

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



117

SEPTEMBER 2014
29. ÅRGANG

- Jernbanefærgernes sidste tid på Storebælt
- Den korte bureauvogn DSB litra DA
- Noget om epoke VI
- OHJ C 222 - en lang personvogn

HUSK VI HAR ÅBENT ALLE 7 DAGE I UGEN!

Ny **MODELTOGS** forretning lige midt i Odense

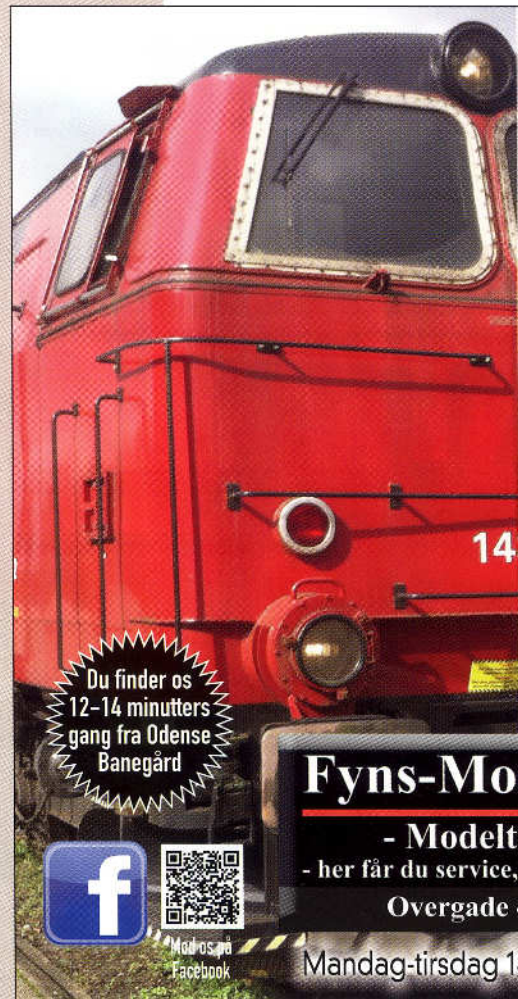
Danske Loksounds har udvidet med en fysisk forretning og hedder nu Fyns-Modeltog og Danske Loksounds



I vores nye forretning har vi en flot demonstrationsbane, hvor du kan prøve nogle af de stærke styresystemer på markedet, bl.a. Märklin MS2 til Ecos 50200 samt det aller nyeste på markedet Roco Z21, hvor du kan styre dine lokomotiver med Iphone/Ipad eller Android telefon.



Masser af P-pladser få minutter fra butikken



Du finder os 12-14 minutters gang fra Odense Banegård

Fyns-Modeltog & Danske-Loksounds

- Modeltog - Tilbehør - Værksted - Dansk lyd -
- her får du service, hjælp og support, når du handler ind til modelbanen ved os -
Overgade 49A st. tv. · 5000 Odense C · Telefon 50 43 40 17

Mandag-tirsdag 16-19 · Onsdag-fredag 14-19 · Lørdag og søndag fra 10-14.



Mod os på Facebook



TOGCENTER

Märklin 2014 nyheder til netto-netto pris!
Tjek vores webshop www.modeltog.nu

Danske signaler i H0

Nyhed Dansk politi motorcykel m. blink.

 TCG15 229,- Model: DSB U signal, type 1983. Forbillede bruges som mellem-blok eller udkørselssignal. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 63mm.	 TCG16 239,- Model: DSB AM signal, type 1983. Forbillede bruges som mellem-blok eller udkørselssignal. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 71mm.	 TCG17 249,- Model: DSB I signal, type 1983. Forbillede bruges som indkørselssignal. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 76mm.	 TCG18 239,- Model: DSB dværgsignal, type 1983. Forbillede bruges på rangertærner. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 9mm.
 TCG20 365,- Signal styremodul til Märklin. Har indbygget bremsemodul og mulighed for at køre forbi rødt signal baglæns. Digitalsystem Märklin	 TCG26 249,- Signal styremodul til 2-skinne. Har indbygget ABC bremsemodul og mulighed for at køre forbi rødt signal baglæns. Digitalsystem DCC	 TCG19 249,- Model: DSB PU signal, type 1983. Forbillede bruges som personudkørselssignal. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 64mm.	 BI878851DK 449,- H0 og N Dansk Politi motorcyklist siddende med Blinklys. Modellen er udstyret tre blå blinklys samt hvidt frontlys og rødt baglys. Cykel og bejnt i nyeste danske uniform og bemaling. Blink elektronik medfølger. Tilsluttes 12-16V AC/DC

Danske huse i H0

 TCG01 498,- Forbillede: Værløse station med toiletbus. 255 x 103 x 100 mm.	 TCG11-14 Forbillede: Kartoffelrækkerne på Østerbro i København. Fire forskellige modeller: Hjørnehus, Hus med fire vinduer og to modeller af hus med 3 vinduer. Pris fra kr. 315,-	 TCG08 429,- Forbillede: Remise til Dragør station. 205 x 106 x 84 mm. Sporets længde er 174mm.	 TCG22 229,- Forbillede: Højerup kirke "Stevns", kan bygges både med og uden apsis og kor. 160 x 177 x 155 mm.
--	---	--	--

www.modeltog.nu · www.togcenter.dk

Togcenter - Blåmunkevej 1 - 2400 København NV - Tlf: 39 65 13 61 - Mail: togcenter@togcenter.dk

Åbningstider: Mandag, onsdag, torsdag, fredag 12:00 - 17:30 - Lørdag 10:00 - 14:00 - Tirsdag lukket.

Alle priser er i DKK incl. moms. Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer, lager og leveringstider. Tilbudene i denne reklame gælder kun så længe lager haves.



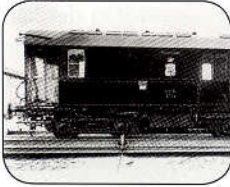
Jernbanefærgernes sidste tid på Storebælt
Lidt om den sidste tid på den største af vore overfarter.

6



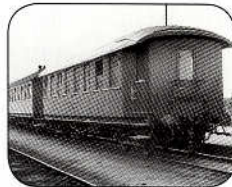
DSB i året 1988
Lidt statistisk og oplysninger om DSB i 1988.

34



DSBs korte bogiebureauvogn litra DA
Lidt om den korte bureauvogn hos DSB og privatbanerne med Skæbnetabel over vognene (side 16).

12/16



En lang personvogn OHJ C 222
Historiejn om en af OHJs lange personvogne med oprangeringseksempler.

38

Hvor er det?

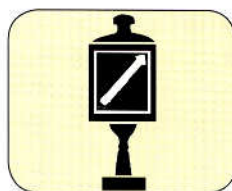
Læsernes løsning på spørgsmål i nr. 116 – og nye opgaver.

19

Byg et rulleanlæg

Har man problemer med pladsen, så er her et forslag til et rullende anlæg.

20



SPØRSKIFTET

Læsernes spørgsmål og kommentarer til tidligere numre af LOKOMOTIVET.

40

Rungsted remise

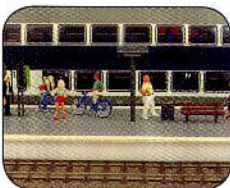
Historie og tegninger af en kendt DSB-remise.

24

VI HAR HØRT OG SET

Sommerens danske nyheder.

43



Introduktion til EPOKE VI
Inspiration og tips til moderne modeljernbane.

28

Forsidefoto:

Udsigt over Storebælt fra færgen Prins Joachim, der er på vej til Nyborg. Midt i billedet ses færgen Dronning Ingrid på vej til Korsør. Juni 1993. TA.



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

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

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

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

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

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

Fra nord og syd...

Normalt roser vi ikke 'egne' arrangementer, men da NMJKs Banebørstedag løb af stablen den 14. juni i pragtfuldt sommervejr, så fyldes lokalerne på Sydskolen (hvor NMJK har til huse) med glade mj-rere fra nord og syd, og lokalerne var mildt talt totalt proppet med gæster, der ville studere anlægget.

Siden sidste Banebørstedag er der sket meget på anlægget, så der var rigeligt at se på. Allerede inden den officielle åbningstid kl. 11.00, var flere gæster mødt op, og mange forblev på stedet det meste af dagen, hvor man hyggede sig med snak om jernbaner... og fik lidt godt til ganen.

Som sædvanlig havde flere forhandlere og private stillet op med salgsboder, og handelen foregik lystigt inde såvel som inde. Der var salg af bøger fra FDSB, nyheder fra DF-modeltog, masser af tilbehør fra Epoke-Modeller, biler m.v. fra DWA og spændende løselede og byggesæt fra Freja Modeltog – og mange flere.

Også vi havde en lille bod med salg af overskudslager af rullende materiel og bøger. Her hilste vi på mange glade læsere, der havde gode råd og ideer til os. Tak for det alle sammen. Det er skønt at få sat ansigter på mange af vore læsere... og ikke mindst på nogle af vore flit-

tige forfattere, der også var dukket op for at hilse på og snakke om nye tiltag.

Flere spurgte lidt bekymret, om vi kunne fortsætte med at udsende bladet? Som en læser sagde, så har vi tidens løb skrevet om så mange emner, at der næppe var meget tilbage at grifle om. Men vi kan trøste alle med, at vi fortsætter lige så længe helbredet – og økonomien – kan magte det. Helbredet er OK, men desværre kniber det fortsat med at få tilstrækkelig med abonnenter. I indeværende årgang er antallet faldet med godt 100 stk., hvilket godt kan mærkes økonomisk. Det begyndte ellers så godt på året med hurtige og mange fornyelser – men pludselig hørte de op. Ærgerligt!



Det fører os over i en kedelig konklusion, nemlig at vi på grund af de manglende abonnenter – og desværre også annoncer – muligvis må sætte prisen op på den kommende 30. årgang. Hvor meget bladet stiger, ved vi endnu ikke, men vi har benyttet samme pris i næsten fem år, og der er i mellemtiden sket mange omkostningsforøgelser. Ikke mindst koster distributionen med PostDanmark kassen. Og det er vel også OK, men det ærgrer os, at

mange blade ikke når frem til abonnenterne, så vi må eftersende blade til endnu en dyr porto. Og det kan vor sparsomme økonomi ikke holde til. Alternativet er – helt seriøst – at lukke!

Vi ved godt, at vi før har været i vanskeligheder og 'raslet med sablen'. Men vi er optimistiske, og håber at vore trofaste læsere vil støtte os, så vi kan fortsætte med udgivelserne – og gerne med blade på flere sider. Stof mangler vi ikke. Alene af den grund er dette nummer på 48 sider mod de budgetterede 40. Så må økonomien briste eller bære..!

Nå, der var også en positiv oplevelse på Banebørstedagen, idet vi denne dag fik lavet en fin samarbejdsaftale med DMJU, således at vi støtter hinanden på forskellig vis. Det bliver naturligvis til glæde for begge parter.



Kan I nu alle have et godt efterår med masser af gode jernbaneoplevelser, og dyrkning af vor gode hobby... jernbanerne.

Pas godt på jer selv, vi ses til december.

I næste nummer bringer vi tekster om bl.a. følgende emner:

- **Privatbanerne i epoke IV, 1. del**
- **DSB litra MH 201-203**
- **Windigipet og danske signalbegreber**
- **Gribskovbanen, som den var engang**
- **en lang trævogn fra LJ (epoke II og III)**
- **DSB litra Bg, en typisk epoke IV-personvogn**
- **og meget, meget mere** (NB: Forbehold for ændringer)

Vi vil forsøge at lave et blad på 56 sider, i hvert fald på mindst 48 sider, idet vi har mange emner, der venter på at blive bragt. Se annoncen om kommende indhold i 30. årgang inde i bladet.

Nr. 118 udkommer ultimo december 2014.

LOKO
MOTIVET

Nr. 118



NYE DSB MX & MY

HELJAN

NY LYD
ESU LokSound v 4.0

NU PÅ LAGER, KLAR TIL LEVERING!
MEGET BEGRÆNSET OPLAG!

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



LAGERVARE

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

LAGERVARE

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



LAGERVARE

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

LAGERVARE

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



LAGERVARE

FÅ STYKS TILBAGE!

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

LAGERVARE

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



LAGERVARE

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

LAGERVARE

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

KUN 2.495,-
Udgives kun med lyd

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



Dækket på M/S
Prins Joachim
med den enorme
skorsten. I bag-
grunden passerer
M/F Dronning
Ingrid. Juni 1994.



Jernbanefærgernes sidste tid på Storebælt

Hvor ingen foto-
graf er nævnt, er
billederne taget
af forfatteren.

■ Af Torben Andersen

Overfarten på Storebælt blev åbnet den 1. december 1883. Men 114 år senere den 1. juni 1997 sluttede denne æra, da Storebæltsbroen – vedtaget ved lov i Folketinget i 1987 – blev åbnet for jernbanetrafikken.

Overfarten blev fra starten af 1980'erne betjent af de såkaldte superfærger, der sørgede for transport af tog og passagerer. Der benyttedes også godsfærger, bl.a. Asa-Thor, leveret 1965 og Sprogø, leveret 1962.

Færgerne indgik fra 1995 i det nye rederi Scandlines.

Etableringen af den faste forbindelse

Ideen om at skabe en fast forbindelse over Storebælt rækker så langt tilbage som til 1855, men det var først med den i 1948 nedsatte kommission under Ministeriet for offentlige Arbejder, at der for alvor

kom seriøse tiltag med henblik på etableringen af en forbindelse.

Den politiske proces og det tekniske undersøgelsesarbejde fortsatte dog frem til 1987, hvor et bredt politisk forlig under Schlüter-regeringen gennemførte den kombinerede løsning med tunnel og bro.

I den mellemliggende periode var fremsat mange løsningsforslag, lige fra en ren vejbro-løsning til en såkaldt 'tunnelfærg', hvor bilerne skulle transporteres med tog. Endvidere var man i flere perioder i tvivl om behovet for en fast forbindelse over Storebælt, ikke mindst under oliekrisen i 1973, hvor der kortvarigt blev sået tvivl om privatbilismens fremtid.

I sidste ende blev det forbindelsen over den lille Ø Sprogø, der blev valgt.

IC-tog systemet K 74

Plan K 74 med IC-trafikken blev sat i gang fra og med sommerkøreplanens ikrafttræden den 26. Maj

1974. Så rullende Intercity-togene mellem landsdelene, og Intercity-færgerne sejlede i timedrift. Begge dele blev en succes, men på tidspunktet for igangsætningen herskede en oliekrise, hvilket gav en god baggrund for overflytning af passagerer fra den individuelle transport til den kollektive trafik.

Færgerne M/F Dronning Margrethe II (senere M/F Sjælland) og M/F Prins Henrik og M/F Prinsesse Benedikte indsattes på overfarten. Dronning Margrethe II blev leveret i 1973, mens M/F Prins Henrik blev leveret samme år som K 74s ikrafttræden. Færgen M/F Prinsesse Benedikte blev bygget allerede i 1959, men havde en god maskinkraft, der gjorde at den nemt kunne samsejle med de øvrige færger. Som reservefærgen indsattes M/F Sprogø.

Systemet fungerede som forudsat, men der opstod visse tekniske problemer med M/F Prins Henrik, idet maskinanlægget i perioder ikke fungerede tilfredsstillende.

Til højre:

M/F Prins Joachim: Firesporet jernbanefærge, bygget 1980. Længde 152 m, bredde 23,7 m, effektiv sporelængde 494,7 m, 2000 passagerer. To motorer med tilsammen 25.440 HK med en servicefart på 17 knob.



Herunder:

M/F Kronprins Frederik. Samme data som foran, men bygget i 1981.

Fotos: DSB Færgerestauranter.



nødvendige perronspor ved de nye færgelejer.

Anlæg af nye færgelejer

I Korsør havn skulle der udføres nye dækværker og moler, mens der i Nyborg skulle foretages en uddybning foran færgelejerne af hensyn til færgernes større dybgang, mens bygningen af det nye brede færgeleje kunne bygges på dette sted – dog lidt længere ude fra land.

Da de nye færger var meget store og tunge, havde man ved konstruktionen af færgelejerne måtte tage hensyn hertil, således at der blev anvendt stål ved konstruktionen af ledeværkerne. Endvidere blev benyttet et system af gummi-puffere til optagelse af de påvirkninger, de anløbende færger kunne forårsage.

Nye færger

I DSBs Plan 90 kom et forslag om anskaffelse af nye og større færger. Den maksimale bredde på færgerne havde hidtil været 17,70 m, og grænserne for færgernes størrelse var nået med de sidste færgeskanke. Nye færger til overfarten krævede således, at der måtte bygges nye færgetyper og -lejer end de hidtil benyttede.

De nye færger skulle have følgende krav opfyldt: De skulle samtidigt kunne overføre midst et lyncog og et intercitytog, hver bestående af fem vogne à 26,4 m eller et godstog med en samle længde på 500 m.

De nye færger måtte derfor konstrueres med en større bredde end den hidtidige, omkring 24 meter, og forsynes med fire spor, idet man for at kunne overholde timedriften måtte nedsætte liggetiderne i færgehavnene mest muligt. Rangement til og fra færgen skulle kunne

foregå meget hurtigt. Endvidere var det nødvendigt, at der fandtes en sporrst så nær færgelejet som muligt, og at der kunne anlægges de

MZ 1415 trækker l-c-tog i land fra færgen Kronprins Frederik, Nyborg juli 1995.





I Korsør kørte IC-togene ind på spor anlagt ved siden af færgelejet. Her holder MZ 1448 og MY 1157 med tog netop ankommet fra København, maj 1991. Til venstre ligger færgen Kronprins Frederik.



I midten: M/F Dronning Ingrid på vej over Storebælt, juni 1994. Data er de samme som for M/F Prins Joachim.

Nederst tv.: Færgeleje 4 i Nyborg, hvor M/F Prins Joachim er under indsejling. I højre leje ligger godsfærgeren Asa-Thor lastet med godsvogne. Foto fra 1992.

Nederst th.: PU-signal ved sporet til leje 4. I lejet ligger M/F Prins Joachim. Juni 1994.

Færgeklapperne i de to havne blev konstrueret ens, og bestod hvert sted af en dobbeltsporet to-delt klap. Klappen nærmest land var ni meter bred, ved færgen ti meter. Den inderste klap havde en længde på 24 meter, den yderste var 28 meter lang. Færgeklapperne var indstillelige, så knækvinklen kunne begrænses til 1,5 grad.

Begge færgeklapper var konstrueret af fire langsgående dragere, der bar tværbjælker, hvortil spor og trædæk var boltet fast. Hele konstruktionen var udført således, at den kunne følge færgens bevægelser. Hævning og sænkning af klap-



pen foregik ved hjælp af hydraulik. Fortøjning af færger skete ved hjælp af to fortøjningswires i hver ende af klappen.

Betjeningen af klapanlægget skete fra færgen, idet et kabel anbragt på klappens forkant ved færgens anløb, blev trukket ombord, og derefter blev forbundet til et betjeningspanel. Samme kabel overførte endvidere betjeningssignaler for landgange samt informationer af forskellig art, bl.a. om broklappens knækvinkler.

De nye anlæg medførte omfattende sporændringer i de to færgehavne, dels for at opnå gode ekspeditionsforhold for lyn- og intercitytog, og dels af hensyn til godsvognoverførslen.

Da liggetiden i hver færgehavn var 30 minutter, var spornettet nærmest færgelejet – som allerede nævnt – anlagt således at hurtig rangering til og fra færgerne kunne foregå uden vanskeligheder.

Færgehavnene

I en årrække var der således et færgeleje i både Korsør og Nyborg til de firesporede færger Kronprins Frederik, Prins Joachim og Dronning Ingrid. Disse færgelejer havde som allerede nævnt to spor på klappen, så to tog kunne rangeres ind og ud samtidig. I både Korsør og Nyborg blev leje 4 benyttet af de store færger.

Derudover var der anbragt tre færgelejer i de to byer, der var lidt specielle., idet sporskiftet så at sige var indbygget i selve broklappen.

Efter indsættelsen af de firesporede færger benyttedes de trespo-



Færgeleje i Nyborg, beregnet til godsfærger, ikke meget benyttet i 1990'erne. Bemærk, at skulpturen af DSB vingejule er fjernet fra færgegalgen. Juni 1994.

rede lejer kun af reservefærger og godsfærgerne Asa-Thos. Sidstnævnte var ret beset også firesporet, men tilpasset de tresporede lejer, idet sporskiftet til det fjerde spor var på selve færgedækket.

For lokomotivtrukne Ic-og foregik overførslen ved, at de gennemgående vogne umiddelbart inden ankomst blev koblet fra, og trykket

ombord af et rangerlokomotiv litra MH eller MT. Imens dette skete, fortsatte lokomotivet med lokale vogne til en perron ved færgelejet, hvorefter rejsende uden pladsbillet selv gik ombord på færgen.

På den anden side trak et toglokomotiv de gennemgående vogne i land, og rangerede derpå hen til de lokale vogne på denne side af bæltet, og kobled dem bag på.

Efter indsættelsen af IC3 i begyndelsen af 1990'erne blev de lokale vogne efterhånden afløst af særskilte regionaltog på begge sider af bæltet.

De store færger

De tre store firesporede Ic-færger Dronning Ingrid fra juni 1980 (Helsingør Skibsværft), Prins Joachim fra oktober 1980 og Kronprins Frederik fra maj 1981 (begge Nakskov Skibsværft), sørgede indtil ophør af sejladsen i 1997 for transporten af tog og passagerer.

Fire ældre færger – bl.a. Dronning Margrethe og Prins Henrik fra 1973-1974 – blev overflødiggjort,



Sporskiftet med tre spor til leje for godsfærgerne. I baggrunden maskindepotet i Nyborg med diverse diesellokomotiver. Juni 1994.



I 1977 var der travlhed i færgehavnene med at overføre IC-tog og godsvogne. Færgerne M/F Storebælt og M/F Prinsesse Benedikte i lejerne i Korsør. Et MZ-lokomotiv er på vej ud af M/F Prinsesse Benedikte med et IC-tog (til højre i billedet).

og ombygget til indsættelse på ruten Rødby Færge-Puttgarden.

De nye Ic-færger kunne også bruges som natgodsfærger, og de tre Ic-færger medtog stort set aldrig godsvogne, når der sejlede med Ic-tog. I weekender var det dog nødvendigt at lade gamle færger overføre MA-lyntog.

De nye Ic-færger var godt 152 m lange, 23,7 m brede og havde fire spor med en effektiv sporlængde på 495,00 meter.

De kunne medtage 2000 passagerer, og de to motorer på godt 25.000 HK gav færgerne en servicefart på 17 knob.

Den 31. maj 1997 afsejlede Ic-færgeren Dronning Ingrid sin sidste tur fra Nyborg, mens den sidste Ic-færge Kronprins Frederik ankom til Nyborg samme aften. Ic-færgeren Prins Joachim ankom til Nyborg om natten til den 1. Juni 1997.

I juli 1998 slæbtes de to oplagte Ic-færger Dronning Ingrid og Prins Joachim til Nakskov for endnu en oplægning. Året efter solgtes Dronning Ingrid til Mercy Shipping, hvor den fik navnet Africa Mercy og benyttedes som hospitalsskib, mens Prins Joachim forblev i Nakskov. Her lå den i mange år, indtil den undervejs blev tilpasset, og i år 2009 indsat på ruten Gedser-Rostock.

