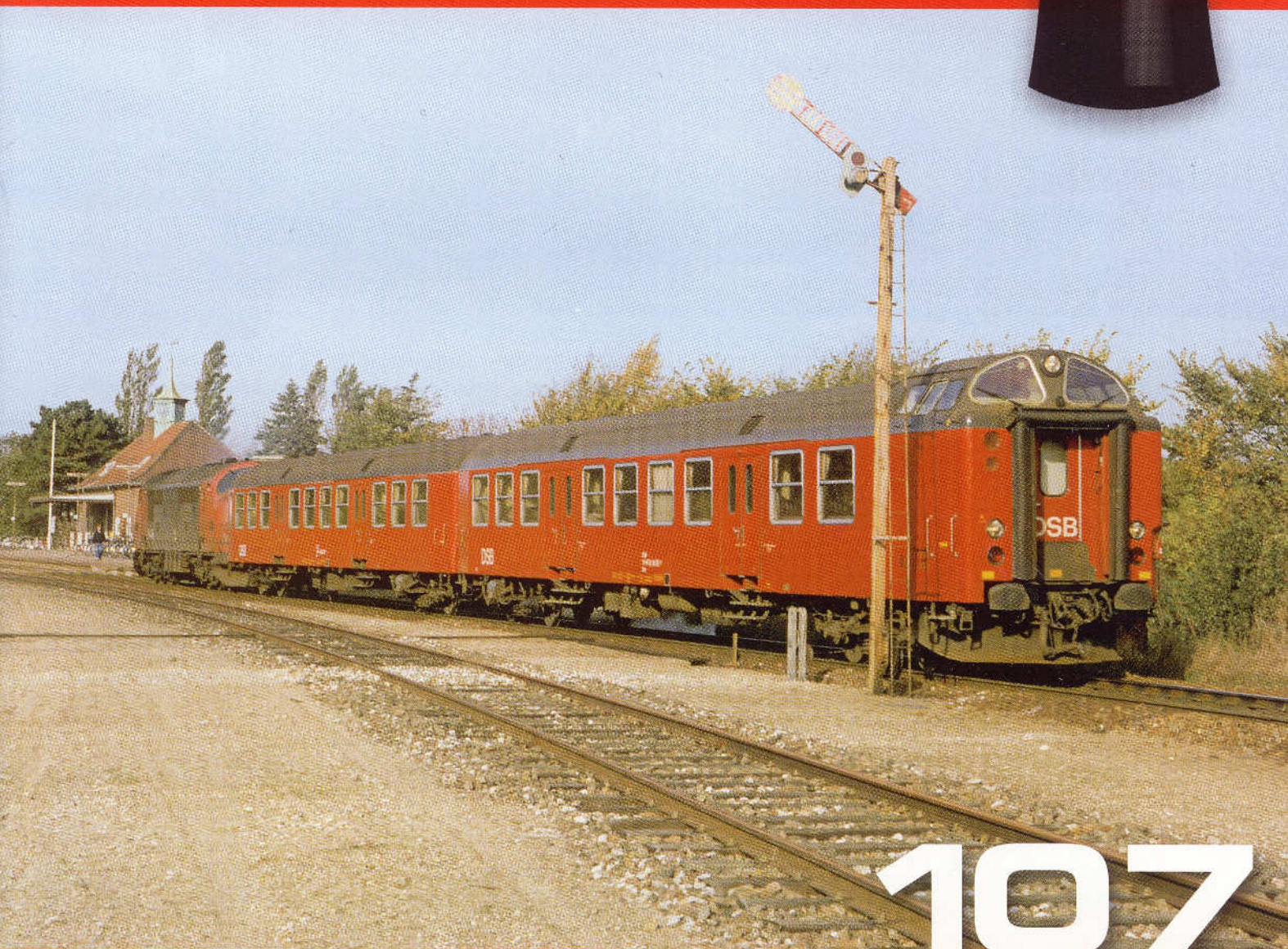


JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



107

FEBRUAR 2012
27. ÅRGANG

- DSB styrevogne 1972-2010 (litra Bns / ADns og ABns)
- Noget om dioramaer + sporplaner
- Klimasnepløve
- HHJ - som det var engang

DSB Litra F damplokomotiv Fås i 4 varianter. Metal overdell. Fjedrende puffer. Super detaljeret gangtøj. Mashima motor. Plads til 16 Pluxx decoder og højttaler i tag til lyddecoder. Fås i DC eller AC udgave. Vekselstrømsudgaven er med indbygget Zimo dekoder. Q2 2012.



Multi Purpose Waggon Litra Laaeilprs061/081. Vognene kommer i mange forskellige varianter og de første er allerede nu i handlen. Kig ind til din hobbyforhandler og se de mange muligheder!



NSB type EL13
Modellen af EL 13 er udført med en overdell af plastic, chasis af støbt metal og håndbøjler i malet metal. Modellen har midtliggende motor. 21-polet stik til digitaldecodere. Q2 2012.

Billedet viser en håndbygget prototype

Indhold



**DSB styrevogne
1972-2010**
litra Bns, ADns og ABns

5



HHJ
- som det var engang
En billedfortælling om
Hads-Nings-Herreds Jernbane

27



**Dioramaer i alle
størrelser**
Ideer fra flere mj-ere til
fremstilling af
diormaer

15

Mere om Valby Rangerstation

31

Et hjørneanlæg

En ide og sporplan til et anlæg i én etage.

32

Sporplan:

Et kødben med vedhæng

19

Gavlreklamer

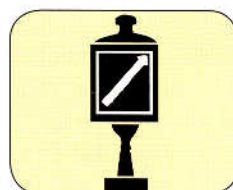
Nye ideer til husene på anlægget

33

DSB litra ME, MF og MC

Lidt om forbillederne til HELJANs
kommende modeller

20



SPORSKIFTET

36



Klimasnepløve
Lidt om de besynderlige
snepløve hos DSB

22

Postvogne i model

DF-Modeltogs flotte modeller af DSBs
postvogne litra DJ, DC og DB.

39

**Privatbanernes hjemmelavede
snepløve**

24

TEAK

Her får man ideer til at male sine
teaktræbeklædte vogne.

41

HØRT OG SET

Nogle af efterårets danske nyheder.

43

Efter problemer med sneen i vinteren 1978-79 fik alle diesellokomotiver og styrevogne litra Bns udskiftet frontskærterne med underhængte snepløve. Monteringen skete fra 1979-1981. På billedet ses en ukendt Bns med nye pløve i tog under udkørsel fra Frederikssund, oktober 1983.



LOKOMOTIVET ER et uafhængigt tidsskrift udgivet af foreningsforlaget Tog På Tryk (TpT), stiftet i august 2007. Formålet med foreningen er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskriftet LOKOMOTIVET, bøger m.v. Arbejdet i redaktionen er rent fritidsarbejde, og evt. overskud skal ifølge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteresserne.

LOKOMOTIVET
co/Tog på Tryk
Torben Andersen
Odensevej 124, 2. tv.
4700 Næstved
Danske Bank reg. 9570
Giro-konto-nr. 10 251 605
S.W.I.F.T.: DABADKKK
IBAN-nr.: DK 1230000010251605
CVR/SE-nr. 30 76 59 15

Hjemmeside: www.lokomotivet.dk
E-mail: lokomotivet@lokomotivet.dk

Redaktion:
Steffen Dresler SD (Ansvh.)
Torben Andersen TA (Red)

Medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
P.C. Johansen (PCJ)
Ole Møller Nielsen (OMN)
Niels Erik Jensen (NEJ)
Torben Bejerholm (TB)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)

Sats og tryk:
Grafikom A/S, 4930 Maribo

Oplag:
1150 eksemplarer
Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen). Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger m.v. er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVETs redaktion eller forretningsfører.

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatternes egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 500,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto eller man kan skrive/maile efter girokort på lokomotivet@lokomotivet.dk

Udlandet – herunder Sverige og Norge – kr. 600,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på dansk check, der sendes til vor adresse TpT, co/Torben Andersen, Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Danmark eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.

GODT GÅET, VIDO

I løbet af efteråret og foråret skete en hel del nyt inden for jernbane-fagpressen. Det startede med, at Vido, der som bekendt er redaktør af 'banen', i en indlagt skrivelse i nævnte blad nr. 126 bekendtgjorde, at han stoppede for udgivelsen. Det skyldtes bl.a. et dårligt helbred. En trist meddelelse for både læsere af banen og Vido.

Vido startede udgivelse af banen i starten af 1990'erne, og nåede således at være redaktør m.v. af bladet i godt 15 år. Det er umådelig godt klaret, og Vido har gjort et fantastisk stykke arbejde for at bringe alverdens jernbaner ud til læserne med mange spændende tekster og fotos.

Og hvad nu? Tjah, vi ved det ikke helt præcist. Vido har forsøgt at få andre til at overtage udgivelsen, men det er desværre ikke lykkedes. Der var ellers flere interesse-rede, men da man hørte, hvad en bladudgivelse indebar, så droppede man forståeligt nok ideen. For det er altså slet ikke så lige til at udgive et blad.

Under alle omstændigheder, så tak for din indsats, Vido. Du kan ro-

ligt trække dig tilbage for at passe på helbredet. Vi ønsker dig al held og lykke fremover. Og pas nu godt på dig selv.

Dernæst, så fik vi på samme tid i december information om, at et nyt mj-blad er på vej.

Det er den tidligere medarbejder ved 'banen' Flemming Søeborg, der har slået sig sammen med Jan Thorup, Viborg, for at udgive et nyt blad, hvis første nummer skulle være udkommet, når dette læses? Bladet har titlen 'Spor og baner'.

Tidsskriftet er i format A4, sideantallet er på 48. Det vil bringe tekster om de virkelige jernbaner og modeljernbaner fra ind- såvel som udland, nyheder i en stor nyhedssektion m.v. Det vil udkomme seks gange om året i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Et abonnement på seks numre koster kr. 590,-, og kan bestilles på mailadressen jan@satstegn.dk eller på telefon 20 16 02 50. Løssalgspri-sen bliver kr. 110,-.

Vi siger velkommen til det nye blad, og håber, at I alle på bedste vis vil støtte op omkring initiativet?

Ellers er vi i gang med at genoptrykke vor bog om DSBs diesellokomotiv litra MX. Denne bog blev udgivet i år 1999, og er for længst udsolgt. Undervejs har vi fået mange forespørgsler på genoptryk, og det bliver nu en realitet.

Bogen bliver 100 % genoptryk, altså uden opdateringer el. lign, men vi planlægger senere at udgive et rettellesblad/sider med skæbner omkring lokomotiverne efter 1999. På dette måde snyder vi ingen, der har købt den oprindelig udgave. Rettelses- og supplements siderne vil man kunne få for et ganske ringe beløb, men det vender vi tilbage til.

Bogen trykkes kun i et begrænset oplag, alt efter, hvad der forudbestilles af forhandlerne, indbetaling af abonnement m.v. Så ønsker man at få bogen, bedes man indbetale beløbet på det indlagte girokort. Bogen forventes udsendt i starten af juni. Se annoncen herunder.

Ha' det nu rigtig godt til vi ses igen til maj.

Genoptryk af bogen DSB litra MX type 567.

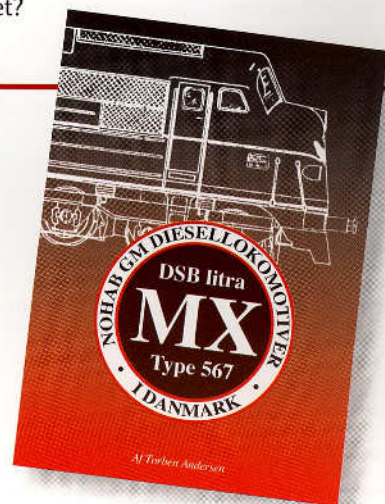
I juni udsender vi bogen DSB litra MX som genoptryk. Det bliver et 100 % identisk tryk af den oprindelige udgave, men senere udsender vi rettellesblad med skæbndata o.s.v. for MX'erne. Der er jo sket en del siden da.

Bogen bliver i format A4 på 72 sider i sort/hvid og 4-farve-tryk. Tegningerne er de originale fra NOHAB.

Bogen koster kr. 250,- inkl. forsendelse og porto. Den fås ved at indbetale det indlagte girokort eller ved at overføre beløbet til vor konto i Danske

Bank, hvor kontonummer m.v. også fremgår af girokortet.

Med venlig hilsen
Redaktionen af LOKOMOTIVET



ALT TIL MODELBANEN - FRA EGEN TEGNESTUE OG FABRIK
SÆT, VOGNE OG LYDE TIL LOKOMOTIVET!



LEVERINGSKLAR

45931 MX1002, epoke IV - DC sæt kr. 1500,- **45932** MX1002, epoke IV - AC sæt kr. 1850,-

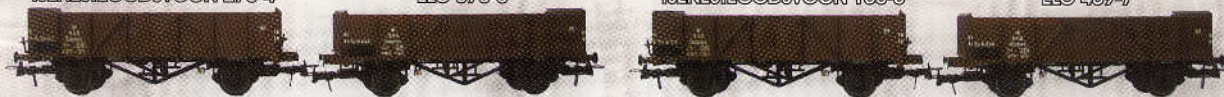
KOMPLET SÆT MED...

TJENESTEGODSVOGN 270-4

ELO 570-0

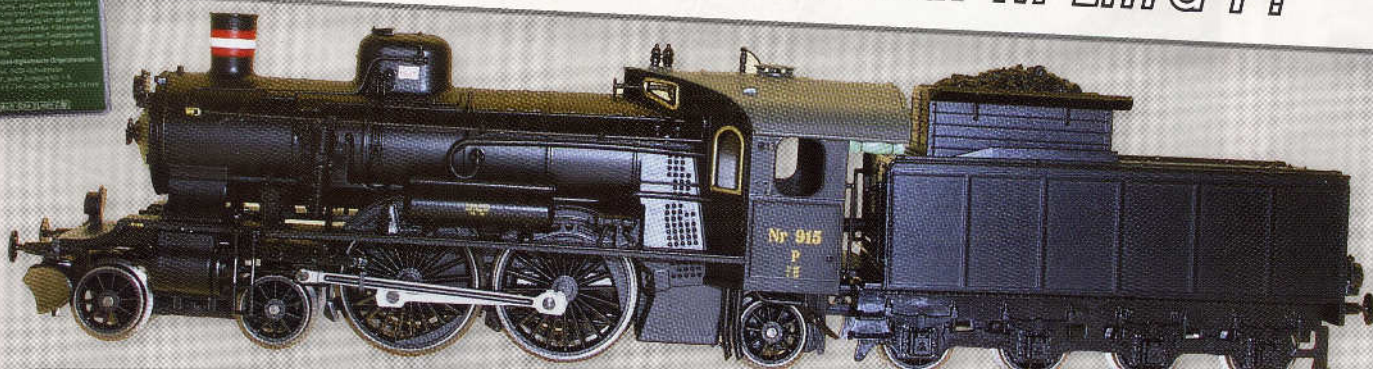
TJENESTEGODSVOGN 166-5

ELO 459-7



20035331
795,-

Komplet lydmodul til Litra P!



43871 DSB LITRA P 915 - DC	kr. 2.995,-	43881 DSB LITRA P 920 - DC	kr. 2.995,-
43872 DSB LITRA P 915 - AC	kr. 3.495,-	43882 DSB LITRA P 920 - AC	kr. 3.495,-



LEVERINGSKLAR

45921 MX1011, epoke III - DC sæt kr. 1500,- **45922** MX1011, epoke III - AC sæt kr. 1850,-

KOMPLET SÆT MED...

PB 11638

PB 10372

PB 11072

PB 10102



FLERE DANSKE NYHEDER!

Triangel- samt CM-vogne udgives snart! Hold øje hos din lokale HELJAN-forhandler og på www.heljan.dk

WWW.HELJAN.DK

Der tages forbehold for trykfej og prisændringer. Prisene er vejledende udsalgspriser.

DSB styrevogne 1972-2010

1. del

DSB litra Bns og
Bns-d side om side
ved Dybbølsbro,
1987. Foto: HQ



■ Af Torben Andersen

*Igennem mange år var regionalto-
gene bestående af nærtrafikstam-
mer litra Bn og Bns udbredt på
Sjælland. Vi ser her på styrevognene
fra start til slut. I dette nummer lidt
om forbilledet. I næste nummer ser
vi på, hvad man kan og kunne få i
model af disse.*

Styrevognene litra Bns leveredes
i årene 1972-73 fra Scandia. Det
blev til i alt 30 eksemplarer med
numrene 550-529.

Fra 1976 og frem til 1983 levere-
des resten af Bns-vognene, i alt 28
vogne med numrene 530-567.

DSB beskrev selv Bns-vognene
således:

*Vognen er en 2. kl. bogiepersonvogn
med højtliggende førerrum i den ene
ende og med tjenestekupe i den an-
den ende.*

*Når vognen ikke benyttes som
styrevogn, kan der etableres normal
overgang med gummivulst også i før-
rerrumsenden. Døren til førerrum må
ikke aflåses, når vognen går som al-
mindelig vogn.*

*Perronen nærmest tjenesteku-
peen er indrettet for modtagelse af
barnevogne og invalidevogne, idet
en ekstra dørløj mellem drejefolde-
dørene giver mulighed for at forøge
indgangsbredden for en af dørene i
hver vognside. Dørløjen låses med
kupénøgle.*

*Vognens udførelse er i øvrigt som
mellemvognene litra Bn. Bns-vogne-
nes førerrum har ITC-udstyr (Internal
Train Control).*

De to serier lignede hinanden, men
1. serie havde et lille ekstra vindue
under førerrumsenden (se tegning).

De havde plads til 72 (serie I)
hhv. 68 (serie II) siddende. I alt fik
man leveret 68 vogne litra Bns fra
Scandia.

Litra Bns var som allerede nævnt
indrettet med styrerum i den ene
ende, således at et lokomotiv litra
MX eller MY koblet bag på tog-
stammen kunne manøvreres fra sty-
revognen via et 12-koret UIC-kabel.

Styrevognstog med Bns og Bn og vinrød MY som skyder kører ind på Næstved station, 1977. Foto: TA.

Senere blev også litra MZ og ME benyttet i disse tog. Systemet kaldtes for ITC, Internal Train Control.

Indretning af Bns

Bns havde som nævnt oprindelig overgangsmuligheder i begge ender, d.v.s. også under styrerummet. Men overgangen i styrerumsenden benyttedes kun sjældent, idet det var besværligt at klargøre den, og senere blev den lukket.

Bns løb - som andre af DSBs vogne anskaffet fra 1964 - på 2,5 m Minden-Deutz-bogier. De vejede 37,0 tons med en ansat vognvægt på 40,0 tons.

Litra Bns var 24,5 m lang målt over pufferne, og havde i passagerafdelingerne store vinduer, der kunne skydes ned i den nederste halvdel af vinduesrammen.

Selve vognen var inddelt i tre storrør - to små i enderne og et stort i midten - adskilt af to midterperroner for indstigning.

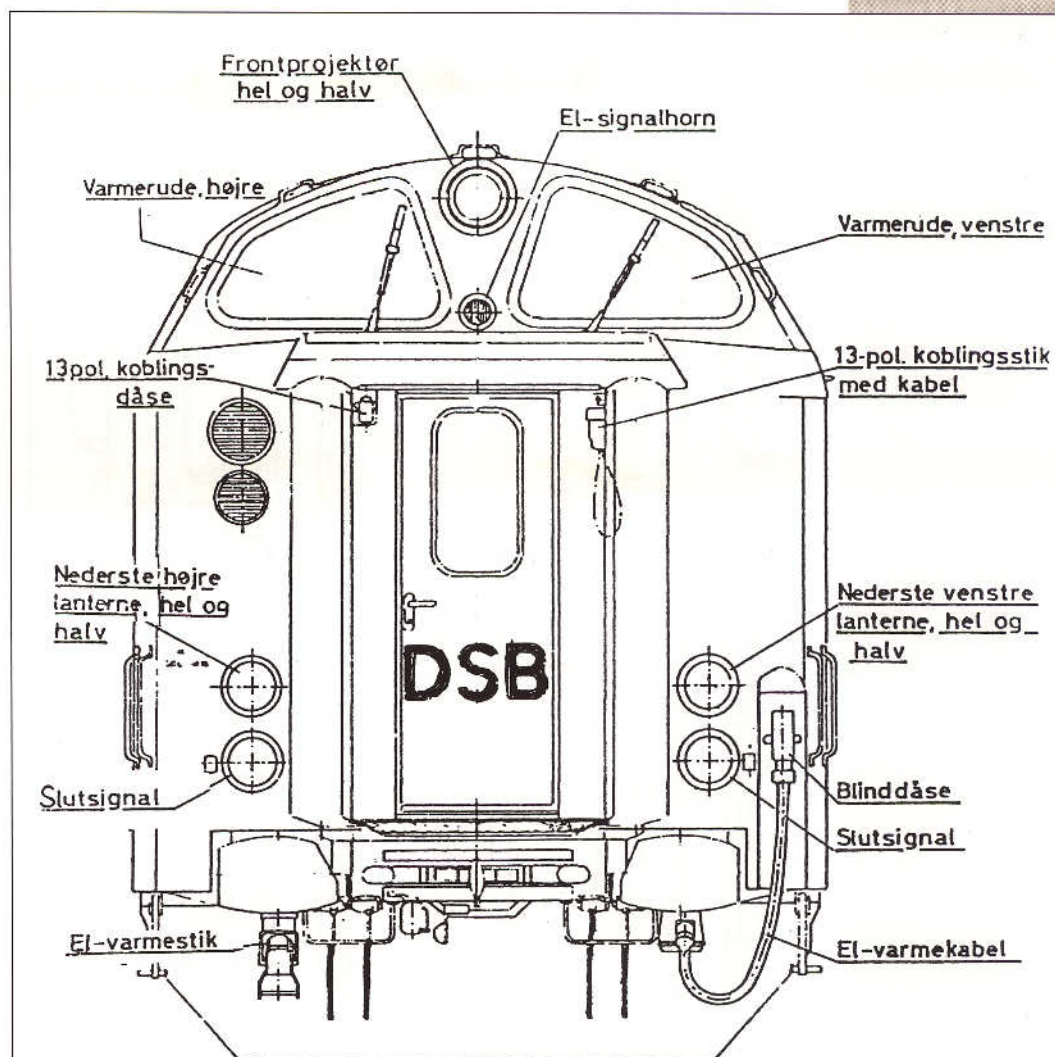
I enden modsat styrerummet var indrettet et toilet. Over for toilettet stod et el-apparatskab med kontakter til lys i vogn, lys i tog, varme og ventilation.

Vognene havde ikke rejsegodsrum, så derfor måtte barnevogne, kørestole og lign. stå i mellemgangene, hvilket var meget besværligt for alle rejsende.

Under kørsel forsynedes vognen med elektricitet fra en 3-faset generator, der var kardandrevet og anbragt på bogien i toiletenden. Generatoren ydede 10 kW ved en spænding på 24/30 V målt på jævnspændingssiden af en ensretter.

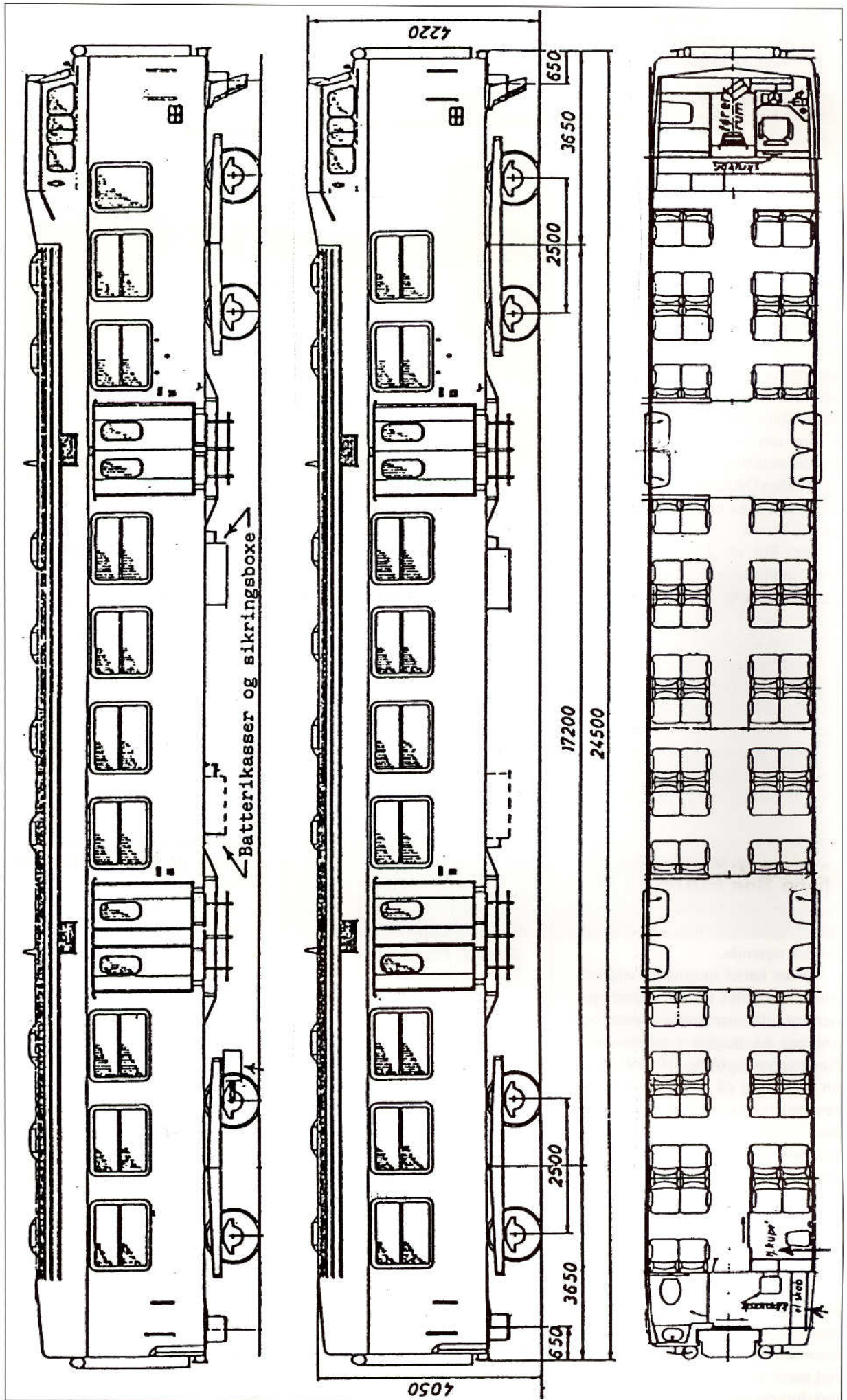
Under stilstand overtoges strømforsyningen af et 24-volts akkumulatorbatteri, der var anbragt under vognkassen.

