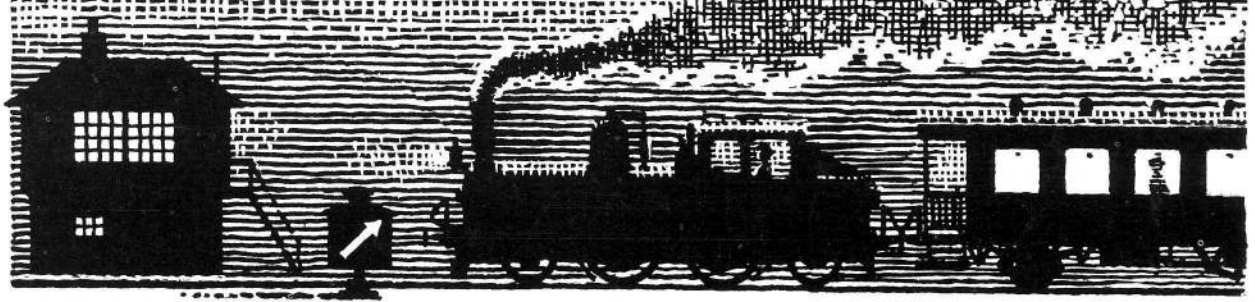


# SIGNALPOSTEN



## SIGNALPOSTEN

29. årgang 1993 juni, nr. 2

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

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

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

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

## REDAKTION:

Ulf Holtrup  
Dalbyvej 12  
2700 Brønshøj  
tlf.: 31 71 79 03

## REPRODUKTION:

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

## TRYKNING og BOGBINDING:

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

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

**ABONNEMENTSPRIS** for 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 2 JUNI 1993

### INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, OKMJ, rullende materiel, 2. del (slut)	51
Nagler og nitter	72
Postkort efter mit hjerte	75
16,3 kvm godsvogne	83
Klubnyt	94
Nyt fra redaktionen	96

**Forsidebilledet:** OKMJ damp 14 på nabo-banen OMB med en række mest tomme godsvogne. Nær togets bagende, som ikke kan ses på billedet løber C 19. November 1963, fot. A. Kirkeby.

# Nedlagte Baner

## OKMJ, rullende materiel

(2. og sidste del)

### Motoriseringen (indtil 1952).

Motoriseringen på OKMJ begyndte overmåde beskedent i 1925 med anskaffelse af en lille Breuer-traktor, type II til rangering på Kerteminde station. Det var den ene af 2 ens "Lokomotorer", som SFJ anskaffede i maj 1925, og hvoraf den anden anvendtes på Ringe station i nogle år.

OKMJ's traktor, der synes at have været uden driftsnummer, var en meget lille, selvkørende jernkasse: længde 1,52 m og bredde 1,86 m, akselafstand 0,95 m, "overkvadratisk" og med en 4-cylindret benzinmotor på 25 hk. Egenvægten skal oprindeligt have været ca. 2 t.

Køretøjet havde intet normalt kobletøj, men midt på oversiden var anbragt en solid, lodret søjle, hvorpå var anbragt en koblingsanordning med et par kroge, der kunne gribe ind under og op bag en tilkoblet vogns pufferplanke og derefter hæves med et håndhjul, så den mere eller mindre løftede op i vognenden der dermed både var tilkoblet traktoren og samtidig fik overført en del af sin vægt til denne, så den bedre kunne stå fast og trække indtil flere læsede vogne - efter brochuren op til 180 t på lige, vandret bane!! Eller ca. 60 t ved simpel tilkobling med koblingsbøjle

uden lån af adhæsionsvægt fra den tilkoblede vogn. Dette var altså på vandret og lige spor, og trækkeevnen gik stærkt ned på stigninger og/eller i kurver - fx til knap det halve ved 4 promille stigning og kurve med  $r = 250$  m. Koblingsanordningen kunne drejes omkring søjlen, så den kunne vende i den ønskede retning, men man kunne ikke koble vogne til på én gang både for og bag.

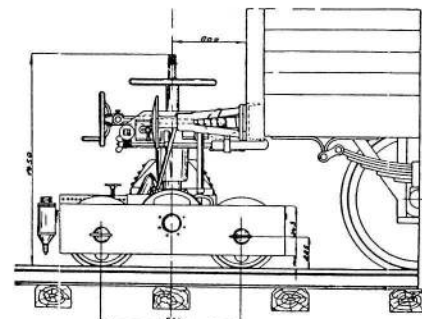
Alligevel var traktoren "meget brugbar" iflg. SFJ's skøn halvandet år efter leveringen, hvor det oplyses, at den "paa Kerteminde Station udfører Rangering, der tidligere foretoges med Rangerhest og med Toglokomotiverne".

Det har dog nok været noget besværligt i begyndelsen at rangere til havnesporene, da traktoren formentlig kun kunne stå på drejeskiven sammen med en meget lille godsvogn. Først fra 1929 hvor sporene blev lagt om, så drejeskiven bortfaldt, har den kunnet udnyttes fuldt ud.

Traktoren fik senere den svage Breuer-motor udskiftet med en Ford-motor og senest med en 84 hk Opel-motor ifølge Tom Lauritsens DLM/1991.

### Motorvognene

Nok sparede den lille Breuer-traktor en del damplokomotiv-tid og brændsel og nogle arbejdstimer til rangeringen i Kerteminde, men lokomotivernes store forbrug af de dyre kul under og efter 1. verdenskrig havde ry-

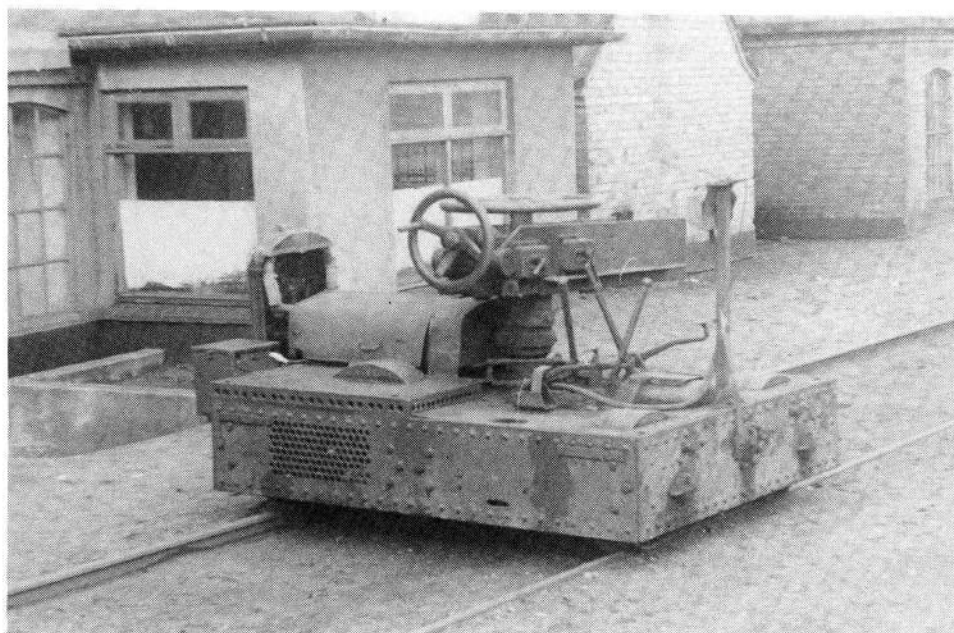


stet mange baners økonomi, og nu øjnede nye problemer med den hastigt voksende konkurrence fra bilerne, i begyndelsen først og fremmest de små lastbiler og rutebiler - kun få havde endnu råd til at eje og bruge personbiler i større stil. Stigende lønninger til personalet truede også økonomien, og nogle baner var allerede først i 1920'erne begyndt at anskaffe lette jernbanemotorvogne til at køre de svagt benyttede tog, mens man ventede på, at der ville fremkomme kraftigere motorvogne eller -lokomotiver til den tunge trafik.

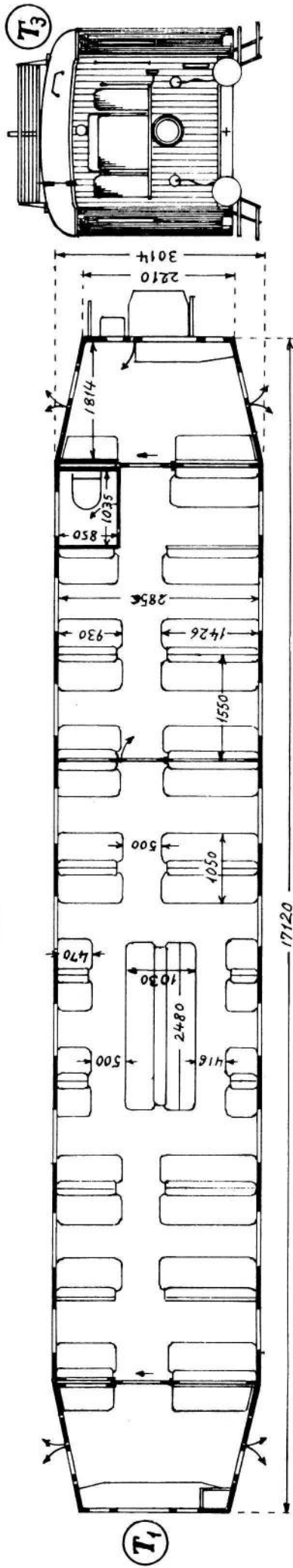
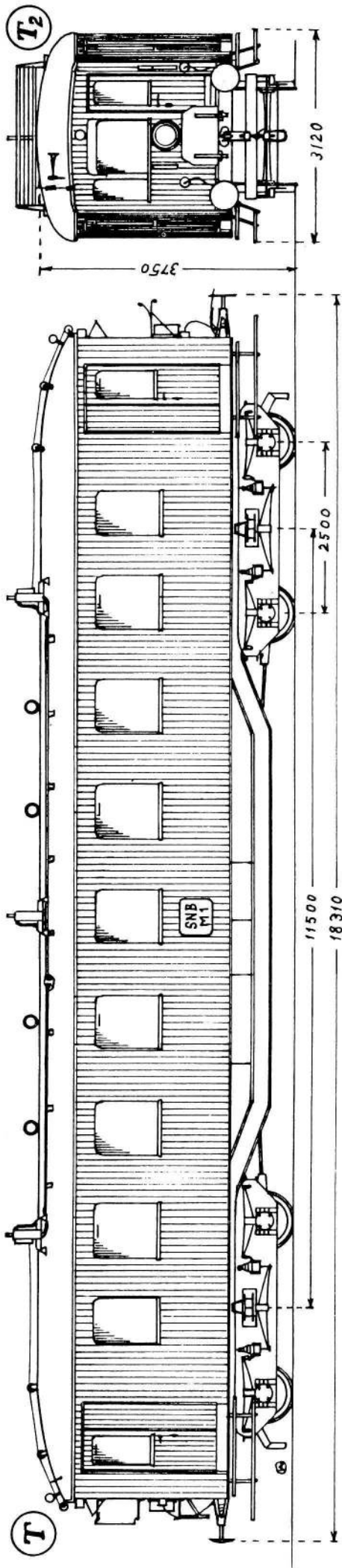
De første, lette Kielervogne ansås af de fleste jernbanefolk for at være for små og/eller for lidet holdbare og de første Triangelvogne var alt for små og ubekvemme for de fynske privatbaner - og så skulle de oven i købet vendes ved endestationerne. De fynske privatbaner kørte stadig med pæne driftsresultater, og man så tiden lidt an endnu. Men snart tilbød DWK (Deutsche Werke i Kiel) større benzinmotorvogne med kraftigere motorer, og det lykkedes Scandia at få et samarbejde med DWK om bygning af en dansk udgave med det tyske maskineri, og sådanne vogne blev oven i købet tilbudt til så rimelige priser, at Triangel og forskellige udenlandske fabrikker ikke kunne nå at udvikle og tilbyde tilsvarende vogne.

Den nye Scandia-Kielervogn var en større og solidere udgave - så at sige i fuld normalsporstørrelse - af de små, lette skinnebusser, DWK tidligere havde leveret til bl.a. Haderslev Amtsbaner, og Scandia forsynede dem med vognkasser af normalt, dansk udseende - å la de tidligere meget omtalte "store træ-

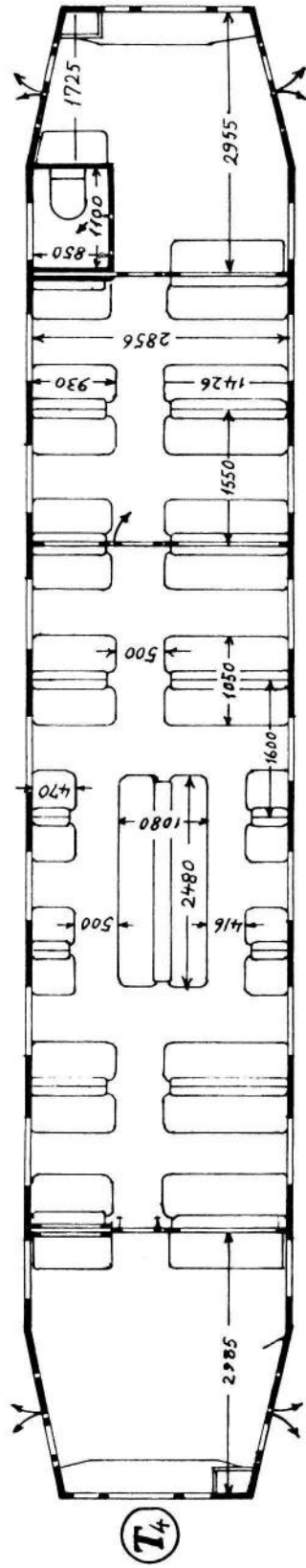
Her ses OKMJ's traktor (uden påskrift af nogen art) som den så ud i 1966. Det ses, at den har fået en større motor og en dertil hørende opragende køler samt stærkt ændrede betjeningsgreb, nogle anbragt på den opragende "pind" til højre. Sandkasserne fjernet. JB-P, 1966







ONFJ M3, OMB M1-2, NFJ M1 : ej overgang, gavl T3 \* SNB M1, SFB M2, OKMJ M1 : overgang, gavl T2.



RHJ M1-2, gavl T3

OMB M1-2 og NFJ M1 leveredes formentlig også med gavldøre som T2, men omdannedes senere med "RHJ-gavl" som T3.



OKMJ MOTOR drifts-nr.	vognens bygge-		aksel- følge	motor (mm)			transmis, evt. gear	akselafstand → m →	l.op. (-m-)	tjenestevægt		indre indretning		varme	brem- ser	max. hast km/h	anm., ændr., skæbne.	
	år	sted		nr.	fabriktype	art, hk v rpm				cyl x ø x slag	ad-hæ t	ialt t	siddepl. faste + klap					toilet, post, bagage
M 1 <sup>1922</sup> MH nr. 11	1926	Scnd		(1A)A1 1952 1963	DWK Hercules DFXE Leyland	B 150/1000 D 170/1800 D 150/1800	6 x 150 x 180 6 x 143 x 152 6 x 127 x 196	mek. 4 + rev	11,50 + 2,50	19,310	16,5	33,0	1550 mm 76 + 10	toil + bag.	Køle- vand	TB, S	70	gasgenerator 1941-45, udr. 1966
M 2 1952 omd. C 8	1931	DFA	1338	2'2'B'	MAN W 8 V 16/22	D 200/900	37,6 L 8 x 165 x 220	mek. 4 + rev hydraulisk styret	12,0 + 3,0 (4,82)	19,070	15,4	40,5	1580 mm 71 (+ 10?)	1wc + bag	Køle- vand	TB, S	70	gasgenerator 1942/43 uden motor fra 1952: C 8 udr. 1966
MD 12	1932	Scnd DFA	1358	2'2'2'	BAW <sup>805</sup> Völ 22 1953 MAN W 8 V 17,5/22A	D 335/1000 D 400/1000	31,11 8 x 150 x 220 42,31 8 x 175 x 220	elektrisk	13,6 + 3,0 (6,20)	20,930	22	55	1570 mm 72 + 2	1wc + bag	Køle- vand	TB, S	70	opr. SFB M 13, 1949-52 DSB MDF 497 MAN-motor 1953 * 1966 H/VLTJ
MD 13	1932	"	1357	Som	MD 12 →													opr. SFJM 7, 1949-52 Mof 492 udr. 1966 1966 maskintruck til VLTJ
traktor (1)	1925	Breuer		B sidst	Breuer Opel	B 20/1500 B 84/5600	4 x ? = ?	mek. 3 + rev	0,950	1,520	2	2	-	-	-	H	15	1966 til DJK, Maribo
traktor (2)	1952	Phaab		B	Ford V 8	B 90/3500	3,6 L 8 x 78 x 95	mek.	1,600	4,500	7	7	"2"	-	-	?	25	1966 til H.I. Hansen, Odense
OKMJ OMB 5m 7	1947	Scnd	19322	(1A)A1	Sc-V 8 <sup>802</sup>	D 160/1800	11,31 8 x 115 x 136	mek.	8,65 x 2,00	14,200	?	12,9	ca. 1,55 m 48	toil.	køle- vand	TB, H	75	ex RØHJ 5m 1, 1961 * 1966 VLTJ 5m 9 udr. 1972
OKMJ OMB 5p 7	1947	Scnd	19345	2'-2'					8,10 x 2,00	12,85		8,2	ca. 1,55 m 30	toil, bag.	koks/ vand	TB, S	75	ex RØHJ 5p 2, 1961 * 1966 VLTJ 5p 9. udr. 1972

vogne", men selvfølgelig med lukkede endeperroner, da de jo skulle have førerrum i begge ender. De passede godt i stilen til de nyere, fynske personvogne, de skulle ikke vendes, og de var rummelige nok (76 siddepladser) til at køre de mindre persontog enten solo eller med en enkelt bivogn.

Den første vogn leveredes til Kjellerupbanen (SKRJ) i begyndelsen af 1926. Det var en kombineret person-, post- og rejsegodsvogn, men den indretning passede ikke til de fynske ønsker, og man ville ikke vide af SKRJ-vognens elektriske bremse, sådant havde man haft kvaler nok med bl.a. hos Aalborg Privatbaner.

I januar 1926 skrev så SFJ, OMB og OKMJ kontrakt med Scandia om levering af hele 5 store Scandia-Kielerovne: 2 til Syd-

fynske Jernbaner, 2 til Nordvestfynske Jernbane og 1 til Odense-Kjertemind-Martofte Jernbane, og "Betalingen andrager pr. Vogn 87.500 kr."

#### OKMJ M 1

Vi har tidligere beskrevet disse vogne i SIGNALPOSTEN nr. 1/1976 og 2/1976, men skal lige kort beskrive indretningen her og i øvrigt henvise til dataske-maet. Det var lange bogievogne med 150 hk benzinmotor, op-hængt i en ramme mellem bogie-centrene og via en 4-trins gear-kasse og reversgear trækkende med lange kardanakslers på det inderste hjulsæt i hver bogie. Gearene styredes med wiretræk fra en førerstand i hver ende af vognen. Motorophængt dæmpe-derystelser og larm fra motoren en del, men maskineriet var al-

ligevel ret tæt på passagererne, da motoren ragede et stykke op i en kasse, omtrent midt i vognen, og herpå var anbragt 10 siddepladser på langsgående sæder.

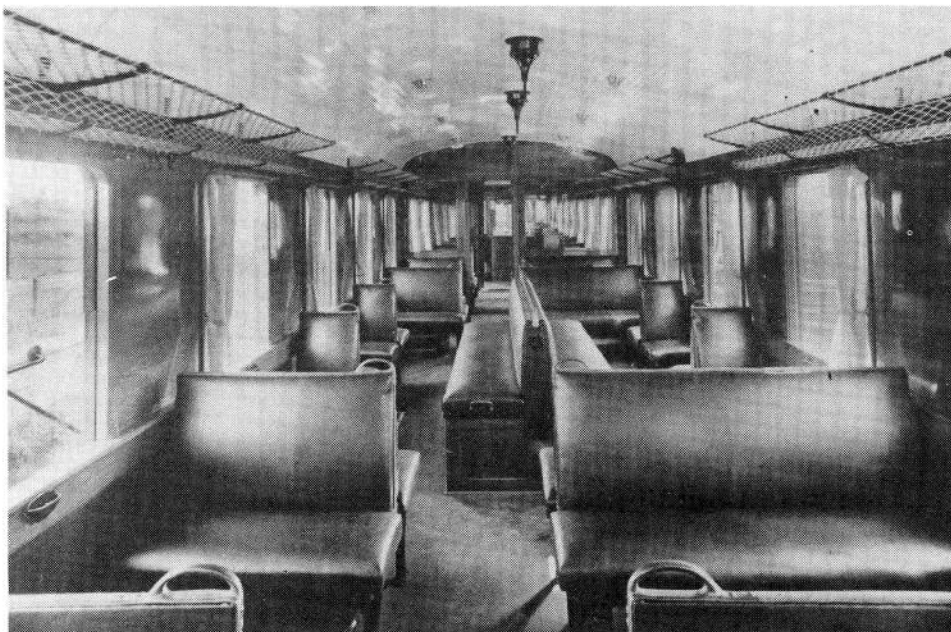
Vognen havde i øvrigt - som noget nyt på III kl. på OKMJ, "Bænke med Fjedre i Sæder og Ryg, beklædte med prima imiteret Læder" og der var "skæv midtgang", som ikke før var set på OKMJ. De almindelige bænke-fag havde siddemodul 1550 mm - tåleligt, men pladsforholdene var snævrere end i banens øvrige 2. generations vogne. M 1 havde et ret lille tørkloset uden vaskekumme, det var jo stadig III kl., og der var kun 4 af de store vinduer, der kunne åbnes, resten var faste. Bagagettene var anbragt over vinduerne - ligesom i C 9, men ingen på skillerrummene.

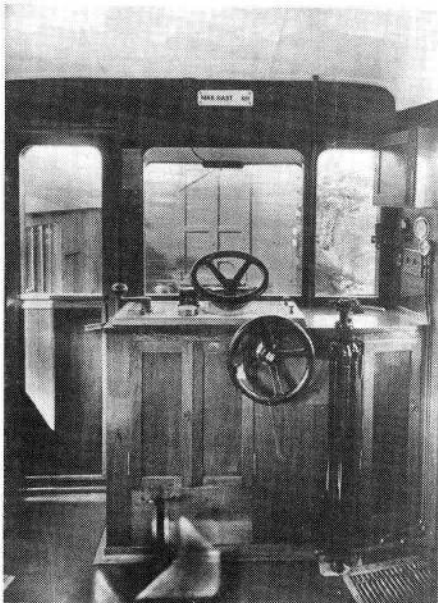
I begge førerrum var der halvanden fløjdør for at tillade voluminøst gods at komme ind og ud, da der her var godt 3 kvm gulvplads, når de 2 klapsæder var klappet op og førerrummet ikke var i brug som sådant.

Vognkassen var udvendigt teakklædt ligesom de nyere personvogne, og den havde fra fødslen gavldøre og overgangsbros til eventuelle bivogne.

M 1 havde trykluftbremse - noget helt nyt ved OKMJ (og de andre fynske privatbaner!), men man havde ingen personvogne med trykluftstyr.

Det indre af en af de store Kielerovne med den uhørte luksus på 3. klasse: Fjedrende lædersæder (imiteret!). Bemærk også den karakteristiske langbænk over motoren og det smukke, enkle interiør med glas i skillerrummene - ligheden med DSB's "fællesklasse" fra 30'erne er slående. Fot: Jbm.





↑ Førerpladsen i en fynsk Kielervogn. Med det øverste "rat" skiftede føreren de ikke synkroniserede gear via wiretræk til gearkassen midt under vognen - indimellem til nogen gysen for passagererne, specielt dem på langbænken. Bemærk gavldøren, som de først leverede vogne var udstyret med. Fot. Jbm.

→ Gavlbillede af OKMJ M 1, Kerteminde 1927 efter et ublidt møde med en Ford T i overkørslen over I.A. Larsensvej syd for broen over fjorden. M 1 fik bare bøjet trinbrættet, men bilen var totalskadedt! Bemærk overgangsbreen + fast trin ved døren samt gelænderknægtene. Fot. Bent Sejersens, Kerteminde.

↘ Den dengang ikke så gamle "Tin-Lizzie" efter mødet med M 1's solide trin. Ford T havde ellers en "legendarisk evne til at klare alt", men den er åbenbart blevet ramt i en akilleshæl. Senere blev det bilerne, der slog banen ud. Fot. Bent Sejersens, Kerteminde.

M 1 opvarmedes ved motorens kølevand og kunne ikke levere damp til opvarmning af bivogne, men den kunne dog levere elektricitet til deres belysning! Først 1929 indrettede man 2 små, gamle vogne til bivogne for M 1: C 1"-2", ex B 1-2. De fik rullelejer, trykluftbremse og egenvarme, formentlig ved koks-fyret varmluftcalorifere. Derudover forligger intet om ændringer i deres indre. De litreredes nu CM 1-2.

Motorvognen måtte kun belastes med 20 til 25 t påhæng efter togart, da den var meget tung i sig selv, så den måtte kun medføre en toakset personvogn og var således ringere som trækraft end en almindelig, lille Triangelvogn. Man kunne i øvrigt længe tillade sig at medføre en enkelt bivogn uden trykluftudstyr, blot den havde skruebremse, da man på OKMJ først efter 2. verdenskrig fik sat farten op fra max. 45 til max. 60 km/h.

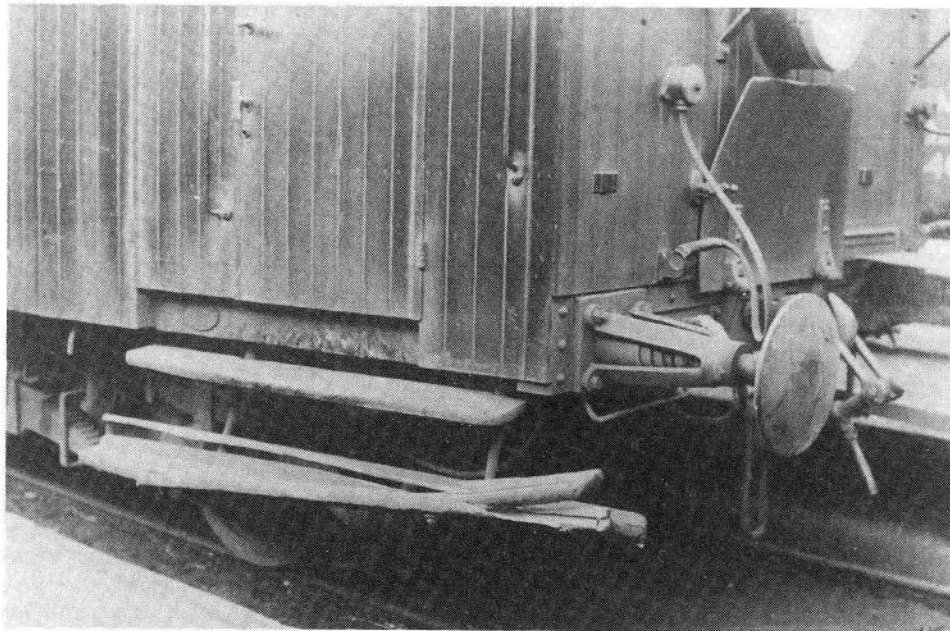
Motorvognens gavldøre fjernede man ret hurtigt, da overgangs-

broerne ikke var meget bekvemmere end udvendig passage via trinbrætterne, og de var alligevel uegnede for passagererne. På dørenes plads anbragtes i stedet hylder til postsager og udvendig på den ene gavl en stige til taget til eftersyn af tagkølere m.v.

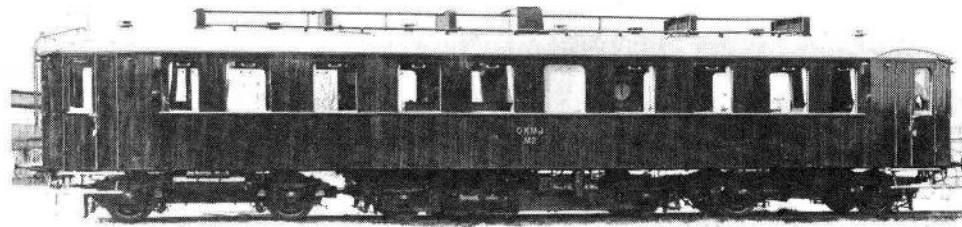
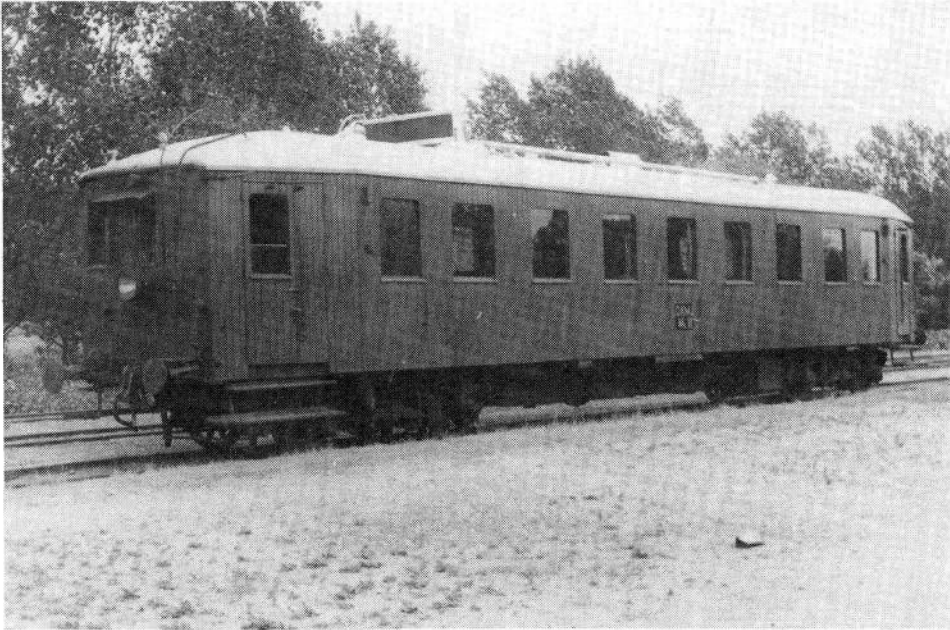
SFJ og formentlig også OKMJ og OMB havde i begyndelsen en del besvær med betjeningen af motorvognene, specielt med gearskiftet, fordi motor og gearkasse lå så langt fra føreren, at han havde svært ved at høre, om motorens omdrejninger var passende til at skifte, og der var ikke på den tid nogen synkronisering af tandhjulene i gearkassen. Det affødte så rædsomme tilfælde af "tandbørstning" i gearkassen - til skræk og rædsel for passagererne, der måtte tro, at maskineriet var ved at bryde sammen inde i motorkassen på gulvet. I de fleste

tilfælde overlevede mekanikken dog og kørslen kunne fortsætte.

Efterhånden lærte førerne kunsten, men det kostede en del reparationer af transmissionen i den første tid, hvor vognene havde mange "sygedage". Først i 1928 anskaffede banerne i fællesskab en reserveundervogn, så vognene (vognkasserne!) hurtigt kunne komme ud at køre igen, mens man reparerede maskineriet. Herefter fungerede den første motorisering efter hensigten: Der kunne køres flere tog for færre penge, da man kunne spare mange dampkilometre og tillige en del personale, men et fald i passagertallene kunne man alligevel ikke forhindre. Det ville nok have været endnu større, hvis man ikke havde udvidet kørslen, og man holdt faktisk skindet på næsen helt til 1936, hvor det første underskud viste sig, for så igen under 2. verdenskrig at afløses af overskud,







ex J.P.

OKMJ M 2

der holdt til og med 1947, hvorefter der var hastigt faldende passagertal og hastigt voksende underskud indtil banens lukning i 1966.

En motorvogn var alligevel lovlig lidt til at klare den trafik, der var egnet til motorisering med de kendte motorvogntyper, og når M 1 var på værksted, måtte man - trods mulighed for at montere reserveunder-vognen - altid for et stykke tid ty til dampkraften. Man var derfor stærkt interesseret i at få endnu en motorvogn, og gerne en, der var kraftigere end Kieler-vognene. Man faldt så for fristelsen til at prøve en ny type, som DfA i Odense ("Triangel") havde udviklet, og i 1931 leveredes så

M 2

som i det ydre ret meget lignede de tidligere leverede Kieler-

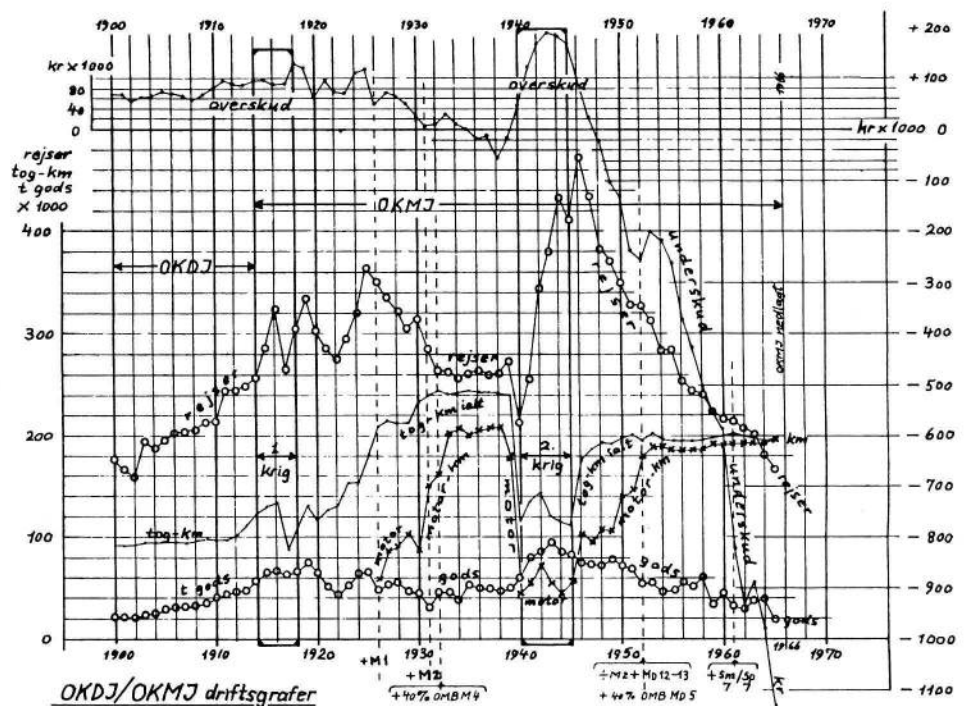
← M 1 = MH 11 fik gavldør og overgang fjernet 1928 ved omlægning af postbefordringen. På dørens plads anbragtes en postreol, da føreren skulle ekspedere posten i enmandsbetjente tog. M 1 fik Hercules dieselmotor 1951/52 (deraf H-et i det nye litra), og vognen behøvede så kun 2, senere 1 tagkøler på grund af motorens bedre virkningsgrad. Fot. JB-P, Martofte, 1964.

↙ Vi har stadig kun fundet dette ene billede af M 2 - værkfotoet fra 1931. Ingen billeder af M 2 i drift som motorvogn. Bemærk, at langbænken over motoren er hævet lidt over de øvrige sofaer i vognen. Kardantrækket fra maskintrucken til drivtrucken til højre kan anes, og sandrørene til dennes hjul ses tydeligt på originalen. På taget ses de karakteristiske roterende Flettner-ventilatorer, som også HFHJ en overgang brugte på personvogne.

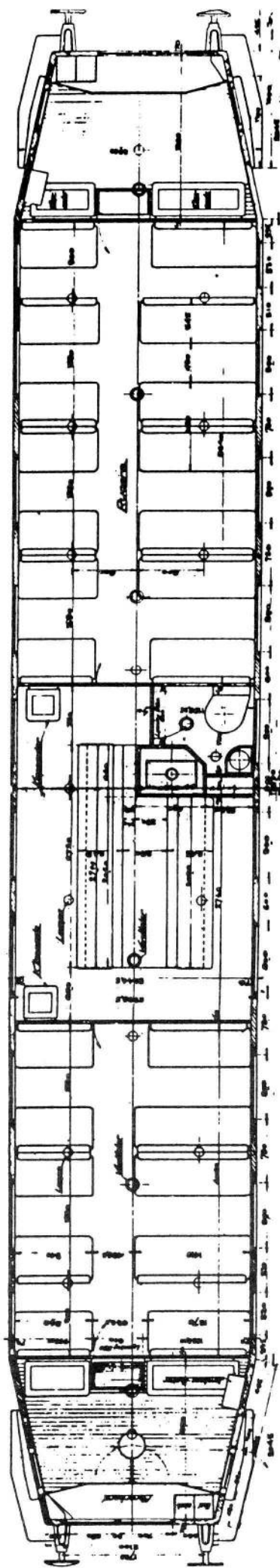
vogne, men var af en væsentlig ændret konstruktion, der ikke tidligere var prøvet her i landet.

