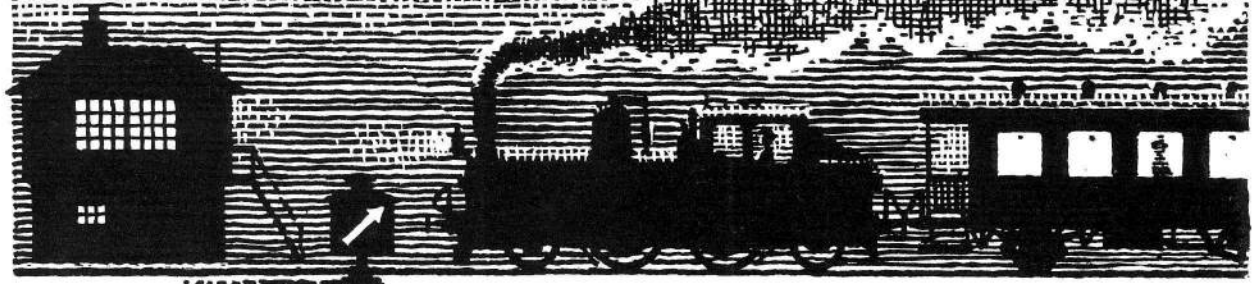


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

29. årgang 1993 mar., nr. 1

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 29. årgang, 1993
Kr. 175,- incl. gældende moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer:
Kr. 46,- incl. gældende moms.

Redaktionens faste medlemmer: Hans Alkjær, Ole Faurhøj 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. 500,-
1/2 side, kr. 300,-
1/4 side, kr. 175,-

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.

29. ÅRGANG, NUMMER 1 MARTS 1993

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, OKMJ, rullende materiel	3
Danske Jernbanefærger, M/F Holger Danske	21
En slentretur i damplokomotivets verden	30
Ideer derudefra	37
Uheld, Forlev-ulykkerne	40
Adams hjørne, reprise	43
Billedgalleriet	47
Nyt fra redaktionen	48

Forsidebilledet: Fabriksfoto af OKMJ's første materiel (Jernbanemuseet)

Nedlagte Baner

OKMJ's RULLENDE MATERIEL

Kertemindebanen åbnedes for drift den 5. april 1900 med 4 daglige dobbeltture.

Banen var anlagt med stålskin-
ner der vejede 35 lbs pr. yard,
svarende til 17,5 kg/m, hvilket
var det normale på den tid for
normalsporede "tertiærbaner",
dvs. 3. rangs baner, hvorunder
de fleste privatbaner hørte -
men også DSB's Thybane og Sal-
lingbanen. Kun de to dampspor-
vognsbaner Randers-Hadsund og
Gribskovbanen blev anlagt med
endnu spinklere spor: 13,5 hhv
15 kg/m!

OKDJ anlagdes med største
stigning på 8,3 promille = 1:120
på en kort stump (600 m) et par
km uden for Odense, men i øv-
rigt maksimalt 6,8 promille =
1:147 eller ret komfortabelt,
sammenlignet med de fleste andre
af datidens privatbaner.

Mindste kurveradius var på
628 m = 2000 fod, bortset fra et
par steder i Kerteminde og ved
Dalby.

I Kerteminde omkring Skovve-
jen i byens sydlige del lå en
kort kurve med $r = 440$ m =
1400 fod, men banens skarpeste
kurve, $r = 314$ m = 1000 fod
fandtes omkring I.A.Larsensvej
og Dosseringen, lige syd for
jernbanebroen. Begge disse kur-
ver lå dog på vandret bane.
Derimod var opkørslen nordpå
ved Strandvejen/Langegade et
kort stykke (ca. 300 m) med $r =$
377 m = 1200 fod i en stigning
på 6,7 promille, og en ganske
lignende kombination fandtes ved
Mosegaard, lige syd for Dalby
station, her dog med stigningen
opad mod stationen, hvor man
alligevel skulle holde.

Til denne letbyggede, men
forholdsvis bekvemme bane måtte
man anskaffe et letbygget rullen-
de materiel, hvis maximale ak-
seltryk i begyndelsen næppe har
måttet være mere end omkring 7
t. På Vandelbanen, der åbnede 3
år tidligere, måtte samme skin-
netype kun belastes med 6,75 t
pr. aksel, og det opfyldte
OKDJ's materiel formentlig også
ved banens åbning.

I åbningsåret 1900 leveredes
nedennævnte materiel. Det be-
mærkes, at vognene i 1905 var
omnummereret som anført i pa-
rentes, og at der er tvivl om
de oprindelige numre for K- og
P-vognene. Dog haves fotografisk
dokumentation for OKDJ P 1!

Damplokomotiver 1-2, type 1Bt

B 1-2, sidegangsvogne
2 kupeer, II klasse 16 pl
2 kupeer, III klasse 20 pl

C 1-2, (6-7) sidegangsvogne
5 kupeer, III klasse 50 pl

D 1, (E 19), post/bagage/kedelv.
Postrum/svalegang, 3,8 kvm
Bagagerum 10,8 kvm
Tjenesterum med kedel 4,0 kvm

K 1-6?, (51-56), høje, åbne gods-
og kvægvogne med spidse gavle
14,8 kvm

P 1-8?, (101-108), lave, åbne
godsvogne å la DSB PC eller PF
16,4-17,9 kvm

Q 1-8, (31-38), lukkede, gods- og
kvægvogne å la DSB QA. Nr. 31-
36 tårnbremse. ca. 11,5 kvm

Q 21-22, (39-40), lukkede gods-
og kvægvogne å la DSB QC med
tårnbremse, 16,3 kvm

Af dette materiel havde Vul-
can i Maribo bygget lokomotiver-
ne og B-, C-, D- og K-vognene
samt Q-vognene nr. 7, 8, 21 og
22. De øvrige godsvogne var le-
veret af en tysk og en belgisk
fabrik. Det ser i øvrigt ud til,
at Vulcan først fik bestilling på
2 lokomotiver samt B 1-2, C 1
og D 1 for så senere at have
fået supplerende ordrer.

Lokomotiverne

De første 1Bt tanklokomotiver
til danske privatbaner leveredes
i 1883 af Hanomag til NFJ, HHJ
og HJJ - 2 stk. til hver bane.

Der leveredes yderligere 2
meget lignende maskiner til hver
af banerne i de følgende år, den
sidste så sent som 1905, og i
1897 byggede Jung 3 maskiner
ganske magen til til Frederiks-
værkbanen - efter Hanomags teg-
ninger.

1895 byggede Maerkische i
Berlin 3 noget lignende maskiner
til Vandelbanen og 1897 3 lidt
afvigende lokomotiver til Lemvig
-Thyborøn banen.

Det siges, at det var Vandel-
maskinerne, der dannede forbil-
lede for de små 1Bt maskiner,
som Vulcan i Maribo leverede de
2 første eksemplarer af til OKDJ
i 1900 - fabrikkens første loko-
motiv-leverance!

Maribo-maskinerne havde om-

trent samme tekniske data som
VVJ-erne, men hvad angår kedel-
dimensionerne og akseltrykkene
er der ret stor forskel på de
tal, der anføres i OKMJ's egen
materielfortegnelse fra 1908 og
så de tal, Bay har fundet på en
originaltegning fra Maribo, se
vedføjede dataliste! Skal man
tro OKMJ's egne tal, har maski-
nerne fra starten været lovlig
tunge til banens spor, mens
Bay's ser mere passende ud. Jeg
kan ikke afgøre, hvem der har
ret!

OKDJ-maskinerne havde længe-
re og slankere kedel end de
gamle Hanomag'ere, og de havde
en rigtig dampdom, hvorfra
kraftdamprørene dog stadig gik
udvendigt på kedlen ned til cy-
lindrene. Sikkerhedsventilerne af
den gammeldags Salter-type, sad
begge på domen og var belastet
udelukkende med fjedre. Maski-
neriet havde Allan-styring med
fladglidere og vandret glider-
stok. Alle 3 aksler var fast lej-
ret i rammen, men forløberen
havde formentlig en mindre side-
forskydelighed. Alle 3 aksler
var affjedret med bladfyedre
over fodpladen, og der var ba-
lancer mellem driv- og kobbel-
hjulenes fjedre. Vandforrådet lå
mellem rammepladerne foran kob-
belakslen og forkrøbbet hen over
forløberakslen, hvis akseltryk
derfor var mest påvirket af va-
riationerne i vandbeholdningen.

Den beskedne kulbeholdning
var anbragt i venstre sidekasse.
Motsat forbilledeerne havde disse
maskiner - og deres søstre på
ETJ - sandkasserne anbragt på
fodpladen, lige foran styrings-
akslen, og sandrørene udmundede
mellem de 2 drivhjul, så der
kunne sandes for begge kørsels-
retninger.

Det var dog ikke meningen, at
de skulle køre baglæns i tog -
de havde kun kofanger i foren-
den.

Maskinerne havde såvel vacu-
um- som skrubremse med brem-
seklodser på forsiden af begge
drivhjulspær, og de havde vac-
uumledning til togbremssning.
Den var der dog ikke brug for i
banens første tid, da ingen af
vognene endnu havde vacuum-
bremse.

Lokomotiverne havde lidt
større cylindre end de gamle
Hanomag'ere og kunne formentlig
yde omkring 140 hk, og de var
beregnet til at løbe maksimalt 45
km/h.

DAMP drifts-nr.	bygge-			aksel- følge	styr- ring	cylindre ø x slag mm	hjuldiam løbe- driv- mm	hedeplade				ke- del- tryk ato	akselafslønde			lgd. over puff. (m)	tjenerstøvt		forråd		max. hast. km/h	træk- kraft t	brem- ser	anmærkt.		
	år	sted	nr.					fy- rgr m ²	over- hed m ²	ialt m ²	rist m ²		driv- hjul →m←	mask lalt →m←	incl. tender →m←		adhe- sion t	ialt t	vand m ³	kul t						
OKDJ 1	1900	Mabo	1	1B ^t	Allan	290x450 (591)	800	1150	37,35	37,35	0,81	12		1,380	3,150		6,770	16,18	21,86	2,46	0,45	?	2,37	S, B	iflg. OKMJ 1914	
" 2	"	"	2	"	"	"	"	"	28,8	28,8	0,81	12	Salter	1,380	3,150		6,767	13,0	19,0	2,4	0,7		"	"	"	iflg. w. Bay 1966
" 3	1903	"	14	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1-3 omb.	1921 1920 1917	omb. SFJ			Heus.	"	"	"	20,0	11,7	31,7	"	"	"	"	"	"	16,2	21,9	"	"	"	"	"	"	iflg. Bay 1966 i 1951 i 1936 i 1951
[NFJ 2	1882	Essl.	1892	B ^t	Steph.	254x406 (61)	1078	23,8	23,8	0,5	10	"	1,720	1,720		5,46	14,1	14,1	1,4	0,4		30	H	≤ 1903 udl. t. OKDJ]		
OKDJ 4/14	1910	Hens	10 022	1C ^t	Heus	340x550 (100)	850	1300	41,6	11,4	53,0	1,0	12	Pap	2,800	7,100		9,620	24,6	38,0	4,0	0,9	60	3,5	S, B	1951 TB, OKMJ 14
OKMJ 15	"	"	9986	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1951 TB, OKMJ 15 ex OMB 5

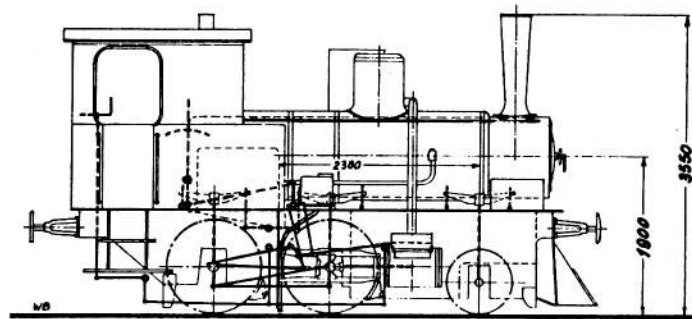
Det viste sig ret snart, at banen havde svært ved at klare driften med kun 2 lokomotiver, så ind imellem måtte man låne en af NFJ's ældste meget små maskiner til assistance: Den 4-hjulede NFJ 2. Det kunne lade sig gøre, da OKMJ havde driftsfællesskab med NFJ i de 3 første år, men situationen var uholdbar, så man bestilte en tredje maskine hos Vulcan - den blev leveret i 1903 og lignede meget de 2 første maskiner, men der var dog sket enkelte ændringer. Førerhuset var blevet lidt kortere med mindre åbning over indgangslågen, men det var maskineriet, der var sket størst ændring i. Cylindrene var udformet anderledes og gliderne havde fået skrå gennemgående gliderstok, der pegede nedad mod drivhjulets centrum, så glidertrækstangen kun kom til at danne små vinkler med gliderstokken. Derudover var excentrikstængerne byttet om, så stangen for fremadkørsel var blevet flyttet fra kvadrantens øverste til den nederste ende, så maskinen fik "krydsede stænger" i stedet for "åbne stænger", når stemplet var i sin bageste stilling. Det betød også, at omstyringsstangen i førerhuset nu skulle være indrettet som énarmet vægtstang, mens den på OKDJ 1-2 var arrangeret som 2-armet med det faste omdrejningspunkt et stykke over gulvet. Man sammenligne de to fabriksfotos af OKDJ 1 og ETJ 1, idet ETJ's maskine var af samme let ændrede type som OKDJ 3.

Alle de 3 OKDJ-maskiner blev senere ombygget grundigt hos SFJ i Odense, men herom senere.

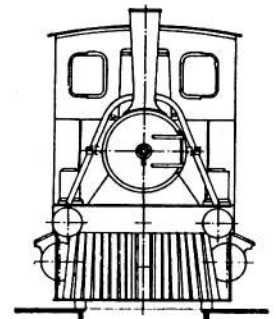
Personvognene

Mens nogle af de gamle privatbaner, der var startet med kupevogne, stadig ved århundredskiftet kunne finde på at skaffe kupevogne med sidedøre og uden gennemgang, anskaffede de nye privatbaner, åbnet fra 1898 og fremefter, så godt som

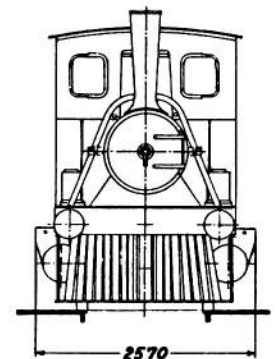
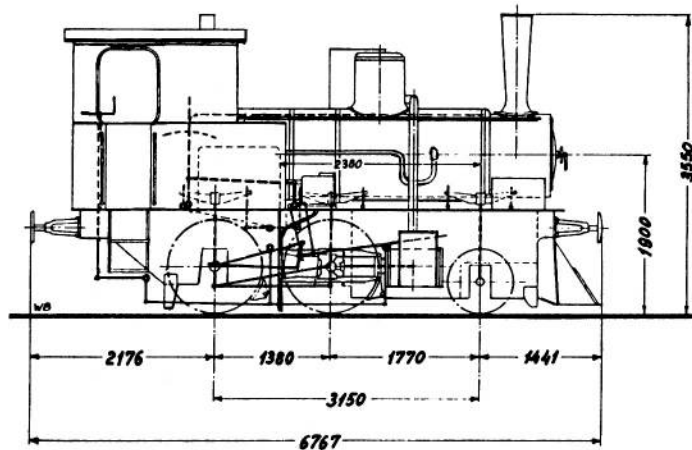
Vulcan, Maribo.



OKDJ 1-2



OKDJ 3



45

46

40

19,0 t

Scandia

udelukkende gennemgangsvogne - med AHJ som eneste undtagelse: Kupevogne med tagrytter!

1897 fremkom de første af de for de følgende knap 10 år så karakteristiske pladebeklædte vogne med nedrundet tagrytter, åbne perroner og tvillingvinduer, nemlig Svendborg-Nyborg banens personvogne fra Scandia, 1898 efterfulgt af de mere ydmyge udgaver til FFJ - og tyskbyg-

gede smalsporsudgaver til KEJ og HBJ.

Men 1899 begyndte så Vulcan i Maribo at bygge meget lignende vogne, hvorved de i de følgende år næsten udkonkurrerede Scandia på dette specielle område, og det blev Maribofabrikken, der løb med orderne på Kertemindebanens person-, post- og bagagevogne af det jeg vil kalde banens 1. generations vogne, le-

veret 1900-1906.

I første omgang leveredes i 1900 de tidligere nævnte 4 personvogne B 1-2 og C 1-2 - og den meget kombinerede post/bagage/varmekedelvogn D 1, der dog IKKE var i samme stil som personvognene, men herom senere.

Personvognene var alle sidegangsvogne med helt adskilte kupeer, der havde skydedøre med glasruder ud mod sidegangen.

B 1-2 var af den mindste type med 4 fag - her kupeer - hvoraf 2 med polstrede, fjedrende sæder med armlæn og øreklapper og siddemodul 1850 mm. Alle vinduer var til at skyde ned - og trække op igen med en læderrem. I tagrytteren var der en ventilationsrist midt i hver kupe at åbne og lukke med et nedhængende håndtag, så der var fine muligheder for ventilation

for både overdreven sommervarme og ditto røgelse.

I II kl. kupeerne var der dobbelte bagagenet over siddepladserne, båret af snirklede, støbte jernknægte, og der var en diminutiv hylde på ca. 20 x 30 cm under vinduet. Loftet havde 2 lag brædder med isolerende hulrum og væggene var tapetseret og forsynet med fodpanel. Trækgardinerne var af "uldent stof".

På III kl. var der simple brædevægge uden fodpanel og lofterne havde kun 1 lag brædder. Til bagagen var simple bræddehylder, støttet af fladjernskrummelurer. Siddemodulet var her 1550 mm og bænken af træ uden betræk af nogen art.

Der var på begge vognklasser petroleumslamper og dampvarmeapparater under sæderne, men ingen af personvognene havde toilet i banens første 10 år.

C 1-2 havde 5 kupeer af III kl. - indrettet ganske som i B-vognene, men med 5 cm mindre kupeer, siddemodul 1500 mm, hvilket var den almindelige standard på den tid. Varme og belysning ganske som i B-vognene.

Alle 4 personvogne havde ret små endeperroner, kun 775 mm fra gavl til skærm, og de var i siderne kun afskærmet med spinkle, læderbetrukne kæder - perronlågerne var en senere tilføjelse, og for enden var der tilsyneladende kun den opklappede overgangsbrosom værn mod afgrunden. Det har næppe været tilladt passagererne at opholde sig her under kørslen!

Ingen af de 4 vogne havde bremsere af nogen art. Vacuumbremsere indførtes først efter 1911, men der var skruebremse i bagagevognen, og nogle af godsvognene havde også skruebremse, så de kunne bruges som slutbremse, hvis der skulle køres mere end 1 persontog ad gangen!

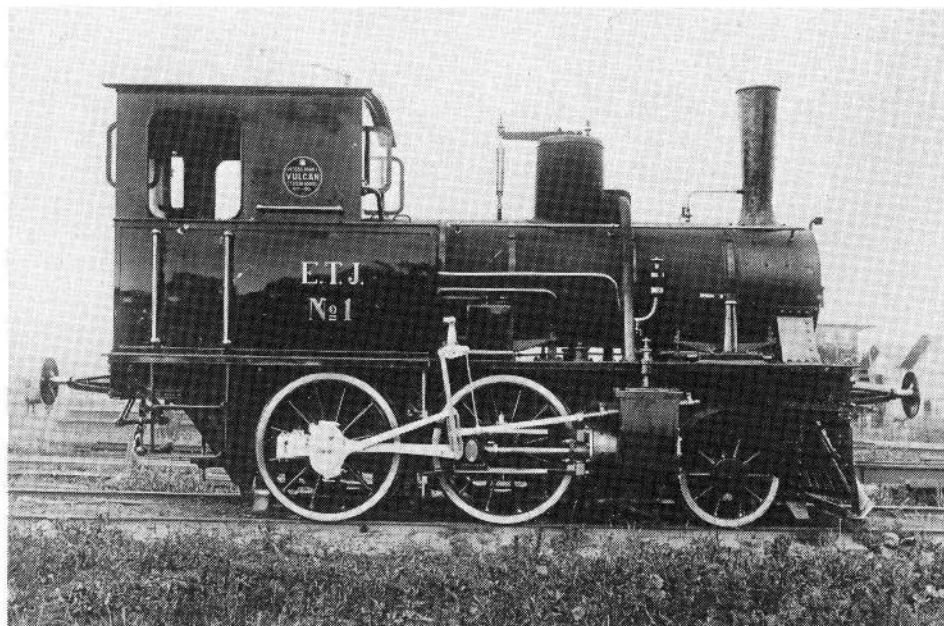
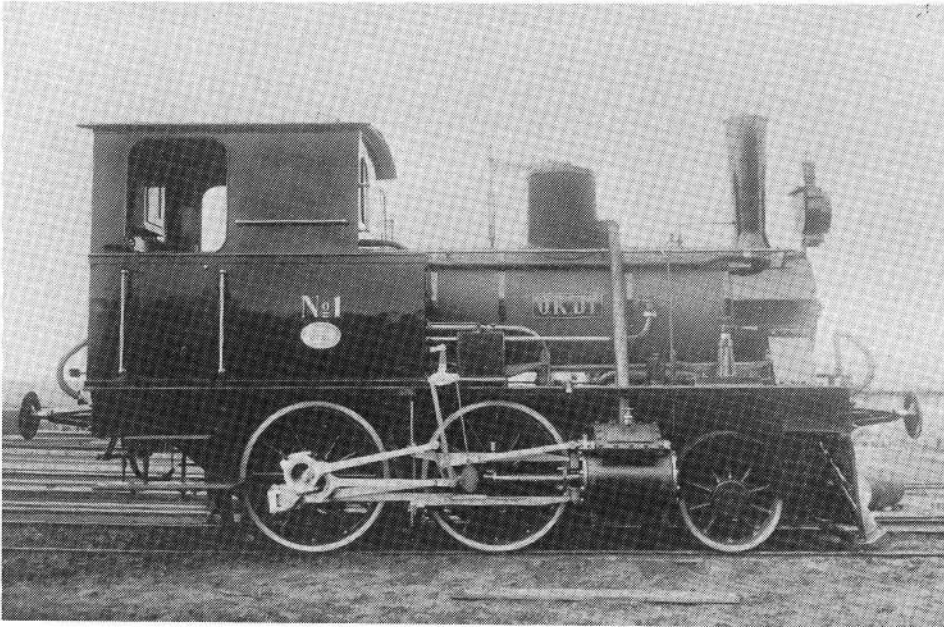
Vognene havde i øvrigt den type lænkeaksler eller "svævende aksler", der indførtes omkring 1897-98 og hvor fjederenderne var ophængt i "ring og sjækkel" så de havde en vis sidebevægelighed, der mildnede mindre sideværts stød, samtidig med, at de tillod akslerne at stille sig radiært i kurverne. Et yderligere forbedret ophæng fremkom først omkring 1910/11.

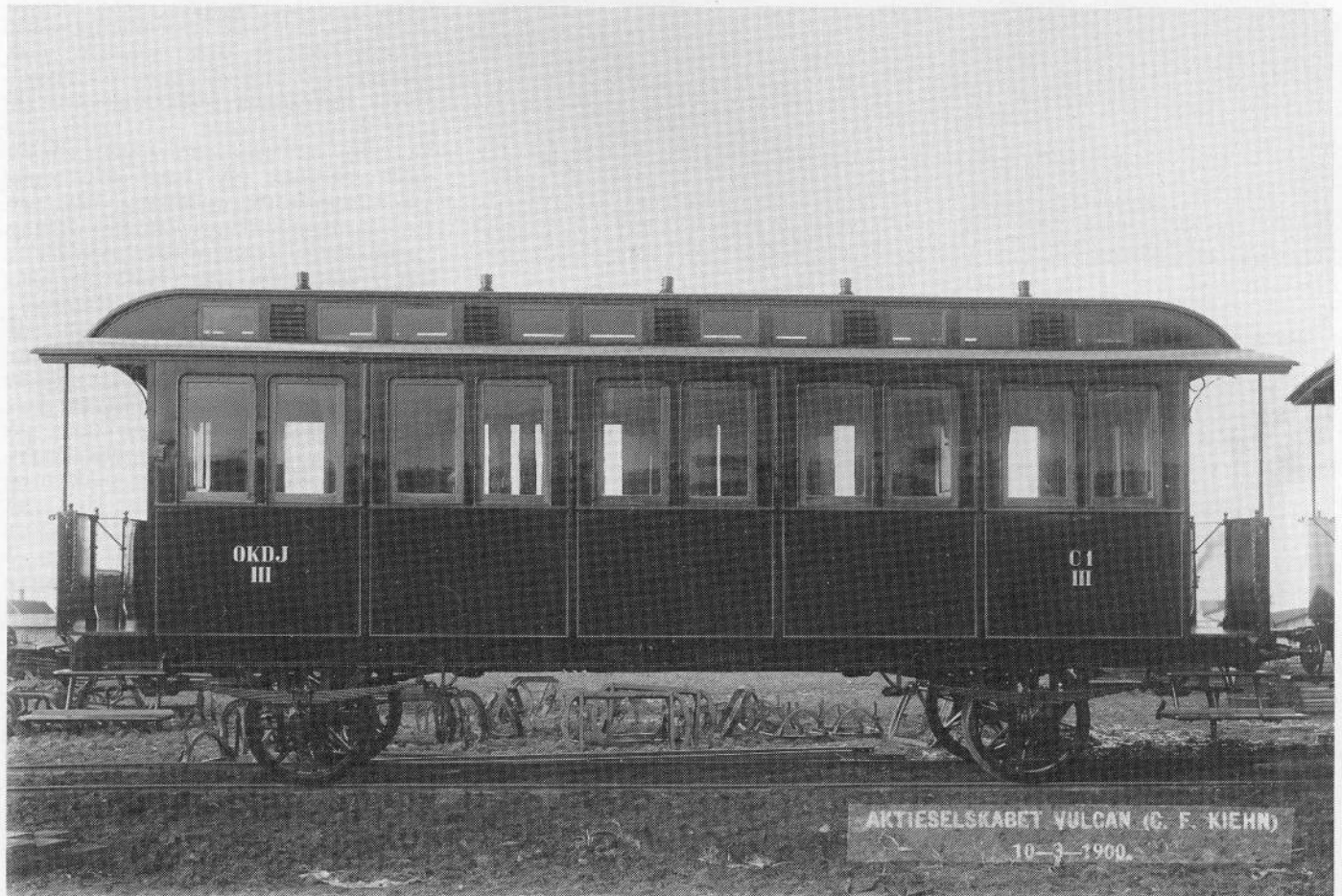
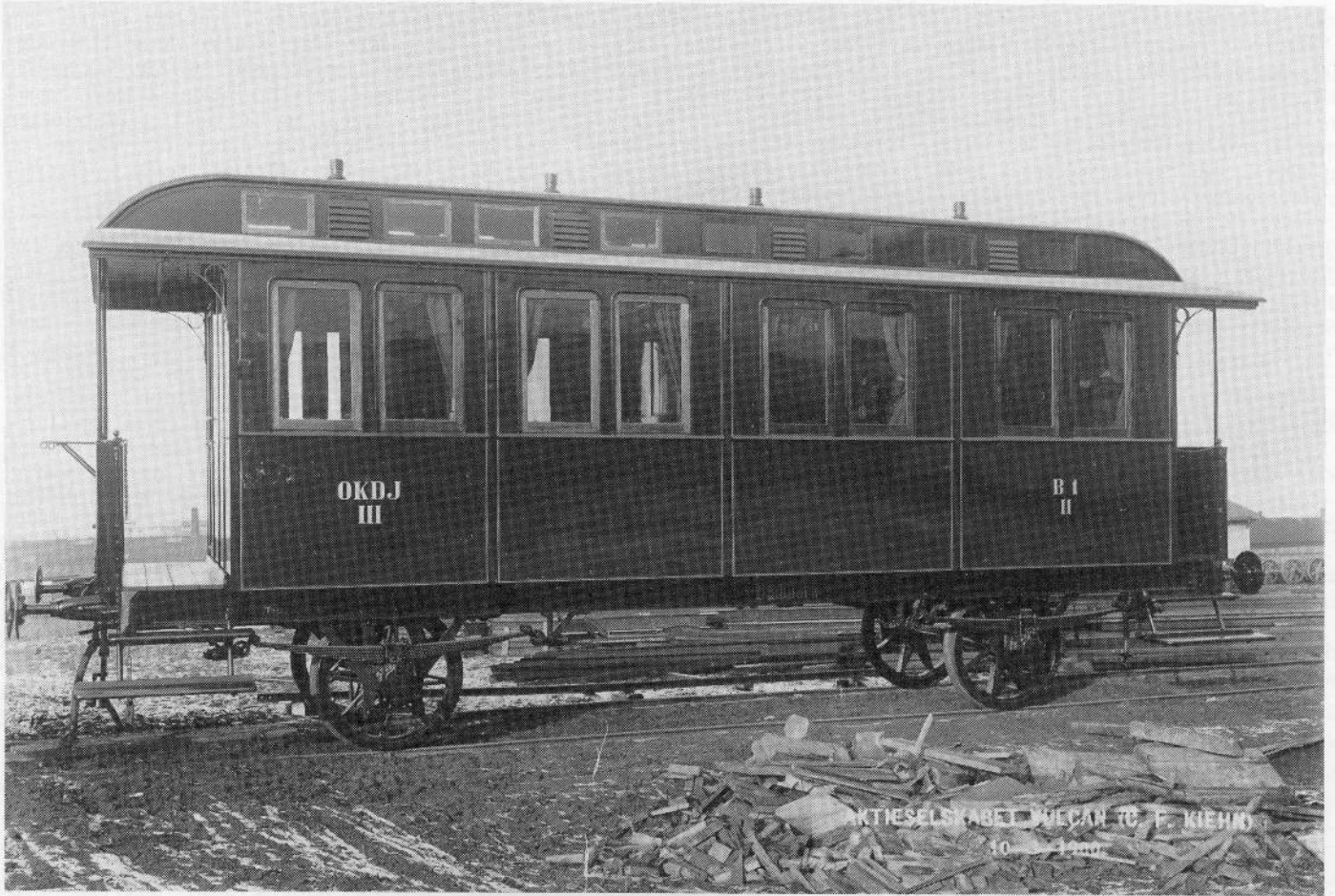
Post, bagage og kedelvognen D 1

Vi må hellere behandle dette sære køretøj på dette sted, da den leveredes sammen med de første lokomotiver og B- og C-vogne i Vulcans første leverance, der udgjorde et fuldstændigt, tidstypisk privatbane-persontog, der kunne ses næsten magen til på såvel Ebeltoftbanen som Nr. Nebelbanen - og som virkede meget moderne, sammenlignet med de tog, der kunne observeres på nabobanen Nordfyenske Jernbane, der kun kunne opvise persontog af 1882-model - men lige så stilrent som det nye OKDJ-tog!

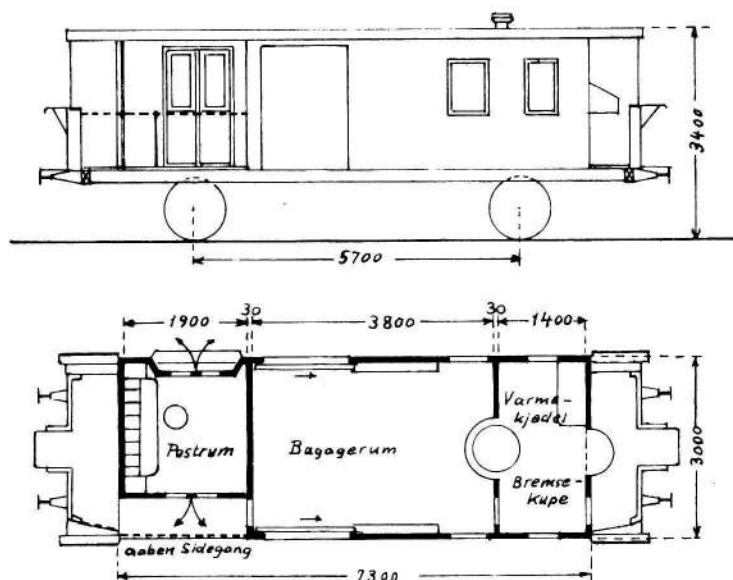
D 1 var en træbeklædt bagagevogn med åbne endeperroner og i den ene ende et meget beskedent postrum med svalegang, i den anden ende et endnu mere beskedent kedel- og tjenesterum.

Vi har desværre kun en lille, gnidret skitse i 1:100 af denne vogn, og så billedet fra Maribo af hele 1. leverance fra Vulcan, hvor man aner D 1 bagest i toget, samt enkelte andre, utydelige billeder, hvor vognen ses





OKDJ D 1



uskarpt eller i en uheldig vinkel.

Men til alt held haves en hovedtegnning af Ebeltoftbanens tilsvarende vogn ETJ E 1, der var af ganske lignende konstruktion, blot med lidt længere bagage- og kedelrum. Herudfra kan OKDJ's D 1 nogenlunde rekonstrueres.