Litra Bns havde oprindelig skrå frontskørte, men efter den voldsomme vinter 1978-79, hvor det knob gevaldigt med at komme frem gennem snedriverne, blev alle lokomotiver og styrevogne forsynet med underhængte plove i stedet for det skrå skørte. De første



Front af styrevogne litra Bns ved leveringen

Tegning: DSB Specialkursus for styrevogne, 1983.





Bns-vogne fik plovene fra efteråret 1981, idet lokomotiver og motorvogne stod først for at få dem.

Brugen af vognene

De første Bns-vogne indsattes på Kystbanen, hvor der fra sommeren 1973 indførtes en helt ny køreplan. Året efter blev kørslen med Bn og Bns udvidet, således at stammerne fik løb, der fandt sted mellem Nivå-København-Holbæk-Kalundborg/

Ringsted-Slagelse-Næstved. Det var dels løb i timedrift, dels løb i to-timedrift, idet man endnu ikke havde tilstrækkelig med vogne til fuld timedrift på alle linier.

Efterhånden leveredes flere styrevogne, der indsattes i myldretidstog på Kystbanen, mellem Roskilde-Køge-Næstved og på Frederikssundbanen. På de to sidstnævnte baner blev togene fremført af MX-lokomotiver.

Endvidere kom der et styrevognsløb mellem Nakskov og Helsingør.

I slutningen af 1970'erne fik DSB leveret endnu en række Bns-vogne, således at der kunne indføres timedrift på de fleste sjællandske linjer fra KS 1982.

I årene 1986-91 forsvandt regionaltogene fra Lille Syd, idet de blev erstattet af motortogene litra MR-MRD. Regionaltogene vendte dog tilbage til Lille Syd, hvor de nu fremførtes med MZ eller ME. Det var dog ingen heldig disposition, og ret hurtigt indsatte man igen MR-togsæt.

Bns-e

I årene efter 1983 blev vognenes litra og antal noget mere kompliceret, så lad os se lidt på dem efter 1985.

Da DSB anskaffede de elektriske EA-lokomotiver i 1984, ombyggedes fra 1985 i alt 16 stk. Bns til styrevogne med ZWS, og de fik nu litra Bns-e. ZWS (Zeitmultiplexe

Wendezug Steuerung) var et system til fjernstyring af et EA-lokomotiv fra en styrevogn.

Det var vogne fra 2. serie, der blev indrettet således. De fik afblændet fronten, og gulvet blev gjort fast for at få plads til den ekstra styreudrustning. Vognene indsattes derefter på Kystbanen.

Ingen Bns i 1. serie blev ombygget til brug for elektriske lokomotiver litra EA.

På det tidspunkt havde DSB indført elektrisk varme i hele landet, undtagen på Frederikssundbanen, hvor der indsattes otte litra Bns med dampvarme. De fik i 1986 litra Bns-d. De kørte i begyndelsen i uændret udseende, men fra ca. 1987 fik de også afblændet fronten. Driften med Bns-d ophørte i 1989, idet alle tog derefter blev fremført med MY, der havde elvarmeanlæg.

Litra ABns - og ADns

Fra 1989 ombyggedes Bns-serien til en ny hovedtype med afblændet front, indrettet med 1. og 2. klasse litra. De fik litra ABns.

Den 25. oktober 1988 udsendte DSBs vedligeholdelsestjeneste en skrivelse, hvor ombygningerne blev beskrevet. Efter ombygningerne skulle vognene omlitreses således:

Bns = ABns
 Bns-d = ABns
 Bns-e = ABns-e
 Bnsz = ABns

På Sjælland kørte mange små regionaltog som Bns-Bn-MY (eller MX), bl.a. mellem Nykøbing F.-Næstved-Køge-Roskilde og mellem Ballerup-Frederikssund m.fl. MY 1148 med regionaltog kører ind på Næstved station, 1978. Forreste vogn er en Bns af 1. serie. Denne havde et ekstra lille vindue under styrekuplen, hvilket også HELJANs og Togmodelles udgaver fra 2001-2002 havde.

DSB styrevogne litra Bns 500-529 DSB styrevogne litra Bns 530-567

For alle Bns-vogne gjaldt, at vægten for en tom vogn var 37,5 tons. Den ansatte vognvægt var 40,0 tons.

Indretning af DSB litra Bns

- Døre med ekstra fløj til rullestole, barnevogne m.v. i toiletenden.
- Tjenestested med talested for højtalere og radio.
- El-apparatskab med kontakter til lys i vogn, lys i tog, varme og ventilation.
- I hvert tagrum over de to mellemrædder er anbragt et varmeanlæg med et ventilationsanlæg. Fra hvert anlæg forsynedes den halve vogn.

DSB styrevogn
litra ADns 506-6
i Næstved, maj
1995. Foto: TA



Nærbillede af
styverumskuplen
på ADns 506-6.
Læg mærke til
lejderen, der er
en flugtlejder for
lokomotivføreren.

ABns-vognene blev nu indrettet med et post- og rejsegodsrum (kaldet flexrum) nærmest førerrummet, midterrummet blev delt i to, det ene med 2. kl. afdeling til 12 passagerer, mens det andet blev indrettet med 1. klasse til 8 passagerer. På den anden side af peronen indrettedes i rummet med tjenestekupe 1. kl. med 10 pladser.

Årsagen til at omdanne vognene, så de fik rejsegodsrum, var et ønske om at forbedre mulighederne for at medtage cykler i den sjællandske regionaltrafik. DSB indrettede derfor nævnte flexrum med klapsæder med 10 pladser, og udskiftede de udvendige døre i denne ende med svingskydedøre, der gav bedre mulighed for indlæsning af cykler, barnevogne m.v.

En grund til også at indføre 1. klasse var DSBs ønske om at udfase litra An, der primært kørte på Kystbanen, og i stedet indrette alle Bns-vogne med 1. klasse, således at der kom 1. klasse på alle sjællandske linier.



DSB styrevogn
litra ABns 560
i Næstved, juli
1995. Foto: TA





Bns benyttes også i tog med besynderlige oprangeringer. Her tog 5184 (lørdage) i Næstved, maj 1982. Toget er oprangeret Bns 530-Bn-Bn-MX 1014-MY 1132-BDg 113-Ph 205-GS fra DB. Foto: TA.

Men indretningen viste sig ikke at være hensigtsmæssig, idet der opstod et rend af passagerer gennem 1. klasse, så derfor valgte man efterfølgende at placere flexrummet længst fra styrerumsenden, mens 1. klasse blev anbragt op ad denne. Vognene fik derefter litra ADns

Litra Bns-e

I 1989-90 blev 13 af Bns-e-vogne indrettet på samme måde med kombineret 1. og 2. klasse (og rejsegodsrum), hvorefter de fik litra ABns-e hhv. ADns-e. De havde fra 1986 haft litra Bns-e, idet de blev indrettet med ZWS-styring til de elektriske lokomotiver litra EA.

I 1990 ændredes også de fleste litra ABns-e til ADns-e, idet de fik apteringen ændret som på litra ADns.

Status 1990

Status ca. medio 1990 var, at DSB havde 29 stk. ABns, 22 stk. ADns,



Bns (serie II) foran regionaltog til Køge, Næstved 1977. Her kan man tydeligt se fronten med gummivulst, dør, overgangsbros, triangellys, sluslygter og det skrå skørte på undervognen.



Regionaltog med styrevogn litra ADns forrest. Rødby Færge 2007. Foto: JSL.



10 stk ADns-e og 3 ABns-e til rådighed:

I 1990 blev de tre ABns-e også ændret til typen af ADns-e, ligesom flere ADns blev omdannet til ADns-e.

Mens Bn-vognene undervejs fik nye litra, så skete der ikke yderligere ændringer for ADns-e m.fl., men udrangeringer af alle ADns og nogle ABns reducerede bestanden af styrevogne.

Pr. 15. januar år 2000 var status, at DSB havde 24 stk. ABns og 22 stk ADns-e til rådighed.

Styrevogne til OHJ

I 1993 havarede styrevogn 519, og blev voldsomt skadet. Den solgtes i 1993 til Odsherreds Jernbane. Her blev den genanvendt, idet styrekuplen blev overflyttet på en OHJ Bn. Den indsattes i driften som OHJ Bns 270 sammen med banens MX-lokomotiver, der også var indkøbt hos DSB.

Til Iran

I slutningen af 1990'erne viste de iranske jernbaner stor interesse for

de danske styrevogne (og søster-vogne), og i løbet af de efterfølgende år lykkedes det DSB at afsætte flere af de udrangerede vogne til landet. I alt blev i årene 1998-2005 solgt over tyve vogne, hvilket fremgår af hosstående tabel.

Nye tider og nyt design

Det var tanken at udfase litra Bn og de tilsvarende styrevogne i starten af 2000-tallet, idet man bestilte IC4-sæt, der skulle afløse IC3, der i stedet skulle afløse regionaltogvognene på de sjællandske strækninger. Men uheldigvis trak leveringen af IC4 ud, og litra Bn med styrevogne forblev i drift.

Det førte til, at DSB i disse tog uddelte rabatkuponer i regionaltoget, der kunne ombyttes til kaffe eller chokolade hos DSBs kiosker. Det var pendlerne naturligvis ikke tilfredse med, idet DSB havde lovet bedre tog til de sjællandske pendlere. Utilfredsheden kom også til udtryk ved, at vognene fik uheldige øgenavne som fx 'kreatur-vogne'.

I starten af årtiet indsatte DSB også dobbeltdækkervogne, og der-



DSB styrevogn litra ABns 529 i lidt usædvanlig udførelse, idet styrekuplen er rødmalet. Den var normalt gråmalet på øvrige vogne..

med blev styrevognene langsomt udfaset.

Fra 2006 renoverede man de resterende nærtrafikvogne i let grad, bl.a. blev sæderne omtrukket, og udvendigt fik vognene påklæbet mørkeblå folie, så de matchede litra ME, der efterhånden også blev folieret blå. Den første ME i blå folie var ME 1512, der sættes i drift den 2. februar 2006. I løbet af nogen tid var alle Bn og styrevogne også iført det blå liberier.

Uheld og ulykker

Naturligvis var mange af styrevognene involveret i uheld og ulykker, desværre i nogle tilfælde også med tab af menneskeliv. Heldigvis skete de fleste som uheld uden tab af menneskeliv.

I 2008 påkørte ADns-e en personvogn i Roskilde, men blev ikke sværere beskadiget, end at den kunne fortsætte i drift til 2010.

ADns-e 548 blev i 2006 påkørt af Köf 273 i Nykøbing F, og måtte udrangeres året efter.

ABns 502 var i 1993 involveret i et uheld på Østerport, og blev samme år udrangeret og ophugget af H.I. Hansen, Odense.

I år 2000 kom ABns 562 ud for et rangeruheld i Nykøbing F., og den blev så beskadiget, at den måtte udrangeres.

Den værste ulykke med en styrevogn skete i 1998, hvor et regional-tog med ABns 538 kolliderede med ME 1530 ved Regstrup. Herved omkom heldigvis tre personer. Vognen blev udrangeret på stedet.

Udrangering og ophugning

Efterhånden som de nye dobbelt-dækker-vogne sættes i drift, blev styrevognene løbende udrangeret.

Men det var først i år 2010, at det sidste 'blå tog' kørte. Det var tog 4058 fra Roskilde til Østerport, og de tilbageværende ABns og ADns blev herefter hensat i Kalundborg, Kastrup, Belvedere og København Godsbanegård.

I alt blev 47 vogne af litra ABns, ADns-e, Bn og Bn-o hensat, og senere udrangeret.

Alle vogne blev næsten ophugget hos diverse ophuggere kort tid efter. Det skete fx hos H.I. Hansen, Odense, Stena, Herning og Henriksen, Århus

Skæbneliste for litra DSB litra Bns, ADns og ABns

Alle vogne leveret af Scandia

Samme nummer ved omlitring, dog ændring af cifferkode fra 29-84 til hhv. 39-74 (ABns) og 80-74 (ADns).

Bns nr.	Bygge-år	Nyt litra år	Nyt litra år	Nyt litra år	Nyt litra år	Udr.
500	1972	1989 ABns				2004 *)
501	1972	1990 ADns				1998 *)
502	1972	1989 ABns				1993 f)
503	1972	1990 ADns				1998 *)
504	1972	1990 ADns				1997 a)
505	1972	1990 ADns				1998 *)
506	1972	1990 ADns				1997 d)
507	1972	1990 ADns				1998 *)
508	1973	1990 ADns				1998 *)
509	1973	1989 ABns				2005 *)
510	1973	1990 ADns				1997 d)
511	1973					1983 f)
512	1973	1989 ABns				2005 *)
513	1973	1990 ADns				1998 *)
514	1973	1990 ADns				1998 *)
515	1973					1980 f)
516	1973	1990 ADns				1998 *)
517	1973	1989 ABns				2009
518	1973	1990 ADns	1993 ADns-e			2009
519	1973	1990 ADns				1993 c)
520	1973	1988 Bns-d	1990 ADns	1993 ADns-e		2010
521	1973	1984 f)				
522	1973	1989 ABns				1999
523	1973	1989 ABns				2004 *)
524	1973	1990 ADns				1998 b)
525	1973					1989 f)
526	1973	1989 ABns				2004 *)
527	1973	1987 Bns-d	1990 ADns	1993 ADns-e		2010
528	1973	1987 Bns-d	1989 ABns			2005 *)
529	1973	1987 Bns-d	1989 ABns			2005 *)
530	1976	1986 Bns-e	1990 ADns-e			2011
531	1976	1986 Bns-e	1990 ADns-e			2011
532	1976	1986 Bns-e	1989 ABns-e	1990 ADns-e		2010
533	1976	1986 Bns-e	1990 ADns-e			2011
534	1976	1986 Bns-e	1987 Bns	1989 ABns		2004 *)
535	1976	1986 Bns-e	1987 Bns	1990 ADns	1993 ADns-e	2011
536	1976	1986 Bns-e	1987 Bns	1989 ABns		1998 f)
537	1976	1986 Bns-d	1987 Bns-z	1989 ABns		2004 *)
538	1976	1986 Bns-d	1989 ABns	1998 f)		
539	1976	1986 Bns-d	1990 ADns	1993 ADns-e		2011
540	1976	1986 Bns-d	1990 ADns	1993 ADns-e		2010
541	1976	1986 Bns-d	1990 ADns	1993 ADns-e		2010
542	1976	1986 Bns-d	1990 ADns	1993 ADns-e		2011
543	1976	1986 Bns-d	1990 ADns	1993 ADns-e		2011
544	1976	1986 Bns-d	1989 ABns			2005
545	1979	1985 Bns-e	1990 ADns-e			2010
546	1979	1985 Bns-e	1989 ABns-e	1990 ADns-e		2011 e)
547	1980	1985 Bns-e	1990 ADns-e			2010 g)
548	1980	1985 Bns-e	1990 ADns-e			2007
549	1980	1985 Bns-e	1990 ADns-e			2002 f)
550	1980	1986 Bns-e	1989 ABns-e	1990 ADns-e		2010
551	1980	1986 Bns-e	1990 ADns-e			2010
552	1981	1987 Bns-e	1990 ADns-e			2000
553	1983	1987 Bns-e	1990 ADns-e			2011
554	1983	1989 ABns				2000 f)
555	1983	1989 ABns				1993 f)
556	1983	1989 ABns				2007
557	1983	1989 ABns				2004 *)
558	1983	1989 ABns				2010
559	1983	1989 ABns				2009
560	1983	1989 ABns				2005 *)
561	1983	1989 ABns				2009
562	1983	1989 ABns				2000
563	1983	1989 ABns				2006
564	1983	1989 ABns				2009
565	1983	1989 ABns				2009
566	1983	1989 ABns				2004 *)
567	1983	1989 ABns				2004 *)

*) Solgt til Iran.

a) Bårevogn for DSB sikkerhed (Storebælt) nr. 99-69 309

b) Styrevogn for hjælpetog.

c) Havarieret i Næstved 18. januar 1993. Til OHJ 1993

d) Opsat på Fredericia gamle station (ungdomsklub)

e) Solgt til DJK

f) Havarieret

g) Til DSB Museumstog

EpokeModeller

Nyheder 2012



005026
postbud m cykel



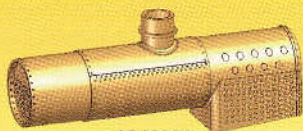
005025
pige på cykel
gul kjole



005024
pige på cykel
grøn kjole



005020
Porter med
hammer



0060181
Afklædt lokomotivkedel



004062
Bedford O DSB bus



005023
Politibejnt



005021
Postbud m brev



004063
Bedford O Tuborg
004064
Bedford O Carlsberg
004065
Bedford O Stjernen



005022
Stationsbetjent
m. brev



005027
Carlsberg Ølvogn
m. firspand



450605
Longjohncykel spor 0

450602
Damecykel spor 0

320605
Longjohncykel spor 1

450601
Herrcykel spor 0

320602
Damecykel spor 1

320601
Herrcykel spor 1

Webshoppen er altid åben:
www.epokemodeller-online.dk
www.epokemodeller.dk
info@epokemodeller.dk +45 20220449



TRINBRÆTTET KØBENHAVN

Din & Min Hobby

Et "Elektrisk tog" kan du købe mange steder, men hvad så bagefter når anlægget skal udvides, og du har brug for saglige råd og vejledning?

Vi gør noget ekstra ud af, at du bliver tilfreds med dit køb, således at du kan få glæde af din hobby mange år frem i tiden.

Vi har over 25 års erfaring handel med modeltog og køber brugt velholdt modeltog samt tager større samlinger i kommission.

Vi fører næsten alt i modeljernbane i alle størrelser.

Vi er specielt kendt for TT og USA-modeller i spor 1 samt komplette udvalg i Tillig skinner og Auhagen huse og tilbehør

Se vores hjemmeside: www.trains-r-us.dk

Åbningstider:

mandag & fredag 16.15-18.00

lørdag 10.00-13.00

Vi gør mere for din hobby - det er vores hobby

Buddingevej 229 · DK-2860 Søborg

Tlf.: +45 39 56 52 32

e-mail: din-min@email.dk

Modeltog og Hobby Hos Dorthea

Torvegade 1
7323 Give

www.hosdorthea.dk
info@hosdorthea.dk

Åbningstider:

Tirsdag, onsdag og torsdag 15.00 til 18.00

Fredag 13.00 19.00

Lørdag 9.30 til 14.00

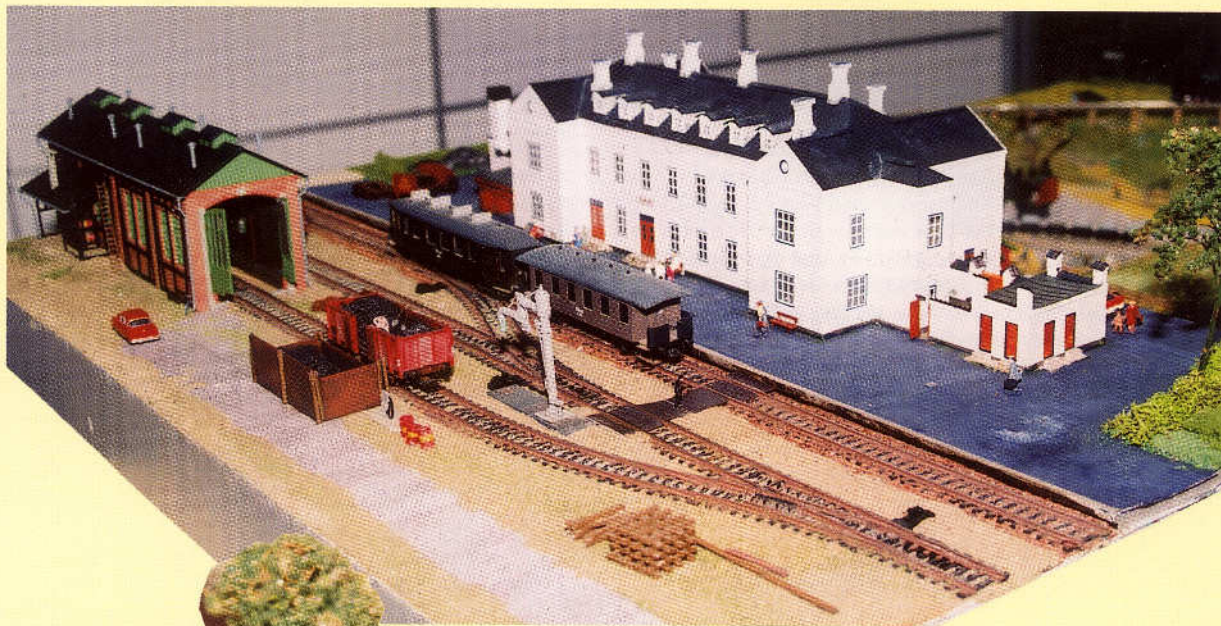
Tlf. nr. 29 44 67 71 eller 20 61 95 30

DIORAMAER i alle størrelser

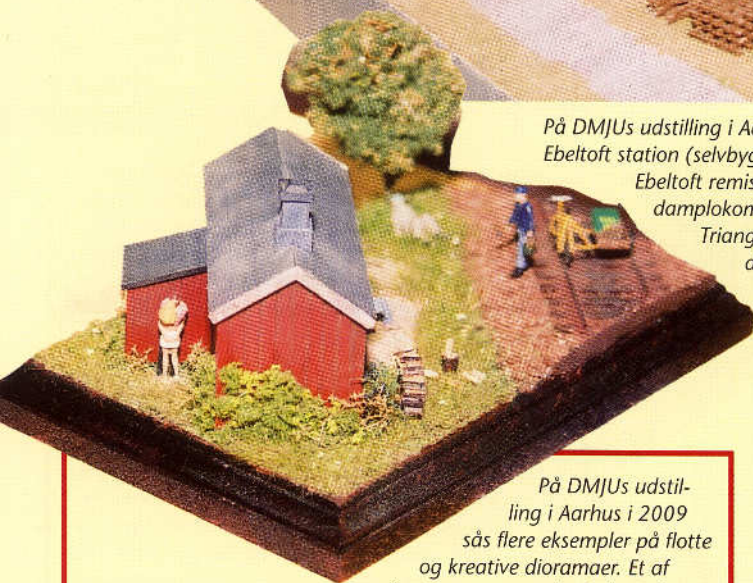
Vi har i flere numre og år beskæftiget os med de lidt større dioramaer, men der er mulighed for at fremstille dioramaer i alle størrelser og temaer. I LOKOMOTIVET nr. 88 side 17 gav vi nogle tips og ideer til dioramaer, så læs gerne mere om disse.

Her ser vi lidt på et bredt udsnit af dioramaer, som i tidens løb er dukket op foran linsen hos LOKOMOTIVETs fotograf, de fleste muligvis inspireret af vor artikelserie?

