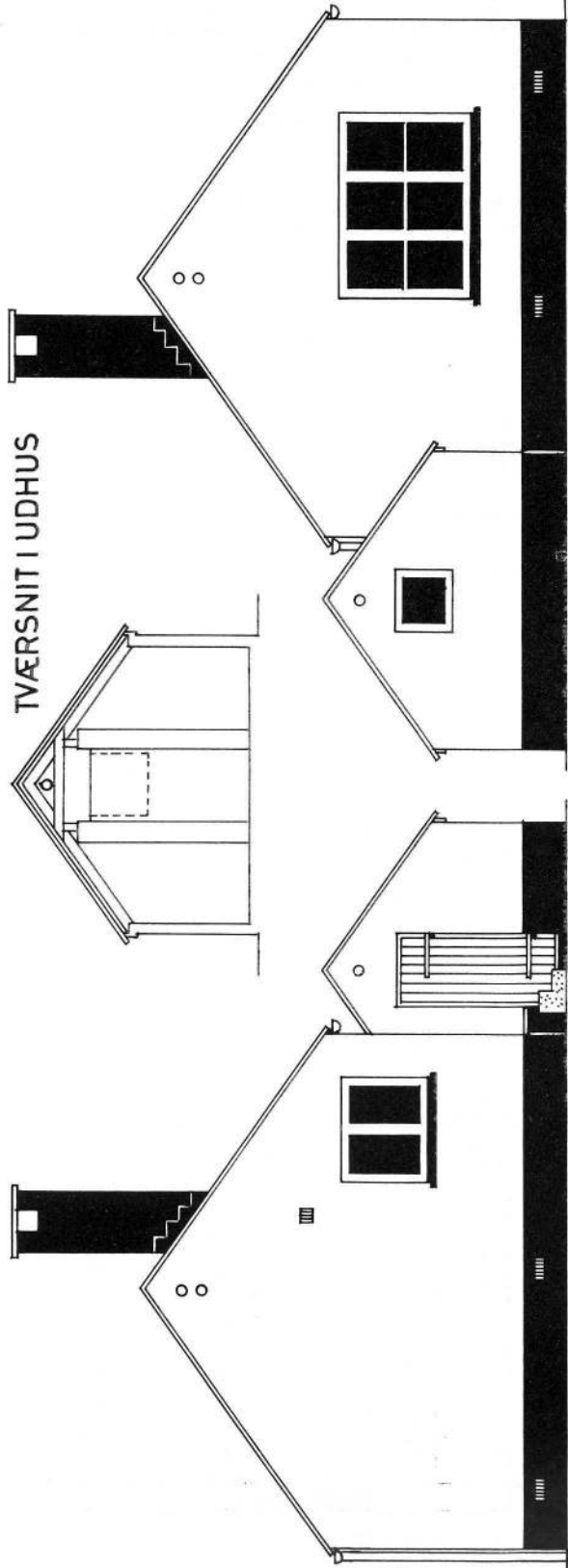


PLAN AF KÆLDER

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 meter



TVÆRSNIT I UDHUS



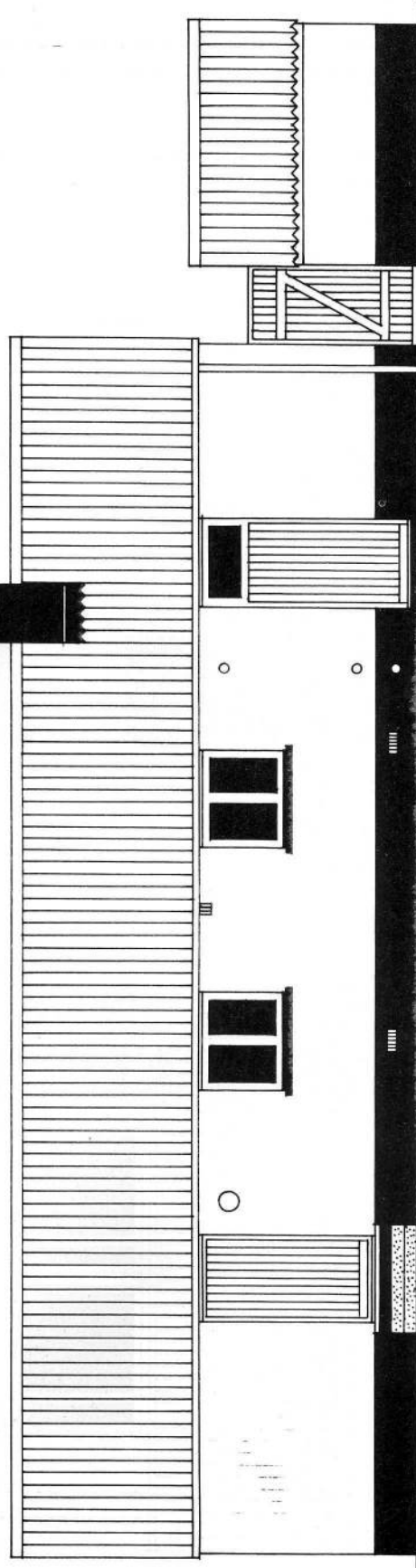
GAVLE MOD VEJ (MOD ØST)

GAVLE MOD BAGHAVE (MOD VEST)

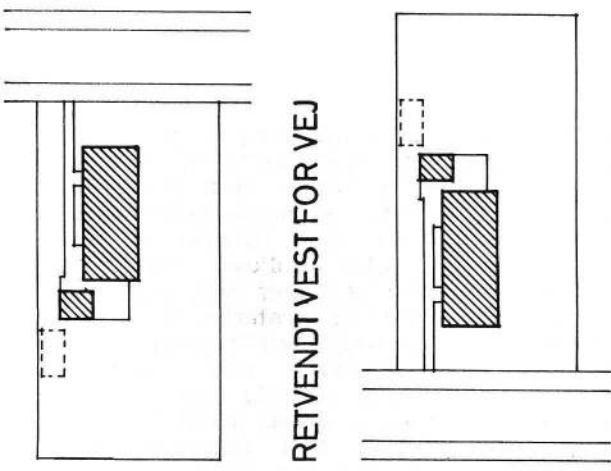
TVÆRSNIT I BEBOELSESHUS

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

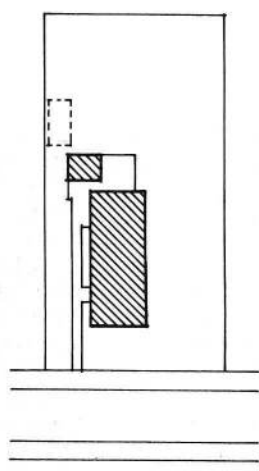
På beliggenhedsplaner er omruds af en senere garage vist punkteret. Original beliggenhed er vest for vej. Men i spejlvendt udgave kunne huset også være placeret det eller syd for vej. Dermed er tyden mindre egnet nord for vej, idet opholdstuenes garvinde der vil vende mod nord. En evt. udsigt kan dog spille ind.



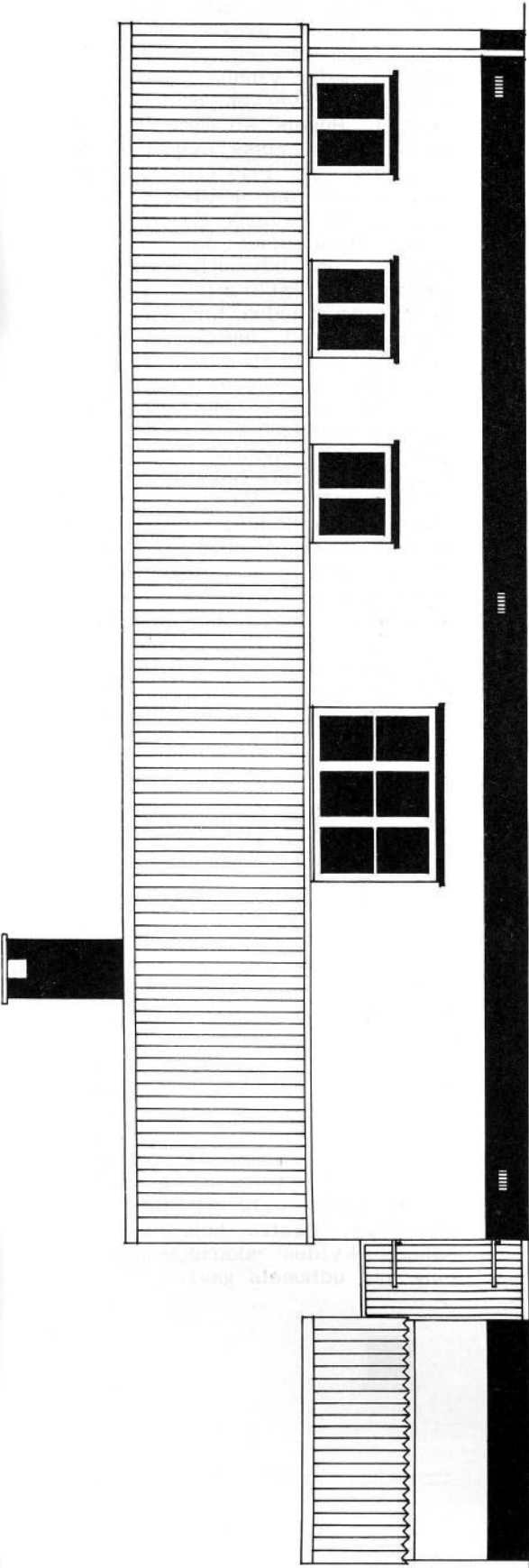
INDGANGSSIDE (FACADE MOD NORD)



