

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET

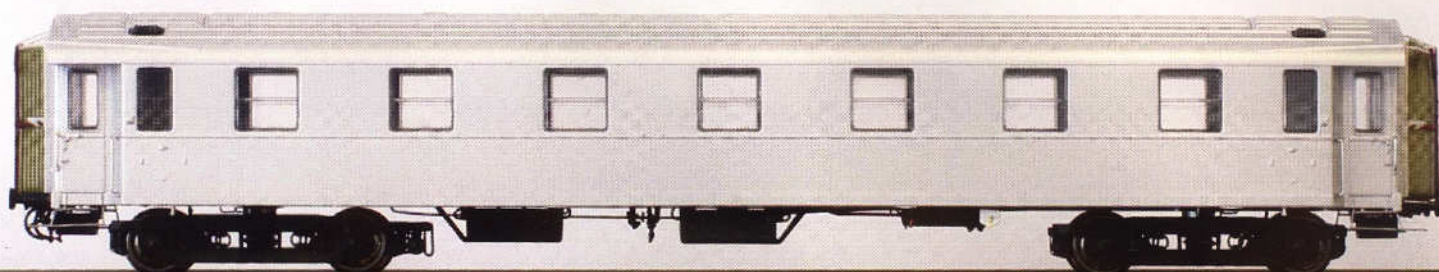
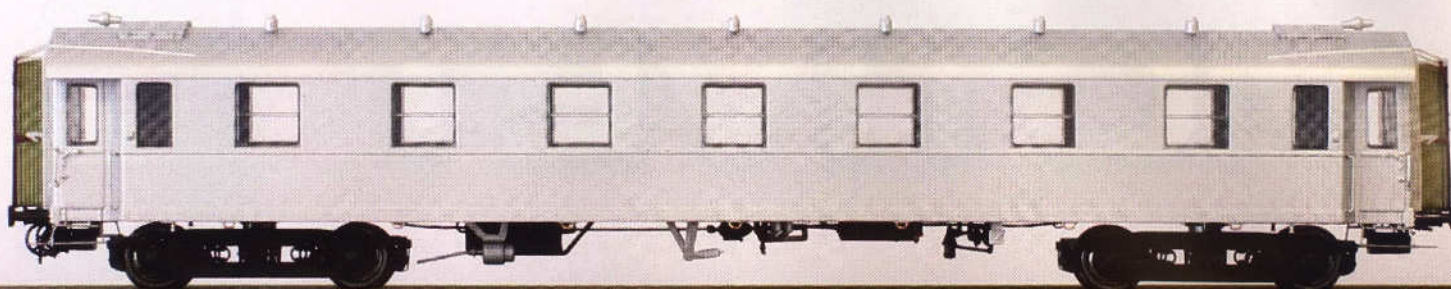


128

MAJ 2017
32. ÅRGANG

- DSB rejsegodsvogn litra EA/Dh
- DSBs rutebiler i epoke III
- DSBs trækraft i 1950'erne og 60'erne i farver
- ROCOs nye digitale styreenheder z21/z21

AC



Nye personvogne på vej
Kun 120 eksemplarer af hvert nummer

www.mck-h0.dk



Dekas

Dekas Exclusive



OHJ BDn 296 & 297

DK-H0-P0007

DK-H0-P0008

PÅ LAGER



H0 (1:87) model af OHJ BDn 296 & 297 personvogn.

Bemærk kun 75 stk. af hver.

Bestilles på:
order@dekas.dk

Én vogn: **649,-**

Begge vogne: **1.198,-**

Indhold



DSB rejsegodsvogn litra EA/Dh

Noget om DSBs rejsegodsvogne til epoke III og IV, med tegninger, tabeller og fotos.

6



ROCOS digitale styrenheder z21/z21

Hvad kan ROCOs nye systemer? Det far man et lille indblik i her.

24



DSB rutebiler

Lidt om begyndelsen på DSBs rutebildrift, teknikken, anskaffelser, typer og fabrikationssteder.
Epoke III.

14



I anledning af den kommende Banebørsteday: Rapport fra Næstved Model Jernbane Klub

Se, hvad folkene i NMJK har puslet med siden sidste

Banebørsteday. Her er noget at studere og til at give inspiration.

27



DSBs trækraft fra 1950'erne og 60'erne i fotos

1. del

Et udvalg af de mange tusinde fotos som Svens Jørgensen har taget gennem tiden.

20



SPORSKIFTET

Læsernes rettelser, kommentarer, ris og ros om tidligere bragte tekster.

34

VI HAR HØRT OG SET

Forårets danske nyheder.

37

Forsiden: Tre Dh-vogne blev i 1984 indrettet som ledsagevogne i godstog mellem Odense og Assens. De brugtes til det medfølgende personale, som skulle sørge for betjening af bommene ved de bevogtede overkørsler på strækningen. Ukendt Dh danner bagtrop i godstog med MY 1124 ved Nårup, oktober 1984. Foto: T. Linde.



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)
Ole S. Petersen (OSP)
Ole Møller Nielsen (OMN)
Per Topp Nielsen (PTN)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)
Niels Erik Jensen (NEJ)

Sats og tryk:
eurographic, 2630 Taastrup

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

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatternes egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.

Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt:

Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 600,- 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. 700,- 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.



Kære DMJU – Tillykke!

Tak til jer alle for et fint arrangement i Køge-Hallerne den 8. og 9. april. Trods 'problemer' med 'spredt' udstillingsareal i Køge og Risskov, så gik det hele jo fint.

Det er jo et meget stort arrangement, I altid går i gang med, og vi ved det kræver en enorm indsats og entusiasme at tilrettelægge og få det hele til at køre på ..æh...skinner. Ikke mindst går det ud over familie m.v. Men I klarer det hele til topkarakter, og jeres indsats kan ikke påskønnes nok. Det gælder jer alle, formand, næstformand, bestyrelse, redaktør af DMJU-nyt, 'slaverne' og hvad dertil hører af frivillige arbejdere for at få hele puslespillet til at falde på plads. Der vil altid være kritik rettet mod jer, berettiget såvel som uberettiget, men I tager det hele i en stiv arm. Super! Det er godt for os alle og vor fælles hobby. Bliv ved med det. I får en stor hånd herfra KLAP, KLAP...og så det lange KLAAPPP.

Se, hvad der ellers rørte sig på udstillingen under nyhederne i dette nummer af bladet.



Beklageligvis er dette nummer af LOKO-MOTIVET kun på 40 sider – og det skyldes ikke mangel på stof eller flittighed.

Vi løb desværre – som sædvanlig – ind i problemer med PostNord, der ikke 'agtede' at aflevere vore breve med tekst, lay-out m.v. til trykkeriet, så vi måtte i hurtig og hast genskabe teksterne og sende på ny. Og så har vort trykkeri skiftet adresse og nye lokaler, hvilket afstedkom lidt afbæk i fremstillingen, idet alt skulle på plads før produktionen kunne fortsætte. Men nu skulle det være klaret. Apropos PostNord, så beklager vi, at mange abonnenter ikke fik nr. 127 til tiden. Vi har måttet eftersende blade til de 'ulykkelige' abonnenter, og det koster tid, ny porto og udhuling af vort lager, så nr. 127 er ikke længere til at få hos os. Beklager! Men vi håber nu, at alle har fået, hvad de har bestilt?



Bemærk, at vi har lavet et genoptryk af vor bog om DSBs godsvogne 1945-1965 (1. del), og den kan bestilles hos os. Se annonce inde i bladet.

Vi er i gang med planlægge flere bøger om DSBs rullende materiel, denne gang personvogne 1945-1969 (bind 3), post- og rejsegodsvogne 1945-1969 (bind 4), DSB specialvogne 1958-1974 m.v. (bind 5), men i første omgang bliver det en bog om DSBs damplokomotiv litra D. Det bliver den sidste bog i serien

om DSBs damplokomotiver, og den påregnes at udkomme til december. Mere om pris m.v. i næste nummer af bladet.

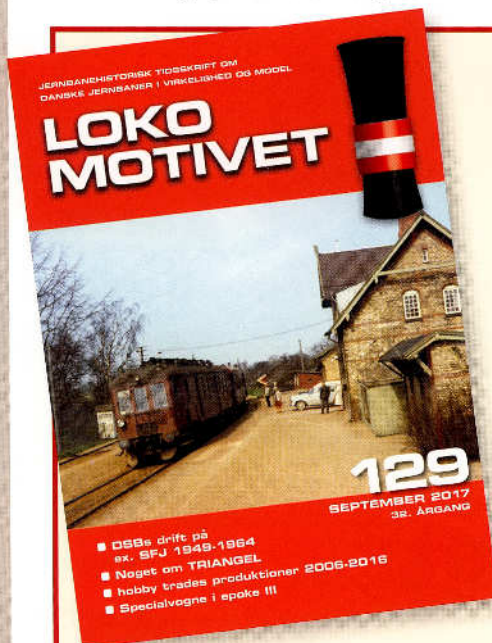


Jo, jo, jo – vi ved det godt! Vi lider af for mange fejl og udeladelser. Derfor tilbyder mange af vore læsere at læse korrektur for os, og det er et godt og sympatisk træk. Men det er mere kompliceret end som så at læse korrektur rent teknisk. Vi skal ikke komme nærmere ind på hvorfor, det er besværligt, men vi kan fortælle, at vi allerede har flere kompetente korrekturlæsere, der går teksterne igennem med en tættekam – men desværre fanger man alligevel ikke alle fejl, som regel fordi teksterne skal afleveres retur hurtigt.

Vi vil dog gøre en ekstra indsats for at minimere fejlene, så vi intensiverer arbejdet hos nogle af vore kendte jernbaneskrivere, især med hensyn til det faglige. Her har vi allerede Per Topp Nielsen, Niels Erik Jensen, Ole Møller Nielsen, Jens Bruun-Petersen plus andre for læserne ukendte dygtige skrivere. Så der er håb forude...men fejl kan ALDRIG undgås.

Vi ses i september.

Ha' en go' sommer alle sammen!



Næste nummer af **LOKO MOTIVET**



nr. 129
udkommer
ultimo
september

Her kan man bl.a. læse følgende:

- DSBs drift og materiel på ex SFJ 1949-1964, 1.del
- Rapport fra Ribe Modelhistoriske Jernbaneselskab
- Hobby Trades produktioner 2006-2016
- TRIANGEL, vognfabrikken i Odense
- Rullende materiel hos Køge-Ringsted Banen
- Fotoserie, inspiration til modeljernbanens faste anlæg: DSBs jernbanebroer
- DSB oprangeringer i epoke IV, Jylland-Fyn
- DSB specialvogne i epoke III
- Nyheder, Sporskiftet ...og meget mere

Forbehold
for ændringer

Ønsker du et abonnement, så kan det fås ved at indbetale kr. 600,00 på konto til Danske Bank reg.-nr. 9570 - 10 25 16 05, TpT, 4700 Næstved (SKYND DIG!)

m.v.h.
Redaktionen

HELJAN

60 ÅR MED MODELLER

Vi er glade for - og stolte over - at kunne fejre hele 60 år med produktion af modeller, til både det danske og udenlandske marked.

Det fejrer med udgivelsen af en speciel HD vogn, som vi håber vil pryde modelbanen hos vores kunder og venner af huset!

OPLAG KUN 200 STK
(alle individuelt nummerede vogne)



Venstre side

Højre side

0051
Heljan 60 års
jubilæumsvogn

Pris pr. vogn:
200,-

VIND ET GAVEKORT TIL DIN FORETRUKNE FORHANDLER!

I anledning af vores 60 år kan du være heldig at finde en af de 4 præmier, som vi har "gemt" i ovenstående vogne; Er du en af de heldige, så modtager du et gavekort pålydende 500,- som kan benyttes hos din foretrukne HELJAN-forhandler!

Bemærk venligst: Gavekortet kan udelukkende benyttes til køb af HELJAN-produkter.

VOGNENE KAN UDELUKKENDE BESTILLES IGENNEM HELJAN

VI FORTSÆTTER MED AT PRODUCERE DE NÆSTE MANGE ÅR OGSÅ!



Tog G 7554 med
MY ved Hjulby, maj
1984. Toget be-
står af to ukendte
litra Dh. Foto TA.



En moderne rejsegodsvogn i stål

DSB LITRA EA/DH

Nu udsender M&K snart en model af DSBs rejsegodsvogn litra EA, så her bringer vi en lille omtale af forbilledet.

Leveringerne

Som et led i moderniseringen af personvognsparken efter 2. Verdenskrig, anskaffede DSB i 1951 tolv små fireakslede rejsegodsvogne litra EA 6001-6012. Vognene blev bestilt hos Scandia den 9. januar 1947, og blev leveret i 1951. De kom straks i drift i de store tog som Tog 25 og Tog 50. Vognene skulle bl.a. erstatte de forældede rejsegodsvogne litra EC(O), som dog – trods alderdommen – forblev et stykke tid i drift, nogle af dem blev dog ombygget til bureauvogne litra DH.

Vognene EA 6001-6006 blev stationeret på Sælland. De var forsynet med harmonikaer, og var RIC-mærkede til udenrigs kørsel, først i frem-

mest til anvendelse i internationale tog over Sydbanen.

De øvrige vogne blev stationeret i Jylland. De var forsynet med almindelige overgangsbøjler og nedklappelige overgangsplader. Alle vogne havde brændeovn og højtryksvarmeapparater.

EA-vognene blev også – som allerede nævnt – anvendt i internationale tog og landsdelstogene, og de løb fx i togene 31, 33 og 39 og retur i bl.a. 50, 70, København-Århus.

Vognene indsattes også i mindre lokale tog, fx Tog 983 Fredericia-Århus, der som regel var oprangeret som MO-godsvogn-DR-EA-CP. På søndage var det de gamle MX 131 eller 132, der fungerede som trækraft.

Serie II

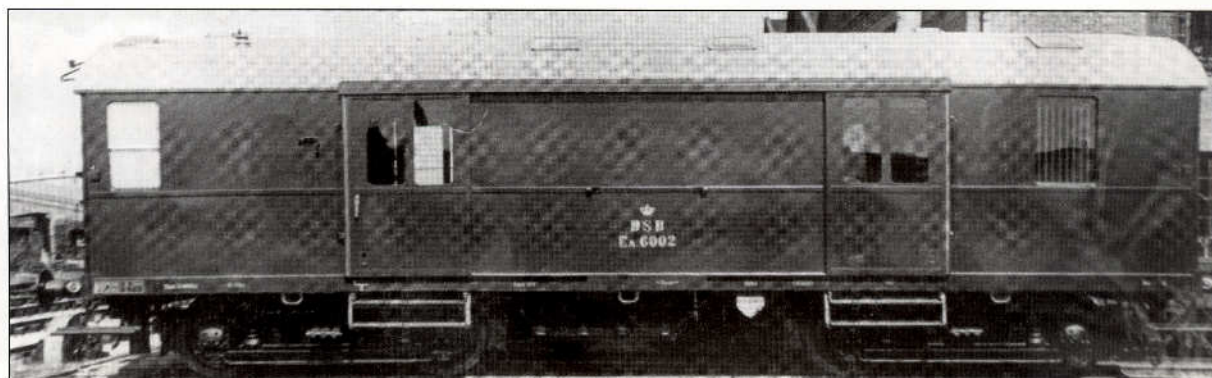
Så sent som i 1963 leveredes 2. serie af EA-vognene, der blev bestilt

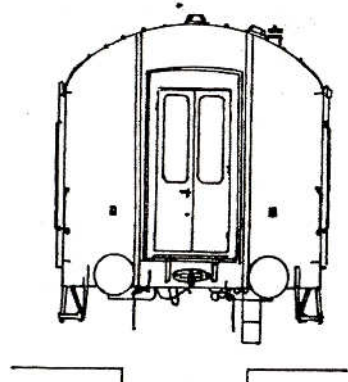
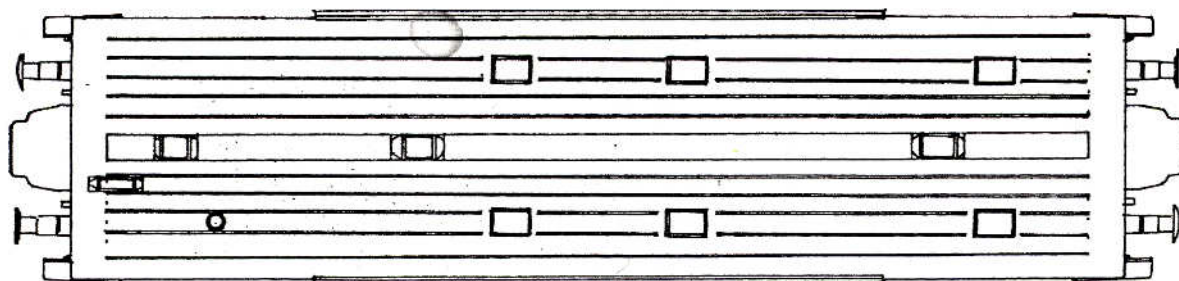
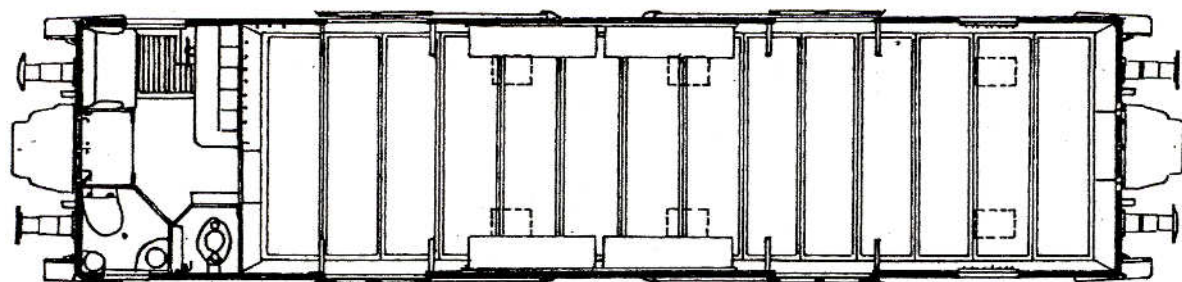
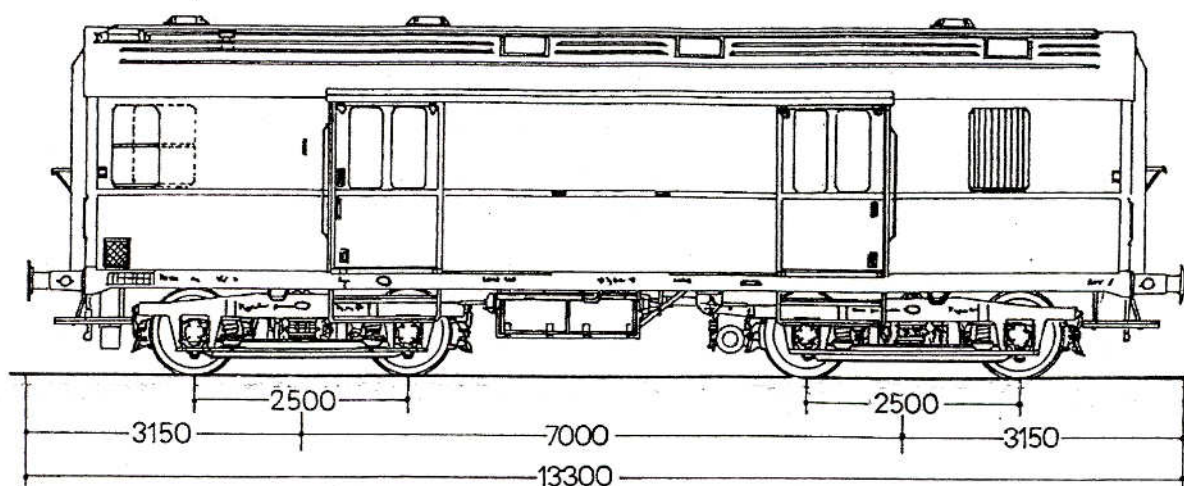
hos Scandia den 27. april 1960. Det var EA 6013-6032, der adskilte sig fra første serie ved at have helt glatte vognsider, vinduer med aluminiumsramme og lidt smallere vinduer med gummilister i skydedørene og en anden akseltapafstand og undervogn. De første vogne havde en akseltapafstand på 7000 mm, mens serie 2 havde en akselsafstand på 7200 mm. Begge serier havde stålbygget med en akselafstand på 2500 mm. Der var også mindre detaljeforskelle på taget.

