

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM  
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

# LOKO MOTIVET



# 132

MAJ 2018  
33. ÅRGANG

- Modelbygning af DSB litra AD/AY
- Anlæg en stationsby
- Paptog fra OTA m.fl.
- Biler på anlægget



# MX



Klar til drift i løbet af efteråret  
150 eksemplarer af hvert nummmmer

[www.mck-h0.dk](http://www.mck-h0.dk)



## DekaS

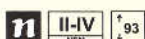
## Danske Perronlamper (H0)



Forv. Lev. Q3 2018

### DK-E001

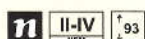
Perronlampe  
ældre type.  
Grå mast.  
m/ højttaler  
i plast  
ca1920-80



Vejl udsalgspris: 149,-

### DK-E002

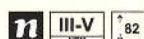
Perronlampe  
ældre type.  
Grå mast.  
u/ højttaler  
i plast  
ca1920-80



Vejl udsalgspris: 129,-

### DK-E003

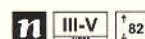
Perronlampe  
moderne type.  
Grå mast.  
m/ højttaler  
i plast  
ca1950-90



Vejl udsalgspris: 149,-

### DK-E004

Perronlampe  
moderne type.  
Grå mast.  
u/ højttaler  
i plast  
ca1950-90



Vejl udsalgspris: 129,-





Læserne bygger  
**DSBs dobbeltvogn  
litra AD(AY)**  
En inspirerende tekst om  
bygning af dette flotte  
vognsæt.

6



Tilbehør til modeljernbanen  
**BILER! BILER! BILER**  
På anlægget skal man også  
bruge meget tilbehør, bl.a.  
biler. Her er lidt inspiration  
til epoke III.

10

Fotonostalgi:

## Rutebiler hos DSB

Et gensyn med de mange typer af rutebiler  
som DSB anvendte i 1940'erne og fremefter.

16



Byggerier til modeljernbanen 1:  
**Et ottekantet DSB-vandtårn**  
Her med tegninger i skala 1:87  
af vandtårnet i Næstved.

19



Byggerier til modeljernbanen 2:  
**2-sporet remise for  
motorvogne**  
Tegninger og fotos af motor-  
remisen i Hillerød.

23



Ideer til anlægget:  
**En stationsby**  
Flere ideer til opbygning af  
en dansk stationsby.

27

## Sporplan for en dansk stationsby

33

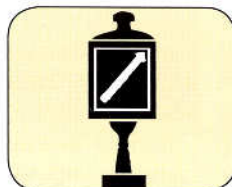
## Tegninger i skala 1:87 af DSB banehus

34



Nostalgi fra bl.a. 1950'erne:  
**HAVREGRYNSTOG**  
OTA-tog, klippeark med tog,  
Futterup stationsby m.m.

35



## SPORSKIFTET

Læsernes kommentarer m.v.  
fra tidligere numre af  
LOKOMOTIVET, bl.a.  
kørekraner hos DSB, SFJ  
motorvogne m.v.

41

## Tungesporplan

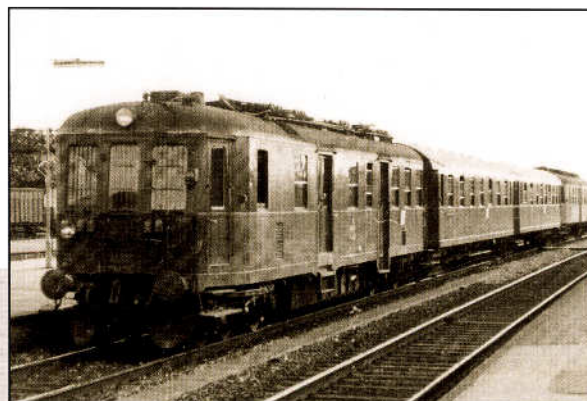
45

## VI HAR HØRT OG SET

Kommende danske nyheder nyheder i årene  
2018 og 2019.

46

Forside: Motortoget "Engländeren" under ophold i  
Roskilde, 1961. Toget består af MO fra 1800-serien,  
dobbeltvognen AD/AY og en MO fra serien 551-562.  
Inde i bladet fortæller læserne om, hvordan de har byg-  
get det ikoniske togsæt litra AD/AY. Foto: AK/OMJK.



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

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

E-mail: lokomotivet@lokomotivet.dk

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

**Medarbejdere:**  
Claus Jensen (Claus)  
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, 2625 Vallensbæk

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

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

**Abonnement incl. forsendelse og porto:**  
Danmark kr. 700,- 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. 800,- incl. porto og forsendelse. Fås ved  
at indbetale beløbet på dansk check, der  
sendes til vor adresse TpT, co/Torben Ander-  
sen, Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved,  
Danmark eller på vor girokonto, der er nævnt  
overfor.



## Dansk modeljernbane

Allerførst, så vil vi beklage at dette nummer kommer alt for sent ud, men det skyldes at vor bog om DSBs personvogne uheldigvis forsinkede produktionen. Men så får I til gengæld lidt sommerlæsning. OK?

Dernæst: Når man dyrker dansk modeljernbane – eller for den sags skyld andre modeljernbaner – så er det ikke tilstrækkeligt blot at lægge spor og køre spændende digitale tog som mange mj-er praktiserer. Nix, det kræver meget andet, bl.a. opbygning af landskab, tilbehør som biler og befolkning af figurer. Det glemmer mange mj-ere, ikke så meget i mj-klubber, men mere de private hjemmekørere. Her gælder det ofte bare om at lægge spor og så køre derudad...men dyrker man seriøs modeljernbane – hvad enten man er til to- eller treskinne, så skal man dykke mere ned i, hvad det hele drejer sig om. Derfor er vi også begyndt at lægge mere vægt artikler om tilbehøret så som figurer, biler og landskab. Men det egentlige jernbanestof vil naturligvis fortsat

komme i første række. Og jernbanestof har vi masser af på lager.



Og lidt ærgerlig nyhed; Desværre blev vor bog om DSBs personvogne 1945-1969 ikke den store succes. Vi fik ikke så mange bestillinger som ventet, faktisk kun godt en tredjedel af, hvad vi fik ind af de to første bøger. Uforklarligt! Det endte således med at udgivelsen torpederede vort budget, og vi fik et stort underskud...det er lidt ærgerligt. Men sådan sker det nogle gange, men vi fortætter ufortrødent optimistisk med at udgive flere bøger. Næste bog bliver om DSBs post- og rejsegodsvogne i årene 1945-1969, men den kan af ovennævnte økonomiske årsager først ventes udgivet i 2020. Vi skal lige have samlet lidt kapital. Vi får jo ikke støtte fra fonde m.v. idet vi er selvfinansierende. Håber I forstår os?



Vor yndlingsaversion: postnord! Tjah, hvad skal man sige? Kan man sende quick-breve så de er fremme

næste dag. Nej, det kan man ikke. Der går som regel to dage. Kan man købe A4-konvolutter til forsendelse af blade? Nej det kan man ikke. Man kan til gengæld købe A3-konvolutter som man ikke kan bruge uden at folde dem midt på – og så koster de naturligvis mere, både i indkøb og forsendelse. Kan man købe paprør til forsendelse af tegninger, der ikke må bukkes? Nix, det kan man ikke. Så hen til papirhandleren. Kommer brevet frem til adressaten? Nej, det gør det ikke. Det kommer retur, og skal sendes en gang til – med ny porto. Længe leve postnord!



Sluttelig så har vi ikke anmeldelser af danske nyheder i nærværende nummer, hvilket naturligvis skyldes at der ikke er udsendt væsentlige danske modeller her i foråret. Så anmeldelserne får vente til næste nummer.

Ha' en rigtig go' sommer alle sammen – vi ses i slutningen af september.

## Næste nummer...

I næste nummer – nr. 133 – har vi igen en masse spændende tekster om danske jernbaner i virkelighed og model, og meget andet – klar til efterårets læsning. Vi forventer at bringe følgende emner:

- **Det rullende materiel hos Køge-Ringsted-Banen**  
Primært materiellet efter 2. Verdenskrig indtil nedlæggelsen i 1963, illustreret med 1:87-tegninger af det meste materiel.
- **Figurer på anlægget**  
Gør anlægget levende med figurer i mange situationer.
- **Forny vognparken i en fart**  
Hurtig fremstilling og forslag til vogne hos DSB og privatbanerne, primært epoke III.
- **Knabstrup station**  
Tegninger af den hyggelige station på Nordvestbanen.
- **DSB jernbanefærger**  
Fotonostalgi og – tegninger med jernbanefærgerne.
- **DSBs togforvarmningsvogne**  
Hyggelige ideer til grå specialvogne på sidesporet.
- **Biler på de danske landeveje**  
2. del om hvilke køretøjer, der trillede rundt på de danske landeveje i 1950'erne og 60'erne, en fin inspiration til det danske anlæg.

....og meget mere

LOKOMOTIVET nr. 133 udkommer ultimo september, og bliver igen på 48 sider.





# EKSKLUSIVE Y-TOG

+ SUPERTILBUD PÅ MO  
HOS RC KONGEN



LOLLANDBANEN YM60 + YP70 + YS82

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!

41331 - DC DIGITAL  
41332 - AC DIGITAL

Pris pr. sæt  
**3.395,-**

41333 - DC DIGITAL MED LYD  
41334 - AC DIGITAL MED LYD

Pris pr. sæt  
**4.395,-**



41315 GRIVSKOVBANEN MELLEMOGN YP21

**SUPERTILBUD PÅ MO!**

- 45201 - Heljan DSB MO 597 DC digital (frontgitter uden staffing)
- 45202 - Heljan DSB MO 597 AC digital (frontgitter uden staffing)
- 45211 - Heljan DSB MO 581 DC digital (frontgitter med staffing)
- 45212 - Heljan DSB MO 581 AC digital (frontgitter med staffing)
- 45221 - Heljan DSB MO 585 DC digital (frontgitter med staffing)
- 45222 - Heljan DSB MO 585 AC digital (frontgitter med staffing)



Pr. stk: **1.495,-**



FACEBOOK

facebook.com/rckongen



YOUTUBE

youtube.com/user/rckwebshop



RCKONGEN.DK

## DANSKE MAK LOKOMOTIVER I 'HO'

**HELJAN**

Med ESU DEKODER



21501- 'Østbanen M10' MAK -DC digital

21502- 'Østbanen M10' MAK -AC digital



21511- 'LJ M33' MAK -DC digital

21512- 'LJ M33' MAK -AC digital



21521- 'HP 13' MAK -DC digital

21522- 'HP 13' MAK -AC digital



21531- 'HFHJ M9' MAK -DC digital

21532- 'HFHJ M9' MAK -AC digital

Forventet udgivelse i 2019

**KLAR TIL FORUDBESTILLING!**

Vejl. udsalgspris:

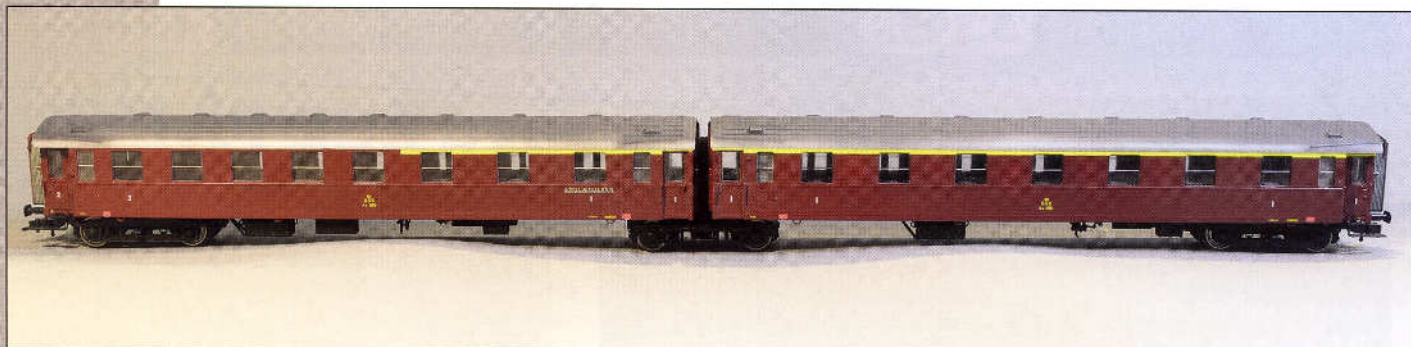
**2.495,- DKK**



Læserne bygger:

# DSBs dobbeltvogn Litra AD/AY

*Da jeg engang først i 1960'erne besøgte Esbjerg banegård, stod bådtoget Englænderen i spor 1 klar til at køre til havnen. Jeg bemærkede at der ligesom manglede en bogie mellem 2 af vognene, og siden har jeg haft ønsket om en model af AD-AY, som enheden hed.*



■ Af Mogens Vestergaard

Da jeg engang først i 1960'erne besøgte Esbjerg banegård, stod bådtoget Englænderen i spor 1 klar til at køre til havnen. Jeg bemærkede at der ligesom manglede en bogie

## Overdele

Uden at have kørt en meter kom vognene så under saven. Tagene blev skåret ned til den oprindelige længde som de havde før ombygningen til Ag og ABg. I enderne hvor vognene hvilede på fællesbo-

gien, måtte skydedøre og gavlene scratch-bygges af Evergreen og Plastruct profiler, som heldigvis kan købes i mange hobbybutikker.

De modsatte ender af fællesbogie skulle også føres tilbage til den "gamle" endeperron og det er her at vognen fra Heljan kommer ind i billedet. Henrik savede i forkrybningen i vognkassen og op under tagkanten. Til at samle overdelene er brugt Tamaya extra thin og quick-setting cement. Indvendigt er vognene så forstærket med cyanolim og en hemmelig ingrediens - nemlig bagepulver.

Efter vi havde gransket dokumentation på fotos kunne vi konstatere, at det kun var toiletventilerne, der var placeret rigtigt. Alle øvrige ventiler måtte så løftes af



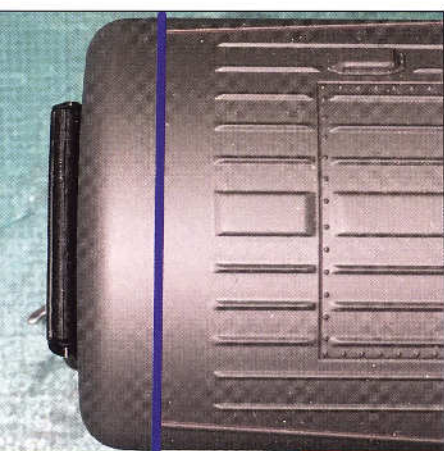
mellem 2 af vognene, og siden har jeg haft ønsket om en model af AD-AY, som enheden hed.

Henrik Høeg, som er fiks på fingrene, tilbød at bygge en sådan da muligheden opstod.

Vi købte så en Ag, ABg fra Mck og en CC fra Heljan. Grunden til det sidste vognkøb var, at vi måtte tilbageføre vognene fra gummivulst til harmonika igen.







plastic strips, så denne er centreret. Vi benyttede den forsatte udgave af koblingsholderen, så der blev plads til at bogien kunne bevæge sig. De to stålbogier fra Mck bibeholdtes.

I fællesbogienden skal de originale bogicenter-tapper fjernes, da de hindrer fællesbogiens vandring. I hullet indsættes en 1,5 mm plasticplade. Ved en ny bogicentertap skal koblingsholderen fra Symoba isættes så tæt på gavlvæggen som muligt.



med et smalt stemmejern. Hullerne måtte derfor udspartles og slibes plane.

#### Undervogne

I harmonikaenden var det nødvendigt at fjerne pufferplanken og dermed også den originale koblings-skakt. Der blev nu fræset ud i undervognen, så der blev plads til symobakulisse og resten fyldt op med



#### Lidt om litra AD/AY

De seks-akslede personvogne litra AD/AY blev konstrueret i forbindelse med en fornyelse af det prestigefyldte lyntog "Englænderen" tog 33/64 i 1951, der kørte mellem København-Esbjerg.

Af hensyn til ombordkørslen på færgerne, der havde skarpe kurver, byggede man to vogne sammen med en fælles bogie med fælles omdrejningspunkt for vognkasserne. På den måde kunne man undgå for store udsving. Konstruktionen var ikke ny, idet den også blev benyttet under de røde lyntog litra MS og MB, anskaffet i 1930'erne.

Der blev bygget tre dobbeltvogne AD/AY 185-190, hvoraf de to blev forsynet med tidligere MO-bogier, mens der til den tredje byggedes en ny fællesbogie magen til.

Litra AD havde syv 1. klasse-kupeer, hver med plads til seks siddende, d.v.s. 42 siddende, mens AY havde 3 stk. 1. klasse-kupeer hhv. 5 stk. 2.-klasse kupeer, der kunne rumme 18 siddende på 1. klasse og 40 på 2. klasse. De 2 vogne blev fast indsat i "Englænderen", mens den tredje dobbeltvogn, som stod i reserve, også blev brugt i lokale tog på Sjælland. Indtil 1961 var vognene fast indsat i "Englænderen", hvor trækraften var de nævnte MK/FK-motortogsæt og en MO 500 som skyder af hensyn til rebroussement i Fredericia. Derefter overtog diesel-lokomotiverne litra MY og MX opgaverne med at fremføre "Englænderen".

I tiden efter benyttedes vognene dels i landsdeltog, dels i lokale løb på Sjælland, bl.a. i landelstogene 20/25 og i bådtogene 214, 255, 270 København-Kalundborg og som lokalvogne på Sjælland i nattog 95.

I 1977 blev dobbeltvognene udrangeret og senere ophugget.

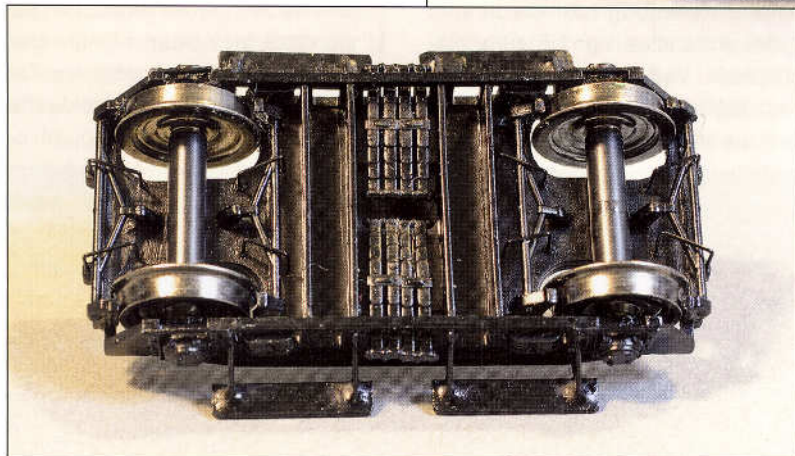
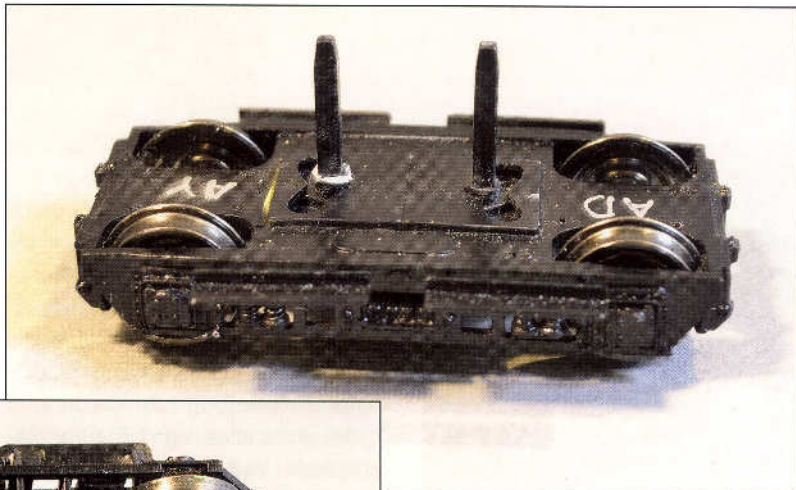




### Fællesbogien

Vi havde kig på S-togsbogien fra Tikøb, men måtte konstatere, at en ombygning af denne ville blive meget omfattende.

Derfor blev fællesbogien komplet nykonstrueret. Målene er taget fra B&Ws MO-bogie. (motormateriel nr. 7) Der er monteret trin på bogien ligesom i virkeligheden.



Henrik måtte en tur til Sjælland, hvor bogien blev CNC-fræset hos en god ven.

Den består af ca. 76 dele, så her er man virkelig gået i detaljer. Bremsetravers, hjul og bladfedre er taget fra McK's tiloversblevne bogier og kortkoblingskulisser fra Symoba. Der er indsat pinol fra ROCO.

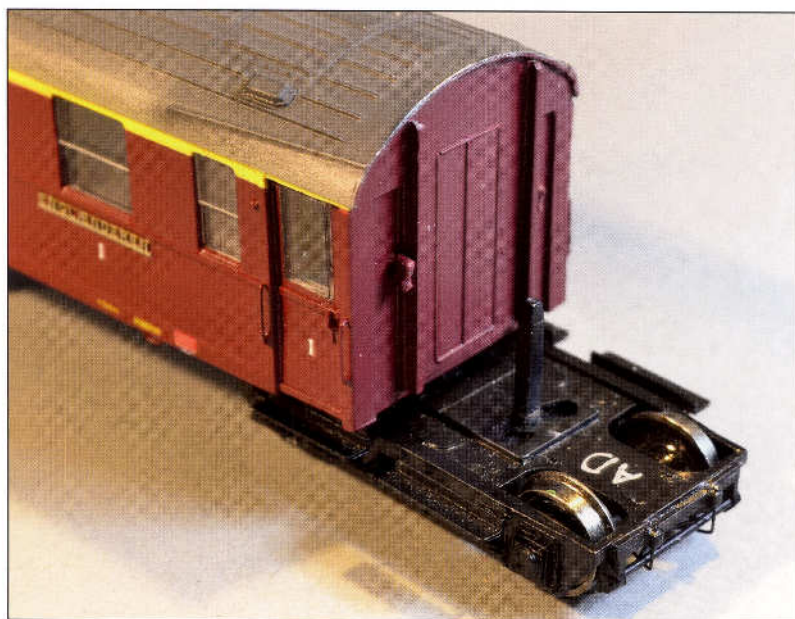
### Anden detaljering

Puffere, bremsespindel og harmonikaholdere er fra Dekas. Styreledningsdåserne kommer fra Banetjenesten, mens dørhåndtag er fra Weinert. Nu er vognene så klar til malerværkstedet.

### Maling

Først er vognene grundet i Weinert metalgrunder nr. 2698, dernæst indvendigt med brun som mahogni på 1.klasse og en sandfarve som birk på 2. klasse. Tagene blev ved samme lejlighed malet hvide på indersiden. Så blev vognkasserne afdækket indvendigt, så de var klar til udvendig behandling.

Udvendig fik vognkasserne RAL 3005 vinrød Weinert nr. 2614 og







den gule stribe på 1. klasse Insignia yellow Humbrol 154.

Tagene er malet stålgrå med Testors steel nr. 1189. Vognene er først blanklakeret, derefter er litre-ringer påsat.

De er fra KM Text, og er dækket med Microscale set&sol og er derefter lakeret mat. Begge lakker er fra Tamiyas sortiment, da de kan arbejde sammen. Slutteligt er modellen blevet patineret efter behag. Vognbundene er malet med mat-sort Humbrol 33.

### Samling af vognen

Vi kunne ikke bruge vinduerne fra Ag'en, da de har alluramme, men brugte i stedet vinduerne fra CC-modellen. Alle vinduer er limet med Microscale Kristal-Clear. Vi fjernede bremseomstillern på AY'en.

Sluttelig blev undervogn og overdel samlet, og harmonikaer påsat, og vognen var klar til at sætte i drift.

