

**ØSJS**  
tegninger 2





## Forord

Da det første tegningshæfte om ØSJS udsendtes, skrev jeg letsindigt at anden del ville foreligge ultimo december. Imidlertid dukkede der så mange hidtil ukendte originaltegninger op at denne termin slet ikke kunne overholdes, hvilket jeg beder mine læsere have forståelse for.

Til gengæld er det lykkedes at få samtlige godsvognstyper, banen har ejet gennem 100 år repræsenteret (og det er ikke få), ligesom samtlige stationsbygninger, remiser og trinbrædtshuse også er kommet med. Hvad de sidste angår fandtes der ikke i banens arkiv tegninger, så de er alle opmålt og tegnet af forfatteren. Remiserne i Stubberup og Rødvig (som var ens) samt stationerne i Rødvig og Tokkerup samt Storehedinge er også optegnet af forfatteren på grundlag af visse hovedmål og fotografier.

Hvad det rullende materiel angår, forelå fra "Scandia" originaltegninger af de ældste vogntyper, mens de nyere vogne, som købtes fra andre baner eller som ombyggedes fra gamle vogne er optegnet på grundlag af hovedmål og fotos.

Den ældste sneplov nr. 1, som byggedes på banens eget værksted i Hårlev i 1879, er tegnet udelukkende efter diverse fotos.

Damplokomotivtegningerne, som vistes i første hæfte i en meget skematisk streg efter William Bays store værk om Danmarks damplokomotiver har jeg efter fattig evne forsøgt at forbedre, således at de nu fremtræder i en mere detaljeret og korrekt udførelse. Der må dog tages forbehold overfor visse af typerne idet der kun har foreligget visse hovedmål og sparsomme fotos. Det drejer sig om de to Cockerillmaskiner, nr. 7-8, Henschelmaskinerne nr. 1-2" og Hanomagmaskinerne nr. 3-4".

Som i første hæfte har der været kvaler med målestoksforholdene. Af hensyn til bygningernes størrelser har jeg måttet acceptere en meget lille målestok til stationer, remiser og visse faste anlæg, nemlig 1:180 eller en fjerdedel af 1:45. De resterende faste anlæg samt trinbrædtshuse og vogne er overvejende i skala 1:45, dog er enkelte ting i 1:90 og 1:22½ (dobbelt str. spor 0). Forhåbentlig får jeg ikke alt for mange ubehageligheder på grund af disse dispositioner.

For at lette forståelsen af de mange forskellige mål, der er angivet på tegningerne, er der bagest i hæftet hidsat samtlige målestokke, der forekommer i hæftet samt en omregningstabel fra gamle engelske og danske mål til metersystemet. Generelt kan det siges, at samtlige vogntegninger fra 1879 er påskrevet engelske mål og samtlige bygningstegninger fra samme tid danske mål.

Stationer og remiser er tegnet, som de så ud, da de opførtes for 100 år siden, mens trinbrædtshusene er vist, som de mere eller mindre forefandtes i 1978.

Da materieloversigten i første hæfte var behæftet med en del fejl, bringes omstående en fuldstændig og revideret oversigt. Dog tages der forbehold overfor adskillige data i godsvognerens uendelige rækker. Især har det knebet med til-

strækkelige oplysninger om de talrige små åbne og lukkede godsvogne fra forrige århundrede

Takket være direktør Rich, Østbanen og jernbanehistorikeren Peer Thomassen, Gentofte, som begge meget venligt har udlånt enestående originaltegninger fra banens åbning, er det lykkedes at gøre dette hæfte til et lille klenodie, idet der aldrig tidligere, mig bekendt, er offentliggjort et så omfattende materiale om en enkelt privatbane. Desværre har det ikke været muligt med den anvendte trykketeknik at anskueliggøre i hvilke smukke pastelfarver de originale tegninger er udført. Alle tegninger fra 1879 er meget smukt håndkoloreret, således er f.eks. alt træværk nydeligt året med brun vandfarve og alle jernbeslag malet blå, således at hver tegning udgør en meget smuk akvarel.

Måske vil nogle af mine læsere savne stationsbygningerne i Stubberup og Faxe Ladeplads. Disse er med vilje ikke medtaget, da de oprindelig henhørte under Faxe Jernbane (FJ). Uanset at denne for få år siden overtoges af Østbanen for den symbolske sum af en krone, har jeg skønnet at denne særprægede jernbane, dens materiel og faste anlæg fortjener et tegningshæfte for sig selv.

Peer Thomassen og Hans Alkjær har atter været til uvurderlig hjælp dels ved udarbejdelse af materieloversigten, dels ved rundhåndet udlån af fotos og tegninger til støtte for optegningen af såvel lokomotiver og vogne som faste anlæg iøvrigt, og jeg kan ikke noksom takke disse to utrættelige herrer for deres venlige og saglige kritik undervejs.

Også til Jens Bruun-Pedersen, Ribe og Peer Topp Nielsen, Saxkøbing skal lyde en tak for venlig bistand med materieloplysninger.

Ved hjælp af mine to tålmodige og udholdende medarbejdere i JMJK, Niels Jørgen Hansen og Kaj Stender, er det lykkedes at få hele molevitten nedfotograferet, monteret, trykt og klistret sammen til dette lille hæfte, og jeg skylder begge en velfortjent tak.

Århus i februar 1979

Jørgen Henneke

Fortegnelse over fabrikationssteder

Borsig: A.Borsig, Berlin-Tegel, Tyskland  
 Bremen: Norddeutsche Waggonfabrik AG, Bremen, Tyskland  
 Breslau: Breslauer ActienGesellschaft für Eisenbahn Wagenbau, Breslau, Tyskland  
 Carlsson: Hilding Carlsson AB, Umeå, Sverige  
 Cockerill: SA John Cockerill, Seraing, Belgien  
 DFA: De Forenede Automobilfabrikker, Odense  
 Dortmund: Belgisch-Luxemburgsche Berwerk. und Hütten AG, Abteilung Dortmund Union, Dortmund, Tyskland  
 DSB: Danske Statsbaner, Centralværkstedet i Århus  
 Frichs: A/S Frichs Fabrikker, Århus  
 Hanomag: Hannoversche Maschinenbau, Hannover-Linden, Tyskland  
 Hawa: Hannoversche Waggonfabrik, Hannover-Linden, Tyskland  
 Henschel: Henschel & Sohn, Kassel, Tyskland  
 Hägglund: AB Hägglund & Söner, Örnsköldsvik, Sverige  
 Krauss: Krauss-Maffei AG, München, Tyskland  
 Lindner: Waggonfabrik Lindner, Halle, Tyskland  
 Niesky: Christoph & Unmack AG, Niesky, Tyskland  
 Sv.Jv.vkst: Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping, Sverige  
 Uerdingen: Waggonfabrik Uerdingen AG, Krefeld-Uerdingen, Tyskland  
 Zypen: Van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz, Tyskland  
 ØSJS: Østsjællandske Jernbane, værkstedet, Hårlev

Hvor ikke andet er nævnt på vogntegningerne, er byggestedet Scandia. Målestokken er for alle tegninger uden målestoksangivelse 1:45.

Lokomotivtegningerne viser maskinerne i den udformning, de havde da de leveredes til ØSJS. Lokomotiverne ændredes her og der i årenes løb, men det var kun Henschel-maskinen nr. 2 fra 1910, der opnåede at få trykluftbremse og skorstensbånd.

De to fra Kolding Sydbaner overtagne maskiner, nr.5 og 7 er vist i den skikkelse, som de havde, da de leveredes til KS i 1911. Hos ØSJS forsynedes de begge med trykluftbremse, og nr.7 fik monteret bagudgangen i gavlen samt siderækværket langs kedlen til overgang foran røgekammeret. Læg iøvrigt mærke til at denne maskine kun havde sidevandskasse i venstre side.

Forkortelser anvendt i tekst og materieloversigt

DDS: Det Danske Stålvalseværk  
 DJK: Dansk Jernbane Klub  
 DSB: Danske Statsbaner  
 FJ: Faxe Jernbane  
 Hg.Jk: Helsingør Jernbaneklub  
 HHJ: Hads-Ning Herreders Jernbane  
 HBS: Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane  
 HOJ: Horsens-Odder Jernbane  
 HTJ: Høng-Tølløse Jernbane  
 HV: Horsens Vestbaner  
 KB: Kølvehavebanen  
 KEJ: Kolding-Egtved Jernbane  
 KPEV: Königliche Preussische Eisenbahn Verwaltung  
 KS: Kolding Sydbaner  
 KRB: Køge-Ringsted Jernbane  
 LJ: Lollandsbanen  
 MFVJ: Mariager-Fårup-Viborg Jernbane  
 MTJ: Maribo-Torrig Jernbane  
 NFJ: Nordfyenske Jernbane  
 NPMB: Næstved-Præstø-Mern Jernbane  
 NRJ: Nakskov-Rødby Jernbane  
 RGGJ: Ryomgård-Gjerrild-Grenå Jernbane  
 RØHJ: Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro Jernbane  
 ØHJ: Ødsherreds Jernbane  
 SJ: Sveriges Järnvägar  
 SJS: Sjællandske Jernbane Selskab  
 SKRJ: Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro Jernbane  
 TGOJ: Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund Järnväg  
 TKVJ: Trolldede-Kolding-Vejen Jernbane  
 VG: Valby Gasværk (Københavns Belysningsvæsen)  
 VVGJ: Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane  
 ØSJK: Østsjællandske Jernbane Klub

Dette hæfte er udgivet af JYSK MODELJERNBANE KLUB og kan købes ved at indsætte kr. 35 på giro 1 30 85 72, JMJK, Nørre alle 79, 8000 Århus C

Eget tryk

MaterieloversigtDamplokomotiver

Nr.1	1878	Krauss	758	0-C-0	"KIØGE", 1910 til LJ 14, udr. 1929
Nr.2	"	"	759	"	"STORE HEDDINGE", 1910 til Nyk.F., 1963 til DJK "KIØGE"
Nr.3	"	"	760	"	"FAXE", 1911 til Nyk.F., 1961 til DJK "FAXE"
Nr.4	"	"	761	"	"RØDVIG", udr. 1911
Nr.5	1895	Borsig	4470	0-D-0	udr. 1923
Nr.6	"	"	4471	"	1953 til DDS, 1962 til DJK
Nr.7	1905	Cockerill	2514	1-C-0	1940 til Karup Flyvepl., 1945 til VVGJ ?, 1948 til NFJ 4, udr. 1950
Nr.8	"	"	2515	1-C-0	udr. 1941
Nr.1"	1910	Henschel	10031	"	udr. 1959
Nr.2"	"	"	10032	"	udr. 1959
Nr.3"	1917	Hanomag	8255	0-C-0	udr. 1953
Nr.4"	"	"	8256	"	udr. 1953
Nr.5"	1912	Henschel	11363	1-C-0	KS 5, 1950 til ØSJS, udr. 1966
Nr.7"	1911	"	10695	"	KS 1, 1951 til ØSJS, 1969 til Hg.Jk

Diesellokomotiver

Nr.8	1953	Frichs	480	Bo-Bo	
Nr.9	"	"	477	"	

Motorvoagne

M 1	1928	DFA	1142	1A1	47 pl., udr. 1966
M 2	"	"	1143	"	" " " 1957
M 3	"	"	1118	1A	33 pl. DSB Me 42, 1934 til ØSJS, udr. 1961
M 4	"	"	1120	"	" " DSB Me 44, 1934 til ØSJS, brændt 1963
M 1"	1949	Scandia	1396	"	36 pl., RGGJ C 1, omb.t. RGGJ M 4, 1956 til NFJ Mg 7, 1966 til ØSJS, udr. 1970
M 2"	1928	DFA	1212	1A	33 pl. DSB Mf 66, 1941 Mf 645, 1950 Mc 655, 1956 til ØSJS
M 3"	1932	"	1340	2A	38 pl., NPMB M 7, 1961 til ØSJS, 1977 til ØSJK
M 1"	1932	"	1349	1A	loko, SKRJ M 4, 1969 til ØSJS DAVID

Skinnebusmateriel

Sm 11	Scandia	1952	20756	1A-A1	48 pl. opr. Sm 1, 1975 til Skånska Järnvägar
Sm 12	"	"	20757	"	" " " " " "
Sm 13	"	"	20758	"	" " " Sm 3, 1977 til ØSJK
Sm 14	"	1947	19356	"	" " " KB Sm 3, 1959 til ØSJS, udr. 1967
Sm 14"	"	1952	20839	"	" " " HOJ Sm 411, 1967 til ØSJS, 1977 batj.
Sm 15	"	"	20887	"	" " " KB Sm 4, 1959 til ØSJS, 1977 til ØSJK
Sm 16	"	1951	20745	"	" " " HTJ Sm 19, 1963 til ØSJS, udr. 1974
Sm 17	"	1952	20749	"	" " " NFJ Sp 3, 1955 omb. til Sm 6, 1966 til ØSJS, 1976 til ØSJK

Sp 1	Scandia	1952	1975	til DSB, banetj.
Sp 2	"	"	udr. 1975	
Sp 5	"	1947	opr. RØHJ Sp 1, 1959 til ØSJS, 1966 til banetj., udr. 1966	
Sp 6	"	1951	" OHJ Sp 226, 1965 til ØSJS, 1977 til ØSJK	
Sp 7	"	1952	" HOJ Sp 422, 1967 til ØSJS, 1975 til Skånska Järnvägar	
Sb 3	"	1947	" NRJ Sb 83, 1954 til ØSJS, udr. 1975	
Sb 4	"	"	" KB Sb 1, 1959 til ØSJS, 1975 til DSB banetj.	
Sb 5	"	1948	" LJ Sb 69, 1965 til ØSJS, " " " "	

Mb 21	Hägglund	1953	5531	B2	53 pl. opr. SJ Ybo6 779, 1974 til ØSJS
Mb 22	"	1954	5533	"	" " " SJ " 781 " " "
Mb 23	Sv.Jvvkst.	1953	?	"	" " " SJ " 824 " " "
Mb	"	1954	?	"	" " " SJ Y6 1017, 1978 til ØSJS
Mb	"	1956	?	"	" " " SJ " 1098, " " "
Mb	Carlsson	1951	?	"	56 pl. " TGOJ YBos 53, 1962 til HTJ S 27, 1976 til HHJ, 1978 til ØSJS
Mb	"	"	?	"	53 pl. " TGOJ YBos 52, 1971 til OHJ S 42, 1976 til HHJ, 1978 til ØSJS
Bds 31	Hägglund	1955,	opr. SJ Ubf 6y 1783, 1974 til ØSJS (styrevogn)		
Bds 32	"	"	" SJ " " 1784, " " " "		

Ym 1	Uerdinger	1974	80876	1A-A1	40 pl. dobbeltrettet motorvogn
Ym 2	"	"	80877	"	" " " " "
Ym 3	"	"	80873	"	" " enkeltrettet "
Ym 4	"	"	80874	"	" " " " "
Ym 5	"	"	80875	"	" " " " "
Ys 11	"	"	styrevogn med Ym 3-5		
Ys 12	"	"	"	"	"
Ys 13	"	"	"	"	"

Personvoagne

B 3 Scandia 1879, I-II kl. udr. 1948  
 B 4 " " " " 1944  
 B 5 " " " " 1943  
 B 6 " " " " 1943  
 C 7 " " II-III kl., udr. 1948, vognkasse til ØSJK 1977  
 C 8 " " " " 1948  
 D 9 " " III kl.  
 D 10 " " "  
 D 11 " " " 1929 omb. til hjælpevogn, 1962 til DJK  
 D 12 " " "  
 D 13 " " "  
 D 14 " " "  
 D 15 " " "  
 D 16 " " "  
 D 17 " " "  
 D 18 " " "  
 D 19 " " "  
 D 20 " " III kl./post, 1929 omb. til ren postvogn, udr. 1931  
 Personvognene D 9-10 og 12-19 er i 1931 ombygget til grisevogne litra Qb 110-119  
 De ud rangeredes i perioden 1943-1952  
 L 208 Scandia 1907 I-II-III kl., udr. 1953  
 L 209 " " " " "  
 L 210 " 1904 " opr. FJ A 1, 1940 til ØSJS, udr. 1953  
 Da 351 " 1919 III kl. udr. 1966  
 Da 352 " " " " 1956  
 Da 353 " " " " 1959  
 C 1 " 1912, opr. KS C 6, 1950 til ØSJS, udr. 1966  
 C 2 " 1911, " KS C 5, " " "  
 C 3 " " " KS C 3, " " "  
 C ? " 1928 " DSB Fd 4806, 1956 til ØSJS, udr. 1966  
 C ? " 1929 " HBS C 226, 1962 til ØSJS, udr. 1966  
 B 50 DSB Cvk Ar 1949 " DSB Cp 3215, 1969 til HHJ C 51, 1974 til ØSJS, udr. 1978  
 B 51 " " 1953 " " Cp 3258, " " " C 52, " " " " "  
 B 52 Scandia 19 opr. DSB C11 29-26489, 1978 til ØSJS  
 B 53 " " " " " 29-26493 " " "  
 B 54 " " " " " 29-26494 " " "

Post- pak- og rejsegodsvoagne

A 1 Scandia 1879, udr. 1958  
 A 2 " " " 1952  
 E 21 " " 1880 omb. fra godsvogn, 1928 Era 60, udr. 1955  
 E 22 " " " " " " 1896 omb. til godsvogn igen  
 E 26 " " " " " " 1928 Era 61, 1955 til banetj., 1962 til DJK  
 K 89 " 1896, udr. 1958  
 K 90 " " " 1962  
 K 91 " 1904 " "  
 K 92 " " " "  
 E 134 " 1928, opr. HV E 111, 1962 til ØSJS, 1976 til ØSJK  
 E 135 " " " " E 113, " " " " " "

Lukkede godsvogne

E 21 Scandia 1879, 1880 omb. til reservepakvogn, se ovenfor  
 E 22 " " " " " " " "  
 E 23 " "  
 E 24 " "  
 E 25 " "  
 E 26 " " 1880 ombygget til reservepakvogn, se ovenfor  
 E 27 " "  
 E 28 " "  
 E 29 " "  
 E 30 " "  
 E 31 " " hvidmalet med jalousier til smærtransport, 1931 Ia 100  
 E 32 " " " " " " " " " Ia 101  
 E 22-25, 27-30 omlitredes i 1931 til Qa 102-109 og ud rangeredes sammen med  
 Ia 100-101 i årene 1931-1952  
 F 33 Scandia 1879, hestetransportvogn, udr. 1911  
 F 34 " " " " 1924  
 F 35 " " " " 1911  
 F 36 " " " " 1924  
 Qb 110 " " grisevogn, opr. III kl. personvogn ltr. D, omb. 1931  
 Qb 111 " " " " " " " "  
 Qb 112 " " " " " " " "  
 Qb 113 " " " " " " " "  
 Qb 114 " " " " " " " "  
 Qb 115 " " " " " " " "  
 Qb 116 " " " " " " " "  
 Qb 117 " " " " " " " "  
 Qb 118 " " " " " " " "  
 Qb 119 " " " " " " " "  
 Qb 110-119 ud rangeredes i årene 1943-1952



Åbne godsvogne

G 37	Scandia	1879	højsidet
G 38	"	"	"
G 39	"	"	"
G 40	"	"	"
G 41	"	"	"
G 42	"	"	"
G 43	"	"	"
G 44	"	"	"
G 45	"	"	"
G 46	"	"	"
H 47	"	"	lavsidet
H 48	"	"	"
H 49	"	"	"
H 50	"	"	"
H 51	"	"	"
H 52	"	"	"
H 53	"	"	"
H 54	"	"	"
H 55	"	"	"
H 56	"	"	"
H 57	"	"	"
H 58	"	"	"
H 59	"	"	"
H 60	"	"	"
H 61	"	"	"
H 62	"	"	"
H 63	"	"	"
H 64	"	"	"
H 65	"	"	"
H 66	"	"	"
H 67	"	"	"
H 68	"	"	"

omlitreredes 1930 til Pah 270-279  
og udrangeredes 1931-1950

omlitreredes 1930 til Pal 200-221  
og udrangeredes 1931-1951  
Vognene kunne forsynes med både høje  
og lave sidefjæle, se tegning.

J 69	Scandia	1894
J 70	"	"
J 71	"	1896
J 72	"	"
J 73	"	"
J 74	"	"
J 75	"	"
J 76	"	"
J 77	"	"
J 78	"	"
J 79	"	"
J 80	"	"
J 81	"	"
J 82	"	"
J 83	"	"
J 84	"	"
J 85	"	"
J 86	"	"
J 87	"	"
J 88	"	"
J 93	"	1904
J 94	"	"
J 95	"	"
J 96	"	"
J 97	"	"
J 98	"	"
J 99	"	"
J 100	"	"
J 201	"	"
J 202	"	"
J 203	"	"
J 204	"	"
J 205	"	"
J 206	"	"
J 207	"	"

omlitreret 1930 til Pam 230-264 og  
udrangeret 1931-1956



P 3o1	Scandia	1918	193o	Pd 28o,	194o	DSB Pf 17516
P 3o2	"	"	"	" 281	"	" 17517
P 3o3	"	"	"	" 282	"	" 17518
P 3o4	"	"	"	" 283	"	" 17524
P 3o6	"	"	"	" 284	"	" 17525
P 3o7	"	"	"	" 285	"	" 17519
P 3o8	"	"	"	" 286	"	" 1752o
P 3o9	"	"	"	" 287	"	" 17521
P 311	"	"	"	" 288	"	" 17522
P 312	"	"	"	" 289	"	" 17523

Pdk 3o1	Scandia	1899,	KEJ U 1/DSB	Zp 9915,	19o8	Zp 99935,	1931	til ØSJS,	udr. ca.	196o
Pdk 3o2	"	"	" U 2/ "	Zp 9916,	"	Zp 99936,	"	"	"	1958
Pdk 3o3	"	"	" U 3/ "	Zp 9917,	"	Zp 99937,	"	"	"	196o
Pdk 3o4	"	"	" U 4/ "	Zp 9918,	"	Zp 99938,	"	"	"	1958
Pdk 3o5	"	"	" U 5/ "	Zp 9919,	"	Zp 99939	"	"	"	"
Pdk 3o6	"	"	" U 6/ "	Zp 992o,	"	Zp 9994o	"	"	"	"

De seks Pdk vogne byggedes på banens værksted i Hårlev af 6 normalsporede transportører fra Kolding-Egtved Jernbane under anvendelse af sidefjæle fra diverse ældre åbne godsvogne.

Pd 29o	Scandia	1917,	RG6J P 32o,	1937	til ØSJS,	194o	til DSB Pf 17526
Pd 291	"	"	" P 332,	"	"	"	" 17527
Pd 4o1	"	193o,	VG P 1o,	1954	til ØSJS,	udr.	1966
Pd 4o2	"	"	" P 11,	"	"	"	1966
Pd 4o3	"	"	" P 12,	"	"	"	1966
Pf 4o4	"	192o,	KB Pf 12o,	1959	til ØSJS,	udr.	1966
Pf 4o5	"	1916,	KRB P 74,	196o	til ØSJS,	udr.	"
Pf 4o6	Niesky	1919	" Pj 9o,	sen. 97,	196o	til ØSJS	

Pt 421	Dortmund	1919,	TKVJ K 17o6,	1956	til ØSJS,	udr. ca.	197o
Pt 422	"	"	" K 17o8,	"	"	"	1966
(Pt 423)	"	"	" K 17o9,	"	"	"	"
(Pt 424)	"	"	" K 17o5,	1961	"	"	ca. 197o
(Pt 425)	"	"	" K 171o	"	"	"	"

De sidste tre K vogne omlittreredes ikke hos ØSJS

Pe 441	Bremen	1919,	TKVJ Pd 13o1,	1956	til ØSJS,	udr. ca.	197o
Pe 442	"	1919,	" Pd 13o3,	1961	"	"	"
Pe 443	"	1919,	" Pd 131o,	"	"	"	1966
Pe 444	Halle	1917	SKRJ P 52,	196o	til ØSJS,	udr. ca.	197o
Pe 445	"	"	" P 56,	"	"	"	"
Pe 446	"	"	" P 58,	"	"	"	"

Th 9o15	Scandia	1916,	DSB ballastvogn,	1968	til ØSJS,	anv. af banetjenesten
Th 91o2	"	"	"	"	"	"

### ØSJS

1	ØSJS	1879,	udr.	197o
2	Scandia	19o6	"	1956

De i denne oversigt angivne numre og årstal må tages med forbehold idet det ikke har været muligt at skaffe eksakte oplysninger om vognenes skæbne. I den gamle revisionsprotokol fra banens arkiv er der yderligere en mængde indbyrdes stridende oplysninger, ligesom der forekommer adskillige beretninger om ombygning af godsvogne i en uendelighed. Da disse oplysninger formentlig kun kan have interesse for uendelig få af læserne, har jeg af overskuelighedsgrunde valgt at udelade dem.

### Østbanens rullende materiel ultimo 1978

2	diesellokomotiver	nr. 8-9
2	dieselmotorvogne	M 1-2 ( M 1 * DAVID )
2	motorvogne	Ym 1-2
3	dobbelttog	Ym 3-5/Ys 11-13
7	skinnebusmotorvogne	Mb 21-27
2	"	styre vogne Bds 31-32
3	personvogne	B 52-54 (ex DSB C11)
7	lukkede godsvogne	ex Horsens Privatbaner (anvendes ikke)
2	åbne godsvogne	Pf 4o5 og Pe 446 (anvendes ikke)
2	ballastvogne	Th 9o15 og 91o2 anvendes af banetj.

Desuden forsk. troljer, dræsiner og sporvedligeholdelseskarretøjer

## Brudstykker af et levnedsløb

Under overskriften "Min tid med Østbanen" berettede jeg i første hæfte om de oplevelser, jeg havde med denne privatbane i mine barndomsår på de stevnske stepper.

Det var aldeles ikke meningen, at der i nærværende tryksag skulle følge flere af den slags personlige bekendelser, selvom den form for sjælelig udkrængning er stærk på mode for tiden, dog nok i en noget mere intim form, end det her er tilfældet.

Da jeg imidlertid fra flere sider blev opfordret til at krænge noget mere historie ud (hvem kan stå for smiger?) og da jeg ydermere fik lejlighed til at kigge i banens gamle driftsberetninger fra forrige århundrede under et besøg på hovedkontoret i efteråret 1978, besluttede jeg mig til at bide hovedet af al skam og fortælle løst og fast om dengang og nu, dog med hovedvægten lagt på mine egne oplevelser.

Pudsigt nok viser det sig, at der var meget få personer, der interesserede sig for jernbaner i fyrreerne og halvtredserne. Deres beretninger er oftest kendt af meget få mennesker, idet det først er i løbet af de sidste 10-15 år, at der rigtig er kommet gang i jernbanenostalgien.

Gennemsnitsalderen blandt jernbaneklubbernes medlemmer er temmelig lav, og adskillige var næppe tørre bag ørerne, da de sidste damplokomotiver rullede afsted til skrothandleren.

Derfor kan beretninger om jernbanernes daglige virke for 20-30 år siden være spændende læsning for mange unge, der aldrig har set et damplokomotiv, en Q vogn eller et armsignal andre steder end på en veteranjernbane.

Men lad os kaste et blik på de gamle driftsberetninger fra Østbanen. De var meget udførlig skrevet, man fik både stort og småt med, hør bare: "De på A 1-2 og D 19-20 anbragte udvendige bremser er i dette år (1879) ændret til indvendige på grund af manglende vendemuligheder for lokomotiverne". ?????

Det viste sig, at bremsevogterne sad i højde med lokomotivets skorsten, og da maskinerne ikke vendtes på endestationerne, fik de arme mennesker hurtigt en umiskendelig lighed med den sorte race. Uagtet hine tiders jernbanedirektioners ofte noget kyniske indstilling til personalets ve og vel, var dette dog for stærkt et argument.

Nogle år senere, i 1888, var det stærk frost natten til den 6. marts. I Rødvig remise henstod en af Kraussmaskinerne klar til dagens dont. Da den skulle køre til togstammen i den årle morgen kunne den ikke rokke sig af flækken. Den var frosset fast til skinnerne inde i remisen!!! Stærke mænd fik vrikket den lille fyr løs med jernstænger, men morgen-

toget forsinkedes over en halv time i afgangens!

I 1895 fik banen to firekoblede maskiner, og det var et stort fremskridt - det var de første danske lokomotiver af den type. Desværre var de ret hårde ved det spinkle spor og desårsag kørte de i de første år trekoblede, idet man afkoblede den første drivaksel, der så virkede som ramme-fast løber. Da man siden fik forstærket sporet, ændredes dette provisoriske arrangement dog. Den ene af maskinerne - nr. 6 - kørte engang i tyverne Hårlev-Rødvig og retur med for lidt vand på kedlen. Ved ankomsten til Hårlev var fyrboks og rør rødglødende og den øverste del af fyrboksen var sunket sammen, således at man måtte proppe de øverste rør, mens resten udskiftedes. Den ene cylinder var også defekt, så maskinen henstilledes snart og kom først i drift under anden verdenskrig efter at have fået ny kobberfyrkasse og ny cylinder. Derefter kørte den til omkring 1952, i de sidste år brugtes den dog næsten udelukkende til godstog på Rødvigbanen.

I 1951 ferierede vor familie i Rødvig, og dagens clou var godstogets ankomst. Op ad formiddagen kom sekseren tøffende baglæns rundt i kurven og ind på stationen med begge de ovale vinduer i gavlen på vid gæb og trækkende på et diminutivt godstog. Den gik aldrig på drejeskiven, men returnerede retvendt til Hårlev ud på eftermiddagen med dagens sparsomme høst af store og navnlig små vogne. Løvrigt var det en fortræffelig maskine, der kunne holde tid med de små motorvogne og ofte erstattede disse. Den havde 118 rør og dampede således godt. Den kunne gå fra Hårlev med minimalt damptryk, og allerede ved Varpelev 3-4 km borte var der fuld tryk på kedlen.

De to Hanomagmaskiner fra 1917 erindrer jeg ikke noget om, uagtet de har kørt på banen til omkring 1950. De var trekoblede med en akselafstand på 1250 mm. Det var ikke meget, og de slingrede da også fælt i sporet, når farten blev for stor. Engang i fyrreerne fik en af dem for meget fart på ned ad bakke i en kurve på Rødvigbanen. Den slog en skinnelaske itu og væltede ned i grøften sammen med tre vogne, hvoraf den ene var en bogievogn!

Det berømte spor, som med undtagelse af få strækninger mellem Køge og Hårlev endnu i fyrreerne bestod af 17 kg skinner var ofte årsag til sælsomme uheld. På Storehedinge station findes et kort blindspor til en rampe, og hertil skulle man engang rangere en stor bogievogn læsset med landbrugsmaskiner. Det var mere end det alderssvækkede spor kunne klare. Da svellernes konsistens nærmest var som gammel ost, lagde begge skinnestrengene sig træt om på siden, og vognens ene bogie borede sig langt ned i den bløde stevnske muld. Det varede længe, meget længe før man fik hevet ekvipagen op på de små skinner igen, ja man måtte vist nærmest lægge et helt nyt spor under den.

Fra samme rampe læsledes med mellemrum en af banens åbne Pdk vogne med et affaldsprodukt fra det stedlige garveri. Det var en bløvrende lysegrå masse, som ankom til stationen i en stor kassevogn trukket af en æstmatisk Chevrolet

lastvogn årgang 1932. Dette ulækre fluidum stank flere kirkesogne væk og bævrede som gele. Formentlig har der været tale om rester af de ubehandlede huder, som skulle bruges til limfremstilling eller lignende.

Ellers var der på Rødvigbanen etableret private sidespor ved de forskellige stationer. Disse sidespor betjente forskellige lokale korn- og foderstoffirmaer og udgik for fleres vedkommende direkte fra hovedsporet. I Storehedinge havde dette spor et kraftigt fald ned til pakhusene og benævntes desårsag "Mosen". Dette, at komme en tur i mosen var aldeles ingen spøg, hvis toget var stort. Især blev det galt, da gamle nr. 6 afløstes af de små motorvogne i de daglige godstog. Ofte har jeg stået pænt på perronen og hørt hvæsen, skramlen og hoppen af bagakslen, når M 3 eller 4 skulle op af mosen med et par tunge godsvogne. Helt galt var det, når en sjælden gang en af de trækslede M 1-2 kom derned. Så opsendte personalet stille bønner til de højeste magter for at disse kunne lade mirakler ske.

De små motorvogne var ellers fuldt kapable til den efterhånden temmelig skeletagtige godstrafik uagtet man stundom belastede dem langt over, hvad DSB bad dem i fordums dage.

Ja, sågar blev de brugt til gennemgående tog, når en dampmaskine fik forfald. D.v.s. tog er så meget sagt, det drejede sig oftest om en enkelt gammel, sort træbeklædt ryttervogn med det kendte gul- og hvidmalede interiør.

En søndag formiddag klokken 11.20 havde jeg taget opstilling på den kendte perron for at modtage det ordinære dæmptog. Og hvad sker? Rundt i kurven kom det sære tog bestående af den berømte ryttervogn trukket af M 3-4 koblet ryg mod ryg. Tableau! Gamle nr. 2 havde fået sig en lille sygdom. Det fik den også en lørdag, hvor den holdt ved perronen med det store københavertog bestående af EH og to CP. Stor jammer. Nr.5 tilkaldtes i hast fra Hårlev, og gesvindt fik den havaristen ind i spor 2, hvorefter den hastigt fattede afsted til Rødvig med det noget forsinkede tog.

Det var ikke det mest ophidsende materiel, der anvendtes i de gennemgående tog på Østbanen i de dage. Dherrer James Steffensen og Dancker Jensen har forevrigt fotograferet sådanne tog på Hårlev station i begyndelsen af halvtredserne. DSB havde dengang stadig en hoben toakslede personvogne af litra CU-CV-CX-CY, de såkaldte rystevogne. De var på det tidspunkt omkring 35-40 år gamle og somme af dem havde stadig træsæder. Vognene var ret tunge og havde glidelejer, så Østbanens lokomotiver havde deres hyr med at slæbe dem rundt i de skarpe kurver.

I 1951 var jeg så heldig at rejse med et sådant tog fra København. Toget var opformeret af en E maskine, 3-4 CP vogne og bagest lo-12 rystevogne til Østjællandske Jernbane. Afsted gik det over stok og sten mod Køge med det for de toakslede vogne karakteristiske klang-klang fra skinne-stødene på sydbanen. Jeg havde plantet mig i en herlig antik CY vogn med midtergang og vendesæder med oldgræske ornamentter på støbejernsbeslagene. I Havdrup eller deromkring forsvandt lyset i den bageste toghalvdel, og vi agede videre i buldermørke. Det var en sølsom oplevelse at sidde i en sådan mærkelagt knirkevogn og høre det store lokomotivs faste dampslag foran stammen. I Køge gik toget ind i spor 3, der var Østbanens perronspor. Kort efter fortsatte E maskinen med de finere bogievogne ad Gedser til, og nr. 7 bakkede til den tilbageblevne stamme. Efter megen hiv, skubben og puffen, dampede vi omsider sønderud af Køge station, nu med et noget spøgelsesagtigt lys i de særprægede lysekroner, vognen var forsynet med. Havde det sagt klang-klang hidtil, sagde det nu klang-klang-klang-klang, uagtet farten var på mellem 40 og 50 km i timen.

I Hårlev ventede nr.5 på sin del af kagen, og med stort mas lykkedes det maskinen at få slæbt stevnsdelen af toget rundt om Ammerupkurven, mens nr.7 elegant fortsatte ad den snorlige strækning mod Karise. Efter henvend 2 timers knirken, rysten og især rumlen kunne jeg så fortumlet komme af ved den hjemlige perron.

De gamle rumlekasser afløstes dog snart af endnu ældre bogievogne, hvoraf jeg tydelig husker to CMK kedelvogne, som på deres gamle dage vistnok kun anvendtes i disse tog, da de senere diesellokomotiver ikke havde indbygget varmekegel på daværende tidspunkt. I vognenes ene ende var en kupe helliget en stor tyk kedel, hvilket kundgjordes for de rejsende ved anbringelse af to brædder for det pågældende kupevindue. Stundom fik man et glimt af en sort-smudsket person bag den ligeså sorte rude og jeg bildte mig ind, at en stakkel var beordret derind til pasning af kedlen på hele rejsen. Kanske var der også en fast kedelpasser i disse vogne. I hvert fald var de længe opført i DSB's materielfortegnelse indtil de en skønne dag forsvandt uden varsel. Måske var kedelpasseren rendt af pladsen.

Forresten var de to CMK vogne de sidste pladebeklædte ryttervogne, som DSB ejede, og komforten og den indvendige design var derefter.

Senere forbedredes materiellet, der kom CP vogne og efter dem de i den københavnske nærtrafik tidligere så almindelige CR vogne med rullelejer. Ja, til sidst kørte man sågar med CL, de gamle nord- og kystbanevogne, men det var vist også den vildeste luksus, man opnåede i disse tog.

Når lørdags- og søndagstoget så var ankommet til Rødvig og fæxe Ladeplads henstod det på disse stationer til søndag aften. De returnerede det i det store aftentog, som blev endnu større ved sammenkoblingen i Hårlev. Det var intet sær-



syn at se nr.7 dampe ud af Hårlev station med 6 store bogievogne og nr.5 som skyder bagpå.

Festligt var det en vinteraften at stå på perronen, som var stuvende fuld af rejseklare mennesker. Ind rullede det store tog med lys i alle vinduerne, hvorefter de rejsende myldrede ind i kupeerne. Døre smækkede, stationsforstanderen hævede sit "spejlæg" med den grønne lampe, fløjten lød, og som en ildorm dampede toget bort over de snedækte marker med røg og gnister fygende af den høje skorsten ledsaget af taktfaste dampslag, der kunne høres viden om i den stille, frostklare aften.

En anden længst forsvunden begivenhed var de festlige skoleudflugter, som i de bilfattige fyrre foregik med toget. I 1948 havde vor skole en sommerudflugt til Vallø, hvor man skulle bese det stolte slot og den smukke park. Efter at have forladt det særprægede tog begav alle sig til fods ad den gamle slotsalle til slotskroen, hvor de medbragte madpakker skulle vederfares retfærdighed på de grønmalede bænke og borde i krohaven. I de tider var det god skik og brug på ordentlige restauranter at man reklamerede sålunde: "Madkurve kan medbringes" Og det gjorde man så.

Efter de lukulliske udskjelser gik vi i krig med de adelige damer, og det blev sent inden en træt skare unger og pædagoger vendte næsen mod stationen. Oprangeringen ved den lejlighed erindrer jeg kun dunkelt, men jeg vil tro at toget mindede en hel del om Gribskovbanens berømtede badetog, når disse var værst. En motorvogn i hver ende og derimellem gamle personvogne og motorvogne i skønsom blanding. Kanske har de gamle kupevogne fra 1907 også deltaget. Til skolebørn kunne alt bruges.

Hvad vogne angik, var der nok at se på i det daglige. De ordinære persontog bestod mestendels af en motorvogn og en lille, gammel pakvogn. Ved særlige lejligheder suppleret med en gammel personvogn fra 1911 eller 1919. Et tog, som dengang kunne ses på utallige privatbaner.

Godstogene var ulig mere festlige. Foruden de mere gængse hvide og brune statsbanevogne sås hyppigt de sære indretninger, som banen havde konstrueret af fordum tredieklases kupevogne fra 1879. De var i tredive blevet ryddet for al indmød og forsynet med diverse skydedøre og lemme til grises ind- og udgang. Vinduerne havde man blændet, hvorefter vognene var malet brune og forsynet med en masse påskrifter om, hvor de måtte og især hvor de ikke måtte køre. De litreredes QB og anvendtes til svinetransport fra banens stationer til svineslagteriet i Køge. På siden var anført Tokkerup st. på Faxebanen som hjemsted. Om de alle lo kunne være på det lillebitte vigespor i Tokkerup tror jeg ikke, men de kørte jo også for det meste på begge baner.

DSB ville ikke se dem på nogen strækning tilhørende staten, og det samme gjaldt de små åbne vogne af litra PAL og PAM. Disse brugtes derfor kun til lokale transport fra Køge havn til de små stationsbyer og sidespor. Meget kunne de ikke læste, kun omkring 6 tons.

Noget vakkelvorne og skæve var de også blevet med alderen idet de alle stammede fra årene omkring 1900, ja somme af dem var fra 1879!!

Sidste gang, jeg så dem i ilden for alvor var ved den store sporudveksling i halvtredserne. Derefter gemtes de væk på "jordsporet" i Hårlev indtil Ringsted Jernhandel eller et lignende etablissement forbarmede sig over dem og nådigt udslættede dem fra jordens overflade.

Jeg nævnte før det ydmyge sted Tokkerup. Kom man ad landevejen fra Faxe mod Karise en efterårsdag med regn og mørke i luften, kunne man ovre tilvenstre skimte stationsbygningens høje, spidse silhuet øde og forladt foran Ganneskovs sorte skovbryn. Der var noget uhyggeligt ved denne afsides station, uagtet de før omtalte grisevogne hørte hjemme her.

Efter disse vognes bortgang anbragte man en gammel fhv. præjsisk godsvogn på vigespor, hvorefter man pillede dette op i begge ender. Således henstod vognen i nogle år på dette øde sted til stor undrøn for folk og få. Forklaringen var den meget enkle, at vognen tjente til grisedeopot. De på stationen afleverede svin anbragtes i vognen, hvorefter de omladedes til det næste nordgående godstog. Voila!

En bror til Tokkerupvognen fristede i mange år en lignende sølsom skæbne på pakhusspor i Hårlev. Dette spor var for mange år siden blevet afbrudt ved overskæringen i stationens nordende, således at man ikke kunne køre direkte fra pakhuset til de nordgående strækningsspor uden at måtte rangere en del. For at slippe for denne besværlige operation anbragte man så denne vogn som en slags forlængt rampe. Vognen eksisterede mærkeligt nok til 1975, hvor man omsider fik ændret det noget besværlige sporarrangement. Noget afpillet var den dog blevet på det sidste, faktisk var kun bund og undervogn tilbage af fordums storhed. Men den overlevede ikke desto mindre næsten samtlige af kollegerne, og dens bortgang blev kun overværet af nogle få lukkede godsvogne fra de forlængst hedengangne Horsensbaner, samt af to mugne, af frodig vegetation godt gemte åbne godsvogne i den fjermer ende af det berømte jordspor. Disse få godsvogne er i skrivende stund alt, hvad der rester af Østbanens engang meget store park af godsvogne.

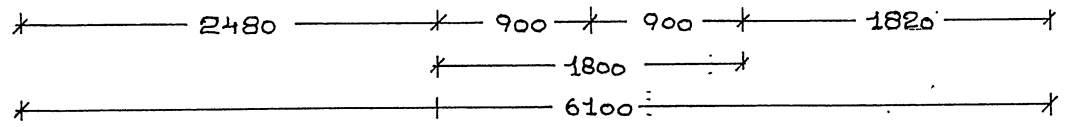
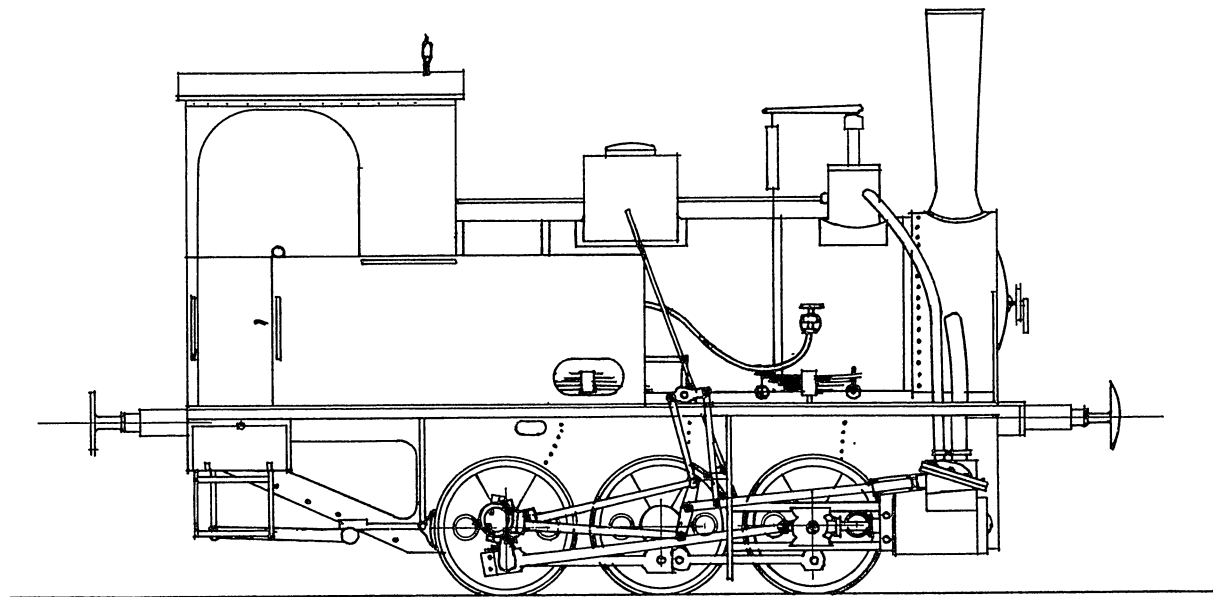
Op gennem halvtredserne havde jeg stadig hyppig forbindelse med banen, som nu var lutter røde skinebusser og diesellokomotiver. En enkelt gang oplevede jeg dog en tur ud over det sædvanlige. Af en eller anden grund havde et af de røde diesellokomotiver forvildet sig ned på havnespor i Rødvig med det lille lørdagsgodstog til Hårlev. Jeg skulle hjem, og da der ikke de næste par timer afgik noget persontog eller rutebil, tilbød lokopersonalet mig venligt køreløjlighed i førerkabinen. Vi rumlede henad det noget medtagne kajspor, op gennem venstrekurven, og via diverse spor ud i hovedsporet. Det var en morsom tur højt tilvejs over vogntage og gemte folk. Udsyn hav-

de man både frem og tilbage, og da motoren var placeret i en kasse for sig selv var der ikke megen støj i kabinen. Men det er både første og sidste gang, jeg har rejst med toget fra havnen i Rødvig! Da jeg i 1978 besøgte havnen en våd oktoberdag, var det hyggelige havnespor forlængst asfalteret over, ingen tog havde vist i mange år været helt nede på den lille kaj. Men endnu for 25 år siden skete det at en lille skonnert med træ anløb kajen og så var der gang i rangeringen dernede.