D 1 var udvendig beklædt med lodrette trælister og havde altså indvendige stolper og var således "personvogns-agtig", fx i modsætning til mange af Aalborgbanernes bagagevogne, der havde udvendige "godsvognsstolper", fastgjort uden på hoveddragerne. Den havde åbne endeperroner ligesom personvognene og samme udvendige bredde, men ikke tag-

rytter og skilte sig således også tydeligt fra personvognene, modsat fx Egtvedbanens oprindelige post/ bagagevogne KEJ D 1-2.

I D 1's postrum var der dobbelte fløjddøre til begge sider, og dørene modsat svalegangen var trukket noget ind i forhold til vognsiden af hensyn til fritrumsprofilen, da dørene var udadgående. Rummet var meget lille, kun 3,84 kvm, men man havde dog fået plads til en sorteringsreol på gavlvæggen og herunder et beskedent "skrivebord" med et lille skab under, og i begge sider små postkasser med skueglas. En rund, polstret taburet var der også lige blevet plads til, og dampvarmeappara-

ter ved gulvet op ad begge endevægge. Postrummet var formentlig belyst af en petroleumslampe, mens resten af vognen ingen lamper havde.

Bagagerummet på 10,8 kvm havde indvendige skydedøre i siderne og dør ud til svalegangen i den ene ende og ind til kedelrummet i den anden. Det havde et vindue i hver side i kedelenden.

Dampkedlen var anbragt midt i skillerummet mellem bagage- og tjenesterummet, men afskærmet med en halvrund jernplade fra bagagerummet, der helst ikke skulle varmes op af hensyn til fx transport af mælkejunger.

I kedel- og tjenesterummet, der var på knap 4 kvm, var den ene side stort set optaget af døre. Midt på gavlvæggen var bremsesvinget anbragt tæt op ad væggen og med en svingkasse af plade ragende ud på endeperronen. På den anden side af svinget var i hjørnet anbragt en brændselskasse, som formentlig også har kunnet tjene som siddeplads for togføreren/fyrpaseren!

Denne "over-udnyttede" vogn fik ikke lov til at være postvogn ret længe, for allerede 1904 anskaffedes en kombineret person- og postvogn D 16 med et meget større postrum, og så var D 1's postrum blevet overflødig. Vognen ombyggedes derfor til ren bagage- og kedelvogn, idet svalegang og forsønkede døre fjernedes og vognsiderne fortsattes ubrudt forbi den tidligere postafdeling, der lagdes til bagagerummet og fik en dør ud til endeperronen. Den fik i øvrigt også nu løbebrætter og håndstænger og omlitredes til E 19. Senere toges også kedlen ud, så vognen blev ren bagage- og togførervogn. Det skete en gang mellem 1915 og 1919.

Det viste sig hurtigt, at banens oprindelige bestand af personvogne var for lille, selv om de befordrede mængder af passagerer og gods kun steg ret langsomt, og man bestilte flere vogne hos Vulcan i Maribo.

B 3-4 og C 3 leveredes 1902 og var stort set magen til de tidligere leverede vogne - dog var de lidt længere, udelukkende fordi man havde forlænget endeperronerne fra 775 til 1000 mm for at forbedre ind- og udstigningsforholdene. C-vognen var meget lig Tølløsebanens C 31-33 fra 1901.

D 16-17. I 1904 leverede Vulcan en kombineret person- og postvogn, litereret D 16, udført i ganske samme design som personvognene og indeholdende 3 III



PERSON- VOGNE	bygge- år sted	art	indretning	per- roner	over- gange	tag- form	be- klædn	aksafst → m ←	l.o.p. (-m-)	lara l	brem- ser	lys	varme	anm, ændr, skæbne.
B 1-2 1914 omd. C 1-2 1928 omd. CM 1-2	1900 Mabo	sidegang	2k II 16/1850 mm 2k III 20/1530 mm alle pl. nu III kd.	åbne 775 mm	2	flade	plade	4,90	9,51	10,1	-	Pt-Ac el	damp	CM 1 obs. 1935 (?) nr. VS begge udr. 1951
B 3-4 (14)	1902 Mabo	"	2k II 16/1850 mm 2k III 20/1550 mm	åbne 1000 mm	"	"	"	"	9,95	10,1	L →	Pt-Ac	damp	*) 1914 L og el. lys. B 4 1950 omnr. B 14 B 3 " 1946 B 14 " 1951
C 1-2 1904 omnr. C 6-7	1900 Mabo	"	5k III 50/1500 mm 4k III 40 + toil. + tj.k.	åbne 775 mm	"	"	"	5,70	10,25	9,8 10,7	-	Pt-Ac Ac-el.	"	*) 1914 el. lys 4) tj.k. = tjenestekupe C 6 udr. 1946 C 7 " 1951
C 3 1904 omnr. C 8	1902 Mabo	"	5k III 50/1500 mm 4k III 40 + toil. + tj.k.	åbne 1000 mm	"	"	"	"	10,68	10,2	-	Ac	"	A) " "
D 16-17	1904 } Mabo 1906 }	sidegang og post	3k III 30/1500 mm post 3140 x 2220 ≈ 6,95 m ²	åbne 775 mm	"	"	"	5,00	10,40	10,3 10,1	- *)	Ac, Pt	"	*) 1914: L og el. lys. udr. 1952
C 9	1911 Arlöf	midter- midtgang	6f III 44/1581 mm incl. toilet	åbne 1200 mm	"	teak	"	7,22	12,97	13,6	B, S A)	el	damp	A) 1951: -B + TL og VS 1968 til HgJK
A 10-11	1914 Scnd	sidegang	4k III 30/2000 + toil	åbne 1000 mm	"	"	"	6,80	12,39	14,5	B, S A)	el.	"	A) 1951: -B + TB og VS 1966 til priv. mand
BE 12	1924 Scnd	sidegang bagage	2k II 12/2000 mm 4k III 32/1495 mm bag/tj.k. og toilet	"	"	"	"	12,7+2,1	18,476	28	B, S A)	el, dyn	"	A) bagagerum 3,33 x 2,7 + tj.kupe 9,0 m ² + 1,6 m ² A) 1951: -B + TB + VS. 1966 DJK
C 8" ex M2	1931 Scnd omb. 1952	midtgang	79 III, 1580 + 10 klap + 9 m ² bagage + toilet	luk. 1980 mm	-	"	"	12,0+3,0	19,070	28?	TB, S	el	VS	*) gættet 19 pl. i midterafdel. udr. 1966
OMB B 1-5	1911 Arlöf	sidegang	2k II 16/1870 + toilet 3k III 22/1560 mm	åb. 1200 mm	2	"	"	7,22	12,97	13,7	L A)	el	damp	A) B 1-3 1951 TB + S + VS, B 4-5: -L + TL
" C 11-18	1911 "	midtmidt	6f III 44/1581 incl. toilet	"	"	"	"	7,22	12,97	13,7	B, S A)	"	"	A) C 11 - B + TB + VS, øvrige -B + TL
" C 19	1953 Scnd	skov midtg.	8f. fikl. 76/1650 incl. toilet	luk 993 mm	"	"	plade	10,2+2,0	16,70	22,6	TB, S	"	VS	OKMJ ejer 50%
" D 31-33	1911 Arlöf	sidegang og post	4k III 32/1530 + toilet	åbne 1200 mm	"	teak	"	7,22	12,97	14,6	B, S A)	"	damp kakk.	A) postrum 2,84 x 2,26 = 6,42 m ² A) 1951: -B + TB + dyn + VS
" BE 6	1924 SFJ	sideg./bag	1k II 6/1900 + tj.k. 2k III 16/1495 + toil.	åbne 1000 mm	"	"	"	6,80	12,32	15,9	B, S A)	el, dyn	damp	A) bag. rum: 2,38 x 2,70 + tj.kupe = 6,4 m ² + 1,6 m ² A) 1951: -B + TB + VS
" BE 7	1924 SFJ	"	1 1/2 k II 9/1900 + bag tj.k. 5k III 40/1495 + toil.	"	"	"	"	12,7+2,1	18,476	28,0	B, S A)	"	"	A) " " 2,64 x 2,70 + tj.kupe = 7,1 m ² + 1,6 m ² A) 1951: -B + TB + VS

kl. kupeer + et postrum på knap 7 kvm og med valsegang til den ene side og "forsænkede" fløj-døre til den anden.

Vognen havde åbne perroner af den korte type (775 mm), og kassen var en anelse længere end C-vognenes. Alligevel havde den kortere akselafstand end C-vognene - forstå det, hvo som kan!

Postrummet var ét, stort rum, mens andre, lignende vogne, fx HAJ D 1-2 med samme størrelse postrum, havde rummet delt af et skillerum med en dørløs åbning i et pakkepostrum mellem dørene og et fredeligere brevpostrum, afskærmet for den værste "kommen og gåen". Men OKDJ-vognens brev-afdeling var også mere spartansk udstyret og havde fx hverken servante eller egen kakkellov og regnedes næppe for et egentligt post"bureau", selv om det rummede en ret stor sorteringsreol og postkasser med brevindkast gennem ydervæggene samt den obligatoriske, runde, polstrede taburet til postmanden.

Vognen havde petroleumsbelysning i postrummet, også efter at passagerafdelingerne havde skiftet til gasbelysning og sågar en kort tid efter at det elektriske lys ellers var indført alle andre steder i toget. Formentlig skulle postvæsenet selv sørge for belysningen af deres eget rum. Derimod opvarmedes det med

damp fra togets varmeledning. I 1932 tilføjes dog i fortegnelsen, at der tillige er installeret kakkellov i postrummet i søstervognen D 17 fra 1906 - formentlig på grund af motoriseringen - motorvognene havde ikke dampgenerator.

1906 leveredes altså D 17, der var ganske magen til D 16, og det blev den sidste personvogn af "første generation" - i det "Vulcanske design", som stort set var kopieret efter Scandias forbilleder.

Måske kunne vi passende her gøre opmærksom på, at banen omkring 1905 omnummererede de fleste af de gamle vogne, så man undgik at have flere vogne med samme nummer. Herved fik C-vognene numrene 6-8 og gl. D 1 blev til E 19.

Belysningen. Personvognene havde (formentlig?) oprindelig petroleumslamper, men omkring 1905 gik man sammen med de sydfynske baner, som man havde driftsbestyrer fælles med - over til "Aceton-acetylen"-lamper af AGA's konstruktion (Aktiebolaget Gas Akkumulator).

Acetylgassen medførtes stærkt komprimeret i stålflasker, opløst i acetone, der ved fx 10 atmosfærers tryk ved 15°C kan absorbere 250 gange sit eget volumen gas. Acetylen er meget

eksplosivt ved komprimering, men opsuges den i et porøst materiale med en porediameter på under 0,5 mm, kan eksplosionen ikke udbrede sig heri, så gassen nu kan komprimeres så meget, som flasken kan tåle. Flaskens indmad kan bestå af asbest, kiselgur og trækul, som kan danne en porøsitet på over 80%, hvoraf ca. 40% fyldes med acetonen. Alligevel kan en sådan flaske nemt indeholde 100 gange sit eget rumfang acetylen.

Iflg. Lars Viinholt-Nielsen anvendte SFJ i begyndelsen, og OKDJ formentlig ligeså, åbne brændere af talk ("fedtsten"), men de var svære at holde rene, så de kunne brænde roligt og lugtfrit. Senere gik SFJ over til acetylen-glødelys med glødenet, hvorved man kunne få en flerdobling af lysstyrken med samme gasmængde, og iøvrigt et meget kraftigt hvidt lys. Men anlægget hertil var kostbart, bl.a. med sindrige, komplicerede gasblandere, så mens SFJ indførte gasglødelyset, gik OKMJ omkring 1914/15 over til elektrisk belysning fra dynamoanlæg med akkumulatører i visse bagagevogne.

A propos bagagevogne, så gik OKDJ samtidig med indførelsen af de kombinerede person- og postvogne, over til en ny type bagage- og kedelvogne, hvoraf den første leveredes af Vulcan i

POST- OG BAGAGEVOGNE	bygge-		postafd. l x b mm	bagageafd. l x b mm	andet l x b mm	per- roner	over- gang	tag- form	be- klædt	aksafst → m →	l.o.p. (- m -)	tara t	brem- ser	lys	varme	anm., ændr., skæbne.	
	år	sted															art
D 1 omr. 1905 E 19	1900	Mabo	post-bag- og kedelv.	1900 x 2020 = 3,84 m ²	3800 x 2850 = 10,83 m ²	kedel/tj. kupe 1400 x 2850 = 3,99 m ²	2 775 mm	2	—	træ	5,20	9,75	?	S	petrol.	VK	1905 postrum lagt til bag. rum: E 19 *) tara 1908: 10,4 t, 1914: 11,0 t, 1919 ff: 9,8 t } udr. 1946 + B - VK
	1905	omb.	bagage- og kedelv.	—	5775 x 2850 = 16,45 m ²	—	"	"	"	"	"	"	*) → 10,4	*) → S+B	nul, 1914 el	"	"
E 18	1904	Mabo	"	—	5000 x 2550 = 12,75 m ²	2500 x 2550 = 6,37 m ²	ej	"	"	"	4,20	8,91	*) → 10,85	*) → S+B	nul, 1914 dynamisk	"	*) tara: 1908: 10,85 t, 1914: 12,37 t, 1923: 12,79 t } udr. 1960 + B + dyn. - dyn.
E 20	1914	Scnd	bagage- vogn	—	5200 x 2550 = 13,26 m ²	2300 x 2550 = 5,87 m ²	ej	"	"	"	4,20	8,91	*) → 11,27	S+B	dynamisk	damp, 1915 VK	*) 1915 tara m. VK: 15,0 t udr. 1960
OMB E 41-44 E 41-43 m. kedel	1911	Arlöf	bagage- vogn	—	6180 x 2550 = 15,76 m ²	1320 x 2550 = 3,37 m ²	ej	"	"	"	4,20	8,91	12,13	S+B	dynamisk	damp	1919 VK i E 41-42, 1925 VK i E 43, E 44 udr. 1966
	"	"	bagage- og kedelv.	—	5200 x 2550 = 13,26 m ²	2300 x 2550 = 5,87 m ²	"	"	"	"	"	"	15,00	"	"	damp + VK	E 43 + VK 1932, E 44 - 42 + VK "senere" udr. 1960 udr. 1966

1904, sammen med en søstervogn E 106 til SFJ. OKDJ's litreredes E 18. Vognen havde, i modsætning til den gamle D 1/E 19, ingen endeperroner, men blot en gavldør og overgangsbord i hver ende. Den havde "personvognskasse" med indvendige stolper og udvendig beklædt med lodret-

te lister, ganske som E 19, men den havde udvendige skydedøre, anbragt omtrent på midten af siderne. Det indre var delt i et bagagerum på 12,75 kvm og et kedel- og tjenesterum på 6,38 kvm. Kedel/tjenesterummet var betydeligt rummeligere og bekvemmere for personalet end det

tilsvarende rum i E 19. Ganske vist var kedlen større og der optoges mere plads til kul- og vandkasser, men alligevel var der blevet plads til et lille bord med sorteringsreol over, bremseving ved bordkanten og skab med skuffe nedenunder, samt en kasse at sidde på. Og så var der udkigskasser med vinkelspejle, så man kunne kigge frem og tilbage langs begge togsider fra samme sted i vognen. Den var for resten 30 cm smallere end gamle E 19, måske af hensyn til udkigskasserne, men det gjorde også anvendelsen af de lange løbebrætter langs vognsiderne mindre risikabel. De var formentlig anbragt for at tillade gennemgang gennem toget, også når en større godsmængde generede den indvendige passage - eller når man medførte kupevogne (fx fra SFJ) eller bænkevogne, der heller ikke havde overgange i enderne.

Vognen havde oprindeligt ingen fast belysning, men den fik - ligesom E 19 - elektriske lamper i 1914, hvor E-vognene udstyredes med dynamolæg med akkumulatorer for den elektriske togbelysning.

Samme år fik vognene også vacuumbremse, som indførtes i personvognsmateriellet dette år.

E 18 havde den korte akselafstand 4,2 m og korte "godsvognsfjedre" og den fik ikke lænkeaksler, så den havde nok en dårligere gang i sporet end E 19, der havde et bedre, personvognsagtigt løbeværk, formentlig af hensyn til personalet i postrummet, der skulle kunne både skrive og sortere under kørslen.

1911 fik OMB 4 meget lignende vogne fra Arlöf: E 41-44 med samme hovedmål, men med små ændringer i rummenes størrelser. De kørte senere meget på OKMJ.

1914 anskaffede så OKMJ endnu en bagage/kedelvogn, denne gang fra Scandia, den litreredes E 20 Den var stort set magen til E

Godsvogns-oversigt 1900-1918						
		1900-04	1904-15	1.10.1915 ff	kvm bdf1	bremse
Baume 1900	Q 1-3	Q 31-33	QA 1331-33	11,5	S tårn	
Crull 1900	Q 4-6	Q 34-36	QA 1334-36	11,3	S tårn	
Mabo 1900	Q 7-8	Q 37-38	QA 1337-38	11,5	hånd	
Mabo 1900	Q 21-22	Q 39-40	QA 1339-40	16,3	S tårn	
Scnd 1912		Q 41-44	QB 541-44	16,3	hånd	
Scnd 1914		Q 45-49	QB 539 546-49	16,3	hånd	
Scnd 1915			QB 531-34 536-38	16,3	hånd	
Scnd 1915			QB 530,35,40	15,3	S kupe	
Mabo 1900	K 1-6?	K 51-56	KA 1501-06	14,8	hånd	
Mabo 1901	K 7-11?	K 57-61	KA 1507-11	14,8	hånd	
Baume 1900	P 1-2	P 101-02	PA 1573-74	17,9	hånd	
Crull 1900	P 3-4?	P 107-08	PA 1579-80	17,3	hånd	
Baume 1900	F 1-4	P 103-06	PA 1575-78	16,4	hånd	
Mabo 1901	F 5-9?	P 109-13	PA 1581-85	16,0	hånd	
Hofm 1889	ansk 1905	PB 114-21	PC 1001-04 1006-09	17,9	hånd	
Hofm 1889	" 1905	PB 122-23	PC 1005,1010	17,9	S åben	

bænkevogne			
	håndbremse	skruerbremse	kvm bdf1
Scnd 1904	J 21-25		
Zyp 1909	J 26-27	J 28-29	
Scnd 1912	J 72-74	J 71	17,8
Scnd 1913	J 76-78	J 75	
SFJ 1918	J 79-83		

18, blot var bagagerummet gjort 20 cm længere på kedelrummets bekostning.

Hermed var anskaffelsen af coaching stock af 1. generation slut på Kertemindebanen - allerede i 1911 var man begyndt på 2. generation, men herom senere.

Godsvognene

I banens åbningsår 1900 anskaffedes ialt 24 godsvogne af forskellige typer, alle meget letbyggede, og man havde oprindeligt nøje sørget for, at ingen af dem overskred et akseltryk på 7 t i læsset stand, så lastgrænsen var sat til 7500 kg, dog kun 6000 kg for Q 4-6 og Q 21-22, for at de ikke skulle blive for tunge. Det varede dog ikke mange år, før de tillodes højere akseltryk, allerede 1905 tillod PB-vognene sig at træde med 8,15 t pr. aksel. 1912 vejede J 71 max 8,5 t/aksel og 1915 kom QB med bremsekupe op på 8,7 t/ax, så man må have forstærket det gamle 35 punds spor med måske underlagsplader og/eller flere sveller pr. meter, så man kunne tillade også tungere vogne udefra at komme ind på banen med en rimelig udnyttet lasteevne.

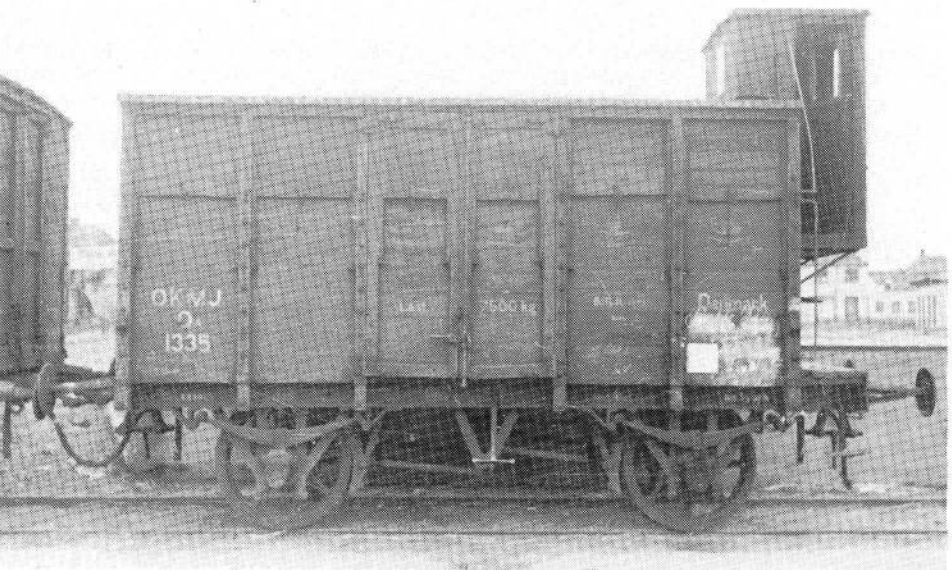
Q-vognene

Q 1-8 var små vogne, cirka på størrelse med DSB's gamle QA, dvs. med bundflade ca. 11,5 kvm, mens Q 21-22 var af hvad jeg vil kalde normal Q-vognsstørrelse, dvs. som DSB's QC m.fl. med ca. 16,3 kvm bundflade, hvoraf DSB fx i 1918 havde over 3000 stk.

Begge typer karakteriserede banen selv således i materielfortegnelsen fra 1908:

"De ere lukkede Gods- og Kreaturvogne med dobbelte Fløjdøre paa Side- og Endevæggene. Paa Længdesiderne er foroven anbragt Skodder til Lys og Ventilation, og indvendig findes Ringe til Fastbinding af Kreaturer. Nr. 37 og 38 have Haandbremse, alle andre Q-vogne have Skruebremse".

De små af QA-størrelsen måtte snart alle laste 7,5 t, mens de 2 store vogne kun måtte laste 6 t - og disse lastgrænser ændredes ikke i vognenes levetid - dertil var de nok for spinkelt bygget, mens fx. DSB's standard-Q-vogne i stor stil senere fik lastgrænsen forhøjet, stort set blot ved, at de fik stærkere fjedre, DSB's QGR-vogne måtte laste 15 t, mens OKMJ's Q 21-22, der var af ganske samme størrelse, stedse kun måtte laste 6 t i hele deres 66-årige levetid! Men de var da også ca. 11% lettere.



LUKKEDE GODSVOGNE		bygge- år sted	art	last t	bdf. m ²	rumf. m ³	indvendig			akselst. - m -	l. o. p. (- m -)	tara t	bremser	anm., ændr., skabne.
lang m	bred m						høj m							
J 21-25	1904 Scnd	bænkevogn, 3Fpl III	7,5	17,8		7,00	2,54		4,20	8,37	7,8	H	J24 < 1974 omb. Jd34, s.d. J udtrangi 1949 nr. 21, 1951 nr. 73, 76, 78, 1954 nr. 74, 77, 1960 nr. 22, 23, 25-29, 71, 72, 75, 79, 80, 82 og 83. 1966 J 81 til DJK. J fået TL 1951 ff: nr. 22, 27-29, 72, 74, 77, 81 og 82.	
" 26-27	1909 Zyp	" "	"	"		"	"		"	8,44	8,1	"		
" 72-74	1912 Scnd	" "	"	"		"	"		"	"	8,5	"		
" 76-78	1913 "	" "	"	"		"	"		"	"	7,8	" L		
" 79-83	1918 SFJ	" "	"	"		"	"		"	8,37	8,0	" L		
" 28-29	1909 Zyp	med bremse-kupé	"	"		"	"		"	9,27	9,3	S-kupé	VL	
" 71	1912 Scnd	" "	"	"		"	"		"	"	9,5	" "		
" 75	1913 "	" "	"	"		"	"		"	"	"	" B		
Jd 34, > 1937 omb. fra J24	1904 Scnd omb SFJ	stygogsvogn	12,5	17,8		7,0	2,5		"	8,37		H, TL	udr. 1966	
QA 1331-33	Q 1-3	1900 Baum	luk. gods- og kvægv.	7,5	11,5		4,80	2,40		3,00	6,50	6,4	S tårn	< 1915 Q 31-33 1332, 1333 TL 1951 1332 udr. 1960 øvr. 1966
" 1334-36	" 4-6	" Crull	" "	"	11,3		4,67	"		"	"	6,8	" "	34-36 1335, 1336 TL " 1335 " " " "
" 1337-38	" 7-8	" Mabo	" "	"	11,5		4,80	"		"	6,10	6,0	H	37-38 1337 TL 1951 ff 1338 " 1949 " "
" 1339-40	" 21-22	" "	" "	6,0	16,3		6,41	2,54		3,80	8,11	7,4	S tårn	39-40 1339, 1340 TL 1951 ff 1333 til DJK "
QB 541-44	1912 Scnd	" "	" "	10,0	"		"	"		3,66	7,70	6,9	H, L	44-44
" 539, 546-49	1914 "	" "	" "	"	"		"	"		"	"	6,7	" "	45-49 1951 ff fik 547-49 TB (G & P), omnr. 550, 555 og 545
" 531-34, 536-38	1915 "	" "	" "	"	"		"	"		"	"	"	" "	alle QB uden TB fik TL 1951 ff
" 530, 535, 540	" "	do med bremsekupé	" "	15,3		6,00	"			3,90	8,085	7,4	S kupe	L, 1951: TB, nr 530 (G), 535 og 540 (G & P)
" 537" 1956 ex DSB	1914 "	luk. gods og kvægv.	12,5	16,3		6,41	"			3,66	7,70	7,0	H, TL	oprind VVGJ Qc 88 ³² DSB Qd 18377
" 539" 1962 " "	1906 "	" "	15	"		"	"			"	"	7,3	" "	ex DSB Qc 33913
" 541" 1958 " "	1914 "	" "	15	"		"	"			"	"	9,0	" TB (G)	" " Qc 32899
" 560 1961 " NPMB	1899 "	lukket godsvogn	12,5	17,5		7,05	2,50			3,50	8,40	7,3	" "	" NPMB Q 100, opr. bænkevogn m. db. perroner.

Det er påfaldende, at de små Q-vogne det samme år leveredes fra 3 forskellige fabrikker: Baume & Marpent, Crull, Wismar og Vulcan, Maribo. Jeg kender ikke forklaringen på det! Man kan bemærke, at Q 4-6 havde lidt kortere vognkasse, men samme undervogn, så platformen under bremsehuset var lidt længere på de 3 Crull-vogne - kun 13 cm, men det kan godt ses på fotos.

K 1-6(?). "De ere aabne, højsidede Gods- og Kreaturvogne med spidse Endefjæle, som kunne afløftes. De have dobbelte Fløjdø-

re paa hver Side. Til Anbringelse af Presenning findes en Bom, der hviler paa Endestykkerne. Vognene have Haandbremse".

De 6 første vogne leveredes i åbningsåret, endnu 5 vogne (K 7-11?) året efter, alle fra Vulcan i Maribo.

Det var en type, som DSB aldrig har haft magen til, men mange andre privatbaner anskaffede omkring århundredskiftet og nogle få år ind i vort århundrede vogne af meget lignende type - men ikke ret mange, ialt kun 60-70 stk. på 12-13 privatbaner

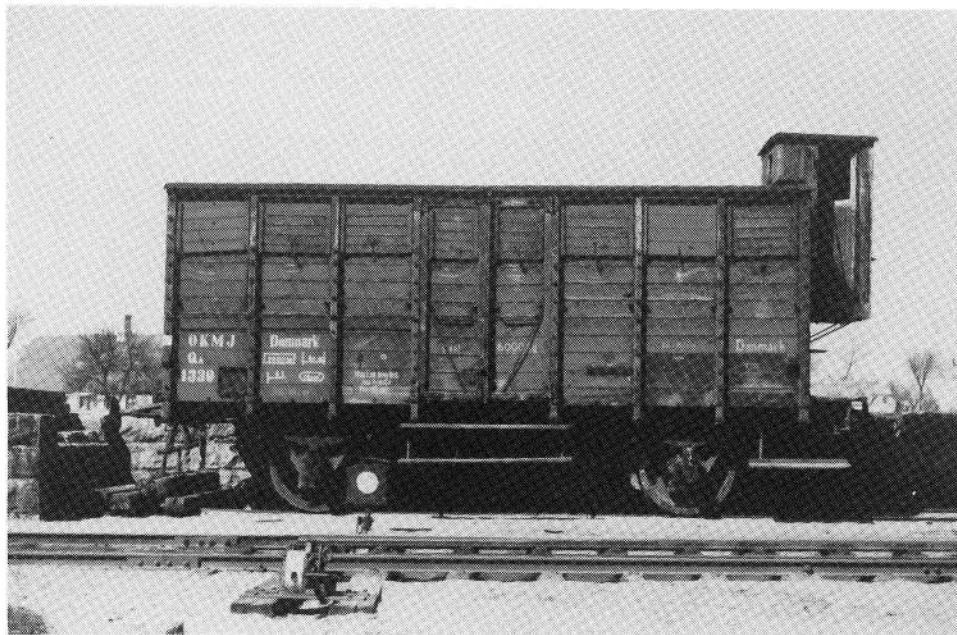
eller i gennemsnit omkring 5 stk. pr. bane - og i øvrigt med flere småvariationer i dimensionerne. Jeg har her kun medregnet vogne med bdf. omkring 14,8 til 15,0 kvm og med dobbelte fløjdøre på siderne.

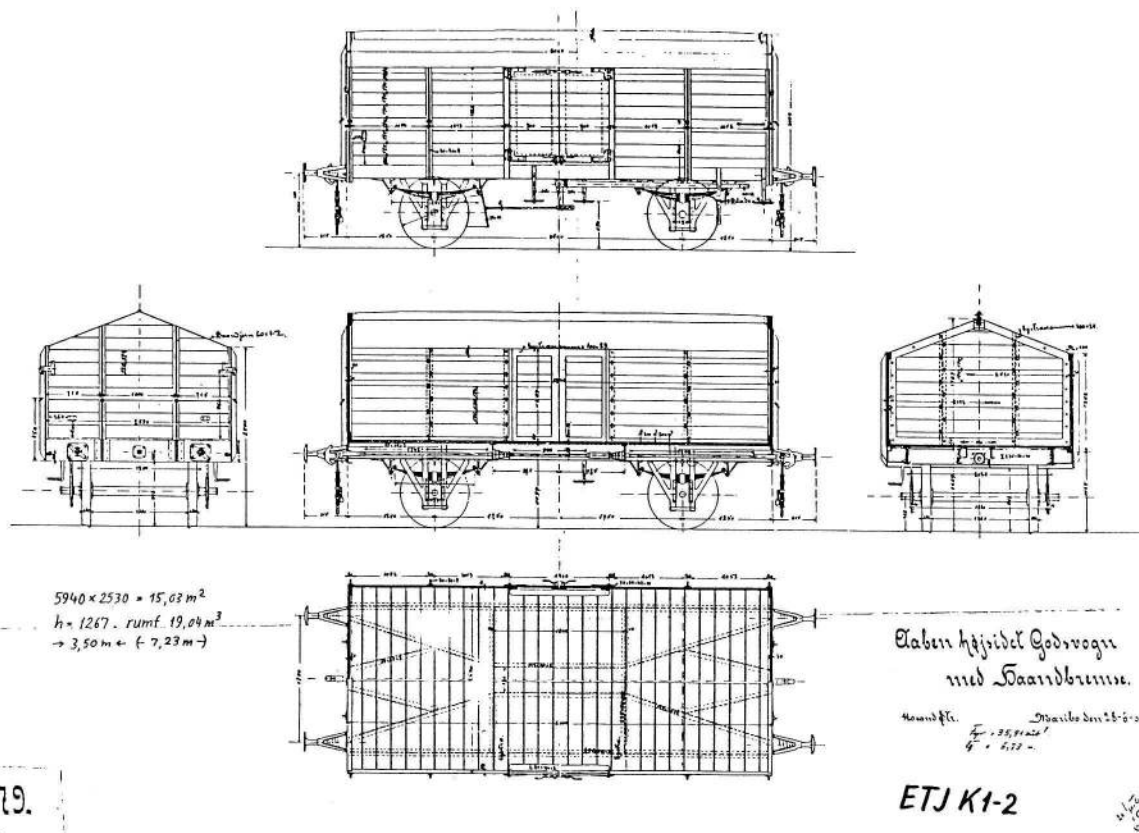
Kun RKB (Kjellerupbanen) havde 1, der var større, men der fandtes mange mindre udgaver, hvoraf talrige hos DSB, mange med nedfaldsdøre og i forskellige højder.

Det er ret mærkeligt, at disse Vulcanvogne ikke var helt ens, hvis man skal tro banens egne oplysninger - se dataskemaet.

