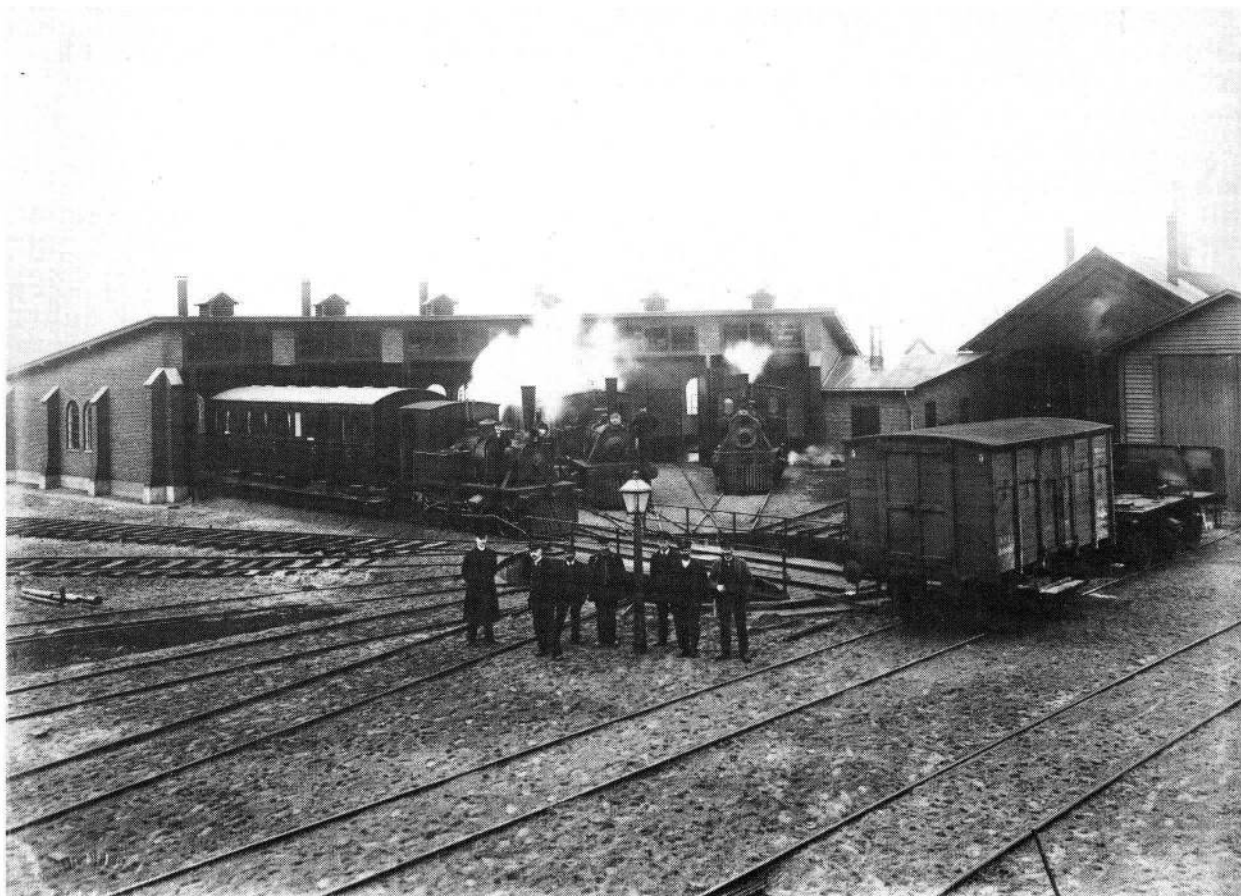
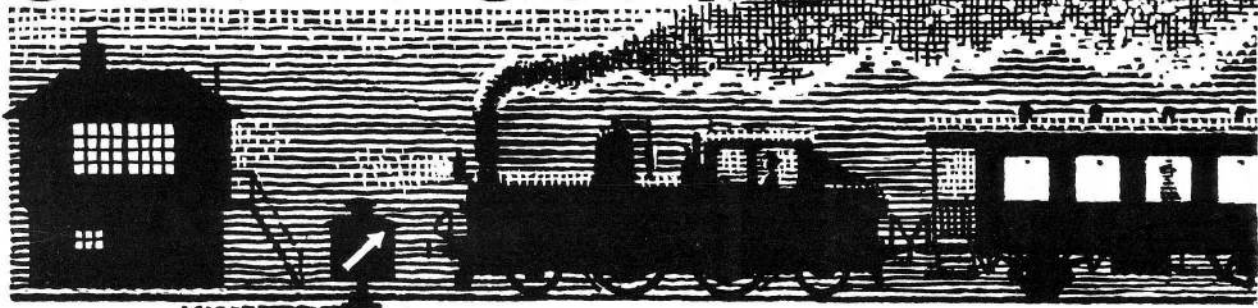


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

29.

årgang

1993

dec., nr.

4

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
efter 31. maj 1994: 38 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 og Erik V. Pedersen.

ANNONCER modtages ikke mere!

ARTIKLER modtages ikke mere!

29. ÅRGANG, NUMMER 4

DECEMBER 1993

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner: NFJ, rullende materiel	139
Nordby Gasværk	173
Apropos: nedlagte baner	178
Motormateriellet på de danske jernbaner	180
En SP-specialitet: DL-vognen	189
Jernbanebøger	192
Ideer derudefra: Chavane	195
Fotoarkivet	198
Billedgalleriet	198
Farvel fra Redaktionen	200

Forsidebilledet: NFJ's nye remise i Børgense 1911 med 3 von Borries-maskiner under damp. Til venstre nr. 6 "Nordfyen", derefter nr. 3 og 4 - og yderst til højre underdelen af nr. 5 bag ved godsvognen F 5. Bag nr. 6 tv. den splinternye personvogn A 6. Foto: G. Chr. Nielsen, arkiv JMJK.

Nedlagte Baner

NFJ's RULLENDE MATERIEL

Efter at de danske hovedbaner var anlagt, fortsatte man fra omkring 1870 og fremefter (helt op til ca. 1930) med at projektere og anlægge mere sekundære og tertiære baner i de banetomme områder uden for hovedbanernes naturlige opland, men jo længere ud på landet, man kom, jo mere tvivlsom blev rentabiliteten, og der udfoldedes mange bestræbelser på at billiggøre disse baner, bl.a. ved at benytte så spinkelt spor som muligt - og det lettest mulige rullende materiel.

Omkring 1870 gik man fra skinner af svejsejern over til

stålskinner, der dog først blev enerådende sidst i 1870'erne, hvor de letteste skinner stadig vejede ca. 20 kg/m, som anvendtes på Lolland/Falster.

1879 blev de første tertiærbaner i Danmark imidlertid lagt med lette stålskinner på 17,5 kg/m: Østsjællandske Jernbane (ØSJS) og Lemvigbanen (VLJ), og derefter fulgte snart mange flere baner med dette lette spor, bl.a. Kertemindebanen (OKDJ) og så sent som 1904 Thisted-Fjerritslev (TFJ).

Der fremkom i 1870'erne flere forslag om at anlægge endnu lettere baner, trafikeret med fx de lette, Rowan'ske dampspovogne, og sådant blev jo realiseret 1880

på Gribskovbanen (GDS) på 15 kg/m-skiner og 1883 på Randers-Hadsund (RHJ) med de allerletteste skinner på kun 13,5 kg/m (på langsliggende sveler!).

Der var en tid lang tale om at anlægge sådanne baner også på Nordfyn mellem Odense og Bogense hhv. Kerteminde, men det blev heldigvis ikke til noget, så man slap for en hel del af de kvaler, som man med det svage spor og materiel fik på GDS og RHJ.

NFJ, der åbnedes for drift den 1. juli 1882, anlagdes med 17,5 kg/m skinner (35 lbs/yard) og med stærkeste stigning 1:100 og mindste kurveradius 1200 fod (= 377 m) på fri bane.

Jeg har ikke fundet angivelse af, hvor stort akseltryk, man oprindeligt ville tillade på NFJ, men ved andre baner med lignende svagt spor tilstræbte man at holde sig under 7 t og gerne højst 6,5 t, hvilket sidste da også overholdtes af NFJ's ældste vognmateriel og fx også af OKDJ's første lokomotiver. Men de første lokomotiver til NFJ viste sig at have et akseltryk på 7,5 t på baghjulene, hvis man skal tro Bay's tal, så dette må man så have vedtaget, at sporet kunne tåle, endda på de primære drivhjul, der bankede mest i sporet!

Man havde ellers drømt om at anskaffe superlet vognmateriel, i stil med Lemvigbanens, og Scandia leverede flere forslagstegninger til supersmå og lette godsvogne af VLJ-typer, dateret så sent som oktober 1881, men heldigvis besindede man sig og bestilte noget større og meget solidere vogne, der ikke som VLJ's hurtigt blev "kølsprængte" og som var forment adgang til DSB's tog.

I åbningsåret 1882 fik NFJ så leveret følgende rullende materiel:

Damp 1-2, type Bt

Hånd- og vacuumbremse
Miniudgave af JFJ N-loko

A 1-2, kupevogne

2 kupeer II kl.,	16 pl
2 1/2 kupeer III kl.,	24 pl
Direkte vacuumbremse	
Meget lig ØJJ M 5 = JFJ N 101	

NFJ, Bogense. Indkørsel fra Odense, 7/8 1965. Foto: Holtrup. Bemærk "bomhuset"!

NFJ, Bogense. Hovedbygning set fra vest, 7/8 1965, foto: Holtrup.



B 1-2, kupevogne

1 kupe II kl., 8 pl
 2 dobbeltkupeer III kl. 40 pl
 Vacuumledning
 Som JFJ N 16-24 = DSB BK

C 1-2, kupevogne

1 enkeltkupe III kl. 10 pl
 2 dobbeltkupeer III kl. 40 pl
 Vacuumledning
 Som B 1-2, men ren III kl.

E 1-2, bagagevogne

Ca. QA-størrelse med skrue-
 bremse og formentlig direkte
 vacuumbremse.

F 1-9, lukkede gods- og kvægvogne

Bundflade 11,4 kvm
 Håndbremse
 Meget lig JFJ's F = DSB QA

G 101-106, høje åbne gods- og

kvægvogne med spidsgavle og
 presenningbom.
 Bundflade 11,4 kvm.
 Håndbremse
 Meget lig JFJ GD = DSB KF

H 1-2, lukkede gods- og kvægvogne

med bremsekupe.
 Laderummet 9,5 kvm
 Meget lig en JFJ F/DSB QA med
 bremsekupe i eet fag.

P 201-208, lave, åbne godsvogne

med lige gavle og 11,4 kvm
 bundflade.
 Håndbremse

Dette første materiel var leveret fra 3 fabrikker: Lokomotiverne fra Essl. = Maschinen-Fabrik Esslingen v/Emil Kessler, personvognene fra Scandia og bagagevognene fra Bres. = Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau, der tillige byggede 15 af godsvognene, medens Scandia byggede resten, de 10 vogne H 1-2, F 8-9, G 105-106 og P 205-208, der først bestiltes den 5. september, 2 måneder efter banens åbning, men lige nåede at blive leveret i december 1882!

Hele dette materiel havde tydeligt jyske forbilleder, måske på nær de 2 bagagevogne, hvis udseende vi ikke kender.

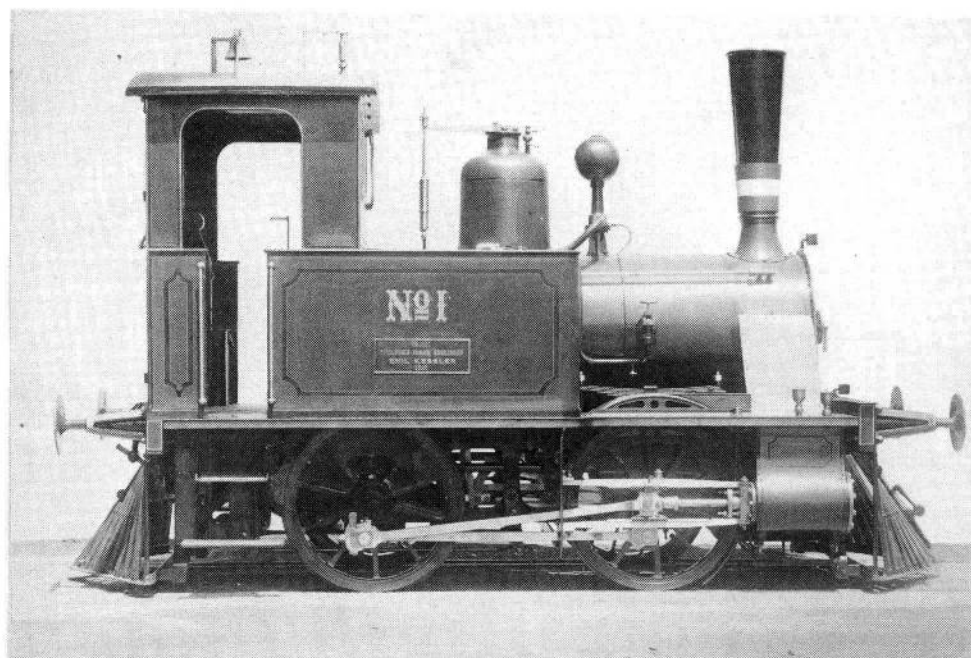
LOKOMOTIVERNE

De to 4-hjulede Esslingen-maskiner var blandt de mindste, normalsporede lokomotiver, der har kørt på de danske baner, kun Gribskovbanen og Lemvigbanen har kunnet opvise lettere og svagere maskiner.

NFJ, Bogense station, 7/8 1965. Foto: Holtrup.

Havnen i Bogense, uden år. Arkiv: Jens Bruun-Petersen.

Fabriksfoto fra Esslingen af NFJ damp No. 1. "Ranglen" på kedelryggen er ejektor for den direkte vacuumbremse.



NFJ DAMP drifts-nr.	bygge-			aksel- følge	sty- ring	cylinder- g \times slag mm	hjuldiam		hedeflade				ke- del- tryk ato	sikker- heds- ventil	akselafstande			lgd. over- puff. (-m-)	tjenestevægt		forråd vand m ³	tender tj-vægt t	max. hast. km/h	træk- kraft t	brem- ser	anmærke.	
	år	sted	nr				fy- r m ²	over- hed m ²	ialt m ²	rist m ²	driv- mm	løbe- mm			fy- r m ²	over- hed m ²	ialt m ²		mask ialt →m←	incl. tender →m←							adhe- sion t
1	1882	Essl.	1891	B ^t	Stph.	254 x 406 = 41,7 l	—	1078	23,8	—	23,8	0,5	10	Salt	1,720	1,720	—	5,46	14,1	14,1	1,4	0,4	—	30	1,6	H ①	1909 SFJ 27, 1918-? Valby Gas 4'?
2	"	"	1892	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1900-11 på ØSDJ, 1915 til entreprenør til anlæg af KRB
3	1883	Hano	1640	1B ^t	Allan	270 x 450 = 51,5 l	800	1150	41,2	—	41,2	0,68	12	Roms	1,400	3,15	—	6,12	12,6	18,7	2,36	0,7	—	45	2,22	H	omb 1923, amrr. 4" udr. 1933
4	"	"	1641	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1922 Valby Gas 4" udr. 1937
5	1891	"	2347	"	"	290 x 450 = 59,5 l	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,57	"	"	udr. 1930
6	1897	"	3041	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12,7	19	"	0,9	—	"	"	"	omb. 1924, udr. 1933
7	1908	Bors	6866	C ^t	"	300 x 500 = 70,7 l	—	1100	57,0	—	57,0	0,95	"	"	2,80	2,80	—	7,77	2,8	2,8	3,3	1,1	—	45	3,19	H+B	eph. 1933
I	1912	Henc	11362	1C ^t	Heus	380 x 600 = 136 l	800	1250	54,7	15,4	70,1	1,2	"	Pap	3,00	5,30	—	8,94	2,8	3,8	4,0	1,1	—	70	5,41	H+B	1953 VVGJ 1" udr. 1956
II	1914	"	13040	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	TB > krig II, udr. 1966
III	1923	"	20118	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" " " 1966 Egeskov 1974 Ø5JK
ØSJS 7-34	1905	Cock	2514	"	"	350 x 500 = 96,2 l	700	1000	?	—	?	1,3	"	"	3,05	4,90	—	8,10	?	32	2,8	0,8	—	45	4,78	H+B	til NFJ 1946/47, udr. 1951

① Nr. 1-2 leveret med direkte vacuumbremse og -ledning, atter fjernet efter få år.

NFJ 1 og 2

var - ligesom VLJ 1-2 - for-
mindskede udgaver af den lille,
jyske N-maskine, der var den
mindste togmaskine, NFJ/DSB no-
gensinde har haft, og som kun
blev anvendt på DSB's svagest
trafikerede strækninger: Ribe-
banen (før Genforeningen!), As-
sensbanen, Skelskørbanen og So-
rø-Vedde, og alle stederne blev
de hurtigt for små, så de efter-
hånden blev overført til ranger-
tjenesten.

Det kan næppe undre, at den
formindskede udgave VLJ 1-2 på
12,5 t og NFJ 1-2 på 14,1 t tje-
nestevægt endnu hurtigere viste
sig for svage, ikke mindst da
de havde for små kedler, for
ikke at blive for tunge til ban-
ernes lette spor, når de kun
havde 2 aksler at fordele hele

vægten på. Hvad hjalp det, at
de nemt kunne køre 45 km/h,
når de ikke kunne levere damp
nok til at trække noget ved den
hastighed.

Det var også for lidt, både
ved NFJ og ved andre privatban-
er, kun at anskaffe 2 lokomotiv-
er, så man ved havari kun
havde een maskine - og hvad så
på udvaskedage eller i tilfælde
af særtogskørsel? Så måtte man
håbe på at kunne låne trækraft
hos DSB eller SFJ. Man anskaf-
tede derfor allerede året efter
åbningen endnu 2 lokomotiver, og
det var af en kraftigere type
end nr. 1-2.

De 2 første lokomotiver var
enkle og nydelige med indvendig
styring og sidekasser til vand
og kul, og så havde de noget
dengang meget moderne: Vacuum-
bremse og førerbremseventil og

vacuumledning til togbremse, men
kun til den simple eller direk-
te, ikke automatiske vacuum-
bremse, som netop i 1882 ind-
førtes på en del af DSB's mate-
riel, og som også SFJ eksperimen-
terede med i disse år. Denne
bremse fremkaldte bremsning,
når luften sugedes ud af lednin-
gen gennem toget og svigtede
derfor, hvis der kom brud på
slanger eller utætheder i syste-
met under kørslen, mens den se-
nere indførte automatiske brem-
se fremkalder bremsning ved
brud på systemet og kun kan
løsnes, når fejlen er rettet og
kan let kombineres med nød-
bremsegreb i hver vogn.

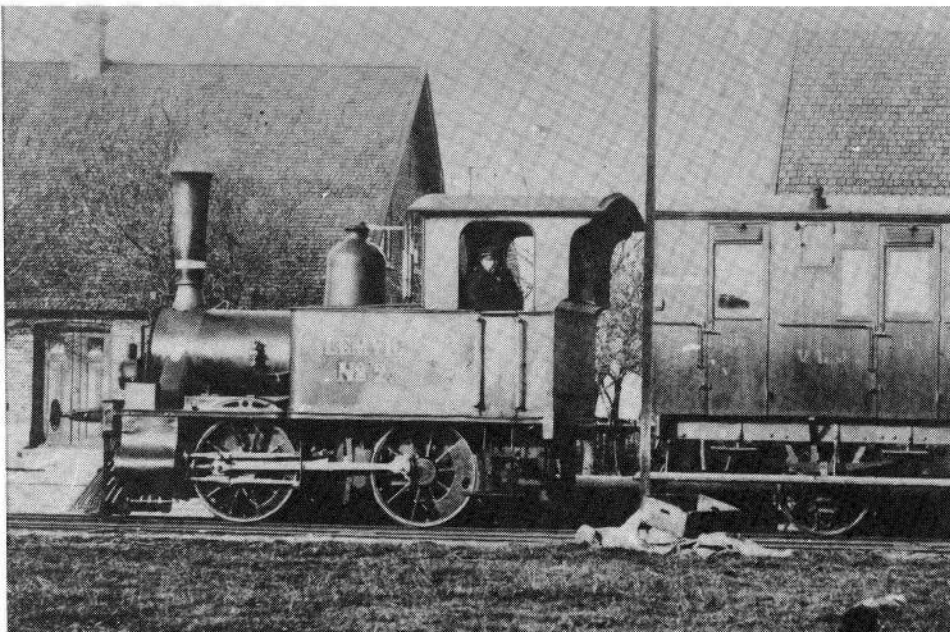
Cylinderen til lokomotivernes
vacuumbremse sad helt bagude
under førerhuset, og på samme
bremsearm trak også en vægt-
stangsbremse med håndtag på
førerhusets bagvæg. Begge brem-
ser virkede således via det
samme stangsystem på 4 bremse-
klodser, een på bagsiden af
hvert hjul, hvilket alt sammen
kan ses på originalfotoet fra
Esslingen.

Billedet viser kofanger i beg-
ge ender af lokomotivet, men
den bageste benyttedes næppe i
normal drift, hvor man vendte
maskinerne ved endestationerne,
og der var kun sandrør foran
forhjulene - fra sandkasserne,
der var sammenbyggede med
hjulskærmene fortil.

VOGNENE

De første personvogne var ku-

Her ses den mindste mini-N-maskine, VLJ 2
"Lemvig" med tog på Ramme station omkring
1895. Foto Buus, Holstebro, arkiv P.T..
Bemærk, at maskinen kun har bremseklodser
på baghjulene, og det er bremseklodser af
træ! Den er bygget af Hanomag 1879.



Forbilledet for NFJ's A 1-3; ØJJ M 5 fra Scandia 1877. Den endte som DSB BJ 680.

pevogne med sidedøre til hver kupe. Gennemgangsvogne benyttes dengang kun på Lolland-Falster og på Gribskovbanen og Randers-Hadsund, først fra 1897 kom de frem på flere nyåbnede privatbaner.

NFJ-personvognene var bygget i jysk stil og mange detaljer á la JFJ - og alle på den jyske standard-undervogn af 1876-model, der var 9,00 m over pufferne og havde akselafstand 4,2 m, men den indre indretning var forskellig.

A 1-2

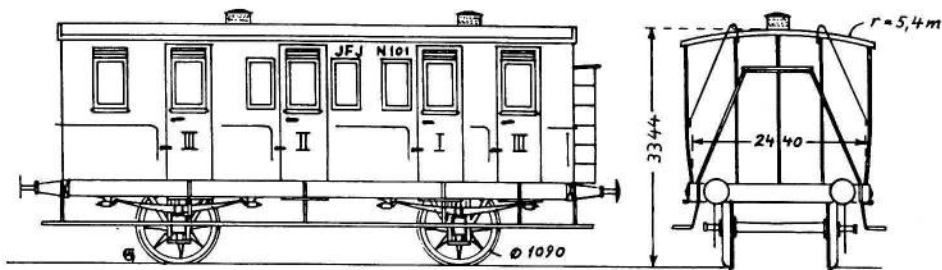
var af en type, der oprindeligt ikke fandtes hos statsbanerne, men hvis forbillede nok oprindeligt måtte søges hos Østjyske Jernbane (ØJJ). Til Aarhus-Ryomgaard-grenen anskaffedes 1877 et par lidt "sære" M-vogne (kombinerede I, II og III kl.): M 4 og M 5. De indeholdt begge en detalje, vi ikke tidligere har set i danske kupevogne: en "halvanden-kupe" for III kl., som vist på tegningen til venstre, der viser M 5's indretning. Denne vogn var kortere end 1876-standarden, så der kun var plads til $1/1 + 1/2$ af de "fine" kupe, hvorimod de fynske efterligninger fik plads til 2 fine kupeer i midten.

Den første M 5-efterligning byggedes i 1881 til Ringe-Faaborg Banen: RFB M 301-303 og var allerede færdige, inden NFJ bestilte sine personvogne, så måske var det de fine RFB-vogne, der inspirerede NFJ til at anskaffe netop denne type.

RFB-vognene havde mange sjællandske træk i detaljerne og havde lidt andre hovedmål end de jyske vogne - og NFJ's, men i princippet var indretningen den samme, dog havde NFJ ikke I kl., men kun II kl.-kupeer i midten.

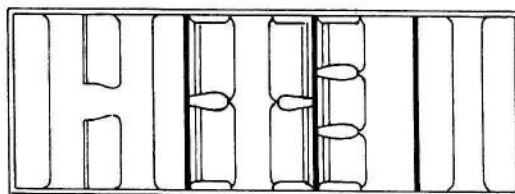
NFJ's II kl.-kupeer havde siddemodulet 1750 mm og rummede 8 pladser på polstrede bænke med fjedre i sæderne og øreklapper og armlæn i midten og ved enderne. Der var dobbelt bræddelag i loftet (varmeisolation), væggene var beklædt med tapet (voksdug?) og der var vinduer med trægardiner ved siden af dørene, bagagenet over bænke og askebægre i dørene, hvis vinduer kunne fires ned med en læderrem. Øverst i dørene fandtes ventilations-jalousier med skydeventiler.

NFJ A 1-2(-3), rentegnet hos OMJK, tegn. nr. A 3 14 T 501. Bemærk den 8-klodsede, direkte vacuumbremse.



ØJJ M 5 → JFJ N 101, 1882-83 omb. til MA

(rekonstruktion)



ca: 1,0 m 1,4 m 1,8 m 1,4 m 1,4 m

I III kl. kupeerne var der ingen isolation i loftet, ingen sidevinduer og nøgne bræddewæge og bræddehylder til bagage. Ingen gardiner og ingen askebægre, og sæderne var træbænke med fladt sæde, men med et vist svaj i ryggen til lændestøtte. Siddemodulet var her 1435 mm.

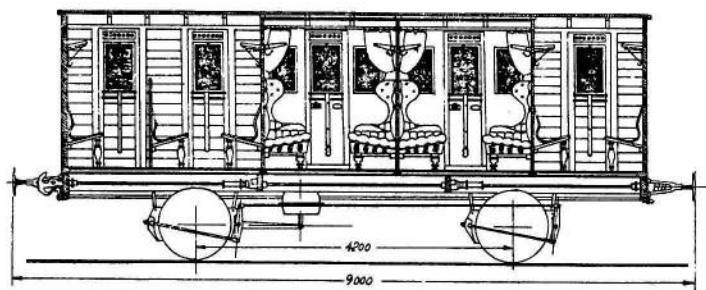
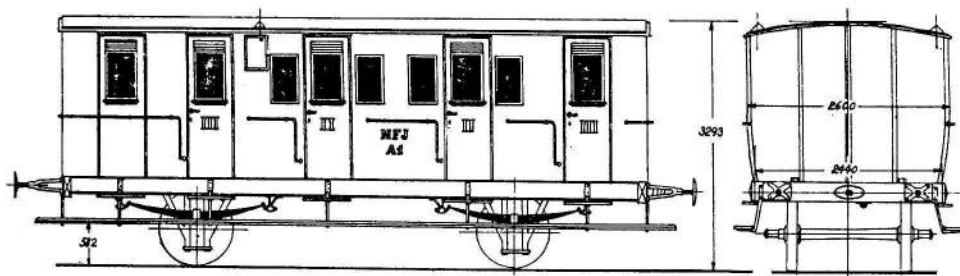
I ydervæggene var midt i skillerummene mellem II og III kl. anbragt et lampehus med en petroleumslampe og aftræk op gennem taget, ialt 2 lamper til hele vognen, så belysningen var mere end beskeden. Lampehusene havde en lem i vognsiden, hvor igennem lamperne betjentes af personalet - passagererne kunne ikke komme til at regulere på dem. Da lamperne sad i det ene hjørne af kupeerne, var lysfordelingen meget dårlig, men der var alligevel næppe nogen, der kunne læse ved det svage lys fra det ene kupehjørne. Men arrangementet var nok billigere end statsbanernes (og SFJ's bl.a.), hvor lamperne var anbragt midt i loftet, nedstukket gennem huller i taget, hvilket bl.a. krævede helt specielle lampekonstruktioner, mens de små lampehuse kunne benytte en almindelig køkkenlampe eller et

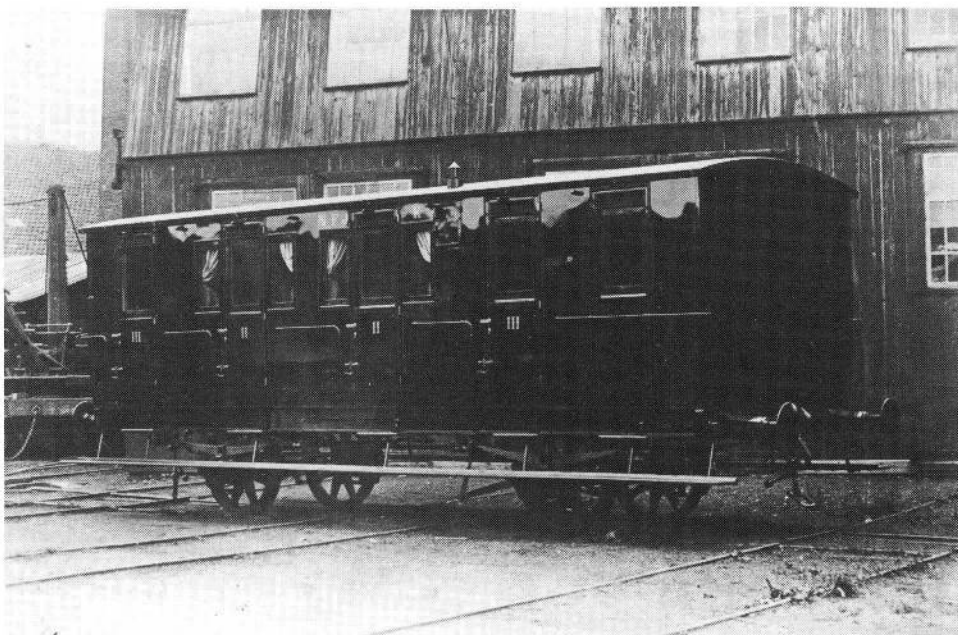
stearinlys, som visse andre baner nøjedes med dengang.

Personvognene kunne i begyndelsen slet ikke opvarmes om vinteren. Først i 1895 indførtes dampopvarmning i vognene, men måske har man tidligere forsøgt sig med varmedunke, evt. kun på II kl. Brugte varmedunke kunne i 1880'erne efterhånden købes billigt fra Det Sjællandske Jernbaneselskab, der gik over til dampvarme, hvilket i hvert fald Faaborgbanen benyttede sig af sidst i 1880'erne (iflg. Viinholt).

A 1 og 2 var som de eneste personvogne leveret med simpel vacuumbremse, hvilket ses på fabriksfotos. Men slangekoblingerne ser ikke ud af meget, da de sad lavt, omtrent som trykluftslangerne i nyere tid - ikke på de høje standrør, der senere indførtes, sammen med den automatiske vacuumbremse. Den simple vacuumbremse fjernedes efter få år, og ingen af de oprindelige personvogne fik siden nogen form for bremse.

NFJ's vogne havde i begyndelsen ingen litra/numre, men fik blot hver sit "navn" i form af et bogstav. A 1 og 2 hed således "J" og "K" - en skør ide, man formentlig havde fået fra





Lemvigbanen, der i 1879 betegnede deres 4 oprindelige personvogne, der alle var ens, med bogstaverne A, B, C og D.

B 1-2

var de næste, nedefter på ranglisten, og de var meget nær magen til JFJ's vogne litra N 16-19 = DSB BK 716-719, der også var bygget i 1882, og på Scandia's hovedtegning af B-vognene står da også "Personvogn II og III Classe Ltr. N, Odense-Bogense-Banen". I teksten til de oprindelige personvognsordrer står pudsigt nok anført, at der i koblingernes kugler er indstøbt "OBJ" - selv om påskriften på vognene ved leveringen var NFJ og for B-vognenes vedkommende "bogstavnavnene" F og G.

B-vognene havde i midten en II kl. kupe, magen til den i A-vognene, og derudover var der i hver ende en III kl. dobbeltkupe uden midterskilletrum, også udstyret ganske som III kl. i A-vognene.

Også i B-vognene var der kun 2 lamper, anbragt i kupehjørnerne i skilletrummet til II kl. kupperne. Her skulle en lampe altså oplyse en hel dobbeltkupe III kl., mens II kl.-kupperne havde hele 2 lamper, så her var der sandelig forskel på "folkeoplysningen", ganske som tilfældet var på JFJ/DSB.

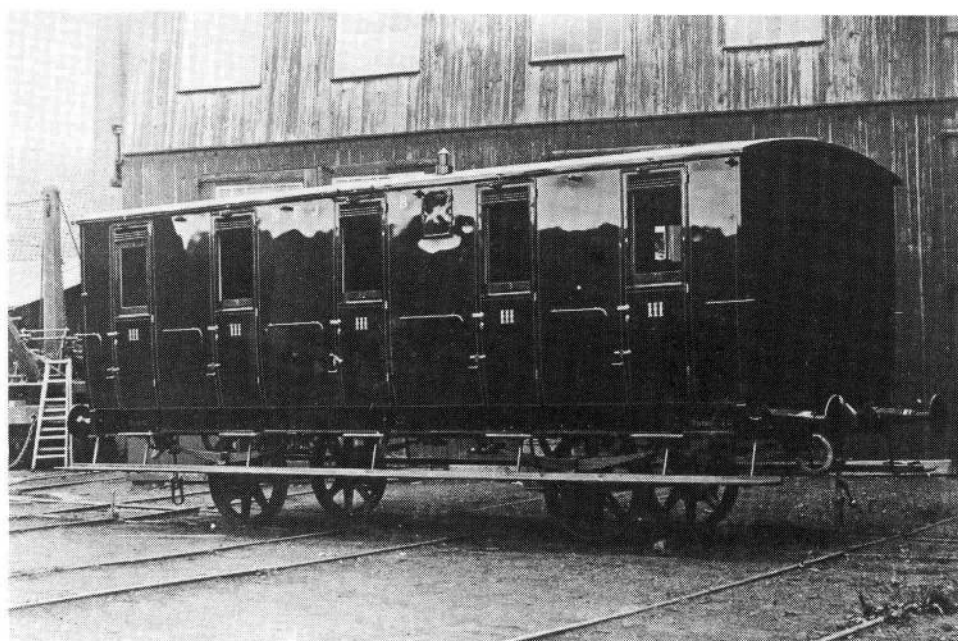
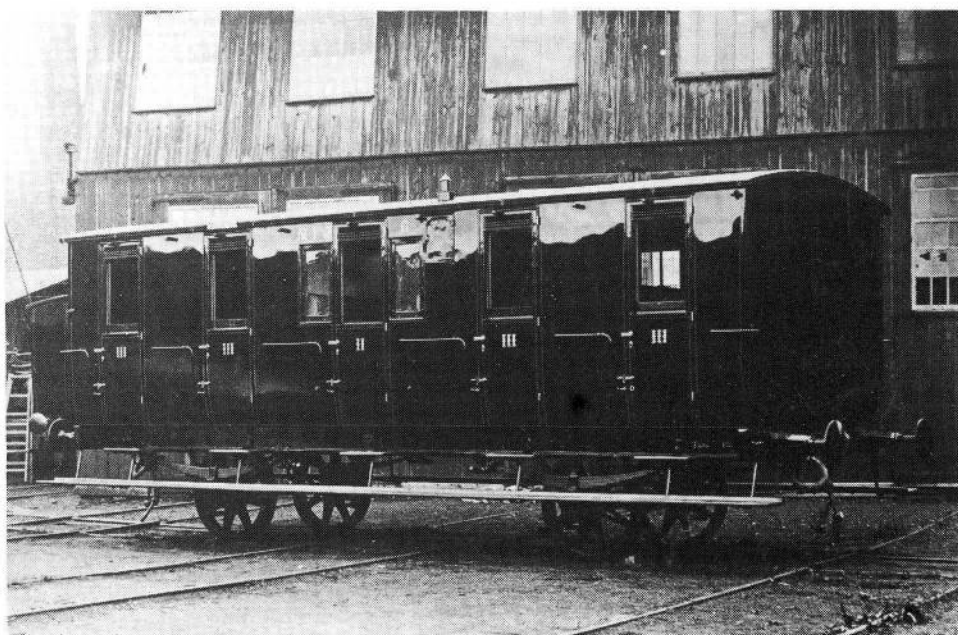
C 1-2

var rene III kl. vogne, men de var i virkeligheden magen til B-vognene, bortset fra, at også midterkupperne var indrettet i III kl. standard med træsæder, simple brædevægge osv., men den var, ligesom i B-vognene 30 cm bredere end endekupperne, så man havde mærkbart bedre benplads. I JFJ's tilsvarende C-vogne, hvor alle kupper dog var lige brede, betegnedes den afskilrede midterkupe som "Damekupe", men det vides ikke, om man havde en tilsvarende ordning på NFJ. Den brede midterkupe kunne tyde på, at man havde ønsket en vogntype, der let kunne omdannes til B-vogne, hvis der skulle vise sig behov for det, hvilket dog aldrig blev aktuelt.

POST- og BAGAGEVOGNE

Vi har ikke oplysninger om postvogne på NFJ fra før 1897,

NFJ's første personvogne, fotograferet på Scandia 1882. Vognene havde fra begyndelsen ikke numre, men "hed" J og K, F og G samt A og B = (senere) A 1-2, B 1-2 og C 1-2. Bemærk vogn K's vacuumbremse og de lavtsiddende vacuumslanger på alle vognene, og de små lemme til lygterne, der havde aftræksrør op gennem taget.



NFJ PERSON- VOGNE		bygge- år sted	art	indretning	per- soner	over- gange	tag- form	be- klædn.	aksafst. →m←	L.o.p. (-m-)	tara t	brem- ser	lys. ①	varme ②	anm., ændr., Skæbne.
A 1-2 A 3	1882 Scnd 1899 *	Kupevogn	{ 2 II 16 pl. 2½ III 24 pl.	-	-	-	plade	4,20	9,00	8,6	- ⊙	pt→el	damp	A 1 omb. C 26 1915, A 2 omb. C 27 1921 - s.d. A 3 udr. 1948	
A 4-5	1910 " "	"	{ 2 II 14 4 III 34 + 4 toil	-	-	⌒	"	8,6+2,1	14,31	19,9	S+B ⊙	el	"	omb. 1936. C 31-32, s.d.	
A 6-7 ombyg. A 6-7 omv. 1912	1911 " "	hybrid	{ 2 II 13 3½ III 29 + 2 toil 2 K I 12, 1 K I 28 midt. + 1 toil + 3 klapsæder	-	-	"	"	6,60	11,85	11,9	B	"	"	omb. 1946 - uændret ltr./nr. A 6 udr. 1957 A 7 til DJK 1962	
B 1-2	11-12 1882 Scnd	Kupevogn	I II 8 + 4 III 40	-	-	-	"	4,20	9,00	7,8	-	pt→el	damp	B 11-12 udr. 1935	
C 1-2 C 3 C 4-5	21-22 1882 " " 23 1899 " " 24-25 1903 " "	"	5 III 50	-	-	"	"	"	"	{ 7,6 8,0 8,5	-	"	"	C 22 omb. 1921/22. C 21, 23-25: udr. 1948	
ombyg. C 22	omb. 1921/22	"	4½ III 38 + toil ⊕	-	-	"	"	"	"	7,6	-	el.	"	(C 23-25 måske også omb.?) C 22 udr. 1951	
ex A 1-2: C 26-27	omb. 1915 1921	"	3½ III 34 + toil ⊕	-	-	"	"	"	"	8,1	-	"	"	C 26-27 udr. {1951 1954	
ex A 4-5: C 31-32	omb. 1936	"	3 III 54 1 håndrask 2 toil, 1 garderober ⊕	-	⊕	⌒	"	8,6+2,1	14,31	20,4	Sa, B TB ⊕	"	damp + VSV	C 31-32 udr. {1955 1952	
C 29-30	1924 Scnd	sidegang	5 k III 40 + 2 klaps + toilet	2 åbne	2	⌒	teak	7,20	12,99	13,4	Sa, B TB ⊕	"	"	efter krigen TB, VSV, rullelejer { C 29 udr. 1966 C 30 t. Damgård 1966	
ex M 2: C 28	omd. 1943	midtgang	47 III + 4 klaps. + toilet ⊕	2 luk.	⊕	"	"	4,2+4,2	14,55	C. 20	TB, H	"	VSV	motorvogn uden motor! C 28 udr. 1958	
ex M 1: C 40	omd. 1956	"	78 + 10 klaps?	"	?	"	"	11,5+2,5	18,31	<30 ?	TB, S	"	"	" " " C 40 udr. 1958	

0) A 1-2 simpel vacuumbremse 1882-1887.

1) måske først rapsolie-lamper senere petroleum. Fra 1910-12 elektrisk belysning

2) Dampvarme i personvognene fra 1895. VSV = egenvarme ved koksfyret varmtvandsanlæg.

3) A 4-5 vacuumbremse (B) fra 1923.

4) C 22 (- 25??) formentlig midtgang fra 1921/22

5) C 26-27 formentlig sidegang.

6) C 31-32: Det indre sædearrangement ikke kendt

7) C 31-32: 2 overgange, måske først efter 2. verdenskrig, hvor skruebremsen blev fjernet.

8) C 28 ex motorvognen M 2, der havde 47 siddepladser. 1953: Et tremandsæde erstattet med en bagagebænk. 1955: Rutebilæder, antal siddepl. ukendt. De skæve overgange kun for personalet.

da man anskaffede de første kombinerede person- og postvogne, D 1-2, men helt fra banens åbning havde man 2 meget små bagagevogne med skruebremse og måske simpel vacuumbremse. De betegnedes i 1909 som

E 1-2

Disse 2 vogne var på størrelse med DSB's små QA-vogne - eller NFJ's ældste, lukkede godsvogne F 1-25 - i hvert fald hvad længden angår. Vi kender ikke bredden - den er aldrig blev anført i DSB's fortegnelser, hvor de er nævnt fra 1909 til 1936 (hvor de blev ophugget), stedse som bagage- og kedel-vogne.

Kedelvogne blev de først i 1905, hhv. 1895 hvor der indførtes dampvarme i personvognene, og måske har vognene de første år haft en postafdeling - vi ved det ikke, ligesom vi ikke ved, hvordan vognene så ud eller var indrettet, bl.a. fordi vi ikke har tegninger af vognene fra Breslau, og der er heller ikke dukket billeder op, hvorpå E 1-2 kan ses.

Kun ganske få af vore privatbaner havde så små bagagevogne, og flere brugte til formålet almindelige, små lukkede godsvogne (GDS, ØSJS, RHJ) mens Lemvigbanen og Maribo-Bandholm faktisk anskaffede ganske små

(post- og) bagagevogne. Måske har NFJ E 1-2 lignet VLJ's oprindelige "Bremse 1-2", som vi er så heldige af have både tegning og foto af?

E 1-2's indvendige længde kan kun have været omkring 4830 mm. Et kedelrum kan ikke have været meget mindre end 2 m langt, så bagagepladsen har kun været omkring 6,5 kvm, incl. evt. bremsekupe - særdeles beskedent!

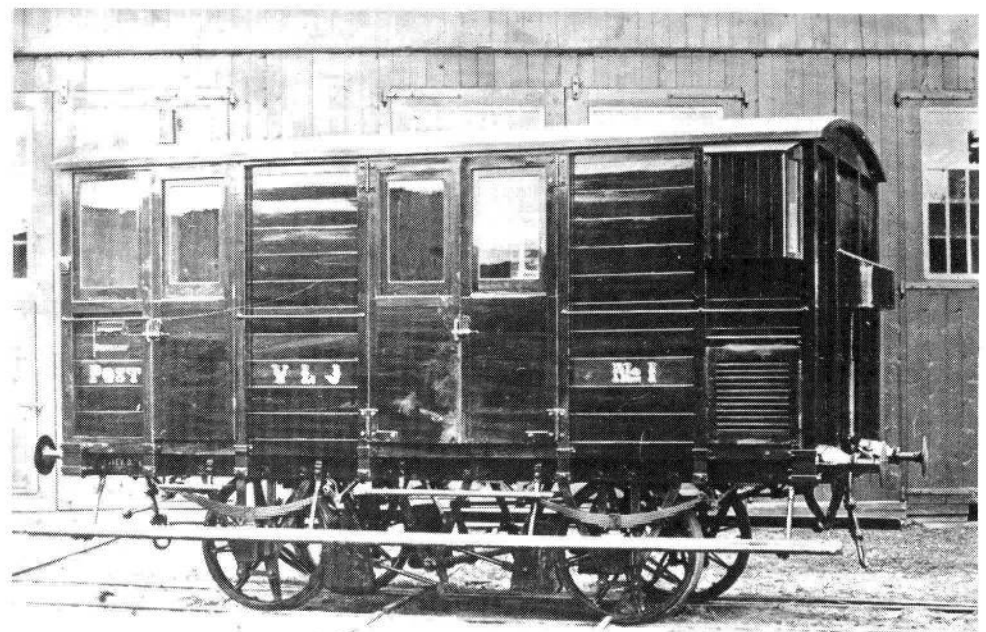
GODSVOGNE

Selv om man havde besluttet at anskaffe personvogne af "voksen" JFJ-størrelse, startede man

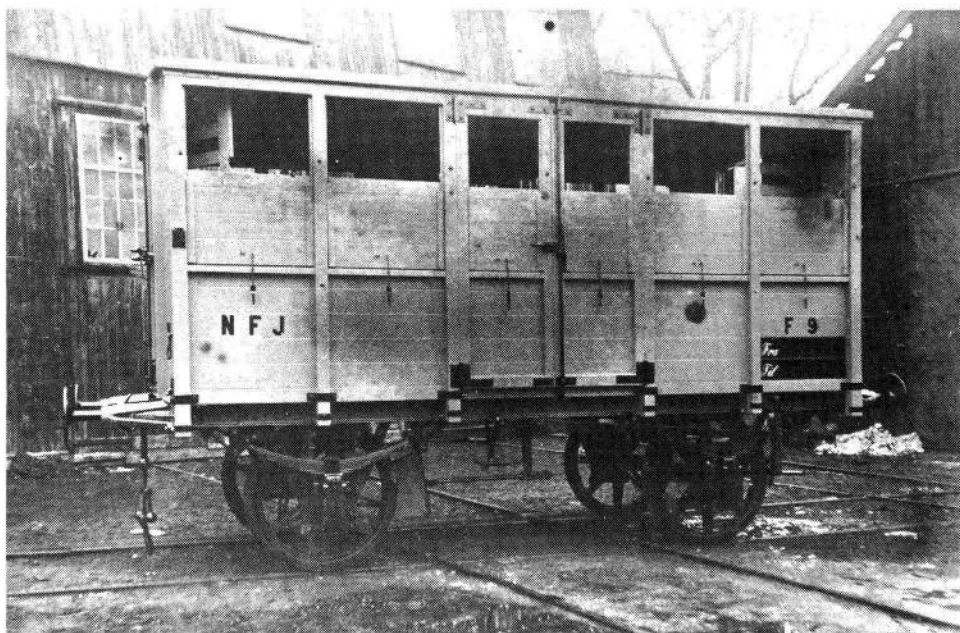
på godsvognsområdet med godsvogne af den størrelse, som man anskaffede til de første jyske baner i 1862: Det var lutter små vogne med kun 11,4 kvm bundflade og med en tilladt lastgrænse på kun 120 centner = 6 t, hvilket dog senere forhøjedes til 7,5 t, uden at akseltrykket af de tungeste blev højere end 6,7 t.

F 1-9

var lukkede gods- og kvægvogne, magen til 10 vogne, der 1881 leveredes til RFB. Det var en moderniseret udgave af den gamle, jyske F-vogn, model



Fabriksfoto af Lemvigbanens post- og bagagevogn fra 1879. Måske forbillede for NFJ's E 1-2 fra 1882? Foto Scandia 1879, arkiv JMJK.



1862, senere kaldet DSB QA. Den nye udgave havde nu fået jernvanger og brede, dobbelte fløj-døre med gitterfløj-døre indenfor i gavlene, men hovedmålene var meget nær de samme som hos DJDS i 1862. F 1-7 leveredes fra Breslau, mens F 8-9 var bygget af Scandia, men der var kun ubetydelige forskelle i udførelsen, og de afvigelser, man kan se på billederne kan meget vel være opstået i løbet af de mange år, der er forløbet mellem optagelserne.

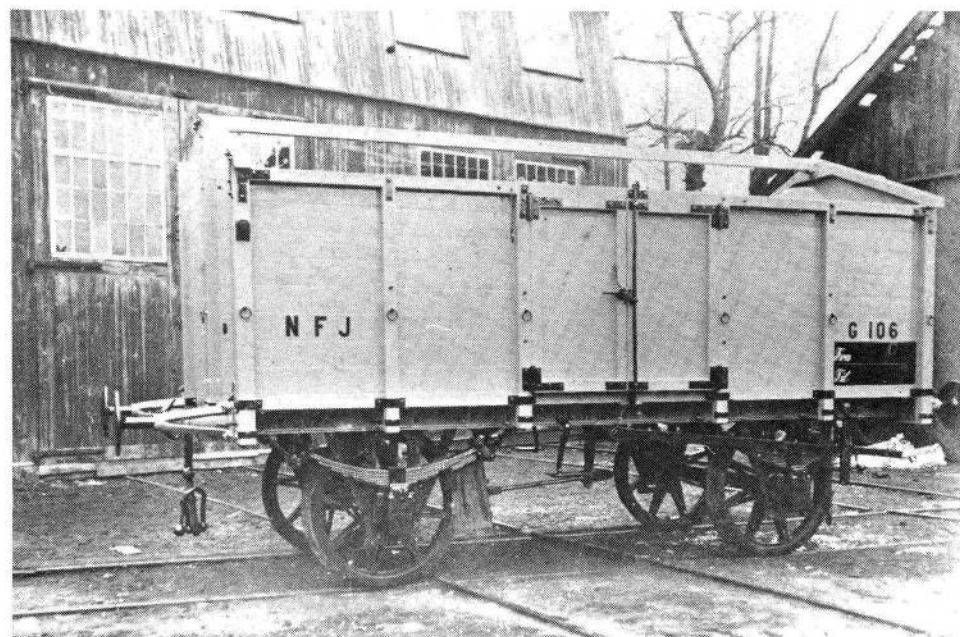
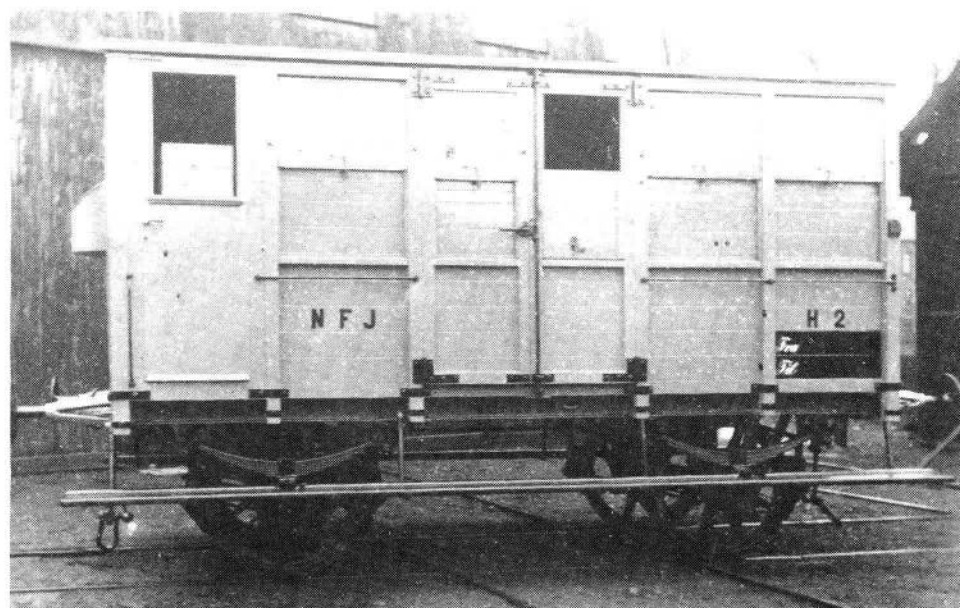
H 1-2

var meget lig de små F-vogne, men de havde det ene endefag indrettet som bremsekupe og resten (kun 9,5 kvm!) som gods- og kvægrum, som i F-vognene - inklusive gavldøre og tremmedøre i gavlen modsat bremsekupeen. Vognene havde løbebrætter og håndstænger, så de kunne anvendes som togførervogne sammen med personvognene.

Man bemærke, at vognene havde 8-klodset skruebremse, der gav samme bremsetryk på begge sider af hjulene og skånedede akselgaflerne for ekstra ensidige tryk ved bremsningen - ganske som ved A-vognenes vacuumbremse, et flot udstyr i så lille vogn!

