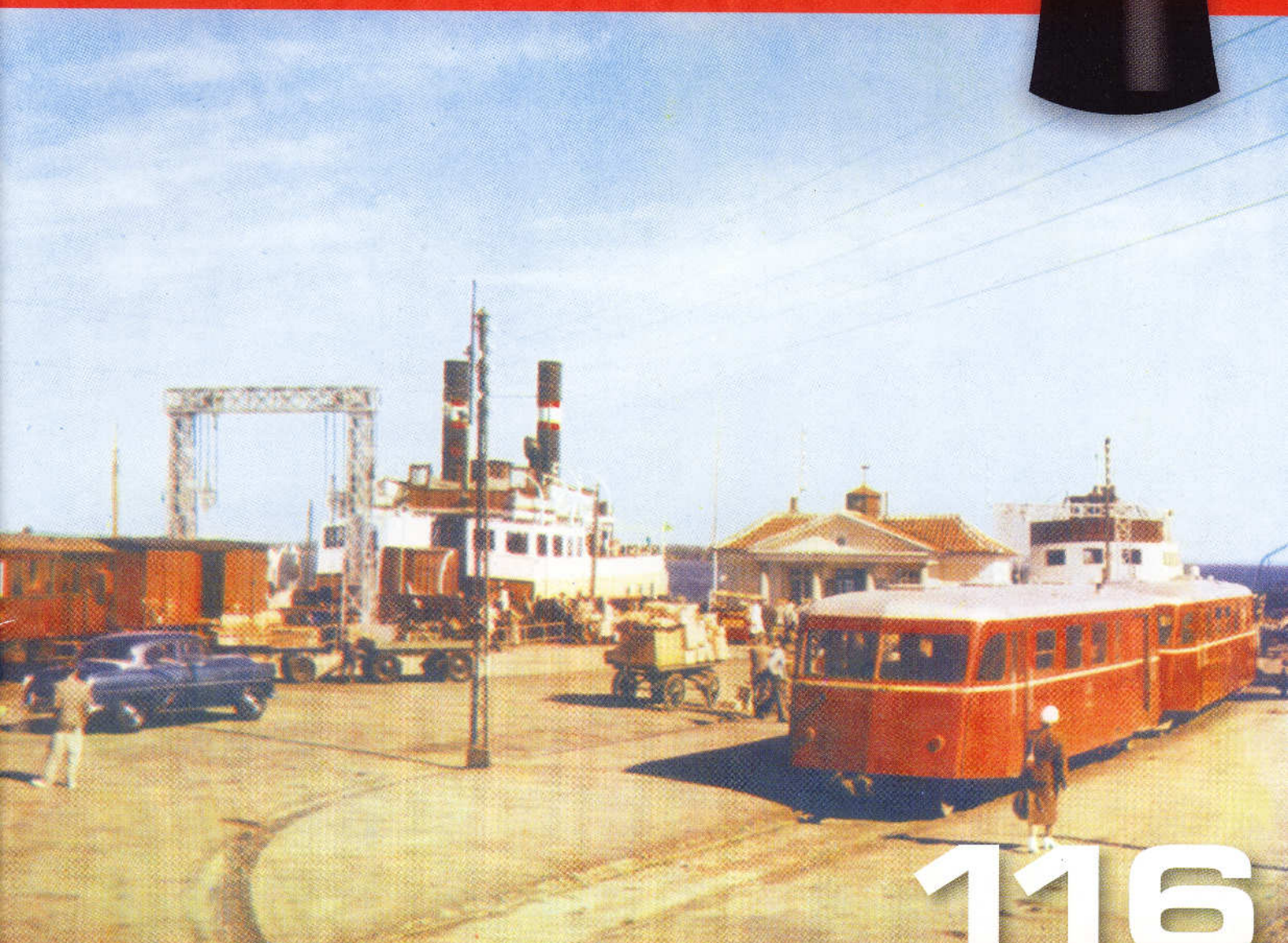


JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



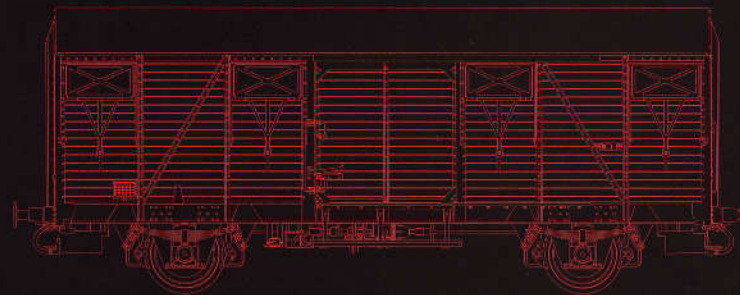
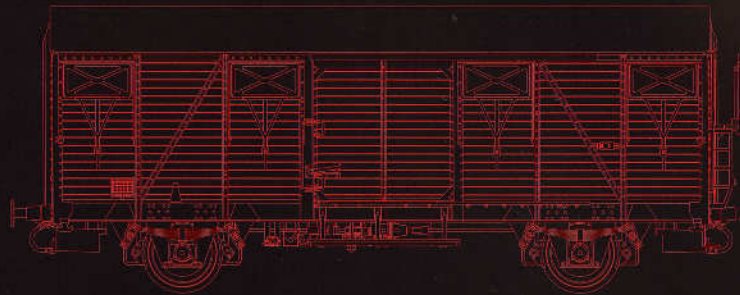
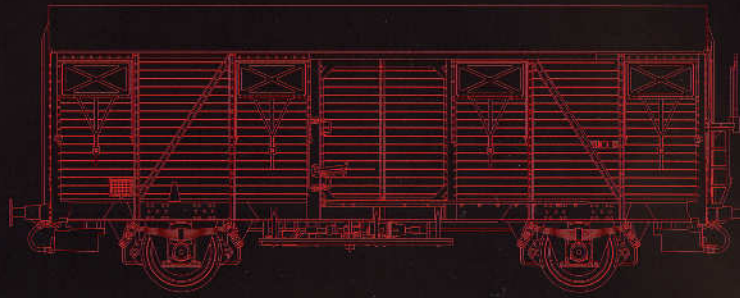
116

MAJ 2014
29. ÅRGANG

- Beholdervogne hos Dansk Sojakage Fabrik
- Langelandsbanen - som den var engang
- Byg en dobbeltdækkervogn fra Klampenborgbanen
- En lille FRICHS firkantet i model

DSB Gs serie I, II og III

Tre ekstra 2014-nyheder fra Mck



Mck

Dekas

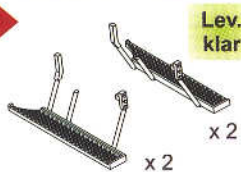
Løsdele til personvogne

Trin til CL/CLL/CLS (1:87)

DK-A-2007

Vejl.
udsalgspris

149,-



Lev.
klar

Trin til de på markedet værende modeller af CL-CLL og CLS. Trinene er støbt i bronze og monteres i de eksisterende huller. Trinene er konstrueret så vognen kan køre på kurver med radius 360mm. komplet til een vogn.

Overgangsplader (1:87)

DK-A-1056

Vejl.
udsalgspris

59,-



Lev.
klar

Overgangsplader i støbt lost-wax brønze. Pladerne har pinde til montage i huller på vognkassen og til montage i harmonikaer. overgangspladerne kan bla. bruges til CP, CO, CM, Rystevogne m.fl.

Bremsespindel (1:87)

DK-A-1057

Vejl.
udsalgspris

59,-



Lev.
klar

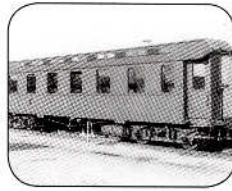
Bremsespindel med krone/spids hjul, støbt i lost-wax brønze. Spindlen monteres i 2 huller i vognkassen. Sættet indeholder 2 stk. Spindlen kan bla. bruges til CP, CO, CM, CR m.fl.

Dekas



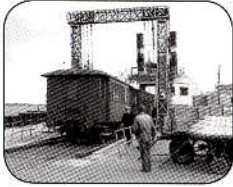
**Private godsvogne
Beholdervogne hos
Dansk Sojakage Fabrik**
Et causeri omkring af selskabets
beholdervogne.

6



**DSB litra CP
med tagrytter**
Lidt om forbilledet til
den kommende
HELJAN model.

28

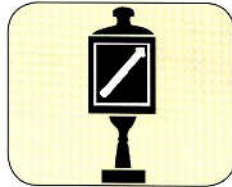


**Langelandsbanen
- som den var engang**
Lidt om den lille øbane
- med tabel omkring banens
rullende materiel.

14

**Om selvbygning af lille
FRICHS firkantet**

32



SPORSKIFTET
Læsernes kommentarer
og spørgsmål til
bladets indhold.

34

Scaleforum

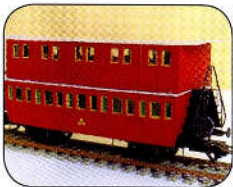
Om udstilling i England
med bl.a. Obbekær diorama.

19

**Modeljernbane i epoke IV:
De faste anlæg**

Kort om de faste anlægs karakteristika
i epoken IV 1974-1991.

35



Byg en toetagesvogn
Om hjemmebyggeri
af litra CO til
Klampenborgbanen.

22

VI HAR HØRT OG SET

Lidt om de danske nyheder
i år 2014-2015.

37

Forsidefoto:

Hyggeligt miljø på en dansk privatbane i 1950'erne. Skin-
nebstog på havnen i Rudkøbing med færgeren LANGELAND
i lejet. Læg mærke til den lille havnestationsbygning i mid-
ten af billedet. Inde i bladet bringer en lille tekst omkring
Langelandsbanen. Foto: Postkort fra 1956/arkiv TA.



LOKOMOTIVET ER et uafhængigt
tidsskrift udgivet af foreningsforlaget Tog På
Tryk (TpT), stiftet i august 2007. Formålet med
foreningen er at udvide kendskabet til dan-
ske 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

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)
Per Topp Nielsen (PTN)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)

Sats og tryk:
Grafikom A/S, 4800 Nykøbing F.

Oplag:
1000 eksemplarer.
Alle artikler og skemaer er copyright LOKO-
MOTIVET og forfatterne (signaturen).
Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger
m.v. er forbudt uden forudgående aftale med
LOKOMOTIVETS redaktion eller forretnings-
fører.

De i artiklen fremførte synspunkter og meto-
der er forfatterens egne, og deles ikke nød-
vendigvis 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 august 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 sen-
des til vor adresse TpT, co/Torben Andersen,
Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Dan-
mark eller på vor girokonto, der er nævnt
overfor.

Fine udstillinger - og gode nyheder

Goddag igen! Så blev det omsider sommer, og dermed også tid til at udgive vort sommernummer af LOKO-MOTIVET, nemlig nr. 116.

Der er i vinterens og forårets løb sket en hel del spændende aktiviteter, bl.a. Togdillens arrangement i Valbyhallen og DMJUs udstilling i Bramdrupdam. Begge var meget succesfulde, og især på sidstnævnte blev fremvist spændende nyheder fra fabrikanterne, ligesom der var stor deltagelse af mj-handlende fra hele landet. Også mange klubber var repræsenteret, så de besøgende fik et godt indblik i, hvad der foregår rundt omkring i det danske mj-land. Der var også udstilling af flotte dioramaer (bl.a. til konkurrence) og modulkørsel i flere skalaer. Der var således samkørsel i spor H0 mellem Stationsbyen, H0 Aalborg, MJK Puffen, SVJK og den nye klub SMKS, der alt sammen gav nogle gode og spændende oplevelser for de besøgende. Disse udstillinger er gode traditioner som både Togdillen og DMJU heldigvis følger op på, sidstnævnte skiftevis i Jylland og Sjælland, og således får udbredt kendskabet til vor gode hobby. Bliv endelig ved!

Ifølge rygter går det ikke så godt for branchen, men det fremgik slet ikke af aktiviteterne i Bramdrupdam, idet der var stor travlhed blandt de mange handlende og det købelystne publikum. MJ-hobbyen er stadig inde

i en rivende udvikling, og den skal nok blive ved.

Og der er flere mj-oplevelser i vente, bl. a. Næstved Model Jernbane Klubs årlige Banebørstedag, der i år finder sted lørdag den 14. Juni. Her plejer man at samle mange gæster, der nyder det flotte anlæg... og igen i år deltager flere handlende med salg af modeljernbane, bøger o. lign. Også en god tradition, der har fundet sted siden år 2002. Se annoncen side 39.

Og så er der igen mj-udstilling på Teknisk Museum i efteråret, ligesom der er det traditionelle DJK-samlersmarked i Valby til oktober. Mere om det i næste nummer.



På nyhedsfronten af dansk rullende materiel har vi nu også fået en F-maskine med høj kulkasse fra F 21010, og snart også DSB rutebiler fra HELJAN... og der er mange andre danske nyheder i vente fra samme fabrikant og diverse andre fabrikanter. Se vore nyhedssider Hørt&Set.



Hvad har vi ellers tænkt os at bringe i de kommende numre? Jo, vi beskæftiger os i julenummeret lidt med IC3s historie, noget om personvogne m.v. hos Aalborg Privatbaner, og vi bringer en fotoreportage fra de sidste år af jernbanefærgernes sejlads på Sto-

rebæltsoverfarten, bl.a. med detaljer fra færgehavnene i Korsør og Nyborg. Det bliver 'huske-nostalgi' for alle pengene.

På mj-fronten bringer vi en artikel om WinDigiPet og brugen sammen med danske signaler, noget om epoke VI og forslag til at bygge et rullende anlæg, et forslag der er velegnet for mj-ere med pladsmangel. Der bliver altså masser af ideer i de kommende numre. Hvad der bringes i det kommende nummer, altså nr. 117 fremgår af 'annoncen' herunder.



Desværre er der også lidt dårlige nyheder, idet vor mangeårige medarbejder og medstifter af bladet LOKO-MOTIVET, Torben Bejerholm, døde i februar måned efter kort tids sygdom. Torben var en initiativrig person, der interesserede sig for alt inden for jernbaner, og han var en mester i at tegne sporplaner og rullende materiel som læserne har nydt godt af her i bladet. Torben blev 69 år, og efterlader sig hustru og tre voksne døtre. Vi vil savne ham og hans arbejder. Æret være hans minde.



Kan I nu alle nyde sommeren og solen. Vi ses i nr. 117 til september. Kan I ha' det godt så længe. Og pas nu godt på jer selv...

Læs bl.a. i næste nummer:

- Historien om ESSO og firmaets tankvogne
- DSBs personvogn litra Bg
- Noget om epoke VI
- Byg et rullende anlæg
- DSB litra MH 201-203
- DSB litra DA hos DSB og privatbanerne
- Gribskovbanen - som den var engang
- Rungsted remise
- og meget andet om dansk jernbanevæsen (NB: Forbehold for ændringer)

Nr. 117 udkommer ultimo september 2014.

LOKO
MOTIVET

Nr. 117



NYE DSB MX & MY

HELJAN

NY LYD
ESU LokSound v 4.0

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!
SNART KLAR TIL BESTILLING

21 pin stik - Individuel lyssætning (både rød og hvid)



43403 - DSB MX 1005 (III) DC m. lyd

43404 - DSB MX 1005 (III) AC m. lyd



43413 - DSB MX 1013 (IV) DC m. lyd

43414 - DSB MX 1013 (IV) AC m. lyd



44503 - DSB MY 1156 (IV) DC m. lyd

44504 - DSB MY 1156 (IV) AC m. lyd



44513 - DSB MY 1114 (IV) DC m. lyd

44514 - DSB MY 1114 (IV) AC m. lyd

Bemærk venligst: Fotos viser produktionsprøver.

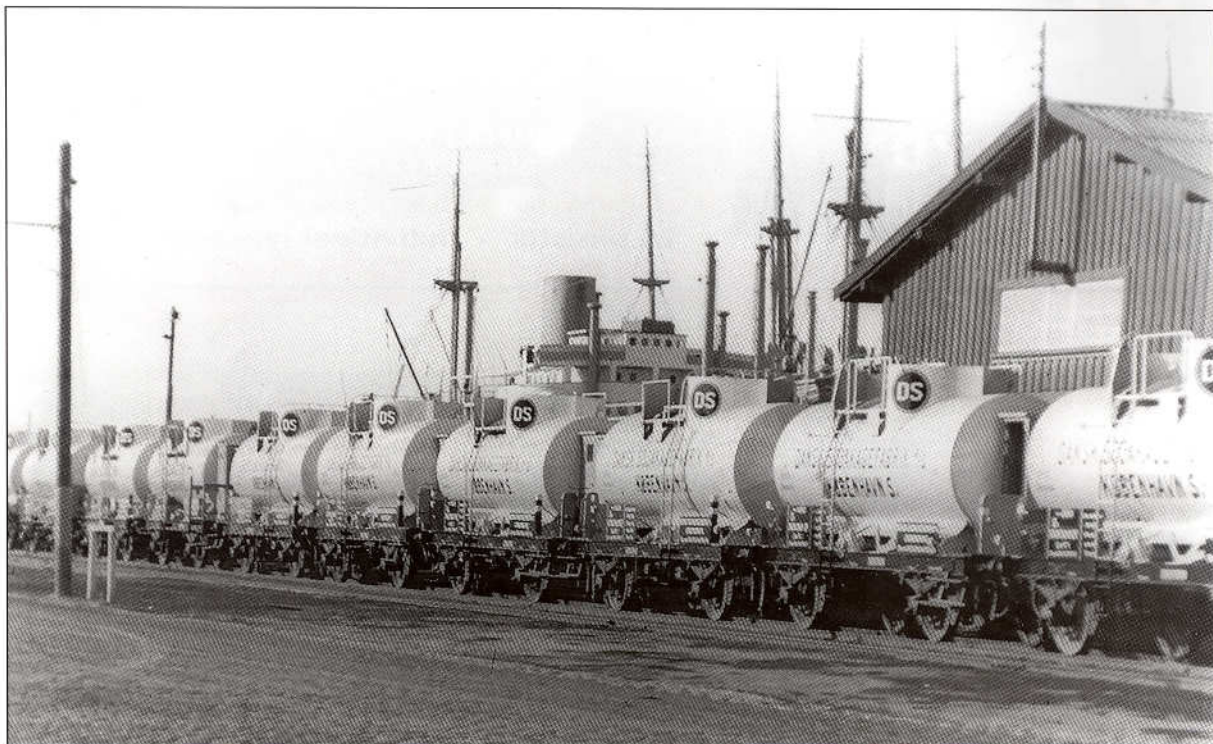
KUN 2.495,-
Udgives kun med lyd

FØLG SENESTE NYT PÅ WWW.HELJAN.DK ELLER FACEBOOK.COM/HELJANAS



Ti stk. tankvogne
fra Dansk Soja-
kage Fabrik på
parade på Islands
Brygge, 1944. Alle
vogne er bygget
af Scandia i serien
503 504-518.

Foto: DS/PÅ
SPORET.



Private godsvogne

Beholdervogne hos Dansk Sojakage Fabrik

■ Af Torben Andersen

Forhistorien om Dansk Sojakage Fabrik

Dansk Sojakage Fabrik blev grundlagt i 1909 af ØK, hvor det rykkede ind i store fabriksanlæg på Islands Brygge. Her havde selskabet eget kajanlæg. Fabrikkenes formål var at omdanne sojabønner, importeret

fra Manchuriet, til foder og forskellige olier til fødevarerindustrien.

Fra 1910 produceredes de første sojakager, og den første sojaolie produceredes.

I 1911 fik man nye hydrauliske presseanlæg, der kunne klare behandlingen af 30.000 tons sojabønner om året. Efterhånden etableredes et sipresseanlæg, et spaltning-

anlæg og et anlæg til destillering af glycerin.

Fra oktober 1912 begyndte fabrikken at behandle solsikkeolie.

I 1913 overtog Dansk Sojakage Fabrik Nordisk Manchu-Olie A/S, der også var stiftet i 1909.

Den 18. marts 1913 startede det første ekstraktionsanlæg med produktionen af sojaskrå, og senere

Den første tankvogn til Dansk Sojakagefabrik blev leveret af Orenstein i 1930. Vognen havde nittet beholder og det traditionelle tyske bremsehus. Den havde en akselafstand på 4000 mm, og kunne rumme 19.200 liter. Bemærk, at vognen endnu ikke har beskyttende sideskjolde på tanken, og at litreringen er påsat beholderen. Endvidere bærer venstre tavle firmaets navn, og destinationstavle til venstre, hvor senere vogne havde det omvendt. Foto: DS/PÅ SPORET.





samme år også høfrø og jordnødder.