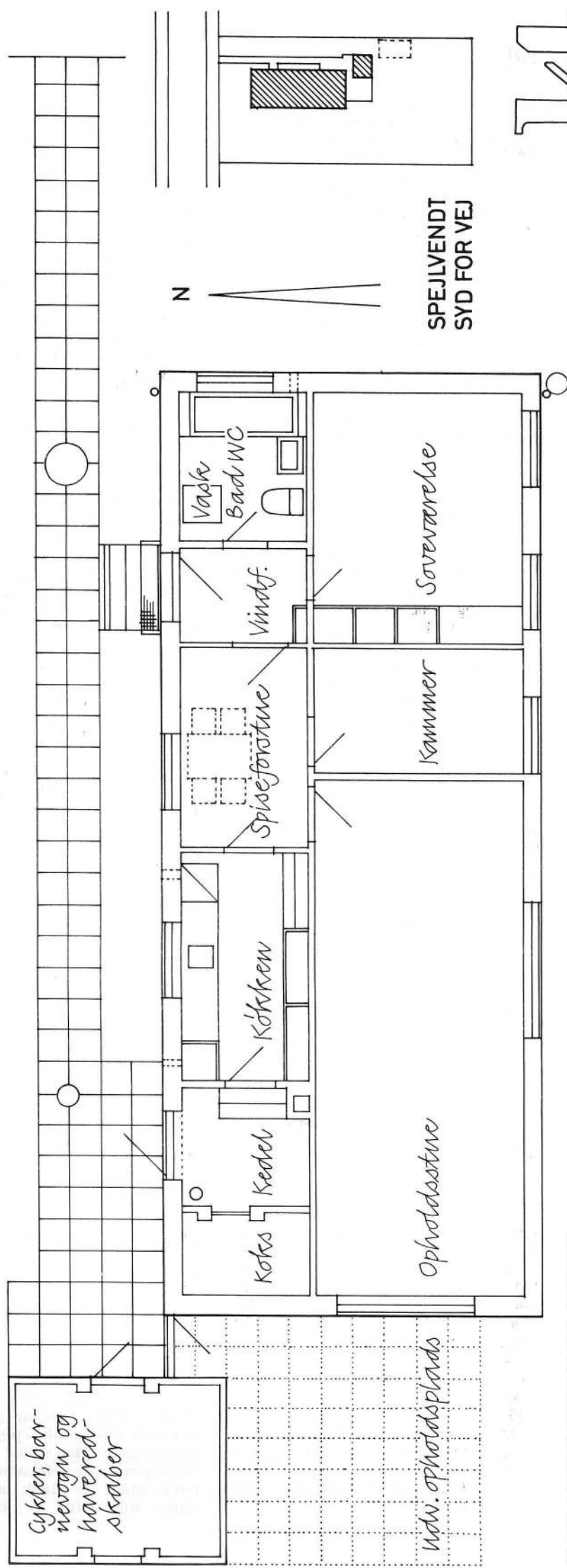
RETVENDT VEST FOR VEJ



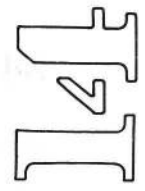
SPEJLVENDT ØST FOR VEJ



HAVESIDE (FACADE MOD SYD)

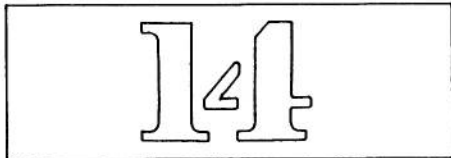


SPEJLVENDT SYD FOR VEJ



PLAN AF BEBOELSE OG UDHUS

Frugttræer og -buske som pryde. Indkørsel og forplads belagt med perlesten, evt. indfældet sti af betonfliser fra fortov til hoveddør og udvendig kældertrappe. Stort areal langs opholdsstuen vindues- og havedørspartier belagt med betonfliser; i 1960 var der allerede som nu et stort udvalg i formater og størrelser.



Type og tid

I løbet af 1950'erne blev en stadig større del af de nye enfamiliehuse bygget som etplanshuse (og samtidig gik betegnelsen villa i nogen grad ud af brug). Det var i første række økonomiske forhold, som lå bag; det var næsten umuligt at finansiere et nybyggeri uden statslån som supplement til de sparsomt tildelte kredit- og hypotekforeningslån, og lovgivningen herom stillede krav til størrelse, kvalitet og pris, som i høj grad kanaliserede udviklingen. Men interessen for etplanshusets iboende kvaliteter var også ved at brede sig, og i de følgende 2-3 årtier blev etplanshuse dominerende i nye haveboligkvarterer. Der skete samtidig en industrialisering, som endnu i 1950'erne var praktisk taget ukendt.

I nærværende serie gives med tre forskellige eksempler et indtryk af, hvorledes man netop i 1950'erne, mens den håndværksmæssige udførelse endnu var ganske traditionel, søgte at udvikle ideen i forskellige retninger. Det første eksempel, VILLAVEJEN 14, blev tegnet af forfatteren til eget brug og beboet af hans familie i 11 år. Forfatteren bekendt er der kun opført dette ene eksemplar (som han kom til at sætte stor pris på). Projektering og prisindhentning fandt sted i efteråret 1954, og derefter gik der et års tid, før ansøgning om statslån kunne bevilges. Indflytning fandt sted Sct. Hansaften 1956. Det murede udhus var samtidigt i opførelse, men oprindelig tænkt som en lidt mere langstrakt træbygning. Denne blev imidlertid forhindret af lokale servitutbestemmelser. Disse forbød træbygninger, men blev for resten ophævet kort efter, at det murede udhus (mod merpris) var etableret. Ak ja.

Den høje sokkel i kombination med de ligeledes høje vinduesbrystninger i soverum m.v. giver noget af den tryghed og sikkerhed mod indblik, som man ellers har på 1. sal eller i en stueetage, der er hævet på grund af underliggende kælder med vinduer over terræn. Til gengæld er brystningen under opholdsstuen vinduer udpræget lav, så den visuelle kontakt med haven styrkes. Der blev vilje givet afkald på havedør, primært for at undgå små børns indslæbning af sand og mudder gennem stuen. (Men den senere ejer, en enlig dame, byggede lidt om på huset og fik bl.a. en hæveskydedør i vestgavlen.)

Med skrå, brædebelagte lofter og lav facadehøjde, hvor fodrem for tagværk samtidig er vinduesoverdækning, er der både sparet materialer og tilført rummene en særlig stemning.

I planløsningen er egentlige korridorarealer undgået. I praksis fungerede indgangen gennem kedelrummet som familiens daglige indgang; den forreste dør var mest for gæster. På dette punkt samt ved forholdet mellem længde og bredde minder huset om et traditionelt stuehus på landet, hvilket i nogen grad også var tilstræbt.

Forskellige indretningsmæssige finesser kan ikke ses på tegningen og vil heller ikke kunne ses på en model, hvorfor de forbigås i tavshed.

Beliggenhed

Der er på tegningen gjort rede for de muligheder, som er til stede, når gavl vender mod vej og der tages hensyn til senere garage (samt rigelig gæsteparkering). Huset kan - syd og vest for vej - også lægges med langsiden i front og bør da være spejlvendt vest for vej. Udhus og garage placeres i disse tilfælde lidt anderledes i forhold til selve huset.

Materialer og farver

Sokkel. Sorttjæret, senere sortmalet.

Indgangstrappe. Ved hoveddør "trinbræt" af varmforzinket gitterrist med indstøbte bæringer. Foran "brættet" (se især gavl mod vej på tegningen) en lille betontrappe, helt uafhængig af huset og uden egentlig fundering. (Princippet er ikke ulig situationen, når man i gamle dage Amerika skulle stige op i en jernbanevogn fra en af de lave, nærmest symbolske perroner).

Ydervægge. Det var oprindelig meningen, at facaderne skulle have stået i blank mur af gule sten. Men midt i 1950'erne var

det stadig billigere at mure med flamsten ("gårdmur") og derefter filtse og kalke. Som sagt, så gjort - for at holde husets pris inden for den tilladte ramme. Senere blev kalken, der ved iblanding af okker var gul, vasket ned og erstattet med rød plasticmaling. Den begyndte som bornholmskrød, men falmede snart på en uheldig måde. Endnu et forsøg i samme retning fulgte og gav et lidt længerevarende resultat. Men den senere ejer fik gjort huset gult igen, dog i en svag tone. Såløb var og er sorte som soklen. Såløb er udeladt under vindue i udhus.

Tagkanter. Hverken gesims eller udhæng. Husets stramme form er inspireret af visse bygninger fra 1930'erne og 1940'erne - bygninger, som der i de senere år igen er en tendens til at efterligne. Brunbejdet dækbræt over vinduer og udvendige døre i langsider. Dækbrættet går en halv tomme neden for karmen og ligger an mod dennes yderside. Men da dækbrættet går op bag tagrenden og ligger i skygge, ses det næsten ikke (hvilket også er meningen).

Tagrender og -nedløb i zink.

Tag. Grå eternit-bølgeplader med vinkelrygning. Alternativer; blå eternit-bølgeplader, hvorimod eternit-skifer (uanset farve) og tegl var for dyre muligheder.

Skorstenspipe. Sorttjæret, senere sortmalet. Grå betonafdækning uden hul. Til gengæld åbning i alle fire sider af pipen. Inddækning i tag med bly og zink.

Skorsten senere fjernet efter overgang til fjernvarme. Som næsten altid et tab for husets udseende.

Vinduer. Oprindeligt hvidmalede. Under ny ejer ændret til gråblå karme med hvide rammer.

Udvendige døre i bolig. Oprindeligt mørk dæmpet turkis i hvid karm. Senere ændret til gråblå i hvid karm.

Dør i udhus samt mellem udhus og beboelse brunbejdet revledør med ru pløjede brædder i hvidmalet karm.

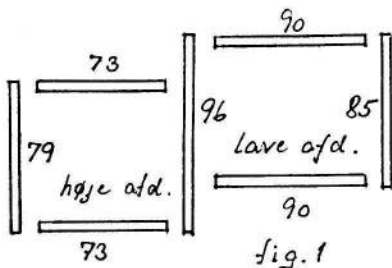
Omgivelser. Ingen egentlig køkkenhave, men frugttræer og -buske indpasset i opholds- og legehaver. Mange træer til at begynde med for hurtigt at give læ. Oprindeligt omfang af betonflisebelægning vist i fuld udstrækning. Ekstra belægning ved udhus skyldes skarnkasseplacering ved udhusets gavl.