Så var der **P-vognene**, ialt 8 stk. fra år 1900 og yderligere 5 stk. fra 1901. "De ere aabne, lavsidede Godsvogne med dobbelte Fløjdøre paa Siderne. Paa samtlige Vogne kunne Endevæggene afløftes". De var iøvrigt karakteriseret ved, at der var to U-jernsstolper mellem gavl og sidedøre, hvor K-vognene kun havde én T-jernsstolpe.

Ellers var de noget forskellige, og de faldt i to noget forskellige typer: En lang og smal, muligvis oprindeligt litereret P 1-2 og P 3-4, og en bredere og kortere, måske oprindeligt kaldet F 1-4 og F 5-9. Måske anskaffedes først P 1-2 og F 1-4 fra Baume og derefter P 3-4 og F 5-9 fra Crull, hhv. Vulcan, så hver "portion" udgjordes af både korte og lange vogne. De senere numre 101-106 hhv. 107-113 kunne tyde på den rækkefølge.





679.

ETJ K1-2

De oprindelige numre er jeg noget i tvivl om, men vi har haft held til hos Jens Bruun-Petersen at låne et gammelt billede fra Kerteminde, hvorpå man ser en væsentlig bid af OKDJ P 1, og man kan her bl.a. se, at vognen har den karakteristiske Baume-akselkasse, og man ser også noget af undervognsarmeringen, som begge Baume-typerne synes at være født med, måske fordi de har været beregnet til at bære vrideskamler på midten, der derfor skulle forstærkes for at kunne bære hele lasten her! Disse detaljer går igen på de nyeste billeder af Baume-vognene nr. 1573 (den lange) og 1575 (den korte), hvorimod den anden lange type fra Crull savner armeringen og har mere almindelige akselkasser - foruden en afvigende gavkonstruktion.

De korte, brede vogne fra Maribo adskilte sig en del fra de øvrige PA-vogne, bl.a. ved at have midterdøre og endestykker med udvendige trærammer.

De lange PA-vogne mindede en del om DSB's sjællandske P.c-vogne, senere kaldet PF/PH, mens de korte var nærmest ved en forvokset PC-type, men alle var spinklere og skrøbeligere end DSB's slætninge og blev aldrig forstærket til at bære mere end de 7,5 t, de var født til. Alligevel overlevede 8 af de 13 vogne helt til banens lukning, men det var Maribovognene, der klarede sig bedst - de overlevede alle, men det var også de mest kompakte.

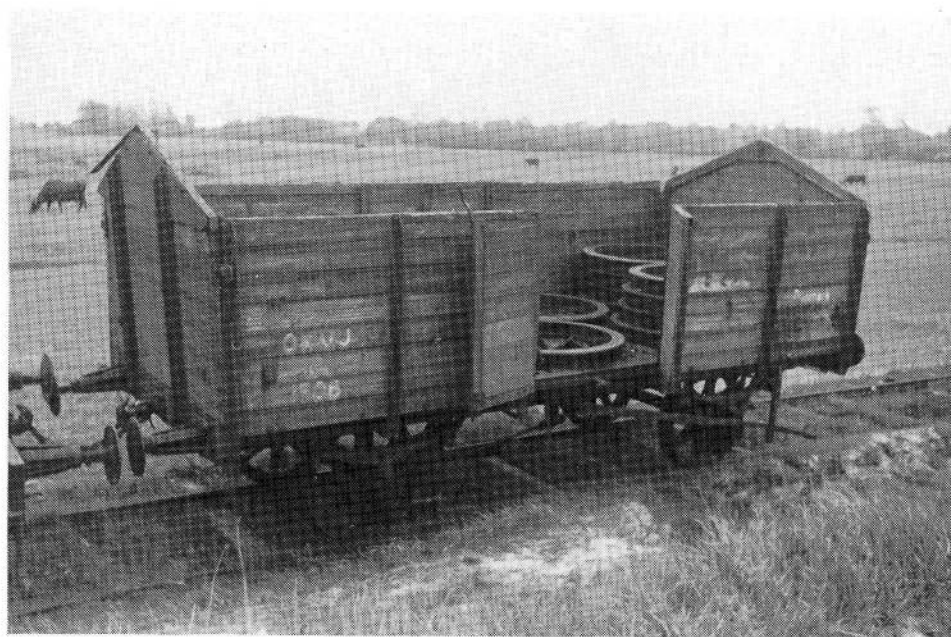
J-vognene

De første, lidt sværere godsvogne, OKDJ anskaffede, var 5 stykker af det, vi plejer at regne for den specielt fynske bænkevogn, selv om 13 af de ialt 68 byggede vogne, leveredes til jyske privatbaner. Men hele resten (81%) leveredes til fynske privatbaner.

OKDJ var således, sammen med HHJ, der samtidig i 1904 fik 2 stk., pionerer på dette område. En nærmere omtale af typen findes i SIGNALPOSTEN nr. 2/1990, side 59 ff, men her kan vi lige bringe OKMJ's egen beskrivelse fra DRM 1914: ... "De er luk-

kede Bænke- og Pakvogne, understyrede med Persondøre og bevægelige Sidevinduer samt Personvognsfjedre med Hjælpefjedre og kan indrettes med Bænke til Personbefordring (34 Siddepladser); de oplyses da ved Petroleumslamper. Vognene laster 7,5 t; de har Løbebrædder samt Trinbrædt ved alle Dørene. Paa hver Side findes endvidere dobbelte Fløjddøre til Brug, naar Vognen anvendes som Pakvogn. Vogne med Skruebremse har i den ene Ende en fra det øvrige

OKMJ KA 1506 i Bullerup omkring 1954.



ÅBNE GODSVOGNE	bygge- år sted	art	last t	bdf. m ²	rumf. m ³	indvendig			akselst. - m -	l. o. p. [- m -]	lara t	bremser	anm., ændr., skæbne.
						lang m	bred m	høj m					
KA 1501-04	1900 Mabo	høj, åben gods/kvægt	7,5	14,8		5,90	2,51		3,50	7,25	5,5	H L ^③	udrangeret 1951, 1954, 1954, 1949.
" 1505	" "	" "	"	"		5,95	2,49		3,66	"	"	"	< 1915 < 1904 1951.
" 1506	" "	" "	"	"		"	"		3,50	"	5,4	"	K 51-61 K 1-11 ? 1960.
" 1507-08	1901 "	" "	"	"		"	"		"	"	"	"	1954.
" 1509-11	" "	" "	"	"		"	"	①	"	"	"	"	*) nr 1511 → 3,66 m + 1966, 1954, 1954.
PA 1573-74	1900 Baum	lang, smal, lav	"	17,9		7,50	2,39		4,20	8,80	5,5	"	P 101-02 P 1-2 1966, 1949.
" 1579-80	" Crull	" "	"	17,3		"	2,30		"	"	5,8	"	" 107-08 F 3-4 ? 1949, 1966.
" 1575-78	" Baum	kort, bred, lav	"	16,4		6,55	2,51		3,70	7,85	5,5	"	" 103-06 F 1-4 1966, 1949, 1949, 1949.
" 1581-82	1901 Mabo	" "	"	16,0		6,40	2,50		3,80	7,70	"	"	} 109-13 F 5-9 ? 1966
" 1583-85	" "	" "	"	"		6,45	2,48		"	"	5,4	"	
PC 1001-04, 1006-09	1889 Hofm, anskaf. 1905	lang, bred, lav	12,5	17,9		7,10	2,52	②	4,00	8,50	5,6	"	1905-15: PB 114-21 last 10t 1003 udr. 1964, 1004 udr. 1960
" 1005 og 1010			"	"	"	"	"	②	"	"	6,3	Sa, TB (6)	"
PC 1003 "	1915 Scnd	lang, smal, lav	12,5	18,1		7,66	2,37		4,20	8,96	6,2	H, TL	1964 ex DSB Pw 7479, 1949 ex SFJ Pc 799. Udr. 1966
SPRØJTEVOGN	1904 Scnd	omdannet tankvogn	10,0	12,5		5,77	1,70		3,66	7,78	8,0	S, TL	1962 ex DSB ZE 502457, 1966 til OHJ ⑥

① KA 1509 nedskåret til P-højde 1922?

② Pc.1001-05 skal have haft tørvehæk og litro PCT omkring 1918.

③ Vogne, udrangeret 1952 eller senere fik TL eller TB.

④ Sprøjtevognen: 1904 DSB ZE 99706, 1916 omnr. 502139, 1927 LJ ZE 509107, 1937 SFJ ZE 509216, 1949 DSB 502457, 1962 OKMJ sprøjtevogn, 1966 til OHJ, ophugget 1988.

Vognrum adskilt Bremseskupé med særskilte Sidedøre". I DRM 1908 oplyses endvidere, at "...Vinduer beskyttes af Træplader, naar Vognene anvendes som Gods-

vogne. Til hver Vogn hører 2 lange Bænke og 4 kortere Dobbelbænke, der kunne fastgøres i Vognen".

J 21-25 leveredes 1904 af Scandia. Det var den simple udgave, der kun havde håndbremse, men de overskred ved fuld last det oprindelige maksimale akseltryk (7 t) med 650 kg. Men det blev hurtigt værre, så sporet måtte forstærkes - se datalisten for godsvogne. Det ses, at J-vognene var den type godsvogne, der byggedes flest af til OKMJ (22 stk.) og de sidste 5 stk. leveredes så sent som 1918 som de sidste nybyggede godsvogne til banen.

Vognene fra 1913: J 75-78, fik fra starten vacuumledning og varmeledning, nr. 75 som den eneste desuden vacuumbremse og de sidste fra 1918: J 79-83, hverken varme- eller vacuumledning.

I 1905 købte OKDJ 10 brugte, tyske åbne godsvogne, formentlig nogle af de 200 vogne, som DSB lejede 1898-1901, og hvoraf nogle senere solgtes til forskellige privatbaner. Kertemindebanens 10 vognene litreredes PB 114-123. Det var en ældre forløber for den senere tyske standard-godsvogn O 10, som vi kender fra DSB's PE/PER og fra en del danske privatbaner.

OKDJ's PB-vogne var bygget 1889 hos Hofmann & Co. i Breslau, og de havde bdf. 17,9 kvm ligesom de største af de gamle, svage vogne fra Baume (P 101-102), men de var lidt kortere og bredere og så havde de kun 1 sidestolpe mellem døre og gavl, ganske som de nyere O-vogne (O som Ole!), men dørene var på de gamle vogne af træ, som på banens øvrige P-vogne.

Hofmann-vognene fik fra starten lov til at laste 10 t, men det blev 1915 hævet til 12,5 t, og vognene omlitreredes til PC 1001-1010.

To af vognene havde skruebremse med åbent bremsesæde (kuskensæde!), de øvrige fik håndbremse. Det var solide



vogne, og de to med skruebremse fik oven i købet trykluftbremse på deres gamle dage, mens kussesædet forlængst var kasseret. Men arrangementet var stadig i brug på Fyn, da banen anskaffede disse vogne. Således anskaffede SFJ i 1906 fra Arlöv tilsvarende nybyggede vogne med åbent bremsesæde - det haves der sågar billede af.

De to vogne med skruebremse fik i 1915 nr. 1005 og 1010 - efter den hos mange baner graserende praksis med at give vogne med skruebremse numre, der endte på 5 eller 0. Samme praksis fulgtes for de Q-vogne, der anskaffedes fra 1912 og fremefter, men det benyttedes ikke for de gamle vogne fra 1901-02 - og ej heller for bænkevognene, forstå det hvo som kan!

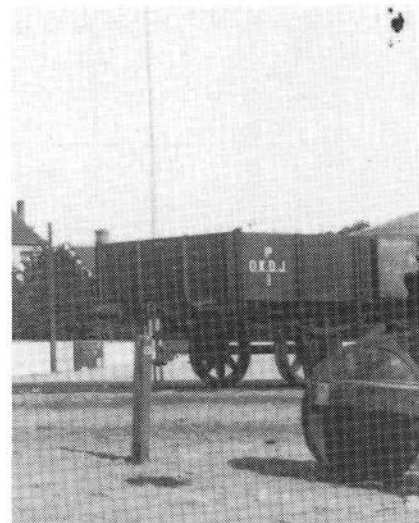
Banen klarede sig med hensyn til lukkede godsvogne med de gamle Q-vogne fra år 1900 + op til 9 bænkevogne helt til 1912, hvor man begyndte at anskaffe flere Q-vogne af en lidt sværere konstruktion, men af samme størrelse som Q 21-22 fra Vulcan 1900: Bdf. 16,3 kvm, men nu til 10 t last, og de havde kun håndbremse. De svarede altså ganske til DSB's QC-vogne og utallige lignende vogne ved diverse privatbaner. Til gengæld havde de nu også vacuumledning til brug i person- eller blandetog.

Der anskaffedes 4 stk. i 1912 og 5 stk. i 1914 - litreret Q 41-49, men så i 1915 anskaffedes hele 10 stk. (litra og numre, se godsvognsoversigten ved hovedafsnittet "Godsvognene". De tre var af en specielt fynsk type med bremsekupe i selve vognkassen, men adskilt fra laderummet ved et fast skillerum. Laderummet var afkortet med 410 mm til 15,3 kvm, men så var der blevet plads til en bremsekupe på næsten 800 mm bredde og med et klapsæde til bremseren/togføreren. Typen lanceredes først i denne størrelse på Nørre Brobybanen, ONFJ, i 1906, men forbilledet har utvivlsomt været de jyske H-vogne, som man nu havde givet en "hel" kasse til godset og indskrænket bremsekupeen til det mindst mulige, hvilket dog må have været bekvemmere end det almindelige bremsetårn, hvor man dårligt kunne stå oprejst og i hvert fald ikke kunne gå blot nogle få skridt for at strække benene.

Øverst interiør fra HJJ S 135, 1966. Nederst Martofte, efterår 1956: OKMJ J 81 står klar i nordenden af spor 1 - med slutsignalet "på plads og i orden". Skiltet forneden tv. siger: Fast pakvogn Odense-Martofte tog 11.14.103.104.113.114.

Herefter anskaffedes ikke flere godsvogne - bortset fra 5 J-vogne i 1918 - før efter 2. verdenskrig, hvor man anskaffede enkelte brugte vogne fra andre baner til erstatning for opslidte vogne. Men det var vist efter at man godt var klar over, at der ikke var nogen fremtid i godstrafikken og at banen formentlig snart skulle nedlægges. Og så var brugte, køreklare godsvogne særdeles billige! Men herom lidt mere sidst i artiklen.

Godsvognene var vel efterhånden lidt gammeldags, da vi nåede op mod 2. verdenskrig, men både trækraften og personvognene forældedes meget hurtigere. Det kom derfor særdeles belejligt for Kertemindebanen, da der i 1911 åbnedes en 3. privatbane på Nordfyn: OMB - Odense Middelfart/Bogense, også kaldet Nordvestfynske Jernbane, og den fik fælles driftsledelse med SFJ og OKDJ.

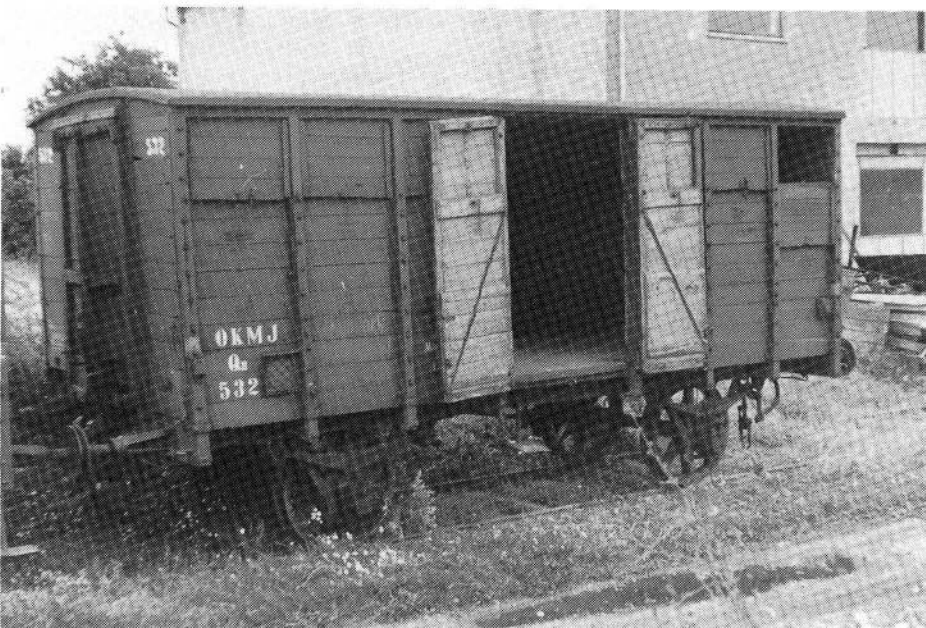


Det i artiklen nævnte billede af OKDJ P 1 (dette er en stor udsnitsforstørrelse og kan derfor blive sløret i gengivelsen)





Øverst: Pc 1005 har tidligere haft bremse-sæde som nu er erstattet med en diminutiv platform og højtsiddende "friluftshåndsving", men til gengæld har vognen fået trykluftbremse (G)! 1964, J.B.-P.
Nederst OKMJ QB 532 i Seden 11/8 1966.



OMB blev derved udstyret med det mest moderne sidebanemateriel som den sydfyenske driftsledelse kunne udtænke, og den bevilgede samtidig til OKDJ et nyt damplokomotiv og en ny, III kl. personvogn, magen til OMB's, så man kunne få en vis mængderabat.

Damplokomotivet OKDJ 4 var, ligesom OMB's 6 maskiner og 2 af SFJ's større, 4-koblede maskiner i samme design, bygget af Henschel i 1910, og der er almindelig enighed om, at det

var både smukke og vellykkede lokomotiver.

OKDJ 4 havde akselfølgen 1'C 1'. og begge løbeakslerne var indrettet som Bisselbogier, der var styret af en omdrejningstap inde under maskinen, så akslerne stillede sig radiært i kurverne, og der var anordninger, der fik dem til at søge tilbage mod midtstillingen, hvilket gav et meget roligt løb, selv i mindre godt spor.

Maskinen var i det hele taget udstyret med mange moderne detaljer, som først var blevet

almindelige efter at banen fik sine første lokomotiver: Kedlen havde størreroverheder og POP-sikkerhedsventiler, og maskineriet havde cylindre med rundglidere, trukket af Heusingerstyring. Der var vacuumbremse på alle drivhjul og ledning til togbremse, da man nu også begyndte at indføre denne bremse på personvognsmateriellet!

Af dataskemaet ser man, at maskinen var væsentligt kraftigere end de 3 gamle, og den var også en del hurtigere, både på grund af de større hjul og på grund af dens roligere gang i sporet. Den løb let over 60 km/h, men det fik den vist aldrig lov til på banens spinkle spor.

Ombygning af damp 1-3

Efter nogle år besluttede man at modernisere de gamle maskiner, når de skulle til stor revision, og det blev først nr. 3's tur i 1917.

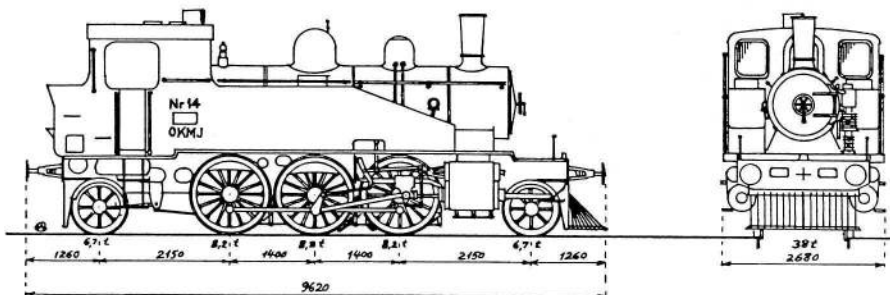
De 3 små lokomotiver ombyggedes på SFJ's værksteder i Odense. De fik nye, højereliggende kedler med overhedere, og maskineriet fik nye cylindre med gennemgående stempelstænger og rundglidere, trukket af Heusingerstyring. De små sidekasser fjernedes, og der tilføjes en kulkasse bag på førerhuset.

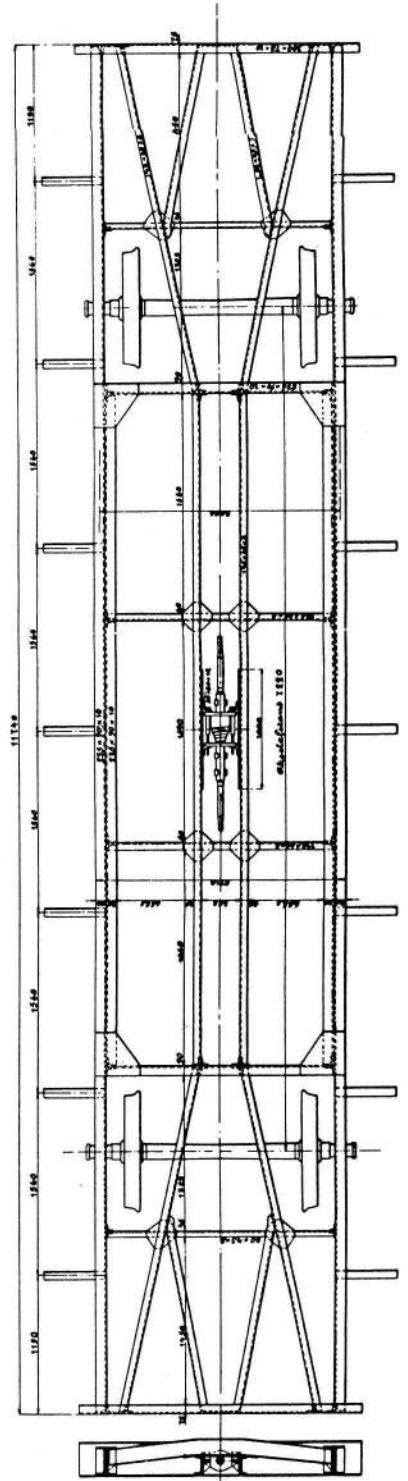
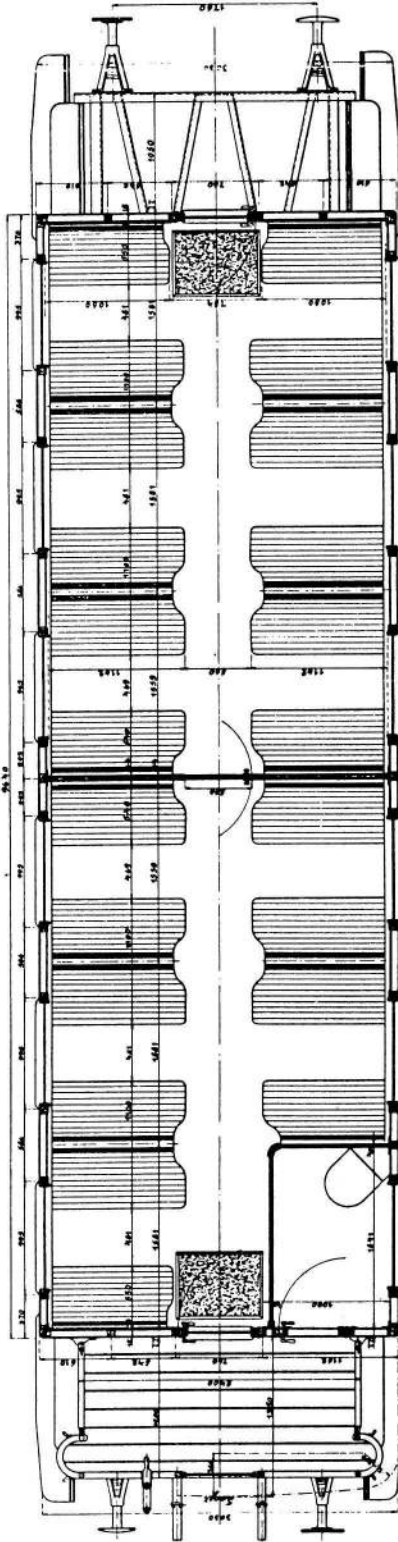
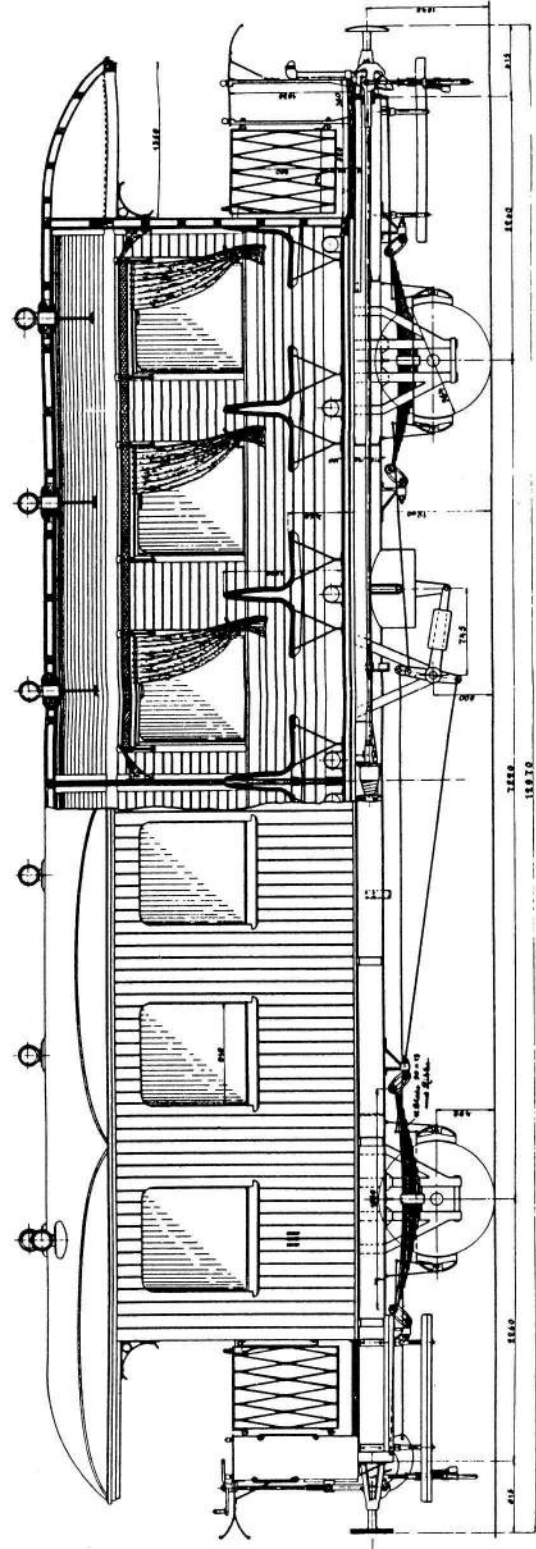
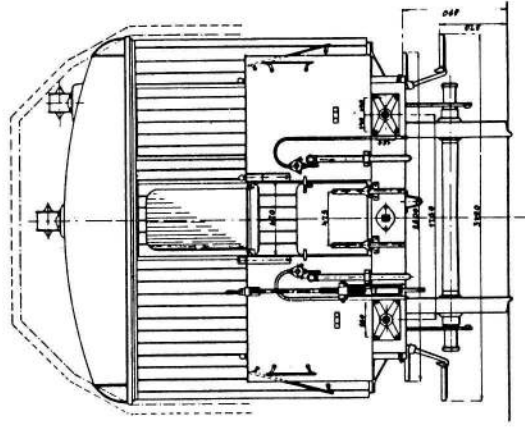
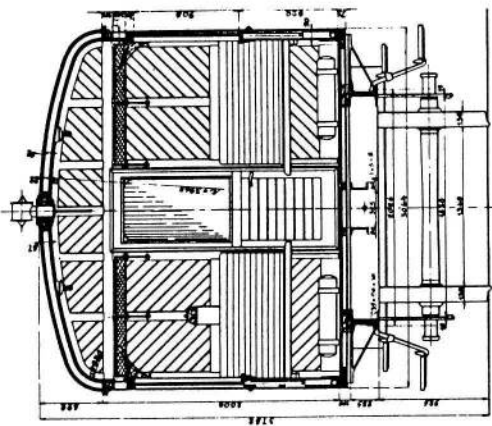
Skal man tro Bay's data-angivelser, fik kedlen herved ca. 10% større, samlet hedeblade, mens adhæsiønsvægten steg med 24,6%, idet drivhjulenes akseltryk voksede fra 6,5 til 8,1 t eller næsten lige så højt som på OMB-typen, OKMJ 4.

Tjenestevægten var dog kun vokset godt 15%, men vægtfordelingen var ændret ved flytningen af kulbeholdningen bagud, så trykket på forløberen var gået lidt ned, og hele vægtforøgelsen - og lidt til - var lagt på de drivende hjul.

Man opnåede formentlig en bedre brændstoføkonomi, og samtidig at maskinerne stod bedre fast ved igangsætning og i fedtet føre.

Mærkeligt nok beholdt kedlerne de gammeldags Salter-ventiler, og man beholdt også sandkasserne på fodpladen, selv om de øvrige damplokomotiver under den SFJ'ske ledelse havde eller fik sandkasserne på kedelryggen, hvor det var lettere at holde sandet tørt, og hvorfra man let kunne have ført sandrør





OMB C 11-18
SFJ Ca 79-82

Beskrivning III Klasse.

Öbms., i April 1910.

OKMJ C 9

MÅLFÖRHOLD ca 1:70

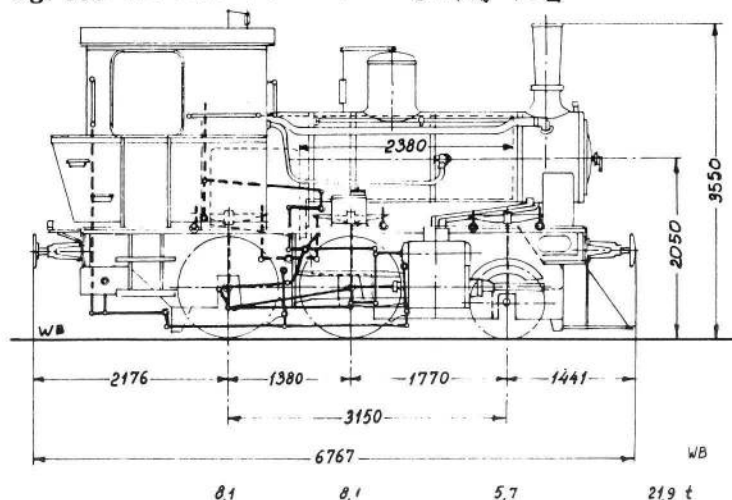
også til forreste drivhjulspær.

De 3 lokomotiver moderniseredes i omvendt nummerfølge: Først ombyggede man nr. 3 i 1917, derefter nr. 2 i 1920 og nr. 1 i 1921. Derimellem havde man også ombygget ETJ's nr. 1 og 3 på lignende måde, mens VNJ's 3 maskiner forblev uombyggede. De kasseredes mange år tidligere, hvilket kunne tyde på, at ombygningerne var ganske vellykkede.

De ombyggede maskiner var ikke helt ens. De første 3: OKDJ 3 og ETJ 1 og 3 havde i begyndelsen kraftdamprøret ført oven på kedlen fra det oprindelige udtag på domnen og hen til røgekammeret, hvor det blev ført ned til overhøderen, mens OKDJ 2 og 1 - og senere også nr. 3 - fik røret anbragt inde i kedlen som på de "rigtige" lokomotiver!

Nr. 1 og måske nr. 2, men ikke nr. 3 fik (senere?) sidevinduer i førerhuset. Endelig fik i hvert fald nr. 3 på sine gamle

Tg. 106 Fra Bay's store bog OKMJ 1-2



Øverste foto viser et uheld 26/4 1945 ved Bredbjerg (OMB). På billedet ses Bisselstallets opbygning tydeligt. Nederst OKMJ 3 og 1 kort før endelig opbygning.



dage elektrisk frontlanterne, meget lig en cykellygte, forsynet fra en dampturbinedrevet dynamo på venstre fodplade, men de små lokomotiver fik aldrig trykluftudstyr.

Personvognene 1910-1951

1911 byggede Arlöf personvognene til OMB, og OKDJ havde som tidligere nævnt held til at komme med på et hjørne: Arlöf byggede en ekstra C-vogn, magen til OMB's, til OKDJ, banens første "2. generations vogn" C 9, som var en "stor travogn": 2-akslet, 5 fag lang med åbne endeperroner og højt, ellipsebuet tag uden tagrytter og med "nedgroede" ender. Tagkanten var vandret hele vejen rundt efter svensk forbillede, og taget over perronerne var selvbærende; ingen støtter ned til perronskærmene. Perronerne var rummelige, 1200 mm lange, og de havde gitterlåger i siderne.

Vognkassen var udvendig beklædt med lodrette, ferniserede teaktræslister og vinduerne var store og kvadratiske: 910 x 910 mm. De var alle til at åbne, og glasset var blot indrammet med ganske smalle kantskinner af U-messing. Glasset var afbalanceret, så det gammeldags optræk med læderremme var bortfaldet. Til trækfri ventilation var taget forsynet med en torpedoventilator i hvert fag.

