

Modeljernbaneklubben HD

LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



63

DECEMBER 2000 · 16. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 75,-
incl. moms

ISSN 0108-9307



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn stiftet den 22. april 1983. Formålet er at udvide kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter, bøger o.lign.

Arbejdet i redaktion m.v. er rent fritidsarbejde. Evt. overskud fra bladets drift skal i følge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteressen.

LOKOMOTIVETS officielle adresse:

LOKOMOTIVET
Postbox 477
4700 Næstved
Giro-nr. 3 38 55 07
Fax 55 77 90 45

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

Redaktion:

Steffen Dresler (SD) (Ansvh. red.)
Torben Andersen (TA) (Red.)

Faste medarbejdere:

Claus Jensen
H.W. Karlsson
Torben Bejerholm
Erling Nederland
H. Nygaard-Jensen
Jens Bruun-Petersen
Flemming Meisner

Sats, montage og repro:

Lollands Postens Bogtrykkeri
4930 Maribo

Oplag

1200 eksemplarer.

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

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

Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 6 gange i en årgang: Ultimo august, ultimo oktober, medio december, ultimo februar, ultimo april og medio juni. Et abonnementsår løber fra august til juli efterfølgende år.

Abonnement:

Danmark: kr. 450,- helårlig = 6 numre på giro 338 55 07 eller check til ovennævnte adresse.

Udlandet: kr. 580,- helårlig = 6 numre incl. gebyrer på dansk check eller Eurocheck til ovennævnte adresse.

På fodpladen

Go'da igen! Julen står for døren, og vi håber at alle får en god jul og et godt nytår med masser af rare sager under juletræet.

Vi må desværre bringe en dårlig nyhed ang. LOKOMOTIVET. Fra Posttilsynet fik vi - og andre jernbaneblade - sidst i oktober en opsigelse på at sende vort blad ud til abonnenterne til specielt lave priser, gældende fra februar 2001. Nye regler betyder, at den billige pris bortfalder, hvis bladet også sælges i løssalg, d.v.s. i detailhandelen, og det gør "vort gode blad" som bekendt også.

Det betyder uheldigvis en enorm portoforhøjelse, idet vi skal betale fuld pris for hvert udsendt blad i abonnement - ca. 10 kr. pr. stk. - hvilket vil gribe dybt ind i vor økonomi.

I alt vil distributionen af bladet fra februar 2001 koste os ca. 45.000,- kr. årligt ekstra i porto. Hertil skal lægges omkostninger til konvolutter og kuvertering...det samlede beløb bliver næsten lige så meget som at producere et enkelt nummer af LOKOMOTIVET.

Det store beløb kan vi simpelthen ikke overkomme uden at gribe til drastiske skridt, og der er følgende muligheder for at imødegå de nye postlove:

- 1) Lave færre antal sider
- 2) Droppe løssalget
- 3) Forhøje bladets pris
- 4) Droppe LOKOMOTIVET

Da et af LOKOMOTIVETS formål netop er at skabe et bindeled mellem mj-folket, forhandlere og producenter, så er løsning nr. 2) næppe sagen. Vi ønsker heller ikke at lave færre sider, og hermed er løsningerne 1) og 2) ude af billedet. Vi synes heller ikke, det er en god ide at stoppe bladet under forudsætning af, at økonomien kan løbe rundt, så punkt 4) er betinget af om vi kan forhøje bladets pris - punkt 3) - uden at miste læsere.

Vi tager chancen, så derfor vil de næste tre numre af bladet koste kr. 75,- pr. stk. i både løssalg og abonnement. Det beklager vi. Allerede nu må vi foregribe omkostningerne ved at øge prisen til kr. 75,- i løssalg for nærværende nummer, men da vi haft samme pris de sidste fem år, kan vi ligeså godt gøre en dyd af nødvendigheden med en prisforhøjelse.

I dette nummer har vi indlagt et girokort til fornyelse af 2. halvårgang nr. 64, 65 og 66, desværre med den forhøjede pris. Skynd jer alligevel ned på posthuset og forny abonnementet, når I efterfølgende har læst lidt om, hvilke spændende emner, vi agter at bringe i de næste tre numre.

Først og fremmest vil vi fortælle om alt det nye danske rullende materiel, der udsendes i 2001, ligesom disse vil blive behørigt vurderet og anmeldt.

Dernæst kan man bl.a. læse 2. del af artiklen om DSBs personvogne i 1950'erne og 60'erne, nemlig noget om B- og C-vognene, og i serien

om privatbanernes motormateriel tager vi fat på Hjørring Privatbaner.

Vi bringer også en større tekst om DSBs MO-vogne i anledning af, at HELJAN udgiver denne i år 2001, og i samme forbindelse giver vi selvbygforslag til fremstilling af en bivogn til MO litra FE.

Nu da HELJAN har udgivet en fin model af DSB litra CP, så fortæller Claus også i kommende numre om, hvordan vi - i første omgang - let kan omdanne den til andre typer af CP, så der bliver variation i vognparken. Der er flere muligheder med denne model, så køb et par stykker.!

Selvfølgelig bringer vi også andre emner, bl.a. sporplaner, tips&tricks, anlægsideer, mange skatetegninger af fast og rullende materiel, oprangeringer af DSB-tog i model, selvbyg af modeller o.s.v. o.s.v.

★

Til sidst: Vor kollega - eller konkurrent, om man vil - banen, der udgives af Vido Hribar, kan i år fejre sin 10 års fødselsdag. Det er noget af en bedrift at være redaktør af et jernbaneblad i så mange år, ikke mindst fordi bladet udgives på kommerciel basis, og Vido har gjort det rigtig godt. Kender man ikke banen - men det gør man nok - så kan vi oplyse at bladet udkommer otte gange om året, og er på sine over 100 sider fyldt med reportager om europæiske jernbaner i virkelighed og model, næsten udelukkende fra epoke V. Som hjælp har Vido formået at samle ikke mindre end 19 medarbejdere omkring sig, heriblandt flere udenlandske. Bladet er bredt anlagt med mange fotos og illustrationer, og er skrevet i et sprog, så alle kan følge med. TILLYKKE - og pøj-pøj med de næste 10 år.