Dioramaplader i alle størrelser, tykkelser og med flotte fræsedede kanter kan købes hos flere hobbyforhandlere, bl.a. Stoppel Hobby, Grundtvigsvej, Frederiksberg og Model&Hobby, Frederiksborggade, København. Her har man indtil nu især været leverandører til byggere af militærmodeller, men mon ikke snart modeljernbanefolket finder vej til hobbyforretningerne? Der er muligvis forretninger i Jylland, der kan levere disse plader, men dem kender vi ikke

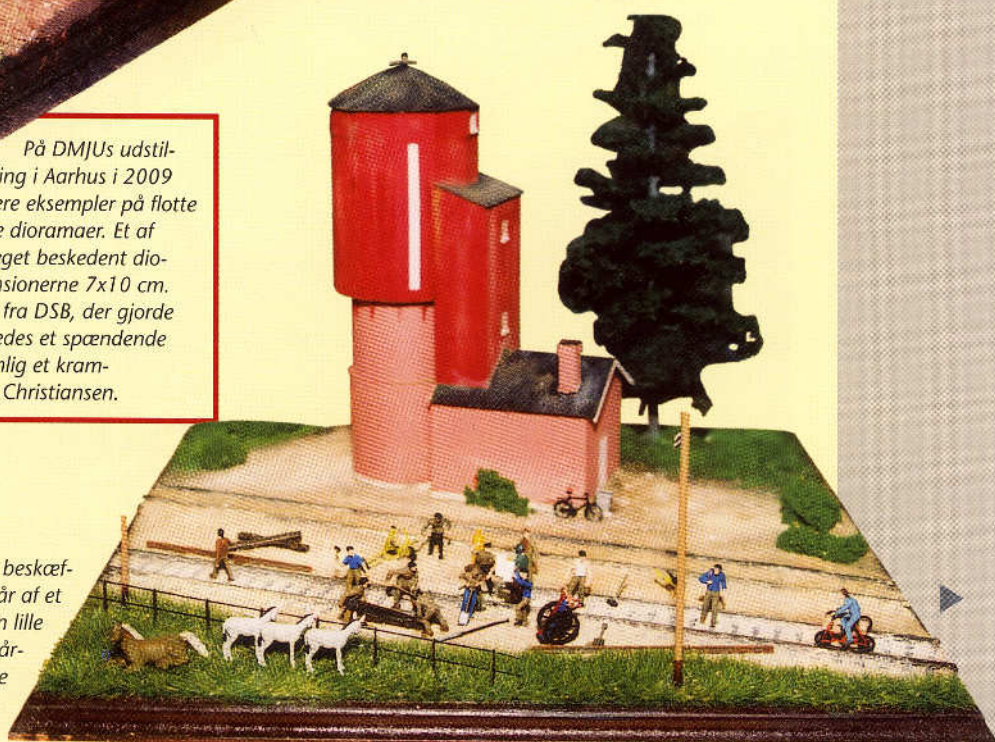


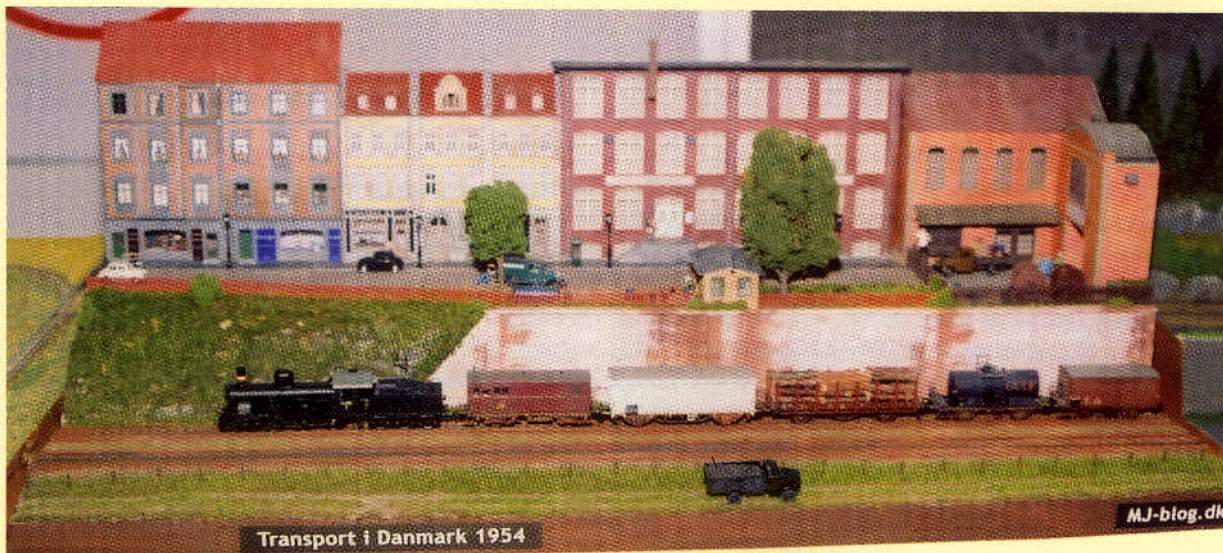
På DMJUs udstilling i Aarhus 2009 sås et større diorama, der viste en mini-kopi af Ebeltoft station (selvbygget). Foran stationen ses en lille remise (dog ikke en kopi af Ebeltoft remise) med tilhørende faciliteter for påfyldning af kul og vand til damplokomotiver. Foran stationen afventede et lille tog fremført med Triangel motorvogn. Der er ikke mange figurer på dioramaet, men dengang fyldte de rejsende ikke så meget som nu på stationerne, så forbilledet blev fulgt til punkt og prikke.
Bygger: Preben Simonsen



På DMJUs udstilling i Aarhus i 2009 sås flere eksempler på flotte og kreative dioramaer. Et af disse var et meget beskedent diorama med et DSB kolonnehus, der havde dimensionerne 7x10 cm. Her var benyttet en sporstump med en dræsrine fra DSB, der gjorde holdt foran kolonnehuset. Og bag dette udspillede et spændende lille kærlighedstema med figurer fra Preiser, nemlig et krammende par. Virkelig flot fundet på! Bygger: Finn Christiansen.

Endnu et motiv fra DSBs baneafdeling, der er travlt beskæftiget med at udskifte spor. Banekolonnen, der består af et større mandskab, pukler på livet løs. Til højre ses en lille dræsrine. Vandtårnet i baggrunden har forbillede i tårnet fra Assens, og er fra EpokeModeller. Til venstre følger en flok heste 'interessert' aktiviteterne. Desværre kender vi ikke navnet på modelbyggeren.





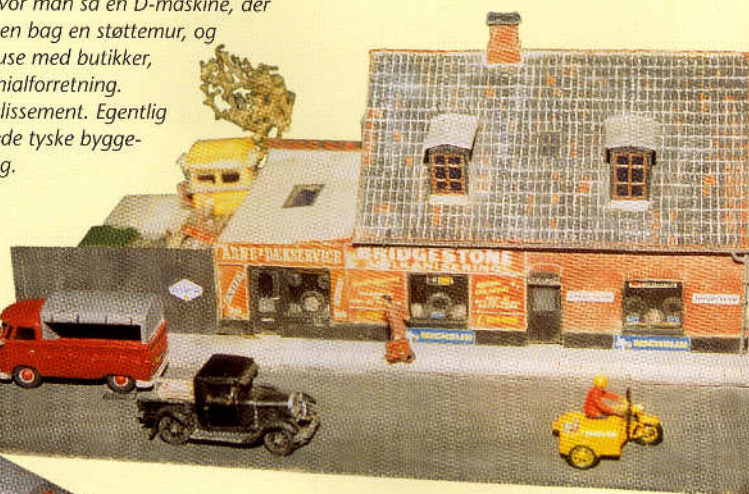
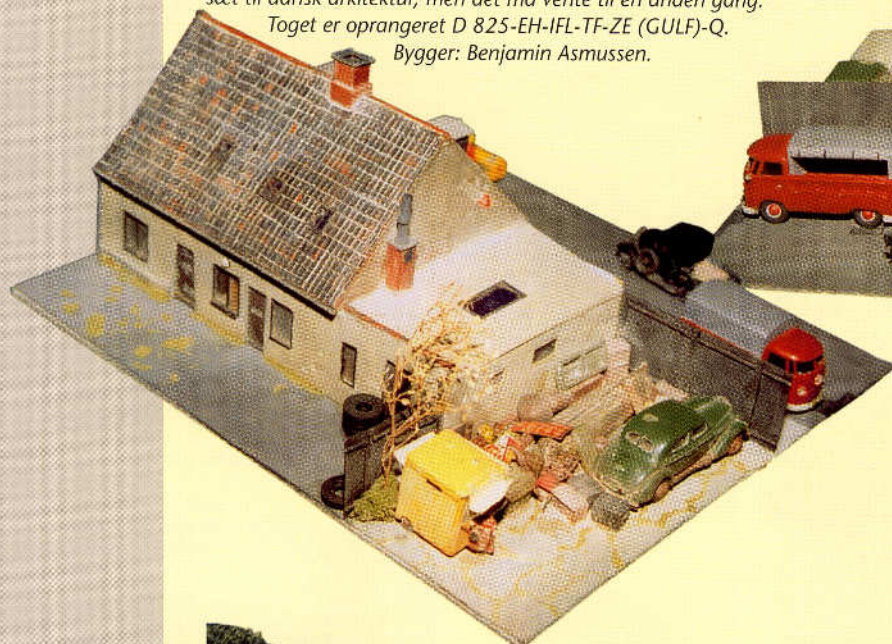
Transport i Danmark 1954

MJ-blog.dk

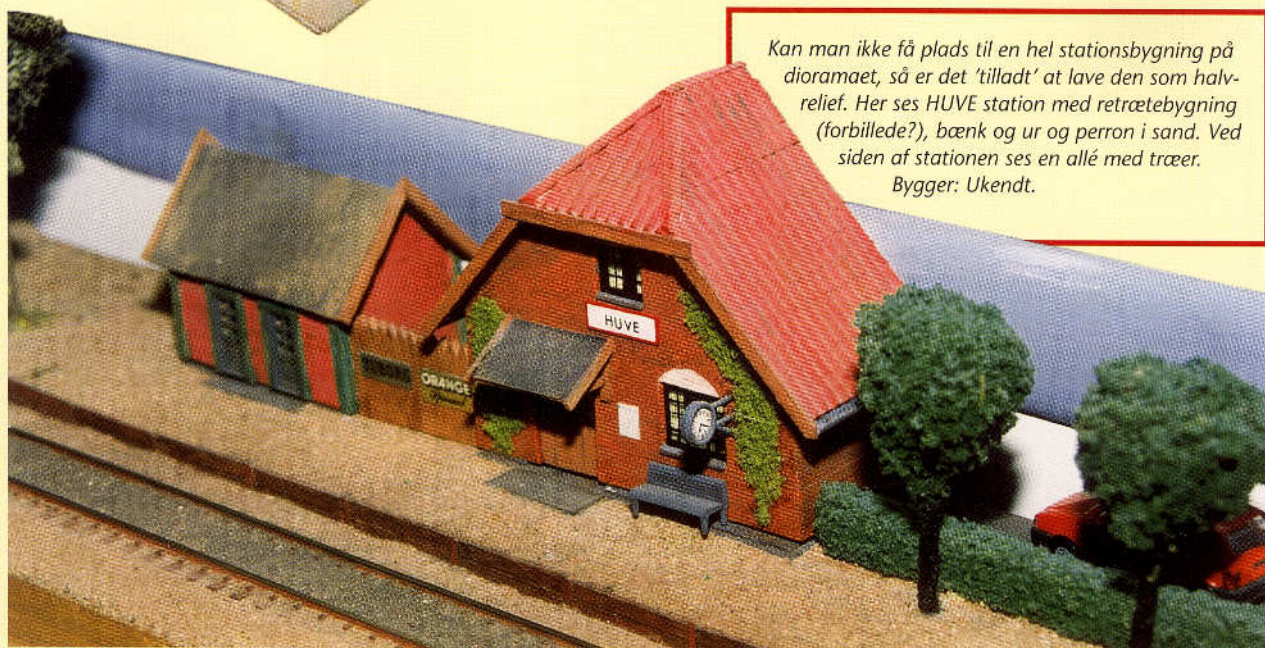
Et andet diorama, som vandt 2. præmie under DMJUs udstilling i Aarhus 2009, havde titlen 'Transport i Danmark, 1954'. Det var et aflangt diorama, hvor man så en D-maskine, der fremfører et tidstypisk godstog. Sporet var anlagt i forgrunden bag en støttemur, og bag ved var opbygget en flot gade med diverse danske byhuse med butikker, bl.a. en lille cafe kaldet 'Gravens Rand', en frisør og en kolonialforretning. Helt til højre anes fabrikken SCHØN&SØNs Mekaniske Etablissement. Egentlig burde vi vise flere af disse flotte huse, der bl.a. er konverterede tyske byggesæt til dansk arkitektur, men det må vente til en anden gang.

Toget er oprangeret D 825-EH-IFL-TF-ZE (GULF)-Q.

Bygger: Benjamin Asmussen.



Det behøver ikke altid være jernbaner, der bruges som forbilleder på dioramaer. Udsnit af miljøer fra landsbyer, beboelse eller huse fra lokalområdet kan også benyttes. Her en lille dækforretning med forbillede i et hus, der nu er revet ned. Dioramaet er gjort levende med tidstypiske biler. Modelbyggeren John S. Nielsen vil i et senere nummer fortælle mere om dette diorama.

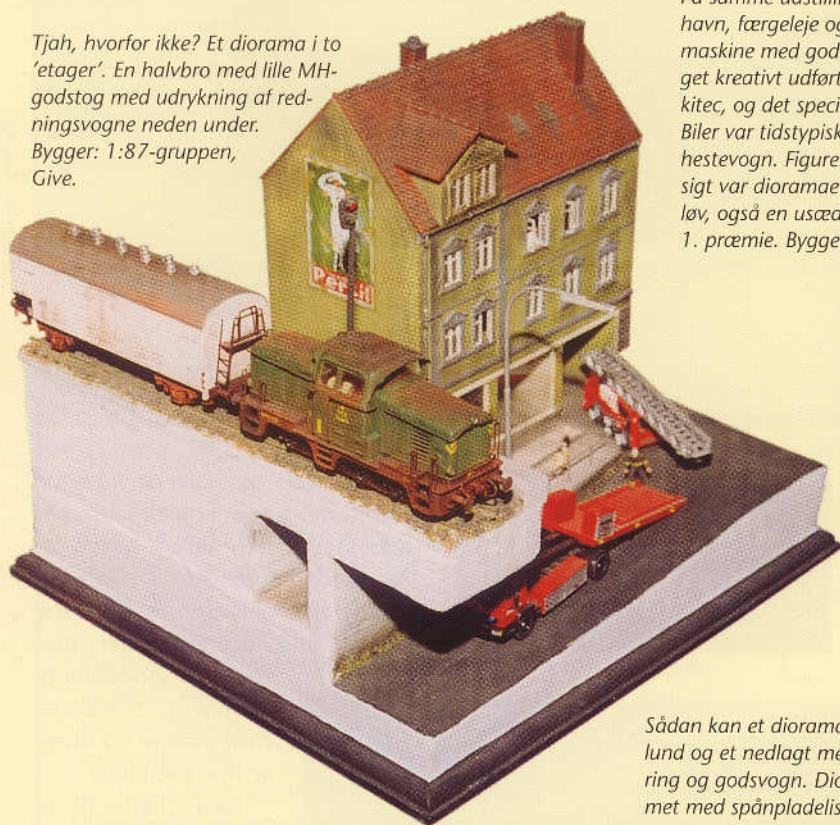


Kan man ikke få plads til en hel stationsbygning på dioramaet, så er det 'tilladt' at lave den som halvrelief. Her ses HUVE station med retrætebygning (forbillede?), bænk og ur og perron i sand. Ved siden af stationen ses en allé med træer.
Bygger: Ukendt.



På samme udstilling i Århus sås et utroligt flot diorama med havn, færgeleje og færge. I forgrunden af dioramaet sås en D-maskine med godstog, der dog ikke ses på billedet. Det var meget kreativt udført på lille plads. Færgen var byggesæt fra Arkitek, og det specielle ved dioramaet var, at det var fra epoke II. Biler var tidstypiske udgaver fra 1930'erne, ligesom der sås en hestevogn. Figurerne var iført datidens påklædning. Årsmæssigt var dioramaet fra vinterhalvåret, idet træerne ikke havde løv, også en usædvanlig god idé. Det flotte diorama vandt 1. præmie. Bygger: Jørgen Bentzon

Tjah, hvorfor ikke? Et diorama i to 'etager'. En halvbro med lille MH-godstog med udrykning af redningsvogne neden under. Bygger: 1:87-gruppen, Give.



Læs mere om dioramaer i LOKOMOTIVET:

- Nr. 76: Sceneri
- Nr. 78: DSB Olieforsyningsanlæg
- Nr. 80: Forsyningsanlæg i damplokomotiver
- Nr. 86: Ledvogteren og hans datter
- Nr. 87: Kvægtransport
- Nr. 88: Ideer til dioramaer
- Nr. 94: Dioramaer med sne
- Nr. 95: Godsbanegård
- Nr. 101: DSB vognopsyn

Sådan kan et diorama også bygges. En kulisse af 'Arken' i Lidenlund og et nedlagt mejeriudsalg samt halvborn-betjent vejoverskæring og godsvogn. Dioramaet er bygget som halvrelief og indrammet med spånpladelister. Bygget af Erik. V. Pedersen.





Sluttelig: Når man bygger dioramaer, er det væsentligt at få så mange detaljer med for at gøre det interessant at betragte. På det lille diorama med kolonnehus og en udrangeret HD-vogn, hvis vognkasse benyttes som lager, ses bl.a. diverse værktøj, olietønder, svejsflasker, kabelruller m.v. Dioramaet viser et kolonnehus i DSB epoke IV, hvilket containeren og det sorttjærede kolonnehus fortæller.

Det lille diorama måler 23x15 cm.

Øverst ses den fulde størrelse af dioramaet med en grå affaldscontainer, en Q-vogn er omdannet til specialvogn. I baggrunden står en HD-vognkasse, der fungerer som lagerskur.

I midten ses dioramaet bagfra med kabeltromler. Langs med vogn-



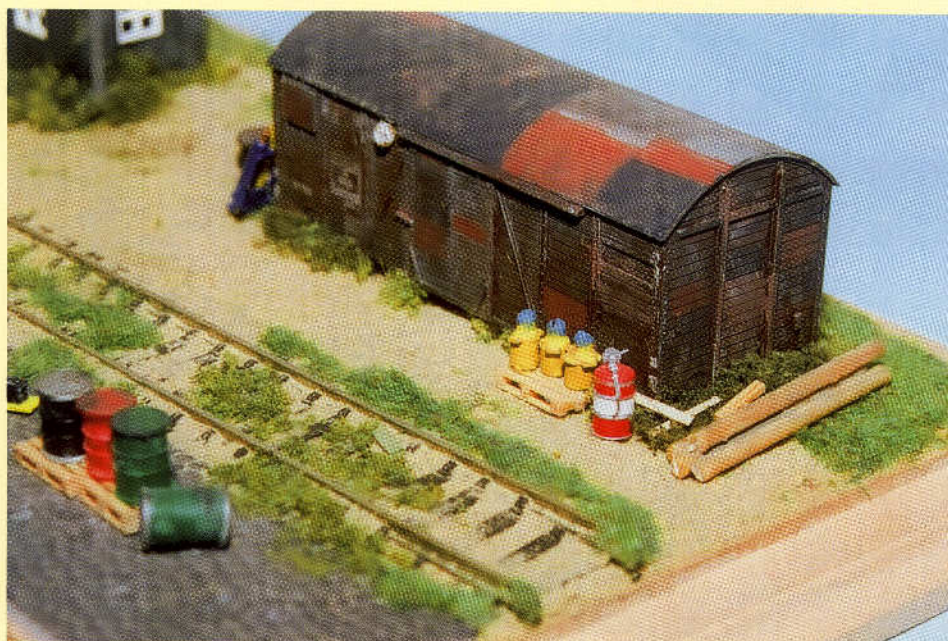
Lille Epoke IV DIORAMA

kassens væg gror diverse vækster, mens selve kassen er pletmalet med udbedret tag i forskellige farver.

På billedet til venstre ses et nærbillede af vognkassen med diverse detaljer, bl.a. acetylenflasker, gasflasker til sporskifteopvarmning, olietønder med pumpe og diverse bræddestabler.

Læg mærke til, at sporet er overgroet med græs. Taget er her opmalet med 'rød mønje'. Lampen over døren er fremstillet ved hjælp af en hvid perle.

Men desværre mangler dioramaet noget vigtigt: Figurer! De gør dioramaet levende. Måske er de alle til frokost, så de derfor ikke er synlige? Men husk dem nu alligevel.



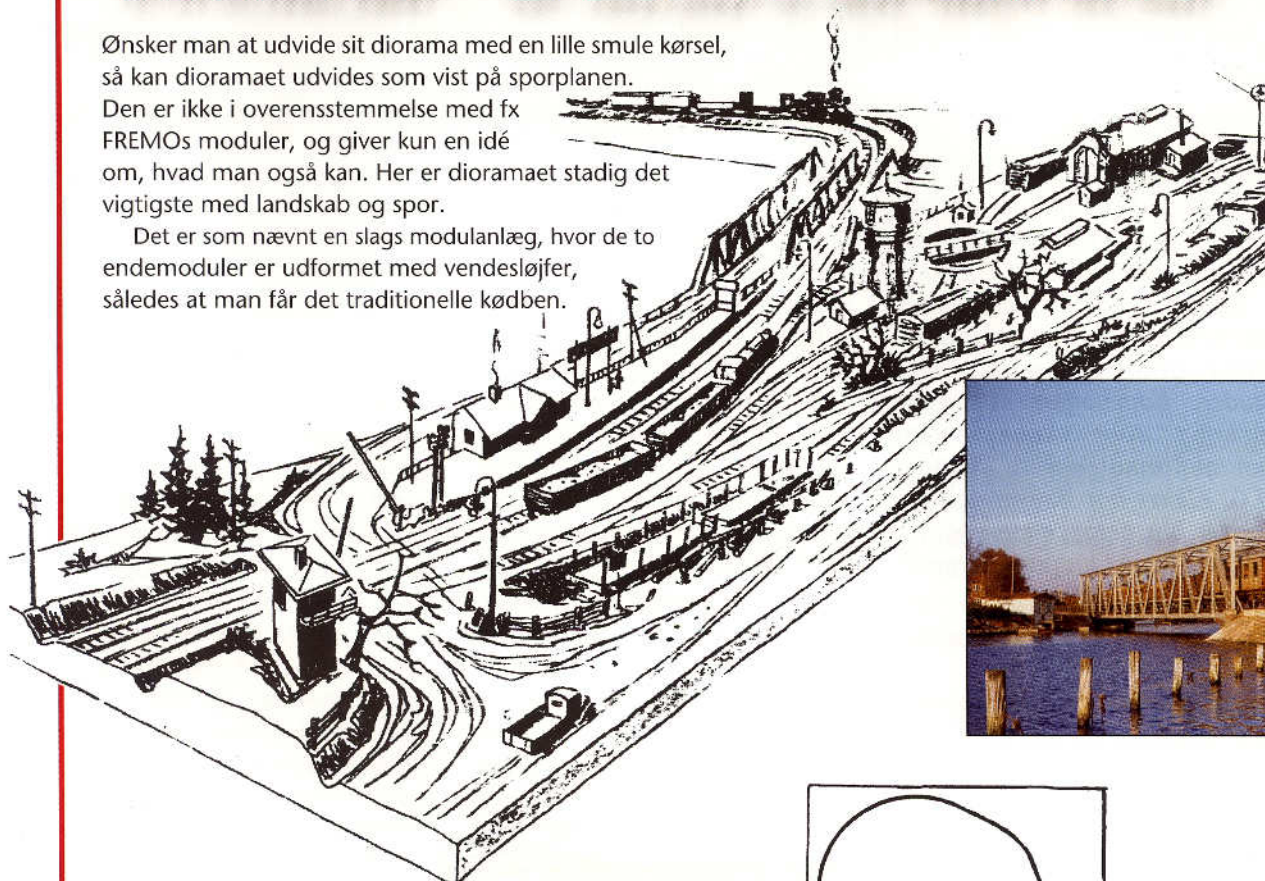
Et udvidet diorama:

ET KØDBEN MED VEDHÆNG

Ønsker man at udvide sit diorama med en lille smule kørsel, så kan dioramaet udvides som vist på sporplanen.

Den er ikke i overensstemmelse med fx FREMOs moduler, og giver kun en idé om, hvad man også kan. Her er dioramaet stadig det vigtigste med landskab og spor.

Det er som nævnt en slags modulanlæg, hvor de to endemoduler er udformet med vendesløjfer, således at man får det traditionelle kødben.



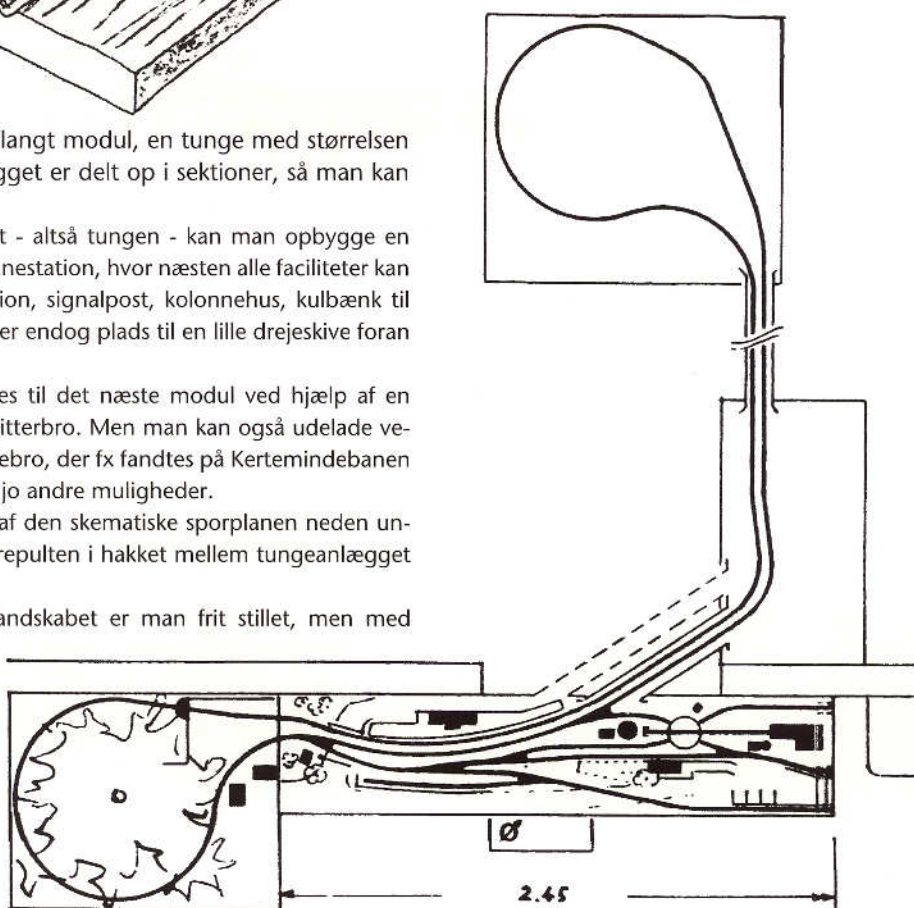
Hertil er tilføjet et aflangt modul, en tunge med størrelsen 2,45x0,55 m. Anlægget er delt op i sektioner, så man kan flytte det.