Motoren var nu en dieselmotor på 200 hk ved 900 omdrejninger og den var anbragt på en tredje bogie under midten af vognen, så vognkassen var endnu mindre påvirket af rystelser og larm fra maskinen end tilfældet var i Kieler-vognene. Denne maskintruck var så med koblinger og puffere forbundet med de 2 andre bogier, og drivkraften overførtes af en kardanaksel til begge hjulsæt i den ene bærebogie - "Drivtrucken".

Motoren trak gennem en hydraulisk styret 4-trins gearkasse fra Winterthur i Schweiz. Heri var alle tandhjul i konstant indgreb, og for hver gearskift til- eller frakoblede de ved hydraulisk tryk, styret af en slags kontroller i førerrummene. Olietrykket leveredes af tandhjulspumper i gearkassen. Systemet eliminerede risikoen for "tandbørstning" ved gearskiftet og skånedes således tandhjulene

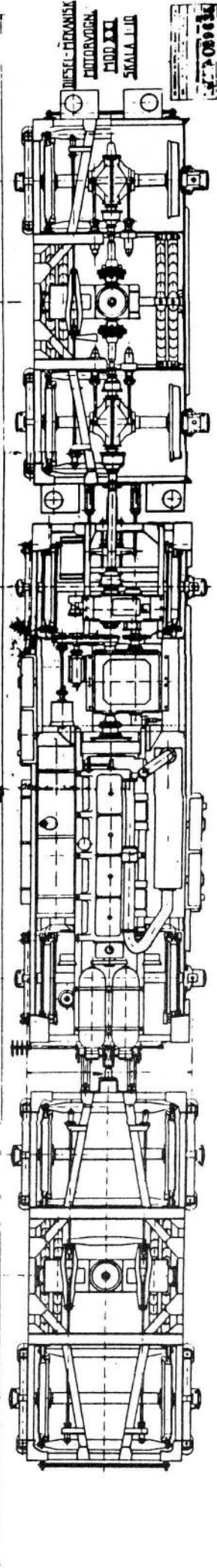
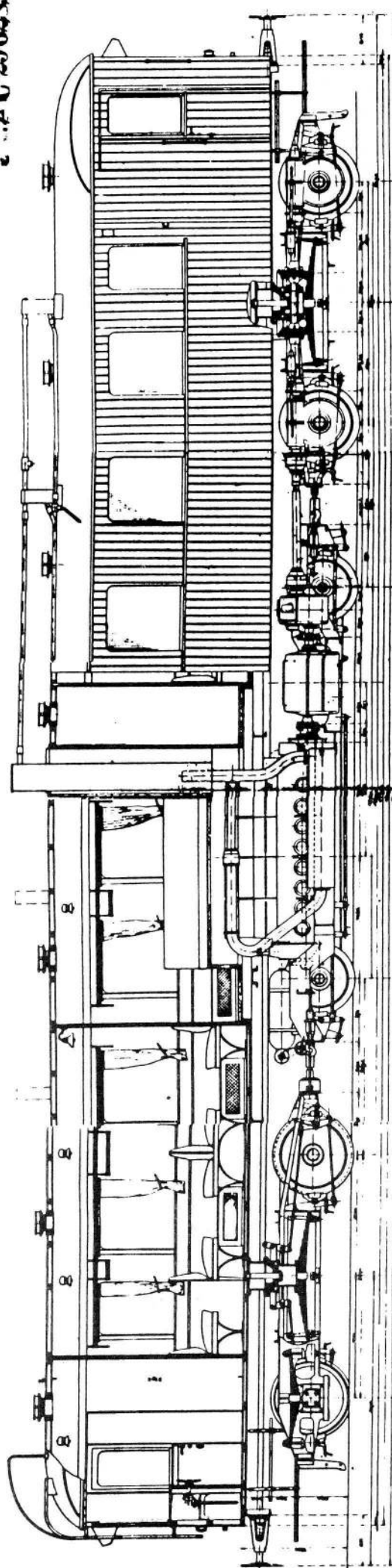






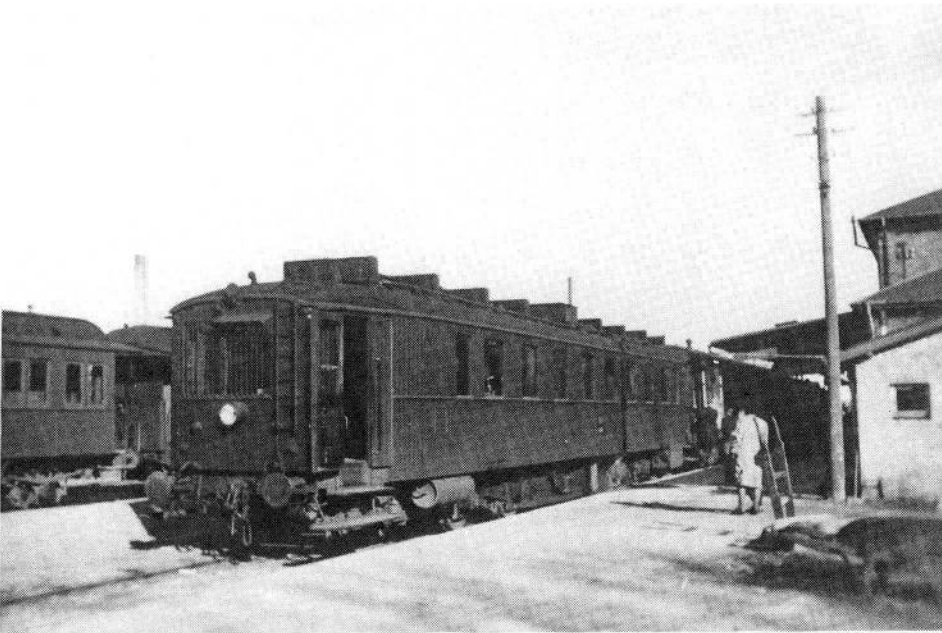
*Diesel-motorist Motorvogn til Odense-Hertvede-Nordtåle Jernbane*

C-29628



"Sammensurisk" tegning af OKMJ M 2, bestående af dele af Triangel-tegningerne C 29628 og 29635.  
 Tjenestevægt 14,32 + 10,80 + 15,38 = 40,50 t  
 Bruttovægt 17,20 + 10,80 + 18,20 = 46,20 t  
 (fordelt på de 3 bogier)

71 siddepladser inde i vognen, heraf 9 på langbænke og 2 klapsæder. Måske ingen klapsæder på perronnerne?



betydeligt, og der kom ikke skrækelige lyde op til passagererne fra tænders gnidsel under langbanken, som også fandtes i den nye vogntype.

Vognens motorkraft var i forhold til Kielervognene forøget fra 150 til 200 hk, og trods en vægtforøgelse på 7,5 t var M 2 beregnet til at medføre en påhængslast på 50 t, fx 3 fuldt besatte 2-akslede vogne som C 9, ialt et tog med over 200 siddepladser eller ca. 40% forøgelse af passagerkapaciteten.

M 2 havde, på grund af de 6 aksler, et lidt lavere akseltryk end Kielervognene: 9,1 t mod 10 t på de drivende aksler ved fuldt besat vogn - en mærkbar fordel for Kertemindebanens ikke alt for perfekte spor.

Vognkassens indre var indrettet noget lignende som Kielervognenes, men på grund af den noget større, langsomtgående dieselmotor, havde man været nødt til at hæve gulvet i vognens midterste del, så også de langsgående bænke stod lidt højere end vognens øvrige bænke. Desuden havde man placeret toiletet midt i vognen op ad udstødningskorstenen, og det var nu blevet forsynet med rindende vand og vaskekumme.

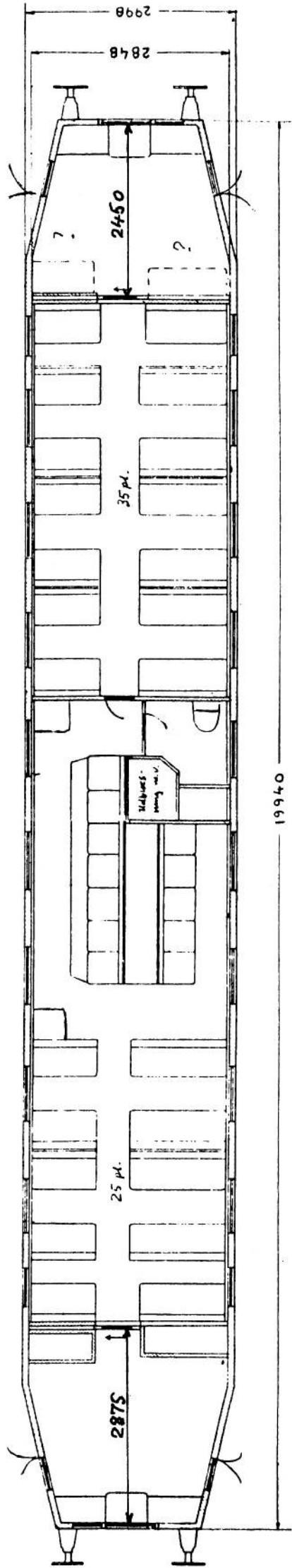
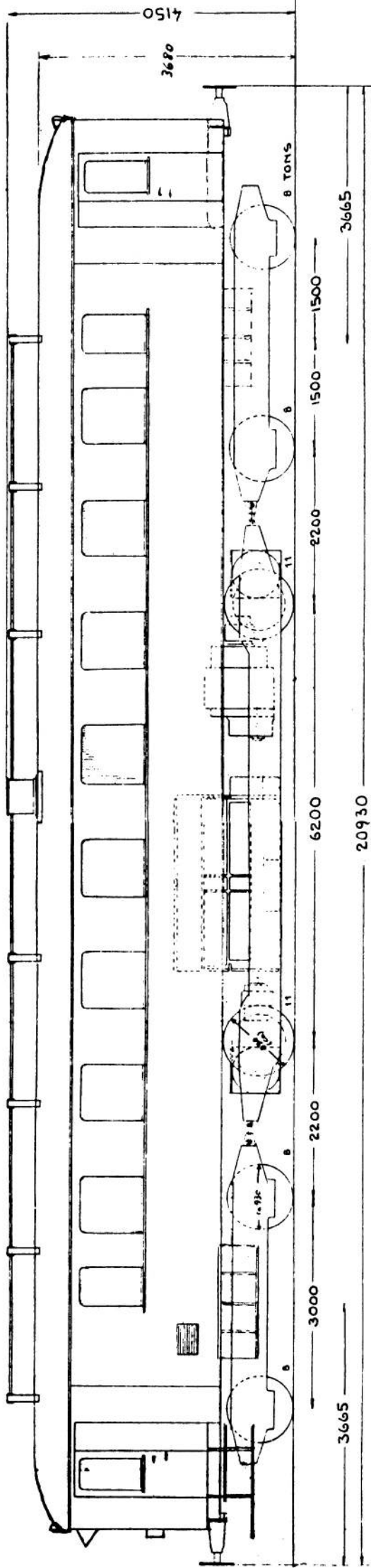
Der var ikke gavldøre i førerrummene, i stedet var anbragt et lille "Postskab", og der var i siderne halvanden fløjdøre, ligesom i Kielervognene.

I passagerafdelingerne med tværsæder var siddemodulet øget en anelse - til 1580 mm, og ventilationen var forbedret, bl.a. ved at alle vinduer var til at åbne, og så var der Flettner-rotorer i taget: Små vinddrevne luftsugere, som man ellers kunne se på visse kølevognes tag. De var nok bedre end Torpedo-ventilatorerne, men formentlig dyre at vedligeholde med deres roterende dele og kuglelejer.

↖ Dette billede er sakset fra DJK's Triangelbog "mml", side 33, men oprindeligt lånt fra Jernbanemuseet. Det viser maskinanlægget til OKMJ M 2 med drivbogi'en til højre. Motoren rager godt op midt i vognen!

← Den diesel-elektriske tre-trucker SFJ MD 6 ses her så sent som 1946, endnu i sin oprindelige skikkelse med de talrige lamelkølere å la Kielervogn, og den havde stadig den oprindelige dieselmotor fra B&W. Vognen var aldeles magen til OMB's og OKMJ's MD-ere. Fot. Hessellink, Odense syd.

↙ OKMJ MD 13 i Martofte 1964. De flade lamelkølere er nu udskiftet med rørkølere af MO-type. Dog er der over den lange endeperron (batterikasse-enden) anbragt en enkelt lamelkøler, og det gjaldt alle de renoverede tre-truckere. Forklaring savnes! Det gælder også de forstørrede kasser midt på taget! Fot. Holtrup.



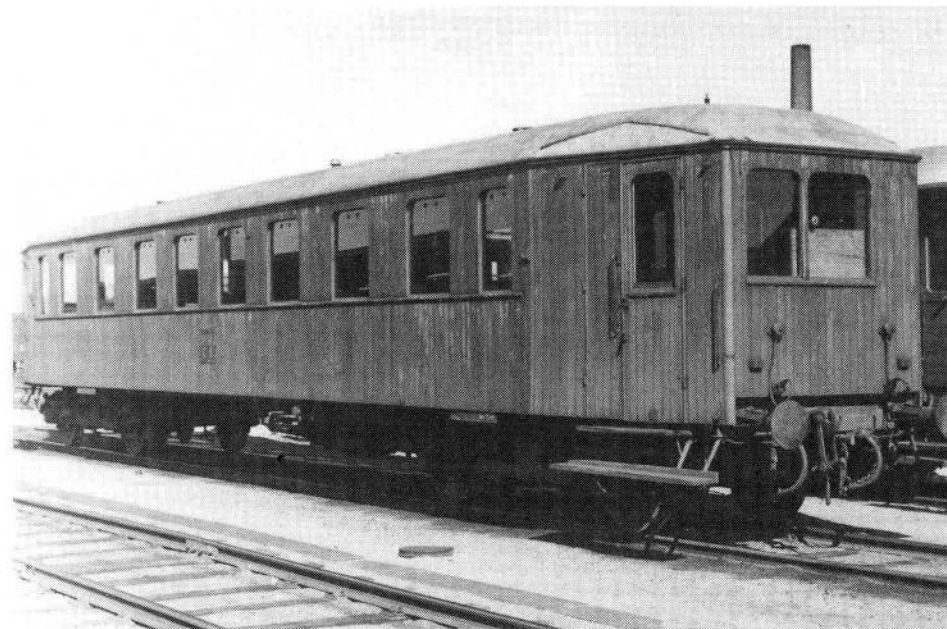
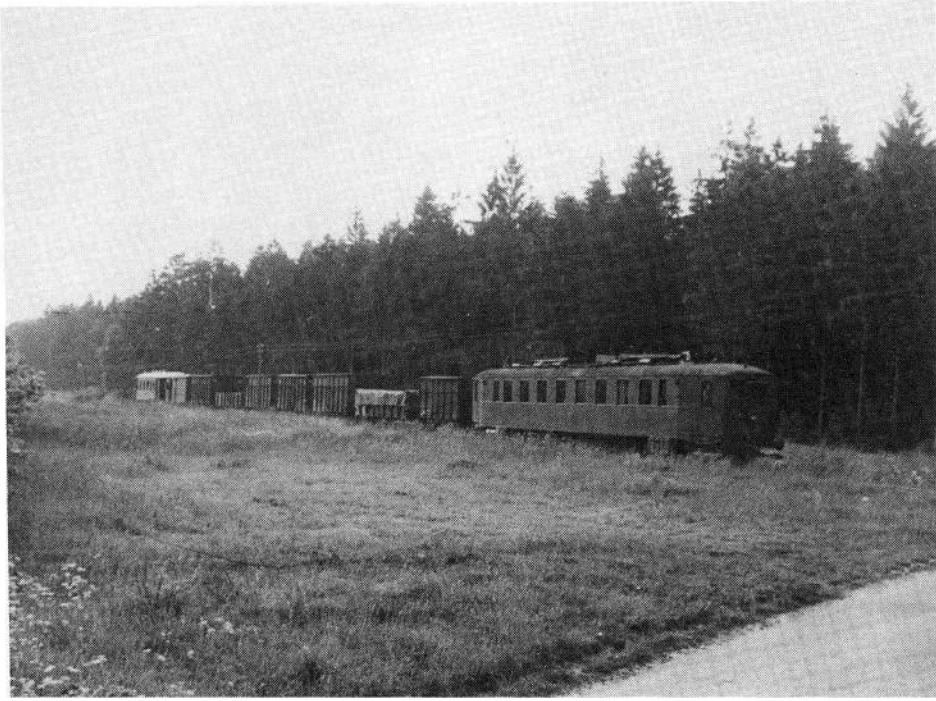
Kassen  
aftrængende  
VLTJ.

B&W-tegning af den fynske, diesel-elektriske tre-trucker, DMJK tegn. A3 05 T 010.  
 Tjenestevægt 16,0 + 22,0 + 22,0 + 16,0 = 54 t  
 Bruttovægt 18,6 + 22,0 + 18,6 = 59,2 t  
 { OMB }  
 { SFJ }  
 350 HK diesel-elektrisk motorvogn

74 pladser inde i vognen, heraf 12 på langbænke og 2 klapsæder. Næppe klapsæder på endeperronerne. På venstre perron er antydet apparatskabe m.v.

19940





Støjgenerne fra motor og specielt gearret var reduceret væsentligt, men vognens bærende yderbogier var ikke så vellykkede, de gav en mærkbart ringere kørselskomfort end de gode, gamle SFJ-bogier under fx BE 12.

Jeg har egentlig kun hørt lidt om, hvordan M 2 fungerede i det daglige, men den kørte før krigen ifølge Viinholt mellem 30 og 40% af OKMJ's togkilometre - en ikke ringe præstation af en forsøgsvogn!

#### Diesel-elektriske 3-truckere

Det var en videreudvikling af OKMJ M 2-typen, men denne gang udstyret med diesel-elektrisk maskineri, og banemotorerne sad på midterbogien, der altså var både maskin- og drivtruck, så vognene fik akselfølgen 2'Bo'2'.

Dieselmotoren var fra B&W, 8-cylindret og med en maximal ydelse på 335 hk ved 1000 o/m. Det var i øvrigt samme type, som anvendtes i bl.a. Kolding Sydbaners diesellokomotiv M 3 og i Slangerupbanens M 3-4.

1932 anskaffede SFJ m.fl. sydfynske privatbaner 8 stk. af disse store motorvogne, og OMB fik samtidig 2 eksemplarer, så det blev en ordre på ialt 10 ens vogne, mens der byggedes 3 med noget afvigende indretning til Lemvibanen.

#### OMB/OKMJ M 4

Vedkommer det nu OKMJ?, Ja, for den ene af OMB-vognene (M 4) blev delt med OKMJ, der blev tildelt 40%, mens OMB fik de 60%, og en reservemaskintruck deltes på samme måde. OKMJ fik således 2/5 dieselelektrisk motorvogn, hvilket dog var et mærkbart tilskud til banens motorisering, hvis vognen så også kørte de 40% af tiden - eller kilometrene - på OKMJ, men man kan jo også have delt motor-

↖ Et af OMB MD 3 trukket godstog på OMB ved Langesøskoven. Forrest løber OKMJ's gamle mini-QA-vogn, der formentlig er nr. 1337. Efter den kommer en DSB PB-vogn, resten er privatbanevogne, bagest OMB E 41 og en af OMB's D-vogne. Blandet tog? Det rummede i hvert fald godt 100 siddepladser! Fot. A. Kirkeby, 1962.

← Her nærmer et særtog med skolebørn sig Odense, et sted mellem det tidligere Biskorup trinbræt og den lille skovklat Hunderuplund, der lå på toppen af en af banens værste stigninger. Toget fremføres af OMB MD 3 og består af 3 bogievogne: OMB C 19 + OKMJ C 8 + OKMJ BE 12. Fot. A. Kirkeby, 1964.

↙ Her ses den motorløse motorvogn M 2 som C 8. Maskintruck og tagkølerer er borte, men ellers næsten ingen ændringer, hverken ude eller inde. Der blev dog anbragt nogle klapsæder i stedet for førerbordet på endeperronerne, og lanternerne fjernedes. Fot. Holtrup, Odense 1965.

vognsparken på andre måder efter de øjeblikkelige behov.

De nye tre-truckere lignede meget OKMJ M 2, men var 1,86 m længere, bl.a. fordi maskintrucken skulle være længere for at få plads til den større motor + generator + banemotorer.

Vognkassens indre var indrettet ganske på samme måde som M 2's, men midterrummet med langbænkene var lidt længere for at få plads til motoren. Førerrumene var også længere, så der her kunne være lidt mere bagage eller andet gods - eller evt. klapsæder.

Vognene rummede altså stort set samme antal passagerer som forgængerne, deres fordel var, at deres trækraft var betydeligt større, idet de måtte medføre en vognvægt på 60 t i hurtige persontog og 130 t i godstog. Maksimalhastigheden var angivet til 70 km/h, men det siges, at de i "iltog" kunne komme over 80 km/h - men så var de ikke behagelige at være i!

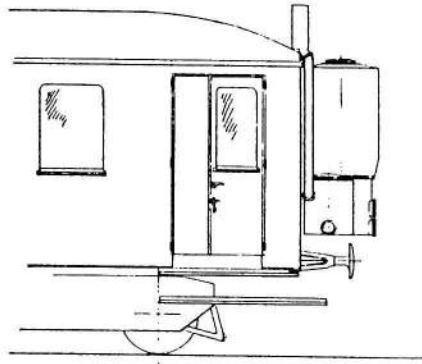
OMB M 3-4 kunne også klare de fleste af banernes almindelige godstog, men i roekampagnen var de ikke kraftige nok, når de skulle rangere ved talrige stationer, og når toget kunne komme op på mere end 20 læsede vogne eller over 300 t nærmest Odense. Dieselvognenes banemotorer tålte kun dårligt at sejtrække med ringe hastighed, hvilket ikke generede de trekoblede damplokomotiver, der stadig var de eneste, der kunne klare de meget store tog. De måtte i godstog belastes med op til 360 t på de fladeste strækninger og 300 t overalt.

### Motorbivogne

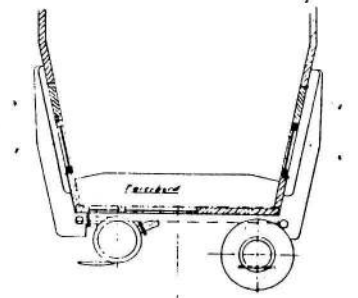
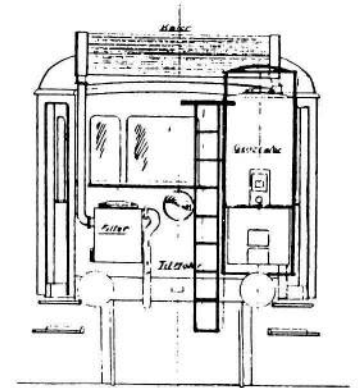
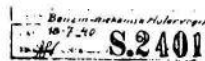
Vi har tidligere nævnt de 2 små C-vogne, der omdannedes til motorbivogne, men trods anskaffelsen af flere motorvogne synes der ikke at være moderniseret flere vogne eller indrettet flere motorbivogne før efter krigen i begyndelsen af 1950'erne.

I privatbanebetænkningen fra 1938/39 er kun nævnt 5 OKMJ-personvogne, der var "delvis forsynet med fjedrende sæder". Det må have været A 10-11 + B 3-4 + BE 12, som hele tiden har haft bløde sæder på II kl., som formentlig allerede på det tidspunkt var nedklasseret til det, der dengang kaldtes "Fællesklasse" (= II kl. & III kl.)

15 år fra 1953 kørtes årligt et "Svagføretog" for handicappede en tur rundt i Danmark, medbringende bl.a. kørestole og et talrigt plejepersonale, så de svagføre kunne komme "ud og se med DSB" - og bl.a. OKMJ! Her ses toget, oprangeret mest af Wagon-Lits-vogne, fremført en MD i hver ende. Fot. A. Kirkeby, ved Seden i 1965.



Arrangement of Gasgenerator for T-5



### Montering af gasgenerator på RHJ M 1

TRIANGEL 1940

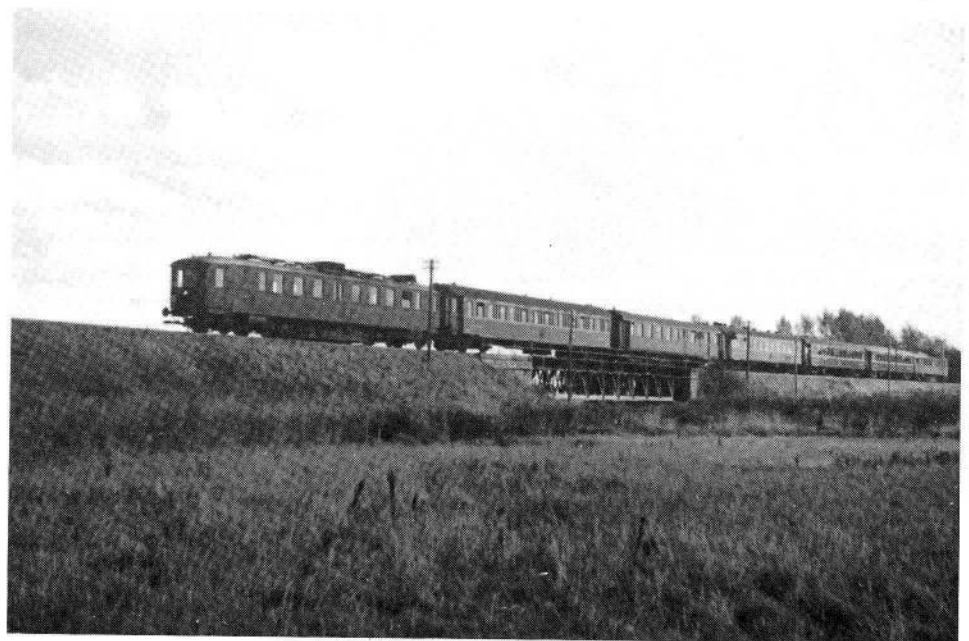
Generator-arrangementet på OKMJ's og OMB's kielervogne lignede det viste forslag til RHJ, men generatoren var højere, og der anbragtes en platform med stige op ad "kakkellovnen" som antydet med grov strek på frontbilledet. Fra platformen påfyldtes generatorbrændslet: Småtskåret bølgebrænde eller tørv.

### Motordriften under krig II

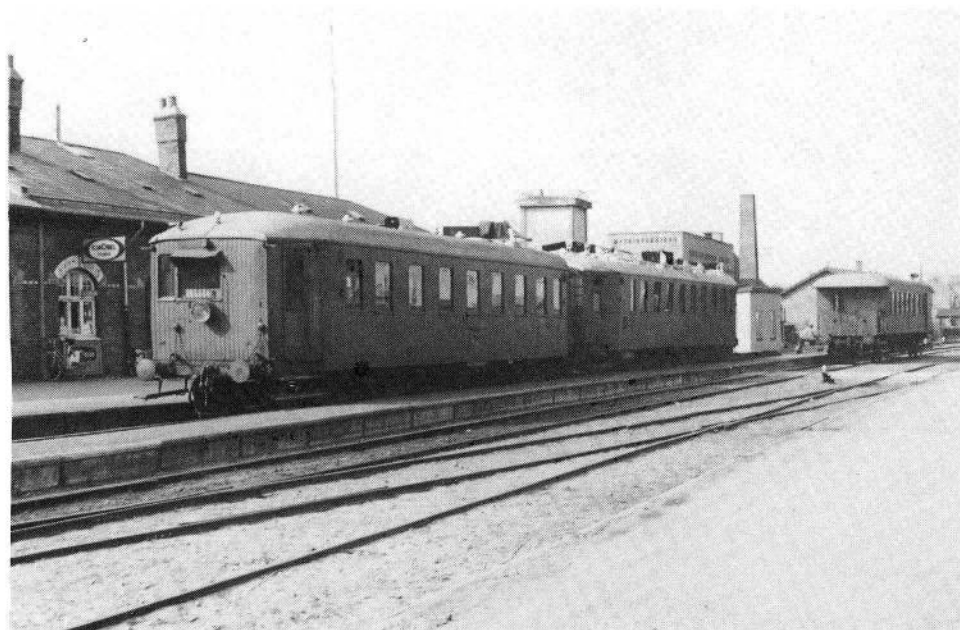
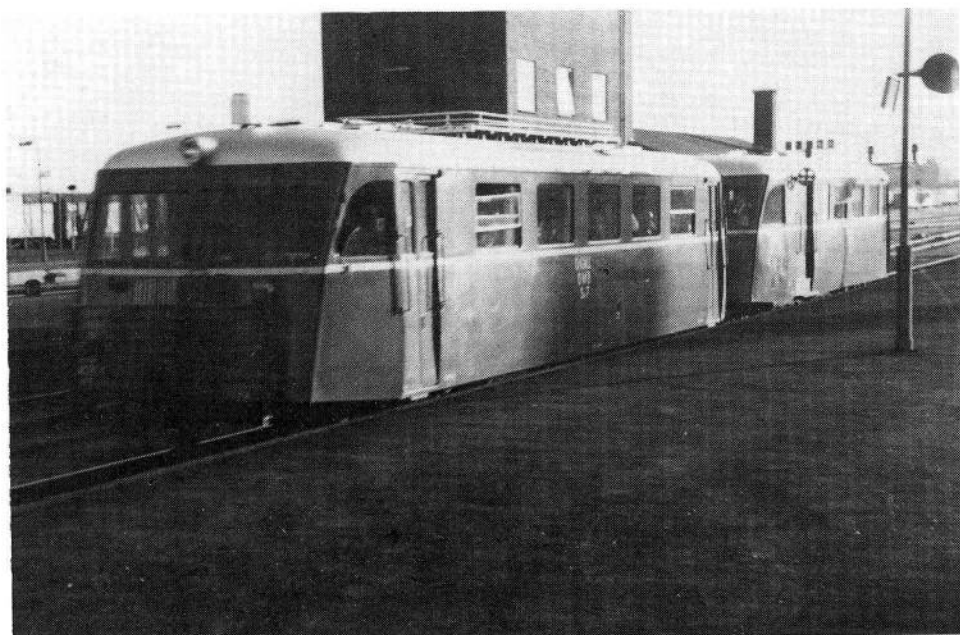
Allerede ved krigens udbrud begyndte man at rationere benzinen til togdriften, men da Danmark blev besat, blev rationerne hurtigt så små, at benzinmotorvognene måtte henstilles eller evt. benyttes som almindelige personvogne med afmonteret maskinanlæg - eller udstyres med gasgeneratorer, så de kunne køre på fast brændsel: træ, tørv eller lignende. Det ville reducere vognenes ydeevne med omkring 1/4, og det burde betyde, at M 1 så kun kunne medføre 12 á 13 t påhæng i stedet for 20 t, men

man kunne dog stadig inden for den margin tage en af CM-vognene på slæb - men kun med besvær endnu en vogn, uden at forlænge køretiden mærkbart.

Efter at have talt på knapperne (eller lynlåsen?) et årstid, vovede man forsøget og fik monteret gasgenerator på M 1, mens nabobanerne ventede på at se resultatet, inden også de vovede at kaste sig ud i gasdriften, men efterhånden blev også de øvrige, fynske Kielervogne udstyret med gasgeneratorer, så de kunne aflaste de under disse forhold alt for få damplokomotiver, der endnu var







driftsklare, eller på overkommelig måde kunne blive det, efter at en meget stor del af privatbanedriften var blevet motoriseret.

Vi har desværre kun ganske få og meget dårlige fotos af Kielerovne med generator, men fra RHJ haves en (meget skematisk) principskitse af, hvordan apparatet kunne anbringes på vognens gavl i venstre side.

Selv om benzinmangelen meget hurtigt standsede alle benzindrevne tog, fik de baner, der havde dieseltrækraft stadigvæk nogle - omend små - tildelinger af dieselolie, så man kunne køre et par togpar om dagen med dieselvognen(e). Da man måtte forvente yderligere nedskæringer i dieselolierationen, forsøgte OKMJ i 1942/43 at udstyre dieselvognen M 2 med gasgenerator, hvorefter olierationen straks blev nedskåret, så man ikke engang kunne køre een dobbelttur om dagen - på hverdage! Helt grotesk blev situationen så, da det "i Praksis viste sig umuligt at anvende Generator på denne Vogn", og man sidst på året 1944 fra trafikministeriet blev bedt om at udarbejde en nødkøreplan med indskrænket toggang med henblik på at mindske kulforbruget. Man tryglede derfor om at få forøget dieselolierationen, så man kunne køre 2 dobbeltture med diesel, da Kielerovnen med gasgenerator ikke kunne bruges med den reducerede toggang - selvfølgelig fordi den var for svag til at køre de nødvendige blandetog, som man vel havde håbet at M 2 med gasgenerator kunne klare.

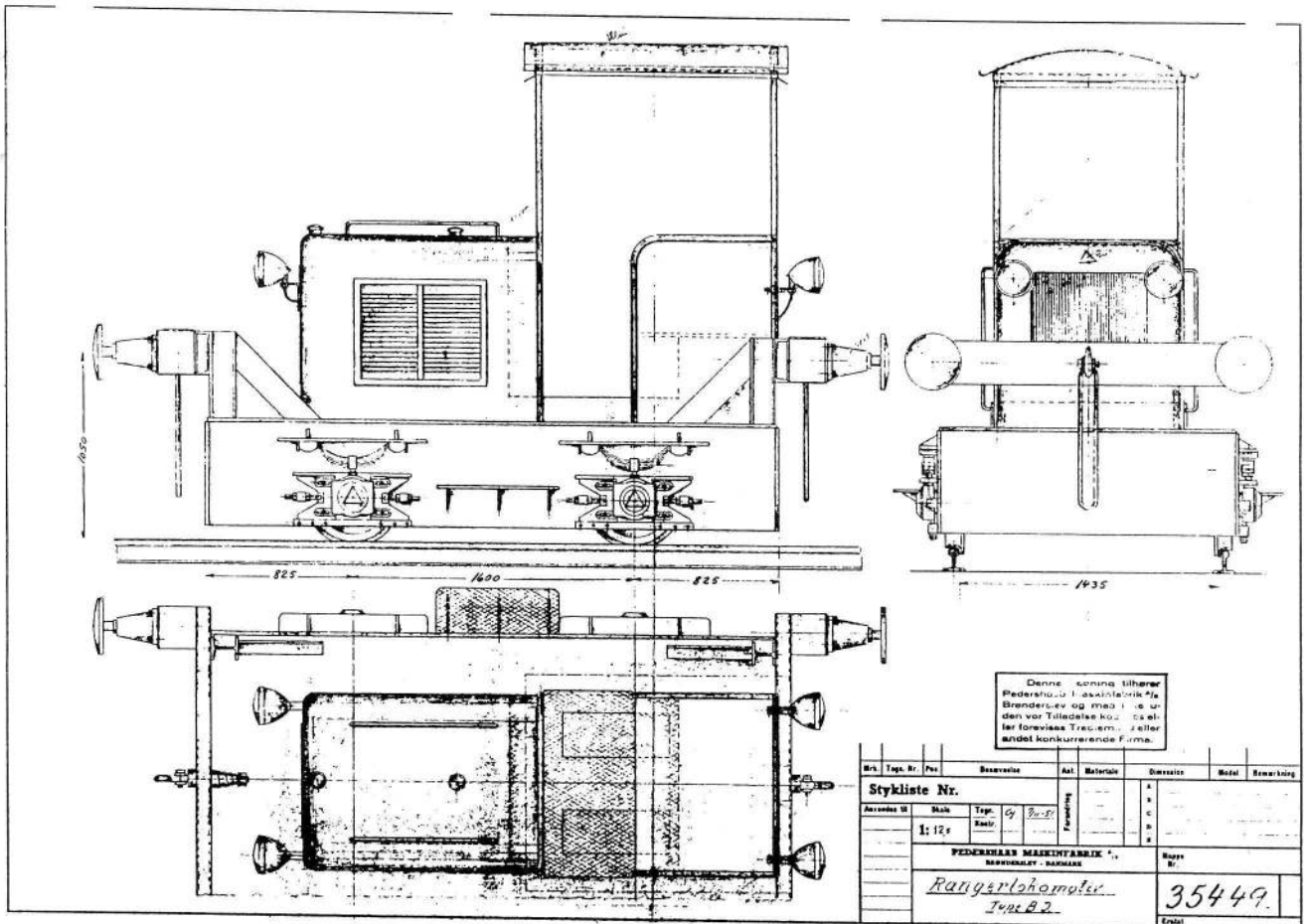
Det endte så formentlig med, at man måtte klare den sidste korte tid uden M 1 og M 2, indtil krigens ophør i maj 1945 og den korte tid herefter, hvor brændstofsituationen blev helt kaotisk ved Tysklands sammenbrud og der endnu ikke var kommet gang i tilførslerne udefra. Det var dengang gårdsangerne sang

↖ Skinnebustoget, som OKMJ og OMB var fælles om, var købt brugt fra RØHJ i 1961. Det anvendtes mest på OMB og er her fotograferet af Holtrup i Gamby i august 1965.