Vognene var letbyggede helsvejsede vogne konstrueret for en last på 15 tons i pakrummet, og blev mere moderniseret end forgængerne,

De blev bl.a. forsynet med lysrørsbelysning med strømforsyningsanlæg bestående af dynamo og akkumulatorbatteri og en vekselretter, anbragt i et skab i kontorrummet på sidevæggen mellem

DSB litra EA 6002
fotograferet på CvK
efter modtagelsen i
1951. Vognen har
lysegråt tag, og
gitter for det ene
vindue. Foto: DSB.





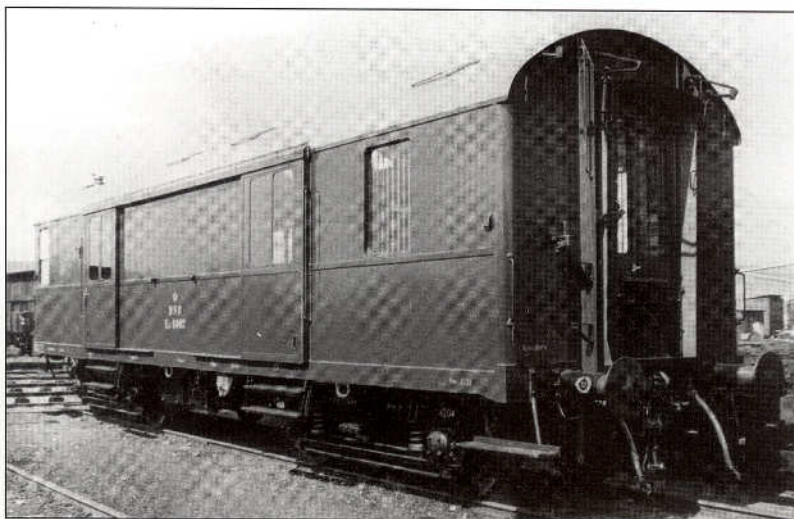
DSB litra EA 6001-6012

Scandia 1951

Skala: 1:87

Tegning: HO

CDSB litra EA 6002
fotograferet på CvK
efter modtagelsen i
1951, set fra gav-
len med harmo-
nika. Læg mærke
til harmonikahæn-
gere og pufferpå-
tryk. Foto: DSB.



toilet og pakrum. I alt blev der be-
nyttet 12 stk. lysrør, fordelt med ti i
pakrummet og to i kontorrummet.

Opstigningsforholdene ved sky-
dedørene blev forbedret ved at det
nederste fodtrin blev sænket og
gjort lidt bredere end på de først
leverede vogne.

For at undgå beskadigelse af
gods ved ud- og indlæsning blev
skudrigel- og palanordningen flyttet
helt op til skydedørenes overkant.

I nethylderne blev der anvendt
plasticnet, der var stærkere end de
tidligere vognes sisalnet.

Kontorrummet og toilettet
kunne opvarmes af to af hinanden
uafhængige varmesystemer, dels af
et oliefyrsanlæg til direkte luftop-
varmning og et dampvarmeanlæg.
Oliefyret blev indbygget i kontor-
rummet under vekslerretterskabet.

Dampvarmeanlægget skulle an-
vendes, når vognene medførtes i
dampopvarmede tog, mens olie-
fyrsanlægget benyttedes, når vog-
nene stod hensat uden damptilslut-
ning eller fremførtes i tog, hvor der

ikke var mulighed for anvendelse af
dampopvarmning.

Bogierne var af den seneste type
med gummidæmpende anordninger.

EA 6021-6024, der blev benyttet
i løbene Frederikshavn-Hamburg-
Frederikshavn blev forsynet med
harmonikaer, mens de øvrige vog-
ne fik overgangsbro og gelænder.



DSB litra Hakms
291 1 400 (x, Dh
028) tilhørende
Gardit i Viborg,
juni 1984. Foto:
Mogens Duus.



Harmonikaer blev dog monteret
på alle vogne allerede i 1964.

Vognene havde tryklufthremse,
der opfyldte betingelserne for R-
mærkning, og havde kontinuerlig
lastafbremssning.

Fire vogne fra 2. serie – 6020-
6024 – blev endvidere RIC-mærket
til brug for udlandstog. Alle vogne
af 2. serie stationeredes i 2. Distrikt.

Vogne af 1. serie måtte fremfø-
res med en hastighed på 140 km/t,
mens 2. serie måtte køre 154 km/t.

Brugen i begyndelsen af 1960'erne

Brugen i 1963 var fortsat den sam-
me som i 1951, d.v.s. anvendelse
i nattogene og landsdelforbindel-
serne og i mere lokale hurtigtog. Et
typisk landsdeltog fra denne tid var
tog 55 København-Nyborg-Århus
med oprangeringen MY-EA-CC-
CC-CC-CD-CAR-AC (hverdag). Fra
Fredericia tilkoblede to udenland-
ske vogne fra DB, som fortsatte fra
Århus til Frederikshavn med MO,

mens resten af stammen returne-
rede til København fra Århus.

Videre skæbne

I 1966 blev litreringen ændret til
DEA med numrene 51 86 92-68
001-006, 021-024 og DEA 50 86
92-68 007-020 og 025-032, d.v.s.
at sidstnævnte vogne med regime-
nummer 50 86 kun måtte benyttes
indenrigs. Ikke alle vogne nåede at
få det nye litra påsat, før de på ny
blev omlitreret til Dh i 1970. De fik
nu alle litra Dh med numrene 50 86
92-68 001-032.

Året før var alle vogne statione-
ret i 2. Distrikt vest, og benyttedes



tyisk veteranjernbane. Dh 024 fik et nyt liv, idet den købtes af Lollandsbanen. Den var hensat efter et haveri, og LJ istandsatte den som kedelvogn Ev 94, og brugte den mellem Nykøbing F. og Nakskov. Lollandsbanen fik i øvrigt rabat ved køb af vognen for selv at reparere den.

Dh 028 blev afsat til renoveringsfirmaet Gardit i Viborg, hvor den blev ombygget, og ommalet som reklame- og opholdsvogn.

EA/Dh-vognene blev sjældent anvendt i IC- eller bådtoget efter 1974. En enkelt undtagelse var nogle IC-tog mellem Padborg-Fredericia-Esbjerg, hvor man kunne

Rejsegodsvognen litra EA/DEA er her sidste vogn i et lille persontog på den jyske østbane ved Hovedgaard, 1969. Toget er oprangeret af MX-B-EA/DEA. Foto: KEJ

i de fleste landsdelstog mellem København-Nyborg-Århus-Frederikshavn og omvendt, bl.a. tog 95 med oprangeringen: Maskine-P-P-WL-DEA-Bgc-BL-BL-AV-DB.

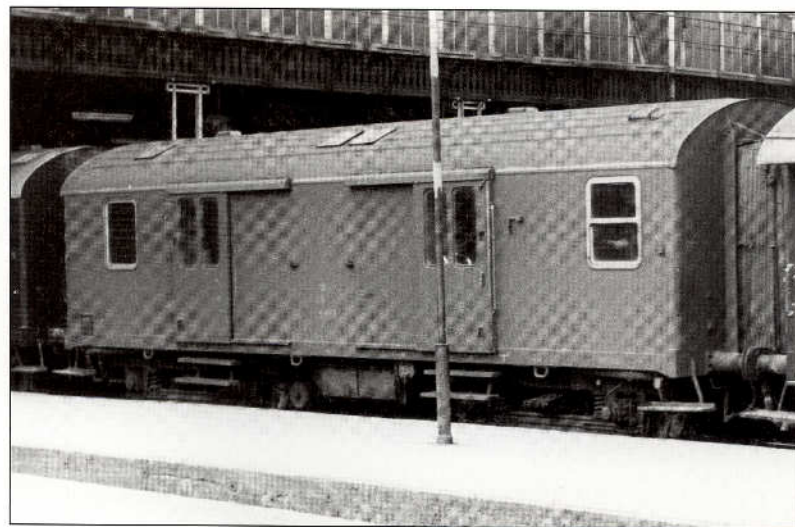
Herefter var vognene i drift uden store ændringer, men i 1980 påbegyndte man ommaling af dem i det røde design ligesom persovognene. Men det store hvide DSB-logo på siderne blev ikke medtaget.

De første ommalede vogne blev 011, 013, 017-019, 023, 026 og 032. Her skal det lige bemærkes, at kun tre vogne nr. 001, 004 og 011 fra første serie ved 'en fejl' blev ommalet i rød. De fik heller ikke indlagt elvarme og røde slutlygter som øvrige vogne blev det fra 1981 (014-016, 020-022, 024 og 026-031).

2. serie måtte udrangeres. Det var vognene 024, 026, 028 og 029.

Dh 001 blev købt af Dansk Jernbane Klub, mens 007 solgtes til en

Fortættets på side 11



DSB litra EA 6014 i København, maj 1966. Her ser man tydeligt forskellen fra første serie, nemlig glatte vognsider, anderledes placerede tagvinduer og aluminiumsrammer omkring vinduerne. Foto: JB-P.

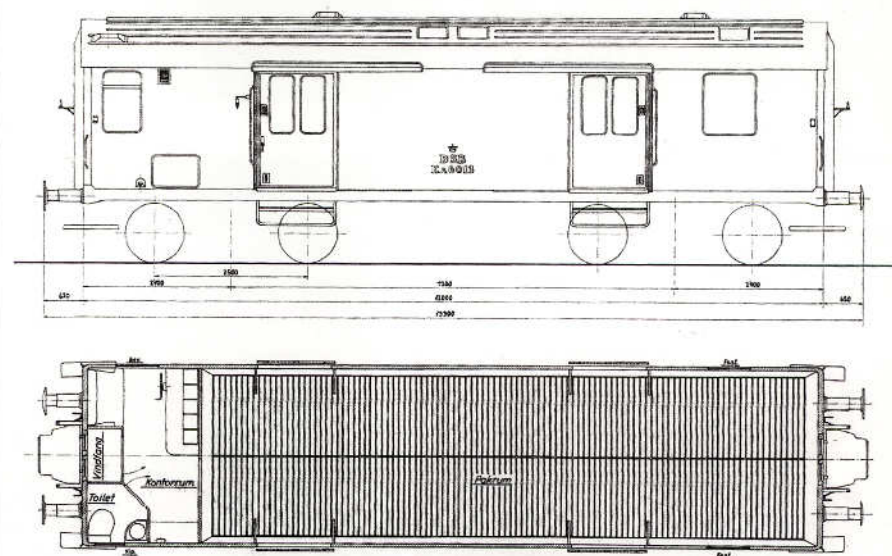
Slutningen

Vognene forblev i drift i togene 20 og 95 lige til det sidste. I 1974 kom disse tog til at hedde 520 og 595.

I den mellemliggende periode fra 1963 til udrangeringen i 1984 var vogntypen at finde i mange tog, og den var fx fast inventar i togene 541 og 560, der var nogle af de uofficielle tog, der befordrede anmeldte passagerer og rejsegods, undertiden også postgods mellem København og Århus.

I 1983, hvor lange tyske vogne, nu som DSB litra Bcm, Pm og Dm sættes i løb, blev de sidste Dh-vogne afløst af tilsvarende lange rejsegodsvogne litra Dm.

I 1982 begyndte udrangeringerne af vognene, og de første som forsvandt var 002 og 009, der var af serie 1. Året efter forsvandt 001, 003-008. Disse var også af første serie, men også udslidte vogne af



DSB skitse af EA 6013-6032

Scandia 1963

Ikke i skala

Tegning: DSB



Øverst: Endnu et foto af G 7554, denne gang op-rangeret på Fredericia station inden tilkobling af maskine. Stammen består af Dh 016-Dh 026-Ph 212-Pph 709 og DPh 147. Foto fra maj 1984. TA.



I midten: De jyske EA-vogne 6007-6012 blev i første omgang ikke forsynet med harmonika, men måtte nøjes med "gammeldags" overgangsbro. Vogne af første serie havde langsgående forstærkningsliste vinduerne og lodrette gitre for vinduerne. Vognen blev udrangeret i 1983, og ophugget hos Henriksen i Århus samme år. Fotoet viser EA 6011 i Slagelse (?), 1952. Foto: Clausen/DMJK.



Til højre: Rød litra Dh 50 86 92-68- 013 af 2. serie i København, 1984. Foto: TA.



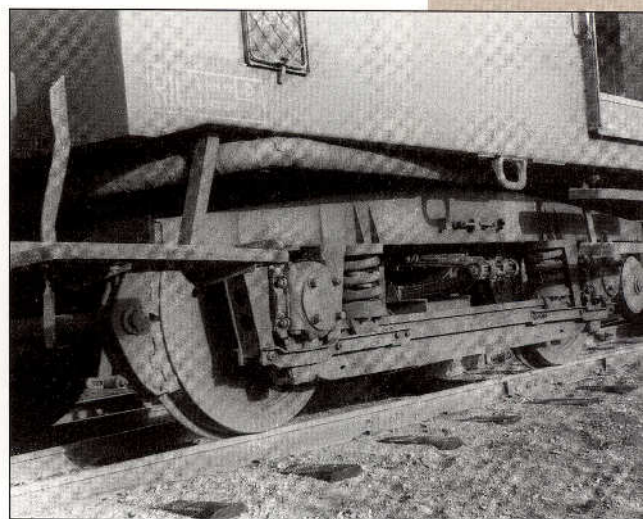
Tabel over litra EA/Dh, leveret af Scandia

Litra EA nr.	Leveret Scandia	Nyt litra DEA 1967	Nyt litra Dh 1969 50 86 92-68	Renoveret omm.*)	Udr.	Skæbne
6001	1951	51 86 92-68	001	001-2	1980	1983 Til DJK
6002	1951	-	002	002-0	-	1982 a)
6003	1951	-	003	003-8	-	1983 ophug
6004	1951	-	004	004-6	1979	1983 b)
6005	1951	-	005	005-3	-	1983 Til FDSB
6006	1951	-	006	006-1	-	1983 c)
6007	1951	50 86 92-68	007	007-9	-	1983 d)
6008	1951	-	008	008-7	-	1983 Ophug
6009	1951	-	009	009-5	-	1982 e)
6010	1951	-	010	010-3	-	1983 f)
6011	1951	-	011	011-1	1980	1983 Ophug
6012	1951	-	012	012-9	-	1984 g)
6013	1951	-	013	013-7	1981	1984 h)
6014	1963	-	014	014-5	1981	1984 i)
6015	1963	-	015	015-2	1981	1984 j)
6016	1963	-	016	016-0	1981	1984 k)
6017	1963	-	017	017-8	1980	1984 l)
6018	1963	-	018	018-6	1980	1984 m)
6019	1963	-	019	019-4	1980	1984 n)
6020	1963	-	020	020-2	1981	1984 o)
6021	1963	51 86 92-68	021	021-0	1981	1984 p)
6022	1963	-		022-8	1981	1984 r)
6023	1963	-		023-6	1980	1984 s)
6024	1963	-		024-4	1981	1983 LJ Ev 94
6025	1963	50 86 92-68	025	025-1	1980	1984 t)
6026	1963	-		026-9	1980	1983 u)
6027	1963	-		027-7	1981	1984 v)
6028	1963	-		028-5	1981	1982 x)
6029	1963	-		029-3	1981	1983 OHJ 9
6030	1963	-		030-1	1981	1984 OHJ/HTJ
6031	1963	-		031-9	1981	1984 OHJ/HTJ
6032	1963	-		032-7	1980	1984 OHJ/HTJ

*) Renoveringen omfattede nye lysstofrør og indbyggede slutlygter, kun hvor årstal er angivet

- a) Tjenestevogn 80 86-98 10 460, (?)
- b) Tjenestevogn 80 86-98 200 032, ophugget 1988
- c) Tjenestevogn 80 86-98 200 033, 1984 til OHJ
- d) Solgt til Verein Rendsburger Eisenbahn Freunde
- e) Tjenestevogn 80 86-98 10 457, 2006 til Struer Jernbane Klub
- f) Tjenestevogn 80 86-98 200 034, ophugget 1988
- g) Tjenestevogn 80 86-98 00478, udr. 1993
- h) Tjenestevogn 80 86-98 00240, 1995 til ØSJK
- i) Tjenestevogn 80 86-98 00245, fra 1995 lokalvogn i Gedser, ophugget 2002,
- j) Tjenestevogn 80 86-98 00246, ophugget 2000
- k) Tjenestevogn 80 86-98 00243, ophugget 1998
- l) Tjenestevogn 80 86-98 00 241, udr. 2000
- m) Tjenestevogn 80 86-98 00253, 1995 lokalvogn, 1998 KLK (DJK), ophugget 2002
- n) Tjenestevogn 80 86-98 00242, ophugget 1999
- o) Tjenestevogn 80 86-98 00247, i 1999 til Helsingør Jernbaneklub, ophugget 2001
- p) Tjenestevogn 80 86-98 00258, 1999 DSB Museumstog, ophugget 2001
- r) Tjenestevogn 80 86-98 00254, udr. 2001
- s) Tjenestevogn 80 86-98 00244, ophugget 1996
- t) Tjenestevogn 80 86-98 00248, 1966 til OHJ
- u) Tjenestevogn 80 86-98 00252, hensat 1995?
- v) Tjenestevogn 80 86-98 00259, 1995 lokalvogn, ophugget 2001
- x) 1984: 84 86-29 11 400 Hakms udstillingsvogn, Gardit, Viborg, ophug. 1994

Tabellen venligst opstillet af Per Topp Nielsen, Dansk Jernbanearkiv.