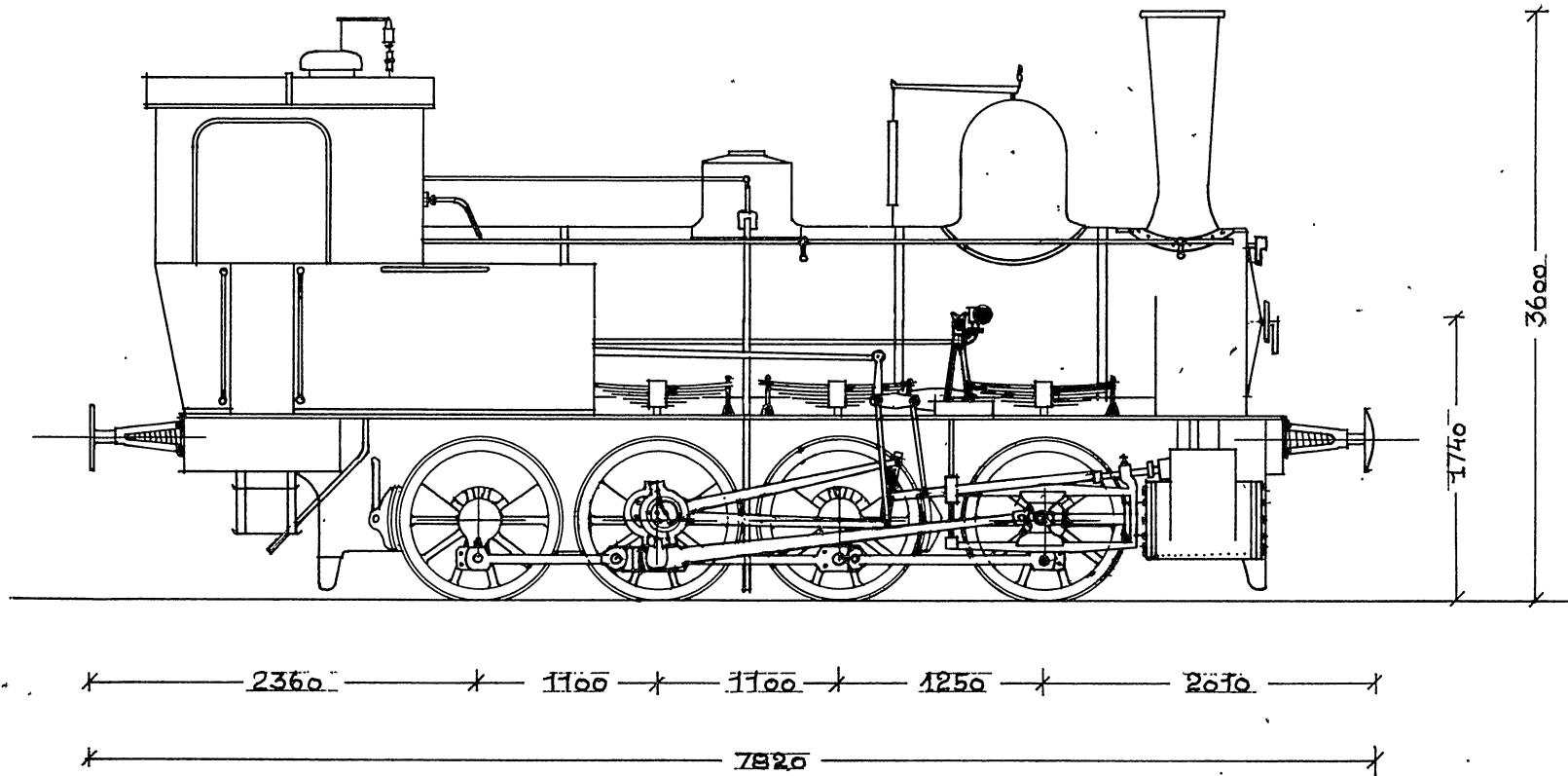
I 1961 besøgte jeg for sidste gang i en årrække Hårlev station, denne gang i den nyerhvervede vogn, som familiens overhovede venligst lånte til den håbefulde søn. Der var flere morsomme gamle vogne, som jeg efter fattig evne forevigede med mit gode, til konfirmationen erhvervede Brownie boxcamera. Blandt andet henstod de to gamle vogne D 11 og E 26 på et vigespor ved remisen og udfor værkstedet holdt den fra Præstøbanen overtagne motorvogn M 7. Alle tre køretøjer er heldigvis bevaret på forskellige jernbaneklubbers foranledning.

I efteråret 1961 flyttede vor familie til udlandet, og hermed ophørte min sidste kontakt med den Østsjællandske Jernbane, den privatbane som jeg havde kendt så godt og som så trofast og pligttro havde transporteret mig i de tyve år, jeg havde min bopæl på Stevns.

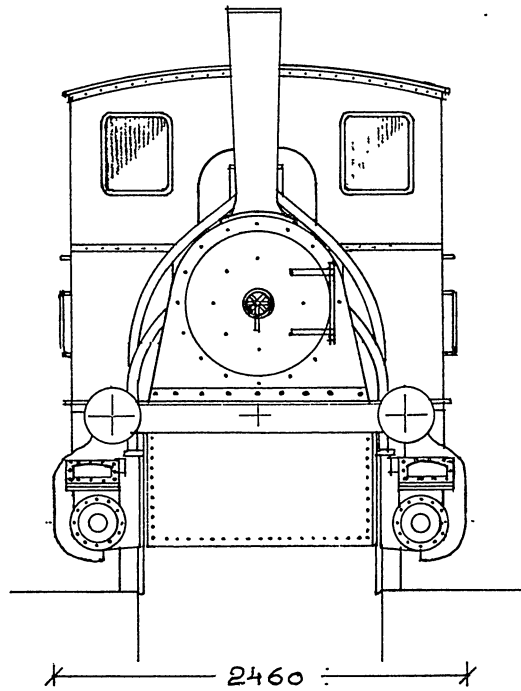
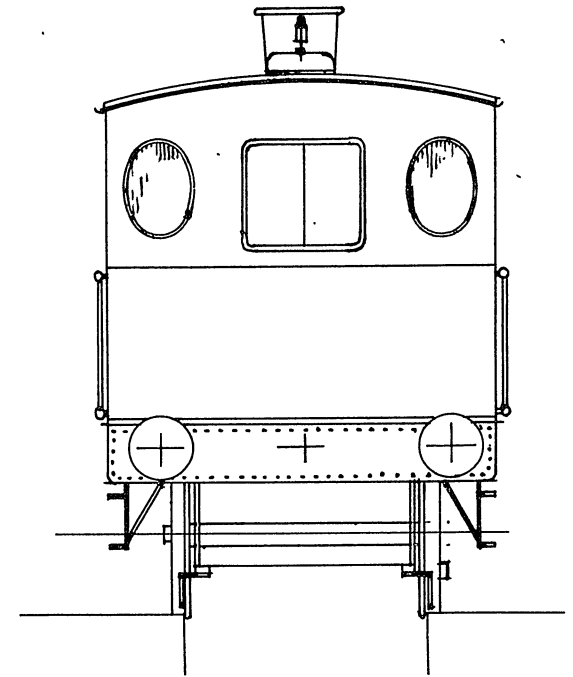
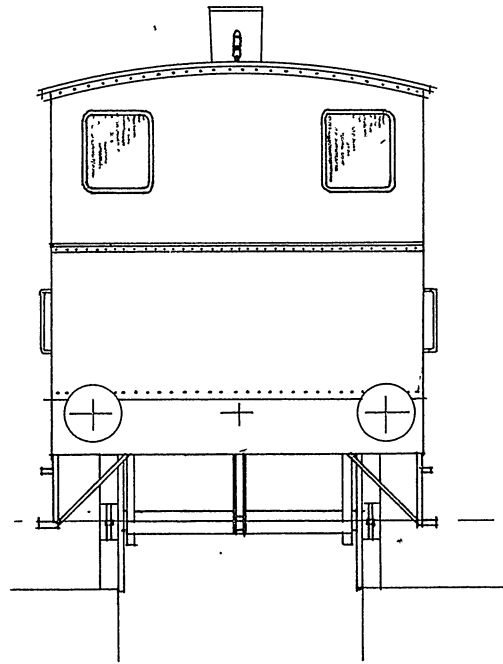
Jørgen Henneke



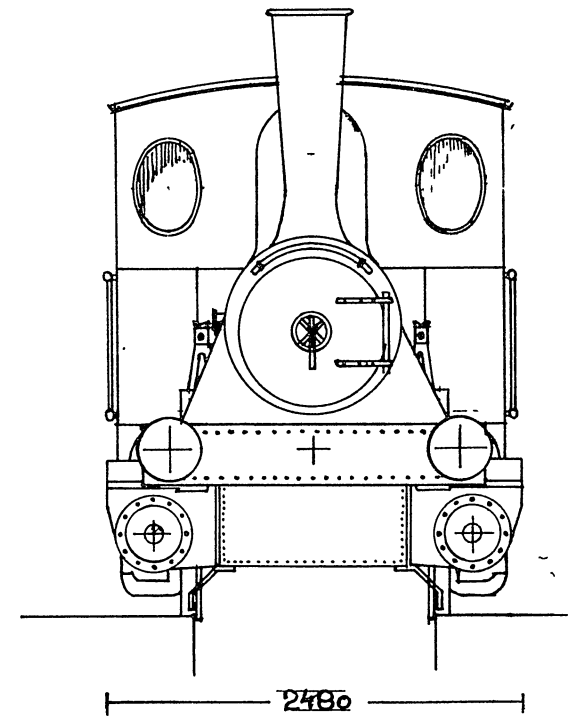




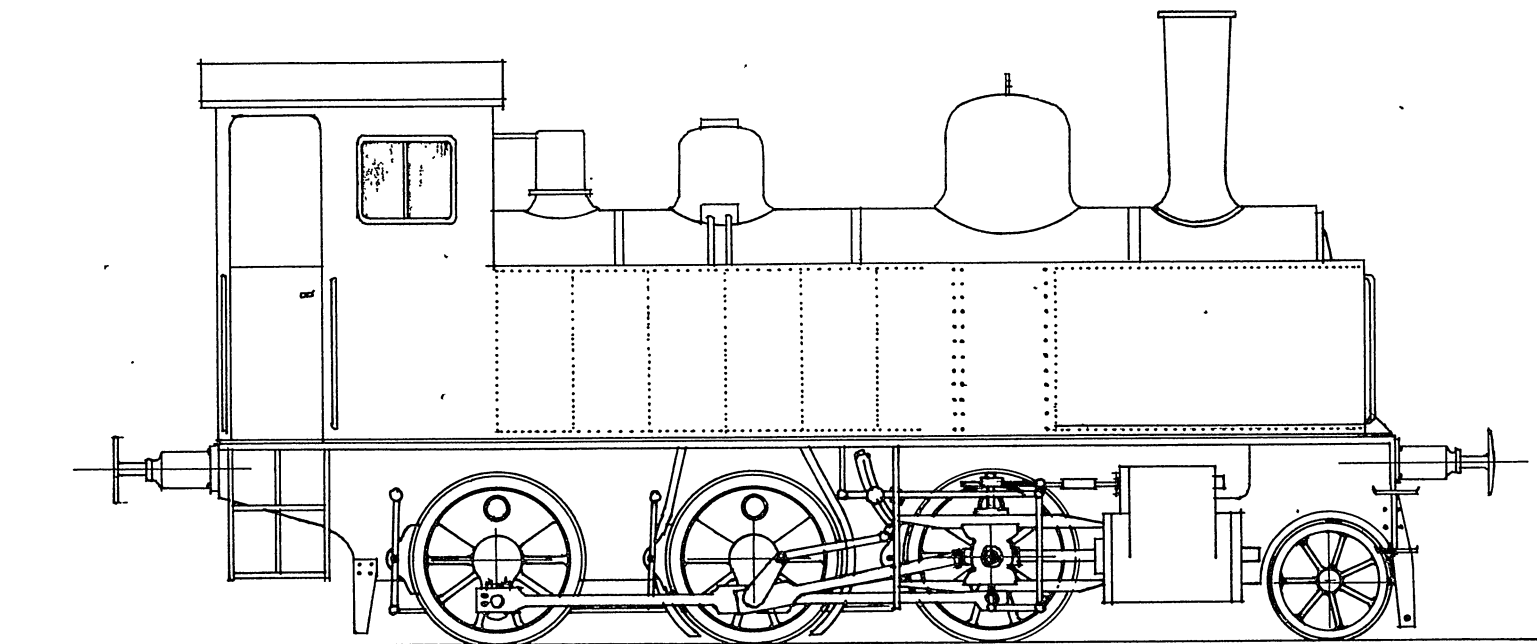
Nr. 5-6 BORSIG 1895



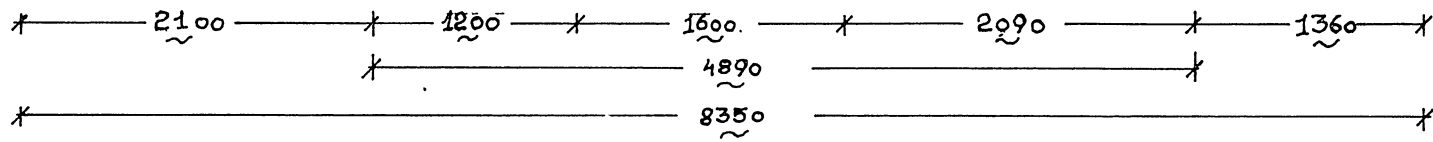
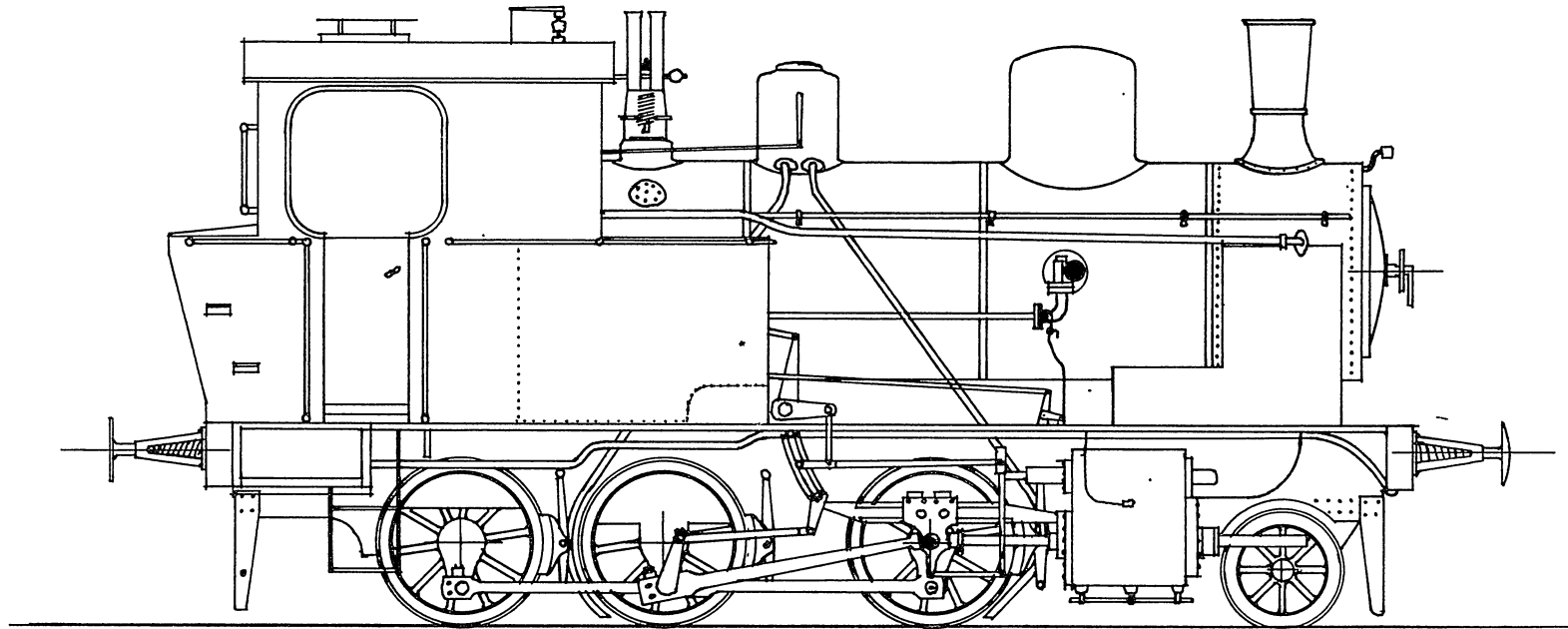
Nr. 1-4

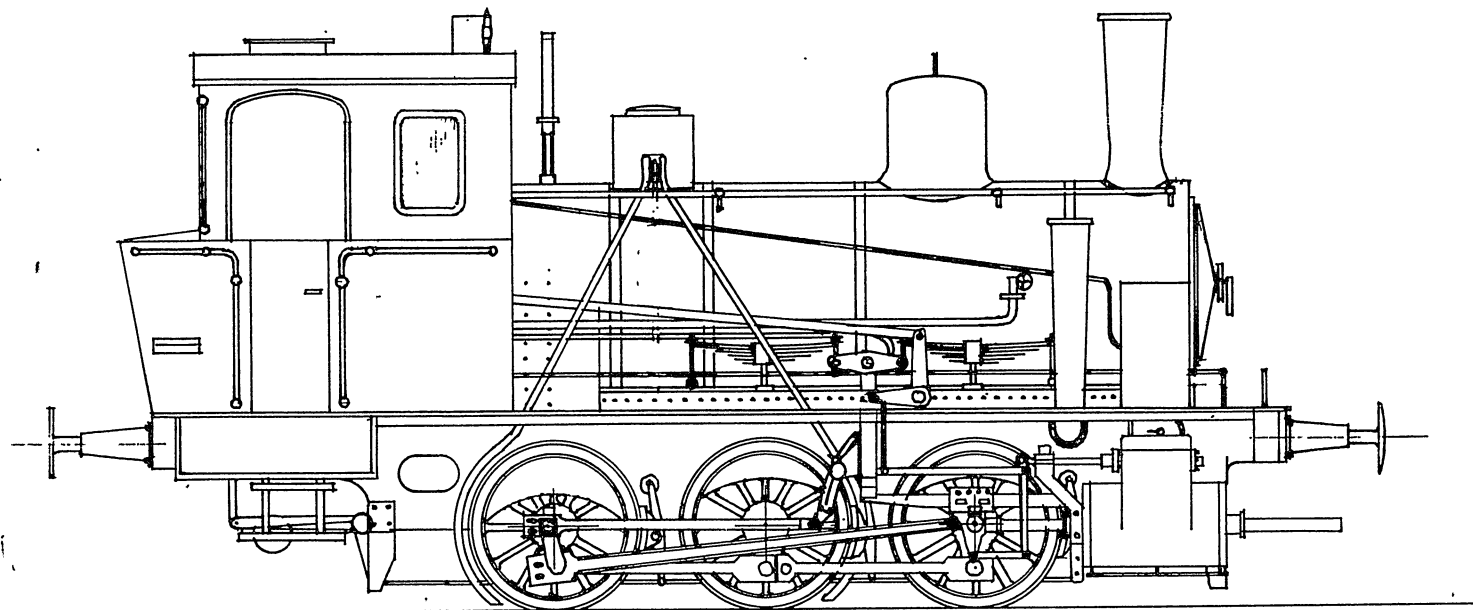


Nr. 5-6

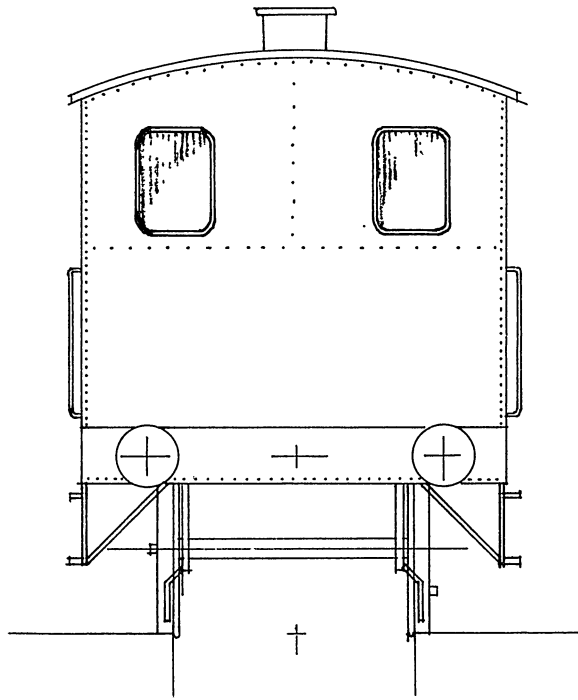




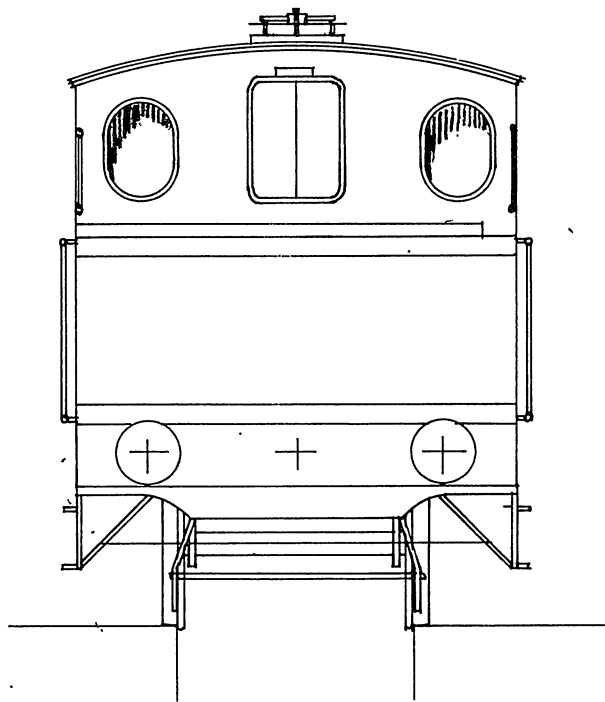




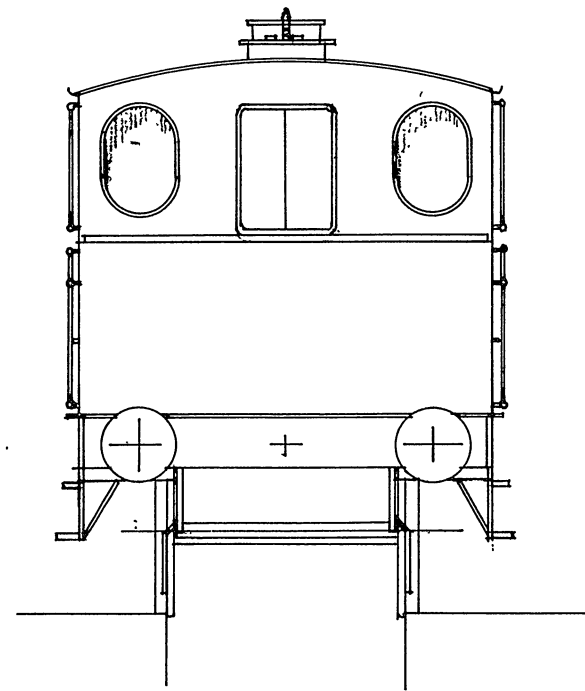
\* — 1250 — \* — 1250 — \*



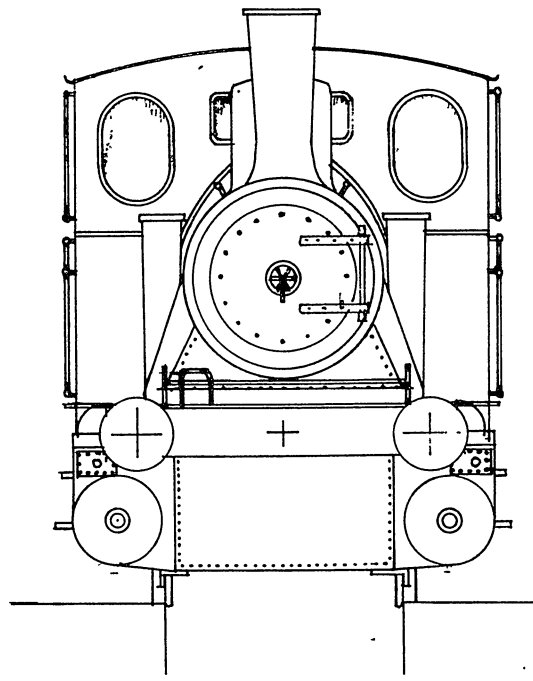
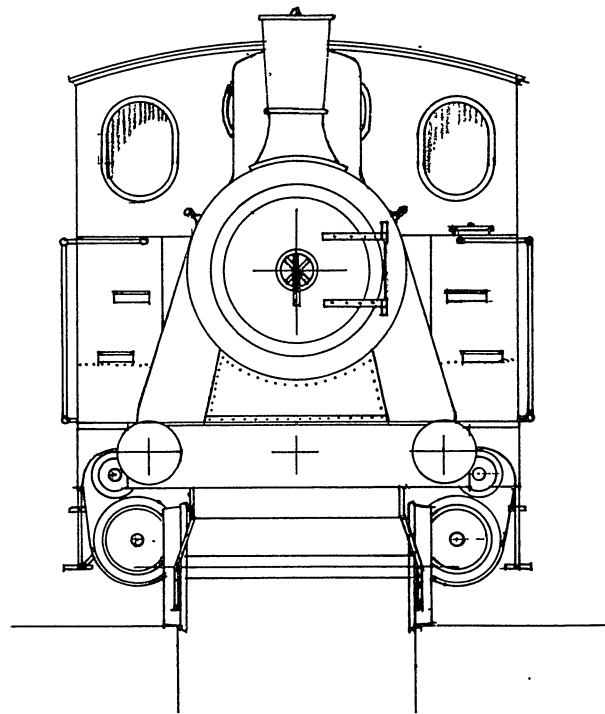
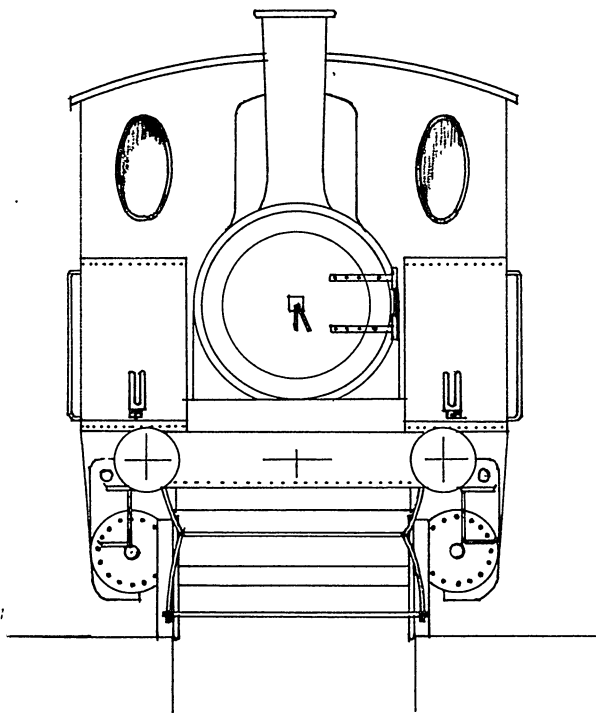
Nr. 7-8

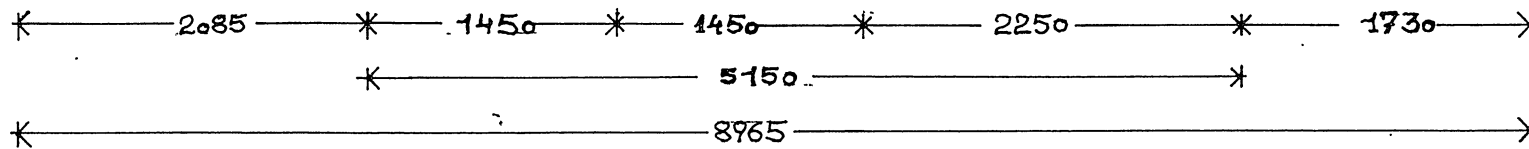
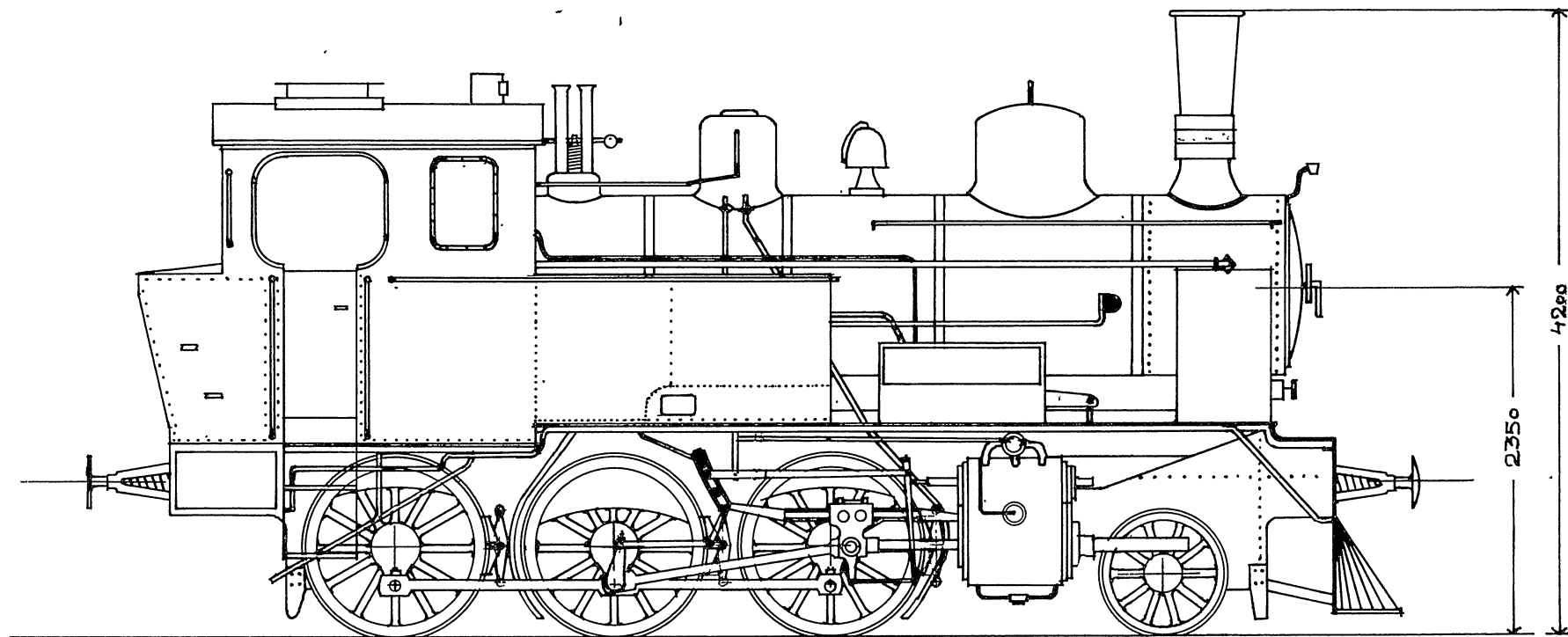


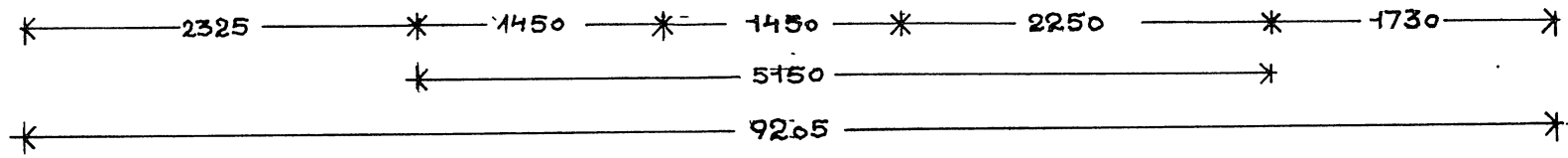
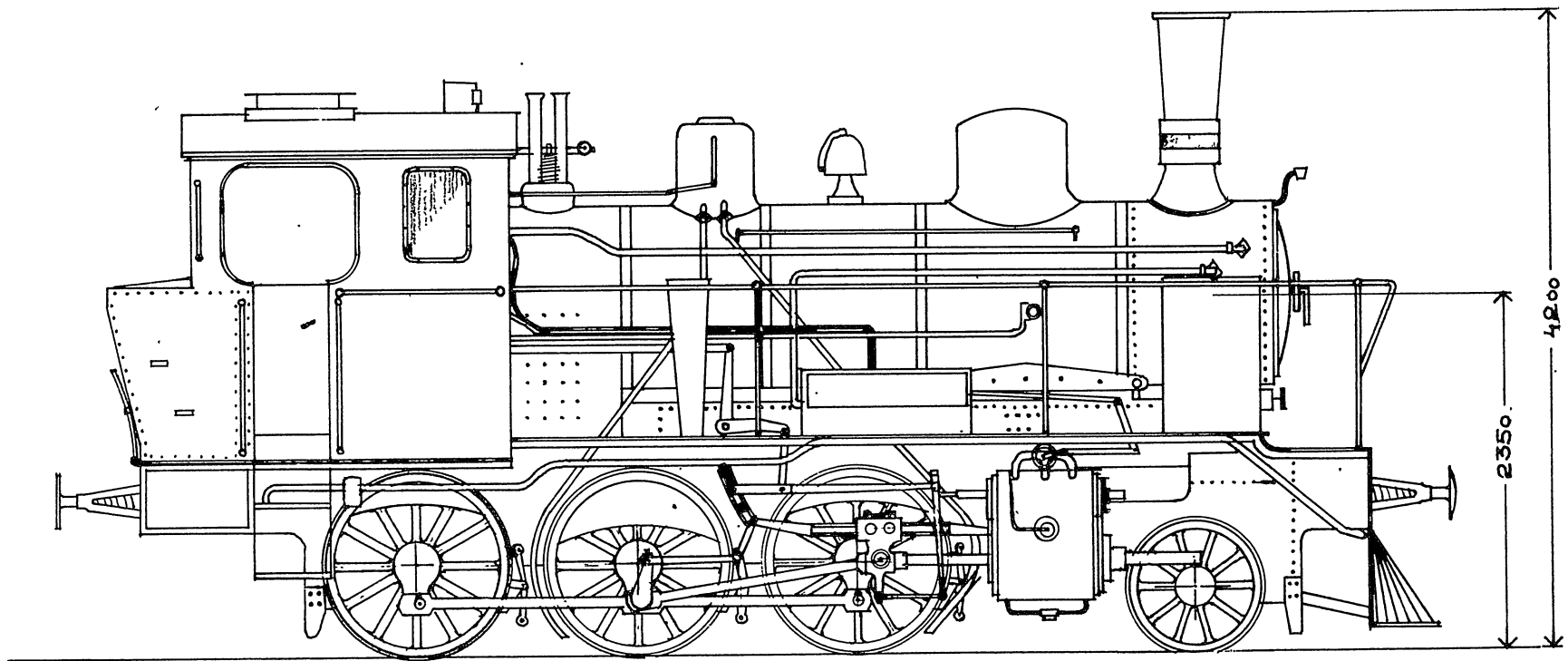
Nr. 1-2

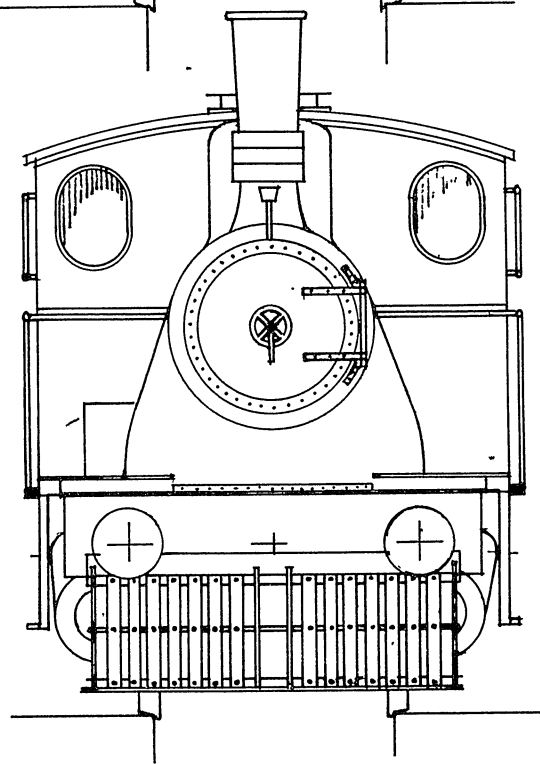
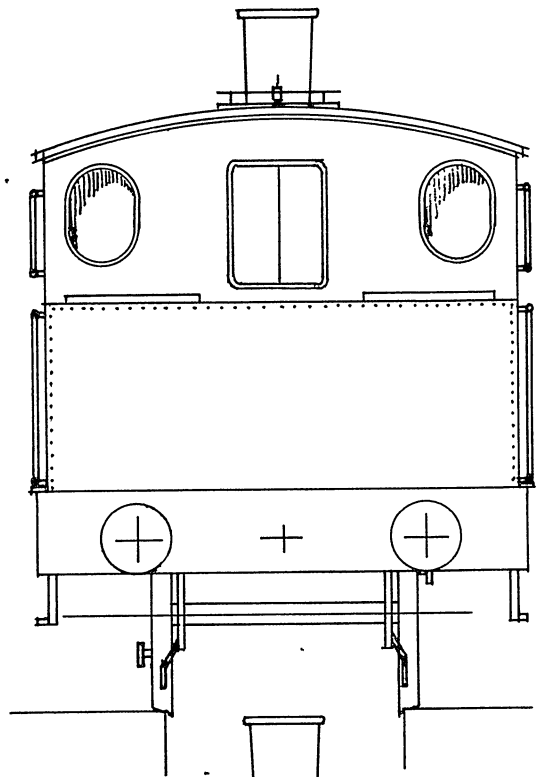


Nr. 3-4

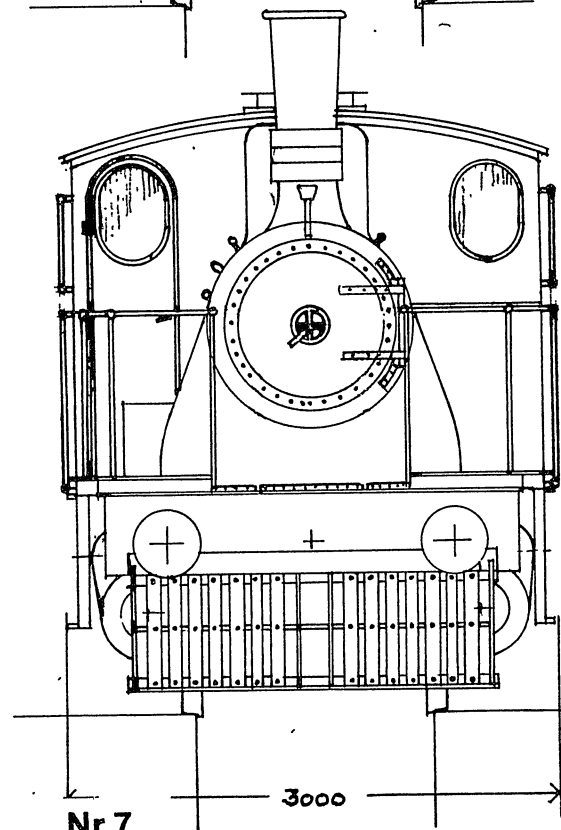
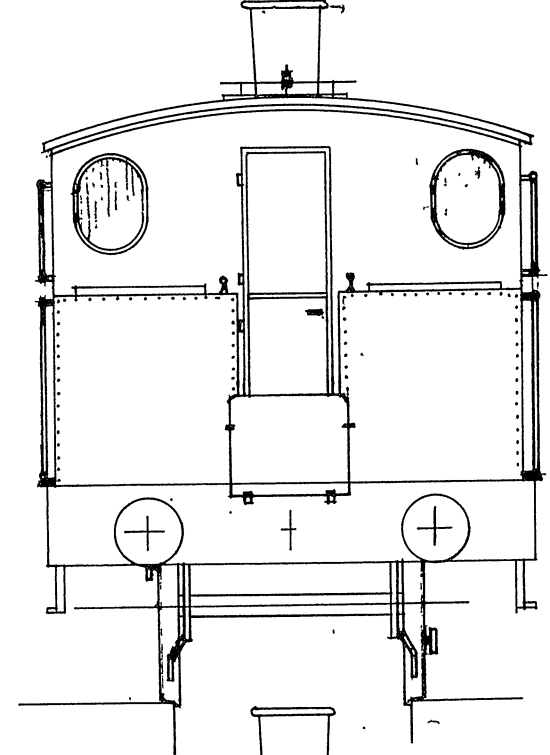








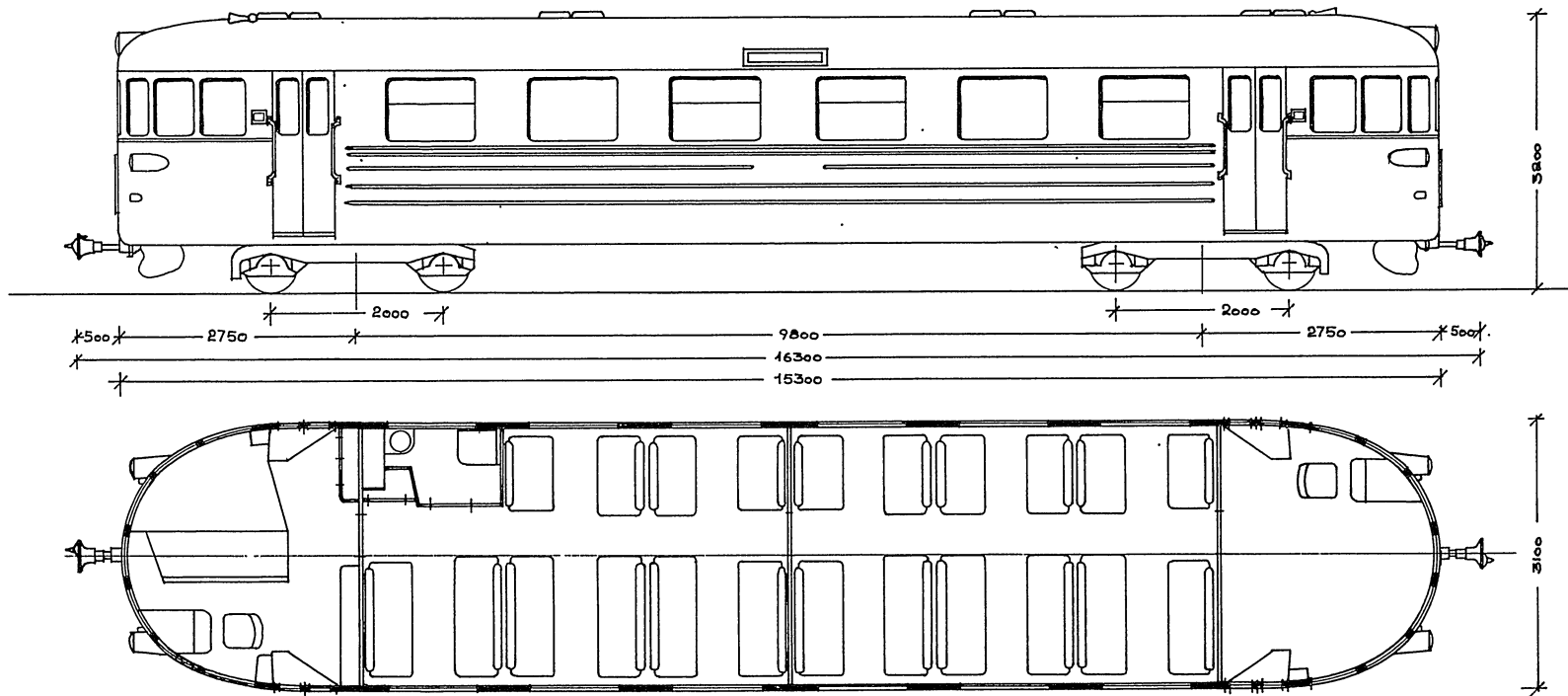
Nr.5

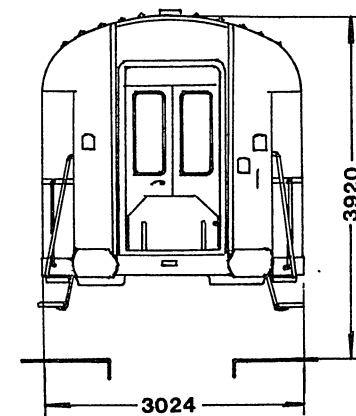
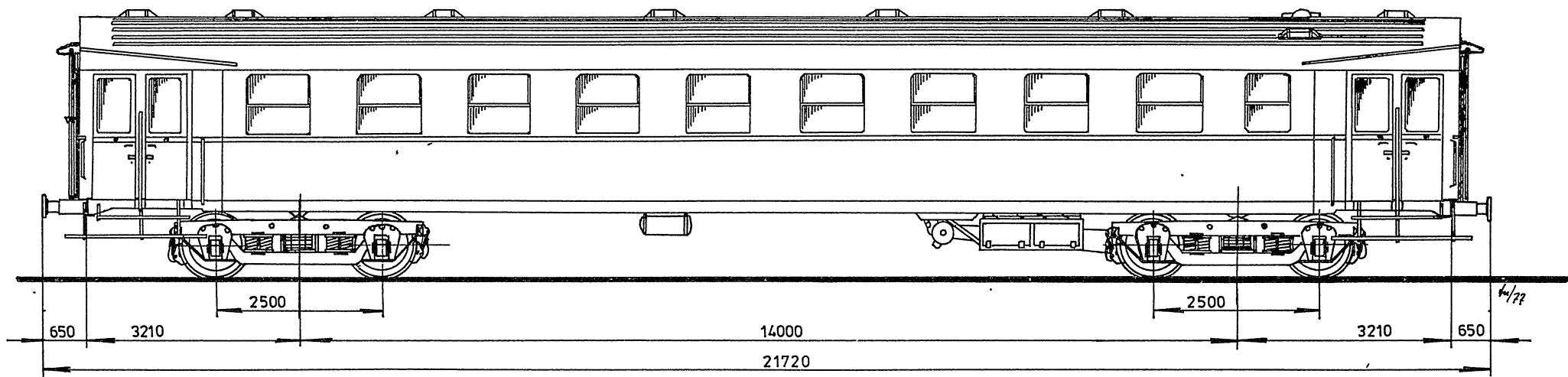