Nå, vi slutter nu, og ses sidst i februar 2001 for jer, der fortsat vil være med i LOKOMOTIVET. Ka' I - trods alt - ha' en god jul og nytår allesammen! Jingle-bells! Jingle-bells!

...og se så at komme ned på posthuset i en fart med giro-indbetalingen.

TA

**DEADLINE for nr. 64:
Annoncer: 5. januar 2001**

Forside: DSBs damplokomotiv litra E er et af de mest kendte damplokomotiver, ikke alene af jernbanefolk, men også af lægfolk. Den kraftige maskine med skrå cylindre og "badekar"-tender har gjort et uudsletteligt indtryk på de mennesker, der har oplevet den i drift. Bagest i bladet finder man for første gang den uddybende historie om disse prægtige maskiner. Billedet viser E 979 (med dobbeltskorsten), der damper afsted med godstog ved Lillebæltsbroen på vej til Fredericia, sommer 1968. Foto: HGC.

DSB personvogne, 1. del: A-vogne	3
<i>Af Torben Andersen</i>	
Fotoarkivet: DSB træsneplove	10
Modeltog og sceneri: MA-lyntog i model	11
DSB-signaler, 3. del	12
<i>Af H.W. Karlsson</i>	
HELLERUP station	14
Tegning af Erling Nederland	
Læsere bygger Fra Hjerensens vognfabrik	16
Bygning af personvogn CP 2920 <i>Af N. Hjerens</i>	

En hyggelig station til modeljernbanen: THORSAGER station	18
Skalategninger i 1:87	
Nummerets 1:87-tegning: DSB ballastvogne litra TH	21
SPORSKIFTET	22
Hørt&Set	24
Omtale af efterårets og vinterens mange nyheder af dansk rullende materiel	
Damprostalg: DSB eksprestoglokomotiv litra E	34
<i>Af Torben Andersen</i>	

Litra AC 18 (efter 1941) i Nyborg, 1958. Vognen blev bygget i 1938 som AC 87, og har det tidstypiske glatte tag med wendler-ventiler. På undervognen ses endnu reminiscenser af vakuumbestyret. Vognen forblev uændret i drift til 1978, hvor den blev udrangeret.
Foto: H. True.



DSB bogiepersonvogne
i 1950'erne og 60'erne

Det startede med "Det store Ombygningscirkus"

Lidt firkantet kan man sige, at der i 1950'erne og 60'erne ikke fandtes to ens typer personvogne i DSBs vognpark. Det er selvfølgelig ikke korrekt, men tilsyneladende var man tilhænger af "typernes mangfoldighed". Årsagen til dette mylder af forskellige personvogne blev grundlagt allerede i begyndelsen af 1930'erne, hvor Statsbanerne ønskede at modernisere ældre vogne samtidig med køb af moderne stålvogne. De ældre personvogne med tagrytter blev løbende ombygget til moderne standard, et byggeri, der tog omkring 20 år på Statsbanernes Centralværksteder. Man har senere kaldt disse aktiviteter for "Det store Ombygningscirkus".

Ideen var ikke alene at slippe af med de utidssvarende tagryttervogne, der var vanskelige at vedligeholde og rengøre, men også at få gamle kupevogne udrangeret inden 1940. De efterhånden højere hastigheder gjorde kupevognene ret usikre på sporene. Derfor blev bogiekupe- og tagryttervogne ombygget til nye personvogne til tog fremført af damplokomotiver og til lette motorbivogne for tog med MP og MO som trækraft. De to-akslede kupevogne blev udrangeret.

Man fik to hovedtyper ud af ombygningerne, nemlig vogne til nær- og lokaltrafik og vogne til fjerntrafik.

Vogne til nærtrafik konstrueredes som stor-rumsvogne - også kaldet midtgangsvogne - med to rum for rygere- og ikke rygere. Storrummene skulle give plads til størst mulige antal rejsende, der hurtigt kunne stige af og på. De store rum virkede udmærket, men da der kun var almindelige døre i vognenes ender, var det begrænset, hvor hurtigt man kunne stige af og på. Da bagagehylderne var anbragt langs vognkassens væg, så havde "nærtrafikvognen" mindre gode pladsforhold for håndbagage, og gjorde dem således også uegnet til fjerntrafik...selv om de også brugtes her.

Fjerntrafikvogne byggedes som sidegangsvogne med kupeer, så de rejsende uforstyrret kunne slappe af, mens andre rejsende passerede forbi i sidegangen. I disse vogne var bagagehylderne - i øvrigt anbragt over hinanden - placeret langs kupévæggene, hvor der var forholdsvis højt til loftet, og dermed var der mere plads til den megen bagage som fjerntrejsende som regel medbragte.

1. del: A-VOGNE

... for politikere,
forretningsfolk
og andre godtfolk

Af Torben Andersen

Karakteristisk for de ombyggede vogne blev det hvælvede tag og let tilspidsede lukkede endeperroner.

En enkelt vogntype, litra CQM fik ikke tilspidset endeperron. Det skyldtes at typen blev omdannet fra smalle kupevogne, som nødvendiggjorde at man byggede en ekstra "vange" til undervognen for at få en tilpas vognbræde.

Vogne, der ombyggedes i begyndelsen af 1930'erne, d.v.s. litra CM, CO og CQM fik generelt spejlglassvinduer, mens man fra ca. 1937 monterede delte vinduer på nyombyggede vogne. Ideen med delte vinduer var at undgå træk som ved spejlglassvinduer, der kunne skydes helt ned i vognsiden.

Ved ombygningerne genbrugte man bogierne, dels fra sidegangsvogne, dels fra ældre kupevogne, og byggede en ny vognkasse med stel i træ - deraf navnet "trævogn" - og beklædte den med jernplader. Taget fremstilledes i brædder, der blev dækket med lærred. De første vogne forsynedes med de såkaldte wendler tagventiler, senere monteredes torpedoventiler, mens de allersidste fik kuck-kuck.

De sidste teaktrævogne

Kort før man gik ind i 1930'erne leveredes en række personvogne med vognkasse i teaktræ

litra FF/CR fra Scandia og Triangel, sidstnævnte virksomhed havde ellers størst erfaring i bygning af motorvogne, men forsøgte sig denne ene gang med at bygge personvogne. Disse vogne, der var øremærket den københavnske nærtrafik, blev de første personvogne hos Statsbanerne med rullelejer, og leveredes fra 1928 og årene fremover. Vognene havde åbne endeperroner og stor midtergang, således at hurtigere af- og påstigning nu kunne finde sted.