Under 1. Verdenskrig faldt tilførslen af råstoffer, og produktionen ebbede næsten ud. I februar 1919 ankom de første sojabønner efter krigen, og produktionen kom i gang igen, og der forarbejdedes sojabønner, høfrø, bomuldsfrø, solsikkefrø, cobra, palmekerner, sesamfrø, jordnødder – og hval- og fiskeolier.

Samme år tog man fat på at fremstille foder til landbruget samt at raffinere olier til margarine- og sæbeindustrien foruden fedtstoffer til chokolade- og sukkerindustrien.

Fra 1920 etableredes sæbefabrikken NOMA på Sojakagens grund. NOMA fremstillede blød sæbe af sojaolie.

I 1935 toges et alkalie-elektrolyseanlæg i brug. Det fremstillede kali- og natronlud, og som biprodukter klorkalk, natriumhypoklorit, saltsyre, flydende klor og brint.

Uheldigvis skete en stor eksplosion i ekstraktionsanlægget den 16. juli 1980. 25 mennesker blev kvæstet, og anlægget skadedes for ca. 200 millioner kroner, og det genetableredes ikke, mens resten af firmaet fortsatte produktionen.

I 1985 omdøbtes Dansk Sojakage Fabrik til DS Industries A/S.

I 1991 lukkede DS Industries A/S, idet økonomien ikke længere kunne hænge sammen.

Herover: Op gennem 1930'erne anskaffede fabrikken flere tankvogne, hvor det var Scandia, der stod for leveringen. Fra 1933 til 1935 leveres 15 ensartede vogne (ZE 503 504-518), der havde en akselafstand på 4500 mm, og som kunne rumme 19.200 liter. Her er det nr. 515, der er fotograferet på fabrikkens område i 1939. Den - og søstrene - havde en traditionelle nittede beholder med beskyttelsesskjolde. Læg mærke til beholderens understøttende jernprofiler, og at bomærket DS endnu ikke er påsat skjoldene. Under firmanavnet kan man læse: Hjemsted Københavns Hovedbanegaard-Islands Brygge. Foto: DS/PÅ SPORET.

Herunder: ZE 503 516 blev leveret af Scandia i 1935, og er her fotograferet på Centralværkstedet i København i 1944, hvor alle vogne blev malet op og fik nye påskrifter med destinationstavle til venstre og adressetavle til højre. Tanken er helsvejst, hvilket ikke var helt almindeligt på det tidspunkt, da vognen blev bygget. Den havde den traditionelle akselafstand på 4500 mm, og kunne befordre 19.200 liter. Beholderen blev sammen med flere andre – ZE 511-518 – leveret af Kastrup Maskinfabrik. Foto: DSB.





I 2009 udstykkedes grunden på 177.000 m² efter grundig oprydning og rensning. De nye grunde fik navnet Havnestaden. En del af de gamle bygninger blev restaureret eller ombygget til nye formål.

Fabrikkens vogne

De første tre vogne ZE 503 501-503 anskaffedes fra den tyske vognfabrik O&K, Dessau i oktober 1930. De havde nittet beholder, der kunne rumme 19,2 m³. Akselafstanden var 4000 mm.

Efterfølgende fik man leveret en række vogne fra Scandia i årene 1933-1935. Det var ZE 503 504-518 (15 stk.), der alle kunne rumme 19,2 m³ med en akselafstand på 4000 mm.

I efterkrigstiden øgedes vognparken kraftigt, og man havde i 1966 et antal på 40 stk. beholdervogne litra ZE. De fleste blev indkøbt brugte hos DR (12 stk.) og en

enkelt fra DB. De var i årene 1941-1944 leveret af forskellige fabrikker, bl.a. Falkenberg, Kaminski, Lütgers og et par belgiske vognfabrikker. Disse vogne adskilte sig indbyrdes i udseende, dimensioner, volumen og teknisk indretning. Blandt andet var beholderen på nr. 519, 520 og 524 inddelt i to rum. ZE 503 521 havde endog en tredelt beholder, hvilket gjorde at den medførte 600 liter mindre volumen.

I 1957-1961 leverede Scandia tre vogne, nemlig ZE 503 538-540 – og så gik der over ti år før fabrikken igen indkøbte tankvogne, nemlig ZE 503 554-557 fra Falkenberg, der sattes i drift i 1968.

I 1969-1974 fulgte en række vogne indkøbt brugt hos SJ. Det var ZE 503 570-583 (14 stk.), der var bygget hos Värtan i 1947.

Udrangeringer gjorde, at der i 1973 kun var 33 vogne tilbage, incl. nogle vogne bygget af Scan-

Da de første to klor-vogne ZE 503 550-551 blev leveret af Falkenberg i 1952 hhv. 1951, var det lovmæssigt, at de skulle have en overbygning i træ for at beskytte mod solindstråling. Efterhånden ændredes reglerne, og man erstattede trækassen med et soltag omkring 1958. Her ses ZE 503 550 på Godsbanegården, 1955. Foto: Jernbanemuseet.



ZE 503 550 i udpakket tilstand på Islands Brygge, 1964, hvor den i 1962 blev opmalet med nye påskrifter m.v. Domen var specialkonstrueret med ventiler for "flydende" gas. Domen var meget solid og kunne holde til en kraftig sideværts belastning. Vognen havde en akselafstand på 5500 mm, mens den var 9500 mm lang over pufferne. Den kunne kun rumme ca. 13000 liter, og tara-vægten var kun 16 tons. Søster-vognen ZE 503 551 blev afsporet ved Nürnberg i 1968, og måtte i beskadiget tilstand sendes retur til Sojakagefabrikken på en fladvogn. Foto: Niels Krøyer.

dia i 1930'erne, men disse var nu degraderet til lokale vogne, der ikke måtte benyttes i tog, men kun som firmavogne, d.v.s. som lager m.v. Det var vognene 504-518, der udrangeredes sidst i 1970'erne.

Endelig fik man så sent som i 1979 en enkelt vogn leveret fra SJ. Det var nr. 583 (vogn nr. to med dette nummer), bygget af Värtan i 1947. Sluttelig satte man i 1980 endnu fem vogne i drift, nemlig nr. 561-565, der var bygget hos Parca og Interconsult, så status for beholdningen var i 1980 39 vogne.

I alt nåede man i årene 1930 til 1988 at sætte 72 vogne i drift, og blev dermed en af de største vogn-ejere hos DSB.

Hvad transportede vognene?

Vognene måtte transportere fedtsyrer, hypoklorit, natronlud, hypoklorit m.v. For at kunne transportere



de ætsende og farlige stoffer, var beholderne konstrueret i rustfri stål eller aluminium. De var epoxybehandlet eller isoleret med såkaldt prodorglas, en slags nupret nylonmateriale. Nogle var gummieret eller fortinnet indvendigt. De kemiske stoffer var meget aggressive, og var tanken ikke behandlet, så ville den blive ætset op indefra på kort tid.

Vogne til flydende klor havde små beholdere konstrueret til et tryk på omkring 15 atmosfærer. Prøvetryk viste dog, at de kunne klare op til 25 atmosfærer. Den første vogn til transport af klor blev anskaffet i 1951, og var bygget i overensstemmelse med de internationale regler om gasser under højt tryk, d.v.s. med trækasse uden om beholderen.

Alle klorvogne bar påskrifter om påbud om "Forsigtig rangering" og iøjenfaldende orange advarselsstriber m.v. som alle trykladede vogne skulle have for at oplyse om, at rev-

ner opstået ved slag og stød kunne få alvorlige følger.

Vogne, hvis indhold som glycerin, olie og fedtsyre ikke tålte store udsving i temperaturer, havde ekstra isolering, og var indrettet med varmeslange til dampopvarmning, så produkterne kunne holdes flydende under transport.

De sidste vogne blev anskaffet fra Sverige, hvor de havde tilhørt private svenske vogneejere som Borregaard, Uddeholm og Östrand. De fleste var bygget 1947-1964 hos Falkenberg og Värtan. Enkelte andre var bygget hos Interconsult og Parca, og kom til Dansk Sojakage i årene 1968-1974.

De fleste vogne – dog ikke de ældre lokalvogne – havde et rumindhold på 24 m³. Klor-vognene havde et lidt mindre rumfang på 21 m³, mens vogne til natronlud og hypokorit var helt nede på et rumfang på 15 m³. Akselafstanden lå på mellem 4500-5000 mm, en-

ZE 503 538 forrest sammen med ukendte tankvogne, den ene også fra Dansk Sojakage Fabrik. Vognen blev bygget af Scandia i 1957. Akselafstanden var 5000 mm, mens den var 8940 mm lang over pufferne. Beholderen, der var konstrueret i aluminium, kunne rumme 26.000 liter, og vognen var dermed en af flere vogne, der havde dette rumfang. Foto fra Helsingør 1958. JB-P.

kelte havde en længere afstand på 5700 mm.

Alle vogne – bortset fra klorvognene – måtte fremføres med max. 90 km/t med 21-25 tons lastgrænse. Klor-vognene var S-mærkede, og måtte køre 100 km/t med 22-24 tons.

Transporterne foregik bl.a. mellem Islands Brygge, København og Århus Oliefabrik samt til margarinefabrikker i Sønderborg, Vejen m.fl.

Fortsættes side 12



724 1 531-8 blev bygget i 1944 af Werk Graz, og blev sammen med 11 andre vogne købt af "Kommissarius for Konfiskation af Tysk og Japansk Ejendom" i 1954, og fik isolering som flere af de øvrige vogne. Akselafstanden var 4500 mm, og længden over puffer 8800 mm. Beholderen kunne rumme 24.000 liter, og måtte transportere olie, fedt, sæbelus, kalilud m.v. Vognen er kun besmykket med et enkelt DS-logo. Foto fra 1977. TA.



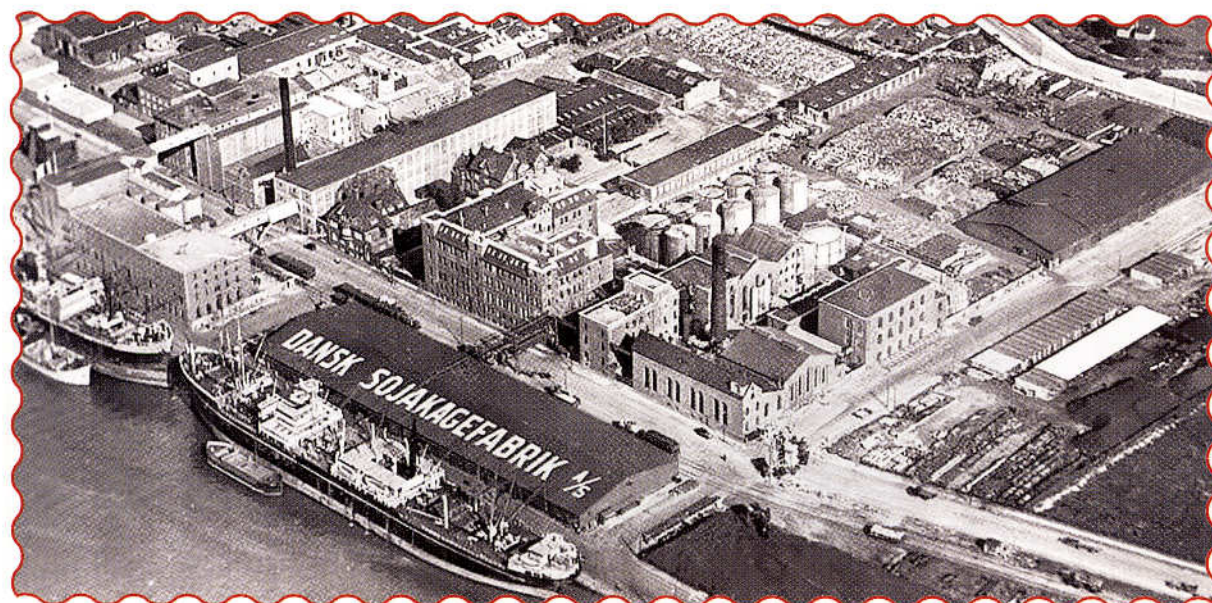
Herover: 072 2 560-2 med kraftig gul advarselstribe og lille DS-logo. Den blev bygget af Chr. Olsson i 1961 til Elektrokemiske AB (EKA), og kom først til Dansk Sojakage Fabrik i 1976. Igen var konstruktionen med "nedsænket" dome i tanken. Beholderen kunne rumme 21.500 liter. Foto fra Islandsk Brygge, 1978: Foto: TA



En vogn til transport af både hypoklorit og natronlud (NaOH) var 070 1 577-4, der blev bygget af Chr. Olsson i 1947, og kom til Sojakagen i 1971. Vognen havde selvberende tank, der var isoleret, og stor dome. Den kunne rumme 1500 liter. Vognen er her fotograferet under rangering på fabrikkens område på Islands Brygge i 1977. Foto: TA.



Dansk Sojakagefabrik A/S set fra luften i 1935.





070 1 530, der ses her til venstre, havde samme fortid som 531, idet begge var bygget af SGP (Simmering-Graz-Pauker, Østrig) i 1944. De kunne rumme 24.000 liter og havde en akselafstand på 4500 mm. Begge blev udrangeret i 1987. Herunder ses 070 1 533, der blev bygget i Saarbrücken i 1944. Alle tre vogne havde samme dimensioner, kun selve bemalningen og påskrifter adskilte sig, hvilket fremgår af billederne. Fotos fra Islands Brygge, 1977. TA.



070 1 536-7 har ukendt oprindelse, men blev anskaffet i 1955. Den havde aluminiumsbeholdere fra firma P.J. Wolf (underleverandør til Kaminski?), der var anbragt på en ældre undervogn. Akselafstanden var 4500 mm, mens længden over puffer var 8800 mm. Tanken ser lidt lille ud, men kunne imidlertid rumme 24.000 liter. Vognen måtte kun transportere fedtsyre. Læg mærke til den besynderlige dome, der er udformet som et vandfad for at opfange spild. Også denne vogn er sparsomt udstyret med påskrifter, nemlig et enkelt DS-logo på den gråhvide beholder. Foto fra Islands Brygge, 1977. TA.



703 1 519-7 havde – som det fremgår af billedet – todelt beholder og dermed to domer. Den blev leveret af Chr. Olsson Falkenberg i 1952. Den havde en akselafstand på 5000 mm, og tanken kunne rumme 23.000 liter. Vognen var isoleret, og havde nogle besynderlige stiger rundt om domerne. Selve beholderen havde nogle særlige V-understøtninger, der næppe kan ses på billedet. Vognen havde en søstervogn – 520 – der var magen til. Vognene måtte transportere natronlud, olie, glycerin og fedtsyre. 519 er fotograferet på Islands Brygge i 1981. TA.



Fra 1980 blev vognene omlitret Ze, Zk, Zgs og Zekk, men det blev – som på så mange andre private vogne – ikke påmalet. De to sidst anskaffede vogne – nr. 584 og 585 – fik kun litra Z.

Diverse uoverensstemmelser med beboere på "Bryggen" om kraftige lugtgener, og den allerede nævnte voldsomme eksplosion i virksomheden i 1980, fik i 1988 landets politikere til at vedtage en af de velkendte særlove, denne gang om forbud mod klorproduktionen i tæt bebyggede områder, og firmaet måtte derved opgive visse aktiviteter på Islands Brygge.

Vognenes design

Oprindelig var beholderne påmalet det fulde firmanavn, men fik sidst

i 1960'erne cirkelrødt DS logo med DS i hvid, men det ændredes atter i begyndelsen af 1980'erne til et skriveskriftagtigt DS påmalet beholderen.

De fleste vogne var sølvfarvede, men mindre vogne til hypoklorit- og hydroxid var lysegule med mørke gule advarselsstriber rundt om beholderne. I øvrigt varierede udseendet meget fra vogn til vogn, da de ikke var "seriebyggede".

Kilder:

DRM II 1933
PC Johansen
DSB Godsbladet, diverse udgaver
Ole Møller Nielsen
Internettet: Virk-info.dk
Modelhjul 1992 v/Søren Monies

Klor-vognen 072 2 554-5 sammen med natronludvognen 070 1 581-3 på Islands Brygge i 1978. Førstnævnte blev bygget af Interconsult i 1968, hvor den straks leveredes til Dansk Sojakage Fabrik. Her gik man helt væk fra den opragende dome, og skjulte nu ventiler m.v. nede i en brønd inden for tankens tværsnit. Rumindholdet på vognen - og dens søstre 555-557 var 21.500 liter. Akselafstanden var 5000 mm. 070 1 581-3 blev bygget af Chr. Olsson i 1947, men kom først til Dansk Sojakage Fabrik i 1974 sammen med en række andre vogne af samme type fra samme vognfabrik. Vognen havde en lille tank, der kunne rumme 15.000 liter. Domen var forholdsvis stor. Foto TA 1978.

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

EpokeModeller

Vi løfter lidt mere af sløret for 2014 nyhederne



Maxim diner transportable fra Olsenbanden



Tankvognsanhængere H0

Hy i TT

Minol benzinstander



Carlsberg ølvogn



Postcykel og cykelstativer spor 1 og H0

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

TEAM RC KONGEN

Hebi märklin Uhlenbrock digital

LILIPUT PECO HELJAN

Vi er en af Danmarks største hobbybutikker!

VI HAR OGSÅ ALT TIL MODELJERNBANEN! Og hvad vi evt. ikke har på lager, skaffes hurtigt hjem!

BUTIKKEN I SØNDERSØ ER NU ÅBEN ALLE HVERDAGE + LØRDAGE!



FØRSTE LØRDAG I MÅNEDEN: 10.00-16.00

ÅBNINGSTIDER I SØNDERSØ: MAN:10.00-17.30 TIR:10.00-17.30 ONS:10.00-21.00 TOR:10.00-17.30 FRE:10.00-17.30 LØR:10.00-13.00
 Besøg os også online på www.rckongen.dk eller på Facebook



Stykgodsvogn

Fra den gang, man havde god tid: Der læsses gods i stykgodsvognen IB 212 i Spodsbjerg 1962. Stykgodsvognen blev sammen med tre andre IB 209-211 bygget til banens motorvogt af Scandia i 1930, men da banen anskaffede skinnebuser sidst i 1940'erne, fik vognene monteret skinnebuskoblinger, så de kunne medtages

i skinnebustog. Her blev de flittigt benyttet, ikke alene som bivogne, men også som mellemvogne i tog med en skinnebusmotorvogn i hver ende. På denne måde blev man fri for at løbe om på stationerne. Da banen blev nedlagt satte man vognene i stand i håb om at kunne sælge dem, men det lykkedes ikke Foto: HBDS.

Langelandsbanen

- som den var engang

■ Af Torben Andersen

Kort om Langelandsbanen

Langelandsbanen med ejendomsmærket LB åbnede for driften den 4. oktober 1911. Den 33 km lange normalsporede bane (1435 mm) blev lagt med 22,5 kg/m skinner. Den fik hovedkontor i Rudkøbing på nordøstsiden af Langeland.

Ved stationsbygningen opførtes et 80 m² varehus. Her anlagdes også et stort maskindepot med remiser og værksteder m.v. til oprindelig 6 maskiner. Noget af pladsen blev dog senere inddraget, og brugt som tømrer- og malerværksted. Udenfor remisen lå en 9 m drejeskive I Bagenkop anlagdes også en remise med vandtårn med plads til én maskine. Også her anlagdes en

9 m drejeskive. Det samme gjaldt Spodsbjerg, der dog ikke fik remise.

I 1926 opførtes et vognskur i Rudkøbing til de anskaffede motorvogne, ligesom der anlagdes tankanlæg for banens motorvogne (og senere skinnebuser). Øvrige stationer fik læssespor. Spodsbjerg, Skrøbelev, Humble og Bagenkop fik også krydsningsspor. Bagenkop og Spodsbjerg, der var endestationer



Forhenværende dampvogn

Billedet viser 'resterne' af den navnkundige dampvogn M 1, der blev anskaffet fra Arlöf i 1911. Vognen, der havde hjulstillingen (1A1) blev ingen succes, idet kedlen ustandselig kalkede til, og den ombyggedes derfor til rejsegodsvognen E 43 i 1918. Fra 1932 fik den nummer IC 254, og som sådan ses den på havnen sammen med en Q-vogn i Rudkøbing, 1952. Den blev ud-rangeret i 1954. I baggrunden ses færgeren Væmmenæs, Foto: Ukendt.