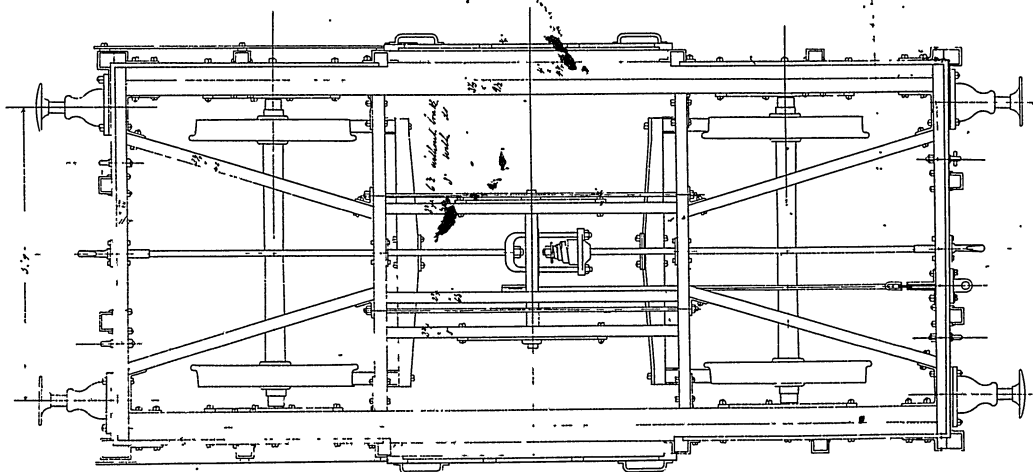
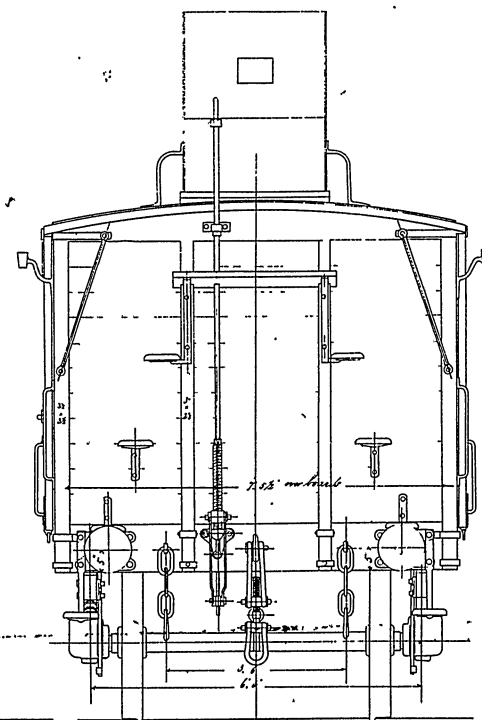
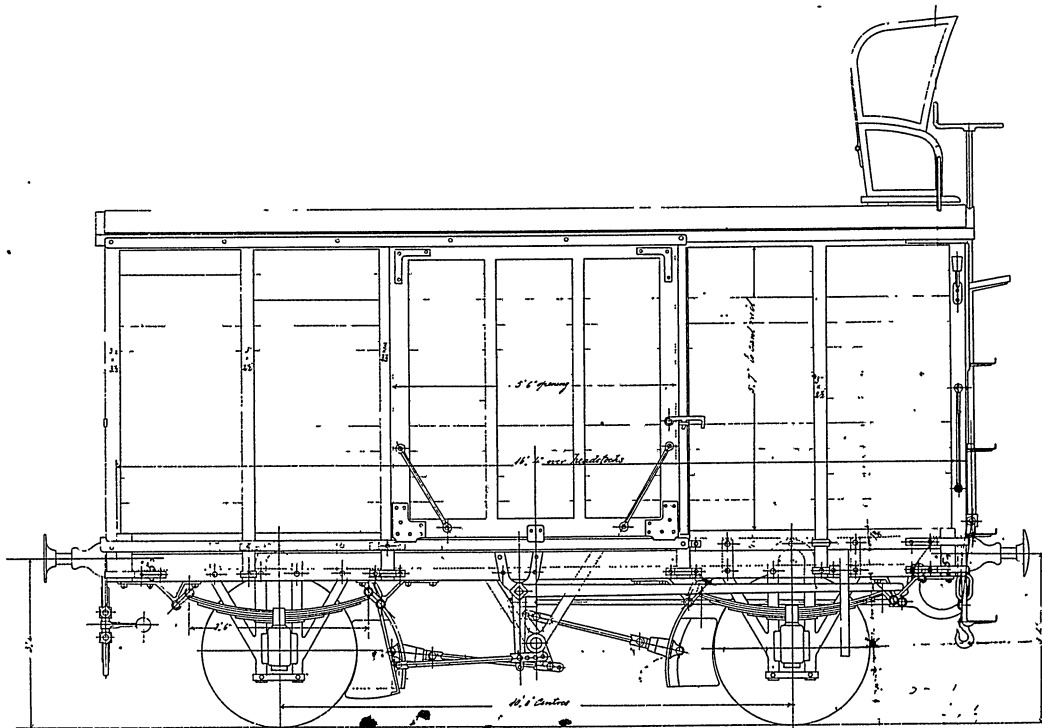
Nr.7

3000









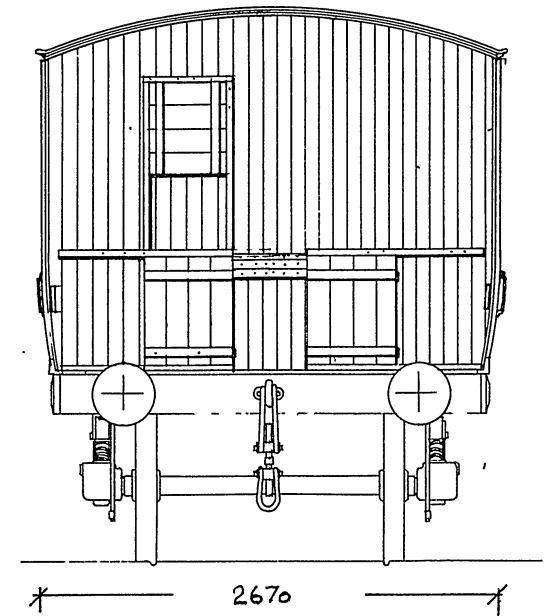
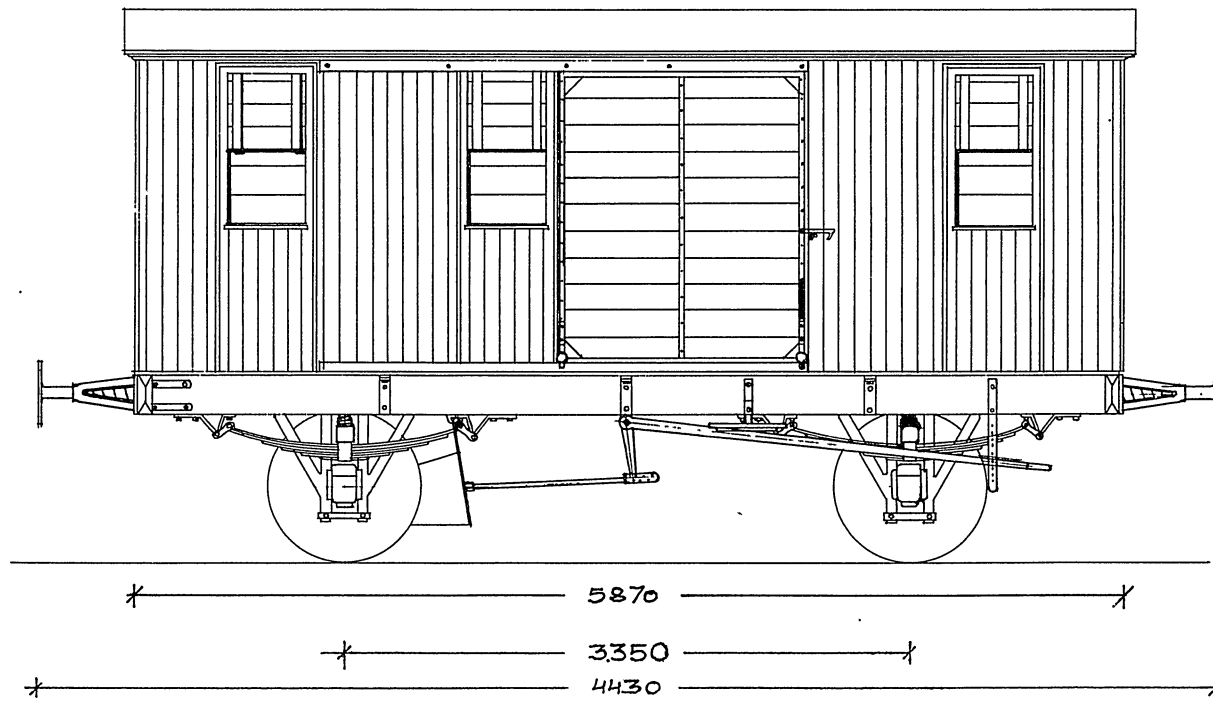
N<sup>o</sup> 2502

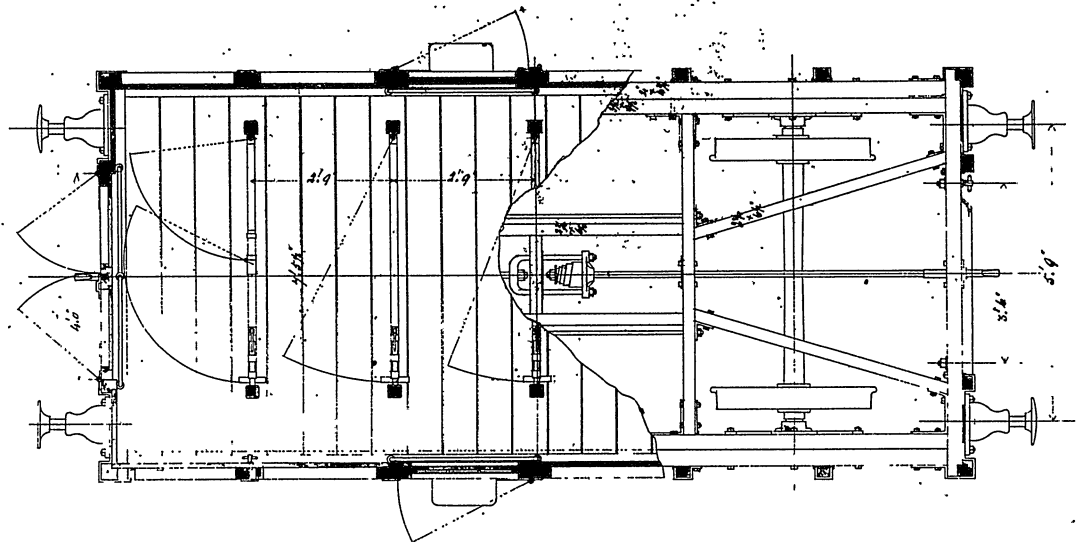
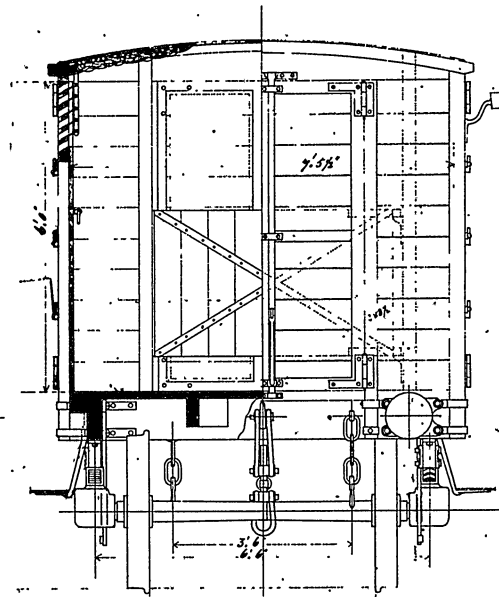
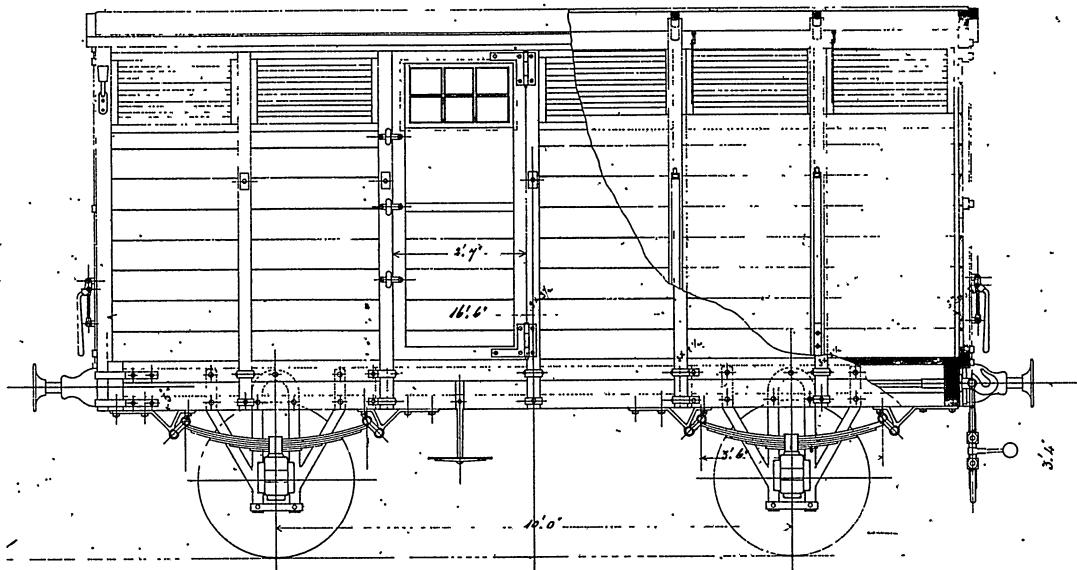
**OST SJÆLLANDSK JERNBANE**

**LUKKET GODSVOGN**

- 3 Wgms with Screw Brakes —
- 4 " " " " " " " " —
- 6 " " " " " " " " —



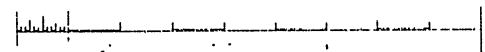




Nº 2513

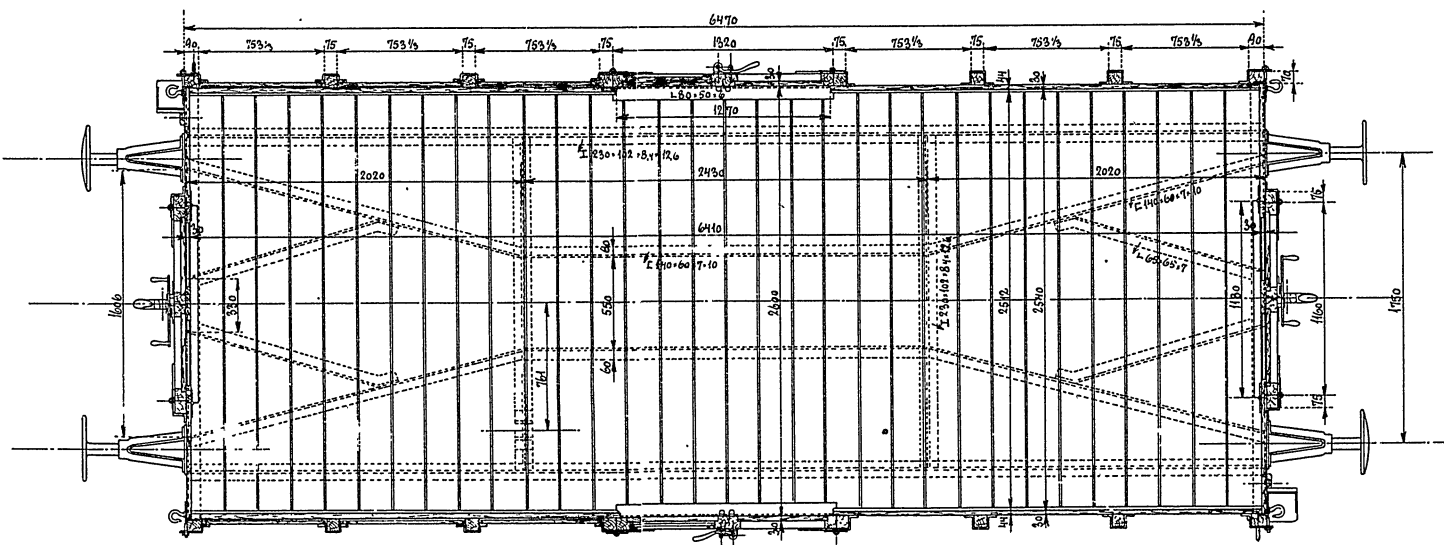
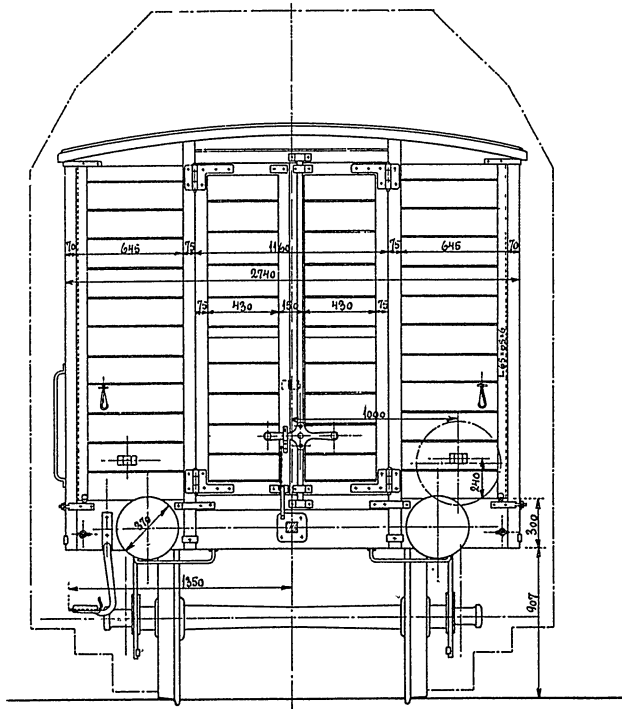
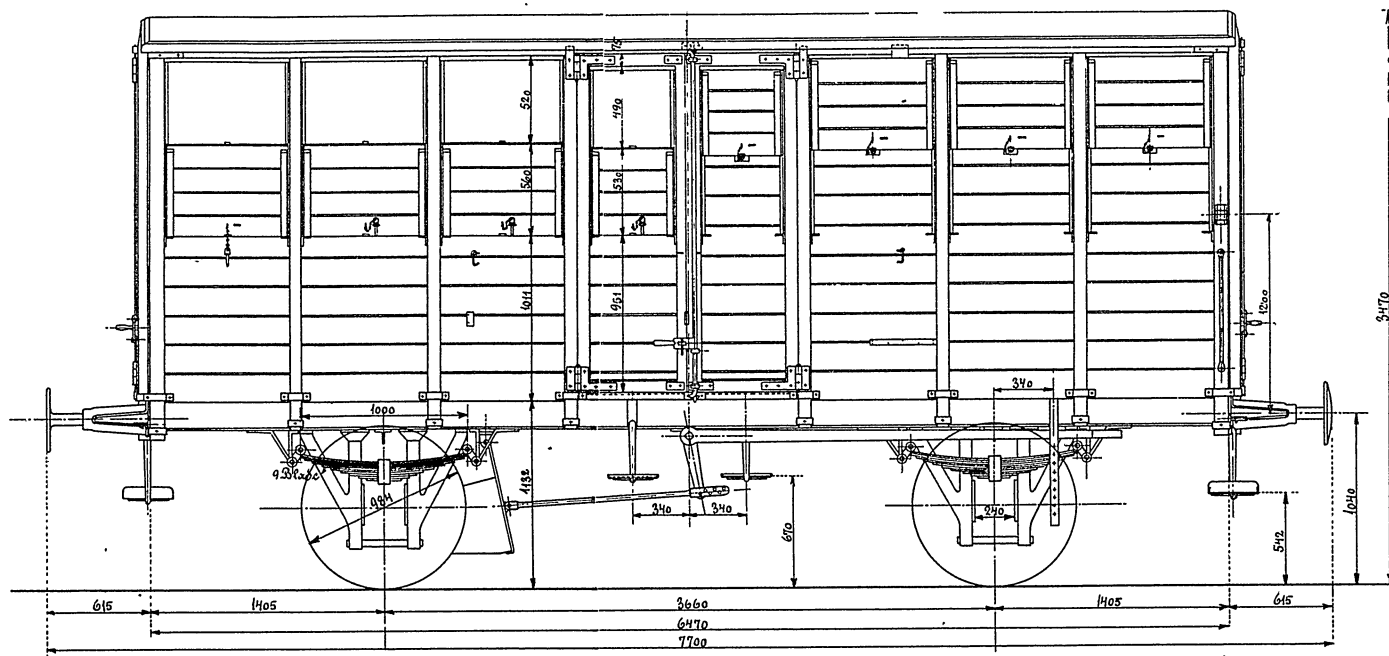
ØST SJÆLLANDSK JERNBANE

HESTEVOGN H. S. 17. 1.



10/12.78 28

*Scandia i Randers.*



STRE NR: 250

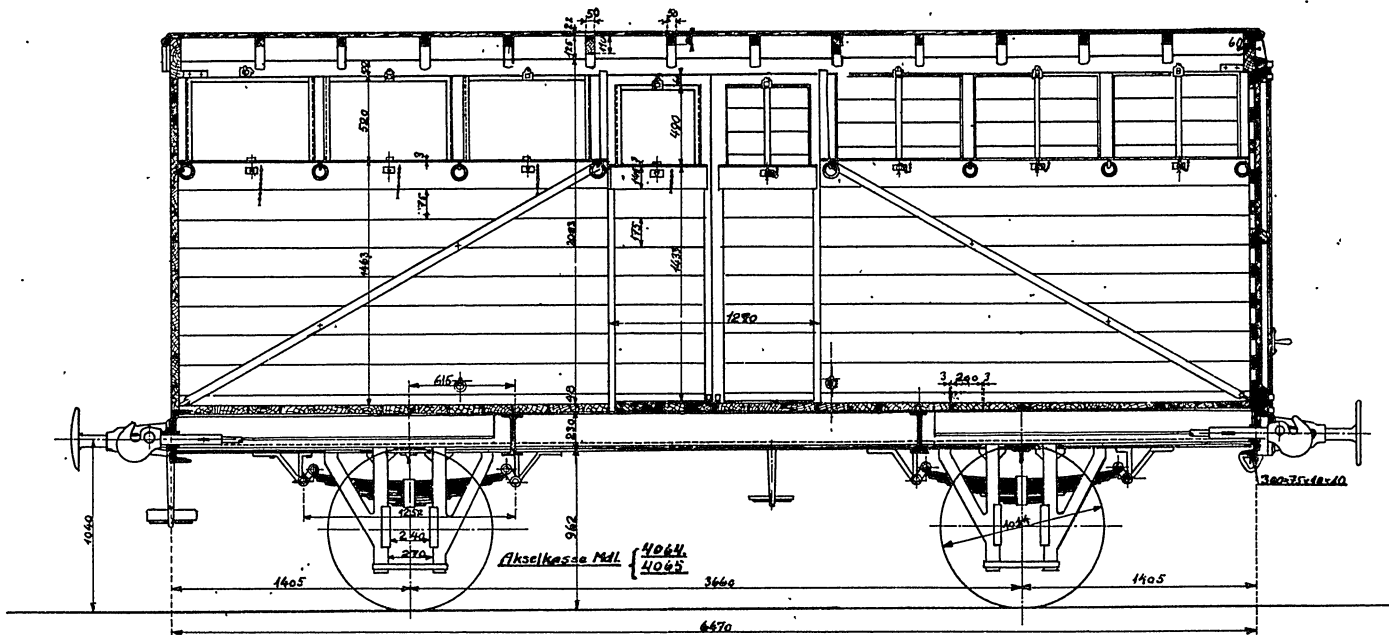
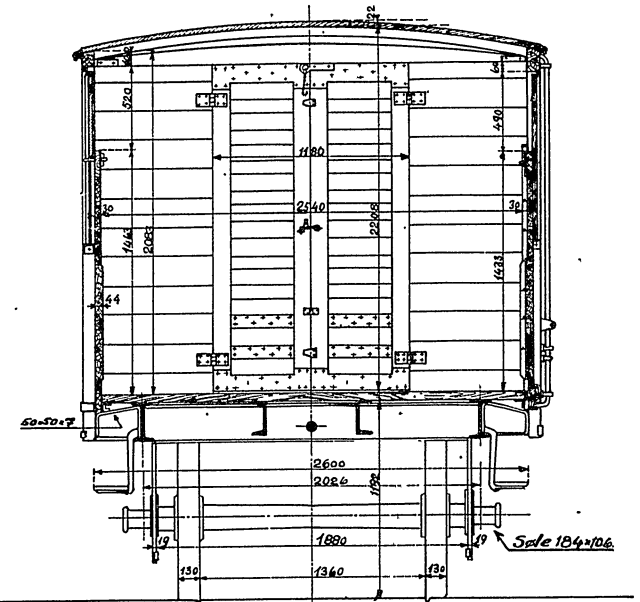
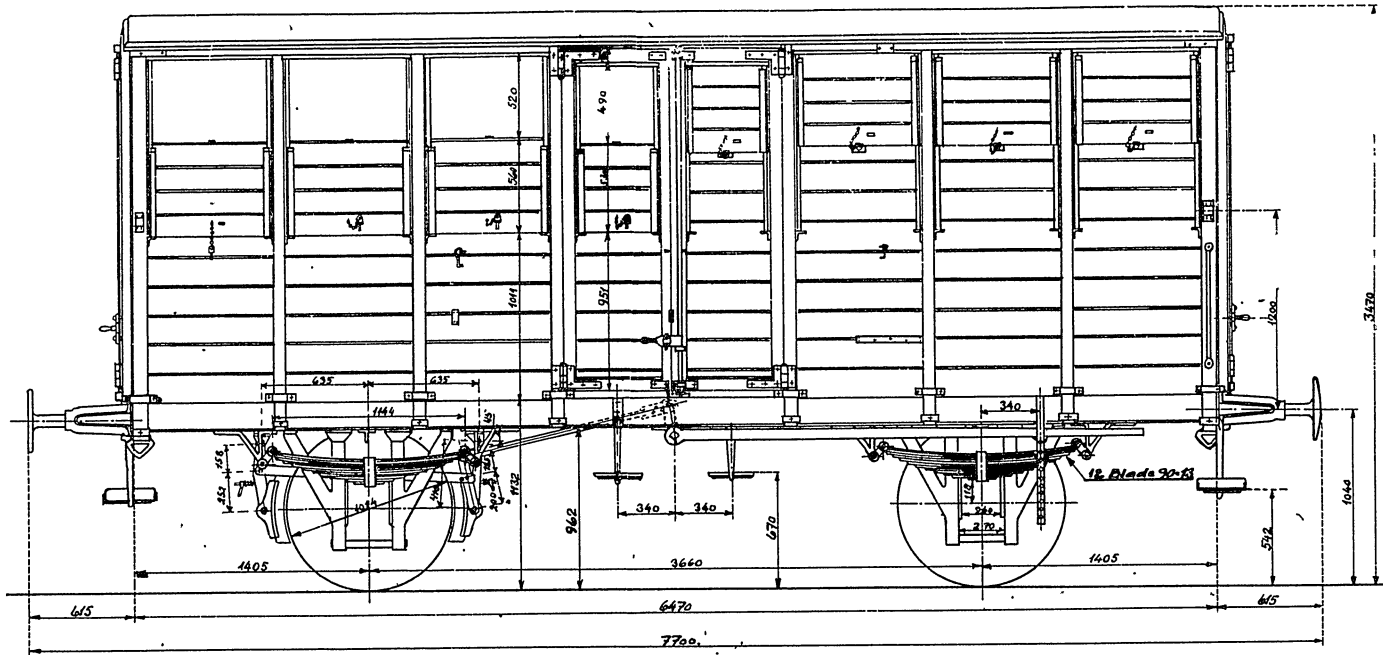
*Lukkede Gods- og Vreaturvogn.*

Januar 17-9-19  
 Nr. 11244.

Qd 186 havde jernbremsesko og pladejernsakselgafler  
 M 210-219, 228-239, 241-244, 246-249, 251-254, 256-258, Qd 185

1908-16 Qd 186 HAWA 1924





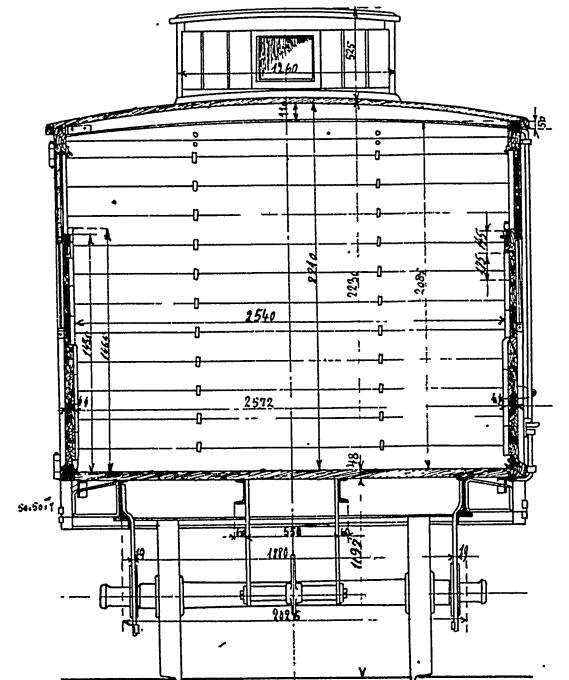
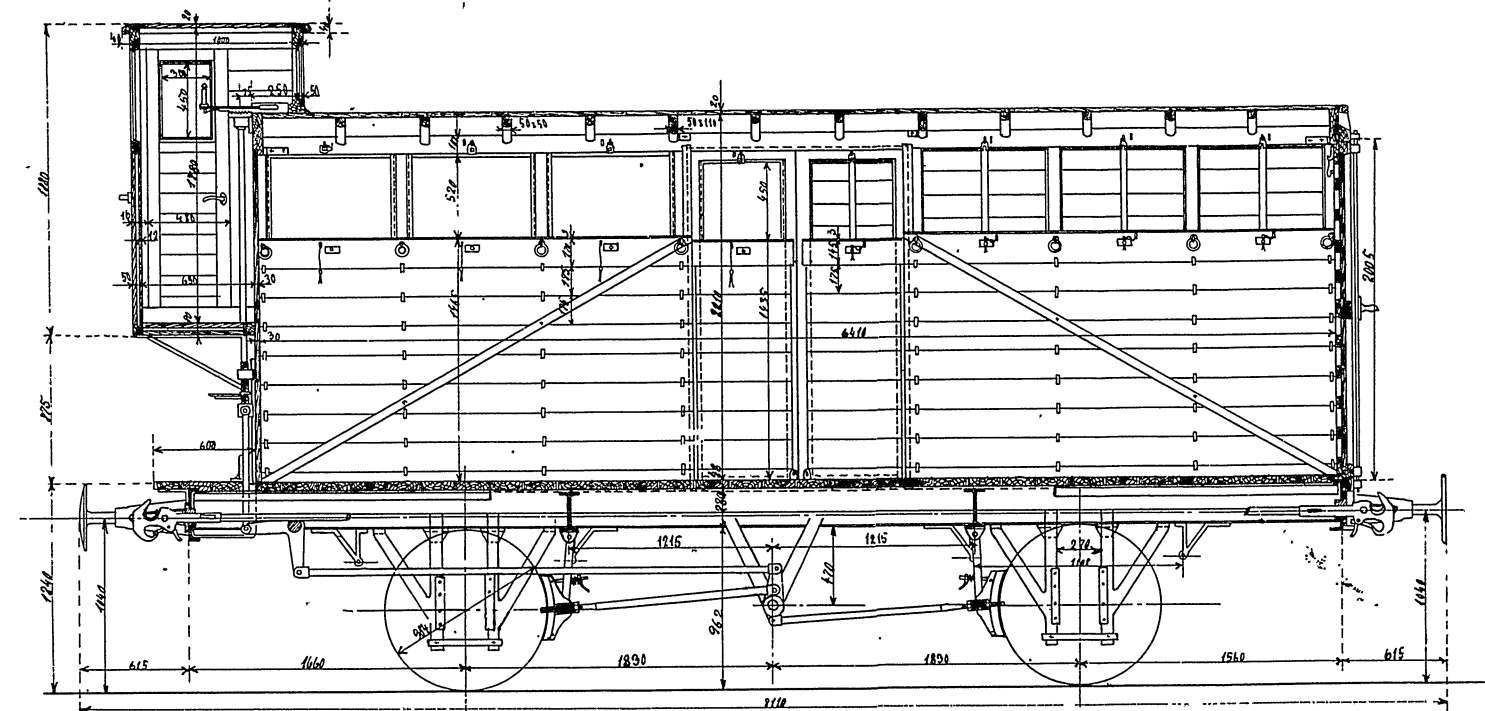
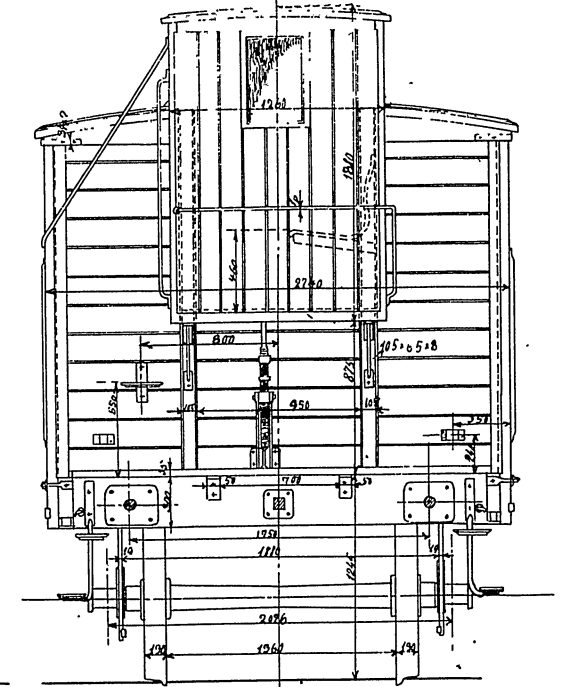
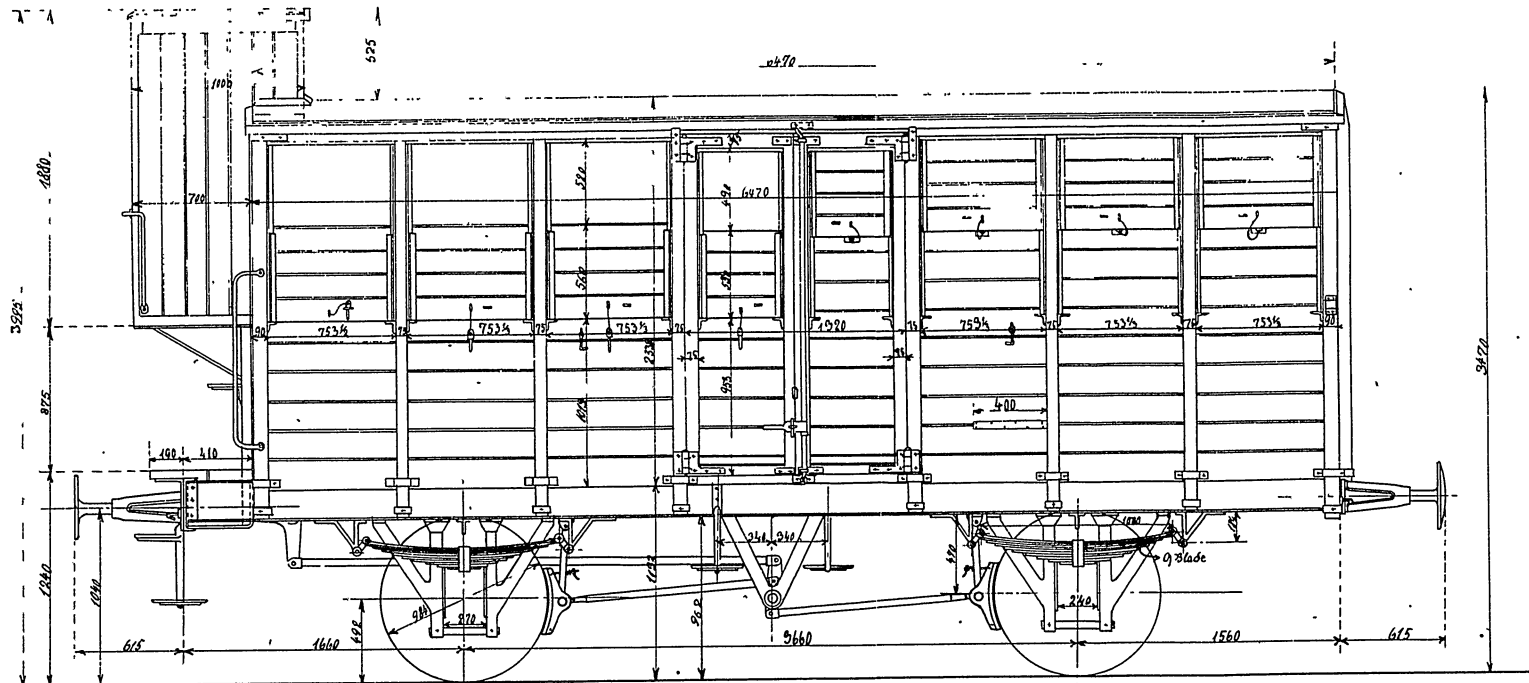
SKUFFE NR. 111

Lukket Gods og Kreaturvog.

med Haandbremse.

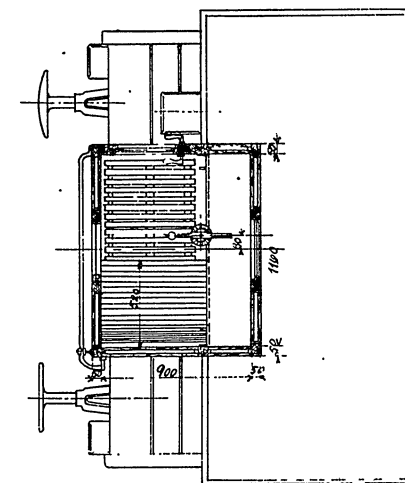
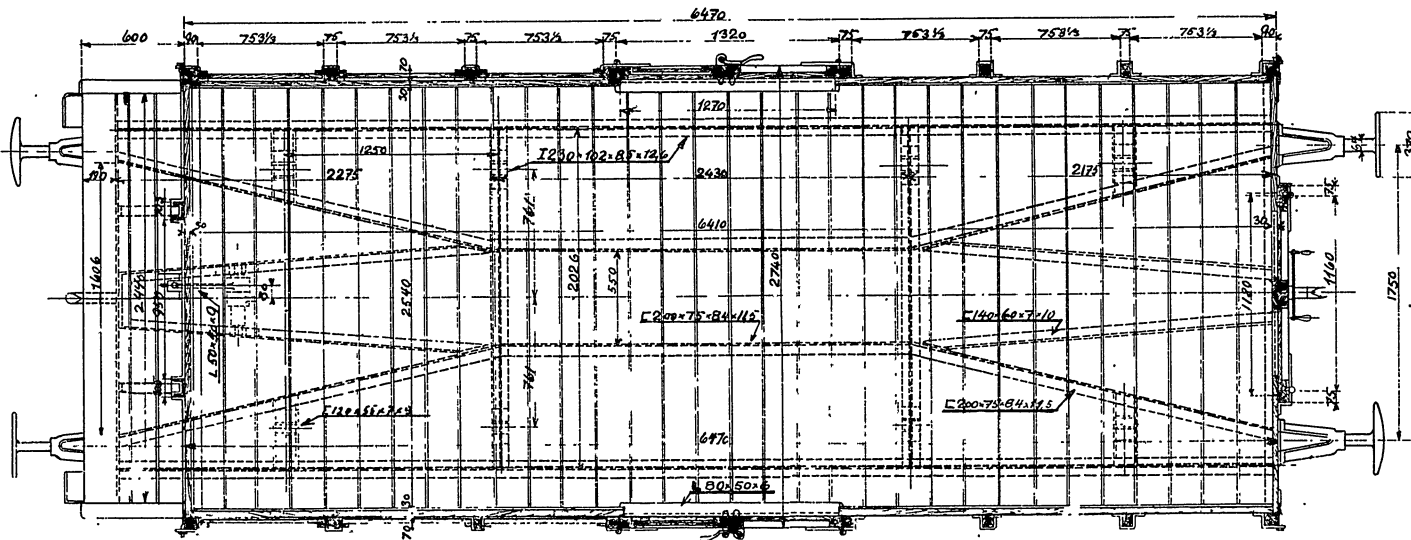
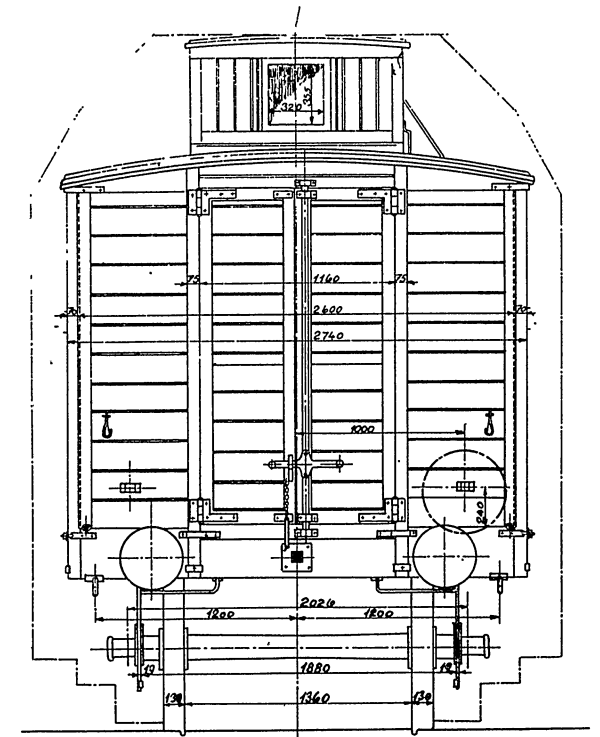
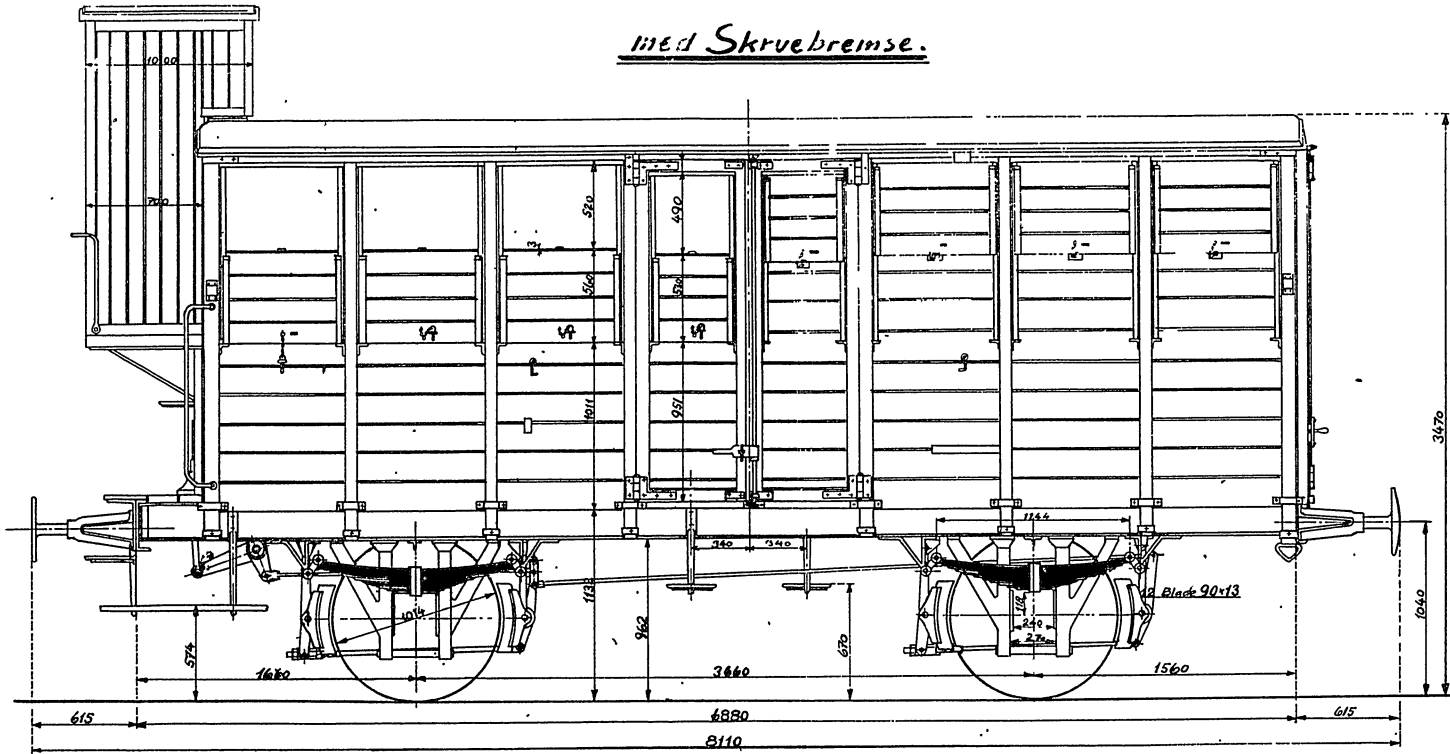
Handl. 114-1-2  
116-1-2

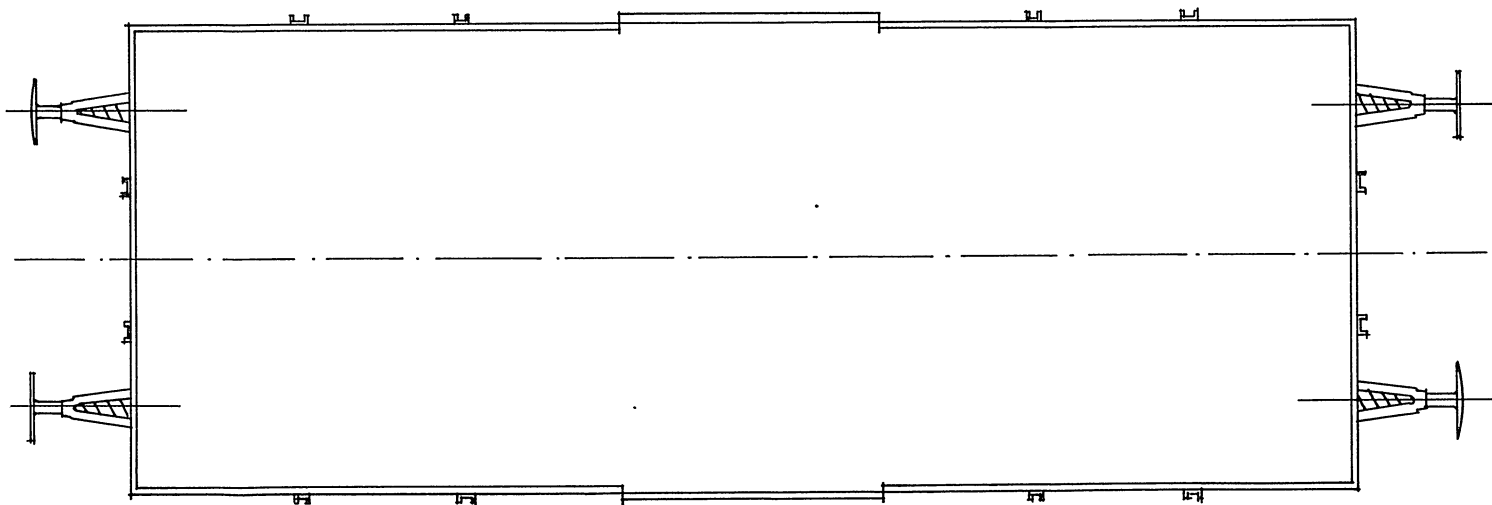
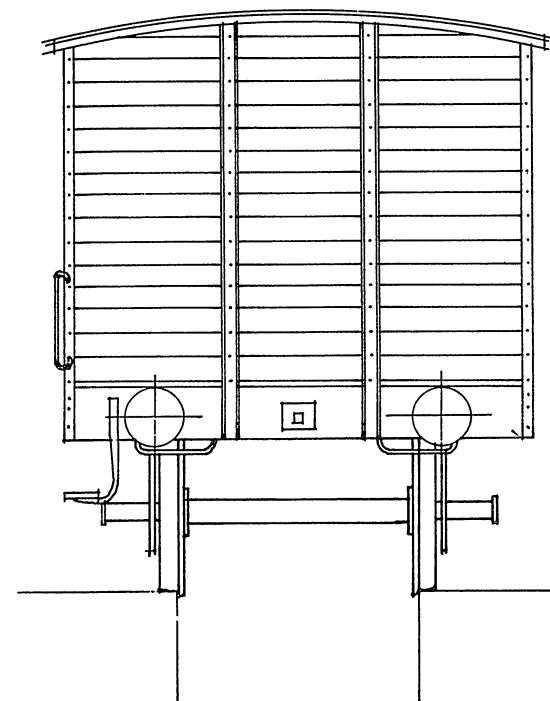
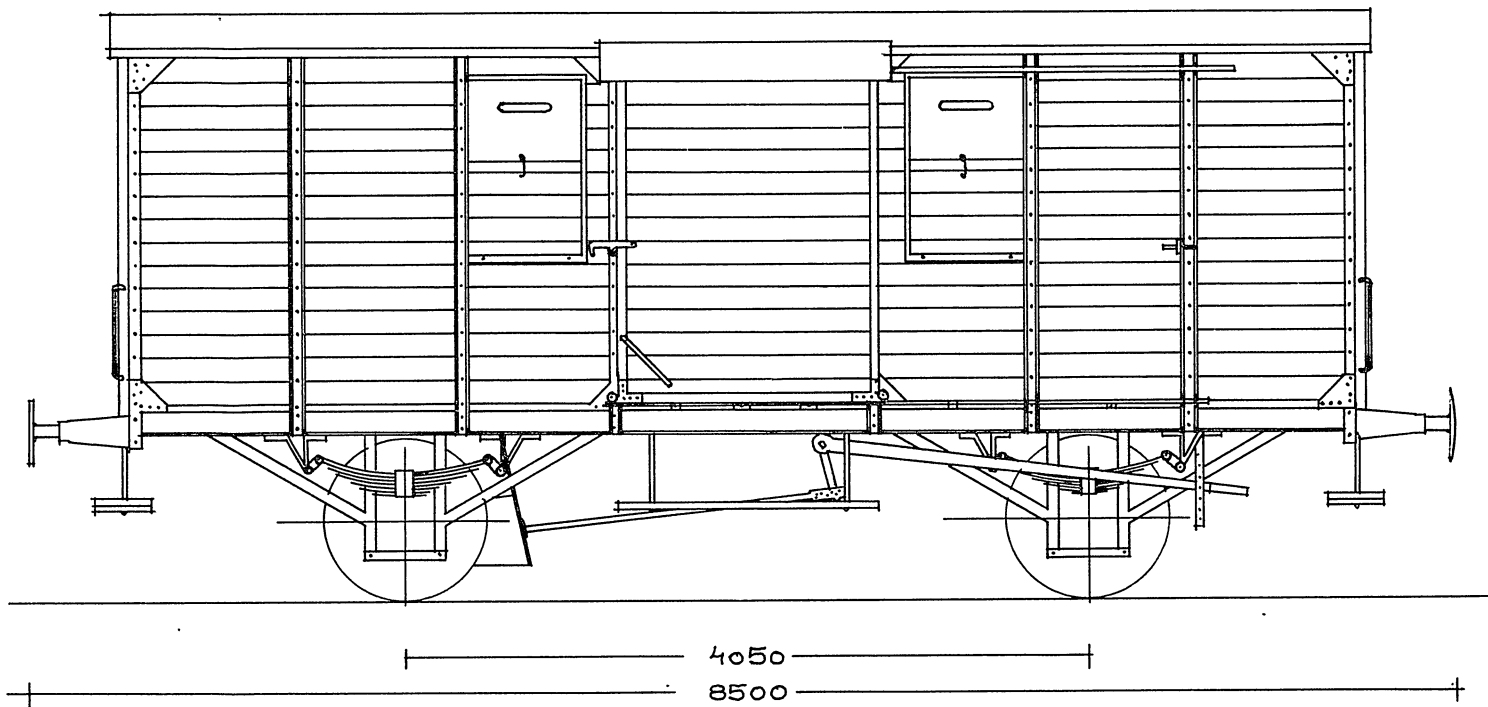
Nr: 13184.