Samtidig leveredes fra 1927 en række sidegangsvogne til fjerntrafik, de spidsgavlede litra AR og CM fra Scandia. Disse var også bygget med træstel beklædt med teaktrælist, og de nævnte personvogne var de sidste, som blev leveret med vognkasse i teaktræ.

Stålvognene leveres

Sideløbende med det omfattende ombygningsprogram designede Scandia i Randers en række personvogne i stål, hvorfra de første af litra AU leveredes i 1932. Disse vogne blev fremstillet med vognkasse, hvor stålpladerne var pånittede stellet, der også var i stål.

Det blev ikke til mange nittede vogne, idet de var alt for tunge. Der kom dog en serie på 32 vogne i 1932, oprindeligt litra CR, efter 1941 litra CA, hvorefter man gik bort fra nitning, og i stedet fremstillede vognkasserne i helsvejt stål. Man forsøgte dog i 1939 at fremstille en nittede vogntype i letmetallet dura-aluminium, men efter afleveringen af de fire vogne, der fik litra AUM, gik man helt over til at bygge vogne i helsvejt stål.

De nye stålvogne, der alle byggedes i det "besynderlige" modul 21 720 mm målt over puffer og med 3 m stålbogier, blev nu sat på sporet i flere udgaver, startende med fællesklassevogne litra CB og kombinerede vogne med 1. og fællesklasse litra AV m.fl. Alle de nye vogne blev udstyret med ringfjederpuffer, trykluftbremse G-P-R (G = godstogbremse, P = persontogbremse, R = hurtigtogbremse), dynamo m.v. Vogne med fællesklasse fik fjedrende sæder med mørkebrunt bøffellæder, mens vogne med 1. klasse fik fjedrende højryggede sofaer med nakkestøtte. De blev beklædt med såkaldt Mars-betræk, et kraftigt vævet gråfarvet stof med mønster, der bragte minder frem fra "klunketiden". På nakkestøtterne monteredes et hvidt kraftigt beskyttelsesklæde med broderet DSB. Klædet, såkaldt



AF 80 var en personvogn, der udelukkende førte 1. klasse. Den blev i begyndelsen af 1930'erne - sammen med AF 79 - ombygget til hvælvet tag og teaktræbeklædning. Sidstnævnte var et forsøg for senere ombygninger af pladevogne til teaktræ, men det blev kun til disse to vogne. I 1956 blev den malet vinrød, da 1.-klassestriben over vinduerne blev påsat. Vognen er fotograferet i Struer, 1958.
Foto: H. True.

“antimakassar” (makassarolie var en slags hårolie), kunne udskiftes, når det blev for fedtet.

Alle stålvogne fik todelte vinduer, hvor den øverste halvdel kunne skydes ned i den nederste, et princip som benyttedes helt til vore dage med leveringerne af litra Bn.

Mere ombygning

Under og efter 2. Verdenskrig 1939-45 fortsatte ombygningsprogrammet, og man satte flere af de ældre vogne litra CM, CO og BP under kniven for at ombygge dem til litra CP.

Nogle af de ældre kupevogne og sidegangsvogne med tagrytter, især litra CM, fik på CvK flyttet bogierne over på nye stålvognkasser fra Scandia, hvorved der opstod en ny type nærtrafikvogn, den legendariske litra CL, der afløste nærtrafikvognene litra CR. Samme procedure blev anvendt til søstervognen med rejsegodsrum litra CLE.

Denne sære bytten rundt på bogier og undervogn skyldtes politiske beslutninger, hvor man bevillingsmæssigt ikke måtte sætte en ny vogn i drift for en gammel var udrangeret. Årsagen var materialelemangel.

Forannævnte fremgangsmåde betød, at de første moderne stålvogne litra CL og CLE kom til at køre på forældede bogier med glidelejer, mens de ældre nærtrafikvogne litra CR havde moderne rullelejer. Det var først ved senere leveringer af litra CL, at disse fik rullelejer.

Den kannibaliserede CM-undervogn blev derefter afkortet godt 1,5 m, og fik 2,1 m træbogier fra en kupevogn, mens man byggede en ny vognkasse i træ...og så fik man med et fingerknips en litra CP. Afkortningen skyldtes bl.a. et ønske om reducere af vognvægten. En CM vejede ca. 34 tons, mens en ny CP ombygget på CM-undervogn vejede ca. 30 tons, fordi man sparede jernplader i begge sider, ligesom 2,1 m bogierne var lettere o.s.v. Da litra CM kunne medtage 72 siddende, og CP havde plads til det samme, så var der god “vognøkonomi” i ombygningen til den lettere litra CP. Det

gjaldt jo om at få så lette vogne med så mange siddepladser som muligt.

Flere stålvogne

På grund af nævnte materialelemangel under besættelsen stoppede bygningen af stålvognene, men da situationen atter blev nogenlunde normal, gik man flaks i gang med førkrigsprogrammet, og i 1949 rullede den første efterkrigstid litra AC ud fra Scandia, efterfulgt af litra CC i 1950. Og så gik det ellers rask derudad...men ombygningsprogrammet af de ældre personvogne sluttede først i 1951-52 med leveringer af nye litra CP og AR.

Men man kunne nu ikke holde nallerne helt væk, for i 1956 prøveombyggede man et par af de ældre AP-vogne, der havde tagrytter og berlinerbogier, nu degraderet til vogne med 2. klasse litra CP. Men det blev kun til et par få vogne.

Personvogne med flyvesæder

Den truende konkurrence kom på det tidspunkt ikke alene fra bilerne, men også fra indenrigsflyene, der i 1950'erne gjorde stort indhug i rejsende, der skulle over Storebælt. Det gjorde at DSB besluttede sig for at anskaffe stålvogne med flyvesæder, for “det smagte da lidt af fugl...” De første ti vogne, der førte 1. klasse, kom i 1956... og indsattes på Kyst- og

Nordbanen, mens der i 1959 og 1964 leveredes tyve vogne næsten magen til, litra BL, til 2. klasse. Begge vogn typer var storrumsvogne med flyvesæder, men litra BL indsattes primært i de motorvognstrukne “lyntog” mellem landsdelene for at imødegå den nævnte konkurrence fra flyene.