Rejsegodsvogn

Man ser sjældent LBs rejsegodsvogne på billeder, så her er en anledning til at vise et foto af E 41. Vognen blev ligesom sine søstre E 42-43 leveret af Arlöf i 1911. Den var i brug næsten til banen lukkede, og blev udrangeret og ophugget i 1963. Billedet viser E 41 i noget miserabel tilstand foran det imponante vandtårn ved maskindepotet i Rudkøbing, 1960. Foto: Sv.J.



fik ligeledes omløbsspor. Højeste hastighed på banen var 70 km/t, der var uindhegnet.

I Skrøbelev delte banen sig i to dele, den ene gik mod øst til Spodsbjerg med færgeforbindelse til Lolland (Nakskov), mens den anden gik syd-øst til Bagenkop på sydspidsen af Langeland.

Fra Skrøbelev til Spodsbjerg havde man kun to holdsteder: Krogsbjerg station og et trinbræt anlagt i 1936, Pederstrupvejen.

Regnet fra Nord (Rudkøbing) mod sydøst havde man gennem tiden følgende holdsteder og stationer:

Rudkøbing F	(åbnet 1926)
Rifbjergvejen T	(åbnet 1926)
Møllelose T	(åbnet 1926)
Skrøbelev	
Longelse	
Snarelose T	
Illebølle T	
Vindeby T	
Lindelse	
Hennetved T	(åbnet 1926)
Kædeby	
Helsnedervejen T	(åbnet 1926)

Humble	
Nørballevejen T	(åbnet 1926)
Tryggelev	
Østerskovvejen T	(åbnet 1926)
Nordenbro	
Broløkke T	
Røjlevejens T	(åbnet 1926)
Søndenbro	
Bagenkop	

I forbindelse med motoriseringer i 1926 åbnedes de forannævnte otte trinbrætter.

De vigtigste stationer var Rudkøbing, Longelse, Humble, Søndenbro og Bagenkop.

Den 22. maj 1926 etablerede Det Sydfynske Dampskibsselskab en færgerute mellem Rudkøbing og Svendborg, der betjentes af den ensporede jernbanefærge "Langeland". I forbindelse med færgefarten blev der oprettet sporforbindelse mellem færgelejet og Rudkøbing station. Der anlagdes to perronspor, så Langelandsbanens persontog

kunne få forbindelse med Svendborgfærgen.

Foruden persontrafikken, så blev den vigtigste godstrafik transport af roer til sukkerkogeriet i Odense. I 1953-54 befordrede man ca. 12.000 tons sukkerroer og ca. 4.500 tons sukkerroeffald til og fra nævnet sukkerkogeri. Disse gentagne transporter fandt normalt sted i perioden 1. oktober til 10. december.

Mellem landstationerne og Rudkøbing transporterede man ligeledes en rimelig mængde af foderstoffer, gødning, korn og frø året rundt.

Banen blev nedlagt 29. september 1962, da Langeland blev landfast med Tåsinge og Fyn med åbningen af Langelandsbroen.

Materiellet

Det meste af materiellet stammede fra banens åbning, og meget forblev i drift indtil lukningen i 1962.

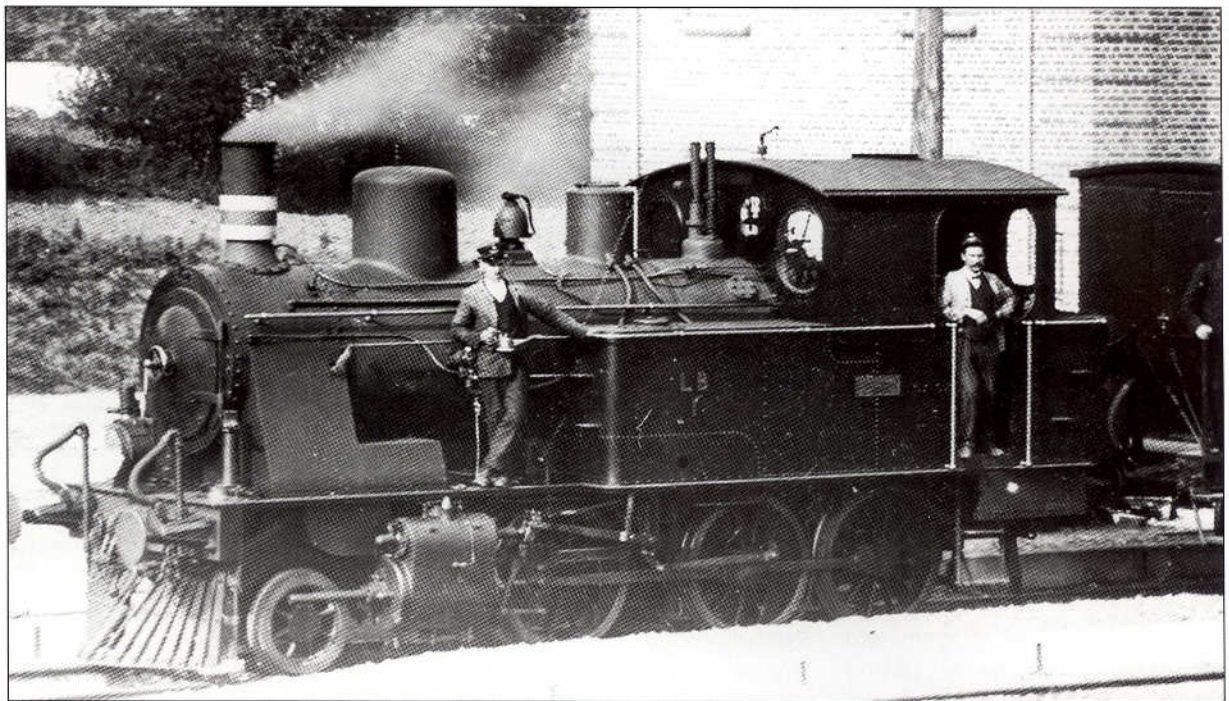
Damptrækraft

Som trækraft anskaffede man tre damplokomotiver med hjulstillingen 1C0t, der var velegnede til såvel persontog som banens roetog.

Færgeoverfart

I 1926 etablerede Det Sydfynske Dampskibsselskab en færgerute mellem Rudkøbing og Svendborg, og den ensporede færge Langeland indsattes på ruten. Foruden persontrafik benyttedes færgen til overførsel af utallige åbne vogne med roer til Odense Sukkergogeri. Her er vi ved færgelejet i Rudkøbing, hvor Triangelmotorvognen LB M 1 fra 1926 rangerer med godsvogne på færgen Langeland. LB M 1 benyttedes på det tidspunkt kun som rangermaskine. Læg mærke til hjulkøretøjerne på kajen, hvor det bageste er lastet med kasser indeholdende æg fra Danske Andels Ægexport, Svendborg og Rudkøbing. Foto fra 1960. Foto: HBDS.





Fra Arlöf indkøbtes ved banens åbning et ret specielt køretøj, nemlig en dampmotorvogn. Den blev som ingen succes, idet den var forsynet med en dampkedel, som ustandselig kalkede til. Efter få år i drift blev den ombygget til pakvogn (1916), og ophuggedes sluttelig i 1954.

Damplokomotiverne måtte derfor fra starten klare al trafik, person-såvel som godstransport.

Det var maskinerne LB 1, LB 2 og LB 3, der var 1C-koblede lokomotiver fra Henschel. De tre maskiner gjorde det godt, og var i drift indtil 1952, 1957 og nr. 3 til banens lukning i 1962.

Som erstatning for dampmotorvognen anskaffede man i 1914 et damplokomotiv fra NOHAB. Lokomotivet var 1B0t-koblet, og fik hos LB nr. 4, og brugtes til de lette per-

son tog især på Spodsbjerg-linien. Det var i øvrigt magen til SNNBs nr. 6, men noget lettere, fordi det netop skulle benyttes på nævnte strækning. Det kørte omkring 20.000 km om året frem til 1926, hvor kørslen faldt til det halve, idet de anskaffede motorvogne overtog den meste kørsel. Det forblev dog i drift hos banen, og benyttedes også til en del rangering på havnen i Rudkøbing helt til udrangeringen i 1957.

Motorvogne

Da privatbanerne i 1920'erne begyndte motoriseringen var LB også med i forreste række, og anskaffede i 1926 to Triangelvogne M 1 og M 2. De var oprindelig forsynet med en 100 HK benzinmotor, og gjorde så god fyldest, at banen i 1929 besluttede at lade Triangel ombygge person-

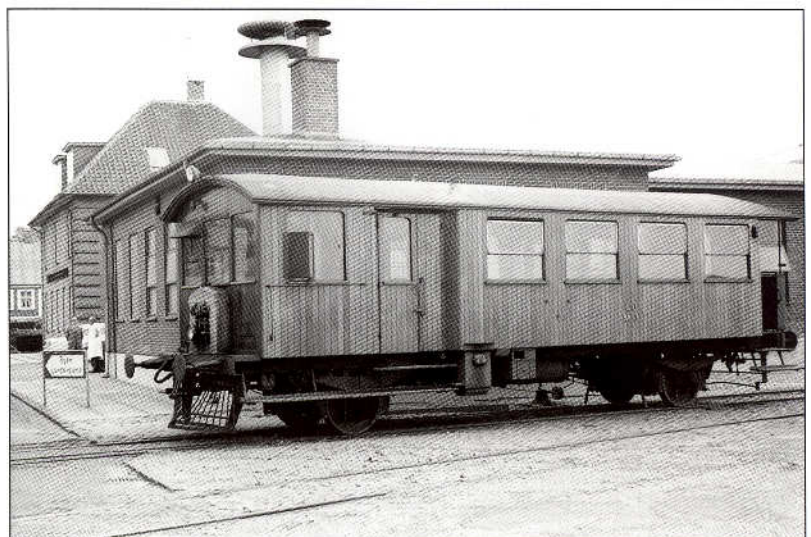
Damplokomotiv

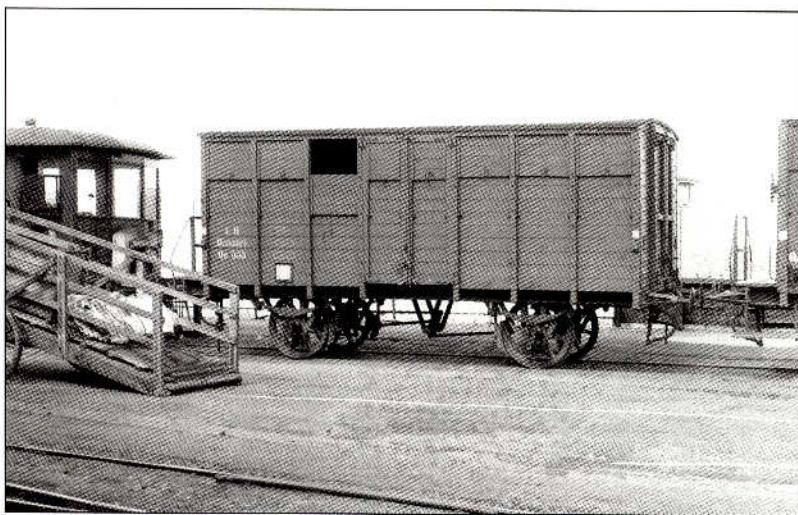
LB 1 blev anskaffet fra Henschel i 1911. Det blev leveret sammen med to søstermaskiner, der på samme måde var 1'Ct-koblede. Maskinerne blev brugt til såvel person- som godstog. Det var et kraftigt lokomotiv med drivhjul på 1200 mm og en længde over pufferne på 8350 mm LB 1 med persontog i Humble, ca. 1920. Banen havde som flere andre danske privatbaner hvidt-rødthvidt skorstensbånd. Foto: Ukendt/Arkiv TA.

vognen B 11 til motorvognen M 3. Den fik en benzinmotor på 150 HK. Motorvognene billiggjorde driften, og man kunne udvide toggangen.

Motorvogn

Hvis denne Triangelvogn ligner en personvogn med det let buede tag med afstumpede endegavl, så er det helt korrekt, idet LB M 3 blev ombygget fra personvognen B 11 hos Triangel i 1929. Vognen fik en dieselmotor på 100 HK, og gjorde god fyldest som supplement og afløser for damplokomotiverne. Selv da man anskaffede skinnebusser forblev vognen i drift, og den fik i løbet af 1950'erne en større motor på 150 HK. Den blev først udrangeret og ophugget i 1963. Søstervognen M 4 blev ligeledes ombygget fra en personvogn, nemlig B 12 i 1931. Foto fra 1962. HBDS.





Godsvogn

Ligesom et utal af andre danske baner havde en beholdning af Q-vogne, så havde LB også et lille antal vogne af denne type. De havde litra QB 550-560, og var rødmaled. Tre af vognene havde skruebremse nemlig QB 550, 555 og 560. På billedet ses QB 555 på havnen i Rudkøbing. Den har det karakteristiske bremsetøj med bremsebuk. Vognen blev sammen med de øvrige Q-vogne leveret af Scandia i 1911. Til venstre i billedet ses en flytbar kvægrampe, der benyttedes i forbindelse med læsning af kvæg og svin i Q-vogne. Foto fra 1960. HBDS.

I 1931 sendtes personvognen B 12 til ombygning hos Triangel, og den returnerede som motorvognen M 4.

Allerede i 1935 ophørte bureaukørslerne på banen, og man foretog en mindre ombygning af motorvognenes førerhus, så man kunne medtage postsække og pakker.

I løbet af 1950'erne udskiftedes motorene på M 3 og M 4 med diesel på 150 HK.

I 1956 købte man fra den nedlagte bane RGGJ motorvognen M 5, der også var bygget af Triangel, oprindeligt til HBS som M 2. Vognen nåede ikke at blive meget anvendt hos LB, og ophuggedes i 1963 efter banens nedlæggelse.

Moderniseringsloven af 1948 gav LB mulighed for at modernisere og indkøbe nyt materiel, og man købte i 1948 en Scandia skinnebus med tilhørende motorvogn af 1. serie, der hos banen fik litra Sm 1 og Sp 11. I 1952 købte man endnu en skinnebus, der fik litra Sm 2. Efter driftophør kom disse køretøjer til andre baner (se tabel på side 18).

Personvogne m.v.

Personvognmateriellet m.v. blev leveret af Scandia. Det blev til ni person- og rejsegodsvogne litra A (1 stk.), B (3. stk.) og C (3 stk.), og to kombinerede person- og postvogne litra D.

A 1, der havde 32 siddepladser på II klasse, blev ikke meget benyttet, og blev allerede i 1915 ombygget til en kombineret II og III klasse vogn uden at blive omlitret. Den blev solgt til Amagerbanen i 1918, hvor den fik litra Ba 1.

B-vognene var kombinerede side- og midtgangsvogne med i alt 4 kupeer med plads til havde plads

til 16 siddende på II klasse og 30 på III klasse, mens C-vognene med midtergang havde plads til 50 siddende på fællesklasse.

De kombinerede person- og postvogne havde en III-klasse kupe med plads til 29 rejsende, og et postrum på ca. 3 m.

Vognene blev i tidens løb ikke meget moderniseret, idet de rejsende bl.a. måtte nøjes med almindelige træsæder, der havde et betræk med filtunderlag. Personvognene blev fra sidst i 1940'erne løbende forsynet med trykluftbremse, og var fra midten af 1950'erne monteret på alle vogne, bortset fra fire mindre godsvogne.

Til befordring af rejsegods anskaffede man to rejsegodsvogne litra E 41-42, begge bygget af Arlöf samt fire bænkevogne litra H 51-54, også bygget af samme fabrik. Scandia leverede også en næsten 2 meter kortere rejsegodsvogn litra E 43.

Godsvogne

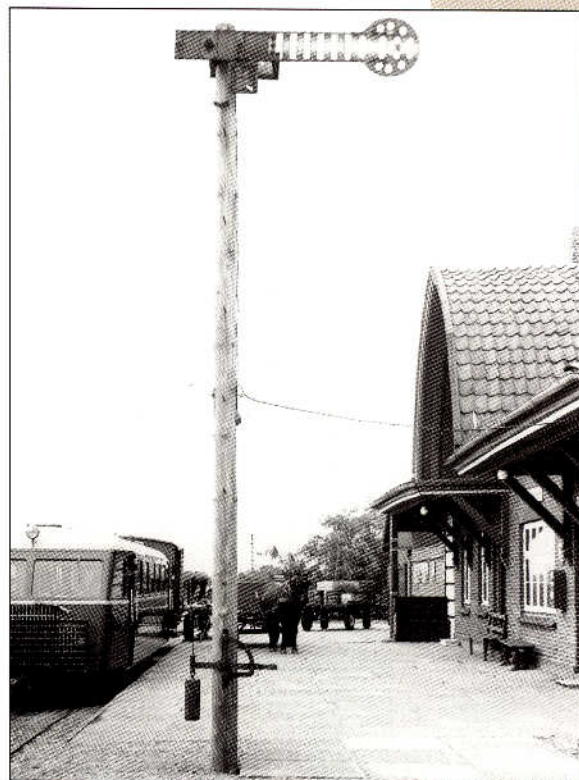
Da LB begyndte på motoriseringen byggede Scandia i 1930 fire små lukkede godsvogne til brug i mo-

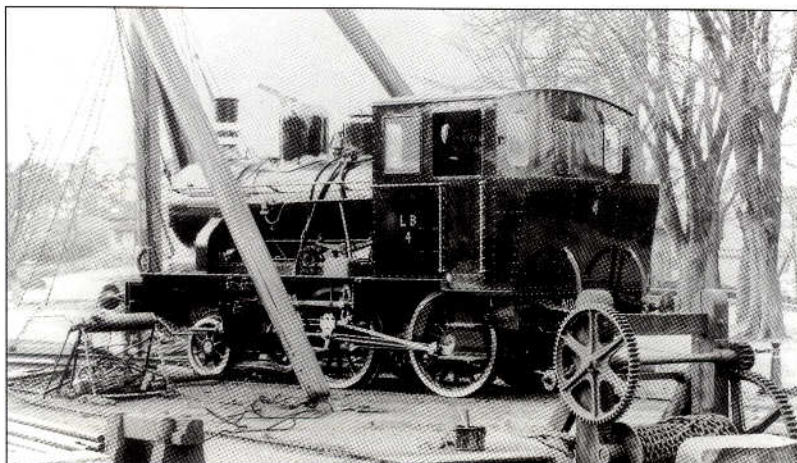
tortog, IB 209-212. De forsynedes i 1948 med skinnebuskoblinger, og blev anvendt i skinnebustog til banens nedlæggelse. Alle fire vogne havde rullelejer ved leveringen.

Almindelige godsvogne med skinnebuskobling (også kaldet Scharffenbergkobling) var ikke ualmindelige hos de danske private baner, men hos Langelandsbanen brugte man vognene på to måder. Den mest almindelige var som bivogn til Sm-skinnebusserne, men ofte anvendtes de som mellemvogne i skinnebustog med oprangeringen Sm+IB+Sm. På denne måde behøvede man ikke løbe om på endestationer, når man havde en af IB-vognene med. Man måtte fortsat køre 60 km/t, dog uden passagerer i bageste skinnebusvogn.

Hovedsignal

Her er vi fortsat på Spodsbjerg station med samme motiv set på forsiden af denne artikel, nemlig hestevogn under indlæsning af gods i et skinnebustog. Men fotografen er gået nogle skridt tilbage, så han har fået det sjove signal med på billedet. Signalet er opsat på en telegrafpæl med signalmekanikken nederst på pælen, og er meget bekvemt for personalet anbragt midt på perronen. Primitivt, men effektivt. Foto fra 1962. HBDS.





Damplokomotiv LB 4

Da dampmotorvognen fra Arlöf voldte mange kvaler, besluttede man sig for at indkøbe et damplokomotiv hos NOHAB i 1914. Det var 180t-koblet, og indsat-tes især i de lette persontog på den korte Spodsbjerglinie. Det er ikke almindeligt at se fotos af det lille lok, der fik litra LB 4, men her ses lokomotivet under udskibning fra NOHAB 1914. Det lille lokomotiv var en kraftig maskine med en længde på 7 770 mm over pufferne, og en drivhjul diameter på godt 1300 mm. Foto: Arkiv/HGC.