Ic-færgeren Kronprins Frederik blev i 1997 ombygget, og derefter indsat på ruten Gedser-Rostock den 26. Marts 1998.

Godsfærgerne

Sammen med disse færger havde DSB godsfærgerne Asa-Thor og Sprogø i drift på Storebælt.

Asa-Thor blev bygget i 1965, og havde en længde på 133,7 mtere. Bredden var 17,7 meter. Den havde fire spor med en effektiv sporlængde på 412,7 meter. Den blev drevet af to motorer på tilsammen 8.800 HK, hvilket gav den en servicefart på 17 knob.

Den 5. April 1997 sejlede godsfærgeren for sidste gang, og blev derefter lagt op i Nyborg, hvor den lå frem til 20. September 1997. Derefter satte den kurs mod Indien, hvor den sejlede op på stranden den 11. november 1997, hvorefter ophugningen påbegyndtes og afsluttedes i marts 1998.

Sprogø var en kombineret jernbane- og bilfærge. Den blev bygget

i 1962. Den 109 meter lange færge havde tre spor med en effektiv sporlængde på 252,5 meter. Den havde plads til 210 personbiler på to dæk og 1200 passagerer. De to dieselmotorer på tilsammen 8.700 HK gav den en servicefart på 16 knob.

Færgeren sejlede sin sidste tur som jernbanegodsfærge natten mellem den 3. og 4. april 1997, idet godstogene allerede fra den 6. april tog den faste forbindelse i brug.

Kilder:

Signalposten 1984-1985 (artikler af Ib V. Andersen).
DSB-bladet nr. 6 1980.
abcDSB passagerens håndbog 1988.

Danske Jernbanefærger, Niels Jensen.

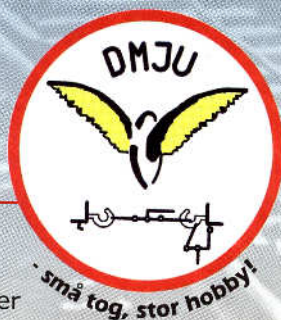


Færgelejer i Nyborg, 1994. Læg mærke til, at hjulene på færgespilene er malet i rød.

Dansk Model Jernbane Union

samler Danmarks modeljernbaneklubber
under et, og arrangerer **Danmarks
største** modeljernbaneudstillinger.

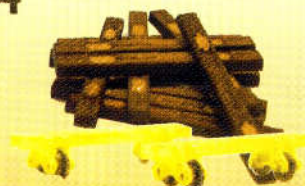
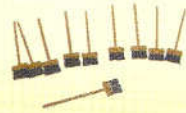
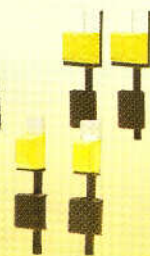
**Næste gang i Køge
25.-26. april 2015
www.dmju.dk**



Scan koden
og få flere oplysninger

EpokeModeller

Pynt til Perronen mm.



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



TRINBRÆTTET KØBENHAVN
Din & Min Hobby

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

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

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

Vi fører næsten alt i modeljernbane i alle størrelser.

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

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

**BEMÆRK:
Ny adresse!**

Åbningstider:
mandag & fredag 16.15-18.00
lørdag 10.00-13.00

Vi gør mere for din hobby - det er vores hobby

Bagsværd Hovedgade 135 · DK-2880 Bagsværd
Tlf.: +45 21 30 91 61
e-mail: din-min@email.dk

PÅ SPORET VI FLYTTER!

**ULTIMO 2014 får vi ny adresse,
følg med på vor hjemmeside
www.paa-sporet.com**

BEMÆRK:

**Resten af året er der nye
åbningstider på Vesterbrogade 165
Torsdag-fredag kl. 14.00 - 17.00
Lørdag kl. 10.00 - 13.00**

Med venlig hilsen

PÅ SPORET



**Vesterbrogade 165, 1800 Frederiksberg
Tlf. 33 23 16 17**



Fabriksfoto af DM 2201 på Scandia 1937 med fine gule stafferinger. Vognen er forsynet med både trykluft- og vakuumbremser. Læg mærke til det fine postskjold og brevkassen. Over postskjoldet ses påskriften POSTKONTOR. Foto: JMJK.



6 STK. POSTVOGNE O.NR. 3441.

DSBs korte bogiebureauvogn

DSB litra DA

■ Af Torben Andersen

Stålpostvognen fik sit gennembrud hos DSB i 1930'erne. Postvæsenet fik i 1936 sine første helsvejste stål-bogievogne litra DL 1596-1600 (efter 1941 DB nr. 5101-5105) med en kapacitet på 8000 kg, de såkaldte 33,1 m2 vogne. De var bureauvogne, d.v.s. at de var indrettet med postkontor og postgodsrums.

Vognenes konstruktion gav større sikkerhed for postpersonalet, og var indrettet med overgang i begge ender, så personalet kunne bevæge sig frit igennem dem. Det gav bl.a. en mere fleksibel indrangering i togstammerne. Vognene var udrustet både med vakuumbremse og trykluftbremse, og havde tyske slutsignaldere til kørsel i Tyskland.

Vogntypen fik S-togbogier da man netop i disse år eksperimenterede med bogier, både til S-tog og personvogne. Konstruktionen må have været vellykket: Vognene beholdt bogierne indtil udrangeringen.

DL var første postvognstype med ovenlysvinduer bygget ned i det

hvælvede tag, ligesom den var første postvogn udstyret med wendelersugere, der gav større mulighed for at regulere friskluftventilationen. Belysningen foregik med elektriske pærer. Strømmen hertil kom fra dynamo, system Rosenberg 24 V.

DSB litra DM/DA

Litra DL/DB fulgtes op med en levering på 24 stk. stålpostvogne litra DM 2201-2224 i 1937-1940, dog af mindre kapacitet på 21,8 m2 (efter 1941 fik vognene litra DA 5001-5024). De var indrettet næsten på samme måde som DL med postkontor og postgodsrums.

Vognene havde sorteringsreoler på tre sider i den ene ende, mens den anden ende havde et rum til postsække. Midt i vognene var anbragt kakkellovn for opvarmning, og i den ene ende (postsækkeenden) havde personalet adgang til et toilet, ligesom der var indvendig skruebremse ved siden af dette.

Vognen havde en længde på 11 500 mm, mens bogieafstanden var 5900 mm, altså en meget kort af-

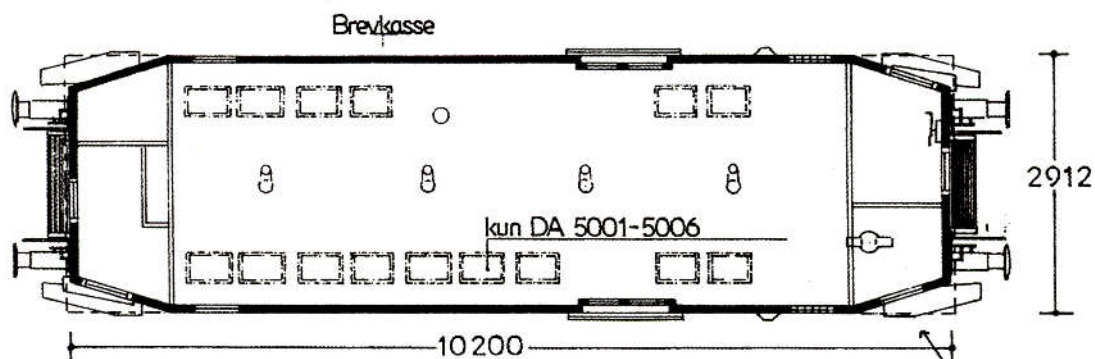
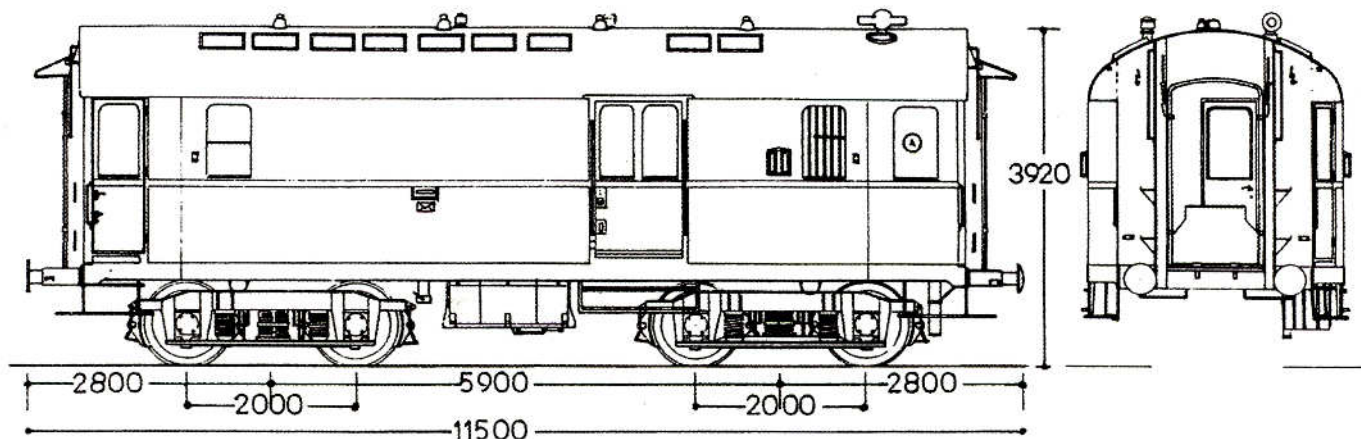
stand. Vognen kunne laste seks tons post. Egenvægten var 24 tons.

Vognene havde samme bremseudstyr som litra DL, d.v.s. vakuumbremse og trykluftbremse, og de fik de korteste bogier af alle bogiepostvogne... kun 2 meter. Oprindeligt var vognene forsynet med harmonika, men disse blev i årene 1948-1951 demonteret, og erstattet af overgangsbøjler og -plader.

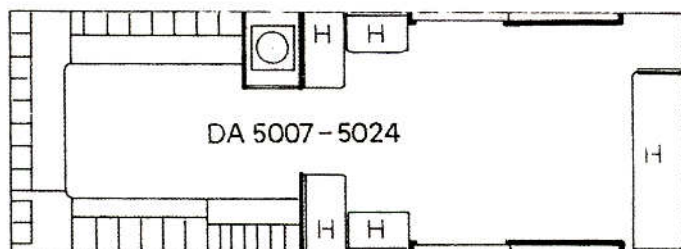
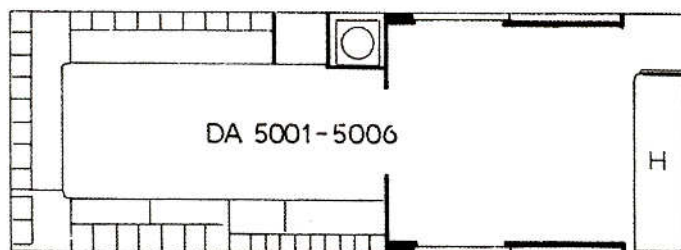
Belysningen foregik med elektriske pærer. Strømmen hertil kom fra dynamo anbragt på undervognen ved bogierne, systemet var Rosenberg 24 V.

Alle vogne havde taglysvinduer og svanehalsventiler (wendelersugere) samt stor tolitetventil.

Litra DM/DA var den første bogiepostvogn, der blev seriefremstillet i større antal. Den sattes bl.a. i drift i posttog til Sverige via Helsingør (tog 401 m.fl.), fordi længden var velegnet til de små færger på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Også i landsdelstogene blev DM/DA en meget anvendt vognstype, ligesom den blev benyttet på mange



⊙ Kun vindue i denne side.



DSB litra DA 5001-5006 og 5007-5024

Bygget af Scandia 1937-1940.
Tegningerne viser vognene
i oprindeligt udseende med
harmonikaer.
Skala 1:87
Tegning HO

andre hovedstrækninger over hele landet.

Fra 1948 blev DA 5001 og 5002 forsynet med svensk elektrisk varmeledning, og fra 1960 blev nogle få vogne udstyret med lysstofrør.

Fra 1954 blev DA 5003 og 5022-5024 RIC-mærket til kørsel i udlandet.

Omlitring og omnummerering

I 1941 omnummererede og -litreerede DSB alt sit person- post- og rejsegodsmateriel. Postvogne beholdt hovedlitra D, mens underlitra blev tildelt efter vognens akseltype,

d.v.s. at bogievogne fik underlitra først i alfabetet, mens to-akslede blev tildelt bogstaver sidst i alfabetet. Litreringen trådte i kraft 26/5-1941, og fra den dato havde DSB i alt en beholdning på 24 vogne litra DA.

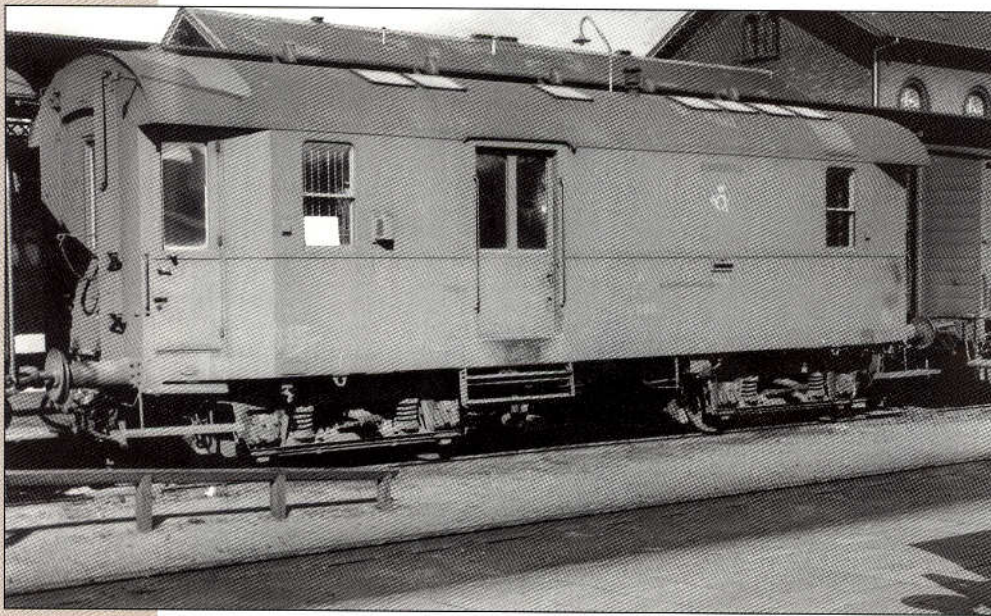
Bureauvogne blev som hovedregel brugt i begge retninger, og kørte i meget lille omfang tomløb.

Orienteringen i bureauvognene var naturligvis vigtig af hensyn til ud- og indlæsning. I bureauvogne betragtedes kontorrummet altid som værende forrest, og det uden hensyn til kørselsretning. Højre og venstre kom man frem til ved at

stille sig med ansigtet mod ende-reolen.

Bureauvognene blev stillet til rådighed efter en fast bestilling, der tillige foreskrev hvilken type, der skulle leveres. Vognene blev, ligesom andre godsvogne, forsynet med sedler (hvide med rød kant) indeholdende bestemmelsessted og togløb.

Efter ankomsten til bestemmelsesstedet blev denne seddel aftaget, og vognen var herefter disponibel, hvilket ikke udelukkede, at stationen kunne stille den til rådighed i henhold til en anden postal vognbestilling.



DSB litra DA 5008 fotograferet ukendt sted, 1959. Vognen har fået posthorn i stedet for skjold. Læg mærke til den lille kukkasse.

I modsætning til almindelig godsvogne udfærdigedes ikke fragtbreve.

Postvogne i Jylland, 1953

De fleste postvogne blev anvendt i landsdels- og hovedposttog i løb mellem København og byer i Jylland. Vogne, der løb lokalt i 2. distrikt Jylland/Fyn, var primært – nævnt som et lille sidespring - litra DO, hvoraf ikke mindre end 28 var i fast løb. Typen vekslede fx med DMP mellem Nyborg-Svendborg-Fåborg og Odense-Fåborg. Øvrige strækninger med DO var bl.a. Tinglev-Sønderborg, Esbjerg-Tønder, Bramminge-Langå (Tværbanen), Struer-Thisted, Skive-Nykøbing, Randers-Ryomgård og Viborg-Herning. I 1963 var de fleste DO dog blevet afløst af litra DA.

DA-vogne benyttedes på strækningerne Fredericia-Esbjerg-Struer og Struer-Langå-Randers, og var i 1953 nogle af de få i lokale jyske løb. Et par vogne var i løb mellem byerne på den østjyske længdebane.

Litra DA i 1950' og 60'erne

I det store hele, så benyttedes litra DA i næsten sammen løb op gennem 1950'erne og 60'erne.

Her gives nogle få eksempler med DA i oprangeringer, og da der desværre kun foreligger få planer for oprangeringer i Øst, må vi holde os til vest:

1956:

På det tidspunkt havde Vest en beholdning på 12 vogne, heraf var de 10 i fast løb.

Tog 905 Randers-Aalborg: MO-CM-CP-EH-DA

Tog 569 Skjern-Århus: MO-CP-EH-EC-DA

Tog 357 Esbjerg-Fredericia: MK-FK (eller MO)-CM-CM-CQM-DA.

Og i 1969...

I 1969 rullede den korte litra DA bl.a. mellem Esbjerg-Fredericia-Struer-Thisted og retur. På Grenåbanen sås den også i tog med MK/Fk som trækraft, ligesom den kørte mellem Skive-Glyngøre i MO-fremførte tog.

Litra DA var også fast inventar i de store tog 735/720 med moderne UIC-stålvogne mellem Fredericia og Thisted.

På Sjælland sås den på sidebanerne, mest i MO-fremførte tog, bl.a. Kalundborg-Slagelse og Slagelse-Næstved.

Som et sidespring skal nævnes, at Scandia 1961 byggede en del

korte bureauvogne i stil med vogne fra før krigen. De fik litra DB som disse, og havde samme dimensioner. De nye DB-vogne havde dog ikke indhak i gavlene som førkrigs-vognene, men blev som forgænger udrustet med harmonika i begge ender. Typen fik 2,5 m svejste stålbogier, og måtte køre 140 km/t.

Den blev indsat i landsdelstog, og afløste senere den korte litra DA på strækningen København-Helsingør.

Nye litra

I årene 1966-1969 overgik DSB til registrering af vogne via EDB, og ved denne lejlighed blev alle vogne omnummereret, men beholdt litra. Men man tænkte på, at ændre litra efter UIC-norm, og i begyndelsen af 1969 var der nogen 'forvirring' omkring enkelte vognes nye litra.

Fra 1941 til 1969 havde DSB anvendt kapitæler til 2. og 3. underlitra. Men underlitra blev efter 1969 angivet med "små bogstaver" (minuskler).

Samtidig ændredes litreringens betydning, idet litra P fra 1969 angav postvogne, mens litra D benyttedes til rejsegodsvogne.

I 1969 blev de første 15 DA-vogne omlitret til Pa med samme numre. Nogle få af disse fik genmonteret harmonikaerne, og benyttedes til posttransport, mens de øvrige vogne let ombyggedes på CvK og fik litra Dah, Litra Dah var – som allerede nævnt – fra 1969 det nye litra for rejsegodsvogne litra D type a med harmonika, d.v.s. at vognene fik genmonteret harmonikaerne. Nogle Dah-vogne fik også udskiftet wendlerventilerne med kuck-kuck.



DSB litra DA 5017 i Struer, 1961. Vognen har fået taget malet lyssegråt efter nye ORE-forskrifter. Foto: JGC/JMJK.



De anvendtes til transport af rejsegods, og benyttedes især på de jyske sidebaner. Men brugen af rejsegods var dog efterhånden kraftigt aftagende,, og løbende mindskedes brugen af Dah-vognene.

I løbet af kort tid i begyndelsen af 1970'erne udrangeredes litra Dah og Pa, og i 1974 var der kun 12 styks af disse litra tilbage i vognparken..

I løbet af de næste par år forsvandt litra Dah og Pa totalt fra driftmateriefortegnelsen.

Til privatbanerne

Efter udrangering blev nogle af vognene omdannet til specialvogne, mens andre blev solgt til danske privatbaner.

Den første vogn – Da 008 – blev solgt til HHJ i 1972, hvor den ombyggedes og derefter anvendtes til banens posttransport. Den fik hos HHJ litra D 62. Den blev ommalet i HHJs røde farve, fik hvidt mavebælte, og afløste banens ældre postvogne..

Derefter blev Dah 111 og 112 solgt til Lollandsbanen i 1975, hvor de blev indrettet som kedelvogne m.v. til brug i persontog, hvor der benyttedes dieseltrækraft. Disse maskiner havde ikke varmeanlæg, så derfor medfulgte i persontogene rejsegodsvogne med kedler til opvarmning. Efter ombygning fik vognene litra Ev 93 hhv. Ev 92, og blev malet paprikarøde med hvide mavebælter..

HFHJ købte også tre vogne i 1976. Her blev de let ombygget til brug som post- og rejsegodsvogne,

og fik litra D 73 (senere Dk 77) 76 hhv. Dk 78. Det var de tidligere vogne af litra Dah.

Der kom også en vogn til OHJ, nemlig Pa 009, der hos OHJ blev malet i banens røde husfarve, og fik litra P 247. Den anvendtes til posttransport på OHJ mellem Holbæk og Nykøbing Sj.

De korte vogne var meget anvendelige hos privatbanerne, hvor de afløste ældre postvogne, og gjorde god fyldest indtil udrangeringerne.

Som allerede nævnt blev nogle litra DA/Dah/Pa omdannet til specialvogne. Det gjaldt således Pa 010, der i 1977 blev omdannet til Tjenestevogn 479. Pa 015 blev udrangeret i 1977, og hensattes i Fårup. I 1980 blev den på CvA omdannet til specialvogn 716.

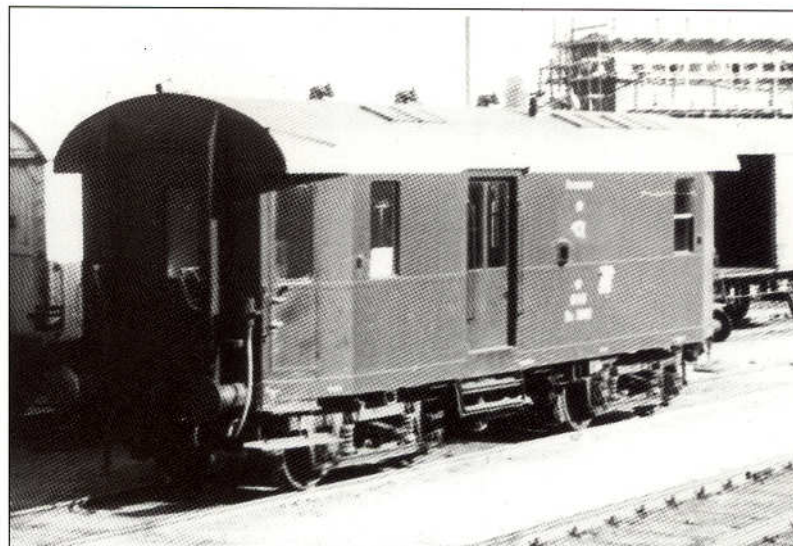
Flere vogne af litra Pa kom på værksted for at bliver omdannet til Specialvogne. Det gjaldt således

Pa 003, der i 1978 blev til tjenestevogn 708, mens Pa 007 blev til Tjenestevogn 709 ligeledes i 1978. Det samme gjaldt Pa 008, som blev til Tjenestevogn 710, også i 1978.