Indvendig var der 2 afdelinger med "midter-midtgang", dvs. kun 2 pladser på hver side af gangen, så der var usædvanlig god plads til at brede sig, mens siddemodulet på 1581 mm kun var få cm større end i de fleste gamle tagryttervogne. Og så var der stadig kun nøgne træsæder på III kl.

I den ene side af et endefag var der et såre spartansk tørkloset med indgang fra endeperronen. Der var ikke en dråbe vand og ingen håndvask, men

måske havde man beregnet plads til det, for rummet var usædvanligt stort og tomt!

Skillerum og gavle var beklædt med smalle, ferniserede brædder med 45°'s hældning - en ganske smuk, svensk specialitet.

Belysningen var, som noget nyt på OKDJ, elektrisk, og man må formode, at strømmen hertil straks fra begyndelsen hentedes fra bagagevognen E 18, der i hvert fald i 1914 havde fået dynamo/batterianlæg til togbelysning.

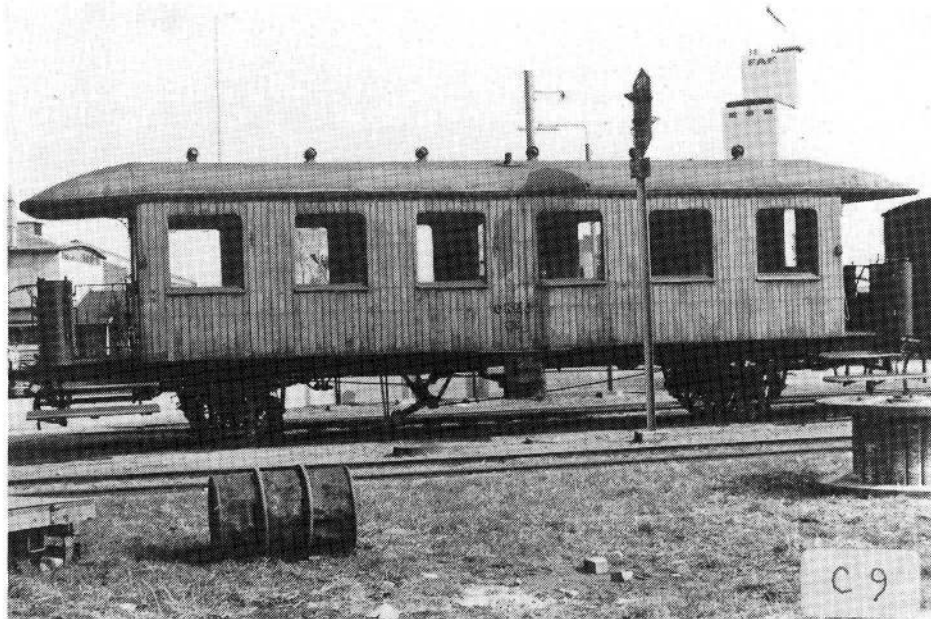
C 9 havde skrue- og vacuumbremse, og den kunne opvarmes med damp fra lokomotiv eller kedelvogn.

Den nye vogntype, hvoraf der samtidig fremkom en danskbygget variant til Kolding Sydbaner, havde en akselafstand på 7220 mm og var ca. 13 m lang over pufferne og dermed 2 á 3 m længere end de almindeligste af de tagryttervogne, de afløste eller supplerede.

SFJ anskaffede i 1912 fire vogne, CB 79-82, bygget på SFJ's egne værksteder efter samme tegninger som OMB's C 11-18 og OKDJ C 9, og alle disse vogne og en lang række vogne, bygget i de følgende årtier, havde det nye lænkeaksel-ophæng med fjederstroppe af ovale ringe, som også Scandia gik over til i 1911. Det skulle give akslerne en bedre bevægelighed i alle retninger og mindre slid på løbeværket - og naturligvis en bedre gang i sporet end det gamle "ring-i-ring" ophæng. Alligevel havde SFJ CB 79-82 og formentlig også OMB's og OKMJ's C-vogne fra 1911 en urolig gang, specielt ved de relativt høje hastigheder, der anvendtes på SFJ, selv om vognenes store længde skulle give et roligt løb og i hvert fald en god retningsstabilitet. Men man havde åbenbart ikke ramt passende svingningstider for løbeværkets enkelte dele, så den kritiske hastighed, hvor der opstod forstærkende resonans i slingrebævelserne, lå for lavt til SFJ's kørehastigheder. Ejendommeligt nok løb de noget kortere vogne CB 83-85 fra 1919 betydeligt bedre med samme type løbeværk, men da man året efter byggede AB 15 med ganske samme mål som CB 83-85, opnåede man ikke de samme gode løbeegenskaber.

På Kertemindebanen kørte man mere sindigt, og her løb vognene formentligt bedre, hvor det spinkle spor var veljusteret, men det er de spinkle spor sjældent ret længe af gangen, og så "svævede" det nye akselophæng heller ikke godt nok.

Måske har nogen undret sig over, at den nye C-vogn fik nr.



9, derfor anføres her følgende omlitrerings- og omnummererings-tabel:

- B 1, 1914 omd. C 1", 1929 omd. CM 1
- B 2, 1914 omd. C 2", 1929 omd. CM 2
- B 3 uændret
- B 4, 1950 omnr. B 14,
- C 1, 1904 omnr. C 6, 1910
- C 2, 1904 omnr. C 7, 1912
- C 3, 1904 omnr. C 8, 1911
- C 1-3 omdannet i nævnte årstal med toilet + tjenestekupe
- D 1, 1904 omnr. E 19 efter omb.
- D 16-17 uændret

Personvognsmodernisering

Den første personvogn på OKDJ, der var leveret med toilet, elektrisk lys og vacuumbremse var C 9 fra 1911. Men i årene 1910-14 fik alle person-, post- og bagagevogne vacuumstyr (bremse eller ledning), og acetylgasbelysningen erstattedes med elektrisk lys med strøm fra dynamo/batterianlæg i bagagevognene E 18 og 20.

B- og D-vognene fik kun vacuumledning og var stadig helt uden bremses, mens C 6-8 fik både skrue- og vacuumbremse og E 18-20 fik suppleret skruebremsen med vacuumbremse.

C 6-8 fik i 1910, 1912 og 1911 en ekstra forbedring, idet man inddrog den ene endekupe og delte den i 2 små rum: Et lille tørkloset med adgang fra endeperronen og en lille tjenestekupe, men den nærmere indretning af disse rum kendes ikke.

Vognene havde nu hver kun 40 pladser på III kl. - et tab på ialt 30 pladser.

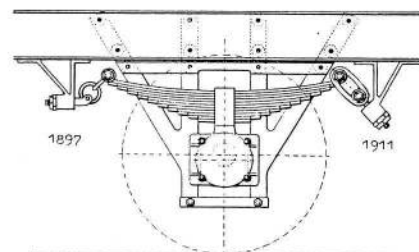
B 1-2 mistede i 1914 sine II kl. kupeer, der ændredes til III kl., så vognene nu hver havde 40 pladser på III kl., en gevinst på ialt 40 pladser på III

kl., men et tab på ialt 32 pladser på II kl. Vognene litredes herefter C 1"-2".

Omdannelsen af B 1-2 og C 6-8 gav således et tab på 32 pladser på II kl., men en gevinst på 10 pladser på III kl. Men tabet på II kl. ændredes til en gevinst på 28 pladser, da man i 1914 anskaffede 2 helt nye vogne: OKMJ A 10-11, der leveredes af Scandia, formentlig i anledning af banens forlængelse til Martofte. Det var rene II kl. vogne med 4 kupeer med 2 m siddemodul og et toilet. Vognene var naturligvis i samme nydelige design som C 9, men endeperronerne var kun 1 m lange mod C-vognens 1,2 m - man havde undladt de "svulstige", runde hjørner på perronskærmene.

Jeg har ikke fundet originaltegning af vognenes indre, men hovedmålene tyder på, at de var stort set magen til, hvad vi kender fra SFB AB 15 fra 1920, som vi har målskitser af. Den var nok bygget med OMBJ's fine vogne som forbillede.

Endekupeen op mod gavlen var en siddeplads kortere end de 3 øvrige kupeer, som det også var tilfældet i OMB's B-vogne, og måske var A-vognenes toilet også indrettet efter OMB B-vognens forbillede med sammenklappelig servante med rindende vand fra vandbeholderen i taget over toilettrummet.



Fjederophæng for lænkeakser

I 1924 anskaffede de to baner OKMJ og OMB tilsammen 3 nye personvogne litra BE, som var kombinerede person- og bagagevogne med dynamo/batterianlæg for togbelysning. OMB fik 2 vogne, BE 6-7, en 2-akslet og en bogievogn, begge bygget på SFJ's værksted i Odense, mens OKMJ anskaffede en bogievogn, bygget af Scandia.

BE-vognene var stadig - ligesom A 10-11 - i samme design som OMB's oprindelige personvogne fra 1911 og med de samme, svenske detaljer, selv om der nu var gået 13 år siden første leverance.

Den enlige vogn til OKMJ **BE 12** var en blandet II/III kl. personvogn med et ret stort bagagerum på 9 kvm og et beskedent tjenesterum på 1,6 kvm.

Der var 2 II kl. kupeer med ialt 12 pladser, så der var kun beregnet 3 siddepladser i hver sofa eller én mindre end på tilsvarende plads i A 10-11, men siddeområdet var det samme: 2 m. Det var 13 cm mere end i OMB's B-vogne. Indretningen var i øvrigt næsten som i OMB-vognene fra 1911.

Der var selvfølgelig polstrede sofaer med fjedre i sæde og ryg og ved vinduet et lille klapbord. Bagagenettene på tværvæggene var delt på midten, så der her blev plads til et spejl på den ene side og et varmereguleringshåndtag på væggen overfor. Der var dampvarmeapparater under sæderne og som noget nyt også under vinduet samt på ydervæggen i sidegangen.

På III kl. var der 2 dobbeltkupeer med området ca. 1,5 m, og her var der normeret 4 pladser på hver af de nøgne træbænke - også en plads mindre, end man regnede med i OMB's B-vogne, så BE 12 havde kun 32 pladser på III kl.

Der var altså intet skillerum midt i dobbeltkupeerne, og der var ikke klapborde på III kl., men alle kupeer på begge vognklasser havde skydedør med vindue ud mod sidegangen.

På det ret snævre toilet havde man fået plads til en lille vaskekumme med rindende vand fra en beholder over loftet, men om der var vandskylning i toiletet ved jeg ikke.

Bagagerummet var blot et stort, tomt rum med en indvendig skydedør i hver side og løse riste på gulvet. I inderhjørnet i kupesiden lå det lille tjenesterum, hvor der var et lille bord med sorteringsreol over og overfor et klapsæde med en smal hylde over. Og så var der på kupevæggen en "elektrisk tavle", for det var kontrolrummet for togets elektriske lys.

Der var ikke i tjenesterummet blevet plads til skruebremse-svinget, så det var monteret i det ubrugelige hjørne lige uden for døren og næsten i ganglinjen fra sidegangen, hvortil der var skydedør (mens der var fløjddør i sidegangen i sidegangen mellem II og III klasse).

Dynamoer til lyseslættet var ophængt på bogien under bagagerummet og batterierne i kasser under midten af vognen mellem de to sæt vacuumbremser, for der var en bremsecylinder med tilbehør til hver bogie.

Bogierne var i øvrigt en simplere afart af den go'ie gamle Pennsylvania-bogie. SFJ skal selv have udviklet dem og benyttet dem under egne bogievogne fra 1908. Den havde "lige svanehalse", der lå helt under akselkasserne og bar vognen i fladjernsstropper omkring disse. Og så var bogierammen af stål, mens de gamle bogier med svanehalse havde rammer af teaktræ med jernafstivninger.

Vogne med SFJ's stålbogier siges at have haft en meget behagelig gang, selv på mindre godt spor, så bogierne var velegnede til ikke mindst OKMJ's spinkle skinner.

OMB's BE 7, som var af ganske samme størrelse, men havde et lidt afvigende indretning, byggedes først på SFJ's værksted - og udlåntes derefter til Scandia, da de skulle bygge søstervognen til OKMJ - så kunne de her se, hvordan de skulle udføre alle detaljer, måske ikke mindst bogierne, men også fx de "svenske" "sildebensvægge" og andre Scandia-fremmede specialiteter, der var blevet standard for SFJ og de dermed sammendrevne baner nord for stambanen. Senere har disse ting voldt en del kvaler for de veterbaner, der nu prøver at holde liv i nogle af de tilbageværende vogne fra OMB og OKMJ!

Vi må vist lige i forbifarten også nævne **OMB BE 6**, der var en mindre, 2-akslet udgave af ovenomtalt BE-vogne. Den var på størrelse med OKMJ A 10-11 og rummede en II kl. kupe og to III kl. kupeer (= en dobbeltkupe?), et toilet samt et 6,44 kvm bagagerum og en tjenestekupe som i de store BE-vogne. Men indmaden var mærkværdigvis spejlvendt i forhold til de andre BE-vogne - uvist af hvilken grund.

BE 6 har muligvis lejlighedsvis været brugt på OKMJ i bahnernes senere år.

Mere sikkert er det, at OMB's 3 person/postvogne fra Arlöf 1911, **OMB D 31-33** har kørt på OKMJ, efter at OKMJ's egne, gamle postvogne udrangere-

des efter 2. verdenskrig.

Dens højre ende svarede stort set til BE 12's: Toilet + 2 III kl. dobbeltkupeer, men derefter kom så bare et postrum med svalegang i fortsættelse af sidegangen. Dets indretning adskilte sig ikke meget fra, hvad vi så i OKMJ's gamle D 16-17, men der var dog lidt bedre bordplads i OMB-vognene, mens gulvarealet var mindre, da hele rummet var ca. 7,5% mindre og der skulle være plads til både en kakkellov og en servante, som de gamle vogne ikke havde.

Hele vognen havde samme længde over pufferne som OMB's B- og C-vogne (=OKMJ C 9), men vognkassen var lidt længere, da der var en kort (1 m) endeperron i postenden, mens passagerenden havde den store perron på 1,2 m længde. Vognene var selvfølgelig helt i samme stil som OMB's øvrige personvogne fra 1911.

Fremmede godsvogne

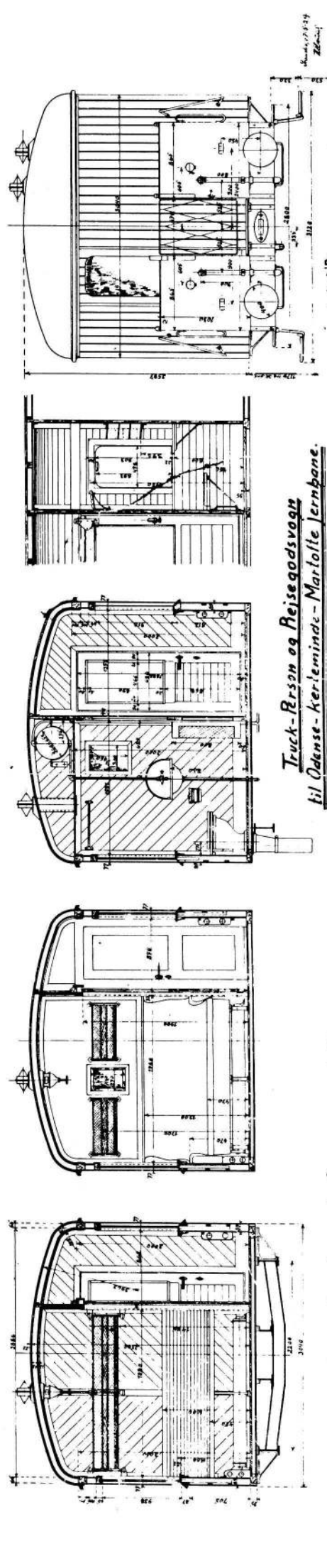
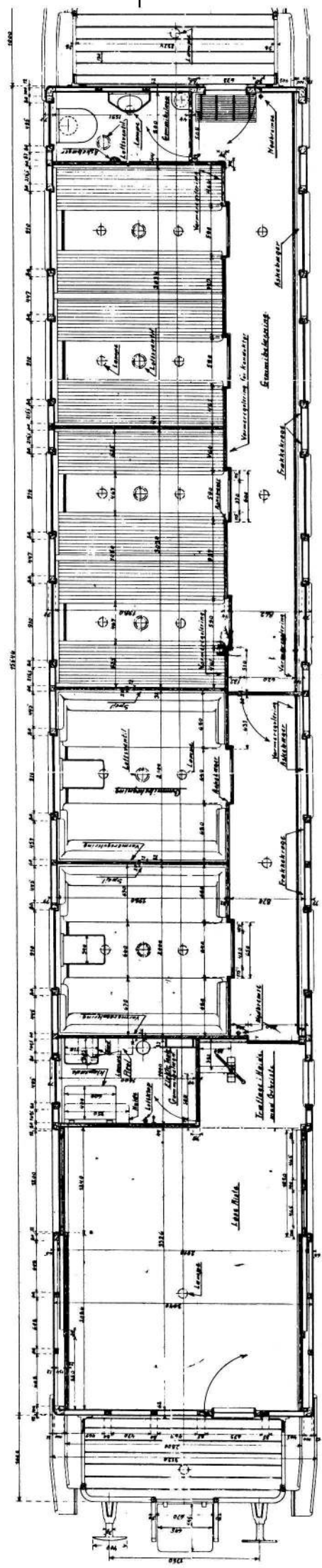
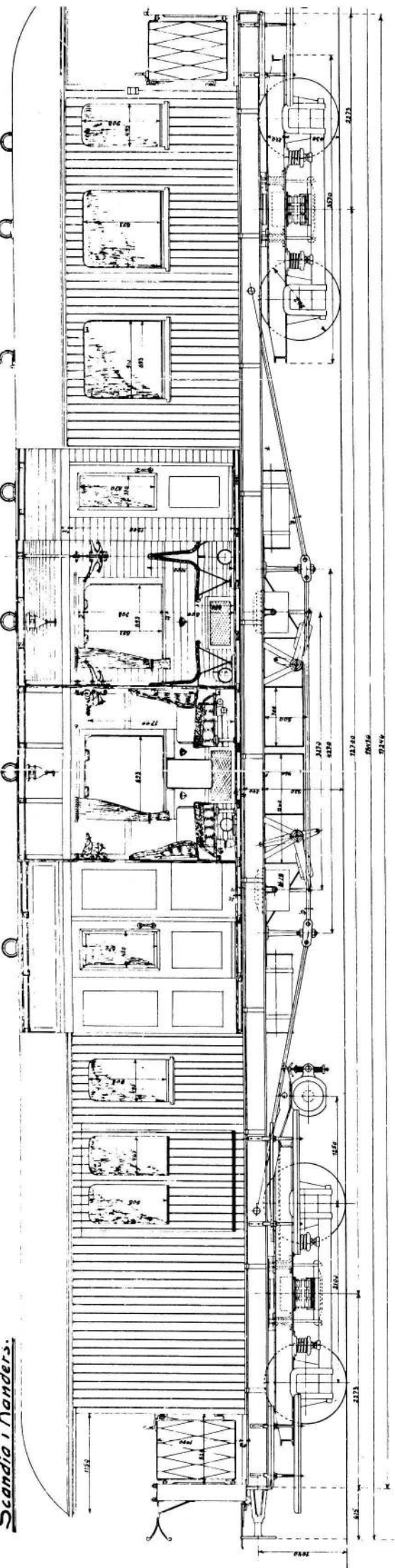
Den 1. oktober 1915 dannedes de fynske privatbaners godsvognsforbund, der dog ikke omfattede Nordfynske Jernbane NFJ og først fra 1926 tillige Langelandsbanen. Det betød, at alle disse baners godsvogne blev nummereret sammen, så der ikke forekom 2 godsvogne med samme nummer, og vognenes litra blev "harmoniseret", så der opnåedes en vis ensartethed i vognenes betegnelser, specielt hvad angår hovedtyper i grove træk samt deres lastgrænser, mens vognene i øvrigt kunne være meget forskellige i bundflade og udseende, på trods af samme litra.

Herefter blandedes godsvogne meget stærkt, og det er umuligt at sige, hvilke godsvogne, der benyttedes på de enkelte strækninger - og uoverkommeligt at omtale alle de forskellige typer, der har været brugt på fx OKMJ, så jeg vil ikke her omtale de fremmede baners vogne, selv om de har kørt meget på OKMJ.

H. Alkjær

Artiklen slutes i næste nummer. Red. beklager, at der ikke blev plads til billedtekster alle steder. Jeg skal her nævne ophavsmandene: Jernbanemuseet, Lars Viinholt-Nielsen, Jens Bruun-Petersen, Guldbæk Christensen, Jernbanehistorisk Selskabs fotoarkiv, Flindt Larsen og red.

Scandia i Randers.



Truck-Rørson og Rejsegodsvogn
til Odense-kerleminde-Marlolle Jernbane.

GENGIVET I MÅLESTOK 1:65

Ordre 1960.

OKN3 DE12

Nr. 12840.

Skema 1/134
ZBent

Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

M/F HOLGER DANSKE

Den stigende trafik over Helsingør-Helsingborgoverfarten i begyndelsen af halvfjerdserne og den trods oliekrisen i 1973/74 forventede fremtidige stigning nødvendiggjorde bygningen af endnu en ny jernbanefærge til denne overfart. Beslutningen om anskaffelsen af den nye jernbanefærge skulle dog også ses på baggrund af nødvendigheden af at udrangere ældre ikke længere tidssvarende færger.

Med anskaffelsen af de 3 nye jernbanefærger - M/F NAJADEN i 1967, M/F KÄRNAN i 1970 og M/F KRONBORG i 1973 - disponerede statsbanerne over en færgetype, som var fuldt ud moderne og svarende til tidens krav og samtidig stod mål med de fra svensk side indsatte automobilfærger såvel med hensyn til

passagerbekvemmeligheder som overførselskapacitet. Det var derfor naturligt, at man ved anskaffelsen af den nye færge fulgte samme koncept som ved de nærmest forud anskaffede færger, men selvfølgelig under hensyn til de indvundne erfaringer.

I 1974 blev bygningen af færgeren udbudt i licitation, hvorefter der den 26. september 1974 blev skrevet kontrakt med Aalborg Værft A/S om bygning af den nye færge. Færgeren fik navnet **HOLGER DANSKE** - overtaget fra den i 1974 ophuggede isbryder. Et passende navn under hensyn til slottet Kronborgs nære beliggenhed ved den overfart, som færgeren skulle sejle på.

M/F HOLGER DANSKE, der var værftets nybygning nr. 213, fik følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene, m	86,15
Største længde mellem stopbomme, m	80,40
Største bredde på spant, m	13,05
Største bredde på fenderliste, m	13,38
Dybgang, middel på last, m	4,00
Bruttoregister-tonnage, tons	1672

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 4 stk. 8-cylindrede ikke-reversible dieselmotorer af trunck-typen af FRICHS' fabrikat type 8185 CU, hver med en ydelse på 800 ehk ved 1000 o/m max. kontinuerlig ydelse og 880 ehk ved forcering i højst 5 minutter. Dieselmotorernes cylinderdiameter er 185 mm, slaglængden 260 mm.

Forsyning af bordnet: 4 stk. 6-cylindrede hjælpdieselmotorer af SCANIA's fabrikat type GAS 11.05, hver med en ydelse på 204 bhk ved 1500 o/m. Hver motor er direkte koblet til en vekselstrømsgenerator af E.E.C.'s fabrikat med ydelse 380/220 Volt og 170 kW.

Max. fart, knob

12,5

Overførselskapacitet: 3 truckpersonvogne á 26,0 m eller 6 almindelige store godsvogne eller 55-60 almindelige personautobiler samt 640 passagerer med fuld vognlast og 800 passagerer på særlige betingelser (jernbanevogne og autobiler kun på sporarealet, øvrige del af vogn-dækket frit).

Byggeår: 1976

M/F HOLGER DANSKE blev kølstrakt den 7. november 1975, hvorefter navngivningen og søsætningen skulle finde sted den 23. februar 1976. På grund af uheldige vindforhold var vandstanden i Limfjorden imidlertid så lav denne dag, at søsætningen

blev udsat, da værftet ikke turde risikere en grundstødning. Men færgeren fik sit navn, som traditionen foreskriver, samtidig med at skibets gudmoder knuste Champagneflasken mod færgerens stævn.

Et par dage senere den 25.

februar 1976 blev M/F HOLGER DANSKE søsat i overværelse af et mindre festklædt publikum, end det eller havde været meningen, nemlig kun af værftets ansatte.

I juni 1976 var færgeren på prøveture, og den 23. juni 1976 gik den på præsentationstur fra Helsingør og rundt om Hven med 240 særligt indbudte gæster. Den 24. juni 1976 gik M/F HOLGER DANSKE i normal fart på Helsingør-Helsingborgoverfarten, og dagen blev fejret med gratis sejlads med alle statsbanernes færger på denne overfart. Dette arrangement blev i det gode vejr benyttet af mange.

Indretningen af M/F HOLGER DANSKE svarede i de fleste henseender til den nærmest forud anskaffede M/F KRONBORG og de to tidligere leverede færger af samme type. Således var der under vogndækket kun indrettet aptering for dæks- og maskinbesætningen samt restaurationspersonalet. Endvidere var der indrettet stirrids, opvaskeum, ølkølerum samt andre for restaurationsdriften nødvendige rum. Midtskibs findes motorrummet og de til dette hørende værkstedsrum m.m.

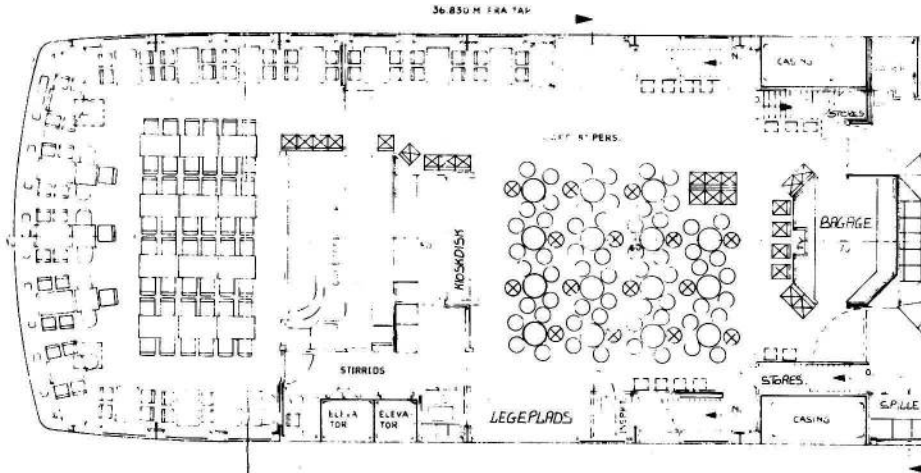
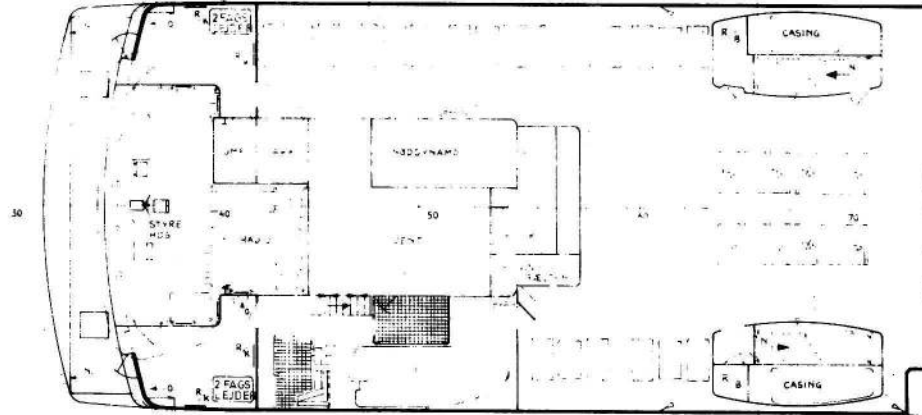
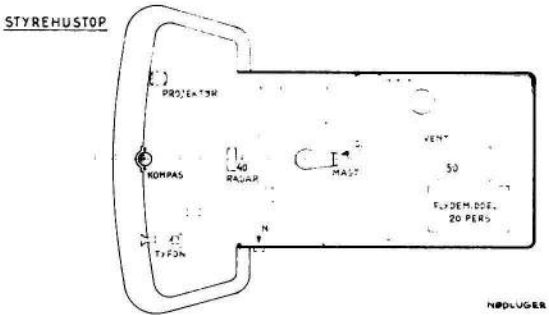
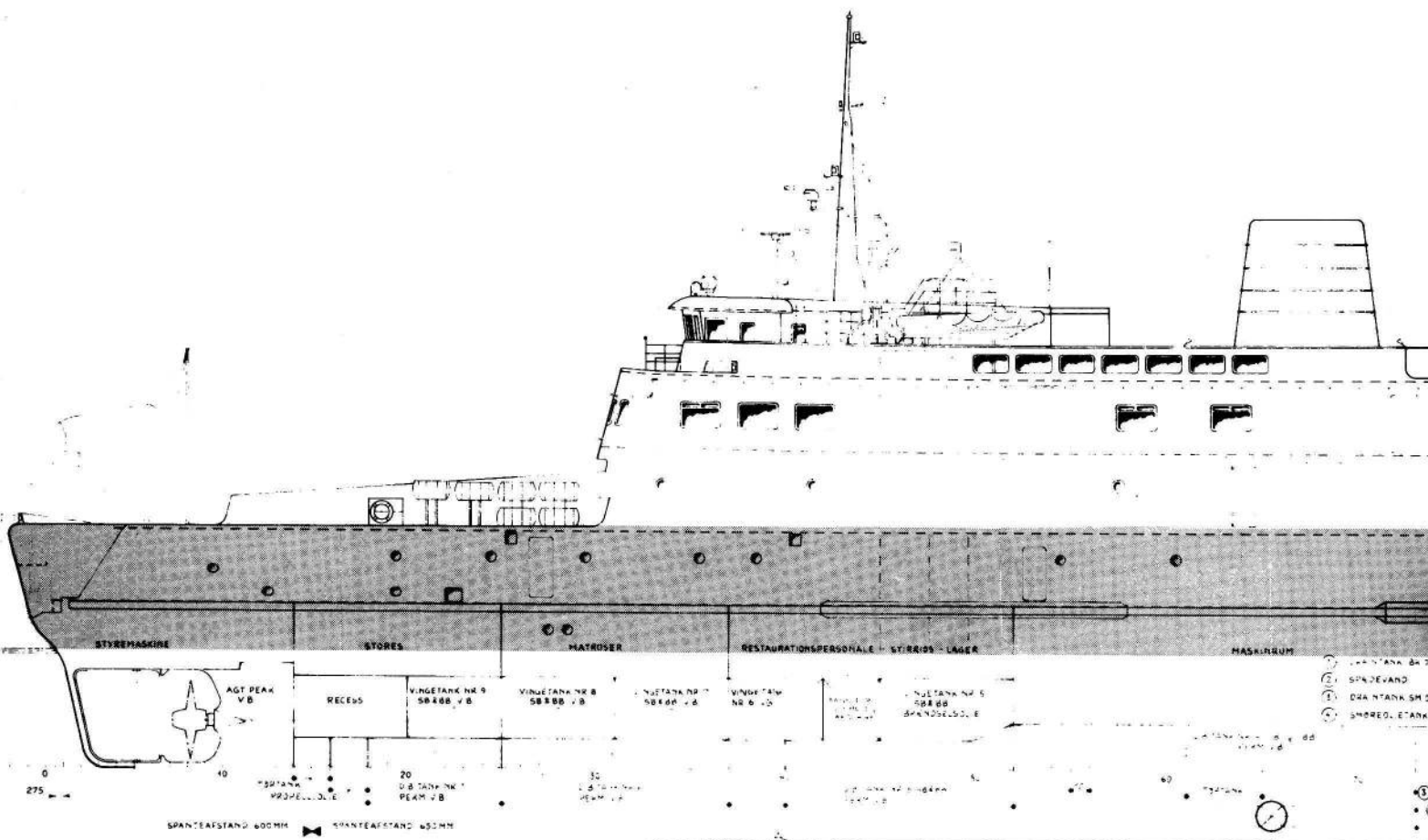
Den frie højde på vogndækket, der i hver ende blev lukket af bevægelige bovporte af stål med hydraulisk løft, er som i de øvrige færger af samme type overalt 4,70 m. I begge sider er der sidehuse, hvori der dels er indrettet rum til tjenstlig brug dels trappegange til såvel apteringen og maskinrummet under vogndækket som til de ovenover værende vingedæk og videre herfra til en stor hall på salondækket (passagerdækket). 2 vareelevatorer i færgerens styrbord side har fra vogndækket dels forbindelse til restaurationsfaciliteterne under vogndækket (mellemdækket) og dels til cafeteriaet agter på salondækket.