↙ OKMJ/OMB's skinnebustog i spor VIII i Odense, for en gangs skyld på vej mod Kerteminde. Fot. JB-P, 28/6 1964.

↘ Selv om man havde fået et skinnebustog måtte man køre de fleste tog med de store, tunge, gamle motorvogne, og det forekom jævnligt, at et tog var oprangeret af en MH + en MD, så toget kunne køre samlet ud og delt hjem. Toget vejede næsten 500 kg. pr. passager mod skinnebustogets 260 kg/passager!. Fot. Holtrup, Kerteminde 1964.





[: Det var Kul og Koks og Bræn-  
de vi sku' ha':|  
og saa fik vi Istedløven,  
I kan rende mig i Nakken,  
Det var Kul og Koks og Brænde,  
vi sku' ha'!!

### Efterkrigstiden

Inden for et års tid efter be-  
sættelsens afslutning kom der  
imidlertid så megen gang i im-  
porten af olieprodukter, at ba-  
nerne igen kunne få benzin og  
dieselolie, og hos OKMJ fik man  
hurtigt afmonteret gasgenerato-  
rerne, så motorvognene igen kom  
i normal drift. De var imidler-  
tid efterhånden godt slidt, så  
det var svært at holde dem kø-  
rende, og man kom ikke op på  
mere end omkring 80% af de tog-  
kilometre, man havde kørt i  
1930'erne.

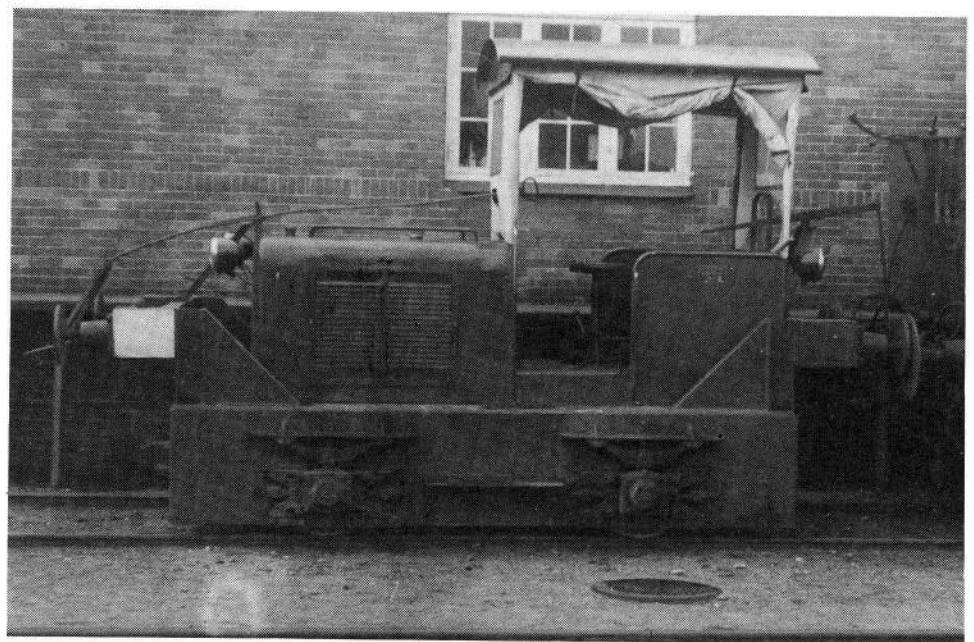
### Motorvognene

Da DSB overtog driften af det  
sydfynske privatbanenet i 1949,  
beholdt OKMJ og OMB den tidli-  
gere fælles driftbestyrer siden  
1926, P. Hansen. Da man nu måt-  
te til at have driftsmateriellet  
fornyset og/eller renoveret, viste

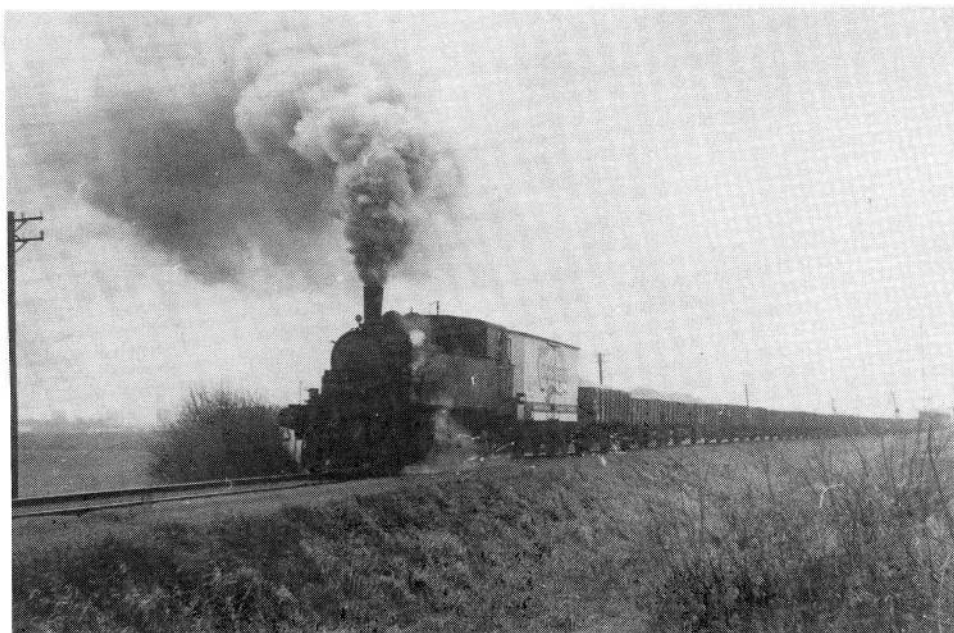
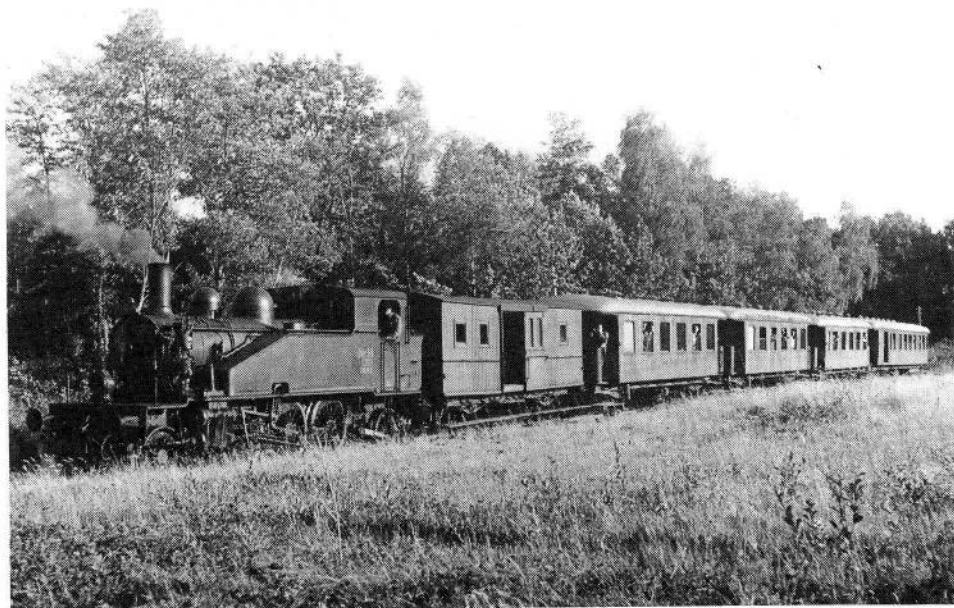
det sig, at Hansen var overmåde  
skeptisk over for det nymodens  
bras: Skinnebuserne, som de  
fleste andre privatbaner, bl.a.  
også NFJ!, nu satsede på og  
allerede havde anskaffet den  
første serie af. Næh, OKMJ/OMB  
skulle have "rigtige" nye jern-  
banevogne i go', gammeldags so-  
lid udførelse, men sådanne køre-  
tøjer var simpelthen for dyre,  
og man måtte nøjes med i første  
omgang at renovere de gamle mo-  
torvogne, hvortil man specielt  
ønskede sig nye motorer i Kiel-  
ervognene, der var over 20 år  
gamle, og hvis motorer man ikke

mere kunne opdrive reservedele  
til.

OKMJ M 2's maskineri var og-  
så nedslidt efter krigen, men da  
det 1951/52 lykkedes fra DSB og  
de forpagtede randbaner at købe  
1 Kielervogn og 4 tre-truckere,  
de 2 dog uden maskintruck, kun-  
ne man droppe M 2 som motor-  
vogn og omdanne den til en mo-  
torløs personvogn, C 8", som  
man derved fik ganske billigt,  
ikke mindst fordi man så godt  
som intet ændrede ved den,  
bortset fra at man fjernede mid-  
tertrucken og kraftoverføringen  
til den tidligere drivbogie. Man



Der var en verden til forskel på den  
gamle Breuer-traktor og den nye Pe-  
dershaab, der var udstyret med både sid-  
deplads og en slags fører"hus". Huset var  
dog ikke nogen 100% beskyttelse mod regn  
og rusk - den blafrende sejdug var nok  
nærmest til ulempe i stormvejr, hvor det  
nok var klogt at "rebe" sejlene. Fot.  
JB-P, 1966.



ændrede dog varmeanlægget, idet der ophængtes en koksfyret varmekedel under vognen i toiletsiden. Det særlige langbænkearrangement i midterkupeen bibeholdtes, og vognen fik IKKE overgange i enderne!

OMB/OKMJ havde selv maskintrucks til de 2 ukomplette DSB-vogne, så det endte med, at der blev 5 "nye" motorvogne ud af det, 2 store til OKMJ og 2 store og 1 lille til OMB.

Alle de to baners motorvogne blev forsynet med nye dieselmotorer og fik desuden nye litra:

Kielervognene litra MH:  
Hercules 170 hk/1800 rpm  
Tretruckerne litra MD:  
MAN, 400 hk/1000 rpm

Herefter havde

#### OKMJ

1 Kielervogn	MH 11
2 tretruckere	MD 12-13
40% af 2 OMB	MD 4, 5

#### OMB

3 Kielervogne	MH 1, 2, 6
1 tretrucker	MD 3"
60% af 2 OMB	MD 4, 5

#### OKMJ's forhistorie:

**MH 11** var ex OKMJ M 1

**MD 12** var ex  
SFB MD 13/DSB MDF 497

**MD 13** var ex  
SFJ MD 7/DSB MDF 492

#### OMB's forhistorie:

**MH 1-2** var ex OMB M 1-2

**MH 6** var ex  
SFB MB 2/DSB MBF 482

**MD 3"** var lavet af:  
kassen af SFJ MD 10 =  
DSB CQMP 3500 og

undervogn af OMB M 3  
(Kassen brændt 1949)

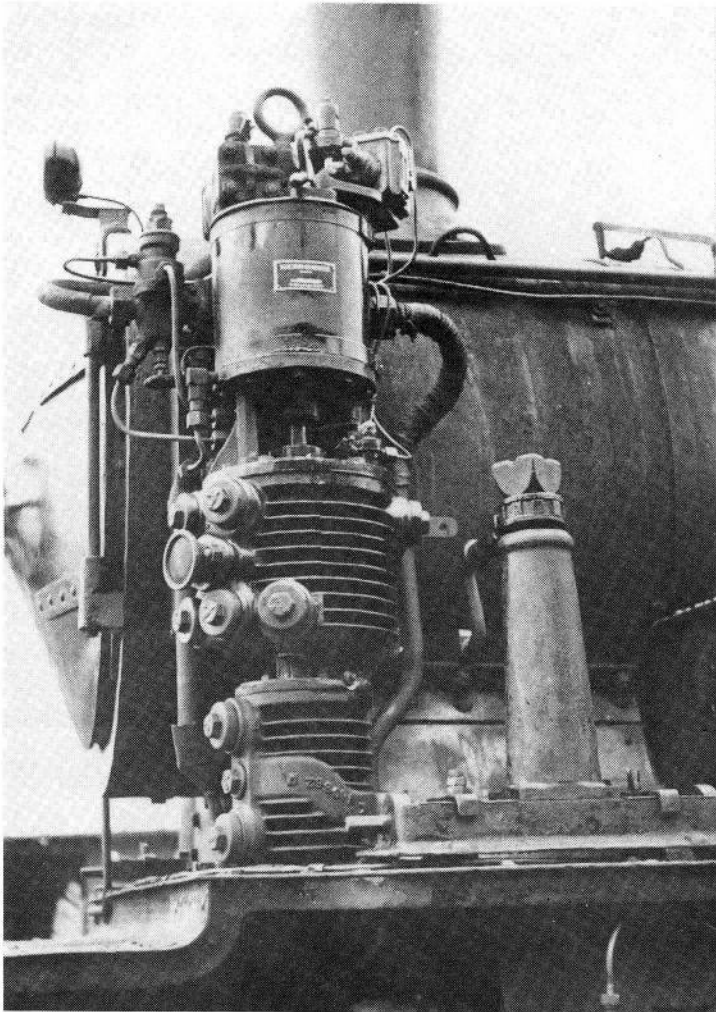
**MD 4** var ex OMB M 4

↖ Den nye rangertraktor fra Pedershaab 1952 var udstyret med personalebesparende fjernbetjent kobling, men der skulle nogen øvelse til for at ramme koblingskrogen med den smalle bøjle, samtidig med at man skulle betjene motorens kobling, gear eller bremse. Fot. Guldbæk, Kerteminde 1954.

← Her ses OKMJ damp 14 med et rent OMB-tog ved Holse Skov 29/8 1965. Det er "kun" et udflugtstog, men det ser forbavsende ægte ud! Fot. P. Thomassen.

↙ OKMJ damp 14 er her på vej tilbage til dyrkerne med roeaflald op ad stigningen til Hunderuplund med over 20 læssede åbne vogne mellem ølvognen forrest og efter sigende togførervognen C 9 i Odense-enden af toget. Fot. A. Kirkeby, 1965.





MD 5 var lavet af:  
kassen af SFJ MD 9  
(fik ej DSB nr. 494) og

undervognen OMB U 5,  
OMB's reserveundervogn

#### Derudover delte:

OKMJ/OMB med 40/60%:

- 1 reserve Herculesmotor
- 1 ny(brugt) vognkasse  
(CQMP) til OMB M 3"

OKMJ/OMB med 50/50%:

- 1 reservemaskintruck med  
generator, dynamoer,  
banemotorer/hjulsæt

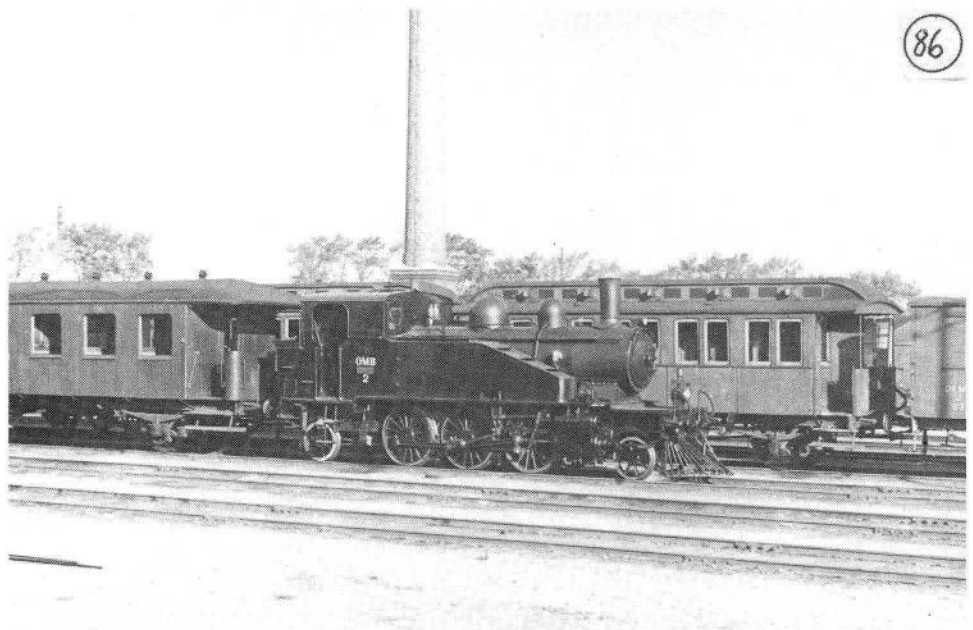
Begge typer motorvogne var  
blevet betydelig forbedret ved

Ærgerligt, at det smukke OMB-tog er kørt så langt frem, at det delvis dækker for udsigten til et par af OKMJ's gamle tagrytternovogne - bag lokomotivet en af vognene C 6-8. Billedet er ikke dateret, men ellygten på maskinen foroven var vist fra krigens tid, men det ses, at lanternen ikke er mørkelagt mere, så billedet er fra efter krigen - men før 1951/52, da OMB C 17 endnu ikke har fået trykluftledning! Bemærk i øvrigt denne vogns buede regnlister på taget - en svensk detalje fra Arlöf, som også SFJ benyttede, og som måske også OKMJ A 10-11 fik? Fot. James Steffensen, Odense ca. 1945-50.

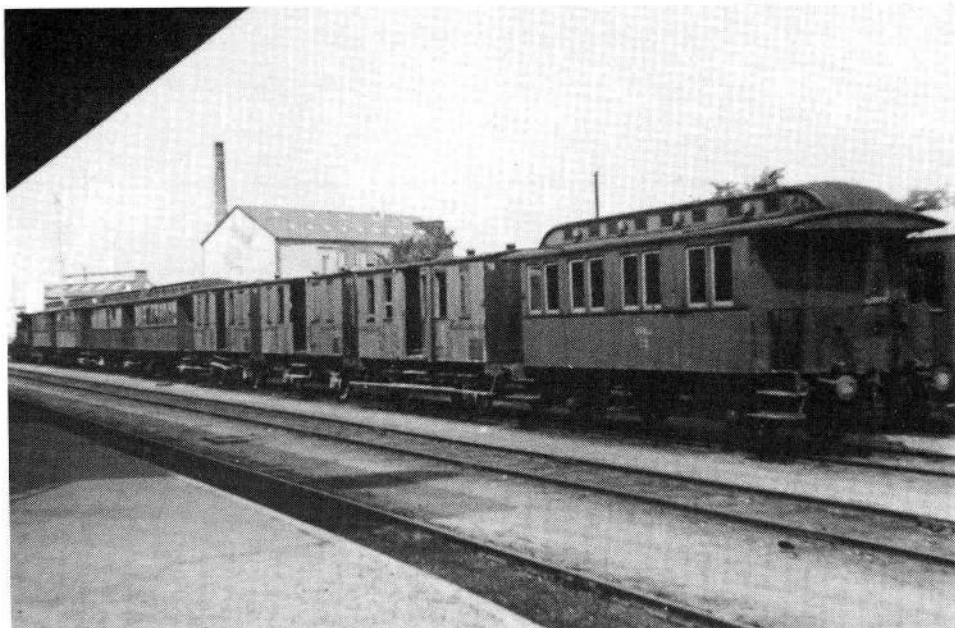
motorudskiftningen, men man belastede stadig ikke MH'erne med mere end et par små godsvogne eller højst een af de store BE-bogievogne. Derimod lod man gerne MD'erne slæbe ret store tog, og det siges, at de aldrig havde gået så godt med B&W-motorerne, men de havde også fået ca. 20% større ydeevne. Så skulle man bare passe på ikke at overanstrengte banemotorerne, der nu var kædens svage led.

OKMJ damp 14 i sin seneste tilstand på hjemmebane med trykluftpumpen på venstre side af røggammeret. Bemærk også "cykellygten" foran! Muligvis lyste den bedre end den store petroleumslampe på fodpladen. Billederne er taget af Holtrup i Brenderup på en udflugtstur i 1963.

Det skal bemærkes, at man efter krigen i meget høj grad benyttede OMB's og OKMJ's trækraft - og også personvognsmateriellet - i flæng på de to baner.







Selv om motormateriellet nu var i god stand, bevirkede det ikke, at man kom op på lige så mange daglige tog som før krigen, man kørte kun omkring 7 dobbeltture om dagen mod omkring 9 før krigen, men farten var sat noget i vejret, efter at man havde fået sikret overkørslerne med blinklys og fået den tilladte hastighed sat op fra 45 til 60 km/h, og der var også i de første år efter krigen flere passagerer end i 1930'erne. Men tallet faldt hurtigt, da bilkonkurrencen kom igen, og banen bød ikke på flere eller hurtigere tog som modtræk.

### SM 7 og SP 7

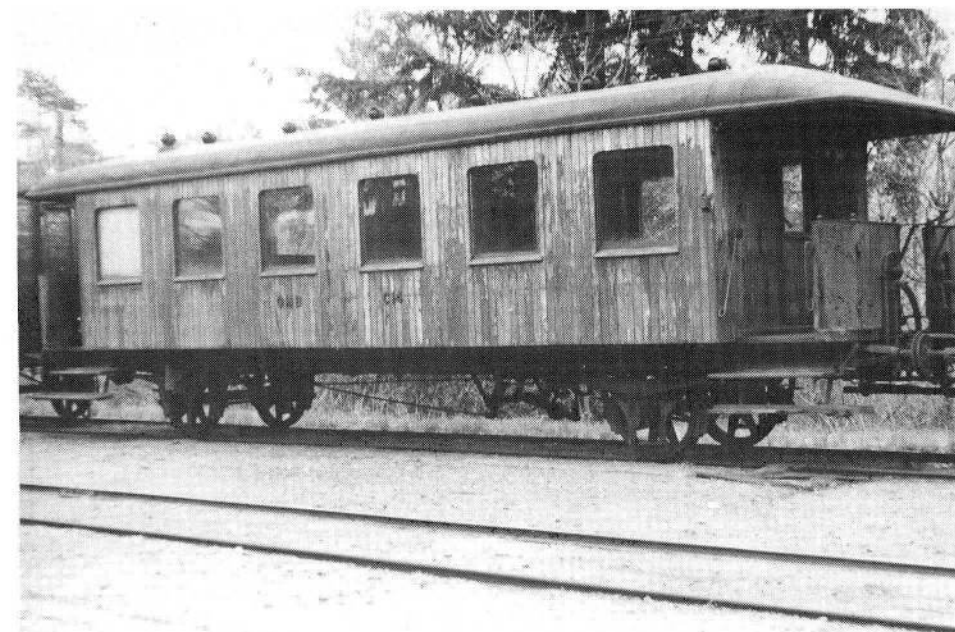
Ved andre privatbaner havde skinnebusserne tiltrukket en del flere passagerer og fastholdt dem længere, end de gamle tog havde kunnet, men på OKMJ gjorde man kun et overmåde beskedent forsøg i den retning, da man i 1961 anskaffede siger og skriver eet, brugt skinnebustog fra RØHJ - og det var oven i købet fælles med OMB - ka' I se komikken!

De store MD-vogne klarede sig stort set godt resten af banens levetid, bortset fra OMB MD 5, der i 1962 blev hensat efter et påkørselshavari, men MH-vognene fik efter ret få år vanskeligheder med Hercules-motorerne, der viste sig at være lidet holdbare, og det blev hurtigt meget svært at skaffe reservedele til dem.

I 1963 kunne Leyland imidlertid tilbyde egnede motorer til en usædvanlig billig pris, efter at de havde tabt en større ordre på gulvet, og det benyttede en lang række privatbaner sig af, da motorerne var velegnede til både Kielervogne, Triangelvogne og skinnebusser. De kunne yde 150-160 hk ved 1800-2000



Her holder en række OKMJ-vogne, der formentlig er på vej til ophuggeren. Det drejer sig formentlig om CM 1 + D 16 og D 17 + C 7 eller 8, J 73, 76 og 78 og (læseligt) CM 2. Bemærk, at en af J-vognene stadig har løbebræt. Fot. Arkiv LVN, Odense, ca. 1950/51.



På Langesø's læssespor, øst for varehuset, stod en række vogne efter lukningen 1966. Her ses forrest den kun 13-årige OMB C 19, derefter 6 2-akslede B- eller C-vogne og fjernest bogievognen BE 7. Overhalingsporet var også fyldt op, og ialt stod i de to rækker 14 2-akslede personvogne: 3 B-, 8 C- og 3 D-vogne. Den lyseste er C 12. Fot. A. Kirkeby.

Holtrup observerede i 1964 OMB C 14 på Langesø station. Den ses på billedet stadig at have vacuumbremsen i behold og ingen trykluftledning, så den har ikke været brugbar efter 1951/52. Det samme gjaldt C 12, der iflg. A. Kirkeby var banens mest vejrbidte vogn ved nedlæggelsen.

rpm og OKMJ/OMB fik hurtigt udskiftet de besværlige Herculesmotorer med "Leylænderne", der var af usædvanlig god kvalitet, skønt knap så kraftige, som Hercules'erne. Men Leylandmotorerne startede hver gang!

### Rangertraktoren

Samtidig med motorvognenes renovering anskaffedes også en ny rangertraktor til hver af banerne: OMB nr. 2 og OKMJ - uden nummer! De var bygget på Pedershaab Maskinfabrik i Brønderslev og betegnedes af fabrikken som "Rangerlokomotiv Type B.D." De var benzin-mekaniske med en Ford V 8-motor på 90 hk, der via en lastbilgearkasse og rullekæder trak på begge aksler, og den kunne - med sin tjenestevægt på ca. 7 t - trække mange vogne uden at skulle "hanke op i dem", som den gamle Breuer måtte, når den skulle lægge kræfterne i.

Modellen var vel egentlig født uden førerhus, men OKMJ's og OMB's eksemplarer havde et meget nødtørftigt sådant med fast tag og i øvrigt alle sider bestående af "stof", i siderne til at rulle op, men for og bag måske fastholdt af tryklåse(?) og med ruder af gennemsigtigt plast.

Koblingsbøjlen kunne både for og bag styres indefra med et primitivt stangsystem - se billederne!

OKMJ's traktor (2) var stationeret i Kerteminde, hvor den gjorde god nytte, mens den gamle Breuer stod inderst i traktor-skuret som reserve.

### Damplokomotiverne

De 2 sidste af de små Maribomaskiner nr. 1 og 3 udrangeredes 1951/52, mens nr. 2 allerede var udrangeret i 1936. Derimod var der i banens "3. alder" endnu 3 stk. tilbage af de gode Henschelmaskiner, nemlig OKMJ 4, der omnummeredes til nr. 14, OMB 5, der overgik til OKMJ som nr. 15 og endelig OMB 1. Alle 3 fik nu trykluftudstyr, og de var driftsklare til 1966, 1964 og 1962, hovedsagelig til efterårets roetog og til specielle udflugtstog. Til en større spejderlejr i Kerteminde i 1960 forekom et tog på 13 stk. 2-akslede personvogne + 2 bogievogne - et tog på omkring 250 t. Lokomotiverne måtte ellers højst medføre 125 t i persontog! Det klarede damp 14 selv. Et andet

OKMJ JD 34, opstået ved ombygning af J 24 hos SFJ i 1944, med SFJ's JA 151 ff som forbillede. Bemærk de nu kortere bladfyedre og de bevarede små "potter" med hjælpefyedre. Lastgrænsen er sat op fra 7,5 til 12,5 t. Vognen måtte også efter renoveringen kun benyttes på "fyenske Privatbaner". Fot. Holtrup, Seden, 1966.

### Trævognenes udstyr efter 1951/52

Bane	litra	trykluftudstyr		skruebremse	egenvarme	dynamoanlæg	
		bremse	ledning				
OKMJ	A 10-11	TB		Sa	VS		
OMB	B 1-3	TB		Sa	VS		
"	B 4-5		TL	Sa			
"	BE 6	TB		S	VS	- dyn	
"	BE 7	TB		S	VS	dyn	
OKMJ	BE 12	TB		S	VS	dyn	
OKMJ	C 8"	TB		S	VS	?	
"	C 9		TL	Sa	VS		
OMB	C 11	TB		Sa	VS		
"	" 12	vacuumbremse		Sa			
"	" 13		TL	Sa			
"	" 14	vacuumbremse		Sa			
"	" 15-18		TL	Sa			
"	D 31-32	TB		Sa	VS	+ dyn	
"	" 33	TB?		Sa	VS?	+ dyn	
OKMJ	E 18	?	?	S		- dyn?	
"	" 20		TL	S		- dyn	
OMB	" 41-42		TL	S		- dyn	
"	" 43	i k k e o b s e r v e r e t					
"	" 44		TL	S		- dyn	

tog på 12 DSB-bogievogne, forspændt damp 1, måtte have en MD til at skubbe bagpå, men det var også et tog på op mod 400 t!

1946 udrangeredes: B 3, C 6 og E 19,

1951 C(M) 1-2 og C 7-8,

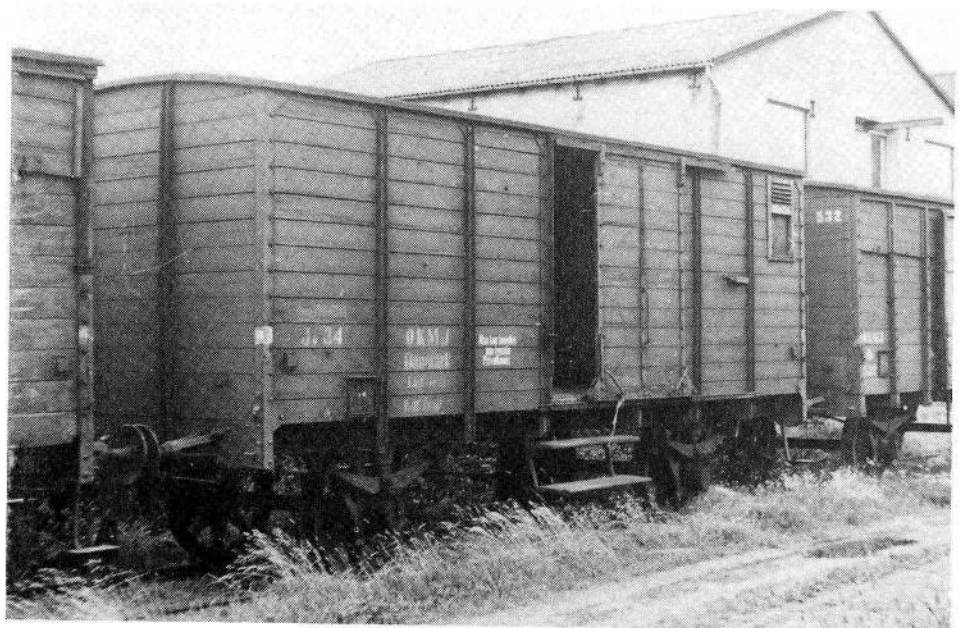
1952 B 14 og D 16-17,

1959/60 E 18, 20 og OMB E 43

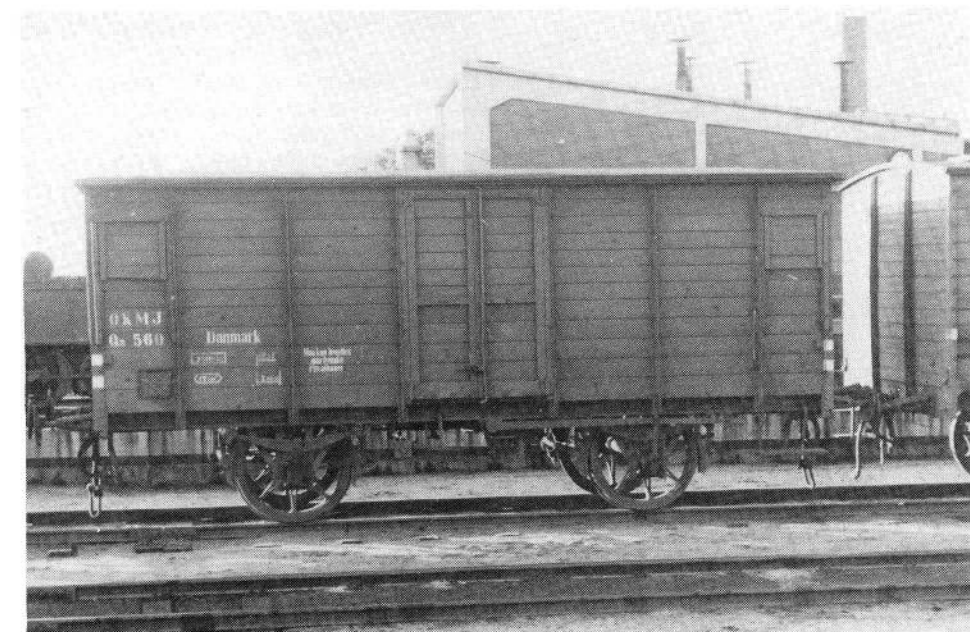
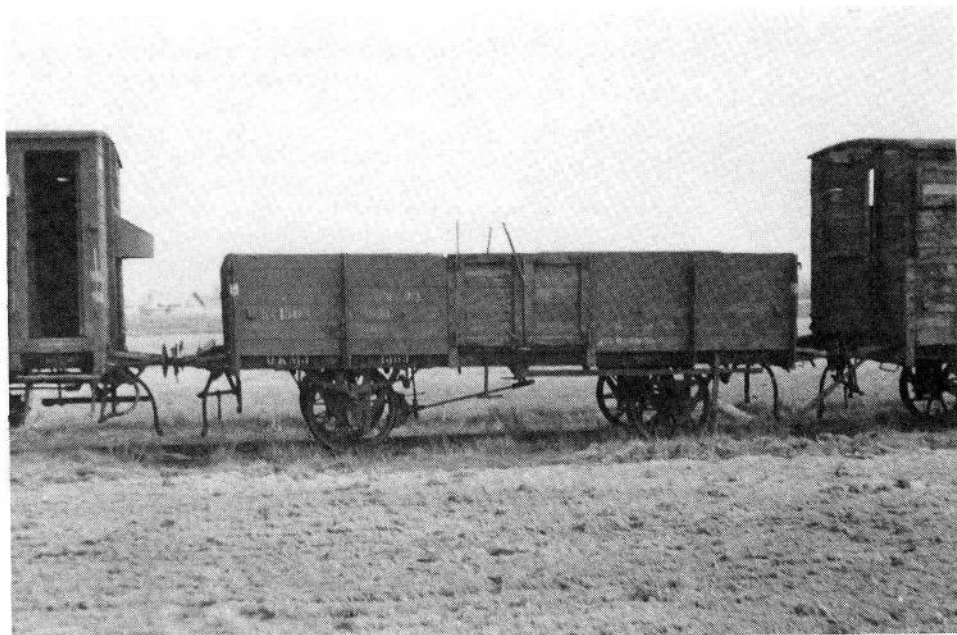
### Person/post/bagagevogne

Herunder medtages også OMB's vogne, da de - specielt efter krig II - stort set anvendtes i flæng på begge baner.

Det ses, at man 1946-52 fik udryddet samtlige de gamle tagryttervogne fra Maribo samt den







første post/bagagevogn E 19 og i 1960 ryddede op i de små bagagevogne, hvoraf herefter kun var de 3 OMB E 41, 42 og 44 tilbage.

Herefter var der kun personvogne af 2. generation tilbage, og de eksisterede alle til banernes nedlæggelse i 1966.