H 1-2 lignede JFJ's mindste H-vogne med fløj-døre (senere DSB HA), men JFJ-vognene var lidt længere med en lidt større bremsekupe og var nærmest beregnet til stykgods- og bremsevogne i godstog: De havde ikke skydelemme, ikke gavldøre og ikke løbebrætter og håndstænger.

NFJ's to små H-vogne var en speciel type, der kun byggedes i ialt 16 eksemplarer i 1882-84 til NFJ, RHJ, LJ, HHJ og HJJ, så det har ikke været nogen succes-ombrust vogntype, og NFJ's blev da også begge udrangeret allerede 1936, mens de små F-vogne stort set gjorde 2. verdenskrig med. H-vognenes rumfang og nyttelast var for lille i forhold til egenvægten, og de var for lette som bremsevogne - en bremser gjorde mere nytte for sin løn i et bremsehus på en stor Q- eller P-vogn eller i en bænkevogns bremsekupe.



Scandia's udgave af NFJ's ældste F-vogn: F 9 fra 1882. Bemærk gavl- og tremmedøre i begge ender og stopliste for de åbne "Q-lemme". På vangen læses "Last 120 Ctn.". Foto arkiv JMJK.

NFJ H 2 på Scandia 1882. Bemærk 8-klodset bremse, løbebræt og håndstænger. Foto, arkiv JMJK.

NFJ G 106, Scandia 1882. Last 120 Ctn. Faste gavle, døre med Espagnolette-lukke-tøj. Foto, arkiv JMJK.

G 101-106

var åbne, højsidede gods- og kvægvogne, magen til 20 vogne, der 1881 leveredes af Scandia til RFB, som en moderniseret udgave af JFJ's GD-vogne af årgang 1875, senere DSB KF. Men det var en lettere udgave med lavere lasteevne end JFJ/DSB's. Vognene havde 1240 mm høje sider og faste, spidse gavle med aftagelig presenningbom. Dimensionerne var i øvrigt ganske som F-vognenes. De havde indvendig på side- og endevægge bindinger for kreaturer, og udvendig var der bindinger til presenning.

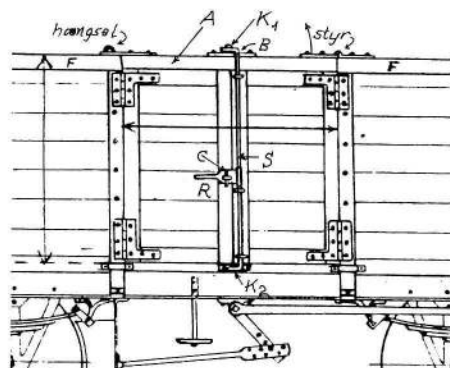
Sidedørene havde mærkeligt nok samme Espagnolet-låsesystem som stedsse var anvendt på Q-vognenes sidedøre, men det krævede en fast ramme hen over dørene. Derfor havde sidernes topamme F en påhængslet forlængelse A hen over dørene og var forsynet med et beslag B, som lukketøjets øverste krog K_1 kunne gribe fat i, mens den nederste greb fat i bundrammen, når "roret" R drejedes til venstre, hvor det låstes fast til den venstre dør med kilen C. Så var begge døre låst med det ene håndtag R + kilen eller evt. en hængelås. Den vedføjede beskrivelse af låsesystemet er taget fra Salmonsens Leksikon, årgang 1897!

Det påhængslede topammestykke var det svage led i systemet, der i senere leverancer af G-vogne afløstes af det mere robuste lukketøj á la DSB's PF-vognes.

G 101-104 byggedes af Breslau, men var formentlig meget nær magen til vognene fra Scandia.

P 201-208

var en lille, lavsidede åben vogn med omtrent samme hovedmål som de tidligere omtalte godsvogne. Den var kun 4 planker høj og med aftagelige endestykker med vandret overkant. Den havde samme stolpeinddeling som de andre godsvogne, men stolperne var her af U-jern, noget dengang helt nyt i Danmark, formentlig inspireret af den nye udgave af JFJ's P-vogn (= DSB Pc), hvoraf der leveredes 100 stk. fra Zypen i 1882: Træstolperne var nu erstattet med U-jern, og dørene havde fået indvendige rammer. Dertil kom det nye lukketøj på dørenes overkant, som herefter benyttedes på



Espagnolette [æspañalæ't] (fr.), et Lukkeapparat for indadgående Vinduer uden Post. E. er en lodret rund Metalstang, som i hver Ende har en Hage, der er ekscentrisk krummet i et vandret Plan og griber om en paa Karmen fastgjort Tap saaledes, at Rammen trykkes imod Karmen, naar Stangen drejes om sin Akse; Drejningen udføres ved en paa Stangens Midte anbragt Arm, Roret, som bevæges i et vandret Plan og i den lukkede Stilling trykkes ned i en Hage paa den anden Ramme, idet den tillige kan drejes om en vandret Tap. E. S.

alle DSB's åbne vogne helt frem til sidste Elo-vogn i 1950.

NFJ's små P-vogne var blot en mini-udgave af JFJ-vognen: Samme bredde, men afkortet med de to endefag og nedskåret en planke i højden. Kun HHJ og HJJ anskaffede et par vogne af lignende type, og NFJ anskaffede ikke flere så små P-vogne i de kommende år. De udrangeredes alle før 2. verdenskrig.

NB: P 201-204 leveredes af Breslau, resten af Scandia.

Alle NFJ's godsvogne fra 1882 leveredes med håndbremse, bortset fra H 1-2, der havde skruebremse, så kun 2 af de 25 godsvogne havde togbremse. Man havde dog også de to små bagagevogne, der havde skruebremse.

MATERIELLETS UDVIKLING I DAMPTIDEN

Man havde fra begyndelsen været meget påholdende med materielanskaffelsen, og vi har set, at banen allerede inden åb-

ningsårets udløb måtte anskaffe 10 ekstra godsvogne på grund af vognmangel.

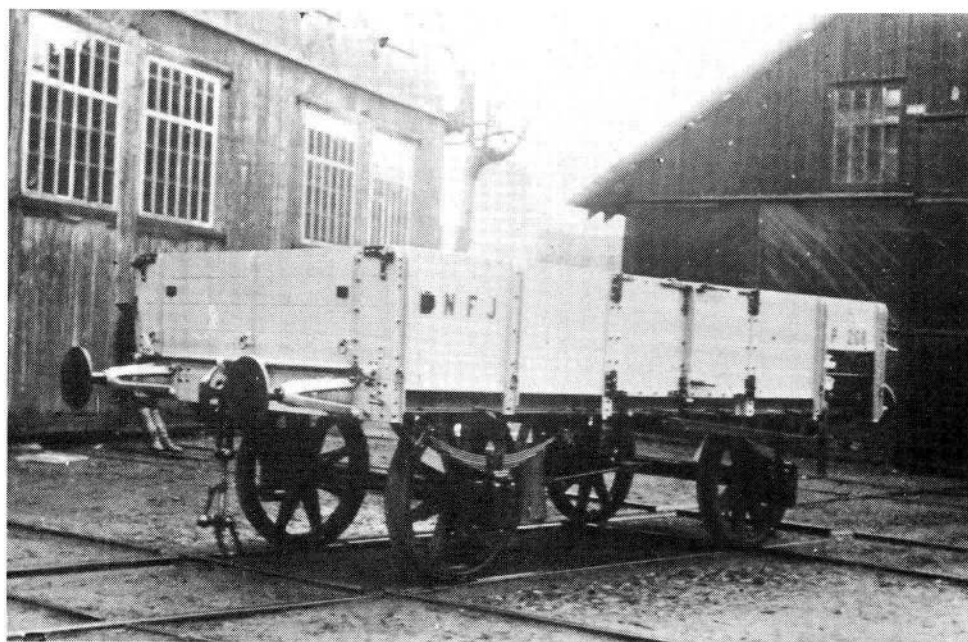
Men der blev også hurtigt mangel på trækraft, så der måtte anskaffes flere lokomotiver, og de skulle også være kraftigere end de først anskaffede, der slet ikke kunne klare de togtørrelser, der jævnligt blev brugt for - et problem som mange af de tidlige baner kom ud for: Man havde ikke haft fantasi til at forestille sig den succes, banerne ville få, når selv de langsomste tertiærbaner kunne tilbyde en mere end dobbelt så hurtig transport som hestekøretøjerne - og langt billigere og bekvemmere end Post- og Befordringsvæsenets dagvogne eller diligencer.

VON BORRIES'S LOKOMOTIVER

NFJ 3-6

Til de to jyske baner Hadsning Herreders Jernbane og Horsens-Juelsmindebanen (HHJ og HJJ) og til NFJ konstruerede den berømte tyske lokomotivkonstruktør August v. Borries i 1882 en let, men alligevel kraftig maskine, der tilfredsstillede alle de krav, som den kontrollerende ingeniør for jernbaneanlæg Tegner i Aarhus havde stillet for HHJ og HJJ, men ikke fået opfyldt trods flere lokomotivfabrikkers forslag efter licitationen: Lokomotivet skulle have et højeste akseltryk på 6,5 t og kunne fremføre et tog på 80-90 t på en 4 km lang stigning på 1:80 med en hastighed på 20-25 km/h, og det skulle kunne fremføre tog med op til 45 km/h.

Det blev til en 1Bt-maskine af en meget kort, kompakt - og dermed let - konstruktion, men alligevel med en relativt lang



NFJ P 208, Scandia 1882. Sidedøre og endestykker med "moderne" lukketøj som DSB PF m.fl. Gavlene tophængte/aftagelige med "knastaksel" fornedet.

POST- OG BAGAGEVOGNE		bygge- år sted	art	postafd. l x b m	bagageafd. l x b m	andet l x b m	per- toner	over- gang	tag- form	be- klædn.	aksafst → m ←	Lop. (- m -)	tara t	brem- ser	① lys	② varme	anm., ændr., skæbne.
D 1-2	D 31-32	1882	Bres	post/kupé 3,19 x 2,46 7,8 m ²	—	3 III 30 sidpl. a 1,475 m	—	—	—	plade	4,20	9,00	8,2	—	pt/el	damp + kak*)	*) i postrum
	D 31 D 31/D 32	omd. 1934, 1936 / > 1937	+ bagage + bag, - pers	— 4,67 x 2,46 11,4 m ²	2,98 x 2,46 7,1 m ²	1 III 10 sidpl. ingen pass.	—	—	"	"	"	"	"	—	el	"	D 31 til DJK 1966 D 32 udr. 1956
D 3	D 33	1892	Scnd	post/kupé 3,17 x 2,44 7,7 m ²	—	2 II 16 sidpl. a 1,77 m	—	—	"	"	3,80	8,05	8,1	—	pt/el	"	
	D 33	omd. 1924	—	—	—	2 III 20 sidpl.	—	—	"	"	"	"	"	—	el	"	
	D 33	" 1934	post/bag	—	3,39 x 2,32 7,9 m ²	ingen pass.pl.	—	—	"	"	"	"	"	—	"	"	D 33 udr. 1951
	DE 34	1915	Scnd	—	5,7 x 2,87 14 m ²	4,0 x 2,36 11,7 m ²	—	tluk. 1 i bagrum	—	teak	6,00	11,00	ca 11	7B, 5	dyn/ Akk	damp VSV	opr. AHJT D.3, 1956 til NFJ DE 34 udr. 1966
E 1-2	E 51-52	omnr. 1912, 1882	Bres	bag/kedel	—	hele vogn ca. ③ 4,8 x 2,4?	mål? tj. kupa, kedel	—	—	?	2,90	6,12	ca 6	5, B	pt/el. akk	VK*)	*) VK: E 1: 1902, E 2: 1895 udr. 1936
E 3	E 53	1892	Scnd	—	—	3,14 x 2,42	stold l = 1,255 tjk l = 1,975	—	—	ledr. lister	3,50	7,78	7,65	5, L	"	VK*)	*) VK: 1904 - 1937 ④ udr. 1948
E 4-5	E 54-55	1896	"	bagage	—	3,55 x 2,42	stold l = 1,100 tjk l = 1,660	—	—	"	"	"	5	"	damp	"	1917 H 65-66, selukkede godsvoagne udr. 1956
E 56-57	EH	1896 1915	"	—	—	6,64 x 2,63	stold l = 2,606 tjk l = 1,500	—	—	plade	5,00	9,49	10,1	5, B, 7B	dyn/akk	*)	*) TB og dynamo efter krigen { nr. 56 udr. 1963 nr. 57 udr. 1966
	EH 56"	1930	"	—	—	4,00 x 2,45	—	1 i bagrum	—	teak	"	"	12,0	5, 7B	"	"	1963 ex DSB EH 6774, opr. nr. 1943 udr. 1966

1) Måske først rapeliolamp, senere petroleum (pt). Fra 1912 el-belysning fra akkumulatører i E-vognene, pånr E 1/51. FRM 1914: Olieolamp i postrumene - satet herfra senere.

2) Dampvarme fra 1895, kældelov i postrum. VSV - varmtvandsanlæg.

3) Vi har ingen mål for de enkelte rum i E 1-2. Det anførte er skæbnet mål for hele vognkassens indre ud fra lgd. over puffere.

4) E 3: Længdesål fra hovedtegning. Målene efter indbygning af kedel hentet fra FRM, der kun nævner bagagerummet.

5) E 4-5 indeholdt efter hovedtegningen både toldgodsrum, bagagerum og tjenestekupe, men FRM angiver kun længden fra gavli til gavli. Kan vognene have været leveret uden skilletrum eller spærring? Bemærk, at de hurtigt omtændedes til styrgodsvoagne.

akselafstand for at undgå større overhængende masser og derved opnå en rolig, slingerfri gang.

Vandforrådet opbevarede i en ret stor rammevandskasse, mens kullene var i den lille, venstre sidekasse. I højre kasse opbevarede værktøj m.v., mens der bagtil i førerhuset kun fandtes håndbremsens vægtstang. Oven for denne var huset åbent, da man regnede med at vende maskinen ved endestationerne. Senere blev bagvæggen ført helt op og de ret store sideåbninger formindsket, så førerhuset passede bedre til det danske klima!

Det vides ikke, om maskinerne til NFJ fik vacuumstyr, men der findes en tegning, kopieret af Scandia 1891, der viser en vacuumejektor, anbragt lige bag skorstenen og vacuumslanger

både for og bag, så måske har maskinerne på NFJ været tænkt anvendt til vacuumbremning (simpel) af tog, uden dog selv at have vacuumbremse.

Maskinerne havde balancer mellem de to drivakslers fjedre og forakslens bar via en tværfjedre, så der var tale om en trepunkts-ophængning og der var en god fordeling af akseltrykkene.

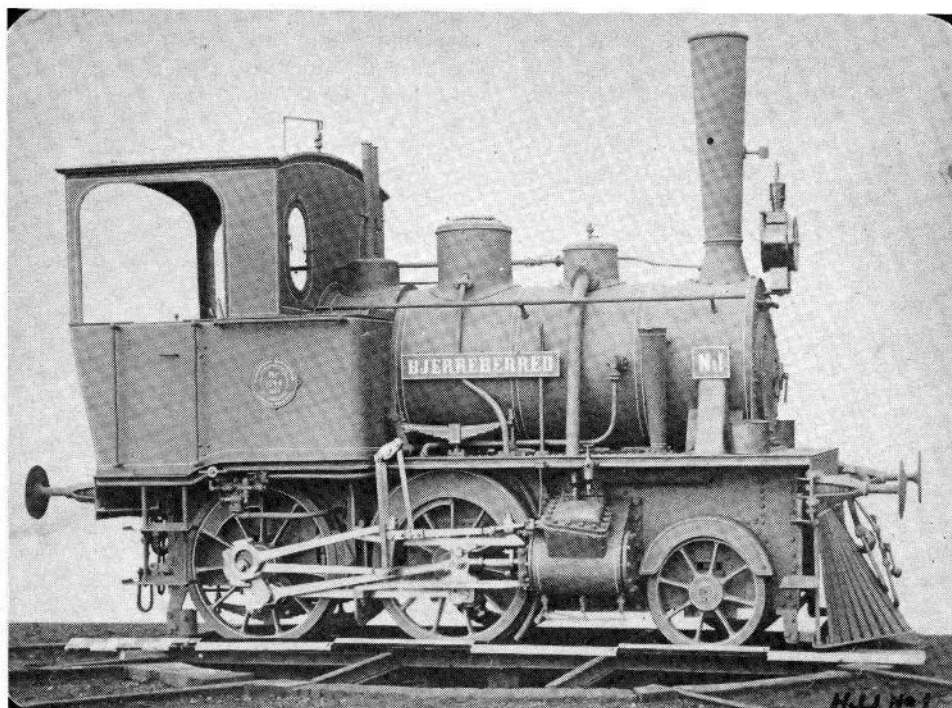
Der var ingen rigtig dampdom, kun en lille "knast" med regulator og som udgangspunkt for de udvendige damprør. Til gengæld var der oven på kedlens mandehuldæksel anbragt en ret stor sandkasse med rør til forhjulene. Oprindeligt var der også en anordning til smøring af forhjulenes løbeflader med vand for at lette løbet gennem kurver. Det er formentlig et par beholdere hertil, der ses på fodpladen

forrest på fabriksbilledet af HJJ nr. 1, men det vides ikke, om NFJ benyttede denne anordning i begyndelsen - den ses ikke på andre billeder af disse maskiner.

NFJ kom med i den første leverance fra Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft zu Linden vor Hannover (vormals Georg Egedorff), senere kaldet "Hanomag" på 6 stk. af disse maskiner i 1883, 2 til hver af banerne. Nu havde man så pludselig dobbelt så mange lokomotiver! Nr. 3 og 4 havde et største akseltryk på 6,37 t (på bagakslen) eller over 1 t mindre end nr. 1 og 2, så de nye maskiner var mere nænsomme ved det svage spor. De havde en noget mindre adhæsionsvægt, men alligevel større trækraft på grund af de større cylindre og det højere kedeltryk, 12 ato mod 10 for nr. 1-2, der ved rene og tørre skinner ikke kunne udnytte adhæsionsvægten fuldtud, mens man ved nr. 3 og 4 skulle passe lidt på for ikke ved igangsætning at få hjulene til at "spille" på skinnerne. Og så havde kedlerne 73% større hede-flade, mens cylindrenes slagvolumen kun var 25% større, så de tabte ikke så let pusten op ad bakkerne, hvor de små let kunne gå i stå med et lidt for stort tog.

Hanomag-maskinerne må have været tilfredsstillende, for man anskaffede senere endnu 2 af samme type, også fra Hanomag: Nr. 5 i 1891 og nr. 6 i 1897. De havde formentlig - ligesom de efterbestilte maskiner til HHJ og HJJ - fået forøget cylinderdiameteren fra 270 til 290 mm,

Von Borries' lokomotivtype fra 1883 til NFJ, HHJ og HJJ.



NFJ MOTOR drifts-nr	vognens bygge-		aksel- følge	motor (mm)			transmis, evt gear	akselafstand →m←	l.o.p. (-m)	tjeneslevagt		indre indretning		varme	brem- ser	max. hast km/h	anm., ændr., skæbne	
	år	sted		nr	fabriktype	art, hk v rpm				cykl x B x slag	adha- t	lalt t	sidepl faste-klop					toilet, post, bagage
M1	1926	Scnd		(IA)AI	DWK Fr. 6140CA	B 150/1000 D 145/1600	6x150x180 6x140x170	mek. 4+rev	11,50+2,50	18,31	16,5	33,0	78+10	1 500 kg toilet+ bag	køle- Vand	TB, S	70	gasgen. 1942-44 1946 Frichs diesel, 1956 omd C 40 udr. 1958
1957 ex DSB MH 8	1927	"	"	"	Hercules DFX E Fr. 8115 CC	D 170/1800 D 160/1800	6x143x152 8x115x140	"	"	"	"	"	73	"	"	"	"	ex DSB MBF 483 1964 Frichs diesel udr. 1966
1958 ex DSB MH 9	1929	"	"	"	Hercules DFX E	D 170/1800	6x143x152	pneum/mek. 4+rev	"	18,21	17	34,3	60	"	"	"	"	ex DSB MBF 484 henstillet 1961 oph. 1966
M2	1929	DFA	1282	1A1	Cont. 16 H	2x B 120/2000	6x120x146	mek. 3+rev	2x4,20 = 8,40	14,55	5,6	21	47+4	1 toilet	VSV	TB, H	55	1943 omb. til C 28 oph. 1958
1955 ex RAG Mg 7	1949	Scnd	Δ 1396 Sc 19920	1A	Fr. 8115 CC	D 160/1800	8x115x140	mek. 4+rev	5,85	11,57	?	c. 15	36	toil. + 3m ² bag.	"	"	?	RAG M4 1956 t. NFJ, 1966 ØSJS M1 udr. 1969
M3	1932	Fric	115	3(A)A	Fr. 621 C	D 250/700	6x215x280	elekt.	12,2+2,0/1,75	19,35	18,2	56,6	60	toil. 3,5m ² bag.	"	TB, S	75	brændt 1945, omb. til MV5, s.d.
MT 4	1937	Fric	280	1'B ₀ '	Fr. 6215 CL	D 275/750	6x215x280	"	1,75+2,0+1,75	5,83	21,2	38,8	—	—	ingle- vand	TB, S	75	oph. 1967
ombbyg M2 MV5	1932/ 1945	Fric	?	3(AA)	Fr. 621 C	D 250/700	6x215x280	"	5,90+1,5/1,75	13,00	?	45,8	—	bag.?	"	TB, S	75	omb. fra M2 1945 udr. c. 1960
1958 ex SJ Mv10	1933	Fric	125	1'C ₀ '	Fr. 626 C	D 375/600	6x260x330	"	1,72+2,86+1,72	9,53	32,0	50,5	—	2 t bag.	"	TB, S	70	1958 fra HJJ M1, 1966 til HJ/OHJ 33 udr. 1973
traktor 1	1932	Ph&B		B	Ford V8	B 90/3500	8x78x95	mek.	1,60	4,50	7	7	—	—	—	?	25	oph. 1968
Sm 2	1947	Scnd	19353	(IA)AI	Fr. 8115 CC	D 160/2000	8x115x140	"	8,65+2,0	14,20	?	13	48	toil	køl.v.	TB, H	70	"Falken" 1966 til VNJ (SM 18), oph. 1969
Sm 3	1948	"	19948	"	"	"	"	"	"	"	?	"	"	"	"	"	"	"Maogen" udr. 1966
ex Sp3' Sm 6	1951	"	20749	"	"	"	"	"	"	"	?	"	"	VSV	"	"	"	omb fra Sp3' 1955, 1966 ØSJS SM 17
1943 ex NPMB SM 1	1945	HildC		"	ScVd 801	"	"	"	8,65 + 1,075 1,00	14,22	?	12,6	"	"	køl.v.	TB, H	80	NPMB SM 1 til NFJ 1961 udr. 1963
1943 ex SJ SM 11	1947	"		"	ScVd 802	"	"	"	"	"	?	12,9	"	"	"	"	"	STY 1015 583 til NFJ 1963 udr. 1966
Sp 1	1947	Scnd	19347	2'2'	—	—	—	—	8,10 + 2,00	12,85	—	8	30	toil, bag	VSV	"	"	udr. 1966
Sp 2	1948	"	19949	"	—	—	—	—	"	"	—	"	"	"	"	"	"	udr. 1966
ex HJ Sp 4	1952	"	20853	"	—	—	—	—	"	12,93	—	9	"	"	"	"	"	HJ Sp 320 til NFJ 1957 udr. 1966
Sp3'	1951	"	20749	"	—	—	—	—	8,65 + 2,00	14,20	—	10?	48	toil	"	"	"	omb til Sm 6 1955, s.d.
1955 ex DBJ Sp3''	1949	"	20650	"	—	—	—	—	"	"	—	10?	"	"	"	"	"	DBJ SM 32 1955 omb NFJ Sp 3" udr. 1966
1945 ex NPMB Sp 5	1941	HildC		"	—	—	—	—	8,10 + 2,00	12,04	—	7,5	30	toil, bag	VSL (luft)	"	"	SJ UCFO 1 1949, 1945 NPMB Sp 51, 1961 NFJ, SJ UBFOs 1669, 1963 NFJ Sp 6, udr. 1966
ex SJ Sp 6	1947	"		"	—	—	—	—	"	"	—	9,0	"	"	"	"	"	
Sb 1	1948	Scnd	20654	1-1	—	—	—	—	4,00	7,1	—	3,7	—	bag 1,4 t post 1,6 t	—	"	"	udr. 1966
Sb 2	1954	"	21410	"	—	—	—	—	"	"	—	3,2	—	bag. 3 t	—	"	"	1966 til VaGJ, 1972 VNJ, 1975-77 DSB Børd

hvilket gav en slagvolumen-forøgelse på 15,5% eller en tilsvarende forøgelse af trækraften ved igangsætning og langsom kørsel, men næppe i længerevarende ydelse, hvor kedlens dampproduktion sætter grænsen.

Vi er så heldige at have et billede, hvorpå alle 4 maskiner ses på een gang ved remiserne i Bogense omkring 1912, den ene i demonteret stand. Fra venstre ses nr. 6 med navnet "Nordfyen" den næste er nr. 3 og ret forfra ses nr. 4 - alle disse numre kan læses på originalen - og så er det undervognen af nr. 5, der holder yderst til højre bag godsvognen F 5.

Det ses, at nr. 6 har længere sidekasser end de andre, idet dens sidekasse danner bro over styringsakslen, der på de andre maskiner ligger foran sidekassen. Derudover ses ingen forskelle på maskinerne, men man må regne med, at nr. 6 i de større sidekasser har et lidt større kulforråd.

Alle de 4 Hanomag'ere siges at have haft navne, og det menes, at nr. 3 hed "Bogense" og nr. 4 "Odense". Nr. 5's navn er mere usikkert. Bay gætter på "Otterup", mens P. Thomassen hævdede, at en NFJ-maskine havde heddet "Sletten" - the answer is blowing in the wind!

De gamle nr. 1 og 2 udgik i 1909 hhv. 1915. Nr. 1 kom til SFJ som rangermaskine nr. 27 og siden 1918 en periode til Valby Gasværk som VG 4', mens nr. 2 gik til entreprenørfirmaet Rasmussen & Schiøtz, i første omgang til anlægget af KRB, senere vistnok til Hedehusene. Den havde dog først været udlånt/udlejet til OKDJ fra omkring 1900, bl.a. til rangering i Kerteminde, indtil de i 1911 fik deres nye lokomotiv, OKMJ nr. 4.

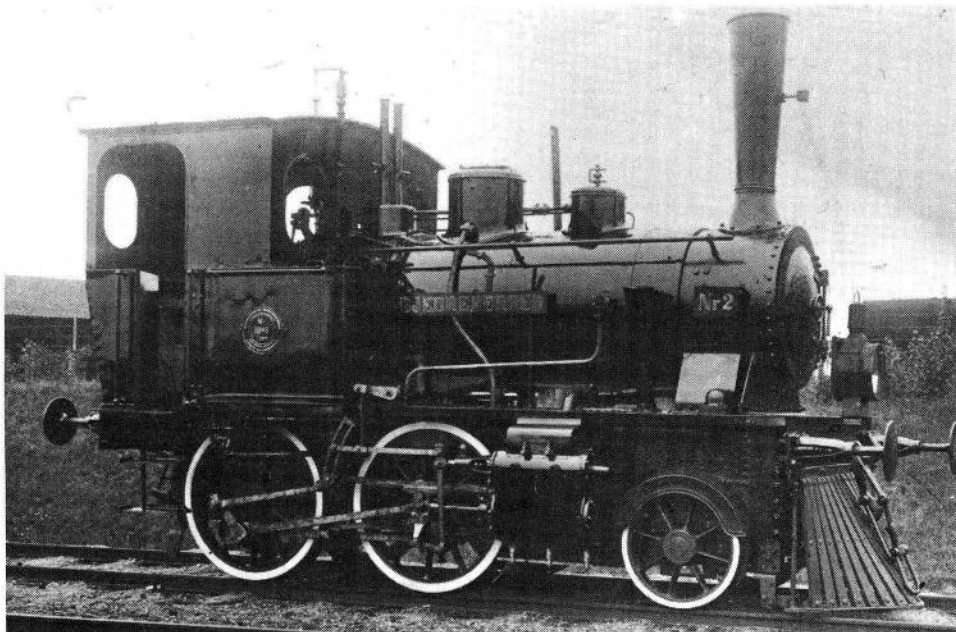
Nr. 3-6 gjorde længere tjeneste på NFJ, men nr. 4 blev dog allerede 1922 solgt til Valby Gasværk, hvor det formentlig som VG 4" afløste den alt for lille NFJ 1, og skulle have været i drift her til ophugningen i 1937. 1923 hhv. 1924 lod man nr. 3 og 6 ombygge, måske hos SFJ og på lignende måde som det overgik HJJ 2 i 1920, se billedet! Nærmere oplysninger, endsige billeder, foreligger desværre ikke.

Nr. 3 blev samtidig med ombygningen omnummereret til ny nr. 4", da man samme år anskaffede et nyt lokomotiv, kaldet nr. III, og da det gamle nr. 4 var udgået året før. De to ombyggede holdt ud til 1933, da man allerede havde fået 3 motorvogne i drift, mens den uombyggede maskine nr. 5 udrange-

redes 1930. Generelt kan det nok siges, at de små damplok blev slået ud af motorvognene, men de bevarede endnu nogle år som nedbrudsreserver og til kørsel i sne, som ikke var motorvognenes kop the!

NFJ's trafik steg efterhånden, og togene blev stadig tungere, så det kneb for de små Hanomag'ere at klare dem. Men det var svært at få kraftigere lokomotiver i en passende kort udgave af hensyn til remiser og drejeskiver, uden at de havde et for stort akseltryk til banens svage spor. I 1902 begyndte man at skifte sporet ud med 22,5 kg/m skinner, og i 1907 var man kommet så langt med udskiftningen eller forstærkningen af det gamle spor, at man vovede at bestille et meget større lokomotiv, nemlig et magen til dem, der siden år 1900 havde kørt på Nørumbanen og Hammelbanen (LNJ og HAJ).

Det var en formindsket udgave af de preussiske statsbaners type T 3 (3-koblet uden løbere: Ct), der allerede var fremkommet i 1881, men som over en knap 30-årig periode byggedes i over 1000 eksemplarer - uden væsentlige ændringer. Det var altså en type, der var lige så gammel som NFJ's ældste maskiner, men åbenbart en vellykket



HJJ's damp 2 i ombygget tilstand. Måske ombyggedes NFJ 3 og 6 på samme måde? Foto arkiv P. Thomassen.

konstruktion, der tillige byggedes i varierende privatbanestørrelser, bl.a. også til smalspor.

Selv den formindskede type havde dog et akseltryk på op til 9,4 t, men det skulle det reviderede spor nu kunne holde til, og i 1908 ankom så det nye lokomotiv

NFJ 7,

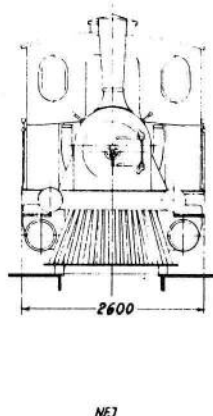
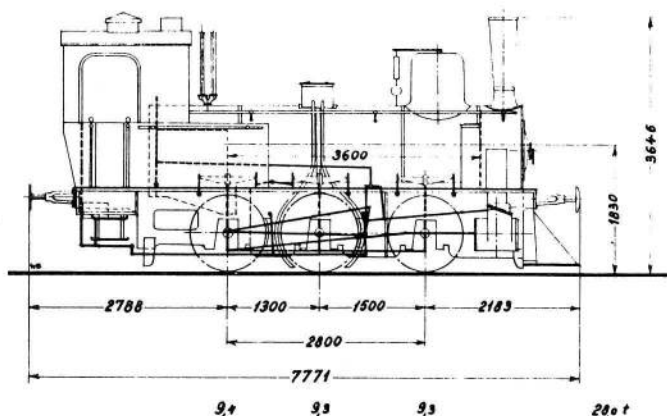
som var en noget anderledes maskine end Hanomag'erne. Dens totale akselafstand var 35 cm mindre end de gamles, mens længden over pufferne var mere end halvanden meter større, så maskinen havde ret store overhængende masser i enderne og ingen forløber, så maskinen havde en mere urolig gang end de små 1Bt'ere. Adhæsionsvægten var mere end dobbelt så stor som deres, og både slagvolumen og hedeblade var større, så trækraften var 24% større, mens hedebladen var 38% større, så det var (i forhold til de gamle) en maskine, der "ville noget" og som kunne stå godt fast ved igangsætningen. Iflg. P. Thomassen kunne typen på Nørumbanen klare godstog på op til 350 t

trods stigninger og kurver eller omkring en snes af DSB's daværende nyere godsvogne i læsset stand - og mange flere af banens egne små godsvogne, så det var en stor forbedring for godstrafikken på NFJ.

Maskinen var som nævnt noget gammeldags for sin tid, den havde bl.a. stadig Allans styring med excentrikker, og den havde på dommen en gammeldags Salter-sikkerhedsventil - som supplement til Ramsbottom-ventilerne over fyrkassen: Livrem & seler!

Den store dom og de indvendige damprør var et mærkbart fremskridt i forhold til Hanomag'erne, og det var et fremskridt, at der kunne sandes for begge køreretninger, idet der var sandrør til begge sider af det midterste hjulsæt.

Maskinen havde fra fødslen automatisk vacuumbremse på de to bageste hjulsæt, men der var ikke i første omgang brug for vacuumledninger til togbremse, da NFJ først i 1911 fik leveret de første personvogne med automatisk vacuumbremse og først i 1923 fortsatte udbygningen med vacuumstyr på personvognene.



Dog fik man i 1915 2 bagagevogne med vacuumbremse. Hvis de løb op mod maskinen, kunne de så bruges som supplerende vacuumbremse i gods- eller blandede tog ...

Nr. 7 var ellers i mange henseender indrettet som de gamle Hanomag'ere, fx med vandet i rammevandkasse tæt op under den lavtliggende kedel og med kul i venstre sidekasse. På førerhusets bagvæg var også her anbragt håndtaget til den lodbelastede vægtstangsbremse, men huset var her helt lukket bagtil. Hele byggestilen lignede påfaldende de gamle maskiners, hvilket ses tydeligt på det herlige billede fra Bogense, hvor nr. 6 og 7 holder uden for den gamle remise med blæsende sikkerhedsventiler og kulkasserne fyldt godt og vel til randen. Man bemærke, at på nr. 7 er det kun Ramsbottom-ventilerne, der blæser, Salterventilen på dommen var nok stillet til et lidt højere tryk som yderste reserve!

NFJ anskaffede ikke flere af denne gammeldags type. Da man fik råd til at anskaffe flere nye lokomotiver, var der blevet bygget nye remiser i såvel Odense som Bogense, og der var kommet større drejeskiver, så man nu kunne bruge større maskiner med større akselafstand. Det var tilfældet i 1912, hvor banen modtog det første af 3 nye og for sin tid meget moderne 1Ct-lokomotiver fra Henschel & Sohn i Cassel, nemlig

NFJ I,

som med sit romertal startede forfra i nummerrækken, hvor gamle nr. 1 dog allerede var udgået.

Den nye maskine adskilte sig overmåde meget fra de tidligere maskiner, og den var også hele 10 t tungere end den kun 4 år ældre nr. 7 - uden at den dog trådte hårdere i sporet med driv- og kobbelhjulene: hele den ekstra vægt lå på forløberen, der bl.a. måtte bære omkring halvdelen af forråds vandet i den store rammevandkasse. Der var ingen sidekasser, kullene opbevaredes i en kasse bag på førerhuset, og herunder var der kasser til værktøj m.v.

Den gennemgående fodplade lå usædvanligt højt, så den kunne gå helt fri af de relativt store drivhjul, hvis diameter på 1,25

m tillod maskinen at køre 70 km/h, hvad den dog aldrig fik lov til på NFJ, hvor maksimalhastigheden indtil efter krigen var 45 km/h, men i de seneste år fik den lov at køre 60 km/h.

Kedlen lå også meget højt, så fyrkassen kunne komme over drivakslen og vandkassen kunne rage et stykke oven for fodpladen. Men det vigtigste var, at man nu havde fået indført en række nyheder, der forbedrede maskinernes ydeevne og gav en bedre udnyttelse af brændstoffet. Det vigtigste var nok indførelsen af overhederen, der dels gav en større hedeblade, dels en bedre nyttevirkning af dampen i cylindrene. Kedlen havde POP-sikkerhedsventiler, der gav formindsket dampspild. Indførelsen af Heusinger-styringen gjorde dampfordelingen i cylindrene bedre, og rundgliderne gav mindre slid og lettere vedligeholdelse, og de kunne bedre tåle den overhedede damp. Omløberventiler på cylindrene gav desuden et lettere løb under afspærring for dampen fx ned ad bakke.

Forløberen, der vistnok blot var styret i rammen, men må have haft en vis sideforskydelighed med tilbagestillingsfjedre af en slags, tjente bl.a. til at lede lokomotivet så stødfrit som muligt ind i kurverne, og til at bære en del af det store, kraftige lokomotiv, uden at det fik et uacceptabelt stort akseltryk. Fjedrene var delt i 2 grupper med balancer mellem de to bagakslers fjedre og ligeledes mellem fjedrene for de to forreste aksler, så akseltrykkene fordeltes så jævnt som muligt i en 4-punktsophængning.

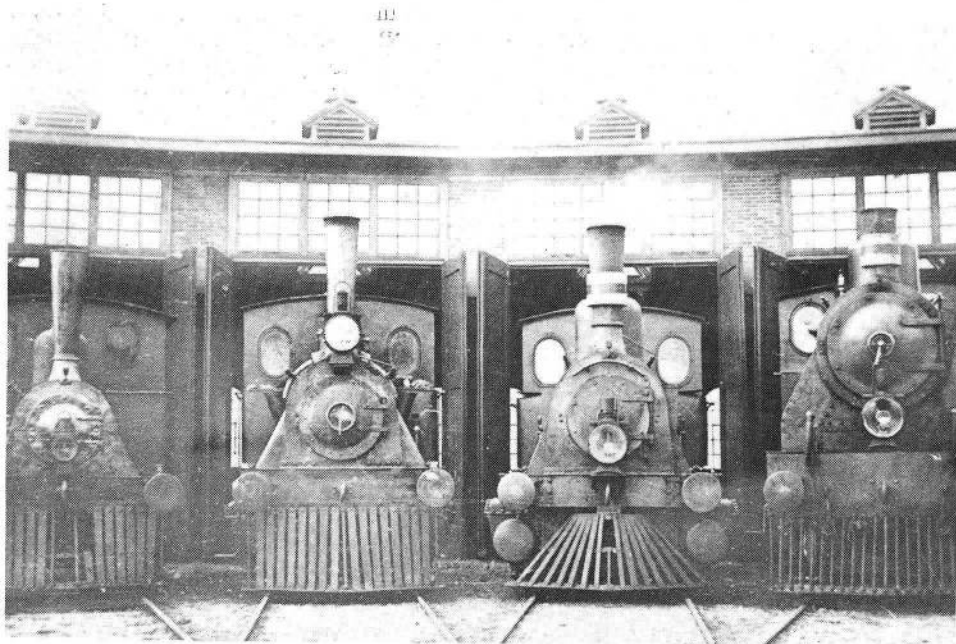
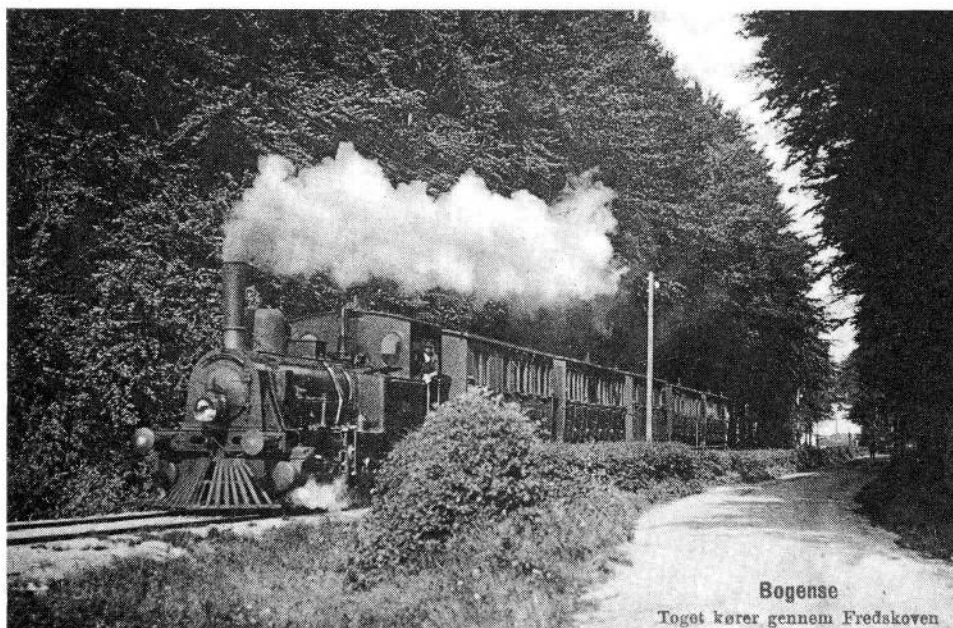
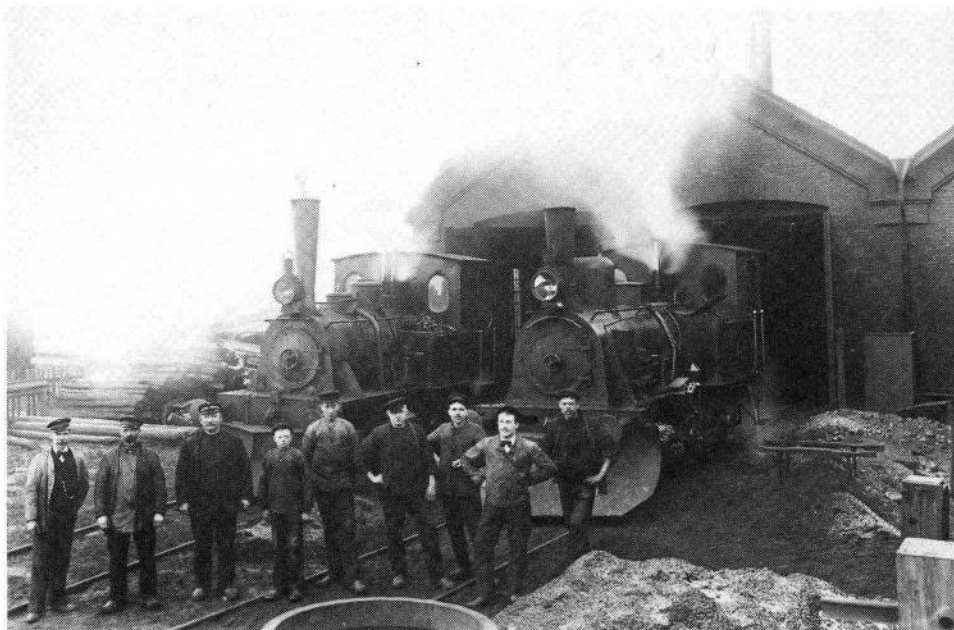
Maskinen havde nu selvfølgelig vacuumbremse på alle drivende hjul, og der var også en håndbremse af en slags, der virkede på samme stangsystem. Der var vacuumledning og førerbremseventil til togbremning, men endnu var kun de to nyeste personvogne forsynet med vacuumbremse, så der gik nogle år, inden man havde den rette glæde af systemet.

Det gik på samme måde på flere andre privatbaner - på Kertemindebanen gik der fx 14 år, inden personvognene kunne sluttes til lokomotivernes vacuum

NFJ damp 6 og 7 foran den gamle remise i Bogense før den nye remise byggedes til venstre herfor. Bemærk sneæserne. Nr. 6 bærer navneskiltet "Nordfyen", men nr. 7 har intet navn. Foto G. Chr. Nielsen, Bogense.

NFJ damp 7 med persontog i Fredskoven ved Bogense mellem 1908 og 1913. Vogne D 3 + C 4-5 + E + A + person- eller måske en D-vogn?. Postkort, foto: Ludvig Christensen, Bogense. Arkiv J.Groth.

NFJ 2, 3, 7 og I i 1913. Se venligst nærmere i teksten.



- "hva' f....., hvis maskinen kan trække toget, kan den vel også bremse det ...!" Og lokomotivpersonalet slap for et hårdt slid med håndbremsen, når blot selve maskinen havde en bremse, der kun krævede drejning af et håndtag.

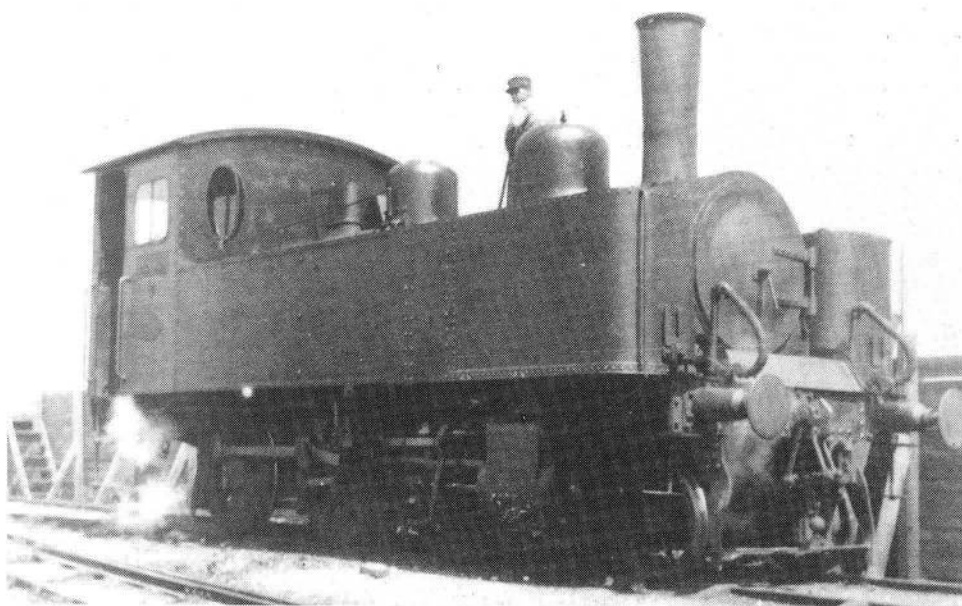
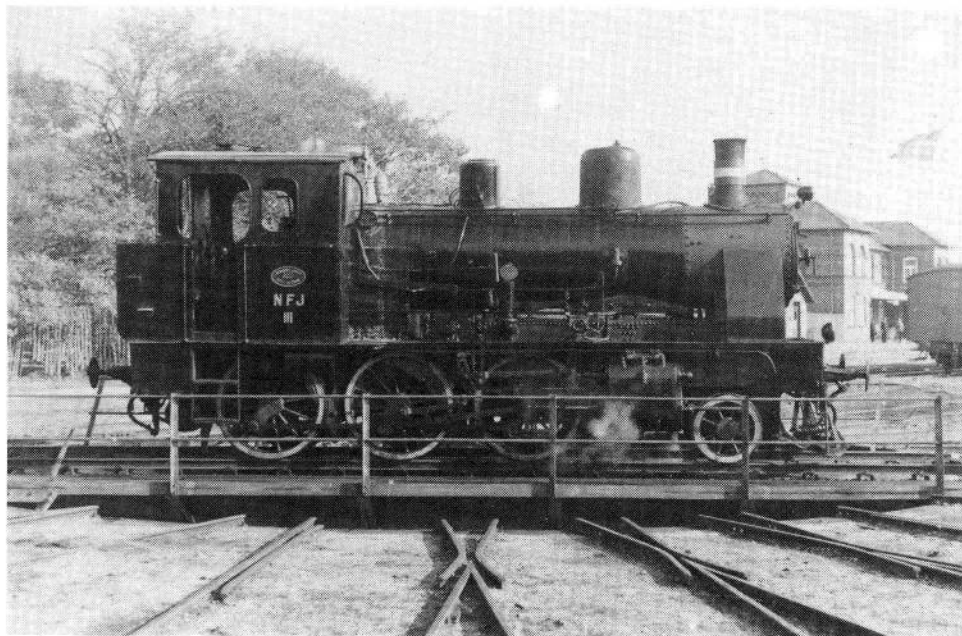
Fra NFJ's tjenestekøreplan fra 1944 ved vi, at det nye lokomotiv på de problemfrie strækninger måtte fremføre persontog på 150 t, blandede tog på 300 t og godstog på op til 450 t, mens det på de mere bakkede steder kun måtte medføre 250 t i blandede tog og 350 t i godstog. Det var måske ikke så meget anderledes end hvad nr. 7 kunne, men den nye kunne gøre det hurtigere, uden at tabe vejret og uden at slide så meget på sporet på grund af den jævne gang med mindre tilbøjelighed til slingren og huggen i sporet.

Nu havde man altså fået 2 kraftige lokomotiver, så man

havde en reserve - nemlig nr. 7! På hosstående interessante billede ses NFJ's 4 lokomotivtyper opstillet efter alder i portene til den nye remise i Bogense, angiveligt i 1913, fra venstre nr. 2, 3, 7 og I, og det ses, at man nu havde fået indført det almindelige hvid/rød/hvide privatbane"slips" på de store maskiners skorstene, mens de gamle, små måtte nøjes med bar hals! Bemærk også den ret ejendommelige kofanger på nr. 7.

NFJ II og III

Allerede i 1914 anskaffede NFJ endnu een, nr. II, af den nye type og så sent som 1923 den sidste, nr. III, alle ganske ens, men hermed var anskaffelser af nybyggede damplokomotiver til NFJ også slut. De 2 af maskinerne holdt helt til banens nedlæggelse i 1966, hvor nr. II var 52 år gammel.



På billedet af nr. III i Bogense 1964 bemærker man, at den nu har statsbane-slips - ligesom nr. 1 og 2 havde de første år efter 1882, men som de senere mistede.

NFJ 4'''

Vi har nu omtalt alle de toglokomotiver, NFJ har haft i sin 85-årige levetid, men vi bør lige nævne, at man i et par år kort efter 2. verdenskrigs afslutning, anskaffede et stærkt nedslidt lokomotiv, det tidligere ØSJS nr. 7', til rangering i Bogense, da man var i bekneb for trækraft, efter at specielt banens motormateriel var stærkt medtaget efter krigstidens mangel og overbelastning og inden det blev muligt at anskaffe nye motorvogne eller lokomotiver.

Gamle ØSJS 7' var bygget af Cockerill i 1905 og var, sammen med søstermaskinen ØSJS 8, den første normalsporede 1Ct-type i Danmark. Den lå med hensyn til maskinkraft omtrent midt imellem NFJ 7 og I-III og vejede tjenstfærdig 32 t. Den var karakteristisk ved sine meget lange sidekasser, hvoraf den forreste del dog var en senere tilføjelse, der kun ved dækplader hang sammen med de oprindelige sidekasser. Kedlen havde POP-sikkerhedsventiler og der var Heusingerstyring, men maskinerne fik aldrig overheder.

Hos NFJ fik den nr. 4''' - den tredje maskine med dette nr. hos NFJ! Den var i 1940 kommet til Karup som entreprenørmaskine ved bygningen af Karup flyvestation, og 1945 henstod den i ringe stand på Vejle Nord. 1946 købtes den af NFJ, og efter nødtørftig istandsættelse blev den 1947 indsat som rangermaskine. Den blev solgt til ophugning i 1950 og blev snart efter erstattet med en ny rangertraktor fra Pedershaab, der resten af banens levetid klarede rangeringen i Bogense.

VOGNE INDEN MOTORISERINGEN

NFJ anskaffede fra 1883 til 1924 med få års mellemrum supplerende vognmateriel, men efter 1924 anskaffedes ikke flere nye vogne, bortset fra motormateriel, inklusive skinnebuser, men efter 2. verdenskrig også visse brugte enheder, hvorom senere.

Personvognene

inclusive kombinerede person-

NFJ III i Bogense 11/10 1964. Foto: Jens Bruun-Petersen.

ØSJS damp 7 i Stubberup. Foto: James Steffensen, DMJK fotoarkiv A 3 01 F 034.