Vi Bygger

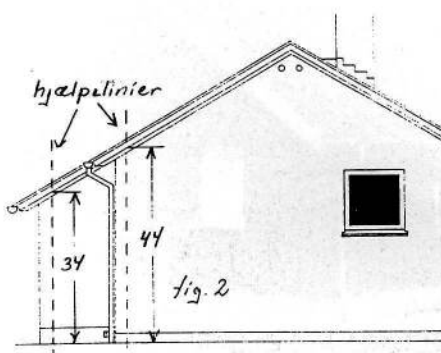
Villavejen 13

Som ved de tidligere omtalte bygninger bringes ingen egentlig byggebeskrivelse, - og dog. Dette hus med både forskudte planer og to afdelinger, der er forskudt sideværts i forhold til hinanden, er nok lidt sværere end de tidligere omtalte. Derfor denne gang en lidt udvidet - om ikke fuldstændig - vejledning.

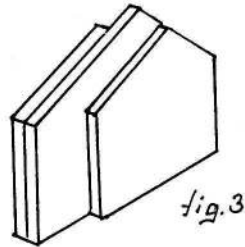
I dette tilfælde, som ved de øvrige bygninger, er jeg begyndt med at tegne/overføre bygningens vægge på et stykke krydsfiner. Tag eventuelt en fotokopi af tegningen i SP og læg den på krydsfinerpladen med et stykke carbonpapir imellem. På denne måde overføres de enkelte vægge, idet man må huske at fratække materialetykkelsen ved gavlene.



Til gengæld skal sidevæggene være lidt højere end det umiddelbart fremgår af tegningen, idet det øverste af væggene er skjult af tagudhænget og tagrenden. Benyttes f.eks. 3 mm krydsfiner, kan man på gavltegningerne tegne en "hjælpelinie" 3 mm fra hjørnerne (svarende til sidevæggens materialetykkelse). Vi ser derved, at sidevæggene skal være henholdsvis 34 og 44 mm høje i den lave og den høje afdeling.



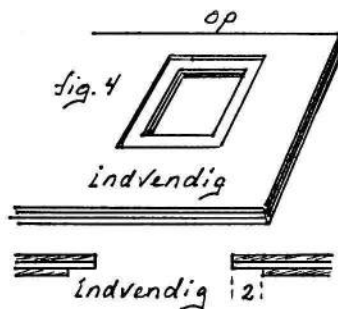
Når de 3 gavle er savet ud - alle i fuld bredde - lægges de sammen som de til sin tid skal sidde i bygningen, og med fx en fil rettes de til, så de passer til hinanden.



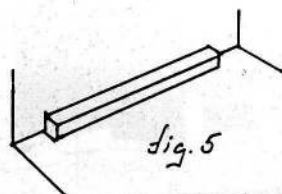
Siderne savnes ud som anført og afrettes foroven med et lille fald mod bygningens yderside, svarende til tagets hældning, medens vinduerne savnes ud med løvsav. Det skal bemærkes, at jeg her - ligesom ved Villavejen 11 og 12 - har udeladt den udvendige kældernedgang og kælderdoor. Kælderdoor kan enten helt udelades eller evt. erstattes af et lille vindue svarende til de to øvrige. I givet fald kan vinduet så senere ændres til en kælderdoor, hvis det altså skulle blive aktuelt.

Vinduerne savnes nu ud med løvsaven og gås efter med en lille fil, ligesom vinduernes underkant gives et svagt fald ud efter for at der senere kan limes en lille sålbænk på.

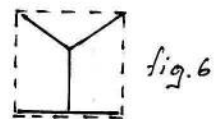
Herefter skræller jeg det inderste lag finer af i en ca. 2 mm bred fals rundt om vinduesåbningerne. I denne fals skal "ruderne" senere indfældes.



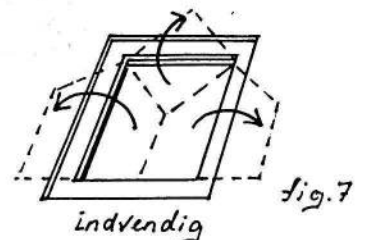
Huset limes nu sammen, og kan eventuelt forstærkes ved at lime en lille træliste (tændstik) ind i hjørnerne. Til sidst rettes husets sider og gavle af med en fil, både ved hjørnerne og på sidernes og gavlenes overkanter.



Huset beklædes nu med murstenspapir. Jeg beklæder først hele siden uden hensyn til vinduer og døre. Murstenspapiret gøres vådt på bagsiden (ligesom ved tapetsering) for at papiret kan få lejlighed til at udvide sig, inden det limes på huset (én væg ad gangen!). Herefter påføres huset den nødvendige lim, der udjævnes med en lille pensel, og murstenspapiret sættes fast. Når limen er tør, og papiret har trukket sig sammen igen, skulle væggen være helt glat, og papiret over vinduesåbningerne er helt stramt som et trommeskind. Herefter skærer jeg nogle ridser i murstenspapiret, som vist i fig. 6. Dels et

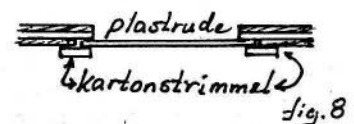


snit nøjagtigt langs vinduesåbningens underkant, dels i "Y-form" i selve åbningen. Herved fremkommer tre "flapper", som nu kan påføres lidt lim - forsigtigt, indefra - hvorefter flapperne bøjes ind i åbningerne og trykkes fast der.



Herefter klippes klart plast til, så det passer i falsen indvendig, og medens "ruden" forsigtigt holdes på plads, ridses udefra med en nål el. lign. langs vinduets kanter for at markere, hvor vinduesrammen skal placeres. Hvidt selvklæbende papir skæres i strimler og sættes på den klare plast som vinduesrammer.

Når de færdige vinduer er placeret i den udskårne fals, sikres de mod at falde ind i huset ved pålimning af nogle små kartonstrimler rundt om vinduerne.



Det store vinduesparti er fremstillet i plasticard, hvori vinduerne udsaves med løvsav eller udskæres med en hobbykniv, medens de bærende stolper illuderes med passende plaststrimler.

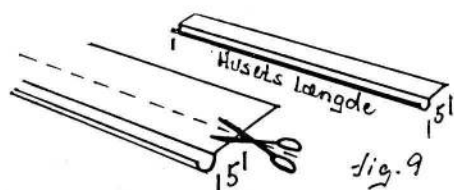
Nu klippes gardiner af diverse materialer, f.eks. kulørte servietter, køkkenrulle eller lignende papirtyper. Eventuelt kan benyttes udklip fra varekataloger fra stormagasiner o.l.

Gardinerne klippes til og limes fast indvendig, ligesom sâlbænke i form af f.eks. tynde kartonstrimler limes på udvendig, nederst i vinduesåbningen.

Tag

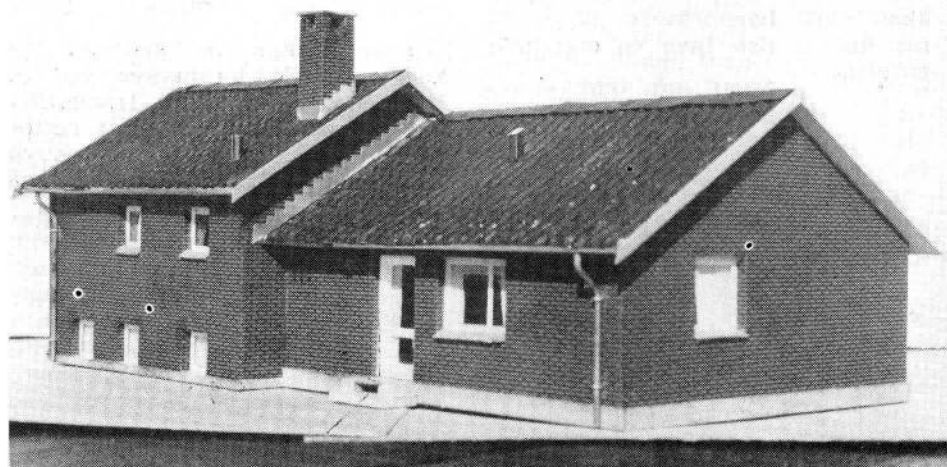
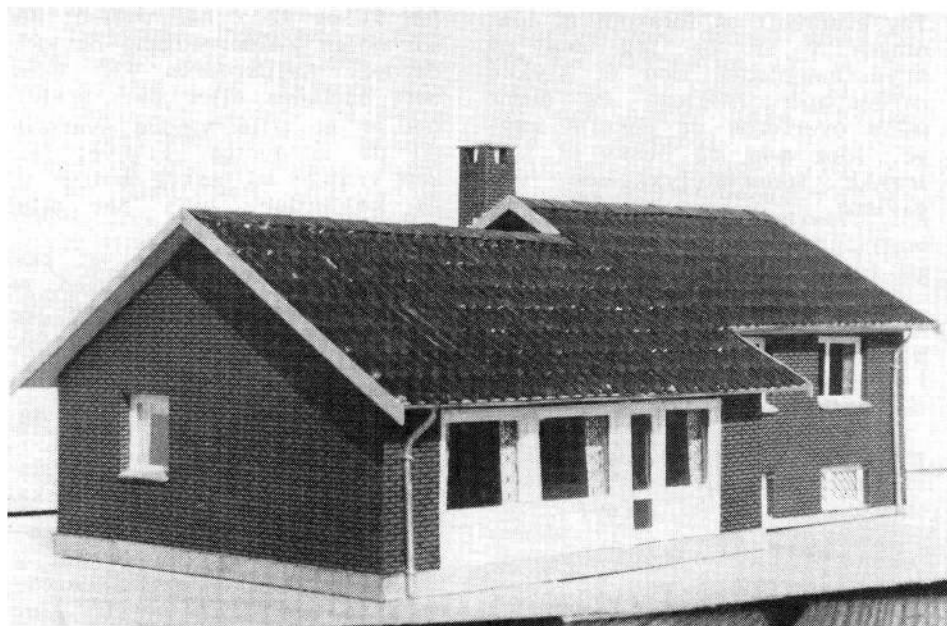
Mellem gavlspidserne limes et par trælister for at sikre, at taget ikke senere bliver svajrygget. Kartonstykker tilpasses som tag og limes fast.