I 1970'erne begyndte DSB at ommale sine tjenestevogne i gul, men så vidt vides forblev de fleste omdannede Pa-tjenestevogne i den oprindelige vinrøde - nu meget slidte farve - kun med ændringer af påskrifter. Et par enkelte nåede at blive malet i grå.

En enkelt vogn - Pa 005 - blev overdraget Jernbanemuseet i 1975.

På de næste sider bringer vi en tabel over vognenes skæbne og billeder af vognene hos privatbanerne. ■



DSB litra DA 5001, København 1966. På hjørnet af vognen ses den svenske elvarmeføder. Foto: JBP.

DSB litra DA/Pa/Dah hos privatbanerne

I sidste afsnit fortalte vi om postvognene litra DA hos DSB, og lovede at bringe en tabel over samtlige vogne. Den kommer her sammen med billeder af vognene hos privatbaner, der overtog vogne efter ud-

rangering. Desværre kender vi ikke udrangeringsårene for alle vogne. Kan læserne hjælpe? Send en mail til lokomotivet@lokomotivet.dk

Vognene blev hos privatbanerne primært ombygget og anvendt

som varmekedelvogne i tog med dieseltrækraft, hvor der ikke var indbygget varme som fx i DSB litra MY. I nogle tilfælde benyttedes de som kombinerede post- og kedelvogne, fx hos HFHJ, der dog beholdt D 73 som ren postvogn. Det samme gjaldt en vogn hos OHJ (P 247), der fortsatte med at have postkontor. Denne vogn måtte desværre udrangeres i 1983 efter et uheld. I stedet anskaffede man en større postvogn, der fik nr. 248. Den fik som noget nyt monteret en lift til læsning af post.

Vognene havde harmonika i den ene gavl, mens der var overgangsplade og -bøjler i den modsatte ende.

De fleste vogne blev ommalet i banernes design, dog forblev nogle af HFHJs vogne – som det fremgår af billederne – i den oprindelige vinrøde farve fra DSB-tiden, nu blot i noget slidt udgave.

Desværre har vi ikke kunnet finde fotos af HHJs DA-vogn, men den er med sikkerhed ommalet i privatbanerød med hvidt mavebælte. Den anvendtes til post mellem Od-

Skæbneliste for DSB litra DA

Fra levering til 1941 DSB litra DM 2201-2224

DA-nr. Fabrikat og år Skæbne

5001	Scandia 1937	Omlitreret.1967 til Da 001, 1969 Pa 001, 1972 Dah 112, 1975 til LJ som Ev 92, udr.?
5002	Scandia 1937	Omlitreret.1967 til Da,002, 1969 Pa 002, udr.1972
5003	Scandia 1937	Omlitreret 1967 til Da 003, 1969 Pa 003, omb.1978 til Tjenestevogn 708, Værkstedsvogn for Svejsingeniøren, udr.1991?
5004	Scandia 1937	Omlitreret 1967 til Da 004, 1969, Pa 004, omb. 1976 til Tjenestevogn 488, Mandskabsvogn for Svejsingeniøren, udr.1988?
5005	Scandia 1937	Omlitreret 1967 til Da 005, 1969 Pa 005, 1971 Dah 110, Solgt i 1976 til HFHJ Dk 78, 1989 til Jernbanemuseet som DA 5005
5006	Scandia 1938	Omlitreret 1967 til Da 006, 1969 Pa 006, 1978 omb, til Tjenestevogn 710, Værkstedsvogn for?
5007	Scandia 1938	Omlitreret 1967 til Da 007, 1969 Pa 007, 1978 omb. til Tjenestevogn 709, Værkstedsvogn for Svejsingeniøren, udr. 1990
5008	Scandia 1938	Omlitreret 1967 til Da 008, til HHJ i 1972 som HHJ D 62
5009	Scandia 1938	Omlitreret 1967 til Da 009, 1969 Pa 009,1975 til OHJ som P 247, udr.1983 grundet bogieskader efter en afsporing i 1980
5010	Scandia 1938	Omlitreret 1967 til Da 010, 1969 Pa 010, ombygget 1977 til Tjenestevogn 479, udr.1991?
5011	Scandia 1938	Omlitreret 1967 til Da 011, 1969 Pa 011, udr. 1975
5012	Scandia 1938	Omlitreret 1967 til Da 012, 1969 Pa 012, 1973 til Baneafdelingen, udr. 1977
5013	Scandia 1939	Omlitreret 1967 til Da 013, 1969 Pa 013, 1971 Dah 111, 1975 solgt til LJ som Ev 93, udr.?
5014	Scandia 1939	Omlitreret 1967 til Da 014, 1969 Pa 014, 1976 solgt til HFHJ som D 73., i 1986 Dk 77, udr. 1989.
5015	Scandia 1939	Omlitreret 1967 til Da 015, 1969 Pa 015, 1977 hensat i Fårup, 1980 ombygget til Tjenestevogn 716, mandskabsvogn, udr. 1991?
5016	Scandia 1939	Omlitreret 1967 til Da 016, 1970 Dah 107, 1977 ombygget til Tjenestevogn 718, Mandskabsvogn for Skinneudlægger-kran 159, udr.?
5017	Scandia 1939	Omlitreret 1967 til Da 017, 1970 Dah 108,, 1976 solgt til HFHJ som Dk 76, udr.1981.
5018	Scandia 1939	Omlitreret 1967 til Da 018, 1969 Dah 100, 1976 ombygget til Tjenestevogn 484, mandskabsvogn for Sporingeniøren Århus, udr.?
5019	Scandia 1940	Omlitreret 1967 til Da 019, 1969 Dah 101, udr. 1974
5020	Scandia 1940	Omlitreret 1967 til Da 020, 1969 Dah 102, 1976 ombygget til Tjenestevogn 485, Værkstedsvogn for Sporværktøjsdepot Langå, udr.?
5021	Scandia 1940	Omlitreret 1967 til Da 021, 1969 Dah 103, 1976 ombygget til Tjenestevogn 486, Værkstedsvogn for Sporværktøjsdepot, udr.?
5022	Scandia 1940	Omlitreret 1967 til Da 022, 1969 Dah 104, 1977 ombygget til Tjenestevogn 488, Mandskabsvogn for Svejsingeniøren, udr. 1990.
5023	Scandia 1940	Omlitreret 1967 til Da 023, 1969 Dah 105, udr. 1971
5024	Scandia 1940	Omlitreret 1967 til Da 024, 1969 Dah 106, udr. 1976

Øverst på næste side:

HFHJ Dk 78 og Dk 76 i eftermiddagstog til Hundested, Hillerød station, juni 1977. Vognene blev læsset med post i god tid før afgang. Vognene har harmonika i den ene ende og overgangsbøjler i den anden. Vognen foran er en af banens CL-vogne. Foto: TA.



I midten på næste side:

Endnu i 1983 var HFHJ Dk 78 ikke ommalet i banens farver. Men den havde fået påsat et nyt litreringsfelt. I den ene ende er monteret harmonika. Vognen er på dette tidspunkt hensat i Hundested, oktober 1983. Traktoren, der anes til venstre, er HFHJ M 3, bygget på HFHJs værksted på motorbogie fra HFHJ M 7. Foto: TA.



der og Århus. Kan læserne hjælpe med et foto?

Flere vogne blev efter udrangering ombygget til tjenestevogne (før 1974 kaldet specialvogne), hvor et par ommaledes i gul (fx vogn 708 hjemsted Rødby F.) hhv. grå, men ellers forblev i den oprindelige farve. I alt overgik elleve Pa/Dah-vogne til parken af tjenestevogne.

Med tiden udrangeredes alle de ombyggede tjenestevogne af denne type, og der eksisterer ingen vogne tilbage, bortset fra Jernbanemuseets eksemplar DA 5005.

Billedserien fortsættes på side 18



Foto til højre:

HFFJ D 73

Postvognen D 73 blev hurtigt ommalet i HFFJs nye orangerøde design med hvidt mavebælte. Den skulle oprindeligt hedde Dk, men det ændredes til D. Hvorfor vides ikke, men på billedet ser man tydeligt, at der er mellemrum mellem D og nummeret. Billedet er taget i Frederiksværk, 1983. Vognen blev på et senere tidspunkt literet Dk 77. Læg mærke til overgangsbøjler og -plade. Foto: TA.





OHJ P 247

Også OHJ fik en kort postvogn fra DSB, nemlig Pa 009, der hos banen blev til OHJ P 247. Den anvendtes til post mellem Holbæk og Nykøbing Sj. OHJ P 247 på Nykøbing Sj. Station, juni 1979. På højre vognside kan man læse 'Postkontor'. I 1980 kom den ud for et haveri, der beskadigede bogierne, og den måtte udrangeres i 1983. Foto: TA.



Lollandsbanen købte to af de korte postvogne hos DSB i 1975. Det var ex Pa 001 og Dah 111. Pa 001 blev hos Lollandsbanen til Ev 92. Den fik indbygget varmekedel, og anvendtes i banens persontog i tog med dieseltrækraft. Her er den indrangeret i tog 705 i Nykøbing F., juni 1978.



Nogle DA/Pa/Dah-vogne blev efter udrangering omdannet til tjenestevogne. Flere forblev i den vinrøde farve, men et par blev ommalet i gul og grå. Her er det Tjenestevogn 80 86 980 0 479-9 (mandskabsvogn) i Struer, juli 1984. Vognen er ex. DSB litra Pa 010. Læg mærke til fjernsynsantennen på vognsiden, og den blændede dør i gavlen. Også skydedøren i vognsiden er blevet afblændet, og trinene under denne er fjernet. Foto: TA.



Hvor er det?

Det er RUNGSTED

I nr. 116 spurgte vi, om læserne kunne hjælpe os med at stedfæste fotoet af et DSB regionaltog på vej til ? Det kunne de uden besvær, og flere læsere sendte os mails med de ønskede oplysninger. Vi siger tak til alle, der hjalp os med identifikationen, bl.a. Ulrik Bay Jensen, Bent Hansen, Peter Elleby, Søren Agerskov, Keld Håndbæk med flere. Billedet viste – som nævnt her i overskriften – RUNGSTED station, hvor er regionaltog med en fin Anvogn er på vej til Helsingør. Taget af bygningen, der ses bag lokomotivet, tilhører Rungsted remise, hvor Nordsjællands Veterantog holder til. Billedet er taget omkring 1985.

Ulrik Bay Jensen har også sendt os et foto af Rungsted station set fra



nord i 1973. Billedet er taget af Per B. Hansen. Vi siger tak for lån.

...og når vi nu er i gang, har vi flere opgaver til læserne. De efterfølgende fotos har ingen data påført, og vi kender derfor ikke stederne.

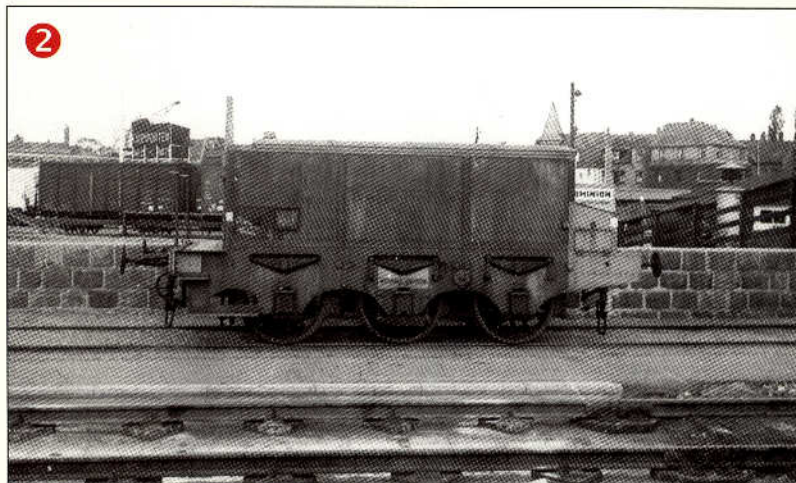
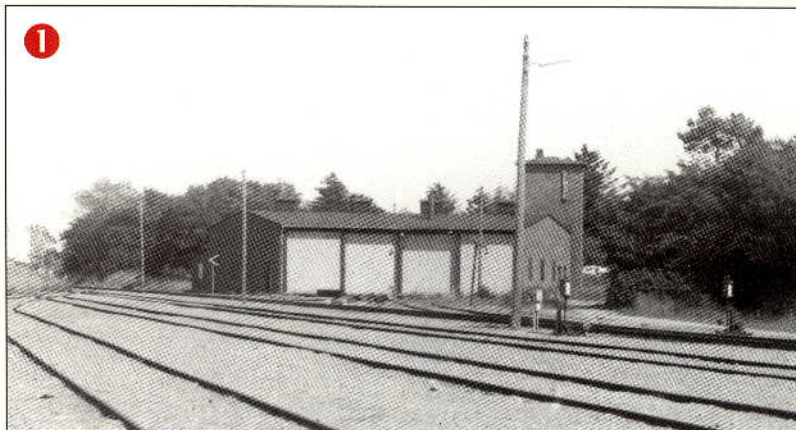
Foto 1:

Her er en remise på en – højst sandsynlig – dansk privatbane. Remiseportene er tilsyneladende udskiftet med mere moderne, så fotoet, der er i sort/hvid, kan ikke være så gammelt. Der går kun et enkelt spor til

bygningen, så den er næppe i brug på fototidspunktet. Hvor er det? Og hvornår kan billedet være taget?

På foto 2 ses en tender fra et ældre dansk damplokomotiv, tilsyneladende omdannet til andet formål. Men til hvilket formål – og hvor er billedet taget? Nyborg? Og ca. hvornår? I baggrunden til venstre – over Q-vognen – ses en havnekran og et skilt med navnet KULIMPOR-TEN, der måske kan hjælpe med at identificere stedet?

På det 3. foto ses en rød træbygning på en privatbane med et halvt såkaldt hængeøre-signal. Bygningen – varehuset – må tilhøre stationen, der anes i venstre side. I baggrunden anes toppen af en fleretages ejendom. Hvor kan det være?



Send jeres forslag og oplysninger til lokomotivet@lokomotivet.dk. På forhånd tak for hjælpen. ■



Problemer med pladsen? så byg et **RULLEBORD**

■ Af Peter Weldingh

For mange entusiaster er de to begrænsende faktorer for den fulde udlevelse af vor dejlige hobby. Den ene er de til rådighed økonomiske

midler, den anden er pladsen. Det første skal jeg afholde mig fra at komme med gode råd om, men jeg vil i denne artikel beskrive en for mig ny måde at forstå begrebet "fast anlæg" på, som har glæder

ikke kun mig, men også min gode "modeltogven", som har bygget et tilsvarende anlæg.

I al sin enkelthed går det ud på at bygge et såkaldt "kompaktanlæg" på hjul, der kan trækkes frem, når der skal køres eller bygges på anlægget. Ideen er ikke så meget at beskrive anlægsprincippet (det vil jeg dog kort fortælle om i sidst i artiklen), men beskrive måde at bygge "konstruktionen" på og tankerne bag.

Inspirationen fandt jeg i et gammelt MIBA magasin (nr. 04, år 2007), hvori Ivo Cordes har en særdeles fin artikel omhandlende "Kleinanlage mit Konzept". Ideen var beskrevet som et klapbart anlæg i målene 140 x 280 på hjul. Anlægget kunne designes i tre planer, hvor øverste plan udgjorde et stationskompleks med en række industrier (anlagt som en mellemstation), mens nederste plan udgjorde en kompliceret sporgeometri, der muliggjorde materielopbevaring og ikke mindst ud-/indkørsel til



ikke mindre end 6 vendesløjfer. Alt i alt muliggjorde ideen, at der ville kunne køres i både "kødben" og i vendesløjfer mod/fra begge retninger på stationen.

Eftersom jeg har 10 tommelfingre og er udstyret med akademiske fingre, turde jeg ikke rode mig ud i "klap-tanken", men ville alene koncentrere mig om et mobilt anlæg, der kunne flyttes ud i rummet, når der skulle arbejdes eller køres.

Min søde hustru, der også har en vis kærlighed til jernbanen – hun arbejder hos DSB Vedligehold, foreslog sågar, at anlægget kunne placeres i vores relativt store soveværelse. Eneste "krav" var, at anlægget kunne skjærmes af, når det ikke var i brug.

Den første opgave måtte være at tænke sporplanen igennem. Der kunne Ivo Cordes udgangspunkt benyttes med tilretninger til dansk, da jeg gerne ville lave et Epoke 3



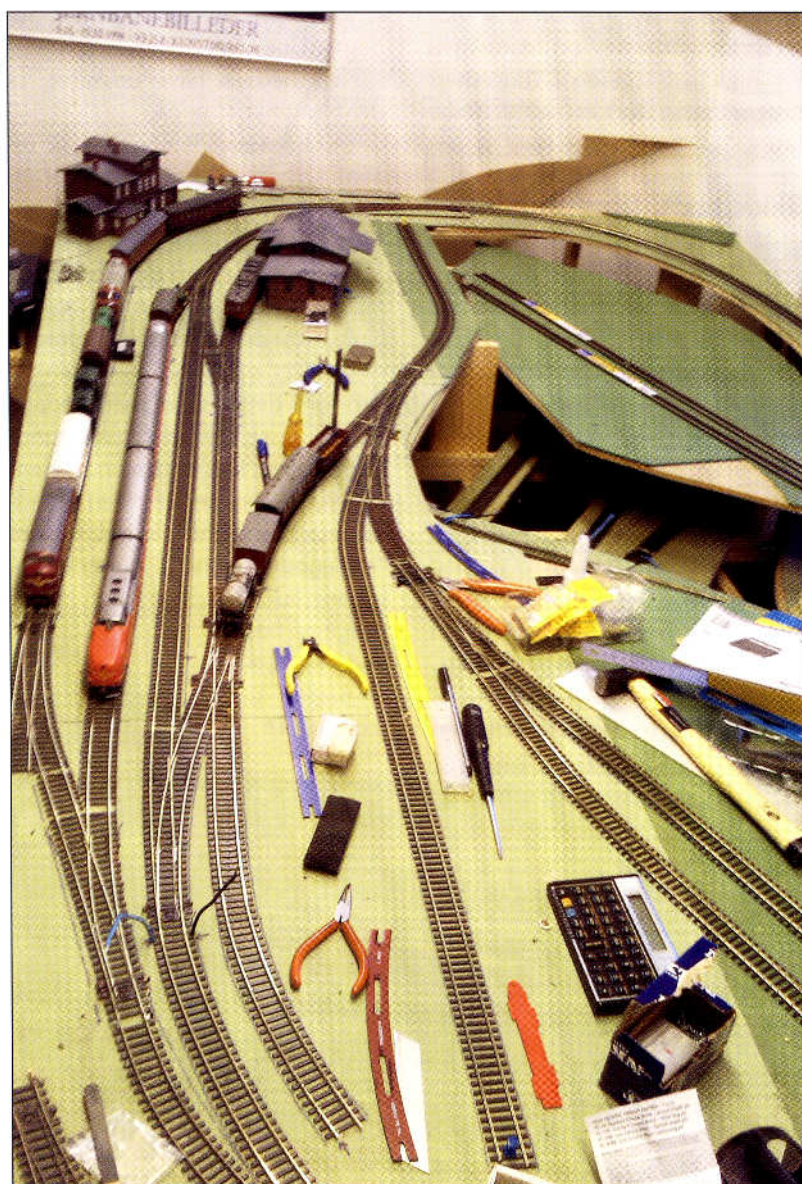
anlæg. Derefter skulle konstruktion af bord tænkes igennem, planlægges og så var det en tur i Bauhaus. Jeg har nu fået konstrueret et anlæg på gummihjul, der er placeret

i vores soveværelse (ret beset er vi dog flyttet til et andet værelse siden starten på projektet, men det er en anden sag), der kan trækkes ud i rummet, således man kan komme til det fra alle sider. Og jeg må sige, det fungerer genialt. Til at skjærme af var vi en tur i IKEA, hvor vi købte to "rumdelere" af de gamle klassiske slags i tre fag, som damerne kunne "gemme" sig bag, når de skulle "smukkeseres". De skal skubbes til side, og vupti, så kommer anlægget til syne.

Jeg tror egentlig ikke jeg vil gå ind i en større konstruktionsmæssig beskrivelse, men overlade det til den enkelte og måske lade sig inspirere af billederne.

Slutteligt kan siges, at anlægget er digitaliseret, stadig under opbygning. Designet som en 60'er mellemstor landstation med industrispor til en foderstofforretning (Cornerstone) og en møbelfabrik (Faller). På modsatte side af stationen har jeg anlagt et brunkulsleje (velvidende, at den tilhørende bygning aldrig har haft noget som helst med brunkul at gøre, men her har fastasien fået frit spil). Jeg har fået plads til et mindre maskindepot og i "kælderen" kan der parkeres 6 togstammer foruden et friholdt "gennemkørselsspor".

En god, egentlig ganske simple løsning på det evige pladsproblem. ■



Din&Min Hobby er flyttet

Sidst i marts 2014 flyttede Din&Min Hobby til Bagsværd. I 27 år har man haft adresse på Buddingevej, men nu var det på tide at flytte til andre mere lyse og indbydende lokaler. Det blev så på adressen Bagsværd Hovedgade 135, 2880 Bagsværd, hvor man har indrettet sig i mindre, men skønne lokaler.

Man har stadig nyt rullende materiel fra mj-fabrikterne, modeltog såvel som tilbehør, ligesom man fortsat har en stor brugtfdeling med alskens skønt brugttog, bøger og tidsskrifter, så den nye butik er et besøg værd.

Og nu fås også overdele til diverse rullende materiel, bl.a. DSB litra DJ og 'marcipanbrød' fra privatbanerne. Se evt. hjemmesiden: www.din&min.hobby.

Bemærk, at man fortsætter med de gamle åbningstider, d.v.s. mandag og fredag kl. 16.00-18.00 og lørdag kl. 10.00-13.00.

Man kan kontakte forretningen på e-mail: din-min@email.dk eller på telefon 21 30 91 61.

Åbent hus i TOGCENTER GENTOFTE

Lørdag den 28. juni holdt Togcenter Gentofte åbent hus, hvor nogle fabrikanter deltog og viste nye produkter.

DEKAS/McK fremviste de kommende modeller af moderne godsvogne fra DSB, bl.a. litra Hbis og Gs. De første prøver viser, at det bliver nogle rigtig flotte og meget korrekte modeller. Detaljer og støbninger bliver i top, så nu får vi omsider også nogle korrekte Gs-vogne med korrekte bremseplatforme.

TOGCENTERET fremviste selv diverse former for digitalteknik, bl.a. danske daglyssignaler og opstillinger af kørsel med digital-tog. Desuden uddelte man en fin brochure om dekodertyper og deres egenskaber.

HELJAN var også mødt op for at vise sin 'store' nyhed, nemlig DSB litra MY i spor 1. I skala 1:87 havde man medtaget prøver på de nye BL/Bf-vogne, der alle så godt ud. Også en prototypemodel af den kommende litra CP/AF kunne man studere. Her så resultatet ligeledes godt ud. Slut-

telig viste man en rå færdigmodel af den kommende 1900-MO-vogn, der simpelthen bliver et pragtstykke. Den havde fuglegitter for førerum, og andre detaljer monteret, bl.a. undervogndetaljer med batterikasser og oliebeholdere, og den gjorde et supergodt indtryk.