NFJ lukkede GODSVOGNE	bygge- år sted	art	~ DSB	last t	bdf. m ²	rumf. m ³	indvendig			akust. -m-	l.o.p. (-m-)	tara t	bremser	anm., ændr., skæbne.
							lang m	bred m	høj m					
F 1-7 " 8-9 " 12-14 " 15-17 " 18-22 " 23-25	1882 Bres " Scnd 1884 Bres 1890 Skbo 1894 Scnd 1897 "	lukket gods- og kvægvogn	QA	7,5	11,4		4,8	2,38		2,90	6,09	5,4	H	F 1-14 og 16-19 udr. 1944-49 F 15 " 1935 F 20-25 " 1935-60
" 10-11	1884 Bres		QAR tårn	7,5	11,4		4,8	2,38		2,90	6,40	5,9	Stårn	
" 26-27 " 28-29"	1897 Scnd 1915 "	}	QCR tårn	10 ^①	16,3		6,41	2,54		3,66	8,11	7,5	Stårn	*) PRM 1909: "Pakvogn"-? F 26-27 udr. 1949 QDR 28, 29 " 1933, 46
" 31'-32' ^{M5} H63-64	1911 "		QCR brk.	10	14,0		5,51	2,54		3,66	7,78	7,5	Sbrk	* H-vogns lign., ej gavldøre. H 63-64 " 1954
" 30, 31'-32' ^{M4} " 33-37 " 38-40	1911 " 1913 " 1915 "	}	Qc	10 ^②	16,3		6,41	2,54		3,66	7,70	6,9 6,6 6,4	H	QD 33 til Damgård 1966 QD 30-32 4 1964, 1966, 1953 QD 33-37 umr. 1965-1966 QD 38-40 4 1966, 1966, 1955
F 41-42 " 45-50 " 43-44	1906 " 1909 " 1906 "		lukket gods- og bankvogn	SFJ br.J	10	17,8		7,00	2,54		4,20	8,37 9,20	7,5 8,3	H ③ Sbrk ③
H 1-2 ^{M5} H61-62	1882 "	luk.godsv.	QAR brk.	6	9,5		4,00	2,38		2,90	6,09	5,3	Sbrk	H 61-62 udr. 1936
H 63-64 ^{M5} F 31'-32'	1911 "	"	QCR brk.	10	14,0		5,51	2,54		3,66	7,78	6,8	Sbrk	H 63-64 " 1954
H 65-66 ^{M12} E 54-55	1896 "	"	ex E-vogn brk.	6	13,4		5,54	2,42		3,50	7,78	7,6	Sbrk	H 65-66 " 1950
QDR 99	1899 Weim	"	"	12,5	17,5		7,00	2,50		3,50	8,40	7,3	TB(6),H	1961 til NFJ fra NPMB Q 99 1966 til Damgård

- 1) F 28"-29" fik lastgrænse 12,5 t efter 1937
- 2) F 30 - 40 " " 12,5 t fra 1927
- 3) Kun 2 af I-vognene havde skruebremse, så måske havde en af vognene med underlitra "R" i stedet trykluftbremse (nr. 43 el. 44?)

- 4) Udrangering 1950: IKR 43 og IG 46
af I-vogne 1951: IK 42
m. angivelse 1952: IG 49 og 50
af underltr. 1954: IGR 44 og IG 45
iflg. Lars 1958: IKR 41
Vinholt-N: 1959: IG 47 og 48

og postvogne: Heraf anskaffedes 1887-1911 ialt 11 kupevogne, hvor de 7 var af gammeldags type med "fladt" tag, senest anskaffet 1903, mens man i 1910-11 anskaffede 4 noget større vogne, delvis med sidegang, men også med mange sidedøre, og med højt hvælvet tag.

Endelig fik man 1924 et par "store travogne", gennemgangsvogne med sidegang og åbne peroner, men NFJ var i mange år en af de mest vedholdende kupevognsbaner, vistnok kun overgået af Vandelbanen.

D-vognene

Vi ved ikke, hvordan posten befordredes på NFJ i banens første år, men man kan vel gætte på, at det foregik i de to små E-vogne, jf. VLJ's ældste bremsevogne. I 1887 leverede Breslau imidlertid to kombinerede person- og postvogne, der betegnedes

D 1-2

1912 ff D 31-32. De havde hovedmål og vognkasse stort set magen til B- og C-vognenes, men det, der svarede til midterkupeen + en af nabokupeerne, var her indrettet til postkontor og pakkepostrum. Resten var III kl. kupeer, ganske magen til B- og C-vognenes.

Vi har desværre ingen originaltegning af vognene, men Jens Bruun-Petersen har en gang hos NFJ set tegninger af mange af vognene, og har herefter skitseret bl.a. den oprindelige ind-

retning af D 1-2. Postkontoret var indrettet på ganske sædvanlig måde med sorteringsreoler, servante, brevkasser og skabe samt skrivebord, og i forrummet til pakkepost, der syntes at have haft en meget bred åbning ind til kontoret, fandtes foruden et klapbord en kakkellovn og en dertil hørende brændekasse. Man bemærke, at der var opvarmingsmulighed i postrummet, men ikke i passagerafdelingerne! Her skete belysningen med de sædvanlige lamper i skillerummene, mens postrummet havde specielle lamper, som man skulle kunne læse og skrive ved, men herom vides intet nærmere.

I Niels Jensens bog om fynske jernbaner ses på side 90 et meget interessant billede af et NFJ-tog omkring 1911, hvor den forreste vogn er en af vognene D 1-2, set fra kakkellovnsiden, og den har her ikke fået sidevinduer i kupeerne, så den ser særdeles original ud! Det sjove er, at den ene vogn, D 31 så omtrent ligesådan ud udefra helt

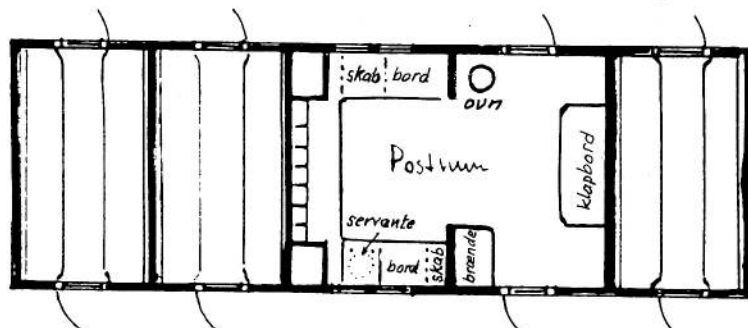
til banens lukning, selv om den efterhånden var omdannet indvendig til ren post- og bagagevogn.

Ingen af de to vogne fik nogensinde skygge af bremse, men de fik vacuumledning i 1925 - og trykluftledning efter krig II. Diverse indre omdannelser først fra 1934 - omtales senere.

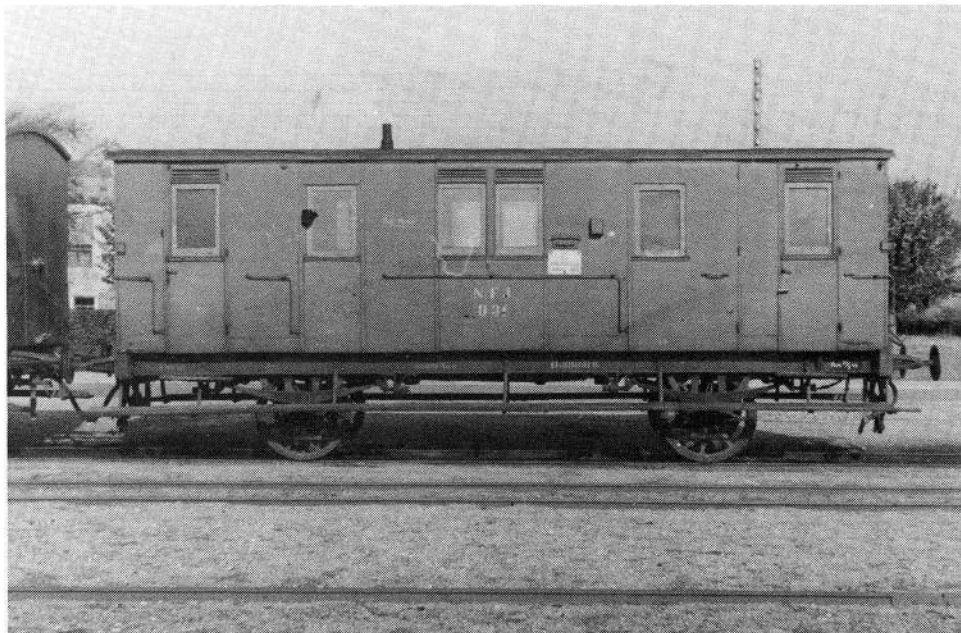
D 3

1912 ff D 33. 1892 anskaffedes endnu en D-vogn, denne gang fra Scandia, hvorfra haves både hovedtegning og fabriksfoto, mens det er småt med fotos fra driften - dog ses D 3 i tog på et par postkort fra 1904.

Denne vogn var i samme stil som de tidligere person- og postvogne, men den var næsten 1 m kortere, da den kun havde 2 passagerkupeer, denne gang af II kl. med ialt 16 pladser og med een, fælles lampe i ydervæggen. Endnu ingen opvarmning, bortset fra postrummet, der havde kakkellovn. Dette var i øvrigt af samme størrelse og indrettet om-



Jens Bruun-P's skitse af den oprindelige indretning af postvognene D 1-2, efter 1912 D 31-32



trent på samme måde som i D 1-2, men det havde fået "halvanden-døre" i vognsiderne, så større genstande lettere kunne komme ind og ud. I kontoret var indrettet en fast, polstret siddeplads til postmanden, som det var skik og brug dengang. Måske var der også oprindelig en sådan siddeplads i D 1-2. Senere blev det almindeligt, i hvert fald på privatbanerne, at man havde en løs, polstret taburet med højdeindstilling. Den kunne flyttes efter behov, og i stedet kunne der blive lidt mere bordplads. Heller ikke denne vogn fik nogen sinde bremse.

Med disse 3 postvogne med delvist udvidede postrum klarede banen sig helt til efter 2. verdenskrig, bortset fra, at motorvognene senere medtog visse postsager i førerrummene.

Flere personvogne: A 3 og C 3

I 1899 leverede Scandia så igen et par rene personvogne, nemlig endnu en A-vogn, magen til A 1-2 og en C-vogn, magen til C 1-2, men denne gang indrettet til dampopvarmning, og C 3 havde skillerum mellem alle kupeerne, så nu krævedes der hele(!) 3 lamper til belysningen, hvorved een af kupeerne fik dobbelt belysning, nemlig af 2/2 lamper!. Vognene havde stadig ikke fået sidevinduer i III kl. kupeerne, og ingen havde bremser.

C 4-5

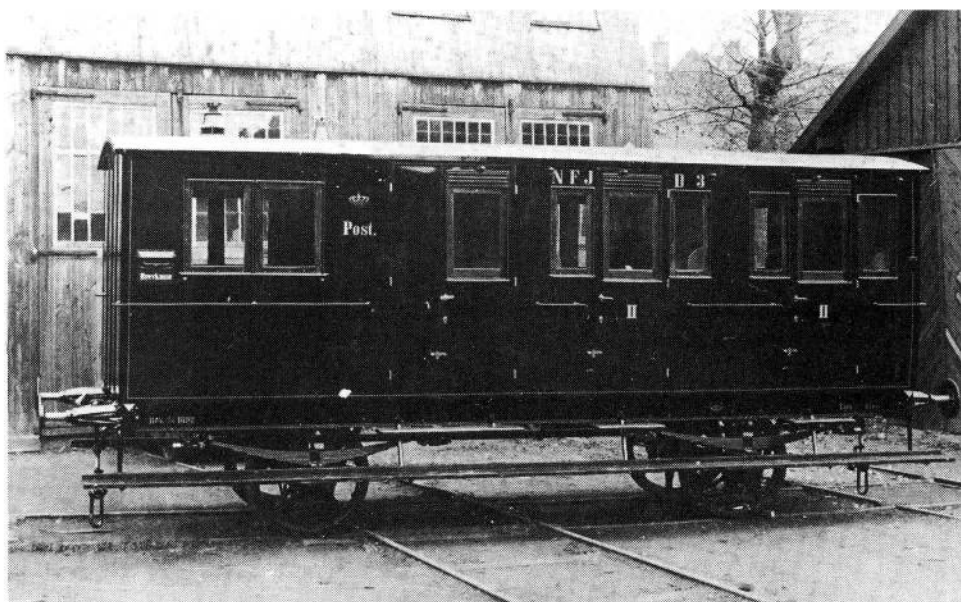
1903 fik NFJ så de sidste 2 kupevogne af den gamle model, men der var dog sket visse fremskridt: Nu var der kommet sidevinduer på III kl., undtagen der, hvor lampehusene var i vejen for dem, og der var kommet trægardiner for vinduerne, men dimensionerne var ikke ændret siden de første vogne fra 1882.

Vi har desværre ikke fundet gode fotos af disse (lidt) nyere C-vogne, da de alle var udgået, da jernbaneentusiastene myldrede frem på jord med deres kameraer. Dog er en af dem (C 4 eller 5) vist kommet med på det gamle postkort fra mellem 1908 og 1912/13 som 2. vogn i toget, fremført af loko nr. 7 gennem Fredskoven ved Bogense.

Bænkevognene

D 31 (ex D 1) holdt helt til banens lukning i 1966, men så - trods flere ombygninger - næsten uændret ud på afstand, selv om der var fjernet 2 døre og tilføjet "1/2" dør på hver side. Jens Bruun-Petersen har set vognen fra oven siden 1964 og Holtrup fra den modsatte side 1963.

NFJ D 3, fabriksfoto Scandia 1892. Arkiv JMJK.



NFJ åbne GODSVOGNE	bygge- år sted	art	~ DSB	last t	bdf. m ²	rumf. m ³	indvendig			akøst →-←	l.o.p. (-M-)	tara t	bremser	anm., ændr., skabne.	
							lang m	bred m	høj m						
G 101-104 " 105-106 " 107-111 " 112-114 " 115-122	1882 Bres " Scnd 1888 Bres 1899 Scnd 1906 "	høj gods- og kvæg- vogn	KF	7,5	11,4	14,4	4,80	2,38	1,24	2,90	6,09	4,6	H		
P 201-204 " 205-208	1882 Bres " Scnd		lavsided minl-P-vogn	7,5	11,4	6,8?	4,78	2,38	0,6?	2,90	6,09	4,5	H	2+2 fag/side, 4 stolper	
" 209-210	1890 Skbo			lavsided lille Pc	7,5	14,21	8,5?	c. 6,0	c. 2,4	0,6?	3,54	7,27	5,2	H	do. do.
" 211-218 " 219-221	1906 Scnd 1909 "		lavsided	} Pc	10 ^①	15,1	11,6	6,398	2,368	0,765	3,66	7,70	{ 5,5 5,6 }	H	do. ↓ stolper · 1948 ltr. Pc
" 222-223	1909 "				PCR lårn	10 ^①	15,1	11,6	6,398	2,368	0,765	3,66	7,70	6,3	Stårn
" 224-228 " 229-234 " 235-238	1909 " 1912 " 1913 "	" }	PF	10 ^①	18,1	16,3	7,658	2,368	0,90	4,20	8,96	{ 6,4 6,0 5,8 }	H	3+3 fag/side do. " " PH	
" 239-241	1913 "			PFR	10 ^①	18,1	16,3	7,658	2,368	0,90	4,20	8,96	6,6	Stårn	do. do. " " PHR
" 242-249	1920 Hofm			PE	12,5 ^②	18,4	18,4	6,720	2,734	1,00	4,00	8,10	7,7	H	2+2 fag/side do. " " PJ til NFJ 1922
DSB PF/PFB/PFR " PJ/PJB/PJR		} diverse leje? vogne efter krig II		15	18,0	16,2	7,65	2,36	0,90	4,20	8,96	{ 6,7 7,7 7,0 }		H+TL/H+TB/Srang.+TL NFJ nr. 261 265	
			15	19,0	19,0	6,798	2,808	1,00	4,20	8,10	{ 7,4 8,1 8,2 }		H+TL/H+TB/Srang.+TB " " 251 259 TB TB+5		

1) NFJ's PC, PCR, PH og PFR fået lastgrænse 12,5 t fra 1919.

2) NFJ's PJ lastgrænse på NFJ 12,5 t, efter krig II 15 t.

Med de sidste 2 C-vogne havde NFJ fået dækket sit daglige behov for personvogne i en række år fremover, men man havde stadig et problem med spidsbelastninger, hvor man måtte indstille godsvoerne med bænke for at dække behovet. Hertil havde man af lukkede vogne kun en mængde små F-vogne af QA-størrelse + 2 stk. større F-vogne af QC-størrelse, som man betegnede som "Pakvogne" og formentlig brugte til stykgods. Ingen af disse vogne havde vinduer, kun "Q-vognslemme", der sad så højt oppe, at man skulle stå op for at se landskabet udenfor, og som helst skulle lukkes i vindsiden, hvis det regnede.

Disse vogne var ikke populære hos de rejsende, og i 1906 anskaffede man så 4 stk., F 41-44, af den fynske bænkevognstype, der 1904 lanceredes på Kertemindebanen og Hadsherredbanen, og hvis forhistorie er nærmere omtalt i SP 2/1990, side 59 (under Kolding Sydbaner), og som er beskrevet i OKMJ's materielfortegnelse for 1914, citeret i SP 1/1993, side 12-13 og med interiørfoto på side 14.

F 41-42, 43-44 og 45-50

Vognene rummede ialt 34 siddepladser på udtagelige træbænke, og de to, nr. 43-44, havde dertil en bremsekupe med egen indgang. Disse to vogne havde iflg. Scandia "4-klodset Skruebremse" og må have været udstyret med den simple bremsebuk under vognen og kun bremseklodser på "indersiden" af

hjulene, mens alle senere udgaver af typen med skruebremse (hos andre baner) fik 8-klodset skruebremse, nogle endda med ekvibreret bremsetøj.

Vogntypen må have haft en rimelig succes, for 1909 anskaffedes yderligere 6 stykker, dog alle kun med håndbremse (som nr. 41-42). Nr. 48 ses pudsigt nok på et postkort fra 1909, genudsendt af DJK, desværre med forkert nummer på lokomotivet i teksten bagpå: Maskinen er NFJ nr. 7 med den karakteristiske kofanger! De 3 forreste vogne er NFJ bænkevogne, og det ses tydeligt, at de var højere end de gamle kupevogne, hvoraf nogle stykker (med buede sider) løber i bageste ende af toget.

Mange har set denne type vogne i drift endnu efter 2. verdenskrig, men altid med skodder for vinduerne, dvs. kun som godsvoerne (stykgods, pakvogne). Men på et billede fra Odense ses 3 stykker holde ved remisen omkring 1911, alle rigget til som personvogne med blottet glas i døre og vinduer: Reservepersonvognene klar til udrykning!

Moderne, gammeldags kupevogne!

Sidst på året 1909 afgav man ordre til Scandia på et par stærkt moderniserede kupevogne, der leveredes i 1910:

A 4-5

De afveg på adskillige punkter fra alle de tidligere leverede personvogne: Det var bogie-

vogne, de havde højt, hvælvet tag, elektrisk belysning, toilet til alle passagerer og tjenestekupe med skruebremse (16-klodset bremse).

Der var 2 II kl. kupeer i midten og en III kl. dobbeltkupe med en stump sidegang i hver ende af vognen. Mellem II og III kl. var der 2 dobbelte toiletter, et til hver vognklasse, så alle havde toiletadgang, uden at man blandede folk af forskellig social status, så det var endnu ikke blevet til gennemgangsvogne. Der var også stadig yderdøre til hver kupe i begge sider, så der om vinteren var rig mulighed til at lukke varmen ud ved hver station!

På II kl. var der 7 pladser i hver kupe á 2 m modul, mens der var 17 pladser i hver III kl. dobbeltkupe, der havde modulet 1,55 m, så vognen rummede 14 pl. II + 34 pl. III kl., ialt 48 pladser, det samme som en af de gamle B-vogne, men taravægten var steget fra 7,8 t (162 kg/passager) til 19,8 t (413 kg/passager), så den større bekvemmelighed vejede altså ialt 12 t eller snit 250 ekstra kg/passager - høj som lav! Man bemærke, at der nok var bedre benplads også på III kl., men her var stadig nøgne træsæder, nøgne bræddewægge og ingen isolation i loftet. Dog havde alle naturligvis glæde af, at vognene havde dobbelt affjedrede bogier, som i øvrigt var helt af jern og meget mindede om dem, der kørte under DSB's gamle AA-vogne fra 1892, og som man tillod at køre op til 90 km/h i hurtigtog.

Men de havde (sgu) kun 8-klodset bremse!

Nok var vognene tunge, men p.g.a. bogierne trådte de kun med ca. 5,8 t pr. aksel, og det rolige løb gjorde, at de var milde mod sporet, så de har næppe generet baneafdelingen ret meget, men måske sat maskinafdelingen visse grå hår i hovedet, hvis de små maskiner skulle slæbe af med dem, og de havde ikke rullelejer!

A 6-7

Kort tid efter at man havde sat de store bogie-kupevogne i drift, bestilte NFJ endnu 2 personvogne, der leveredes 1911. Det var denne gang en formindsket, 2-akslet udgave af bogievognene, men med samme pladsforhold i de enkelte kupeer, hvoraf der var 2 på II kl. og 3 1/2 på III kl. Der var nu kun 2 toiletter, idet der var en slags sidegang, både i II kl. og i III

kl. enden, og de to toiletter dannede "skillerum" mellem de to vognklasser, der havde hver sit toilet, så folk og fæ stadig holdtes behørigt adskilt.

A 6-7 var adskilligt lettere end bogievognene. De rummede 13 passagerer på II og 29 på III kl., ialt 42 siddepladser, og med en taravægt på kun 11,9 t svarede det til kun 283 kg/passager, men vognen havde et større akseltryk: 7,4 t/aksel.

Køreegenskaberne var næppe så gode som bogievognernes, men de havde lænkeaksler af den gamle ring/sjækkel-type og en ret stor akselafstand, så de løb sikkert bedre end de gamle, små kupevogne. Det har dog ikke været helt tilfredsstillende, for i 1926 fik begge vogne nyt fjederophæng med ovale ringe, hvilket de beholdt resten af banens levetid.

Vognene leveredes som de første hos NFJ med automatisk vacuumbremse, men til gengæld in-

gen skruebremse, Først 1915 fik banen endnu 2 vogne med vacuumbremse: Bagagevognene E 56-57 og først i 1923 fik bogievognene vacuumbremse, samtidig med, at alle de resterende person-, post og bagagevogne kun fik vacuumledning - vacuumbremse fik de aldrig!

Men nu havde NFJ fået alle sine store lokomotiver, og man var i gang med at ombygge 2 af de små Hanomag'ere, der formentlig også fik vacuumudstyr, så nu var der ingen undskyldning for ikke at indføre vacuumbremsen i alle persontog.

Forbilledet for de store, højtagede kupevogne var allerede leveret til de jyske statsbaner i 1891: Den lange bogievogn BA 400, der havde alle 3 vognklasser og var beregnet til at transportere passagerer fra Fredericia banegård til færgehavnen og omvendt. DSB anskaffede siden mange lignende vogne helt frem til 1914, men privatbanerne fik kun ialt 6 kupe-bogievogne, hvoraf de 4 leveredes til Lollandsbanen: Aa 1-2 med I og II kl. i 1895 og Ea 51-52, ren III kl. i 1898. Derimod fik flere privatbaner 2-akslede, højtagede kupevogne, den sidste leveret til Aalborg som FFJ Dc 125 så sent som 1923, hvor den absolut var en anakronisme.

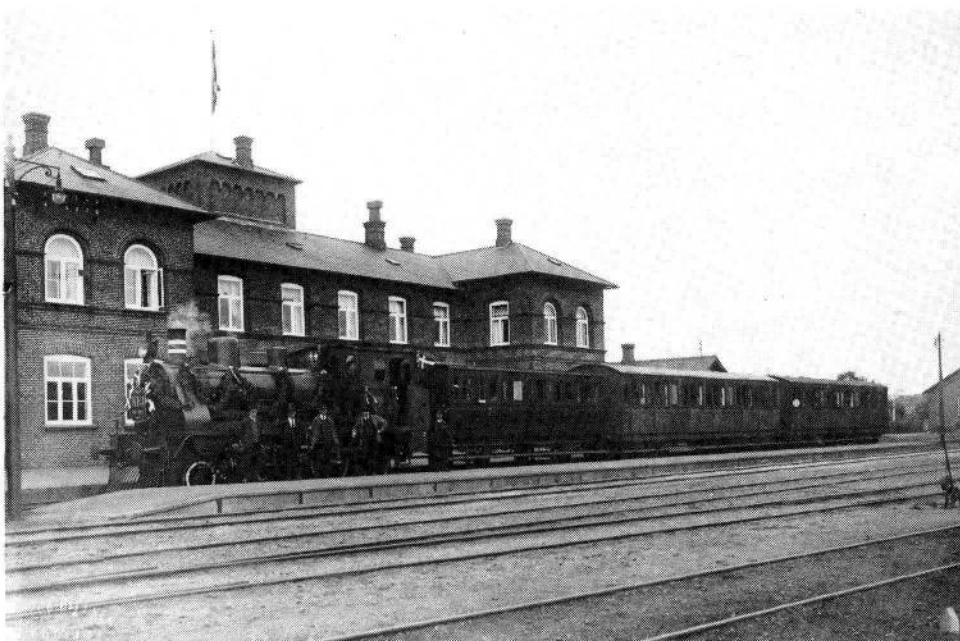
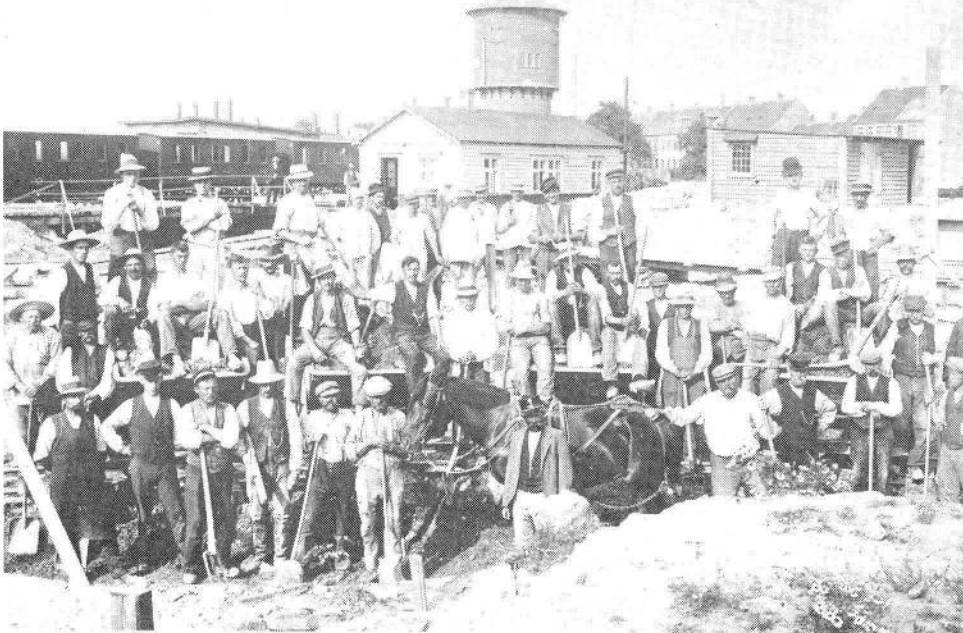
De nye vogne A 4-7 viste sig at opfylde størstedelen af banens behov for II kl. pladser, så man 1915 besluttede af ombygge den gamle A 1 til ren III kl. vogn, og 1921 blev det A 2's tur, mens A 3 og de to gamle B-vogne aldrig blev ombygget. A 1 og A 2 ændredes derimod kraftigt både ind- og udvendigt og fik de nye betegnelser

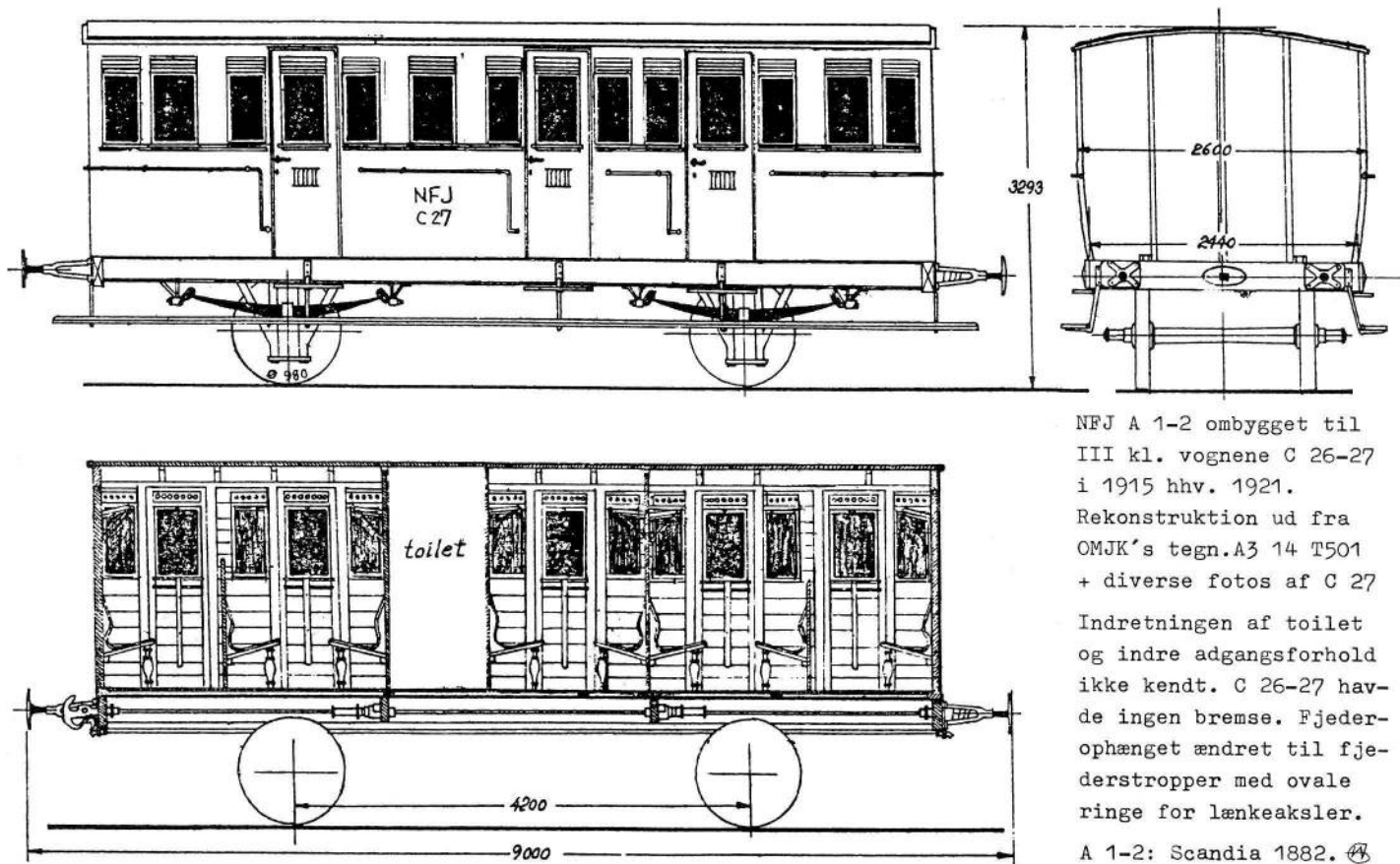
C 26-27

Den nye indretning er forsøgt rekonstrueret ud fra den gamle A 1-tegning på grundlag af oplysningerne i DSB's fortegnelse over privatbanevogne (PRM) samt fotos. PRM's tillæg fra 1916 oplyser, at C 26 indeholder "3 2/2" III kl. kupeer med ialt 34 pladser samt 1 toilet. Det passer

Foto fra Jernbanemuseet: Odense omkring 1911 - med OMB's "station". "De første Udgravninger til Odense nye Banegaardstunneller". I baggrunden holder 3 NFJ-bænevogne bl.a. F 42. Bag disse ses taget og vinduerne over de 4 porte i DSB's dengang nye remise, og vandtårnet rager op over OMB's midlertidige "Odense Station", også kaldet "Bræddehytten". Tv. for dennes skorsten ses de 2 nordligste skorstene af den til remisen knyttede "Opholdsbygning", den 3. skorsten er skjult bag vandtårnet. OMB var formentlig den første bane, der førtes ind på det nye areal, mens NFJ's tog stadig benyttede den gamle station.

Jubilæumstog ved NFJ's 40 års jubilæum. Damp II fremfører tog bestående af C 26 eller 27, samt A 4 og 5. Foto Bogense 1/7 1922 af fotograf G. Chr. Nielsen.






NFJ A 1-2 ombygget til III kl. vognene C 26-27 i 1915 hhv. 1921.

Rekonstruktion ud fra OMJK's tegn. A3 14 T501 + diverse fotos af C 27

Indretningen af toilet og indre adgangsforhold ikke kendt. C 26-27 havde ingen bremse. Fjederophængt ændret til fjederstroppe med ovale ringe for lænkeaksler.

A 1-2: Scandia 1882. 

smukt med den nye vinduesinddeling og dørplacering, der ses på billedet af C 27: 3 hele kupeer med hver sin dør + 1/2 kupe i hver ende af vognen. Indretningsplan foreligger ikke, men det er nærliggende at forestille sig sidegang modsat toiletet på lignende måde som i A 6-7's III kl. ende. Det er mit kvalificerede? gæt.

Vognen fik lænkeaksler med fjederophæng i ovale ringe, som var Scandias standard fra 1911 og mange år frem, men de fik ingen bremser, kun vacuum- og senere trykluftledning.

Ombygning af C-vogne

1921-22 ombyggedes ikke blot A 2, men også C 22, oprindeligt C 2 fra 1882, så den iflg. PRM's 1923-tillæg fik "4 1/2 III kl. Kupéer, 38 Siddepl. og 1 Toilet", og i 1925-udgaven anføres de samme, nye data for C 23-25, dog uden at der anføres noget toilet. Måske har man glemt gentagelsestegnene under "Toilet", eller også skulle de ikke have været under siddepladsangivelserne - måske blev nr. 21 og 23-25 slet ikke ombygget? Jeg ved det ikke i skrivende stund!

C 22 fik formentlig ved ombygningen midtgang med 2 pladser på hver side, og toiletet har så været anbragt i et af de opståede fag i stedet for 4 sid-

depladser på den ene side af gangen. Vognen fik også tilføjet sidevinduer ved siden af dørene, og det gjorde formentlig også de øvrige, gamle kupevogne, måske på nær B 1-2, der udrangeredes allerede i 1935 og måske har fungeret som reservedelslager for A 3 og de 7 små C-vogne (C 21-27).

Store travogne

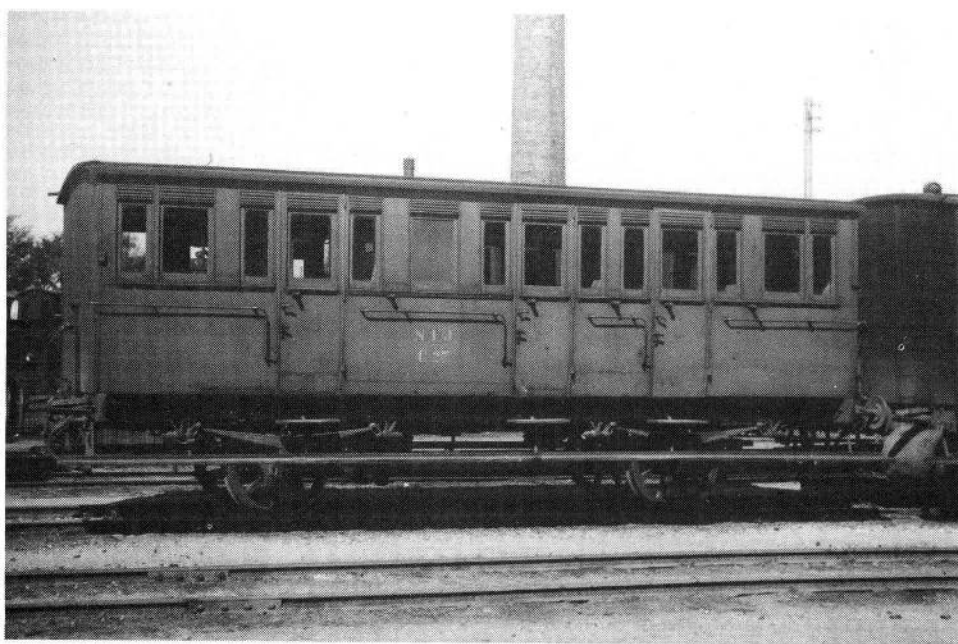
Det var vist meningen, at også A 3 skulle have været ombygget til C-vogn, i hvert fald synes nummeret C 28 at have

været reserveret hertil, for de næste og sidste personvogne, som banen anskaffede som nye, fik betegnelsen

C 29-30

Det var en af de seneste udgaver af de store 2-akslede teakbeklædte personvogne, der fremkom 1911 og var mellemkrigsårenes typiske "moderne" privatbanepersonvogn med åbne endeperroner.

NFJ's C 29-30 var af en variant, der kun byggedes i 4 helt ens eksemplarer: NFJ's og



Skagensbanens C 31-32, begge bygget 1924 af Scandia, der dog også leverede 3 meget lignende vogne, men med lædersofaer, til Mariagerbanen i 1927.

Vognene havde sidegang med 5 III kl. kupeer og toilet og 1,05 m lange endeperroner. Siddemodulet var 1,7 m overalt mod kun 1,55 i A 4-7 - de indtil 1924 bekvemmeste III kl. vogne på NFJ. Vognene vejede 335 kg/pas-sager ved 40 siddende. PRM anfører 42 siddepladser, men så må der have været 2 klapsæder i sidegangen, hvilket ikke ses på tegningen. Kupevinduerne, der havde trægardiner og afbalancerede spejlglasruder, kunne alle åbnes, ligesom 2 af sidegangens vinduer. I hver kupe var der en torpedoventil i loftet og bagagenet på skillerummene. Der var skydedøre til sidegangen, men der var ingen glas til den side, og kupevæggene var af nøgne (malede) brædder - ikke noget med gyldenlæder, spejle eller billeder på væggene.

Vognene var født med skrue- og vacuumbremse. De ovale fjederstropper var - i hvert fald på vognenes ældre dage - op-hængt i gummi-affjedrede bolte, der skulle kunne opfange de værste smårystelser. Køreegenskaberne var vel nogenlunde ved max. 45 km/h, men bogievognstandard var det jo ikke, så i den henseende var de 14 år ældre A 4-5 stadig banens bedste personvogne, men de havde jo ikke ligefrem panoramaruder!

BAGAGEVOGNENE

De første, meget små vogne E 1-2 fra 1882 ved vi som tidligere omtalt kun meget lidt konkret om, bortset fra, at de fik kedel til togopvarmning i hhv. 1905 og 1895.

Først 10 år senere anskaffedes en 3. bagagevogn

E 3

der var betydeligt større, end E 1-2, omtrent som en DSB QC-vogn, nemlig med en samlet bundflade på 15,5 kvm, delt i et lille toldgods(?)rum på 3 kvm, et større rejsegodsrum på 7,6 kvm og endelig et relativt stort kontor- og bremserum med vindue og udkigskasser på 4,8 kvm. Der var yderdøre med gitter for vinduet til toldgodsrummet, dobbelte fløjddøre til det store rum, men ingen yderdøre til tjeneste- og bremserummet, hertil kun skydedør fra rejsegodsrummet, hvori det eneste inventar, bortset fra et par højtsiddende hylder, var en hundekasse med jalousi til det fri. I tjenestekupeen var en lille sorteringsreol, et lille bord med skuffe samt i gavlen bremsesvinget i blikkasse på gavlen. Endelig en rund taburet som "skrivebordsstol".

Alle 3 rum kunne belyses ved hjælp af petroleumslamper i de 2 skillerum ved ydervæggen, ganske som i personvognene, efter 1911/12 dog elektrisk lys fra akkumulatører, der også skulle klare togbelysningen. Disse var anbragt i vognens "bagende" modsat tjenestekupeen. Samtidig omnummereredes vognen til E 53.

Vognen havde 4-klodset skruebremse, men fik aldrig luftbremse af nogen art.

I 1904 udstyredes den med dampkedel til togopvarmning, og den må have været anbragt i den noget udvidede bremsekupe, mens toldgodsrummet formentlig blev lagt til resten af det store bagagerum, så det blev udvidet til 8,5 kvm.

1896 suppleredes bagagevognsbestanden med

E 4-5

efter 1912 kaldet E 54-55. De var meget lig E 3, men de 3 rum havde ændret størrelse, så de nu var på 2,7, 8,6 og 4,0 kvm, regnet "bagfra", så der var blevet mere plads i det store rum, mens indretningen i øvrigt var næsten den samme, nu dog uden lampe i toldgodsrummet.

Disse 2 vogne fik heller aldrig andet end skruebremse. De fik akkumulatører m.v. ligesom E 3, men aldrig varmekedel, og da man i 1915 anskaffede et par større bagagevogne, omdannedes de i 1917 til rene godsvogne med bremsekupe, herefter kaldet H 65 og 66. Deres udseende som H-vogne er ikke kendt.

E 56-57

Disse vogne, som Scandia leverede i 1915, lignede meget DSB's standard-bagagevogn litra EH, som fremkom første gang 1895, mens det sidste, 238fte eksemplar leveredes i 1930! NFJ's 2 eksemplarer var dog 18 cm bredere, men havde ellers samme hovedmål. Tjenesterummet var tilsyneladende som hos DSB EH ca. 1,5 m langt, mens resten angives til 6,64 x 2,63 m eller 17,5 kvm, men jeg ved ikke, om der også her var skilt et mindre rum fra til toldgods - der var i hvert fald ikke hos NFJ nogen yderdør hertil, men et vindue var der da på dette sted, hvor akkumulatørerne til lysanlægget formentlig også befandt sig.

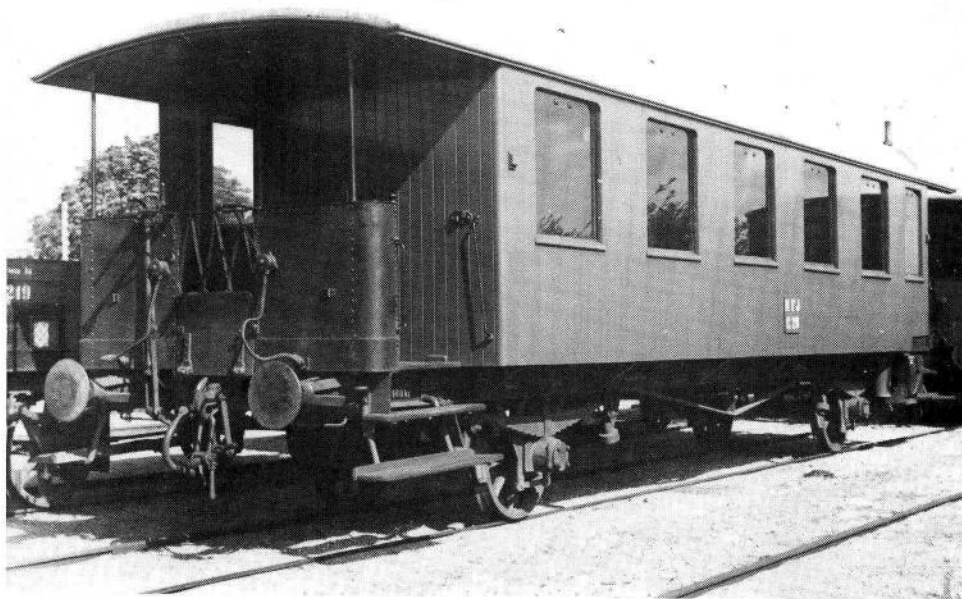
Vognene havde lænkeaksler med fjederophæng i ovale ringe, og de havde fra fødslen 8-klodset skruebremse med ekvilibreret bremsetøj. Hjulbasen var forskudt 20 cm bagud i forhold til overdelen.

Da vi ingen tegning har af vognene, tør jeg ikke udtale mig om inventaret, men oplyse, at vognene udvendig var pladeklædte i modsætning til forgængerne, der alle var beklædt med lodrette trælist.

Desværre haves ikke billeder af vognene fra før krigen, mens de havde vacuumstyr. Man bemærke, at de efter 2. verdenskrig fik litra EH på et tidspunkt, hvor NFJ søgte at tilnærme deres litrering til DSB's.

D 31-33

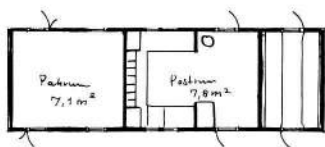
Som nævnt anskaffede NFJ ikke før sidste krig flere bagagevogne. Bemærk egenvarmekedlen under toilettet. Fik også rullelejer og gummidæmpede fjederstropper. Man brugte ikke påskruede bronxebogstaver og -tal på NFJ. Foto: Holtrup 7/8 1965.



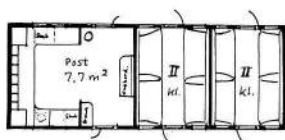
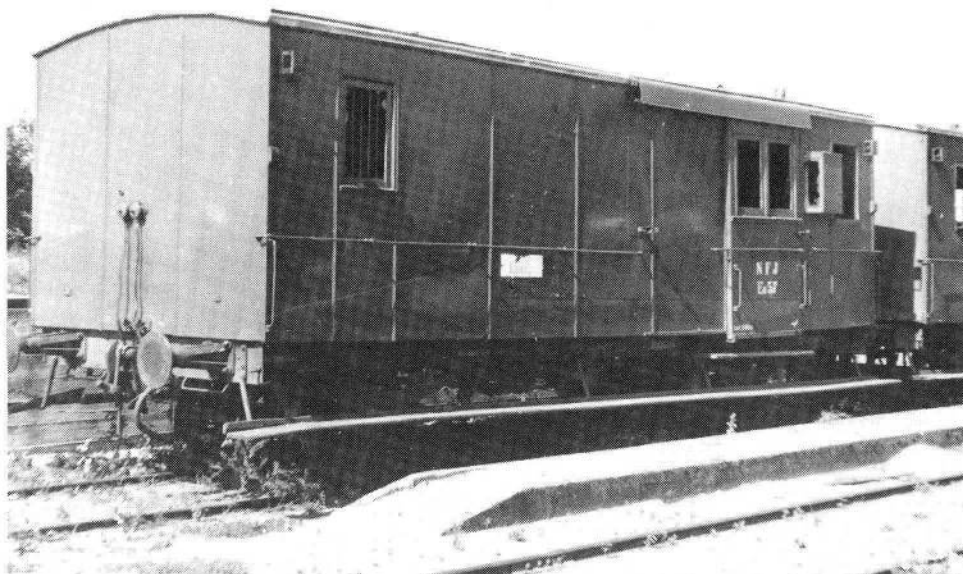
NFJ EH 57 udrangeret i Beldringe 1966. Man bemærke, at den nu havde trykluftbremse Hikp med lastveksel, og den måtte laste 5 t. Foto: Holtrup. Niels Krøyers billede fra 1964 (nøderst) viser samme vogn fra den anden side. Bemærk dynamoen!



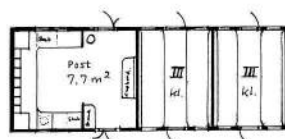
D 31 < 1934



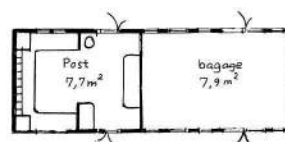
D 31 1934 - 36

D 31 1936 ff
D 32 > 1937 ?

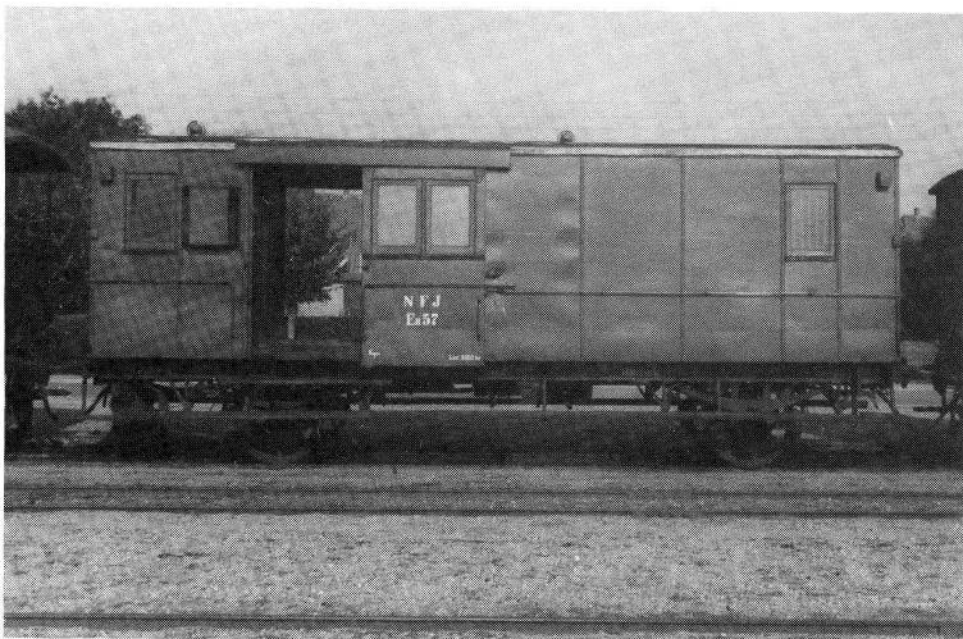
D 33 < 1924



D 33 1924 - 34



D 33 > 1934



gevogne, men i 1934 omdannede man de to III kl. kupeer i postvognen D 31 til et bagagerum på 7,1 kvm., og de 2 kupeer i D 33 til 7,9 kvm bagage, hvorved disse 2 vogne sikkert rigeligt opvejede udrangeringen af E 51-52 i 1936.

D 31 fik udvidet postrummet i 1936 ved inddragning af den sidste III kl. kupe.

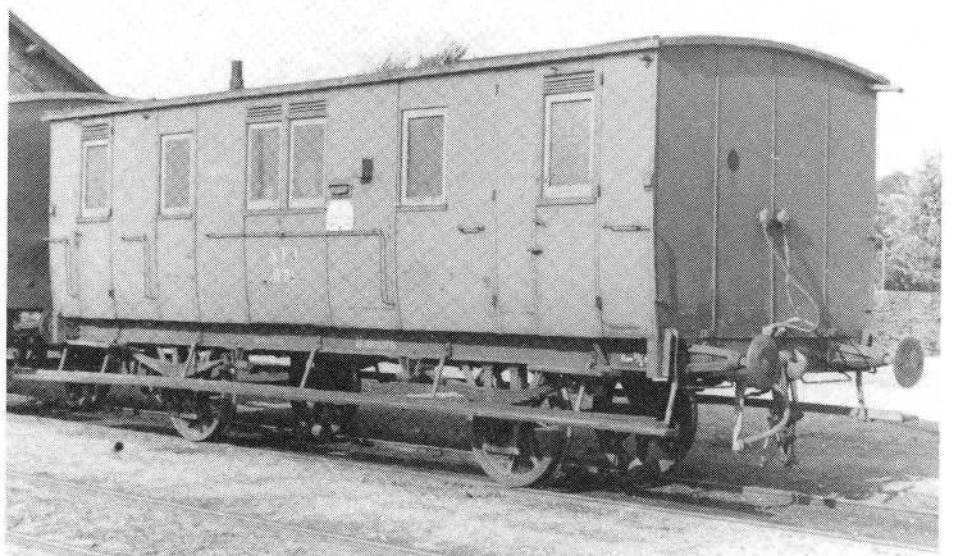
D 32 ombyggedes ikke før efter 1937, og den nåede at få sidevinduer i passagerafdelingen.

Den ombyggedes senere indvendig på lignende måde som D 31, men den beholdt de fleste af sine sidevinduer fra passagerkupeerne.

GODSVOGENE

I de første år efter åbningen fortsatte anskaffelsen af små godsvogne, omtrent magen til de først leverede af typerne F og

NFJ D 31 i Bogense 1964 set fra kakkelvognssiden. Halvanden dør i forgrunden - ind til bagagerummet. Foto: Jens Bruun-Petersen.



G, mens man ikke fik flere af de meget små H- og P-vogne.

Godsvognsanskaffelserne fortsatte med nye vogne med nogle års mellemrum indtil 1915 og der købtes endelig i 1922 8 stk. kun 2 år gamle, åbne vogne. Derefter anskaffedes ikke flere godsvogne før kort før banens lukning, hvor man fik nogle erstatningsvogne fra DSB efter rangerskader - og een brugt lukket vogn fra Præstøbanen!

F 10-25

var alle små 11,4 kvm-vogne, bygget forskellige steder gennem en 15-årig periode. Der var mindre variationer, vistnok også i nogle af målene, og nogle menes kun at have haft gavldøre i den ene ende. Det kan dog også skyldes senere ændringer, det var meget almindeligt, at man afskaffede gavldøre på gamle Q-vogne, da der efterhånden sjældent var brug for dem, når transport af levende dyr, specielt svin, skrumpede ind. Fabriksfoto viser ihvert fald, at de første vogne F 8-9 fra Scandia havde gavldøre og gitterdøre i begge ender.