2,5 m stålbugie fra DEA 51 86 92-68 023-5, type 13Co. Lige over bogien ses den isolerede varmeledning og færgeskrog. Kagerup station, august 1968. Foto: KEJ.

se en enkelt Dh – som regel 030 – “komme skramlende” lige efter lokomotivet med en stribe moderne B-vogne efter sig. Det skete så sent som i 1984, kort tid før udrangeringen, bl.a. i IC 138 Fredericia-Esbjerg.

Da DSB ikke længere benyttede vogntypen til sit oprindelige formål med befordring af rejsegods i persontog, fik den i stedet nye opgaver som postpakvogn, og brugtes i blokposttog fra København til Jylland og omvendt. Et enkelt tog – G 7554 – bestod ofte kun af maskine (MY eller MX) og to Dh-vogne, men som regel var flere bureauvogne medtaget i dette tog.

Fra 1984 tyndede det meget ud i bestanden af Dh-vogne. I foråret 1984 var der kun Dh 021-0, 027-7, 029-3, 030-1 og 031-9 tilbage. Men i løbet af året forsvandt de alle, hvoraf de fleste blev til tjenestevogne (se tabel), og ommalet i gul.

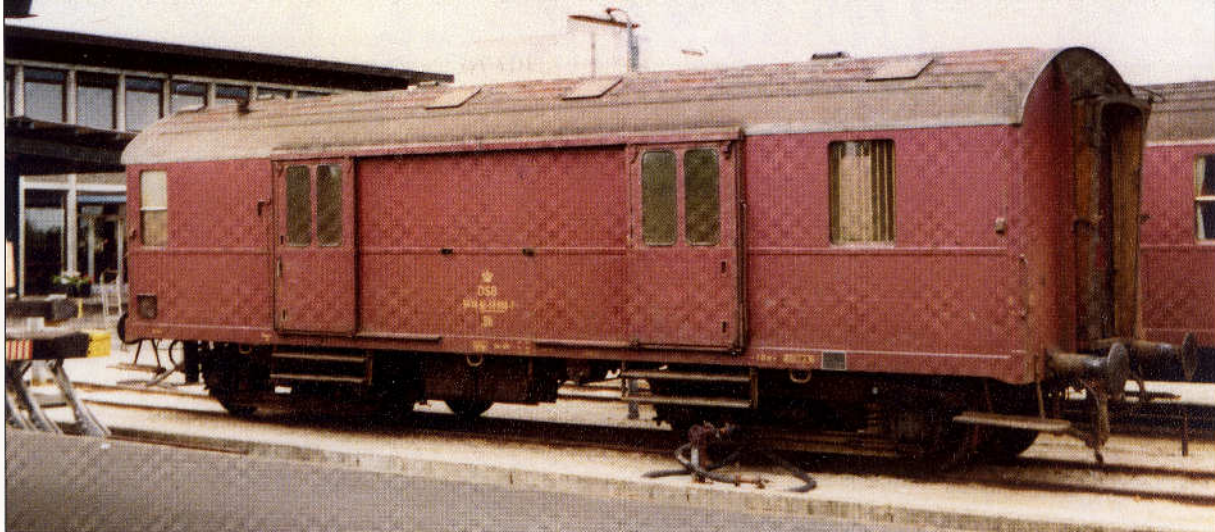
Den sidste vogn i drift var Dh 030, der i sommeren 1984 benyttes på strækningen mellem Fredericia og Padborg og som allerede nævnt i IC 138.

Nærbillede af Dh 029 i Næstved, 1984. Foto: TA.





Vinrød Dh 50
86 92-68 008-7
(før 1969 litra
DEA 008, før
1967 EA 008) i
Rødby Færge, juni
1975. Vognen
blev udrangeret i
1983, og ophug-
gedes samme år
hos Henriksen,
Århus. Foto: TA.



Derefter fik de lange tyske ind-
købte rejsegodsvogne litra Dm op-
gaven. Se LOKOMOTIVET nr. 104.

Fem vogne stod efter 1984 i re-
serve, men kom aldrig i drift. Deri-
mod blev tre vogne indrettet som
ledsagevogne (tjenestevogne) i
godstog mellem Odense og Assens.
De fik numrene 982 0 032, 033 og
034, og brugtes til det medføl-
gende personale, der skulle sørge
for betjening af bommene ved de
bevogtede overkørsler på strækning-
en. I 1989 ophørte dette arrange-
ment, da vognene var upraktiske i
brug.

**Eksempler på løb med
litra EA i 2. Distrikt**
ud over løb i landselstogene 95, 85
50, 20 m.fl.

Vest 1955

Her havde distriktet seks litra EA
6007-6012 til rådighed. Heraf var
en vogn værkstedsreserve.

Tog 921 Fredericia-Århus: MO-IA-
CQM-EA.

Tog 927 (Fredericia)-Århus-Ran-
ders: MOK-CM-EA-I.

Tog 1953: Randers-Frederikshavn:
Maskine-CM-CM-C:-EA.

Vest 1957

Alle EA 6007-6012 i fast løb.

Tog 319 Esbjerg-Fredericia-Nyborg:
Mask.-ekspresgodsvogne-DC-EA
(en ekstra stamme blev tilkoblet i
Fredericia til Nyborg).

Tog 349 Fredericia-Esbjerg: MO-EA-
DH-HD post.

Tog 1346 Fredericia-Esbjerg: MOK-
CP-CM-EA.

Vest 1966

EA 6007-6032 var stationeret i det-
te distrikt.

Vognene benyttedes fortsat i lands-
delstogne 5, 20, 85, 95 m.fl.

Tog 5 Nyborg-Århus-Frederikshavn:
MY-EA-EA-AV-CAR-AV-BL-B-AV.

I Fredericia blev tilkoblet en stamme
fra Hamburg, tog 920: CC-AV-CAR.

Tog 26 Fredericia-Nyborg: Lok-CA-
CC-CL-CL-EA-DD.

Tog 70 Frederikshavn-Århus-Ny-
borg: Lok-EA-CD-CC-CC-A-BL-B-
AX-CAR-B-CC.

Tog 331 Struer-Esbjerg: Lok-EA-EC-
CC-AV.

Tog 317 Struer-Esbjerg: MO-EA-CC.

Tog 319 Struer-Esbjerg-Fredericia:
Lok-DD-EA-AV-CC-CC-CC-CC-B-AV.

VEST 1969

(hvor litra nu hedder DEA).

Tog 1416 Sønderborg-Tinglev-Fre-
dericia: Lok-DEA-AV-B-B-B.

Tog 927 Fredericia-Århus: Lok-BD-
B-DEA. (litra DEA blev overtaget fra
tog 85 fra København).

Tog 953 Århus-Randers: CLS-
MO=MO-DEA-DD.

Tog 1976 Århus-Fredericia: Lok-AC-
BL-B-B-DEA.

Tog 319 Struer-Esbjerg-(Fredericia):
Lok-DEA-AV-B-B.

(Oplysninger om EA-løb i 1950'erne
og 60'erne på Sjælland foreligger
desværre ikke).

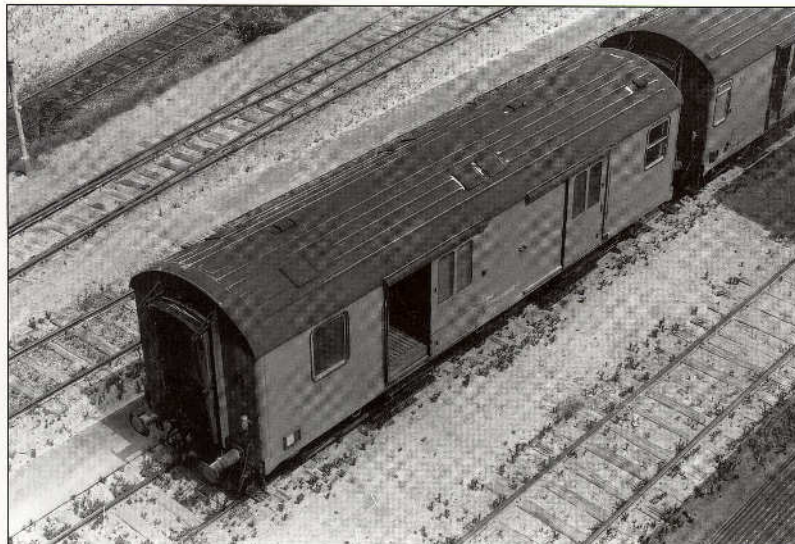
ØST 1971

Tog 25: MZ-B-B-Bgoh-BDh-Bg-Bg-
Dh-P.

ØST 1973

Tog 5159: København-Køge-Næst-
ved: MY-Bgh-ABg-Bg-Bg-Dh
København-Køge-Næstved:
MY-Bgh-ABg-Bg-Bg-Dh-Bgh. ■

DSB litra Dh 021,
serie II, set lidt fra
oven i Århus, juni
1984. Her kan
man tydeligt se
tagvinduer og det
kraftige midter-
stykke med kuck-
kuck-ventiler Vin-
duerne er lige så
beskidte som det
øvrige tag. Foto.
Mogens Duus.



Tekniske data

Længde o. puffer	13300 mm
Bredde	2960 mm
Højde	3920 mm
Akselafstand:	
EA 6001-6012	2500+7000 mm
EA 6013-6032	2500+7200 mm
Last	15 tons



TRINBRÆTTET KØBENHAVN

Din & Min Hobby

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

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

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

Vi fører næsten alt i modeljernbane i alle størrelser.

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

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

Åbningstider:

mandag & fredag 16.15-18.00

lørdag 10.00-13.00

Vi gør mere for din hobby - det er vores hobby

Bagsværd Hovedgade 135 · DK-2880 Bagsværd

Tlf.: +45 21 30 91 61

e-mail: din-min@email.dk

Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



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

Nyheder fra hobby trade



Produktionsprøver

hobby trade

Se vores produkter hos din forhandler

F2010 ApS · Brovadvej 23B · 7000 Fredericia · www.f2010.dk

Postvogn Litra DQ og DQ - fås i 5 varianter

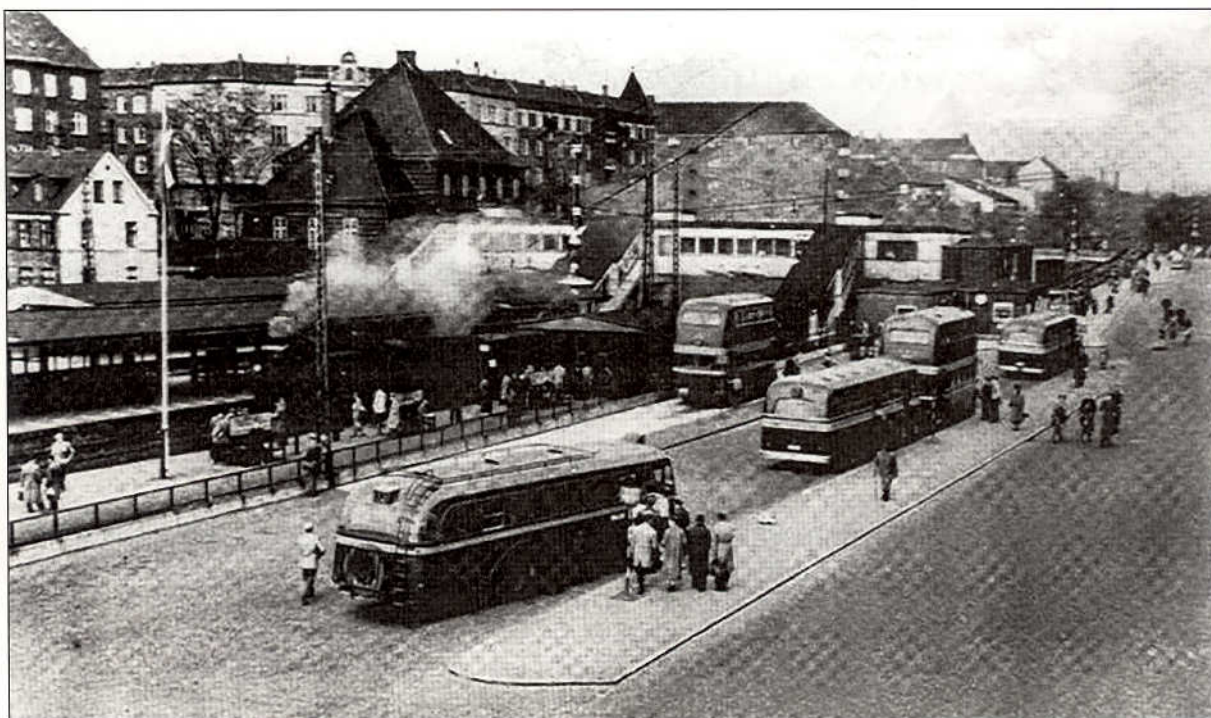
- Vognene er laserbehandlet med ægte træbeklædning.
- Separat anvendt messingdele.
- Chassis i metalstøbning.
- Fjederbuffer



Ølvogne. Vognene er laserbehandlet med ægte træbeklædning. Fjederbuffer.

www.f2010.dk

Et nostalgisk foto
fra Valby sta-
tion med DSBs
rutebiler på for-
pladsen, 1953.
Ukendt fotograf.



Herlig nostalgi

Statsbanernes rutebiler

– især epoke III

Begyndelsen

Den 1. juli 1932 begyndte DSB på rutebilsdrift med etableringen af ruterne Sønderborg-Graasten og Sønderborg-Skelde. Etableringen var et led i en beslutning truffet af bestyrelsen for Alsbanerne og DSB, hvor DSB havde til hensigt at nedlægge banerne Vestre Sottrup-Skelde og Tørsbøl-Padborg. Disse baner blev nedlagt den 1. marts 1933, og fra samme dato etablerede DSB til erstatning for disse ruterne Sønderborg-Holm, Sønderborg-Nordborg, Sønderborg-Mommark, Sønder-

borg-Kegnæs og Sønderborg-Ertebjerg.

Første bestilling til Statsbanerne lød på to blå rutebiler med aluminiumsbælte, men det syntes den daværende statsminister Stauning ikke om. Efter en prøvetur med generaldirektør Knutzen, besluttede Stauning, at de skulle være røde. Og sådan blev det.

De første rutebiler sættes i drift på ruten Sønderborg-Graasten, der – som nævnt i indledningen – åbnede den 1. juli 1932. Disse busser havde en 80 HK motor fra Büssing,

og havde plads til 20 passagerer med 12 til rygerne. Sæderne var polstrede og betrukket med gråt plys. Der var også brandsikret rum til post, og en udvendig brevkasse til en almindelig brevkasse. Gods og større bagage blev fragtet på taget.

Den første private rute blev overtaget den 1. september 1932. Det var ruten Aarhus-Silkeborg som blev erhvervet af DSB i forening med Århus-Hammel-Thorsø Jernbane.

Allerede den 1. oktober 1933 blev de næste private ruter overtaget, nemlig Roskilde-Korsør-København og København-Stege, sidstnævnte i samarbejde med Kalvehavebanen.

Pr. 1. januar 1934 drev Statsbanerne 47 rutebillinier, og den 1. april samme år åbnede endnu en linie, nemlig "nærtrafiklinien" København-Greve. Her indsattes fem omnibusser med 30 siddepladser og 10 ståpladser og fem bivogne, hver med 26 siddepladser. Senere blev ruten udvidet til Køge.

Vognene blev leveret af J.W Darr i Silkeborg (DAB – se senere). Bi-



Den navnkundige
Røde Orm på vej
til Køge fra Køben-
havn, 1949. Foto:
Jernbanemuseet.



lerne blev drevet af motorer fra Büssing-NAG, og kunne yde 80 HK. Darr fremstillede karosserierne, mens bivognene blev bygget hos Aabenraa Karosserifabrik.

Derefter gik det slag i slag med udvidelsen af rutenettet, og i 1939 drev DSB 72 ruter med en vejtlængde på i alt 2993 kilometer.

I 1947 var antallet forøget til 74 med en vejtlængde på i alt 4757 kilometer.

Den store vækst af nettet i årene op til 1952 blev forårsaget af etableringen af ruterne i Koldings sydlige opland til erstatning af de nedlagte Kolding Sydbaner, overtagelsen af ruterne på Sydlyn (SFJ i 1949) og oprettelsen af "lynruterne" Sønderborg-Esbjerg, Århus-Ringkøbing og Europa-ruten København-Hamburg,

Vognmateriellet

Ved etableringen i 1932 havde DSB 35 rutebiler med et samlet pladsantal på 752. Ved udgangen af året 1951-52 var tallene forøget til 429 busser med 13 479 pladser, med et gennemsnit af 31,4 pladser pr. vogn.

Vognene gennemsnitsstørrelse steg i årene efter, idet man ikke indkøbte vogne med mindre end 36 pladser, der var passende for de fleste ruter. Men vogne med et større antal pladser var nødvendige på visse ruter, fx på nærtrafik-ruterne København-Greve Strand-Køge og København-Taastrup.

Til førstnævnte strækning blev bl.a. anskaffet fem ledvogne af typen "Røde Orm" af hvilke de to sidst indkøbte var indregistreret med 91 pladser, heraf 34 stæpladser.