Ved banens åbning anskaffede man en række åbne og lukkede godsvogne fra Scandia.

I alt havde man i 1927 en bestand på 16 lukkede vogne, iberegnet 4 bænkevogne. Desuden havde man 15 åbne godsvogne. De lukkede vogne udgjorde otte litra I/IC

og otte litra QB. Normalt var litra I beregnet til hvidmalede vogne, men hos LB fulgte man ikke systemet helt, og lod flere I-vogne forblive rødmalede.

De åbne godsvogne bestod af syv højsidele litra PC, fire lavsidele litra PD samt fire overbyggede vog-

ne med hustag litra PFL. De åbne vogne benyttes især til banens roetransporter til og fra Fyn.

I 1926, hvor man fik sporforbindelse med Fyn, omlitredede banen de åbne godsvogne, så de ikke fik numre, der kolliderede med SFJs.

Datalister for LBs rullende materiel Damplokomotiver

Nr.	Byggested/byggenr./År	Koblet	Bemærkninger
LB 1	Henschel 10 311/1911	1'COt	Ophugget 1952
LB 2	Henschel 10 312/1911	1'COt	Ophugget 1957
LB 3	Henschel 10 313/1911	1'COt	Ophugget 1963
LB 4	NOHAB 1051/1914	1'B0t	Ophugget 1957

Motorvogne

Nr.	Bygget	Type	HK	Bemærkninger
M 1	Arlöf 1911	Damp, system Purrey		Dampmotorvogn - 1918 omb. til rejsegodsvogn E 43, fra 1932 IC 254, udr. 1954.
M 1	Triangel 1926	BenzinMek	100	Til DJK 1962.
M 2	Triangel 1926	BenzinMek	100	Oph. 1963.
M 3	Triangel 1929	DieselMek	150	Omb. fra persovogn B 11, ophug. 1963.
M 4	Triangel 1931	DieselMek	150	Omb. fra persovogn B 12, ophug. 1963.
M 5	Triangel 1929	DieselMek	160	Ex. RGGJ M5, til LB 1956, oph. 1963.

Skinnebusser

Sm 1	Scandia 1948	DieselMek	160	1962 til RHJ Sm 54
Sm 2	Scandia 1952	DieselMek	160	1962 til GDS Sm 5.

Persovogne

A 1	Scandia 1911	I klasse		Omb. 1915 til komb. II og III- klasse. Ikke omlitret. Solgt til AB i 1918 (Ba 1)
B 11	Scandia 1911	II/III klasse		Omb. 1929 til motorvogn M 3.
B 12	Scandia 1911	II/III klasse		Omb. 1931 til motorvogn M 4.
B 13	Scandia 1911	II/III klasse		Omb. 1936 til III kl. persovogn C 20.
C 20	Scandia 1911	III klasse		Omb. fra B 13 i 1936.
C 21	Scandia 1911	III klasse		Til DJK 1962.
C 22	Scandia 1911	III klasse		Ophugget 1963.
C 23	Scandia 1911	III klasse		Ophugget 1962.
C 24	Scandia 1911	III klasse		Omb. 1936 fra D 31.
C 25	Scandia 1911	III klasse		Omb. 1936 fra D 32.

Skinnebusbivogne

Sp 11	Scandia 1948			1962 til GDS som T 5, senere Sp 5
-------	--------------	--	--	-----------------------------------

Post- og rejsegods

D 31	Scandia 1911	Komb.	Omb. 1936 til persovogn C 24
D 32	Scandia 1911	Komb.	Omb. 1936 til persovogn C 25
E 41	Arlöf 1911	Ophugget 1963	
E 42	Arlöf 1911	Ophugget 1963	
E 43	Arlöf 1911	Ombbygget fra M 1 i 1918, fra 1932 IC 254	

Godsvogne (1931) (Fynske Vognforbund fra 1927)

Nr.	Type	Bygget	Bemærkninger
I 146-149	Gods- og bænke	Arlöf 1911	Opr. H 51-54
IB 209-212	Lukkede gods	Scandia 1930	a)
IC 250-253	Lukkede gods	Scandia 1912	Rødmalede, før 1930 hvidmalede h)
IC 254	Lukket gods	Arlöf 1911	b)
QB 550-560	Gods- og kreatur	Scandia 1911	e)
PC 1085-1095	Åbne højs. gods	Scandia 1911/1912	Opr. PF 101-103 d) g) og PF 111-118 g)
PD 1195-1198	Åbne lavs. gods	Arlöf 1911	Opr. PD 141-144 f)
PFL 1491-1494	Gods m/hustag	Scandia 1911	c)

- a) Bygget til brug for motortog, fra 1948 indrettet med skinnebuskoblinger.
 b) Ex. dampmotorvogn M 1 omnummereret. fra E 43 i 1932, udr. 1954.
 c) De var midlertidigt ombyggede vogne; i 1931 var kun PFL 1494 tilbage, den blev omdannet til åben vogn i 1952.
 d) Nr. 1085, 1090 og 1095 (PF 101-103) med skrubremse.
 e) Nr. 550, 555 og 560 med skrubremse.
 f) PD 1195 (PD 141) med skrubremse.
 g) Senere PC 85-86, 89, 90-95. PC 1088 ikke omnummereret.
 h) IC 251 omnr. til IC 51 i 1960.

Diverse

Sneplov	Scandia 1911
Sprøjtevogn	Opbygget med beholder på PD 197 fra 19??
Inspektionsvogn	Ford T, model 1929

Kilder:

PRM 1911-1931 - Jernbanebladet 1951 - Jernbanebladet 1961 - Jernbanen 1962 - Notater, skitser m.v. af Jens Bruun-Petersen - Langelandsbanen af Ib. V. Andersen.

I Togfløjen nr. 4, 2013, forment redigeret af Martin Wilde, bringes en større tekst med fine fotos om Langelandsbanen skrevet af Ole Lenarth Nilsen. Artiklen fylder 32 sider med spændende og dybtgående oplysninger.



Obbekær
- 2,5m landstation.

Scaleforum

Små tog ruller sindigt frem og tilbage på lange dioramaer, og støvede farver fortæller om en tid, hvor damp og kulrøg var en del af hverdagen. I skjulte "fiddle yards" arbejder flittige hænder med at klargøre nye togsæt i overensstemmelse med dagens køreplan. Andre steder arbejdes på højtryk i små værksteder, hvor kyndige modelbyggere viser, hvordan man gør, når man bygger i P4. Vi er i Aylesbury nord for London, hvor Englands fineste modelbanemesse for P4-byggere afholdes hvert andet år.

"P4? Hvad er nu det?" spørger læseren sikkert.

I engelsk tradition er skala 00 modelbygning i målestoksforholdet 1:76. Et kompromis mellem modelstørrelse og det nødvendige spillerum for det ofte ganske brede hjul under lokomotivernes hjulskærme medførte, at sporvidden blev 16,5 mm, svarende til HO 1:87 i stedet for det korrekte mål på 18,9 mm. Målestoksforholdet 1:76 svarer til, at én virkelig fod bliver til 4 mm i model, og "skala 00" omtales derfor ofte som "4 mm scale".

I de seneste år har forbedret modelteknik og muligheden for at bygge mere småt og nøjagtigt med bedre materialer og bedre gengivelse af detaljer givet en ny bevægelse: "P4" som forkortelse af "Proto-4 mm". Her bygges i skalatro mål for hjul, undervogne, vognkasser og tilbehør. I forbindelse med et besøg i Ribes engelske venskabsby Ely havde undertegnede repræsentanter fra Ribe Historiske Jernbane Mo-

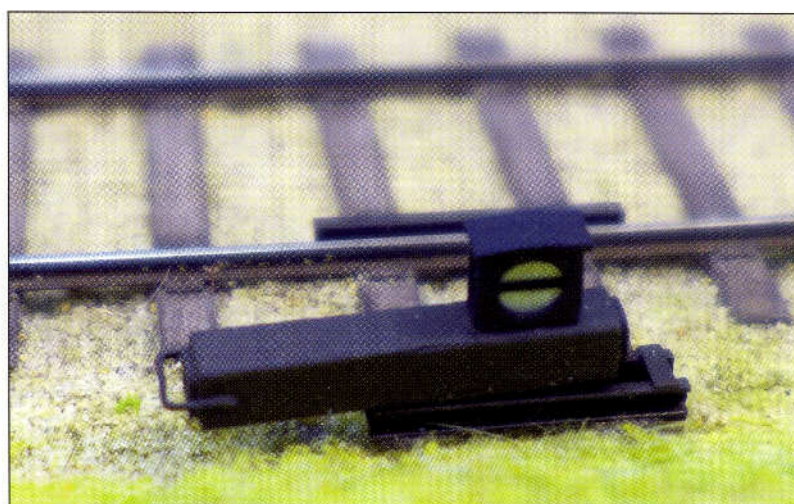
del Selskab lejlighed til at besøge "Scaleforum"-messen i Aylesbury i september 2013. Vores besøg dér skyldtes nu også, at en lille gruppe arbejder med en anden udgave af det forbilledtro: "Proto87", exact modelbyggeri i skala HO. "P87" er også af interesse i Storbritannien, fordi mange modelbyggere her kører "kontinentalt", dvs. bygger og arbejder med modelbaneanlæg med "fastlandseuropæiske" forbilleder. De har derfor nem adgang til industrimateriel, som nogle så ombygger til nøjagtige skalmodeller. Industrifremstillet materiel i dag er af høj kvalitet. Men alligevel forudsætter P87 ret omfattende ombygninger af industrimateriellet for at kunne leve op til kravene.

Geraint Hughes's anlæg "Obbekær" i skala P87 har før været omtalt her. Anlægget i form af 2,5 m diorama med en fiddle yard i hver ende viser Obbekær trinbræt på ba-

nen fra Vojens over Gram til Ribe. Den sønderjyske jernbanekommission foreslog en sådan bane i 1923 til afløsning for nogle af Haderslev Amtsbanners kringlede strækninger. Banen blev aldrig bygget, men det hindrer jo ikke nogen i at bruge den som forbillede. Et projekt om en havnebane til Skibbroen i Ribe har også før været omtalt, men hviler i øjeblikket.

Ved "Obbekær" er en meget stor del af anlægget hjemmebygget. Sporet er lagt med skinner af code 55, sømmet til svellerne med meget små søm. Skinnestød er markeret med lasker med fire bolte, hjemmefremstillet som dele af et ætseark. Alle bygninger er fremstillet efter danske forbilleder, og alt dokumenteres i et lille diasshow, der kører kontinuerligt på en halvstor skærm.

Det var værd at studere de mange andre dioramaer. Vores nabo var



Nærbillede af "scotch". Dokumentation omfatter også forbilledet for en "scotch", en halvsvelle med et sporskiftesignal, som svinges ind over sidesporet, når det skal være aflåst. Forbilledet fandtes i Grindsted på Varde-Grindstedbanens område.



Sporskiftemotorer skifter, og andre motorer trækker sporspærren og vandkranen. Armene på det toarmede privatbanesignal drives af sin egen motor og er sådan indrettet, at armen "hopper" lidt, når signalet tages tilbage. Foto viser også ekspeditionsbygningen, modelleret efter forbilleder fra Sejstrup og Farup ved Ribe.



Vandkranen med pumpehus ved en å stammer fra én af Aalborg-banerne, og sådan er det hele vejen.

anlægget "Dubbieside", et havneområde med megen industri og livlig godstrafik fra omkring 1950.

Hermed slutter denne rejse!

Anders Bang Lehnsted og
Jens Bruun-Petersen,
Ribe Historiske Jernbane
Model Selskab.

Alle fotos ved forfatterne.



Dagens sidste
godstog forlader
Obbekær på
vej mod Ribe.



...og her er hvad englænderne kunne præstere

Landskaber og bymiljøer var meget præcist modelleret, se f.eks. Halifax Kings Cross (1960). Det var som at stå der selv...



Livlig vognudveksling ved whiskydestilleriet.

Elcott Road var et moderne miljø (1988). Trods moderne skiltning og en rangertraktor i eget skur var der også en ganske gammel kuldagshandler.





Folk på rejse ud i
det grønne med
toetagesvogn
og skovvogn.



Byg en toetagesvogn epoke II

■ Af Ole S. Petersen

Som kronen på værket i serien af toakslede personvognsbyggerier kommer her toetagesvognen litra CO. Det tager lidt længere tid at lave den end en traditionel vogn, da der skal stables to vognkasser oven på hinanden med sammentaget 50 vinduer. Men det er imidlertid besværet værd, for vogntypen har et sjovt udseende, der nok skal pynte på modelanlægget. I teksten er konsekvent brugt betegnelsen toetages, som var datidens ord for vognene, mens dobbeltdækker betegner DSB's nuværende regionaltogetsmateriel. Den samme skelnen i ordvalg findes i bogen Danske Personvogne.

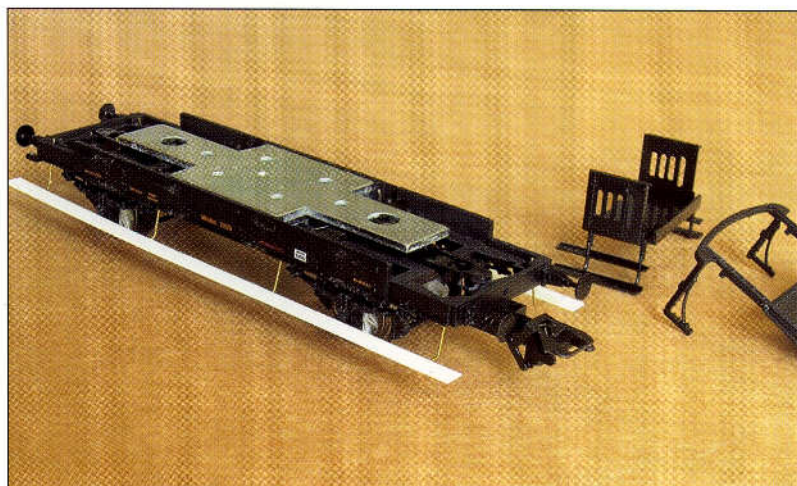
Det er ikke muligt at få en industriundervogn med forkrøppede vanger at opbygge modelvognen på. Men det gør ikke så meget, for det meste af undervognen er skjult under de lave vognsider, og pufferplanken skal jo under alle omstændigheder sidde i normal højde. Derfor benyttes en normal undervogn

til vores model, hvor vognkassen i stedet udformes, så den kommer til at hænge over undervognen som en sadel. Bundpladen i vognkassen vil stadig ligge så lavt, at der bliver frit gennemsyn ved stueetagens kupevinduer.

Igen tages udgangspunkt i undervognen fra Trix' model 23228. Undervognen er 1 mm for lang, men da endeperronernes kraftige pufferplanker skal fjernes uden at blive erstattet af andre, så en-

der vognen med at få den rigtige længde. Ligesom på den virkelige vogn er pufferplanken, der sidder tilbage på modellen, ret minimal og kommer til at sidde omtrent på linje med trappetrinernes midte. Akselafstanden på modellen er 5 mm for lang, men det går nok.

Den oprindelige vognkasse på Trix-modellen skal fjernes fra undervognen efter samme metode som tidligere. Træk også pufferne af, så endeperronerne løsner sig. Afkort



Undervogn med påsatte gangbrædder inden bemaling. I baggrunden ses de afmonterede endeperroner, som skal kasseres.

puffernes monterings-tapper med ca. 1 mm, og tryk dem fast på undervognen igen. Batterikassen under vognen lirkes af. Derefter er der kun den del af undervognen tilbage, som vi skal bruge til modellen.

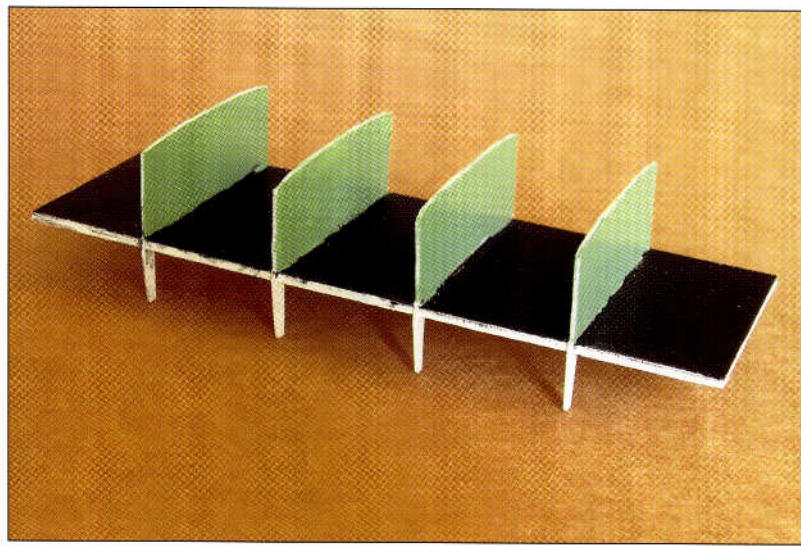
Stueetagens skillevægge og bund

Stueetagen bygges efter stort set samme metode som en almindelig kupevogn (gennemgået i nr. 114), blot skal indhakked i bunden af skillevæggene være meget dybere, så vognkassen kommer til at sidde lavt.

Den hævede vognkassebund, som skal hvile oven på undervognen, skæres ud af Evergreen plastplade 9040 i målene 30,5 x 88,25 mm. Fil fire styk 0,5 mm brede og 2 mm dybe indhak i hver langside, hvor kupeskillevæggens tapper skal glide ned. Målt fra den ene ende af bundpladen skal de fire hak begynde i positionerne 16,5, 34,75, 53,0 og 71,25 mm.

De fire skillevægge er af plade 9020. De skal være 31 mm brede og have en højde på 19,5 mm ude i siderne, men højden i midten er 20,5 mm, da overkanten af skillevæggen skal hvælve opad. De øverste 11 mm i siderne af skillevæggen files 0,25 mm ind, så der bliver plads til fortykkelsen af sidevæggene. Desuden bortskæres et område på 27 x 8,5 mm i bunden af skillevæggen. Den nederste del af skillevæggens side skæres i en skrå bue, sådan at der kun er 1 mm tilbage af væggens flade bund i hver side.

Når skillevæggene er i orden, limes de på vognkasebunden med hakkerne. Den del af skillevæggene, som rager over bundpladen, males



Vallejo 70974 lysegrønne, mens bundpladen males sort mellem væggene.

Nederst på undervognens vanger er en lille udragende kant, som vil være i vejen for skillevæggens tapper. Fil kanten bort de fire steder i hver side, så indmaden kan glide ubesværet på plads. Indmaden skal dog ikke limes fast på undervognen før til allersidst i byggeprocessen.

Først nu kan de to langsgående gangbrædder monteres på undervognen, da de ellers ville have været i vejen for filens bevægelser lige før. Gangbrædderne er 105 mm lange stykker Evergreen strip 116. De holdes på plads af fire stænger 0,4 mm messingtråd (Weinert nr. 9301). På den virkelige vogn er der syv stænger (én under hver dør og trappe), men vi er nødt til at sno os uden om akselgaflerne, derfor nøjes vi med fire stænger på modellen. Tråden limes i huller, der bores med et 0,5 mm bor bag vangerne. Bøj tråden udad i en 90 graders vinkel, så gangbrædderne kommer i samme højde som akselkasserne.