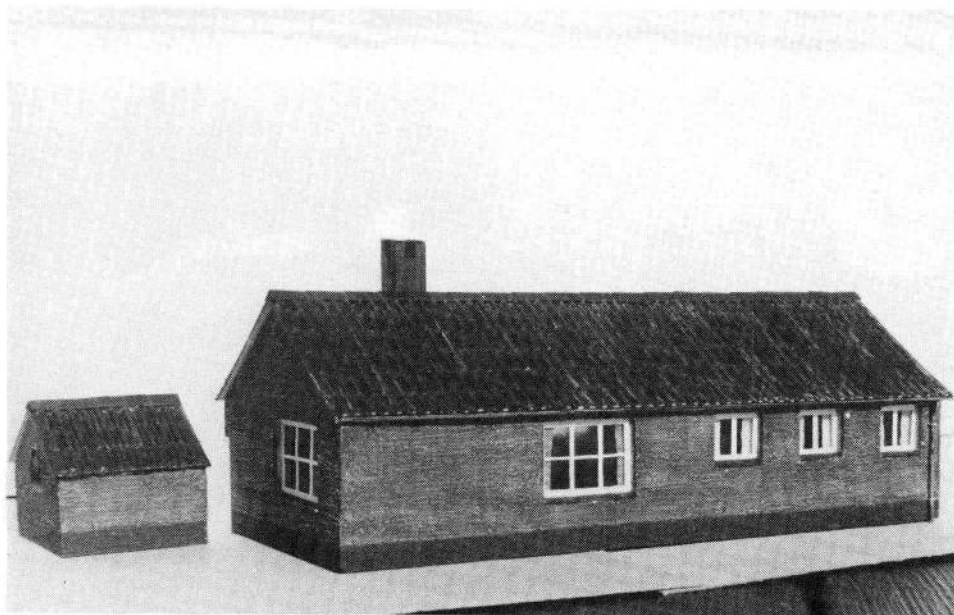
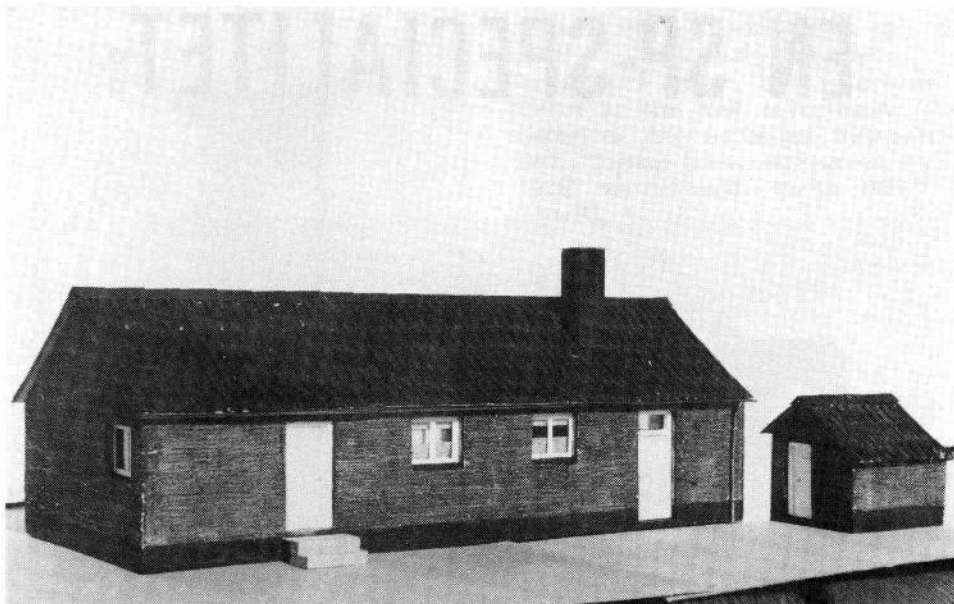
På dette tidspunkt laver jeg tagrender, hvilket foregår således: I en 15-20 cm halvård træklods med helt lige årer på langs i træet trykkes med en gammel kuglepen en rende (grøft) langs en lineal. Oven på denne rende lægges, langs med fordybningen og netop dækkende denne, et tyndt stykke blødt metal- eller blikplade, eller måske et stykke udglattet tandpastatube eller "skålen" fra et fyrfadlys. Med kuglepennen trykkes de yderste ca. 2 mm af pladen ned i træklodsens rende. Ca. 4-5 mm fra den således trykkede "tagrende" klippes renden fra resten af pladen. Tagrenderne lægges til side indtil "eternit-taget" er klar til at blive limet fast.



"Eternit-taget" er her fremstillet af småbølget bølgepap (af samme type som jeg ellers bruger som tagsten - fra forskellige typer hindbærroulade o.l.). Dette bølgepap (ca. 31 bølger pr. 10 cm) kan også i heldige tilfælde findes som indpakningsmateriale.

Det tilpassede stykke bølgepap skal nu ridses på tværs af bølgerne for at illudere tagplader. Disse tagplader er i virkeligheden 122 eller 61 cm lange. Herfra går et overlæg på 15-20 cm, alt efter taghældningen, hvilket vil sige, at vinkel i størrelse 1:87 skal illudere tagpladerne ved at ridse bølgepapet, med en hobbykniv, for





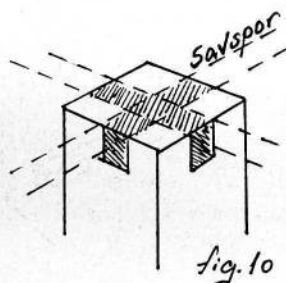
hver ca. 12 mm (ved store/hele plader) eller ca. 5,1 mm (ved små/halve plader). Jeg har valgt de små, halve plader, men for at få pladeoverlappingerne til at flugte hen over taget ved de to forskudte afdelinger af huset, har det været nødvendigt at gøre tagpladerne lidt længere (højere) dvs. 6,3 mm, hvilket svarer til, at taget over det store vinduesparti går 3 tagplader (19 mm) længere ned end taget over den høje afdeling af huset.

Idet taget limes fast indsættes de små stykker tagrende nederst på taget, mellem kartontaget og bølgepapet.

Taget males i den aktuelle farve (gråt som ældre eternittage eller blåsort som nyere typer) hvorefter rygningplader limes på (= en kraftig papirstrimmel 7 mm bred sammenfoldes langs

midten og klippes i 10 mm lange stykker, der limes på tagryggen og males som taget). Husk at male taget først inden der limes rygningplader på - det er næsten umuligt at komme til at male ordentligt inde i alle de hulrum der opstår under rygningpladerne.

I skorstenen - en træliste - saves de viste røgåbninger med en løvsav, og den saves af på længde og beklædes med mur-



stenspapir. Når papiret er tørt, gives papiret i åbningerne et rids ned gennem midten af åbningen, hvorefter de to halvdele af papiret kan limes fast til åbningens sider. Herefter tilsværetes røgåbningen med lidt sort farve og der lægges en cementplade (karton) over.

Nedløbsrør illuderes med en passende ståltråd (ca. 1 mm ø f.eks. kontorclips) medens inddækninger kan illuderes med f. eks. tandpastatube.

Vindskeder er fremstillet af kartonstrimler, medens lampen udenfor hoveddøren er en gammel nipsenål med stort hoved.

Villavejen 14

Huset er udsavet i krydsfiner efter ganske samme retningslinier som ovenfor nævnt, medens den filtsede og kalkede ydermur er illuderet ved "påmaling" af en tynd gipsvælling. En lille smule gips blandes med lidt hvid lim og lidt mælk (limen for bedre at binde til træet, mælken for at forsinke gipsens afbinding) til en lind, flødeagtig konsistens, hvorefter blandingen males på med en lille pensel.

Når denne blanding er tør, kan der males med f.eks. plastmaling eller, som i dette tilfælde med en tilnærmelsesvis bornholmsk/svensk-rød træbeskyttelsesvædske.

Døre i husene og udvendig dør mellem udhus og beboelse er fremstillet af plasticard forsynet med riller med 1 mm mellemrum.

Herudover ingen bemærkninger.

E.V.P.

NYT FRA DSB

I Århus-området har DSB nu måttet opgive at bruge det sædvanlige slogan "Tag Toget". Det har nemlig vist sig, at århusianerne ikke vil stille det på plads igen. Det var for resten i samme by, vor udsendte medarbejder i sidste måned hørte følgende replikskifte på gaden:

-Har du hørt, at DSB tænker i nye baner?

-Ja, men det gør da ikke spor!

DSB's planer om indførelse af toetagers vogne på den nordsjællandske Kystbane er blevet kritiseret skarpt. Modstanderne hævder, at netop på denne strækning er en stor del af klientellet i forvejen ovenpå.

ØSTBANENS BEHOLDERVOGNE
- OG DE ANDRE

Kun få af de danske privatbaner har haft beholdervogne i vognparken. "Har haft" er helt bogstaveligt for disse, for de har det ikke mere. Kun én privatbane har i dag beholdervogn i vognparken, og det har man endda ikke haft før: Østbanen. Med Østbanens logo kører i dag én beholdervogn til transport af brændselolie fra TEXACO i Køge til banens depoter, især i Hårlev. Vognens skæbne kan fortælle en længere historie om oliefirmaernes forhold og samfundet i det hele taget i de sidste 50 år.

