

Litra JD > ID <sup>1893</sup>

H07a H-bremse	H07b TS-bremse	Bygget	
JD 4238 - 4240		1880 Kjøbenhavn	- træunderstel
JD 4261 - 4280	JD 4391 - 4400	1881 Atlas	- jernunderstel
JD 4281 - 4300	JD 4401 - 4410	1882 Atlas	- jernunderstel
JD 4301 - 4340	JD 4411 - 4420	1883 Atlas	- jernunderstel
JD 4341 - 4380	JD 4421 - 4430	1884 Breslau	- jernunderstel
= 123 vogne	= 40 vogne	= 163 vogne type H07	

Data	H07a	H07b	H07c (ex H07b)
Længde over puffer	7330 mm	7730 mm	7730 mm
Understel længde	6100 mm	6500 mm	6500 mm
Akselafstand	3960 mm	3960 mm	3960 mm
Indv længde godsrum	5900 mm	5900 mm	5900 mm
Indv bredde godsrum	2285 mm	2285 mm	2285 mm
Bundfladeareal	13,4 m <sup>2</sup>	13,4 m <sup>2</sup>	13,4
Indv højde sidevæg	mm	mm	mm
Indv højde gavlvæg	2082 mm	2082 mm	2082 mm
Rumfang	27,6 m <sup>3</sup>	27,6 m <sup>3</sup>	27,6 mm
Sidedør bredde	1450 mm	1450 mm	1450 mm
Gavldør bredde	1830 mm	1830 mm	1830 mm
Dørhøjde	1820 mm	1820 mm	1820 mm
Gulvhøjde	mm	mm	mm
Håndbremse	H	TS	H
Automatisk bremse	(3)	(3)	TL
Taravægt	6500 kg	7800 kg	6500 kg
Lastgrænse	10,0 t	10,0 t	--
Lastgrænse 1923 (4)	12,5 t	12,5 t	12,5 t

3) I 1893 havde 4291-4420 vakuumbremseledning (VL) og 4421-4430 vakuumbremse (VB). Fra 1896 har ingen vogne. VB og kun 4341-4360 og 4421-4430 havde VL. Fra 1943 havde driftsvogne trykluftbremseledning (TL).

4) Ikke 4238-4240 med træunderstel.

Lukkede brun- eller hvidmalede godsvogne. Jernbanens værksteder byggede selv 3 forsøgsvogne i 1880 (4238-4240) på træunderstel i lighed med ID type H06 (side 35.11), men med højtsiddende ventilationsriste i vognkassens hjørnefelt. Man bestilte derefter 160 lignende vogne, men med jernunderstel. Alle vogne var forsynede med skydedøre af jernplade på hver side og en bred dobbelt fløjdør i de endevægge, som ikke var belemret med en skruebremse. 40 vogne (4391-4430) var monteret med et udbygget bremsetårn, hvorfra skruebremsen kunne betjenes. 10 vogne (4421-4430) havde vakuumbremse indtil 1896.

Tegningerne i DRM 1890 viste to aftræksventiler i taget på alle vogne (på 4238-4240 dog kun én). Disse nævnes ikke efter 1893. Fra 1898 ændredes litra (på vognene) fra JD til ID. I driftsmaterielfortegnelserne stod altid kun "ID". De oprindelige jerndøre erstattedes løbende af trædøre. Et nøjagtigt årstal for denne ændring findes ikke. Fra 1923 fik vogne med jernunderstel forhøjet lastgrænse til 12,5 t (se vognlisten side 35.25 ff). Af de 3 vogne med træunderstel, som ikke fik forhøjet lastgrænsen, var den ene (4239) udrangeret i 1922, og de to andre overførtes i 1925 til litra IC - se side 34.31.

I 1893 var 4341-4360 og 4421-4430 hvidmalede. Fra 1897 var 4290-4380 og 4410-4430 alle hvidmalede. I 1897 monteredes jernskinner på gulvet af 4426-4430 for at lette ind- og udlæsning af mælkespande. Fra 1915 til 1916 var 4353 og 4427 beskiltet "FISKEVOGN".

Tre vogne ændredes tidligt til kedelvogne for togforvarmning. To af disse blev fra 1940 registreret som specialvogne: ID 4261 ombygget 1919, udrangeret 1938. ID 4307 ombygget 1938, fra 1940 Kedelvogn 9. ID 4343 ombygget 1931, fra 1940 Kedelvogn 10

I 1941 fik alle tilbageværende vogne sat et 2-tal foran vognnummeret, fx 4300 > 24300, for at give plads til det nye nummerskema for persontogsmateriel. På det sidste fik mange af vognene barrikaderet endevæggene eller fik i stedet for disse opbygget en almindelig endevæg. De fleste skruebremses blev fjernet fra 1941 og frem, og vognene fik i stedet en simpel H-bremse (ID type H07c). Den sidste ID-vogn udgik først i 1962 i en alder af 79 år.

Vognlisten starter side 35.25.