

Ejer : I/S Hansen & Jørgensen. Sydjydsk Damkultur.

Driftperiode : 1908 - 1921.

Oprindelig Litra : ZF 99 801. 1908 - 1921.

Tidligere Litra :

Senere Litra : ZF 500 001. 1921 - 1933.

ZF 500 062. 1933 - 1959.

UIC Litra :

Byggeår/sted : 1908. HAWA, Hannover.

Byggenummer :

Tilgået : 1908. Ny vogn.

Udgået : 1921. 4. kvartal, vogn omnummereret til ZF 500 001.

Aksel/tap afstand : 4500 mm.

Lop. : 9600 mm.

Bundflade : 21,3 m².

Last : 10.000 kg.

Tara : 14.300 kg. uden vand.

Bremser : VB. S.

Varme :

Hjemsted : Lunderskov.

Værksted område : Aarhus.

Bemærkninger : Vognen er påmalet ejerens navn. I vognen må befordres: Levende fisk samt brugt emballage eller beskadiget gods, der tilbagesendes og som hidrører fra disse forsendelser.

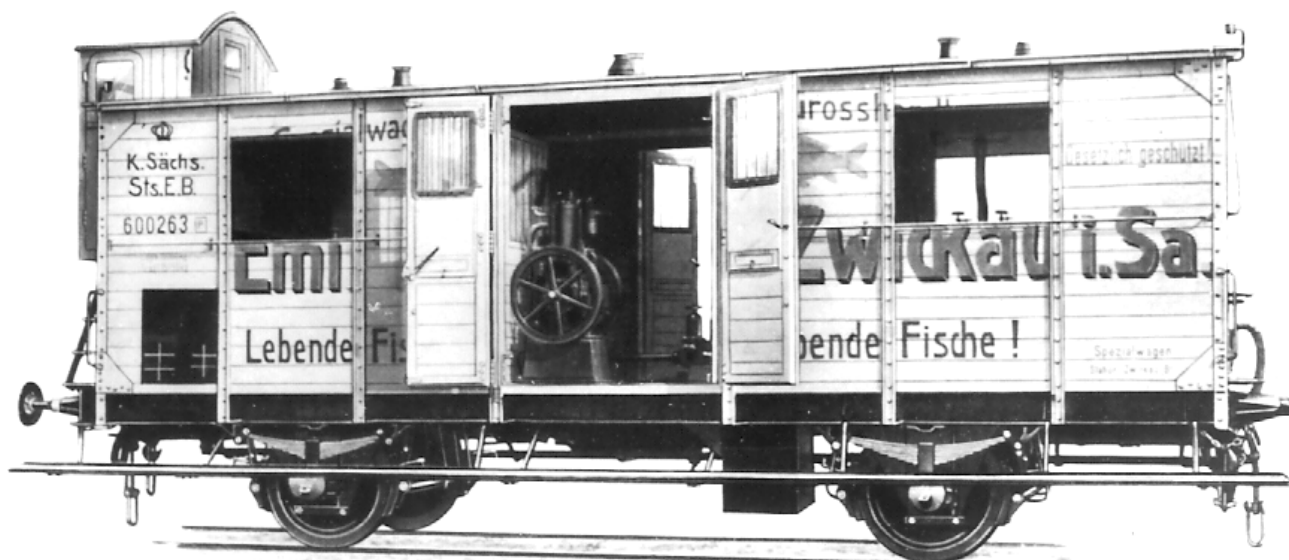
Benzol motor med pumpe og iltningsapparat. Tyske slutsignalholdere, løbebrætter og stænger. I vognen må befordres: Levende fisk i vognladninger.

Desværre er det meget begrænset, hvad vi ved om de første år vognen eksisterede, foto er der ingen (?) af osv. osv. Noget ved vi da, før vognen er leveret i 1908 fra HAWA til Hansen & Jørgensen. Meget tyder på, at vognen er leveret som fisketransportvogn, da beskrivelsen i DRM 1928 "ligner" de vogne tyskerne havde, men en væsentlig forskel er dog, at ZF 99 801 havde almindelige skydedøre og ikke enkelt eller dobbelt fløjede svingdøre, noget der allerede dengang var normalen i Tyskland. Måske var det billigere med skydedøre, men en anden mulighed er, at vognen blot var en standard Länderbahn Wagen, type G "Hannover" (DB type G 02) med det nødvendige udstyr vedlagt/monteret. Mod dette taler dog det faktum, at vognen angiveligt er "født" med løbebrætter og stænger, det blev ingen G "Hannover" leveret med. Så det synes ret sandsynligt, at vognen dels er bestillingsarbejde og dels er leveret som fiskevogn. Et måske ikke uvæsentlig argument her for var vel, at det var den første vogn af typen i Danmark og at danske fabrikanten derfor ingen erfaring havde med den dengang meget moderne teknik og at firmaet derfor har valgt en tysk leverandør.