Märklin var også til stede, og fremviste den kommende model af DSBs MY i vinrød og rød/sot udgave (skala 1:87).

F2010/Hobbytrade var på pletten for at fremvise de nye FC-personvogne, der kom i handelen primo juli. Det er yderst flotte og detaljerige modeller. Man viste også prøver på tilbehør som signalposten i Fredericia m.v., og i det uddelte katalog præsenterede man nyheder som DSB gl. litra MT, Ardelet og godsvogne fra DSB litra IKA.

Der var mange besøgende, der fik sig en fornøjelig informativ snak med forhandlerne, og naturligvis var mange på besøg i Togcenters brugtfdeling for at se og købe brugt.

Skide godt, Egon!

....så vendte modeljernbanen omsider tilbage til forhallen på København H. Den 30. juni blev den nye modeljernbane opstillet, og gjort klar til at modtage utallige 2-kroner. Den blev sidste sommer fjernet for at blive renoveret, og nu er den altså tilbage til glæde for børn og barnlige sjæle – og togtoffer.

Den nye bane er primært opbygget som et rundanlæg, dog med enkelte afstikkere, der ender blindt, nemlig på Holme-Olstrup station (HELJANs model) og en havnebane.

Det er flere entusiastiske mj-ere, der har stået for opbygningen, som

indeholder mange spændende detaljer. Temaet er landskabet i Syd-sjælland. Hovedstationen er Næstved station med hovedbygningen i udseende anno 2014, dog uden skorstene? Ved siden af denne ses det ottekantede vandtårn.

Bag stationen står nogle flotte byhuse, der danner en fin baggrund for stationsmiljøet. Endvidere ses nogle store skove, og en model af broen over Vrangstrup Å. Anlægget er 'styret' ved hjælp af fine daglyssignaler.

Flere af bygningerne er udviklet af EpokeModeller, og på anlægget ses bl.a. også en signalpost og ledvogterhus fra firmaet.

Anlægget viser det moderne DSB anno 2014 med blå rejsekortstandere, stationskilte på perronerne i skriftsnittet Via o.m.a.

Der kører fire forskellige togarter, nemlig persontog med dobbelt-dækkere, et containergodstog med DB-trækraft, lokaltog med motortogsæt og havnebanetog med rangermaskine. Det rullende materiel vil lejlighedsvis blive udskiftet, så der bliver nyt at se på.

Men det er lidt uheldigt, at togene ret ofte står stille grundet afsporinger m.v., hvilket naturligvis skuffer mange tilskuere.

Der findes – som det fremgår af foranstående – også en lille havnebane, hvor der for enden af sporene er opstillet et pakhús. Ser man inden for i dette, så vil man opdage at tre lumske personer lusker rundt i lagerhallen. Det er såmænd Olsenbanen, så bortset fra den foranævnte manglende kørsel, er det "skidegodt, Egon!" Figureerne optræder lidt utydelige på hosstående fotos, men er næppe til at tage fejl af?

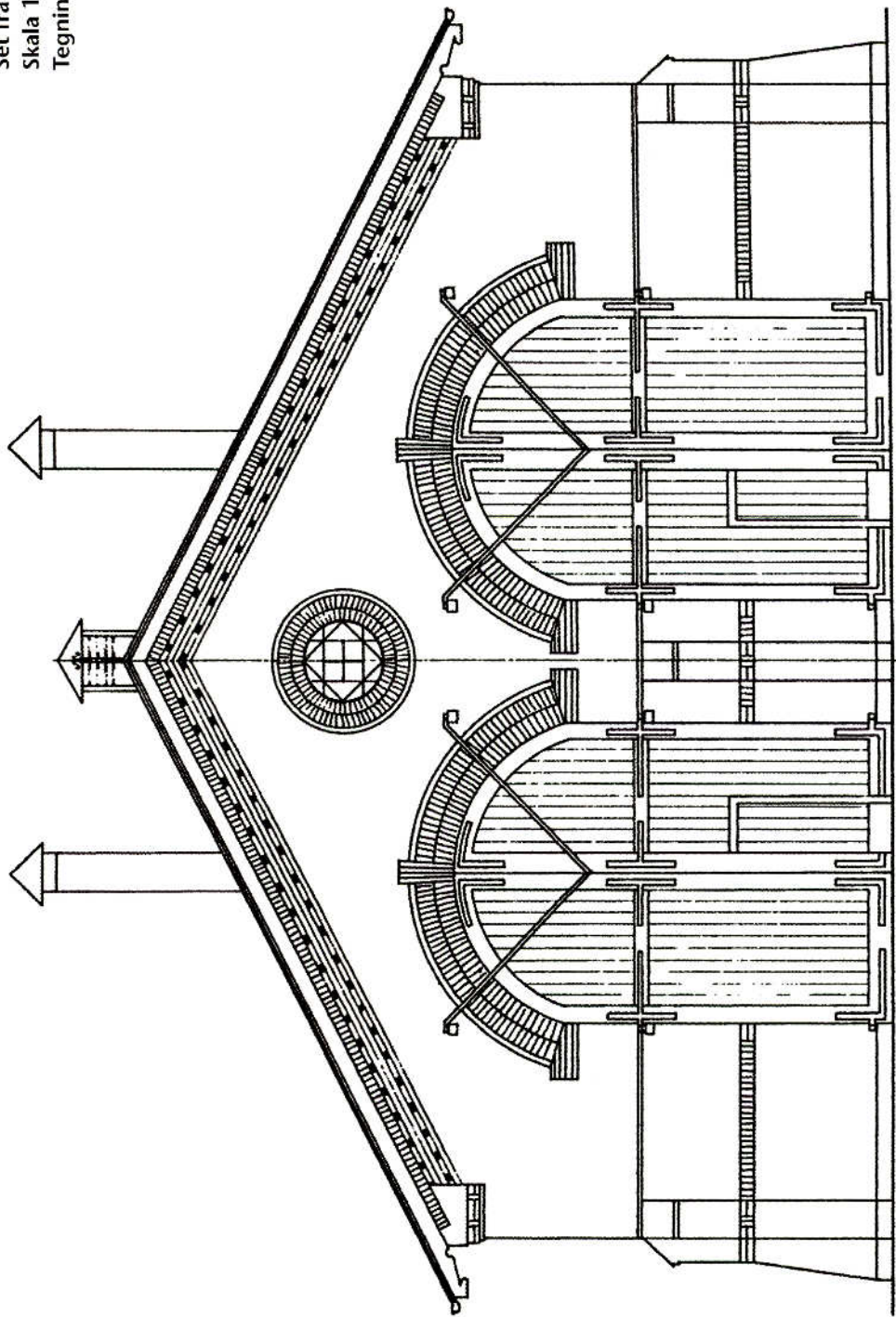


Rungsted remise

Set fra nord

Skala 1:100

Tegning: P.E. Harby





Rungsted remise

Rungsted Kyst er en station på Kystbanen, der blev åbnet for trafik i 1897. Banen havde oprindeligt sit udgangspunkt fra Østerport station, og gik over Klampenborg til Helsingør. Tilføjelsen 'Kyst' blev anvendt for at undgå misforståelser i forhold til Ringsted.

Det var først i 1911, da den nedgravede boulevardbane og den nuværende hovedbanegård stod færdige, at Kystbanen fik udgangspunkt i København. Banen var fra begyndelsen anlagt dobbeltsporet fra Østerport til Rungsted Kyst, hvorfra den fortsatte som enkel-

sporet til Snekkersten. Den ældre Nordbane fra Hillerød stødte til her, og banerne fortsatte sammen til Helsingør.

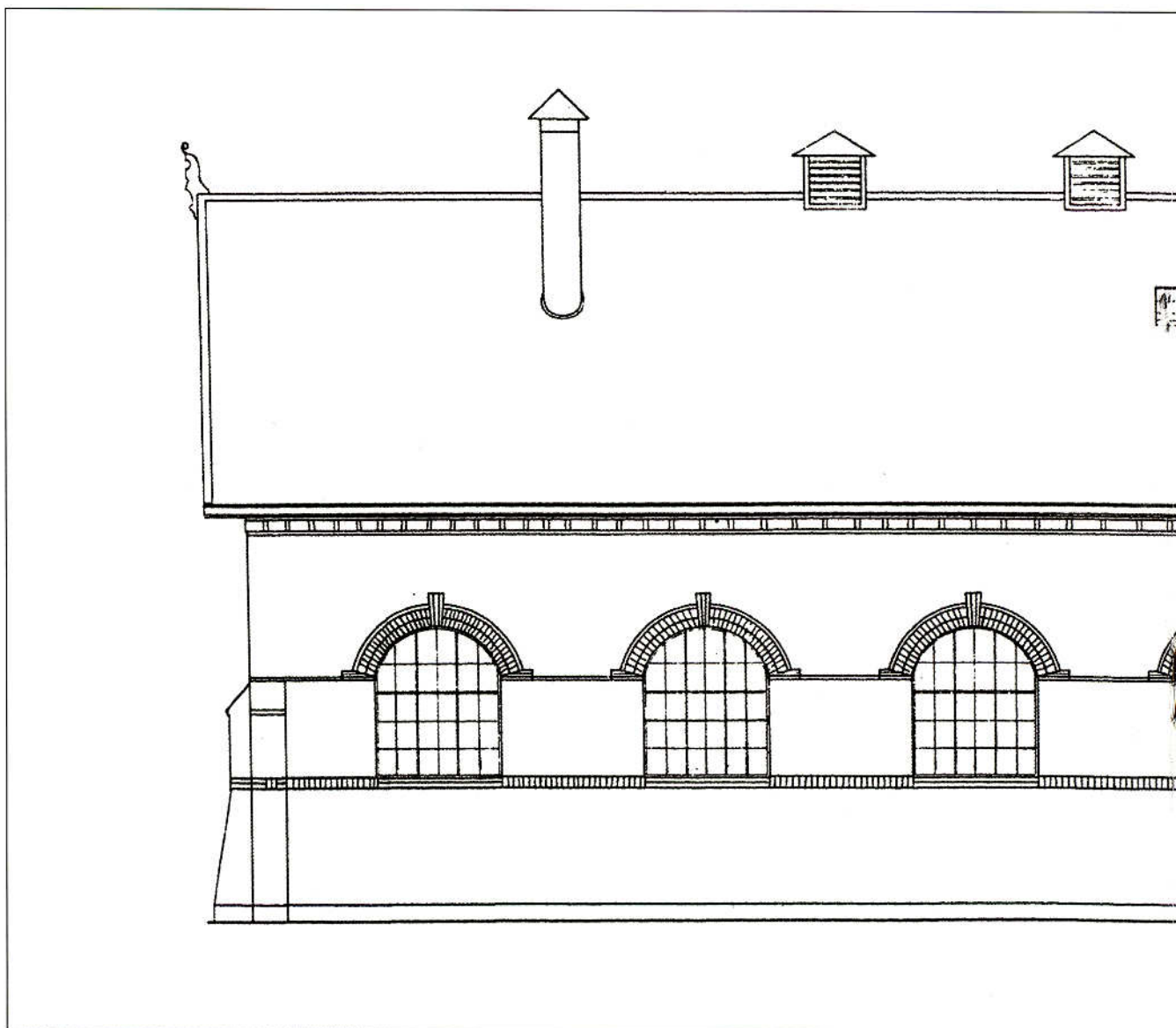
Eftersom der var planlagt en større trafik til Rungsted, som dermed blev endestation for en del tog, blev der fra starten opført en remise med to spor forbundet via en drejsskive. Remisen, som derfor også fra banens anlæggelse, er en såkaldt parallelremise, hvor sporene ligger parallelt, og ikke er en rundremise som ellers er meget almindelig i forbindelse med drejsskiver på større DSB stationsanlæg.

Remisen havde plads til to O-maskiner. Disse lokomotiver var i mange år i drift på Kystbanen, indtil de afløstes af S-maskiner.

Eftersom Rungsted station var et trafikknudepunkt med mange ansatte, blev der opført flere tjenesteboliger.

Stationen og remisen er tegnet af Heinrich Wenck, der var chefarkitekt hos DSB.

Remisen er opbygget i murværk af gule sten med røde murbuer og rødt mønstermurværk ved fundamentet. Karakteristisk for remisen er de store porte i den nordlige gavl. I



hjørnerne til selve remiserummet er murværket forstærket med to skrå stræbepiller for at klare presset fra taget over det store rum.

Remiserummet er forsynet med grønmalede sprossede rundbuede vinduer i jern, mens værksted og personalerum har trævinduer.

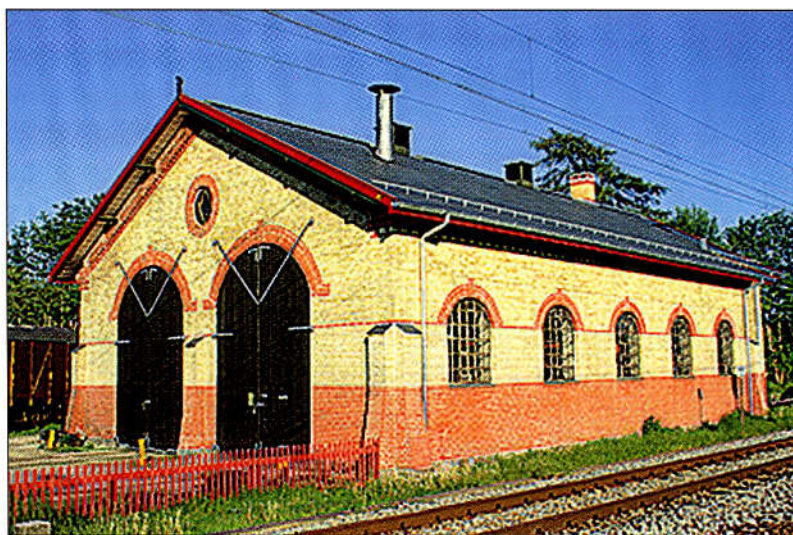
I hver gavl er der placeret et rundt vindue opdelt af sprosser i en sekskantet stjerne.

Der er grønne døre og porte. Sadeltaget er med naturskifer og udhæng med hvidmalede underbrædder. Spær, dæklist, åsbjælker og husbrande (topudsmykning på gavle) samt vindskeder er røde.

Der er skorsten i gule sten med røde murbånd samt aftræksrør for lokomotiverne.

På østsiden findes en lille sidebygning i røde sten, der indeholder toilet (ikke vist på tegningen).

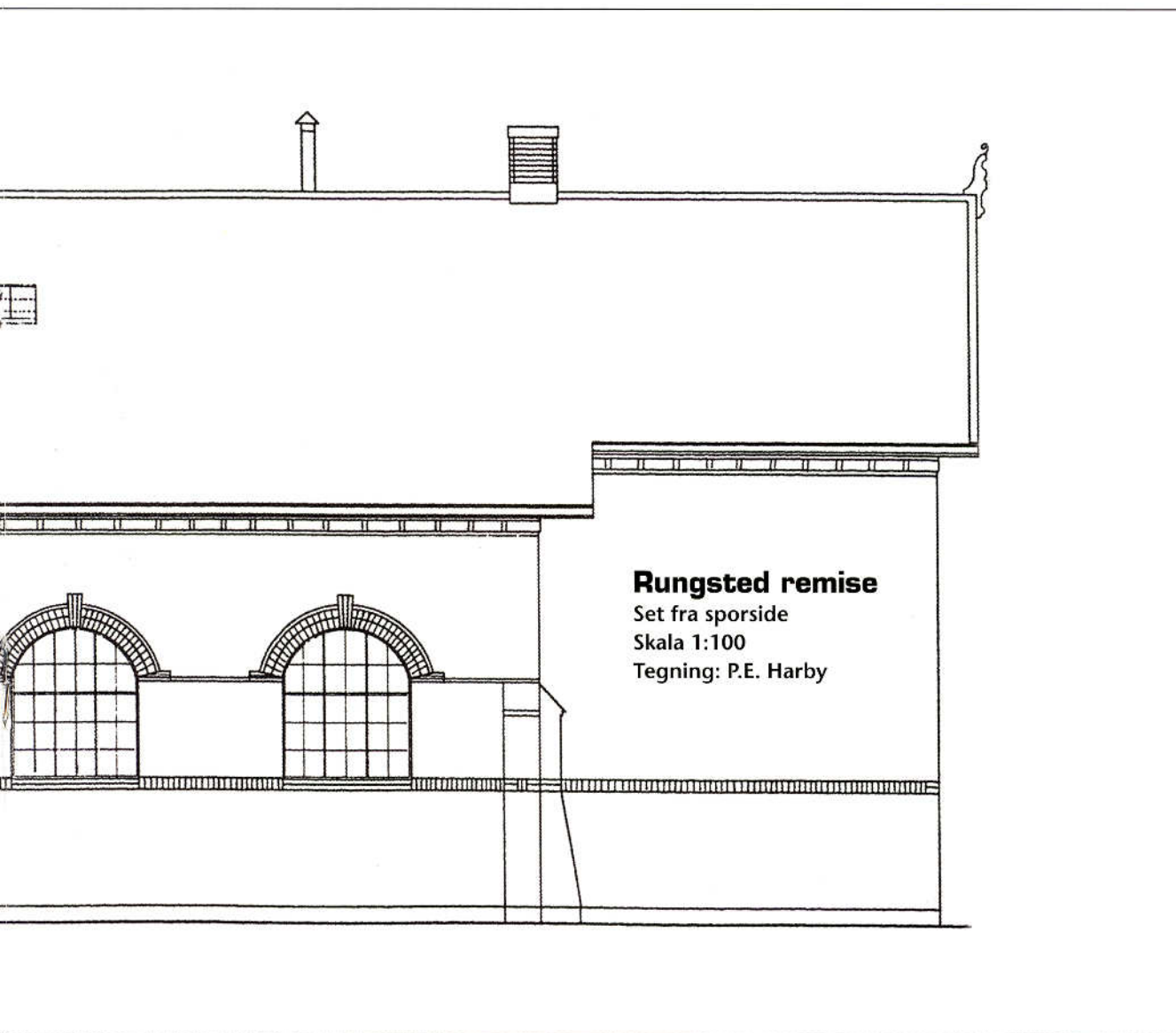
Indvendigt har den vandbeholder med vandkran, to værksted-



grave og værksted i den smallere bygning i sydenden. På første sal findes mandskabsrum i den sydlige del af bygningen.

Remisen er i dag hjemsted for Nordsjællands Veteranog, og den blev i år 2012 færdigrenoveret for

3,8 mio. kr., et beløb doneret af Realdania, og remisen fremtræder i dag i flot stand.



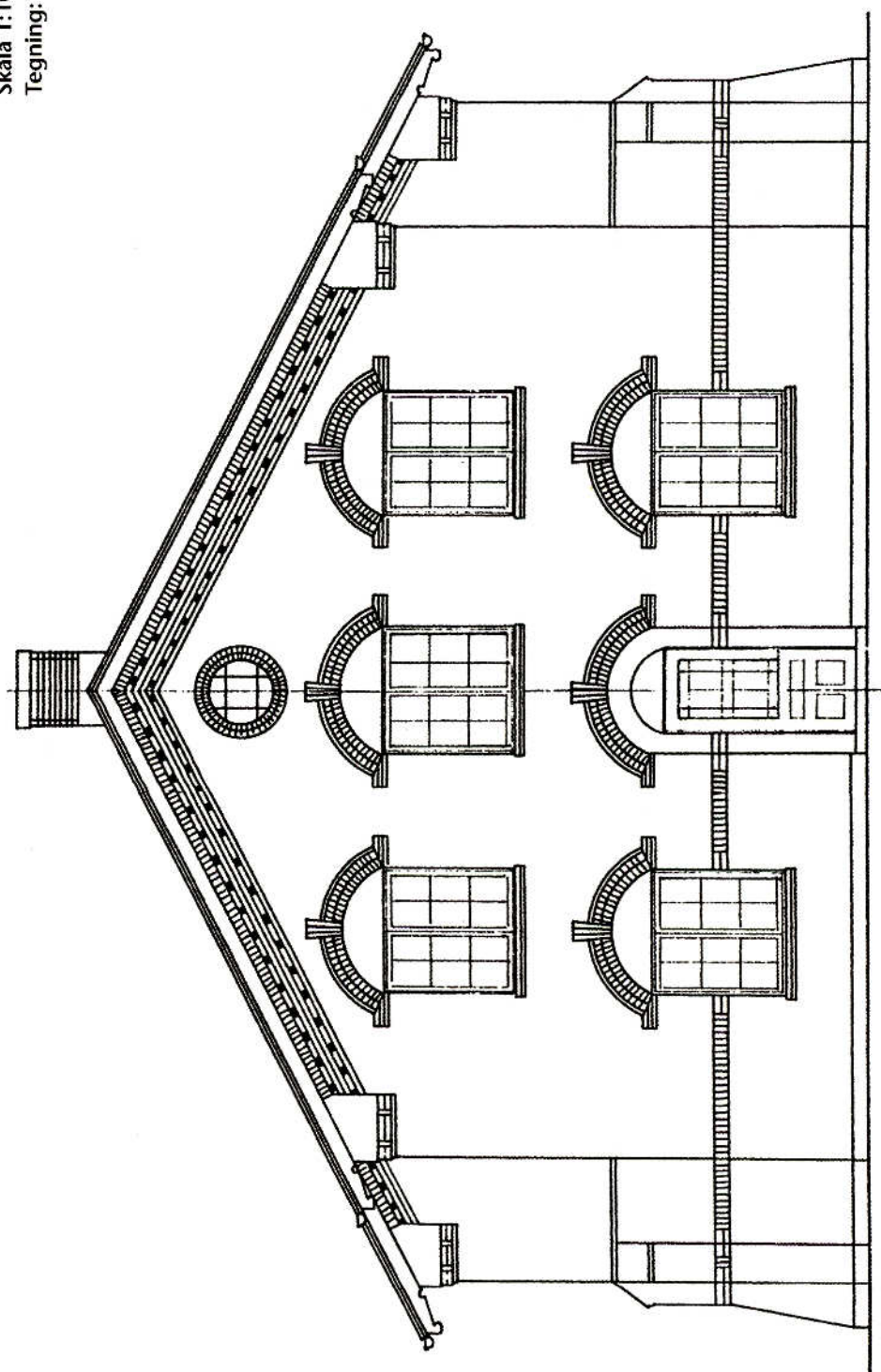


Rungsted remise

Set fra syd

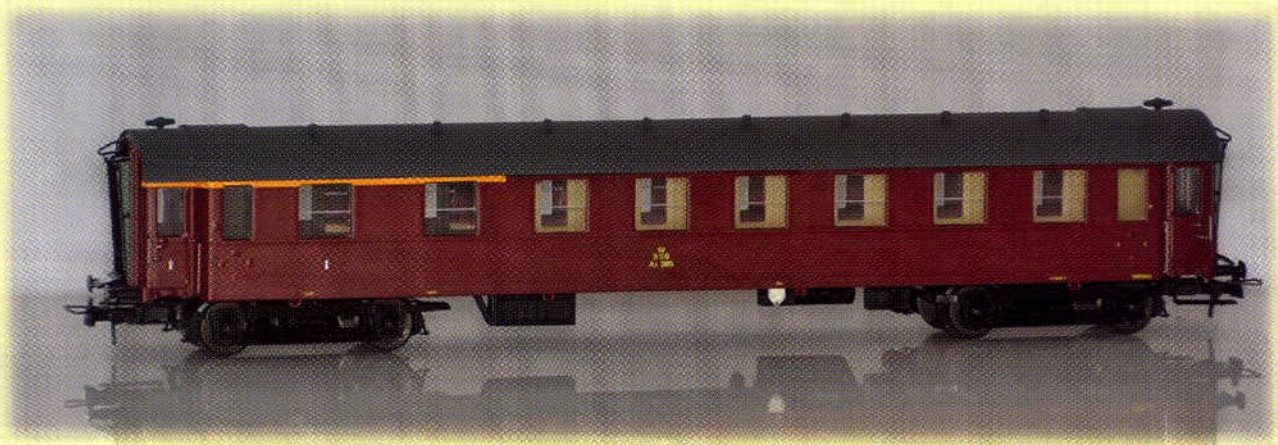
Skala 1:100

Tegning: P.E. Harby



DF Modeltog

Håndbygget kvalitet i skala 1:87



DSB Ax Personvogn... En flot og helt korrekt model med rigtige 1 & 2 classes kupeer, korrekt tag og ikke mindst længde i skala 1:87. En populær nyhed !