Driftsbestyrer P. Hansen havde håbet at man kunne få bevilget en antal nye bogievogne ved moderniseringen 1951/52, men det blev for begge baner ialt til kun een: **OMB C 19**, som tilhørte begge baner med 50% til hver.

Vognen var bygget hos Scandia 1953 og lignede en forhulet udgave af Gribskovbanens samtidige mini-CL-vogne GDS C 41-42.

C 19 var en lille, letbygget stål bogievogn med 76 siddepladser på fjedrende læderbetrukne sofaer i skæv midtgang-arrangement, modul 1650 mm. Den var ca. 20 cm lavere end DSB's CL-vogne på grund af det fladere tag, der havde "nedgroede" ender over de 2 meget snævre indgangsperroner.

Vognen havde toilet med rindende vand, og den havde egenvarme med koks/vand-anlæg og også eget belysningsanlæg med dynamo/batteri. Bogierne var af samme type som under DSB's små postvogne litra DA med kun 2 m akselafstand og underliggende svanehalse, men de gav ikke vognen samme gode gang i sporet som de store BE-vogne. Den rummede mange flere rejsende (76 pladser) end nogen anden af banernes personvogne.

Det siges, at C 19 kun blev brugt lidt, men det skyldes måske, at man sjældent havde brug for så mange siddepladser ud over, hvad der kunne rummes i motorvognene, og så var der hverken post- eller bagageplads i C 19.

### Trævognene 1952 ff

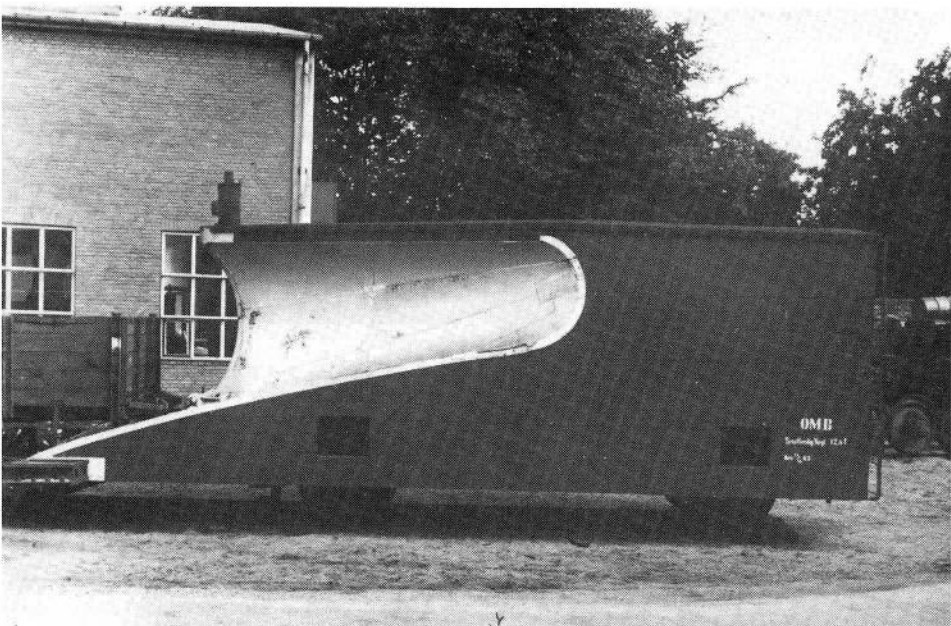
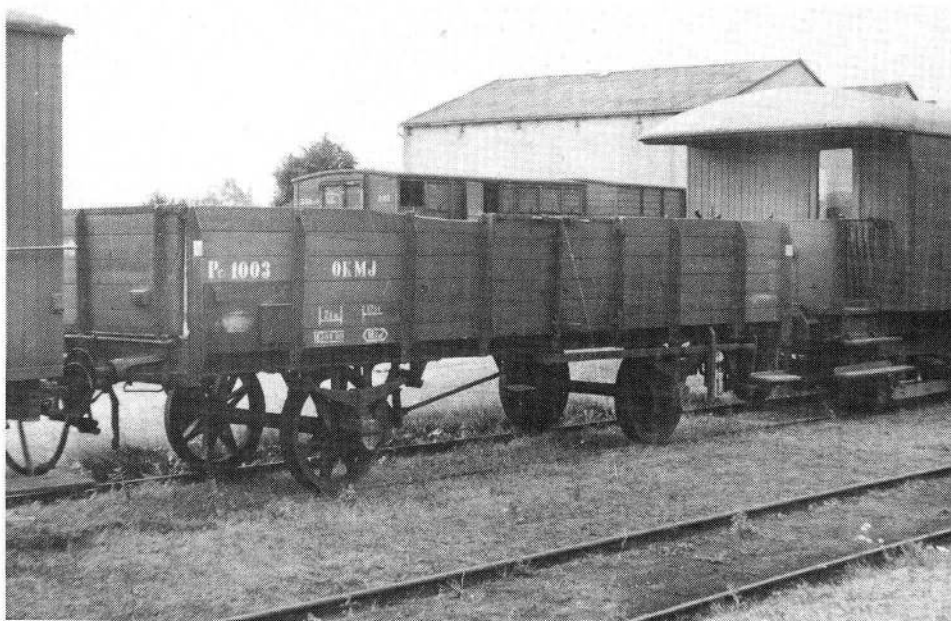
Bortset fra C 19 og det enlige skinnebustog havde OKMJ/OMB kun 2. generations teakbeklædte personvogne i sine sidste 15 leveår, og de eksisterede alle,

↖ OKMJ K 1509 nedskåret til P-højde hele vejen rundt, altså uden spidse gavle. Måske var det den eneste K-vogn, der blev skåret ned? Fot. Holtrup, Bullerup, 1964.

← OKMJ QA 1336 fik på det sidste erstattet bremsehuset med en bremseplatform af DSB-model - egentlig et svensk design. Stående her i Bullerup i 1964 er den nok oppigivet af lægerne. Fot. Holtrup.

↙ OKMJ QB 560, tidligere NPMB Q 100. Vognens yderfag var oprindeligt åbne endeperroner - vognen var født som bænkevogn. Akselafstanden på 3,5 m var lille i forhold til længden, så vognen har nok været slem til at slingre, selv ved de beskedne privatbanehastigheder. På DSB måtte den slet ikke komme. Fot. JB-P, 1964.





omend i noget forskellig vedligeholdelsestilstand, helt til banens lukning i 1966.

Alle disse vogne fik enten trykluftbremse eller -ledning, på nær OMB C 12 og 14, der endnu i 1966 henstod i Langesø med vacuumbremse og -slanger, men uden trykluftslanger!

De mest benyttede vogne fik desuden vandvarmeanlæg med koksfyrrer under vognen, og nogle fik, mens andre mistede, dynamoanlæg til egenbelysning, men her vil jeg henvise til den ledsagende oversigt, der er lavet ud fra diverse fotos fra de glade 1960'ere.

OKMJ A 10 og 11 var til det sidste i drift på OKMJ, hvilket også gjaldt en eller flere af OMB's D- og E-vogne, mens BE 6 fra 1964 holdt uvirksom i Viljestofte, og 8 2-akslede personvogne stod i en trist række på Langesø station på OMB: B 4-5 og C 13-18 - i mere eller mindre "usoigneret" tilstand. Af C-vognene synes kun nr. 9 og 11 at have været i drift til det sidste - måske senest nr. 11, der havde fået løse hynder på træsæderne og endnu i 1965 så ret nylakeret ud. NB: C 8" var den ombyggede M 2, banens største bogiepersonvogn, og så har der aldrig eksisteret nogen C-vogn med nr. 10.

#### Bagagevognene litra E

Endnu i begyndelsen af 1930'erne havde flere af E-vognene stadig varmekedel til togopvarmning, men efter den stærke motorisering efter krigen, bortfaldt det behov, da de personvogne, der var i daglig drift, havde fået eget varmeanlæg. Ligeledes bortfaldt dynamoanlæggene i E-vognene, men 3 af dem synes flyttet til OMB D 31-33.

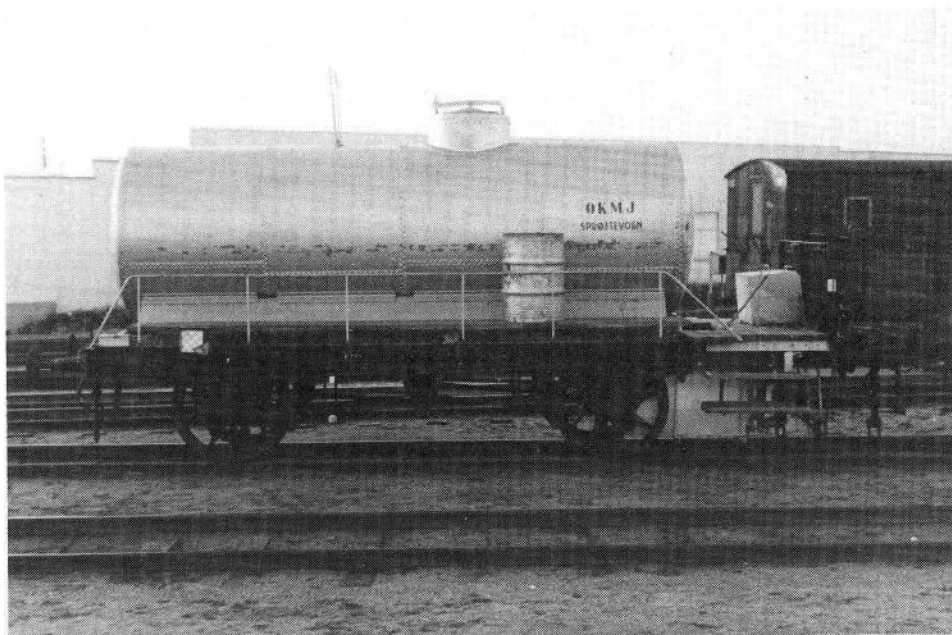
OKMJ E 19, den umage og ombyggede, oprindelig kombinerede post-, bagage- og kedelvogn med åbne perroner, leveret til banens åbning år 1900, kasseredes allerede 1946, mens nr. 18 og 20 holdt til 1959 hhv. 1960, hvorefter der kun var OMB-vognene tilbage, eller faktisk kun 3, da også OMB E 43 udrangeredes 1960.

↖ Her ses OKMJ PC 1003", en erstatningsvogn fra DSB, men oprindelig en tidligere SFJ-vogn. Den var stort set magen til DSB's oprindelige PH-vogne. Fot. Holtrup, Seden, 1966.

← Her ses en DSB PF-vogn, udlejet til OKMJ i roekampagnen og forsynet med den midlertidige betegnelse OKMJ LH 18. Den havde lastgrænse 15 t. Så højt nåede man aldrig hos OKMJ, OMB eller SFJ. Fot. JB-P, Odense 1964.

↙ OKMJ havde ikke selv nogen sneplov på egne hjul, man var i praksis fælles om OMB's sneplov, som her ses holde ved remisen i Odense. Fot. Holtrup 1965.

## J 81 og JD 34



Som stykgods- eller pakvogn anvendtes i øvrigt på det sidste den eneste overlevende J-vogn nr. 81 på OKMJ, foruden den sære specialitet JD 34, der i 1944 var opstået ved ombygning hos SFJ af J 24. Den fik en helt ny vognkasse, omtrent som den sydfynske standard-stykgodsvogn SFJ JA 151-185 som SFJ selv byggede 1915-1926 på værkstedet i Odense. JD 34 havde "jernskrog" og en skydedør på hver side, der havde et lille vindue med ventilationstremmer over i øverste, højre hjørne. Vognen var med sin 17,8 kvm bundflade godt 1 kvm større end SFJ-forbilledet. De lange personvognsfjedre var udskiftet med korte godsvognsfjedre, men de små hjælpefjedre var bibeholdt. Lastgrænsen var nu 12,5 t.

Måske havde SFJ tænkt på at ombygge de efterhånden forældede bænkevogne på denne måde, men det blev kun til det ene eksemplar, der dog syntes at blive brugt flittigt til det sidste.

## Godsvoggenes livsaften

Som nævnt var J-vognene efterhånden blevet en forældet type, og efterhånden som godstransporterne gik tilbage, blev de overflødige.

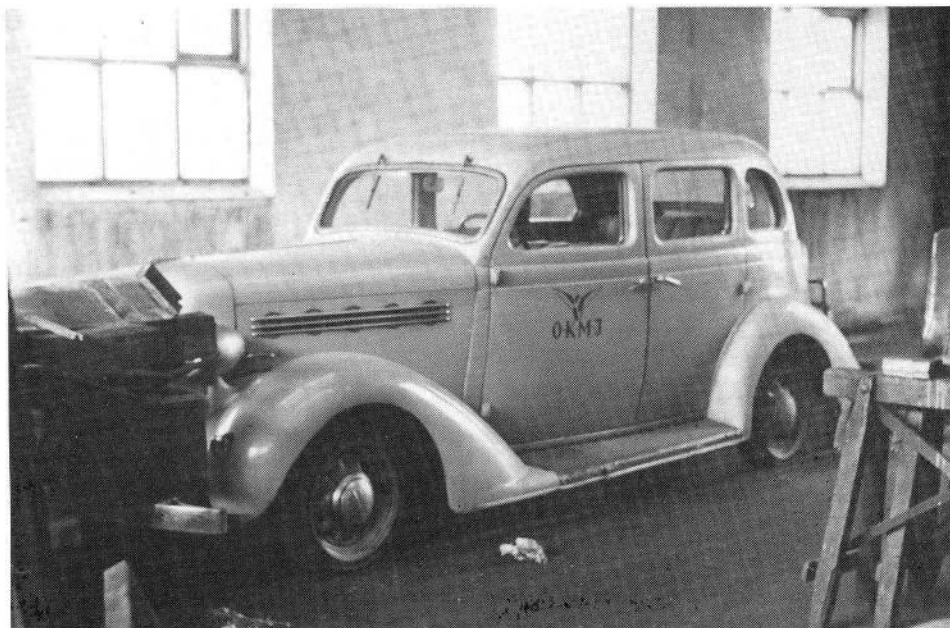
Selv om mange af dem var relativt nye, og 9 af dem havde fået trykluftledning, udrangeredes de alle, på nær een (20 stk.) mellem 1949 og 1960. En halv snes af vognkasserne benyttes som skure til forskellige formål ved banens stationer, mens undervognene gik til ophugning, mange efter at have stået i årevis blandt de trøstesløse godsvognsvrag på sidesporet i Bullerup.

De højsidede K-vogne var de af de egentlige godsvogne, der først kasseredes, bl.a. da det gik af brug at transportere levende dyr i åbne vogne, og da vognene var for svage til, at man kunne udnytte de høje sider til rotransporterne - de kunne ikke tåle at blive læsset med top med roer, og det var lette-

I kun 5 år havde OKMJ denne sprøjte-vogn, omdannet af en gammel DDPA-tankvogn. Dens historie er i korte træk anført i Godsvogns-datalisten. Fot. JB-P, Odense 1964.

1963 anskaffede de tre nordfynske privatbaner i fællesskab denne svellestoppemaskine med tilbehør. Det var det eneste rullende materiel, man havde fælles med NFJ! Fot. Holtrup, Langesø, 1964.

OKMJ's inspektionskøretøj, fotograferet af Holtrup i remisen i Odense i 1965.





re at læsse de lavsidede vogne - K-vognene var for høje til ramperne! Een, KA 1509, blev skåret ned til P-højde, og den overlevede næsten til banens lukning, resten udrangeredes 1949-1954. Nr. 1506 eksisterede dog til 1960 i original tilstand - den burde have været bevaret som et enligt eksempel på den tidligere så talrige, spidsgavlede vogntype. 8 af de 11 KA-vogne nåede at få trykluftledning i sidste øjeblik!

#### QA-vognene

Forbløffende nok holdt over halvdelen af de små QA-vogne ud til den bitre ende, og en af dem, nr. 1336, fik oven i købet bremsehuset erstattet med en bremseplatform af DSB-model med håndhjul og vinkeldrev.

De 2 store QA-vogne 1339-1340 eksisterede til det sidste, den ene med bremsehuset i behold, den anden med bremseplatform á la DSB. Og det til trods for, at de stadig kun måtte laste 6 t!

#### QB-vognene

eksisterede næsten alle til 1966. De 3, der udrangeredes i "utide", havde DSB rangeret ihjel, og de erstattedes "ædelmodigt" af DSB, nemlig med 3 lignende Q-vogne fra overskuds-lageret: QB 537 med en tidligere VVGJ-vogn QC 88 nu DSB QD 18377, QB 539 med DSB QG 33913 og QB 541 med QG 32899. De 3 "nye" vogne fik de kasserede vognes numre.

Alle QB-vognene fik trykluftudstyr, heraf fik 6 trykluftbremse. Det var først de 3, der havde skruebremse i kupe: 530, 535, 540 og dernæst 3 af de almindelige med håndbremse: 547-549, der omnummeredes til 550, 555 og 545 - for nu var det vogne med trykluftbremse, der skulle have numre, endende på 5 eller 0!

Man havde åbenbart i det længste brug for lukkede godsvogne, for så sent som 1961 købte man Præstøbanens NPMB Q 100, der var ombygget fra bænke-vogn med åbne perroner og

åbne sider. Man fik dermed en ret stor vogn (17,5 kvm), og den havde allerede fra NPMB trykluftbremse, så det var nok et godt køb for den fattige bane!

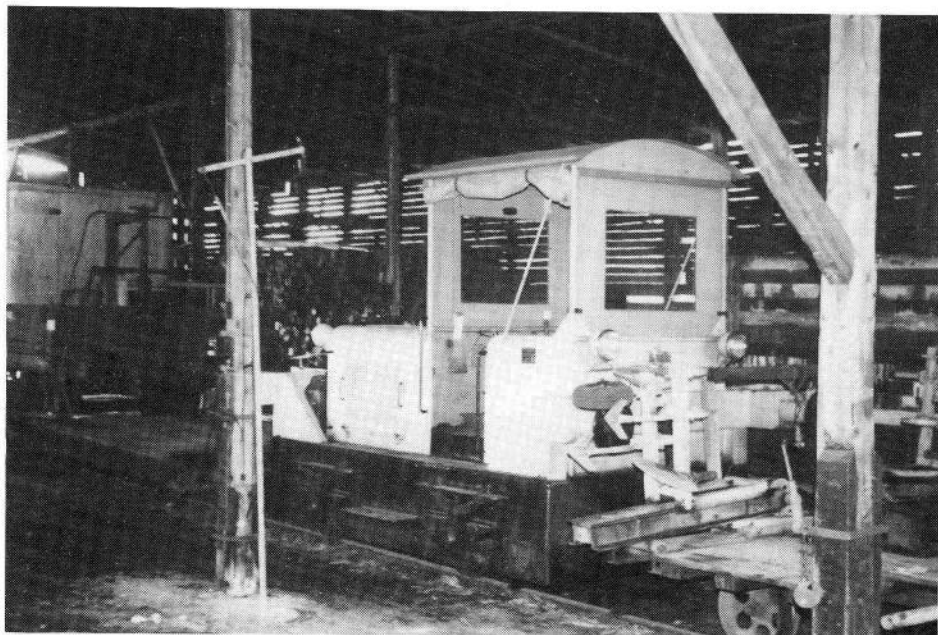
#### P-vognene

Af de ældste 8 PA-vogne fra Baume og Crull var der efter 1950 kun 3 tilbage, men det er interessant, at der lige var een af hver type, som man således har kunnet studere og få billeder af. De holdt tiden ud. PA 1581-1585 fra Maribo 1901 eksisterede derimod alle helt til 1966, så det har faktisk været godt kram. PC-vognene var banens ældste - fra Hofmann 1889 - men nok også de solideste, for de holdt alle 10 til 1960 eller senere, heraf de 7 til 1966. PC 1003, der udgik 1964, havde DSB haft under lovlig kraftig behandling - og erstattet med den

tidligere SFJ PC 799, senere DSB PH 7479, der blev til OKMJ PC 1003". Det var en vogn af PF-størrelse (18 kvm).

2 af PC-vognene var født med åben skruebremse, og de fik oven i købet, deres ælde til trods, trykluftbremse, og beholdt således deres med 5 delelige numre 1005 hhv. 1010. Men de beholdt også skruebremsen, hvis sving til det sidste ragede op i luften fra den ene gavl!

Til daglig havde OKMJ kun brug for ganske få åbne godsvogne, men i roekampagnen fik man brug for alle de endnu brugbare åbne vogne - og flere til, og det gjaldt også de 2 naboprivatbaner OMB og NFJ, så man måtte leje vogne hos DSB, og Jens Bruun-P. har haft held til at tage et billede af en DSB PF-vogn, beskiltet LH 18 den 11. oktober 1964, formentlig læsset med roeffald - returgoods



↗ OMB MH 6 - den med gavldøren - kom den 2. oktober 1963 ud for et uheld, da den ved Mejlskov på sidebanen Brenderup-Bogense kørte ind i en flok løsslupne køer og ramte en af dem, så den blev dræbt på stedet. DSB-kørekranen fik dog hurtigt MH 6 på sporet igen, og få dage efter var den repareret og i drift igen. Bemærk gelænderknægten under det store vindue - et rudiment fra den tidligere overgang til bivognen. Fot. Jbm.

↘ OMB-traktoren i TKVJ's store gamle tørveskur ved Kolding maskindepot, nu som TKVJ traktor uden nummer. Førerhuset er nu blevet moderniseret med nye ruder og afstivende rundjerns-skråstivere. Fot. Guldbæk, 1967.



til roeavlerne fra "sukkerkogeriet" i Odense.

### Specialvogne

OKMJ og OMB havde - ligesom NFJ - svenner til lokomotiverne, men derudover havde OMB en rigtig snepløj på 4 hjul, bygget af SFJ i 1910. Den var i praksis til fælles brug for de 2 baner.

### Sprøjtevogn

1962 fik OKMJ en gammel Esotankvogn, der blev indrettet til ukrudtssprøjtevogn med en større platform i den oprindelige bremsehus-ende, hvorfra man nu kunne styre sprøjtingen.

Vognen var bygget af Scandia i 1904 til DDPA = Det Danske Petroleums-Aktieselskab, der var den danske afdeling af Standard Oil, senere kaldet Esso (= S.O.) og den har været indregistreret hos både DSB, LJ og SFJ, alt efter dens skiftende "Hjemsted", men til slut blev den formentlig for dårligt kørende for DSB, der stadig satte godstogenes fart op. Så kunne den nyde sit otium hos først OKMJ og til sidst OHJ, der "brugte den op" og ophuggede den i 1988, 84 år gammel!

### Svellestoppemaskine

1964 tog Holtrup et billede af en svellestoppemaskine med tilbehør på Langesø station på OMB. Maskinen var bygget 1963 af Plasser & Theurer, type KST 95, og den var fælles for OKMJ, OMB og NFJ. Ifølge "Jernbanen" nr. 5/66 gik den i 1966 til OHJ/ØSJS.

### Skinnebilen

OKMJ ejede også en inspektionsvogn i form af en personbil fra engang sidst i 1930'erne, monteret med skinnehjul.

Holtrup har fotograferet den i remisen i Odense den 9/8 1965, men yderligere oplysninger savnes, bortset fra, at den blev solgt til ophugning i 1966/67 sammen med OKMJ's 3 motorvogne nr. 11-13 samt damploko nr. 15.

### Materiellets videre skæbne efter 1966

Efter nedlæggelsen af OKMJ/OMB i 1966 blev det meste af det rullende materiel solgt til ophugning, men nogle få enheder solgtes dog til videre anvendelse på andre baner eller virksomheder.

**OMB MH 6** var i 1963 så "heldig" at blive så stærkt beskadiget ved en række uheld, at den kom på værkstedet og blev

renoveret og fik den udslidte motor udskiftet. Den var herefter den bedste og mest præsentable af Kielervognene, og det lykkedes efter banens lukning at sælge den til RHJ, der havde et par lignende vogne i drift. Den kaldtes RHJ M 4" og blev banens bedst kørende motorvogn indtil nedlæggelsen i 1969.

Vognen blev herefter købt af DJK med henblik på anvendelse på Mariager-veteranbanen MHVJ, der dog først 10 år senere kom i gang med veteranogskørslen. I mellemtiden henstod M 4 udenørs og forfaldt, så den ikke mere var driftsklar og så herrens ud, da der endelig blev brug for den. Først efter endnu en årrække kom man i gang med at restaurere den, så den nu skal være klar til brug igen i den kommende sæson: Det eneste eksemplar af den ældste, danske "voksne" og komfortable jernbanemotorvogn.

**OKMJ/OMB SM 7 og SP 7** solgtes 1966 til Lemvigbanen, hvor de betegnedes VLTJ SM 9 og SP 9. Motorvognen kørte her til 1970 og bivognen til 1971, hvor andre, knap så slidte vogne fra andre privatbaner afløste dem det næste par år inden de igen afløstes af daddelæskerne litra YBM.

**OMB's traktor 2**, der var magen til OKMJ's Pedershaabtraktor i Kerteminde, solgtes 1966 til Troldhedebanen, hvor den ikke fik noget nummer. Den benyttedes til rangering i Kolding til TKVJ's nedlæggelse 1968. 1969 solgtes den videre til Odderbanen HHJ, hvor den kaldtes T 1 og siden har været anvendt til rangering på Odder Station.

**OKMJ's traktor(2)** solgtes til ophugningsfirmaet H.I. Hansen, Odense, der brugte den ved sporoptagningen på OKMJ, hvorefter den blev hugget op.

**OKMJ MD 12 og 13.** MD 13 solgtes 1966 og maskintrucken fra MD 12 i 1968 til VLTJ, begge dele som reservedelslager for Lemvigbanens meget lignende 3-truckere. Af de 2 maskinbogie fik man lavet en god reservebogie, kaldet VLTJ 13, mens man solgte MD 13's vognkasse, der kom til grusgraven i Rom, syd for Lemvig og først forsvandt herfra omkring 1985. Reservebogien kom senere til Fåborg som reservedele til VLTJ M 5 og 6, der 1980/81 udlejedes til Skelskørveteranbanen FDSB, men i 1988 overgik til SFvJ - Syd Fyenske veteran Jernbane (Faaborg-Korinth), hvor de passer lidt bedre i stilen, trods deres noget u-fyenske gavlparter.

**OMB C 19** solgtes 1966 til OHJ, der litrerede den OHJ B 236. Midt i 1970'erne moderniseredes den grundigt indvendigt med nye "hvilestole" og forlængede endeperroner, så den kunne få gummiulstovergange. Den blev også forstærket, så den måtte køre 120 km/h i de gennemgående tog til København. Den blev afgivet til drift først på året 1978, men allerede i 1981 blev den så stærkt beskadiget ved et rangeruheld, at den blev udrangeret.

**Sprøjtevognen** blev 1966 solgt til OHJ, der benyttede den i mange år, men den blev ophugget i 1988.

Ud over de ovennævnte enheder blev endnu 11 køretøjer bevaret ved forskellige veteranbaner og -klubber.

**OKMJ damp 14** var uden sammenligning pragtstykket, der blev reddet fra skærebønderen, idet det i 1966, kort efter banens lukning, blev købt af Hans Gerner og Arne Kirkeby,

Det var meget nedslidt, men endnu køreklart og kørte for egen damp til Maribo, hvor man havde tænkt at bruge det på Bandholmbanen, men det måtte først have et grundigt eftersyn, og ingen havde tid eller råd til at gøre noget ved det dengang. Det kom under tag i Viborg, men endelig i 1972 købte Helsingør Jernbaneklub det og gik i gang med en grundig restaurering, der med diverse afbrydelser fortsatte, til man i 1980 kunne afgive det gennemrenoverede lokomotiv til driften.

Desværre viste det sig, at det ikke var robust nok til den ofte hårde veteranogskørsel, så det har siden haft mange værkstedsophold, idet specielt fyrrkassen og kedlen har voldt problemer med utallige utætheder efter hårde kørsler. I skrivende stund skulle nr. 14 dog atter være klar til den kommende sæson, men kun til lettere tog uden for mange stop undervejs.

**OKMJ traktor(1)** kom 1966 til DJK's afdeling i Maribo, hvor den er blevet istandsat og nu og da skal have været anvendt til rangering ved remisen i Maribo.

**OKMJ A 10 og 11** købtes 1966 af Hermind & Mikkelsen, og de blev senere stillet til rådighed for Kolding Lokomotivklub hhv. Skelskø-Dalmoose veteranbanen og har således på deres gamle dage været flittigt brugt i diverse veteranog efter istandsættelser efter mange års uvirksom henstand i Odense(?). De gamle polstrede sæder med plydsbetæk blev allerede i OKMJ-tiden

udskiftet med fjedrende lædersæder. Ved FDSB har man atter fjernet læderet og fået sæderne betrukket med plyds i 2 kupe-er, i de øvrige med et billigere stof, så man ikke skulle blive helt ruineret!

**OMB B 4-5** solgtes 1966 til DJK efter at B 4 allerede i 1964 var lejet af DJK til brug på museumsbanen i Maribo, hvor den ind imellem har været brugt til overnatning for veteranbane-personalet foruden som reserve for veteranantogene. B 5 har en overgang været brugt til opbevaring af DJK-arkivalier, men er nu i drift på Limfjordsbanen.

**OKMJ BE 12.** Vognen er købt af Svend Jacobsen i 1966 og foræret til DJK og først tænkt anvendt på den dengang påtænkte MFvJ, men efter istandsættelse kom den i 1971 til Maribo, til rådighed for en vognstamme af "store trævogne" til DJK's damplokomotiv LJ 19. Siden er den tilgået D-maskingruppen og stationeret i Odense, hvor den p.t. er henstillet, ikke driftsklar.

**OKMJ C 9.** I HgJK's bog om Klubbens rullende materiel fortælles, at C 9 erhvervedes fra en ophugger i 1968, efter at vognen havde stået på Odense station i 2 år, "glemt af alle",

idet huggeren troede at det var DSB's og DSB at det var huggerens - hvilket sidste var det korrekte! Siden har HgJK restaureret vognen og i 1983/84 forsynet den med trykluftbremse af sikkerhedsmæssige grunde. Den anvendes flittigt i HgJK's veteranog.

**OMB C 16** solgtes 1966 til Her-mind & Mikkelsen og blev i 1972 stillet til rådighed for KLK's veteranog. Den måtte dog igen-nem en større istandsættelse, inden den var driftsklar. Den er i øvrigt ganske magen til HgJK's C 9, men har dog aldrig fået varmekedel, endsize trykluft-bremse. Den benyttes bl.a. i veteranantogene gennem Grejsdalen om sommeren (Vejle-Jelling).

**OKMJ J 81.** 1966 til DJK, stået mange år i Hillerød, skal nu til SFvJ i Fåborg og restaureres.

**OKMJ QA 1333.** 1966 til DJK. P.t. i Odense ved det tidligere godsspor til Fruens Bøge, syd for Rugårdsvejbroen. Nu og da under restaurering(?).

### En slags kildeoversigt

Skelettet i artiklerne om OKMJ (OMB)'s rullende materiel har været OKMJ's driftsmaterielfor-

tegnelser fra 1908 og 1914 + Lars Viinholt-Nielsens sammenfattende fortegnelser over OKMJ's og OMB's materiel 1900-1966.

Dette suppleret med DSB's privatbanevognfortegnelser 1909-1937, privatbanebetænkninger 1938 og 1954 samt beretning om banens moderniseringsforanstaltninger 1952/53 samt enkelte tjenestekøreplaner og en artikel af Viinholt om "De store, fynske motorvogne".

Hertil kommer diverse materieltegnninger fra DMJK, JMJK, OMJK og W. Bay - og ikke mindst talrige fotos, flest efterkrigs-, men også en del gamle fotos og postkort, fortrinsvis skaffet af Morten Flindt Larsen og Erik Sejersen.

Endelig diverse oplysninger om materiellet og dets anvendelse og om strækningen Odense-Martofte, særlig fra Hans Gerner Christensen, Arne Kirkeby, Erik Sejersen og Lars Viinholt-Nielsen, hvilken sidste har løbet kladden til artiklen igennem og bortluget de værste fejl - og tilføjet adskillige interessante detaljer, som vi har skønnet meget på.

Tusind tak til alle (også ikke navngivne)!

Hans Alkjær

# Vi Bygger

## NAGLER og NITTER

I dag kalder vi den en nitte, den dims af stål med rundt tværsnit og hoved i den ene ende; den opvarmes til lys rød-varme og indsættes i et hul, der i forvejen er boret igennem de dele, som skal samles. Derpå anbringes et modhold på hovedet, delene slås sammen og et hoved formes på den fri ende med en knapmager og hammer.

Nitte kommer fra tysk Niete, men oprindeligt hed dims en nagle, som anvendtes til at nitte en nitning. Nu anvendes de sjældent og få er de, der fx ved en af vore veteranbaner opnår at beherske teknikken.

I model er de drilske, naglerne. Mange udelader dem helt, andre forsøger sig med færre nagler i overstørrelse og diverse mere eller mindre heldige forsøg

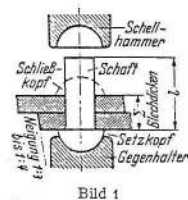


Bild 1

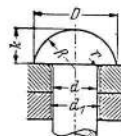


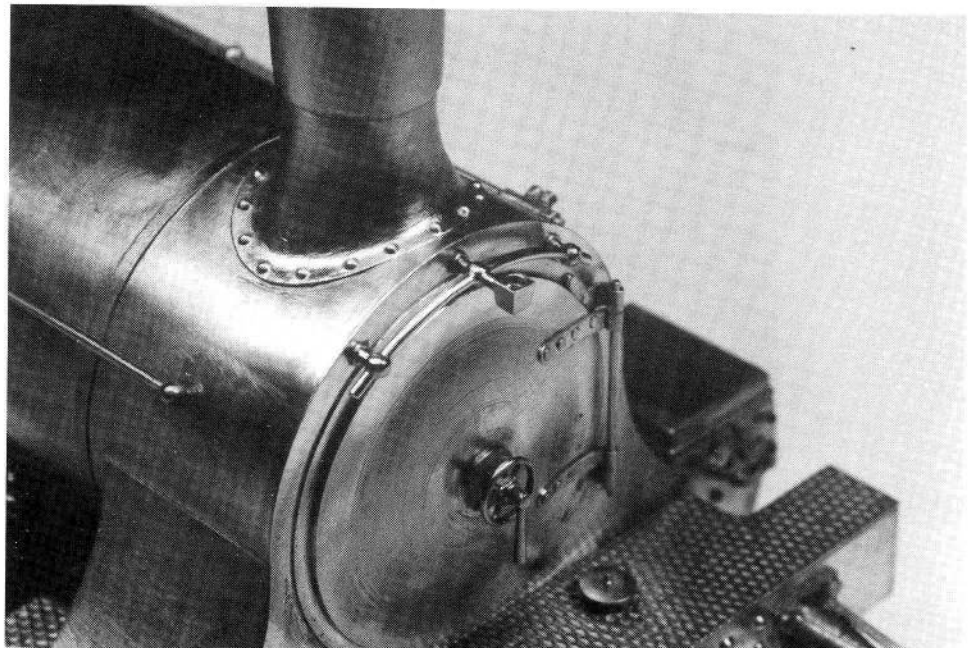
Bild 2

på at masseproducere naglehoveder i tynd plade, der monteres udenpå den egentlige konstruktion.