På hovedanlægget - altså tungen - kan man opbygge en lille DSB eller privatbanestation, hvor næsten alle faciliteter kan få plads, lige fra station, signalpost, kolonnehus, kulbænk til maskindepot. Ja, der er endog plads til en lille drejeskive foran maskindepotet.

Tungedelen knyttes til det næste modul ved hjælp af en kombineret vej- og gitterbro. Men man kan også udelade vejen, og bruge en kassebro, der fx fandtes på Kertemindebanen (se foto). Men der er jo andre muligheder.

Som det fremgår af den skematiske sporplanen neden under, så anbringes styrepulten i hakket mellem tungeanlægget og vendesløjfen.

Med hensyn til landskabet er man frit stillet, men med hensyn til stationsbygning bør man anvende en mindre type, og maskindepotet får kun plads til et enkelt lokomotiv.



OKMJ nr. 15 med roetog på vej til Odense, forlader Kerteminde og kører over broen over Kerteminde Fjord. Året er 1963. Foto: HGC.



Kommende nyheder fra HELJAN

DSB litra ME, MF og MC

Nu udsender HELJAN snart sine modeller af de små to-akslede motorvogne litra ME, MF og MC, der blev leveret af Triangel.

Så lad os kort se lidt på disse motorkøretøjer. Ønsker man en større gennemgang bør man studere banebøgers udgivelser omkring disse vogne (serien om motormateriellet), ligesom H.G. Alkjær har skrevet utallige tekster om netop disse vogne i det for længst indgåede Signalposten.

Leveringerne

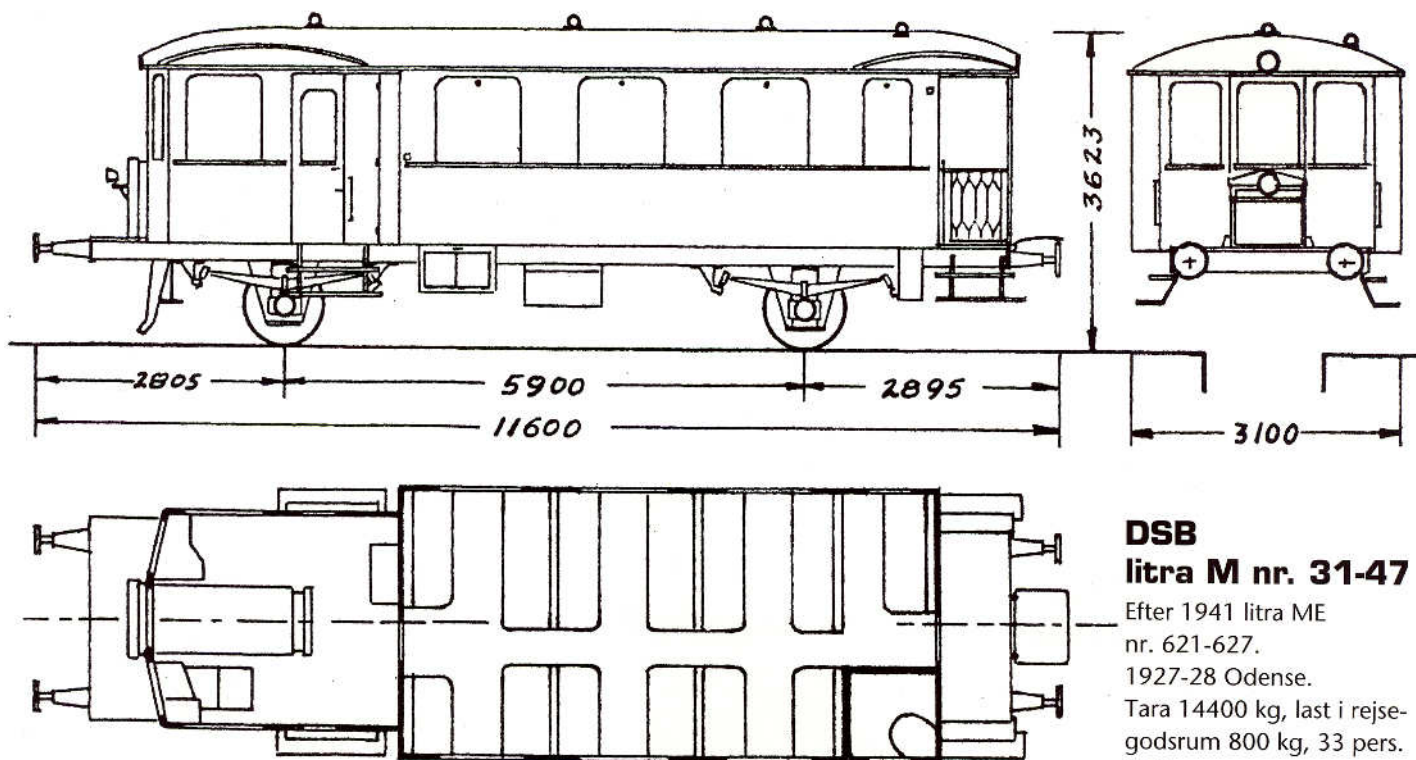
Efter de første leveringer af de små motorvogne litra MA og MC i 1923-24, fulgte leveringerne af en serie andre mekaniske motorvogne.

Fra 1926 gik Triangel over til at konstruere lidt større vogne med træbeklædt vognkasse med 3 aksler og 100 HK benzinmotor. Disse vogne - der kun blev til to stykker - havde plads til omkring 35 siddende, og var indrettet med toilet. De fik litra MC 611-612.

Fra 1927 anskaffede DSB 17

toakslede Triangelvogne, der fik litra ME, og 1928-29 købtes en serie på 18 lignende vogne, der dog blev udstyret med en 120 HK motor. De fik andet trækøj, puffere og opretstående tagkøler, og derfor nyt litra, nemlig litra MF.

Vognene indsattes primært i den københavnske nærtrafik, men da man allerede i 1930'erne elektrificerede strækninger, solgtes flere af ME-vognene til forskellige privatbaner. Efter salget havde DSB kun syv ME-vogne tilbage med numrene



DSB litra M nr. 31-47

Efter 1941 litra ME nr. 621-627.
1927-28 Odense.
Tara 14400 kg, last i rejse-godsrum 800 kg, 33 pers. III klasse.
Tegning: J. B. Dyrkilde.
Skala 1:87

DSB litra MO 1830
og DSB litra MF
643 side om side
i Skjern år 1955.
Foto: På Sporet.



ME 621-627 (numre efter 1941). De sidste ME-vogne, der ikke var solgt til privatbaner, blev udrangeret i 1956.

I 1950 forsynede DSB fem af MF-vognene med dieselmotor, og de fik tagkølere af MO-typen. De fik derefter litra MC 651-655, ikke at forveksle de førnævnte treakslede Triangelvogne, der leveredes i 1926. De fem MC-vogne udrangeredes i 1956, og solgtes til privatbanerne VaGj, RØHJ, VLTJ, KRB og ØSJS.

MF-vogne, der ikke ombyggedes

til litra MC, udrangeredes også i 1956. En enkelt blev solgt til VLTJ samme år.

Motorvognene var ikke så fleksible, idet det kun var muligt at styre dem fra den ene ende. Selv om det var muligt at vende dem på drejeskiver, så var det et tidskrævende arbejde. I stedet kørte man ved pendulkørsel vognene koblet sammen i bagenderne, idet man så efter behov satte bivogne (litra FA, FB, FC, FD og FE) mellem motorvognene.

I begyndelsen havde ME-vog-

nene centralkobling, hvilket gav dem en svag trækraft.

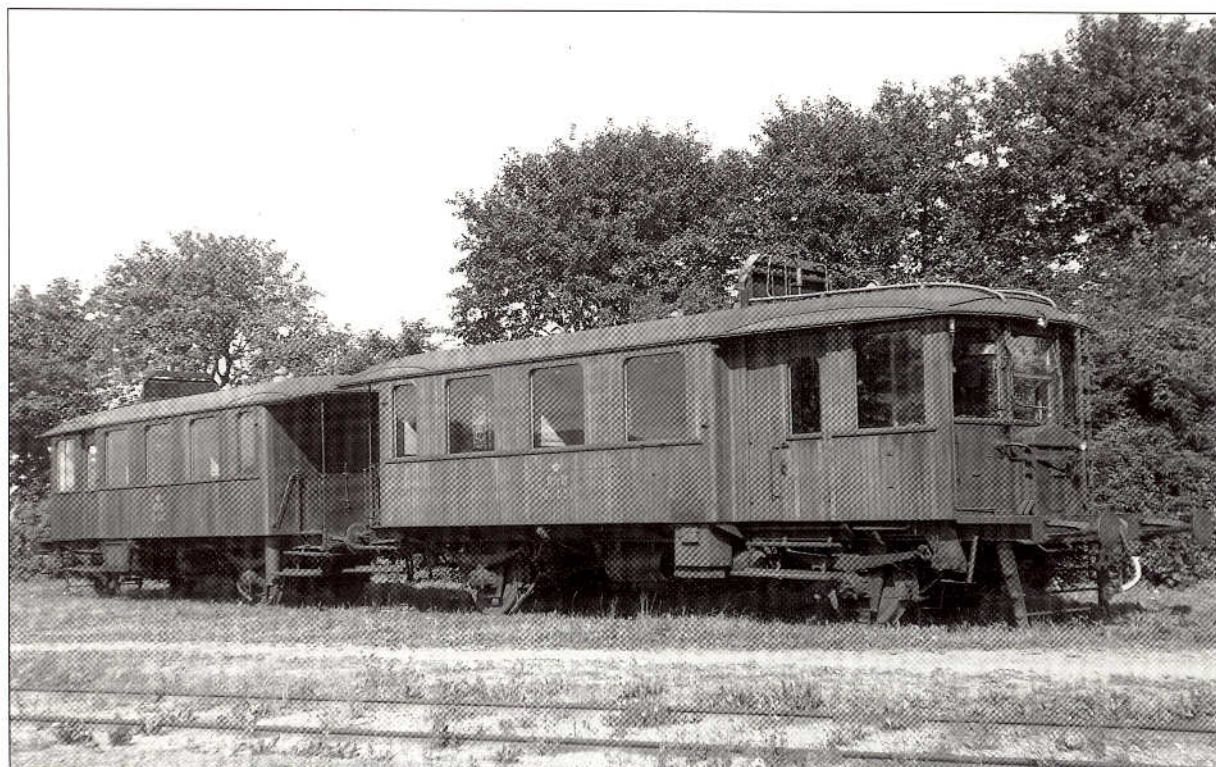
I 1932 blev de dog udstyret med almindeligt stød- og træktøj.

ME- og MF-vognene blev leveret således:

DSB ME 31-47 År 1927
(efter 1941 litra ME 621-627)

DSB MF 631-647 År 1928-29

DSB MC 651-655 År 1929
(ombygget fra litra MF i år 1950)



DSB litra ME 624
og ME 627 under
hvil i Slangerup,
august 1953.
Foto: OWL/HGC.

KLIMASNEPLOVE

Klimasneplø nr. 99 under en af de sidste aktioner, nemlig på Sydbanen i vinteren 1978-79. Den ses her bagfra, hvor man bl.a. kan se signallamperne på højre side under taget. Foto fra marts 1979. TA.



Nu er det vinter, og dermed en tid med frost og sne, og e dermed forbundne ulemper for samfundet.

For jernbanetrafikken betyder det vrøvl med sporskifter, der ikke kan omlægges på grund af is og sne mellem skinne og tunge eller i aflåsningssystemet, der er det centrale i stationens sikringsanlæg.

Jernbanens forsinkelser opstår nemlig yderst sjældent på grund af snemasser på den frie bane, men næsten altid grundet sne og is i de elektriske sporskifter.

I kampen mod sneen i sporskif-

terne har man i dag fået mange tekniske hjælpemidler. Man har bl.a. elektrisk opvarmede sporskifter, man har gasopvarmede sporskifter m.v.

Den gammeldags metode med rensning med kost og skrabejern har dog stadig sin berettigelse.

I kampen mod sneen på strækningerne har man snepløve af forskellig størrelse.

De fleste snepløve blev bygget i tiden før 1900. Denne type var udformet som et to- evt. treakslet vogn med specielt formet vognkas-

se, der var udstyret med to modsatte sneskær.

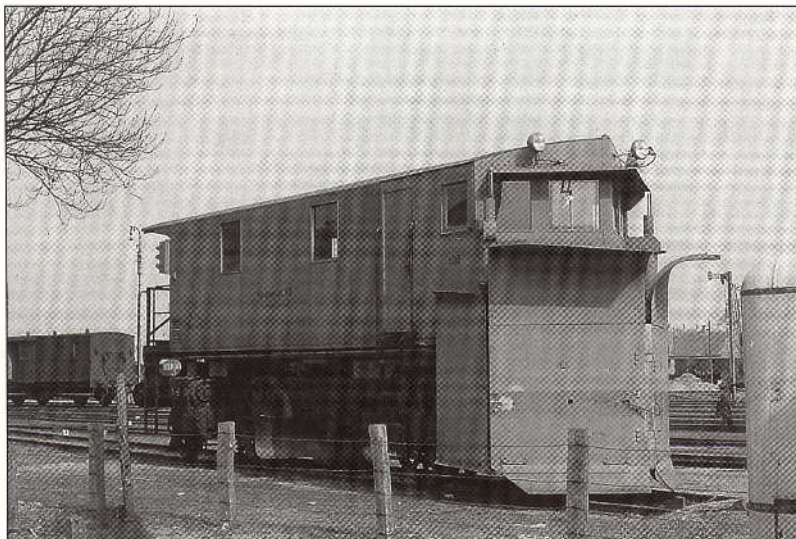
Snepløven skubbedes foran lokomotivet, og skærene pløjede sneen ud til hver side. Til rydning af dobbeltsporede baner havde man snepløve, der kun kastede sneen til den ene side.

Da de nævnte snepløve var bygget til 1900-århundredskiftet standard, d.v.s. bygget til datiden trækraft og akseltryk, havde DSB med sine store lokomotiver ikke mulighed for fuldt ud at udnytte trækraften af frygt for afsporing af de kun 10-13 tons tunge snepløve.

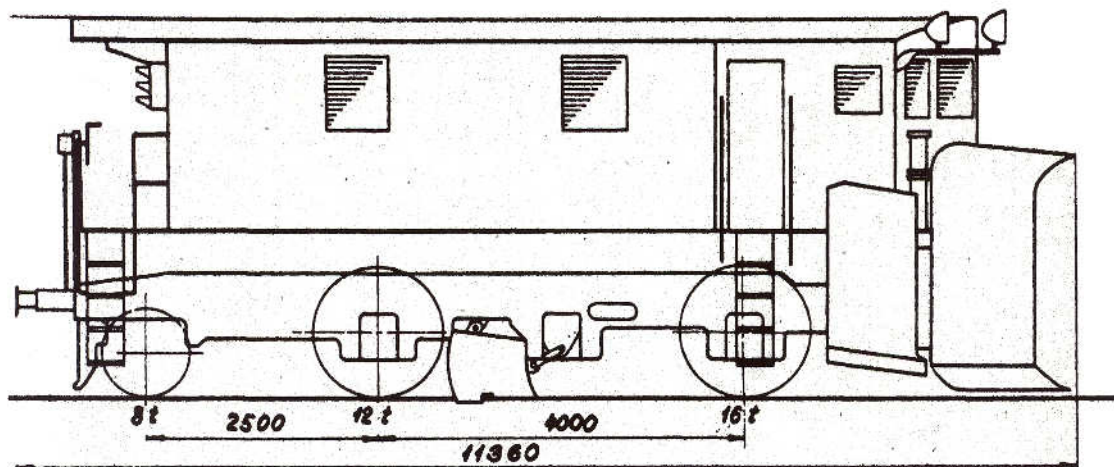
I 1937 ombyggede Statsbanerne derfor på Centralværkstedet i Aarhus to udrangerede D-maskiner, hvis understel man forsynede med svingbare plovskær.

Endvidere var snepløvene forsynet med førerrum, mandskabsrum og et maskinrum med bl.a. dynamoanlæg til plovens belysnings- og signalanlæg. Med signalanlægget kunne man give ordre til det fremførende lokomotivs personale.

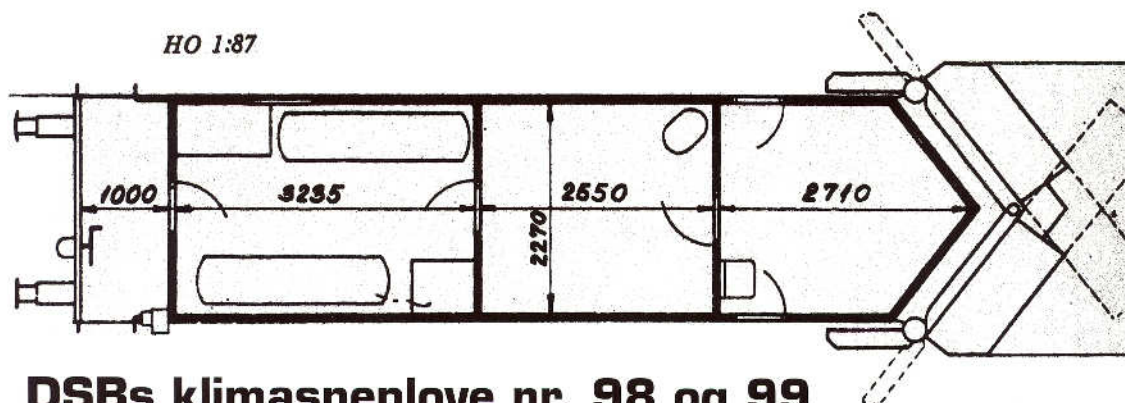
Snepløvene var forsynet med særlige plovskær, der kunne sænkes ned, og herved rense under skinnetop. De to snepløve måtte kun



Klimasneplø nr. 98 i Næstved, marts 1958. Foto: JB-P.



HO 1:87



DSBs klimasnepløve nr. 98 og 99

Ikke i skala.
Tegning DSB

betjenes af personale med særlig uddannelse, og de var ret kostbare at have i drift, da der skulle et stort personale til.

Snepløvene betegnede for Klimasnepløve. Mange har taget fejl af navnet Klima, men det har intet med vejret at gøre. Det er navnet på opfinderen Rudolf Klima. De

havde nr. 98 og 99 med hjemsted i Næstved hhv. Aalborg.

Pløvene var forsynet med trykluft- og skrubremse, kakkellovn i førerkabinen og dynamoanlæg på 24 volt. De havde en vægt på 36.000 kg.

Pløvene var en del i brug under nogle af de strenge vintre i

1960'erne. Sidste gang, de var i anvendelse, var i den hårde vinter 1978-79, hvor de indsattes på Syd-sjælland med MX og MY. De var her ingen stor succes, idet pløvene skubbede sneen fast i faste klumper foran sig.

I 1981 blev pløvene udrangeret. ■

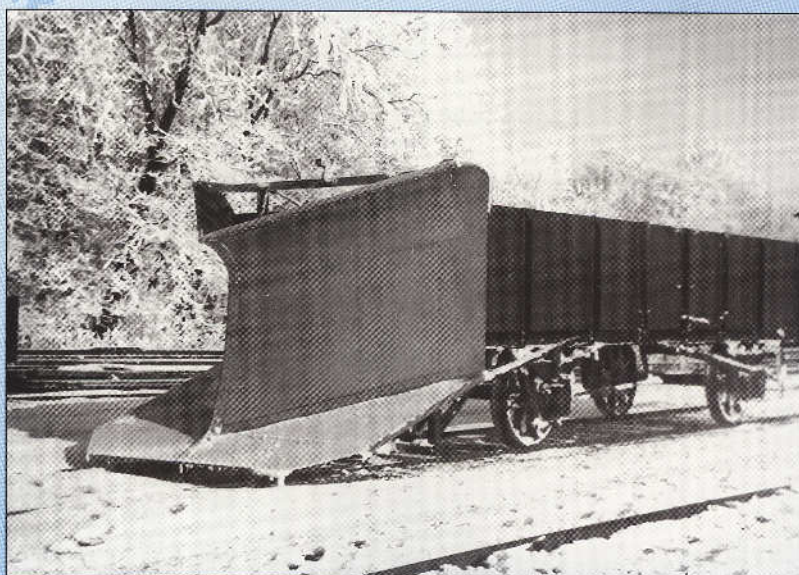


Klimasnepløve nr. 98 under indsats i vinteren 1965. Her ses den under et ophold i Nykøbing F., mens skydemaskinen, en ukendt litra D, tager vand. Foto: TL/arkiv LOKOMOTIVET

SNEPLOVE

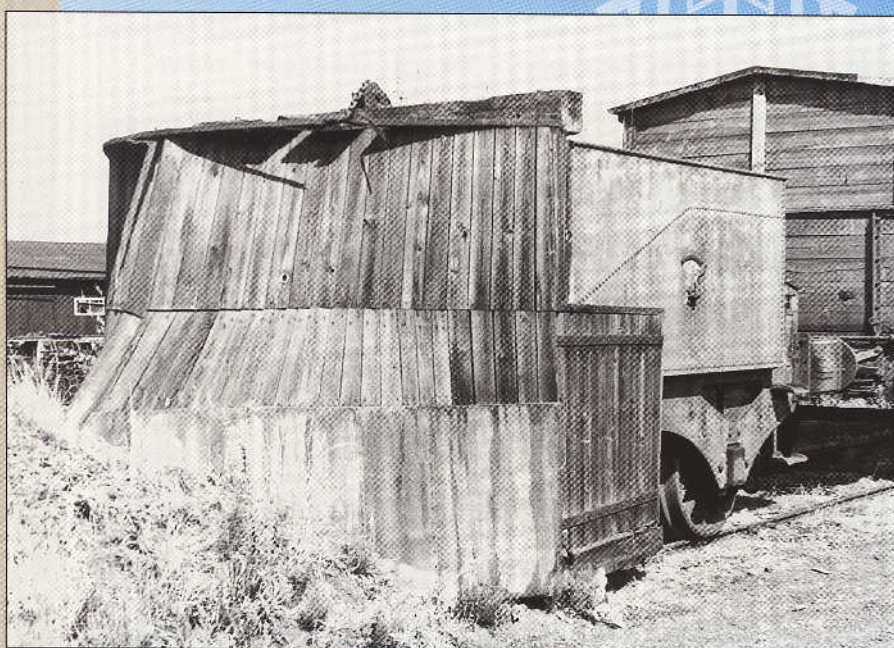
Vi har flere gange bragt fotoserier af DSBs specialvogne, ukrudtsprøjtovogne m.v., så denne gang må vi lige se lidt på privatbanernes ofte meget sjove løsninger på sneplove.

VLTJ sneplov nr. 2 i Lemvig, 1964. Plovskæret var monteret på en åben vogn litra AL 221 på banens eget værksted. Den forblev i drift til vinteren 1969, hvor den under rydning af sne, løb af sporet og blev knust. Den blev derefter udrangeret. Tilbage havde VLTJ dog en mere moderne plov nr. 1, der i 1969-70 sammen med VLTJ damploko nr. 6 ryddede sporene for sne. Foto: P.Thomassen/arkiv TA.