Det lykkedes ikke i første omgang at tage passagerer fra flyselskaberne, men i løbet af 1960'erne indførte Statsbanerne nye hurtige og hyppige landsdelforbindelser med de “sorte lyntog”. Disse tog oprangeredes som mindre persontog, bl.a. med den førnævnte litra BL og 1. klasse-vogne litra AC m.fl., og toget kom hurtigt frem til destinationen, idet det undervejs kun stoppede ved store stationer. Man brugte især diesellokomotivet litra MX til disse opgaver, og togene blev en så stor succes, at man i 1970 udvidede trafikkonceptet. Men man kom dog ikke flykonkurrencen til livs... det var først med åbningen af Storebæltforbindelsen i 1997, at DSB blev en alvorlig konkurrent til denne trafik.



Storrumsvognen litra AL blev anskaffet i 1956 til brug på Nord- og Kystbanen, men “Akvariet” - som vognen kaldtes i folkemunde - blev aldrig populær. Her er den i et nordbanetog med S 729 som trækraft under udkørsel fra Holte på vej til Hillerød, juli 1964.
Foto: HGC.



*AC-vognene blev fra 1969
litreret Ah, såfremt de beholdt
harmonikaerne og i øvrigt ikke
ombyggedes. Ah 50 86 17-21
020-0 i Næstved, 1974.
Foto: TA.*

Personvogne i nyt modul

I 1964 kom den første sidegangsvogn i det nye UIC-modul litra B, der indsattes i landsdeltog og internationale tog. Den var en helsvejst vogn, der løb på helt nye bogier, de såkaldte MD- bogier (Minden-Deutz), og typen kunne løbe max. 160 km/t... selv om man på det tidspunkt hos DSB ikke havde trækraft, der kunne løbe så hurtigt.

Med indførelsen af disse 24,5 m stålvogne, senere også litra A, AB og BD, var skæbnen besejlet for de gamle "trævogne" og DSB besluttede i 1965 at alle trævogne skulle være fjernet fra sporene inden 1970, hvilket også blev overholdt. I slutningen af 1960'erne udrangeredes og ophuggedes næsten alle nævnte vogne, hvorefter stålvognene blev eneherkende på de danske spor.

Som det fremgår af teksten, så var DSBs vognpark i det nævnte tidsrum en noget blandet landhandel med kupe-, tagrytter- og stålvogne side om side. Det må have været noget af et puslespil for personalet at holde rede på alle litra og egenskaber, og i betragtning af at man dengang ikke havde EDB, så må det imponere, at man kunne styre "sagerne".

Efterfølgende tekst beskriver kortfattet de fleste af personvogntyperne af litra A i drift på DSBs spor fra 1945 til 1965, dog ikke den

specielle dobbeltvogn litra AD/AY. Den vil vi senere beskæftige os med i en særskilt tekst.

Omtale sker alfabetisk efter underlitra, d.v.s. at vi begynder med litra AC. I kommende afsnit ser vi på B- og C-vognene.

Litra AC

I 1937-38 fik DSB leveret sine første svejste stålvogne til 1. klasse. De fik litra AC 80-105, efter 1941 AC 11-36. De var indrettet med sidegang, og kunne medtage 42 siddende. I de kommende år fulgte flere vogne af samme type, således at DSB i alt havde 26 vogne af litraet før krigsudbruddet i 1939. Vognene blev bygget af Scandia, Randers.

De blev konstrueret i det nye personvognmodul 21 720 mm målt over puffer og 20 420 mm over vognkassen. Vognene fik 3 m svejste stålbogier som litra CB, og måtte løbe max. 120 km/t.

Hver af de syv kupeer i litra AC var 2300 mm brede, og indrettet med fjedrende sæder med marsbetræk og hvide aftagelige antimakassar. Der var plads til seks siddende i hver kupe. I hver ende af vognen var toilet.

Vinduerne i kupeerne var delte, idet øverste halvdel kunne skydes ned i den nederste. De havde en lille runding foroven, mens de forneden var næsten vinkelrette.

Taget var glat med wendler- og trykventiler over toiletterne, og der var en kraftig markering af vandkasselåg.

AC-vognene indsattes oprindeligt i de store landsdeltog, og de RIC-mærkede vogne AC 28-30 og 34-42 i internationale tog. Undervejs

kom vognene også i brug i kystbanetogene og gennemgående tog København-Nakskov m.v.

I 1947 genoptog man kørslen med bl.a. lyn-toget Englænderen med MO-vogne og almindelige personvogne. Til dette brug udtog man fire AC-vogne - nr. 30-33 - sammen med nogle CB og CMK. AC- vognene fik styreledninger fra CR-vogne og pladsnumre under vinduerne.

I 1949 leveredes endnu en række AC-vogne fra Scandia, der var magen til de første, bortset fra, at de var forsynet med tagsikker, og havde runding forneden af hensyn til nemmere rengøring. Leveringerne fortsatte til 1952, og DSB fik i alt 42 litra AC 11-52 i drift samt to ACM-vogne 71-72.

I 1966 fik DSB nye A-vogne som afløsning for AC-vognene, og nogle blev ombygget til Ag, d.v.s. vogne med gummivulst, mens andre forblev uændrede i drift som Ah eller Bah.

I 1978 udrangeredes de ældste vogne, mens de øvrige var i drift endnu en del år, ombygget med gummivulst til litra Ag, der benyttedes i Ic-tog.

Litra AF

Selv om nogle meget få tagryttervogne med 1. klasse beholdt litra AF til slutningen af 1950'erne, så blev de fleste af dette litra også et produkt af det store ombygningscirkus.

*ARM 153 var en kombineret 1. og 2-klasse vogn ombygget 1952 direkte fra tagryttervognen med samme nummer til brug i motortog. Da den oprindelige vogn havde berlinerbogier, arvede den ombyggede vogn disse. Den blev forsynet med kakkelovn, der ses under vognsiden midtfor. København 1961.
Foto: PÅ SPORET.*



Halvfine vogne til sidebanen:

DSB litra ASM 191-194

For at kunne betjene "fine" passagerer på sidebaner med svag trafik, ombyggede DSB nogle vogne indrettet med både 1. og fællesklasse (fra 1956 2. klasse) til brug for motortog.