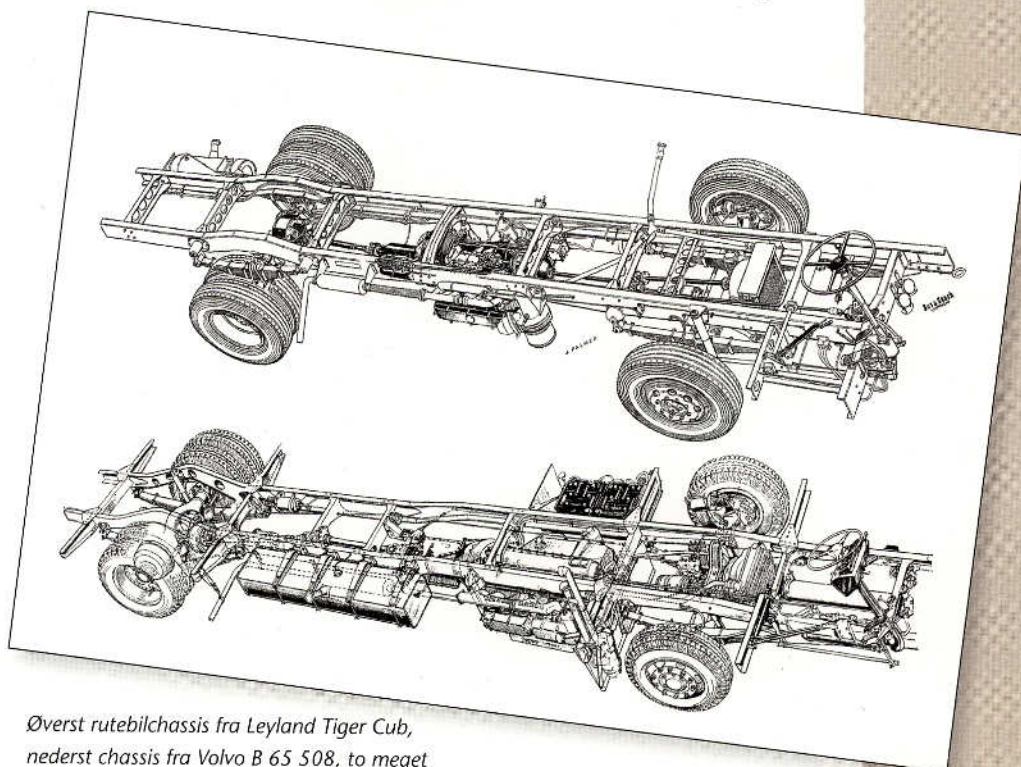
Busserne havde Leyland-chassis med DAB-karosseri. Da typen var leddelt var den tomandsbetjent med chauffør og billettør, idet passagererne var adskilt fra selve trækkeren. I 1955 indførte DSB nummerering af busserne, og de fem vogne fik numrene 97, 145, 146, 329 og 330.

AEC-busserne

En noget speciel bustype til indsættelse i Jylland blev de engelske busser fra AEC (Associated Equipment Company Ltd.) af typen Mk1. Vognene blev i 1946 leveret med karosseri fra Ørum-Petersen, Herning. De havde et karakteristisk udseende med fremskudt førerhus til højre for

Til bl.a. Randers-Spørring-Aarhus-ruten anskaffede DSBs rutebilstjeneste i 1947 busser fra AEC. De var bygget med karosseri i træ af Ørum-Petersen, Herning, og kunne rumme 44 siddende. De havde et karakteristisk udseende med fremskudt førerhus for at give plads til flere rejsende. Her er nr. 53 og 54 fotograferet ved levreringen i 1946. Bustypen kørte også på ruten Kolding-Sønderborg i 1948. Foto: Danmarks Jernbanemuseum.

motorhjælmen, bl.a. for at give ekstra plads for passagerer. Det betød at busserne var højrestyrede som i England, hvilket man tilsyneladende ikke havde noget imod, for det blev ikke ændret. Højrestyringen gav i øvrigt buschaufføren mulighed for bedre at orientere sig om, hvor fortovs-kanten befandt sig.



Øverst rutebilchassis fra Leyland Tiger Cub, nederst chassis fra Volvo B 65 508, to meget anvendte fabrikater hos Statsbanerne. Tegning DSB.



Vognene havde en motor på godt 100 HK, og kunne medtage op til 44 siddende passagerer. Sæderne var af lav type, og stoffet i uopskåret mekka af ubestemmelig farve, et design, som i øvrigt var generel for de fleste af DSBs busser, og var i brug fra 1934 til midten af 1950'erne. Gulvbelægningen var brun linoleum, oftest med en køksløber i midtgangen.

Busserne, hvoraf man i første omgang anskaffede ti stk. (nr. 53-62) blev bl.a. indsat på ruten Randers-Spørring-Aarhus, og tre vogne stationeredes i Aarhus. Andre stationeredes i Odense og Sønderborg (se foto af busserne i LOKOMOTIVET nr. 82, side 16).

De første 'underflor-busser'

I oktober 1951 anskaffede DSB sig to nye busser fra Büssing type 5000 TU med motor under gulvet ('under-flor'). Det var nogle af de første hos DSB med denne type motor. Karosseriet blev bygget af Dansk Automobil Byggeri (DAB), og havde plads til 44 passagerer.

De fik driftlederområde Vejle som hjemsted, og da DSB i 1955 indførte numre for busser, fik de numrene 348 og 349.

I 1953 anskaffede man endnu tre vogne af samme slags fra Büssing, men de havde et lidt anderledes udseende med buede hjørnevinduer. De fik numrene 406, 407 og 408.

I hele deres drifttid kørte vognene i det sønderjyske område.

Endvidere blev i 1949-50 indkøbt tre todækkere af den engelsk type (Guy), hvoraf den sidst anskaffede var indregistreret med 72 pladser, heraf 18 ståpladser. Disse busser havde venstrestyring og 'underfloor' motor.

Nye dieseldrevne busser

På ruten København-Taastrup havde de nyeste vogne et gennemsnitligt antal på 50-55 pladser.

På flere af de store ruter i provinsen, bl.a. ruten Vejle-Kolding var det indsat vogne med ca. 45 siddepladser. Vogne af denne størrelse blev efterhånden indsat på endnu

flere ruter, i første omgang på ruter, hvor der foregik dubleringskørsel.

I begyndelsen af 1950'erne bestod Statsbanernes vognpark – som man kan forstå – af flere forskellige vogntyper. Indtil 1939 var samtlige DSB rutebiler benzindrevne, men i 1939 anskaffede man forsøgsvis nogle dieseldrevne vogne til ruten København-Køge-ruten. Forsøget faldt heldigt ud, og man anskaffede endnu nogle få dieseldrevne vogne inden 2. Verdenskrig.

Hovedparten af vogne anskaffet efter krigen var derfor dieseldrevne, således at man i 1952 havde 459 vogne, hvoraf 258 vogne blev drevet af diesel.

Fordelen ved dieseldriften frem for benzindriften ved rutekørsel var ret indlysende, idet prisen for diesel var mindre end halvdelen af prisen for benzin, og at der kunne køres noget længere på en liter diesel end en liter benzin.



Denne relativt lange bus var godt oppe i årene, da den blev fotograferet i 1963. Det er nemlig en Büssing-NAG 300 leveret til DSB i 1935 fra DAB. Den fik senere nr. 5. Den var indregistreret som K 30 122, og blev indsat på linie 123 Glostrup-København. Den havde som flere andre DSB-busser midterdøre. Udrangeringsåret kendes ikke.



Der har altid været travlt på forpladsen til Valby station, her er vi nået frem til år 1963. De to busser, der trafikerer linie 121, er ukendte, men hyggeligt ser det ud.





Anskaffelsen af dieseldrevne rutebiler var dog dyrere end anskaffelsen af benzindrevne vogne, og var også væsentlige dyrere i vægt-afgift. Da de faste udgifter således var større for dieseldrevne vogne, var det et krav, at en vogn skulle køre et vist antal kilometer årligt, før der kunne opnås fordele ved at benytte den billigere solarolie som brændstof.

Rutebil-parade

Alle fotos HBDS

Øverst: Den meget almindelige standard-rutebil hos DSB, en B 65 508 på linie 124 på Taastrup station, 1964. Vognen blev bygget hos Aabenraa i 1960. Vin-gehjulet er det klassiske for DSB. Indgangen er placeret foran forhjulet, og har dobbeltdøre.



Herunder: En anden almindelig rutebil hos DSB var Leyland Lopsuc 1/1, der blev bygget hos DAB. Den blev leveret i 1962. Vognen ligner en Aabenraa-bygget vogn, men har ekstra sidedør midt i vognsiden. Vognen har nr. 643, og kører på linie 126 til Taastrup. Den er fotograferet i Taastrup 1964.



Næstsidst: En Scania-Vabis B 63, leveret af Aabenraa i 1954, på linie 127 til Roskilde, fotograferet i Taastrup 1964. Vognen er forsynet med tagbagagebærer., og har en noget anderledes front end de to forannævnte. Indgangen er placeret bag forhjulet, og er udformet som en dobbeltdør. Bemærk, at det grå mavebælte kun er markeret på siderne.



Nederst: Endnu en Scania-Vabis B 63 i Taastrup, 1964. Vognen blev leveret af DAB i 1955. Den er her på linie 126. Ligesom forannævnte er den forsynet med tagbagagebærer, og har mavebælte på siderne. Igen er indgangen anbragt bag forhjulet.



Noget typisk for alle disse køretøjer var det fremstående nummer-viserskilt øverst på fronten. Bemærk forskellene i udformningen af kofangerne.



DSB nr. 652 var en Leyland Lob-Suc 1/1 bygget hos DAB i 1958. Den er her fotograferet i Taastrup, hvor den kører linie 127 til Greve Strand. Foto: HBDS.

Blandt de mange faktorer, der havde indflydelse på en rutebils driftresultat, var vognmateriellets kvalitet en af de vigtigste.

Lidt teknik

Rutebilen måtte først og fremmest tilfredsstille de krav som de rejsende naturligt stillede, d.v.s. bekvemme sæder med god plads og god udsigt, god affjedring og god isolation af karosseriet, ikke mindst for støj. Hertil kom en lang række tekniske, økonomiske og lovmæssige krav, der naturligvis måtte opfyldes.

Langt de fleste rutebiler blev opbygget af to hovedkomponenter, nemlig et chassis med motor og et karosseri.

Den tids rutebil var karakteriseret ved motorens plads. I mange år var motorens anbringelse foran karosseriet den herskende, nok fordi der her vare nogenlunde bekvem adgang til motoren fra begge sider.

Efterhånden som vognene blev større, fik vogne af denne type med motornæse en større længde og en uønsket vægtdfordeling på akslerne. Motoren fik da plads inde i vognen ved siden af førerstolen, og forakslen blev rykket noget tilbage, dels for at reducere akselafstanden, dels for at reducere det bageste akselstykke. Denne type viste sig at være hensigtsmæssig, og blev den mest anvendte til almindelige landevejsbusser.

I bestræbelserne for at søge vognens længde udnyttet bedst muligt, forsøgte man i 1950'erne at få motoren mest muligt af vejen, og flere automobilfabrikker anbragte derfor motoren under chassiset, så dette fremtrådte uden andet opstående end rattet i det ene forhjørne. Disse busser blev kaldt for "underfloor" busser.

Langt den overvejende del af DSBs busser i 1950'erne var forsynet med dieselmotorer, som alle var af 4-takt-typen. I de nyeste vogne anvendes fortrinsvis en indsprøjtning i to trin (pilot injection), og automatisk tændingsforstilling for at begrænse tændingsstøjen.

Bremserne var fortrinsvis trykluftbetjente, men i enkelte tilfælde trykluft-hydrauliske. På dette vigtige område var der mange vanskeligheder, der skulle overvindes, ikke mindst fordi kravene til bremseapparaturet var forøget betydeligt med de højere hastigheder.

Med indførelsen af veldimensionerede trykluftbremser og svære bremsetromler, opnåede man dog en tilfredsstillende afbremsning, også på de tungeste vogne. Her skal man huske på, at der for biler krævedes 5-10 gange så kraftig bremsning som for jernbanemateriel.

Mens chassiserne normalt var af udenlandsk oprindelse, byggedes karosserne så godt altid på danske virksomheder, i 1950'erne udelukkende i stål og letmeta. Før den tid anvendtes almindeligvis asketræ til karosseristellet, men efterhånden som vognene blev større, fik påvirkningerne på karosserierne en helt anden karakter, hvilket nødvendiggjorde anvendelse af materialer med bedre styrkeegenskaber. Alene

bremsekræfterne stillede store krav til karosseriets styrke. Karosserier i stål eller metal gav desuden betydelige sikkerhedsmæssige fordele.

Konstruktioner i letmetal var naturligvis først og fremmest indført for at nedbringe karossvægt, og der opnåedes ved dette materials anvendelse, der kun vejer 1/3 af stål, et væsentligt skridt i den rigtige retning.

Det anvendte lette materiale var en korrosionsbestandig legering af aluminium, silicium, magnesium og mangan. På det tidspunkt havde DSB ca. 30 busser i drift med karosseri bygget i dette materiale. Som isolation anvendtes Isoflex i vægge og tag. Desuden var beklædningspladerne indvendig sprøjtet med såkaldt gummihud, der gav en fin lyddæmpning.

Leyland og Volvo

Fra 1954 anskaffede DSB sig en række rutebiler fra Leyland, den såkaldte Tiger Cub LOPSUC 1/1 med plads til 43 passagerer. Den var godt 10 meter lang, og var forsynet med en motor på 107 HK. Den havde karosseri af letmetal og glasfiber, og blev bygget hos Dansk Automobil Byggeri, Silkeborg.

Typen blev kun benyttet på Fyn og i Jylland, og var bl.a. stationeret i Vejle (de første 15 anskaffede busser), mens busser indkøbt fra 1955 blev stationeret i driftlederområderne Viborg, Århus, Herning, Sønderborg og Odense.

I december 1958 modtog DSB Volvo bus nr. 200. Bussen var DSBs første med to-kreds bremsesystem, hvilket ville sige en helt uafhængig trykluftbremse på for- og bagaksel.

Hovedbremseventilen var af fabrikat Westinghouse, mens bremsecylindre m.v. var af fabrikat Bosch. Denne opdeling af trykluftbremsen i to systemer blev gennemført for at skaffe større sikkerhed mod brud på rørsystemet.

I slutningen af 1950'erne omfattede DSBs rutebilpark ca. 530 vogne, og i løbet af 1959 fik DSB leveret 40 nye busser. Mens rutebilparken for år tilbage var sammensat af mange forskellige fabrikater, var der i løbet af de senere år indtrådt en vis ensartethed, idet anskaffelserne af chassiserne hovedsageligt var begrænset til Leyland, Scania Vabis og Volvo – tre chassisfabrikanter, der

leverede typer, som dækkede DSBs behov.

Disse chassiser havde motorerne liggende vandret under bussernes gulv, hvilket blev DSBs absolut foretrukne, idet de sammenlignet med chassiser med frontmotor frembød på en række fordele, bl.a. en bedre udnyttelse af køretøjets længde, mindre motorstøj, god vægtfordeling på akslerne og lavt tyngdepunkt, kortere kardanaksel ...og meget mere.

En bustype, der i tiden efter blev meget populær hos DSB, og indkøbtes i stort antal fra 1956, var landevejsrutebilen med 51 siddepladser, bygget på chassis af Volvo B 65 508. Denne rutebil havde karosseri i letmetal, bygget af Aabenraa Karosserifabrik. Den havde en længde på 11,8 meter, og var forsynet med en motor på 150 HK.

Der sættes næsten 100 køretøjer af denne type i drift, som forblev DSB tro helt ind i 1970'erne, hvorefter de blev udrangeret eller solgt til private.

Mange af disse Volvo-busser fik driftlederområder i Århus, Hørsholm, Sønderborg, Viborg, Herning, Vejle, Odense – og naturligvis Valby.

Denne bustype fås i øvrigt i model skala 1:87 fra HELJAN.

Fabrikkerne

DAB

Det var den tyskfødte J. W. Darr med værksted i Silkeborg, der fra 1932 leverede rutebiler til DSB. Det skete i samarbejde med udenlandske fabrikker, først NAG, senere Büssing-NAG.

Darr grundlagde sin virksomhed allerede i 1912, og leverede sine første rutebiler til private før 1. Verdenskrig. Han blev en slags "rutebilernes Scandia". Efter en større værkstedsbrand ændrede Darr navnet til DAB, Dansk Automobil Byggeri.

I 1953 indledte Darr et samarbejde med det britiske fabrikat Leyland Motors, hvilket resulterede i, at DAB brugte Leyland-komponenter til mange af sine busser.

I 1970'eren købte Leyland aktiemajoriteten i DAB, hvorefter navnet blev ændret til Leyland-DAB

I 1995 overtog Scania fabrikken, og navnet blev i 1997 ændret til Scania AB.

Aabenraa

En anden vigtig rutebilleverandør var Aabenrå Karosserifabrik, der i 1930 blev grundlagt af karetmagere Peter Petersen, der flyttede sin virksomhed fra Varnæs til Aabenraa.

Arbejdskraften var karetmagere, smede og snedkere, og det var kun de bedste håndværkere Petersen ville have. Han tog tidligt nye materialer som aluminium og glasfiber ind i rutebilproduktionen. Han købte også en flyhangar og omdannede den til fabrikshal.

DSB blev store kunder hos Aabenraa Karosserifabrik, og blev toneangivende i udformning af de forskellige modeller.

Op til 1970'erne var produktionen rent håndværk.

Virksomheden blev senere solgt til Scandia, hvilket var både ondt og godt, idet den styrkede virksomhedens stilling ved ansættelse af mange ingeniører, men til gengæld var virksomheden svær at styre, og der var et stort forbrug af direktører og administratorer.

Denne rutebil blev den eneste af sin type hos Statsbanerne. Det var bus nr. 553, der blev bygget på Volvo chassis B 658 af SMH i 1955. Den havde – som fotoet viser – midterdør, og et særligt nedklappeligt vindue. Indgangen bestod af dobbeltdøre. Vognen blev udrangeret i 1964. Foto fra Taastrup 1964, HBDS.



Ørum-Petersen

Den 1. april 1904 overtog Julius Ørum-Petersen et lille smedeværksted i Herning fra smedemester J. Hansen. Her blev grunden lagt til Ørum-Petersens Karosserifabrik.

Ørum-Petersen besad i høj grad evnen til at se nye muligheder, og tog den tekniske udvikling til sig.

Han byggede oprindelig karosserier til hyrevogne, men i 1924 leverede han den første bus.

Blandet de første karosserier, som blev leveret til DSB efter 2. Verdenskrig, var en række af half-cab typen, der blev bygget på AEC-chassiser i 1946.

Ørum-Petersen satte sit præg på busserne med et logo af stiliserede vinger, symbolet på fart, udført i aluminium, og indtil 1954 var dette logo på bussernes front.

Ørum-Petersen havde et motto: Kvalitet, skønhed og styrke, og han gjorde alt for at leve op til dette.

I 1960'erne kneb det med kapaciteten, og han samarbejdede så med Hans Thisgaard, Vejle Karosserifabrik. Disse vogne lignede til forveksling "ægte" Ørum-P-karosserier, men blev ikke forsynet med en velkendte Rhombe, et logo der indførtes i 1955.

I 1976 døde Ørum-Petersen, og familien valgte at sælge fabrikkens aktier til et konsortium.

Læs mere om DSBs busser og rutebilet i LOKOMOTIVET nr. 82, side 16.

... og TRIANGEL ser vi på i kommende nummer!

Fotos af DSB i farve fra 1950- og 1960'erne er ikke så almindelige. Det var kostbart at investere i farvefilm, så lagt størsteparten af fotos fra den tid er i sort-hvid. Men takket være Henning Orlowics, Jan Niemann og Peter Roland har vi fået adgang til tusindvis af fotos taget i 1950'erne og 60'erne af Svend Jørgensen, Helsingør. Nogle af disse fotos synes vi, at vore læsere skal nyde godt af.