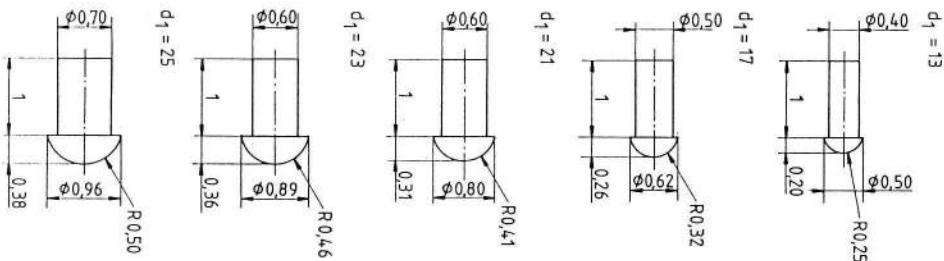
Halbrundniete  
Maße in mm; ( ) möglichst vermeiden

Kronehöhe DIN 133, Blatt 1	Maße in mm; ( ) möglichst vermeiden																							
	d <sub>1</sub>	11	13	(15)	17	(19)	21	23	25	28	31	(34)	37	d	D	A	R							
D	18	22	25	28	32	36	40	43	48	53	58	64	10	12	14	16	18	20	22	24	27	30	33	36
A	7	9	10	11,5	13	14	16	17	19	21	23	25	7	9	10	11,5	13	14	16	17	19	21	23	25
R	9,5	11	13	14,5	16,5	18,5	20,5	22	24,5	27	30	33	9,5	11	13	14,5	16,5	18,5	20,5	22	24,5	27	30	33
D	16	19	22	25	28	32	36	40	43	48	53	58	16	19	22	25	28	32	36	40	43	48	53	58
A	6,3	7,5	9	10	11,5	13	14	16	17	19	21	23	6,3	7,5	9	10	11,5	13	14	16	17	19	21	23
R	8	9,5	11	13	14,5	16,5	18,5	20,5	22	24,5	27	30	8	9,5	11	13	14,5	16,5	18,5	20,5	22	24,5	27	30
M	10	12	14	16	18	20	22	24	27	30	33	36	10	12	14	16	18	20	22	24	27	30	33	36
Sinnbild DIN 407	+	•	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	+	•	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙
d <sub>1</sub> m <sup>2</sup> /4 cm <sup>2</sup> ≈	0,95	1,33	1,77	2,27	2,84	3,46	4,15	4,91	6,16	7,55	9,08	10,8	0,95	1,33	1,77	2,27	2,84	3,46	4,15	4,91	6,16	7,55	9,08	10,8

<sup>1</sup> Gültig für beideseits Halbrundköpfe.







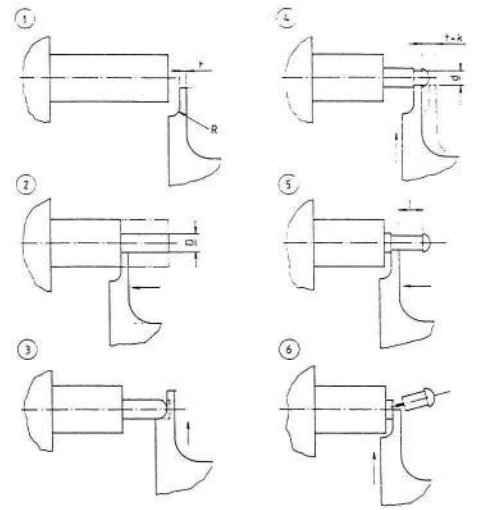
Men der er steder og især i 1:45 og større målforhold, hvor rigtige nagler kommer til deres ret; se foto 1 og 2, der viser en model i 1:45 af G 601 under bygning.

Små er de og kræver lidt teknik, Fingerspitzengefühl og en god pincet. De virkelige mål ses i fig. 1, modeludførelsen i fig. 2 og hvordan jeg laver dem fremgår af fig. 3.

Jeg laver altid skaftet for stort, så er de lettere at have med at gøre og hullerne lettere at bore. De drejes på min gam-

le, efterhånden noget slidte, men stadig trofaste Emco Unimat SL drejebænk fra 1970, med et særligt faconstål, der kan forme hovedet, afdreje skaftet og stikke den færdige nagel af. Slibningen af stålet kræver omhu og gerne mindre, fine slibeskiver eller -stifter, og efter slibningen hvæsses frigangs- og spånfladerne omhyggeligt med en fin carborundumsten med petroleum (i hånden, selvsagt), så æggen bliver rigtig skarp.

Stålet skal opspændes nøjagtigt i pinolhøjde: For lavt, og der



bliver en tap tilbage og stålet slides hurtigt; for højt, og det skærer ikke frit og slides også hurtigt.

Materialet er oftest 2 mm rundmessing i automatkvalitet (kortspånet), der sælges i lige, trukne stænger. Tråd, der oftest sælges i ringe, men kan være rettet, er for sejt og duer ikke. Brug ikke for lille diameter, emnet vil blot bøje for meget ud eller knække.

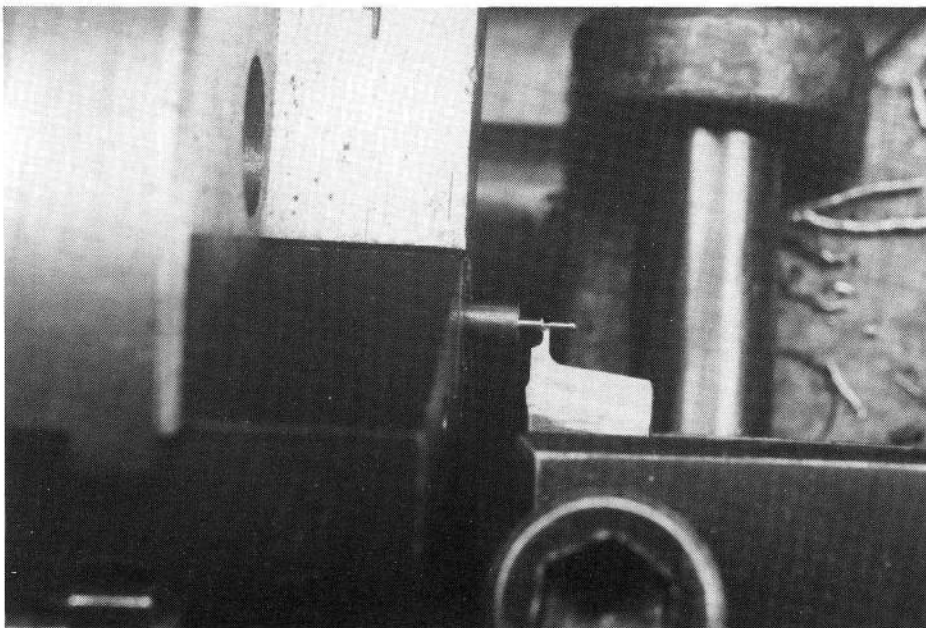
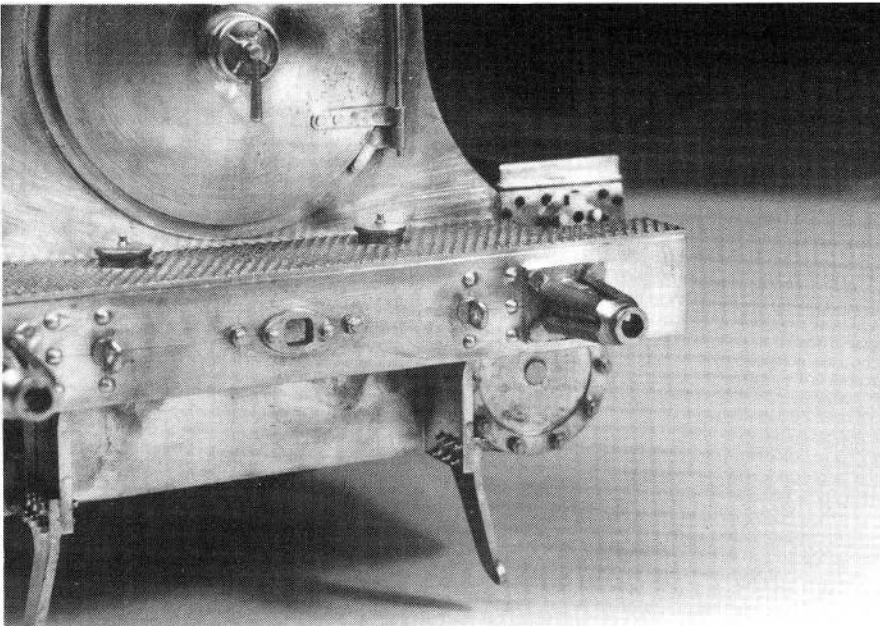
Emnet opspændes i centrerpatron eller (bedre) spændetang så kort som muligt, uden at stål eller stålholder når at ramme patronen.

I fig. 3 ses:

1. Materialet opspændt og stålets dimensioner,  $t$  bør være 0,3 - 0,5 mm,  $R$  er naglehovedets afrundingsradius (svær at måle, slibes pr. Gefühl med et bor som rundingslære)
2. Emnet afdrejes til nittehovedets diameter  $D$  så langt som nødvendigt, men ikke længere
3. Hovedets runding formes
4. Der stikkes ind til skaftets diameter  $d$ , idet stålet flyttes i længderetningen afstanden  $t+k$ , hvor  $k$  er naglehovedets højde
5. Skaftet afdrejes, idet stålet flyttes i længderetningen afstanden  $l$  = naglens længde (excl hoved)
6. Naglen stikkes af, mens man holder fast i hovedet med to fingre eller holder naglehovedet under en negl (hver udvikler den teknik, der passer hende/ham bedst).

Lav mange nagler på een gang og læg dem i en lille beholder (jeg bruger nogle små, billige plastbøtter med låg, de er omtrent så store som en Humbrol-malingsdåse og er vistnok beregnet til maling). Så har du dem klar, når de skal bruges.

På modellen bores en række huller med diameter svarende til skaftet; det kan godt betale sig at opmærke og kørne inden boringen eller at benytte en bore-



lære, en nitterække der ligner noder i et nodesystem ser ikke godt ud. Hullerne afgrates let.

Med en fin pincet tages nu en nagle om skaftet lige under hovedet. Pincetten skal endelig ikke være lang og tynd, men tværtimod er en kort, tyk og stiv pincet at foretrække, man kan selv slibe spidsen fin og tynd (min er 0,2 mm bred). Læg mærke til, om pincetten er hær-det ordentligt, de billige er oftest for bløde og ødelægges hurtigt.

Nu skal det vise sig, om man kunne måle korrekt ved naglernes fremstilling! Naglen må ikke gå stramt i hullet, men skal netop trykkes ind med pincetten uden for meget spillerum. Hold ikke for hårdt fast om den stakkels nagle, for så lige pludselig - smut! Det var den nagle!

Hvis naglerne skal loddes fast, har man forinden smurt ganske lidt loddefedt på det borede emne og i hullerne. Når naglerne er sat i hullerne, kan de loddes fast med meget lidt loddetin; det gøres bedst ved med en skarp kniv eller skalpel at snitte små spåner af loddetinnet og lægge dette ved naglehovedet. Der varmes med en helt ren, fortinnet loddekolbe uden overskudstin (jeg bruger en Weller 50 W, 24 V termostatstyret loddekolbe, hvor spidserne kan udskiftes).

Hvis naglerne skal limes fast, dyppes hver nagleende i cyanoacrylatklæber inden isætningen, men pas på, det bliver nemt et svineri, og pludselig binder klæberens inden naglen er helt på plads. Måske går det nemmere med epoxyklæber, men jeg har ikke prøvet (jeg er for utålmodig til at vente på den langsomme proces og den hurtige synes jeg ikke er rar at arbejde med).

Så jeg foretrækker lodning, hvor det lader sig gøre, også på emner, der i forvejen er loddet sammen. Det kræver blot en let hånd.

Efter lodning hhv. klæbning afrenser jeg overflødig lod eller klæber med en roterende mes-singbørste i en miniboremaskine (brug ikke stålbørste, så mister naglehovedet efterhånden formen).

Også boltehoveder og bolteender med møtrikker kan laves på denne måde; fig. 4 og 5 viser fuld-skala mål på sekskantbolte og bræddebolte (sidstnævnte med firkantmøtrik) i Whitworth gevind (WG) med tommemål.

På boltene skal der være sekskant eller firkant, dem filer jeg med en fin, flad nålefil, mens det drejede emne endnu mangler afstikning. Patronen dre-

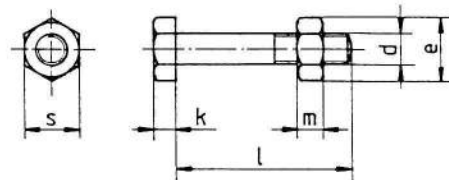
jes mellem hver flade 1/6 hhv. 1/4, hvilket med en trebakket centerpatron udmærket kan gøres pr. øjemål. Resultatet kan ses på foto 2.

Lettere er det af købe boltene færdige. I USA kan man bl.a. hos Wm. K. Walther's Inc (privat salg gennem Terminal Hobby Shop, 5619 Florist Ave., Milwaukee, WI 53218, USA) købe bolteender med sekskantmøtrik eller firkantmøtrik med eller uden underlagsskive støbt af messing eller i plast. I foto 4 er vist et lille udvalg. Messingboltene er ikke helt billige, mens plastboltene er rimelige i pris.

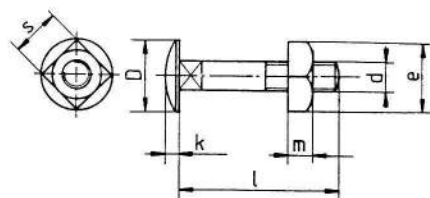
Prøv iøvrigt at lægge mærke til håndbøjlerne og deres holdere på foto 1, de er drejet af stål og af den rigtige størrelse (hvad jeg kunne komme i nærheden af af købedele, fx skibsfittings, var alt for store til dette formål). Den midterste med fod til frontlygten er udformet som et ministik (som et jack-stik) for el-forbindelse til lygtens micropære (en urpære fra Trinbrøttet).

Men mere herom en anden gang.

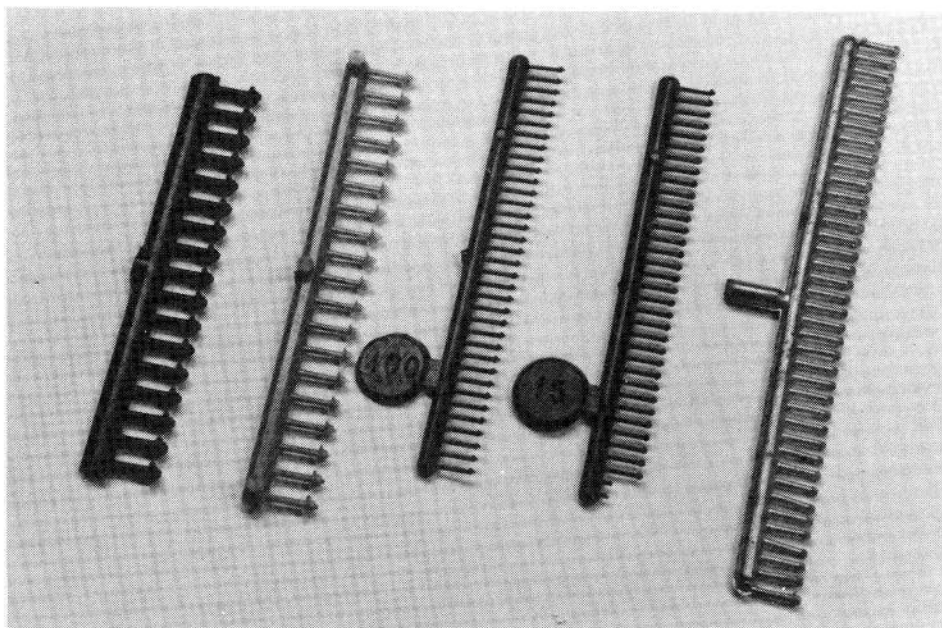
Erik Olsen



WG	d	k	s	e	m
1/2	12,7	9	22	25	11
5/8	15,9	11	27	31	13
3/4	19,1	13	32	37	16
7/8	22,2	16	36	42	18
1	25,4	18	41	47	20
1.1/8	28,6	20	46	53	22
1.1/4	31,8	22	50	58	25
1.1/2	38,1	25	60	69	30
1.3/4	44,5	30	70	81	35
2	50,8	35	80	92	40



WG	d	D	k	s	e	m
1/2	12,7	32	5,5	22	31	11
5/8	15,9	38	7	27	38	13
3/4	19,1	44	9	32	45	16
7/8	22,2	50	10,5	36	51	18
1	25,4	56	12	41	58	20





# POSTKORT EFTER MIT HJERTE

Af Povl Wind Skadhauge

Den første artikel i serien "Postkort efter mit hjerte" fremkom december 1982 i SIGNALPOSTEN, 18. årgang nummer 4. Den blev indledt med en motiveret opfordring til læserne om at præsentere

deres eventuelle ældre postkort eller andre billeder med jernbanemotiver for interessefællerne. Imidlertid har serien - til betydelig overraskelse - foreløbig næsten været et oneman-show. På dette sted bringes derfor en fornyet opfordring om indsendelse af materiale, og det un-

derstreges, at alt vil blive behandlet omhyggeligt og returneret efter brugen, samt at det absolut ikke er nogen betingelse, at der følger kommentarer med. Det har hele tiden været meningen, at "Postkort efter mit hjerte" skulle fungere på mange måder, også som spørgekasse eller værksted.

## BROCKEN - BANEN

Her præsenteres nogle kort, som er indkøbt i 1922 (af forfatterens mor) på Brocken. De indgik i et sæt på 10, samlet i et lille hæfte med den meget passende titel "Erinnerung an meine Brockenreise" (= Erindring om min rejse til Bloksbjerg). I en slags foto-gravure er motiverne trykt i sort på en gullig karton. På nogle af

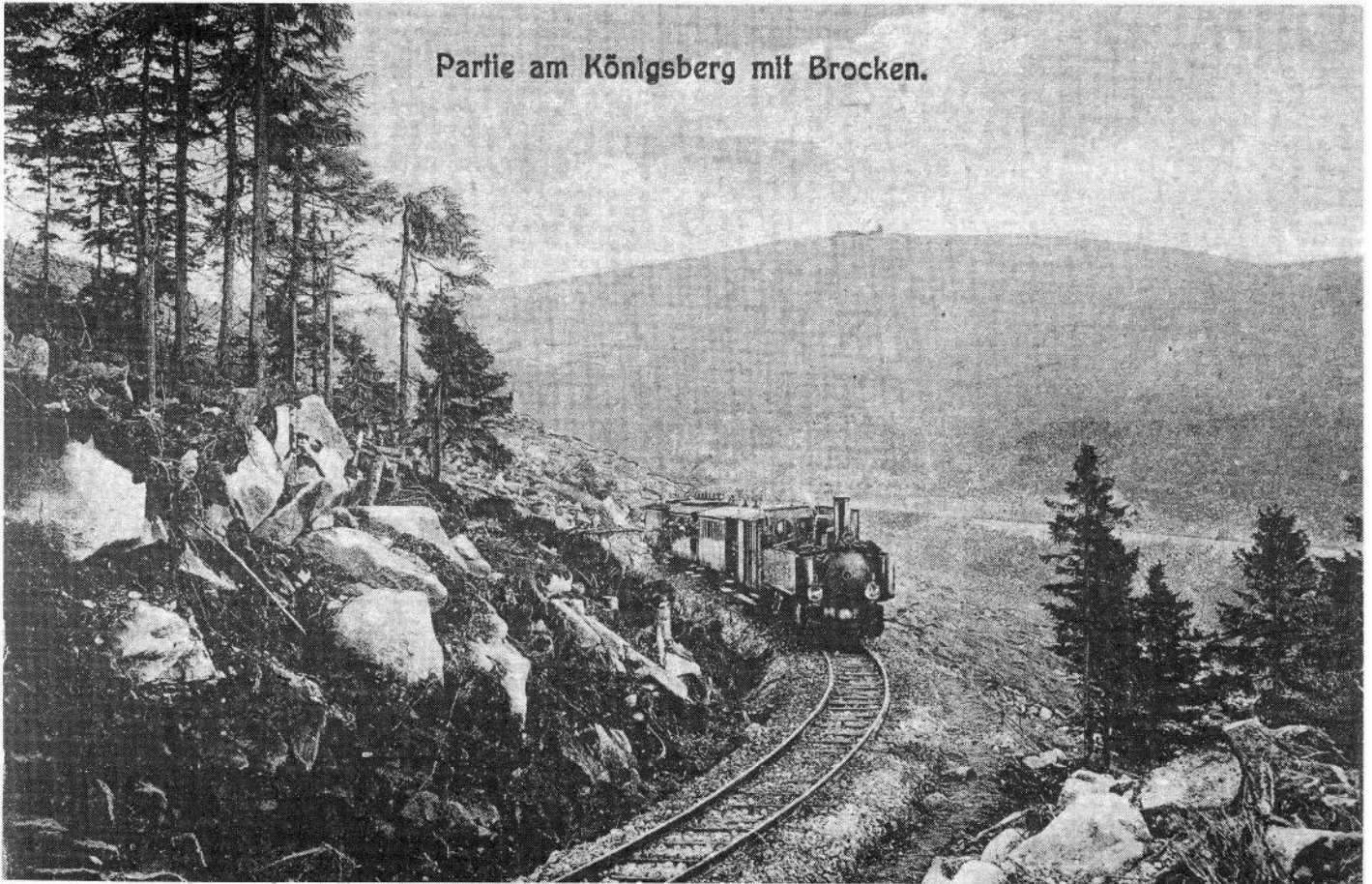
kortene ses personer i dragter, som fører optagelserne tilbage til tiden før 1. verdenskrig. Udgiver var den stedlige hotelvært siden 1908 Rudolph Schade, der på tekstsiden bl.a. brugte udtrykket "Officielle Ansichtskarte" (= officielt prospektkort) i forbindelse med en vignette af en korpu-lent heks med riskost i hånden.

Med sine 1142 m over havet er Brocken det højeste punkt i Harz-gebirge - den granithorst, som på dansk sædvanligvis betegnes Harzen - og samtidig det højeste punkt i hele Nordtyskland, med en vid udsigt. Stedet spiller en betydelig rolle i tysk kulturhistorie, hvilket det vil føre for vidt at komme nærmere ind på her,

Partie im Brockenmoor mit Brocken.



## Partie am Königsberg mit Brocken.



men blot nævnes som baggrund for det følgende. Fra år 1800 har der på den temmelig nøgne bjergtop været gæstgiveri, men allerede 1736 var der bygget et "Wolkenhäuschen" (ordret = et lille skyhus, men måske lidt mere rigtigt forstået i fri oversættelse = lille himmelhus) til ly og læ for dem, der vovede sig op.

Brocken var et så betydeligt udflugtsmål, at der ved bygningen af den metersporede privatbane

mellem Nordhausen og Wernigerode fra mellemstationen Drei Annen Hohne blev etableret en sidebane til bjergtoppen, skønt der på grund af sne kun kunne regnes med regelmæssig drift i sommerhalvåret; i Kochs Stationsverzeichnis fra 1910 anføres perioden 1. maj - 15. oktober. Det hele var fuldt færdigt 27. marts 1899 efter flere års byggetid. Hovedstrækningen, som også kaldtes og stadig kendes som Harzquerbahn (= banen tværs over Harzen), fik en længde på 60,53 km fra Nordhausen ved sydgrænsen af Harz-området til Wernigerode ved nordgrænsen. Linieføringen er noget krøllet, og ud af Wernigerode begynder banen med et veritabelt hårnålesving for at vinde højde. Sidelinien - Brockenbahn - er ikke bare noget, men meget krøllet, som kortskitsen viser. Derved lykkedes det at udnytte terrænets form på en sådan måde, at denne udprægede bjergbane kunne anlægges uden større bygværker som tunneler og viadukter. Til gengæld blev længden 18,88 km.

Men der findes praktisk taget ingen vandrette afsnit i længdeprofilen, hverken på hovedstrækning eller sidelinie, og stigningen er gennemsnitlig så høj som 30 promille mellem stationerne Steinerne Renne og Brocken, oven for stationen Schierke endda nogle steder 33 promille. Derfor blev der fra 1897 anskaffet Mallet-tenderlokomotiver med hjular-

rangement B'B til den egentlige strækningskørsel, og de tre til banens bygning indkøbte små B-koblede maskiner blev herefter normalt kun anvendt som ranger- og skydelokomotiver. Den første serie af Mallet-maskiner omfattede 12 stk., og det er nogle af dem, der ses på de gengivne postkort. Disse lokomotiver var bygget af Arnold Jung, Jungenthal bei Kirchen/Sieg, og Mecklenburgische Waggonfabrik, Güstrow. Tekniske data, citeret fra Obermeyers Taschenbuch (gul):

Hjularrangement B'B n4v  
 Huldiameter 1000 mm  
 Længde over puffere 8874 mm  
 Maksimalhastighed <sup>2</sup>30 km/h  
 Kedeltryk 14 kp/cm<sup>2</sup>  
 Styling: udvendig, Heusinger  
 Risteflade 1,39 m<sup>2</sup>  
 Hedeflade 61,34 m<sup>2</sup>  
 Cylinderdiameter 285/425 mm  
 Slaglængde 500 mm  
 Tjeneste- og adhæsionssvægt 33,8 t  
 Vandbeholdning 5,0 m<sup>3</sup>  
 Kulforråd 1,5 t

Ingen af datidens senere lokomotivanskaffelser blev nær så omfattende som denne leverance, og to i henholdsvis 1922 og 1924 specielt til Brocken-banen leverede, efter forholdene store Mallet-maskiner (1'B)'B1' h4v med en tjenestevægt på 53 t var endda, så vidt man forstår, lidt af en fiasko.

Den senere udvikling er ikke emnet for denne artikel. Den er navnlig præget af ændringer efter







2. verdenskrig, hvor de nævnte baner som alle andre i DDR blev overtaget af staten. Det skal blot omtales, at Brocken ligger så nær grænsen til Vesttyskland, at persontrafikken som resultat af den kolde krig fik endestation i Schierke i stedet for Brocken.

Tilbage ved billederne vil forfatteren pege på,

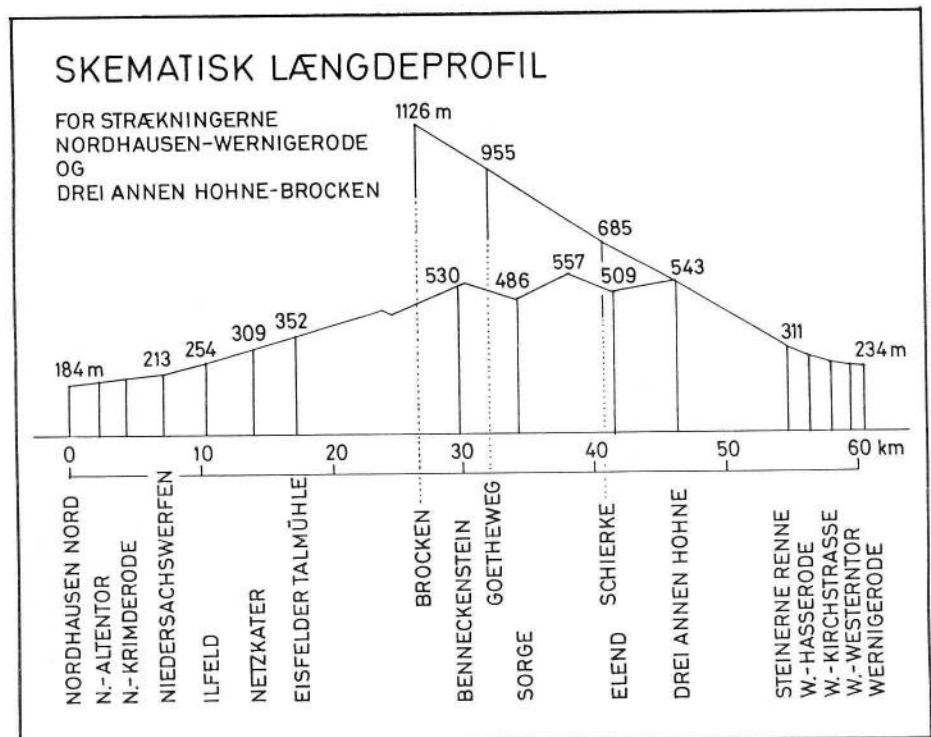
1) med hvilken omhu der til begrænsning af skærveballasten er lagt en række større sten langs kanten af planum, som det ses på "Partie im Brockenmoor ...",  
2) hvor udsat bane og tog på "Partie am Königsberg .." synes at være for nedskridende stenblokke og faldende træer, og endelig

3) hvor brat længdeprofilet ændres på "Partie am Eckerloch"; prøv at lægge en lineal langs sporet under personvognen og se, hvorledes hældningen af pakvognen og i endnu højere grad lokomotivet øges i forhold hertil - der er ikke tale om et synsbedrag forårsaget af støttemurens særprægede linier.

Til sidst skal omtales en særpræget anlægs- og driftsmæssig detalje. Ved Goetheweg mellem Schierke og Brocken og på tilsvarende måde ved Drängetal mellem Steinerne Renne og Drei Annen Hohne er anlagt et såkaldt "Rückdrückgleise". Ved disse holdepladser har man villet undgå en udfladning af længdeprofilen, da de umiddelbart over- og/eller un-

derliggende strækninger i så fald ville blive endnu stejlere, end tilfældet er. Det ville være særdeles uheldigt. Men krydsning er alligevel mulig. Fremgangsmåden er den, at et eventuelt nedadkørende tog holdes tilbage i første omgang. Derefter kører det modgående tog op forbi stedets eneste sporskifte og bakker ind på nævnte "Rückdrückgleise".

Dette spor ligger vandret og er altså ikke forbundet med hovedsporet i den anden ende; det kan ganske simpelt ikke lade sig gøre. Fidusen er, at de opadkørende tog efter det eventuelle nedadkørendes passage kan sætte igang på vandret bane og først skal stige igen, når nogen fart er opnået. En idé til efterligning på modelbaneanlæg?



## SALVATORE - BANEN

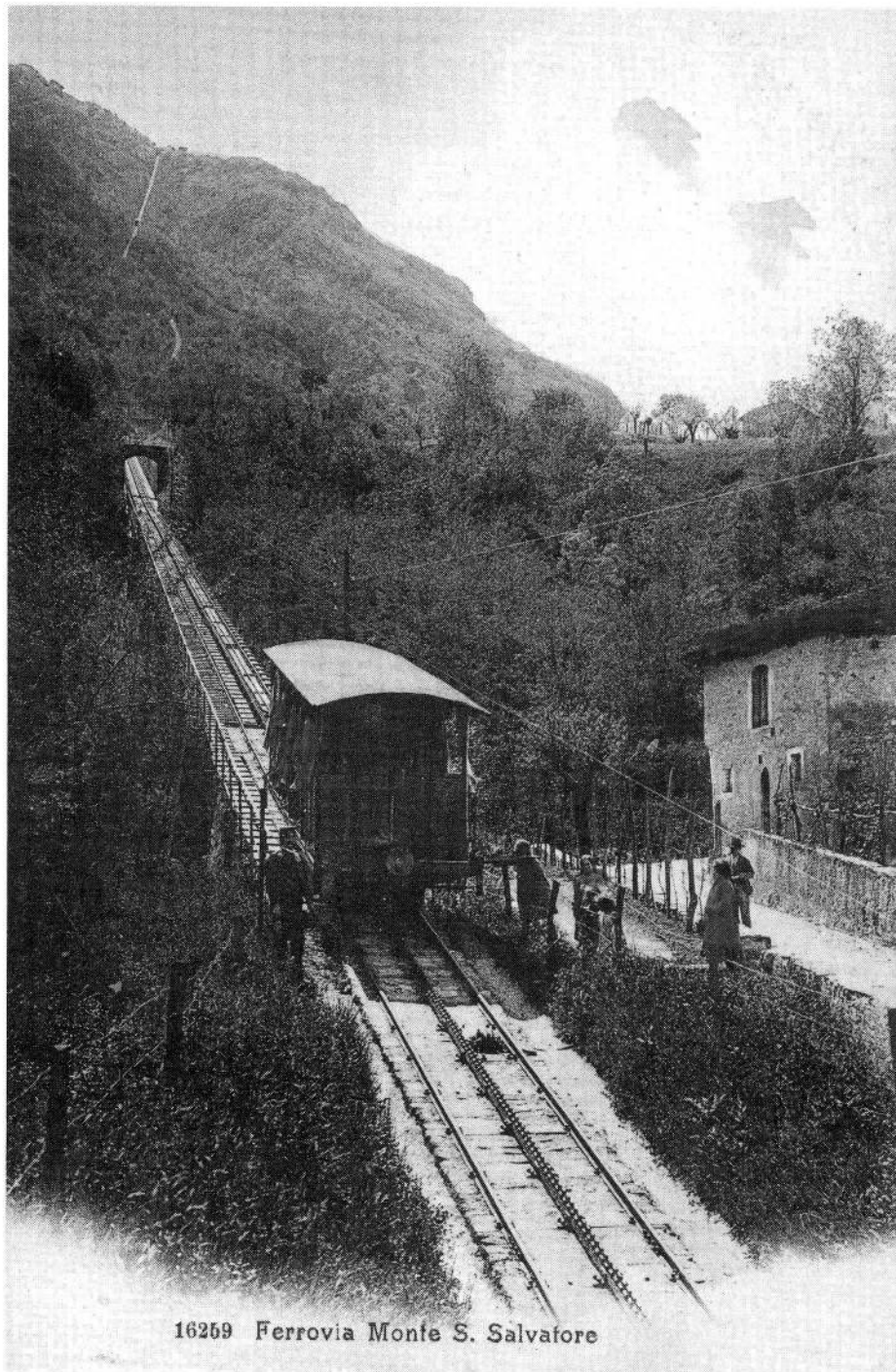
Dette kort er for mange år tilbage bragt på markedet af Photographie-Verlag Wehrli A.-G., Kilchberg, Zürich. Det kniber dog med at fastslå tidspunktet for optagelsen, men intervallet 1905-1920 forekommer sandsynligt. Kan nogen komme det nærmere? Fotografiet er noget skematisk farvelagt, men godt gengivet.

I første øjeblik tror man at se en tandhjulsbane. Men banen til Monte San Salvatore (= den hellige frelsers bjerg) fra Lugano i den italienskprægede schweiziske kanton Ticino (tysk: Tessin) er en tovbane af den type, hvor to skinnekørende vogne afbalancerer hinanden og skiftes til at afgive og modtage potentiel energi. Når den ene kører op, kører den anden ned, og hvor de mødes på midten af strækningen, er der vigespor, som tillader passage. Den øvrige strækning er sædvanligvis enkeltsporet. Tandstangen tjener alene bremseformål, men er ikke obligatorisk for denne art af tovbaner.

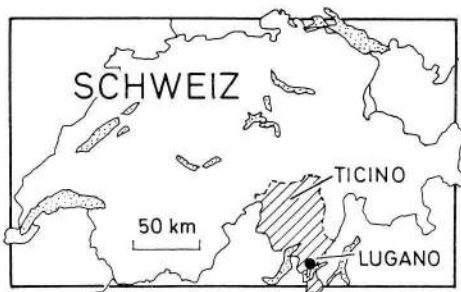
I 1910-udgaven af W. Kochs Stationsverzeichnis læses følgende om Salvatore-banen: Elektromotor. Sporvidde 1,0 meter. Ledelse i Lugano-Paradiso. 3 stationer: Lugano (Paradiso) i km 0, Pazzallo i km 0,75 og Monte Salvatore i km 1,5.

På billedet kan man netop skimte den i øjeblikket øverste vogn et stykke nede ad det øverste strækningsafsnit - et stykke, der svarer til hvor langt nederste vogn er oppe over dalstationen. Men det er ikke muligt at få nogen sikker forestilling om maskinhuset foroven ved bjergstationen. Mellemstationen Pazzallo ved vigesporer kan desværre heller ikke udpeges, men billedet er jo spændende endda. Prøv af sammenholde vognens tag med gesimsen på huset til højre. Det gør helt "ondt i perspektivet"!

Baner af denne art findes også andre steder, men er i særlig stort tal anlagt i Schweiz, med



16259 Ferrovia Monte S. Salvatore



turistmæssige formål. Længden er af rent praktiske grunde begrænset, og kørehastigheden ligger typisk mellem 4 og 15 km/h. På tysk bruger man udtrykket Standseilbahn, tidligere også Drahtseilbahn(?). På italiensk siger man ferrovia funicolare, på fransk og engelsk tilsvarende chemin de fer funiculaire og

funicular railway (hvilket kommer af det latinske ord funiculus, som betyder et lille reb). På dansk mangler der af indlysende grunde en passende betegnelse. Og der burde i givet fald også være mere end én, for de fremmedsprogede udtryk er ikke alle entydige; nogle af dem bruges også om hængebaner.



# JURA-SIMPLON-BANEN

Et nutidigt postkort, udgivet af Verlag Photoglob AG i Zürich. Men et gammelt motiv: en plakat fra 1890 i farvelitografi fra Frey & Conrad, også Zürich. Plakaten reklamerer for det dengang nydannede Jura-Simplon-baneselskab. JS, som der også står på siden af lokomotivets førerhus, var resultatet af flere mindre baners sammenslutning. Navnet hentyder til det resulterende jernbanesystems begrænsning mod nordvest, Jura-bjergkæden langs den fransk-schweiziske grænse, og dets østlige endepunkt ved Simplonpasset.