Der fandtes lidt forskellige typer ASM-vogne, men her gælder det den jernplade-beklædte type med træskelet, hvælvet tag og berlinerbogier med numrene 191-194.

ASM 191-194 blev i 1952-53 ombygget fra tagrytternovne med samme numre til hvælvet tag med kuck-kuck-ventiler.

Vogntypen var indrettet med to kupeer til 1. klasse, og havde plads til 12 siddende på 1. klasse og 39 på fællesklasse (5 kupeer). Typen havde toilet i begge ender, selvfølgelig med det største indrettet i 1. klasse-delen. Vinduerne var delte med fast underpart.

Da vognene primært skulle bruges i tog med trækraft uden varmekedel, især MO-vogne i 500-serien, indrettedes de med koksforbrænding i vognkassen, og fik som 2. underlitra M for "egenvarme". De fik også

styreledning A+B, så de kunne oprangeres som mellemvogne for to MO, men ledningerne fjernedes omkring midten af 1950'erne.

Vognene kunne også benyttes i tog med dampvarme, d.v.s. damp- og diesellokomotiver med dampvarmekedel, idet ASM var forsynet med gennemgående dampvarmeledning.

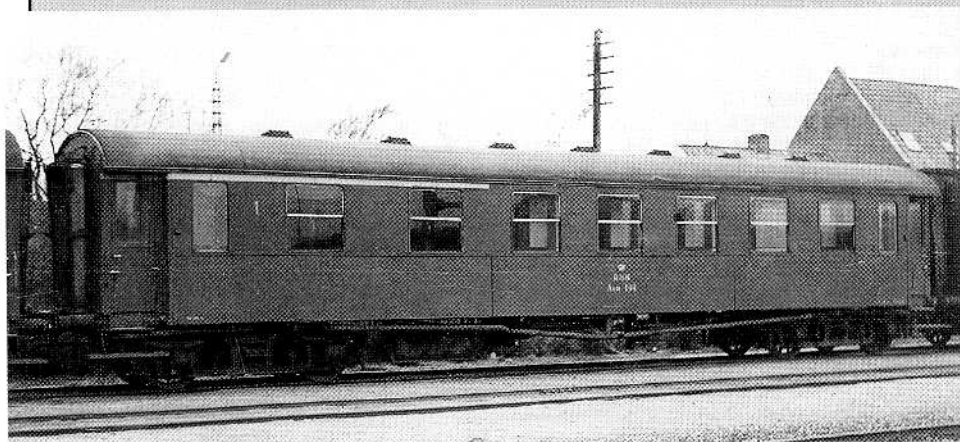
De nævnte vogne var stationeret i Jylland, og brugtes i 1950'erne på DSBs sidebaner, bl.a. i Sønderjylland på linierne Sønderborg-Tønder og Fredericia-Tinglev, og på strækningen Fredericia-Esbjerg-Struer, senere Struer-Thisted m.v.

Data for ASM 191-194

ASM nr.	Bygge-år	Ombygget år	Styreledning A+B		Udr.
			Mont.	Afm.	
191	1912	1953	1937	1953	1969
192	1912	1953	1937	1953	1969
193	1912	1953	1937	1954	1968
194	1912	1952	1937	1954	1968

Data for DSB litra ASM 191-194 (4 stk.)

Bygget Scandia 1912
Ombygget Århus 1952
Lop 18 530 mm
12 siddepladser 1. klasse
39 siddepladser fællesklasse
Trykluftbremse (G-P) og skruebremse
Opvarmning ved koksforbrænding eller højtryksdamp
Taravægt 35 100 kg



ASM 191 set fra gangsiden, Bramming 1965. Bemærk, at de smalle vinduer ikke er delte. På undervognen ses den gennemgående varmeledning, og over vinduerne den gule stribe på 1. klasse-delen

De første AF vogne ombyggedes fra tagrytternovne med sidegang og 2,1 m træbogier i 1934-35, og fik efter ombygningen hvælvet tag. De indrettedes med seks kupeer à 2100 mm og vinduerne fik spejlglas. Den ene ende af vognen forsynedes med toilet. I første omgang kom vognene til at hedde ATM 201-207, men blev i 1941 omlittreret AF 78-82 hhv. 91-92.

Alle nævnte vogne var til brug i damptog, mens der til motortog ombyggedes tre andre vogne, litra AFM 75-77. Disse omdannedes dog allerede fra 1951 til vogne af ATM-typen. Efter denne tid brugte man ikke AFM-vogne til motortog.

To AF-vogne, AF 79 og 80 (ex AT 201 og 202), ombyggedes med vognkasse i teaktræ, hvor de øvrige AF med hvælvet tag fik vognkasse i plader. Det var prøveombygninger for at se om øvrige pladevogne skulle ombygges på denne måde, men det blev kun til disse to vogne samt godt 20 år senere til litra CP.

Et par af de oprindelige tagrytternovne litra AP/AF fra 1923 overlevede uden ombygning som litra AF til 1960, hvor de nedsattes til 2. klasse. Det var AF 96 og 98, der blev til CML 2267 og 2268. Vognene udrangeredes allerede omkring 1963.

Litra AL

Denne storrumsvogn bygget hos Scandia 1958, var helt i stål med syv store udsigtsvinduer, og var indrettet med flyvesofaer efter amerikansk mønster, idet DSB på denne måde

håbede at kunne imødegå konkurrencen fra flyselskaberne (!) Sæderne kunne i øvrigt vendes, så man kunne sidde med front mod hinanden, hvis man var et samlet selskab. Typen kunne rumme 56 siddende på 1. klasse, og havde karakteristiske store udsigtsvinduer, de såkaldte panoramavinduer. I den ene vognende havde den to toiletter.

Litra AL havde dynamoanlæg, og som nogle af de første vogne havde typen belysning ved lysstofrør. Vognen vejede 34,5 tons, og var forsynet med G-P-R-bremse.