# Lukket Gods og Kreaturvogn

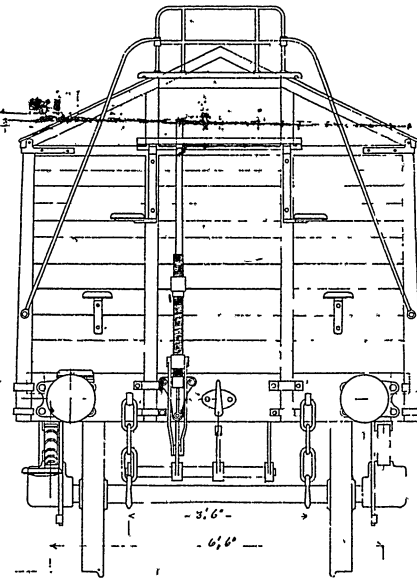
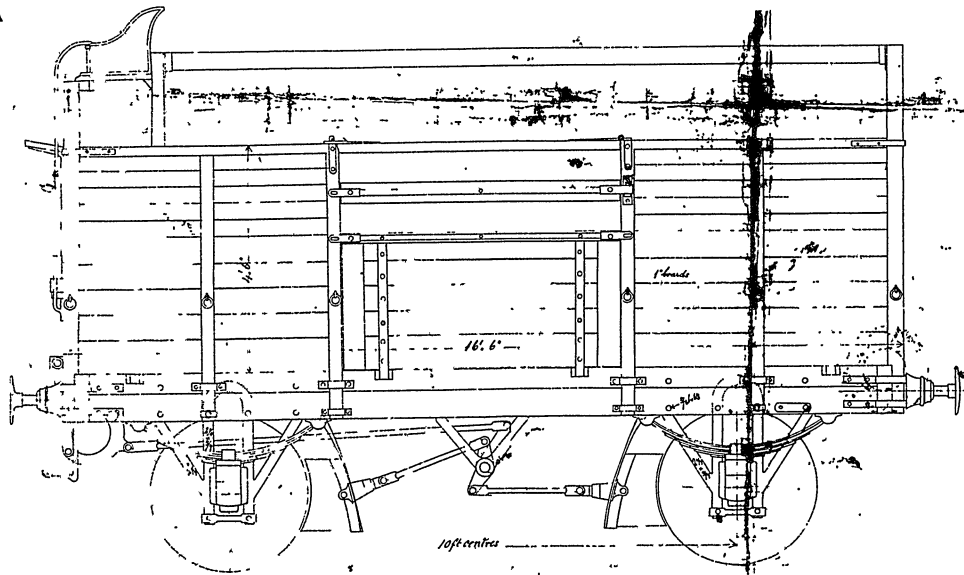
med Skruebremse.





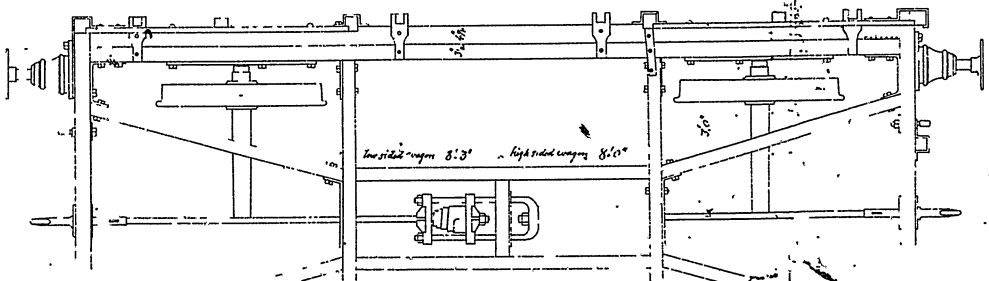
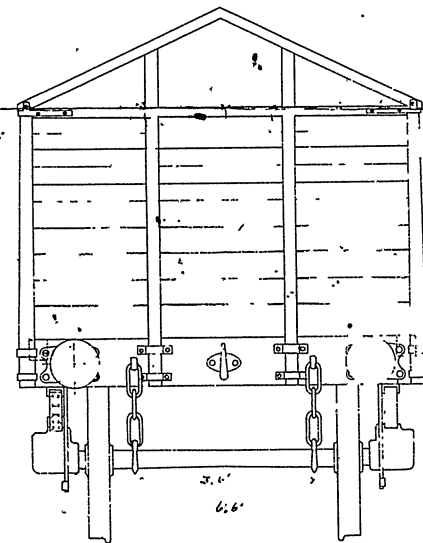
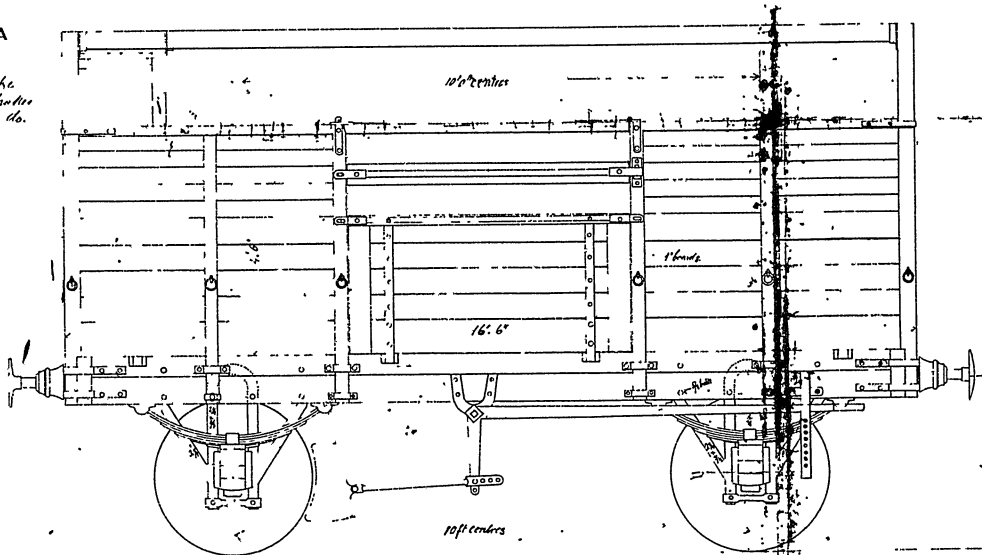
ØST SJÆLLANDSKE JERNBANE  
AABEN GODSVOGN

Nº 2359 A



Nº 2359 A

17. without Brake  
18. with Hand Brake  
20. Screw 16.

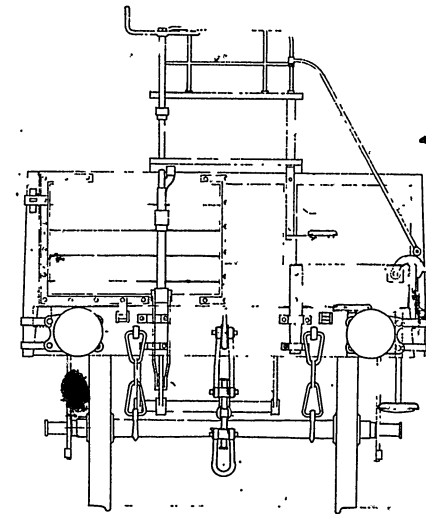
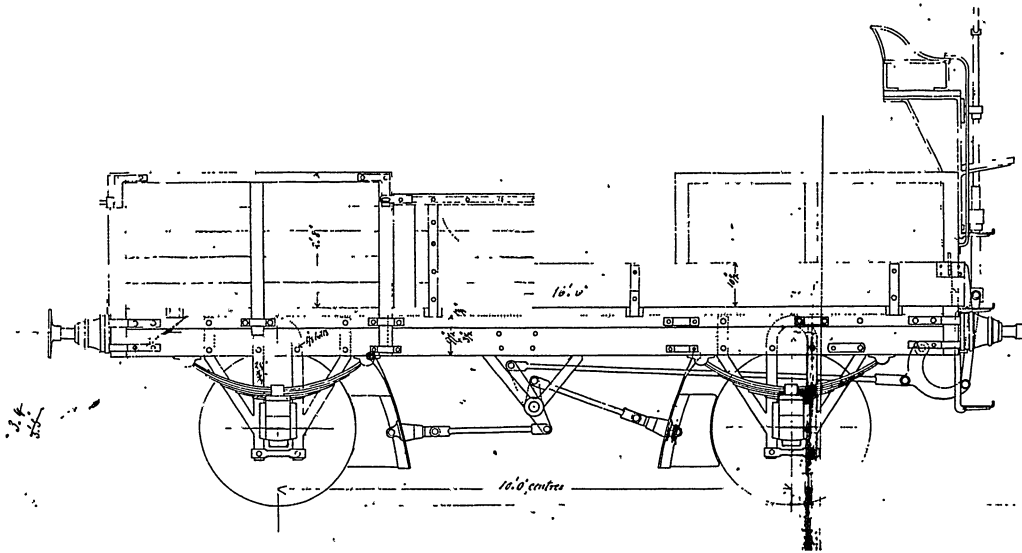
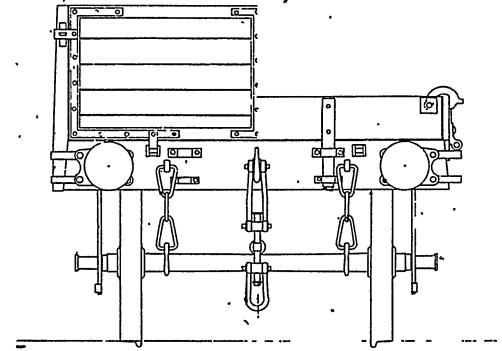
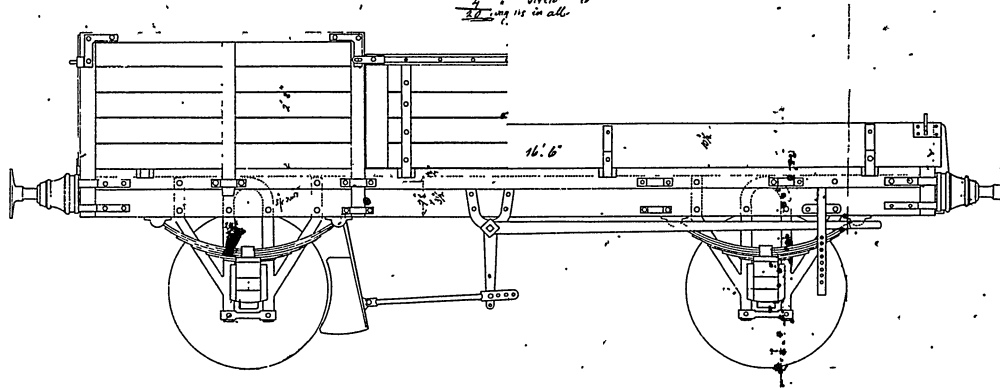


FABRIKKERNE  
ACTIESELSKABET  
SCANDIA  
TRANDERS

ØST SJÆLLANDSKE JERNBANE  
 AABEN GODSVOGN MED LAVE SIDER

Nº 2359

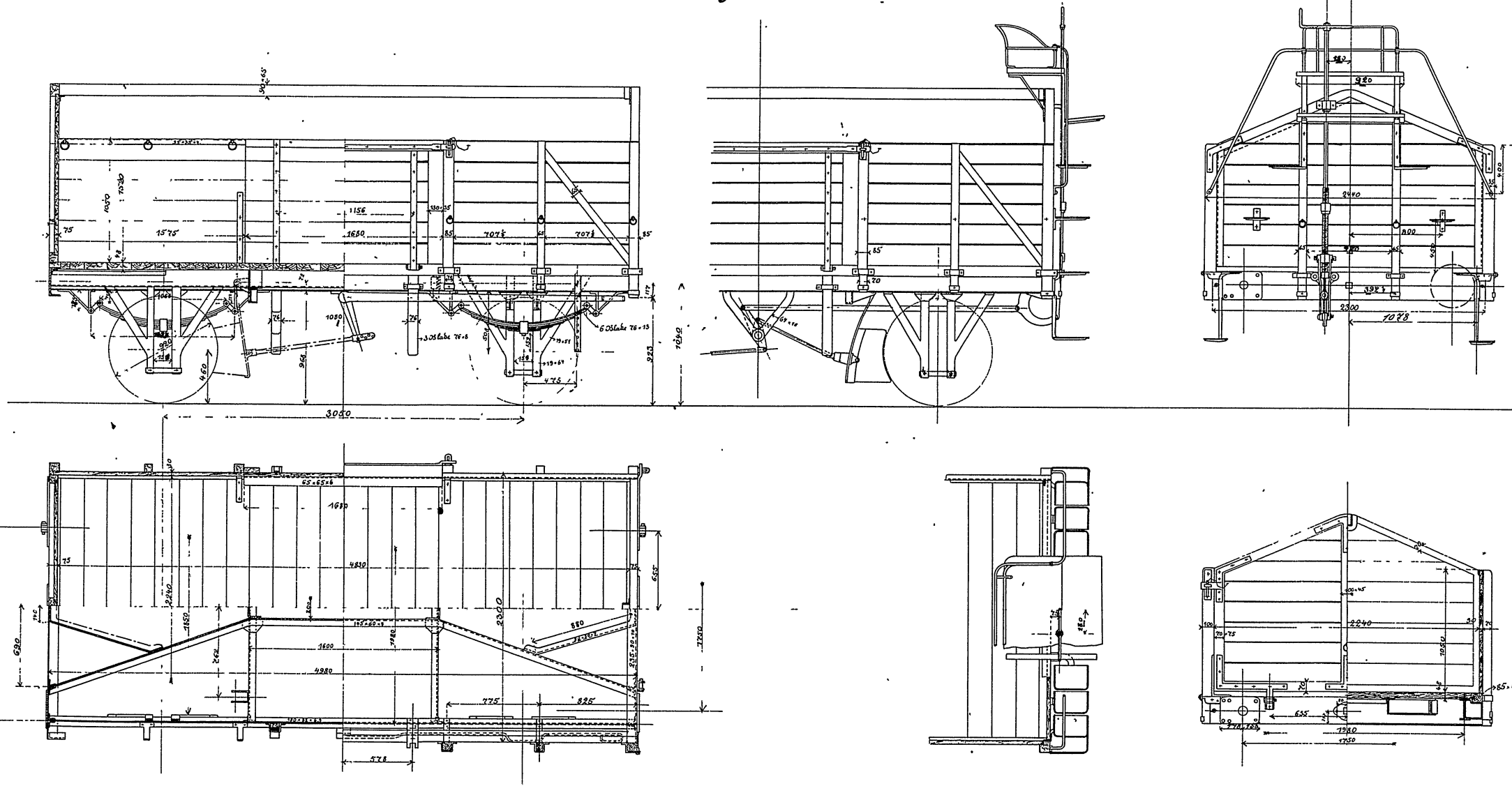
*8 without Brake of any kind  
 8 with Hand Brake  
 4 " " " " " " " " " " " " " "  
 36 long 115 in all*





Er 5660.

Oakens Gødvogn  
til østsjællandske Jernbane.

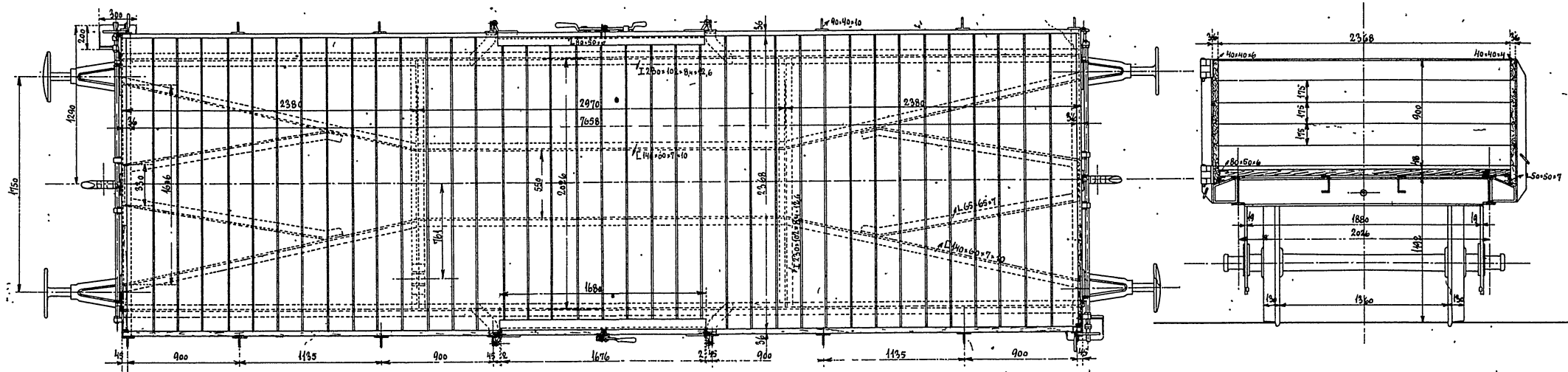
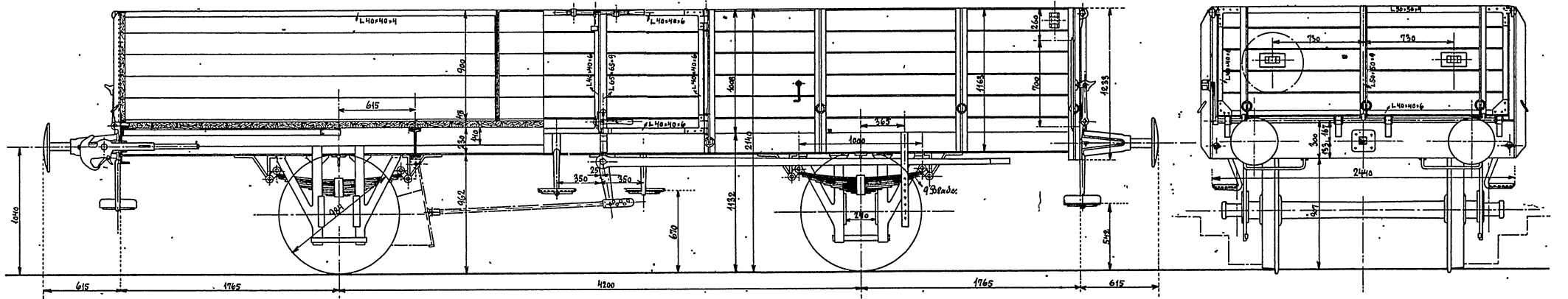


Scandia 1894.  
Hans Knudsen.

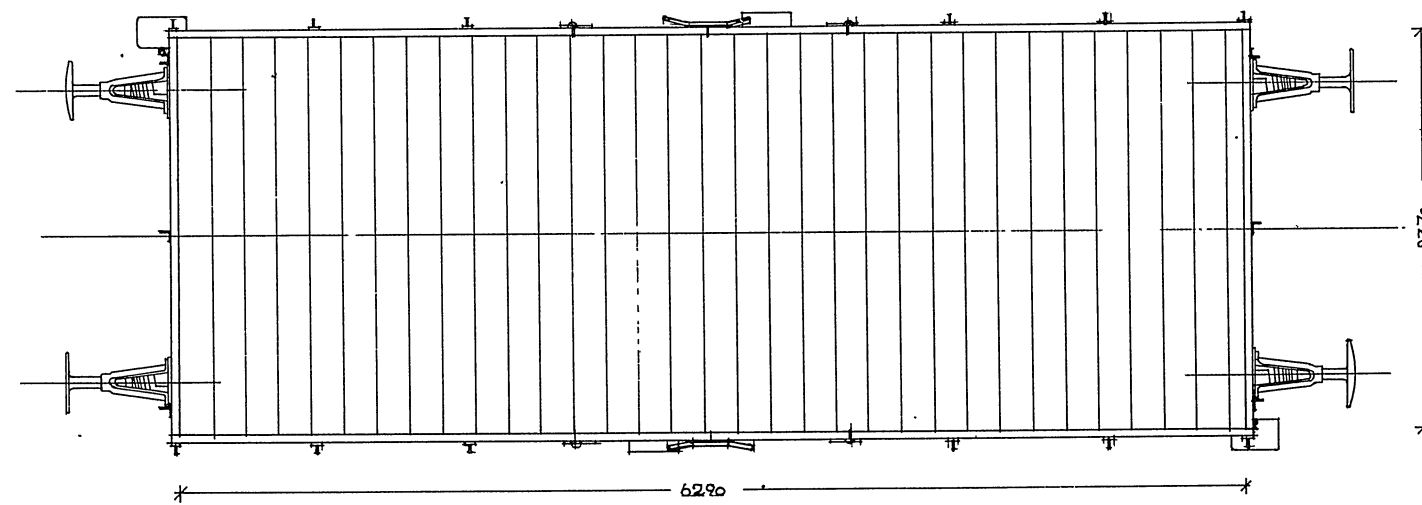
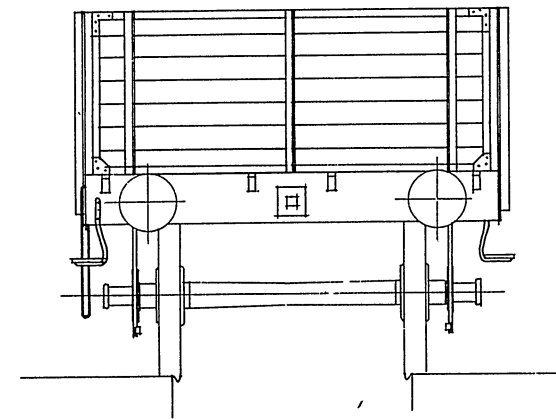
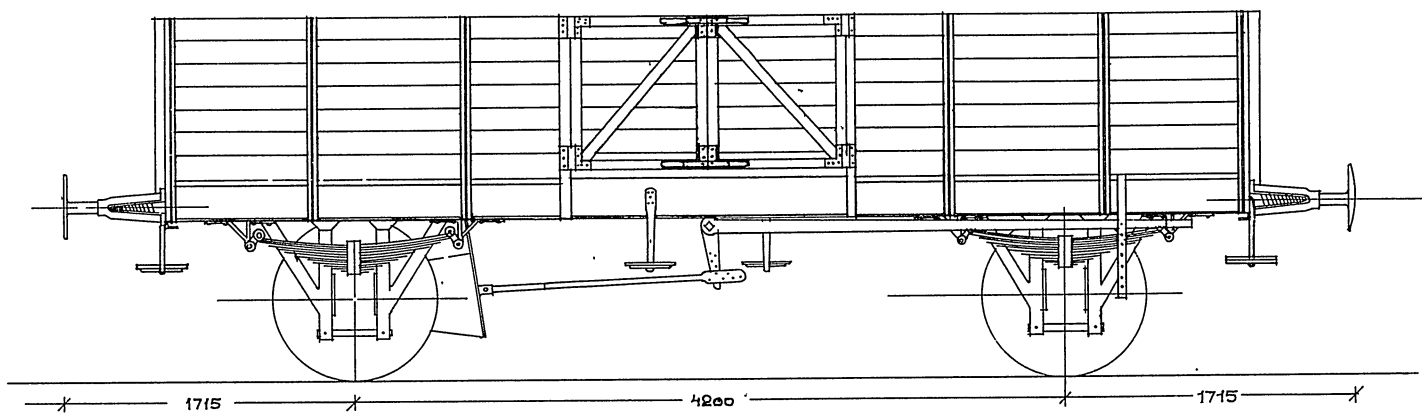
Scandia i Brøndero.

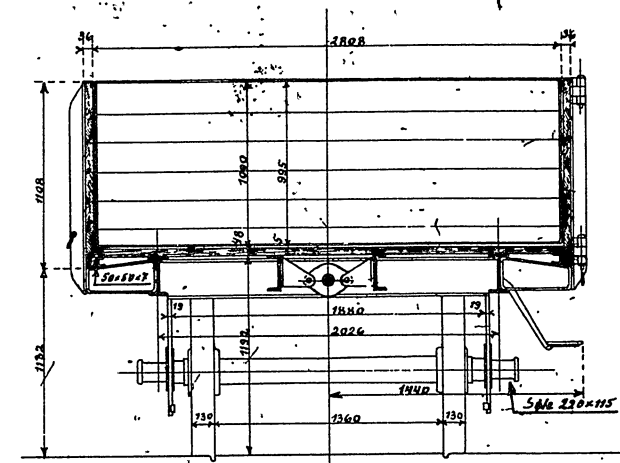
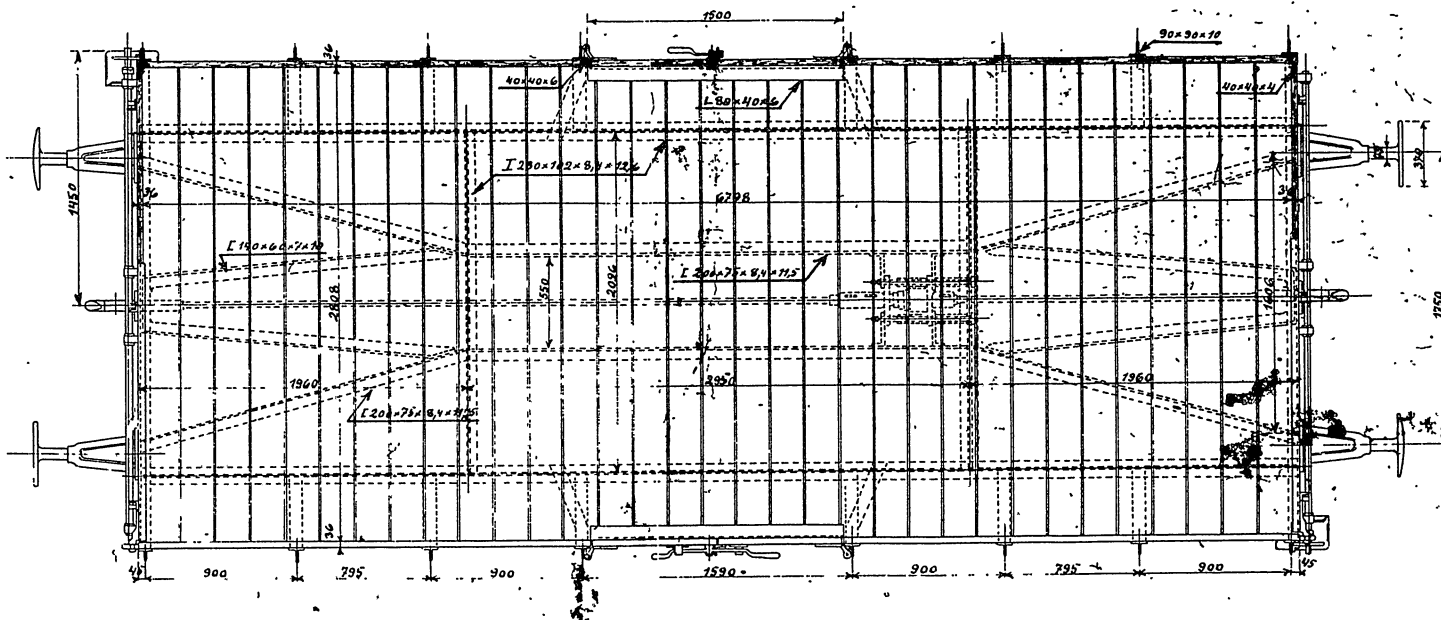
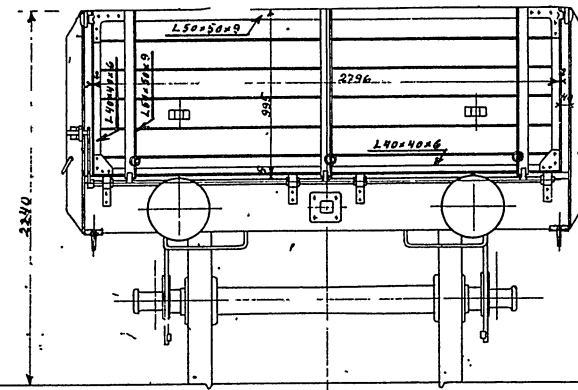
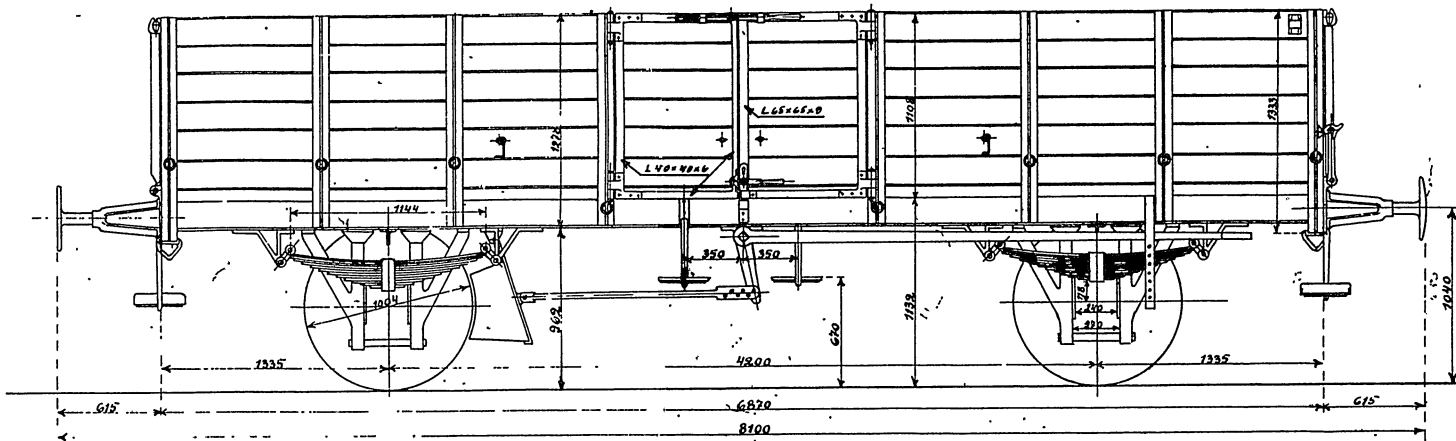
Lang aaben lavsidede Godsvogn  
med og uden Skivebremse.

Nr. 11238.



Indl. 5-9-17

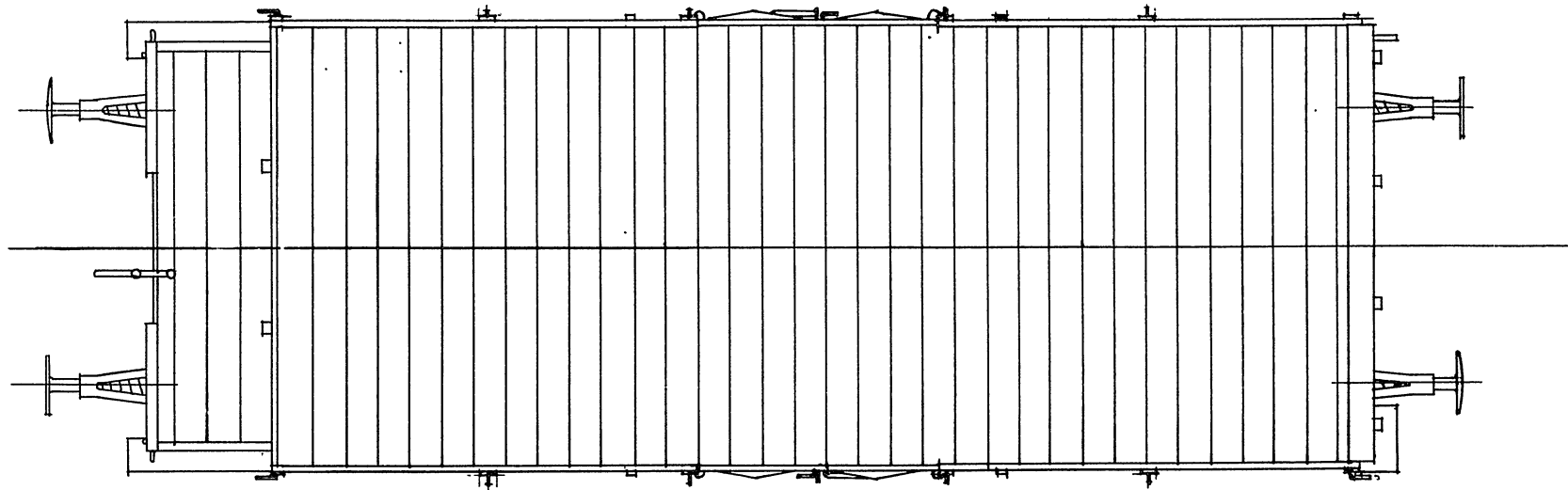
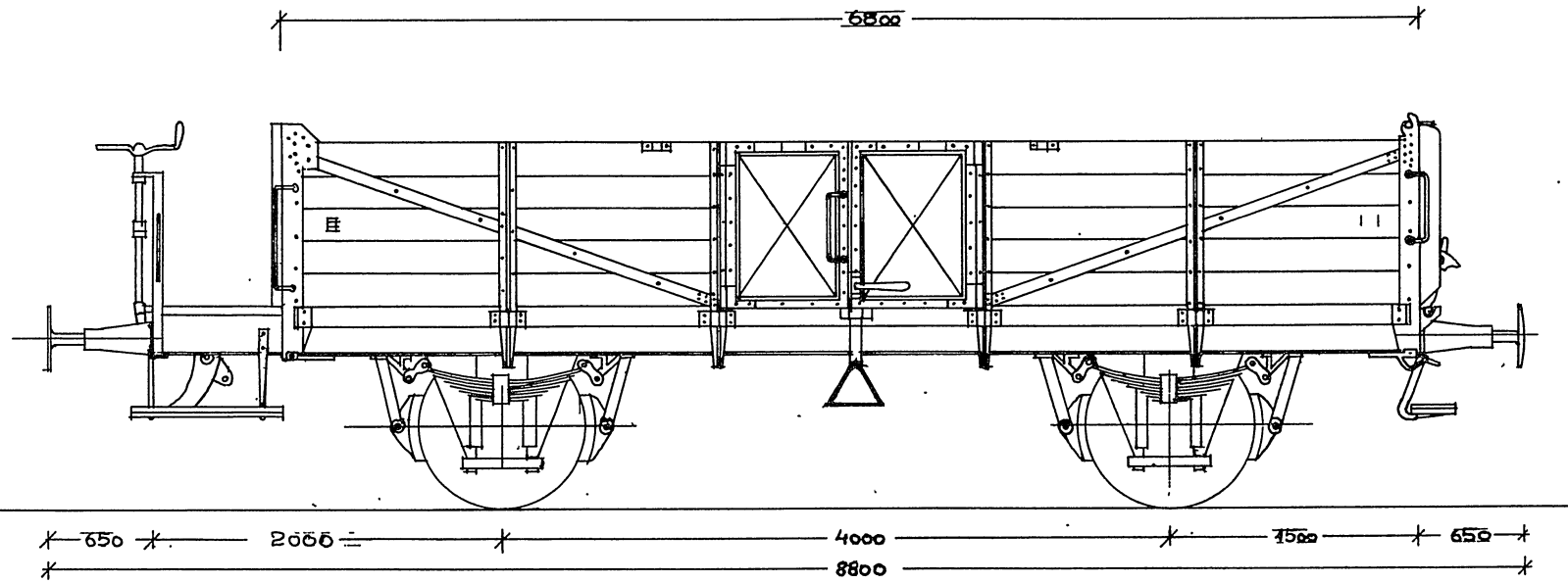


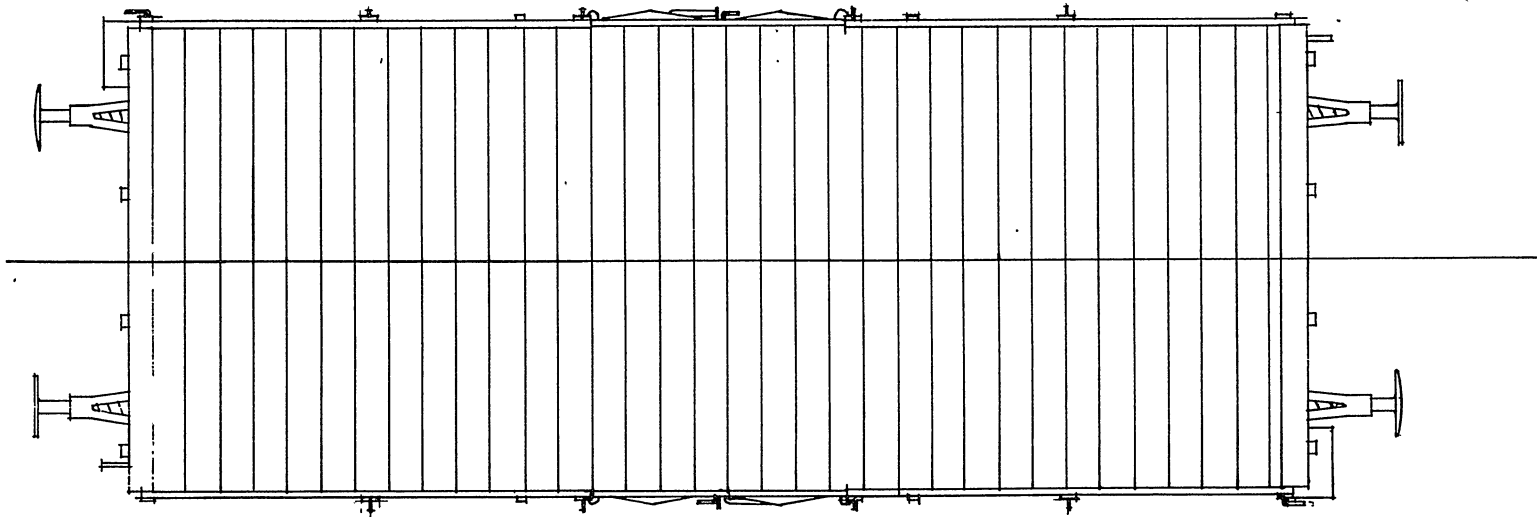
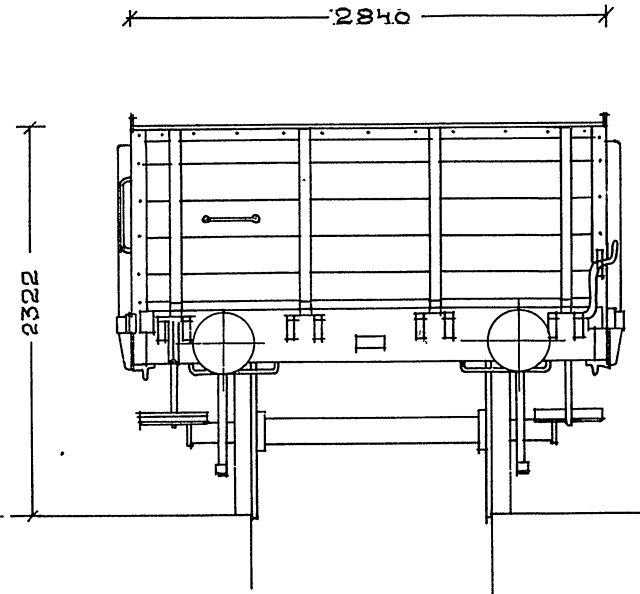
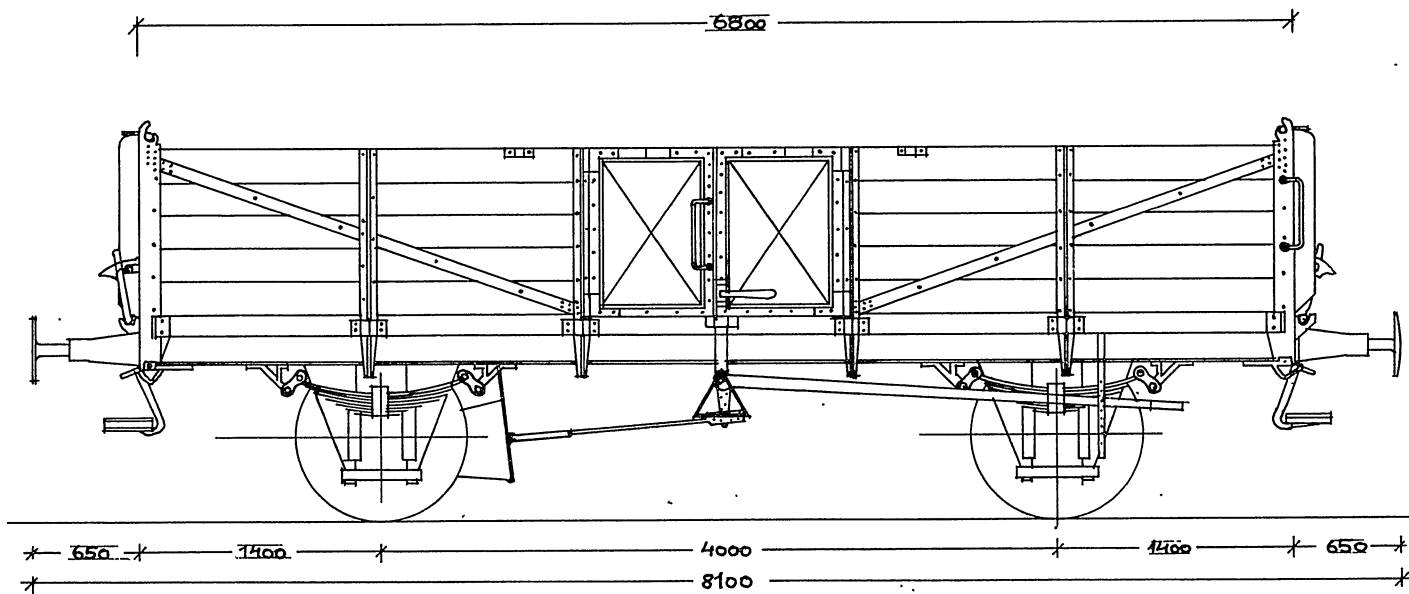


30 4-24 Transvællst 1930

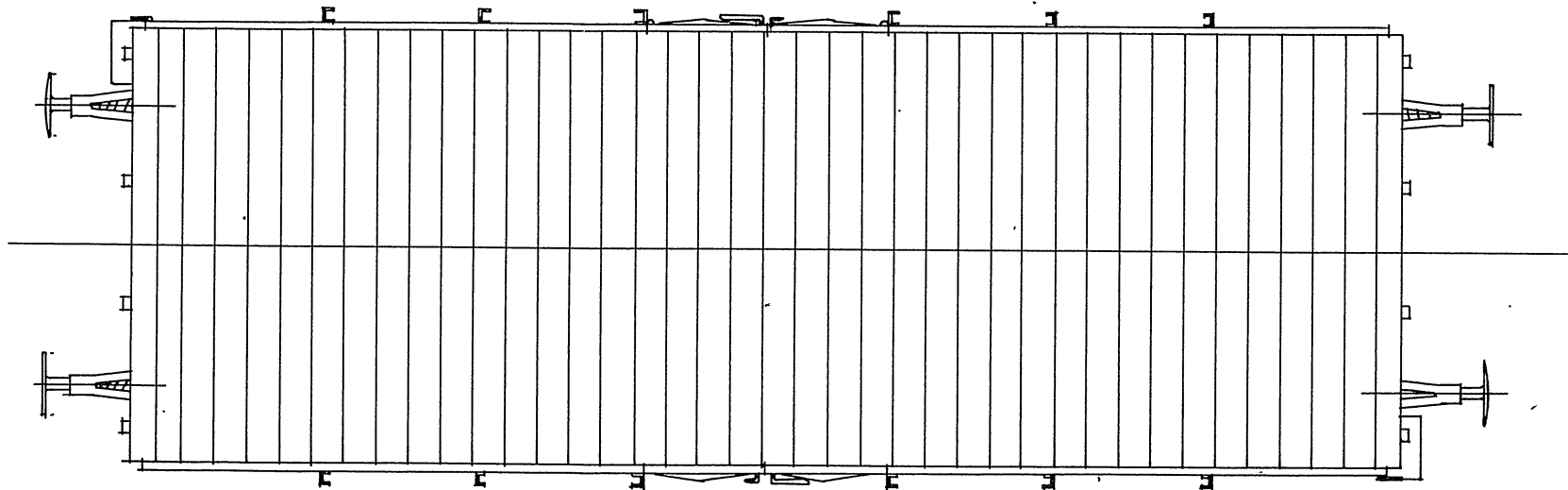
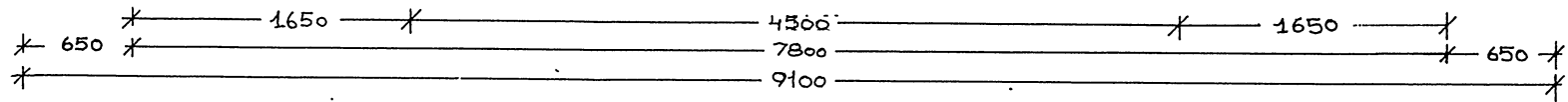
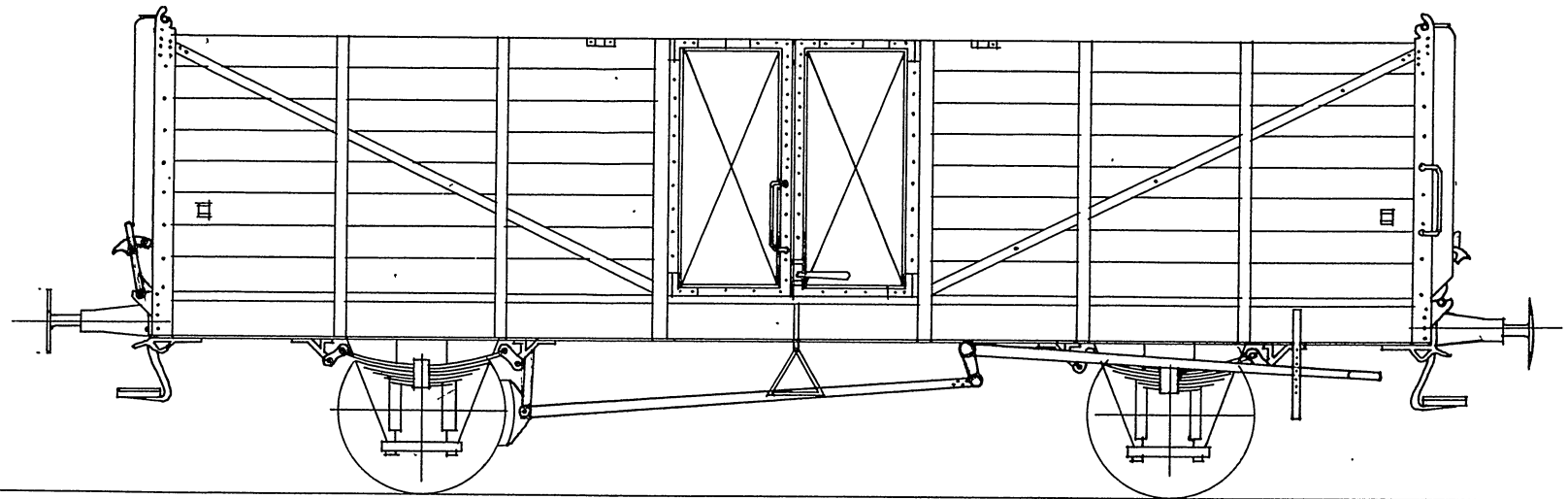
1937-24