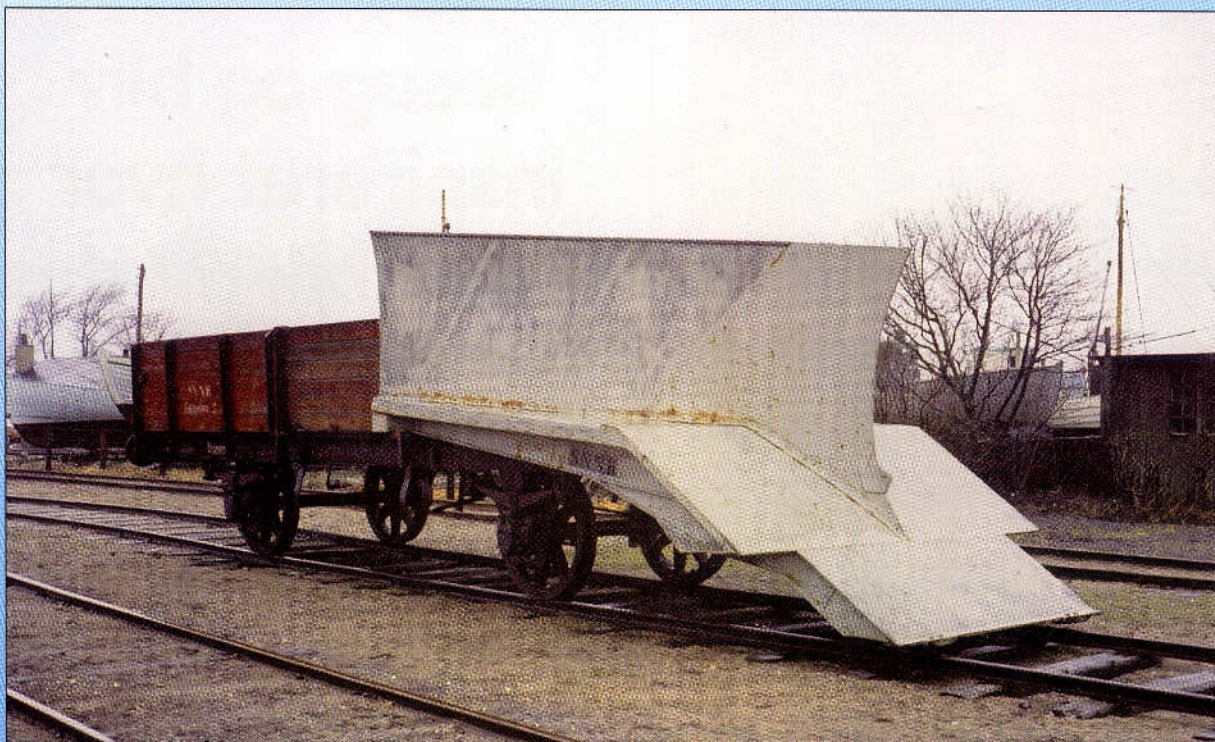
Også KB (Kalvehavebanen) havde en sjov hjemmelavet plov. Den fik ligeledes en meget 'firkantet' snenæse i træ påbygget den åbne vogn P 121 i år 1899. Forreste og nederste del af ploven synes at være i metal. Plovens akselafstand menes at have været 4200 mm, og den var forsynet med håndbremse. Sidste gang, ploven var i aktion, var i december 1958, hvor diesellokomotivet M 1 blev anvendt som maskine. Ploven blev ophugget ved banens nedlæggelse i 1959. Foto fra Kalvehave, 1957. Fotograf ukendt.

Her er vi i Maribo, 1964, hvor en lokomotivtender fra en Esslingen maskine fra 1874 (nr. 74?) er brugt



som basis for Ljs sneplov, det navnkundige 'Strygejern' (Plov nr. 93). Sneploven, der her er udrangeret, er banket sammen med grove brædder. Under den hårde vinter i 1939 blev banens oprindelige plov knust, og man kom i bekneb grundet den strenge vinter, og en ny blev i al hast bygget på banens værksteder i Maribo.

Oven i tenderen lå store kampesten, der skulle give køretøjet mere vægt til at modstå snemasserne. Men ellers havde ploven en 'have' oveni, nemlig selvsået græs, bynke m.v. Det generede ikke væksterne, at ploven nogle få år forinden ryddede sne på Bandholmbanen, for da det atter blev sommer, stod 'haven' igen i fuldt flor. Ploven blev ophugget i 1970. Foto: JB-P.



Billedet herover viser plov nr. 2 bagfra, fotograferet i Stubbekøbing, maj 1959. Foto øverst: EN/V.F.Hejlesen. Foto til venstre: JB-P.

SNNB (Stubbekøbingbanen) sneplov 2 fotograferet i Stubbekøbing, maj 1966. Banen har benyttet en åben vogn som basis. Der er monteret en snenæse i træ og metal på forreste vogndel, hvor sidefjælene er skåret ned. Ploven blev fremstillet på banens værksted omkring et stålskelet. Som ballast brugtes store sten. Banen havde to snepløve næsten magen til hinanden, den anden hed Sneplov nr. 1. Plovene blev sidste gang anvendt i snevinteren 1963 sammen med de to lokomotiver SNNB nr. 3 og 5 (se herunder).

...en hård vinter på SNNB

De to snepløve blev sidst benyttet på Stubbekøbingbanen i den hårde vinter år 1963. I de første dage af januarnestormen måtte skinnebusserne opgive, og dampen træde til.

Den 3. januar kørte kørte begge SNNBs damplokomotiver nr. 3 og 5 dog fast med persontog i snedriver uden for Åstrup. Driverne var så høje, at de nåede op til førerhusets tag. De rejsende måtte overnatte i ventesalen på stationen og i personvognene.

Det tog lang tid at grave lokomotiverne fri, og i mellemtiden måtte Falck skaffe kul og vand til maskinerne gennem sneen. Men det var først søndag den 6. januar, at der kunne genoptages normal drift.

I februar var den gal igen, idet nr. 3 og 5 måtte i gang med at rydde Nystedstrækningen med plov nr. 2. Sneen nåede op til skorstenen, og den 13. februar måtte man opgive grundet en kraftig snefygning. Den 19. fe-

bruar kunne man starte på rydningen med de to lokomotiver, men først dagen efter kl. 19,00 nåede man Nykøbing F. Lokomotiver med plov returnerede derpå til Nysted, men nåede kun til Horbelev, idet alle tidligere udgravninger nu var lukket. Dagen efter blev strækningen dog ryddet.

I marts 1966 ophørte Stubbekøbingbanen med driften, og plovene blev solgt til ophugning.

EpokeModeller

og
I/S JPK Productions
ønsker
Alle lokomotivets læsere
Godt Nytår



Nyhed!

Ulitreret Solomotorvogn !

Litreringsark medfølger til følgende baner:
Motorvogn: AHTJ, HHGB, HHJ, LB, NFJ,
NKJ, TFJ, SNNB og TKVJ.

D10260 Ulitr rød/hvid motorvogn DC Analog 1.995,00
D11260 Ulitr rød/hvid motorvogn DCC 2.195,00
D12260 Ulitr rød/hvid motorvogn DCC m. lyddekoder 2.495,00
A13260 Ulitr rød/hvid t motorvogn AC digital 2.195,00
A14260 Ulitr rød/hvid motorvogn AC digital lyddekoder 2.495,00

Produceret af JPK Productions www.epokemodeller.dk

Nærmeste forhandler kan oplyses på:
salg@jpk-productions.dk

Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54
Tirsdag - torsdag 12 - 18, fredag 12 - 19,
lørdag 10 - 14, søndag og mandag lukket
www.stoppel.dk

TOGCENTER

**BESTIL DINE
2012-NYHEDER
HOS OS TIL NETTOPRISER**

EKSTRA TILBUD:

Hvis du tager bladet med denne annonce med i butikken, når du bestiller, så giver vi 100 kroners ekstra rabat på 2012-lokomotiver fra Brawa, Fleischmann, LGB, Märklin, Roco eller Trix/Minitrix.
(tilbud gælder til om med 31/3-2012)



OGSÅ KNALDGODE TILBUD PÅ MÄRKLIN:

26340 Köf III DB,	KUN 1329,-
26833 Br 55 med dampneslynge,	KUN 2999,-
29163 Start sæt med Hariba-godsvogn,	KUN 599,-
37011 BR110 i rød/beige DBAG,	KUN 1499,-
37925 Br 42 DB,	KUN 2399,-
43475 Metronom vognsæt,	KUN 1659,-
47025 DSB-vognsæt m. byggematerialer,	KUN 359,-



www.togcenter.dk • www.modeltog.nu

Blåmunkevej 1 - 3 • 2400 København NV
Tlf. (+45) 39 65 13 61 • Fax. (+45) 39 65 13 65 • togcenter@togcenter.dk



Kom og besøg os!
Oplev en hobbyforretning,
som stadig er dét - den var!
En blanding af butik og museum.

Nyt og gammelt.
Samme atmosfære.

Samme familie.

**Klik og kig
på en
sjov butik**

www.model-hobby.dk

Velkommen i

Frederiksborggade 23

1360 København K

Tæt ved metro og Nørreport st.

samt de nye torvehaller på Israels Plads

Åbent ma. tir. tor. 11-17, fre. 11-17.30, lør. 10-13

ONSDAG LUKKET



REMISEKOMPLEKS

HHJ havde et stort remiseanlæg i Odder. Det bemærkelsesværdige ved dette var, at vandtårnet ikke stod særskilt (det gjorde det heller ikke hos et par andre privatbaner), men at tårnet havde et spor, og dermed plads til et køretøj.

I alt var der plads til 5 lokomotiver eller skinnebusser i remiseanlægget. Det var - som det fremgår af billedet - opført i traditionelle røde sten og grønne porte. Foran remisen lå en lille drejeskive, og tilsammen udgjorde de et lille hyggeligt miljø. På billedet holder en ukendt skinnebus fra HHJ. Tilbygningen til venstre i billedet brugtes primært til diesellokomotiver, idet sporet fra remisen førte uden om drejeskiven. Det var jo ikke nødvendigt at vende maskinerne, da der var førerrum i begge ender. I begyndelsen af 1970'erne blev remisen nedrevet. Foto: KEJ.

HHJ

- som det var engang

HHJ åbnede for driften den 18. juni 1884 som Hadsherred Jernbane. Strækningen udgik fra Århus, og blev godt 36 km lang (Århus-Hou). Den startede med få stationer, men efterhånden oprettedes diverse trinbrætter, så sent som i 1972 og 1975 med Rosenhøj og G.Clausensvej.

Sporet blev oprindeligt lagt med 17 kg skinner, men de er løbende udskiftet, således at banen i dag har svære moderne spor.

Nogle af stationerne er Viby J., hvor en af banens gode kunder lå, nemlig FDBs fabrik. Den nuværende stationsbygning blev opført i 1956.

Andre vigtige stationer er Tranbjerg, Beder og Malling. Banens store station er Odder, der efter nedlæggelsen af strækningen Odder-Hou blev endestation. Her ligger også banens hovedkontor og remiser.

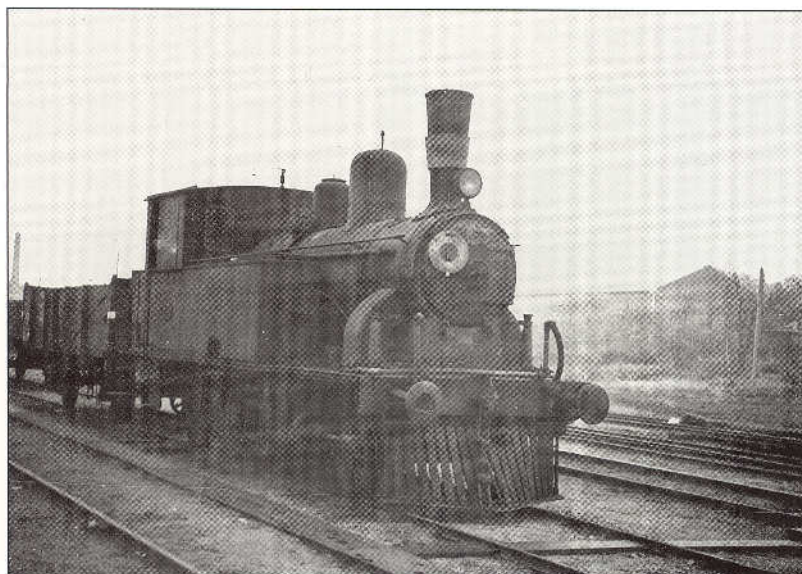
I Odder lå også Odder Andels Slakteri, der også blev en god kunde hos banen. Slakteriet havde egne hvidmalede vogne til transport af kød optaget hos HHJ.

Oprindeligt benyttedes - naturligvis - damp som trækraft,

bl.a. små P-maskiner fra DSB, men i 1926 gik banen ind i motoralderen med anskaffelse af diesellokomotivet M 1. I forbindelse med modernisering efter 2. Verdenskrig, fik banen også skinnebusser og FRICHS marcipanbrød. I 1968 leveredes Y-tog, og senere indkøbte man motorvogne fra Sverige.

I 1977 indstilledes trafikken mellem Odder og Hou.

Oprindeligt var banens navn Hadsherred Jernbane, men i efteråret 1884 ændredes banen sit navn til Hads-Nings-Herred Jernbane.



HHJ nr. 11

Damplokomotivet HHJ 11 blev - sammen med nr. 10 - leveret af Nydquist&Holm i 1914. De havde begge hjulstillingen 1C0t. De gjorde god fyldest i alle slags tog, men da der blev anskaffet motormateriel 1952 (marcipanbrød), var der ikke længere så meget brug for dem, og de måtte hensættes. Det skete i 1959 for nr. 11s vedkommende, men den var overhovedet ikke i drift de sidste år. Søstermaskinen nr. 10 holdt helt til 1965.

På billedet ses nr. 11 med særgodstog på Odder station, 1948. Læg mærke til skorstensbåndet i hvid/rød/hvid, altså omvendt af DSBs farver. Arkiv TA/ukendt fotograf.



POSTVOGNET D 32

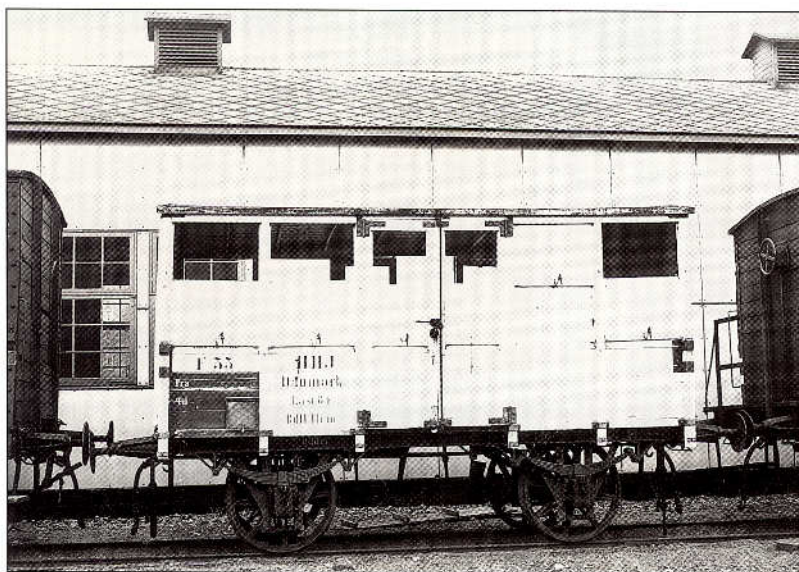
HHJ havde flere typer af post- og rejsegodsvogne. Den viste D 32 blev leveret af Breslau i 1884. Den havde oprindeligt pladebeklædt vognkasse, men moderniseredes senere, hvor den fik teaktræbeklædt vognkasse med let indad-buede sider. Hvornår moderniseringen er foregået, vides ikke. Den var forsynet med gennemgående løbebrædder.

I gavlen ses bremsesvingskassen for den indvendige skruebremse, og på siden en stor kukasse - med meget beskudte vinduer. Helt ude i venstre side ses brevsprækken for brevpost. Og midt på vognkassen sidder et gult posthorn i et rødt felt. Samme farve har litreringen neden- under.

Vognen målte 7780 mm over pufferne, og havde en akselafstand på 3500 mm. Postrummet målte 4250x2900 mm, mens rejsegodsrummet havde dimensionerne 2150x2300 mm

Vognen blev ud rangeret i 1961.

Foto fra Odder, 1961. Guldbæk/arkiv JMJK.



HVIDMALET GODSVOGN

HHJ har næsten gennem hele sin tid haft et utal af transporter af gods, der krævede hvidmalede vogne. De benyttedes af FDBs fabrikker og Odder Andels Slakteri.

En af disse vogne var F 55, der i størrelse og udseende svarede til en lille QA-vogn hos DSB.

Den spinkle vogn blev sammen med syv andre leveret i år 1883. Den kun godt 6 m lange vogn (målt over pufferne) havde den traditionelle akselafstand 3660 mm, og kunne på sin bundflade på 11,4 m² laste 8000 kg. Endnu i 1964 var vognen i brug, og ses her i Odder samme år. Foto: Ukendt/Arkiv TA.

DOBBELTVOGN

Et par helt specielle vogne hos HHJ var dobbeltvognene C 30 og C 31, der blev sammenbygget af personvogne, da man i 1926 satte M 1 (Bedstefar) i drift. Efter sammenbygningen havde midtergangsvognene plads til 9 personer på II klasse og 72 på III klasse. Begge blev godt 21 m lange målt over pufferne. De løb begge på en 2,5 m midtertruck.

De sattes i drift i juni hhv. november 1927, og anvendtes primært sammen med M 1, fra år 1932 brugtes også M 2.

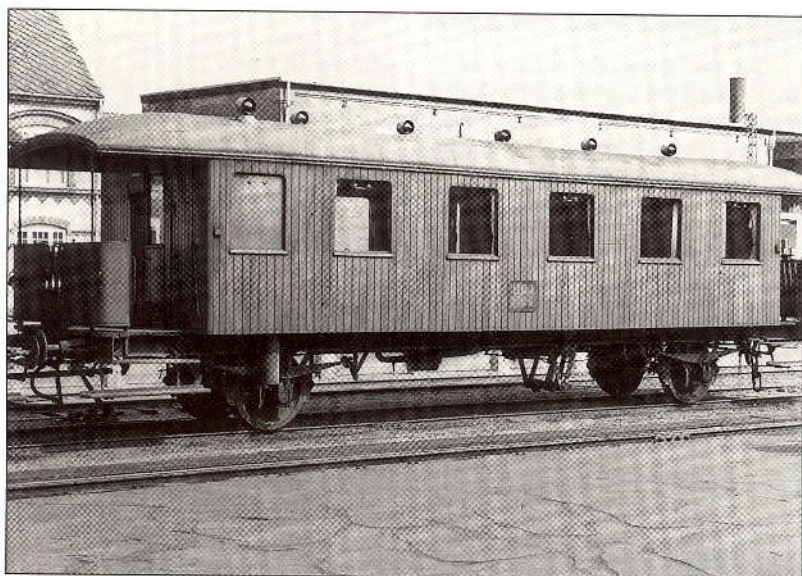
C 30, der ses på billedet, benyttedes et stykke op i 1950'erne. I driftåret 1956-57 blev den ud rangeret. Søstervognen C 31 blev ud rangeret i 1952 efter anskaffelse af skinnebusser. Foto fra Odder, 1956. Foto: Clausen/DMJK.



ET TRINBRÆT

HHJ havde naturligvis som andre privatbaner trinbrætter for optagelse af rejsende. Et af disse var Eriksminde, der lå mellem Odder og Hou.

Sm 22 gør holdt ved trinbrættet, der består af et trægulv og beskedent skur i falmet gråt træ. Ved siden af huset står et trinbrætsignal, hvidt med rød stribe, og på den anden side ved en næsten usynlig vej, et advarselsmærke for enkeltsporet strækning. Eriksminde blev nedlagt, da trafikken på strækningen Odder-Hou ophørte i maj 1977. Foto fra år 1964/KEJ.



EN PERSONVOGN

HHJ C 26 blev anskaffet fra Køge-Ringsted-Banen i 1945. Vognen tilhørte den store gruppe af store trævogne, der i en årrække blev leveret til de danske privatbaner fra Scandia. HHJ indkøbte en tilsvarende vogn fra KRB, nemlig A 1, der blev til HHJ C 25 - og en lignende vogn fra MTJ.

Vognene var indrettet med storrøm, og havde plads til 53 siddende. De havde åbne endeperorer og toilet. Vognene havde standardlængden 12 980 mm målt over pufferne. Her er C 26, tidligere KRB A3 (Scandia 1916) fotograferet i Odder, 1964. Vognen udrangeredes i 1969, og kom i 1970 til DJK. Foto: JB-P.

HOU

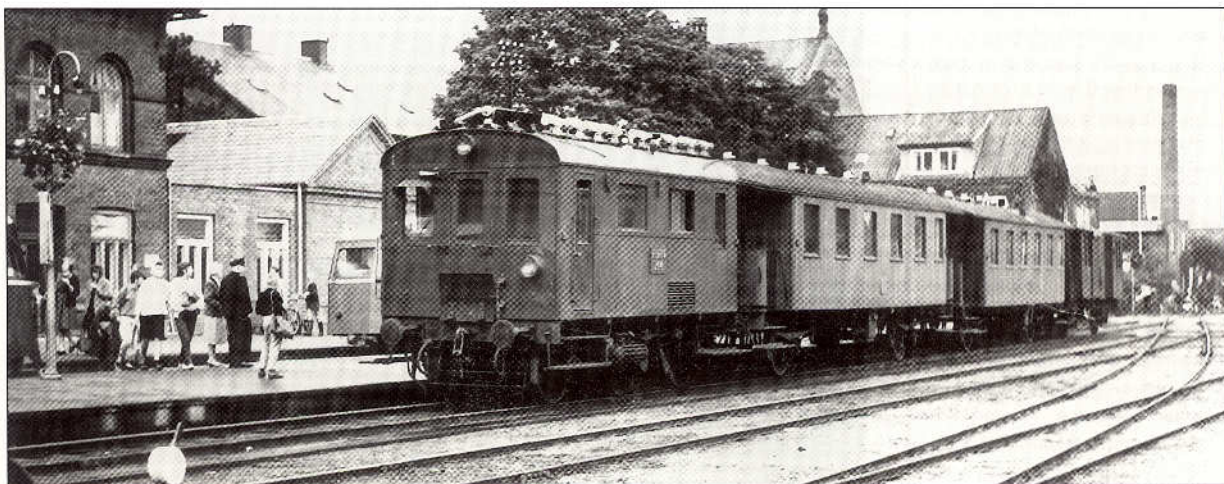
Hou station var endestation for Odderbanen. Herfra kunne man fortsætte med færgen til Samsø (Sælvig). Strækningen blev nedlagt i 1977, og sporet taget op med det samme.

I efteråret 1977 rejstes en forespørgsel i Folketinget om den fremtidige betjening af Samsø fra Jyllandssiden. Ministeren for Offentlige Arbejder Kjeld Olesen svarede, at betjeningen af Samsø ville ske via Sælvig-Hou ruten, og på det sidste stykke fra Hou til Århus var der jernbaneforbindelse. Tjah?

På billedet ses en ukendt Sm-skinnebus holde foran stationen i røde sten, klar til afgang mod Odder. I forgrunden en ukendt Q-vogn. I baggrunden skimtes den nedlagte remise uden sporforbindelse.

På godsarealet, der lå bag fotografen, kunne man i et stykke tid efter nedlæggelsen bl.a. finde en lille svingbom i træ (læssekran). Foto fra 1961. Guldbæk/arkiv JMJK.





SKOLETOG

Mærkværdigvis har HHJ aldrig haft Triangel motorvogne, banen har altid benyttet lokomotiver, damp eller diesel. Man har dog haft en enkelt Triangelvogn, der i kort tid benyttedes til rangering i Odder. Køretøjet blev overtaget fra FFJ i 1969.

Diesellokomotiver blev i 1950'erne de mest almindelige foran person- og godstog, og man flere typer. Et af dem

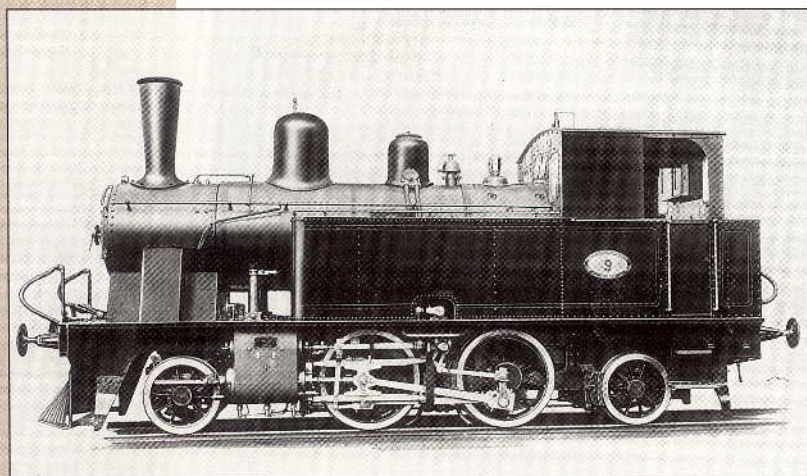
var M 4, der i 1960 blev overtaget fra KB, hvor det hed M 1. Det solgtes i 1969 til HHGB, hvor det i flere år benyttedes med samme HHJ-litra og nummer.

Det lille lokomotiv indsatte bl. i banens skoletog, og ses her på Odder station midt på eftermiddagen i september 1961. De to personvogne er litra C 25 og 26 med åbne endeperorer. De blev købt fra Køge-Ringsted-

Banen (KRB) i 1945. Her hed de A1 hhv. A3. I 1948 blev de moderniseret hos Scandia. Begge vogne udrangeredes i 1969.

Den bageste vogn er rejsegods- og postvognen litra D 231, der blev bygget af Vulcan i 1899 til OHJ som D1; den blev ved ombygning i 1952 til D 231. I 1952 kom den til HHJ.

Foto: Guldbæk/Arkiv JMJK.