COBALT DREV & SIGNAL HÅNDTAG.

De meget populære og yderst stabile Sporskifte drev og omstillings håndtag til fornuftige priser. Drevet har to omskifter kontakter, samt lås i yderstilling uden konstant strøm tilførsel... Mere støjsvag og samtidig mindre end andre typer drev... Se mere på vores hjemmeside !



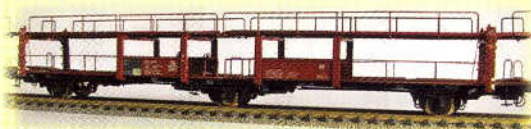
Igen på lager... Pris fra kun 795,- kr. DSB Værkstedsvogn "Vanløse" og DSB CV Togførervogn med vognskilt ! Som byggesæt til kun 495,- kr. Se mere på vores hjemmeside.



Til levering nu ~ OHJ personvogn Bne.281

**DF Modeltog har både DEKAS dele og SYMOBA kortkoblinger på lager !
Se mere på vores hjemmeside eller
bliv tilmeldt vores nyhedsbrev !**

Exact - Train... Kun 495,-



Nyhed fra Holland. Flotte og skala korrekt. Nye varianter i løbet af sommer og efterår.
Bestil nu og få en flot epoke 3/4 vogn.



www.dfmodeltog.dk / dfmodeltog@mail.dk



Introduktion til EPOKE VI

■ Af Ole S. Petersen

Epoke VI er den nyeste epoke, og derfor er der naturligvis ikke skrevet særlig meget om den endnu. Der er selvfølgelig heller ikke så mange endnu, der dyrker denne epoke, så det er på flere måder nyt territorium. Nogle vil sikkert mene, at man jo bare kan kigge ud af vinduet og se, hvordan man skal gøre. Men faktum er, at modeller altid er en fortolkning af virkeligheden, og det kan være ønskeligt at finde og fremhæve netop de ting til modelanlægget, som oser af tidsperioden. Derfor kan nogle anvisninger om, hvordan man griber det an, være på sin plads.

Dansk epoke VI begynder lige efter årtusindskiftet, hvor bl.a. selskaberne Arriva og Railion dukker op. DSB's designskift til det blågrå er ved at være fuldført. Privatbaner hedder nu lokalbaner og ejer stort set kun togsæt, til gengæld i fantasifulde bemalinger.

Forud for epoken lå 1990'erne, der bedst kan betragtes som en overgangsperiode mellem epoke IV og VI, og ikke som en selvstændig dansk epoke. F.eks. var det kort-

livede hvide design hos DSB blot en variant af den gamle epoke IV's designmanual, og Banestyrelsen var begyndelsen til den nye epoke VI's Banedanmark og udlicitering af jernbanekørslen.

Epoke VI er et naturligt valg til sin modeljernbane, hvis man har stor berøring med nutidens jernbane. Det kan f.eks. være som pendler eller med bopæl tæt ved en jernbane. Derudover er der nogle modelmæssige fordele. Epoke VI er for det første ideel til automatisk pendulkørsel, da den udbredte brug af togsæt gør det let, når der ikke skal omrangeres et lokomotiv ved endestationerne. En anden gevinst er, at modeltogene til epoken stadig oftere vil kunne fås fra de store tyske producenter af modeltog, da flere og flere af virkelighedens danske togsæt bliver af udenlandsk standardmateriel. Også transitgodstogenes vogne og lokomotiver er nemme at få i model.

Modeldyrkning af epoken har dog også sine fattige og besværlige sider. Næsten al indenrigs jernbanetrafik foregår med nogle ganske få forskellige litraer, og drømmer man om et dedikeret rangeranlæg,

så bør man nok vælge en anden epoke. Det meste af materiellet til epoke VI kræver langstrakte perroner og strækninger med store kurver. Har man ikke plads til det, kan man evt. vælge blot at samle på epoken til udstilling i vitrine. Trods de få materieltyper er der nemlig potentiale til at sætte masser af tog i vitrinen. Inkarnerede samlere ville f.eks. kunne fylde en hel væg med varianter af reklameudsmykkede IC3, hvis HELJAN ellers fik den ide at sætte det i værk.

Jernbaneinfrastruktur

Sporene i epoke VI ligger i stenballast, og de fleste steder benyttes betonsveller. Indhegningen af jernbanearealerne er sparet væk bortset fra i byområder, hvor der typisk bruges støjskærme eller store metalhegn. De traditionelle led af træ ved private overkørsler er erstattet af tynde plastbomme, der kan drejes bort, når et vej køretøj skal passere. Normalstillingen er lukket, men vestjyderne har en tendens til at lade leddet stå permanent åbent.

Nybyggede viadukter opføres som en tynd rundbuet betonskal over sporet, hvor der er fyldt jord



oven på skallen. Også jernbanernes nærmeste omgivelser har ændret sig, således er f.eks. golfbaner skudt op langs nogle strækninger. Der er ingen indenlandske jernbanefærgeruter tilbage.

På sikkerhedsområdet går udviklingen stærkt. Armsignalerne er helt væk, men også daglyssignalerne er på vej til at forsvinde, det bliver vel fra epoke VIb. Hovedbanerne har (indtil videre) ATC-baliser ved signalerne, mens antennemaster til GSM-R opstilles langs sporene i disse år. Overkørselsanlæg findes stort set kun på lokalbaner og i udkantsområder. Mange steder er overkørselssignalernes bagside grøn i stedet for den tidligere grå kulør.

Stationernes sporplan er meget reduceret, evt. ligger der lidt rester af fordums storhedstid tilbage, som er overgroet med græs og større vegetation. Det overskydende areal er i stedet omdannet til parkeringsplads til togpassagerernes biler. Især på enkeltsporede baner består krydsningsstationer sjældent af meget andet end de to togvejsspor. Der findes dog stadig blindspor andre steder, og her er nyopstillede høje sporstopper galvaniserede, mens de ældre typer stadig er malet gule.

På de større stationer er remiseanlæggene med de mange detaljer for tid. For i epoke VI er serviceområdet reduceret til nogle opstillingspor og en aflang eftersynshal. Stationsbygningerne i de mindre byer er udlejet eller bortsolgt til andet formål, og atter andre er nedrevet.

Epokens nye og karakteristiske perronudstyr er rejsekortstandere, fladskærme, ure med mørke urskiver og lyse visere, blå stationsskilte med hvid skrift (skriftsnit Via), venteskure af glas samt standere med

gratisaviser. Løse flagrende avisssider fra en gratisavis ses ofte i perronsporene. De fleste perroner har asfaltbelægning med bred betonforkant, og der er lange smalle lapper i asfalten pga. nedgravning af kabler til alt det nye perronudstyr. Der er i tidens ænd kommet asfaltramper eller elevatorer til perronerne for at lette adgangen.

Infrastrukturen i model

Der er række praktiske ting, som man bør være opmærksom på. Radierne på kurverne på modelanlægget i epoke VI skal være så store som muligt. Derfor bør man placere anlægget langs væggene i stedet for på et bord midt i lokalet.

Skal der godstog på anlægget, er det omend ikke umuligt så i al fald svært at komme uden om at opsætte køreledninger og lægge dobbeltspor. Det giver unægtelig nogle udfordringer, da det er en ekstra udgift, og dobbeltsporet fylder yderligere. Man kan heller ikke købe de danske køreledningsmaster i model. Kan man kun acceptere de korrekte firkantede, må man selv lave sine master fra grunden. Der er vejledning i LOKOMOTIVET nr. 19 om løsdele til køreledningsanlæg fra firmaet Sommerfeldt.

Tager man ikke masternes facon så tungt, kan man bruge de tyske runde betonmaster, som males rustfarvede med Vallejo 70846 eller Humbrol 113. Nogle master ruster til en mere orangebrun farve, her kan Vallejo 70875 anvendes. Enkelte steder, især på den nordlige del af kystbanen, findes køreledningsmaster af et materiale, som ikke ruster.

Det er muligt at vise i model, at en stationsbygning er frasolgt. Sæt ganske enkelt en hæk mellem bygning og perron, eller læg en ny perron forskudt fra bygningen. Hvis bygningen blot står tom, så lav nogle revner i vinduesglassene (smadrede ruder) og tilføj lidt grafiti på murene.

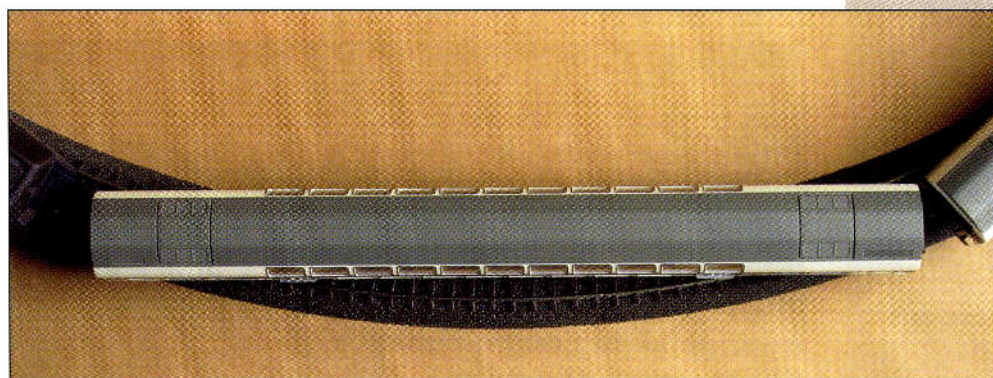
Man kan endnu ikke få dansk perronudstyr til epoke VI, så man må selv i gang, f.eks. med strips fra Evergreen. Der er en illustration med lidt inspiration til dette. Tegningen foreslår strip 212 til lygtemasten, som også er brugt til tekstens fotos, men en mere filigran udgave fås med nr. 222. Nogle af masterne bør forsynes med spornummertavle eller bogstav for perronafsnit.

Bænken kan være et pillearbejde. Men et godt tip er at lade strip-

Tv.: Bygningen er opført lige efter årtusindskiftet i den nye polykrome stil. Men lige så typisk for nutiden er der indblandet gammeldags elementer som sprosser i vinduerne og en vognport. Nyborgvej, Odense.

Th.: Hvis flagvinduerne i et gammelt hus udskiftes til store ruder, ændrer huset karakter. Man kan gøre det samme på et af sine modelhuse for at understrege, at der dyrkes en nyere epoke. Vesterbro, Odense.

Dobbeltdekker-vogne på radius 42 cm. Selv med denne størrelse kurve hænger vognene et pænt stykke ud over ballastområdet.





DSB har fået konkurrence, og ofte er det med deres eget tidligere materiel, her er det en litra EG. Efterårslandskabet understreger symbolikken i dette.

pene til bænkenes sæde være alt for lange, indtil de er limet sammen, og derefter afkorte dem til korrekt længde. Hvis man stadig har for mange tommelfingre, så kan sædet fra NOCH's bænk nr. 14851 alternativt bruges. Skær benene af den og anbring sædet på det hjemmelavede understel af strips.

Perronudstyret skal selvfølgelig males. Træplankerne med Vallejo 70846 mahognibrun, mens resten af bænken males 70867 gråblå. På affaldsbeholderen har siderne samme gråblå farve, mens top og fod skal være 70864 stålfarvet. Lygten er ligeledes gråblå. Den kan i øvrigt også anvendes til epoke IV, hvis masten i stedet males sort og lampehuset aluminium/stål. Placer ikke det faste perronudstyr for tæt på perronkanten, der må gerne være en afstand på mindst 3 cm i skala H0.

Jernbanemateriel

Rigtig meget epoke VI-materiel fås allerede som masseproducerede modeller. Selvbyg af jernbanemateriel er således ikke nødvendigt. Heldigvis, da det nærmest vil være umuligt pga. af togenes runde former og specielle bemaling.

Epokens almindeligste materieltype er togsæt. DSB har et pænt udvalg i drift. Både lange, korte og nogen der er elektriske. Det drejer sig om litra MF, MG, MQ, MR, ER og ET, alt sammen i det blågrå design. Togsættene på lokalbaner og hos Arriva er især af type LINT41.

DSB har stort set kun en lokomotivtype, nemlig litra ME, og de er klædt i blå folie. En række operatører ejer nogle af DSB's tidligere lokomotiver; visse med rustent ydre, andre pænt ommalede. F.eks. i regi

Railion/Schenker kan DSB's forhenværende litraer EA, EG, MZ IV og MK bruges; de fleste uden nogen videre ommaling men altid uden DSB's bomærke.

Der er ikke mange danske personvogne tilbage, egentlig kun DSB's dobbeltdækkere. Dog kan litra Bn i blå folie bruges i den allerførste del af epoken. Danske godsvogne findes ikke længere.

Men ud over de danske tog er der også meget udenlandsk materiel, især tysk, med fast gang i Danmark. Fra DB trafikerer togsæt af type BR 605 hyppigt en del af hovedstrækningerne. Sovevogne i DB's kendte farver hvid/orangerød trukket af DSB litra EA i blå folie ses også dagligt. På godssiden er Schenkers og Hector Rails tyske lokomotivtype 185 på gennemfart med masser af diverse udenlandske godsvogne. Det er især vogne med skydevægge samt fladvogne til containere, veksellast og sættevogne.

Trafikafvikling i model

Manuel kørsel kan godt blive lidt trivielt i længden, hvis modelanlægget blot består af en enkeltsporet strækning med en eller to krydsningsstationer og udelukkende trafikeres med ensartede togsæt.

Her er det en fordel med automatisk kørsel. Så der er rig lejlighed til at prøve kræfter med software og digitalt udstyr, og det er vel meget passende, når man har valgt at dyrke en moderne epoke.

Ved søndagskørsel, når der måske kun er ét togsæt i drift på anlægget, vil der også være plads til at kombinere den automatiske kørsel med manuel kørsel af f.eks. et veteranog. Det vil samtidig give lidt spændende udfordring at få omrangeret veteranlokomotivet uden at genere togsættet. Man kan også afveksle ved at lade togsættene være LINT41 fra Lokalbanen den ene køredag, på den næste dag Desiro fra Nordjyske, og på tredjedagen er strækningen en Arriva-linje osv.

Næsten al gods på dansk jernbane er i dag transit. Så et dobbeltsporet modelanlæg med godskørsel kan f.eks. konstrueres med en skjult vendesløjfe i hver ende, der skal forestille hhv. Sverige og Tyskland, mens strækningen mellem sløjferne er Danmark. Derved kan godstogene hele tiden have lokomotivet forrest, selv når de kører automatisk. Umiddelbart inden vendesløjferne lægges en station med blindspor til togsæt og styrevognstog, så de får mulighed for at pendle frem og tilbage lokalt på den danske strækning uden at behøve at køre i vendesløjferne.

Omgivelserne langs sporene

På et epoke VI-anlæg vil modellandskabet ofte have en meget høj prioritet sammenlignet med tidligere epoker. Det er jo her, at den bedste mulighed for at hjemmebygge ligger i dag. Det passer især de yngre generationer fint, for de er glade for at lave modellandskab, da det er en disciplin, som de også kender fra rollespil. De lange togsæt kræver desuden langstrakte spor, og der-

Til venstre en Smart-bil (Busch) og en Ford Ka (Rietze) som eksempler på epokens stigende antal helt små biler. Ved siden af holder et par biler af det uundværlige mærke Volkswagen (HERPA).





med skal der mere landskab langs dem. Et flot landskab kan kompensere for den manglende variation i det rullende materiel.

Bygninger

I nutidens mindre stationsbyer ligger der ofte en nyopført discount-butik ved siden af stationsområdet. Der er ikke mange vinduer i sådan en forretning, men ellers har nyopførte erhvervsjendomme ofte store glaspazier. Nyt boligbyggeri er mere energivenligt tænkt, og det ligner i store træk det, som blev opført i 1980'erne og 1990'erne. Nogle forskelle kan dog anes. I nybyggede parcelhuse er der en tendens til at indbygge carporten i husets ene hjørne, altså under husets eget tag. Til nye etageejendomme vælges ofte polykrome mure, hvor en anden farve mursten optræder i smalle bæltter eller større flader. Murstenene ligger vandrette, så i model kan huset nemt hjemmebygges af almindelig murstensplade.

Ude på landet er der også kommet nye typer bygninger, bl.a. såkaldte åbne kostalde, hvor udenørsluften frit kan strømme ind til kvæget. Til modelanlægget må man heller ikke glemme en vindmøllepark, for der ses ofte 2-3 møller på en mark nær banelinjen.

Mange gamle bygningsværker er bevaret, evt. i en lidt ændret form. F.eks. er de fleste af de tidligere forretninger i byhusenes stueetage ombygget til lejligheder eller indrettet til pizzeriaer og lignende. Visse bygningskonstruktioner, såsom gasværksklokker, er dog forsvundet. Der blev opført så mange parcelhuse tilbage i 1960'erne og 1970'erne, at de stadig udgør halvdelen af alle den slags huse i dag. Husk også, at alle parcelhusene på en vej normalt har cirka samme alder.

Modellerne af byens huse places sådan på modelanlægget, at byens centrum består en blanding af nye og især gamle huse, mens der i byens periferi kun er nyere huse. Overvej at droppe bankfilialen på anlægget til fordel for en pengeautomat. Posthuset bør erstattes af et supermarked med et udendørs pakkeafhentningsanlæg. Stationsbyen kan passende udstyres med et mikrobryggeri og et fitnesscenter. Landsbyen skal have en gårdbutik med økologiske varer.

Det er en god ide at tilføje et moderne pift på modellerne af de ældre bygninger, så indtrykket af den nye epoke bedre skinner igennem. F.eks. ved at male byhusets facade i stedet for at lade det stå i rå

mursten, ligesom man kan montere Velux-vinduer i taget og evt. fjerne skorstenen. Nogle af bygningerne skal have et lag patina, da det ikke er alle ejere, som er gode til at vedligeholde. Udskift flagvinduer til store ruder på et af husene. Pakhuset kan omdannes til kontorhus eller luksuslejligheder, og parcelhusets tag kan få et solcelleanlæg af sortmalet plastplade. På landet kan der ligge et fraflyttet faldefærdigt hus.

Private haver i dag domineres især af græsplæne og af arealer med fliser og småsten. Terrassen er blevet udstyret med en kuglegrill. I de ældste villakvarterer er mange forhaven omdannet til parkeringsareal for familiens to biler. Husstandenes postkasser er flyttet ud til vejen pga. ny lovgivning. Der kan placeres små faconklippede buske i modelhaven, mens bambus er forhistorie og dur ikke til denne epoke.

Biler og vejanlæg

Siden epoke IV har alle biler haft rektangulære forlygter, men de er ved at forsvinde til fordel for en ny lygtefacon. Nutidens biler har forlygter, der har en spids form ligesom en alfs ører, og baglygterne kan have endnu mere sære faconer.



Gangsti i et nyere boligkvarter, hvor en kommunalarbejder har brugt en ukrudtsbrænder, så græskanten er børstet med Humbrol 24 gul iblandet lige dele hvid. Fugleklatrer hører til oven på alle gadelygterne.



Når stavgængere, cyklister med hjelm og masser af motionsløbere trafikerer en nedlagt jernbane, så er man ikke i tvivl om epoken. Golfspillerne sætter prikken over i'et.



De endeløse rækker af skydevægs- og containervogne kan iblandes visse andre typer godsvogne og skabe lidt variation i godstogene. Her er det vogne med trækævlér, stålruller og kemikalier.



Mange biler er lidt mindre i størrelse, end man var vant til i de foregående epoker. De mest populære bilfarver er sort, hvid eller metallic. Men der er også et mindre antal biler i traditionelle farver, især rød. Mens togene i epoke VI er blevet meget farverige, er personbilerne således gået den modsatte vej.

Der er trafikkaos på vejene, især i byerne, bl.a. er antallet af personbiler firdoblet siden epoke III, så der skal købes modelbiler i store mængder. Da biler har en forholdsvis kort levetid, bør man generelt være forsigtig med at vælge modeller af årgange, der er ældre end ca. 1995. Det mest populære bilmærke i Danmark er Volkswagen, og et lille stykke længere nede på listen ligger et andet tysk mærke, Opel. Også franske mærker, især Peugeot og Citroen, er meget populære. Ford er som altid at se i stort antal.

Der er kommet flere slags asiatiske bilmærker på de danske veje, men de er vanskelige at finde som modelbiler, først og fremmest savnes modeller af Toyota.

Erhvervskøretøjerne har ændret sig siden forrige epoke. Ambulancer er nu gule, og de ledsages oftest af en akutlægebil. Lavgulvsbustypen bruges konsekvent til busser i rute-drift. Hyrevognene er overklisterede med reklamer. De fleste postbude har skiftet cyklen ud med en knallert. Visse steder ses en ny type skraldebil til sugetømning af underjordiske affaldsbeholdere. De blå Hjem-Is-biler – kendt siden epoke IV – har fået konkurrence af røde Viking-Is-biler. Mon ikke en "Google Street View" bil med kamera på taget også står højt på feinschmeckerens ønskeliste til modelanskaffelse.

Da kommunerne i epoke VI er bagud med vejvedligehold, kan det

være en ide med et par huller i asfalten på modelanlæggets biveje. Vejafspærringer er oftest forsynet med høje og aflange betonklodser, for der skal efterhånden mere til at holde bilisterne på afstand.

Vejbump og rundkørsler blevet ret almindelige, og venteskure ved busstoppesteder er af glas med store reklamer. Kommunale genbrugspladser er et fænomen, som har fået sit store gennembrud i starten af epoken. Telefonboksene er derimod stort set forsvundet fra gadebilledet. Lav gerne en gågade på modelanlægget, for også mange mindre byer har fået en sådan gade nu, og ofte ligger den i nærheden af stationen. Gågaden har flisebelægning i hele vejens bredde.