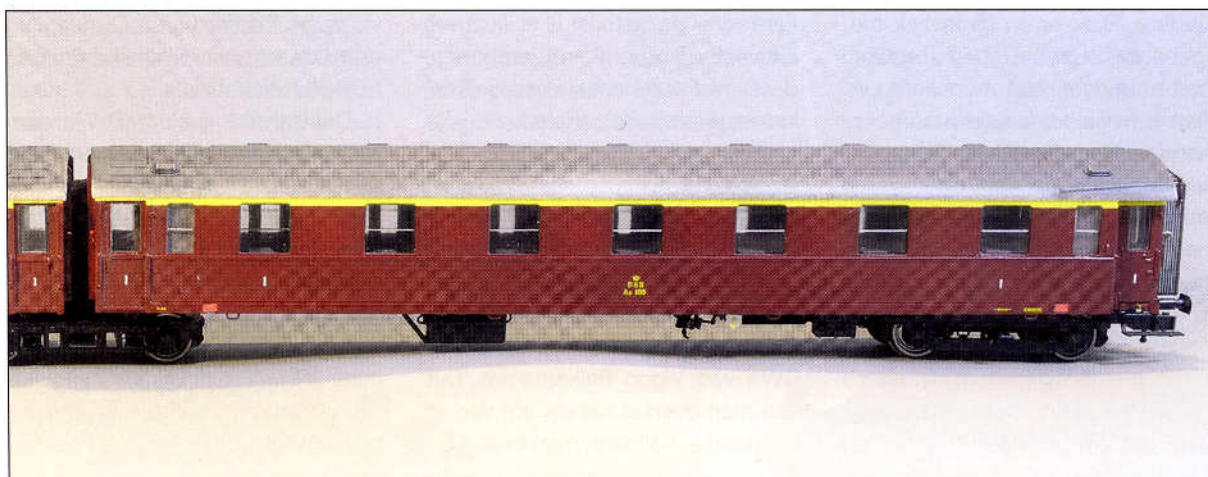
Skulle man lave sættet i dag, kan Heljan vognen spares, da der er kommet en AC-vogn fra Mck.

Selv om at det ikke var en af de billige ombygninger, er jeg meget glad for min AD-AY.

Vi håber at billederne yder modellen retfærdighed?

### Tidligere artikler i Lokomotivet:

Nr. 74 side 19, 20 og 21 artikel og tegning og Nr. 82 side 27 byggeside. **DSB litra AD/AY** DSBs eneste seks-akslede personvogne.





En landlig smedje og bilværksted er et godt eksempel på brugen af biler, og en måde til at fremvise flere typer af biler. Her er det fra NMJK, hvor værkstedet er lagt i nærheden af jernbanen.



De kan heller ikke undværes på anlægget

# BILER! BILER! BILER!

## 1. del

■ Af Torben Andersen

Ligesom figurer hører til anlægget, så bør biler også være med til at give liv og gøre det spændende at studere. Biler er en fantastisk mulighed for at sætte tiden - epoken - på anlægget, idet modellerne indikerer hvilken tidsalder man befinder sig i. Her er postbiler, firmabiler, personbiler, rutebiler og busser, redningskøretøjer og civile varebiler med deres mange farver og design med til at give anlægget et livligt og farverigt præg.

Naturligvis er det rullende jernbanemateriel den vigtigste faktor i gengivelse af en epoke, men sammen gør de, at der fortælles en masse uden store forklaringer.

Her beskæftiger vi os især med epoke III, og da vi tidligere har bragt sammensætningen af jernbanemateriel i procentvis andele for et givent tidspunkt, vil vi også gøre det her med bilerne som hovedemne.

Vi bruger året ultimo december 1957 som reference, og da ser bilparken således ud ifølge Statistisk Årbog:

En DSB læsekran med lastbil, der skal hente kabelruller. Et sceneri, der ser godt ud. Fra H0-Aalborg.

Rutebiler: 3.181 enheder (= 1%); taxier: 11.254 enheder (= 3%); personbiler: 269.051 enheder (= 67%); vare- og lastbiler: 114.987 enheder (= 29%), i alt biler 398.473.

Nu bør man ikke tage disse tal bogstaveligt, idet man ofte vil bruge flere vare- og lastbiler til at illustrere aktiviteter i og omkring jernbanen, d.v.s. ved varehuset, læssevejene, industrier m.fl. Se senere.

### Danske biler

Heldigvis har danske forhandlere og private initiativtagere udsendt mange typer af biler med danske forbilleder. Det gælder således EpokeModeller ved Per Møller, og DWA ved Viggo Falkenstrøm. Det kan man overbevise sig om ved at gennemse tidligere numre af LO-

KOMOTIVET. Her har en strøm af dansk inspirerede firmabiler i skala 1:87 set dagens lys, alle i fornem kvalitet, lige fra lastbiler hos olieselskaberne til køretøjer tilhørende DSB. Det danske firma EpokeModeller har fremstillet en typisk lastvogn, en Bedford type O, der var i drift hos et utal af danske firmaer, bl.a. olieselskaberne.

Det samme gælder DWA, som gennem årene har været en flittig leverandør af specielle modeller, bl.a. fra olieselskabet CALTEX, DSB baneafdeling m.fl.

Også det fynske firma FRISPORT ved Flemming Søborg har været medvirkende til fremstilling af danske biler. Her har man brugt grundmodeller fra Epoke. Det tyske selskab er ret nyt, men på ba-





Øverst: I sin tid blev udgivet flere biler til firmaet KOSANGAS fra bl.a. BREKINA. På billedet ses en MB LP 322 ved gasdepotet. Modellen blev udgivet i år 2002. Varevognen blev udgivet af FRISPORET i år 2004, og base-rede sig på en model fra Epoche, nemlig en Tempo Matador.

Nederst: Her er vi på Farimagsvvej i Næstved, hvor flere civile biler trafikerer vejen. (NMJK).



sis af dette har Frisporet sendt flere danske varebiler på markedet, baseret på bilmærket Tempo Matador. Nogle af disse er dog fantasi-modeller. d.v.s. uden forbilleder, men alligevel er det nogle sjove små køretøjer, der liver op på anlægget.

Tog&Tekno, tidligere Aalborg, nu Helsingør, udgav i 2012 en serie danske varebiler m.v. baseret på grundmodeller fra BREKINA. Det var bl.a. en Volvo 210 fra Zonen, VW T1 pick-up i blå lakering fra Wibroe, MB med ruf fra DSB, Opel Blitz fra Zonen, og IRMAs karakteristiske Volvo 210 m.fl. Modellerne var i fin udførelse, og nogle kan stadig findes rundt omkring hos mj-forhandlerne.

I tidens løb har fabrikanten af tilbehør altså udsendt et utal af bilmodeller. Her har især – som allerede nævnt – fabrikatet BREKINA sat sine spor, men også andre har været med helt fremme bl.a. Wiking, Praliné, Rietze, Epoche, ADP, Faller m.fl.

Nu nævnte vi før, at biler fra DSB, postvæsenet og firmabiler er eksponenter for danskprægede anlæg, men der er naturligvis også de typiske redningskøretøjer fra Falck eller Zonen.

Så derfor bør man også anlægge en redningsstation. Hertil kan man bruge næsten hvad som helst af bygninger, blot der er porte til køretøjerne. Og så skal der selvfølgelig være et slangetårn og en



Et smukt eksempel på brugen af biler i bybilledet. Det meget livagtige og inspirerende scenarie er fra mj-bloggen Sundby Modeljernbane. Husene er godt kombineret og sammensat til en helhed, der gør scenariet meget livagtigt, og værd at studere.



Th.: ROCO og BREKINA har i tidens løb udgivet flere redningskøretøjer med danske forbilleder. Her et par eksempler fra BREKINA, udgivet 2007, en Opel Blitz kassevogn og en Scania Vabis kranvogn begge fra FALCK.

Herunder tv.: En Bedford type O med ruf fra DSB på vej med fragtstykgods. Modellen er fra EpokeModeller, og blev udsendt i år 2010. Den kan stadig købes.



Herover: Rietze har udgivet moderne biler til epoke IV/IV.. De viste modeller kom på markedet i 2001, og det er Ford Transit fra FALCK, Banestyrelsen og Phönix Tag i selskabernes respektive husfarver med fine påtryk.

Tv.: To modeller fra BREKINA, en VW T4 model 1962 fra "Danske Farve- og Lakfabrikker", og en lastvogn fra ADP-modelle, en Ford V8 (G 917T) fra "Det danske Kulkompagni". Begge blev udgivet i 2003.

ekspeditionsbygning. I tilbehørkatalogerne kan man nemt finde egnede modeller, der kan bruges som redningsstation.

Redningskøretøjer er bl.a. udsendt af ROCO, og vi har i ældre A5-numre af LOKOMOTIVET givet anvisninger på, hvordan man med få midler kan ændre udenlandske redningskøretøjer til danske forbillede.

Også firmaet Preiser har udsendt mange modeller af brandkøretøjer, hvor nogle forholdsvis nemt kan konverteres til danske.

Sluttelig bør vi nævne de røde busser fra DSB. De var et typisk islæt på danske landeveje i epoke III, og fandtes i et utal af fabrikater. Desværre er det vanskeligt at finde modeller af disse ofte særprægede busser, der med den røde farve liver gevaldigt op på det danske anlæg, men vi bør dog nævne en enkelt meget almindelig rutebiltype

til epoke III, nemlig Volvo-typen B 655-08, udgivet af HELJAN. Den fås med forskellige ruteangivelser, og er blevet en stor succes. Den findes nu på mange anlæg rundt omkring i landet.

Modellen kan stadig fås hos visse forhandlere, men man skal skynde sig, hvis man vil sikre sig et eksemplar.

### Transfers (dekaler)

Med hensyn til transfers til danske redningskøretøjer, danske lastiler, herunder tankvogne fra olieselskaberne, så er Stoppel Hobby på Frederiksberg leveringsdygtig i næsten alt, hvad der skal bruges.

Det er de såkaldte Sto-Dec fx til olieselskabet BP, Aarhus Kulkompagni, Amager Flytteforening, diverse brandvæsener, olieselskabet Caltex, Det danske Kulkompagni, Danish Milk o.s.v. Man kan se udvalget af transfers

ved at klikke ind på hjemmesiden for Stoppel Hobby (stoppel.dk)

For fere år tilbage udsendte det lille firma DMC ved Niels Støttrup dekaler til danske redningskøretøjer i super kvalitet. Sammen med dekalerne medfulgte et billede af det pågældende redningskøretøj, således at man havde en reference at holde sig til. Disse dekaler fås desværre ikke mere, men der kan altså som nævnt skaffes dekaler fra Stoppel.

I øvrigt kan Stoppel også levere løsdele til de foran nævnte redningskøretøjer, d.v.s. stiger, projektører, blinklys, stiger, branddaskere, slanger o.s.v. Delene fås bl.a. fra ROCOs militærkøretøjer i skala 1:87. Se mere på [www.stoppel.dk](http://www.stoppel.dk).

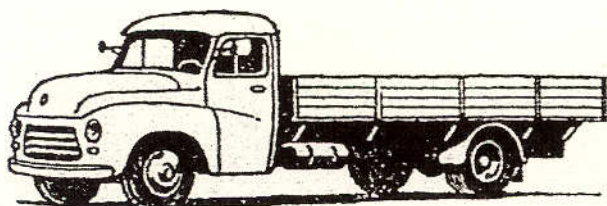
Endelig bør vi ikke glemme "Skilteskoven", der kan levere alskens vådtransfers til danske biler, bl.a. destinationsskilte til HELJANs busser,

fortsættes side 14

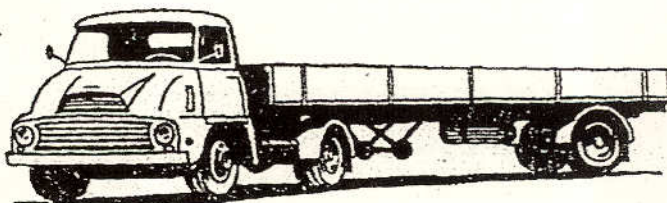


# LASTBILTYPEN

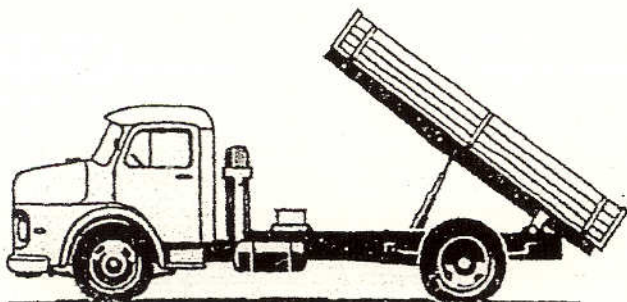
på danske landeveje i  
begyndelsen af 1960'erne:



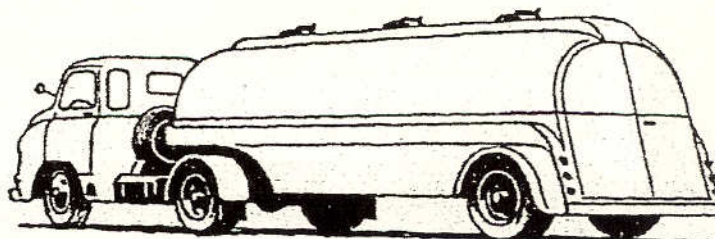
Almindelig to-akslet lastvogn med fast lad. Sådanne lastvogne fremstilledes i modeller beregnet for nyttelaster fra 1 1/2 til 8 tons, og det faste lad anvendtes til transport af stykgods, almindeligt blandet fragtgods, flasker, mælkejunger og lignende gods, der ikke tålte at blive aflæst ved styrtning.



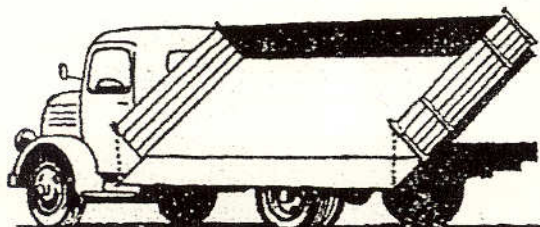
Til transport af meget langt gods som rør, jernbjælker, træ, byggelementer o.s.v. måtte lastvognen opbygges som sættevogn, d.v.s. at ladet bagtil understøttes af en separat bagaksel. Mens del forreste del hvilede på motorvognen i en drejelig tap. Sættevognens manøvrerdygtighed var væsentlig større end en to-akslet motorvogn med en tilsvarende lastlængde. Under ladets forreste del fandtes et sæt interimistiske hjul, der kunne bære sættevognens vægt, således at denne kunne afkoble motorvognen.



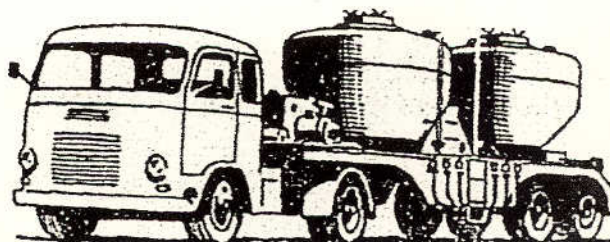
Lastvogn med tippelad. Når lasten skulle læsses af, kunne ladet løftes ved hjælp af et hydraulisk stempel, der påvirkedes af trykolie fra en motordrevet oliepumpe. Konstruktionen af tippeladet benyttedes over alt, hvor læsset kunne tåle aflæsning på denne måde, fx jord, sten og grus, roer, affald m.v. Det viste lad kunne tippe i tre retninger, bagud og til begge sider.



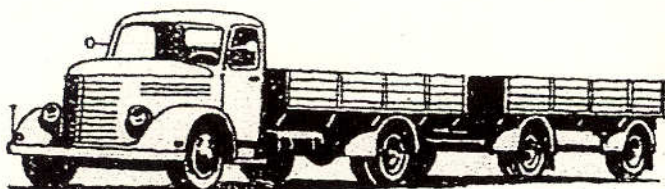
Tankvogn udført som sættevogn. Transport af væsker foregik i specielle tankvogne, hvor ladet erstattedes af en tank inddelt i 3-4 separate rum. Tanken var selvbærende, og sådanne vogntog kunne rumme op til 25.000 liter.



Lastvogn med sidetippelad. Ønskede man et langt lad udført som tippelad, havde det i reglen kun to muligheder, nemlig til siderne af hensyn til risikoen for at vælte, når ladet løftedes højt i vejret ved bagtipning.



Specialvogn til transport af cement. Også denne vogn var bygget som sættevogn, og cementen var lastet i de to store beholdere. Aflæsningen skete ved pumpning, idet den pulverformede cement ved luftindblæsning opnåede en væskeagtig konsistens, der muliggjorde losning ved hjælp af en pumpe. Denne type anvendte bl.a. af Frode Petersen, Vejen, der havde en Volvo Titan 995 med disse beholdere.



Lastvogntog bestående af to-akslet motorvogn og en to-akslet påhængsvogn. Begge køretøjer kunne om fornødent forsynes med tippelad. Et sådanne vogntog kunne have en totallængde på 18 meter og en samlet vægt på 32 tons, svarende til en nyttelast på 22 tons.

Alle tegninger fra Politikens Hvem-Hvad-Hvor 1961.



EpokeModeller har udgivet flere tankbiler baseret på en Bedford type O. Her et eksempel på en fin tankbil fra olieselskabet ESSO.

mærker til Falck-Zonen, fx dyreambulancer, redningsvogne, servicevogne o.s.v. og PostDanmark. Det er også muligt at få nummerplader til bilmodeller fra 1930 frem til 1976. Find mere på hjemmesiden [www.skiletskoven.dk](http://www.skiletskoven.dk).

### Civile biler

Der findes et utal af civile bilmodeller til flere epoker. De skal befare byernes gader og landevejene. Udvalget er enormt, og man kan få mange typer af udenlandske mærker, der også har kørt i Danmark. Det er blot at vælge epoke, og derefter de ønskede modeller.

Blandt de udenlandske fabrikater fås også modeller af mere sjældne biler, d.v.s. biler der kun har været ringe repræsenteret i Danmark. Her har fx firmaet Orientel Toys i Hongkong leveret en række sjældne modeller i skala 1:87; de solgtes desværre kun i Tiger en kort periode, og kostede kr. 10,00 pr. stk. En af dem var en model af Nash Metropolitan personvogn, en ganske speciel model, der kun kørte få af i Danmark – men de var her.



BREKINA har været en af de flittigste til at producere biler med danske forbilleder, bl.a. udsendte man i år 2003 modeller af Volvo Amazon 121 og 122.

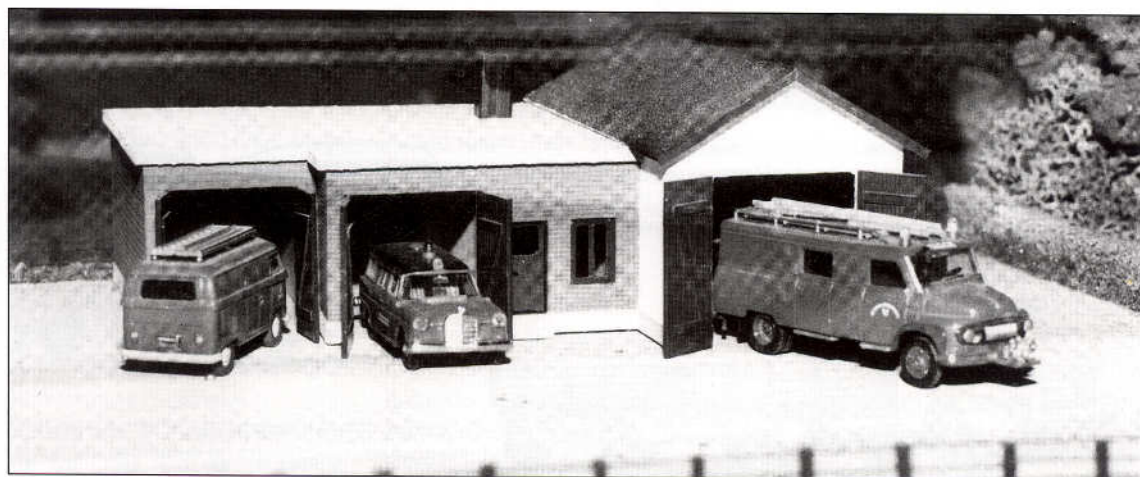
### Firmavogne

Som allerede nævnt er der udsendt mange danskprægede modeller fra initiativrige fabrikater i skala 1:87, hvilket fremgår af hosstående billeder. Det gælder bilmodeller fra fx KOSANGAS, Det danske Kulkompagni, DDSF, Juelsminde Fisk og lastvogne fra DSB. Også postbiler er udgivet, så det muliggør fine scenerier ved posthuset eller på den lille villavej. Reklamebiler (varevogne) er gode til at fortælle,

hvor vi befinder os både tidsmæssigt og geografisk, og biler fra DSB og postvæsenet er – som allerede nævnt – på samme måde fremragende til formålet. En dueblå DSB-bil fra Banetjenesten til epoke III eller en rød VW fra epoke IV er et must på alle anlæg.

BREKINA har altid været flittig til at fremstille danske varevogne, bl.a. udsendte man i 2003 en VW T4 fra De danske Farve- og Lakfabrikker. Den blev hurtigt udsolgt. Så vil man have en god dansk bil på anlægget, skal man være hurtig ude.

Fortsættes i næste nummer



Eksempler på nemme konverteringer af industrimodeller til danske forbilleder. Fra højre mod venstre:

En motorsprøjte fra FALCK. Grundmodellen er fra Kibri. Eneste ændring er, at hjul og skærme males røde, og transfers fra FALCK påsættes.

I midten ses en model fra BREKINA fra Københavns Brandvæsen. Den er ikke helt korrekt, da modellen

er en 190, hvor Københavns Brandvæsen brugte en 220, og denne havde et lidt højere tag.

Til venstre en VW Kleinfeuerwehr fra WIKING, som desværre er udgået for nogle år siden, men måske man kan finde et alternativ? Eller evt. finde modellen på legetøjs- og hobbymarkeder?



# SELVBYG af danske lastvogne

Fra Wiking-modeller er det muligt at fremstille nogle lastvogne fra olieselskaber i 1950'erne og 60'erne. Det drejer sig om følgende:



#### Wiking katalog-nr. 088 249

Büssing 8000, Rheinpreussen, der kan blive til en sættetankvogn til transport af olie fra Aarhus Kul- og Koks-kompagni. Her ses en model bygget af Steen Hansen, epoke III. De benyttede farver er Revell Rød 34, tank Revell 52 blå.



#### Wiking Tankwagen-sæt 099 082

Bestående af Mercedes 5000, Mercedes 322 og MAN 415, epoke III, omdannet til AFB Benzin & Olie A/S, OK Benzin og Brændsolsolie, og Arbejdernes Brændsolsolieforsyning A/S.

Også disse modeller er bygget af Steen Hansen.



De benyttede farver er:  
MB 5000 AFB, Revell nr. 34 rød,  
MAN 415 AFB sættevogn, Revell nr. 34 rød  
MB 113 OK, Revell 51 blå

Transfers er fra Stoppel Hobby i begge tilfælde.





Vi har i tidligere numre beskrevet og vist fotos af DSBs ældre rutebilpark, og her kommer endnu en omgang af de herlige gamle køretøjer. Alle fotos er taget af DSBs reklame-tjeneste/Arkiv Poul Skov Hansen. Oplysninger venligst af Bjørn Kjer, Haderslev.

Øverst ses DSBs rutebilplads ved Valby station i begyndelsen af 1950'erne. Som sædvanlig ses flere forskellige rutebil-fabrikater på pladsen, Forrest holder en langsnu-det Büssing, Til venstre for denne afventer en Triangel, mens der helt

## RUTEBILER hos DSB

bag denne ses en fladsnudet AEC/ Leyland fra DAB.

I august 1949 anskaffede DSB 10 stk Park Royal busser type Regal Mk II fra England. De havde plads til 44 siddende og 9 stående. De indsattes på ruten København-Gre-

ve-Køge. Køretøjerne blev drevet af en AEC dieselmotor på 6 cylindre, der ydede 150 HK.

Her holder en rutebil af typen - K 30 105 - ved Jersie Strand kort efter idriftsættelsen. Hos DSB havde den nr. 222. Vognen blev udrange-ret omkring 1961.

Herunder: Denne lidt mystisk udseende rutebil med 3 aksler var en Bedford WL - Ørum-Petersen, og blev anskaffet af DSB i 1933, hvor den sammen med en tvilling indsattes på ruter i Sønderjylland.

Vognene havde plads til 22 sid-dende, og de havde en 6-cylindret Bedford benzinmotor type WL på 70 HK. Vognene tilhørte den så-kaldte "long-frame" konstruktion. Begge vogne blev udrangeret om-kring 1949. Her er Æ 1788 fotogra-feret ved levering.