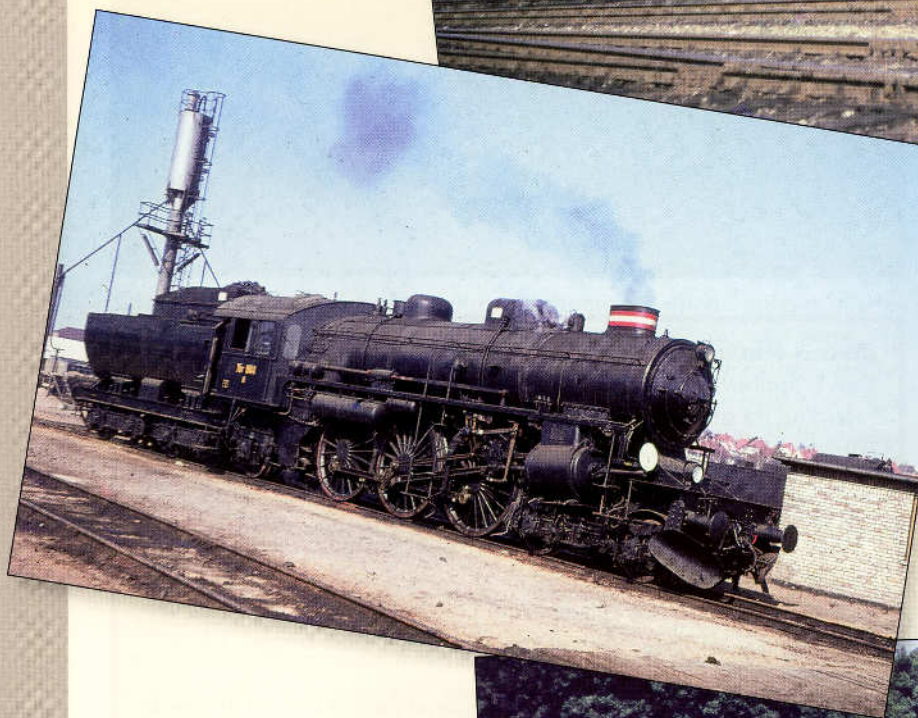
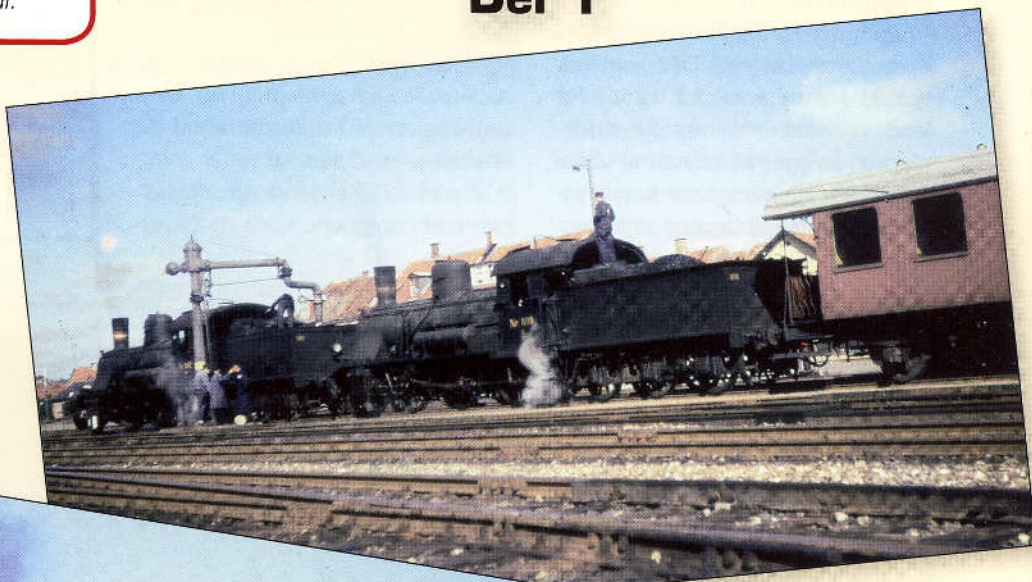
Fotonostalgi:

DSB trækkraft i farvefotos

- i 1950'erne og 60'erne

Del 1

To D-maskiner nr. 897 og 898 tager vand i Silkeborg, september 1958. De er sat fora et stort godstog, og lige efter D-maskinerne ses en togførervogn litra CU. D-maskinerne var bygget af FRICHS i 1922, og blev ombygget i 1949 til det viste udseende.



E-maskinen med dobbeltkorsten så meget dynamisk ud, ikke mindst når den var fotograferet i 3/4-vinkel. Det er her E 981, der hviler i Kalundborg fora den nyopførte remise inden dagens gerning, 1963. Det pudsige er, at den slæber på en tender fra en anden E-maskine, nemlig fra E 973, der blev ophugget i 1961. E 981 var bygget af FRICHS i 1944.

DSB litra P 913 med persontog ved Klampenborg i 1959, på vej til Helsingør. De benyttede vogne er primært af nærtrafikvogne litra CL. P-maskinen var ikke den mest velgende til strækningen København-Helsingør grundet de store drivhjul, men indsattes alligevel i flere tog. P 913 var bygget af Hanomag i 1908, og blev udrangeret i 1963...og hensat i Næstved indtil ophugning.



Ukendt D-maskine med stort godstog på vej til København fra Helsingør, 1959. Toget består af både lukkede og åbne vogne, brune og hvidmalede af blandet herkomst. Desværre oplyses ikke det nøjagtige fotosted. Kan læserne hjælpe?



Igen et foto af P 913 med persontog ved Gb, 1959. Toget er et særtog, hvilket fremgår af den hvide skive på lokomotivets front. Til højre ses det karakteristiske flerarmede tovejssignal kaldet redekammen ved Det Gule Palæ. Foran signalet anes et lille rødt kolonnehus.



Dette foto viser to S-maskiner i Helsingør en dag i 1959. Den ene - S 733 - er på vej til København med persontog. Vognen lige efter S 733 er en kombineret person- og rejsegodsvogn litra CLE, mens resten af stammen består af litra CL. S-maskinen til venstre er ukendt.





Ukendt S-maskine med tog 455 ved overkørsel 8 (København-Helsingør). Stammen består af en vogn med 1. klasse litra AC, der var meget brugt sammen med storrumsvognen litra AL og nærtrafikvognene litra CL. Alle var anskaffet til nærtrafikstrækningerne i København, og afløste de ældre litra CR. Men CL-vognene brugtes også på andre strækninger.

Dette mærkelige køretøj var af engelsk oprindelse, bygget af Derby Works i England, og anvendtes af de engeske besættelsestroppe i Tyskland. Det blev overtaget af DSB i 1957. Det fik først litra M 6, og kørte under navnet "Den grønne Elevator". Senere fik det litra ML 6 (MotorLokomotiv), og rangerede i flere år på Godsbanegården, især ved Carlsberg, men kom undervejs også i tjeneste i Korsør og Helsingør. Det blev udrangeret i 1973. Foto fra Gb, 1961.

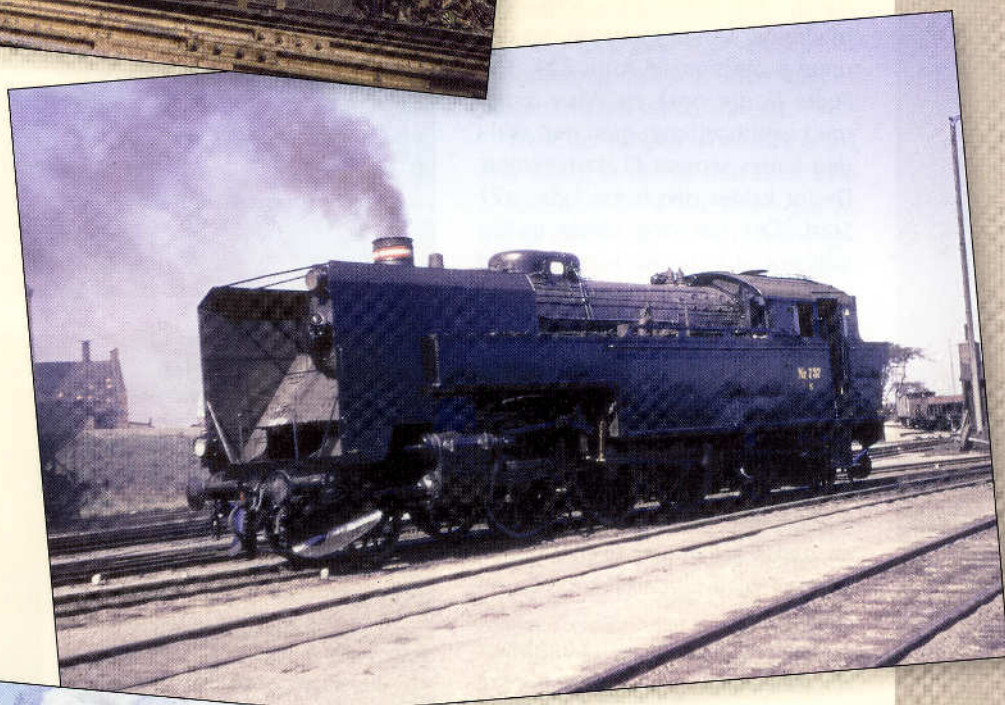


Alt dette er i dag historie: Det Gule Palæ med MH afventende foran, er i dag helt væk. MH'eren er udrangeret og Det gule Palæ nedrevet i 2016, hvor signaltårnet flyttedes til Gedser. Den lange tilbygning, der indeholdt diverse faciliteter for personale m.v., blev jævnet med jorden. Foto fra 1963.

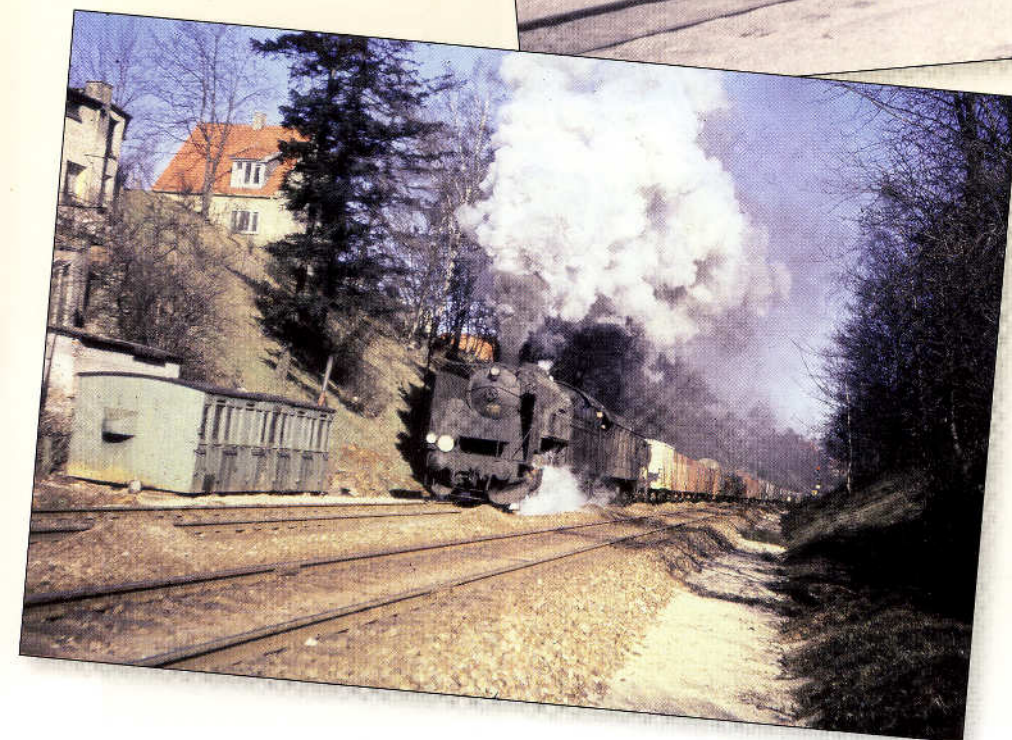


Så er vi kommet en tur til Aabenraa, hvor den højbenede F-maskine nr. 430 holder ved remisen. Denne – og søstermaskinerne – havde deres storhedstid i det sønderjyske, og gjorde det godt i både gods- og persontog. F 430 blev bygget af Winterthur i 1917, men kom først i drift 1919. Den blev stationeret på mange stationer i Sønderjylland indtil udrangeringen i 1963. Foto fra 1959.

Som bekendt var S-maskinerne øremærket strækningen København-Helsingør, men de karakteristiske nærtrafikmaskiner anvendtes også på andre strækninger over hele Sjælland til person- såvel som godstog. De var velegnede til at køre i begge retninger, og havde i øvrigt så kort akselafstand, at de uden besvær kunne vendes på drejeskiven i Helsingør. Litra S kom aldrig i drift i Jylland. S 737 er her nyrevideret på Gb i 1959.



Og her er S 737 i gang med sin tjeneste på Kystbanestrækningen. Den kører ud fra Helsingør station med et stort godstog, og som der fremgår af fotoet er der skruet godt op for dampen. Efter S-maskinen følger en togførervogn litra CU, og dernæst en stribe lukkede og åbne godsvogne. Bemærk vognkassen i venstre side, der stammer fra en kupevogn, og nu benyttes som kolonneskur. Foto fra 1959.



digitale styreenhed z21/Z21

■ Af Flemming Møss

Der findes flere forskellige digitale styreenheder til modeljernbanen i dag, og i denne artikel tages udgangspunkt i ROCOs nye z21/Z21.

Systemudgaver

Systemet findes i to forskellige udgaver, den hvide z21, som også medfølger i en del start sæt, og den mere professionelle sorte Z21. Tidligere lå der også en Wlan router med i start sætterne, men den skal i dag købes separat til start sætterne. Derfor kaldes den hvide i dag z21 Start. Det har dog været muligt tidligere at købe en komplet hvid z21 med Wlan router hos en del forhandlere, der kannibaliserede start sættet, og i dag kan sættes findes på nettet, ex. eBay, hvor jeg selv købte det. Det kostede 150 € inkl. (ca. 1.100 kroner) forsendelse fra Tyskland.

Den sorte Z21 er til at købe hos en dansk forhandler til 3.100,- og start sæt med digitalt lokomotiv og skinnekreds.

En hvid z21 og en MultiMaus fås fra 1.800 hos samme danske forhandler. Sidstnævnte er altså en god måde at komme i gang med digitalt modeltog, hvis man starter forfra.

Hvad kan den så?

De to bokse har en række fællesnævner. Jeg vil jeg tage udgangspunkt i, at man har den trådløse pakke til z21. Det er muligt at styre sin modeljernbane via smartphone eller tablet, uanset om man benytter iPhone, iPad eller en android baseret telefon eller tablet. Der er ikke lavet en App til Windows baserede

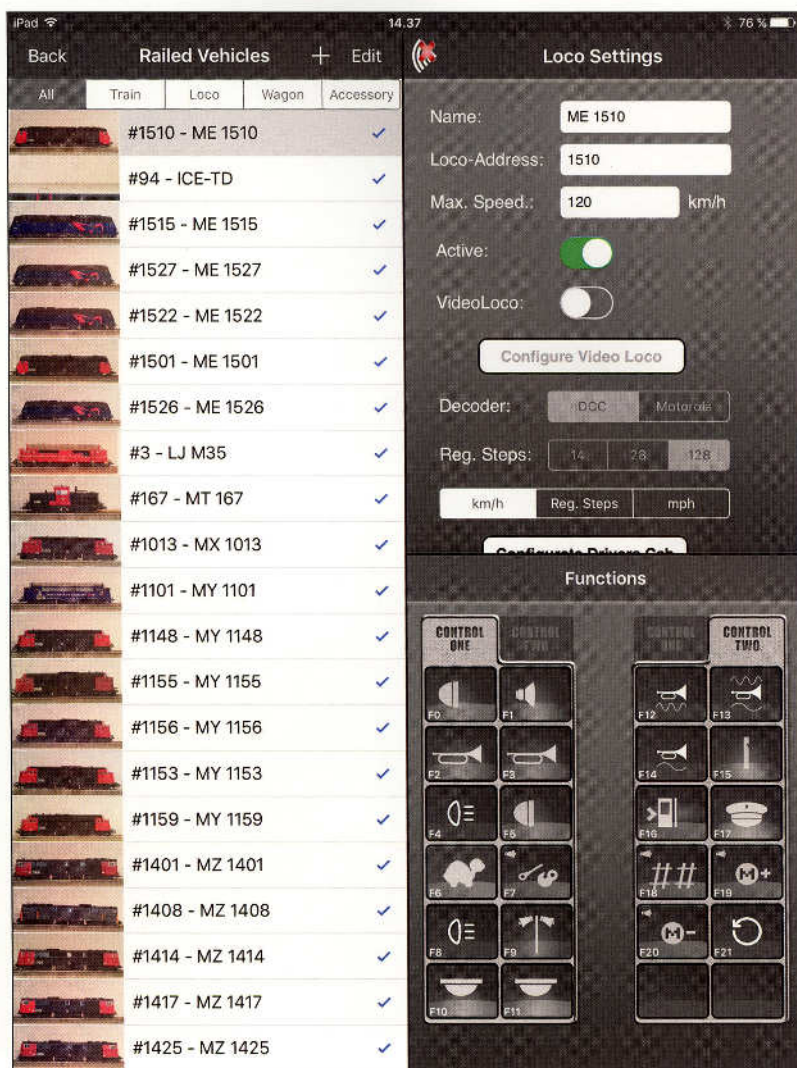
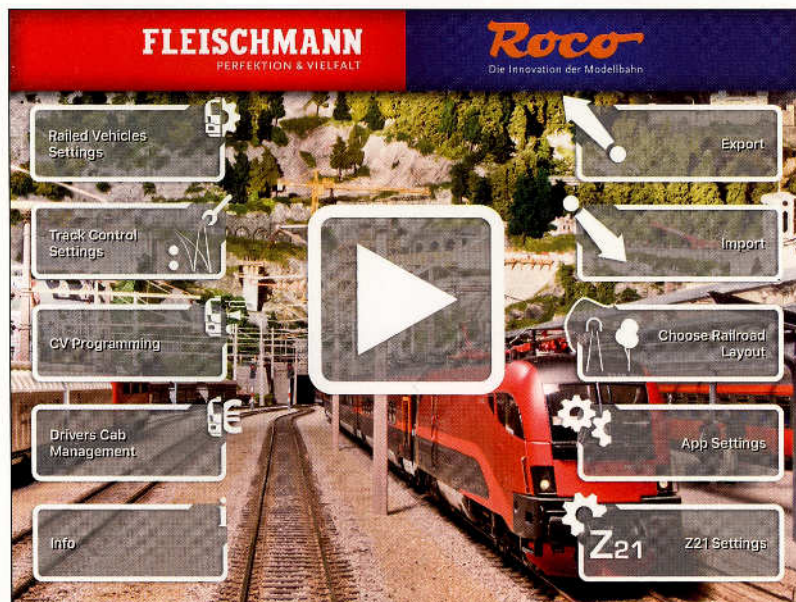


Fig. 1: I lokomotivdatabasen er det muligt at konfigurere de forskellige funktionstaster m.v., hvilket fremgår af billedet.