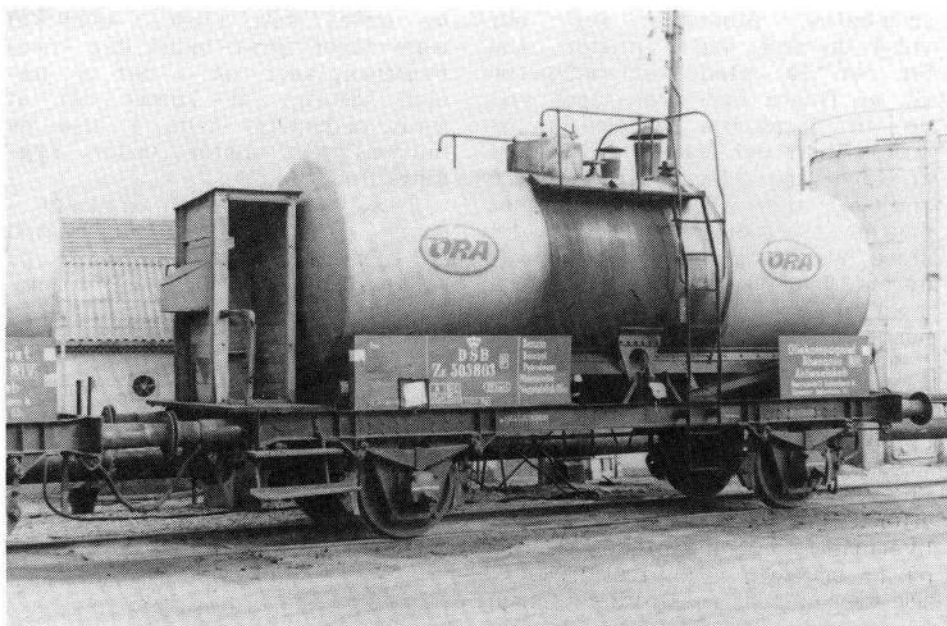
"23 Østbanen 700 1 801-5", som vognen officielt hedder i dag, blev bygget i 1942 sammen med 2 tilsvarende vogne af vognfabrikken Scandia i Randers til OLIEFIRMAET RHENANIA A/S. Bevarede originaltegninger omtaler, at beholderen kom fra Kastrup Maskinfabrik, så antagelig har Scandia bygget undervognen og foretaget monteringen. I 1943 leveredes yderligere 2 vogne og i 1944 endnu 2. Alle vognene var stort set ens, kun havde de 2 sidste lidt længere akselafstand end de første. Vognene havde sortmalet undervogn og sølvbronceret beholder. Der foreligger ikke oplysninger om bremsehuesets farve, men det har nok været brunmalet. Vognene blev registreret som privatejede godsvogne ved DSB og fik benævnelsen ZE 503801-807. Heraf havde 503801 og 503804 trykluftbremse og de øvrige trykluftledning. Nr. 502802-805 havde indbygget varmespiral (til dampvarme med varmekoblinger i tankgavl fjernet fra skruebremsen). Påskrifter med vognnummer, tilladt befordring og vognejer fandtes på store sortmalede tavler på hver side af vognen. Der var til en vis grad tale om en standardtype, som også blev leveret til

Scandia's fabriksfoto af den færdige vogn. Det er den, der i dag kan ses på Østbanen i en noget anden bemaling. (Arkiv JMJK)

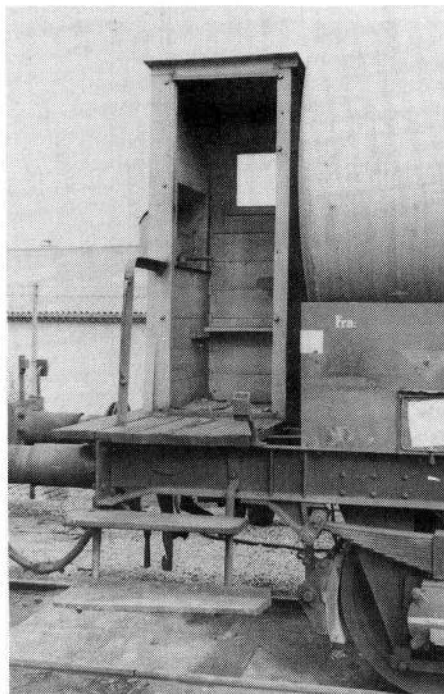
ZE 503802 set fra den side, hvor bremsehuset vender "bagsiden" til. Denne vogn blev udrangeret i 1986. Vordingborg november 1965 (Niels Krøyer)

ZE 503803 set fra den side, hvor bremsehuset vender "forsiden" ud mod fotografen. Til venstre skimtes et hjørne af endnu en vogn. Den har trykluftbremse og varmespiral, så det må være 503804. Men den har jeg ikke foto af! Masned-sund, marts 1967 (JB-P)

EN SP-SPECIALITET:



Et kikk ind i bremsehuset på 503803. Der mangler et par brædder i sædet, men ellers er det vist som ved leveringen. Døren er dog forlængst forsvundet. Vognen blev udrangeret i 1986. Masnedsund, marts 1967 (JB-P)



andre oliefirmaer. Lasteevnen var 17,0 t, tankindhold 19,2 m³ og taravægten 11-12 t. Vognene måtte befordre benzin, benzol, mineralske og vegetabiliske olier (herunder smøreolier) i vognladninger.

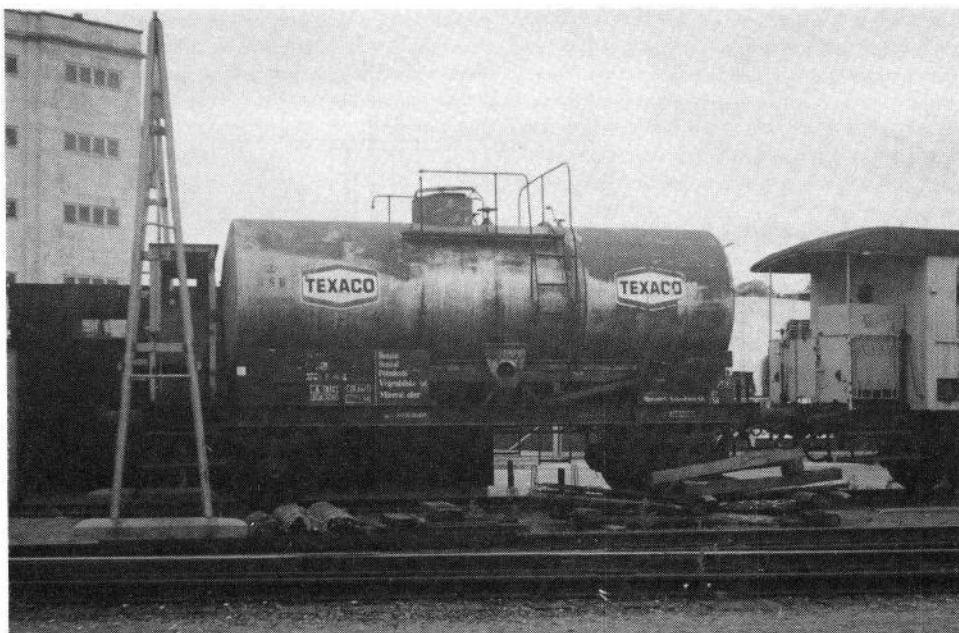
Nu var benzin og olie ikke det, der var mest af under 2. verdenskrig, i hvert fald ikke til almindelige borgere, så det er sandsynligt, at nogle af vognene har været beslaglagt af den tyske værnemagt til dens transport af benzin og olie. Det samme skete for en del af de andre olieselskabers vogne. Vognene kom sikkert vidt omkring

på denne måde, men nogle kom ikke hjem igen og måtte efter krigen regnes for at være gået tabt. Alle Rhenania-vognene kom dog hjem igen og kunne gøre nytte i samfundet, da olieforsyningerne igen blev normale.

I årenes løb blev farverne ændret lidt. Efter krigen blev vognene muligvis malet med grøn tank og sort bremsehus og undervogn. I 1960'erne så vognene således ud: Sort undervogn, gråt bremsehus og grå beholder, firmaskilt med rød tekst på hvid bund afgrænset af en grøn streg. Vognene adskilte sig lidt fra andre vogne ved at have bevaret bremsehuset på et tidspunkt, hvor samtlige andre godsvogne forlængst havde fået åben rangerkruebremseplatform. Størstedelen af ORA-vognene fik først fjernet bremsehuset i slutningen af 1960'erne. Dengang havde vognene samme hjemsted som tidligere: Københavns Godsbangård.

I 1969 blev ORA overtaget af Texaco i forbindelse med omstrukturering af det danske oliemarked. Vognenes påskrift blev derfor ændret i overensstemmelse hermed: De fik Texaco-mærker med sort tekst på hvid bund i en ramme af fed streg foroven og forneden og tynd streg i siderne. I 1973 havde vognene fået "computer-numre", en forførdelig lang smøre, for den senere Østbanevogn kom til at hedde: 21 86 070 1 801-5, og det gik ikke bedre for de andre! Ejerskiftet fik ingen indflydelse på numrenes størrelse, men nok på cifrene: Nu hed vognen nemlig 23 86 700 1 801-5. I 1982 blev beholderen malet rød.

I 1984 dannede Texaco og BP "Den Fælles Olielevering", forkortet "DFO", og vognene fik nye farver: Rød beholder, hvidt firmaskilt med rød oliedråbe og hvid tekst. På dette tidspunkt



Denne vogn har akselafstand 5,0 m i stedet for de øvrige 4,5 m, så det må være enten "806" eller "807". Da "806" blev udrangeret omkring 1976 og tilsyneladende havnede hos Scandia, er dette grønskimlede eksemplar nok "807", der meldes udrangeret i 1986. Bemærk, at vognen har bremsehus endnu og den oprindelige grå "ORA"-farve. Svendborg, maj 1989 (Lasse Toylsbjerg-Petersen)

23 86 700 1 805 med rød tank, sort/hvid/rød Texacomærke og sort undervogn. Bremsehuset er fjernet, men de oprindelige stolper og gelændere er bevaret. Udrangeret 1986. Hårlev december 1982 (JB-P)



begyndte det at tynde ud i vognene, ikke så meget på grund af deres alder, mere fordi DSB begyndte at stramme kravene til akselafstand og fjederophæng. I 1987 var der kun 2 vogne tilbage, "801" og "804", og de kørte begge med olie til Østbanen. Derefter udgik vognene af DSB's vognpark og blev registreret ved Østbanen. Omtrent samtidig blev DFO opløst fordi BP blev overtaget af Q 8, og parterne gik hver til sit. Texaco beholdt de to vogne, men DFO-skiltet blev malet over, så vognene var herefter røde over hele beholderen. I 1989 blev Texaco og Østbanen enige om, at den sidste af de 2 vogne skulle hovedrepareres og males i Texaco's nye farver og ellers være hjemmehørende på Østbanens spor.

Således kører vognen i dag og er et farverigt indslag i Østbanens godstog. Lad os håbe, at den vil vise flaget i mange år endnu til gavn for alle parter!