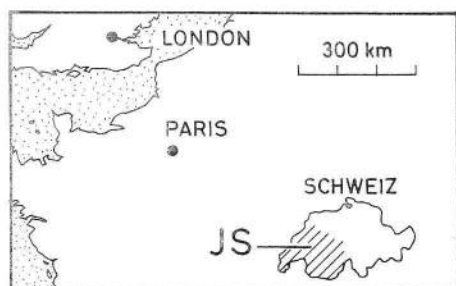
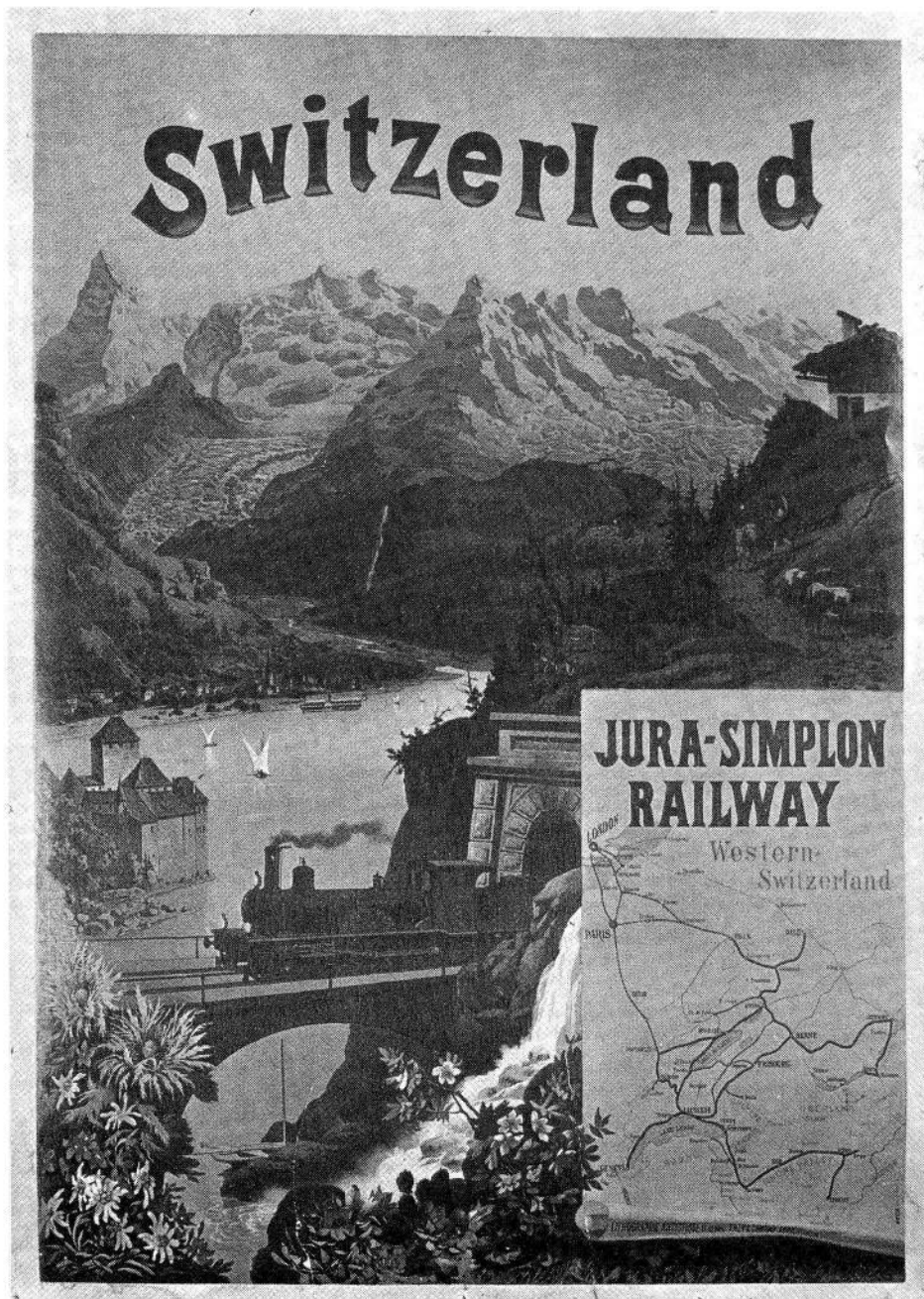
Den berømte, næsten 20 km lange Simplon-tunnel, hvis første rør blev åbnet 1906 som en af de vigtigste forbindelser mellem Schweiz og Italien, fik JS dog ikke trafik til som selvstændig jernbane. Efter at der på god schweizisk vis var holdt en folkeafstemning om sagen, blev de fem største af landets mange private baner i løbet af 1900-tallets første årti opkøbt af forbundsmyndighederne, som allerede gennem en årrække havde haft en omfattende kontrol- og dispositionsret over banerne. Det førte til dannelsen af de schweiziske forbundsbaner (SBB/SFF/FFS), som JS med sine i alt 937 km strækningsslængde blev en del af i 1903. De øvrige konstituenten var Schweiziske Nordøstbane, Forenede Schweiziske Baner, Schweiziske Centralbane og Gotthardbanen. Flere mindre blev siden indlemmet i SBB, men stadig er adskillige schweiziske baner private.

JS betjente det vestlige Schweiz, dvs. byer som Genève, Lausanne, Montreux, Brig, Neuchâtel, Bern, Basel og Luzern - som vist på det i plakatbilledet indfældede kort. Og JS henvendte sig med denne plakat til et engelsk publikum. Det fremgår ikke alene af teksterne, men ses også af, at kortet er fortegnat: JS' område

synes at ligge i nærheden af London; man skal bare lige forbi Paris, så er man der! Det var den opblomstrende turisme, som gav sig udslag - både heri og i selve maleriet, som er en yderst romantisk komposition. I den er en mængde schweiziske herligheder forenet, blandt dem middelalderborgen Chillon, som ligger nær Montreux ved den østlige ende af Lac Léman (Genève-søen).

Romantikken understreges endog ved lokomotivets navn "Monte Rosa", ved dets situation - med tændte lygter kommer det farende ud af en portal, som altså ikke

er Simplon-tunnelens - og ved dets type. I Centraleuropa var en elegant, storhjulet 2B-maskine med tender i 1890 nærmest et symbol på hurtig og komfortabel rejse. Der skulle gå endnu en del år, før større eksprestogslokomotiver slog igennem. Men JS nåede for resten lige at anskaffe 2C-lokomotiver før overgangen til SBB, der udbyggede klassen og betegnede dem A 3/5. Det kan i denne forbindelse passende nævnes, at Jura-Simplon-banens maskinchef Rudolf Weyer mann blev den første, der beklædte den tilsvarende stilling ved SBB.



SAMME KORTUDSNIT SOM PÅ JURA-SIMPLON-BANENS PLAKAT, MEN AFSTANDE KORRIGERET

## MANGAWEKA, NEW ZEALAND



Dette kort, som er et ægte fotografi og indgår i en "Gold Medal Series" (= guldmedaljeserie), sendte en dansk udvandrer 30. juni 1911 fra Palmerston North, et jernbaneknudepunkt på Nordøen, til sin bror i København. Det forestiller et eksprestog på Nordøens hovedstrækning, som forbinder New Zealand's regeringsby Wellington i syd med den store handels- og havneby Auckland i nord. Denne vigtige linie var først blevet færdig i fuldt omfang nogle få år forinden, nemlig i 1908. (De nu eksisterende, prægtige stationsbygninger i Auckland og Wellington kom endda til så sent som 1930, henholdsvis 1937.)

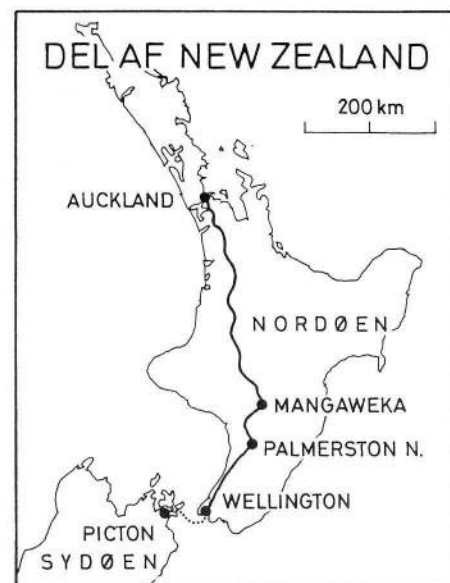
Ved Mangaweka førtes banen over en af de store blandt strækningens mange viadukter; den ses splinterny på billedet. Typen kaldes en steel trestle viaduct og virker helt amerikansk; det samme gælder for øvrigt meget andet ved New Zealand Government Railways, som er navnet på det stedlige statsbanesystem.

I begyndelsen af 1970'erne blev strækningen ved Mangaweka forlagt på over 9 km længde, og

det indebar bygning af en ny viadukt til afløsning af den på billedet viste. Netop successive forbedringer ved flytning til ny tracé og partiel omprofilering er karakteristisk for New Zealand's jernbanehistorie, idet man ofte - ligesom det kendes fra USA - anlagde banerne meget billigt i første runde for overhovedet at komme i gang med trafikken. Senere er så gennem stadige forbedringer i tracé og længdeprofil større hastigheder gjort mulige. Og naturligvis er sporet løbende forbedret, således at akseltrykket har kunnet følge med udviklingen.

Afgørende for at kunne bygge billigt til at begynde med var valget af en sporvidde, der tillod væsentlig mindre kurveradier end normalspor, nemlig det såkaldte kapspor, 1067 mm = 3 ft 6 in. De første, forholdsvis korte jernbanestrækninger i New Zealand blev ganske vist anlagt med 1600 mm eller 1435 mm sporvidde. Men efter 1870 blev de ombygget til 1067 mm, som også alle nye strækninger derefter fik i kraft af lovgivning. Konstruktionsprofilen var/er vel at mærke rummeligt.

På grund af den bjergrige natur har New Zealand generelt været et vanskeligt land at anlægge jernbaner i. Når der alligevel findes et veludbygget jernbaneland, skyldes det især den omtalte strategi. Nettet er selvfølgelig ikke så tæt som i Europa, men har dog en samlet strækningsslængde på





ca. 4.800 km - selv efter, at ca. 1.000 km ikke-rentable linier efterhånden er gået fra i årene efter 2. verdenskrig. Siden 1962 er Nordøens og Sydøens strækninger forbundet med en færgeloft over Cookstrædet, mellem Wellington og Picton. Jernbanefærgerne medtager også biler, og i den forbindelse

bemærkes, at New Zealand er blandt verdens førende lande mht. antallet af biler pr. indbygger.

Postkortet er trods sine dyder desværre ikke godt nok til, at man kan tyde de to damplokomotivers hjularrangementer med sikkerhed. Forreste maskine er dog efter alt at dømme en 2C1

(Pacific) med bogie-tender. Men hvorfor det hjælpende tenderlokomotiv er skåret ind mellem den kombinerede person- og pak- og/eller postvogn og de rene personvogne, hvoraf i hvert fald 12 (tolv) er synlige, får stå hen. Eller har nogen af SIGNALPOSTENS læsere svaret?

## HØJBROEN VED RENDSBURG

- OG LIDT TIL -

Undtagelsesvis et prospektkort fra tiden efter 2. verdenskrig: En luftoptagelse i farvefoto, gengivet i firfarvetryk og udgivet af Verlag Schöning & Co., Lübeck. Optagelsen er formentlig fra begyndelsen af 1960'erne. Man ser mod øst og har Rendsburg til venstre. Den vandrette bølgelinie i billedets højre side er ikke udstødningen fra et lavtgående fly, men det beklagelige resultat af et knæk i kortets blanke overflade.

Kielerkanalen, som broen fører over, har det officielle navn Nord-Ostsee-Kanal og blev oprindeligt kaldt Kaiser-Wilhelm-Kanal. Med en længde på næsten 99 km strækker den sig fra Holtenua ved Østersøen, nær Kiel, til Brunsbüttel ved Elbens Munding. Begge disse steder er der sluser, som især ved Brunsbüttel har betydning på grund af tidevandet. I øvrigt er kanalen - modsat mange andre indlandsvandveje - en niveaukanal. Efter lov af 16. marts 1886 blev Kielerkanalen anlagt i sin første skikkelse fra 1887. Den blev færdig i 1895 og indviet 18. juni af den tyske kejser Wilhelm II under udfoldelse af et kolossalt ceremoniel med international repræsentation. Dybden var da 9 m, og bredden - bortset fra vigepladserne - 22 m i bunden og 64 m i overfladen. En del af den gamle Eiderkanal fra 1777-84 forsvandt i den nye kanal.

Betydningen for den internationale skibsfart kræver ikke nærmere forklaring; antallet af årligt passerende skibe har ofte ligget mellem 50.000 og 70.000. Men Kielerkanalen var næppe blevet anlagt uden militær begrundelse. Man ønskede hurtigst muligt at kunne flytte den tyske flåde fra Østersøen til Nordsøen (Vesterhavet) og omvendt. Det var derfor orlogsfartøjernes voksende størrelse, som førte til den i 1909 påbegyndte udbygning, der først blev afsluttet omkring be-

gyndelsen af 1. verdenskrig. Tværsnittet blev øget til 11 m dybde, 44 m bundbredde og 102 m overfladebredde. Den yderligere udbygning efter 1966 vil blive forbigået her.

Fire jernbanelinier krydser Kielerkanalen. I første byggeperiode blev der udført højbroer for de to af dem. Det var, hvor terrænforholdene indbød til det, nemlig i 1892 ved Grünental for strækningen Neumünster-Heide og i 1894 ved Levensau for strækningen mellem Kiel og Neuwittenbek. Disse broer var også beregnet for vejtrafik. For de to andre linier, Itzehoe-St. Michaelisdonn og Neumünster-Rendsburg, etablerede man drejebroer.

I anden byggeperiode blev det nødvendigt, bl.a. som følge af trafikudviklingen, også at bygge højbroer, hvor der hidtil havde været drejebroer. Det medførte en fuldstændig ny linieføring mellem Itzehoe og St. Michaelisdonn, hvorved terrænets højdeforhold kunne udnyttes. Alligevel fik den imponante stålkonstruktion i broen ved Hochdonn en længde på 2.218 m. På grund af krigen lykkedes det først at få Hochdonnbroen færdig til indvielse 1. juni 1920. Den gamle linie ved drejebroen blev så opgivet mellem Eddelak og St. Margarethen.

Ved Rendsburg var man tvunget til at bygge en veritabel sløjfe for at opnå tilstrækkelig højde - der er 42 m mellem vandoverfladen og broens underkant i gennemsejlingsåbningen. På sydsiden klarede man sig uden sløjfe, idet forgreningsstationen Osterrönfeld, hvorfra der fører bane til Kiel, kom til at ligge på den lange dæmning, hvor længdeprofilen flader ud. Rendsburg-højbroen blev påbegyndt 1911 og trafikeret fra 1. oktober 1913. Byggeprisen var 13,3 millioner Mark. Stålkonstruktionens længde er 2.485 m med en vægt på 18.000 t. Midterfaget spænder 140 m. De to pylon-

er ved dette er 69 m høje og står på piller med 17 m dybe fundamenter.

Det er en oplevelse i særklasse at være passager i et tog på sløjfe og bro. Udsigten er forbløffende. Man kan derfor, som forfatterens mor har berettet, levende forestille sig de togrejsendes skuffelse ved de antisabotage-foranstaltninger, der blev praktiseret under 1. verdenskrig. Ved sidste stop før broen kom en soldat med opplantet bajonet ind i hver kupé, trak gardinet for vinduet, låsede døren og tog opstilling som vagt. Ingen skulle smide bomber på broen eller i kanalen.

Et nok så muntert træk er den lille vejtrafik-hængefærgen - på tysk "Schwebefähre" - under midterfaget. Som den ses let retoucheret på billedet, ligner den en vittighed, men betydningen har selvsagt været stor. Hængefærgen synes særdeles manøvreedygtig, så tæt som den går bag om det netop passerende skib, bemærk dets bovølge!

Begge 2.generations-højbroerne er rene jernbanebroer og tosporede i modsætning til deres forgængere. Hochdonn-broen passeres bl.a. af ferierejsende fra eller





via Hamburg til vesterhavsøen Sild (Sylt), og det giver anledning til at slutte for denne gang med et noget besynderligt postkort. Billedet på det er en kraftigt retoucheret montage og kan bestemt ikke tages for gode varer. Ordet FUP er på sin plads her, og det utrolige består ikke blot i, at man ser et tog dukke frem af vandet og køre "skumfødt" i land gennem brændingen. Nej, det er næsten endnu sværere at tro på, at det drejer sig om et postkort i farver, trykt i stort oplag, angivet at forestille et biltog på Hindenburg-dæmningen og solgt i fri handel så sent som i 1978.

For FAKTUM er, at dæmningen ser ganske anderledes ud. Hvis dens bredde over vandet kun svarede til ballastens, var det hele snart forbi. Men i virkeligheden er der forholdsvis høje græsklædte skråninger på begge sider af planum, og uden for disse en sikring i form af brede, flade stenglacis'er. Dæmningen forbinder Sild med den slesvigske vestkyst og udgør den midterste del af jernbanestrækningen Nibøl-Westerland. Banen i vandet har en betydelig længde: 11 km - det er som fra færgelejerne i Korsør til midt på Sprogø. Den blev indviet 1. juni 1927 af den daværende tyske rigspræsident Paul von Hin-

denburg og sparede de rejsende for den noget omstændelige omvej over Tønder og Højer Sluse, hvorfra der var skibsforbindelse. Man kunne nu på mindre end fem timer komme direkte fra Hamburg til Sild, og det var ikke nødvendigt at stige om undervejs til Westerland. Skulle man videre til andre af de fashionable feriesteder, måtte man dog skifte tog her, for

øens egen, nu nedlagte jernbane var metersporet.

Da Hindenburg-dæmningen kun er bygget til jernbanen, har man efter 2. verdenskrig måttet iværksætte en biltogstrafik, der er speciel ved, at passagererne bliver siddende i deres egne køretøjer under jernbaneturen. Herfra inspirationen til det løjerlige postkort.





# EN SP-SPECIALITET:

I de to hefter "Jernbanemateriel 2" fra 1977 og "Jernbanemateriel 3" fra 1985 var omtalt en lang række danske godsvogne med bundflade omkring 16,3 kvm. Det første hefte handlede mest om de ældste af disse typer, og det andet drejede sig udelukkende om Q-vognen, den mest danske af alle godsvogne.

Men der blev noget til overs: Det var alle typerne med skydedøre, og det var alle de åbne. De kommer her, og dermed afsluttes oversigten over en fjern fortids standard-vogn typer.

Oversigten falder i to dele, først lukkede godsvogne med skydedøre og derefter åbne godsvogne.

## LUKKEDE 16,3 kvm GODSVOGNE MED SKYDEDØRE

På grundlag af en række ældre godsvognstyper med skydedøre (se blandt andet "Jernbanemateriel 2", side 27) udvikledes omkring århundredskiftet en række lukkede godsvogne med skydedøre, fortrinsvis bestemt for transport enten af letfordærlige levnedsmidler eller stykgods. Normalt måtte vognene ikke læsses med kvæg eller ilde lugtende eller tilsmudsede gods, men var stort set forbeholdt "pænere" transporter. Mange kun-

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	tara	bremse	bemærkninger
SNB	JC 171-172	1897	Scandia	10,0	7,9	S	Fra 1913 JC 215-216

## 1897, LUKKEDE GODSVOGNE MED SKYDEDØRE OG BREMSEKUPE

Nogle af disse vogne havde indretning og udstyr som rejsegodsvogne (lys og varme) og fik litra E, andre blev mere eller mindre konstant anvendt som stykgodsvogne og havde hverken varme eller lys, og som regel litra H eller Q. De følgende vogne passer mere eller mindre godt ind i den her givne ramme med hensyn til størrelse og akselafstand:

FFJ E 161-162: FFJ's første rejsegodsvogne, der leveredes sammen med nogle kupevogne til den første delstrækning Fjerritslev-Nørre Sundby. Akselafstand 3700 mm, totallængde 7700 mm, tara 7800 kg.

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	bdf	bremse	bemærkninger
FFJ	E 161-162	1897	Güstrow	4,0	11,5	S	
FFJ	QS 441-446	1898	Scandia	10,0	13,4	S	Senere TL, S
VGJ	HB 51-52	1901	Scandia	6,0	12,8	S	Senere til VVGJ
AHTJ	Q 118, 123	1904-06	Scandia	10,0	13,8	S	Senere TB(P), S
RHJ	H 8-9	1905	Scandia	10,0	13,2	S	Senere TB, S

ne anvendes som bænkevogne, andre blev anvendt som rejsegodsvogne, og nogle steder var det vanskeligt at trække grænsen mellem persontogs- og godstogsmateriel.

## 1897, LUKKEDE HVIDMALEDE GODSVOGNE MED SKYDEDØRE

Scandia leverede i 1897 til SNB 2 lukkede vogne med skydedøre og jalousier. Dørenes konstruktion afveg fra tilsvarende privatbanevogne af samme årgang og mindede nærmest om dørene på RHJ's F-vogne fra 1909. SNB's vogne havde gavldøre som de lollandske og sjællandske vogne fra 1890 (se Jernbanemateriel 2, side 27), men moderne jalousier med skydelem som på de øvrige baners lukkede hvidmalede godsvogne af samme type. Jalousier og lemme forsvandt senere, og vognkassen kom til at minde meget om RHJ F 11-18, dog beholdtes den hvide farve til udrangeringen. Skydedørens konstruktion antyder, at der kan have været vinduer i den oprindeligt, og vognen var muligvis tænkt som en art reservepakvogn. Originaltegningen viser små "hønsesvinduer" i stedet for jalousierne, som derfor kan være anbragt senere.

FFJ Qs 441-446: Rene stykgodsvogne, rødmalede som APB's rejsegodsvogne og ikke grå som godsvognene. Akselafstand 4000 mm, totallængde 7940 mm, tara 7000 kg.

VGJ HB 51-52: Fra 1905 H 51-52, 1914 VVGJ H 55-56, fra 1921 F 55-56, senere H 59-60. Hvidmalede hos VVGJ. Akselafstand 3660 mm, totallængde 7700 mm, tara 6900 kg.

AHTJ Q 118, 123: Fra 1937 ombygget til bivogne til motorvogne og med trykluftbremse P. Tegning findes i SIGNALPOSTEN, 13. årgang nummer 2 (1977). Akselafstand 3660 mm, totallængde 8110 mm, tara 7600 kg.

RHJ H 8-9:

H 9 blev på et tidspunkt ombygget til almindelig lukket godsvogn F 11, mens H 8 fik trykluftbremse. Den var indtil 1965 Hadsundbanens eneste rejsegodsvogn. Akselafstand 3660 mm, totallængde 7700 mm, tara 7700 kg.

## 1897, LUKKEDE HVIDMALEDE VOGNE MED SKYDEDØRE

En stærkt forøget landbrugsproduktion sammen med en effektivisering af fiskeriet omkring århundredskiftet øgede behovet for hvidmalede vogne til transport af letfordærlige varer, og der opstod en række variationer over overskriftens tema. Der var ikke tale om egentlige "kølevogne" (vogne med iskasser af litra IK), temperaturen blev kun holdt nogenlunde nede ved hjælp af ventilation og hvidmaling.

Vogntypen var en videreudvikling af DSB's type fra 1890 (se Jernbanemateriel 2, side 27), og der opstod 3 undertyper, der dog flygtigt set var næsten ens: 1) vogne med vognkasse af normal højde, 2) vogne med forhøjet vognkasse og 3) vogne med forstærket topamme. Af de sidste havde DSB's vogne den kraftigste topamme. Vognkasserne blev forhøjet af hensyn til transporten af hele, slagtede svin ophængt i kødkroge i bærestænger tværs over vognen, og den forstærkede topamme skulle så bære disse stænger. Gruppe 2 (forhøjet vognkasse, normal topamme) virker ikke umiddelbart logisk i denne sammenhæng, men der har måske været færre bærestænger i disse vogne, og dermed mindre belastning af topammen.

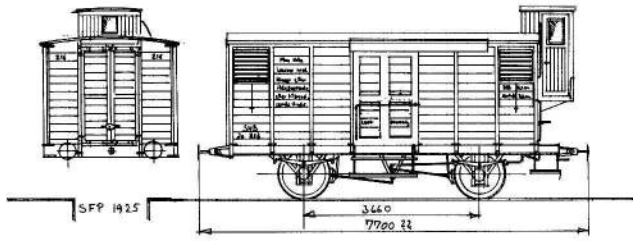
I tidens løb blev især mange af privatbanevognene malet om i normale mørke godsvognsfarver, og ret ofte blev jalousierne også

Tekst til tegninger side 84:

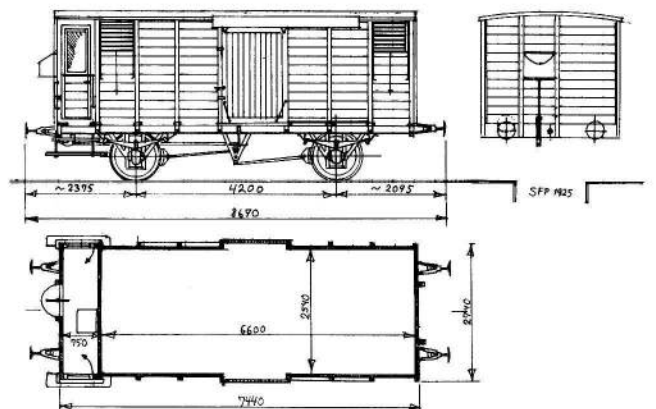
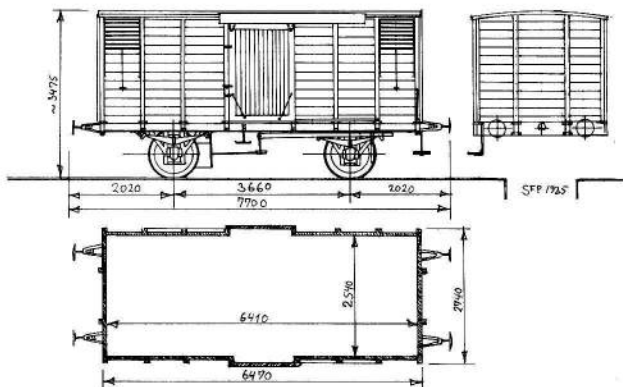
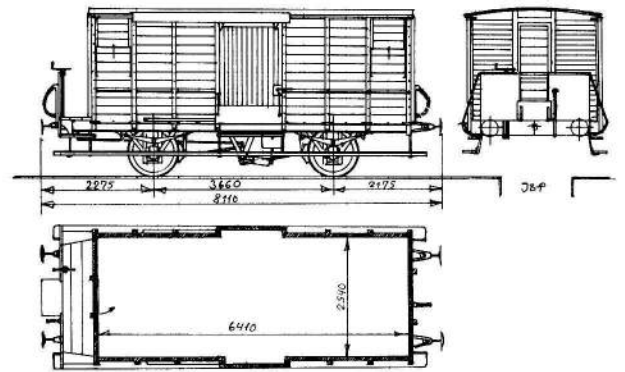
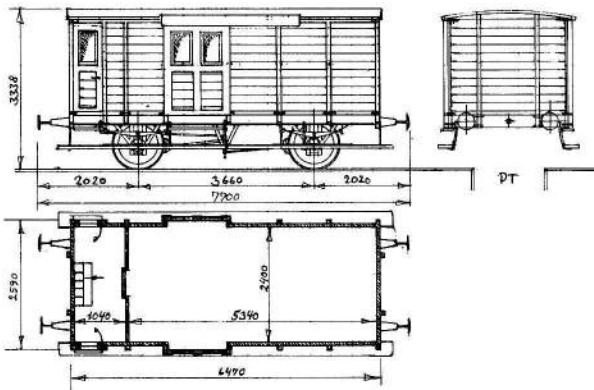
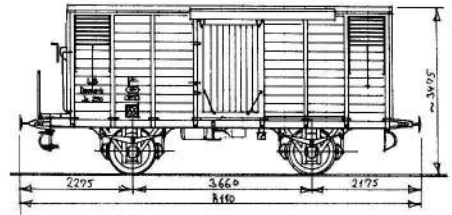
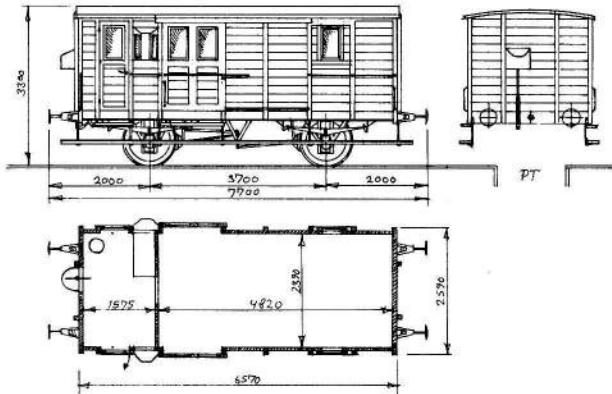
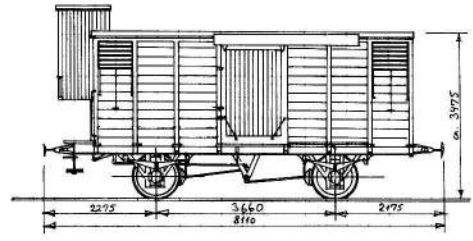
Tegningsnummerering:

1	5
2	6
3	7
4	8

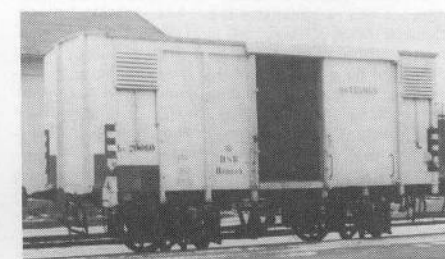
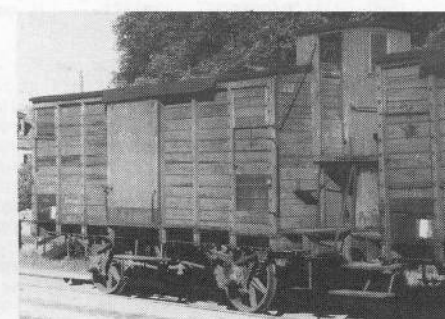
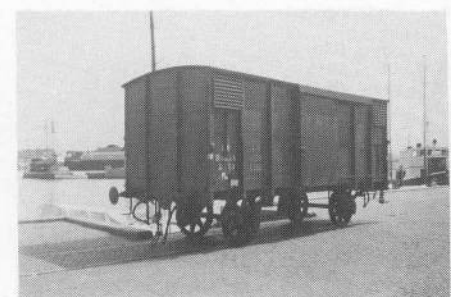
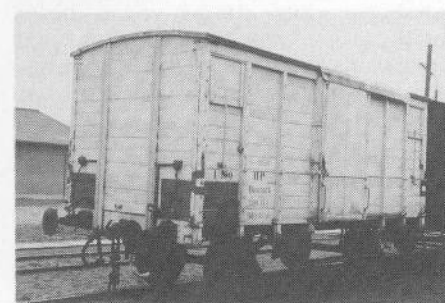
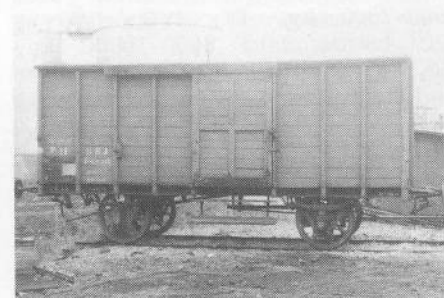
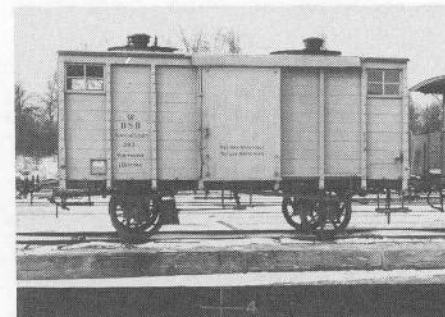
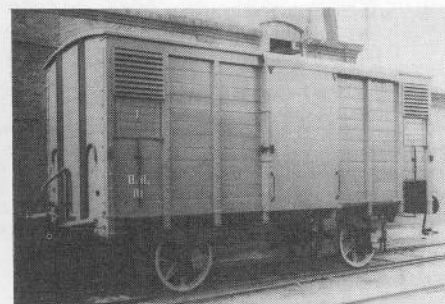
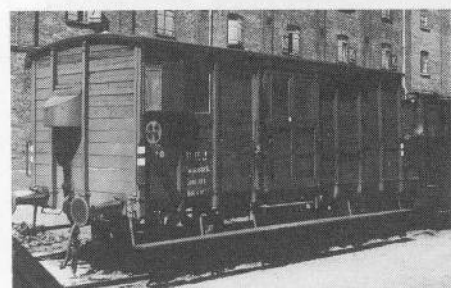
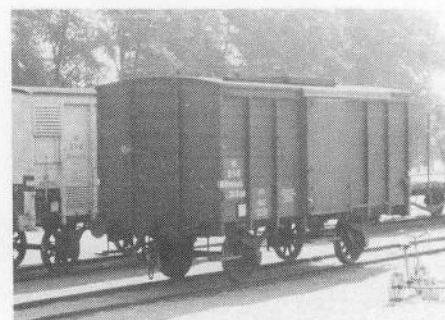
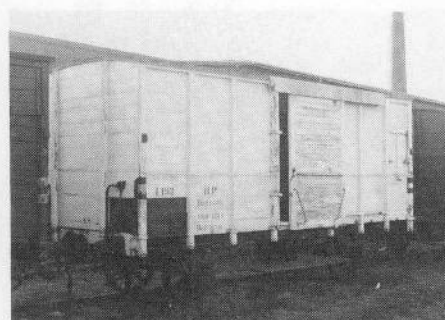
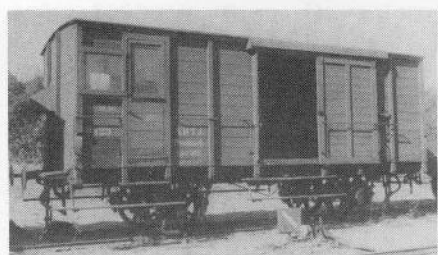
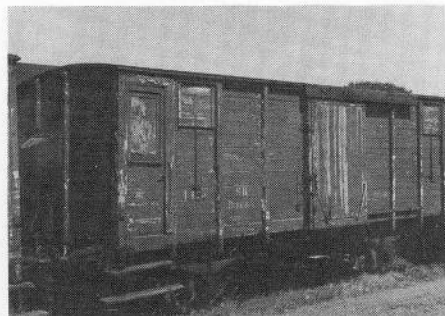
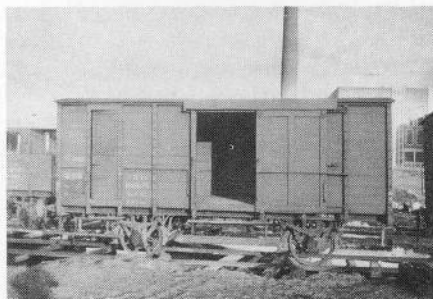
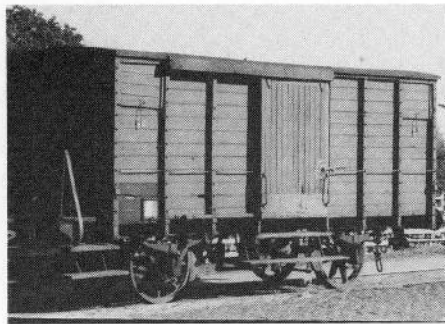
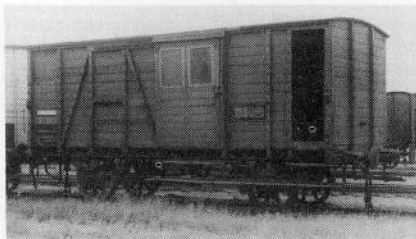
1. SNB EB 71-72 som "Ekstrapersonvogn" ved leveringen.
2. FFJ E 161-162. Skydedøren sad oprindeligt eet fag længere til højre.
3. VGJ HB 51-52
4. Hvidmalet lukket godsvogn med skydedøre og normal højde af vognkasse
5. Samme type med skruebremse (LB IC 250 i oprindelig udformning)
6. LB IC 250 efter montering af trykluftbremse
7. KB Q 145 med oprindelige løbebrædder indtegnet. Bemærk, at begge skydedøre køres hen mod endeperronen. Endeperron ses tydeligt at være monteret senere, den bæres delvis af påtittede konsoller og var iøvrigt magen til endeperronerne på KB's personvogne
8. SB I-vogn med skruebremse i oprindelig udformning



Vognene havde i 1930'erne ingen jalousier







fjernet, så kun skydelemmene blev tilbage. Således opstod en art stykgodsvogne af de tidligere kødvogne.