Fig. 2: På venstre side ses oversigten over de lokomotiver, der er lagt ind, mens højre side viser kontrolleren for et lokomotiv, her McK ME 1515.

telefoner. Appen beskrives senere i denne artikel.

Det er muligt at styre alle fabrikater af lokomotiver og dekodere. ROCO har dog en partner i Zimo, og derfor er der lidt flere muligheder der. Det er underordnet om det er lokomotiver til 2- eller 3-skinne, så længe de kan køre med DCC protokollen. Om det er skala H0 eller N er også underordnet. ROCO har udgivet startsæt i spor N med z21.

Det er muligt at skrive og læse CV-værdier fra lokomotivet, alle værdier kan ændres såfremt, der kun er et lokomotiv på banen eller man benytter et separat programmeringsspor. Funktionen "Program on main" er også mulig, hvis der står flere lokomotiver på banen, det er dog ikke alt der kan ændres således, men ex. hastighed, udløb, lydstyrke er det muligt at ændre.

Til begge modeller kan der tilkobles LokMaus 2 og 3, MultiMaus og den kommende trådløse Wlan MultiMaus samt nogle Lenz enheder. Man kan styre op til 9999 digitale lokomotiver, og benytter man en sporskiftedekoder, så kan

der styres op til 2044 sporskifter. På lokomotiverne kan der køres med 14 eller 28 køretrin, og styres op til 28 digitale funktioner, alt efter hvad der er muligt på lokomotivet. McK's ME har 21 funktioner, så der er masser af muligheder. Kører man 3-skinne drift, er det muligt at styre op til 255 lokomotiver og 255 sporskifter med dekodere. Det er muligt at tilslutte forskellige moduler så som bremsemodul, signalmodul, tilbagemelding, og med Rocos egne boostere op til 5. Ved brug af B-bussen på centralen, kan man benytte fremmede fabrikater af ex. Boostere, og så kan man komme op på 15 boostere, hvilket kan styre et ret stort anlæg. Standardstrømforsyningen er på 3 Amp (mener jeg), og man kan til en hver tid se på Appen, hvor stort strømforbruget er på anlægget.

Endvidere kan begge versioner opgradere MultiMaus til nyere Firmware, når der måtte komme en ny version på gaden.

Der findes også flere programmer, der kan benyttes til at styre modeljernbanen, ex. iTrain & Rocrail, der både fås til Windows og Mac computere, samt Traincontroller og ModellStellwerk der pt. kun findes til Windows computere.

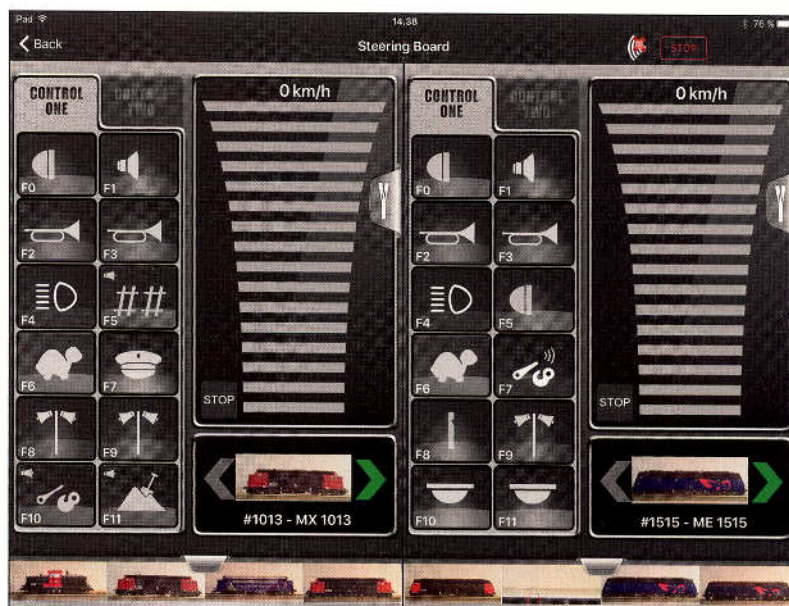
Den sorte Z21 har en del flere tilslutningsmuligheder, og derfor er muligheden størst for et separat programmeringsspor, uden først at skulle stille om på en kontakt.

Hvor der på den hvide z21 er en B & R-bus, er der på den sorte Z21 X, R, L, B og CAN-bus. Dette gør, at der er der mange flere tilslutningsmuligheder i fremmede produkter så som en Intellibox, Loconet moduler med videre. Z21 er mest for den, som virkelig vil digitalisere sin modeljernbane, og måske allerede har en del udstyr og gerne vil fortsætte med dette.

Appen Z21

Appen til Z21 kan gratis hentes på iTunes eller Google Play, alt efter hvilken telefon eller tablet man ønsker at styre sin modeljernbane fra. Udseendet er ens, men jo større skærm, jo bedre. På en tablet kan man ex. have flere lokomotiver

Fig. 3: Fotoet viser kontrolpanelet på en iPad, hvor to forskellige lokomotiver er valgt. Til venstre er det en HELJAN, MX 1013, hvor alle funktionerne fra dekodeen er lagt ind på funktionstasterne. På højre side er det en McK ME 1515. Nederst i de to 'kontroller' ses nogle af lokomotiverne i databasen (egne) som kan vælges.



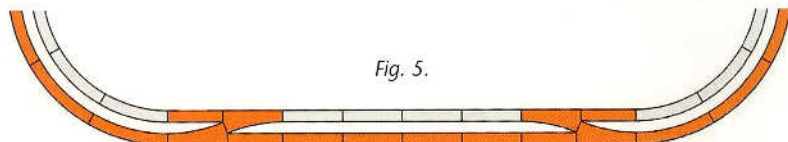
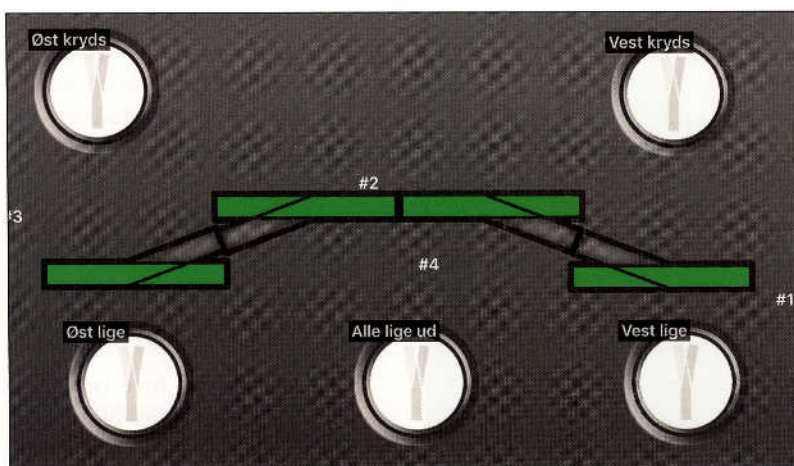


Fig. 5.

fremme ad gangen eller et lokomotiv og sit banelayout, hvis man har digital styring af sporskifter og signaler.

Det første man gør, er at lægge sine lokomotiver ind. Man vælger navn og adresse, og det er muligt at konfigurere op til 28 digitale funktioner på hvert lokomotiv. Det er også muligt at lægge et billede af lokomotivet. ROCO har enkelte forud definerede billeder, men ellers kan man tage et billede med kameraet på telefonen/tabletten, og det fungerer helt godt. Da jeg i forvejen har billeder af alt mit materiel, så printede jeg billederne ud på

almindeligt papir, og tog et billede af det. Oplysninger om købsdato m.v. kan også lægges ind. Det fungerer udmærket. Det er også muligt at lægge vogne ind, men den funktion har jeg ikke brugt endnu. Alt i alt fungerer dette jo også som en registrering af ens materiel.

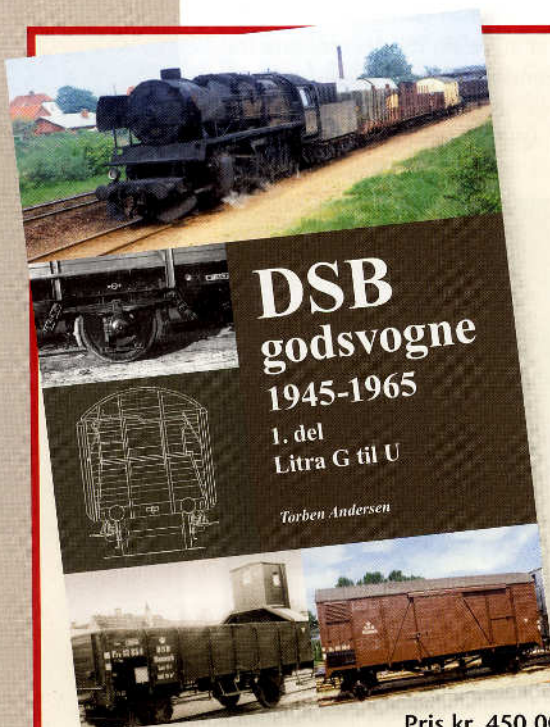
Under layout kan man styre de sporskifter, man har drev og dekodere i samt signaler. Man kan tage et billede af banen og så lægge sporskifterne ind hvor de i realiteten er, eller man kan lave en skematisk opbygning af ens bane.

Den helt smarte funktion er, at man kan lave togveje, så man ved

Fig. 4: En meget skematisk udlægning af layoutet, der benyttes. Der er lavet togvejsknappe, og én, der sætter alle spor lige. Se fig. 5.

tryk på en knap kan sætte en togvej. Sporskifterne skifter så med ca. 20 ms mellemrum, for at undgå at strømforbruget bliver for højt. Det er også muligt at dele sit layout med flere telefoner/tablets, enten via SD-kort (Android) eller mail (IOS & Android). Det fungerer rigtigt fint, og det er selvfølgelig muligt at have flere layouts på den samme enhed. Når man sender layoutet til en anden enhed, så er det både lokomotiver, vogne og anlægs-layout, der sendes. Og benytter man Z21 i klubsammenhæng, så er der kun et sted man skal opdatere, for efterfølgende at kunne sende det til resten af medlemmerne.

ROCOs z21/Z21 er en løsning, der kan bruges af alle, lige fra det lille hjemmeanlæg til det store klubanlæg. Og man kan jo selv vælge om man vil styre alt digitalt eller om man vil vælge at lade stationerne være "analog", og styre dem fra en sporskiftetavle. Og det er også til at få fat i en billig tablet/telefon til at styre det hele med, og det behøver absolut ikke at være topmodellerne til 5-6.000 kroner, én til 1.000 kroner virker lige så godt.



GENOPTRYK DSBs godsvogne 1945-1965

1. del, litra G til U

Bogen indeholder bl.a. følgende:

- mange sjældne fotos af vognene, taget af vores bedste jernbane-fotografer
- vogntabeller
- tegninger i skala 1:87 af de fleste vogne
- skitser med vognoversigter
- forklaringer på RIV, EUROP og INTERFRIGO
- hvad betyder de enkelte litra
- signaturer på godsvognene
- beskrivelser af vognene og deres brug
- lejvogne i 1950'erne
- og meget, meget mere

Pris kr. 450,00 incl. moms + 50,00 i porto
Bogen fås ved at indbetale kr. 450,00 til

Danske Bank reg.-nr. 9570 konto 10 25 16 05,
TpT c/o Torben Andersen,
Odensevej 124, 2.tv, 4700 Næstved.

LOKO
MOTIVET



DSB ICE-tog suser gennem NMJKs landskab. Det er modellen, som er udgivet af ROCO i 2014, en supermodel til epoke VI.



Næstved Model Jernbane Klub

Her sker der altid noget...

■ Af Torben Andersen

Fotos af Flemming Møss, NMJK

Det er efterhånden flere år siden, vi har bragt en tekst om NMJKs anlæg, så nu må det være på tide at få opdateret klubbens aktiviteter. Det er nok de fleste læsere bekendt, at klubben er meget flittig, og altid er i fuld sving. Mange kender klubben fra de traditionelle 'Banebørstedage', hvor man holder åbent hus, og fremviser anlægget. Mange gæster har gennem årene beundret det flotte anlæg på disse 'besøgsdage', der altid holdes første lørdag i juni. Lørdag den 10.

Der er altid travlhed på Næstved maskindepot, hvor der arbejdes flittigt for at gøre maskinerne klar til dagens arbejde. På billedet er F 496 i gang med at rangere til godssporene, mens to litra P og en S afventer videre information og opgaver. Læg mærke til lysmasten til venstre med lys i lygten.

juni afholder man igen 'Banebørstedag', så følgende tekst er således en lille forsmag på, hvad man kan forvente at opleve på anlægget.

Om anlægget

I den lange periode, hvor vi ikke har omtalt klubben, er der sket meget. Mange miljøer er ændret

og nye er vokset op, og man har 'bygget' mere 'grønt', anlagt nye veje, opført nye stationer og byer, og prydet anlægget med en masse figurer, der gør det spændende og interessant at iagttage.

Selve anlæggets sporforløb er ikke væsentligt ændret, idet man er yderst tilfreds med køreforholdene,



*"Hist hvor vejen slår en bugt..."
Et lille elværk i Tappernøje lig-
ger smukt ved vejens krumning.
Men hov, kære NMJK: Hvor er
krydsmærkerne med signal om
forvarsel til 'ubevogtet overgang'?"*

men der er dog visse småændringer i sporforløb; se den skematiske sporplan på sidste side. Den oprindelige sporplan blev tegnet allerede i 1981, og har altså ikke senere undergået de store ændringer.

Der er stadig meget at lave, bl.a. mangler man at færdiggøre strækningen Næstved-Helsingør, hvor der arbejdes flittigt. Her for enden af Helsingør station ligger for øvrigt nogle af klubbens pragtstykker i form af flotte Øresunds-færger, superdetaljerede med aktive sporområder som galger, færgekapper m.v. Dette område vender vi tilbage til i et senere nummer.

Et andet område, der altid tiltrækker opmærksomhed, er området med DFP papirfabrikkerne, hvis bygninger er gengivet præcist efter forbillederne og fyldt op med miljø i form af papirvogne, papirballer m.v., således at man får et flot indtryk af den gamle Næstved virksomheds storhedstid. En af primus-moterne bag DFP-projektet er Frits D. Sørensen, men også mange andre medlemmer er utroligt aktive og bygger huse, landskab, elektronik m.v.



Klubben har af historiske årsager beholdt det oprindelige sporanlæg med PECO kode 100, men den nye strækning Næstved-Helsingør vil blive lagt med Tillig kode 83 for at opnå et mere virkelighedstro indryk.

Anlægget styres digitalt af systemet NCE (North Coast Ingeenering).

I alt råder klubben over godt 180 m², hvoraf ca. en fjerdedel er inddraget til hyggelokale, bibliotek og værksted.

Figurer og 'grønt'

Med hensyn til brug af figurer, så har man brugt et utal af figurer for at give anlægget liv, og der findes mange forskellige situationer spredt ud over anlæggets områder. Det myldrer med rejsende på sta-

tioner, på gaderne, frække piger i huse og skove (uha!), fulde folk på gadehjørner – og masser af husdyr på marker og i skove. Og naturligvis befærdes veje og gader med mange typer af person- og lastbiler.

Et andet vigtigt princip for NMJK er at, der skal bruges store mængder af træer og buske, så landskabet bliver så virkelighedstro som muligt. Og det skal varieres i alle farver og nuancer. Klubben bruger 'grønt' fra de kendte fabrikater som Busch, Noch og Woodland.

Landskabet er præget af store marker, flere landejendomme og små landsbyer, mens byerne er spækket med huse, der for størstedens vedkommende har forbillede i virkeligheden. Det er Torben Jensen, der i flere år har opmålt og bygget nogle af Næstveds karakteristiske bygninger, ja, hele veje og gader er opført i model. Det er også Torben Jensen, som har stået for næsten alle stationsbygninger, hvad enten det er Næstved, Dalmose eller Fodby stationsbygninger.

Der står dog fortsat mange af de oprindelige stationsbygninger på

Fortsættes på side 30



Landskabet hos NMJK består af store områder med grønt ...og en å, der bugter sig gennem landskabet. Markerne er naturligvis nuanceret med forskelligt grønt, der får landskabet til at blomstre. Og selvfølgelig er der malkekøer på marken. Landmanden er til middag, for hans traktor holder ved laden. Til højre anes den enkeltsporede strækning mellem Tappernøje og Dalmose. Læg mærke til den rige bevoksning.

Øverst: Den tidligere nedlagte Snesere station på Præstøbanen er, efter pres fra beboerne, genåbnet, og den benyttes flittigt af alle i området. Snesere station var en af de første stationer, der blev bygget til NMJK efter opmåling af forbilledet tilbage i 1984. Her ser man igen figurer i form af rejsende, der venter på eftermiddagstoget til Dalmose.



I midten: Fodby stationsbygning er en af de nyeste stationer, der er opført på anlægget. Modellen er fuldstændig som forbilledet i gule sten med retiradehus og rødt varehus. Bygningen er her set fra vejsiden. Bag ved stationsbygningen anes sporet.



Herunder: Et område, der altid skaber opmærksomhed hos NMJK, er modellen af FDPs papirfabrikker (Magle Mølle Papir). Her ses det komplette anlæg med bygninger, kraner og papirballe...og med FDPs private jernbane med den originale køf-traktor og lavsidede papirvogne – alt som hos forbilledets virksomhed inklusive jernbanemateriel. Det er Frits Sørensen og Svend Thomsen, der står for det imponerende byggeri.





Herover: Fodby er en hyggelig lille landsby bestående af bindingsværkhuse med stråtag tæt ved landevejen.. Bag landsbyen ses Fodby Flyveplads med kontroltårn o.s.v. Læg igen mærke til den frodige natur med træer og buske.



I midten: NMJK mener, at der skal mange figurer på et anlæg for at gøre det interessant og levende, og det princip lever man op til. Her er vi på Dalmose station, hvor det myldrer med rejsende.



Nederst: Vil man genopleve de gode gamle dage med stationerne på Næstved-Slagelse Banen skal man blot besøge NMJK, for her har man genopført Dalmose og Fodby stationer i nøjagtigt udeende som de var i sin tid (de står der stadig, men er reduceret til 'civile' formål). Dalmose station er her set fra vejsiden, men set fra sporsiden er den lige så autentisk. Det er igen Torben Jensen, der er entreprenør for denne og andre flotte bygninger på anlægget.

anlægget, nemlig Præstø, Tappernøje, Snese, Mern, Vordingborg og Skælskør, som alle er bygget magen til forbillederne.