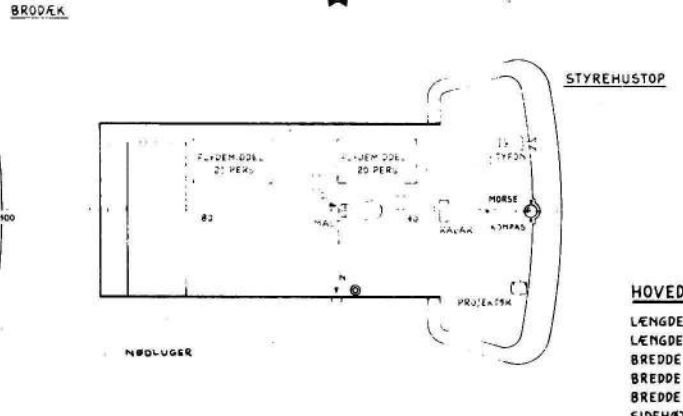
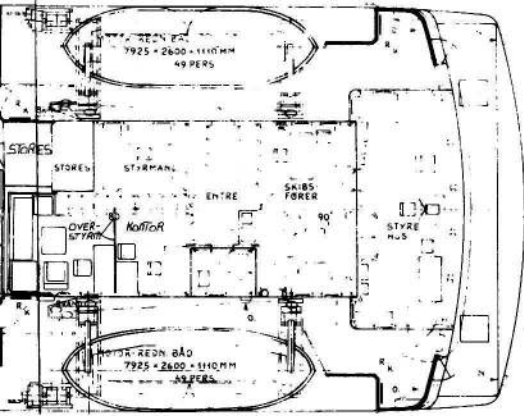
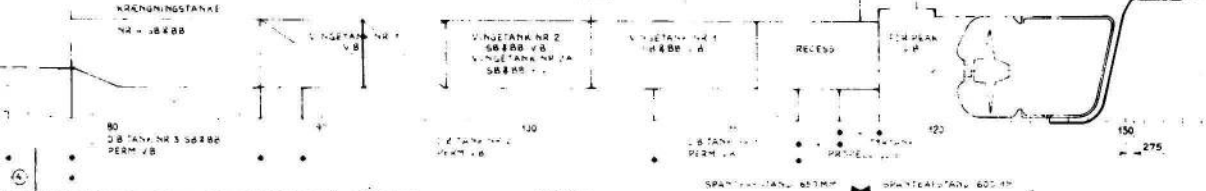
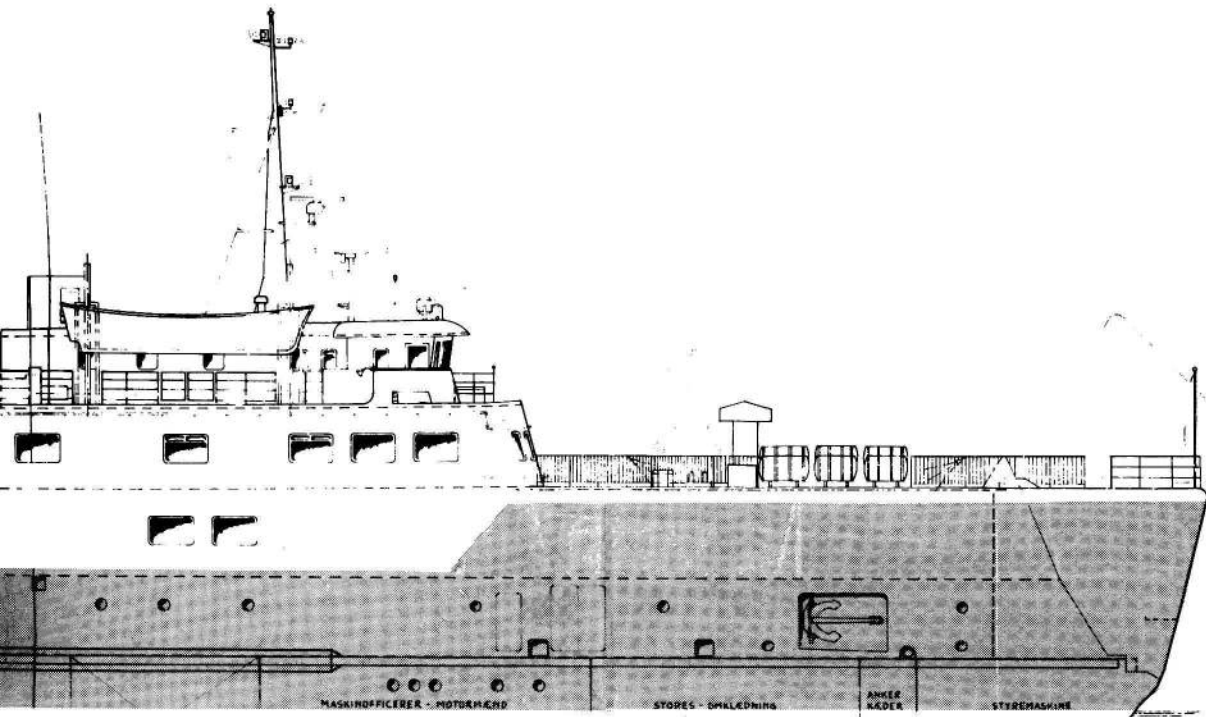
Fra hall'en på salondækket (passagerdækket) blev normalt etableret direkte landgang for gående passagerer til landgangsfaciliteter i land. I hall'en fandtes en stor kiosk for toldfrie varer - chokolade og tobak, vekselkiosk, toiletter m.v. samt adgang til to saloner for og agter på salondækket. Den forreste havde plads til 84 passagerer



M/F Holger Danske. Øverst i Helsingør den 10/6 1990, nederst i Kalundborg fjord den 11/5 1992.

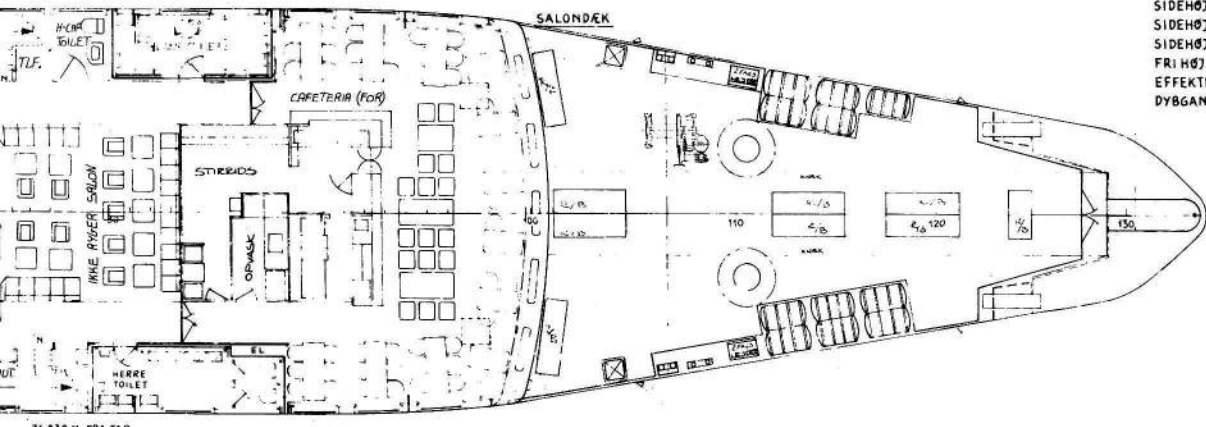






HØVEDDIMENSIONER:

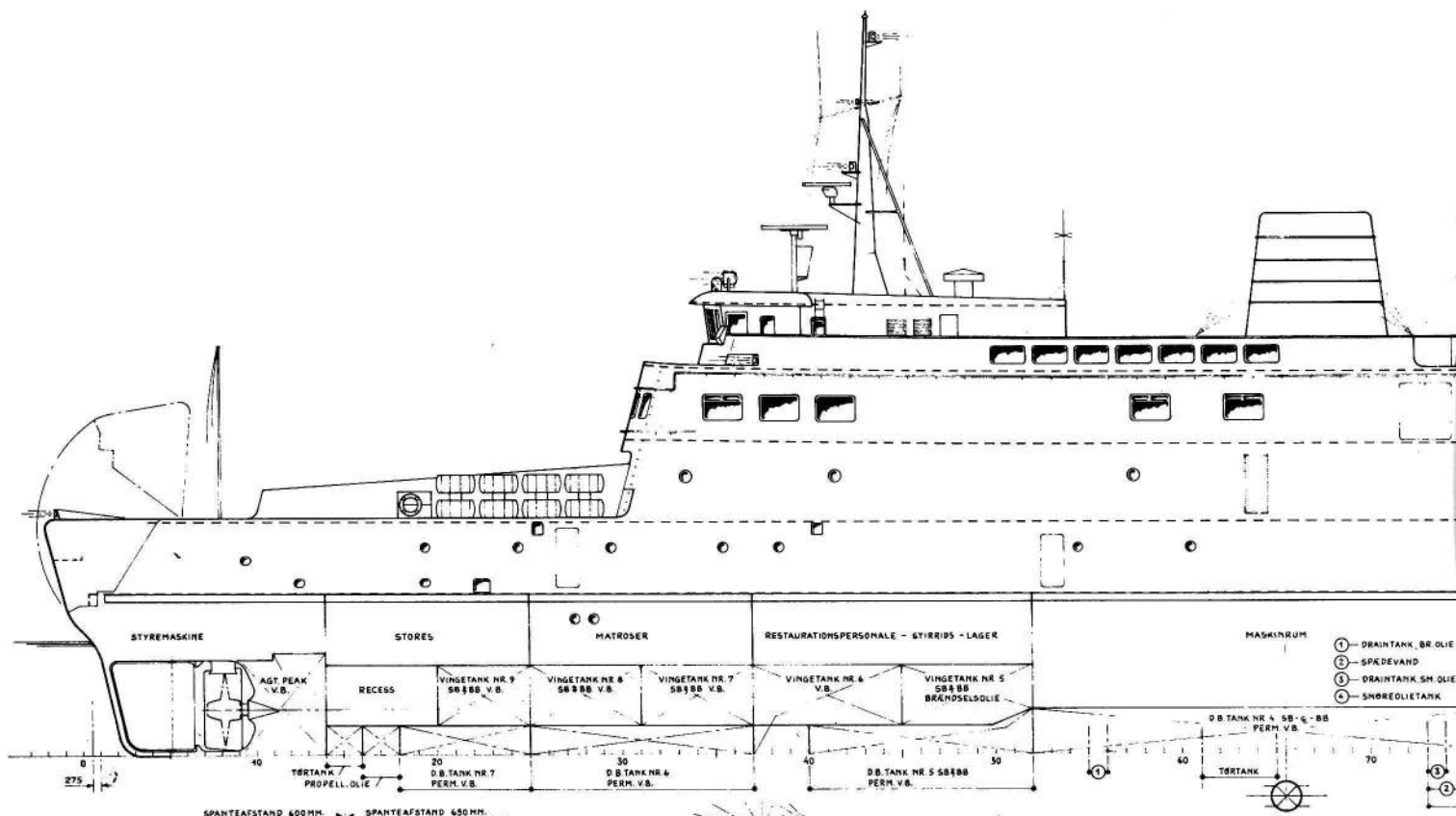
LÆNGDE OVERALT	86.80M.
LÆNGDE MELL. P.P.	83.00
BREDDER UDV. PÅ FENDER	13.38
BREDDER PÅ SPANT I VOGNDÆK	12.90
BREDDER PÅ SPANT I VANDLINIE	13.05
SIDEHØJDE TIL MELLEMDÆK	3.17
SIDEHØJDE TIL VOGNDÆK	5.67
SIDEHØJDE TIL VINGEDÆK	8.12
SIDEHØJDE TIL SALONDÆK	10.87
SIDEHØJDE TIL BRØDÆK	13.37
FRI HØJDE PÅ VOGNDÆK	4.70
EFFEKTIV SPORLÆNGDE	80.40
DYBGANG LASTET (MOULDED)	4.00



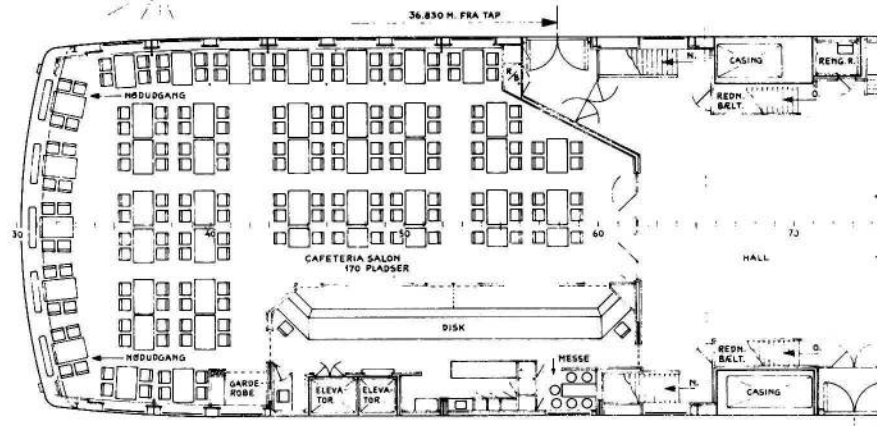
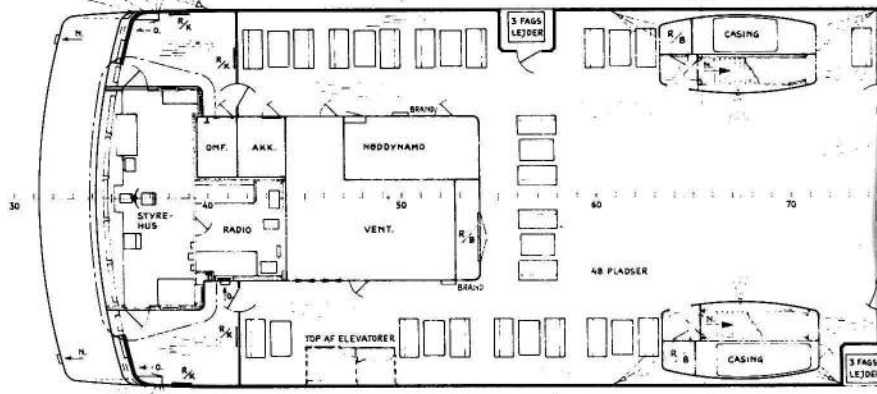
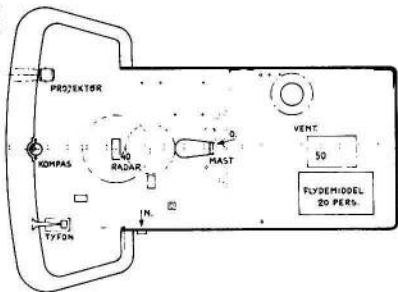
23 SEP. 1991

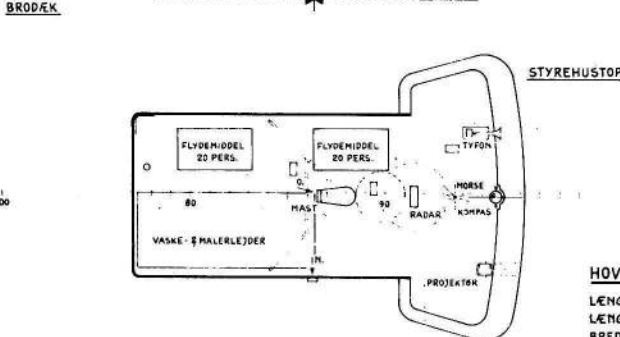
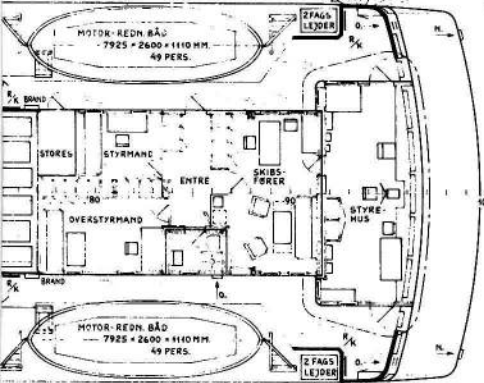
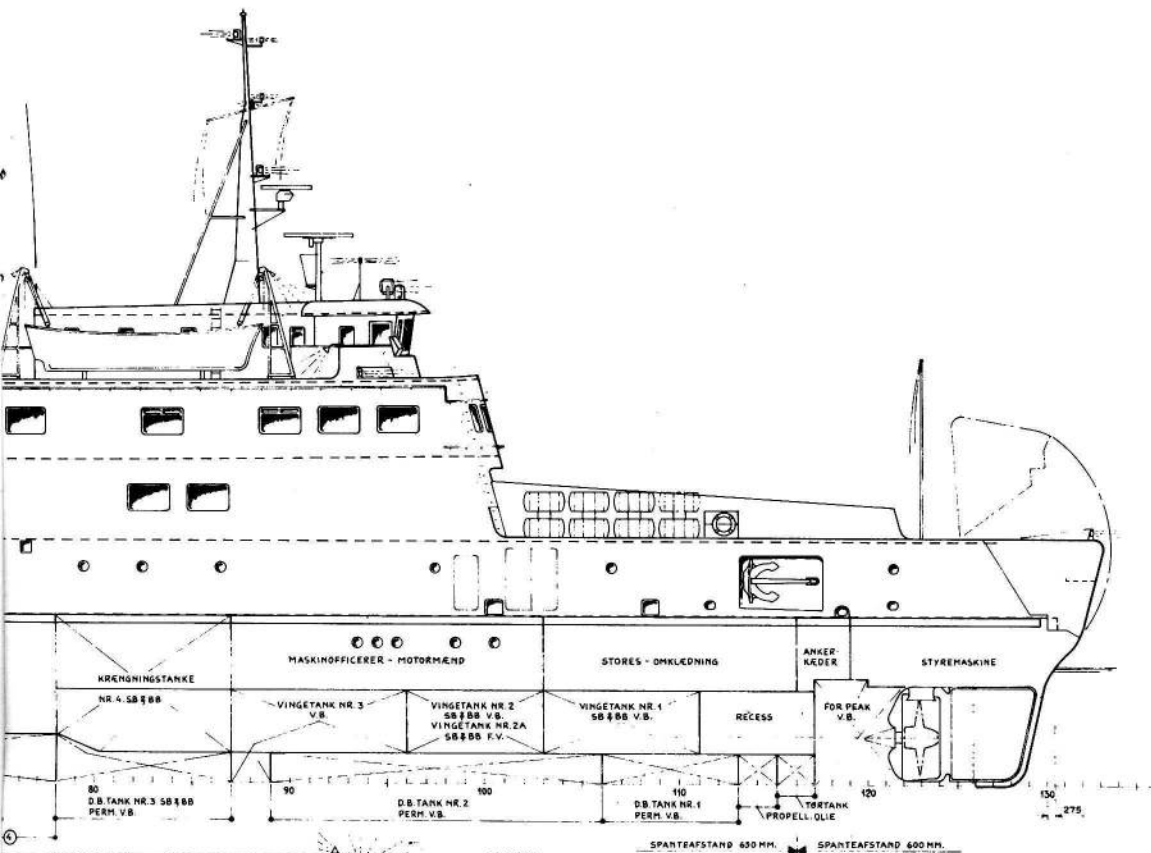
M/F HOLGER DANSKE

GENERAL ARRANGEMENT 1/2 (AFTER CONVERSION)	Scale: 1:100	Drawn: 91.09.06
		Sign: PH/MET
Dvinger Marineconsult AIS Naval Architects - Marine Engineers - Surveyors Telefon: +45 286 9130 - Fax: +45 286 3680 7 Hammelvej - DK 2970 Hørsholm - Danmark	Size: 0.3 MP	Checked: _____
	Dwg. No: DMC 107.050.009.01 Revision: _____ Rev. Date: _____	



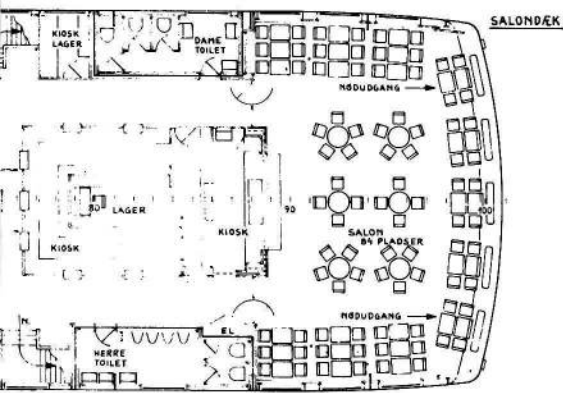
STYREHUSTOP





HOVEDDIMENSIONER:

LÆNGDE OVERALT	86.15 M.
LÆNGDE MELL. P.P.	83.00
BREDDÉ UD.V. PÅ FENDER	13.38
BREDDÉ PÅ SPANT I VOGNDEK	12.90
BREDDÉ PÅ SPANT I VANDLINIE	13.05
SIDEHØJDE TIL MELLEMDÆK	3.17
SIDEHØJDE TIL VOGNDEK	5.67
SIDEHØJDE TIL VINGEDÆK	8.12
SIDEHØJDE TIL SALONDÆK	10.87
SIDEHØJDE TIL BRODÆK	13.37
FRI HØJDE PÅ VOGNDEK	4.70
EFFEKTIV SPORLÆNGDE	80.40
DYBGANG LASTET (MOULDED)	4.00



M/F. "HOLGER DANSKE"



ved 4-, 5- og 6-mandsborde, medens der i agterste salon, der var indrettet som cafeteria, kunne være 170 rejsende ved 2- og 4-mands borde. Begge saloner var udstyret med panoramavinduer, der gav god udsigt over Sundet under sejladserne.

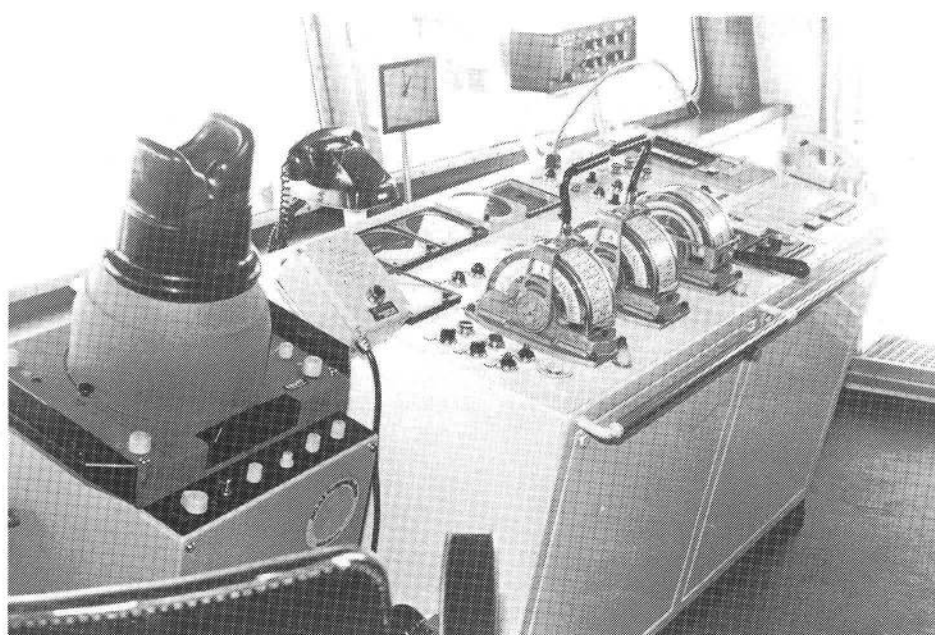
I begge sider af hall'en fandtes trapper til det ovenover værende soldæk, der var indrettet midtskibs på bådedeck. Her var anbragt faste borde og bænke med i alt 48 siddepladser og her havde de rejsende under gunstige vejrforhold de bedste muligheder for at nyde udsigten under sejladserne.

På bådedeck findes i hver ende en kommandobro og styrehus. Bag forreste kommandobro findes avertering for dæksførere, medens der bag agterste styrehus blev indrettet radio- rum, akkumulatorrum, omformer- rum samt rum for nødgenerator. Ligesom i M/F KRONBORG var styrerattene anbragt helt fremme i styrehusene, hvorved rorgængerens udsyn blev væsentlig forbedret i forhold til de ældre færger, hvor rorgængerens plads er længere tilbage i styrehuset.

M/F HOLGER DANSKE har som sine forgængere af samme type 2 skorstene i borde i henholdsvis styrbord og bagbord side. De øverste huse er bygget af aluminium af hensyn til færgens stabilitet. Af denne årsag havde færgen altid en permanent vandballast på ca. 460 tons ferskvand ombord.

Opvarmningen af færgen sker normalt ved et centralvarmeanlæg, der anvender køleferskvandet fra hoved- og hjælpemotorer. Som fuld reserve blev installeret 2 stk. oliefyrede støbejernskedler med 22 kvm hede- flade hver af fabrikat TASSO. Færgen fik endvidere installationer for elektrisk togopvarmning ved 1500 Volt 50 Hz enfaset vekselstrøm.

Maskinanlægget i M/F HOLGER DANSKE svarede i mange henseender til det tilsvarende anlæg i M/F KRONBORG og M/F KÅRNAN, idet der dog i M/F HOLGER DANSKE, som det vil ses, blev installeret 4 hjælpemotorer mod kun 3 i de andre nævnte færger. Fremdrivningen af færgen skete således, at der i maskinrummet centralt mellem fremdrivningsmotorerne var anbragt 1 stk. reduktionsgear, fabrikat TACKE type NDS 1804 A Spez med Ortlinghaus-koblinger med indbygget tryk- leje og gennemgående udgangsaksel, hvortil var koblet akselledninger til agterste og forreste drivskrueaksel, der var ført ud gennem skruestævnene og bar skrue af fabrikat HJELSET



type 77/250. Gearets indgangsaksler var forsynet med påbyggede pneumatisk-hydrauliske lamelkoblinger for ind- og udkobling af motorerne, og forbindelsen mellem dieselmotorerne og gearet var udført med elastiske Vulkan-koblinger.

Anlægget blev forsynet med de nødvendige blokeringer og signal- og alarmfunktioner, der forhindrede drift af mere end 3 motorer samtidig, indkobling af en ikke startet motor, start af motor uden gearolietryk og indkobling af en motor samtidig med, at der er stigning på drivskrueerne.

Fremdrivningen af færgen styres direkte fra kommandobroen af færgens fører ved hjælp af en særlig manøvreput, hvorved motorernes omdrejningstal og skruestigningen kan reguleres i overensstemmelse med den ønskede fart. Om nødvendigt kan manøvreringen også varetages af vagthavende maskinmester, som under sejlads opholder sig i et særligt lydisoleret kontrolrum i maskinrummet. I så fald afgives manøvreordrerne til maskinen ved hjælp af en trykknapelegraf med svar på hver kommandobro med omskifter mellem disse og en tilsvarende telegraf i kontrolrummet.

Som noget forholdsvis nyt blev færgen straks ved leveringen forsynet med propellerdyser, hvorved færgens manøvreevne skulle forbedres væsentligt. Færgens fenderlister blev efter nogle år erstattet med gummifenderlister.

M/F HOLGER DANSKE's navigations- og redningsudstyr var iøvrigt i enhver henseende i overensstemmelse med de krav, der blev stillet til en moderne færge, ganske som det var tilfældet med statsbanernes øvrige færges.

I den foran beskrevne skikkelse sejlede M/F HOLGER DANSKE derefter i en halv snes år uden væsentlige ændringer, idet det dog skal nævnes, at der på soldækket blev indrettet kiosk og bar. I 1986 blev det imidlertid besluttet at modernisere de tre nyeste jernbanefærges på Helsingør-Helsingborgoverfarten, og baggrunden for denne beslutning var ønsket om at skabe bedre forhold for de rejsende i automobiler, hvoraf man ventede flere, efter at overførslen af jernbanegodsvogne var ophørt den 4. november 1986.

Den 10. november 1986 afgik M/F HOLGER DANSKE derfor til Frederikshavn Værft A/S for - ligesom M/F KRONBORG - at gennemgå en modernisering af salon-dækket (passagerdækket) m.v. At der ikke var tale om helt små ændringer ses af, at om-

kostningerne pr. færge lå omkring 13 mio. kr.

Den omfattende modernisering omfattede i ret væsentlig grad salondækket, hvor blandt andet det hidtidige cafeteria agter blev ombygget, således at der lidt agten for midtskibs blev indrettet en café, medens der længst agter kom et nyt cafeteria med 96 pladser. Alt inventar blev fornyet. Endvidere blev de hidtidige lugekiosker erstattet af et supermarked. Kun den forreste salon blev ikke berørt af ændringerne.

På vogndækket blev jernbanesporer flyttet 35 cm ud i styrbord side, hvorved det blev muligt på samme tid både at overføre jernbanepersonvogne, lastbiler, busser og selvfølgelig almindelige personautomobiler. Efter moderniseringen havde Helsingør-Helsingborgoverfarten påny helt op to date færgemateriel, idet M/F KÄRNAN også blev moderniseret efter at M/F HOLGER DANSKE og M/F KRONBORG var vendt tilbage til overfarten.

M/F HOLGER DANSKE og M/F KRONBORG var på værft samtidig, hvorfor både M/F HÅLSINGBORG og M/F HELSINGØR kom i fast fart. Man havde håbet, at de moderniserede færges var kommet tilbage inden julen 1986, men moderniseringsarbejderne tog længere tid, end statsbanerne og værftet havde forventet.

Sammenlægningen af de to færgeoverfarter mellem Helsingør og Helsingborg (DSB og SFL), de nye færgeterminaler i de to overfartsbyer samt anskaffelsen af de to nye store jernbanepersonautomobilfærges (M/F TYCHO BRAHE og M/F AURORA) fik fra det tidspunkt terminalen i Helsingør blev indviet den 4. november 1991 blandt andet som resultat, at de hidtidige jernbanefærges ved overfarten - M/F KÄRNAN, M/F KRONBORG og M/F HOLGER DANSKE - blev overflødiges. Den fjerde af de "store færges" - M/F NAJADEN - var allerede i 1987 blev omstateret til Bøjden-Fynshavoverfarten til erstatning for M/F FYNSHAV, efter at de to "prinsessefærges" var begyndt at sejle på Helsingør-Helsingborgoverfarten.

For så vidt angik M/F HOLGER DANSKE, der jo var den nyeste af de overflødiges færges efter den 4. november 1991, blev det besluttet, at færgen efter en ombygning skulle indsættes på Samsørutens Kalundborg-Koldby Kaas til afløsning af M/F KALUNDBORG der var bygget i 1952 og en af de ældste i drift værende personbefordrende færges i verden.

M/F HOLGER DANSKE afgik derfor den 10. november 1991 til Fredericia Skibsværft A/S

for at gennemgå den nødvendige ombygning, således at færgen, der jo specielt var bygget til Helsingør-Helsingborgoverfarten, fremover kunne sejle på ruten Kalundborg-Koldby Kaas, der som bekendt er et mere åbent farvand end Øresund mellem Helsingør og Helsingborg. Ombygningen af færgen var ret omfattende og indeholdt tre hovedområder, nemlig overbygning af forskibet, ændring af apteringen for såvel passagerer som for besætning samt ombygning af maskinanlægget herunder nye drivskrueser såvel for som agter.

Overbygningen af færgens forskib var nødvendig for at beskytte de på vogndækket henstående køretøjer mod vejrliget og ikke mindst søvand. Samtidig blev færgens bovport ombygget således, at den passer til den nye struktur. Overbygningen blev endvidere indrettet til evakueringsdæk med redningsmidler (redningsveste, nødbelysning m.v.). I forbindelse med disse arbejder fik færgen ca. 60 tons fast ballast agter.

På vogndækket blev de hidtidige bufferarrangementer for jernbanepersonvogne fjernet og jernbanesporer cementeret til. Endvidere blev installationen for elektrisk togopvarmning fjernet.