Kun 2 af disse små vogne forsynedes med skruebremse og bremse"tårn": F 10-11. En af dem ses på et foto bag damplok 7 i 1908. Bemærk, at vognen havde løbebrætter og -stænger, hvilket de øvrige, der kun havde håndbremse, næppe havde. Pudsigt nok byggedes F 15-17 i Norge på Skabo Jernbanevognfabrik, Bygdø pr. Kristiania (Oslo), der samtidig leverede vognmateriel til Skagensbanen.

F 26-40

1897 leveredes den sidste af de små "QA"-vogne fra Scandia, men samtidig leverede de også

en meget større type F 26-27, på størrelse med DSB's QC med 16,3 kvm bundflade og med skruebremse i tårn. De nævnes i PRM 1909 som "Pakvogn", så måske har de haft løbebrætter og manglet "kvægfaciliteter" som skydelemme, gitterdøre m.v. - herom haves ingen oplysninger, men senere står de blot som lukkede godsvogne sammen med de øvrige i denne gruppe.

F 31'-32'

var noget for sig, da de havde skruebremse i bremsekupe i selve vognkassen, hvorved den resterende bundflade kun blev 14 kvm, selv om kassen havde næsten samme størrelse som de øvrige. Vi har ikke fundet tegning af dem, endsige fotos, men målene tyder på, at den har været meget lig TFJ H 1-2, hvoraf tegning og foto haves. Om F 31-32 siger Scandia ... lukket godsvogn med 4-klodset skruebremse. U-jern endestolper. Det vil sige, at de ikke har haft gavldøre i den "frie" ende. Måske gjaldt det også vognene 28'-30', der var samtidige og skulle være bygget efter samme tegning som TFJ Q 15-16 - kun døre i een gavl.

Da F 31'-32' var "sære" og faktisk snarere H- end Q-vogne, omlittreredes/nummereredes de i 1915, da flere F-vogne anskaffedes, til H 63-64, og hullet i nummerrækken udfyldtes med F 28'-29', der fik de nye numre 31"-32", mens 2 vogne fra 1915 flyttedes til det nye hul i rækken, og kaldtes F 28"-29", da de stort set var magen til F 26-27: Alle 4 havde nemlig tårnbremse, og nu havde ens vogne fået numre ved siden af hinanden. Ordning muss sein!! F 28-40 fik efter 1927 lastgrænsen sat op til 12,5 t og de fik efter

krigen litra QD/QDR.

F 41-50

Disse vogne er omtalt under personvognene, men efterhånden blev de mest brugt som godsvogne, og de 4 første (41-45) skulle allerede 1914 være blevet malet hvide og formentlig fortrinsvis brugt til transport af fødevarer eller andet IKKE "ildelugtende eller tilsmudsende gods". Senere maledes flere af dem hvide og enkelte udstyredes med bærerør og kødkroge til transport af hele "kroppe". Efter krigen fik de hovedlitra I.

H-vognene

skulle være behandlet i det foregående, men der kan henvises til vort foto, der viser E 4-5, der blev til H 65-66 og til ovenstående snak om F 31'-32', der blev til H 63-64.

G 107-122

Alle G-vognene var tilnærmelsesvis ens, men nr. 112-114 havde fået det mere tidssvarende lukketøj på sidedørene, men stadig faste gavle. Nr. 115-122, der byggedes så sent som 1906, havde lidt afvigende mål. De er skitseret af Jens Bruun-Petersen i 1960, formentlig efter originaltegning i NFJ's arkiv. Vognene var kraftigere bygget end de foregående og måtte laste 10 t mod de ældre 7,5 t, og de havde fået udvendige diagonalstivere i sider og døre. Aha! Hadsheredsbanens type! Det stemmer også med de afvigende mål. NB: de havde afløftelige endestykker. Måske kan nogle af NFJ's små F-vogne også have været af HHJ-type, som OKMJ's tegning synes at vise?

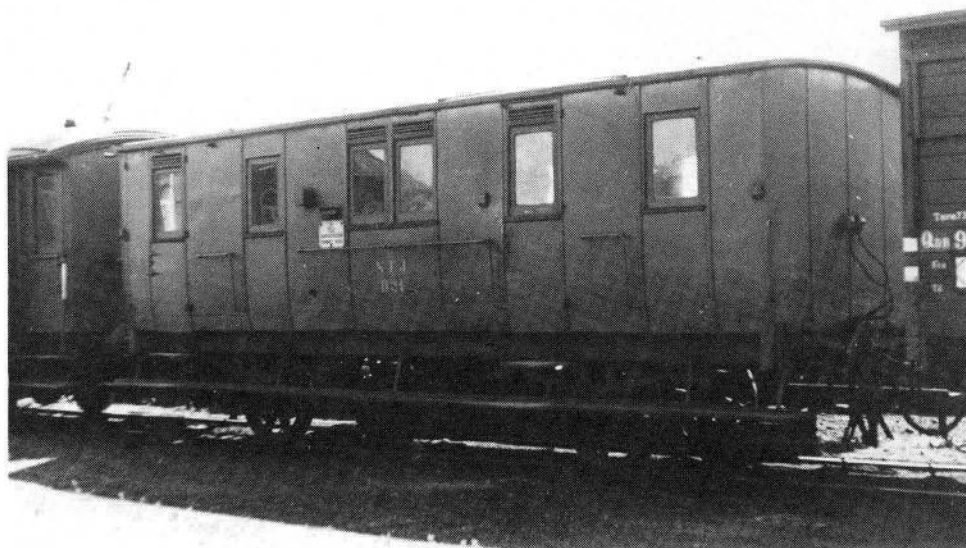
P-vognene

Kun HHJ og HJJ anskaffede et par lignende, små lavsidede vogne som NFJ P 201-108, og ingen af banerne ønskede sig flere af slagsen - de næste typer blev noget større.

P 209-210

Disse to vogne byggedes - ligesom F 15-17 - hos Skabo ved Oslo, og vi har ingen tegninger heraf. Derimod haves på et gammelt postkort et billede af en stump af P 209, og selv om man kun kan se ca. halvandet fag af vognsiden, kan man godt skønne, at vognen kun havde 2 fag på

NFJ D 31 i Bogense 1962, set fra servantesiden. Halvanden dør i den bortvendende ende. NB: Ingen trin ved de nedlagte døre. Holder i togstamme med MG 7 og QDR 99. Foto: Holtrup.



Det eneste kendte billede af den norskbyggede P-vognstype 209-210, her holdende på Skamby station og fremvisende forbausende mange detaljer, jf. teksten. Postkort stemplet 16/12 1907. (Arkiv: KDJ).

hver side af døren, at den havde stolper af U-jern, at den var 4 planker høj og at den havde aftagelige, tophængte endestykker, fastholdt fornedet af en knastaksel med en arm, der kunne låse den i lodret stilling med en pal som på diverse nyere åbne vogne, fx DSB's PE. Man kan også læse bundfladen 14,21 kvm, hvorved PRM's data kan verificeres! Det var altså "bare" en forlænget udgave af de oprindelige små P-vogne, der ellers svarede nøje til ovenstående beskrivelse!

Vi har en tilbudstegning fra Scandia til disse vogne, men den ligner ikke godt nok. Den har dog en interessant detalje: Tømmerskammel! Måske var P 209-210 banens tømmervogne??

P 211-223

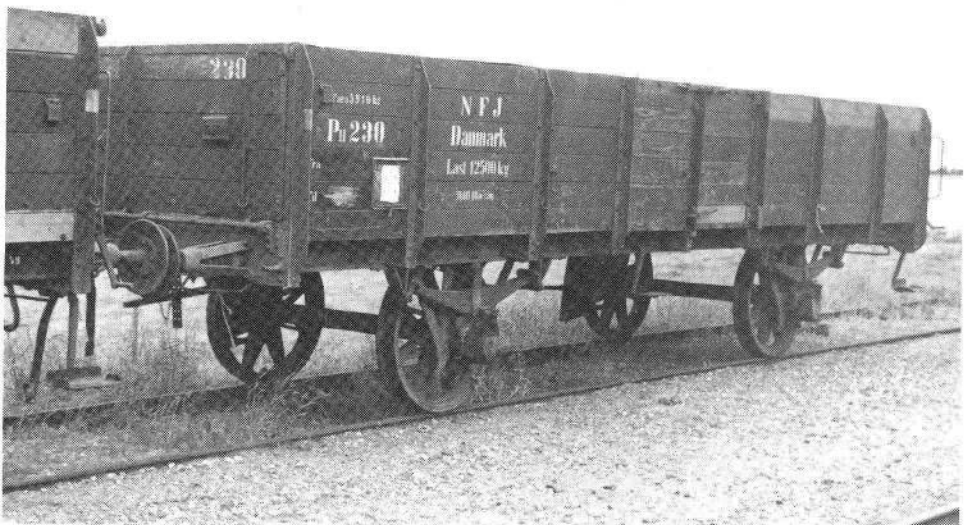
Disse 13 vogne havde meget nær de samme dimensioner som DSB's PC-vogne, men kun 2 sidefag på hver side af døren, og så havde de T-jernsstolper som en PF-vogn. Nr. 222 og 223 havde 4-klodset skruebremse og bremsetårn med skråstøtter af brædder. (Skruebremse og tårn afmonteredes 1956). Typen byggedes vistnok først i 1898 til Svendborg-Nyborg banen (SNB), hvis vogne dog var en planke højere. De er vist med tømmerskamler, men det har næppe været meget brugt på NFJ, der kun i meget ringe grad kom i nærheden af skov. Men visse lange genstande kan der vel have været at transportere en gang imellem. Vognene fik efter 1919 lastgrænsen ændret fra 10 til 12,5 t, og efter krigen fik de litra PC/PCR.

P 224-241

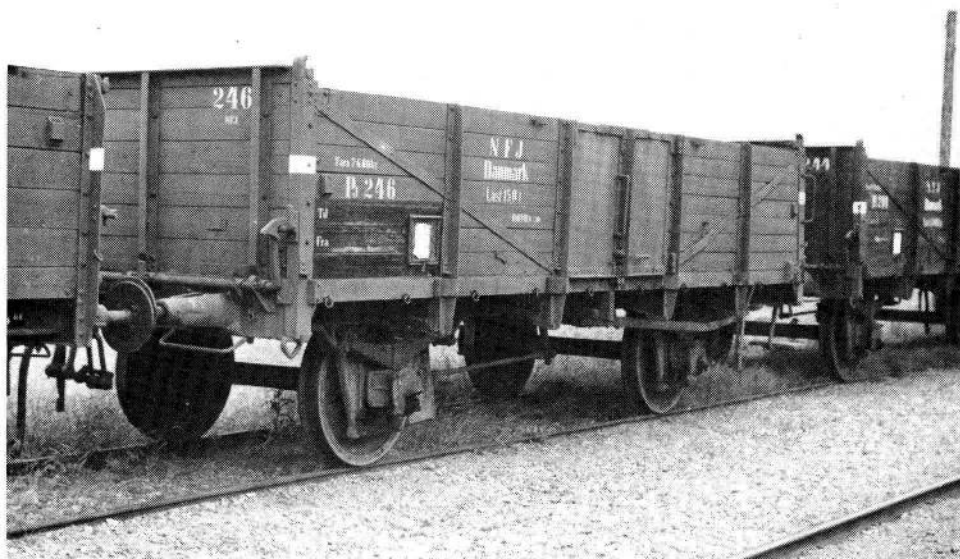
var alle meget nær magen til DSB's PF/PFR-vogne - en DSB/JF model fra 1891 og med små ændringer bygget helt frem til 1928 til HBS og HV efter ombygningen til normalspor - åbenbart en ret vellykket vogntype! De første 5 stk. til NFJ bestiltes samtidig med de sidste 5 af PC-typen, begge til 10 t last, hvilket for begge vogntyper i 1919 hævedes til 12,5 t. De fleste af DSB's PF-vogne fik i 1918 lastgrænsen hævet til 15 t, mens de svageste, der tidligt var udskilt som litra PH, aldrig nåede over

PCR 223 med bremsehuset i behold. Foto: Guldbæk 1955.

NFJ PH 230 i Beldringe, 8/8 1965. Foto: Holtrup.



NFJ PJ 246 i Beldringe, 8/8 1965. Venter på sukkerroekampagnen, men nu er det for sent! Foto: Holtrup.



12,5 t. Efter krigen kaldte NFJ derfor P 224-238 for PH, mens 239-241, der havde skruebremse med tårn, betegnedes PHR, helt i overensstemmelse med DSB's praksis.

Mindst 2 af vognene mistede på det sidste bremsehuset og fik i stedet en lille platform på et hjørne af gavlen, hvorfra skruebremsen kunne betjenes til rangerbrug.

Efter 1. verdenskrig eksporterede tyskerne en mængde godsvogne, bl.a. for at kunne betale store krigsskadeerstatninger til sejrherrene, og flere firmaer lejede også nye tyske godsvogne ud til både DSB og diverse privatbaner. Det var nok forklaringen på, at NFJ i 1922 kunne købe 8 "let brugte" tyske O-vogne af den type, der senere hos DSB (fra 1939) kaldtes PE.

Hos NFJ fik de 8 vogne betegnelsen

P 242-249

Vognene var bygget i 1920 hos Hofmann i Breslau og var ved leveringen helt uden bremse, men Scandia leverede straks håndbremseudstyr til dem - man benyttede dengang nødigt godsvogne, der ikke havde nogen "parkeringsbremse".

Vognene var beregnet til 15 t last, men nomineredes på NFJ kun til 12,5 t for at begrænse akseltrykket. Efter krig II, hvor sporet var blevet forstærket, sattes lastgrænsen op til 15 t og vognene fik litra PJ - uvist af hvilken grund, de lignede jo ikke meget DSB's PJ-vogne.

MOTORISERINGEN

Midt i 1920'erne, hvor konkurrencen fra bilerne, først og fremmest rutebiler og lastbiler,

begyndte at genere specielt de mere lokale baner: Privatbanerne og DSB's sidebaner, var banernes interesse for at få motoriseret driften stadig voksende, ikke mindst da der efterhånden fremkom flere forskellige typer motorvogne, der måtte formodes at være kommet over de værste børnesygdomme. På Fyn var ledelsen for Sydfynske Jernbaner gået i gang med at undersøge de forskellige muligheder, og man fandt efterhånden ud af, at de ret store, benzine-mekaniske 150-hestes "Kielervogne" fra Scandia bedst svarede til behovet på de sydfynske randbaner og på Kerstemindebanen samt Nordvestfynske Jernbane, som havde fælles driftsbestyrer med SFJ. Man vedtog 1925 at bestille 5 stk. af disse vogne: En til Svendborg-Nyborg, en til Svendborg-Faaborg, en til OKMJ og to til OMB, til levering inden 1. maj 1926.

NFJ, der var uafhængig af de sydfynske ledede baner, var også interesseret, og det lykkedes banen at få hægtet sig på ordren, så også de fik en Kielervogn, magen til de øvrige.

NFJ M 1

Vognen var forsynet med 78 siddepladser på fjedrende "kunstlæder"-betrukne sæder + 10 klapsæder på endeperronerne og overgik dermed alle banens andre personvogne, der kun havde nøgne træbænke på III kl., men om det kunne opveje ulemperne ved motorlarmen, skal jeg ikke kunne sige. En nærmere beskrivelse af vognen må søges i SIGNALPOSTEN 2/1993, side 52-54, hvor tegningen af SNB M 1 meget nær svarer til NFJ's vogn. Jeg er siden kommet i tvivl om, hvorvidt NFJ's vogn havde gavldør og jeg har ikke kunnet finde

noget billede af dens oprindelige udseende. Banens næste motorvogne, der anskaffedes 1929 hhv. 1932, havde gavldøre og overgangsbroer, selv om man kun havde de to "trævogne" fra 1924 der svarede hertil, så mon ikke også Kielervognen var leveret med gavldør, svarende til gavltegningen T2.

M 1 måtte officielt højst belastes med 20 til 25 t på krogen, dvs. 2 af de gamle kupevogne A 3, B 11-12 eller C 21-27, der alle, fuldt besat med passagerer, vejede 10,5 - 11,5 t brutto.

Evt. kunne een af dem til nød erstattes med en af vognene A 6-7 med bruttovægt 14,8 t, hvis man ønskede et motortog med tidssvarende II kl. Endelig kunne M 1 medføre en af bogievognene A 4-5 med bruttovægt på godt 23 t eller en af trævognene C 29-30, evt. suppleret med en lille D- eller E-vogn. Kombinationsmulighederne var mange, og ca. 175 passagerer kunne rummes i M 1 + en af B-vognene plus C 21, hvor III kl. passagererne kunne komprimeres maksimalt! Og så har vi slet ikke medregnet klapsæder og ståpladser!

Kombinationerne er gætteværk, men det vides, at man ikke var bleg for at blande stilarterne, og man måtte jo køre med, hvad man havde til rådighed. I virkeligheden kørte man formentlig ofte med M 1 solo eller blot med en D- eller E-vogn eller måske en haster-godsvogn, og formentlig prøvede man at undgå at overbelaste vognen, bl.a. for at kunne holde køretiderne. Men så snart man havde brug for mere end 2 påhængsvogne, måtte man ty til dampen, og i begyndelsen - indtil 1932/33 - havde man endnu 2 af de små Hano-mag'ere til lette tog - fx også, når M 1 var til reparation eller revision, for man havde ikke haft råd til at anskaffe en reservedmotorvogn med det samme.

M 2

1929 vovede man imidlertid at anskaffe endnu en motorvogn, men denne gang blev det en mindre og billigere vogn, nemlig en af de "dødssyge" Triangelvogne med en 120 hk motor i hver ende, så den i hvert fald ikke skulle vendes efter hver tur!

På et billede fra prøveturen i 1929, ses M 2 ankommet til Børgense med 4 vogne på krogen: 2 gamle B- eller C-vogne, A 6 eller 7 samt E 56 eller 57 - et tog med en tomvægt på ikke mindre end 39 t eller inclusive

M 2 ca. 60 t. Hvis vognene havde været fuldt besat med passagerer, ville det have været oppe på omkring 75 t. Men måske har de eneste passagerer været de 7 "høje" herrer. Desværre ved vi ikke, om man har slæbt hele dette tog fra Odense - ej heller, om man har kørt med begge motorer betjent, men så skulle der have været en motorfører i hvert af de to førerrum. En gammel jernbanemand derovre fra har tidligere fortalt, at man benyttede den mulighed efter behov, men så kneb det for M 2 at stå fast, da den kun havde det ene sæt drivhjul, der havde en adhæsionsvægt på kun 5,6 t, mens M 2 trådte 7,7 t på for- og bagakserne - en lidet vellykket konstruktion. Det var godt, at der var sandrør til begge sider af drivhjulene, der skulle kunne overføre maksimalt 240 hk til togets fremdrift eller omtrent det samme som den senere M 3, der havde en adhæsionsvægt på ca. 18 t!

M 2 måtte nominelt kun medgives knap 30 t på krogen. Det var jo beregnet ud fra den normale anvendelse af kun den ene motor ad gangen. Men i modsætning til Kielervognene var Triangelvognenes gearkasser og de amerikanske Continental-motorer så robuste, at de kunne tåle en ret grov overbelastning.

Nok kunne M 2 fremføre en mindst lige så stor påhængslast som M 1, men den rummede kun 47 "rigtige" siddepladser mod M 1's 78, så den kunne ikke helt erstatte den gamle Kielervogn, og så var pladserne i M 2 15 cm mere knebne i henseende til benplads, og køreegenskaberne var også ringere, så for publikum var det et tilbageskridt.

Men den gjorde jo nok et indhug i den dyre dampdrift, så man kunne tillade sig at udrangere det ringeste af de små damplokomotiver (nr. 5) i 1930. De to sidste, der var kraftigt moderniseret og renoveret 1923-24 beholdt man dog stadig, men deres dage var talte, da man i 1932 anskaffede endnu en motorvogn

M 3

Denne gang var der tale om en meget mere moderne vogn fra Frichs i Aarhus og med dieselelektrisk maskineri på 250 hk. Dieselmotorerne havde udviklet sig hurtigt sidst i 1920'erne, og de var blevet en del lettere i forhold til ydelsen siden de første, svage og tunge DEVA-lokomotiver anskaffedes til LJ og

HHGB, og man var gået over til trykforstøvning af brændstoffet i stedet for den mindre driftssikre indsprøjtning med trykluft.

M 3 var en med eet fag forkortet udgave af DSB's MQ-vogn, og så var den gearet ned til en maksimalhastighed på 75 km/h mod MQ's 100 km/h - og en tilsvarende større trækraft.

I motoren var et par ulige store fløjdøre, der tillod at motoren kunne trækkes ud af forenden ved større reparationer. Motor, generator m.v. stod på den forreste bogie og ragede op i vognen gennem et stort hul i bunden, mens vognkassen hvilede på bogien ved hjælp af ruller ude i siderne, så bogien og dermed hele maskinanlægget kunne dreje tilstrækkeligt i forhold til vognen ved kørsel gennem kurver, samme arrangement som vi kender fra de senere MP- og MO-vogne, samt de gamle lyntog fra 1935 og senest fra MK/FK-vognene fra 1943. Man opnåede herved bl.a. at larm og rystelser fra maskinen mærkedes mindre i vognen end hvis motoren havde stået direkte på vognbunden - nu var i hvert fald den ene halvdel af fjedersystemet indskudt imellem - inklusive rystelsesdæmpende gummidæmpere.

Vognkassen var udvendig pladebeklædt og svagt tilspidset i begge ender - uden dog på nogen måde at være aerodynamisk udformet! Den mindede mest af alt om Frichs' samtidige "firkantede" diesellokomotiver. Der var store vinduer med spejlglasrunder og overgang i begge ender. Indvendig var der 2 passagerafdelinger, een med 4 midtgangsfag og een med kun to fag (hvor DSB's MQ havde 3 fag). Der var lavryggede, læderbetrukne sofaer med et siddemodul på 1580 mm - lidt mindre end i Kielervognen.

I et hjørne af motorrummet var et lille toilet, i den anden vognende et godt 4 kvm stort bagagerum til 1,5 t last. Vognen opvarmedes med et koksfyret varmtvandsanlæg.

NFJ tillod vognen belastet med et påhæng af 50/60/75 t i hhv. persontog, blandede tog eller godstog og på de fladeste strækninger op til 15 t mere i blandede tog og godstog. Den kunne således fremføre hæderligt store persontog på indtil 4 2-akslede vogne eller evt. begge bogievognene. Mindre godstog kunne altså også fremføres med M 3 - og så havde man automatisk derudover vognens 60 siddepladser. Men selv de små damplokomotiver måtte dog fremføre dobbelt så store tog, men næppe så hurtigt, da de kun havde lidt over den halve maskineffekt.

Med de forhåndenværende motorvogne kunne nu en stor del af persontrafikken afvikles, hvis alle 3 vogne var køreklare, men større persontog måtte stadig køres med damp. Man udrangerede dog allerede 1933 de to sidste af de små lokomotiver, og 1935 kasseredes også den Ct-koblede Borsigmaskine, så man nu kun havde de 3 store 1Ct-maskiner tilbage til godstog og andre tog, der var for store til motorvognene. Man havde nu kun en type damplokomotiver, men 3 forskellige motorvogne, der næppe havde mange reservedele til fælles og som ikke var specielt gode til at afløse hinanden ved nedbrud. Det var en ulempe at anskaffe motorvogne i en tid med hastig udvikling i disse typer, men man var åbenbart heller ikke specielt standardiserings-minded.

I den retning var den sidste motormaterielanskaffelse før 2. verdenskrig nok noget bedre:



Man anskaffede i 1937 et af de firkantede diesellokomotiver fra Frichs:

MT 4

Det var en mindre model med akselfølgen 1'Bo1' og en dieselmotor omtrent magen til den, der var i M 3, men speedet op fra 700 til 750 o/m og følgelig med 275 hk mod M 3's 250 hk. Ganske vist var motorydelsen kun sat op med 10%, men den elektriske transmission må have været rigeligere dimensioneret og/eller tandhjulsudvekslingen gearret noget ned, for togbelastningen var øget fra 50/60/75 t til 100/125/175 t for de 3 togarter og på bekvemme strækninger op til 25 t ekstra i blandede tog og godstog.

Det var omtrent det samme, som de små Hanomag-lokomotiver måtte belastes med, men da diesellokomotivernes motorydelse var omkring det dobbelte af dampmaskinernes, kunne de fremføre de tunge tog hurtigere, og de tabte ikke pusten, så længe man holdt sig fra det sidste trin "Overbelastning" på kontrolleren - det, der gav 10% ekstra hestekræfter, men som kun måtte benyttes over en kortere strækning for ikke at overhede motorens ventiler m.v.

MT 4 kunne fremføre persontog med fx alle de nyere personvogne på een gang: A 4-7 plus C 29-30 eller 9 af de gamle personvogne på een gang - eller i godstog 10-12 stykker af de åbne godsvogne, fuldt lastet med sukkerroer. Men de store damplokomotiver kunne dog stadig klare dobbelt så store godstog.

MOTORBIVOGNE

De fleste privatbaner, der

havde anskaffet motorvogne, anskaffede samtidig en eller flere bivogne til dem - eller indrettede i det mindste en eller flere, gerne gamle og lette personvogne med trykluftbremse, rullelejer og egenvarme til dette formål. Sådan gik det ikke på Nordfyn! Først 10 år efter at de fik den første motorvogn, indrettedes to af personvognene på denne måde, og det blev - gu'hjælpemig - de to største vogne: A 4 og 5, der i 1936 ombyggedes til fællesklassevognene C 31-32, iflg. PRM-tillægget for 1936 med 3 kupeer, 2 toiletter, 1 håndvask og 1 garderobe samt "udendørs" skruebremse, formentlig med en lille bremseplatform på den tidligere bremsekupegavl.

Flere har prøvet at gætte på, hvordan det indre var indrettet, men jeg tør ikke gætte med, men måske har vognen haft gennemgående sidegang uden overgange i enderne?

Vognene fik foruden vacuumbremsen også trykluftbremse og nødbremsegreb, og de fik koksfyret varmeanlæg og beholdt også dampvarmen.

Nu var de to store vogne blevet universalvogne, anvendelige i alle slags tog og både sommer og vinter, men det ser ikke ud til, at man gjorde andre af personvognene motortogsegnede på lignende måde - i hvert fald ikke før 1937, hvis man kan tro DSB's PRM'er. Det forhindrede jo ikke, at man uden for fyringssæsonen kunne bruge de øvrige personvogne i motortogene uden anvendelse af trykluftudstyr, så længe man ikke kørte mere end 45 km/h, og man kunne eventuelt medføre en bagagevogn med betjent skruebremse bagest.

KRIGEN 1940-45

betød hurtigt inddragelse af de fleste motortog, men 1942/43 forsynedes M 1 hos Scandia med gasgenerator, der i hvert fald spærrede effektivt for en eventuel gavlør! Med dette udstyr kørte M 1 videre en ret kort tid, idet man i efteråret 1944 opgav at reparere mere på den stærkt nedslidte motor, hvis rester solgtes til SFJ, mens den motorløse vogn anvendtes som almindelig personvogn. Med gasgenerator var dens trækraft ringe, og den måtte kun medføre en last på 10 t, dvs. en enkelt halvtom godsvogn eller en af de gamle kupevogne, helst C 26 eller 27, der havde den mindste bruttovægt på kun 10,5 t med alle siddepladser besat!

M 2 holdtes formentlig en tid i reserve som benzinovogn - man havde nok et par ekstra dunke stående et eller andet sted - men i 1943 omdannedes den til motorløs personvogn. Iflg. Kaj Juul-Pedersen ombyggedes den først 1946 til den sære skabning, kaldet

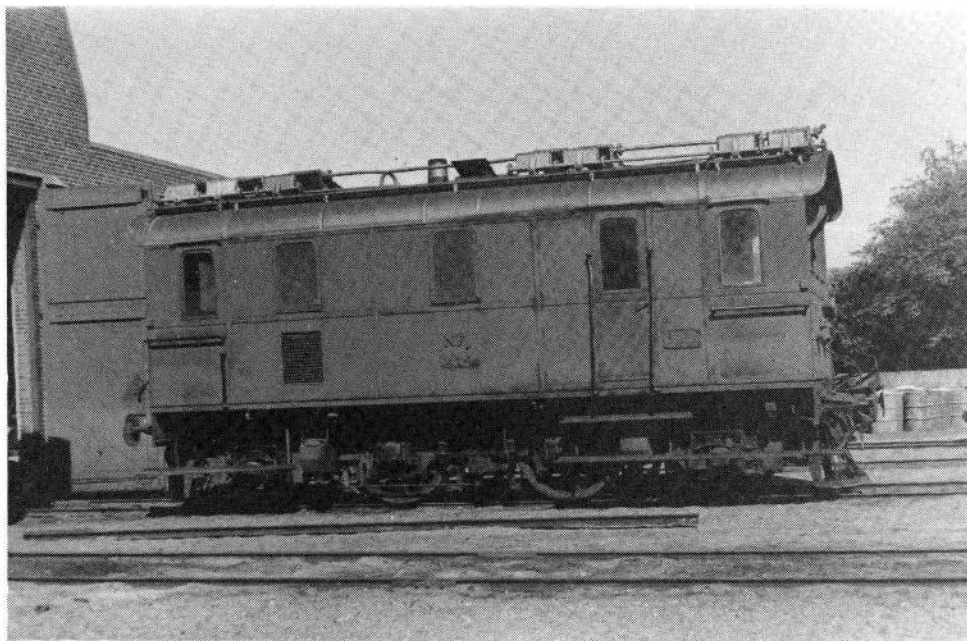
C 28

Den fik blandede de store sideruder i de tidligere førerrum, men der var stadig overgangsbroer i enderne. KJ-P oplyser: 1948 blev den malet rød. 1953 rettedes aftræksrøret fra varmekedlen ud og førtes gennem inde i passagerrummet, hvor et 3-mandssæde erstattedes med en kuffertbænk. 1955 erstattedes de gamle sæder med rutebilsæder, 6 i den 3 fag store ikke-rygerafdeling og 5 i den 1 1/2 fag store rygerafdeling. Vægtstangsbremsen fjernedes og blev erstattet med 2-mandssæder, hvoraf flere blev opsat i begge endeperroner. Først 1958 blev vognen udrangeret og ophugget. Se, det var en rigtig motorbivogn!!

M3 og MT 4 fik under krigen meget knappe brændstofrationer, men tyskerne gav normalt lidt ekstra dieselolie, hvis det var nødvendigt for deres anlægsarbejder, og et sådant havde de jo i Beldringe, hvor der anlagedes den store, tyske flyvestation, der knap nok nåede at blive taget i brug før krigen sluttede. Men hertil havde NFJ store transporter af både materialer og arbejdskraft, så mon ikke også NFJ's dieselskøretøjer kom i brug hertil?

EFTERKRIGSTIDEN

Da besættelsen sluttede i 1945 stod man med et meget nedslidt NFJ MT 4 i Bogense, 31/8 1962. Foto: Holtrup.



materiel, og de to benzinmotorvogne ude af drift. Dieselvognen M 3 fik hurtigt et hovedeftersyn men kort efter at den var sat i drift igen, opstod der brand i dens elektriske anlæg, og det indre udbrændte, så vognen blev til et "skeletvrag" som et blad skrev.

Maskineriet havde dog ikke lidt totalskade, og man besluttede at ombygge resterne til et mindre diesel-elektrisk lokomotiv.

MV 5

da man havde hårdt brug for trækraft, og det havde lange udsigter med at kunne skaffe nye trækraftenheder. Frichs i Aarhus fostrede hurtigt et genopbygningsprojekt med afkortet vognkasse og forsynet med 2 stk. MQ-motorer med tilhørende generatorer m.v. anbragt oppe i kassen, så køretøjet kunne få to, 3-akslede drivbogier og akselfølgen (A1A)(A1A). Det kunne der imidlertid ikke blive råd til, så man nøjedes med at anbringe den oprindelige maskinbogie med sin motor i den ene ende, dog endevendt, mens man i den anden ende genanvendte drivbogie, dog befriet for sin midteraksel, så man fik større adhæsiønsvægt, da vognen nu var blevet lettere. Tanken var vist nok, at man kunne vende tilbage til det oprindelige projekt, når der blev råd til det, så drivbogieenden var blot et tomt rum, men der var ikke lavet bredere døre, så det var bekvemt som bagagerum i ventetiden. NB: Der blev aldrig noget af at lave det store lokomotiv ud af køretøjet!

Måske fik man det gearret noget ned, i hvert fald viser et billede fra Privatbanetidende, at det har kunnet slæbe et godstog på ikke mindre end 13 vogne fra Odense til Bogense, men det har nok taget sin tid!

MV 5 blev ikke anvendt meget, og omkring 1954/55 blev det udrangeret, men først ophugget i 1964.

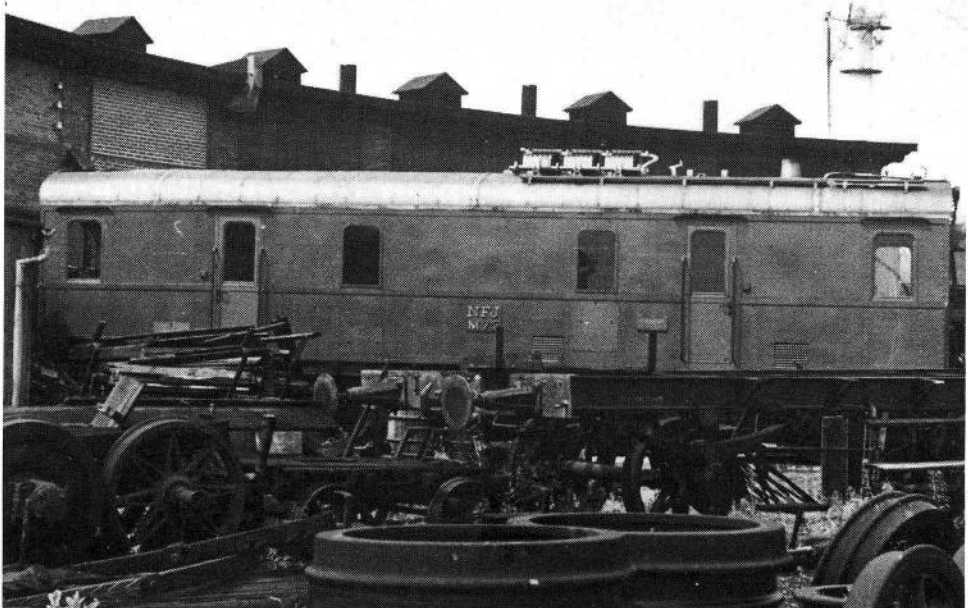
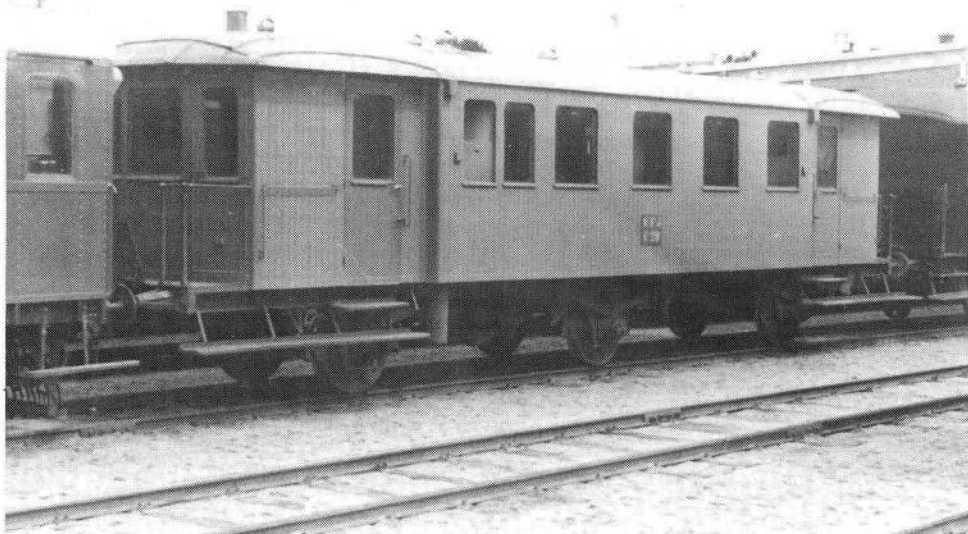
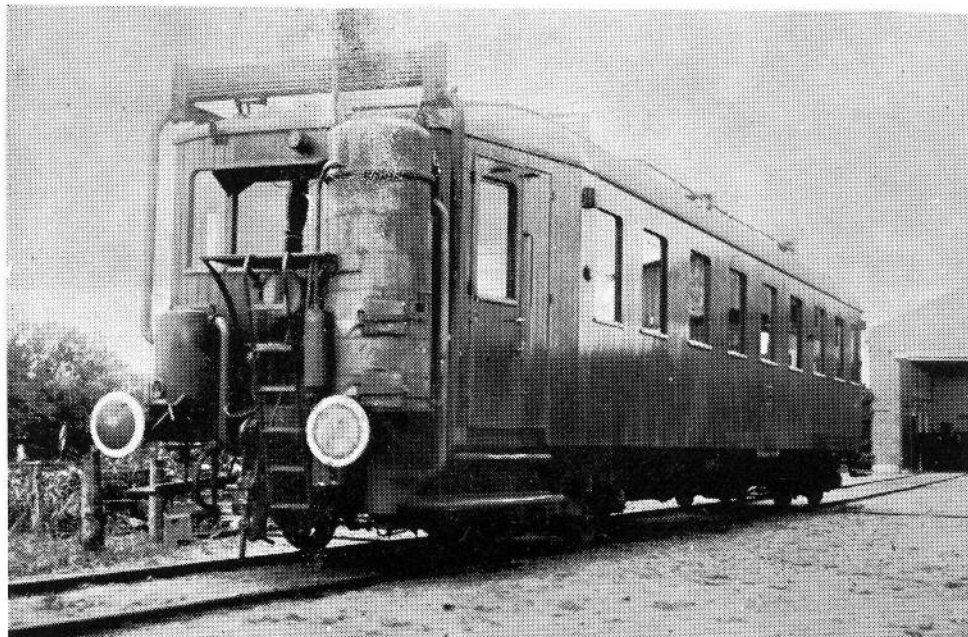
M 1/C 40

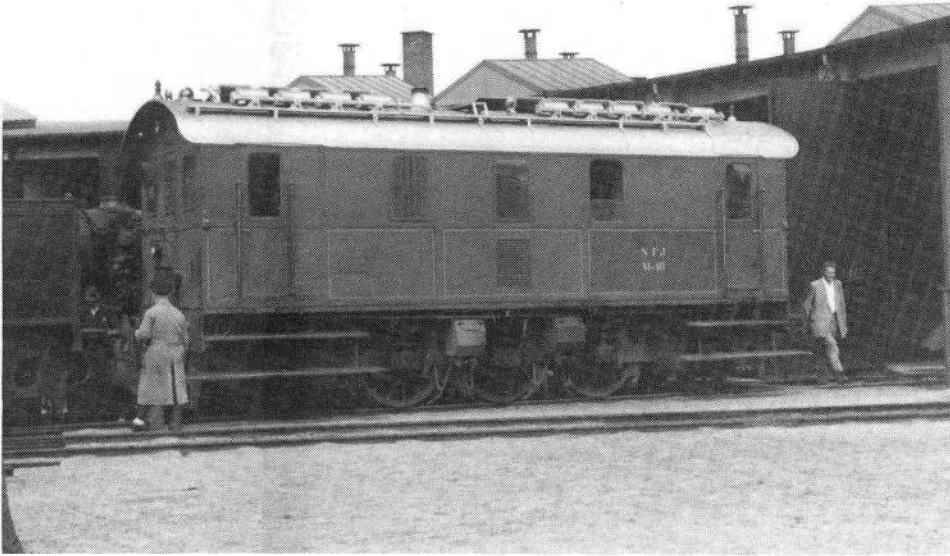
Kielervognen havde jo under krigen mistet sin motor, men 1946 fik man Frichs til at indbygge en af deres egne motortyper, kaldet 6140 CA, i vognen. Den ydede 145 hk ved 1600

Udklip fra jernbaneblad (arkiv Groth). Billedet har følgende tekst: Den første bogievogn, der hos Scandia, Randers fik påmonteret gasanlæg. Vognen kører nu på NFJ og ses her køre ud af remisen.

NFJ C 28. Foto: P.E.Clausen, 1954.

NFJ MV 5 under opløsning, set af Jens Bruun-Petersen i Bogense ved remisen i juli 1960.





o/m, og men den kørte vognen endnu 10 år, inden man opgav at reparere mere på den og i stedet ombyggede også den til motorløs personvogn, litereret C 40, der dog kun eksisterede 1956-58. Den var - ligesom C 28 - blevet overflødiggjort af skinnebuserne.

I 1952 forsøgte de Bornholmske Jernbaner at sælge deres 1'Do1' Frichs-lokomotiv til NFJ, men det blev ikke til noget, da det var for dyrt at ombygge til normalspor, og først 1958 fik man et nogenlunde kraftigt diesellokomotiv, nemlig det tidligere 1'Co1' Frichs-lokomotiv HJJ M 1, der var blevet overflødig ved banens nedlæggelse. Det fik ved NFJ betegnelsen

Mv 10

Et ganske lignende lokomotiv måtte ved TKVJ belastes med 135/205/270 t i de 3 togarter, så det var et godt supplement til NFJ's svage diesel-lokomotivpark, og det har ikke været helt opslidt, for det virkede efter 1966 videre ved OHJ/HTJ (nr. 33) helt til 1973.

Damplokomotiverne I-III

Efter krigen gik det snart meget tilbage med godstrafikken, selv om man længe beholdt sukkerrotransporterne, som stadig krævede brug af dampkraft. Damp I kunne dog undværes og blev 1953 solgt til VVGJ, mens de to sidste, II og III, blev hovedrepareret og fik monteret trykluftudstyr, og de var driftsklare helt til banens lukning i 1966.

Damp 4"

Vi har tidligere omtalt, at NFJ i 1947 anskaffede det gamle ØSJS 7, der som NFJ 4" rangerede nogle år i Bogense. Det varede dog kun til den dag i 1951, da man fik den fabriksnye

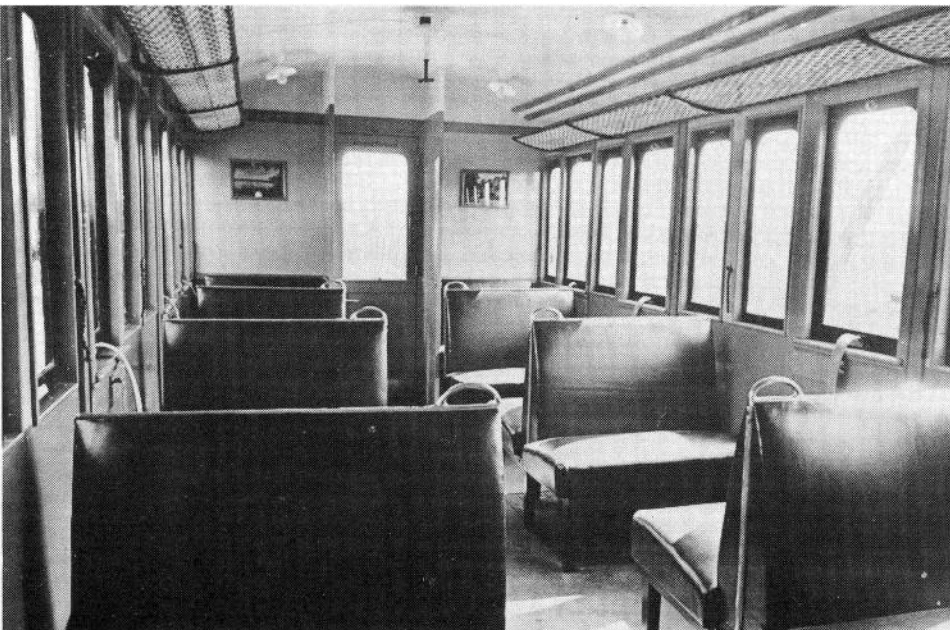
Rangertraktor nr. 1

Den var bygget af Pedershaab Maskinfabrik i Brønderslev og var magen til de to samtidige traktorer, der leveredes til OKMJ og OMB, se SIGNALPOSTEN 2/93, side 66. Det skal dog bemærkes, at NFJ's eksemplar ikke fik de Storm-P'ske fjernbetjente koblinger, der anvendtes på OKMJ og OMB - den hav-

NFJ Mv 10 i Odense 1959. Foto: E. Schou Andersen.

NFJ traktor 1 i Bogense, 31/8 1962. Foto: Holtrup.

Interiør fra A 7, fællesklasse efter ombygning. Scandia 1945/46, arkiv JMK.



de kun en trækkrog og en 3-leddet kæde i hver ende - ikke noget nymodens pjank her!

Modernisering af personvogne

Da man ikke straks efter krigen kunne skaffe nye personvogne og/eller skinnebusser, gik man i gang med at modernisere nogle af de ikke alt for gamle vogne, og mest radikalt gik man til værks med

A 6-7

De fik 1945 overgang i begge ender, og fællesklasse-enden fik midter-midtgang. I midten bevaredes 1 toilet i samme side som II kl. kupeerne, der nu kaldtes I kl., og her var sidegang hen til gavlen, så begge de fine kupeer fik væg med skydedøre ud til gangen. Gavldøren i den fine ende sad helt ude i siden, så overgangsbroen måtte bestå af 2 dele, hvoraf kun den i gavlens midte var til at klappe op.

A 6 fik trykluftbremse, mens A 7 kun fik ledning, men begge fik egenvarme ved koks/vand, men beholdt også dampopvarmningen til brug i damptog.

C 29-30

de store travogne fik også trykluftbremse og egenvarme samt rullelejer, og vacuumstyret fjernedes efterhånden.

C 31-32

bogievognene, fik på et tidspunkt overgang i enderne, ligesom A 6-7, men om der ellers skete nogen reovering indvendig vides ikke. De udrangeredes ret tidligt: 1955 hhv. 1952, og C 32's bogier blev solgt til OHJ, der brugte dem under de frie ender af dobbeltvognen C 204/05.

SKINNEBUSSENE

I modsætning til de ærkekonservative baner OKMJ og OMB, skyndte NFJ sig at anskaffe et par skinnebustog allerede af Scandias første serie. De betegnedes mærkeligt nok

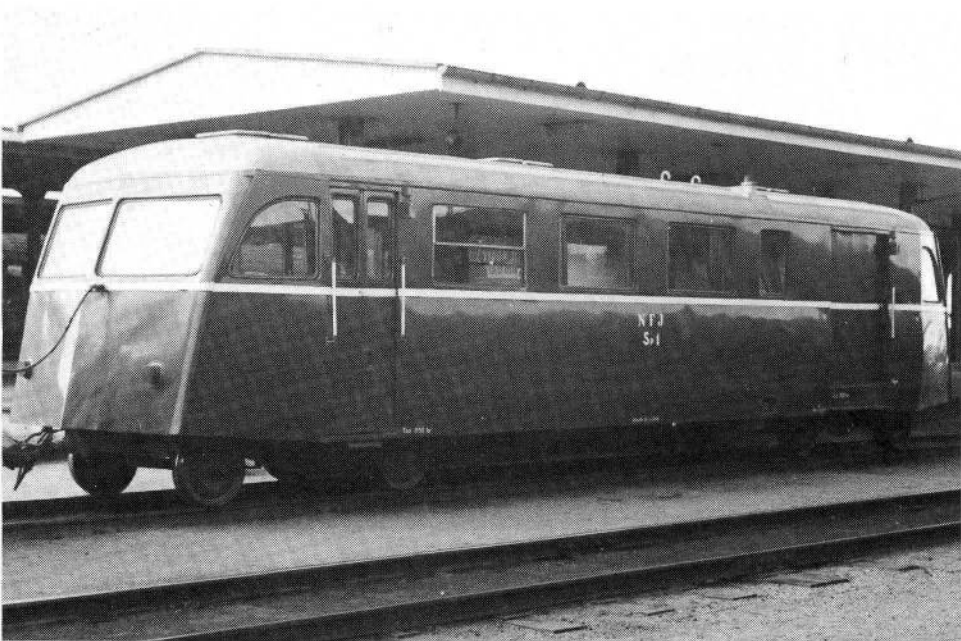
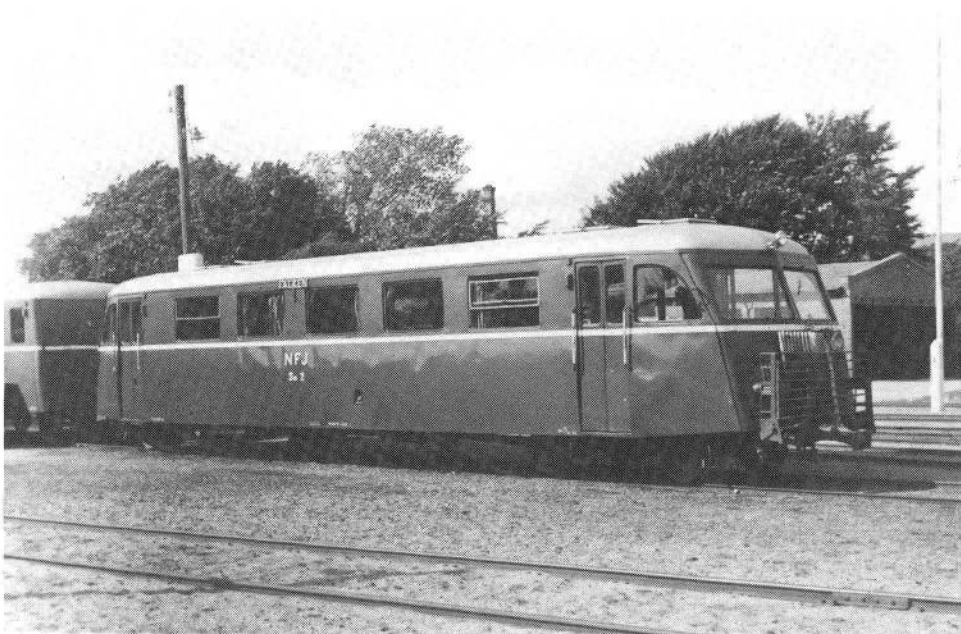
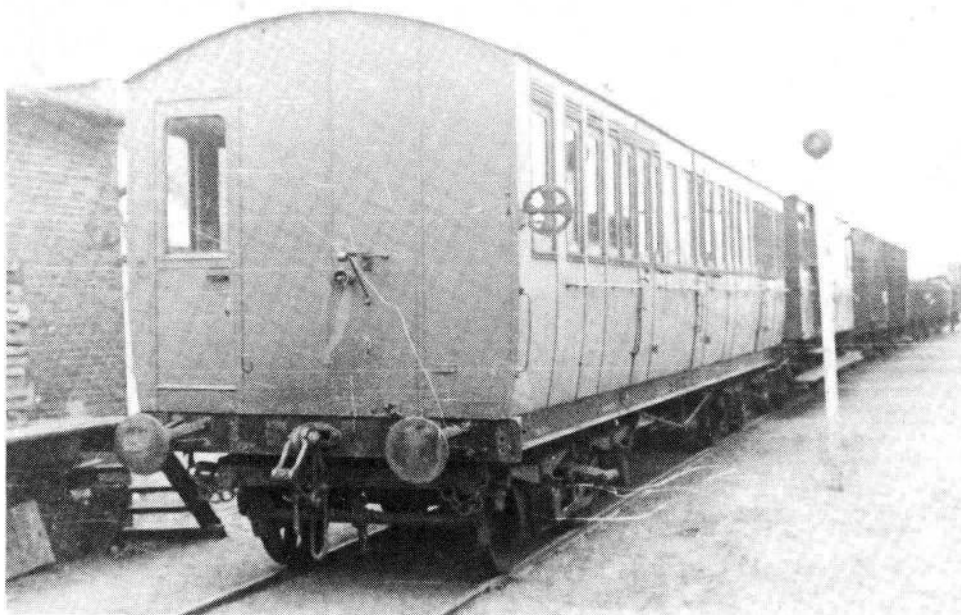
SM 2-3 og SP 1-2

men det skyldtes, at motorvognene nummereredes ind i samme serie som de "rigtige" motorvogne og -lokomotiver. Mo-

NFJ C 31, ex. A 4 i Otterup 1956. Foto: Guldbæk.

NFJ SM 2 "Falken" i Bogense, 9/8 1965. Foto: Holtrup.

NGJ SP 1 i Odense, 9/8 1965. Foto: Holtrup.





torvognene fik desuden navne: Falken og Maagen. De 2 togsæt leveredes 1947 og 1948 og var af standardudførelsen og bivognene korte med bagagerum og toilet.