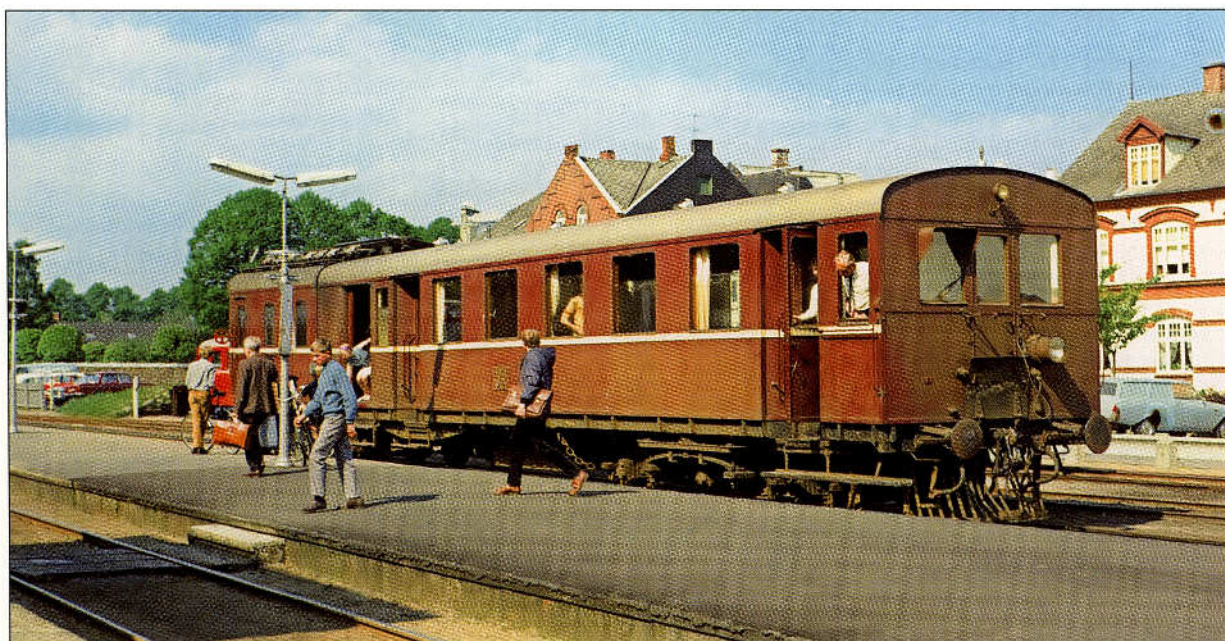
HHJ nr. 9

Dette lokomotiv blev - sammen med nr. 8 - anskaffet fra Nydquist&Holm (NOHAB) i 1911. Det havde en lidt usædvanlig hjulstilling, nemlig 1B10t. De blev primært indsat i persontog, hvor de gjorde et godt arbejde. Nr. 9 holdt helt til 1950, hvor det blev overflødiggjort ved anskaffelse af skinebusser, mens nr. 8 blev udrangeret allerede i 1937.

Billedet viser lokomotivet ved leveringen, hvor det havde vakuumstyr, men endnu ikke HHJs skorstensbånd. Fabriksfoto. Arkiv TA.

HHJ M2

er netop ankommet fra Aarhus til Odder, 1968. Motorvognen blev leveret i 1932 af FRICHS. Den kunne rumme 44 siddende, og benyttedes meget i "pendlertog". M2 blev udrangeret i 1972, og kom derefter til DJK. Foto: AK/OMJK.



Mere om VALBY RANGERSTATION



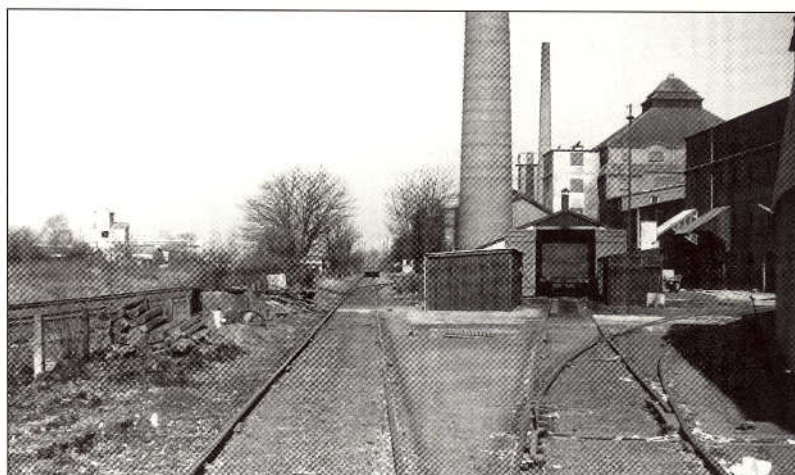
I LOKOMOTIVET nr. 104 viste vi foto fra Valby Rangerstation, og i nr. 105 kunne læseren fortælle mere om denne specielle station. Fra Holger B.D. Sørensen, Hede-husene har vi modtaget nogle supplerende fotos fra 'rangerstationen' som vi bringer hosstående.

Billederne er taget i 1964, hvor den lille to-koblede ex KB-maskine - nu N 186 - iltert arbejder med godstogstammer på sidesporene. Der var flere private sidespor anlagt mellem Københavns Godsbanegaard og Valby Gasværk, der blev betjent af andelselskabet Rangerstationen i Valby, der startede driften i 1907. I tiden efter anlagdes flere sidespor, når nye fabrikker søgte om optagelse på sidesporene.

I 1947 benyttede - ifølge DSBs ordresamling E om godsbeholdning - følgende virksomheder sidesporene: Fabrikant V. Larsen, ingeniørfirmaet Christiani&Nielsen (1914), A/S Københavns Sukkerraffinaderi(1913), A/S Danske Oliemøller og Sæbefabrikker (1907), A/S De forenede Kaffesurrogat- og Cikoriefabrikker (1908) og A/S Dansk Frøavl's Kompagni og Markfrøkontoret (Trifoleum).

Endvidere lå der i dette travle industriområde også Valby Maskinfabrik og Jernstøberi, Firmaet F.L. Smidth sammen med Colas Vejmateriale A/S og Vesterbro Sten-tagpapfabrik. Oprindeligt lå flere og andre firmaer på området

I 1917 udvidedes området med flere sidespor, og i 1919 anskaffede man et rangerlokomotiv JACOB fra Statens Brændselsnævn. I 1926



købtes damplokomotivet M 83 af "Sydhavnsarealerne", og JACOB skrottedes. I 1937 satte man N 186 i drift, og M 83 blev skrottet. Slut-telig anskaffede selskabet i 1965 rangermaskinen fra Ruston.

Sidesporene måtte kun bruges til vognladningsvise forsendelser samt til stykgodsforsendelser, for hvilke der pr. sending betales fragt for mindst 1500 kg ilgods eller 2000 kg fragtgods eller som - uanset godsets vægt - fyldte hele vognen, alt fra eller til de nævnte firmaer.

På de nævnte spor måtte endvi-dere forsendes stykgodsforsendelser af brugt emballage fra A/S Dan-ske Oliemøller og Sæbefabrikker, når sendingerne fyldte en hel vogn og var til samme modtagelsesstati-on. Det gjaldt også stykgodsforsen-delser af brugt emballage til Colas Vejmateriel i vogne, bl.a. tomme tønder.

Fragten for forsendelser, der af-sendtes med eller ankom fra Vest over Harrestrup eller Vigerslev, reg-

nedes som for Københavns Gods-banegaard, og for forsendelser, der afsendtes eller ankom i retning fra Københavns Godsbanegaard som for Frederiksberg.

I 1947 opkrævedes en rangeraf-gift på 2,- kr. pr. læsset vogn for alle forsendelser til og fra de nævnte si-despor.

Ekspeditionen blev foretaget af Københavns Godsbanegaard.

Den lille maskine N 186, der ses på billederne, havde en fortid som KB 3. Den blev - sammen med to andre - leveret af Esslingen i 1897. De tre maskiner blev i 1898 over-taget af DSB, hvor de fik numrene 186-188. Nr. 186 kom i 1937 til Valby Rangerstation, hvor det for-blev i drift til 1965. Det kom deref-ter til Dansk Jernbaneklub.

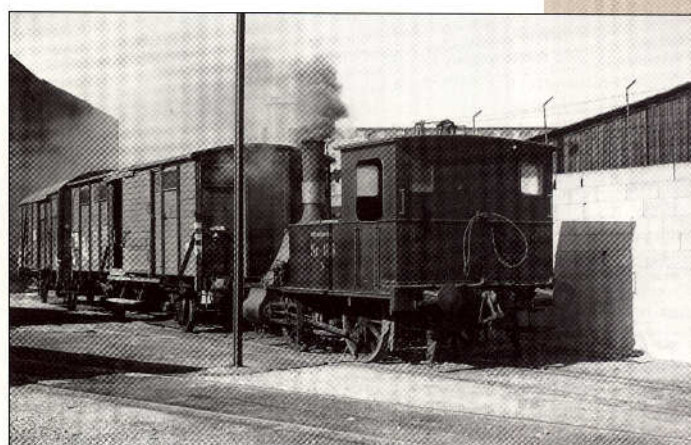
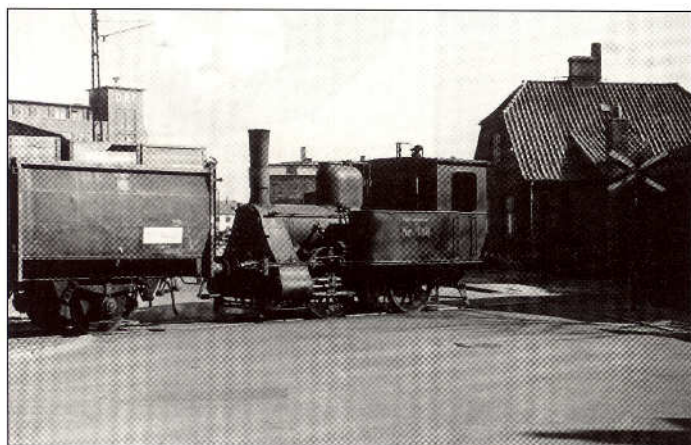
Valby Rangerstation ophørte med driften i 1990.

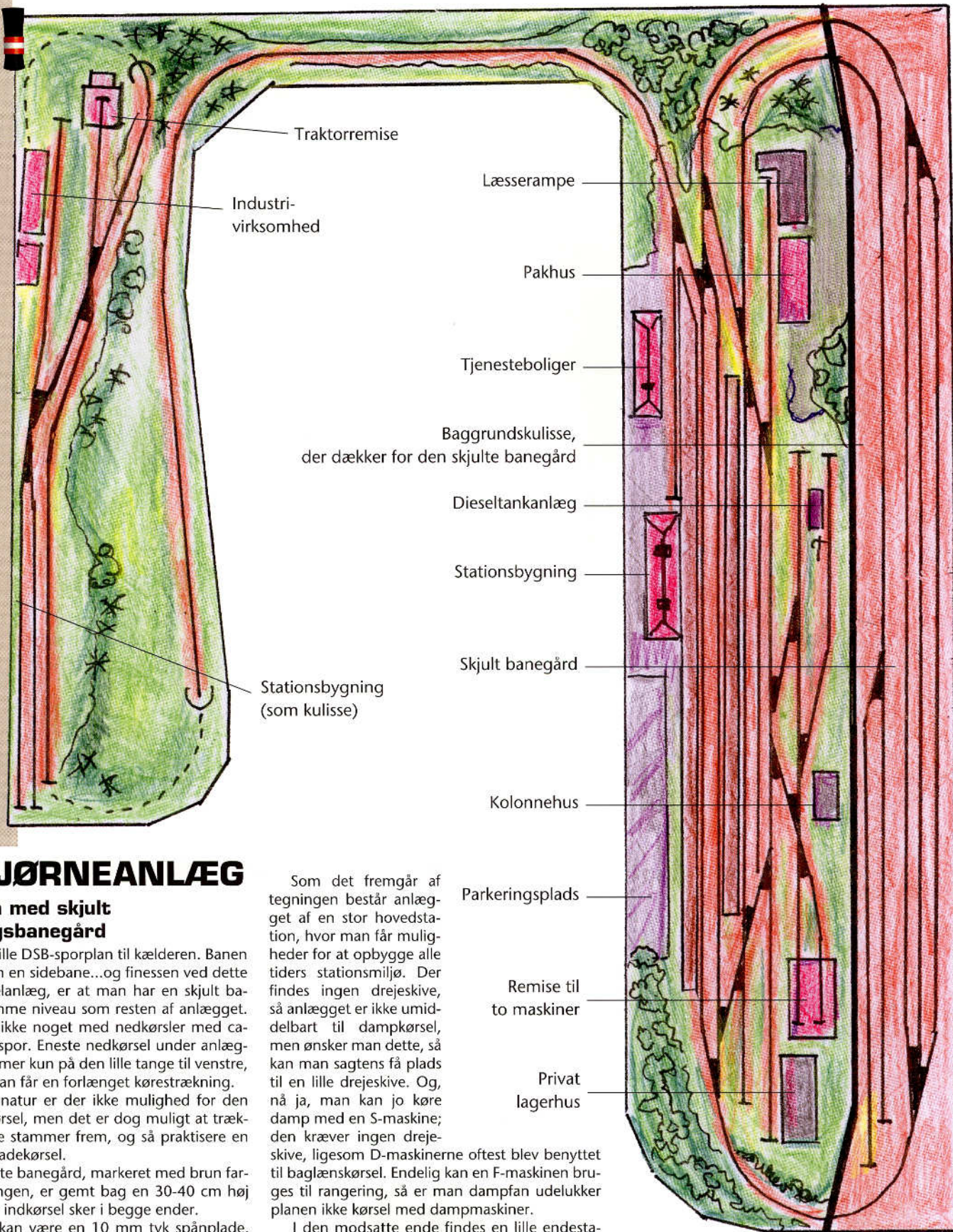
Tak til HBDS for fotos og arkivalier omkring Valby Rangerstation.

Sporområdet ved remisen (opført 1920) på Valby Rangerstation. Til venstre ses opstillingsporet, der løb langs med sporet til godsforbindelsesbånen, og endte ved Gammel Køge Landevej. Derefter ses sidesporet til Københavns Sukkerraffinaderi. Det krumme spor til højre er sporet til Ottiliavej, der kort efter krydser Carl Jacobsensvej. Sporet forgrener sig derefter til hver side af vejen for at ende ved Gerdasgade. Bemærk det enkelt-tungede sporskifte i forgrunden.

Foto nederst til venstre: Rangermaskinen N 186 med godstog krydser Carl Jacobsensvej, år 1964. Over litraet ses påskriften Valby Rangerstation.

Foto til højre: N 186 trækker et godstog forbi remis-eområdet, hvor det netop har passeret Carl Jacobsensvej.





ET HJØRNEANLÆG

Sporplan med skjult opstillingsbanegård

Dette er en lille DSB-sporplan til kælderens. Banen er tænkt som en sidebane...og finessen ved dette simple vinkel anlæg, er at man har en skjult banegård i samme niveau som resten af anlægget. Der er altså ikke noget med nedkørsler med camouflerede spor. Eneste nedkørsel under anlægget forekommer kun på den lille tange til venstre, således at man får en forlænget kørestrækning.

I sagens natur er der ikke mulighed for den helt store kørsel, men det er dog muligt at trække forskellige stammer frem, og så praktisere en form for paradekørsel.

Den skjulte banegård, markeret med brun farve på tegningen, er gemt bag en 30-40 cm høj kulisser, hvor indkørsel sker i begge ender.

Kulissen kan være en 10 mm spånplade, der males blå, og derefter får påklæbet kulisser fra MZZ el.lign. I enderne saves små huller, hvorigennem sporet lægges. Hullerne kan camoufleres med buske, træer el.lign. Husk, at overholde fritrumsprofilen.

Størrelsen på den skjulte banegård afhænger naturligvis af, hvor mange stammer, man ønsker at have stående klar. På den viste plan er der plads til omkring fem stammer, men færre kan jo gøre det. Sørg for at lave kurverne med minimum 42 cm radius, så man undgår problemer under kørslen.

Som det fremgår af tegningen består anlægget af en stor hovedstation, hvor man får muligheder for at opbygge alle tiders stationsmiljø. Der findes ingen drejeskive, så anlægget er ikke umiddelbart til dampkørsel, men ønsker man dette, så kan man sagtens få plads til en lille drejeskive. Og, nå ja, man kan jo køre damp med en S-maskine; den kræver ingen drejeskive, ligesom D-maskinerne oftest blev benyttet til baglænskørsel. Endelig kan en F-maskinen bruges til rangering, så er man dampfan udelukker planen ikke kørsel med dampmaskiner.

I den modsatte ende findes en lille endestation med et sparsomt sporareal. Stationsbygningen må anlægges tæt op ad bagvæggen. Bemærk, at sporet på den lille station skal have en længde, der svarer til hovedsporene på den store station, så togstammen kan få plads begge steder. Der er desværre heller ikke plads til den store rangering, så der kan kun benyttes et enkelt tog ad gangen.

Der er dog spor til opstilling af diverse mindre stammer.

Ved enden af anlægget, der hvor sporet forbinder de to halvdele, kan der evt. monteres et

vindue, så der kan komme lys ind (hvis der ikke er det i forvejen?).

Husk, at langsiden langs den skjulte banegård ikke skal stå helt tæt til væggen. Der skal være en vis afstand mellem væg og anlæg, så man kan bevæge sig derind for at sætte stammer på sporet el.lign. ■

"GINGE"- reklame
på Søborg hoved-
gade, 1949 (arkiv).



DEN SKARPESTE KLINGE ER GINGE

■ Af John Nielsen, MJK-Nordvestbanen.

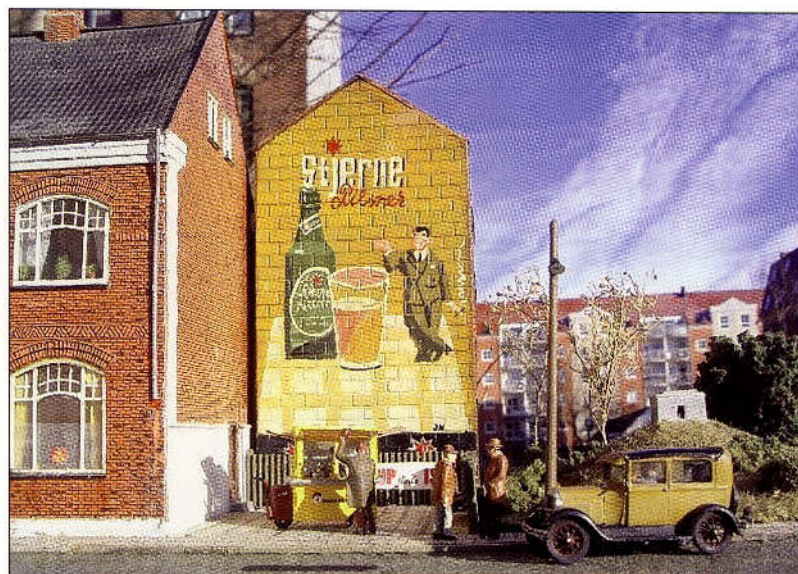
Lidt om forbillederne

Noget man meget ofte så i både 1950'erne og 60'erne var gavltreklamer på husgavle. De var meget almindelige både i storbyen og provinsbyen, og er de fortsat den dag i dag. Traditionen med at reklamere på husgavle går helt tilbage til omkring 1890'erne, hvor man fik øjnene op for denne effektive reklame. Man så dem typisk ved de store hovedstrøg, ved stationer samt og jernbanestrækninger, hvor man så kunne give passagererne et reklame-budskab med på rejsen. Det kunne være alt fra øl til biograf, og det er stadig meget aktuelt i dag, at male en gavltreklame, hvor budskabet kan ses af så mange som muligt, og her er en gavltreklame ud mod en station eller et befærdet hovedstrøg et af de bedste steder.

Den gamle reklamemærkat for gavltreklamer viser jo dette med største tydelighed, den er fra omkring 1945-46, og forestiller i øvrigt en gavltreklame som indtil 1984

kunne ses på Trianglen i København.

En helt speciel gavltreklametype var mælkereklamen, hvor både Heerups ved Sølvgades skole i Kø-



Model af "Stjerne"-
gavltreklame fra
1935 i Sankt Hans-
gade på Nørrebro.

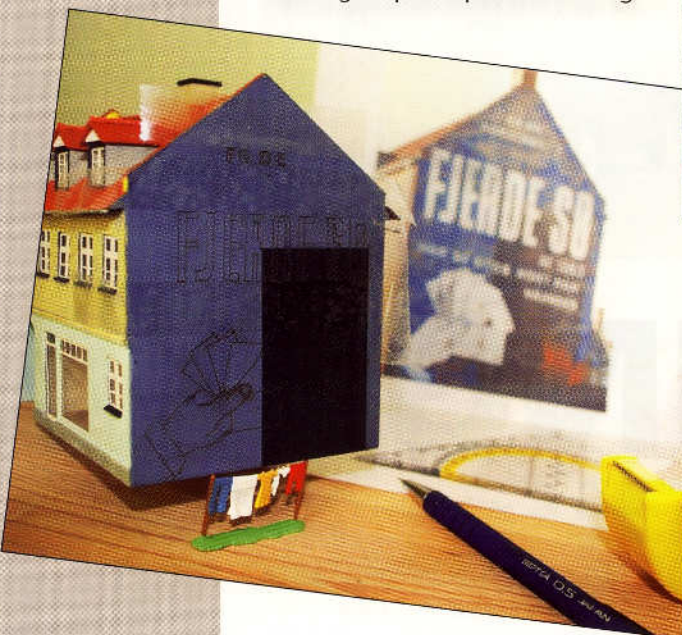


benhavn samt Scherfigs reklame med den yppige kvinde med den store barm var typiske repræsentanter for disse. Scherfigs reklame kan stadig ses i restaureret stand på Kapelvej i København. Man skal gå ind fra Rantzausgade, hvor man næsten straks ser den på højre side. Heerups reklame kan opleves i Sølvgade ved Sølvgades skole. Ligeledes ses en fin reklame på Finsensvej i København.

Der eksisterer stadig mange gavltreklamer fra både 1930'erne, 40'erne og 50'erne rundt omkring i mere eller mindre slidte udgaver. Et eksempel var en reklame for bryggeriet Stjernen og avisen Socialdemokraten fra 1935. Sidstnævnte forsvandt først i 2004, da huset i Sankt Hansgade på Nørrebro - hvor den sad - skulle renoveres, så disse reklamer fra den gang kan sagtens være i slidt udgave på et epoke III-V anlæg.

"Fjerde Sø"-reklame i Valby Langgade, København (arkiv).

Fjerde Sø" gavltreklame under fremstilling i 1:87. Foto JN.



Samme, men færdig, huset er også håndbygget, dog ikke af mig. Foto JN.

Et fint eksempel kan ses på Langelands Plads på Frederiksberg, hvor der sidder en meget slidt reklame for ADAMAS cigaretter fra 1932. Ligeledes kan man finde et godt, men meget slidt eksemplar af "Hafniaskinken", den med den lille dansende gris på en dåse skinke ved hjørnet af Hallandsgade og Amagerbrogade i København.

I 1980'erne blev der af en køkkenbordsfabrikant fremstillet nogle meget flotte gavltreklamer i 1:87 til at sætte på husgavle, bl.a. en meget flot reklame for Java kaffe. Hvad blev der af dem og af Jesper Suszkiewicz som fremstillede disse?

Jeg har altid syntes, at en gavltreklame er et fint indslag på en



modeljernbane, og har efterhånden lavet et par stykker, de ser godt ud på et dansk anlæg. Det er ikke nemt at fremstille en sådan, men absolut besværet værd, afhængig

af om det skal være en reklame med motiv eller bare som tekstreklame, for de fandtes også. Et eksempel var: Gå til Hector og køb fodtøj. Blå baggrund med hvide bogstaver i skønskrift med sort skygge, den er nem at fremstille.



Man kan også kigge i gamle. ugeblade, hvor der er der masser af inspiration at hente. Bladene kan man finde på næsten ethvert loppemarked til en billig penge. Ligeledes er gamle postkort med bymotiver fra 1950'erne fine at kigge efter. En god idé er at fotografere en gavlreklame både langt fra, tæt på, også i detaljer, og så ud fra fotoet male den op i skala 1:87.

Fremstilling af gavle i model

Til formålet anskaffer man sig et fint modelhus med en helt flad pudset gavl, eks. et "danskagtigt" POLA-hus, men husk, det var meget få huse med murstensgavle man malede gavlreklamer på. Det var fortrinsvis pudsede gavle, men murstensgavle med reklamer eksisterer.

Man begynder med at male baggrundsfarven, og derefter tegner man teksten og motivet med en blyant eller tusch med tynd skrift. Brug tape til at lave helt lige bogstaver med. Motivet kan godt være lidt svært, men hvis man tegner forkert, så er det nemt at fjerne igen med et viskelæder eller male over.

Når man har tegnet motivet op, går man i gang med at male dette. Man kan gøre det med enten farveblyant eller tusch - eller som jeg gjorde, male det i hånden med en pensel. Det er mest tidskrævende, men ser bedst ud, synes jeg. Husk



Schønning og Arvé-reklame i Århus 1959. (arkiv).

Schønning og Arvé-reklame i farver. Foto JN.

at bruge matte farver. Resultatet vil man blive glad for, en rigtig gavlre-

klame i model vil pynte gevaldigt, og gøre anlægget mere dansk at se på.

En flot reklame ville være Schønning og Arvé reklamen, der sad flere steder i Danmark. Den er gengivet som sort/hvidt foto, men der er et farvebillede af reklamen som kan bruges til oplæg.

Man kan også vælge at male en halv gavlreklame, og så hænge et par malere i et stativ, der står og maler den, det ville være et sjovt motiv. Tag et billede af resultatet, og send det ind til LOKOMOTIVET. Lad os se nogle flotte gavlreklamer på jeres anlæg.