Jens Bruun-Petersen

Med tak til
Niels Munch Christensen, Østbanen,
Niels Jørgen Hansen, JMJK,
Niels Krøyer, Leeming, Australien,
Sv. Aa. Rikard, Brabrand,
Lasse Toylsbjerg-Petersen, Rønede.

Disse og en del andre tankvogne af samme alder er omtalt i Claus Jensen & Torben Andersen: "Litra ZE-tankvogne", Lokomotivet, nr. 8, side 3-10 og nr. 9, side 19-21 (1985).



23 96 799 1 804 med rød tank og hvid/rød/hvid DFO-mærke. Endeperrongelænderet er omdannet til "Q-vognsmodel", og der er kommet nye fjederophæng. I tankgavlen ses de blandede rester af varmespiralens koblinger. Udrangeret 1990. Hårlev, 1988 (Niels Munch Christensen)

23 Østbanen 700 1 801 med "804" i baggrunden, lige før den gik på malerværkstedet for at opstå i hel ny forklædning. Hårlev, oktober 1989. (Lasse Toylsbjerg-Petersen)

23 Østbanen 700 1 801 med hvid tank og nyt Texacomærke med rød tekst i sort bånd. Hårlev 1990 (Niels Munch Christensen)

blandet

TO EFTERLYSNINGER

1: I 1914 blev der på "Vor Ven"s forlag i Odense udgivet en bog af J.P. Espersen ("Alfred Lind") med titlen Georg Stephenson. En sandfærdig Historie fortalt for Ungdommen. Bogen er i forlagsbind med gulbrun shirtingsryg og i øvrigt papirbeklædt; en primitiv tegning af lokomotivet "Rocket" ses på forsiden, og bagsiden bringer en fortegnelse over andre af "Vor Ven"s bøger, hvoraf nærværende er nr. 27. Prisen var 65 øre stykket, dog 20 øre ekstra, hvis man ønskede bogen indbundet! Formatet er 12 x 17,5 cm og sidetallet 144, dvs. i mit, noget lasede eksemplar er det kun 140. Der mangler nemlig siderne 71-74. De er revet ud; rester ses. Man behøver ikke megen fantasi for at finde ud af, at det er de allermest spændende sider i bogen, der mangler. Skulle der blandt SIGNALPOSTENS læsere derfor være nogen, som er i stand til at levere under tegnede en fotokopi af de manglende sider, vil de bliver modtaget med stor taknemmelighed.

2. Der søges oplysning om, hvilke(n) organisation(er) der stod bag og/eller var bruger(e) af JERNBANE-VISER, anden udvidede Samling, udgivet af Osvald Larsen, Titeltavle af G. A. Clemens, trykt som Manuskript, Kolding, V. Schæffers Bogtrykkeri, MCMXXIII. Format 11,5 x 15 cm, 96 sider. Stift papirbind med grøn shirtingsryg. Clemens' tegning på forsiden viser en yngling kun iført uniformskasket og guitar; tilsyneladende uden mindste besvær betjener han sig af et vingehjul som transportmiddel, og i overensstemmelse med den danske færdselslov holder hjulet sig til den højre skinne. I forbindelse med signaturen G.A.C. anføres et årstal, som på grund af sammenflydning ikke kan tydes med fuld sikkerhed. Det kan være 1900, 1906, 1908 eller 1909. Da dette årstal sandsynligvis er identisk med udgivelsesåret for første udgave af sangbogen, ville det være rart at komme det nærmere, ligesom det kunne være af interesse at vide, hvor stor forskel der er på de to udgaver.

Det bør fremhæves, at indholdet selv for udenforstående er ganske morsomt sine steder. De i alt 30 vises er iøvrigt forfat-

tet af en lille kreds; nogle få navne tegner sig for langt de fleste af dem. Det er Einar Berg, Vilh. Ohlsson, C.F.C. Sørensen og A. Terndrup.

Kunstmaleren Gustav Adolf Clemens, som udførte forsiden, burde for resten være kendt af enhver dansk jernbane-entusiast. I sit ikke så lange liv (1870-1918) udførte han nemlig en del billeder med jernbanemotiver, malet i en frisk, men realistisk stil, der giver et godt begreb om, hvad man ser. Desværre er det jo nok urealistisk at tro på, at nogen en dag kunne finde anledning til at udgive et eller flere af dem i farvereproduktion i sand størrelse eller kun lidt reduceret format; de ville ellers være velegnet på væggen i enhver jernbaneinteresserts hjem eller i klubbernes lokaler.

Henvendelse herom til:

**Povl Wind Skadhauge,
Havrevænget 33,
4600 Haslev
tlf. 56 31 11 90**

EN EFTERLYSNING (og et tilbageblik)

I 1947 begyndte jeg på at bygge en model af DSB's litra S i spor 0. Jeg havde fået impulsen fra et besøg på den frie udstilling, hvor der i anledning af DSB's 100 års jubilæum var opstillet et arbejdende modeljernbaneanlæg i spor 0, og jeg blev meget optaget af at se, hvor tro kopier de loko var. Ja, også det øvrige materiel var meget fint lavet.

Da jeg boede i Skagen, og således var temmelig langt fra både hobbyforretninger og klubber,

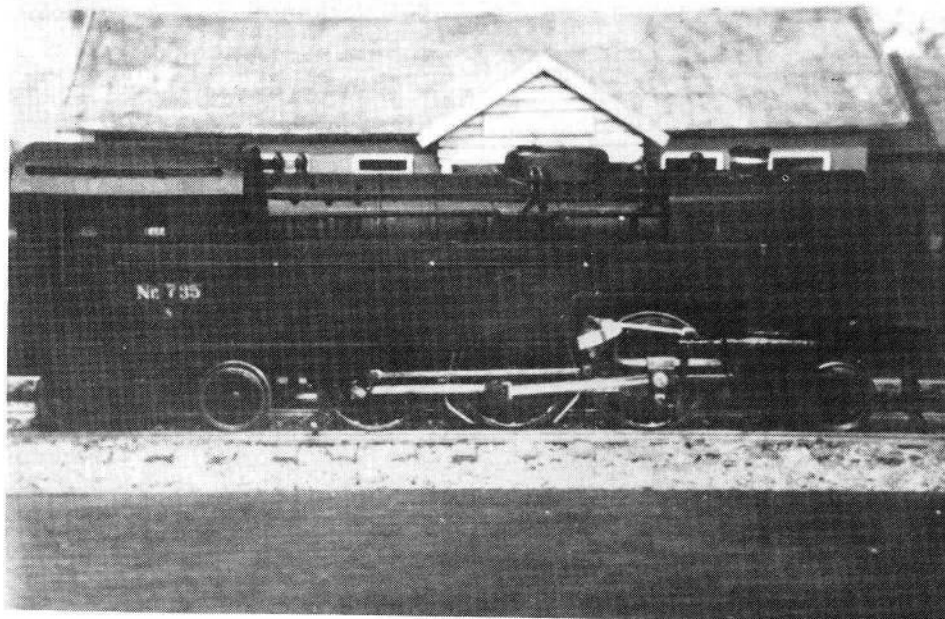
blev det uvægerligt noget af et sololøb for mig. Jeg fik dog kontakt med to af DMJK's veteraner, lokomotivfyrbøder Orla Petersen og overbetjent Jens Voldmester, som jeg besøgte og fik set, hvordan en sådan sag blev grebet an. Jeg meldte mig ind i DMJK, og fik således udvidet min kontaktkreds til både Århus og Aalborg.

Jeg fik da S-maskinen færdig, selv om den nok i de helt små detaljer var lidt mangelfuld. Den var, som alt 0-materiel dengang, bygget for 3-skinnedrift med en håndomskifter under førerhusets venstre side. Senere blev der indbygget ensrettere til at vende kørselsretning ved polvending på kontrolpulten.

Håndomskifteren blev dog beholdt til at vælge, hvad der i den givne situation skulle være forlæns, da den maskine jo var bygget til at køre lige godt begge veje.

Jeg havde selvfølgelig ikke selv et anlæg i spor 0 til at køre på, så den kom kun til at køre, når jeg var gæst i en klub, enten Århus eller Aalborg, og det endte da også med, at den S-maskine og nogle forskellige vogne blev stående på anlægget på Forchhammersvej i Aalborg, for så behøvede jeg jo ikke at bringe den frem og tilbage.

Da MOROP kongressen i sin tid blev afholdt i Danmark, blev der etableret et stort modeljernbaneanlæg i Teknisk Museum i Helsingør, og arbejdet med dette anlæg blev uddelegeret til de forskellige klubber over hele landet. Jeg blev da kontaktet af Aalborg Modeljernbaneklubs daværende formand, Herluf Jensen, som spurgte mig, om jeg ville hjælpe med at bygge en containerkran. Det skulle være en



kopi af en tysk kran, som DSB havde i ordre, men som endnu ikke var leveret. Og DSB, som havde sponsoren anlagt, havde insisteret på, at den kran også skulle findes på anlægget. Jeg sagde, at hvis jeg fik et sæt tegninger af kranen, ville jeg tage stilling til sagen. Herluf skaffede tegningerne frem, og efter studium af dem blev vi enige om at påtage os opgaven. Vi fordelte opgaven således, at jeg skulle sørge for opbygningen af selve kranstrukturen og desuden levere alt drejearbejde af skinnehjul, spiltromler, wirehjul o.l. Herluf skaffede og monterede alt el-udstyret. Jeg fik god hjælp af min daværende assistent, Valther Nymand, som var ekspert på drejearbejde i småtingsafdelingen.

Kranen fungerede, efter hvad jeg har hørt, udmærket, og den kom, efter udstillingens afslutning, tilbage til Aalborg.

Nu skete der det, at Herluf Jensen blev forflyttet til et embede nede i landet, og jeg blev temmelig engageret gennem mit job som værkmester på et skibsværft, så "futteriet" kom for en tid i baggrunden. Men da jeg igen fik tid til at interessere mig lidt for sagen, var anlægget på Forchammersvej i Aalborg likvideret og alt var væk. Ingen havde gidt gøre sig den ulejlighed at informere mig. Det var en bitter ende på det eventyr.