Hist og her finder man også et par scener fra Olsen Banden, og senest har arkæologer fundet skeletter af dinosaurer i mergelgraven. Jo, der sker sandeligt noget i den

driftige klub, der i dag tæller over 80 mere eller mindre aktive medlemmer.

Klubben råder over en stor samling af rullende materiel, både damp og diesel, ligesom man ejer store mængder af person- og godsvogne til alle epoker fra III til VI. Medlemmere har dog også selv rullende materiel, der ofte sættes på sporene.

Som allerede nævnt afholdes 'Banebørstetdag' igen i juni 2017, hvor man ikke alene kan studere det flotte anlæg, men også få en bid brød i cafeen, få en sludder med ligesindede, besøge de mange salgsboder med modeljernbaner, bøger, tilbehør m.v. og muligvis få noget godt med hjem til modeljernbanen.

Hold øje med annoncerne, der udsendes til klubber m.v., når tiden nærmer sig.



Som nævnt i teksten, er NMJKs anlæg fyldt op med spændende miljøer fra nærområdet, især er mange bygninger omkring Næstved station gengivet helt korrekt, så man kan få en hel byvandring ud af at besøge klubben. Her er det Farimagsvej, der står model til en række byhuse. Øverst et motiv fra bebyggelsen tæt på stationen, på det nederste forlængelsen af vejen med Cafe Tyren helt i venstre side. I forgrunden anes havnesporene, der fører til Magle Mølle Papirfabrik. Bemærk variationen i tagbelægningerne, der helt følger forbillederne. Atter er det Torben Jensen, der har stået på entreprenen, og har bygget husene i kraftig pap og beklædt dem med diverse murstenspapirer m.v. Læg mærke til den fine patinering på hustagene.



Nederst: En meget imponerende bygning på NMJKs anlæg er den gamle administrationsbygning på kvægtorvet, der i sin tid blev opført sammen med de store kvægtorvshaller ved Farimagsvej. De store haller blev i 1970'erne nedrevet, og Kvikly fik derefter opført en stor varehusbygning med tilhørende parkeringsplads i begyndelsen af 2000-tallet. Men administrationsbygningen blev stående, og huser i dag bl.a. af Spar-Nord og diverse næringsdrivende. Det er selvfølgelig Torben Jensen der har skabt den imponerende bygning ned til mindste detalje med den karakteristiske octagonal med uret på taget. Selve hækken omkring bygningen er også som hos forbilledet. Bygningen ligger på Farimagsvej, og i forgrunden løber sporene, der fører ned til havnen, ligesom de i sin tid gjorde i virkeligheden.

Hvordan bygger Torben sine flotte huse?

Torben bygger efter fotos og lidt opmåling, men mest efter fotos, og der tælles mursten. Væggene er lavet i 1 mm skiltepap, beklædt med murstenspapir, der er hentet på 'nettet' bl.a. fra "Den lille Husbygger".

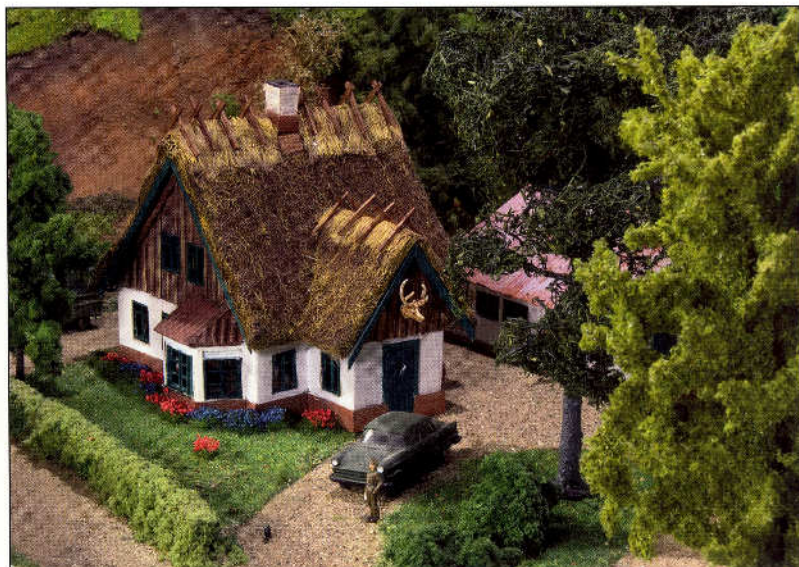
Vinduerne er fremstillet i 0,7 mm pap med sprosser fra Evergreen nr. 100 (0,25x0,5 mm) med plastfolie



på bagsiden, og limet på bagsiden af væggene.

Taget er fx teglsten fra Auhagen eller egen produktion af tagplader, skifertag eller tagpap, fremstillet på printerpapir, limet lag på lag.

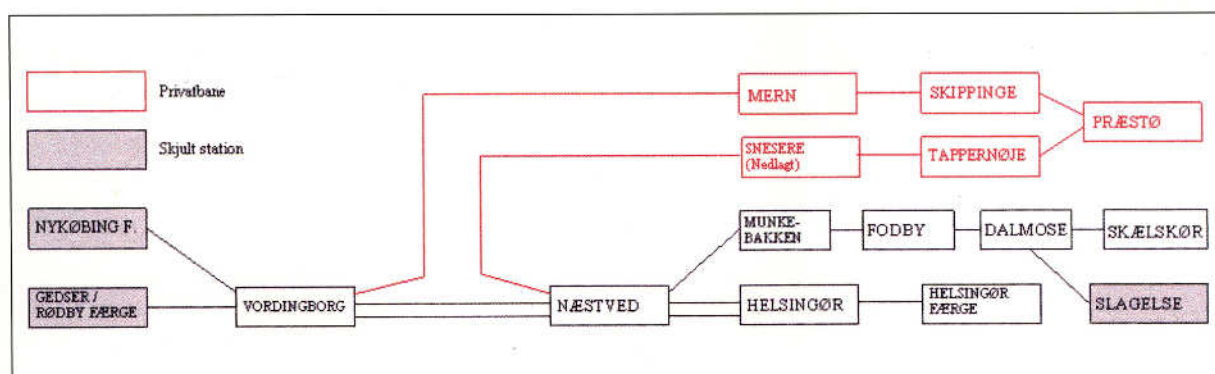
Patineret er sket med forskellige tørfarver eller fx til tegltag med Humbrol nr. 98, der tørres af med en tør klud.



Øverst: Kreativiteten kender ingen grænser hos medlemmerne hos NMJK. Her har man opført et flot stråttækt skovridderhus i udkanten af skoven. Her holder skovridderen med familie til, og naturligvis har man en fin bil til rådighed til søndagsturene. Over indgangen ses et flot vildttrofæ, så skovridderen er også god til jagt. Som det fremgår af billedet, er medlemmerne af NMJK næsten havearkitekter, der formår at skabe et naturligt grønt miljø med masser af træer, buske, hække, blomster m.v. Det er en fryd for øjet.



Nederst: Engang lå her en frodig fyrretræsplantage og stenvirksomhed, men alt dette er nu nedlagt til fordel for anlæggelsen af Fodby. Den består af skønne nostalgiske huse. Foran disse har man anlagt en flyveplads med kontrolltårn. I baggrunden anes bygningerne tilhørende gasselskabet KOSAN og lidt af remisen på Dalmose station. Disse har været anlagt lige fra NMJKs begyndelse. I forgrunden ligger sporet mellem Skælskør og Dalmose.



APPENDIX

"Banebørstedagen" afholdes som nævnt et par gange lørdag den 10. juni kl. 11.00 til 16.00. I år vil der være fokus på anlæggets virksomheder, der producerer fødevarer. Der vil også blive lavet en fotoudstilling om anlæggets virksomheder, og materiellet på anlægget vil også bære præg af årets tema om fødevarertransport.

Klubbens anlæg udbygges til stadighed med detaljer, bygninger og smånips. Så der hele tiden er nyt at se på.

Igen er der brugtboder m.v., så der kan gøres en god handel. Der er også – som sædvanligt – mulighed for at få sig lidt kaffe, øl vand eller et let måltid.

Der er bus lige til døren, Linie 602 fra stationen mod Nygårdsvej.

Hvor? NMJK, Sydbyskolen, Nygårdsvej 110.

GRATS ADGANG!



Nye blå DSB Bn vogne fra McK...



Nyheden til dit DSB nærtrafik tog ☺ Har du fået dine vogne ?
Vi har alle numre på lager, men det går stærkt. Bestil på vores
hjemmeside mens tid er... Snart udsolgt. Pris kun 599,- kr.

DSB DM Post pakvogn... Nu som epoke 3.
Forårs nyhed fra vores eget værksted.
Modellen kan forud bestilles nu !

Besøg os på vores hjemmeside www.dfmodeltog.dk

Nyt design på hjemmesiden...



DF Modeltog... Made in Denmark

GRATIS

FORSENDELSE

Køber du for over 1000,- kr.
betaler vi porto

BANEBØRSTE dagen i Næstved Model Jernbane Klub
Vi kommer... Gør du også ? Det er gratis. Lørdag d. 10/6 kl. 11 - 16

GODT TILBUD →→→

Vi sælger DSB Ardelt & Frichs ranger traktorer med rabat.

Spar 100,- kr. på vores i forvejen gode pris.

Tilbuddet gælder alle udgave i vores webshop.

Vi tager højde for udsolgte vare... SE MERE I WEBSHOPPEN



PECO

Vi har et stort udvalg af de velkendte skinner i vores webshop.

PECO skinner og sporskifter er vel nok det mest driftsikre spor du kan købe

Se udvalget af de forskellige typer af skinner og skifter på vores hjemmeside og bestil i vores
webshop. Det er både nemt og hurtigt, og så er prisen fornuftig ☺

Vi har også de velkendte danske signaler fra Banetjenesten og en masse godt tilbehør til din
modelbanen, bla. Skilte - Perronbil - Kulkran - Relæhytte - Hegn - Baneled, og meget andet !

Se udvalget på vores hjemmeside. Bliv tilmeldt vores nyhedsbrev og få nyhederne først ☺

Se meget mere på ; www.dfmodeltog.dk

Vi handler med et smil ☺

Kontakt os på ; info@dfmodeltog.dk

Hvad er PowerPack?

Som bekendt er McKs lokomotiver udstyret med en såkaldt power-pack. Claus Lunde, Værløse skriver derfor i en mail:

"Jeg har læst meget om powerpack i lokomotiver fra McK, især omkring Ardellerne. Men hvad er det egentlig, og hvad går det ud på?"

LOKOMOTIVET: Ja, det er såmænd let at svare på ...og dog. Her er en lille forklaring som vi håber kan hjælpe:

På nogle anlæg er strømoptagelsen af trækraft ikke optimal. Ved langsom kørsel over fx lidt beskidte spor eller hjertestykke i sporskifter, kan der forekomme svigtende strømoptag, så lokomotivet stopper. Men ved at montere såkaldte "buffer-kondensatorer" i trækraften, kan sådanne uønskede stop undgås. Disse kondensatorer kaldes for power-pack.

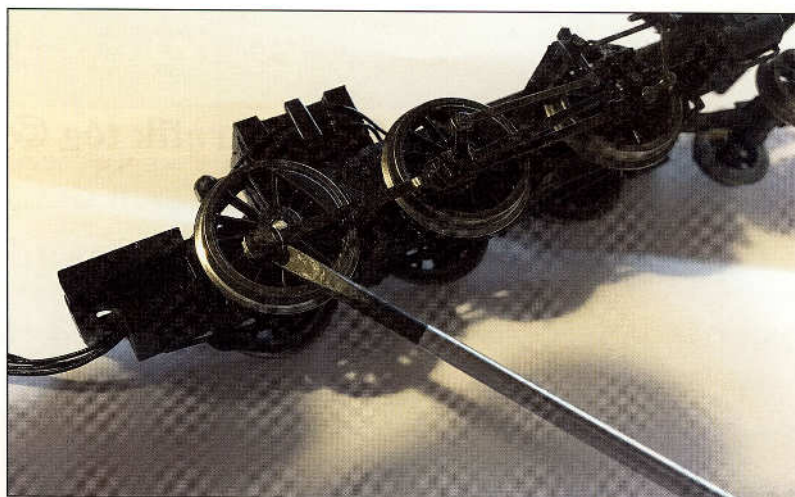
En power-pack er altså en komponent, der kortvarigt oplader strøm og afgiver den igen efter nogle få sekunder. Disse kondensatorer arbejder med max 25 V/100 mikro-Farad. De kan evt. tilsluttes ESU LokSound V4.0, V4.0M eller LokSound micro V4.0.

ESU lokound V4.0 er en kondensator med højspænding. Den består af en såkaldt super-kondensator (også kaldet Gold Cap), der – som allerede nævnt – har en maksimal tilladt spænding på 25 volt, og er meget effektiv.

Disse "power-packs" fylder desværre en del, så derfor anvendes de ikke i McKs Ardellere, hvor pladsen er trang.

Her anvender man i stedet en mere enkel såkaldt "støtte-kondensator". der i princippet fungerer på samme måde, men er mindre og har lavere kapacitet, hvormed den kan have besvær med at forlænge opladetiden til passage af strømløse sporstykker.

Det er en simpel løsning, og den er billig, men altså ikke så effektiv som en ægte "power.pack".



Udskiftning af gummiringe

Erik Lind, Taastrup, har problemer med udskiftning af hæfteringe på bl. a. hobby trades D-maskine, og spørger kort og godt:

"Hvordan udskifter man hæfteringe på hobby trades D-maskine?"

LOKOMOTIVET: Mikkelt Møller har på sporskiftet.dk givet anvisning på fjernelse af gummiringe. Teksten er

illustreret med et foto som her vi til-lader os at bringe.

Mikkelt skriver:

"Det gøres nemt med en flad skrue-trækker, der stikkes ind mellem hjul og kobbelstang. Bræk/vrid forsigtigt indtil kobbeltappen løsner sig. Den er nemlig presset ned i stangen og hjulet."

Overkørsels-signaler

Ove Bindslev skriver i en mail.

"I viser i LOKOMOTIVET nr. 127 vej-signaler (krydssignaler) ved overkørsler, og skriver, at de var placeret i hver side af vejen. Men jeg mener også at have set overkørsler med kun et enkelt signal i højre vejside. Kan det bekræftes?"

LOKOMOTIVET: Ja, men det var dog ikke så almindeligt. Se hosstaaende foto af krydssignal opstillet på strækningen mellem Ryomgård og Grenå. Hvilke regler der gjaldt for undtagelsen vides ikke. Kan læserne hjælpe? Foto: HBDS.



Søren Lunde, Espe, skriver med henvisning til vor tekst om "Hvad man finder langs banen?", at han godt kunne tænke sig at par illustrationer fra virkeligheden.

Det får han så – delvis. Eksempler på disse hytter kan man finde i LOKOMOTIVET årgang 5 til 10 (de gamle A5-blade), men her bringer vi et par fotos af hele kupévogne, der blev benyttet som lager- og ko-

lonnekure på strækningen Nyborg-Svendborg, nemlig ved Boltinggård (herunder) og Grønderup (til højre). Det er helt sikkert ældre SFJ-kupévogne, der er benyttet. Bemærk, at de har fundament i sten hhv. sveller.

Har man i "rodekassen" et par ældre aflagte tyske kupévogne (PIKO?), så kan man bruge disse ved at male dem med fx Humbrol 64-grå.



'Kønne' anmeldere?

Jan Boisen Hager, har sendt os følgende opgang:

"I er nogle kønne anmeldere! Under omtalen af hobby trades nye modeller af mælke-, gær- og ølvogne i nr. 127 har I ikke bemærket, at de lodrette gavljern mangler. Gavlene er meget bare at se på. Det forhold sammen med de klodsede dørmærkninger og lukketøjet, gør vognene ret uinteressante for mig, selv om de rammer lige i "min periode".

LOKOMOTIVET: Tjah, det er fuldstændig rigtigt! Det har vi desværre helt overset, men det er da godt at Jan har været vågen. Vi håber at hobby trade læser dette og lærer lidt deraf? Og hvad kan vi så lære...? Tak til Jan for mail.

Så skal vi til det igen:

Fejl og rettelser

Igen har vi lavet nogle fejl som læserne har gjort os opmærksomme på. Grudet manglende plads kan vi desværre ikke rette dem alle her og nu, men vi siger igen tak til læserne.

Side 10, nederste billede: Det er ikke en Q-maskine, der ses sammen med Q 343, men derimod S 739.

Side 14: Teksten handler primært om DSB i epoke III. Tilføj venligst dette.

Side 15: Tegning af underbygningen: Nederste målangivelse, her står 1085 mm, det skal rettelig være 10875 mm.

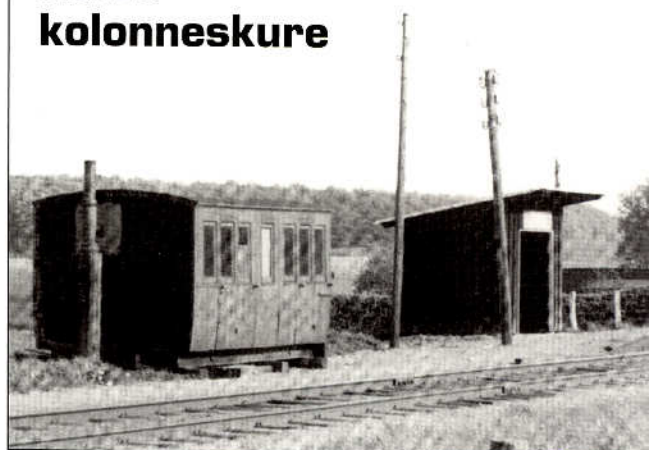
Side 16: Foto nederst: Flere læsere er enige om, at det er overkørsel 68 ved Veksø.

Side 17: Niels E. Jensen gør opmærksom på, at planchen med standsignler er fra før 1958. Signal nr. 42 blev fra 2. september 1958 ændret til kvadratisk plade og nr. 43 blev samtidigt ændret til en ligesidet trekantet plade. Nr 101c forsvandt ved rettelsesblad af 15. marts 1959, og nr. 106 forsvandt ved ibrugtagning 22. maj 1966 af et nyt mærke med afstand og opstillet ved det enkelte spor, det gjaldt for.

Side 32, slutningen af 2. afsnit, 1. spalte: En sætning er forsvundet. Der skal stå "men brugte et nyt ukendt skriftsnit, hvor a er udformet som rundt a".

Her tilføjer Per Topp Nielsen: "Litra Eaos blev leveret i den viste paprikafarve og typografi. Det havde GVG Fredericia absolut intet med at gøre. Det eneste de gjorde i

Halve kolonneskure



Fredericia, var at sætte DSB-logo på vognene.