Jeg er for øvrigt personligt interesseret i at vide, hvor i landet der stadig findes spændende gamle gavlreklamer. Giv mig et praj eller send et billede til mig. LOKOMOTIVET formidler gerne kontakt. Disse reklamer vil jeg så fotografere og registrere, når jeg kommer på disse kanter. ■



Frederiksundsvej 1, København Nordvest 1986, kort tid før nedrivning (arkiv).

HVOR ER DET?

Jo, atter var læserne kvikke til at hjælpe os med at stedfæste fotos på motiver af jernbanestationer og -strækninger bragt i nr. 106. Det kneb i første omgang med at identificere foto 11, hvor man mente det var Sdr. Felding eller Sparkær, men omsider kom den endelige løsning, nemlig Rødkærsbro. Vi siger tak til Jørgen Danielsen, Erik Borg, Ole Møller Nielsen, V.F. Hejlesen, Thomas Boberg Nielsen m.fl. Her er kommentarer til billederne:

Foto 11)

Billedet er fra Rødkærsbro, hvilket passer med stationsbygningen og varehuset. Til højre ses sporterrænet fra SKRJ (Kjellerupbanen). Stationen lå/ligger 35 km fra Silkeborg (over SKRJ) på DSBs jyske nordvestbane mellem Bjerringbro og Viborg. Rødkærsbro var endestation for SKRJ, der i øvrigt have en lille remise her.

Det var meningen at stationsbygningen skulle rives ned i år 2010, men en underskriftindsamling reddede den...så den står endnu. Billedet er taget i 1963 af P. Thomasen.

Foto 12)

Billedet er fra Nørresundby havne-station på FFJ, set fra vest, 31. marts 1970, taget af Guldbæk/arkiv JMJK. Det var et hyggeligt lille jernbanemiljø, men desværre ved vi ikke, hvad de enkelte bygninger blev anvendt til. Er der ingen læsere, der kan hjælpe?

Foto 13)

Her er vi på Troldhedebanen (TKV), nærmere bestemt Sdr. Felding station, 12. oktober 1967, set mod øst. Bag overkørslen afgrener sidesporet til venstre til en foderstof-forretning fra JAF (Jysk Andels Foderstofforretning). Den er nu nedrevet. Det samme gælder det gule hus ved overkørslen, så der i dag kun er en græsmark på området. Foto: Gulbæk/JMJK.

Sluttelig siger vi tak til alle læsere for hjælp med at stedfæste billederne i de sidste par numre af bladet. Vi har flere af samme salgs i arkivet, men vi venter lige et par omgange, før vi vender tilbage med flere fotos.

Litra EH i plade

Erik Søgaard-Hansen har læst anmeldelsen af Hobby Trades litra EH i nr. 106, og har et spørgsmål i denne forbindelse. Han skriver:

"Det er - som I skriver - godt, at vi får vognene i andre farver, fx specialvogne, således også den nævnte litra EH. Men findes der egentlig en oversigt over, hvilke specialvogne, der er udgivet i model?"

LOKOMOTIVET: Jo, der er udgivet en

del grå specialvogne i model skala 1:87, og en liste over disse findes hosstænde.

De fleste modeller følger forbilledernes udseende, også specialvogn 562, udgivet af ROCO. De to eneste modeller, der burde være ændret, så den ligner forbillederne, er HELJANs specialvogn 331, idet man blot har ommalet en standard-CP i stedet for at fremstille den med de korrekte blændede vinduer. Og så Hobby Trades litra EH, der omtales hosstænde.

Grå specialvogne i model, skala 1:87

Firma	Specialvogn	Type	Kat.-nr.	Udgivet
HT	495	QR	32 010	2004
HT	496	QD	31 010	2007
HT	782	HJ	33 007	2008
HT	703	CU	51 004	2007
HT	403	EH	51 062	2011
HELJAN	331	CP b)	5006	2010
HELJAN	833	HD	4261	2009
DWA	563	Pwipr c) a)	2002	
DWA	191	PU	a)	1998
DWA	9914	PU	a)	1998 d)
ROCO	562	e)	44 815	2007

- HT = Hobby Trade
- a) Baseret på Fleischmann grundmodel
- b) Ej i samarbejdet udseende
- c) Treakslet ex DR rejsegodsvogn
- d) Brunmalet
- e) Baseret på en tysk personvognsmodel (korrekt)



Dette er læsernes rubrik om alle emner omkring jernbanernes væsen i model såvel som virkelighed. Her kan man komme med rettelser, kritik, ros, spørgsmål, rettelser o.s.v. til tidligere bragte artikler m.v.

Har du kommentarer, rettelser, tilføjelser m.v. omkrinAg danske jernbaner, så skriv til

LOKOMOTIVET
Postboks 477, 4700 Næstved
eller send en mail til
www.lokomotivet@lokomotivet.dk

HELJANs model af litra CAE

Vore læsere er kvikke, ingen tvivl om det, og det gør heldigvis, at man opdager noget som redaktionen ikke altid er opmærksom på. Det gælder således vor anmeldelse af HELJANs litra CAE omtalt i nr. 106 side 52. Her har Jan Hager følgende bemærkninger:

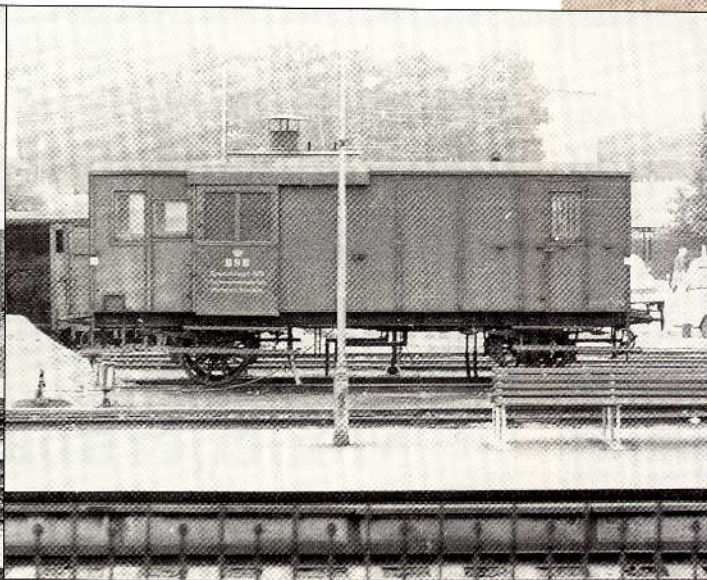
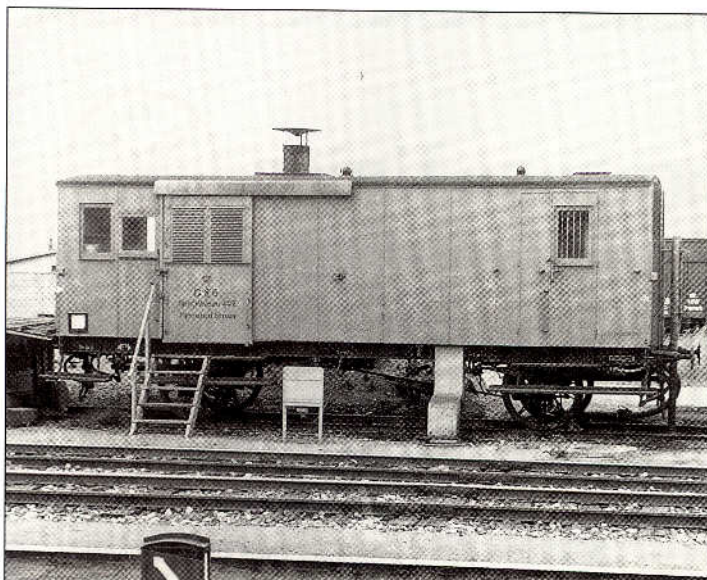
"Det har tilsyneladende undgået anmelderens opmærksomhed, at HELAJN har lavet en "tanketorsk" ved vognens udformning. Vognkasse og bund er nemlig blevet endevendt i forhold til hinanden.

Det kommer umiddelbart til udtryk ved, at dampvarmeledningen sidder i den forkerte side, færgekrogene til sikring af vognen under færgetransport sidder spejlvendte... og batterikasserne er der også kludder med. Endelig er håndbremsetaget placeret på den forkerte gavl.

Min opdagelse bygger på mit eksemplar af HELJANs CAE 1034 sammenlignet med billeder i LOKOMOTIVET nr. 84. Litra CAR er endnu ikke anskaffet; mon problemet er det samme her? Modellen af litra CA ser ud til at være i orden på disse punkter".

LOKOMOTIVET: Ja, det er rigtigt. CAE-modellen lider nemlig af de nævnte småkavanker, så tak til Jan for at gøre opmærksom på forholdene.





Den er ikke rigtig

Fra P.C. Johansen, DSB, har vi fået en mail med fotos vedr. Hobby Trades model af Specialvogn 405. Han skriver, at den ikke er korrekt, og det må man sandelig sige. Der er flere fejl på modellen, bl.a. mangler opbygningen på taget. Også hættten over kedlen mangler. Ja, her har vi sovet i timen med hensyn til anmeldelse, og det beklager vi.

Men for at gøre det godt igen, bringer vi her foto og tegning af diverse forvarmingsvogne, der stod rundt omkring på stationerne. Ved hjælp af disse fotos skulle det være muligt at forbedre (læs, at få den til at ligne forbilledet) ved hjælp af fx plastrør fra Evergreens sortiment, pladeplastic fra samme. Den spidse skorstenshat må man kunne fremstille ved hjælp af et tyk rundt plastprofil, der køres igennem en passende blyantspidser? Understøtningen kan fremstilles ved hjælp af meget tynd ståltråd el.lign.

Lad os se, om læseren tør gå i gang med en ombygning.

Her vil vi lige tilføje, at Hobby Trades model havde passet bedre som Specialvogn 582, hvor der ikke er skorsten m.v.

I alt havde DSB otte af denne slags togforvarmingsvogne med numrene 401-408. De stod i Struer, Aarhus, Korsør Roskilde, Padborg, Randers og Herning.

Forvarmingsvogne hos DSB

Øverst til højre: Forbilledet for Hobby Trades model skulle være Specialvogn 405, der her ses i Roskilde juli 1964.

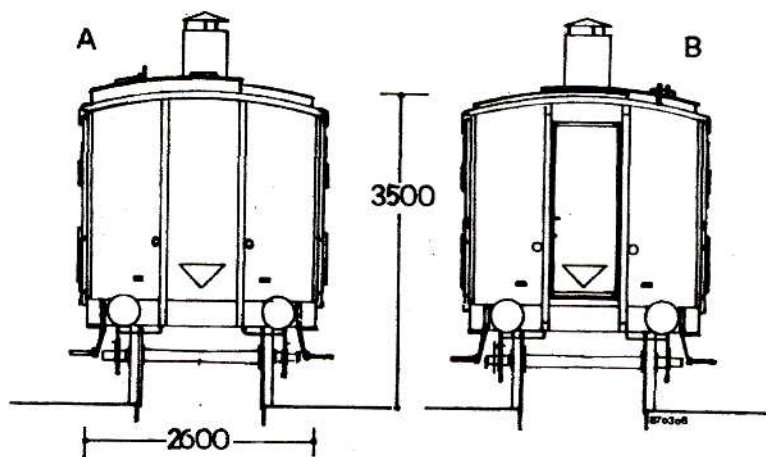
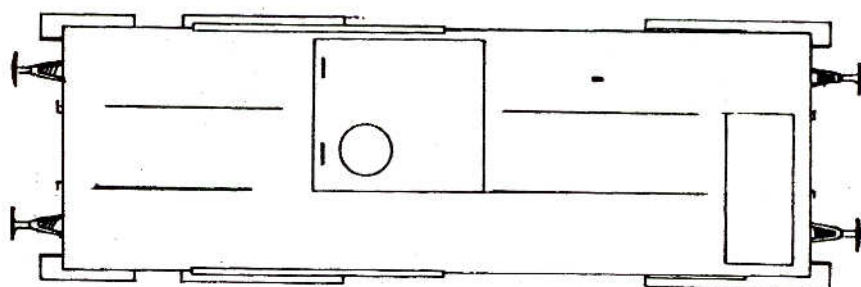
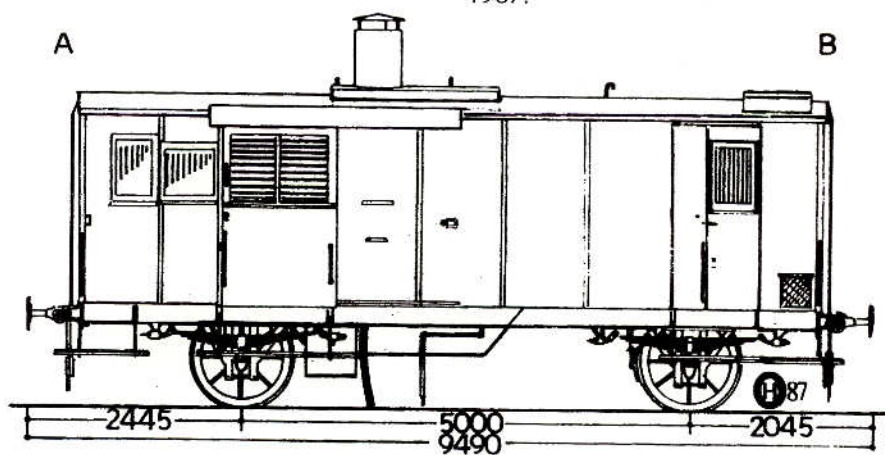
Her fremgår det tydeligt, at nogle tagventiler er fjernet, og ny skorsten for varmekedlen er opbygget på taget. Bemærk, at påskriften er i hvid. Foto: JB-P.

Øverst til venstre: Specialvogn 402 i Struer, 1965. Her ses opbygningen på taget tydeligt. Bemærk, at der er jalousier/persienner for vinduerne i døren, og trin op til denne. Vognen blev senere afløst af en forvarmevogn litra HD, der på samme måde fik tagopbygning med lignende skorsten.. Foto: JB-P..

DSB specialvogn 406: Togopvarmningsvogn

Hjemsted: Padborg

Skala 1:87 Tegnet af Henning Orłowicz 1987.





Dansk Modeljernbane Union



Afholder den 17.

Modeljernbane Udstilling

Modelleisenbahn Ausstellung

Model Railroad Exhibition



14 - 15 april 2012

Lørdag: kl 10.00 – 17.00

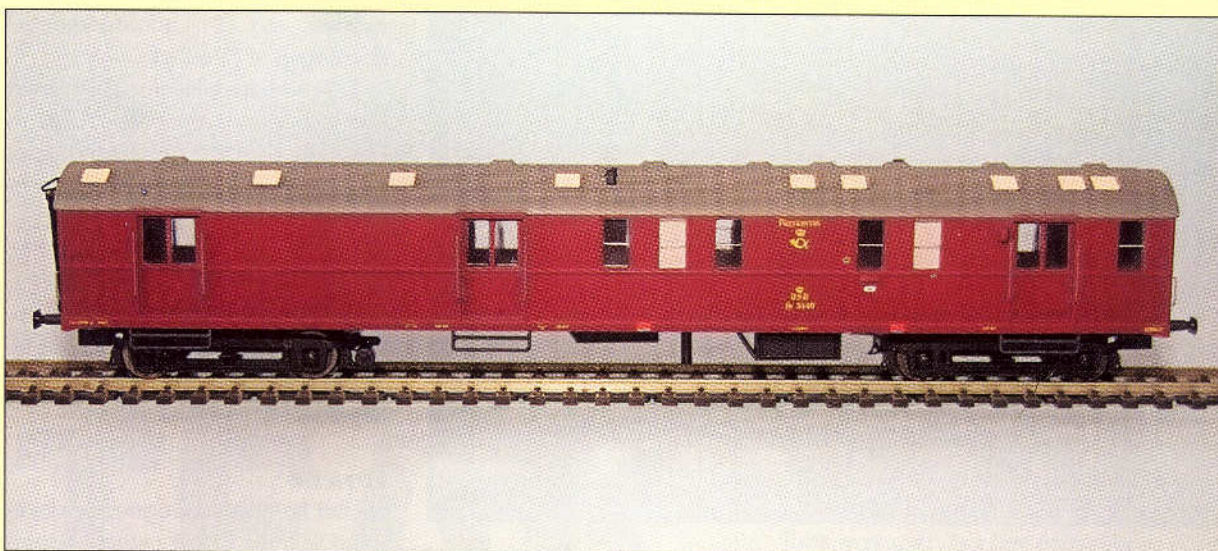
Søndag: kl 10.00 – 16.00

Bramdrupdam Hallerne

Bramdrupskovvej 110

6000 Kolding

www.dmju.dk



POSTVOGNE I MODEL

Epoke III

■ Torben Andersen

Mens vi i de mange sidste år har set en strøm af person- og rejsegodsvogne i model til epoke III, blive udsendt af fabrikanterne, så kniber det fortsat med at få sat typiske postvogne på sporet. For flere år siden udgav HELJAN ganske vist en sød lille postvogn litra DH, men ellers har vi ikke set noget til disse vigtige vogne.

Det er lidt synd, for skal vi dyrke rigtig dansk modeljernbane, så skal vi også have postvogne i drift, da disse udgjorde en vigtig trafik hos DSB.

Der er et utal af typer at tage af, lige fra de lange litra DC til de korte litra DA.

Tikøb Hobby har udsendt nogle småserier for selvbyggere, bl.a. litra DR, så her var der lidt at gøre godt med.

Heldigvis kan vi nu få flere af de skønne vinrøde postvogne fra DF-Modeltog, der har til huse i Sorø. Firmaet har foruden - flere andre modeller - også produceret nogle utroligt flotte postvogne. Nu må vi lige indskyde, at mange vogne, der kaldes for postvogne egentlig er kombinerede post- og rejsegodsvogne, eller mere korrekt bureau- og rejsegodsvogne, idet vognene

havde postbureau til sortering af pakker og post. Desuden havde postvæsnet en række vogne, der udelukkende brugtes til pakketransport uden bureau, nemlig postpakvogne.

DF-modeltog har udgivet DSB litra DB, en ren bureauvogn, litra DC og litra DJ, begge kombinerede bureau- og rejsegodsvogne. Det sjove ved forbillederne litra DC og DJ er, at de var delt i midten, således at der var en afdeling for postvæsnet og en afdeling for rejsegods. Der fandtes ingen døre mellem de to etater.

Mens litra DJ blev udrangeret i slutningen af 1960'erne, så fortsatte afløseren litra DC til midten af 1980'erne som litra DPh.

Modellerne fra DF-modeltog

Det er forholdsvis dyre, men superflotte modeller som man kan købe hos DF-Modeltog.

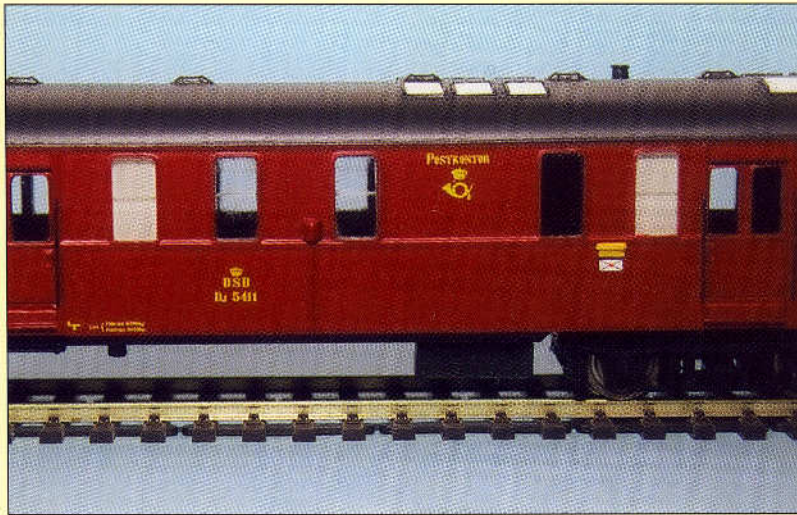
Det er en lidt større proces at fremstille modellerne, hvilket naturligvis er årsagen til at de er ret kostbare.

Vognkassen opbygges med en master i plast, og støbes derefter i resinplast. Vogntag og sider støbes ud i ét med alle detaljer som tagsikker, dørhåndtag, slutlygteholdere o.s.v.

Derefter støbes vognen i silicone, som sluttelig efterses for fejl. De færdige vogne afvaskes for silikonester. Huller til håndbøjler, puffer og hamoniaker m.v. bores eller fræses.

*DSB litra DJ 5411
med berlinerbogier.*





Til vognbund og hjul benyttes dele fra andre fabrikanter, fx undervogne med 3,0 m stålboogie fra HELJANs litra CC eller tilsvarende med berlinerboogie o.s.v. Også harmonikaer genbruges, fx til modellen af litra Bgh. Andre detaljer som overgangsbøjler, trin, håndbøjler m.v. monteres særskilt i tynd metaltråd.

Så går modellen til maling, hvor den grundes og sprøjtemales. Mellem tag og vognside foretages en afdækning, og taget males. Til sidst males detaljer i hånden, fx bremsomstillere, færgekroge, dørhåndtag m.v.

Efter maling litreres vognen. Man bruger litreringer (dekaler) fra KM Text, der er i en fin kvalitet på en tynd bærefilm. Efter påsætning bliver litreringerne behandlet med Decal-Fix som blødgør litreringen, og får den til at binde på vogkassen.

De øvrige produkter fra DF-Modeltog fremstilles mere eller mindre efter samme måde, dog er proceduren lidt anderledes for lokomotiver.

Modellerne

Indtil videre kan DF-Modeltog levere følgende postvognsmodeller med forbillede hos DSB:

Litra DC

Forbilledet er den lange kombinerede post- og rejsegodsvogn, der leveredes fra Scandia i år 1950. I alt fik DSB 12 vogne, der fik numrene 5139-5150. Efter 1969 blev vognen omdøbt til litra DPh.

Modellen er i superudførelse med flot detaljeret vognkasse og tag. Vinduerne har flotte metalrammer. Håndbøjler, trin og overgangsbøjler er monteret i meget tynd metaltråd.

Vognkassen er halvmat vinrød med tag i mørkegrå, udført meget professionelt. Litreringen er ligeledes i top med usynlige kanter m.v.

Bogierne er 3,0 m stålboogie fra HELJANs litra CC el.lign.

Litra DJ

Forbilledet er den ældre kombinerede post- og rejsegodsvogn med tagrytter, der blev leveret fra Scandia i årene 1908-1922. Vognene blev fra 1940 ombygget til at have

hvelvet tag. De udrangeredes i slutningen af 1960'erne.

DF-modeltog leverer DJ-vognen i to udgaver, nemlig med 2,5 m træboogie eller 2,5 m berlinerboogie, der begge er taget fra industrimodeller.

Igen er det en detaljerig model, der er meget tro mod forbilledet. Atter har modellen en flot finish, smuk vinrød lakering og litrering. De tekniske påskrifter er tydelige og læselige.

Litra DB

De lidt korte buravogne blev leveret af Scandia i 1961 i kun 5 eksemplarer. Disse supplerede søstervognene litra DB, der leveredes i 1936. Udgaven fra 1961 havde firkantet vognkasse, og er det forbillede, DF-modeltog har benyttet. Efter 1969 kom den til at hedde litra Pbh.

Modellen er på samme måde som de to foran nævnte i flot udførelse med masser af detaljer. Vinduerne i postrummenes døre har fine vandrette gitre.

Modellen løber - som forbilledet - på 2,5 m stålboogie. Disse findes ikke industrielt, og DF-modeltog vil ikke afsløre, hvor man har bogierne fra.

DF-modeltog leverer også modellen i både vindrød og postrød med litrering Pbh efter 1969 hhv. 1979. Der fås også rød en udgave til OHJ, hvor denne har stålflift.

Eksempler på oprangeringer med de forannævnte vogne plus HELJANs litra DH:

1955

Tog 242 København-Holbæk: MO-DJ-CP

Tog 154 København-Næstved: MO-DJ-EH-CP

Tog 20: København-Esbjerg: P-maskine-WL-DB-EC-WL-AV-CD

Tog 53: København-Aarhus: E-maskine-CC-CC-AC-EC-DC

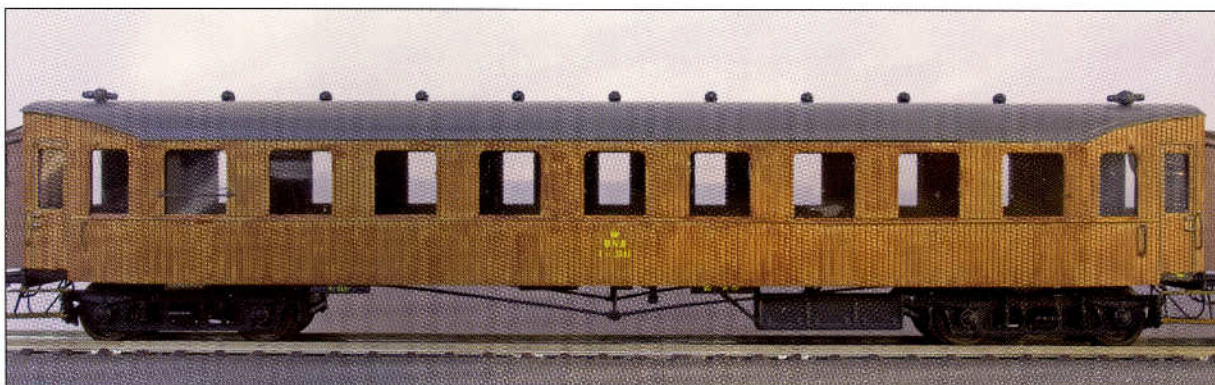
Tog 85: København-Frederikshavn: E-maskine-CC-CD-AV-EC-DF-DH

1966:

Tog 39: Odense-Fredericia: MO-DB-CC-CL

DSB litra DB 5106
med 2,5 m
stålboogie





TEAK

Noget af det sværeste at efterligne i model, er at male virkelighedstro teaktræbeklædte vogne. Der findes flere metoder, og her fortæller Nils-Erik, hvordan han maler sine teaktræbeklædte vogne.