DSB indkøbte også rutebiler med benzinmotor, bl.a. fra REO i USA. Det skete i 1946, hvor denne såkaldte "pusher"-type indsattes på ruten København-Tastrup. Motoren var oprindelig på 70 HK, men vognen fik senere en 6-cylindret dieselmotor på 127 HK. Den var anbragt bag i vognen; deraf navnet "skubbe-bus".

Den kunne medtage 32 siddende. Her er vogn nr. 51 med nummeret A 16 204 fotograferet på Sølvgaades Kaserne ved leveringen.

(Foto øverst).

Rutebiler med anhængere blev meget almindelige i 1930'erne, ikke mindst på ruten mellem København og Køge. I 1934 anskaffede DSB flere eksemplarer af vogntog fra Büssing/NAG-DAB.

Anhængernes chassis blev bygget hos DAPA i Aabenraa. Selve forvognen havde en 6-cylindret dieselmotor på 90 HK, og et helt vogntog kunne rumme ca. 70 rejsende. Her er et vogntog - med DSB nr. 3, K 30 107 - fotograferet ved Sølvgaades Kaserne ved leveringen i 1934.

(Foto i midten).

Jo, der er blevet vist mange billeder af de navnkundige "sætte-rutebiler", kaldet "Røde Orm", her er endnu et. Det er en model afleveret af DAB til DSB i 1947 til indsættelse på ruten København-Greve Strand. Den 17 m lange vogn kunne rumme 72 passagerer (56 siddende og 21 stående), og blev trukket af en Leyland dieselmotor på omkring 125 HK. Det blev i øvrigt den eneste af typen til DSB, idet de øvrige var udstyret med "snude", og havde 1-akslet hængsel. Den viste - nr. 97 - havde flad næse og 2-akslet hængsel. (Foto herunder).







Dette billede er – sammen med fotos af "Røde Orm" – et af de mest kendte af DSBs rutebiler, nemlig to-dækkeren fra Daimler, type CVD-6DD. Den blev leveret af Roe, England i 1949, og blev indregistreret som K 30 025. Den havde plads til 56 siddende og 15 stående. Dieselmotoren på 6-cylinder ødede 100 HK. Den fik DSB-nr. 202. Bemærk, at man gik ind i bussen via døren bagest. Forrest var en lille nøddør med dobbeltvindue ud for chaufføren. Vognen blev udrangeret i 1958. (Foto øverst).



Endnu en gang "Røde Orm", nemlig DSB sættevognsbuss nr. 30 033 (senere K 24 433) fra Büssing med karosseri fra DAB, leveret i 1948.

Trækkeren var forsynet med en Leyland O600 dieselmotor på 125 HK. Sættevognen var leveret af DAPA, og havde plads til 53 siddende og 20 stående. Busen blev udrangeret

i slutningen af 1950'erne. (Foto herover).



DSB indkøbte også rutebiler fra Sverige, bl.a. denne fra Scania Vabis med karosseri fra Hägglund. Den blev sat i drift i maj 1949, hvor den fik DSB nr. 200 med indregistreringsnummeret K 30 042. Den havde en 6-cylindret motor på 120 HK, og kunne rumme 36 siddende og 22 stående. Vognen blev indsat på ruten København-Jersie. Den forblev længe drift, idet den først blev afmeldt i 1963, hvor den solgtes til ophugning. (Foto til venstre).

Læs mere om DSBs rutebildrift i LOKOMOTIVET nr. 82 side 16 og nr. 128 side 14.



## til damplokomotiverne – et ottekantet vandtårn

Efter 2. Verdenskrig begyndte DSB at opføre nye vandtårne som erstatning for de saboterede vandtårne. Disse var af den gamle type med stort cisternehus i brædder på en overbygning af sten.

De nye vandtårne blev opført i sten, og udformedes som ottekantede tårne med tegltag.

Imidlertid begyndte DSB allerede i 1924 at anlægge den nye type vandtårne, idet Næstved station på det tidspunkt helt blev omlagt, og nye bygninger blev opført, bl.a. det nævnte ottekantede vandtårn, der placeredes i den sydlige ende for stationens hovedbygning. Lidt længere mod syd anlagdes et stort maskindepot med drejsekive.

Vandtårnet blev tegnet af K.T. Seest. Det blev 16 meter højt med et rumindhold på 125 m<sup>3</sup>. De opførtes i gule sten med tag i gråsorte tegl, mens døre og vinduer blev malet i mørkegrøn.

Senere blev døren malet mørkebrun og vinduerne med hvide rammer.

Tårnet havde oprindelig skorsten på den vestlige side, men det er senere afmonteret i 1990'erne.

Da dampdriften ophørte, forblev tårnet stående, og det blev derefter indrettet til andre formål, især kulturelle, og anvendes fortsat til forskellige arrangementer.

Men undervejs blev opført forskellige andre vandtårne bl.a. i Fredericia i 1930'erne. Dette var dog noget mindre og i røde sten. I 1950'erne fulgte andre vandtårne af næsten samme type som i Næstved, nemlig i Odense. Det blev opført i gule sten med rødt tegltag og mørkegrønne vinduer og døre. Dette havde dog lidt anderledes placering af vinduer.

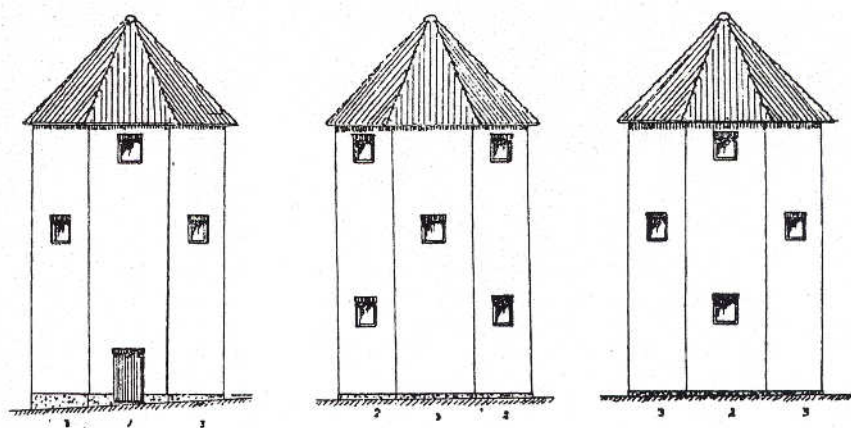
Vandtårne af tilsvarende type fandtes også i Silkeborg, Esbjerg og Hjørring.



Vandtårnet i Næstved set fra perron2, 1984.

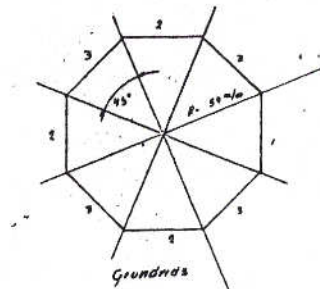
I Padborg, Sorø, Hillerød, Fredericia og Helsingør fandtes også ottekantede vandtårne, men disse havde andre dimensioner.

Det viste vandtårn fås ikke som færdigmodel, men fremstilles nemt ved hjælp af pap (eller plastplader) med murstenspapir m.v.

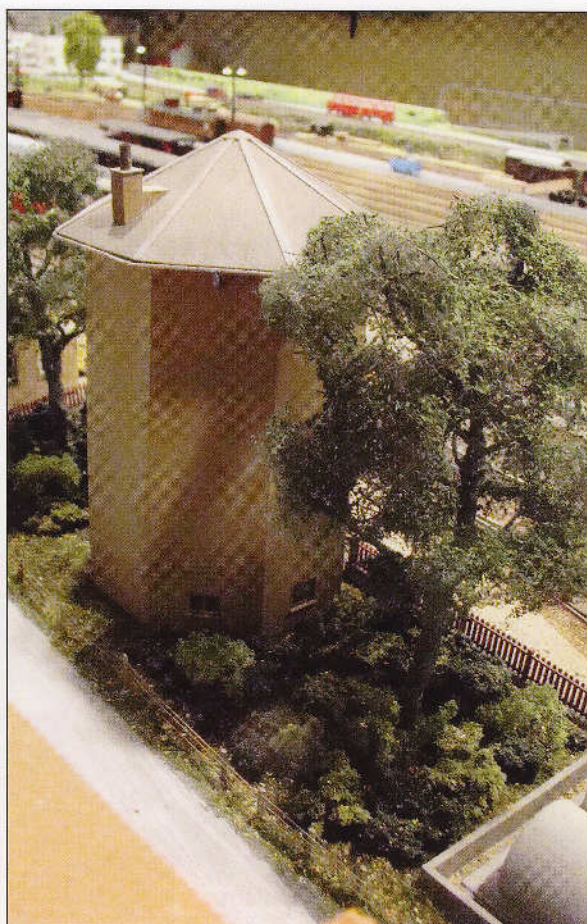


### Odense vandtårn

Tegning af det ottekantede vandtårn i Odense, opført 1952. Tårnet er i gule sten med grønmaledede vinduer og dør, men har flere vinduer end tårnet i fx Næstved. Det var 16 m højt, og kunne rumme 125 m<sup>3</sup> vand. Skala ca. 1:300.







Øverst: Model af det ottekantede vandtårn i Næstved, bygget af Torben Jensen. Det står på NMJKs anlæg.

Nederst til venstre: Vandtårnet i Næstved, 1987. Cykelparkeringen er senere indrettet i særlige bygninger. Bemærk skorstenen, der senere er fjernet.

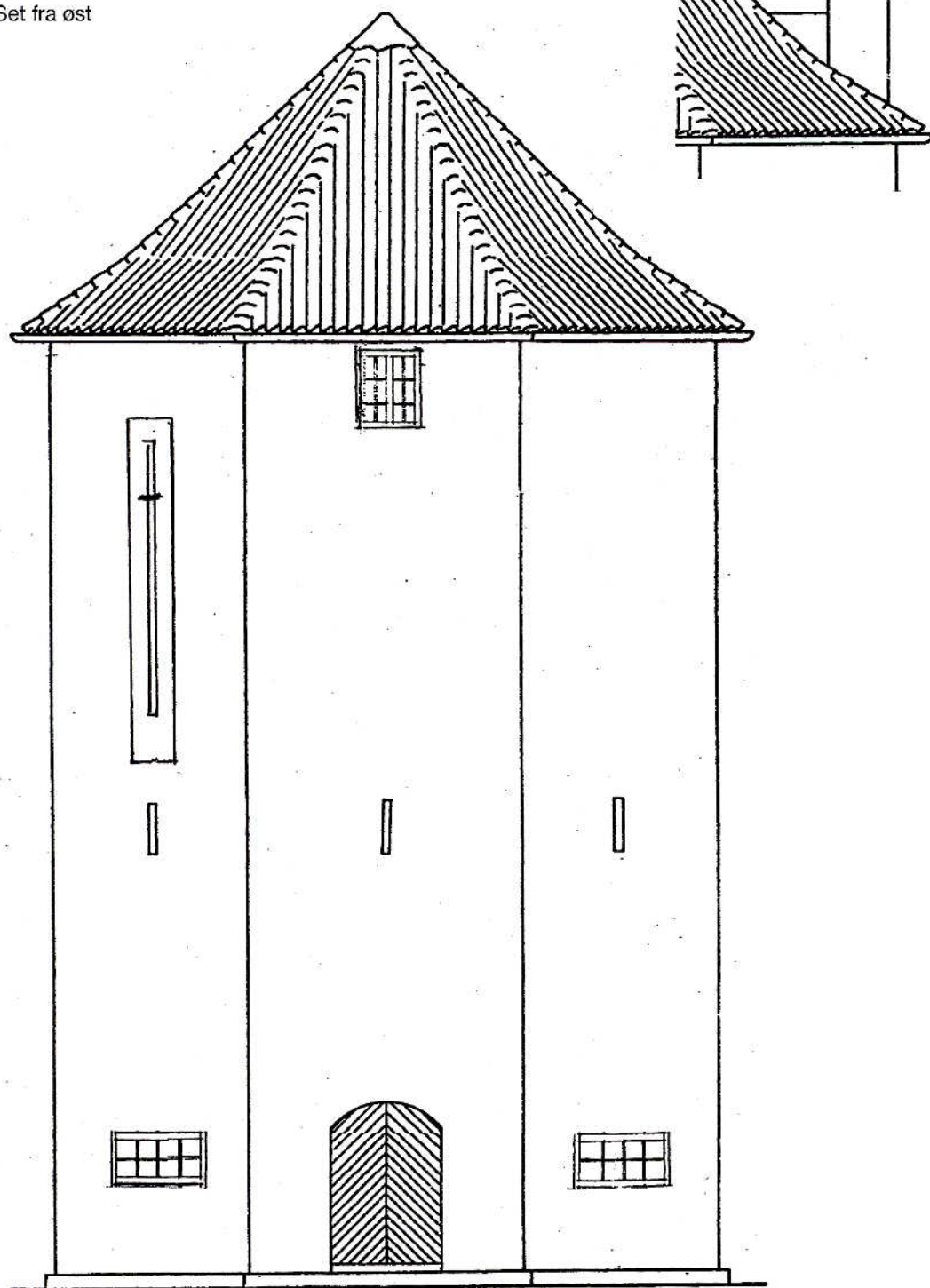
Herover: Ottekantede vandtårn i Esbjerg. Det har samme dimensioner som de øvrige vandtårne i Næstved og Odense, men er opført i røde sten med rødt tegltag. Murene har skrå-mønster i ukendt materiale. Foto fra Esbjerg, 19282.



# VANDTÅRN I NÆSTVED

Skala 1:87

Set fra øst



Vandtårnet blev tegnet af K. Seest i 1924, hvor hele stationsområdet blev omlagt i forbindelse med anlæggelse af dobbeltspor til Ringsted.

Det er opført i gule sten med sorte tegl. Vinduerne er hvide, mens døren er grøn, Vandmåleren er hvid med røde målestreger.

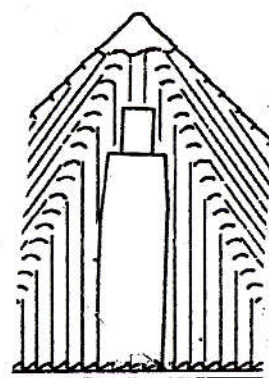
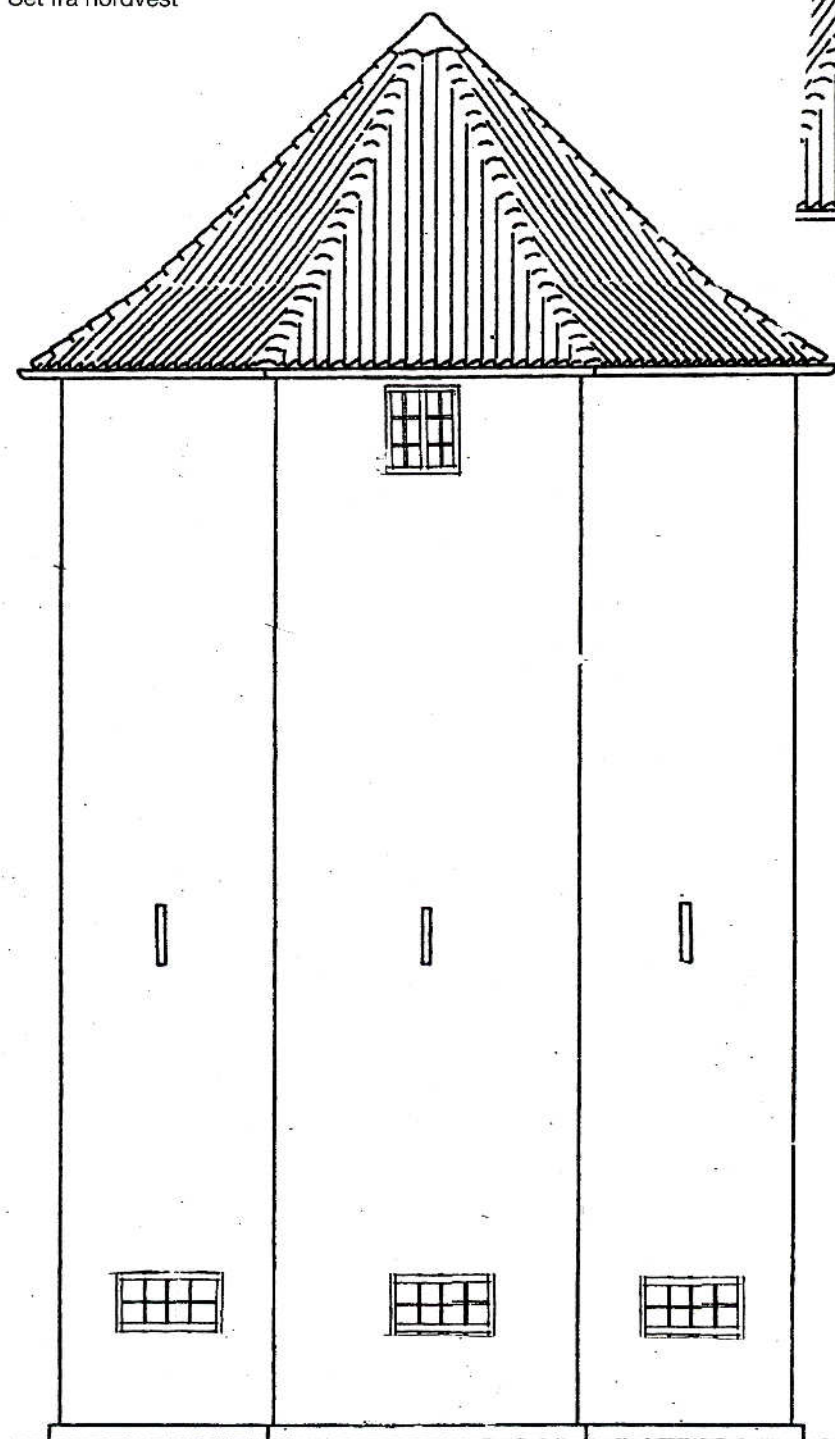
Tegningen i øverste hjørne viser, hvordan tårnet så ud med skorsten.



# VANDTÅRN I NÆSTVED

Skala 1:87

Set fra nordvest



Tegningen til højre viser tårnet i udseende med skorsten. Det blev fjernet omkring 1990.

Tegninger: P.E. Harbye/DMJK. Vinduerne på sidevæggene er med hensyn til perspektivet lidt forregnede.



## 2-sporet remise for

# MOTORVOGNE

Nu kommer hobbytrade med modeller af DSBs motorvogne litra ML, og så må vi jo have en remise, der kan huse køretøjerne på bedste vis. Derfor har vi valgt at vise tegninger af motorremisen i Hillerød, der blev opført med motorvogne for øje. Det foregik sidst i 1920'erne, hvor de nævnte motorkøretøjer blev sat i drift.

Nu skal det med det samme siges, at remisen er en tillempet udgave af nævnte DSB-remise, således at den kan tilpasses et mindre anlæg. Men i hovedtræk er remisen som forbilledet.

I løbet af årene har remisen undergået flere forandringer, så der for stemmer de hosstående fotos, taget i slutningen af 1970'erne, og tegningerne ikke helt overens, så her må man tilpasse efter bedste evne.

Kort om forbilledet: Opført omkring 1928 i røde sten med tagpap.

Det var oprindeligt malet i lysegrøn (?), men tidens tand har ændret farven til gråsort. Porte og vinduer er malet i DSB-mørkegrøn. Remisen havde 3 spor med plads til 3 stk. motorvogne af litra ML, MQ og MP.

Senere er opført en høj skorsten i tilbygning til det bagvedliggende værksteds- og opholdsrum. Skorstenen er ikke medtaget på tegningen. Heller ikke den senere tilbygning til selve remisen, der ses på billederne, er medtaget, men den kan man jo selv tilføje.

I tidens løb er murene blevet tilgroet af vild vedbend, så vinduer m.v. næsten er dækkede, hvilket fremgår af hosstående fotos.

Som ekstra oplysning kan nævnes, at der foran remisen lå en 16,1 m drejeskive, som stammede fra det nedrevne dampdepot, som i øvrigt havde plads til 6 maskiner.

Remisen kan bygges efter egen metode i pap, plastic m.v. og på-

klæbes diverse rødt murstenspapir, tagpap med slibepapir o.s.v. Man kan også få murstensplader i plastic, der er fine til opbygning af remisen.

Selve tegningen er i skala 1:87, mens grundplanen er i skala 1:250. Påførte mål på grundplanene er i mm for skala 1:87. Totallængden for remisen i skala 1:87 er 418 mm.

Billederne er taget i 1977, og viser remisen fra syd og vest. På tegningen ses remisen fra vest og øst, hvilket skulle give et godt indtryk af dens udseende.

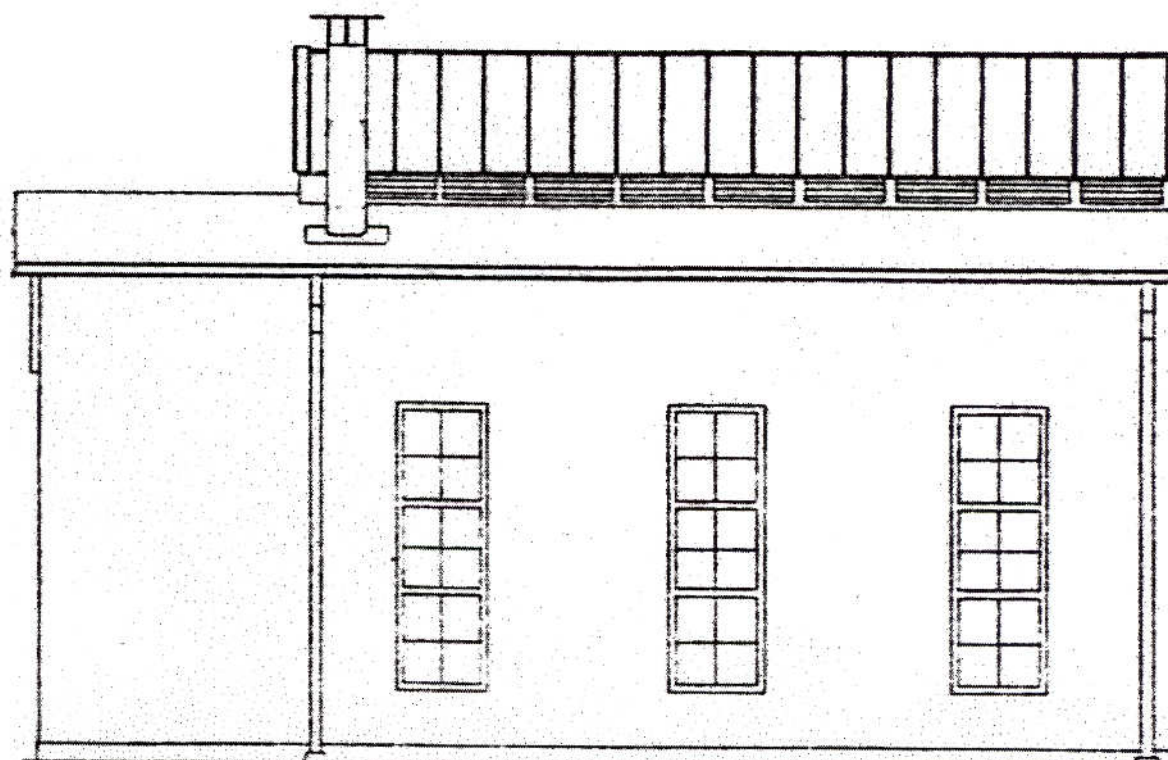
Tegning: Revideret fra 'Modeljernbanen' 1949.

Se tegninger og billeder på de næste sider.