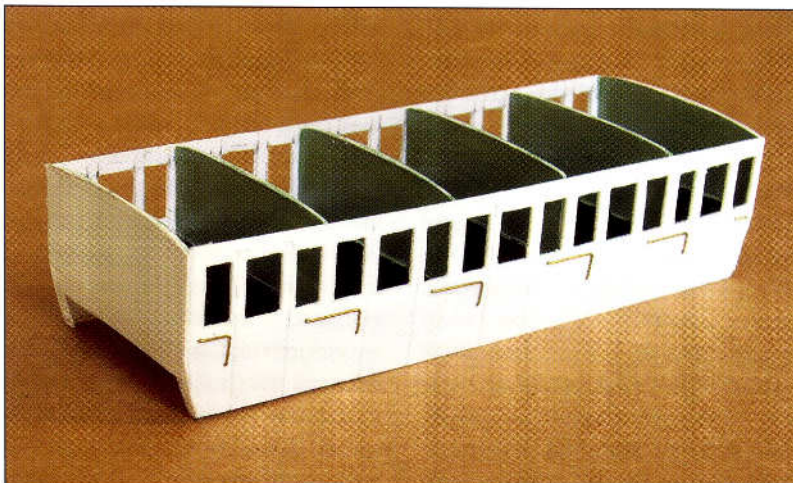
Stueetagens ydervægge

Det inderste lag i stueetagens vognsider optegnes på plade 9010 i målene 89,5 x 10,5 mm. Men vent med at skære siderne ud, indtil vinduerne i dem er skåret. Dimensionerne for sidevinduerne i de tre midterste kupeer er 4 x 7 mm og dørvinduerne 5,5 x 7 mm, mens vinduerne i de yderste kupeer er 0,5 mm smallere. Vinduerne sidder 2 mm under sidevæggens overkant, og det yderste sidevindue er 1,5 mm fra væggens ende. Afstanden mellem to sidevinduer er 1,75 mm, mens der mellem dørvindue og sidevindue er 1,5 mm.

Det yderste lag i vognsiderne skal have målene 89,5 x 19,5 mm, også af plade 9010. Lim det inderste lag med vindueshullerne fast foroven på det yderste lag. Skær derefter vinduerne ud gennem det nye lag. Desuden skal der files en skrå limflade i hver ende af væggen, så der kommer en pæn samling mod gavlene.

Dørene i væggene kan enten markeres med en rillekniv, eller man kan lime strips nr. 100 på vognsiden langs den fiktive dørkant. Dørhøjden er 18 mm. Dørene til de tre midterste kupeer er 7,5 mm brede, mens de yderste døre er 7 mm brede. Nederst på vognsiden skal alle dørene egentlig være 0,5 mm snævrere. Men det er ikke nemt at indsnævre dørbredden, så det ser pænt ud på modellen. Lad derfor bare dørene have fuld bredde hele vejen ned.

Bor huller i væggen under kupevinduerne med et 0,4 mm bor, hvor håndlisterne skal monteres. Borestederne er vist med sorte prikker

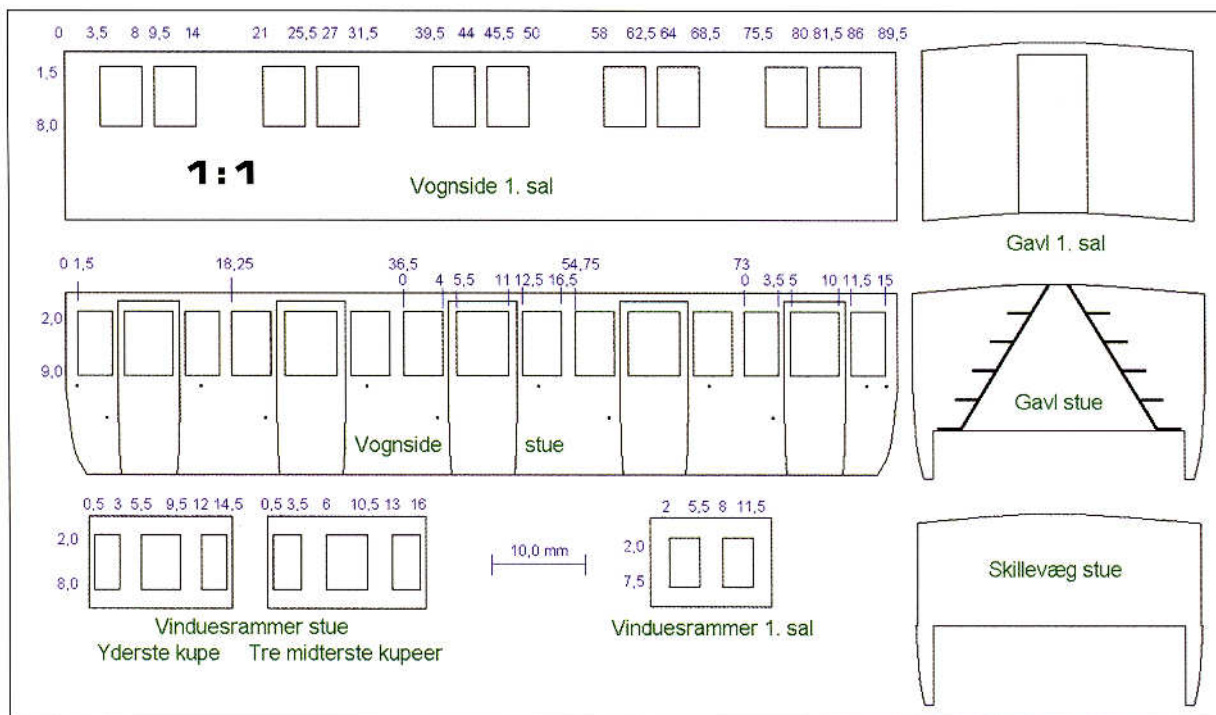


Indmaden til stueetagen. Det hævede gulv, der skal tillade vognkassen at sidde lavt på undervognen, kan let iagttages her.

Stueetagens vægge er monterede på indmaden. Bemærk gavlens hjørner, der ligesom på forbilledet buer i to dimensioner.



Vognsider, skillevægge og gavle i skala H0. Blå tal er mål i mm, der skal gøre det lettere at skære vinduerne præcist.



på tegningen af vognsiden. Håndlisterne bukkes af 0,3 mm messingtråd (Weinert 9300) og stikkes ind i vognsiden, hvorefter de fæstnes med sekundlim.

Gavlene skæres ud af plade 9010. De skal være 31,5 mm brede og 20 mm høje i siderne, men 21 mm høje på midten pga. taghvelvingen. Der skal være et indhak på 27 x 5 mm i bunden, og den nederste del af ydersiderne skal bue 1 mm indad. Gavlenes øverste 12 mm forstærkes ved at lime en ekstra 9010-plade på indersiden. Derefter files en skrå limkant i gavlenes sider.

Lim sidevæggene fast på skillevæggens kanter, og derefter gavlene til sidevæggene. Nu kan den indvendige side af gavlene males

grønne, mens sidevæggene males udvendigt i en farveblanding af Vallejo 70926 rød iblandet 20-25% 70814 rødbrun. Gavlenes udvendige flader males ikke endnu; det skal de først, når trapperne er monterede.

Vinduer i stueetagen

Vinduesrammerne optegnes på plade 9010. Der skal bruges seks plader i målene 17 x 10 mm og fire på 15,5 x 10 mm. I hver rammeplade udskæres tre 6 mm høje vinduesåbninger. De skal være 1 mm smallere end de vindueshuller, som de skal være ramme for, så der bliver 0,5 mm ramme for, så der bliver 0,5 mm ramme i hver side af vinduerne. Når de tre vinduesåbninger er udskåret, skæres rammepladen af den store plastplade.

Rammerne males med 70824 brun og sørg for, at der er noget umalet limkant. Lim derefter rammerne på indersiden af hver kupe. De ti vinduesglas skæres i plade 9006 og limes bag vinduesrammerne, så de hver dækker to sidevinduer og et dørvindue.

Skær et tag til stueetagen af plade 9020. Det skal være 105 x 32,5 mm. Lav et indhak i hvert af tagets fire hjørner på 12,5 x 7 mm, således at der fremstår en trapeafsats på 7 x 7,5 mm midt i hver ende af taget. Bor et 0,5 mm hul i hver trapeafsats, hvor gelænderstolpen senere skal monteres. Til sidst presses taget forsigtigt en smule hvælvet med fingrene og limes på

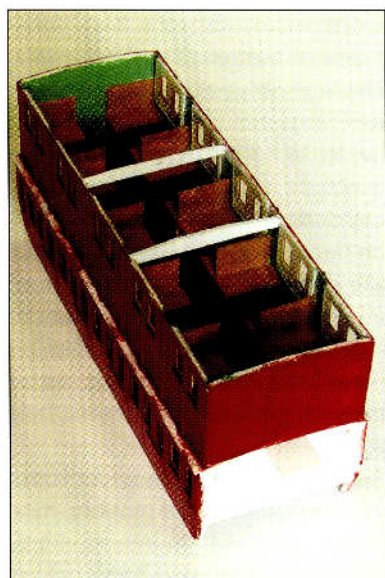
stueetagen. Spænd gerne elastikker omkring vognkassen, så taget holdes på plads, mens limen tørrer.

Førstesalens vægge

Førstesalen er en smule smallere end stueetagen, så der bliver en ca. 1 mm bred gesims langs siderne. Bemærk også, at etagen skal placeres på et hvælvet tag, så vær omhyggelig, ellers kommer det til at gabe.

Sidevæggene optegnes på plade 9020 i målene 18 x 89,5 mm, men væggene skal ikke skæres af den store plade, før vinduerne er udskåret. Der skæres fem par tvillingvinduer i hver sidevæg. Vindueshøjden er 6,5 mm og vinduesbredden 4,5 mm, og afstanden mellem to sammenhørende tvillingvinduer er 1,5 mm. Vinduerne skal sidde 1,5 mm under vognsiden overkant. Det første vindue sidder 3,5 mm fra vognsiden ende. Afstanden mellem to par tvillingvinduer varierer ligesom på originalvognen: Mellem vinduespar et og to samt fire og fem på modelvognen skal være 7 mm, mens der er 8 mm mellem de øvrige. Når væggene er udskåret, files kanten i enderne i 45 graders vinkel, så der bliver en pæn sammenføjning til gavlene.

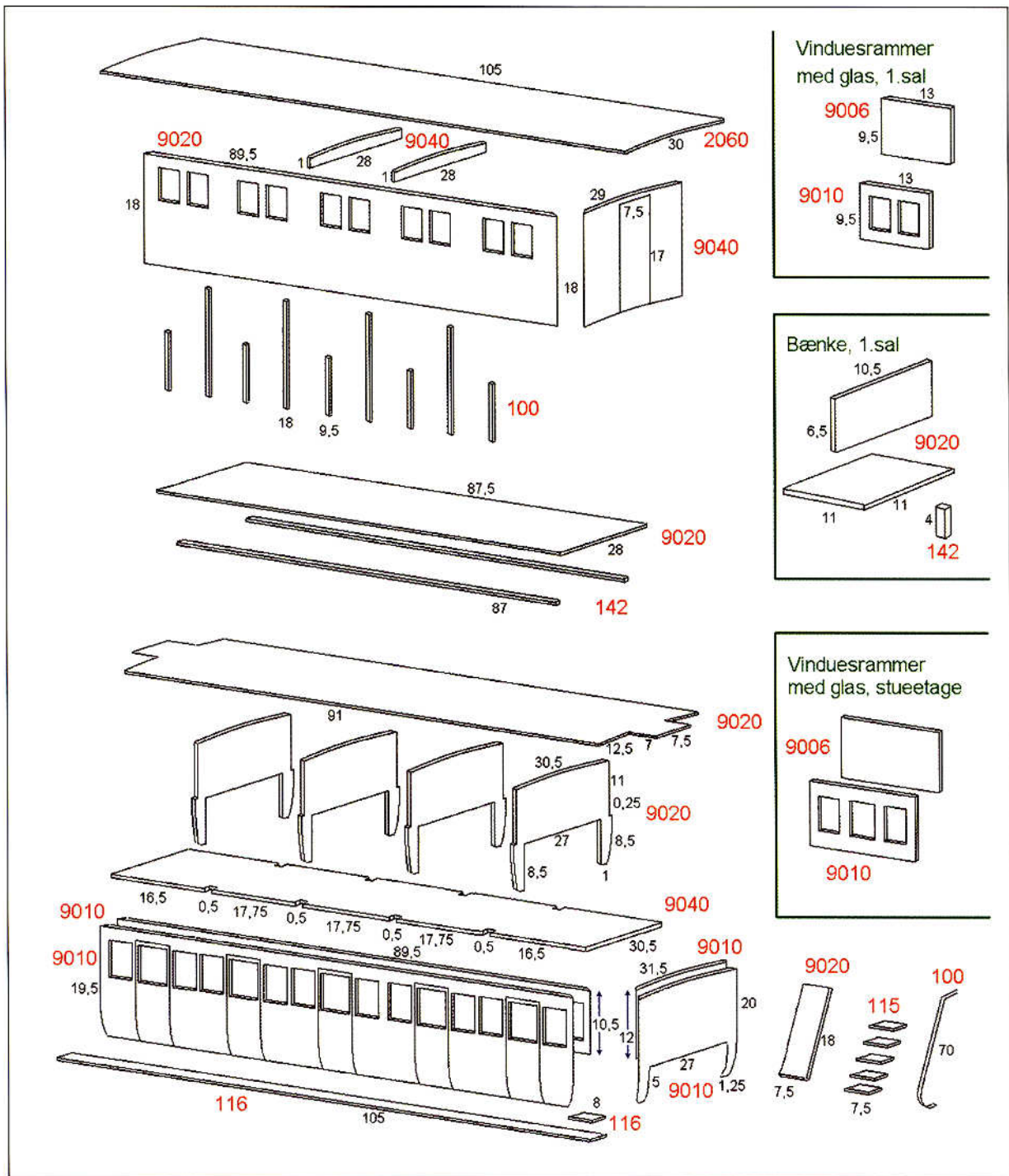
Lodrette pyntelister af strip 100 anbringes midt mellem alle vinduerne på førstesalen. Hver anden liste ender lige under vinduernes nedre kant, mens de øvrige går helt op til tagkanten. Lad hver strip



Førstesalen lige inden taget limes på.

Her ses den indvendige bemaling samt spanterne, der skal støtte tagets buede facon.

Ekspløstegning af litra CO. Røde tal er Evergreens varenumre, og sorte tal er de udskårne mål i mm.



være et par centimeter for lange til at begynde med, og brug den ekstra længde som håndtag, så er det nemmere at styre dem på plads. Når limen er tør, afkortes strippen. Det er ikke alle listerne, som kommer til at være helt på linje med stueetagens bestanddele, men sådan er det også på virkelighedens vogn.

Gavlene skæres af plade 9040, de skal være 29 mm brede og 18 mm høje i siderne. Både bund og top i gavlene skal hvælve 1 mm opad på midten. Sørg for at hvælvingen i bunden passer med stueetagens krumning, så hold gavlen hen til taget og fil om nødvendigt.

Gavlens kant i siderne files desuden skrå. Der skal markeres en dør i dimensionerne 7,5 x 17 mm midt på ydersiden af hver gavl, gerne med en rillekniv. Skær også et gulv til førstesalen af plastplade 9010 i målene 28 x 87,5 mm.

Førstesalens vægge og gavle limes sammen, og straks efter limes kassen på taget af stueetagen. For at undgå risikoen for at gulvpladen kommer til at gynte på stueetagens krumme loft, kan man lime to 87 mm lange strip 142 indvendigt langs langsiderne. Derefter limes gulvet på.

Er der opstået små sprækker mellem de to etager, kan de udfyl-

des med f.eks. Vallejo plastic putty 70400. Men ellers er det nu tid til at male førstesalens yvendige vægge og gavle i den tidligere nævnte rød-lige farve.

Inventar på førstesalen

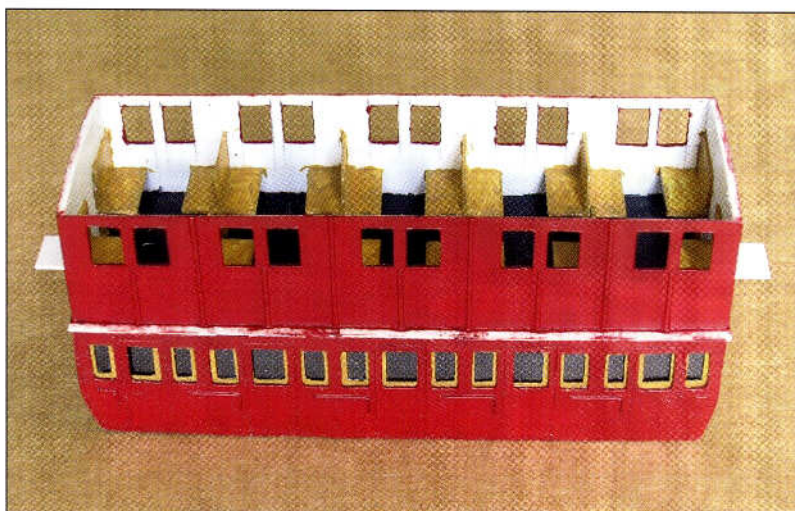
Vinduesrammer laves efter samme fremgangsmåde som i stueetagen. Hvert rammemark måler 13 x 9,5 mm og dækker et par tvillingevinduer. Vinduesåbningerne skal være 5,5 x 3,5 mm og sidde i en afstand på 2,5 mm fra hinanden. Rammerne males i samme brune farve som stueetagens rammer, og når malingen er tør, limes de på indersiden af vognkassen.



Bænkene kommer ikke til at sidde midt mellem vinduerne. Dette forskudte mønster genfindes også på jernbanemuseets bevarede vogn.

Bemærk blyantstregene på trappebagvæggene, de gør det nemmere at sætte trinene præcist.

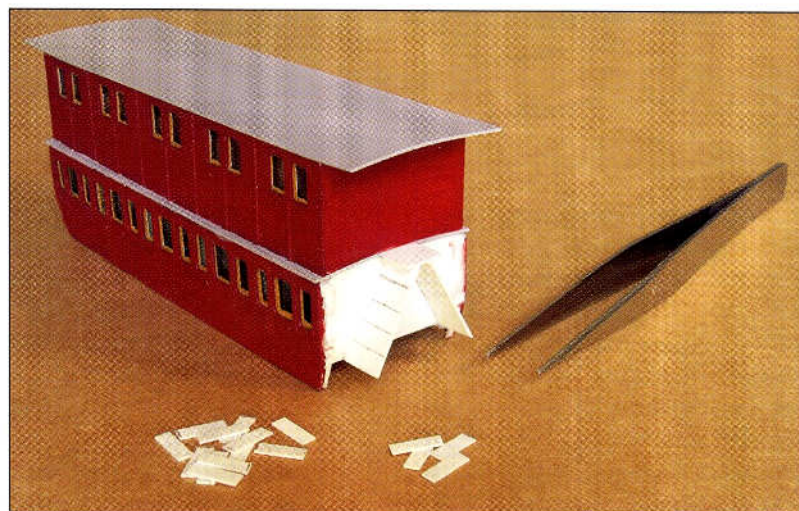
Gelænderstolperne er netop limet fast på trappen. Bøjningen i toppen af trinenes stolper bruges til at fæstne håndlisten ligesom på museets vogn.



Bænkene på førstesalen skæres af plade 9020. Hvert dobbeltsæde er 11 x 11 mm, og rygstykket er 6,5 x 10,5 mm. Benene er 4 mm lange stykker strip 142. Læg mærke til at sædet stikker 0,5 mm længere ud mod midtergangen, end ryggen gør. Husk også at bænkene ved gavlene kun har sæde til den ene side (på 6 x 11 mm). I overensstemmelse med forbilledet anbringes bænkene med lige stor indbyrdes afstand (17,5 mm mellem hvert ryglæn), hvilket betyder, at de ikke kommer til at stå nøjagtig midt mellem vinduerne.

Det indre af førstesalen males nu. Gulvet skal være 70950 sort, væggene 70974 lysegrønne og bænkene 70824 brune. Når malingen er tør, skæres vinduesglassene af plade 9006 i samme mål som rammerne og limes på indersiden af vognkassen.

To spanter under loftet skal sikre, at taget krummer lige meget i hele dets længde. De skæres af plade 9040. Spanterne er 28 mm lange og 1 mm høje i enderne, dog 2 mm



på midten, så overkanten hvælver magen til gavlene.

Taget er af rillet plade på 30 x 105 mm. Evergreen nr. 2060 vil give det korrekte antal planker, som skal løbe på den lange led og vende nedad i det færdige tag. Der skal være lige meget tagudhæng over begge trappeafsats. Sæt derfor blyantsmærker på oversiden af taget, der hvor vognkassens hjørner skal være. Så kan taget anbringes direkte uden at limen ender forkerte steder og ser grimt ud. Taget males lysegråt med Vallejo 70989, det samme gælder den synlige kant af stueetagens tag.