Hvor intet andet er angivet i den følgende oversigt, har vognene last 12,5 t og bundflade

16,3 kvm. De største variationer findes i byggeår og bremseudstyr, i senere modifikationer og i bemaling. Gennemgangen i det følgende følger den ovennævnte opdeling og er således ikke strengt kronologisk.

en "pakvognssuppleant" og en fisheskevogn, for på banen var der transporter af røget ål!

## 2. Vogne med forhøjet vognkasse

Alle last 12,5 t, bundflade 16,3 kvm og tara 6600-6800 kg. Med deres varme- og lysledninger havde disse vogne karakter af ilgodsvogne særlig til letfordærlige varer. Alle var hvidmalede.

## 3a. Vogne med forstærket top-ramme, privatbaner.

Ilgodsvogne, som vist næppe nogensinde har haft bærestænger med kødkroge, trods de forstærkede topammer.

KB Q 142 er i fortegnelser til og med 1914 opført sammen med Q 143, der var en helt almindelig Q-vogn med bremsehus. Ombygning til vogn med skydedøre er sket i 1925.

KB Q 142 var grøn, SKRJ's vogne var brune, og HH's vogn var hvid.

## 3b. Vogne med forstærket top-ramme, DSB.

Vognene var bygget således: IG-vognene 1899-1902 af Scandia og Strømmen, IV-vognene 1900-1903 af Scandia og Kelsterbach.

Udrangeringen var afsluttet 1967. IV 20308 er bevaret af Jernbanemuseet. IV 20262 er bevaret af DJK. IG 19812 eksisterede endnu i 1975 som lokalvogn i Vemb.

## Lasteevne og udstyr:

Samtlige vogne havde lasteevnen 12,5 t og bundflade 16,3 kvm. IG og IGK havde tara 7500-7800 kg, IV, IVB, IVK og IVO havde tara 8600-10000 kg. IGK og IVK havde 14 bærerør med ialt 112 kødkroge (monteret

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	bremse	bemærkninger
KB	Q 145	1899	Scandia	10,0	B, S	EB fra ca. 1925
LB	IC 250	1912	Scandia	10,0	L, S	VL, Fra 1945 TB (Hikg), RS
LB	IC 251-253	1912	Scandia	10,0	L, H	VL, Fra 1945 TL, H
SB	I 101-104	1924	Scandia	15,0	L, TL, H	VL, 1939 DSB, QGL 34701-34720 og ombygget
	I 106-109					
	I 111-114					
	I 116-119					
	I 121-124					
SB	I 105, 110, 115, 120, 125	1924	Scandia	15,0	L, S	Fra 1945 S, TB(Hikg)

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	bremse	bemærkninger
HLA	I 91-93	1913	Scandia	12,5	L, H	EL, senere TL, H, fra 1942 HP I 191-93
						Jalousierne efterhånden fjernet, på 193 også den ene skydelem
NKJ	Q 50-51	1915	Scandia	12,5	L, H	VL, senere TL, H, Q 51 blev fra 1964 I 51 og fik last 15 t
LJ	LB 156-159	1913	Scandia	12,5	L, H	VL, senere TL, H, Fra 1964 I 111-113 (157 udrangeret) og last 15,0 t.

Tekster til fotos på side 85

Billednummerering:

1	7	13
2	8	14
3	9	15
4	10	16
5	11	17
6	12	18

- FFJ QS 443. På det rustne skilt til højre står: "Ilgodsvogn i fast løb", på det hvide skilt til venstre står: "Maler-vogn", Aalborg, 16/7 1963 (JB-P)
- AHTJ Q 118 med tryklufsbremse (P), (JGC)
- AHTJ Q 123 med tryklufsbremse (P) og vindue i togførerkupéen. Århus Hammelbænegård 25/3 1956 (Albrecht/arkiv SAG)
- RHJ H 8 i Randers 1962 (PT)
- RHJ F 11 ex H 9 i Randers 8/7 1965.
- LB JC 53 (ex IC 253), Svendborg havn juli 1960 (MC)
- KB Q 145, Vordingborg, september 1958 (JB-P)
- SB I 125, brunmalet og med tryklufsbremse Hikg. Skagen, juli 1966 (NK)
- HP I 193 kun med en enkelt jalosilem tilbage. På skiltet står "Ilgodsvogn togene 1192-116, 105-187. Hjørring Vest 1965 (NK)
- HH I 81 som ny, tilsyneladende blåmalet (arkiv JB-P)
- HP I 190 ex HH I 81. Hjørring Vest 1965 (NK)
- KB Q 142, Vordingborg, september 1958. Til højre et hjørne af Q 145 (JB-P)
- IG 19721 (1902, Strømmen) efter revision ved centralværkstedet i København 1944 (Jbm)
- IGK 19979 (1899, Scandia) som kødvogn, Centralværkstedet 1944 (JBM)
- HA 36840, ex. IG 19740 (1902, Strømmen, ombygget 1956). Specialvogn til transport af støbegods mellem Holbæk og centralværkstedet i København. I baggrunden IGK 19798. Tølløse, 4/6 1961 (KEJ)
- Specialvogn 393, ex kødvogn 13, omdannet 1956 fra IGK 19942 (1899, Scandia). Vognen har to store varmekedler og har leveret damp til enten dampspuleanlæg til rengøring, eller forvarmning af persontog (Niels Jensen)
- IVK 20191 (1901, Scandia). Centralværkstedet 1944 (Jbm)
- IVO 20060 i Masnedsund, 22/1 1961 (JB-P)

## 1. Vogne med normal højde af vognkasse.

KB Q 145: Gods- og kreaturvogn (ej hvidmalet). Ombygget 1925 fra almindelig Q-vogn. Ophugget 1958.

LB IC 250-253: Bundflade 16,4 kvm. Hvidmalede indtil 1930. Indtil 1926 I 71-74. Ophugget 1962.

SB I 101-125: Bundflade 16,8 kvm. Alle var oprindeligt hvidmalede.

På Langelandsbanen og Skagensbanen har disse vogne højst sandsynlig været beregnet til fisketransport, og Kalvehavebanens vogn har både karakter af

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	bremse	bemærkninger
KB	Q 142	1897	Scandia	10,0	S	Fra ca. 1925 L,S,EB
SKRJ	I 21-22	1912	Scandia	12,5	L, H	VL, EL, senere TL, H
HH	I 81	1913	Arlöf	12,5	L, H	Oprindelig RKB I 31-32 EL, Senere I 281. Fra 1942 HP I 190, last 15 t og TL, H, EL

DSB	litra/nummer	ømlitr.	ømlitr.	udrangeret
IG	19710-19763			fra 1945
IG	19764-19799	fra 1931 IGK		fra 1945
IG	19800-20000	fra 1922 IGK		fra 1945
IV	20001-20037	fra 1922 IVK	fra 1944 IGK	fra 1945
IV	20038	fra 1922 IVK	fra 1926 IVO	1960
IV	20039-20057	fra 1922 IVK	fra 1945 IGK	fra 1945
IV	20058-20059	fra 1922 IVK	fra 1936 IVO	fra 195?
IV	20060	fra 1922 IVK	fra 1926 IVO	1960
IV	20061-20200	fra 1922 IVK	fra 1945 IGK	eller udrang.
IV	20201-20214	fra 1921 IVK	fra 1945 IGK	eller udrang.
IV	20215-20235			fra 1945
IV	20236-20260	fra 1937 IVM	fra 1946 enkelte ombygget	
IV	20261-20313	fra 1928 IVB	fra 1945 IGV eller udrang.	
			fra 1932 IVK	
			fra 1945 IGV	eller udrang.



gradvis frem til 1916). IGK og IVK fik ekstra jalousier ved gulvet omkring 1932. De fleste IVK fik efter 1945 fjernet varmeledningen og trykluftbremser og fik nyt litra IGK. IVO havde opklappelige hylder til osteproport. En stor del af IV-vognene var påmalet "Mælkevogn"; denne påskrift forsvandt mellem 1931 og 1937. Alle vognene var brunmalede ved leveringen (på nær nogle få), hvidmaling skete gradvis og synes at være afsluttet omkring 1916. IVK og IGK var påmalet "Kødvogn", IVO "Ostevogn".

Bremseudstyr, varmeledning m.m.: Data fra materielportegnelsen 1933 er anvendt nedenfor og suppleret med den sidste situation fra 1945, hvor vacuumudstyret er fjernet.

IG 19710-19763: B, H, VL, fra 1945 TL, H.  
 IGK 19764-19799: B, H, VL, fra 1945 TL, H.  
 IGK 19000-20000: L, H, VL, fra 1945 TL, H.  
 IVK 20001-20090: B, TB(Kp), S, VL (TB fra 1909/12), fra 1945 TL, RS, VL.  
 IVO (4 vogne): B, TB(Kp), S, VL (TB fra 1909/12), fra 1945 TB(Kp), RS.  
 IVK 20091-20214: B, TL, S, VL, fra 1945 TL, RS, VL.  
 IV 20215-20260: B, S, VL, fra 1945 TL, RS.  
 IVK 20261-20313: B, TB(Kp), S,

VL (TB fra 1928/31), fra 1945 TB(Kp), RS, VL, fra ca. 1950 TL, RS.

### 1909, LUKKEDE GODSVOGNE MED SKYDEDØRE

Randers-Hadsund Jernbane anskaffede 1909-10 otte lukkede godsvoerne med skydedøre. Dørens udformning på de tilbageværende vogne viste, at der oprindeligt var vinduer i dørene, og vognene har således været en art stykgods- og reservepakvogne. Vognene benævntes F 11-18 og havde alle håndbremse. Yderligere én vogn, H 10, var leveret på samme tidspunkt; den havde skruebremse med en bremsekupe i den ene ende, men svarede ellers til F 11-18. H 10's bremsekupe blev senere inddraget og skruebremsen flyttet til en åben platform på gavlen, og samtidig omdøbtes vognen til F 10.

To vogne af helt samme type som Hadsundbanens blev i 1948 bygget af Gribskovbanen ved anvendelse af undervognene fra to af Helsingebanens sidste personvogne. GDS' vogne var sorte (RHJ's brune), havde læsselem og trykluftbremse, akselafstand 3600 mm, total længde 8090 mm.

RHJ's vogne blev efterhånden ophugget, senest ved banens lukning i 1968, og GDS' vogne blev udrangeret i begyndelsen af 1970'erne.

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	bdf	bremse	bemærkninger
RHJ	H 10	1910	Scandia	10,0	13,3	S	Senere F 10
RHJ	F 11-18	1909/10	Scandia	10,0	15,3	H	Senere TL, H
RHJ	F 10	1910	Scandia	10,0	15,3	TL,R,S	Omygget fra H 10
GDS	D 55-56	1897/98	Scandia	4,0		TB(G),R,S	oprindelig personvogne KHB L 2-3. Omygget 1948

### 1915, LUKKEDE GODSVOGNE MED SKYDEDØRE

Under første verdenskrig rådede en mærkbar vognmangel. På Sydfyn gjorde man en større indsats for at klare problemet: På egne værksteder fremstillede man en række "lukkede pakvogne" (stykgodsvoerne) med U-

jernsstolper og skydedøre, i to varianter: Med håndbremse, og med skruebremse i bremsekupe. Fælles for begge var en kombineret læsse- og ventilationslem til højre i vognsiden. Tara varierede mellem 6900 og 8600 kg. JA-vognene med håndbremse havde bundflade 16,6 kvm, JC-vognene med skruebremse havde

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	bremse	bemærkninger
SFJ	JA 151-185	1915-26	SFJ	7,5	H	170 hvidmalet. Senere TL, H, 156, 159, 161 og 163 udlejet fra ca. 1942. 181-185 udlejet fra 1929.
SFJ	JC 217-226	1915	SFJ	10,0	L, S	VL. Senere TL, S. (217-220 TB(Hikg), S. 218-220 hvidmalede

#### Supplerende oplysninger

JA 151-158, 160-165 og 171-180 blev i 1949 DSB HA 36805-824  
 JC 217, 221-226 blev i 1949 til DSB HA 36832-838  
 JC 219-220 blev i 1949 til DSB IGK 20321-322  
 JA 181-185 og 159, 163, 156, 159 udlejet til Albani-Bryggerierne som ZB 509251-259, fra 1949 DSB ZB 99691-699. ZB 99691-697 var ombygget med fløjdøre. ZB 99698-699 blev i 1957 ombygget til QD 24085-086, og ZB 99693 blev ombygget til QD 24087.

bundflade 17,5 kvm.

9 af vognene blev omdannet til ølvogne litra ZB. 7 af dem var blevet ombygget med fløjdøre. Tre af dem blev i 1957 omdannet til lukkede godsvoerne litra QD, typiske ved at mangle ventilationsindretninger. To af QD-vognene (24085-86) med skydedøre fik derfor nøjagtig samme udseende som HA 36814, der også manglede ventilationsindretninger!

### 1916, BÆNKEVOGNE MED SKYDEDØRE

Ved Hornbækbanens forlængelse til Gilleleje i 1916 indkøbtes 4 gods- og bænkevogne Q 3-6 med ekstra højt til loftet og store sidelemme. Vognene blev anvendt hyppigt og blev efterhånden modificeret på forskellig måde. Q 4 var i en meget kort periode i 1920 omdannet til motorvogn (se SIGNALPOSTEN, 10. årgang (1974) nummer 6, side 218), og det er måske samme vogn, der optræder som bivogn for Hornbækbanens dampvogn på det her viste foto (med postrum?) og på et postkort fra 1930 med kloset bag et vindue med hvide ruder (se Hornbækbanen på postkort, P. Thomassen 1980, side 11).

DSB købte i 1939 Q 4 og 6 og ombyggede dem til almindelige QG-vogne. Det må have været nødvendigt både at sænke taget, udskifte fjedrene og ombygge vognsiderne.

bane	nummer	last	tara	bremse
HHGB	Q 3-6	12,5	7,0	L, H

### 1937, HVIDMALEDE VOGNE MED FLØJDØRE (OMBYGNING)

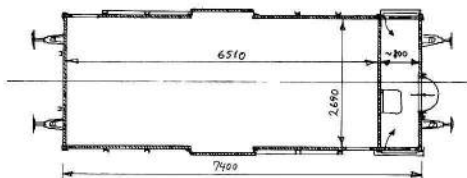
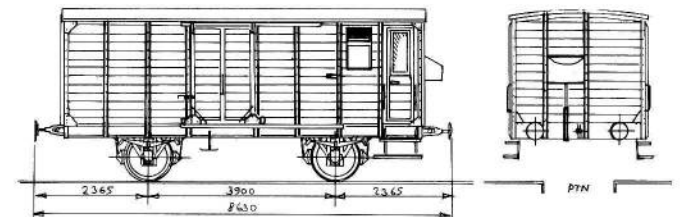
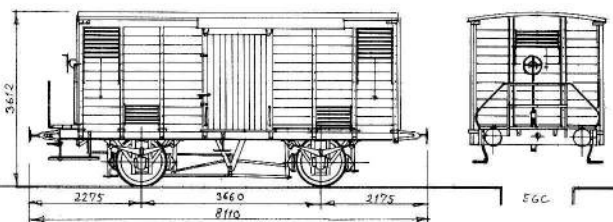
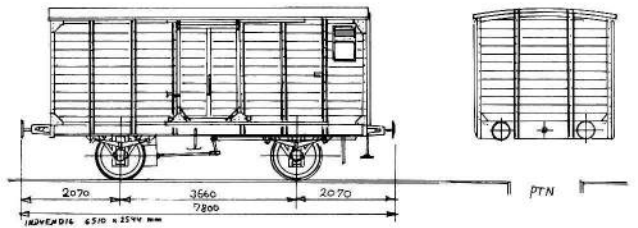
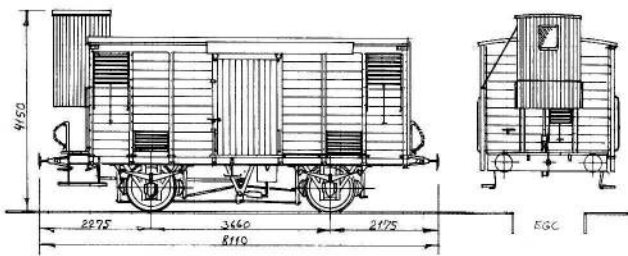
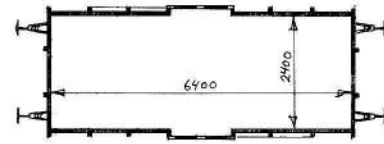
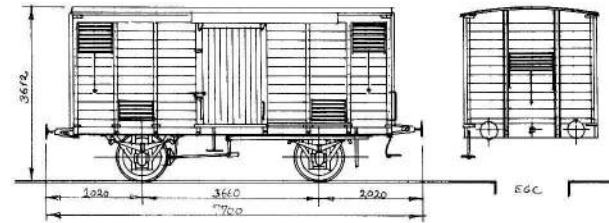
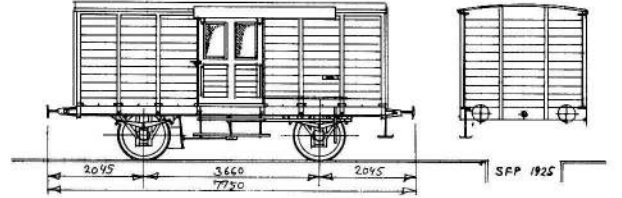
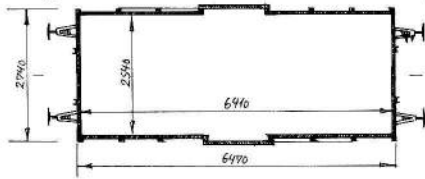
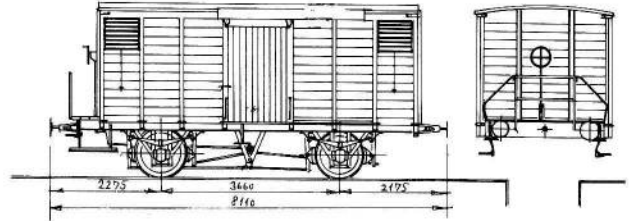
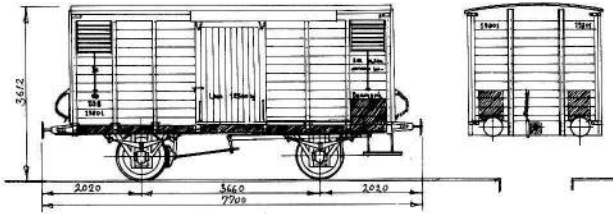
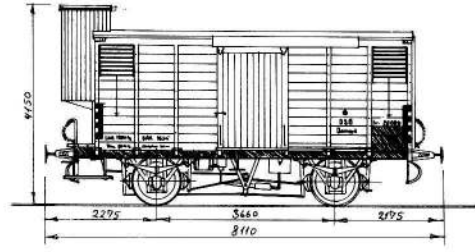
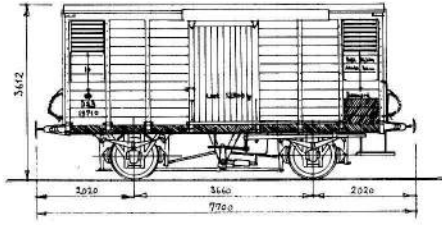
Pludseligt behov for hvidmalede vogne blev i tidens løb afhjulpet på forskellige måder, blandt andet ved at forsyne almindelige lukkede vogne med ekstra isolation og eventuelt mere tætsluttende døre.

Tekst til tegninger side 88:

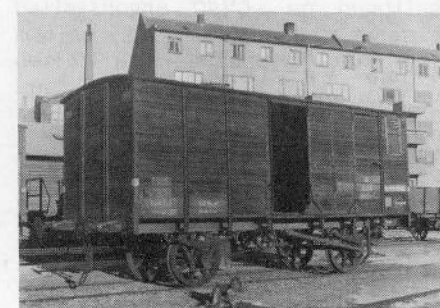
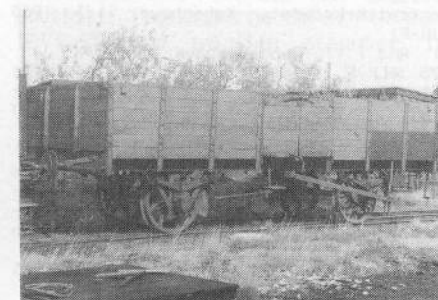
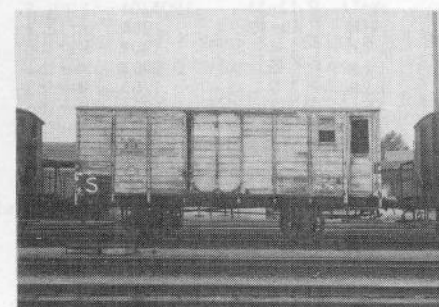
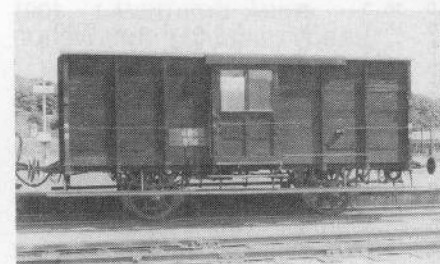
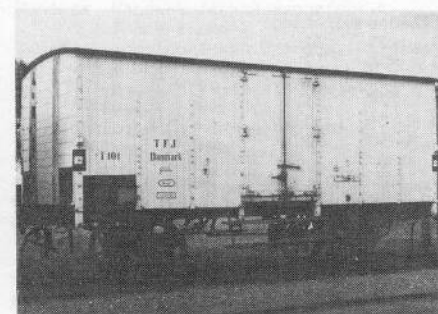
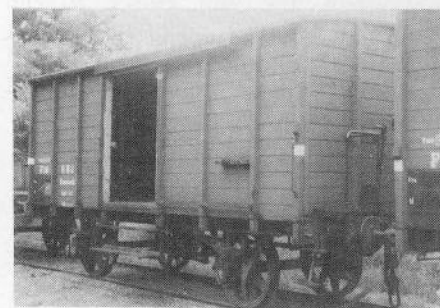
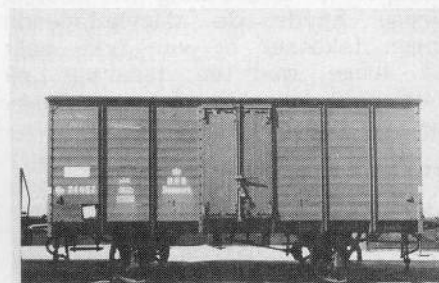
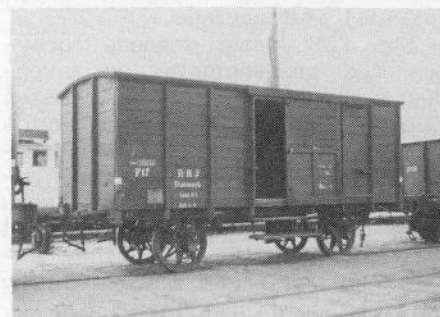
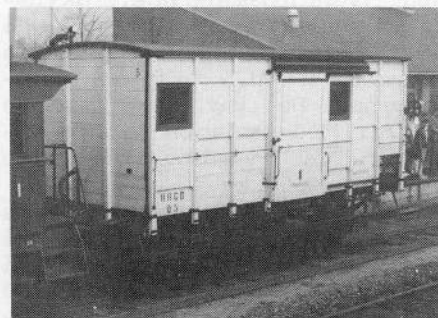
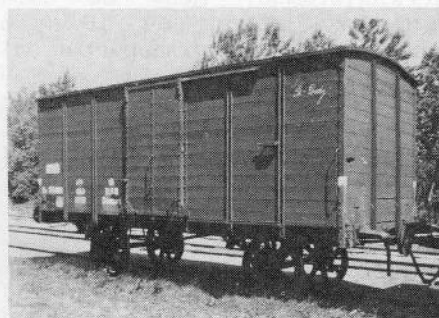
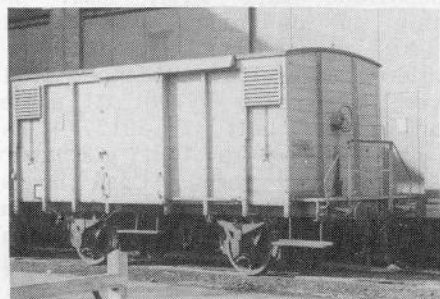
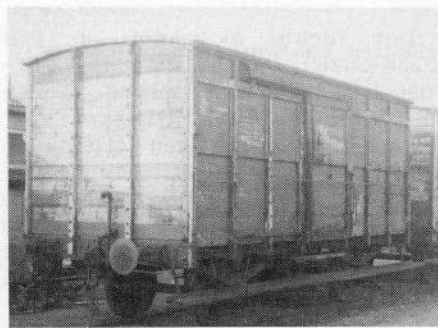
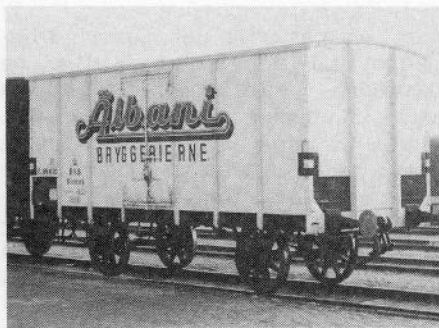
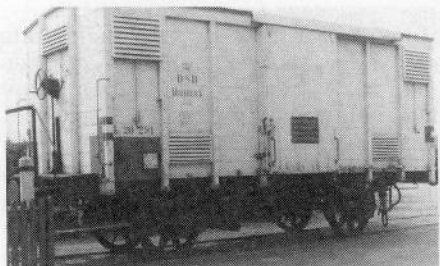
Tegningsnummerering:

1	6
2	7
3	8
4	
5	

- IG 19710-763 i oprindelig udformning med vacuumbremse og håndbremse
- IG 19800-20000 i oprindelig udformning før montering af ekstra jalousier
- IGK 19764-20000 i sidste udgave med trykluftledning
- IVK 20091-20214 med vacuumbremse, trykluftledning og ekstra jalousier
- IVK 20001-20214 efter 1945 med trykluftledning og rangerskruebremse
- IVO 20060 m.fl. med vacuum- og trykluftbremse omkring 1920. IV 20215-20235 efter 1945 med trykluftledning og rangerskruebremse
- RHJ F 11-18 i oprindelig skikkelse
- SFJ JA 151-185 og JC 217-226 i oprindelig udformning







Det første eksempel er IVM 20236-20260, ombygget fra IV-vogne med samme numre. Disse 25 vogne havde tidligere kørt som mælkevogne, men tilsyneladende blev sundhedsmyndighedernes krav til mælkevogne skærpet, og en ombygning skete i 1937: Væggene blev forsynet med en udvendig beklædning i plan med stolperne, og det opståede mellemrum blev udfyldt med isolationsmateriale. Skydedørene blev erstattet med de mere tætte fløj-døre, og der kom iskasser til 0,3 t is på gavlvæggene. De var ikke synlige udefra. Med isolation og bremseudstyr var vognene ret tunge med tara 9500 kg.

De ombyggede vogne fik litra IVM ("M"="mælk") og typen må have været vellykket, for i årene 1938-56 ombyggede DSB 150 19,0 kvm QR-vogne på samme måde til IB-vogne. Ombygningen fra QR til IB var en smule enklere, da QR-vognene havde fløj-døre i forvejen.

IVM-vognene var påmalet "Mælkevogn" med store bogsta-

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	bremse	bemærkninger
DSB	IVM 20236-60	1901 1937	Scandia ombyg.	12,5	B, S	VL. Islast 0,3 t. Fra 1943 B,TL,S,VL, senere TL,RS,VL
TFJ	I 101-103	1904/14	Vulcan Scandia	12,5	101.TL,H 102-03,TL,RS	103 påmalet "Kødvogn"

Tekster til fotos side 89:

Billednummerering:

19	25	31
20	26	32
21	27	33
22	28	34
23	29	35
24	30	36

19. IG 20291 (1902, Scandia) ex IVK ex IVB: "Kun til befordring af margarine mellem Sønderborg H station og Fåborg station over Mommark". Fåborg, 21/7 1961 (JB-P)

20. Specialvogn 468 ex værkstedsvogn for maskintjenesten nr. 8, ombygget 1958 fra IV 24459, ombygget 1946 fra IVM 20237, ombygget 1937 fra IV med samme nummer. Centralværkstedet, København 11/3 1965 (JB-P)

21. RHJ F 17, Randers havn, 1960 (MC)

22. RHJ F 10 efter ombygning fra H 10, der havde dør til bremsekupeen i det smalle felt til højre. Randers P. 8/7 1965

23. GDS D 56. Hillerød 5/8 1961

24. DSB HA 36808 ex SFJ JA 154. De fleste af vognene så således ud ved DSB's overtagelse. Kun HA 36814 manglede ventilationsarrangementet, var rødbrun og magen til QD 24086!

25. DSB ZB 99692 i Vordingborg, juli 1965 (NK)

26. QD 24086 ex ZB 99699, Martofte, juli 1960 (MC)

27. QD 24087 ex ZB 99693 ex JA 183 (PT)

28. HA 36838 ex JC 226. Det oprindelige nummer ses stadig på gavlen.

29. IGK 20322 ex JC 219. På hjørnerne ses endnu rester af mærkning for trykluftbremse (G). Langå, 18/7 1962 (PT)

30. SFJ ZB 509255, restaureret med oprindelig tekst, Odense 17/4 1988

31. HHGB Q 3 med Q 5 i baggrunden. Begge vogne har tilsyneladende været hvidmalede. Grønnehave, 15/11 1964.

32. HHGB Q 5, restaureret af ØSJK.

33. IVM 20238, ud rangeret 1958 (JS)

34. TFJ I 101 i Fjerritslev, 13/7 1966 (NK)

35. AB PL 11. Amagerbro 20/9 1964 (JB-P)

36. AHB PC 2673. April 1959 (MC)

ver, en påskrift der senere blev ændret til det mere alsidige og beskedne "Kølevogn". Sammen med IS-vognene (se Jernbanemateriel 2, side 24) og IB-vognene blev de reserveret bacontransport, sikkert fortrinsvis i retning mod Esbjerg. IS- og IVM-vognene forsvandt dog snart igen fra denne trafik: IS-vognene på grund af alder, IVM-vognene på grund af størrelsen og manglende trykluftbremse, mens de 19,0 kvm trykluftbremse IB-vogne fortsatte i bacontransporten til midt i 1960'erne.

Nogle få IVM-vogne blev ført tilbage til det oprindelige udseende som IV-vogne, men med nye numre, andre blev blot om-litreret, og de fleste blev ud-rangeret.

TFJ ombyggede 3 Q-vogne (96, 92, 53) i 1949-51 efter samme recept. I modsætning til DSB's vogne havde de tilsyneladende ingen iskasser og var ikke helt så tunge med en taravægt på 7400-7700 kg. Alle 3 vogne fandtes til banens lukning i 1969.

## ÅBNE GODSVOGNE

Sammen med de 16,3 kvm lukkede godsvogne blev der som regel leveret åbne vogne med en bundflade på 18 kvm. Det var derfor meget få åbne vogne, der

blev bygget med en bundflade svarende til de lukkede vognes (på 16,3 kvm), men typen blev dog relativt godt repræsenteret ved privatbanerne.

## 1896. ÅBNE LAVSIDEDE GODSVOGNE

I Jernbanemateriel 2, side 14, er omtalt de første åbne vogne med akselafstand 3,66 m og bundflade 15,1 kvm, samt på side 17 de næste vogne med samme dimensioner, men lidt solidere udførelse. Sådanne 15,1 kvm vogne blev bygget til nogle privatbaner helt til 1912, mens DSB allerede fra 1891 gik over til 18 kvm vogne. Også nogle privatbaner fandt 15 kvm vognen for lille, og der blev derfor fra 1897 bygget en del vogne med bundflade fra 16,0 til 16,4 kvm, karakteristiske ved deres U-jernstolper og en anden type lukketøj ved gavlene.

Hos KSB kunne vognene forsynes med presenningtag og anvendes som bænkevogne. Ved næsten alle de implicerede baner havde vognene beslag til tømmerskamler (vrideskamler), hvilket synes at være årsag til at denne type nogle steder blev anskaffet samtidig med 18 kvm-vogne. Lastevnen varierede mellem 10 og 12,5 t, tara omkring 5500 kg. Relativt få vogne havde skruebremse.

En af RHJ's vogne blev ombygget til lukket godsvogn.

AHB's vogne havde T-jernstolper.

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	bdf1	bremse	bemærkninger
AB	PL 10-11	1907	Scandia	12,5	16,3	H	
AHB	PC 2671-72	1899	Maribo	12,5	16,2	S	T-stolper
AHB	PC 2673-78	1899/00	Sc, Mb	12,5	16,2	H	T-stolper
AHJ	PC 4701-05	1900	Scandia	12,5	16,4	H	oprindelig PF
AHTJ	P 1-4	1900/02	Maribo?	10,0	16,2	H	3,8 m
AHTJ	P 13-14	1903/04	?	10,0	16,3	H	
AHTJ	P 15-19	1904	Arlöf?	10,0	16,1	H	3,8 m; l.o.p. 8010
ETJ	P 1-4	1901	Maribo	12,5	16,0	H	) 3,8 m,
ETJ	P 5-6	1903	Maribo	12,5	16,3	S	) l.o.p.
ETJ	P 7-9	1903	Maribo	12,5	16,3	H	) 7700 mm
FFJ	PA 601	1896	Maribo	7,5	16,4	S	vognsider 770 mm
FFJ	PA 602-12	1896/97	Maribo	7,5	16,4	H	vognsider 770 mm
FFJ	P 616-23	1899	Scandia	10,0	16,4	H	vognsider 725 mm
FFJ	PB 771	1899	Scandia	10,0	16,2	S	vognsider 725 mm
FFJ	PB 772-80	1899	Scandia	10,0	16,2	H	vognsider 725 mm
	(PB er ballastvogne med aftagelige sider)						
HHJ	P 141-44	1905	Scandia	10,0	16,3	H	
HFHJ	P 201-04	1896	Maribo	7,5	16,3	H	oprindelig P 1-4
HOJ	I 101-04	1904	Scandia	12,5	16,3	H	"Tømmervogne", fra 1952 P 479-82
KSB	P 201-04 206-09 211-12	1906	Scandia	12,5	16,3	H	) 3,66 m. 1948 til )DSB PC 27356- )27395
OHJ	P 421-28	1899	Maribo	12,5	16,0	H	3,66 m
OKMJ	PA 1575-78	1900	Belgien	7,5	16,4	H	3,7 m, l.o.p. 7,85 m
OKMJ	PA 1581-85	1901/02	Maribo	7,5	16,0	H	3,8 m, l.o.p. 7,7 m
HTJ	P 121-22	1900	Maribo	12,5	16,0	H	3,66 m
RHJ	P 6-12	1903	Scandia	10,0	16,3	H	3,66 m
RHJ	P 13-15	1909	Scandia	10,0	16,3	S	3,66 m. 13 omb. F 21
RHJ	P 16-18	1914	Scandia	10,0	16,3	H	3,66 m
RGJ	P 101-02	1911	Scandia	12,5	16,3	S	) DSB
RGJ	P 111-15	1911	Scandia	12,5	16,3	H	) 26668-26674
SKRJ	P 31-33	1912/13	Sc Arl	12,5	16,3	H	33 ex K 41, omb. 1924
SNNB	PJ 154, ) 156-158)	1910	Scandia	12,5	16,4	H	opr. litra NJ
TFJ	P 1-5	1904	Maribo	10,0	16,2	H	3,66 m, l.o.p. 7,7 m
VNJ	P 64-66	1903	Maribo	10,0	16,1	H	3,8 m, l.o.p. 7,7 m ex T 1-3, omb. 1909



Enkelte vogne solgtes til DSB ca. 1940 og fik her numrene PC 26658-26674. De var bygget 1905-11 af Scandia og kom fra KSB og RGGJ.