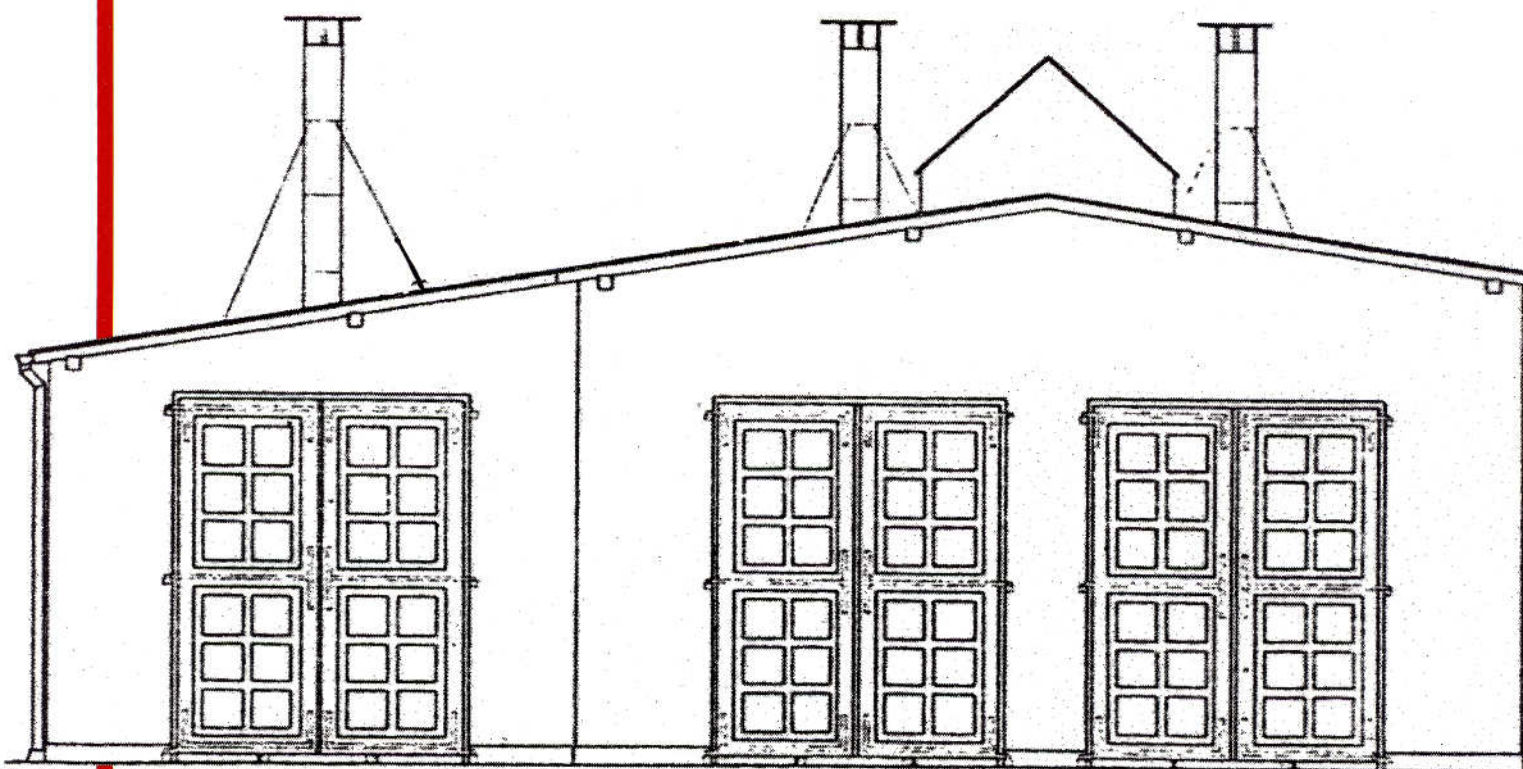




# MOTORREMISE

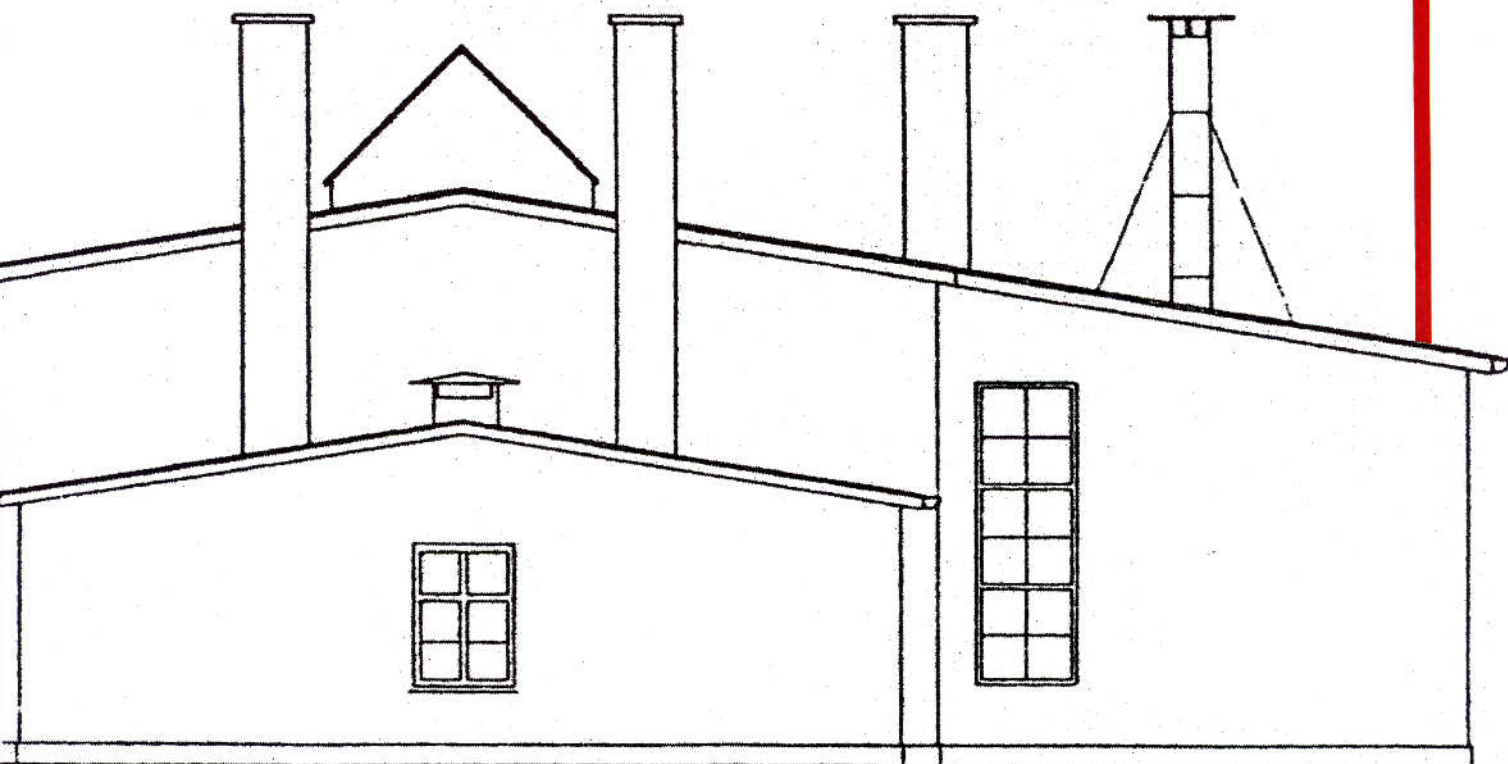
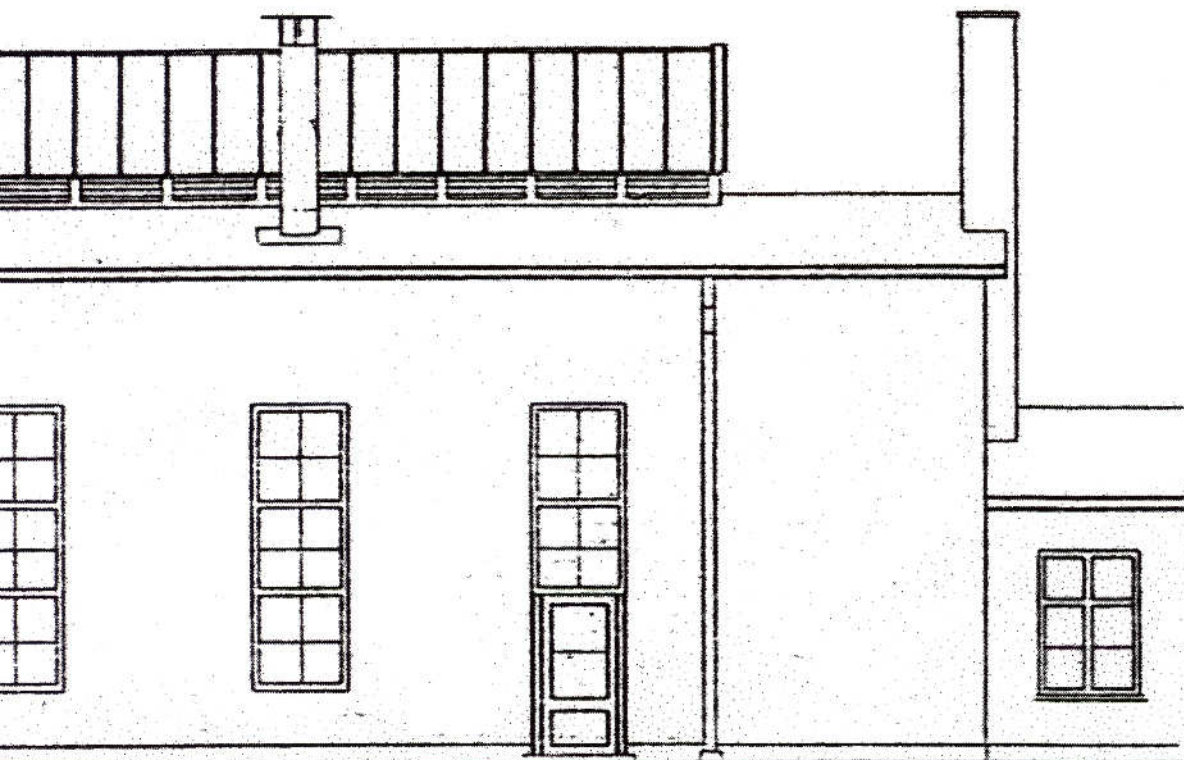


*Faco*



*Govi*





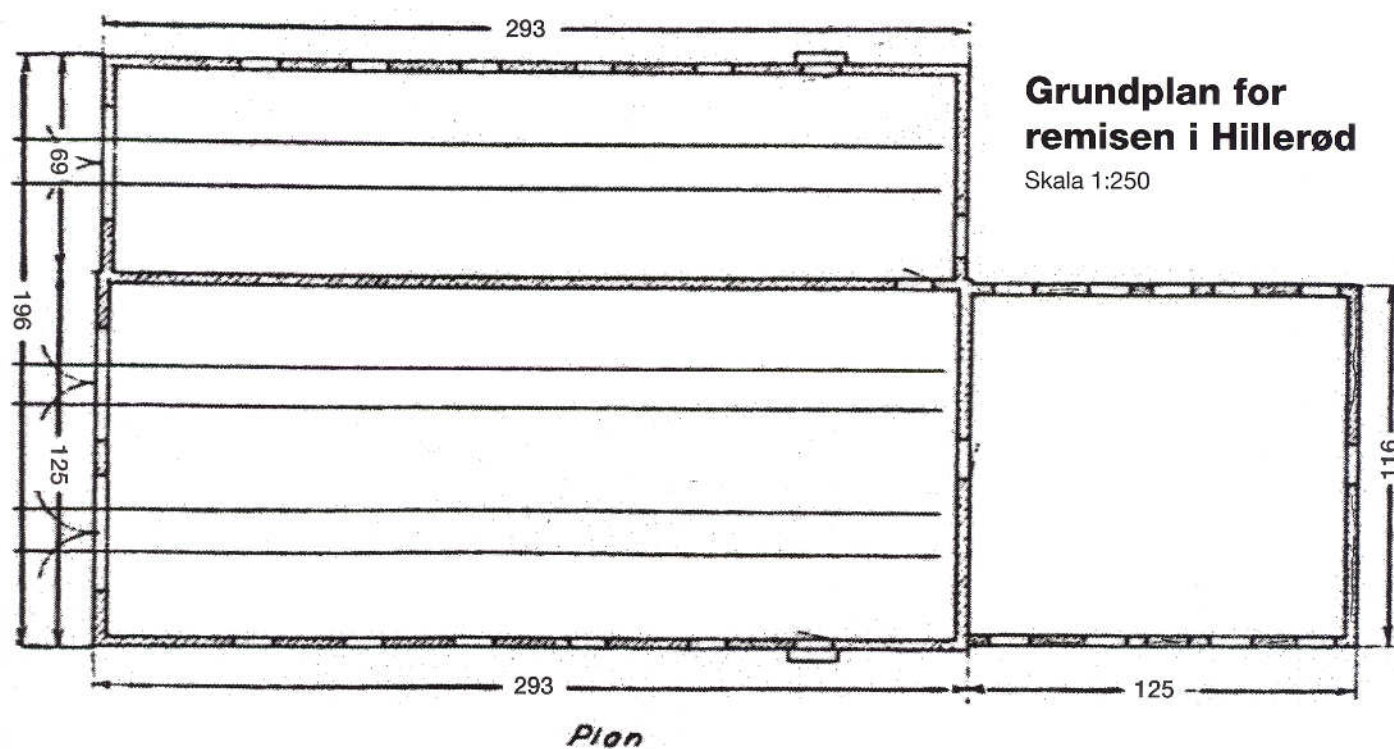
*Gavl mod Nord*



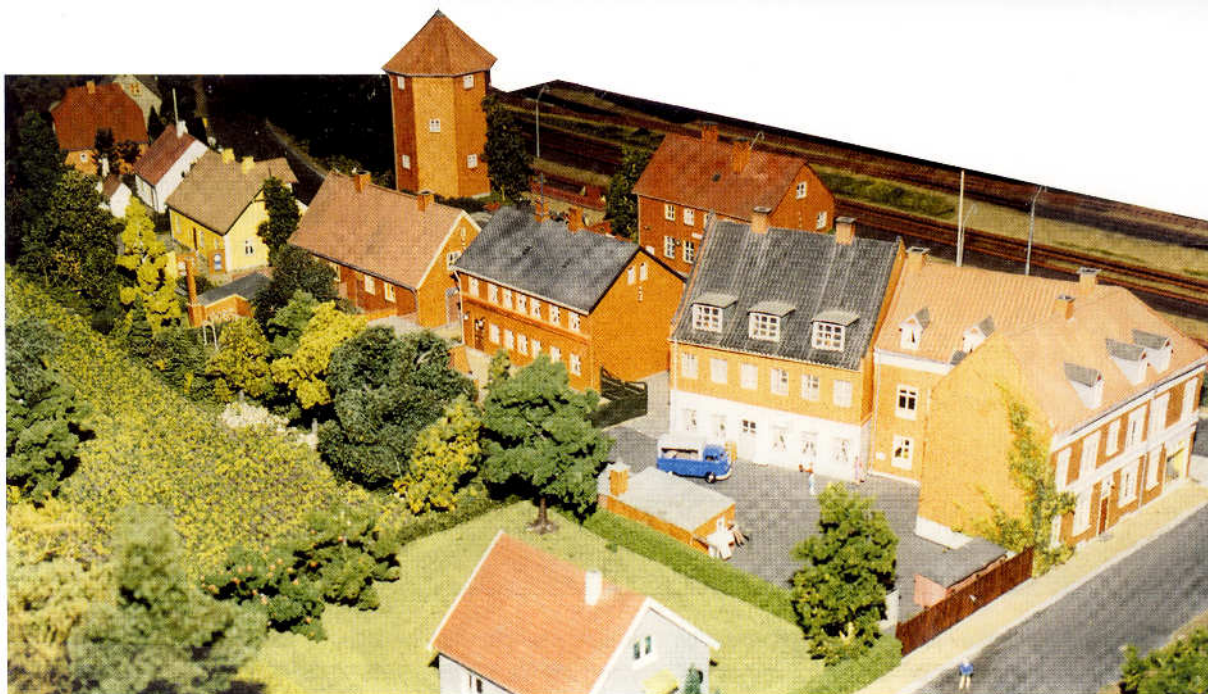
Remisen set fra  
vest, 1977.



Remisen set fra  
syd, 1977.







Flot stationsby på – MJK Stationsbyen. Der er anbragt typiske byhuse bag stationen, og et ottekantede vandtårn rager op mellem husene.. Det har i øvrigt forbillende i det nu nedrevne vandtårn i Odense.

Et dansk anlæg bør have en

# STATIONSBY

■ Af Torben Andersen

Noget typisk for den danske geografi og landskabet er landsbyer og stationsbyer, der som bekendt findes overalt, så det er absolut nødvendigt at anlægge en stations- eller landsby på anlægget.

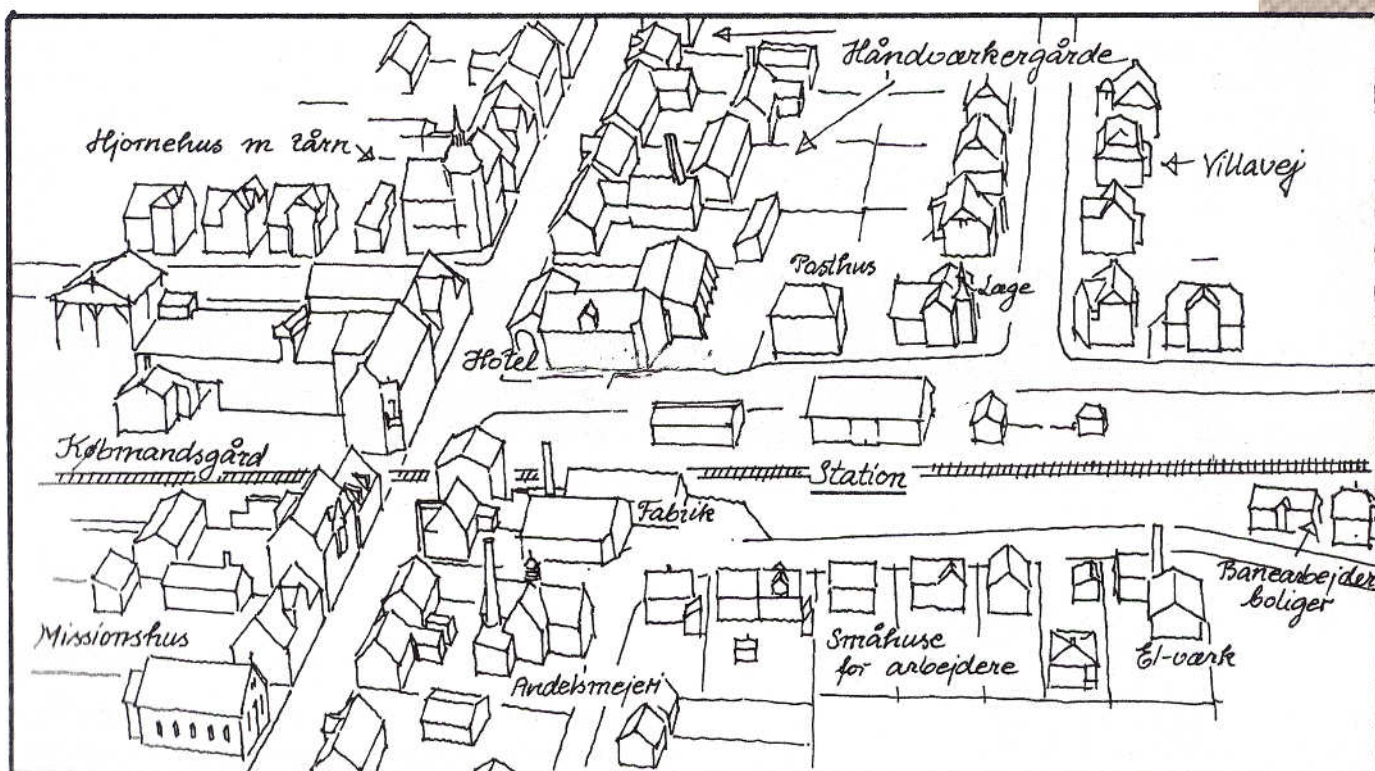
Her ser vi nærmere på stationsbyen, idet den falder naturligt ind i

rammerne, når man dyrker dansk modeljernbane.

Stationsbyer er et gammelt dansk fænomen; de voksede langsomt i antal i slutningen af det 1900-århundrede. De opstod især i Vestjylland, hvor de gamle købstæder var få og små, så her blev stationsbyerne en selvstændig og dominerende bytype.

Stationsbyen blev en spreder af bykulturen, hvor butikkerne tilbød industrisamfundets varer. Lægen, apotekerens og stationsforstanderen var "bymennesker", og stationsbyens borgere skabte selv byens faciliteter. Her dannedes håndværkerforening, bibliotek, anlæg med statue, gas- og vandværk m.v. som man kendte det fra købstæderne.

Herunder en skematisk tegning af en dansk stationsby. Oprindelse ukendt.







Byggeskikken blev en "hjemmegjort" udgave af de store byers arkitektur. Man fik vil-laveje med alletræer, og ofte også større kvarterer "på den anden side af banen". fx med mindre arbejderhuse.

Stationsbyernes storheds-tid varede frem til ca. 1940, for efter den tid opstod der ikke flere stationsbyer, men de eksisterende voksede, dog i et langsomt tempo, idet købstæderne trak den større handel til sig. Samtidig gjorde konkurrencen fra bilerne, at flere stationsbyer mistede trafikforbindelsen med jernbanerne, idet stationer blev nedlagt, og kun de største stationsbyer overlevede nedlæggelserne.

### Brastrup stationsby

Her ser vi på en fiktiv stationsby som vi for nemheds skyld kalder for Brastrup. Man kan selvfølgelig kalde sin stationsby, hvad man vil, for der er et ual af navne at vælge imellem, såfremt man ikke vælger et navn fra en virkelig by.

Først og fremmest er der naturligvis selve stationen med stationsbygning. Disse stationer kunne være udformet på mange forskellige måder, ikke alene spormæssigt, men også med hensyn til faciliteter. De fleste havde varehuse, materialeskure, dræsinhytter, kvægfolde, nogle havde runde vandtårne, små remiser, vandforsyning for damplokomotiver, især hvis stationerne var udformet som forgreningsstationer. Og der var faciliteter for motormateriel, fx. dieselstandere. På visse stationer lå også mindre drejeskiver.

I øvrigt blev mange af de tidlige jernbanestationer lagt i nogen afstand fra selve stationsbyen, og der voksede derfor langs vejen fra byen en stationsbebyggelse frem, der kunne ende med at inddrage stationen i den bymæssige bebyggelse (fx Vejen og Haslev).

Men mange steder i landet var det en større, centralt beliggende landsby, der langsomt fik bypræg. Her opstod så blandinger af huse med strå- eller skifertage, kalkede mure og røde mursten.



Model af købmandshandel på NMJKs anlæg med benzintank foran bygningen Til højre ses va-reskuret med lager. Til venstre ses også den typiske grønmalede KTAS telefonboks, der i sin tid var i brug mange steder. Kunderne på vej ind i og ud af butikken, så der er gang i omsætningen.



Typisk benzinstander fra 1920'erne og i årene fremefter til omkring slutningen af 1950'erne. Den stod ofte foran en købmand, brugsforening eller smedje. Den kunne pumpe 40 liter benzin i minuttet.

Byerne voksede kraftigt i årene fra 1890 til 1910, hvor de mere succesrige handlende erstattede deres "pionerhuse" med toetages etageejendomme. I kraft af det store byggeri i disse år kom byggeskikken på dette tidspunkt til at karakterisere "stationsbyen" mange år frem. Centralt for bygherrerne og bygmestrenes stræben var ønsket om at fremvise moderne forretningsejendomme og ideerne blev hentet fra de større byers hovedstrøg i form af tårne, spir og karnapper, og stilen var nyrenais-sance eller nygotik, ofte i ret små hjemmelavede kombinationer.

Senere begyndte man med Bed-re Byggsik, og i 1915 blev stiftet en landsforening med det formål at udvikle håndværkets bygningskunst med basis i dansk byggetradition gennem samarbejde mellem arkitekter, håndværkere og bygherrer. Bed-re Byggesik prægede i 1920'erne den anonyme bolig, det lille danske hus og erhvers- og kulturbyggeri i provinsen, fx landbrugsbygninger, mejerier, forsamlingshuse og skoler.

For de mindre huse var det som regel "schweizerstilen", der var normen, Stilens elementer var nemme at overføre til både dyrt og billigt byggeri, d.v.s. lavt tag med stort udhæng, og gavle og kviste pynteligt udskåret i træværk.