Gavltrapperne

Trapperne fire bagvægge laves af plade 9020 på 7,5 x 18,5 mm. Inddel hver plade i fem sektioner ved at tegne fire blyantstreg på tværs med en afstand på ca. 3,75 mm. Så vil det være nemmere at positionere trinene, når de skal på senere. Fil den øverste kant af bagvæggene lidt skrå, så de kommer til at slutte tæt til trappeafsatsen. Bagvæggene

limes på hver gavl fra undersiden af trappeafsatsen og ned til det sted, hvor puffernes overkant kommer til at være. Der skal være en afstand på 2 mm mellem de to bagvægge oppe under trappeafsatsen, og 21 mm mellem dem nederst på gavlen.

Skær 5 trin til hver trappebagvæg af strip 115, trinene skal være 7,5 mm lange. Det nederste trin sidder helt nede, hvor gavlen buer indad, så det skal være 0,5 mm længere end de andre trin. I enden af det næstøverste og det nederste trin bores et 0,5 mm hul til gelæn-

derstolpen. Med en pincet limes trinene på ved blyantstregene. Sørg for at trinenes ende også limes mod gavlen, så de kommer til at sidde solidt. Når de er limet på, er det tid til at male gavlene røde.

De ti gelænderstolper skal være af 0,4 mm messingtråd. Stolperne skal stå på nederste trin, næstøverste trin og trappeafsatsen. De stolper, som skal stå på trinene, klippes i en længde på 12 mm, hvoraf de 2 mm i toppen bøjes i en 30 graders vinkel, så gelænderhåndlisten får bedre fat, når den senere skal på. Stolperne til trappeafsatserne klippes 10 mm lange og bøjes ikke. Derefter limes alle stolperne med sekundlim i de tidligere borede huller.

Trapperne males sorte, men vent med at male den yderste ende af det nederste trin. Stolperne skal også være sorte, undlad dog at male hele vejen op ad dem endnu. Inden trapperne er helt færdige, er der et pillarbejde forude, nemlig håndstykket på gelænderet. Det laves af et 70 mm langt stykke strip 100. Når så smalt et stykke strip

skal balancere oven på stolperne, er det vigtigt at efterjustere stolpernes hældning, så de står helt nøjagtigt. Man kan evt. vælge strip 101 i stedet, som er en anelse bredere.

Mærk midten af den smalle strip med en blyant. Det lige stykke af gelænderet øverst oppe er 5 mm langt. Start med at bukke denne længde midt på strippen omkring blyantmærket. Lim strippen på den øverste stolpe ved trapeafsatsen, samt på de bøjede ender af trinenes stolper i den ene side af trappen. Når sekundlimen er hærdet, føres strippen ned på den anden trappe-side, og limes fast til stolperne her. Til sidst skal enderne af strippen slå et sving til oversiden af trinnet ved foden af den nederste stolpe. Strippen skal antagelig afkortes 1-2 mm, så tjek om længden passer, inden strippens ende limes fast, og her benyttes plastlim. Nu kan gelænderet og resten af det nederste trin også males sort.

De sidste detaljer

Toetagesvognene havde numre fra 10445 til 10500. Ud over DSB-kronen og vognummeret var der også et klassemærke på hver vogn-dør i stueetagen og et under hvert af de tredjederste vinduer på førstesalen. På jernbanemuseets vogn anes nu kun aftrykket efter klassemærkerne. I øvrigt som arabertal, da vognen blev opfrisket for sidste gang i begyndelsen af 1930'erne, hvor DSB var gået bort fra romertal. Påføringsmærker til modelvognen må vi dog tænke os til, men

DSB-kronen kan sakses fra andre litreringer.

Følgende metode til at påsætte vådransfers plejer at give et godt resultat: Læg den udklippede transfer i lidt vand på en tallerken i 15 sekunder. Tag den op og læg den på et stykke køkkenrulle. Dup straks lidt Micro Set på modellen med en pensel. Med to fingre forskydes transferen et lille stykke i forhold til bærepapiret, og med en pincet tages fat i den blotlagte folie et sted uden påtryk. Med pincetten placeres mærket oven på pletten af Micro Set og skubbes forsigtigt på plads. Efter nogen tørretid lakeres modellen med mat lak eller satin lak, alt efter hvor nymalet den skal se ud. Det får bærefolien til at blive helt usynlig.

Jernbanemuseets vogn har stafferinger i to bredder, men på modellen er det kun realistisk at gengive de bredeste. Der skal således være en stafferingslinje nederst på stueetagens side, samt en op langs hver af sidens ender. Bemærk at de opadgående linjer krummer nederst. Så hvis man bruger Woodland Scenics gnumbestreger, må man gnumbe et stykke på 1-2 mm, dreje en smule og gnumbe yderligere et par mm, indtil man har hele den krumme streg. Man kan alternativt benytte metoden med at male vognsiden gul, påsætte Weichert afdækningstape 9340 og male vognen i sin rigtige røde farve, hvorefter tapen fjernes igen.

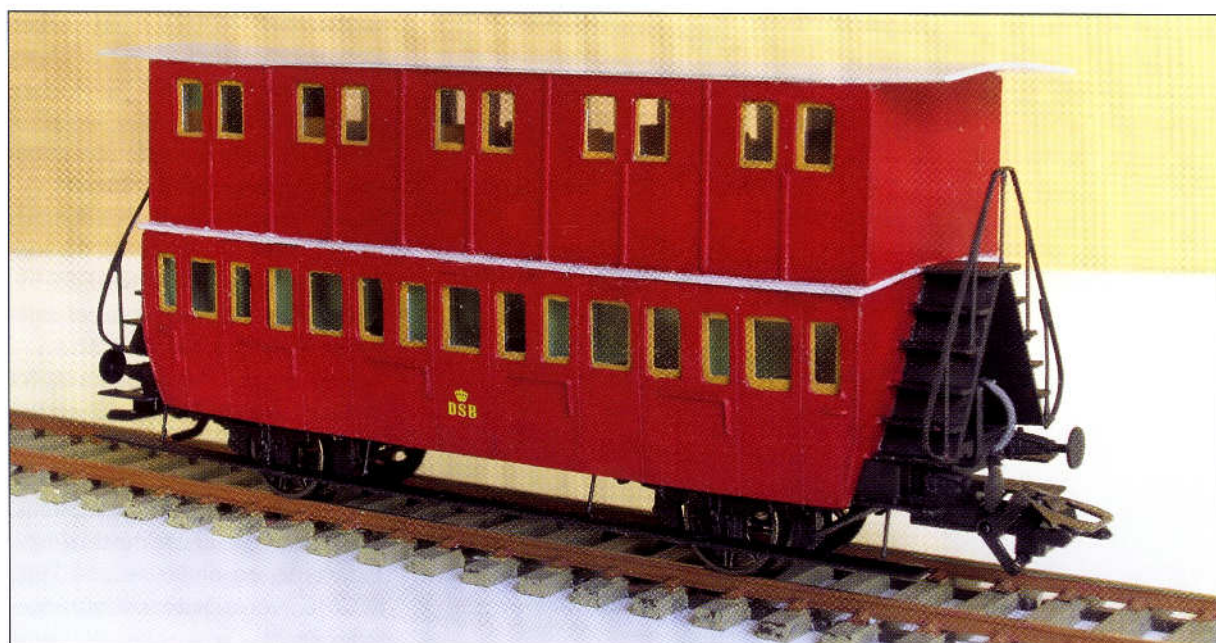
Til sidst kan hele vognkassen omsider limes på undervognen

med universallim. På undersiden af vangen ved hver gavltrappe limes et 8 mm langt trin af strip 116. Trinnet skal ikke nå helt hen til gavlvæggen, og det males sort ligesom de andre trin.

Forsiden af hver pufferplanke pålimes en enkelt stander med vakuumslange. De skal sidde lidt forskudt fra vognmidten, og forskudt mod samme vognside. Dvs. hvis man kigger direkte på den ene gavl, skal slangen være til venstre for koblingen, og drejer man vognen og kigger på den anden gavl, så sidder slangen her til højre for koblingen. Jeg har benyttet de slanger, som medfulgte Hobby Trades store Q-vogne med bremsehus til epoke II, da slangerne er beregnet til at sidde fritstående. Disse slanger fås ikke som separat reservedel, men firmaets reservedelsnummer 93012 kan alternativt anvendes, selvom de er tiltænkt montering direkte på en vogn-gavl. Slangen males Vallejo 70992 grå.

Epoke I

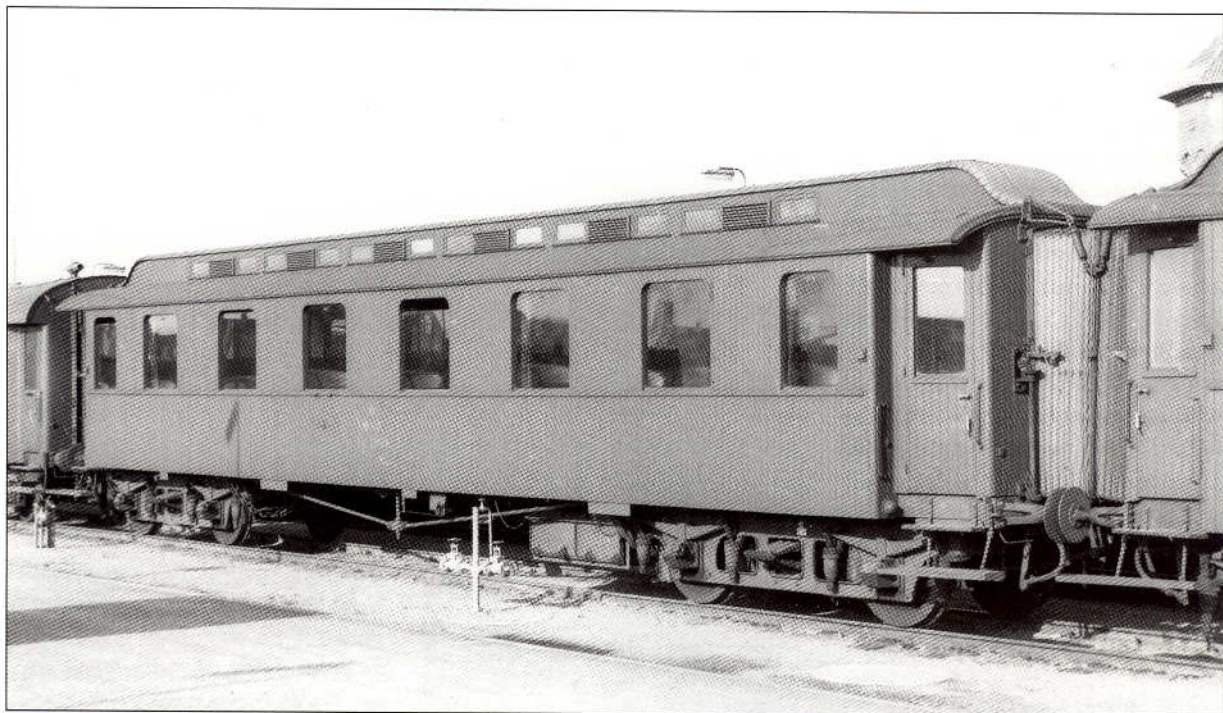
Vognen fandtes allerede i epoke I. Til denne version skal modellen have sorte gavle og grønne sidevægge, dog skal de tre midterste kupeer i stueetagen være lysebrune. Brug afdækningstape for at sikre en skarp kant ved farveskiftet. Stafferinger og litrering ses på fotoet i bogen Danske Personvogne side 14. Desuden skal der ikke være sidevinduer i de to yderste kupeer i stueetagen. ■



Vognkassen mangler blot stafferingerne. Derfor er den ikke limet på undervognen endnu, så kassen kan pilles af igen og lægges på siden.



DSB litra CP 2959
i Esbjerg, 1959.
Her ses berliner-
bogierne tydeligt.
Foto: Sv./
PÅ SPORET.



Lidt om HELJANs forbilleder:

DSB litra CP med tagrytter

■ Af Torben Andersen

De viste vogne tilhørte en serie på 39 CP-vogne, der i 1922-1926 leveredes fra Scandia som litra AP. De blev bygget som sidegangsvogne til II klasse med plads til 36 siddende i seks rum. I hver ende var indrettet toilet. De var DSBs flagskib på 1. Klasse indtil de nye stålvogne litra AC dukkede op i 1937.

Vognene var teaktræbeklædte med tagrytter, og kørte på jernbo-

gier (berlinerbogier) af hensyn til trafikken til Tyskland, hvor man på et tidspunkt krævede denne type bogier for kørsel i internationale tog. En enkelt vogn blev dog af ukendte årsager forsynet med 2,5 m træbogier, den senere CP 2963.

Omkring 1934 opstod et behov for flere vogne med polstrede sæder, og i årene 1934-38 omdannedes AP-vognene, idet man ryddede apteringen, og indrettede vognene som storrumsvogne med midter-

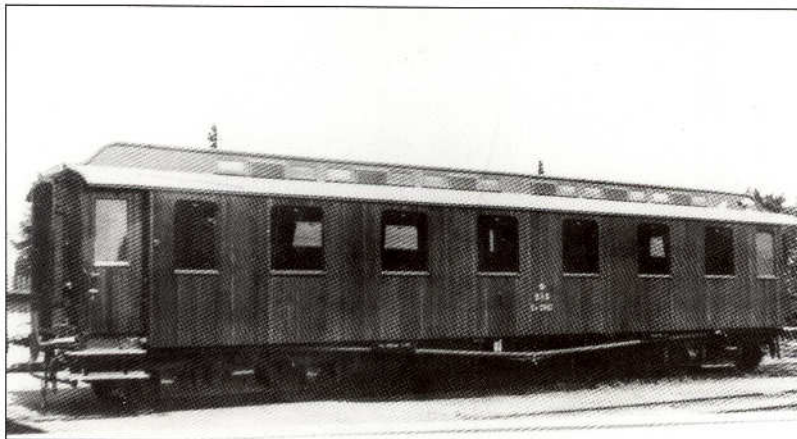
gang. Ved den lejlighed fik de højryggede lædersæder, og omlitredes til CX førende 3. Klasse med plads til 67 siddepladser pr. vogn.

Fra 1941 blev vognene omlitret til CP. De havde fortsat plads til 67 siddende, og det var DSBs tanke at ombygge syv vogne til CO-vogne med 78 pladser, men kun to blev ombygget til CO 2701 og 2702 i 1937 hhv. 1944. Sidstnævnte var CP 2953.

Fem CP-vogne nåede ikke at blive ombygget. Under krigen fik de i stedet nye sæder med såkaldt marsbetræk som AC-vognene, og indsattes i trafikken som litra AF 95-99, idet DSB under krigen fik et øget behov for vogne med 1. klasse.

Efter krigen faldt behovet for 1. klasse, og tre AF (95, 97 og 99) blev omdannet til CP i 1953, mens de to sidste fortsat benyttedes som forstærkningsvogne til højtids trafik. De henstilledes i Dalrose sidst i 1950'erne, og omlitredes i 1960 til CML. Nogle år senere udrangeredes de.

DSB litra CP 2927
på CvK, 1946.
Foto: JBM.





DSB litra CP med tagrytter anvendes også på privatbaner. ØSJS M9 med weekendtog i 1959. Vognen efter M9 er en gennemgående vogn København-Faxe Løseplads litra CP. Foto: Ukendt.

Ti CP-vogne – 2931-2940 – med midtergang indsattes i årene 1942-1945 på Kystbanen i stedet for AC, tilbagelitreret som AP, d.v.s. at de kørte som vogne med 1. klasse. Efter krigen blev de igen omdannet og omlitreret, og brugtes indtil midt i 1960'erne som almindelige CP-vogne.

De øvrige 22 vogne, der som allerede nævnt i 1937 var blevet omdannet som storrumsvogne med plads til 67 siddepladser på fællesklasse, fik i 1941 litra CP med numrene 2941-2952 og 2954-2963, og kom efter krigen i drift med 14 på Sjælland og 8 i Jylland/Fyn.

Efter krigen var der vognmangel i Holland, og derfor lejede de hollandske statsbaner en række CP-vogne i vinteren 1947-48. Det var vognene 2938-2948, 2950-2952 og 2954-62, i alt 23 vogne.

De nye stålpersonvogne litra CC-vogne gjorde imidlertid de gamle tagrytter-CP m.fl. overflødige, og udrangeringerne begyndte i 1957 med CP 2963.

CP-vognene var oprindelig med lakeret teaktræbeklædning, men i årene 1956-60 blev de alle malet vinrøde.

Mærkværdigvis udtog man i disse udrangeringsår to vogne til ombygning. Det var de to vogne, CP 2931 og 2934, der fik hvælvet tag. Ombygningerne foregik i 1957 hhv. 1956. Forklaringen på at man ombyggede ældre vogne på dette tidspunkt, hvor nye stålvogne så

dagens lys, kendes ikke (se tegninger af typen i LOKOMOTIVET nr. 55, side 17).

Men ikke alene gjorde man sig den ulejlighed at fjerne tagrytteren og ombygge dem med hvælvet tag; man bibeholdt også teaktræbeklædningen, hvor DSB ellers havde det princip at pladebeklæde ombyggede teaktrævogne. Også de karakteristiske berlinerbogier beholdt vognene.

Behovet for 1. Klasse faldt mere og mere, og i 1953 ombyggede tre af AF-vognene til CP 2966-2968. Det vides ikke, hvorfor de to sidste AF-vogne ikke ombyggedes, men det skyldtes formodentlig leveringen af både litra CL og CC. De to

sidste AF-vogne anvendtes fortsat som 1. classes vogne, men kun i højtids trafikken. AF 98 nåede endda at få gul stribe over vinduerne, mens AF 96 ikke fik den.

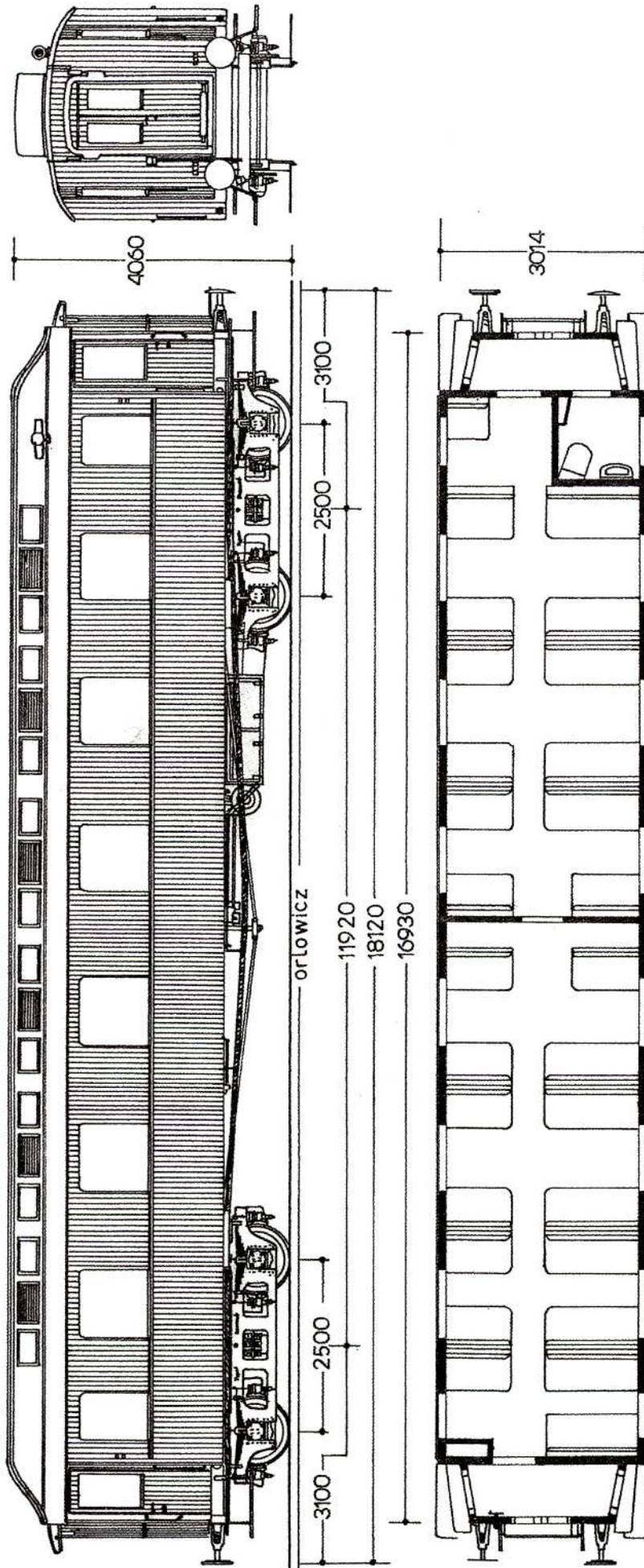
I sommeren 1959 henstod de to vogne i Dalmose, men nu omlitret til CML 2267-68 i 1960. De blev udrangeret ca. seks år senere.