SB 1 og 2

Til skinnebusserne anskaffedes 1949 yderligere en "rumpeged" med både bagage- og postrum, omtrent lige store, med lastevne 1,4 hhv. 1,6 t. 1954 suppleredes med endnu en rumpeged, denne gang i standardudførelse - kun til bagage. Den fik ikke uventet litra SB 2.

SP 3'/SM 6

Næste skinnebusanskaffelse i 1951 var mere speciel: En standard-motorvogn af 2. serie, men leveret uden maskinanlæg og indrettet som lang bivogn med toilet, men uden bagagerum. Den havde desuden varmekedlen siddende i den "forkerte" ende af en bivogn at være - fordi det var tænkt som en kommende motorvogn. Der var også bestilt et navneskilt til den, lydende på Ternen, men det blev afbestilt, så kun de to første SM'ere fik navne.

Efter 3 års betænkningstid, 1955, fik man så endelig Scandia til at lægge maskinanlæg i vognen, som herefter betegnedes som SM 6 og var af den sjældne type SM af 2. serie og med varmekedel - en type, der ellers kun fandtes ved OHJ/HTJ. De allerfleste motorvogne opvarmedes jo med motorens kølevand.

SP 3"

Men nu manglede man så en bivogn til SM 6! Det klaredes ved, at man på Bornholm købte en overflødig motorvogn DBJ SM 32 og fik den ombygget med normalsporede bogier. Motoren m.v. beholdt de så derovre som reservedele til deres øvrige skinnebusser.

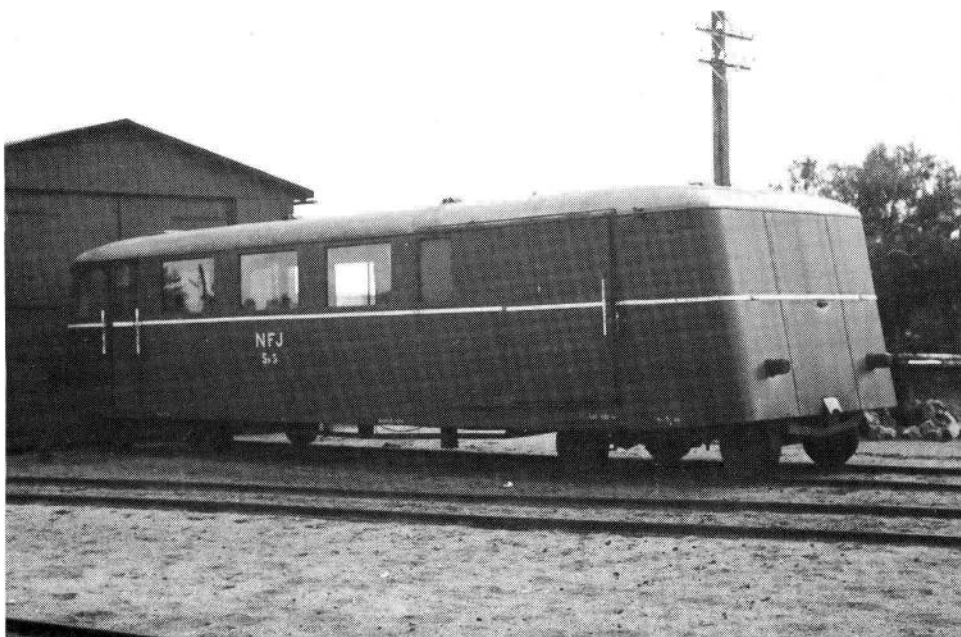
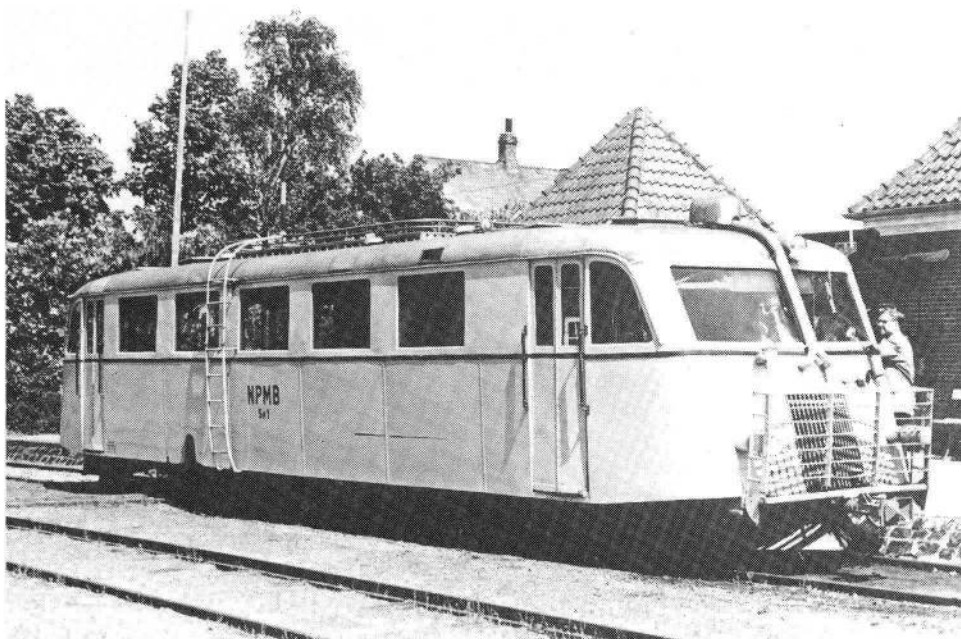
SP 4

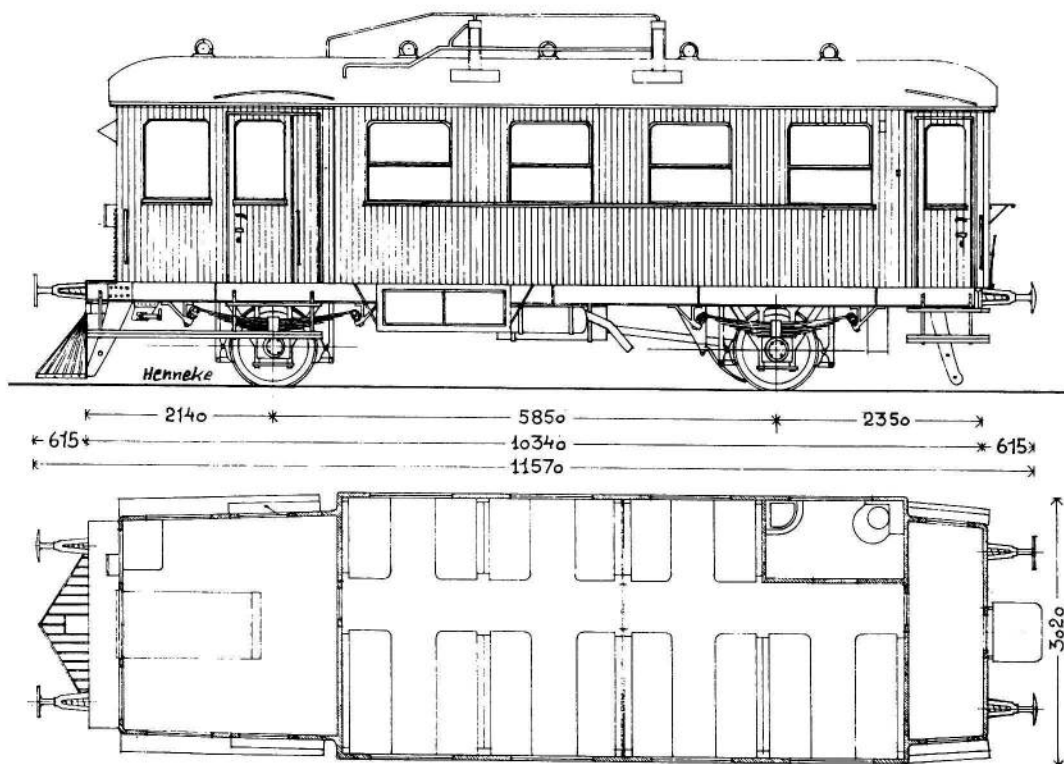
På NFJ kørte man ofte med 2 bivogne, og 1957 købte man så fra den hedengangne HJJ deres bivogn SP 320 (opr. SP 20), og det var denne gang en ganske almindelig kort SP med bagagerum og toilet.

NFJ SB 2 i Bogense, 7/8 1965. Foto: Holtrup.

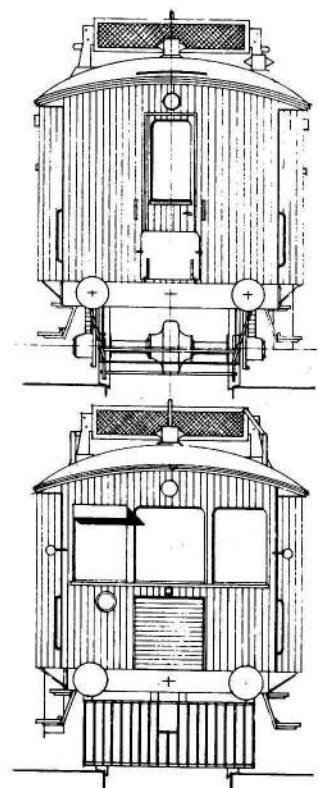
NPMB SM 1, senere NFJ SM 1, set i Mern 1959 af Erik V. Pedersen (DMJK fotoarkiv A 3 05 F 027).

NFJ SP 5 i Bogense, 7/8 1965. Foto: Holtrup.





RGGJ M 4, 1956 til NFJ MG 7, 1966 til ØSJS



SM 1 og SP 5

1961 blev NPMB (Præstøbanen) nedlagt, og NFJ købte herfra deres allerførste skinnestog, som introducerede skinnestogene i Danmark i 1945. Det var svenskbyggede vogne og de ældste i Danmark. Bivognen var bygget så tidligt som 1941, mens SM 1 var fra 1945, begge bygget af Hilding Carlsson i Umeå. De var bygget med træskelet og lidt lavere og smallere end de senere danske skinnestog, der havde stålskelet.

SM 1 fik kun et kort liv hos NFJ, da den allerede 1963 blev ødelagt ved en kollision, hvorefter alderspræsidenten SP 5 var i drift til banens lukning, hvorefter den gik til ophugning.

SM 11 og SP 6

Det lykkedes NFJ at anskaffe en erstatning for den forulykkede SM 1 - også denne gang fra Sverige, og det blev til et helt sæt, både en SM og en SP, bygget i 1947 af Carlsson i Umeå. Det var oprindeligt svenske privatbanevogne, men senere overtaget af SJ, hvor de nu var blevet overflødige.

Det var også vogne med træskelet, men de lignede noget mere Scandia-vognene, men virkede med deres højere tag ligesom lidt "oppustede". De var da også både højere og bredere end de gamle NPMB-vogne, men havde samme hovedmål i længden. Både SP 5 og SP 6 var lidt kortere end de danske "korte" bivogne,

men rummede det samme antal passagerer.

Se i øvrigt beskrivelse af alle disse vogne i bogen mm3 om de danske skinnestog, der findes nydelige HO-tegninger af alle typerne og en nærmere beskrivelse af dem og deres historie.

De fleste af NFJ's skinnestog blev ophugget kort efter banens nedlæggelse, kun 2 SM og en rumpeged blev solgt til videre anvendelse:

SM 2 gik i 1966 til VNJ, der anvendte den en tid, men ophuggede den i 1969, uden at den havde været ommalet. Den skulle ellers have heddet VNJ SM 18.

SM 6 kom til ØSJS, hvor den anvendtes som ØSJS SM 17 til 1978, hvor den gik til Østjællandske Jernbaneklub, der ophuggede den en gang i 1980'erne.

SB 2 kom 1966 til VaGJ (Varde-Grindsted) og gik videre til VNJ (Nørre Nebelbanen), stadig med sit gamle nummer SB 2. Herfra solgtes den 1975 til DSB's baneafdeling, der udrangerede den i 1977.

Second hand-motorvogne

I 1945 brændte M 3, og NFJ havde dermed ingen personmotorvogne tilbage, før man fik lagt ny motor i M 1 i 1946, så man i et års tid måtte klare sig med lokomotivtrukne tog. M 1 kunne så 1946-56 køre lette persontog, bl.a. posttog med en af de gamle, lette postvogne. Men

allerede 1947 kom så det første skinnestog og lettede situationen for persontrafikken, som så ikke mere skulle fremføres af urimeligt store diesellokomotiver.

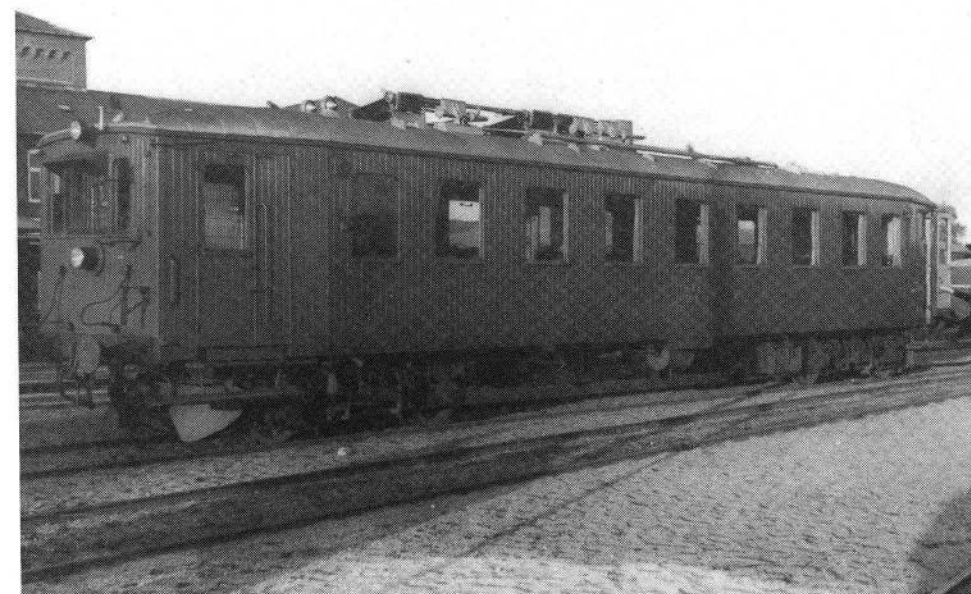
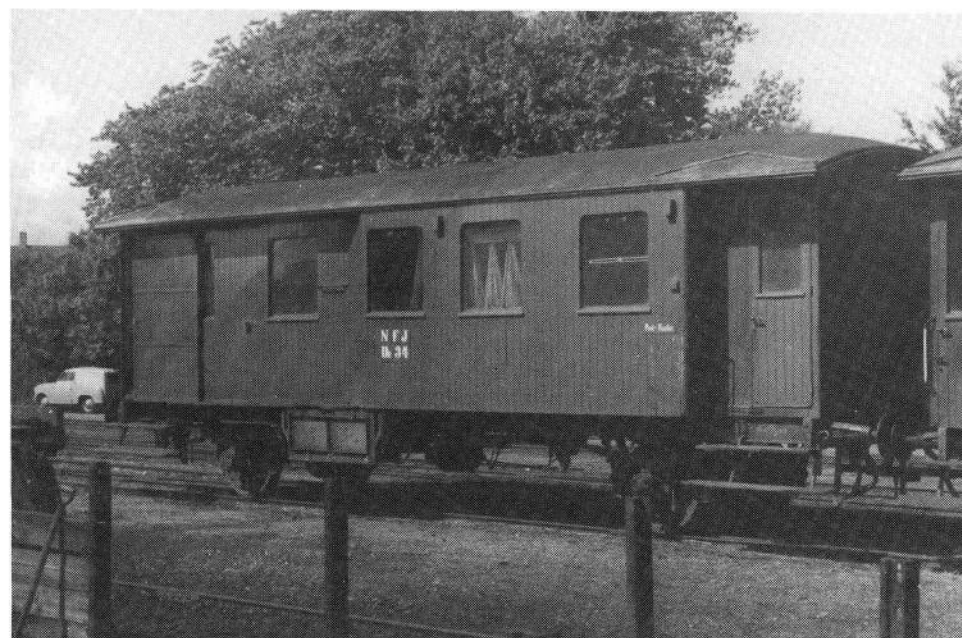
Da M 1 så i 1956 måtte kasseres som motorvogn, manglede man igen en passende, beskeden, "rigtig" motorvogn, der kunne køre bl.a. posttogene. Det kneb også med postvognene, da D 33 fra 1892 måtte kasseres i 1951, mens D 32 fra 1887 nu også var så affældig, at den måtte samme vej snarest.

Nu ville heldet, at der netop 1956 lukkedes to privatbaner, hvorfra man kunne arve dels en ret ny motorvogn, dels en ikke alt for gammel postvogn. Disse to køretøjer kaldtes ved NFJ

MG 7 og DE 34

Motorvognen var den tidligere RGGJ M 4, der i 1949 af Scandia var bygget ved anvendelse af banens personvogn C 1 fra 1911. Resultatet var blevet noget, der til forveksling lignede en Triangelvogn, men da produktionen af jernbanemateriel i Odense var overtaget af Scandia, var det altså dem, der hermed kom til at bygge Danmarks sidste Triangelvogn!

Den var bygget helt "efter bogen", hvilket tydeligt fremgår af tegningen, der vist ikke kræver mange kommentarer. Hvad den ikke viser er, at denne vogn blev født med Frichs' nye 8-cylindrede skinnestog-dieselmot-



tor. Det var hermed den hidtil kraftigste Triangelvogn, så den kunne godt medføre et par 2-akslede person- eller postvogne eller måske mere, hvis den kun skulle holde få steder undervejs.

NFJ kørte også skinebustog med 2 SP-bivogne - et tog med en bruttovægt på ca. 37 t. Samme bruttovægt havde MG 7 + en af de store travovogne C 29-30, så man må formode, at et sådant tog kunne holde en skinebusplan, beregnet på benyttelse af SM + 2 SP, så MG 7 også kunne tjene som reserve for skinebusserne.

DE 34

Denne vogn var født som AHTJ D 3 hos Scandia i 1915, og den var bemærkelsesværdig ved det smalle udendørs gangbræt forbi postrummet - en konstruktion vi ellers kun har set hos Egtvedbanens næsten samtidige person/postvogn KEJ D 1". AHTJ lod efter krig II vognen omdanne til bagage- og personvogn, men hos NFJ ombyggedes vognen igen til postvogn, idet passagerafdelingen ryddedes for sit forældede inventar og indrettedes til et nyt postrum, indbefattende den åbne endeperron, der lukkedes og fik halvanden fløjddør i hver side, men ingen gavldør. Bagagerummet fik et par stor skydedøre op til gavlen og der indrettedes en slags kontor-niche i en udvækst ind til postrummet.

Vognen anvendtes herefter helt til banens lukning som bivogn til MG 7, somme tider sammen med den gamle D 31, i banens posttog.

MH 8 og 9

Selv om MG 7 fungerede tilfredsstillende, manglede man en reservemotorvogn til posttoget - gerne en til lidt flere passagerer end MG 7's 33 siddepladser, og det var nu så heldigt, at den tidligere ONFJ-Kielervogn MBF 483 havde stået til salg i 3 år, så prisen efterhånden var faldet fra omkring 200.000 kr., som OMB i 1952 måtte betale for nr. 481, til nu 10.500 kr., som NFJ nu i 1957 kunne få nr. 483 for! Den var i 1949 blevet renoveret hos Scandia og havde fået en ny Herculesmotor på 170 hk. Den var så godt som magen til NFJ's salig M 1, men man havde flyttet skillerummet ved toilettet,

NFJ MG 7 + DE 34 + D 31 med aftenposttoget på Beldringe station i juli 1959. Foto: N. Munch Christensen.

NFJ DE 34 i Bogense 1964. Foto: Jens Bruun-Petersen.

NFJ MH 8 i Bogense 1965. Foto: Niels-Krøyer.

så der var forsvundet et par siddepladser og til gengæld var blevet næsten 1 m mere plads til rejsegods på endeperronen. Alligevel rummede vognen 73 siddepladser, men med sin store egenvægt på næsten 35 t eller henad 20 t mere end MG 7, var dens trækkeevne ringere, og den skulle nok køre solo, hvis den skulle vikariere for et skinnestog. Vognen fik hos NFJ litra MH 8.

Året efter, 1958, købte NFJ så de sorgelige rester af den tidligere SFJ MB 4 = MBF 484, der ligeledes var blevet renoveret i 1949, men hvis specielle trykluftgear havde voldt DSB kvaler. Den havde motoren anbragt så lavt, at der ikke behøvedes nogen motorkasse oppe i passagerafdelingen, men man havde i begge ender flyttet skillerum, så der nu kun var 60 siddepladser men et pænt stort bagagerum i den ene ende, modsat toilettet. Vognen fik hos NFJ betegnelsen MH 9.

De to vogne kom ikke til at køre særlig meget på NFJ. MH 8 ca. 7.000 km/år i 10 år, MH 9 ca. 5.700 km/år i kun 3 år, eller groft regnet en dobbelttur hver anden dag i deres aktive periode.

MH 9 blev henstillet som reservedelslager i 1960 - formentlig, da man var blevet træt af det opslidte gear, mens MH 8 fik den håbløse Herculesmotor udskiftet med en Frichs skinnestogsmotor i 1964, så den holdt ud til banens lukning i 1966.

Brugte vogne

Af person og/eller postvogne købtes brugt kun DE 34, mens man i 1963 købte en brugt EH-vogn (nr. 6774) fra DSB, da man havde fået beskadiget sin egen EH 56' ved et rangeruheld. Den "nye" EH-vogn kom (sic!) til at hedde **NFJ EH 56**", og den holdt ud til banens lukning.

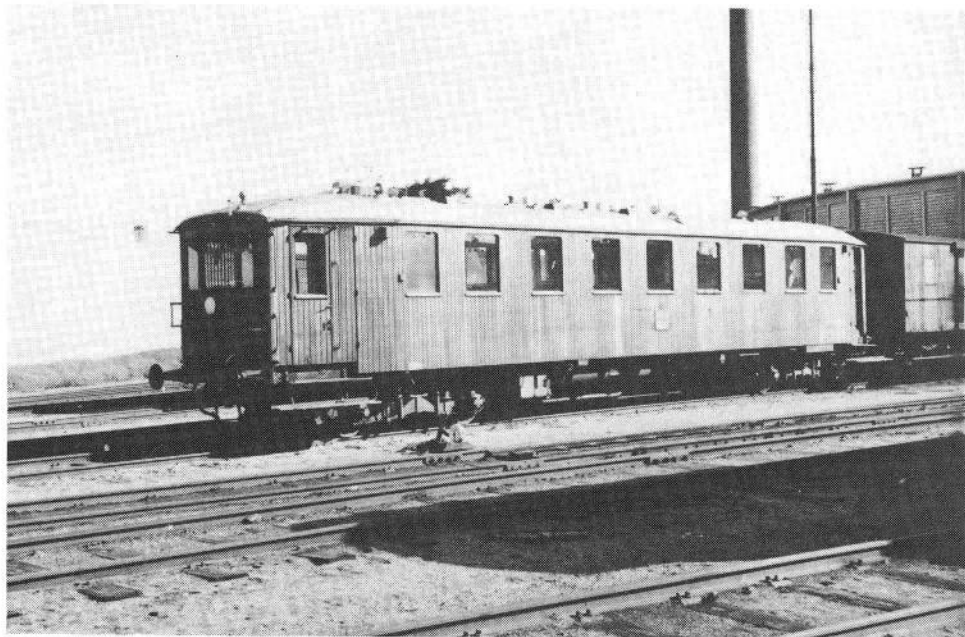
Godsvogne

Af lukkede godsvogne købtes kun een brugt: NPMB's Q 99, der var bygget i Weimar år 1900 som åben godsvogn med godt 1 m høje sider samt åbne endeperroner og overdækket med fast tag! Den blev senere hos NPMB ombygget til lukket godsvogn, der også omfattede de åbne perroner, og efter krigen fik den tillige trykluftbremse (G). Den kom

NFJ MH 9 i Odense 1966. Foto: Lars Viinholt-Nielsen.

NFJ QDR 99. Foto: Chr. Oddershede, arkiv Ulrik Jensen.

NFJ P 251, lejevogn i Kappendrup 11/10 1964. Foto: Jens Bruun-Petersen.



1961 til NFJ, der kaldte den QDR 99, hvor R'et åbenbart stod for togbremse - den havde IKKE skruebremse, men i øvrigt håndbremse (vægtstang) til parkering. Den blev såvidt jeg ved den eneste NFJ-godsvogn med trykluftbremse! Den havde den usædvanlige bundflade 17,5 kvm, og var i øvrigt halvsøster til OKMJ QB 560, der var ex NPMB Q 100 og bygget af Scandia i 1900.

NFJ fik på det sidste et antal brugte, åbne godsvogne fra DSB, hvor mange har jeg ikke fundet ud af. Måske var de blot lejet i roekampagnen, måske senere købt? Det var PF-, PJB-, PJR- eller måske andre DSB-klassikere, der havde fået påskruet skilte med "NFJ" oven på "DSB", så der stod NFJ med krone over, og nummerskilte lydende på fx P 251, anbragt oven på DSB-nummeret, mens DSB's litra PJB ikke var dækket til. Jens Bruun-Petersen har taget

billeder af P 250, 251 og 265 og Per Topp Nielsen nævner også P 259 og 261, så noget tyder på, at der har været 16 sådanne vogne - eller flere? Måske kan nogen af læserne oplyse nærmere om dette?

Omdannede bænkevogne

F 41-45 skal iflg. Lars Viinholt Nielsen være blevet malet hvide i 1914, og (nogle af?) numrene 46-50 blev hvide i 1930-31, måske undtagen F 48 og 49. 1934 oplyser DSB's PRM, at F 42-43 udgår som bænkevogne og nu er "hvidmalede lukkede Kødkrogevogne". Per Topp har senere under udarbejdelse af en produktionsliste for Scandia fundet et notat: 7/5 1940 blev til NFJ leveret 100 stk. galvaniserede kødkroge. Det tyder på, at endnu en F-vogn blev omdannet til kødvogn, hvilket passer med at Viinholt nævner de 3 vogne nr. 41-43 som kødvogne med det

nye litra efter 1948: IKR, IK og IKR. IKR 41 bekræftes af et foto fra 1959, hvor vognen står udrangeret i Bogense. Passagerdørene er fjernet og ligeså vinduerne i midterdørene, mens hjørnevinduerne har fået skodder med jalousier, og der er to små jalousier nær vognbunden.

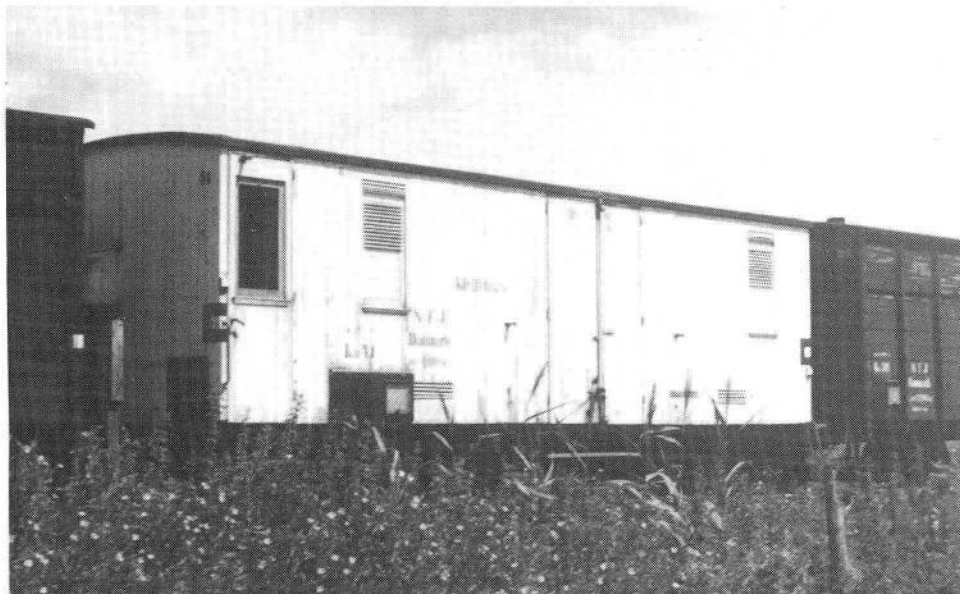
Vognen har også påskriften "Kødvogn". Det mærkelige er blot, at vognen har bremsekupe, for det skulle kun nr. 43 og 44 have, så formentlig har et par af vognene byttet nummer. Nr. 44-50 har fået IG-litra, men nr. 44 underlitra "R", så 3 af vognene har fået dette underlitra. Men kun 2 havde bremsekupe?? Måske har den 3. så fået trykluftbremse, der - som vi så det med QDR 99 - også kunne afføde underlitra "R". Eller har NFJ byttet sig til en 3. bænkevogn med bremsekupe? Forklaring efterlyses! Det vides i øvrigt ikke, om også "Ikke-kødvognene" IG(R) havde mistet passagerdørene m.v.. Kan nogen oplyse noget om det?

Specialvogne

Snepløve: 1891 leverede Scandia en snenæse til lokomotiverne "som til RHJ". Iflg. Viinholt erstattedes den af 3 snenæser i 1896 - de var ikke fra Scandia, 1 forsvandt igen 1898, men nye anskaffedes 1908, 1909 og 1912 (til de nyere lokomotiver), men først 1910 leverede Scandia en "rigtig" snepløv på egne hjul: En 3-akslet med truck af DSB sjællandsk type, taravægt 10 t. Den udrangeredes 1960. Siden har de nok kunnet låne en gammel af DSB!

Omkring 1925 anskaffede NFJ en motortrolje fra Ljusne-Woxna AB i Sverige. Måske gemmer sig resterne af den i køretøjet "Pluto", som DJK arvede fra banen i 1966, men "snuden" og formentlig motoren er tidligst fra 1929 og er nok meget senere taget fra en gammel, udtjent Ford A, og "førerhuset" er også meget nyere. Måske har den oprindeligt været helt åben?

Diverse troljer og draisiner har vi ikke andre oplysninger om, end at banen allerede 1882 fik leveret en vrikkedraisine fra Scandia. Men 1963 anskaffede de 3 nordfynske privatbaner i fællesskab en svellestoppemaskine, som med diverse tilbehør ses på et billede fra Langesø station på OMB i 1964. (Billedet er bragt i SP 2/1993, side 69).

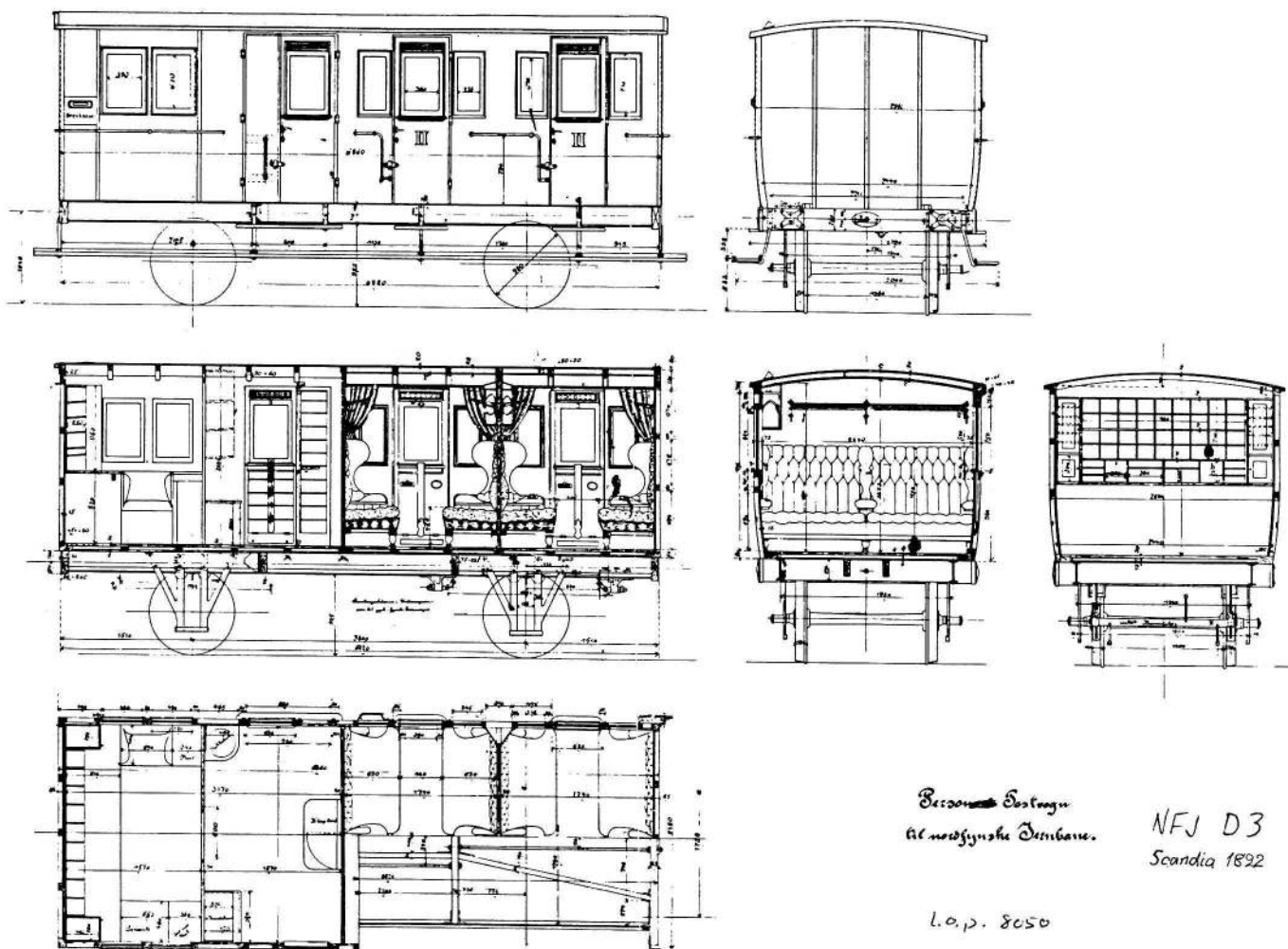


NFJ IKR 41 i Bogense 1959. Foto: Erik Schou Andersen.

NFJs trolje, her i Maribo 17/5 1970. Foto: Gunnar W. Christensen.

D. 8289.

Scandia i Danmark.



Beskrivelse af Skitserne
til nedflynende Dampbane.

NFJ D3
Scandia 1892

L.o.p. 8050

5289

Scandia, April 1892
Danmarks Jernbaner.

Overlevende materiel

Damp III, 1966-74 Egeskov Veter-
ranmuseum
SM 6, 1966 ØSJS SM 17, 1978
ØSJK, opbrugt 198?
SB 2, 1966 VaGJ, 1972 VNJ, 1975
DSB baneafd. Bf7a1, udr. 1977
A 7, 1962 DJK Maribo
C 30, 1966 til "Damgård"
D 31, 1966 til DJK
QD 33, 1966 til "Damgård"
QDR 99, 1966 til "Damgård"
motortroljen, 1966 til DJK
svellestoppemaskine, 1966 til
ØSJS/OHJ

Hans Alkjær

OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS

På falderebet har jeg modtaget oplysning om, at Dansk Jernbanearkiv, postboks 36, 4990 Saksøbing, er ved at udsende en komplet "Scandia produktionsliste". For-
omtalen lyder lovende. Den udsendes under 4 forskellige former - kontakt ovenstående for nærmere oplysninger.

OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS

Det sidste kapitel i NFJ's historie. Op-
hugningstoget ved Jullerup, 21/8 1966.
Toget er traktor 1, D 31 + et par gods-
vogne. Foto: Holtrup.

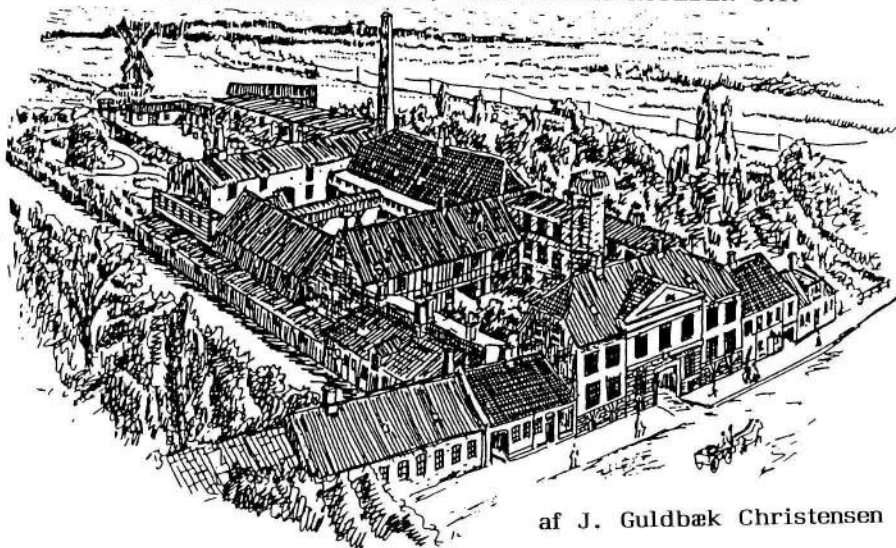
Et par redaktionelle bemærknin-
ger:

1: Vedrørende skinnibussernes
litrering skal anføres, at NFJ
anvendte lille underlitra, altså
Sm, Sp, Sb - men for ikke at
forvirre alt for meget, har jeg
i teksten benyttet de almindelige
betegnelser, altså SM, SP og SB.
2. Hans Alkjær har som supple-

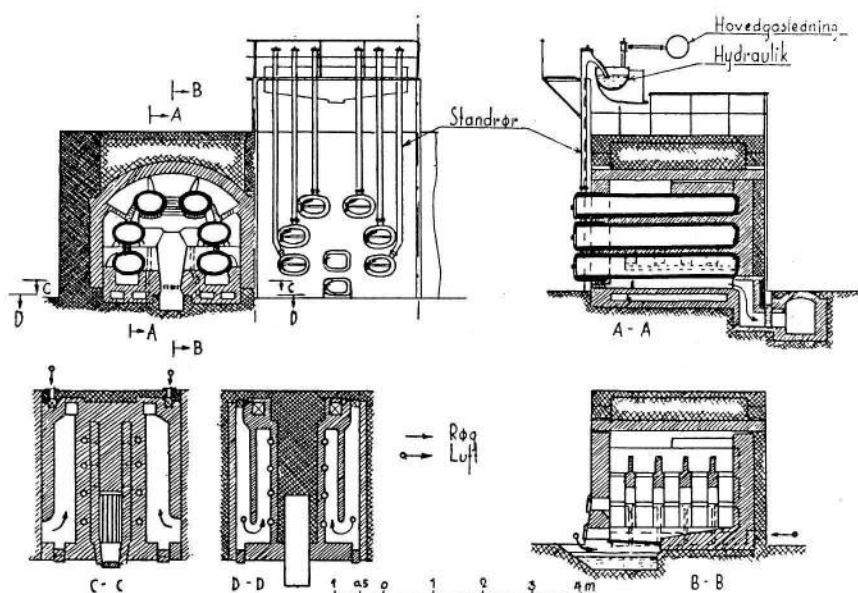
ment til sit manuskript fra sit
righoldige arkiv udtaget 170 il-
lustrationer i form af skitser,
tegninger, tabeller og fotos -
men som læseren vil se, har jeg
kun kunnet få plads til en brøk-
del af dette materiale, hvilket
jeg på forhånd har beklaget
over for forfatteren! Red.



FABRIKSKOMPLEKSER, BAGGÅRDSVÆRKSTEDER o.l.



af J. Guldbæk Christensen



NORDBY GASVÆRK

Omkring 1960 begyndte det at tynde ud i kulgasværkerne; enkelte blev ombygget til spaltgasværker og kørte videre som sådanne, indtil udsivningen af gas gennem utætte rørsamlinger slog økonomien helt i stykker, og inden midten af 1970'erne var

Fig. 1: Dobbelt ovnblok, hver med 6 vandrætte retorter. Der benyttedes altid mindst 2 ovnblokke, sådan at forsynings-sikkerheden blev tilgodeset under reparationer og ved nedbrud. Ristefyret ses forneden i midten. Snit C og D antyder kanaler for opledning af sekundærluften, og snit A viser bl.a. hydraulikkens anbringelse.

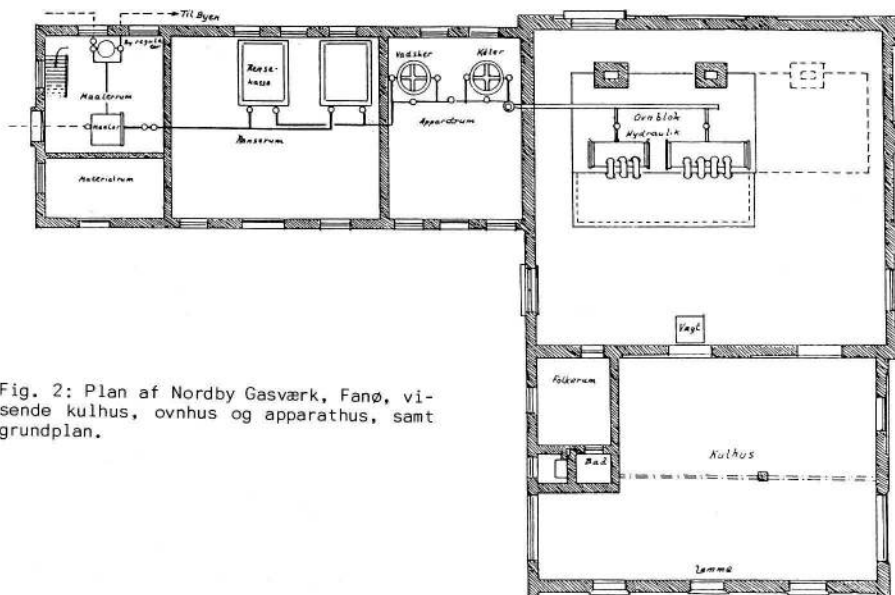
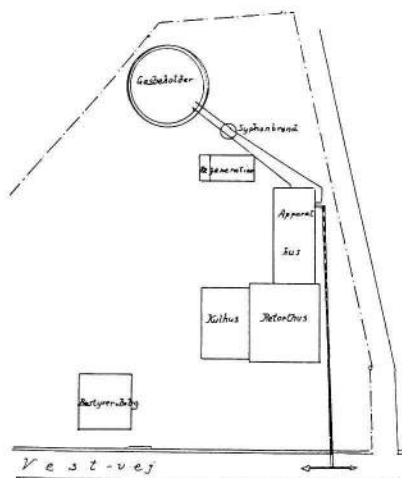


Fig. 2: Plan af Nordby Gasværk, Fanø, visende kulhus, ovnhaus og apparathus, samt grundplan.

stort set alle egentlige gasværker enten nedrevet til jorden eller overgået til andre formål.

Imidlertid finder jeg, at sådanne virksomheder kan have interesse i modelbanemæssig henseende, både fordi de ved deres karakteristiske udseende pynter på et anlæg, og fordi de ved deres tilstedeværelse forklarer transport af flere godskategorier.

Forinden værkerne forsvandt, lykkedes det mig at aflægge tjenstlige besøg (inspektioner, diverse undersøgelser, hovedsyn på dampkedler, faldprøver på elevatorer osv.) på godt en halv snes gasværker. Når det ikke blev til flere, hænger det ganske simpelt sammen med, at der ikke var flere i de pågældende tilsynskredse; til gengæld kom jeg naturligvis adskillige gange på de fleste af dem, og et skønsomt udvalg er efterfølgende gengivet i form af fotografier af egen avl.

Et par af de besøgte gasværker (Vigerslev og Østre Gasværk i København) havde egen jernbane, andre (som Frederiksberg og Dalum gasværker) havde sidespor fra DSB, henholdsvis ONFJ på fri bane. Herudover kan i flæng nævnes Skjern, Ringkøbing, Viborg og Grenå med direkte tilknytning til jernbanestationens sporet, og fx Aalborg og Århus med nær tilknytning til havn. De i sidste punktum nævnte gasværker har jeg alene set udefra.

Det kan undre, at så store værker som Esbjergs og Odenses tillige med adskillige andre ikke havde direkte forbindelse til jernbane eller havn og derfor måtte have råkullene tilkørt pr. hestevogn og senere lastbil.

I modelmæssig henseende lider de fleste af den slags virksomheder af den grundlæggende fejl, at de er alt for store, selv om det med en vis frækhed kan la-

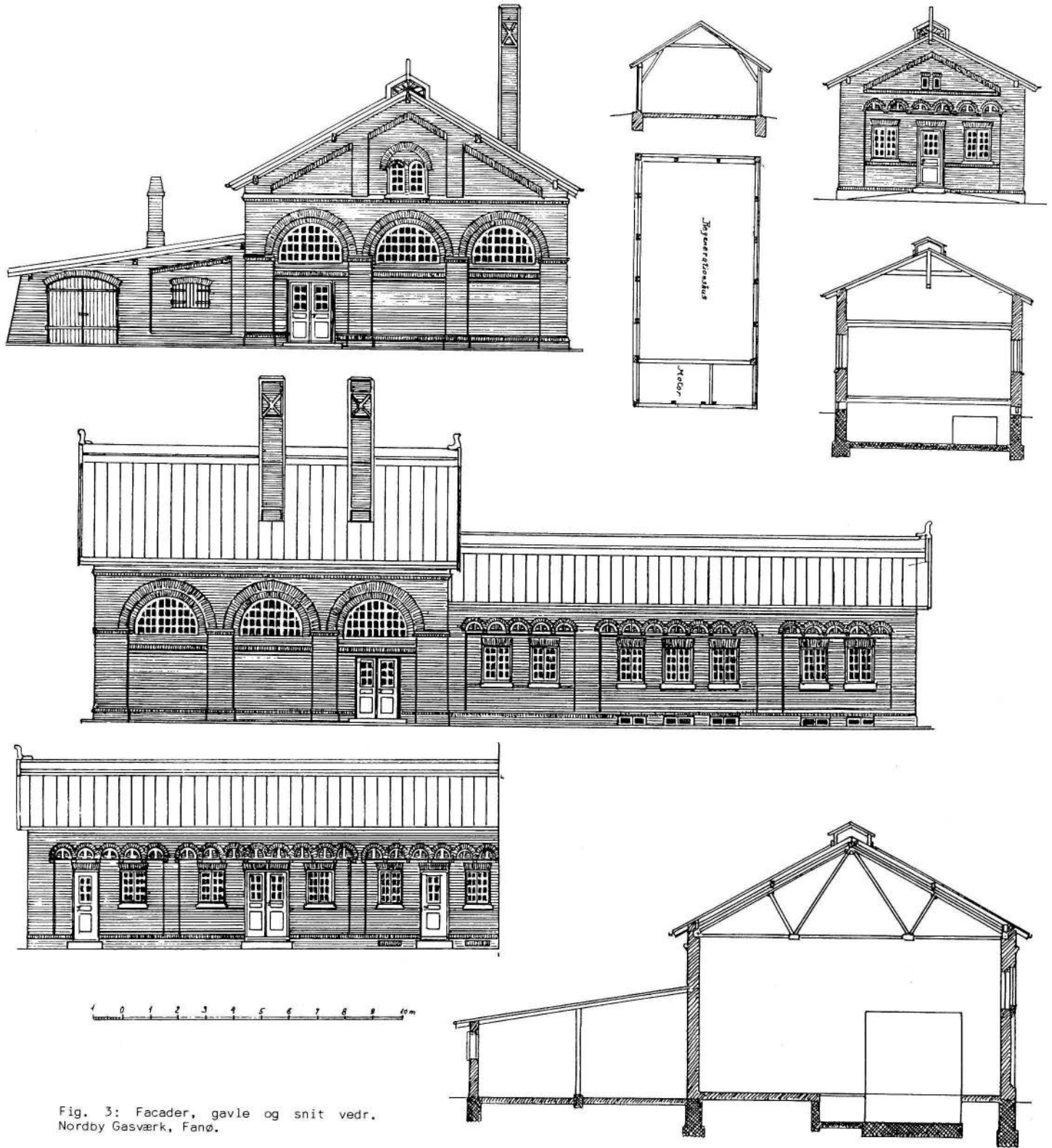
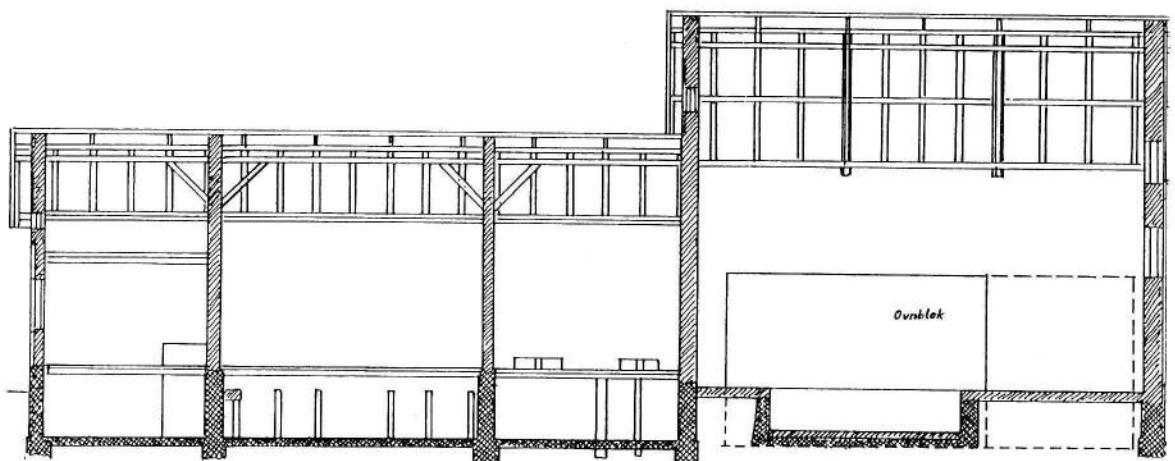
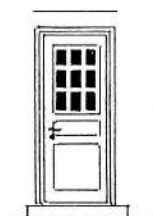
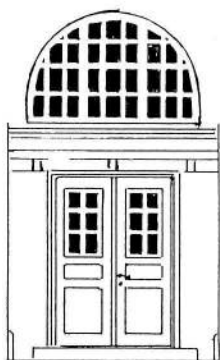
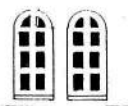


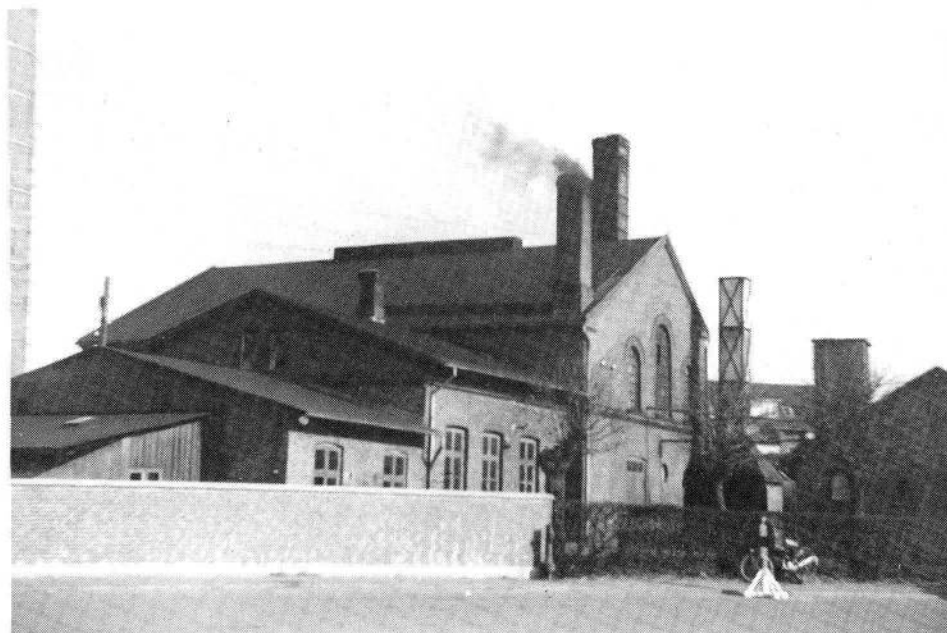
Fig. 3: Facader, gavle og snit vedr. Nordby Gasværk, Fanø.





de sig gøre at nøjes med som baggrundskulisse at gengive de vigtigste bygninger og beholdere, evt. endda kun den øverste halvdel som i fig. 84 i STREJFTOG I.

På Fanø lokalarkiv fik jeg for nogle år siden fundet nogle fine blåtryk frem af det forlængst nedrevne Nordby gasværk, som jeg har gennemgået et par gange, mens det endnu var i drift. Men



desværre uden at få de historiske bygninger fotograferet.

Tegningerne er imidlertid så inspirerende og fascinerende, at de er fuldt tilstrækkelige til at lave nye rentegninger efter - trods visse defekter.