Selv om mange landsbyer voksede til stationsbyer, så var der også mange "stationsbyer", som beholdt

Til den hyggelige stationsby hører også et postbud. Her er han på vej gennem Fodby på NMJKs anlæg. Læg mærke til den realistiske beplantning i venstre vejside med hvide lupiner. Husk, at landposten i gamle dage var i sort uniform.



landsbypræget, hvor stationen ofte lå et stykke isoleret fra selve bebyggelsen. Her lå mindre gårde, nogle villaer, en købmand, et forsamlingshus, en smedje, en bager el.lign. Husene var en blanding af bindingsværk, røde eller gule sten og pudsede mure.. Sådanne små landstationer med opland var fx Fodby på Slagelse-Næstved-trækningen, Tureby mellem Næstved-Køge ...og mange flere.

### Hvad kunne man finde af bygninger i stationsbyen?

For at kunne anlægge en stationsby, skal man naturligvis vide, hvilken type bygninger, der kan anvendes. Her er nogle forslag. Så kan man selv vælge, hvad man vil bruge i stationsbyen (evt. landsby). Husk at de vigtigste og største bygninger ligger nærmest stationen - som regel på modsatte side af gaden, der fører forbi stationen.

#### Omkring Brastrup station:

**Stationsbygning:** En- eller toetages bygning i røde eller gule sten, rødt tegltag. Pissoir-bygning med tjærepaptag, udhus med tag i eternit, varehus med sort skifertag. Posthus i stationsbygningen. Husk uret over indgangen til ventesalen. Husk lamper og lygter ved perronerne.

**Banearbejderhus:** Muret, gul- eller rødkalket hus med røde tegl (se side 34).

*Farverige hjørnehuse i stationsbyen pynter på anlægget. Facaderne behøver ikke være ensfarvede, her har huset fået blå hjørnefacade. Foto fra ukendt diorama.*



**Materialeskur, kolonnehus eller dræsineskur:** Træbygning i svensk-røde brædder med grønne vindskeuder, døre og hvide vinduer. Tjærepaptag.

#### Evt. driftfaciliteter

- mindre remise i sten eller hytte til rangertraktor (i træ)
- lille drejeskive
- oliestandere.

**Huse bag stationsbygningen:** Tætliggende bebyggelse med en blanding af en- og toetages huse med sadel - evt. mansardtag- og frontspids. Indrettet med diverse butikker, fx udsalg for bager..

**Lægebolig:** I hvid palæpuds (grov puds på bygningsdele, hvor der ønskes en ujævn overflade, som minder om natursten) og sorte glaserede tegl. Hertil en stor garage- og udhusbygning, også i palæpuds og med sorte tegl.

**Autoforhandler:** Autoforhandleren har et toetages hus med udstillingslo-

kale i underetagen. Desuden findes en garagebygning og udhus.

**Gæstgivergård** (Brastrup Jernbane-hotel): Toetages bygning, anlægt over for stationen ved forpladsen. Hvidkalkede mure eller røde/gule sten, rødt tegltag med karnapper. I nyere tid med grønpuksede facader (a la hotellet i Nørre Alslev). I 1950'erne kunne man også finde en rejsestald opført med mure i store natursten.

**Elektricitetsværk med bestyrerbolig:** Begge bygninger med hvide facader. Tag i tjærepap hhv. eternit.

**Kommunekontor:** Røde sten og røde tegl.

**Bank:** Filial af bank fra købstaden, fx Industri- og Landbrugsbanken. Mure i røde sten, tag med røde glaserede – evt. sorte – teglsten. Man havde jo råd til eksklusive byggerier.

**Kornmagasin:** Fx opført af Brastrup Landbrugs Andels Fællesindkøb. Toetages magasinbygning med træsider med mure i røde sten i gavlene. Øvrige facader i rødt træværk. Tag i røde tegl eller tjærepap (lagt på tagbjælker).

**Vandværk:** Røde sten med røde tegl, pumpehus med filtertårn, Røde sten og rødt tag.

#### På den anden side af banen

**Kirke:** Røde sten, eller hvidkalket, røde tegl m.v. Der kan anvendes flere stilarter: Romansk, gotisk o.s.v.

**Præstegård:** Røde sten, hvidkalket bindingsværk. Kan også være gul-kalket. Tegl- eller stråtag.

*Typiske bygninger i en dansk stationsby i 1950'erne. Foto fra ukendt diorama.*





**Gadekær!** Med ænder!

**Rideskole/hestestutteri:** To- eller flerlænget gård i røde sten eller hvidkalket, tag i røde teglsten eller stråtag.

**Smedje:** Værkstedbygning i røde eller gule sten, gasbeton (nyere) med fladt tag. Tilhørende bygning som bolig i gule sten eller gulkalket, eternittag.

**Komuneskole:** Røde sten og røde tegl, indgangspartier evt. med sandstensindfatninger.

**Mølle:** Stubmølle eller hollandsk mølle. Hvidmalet underkrop med spånklædt overkrop, evt. som nedlagt, d.v.s. uden top og vinger.

**Brugsforening:** Gule eller røde sten. Røde teglsten. Evt. som TATOL, der skal være med gulkalkede mure.

**Diverse huse:** Røde sten og cementtagsten, frontspids med altan og lille indgangsparti i træ, andre bygninger i røde sten med hvidkalkede indfatninger omkring vinduer og døre.

Hvidkalket kvadratisk hus med halvfladt paptag og hvidkalket tilbygning med autoværksted, grønmalet port med vinduer i tilbygningen og benzinstation (benzinø) på forpladsen. Se evt. hosstående tegninger.

#### Diverse kædehuse-

**Fjærkræslagteri:** Større bygningskompleks, mest i røde sten og eternittag. Desuden en tilhørende vandværksbygning i røde sten, en bro-



vægt og tilhørende vejerbod, som er en hvidmalet træbygning med paptag. En god kunde for jernbanen.

**Mejeri:** Brastrup Andels Mejeri. Lang hvidmalet bygning med røde teglsten, grønne vindskeder og grøn ventilationsrytter på taget. Høj skorsten i røde sten. Med læsserampe foran bygningen. God kunde for jernbanen.

**Transformatortårn:** Transformator i grå jernplader eller i guldudset mur med rødt tegltag, begge noget typisk dansk.

....og endelig havde nogle større stationsbyer eget lokalt brandvæsen. Disse bygninger så meget forskellige ud. Tilbehørfirmaet KIBRI har nogle stationstyper i alle størrelser, så man kan godt finde noget brugbart her.

#### Hvad må vi ikke glemme?

Selvfølgelig skal vi huske alle detaljerne. Det gælder fx et lille busskur, stoppested, iskagebod, skilte med by- og gadenavne (veje), færdselstavler, kilometersten o.s.v. På flere af byens huse – især købmandens hus

– bør man anbringe reklame-emaljeskilte. Husk også forretningsskilte som Urmager, KØBMAND, Slagter o.s.v. Kan fremstilles på computer.

#### Og hvor finder man velegnede forbilleder?

Først og fremmest så råder vi interesserede til at få fat i nogle ældre numre af det nu indgåede Signalposten, hvor arkitekt Poul Wind Skadhauge bragte en række fantastiske forslag og tegninger af stationsbygninger m.v. Se litteraturforslag sidst i teksten.

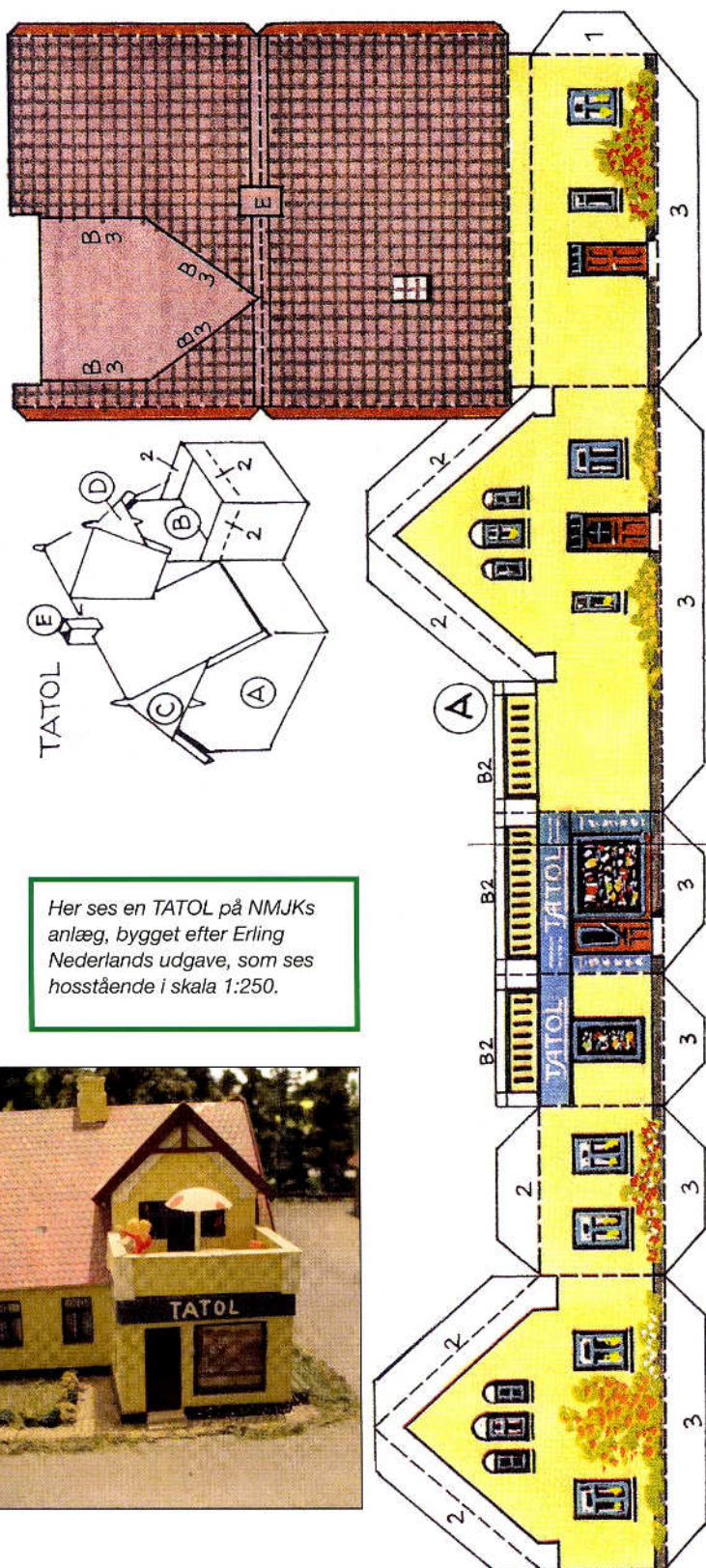
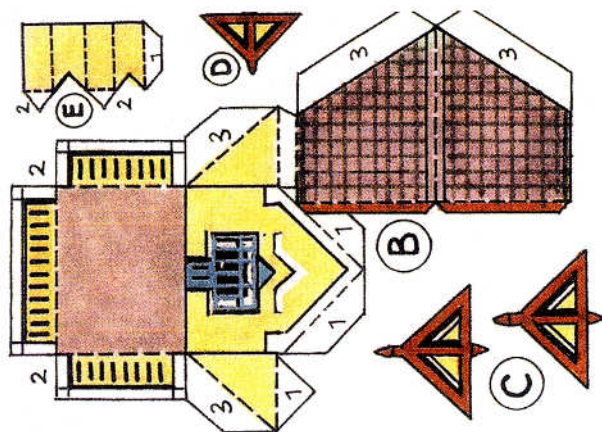
*Herunder til venstre: Også en kro bør man anlægge i stationsbyen, her en hyggelig kro, bygget efter fri fantasi i skiltekarton. Der er pergola i gårdhaven, og en bus venter på forpladsen. Rigtig stationshygge!*



*Alle sjællandske stations- og landsbyer havde transformertårne stående i udkanten af byerne, ja, tårnene stod såmænd også på markerne ved markskel, så de skal opstilles mange steder på anlægget. I Jylland så tårnene lidt anderledes ud, men flere typer kan bl.a. fås fra Witzel Hobby.*







Her ses en TATOL på NMJK's anlæg, bygget efter Erling Nederlands udgave, som ses hosstående i skala 1:250.

Dernæst har EpokeModeller fremstillet nogle af disse huse i skala 1:87. Det er fx serien med byhuse kat.-nr. 7017-7019.

Ellers må man gå i gang med selvbyg, hvilket især gælder typiske danske bygninger som mejeri, hoteller og kroer m.v. Der findes et utal af løsele til formålet især fra Auhagen, hvor man kan få alle typer af vinduer, ligesom der fås et utal af byggeplader i plast med diverse mønstre på mure og tag, dog ikke gammeldags dansk skifer.

Kibri, Vollmer og Faller har flere bygninger, der kan anvendes som danske huse, evt. ved ommaling, fjernelse af skodder, omplacering af skorstene m.v.

Læs mere:

**Selvbyg af danske huse**

LOKOMOTIVET nr. 74, 2003

**Ideer til danske huse på anlægget**

LOKOMOTIVET nr. 79, 2004

**Tegninger af P.W. Skadhauge i Signalposten**

alle i skala 1:87:

**Ganske almindelige huse**

**Bymæssig bebyggelse**

13. årgang 1984 nr.1

**Flere småhuse til modeljernbanen Landboarbejderboliger**

20. årgang 1984 nr. 1

**Danske småhuse fra tyverne**

21. årgang 1985 nr. 1

**Stationsbyhuse**

(bladsæt med mange tegningsforlæg)

22. årgang 1986 nr. 1

**Tofamiliehuse på modeljernbanen**

24. årgang 1988 nr. 2

**Kædehuse på modeljernbanen**

24. årgang 1988 nr. 3

**Fabriksanlæg i baneby**

25. årgang 1989 nr. 3

**Villavejen:**

**Villa og automobilværksted**

25. årgang 1989 nr. 4

**Villa - murermesterhus**

26. årgang 1990 nr. 1

**Dagligvarebutik - Bedre Byggeskik**

27. årgang 1991 nr.1

**Arkitekttegnet villa**

27. årgang 1991 nr. 2

**Etplans villa**

27. årgang 1991 nr. 3

**Statshusmandsbrug på modeljernbanen**

27. årgang 1991 nr. 4

28. årgang 1992 nr. 1

**Type-høsehus 1930**

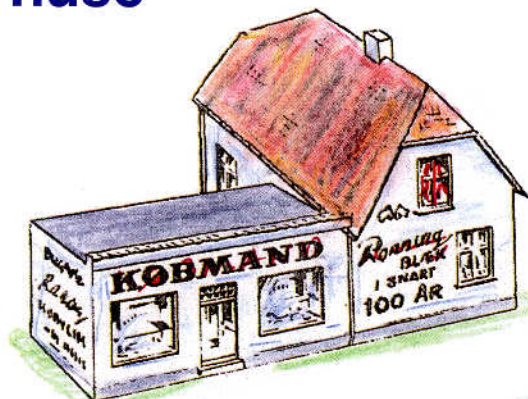
29. årgang 1993 nr. 3

(Supplement til Statshusmandsbrug).

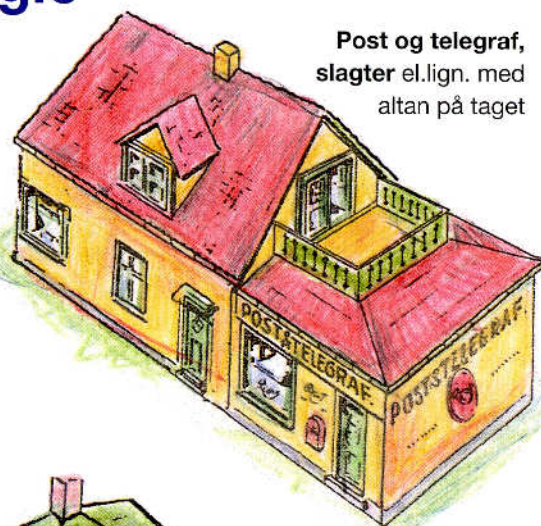
På nettet kan man i øvrigt – for de enkelte kommuner – finde byggesager med tegninger.



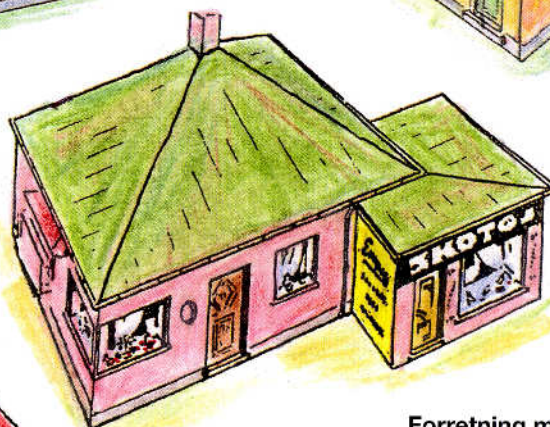
## Giv stationsbyen nogle sjove tidstypiske huse



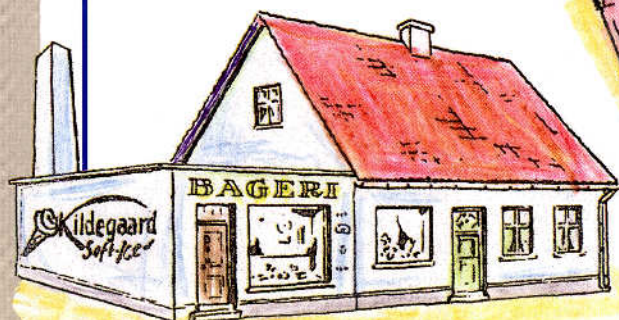
**Lokal købmand** med emaljeskilte på muren. Husk tønder, sække, ølkasser, trillebør m.v. bag bygningen. Hvis post, så husk postkasse og postskjold på gavlen.



**Post og telegraf,** slagter el.lign. med altan på taget



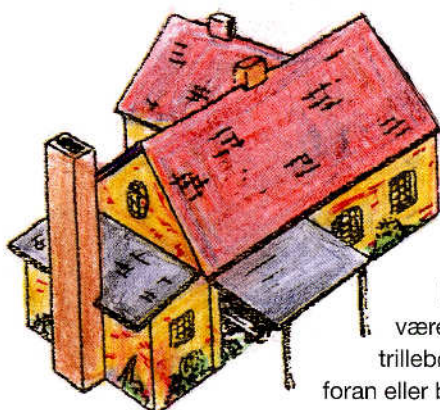
**Forretning med fodtøj:** Bungalow med pyramidetag i kobberplader, nu irgrøn, og lille tilbygning.



Et bageri med tilbygning, der har en mindre skorsten.



En gulpudset **købmandsgård** med vimpel på toppen, og port med indkørsel til gården. Husk biler, kasser ed varer o.s.v. i gården.

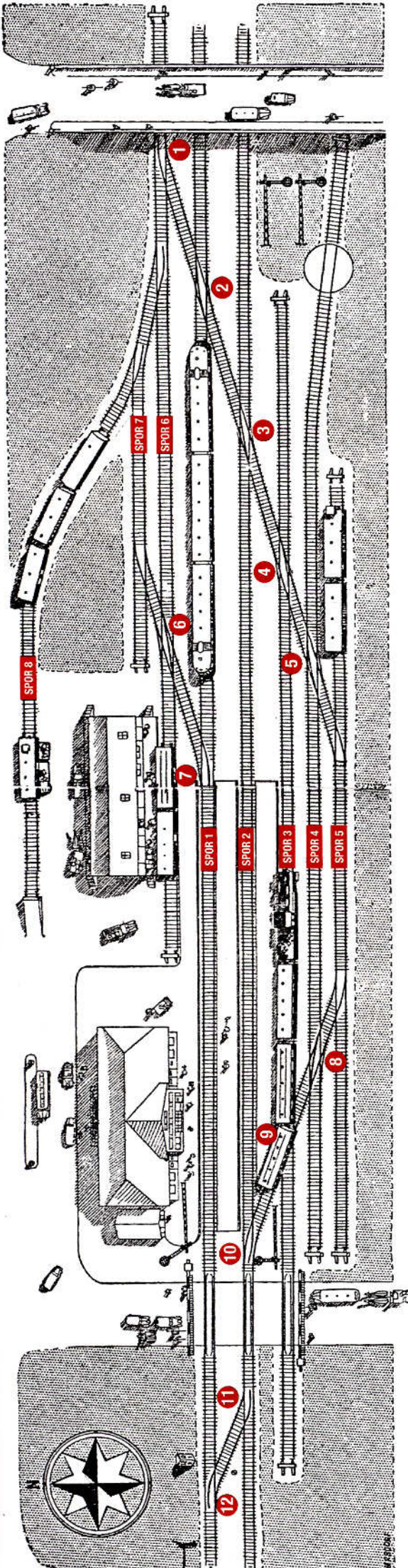


**Smedje med skorsten** og halvtag foran porten. Der bør være diverse rod i form af kasser, trillebøre, jernskrot, hjul, plove m.v. foran eller bag bygningen. Her kan også placeres en lille benzintank, da mange lokale smedjer i sin tid solgte benzin.

For den dygtige husbygger skulle det ikke volde problemer at pifte stations- eller landsbyen op med nogle anderledes huse, der var typiske for den tid. Husene kan bygges i pap eller plasticplade, og der fås mange hjælpematerialer fra fx Auhagen. Her finder man vinduer, trapper, murstensplader, tagplader, skorstene o.s.v.

Herover viser vi lidt inspiration til huse i stationsbyen. De er alle lidt anderledes end 'normale' huse, bl.a. var det typisk at udvide villaer med en firkantet, flad bygning, som husede en forretning.





# SPORPLAN FOR EN DANSK STATIONSBY-STATION

Tegningen viser en let skematiseret plan over en mellemstor dansk stationsby. (1956)

## Sporene:

- Spør 1 og 2: Gennemgående hovedspor
- Spør 3: Overhalingsspor
- Spør 4 og 5: Henstillingsspor, yderst til højre med en vogndrejeskive
- Spør 6: Varehusspor
- Spør 7: Omløbsspor
- Spør 8: Læssespor med enderampe.

## Skifternes stilling:

- Spørskifte 1: Til spor 6 som dækningsspor, der skal hindre, at det gennemkørende tog påkøres af løse vogne, rangertræk m.v.
- Spørskifte 2: Togvejsspor, d.v.s. indgangsspor skifte til spor 1

Spørskifte 3: Fra spørskiftetransversalen til spor 2 mod øst, således at det i spor 3 indkørende tog – såfremt bremserne skulle svigte – kan 'rutsche' ud i hovedsporet mod øst

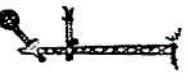
- Spørskifte 4: Fra spor 3 til spørskiftetransversalen
- Spørskifte 5: Dækningsspor, skifte til østre blindspor
- Spørskifte 6: Dækningsspor, skifte til varehussporet
- Spørskifte 7: Togvejsspor, skifte til lige spor
- Spørskifte 8: Dækningsspor, skifte til venstre blindspor
- Spørskifte 9: Togvejsspor, skifte til til spor 1
- Spørskifte 10: Togvejsspor, skifte til afvigende spor
- Spørskifte 11: Togvejsspor, skifte til lige spor og 12:

Spørskifter, der befares mod tungespidsen (her spørskifterne 2, 3, 4, 9 og 10) betegnes som modgående skifter. Spørskifter, der befares mod tungespidsen (her skifterne 11 og 12) betegnes som medgående spørskifter.

Signalernes betydning:  
**Hovedsignal med gennemkørselsangivelse**  
Anvendtes i regionen kun som indkørselssignal til stationer. Signalet betyder "stop". Om natten vises rødt lys over brandgult lys.



**Hovedsignal som viser "kør"**  
Toget måtte køre ind på stationen, men ikke igen natten. Om natten vises et grønt lys lodret over et brandgult lys.



**Hovedsignal som viser "kør igennem"**  
Om natten vises to grønne lys lodret over hinanden.



**Hovedsignal uden gennemkørselsarm**  
Signalet anvendtes som udkørselssignal, bloksignal og evt. også som indkørselssignal.



## Rangergrænsemærke

Det angav grænsen ud over, hvilken der ikke måtte rangeres i hovedsporene. Signalet anbragtes 50 m inden for indkørselssignalmasten.



## Retningsviser

Anbragtes på stationens indkørselssignaler såfremt der fandtes to eller flere indkørselstogveje. Viste signalet en lodret lysende linie, var togvejen indstillet til lige evt. mindst krumme spor.



Viste signalet en skrå lysende linie, var togvejen indstillet til krumt spor evt. mest krumme spor.