De første 30 vogne blev faktisk leveret direkte fra fabrikken til DSB. Oven i købet endda med DSB-stelnummer. De blev leveret i den sidste uge af 1990, og henstod i Nykøbing F indtil den 4. januar 1991. Falkenstrøms foto fra Fredericia kan derfor ikke være fra 1990, det må tidligst være fra januar 1991.

Da DSB imidlertid havde et lokalt behov for vogne med jerngulv, bl.a. til brugte bilbatterier til oparbejdning i Norge, lejede man yderligere vogne uden EUROP-mærkning. Disse kom fra Sverige, og havde en helt anden typografi, noget à la Courier skrivmaskineskrift".

Side 35 om Frederiksberg Auktionshus: "Tørfisken" fra Lemvigbanen er en MX (ex DSB MX 1025) og ikke en MY.

Side 43: Omtalen af Bcm-o: Vognene var forsynet med oliefyret egenvarmeanlæg, og -o stod for egenvarme.

Side 44-45: Det rette nummer for DDSF-vognen er ZB 99 704 i katalog-nummeret, ikke ZB 99 511.

Side 46: Slåfejl i RAL-nummeret. Det skal ikke være 7025, men derimod 8025. RAL Nr. 7025 er grå, men vognene var lysebrune.

Vi siger tak til Niels Henrik Lund, Per Topp Nielsen, Søren Agerskov, Niels E. Jensen, KEJ, Poul Udby Jensen, Kai Willadsen m.fl. for rettelser og kommentarer. Vi håber at kunne vende tilbage med nogle af de mere uddybende rettelser.



Poul Ludvigsen, Borup, skriver i en kort mail:

"Jeg kan godt huske de blå Bn-vogne, der kørte i pendulfart mellem København-Nykøbing F. via Næstved i nul-lertene, men jeg kan ikke huske om stammerne udelukkende var oprangeret af blå stammer eller..?"

LOKOMOTIVET: Nej, da Bn-vogne sættes i drift med blå folie i 2006, skete det glidende, og derfor kunne man også opleve regionaltog med både røde og blå Bn-vogne i samme stamme. De blå Bn-vogne blev i øvrigt udrangeret i 2010. Billedet viser en ukendt ME med både blå og røde Bn-vogne i Lundby, 2007.



Oprangering med Bn-vogne

Postvogn fra DH

Søren Lind skriver i en større mail til os om postvogne, især litra DH. Vi har forkortet i indlægget, der lyder således:

"På det sociale jernbanemedie jernbanen.dk har der i april måned været en større diskussion omkring postvognene litra DH og DK, hvor der tilsyneladende hersker uenighed om, hvem der har udgivet hvad, HELJAN, Togdillen eller DF-Modeltog m.v.? Kan LOKOMOTIVET forklare nærmere? Hvem har udsendt DH-vognen?"

LOKOMOTIVET: Det er såmænd ikke så svært. Det var HELJAN der i 2002 udgav DSB litra DH i tre udaver: 5014 - DH 5305, 5015 - DH 5310 og 5016 - DH 5314. Senere

har HELJAN udgivet flere litra DH med nye løbenumre. DF-Modeltog har kun udgivet bureauvogne litra DC, DJ og DB med individuelle numre. Litra DJ blev udsendt både med 2,5 m træbogier og berlinerbogier. Se mere om disse vogne i LOKOMOTIVET nr. 107.

Togdillen udsendte senere en række DH-vogne med rødt litreringsovertryk på basis af HELJANs vogne, men disse har intet med forbilledet at gøre.

Litra DK i model er aldrig udgivet.

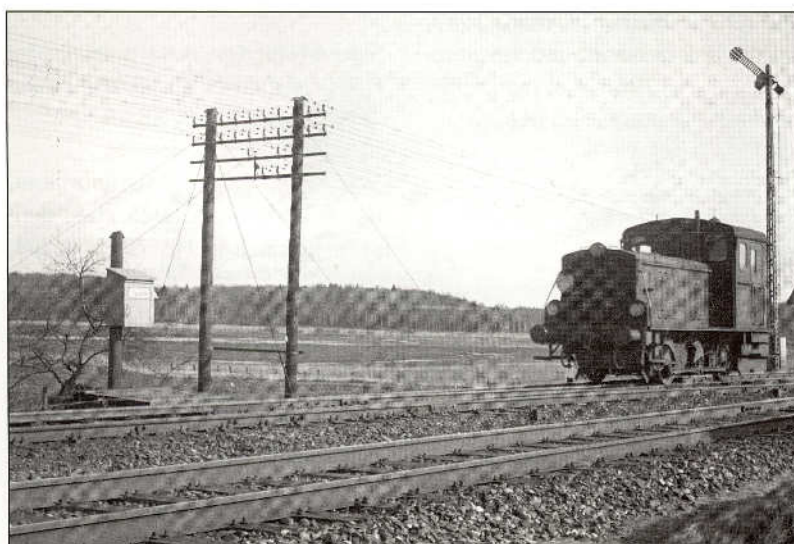
Heljans produktion 2000-2005

Niels West Nielsen, Farum, har sendt os en mail omhandlende HELJANs produktionspogram 2006-2016 omtalt i LOKOMOTIVET nr. 122:

"Jeg samler bl.a. på vogne fra HELJAN, og benytter flittigt jeres liste over fabrikkens produktioner for at

se, hvad jeg evt. mangler af modeller. Men jeg savner en liste fra årene 2000 til 2005, hvor HELJAN også producerede mange danske modeller. Bør I ikke overveje at bringe en sådan liste?"

LOKOMOTIVET: Jo, det var måske en idé? Vi ser på sagen.



Telegrafmaster

Fra Erik Lundegaard, Skjern, har vi fået følgende klagepunkt:

"I den fine artikel 'Hvad man finder langs banen', i nr. 127 har I illustreret telegrafmasterne med en tegning. Den er egentlig god nok, men kunne I ikke illustrere med et foto?"

LOKOMOTIVET: Jo, her et foto fra Kværkeby, 1961. På fotoet ses også et lille telefonskab foran telegrafmasten. Nummeret på Ardelleren - i øvrigt med særtogsplade - kendes desværre ikke. Foto: HBDS.

Alle fotos venligst
Hedegaardens
Privatbane som
vi siger stor tak
for hjælpen.



McK Ølvogne i lange baner

Så kom de omsider, de skønne modeller af de lange ølvogne fra vore kendte bryggerier. De foreligger i flere udgaver, se senere.

Sagt med det samme, så er det supermodeller i høj kvalitet og i den sædvanlige detaljeringsgrad som McK er kendt for.

Tuborg

Denne model er udsendt i flere udgaver, bl.a. det oprindelige design med stort hvidt TUBORG i groteskskrift på rødt 'banner' (Bernadotte-design) til epoke IIIb. Andre modeller er i den sene udgave med rød TUBORG-beskriftning på hvid vognkasse til epoke IV.

Disse modeller er også fremstillet i plastic, og er helt tro mod forbillederne. Modsat Carlsberg-vognens glatte sider, har TUBORGs vogne bræddevognkasse, højtsiddende rangerskruebremse og forstærkningsprofiler på undervognen.

Modellerne er forsynet med den ikoniske Tuborg-paraply i rød-hvid med lille guldsprir.

Også på disse vogne er detaljergdommen stor, lige fra undervogn til håndbøjler, og højtsiddende rangerskruebremse. Sidstnævntes gælænder er monteret løst i et par små

huller, og falder desværre nemt af, så man bør sikre den med et par 'usynlige' limklatter (10-sekunderlim) ved platformen.

Trin under døre kan også falde af, men de skal blot genmonteres i hullerne i vangen, og da de er forsynet med modhager, sidder de fast bagefter.



I gavlen har man efterlignet det lille vindue, der skulle give lidt lys ind i vognkassen, men dette var på forbilledet flaskegrønt, og ikke klart som på modellen. Det er vel til at leve med?

En lidt uheldig detalje er dog pufferne, som her ikke er efterlignet ganske som på forbilledet.

Kørslen er som sædvanlig helt i top.

Som nævnt har begge modeller fjedrende puffer; dette er en fordel, når der rangeres med kortkoblinger.

Tuborg-vognene er kommet i følgende udgaver:

McK 2501: DSB litra ZB 500 656, rød bund, hvidt TUBORG, 1963-1966.

McK 2502: DSB litra ZB 500 658, rød bund, hvidt TUBORG, 1963-1966.

McK 2503: DSB 21 86 081 5 659-0, rød bund, hvidt TUBORG, 1966-1975.

McK 2504: DSB 21 86 081 5 659-0, rød bund, hvidt TUBORG, 1966-1975.

McK 2505: DSB 21 86 081 5 662-4, rød bund, hvidt TUBORG, 1966-1975.

McK 2506: DSB 21 86 081 5 660-8 med hvid bund, rødt TUBORG, 1975-1980.

McK 2507: DSB 21 86 081 5 664-0 med hvid bund, rødt TUBORG, 1975-1980.

McK 2508: DSB 44 86 221 1 661-5 med hvid bund, rødt TUBORG, 1975-1980.

Carlsberg

Carlsberg-modellerne er støbt i plastvognkasse, der er malet i råhvid med det kendte grønne logo og underliggende grønne frise med påskriften "Helst en HOF" og et stiliseret humleblad over logoet. Undervognen (med metalbund) er superdetaljeret med parkeringshjul og gengivelse af bremseventiler, omstillingshåndtag, luftbeholdere o.s.v. Akselkasser er flot efterlignet.

Vognkassen er i plade med lodrette samlingslister. Ser man nærme-



SET
HØRT





re på disse, vil man kunne ane alle nitterne på disse – og også øverst hhv. nederst på vognkassen. Fine detaljer! Som sædvanlig er håndbøjler monteret i tynd jertråd. Tekniske påtryk m.v. er i superkvalitet, og læselige under lup.

...men pufferne?

Modellen er forsynet med fine fjedrende puffer af nyere type, hvor puf-

ferne skydes over pufferstangen, og ikke ind i selve hylsteret ligesom på ældre godsvogne. En ganske sjov detalje.

Bemærk, det er kun den sene serie af Carlsbergs lange vogne, dem med parkeringsbremse (håndhjul), der havde denne type puffer som vi ikke har et dansk navn til. På tysk kaldes de "59t Aussenhülsenpuffer", d.v.s. de kan tåle et tryk på 59 tons.

Det var altså Carlsberg-vognene 083 5 288-307 leveret af Scandia i 1971, fra 1980 nr. 231 1 xxx, der havde parkeringsbremse og de nævnte puffer.

Vognserien leveret af Scandia fra 1966, altså 083 5 248-287, fra 1980 nr. 210 0 xxx, havde derimod højt-siddende rangerskruebremse og almindelige cylinderpuffer.

Modellen kører flot og ubesværet, og trods den lidt lange akselafstand, så passerer den nemt gennem sporskifter og skarpe kurver.

I nr. 126 angav vi, hvilke udgaver som Carlsberg-vognen ville blive udsendt i. Se dette nummer for mere information.

Oplysninger om forbillederne venligst af Per Topp Nielsen, Dansk Jernbane-arkiv.

DMJU-udstilling 2017 – og en overraskelse fra Mck

Som bekendt afholdt DMJU sin store udstilling i Køge lørdag og søndag den 8. og 9. april, og det var atter et vellykket arrangement med mange forhandlere og udstillere fra danske mj-klubber. Man havde forventet lidt skår i glæden, idet udstillingen fandt sted i to haller, men det viste sig ikke at være tilfældet. De besøgende og udstillerne var tilfredse med hele forløbet.

De to haller blev gæstet af i alt godt 3000 personer, der kunne studere store og små oplevelser med hensyn til ... jernbane, herunder arbejdende værksteder, information, demonstration og meget mere.

Der var som sædvanlig et imponerende opbud af mj-klubber, der viste deres formåen. En stor glæde var nogle unge modelbyggere 'Modelbanebanen', der trods deres unge alder viste stor interesse og entusiasme for hobbyen, og det var ikke blot med moderne materiel, men også kørsel med MO og styrevogne som de unge mennesker næppe selv har oplevet i virkeligheden.

Der var forhandlere fra nær og fjern, som var med til at gøre udstillingen til en oplevelse. Atter havde DMJU udskrevet en dioramakonkurrence, men den måtte desværre aflyses, idet der kun var indkommet to projekter.

Man havde også fundet frem til årets modeller. Disse er offentliggjort på DMJUs hjemmeside.

Nyheder

En overraskelse var et besøg på Mck/DEKAS's stand, hvor man præsenterede en rigtig skøn nyhed, nemlig en prototype på DSBs personvogn litra AC. Den har længe været på ønskesedlen fra mange mj-ere, som dyrker dansk, og ønsker at oprangere korrekte togstammer. Det er et stort hul, der her bliver udfyldt, ikke mindst fordi vognene kommer i to udgaver, nemlig den tidlige med indsnævret, glat tag med svanehalsventiler og undervogn med bremsebuk m.v., og efterkrigsudgaven med ret tag, sikker og undervogn med trykluftudstyr (se annoncen side 2). Modellerne forventes at udkomme i 3. kvartal.

Der udsendes følgende numre, hver i kun 120 eksemplarer:

Mck 3101: DSB litra AC 21, gråt tag uden sikker, gul stribe, udvendige pladsnumre, 1957-1961.

Mck 3102: DSB litra AC 23, sølvfarvet tag uden sikker, gul stribe, udvendige pladsnumre, 1957-1961.

Mck 3103: DSB litra AC 40, gråt tag med sikker, gul stribe, udvendige pladsnumre, 1961-1967.

Mck 3104: DSB litra AC 44, sølvfarvet tag med sikker, gul stribe, udvendige pladsnumre, 1961-1967.

Også DEKAS havde nyheder med, nemlig nærtrafikvogne litra BDn fra OHJ. De udføres i det kendte design med OHJ-logo, og igen naturligvis med mange detaljer. Vognene udsendes med to numre:

DK-A-P0007: OHJ BDn 296.

DK-A-P0008: OHJ BDn 297.

Disse vogne udsendes kun i et antal på 75 eksemplarer, og kan kun bestilles hos DEKAS på order@dekas.dk

Også hobbytrade/F2010 præsenterede nyheder, bl.a. de kommende to ølvogne fra Tuborg og Carlsberg i de gamle røde designs. Der udsendes også nye modeller af den to-akslede personvogn litra FC, blot med nye numre til epoke II, så de passer til MT-lokomotivet.

Ligeledes havde Finn Lekbo nyheder med, nemlig en prototype på det lille damplokomotiv fra HBS, nemlig L 206, en sød lille model med nittet kedel og førerhus. Den bliver i skala 1:87 som alt det øvrige her omtalte.

Også Hobbykæden var på mærkerne med præsentation af sit nye MY-lokomotiv 'Victoria' fra Midtjyske Jernbaner.

Sandelig, der er stadig gang i hele den danske mj-verden. Vi beretter mere, når nyhederne er i handelen.



McK går i blåt... DSB litra Bn

....så fik McK i marts udsendt en stribe af de blå Bn-vogne fra DSB. Som bekendt var forbillederne kun i drift i 4 år fra 2006 til 2010, men de nåede alligevel at sætte sit præg på jernbanetrafikken.

Modellerne er som sædvanlig i høj kvalitet med et utal af fine detaljer både ude og inde. Og det overrasker jo ingen...

Igen er vognkassen støbt i plast, mens undervognen er i metal. Det giver vognen en fin tyngde under drift, og den holder sig fint på sporene.

Trin er i ætset metal med tydeligt skridmønster, og på samme måde er håndbøjler i metaltråd. Undervognen er detaljeret bl.a. med fjedrende puffere. En fin detalje er dørhåndtagene, der er støbt som relief ind i vognkassen, og ser meget virkelighedstro ud i sølvfarve.

Apteringen er med korrekte sæder i lyseblå ligesom forbillederne.

Igen er bogierne detaljerede og forbilledlige, og overgangene er forsynet med gummivulster i blødt gummi. Pufferne er atter fjedrende, en fordel når man kører puffermod-puffer med kortkoblinger i kurver.

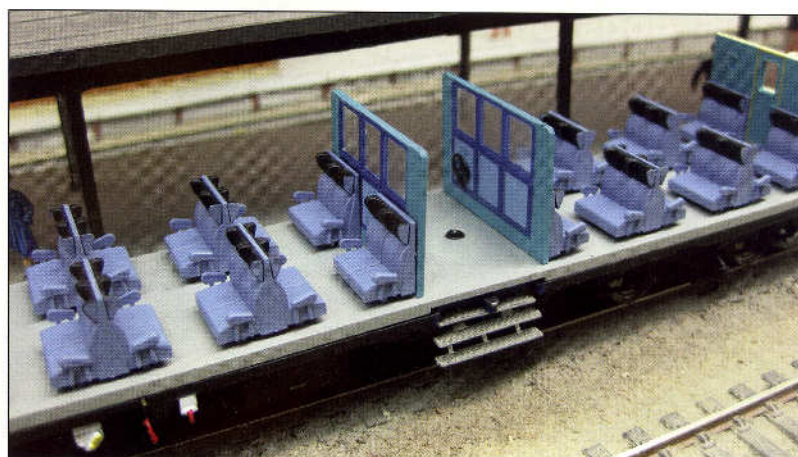
Vognene er i den folierede blå, hvor RAL 5017 (Traffic Blue) kommer nærmest i nuance. McK har selv blandet farven, så den optisk kommer til at passe til forbilledet. Gavlene er – som på forbilledet – forblevet røde.

Påskrifter i skriftsnittet Via m.v. er atter i top... og egentlig er der ikke så meget mere at sige om vognene. Det er atter super!

Det er blevet til i alt seks modeller af følgende vogne, hvor der kun udsendes 120 stk. af hvert nummer, alle til årene 2006-2010 (epoke Vb).



- McK 1714: DSB litra Bn-oi 798
- McK 1715: DSB litra Bn-oi 804
- McK 1716: DSB litra Bn-oi 822
- McK 1717: DSB litra Bn-o 866
- McK 1718: DSB litra Bn 912
- McK 1719: DSB litra Bn 965



**SET
HØRT**

**Velkommen
hos**

Kystbanen

MCK Premium Partner



**DSB litra
Bns/ABns/Bn
er i handelen ultimo maj.
Bemærk, kun 120 stk.
af hvert nummer.
Bestil NU!**

**DSB litra Bns/ABns/Bn m.fl.
i rød og blå, flere numre...**



DSB rejsegodsvogn litra EA/Dh

i vinrød og rød, flere udgaver og varianter
kommer i handelen i juni/juli.

MR-togsættene

forventes i handelen i juni.
Flere numre og varianter
– bestil nu!

*Modellerne udsælges hurtigt.
Så vær sikker på at få din model
- forudbestil på KYSTBANEN NU!*

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



9 770108 930004