I det fundne materiale mangler sydfacaderne af komplekset; til gengæld er der 2 forskellige plantegninger over apparathuset. Blåtrykket er anvendt til rekonstruktion af dets sydfacade.

Signaturen, som er utydelig i mit materiale, peger på, at senere overingeniør Edelberg har stået for projektets tekniske indhold, mens en arkitekt (Pint? Riis?) med sans for skønvirke har givet bygningerne karakter. De er dateret 3. juni 1907.

Gasværket lå et godt stykke fra havnen, så alle materialer måtte tilkøres - og for kullenes vedkommende lempes ind gennem de viste lemme. Formentlig har hestevogne kunnet passere portene, også med læs, så aflæsning kunne ske uafhængigt af vejrliget.

Kullene blev transporteret til ovnanlæggene i særlige vogne, der blev vejret på en vægt inden for døråbningen, hvorefter de blev fyldt på særlige isættertrug, der med regelmæssige mellemrum blev skubbet ind og vendt rundt i de vandrette retorter. Disse var kort forinden blevet tømt med en udskraber for glødende koks, der faldt ned i en kærre med koldt vand for slukning.

Derfor stod der altid røg og damp omkring ovnanlæggene, og retorthusets vægge og lofter var gråsorte af mange års kulstøv, gas og røg; så al snak om regelmæssig hvidtning var helt hen i vejret! Til nød kunne det af og til hjælpe at blæse "rent" med trykluft og spule de vaskbare dele - men sikke et svi-neri!

Fra Københavns Gasværkers jubilæumsbog 1857-1932 vises i hosstående fig. 1 en ovnblok af den benyttede art. Plantegningen fig. 2 synes at antyde, at vestre ovn på Fanø kun har 3 retorter og østre 4, svarende til antallet af viste afgangsrør til hydraulikken ovenpå ovnene, medens ovnene i fig. 1 hver har 6.

Hydraulikken er en slags bobleflaske, der adskiller den enkelte retort fra de øvrige og fra hovedgasledningen, og som vasker det meste af den samtidig

Fig. 4: Bagsiden af Varde Gasværk med beholder og vandtårn, set fra vest i 1958.

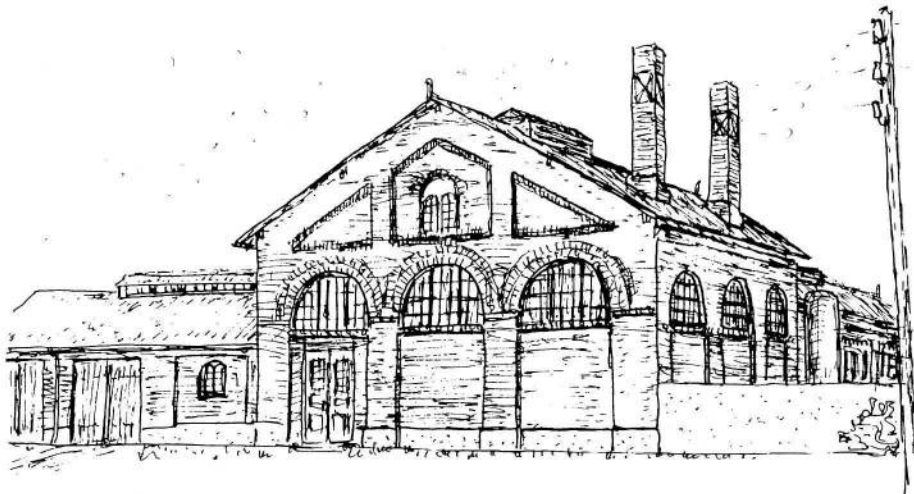
Fig. 5: Varde Gasværk set fra sydvest; forrest med 2 vinduer vandværket, dernæst apparathuset med 3 vinduer og dør og sidst det høje retorthus ved hvis højre hjørne kokslukningstårnet ses med tilhørende aftræk.

Fig. 6: Skitse af Nordby Gasværk kort før nedlæggelsen; et gammelt avisbillede har dannet grundlag. Bemærk den ændrede udførelse af kulhuset og den korte tagrytter, samt manglende dørparti i nordfacaden.

dannede ammoniak ud af gassen. Ammoniakken var et godt indtægtsgivende biprodukt for gasværkerne (grundlag for tankvogntransport).

Retorterne blev ophejdet af langflammet kul på ristefyr nederst i ovnene, og røggassen herfra gik på større værker gennem spilddampkedler, hvis damp kunne bruges i dampmaskine og til opvarmning, ud gennem en høj skorsten. På Nordby gasværk gik den ud gennem de firkantede atræk uden yderligere nyttiggørelse.

Gassen gik derefter gennem den viste køler og efterfølgende skrubber, der rensede gassen for tjærestoffer, henholdsvis benzoler mv. inden den med en kapselblæser pressedes gennem renseskammer med myremalm, der



Nordby gasværk, der nedlægges 15. juli 1963.

i Esbjerg således omkring 100 mand fordelt i treholdsskift og daghold (værksteder, service, lygtefolk osv.), men i nærværende eksempel var beskæftigelsen nok langvarig, men antalmæssigt overordenligt beske-

"og lignende" i artiklens overskrift.

Ofte var det kommunale vandværk tilknyttet gasværket - således også her med en ikke vist pumpebygning mellem bestyrerboligen og gasbeholderen. I Varde fandtes tilsvarende pumpeanlæg i kælderen for enden af apparat-huset, trukket af nogle meget smukt dekorerede Møller & Jochumsen gasmotorer med sorte stafferinger. Fig. 4 og 5 viser sidstnævnte gasværk, men fig. 3 gengiver facader, gavle og snit på Nordby Gasværk.

Efter at tegningerne til denne artikel var færdige, dukkede der et gammelt avisudklip op, hvori VESTKYSTEN oplyser, at

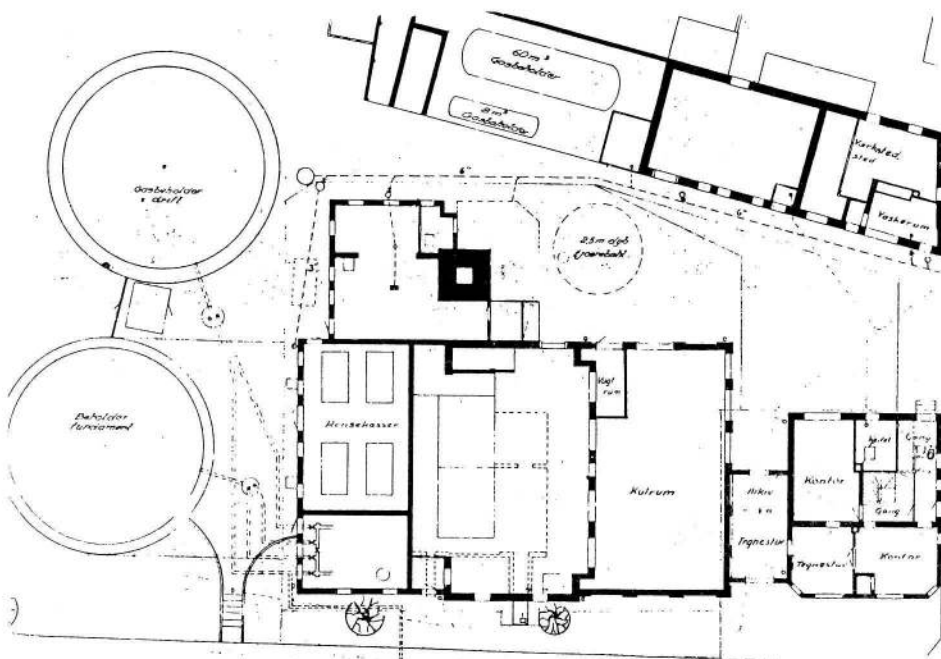


Fig. 7: Formindsket gengivelse af Ribe Gasværks grundplan (efter ombygningen til spaltgasværk) med angivelse af kulrum, retorthus og renseshus. Værksteder og andre birum er indrettet i lave bagbygninger i skel mod det bagved liggende elværk.

opsugede cyan- og svovlforbindelser. Herefter blev den målt i en forvokset gasmåler og fordeltes til bynettet eller til gasbeholder.

Større gasværker havde supplerende apparater til forfinet gasteknik, men lad dette være nok i denne artikel.

Når myremalmen var mættet, blev den skovlet op i dynger i det viste regenerationsskur og luftet gennem talrige omskovlinger eller ved gennemblæsning med luft.

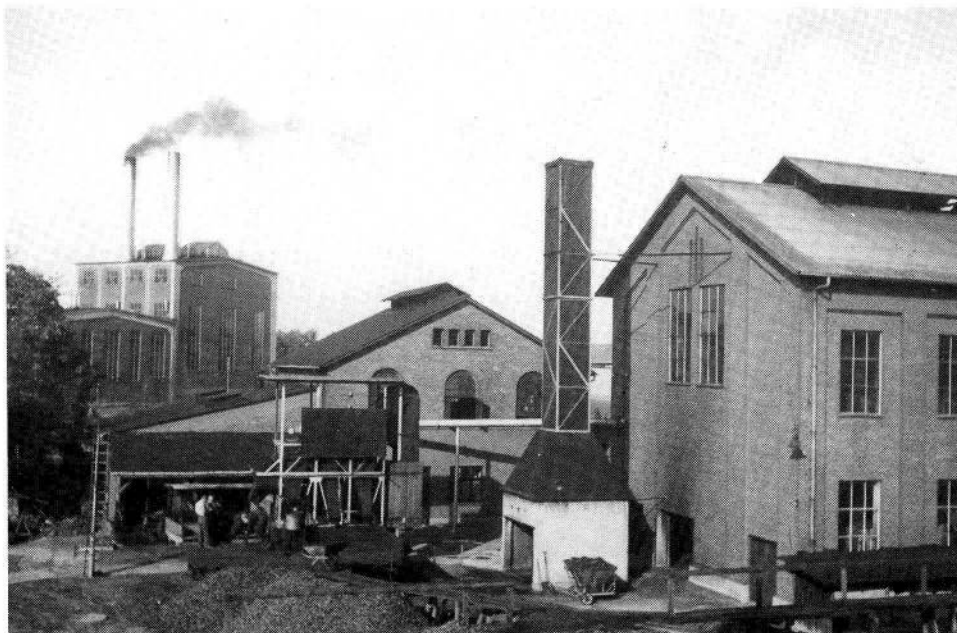
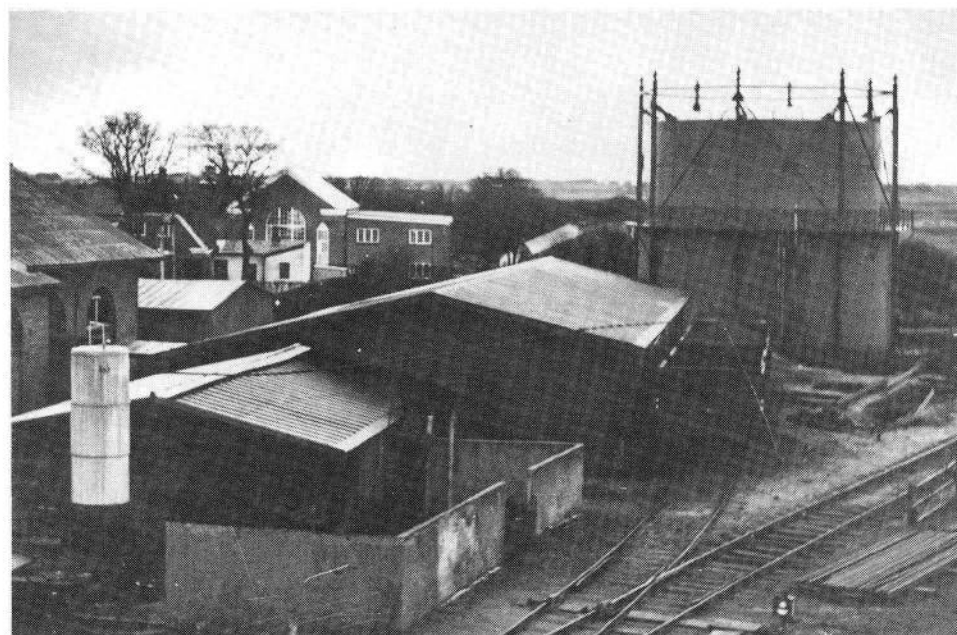
Store gasværker beskæftigede et betydeligt antal mennesker -

den. Når retorten "trækkes" (koksene skrubes ud og friske kul påfyldes), var 3 mand nødvendig, men resten af tiden søkede en mand måske koks op i hektolitersække og klargjorde til næste trækning, en anden passede ristefyr og overvågede funktionen i apparat-huset, og en tredje blev måske sendt i byen for at pumpe gasvand op fra rensesbrønde med vandudskillere, pudse gaslygter eller foretage mindre reparationer.

I reglen arbejdedes i 2-holdsskift med delvist bakkede ristefyr i "hundevagten", hvor der kun var en enkelt tilstede, indtil han blev sparet væk til fordel for en alarmklokke i bestyrerboligen (!). Så med 6-8 beskæftigede kan man med sindsro betegne denne virksomhed som

Fig. 8: I gården bag Ribe Gasværk i 1972. Forrest kulhuset med ophejs for gaskul til påsætning ovenfra, dernæst retorthus med sidehængslede porte (her måtte skydeporte ikke anvendes af hensyn til flugtmulighederne ved brand eller forpufning), og bagest ses en snip af renseshusets gavl. Vognene med de udtagne, glødende koks blev kørt ud gennem dobbeltporten ind i det mørke hul, hvor de slukkedes ved overbrusning med koldt vand; dampen herfra undveg gennem den firkantede tykke skorsten.





værket lukker den 15/7 1963; men artiklen prydes med et billede, der afslører en del ændringer i forhold til det oprindelige projekt: Væsentligst er det nok, at kulhuset fik sadeltag med tagryggen vinkelret på retorthusets og med høj rejsning. Dernæst at rytteren såvel på retorthus som apparatus var væsentligt kortere - noget i retning af en femtedel på midten.

Endelig - og det havde jeg nok på fornemmelsen - manglede dørpartiet i nordfacaden; tegningens placering heraf svarede til den, der havde været på vestgavlen, så der er måske tale om en tegnefejl? Fig. 6 antyder skitse-mæssigt gasværkets seneste udseende.

På side 174-75 i SIGNALPOSTEN nr. 4, 27. årgang, har Torben Andersen beskrevet en mulig teknik ved fremstilling af sådanne bygninger i model; andre benytter fotokopier direkte til opløbning på pap. I sådanne tilfælde bør man ikke blot udskære vinduerne, men også de tilbagetrukne vægfelte og fastgøre disse paflykkelsen forsøket.

I fig. 7 er til kontrast vist en nedkopieret tegning fra et større gasværk, nemlig Ribe gasværk, der havde lodrette retorter i ovnanlægget. Fig. 8 og 9 er billeder fra henholdsvis gård- og gadesiden, og i fig. 10 ses bl.a. sporforbindelsen til Ringkøbing gasværk. Fig. 11 runder denne artikel af med et vue ned over Dalum gasværk ved Odense med lidt af papirfabrikken i baggrunden.

guldbæk

Fig. 9: viser komplekset fra gadesiden i julebelysningstiden. Til højre lidt af kontorbygningen med gasværksbestyrerens lejlighed på 1. og 2. sal. Dernæst kulhuset, der oprindeligt kan have haft højt-siddende vinduer i blændingerne. Retorthuset er karakteristisk med de 3 vinduer i den høje gavl og tagrytteren. Rensehuset er formentlig udvidet i flere omgange. I det hele taget er gasværkets historie fyldt med omtale af udvidelser, ændringer og fornyelser - men det er en historie helt for sig selv.

Fig. 10: På Ringkøbing Gasværk fandtes kulhuset direkte ved jernbanespor i stationens nordvestende; sporet havde tilslutning til havnesporet i billedets nederste, højre hjørne. 2 vogne er ved at blive tømt for kul; der ses et hjørne af retorthuset til venstre og foran dette en hvidmalet, stående, cylindrisk beholder, formentlig til ammoniakvand, som solvarmen helst ikke skulle få dampet af. For enden af stiksporet er gasbeholderen anbragt. De fleste værker havde mindst 2 af hensyn til forsyningsikkerheden. Dette billede er taget fra landevejsviadukt mod vest den 6/12 1961.

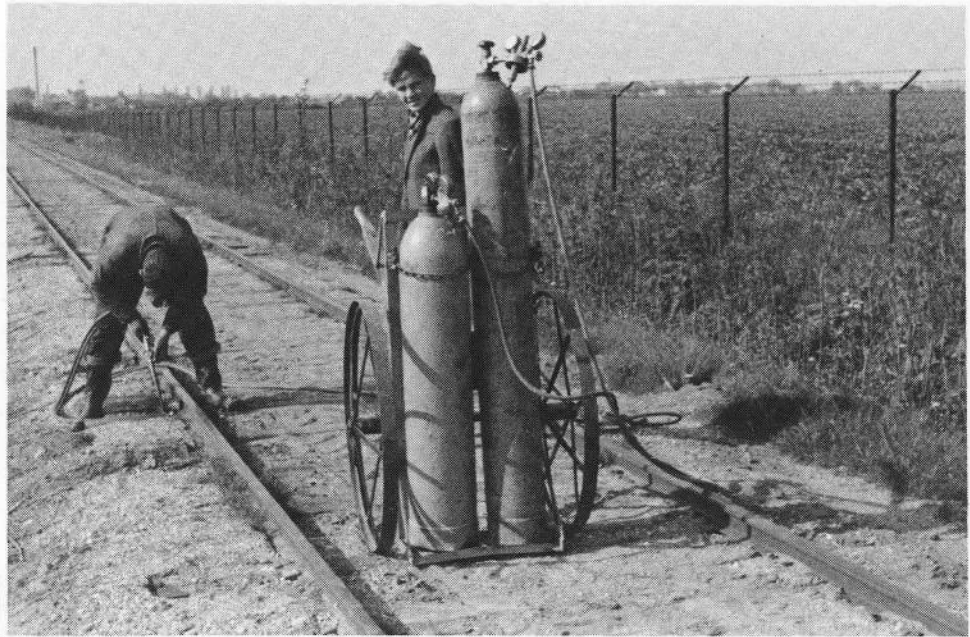
Fig. 11: Dalum Gasværk set fra øst den 7/3 1968.

APROPOS

NEDLAGTE BANER

SIGNALPOSTEN har igennem årene bragt mange artikler om nedlagte baner; artikler som har skildret banernes historie lige til den dag, da driften ophørte, og freden sankede sig over sporene.

Men hvad så derefter? Hvorledes foregik nedlæggelsen i praksis? Nedenstående billeder fortæller lidt herom.



Billede 1

Låskeboltene skæres over, således at skinnerne kan optages enkeltvis.

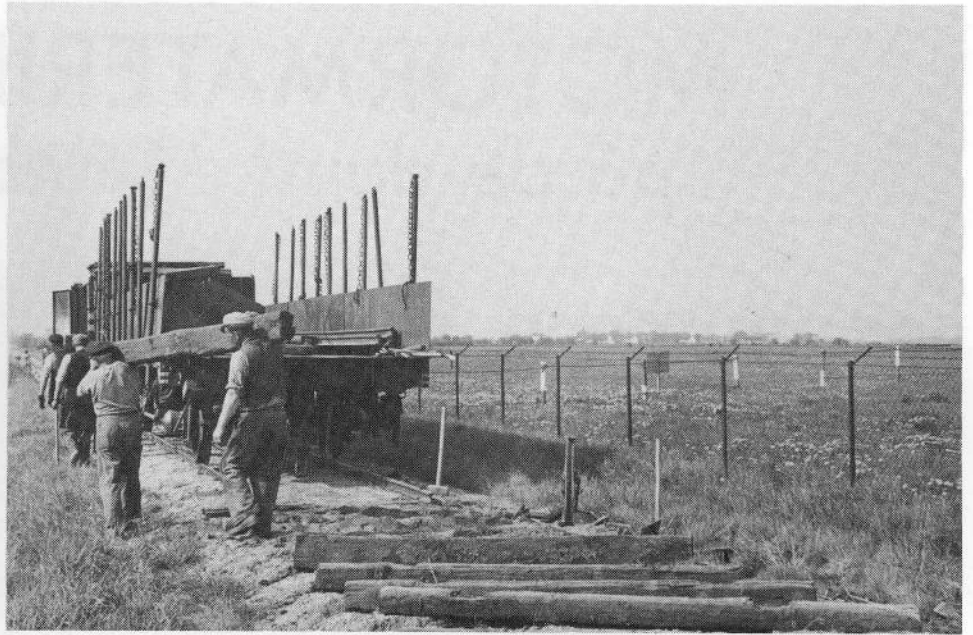
Billede 2

Sporet "løftes", således at skinner og sveller kan frigøres fra hinanden.

Billede 3

Skinnerne er nu frigjort og læsses på bageste vogn i arbejdstoget.





Billede 4

Sveller er nu frigravet og læsses på arbejdstogets forreste vogn.

Billede 5

Bag arbejdstoget er nu kun det "tomme" planum.

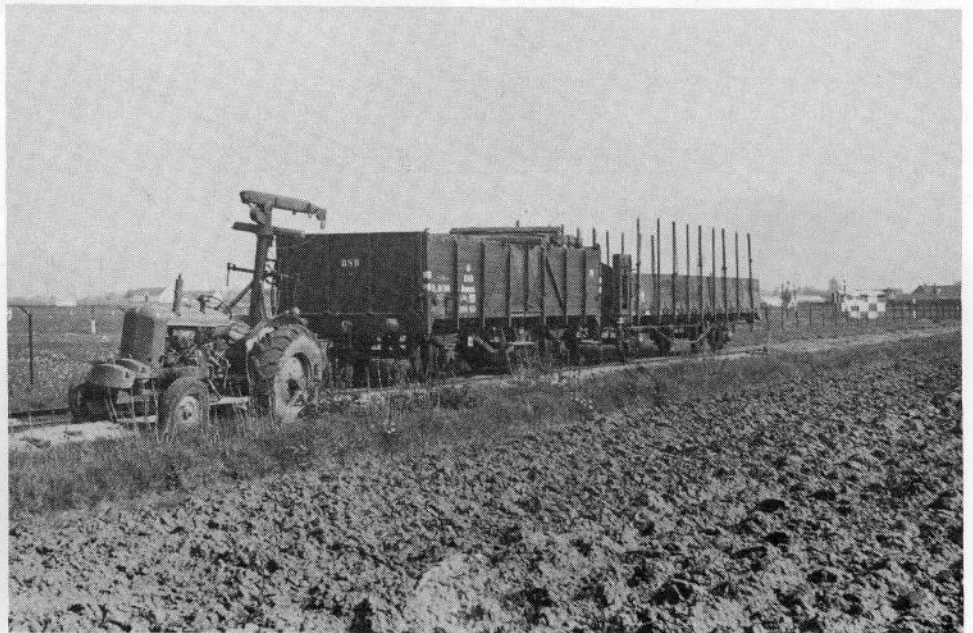
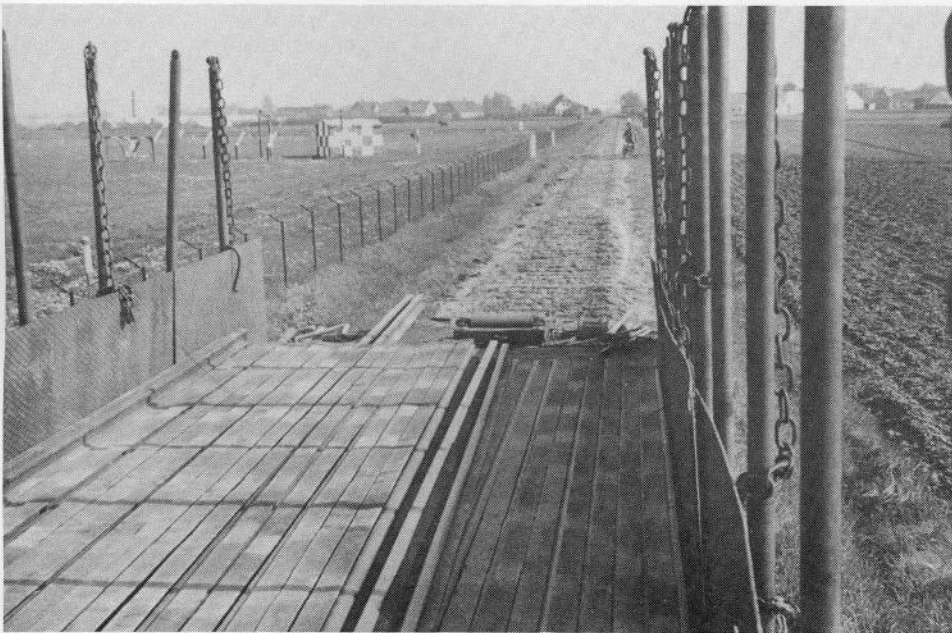
Billede 6

Her ses hele "arbejdstoget", som det så ud den dag fotografen tog disse billeder.

Sted: Amagerbanen ved Lufthavnen mellem Kastrup station og Tømmerup station.

Dato: 18. maj 1957.

Fotograf: Ib V. Andersen, der også har skrevet teksten.



MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

R G G J

I 1938 solgte DSB endnu en ME-vogn, denne gang til Gjer-rild-banen, som hermed fik sin tredje motorvogn, RGGJ M 3.

RGGJ havde i overvejende grad haft overskud på driften fra åbningen den 5/12 1911 og til og med regnskabsåret 1931/32, men man havde tidligt set graffittien på væggen og allerede 1924 anskaffet en Triangelvogn, kaldet M 1. Den var af den forbedrede model IV - men stadig en smal vogn med centralpuffere og kun 72 hk motor, så man havde måske (set i bakspejlet!) stået sig ved at vente til fremkomsten i 1926 af model VII bred med 100 hk motor og normalt kobletøj - den ville have været en større driftsmæssig fordel ved sin større anvendelighed.

Men måske var M 1 alligevel medvirkende til, at man endnu havde rentabel drift helt til 1931/32, hvor man anskaffede sin M 2: en let formindsket ME-vogn - med dieselmotor.

M 1 kom efterhånden op på at køre ca. 60.000 km om året, mens M 2's tilskud ikke blev så imponerende i begyndelsen, måske fordi der viste sig mange kvaler med den meget nyudviklede MAN dieselmotor. Den blev allerede 1935 udskiftet med en ca. 100 hk Büssing-NAG benzinator, hvorefter M 2 fungerede som den skulle. Derimod var M 1 omkring 1940 da besættelsen kom til Danmark, så slidt, at man opgav at udstyre den med

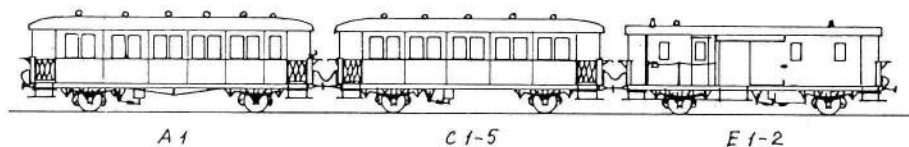
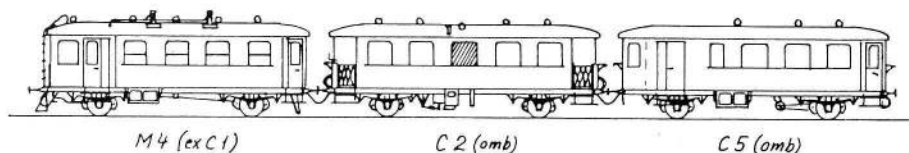
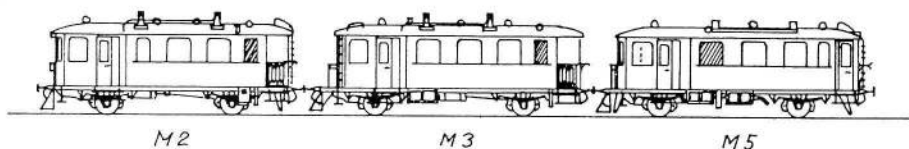
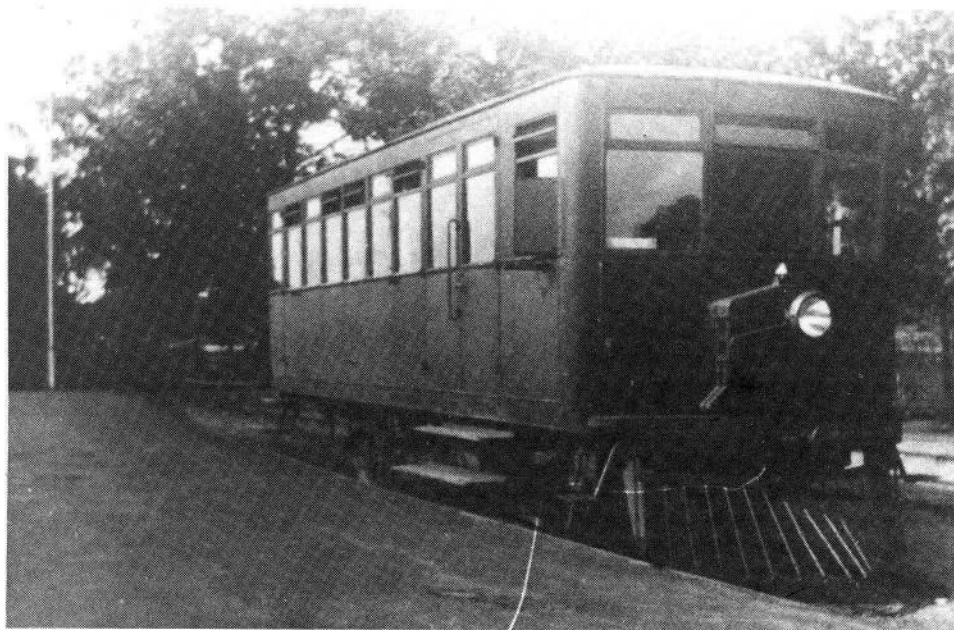
gasgenerator og i stedet omdannede den til godsvogn til motor-tog!

M 2 havde fra fødslen ingen partner, med hvilken den kunne danne dobbelttrejede motortog eller som kunne være reserve for den. Det blev imidlertid klaret i 1938, hvor RGGJ købte DSB's overtallige ME 40, der blev til RGGJ M 3. Det satte ikke motortogskilometrene op, men M 3 aflastede den gamle, udslidte M 1 og skaffede bedre tid til vedligeholdelse af alle 3 motorvogne.

1941 var benzinrationerne blevet så små, at man gav M 3 gasgenerator, og M 2 fulgte efter i 1942.

Det oplyses, at M 2 fik gasgeneratoren anbragt bagpå, men jeg har desværre ingen oplysninger om, hvordan arrangementet var på ME-vognen M 3. Der er bl.a. ingen billeder dukket op fra krigens tid, og det eneste spor efter disse år er de flade tagkølere og stigen til taget foran venstre forrude samt et meget u-DSB'sk jalousi foran frontkøleren. Disse kendetegn kan i øvrigt meget vel stamme fra 1947, hvor M 3 fik ilagt en ny, 160 hk Frichs dieselmotor af skinnebus-typen.

Jeg mener at kunne se på forskellige billeder, at M 3 havde skillerum mellem ryger- og ikke-ryger-afdelingen, og den

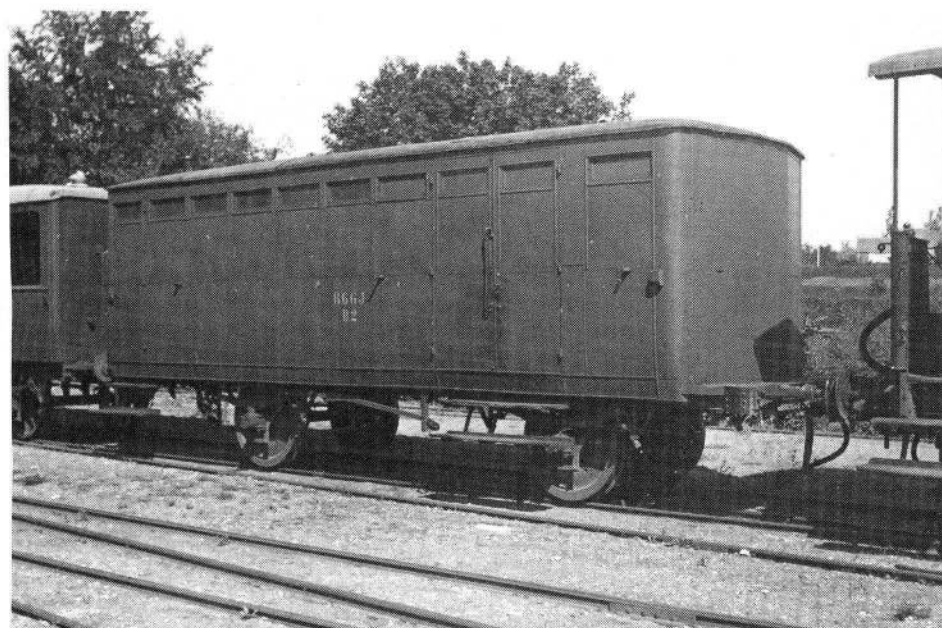
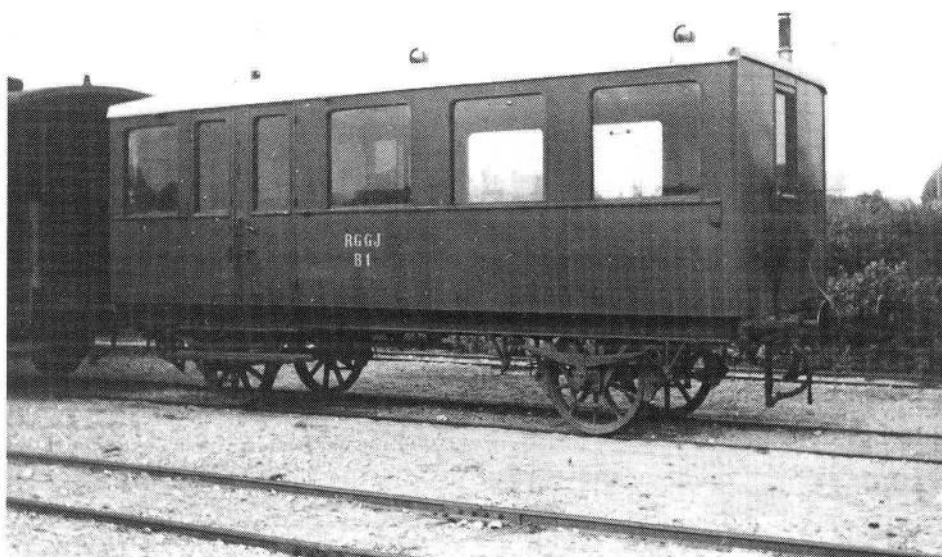


RGGJ M 1, Triangel model IV fra 1924 - mægen til bl.a. AHTJ M 4 - fik aldrig normalt kobletøj, og RGGJ havde kun een bivogn til den: B 1. Efter at have overstået visse børnesygdomme kørte den en årrække næsten hver dag året rundt 2 dobbeltture på banen, men i 1942 var den slidt op! (Arkiv: OWL)

havde stadig toiletet hos RGGJ, hvilket M 2 også havde.

Efter krigen - 1949 - fik RGGJ ombygget personvognen C 1 til en ny "Triangelvogn" hos Scandia. Den var født med Frichs' skinnebus-motor. 1950 fik også M 2 ilagt en skinnebus-motor.

1952 købtes endelig fra Horsens-Bryrup banen HBS M 2 uden motor, og også den fik Frichs skinnebus-motor. Nu havde man så 4 Triangel(agtige) motorvogne med skinnebusmotorer, så man



skulle egentlig være ganske godt kørende, der var blot den hage ved det, at 3 af de 4 vogne nu var ret gamle og efterhånden udviste andre svaghedstegn, og M 3, den gamle ME-vogn blev efter RGGJ's standsning i 1956 solgt til OHJ - som reservedele!

Bivognene

RGGJ's første motorbivogn B 1 var en lille, smal og let sag med midterpuffer/kobling, specielt beregnet til bivogn for M 1, og den kunne oprindeligt ikke kobles sammen med almindelige jernbanevogne. Da M 1 kasseredes i 1942 fik B 1 dog almindelige puffere og kobling, så den kunne bruges også til M 2, M 3 o.s.v., men bagest i "rigtige" tog, da den ikke fik gennemgående trækstang.

Samtidig omdannedes de sørgelige rester af M 1 til stykgodsvogn til motortog, nu kaldet B 2: Det indre ryddedes fuldstændigt og vinduerne blændedes. Den havde nu kun ét, stort rum på ca. 18 kvm, og af bremseudstyr fik den kun trykluftledning og håndbremse med én klods!

B 1 rummede derimod en passagerafdeling med 3 midtgangsfag á 2 + 2 pladser på træsæder i bredden eller ialt 24 pladser. Desuden en mellemperron med 4 klapsæder og i den modsatte ende et mindre rum med primitive sæder. Herom hedder det i DSB-fortegnelsen: "Den ene (kupe) benyttes til Postens Befordring i enkelte Tog". Vognen var meget let, tara kun 6,8 t. Den opvarmedes oprindeligt ved M 1's udstødningsgas, senere ved kakkellovne, der var lettere at regulere.

E 1-2. De første almindelige vogne, der indrettedes til motorbivogne, i første omgang kun for M 2, var de to post- og bagagevogne E 1-2 af den klassiske type med åbne perroner og svalegang ved postrummet. De fik rullelejer og trykluftbremse

RGGJ's bivogn B 1 til motorvognen M 1, fra 1942 udstyret med normalt kobletøj og anvendt som bivogn for M 2 m.fl. Triangelvogne ved RGGJ. Endte som brevueforeningshus i Balle ved ETJ. Foto: OWL, Grenå, 1955.

RGGJ M 1 endte efter udrangeringen i 1942 som dette skummelt udseende køretøj, der dog ikke var til transport af straffefanger, men anvendt som let styk- og rejsegodsvogn i motortog efter at fået normalt kobletøj og nu kun håndbremse som en godsvogn! Foto: OWL, Grenå 1956.

RGGJ M 2 lignede meget en formindsket MF-vogn med en passagerafdeling, der var 1/2 fag kortere end ME/MF. M 2 havde dog aldrig haft den traditionelle frontkøler, men var født med 2 tagkølere og i forgavlen kun et luftindtag til ventilation af motorrummet. JS A 3 05 F 004. (1956)

i 1931, men beholdt stadig vacuumudstyret og dampvarmen i tjenestekupeen, så de kunne bruges i både damp- og motortog.

Siden ombyggedes også 3 af banens C-vogne til bivogne. Disse var noget i retning af AHJ-typen fra 1904: 5 fags vogne med højt, cirkelbuet tag og udvendig pladebeklædning. RGGJ's udgave havde oprindelig tvillingvinduer overalt og 5 midtgangsfag med ialt 50 siddepladser.

C 2 ombyggedes 1943 med store vinduer med spejlglas, udvendig teakbeklædning og et toilet i 2-mandssiden. Træbænkene erstattedes med fjedrende lædersæder, og vognen udstyredes med koksfyret vandvarmeanlæg. Den fik både trykluft- og vacuumbremse samt rullelejer og dynamoanlæg til egenbelysning og kunne nu anvendes i alle togarter.

C 5 ombyggedes i 1949 mere drastisk. Den fik - ligesom C 2 - store vinduer og udvendig listebeklædning, men tillige lukkede endeperroner, og den fik rullelejer og trykluftbremse, mens vacuumbremsen fjernedes - den var ikke mere aktuell i 1949. Endelig fik den koksfyret vandvarmeanlæg og egenbelysning med dynamo/batteri.

Det indre indrettedes med 2 midtgangsfag med lædersæder samt et post- og bagagerum med halvanden fløjdør i hver side. Desværre kender vi intet til indretningen af postrummet.

C 3 moderniseredes i mere beskeden omfang i 1952. Den beholdt den ydre pladebeklædning og tvillingvinduerne, men den fik rullelejer og trykluftbremse, mens vacuumbremsen fjernedes. Indvendig beholdt den træsæderne, men den fik toilet. Derimod er der intet, der tyder på egenvarme - ikke så meget som et skorstenrør er at se på diverse billeder - altså en sommer-reserve?

Personvognen C 1 ombyggedes som tidligere omtalt til motorvognen M 4, men de resterende personvogne: A 1 og C 4 beholdtes til udelukkende anvendelse i damptog, fx personførende, større godstog.

RGGJ havde næsten hele sin tid en ret stabil persontrafik, mens godstrafikken var mere

RGGJ's senest anskaffede motorvogn M 5 var den tidligere HBS M 2, her i Rudkøbing 1962 men stadig med RGGJ-nummer! Anvendtes af LB som rangermaskine, udrangeret 1962. Foto: MC.

RGGJ C 5, ombygget til person-, post- og bagagevogn med lukkede endeperroner. Kun 2 fag var til passagerer. Bemærk dynamoanlæg og koksfyret centralvarme. Foto: OWL, Grenå, 1956.

svingende. Under krigen tog begge dele et kraftigt opsving, og man havde specielt store transportere af sten fra stenlejer ved stranden, nord for Gjerrild st. Hertil anlagde den tyske organisation Todt et 4 km langt sidespor, og RGGJ fik store transportere af sten herfra til diverse tyske anlægsarbejder af befæstninger og flyvepladser. Senere benyttede det danske flyvevåben de samme stenlejer ved udbygningen af Karup flyveplads i begyndelsen af 1950'erne. Man havde bl.a. derfor stadig en del dampkørsel omtrent til banens lukning, men motorvognene klarede også en del godstrafik - særligt efter at de havde fået ilagt de kraftige skinnibusmotorer.

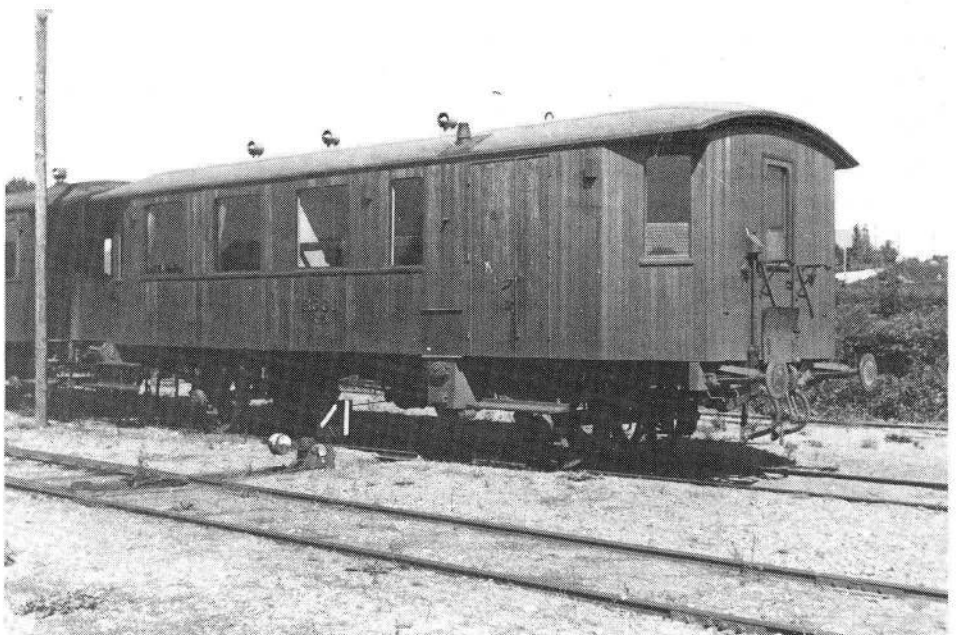
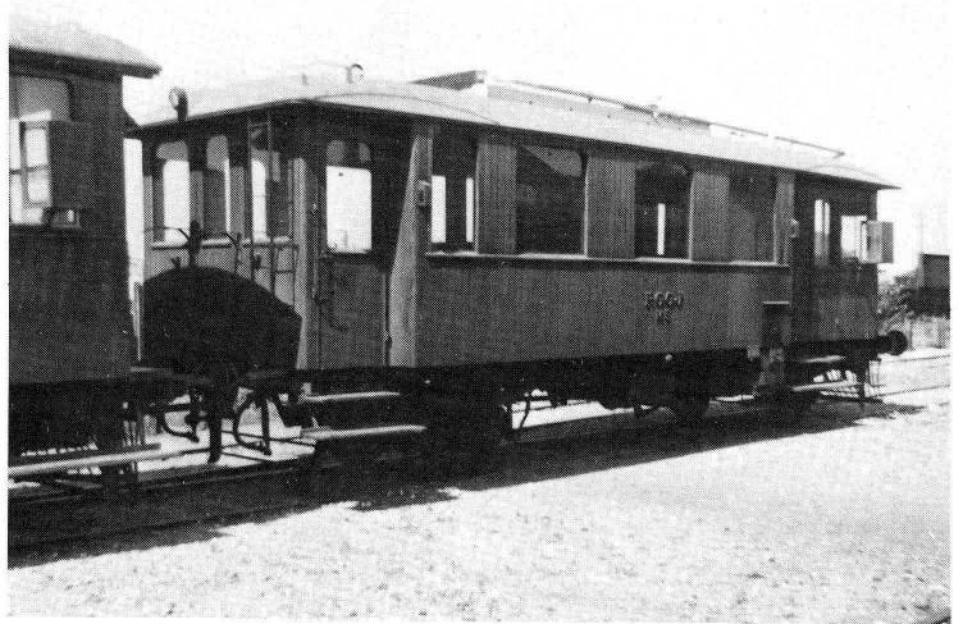
RGGJ afslog derfor at købe skinnibusser, der ikke kunne medtage godsvogne efter behov, og RGGJ forblev efter eget ønske

"Triangelbane" lige til lukningen i 1956. Men ME-vognen havde man fået slidt op på 18 år.

R H J

1939, det år den 2. verdenskrig brød ud, lykkedes det DSB at sælge ME 47 til Randers-Hadsund Jernbane, netop som det begyndte af knibe med at få benzin til bilerne, og snart efter også til motortogene. Vognen kom ved RHJ til at hedde M 3.

RHJ havde siden 1927 haft 2 store benzine mekaniske Kielervogne M 1 og 2, og ME-vognen skulle vel nærmest bruges som reserve for dem, men også til at køre svagere benyttede tog, hvortil Kielervognene var rigeligt store og tunge. En ME med en Fd på slæb vejede mindre end Kielervognen og rummede alligevel flere passagerer. ME-



vognen var billigere i drift, ikke mindst hvis Kielervognen måtte køre halvtom.

ME-vogne måtte hos DSB højst medføre 32 t bivogne = 1 FE + 1 FD, mens DSB havde fastsat 20 t påhæng som maksimum for store Kielervogne, der således højst måtte medføre en FE, formentlig på grund af maskineriets mindre robusthed, for motoreffekten burde tillade FD + FE, hvis man sammenligner med, hvad Triangelvogne kunne tillade sig at slæbe.

ME-vognen kunne åbenbart bedre end Kielervognen tåle at medtage nogle få godsvogne, og den var i det hele taget mere fleksibel med hensyn til oprangering med forskelligt påhæng - ikke mindst, når man har set, hvad man senere har tilladt sig at lade de små vogne slæbe, uden at de brød sammen af den grund! Se i øvrigt tabellen med sammenlignende tal for ME henholdsvis store Kielervogne, hos DSB kaldet MBF:

Litra	brutto- vægt, t	passa- gerer	hk ialt	hk/ tons	hk/ pass.
ME	16	33	100	6,2	3,0
FD	14	50			
FE	18	62			
ME+FD	30	83	100	3,3	1,2
ME+FE	34	95	100	2,9	1,0
ME+FD+FE	48	145	100	2,0	0,7
Kielv, stor	40	78	150	3,7	1,9
Kiel+FD	54	128	150	2,7	1,2
Kiel+FE	58	140	150	2,5	1,1
Kiel+FD+FE	72	190	150	2,1	0,8

Når vi ser på de kørte motorogskilometer, ses det ejendommeligt, at med indsættelsen af M 3, altså ME-vognen, falder motor-km-tallet straks med godt 1,5% i stedet for at stige, men det skyldes formentlig, at benzinmanglen allerede var begyndt at gøre sig gældende. Men året efter - 1940/41 - faldt motor-kørslen yderligere med ca. 70%, da det tog nogen tid at få omstillet motorvognene til gasgenerator drift, efter at benzinrationen var skåret drastisk ned. 1941/42 fik man monteret gasgeneratorer på den ene Kielervogn M 1 og på ME-vognen M 3, mens man udtog motoren af den anden Kielervogn M 2 og brugte den motorløse vogn som personvogn i damptogene.

Under krigen steg antallet af rejser efterhånden til over det dobbelte, mens godstransporterne steg til mellem det 3- og 4-dobbelte af førkrigsmængden, selv om det samlede antal togkilometre faldt med omkring 35-45%. Det betød, at damptogene - trods stort set uændrede km-tal - udførte en langt større del af transportarbejdet end før krigen, hvor damplokomotivernes ydeevne langt fra var blevet udnyttet maksimalt. Nu blev togene betydeligt længere og vognene ofte udnyttet til det yderste af deres kapacitet: overfyldte personvogne og godsvogne med betydelige overlæs!

M 3's gasgeneratoraggregat havde selve generatoren anbragt over venstre forpuffer med sti-

gen til toppen af "kakkelovnen" lige inden for pufferen, så den kun i ringe grad generede udsynet fra førerpladsen. Arrangementet så i øvrigt ret drabeligt ud, fordi man havde anbragt en enorm, bred og flad gaskøler (rørkøler) lige over tagets forkant, mens man normalt anbragte gaskøleren lige foran den eksisterende motorkøler.

Omtrent samme arrangement anvendtes på Kielervognen M 1. Det har vi desværre ingen billeder af, men dog en meget forenklet skitse fra Triangel og et meget ringe, gammelt avisbillede af Nordfyenske Jernbanes Kielervogn, der fik gasgenerator anbragt på meget lignende måde.

RHJ fik desværre ikke megen glæde af M 3, for i 1942 blev den totalskadet ved en brand. Gasgeneratoren havde dog kun taget ringe skade af branden, så den kunne genbruges på en anden motorvogn. Den motorløse Kielervogn M 2 ønskede - eller kunne - man ikke genoplive, måske var motoren slidt op, så man gik på jagt efter en passende, brugt motorvogn andetsteds. Det endte som bekendt med, at man købte Kolding Sydbaners benzinelektriske M 2, der efter en grundig hovedreparation fik påmonteret gasanlægget fra M 3 og fik betegnelsen RHJ M 4. Vognen var, som de andre af RHJ's motorvogne dobbeltrettet, og den var bekvemt indrettet med fjedrende lædersæder og toilet og havde en behagelig gang i sporet. Men bortset fra det, var den en skuffelse, da den, trods sin større motor alligevel ikke kunne trække mere end den lille ME-vogn, og så brugte den betydeligt mere brændstof bl.a. på grund af den lidet effektive elektriske transmission og den meget slidte motor.

ME 47 gjorde altså kun tjeneste på RHJ i 3-4 år, men vi bør vel alligevel lige se på, hvilke bivogne den kan tænkes at have benyttet her.

Bivognene

RHJ var en gammel bane, åbnet for drift i 1883, så det var nærliggende at antage, at man fra den tid havde et antal små og lette personvogne, der let kunne omdannes til motorbivogne. De 3 gamle personvogne fra banens åbning var dog allerede udrangeret da ME-vognen kom til RHJ - eller rettere sagt ombygget til godsvogne, og de har næppe heller været brugt til Kielervognsanhængere, da deres



RHJ M 1 (=M 2) "stor" Kielervogn, omtrent = de fynske vogne. Vognen på billedet har fået postrum, det fik begge omkring 1950. Hadsund 1964. JS A 3 05 F 068.

løbeegenskaber nok har været for dårlige til de hurtige motorvog, selv om de faktisk var født som "motorbivogne" for banens gamle dampvogne. Disse kørte næppe mere end højst ca. 30 km/h, hvilket var passende for de små personvogne med en akselafstand på kun 3,2 m mod en længde over pufferne på 8,1 m - dem har man ikke skullet køre for vildt med!

B 4-8. 1905 anskaffede RHJ imidlertid en mere moderne personvogn B 4, meget lig AHJ's type fra 1904, som tidligere er omtalt, og lignende vogne anskaffedes med 1,5 til 2 års mellemrum op til 1918, så man ialt fik 5 vogne af denne type, B 4-8.

Det var alle 5 fags midtgangsvogne med åbne perroner, men oprindeligt den billige udgave uden overgang mellem vognene, men med gitterlåger i siderne. Passagererne havde at blive i den vogn, de havde valgt, mens togbetjentene kunne skræve fra vogn til vogn mellem trinbrætterne - uden om perronskærmene.