Oprindeligt blev vognene bygget til brug på Nord- og Kystbanen, hvor de i folkeviddet fik øgenavnet "Akvarier"...for her sad de store guldfisk. Andre øgenavne var "Rugekassen" og "Belægningsstuen". Litra AL blev aldrig populær hos de rejsende. Man foretrak vogne med kupeer litra AC el. lign., og DSB forsøgte at indsætte AL-vognene på andre strækninger, men ingen steder ville man have dem.

Der blev kun bygget 10 af typen, der blev de sidste nykonstruerede stål vogne, som leveredes med 3 m stål bogier. De havde litra og numre AL 341-350 indtil 1969.

Vognene blev senere i 1970'erne benyttet i sjællandske lokal tog som degraderede vogne litra Bfh, og udrangeredes i 1980'erne efter at være blevet brugt i båd tog til Kalundborg.

Vognene var kun i drift på Sjælland.

Litra AR/M (spids)

I 1928 byggede Scandia denne vogn type, der

var søster til den spidse CM, karakteristisk med sin spidse endeperron. Den blev bygget med stel i træ, og havde beklædning af træ-lister (teak).

AR/M kunne rumme 18 siddende på 1. klasse og 40 på fællesklasse. Typen brugtes bl.a. i udenlandske tog, da den havde tyske slutsignalholdere, og nogle indrettedes til brug i motortog og fik litra ARM. Vognene kørte på både 2,5 træbogier og 2,5 m stål bogier af berliner-typen.

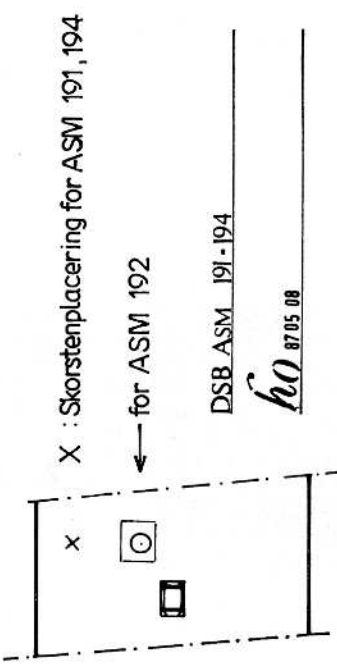
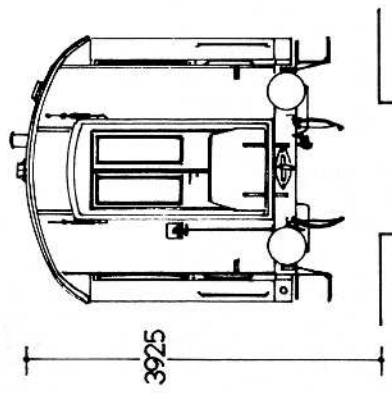
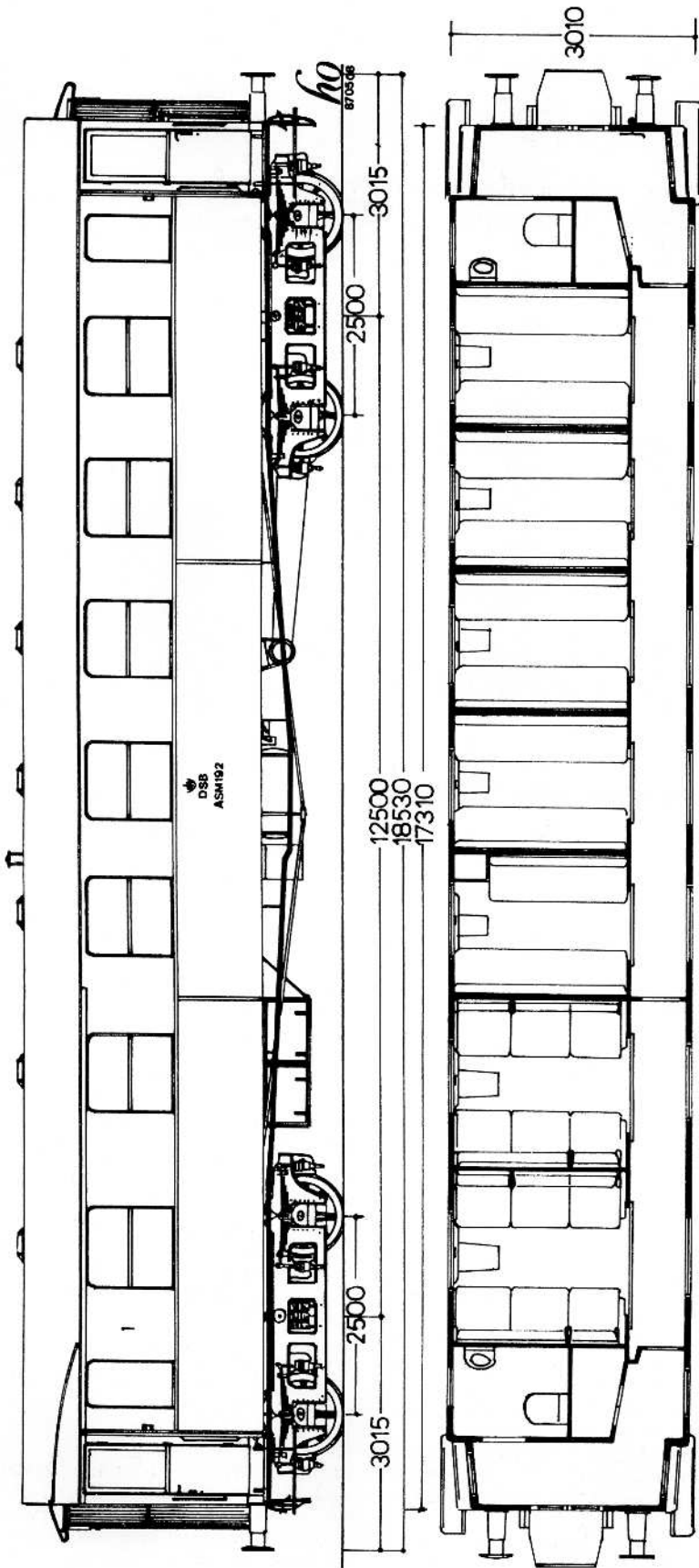
Der blev i alt bygget otte vogne AR 106-109 og ARM 155-157, og alle de nævnte kørte i 1950'erne i 2. Distrikt Jylland/Fyn.