■ Af Nils-Erik Norsker

Teak var tidligere et yndet materiale til den udvendige beklædning af personvogne. Fra DSB kender vi det vel især fra rystevognene, typisk CU og fra CM-bogievognene, ikke mindst de spidse.

Teak er en meget holdbar træsort, der - hvis den ikke overfladebehandles - gråner under påvirkning af vind og vejr.

Personvognene blev dog behandlet med lak, og en nylakeret teakvogn kunne stå i mange brunlige nuancer.

DSB gik i løbet af 1950'erne over til at male teakvognene i stedet for at behandle dem med lak. Det skyldtes utvivlsomt, at en behandling med maling var mindre arbejdskrævende.

Flere og flere af de spidse CM'ere og de teakbeklædte CU'ere blev derfor malet vinrøde.

Bemaling med teak

I 1996 havde vi (87-gruppen) fået færdiggjort et ætset byggesæt til den spidse CM. Den første jeg byggede - CM 2131 - blev malet vinrød, men de næste - CM 2141 (med berlinerbogier) og CM 2145 - skulle stå i umalet teakbeklædning. Jeg har ikke set farvebilleder af teakbeklædte CM-vogne i drift, men har ud fra besigtigelser, beskrivelser og fotografier af bl.a. istandsatte vogne og motorvogne, forsøgt at efterligne en lakeret teakvogn.

Den dårligt vedligeholdte grånende teakvogn har jeg derimod endnu ikke forsøgt mig med.

Jeg mangler nogle gode farvefotografier at gå ud fra.

Ved teakbemaling har jeg benyttet følgende fremgangsmåde:

1. Først grundes metallet med en almindelig grå grunder på sprayflasker som alt andet, der skal males.

2. Herefter sprøjtemales hele vognkassen med en blanding af ½ hvid og ½ gul eller okker. Jeg benytter Model Air påsprøjtet med en Aztek sprøjtepistol. Om der vælges gul eller okker har kun en mindre betydning for det færdige resultat, men forskellen er dog synlig. CM 2141 har fået ½ okker nr. 33 og ½ hvid nr. 1.

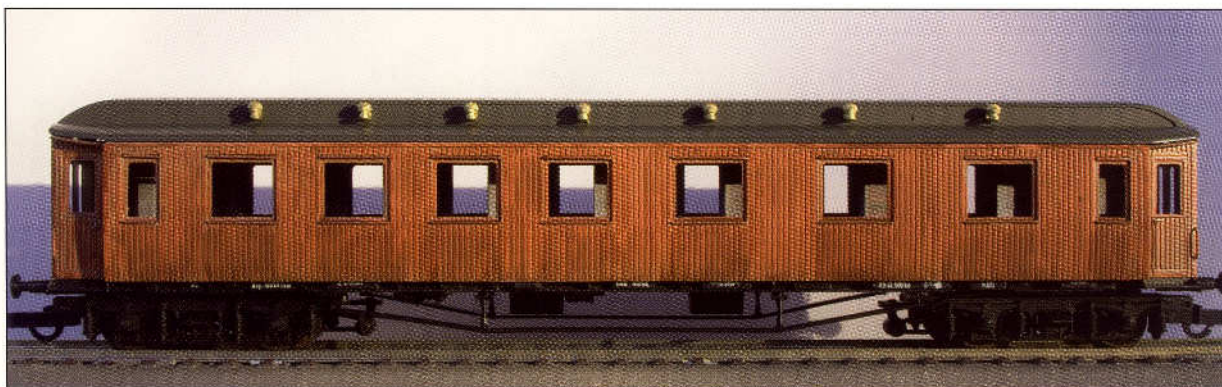
CM 2145 har fået ½ gul nr. 2 og ½ hvid nr. 1. Derimod vil tilsætning af en enkelt dråbe italiensk rød betyde en hel del. Jeg har grundet en norsk trævogn med tilsætning af 2 dråber rød nr. 85 til 20 dråber okker og 10 dråber hvid - muligvis

havde en enkelt dråbe være nok, men der skal være mulighed for fremtidig variation. Det giver en varmere og lidt rødlig glød; noget som jeg synes passer godt til en nyistandsat teakvogn.

Billedet viser min endnu ikke færdige NSB BC0 348, hvor vognkassen er et ætset messingbyggesæt fra NMJ på en ROCO-underdel og med ROCO-tag. Den kan meget vel have kørt i Skiløberen København-Oslo i 1950'erne sammen med tilsvarende norske sovevogne. Netop en 2.-3. klasses vogn videreførtes helt til Lillehammer. Se bogen 'Internationale Tog via Øresund' side 27 og 91-92.

ROCO udgav en serie norske vogne for mange år siden, og byggesættet supplerer denne vognserie. Taget har fået monteret Grove ventiler fra Weinert i siden af tagrytteren, og ikke i toppen som ROCO havde gjort. Jeg har først for nylig fundet frem til disse ventiler, og ser frem til at få gjort vognen



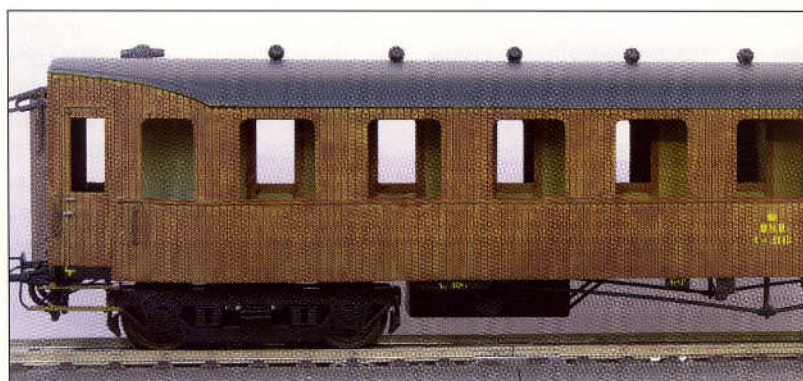


færdig. Jeg vil ommale min ROCO-sovevogn og litrere den som nr. 210, der har kørt til København.

3. Efter grundmalingen påfører jeg

med en stiv korthåret pensel en fortyndet vandbaseret lak tonet i teakfarve. Jeg har brugt en billig pensel fra et sæt med adskillige forskellige størrelser og klippet hårene ned til

knap ½ længde. Herved opnås en uensartet overflade. Jeg har typisk påført teakfarven to gange, men netop her er der mulighed for variation, idet vognen bliver mørkere for hver påførsel. Det kunne jo være, at der er partier, der skal fremstå mørkere end andre?



4. Herefter sprøjtemales vognkassen med en klar lak inden litreringen.

5. Afsluttende sprøjtemales med en silkemat lak eller - hvis den skal fremstå som nylakeret - med en blank lak.

Teaktræbeklædning

Da de toakslede rystevogne litra CU, CV, CY og CXM (litra efter 1941) blev leveret til DSB i 1920'erne, fik vognkasserne beklædning med teaktrælister. De var nemmere at udskifte og vedligeholde end hele plader – og det var billigere.. Vognene blev også lidt lettere. De blev lakeret med en stærk klar lak, der gav vognkasserne en gyldenbrun farve.

På samme måde fik litra CM, både de spidse og vogne med tagrytter, og CR på samme måde beklædning med teaktræ, hvilket også gjaldt rejse-

godsvognen litra EH og toakslede postvogne litra DQ, DO og DR.

Efterhånden som tiden gik, blev vognene mere og mere slidte, og farven blev mere gråbrun. Selv om man på bedste vis forsøgte at udskifte lister og lakere op, så kunne vognene efterhånden fremstå meget slidte og uensartede.

Derfor begyndte DSB i midten af 1950'erne at male de toakslede vogne litra CU m.fl. i den traditionelle vinrøde farve, der hidtil havde været forbeholdt stålpersonvogne, motorvogne m.v.

Da det virkede som en succes, begyndte man også at male personvogne med teaktrælister i vinrød, altså vogne litra CM (spids) og CR. Det vides ikke med sikkerhed, om nogle tagrytter-CM blev malet i vinrøde, men de fleste forblev i drift med teaktræfarve. Heller ikke de toakslede postvogne blev malet vinrøde, men det gjorde til gengæld rejsegodsvogne litra EH.

Ukendt spids CM på Centralværkstedet i København, ca. 1944. Som det fremgår, så varierer farven på teaktrælisterne lige fra lys til mørk i striber. Se også foto af spids CM side 63; i vor bog DSB 1950-1969. Her er nuance-forskellene endnu mere tydelige. Foto: DSB.



MM-MODELLER

B-vogne fra Østbanen

I efteråret 2011 udkom også Mikkel Møllers udgave af Østbanens CL-vogne. Atter er disse - naturligvis - baseret på Hobby Trades CL-vogne, der også har stået for produktionen.

Forbillederne - i alt tre CII-vogne - kom til Østbanen i 1978 som afløsere for havareerede CP-vogne. De benyttedes i banens morgen- og aftentog for pendlere og skolesøgende. Den ene - B 52 - havde for øvrigt 2,5 m svejste S-togsbogier, idet den i 1979 blev ombygget på HFHJs værksteder, mens de to øvrige havde normale 2,5 m træbogier. I 1984 hensattes vognene, og blev endeligt udrangeret i 1988.

DSB-bomærket på vognkassen blev blot malet over, og Østbanens logo og numre blev derefter påsat i hvide Helvetica-bogstaver. Dette efterligner MM-Modellers B-vogne på bedste vis. De to modeller bærer Østbanen litra B 52 hhv. B 53, og dermed er B 52 ikke helt korrekt med hensyn til nummer og bogie.

Bortset fra dette, er vognene i den sædvanlige Hobby Trade kvalitet

(En teknisk fejl gør, at vi desværre ikke kan vise et foto af modellen).

hobby trade DSB litra CLE

Ja, det måtte jo komme, nemlig en variant af Hobby Trades CL-vogne, d.v.s. en model med rejsegodsrum litra CLE, hvis forbillede bl.a. er omtalt i nr. 106.

Forbillederne er fire litra CLE 1684-1687, leveret af Scandia i 1951-52. Disse vogne havde bl.a. runde vindueshjørner, kuck-kuck-ventiler og let forhøjet vange under rejsegodsdørene.

Modellen er naturligvis indrettet med rejsegodsrum med togførerkupe (bord og sæde). I vinduet på modsat side er tremmer markeret tydeligt. Vognene er forsynet med stjernejul, som desværre løber lidt trægt.

Tilsyneladende vender modellens vinduer på hovedet, men det er nu korrekt. Årsagen til de store runde hjørner nederst, var hensynet til lettere rengøring.

I princippet er vognene magen til CL-vognene, d.v.s. der er ikke kor-

Kongevogne i model

Skala 1:87 (HO)

hobby trade

Jo, det måtte vel komme, nemlig modeller af de danske kongevogne, der gennem tiden har været i drift. Et lidt usædvanligt valg, når der er masser af andre modeller, der er mere nødvendige. Men det skal vi ikke afgøre, det skal derimod de danske mj-ere, og det ser ud til at forhåndsinteressen allerede nu er stor.

I år er det som bekendt 40 år siden, at dronning Margrethe blev udråbt som dronning af Danmark. Og det har mj-producenten Ade fundet er en glimrende anledning til at præsentere sit første danske projekt i modeller i skala 1:87, nemlig de tre nyeste kongelige salonvogne.

Det er planen at producere følgende modeller:

DSB S 8, leveret af Scandia i år 1900. Den blev udrangeret i 1937, og er nu udstillet på Danmarks Jernbanemuseum.

DSB S 1, leveret af Scandia i 1937, udrangeret i 2001, og nu udstillet på Danmarks Jernbanemuseum.

DSB S 001, ombygget 2001 af Centralværkstedet i København. Denne vogn er i drift i dag som kongelig salonvogn.

Vognene vil komme til salg enkeltvis, og produktionen af modellerne vil ske over en periode. Den første model, der kommer til salg, bliver dem nuværende kongelige salonvogn DSB S 001.

Vognene udgives i Hobby Trades regi, hvor Karsten Ebert Pedersen sammen med sin bror Flemming, i flere år som bekendt har udgivet modeltog til det europæiske marked. Firmaet drives under navnet Ebert&Ebert, der er hovedfirmaet for modeller fra Hobby Trade og Ade.

Firmaet har allerede fået hoffets tilladelse til at benytte kongehusets særlige kendetegn som rigsvåben og monogrammer i forbindelse med disse vogne. Modellerne vil blive fremstillet i en hidtil uset høj kvalitet.

Opgaven med at producere de kommende modeller sker i samarbejde med hoffet, DSB og andre myndigheder.

Det vides ikke, hvornår den første model er i handelen.

rigeret for højden. Den er fortsat ca. 0,7 mm for lav, men det skyldes ifølge Hobby Trade, at man har valgt at bibeholde samme højde på alle vogne i serien, således at der ikke er højdeforskelle i en oprangeret stamme. Man kan så selv vælge at løfte vognkassen den lille millimeter, hvis man er kritisk.

Påtryk og lakering er som altid i top, dog virker litra og nummer en smule svage i farven. Vognene leveres med mørkegråt tag.

De nye modeller leveres med følgende numre:

61 081: DSB litra CLE 1678 (epoke III - svarer ikke til nævnte model)

61 082: DSB litra CLE 1684 (epoke III)

61 083: DSB litra Cle 50 86 82-25 678-1 (epoke IIIc/IVa)

61 084: DSB litra Cle 50 86 82-25 685-1 (epoke IIIc/IVa)

Vil man omlittrere 1678 til korrekt forbillede, kan man benytte transfers fra KM Text, der har CLE 1686 i programmet.





Nye CL-vogne

I efteråret udsendte firmaet endnu fire modeller baseret på DSBs nærtrafikvogne litra CL. Denne gang leveredes to af vognene med flotte gule stafferinger til årene ca. 1943-1955. Vognene har gråt tag, og endnu en gang

har man ramt farve m.v. helt præcist. Dog synes stafferingerne mellem vinduerne at være lidt for kraftige. Harmonikaerne er i den flotte grågrønne farve, der også præger tidligere udsendte modeller.

De to sidste vogne er en nærtrafikvogne til brug i MO-tog, altså litra CLL (epoke IIIb) hhv. CII (epoke IIIc/IVa). Disse modeller leveres med styreledningsstikdåser i gavlene, og svarer dermed til forbillederne.

Førstnævnte CLL 1495 er til epoke III, mens CII 500-2 er til epoke IV, og dermed er disse to epoker endnu en gang dækket godt ind.

De fire modeller, som er udsendt er:

- 61 006: DSB litra CL 1557 vinrød m/stafferinger og gråt tag
- 61 007: DSB litra CL 1563 vinrød m/stafferinger og gråt tag
- 61 053: DSB litra CLL 1495 vinrød m/styreledningsstikdåser
- 61 054: DSB litra CII 50 86 29-26 500-2 vinrød med styreledningsstikdåser



Lukket hvidmalet godsvogn DSB litra IE 18 798



**Kat.-nr. 48 251;
epoke III**

Vi kender vel alle den tyske G 10, der i flere år optrådte hos DSB og mange privatbaner? Og et par m-fabrikanter har i årenes løb udgivet modeller med diverse forbilleder, bl.a. DSB og privatbanerne.

Men denne udgave fra BRAWA slår alle tidligere udgivelser. Den er - for en gangs skyld - korrekt med hensyn til dimensioner, lakering og tydelige påskrifter. Den mangler dog vangepåskrifter.

Helt specielt er den forsynet med lukketøj og håndbøjler i tynd sort

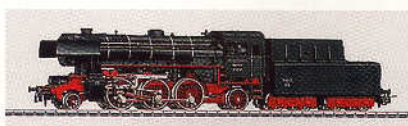
metaltråd, hvilket får den til at se meget virkelighedstro ud.

Trinene er fremstillet i let bøjelig plast, således at de ikke knækker så let.

Modellen er ret kostbar, men den er pengene værd, hvis man absolut vil have en hvid DSB-vogn på anlægget.



Giv dit anlæg liv og leben med materialer fra
MODELTOG & HOBBY Hos Dorthea



märklin HO

nr. 30 050,
BR 23

STÆRK PRIS

2195,-



märklin HO

nr. 36 140,
T3

STÆRK PRIS

547,-



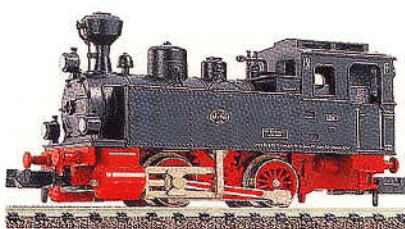
märklin HO

nr. 37 024,
BR 53

STÆRK PRIS

3915,-

**I RØG
OG
DAMP**



FLEISCHMANN N

nr. 7000

STÆRK PRIS

649,-

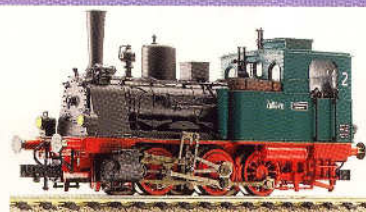


FLEISCHMANN N

nr. 700 802,
BR 232

STÆRK PRIS

1595,-

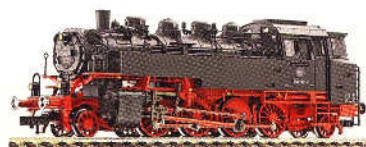


FLEISCHMANN HO

nr. 401 002, T3

STÆRK PRIS

1869,-



FLEISCHMANN HO

nr. 408 601, BR 86

STÆRK PRIS

2067,-



FLEISCHMANN HO

nr. 409 201, BR 94

STÆRK PRIS

2106,-

Vi har nu over
4200 produkter
annonceret på
vores hjemmeside.

Se alle
herlighederne på
www.hosdorthea.dk

Modeltog og Hobby
Hos Dorthea

Torvegade 1 · 7323 Give
www.hosdorthea.dk · info@hosdorthea.dk
 2944 6771 / 2061 9530

ÅBEN: Tirsdag, onsdag, torsdag kl. 15-18.00
 Fredag kl. 13-19 · Lørdag kl. 9.30-14

Nu også med hobby
artikler til vores
bedre halvdel, 800
forskellige produk-
ter at vælge imel-
lem. Se under "Hos
Dorthea - hobby og
"Hos Dorthea - leg"

Isvogn fra Premiere IS

**DSB (litra ZM)
20 86 0 080 449-4
Epoke IIIc**

Så kom Kystbanens andet modelprojekt i handelen, nemlig kølevognen fra Premier Is, DSB 20 96 0 80-449-4.

Modellen er - ligesom forbilledet - baseret på DSBs kølevogn litra IKP, der tidligere er udgivet af Hobby Trade.

Atter fremtræder modellen i superudførelse komplet med wiener-



stiger, lavtsiddende rangerskruebremse og Flettnerrotorer på taget. Sidstnævnte er gråt med hvidt soltag. Håndbøjler og lukketøj er i sort. Så her er ingen forskel i forhold til de tidligere udgivne modeller.

Derimod er vognen prydet med et flot rødt logo fra Premier Is, der

fylder hele vognsiden. Litraet er påtrykt i skriftsnittet DIN 1451, der blev indført ved computerlitrering i 1965. Det står flot, om end en anelse uldent, men kan sagtens læses.

På vangerne kan man læse, at vognen er revideret i april 1966.

Der er dog en lille fejl ved vognen, idet lemmen i gavlen under wienerstigen mangler. Det var en fyldningslem for kvælstof-afkøling. Manglen er dog nem at leve med.

Det er en lækker vogn, der atter vil lyse op i godstoget på anlægget.

Forbilledet litra IKP blev lejet hos DSB i 1959, og havde andre påskrifter indtil 1966, hvor den købtes af De forenede Isværker og fik det nævnte nye logo. Vognen var i drift indtil ca. 1972.

Fotos venligst af Hedegaardens Privatbane.



hobby trade

Keglebeholdervogn fra NOVO

33 114: DSB litra Ucs 20 86 910 6 006-4, epoke IV

Sidste nye keglebeholdervogn i den efterhånden lange række af disse spændende vogne til epoke IV, er udgaven til NOVO.

Den foreligger i udførelse med NOVO-logo og fabeldyret i dyb blå på hver sin beholder. NOVO havde fra 1978 til udrangering i 1987-89 i alt godt 20 vogne af denne type i drift.

Vognene blev konstrueret på ældre litra Gklms (ex HD), hvor man brugte undervognene og monterede beholdere, bygget af Møller&Jochumsen hhv. Centralværkstedet i Århus (de fleste).

Modellen har - som

forbilledet - hvide beholdere med NOVO og logo i blå. Påtryk m.v. er som sædvanlig helt i top.

Da vognen er baseret på de samme Ucs-modeller som tidligere, er der ingen grund til at gå ind i køreegenskaber m.v. Det er en kendt sag, at de kører og kobler fremragende.





Bogietankvogne fra SHELL

HK Modeller

95 972: DSB litra ZE 503 833

(gul med ICA) epoke III

95 971: DSB 770 0 833-8

(grå med Shell-logo) epoke IV

I august udsendte HK-modeller - oven i de mange andre tiltag, man har gang i - endnu et par tankvogne fra SHELL. Den ene er i gul til epoke III, mens den anden er i grå til epoke IV.

SHELL havde et utal af tankvogne, men kun to bogievogne, nr. 832 og 833, der blev bygget i Köln hhv. Uerdingen under krigen. De kunne rumme intet mindre en 63 000 liter. Vognene var hjemmehørende i Fredericia.

Modellerne er fine gengivelser af forbillederne, desværre med lidt grove bogier, gennemgående vanger, lejder på gavl og løbebro på tankryg.

Den ene vogne leveres i den kendte gule SHELL-farve, mens den anden er med grå beholder til epoke IV.

Påskriverne er på samme måde i fin kvalitet, men står en anelse for svage i trykket. Umiddelbart så synes den højre hjemstedstavle at mangle, men nej - når man pakker ud, så ligger de to manglende tavler i æsken, og skal blot limes på. Men hvorfor man ikke har gjort det

fabrikens side, er lidt af en gåde? Desværre er dimensionerne på højre tavle ikke korrekte, hvilket får påskriverne til at se forkerte ud. Det kan der dog nemt klares, idet man udklipper en ny tavle (25,3x16,0 mm) i glat plastcard, maler den sort og monterer navnet SHELL A/S m.v. fra et af KM Text decalark. Desværre kan dette kun lade sig gøre med den gule udgave, idet KM Text ikke har transfers til den grå model i sit program.

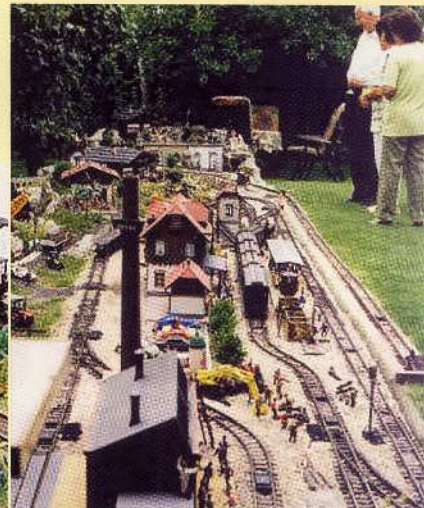
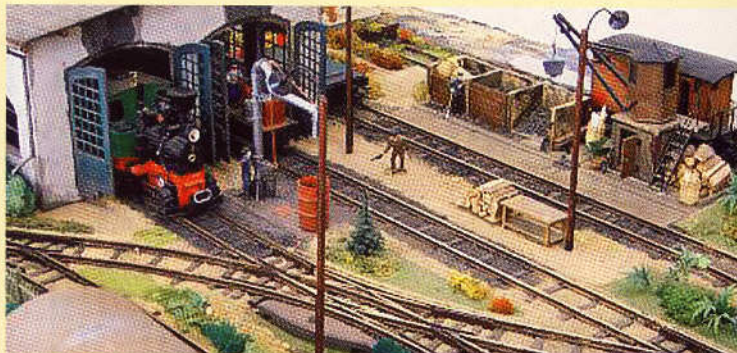
Sjovt nok, så er samme nummer - 833 - valgt til begge vogne, blot til hver sin epoke.



Kystbanen

- nu er det snart sæson for

HAVEBANER



- hos kystbanen finder du det store udvalg i



Massoth

PIKO
MODELL-FAHRZEUGE & GESCHÄFTS-DEKOREN HO

POLAG

Kystbanen

 - fordi vi har det

Strandvejen 213, 2900 Hellerup · Tel/Fax: 39 61 20 31 · E-mail: post@kystbanen.dk
www.kystbanen.dk · Tirsdag-fredag 12-18, lørdag 10-14 (mandag lukket).