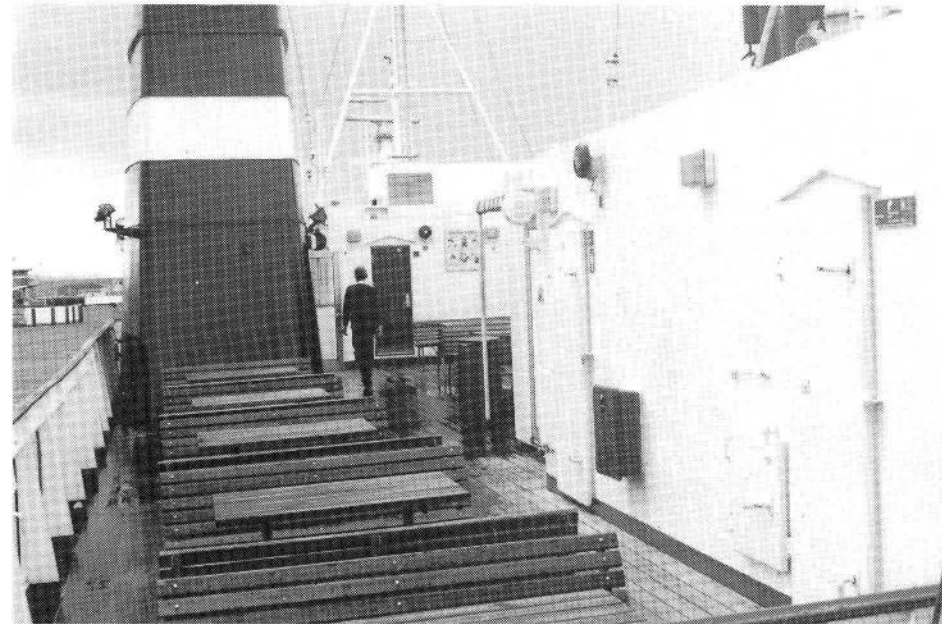
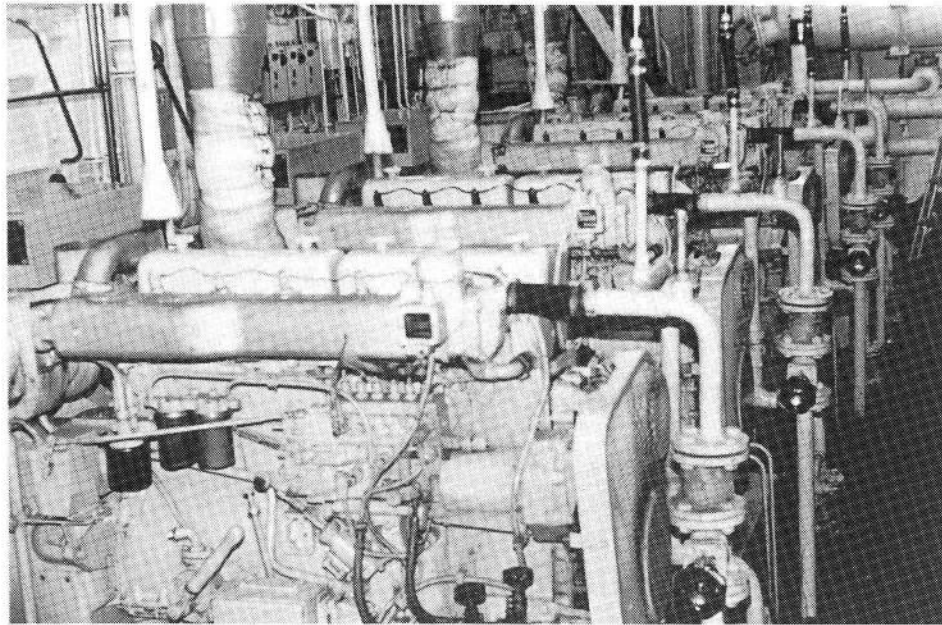
For så vidt angår passageraptingen blev der udført en lang række ændringer for at gøre færgen bedre egnet til Samsøoverfarten, hvor sejladsen jo er af betydelig længere varighed end over Øresund mellem Helsingør og Helsingborg. Hensigten med ombygningen blev for denne dels vedkommende kort defineret således, at det var hensigten at bringe færgen på samme niveau som intercityfærges på Storebælt.

Blandt ændringerne kan især nævnes, at det hidtidige supermarked blev fjernet, og at der i stedet blev indrettet dels en salon for ikke-rygere og dels en bagageplads. Herudover er der sket ændringer i møbelarrangementerne i færgens to cafeteriaer, der er indrettet en legeplads for børn (med eget vikingskib - lille Holger) og opstillet spilleautomater. Herudover er der foretaget en lang række mindre ændringer for passagererne, hvoraf anbringelsen af 40 faste klapsæder i sidegangene til brug under spidsbelastning er den mest bemærkelsesværdige. I sin nye fart må M/F HOLGER DANSKE i sommerperioden medtage max. 600 passagerer, medens der i vintersejlads kun må befordres max. 370 rejsende.

For så vidt angår apteringen for besætningen under vogndækket er der også udført en række ændringer til dels foranlediget

af det nye fartområde. Ligeledes er mindre dele af møblementerne fornyet.

Færgens maskinanlæg var således som det fremgår af det foranstående udført på den måde,



at max. 3 hovedmotorer kunne indkobles samtidig svarende til en effekt på max. 2400 bhk, og en fart på max. 12,5 knob. Ved sejlads på Helsingør-Helsingborg-overfarten var dette fuldt tilstrækkeligt, men en fart på 14 knob var nødvendig for at den hidtidige overfartstid mellem Kalundborg og Koldby Kaas kunne holdes. Der måtte derfor ske en forøgelse af drivskrueeffekten på M/F HOLGER DANSE for at øge færgens fart.

Maskinanlægget og gearet blev derfor af denne grund ombygget ligesom drivskruearrangementet blev ændret efter beslutningen om, at færgen fremtidig skulle sejle som et enkeltskruet skib. Færgen beholdt dog en forskrue, men kun til brug ved stop- og bakmanøvrer ved sejlads ind og ud af færgeljerne og ikke som hidtil også til almindelig fremadgående sejlads.

Alle 4 hovedmotorer blev i forbindelse med ombygningen grundigt overhalet, og samtidig blev maskinanlægget ombygget således, at alle 4 hovedmotorer samtidig kunne indkobles, hvorved den fulde motoreffekt om nødvendigt kan udnyttes. Normalt sejles dog kun med 3 motorer i drift, idet det har vist sig, at denne motorydelse er tilstrækkelig til, at færgen kan overholde overfartstiden.

Reduktionsgearet blev herudover ikke ombygget, men mellemakslen og skrueakslen agter blev udskiftet med stærkere aksler. Samtidig fik færgen en ny og større agterskrue og en ny forskrue, begge med stilbare propellerblade og begge leveret af Ulstein Propellers A/S (norsk). Forskruen er som nævnt kun til brug under stop- og bakmanøvrer, under almindelig fremadgående sejlads kantstilles propellerbladene i sejret stilling samtidig med, at skrueakslen mellem skrue og gear udkobles ved hjælp af en nyindbygget kobling og afbremses.

Ombygningen medførte herudover en lang række andre tekniske ændringer, blandt andet kan nævnes forandringer af manøvrerpulte, alarmsystemer m.v.

De efter ombygningen foretagne prøveture, der har været foretaget under gunstige vejrforhold, har været vellykkede, og specielt viste det sig, at færgen som ovenfor berørt har opnået den ønskede fartforøgelse, som jo var en væsentlig forudsætning for indsættelsen på Samsøruten, hvor færgen gik i fast fart søndag den 2. februar 1992.

Ib V. Andersen

EN SLENTRETUR I DAMPLOKOMOTIVETS VERDEN

af Povl Wind Skadhauge

ET JUBILÆUM

Tro det eller lad være! Det her gengivne foto har som element i en ikke ganske ny pædagogisk billedserie fået en trykt etiket med følgende tekst: "4977. Tysk Industri under Krigen: Leveret 10.000 Lokomotiver fra Borsig-Værket i Berlin". Der burde have stået noget andet, for det drejer sig om afleveringen af Borsig-fabrikken bygge-nr. 10.000 (siden år 1841), der tilfældigvis - men alligevel ikke helt tilfældigt - skete under 1. verdenskrig.

Nogle af SIGNALPOSTENS læsere kender muligvis optagelsen i forvejen; den er bl.a. gengivet i Kurt Pierson: Borsig - ein Name geht um die Welt, Rembrandt Verlag Berlin 1973. Det i bogen reproducerede aftryk er bedre nuanceret og mere kontrastfuldt end forfatterens eksemplar, som desværre er noget bleget. Når dette alligevel vises her, skyldes det naturligvis indholdet; billedet er både et verdenshistorisk, et industrihistorisk og et jernbanehistorisk vidnesbyrd (og som sådant har det i årevis virket fascinerende på forfatteren til disse linier).

Det var de preussiske statsbaner, der stod som modtager af Borsigs bygge-nr. 10.000, og den afleveringshøjtidelighed, som fotografen har fastholdt, fandt sted 12. oktober 1918. Det var mindre end en måned før våbenstilstanden, og en noteudveksling mellem de krigsførende magter var allerede i gang. Netop på

billedets dato afsendtes således en tysk note til den amerikanske præsident Wilson - en note, i hvilken den tyske ledelse gik ind på krav om rømning af besatte områder. 11. november 1918 nåede man frem til våbenstilstand, og "Versailles-freden" blev undertegnet 28. juni 1919.

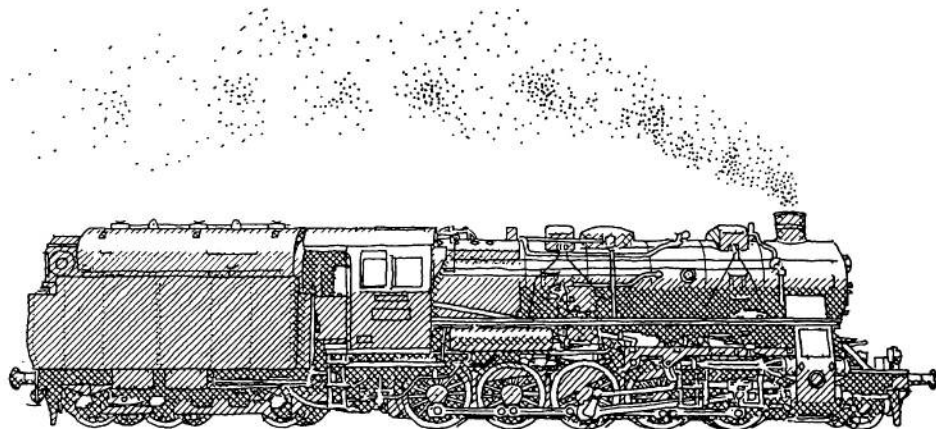
Under begge verdenskrige havde jernbanerne en strategisk og taktisk betydning, som det i nutiden er vanskeligt at fatte fuldt ud. Og i virkeligheden var damplokomotivet, omend indirekte, et våben, hvad enten man bryder sig om tanken eller ej. Ikke sært, at der både i Storbritannien og USA under begge krige blev indført regeringskontrol med alt jernbanevæsen - en kontrol, som blandt meget andet gav sig udslag i standardisering af lokomotivproduktionen. Noget lidt andet, men alligevel meget lignende skete i Tyskland under 1. verdenskrig. Da eksisterede de enkelte tyske landes jernbanesystemer nemlig stadig under selvstændige forvaltninger; samlingen af det tyske rige havde - hvad man egentlig må undre sig over - ikke ført til et rigsbanesystem, og et sådant kom først efter krigen. Men maskinen på billedet er faktisk resultatet af et regeringsindgreb.

Bag guirlanderne gemmer sig nemlig et eksemplar af den 1'E h3 godstogsmaskine, som det i 1916 blev pålagt de tyske baneforvaltninger at enes om, dvs. at lade bygge til opfyldelse af behovet for et højere-ydende godstogslokomotiv end de hidtil dominerende. Typen er navnlig kendt under betegnelsen G 12 (og senere, i Reichsbahn-nummersystemet, som Baureihe 58:2-3,4,5,

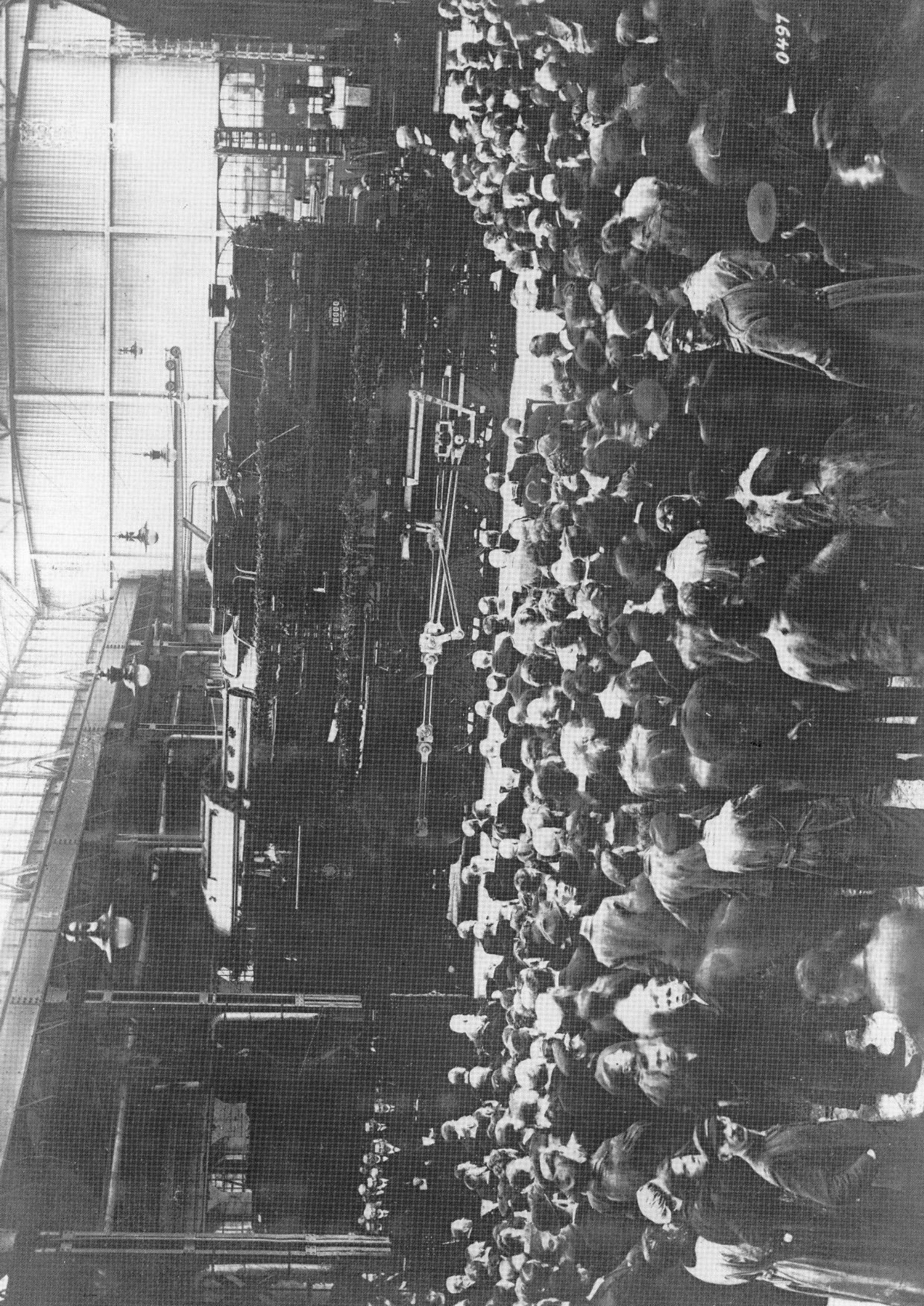
10-21). Det var Henschel & Sohn i Kassel, som havde fået udviklingsarbejdet overdraget, og som i august 1917 havde afleveret de første maskiner. G 12 blev bygget i over 1150 eksemplarer for de preussiske statsbaner og i mindre antal for andre af de gamle Länderbahnen. Typen omtales ofte som det første Einheitslokomotive, men udtrykkets gyldighed afhænger helt og fuldt af, hvorledes man definerer dette tyske ord for standardlokomotiv.

Tilbage til billedet: Det er svært at forestille sig, at denne festlighed finder sted i et land, som nu i over fire år har været i krig, som er trængt på alle fronter, og som er nær ved at give op. Ganske vist er honoratiorens mødt i stort tal og klædt på som altid. Men kunne man se flere ansigter i folkemængden end de få nysgerrige, der er vendt mod kameraet, ville fordelingen på køn og alder samt ernæringsstilstanden fortælle om situationen. Endvidere er det påfaldende, at kun dagslyset er "tændt" på en festdag.

Som andre tyske lokomotivfabrikker havde Borsig-Werke travlt i årene før, under og nærmest efter 1. verdenskrig. Fra 1841 til 1902 havde man bygget i alt 5.000 lokomotiver. Men nr. 6.000 kørte allerede ud af porten i 1906, i 1918 var det altså nr. 10.000, og fire år senere nr. 11.000. Sidstnævnte var et persontogslokomotiv 1'D1' h3 med den preussiske betegnelse P 10, senere benævnt som BR 39:0-2. P 10 var en harmonisk udseende konstruktion, som netop blev detailprojekteret af Borsig-fabrikken.

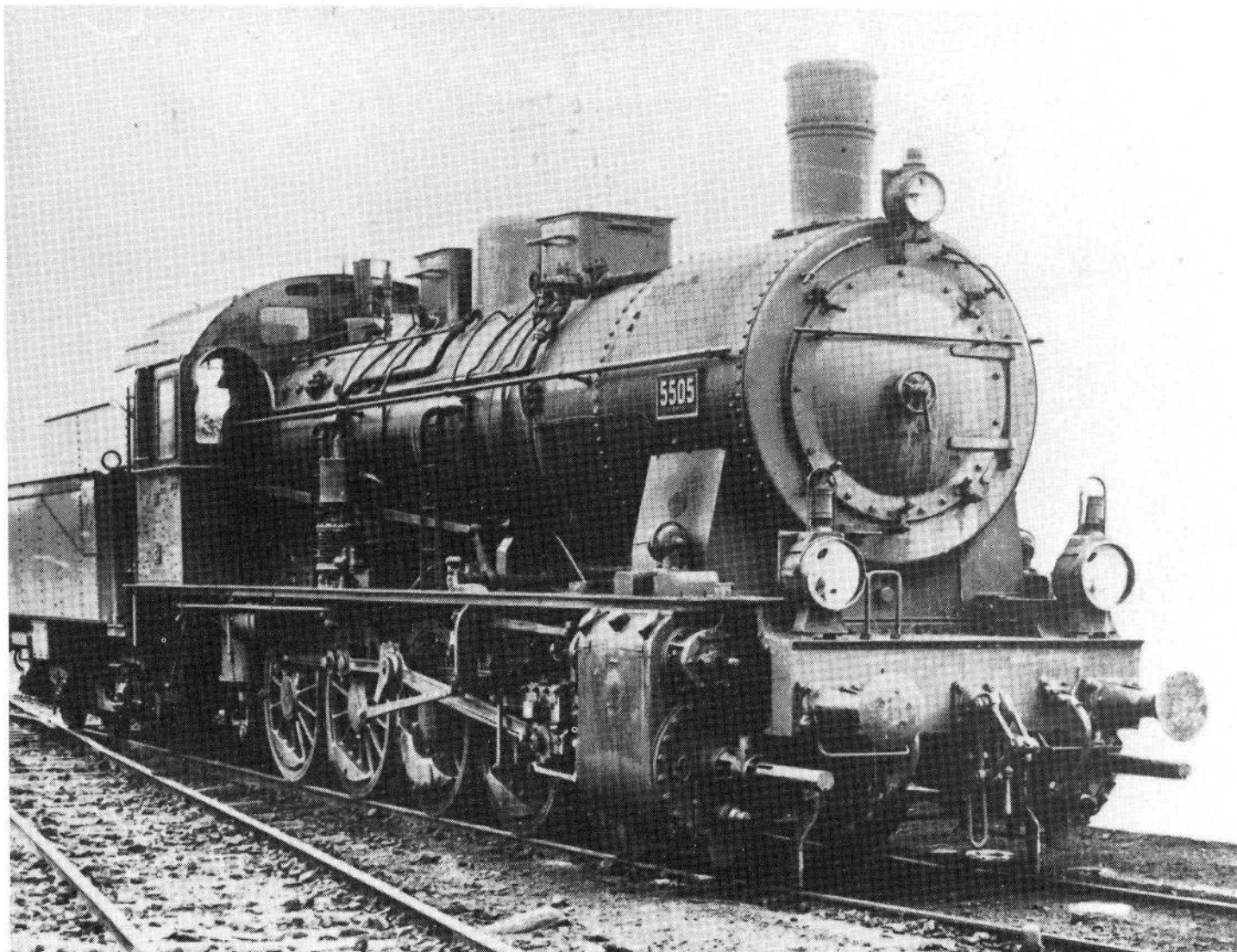


Talstærke lokomotivklasser er ofte benyttet som forsøgsobjekter. Således fik fx nogle BR 58 alias G 12 omkring 1930 kulstøvfyring, 2 stk. efter AEG-systemet og 4 stk. efter STUG-systemet. Maskinen på denne tegning har specialtender til sidstnævnte. Efter 2. verdenskrig blev tanken taget op igen i Østtyskland, denne gang ikke bare som eksperiment, og bl.a. 45 stk. BR 58 blev ombygget. Nu anvendtes det enklere Wendler-system.



0497

0000



EN BESTSELLER

Den nærmest forudgående jubilæumsmaskine, bygge-nr. 9.000, var derimod ligesom nr. 10.000 et godstogslokomotiv, nemlig af den preussiske type G 10, senere betegnet BR 57:10-40. Artiklens næste billede viser et eksemplar af denne konstruktion. Fotografiet er retoucheret ved fjernelse af baggrunden, og det har altså været beregnet til akquisition under en eller anden form. Men optagelsen synes at være sket under driftsforhold, så der er ikke tale om et fabriksfoto i traditionel forstand.

G 10 blev en af de helt store succeser i damplokomotivets historie, hvad styktallet angår. Efter et forudgående udvalgsarbejde i 1907-08 inden for den preussiske jernbaneledelse fik Henschel & Sohn i Kassel overdraget den nærmere udarbejdelse samt bygningen af de første eksemplarer, afleveret 1910, af denne E h3 maskine. Men også

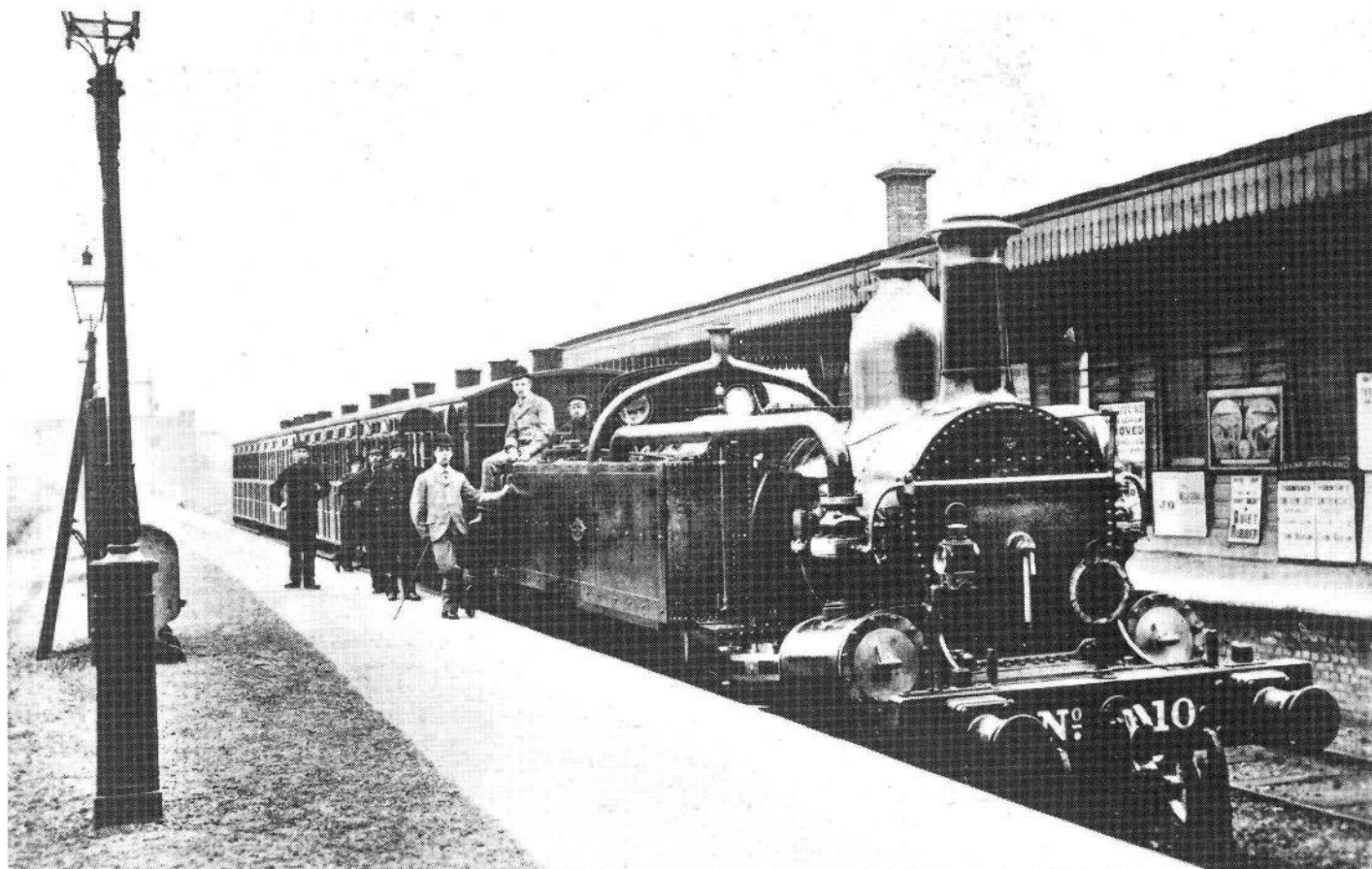
Borsig og Hanomag blev storleverandører af G 10, som desuden byggedes af seks andre tyske lokomotivfabrikker. Det samlede antal blev omkring 3.000, hvoraf rundt regnet 300 blev eksporteret, idet såvel de polske statsbaner, den tyrkiske republik statsbaner, de rumænske jernbaner og de østrigske militærbaner som de litauiske statsbaner var aftagere af typen. Til Tyrkiet kom også Nohab ind som leverandør.

G 10 var ikke nogen hurtig maskine, dens køreegenskaber var - navnlig inden visse ændringer med hensyn til sideforskydelighed af hjulsæt og svækelse af hjulflanger - ikke alt for gode, og dens ydeevne oversteg ikke, hvad samtidige 4-koblede godstogslokomotiver kunne præstere. Når den alligevel blev så populær, skyldes det, at den med sin tjenestevægt = adhæsionsvægt - oprindeligt 69,5 t, efter diverse modifikationer 76,6 t - fordelt på 5 aksler kunne benyttes på en lang række sidebaner, hvis overbygning ikke var egnet for det akseltryk, de jævnstøre eller endda

mindre 4-koblede lokomotiver udsatte sporet for. Hertil kommer, at konstruktionen var forholdsvis ukompliceret, rimelig robust og rimelig økonomisk, en brugsgenstand i dette ords bedste betydning.

Desværre var G 10, som så mange af de preussiske standardtyper, ikke samtidig nogen smuk maskine. Det havde hjulpet ikke så lidt at få de firkantede sandkasser på kedelryggen udskiftet med nogle mere afrundede. Og lægger man en finger over skorstensforlangeren, ses det på billedet, hvilken lykke det ville havde været at undvære denne tilføjelse, for så vidt angår den æstetiske side af sagen. Mere kunne nævnes, men lad dette være nok; en vis charme kan man ikke frakende typen.

Som en af de tyske lokomotivfabrikker, der byggede mange enheder til eksport, blev Borsig kendt bl.a. i Danmark og Rusland. Ja, selv til England leveredes der i 1914, ikke lang tid før 1. verdenskrigs udbrud, fra Borsig 10 maskiner. De var en



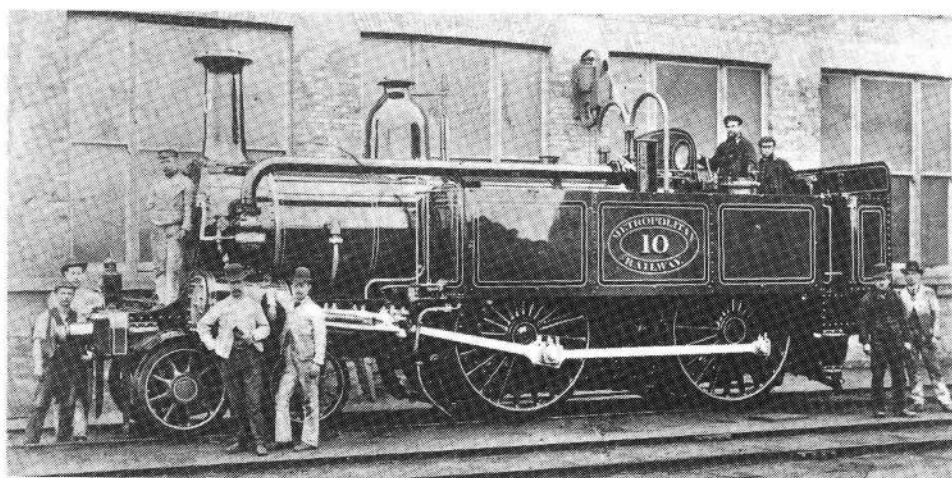
del af South Eastern & Chatham Railway's L-klasse, som bestod af i alt 22 stk. 2'B lokomotiver med en forholdsvis stor treakslet tender. De tyskbyggede så akkurat lige så britiske ud som de hjemmebyggede maskiner, men fik selvfølgelig tilnavnet "The Germans". Ved nævnte lejlighed modtog bagerbørn hvedebrød, for nu at søge situationen karakteriseret med et kendt udtryk. Og det giver anledning til at hive en anden gammel travet ud af stalden, eftersom man kan sige, at Borsigs leverance var undtagelsen, der bekræfter reglen. Denne vending stammer for øvrigt netop fra England, hvor den sås på tryk første gang i 1664. Og hermed er læsere og forfatter så landet på den største af de britiske øer.

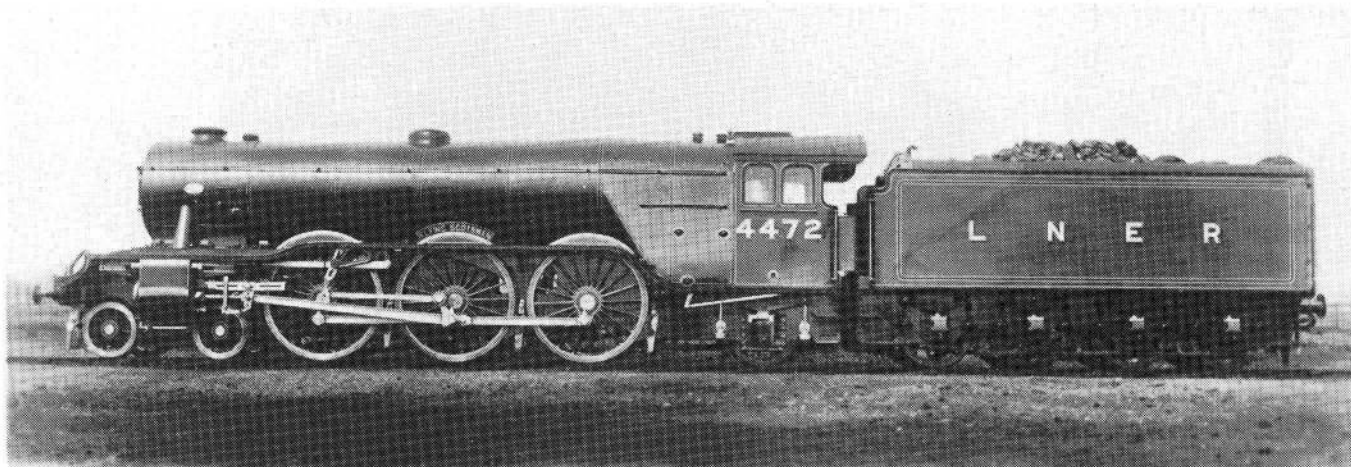
UNDER JORDEN

Det tredje foto er en optagelse fra 1876 af et tog på District Railway, udgivet langt senere som postkort af London Transport. Denne bane var åbnet i 1868 og hed egentlig Metropolitan District Railway. Men for at undgå forveksling med den næsten seks år ældre Metropolitan Railway, Londons første egent-

lige bybane, omtales den i almindelighed blot som District Railway. Begge nævnte baner var fortrinsvis underjordiske, og derfor blev trafikken - helt frem til elektrificering af tunnelstrækningerne i 1903-05 - bestridt med en særlig lokomotivtype, udviklet af Beyer, Peacock & Co. Det var en 2'B tendermaskine, med udstyr for kondensation af spildedampen i vandkasserne, mens der kørt under jorden. Fremgangsmåden medførte, at der ved endestationerne jævnligt måtte aftappes varmt vand og påfyldes koldt - og røgen var en stadig plage, ikke mindst for lokomotivfolkene, som måtte undvære førerhus.

Optagelsen har noget charmerende over sig og viser mange interessante detaljer, ikke bare af lokomotiv og vogne, men også af stationen. Nyttseværdien af de 3 fod høje britiske perroner, her med muret forkant, er iøjnefaldende. Men netop den høje perron gør det umuligt at se lokomotivets hjularrangement, og derfor gengives yderligere en aldrende optagelse, som London Transport har lavet et postkort ud af. Den stammer fra 1880 og viser en af Metropolitan Railway's tilsvarende maskiner. Den strampudsede tilstand og selve fotograferingsarrangementet kunne tyde på, at nr. 10 netop har været igennem en hovedrevision.





LONDON & NORTH EASTERN RAILWAY.

4-6-2 (PACIFIC TYPE) EXPRESS PASSENGER ENGINE NO 4472.

"FLYING SCOTSMAN"

HEATING SURFACE.