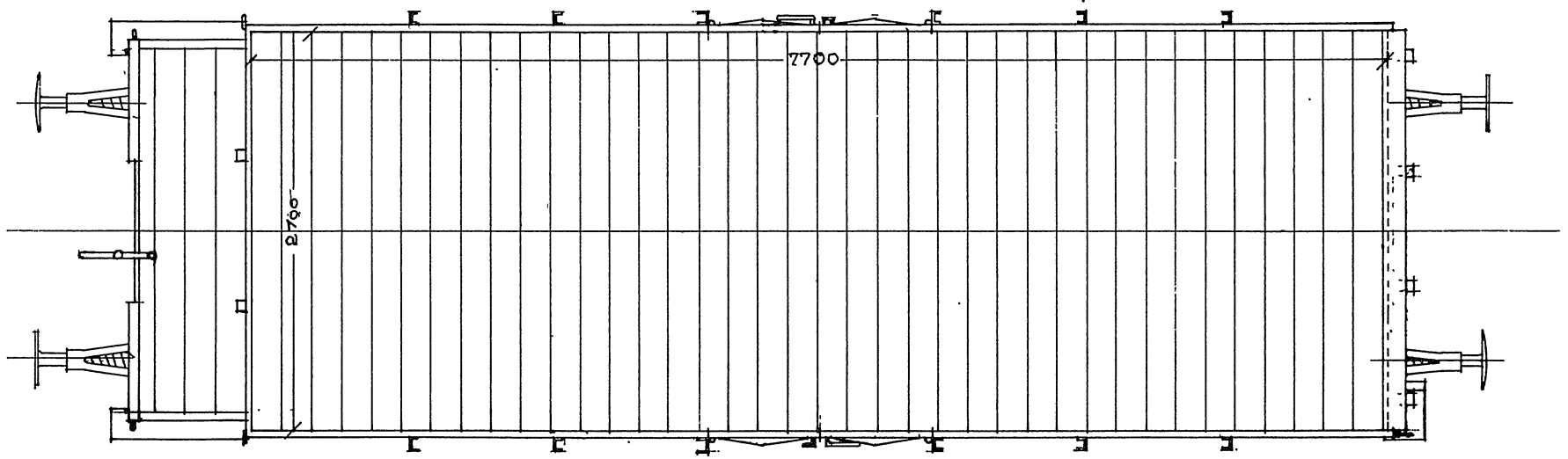
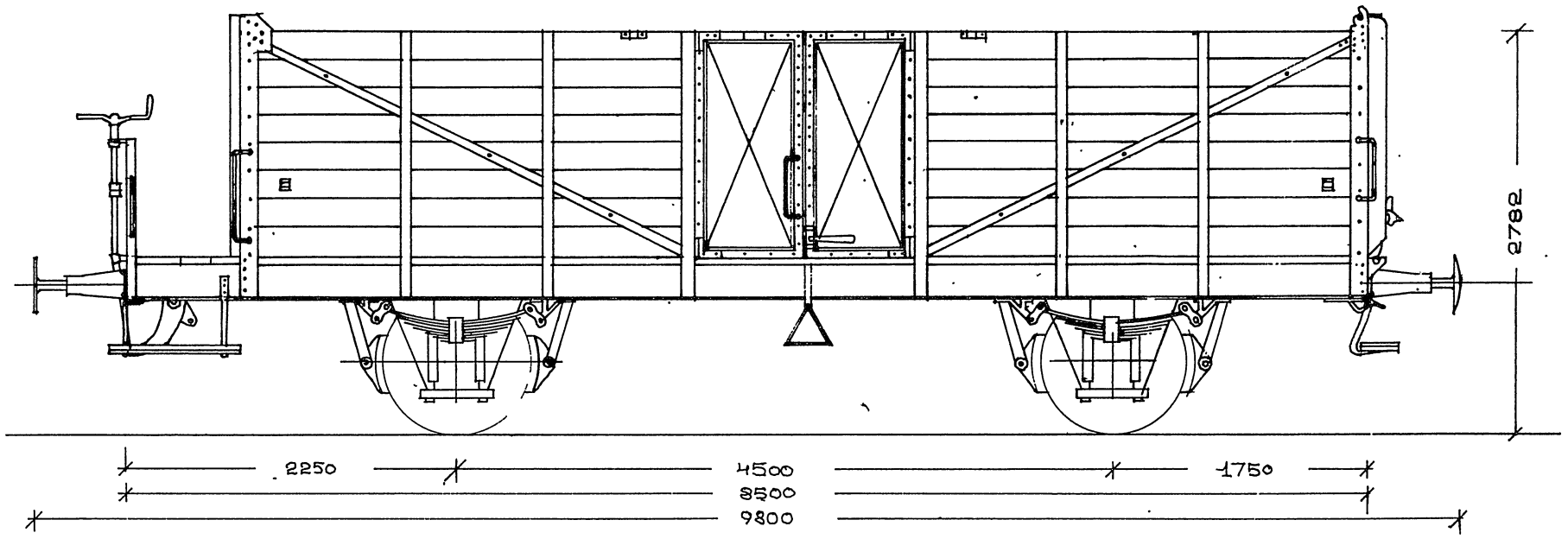
*Scandia, 27-9-30  
Willemsen*

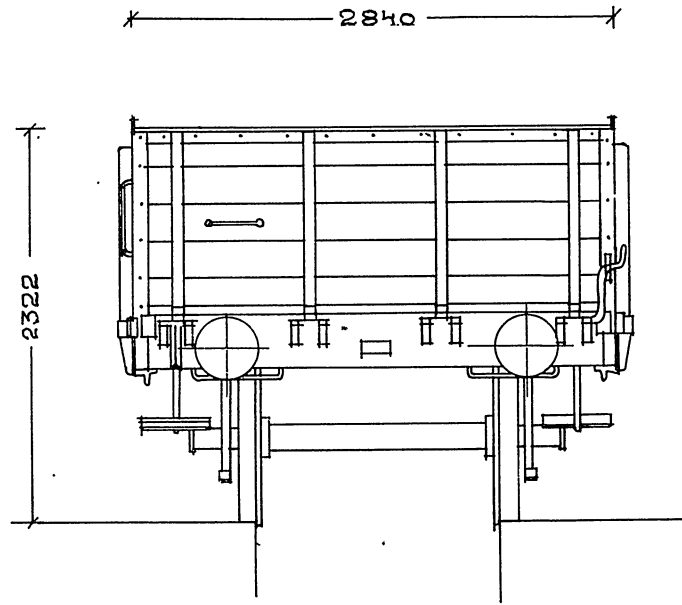




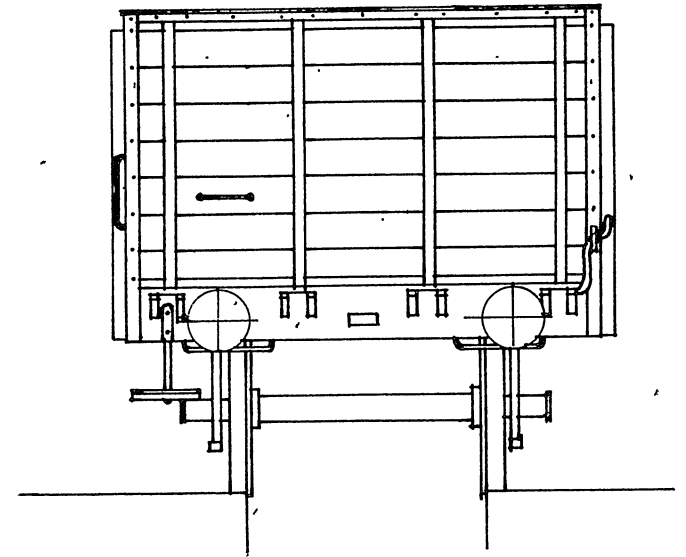




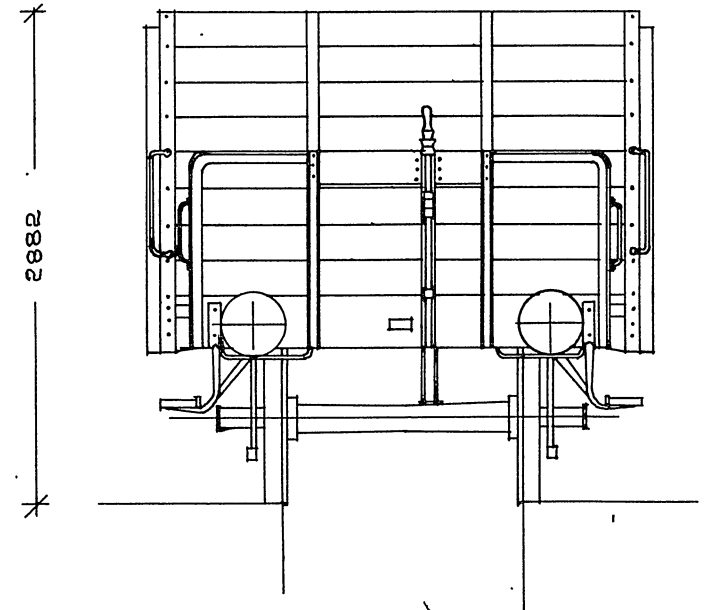
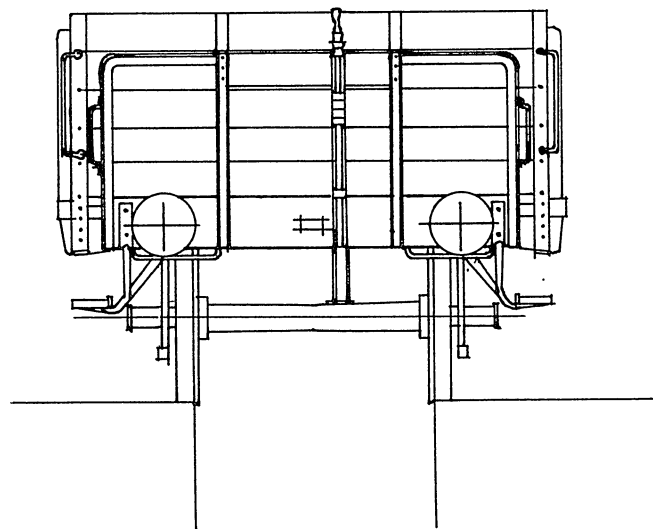




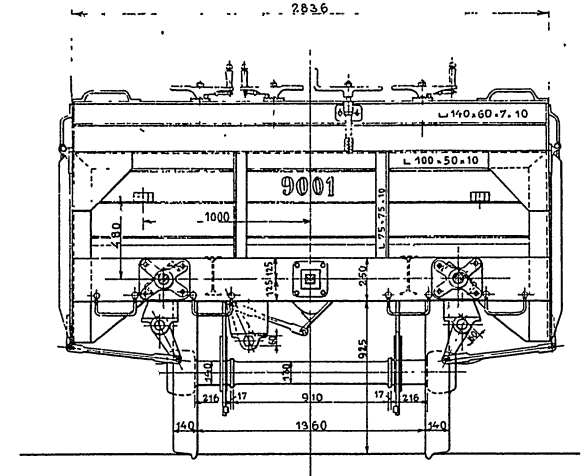
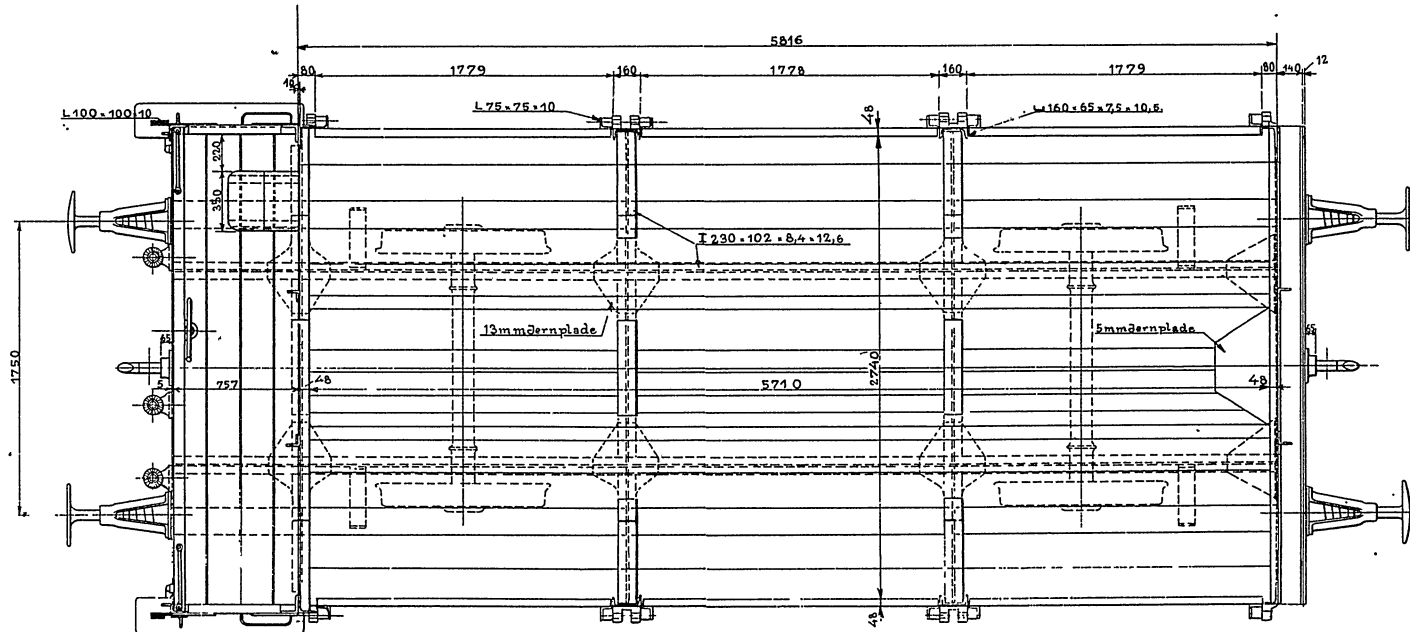
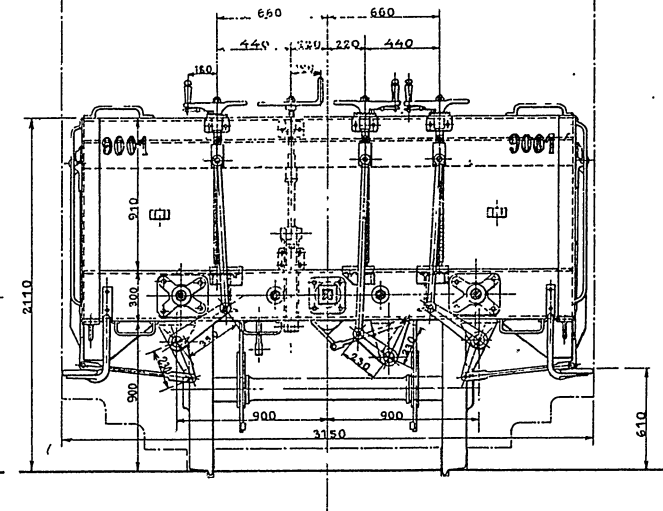
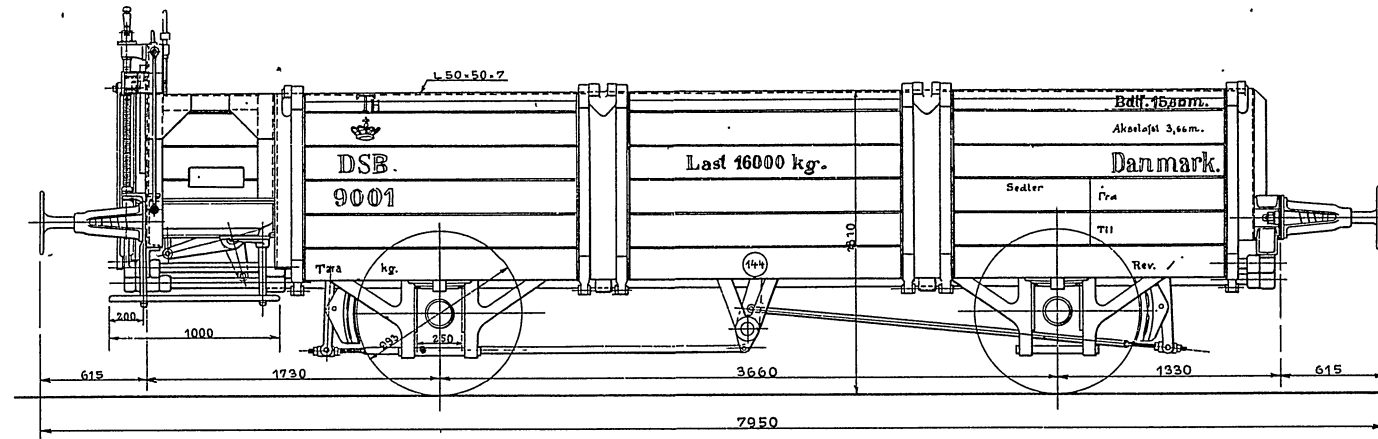
Pe441



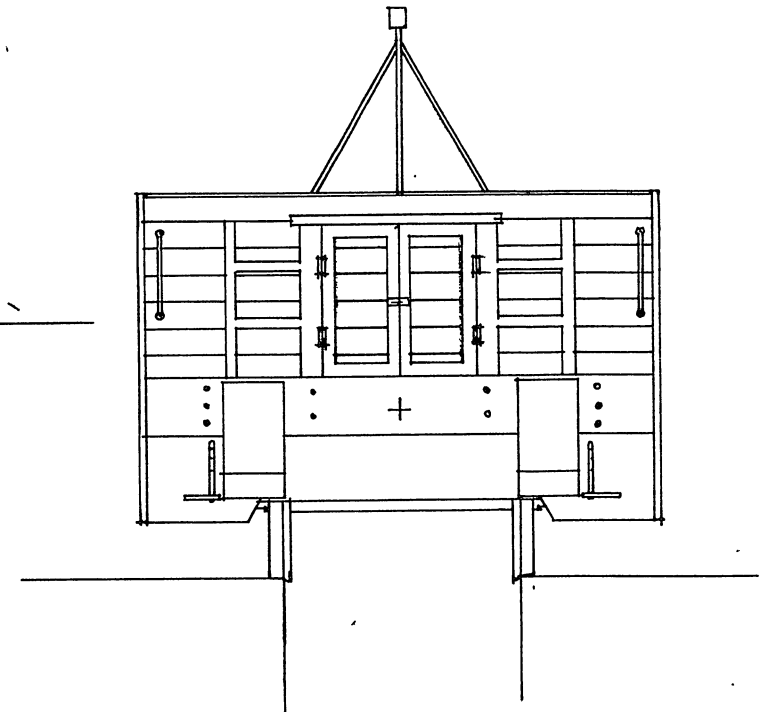
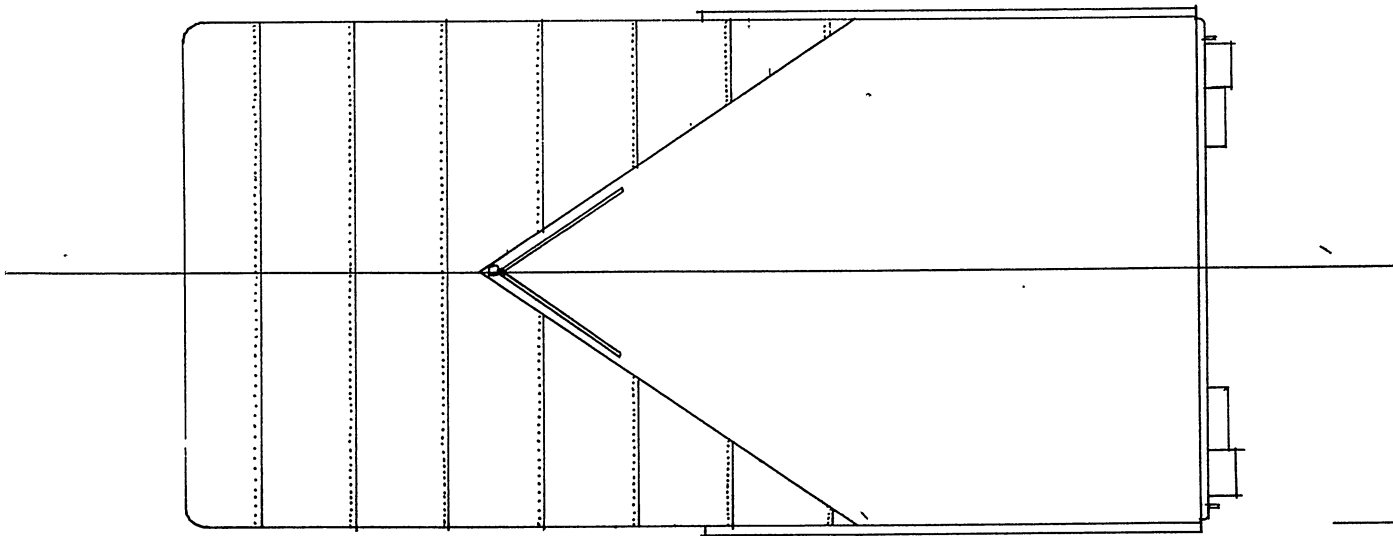
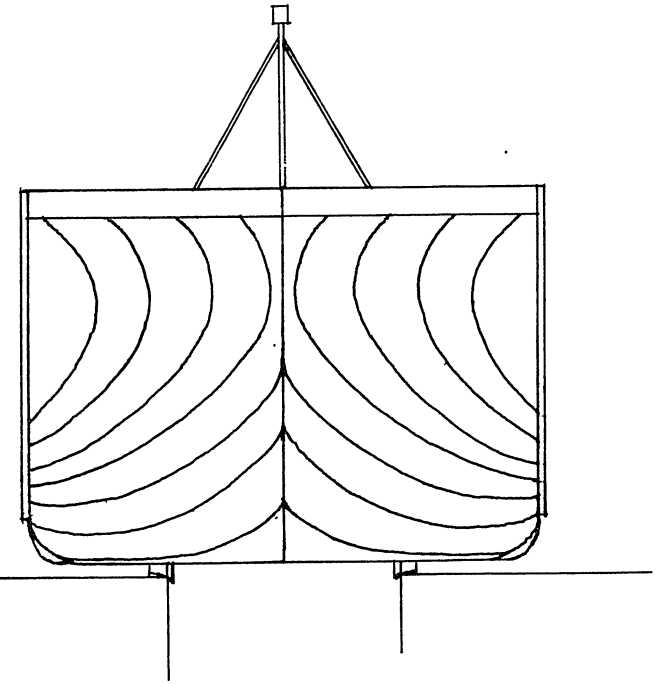
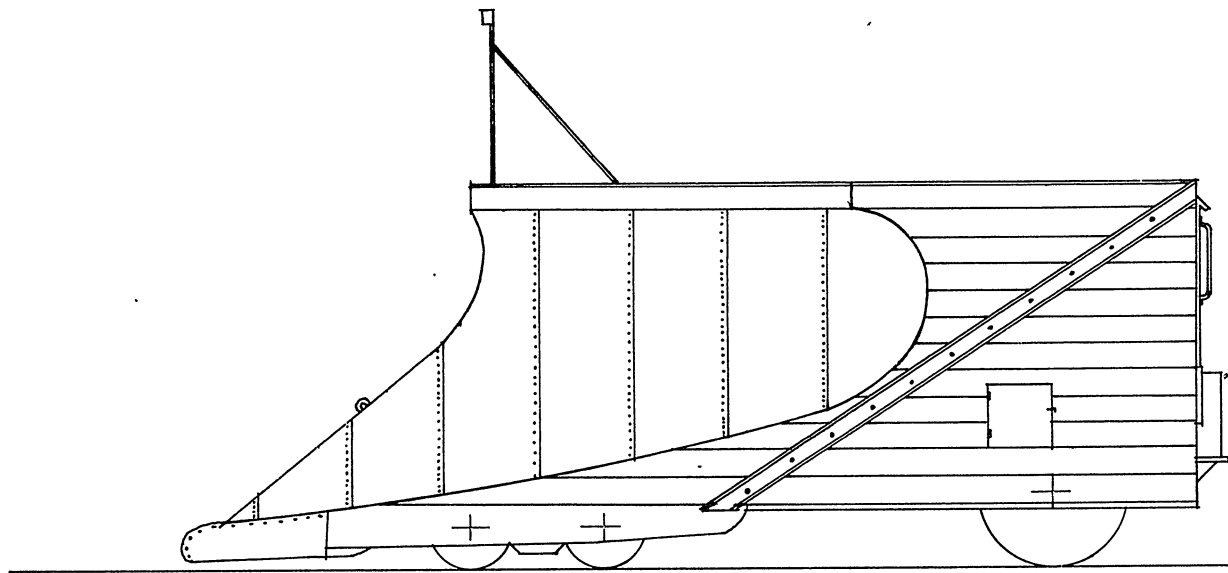
Pt 424-425



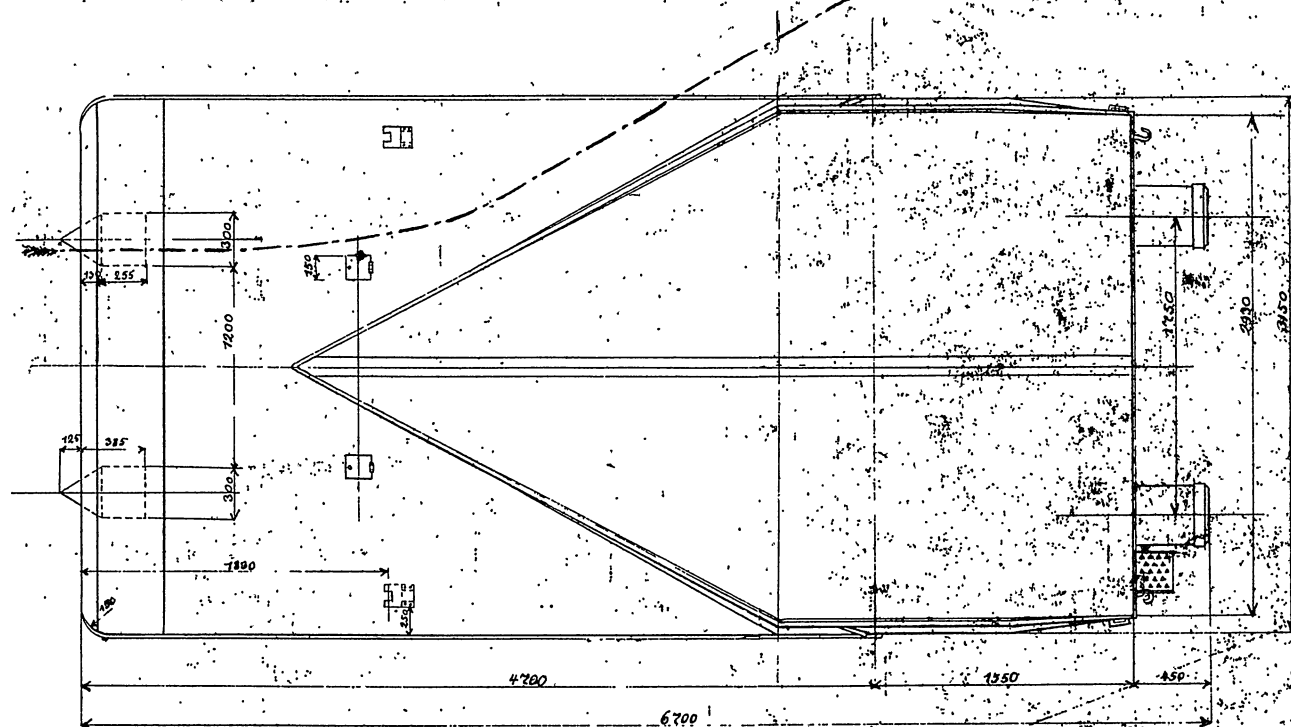
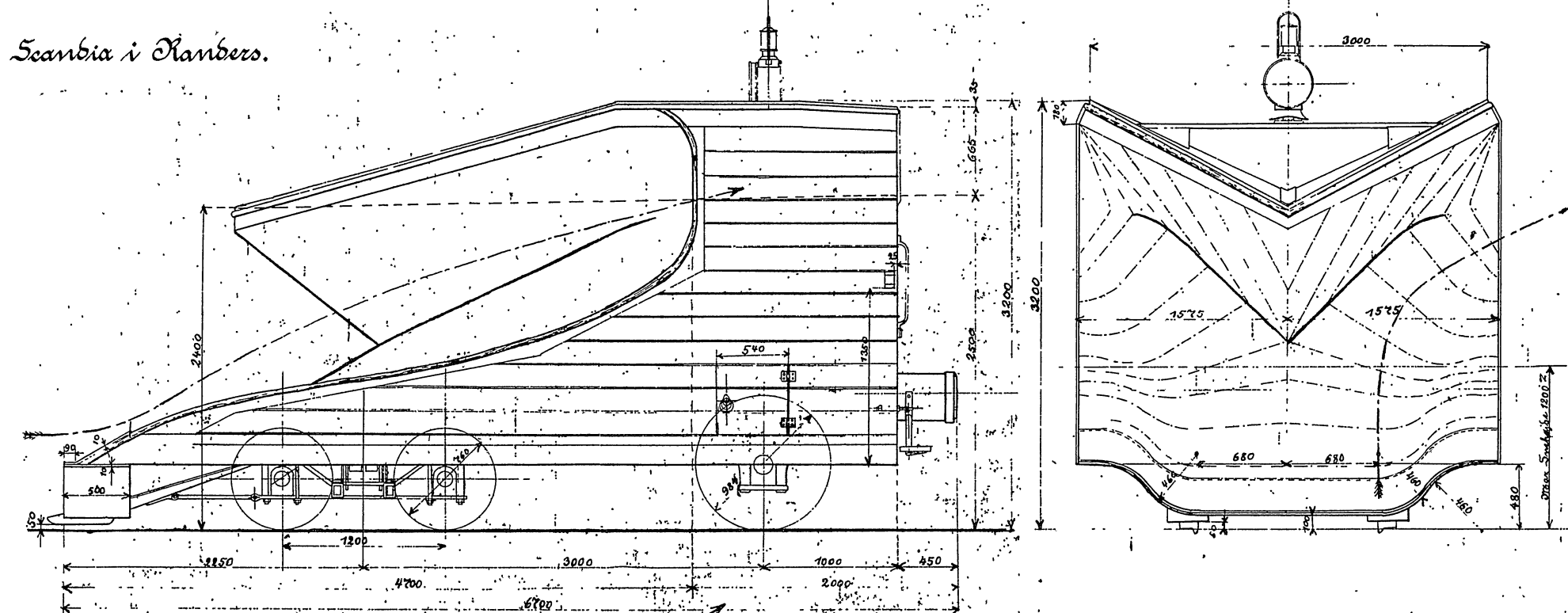
# Ballastvogn



den 24/1 1916.  
P.W. Hansen



Scandia i Randers.



Sneplov til  
Østsjællandskke Seembane.

Scandia 1906.

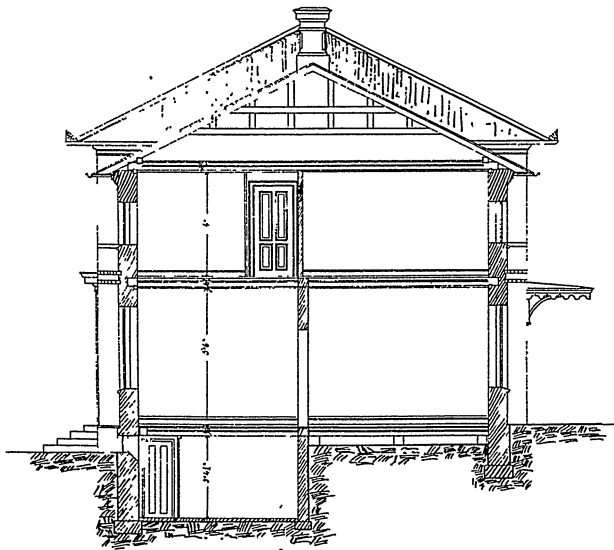
№ 8126.

Sneplov 2 1906

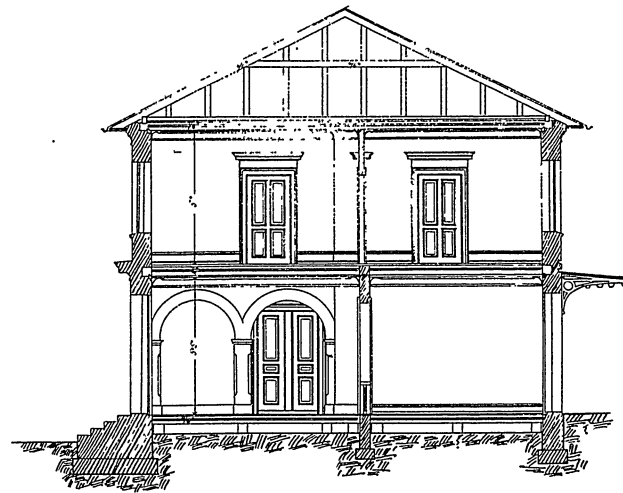
Hårlev Station,



Fasade med Kier.

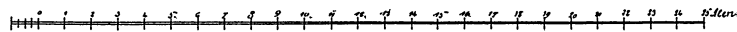


Snit efter a. b.



Snit efter a. b.

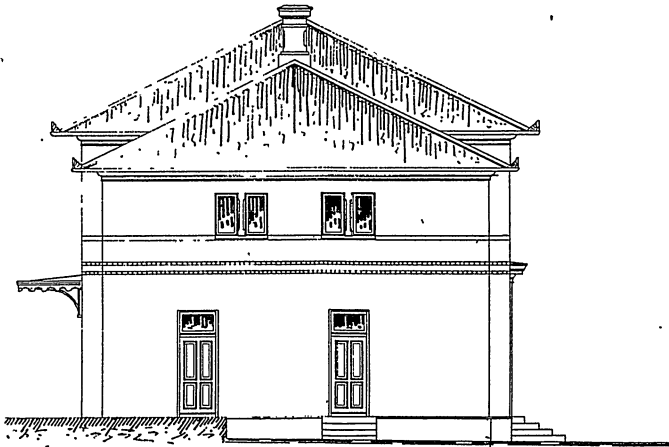
Byggetiden er, ifølge den af Mr. ingeniør P. Christensen af Byg. Bets. led.  
 den 1. januar 1878, da den af Mr. ingeniør P. Christensen med den af Mr. ingeniør P. Christensen  
 i Hårlev Station den 1. januar 1878.  
 P. Christensen  
 Ingeniør



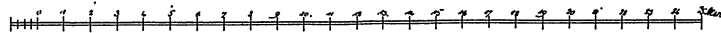
Kaanlöv Station.



Façade mod Sancer



Saml.

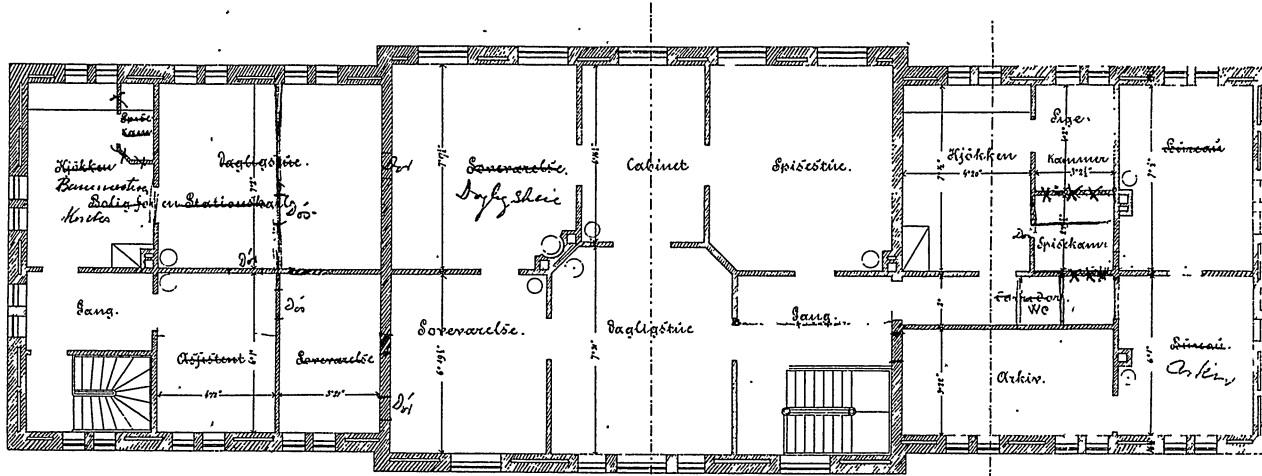


Approtorn, i fördrag, Minisferade Brinnstiftning af Sveriges Riksdag  
Samlad i Stockholm den 18 Mars 1878.  
Svenska riksmästersamfundet: 8 Mars 1878.

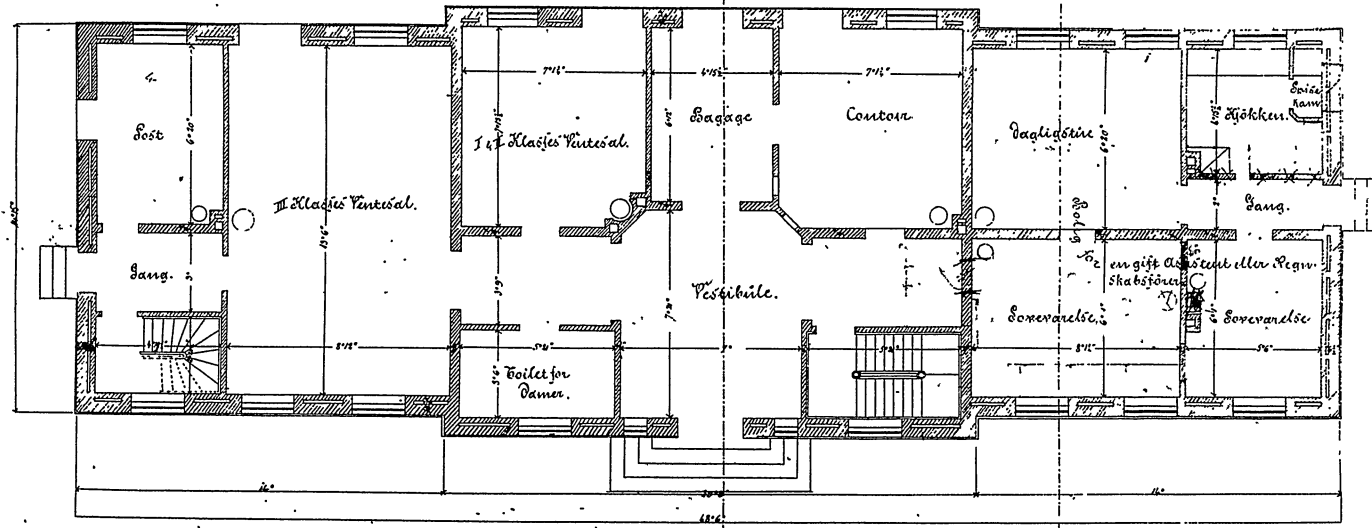
Kaus  
L. S. S.



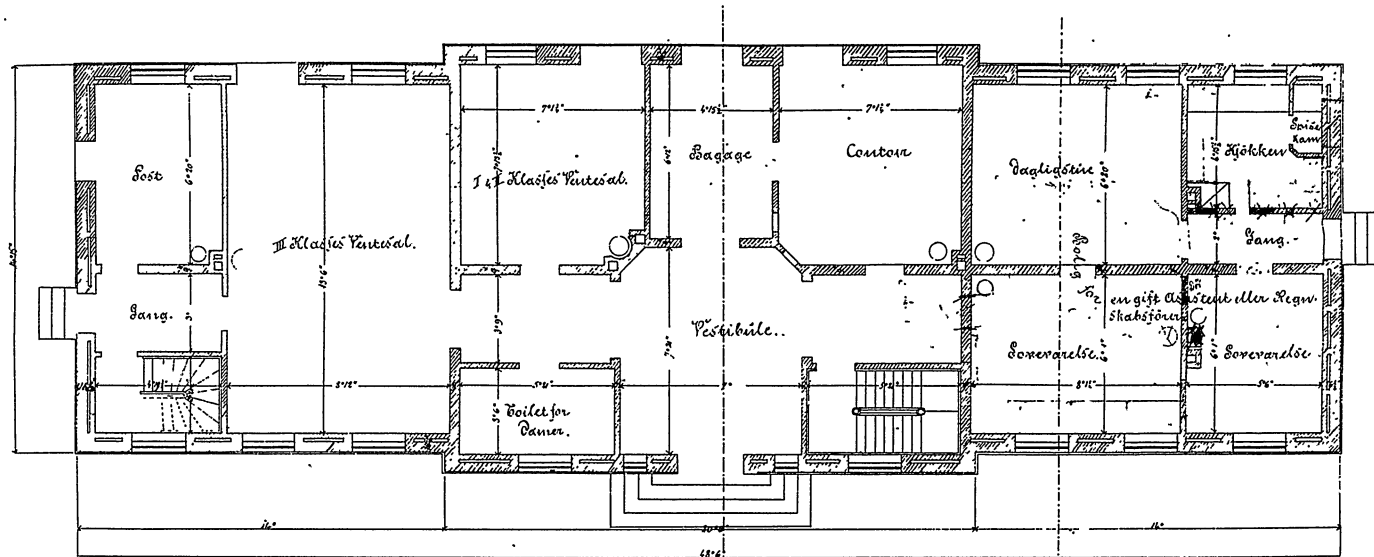
Häradör Station,



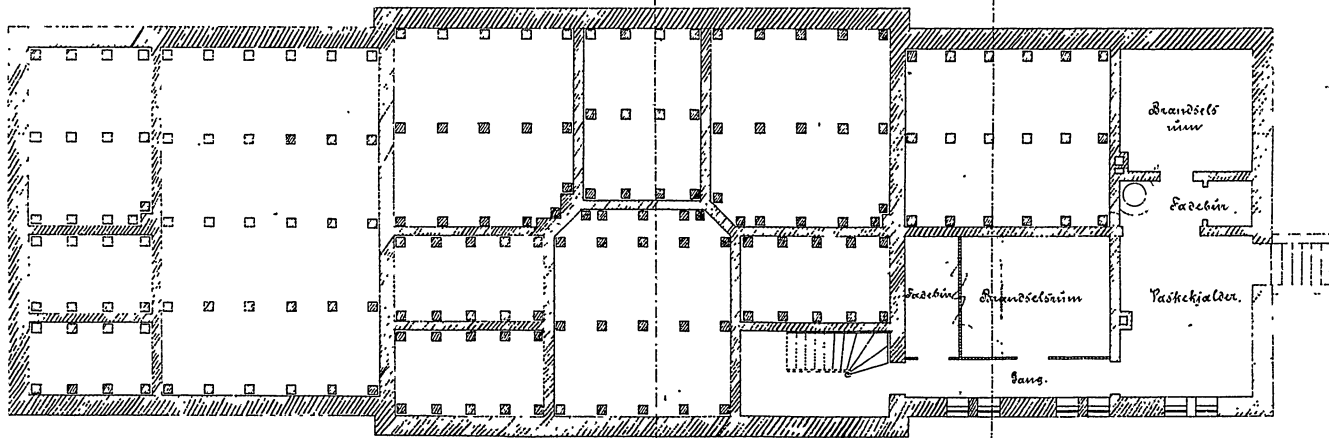
Plan of 1:a Sal.



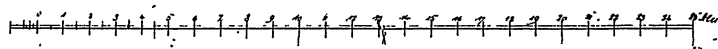
Plan of 2:a Sal.



Plan af Öfver



Plan af Nedre

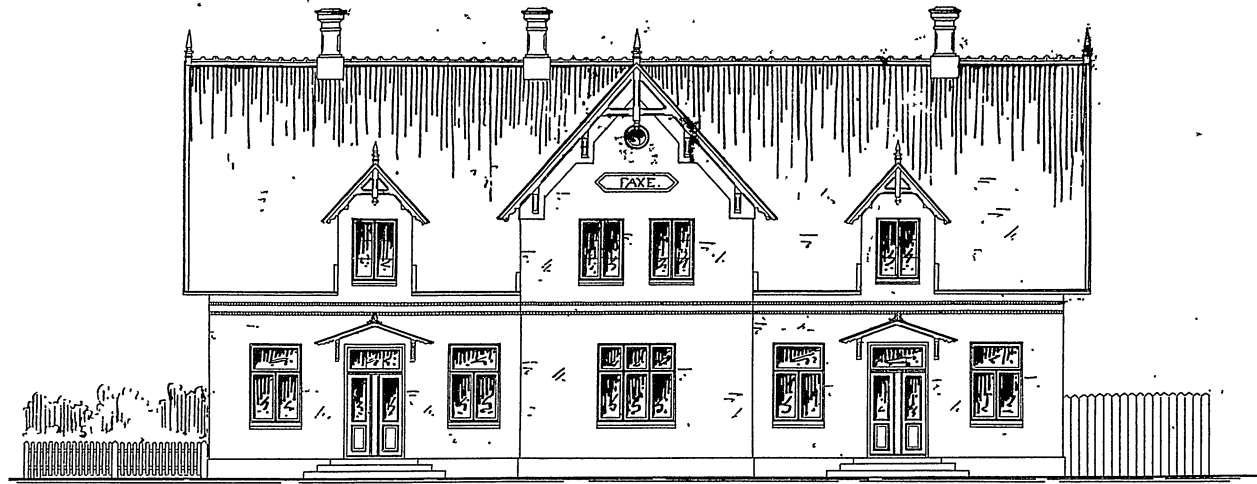


Öfver och Nedre Kl. Kabiner för Öfver och Nedre  
 Deje Deje är byggd efter Samfundets och de  
 Offentliga församlingens.