# • DSB banehus •



Skala 1:87

På alle stationer i såvel land som by byggede DSB gennem årene en række beboelsesejendomme, der indeholdt enten tjenesteboliger eller lejeboliger.

I henhold til tjenestemandeloven indrettedes boliger for tjenestemænd, hvor det forlangtes at de også uden for den egentlige tjenestetid skulle være i stand til at føre et effektivt tilsyn med de opgaver, de havde ansvaret for. Lejeboliger udlejedes også til personale, som frivilligt ønskede at bo i disse. Boligerne kunne også udlejes til private.

Tegningen af den viste bolig var beregnet for personale i 8.-12. lønklasse, altså for:

- trafikassistenter
- radiotelegrafister
- stationsmestre

- ranger- og pakhusmestre
- styrmænd og maskinmestre
- overbane- og oversignalformand
- lokomotivførere

Husenere var som regel opført i teglsten med guldpuddede mure, grønne eller røde døre og vinduer. Sidstnævnte kunne også være hvide som på tegningerne.

Taget var som regel lagt med røde tegl.

På gavlene anbragtes på nogle huse et stiliseret vingehjul i relief, ligesom nogle havde hvide stuk kantet langs taggavlen.

Opgangen var i cement (beton) med sort gelænder. Tegningen viser et mere moderne banehus, opført i 1920'erne og i tiden derefter.



# HAVREGRYNSTOG

## ...og andre paptog

### OTA klippearb

I de glade 50'ere havde man som knægt ikke råd til at købe rigtig modeljernbane – det gjaldt i hvert fald de fleste af os. Hvad gjorde vi så? Jo vi åd dynger af OTA-solgryn, fordi der på bagsiden af æskerne var trykt spændende klip-ud-tog for raske drenge (og piger). For pigerne var bl.a. trykt påklædningsdukker, mens der til drengene var farvestrålende bagsider med indianere og cowboys – og for os fattige jernbane-tosser var der udklipstog med materiel fra DSB og privatbanerne. (Interessen for jernbanerne fik jeg via min fars pølsevogn, der stod ved Rampen i Næstved nær jernbanestationen).



■ Af Torben Andersen

Det var herlige tider at klippe OTA-togene ud, samle og klæbe dem sammen – og såutte hen over spisebordet med dem. For man kunne jo ikke undlade af følge opfordringen i annoncer og på havregryns-pakkerne: "Begynd straks at samle på OTAs serie af lokomotiver, person- og godsvogne".

For flere år siden ville vi her i LOKOMOTIVET skrive lidt om OTAs havregryns-tog, og vi henvendte os derfor til virksomheden i Nakskov for at låne nogle originaler, og evt. for at få en liste over udgivne modeller.

Vi modtog beredvilligt svar fra OTA, men desværre havde selskabet ved oprydning kasseret alle klicherer, og man havde endog ikke længere æsker med de påtrykte modeller. Det fremgik af svaret, at det ærgrede OTA, og man kunne kun hjælpe med et par sparsomme havregryns-bagsider med en E-maschine og et daglyssignal.

Heldigvis nåede forfatteren i tiden efter at samle en hel del bagsider (inklusive de mange indianerark), fundet på diverse loppemarkeder, og nu er samlingen næsten komplet. Der mangler beklageligvis dog fortsat nogle vogne og lokomotiver.

### Helark

I 1950'erne kunne man også købe klippearb hos legetøjsforhandleren m.fl., hvor disse papark var prydet

med alskens spændende lokomotiver og vogne fra datidens DSB, det var bl.a. S-maskiner og CC-vogne. Nogle af disse ark var tegnet af berømte tegnere som fx Ib Withen.

Man kunne også få papark med stationer, der i størrelse passede til spor 0.

Disse var dog tegnet efter megen fri fantasi, men de mindede rigtig meget om danske stationsbygninger.

### OTAs tog

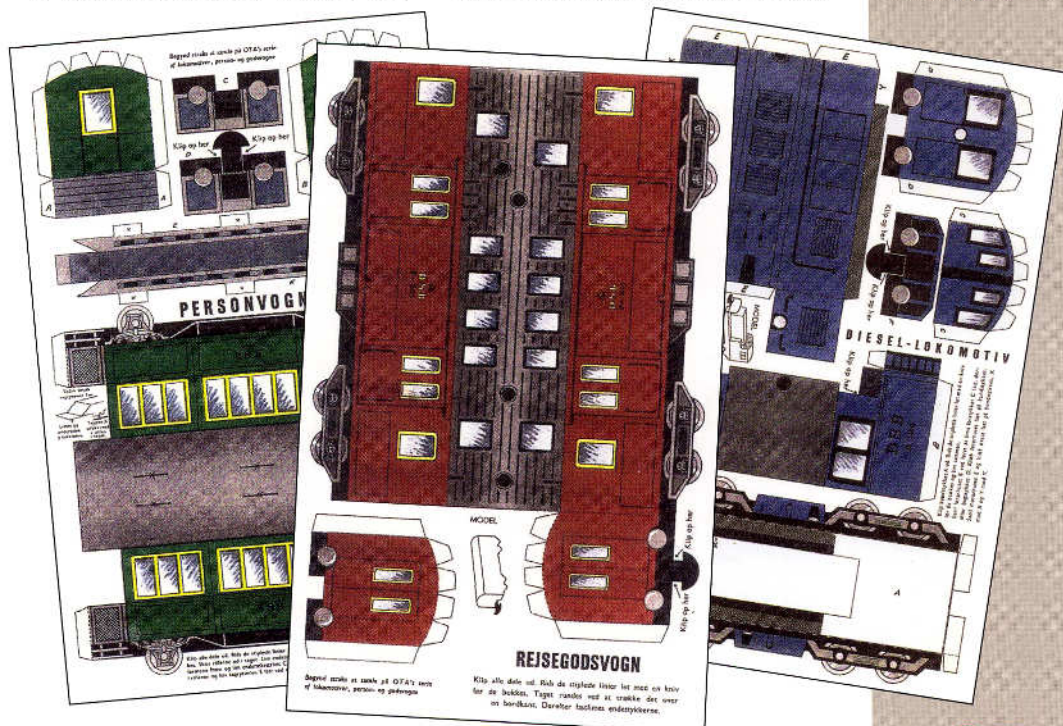
Lad os se lidt på, hvad OTAs tegnere fremstillede af tog til "raske drenge" (Spis OTA Solgryn og bliv stærk). Her var der frit løb for fantasien, og størrelsesforholdene på modellerne var desværre bestemt af havregrynsæskens format. Det

skete bl.a. at nogle køretøjer måtte "formindskes", hvilket bl.a. gjaldt en gengivelse af DSB litra MQ. Den var presset sammen som en harmonika, faktisk ukendelig, men hvad gjorde det? Vi var jo ikke "nit-tetællere".

OTAs tegnere forsøgte heller ikke at give modellerne den farve som forbillederne havde. Nej, ikke noget med at matche bare lidt – nogle modeller var gengivet i helt andre farver. Drengene skulle sandelig have farverige tog – og det fik de. ECO-rejsegodsvognene blev leveret i både vinrød, rød – og mørkeblå.

Litreringerne var også et kapitel for sig. Flere modeller hed litra OTA ...ikke noget med DSB. Men enkeltet fik det korrekte litra, hvilket også

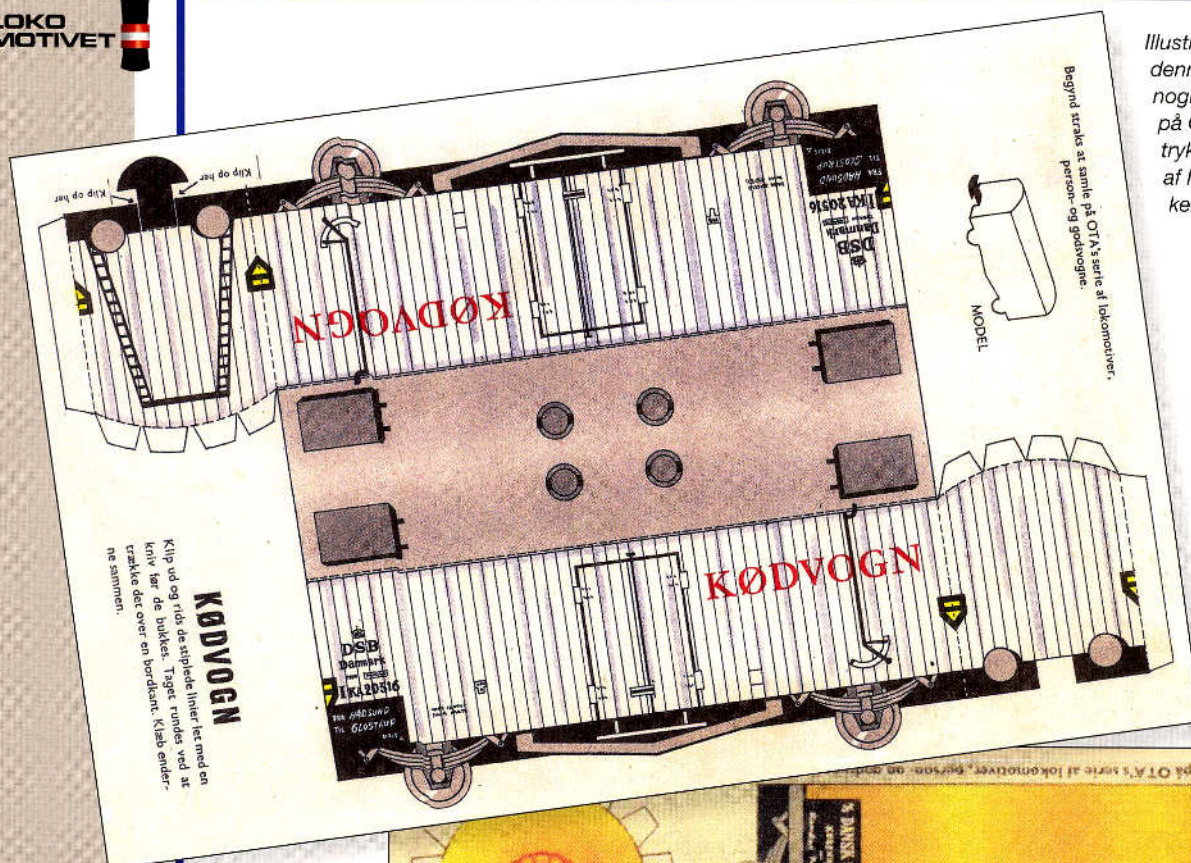
Her er 3 eksempler på paptog fra OTA: En personvogn fra KSB, et motorlokomotiv og en rejsegodsvogn – sidstnævnte blev udgivet i flere kulører. Arkiv TA.







Illustrationerne på denne side viser nogle få eksempler på OTAs tog, der var trykt på bagsiden af havregrynspakkerne i 1950'erne.



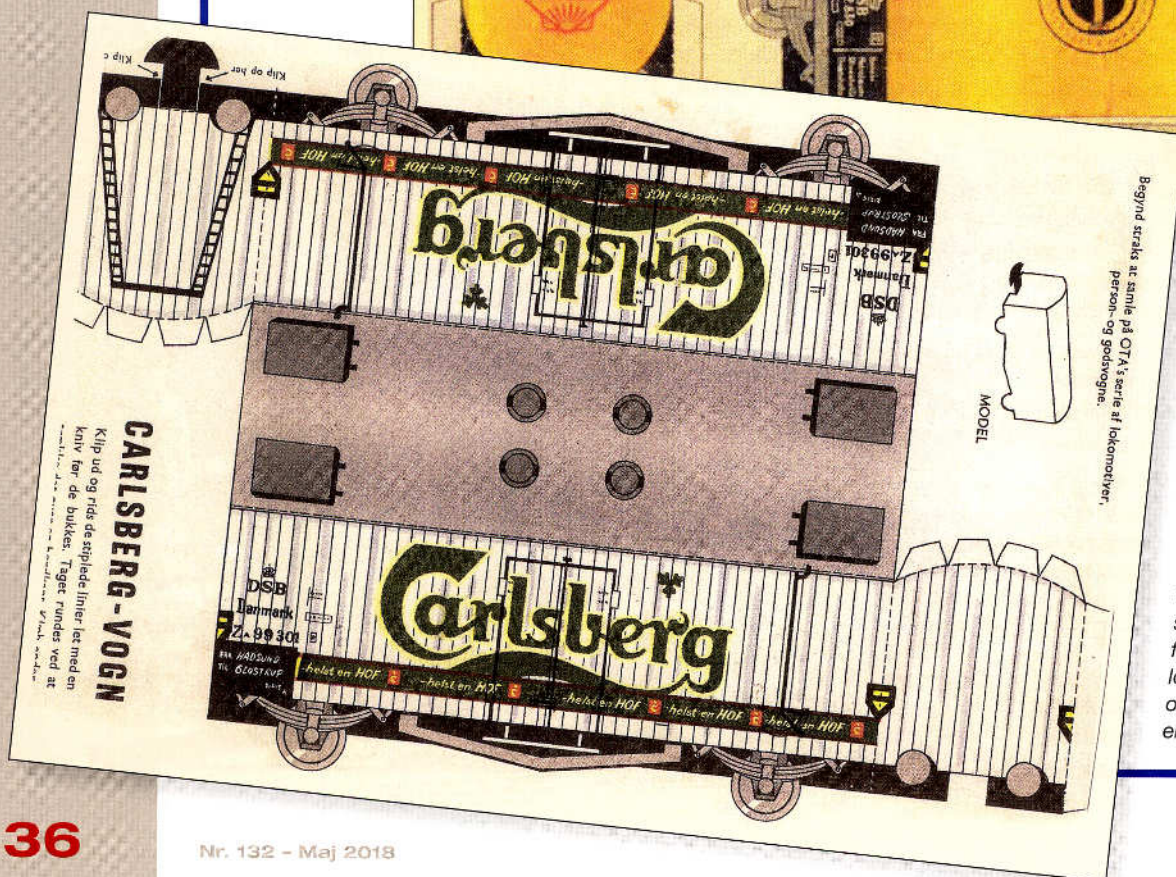
Begynd straks at samle på OTA's serie af lokomotiver, person- og godsvogne.

**KØDVOGN**  
Klip ud og rids de stiplede linjer let med en kniv for de bukket. Taget rundes ved at trække det over en bordkant. Klip enderne sammen.



Begynd straks at samle på OTA's serie af lokomotiver, person- og godsvogne.

Øverst en kødvoغن litra IKA (med det korrekte litra), dernæst en tankvoغن fra SHELL litra ZE (den tykmavede udgave) og nederst en ølvoغن litra ZA fra Carlsberg. Også sidstnævnte har et fint korrekt påtryk og logo. Det vides ikke om man også udgav en TUBORG-vogn.



**CARLSBERG-VOGN**  
Klip ud og rids de stiplede linjer let med en kniv for de bukket. Taget rundes ved at trække det over en bordkant. Klip enderne sammen.





gjaldt et par privatbanevogne fra fx KSB ...og de var i øvrigt gengivet i den korrekte grønne farve. På tankvognen fra SHELL fik man byttet lidt rundt på hjemstedstavlerne, og den manglede også bremseplatform - men den havde en stige, der kunne klippes ud og anbringes overskrævs på tanken. Kom ikke her..!

Der blev tegnet et stort udvalg af forskellige lokomotiver og vogne. Sjovt nok var S- og E-maskinen meget nøjagtige (som de nu kunne være grundet æskestørrelse), og de var naturligvis trykt på de store pakker solgryn. Ekstra udgift!

Nå, man skulle jo hurtigt se at få skrabt nogle modeller sammen, og ikke al den sunde havregryn gik naturligt gennem maven - fuglene fik også glæde af de grove gryn.... når far og mor ikke så det.

'Desværre' blev der også - som allerede nævnt - trykt påklædningsdukker bag på æskerne, og det var en skuffelse når lillesøster slæbte en pakke med disse "latterlige" papdukker med hjem. Så måtte man pænt vente til pakken var tom, og turen igen gik til købmanden el. lign. Her brugtes lidt tid på at finde netop den pakke med havregryn-tog, man ikke havde. Ofte var der opstablet mange af de samme røde pakker, og man kunne jo ikke have et anlæg med masser af E-maskiner.

I flere butikker var det dog købmanden selv, der fandt pakkerne frem, og han var nådesløs med hensyn til blot at snuppe den nærmeste pakke - med en model man naturligvis havde i forvejen.

#### Hvad fik de raske drenge?

Som allerede nævnt, så udgav OTA både damp- og diesellokomotiver i hæderlig kvalitet. MY-lokomotivet var dog lidt af et misfoster, det lignede en skrutrykget kat - men det kunne da bruges.

Da dampen var i højsædet fik vi mulighed for at bruge en E-maskine, der blev "leveret" i to omgange, nemlig med selve maskinen klemmt sammen på én OTA-bagside og

tenderen på en anden. Men samlet gav det et godt billede af lokomotivet.

Også en S-maskine i ret fin udførelse fik vi lov at nyde. Dome og skorsten blev trykt ved siden af lokomotivet, og skulle limes på kedlen.

En motorvogn litra MQ blev lidt af et misfoster, da maskinen - som allerede nævnt - måtte klemmes sammen grundet æskestørrelsen, men det smagte da lidt af motor-tog - og vi drenge anede jo intet om forbilledet. Farven var egentlig rimelig nok.

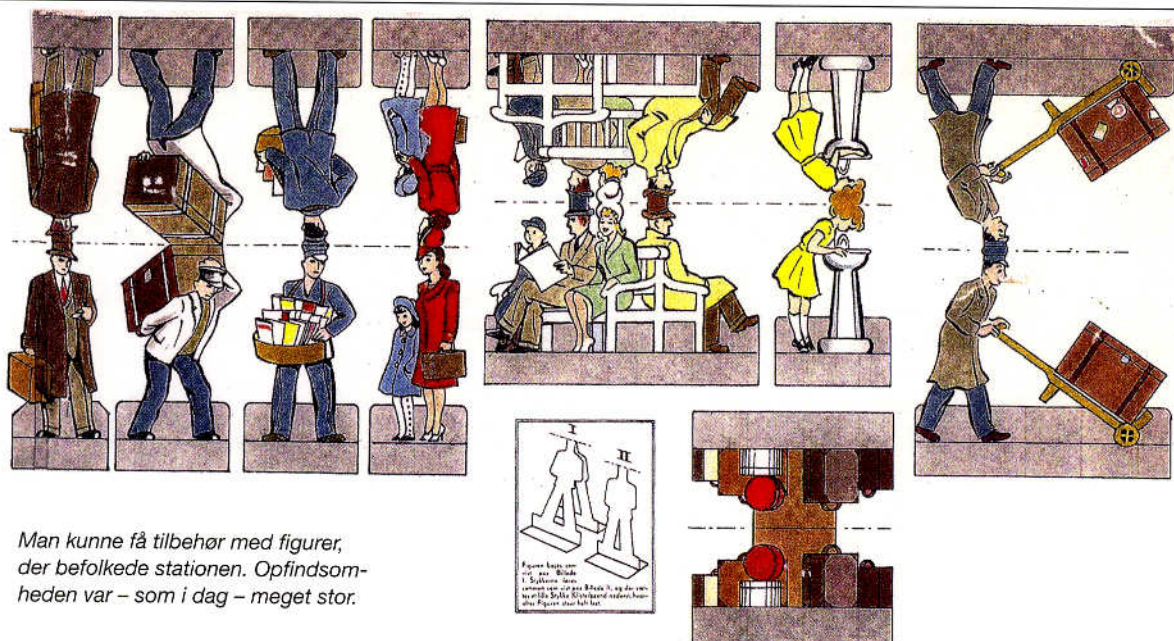
Til at "spænde" efter lokomotiverne fik vi personvogne, sovevogne, rejsegodsvogne og godsvogne.

Øverst en side fra en klip-ud-bog fra 1930'erne. Bogen betød af fire ark.

Nederst forsiden af "Det store Jernbaneanlæg" der blev udgivet sidst i 1940'erne. Som det ses, så indeholdt bogen mange farverige lokomotiver. Arkiv TA.







Man kunne få tilbehør med figurer, der befolkede stationen. Opfindsomheden var – som i dag – meget stor.

Der blev også tegnet nogle fantasivogne (det kendte man også den gang!) til selvreklame, bl.a. en lukket gul godsvogn med påskriften OtaSOLgryn, hvor SOL var trykt i rødt. Litra var Zb.

I samme stil blev der også lavet en åben godsvogn med kran, og en kantet grå beholdervogn til cement – en såkaldt cementvogn, foruden en tyskpræget åben godsvogn med presenning. På denne stod der naturligvis SOLGRYN flere steder.

Tjah, der blev også plads til lidt amerikanske lokomotiver, bl.a. OTA-ekspressen, der var et farverigt GM electro-motive (som det betegnedes) a la MY-typen. Kedeligt? Nej, sandelig ikke!

I øvrigt udkom også en lastvogn med OTA-påskrifter.

Til gengæld kom en fin Carlsberg ølvogn og en hvid IKA-kødvogn. Der blev også plads til en gul SHELL-tankvogn – med ICA.

Der udsendtes også sovevogne – i en noget forkortet udgave, både i blå og rød. Det samme gjaldt – for at gentage det tidligere skrevne – rejsegodsvognen litra ECO, der lod sig udgive i flere kulører – det skulle jo være lidt farverigt.

For at vende tilbage til trækkræften, så dukkede også en traktor op; den mindede umiskendeligt om DSBs Traktor nr. 1, den var dog udført med blåt karosseri.

Der fulgte også et par personvogne fra privatbanerne, bl.a. en fin grøn personvogn fra KSB.

Der kom også tilbehør som peroner, redskabsskure (kolonnehuse?), lastvogne, daglyssignaler med ukendt forbillede...men så vidt vides blev aldrig udgivet en jernbanestation. Heldigvis kunne man få andre klippeark med stationer hos legetøjsforhandleren.

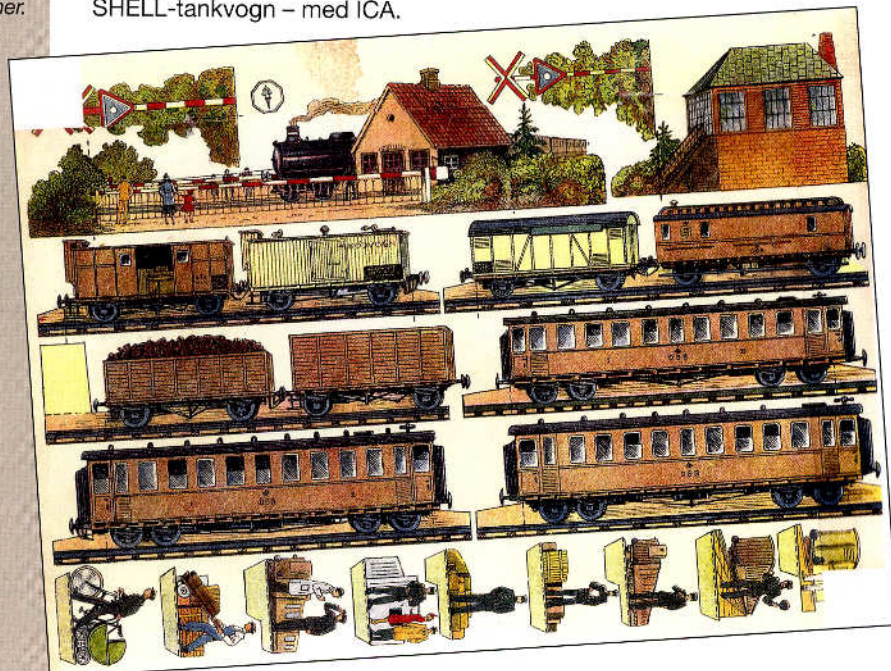
Hvor mange modeller fik vi så glæde af? Et gæt ved at sammenligne egne samlinger og hjemmesider, så blev der udgivet over 50 ...ja. nogle samlere angiver, at det blev til næsten 100 forskellige køretøjer og tilbehør. Men al den viden forsvinder uheldigvis i dyb tallerkenen med OTA solgryn...

### Andre klippeark

Paptog har altid været på mode? Allerede i 1930'erne udsendtes et ark med DSBs MS-lyntog, der kunne klippes ud og samles 3-dimensionalt. Sammen med arket medfulgte en gul stationsbygning. Klip-Klip-lim-lim, og lyntoget futede over stuegulvet.