TUBES.	2.715	Sq. Ft.
FIREBOX.	215	" "
SUPERHEATER.	525	" "
TOTAL.	3.455	" "
GRATE AREA.	41.25	" "
BOILER PRESSURE.	180	lbs.
3 CYLINDERS	20" X 26"	

DESIGNED BY MR. H. N. GRESLEY, C.B.E.,
WITH CORRIDOR TENDER TO ENABLE
CREWS TO CHANGE DUTY EN ROUTE,
AND ACCOMPLISH NON-STOP RUN LONDON
(KING'S CROSS)—EDINBURGH (WAVERLEY),
392 MILES.

WEIGHT OF ENGINE	92 TONS	9 Cwt.
" " TENDER	62	" 8 "

EN STJERNE

Jernbane-kult er muligvis det rigtige udtryk, når man skal beskrive visse træk af Storbritanniens ferroviale forhold. Næppe noget andet sted er enkelte lokomotiver i den grad blevet gjort til genstand for opmærksomhed. Blandt de britiske maskiner, som således har opnået speciel berømmelse, er London & North Eastern Railway's nr. 4472 med navnet "Flying Scotsman" (Den flyvende skotte) ligesom det tog, den var beregnet for. Dette lokomotiv, hvis konstruktion Herbert Nigel Gresley var ansvarlig for, blev taget i brug 1923 som det tredje i sin klasse, men som det første efter dannelsen af LNER; de to foregående maskiner var kommet i drift, mens Great Northern Railway endnu eksisterede.

Til orientering om toget og -indirekte - om lokomotivtypen anføres i oversættelse et citat fra W.J. Bell; British Locomotives Illustrated, London 1933. Nærværende forfatters tilføjelser står i parentes, og den gennem mange årtier bestående konkurrence mellem forskellige jernbaneruter fra London til Skotland er underforstået:

Den i sommersæsonen daglige non-stop-kørsel med LNER's berømte tog "Flying Scotsman" mellem King's Cross i London og Waverley Station i Edinburgh, 392,7 miles (632 km) på 7 1/2 time, er det længste daglige plantogsløb i verden. Gennemsnitshastigheden er 52,4 mph (83,4 km/h). Toget fremføres med lokomotiver af Pacific-typen, dag for dag skiftevis af maskiner hjemmehørende i London og Edinburgh. Da den omhandlede strækningsslængde ville belaste lokomotivførerens og fyrbøderens fysik for meget, er der truffet foranstaltninger til, at nyt mandskab kan træde til på rejsens anden halvdel. En lukket (og ekstraordinært snæver) korridor er ført på langs gennem tenderen i dennes højre side, og dette sætter afløsningsmandskabet i stand til at komme fra toget til førerhuset, når det står for tur. Adgang til den forreste vogn i toget sker gennem en harmonika-forbindelse (hvis man da kan bruge denne betegnelse om en britisk "vestibule connection").

Sædvanligvis udgøres toget af ni 60 ft (18,3 m) lange vogne sammen med et leddelt, trefoldigt spisevognssæt, i lastet stand omkring 365 UK tons (ca. 371 t).

Et specielt træk er indretningen af spisevognene. De vir-

ker mere rummelige end almindelige vogne og er udsmykket i det 18. århundredes stil(!); på 1. klasse er der flyttelige armstole.

Al madlavning i toget sker med elektricitet, 200 V.

Disse togs historie er interessant. Efter at have kørt i otte eller ti år med afgangstiderne 9.00, 9.15 og 9.30, forlod den første "Flying Scotsman" i juni 1862 perron 10 på (banegården) King's Cross kl. 10.00. Og, bortset fra en interimistisk afgangstid 30 minutter før under de seneste krigsår (1. verdenskrig), er "senior"-toget til Skotland kørt af sted mod Edinburgh kl. 10.00 i over 70 år (dette er skrevet i 1933) - den længste periode med uændret afgangstid for noget eksprestog i verden. "Junior"-toget i modsat retning har ikke en helt tilsvarende rekord, for det var først i 1876, afgangstiden fra Edinburgh blev fastsat til kl. 10.00. Der er sket mange forandringer i den nævnte periode, således med hensyn til de 20 minutters frokostophold i York, og på den tid var det kun passagerer på 1. og 2. klasse, som blev befordret, i 3-akslede vogne. Men efter 10 års kørsel fik toget også 3. klasse.

Den oprindelige "Flying Scotsman" brugte 10 1/2 time, i 1876 blev tiden skåret ned til 9 ti-

mer og omkring 1895 til 8 1/4 time. Den er nu (1933) 7 1/2 time i sommermånederne, og i sidste sæson blev Waverley nået til tiden - eller lidt før - hver gang, med kun to undtagelser, der hver for sig beløb sig til et minut.

Nr. 4472 "Flying Scotsman" blev et af verdens bedst kendte lokomotiver, da det i 1924 deltog i den store udstilling i Wembley: British Empire Exhibition. Og dette lokomotiv blev igen godt stof, da LNER i maj 1928 indførte kørsel uden stop undervejs mellem London og Edinburgh. Det var nemlig et af dem, som blev udstyret med korridortender, og endvidere kom det til at fremføre det første non-stop-tog. Det her gengivne postkort, hvor man ser ekvipagens venstre side, stammer sandsynligvis netop fra 1928. Det er udført i ægte foto, som det hedder, mærket Kingsway, og bærer en tekst, som i oversættelse og med omregnede enheder tilføjet lyder således:

London & North Eastern Railway. 4-6-2 (Pacific-type) eksprestoglokomotiv nr. 4472, "Flying Scotsman".

Hedeflade

Rør 2.715 Sq.Ft.=252,22 m²

Fyrkasse 215 Sq.Ft.=19,97 m²

Overheder 525 Sq.Ft.=48,77 m²

I alt 3.455 Sq.Ft. = 320,96 m²
Risteflade 41,25 Sq.Ft.= 3,83 m²
Kedeltryk 180 lbs = 12,6 kg/cm²
3 cylindre 20"x26" = 508x660 mm

Tegnet af hr. H.N. Gresley, C.B.E., med korridortender for at gøre det muligt at skifte mandskab undervejs og gennemføre non-stop-kørsel London (King's Cross) - Edinburgh (Waverley), 392 miles.

Vægt af maskine 92 Tons 9 Cwt. = 93,9 t.

Vægt af tender 62 Tons 8 Cwt. = 63,4 t.

Til orienterende sammenligning skal blot nævnes, at DSBs af Frichs byggede damplokomotiver litra E havde en tjenestevægt på 88,4 t for maskinen og 55,2 t for tenderen. Men det er ikke meningen i denne artikel at gå nærmere ind på de tekniske forhold, herunder de senere forbedringer, der gjorde konstruktionen til en "Super-Pacific" og ændrede de pågældende maskiners klassebetegnelse fra A1 til A3.

Nævnes skal det imidlertid, at nr. 4472 "Flying Scotsman" vakte opmærksomhed påny som en af de maskiner, der blev benyttet i de prøveførsler med høj hastighed over lange afstande, som LNER gennemførte 1934-35 på Gresley's initiativ. Forsøgene var i nogen grad inspireret af det tyske dieseltog "Flie-

gender Hamburger". De ved prøveførslerne opnåede resultater og indhøstede erfaringer førte frem til den strømliniede klasse A4, hvis berømteste repræsentant blev lokomotivet "Mallard" (Vildand). Det var med dette, der blev sat verdensrekord med hastigheden 126 mph (omtrent 203 km/h) 3. juli 1938, men den historie skal ikke fortælles her.

Nr. 4472 er bevaret i driftsklar stand ved privat initiativ, og den er restaureret i LNER's æblegrønne bemaling med sort røgekammer og diverse stafferinger. Maskinen har - periodevis tilkoblet en ekstra tender for at klare forsyningsproblemerne - været trækraft for utallige særtog. Den har sågar også tilbragt et par år i Amerika, og i 1988 var nr. 4472 i Australien i anledning af 200-året for den britiske kolonisation. Fotografiet, hvor den ses forfra og - med en tankvogn indskudt efter tenderen - kaster glans over festen, er optaget i Wangarratta af Bruce Tippett. Wangarratta er station på den eneste normalsporede jernbane i staten Victoria, hvis baner ellers har sporvidden 5 ft 3 in = 1600 mm (ligesom Irland), engang suppleret med (billige) smalsporlinier i de yderste ender af systemet. Men for at sikre direkte trafik





mellem storbyerne Sidney (i New South Wales) og Melbourne (i Victoria) er der fra Wodonga nær Albury (hvor omstigning og omladning før i tiden var en bydende nødvendighed) til Melbourne bygget en normalsporet linie langs den bredsporede. Den blev åbnet for trafik i 1962.

EN INDFØDT AUSTRALIER

Et bredsporet australsk lokomotiv fra Victorian Railways er det sidste mål for denne slentretur. Det er opstillet ved et frilandsmuseum, der ligger i Swan Hill i det nordlige Victoria og kaldes "Pioneer Settlement". Maskinen blev fotograferet i december 1988 af Henrik Flye Jensen. Den stammer fra 1914, hjularrangementet er 2'C med tender 2'2', klassebetegnelsen D 3, driftsnummeret 640, hovedfarven rød (det var ikke ilde, om SIGNALPOSTEN kunne trykkes i farver). Nogle træk peger mod amerikansk praksis og indflydelse, de fleste dog vel nok mere på britisk. Dette er i god overensstemmelse med, at jernbanemateriel til Australien blev anskaffet fra begge sider af Atlanterhavet. Fabrikspladen på siden af førerhuset viser imidlertid, at D 3 nr. 640 er af egen avl (Castlemaine ligger ca. 100 km nord for Melbourne), og en detailoptagelse af pladen bringes som sidste billede, da næppe mange af læserne har kendskab til den alt i alt heller ikke overvældende australske produktion af damplokomotiver.



IDEER DERUDE FRA

OGSÅ EN SLAGS JERNBANE

I forbindelse med noget arbejde til en artikel om havnebaner blev jeg i sommerferien udsat for en noget speciel slags jernbane, som nok er et par ord værd.

Min viv og jeg havde lagt os nogle dage med "Guld-Anden" af Kaløvig ind i Stige lystbådehavn ved Odense kanal i forbindelse med familiebesøg. I havnen er der 2 adskilte ophalerbeddinger med tilhørende spornet til brug for reparationer og/eller ophaling af bådene til hensætning på vinterplads. Jeg fik taget 3 billeder af den vestligste, men desværre ikke af den østligste, uagtet at den var højst særpræget; så jeg må nøjes med at henvise til skitsen i fig. 5.

Den centrale del af den første bedding var en ca. 3 m⁰ drejeskive, hvis underliggende konstruktion var dækket af jernplader og skjult i en cirkulær grav, jf. fig. 1.

Sporet til højre går - som vist på fig. 2 - ned ad den skrå bedding og et godt stykke ud i vandet, så beddingvognene kan komme ind under den båd, der skal op af vandet.

Sporet næstefter bagud er et simpelt stikspor, der ender ved kanalbredden med en lav sporstopper; men sporet til venstre i forgrunden har noget så specielt som et drejeligt hjertestykke (omend der ikke er noget "hjerte" at se). Noget lignende genfindes på de 3 efterfølgende spor.

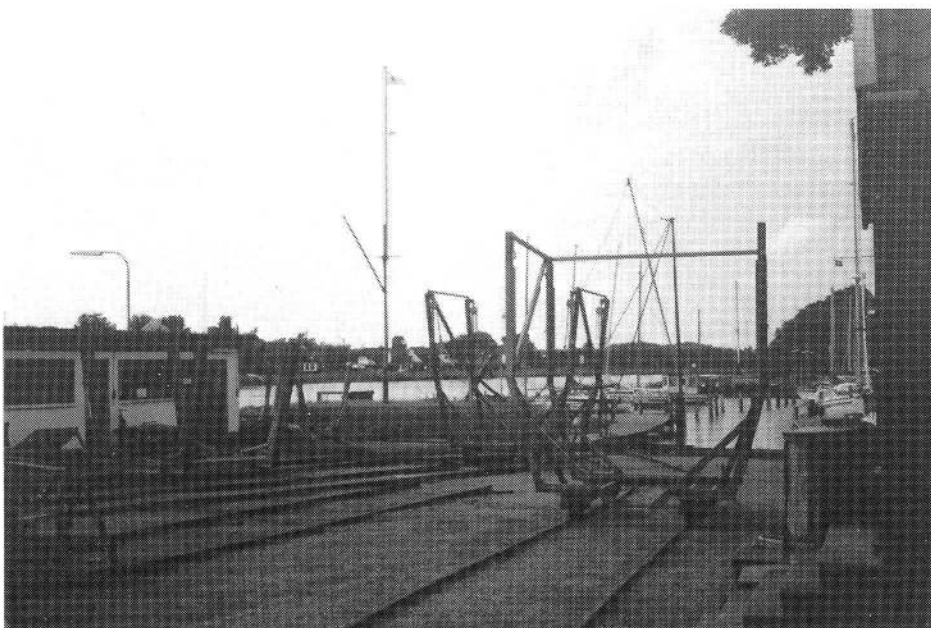
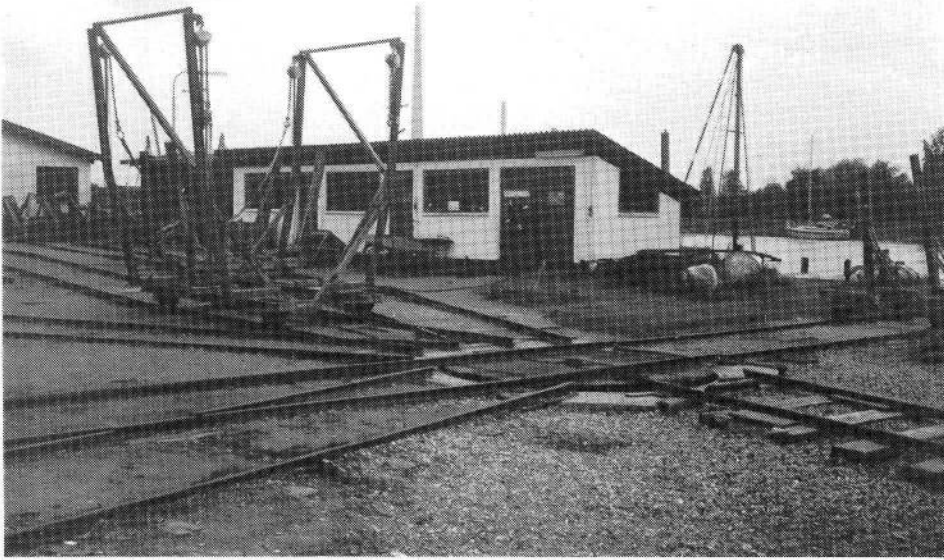
I huset ud mod kanalen ses foran porten med redningskransen ophalerwiren, der via et par blokke i det rette spor kan trække beddingvognen op af vandet. På svellen til højre nærmest drejeskiven ses en rulle, der løfter wiren fri af drejeskiven; flere ruller findes længere nede ad rampen. Bag huset ses en rambuk på en pram, og en stenfiskergrab og andet udstyr ligger henlagt på jorden rundt omkring.

På fig. 2 ses bl.a. wireblokkene; men navnlig lægges der mærke til, at beddingvognene er

Fig. 1. Vestre beddingsanlæg i Stige lystbådehavn, set mod sydvest den 16/7 1991. Drejeskive og drejelige hjertestykker.

Fig. 2. Bedding og beddingvogn i Stige lystbådehavn, set fra syd, s.d.

Fig. 3. 4 forskellige udførelser af beddingvogne, slæbesporskifte, spil- og reparationshus med Odense kanal i baggrunden. Stige lystbådehavn, s.d.



forsynet med dobbeltflangede hjul, hvilket er særdeles påkrævet af hensyn til de skrappe skinneknæk og -kurver.

Apropos skinnerne så ser de unægteligt ud til at være "sammenbragte børn" lige fra egentlige jernbaneskinner over tipvognsskinner til omvendte T-profiler - de sidste især brugt til de transportable strækninger.

Svellerne er der sparet godt på - op til 1,5 m mellem hver. Sporvidden lå "omkring 1,53 m", officielt nok 1,50 m. Vognene synes at være bemærkelsesværdigt solide, underlaget taget i betragtning.

Ved den yderste ende af broen langs beddingens venstre side ses mastekranen, der er en ret spinkel Derrick-type.

Iøvrigt er havnen, som det ses af dette billede meget hyggelig. Nogle få hundrede meter mod syd tøffer en lille person- & cykelfærge tværs over Odense kanal, så man kan komme over til Stige by med butikker og bybus til Odense centrum; men den stopper kl. 19, hvorefter man må hele vejen udenom Odense havn for at komme "hjem", hvis man som undertegnede kom for sent efter familiebesøg på den anden side. Færgen har forøvrigt afløst den ene af landets 3 kædetræksfærger efter at et forbigående skib for mange år siden fik fat i kæden og trak færgen med mandskab og passagerer ned med mennesketab til følge; i foråret 1954 var jeg med cykel bruger af den gamle færge.

På fig. 3 konstaterer man, at sporet til venstre for det nærmeste faktisk er et med "slæbespor-skitte", hvor hele sektionen drejes. Det forklarer såvel det skarpe knæk som den underlige lille stump skinne foran vognen

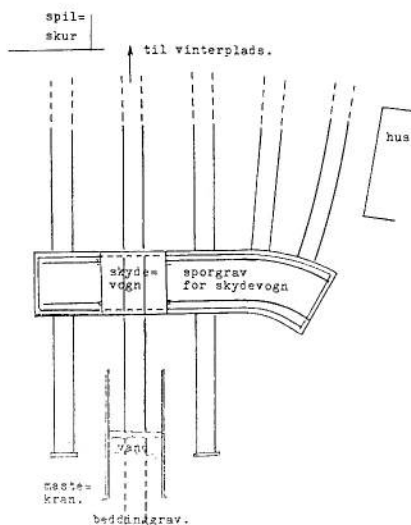


Fig. 5. Østre beddingsanlæg med skydebro ved Stige lystbådehavn. Syd opad.

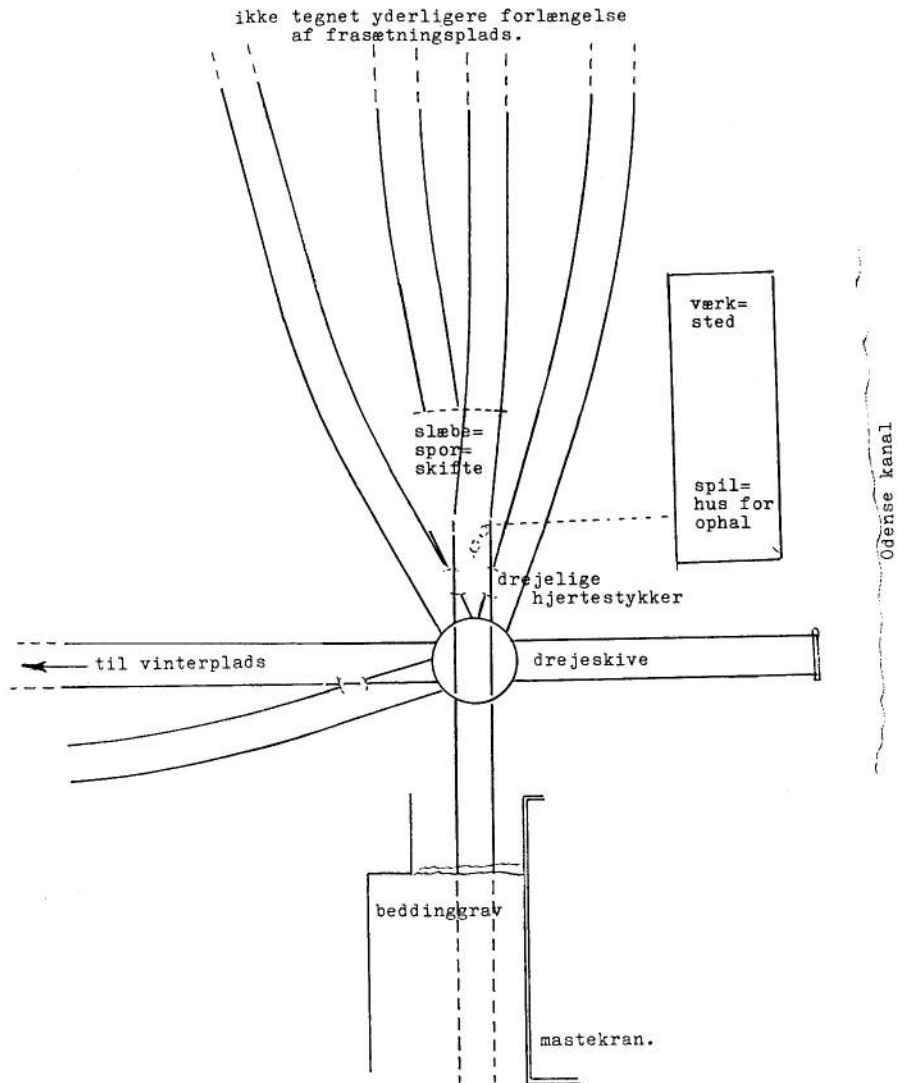


Fig. 4. Ikke målfast skitse af vestre beddingsanlæg med drejeskive ved Stige lystbådehavn. Syd opad.

i fig. 2, idet den skal fjernes, når "skiftet" skal betjenes.

Fig. 3 afslører endvidere, at alle 4 beddingsvogne er forskellige! Kun den ene er forsynet med løftetaljer (4 ialt). Bag signalmasten anes Stige bys hyggelige huse langs havnefronten.

Det ærgrer mig noget, at jeg ikke fik taget et par billeder fra det østre anlæg, for det ville være rart at kunne dokumentere en efter al sund fornuft "umulig" konstruktion, nemlig en skydebro, der bestod af et retlinet sporstykke sat sammen med et skrap krummet!!! Fig. 5 viser en forklarende skitse, mens fig. 4 viser forholdene på den vestre bedding.

Østbeddingen benyttes så vidt det ses fortrinvis af motorbåde, joller og andre mindre fartøjer. Skydebroen var på plads og forsynet med dobbeltflangede hjul. Radius på det krumme spor har jeg ikke målt, men skydes på i middel at være ikke over 10 m. Der sås kun en enkelt og meget mindre beddingvogn; men det er muligt, at der fandtes flere i de

omliggende rødmaledede træskure og -barakker, der også indeholdt spillet til optrækket, og som var tilsløret af mandshøjt ukrudt og selvsåede buske og træer på en charmerende og malerisk måde.

I nabolaget havde Odense havn sin oplagsplads med diverse hjælpegrej, både, pramme, reservefærger og sirligt ordnede stakke af tilhugget tømmer, sveller, skærver og andet gods på fint revet grus; sammen med de velholdte bygninger danner pladsen en spændende kontrast til den hyggelige lystbådehavn.

Jeg har taget dette eksempel på "Ideer derudefra" med i mine artikler om samme ud fra den antagelse, at der ofte i tilslutning til et mindre havneanlæg i modellandskabet er en ellers blind plet, hvor en lille lystbådehavn - evt. blot som markeret baggrund - kan finde anvendelse med tilhørende bedding, om nødvendigt i en endnu mere forenklet udformning.



Fig. 6. Skydebro med dobbeltflangede hjul kørende på såvel krumt som lige spor. Stige lystbådehavn, Odense, set fra øst. 9/2 1992



Fig. 7. Skydebro kørende på såvel lige som krumt spor. Stige lystbådehavn, Odense. Set fra vest. 9/2 1992.



Fig. 8. "Lille" bedding-ophal. Skydebrograv med krumt spor i forgrunden. Bemærk, at heller ikke ophalersporet er retliniet. Stige lystbådehavn, Odense. Set fra syd. 9/2 1992.

UHELD

JERNBANEULYKKER I FORLEV

Hosstående billede dukkede op. Desværre lidt mørkt, men dog ikke mere, end at diverse oplysninger kan udledes af det.

Da billedet formentlig(?) er ukendt bringes det SIGNALPOSTENS læsere for øje.

Uhedssted: Forlev (Sjælland)

Uhedsdato: 22. januar 1916

Lokomotiv G 637 var impliceret i uheldet, den ses nærmest, og K-maskinen bagest må være fra hjælpetoget. Så langt det er muligt at aflæse nummeret, er det K 548. Desværre var såvel K 540, 548 hhv. 549 på daværende tidspunkt stationeret i Korsør, så de 100% sikkerhed kan ikke gives.

Som det fremgår af et af de andre billeder (som er affotograferinger fra Rigsarkivet) er G-maskinens nummer entydigt fastslået. Enkelte vognnumre kan ligeledes aflæses i trædyngerne, således spidsgavlet vogn (til venstre) 5090. Nederst i midten 14584 eller 14585 og 16258. Helt på toppen en SJ-vogn med ulæseligt litra og nummer. Nederst til venstre, ved tønderne, rester af en vogn, der er nummereret 7161.

De to togvejssignaler th. i billedet betyder, at Forlev havde overhalingsspor.

Endelig bør vi så erfare, hvad DSB's officielle fortegnelse, hvis denne kan kaldes officiel!, fortæller om netop dette uheld:

Auditørbehandlet uheld nr. 16/1916. Retskrivningen er ændret til nudansk.

Særtog 4000 og tog 2047 afsporede under gennemkørsel på Forlev station den 22. januar 1916. Fra en tysk, flad vogn med jernrør i særtoget, var et rør gledet ned og havde kilet sig fast under den efterfølgende vogn, skurende hårdt hen over ballast og sveller. I et sporskifte på Forlev station har røret fået fat og tvunget vognen af spor. De efterfølgende vogne afsporede også og væltede tildels ind over nordre hovedspor, togvej for tog 2047, og da dette tog i det samme kørte igennem Forlev, kørte det på de væltede vogne, hvorved togmaskinen og 21 vogne afsporede og tildels væltede.

Tilføjes kan endvidere, at nærværende billede viser uheldsstedet på et tidspunkt, hvor et

tilkaldt hjælpetog er ankommet og i arbejde.

S. A. Guldvang

DEN FØRSTE FORLEVULYKKE

I ovenstående artikel om Forlevulykken i 1916, skete der stor skade på materiel og gods. Men et næsten lige så alvorligt uheld indtraf i 1887, et uheld som optog både dags- og ugepressen meget.

Omstændighederne var følgende: En række grusvogne var blevet henstillet på sidesporet på Forlev Holdeplads tidligt om morgenen. Kilderne nævner henholdsvis en ledvogter og en baneformand som ansvarshavende, så kan man altså selv vælge, men et er sikkert, at efter at vognene var blevet henstillet på sidesporet, sørger vedkommende person omhyggeligt for at aflåse sporskiftet, men glemmer i sin iver at omstille skiftet. Det vil altså sige, at hovedsporet er stillet ind på sidesporet, hvilket uheldigvis ikke bliver opdaget af nogen på holdepladsen.

Ittog nr. 26 afgår planmæssigt om morgenen den 26. april fra Korsør. Maskinen er Ks 75 - senere Ks 275. Et par hundrede meter før toget når skiftet ved Forlev, opdager lokomotivføreren til sin rædsel sporskiftets forkerte stilling. Han handler dog hurtigt, idet han giver kontra-damp og samtidig bremser hårdt. Herved bliver farten taget så meget af toget, at det uundgåelige sammenstød med de henstående grusvogne kun kommer til gå ud over disse, mens togets egne vogne - på nær pakvognen - bliver stående på sporet, hvilket igen bevirker, at ingen rejssende kommer noget til. Til gengæld bliver samtlige grusvogne totalt splintrede og resterne af dem spredt ud over et større område. Det går heller ikke særlig heldigt med lokomotivet,

idet det vælter ned ad en 5-6 m høj skrænt, og på det nærmeste ender med bunden i vejret.

Skorstenen knækkede af og blev fundet 15-20 m fra uheldsstedet. Lokomotivpersonalet blev på maskinen og styrtede med denne ned ad skrænten. Det har uden tvivl reddet deres liv, at en større mængde kul på det nærmeste begravede dem, og derved beskyttede dem mod den udstrømmende damp.

Nogle steder i kilderne hævdes det, at maskinen efter den noget dramatiske tur ned ad skrænten, stadig arbejdede, men lokomotivføreren krøb tilbage til maskinen og fik stoppet denne.

Hvad der nu lyder lidt mere troligt er, at inden lokomotivet væltede havde føreren ånds nærværelse nok til at lukke for dampen.

Bortset fra at lokomotivfyrbøderen fik kvæstet den ene hånd og føreren fik et ret så alvorligt chok kom ingen personer til skade.

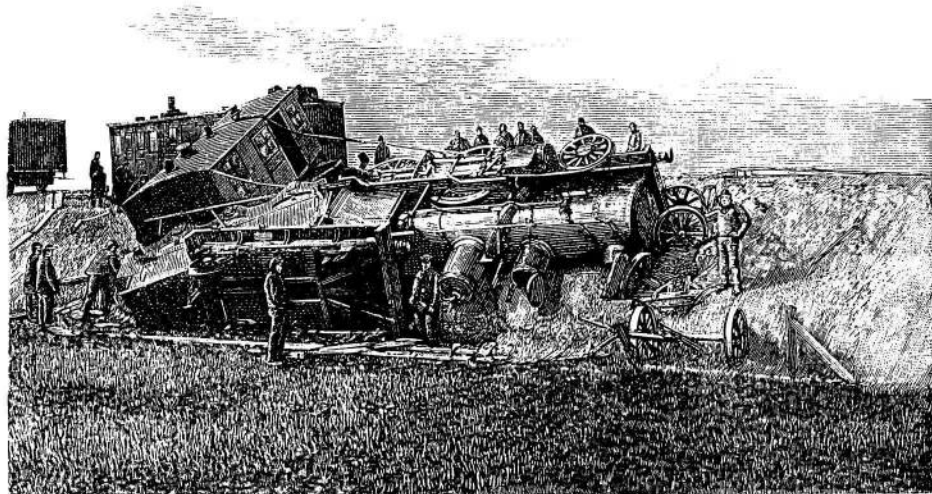
Til gengæld var den materielle skade stor. Ks (2)75 havde kun været i drift i nogle få måneder og var altså næsten fabriksny. Den blev gjort i stand, og kom atter ud at køre. Det var en Schwartzkopff maskine bygget i slutningen af 1886.

Nu har jeg kun brugt litrabetegnelsen Ks, men retfærdigvis må det siges, at maskinen oprindeligt kun havde litra K, og det tilføjede "s" først blev påført i 1892/93.

Ks 275 blev udrangeret i juli kvartal 1926, men derved var dens tid endnu ikke omme. Fra 1927 til 1939 blev den anvendt ved kulprøvestationen, og først da forsvandt den.

Hvorfor fik Jernbanemuseet den ikke? Fordi man i forvejen havde reserveret sig Ks 273!

J.G.





Billedet herover er det i artiklen nævnte. Det er desværre meget mørkt. De øvrige 3 (se også næste side) stammer fra Rigsarkivet.





Adams Hjørne

DET PEDERSEN'SKE MARERIDT

(I SIGNALPOSTEN, 2. årgang, 1964, nummer 6 og 7, bragte vi en pragtfuld novelle, som ADAM skrev efter forlæg fra et amerikansk tidsskrift, men fordansket som kun ADAM ville kunne gøre. Vi gentager den her, for der er mange, der ikke tidligere har læst den. (red.))

Det var selvfølgelig med nogen betænkelighed at jeg ved SIGNALPOSTEN's start påtog mig diverse modeljernbaneartikler, for dette emne er jo meget stort, og praktiseres interessen for modelbanen gennem medlemsskabet af en forening som DMJK ender det som regel med at man helliger sig den af de mange grene, som man finder mest underholdende eller bekvem. Således er det da også hændt mig, men disse artikler skulle da gerne omfatte det hele og kan man forsvare at bringe konstruktionsbeskrivelser uden selv at have prøvet kræfter med dem - helst ikke, og hvad så?

Inden jeg gav mit endelige tilsagn, rådførte jeg mig med min gode ven Pedersen, hvis interesse for jernbaner for det første daterer sig tilbage til de tider, hvor et damplokomotiv var en dagligdags ting og hvor enhver frit kunne deltage som opkøber af udrangerede jernbaneeffekter uden at genere monopolerne, og som for det andet gennem sin kombinerede have- og kældebane har bevist, at han kan det hele til fuldkommenhed.

Jeg havde nu så småt håbet på, at den gode mand ville modtage det ærefulde hverv som skribent ved SIGNALPOSTEN, men han var mig for snedig og i stedet enedes vi så om at løfte opgaven i fællesskab - jeg arbejdede, og han æren - og det er da vist også nok gået så nogenlunde godt, indtil nu da. Hvad fremtiden må bringe ligger imidlertid noget uklart. Pedersens interesse for skinnevejene er faldet en hel del i den senere tid, idet han under udøvelsen af sin kæphest "pådrog" sig noget ganske usædvanligt. Hændelsen som ganske forskrækkede vor ven går sikkert over i historien uden sidestykke af nogen art, men da man jo aldrig kan vide sig sikker, føler jeg det som min pligt, trods Pedersens'ske

protester, at bringe den videre i de kredse, hvor sligt altså kan ske.

For at De nu ikke skal tro, det er en skrøne jeg binder Dem på ærmet, må De havde det hele med, og begyndelsen må blive en nærmere præsentation af den Pedersen'ske familie, som forresten slet ikke hedder Pedersen, da bevarelsen af hans anonymitet var en betingelse for tilladelsen til at genfortælle hans oplevelse.