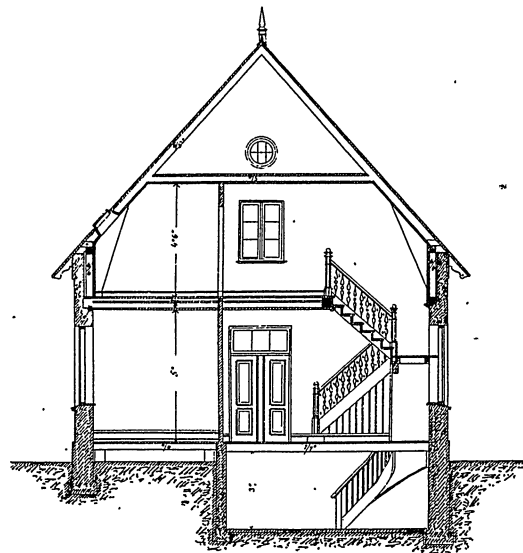
Anderssonskans P. S. 1884

Plan af  
 Öfver

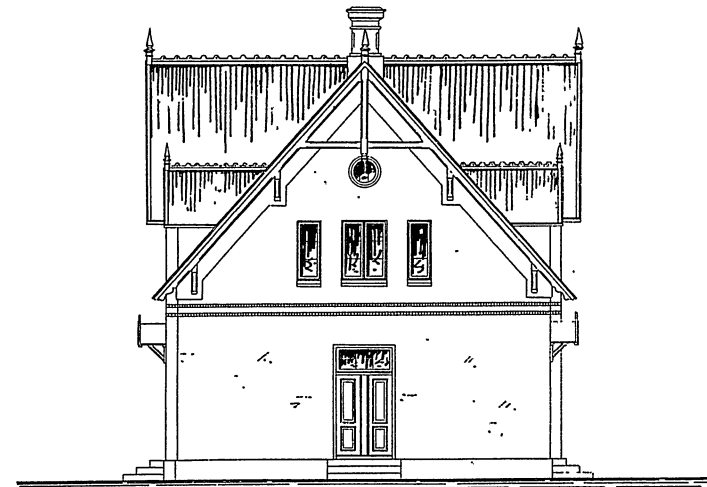
L. J. J.



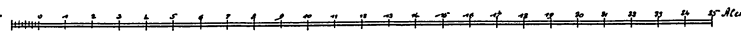
Fasade med bænke



Snit efter a. b.

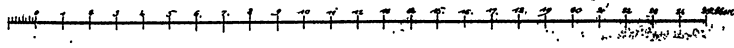
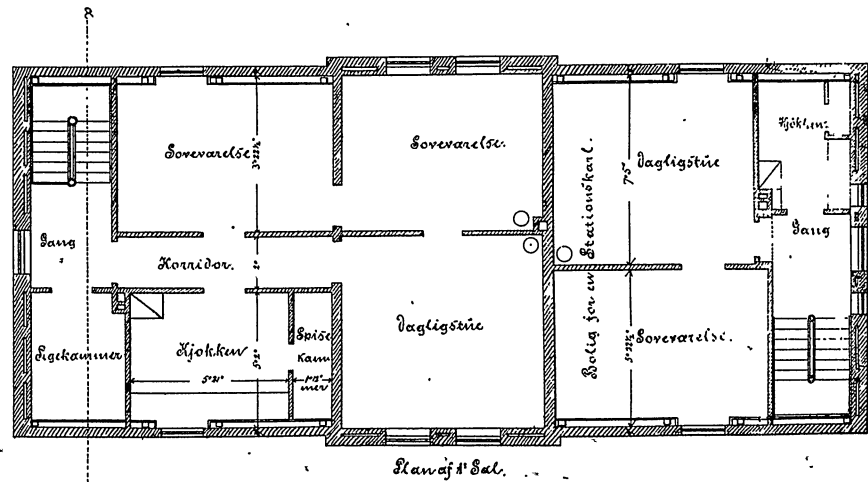
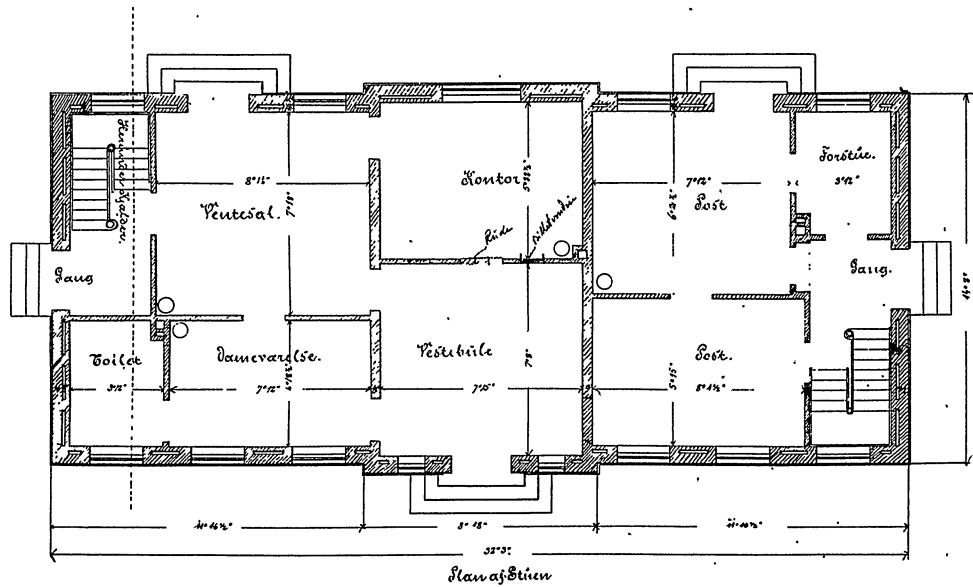


Svæ.



Aggrosens  
 Søndre Vindmøllevej 48 8. febr. 1898.

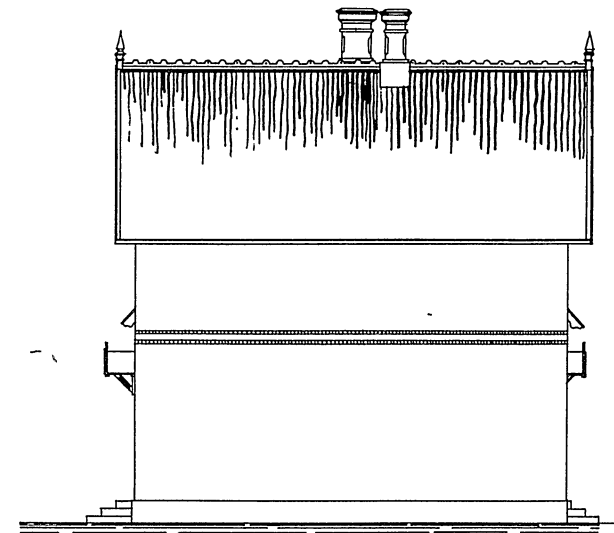
Leo Aggrosens  
 4/18 Nord



*Handwritten signature and notes.*



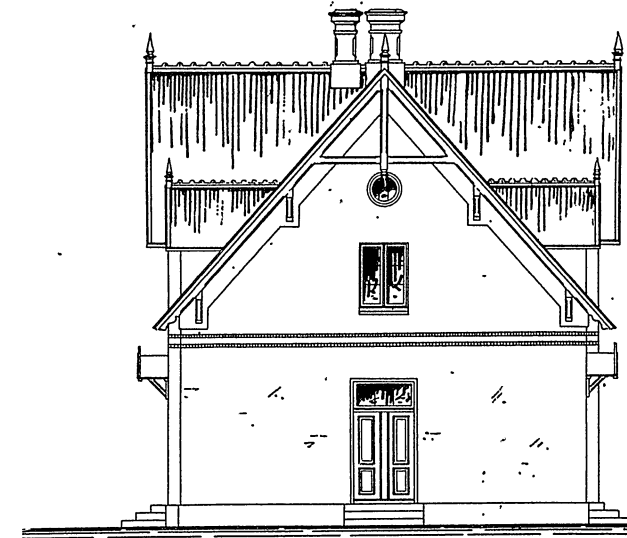
Facade mod Banen



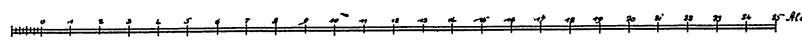
Side.



Facade mod Petersen

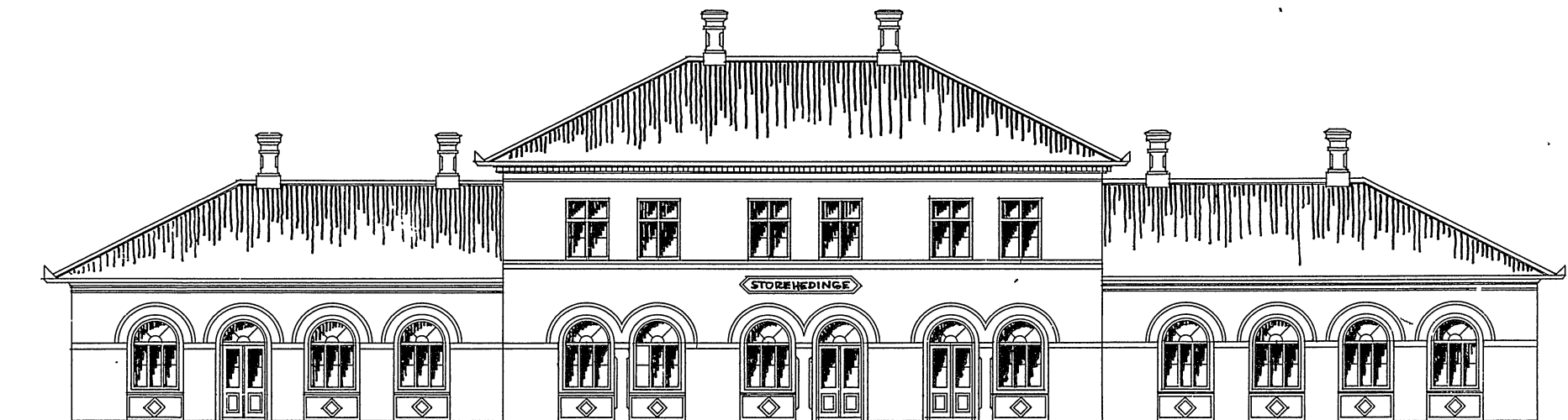


Side.

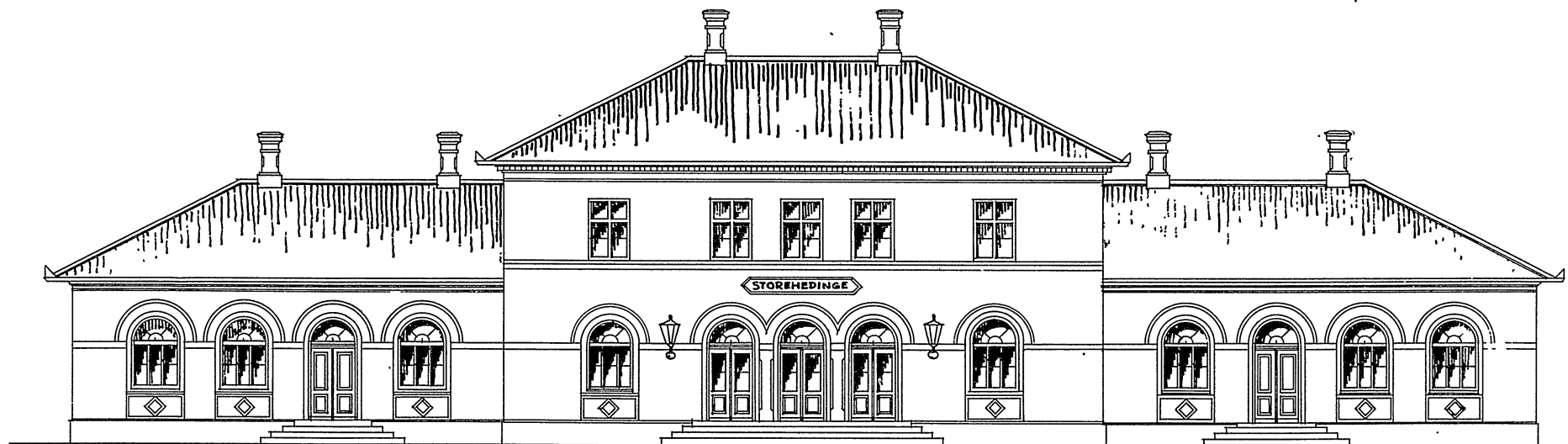


N. O. Jørgensen  
 Arkitekt og Byggeskildrer  
 København, den 12. Juni 1878.  
 H. M.

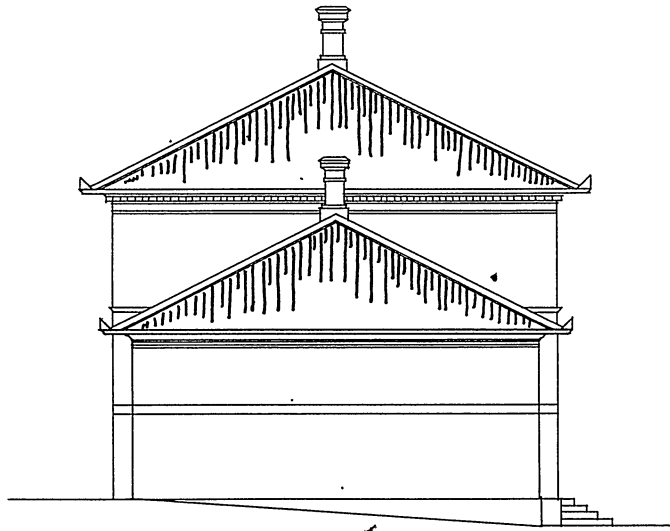
24  
 1/18



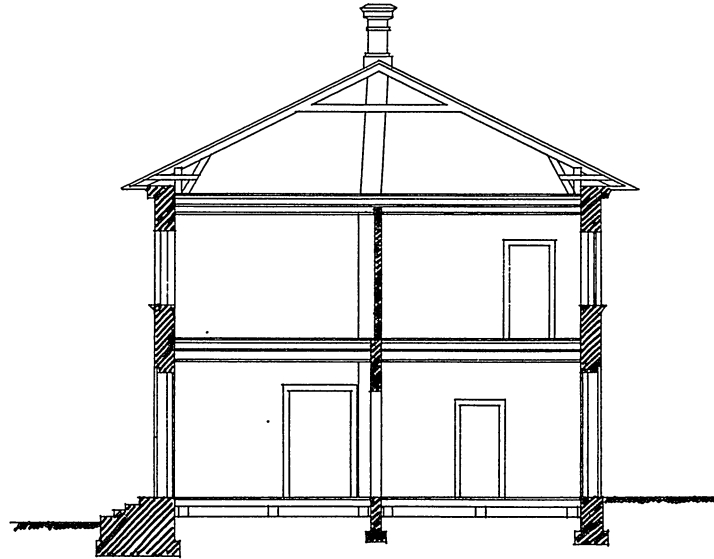
FAÇADE MOD PERRON



FAÇADE MOD VEJEN



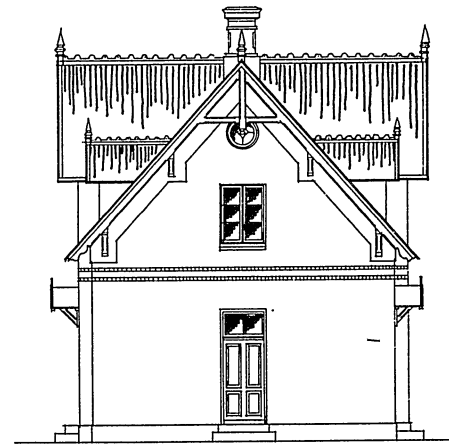
QAVL



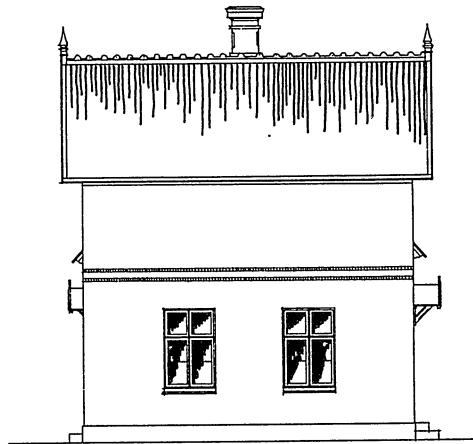
SUIT



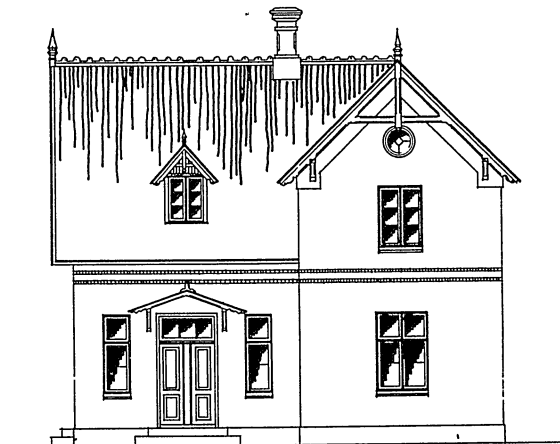
FACADE MOD PERSON



GAVL



GAVL



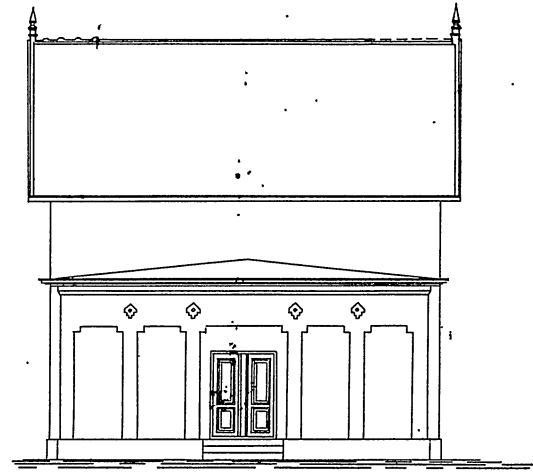
FACADE MOD VEJ



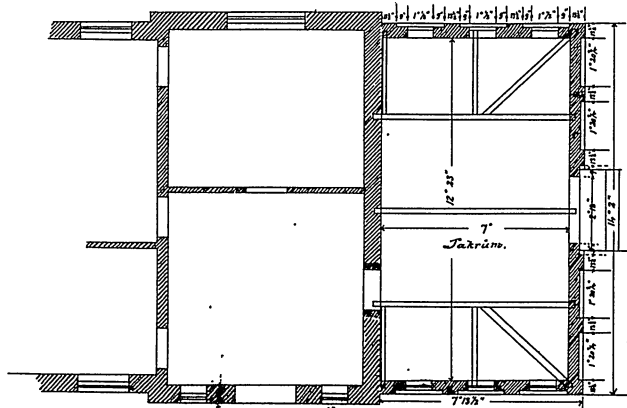
Varehus for Klippinge Station.



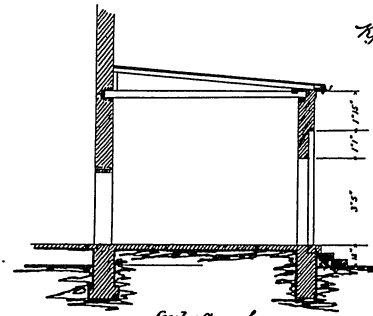
Facade med Veier.



Gavl.



Plan.



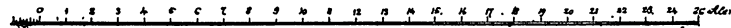
Snit efter a.

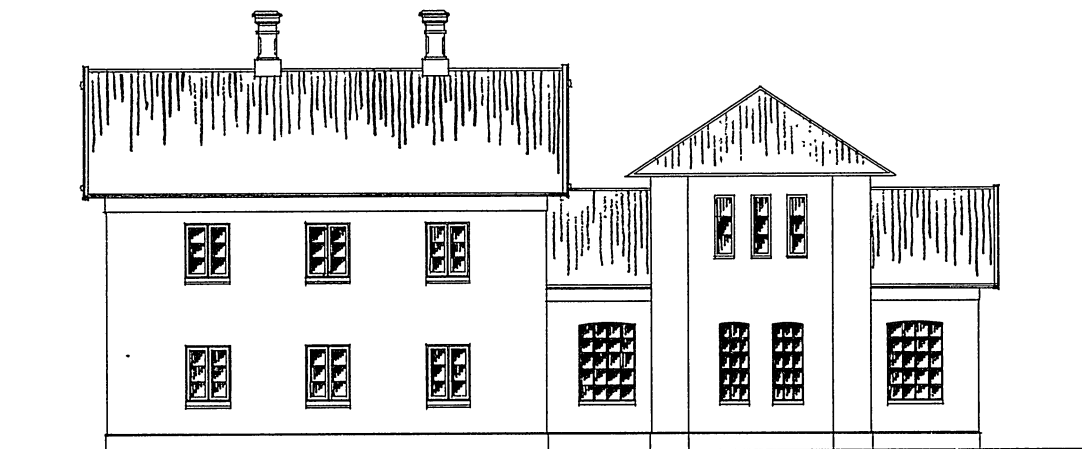
E. Wenck  
Kjøbenhavn den 30. 11. 79.

Delagt Conditore Nr. 27  
Kjøbenhavn den 30. 11. 79.

Wenck

1:72

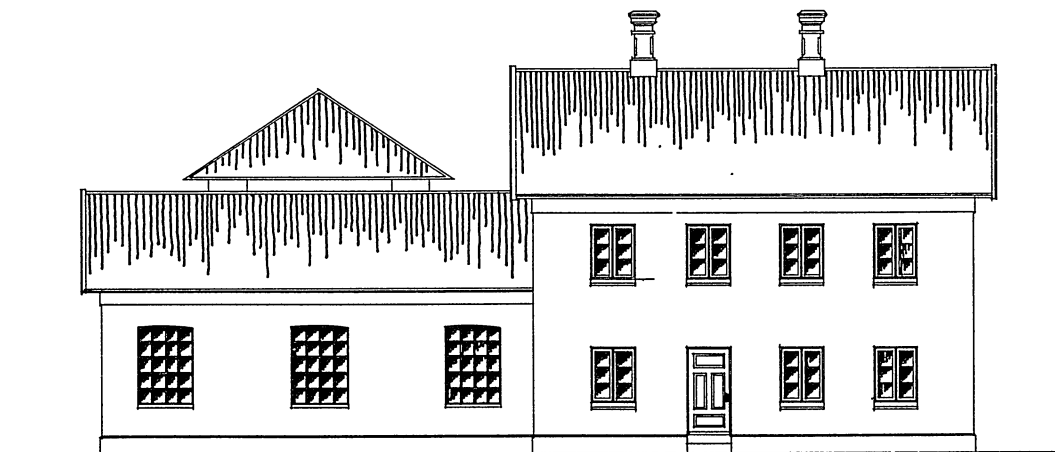




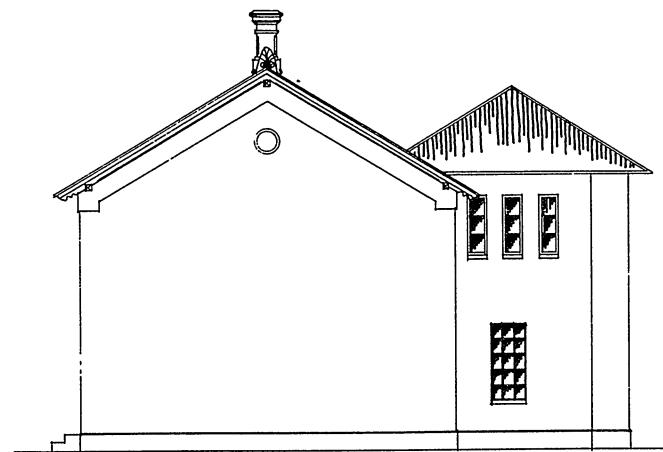
FACADE



GAVL

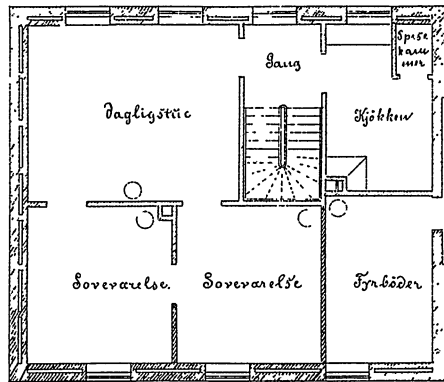
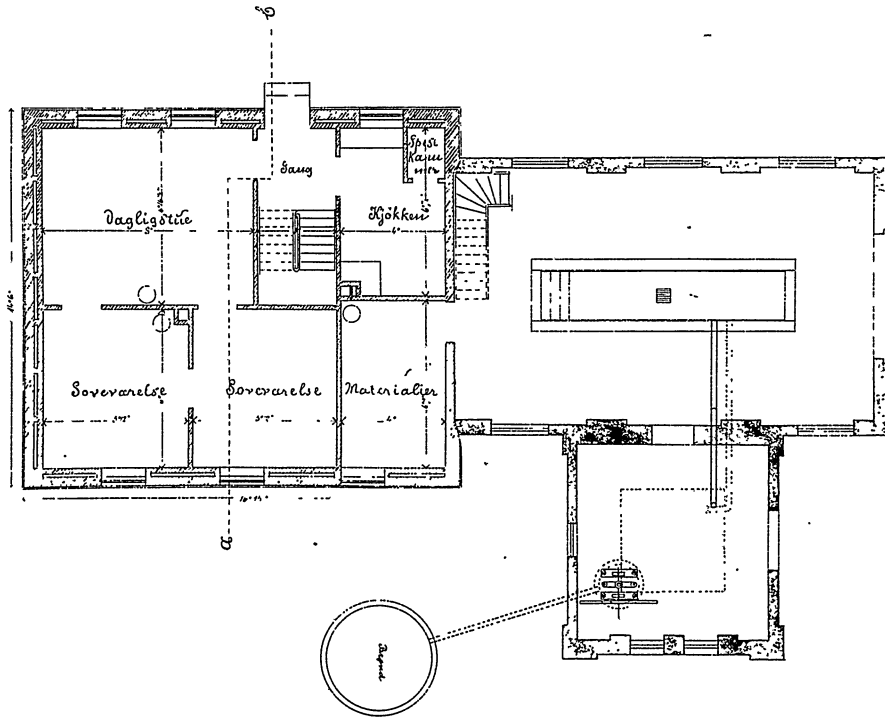


FACADE



GAVL

Locomotiv-Kemise med Cisterne  
 samt Bolig for 2 Familier og Fyr-  
 bøder paa Svæ og Rødvig Station.

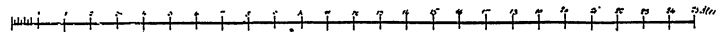
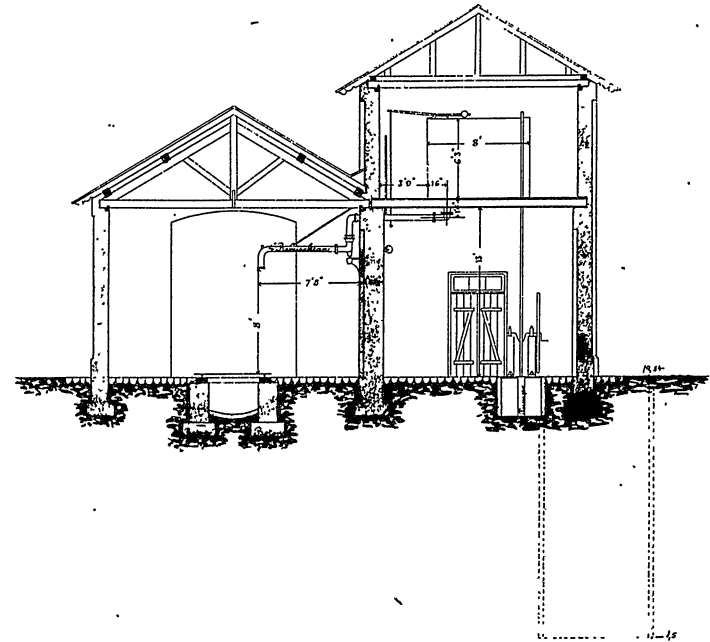


Plan af Sal

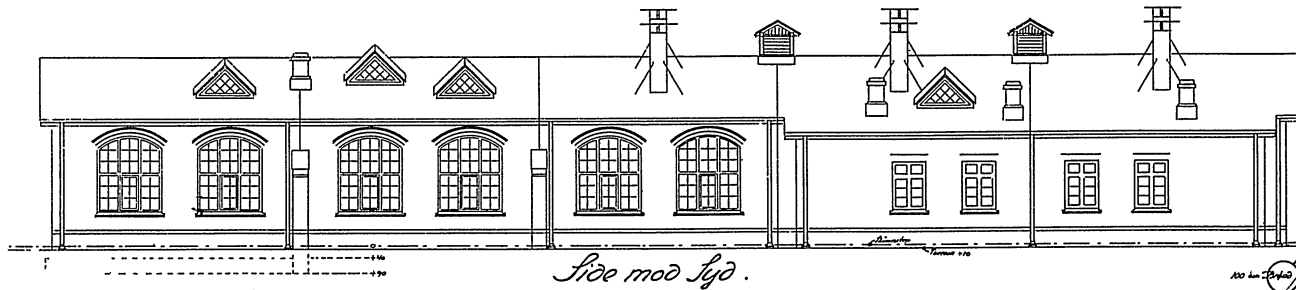
Forslag  
 til

# Vandforsyningsapparater

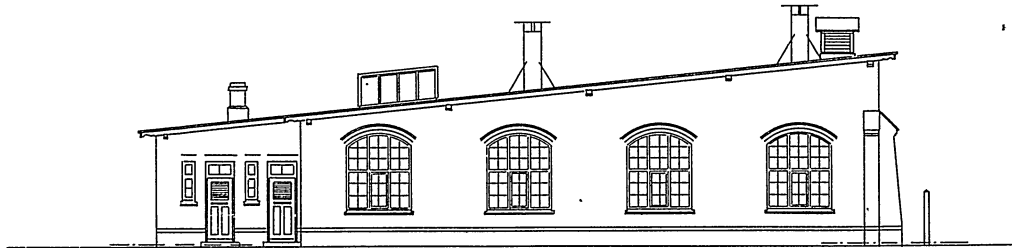
paa Rødvig Station



20 apparat  
 25 76. 1878  
 (i. u. u. u. u.)  
 Locomotiv-Kemise og Bolig (i. u. u. u.) 1878  
 P. H. O.  
 1878



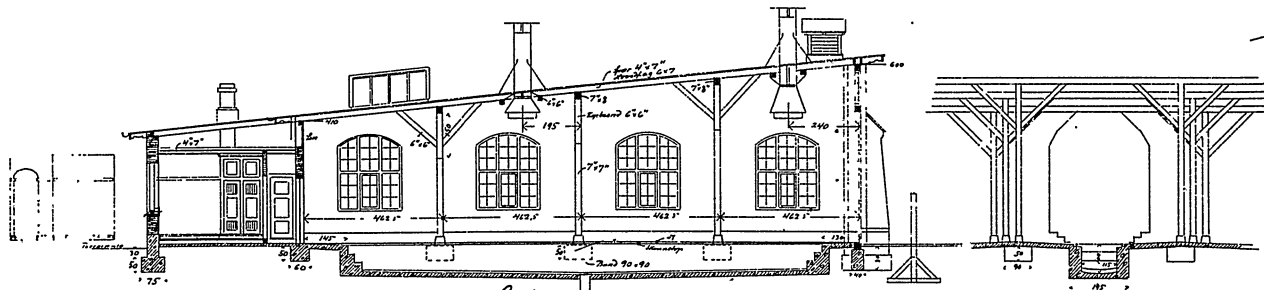
Såe mod Syd.



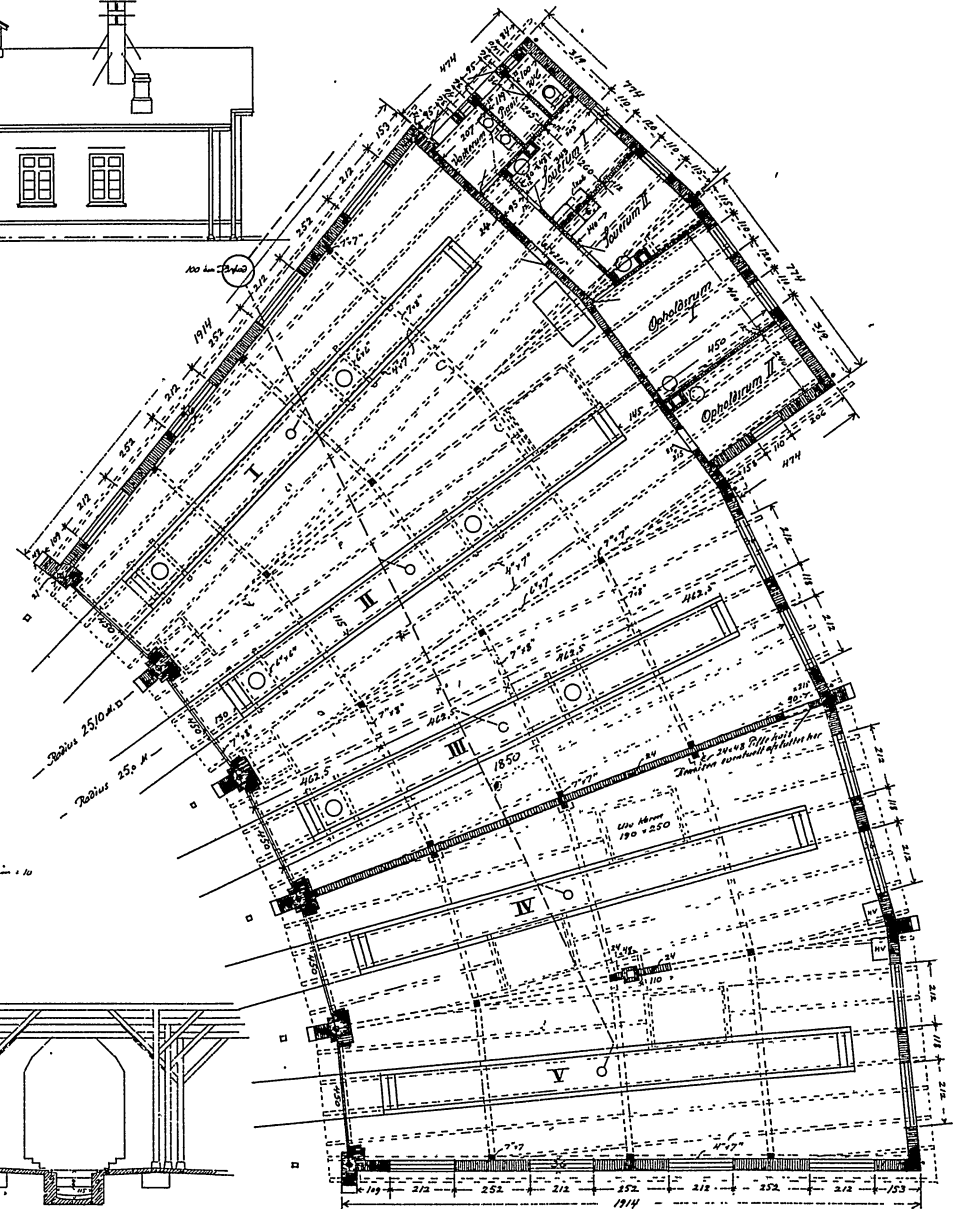
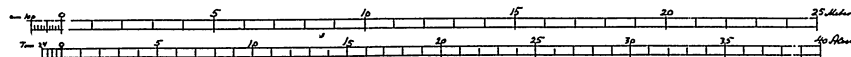
Såe mod Nord-Ost.



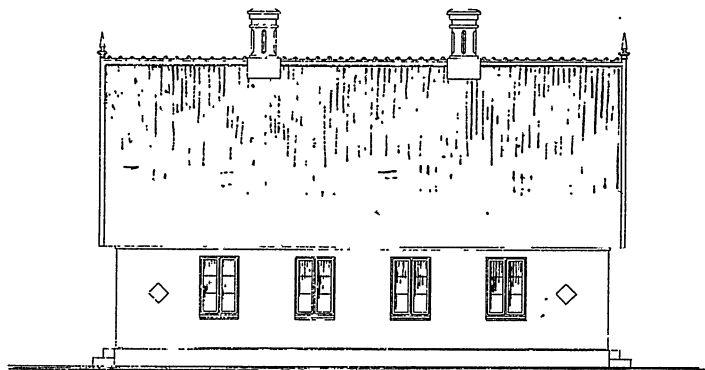
Såe mod Øst.



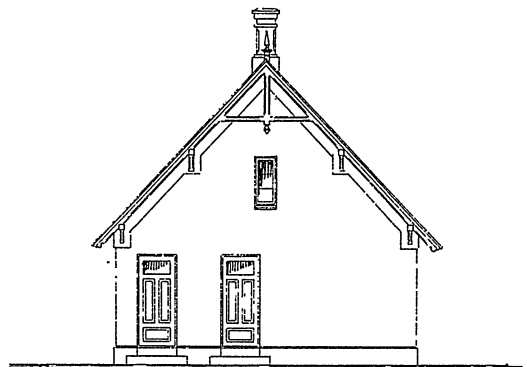
Snit.



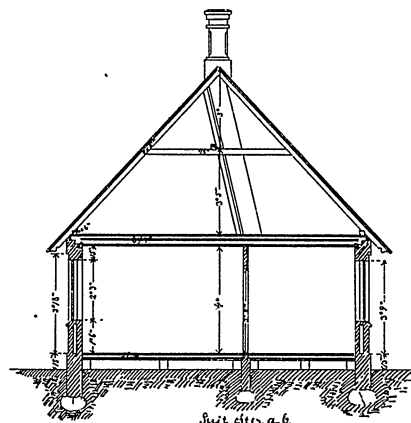
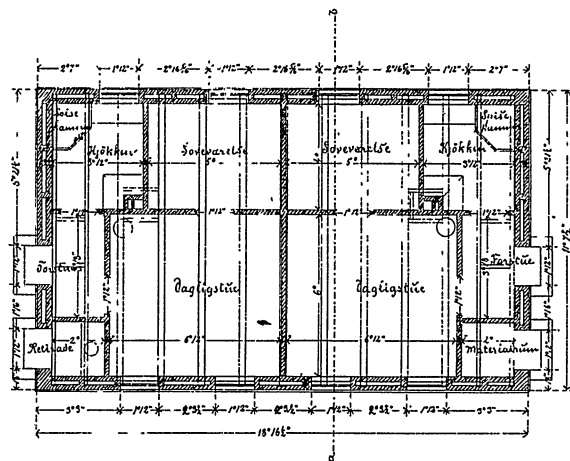
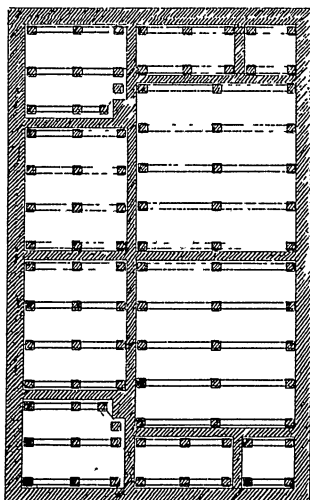
Høbenhavn Juli 1922  
 Christian Skindem  
 Arkitekt. 124 1/2 1/2



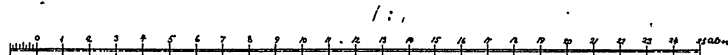
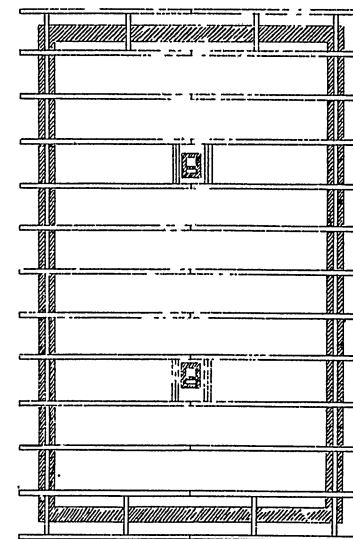
Facade mod  
Banen



Sidel



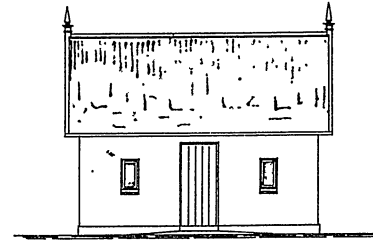
Sidel efter a.b.



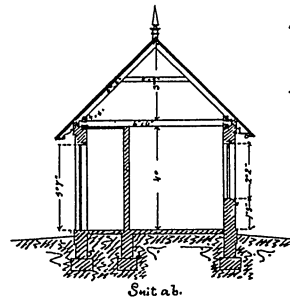
11/7.78  
J. W. Wied  
København

Den østjællandske Tørbane.

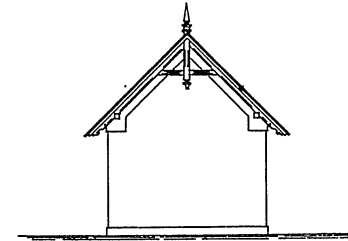
Udsigt for Søjnatiensindgangen paa Gæstgæsthuset  
Station.



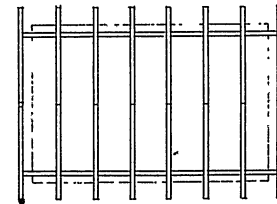
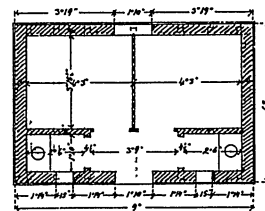
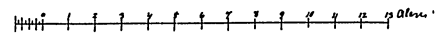
Facade.



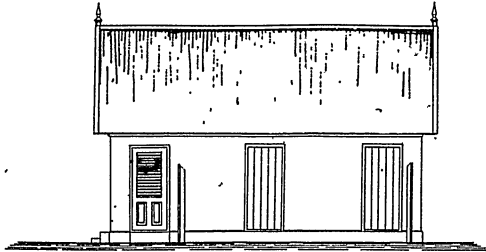
Snit a-b.



Snit c-d.

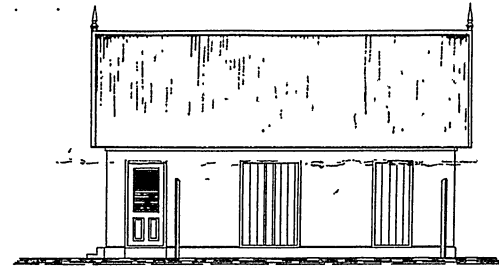


Udhus for Tokkeup og Rødvig Station.

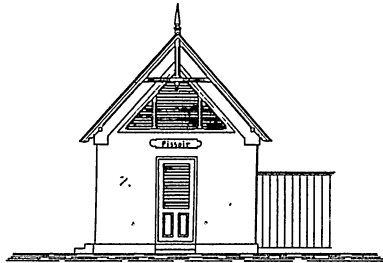


Facade.

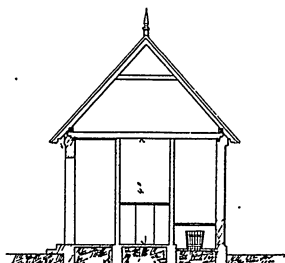
Udhus for Vælle, Narsø og Hjørring Station.



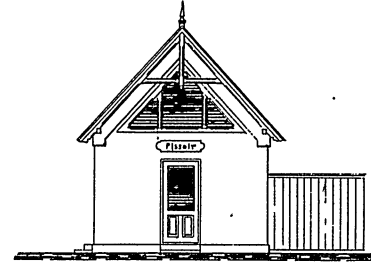
Facade.



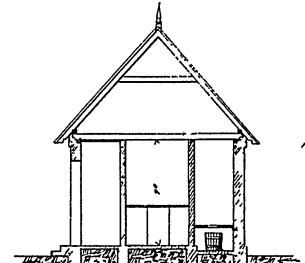
Særl med Bansen



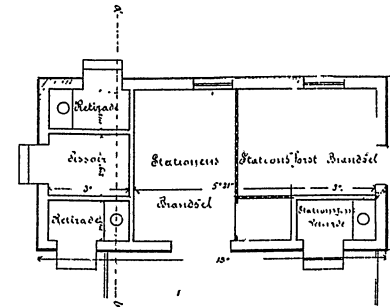
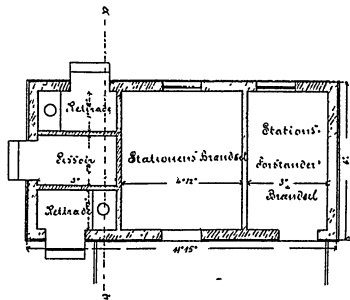
Sigt efter a-b



Særl med Bansen



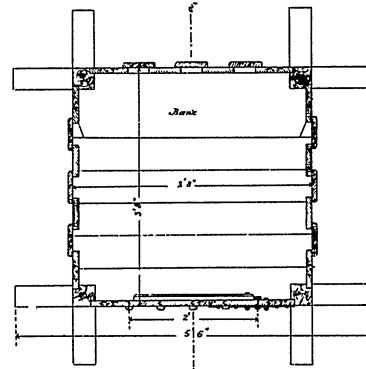
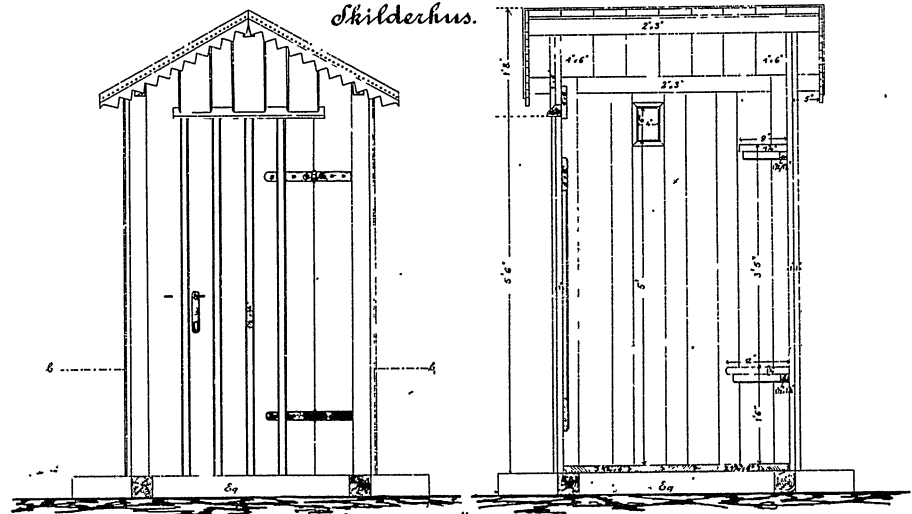
Sigt efter a-b



10  
 L. S. Appeltun  
 C. H. M. Nord

Opført af  
 den danske statsbaner  
 den 15. Juni 1898  
 H. H. H.  
 L. O. Nord

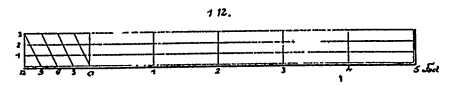
Skilderhus.



Stütz mit Klappen anbringen und sorgfältig streichen!

Schnitt b-b

Schnitt a-a.