Senere i samme årti udsendtes klippeark i hæfteform med motiver af lokomotiver, færges, signaler og alskens andet godt, dog ikke i samme målforhold, så en brusende R-maskine passede ikke rigtigt sammen med en lille Storebæltsfærge, der stævnede ind i havnen.

Disse klip-ud-bøger var ensidet farvetrykt, men sidst i 1940'erne udsendtes en klippebog "Det store Jernbaneanlæg", hvor motiverne var trykt på begge sider af arket. Den var tegnet af den berømte tegner Aage Johansen, og selvom han var en god tegner, så var hans kendskab til forbillederne ikke det største, for her myldrede det med farverige lokomotiver i sort, rød og grøn. De fleste havde stor lighed med engelske lokomotiver. Et enkelt lokomotiv mindede dog om en DSB O-maskine.





Personvognene var rimeligt udført, og det gjaldt også godsvognene ....og halleluja, der var også et MS-lyntog i stærke røde farver.

Man kunne koble togene sammen ved at skære et hak i pufferne, men desværre skete det at man fik klippet for stort et hak, så "koblingen" måtte forstærkes med tape. Togene havde hvide fodstøtter, der skulle støtte dem ved at man klippede dem op i mindre stykker, og derefter foldede dem skiftevis til højre og venstre.

I "jernbanehæftet" var også tilbehør som små landstationer, vejbroer, signaler og vandkraner. Herlig leg for raske drenge!

I slutningen af 1940'erne udsendte folraget Lithos - der stod for utallige klippearke - også ark i skala 1:45 med stationer, der kunne samles 3-dimensionalt. Det var nogle ret store ark, trykt på tyk karton og foldet i to dele.

I samme skala kunne man få ark med flade personer, der efter udklip skulle bukkes sammen, så de fik både "for og bag". Her var anvendt stor fantasi med figurer, der bar kufferter, ventede på tog m.v., stationsforstander med flag, portør med perroncar o.s.v. o.s.v.

I 1950'erne udgav Lithos også nogle klippearke med jernbanemotiver. Et ark indeholdt bl.a. en S-maskine og CL- personvogne med stafferinger. De var tegnet af Ib Withen, der havde et godt kendskab til forbillederne, så det var meget præcise og flotte paptog.

Ib Withen tegnede i øvrigt også et ark med redningskøretøjer fra Zonen.

### Futterup stationsby

Op gennem 1960'erne og 70'erne udsendte damebladene samlehusene juletid (julebyer). Det var især "Hendes Verden" der brugte papir (karton) og farve på disse meget fine huse, og sidst i 1970'erne blev alle disse slået af en fantastisk jernbaneserie, der blev tegnet af Erling Nederland, også til "Hendes Verden". Det var Futterup Stationsby, der var en hel by tegnet i forholdet 1:220, svarende til spor Z Modelbyen var ikke med flade modeller som klippearkene, men derimod 3-dimensionale.

Husene og togene skulle klippes ud og samles, hvorefter de kunne opstilles på et stort ark med grundplan, hvor husenes "fundament" var indtegnet. Grundplanen med "spor, veje, græs" o.s.v. skulle klæbes op på et stort karbonark, men nogle brugte en krydsfinerplade

eller andet mere solidt underlag. Størrelsen på dioramaet var 80 x 46 cm.

Husene havde forbillede i en lille dansk stationsby i 1950'erne med købmand, lægebolig, damefrisør, kro, Tatol-butik, smedje, skole, slagter, mejeri m.fl. Og naturligvis var der en bolig til ledvogteren. Der var også en lille læsserampe, bomme over vejen ...og små tidstypiske biler, der kunne tøffe rundt på vejene. De omfattede bl.a. en brødbil, luxusbiler (som det hed dengang) og almindelige lastvogne.

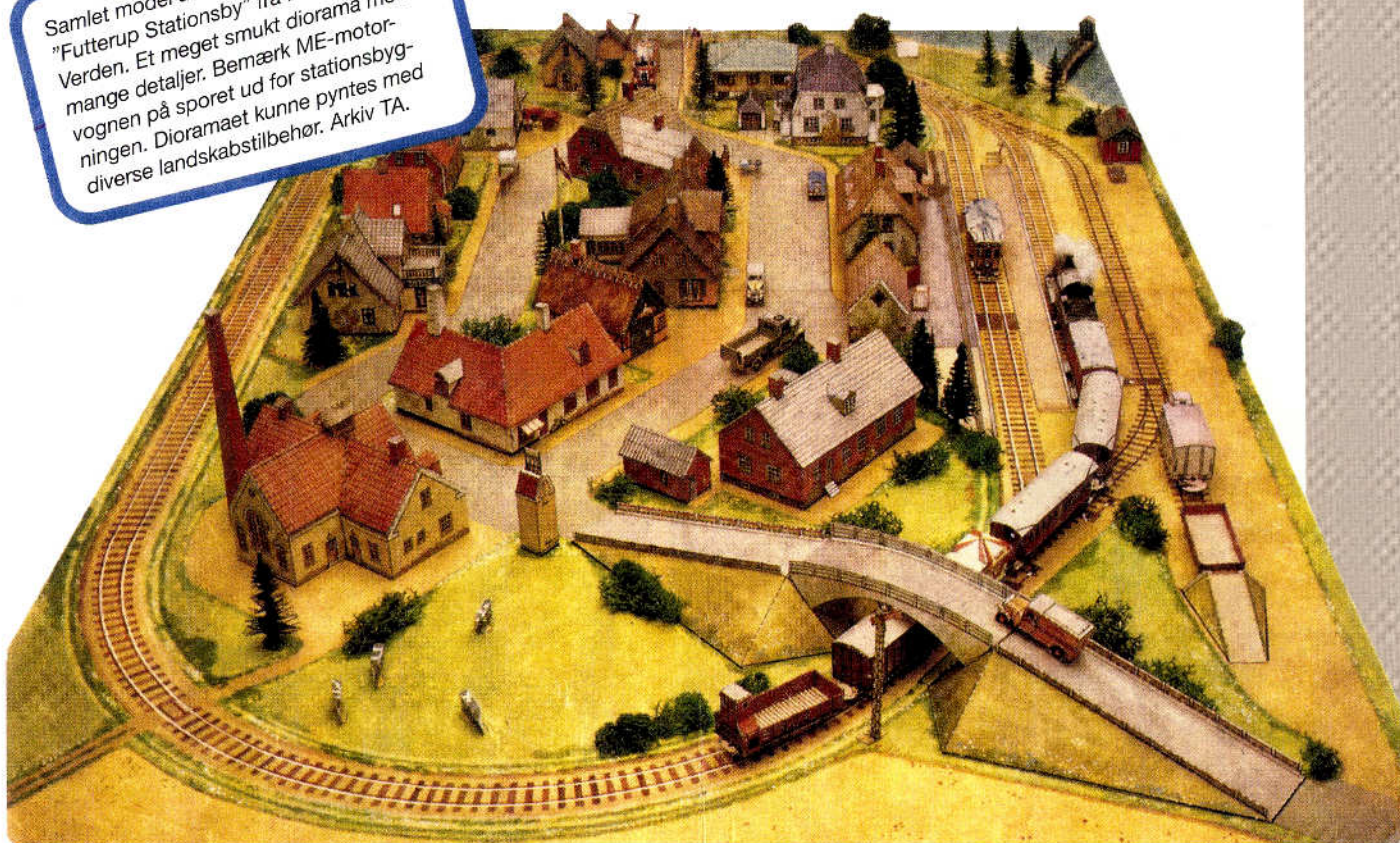
Hovedattraktionen var en D-maskine med tilhørende personvogne, bl.a. litra CU og CY, rejsegodsvogne litra EH og diverse godsvogne, alt tegnet i meget præcis gengivelse og med kærlighed til forbi-ledet. Både det rullende materiel, bygninger m.v. var udført med en stor detaljerigdom.

Erling Nederland boede ved Køge (Strøby Egede), og han brugte derfor den nærliggende Herfølge station som forbillede. Her medtog han også den lille røde signalpost og stationens kolonnehus.

### Moderne DSB samleark

Senere har DSB i mere moderne tid udgivet reklame-samlesæt, bl.a. et sæt med færge. MY-lokomotiv og personvogne.

Samlet model af Erling Nederlands "Futterup Stationsby" fra Hendes Verden. Et meget smukt diorama med mange detaljer. Bemærk ME-motorvognen på sporet ud for stationsbygningen. Dioramaet kunne pyntes med diverse landskabstilbehør. Arkiv TA.





# DSB modelark

Et samlet vue over en travl dag hos DSB med alskens aktiviteter, gengivet i tyk pap. Model-sættet fulgte forbilledet ret nøjagtigt. Arkiv TA.



**DSB godsterminal  
for hele familien:**  
Containerkran · Pakhus  
Fraktbureau · Læssespor  
Drive-in · El-kran · Gods-  
vogne · MH-lokomotiver  
Lastbiler med påhæng  
Trucks · Containere mm.

"Byg en færge og Bliv din egen Kaptajn", hed et andet ark med en stor jernbanefærge til Storebælt. Det var her muligt at samle en 3-dimensional model af en ca. 70 cm lang jernbanefærge.

Det bedste var dog et helt model-sæt med en containerterminal, der havde kombineret forbillede i Nykøbing F. godsplads og Vasbygades containerterminal. Modellernes omrids var stanset ud, så man blot skulle trykke figurerne ud, og derefter samle dem uden lim.

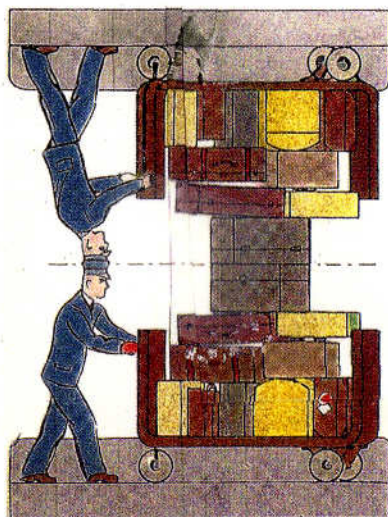
Sættet indeholdt 2 grundplaner i kraftig pap, hvor containerplads, veje og spor m.v. var tegnet op i målforholdet 1:87. De to grundplaner havde hver målene 43 x 74 cm.

I sættet lå 8 ark med model-lerne, bl.a. et rangerlokomotiv litra MH, diverse stykgods-vogne, containerkran, containere, pakhus, ekspediti-onsbygning og diverse DSB-biler m.v.

De to grundplaner kunne stykkes sammen, så man fik et stort diorama på 43 x 148 cm – og det så ganske flot ud. Desværre vi-des det ikke, hvem der var tegne-ren bag projektet.

Sættet blev udgivet i 1984 og kostede dengang kr. 20,00, og kun-ne købes på DSB-stationer, Jern-banemuseet m.fl. I dag er det – li-gesom Futterup stationsby af Erling Nederland – liebhaver-objekt, og koster op til kr. 500,00 for et kom-plet ubrudt sæt. Futterup stations-by er dog lidt billigere. Begge dele kan af og til findes på samle- eller loppemarkeder.

...og så forlader vi nostalgien





## Kaffevogn

Arne Jakowzky, Maribo, har studeret vor tekst om detaljer på anlægget i nr. 130, og har et lille ekstra forslag til detaljer. Han skriver:

*"Teksten om detaljer til anlægget i nr. 130 er fin med mange gode ideer. Der nævnes bl.a. en pølsevogn på torvet, men I har helt glemt, at noget typisk for danske provins- og stationsbyer helt frem til midten af 1970'erne – og måske længere endnu – var kaffevogne.*

*De små boder, der skænkede kaffe med brød til chauffører, var – af uforklarlige årsager – som regel placeret i nærheden af jernbanespor. I Næstved stod sådan en vogn ved sporene på havnen. Her har jeg selv drukket mange kopper kaffe. Men mange andre steder stod en kaffebod, der traktede med kaffe + brød. En fin model i skala 1:87 til formålet er bl.a. Auhagen #11 352. Man skal blot selv lave et skilt med KAFFE, så "er kaffen klar".*

LOKOMOTIVET: Tak for tipset!



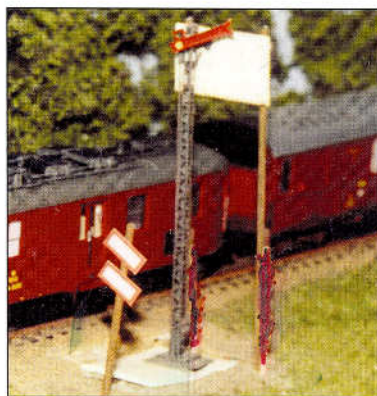
Dette er læsernes rubrik om alle emner omkring jernbanernes væsen i model såvel som virkelighed. Her kan man komme med rettelser, kritik, ros, spørgsmål, rettelser o.s.v. til tidligere bragte artikler m.v. Har du kommentarer, rettelser, tilføjelser m.v. omkring danske jernbaner, så send en mail til:

[www.lokomotivet@lokomotivet.dk](mailto:www.lokomotivet@lokomotivet.dk)

## Baggrund for armsignal

Erik Benzon Jørgensen har kigget lidt i de ældre numre af bladet, og skriver:

*"Jeg har set i et tidligere nummer, at der ofte vises billeder med et armsignal, der har en hvid baggrundsplade. Den skulle være der for at synliggøre signalet mod urolig baggrund. Jeg har bygget nogle danske armsignaler fra Vissmann, og vil gerne have en signalbaggrund (skala 1.87), for at det kan blive helt korrekt. Kan I hjælpe med målene på baggrundspladen?"*



LOKOMOTIVET: Det er lidt individuelt, alt efter hvor armsignalet var placeret. Men et kvalificeret gæt på størrelsen i 1:1 er 3000 cm x 2200 cm. I spor H0 bliver det ca. 35 x 25 mm.

Pladen kan fremstilles ved hjælp af Evergreen 0,5 mm plastcard med 1 mm riller. Som stolper kan bruges firkantede plastprofiler ca. 1x1 mm fra samme firma, men man kan også bruge skinneprofiler til spor N. Vær opmærksom på, at EpokeModeller i sin tid udgav denne type baggrundsplade med stolper i messing. Billedet viser et eksempel på brugen hos MJK Stationsbyen.

## Vandkraner

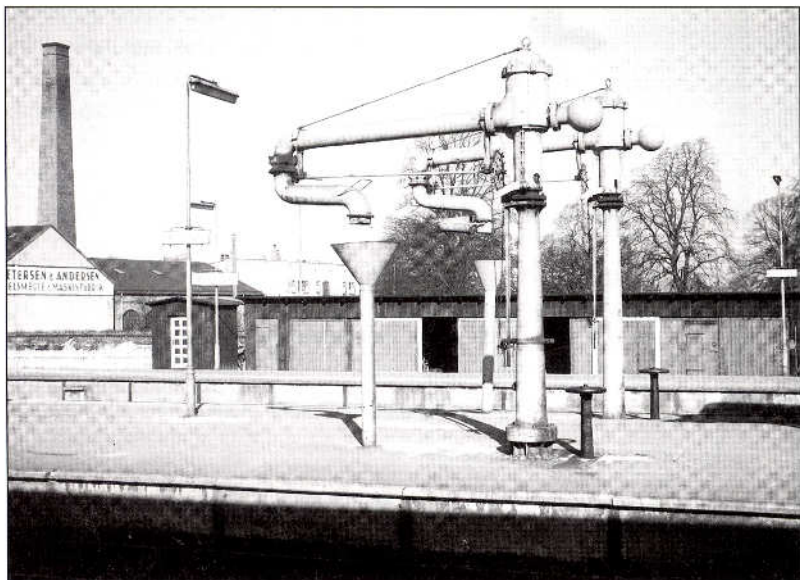
Wilhelm Østergaard har et spørgsmål ang. DSBs vandkraner. Han skriver i en mail

*"Jeg har med interesse læst artiklen om detaljer på anlægget, og synes godt om alle ideer og illustrationer. Men jeg har et lille spørgsmål ang. vandkranen i model vist i artiklen: Stod vandkranerne altid spredt over stationsarealet ved alle spor*

*på perronerne? Eller var det kun få steder?"*

LOKOMOTIVET: Jo, der stod generelt vandkraner på perroner ved næsten alle spor.

I nogle tilfælde var anbragt 2 vandkraner over for hinanden; de betjente hver sit perronspor, som fx på billedet, der er tagt i Roskilde, 1960. Foto: HBDS.



## BOGANMELDELSE

### Omkring Faxe Jernbane 1864-1982

Af Nils Bloch og Niels Peder Pedersen. 244 sider, mange fotos, flere i farve. Format A4. ISBN 978 87 983 192 52-1 For at sige det kort: Denne bog kan varmt anbefales. Jeg synes alt er med, hvad man med rimelighed kan forlange. Jeg mener ikke, at der er decidede fejl i bogen, selv om der er mange spændende oplysninger, man kan løbe sur i; den er flot redigeret og relevant. Opsætningen er perfect – kun 2 steder er det smuttet, idet der er billeder hen over midten, og det forstyrrer. Men det er i øvrigt skønne billeder, og de er heldigvis ikke i frimærkestørrelse. Flot! Teksten er let læselig, ikke så gnidret, hvilket er et stort plus.

Der forekommer dog et par småfejl bl.a. ved billeder til smalsporstog. Under 2. Verdenskrig kunne arbejdere og deres familier køre for 15 øre, mens andre måtte betale 25 øre!

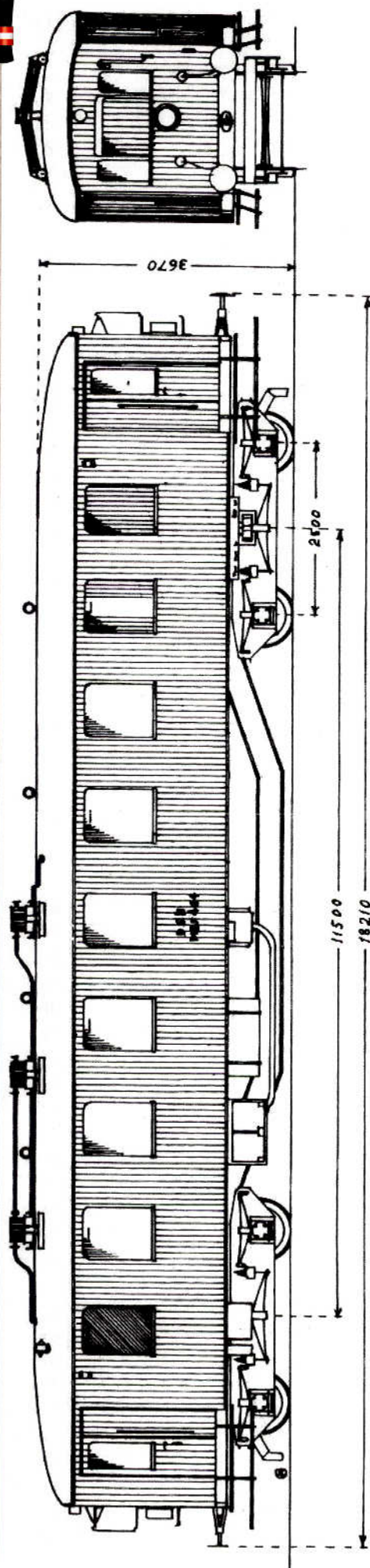
Endelig, så var den smalsporede personvogn altid koblet bagest i toget, jvfr. billederne. Den blev afkoblet på stationen i Faxe Ladeplads inden der kørt på havnen, og koblet bag på, når man kørte retur. Det er fortalt mig af en lokofører, der senere blev kustode på museet i Faxe.

Ellers vil jeg blot til slut sige, at bygger man modeljernbane og smalspor, så er bogen en sand guldgrube, og kan som nævnt i indledningen varmt anbefales.

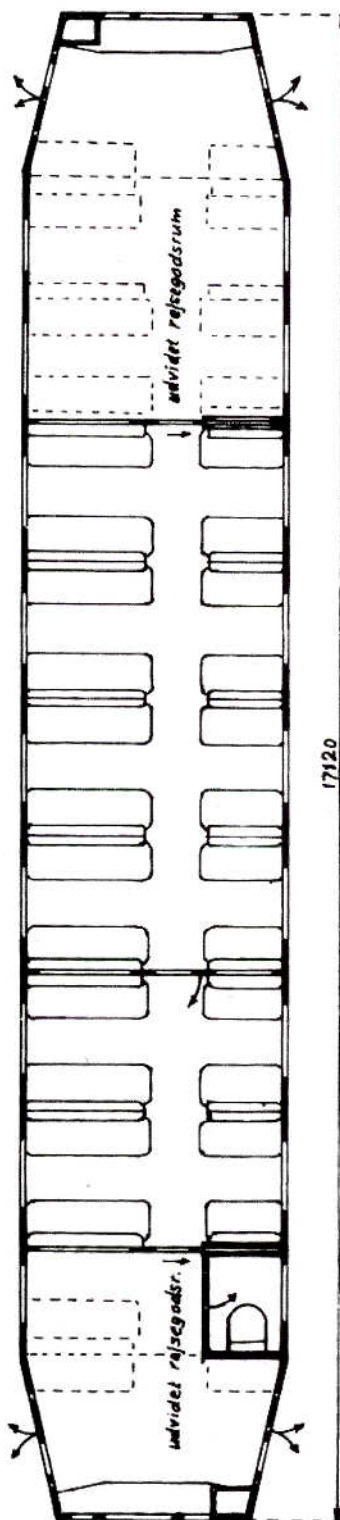
Claus







**SFJ M4 som  
DSB litra MBF 484**



## Motorvogn DSB litra MBF

Kim Søndergaard, Odense, har med interesse læst vore tekster om DSBs drift på de tidligere sydfynske spor, og skriver i en mail:

"I har vist flere skala-tegninger af materiel anvendt på de tidligere sydfynske baner, men jeg savner en tegning af motorvognen litra MBF. Er det muligt I har sådan én på lager, og evt. vil trykke den - så ville jeg blive meget glad. På forhånd tak".

LOKOMOTIVET: Vi efterkommer naturligvis ønsket. Her er den, tegnet af Hans Gram Alkjær, fundet i Signalposten.

## Nul ML på SFJ – og lidt andet

Jesper Kjær-Olsen skriver til os, at han interesserer sig meget for de Sydfynske Baner i DSB-tiden. Han irettesætter os derfor med, at vi i vore tekster om banerne skriver, at litra ML kørte på ex SFJ-sporene. For det har den ALDRIG.