### 1897, ÅBNE LAVSIDEDE GODSVOGNE

Svarende til de åbne 15,1 kvm vogne (Jernbanemateriel 2, side 17) blev der til SNB leveret et antal vogne med samme bundfla-

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	bdf1	bremse	bemærkninger
SNB	PB 673, 679 681-684	1897	Scandia	10,0	15,1	H	DSB PC 27232-235, 27237-240 med TL, H
SNB	PB 660, 670 680	1897/01	Scandia Malign.	10,0	16,9	S	DSB PC 27231, 27236 med TB (Hikg), H
NFJ	PC 211-221	1906/09	Scandia	12,5	15,1	H	
NFJ	PCR 222-23	1909	Scandia	12,5	15,1	S	

### 1901, ÅBNE HØJSIDEDE GODS- & KREATURVOGNE

Åbne højsidede vogne med presenningbom, fortrinsvis bestemt for kreaturtransporter, havde som regel en bundflade mellem 11 og 14 kvm hos DSB (bygget 1862-89) og mellem 11 og 15 kvm ved privatbanerne (bygget 1876-ca. 1905). Nogle få vogne havde en bundflade på over 16 kvm - 1 fra RKB og 8 fra AHTJ.

RKB K 41 var bygget 1912(?) af Arlöf med samme undervogn som P-vognene fra 1896 ff. Såvidt vides var der almindelig presenningbom, der hvilede på de spidse gavle. I 1924 blev vognen savet ned til almindelig

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	bdf1	bremse	bemærkninger
RKB	K 41	1912?	Arlöf	12,5	16,3	H	1924 SKRJ P 33
HAI	K 3-5	1901	Scandia	10,0	16,3	H	3-4 i 1905 Q 121-122 5 i 1906 K 208, i 1917 Q 133
HAI	K 6-10	1904	Arlöf	10,0	16,1	H	1905-06 Q 114-116, og 119-120

### 1901, LAVSIDEDE ÅBNE GODSVOGNE (BALLASTVOGNE)

Betegnelsen "ballastvogne" eller "grusvogne" dækkede tidligere altid over åbne vogne med lave sider, delt i 2-3 stykker og hængslet under bunden, således at de kunne klappes ned. Normalt havde sådanne vogne litra T, men netop ved de her omtalte vogne var konsekvent anvendt litra P. De fleste danske ballastvogne havde en bundflade mellem 17 og 18 kvm og skal derfor ikke behandles yderligere her.

Bane	nummer	bygget	fabrik	last	bdf1	bremse	bemærkninger
ETJ	PA 10-11	1907	Scandia	10,0	16,0	S	
ETJ	PA 12-16	1907	Scandia	10,0	16,0	H	
VNJ	T 1-3	1901	Maribo	10,0	16,1	H	fra 1909 omb. P 64-66
RGGJ	P 201	1911	Scandia	12,5	16,0	S	
RGGJ	P 211-13	1911	Scandia	12,5	16,0	H	
VGJ	PB 111-112	1902	Maribo	7,5	15,2	H	

de, men med færre stolper. Denne arkitektur synes at hænge sammen med, at tyske åbne godsvogne fra den tid også havde 2 felter på hver side af dørene. Nogle år senere fik NFJ også vogne med færre stolper, og lidt lavere sider end SNB-vognene.

SNB's vogne med skruebremse var 155 mm bredere end vognene med håndbremse, og fik derfor større bundflade.

P-vognshøjde. Oplysningerne om denne vogn er iøvrigt højst usikre.

Hammelbanens K-vogne tilhørte den del af K-vognene, der havde så meget presenningstativ, at de endte med at have fast tag (mindre udgaver fandtes bl.a. hos VGJ). Forskellige stadier i udviklingen hos AHTJ er anskueliggjort i figurerne: Billedet af den fabriksnye K 10 viser presenningstativet, tegningen af Scandiavognen med fast tag og åbne sider ("overdækket lavsidede godsvogn") viser et mellemstadium, og sidste foto viser Arlöfvognen som "Q-vogn". Se også SIGNALPOSTEN, 13. årgang nummer 3, 1977.

ETJ's vogne var nærmest små udgaver af DSB's tilsvarende. RGGJ's vogne var af samme størrelsesorden, men siderne var kun delt i 2 dele. Alle 4 RGGJ-vogne kørte siden 1920 permanent med vognsiderne forhøjet med brædder indsat i opragende U- eller I-jern, se fx SIGNALPOSTEN 14. årgang, nummer 1. VGJ's vogne synes at have haft faste sider med T-stolper. Vognene blev udrangeret af DSB ca. 1922, og deres videre skæbne kendes ikke. Data om VNJ's vogne er lidt usikre, da der vistnok ikke kendes fotos af dem.

### Forkortelser

#### 1: Oplysninger og fotografiers oprindelse

DJK	Dansk Jernbane Klubs arkiv
DSB	DSB's driftsmaterielfortegnelser
HGA	Hans Gram Alkjær
Jb.mus	DSB Jernbanemuseum, København
JGC	J. Guldbæk Christensen
JS	Jernbanehistorisk Selskab
LVN	Lars Viinholt-Nielsen
MC	N.E.Munch Christensen
NFJ	Nordfynske Jernbaners værksted
NK	Niels Krøyer
PT	P. Thomassen
SAG	S.A. Guldvang
SFP	Skematisk fortegnelse over privatbanevogne

#### 2: Bremse, varme og lys m.m.

B	Vacuumbremse
L	Vacuuledning
TB	Trykluftbremse
TL	Trykluftledning
S	Skruebremse i hus eller kupe
RS	Rangerskruebremse, åben platform
H	Håndbremse
V	Vægtstangsbremse
VL	Dampvarmeledning
EL	Ledning for elektrisk lys
EB	Elektriske lamper
Z	Tyske slutsignalholdere

#### 3: Vognenes byggesteder

APB	Aalborg Privatbaners værksted
Ar	Jydsk-Fyenske Statsbaners værksteder i Århus
Arlöf	AB Arlöfs Mekaniska Verkstad & Waggonfabrik, Arlöv
Breslau	Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau, Breslau (også forkortet "Br")
Bruxelles	Les Ateliers Metallurgiques, Bruxelles (også "Brx")
Gloucester	Gloucester Waggon Co, Gloucester ("G1")
Herbrand	P. Herbrand & Co, Köln-Ehrenfeld ("Hb")
Hawa	Hannoversche Waggonfabrik AG, Hannover (Hw")
Vulcan	Vulcan, Maribo ("Mb")
Randers	Randers Jernbanevognfabrik, Randers (Rd")
Scandia	Vognfabrikken Scandia, Randers ("Sc")
SFJ	Sydfyenske Jernbaneselskabs værksteder, Odense
Wagenbau	Eisenbahn-Wagenbau-Anstalt, Hamburg (Wb")

Forkortelserne i "" er anvendt i "stamtræet" over DSB's Q-vogne i "Jernbanemateriel" 3.

Hermed blev historien om den danske 16,3 kvm-godsvogn afsluttet. Tegningerne blev lavet i 1974-75, og teksten stammer fra samme periode, og er ikke ændret væsentligt siden. Jeg håber derfor, at læserne vil bære over med de uundgåelige fejl.

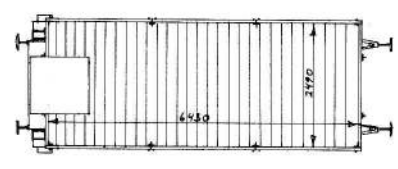
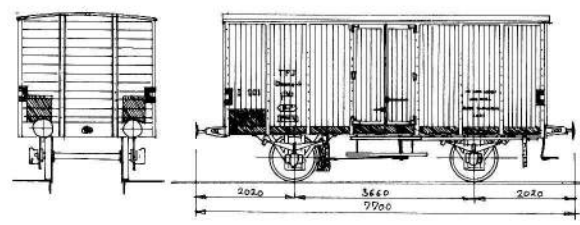
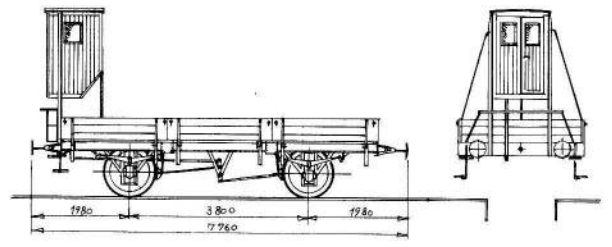
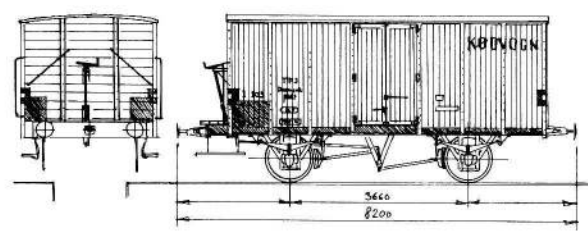
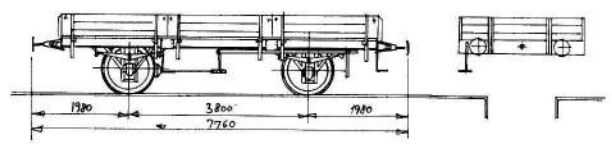
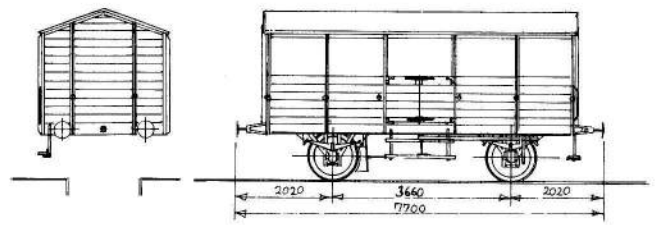
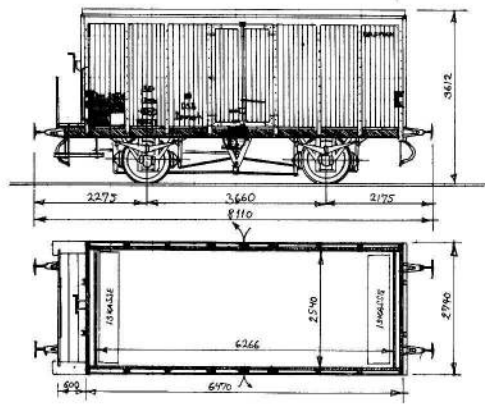
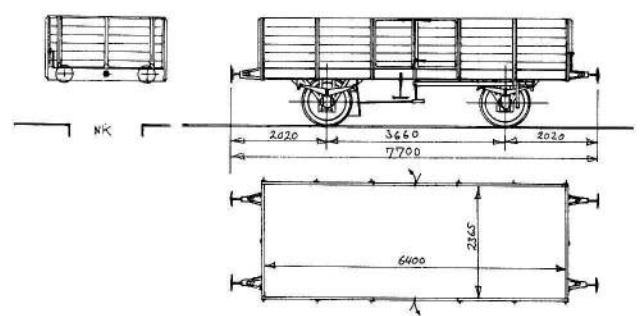
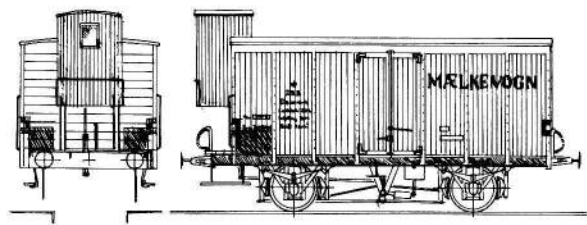
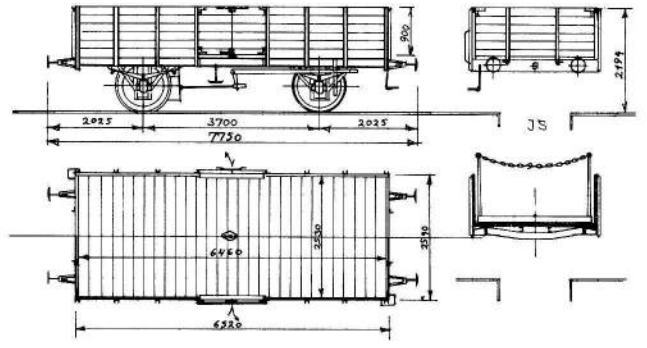
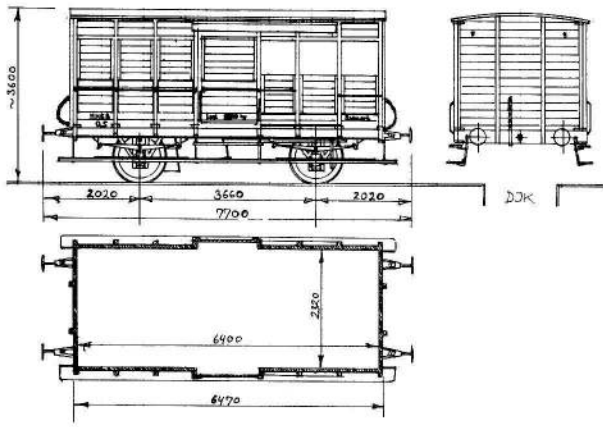
### Jens Bruun-Petersen

Tekst til tegninger side 92:

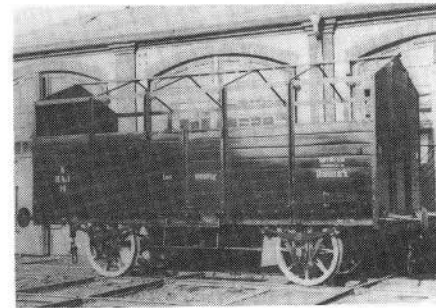
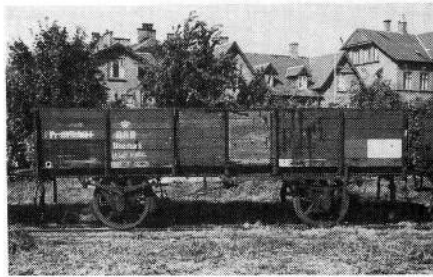
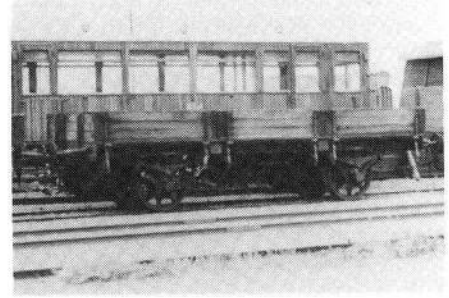
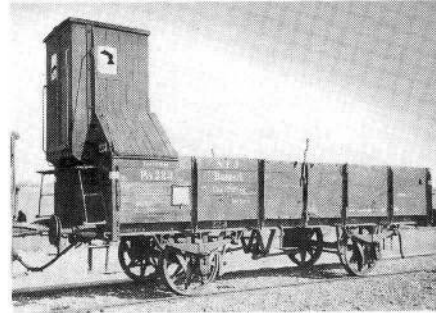
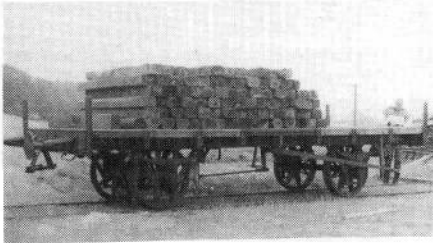
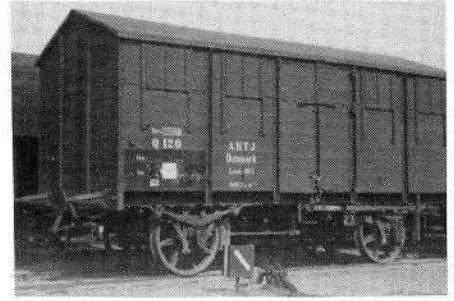
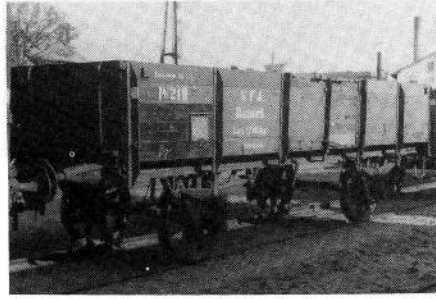
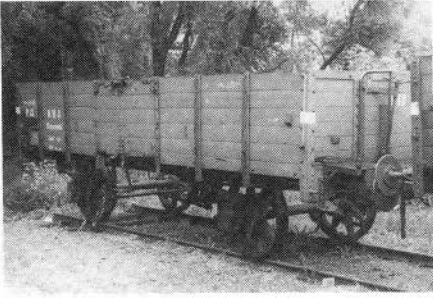
Tegningsnummerering:

1	4
2	5
3	6
	7

1. HHGB Q 3-6
2. IVM som mælkevogn ca. 1940 (øverst) og som baconvogn ca. 1950 (nederst)
3. TFJ I 102-103 (øverst) og I 101
4. Den "store PC-vogn" med vrideskammel til langttømmertransport
5. SNB PB 673-679, 681-684. De tre øvrige PB 660, 670 og 680 havde bremsehuse
6. HAI K 208 med tag, men med åbne sider
7. ETJ PA 10-11 (nederst) og PA 12-16 og VNJ T 1-3 (øverst)

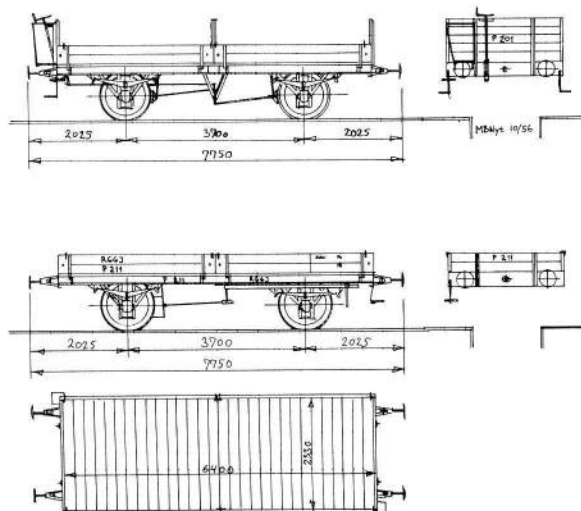






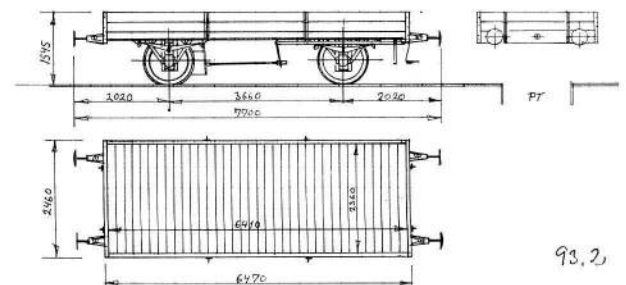
## Billednummerering:

37	40	43
38	41	44
39	42	45



Herover:  
 RGGJ P 201 (øverst) og P 211-13 (nederst)  
 i begge tilfælde vist uden de løse kæp-  
 skinner

Til højre:  
 VGJ PB 111-112 med faste sider



# KLUBNYT

## MODELJERNBANEKLUBBEN "GUDENÅEN", RANDERS

I week-enden den 14. og 15. august 1993 holder DSB-museums-tog åbent-hus ude i remisen i Randers. Vi holder åbent lørdag eftermiddag, hvor vi fremviser vores større modelbaneanlæg, og tillader os at tage en beskedent entre på 5 kr. pr. person.

Vi vil på denne måde forsøge at fremvise vores anlæg for et større publikum, idet man nok må regne med, at der kommer en del personer til arrangementet ude i remisen. Vi vil køre med forskelligt dansk materiel, både hjemmebygget og færdigkøbt. Vi vil også forsøge at demonstrere hvordan kørslen på anlægget afvikles, men er også altid åben for en snak om ting, som vækker de besøgendes specielle interesse.

Derudover deltager vi også ude i remisen med et mindre udstillingsanlæg, hvorpå der vil være bygningsmodeller fra Randers, samt bl.a. modeller af rullende materiel fra Randers-Hadsund Jernbane.

Vel mødt

"GUDENÅEN"

## MODELJERNBANEKLUBBEN H0 AALBORG

Modeljernbaneklubben H0, Aalborg har nu eksisteret i over 25 år og var fra starten opbygget efter et tysk forbillede på grund af datidens udvalgt i materiel. Med tiden og især indenfor de sidste år er det sket en stor udvikling i dansk materiel og tilbehør, både som færdige modeller og som byggesæt. Dette har betydet, at interessen samt

mulighederne for at køre efter dansk forbillede er blevet større.

I forbindelse med en hobby-udstilling i efteråret '92, prøvede vi kræfter med et lille dansk anlæg, som blev opbygget over en model af jernbanebroen mellem Aalborg og Nørresundby. Dette projekt gav os yderligere inspiration til at "fordanske" vort anlæg. Dette har nu resulteret i, at det på den ordinære generalforsamling i februar '93 blev besluttet, at det nuværende anlæg over en periode skal ombygges til et dansk anlæg. Det nye anlæg vil tage udgangspunkt i lokale forhold og periodemæssigt vil vi dække tiden fra 1950 til først i 1970-erne. Ombygningen bliver planlagt i faser således, at det er muligt at opretholde kørslen på en del af anlægget i ombygningsperioden.

De nuværende planer tager udgangspunkt i en model af Aalborg station (før ombygningen) hvorfra et dobbeltspor går til Svenstrup J og videre til en endestation Åhus. Fra Åhus er der forbindelse til en skjult opstillingsrist som skal illudere "det store udland", og der kan således blive brug for noget af vort tyske materiel til denne trafik. Fra Aalborg udgår et enkelt spor via jernbanebroen til en lille landstation (Kvissel) og videre til endestationen Frederikshavn. Privatbanen vil blive baseret på APB og fra Aalborg vil der komme en strækning (AHJ) til en endestation som spormæssigt nok vil ligne Sæby. Fra Svenstrup J vil strækningen (AHB) afgrene men straks efter forsvinde til en skjult rist. Lige efter jernbanebroen vil en strækning (FFJ) afgrene og have forbindelse til den samme rist. Dette arrangement vil sikre, at man kan få alle tog (DSB og APB) til og fra Aalborg station med i en køreplan.

Der vil eventuelt også blive plads til en kort privatbane fra Frederikshavn til Skagen, hvor

Skagen station vil blive placeret i vort værksted.

For nærmere oplysninger kontakt venligst Lars Nilsson (tlf. 98 37 88 17) eller Martin Jakobson (tlf. 98 13 53 77).

## NY JERNBANEKLUB

Der er startet en ny jernbane-klub på Amager; klubbens navn er **jernbaneklubben Amagerbanen**.

Klubbens formål er at forsøge at drive veteranbanedrift på den del, der er tilbage af den gamle Amagerbane. Klubben, som blev stiftet den 24/1 1993, forhandler med DSB om kørsel fra Amagerbro godsstation til Kastrup, da denne del af banen ikke mere bruges af DSB, men sporet er fortsat brugbart, og da ikke andre jernbaneclubber har meldt sig, vil jernbaneklubben Amagerbanen prøve, om det kan lade sig gøre med veteranog på Amager.

Klubben råder i øjeblikket over en Ardeltraktor, men prøver at skaffe noget mere at køre med. Og hvis alt går vel, skulle der køre tog på banen i år.

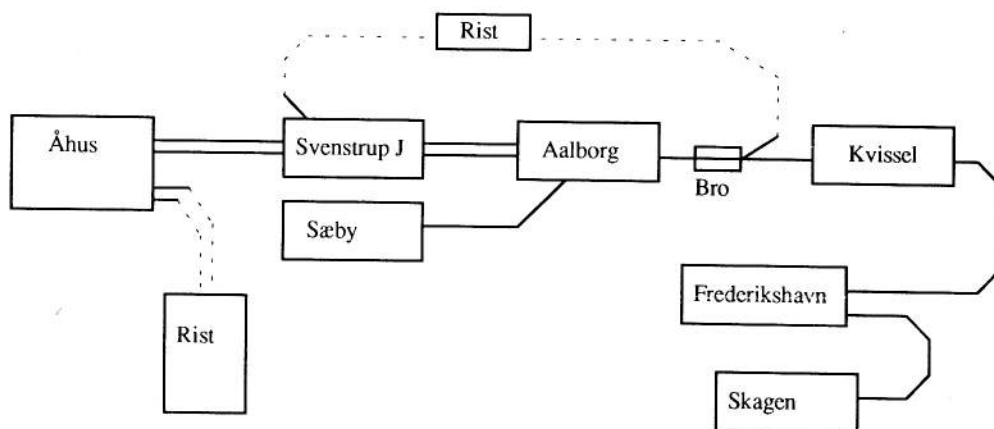
Hvis man ønsker at blive medlem af klubben, indsendes beløbet på postgiro: 5 84 10 38, Kim Hansen, Ørholmegade 9, 1. tv., 2200 København N.

Mærk girokort Amagerbanen.

Kontingent for et år andrager: En person, kr. 100,-, en familie kr. 150,-, Junior/pensionist kr. 50,-, forretning/virksomhed kr. 200,-.

## DANSK FÆRGEHISTORISK SELSKAB

Nogle vil måske kunne huske, at der i DR's "Kvit eller Dobbel"-udsendelser i foråret 1990 var en, der vandt 64.000 kr. for at svare rigtigt på syv færgespørgsmål, og at vinderen og dommeren aftalte at danne et "færehistorisk selskab". Som





sagt, så gjort, og den 20. april 1991 blev der afholdt stiftende generalforsamling i Dansk Færgehistorisk Selskab, der dengang talte ca. 60 medlemmer.

Ifølge vedtægterne er formålene:

- 1) at fremme kendskabet til og interessen for færgedrift,
- 2) At indsamle kildemateriale og billeder vedrørende færger og færgeruter, primært med tilknytning til Danmark, og at drive et færgehistorisk arkiv.
- 3) At fremme bevaringsplaner for karakteristiske færger.
- 4) At fremme udgivelsen af artikler, skrifter og bøger om færger og færgeruter.
- 5) At påpege færgeruternes kulturelle, sociale, økonomiske og teknologiske betydning for samfundet.

Det kunne lyde som en stor mundfuld, men nu hvor selskabet er et par år gammelt og har nået et medlemstal på knap 300, er der ved at komme skred i tingene. Der er dannet nogle forskningsudvalg, som alle der har lyst kan deltage i, og et bevaringsudvalg er ligeledes kommet på benene og er begyndt at arbejde, først og fremmest ved at påpege den manglende danske færgebevaring overfor Kulturministeriet.

Alle medlemmer modtager også det lille tidsskrift "Færgefarten" som kom noget uregelmæssigt i begyndelsen, men som nu gerne

skulle udkomme fire gange i år. Her er artikler om store og små færger i ind- og udland. Redaktionen har valgt at lægge vægt på høj tryk kvalitet fremfor et stort sidetal, så numrene er indtil videre på 16 sider. Hvis medlemstallet stiger, kommer der selvfølgelig flere sider. I modsætning til mange andre foreninger, bringes der ikke foreningsnyheder i bladet, så "Færgefarten" indeholder kun egentlige artikler.

I lighed med mange jernbanelubber holder DFS ca. 4 arrangementer årligt. Vi har været med på en af de sidste ture med NIELS KLIM, har sejlet Isefjorden rundt med Rørvigfærgen KORSHAGE, har besøgt Skibsteknisk Laboratorium og meget andet. Interessen er for alle slags færger fra de største til de mindste.

Kontingentet for 1993 er 120,- kr., dog slipper unge under 18 og pensionister med det halve. Foreninger, firmaer, institutioner m.v. må give 240,- kr.

Skulle du være blevet nysgerrig, er du velkommen til enten at melde dig ind eller bare få en lille færgesnak hos formanden Mogens Nørgaard Olesen, H.P. Christensensvej 18, 3300 Frederiksværk, tlf. 42 12 55 39.

Velkommen i Dansk Færgehistorisk Selskab!

**Thomas Nørgaard Olesen**

## DAGLYSSIGNALER

Trinbrætterne i Århus og Vejle forhandler nu metalstøbte baggrundsplader til daglyssignaler med både lanterneskygger og vinkelforstærkninger, i en meget flot og modelrigtig udførelse.

Signalerne fås både som hovedsignaler, fremskudte- og togvejssignaler (alt efter signaltype) med såvel gennemkørsangivelse som forgreningsangivelse.

Lyset i signalerne er tænkt udført med lysdioder med en diameter på 2,9 mm og er efter en lille tilretning af hullerne, lige til at trykke på plads, medens signalmasten limes på med to-komponentlim.

Der følger en vejledning med signalerne (baggrundpladerne) hvori kort omtales både signalernes opbygning, bemaling, anvendelse og farvekombination for signallysene. Endvidere omtales de elektriske formler for beregning af den formodstand, der skal benyttes ved brug af lysdioder til vort formål.

Endnu en gang må man konstatere, at det virker helt "ånds-svagt" at bruge det meste af en hobbyaften på at sidde og lave en sådan baggrundsplade, når den kan købes for fra 24,- til 36,- kr. alt efter type. Og så bliver den hjemmelavede måske ikke nær så pæn.

For de som eventuelt har ældre årgange af SIGNALPOSTEN, kan vi henvise til 17. årgang, nummer 3, der også omtaler bygning af daglyssignaler. Eventuelt kan ældre årgange lånes på biblioteket.

**E.V.P.**

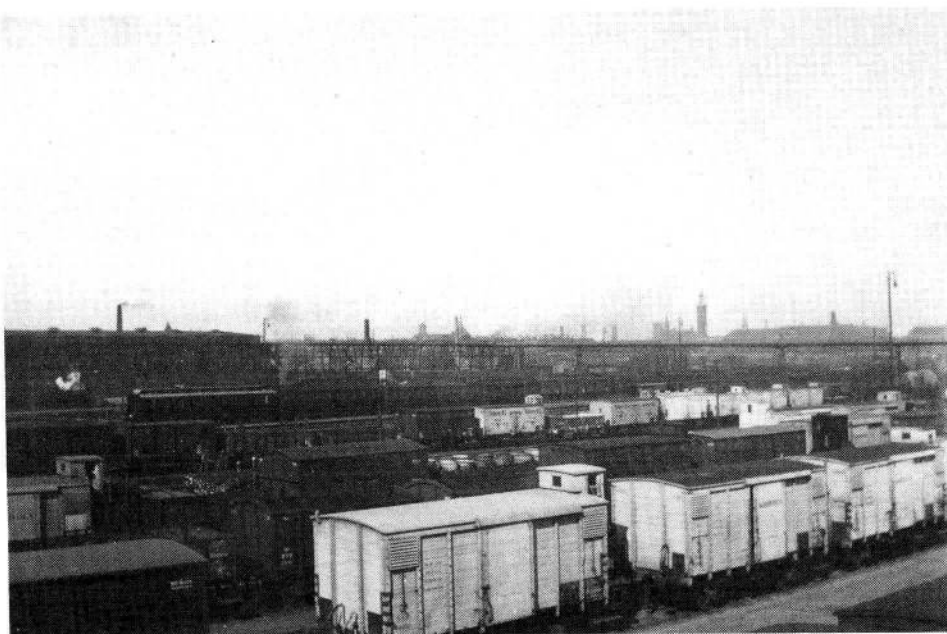
**OBS!!**

I tilslutning til vor - på læsende tidspunkt - afsluttede skriftlige auktion, er der kommet en "efternøler", således:

Vingehjulet - DSB Kommunikation - DSB-bladet, komplet 1943-1992. Fra 1943 til 1984 indbundet i smukt rødbrunt helbind (ialt 29 bind); resten er i løse numre.

Sælges for højeste antagelige bud, der skal sendes skriftligt til redaktionen - og senest den 1. juli 1993.

Der blev lige plads til endnu et foto til Jens Bruun-Petersens artikel om 16,3 kvm godsvogne. Her IVK 20030 (forrest) med trykluftbremse (G) - samt meget andet spændende! København G, 29/3 1929 (JS)



MODELJERNBANEKLUBBEN HØ  
 U/ 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!

Hermed præsenteres endnu et eksemplar af mit hjertebarn SIGNALPOSTEN, og i skrivende stund (påskedag) ser jeg ingen hindringer for en rettidig udsendelse af bladet.

Denne gang har jeg nemlig ikke haft specielle problemer under forarbejdet, så en gentagelse af "miraklerne" fra repromand og trykker bliver forhåbentlig ikke nødvendig. Iøvrigt vil jeg benytte lejligheden til at takke såvel Bargholz offset-reproduktion som Lantow & Co for de udførte små mirakler og det iøvrigt gode samarbejde.

Og så til den sædvanlige redegørelse for økonomien: Abonnent-tallet er pr. dags dato nået op på 718. Det tilsvarende tal i 1992 var 763. Nedgangen sammensættes af 9 nye abonnenter, 23 opsagte (eller kendte dødsfald) og så 31, som "bare" ikke har fornyet abonnementet.

Disse tal stemmer meget godt med mine "forventninger", som jeg beskrev i 28/4 i forbindelse med varslingen af abonnementsprisen. Og det betyder, at jeg formentlig har penge nok til at fremstille 48-sidede numre i resten af årgangen.

Derved formindskes mine evindelige pladsproblemer noget, men da den foreliggende stofmængde stadig "svulmer", er mine problemer med at få komponeret bladet tilfredsstillende så absolut ikke blevet mindre. Men der er jo heller ingen der siger, at det skal være let at være redaktør!

Jeg kunne selvfølgelig reducere illustrationsmængden, men det tør jeg ikke - dels af hensyn til læsernes reaktion og dels fordi jeg i størst muligt omfang ønsker at følge mine forfatteres intentioner på dette punkt.

I artiklen om 16,3 kvm godsvogne har jeg derfor benyttet det kunstgreb at alle tegninger bringes i målforhold 1:160 (spor N) - det sparer gevaldigt på pladsen, og interesserede HØ-folk må derfor opsøge en kopimaskine og forstørre tegningerne til 183%. Samtidig forlader jeg for denne ene gangs skyld mit ellers faste princip om, at billeder mindst skal gengives 2-spaltet. Årsagen er soleklar: De mange tegninger og fotos skal understøtte artiklens tekst, men vi har ikke råd til at udgive en bog!

Iøvrigt er jeg nogenlunde tilfreds med stofopdelingen omend jeg stadig må "spare" på Billedgalleriet - desværre.

Jeg får indimellem forespørgsler om muligheden for køb af "ægte" fotos (forstørrelser) af de i bladet benyttede fotos - og ofte for meget længe siden.

Selv om jeg gerne vil hjælpe på alle områder indenfor hobbyen, må jeg dog sige nej på dette område, idet jeg ikke kan afse ressourcer hertil. De fleste af de fotos, der bringes i SIGNALPOSTEN, er lånt fra forskellige kilder - og returneret efterfølgende, og vi har ikke negativer til disse. Skulle billedet stamme fra "en nær kilde" var der måske en mulighed, hvis ikke det kostede så megen tid at finde negativet frem og få fremstillet en enkelt kopi.

Desuden ville det blive en høj stykpris, som vi ikke ville bryde os om at forlange. Og endelig har jeg nogle enkelte gange tidligere hjulpet på dette område, men har - desværre - i to tilfælde ikke mødt samme interesse hos "den søgende", da de fremstillede kopier (og det var mange) skulle betales!

En lille kuriositet: Et par af vore svenske abonnenter opsagde abonnementet, fordi udgiften var steget "allt för mycket". Jeg forstår dem egentlig godt, for den svenske devaluering eller flydende kronekurs har nemlig betydet, at hvor vor abonnent i Sverige i 1992 kunne "slippe" med at betale ca. 145 sv.kr. for et års glæde, skal han i 1993 betale knap 220 sv.kr. - eller 50% mere.

Godt at den danske krone ikke devalueres!

Det var alt for denne gang.

Næste nummer, 29. årgang nummer 3, vil kunne forventes at dumpe i postkassen i dagene omkring den 25. august 1993.

På genhør!

Holtrup

Manglende billedtekster i 29/1: Side 27 øverst, styrehus, midten manøvrepult i styrehus før ombygning, nederst, manøvrepult i styrehus efter ombygning. Side 29 øverst, M/F Holger Danske i Koldby Kaas efter ombygning, midten: hjælpemotorer og nederst, soldæk.

Jeg beklager forglemmelsen!