Rammen om familieidyllen er et ældre, men velholdt rødstenshus, flagstang og veltrimmet græsplæne i forhaven, stenhøj, skyggefulde frugttræer, urtegård og hønsehus i baghaven. Beliggenhed et sted i Københavns nærmeste omegn, kun et stenkast til S-tog og bus. Fruen hedder Kamma til fornavn, en nydelig fremtoning, rigeligt forsynet med passende overgangskurver, mørke lokker og en veludviklet sans for det humoristiske. Herren i huset ville være alt for let at genkende, om jeg da kom ind på en nærmere omtale af hans person, så det lader vi ligge. Ægteskabet er barnløst, men foretagsomme som begge ægtefæller er det af naturen, falder tiden dem aldrig lang, omend det for konens vedkommende kniber lidt med at holde interessen - for de sidste "påfund" - vedlige ret længe ad gangen. Hønsehus med kaglene indhold er da også resultatet af en af disse kortvarige men hektiske perioder og nu nænner med altså ikke at slagte de kære dyr. For tiden dyrkes sølsomme urter i den til formålet anlagte urtegård. Frugten af denne interesse spores gennem særegne dufte som strømmer ud fra køkkenregionerne og nærmest slår en imøde, når man betræder det lille hjem. Recepter og anden form for brugsanvisning hiter damen ved flittige besøg i antikvariater og lignende skumle kældebutikker - jo, siger fru Kamma, de gamle munke vidste skam mere om lægedom gennem brugen af urtemedicin end videnskaben af idag. Har det ikke gavnet på anden måde, så har fru Pedersen da her fundet en lidenskab, der har holdt hendes interesse fanget for længere tid end nogensinde før.

Herr Pedersen er modeljernbaneentusiast om en hals, alt på banen kopieres til den mindste detalje; er der otte renseløkke i fyrkassen på forbilledet, så skal der bestemt også være otte på modellen osv. - intet arbejdsstykke forlader filebænken før det er gennemkontrolleret med skydelære og lup, han er faktisk møgirriterende at arbej-

de sammen med, for selv om jeg finder at hans modeller vitterligt er rene kunstværker, så er han selv meget sjældent helt tilfreds med resultaterne. "Nåh, ser du, ku' man bare dividere sig selv ned til en femogfyrretyvendedel og køre en tur rundt på banen, først da ville man være i stand til at vurdere, hvad det er værd", og så sukker han dybt - skør kugle! - ikke sandt?

Efter gensidig overenskomst, og i det omfang det måtte være nødvendigt, er man hinanden behjælpelig med udførelsen af disse fritidsbeskæftigelser, og det uden sure miner, dog skinner det tydeligt igennem, når fru sidder ved kontrolpulten, at jernbaner ikke interesserer hende en døjt. For det meste holder hun pinen ud, men det hænder også at temperamentet løber af med hende og at hun i disse tilfælde i rappe toner tilkender giver at man finder det ønskeligt om man havde mere voksne interesser osv. Enetalen rundes altid af med den bemærkning, at kunne man blot se sit snit til at stikke ham et par blå øjne, så ku' det jo være man vågnede op til andre og mere modne interesser. Alt det der har vor ven selvfølgelig forlængst vænnet sig til, og han lader blot "det ene øre gå ud af det andet", og så kører man videre i de gamle spor. At jeg ofte er gæst hos de rare mennesker skal ikke være nogen hemmelighed, og at jeg tilbringer det meste af tiden der i de nedre regioner kan næppe undre og således gjorde jeg da også min entre forgangen aften, udvekslede et par høflige bemærkninger med konen og som sædvanligt, før jeg kunne nå at spørge, sagde Kamma: "Han er der nede". Nuvel! Jeg begav mig "der nede", men ak, hvilken ynkelighed måtte jeg skue; istedet for den travle aktivitet, som ellers præger disse hyggelige lokaler, var alt nærmest uhyggeligt stille og henne på sladrebanken sad Pedersen og så helt forkert ud - eller legede han solformørkelse i jernbaneland - for til min store forbavselse var han iført et par enorme solbriller. Grebet af den uforklarlige gravkammerstemning, som beherskede lokalet, mumlede jeg et stille godaften. Det eneste jeg fik som svar, var en arrig snerren, og det ligner ikke den ellers så gemytlige Pedersen at hilse sine venner med sure miner. Jeg forsøgte mig med et par muntre bemærkninger som: "Har nogen stjålet dine koblinger" o.l., som jeg forudser redaktøren alligevel ikke gengiver, og sådan pø om pø lykkedes det

mig at få kontakt med fyren. "Ja, ja" sagde Pedermand, gik hen til det med "Højspænding! Livsfare!" beskiltede vægskab, fremdrog to kælderkolde øller, og således bevæbnet fortsatte han: "Du helmer vel ikke for du har fået historien, men det vil jeg altså sige dig, det er mig flintrende ligegyldigt om du tror mig eller ej, den eneste grund til at jeg fortæller den er, at jeg håber, det må give mig luft igen."

Jeg skal nu, så godt som jeg husker det, gengive, hvad jeg vil kalde "Det Pedersen'ske Mareridt". Med hensyn til historiens troværdighed så kan alle vi, der kender det rare menneske, skrive under på, at han altid holder sig til sandheden, - lige som en selv altid gør det.

Det var i torsdags, begyndte Pedersen, den faste ugentlige aften, hvor Kammas ofrer sig ved at betjene Knøhøj station. Efter middagen og opvasken gik vi ned i kælderen her, det var Kammas ide, at vi nu ventede med kaffen til senere. Nå, jeg mavede mig ind over anlægget for at trække rådhusuret i station Lillerød, da det pludselig sortnede for mine øjne og jeg var væk, helt væk forstår du. Jeg ved ikke hvor længe denne tilstand varede, men da jeg kom til mig selv igen, lå jeg på en havebænk, en enorm stor tot vat var stukket ind som hovedpude. Jeg satte mig fortumlet overende, og betragtede undrende mine omgivelser, der var mig aldeles ukendte. Bænken jeg sad på var midtpunktet i et mindre parkanlæg, hvis beplantning bestod i en samling træer og buske, alle med samme art løvhæng i en hæslig unaturlig grøn kulør. Bag dette knejsede et lille rådhus, med tårn osv., tårnuret viste at klokken var 12.15, og til begge sider strakte sig husfacader med butikker og lejligheder. Jeg vendte mig om og konstaterede, at dette måtte være byens torv, ganske nydeligt, omend det forekom mig, at kulørerne på husene var en kende til den stærke side og så forresten brød man sig åbenbart ikke om at blive kikket ind til, for flere af vinduerne var tilmurede og erstattet med sortmalede felter, men hvem skulle genere hvem, ikke en levende sjæl var at øjne i miles omkreds? Jeg kunne ikke modstå fristelsen og bøjede mig ned for at plukke en af de smukke blomster. Først forsøgte jeg mig som man nu engang gør den slags, men planten ikke så meget som virrede med kronblade, jeg tog fastere omkring den - den var stiv og hård som en

stålbjælke. Til sidst havde jeg begge næver i et fast greb om stilken, rev og ruskede som en gal, hele planten, incl. roden, fulgte med op. Nervøst skottede jeg til alle sider, stak den forsigtigt ned hvor den kom fra, og luskede gennem parken ud på gaden - bums, der lå jeg lige på maven, tænk hvor man dog er et vanemenneske, for småbandende konstaterede jeg, at byens rendestene var mindst tre gange så høje som den slags jeg kendte til. Nå, over gaden kom jeg og tog i hotellet's dør, som jeg mere eller mindre bevidst havde sat kursen imod. Jo, dørgrebet gav sig for min berøring, og det hele vejen rundt, men åbne døren kunne det ikke. Hotellet er lukket, personalemangel, tænkte jeg og gik videre hen ad gaden, omhyggeligt undgående den livsfarlige kantsten. Et bageri var nabo til det gæstfri hotel, dørgrebet til døren manglede totalt, men der var da et vindue, man kunne se igennem, det vil sige først måtte jeg viske det værste støv af vejen. Bag disken stod bagerjomfruen og funderede over et par sortsvedne franskrød. Nogen skønhedsåbenbaring var hun just ikke, de tjavsede lokker klistrede tæt ind til hovedet, ørerne manglede, til gengæld ragede næsen som et andet bovspryd langt ud i luften, barmen nydelig af facon, det ene bryst dog en halv gang større end det andet, de spinkle arme endte i et par kolossalt store smedenæver.

Den person eller rettere figur kendte jeg kun alt for godt, og en isnende kulde bredte sig langsomt fra issen og helt ud i tærne. - Den tanke, som hele tiden havde ulmet i min underbevidsthed, at jeg burde kende disse omgivelser, blev til visshed. Jeg vendte omkring og betragtede rådhus med naboejendomme endnu en gang. Ganske rigtigt, de hele huse var kun halvdele trykket op mod bagvæggen

Drømte jeg, eller var det virkelighed? Byen, jeg så ufrivilligt gæstede var mit eget produkt, men var min egen skrøbelige person skrumpet ind til 1/45 så var min jernbaneinteresse det ikke. Anden gade på venstre hånd var Jernbanegade, og stadig lidt betuttet begav jeg mig på vej.

(Her sluttede 1. del af novellen, men vi bringer den udelt, så her følger umiddelbart 2. del).

DET PEDERSEN'SKE MARERIDT
eller
LILLE MAND - HVAD NU?

Til orientering for nye læsere indledes fortsatte noveller gerne med et resume over det hidtil skete, men da sådanne som oftest kun beviser, at alt, som er håndt tidligere i novellen, kan beskrives meget tydeligere i færre ord, vil jeg tillade mig at springe denne afsløring over, og med det samme overlade arenaen til vor ven, den "indskrænkede" herr Pedersen:

Endnu en kende uvant med den mærkværdige situation eller tilstand jeg befandt mig i, travede jeg videre ad Jernbanegade mod stationen. De vejarbejdere, som havde været beskæftiget ved anlægning af denne gade, kunne bestemt ikke tillade sig at prale med resultatet. "Benbrækkerstræde" havde været et bedre navn, for vejbelægningens overflade var af en sådan beskaffenhed, at jeg bestandig måtte tage mig i agt for faldgruber af den ene eller anden art. En halvanden meter bred og tilsyneladende bundløs revne var utvivlsomt blevet enden på eventyret, om jeg da var faldet i, men selvfølgelig er den slags udgravninger svære at overse i fuldt dagslys, hvilket i dette tilfælde skal forstås som lyset fra ikke een, men hele otte sole, der forresten udsendte et modbydeligt stikkende skær, at vende sig for at få solen ryggen var aldeles umuligt.

Belært af erfaring gik jeg pænt uden om den nydelige stationsbygning og stod et øjeblik efter på perronen. Set herfra havde stationsområdet en ganske pæn udstrækning til begge sider. Diverse person- og godsvogne m.m. tilkendegav de fjernere spors benyttelse, perronsporene var tomme, så jeg dristede mig til med øjet at sigte på langs ad dem. Særlig godt lå sporene nu ikke, men det kunne nu også have været meget værre, at der kunne køres på dem, og det endda meget hårdt, erfarede jeg snart. En rumlende torden, som hastigt nærmede sig, fik mig til hurtigt at træde nogle skridt tilbage og i næste øjeblik slingrede et godstog ind på stationen. Larmen fra diesellokomotivet var så enorm, at man nødvendigvis måtte holde sig for ørene. Farten må have været en ca. 150 km i timen, og så - bums - holdt det stille. Fra 150 km i timen og til fuldt stop på mindre end 25 m! - Mon ikke det overstiger selv de dristigste forventninger? Jeg spejdede ned langs stammen. Jo, alle hjul stod på sporet og ingen af vognene havde tilsyneladende taget skade af den brutale opbremsning. Jeg nåede lige at læse på en af vognene: "FORSIGTIG RAN-

GERING" - så gik udkørselssignalet på kør, drivhjulene spillede som rasende for at få fodfæste, og afsted fløj raketten.

Uden at spørge om forlov begav jeg mig, langs sporet, ud mod stationens remise. Undervejs måtte jeg krydse adskillige sidespor. Tredieskinnen, der overalt fulgte sporet som et grimt halvhøjt rækværk, tog jeg mig gevaldigt i agt for ikke at berøre, et nærmere bekendtskab med 20 volt jævnstrøm stod ikke opført på min ønskeseddel, for man ku' jo aldrig vide, hvilken effekt det kunne have på mig i min nuværende størrelse.

Den ene af remiseportene stod på klem, så jeg smuttede indendfor, dog blot for at konstatere, at her var for mørkt til at se noget rigtigt. Vage konturer antydede, at de to af de seks spor var besat af henholdsvis en K- og en P-maskine, men mørket huede mig ilde, så jeg trak næsen til mig igen. På udtrækssporet, som førte ned langs remisen, stod en gammel svend af en O-maskine, og hvem kan i disse dampfattige tider stå for fristelsen til endnu en gang at hilse på en af fortidens trofaste slidere, og hvem ved, måske endog få lejlighed til en lille køretur? Særlig køn var den nu ikke, malingen hang i tykke kager, drivhjulene kunne såmænd nok have været anvendt på en damptrømler, og gangtøjet bar tydeligt vidnesbyrd om, at disse ellers så ælde dele ikke havde megen indflydelse på, om maskinen nu skulle køre den ene eller den anden vej. Nuvel! Jeg besteg beslutsomt, omend med noget besvær, den fyrige gang, thi for at komme ind i førerhuset, måtte jeg kravle gennem vinduet i siden, men det er naturligtvis også en måde at antyde over for eventuelle pilfinger, at man ikke er særlig velkommen. Indendørs var der ikke meget plads at give væk af, motor og gearkasse stak rumpen godt bagud og svære elektriske kabler snoede sig her og der i en vild forvirring. Omskifteren, der stod i midterstilling, var monteret på indersiden af højre dør, mon der var strøm på sporet? Vi får se! Med nogle velrettede spark fik jeg omskifteren ud i stillingen "frem", et lydeligt klik antydede, at der var kontakt og med et voldsomt ryk, der slyngede mig vildt sprællende op mod bagvæggen, satte maskinen i gang. Således, næsten fastnaglet, og med udsigt gennem førerhusvinduet til sporstopperen, der nærmest kom os flyvende i møde, havde jeg kun tanke for at få bæstet standset igen. Det var lettere sagt end gjort, forestil dig en vibrator anbragt på dæk-

ket af en støjende motorbåd i høj sø, så har du en forestilling om, hvordan jeg befandt mig. Med vidt skrævende ben og hænderne vildt famlende efter solide holdepunkter, kæmpede jeg mig frem til omskifteren. Jeg prøvede at rokke den med hænderne, håbløs opgave. Først da jeg havde anbragt mig i den rigtige stilling, fik jeg den sparket ud af indgreb.

Det var en noget forslået og slukøret lokomotivfører, der et øjeblik senere humpede tilbage til stationsbygningen, men desværre kun, endnu ikke berøvet sine eventyrlyster.

I spor I befandt sig nu og tilsyneladende klar til afgang et persontog bestående af litra E + DA + 3 stk. AC + PB, jeg gik hen til maskinen og skottede op i førerhuset. Gik det mon an? Der var god plads, selv om det indvendige var forsynet med det for betjening af maskinen nødvendige udstyr; det lavede nu ganske godt op i billedet, men jeg havde da også ofret mange timers arbejde på netop denne maskine. Ja, om det så var sæder til mandskabet, så fandtes også disse, stod det nu ikke bare der og ventede på, at jeg skulle tage plads? Sund fornøft og ømme baller skreg en fortvivlet advarsel mod slige eksperimenter, alt til ingen verdens nytte; ti vilde elefanter havde ikke kunnet holde mig tilbage, og hvad så, man ku' vel nå at springe af, inden det blev for sent.

Det blev for sent! Ikke nødvendigvis, for igangsætningen var så rolig og behersket, at jeg med lethed kunne nå at hoppe ned igen, men jeg måtte altså ha' det hele med. Maskinen slingrede fælt gennem skiftet, men så gik det ellers så nogenlunde blødt og behageligt igen. En svag rokken fra side til side tør vel siges at være forbilligt, værre var det, når vi mødte en lunke eller en bule i sporet, det resulterede da også i, at jeg en enkelt gang gled ned fra sædet, men så var man jo advaret. Svagt duvende gled vi ind i en kurve, hastigheden var gradvis gået i vejret, der blev ligesom tættere mellem telefonpælene, nu rundede vi baneformandens villa, i baghaven, som grænser op til sporet, stod konen travlt beskæftiget med ophængningen af vasketøj. Forsøget på at få denne person til at ligne Kamma var ikke faldet særligt heldigt ud, undtagen måske lige det bistre udtryk i ansigtet. Jeg vinkede gemytligt ned til hende, hun fortrak ikke en mine, eller gjorde hun - kneb hun ikke det ene øje i, det var ikke let at se i farten, og nu

var vi allerede langt forbi. Jeg lændede mig ud ad vinduet og spejdede frem ad sporet - hvad pokker var den af!! - forude grenede banen af, førte gennem et hul i muren, ud i haven, ned til hønsehuset og tilbage igen - sporskiftet var stillet til en tur i det grønne. Du store kinøjer, det måtte ende galt! Havebanen havde aldrig været nogen succes, ustandselig måtte der renses for nedfaldne grene og blade, sporet lå elendigt og var slet ikke egnet for de store og stive maskiner. Ja, og så var der naboens modbydelige køter, der havde kostet mig mange ærgrelser, når den gravede ben ned under banen. Strækningen var tænkt som en industribane, men første gang vi kørte æg hjem pr. bane, endte det hele i een stor æggekage på havegangen og forsøget var ikke siden blevet gentaget.

Vi skramlede gennem skiftet, i næste øjeblik slog mørket sammen om mig, det sparsomme lys fra frontlanternen lod kun ane, at der endnu var farbart spor forude. Maskinen var nu oppe på fuld hastighed, græs og småkviste piskede mod tag og sider, det dårlige spor og de momentvise afbrydelser af den elektriske kontakt, forårsagede en sådan "bølgegang", at jeg tydeligt fik fornemmelsen af en forestående ofring til havguderne. Med en skrigende hvinen slyngedes toget rundt i kurven, maskinen krængede voldsomt over, usynlige jättenæver masede af alle kræfter for at få os til at følge naturlovene, ret spor igen, et sandt mirakel, at vi var sluppet igennem svinget ved Kaglerup. Jeg stirrede anspændt ud i mørket, en hvid rund tingest lå midt i sporet, med et knasende brag borede bufferne sig ind i skallen på et hønseæg, hvide og blomme boblede ud til alle sider, og langs kedlen, ind i førerhuset, en slimet klat ramte mig med et sjask lige midt i synet, drivhjulene spillede i det fedtede føre, så fik de fodfæste igen, fremad fór vi videre i mørket.

Det bumpede fælt under fødderne på mig, efterløberen måtte være i gulvet, faren for en afsporing var absolut overhængende, så jeg besluttede at kravle over vogntagene til sidste vogn. Jeg nåede så langt som til taget på DA-eren, da et eller andet greb mig i kraven og løftede mig op i luften. En rosentorn havde boret sig ind i min jakke og nu hang jeg der og sprællede, medens toget raslede videre under mig. Da knækkede grenen og jeg havnede på maven i den åbne godsvogn, hvor jeg lå og sundede mig et øjeblik, da et lyshav blændede mig totalt. Vi

var tilbage i kælderlokalet. Her et sted måtte springet gøres, jeg måtte ud af denne raslende ligkiste, koste, hvad det koste ville, men hvor?

Baneformandens græsplæne var et dejligt tykt stykke skumgummi, ideelt til formålet, men der måtte handles hurtigt, vi var allerede på vej gennem stationen. Jeg kom op over vognsiden og ned at stå på trinbrættet, nu gled perronen forbi, nu over sporskiftet ind i kurven, der kom baneformandens hus tilsyne, jeg bukkede sammen i knæene og sprang. - Plænen var blødere end ventet, jeg sank dybt ned i den, så svuppede den mig op igen og i et elegant flyvespring svævede jeg ind på tørrepladsen, hvor baneformandens kone modtog mig med fremstrakte knyttede næver. K.O. i første omgang!

Da jeg for anden gang den aften kom til mig selv igen, lå jeg atter lænet ind over bordet

med urnøglen i hånden, i baggrunden hørte jeg Kamma udbryde: "Skete der noget min egen? Du snublede vist!".

Her sluttede Pedersen sin beretning og jeg udbrød: "Jamen kære ven, det er jo helt fantastisk". "Ja, er det ikke", svarede han, løftede på solbrillerne og afslørede de mest vidunderlige blå øjne, jeg nogensinde har set.

Tiden læger alle sår, og så småningom er Pedersens interesse for jernbanerne nu atter tilbage i de gamle normer. Hans humør og ildhu er måske ikke helt det samme som tidligere, men det kommer nok. Kamma, hans kone, er derimod glad og smilende som ingensinde før - forresten bliver hun aldrig mere opfordret som deltager i modelbanekørsel - kan man nu forstå det?!

ADAM

grenede langdistance-korridorer. Den bølge af store fusioner, der i de seneste årtier er skyllet ind over USA, har nemlig ikke ladet UP uberørt.

Tværtimod har UP i løbet af 1980'erne "opslugt" selskaberne Western Pacific, Missouri Pacific (langt den største bid), Missouri-Kansas-Texas, Spokane International og dele af Rock Island. Resultatet fremgår af hosstående skematiske kort over Union Pacific's system i 1990, udført af MN med "Steel Rails across America" som kilde. Med godt to trediedele heraf som hovedstrækninger svarer det trods visse nedlæggelser til en linjelængde på ialt 34.000 km, der placerer UP på andenpladsen i USA (kun Burlington Northern er større).

Mange tak for hjælpen til Michael Nissen fra SIGNALPOSTEN og

PWS

★ E N D U F T A F ★

AMERIKA

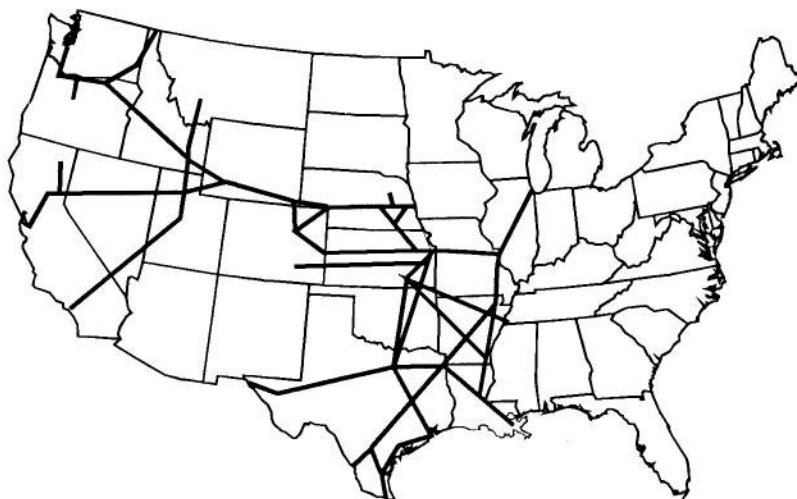
Michael Nissen i Hørsholm har til billedet fra Las Vegas side 165 i SIGNALPOSTEN nr. 4/1992 sendt denne lokomotivfortegnelse, hvor GE refererer til firmaet General Electric og EMD til General Motors' Electro Motive Division:

I tilknytning gør MN opmærksom på, at en del af maskinerne foran Piggyback-toget sandsynligvis blot er i transit, da et Piggyback-tog er ret let og de relevante længdeprofiler forholdsvist "venlige".

Endvidere har MN berørt Union Pacific's struktur og størrelse. Det burde have været pointeret i artiklen "En duft af Amerika 4", at diagrammet under

Tog	Bygger	Type	Hjulstilling
Piggyback	GE	U3 0C	Co-Co
	EMD	DDA4 0X	Do-Do
	EMD	SD4 5	Co-Co
	EMD	SD4 0-2	Co-Co
	EMD	SD4 0-2	Co-Co
Unittoget	EMD	SD4 0-2	Co-Co
	EMD	SD4 0-2	Co-Co
	EMD	SD4 0-2	Co-Co

forannævnte billede samt oplysningen om 15.000 km linjelængde gælder det "klassiske" UP, hvis enestående struktur nærmest kunne opfattes som et bundt af for-



ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

Følgende sælges til de anførte priser:

Sommerfeldt overledningsmateriel, diverse, **kr. 400,-**

H0 Fleischmann 5336, SBB PTT, to-akslet postvogn, **kr. 160,-**

H0 25510 Liliput, brun lukket godsvogn Fjp, **kr. 150,-**

H0 Lima TGV orange, 5 dele, **kr. 500,-**

H0 Joueff TGV sølvfarvet, 6 dele **kr. 1.300,-**

Begge TGV tilsammen, **kr. 1.600**

H0e Bemo 107365, Tm 2/2, **kr. 400,-**

H0e Bemo 105818, Ge 4/4 11 **kr. 700,-**

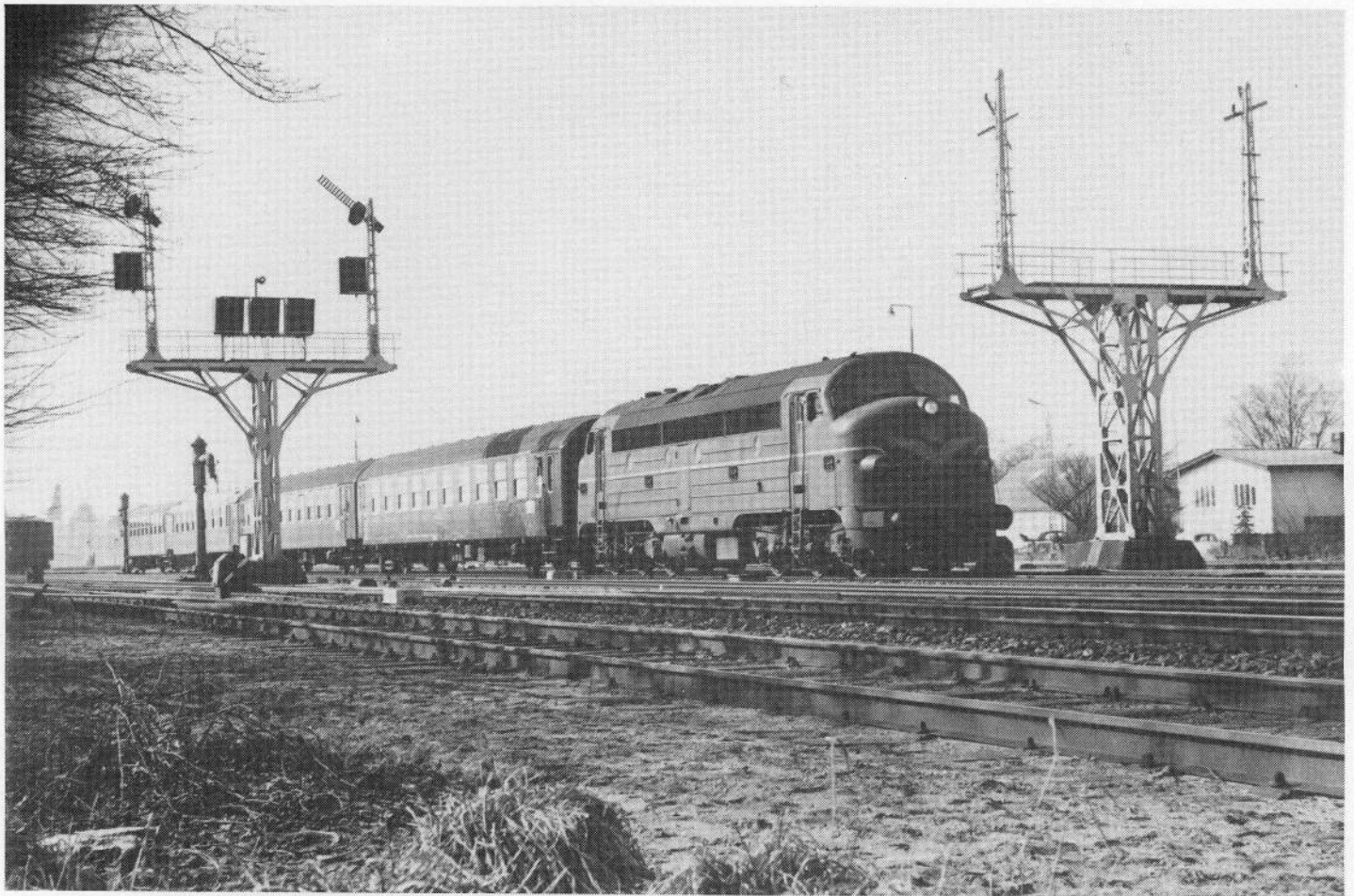
H0e Bemoxk 8612, Kranwagen **kr. 110,-**

Henvendelse:
Stenderup,
Østerbrogade 109,
2100 København Ø
Tlf. 31 20 90 26

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCE

BILLEDGALLERIET

Der blev lige plads til 2 billeder!
Begge er taget af Nils Bloch og nostalgiske!
Øverst Dybbølsbro i februar 1971 og
nederst Bramming 19/3 1972.



MODELJERNBANEKLUBBEN HO
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!

Hjertelig velkommen til 29. årgang 1993 - og godt nytår.

Jeg vil straks kaste mig over økonomien, som jo er altafgørende for mine muligheder for at levere et "kvalitetsblad".

Jeg var meget opsat på at få fundet ud af, om - og hvor meget - den beklagelige, men livsnødvendige forhøjelse af abonnementsprisen ville betyde for antallet af indbetalinger. Og hvad blev så resultatet? Joh -

I de første par uger efter at den triste nyhed var blevet publiceret fik jeg en snes opsigelser, hvilket er lidt mere end normalt, og antallet af fornyelser pr. 31/12 1992 var ca 10% under normalen.

Disse tal er lidt bedrøvelige, men jeg kan nå at blive glad endnu, nemlig hvis alle de abonnenter, der "er i restance", ved at læse disse linier kommer i tanke om "forglemmelsen" og skynder sig at gøre "skaden" god.

Dette nummer udsendes nemlig til alle, der er registreret i 1992, men kommer en manglende betaling ikke i løbet af en måneds tid, vil nummer 2 ikke dukke op hos de "formastelige"!

Trods de lidt mørke udsigter for årgangens sidetal, starter jeg dog med 48 sider i dette nummer, men selv med dette sidetal opstod der problemer.

Artiklen om OKMJ's rullende materiel voksede og voksede alt medens såvel forfatter som redaktør blev indisponerede p.g. af sygdom og andre fortrædeligheder, og efter en kraftig slutspurt blev det klart, at artiklen måtte deles, hvorfor anden halvdel blev udskudt til nummer 2.

Trods delingen måtte det øvrige stof omdisponeres, hvorfor opsætningen kom så sent i gang, at jeg frygter, at dette nummer bliver forsinket, med mindre vor repromand og trykker udretter små mirakler, hvilket jeg inderligt beder til.

Iøvrigt er jeg nogenlunde tilfreds med resultatet, og kan så bare håbe på, at vore læsere også vil være det.

Som ses vedstående afholder vi en afsluttende skriftlig forårsllyn-auktion. Det skyldes at der var nogle lot, som ikke nåede med i fjor, samt nogle enkelte emner, som har ligget over uden bud fra tidligere auktioner, og som nu udbydes påny.

Jeg havde jo ellers bedyret, at nu var det slut, men for ikke at skuffe de "forsinkede udbydere" tager jeg altså den uigenkaldelige sidste slutspurt! Bemærk, at tilbud skal være afgivet senest 1. maj 1993, men ellers er betingelserne de sædvanlige.

Jeg er i fuld gang med at forbedre 29. årgang nummer 2, som forhåbentlig kan udsendes i slutningen af maj 1993.

På genhør!

Holtrup

SKRIFTLIG AUKTION 1993

SIGNALPOSTEN afholder i år sin 13. og uigenkaldeligt sidste skriftlige auktion over emner indsendt fra bladets abonnenter. Ønsker du at deltage, er fremgangsmåden følgende:

Du indbetaler kr. 15,- på girokonto: 7 10 36 54, Holtrup, 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 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 indsendelse af bud er den 1. maj 1992 (os i hænde denne dag, og dette krav er helt og totalt ufravigeligt).

Meget hurtigt efter denne dato 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 1. juli 1993.

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

Den der kommer først til mølle!

SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB 1992

	indtægter	udgifter
28. årgang, 1992	105.188,-	118.101,53
G1. årgange	3.578,60)	
Danske jernb. + Trine	89,60)	
Fotohefter 3-4	313,20)	3.200,00
Romantik	472,55)	
Damptrækkraft	1.673,30)	
Årets underskud	9.986,28	
Balance	121.301,53	121.301,53

STATUS pr. 31. december 1992

	aktiver	passiver
Beholdninger	109.933,41	
forudbetalte abonn.		72.528,50
MOMS-mellemværende		14.213,85
Diverse debitorer	1.266 93	
Formue 1/1-92	34.444,27	
Underskud	9.986,28 = kapital	31/12 24.457,99
Balance	111.200,34	111.200,34