Da brugen af denne vogn type efter anskaffelsen af stål vognen litra AV ikke var så påkrævet, blev den degraderet til ren 2. klasse vogn litra CMZ i årene 1964-65. Men den kørte kun nogle få år med dette litra, idet udrangeringen begyndte næsten med det samme.

Litra AR/M (hvælvet tag)

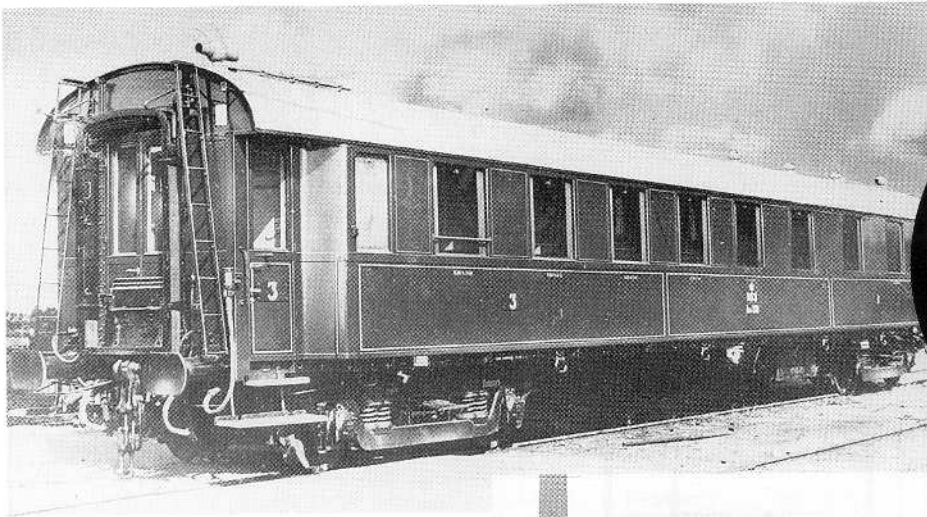
Denne vogn type med både 1. og 2. klasse var også et produkt af det store ombygningscirrus, og blev nogle af de sidste vogne, der opstod ved ombygning af de ældre personvogne. De sattes i drift i 1952, og undervognen stammede fra ældre tagrytternovne med pladebeklædning litra BPM/ASM bygget mellem 1903 og 1908.

Det karakteristiske for flere af disse vogne var, at de løb på 2,5 jernbogier af Berliner-typen, hvilke de havde allerede ved leveringen



DSB litra ASM 191-194

Bygget Scandia 1912 · Litra BNM 261-264, fra 1941 ASM 191-194
 Ombygget 1952-53 · Skala 1:87
 Tegning: HO/PÅ SPORET



AU 251 blev leveret fra Scandia i 1932, og havde plads til 18 siddende på 1. klasse og 40 på fællesklasse. Det var en godt 42 tons tung stålvogn, der kom i løb i de internationale tog. Vognen er forsynet med gavlstiger, så personalet kan komme op til taget, hvor lygteholderne til de tyske slutsignaler er placeret. Foto fra 1943. DSB.

Litra AU blev efter udrangering i 1965 omdannet til udflugtsvogne litra BU. De blev ved denne lejlighed malet i to-farve liberis med vinrød underdel og cremefarvet overdel. BU 3700 i Odense, 1967. Foto: AK/OMJK.

som tagtryktervogne i 1903. I 1936 omdannedes de let til brug i motortog, idet man indbyggede egenvarme og forsynede dem med trykluftbremse.

Der ombyggedes i årene 1942-1952 fem vogne af typen med Berlinerbogier, ARM 149-152 og AR 120, og fem vogne med 2,5 m træbogier AR 110-114, altså i alt 10 vogne.

Man genbrugte hele den gamle undervogn, men byggede en ny vognkasse med hvælvet tag. Ruminddelingen med tre kupeer til 1. klasse, fire til 2. klasse og et toilet i hver ende beholdt man ligeledes, ligesom man fortsat havde kakkelovn midt i vognen. AR 111-114 og 120 havde ikke kakkelovn, da de skulle bruges i damptog. Også dimensionerne var de samme før og efter ombygningen, d.v.s. 19 890 mm lange målt over puffer med plads til 18 rejsende på 1. klasse og 31 på 2. klasse. Sæderne var fjedrende med mørkebrunt bøffel-læder på 2. klasse, mens afdelingen med 1. klasse var indrettet med højryggede fjedrende sofaer med nakkestøtte. Sæderne havde som øvrige vogne med 1. klasse mønstret mars- og hvidt nakkebetræk i denne afdeling.

Alle AR/M-vogne blev stationeret Århus, og brugtes på sidebanerne i hovedlandet og Fyn indtil udrangering i 1966-69 med litra ARM som de sidste i drift.



Litra AR/ARM havde nogle søstervogne litra ASM 191-196, der i det store hele havde samme udseende og skæbne, men som kun havde to kupeer til 1. klasse og fem til 2. klasse, d.v.s. med plads til 12 hhv. 39 siddende. To af vognene - 195-196 - var dog en meter længere og havde en 2. klassekupe mere. Alle ASM var forsynet med styreledning, så de kunne bruges som mellemvogne i motortog. Også disse vogne var stationeret i Jylland/Fyn i 1950'erne og 60'erne (se siderne 6-7).

Både AR/M og ASM måtte fremføres i tog med max. 100 km/t.

Litra AT og ATM

Dette var en kort sidegangsvogn, designet til sidebaner med tynd trafik.