B 5 havde 1 fag indrettet med 8 pladser på polstret II kl., resten med 40 pladser på III kl. med træbænke uden formildende omstændigheder. De øvrige vogne var alle rene III kl. vogne med 50 siddepladser. Alle havde tvillingvinduer i endefagene, og i øvrigt store vinduer i trærammer, og der var ventilationsjalousier over alle vinduer, men ingen tagventilatorer. Alene B 6 havde også tvillingvinduer i midterfaget.

Alle disse vogne var endnu i drift, da M 3 optrådte på banen, men jeg ved ikke, om de alle indrettedes til motorbivogne, konkrete oplysninger herom savnes, og vi har ikke billeder af B 4 og 5. Derimod viser billeder af nr. 6-8, at disse, i hvert fald i 1950'erne, var moderniseret med udvendig teaklistebeklædning og havde rullelejer og trykluftstyr, og i hvert fald B 6 og 7 havde egenvarme ved koks/vand.

B 8 var i 1929 ombygget med postrum i den ene ende, så den kun havde 3 passagerfag tilbage. Postrummet havde i siderne dob-

RHJ B 6, den mest moderniserede af RHJ's "store" personvogne. Bemærk, at der også er teaklister over vinduerne, hvor søstervognene havde ventilationstremmer, og vognen havde fået overgangsbroer - som var en selvfølge hos andre privatbaner, men ikke hos RHJ. Foto fra JMJK?

RHJ B 8, fra 1929 person- og postvogn, tillige motorbivogn med TB(?), rullelejer og egenvarme af en slags (skorsten på tag). Det lange trinbræt er mærkeligt; Ingen håndstænger langs vognsiden? Billedet fra den anden side haves ikke, men efterlyses! JS A 3 14 F 002, 1956.

belt fløjddør samt brevindkast, men indretningen er i øvrigt ukendt. Der har formentlig været kakkelovn i postrummet og måske har den også skullet klare opvarmningen af passagerafdelingen.

B 6 fik senere overgangsbroer i enderne og de gammeldags ventilationstremmer over vinduerne udskiftet med torpedoventiler i taget, der for øvrigt på alle vognene var højt cirkelbuehvelvet.

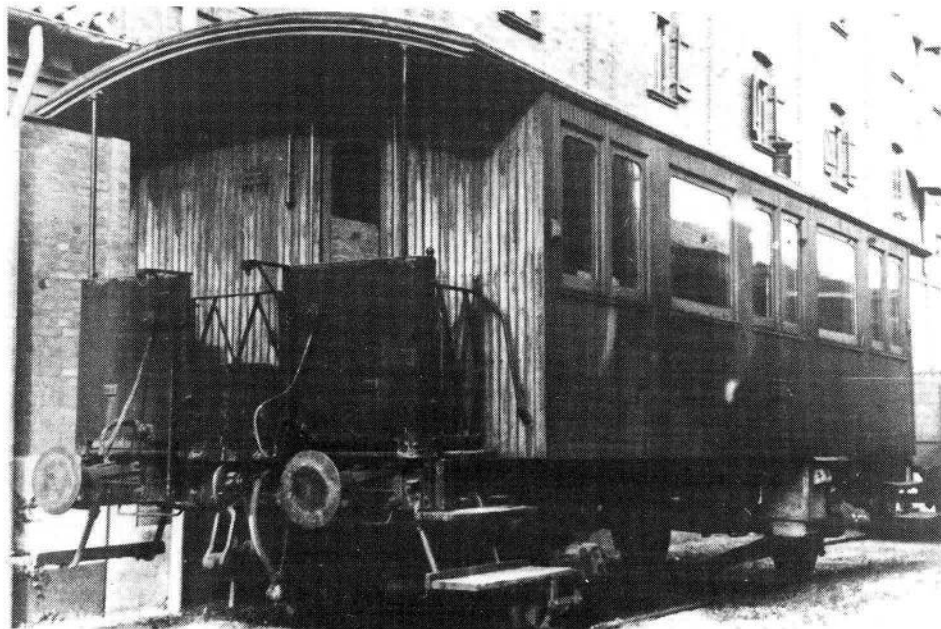
RHJ anskaffede aldrig større eller mere moderne personvogne, bortset fra motorvognene og skinnebusserne. B 4-8 var af lignende størrelse som DSB's FD og SNNB's MP, LNJ's C og RGGJ's C-vogne og vejede formentlig brutto omkring 14 t, så de kan uden videre indsættes i skemaet i stedet for DSB FD.

Men endnu en gang: ME-vognens optræden ved RHJ var meget kortvarig (ca. 3 år) og satte sig næppe varige spor i banens 86-årige liv.

R Ø H J

Den vestjyske "kulturbane" RØHJ = Ringkjøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane var den næste privatbane (efter RHJ), der anskaffede en DSB ME-vogn, nr. 39. Efter at Danmark var blevet besat af Hitlers Wehrmacht, havde man nemlig fået problemer med motordriften i det vestjyske.

Banen åbnede 15/11 1911 med strækningen Ringkjøbing-Ørnhøj (30,7 km), drevet med 3 ret kraftige damplokomotiver. 22/8 1925 åbnedes forlængelsen Ørnhøj-Holstebro (23,1 km) og hertil



anskaffedes i 1926 2 dieselelektriske motorvogne M 1-2 med postkontor og rejsegodsrum, men med forholdsvis ringe maskinkraft: 210/230 hk dieselmotor i betragtning af, at vognene skulle anvendes som universal-lokomotiver i størst muligt omfang. Alligevel var det med disse 2 motorvogne muligt allerede året efter at køre over 80% af den samlede banes togkilometre med de 2 motorvogne.

1928 lod man banens person- og postvogn D 11 ombygge hos DfA til en 100 hk benzinmekanisk "Triangelvogn" til at køre de letteste tog, og herved lykkedes det næsten helt at blive den dyre dampdrift kvit.

Men benzinvogne var brandfarlige, og efter mindre end 2 års drift kom man til at totalskade M 3 ved en brand, så man atter måtte have fat i damplokomotiverne til at køre de sidste 10-

12% af togene - et ubehageligt tilbagefald.

Man besluttede derfor ret omgående at anskaffe en ny motorvogn. Denne gang blev det endnu en dieselelektrisk motorvogn: M 3", men nu med 300/320 hk motor og derudover kun et rejsegodsrum, så køretøjet nærmede sig det, vi forstår ved et lokomotiv.

Herefter klarede man så godt som al RØHJ's togdrift med de 3 dieselelektriske vogne indtil 2. verdenskrig bevirkede kraftige nedskæringer i motorbrændstoffet samtidig med øget trafikbehov på banen, da biltrafikken hurtigt svandt ind til næsten ingen-ting.

Nu skulle der ret hurtigt ske en hel masse for at holde togene kørende, og man måtte i første omgang sørge for at få damplokomotiverne ud af "mølposen": Nr. 1 og 2 fik i hast en "ekstra

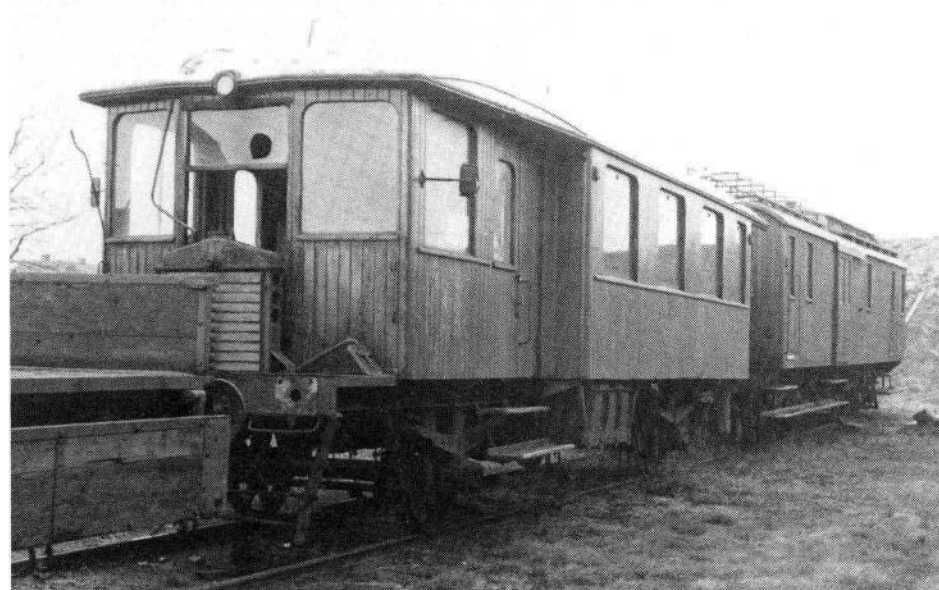
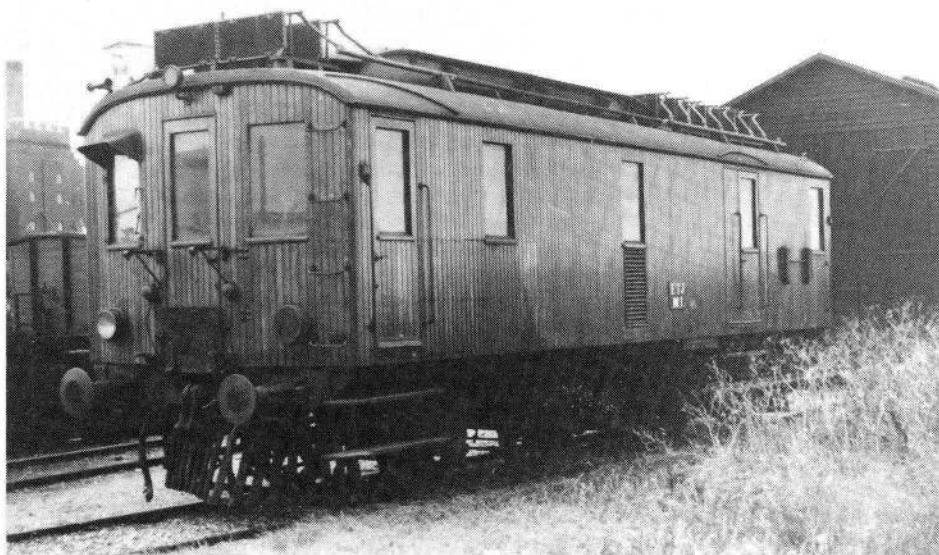
Reparation", og der blev truffet foranstaltninger for "Fyring med Tørv i Lokomotiver".

Den kraftigste motorvogn M 3 blev hovedrepareret efter brud på krumtappen, men desværre blev dieselolien hurtigt rationeret, og banen havde ingen benzinmotorvogne, der kunne indrettes til gasgenerator drift, hvilket dieselvognene ikke var egnede til.

I forvejen havde M 3's motornedbrud bevirket et dyk i motortogskilometrene og en tilsvarende opblussen af damptogskørslen, men nu blev alle sejl sat til for at finde én eller flere benzinmotorvogne til trøgadrift, så man kunne spare på den knappe dieselolie og den dyre dampdrift. Det lykkedes allerede i 1941 at købe DSB's ME 39 - nu RØHJ M 4 - for 31.000 kr., og den blev hurtigt udstyret med gasgeneratoranlæg for yderligere 7.600 kr.

Benzinprisen var allerede steget til mere end det 5-dobbelte siden krigsudbruddet, så generatorbrændet nu var væsentlig billigere pr. motortogskilometer end benzinen, så der faktisk sparede 58 kr. pr. dobbelttur på banen ved overgang til trøgadrift. Udgiften til selve gasgeneratoren sparede således ind på mindre end 1/2 år med bare én dobbelttur om dagen, men senere blev også generatorbrændet meget dyrere, og den tidskrævende pasning af generatoren belastede økonomien så meget, at den økonomiske fordel ved gasdrift hurtigt skiftede fortegn.

Indsættelsen af M 4 fik snart motortogskilometrene til atter at stige, og allerede året efter, 1942, fik den assistance af endnu en brugt Triangelvogn, den 3 år ældre VNTJ M 1, der var blevet til overs, da NTJ (Nørre Nebel-Tarm) blev nedlagt i 1940. Den var af den smalle model IV, pladeklædt og med nøgne træbænke og virkede meget gammel-dags sammenlignet med ME-vognen. RØHJ betegnede den RØHJ M 5 og lod den omdanne til motorpakvogn, idet bagagerummet udvidedes betydeligt, så der kun var 8 af de oprindelig 24 siddepladser tilbage. Endvidere fik den - ligesom M 4 - trøgsgenerator, og da den i 1927 fik ud-



RØHJ's tredje teak-lokomotiv var kortere, men kraftigere end de gamle M 1-2: 300 hk mod 240. Efter RØHJ's lukning i 1961 gjorde det tjeneste på Ebeltoftbanen som ETJ M 1" i endnu knap 6 år. Bemærk den korte tagrytter over motorrummet. Foto: Holtrup, 1964.

Den lange dieselpakvogn M 2 og M 4' ex ME 39 holder her udrangeret i Ringkøbing 1961. M 4' blev reservedelsslager for de nyere afløserne i 1956: MC 652 og 653. Efter 37 års tjeneste ved DSB og RØHJ var M 4' næsten uændret i det ydre. Foto: Hans Gerner, 1961.

skiftet den opr. 70 hk motor med en 100 hk motor, magen til ME-vognenes, regnede man den som en lige så god trækraft som M 4, selv om den var meget lettere: 8,9 t tara mod ME's 14,4 t. Hertil kom så gasgeneratoranlægget på godt 1 t ekstra. RØHJ ansatte deres vognvægt (brutto) til M 4 = 16 t og M 5 = 12 t, og begge måtte belastes med 25 t på krogen - efter tjenestekøreplanens angivelser. I praksis har de nok ofte fået lov til at trække alt, hvad de kunne, hvilket formentlig i høj grad begrænsedes af gasdriftens stærkt nedsatte motorydelse, der også var lunefuld på grund af brændets varierende kvalitet og personalets øvelse i at passe "kakkelovnen" optimalt.

Der er endnu ikke dukket billeder op af gasgenerator-arrangementet på M 4 (og M 5), men efter krigen udviste M 4 ingen tegn på ændringer af den oprindelige ME-vogn, bortset fra, at den fik et lidt ændret kølergitter (ingen tagkølere), efter at den i 1952/53 fik den gamle benzinmotor skiftet ud med en 165 hk dieselmotor. Det var formentlig en skinnebusmotor, måske en Scania-Vabis magen til dem, der lå i banens skinnebuss SM 1 og 2.

M 5 videresolgtes straks efter krigen til SKRJ (Kjellerupbanen), mens M 4 altså fortsatte hos RØHJ og opnåede at få ny motor. Trods denne forbedring, blev den sidst i 1950'erne henstillet som udslidt, efter i 1956 at have fået ikke mindre end 2 afløser: DSB MC" 652 og 653, der var blevet overflødige hos DSB efter kun 6 år som dieselvogne.

RØHJ havde allerede fra 1947 haft 2 skinnebussæt, der klarede hovedparten af persontrafikken, mens diverse dieselvogne tog sig af gods- og blandettogene. 1946 havde 2 tog, fremført af M 1 og M 2 et særdeles ublidt møde mellem Sørvad og Vind stationer, hvorved M 1 skadedes alvorligt og siden solgtes til Skagensbanen, der lod vognen genopbygge og ombygge, mens RØHJ lod M 2 reparere, så den kunne køre videre til sidst i 1950'erne - men efterhånden noget alderdomssvækket. M 3 var derimod i bedre stand, og det var hovedsagelig den, der i de sidste af RØHJ's leveår måtte køre de tungere tog - når sådanne undtagelsesvis forekom, mens de gamle DSB-Triangelvogne klarede hovedparten

af godstrafikken, med nogle få godsvogne ad gangen - foruden nogle få persontog, når en af skinnebussene havde sygedage eller var til større eftersyn/reparation.

Triangelvognene, udstyret med dieselmotorer, kunne nu køre med dobbelt så tunge tog som de kunne i gasgeneratorortiden, uden tvivl langt over 50 t på nogenlunde flad bane - hvis det ikke skulle være efter persontogskøreplan!

Vi har ingen oplysninger om, at MC"-vognene ved RØHJ skulle have fået udskiftet motorerne, så formentlig har man fundet sig i Herculesmotorerne i de 5 år, vognene var i brug hos banen. Det hævdes, at man egentlig kun havde regnet med at bruge en af vognene i driften, mens den anden skulle fungere som reservedelslager. Imidlertid haves billeder af begge vogne i drift, nr. 652 stadig med DSB-nummer, mens nr. 653 endte med at få nummeret fra den gamle ME-vogn RØHJ M 4 - altså M 4"! Formentlig var det 652, der skulle være reservedelslager. Den var åbenbart den ringeste og ophuggedes kort efter banens lukning. M 4" solgtes derimod til videre anvendelse på Lemvigbanen, hvor den fik ny motor - et tegn på, at den hos RØHJ havde beholdt den tvivlsomme Herculesmotor fra DSB-tiden, men i øvrigt stadig var i hæderlig stand efter 33 års drift.

MC-vognene synes ikke at have fået synlige ændringer ved RØHJ - ikke engang kofangere, som nogle af de gamle DSB-Triangelvogne fik ved diverse pri-
vatbaner.

Påhængsvogne

Da RØHJ blev motoriseret i

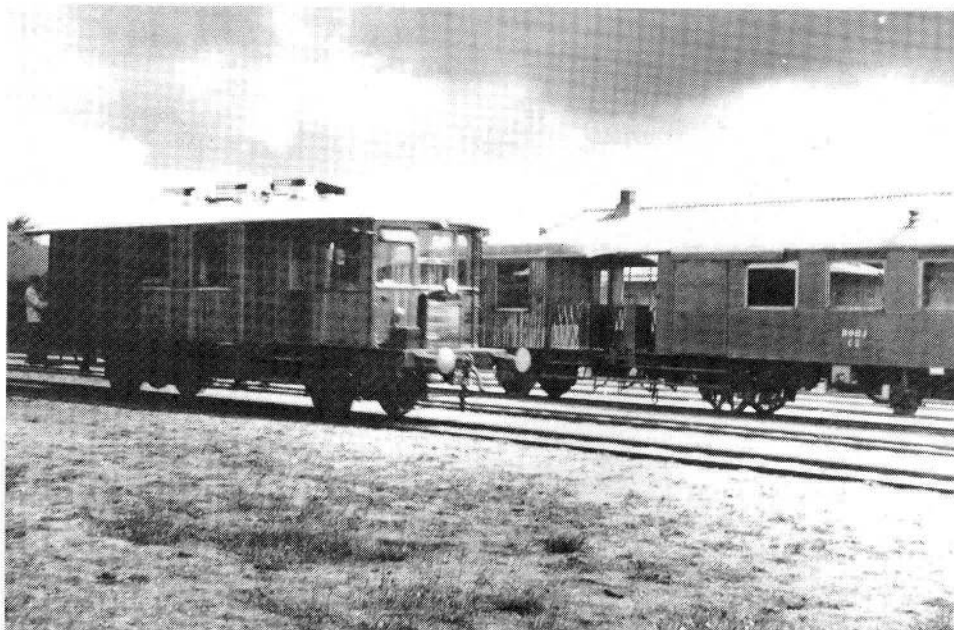
1926 var alle person- og postvogne forberedt herpå: De havde fået trykluftbremse, rullelejer og egenvarme, mens bagagevognene havde fået trykluftledning, så alle disse vogne kunne bruges i de motoriserede tog. Personvognene kunne stadig opvarmes med damp fra lokomotiverne, og der var også stadig varmeledning i bagagevognene, så nu var hele vognmateriellet lige anvendeligt i alle banens tog. Da man aldrig havde haft vacuumbremse på vognmateriellet, slap man også for at skulle have vogne med 2 forskellige luftbremssystemer eller blot 2 slags luftledninger.

Man kunne også afskaffe togopvarmingskedlen i bagagevognen E 15, men man bevarede indtil videre togbelysningsbatteriet og -dynamoen i vognen, så man stadig kunne skaffe lys i eventuelle damptrukne persontog. I motortogene leveredes belysningsstrømmen derimod fra motorvognens dynamoanlæg.

RØHJ havde altså ikke nogen specielle motorbivogne - alle vognene kunne bruges i motortogene, hvilket også var nødvendigt, da så godt som hele banens drift motoriseredes efter anskaffelsen af DE-vognene M 1-3.

Vi har egentlig ingen oplysninger om hvilke personvogne de gasgeneratorordrevne Triangelvogne lejlighedsvis medførte under krigen, men de havde to typer at vælge imellem: C 1-3 fra 1911 og C 4-5 fra 1925 + et par udprægede outsiders, som banen købte fra DSB's overskudslager.

C 1-3 var vogne af lignende type som AHJ C 85-87 fra 1904, men indrettet som sidegangsvogne med 5 fag á 1650 mm - ganske pænt på III kl. Vognene var oprindelig pladeklædte og med træ-



M 4" rangerer i Holstebro 1959. I baggrunden ses et stykke af sidegangsvognen C 2, ombygget med bagagerum med skydedør og udrustet som motorbivogn med trykluftbremse, varmekedel og kokskasse under "maven" samt rullelejer - men stadig pladeklædt. Foto: E. Schou Andersen.

rammevinduer med ventilationsjalousier over, og der var ingen ventiler i taget. Der var nøgne træsæder overalt og intet toilet. Men senere moderniseredes C 1 og 3 med udvendig teakbeklædning, og de fik store spejlglassruder, polstrede sæder samt Torpedoventiler i taget. I midterkupeen indrettedes et toilet. C 2 beholdt pladeklædningen og de gamle vinduer, og den fik 2 kupeer i den ene ende indrettet som bagagerum med en stor skydedør i hver side. C 1-3 synes at have haft luftopvarmning (Calorifere) med underhængt koksfyre - ikke noget med vand, der kunne fryse om vinteren, hvis fyret ikke var i brug!

D 11 var en vogn af ganske lignende design, men med et mindre postrum i stedet for den ene ende kupe. Det var den vogn, der - ombygget til benzinmotorvogn - brændte efter kun 2 års tjeneste som RØHJ M 3' i 1930.

C 4-5 var anskaffet 1925 til banens forlængelse ØHJ til Holstebro. Det var "store trævogne" af standardstørrelsen (13 m over pufferne) og med sidegang og 5 III kl. kupeer á 1700 mm med let polstrede sæder samt toilet nær midten af vognen. Disse vogne havde store spejlglassruder á la HBS, NFJ m.fl. og ellipsehvalvet tag. De opvarmedes med koksfyret varmtvandsanlæg.

Krigstidens gengasdrevne Triangelvogne måtte iflg. RØHJ's egne regler kun medføre 25 t tilkoblet vognvægt, så de måtte kun medtage én af personvognene med alle pladser besat, eller 1 af de små plus en enkelt, ikke for tungt lastet godsvogn. I praksis overbelastede man ofte togene kraftigt under krigen, så man har nok også prøvet at

medgive gasvognene en godsvogn for meget, hvis man skønnede, at de kunne klare det, uden at gå i stå ude på linien.

Ville man formere større persontog, kunne man oprangere dem M-C-M, eller helt op til M-C-C-C-M uden at overbelaste motorvognene, og man kunne bruge 2 Triangelvogne koblet "ryg mod ryg" som godstogslokomotiv for ca. 3 stk. tungt læssede eller op til 7 tomme vogne uden at overtræde reglerne.

Efter krigen, hvor man havde de to MC"-vogne til rådighed, kunne endda meget større tog køres med Triangelvogne, men så havde man til gengæld ikke mere brug for det!

Under krigen havde man i øvrigt som nævnt et par lette, gamle DSB-vogne CB 1251 og CU 400, som man havde købt billigt i 1939/40. De var specielt egnede til Triangelbivogne, når det kneb med trækraften.

C 1251 var en gammeldags kupevogn med sidedøre i hver kupe, bygget af Scandia så sent som 1898. Den havde 5 III kl. kupeer á 1500 mm og var i 1912 blevet moderniseret med et særdeles diminutivt toilet mellem 2 af kupeerne. 1931 havde man så yderligere givet vognen "sidegang ved at skære en stump af de øvrige skillerum, så der var blevet indvendig passage mellem kupeerne".

Vognen havde nøgne træbænke, og pladsen var snæver, så det var udpræget banens mindst komfortable vogn - langt under banens standard i øvrigt, men som nødløsning under krigen - acceptabel. Vognen var fra DSB's side udstyret med varmeapparater, men den fik ved RØHJ installeret egenvarme af en slags (hvilken??) samt trykluftledning, så

den også var anvendelig i motortogene.

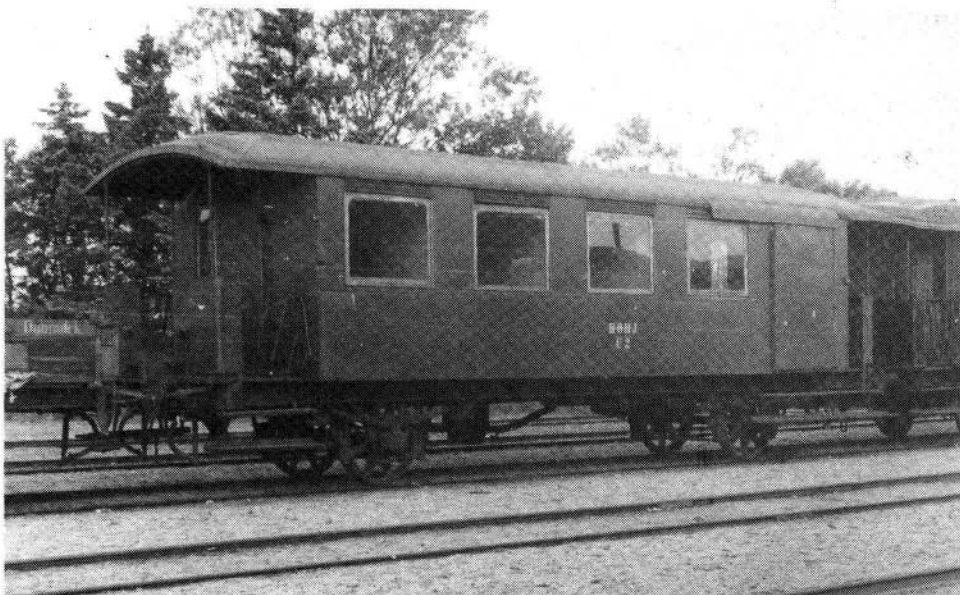
C 400. Den anden kasserede DSB-vogn, som RØHJ købte i 1939/40 var et unikum, som DSB selv havde opbygget i 1933 på Centralværkstedet i København - man skulle næsten tro: som en spøg efter en vellykket julefrokost! Understellet kom formentlig fra en kasseret kupevogn. Vognkassen, der mest af alt mindede om en gammeldags glasveranda, var lige så bred som DSB's såkaldte "rystevogne", og taget havde samme facon, men højden var en mellemting mellem Cx og Cy. Der var gavldøre og overgangsbroer, men ingen endeperroner og i siderne kun indgang gennem tilbagetrukne midterdøre. Vinduerne var lavet efter forbilleder hinsides Øresund: De svenske sommervogne fra århundredets begyndelse; rundbuede foroven, og med en nedre del, der kunne skydes op bag den øverste, smårudede del, så vinduet kunne åbne helt ned til vindueskarmen. Så var der ikke brug for en tyk ydervæg til at sænke vinduet ned i, og man kunne få den størst mulige indvendige bredde i vognen.

Indvendig var den udstyret med simple træbænke i normalt skæv midtgang-arrangement, og den var åbenbart beregnet til "Restauration" i Politikens "Blå Tog" - udflugtstog, der før krigen kørte "Ud i det blå" uden forudoplyst køreplan - det skulle netop være noget af charmen ved turen, at man ikke i forvejen vidste, hvor man kom hen, og turen endte ofte på en eller anden side- eller privatbane, hvor toget vakte megen opsigt.

CU 400 ser på målskitzen ikke ud til at have haft særlige faciliteter som spisested, men måske var dens simple indretning netop meningen: Så var det nemt at rydde op og gøre rent efter passagerer, der havde fået lovlig meget blus på lampen.

Vognen havde ingen varmeapparater - hos DSB var den udelukkende sommervogn. Men det er nærliggende at antage, at den hos RØHJ blev indrettet til helårsbivogn, hvilket den var specielt egnet til på grund af sin lethed: Den var fx 5 t lettere end C 4-5 og rummede samme antal siddepladser! Vi ved dog intet konkret om, hvad RØHJ gjorde ved vognen eller i hvilke tog, den kom til at køre - blot

Person/bagagevognen C 2, set fra kupesiden. Den blev aldrig som sine søstre C 1 og C 3, moderniseret med teakbeklædning og midtgang, og den har også sit gamle fjederophæng med ring/sjækkel i behold. Bemærk også de gammeldags ventilationsjalousier over vinduerne. Foto: J. B.-P., Holstebro 1960.



at den, sammen med C 1251, hurtigst muligt blev udrangeret, da krigen var forbi!

Post- og bagagevogne

I banens "Triangel-tid" har man kun haft en ganske let post- og bagagevogn kaldet D 11 - ikke at forveksle med den oprindelige person- og postvogn med samme litra/nummer, hvorfor vi her kalder den D 11". Det var en godsvognsagtig bagagevogn, magen til E 16, men med 3 fag af bagageenden skilt fra til postrum med kakkellovn og formentlig indrettet noget lignende som andre små rullende postkontorer - men det var faktisk lidt større på begge leder end postrummet i personvognen D 11, der blev ombygget til motorvogn!

D 11" blev udrangeret kort efter krigen, og der anskaffedes ingen vogn med postrum derefter - man har vel klaret sig med postrummet i M 2 så længe, der var brug for postbureau i togene.

Bagagevogne

Den "store" E 15 lignede meget en DSB EH-vogn. Den havde oprindelig dampkedel til togopvarmning, men kedlen blev overflødig, da personvognene ved motoriseringen fik egenvarme. Desuden havde den dynamo/akkumulatoranlæg til togbelysning, så den har været nødvendig i damptogene, da hverken lokomotiver eller personvogne havde

dynamo eller batteri, men den har næppe kørt i Triangeltog, hvortil den var lovlig tung, og de havde ikke brug for togbelysningsanlægget. E 15 udrangeredes efter 1944, men erstattedes af den mindre E 17, købt brugt fra SKRJ. Den havde åbne endeperroner og havde oprindelig haft postrum. Den var ligesom E 15 udvendig beklædt med lodrette trælist, og den havde også dynamo/akkumulatoranlæg til togbelysning - tungt og unyttigt i Triangeltog, så den har næppe heller været bivogn for M 4 eller for MC"-vognene. De har derimod ofte medført en af de godsvognsagtige bagagevogne med udvendige stolper, skydedøre og en beskeden bremse- og tjenestekupe: E 16 og H 21-23.

E 16 var magen til den vogn, der blev ombygget til D 11". Den havde ud over tjenestekupen kun ét, stort godsrum på 13,4 kvm. Tjenestekupen kunne opvarmes med damp fra lokomotivet i damptog, men i motortogene kunne den ikke opvarmes. Det var normalt uden betydning, da togføreren her normalt opholdt sig i motorvognens førerum. I de trægasdrevne Triangeltog fik man næppe brug for bagagevognens skruebremse, da man næppe kunne medtage flere ubremsede vogne end reglerne tillod, på grund af motorvognens ringe trækraft.

H 21-23. Ved åbningen af ØHJ anskaffedes yderligere 3 bagage-

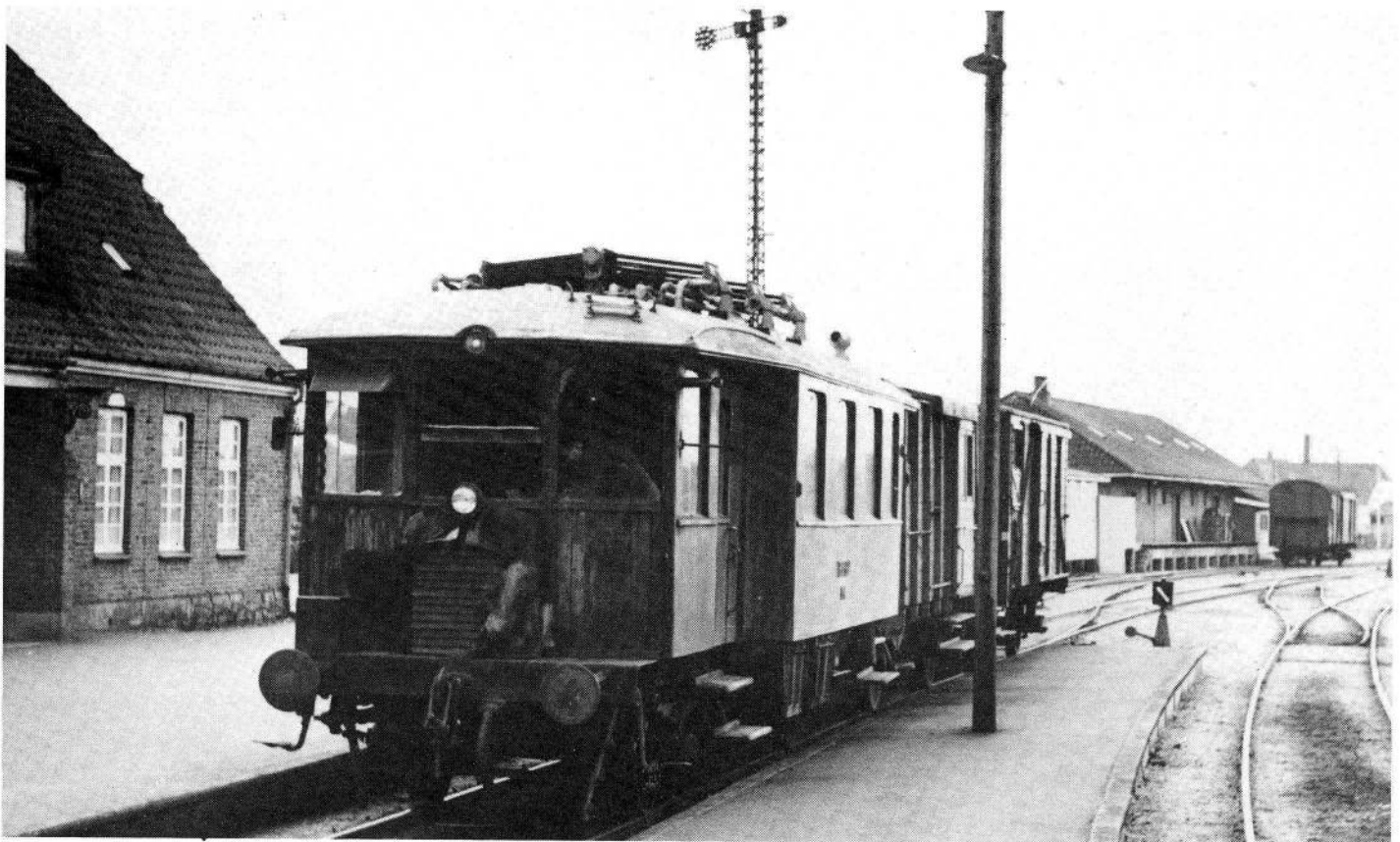
vogne af ganske lignende type som E 16, blot et fag længere, så de nu havde et laderum på 16,3 kvm - ganske det samme som en standard Q-vogn.

Både D 11", E 16 og H 21-23 havde trykluftledning, så de kunne indkobles i trykluftbremse tog, fx med en Triangelvogn i hver ende, og de havde lysledninger, så de kunne bruges i persontog. Derimod havde de ikke rullelejer - det havde man ikke ofret på så lette vogne, der ikke kunne volde de dieselelektriske motorvogne nogen problemer.

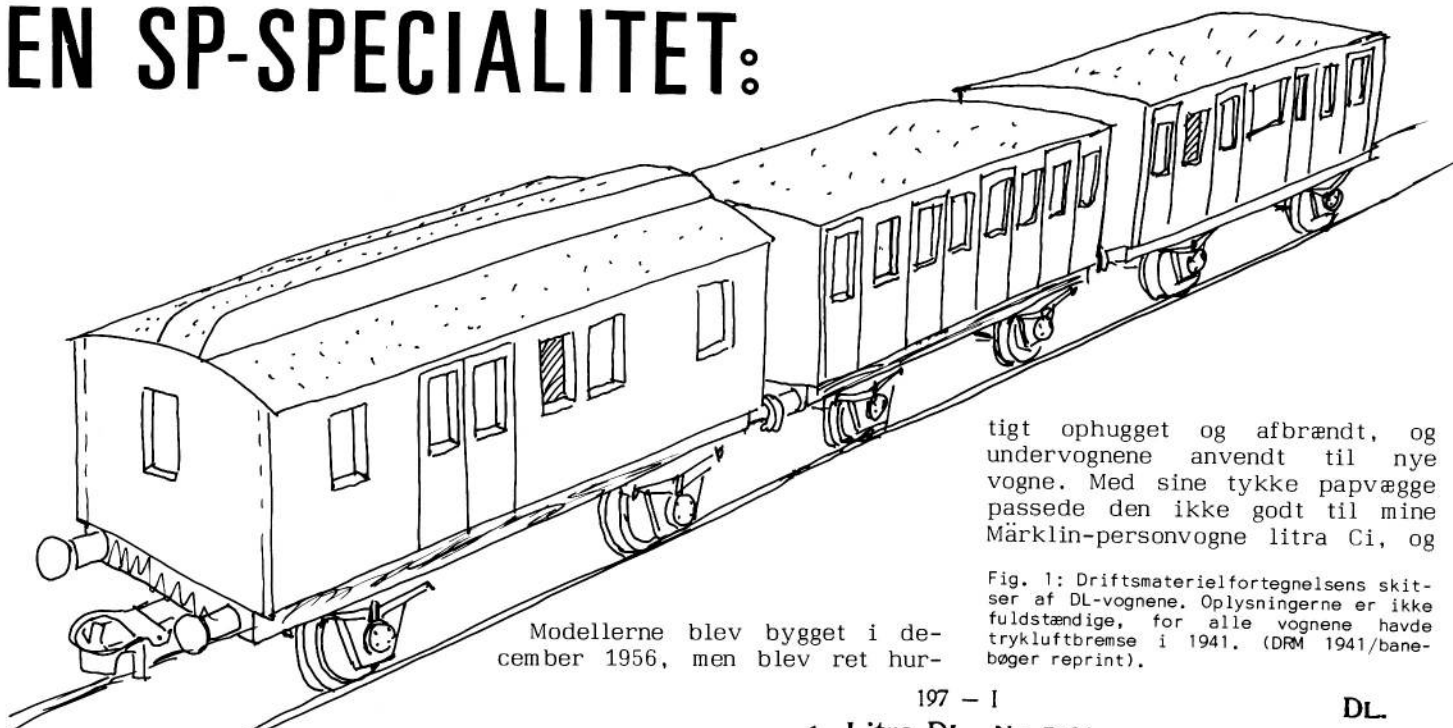
I de sidste 2-3 år af banens liv ser det ud til, at både M 2 og M 4' var henstillede, så man nok kun - ud over skinnebusserne - havde diesellokomotivet M 3 og de to MC"-vogne til godstrafikken, men de billeder, jeg har set fra den tid tyder ikke på, at motorvognene overhovedet behøvede at anstrenge sig for at klare de daglige godstog. Billederne viser mest solokørende motorvogne eller to motorvogne ryg mod ryg eller højest 2 godsvogne efter en motorvogn. Det var tydeligt, at det lakkede mod enden!

H. Alkjær

Her ses MC 653 som RØHJ M 4" med "blandet tog" på Holstebro syd, set af Guldbæk i 1961. Påhængen er en af banens store H-vogne + en DSB HJ-vogn. Med hensyn til kølgardinet kunne man fristes til at sige "Bring Deres Klæder i Orden, inden De gaar"! Alle 3 kølere er til stede på taget.



EN SP-SPECIALITET:



Modellerne blev bygget i december 1956, men blev ret hur-

tigt ophugget og afbrændt, og undervognene anvendt til nye vogne. Med sine tykke papvægge passede den ikke godt til mine Märklin-personvogne litra Ci, og

Fig. 1: Driftsmaterielfortegnens skitser af DL-vognene. Oplysningerne er ikke fuldstændige, for alle vognene havde trykluftbremse i 1941. (DRM 1941/banebøger reprint).

197 - I

1. Litra DL Nr. 5501.

DL

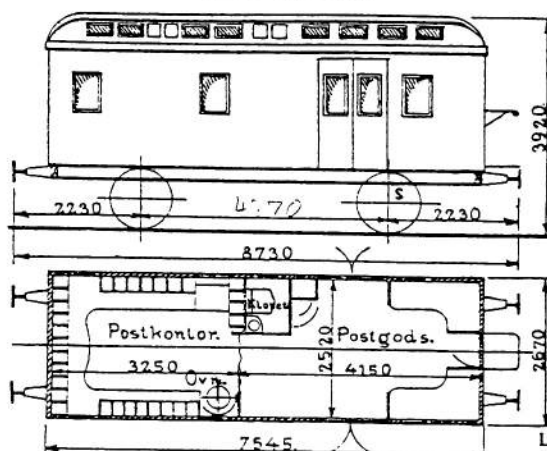
DL: Pladebeklædte postbureauvogne, anvendt på sidebaner. Udgik 1954.

(18,7 m³ Vogn).
Værkstedsområde: Kh.

DL-VOGNEN

Den var bygget af pap, ca. 3 mm tykt. Undervognen var en nedsavet "Modeltrafik"-godsvogn. Taget var af lysegrønt sandpapir. Vognkassen var mørkerød, tagrytteren var meget smal, vinduerne var beklædt med et eller andet klart, og toiletvinduet havde "glas" af madpapir.

Det var min første vognmodel. Forbilledet var en DSB-postvogn litra DL, og hvor jeg havde den fra, kommer vi tilbage til senere. DL-vognen indgik i et lille togsæt, der bestod af en noget forenklet model af en kupevogn litra CB (noget forenklet, for jeg havde udeladt hvert andet af de smalle vinduer), og en tilsvarende forenklet model af en kupevogn litra BJ. De to sidste vogne var også opbygget på nedsavede "Modeltrafik"-undervogne, men havde dog vægge af 1 mm karton. Dørene var tegnet på med knivspidsen, og farven var noget mere rød end DL-vognens. De to kupevogne var bygget efter skitser i "Teknik for Alle". Det var en artikel om postvogne litra DB (senere Pbh) som før 1941 havde haft litra DL, og artiklens forfatter ville gøre historien komplet ved at fortælle også om de vogne, der kom til at hedde DL efter 1941. Der var 4 små skitser af DL-vogne (fra Driftsmateriel 1941), og dem kombinerede jeg til én i det "kvadreret regnehefte", hvor jeg på den brune forside havde skrevet "DSB-Arkiv". Ved skitsen af DL-vognen stod der "Ingen af DL-vognene var helt ens, men ser i hovedtrækkene ud som den afbildede". Sådan!



Last 6000 kg.
Tara ca. 11200 kg.

1885. Breslau.

Vakuumbremse.

Trykluftledning.

Batteri, Spænding 32 Volt,

til Vognens Egenbelysning.

Lavtryksvarmeapparater, System Westinghouse.

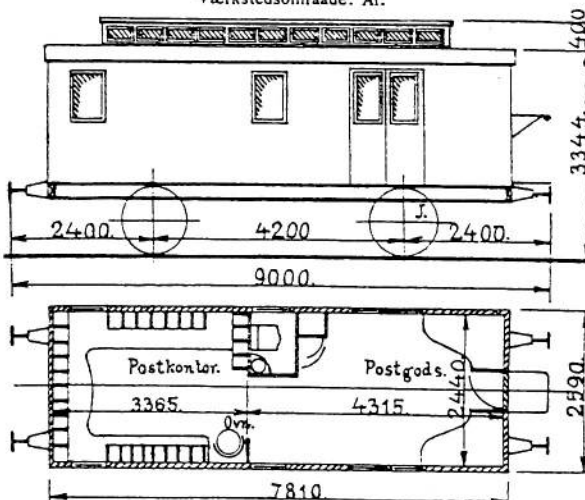
Kakkelovn.

Kan sammenkobles med Ltr. D0 til Dobbeltpostvogn.

1. Litra DL Nr. 5502.

(18,7 m³ Vogn).

Værkstedsområde: Ar.



Last 6000 kg.
Tara ca. 10400 kg.

1877. Breslau.

Vakuumbremse.

Elektr. Belysning, Spænding 65 Volt.

Lavtryksvarmeapparater, System Westinghouse.

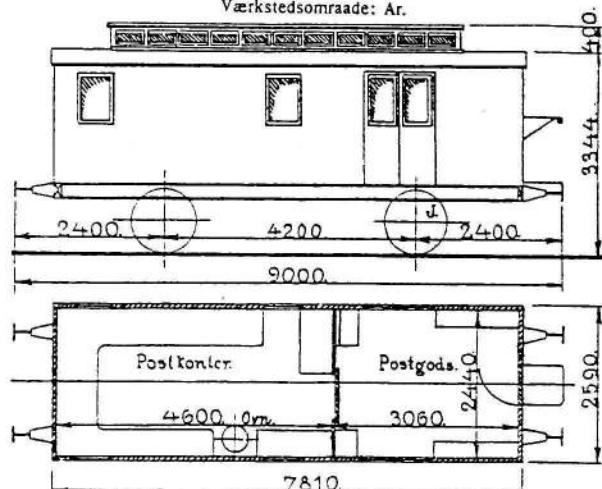
Kakkelovn.

Kan sammenkobles med Ltr. D0 til Dobbeltpostvogn.

1. Litra DL. Nr. 5503.

(18,7 m² Vogn).

Værkstedsområde: Ar.



1900. Scandia.

Vakuumbremse.

Batteri, Spænding 32 Volt, til Vognens Egenbelysning.

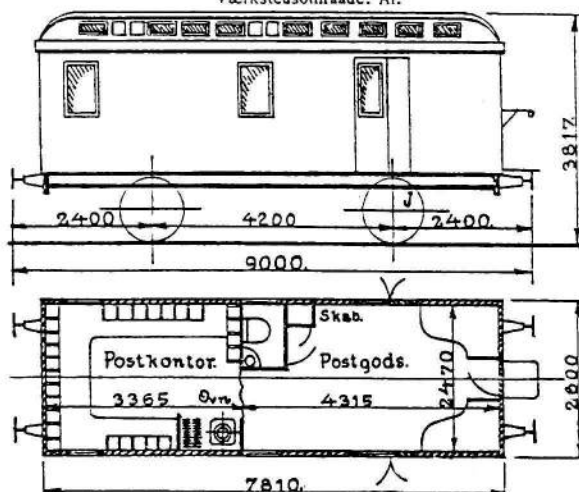
Lavtryksvarmeapparater, System Westinghouse.
Kakkelovn.

Kan sammenkobles med Ltr. D0 til Dobbeltpostvogne.

2. Litra DL. Nr. 5504-5505

(18,7 m² Vogne).

Værkstedsområde: Ar.



1901. Scandia.

Ombyggede 1916.

Vakuumbremse.

Batteri, Spænding 32 Volt, til Vognens Egenbelysning.

Lavtryksvarmeapparater, System Westinghouse.
Kakkelovn.

Kan sammenkobles med Ltr. D0 til Dobbeltpostvogne.

Last 6000 kg.

Tara ca. 10700 kg.

Last 6000 kg.

Tara ca. 11400 kg.

DL-vognen var faktisk værkstedets byggenummer 3, for de to første var et par "CO"-vogne, bygget på lurenkik og derfor håbløst ude af skala. Men de var bygget af det samme tykke pap, brunmalede, med grønt sandpapirtag og cellofanvinduer - som DL-vognen. Byggetidspunkt må have været omkring efteråret 1956. Også de to vogne faldt snart som offer for ophuggerens flammer, og "Modeltrafik"-bogierne blev anvendt andetsteds. Værkstedets byggenumre 4 og 5 var så de nævnte kupevogne, og allerede dér var kvaliteten blevet lidt bedre. Siden udgik der meget materiel fra selskabets værksteder, men trofaste læsere af SIGNALPOSTEN kender det fra tidligere, så det lader vi ligge her.

Nu tilbage til DL-vognene. Når der i driftsmaterielfortegnelsen fra 1941 optræder 5 vogne af dette litra, fordelt på 4 varianter, ved vi allerede, at dette nok er en samlekasse for alskens forældet materiel. Det var det også, for det var et konglomerat af sjællandske og jysk-fynske typer, nogle i mere eller mindre ombygget stand.

Redaktøren vil sikkert gerne gengive driftsmaterielfortegnelsens tegninger med tekst. Det gjorde "Teknik for Alle" nemlig ikke! Med denne fortegnelse i hånden gennemgås de enkelte varianter nedenfor.

1. DL 5501.

Sjællandsk vogntype, bygget 1882-85 af Kockum, Atlas og Breslau. Nogle havde gavldør, andre ikke, og ved omlitreringen i 1893 (da de jysk-fynske og de sjællandske statsbaner blev lagt sammen) fik vognene med gavldøre litra DB, og dem uden gavldøre litra DA. De to ældste vogne fra 1882 var inden 1893 udlånt til Jylland-Fyn og havde derfra andre litra. De 5 DA-vogne og de 5 DB-vogne blev ombygget med ny indretning og tagrytter i 1910-11, og derefter skete der intet med disse vogne før 1940. Da blev 5 ombygget til godsvogne litra HA, 4 blev udrangeret og 1 overlevede og blev i 1941 omlitreret til DL 5501.

I 1940 var den reserve i Korsør, og jeg har ingen oplysninger om dens anvendelse senere. Den blev udrangeret i 1954.

Ombygning til godsvogne litra HA skete på den måde, at indretningen blev ryddet og litra ændret, og det var så det. Mange kupevogne og altså også ældre postvogne blev omkring 1940 ombygget til sådanne reservestykgodsvogne med den beskedne lasteevne af 4 t. Nogle blev senere ombygget til værkstedsvogne,

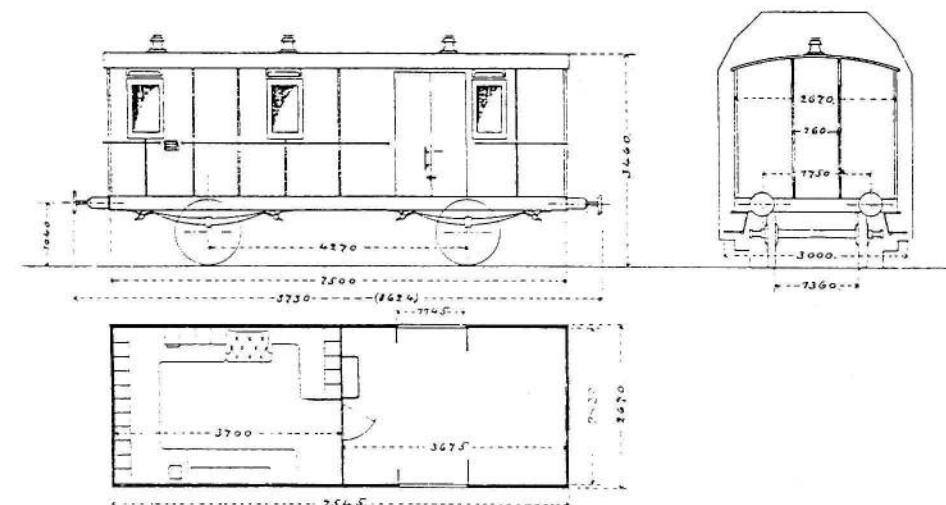


Fig. 2: Sjællandske DSB's EA 401-402, 410, bygget 1883 af Kockum, og jysk-fynske DSB's DA 1403-1404, bygget 1882 af Atlas. Fra 1893 DA 1395-1399. (DRM 1890, rettet efter beskrivelse/arkiv: Alkjær).

også kupevognene havde lidt for mange kompromis'er, som den dengang 13-årige undertegnede ikke kunne acceptere ret længe.

DSB 1880	DSB 1893	Bygget	Ombygg.	Ombyg./omlit.	Udr.
S EA 401	DA 1395 1883	Kockum	1910	1940 HA 37001	1947
" " 402	" 1396 "	"	"	"	1940
" " 410	" 1397 "	"	"	"	1941
JF DA 1403	" 1398 1882	Atlas	"	1940 HA 36987	1942
" " 1404	" 1399 "	"	"	"	1940
S EA 411	DB 1422 1885	Breslau	1911	"	1939
" " 412	" 1423 "	"	"	1941 DL 5501	1954
" " 413	" 1424 "	"	"	1940 HA 37002	1943
" " 414	" 1425 "	"	"	1940 HA 36989	1946 se bem.
" ED 435	" 1428 1884	"	"	1940 HA 36992	1942
JF DC 1435	" 1435 1877	Breslau	1910	1941 DL 5502	1951 se bem.
" " 1436	" 1436 1884	Scandia	"	1940 HA 36993	1947
" " 1437	" 1437 1877	Breslau	"	1940 HA 37003	1952
" " 1438	" 1438 "	"	"	"	1938
" " 1439	" 1439 1879	"	"	"	1938
" " 1440	" 1440 "	"	"	1940 HA 36996	1956
" " 1441	" 1441 "	"	"	"	1938
" " 1442	" 1442 1887	Scandia	"	"	1937
" " 1443	" 1443 "	"	1911	1940 HA 36997	1946
" " 1444	" 1444 1890	"	"	1941 HA 37004	1945
" " 1445	" 1445 1900	"	"	1941 DL 5503	1954 se bem.
" " 1446	" 1446 "	"	"	"	1935 se bem.
" " 1447	" 1447 1901	"	1916	1941 DL 5504	1954 se bem.
" " 1448	" 1448 "	"	"	1941 DL 5505	1951 se bem.