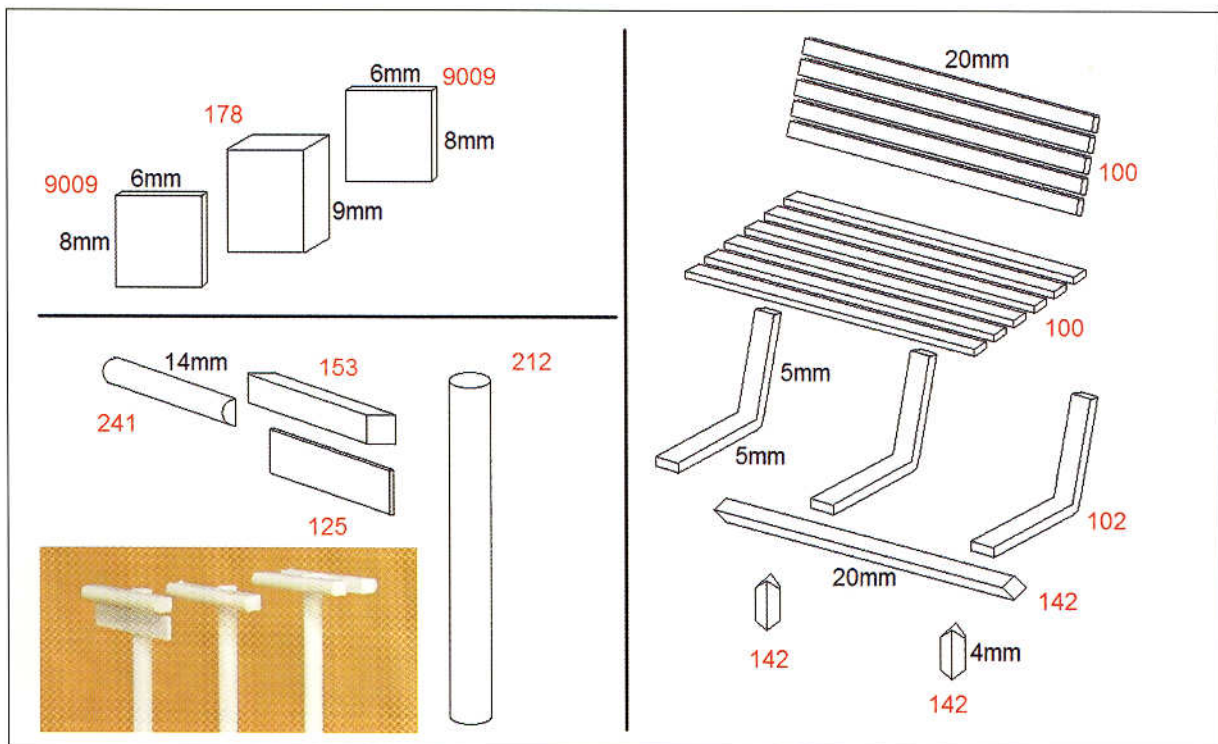
Langs vejene og i de offentlige græsplæner er der masser af ukrudt. Kommunerne er nemlig op-



Gadelygte i design fra epoke VI.

Græsset er lige så tidstypisk fyldt med ukrudt, her er det tusindfryd.

Ideer til hjemmelavet perronudstyr af plaststrips (affaldsbeholder, lygte og bænk). Tallene refererer til Evergreens varenumre. Lygten kan sammensættes til forskellige varianter.



hørt med at bruge sprøjtegifte. Hvis man har valgt en årstid til modelanlægget, må ukrudtet også følge den. F.eks. forekommer græsplæner overgroet med mælkebøtter kun i maj/juni, resten af sommeren er antallet mere behersket. Kornmarker med parallelle nedkørte traktorhjulspor er stadig almindelige, men der bliver længere mellem dem i takt med at færre marker sprøjtes. Der er bigballer på markerne i høsttiden.

Hvis man hører til dem, der maller stammerne på sine modeltræer gråbrune, skal der i epoke VI også tilføjes en anelse grøn farve. Der er nemlig begyndt at gro mange sorter af lav i træernes bark. De trives nu, hvor luften og regnen ikke indeholder så meget svovl længere, efter vi er blevet mere miljøbevidste omkring afbrænding af kul og olie. Visse træsorter angribes dog ikke, bøgetræers bark er således stadig grå.

Figurer

Man kan i stor udstrækning benytte de samme figurer som i epoke IV, men der er også kommet nogle nye situationer til, som man absolut må have med. Man kommer således ikke uden om at købe nogle figurer af mennesker, der taler i mobiltele-

fon eller sms'er. Hvis et af modelhusene har en altan, så stil en ryger her eller nogle stykker foran virksomhederne. En figur af en person, der lufter hund, kan altid bruges, men i epoke VI ses de også bukke sig for at samle dyrets efterladenskaber op i en pose.

Langs veje og stier vrirler det med motionsløbere som aldrig før. Et helt nyt fænomen er cyklister med cykelhjul, og nogle har en børnetrailer efter cyklen. Vejvrede skal med på anlægget, så lad en bilist træde ud af sin bil og virke truende, f.eks. over for en anden bilist eller skolepatruljen.

DSB's uniformer er mørkeblå, men man kan overveje, om man overhovedet skal investere i sådanne figurer til perronen. For de fleste tog i epoken er enmandsbetjente med lokomotivføreren som eneste repræsentant. Så er det nok bedre at bruge pengene på en lille flok banearbejdere fra Banedanmark klædt i orange dragter med hvide refleksstriber og anbringe dem et sted ude på strækningen. Blandt passagererne på perronen kommer turisterne trækkende med kufferter på hjul.

På landmændenes græsningsmarker ses især sortbroget kvæg. Men der er også kommet helt nye

arter til landbruget såsom bisonokser. Grise optræder igen uden for staldene, dog ikke i traditionelle små svinestier men på en større mark med små læskure. Ude i modelanlæggets fri natur kan man som noget nyt tillade sig at lægge en bæverdæmning, og en ulv kan liste rundt.

Afsluttende bemærkninger

Her i teksten er først og fremmest nævnt de ting, som er kommet til i epoke VI, eller som på anden måde er specielle for tiden. På epoke VI-anlægget kan man også i et vist omfang bruge ting fra alle de tidligere epoker. Pas dog på med mængden af andet gammelt end bygninger, for modelanlægget kan ellers hurtigt få karakter af ren veterandrift og museum.

Da vi taler om en igangværende epoke, så kan der stadig komme mere til i de kommende år, som ikke er omtalt i teksten. Det er derfor vigtigt selv at kunne iagttage de nyeste tendenser. Der vil ganske givet også komme flere færdigfremstillede ting i model. Især må man håbe på noget dansk perronudstyr, for der er mere af det på virkelighedens stationer end nogensinde før, hvor det desuden ofte træder i stedet for en stationsbygning. ■

Lidt om det kommende indhold i

Kære alle sammen. Mange af jer læsere spørger tit om det kommende indhold i LOKOMOTIVET. Det skyldes dels interesse for, om man skal forny abonnement, dels at man gerne vil sende os fotos til at illustrere teksterne og dels for at glæde sig til at læse teksterne. For alle disse læsere kan vi afsløre noget af indholdet i den kommende 30. årgang, nr. 119-122. Selv om vi undervejs har bragt mange tekster om epoke IV, så sætter vi ind med endnu flere artikler om denne epoke, da den interesserer mange nye mj-ere. Også rullende materiel i epoke V vil vi beskrive. Vi håber, der er noget, der bl.a. kan lokke jer til at forny det kommende abonnements-år?

- ESSO og selskabets tankvogne (epoke III/IV)
- Eventyret om DSBs IC3-tog (epoke V/VI)
- DSB litra Bg og ABg (epoke IV)
- Specialvogne hos DSB gennem tiderne
- DSBs landstationer, med skalategning af Lundtoft station
- Oprangeringer af persontog hos privatbanerne (epoke III)
- Privatbanerne i epoke IV: 1. del om Y-tog, 2. del om lokomotiver, og 3. del om persontogsmateriellet
- DSB litra A og B, leveringer og udrangeringer (epoke IV)

LOKO MOTIVET

- GDS – som det var engang (epoke III)
 - DSB litra MQ (Desiro), epoke V/VI
 - DSB litra MH 201-203 (epoke IV)
 - Forslag til fremstilling af modelgodsvogne hos privatbanerne (epoke III)
 - Forslag til patinerung af personvogne
 - Persontogsmateriel hos APB (epoke II/III)
 - Stationslære: Hvordan var stationerne indrettet? (epoke III/IV)
 - DSB litra MK (epoke V og VI)
 - rapporter fra danske anlæg, bl.a. Karlemoseparkens Modeljernbane Klub
- ...og naturligvis vore faste rubrikker om danske nyheder og vort populære SPORSKIFTET.

Husk, vi er det eneste blad i verden, der KUN skriver om danske jernbaner i virkelighed og model. Så støt op om vort gode blad, og få dig et abonnement... eller forny det, når tiden kommer til december.

De allerbedste hilsener
LOKOMOTIVET

...tidsskriftet om danske jernbaner i virkelighed og model





Her er vi på besøg på opstillingssporene for diesel- og ellokomotiver bag Centralværkstedet i København, hvor man ser en stribe dieselmaskiner litra MX og MY og elektriske lokomotiver litra EA. Foto fra 1988 af Bjørn Schultz.

DSB i året 1988

■ Af Torben Andersen

I 1990'erne stod DSB over for en skillevej, idet man skulle gennem en trafikrevolution. Selskabet introducerede IC3-toget, og afskaffede løbende diesellokomotiver og de røde personvogne. Godstrafikken overgik til en selvstændig virksomhed inden for DSB, og blev efterhånden langsomt afviklet efter årtusindeskiftet. I 1997 åbnede Storebæltsbroen for jernbanetrafik, og færgerne forsvandt. Postbureauerne ophørte i begyndelsen af 1990'erne, og DSB vare så småt ved at udfase diesellokomotiverne litra MX, så det var en sand trafikrevolution, der indtrådte omkring 1991. Derfor blev 1980'erne det sidste årti, hvor DSB benyttede røde vogne i Ic-tog, og sejlede – generelt – med jernbanefærger mellem landsdelene. Og det var det sidste årti, hvor man havde en 'skøn' blandet materielpark af lokomotiver og vogne.

Lad os derfor se lidt statistisk på dette sidste årti med følgende oplysninger omkring materiellet o.s.v., mere præcist i 1988:

Rullende materiel

Lyntog, prototype	2
Lyntog (togsæt)	10

MR/MRD-tog (togsæt)	97
ML/FL-vogne	12
Litra MZ	61
Litra MY	52
Litra MX	39
Litra ME	37
Litra EA (ellokomotiver)	10
S-tog (i alt)	598
Rangerlokomotiver/ og traktorer (litra MH, MT og køf)	190
Person- og rejsegodsvogne	813
Sovevogne	17
Liggevogne	25
Bureauvogne (postvogne)	65
Godsvogne	4.568
Tjenestevogne	1.334
Færger	29
Rutebiler m.v.	595
Lastbiler	257
Trafiknet:	
Banelængde	2.476 km
Færgeruter	304 km
Busruter	7.249 km
Jernbanestationer	291

I alt befordrede DSB 146 millioner rejsende i 1988, og kørte 51 millioner kilometer tog. Af gods blev der transporteret 7.231 tusinde tons.

Færgerne havde 25 millioner passagerer, mens man overførte 3.952

tusinde køretøjer, I alt havde man 150 tusinde færgeafgange.

På rutebilsiden kørte man 50 millioner km.

Kort om det rullende materiel

DSB rådede i 1988 over dieselelektriske lokomotiver af typerne MY, MX, MZ og ME. Princippet i disse lokomotiver var, at en dieselmotor drev en dynamo, der gav strøm til et antal elektromotorer (banemotorer), som ved tandhjulsoverføring drev hjulene.

En dynamo i lokomotivet leverede strøm til opvarmning af persontog. På enkelte MX-lokomotiver kunne en varmekedel levere damp til opvarmning.

Alle diesellokomotiver havde førerplads i begge ender.

DSB anvendte de dieselelektriske lokomotiver til fremførsel af internationale tog, intercitytog, regional- og godstog.

Det skal her bemærkes, at DSB på dette tidspunkt var begyndt at sælge ud af MX-lokomotiverne, hvor bl.a. LJ var en af de første privatbaner. Oprindeligt havde man 45 stks. af disse maskiner.

De elektriske lokomotiver litra EA anvendtes på den elektrificerede strækning mellem Helsingør-Kø-

benhavn-Roskilde, der blev færdig-gjort i 1988.

Princippet i disse lokomotiver var at køreledningernes 25.000 volt vekselstrøm ved hjælp af en indbygget transformator og elektronisk styreudrustning gav strøm til et antal elektromotorer, banemotorer, der ved tandhjulsoverføring drev hjulene.

Motorvognene var/er personvogne med egen motor, som kunne/kan trække andre vogne. Trækraften er dieselmotorer, hvis kraft overføres ad hydraulisk vej. Man taler om dieselhydrauliske motorvogne. Motorerne ligger under vognbunden, og trækker via kardanaxler på hjulsættene.

MR og MRD arbejder sammen i togsæt bestående af to vognenheder MR er en ren passagervogn, mens MRD ud over passagerum også indeholder et rejsegodsrum.

Det er muligt at sammenkoble op til fem togsæt som alle styres fra det betjente førerrum. Til overførsel af styresignaler mellem togsættene anvendes et 40-polet og 25-polet kabel.

Togene anvendtes oprindeligt i Jylland og på Fyn, men kom senere i 1980'erne også i drift på Sjælland mellem Næstved-Køge-Roskilde.

ML-motorvognene arbejdede sammen i togsæt bestående af to ens motorvogne samt et antal indskudte mellemvogne litra FL.

ML-motorvognen havde to dieselmotorer, som hydraulisk trak på hver sin bogie. Sættene anvendtes kun på strækningen mellem Hillerød og Helsingør.

Sluttelig var der lyntogene litra MA, der var dieselhydrauliske 8-vogn-tog. I hver ende af toget var en motorvogn litra MA med en 1100 HK dieselmotor. Togsættets midterste vogne havde litra BS, der var styrevogne, og vendte mod hinanden. Det betød at toget kunne deles i to 4-vognstog ved færgioverførsel på Storebælt, og i Langå og Kolding, hvor togene i sidstnævnte byer fortsatte i to dele.

Ud over motorvogne MA og styrevogne BS havde lyntogene personvogne litra AM (1. klasse) og litra BMk (2. Klasse med kiosk).

Oprindeligt leveredes MA-togene i lyntogsrød, men i midten af 1980'erne blev sættene omlakeret

i sølvfarve med stort rødt DSB-logo på siden af MA-motorvognen.

I 1988 havde DSB følgende lyntog:

- Kongeåen, København-Sønderborg
- Limfjorden, København-Langå-Struer/Frederikshavn
- Nordjyden,, København-Langå-Struer/Frederikshavn
- Sydvest-Jyden, København-Sønderborg/Esbjerg-Struer.

DSB havde i 1988 to typer af rangerlokomotiver, litra MH og MT. Sidstnævnte var dieselelektrisk, mens litra MH var dieselhydraulisk. Begge typer havde førerhus på midten, dobbelt førerplads og kunne således køres i begge retninger.

Maskinerne anvendtes – som navnet antyder – først og fremmest til rangering, men de benyttedes også lejlighedsvis til strækningsskørsel af både gods- og persontog.

Ud over disse rangerlokomotiver havde DSB et antal dieselhydrauliske traktorer af køf-typen, der benyttedes til lokal rangering. I årene forinden havde man en række to-koblede traktorer, kaldet Ardelt-traktorer, men de blev udrangeret i løbet af 1980'erne, og var helt forsvundet i 1988.

Personvogne m.v.

Vi skal her ikke komme nærmere ind på personvognsmateriellet, kun at DSB som standard brugte UIC-vogne af litra A, AB, B og BD, der benyttedes i både internationale tog, Ic-tog og lokale tog. Alle

disse havde en længde på godt 24 meter, og var anskaffet fra midten af 1960'erne til begyndelsen af 1980'erne. Desuden havde man nærtrafikvogne litra An, Bn og Bns, der anvendtes i de sjællandske regionaltog. Læs i tidligere numre af LOKOMOTIVET om disse vogntyper.

Desuden havde man ældre ombyggede CC-vogne, nu litra Bg, der anvendtes som lokale vogne i Ic-tog og lokale tog.

Man brugte også fortsat nogle ældre storrumsvogne litra Bf og Bfh, der blev leveret i midten og slutningen af 1950'erne. Disse blev undervejs renoveret, og anvendtes bl.a. i bådtoget mellem København og Kalundborg.

Liggevognene var bl.a. lange blå vogne med sprudlende mønster af konfetti, snekrystaller, måne o.s.v. De blev benyttet i landsdeltogene.

Postvæsenet havde en række bureauvogne optaget hos DSB, senest havde man i 1980'erne anskaffet nogle lange postvogne brugt fra Tyskland.. Disse klarede trafikken mellem landsdelene, mens man til lokal brug havde flere typer bureauvogne af ældre type.

Bureauvognene havde som regel to rum, det ene med reoler til sortering af breve, og det andet til pakker og postsække.

Godsvogne

På samme måde havde man et stort antal godsvogne, lukkede såvel som åbne. Den mest almindelige vogn var de lukkede vogne litra Hims og

I 1988 havde rangermaskinerne stadig meget travlt. Litra MT og køf-traktor rangerer med lukkede godsvogne ved postterminalen på København Gb, 1988. Foto:TA.





MA-lyntog i den nye sølvfarve kører ud fra jernbanefærgen Kronprins Frederik i Nyborg, 1988. Foto: TA.



Hbis-t, der havde skydevægge, og den ældre lukkede vogn med træbeklædning litra Gs med underlitra. Flere af de lukkede vogne litra Hbis-t brugtes på dette tidspunkt også af postvæsenet til transport af pakker.

De åbne vogne var primært af litra E, Ks og Rs, der benyttedes til transport af bl.a. skrot, maskiner, sække, containere og kævler.

Litra E var korte toakslede vogne med høje sider, mens litra Ks var lavsindede vogne med støtter. Litra Rs var bogiegodsvogne med sidestøtter for transport af tungt gods, bl.a. containere, rør m.v.

Endelig havde man nogle vogne til specialtransporter litra Ucs, der var beholdervogne til pulvertransport, især til brug for transport af mel og granulater. Til transport af korn og andre lignende produkter havde man selvtømmende vogne litra Tdgs. Alle typer er tidligere omtalt i LOKOMOTIVET, så læs mere om dem i bl.a. nr. 36.

Færgeruter

I 1988 drev DSB i alt 10 færgeruter for biler, hhv. tog- og biler. De omfattede:

- Helsingør-Helsingborg (tog og bil)
- København-Helsingborg (tog - gods)
- Rødby-Puttgarten (tog og bil)
- Gedser-Warnemünde (tog og bil)

- Esbjerg-Fanø (bil)
- Kalundborg-Århus (bil)
- Kalundborg-Samsø (bil)
- Korsør-Nyborg (tog)
- Halskov-Knudshoved (bil)
- Bøjden-Fynshavn (bil).

Til at klare overfarterne med tog hhv. biler havde DSB følgende jernbanefærger til rådighed. Årstallet efter navnet er byggeår:

- M/F Asa-Thor, 1965 (godsferge)
- Korsør-Nyborg**
- M/F Danmark, 1968 (jernbane- og bilferge)
- Rødby-Puttgarten**
- M/F Dronning Ingrid, 1980 (jernbaneferge)
- Korsør-Nyborg**
- M/F Dronning Margrethe II, 1973/omb. 1982 (jernbane- og bilferge)
- Rødby-Puttgarten m.fl.**
- M/F Holger Danske, 1976 (jernbane- og bilferge)
- Helsingør-Helsingborg**
- M/F Kärman, 1970 (jernbane- og bilferge)
- Helsingør-Helsingborg**
- M/F Knudshoved, 1962 (jernbane- og bilferge)
- Korsør-Nyborg/Halskov-Knudshoved**
- M/F Kong Frederik IX, 1954 (jernbane- og bilferge)
- Gedser-Warnemünde**
- M/F Kronborg, 1973 (jernbane- og bilferge)

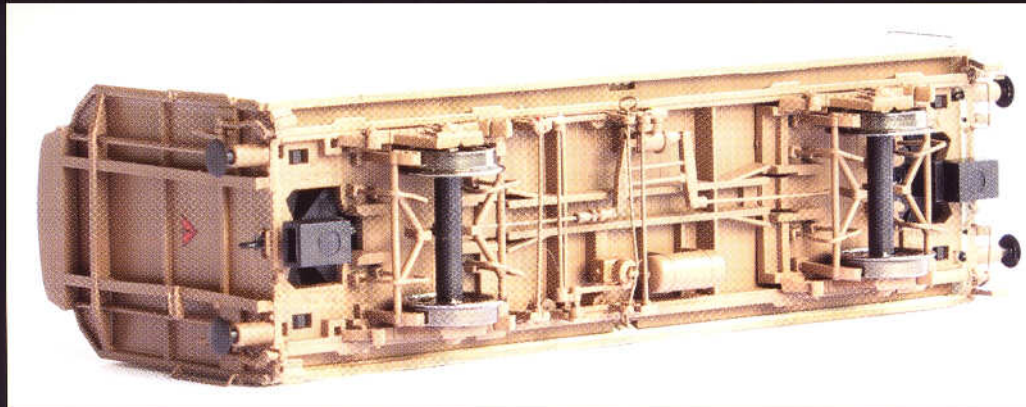
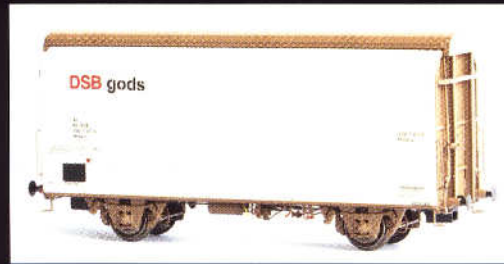
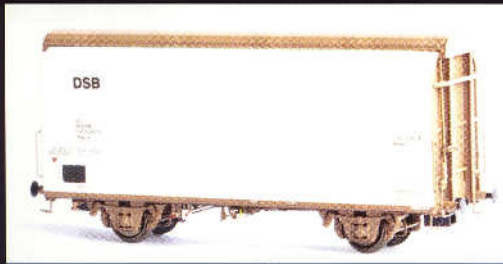
Helsingør-Helsingborg

- M/F Kronprins Frederik, 1981 (jernbaneferge)
- Korsør-Nyborg**
- M/F Najaden, 1967 (jernbane- og bilferge)
- Bøjden-Fynshavn**
- M/F Prins Henrik, 1974/omb. 1981 (jernbane- og bilferge)
- Rødby-Puttgarten**
- M/F Prins Joachim, 1980 (jernbaneferge)
- Korsør-Nyborg**
- M/F Prinsesse Benedikte, 1959 (jernbane- og bilferge)
- Korsør-Nyborg**
- M/F Sprogø, 1962 (jernbane- og bilferge)
- Korsør-Nyborg og Halskov-Knudshoved**
- M/F Trekroner, 1979 (godsferge)
- København-Helsingborg (Dan-Link).**

Ovennævnte tekst skulle gerne give et indblik i, hvad DSB havde at gøre godt med i året 1988, og dermed lette mj-eren for valg af rullende materiel hhv. færgetyper.

Læs mere i LOKOMOTIVET: Se vort index og emneregister for nr. 1-100, udgivet 2010.

Endvidere er bureauvogne omtalt i nr. 103, litra MR/MRD i nr. 111 og DSB litra ME i nr. 114.



Dekas

Nye godsvogne fra **Exact-train Classic 110187**

DB Otmm 52 og DB ED 084 styrtgodsvogn

Nyhed fra Hollandske Exacttrain. Vognene er rigt detaljeret med chassis i metal (diecast) og masse af løst påsatte dele i plastik.

Vognene har kørt i Danmark !.