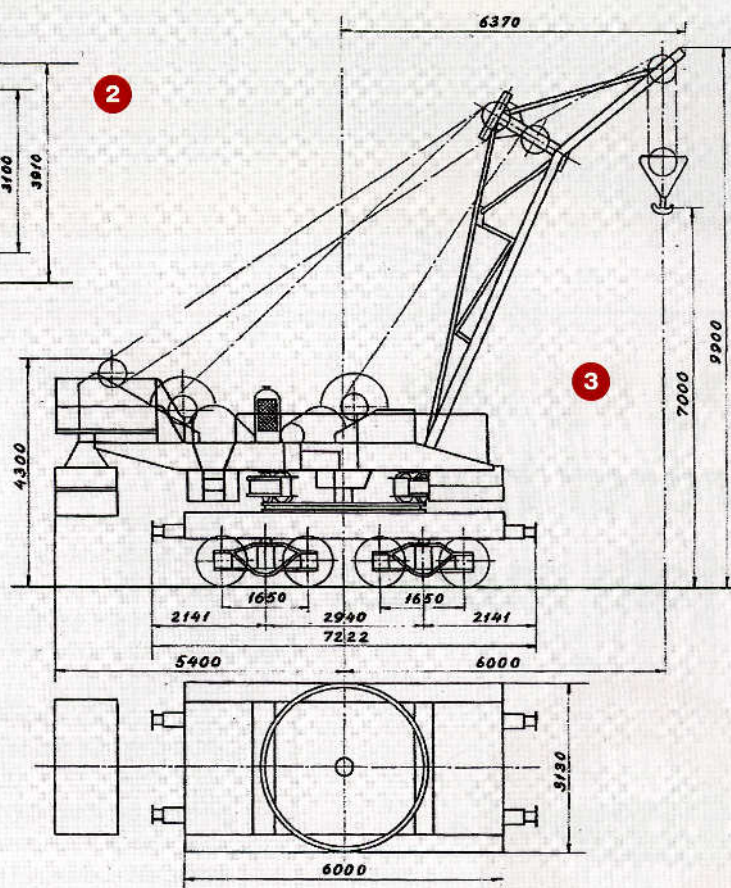
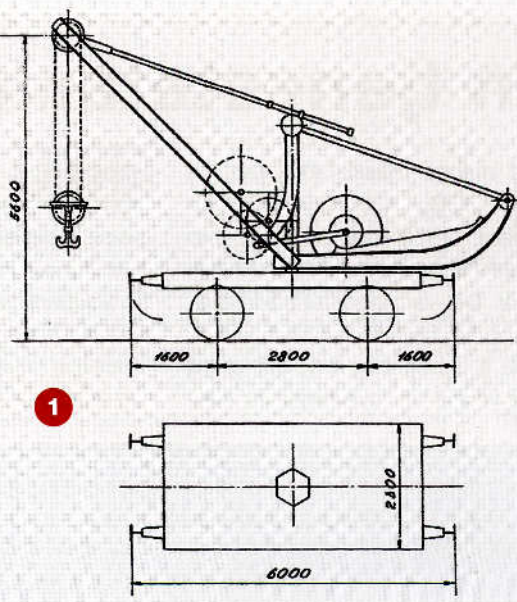
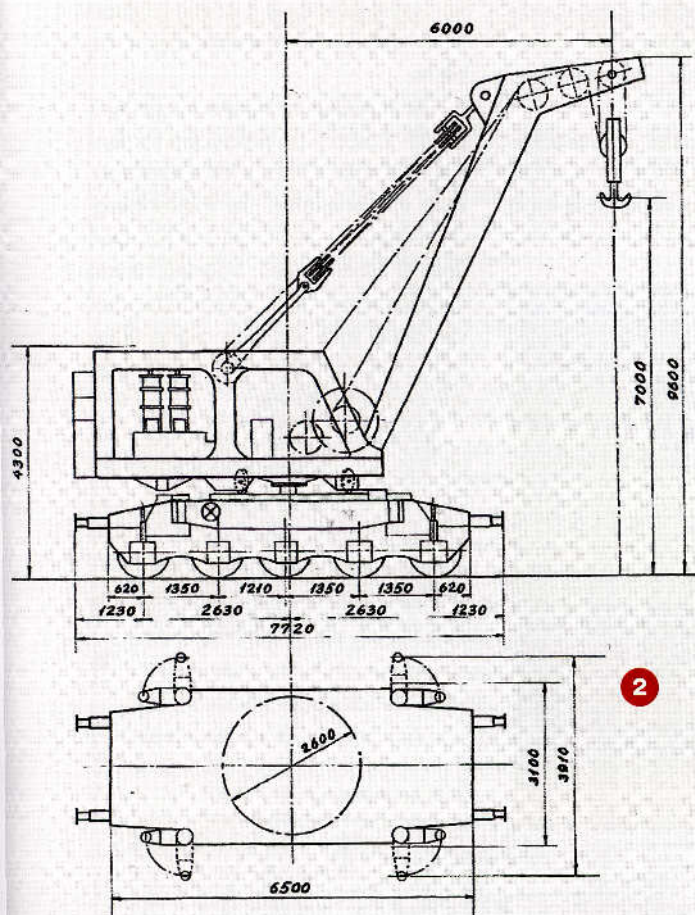
Nej, det er korrekt! Litra ML kørte kun mellem Odense-Tømmerrup-Assens.

Når vi nu er i gang med fejl, så forsøgte vi i nr. 131 i ex-SFJ-teksten at bilde læserne ind, at strækningen RNB åbnede i 1882 – men det er ikke rigtigt. Det rigtige årstal er 1897, altså meget senere end nævnt.

Og så mener nogle læsere, at redaktøren bør have nye briller, for det er ikke korrekt, når han skriver at Aalestrup station ikke havde "engländer-skifte". Der ses tydeligt et sådanne skifte til venstre i sporplanen.

Vi beklager de uheldige fejlagtige oplysninger, og tak til læserne for korrektioner.





Robert Nielsen har studeret vor tegning af DSBs kørekran i nr.130 side 41, og spørger derfor:

"Ganske interessant illustration! Jeg formoder at DSB gennem tiderne har haft flere typer af kørekraner, men jeg synes aldrig, man har hørt noget om dem. Kan I evt. fortælle mig, hvad DSB havde at gøre godt med, når det gælder kørekraner? I øvrigt mener jeg, at de viste hjælpevogne også på et tidspunkt blev ommalet i gul. Korrekt?"

LOKOMOTIVET: Ja, for at begynde med det sidste, så blev hjælpevognene også malet i gul ligesom andre tjenestekøretøjer. Det skete fra midt i 1980'erne. Dernæst: DSB havde naturligvis flere typer af kørekraner gennem tiderne. Her viser vi nogle af dem med skitser fra DRM II. DSB havde også skinneudlægningskraner; dem vender vi tilbage til.

## DSB kørekraner

**1) Kørekraner nr. 141-142**  
Bygget 1879-80 hos Bruschal.  
Løftehøjde 4600 mm,  
bæreevne 10.000 kg.  
Hjemsted CvA og CvK.

**2) Kørekran nr. 144**  
Bygget 1937 af Vølund, hjemsted  
Århus. Løftehøjde 7000 mm,

bæreevne 30.000 kg.  
Hjemsted Århus H.

**3) Kørekran nr. 143**  
Bygget 1934 af Scandia-Titan.  
Løftehøjde 7000 mm,  
bæreevne 30.000 kg.  
Hjemsted København GB.



# En tjenestetankvogn til epoke IV

Hvad mange måske ikke ved, så havde DSBs Maskintjeneste op gennem 1970'erne og 80'erne mange tankvogne til forskellige formål. Det var vogne til både olie-transporter, brandberedskab, vandvogne til sprøjtetog m.v. Mange af disse vogne var overtaget fra olie-

selskaberne, fx ESSO. De havde derfor et meget varierende udseende i dimensioner, konstruktion, rumindhold m.v.

Vognene var malet i forskellige kulører, bl.a. nogle beholdt den oprindelige farve, blot med DSB-logo og litra, mens andre var også ma-

let i den gule farve, der blev indført som design for tjenestevogne fra 1974.

En af disse var tjenestevogn 947 0 401-1, som var vandvogn for Ba-neafdelingen til brug for sprøjtetog. Den var anskaffet fra Falkenberg, der byggede den i 1948 til SJ. Den kom til DSB i 1985. Vognen havde selvbærende tank, akselafstanden var 5000 mm, og den målte 9000 mm over pufferne. Rumindholdet var godt 24 000 liter.

Måske en sådan tankvogn var en ide for model-producenterne? Der skulle være muligheder nok, idet DSBs Mtj. ikke havde mindre end 100 vogne af denne type i forskellige udgaver. (Oplysninger venligst af Per Topp Nielsen, DJA).



DSB tjenestevogn 947 0 401-1, Brande, juni 1991. Foto: KEJ.

## Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg  
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54  
Onsdag - torsdag 12-18, fredag 12-19,  
lørdag 10-14, søndag, mandag og tirsdag lukket  
[www.stoppel.dk](http://www.stoppel.dk)



**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](http://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](mailto:din-min@email.dk)



# En spændende tungesporplan til DSB

Denne sporplan med forbillede i DSB har i skala 1:87 størrelsen 400x480 cm. Den er opbygget med en tunge i midteranlægget, og allerede ved første øjekast er det indlysende, at man kan nå alle områder på anlægget, hvilket er en nødvendighed ved design af et anlæg af denne størrelse.

Sporplanen viser to enkeltsporede strækninger med en hovedbanegård, der er opbygget som en sækbanegård med flere ankomst- og afgangsspor. Stationsbygningen er her anlagt parallelt med sporene. Der er også blevet plads til et lille maskindepot med spor til tre maskiner i remisen.

Indgangen til opstillingsbanegården under anlægget er let at få øje på, den er markeret med en pil. Læg mærke til diamantkrydset for enden af peron 1 og treskiftet i forlængelse af dette til venstre for signalhuset. Sidstnævnte var ikke så almindelige hos DSB, men giver god pladsbesparelse.

Et stykke ud af hovedsporene ligger en 'englænder' (dobbelt krydsskifte), der gør det muligt for at sidebanetog at komme ind på tungeområdet. Sporene føres gennem en skov og passerer en lille land-

station. Herfra kan toget fortsætte under anlægget til den skjulte station, markeret med pil.

Endvidere viser planen to gennemgangsstationer på den smalle langside. De er lagt i en let S-kurve. Dette virker som en pladsbesparende og realistisk løsning. Stationen har et langt udtræksspor, der krydser det ene hovedspor i den nordlige ende, og føres under en bro under det andet hovedspor.

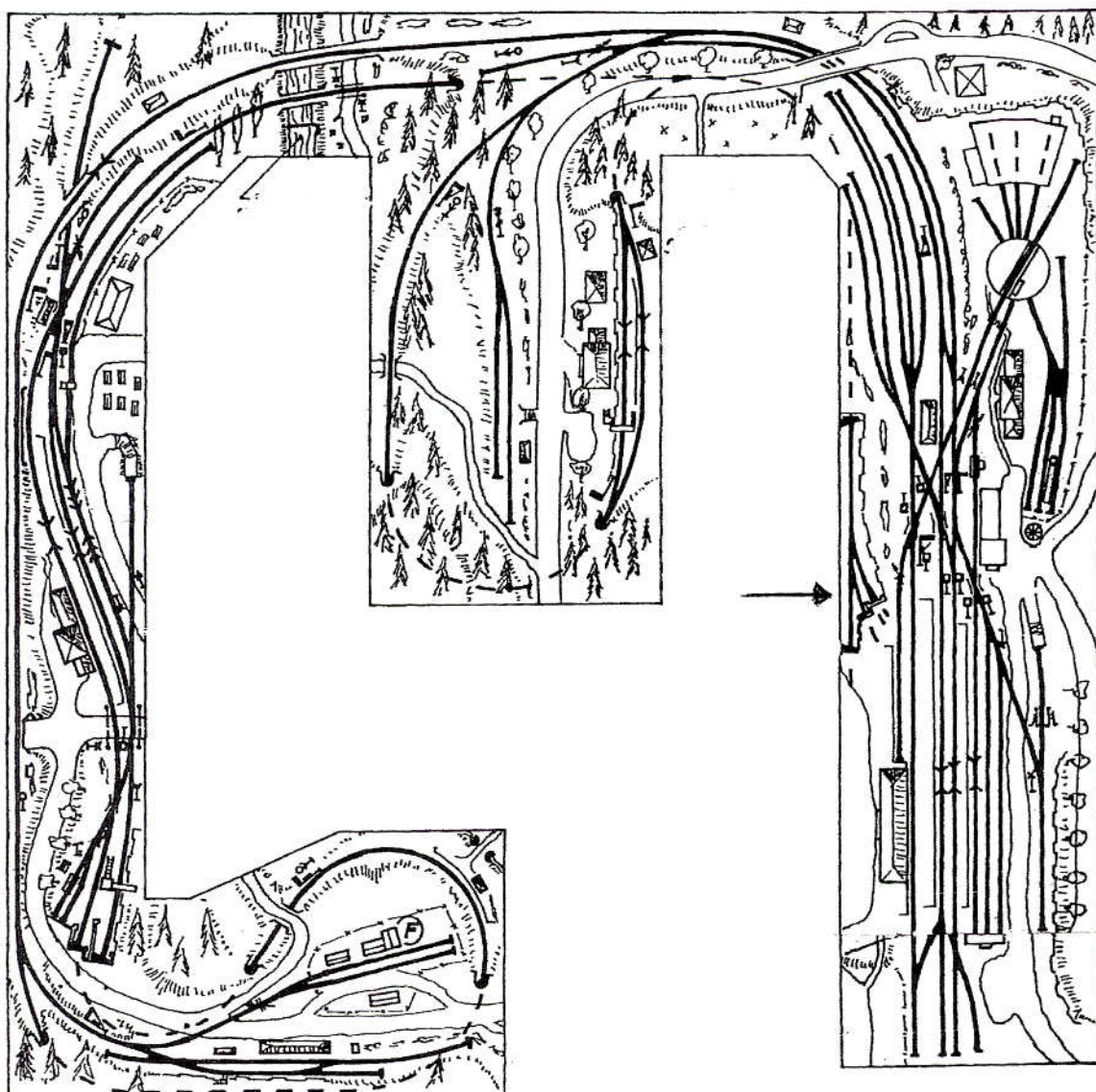
Hovedsporet langs venstre anlægskant ender i sløjfe. Inde i sløjfen ligger en lille fabrik med side-spor fra den lille endestation.

Nederst på hovedsporet ligger et skifte, der fører toget rundt i sløjfen, og returnerer gennem skov og krat til samme spor.

Planen kan naturligvis benyttes til både DSB og en privatbane. Den er tegnet i målsetokforholdet 1:210.

Kører man spor N, så fylder planen 220x260 cm. Her er målforholdet 1:16.

Planen er fra et MIBA sporplanhæfte, hvor den her er omskrevet til danske forhold. Planen er udarbejdet af H.P. Kähler.





# Hvad kan vi forvente af danske modeller i efteråret 2018 eller foråret 2019?

I dette nummer anmelder vi ikke danske nyheder, simpelthen fordi produktionen har ligget meget stille i foråret. Men vi har spurgt producenterne, hvad man har på bedding af projekter, og det har givet følgende resultater. Alt er i skala 1:87 (H0).

## hobbytrade

Fra det flittige firma i Fredericia kommer følgende (en del har været annonceret før):

**Diesellokomotivet MZ IV.** Det har tidligere været omtalt, og bliver en helt ny omarbejdet udgave med ny Mashima-motor og gearing. Modellen udsendes med flere numre og udgaver, både til DC og AC. Forventes udsendt hen over sommeren.

**Personvognen litra FE** er en variant af den tidligere udgivne litra FC, og passer perfekt til firmaets motorlokomotiv litra MT. Den er som litra FC 2-akslet, men er lidt anderledes i dimensionerne. Kommer i vinrød – og i diverse grå specialvognsudgaver. Lige til sidesporet! Den bliver fremstillet på samme måde og med materialer ligesom litra FC. Udsendes hen over sommeren.

**DSB personvogn litra CY.** Denne sjove 2-akslede vogn med mange små vinduer må absolut blive et

hit ligesom firmaets CU-vogne. Typen var en såkaldt "rystevogn", der blev leveret i både plade- og teaktræudgaver. Oprindeligt benyttedes i den københavnske nærtrafik, men senere sættes i drift over hele landet.

Typen blev senere anvendt som togførervogn, og udsendes også i denne udgave. I første omgang fremstiller hobbytrade vognen med teaktræbeklædning. Forventes udsendt foråret 2019.

**DSB motorvogn litra ML** har tidligere været omtalt, så derfor ikke mere om denne. Udsendes i løbet af sommeren. Anmeldes i kommende nummer af LOKOMOTIVET.

**Olietankvogne:** hobbytrade genoptager nu den gamle DWA-linie med at udgive tankvogne fra danske olieselskaber.

I sin tid udsendte DWA mange fine modeller af tankvogne fra GULF, ESSO, BP, CALTEX, De forenede Margarinefabrikker... og mange flere.

Nu tager hobbytrade tråden op og genudgiver disse, naturligvis med

## Nyhed fra hobby trade



Foto af prøvemodeller

**MZ IV i forskellige varianter - alle lokomotiver med indbygget dekoder fra Zimo**

151448 MZ Baneservice 448-2 "Tyr", Epoke V Digital (DC)  
251448 MZ Baneservice 448-2 "Tyr", Epoke V Digital (AC)  
151457 MZ 1457 DB Schenker A/S, Epoke V Digital (DC)  
151459 MZ 1459 DB Schenker A/S, Epoke V Digital (DC)  
251457 MZ 1457 DB Schenker A/S, Epoke V Digital (AC)  
251459 MZ 1459 DB Schenker A/S, Epoke V Digital (AC)

151454 MZ 1454, Epoke IV Digital (DC)  
151456 MZ 1456, Epoke IV Digital (DC)  
251454 MZ 1454, Epoke IV Digital (AC)  
251456 MZ 1456, Epoke IV Digital (AC)

**Vejlende pris for både AC og DC**

# hobby trade

Se vores produkter hos din forhandler

Anka Model ApS · Brovadvej 23B · 7000 Fredericia · [www.hobbytrade.dk](http://www.hobbytrade.dk)

# 1948,-

[www.hobbytrade.dk](http://www.hobbytrade.dk)



nye numre. Hvis lejligheden byder sig, bliver det også til vogne fra andre olieselskaber.

Man har entreret med Fleischmann, der kommer til at stå for fremstillingen af vognene. Det var

også modeller fra Fleischmann, som i sin tid lagde basis til DWAs modeller. Man har kontakt til vedkommende, der i sin tid stod bag DWAs design af de omtalte tankvogne m.fl.

Man vil prøve at komme i gang så hurtigt som muligt, så i løbet af året – eller næste år – skulle der gerne trille nogle flotte tankvogne ud på de danske anlæg.



## McK

McK har for længst udsendt sine supermodeller af DSBs containerbærevogne litra Lgns, men har i tiden efter uheldigvis ligget underdrejet et stykke tid.

Nu er der dog atter kommet gang i produktionen, og her er foreløbig, hvad der er planlagt (eller er udsendt):

DSB personvogn med 1. klasse litra AC. Denne model i to versioner blev udsendt sidst i april måned. Den anmeldes i det kommende nummer, men allerede nu kan vi 'afsløre' at det igen er en topmodel, og det overrasker vel ingen?

DSB ølvogne litra ZA og ZB fra Carlsberg og Tuborg. Der er planlagt ikke mindre end 16 modeller af denne type ølvogne, der var en

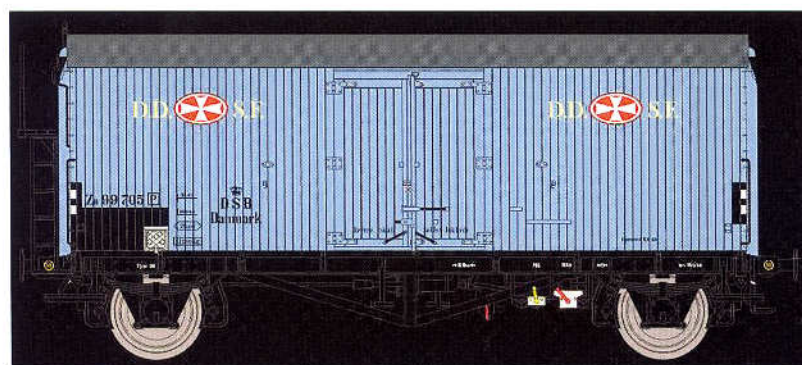
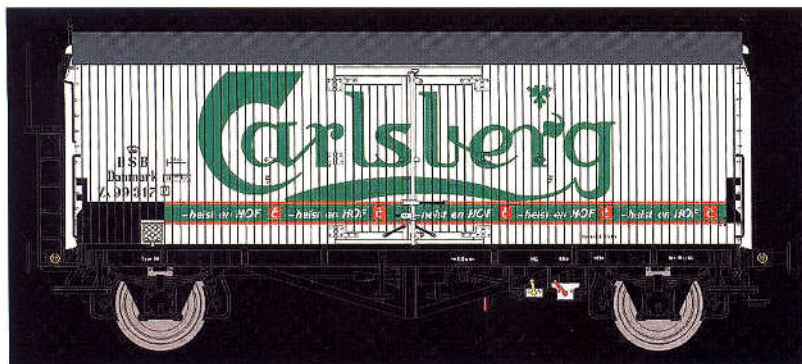
hjørnestene hos de to bryggerier. Det er vogne med 6000 mm akselafstand, og modellerne kommer i flere bemalinger, lige fra de ældre med røde påskrifter, Grønt Bernadotte-design og Tuborg-vogne med paraply og guldspids.

Også Carlsberg-vogne med de olympiske ringe vil dukke op. Det bliver også til en perlegrå gærvogn litra ZB fra DDSF, endda med prægede malteserkors (DDSFs logo) og bogstaverne DDSF i guld. Det bliver spændende at se.

DSB litra MX. Denne model forventes leveret sidst i september dette år. Der fremstilles i alt 8 modeller, heraf 4 med sjællandske numre, de øvrige med jyske. Der bliver plads til 2 vinrøde og 6 rød/sorte i diverse udgaver med plove, ITC-klap m.v.

DSB litra Q. Denne model er tidligere omtalt her i bladet. Begge udgaver af litra Q bliver produceret, d.v.s. med både lav og høj kulkasse.

Modellerne bliver leveret sidst i maj 2018, d.v.s. mens dette blad udkommer. Den vil naturligvis blive behørigt anmeldt i næste nummer af bladet.



## HELJAN

Det fynske firma havde egentlig besluttet ikke længere at fremstille danske modeller, men heldigvis har man – foreløbig – ændret denne beslutning, og udsender nu nogle helt specielle danske modeller, der har stået på mj-ernes ønskeseddel vedr. privatbaner.

Det er – som det fremgår af annoncen andet sted i bladet – de

kendte 4-koblede lokomotiver fra nogle af de største privatbaner, nemlig ØSJS M 10 fra Østbanen, LJ M 33 fra Lollandske Jernbaner, HP 13 fra Hjørring Privatbaner og HFHJ M 9 fra Frederiksværkbanen.

Forbillederne blev leveret til banerne i 1958, og modellerne leveres i husbemaling til epoke III.

Maskinen fra ØSJS, altså M 10, hører til epoke IV, idet den først blev leveret til banen i 1978, men den

var af samme fabrikat som de øvrige (MAK type 650D).

De fine modeller bliver fra fabrikens side udstyret med ESU-dekoder, og får HELJANs selvudviklede driftsikre motor med svinghjul o.s.v.

Modellerne leveres også til AC-drift.

Levering forventes i foråret 2019.

Læs mere om forbillederne i LOKO-MOTIVET nr. 121, side 10.

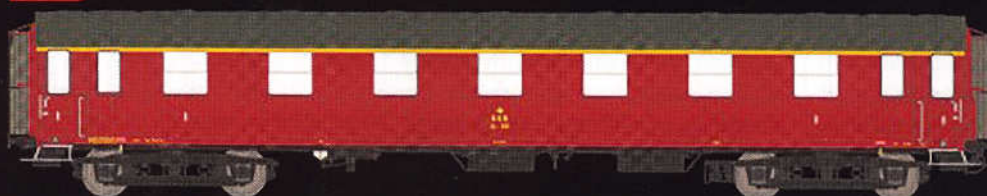




**Velkommen  
hos**

**Kystbanen**

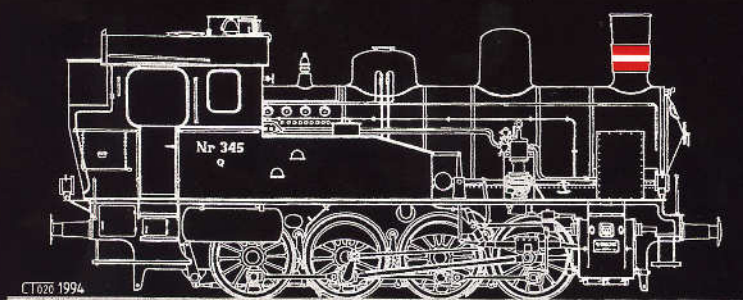
## McK Premium Partner



### DSB personvogn litra AC er kommet

Personvogn til 1. klasse. Fås i to hovedudgaver med flere numre. Modellen er i den sædvanlige fine McK-kvalitet med mange detaljer, bl.a. komplet med interiør, detaljeret undervogn, bogier m.v. Uundværlig til oprangeringer i epoke III.

Pris kr. **675,-**



### – og så er Q-maskinen på vej...

Denne flotte model forventes udleveret i slutningen af maj, primo juni. Modellen leveres med både høj og lav kulkasse med forskellige numre. Den har naturligvis flotte detaljer. En driftsikker model, som ikke kan undværes på anlæg med dansk forbillede (DSB - epoke III). Pris kendes desværre ikke på nuværende tidspunkt.



## Husk! NY WEBSHOP Betal med DANKORT

Automatisk  
lagerstyring med  
webshop = vi har  
varerne på lager.



**Kystbanen**

*- fordi vi har det!*

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

ISSN 0108-9307