Apparat zum Vorhalten  
of all anbringen vor dem 2. Mal  
Später kann 2 1/2 28

Wäch

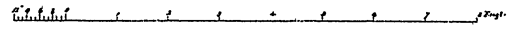
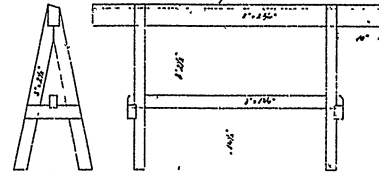
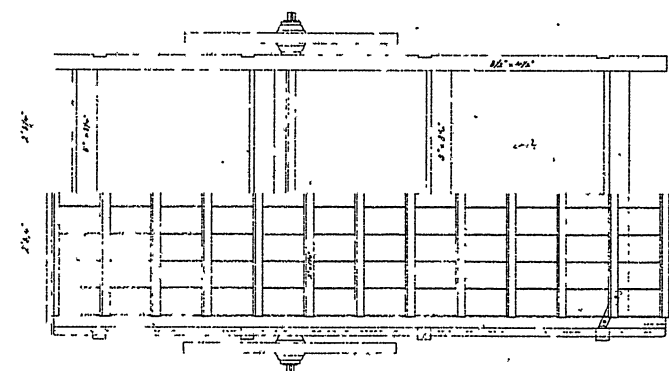
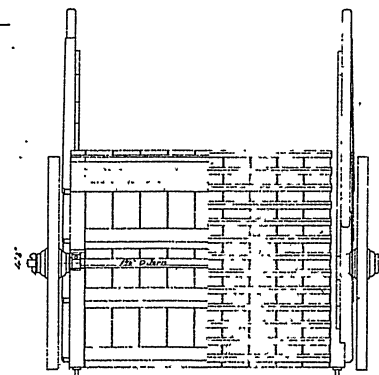
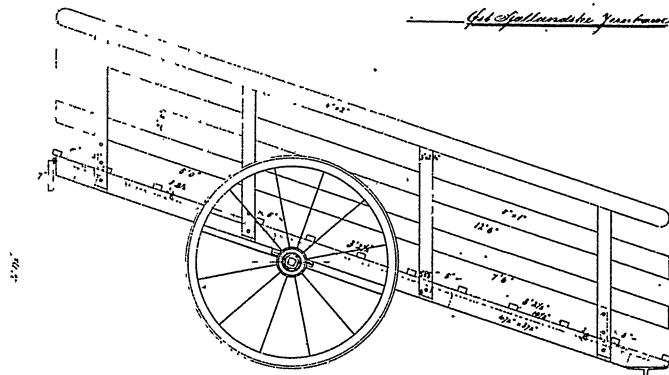
Jyge. Karte 1879.  
Laisen.



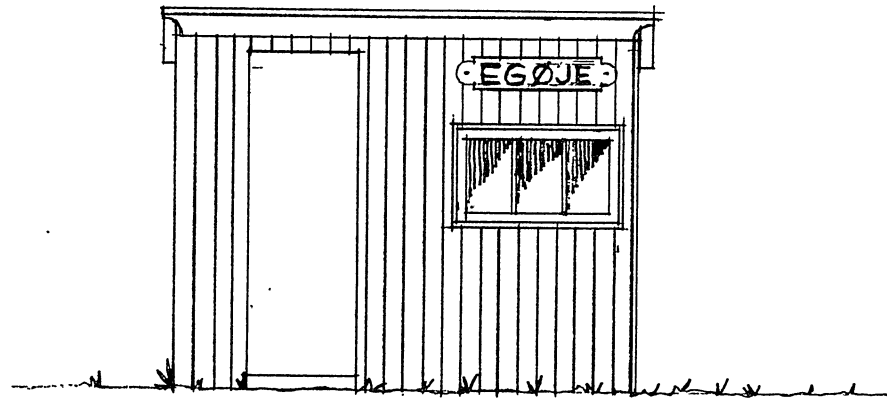
N<sup>o</sup> 2643

Transportabel Kvægrampe

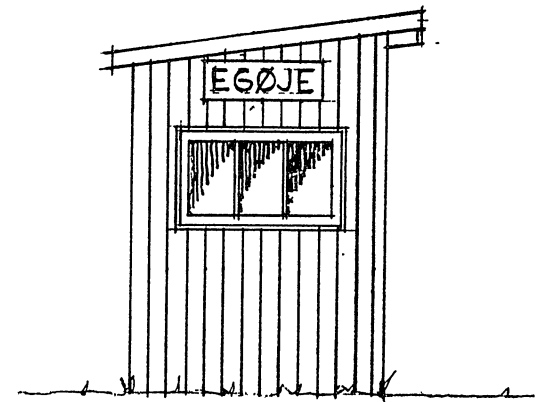
af Spilmandske Jernbane



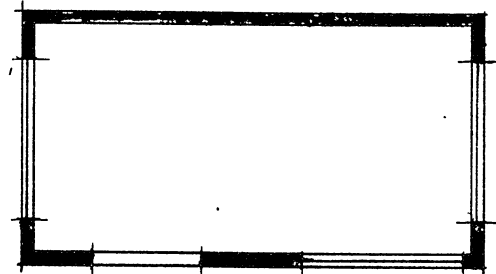
Kvægrampe



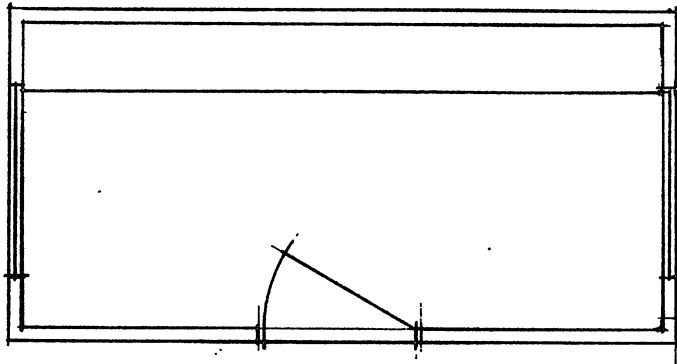
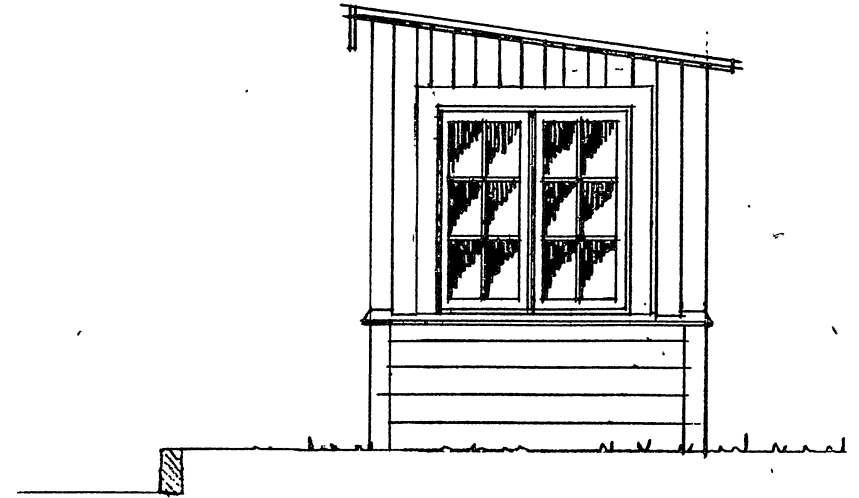
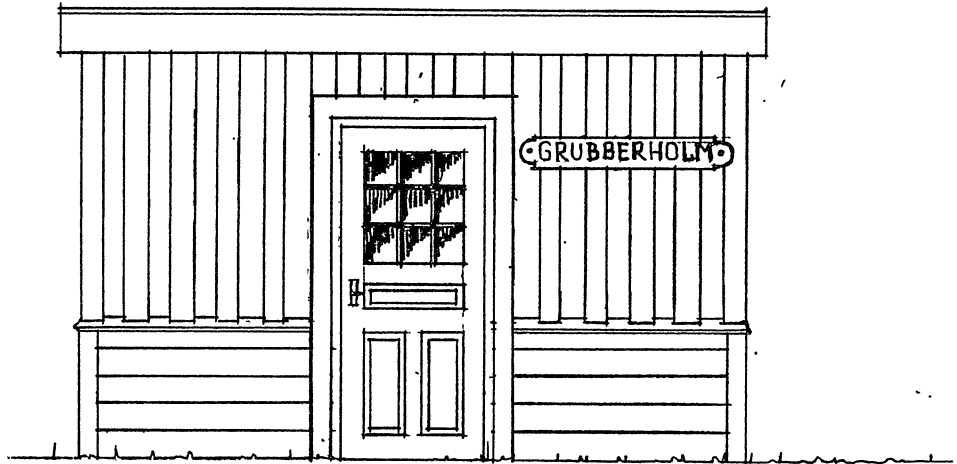
FACADE

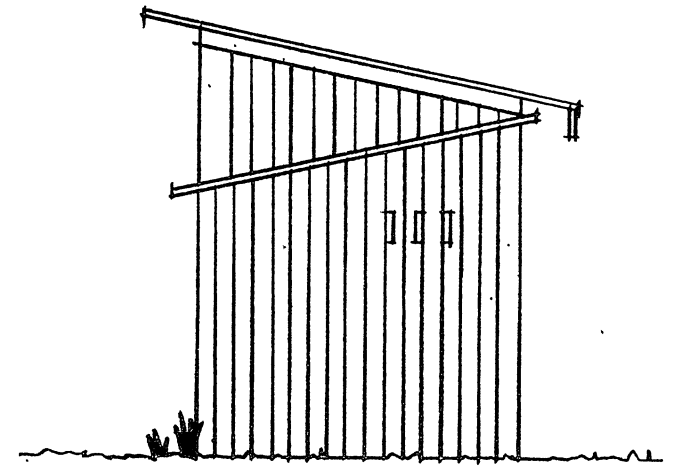
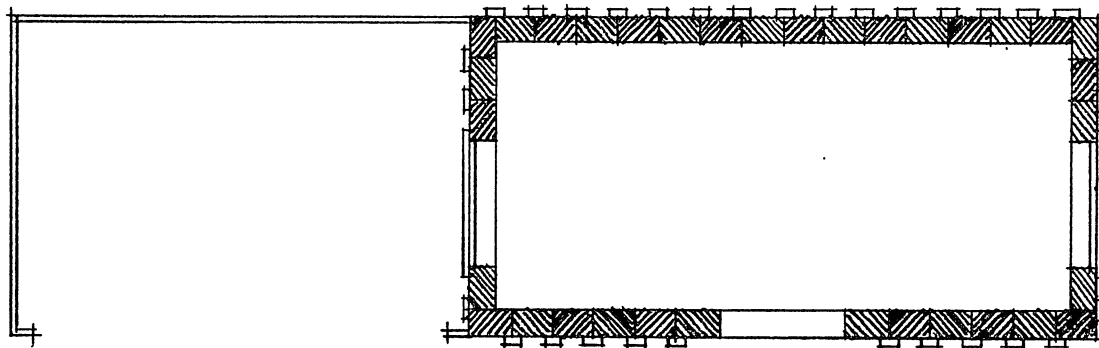
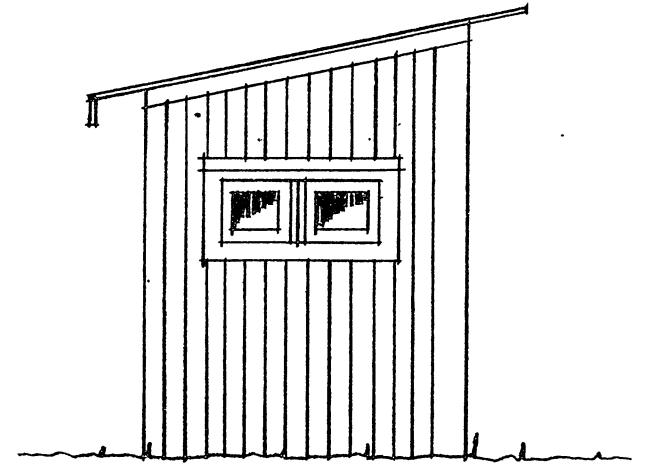
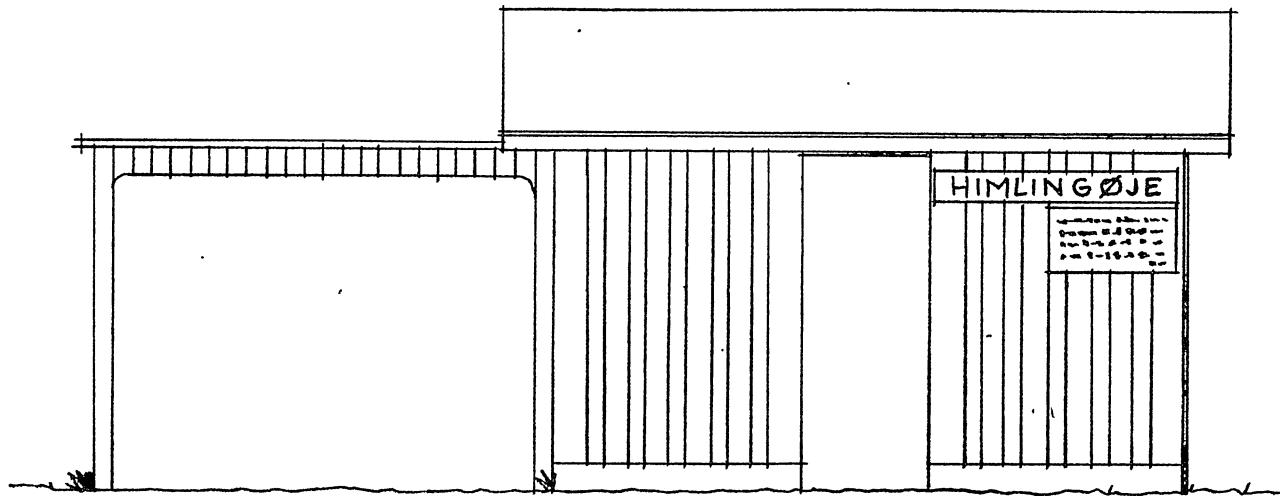


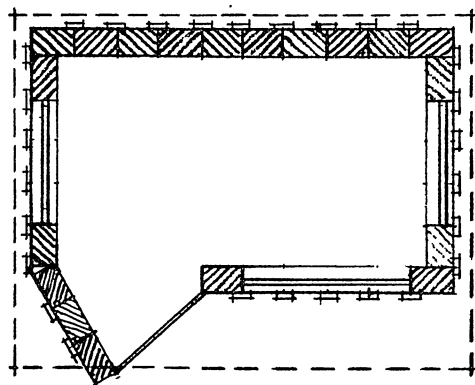
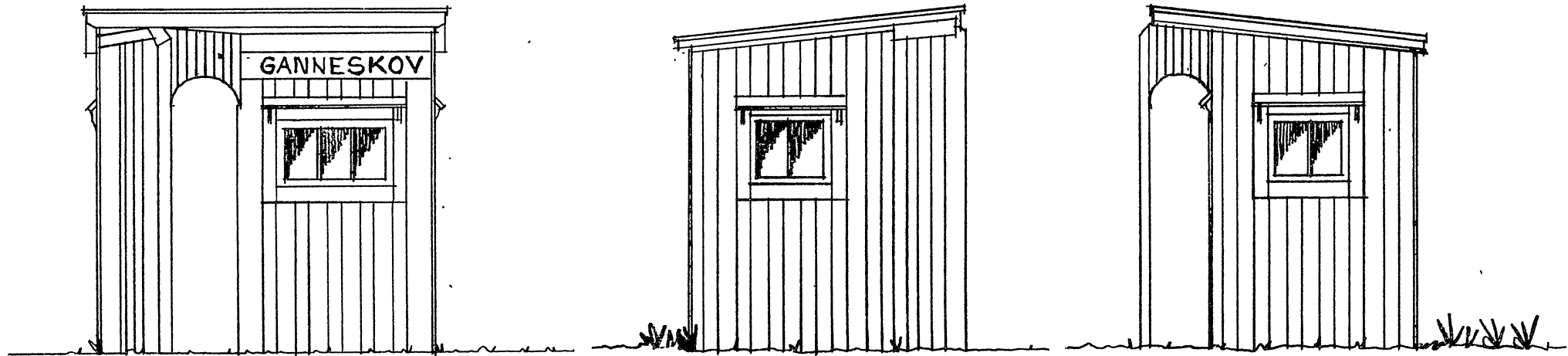
GAVL

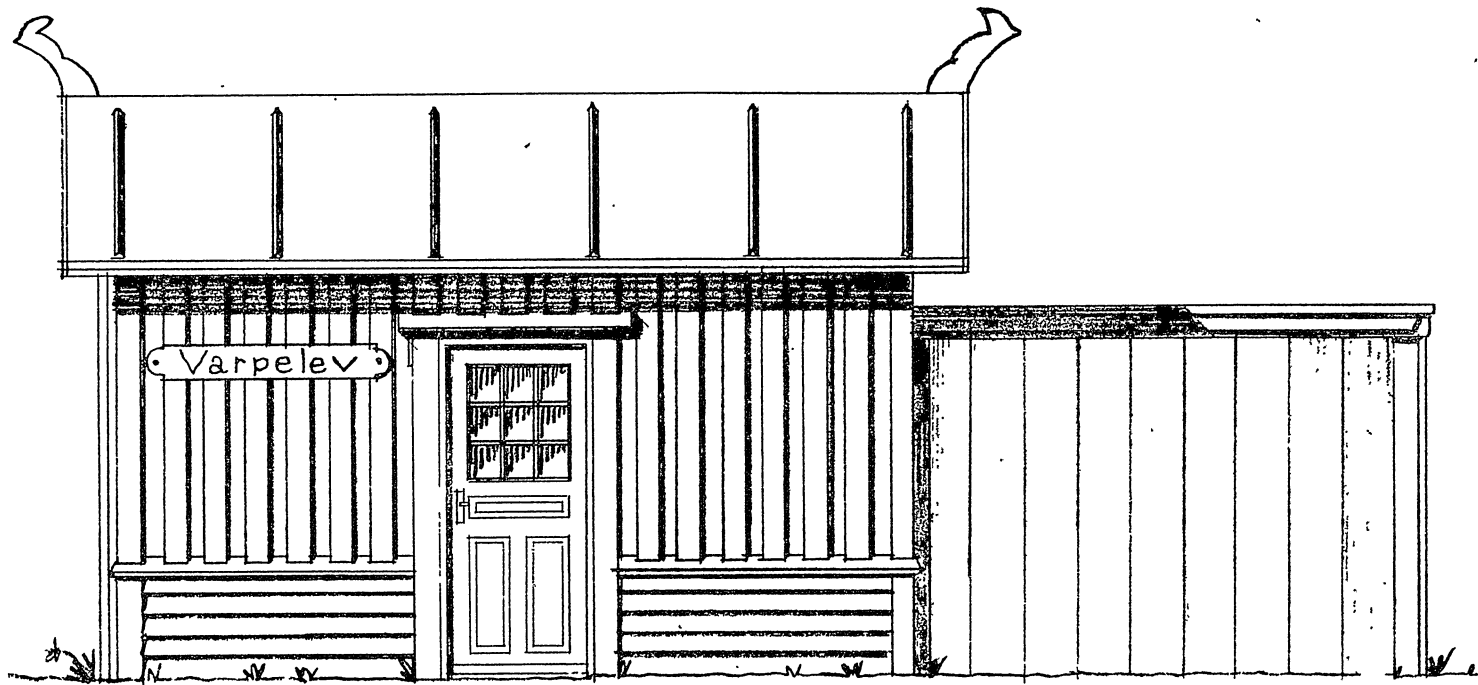


PLAN

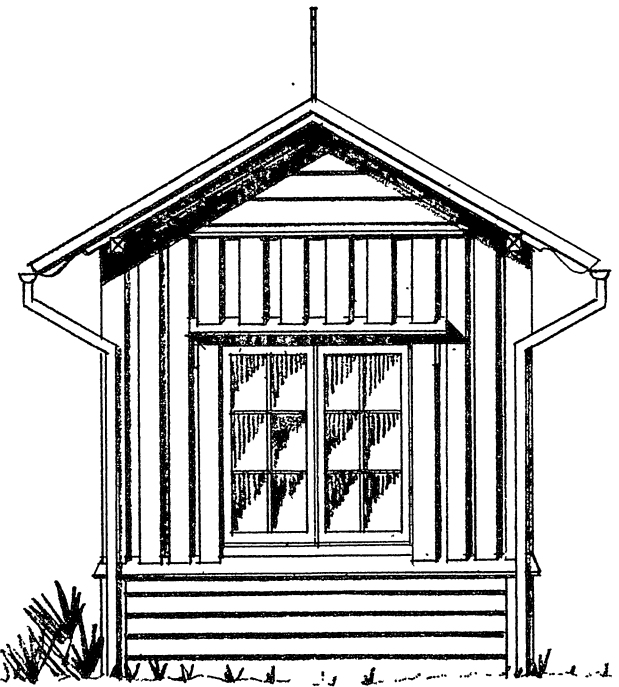




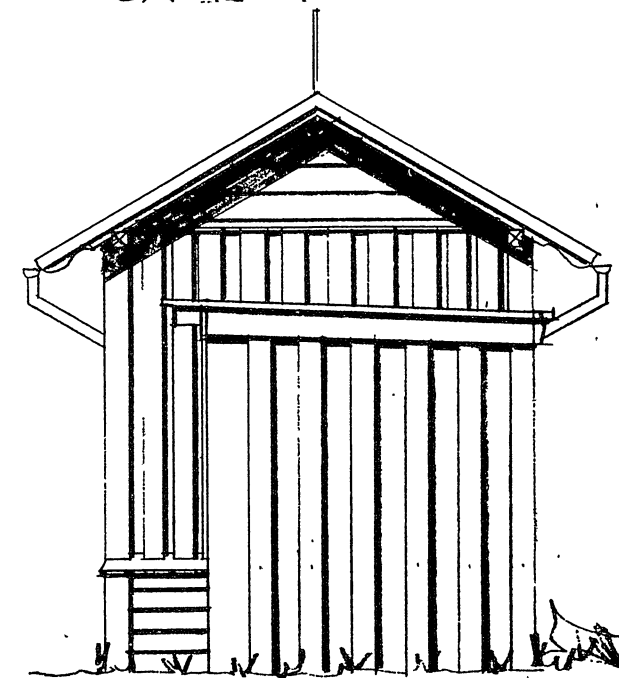
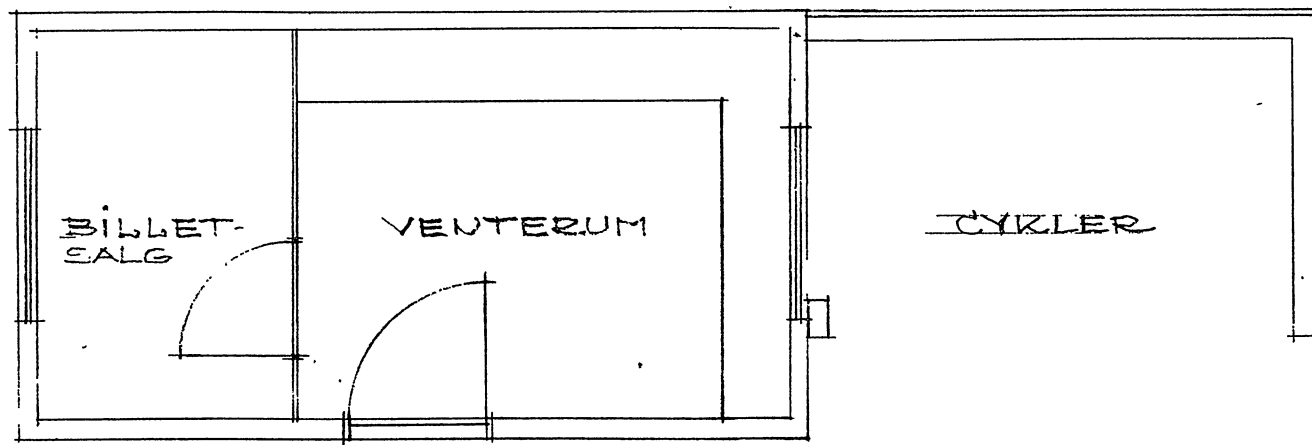




FACADE MOD SPOR

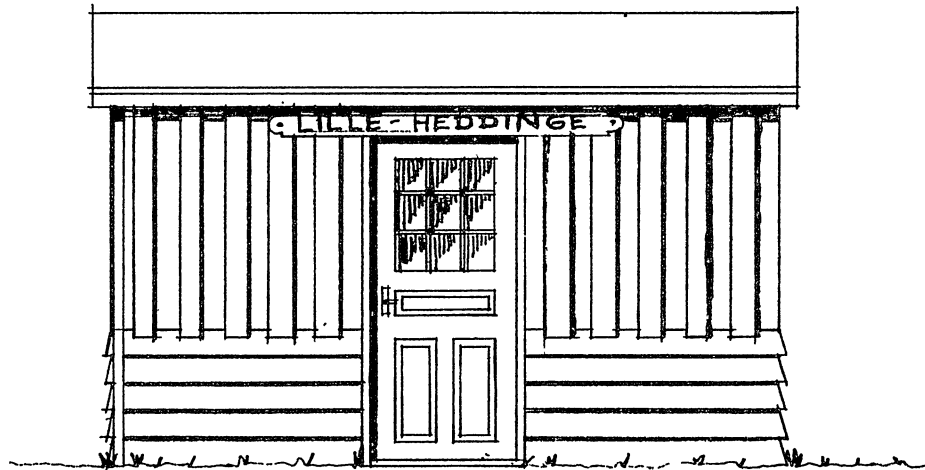


GAVL

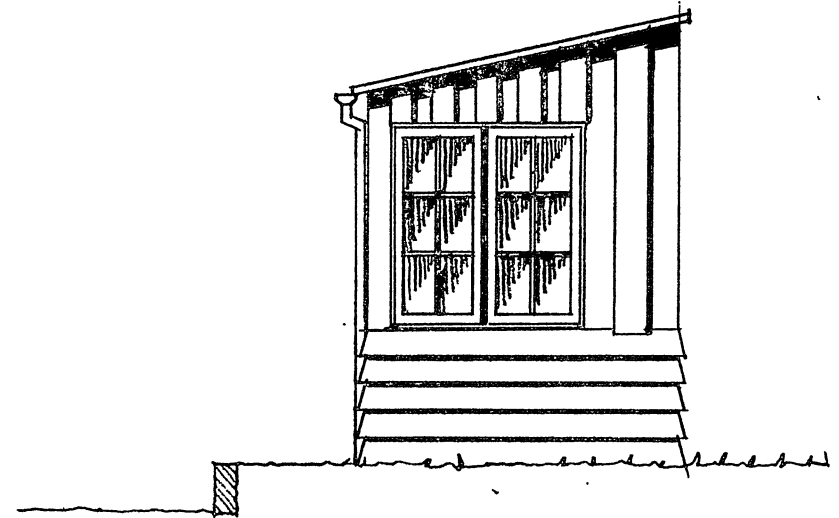


GAVL

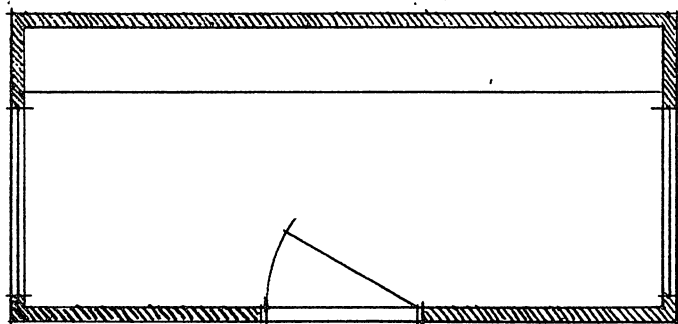
Varpelev trb.



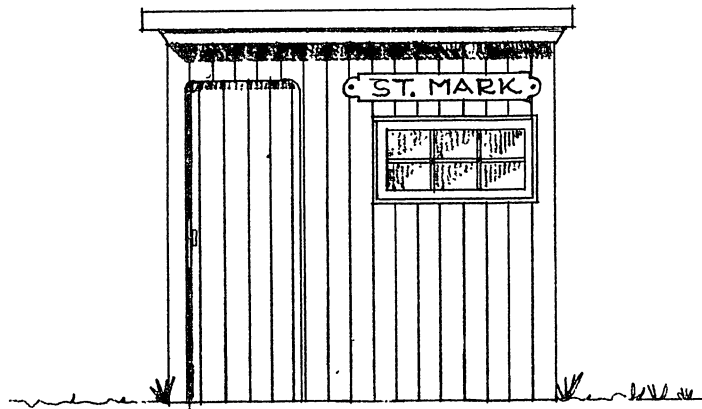
FACADE MOD SPOE



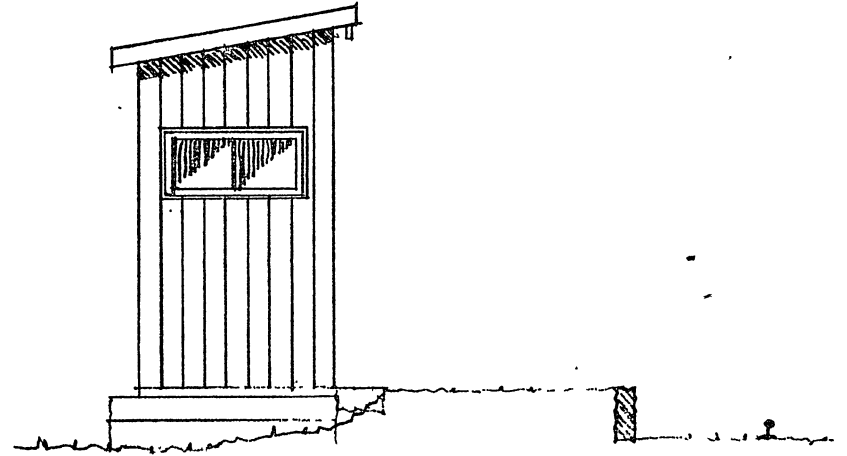
SYDGAVL



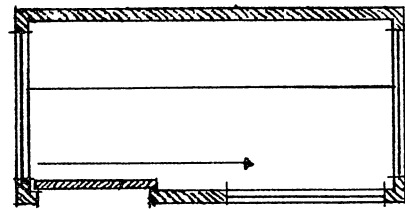
PLAN, OKT -78



FACADE MOD SPORE

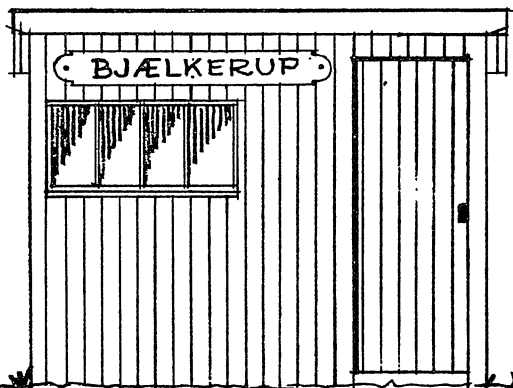


GAVL

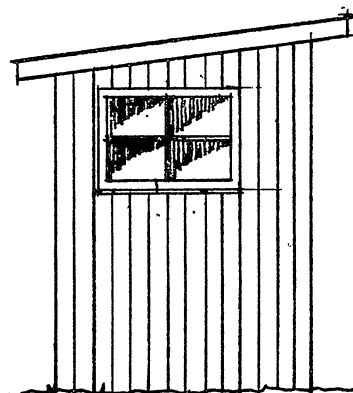


PLAN OPMÅLT OKT. 1978

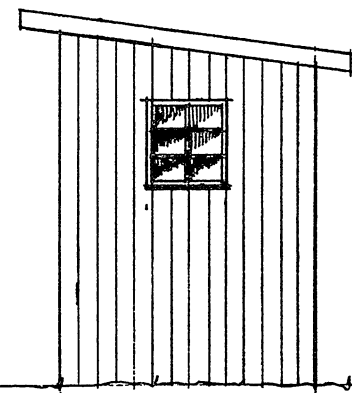




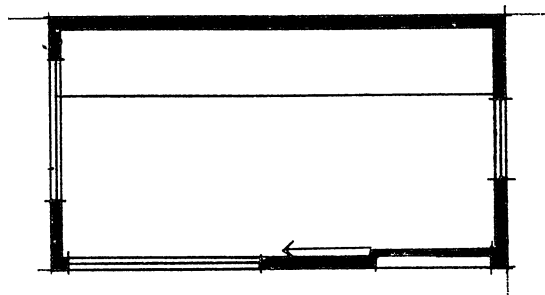
FACADE



NØRDEGAVL



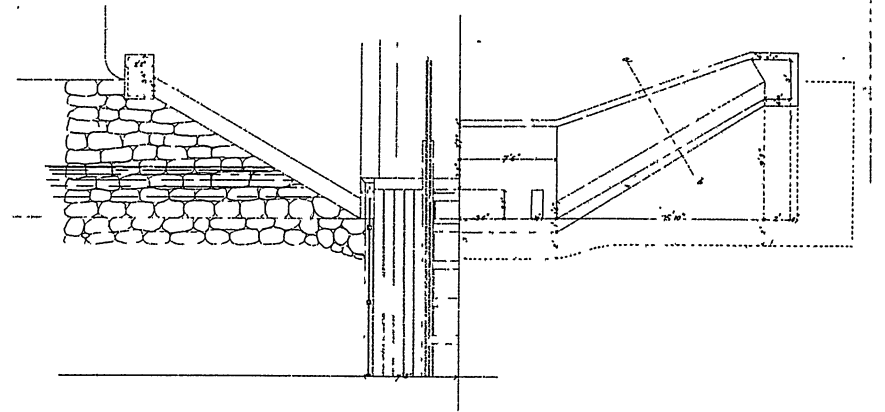
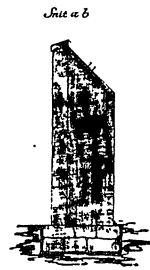
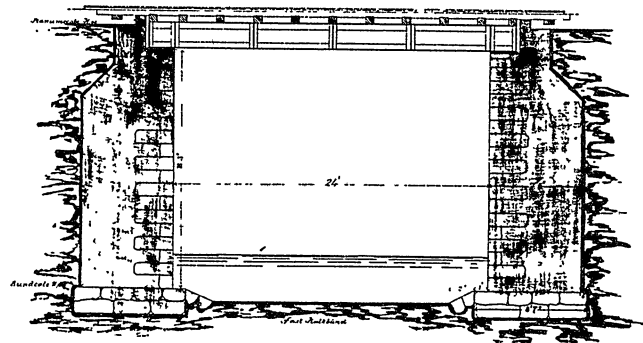
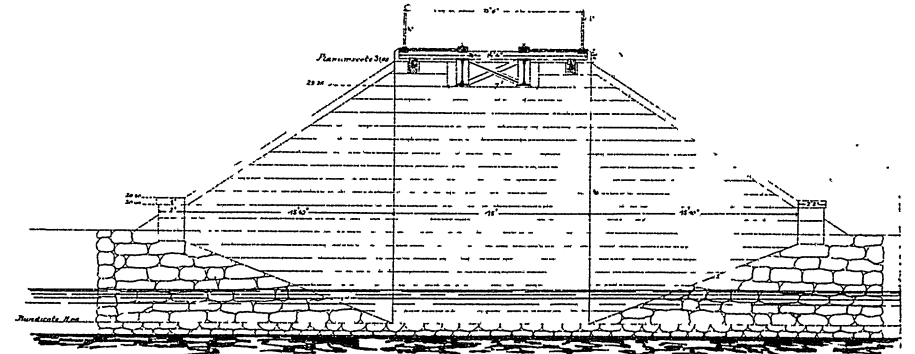
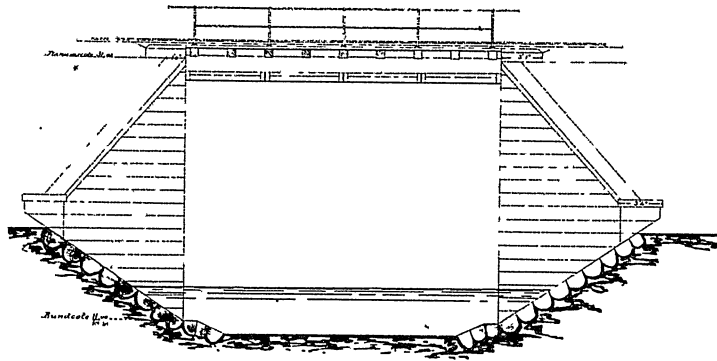
SYDGA VL



PLAN

*Östjäll: Jernb. Anlag.*

*24 Fods Bro.  
Nyöge Faxé  
S. 235-36.*



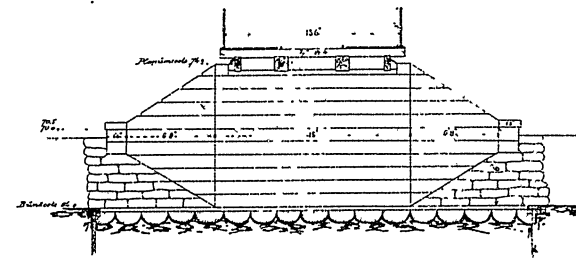
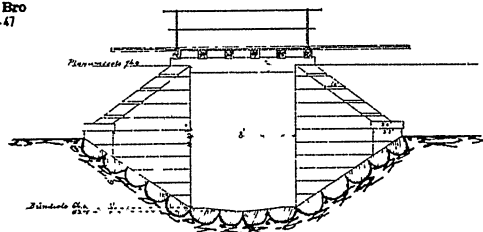
148

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

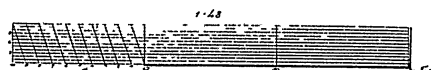
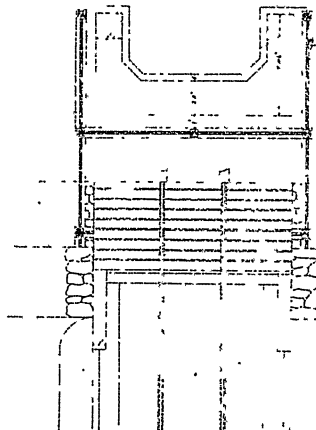
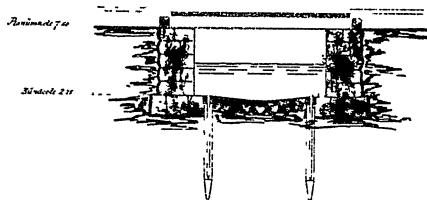
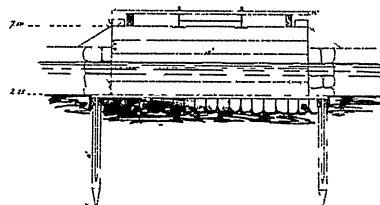
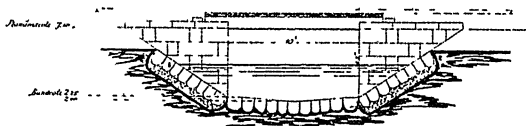
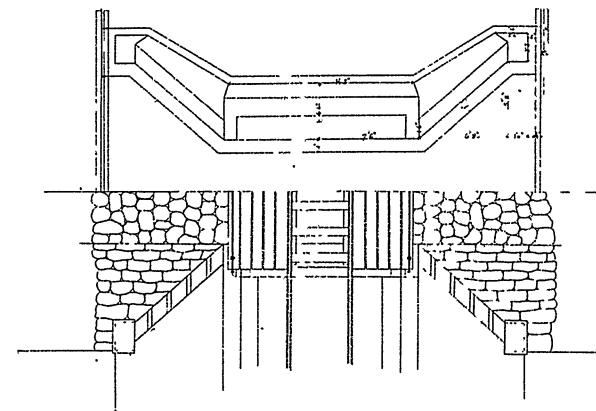
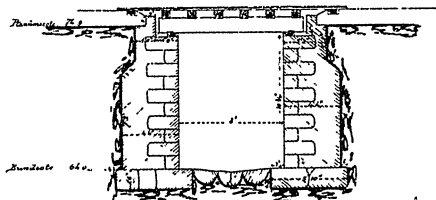
*Bändlaget i Sten- och Betongväggen i 24 Fods Bro.*

Kjøge - Faxe

8 Fods Bro  
ST 346-47

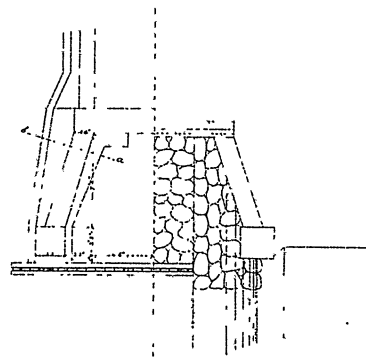
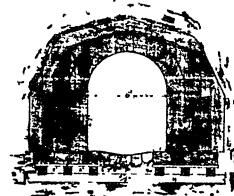
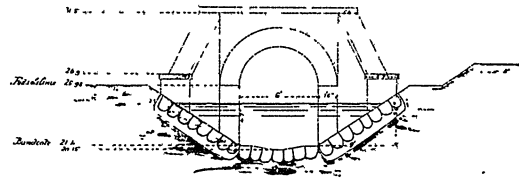


Kjøge - Faxe.  
10 Fods Bro  
St. 37-38

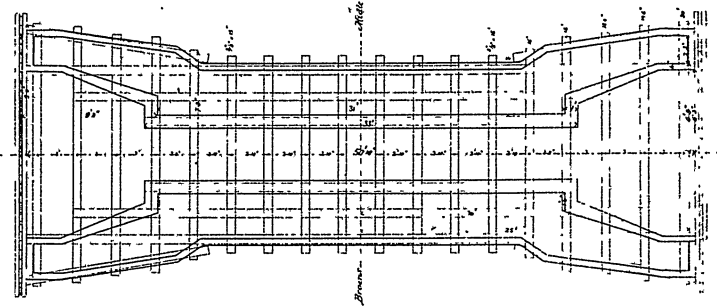
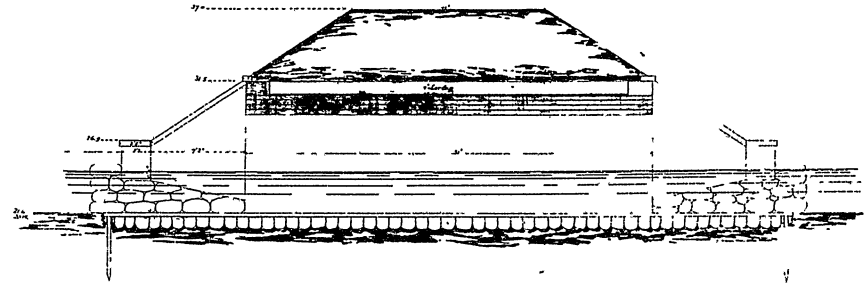


*Pistjall: Jernb: Anlag.*

*Profilansigt 3/4 a...*

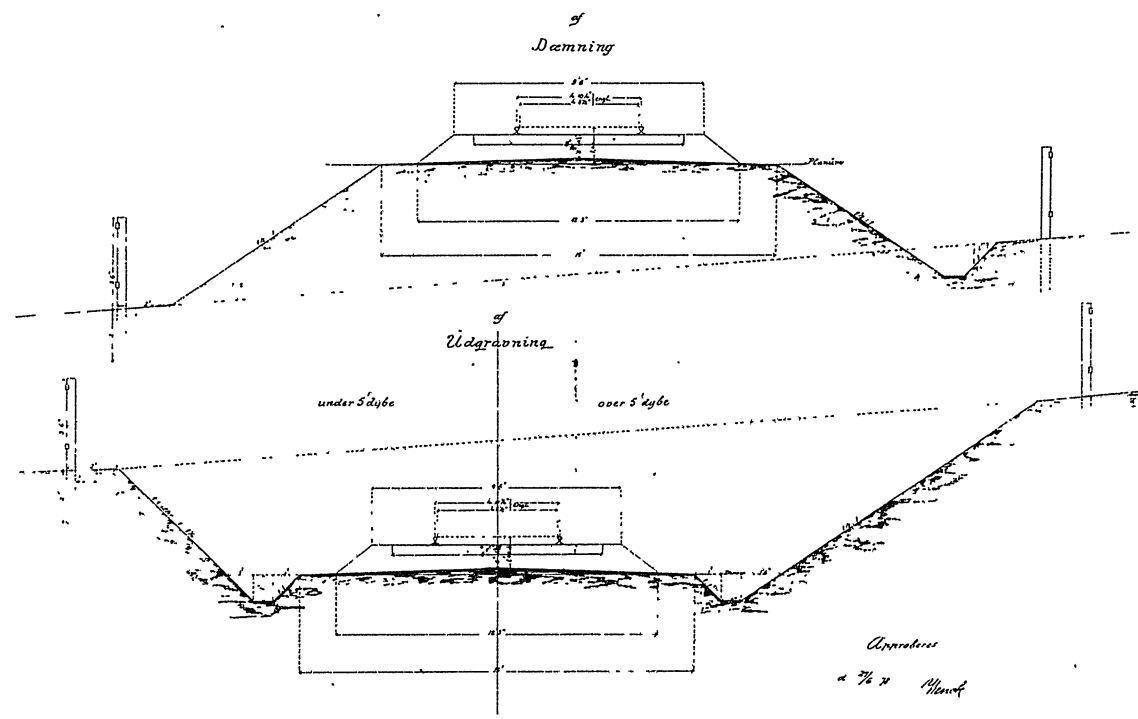


*6 Fods Bro.  
Haarlov: Rödving.  
R: 23-24.*



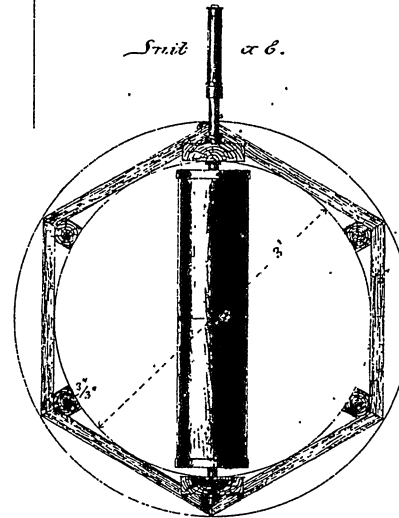
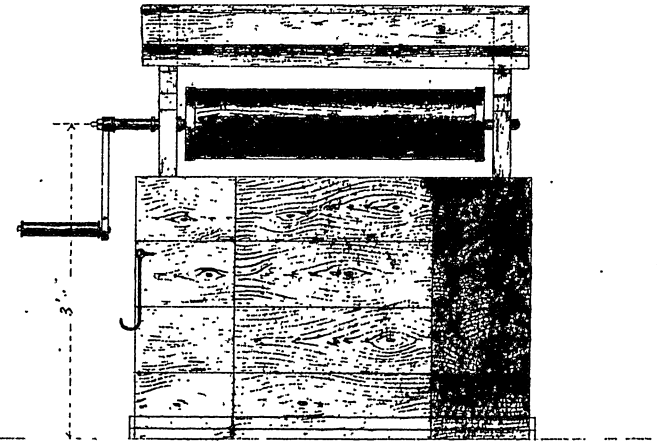
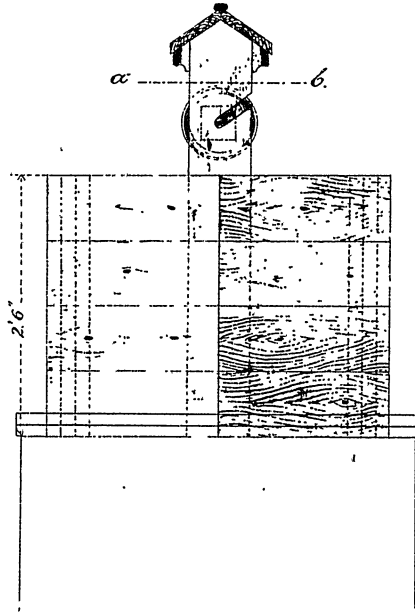
Dalsjälls Jernbane Anlag

Normal Profil.



Overtæningen af skinnerne ligger 10 cm over Randen.