Følgende vogne er leveringsklar hos din Dekas forhandler:

Ex20050: DB Otmm 52 uden bremsere Nr. 601 269, Epoke IIIb
Ex20051: DB Otmm 52 med håndbremse Nr. 601 133, Epoke IIIb
Ex20052: DB Otmm 52 fuldbremse Nr. 601 069, Epoke IIIb

Ex20060: DB ED 55 uden bremsere Nr. 21 80 540 0 561-4, Epoke IVa
Ex20061: DB ED 55 med håndbremse Nr. 21 80 540 0 251-2 Epoke IVa
Ex20062: DB ED 55 fuldbremse Nr. 21 80 540 0 414-6 Epoke IVa



Dekas

www.dekas.dk
info@dekas.dk



OHJ C 222 til venstre og OHJ C 223 til højre i Holbæk, 1965. Foto: JB-P.



En lang personvogn OHJ C 222

■ Af Torben Andersen

Vi har tidligere i bladet beskæftiget os med store trævogne hos privatbanerne (LOKOMOTIVET nr. 109, side 6). Her vil vi se på en lidt længere trævogn, OHJ C 222, der var i samme familie.

De fleste baner foretrak små og korte personvogne, der passede ind i tog med tenderlokomotiver som trækraft, men nogle få baner benyttede også lange vogne. De lange vogne blev generelt foretruk-

ket af de sjællandske/lollandske baner som OHJ, LJ og HFHJ, men at par jyske/fynske baner anskaffede også lange vogne, bl.a. Skagensbanen og det tidligere SFJ. Endog et så stort selskab som Aalborg Privatbaner benyttede forholdsvis korte personvogne. De længste var godt 13,5 m lange.

Hos Odsherreds Jernbane havde man en tradition for meget tidligt at skaffe lange vogne, en trend, der fortsatte op gennem 1900-tallet, og først sluttede i begyndelsen af

1990'erne med anskaffelsen af en række tyske vogne fra et falleret rejseselskab.

En lang vogn var OHJ C 222, der ses på hosstående tegning. Den var godt 17 meter lang, altså næsten så lang som Statsbanernes vogne litra CM (19-20 m). Vognen var oprindeligt bygget af Scandia til Amagerbanen i 1907 som AB 1. Den havde en søster AB 2, der var af samme type, og også var bygget i 1907.

I 1948 købte OHJ – efter Amagerbanens ophør i 1947 – de to

OHJ C 222 i Holbæk, 1950, kort tid efter overtagelse og ombygning. Foto: JS/DMJK.



vogne, og brugte undervognene med 2,1 m jernbogier til opbygning af OHJ C 222 og 223. Opbygningen foregik i 1949 hhv. 1950. Her fik vognene nye trævognkasser, (teaktræbeklædning) og lukkede endeperroner med overgangsmuligheder, og C 222 fik desuden et rejsegodsrum og toilet. Taget blev det karakteristiske med nedadbuende gavle. Efter ombygningen var der plads til 66 siddende i to storrums, der var indrettet med lædersæder. Vognene var forsynet med damp- og egenvarme, trykluft- og skrubremse.

Vognene indsattes straks i OHJs tog mellem Holbæk og Nykøbing Sj, sjældent med damp, derimod primært med dieseltrækraft. I 1952 fik man nye diesellokomotiver (marcipanbrød), og især nr. 24 blev trækraft for togene, hvor C 222 blev benyttet. I de første år kørte C 222 (og 223) også gennemgående tog Nykøbing Sj-Holbæk-København).

Eksempler på oprangeringer i udvalgte år:

1953: Tog 17 og 19 DL 24- E-C 222 (fra Kh) eller DL 24- C 217-C 222 (Kh).

Tog 10 DL 24-D 44-C 35-DSB CP- C 222 (begge sidstnævnte til Kh).

1958: Tog 1 DL 24-C 222-bogie-vogn-D 44-stykgodsvogne-margarinevogne (lørdage).

Tog 18 DL-D 44-C 222 (almindelig oprangering i flere tog).

Tog 10 DL 24-C 222-DSB CRM (til Kh).

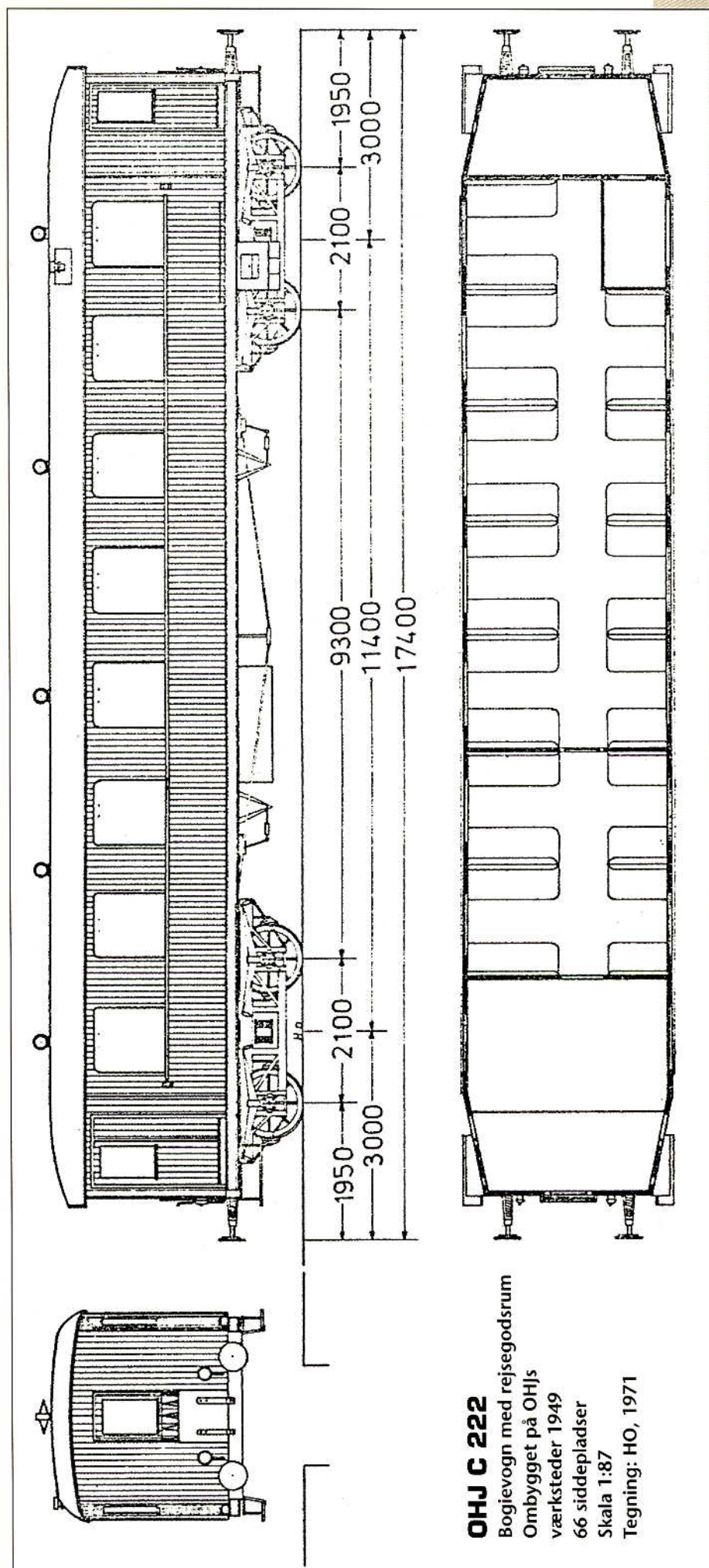
1963: Tog 816 DL 20-C 222-C 223
Tog 819 DL 20-C 222 (almindelig oprangering i flere tog).

1966: Tog 7 DL 24- C 222- C 35-DSB BL-CL (fra Kh).

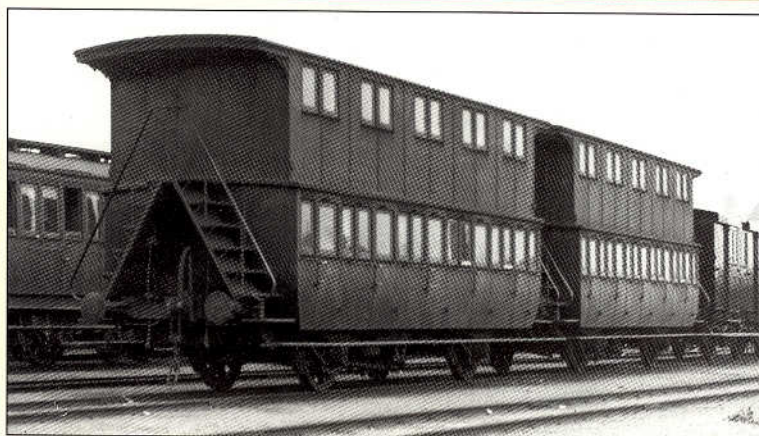
Tog 13 DL 24-DSB BL- C 222-D 44

Tog 130 DL 24-C 222-3 DSB CL (til Kh).

Efterhånden overtog andet materiel opgaverne i togene, bl.a. fik man sammen med MO-vogne nye lange storrumsvogne i 1960'erne, og i 1972 udrangeredes C 222. Den blev dog først ophugget i 1975. Søstervognen C 223 blev udrangeret i 1976, og solgtes til DJK til brug i D-maskinegruppen. Den stod i mange år hensat på Lersøen. Den blev dog kannibaliseret for reservedele, og ophuggedes i Høng i 1987.



OHJ C 222
Bogievogn med rejsegodsrum
Ombygget på OHJs
værksteder 1949
66 siddepladser
Skala 1:87
Tegning: HO, 1971



Litra CO - forbilledet

Flere læsere er meget tilfredse med vor byggeartikel om DSBs litra CO i nr. 116, men man er lidt utilfreds med, at der ikke er medtaget et foto af forbilledet. Jamen, det forstår vi godt, så det råder vi bod på her. Håber det er OK? Sent er jo bekendt bedre end aldrig.

Billedet viser to ukendte CO-vogne på Københavns Hovedbanegård, 1924. Foto: Miller/HGC.

Bemærk, at Jernbanemuseet i Odense har et eksemplar af litra CO, så vognen kan her nærstudies for modelbygning.

Red. af LOKOMOTIVET.

Kørte DSB litra CRM på privatbaner?

Arne Østergaard er ivrig epoke III-kører med privatbanerne som forbillede. Han har sendt en mail, hvori han skriver:

"Nu har vi fået nogle flotte modeller af DSBs nærtrafikvogne litra CRM fra F2010/Hobby Trade. Mit spørgsmål går på, om disse vogne nogensinde i

virkeligheden har kørt på privatbanespor, fx OHJ?"

LOKOMOTIVET: Ja, det har de såmænd. OHJ var en af de privatbaner, der i 1950'erne var en del besøgt af DSBs nærtrafikvogne litra CRM (og flere andre typer).

DSB biler i model

Søren Eriksen dyrker DSB i epoke IV, og ønsker at garnere anlægget med tidstypiske biler fra DSB. Han skriver i sin e-mail:

"Jeg er blevet sen abonnent på LOKOMOTIVET (fra 25. Årgang), og har derfor intet kendskab til, hvad der er udgivet før denne tid. Men jeg har bl.a. set teksterne om DSBs tjenestebiler i epoke IV i nr. 105 og 108. Men der står intet om disse køretøjer har været udgivet i model. Findes der en fabrikant, som har udgivet disse biler, og kan I evt. oplyse, hvor de kan fås, så ville jeg blive glad?"

Sluttelig, så skriver I, at der senere vil komme flere fotos af DSBs biler fra

epoken, men det har jeg endnu ikke set noget til. Kommer de?"

LOKOMOTIVET: På sin vis kan vi godt hjælpe, men desværre ikke med et positivt svar med hensyn til, om der i dag fås DSB-biler til epoke IV. Det gør der næppe. Men gennemblader man tidligere numre af LOKOMOTIVET, så vil det fremgå, at firmaet DWA i tidens løb har udgivet modeller af DSB-biler m.fl. med forbillede i epoke IV. Firmaet er i dag lukket, men man kan være heldig at finde nogle af bilerne på loppe- og legetøjsmarkeder. Men modellerne er efterhånden blevet meget kostbare.



Som eksempel viser vi et billede af en sjov kabinevogn, der i sin tid blev udgivet af DWA. Bilen er naturligvis lakeret i den tidstypiske røde farve med DSB-logo. Bemærk brædderne med markeret udhæng.

Vi håber, at Søren på en eller anden måde finder nogle modeller, han kan bruge. Sluttelig: Ja, vi bringer snarest muligt flere fotos af DSB tjenestebiler fra epoke IV.



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, tillægselser m.v. omkring danske jernbaner, så skriv til

LOKOMOTIVET

Postboks 477, 4700 Næstved

eller send en mail til

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

Ifølge oprangeringsplaner fra OHJ kan man se, at vognene eksempelvis blev benyttet på følgende måde:

1953:

Tog 107: DL 24-3 bogievogne (København)-2 CRM-EF

Tog 120: DL 24-EF-2 CRM- C 35-C 204/205 (til København)

1956:

Tog 313: DL 24-2 CRM-E

Tog 120: DL 24-E-2 CRM-bogievogn (begge til København)

1958:

Tog 18: DL 24-D 44- C 35- 2 CRM

Tog 114: DL 24-E-3 CRM

Tog 272: DL-2 CRM-2 bogievogne

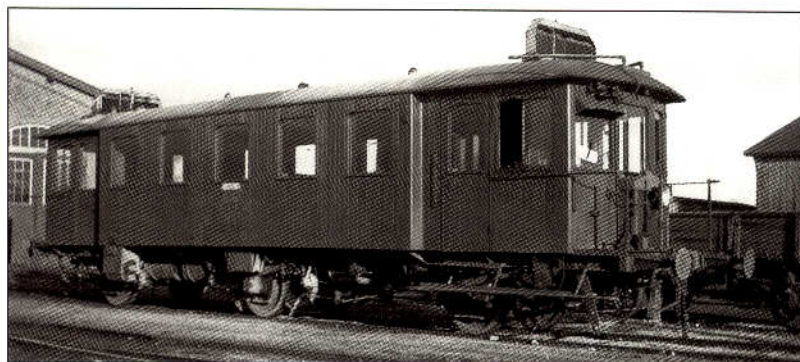
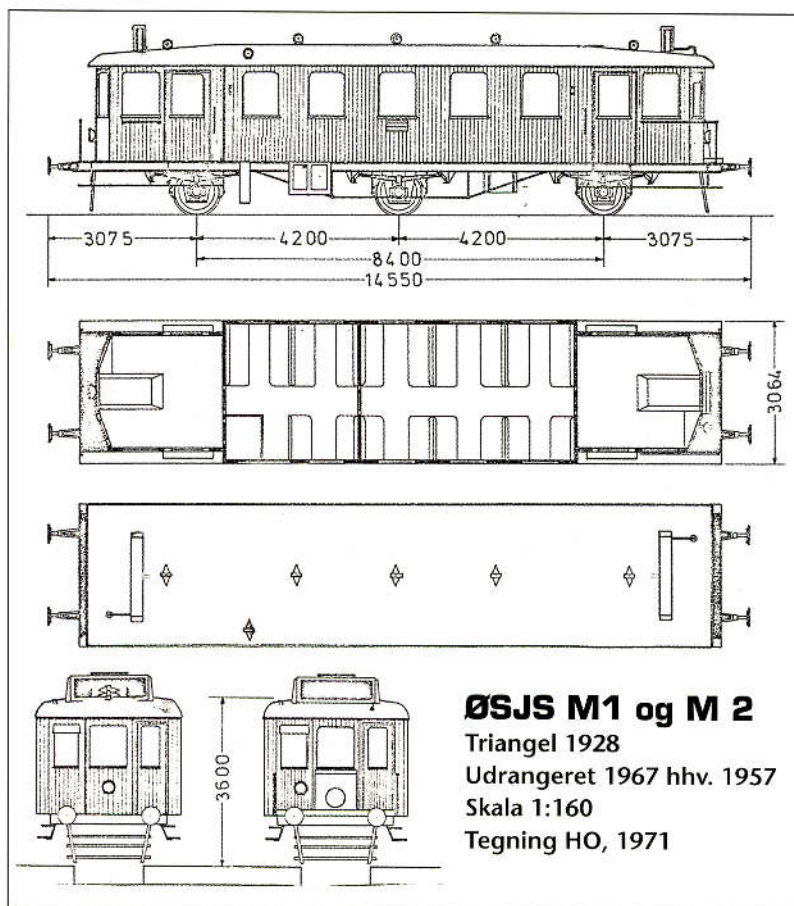
Efter 1960 ses litra CRM sjældent på OHJ. De anvendte vogne: DL 24 = motorlokomotiv nr. 24, E= rejsegodsvogn, D 44 = rejsegodsvogn HTJ D 44, EF= DSB treakslet rejsegodsvogn, C 35 = bogiepersonvogn, bogievogne = OHJ 222,, 223 m.fl., C 204/205 = dobbeltvogn.

ØSJS Triangelvogne M1 og M 2

I tidens løb har vi bragt tekster om motormateriel fra diverse danske privatbaner. Lars Eriksen har således læst artiklen om ØSJS i nr. ????, og han skriver:

“Det er meget interessante tekster om motormateriellet hos privatbanerne, I gennem flere tidligere numre har bragt. Derfor var det en glæde at læse om ØSJSs motormateriel i LOKOMOTIVET nr. ????. Men der var desværre ingen tegning af Triangelvognene M 1 og M 2. Er det muligt at få en tegning evt. fotos af disse sjove treakslede vogne, idet den østsjællandske bane har min store interesse?”

LOKOMOTIVET: Tak for roserne! Jo, vi har fundet en ældre tegning af ØSJS M 1 som vi bringer her ved siden af.



Vognen blev leveret af Triangel i 1928; den var som allerede nævnt treakslet (1A1), og havde to benzomotorer à 100 HK. I 1953 erstattede man de to motorer med en diesel på 125 HK, og i 1956 fjernede man den midterste aksel. Den havde plads til omkring 50 siddende. I 1967 blev vognen udrangeret.

Søstervognen M 2 forblev uændret til udrangering i 1957.

Tobegrebssignaler

De faste anlæg og signaler har også interesse blandt vore læsere. Således skriver Erik Otto Ludvigsen:

“I bringer mange gode tekster om det rullende materiel, men jeg synes, at I svinger de faste anlæg – fx stationer – en smule. Ikke mindst med hensyn til signaler og sikringsanlæg. Jeg ved godt, I har bragt lidt om DSBs stationer, men jeg synes ikke at have set noget om DSBs signaler gennem tiderne. Er det noget, I vil tage op? Fx kunne jeg godt tænke mig at vide, hvad et tobegrebssignal er?”

LOKOMOTIVET: Det forstår vi ikke helt? Vi har gennem utallige numre beskrevet DSBs sikringsanlæg og

signaler, så Erik Otto ejer muligvis ikke nogle af vore tidligere numre? For en god ordens skyld vil vi her nævne nogle af vore tekster omhandlernde signaler og sikringsanlæg.

Nr. 16, 27, 29 og 32 Signalbegreber og -placeringer (epoke III og IV) af Carsten Lundsten.

Nr. 61: Farverplancher med hovedsignaler og fremskudte signaler af H.W. Karlsson (epoke III og IV).

Nr. 101, side 24: Signaltekst af Ole S. Petersen (epoke III, IV og V).

Endvidere har vi udgivet en hel speciel signalplanche i farver, tegnet af Erling Nederland. Desværre er denne planche udsolgt.



I øvrigt kan vi hurtigt forklare, hvad der menes med et tobegrebssignal. Det er et fremskudt signal, der tjener til at underrette lokomotivpersonale om det efterfølgende hovedsignals stilling.

Fort sættes på side 42



Der findes tre typer fremskudte signaler, der alle er kendetegnet ved at være skåret vandret over øverst på signalpladen.

1) **Tobegrebssignaler**, der er opstillet 400 m eller 800 m foran hovedsignalet. Det viser enten "kør forsigtigt" (signalets normalstilling) eller "hovedsignalet" viser køre eller "kør forsigtigt igennem". Signalet var/er udformet som arm- eller daglyssignal. Afstanden er visse steder øget til 1200 mm efter år 1986.

2) **Trebegrebssignalet**, der altid er et daglyssignal er normalt opstillet 800 m foran hovedsignalet, og kan vise "kør forsigtigt" eller "hovedsignalet viser køre" eller hovedsignalet viser "kør igennem".

3) **Firebregrebssignalet** er altid et daglyssignal. Det er normalt opstillet 800 m foran hovedsignalet. Det opstilles kun foran stationer med forgrenede gennemkørselstogveje og viser – foruden de samme signaler som trebegrebssignalet – på tilsvarende måde som hovedsignalet, om der er stillet gennemkørsel ad den lige togvej (mindst krumme) eller ad den afvigende togvej (indført i 1939).

Se evt. også på nettet: **Signalleksikon** af Carsten Lundsten (www.lundsten.dk/dk_signaling/sign_lex).

Billederne viser tre- og firebregrebssignaler mellem Nykøbing F og Vordingborg, 1982. Fotos: TA.

Bedre sent end aldrig – nogle fejl i nr. 115

Kai Willadsen har sendt os en mail med henvisning til nogle fejl i LOKOMOTIVET nr. 115. Han skriver: "Side 14, sidste linie: FFJ Sp 5 anskaffet i 1919. I mener vel 1949? Side 18: 1969 AHB Sm 17 solgt til DJK, men hvornår blev den købt? Side 38 om vandtårnet i Struer: ...ombygget ved at man fornyede den øverste del af tårnets murværk, således at den nederste del blev i gule sten, mens den øverste fik gule". En besynderlig måde at fortælle, at alt murværk blev holdt i gule sten – kan det tænkes, at der burde have stået 'røde sten' et af stederne?"

LOKOMOTIVET: Ja, det er rigtigt – der var desværre et par fejl, vi ikke havde opdaget under korrekturlæsningen. Kai Willadsen kommentarer er i alle tilfælde rigtige. Vandtårnet i Struer: Ja, der skal stå røde sten på nederste del af tårnet. Dette fremgår også i den tilhørende billedtekst i marginen. FFJ Sp 5 blev anskaffet i 1949. AHB Sm 17 er en fejl. Det skal være AHB Sb 17, ex SNNB Sb 10. Den blev i 1969 solgt til DJK. I samme spalte side 18 foroven skal AHJ Sb 17 rettes til AHB Sb 17. Vi beklager fejlene, og siger tak til Kai for rettelser m.v.

Fejl og supplement til LOKOMOTIVET nr. 116:

Desværre havde vi – igen – nogle beklagelige fejl i blad nr. 116. Her kommer nogle rettelser, der er indsendt af flere læsere, bl.a. Ole Valberg. Vi siger tak for hjælpen.

Side 7, tekstrude: ZE 503 515 er hjemmehørende på Københavns Godsbanegård, ikke Hovedbanegård.

Side 10, nederst i tekstruden: Antallet af liter 1500 skal rettelig være 15 000.

Side 14, 1. spalte: Uf, redaktøren kan ikke sin geografi. Rudkøbing ligger naturligvis på vestkysten af Langeland.

Side 14, tekstrude nederst: Data for billedet er usikkert. Færgen i baggrunden har nationalitetsmærker fra 2. Verdenskrig. Billedet er måske taget allerede under krigen? Der er ingen data påført originalbilledet.

Side 17, 3. spalte: Rejsegodsvognen E 43 blev leveret af Arlöf, og blev ombygget 1918, hvilket også fremgår af datalisten side 18.

Side 18, 3. spalte: Banen fik 'færgeforbindelse' – ikke 'sporforbindelse med Fyn'.