Nu kunne jeg tænke mig at vide, om nogen ved, hvor det forskellige materiel, kran såvel som rullende, er blevet af. Da jeg nu er pensionist, kan jeg måske få lejlighed til at se, om tingene kan fungere endnu. Til den som har S-maskinen vil jeg blot sige, at selv om den til slut var lidt slidt og skrammet, så var jeg meget glad for den, og det håber jeg også at han er. Jeg har ikke mod til at begynde forfra.

Med venlig hilsen
Erik Østergaard
Pens. værkmester
Solsortevej 30
9982 Ålbæk
Tlf. 98 48 86 79

DSB MUSEUMSTOG, RANDERS

I week-enden 17. - 18. august 1991 er der en god mulighed for at opleve svundne tiders stemning fra jernbanens ungdom, idet DSB Museumstog Randers i forbindelse med den årlige "Randersuge" holder åbent hus-arrangement på remiseområdet i Randers i tidsrummet 9.30-16.00 begge dage.

På området udstiller DSB Museumstog køreklart museumsmateriel, samt lokomotiver og vogne, der afventer renovering eller som er anbragt i "mølpose".

Desuden er der fotoudstilling, salg af jernbaneeffekter og -litteratur, udstilling af modeltog og mange andre spændende ting.

I hele åbningstiden kører damplokomotivet F 441 i fast rutefart mellem stationen og remiseområdet for udstillingsbesøgende. Kommer man i bil er der P-plads samt indgang fra Hvidemøllevej bag remisen.

Entre til udstillingen er 20 kr. for voksne - børn under 12 år har gratis adgang i følge med voksne.

I forbindelse med udstillingen køres der begge dage særtog for besøgende mellem hhv. Randers-Langå og Randers-Auning. Førstnævnte køres af damplokomotivet E 991 og oprangeres bl.a. som eksprestog og blandetog, to af tidligere tiders kendte togtyper. Særtoget køres formiddag og eftermiddag og billetprisen er 25 kr. retur for voksne og 13 kr. for børn. Turen Randers-Auning-Randers køres om eftermiddagen, og varetages af den aldrende motorvogn MO 554 fra 1935. Billetprisen for denne tur er ligeledes 25 kr. for voksne og 13 kr. for børn.

Desuden køres onsdag den 21. august en aftentur langs fjorden

fra Randers til Pindstrup og retur med bl.a. MO.

Særtogenes afgang- og ankomsttider kendes desværre ikke på nuværende tidspunkt, men efter 1/6 1991 kan nærmere oplysning om tider fås ved henvendelse til enten DSB Randers på tlf. 86 42 02 99 eller hos J.A. Pedersen på tlf. 86 26 33 23.

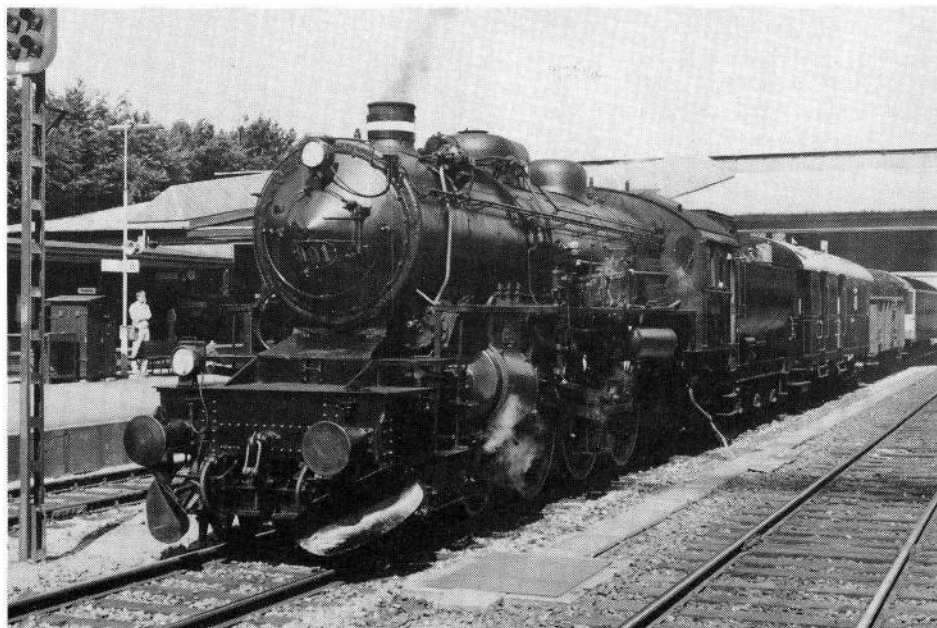
Der er på området mulighed for overnatning i en Bgc-liggevogn til en pris af 25 kr. pr. nat. Medbring selv sovepose. På grund af et begrænset antal pladser er tilmelding til overnatning nødvendig. I forbindelse med overnatning kan der tilbydes morgenmad med kaffe, te og diverse for 20 kr. Madpakke til frokost kan ligeledes tilbydes mod bestilling.

Yderligere information samt tilmelding til liggevogn sker ved henvendelse til Hans Ole Petersen på tlf. 86 12 35 09.

DSB Museumstog er en organisation for ældre DSB materiel under DSB's museumsvirksomhed, der udover afdelingen i Randers tæller afdelingen i Roskilde, Helsingør, Tåstrup, København samt selvfølgelig DSB's Jernbanemuseum i Odense. Arbejdet med vedligeholdelsen og renoveringen af museumsmateriellet foregår i fritiden og udføres af frivillig ulønnet arbejdskraft med det formål at bevare og kunne fremvise et stykke dansk kulturhistorie for eftertiden.

Med venlig hilsen og
på gensyn i august.

DSB MUSEUMSTOG, RANDERS
v/ John Armstrong Pedersen
Silkeborgvej 667
8220 Brabrand
tlf. 86 26 33 23



DSB Museumstog, Randers:
E 991 i Fredericia, 18/8 1989.
Foto: John Armstrong Pedersen.

STOR FEST OG EKSTRA SÆRTOG MARKEREDE VIGTIGT BRØBYG- GERI PÅ VETERANBANEN

Den nye jyske motorvej mod Aalborg krydser Mariager-Handest Veteranjernbane lige øst for Handest by. Og i første omgang var der ikke indregnet en bro til jernbanen i det offentlige byggebudgetter.

Denne afskæring af sporet fra omverdenen ville være katastrofal for veteranbanen, der har store aktiviteter med festtog o.l. på mange andre banestrækninger i Jylland.

Men efter en målrettet indsats fra banens ledelse kom en bro alligevel på budgettet, og forbindelsen ud til DSB's skinnenet ved Fårup var dermed reddet.

Brøbyggeriet startede lige inden nytår, og banen har selv deltaget i en del af arbejdet, bl.a. kørsel med grus til byggepladsen. Og den vigtige byggestart blev markeret forleden dag, da banen i samarbejde med entreprenørfirmaet Højgaard & Schultz Vest inviterede til "brofest" i Mariager. Ved festen deltog en lang række jernbanevenner fra hele landet samt repræsentanter for de lokale myndigheder, DSB m.m.

Ved samme lejlighed overgav banens mangeårige og energiske driftsbestyrer, Flemming Høj Petersen, Øster Tørslev, sit hverv til efterfølgeren, Mogens Duus, Hadsund. Fl. Høj Petersen fortsætter i hvervet som banemester på den historiske strækning, der er egnens største turistattraktion.

Brofesten sluttede med, at banen kørte en række gæster fra Højgaard & Schultz Vest på udflugt med særtog fra Mariager til byggepladsen ved Handest.

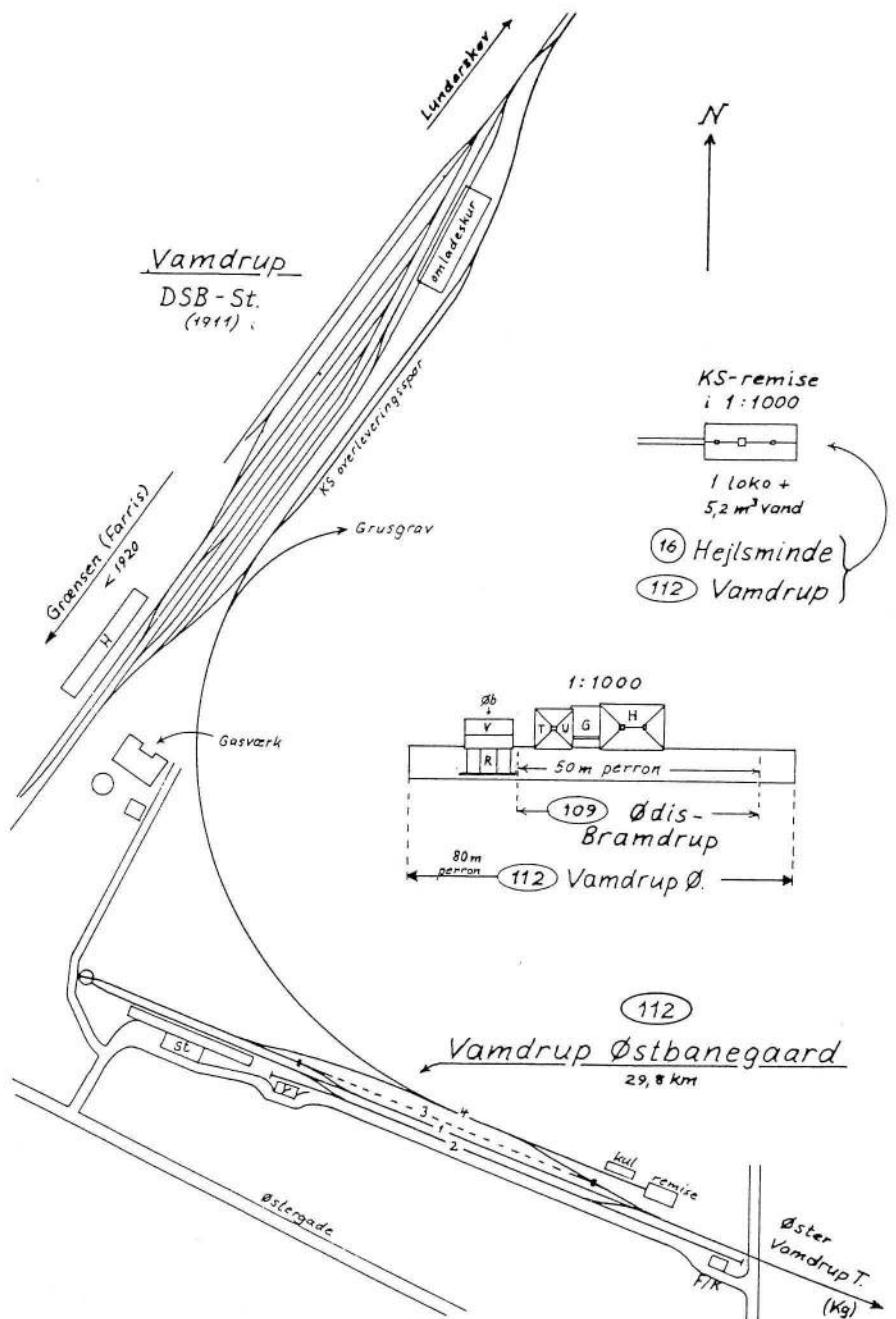
Yderligere oplysninger kan fås hos:

Mogens Duus, MHVJ, 98 57 26 34
Fl. Høj Petersen, MHVJ,
86 47 63 72 eller
Chr. Hingelberg, Højgaard &
Schultz Vest A/S, 86 17 30 88

MHVJ
Ny Havnevej 2
9550 Mariager.