Resten af litra CP forblev i drift i Jylland og Fyn, mens vognene med hvælvet tag kørte på Sjælland/Falster, og de udrangeredes først i 1965 hhv. 1966. De øvrige vogne udrangeredes i årene 1960-1966 med 2942-2944, 2946, 2958 og 2960 som de sidste.

(Se tegning på næste side). ■



Indretningen i DSB litra AF/CML, her CML 2268 i Hyltinge, 1966. Til venstre ses kupeen med marsbetræk på sofarene. Til højre ses sidegangen på samme vogn. Fotos: JB-P.



DSB litra CP 2931-2963 1945-1966

Bygget af Scandia 1922-1926
Opr. Litra AP 381-387, 825-856
Skala 1:87
Tegning: H. Orłowicz, 1990.

CP 2931 ombygget 1957 med hvælvet tag
CP 2934 ombygget 1956 med hvælvet tag
CP 2953 ombygget 1944 til CO 2702
CP 2963 kørte på 2,5 m træbrogier

Baneafdeling LOLLANDSBANEN

hos en
privatbane



I nr. 114 bragte vi en tekst og tegning med forslag til anlæg af en baneafdeling fra en privatbane.

Vi viser her et par fotos af Lollandsbanens baneafdelings bygninger i Maribo, der var anlagt – et

af taget, små udbygninger i sten og træ o.s.v. Læg mærke til de flotte harlekinmønstrede vinduer.

Skorstenen er dobbeltbygget i gule sten, og er hvidkalket på den ene side, den smalle del. På gavlen

ses resterne af telegrafpæl og vejrhane (pil). Rundt omkring huset ses skinner, spor, jernskrot (svellesøm), tønder m.v. Taget er dækket med sort tagpap... et herligt miljø lige til at eftergøre på modeljernbanen.

På et af billederne ses LJ Q189 på et spor ved baneafdelingens hus, omgivet af sveller m.v. Ved siden af vognen ses en stålbuk med plastbeholder af væske (?). Brugen af indholdet er uklar. Q-vognen blev på dette tidspunkt vistnok anvendt som lagervogn for værkstedsdele. Bemærk, at vognens puffer også er rødmaledede.

Billederne er taget i Maribo, juli 1983. Fotos af TA.



godt stykke – over for remiserne. Det er værkstedet, der ses på billederne, hvor man også kan se en lille håndbetjent kran foran bygningen.

Det lille værksted er – som det fremgår af billederne – bygget i gule sten med en ret uensartet byggestil med forskellige døre, dobbeltskorsten, taglys på den ene side



Efterlysning

Ligger læserne inde med fotos af lignende miljøer, så er man velkommen til at sende os nogle prøver evt. med et par ord.

Send dem til:
lokomotivet@lokomotivet.dk



Hvad et fejkøb blev til

■ Af Knud Pedersen

En idé der manglede bund i virkeligheden, blev årsag til et fejkøb, og en trebenet sjællænder. Kryptisk?

Næh, ikke når man kender historien. Kort fortalt havde en skitse i et gammelt Märklin Magazin forledt mig til at tro, at underdelen til en Märklin 3087 kunne ombygges til en Ardelt. Mit eksemplar var bare en ny udgave med jævnstrømsmotor og snekkedrev, og en underdel der var ændret til det ubrugelige.

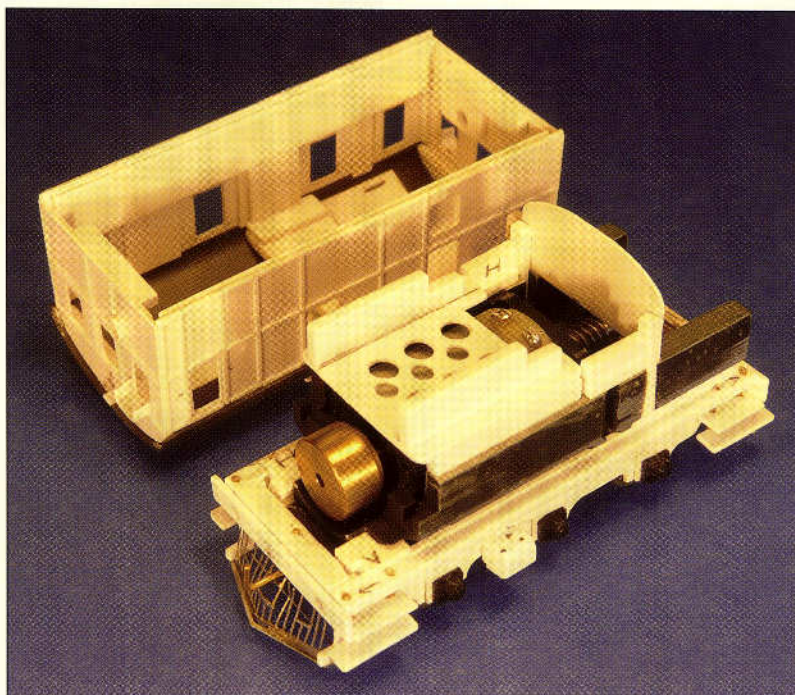
Problemet var dog ikke mere, end en tung mukkert kunne klare. Før fristelsen blev større, skulle en anden udvej findes.

Noget med damp var ikke aktuelt, så fantasien var ikke overbebyrdet, for at se en af få muligheder, – den lille Frichs firkant med tre aksler. Som udpræget DSB kører var tanken ikke vildt opstemmende, men hvad gør man ikke, for at undgå anskaffelse af en mukkert?

Som i Askepot blev en hæl klippet, og en tå hugget, for at få underdelen til at passe i sin nye rolle. Med lidt plasticard kom undervog-

nen til at illudere det nederste af HVJ 23. Da projektet ikke på nogen måde kan beskyldes, for at gå nitte-tællerens vej, er småting som hjul-

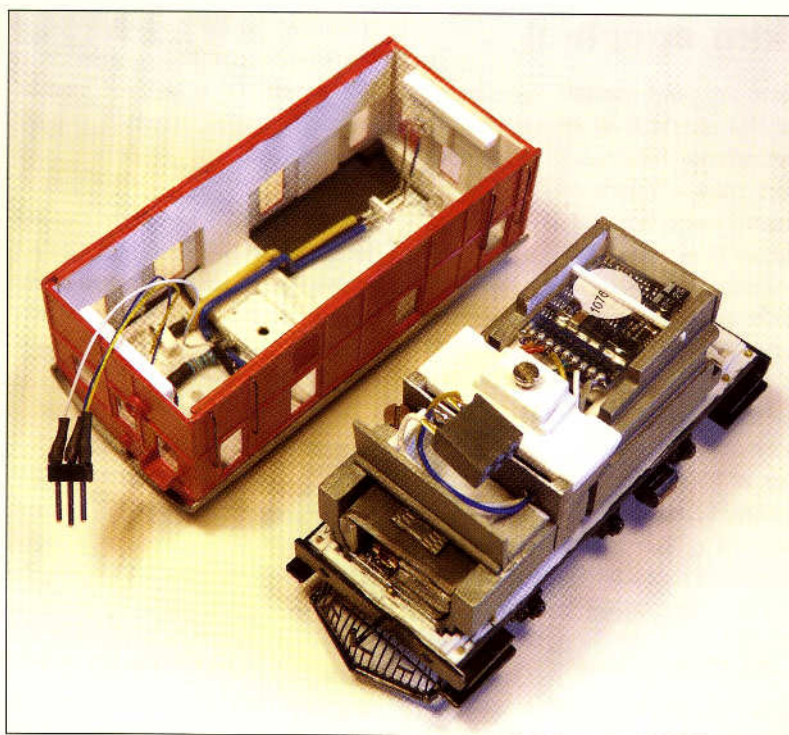
Hulpladen er "pilotens sæde".



diametre dårligt værd at nævne. Aksellejer er fra defekte tankvogne, og fjedrene er af 1x1 mm strips. For at HVJ 23 kan gøre lidt nytte, er trækkroge af 1 mm messingtråd monteret. Holdere til trin er 0,7 mm messingtråd.

Når der pilles ved en trækraft, ved ligefrem at berøve en del af vægten, er risikoen at adhæsionsproblematikken aktiveres. Derfor blev det nødvendigt, at 'indoperere' så meget bly rundt om snekke og tandhjul, der var plads til. Tilførsel af vægt over det trækkende hjulpar var mærkbar.

Bygning af overdelen var i høj grad begunstiget af den mangel på designambitioner, der var herskende for diesellokomotiver i 30'erne. Taget var der dog lidt fest med. Selvom en træklods blev formet som tagprofilet, ville et stykke 0,5 mm card ikke spille med i en varmluftovn. Teori og praksis var som oftest ikke det samme. Det var mere håndterligt at tilpasse taget fra en ældre Roco rejsegodsvogn. Tagkølerne er MO-kølere fra et H.C.-models byggesæt. Udstødningen er en stump rør fra et papirflag filet let konisk. Torpedoventilen er fra en udrangeret CM-vogn.



Hvordan kan det vides hvilken farve HVJ 23 havde ved leveringen i 1932? Ikke noget stort problem, det stod at læse i LOKOMOTIVET nr. 72 side 21. Litreringsplader, fabrikkskillte og banerømmerne er fra Freja.

Modellen har en alvorlig forsynelse – en luftrist er placeret forkert.

Når man tager noget for givet, og undlader at tjekke med billeder, er man selv ude om det. Så enkelt er det. Den gamle talemåde – et øje på hver finger – er altså bare en talemåde.



Næsten færdig – mangler at male lysdioder på bagsiden, og montere puffer, litreringsplader og fabrikkskillte mangler endnu.



Ikke egerhjul

Tjah, en gang imellem kan det gå lidt for stærkt med anmeldelser af det rullende materiel. Det er således sket med anmeldelsen af Fleischmanns værkstedsæt. Hans Jacobsen skriver til os:

"I anmeldelsen af Fleischmanns værkstedsæt fra DSB i nr. 115 side 46 skriver I, at vognene leveres med pladehjul, men disse bør udskiftes med egerhjul.

Det er kun rigtigt for den toakslede udgave. Den treakslede værksteds-vogn nr. 63 har altid haft pladehjul. Da DWA i sin tid udgav modellen, så var den også – helt korrekt – med pladehjul."

LOKOMOTIVET: Ja, det er korrekt. Denne vogn har altid haft pladehjul, så vi beklager fejlen. Tak til Hans for rettelsen.

Forkert bogieangivelse

P.C. Johansen – tidligere DSB – har sendt os følgende lille rettelse til vor omtale af ACMEs BP-tankvogne side 47 i nr. 115:

"I skriver, at BP-tankvognene har moderne franske bogier, men det er ikke korrekt. De er udstyret med ældre tyske bogier af typen Minden-Dorstfeld".

LOKOMOTIVET: Så blev vi det kloge. Tak for rettelsen til P. C. Kom endelig igen, hvis vi igen dummer os (og det gør vi højst sandsynligt).

UIC-personvogne

Lars E. Henriksen er ivrig epoke IV-kører, og han spørger derfor i en mail:

"Jeg har i flere numre af LOKOMOTIVET læst anmeldelserne af HELJANS UIC-personvogne. Men oplysningerne om forbilledets leveringer m.v. er lidt spredte. Er det muligt at få en samlet oversigt over, hvornår litra B – og evt. andre UIC-vogne – blev leveret?"

LOKOMOTIVET: Jo, der er tidligere blevet spurgt til netop disse vogne, typiske for epoke IVs Ic-tog og vi vil derfor snarest bringe en liste over leveringer m.v. af litra B.



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. omkring danske jernbaner, så skriv til

LOKOMOTIVET
Postboks 477, 4700 Næstved

eller send en mail til
www.lokomotivet@lokomotivet.dk

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 115

Side 6, indledning i ramme: W. Bay var ikke direktør for APB, men derimod maskindirektør.

Side 7, 5. linje nedefra: I 1969 kom FFJ til HHJ som M5 – her mangler angivelsen på køretøjet, der kom til HHJ. Det skal være FFJ 1205.

Side 10, margen: Her mangler tegningsteksten i 'FØLGER'. Der skal stå:

AHB 3203, FFJ 1210 og APB M 1 leveret i 1936, 1937 og 1939. MAN benzin, 145 HK. 33 pladser + 4 klapsæder.

Privatbanerne i epoke IV?

Jan T. Laursen er ivrig epoke IV-kører med DSB og privatbanerne som forbillede, men han savner noget om de danske privatbaner i denne epoke. Han skriver:

"I har bragt mange fine artikler om DSB i epoke IV i bladet, så tak for dem. Men hvad med privatbanerne i samme epoke? Dem hører vi aldrig

noget til. Kunne det tænkes, at I på et tidspunkt vil bringe noget om disse baner. Det ville i hvert fald glæde mig rigtig meget".

LOKOMOTIVET: Jo da, jo da. Jan – og andre – kan godt begynde at glæde sig, idet vi er i gang med at skrive om netop de danske privatbaner i epoke IV, 1974-1991.



Hvornår teksten bringes ved vi ikke endnu.

I øvrigt har vi - som nævnt under lederen side 4 - mange andre tekster på bedding, bl.a. noget om Aalborg Privatbaner som de var engang, DSB litra DA postvogn, herunder også noget om tilværelsen hos nogle danske privatbaner, og for de færgelinteresserede kommer en tekst om jernbanefærgernes sidste tid på Storebælt. Tjah, vi kan nok ikke få det hele med i indeværende årgang, men så har vi jo næste år at bruge til formålet. Tak til Jan for mail.

Y-tog fra Lolladsbanen gør holdt på Næstved station, 1982. I kommende numre ser vi nærmere på privatbanerne i epoke IV. Foto: TA.

De faste anlæg

Modeljernbanens faste anlæg i epoke IV, altså spor, sikringsanlæg, huse, færger m.v., skal naturligvis følge epokens røde tråd, således at man tydeligt fornemmer i hvilken tidsalder man befinder sig i.

Her er forslag til, hvordan man kan sætte kulisserne for kørsel i epoke IV med diesel og røde vogne.

Langs strækningen

Blokhytter: Sorte med rundt tag sjældne i IIIa, derefter almindelige. Grå eller grønne med fladt tag findes fra epoke IIIc og frem. Sorte med fladt tag findes fra IVb og frem.

Kilometersten m.m.: Uforandrede i III-IV, gradvis overgang til kilometermærker i epoke V. Faldvisere har aftagende brug gennem epoke III, udgået i IV.

Kommunikation: Stangrækker ("telefonpæle") almindelige i III, derefter aftagende brug, generelt udgået i epoke V. Kabelrender sjældne i IIIa, derefter stigende brug, almindelige i IV-V.

Signaltelefoner: Store træskabe i IIIa, derefter aftagende brug, udgået i V. Små metalskabe almindelige i III-IV-V, med gul cylinder fra epoke V.

Overkørsler: Håndbetjente bomme almindelige i IIIa, derefter aftagende brug, stort set udgået i V. Advarselssignalanlæg almindelige i III-IV, sjældne i V. Automatiske bomanlæg sjældne i IIIb, derefter stigende brug. Varierende afdækning mellem skinnerne (træ, fliser, asfalt etc.).

Sikringsanlæg/signaler

Brugen af armsignaler var aftagende gennem IIIb-IIIc-IV, og de var stort set udgået i epoke V (fra 1991). Dette gjaldt også trådtræk, spændværker m.v., men blev dog benyttet på en enkelt sjællandsk strækning (Lille Syd) og på nogle jyske sidebanestrækninger i begyndelsen af epoken.

Daglys-hovedsignaler var ikke så almindelige i epoke III, men der foregik et stigende brug, og typer-

ne havde næsten alle steder vundet indpas i epoke IV. Retnings- og hastighedsvisere var ligeledes almindelige i epoke IV, og det samme gjaldt hastighedstavler.

Daglys-togvejssignaler var derimod almindelige i epoke III, mens brugen aftog i epoke IV, sjældne i epoke V. TI-signaler udgæet i IV.

Dværgsignalerne var også i stigende brug i IIIb/c og helt almindelige i epoke IV og frem.

PU-signaler: Findes ikke i IIIa, stigende brug i IIIb, almindelige i IIIc og frem.

Mellembloksignaler: Blokposter med armsignaler almindelige på dobbeltspor i epoke IIIa, derefter aftagende brug, udgået i IV. Daglyssignaler sjældne i IIIa, derefter stigende brug, også på enkeltspor.

I model findes efterhånden mange færdigfremstillede daglyssignaler.

Sporet

Overbygning: Aftagende brug af grusbjælle og små skinneprofiler, stigende brug af stenbjælle og store skinneprofiler (skinnevægt 60 kg/m). Betonsveller var sjældne i epoke IIIb, men derefter foregik et stigende brug i epoke IV.

Sporskifter: Sporskiftelygter almindelige i IIIa-IIIb, derefter aftagende brug.

Tendens til længere sporskifter gennem epokerne. Aftagende brug af englændere og andre komplicerede sporskifter gennem epokerne. Aftagende brug af gasvarme. Elvarme generelt fra epoke IVb.

Stationens udstyr

Stationers sporet: Tendensen gennem epokerne gik fra stationer med mange spor og relativt få togveje til stationer med få spor og relativt mange togveje, d.v.s. alle spor kunne benyttes i begge retninger.

Passager-information: Ure nærmest uforandrede, mens højttalere har skiftende design. Mekaniske togviserskilte (klapskilte eller skilte, der hænges på en krog) er almindelige i epoke III, sjældne i IV og V.

Elektriske togviserskilte er sjældne i IIIa-IIIb, fra IIIc indføres flap-skilte på større stationer. I epoke V også skærme overalt.

Perroner: Tendens til højere perroner gennem epokerne. "Gå-ikke-over-sporet" fra IIIb og frem.

Stationsskilte: Ældre anktikvaskrifter almindelige i IIIa, derefter sjældne. Standard DSB-grotesk (rødbrun med sjove g'er) almindelig i III, aftagende brug gennem IV, sjældne i V. Designskrift (British Rail - Helvetica) fra epoke IV.

Belysning: Følger den almindelige udvikling fra glødelamper til lysstofrør. Høje master med projektorer almindelige på rangerterræn i epoke III-IV, derefter aftagende brug til fordel for flere mindre master.

Signalposter: Almindelige, men oftest indbygget i stationsbygningen i epoke III, aftagende brug gennem IV, sjældne i epoke V. Store centrale kommandoposter på de store stationer, fx FC Roskilde, FC Nyborg m.fl.

Udstyr på godsbanerne

Læssekraner: Almindelige i epoke IIIa-b, aftagende brug i epoke IIIc, sjældne i IV og V.

Læsseramper: Almindelige i epoke III, aftagende brug gennem epoke IV.

Containerkraner- og anlæg: Disse fandtes ikke i epoke III, men anlagdes fra ca. 1977 og steg gennem epoke IV.

Maskin- og vogndepoter m.v.: Drejeskiver, remiser, kul, vand var sjældne i epoke IV, og benyttedes kun på større stationer til veteran-tog. Brugen af sandtårne til damplokomotiver var også aftagende i epoke IV, mens sandtårne til diesel øgedes i epoke IIIb og frem.

Store og mindre olieanlæg for diesel anlagdes i epoke III og fremefter.



Hvor er dette foto taget?