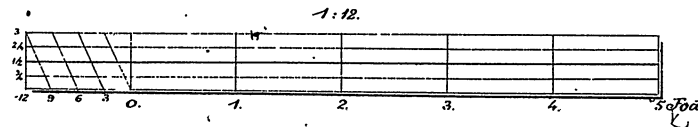
Brøndkarm.



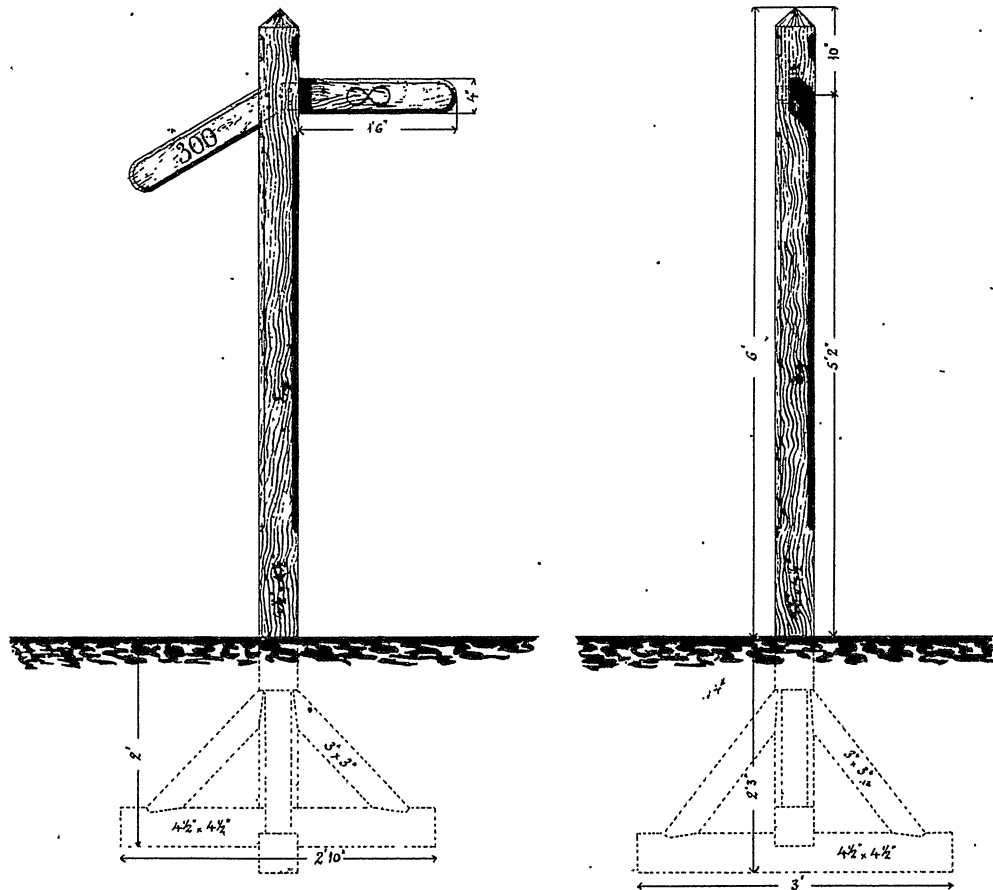
Sil-Rullen befastes <sup>en stærk</sup> med 4 eller Jernhjæde med Kroq. som et S. En Egebrædspand, hvis Jernbøile er forsynet med et. Die i Midten. Rulle 7 i Diameter. Hærmens sommes til en 5" bred Kroanås af to Lag 1/4 tykke Egebrædder, der dækker Brøndens Mær.

Utmær

Approberes saaledes at Afløbet falder bort og at der istedetfor Toieg anbringes en stærk. Hjørde. den 23/2 78. H. Mær



# Faldviser.



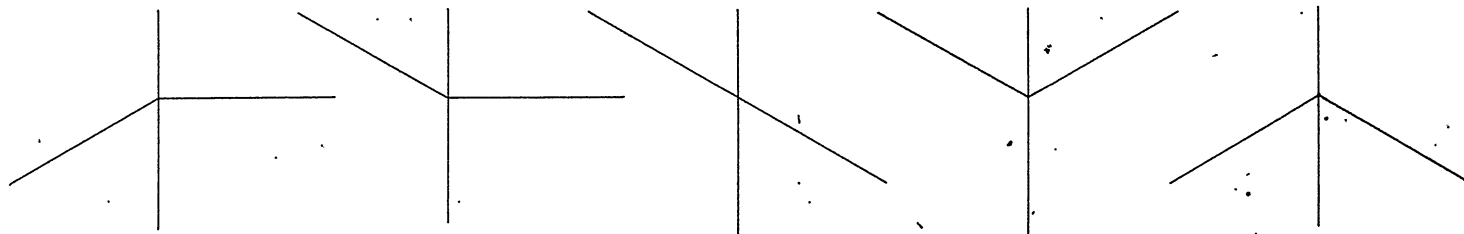
St 1

St 2

St 3

St 4

St 5

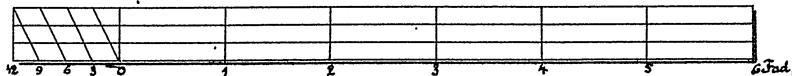


$(7'10'' + 2'10'' + 3') \cdot 4\frac{1}{2}'' / 4\frac{1}{2}'' + (2'10'' + 3'2'') \cdot 3 / 3' = 2'10''$

7/36 Synetria

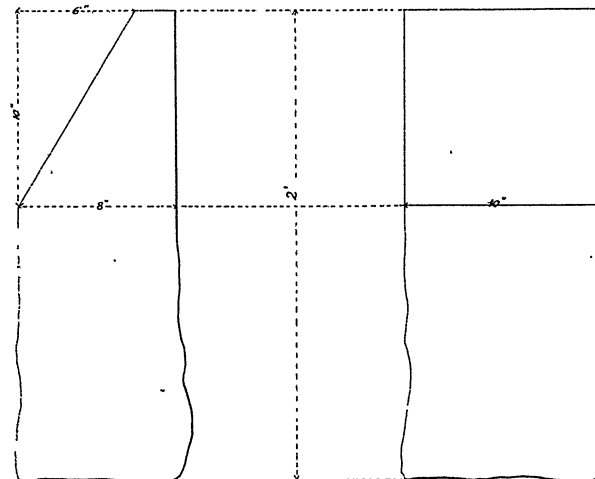
1-12

*Gornik*

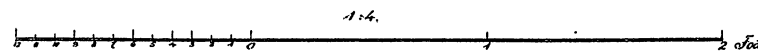


Cyproderes:  
 den 7. 79. *Wensch.*

*720 Milsten.*



*Helmilsten.*

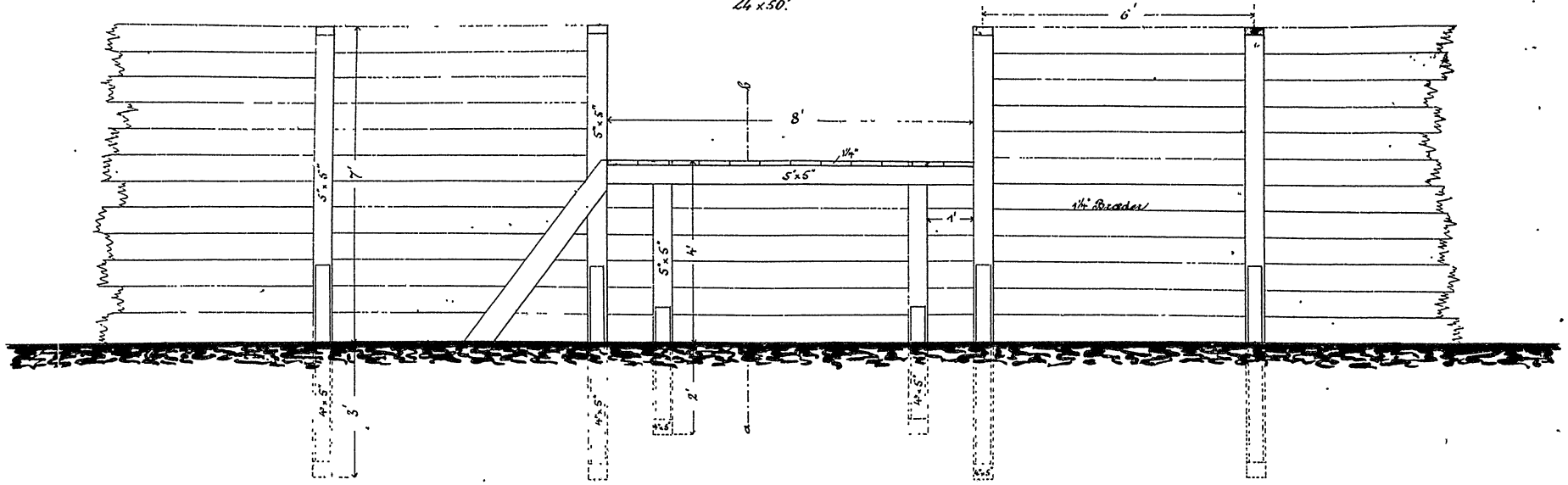


*Göransson*



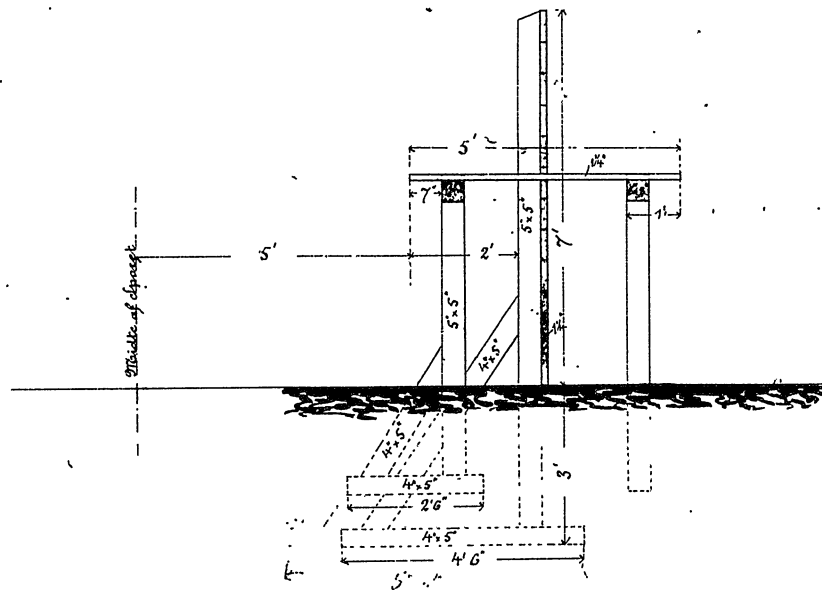
# Kulgaard

Ridrig Station  
24' x 50'

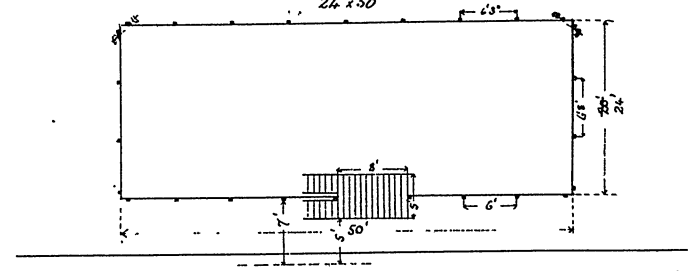


16' x 19' x 50' / 2  
 Saarlev Stations Kulgaard 44' x 50';  
 20' x 50' / 2  
 Fase B Stations Kulgaard 20' x 40'

Snit a-b



Plan  
Ridrig Station  
24' x 50'

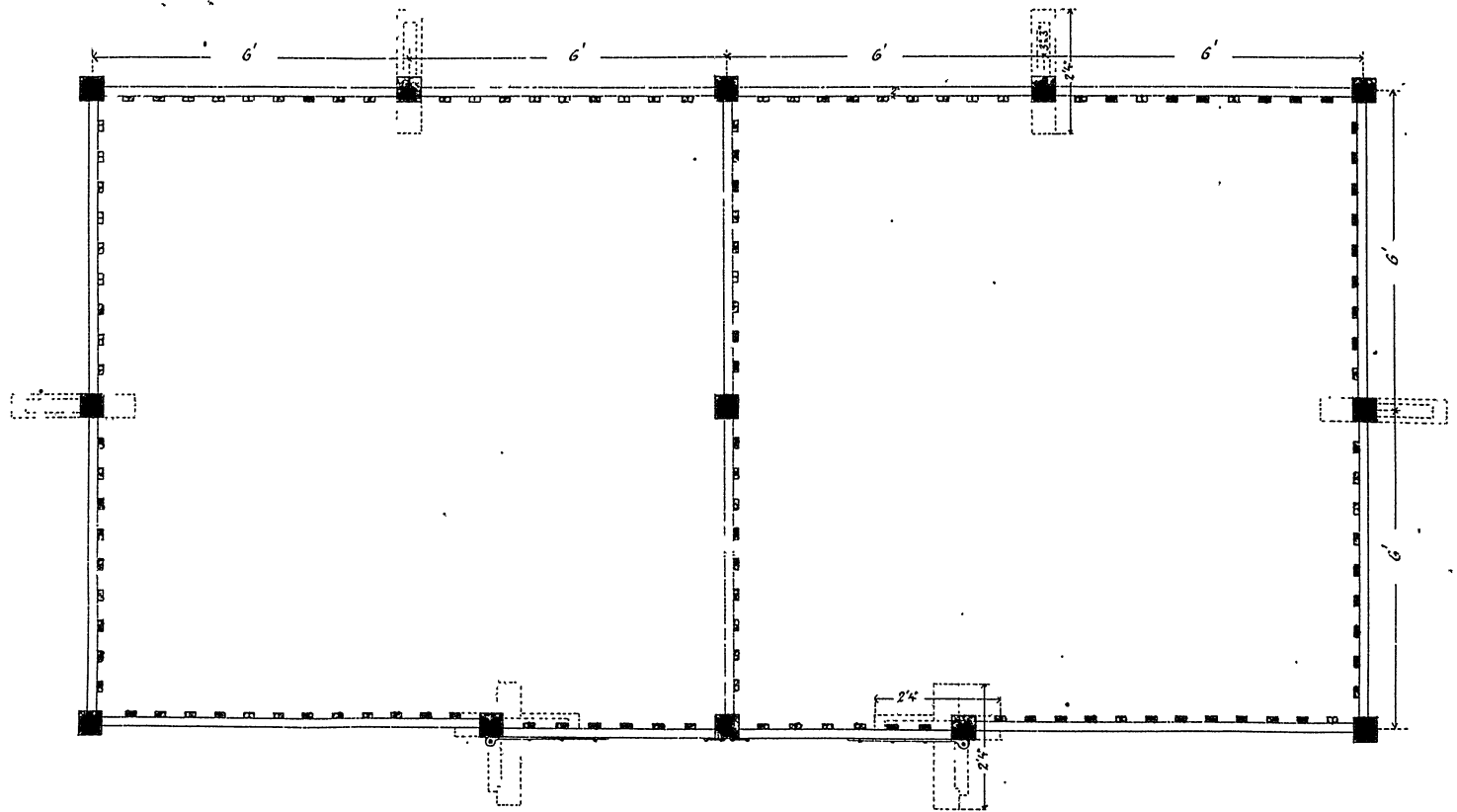
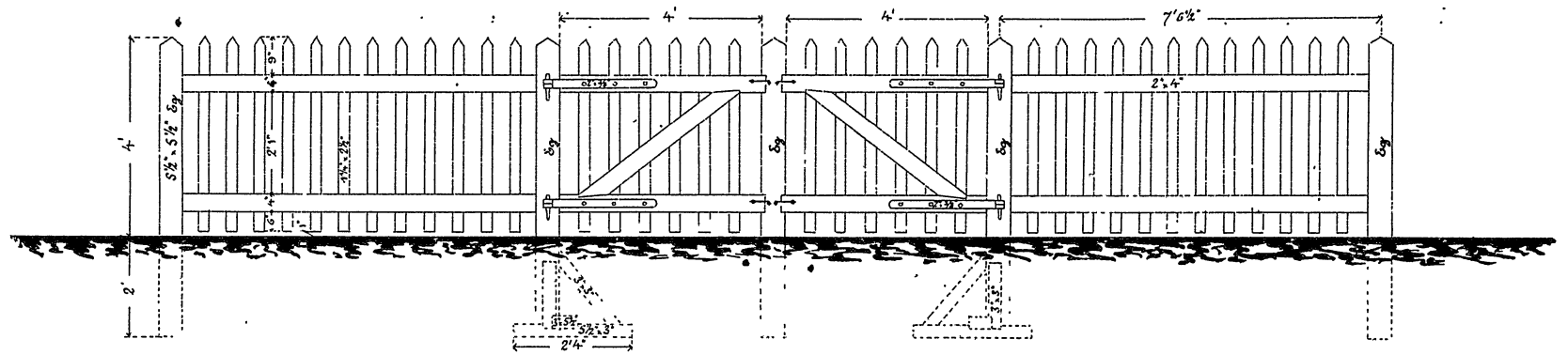


Ill. Bjørnestrøper anvendes 6.6 Tommer

# Kvægfold

Daarlev ~~Station~~ Faxe Av. og Stæbhedinge

Stationer

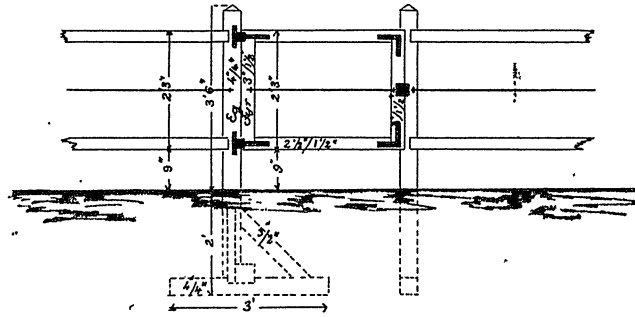


Karise, Klippinge og Rødvig 1 Rum 12' x 12'

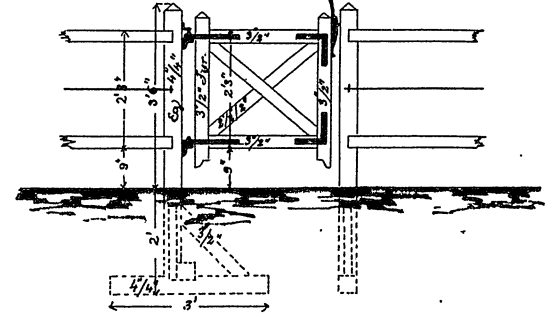
Worms

Kvægfold

3 Fods privat Saage

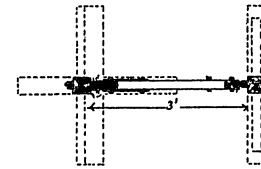
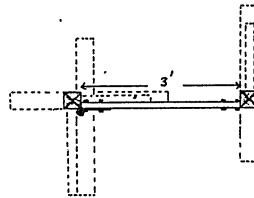
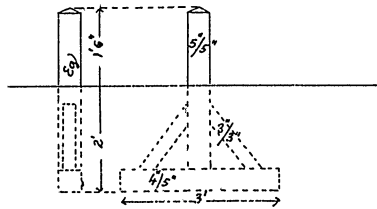


3 Fods selolikkende Saage.  
ru og tjæredæ.



Skumme ogsaa gjøres 4' vide.

Anslagsræl for 16 og 20 Fods Bar.



1:24



Approberes

Indenrigs ministeried d. 12. October 1878

S. N. O

Schou

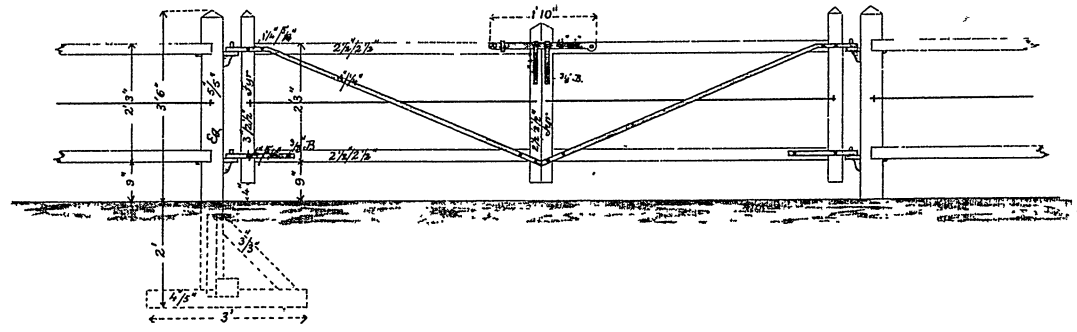
K. Boump.

Kan approberes.

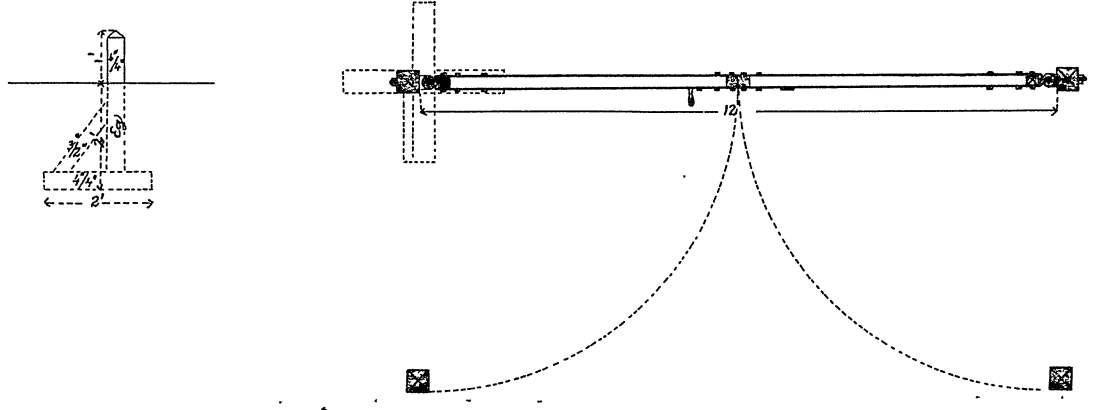
d. 10. 78

Wenck

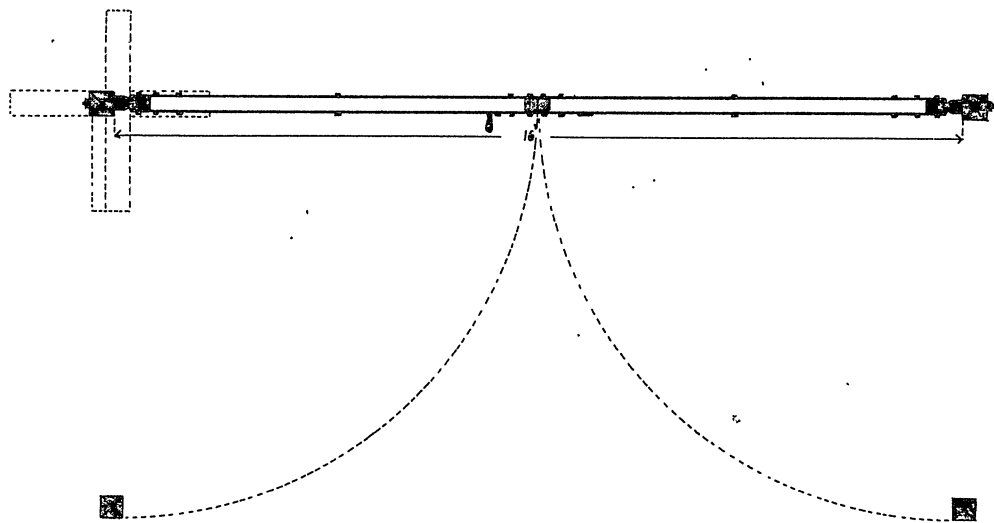
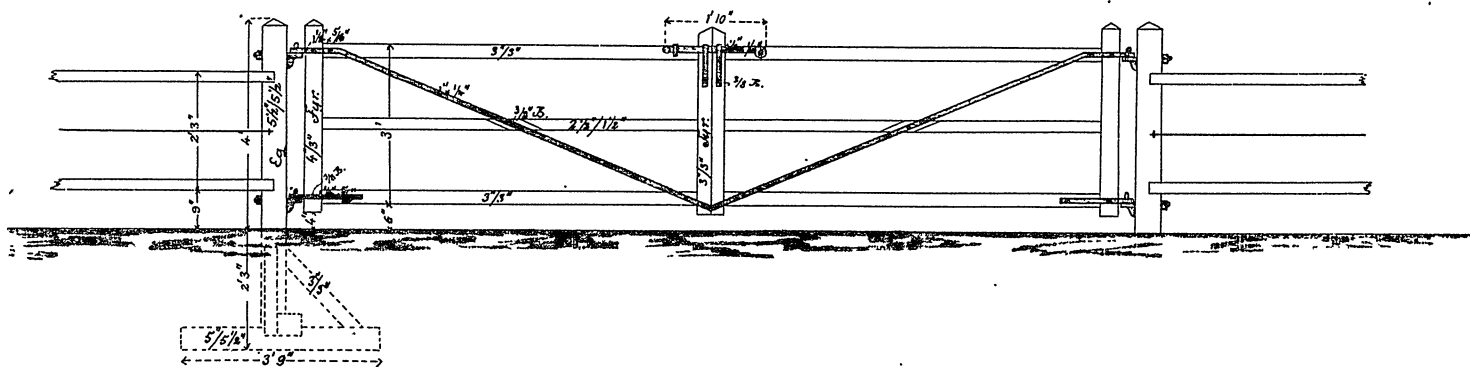
12 Fods Barriere.  
rød og Gyrdede.



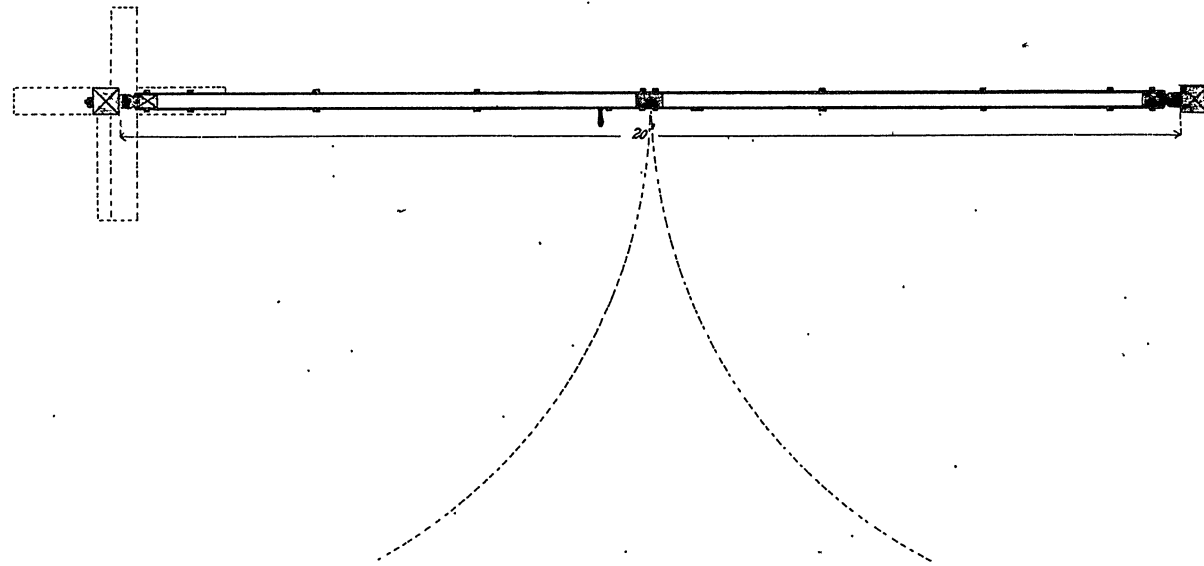
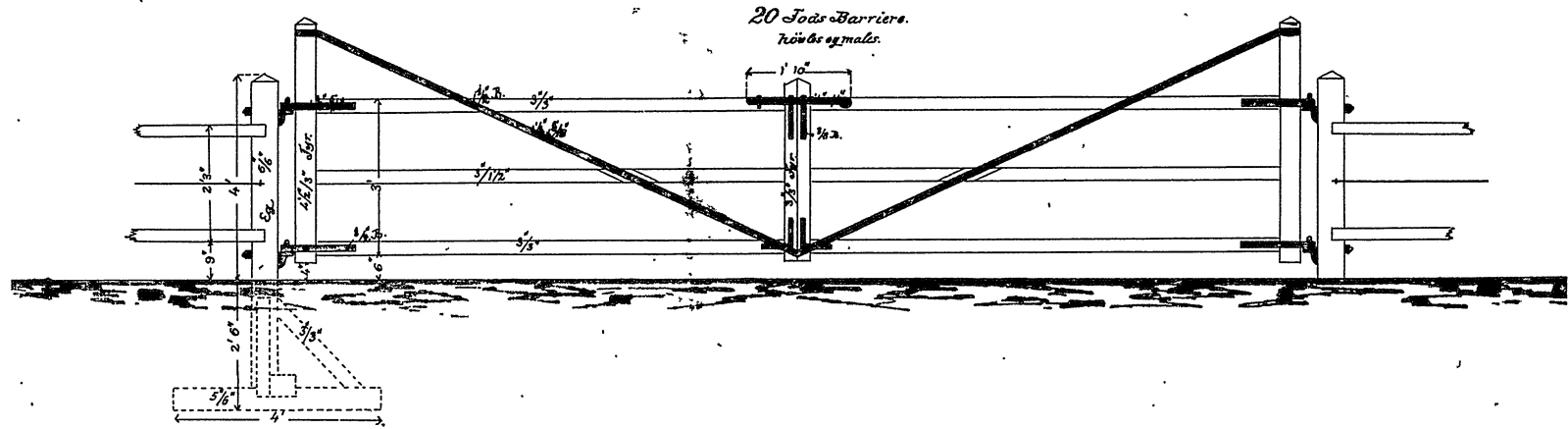
Ansigtspæl for 12 Bar.



16 fods Barriere.  
hävler og maler.

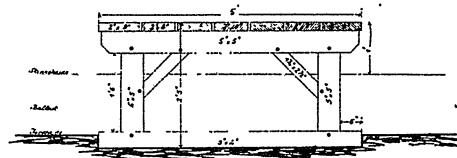


# Barrierer og Lægger.



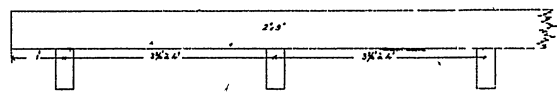
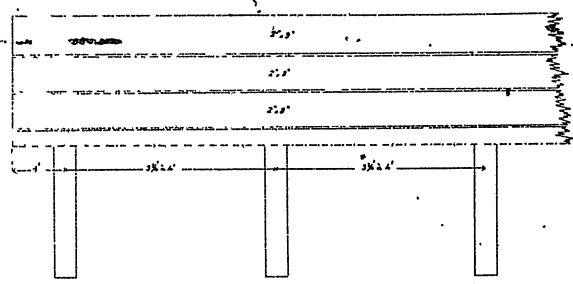
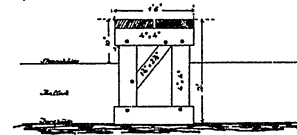
*Nellemperon*

*pa. Saale Station*



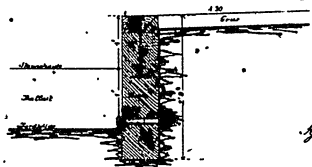
*Berion*

*pa. Landstation*



*Perron*

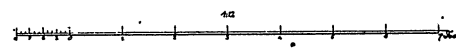
*Saale, Strohdinge.*



*Approches under Inlets of Arroyos of Finisterre  
for narrow Gauging  
Hydrographic of 1847  
Hunt.*

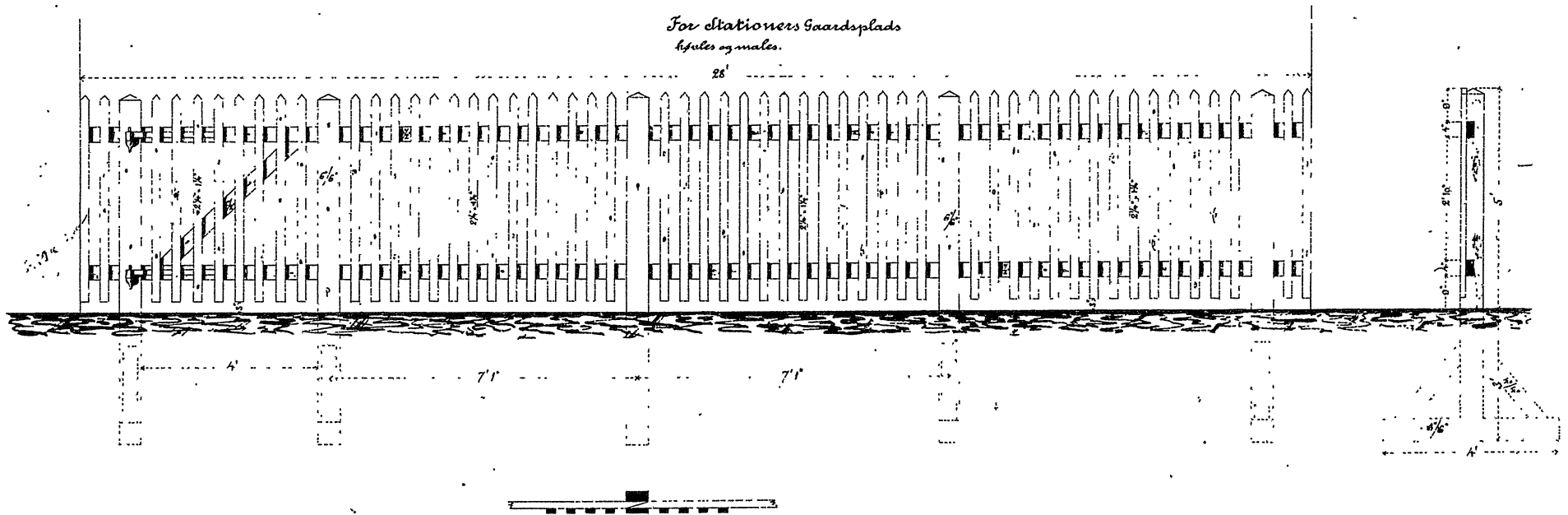
*Copy from 21. Series of  
Perron.*

*Incisions of 5 feet for Sports Middle  
down to top of canal in Dec. 1847 in distance between*

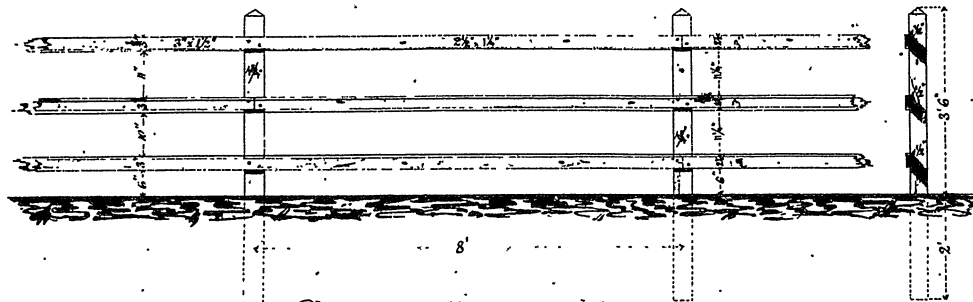


# Hegn

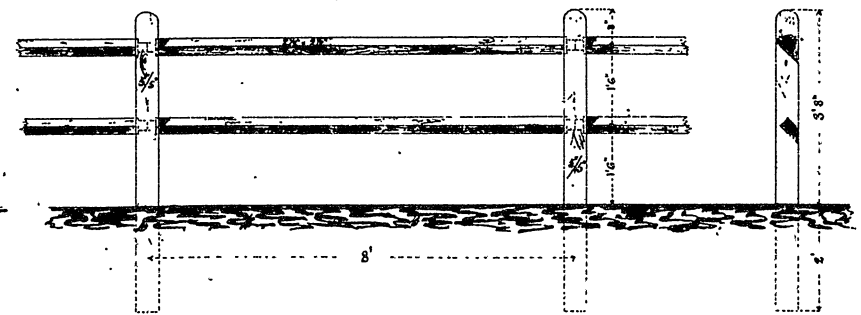
For Stationers Gaardsplads  
højles og males.



Langs Afgangssti til Stationer  
højles og males.



For vigtige off. Biveje og Landeveje  
højles og males.



Afskrives med af Controlen, angivne  
Forhold.

Bygningsministeriet den 12. October 1878.

P. N. O.

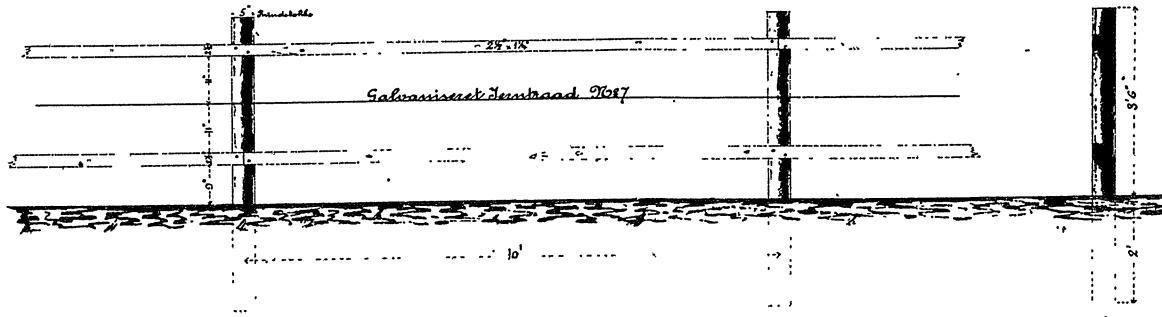
Skou

L. Poulsen

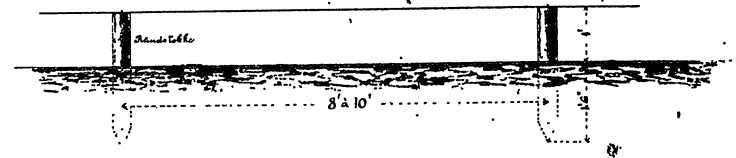
1:24



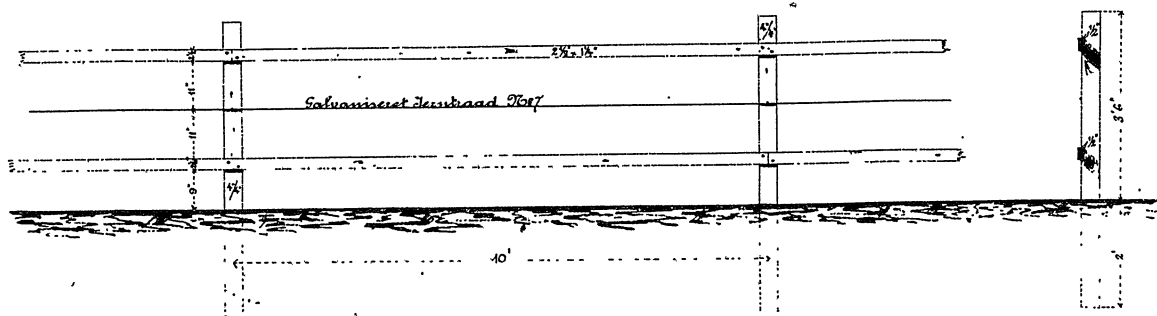
Langs Banen



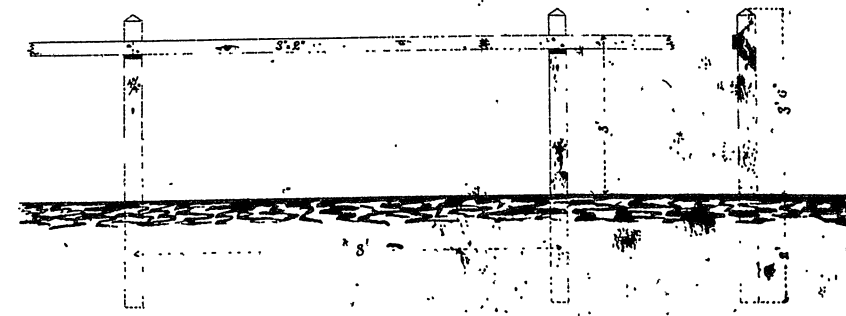
For Søaver



Langs Banen



For mindre vigtige off. Biveje og private Veje



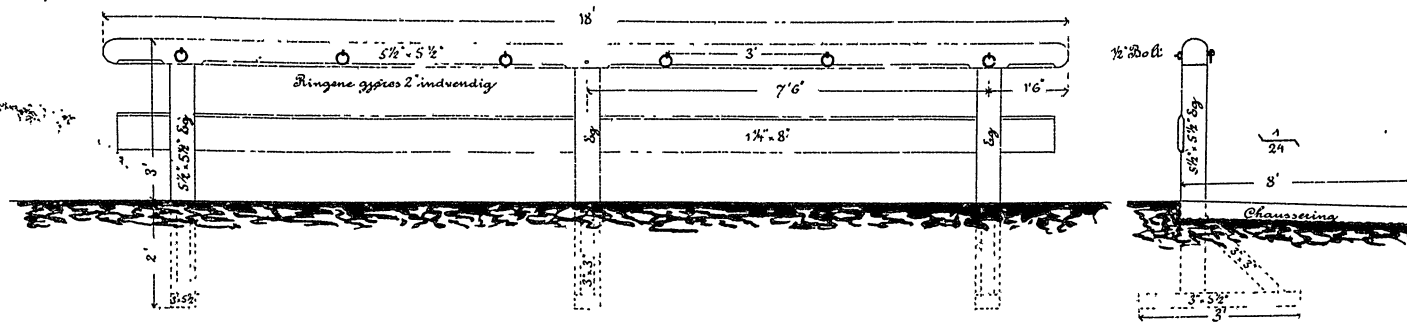
Kan approberes naar Rigelene i Rækketæt langs Aagangsmæle  
til Stationer gives en Styrke af  $\frac{3}{4}$ "

den 4/10. 1872. Møndk

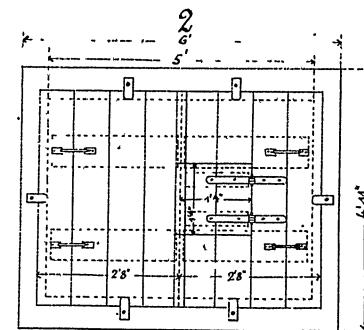
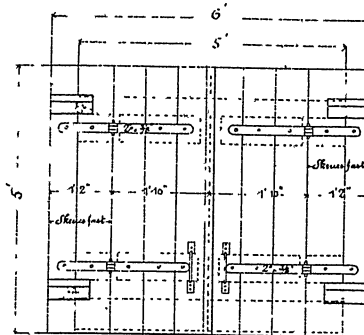
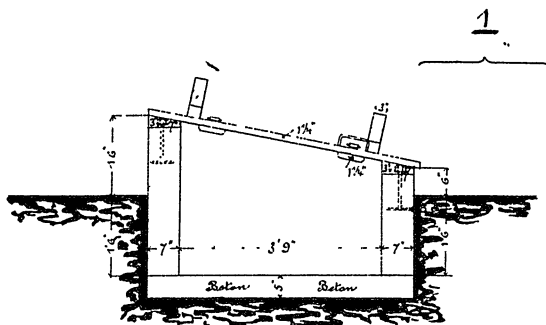
# Bindebom

Baarlev - Marise - Faxe A - Klippinge - Storehedinge og Rødving

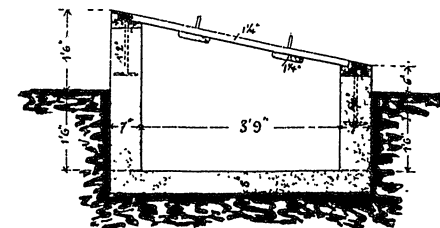
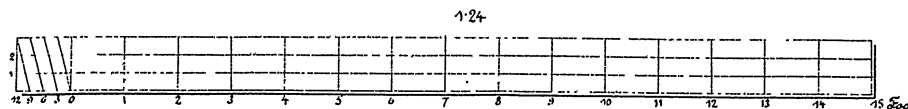
Stationer



# Skarnkasse



Der anvendes galvaniserede Bølte 5/8" tykde, 1' lange, 80 1/2  
Endemissioner gjøres 6" tykde



Omsætning af gamle danske mål og engelske mål

Danske mål

1 alen (°) = 2 fod (') = 24 tommer (") = 62,8 cm

1 fod = 31,39 cm

1 tomme = 2,615 cm

Engelske mål

1 foot (') = 12 inches (") = 30,48 cm

1 inch = 2,54 cm

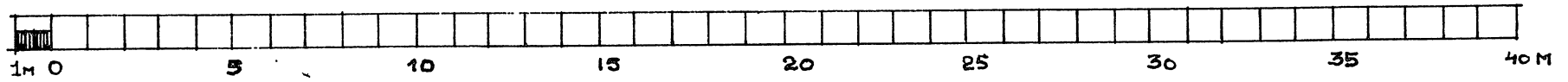
Omsætningstabel ql. danske mål - metermål

fod	meter
1	0,3139
2	0,6277
3	0,9416
4	1,2554
5	1,5693
6	1,8831
7	2,197
8	2,511
9	2,825
10	3,139
11	3,452
12	3,766
13	4,080
14	4,394
15	4,708
16	5,022
17	5,336
18	5,649
19	5,963
20	6,277

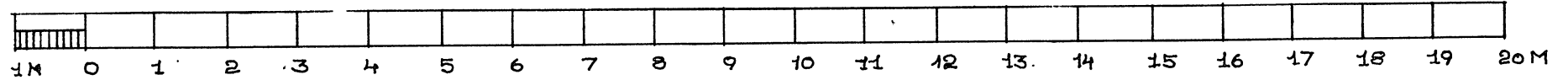
Omsætningstabel engelske mål - metermål

foot	meter
1	0,3047
2	0,6096
3	0,9144
4	1,2192
5	1,5240
6	1,8288
7	2,1336
8	2,4384
9	2,7432
10	3,0479
11	3,3517
12	3,6564
13	3,9611
14	4,2658
15	4,5705
16	4,8752
17	5,1799
18	5,4846
19	5,7893
20	6,0940

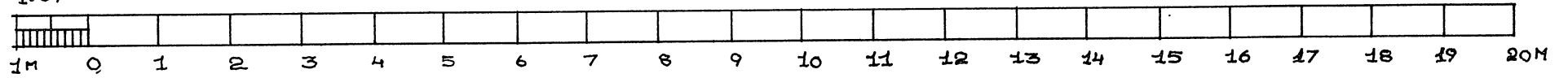
1:180



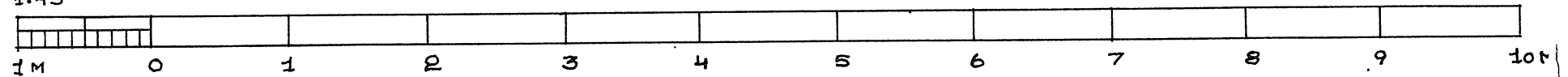
1:90



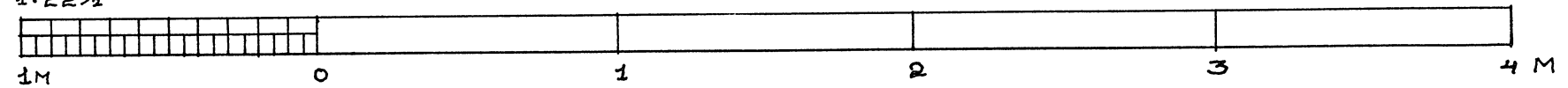
1:87



1:45



1:22½



1:10