Billedtekst:

Brøbyggeriet er sat i gang, og banens forbindelse til omverdenen er reddet. Flemming Høj Petersen (tv) overdrager hermed hvervet som driftsbestyrer til Mogens Duus (th).



Vedr. kortet side 94:

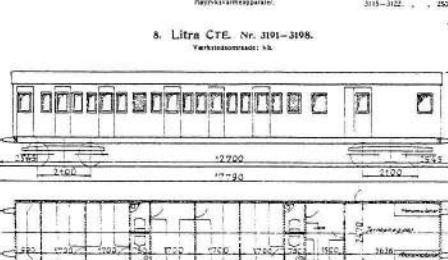
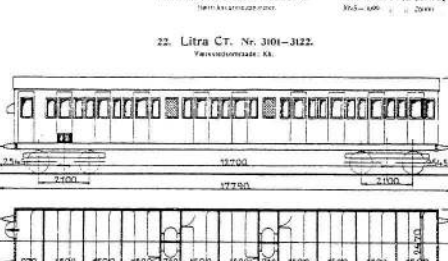
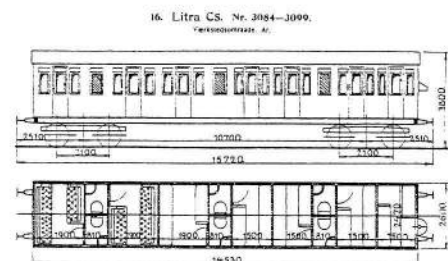
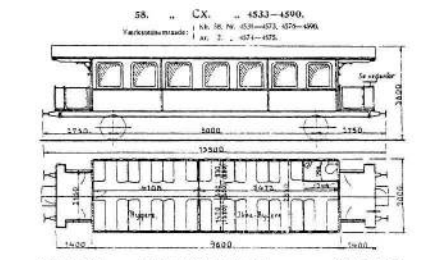
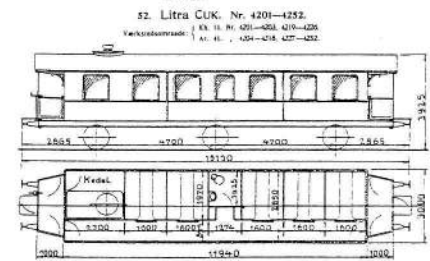
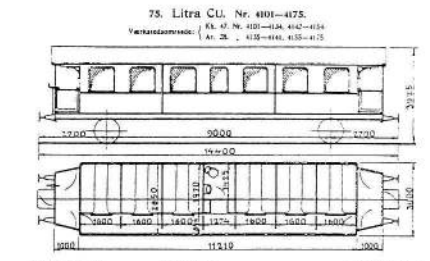
Rettelse til sporplan 8 i SP, 3/89, side 106; Vamdrup Østbanegård samt teksten hertil side 112, 2. spalte:

Brodersen mener, at opstillingsporet 3 var fjernet længe før 2. verdenskrig - hvis det overhovedet har været anlagt! Det er derfor nu tegnet punkteret. En glemt transversal mellem spor 1 og 2 i østenden er tilføjet; og det bemærkes, at blindsporet til fold og rampe blev fjernet i 40'erne og en bevægelig kvægrampe stationeret på løssevejen i stedet.

På det skematiske top view i 1:1000 af bygningerne er varehuset i Ødis Bramdrup flyttet hen til venstre for stationsbygningen, set fra sporet, jf. plan 7 side 105.

Supplement til SP 3/1990:

På side 102 ud for billedet af ØSJS 7 "kl. 9" står: "... Se i øvrigt de gengivne målskitser af de vigtigste vogntyper i flygtningetogene". Men skitserne var glemt gengivet i bladet - derfor supplementet.



V. P. KJÆR-LARSEN
SKOUSANGERVEJ 4
2600 GLOSTRUP

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!

Jeg svigter ikke mit løfte om et Billedgalleri i hvert nummer! Men denne gang blev det godt nok kun til ét billede, placeret på side 95 og med denne tekst: "OHJ - Asnæs, 13. maj 1981. Diverse gamle svenske skinnebusser som tog 13 (er den forreste styrevogn fra Grängesbergbanen?) Foto: Peter Sloots.

Det ser måske mærkeligt ud, at der på 56 sider kun kunne blive plads til ét billede, men der var så meget andet, der preskede på - så derfor!

Til gengæld er indholdet rigt varieret denne gang, og jeg har fået taget hul på nogle af de mange manuskripter, som vore free-lance're har forsynet os med - men der er mange flere, og jeg håber inderligt, at jeg fortsat får økonomisk mulighed for at lave et blad med mange sider.

Der er dog noget, der tyder på, at dette håb ikke går i opfyldelse. Abonnementsfornyelserne indgår nemlig slet ikke i forventet eller ønsket omfang. Det er i skrivende stund (14/4) sådan, at "kun" 807 fornyelser er indgået, og det til trods for, at jeg har sendt en venlig påmindelse til "efternølerne".

Der sker heller ikke meget i forlagsafdelingen, så alt i alt ser det noget bedrøveligt ud, og for at gentage mig selv: Hvad skal og kan der dog gøres for at øge interessen??

Vi har analyseret de mange tilkendegivelser vi har fået, og kan kun konstatere, at der ikke bør ændres i SIGNALPOSTENS form og grundlæggende sigte, men der ønskes "bare" mere af det hele. Der er dog en del, som ønsker byggebeskrivelser "helt fra bunden" af såvel trækraft, rullende materiel som sekundær udsmykning til modeljernbanen. Men det ligger desværre her sådan, at vore garvede modelbyggere i redaktionskomiteen er

"udbrændte", og vi har forkastet tanken om at genoptrykke byggebeskrivelser fra de allerførste, for længst udsolgte, årgange. Og alle forsøg på at skaffe "nyt blod" til dette område er indtil videre mislykkedes.

Det meste illustrationsstof til vore artikler er valgt med den hensigt at give inspiration til modelbyggeren, men vi er altså ikke i stand til at give en detaljeret vejledning.

F.eks. er artikelserien om motormateriellet en impuls til, hvordan kørslen på et modelanlæg kan tilrettelægges. Hvornår kørte hvad? Hvor kørte det? Hvordan var togene oprangeret? o.s.v. Artiklen ledsages af materieltegninger og fotos som giver den lidt øvede modelbygger mulighed for at efterligne forbilledet. Teksten kunne egentlig godt stå alene, men er rigt illustreret som inspirationskilde for MJ-folket.

Skulle jeg tage mod til mig, og efterlyse indlæg (med fotos) fra læsere, som har benyttet forbillederne i SIGNALPOSTEN.

Forresten skal jeg undskylde en kæmpebommert i forrige nummer. På forsiden! har jeg glemt at rette årgangens nummer til 27., men jeg har ellers husket det alle andre steder - håber jeg!

Til slut vil jeg minde om, at vi atter i år afholder skriftlig auktion (se indbydelsen tæt ved disse linier). Jeg skal lige oplyse, at "gebyret" på 15 kr. dækker porto mv. for fremsendelse af auktionslisten (ca. 9,50 kr.) medens resten går til delvis dækning af omkostningerne ved fremstilling af auktionslisten. (Den er på 20 sider, og er fotokopieret).

Næste nummer, 27. årg. nr. 3, udkommer i slutningen af august 1991.

På genhør!

Holtrup

SKRIFTLIG AUKTION 1991

SIGNALPOSTEN afholder i år den 11. skriftlige auktion over emner indsendt fra bladets abonnenter.

Ønsker du at deltage, er fremgangsmåden følgende:

Du indbetaler 15 kr. på bladets girokonto: 6 49 47 22, adresse, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj og skriver: AUKTIONSLISTE på kupon til modtager.

Herefter modtager du en auktionsliste i 2 eksemplarer samt et følgebrev, der nærmere gør rede for reglerne.

Du overvejer derefter tingene grundigt, og afgiver hurtigt dine bud på det ene eksemplar af listen, og returnerer dette til SIGNALPOSTEN.

Auktionslisten ligger klar, når disse linier læses, og sidste frist for afgivelse af bud er 14. september 1991 (os i hænde senest denne dag). Straks efter får du auktionsresultatet med meddelelse om, hvilke af dine bud, der er antaget.

Du indbetaler derefter det meddelte beløb inden 14 dage, og får varerne kort efter at betalingen er indgået.

Du skal stå ved dine bud indtil den 1. december 1991.

Bemærk, at der til hammerslagsprisen tillægges et salær på 10% samt et portobeløb til forsendelse af varerne.

Årets auktionsliste omfatter 307 numre fra 16 udbydere, og udbudet er rigt varieret indenfor interesseområdet.

Ved lige bud antages det, som kom først! Vær derfor hurtig - i egen interesse.