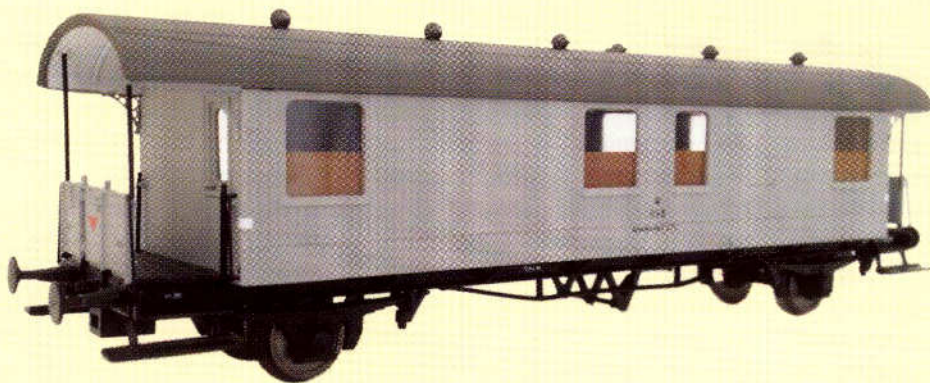
Igen henvender vi os til læserne for at få hjælp til at få stedfæstet et foto, vi har fundet i arkivet. Det er uden data, men er taget i årene 1982-1984. Men hvor? Motivet er MY 1153, der som skyder (røde slutsig-

naler) er på vej med et regionaltog til ??? Det er et fint regionaltog, da der er en An-vogn i togstammen. Strækningen er dobbeltsporet, og har fået opsat køreledninger til elektriske tog (ikke S-tog). Det lig-

ner en sjællandsk landstation, som toget holder ved, men hvad er det for en station? Kan I hjælpe os, så send os en mail.

DF Modeltog

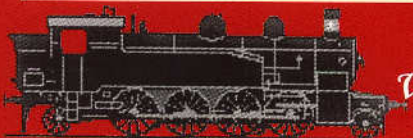
Håndbygget kvalitet i skala 1:87



Nye CV-værkstedsvogne

Reserve dele og byggede dele – se vor hjemmeside.

Får du ikke vort nyhedsbrev med tilbud og nyheder?
...så send os en e-mail



www.dfmodeltog.dk/df.modeltog@mail.dk

A.C.M.E

DSB elektriske lokomotiver litra EA

Søren Hjorth 3010

Kat.-nr. 60 115 (DC); 69 115 (AC)

Søren Frich 3022

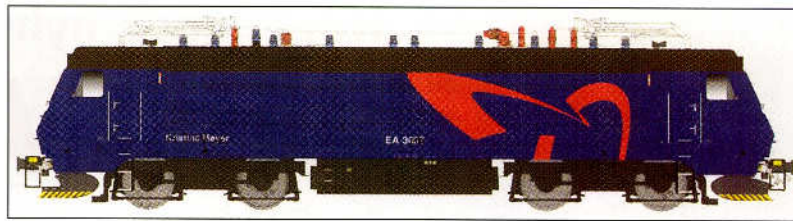
Kat.-nr. 60 114 (DC); 65 114 (AC)

69 114 (DC med lyd)

Så er der igen godt nyt til alle mj-ere, som dyrker epoke IV, idet ACME snarest genudsender sin model af DSBs elektriske lokomotiv litra EA 3010 i rød-sort.

Forbilledet blev leveret af Scania i 1986, og indsattes på strækningen København-Helsingør. Senere også i drift på Fyn og Jylland efter Storebæltsbroens åbning. I 2006 fik EA sammen med et par andre EA i blå folie, og fortsat er i drift hos DSB i diverse persontog.

Modellen er som sin forgænger i yderst fin kvalitet i de korrekte rød-sortede farver og den karakteristiske brunlige tagfarve. Den første EA fra ACME nr. 3001, havde nogle detalje- og bemalingsfejl. Disse blev rettet på EA 3002, og den nye mo-



del fremtræder i helt korrekt design med meget fine detaljer.

Motoren er igen fra Mashima, der sikrer god kørsel og sikker drift. Så det er dejligt, at ACME har genudsendt modellen.

I februar måned udsendte ACME også en EA i blå lakering, nemlig 3022 Søren Frich, fremstillet på foranledning af nogle jyske forhandlere, bl.a. Vejlesens Hobby.

Da grundmodellen er den samme som hidtil, er der ikke meget mere at tilføje.

DSB har endnu nogle af disse lokomotiver i drift, som benyttes i EuroNight tog mellem København H og Padborg og nogle få regionaltog. I alt har man seks lokomotiver til dette brug, nemlig EA 3001, 3004, 3007, 3010, 3022 og 3022, der alle er i blå folie, monteret i 2006.

Billedet viser en tegning af lokomotivet 3007, der er udkommet tidligere. Tegning af ACME.

Har I bemærket? Manglende modeljernbane

Kommer man ofte til hovedstaden, så vil man have bemærket at den lille modeljernbane i ankomsthallen på Københavns hovedbanegård i lang tid har været fjernet.

Det var nødvendigt, idet den godt 20 år gamle modeljernbane med høje broer og bjergbane var slidt ned efter 21 års uafbrudt kørsel. Den var til stor glæde for børn og barnlige sjæle, og kørte en masse penge ind til velgørende formål.

Banen var udsat for mange fortrædeligheder, bl.a. har fulde passagerer stillet deres øl oven på montren, hvorefter flasken var væltet, og øllet dryppede ned på de kunstige træer og buske. Narkomaner har forsøgt at sparke sig adgang til beholdningen af to-kroner, og en cyklist (?) hamrede for nogle år siden hårdt ind i montren, så glasset splintredes, og cyklisten endte på maven oven på skinnerne.

Der skulle en kran til at fjerne modeljernbanen i sommeren 2013, hvorefter den blev anbragt i en af DSB nærliggende toghaller for at blive hugget op, og en ny bygget.

Det er fem mj-entusiaster, der i øjeblikket frivilligt arbejder på at lave en helt ny model, der afspejler et dansk provinslandskab, her med Sydsjælland som forbillede. Den skal derfor også indeholde en model af Næstved stationsbygning, broen over Vrangstrup Å m.v.

Det vil koste i omegnen af 70.000,- kr. at fremstille den nye modeljernbane. Udgiften vil blive dækket af de mange to-kroner, modellen vil indbringe.

...så nu kan vi godt se frem til igen at bruge et par kroner mere på de små rullende tog.

Mere om projektet, når modellen er opstillet, forhåbentlig inden jul i år?

McK - DSB litra Hios-v

Epoke IV

De meget specielle to-akslede godsvogne, der af DSB i 1980'erne blev konstrueret til transport af øl, kommer snart fra det forholdsvis nydannede selskab McK, der hidtil er kendt for sine udgivelser af DSB litra MZ.

Vognene, der havde en høj karakteristisk vognkasse for at få plads til så mange ølkasser som muligt, blev opbygget på ældre Gs-vogne.

Ud over kørsel for bl.a. Carlsberg, så brugtes vognene også for FDB Distributionen.

Vognene kommer i DSB-bemaling i med følgende numre:

McK 0301: 42 86 230 7 047-

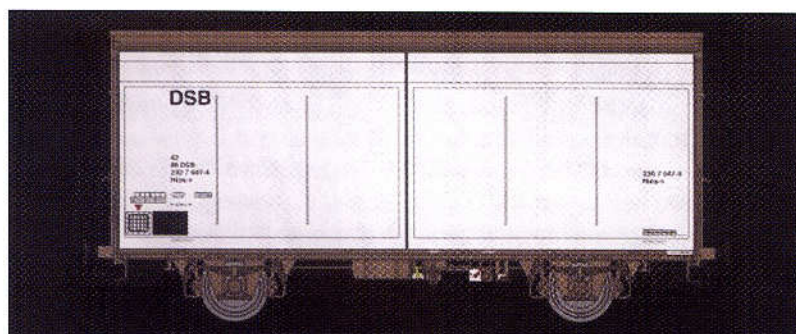
McK 0302: 42 86 230 7 056-5

McK 0303: 42 86 230 7 069-8

McK 0304: 42 86 230 7 084-7

På DMJUs udstilling i Bramdrupdam blev prototyperne præsenteret sammen med den kommende model af den lukkede godsvogn DSB litra Hbis, ligesom der var en prøve på en model af DSB litra Gs.

Alt så rigtig godt ud, så vi glæder os til at se de færdige vogne.





Kommende nyheder fra **HELJAN** år 2014 og 2015

Den fynske fabrikant har nu offentliggjort sit spændende program for dansk rullende materiel for år 2014 og 2015. De omfatter følgende, alle i skala 1:87.

AF/CP/CML med tagrytter

Disse vogne blev bygget i årene 1922-1926, og var indtil slutningen af 1930'erne DSBs nyeste personvogn med 1. Klasse. De blev bygget i tidens stil med teaktræbeklædt vognkasse og tagrytter. Alle blev forsynet med berlinerbogier.

Imidlertid gjorde lyntog og stål-vogne dem umoderne, og i 1937 blev de fleste ombygget til litra CP. Fem vogne forblev uombyggede, og var derefter supplement til de nye stål-vogne.

I 1953 blev tre af de fem vogne ombygget til litra CP, mens de to sidste forblev i drift som litra CML 2267 og 2268.

De to vogne overlevede udrangeringerne i årene 1960-66, og den ene blev senere istandsat af Jernbanemuseet som litra AF 96 (CML 2267), mens den anden kom til NSJ som AF 98.

HELJAN fremstiller fire vogne: AF 95 og 96 i teaktrælakering, AF 98 vinrød med gul stribe og CML i vinrød.

Også CP-udgaven kommer i model. Disse vogne opstod som ombygningsprojekt i 1937, hvor DSB havde anskaffet nye stålpersonvogne med 1. Klasse. De 14-18 år gamle vogne fik ryddet apteringen med kupper, og i stedet indrettedes de med storrum/midtergang og et toilet. De fleste vogne anvendtes helt til 1966, hvor de blev udrangeret. I alt blev

ombygget 36 stk. vogne til litra CP, de sidste blev ombygget så sent som i 1953.

I årene 1956-1960 blev vognene malet vinrøde, men var før den tid med lakeret teaktrævognkasse.

I alt udgiver HELJAN fire vogne og numre:

- CP 2938 og 2959, vinrød med berlinerbogier
- CP 2931, lakeret med berlinerbogier
- CP 2963, lakeret med 2,5 m træ-bogier.

MO-vogne i 500-serien

De første prøvestøbinge af MO i 500-serien er nu godkendt, så de skulle snart være på vej til forhandlere.

MO-vognen blev konstrueret i 1930'erne, hvorefter der leveredes flere serier i årene 1935 til 1958. Den blev DSBs standardmotorvogn, der brugtes i alle tog på hoved- og sidebaner.

Der var lidt forskelle i de enkelte serier, hvoraf de væsentligste var størrelsen på rejsegodsrummene, og om vognene havde indbygget varmekedel for togopvarmning.

Vogne uden varmekedel kørte i perioden 1950-1964, og nogle havde i denne periode gule stafferinger, og gitre monteret foran forruderne. Flere blev fra 1964 ombygget til vogne med varmekedel i 1900-serien.

HELJAN fremstiller vogne med tre numre, nemlig MO 597 og 581 i vinrød uden stafferinger, men med frontgitter, og MO 585 i vinrød med gul staffering og frontgitter.

Nye DSB litra MX og MY

Fra 1954, hvor DSB modtog de første MY'ere, blev de benyttet til at trække eksprestog og andre vigtige tog. Efterhånden som der anskaffedes flere af disse maskiner, blev anvendelsen spredt ud over hele landet.

Litra MX var en mindre og lettere variant leveret fra 1961. Den indsatte oprindeligt på Kystbanen som afløsning for S-maskinerne, men blev

efterhånden benyttet i hele landet på hoved- og sidebaner. I 1970'erne indsattes de bl.a. i styrevognstog på sjællandske sidebaner, mens de i Jylland og Fyn tog sig af regionaltrafikken.

Litra MY og MX leveredes i det vinrøde design med vingehjul, men blev fra 1972 gradvist ommalet i det nye rød/sorte design, og nogle af MY'erne fik monteret særlige slutlygter til brug i styrevognstog.

Flere af maskinerne er fortsat i drift hos private selskaber i Danmark og udlandet.

I alt leverer HELJAN fire modeller: MX 1005 i vinrød, MX 1013 i rød/sort, MY 1156 i rød/sort med rilleudstødning og MY 1114 i vinrød.

Alle får monteret nye lyddekodere ESU Loksound v. 4,0 med ny lyd, og 21 polet digitalstik.

Y-tog fra DSB og privatbanerne

Som noget nyt er HELJAN i gang med at udvikle Y-tog fra DSB og privatbanerne. Disse tog blev taget i brug fra 1965 hos Lollandsbanen, der købte 4 sæt (Ym 60-63). Her blev togsættene også kaldt for lynetter. Samtidig leveredes syv sæt til Gribskovbanen, og i tiden efter anskaffedes flere af disse togsæt til andre danske privatbaner (fx VLTJ, ØSJS og SB).

De sidste sæt blev leveret i 1984, og bl.a. DSB anskaffede sæt af denne type, der indsattes på Lille Nord.

Efterhånden opstod et utal af varianter, og HELJANs program kommer til at bestå af to udgaver af motorvogne, styrevogne og mellemvogne, således at de fleste baners tog kan blive repræsenteret.

I første omgang fremstiller HELJAN følgende:

- DSB litra ML-ML og mellemvogn litra FL
- Skagensbanen Ym, Ys og Yp (motorvogn, styrevogn og mellemvogn)
- Østbanen Ym og Ys
- Lollandsbanen Ym, Ys og Yp
- Odsherredsbanen-Høng Tølløse Banen Ym og Ys.

SET



HØRT

I marts måned bekendtgjorde HELJAN, at man havde taget nogle nye projekter med i planlægningen af kommende modeller. De omfatter følgende:

DSB postvogn litra DA

I 1936 begyndte DSB en modernisering af postvognene med fem postvogne i svjset konstruktion. I 1938-39 kom en anden type stålpostvogn, en meget kort vogn med bureau i 24 eksemplarer. Vognene skulle erstatte over 50 år gamle toaklede postvogne af vidt forskellige typer.

De 24 vogne blev anvendt i både landsdelstrafikken, senere også på DSB sidebaner. Den indsattes også i internationale forbindelser til både Tyskland og Sverige.

I begyndelsen af 1970'erne blev vognene udrangeret, men forinden blev 10 stk. mdannet til rejsegods-vogne litra Dah. Nogle vogne ombyggedes til Tjenestevogne, mens andre solgtes til privatbaner.

DA-vognen kommer både med og uden stafferinger i DSB-udgave. Desuden i varianter med og uden harmonika.

Til epoke IV kommer modellen både som postvogn og rejsegods-

vogn foruden i privatbaneudgave, fx LJ, HFHJ og OHJ. Se artiklen om vognen i næste nummer af LOKOMOTIVET.

DSB litra Gs lukket godsvogn

DSB var en af de første europæiske jernbaner, der i 1950'erne begyndte at bygge vogne efter europæiske standardtegninger (UIC). De første vogne sattes i drift i 1954, og i første omgang blev det til 875 vogne med 1,8 m bred skydedør. DSBs type var dog en anelse anderledes end standarden, idet den havde højtsiddende rangerskruebremse i den ene vogn-gavl.

I årene 1959-1964 byggede Scania videre, og leverede en lettere moderniseret Gs-vogn med 2,0 m bred skydedør i 2000 eksemplarer.

Vognene dominerede godstogene op gennem 1960'erne og helt frem til slutningen af 1980'erne.

HELJAN udsender litra Gs i alle versioner, d.v.s. med 1,8 m skydedør og 2,0 m skydedør, med og uden rangerskruebremse. Vognen er velegnet til både epoke III, IV og V.

Læs mere om litra Gs i LOKOMOTIVET nr. 56 side 18.

DSB litra MR- MRD motortogsæt

Siden slutningen af 1970'erne har MR-toget været det mest almindelige togsæt på sidebanerne. De første tog kom i 1978, hvor de erstatte MO-vognene, der efterhånden var forældede og urkomiske. Dette togsæt bestod oprindeligt af to ens sammenkoblede motorvogne, men allerede efter få år byggede DSB motorvogne, der havde et lille rejsegodsrum. Den fik litra MRD og kobledes sammen med den ene halvdel af den oprindelige motorvognstype. Op gennem årene anskaffedes i alt 97 togsæt, der har været benyttet i hele landet, oprindeligt indsat i Jylland og Fyn, men senere – midt i 1980'erne – også i drift på Sjælland.

Ved udliciteringen af jyske sidebanestrækninger efter år 2000 blev en del MR-tog udlejet til selskabet Arriva, der driver jernbanedrift på diverse jyske strækninger.

Togsættet kommer både som MR-MR og MR-MRD i rød, hvid og blå/grå og muligvis også i Arriva-bemaling.

Læs evt. mere om litra MR-MRD i LOKOMOTIVET nr. 111.

Banebørstedag 2014

Lørdag den 14. juni kl. 11 - 16.00
i lokalerne på Sydskolen
Nygårdsvej 110, Næstved

Årets tema bliver LYNTOG

Temaet vil naturligvis præge arrangementet med udstilling, kørende modeller, osv.

Næstved Modeljernbaneklub byder endnu engang alle modeljernbaneinteresserede velkommen til Banebørstedag. Det er dagen hvor vi holder "Åbent Hus", og vi mødes på en helt uformel måde. Du behøver således ikke være medlem af en klub eller forening. Interessen for modeljernbaner er nok.

Her har du mulighed for, at fremvise din sidste nyskabelse, udveksle erfaringer med andre ligesindede og forhåbentlig få nye ideer. Du kan også opstille og fremvise dine hjemmebyggede modeller. Er dit rullende materiel i størrelse "H0" og udstyret til digitalkørsel efter DCC standard, er der endvidere mulighed for, sammen med et medlem, at køre på NMJK's flotte anlæg.

NMJK's brugtbod er åben, og alle vil kunne få mulighed for at sælge og købe jernbane og modeljernbaneudstyr, hvad enten det er nyt eller gammelt. Modelbaneforhandlerne, fabrikanter og private er velkomne, blot med et begrænset sortiment. Salget skal



kunne foregå fra "bagsmækken" af bilen, fra dit campingbord eller direkte fra den medbragte kuffert. En del af parkeringspladsen og græsarealet foran klublokalet benyttes til salgsaktiviteter. I tilfælde af dårligt vejr, kan vi være inden døre. Det kan ikke forventes, at NMJK stiller borde til rådighed, ligesom der heller ikke kan forventes adgang til el. NMJK hjælper heller ikke med opstilling/ nedtagning af boder, men til gengæld er det ganske gratis at deltage.

Vores "Jernbanecafe" tilbyder kaffe, te, øl, vand, kage eller et let måltid i hyggelige omgivelser.

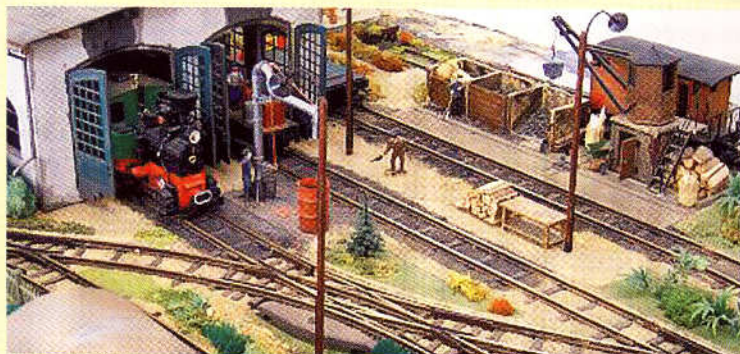
Husk! Gratis adgang for alle

Børnene kan lege med vores LGB tog
Bus lige til døren fra Næstved station - rute 602 mod Nygårdsvej
Se mere om klubben og evt. nyt om arrangementet på hjemmesiden www.nmjk.dk

Velkommen
hos

Kystbanen

– nu er det snart sæson for
HAVEBANER



– hos kystbanen finder du det store udvalg i



Massoth

PIKO
MODELLBAHNEN & BEBAUUNGSMODELLE HO

POLAR

Kystbanen

- fordi vi har det!

Ordrupvej 101 · 2920 Charlottenlund · Tel/fax 39 61 20 31 · E-mail post@kystbanen.dk · www.kystbanen.dk
Tirsdag-fredag kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00 · Mandag lukket

ISSN 0108-9307



Løssalgspriis kr. 125,- inkl. moms