Side 24: Desværre er tegningerne af litra CO for store. For at få den korrekte størrelse i 1:87 skal man nedfotografere dem med 85%.

Krydsspor

Arne L. Jacobsen har sendt os en mail med spørgsmål omkring spor- og sporforløb på DSBs stationer. Han skriver:

"Jeg kender godt sporskiftetyperne 'englænder', 'halv englænder' og 'diamantkryds'. Men mange sporfabrikanter fremstiller også krydsspor, hvor sporene krydser hinanden i næsten 90 grader vinkel (eller deromkring). Et diamantkryds har krydsspor placeret i midten, men har man i det hele taget benyttet sådanne sporkryds uden forbindelse med sporskifter, altså som egentlige kryds af andre spor, hos DSB?"

LOKOMOTIVET: Ja da, og det er/var ikke så ualmindeligt som man skulle

tro. Mange steder benyttede DSB sig af krydsspor som det hosstående billede viser, bl.a. ved skæring af spor fra Korsør station til områdets industri... og mange andre steder. Foto fra 1987. Se også billedet af Rungsted station side 19, hvor der er sporkryds i højres ide af fotoet.



F 2010/ Hobby Trade

DSB litra F 477 – nu med rygsæk

Kat.-nr. 150 477 (DC)

Måske en lidt for gammel nyhed. Men den bør alligevel omtales. I februar måned udsendte F2010 en variant af sin F-maskine fra DSB, nemlig udgaven med rygsæk (høj kulkasse). Maskinen har fået nr. 477, og er således en model leveret af Hüttemeyer i 1901. Forbilledet sættes i drift i Jylland, men opholdt sig fra 1918 i 1. Distrikt (Sjælland), hvor den forblev resten af sin tid. Den var altså en typisk 'sjællander', og har bl.a. været stationeret i Slagelse, Roskilde, Helsingør og København Gb.

Den blev udrangeret så sent som i 1973, men stod kun som 'reserve' de sidste par år.

I 1949 fik lokomotivet trykluftbremse, mens den forhøjede kulkasse blev påbygget i 1952, sidstnævnte naturligvis for øge kulbeholdningen, så den derefter kunne rumme godt 1,5 tons kul. Mens F-maskiner leveret fra FRICHS sidst i 1940'erne blev forsynet med cylinderpuffer, så beholdt de ombyg-



gede F'ere de oprindelige kurvpufer, således også F 477.

F 477 blev efter udrangeringen solgt til Levin, Jern og Metal og opstillet som monument i Buddinge. I 1984 blev den solgt til privatmand, senere kørtes den til Orlas Produkthandel i Bjerringbro, hvor den endte sine dage.

Modellen er – som søstermodellerne – fremstillet i fremragende kvalitet med utallige detaljer, og køreegenskaberne er igen helt i top. Kulkassen har fået det rette svaj og udformning, rangerklokken er i filigran udførelse, hvilket også gælder håndbøjler, lanterner og armaturer... og så er det lækkert at se gangtøjet arbejde let og ubesværet.

Litreringer og påtryk er i top, selv om visse små typer kan være lidt vanskelige at læse med det blotte

øje... men ups! Maskinen blev som allerede nævnt leveret af Hüttemeyer, men ikke desto mindre er modellen forsynet med FRICHS-fabrikskilt på cylinderne. Øv og ærgerligt! Men det går nok alligevel?

Motoren er igen af typen Mashima, der som bekendt borger for kvaliteten. Atter trækker modellen uden svinghjul, og kun direkte via snekke til gangtøjet. Vi har monteret en ROCO-dekoder 10 882, der virker upåklageligt.

Der er ikke meget andet at tilføje til denne flotte model, end at den er alle pengene værd.

For en god ordens skyld skal vi lige gøre opmærksom på, at Finn Lekbo Handel i sommeren 2013 fik en tilsvarende model fremstillet hos Hobby Trade. Den fik nummer F 658, og er nu udsolgt.

DF-modeltog

DSB litra AX

De flttige mj-folk i Sorø har atter nyt på programmet, og man må jo indrømme, at de efterhånden har tjek på tingene. Det har de i øvrigt haft i mange år med mange produktioner af rullende materiel, bl.a. postvogne litra DB/Pbh, DJ og diverse specialvogne fra DSB. Der fås også lange personvogne fra OHJ.

En nyhed er den kombinerede 1. og 3. Klasses vogn litra AX. Denne type var en søster til litra AV og CC m.fl., og var indrettet med to kupeer til rejsende på 1. Klasse. Forbilledet blev leveret af Scandia i 1938, oprindeligt som AX 301-308, men fra 1955 omnummeret til 391-398.

Fra 1965 fik de ændret litra AX til Ax, altså med lille x som 1. underlitra. Allerede i 1969 blev vognene omlitret til ABh med samme numre, dog med UIC-computerlitrering.

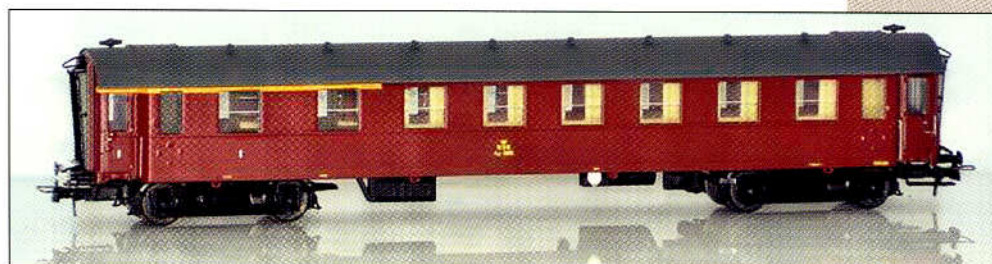
Tre vogne kom i 1982 til DJK, hvoraf en enkelt (nr. 393) senere kom til Danmarks Jernbanemuseum.

Vognene brugtes i tog på sidebaner med få rejsende på 1. klasse, hvilket især vil sige i Jylland. I 1960'erne brugtes vogntypen meget sammen med motorvognsag-

gregatet MK/FK. på Grenåbanen og på strækningen Århus-Skjern.

Modellen håndlaves i den sædvanlige fine kvalitet, og leveres i vinrød med gul stribe og nøjagtige påtryk med litreringer fra KM-Text. Udgangspunktet er litra CB fra HELJAN, der har det korrekte indsnævrede tag uden sikker, og en undervogn der svarer til forbilledet. Modellen leveres med kuck-kuck eller wendlerventiler efter ønske. Tagfarven bliver i lys grå.

Se mere på www.dfmodeltog.dk.



DSB personvogne litra BL og Bf



A



B

Epoke III og IV Skala 1:87

I løbet af efteråret udkommer HELJANs modeller af DSBs storrums-vogne litra BL, senere Bf, til epoke III hhv. epoke IV, men allerede i juli kunne man præsentere fotos af modellerne.

Det er en lidt egenartede modeller, og havde vi for ti år siden postuleret at der ville komme en model af denne vogn, så ville vi være blevet beskyldt for at være fantasier. HELJAN har gjort sig umage med at fremstille individuelle vogne med eget særpræg, alt efter epoke. Rigtig flot og rosværdigt!

Modellerne er naturligvis fremstillet i HELJANs foretrukne materiale plastic, og atter er det supermodeller med mange detaljer. Bogierne er de oprindelige 2,5 m MD-bogier, hvor litra BL var den første vogntype hos DSB, der kom til at løbe på disse.

Vognene er inddelt i to storrums med sæder, og modellerne fås i udførelse som de oprindelige BL-vog-

ne med tredobbelt foldedør i gavlene, og den senere udgave til epoke IV med almindelig enkelt skydedør, gummivulst og slutlygter. Vognene har naturligvis det karakteristiske lille midtervindue og 'B-vognstag' med sikker. Desværre ser det ud til, at midtersprossen i vinduerne er anbragt lidt for højt?

Modeller i vinrød er med den originale DSB-krone og litrering med pladsnumre under vinduerne, mens den moderne røde udgave til epoke IV har det store hvide DSB-logo og hvid litrering.



D



C

Tagfarverne varierer fra mørk grå til sølvfarve.

Alt er udført i fornem kvalitet, så modellerne skal nok blive benyttet på modeljernbanen, hvor de bl.a. kan bruges sammen med MO i lyntog og i landsdeltog. Senere i 1970'erne og 80'erne indsattes de som litra Bf og Bf-x i bådtoget København-Kalundborg og omvendt



E

Vognene vil blive leveret i følgende udgaver og numre:

6100 DSB BL 1321 vinrød med oprindelige drejefoldedøre, indhak i gavle for styreledninger og med store vinduer i sidedøre. Pladsnumre under vinduerne. Revision 29.7.59. (epoke IIIb).

6101 DSB BL 1322 vinrød med oprindelige drejefoldedøre, indhak i gavle for styreledninger, store vinduer i sidedøre. Pladsnumre under vinduerne. Revision 29.7.59. (epoke IIIb)

6102 DSB BL 1331 vinrød med dobbelte skydedøre, indhak og to vinduer i gavlene, lille vindue i sidedøre. Revision 25.7.64. (epoke IIIc)

6103 DSB Bf 323 rød med enkelt skydedør med enkelt vindue i gavlene, slutlys, lille vindue i sidedøre, røde slutlygter og elvarmestik. UIC-litreringer. Revision 14.4.1984. (epoke IVb).

6104 DSB Bf-x 329 med enkelt skydedør og enkelt vindue, i gavlene, lille vindue i døre, røde slutlygter og elvarmestik. Revisionsdato 30.6.89. (epoke IVb-Va)

Læs mere om forbilledet i LOKO-MOTIVET nr. 105, side 20.

Fotos: UTJ.

SET

HØRT

A) DSB litra BL 1321 og 1322.

B) DSB litra BL 1331.

C) DSB litra Bf 323.

D) DSB litra BL 1321 og 1322.

E) DSB litra BL 1331.

Epoke-Modeller

Så er Epoke-Modeller igen på banen med en masse smånips og nuttede løsdele, der vil pynte på ethvert anlæg.

Denne gang drejer det sig bl.a. om bim-bam klokkerne (meldeklokker) til advisering af toggangen til og fra DSB-stationerne. Det er typiske epoke II-III rekvisitter, mens standere med gule automater for klippekort og affaldskurve er til vor moderne tid. De er lige til at anbringe på perronerne, hvis man kører epoke V og VI.

Der fås også små dioramadele som optagne sveller og gulmalede diplorier, som kan benyttes til pyntede på områder for baneafdelingen. Svellerne fås i 'opstablet rodet uorden'. Sidstnævnte kan også lastes på baneafdelingens trojler.

Endelig fås fortsat DSB-trækvogne – og dertil hørende emballage (papkasser).

En nyhed er også den cyklende iskageforhandler, der bringer forfri-

skende is til de togrejsende. Noget skal der til i varmen.

Vi skal heller ikke glemme at nævne de tidligere udgivne små containerboks i træ, der stadig fås i alle tre størrelser. De kan slet ikke undværes på rampen til DSB-pakhuset el.lign.

Til transport af pakker m.v. for det danske postvæsen fås postbure på hjul, der vil på pynte på rampen til posthuset eller på perronen ved postvognen.

Desværre har vi ikke plads til fotos, men se annoncen inde i bladet – eller se hjemmesiden www.epokemodeller-online.dk.



DSB ottekantet vandtårn

Skala 1:87

Jamen, det måtte jo komme, nemlig en model af DSBs typiske ottekantede vandtårn i gule sten, der blev almindeligt fra begyndelsen af 1920'erne. Helt nøjagtigt er det en model af vandtårnet i Næstved, der blev opført ved anlæggelsen af Midtbanen i 1924.

Modellen er egentlig fremstillet til DSBs nye udstillingsanlæg på København H, men fås nu også i salg til andre interesserede. Modellen er fremstillet i laserskåret karton i den sædvanlige fine kvalitet.

Sammen med tårnet fås senere også stationsbygningen i Næstved, der på samme måde er fremstillet til udstillingsanlægget. Det bliver et meget nøjagtigt og flot sæt i korrekt skala 1:87, men så stor en bygning kræver naturligvis, at man har plads, hvis bygningen ikke skal virke for klemt. Man kan få mere at vide om modellerne på www.epokemodeller.dk.



HØRT

Tilbehør til modeljernbanen

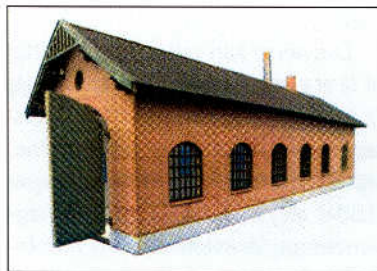
Huse m.v. fra Witzel Hobby

Skala 1:87, 1:160 og 1:45

Producenten har et stykke tid været på det danske marked, og er kendt for sine filigrane modeller af tilbehør til den danske modeljernbane. Modellerne er fremstillet i laserskåret karton, og har mange detaljer. Alle modeller har et forbillede. De fleste er i skala 1:87, men der fås også enkelte i spor N og spor 0.

Ud over nogle flotte stationsbygninger af danske stationer, bl.a. landstationerne fra Fyn, fås også trinbrætter og pakhuse i diverse udgaver. Desuden findes et stort sortiment af tidstypiske transformertårne fra alle landsdele, bl.a. de gule fra Sydsjælland, de røde fra Jylland og tilsvarende fra Fyn. Nogle af produkterne er også fremstillet i laserskåret plastic.

Til at pynte ude på landet har Witzel mange typer af stuehuse til landejendomme (husmandsgårde), hovedbygninger såvel som stalde i alskens udformninger i bindings-



værk. Dertil fås ekstra bygninger til baggården som vaskehuse, noget typisk for gårde og husmandssteder i epoke II og III.

Har man en strand med sommergæster på anlægget, kan firmaet også levere nogle små søde typiske ishuse, så de badende kan få sig en kølig is.

Mangler man en remise, så er man leveringsdygtig i en remise fra Høng og en ditto til smalspor.

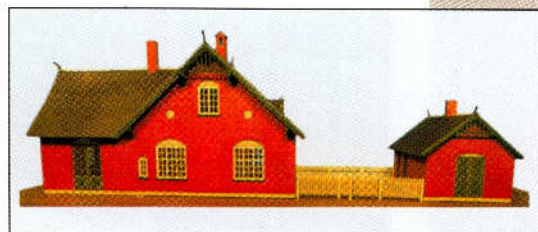
Man kan også få plankeværker i diverse farver, bl.a. det kendte røde DSB-hegn, der i et par menneskealdre var almindelige på DSBs områder.

Endvidere fås tilbehør til at pynte på stationerne, fx en typisk trækvogn i epoke III fra DSB. En flot og filigran model. Til de trætte rejsende fås DSB-bænke med højryggede plakattavler... meget smukke modeller.

Til åbne godsvogne kan man erhverve sig bræddestabler og kabeltromler, sidstnævnte i alle gængse størrelser... og meget andet.

Ud over alle disse fine modeller, kan man få alskens type lim til alle slags opgaver, foruden materiale til fremstilling af søer og åer.

Man kan få mere at vide om programmet ved at klikke ind på www.witzelhobby.dk.





DSB to-akslet bivogn litra FC

Hobbytrade har nu udsendt deres model af DSBs personvogn litra FC i det nye koncept med vognkasse i larserskåret træ, og undervogn i plast. Litra FC var beslægtet med bivognen litra FE. Begge var to-akslede med lang akselafstand og åbne endeperroner, beregnet til brug i tog fremført med litra MT (gl.), Triangelvogne – senere også i MO-tog.

I alt havde DSB ti vogne af litra FC 4751-4760, der var i drift fra 1927 til 1961-1962. De blev alle leveret af Scandia, og var beslægtede med privatbanernes store trævogne. Tre af dem blev undervejs ombygget til specialvogne, og malet i den kendte blågrå farve (læs om forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 115, side 22).

Som allerede nævnt er modellen baseret på et nyudviklet koncept, og lad os med det samme sige, at det er en superflot og detaljeret model. Teaktræbeklædningen er i top med meget smalle lister. Den er monteret på hård plast (Pertinax) for at stive væggene af, og forhindre fugtop-tagelse m.v. Om det virker ved vi i sagens natur endnu ikke, men håber det?

Modellens dimensioner er – som altid hos Hobby Trade – nøjagtig i skala 1:87, og har mange detaljer på undervogn, endeperroner m.v. Indvendigt er modellen forsynet med bænke.

Endeperronerne er støbt i messing, men uheldigvis er gitre m.v. lidt grove, og trinene noget simpelt fremstillet uden antydning af træ, rist el.lign. Vinduerne er rigtig glas, der er indsat enkeltvis. Hjulkransene er belagt med slidstærk bronze.

Vognen leveres med en pæn naturlig teaktræfarve, sorte endeperroner og undervogn. Taget er i grå. Påskriften er beklageligvis ikke helt klare og tydelige, men er til at leve med.

Desværre kan man være uheldig at få et eksemplar, der ikke er perfekt, fx har vi set modeller, hvor vognkassen ikke er samlet tæt i hjørnerne, og listerne over et vindue mangler (faldet af?) m.v. Detaljerne – fx tagventiler og skorsten – er løst monteret, og kan falde af, så det kræver en lille klat lim, for at få dem fastgjort. Aptereringen og andre løsdele kan desværre også ligge løse. Endvidere

ser det ud som om, at pufferhøjden ikke helt svarer til fx HELJANs Triangelvogne. Sidstnævnte kan dog rettes, idet pufferne er faststøbt på endeplatformen, så den skal evt. blot trykkes lidt ned. Men tjek en ekstra gang, når du køber modellen.



Trods den lange akselafstand – 93,6 mm i skala 1:87 – kører modellen fint gennem kurver, dog bør disse ikke være for skarpe.

Modellen er naturligvis forsynet med kortkoblingskulisser efter NEM.

Generelt er det en flot og velkørende vogn, der fås med fire forskellige numre:

52050: DSB litra FC 4754

52051: DSB litra FC 4757

52052: DSB litra FC 4758

52053: DSB litra FC 4760

Modellen er velegnet til samkørsel med Triangelvogne fra HELJAN (se billedet). Men F 2010 annoncerer også med, at man kommer med et motorlokomotiv litra MT (gammel), der passer perfekt sammen med FC-vognene. I øvrigt bliver næste personvognsprojekt den lidt kortere litra FD, der vil, blive fremstillet efter samme koncept som ovennævnte FC.

BH/TA





HELJAN

Nye DSB litra MX og MY



Året 1954 var det år, hvor DSB modtog sine nye MY-diesellokomotiver, så det er nu 60 år siden. Det fejres på forskellig vis. Og det er måske grunden til at HELJAN nu udsender nye udgaver af disse vellidte maskiner – sammen med et par MX?

Forbillederne er behørigt omtalt i diverse jernbaneblade, så derfor vil vi gå lige til anmeldelsen af modellerne.

I alt har HELJAN udsendt 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 lyddekoder ESU Loksound v. 4,0 med ny lyd, og 21-polet digitalstik.

Som noget nyt har to af modellerne fået flere detaljer, bl.a. ekstra frontlygter til lyskift hvid/rød ligesom forbillederne. Det var jo således, at lokomotiver i epoke III og IVa fik påmonteret røde slatskiver, når der skulle skiftes køreretning.

Denne opgave har HELJAN løst ved at montere tofarvede rød-hvide lysdioder, der benytter samme lygtehus. Flot!

I begyndelsen af 1980'erne fik nogle maskiner indbygget ekstra lygtehuse for røde slutlys. Det gjaldt MX 1011-1020 og MY 1154 og 1156-1159, der skulle anvendes i styrevognstog.

Fra HELJANs side er monteret puffere, håndbøjler og vinduesviskere, hvilket er godt, idet man så undgår et unødigt 'pilleri' med disse dele. Modellerne har dog et par detaljefejl, idet man har glemt ITC-klappen på fronterne, afblænding af sandbeholderne på siden, og at male lygtekransene sølvfarvede. Men det vel til at leve med?

Underhængte plove og frontskørter er vedlagt som løsdele sammen med diverse andre smådele.

Farver og påtryk er i top, og modellerne kører flot og ubesværet, også gennem kurver og sporskifter.



Modellerne fås i følgende udgaver (katalognumre gælder DC):

43 403: MX 1005, vinrød med tre frontlanterner, skift til rød/hvid (imitation af røde slatskiver).

43 413: MX 1013, rød/sort med fem frontlanterner, skift til rød/hvide slut- og frontlys.

44 503: MY 1156, rød/sort med fem frontlanterner og rilleudstødning, skift til rød/hvide slut- og frontlys.

44 513: MY 1114, vinrød med tre frontlanterner, skift til rød/hvid (imitation af røde slatskiver).

ACME DSB ølvogne litra Hios-v

Epoke IV og V

Det italienske firma satser i øjeblik kraftigt på det danske marked. Først blev udsendt en række gastankvogne fra BP, og nu har firmaet fremstillet modeller af ølvogne litra Hios-v, der var vogne opbygget på undervogne fra ældre litra Gs.

I sin tid blev modellen udsendt i rosin fra LASER i forskellige bemalinger, og de nye modeller fra ACME fås også i de samme udførelser,

Modellerne er fremstillet i plads med de detaljer som denne ejendommelige godsvogn – med den høje vognkasse – besidder, d.v.s. meget sparsomme. Kun undervognen er generelt detaljeret i overensstemmelse med forbilledet.

Køreegenskaberne er i top, og modellerne er naturligvis forsynet med koblinger efter NEM.

Påtrykkene er fine og meget skarpe. Modellerne fås i følgende udgaver:

45 091, sæt med tre ølvogne:

Hios-v 42 86 230 7 013-6

Hios-v 42 86 230 7 045-8 (med påtryk Carlsberg hhv. TUBORG på siderne)

Hios-v 42 86 230 7 094-6.

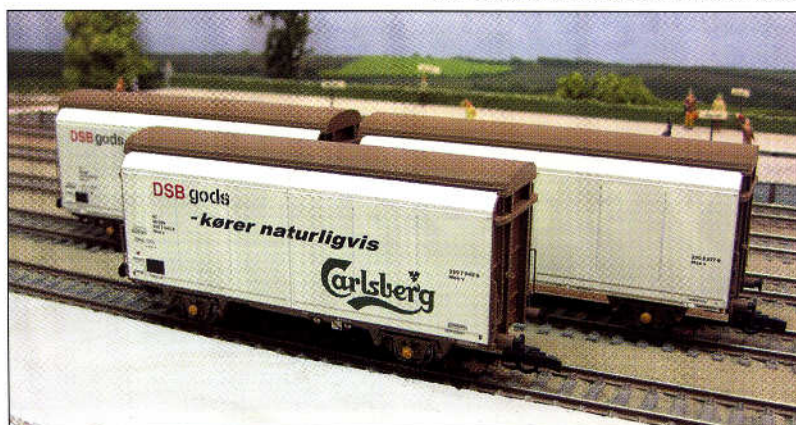
90 072 sæt med to vogne:

Hios-tv 46 86 230 6 029-9

Hios-tv 46 86 230 6 077-8

I næste nummer ser vi nærmere på forbillederne, og på modellerne fra ACME og Mck.

Foto venligst af Hedegårdens Privatbane.



LESET

HØRT

**Velkommen
hos**

Kystbanen

märklin



**Alle 2014-nyhederne
er lagervarer**

**Kæmpesortiment
i både Z, HO og 1**



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



Løssalgpris kr. 125,- inkl. moms