Bemærkninger:

HA 36989 ombygget til "Telegrafvogn 8" i 1946. Senere "Værkstedsvogn for Signaltjenesten Nr. 8", fra 1958 benævnt "Specialvogn 508".

DL 5502 reserveret Jernbanemuseet i 1951 og opbevaret i remisen i Skjern. Brændt sammen med remisen i Struer i 1981.

DB 1445-1448 havde skruebremse i pakkerumsgavlen fra ca. 1908 til 1914.

således også én af DL 5501's brødre, der i mange år huserede i Himmerland som "Telegrafvogn 8", senere "Værkstedsvogn for Signaltjenesten nr. 8" og fra 1958 som "Specialvogn 508".

For detaljer henvises til tabel og figurer.

2. DL 5502.

Jysk-fynsk standardpostvogn, bygget i 14 eksemplarer til 1901 af forskellige fabrikker. Da de fire sidste DL-vogne er af samme familie, er den ældste del af historien fælles for dem.

Oprindeligt var alle vognene ens. De ældste skitser viser til-

syneladende vogne uden sorteringsreoler i kontorrummet, men det er jo ikke sikkert, at det passer. Ved omlitreringen i 1893 blev vognene til DB 1435-1448. I årene 1910-11 blev 1435-1444 ombygget med ny indretning. I 1916 blev 1447-48 helt ombygget med nye døre, ny tagrytter og ny indretning. I 1935-38 blev 5 vogne udrangeret, og i 1940 blev 5 vogne ombygget til HA-vogne. De sidste 4 blev i 1941 til DL 5502-05, og forskellene mellem den skyldes ombygningerne: 5502 havde oprindelig vognkasse og indretning, der var moderniseret i 1910. 5503 havde oprindeligt

vognkasse og var ikke ombygget. 5504-05 var de to vogne, der var totalombygget i 1916.

Tilbage til 5502. I 1938-39 var den reserve i Århus og blev derefter flyttet til Nyborg, igen som reserve. 1941 reserve i Fredericia, 1942 reserve i Tønder, og i 1943 reserve i Aalborg. Fra dette tidspunkt findes et udateret brev med denne tekst: "Postvogn til Tog 927. I de Tilfælde Tog 927 afsendes fra Aalborg uden Tilslutning fra Tog 2025, bedes D.L. 5502 (Reserve i Aalborg) medgivet Tog 927 fra Aalborg Tog 2940 samme Dag." Tog 927 var et eftermiddagspersontog fra Århus til Frederikshavn, De øvrige var godstog. I 1945 skiftede køreplanerne hyppigt, og 5502 kørte først Fredericia-Padborg, derefter Esbjerg-Randers, var reserve i Randers eller Langå og kørte til sidst Nyborg-Fredericia. I 1946-47 kørte 5502 og 5504 således, at den ene var reserve i Fredericia og den anden kørte Nyborg-Odense-Fredericia. Dette ændrede sig i 1948, hvor den ene af de to nævnte vogne var reserve i Fredericia og den anden kørte et løb Fredericia-Odense. I 1951 blev 5502 taget ud af drift og reserveret DSB's jernbanemuseum. Vognen var ret velbevaret på dette tidspunkt og havde vacuum-bremseudstyret endnu. Et billede af vognen fra 1978 viser imidlertid, at den da var stærkt forfalden. Den brændte sammen den gamle remise i Struer i 1981 og kunne ikke genopbygges.

3. DL 5503

kørte i 1938/39 et løb Flensborg-Padborg-Tinglev-Padborg-Flensborg og var som den første DL udrustet med trykluftledning. Fra 1939 var den reserve i Struer og fra 1940 i Nyborg. I 1940 kørte 5502, 5503 og 5504 tre løb: Esbjerg-Ringkjøbing-Struer og retur, Hobro-Ålestrup-Hobro og Nyborg-Fredericia-Nyborg. Senere det år blev 5502 så igen reserve i Nyborg, som nævnt ovenfor. Fra 1941 var 5503 igen reserve, stadig i Nyborg, og det var den til 1951-54, hvor den kørte et løb Fredericia-Odense. Den blev udrangeret i 1954.

4. DL 5504.

Fra 1938 til 1940 reserve i Fredericia, derefter i Tønder, hvor den afløste en ældre vogn, der blev til HA 37004. 1942 reserve i Langå og 1943 til 1945 reserve i Esbjerg. Efter at have

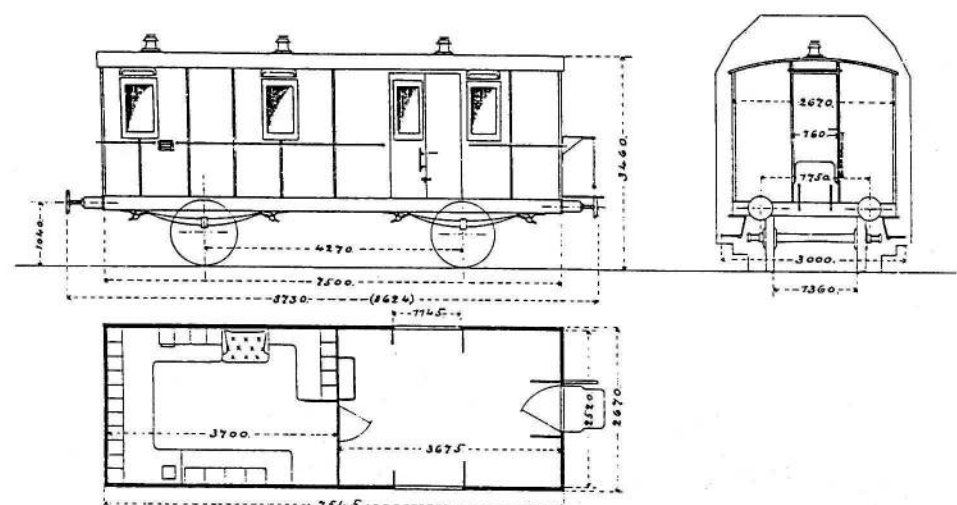


Fig. 3: Sjællandske EA 411-414, bygget 1885 af Breslau. Dette blev den endelige udgave, og det var den, der senere blev DL 5501. Fra 1893 DB 1422-1425. (DRM 1890 /arkiv Alkjær).

kørt et løb Randers-Aalborg i 1945 blev den til 1951 anvendt som nævnt under 5502 og sluttede i 1951-54 med et løb Nyborg-Odense. Den blev udrangeret i 1954.

5. DL 5505.

Vognen var reserve fra 1938, mest i Aalborg, i 1939 dog i Fredericia, og fra 1940 i Tønder. I 1941 kørte den et løb Hobro-Ålestrup og blev fra 1942 igen reserve, denne gang i Skanderborg. Efter at have været reserve i Fredericia i 1943 blev den flyttet til Sjælland. Jeg har ingen viden om dens anvendelse her. Den blev udrangeret i 1951 og er måske den, der er vognkasse på Rungsted station. Jeg går nemlig ud fra, at 5504 er endt som vognkasse eller ophugget et sted i Jylland eller på Fyn.

Så mange var ordene om 5 små postvogne, der blev kendt takket være "Teknik for Alle", og som det meste af tiden førte en beskeden tilværelse som reservernes reserve, men som alligevel havde en historie at fortælle.

Tak til E.S. Guldman, Niels Erik Jensen og fotografene.

Jens Bruun-Petersen

JERNBANE BØGER

DE BORNHOLMSKE JERNBANER 1900-1968

Af Ludvig Mahler

Udgivet af Ole Mahler, Klemensker. Tryk Bornholmerens Tryk, Rønne.

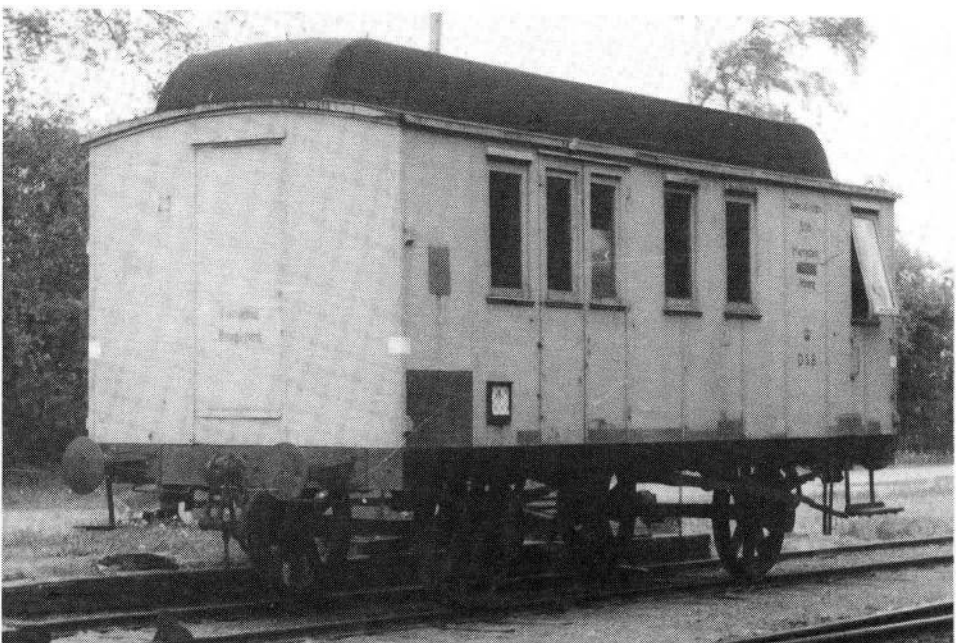
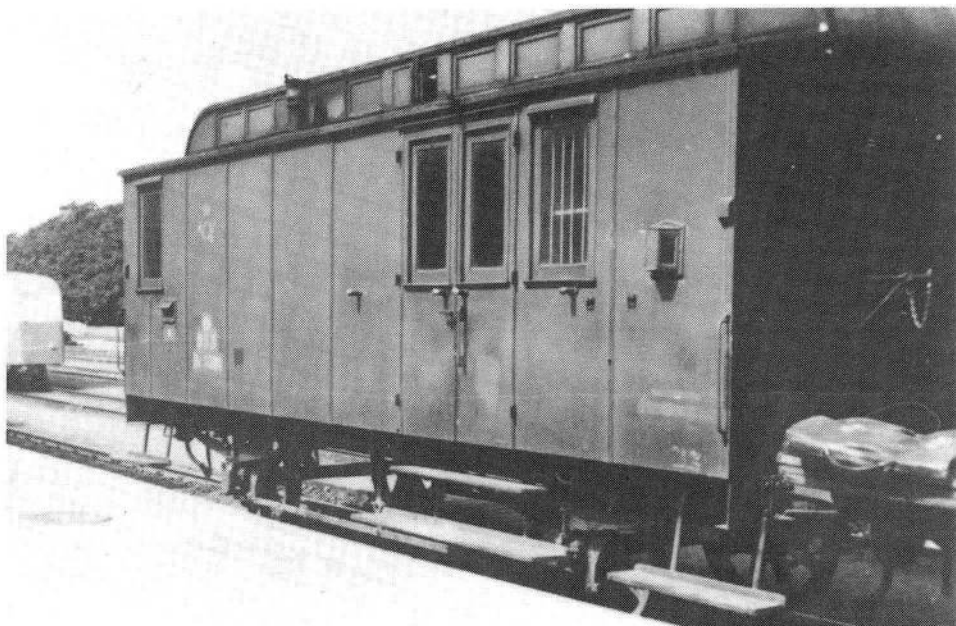
Format A4, 208 s., 294 fotos og 51 tegninger m.v. Pris kr. 298,-
Fås hos William Dams Boghandel A/S, Snellemark 36, 3700 Rønne.

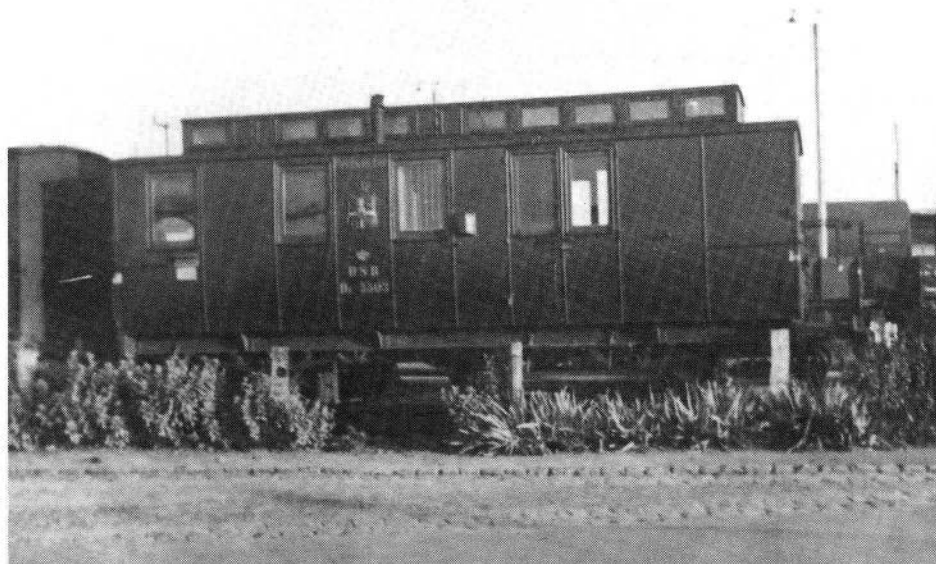
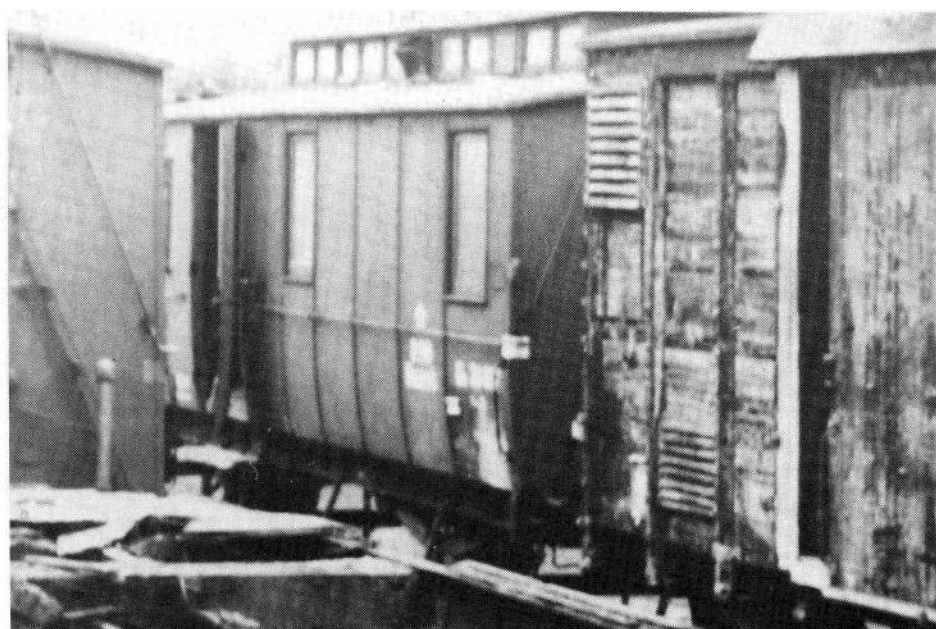
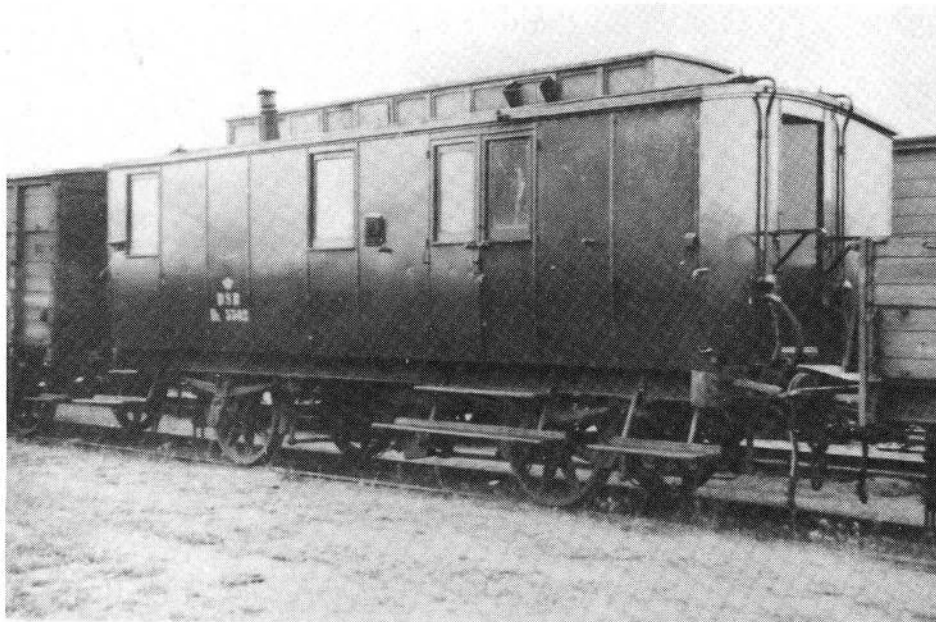
Bogens nu afdøde forfatter Ludvig Mahler var udover at være ansat ved de bornholmske jernbaner fra 1919 til nedlæggelsen i 1968 og derefter medvirkende ved likvidationen til dens

Fig. 4: DL 5501. Det ene vindue er blændet, og bremssetøjet er fjernet. Slagelse ca. 1950. Foto: Hans True.

Fig. 5: Specialvogn 508, ex HA 36989, ex DB 1425. Set fra denne vinkel ville en DA-vogn have set lige sådan ud. Sparkær, juli 1961. Foto: P. Thomassen.

Fig. 6: Specialvogn 508 set fra den anden side. Jeg ved ikke, om det tophængslede vindue er originalt eller en senere ombygning. Skals, maj 1964. Foto: J.B.-P.





afslutning i 1972, også aktiv og kendt på andre områder, bl.a. som en habil tegner og radiocausør og måske mest som "far" til Krølle Bølle, den lille bornholmske trolde, der sammen med sine troldeforældre og troldeøskende bor i Langebjerg ved Sandvig. Hvis man altså skal tro Ludvig Mahler.

Ingen har vel nogensinde haft bedre muligheder for at skrive en bog om et jernbaneselskabs historie end netop han, og til alt held nåede han det inden sin død. Desværre oplevede han ikke at se bogen udgivet, der kom til at gå længere tid, end han oprindeligt havde regnet med.

Den foreliggende bog, der er skrevet i et fornøjeligt og let læseligt sprog, indeholder et væld af oplysninger om de bornholmske jernbaner, som må tilfredsstillende selv de mest jernbaneinteresserede. Ligeledes er der mange og interessante billeder samt rids af det rullende materiel og sporskitsen af stationsanlæggene. Endvidere findes køreplanseksempler, eksempler på billetter og godsfrimærker, reklamer og meget mere. Alt sammen noget, der illustrerer størrelsen af det selskab, der udgjordes af de bornholmske baner, da dets virksomhed var på toppen.

Måske savner man ved læsningen af bogen lidt omtale af dagligdagen i de forskellige tidsperioder, ligesom det også havde været interessant at vide noget mere om, hvordan man klarede situationen i de mange isvintre, som Bornholm jo gennem årene har været meget plaget af.

Dette og enkelte typografiske fejl er dog bagateller. Bogen om de bornholmske baner giver et storartet billede af, hvordan bornholmerne fik deres jernbaner, hvorledes de var og hvordan de igen forsvandt. Det er en bog, der varmt kan anbefales enhver interesseret.

Ib. V. Andersen

HIMMERLANDSBANERNE 1893-1993

af Jens, Lars og N.H. Lindhard
Krejls Forlag

Format A 5, 74 s, rigt ill.

Særlig pris til SP's abonnenter
se annonce andetsteds i bladet.

Fig. 7: DL 5502 med vacuumbremseudstyret i behold og på billedet antagelig reserveret til museumsformål. Ca. 1952. Foto: Hans True.

Fig. 8: HA 36997, ex DB 1443. Det ligner en postvogn, men det er altså en godsvogn! Aarhus, 1944. Arkiv: S.A. Guldvang.

Fig. 9: DL 5503 som reserve i Nyborg. Der er kommet et ekstra vindue, og bremseudstyret betjenes nu fra en højsiddende rangerskruebremse på gavlen til venstre. Ca. 1950. Foto: Hans True.

En særdeles interessant skildring af en egnsbanes historie med masser af små lokale "anekdoter" som virkelig sætter kulør på fortællingen.

Bogen er ikke opbygget efter det "normale" koncept. Fortællingen er kronologisk ordnet fra forhistorie til 100 års jubilæet; der er ingen mellemoverskrifter - ej heller indholdsfortegnelse, men efter læsningen ved man på en forunderlig måde, omtrent hvor, hvilke oplysninger var.

Bogen er rigt illustreret, men mange af billederne er kun 35x57 mm og derfor ikke så "givende" som en tospaltet gengivelse. Dertil kommer så, at alt for mange - i mit eksemplar - mangler kontrast og er noget slørede.

Det givne landkort kunne også være større og skarpere, så man ikke er nødt til at finde andre kort frem for at stedfæste de mange geografiske navne.

Men det væsentligste - teksten - er i orden, og særdeles læseværdigt.

Holtrup

ANMELDELSE AF ET FORLAG

Da vi i Danmark for ca. 150 år siden anlagde de første jernbaner, skete det med engelsk teknik, know how og entreprenører. Senere blev den tyske indflydelse markant. Det samme gør sig gældende på modelbanefronten, hvor tyske fabrikker, bøger og blade tegner billedet.

Engelske blade og bøger er sjældne. Det skyldes utvivlsomt en kombination af mange ting. Engelsk jernbanestil og design ligger langt fra det vi kender. Den almindeligste skala er 00 = 1:76, der er ca. 15% større end H0. Vi kan altså ikke direkte bruge de fleste af deres modelbaneprodukter.

På den anden side er engelsk modelbygning i den grad præget af at bygge modeller af forbilledet, medens dansk/tysk tradition er præget af drengårenes Märklin oval efterhånden udbygget med en masse spor og skiftespor og mange spændende tekniske muligheder.

Hvis man i højere grad er modelbygger end samler, kan der hentes betydelig inspiration i England. Også mange af de engelske modelbaneprodukter kan bruges som værdifulde løsede.

Jeg har i mange år holdt et engelsk tidsskrift "The Model Railway Journal". Det udkommer 8 gange om året og kan her i landet fås tilsendt i abonnement for £ 28 eller godt 30 kr./nummer.

fortsættes side 196 (midt)

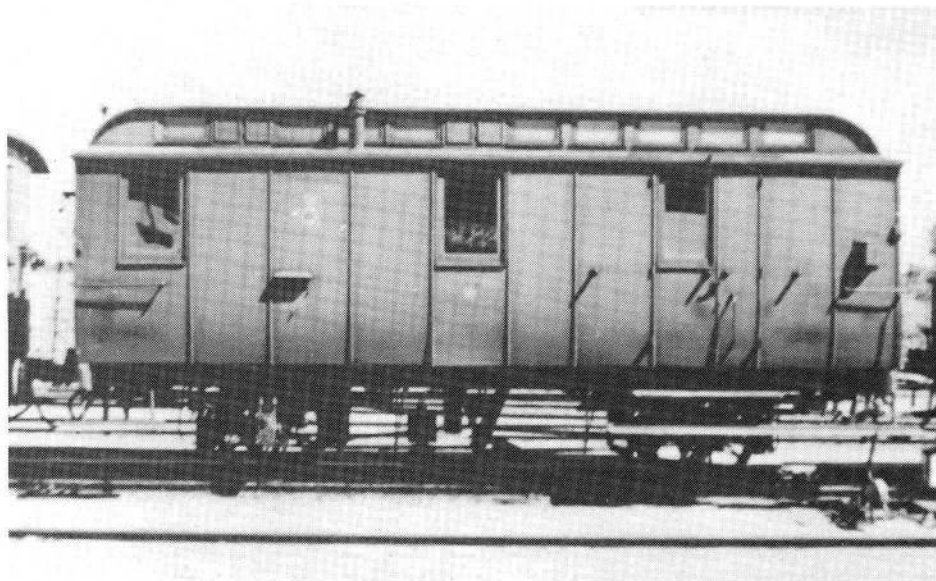
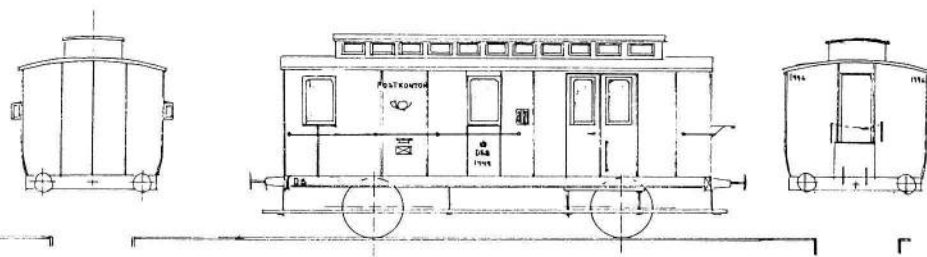
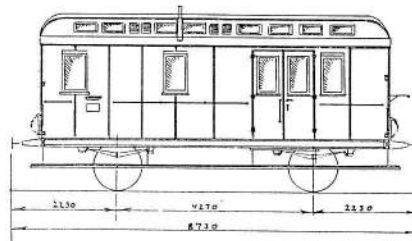


Fig. 10: DL 5504 (lige efter G-maskinen). Der er muligvis tale om et tog til Odense via Nørre Broby. De officielle oversigter nævner intet om dette løb. Svendborg, 1949. Foto: Hans Bach.

Fig. 11: DL 5505(?) med skruebremse i gavlen til venstre. Optagelsessted muligvis Nyborg (sporskiftelygte af gammel model yderst til højre). Til venstre gavlen af en CRS eller CRM med styreledningskabeldåser. Ca. 1951. Foto: Hans True.

Fig. 12: Skitse af DL 5501, tegnet 1961. J.B.-P.

Fig. 13: Skitse af DL 5502 m.fl., tegnet 1969. J.B.-P.



IDEER DERUDEFRA

CHAVANE

I en tidligere artikel har jeg behandlet en speciel slags spor-skifter i form af afløbsspor-skifter; her behandles en anden af- art af skifter, en slags slæbe- sporskifte, men unægteligt af en helt anden type end dem, man normalt tænker på, når talen er om slæbespor-skifter, idet der her er tale om et, der slæbes **PÅ LANGS!**

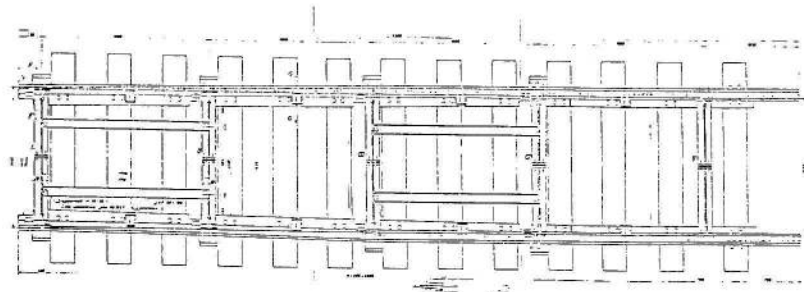


Fig. 1: Chavane set ovenfra. Yderst de tilspidsede skinnestykker og imellem dem afstandsholderne.

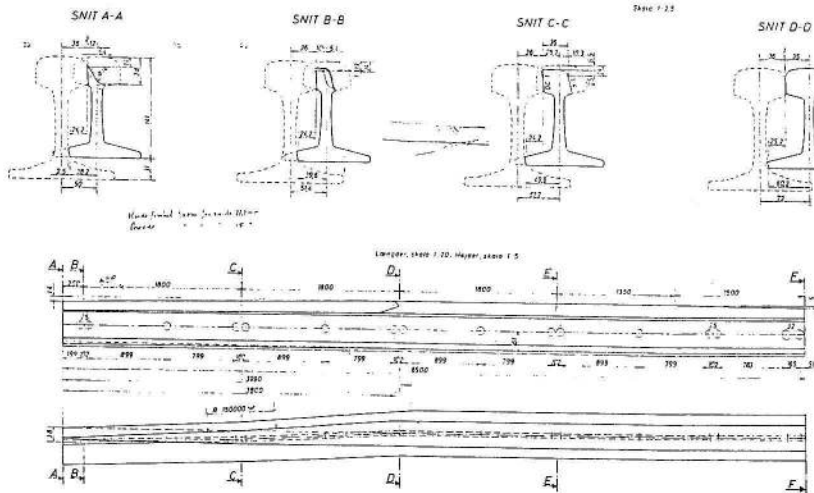


Fig. 2: Udførelsen af skinnetilspidsningen.

Igen var det igennem mit arbejde, at jeg blev opmærksom på konstruktionen, som nok hører til sjældenhederne, eftersom adskillige inden for DSB aldrig har hørt om den.

Engang for en halv snes år siden var jeg - pænt iført den obligatoriske, selvløsende DSB-vest - på liniebesøg for at se på kolonnearbejde nord for Guldager station ved en lokalitet, der hedder Torrup.

Resultatet blev hosstående fotoserie (taget ud af en længere række), og min gode ven ved baneområdechefen, P.-E. Harby sørgede for, at DSBs tegninger blev tilstillet mig til videre hobbybrug, idet jeg nærede et siden beskæmmet håb om at lave en model til vitrinebrug. Men ideen kan da bruges af andre - derfor denne artikel.

Konstruktionen hedder en chavane, men hvorfor - og ordets oprindelse - har jeg ikke fundet nogen, der kunne fortælle. Princippet består i, at man under forholdsvis uforstyrret togdrift klargør nye skinner i lange længder på ydersiden af det ud- tjente spor. Overgangen mellem

dette og de nye sker ved hjælp af chavaneens slanke skinnetunger, der indefra lægger an mod de nye skinner og fastholdes effektivt, så sporvidden ikke går ud af kontrol.

Når alt er forberedt, og der er togfri periode af passende længde, trækkes chavane "baglæns" af en motortrolje med wire, de gamle skinner fjernes successivt, og de nye trækkes ind på plads og fastgøres i skinneunderlagspladerne med

BØJNING OG HØVLING AF TUNGE

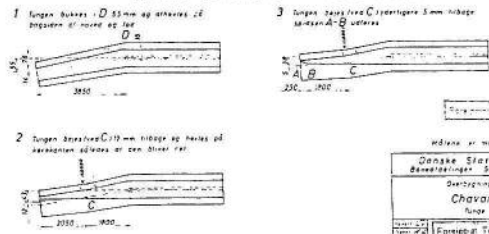
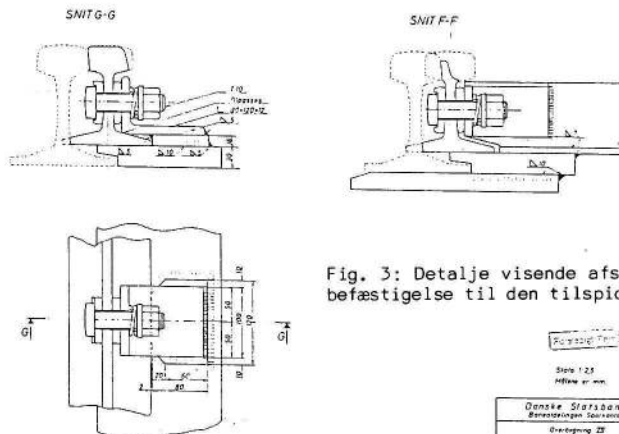


Fig. 3: Detalje visende afstandsholderens befæstigelse til den tilspidsede skinne.



Dansk Statsbaner	
Beredningen Torrup	
Dokumentation 25	
Chavane	
Anvendelse	
Bladnr. 25	Trækning Tr. 110 1463

skinner. Det ses af billederne, at man tillige benytter lejligheden til at udskifte træsvellerne med betonsveller.

I rimelig tid før afslutning af den togfri periode stoppes arbejdet ved et skinnestød, og troljen kører til nærmeste stations vigespor, hvor den efter behov gør klar til at køre ud med de næste skinnelængder, sveller og andet hjælpegrej.

En af fordelene ved brugen af chavane er, at man er uafhæng-

ig af at skulle både fjerne og indlægge sporrammer i faste længder og at have plads til både nye og gamle rammer ved siden af banetraceen og samtidigt være bundet til, at længderne af nye og gamle skinner skulle passe nøje sammen inden næste togpassage.

En anden fordel er, at der fortsat er mulighed for, at motortroljen tillige med skinner på trillebukke uhindret kan passere arbejdsstedet uanset om ikke alle skinner skrues er på plads; i tilfælde af, at chavanen ikke er nået frem til et skinnestød på det gamle spor, kan klatresporskiftet - som på et par af billederne ses lagt løst ovenpå de nye skinner - tages i brug.

guldbæk

(Guldbæk planlagde en artikel om den "normale" udskiftningsfacon, som han så den på Vestbanen (VNJ), hvor sporet blev udskiftet rammevist ved hjælp af traktorer, mobilkraner og gummi-geder og ved hjælp fra DSB's rejsende sporkolonne. - Desværre nåede han det ikke. - Red.anm.)

JERNBANEØGER fortsat fra side 194

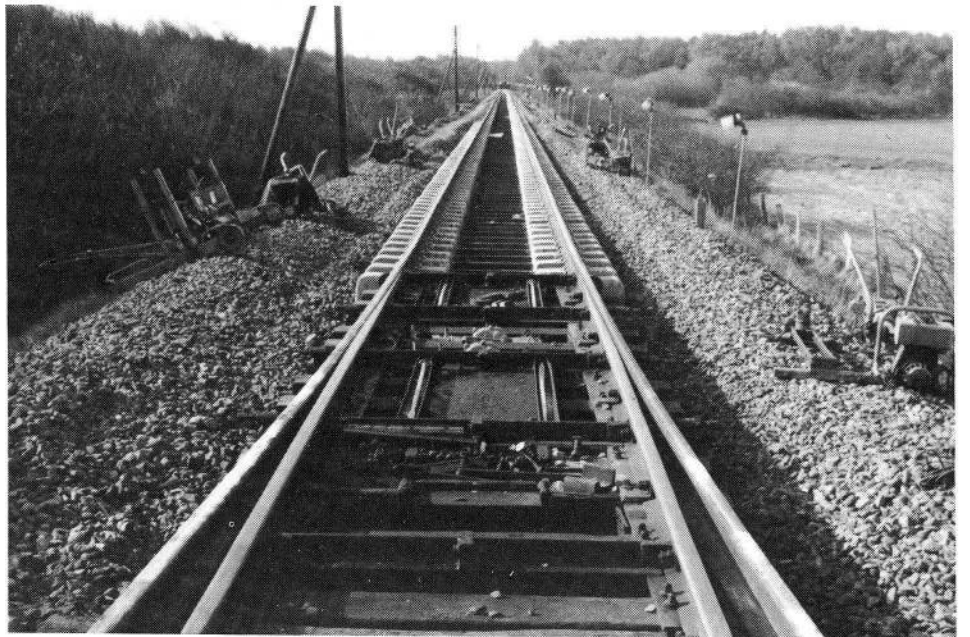
Bladet henvender sig specielt til modelbyggere. Kvaliteten overgår, hvad jeg kender af blade set i klubber og på biblioteker - altså de almindelige tyske og danske blade. Med kvalitet mener jeg såvel indhold - variation, grundighed, ideer, gode illustrative tegninger etc. - som teknisk udførelse - tryk, reproduktion af fotografier, layout m.m. Formatet er som A4 blot et par cm lavere. Hvert nummer er normalt på 40 sider excl. 8 sider til omslag og annoncer altså umiddelbart af samme omfang som SIGNALPOSTEN. De er imidlertid i stand til - uden at det går ud over læsbarheden - at bringe op til 90% mere læsestof pr. side end SIGNALPOSTEN.

Jeg kan varmt anbefale det - der er megen inspiration og man-

Fig. 4: Chavanesporskiftet set "forfra". Klærgjorte nye skinner er placeret på ydersiderne af det gamle spor. Bemærk, at det nylagte spor har betonsveller.

Fig. 5: Chavanen set "bagfra". I det fjerne er en trolje på vej bort mod Guldaager; bemærk arbejdspladsbelysningen til højre - en stor del af arbejdet foregik om natten - og de midlertidigt hensatte redskaber til venstre.

Fig. 6: Detalje visende klatresporskifte, beregnet som overføringselement for trolje og skinnertransportbukke.





ge gode ideer at hente, og så er det velskrevet med artikler af et bredt udsnit af Englands dygtigste modelbyggere.

Forlaget Wild Swan, der udgiver bladet, har også en omfattende produktion af jernbane- og modelbanelitteratur. Blandt det sidste er der titler, som en dansk modelbygger kan få megen glæde af. Bøgerne er alle i samme format som bladet.

Drejer det sig om bygning af modeller af damplokomotiver, vil jeg anbefale "THE 4mm ENGINE - A Schratchbuilder's Guide" af Guy Williams. De 4 mm står for målestoksforholdet 4 mm til én fod eller 1:76. Kun englænderne kan vist finde på en sådan betegnelse. Man kunne forledes til at tro, at det er for at markere at de er på vej over i det metriske system.

Guy Williams er i dag nok nestoren blandt modelbyggere af damplokomotiver i denne skala. Bogen er på 110 sider med et væld af meget gode og illustrative fotografier. Prisen er £ 7,95 hvortil kommer porto. Med de nye EF-momsregler opkræves der ikke dansk moms ved postordre køb.

Om samme emne men fra en anden synsvinkel er Iain Rice's "LOCOMOTIVE KIT CHASSIS CONSTRUCTION in 4 mm Scale". Som titlen angiver, drejer bogen sig om bygning af chassier til lokomotivbyggesæt, men den er så udførlig og med så mange gode tegninger og fotografier, at der er lige så meget at hente for den, der af lyst eller nød laver det hele selv. Der er lagt stor vægt på at opnå den modelrigtige og samtidig teknisk optimale løsning. Det er en guldgrube af ideer. Den er på 158 sider og prisen er £ 11,95.

"Landscape Modelling" af Barry Norman viser på 66 sider, hvordan det kan gøres. Prisen er £ 6,95. Mange billeder kræver et ekstra studium for at man kan overbevise sig om, at der er tale om model og ikke virkelighed.

Det er iøvrigt karakteristisk for alle fotografier i Wild Swan's udgivelser. De er af høj billedmæssig kvalitet, optaget i

Fig. 7: MX 1036 sydgående med godstog passerer arbejdsstedet; et af overføringsselementerne (klatresporskifte) ses bag nærmeste kasse med skinneskruer.

Fig. 8: Udsigten fra Torrup viadukt mod syd. Arbejdspladsen er beliggende mellem søen til højre og nærmeste skovbryn til venstre for sporet.

Fig. 9: Så langt øjet rakte, lå nye skinner klargjort; der er altså ikke tale om, at vestre stambane pludselig er blevet dobbeltsporet, som nogle måske kunne tro ved første blik. Af en avisartikel fremgår, at der blev fornyet 600 m spor pr. nat, og at arbejdet varede en måneds tid.

de synsvinkler vi selv oplever virkeligheden og af en uovertruffen teknisk kvalitet. Der er således ingen billeder optaget af flyvevåbnets fotofly ved nattetid oplyst ved hjælp af udkastede lysbomber!

Af andre spændende bøger kan jeg nævne:

"COTTAGE MODELLING FOR PENDON" af Chris Pilton til £ 6,95

"An approach to Building FINESCALE TRACK in 4 mm" af Iain Rice til £ 7,95

"ETCHED LOCO CONSTRUCTION" af Iain Rice til £ 6,95 og

"WHITEMETAL LOCOS - A Kit-builder's Guide" ligeledes af Rice til £ 5,95.

Den sidste kunne vi godt have brugt, da byggesættene fra Kayser til bl.a. litra C, P og E fremkom, men er der nogen, der stadig ligger inde med urørte byggesæt, var det måske en ide at investere i et par af Iain Rice's bøger. De er ikke bare indholdsmæssigt gode med også velskrevne.

Forlagets adresse er:

Wild Swan Publications Ltd.
9 Hacker Close
Newton Poppleford
Sidmouth
Devon EX10 OHF
ENGLAND

Nils-Erik Norsker



Diaduplikater i FARVE.....

Sporvogne i København:

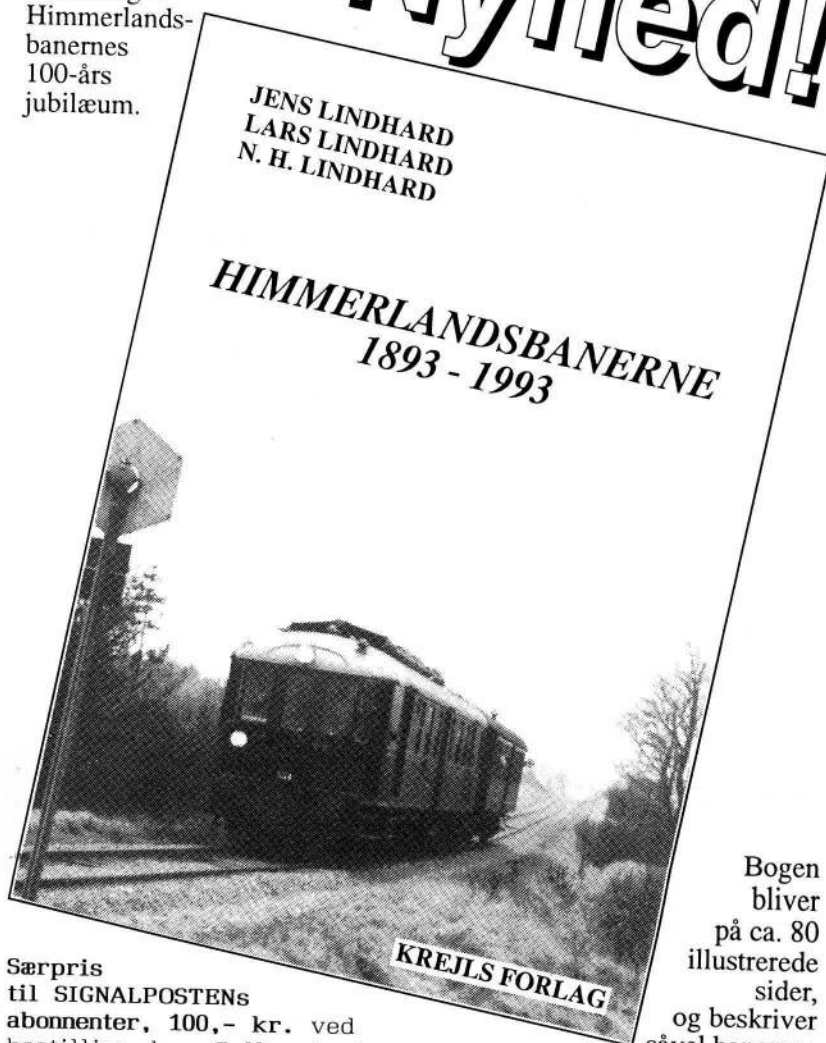
KS 801 Callisensvej (14) 28/4-61
KS 801 Strandvejen (14) 28/4-61
KS 814 Callisensvej (14) 28/4-61
KS 802 Studiestr.(turist)13/5-61
KS 705 Studiestr.(turist)13/8-60
KS 804 Callisensvej (14) 14/5-61
KS 804 Amagerbrog. (2) 25/2-61
KS 823 Amagerbrog. (5) 25/2-61
KS 510 Amagerbrog. (2) 25/2-61
KS 539 Oslo Plads (6) 28/4-61

Prisen er 110,- incl. porto, som skal ind-betales inden 15 januar 1994, for at være os rettidigt i hænde. Bestilling sker til:
DMJK Fotoarkivet, postboks 601,
2200 København N.

Med venlig hilsen, Fotoarkivaren

KREJL's forlag udgiver denne bog i anledning af Himmerlandsbanernes 100-års jubilæum.

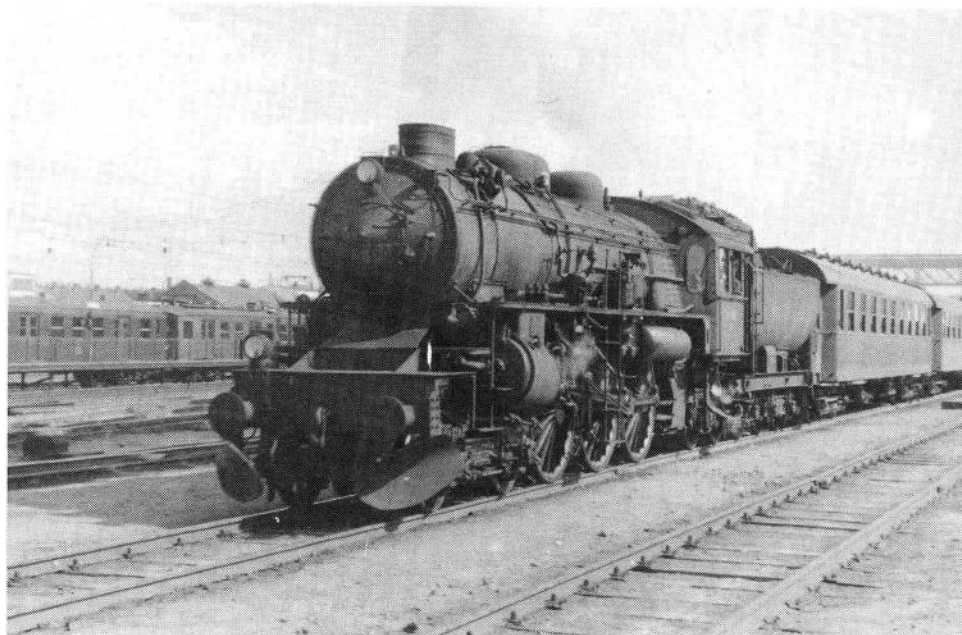
Nyhed!



Særpris til SIGNALPOSTENS abonnenter, 100,- kr. ved bestilling hos Balles boghandel, Østerbrogade, 9670 Løgstør. Telefon 98 67 15 66

Bogen bliver på ca. 80 illustrerede sider, og beskriver såvel banernes historie som livet ved banen.

BILLEDGALLERIET





Nederst side 198: E 986 i København, 1956. Foto: Bent Lauritsen

Herover: MO 1853 i tog 2040, under indkørsel til Langerød 27/1 1980. Foto: C.N. Gorm

Herunder: Plovtog på vej fra Rødvig mod Karise: Sneplov 111 - MX 1006 - hjælpevogn 2, 24/2 1978. Foto: M. Christensen



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.

MODELJERNBANEKLUBBEN HO
V/ P KJÆR-LARSEN
SKOUSANGERVEJ 4
2600 GLOSTRUP

FARVEL FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Efter 29 årgange (udsendt gennem 31 år) er dette nummer af SIGNALPOSTEN det sidste, der produceres.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at det er med blødende hjerte, jeg skriver disse linier. Men slutningen om at stoppe, medens "legen er god", traf jeg for næsten 3 år siden, fordi flere forskellige faktorer gjorde det nødvendigt at tage en bestemmelse. Som du vil vide - kære læser - er den faste redaktionskomite skrumpet kraftigt ind (i de sidste par år har den i realiteten kun bestået af 3 personer), og vore free-lance forfattere har leveret en stor del af stoffet. Men da der også skete frafald af disse - af uanvendelige årsager - gjorde jeg op, at jeg ville kunne redigere et nogenlunde tilfredsstillende blad til og med 29. årgang nummer 4, altså dette nummer.

En anden årsag er kombinationen af stadigt stigende udgifter og stadigt faldende abonnenttal, hvorfor jeg kunne imødesee et stærkt beskåret sidetal til en særdeles pebret abonnementspris - altså skruen uden ende nedad! For som alle ved, har bladets politik altid været at give så mange sider for abonnementsindtægten som muligt uden at skulle risikere at komme til at skylde nogen noget.

Den tredie årsag er manglende kræfter hos redaktøren, der jo også er blevet 31 år ældre siden jeg med stor ildhu kastede mig over arbejdet med at fremstille SIGNALPOSTEN. De første 3 årgange med bl.a. at udskrive stencils, duplikere, optage, fælde, hefte og forsende, og fra 4. årgang som "enerådende" redaktør og regnskabsansvarlig m.m.

Det var iøvrigt først fra 14. årgang, at vi begyndte at betale os fra bogbinderarbejdet, og det var først i 1983, at vi gik væk fra at forsende bladet i lukket konvolut og overlade dette arbejde til Avispostkontoret. Det

første var nok dyrt, men det sparede os for et meget tidkrævende og uinteressant arbejde!

Det andet sparede penge! Jeg ved at mange har været utilfredse p.g.a. krøllede eller våde eksemplarer ved denne forsendelsesmåde - det beklager jeg igen, men det kunne ikke være anderledes.

Jeg er meget stolt over dette sidste nummer, som blev det største, SP nogensinde har præsteret. Ialt 68 sider (for at få plads til næsten alt foreliggende materiale) og årgangen ialt på 212 sider. Dejligt, men dyrekøbt!

Apropos dyrekøbt. Jeg kan af naturlige grunde ikke bringe det endelige regnskab for 1993 med status ved årsskiftet, men alt peger i retning af et (tilsigtet) underskud på ca. 20.000 kr. i 1993, og som følge deraf en "slut"kapital på ca. 5.000 kr., hvilket beløb vi vil finde ud af at bruge til fordel for jernbaneinteressen.

Iøvrigt har vi et pænt lager af "gamle" årgange, bøger og hefter så det stadig i tiden efter 1/1 1994 vil være muligt at supplere op - eller for nye entusiaster - at anskaffe disse, fordi SP's stof har været "tidløst", dvs. ikke ret meget nyhedsstof.

Som det vil ses af forlagsoversigten på side 2 i indholdsfortegnelsen, er betingelserne for køb ændret drastisk. Priserne er sat betragteligt ned, og forlaget "betaler" portoen for forsendelse af varerne. Så er der noget at betænke sig på?? Forlaget vil være "modtagelig" for bestillinger indtil videre!

Jeg havde - i et "skørt" øjeblik - højtflývende planer om at afslutte SIGNALPOSTENS æra med en komplet indholdsfortegnelse med forfatterregister, foto- og tegningsregister, stikordsregister osv. Men, men, men! Et sådant arbejde synes fuldstændigt uoverkommeligt. Mange hundrede artikler, tusinder af tegninger og mange gange flere fotos. Hvor

begynde og hvor ende? Desuden viste et "opstillingsforsøg", at et sådant register ville blive en bog på mindst 70-80 sider - og hvor skulle pengene til en sådan komme fra?

I den kommende tid vil jeg rydde op i SPs arkiver og papirdynger. Der ligger en hel del "returgods", nogle ubesvarede breve samt ikke benyttede artikler, fotos til Billedgalleriet o.l. Alt vil efterhånden blive besvaret, returneret osv. til rette vedkommende.

Jeg vil slutte med en stor tak til alle, der på den ene eller anden måde har været med til at SIGNALPOSTEN kom til at omfatte 29 årgange.

Det gælder faste forfattere, free-lance ditto, fotografer, tegnere, meddelere m.v., samt ikke mindst alle vore abonnenter, for uden dem havde der ikke været noget blad! Også en stor tak til Bargholz offset og Lantow & Co., hvis indsats har betydet særdeles meget for mig.

Derudover nævner jeg med vilje ingen navne, for listen ville blive meget lang - og alligevel ufuldstændig, og alle har bidraget af godt hjerte efter de foreliggende muligheder.

MANGE, MANGE TAK allesammen!

For abonnenter, som ikke allerede skulle vide det, kan jeg anbefale fortsatte studier i DJK's medlemsblad "JERNBANEN", eller et abonnement på "LOKOMOTIVET" eller "banen", eller flere andre danske tidsskrifter om jernbaner.

Jeg vil slutte med at ønske alle

EN RIGTIG GOD JUL og

MANGE GLÆDELIGE NYTÅR!

og altså ikke på genhør!

mange venlige hilsener

Ulf Holtrup
Ulf Holtrup