Vognens farver: Vognkassen var hvid, undervogn og pufferplanker var sorte og taget var gråt. De tekniske påskrifter var sorte og fulgte DSB's daværende standarder. Firma-påskrifter kendes ikke, dengang var det ikke så normalt med store flotte reklamebogstaver på vognsiden, det kom først nogle år senere. Firma påskrifter har vognen dog haft, for det har altid været påkrævet på private vogne hos DSB.



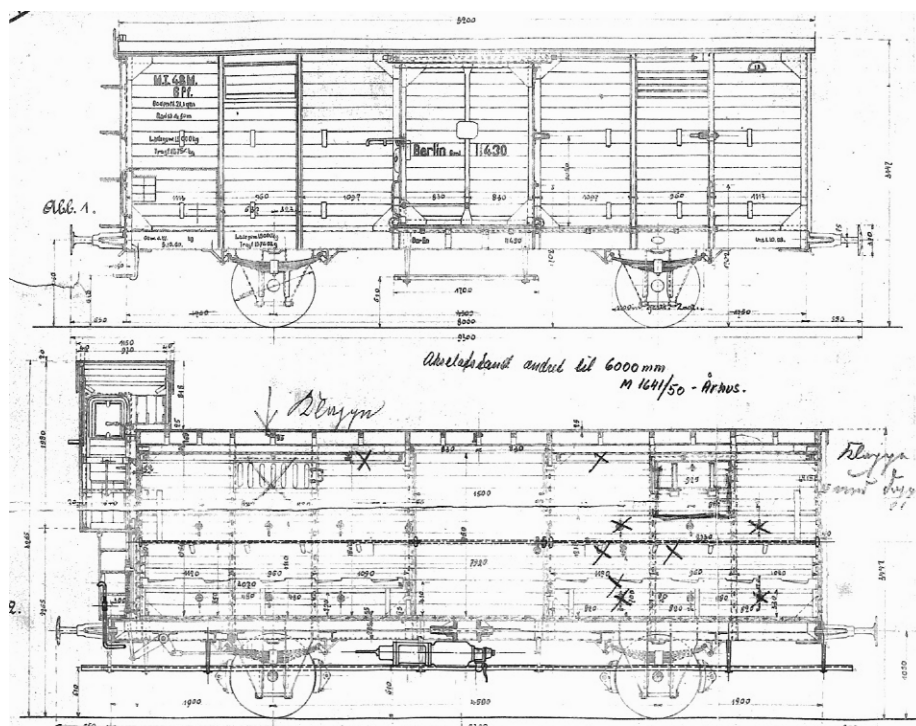
SACHSISCHE WAGGONFABRIK WERDAU
AKTIV-GESELLSCHAFT
WERDAU i S



Sørgeligt nok er dette foto af 600 263, det nærmeste vi i øjeblikket kan komme ZF 99 801. Vognen er i store træk magen til 99 801 og begge er af den type, som hos DB kom til at hedde G 02. Vognene ligner til forveksling efterfølgeren G 10 (DB type) og de danske -001 og -002 er tit blevet "skældt" ud for at være G 10 vogne, men da G 10 typen først er bygget fra 1910, må det være vogne af G 02 typen. Billedet viser ganske tydeligt løbebrætter og stænger, disse må være identiske med de danske vogne. I øvrigt er der ingen tvivl om, at den anvendte teknik var meget moderne og det er tydeligt, at man skulle lægge mærke til den fine motor med pumpe til iltning af vandbeholderne. Interessant er den sorte kasse på undervognen, det er formentlig bunden af et koks-fyr, der blev brugt til opvarmning af ledsager rummet. Det begyndte man først på omkring 20'erne herhjemme.

Fotoet stammer fra et salgskatalog fra Sachsische Waggonfabrik i Werda.

Arkiv/samling: Hans. Alkjær & Jens. Bruun-Petersen.



DSB Hg 253. Den officielle tegning til ZF 99 801, senere 500 001, 500 002 og 500 003 Den er ikke den tegning vognene er bygget efter, det er tydeligvis en standard G 02 (müsterbladt II d 8) det fremgår af original tegningen at løbebrætter og gribestænger er påført tegningen senere, om det så betyder at vognen (vognene eller nogen af dem) er leveret uden dem, er ikke til at afgøre.