Den ældste type AT 201-207 blev ombygget fra ældre vogne mellem 1931-1935, og var

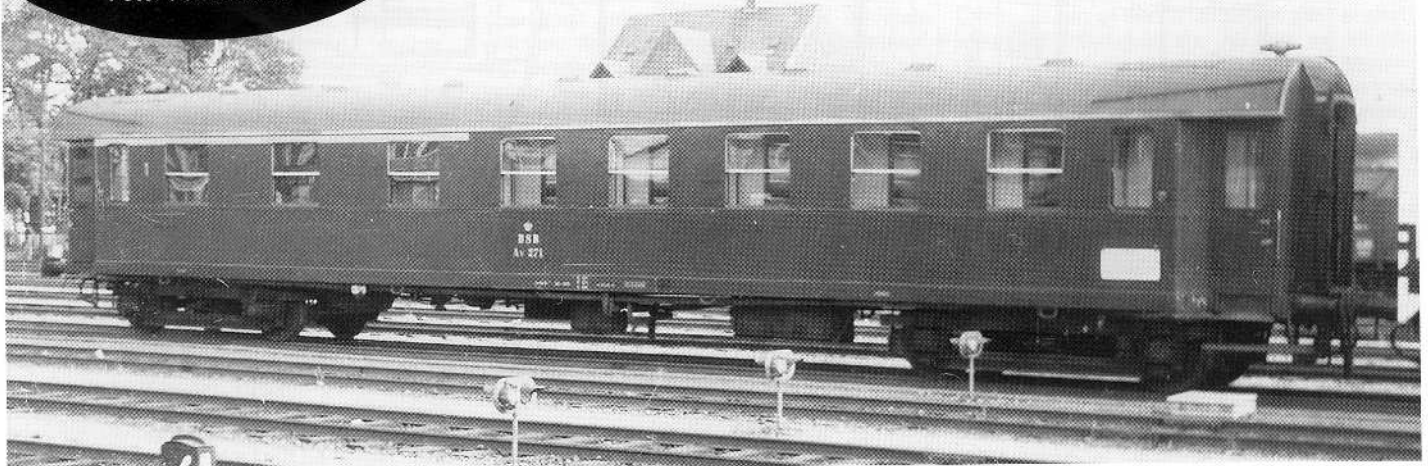
indrettet med to kupeer til 1. klasse og fire kupeer til 2. klasse.

I afdelingen med 2. klasse var indrettet toilet til både 1. og 2. klasse, hvilket ikke var populært blandt rejsende på 1. klasse. Vognen var kun 16 330 mm lang, og havde spejlglassvinduer. Bremsene var trykluft af G-P-typen.

I 1941-42 ombyggedes endnu nogle ældre vogne til litra AT 208-221 (14 stk.) med to 1. klasse og fire 2. klasse-kupeer, som derefter kunne rumme 12 siddende på 1. klasse og 32 på fællesklasse. De havde som forgængerne toilet i 2. klasse-afdelingen. Vognen var bygget helt i træ med hvælvet tag, og fik delte vinduer. AT 208-213 indsatte på Sjælland/Falster efter ombygningerne, mens resten kom til Jylland. I 1960 overflyttedes alle AT-vogne til Jylland.

Da DSB overtog de Sydfynske Baner i

Den kombinerede 1. og 2. klasse vogn litra AV 271 blev leveret fra Scandia i 1940 som AUL 416, men blev allerede i 1941 omnummereret til førnævnte 271. Den blev leveret med glat tag og wenderventiler, men fik i 1950'erne kuck-kuck-ventiler, og kom derved til - næsten - at ligne øvrige AV-vogne. Vognen er her fotograferet i Esbjerg, 1967. Foto: JGC/JMJK.



1949, kom denne vogntype efterhånden i drift på de sydfynske spor, hvor de forblev op gennem 1950'erne.

Fra begyndelsen af 1960'erne brugtes vognene primært som forstærkningsvogne, fra 1960 som litra CML, en enkelt som CMZ fra 1964.

AT 219-221 var endnu i 1963 optaget under det oprindelige litra i DSBs driftmaterielfortegnelse, og kørte på det tidspunkt i tog mellem Esbjerg og Struer og på den "Den skæve Bane" mellem Bramming-Brande. AT 219 udrangeredes som den sidste af typen i 1967.

Mellem 1935-40 omdannedes ligeledes fire ældre vogne til brug for motortog, litra ATM 242-245. De blev forsynet med varmeanlæg (koksfyre) midt i vognen, og havde derfor kun plads til 31 siddende på 2. klasse, men ellers var de indrettet magen til AT-vognene. ATM kørte kun i 2. Distrikt, og benyttedes også på de tidligere sydfynske baner indtil udrangering i 1962-1963.

Alle AT-vogne havde korte 2,1 m træbogier, og måtte derfor ikke fremføres i ekspresttog, d.v.s. maksimalt med 100 km/t.

Litra AU

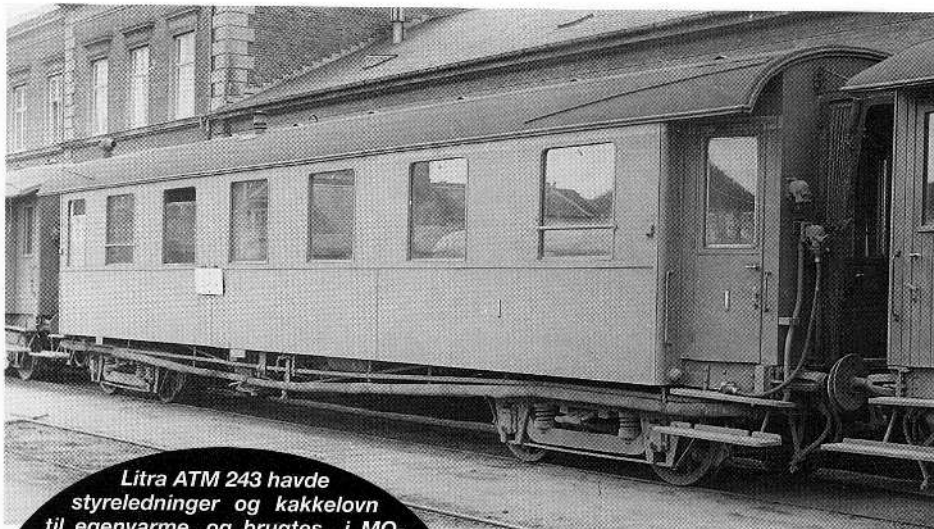
Denne vogntype blev bygget som kombineret 1. og fællesklasse personvogn af Scandia 1932. Vognen havde litra AU både før og efter 1941. Det blev første vogntype i det nye 21 720 mm modul, og de fik jernstel og vognkasse i nittet stål. Vognen var temmelig tung, idet den tara vejede ca. 45 tons. Til sammenligning vejede de senere leverede stålvogne litra CB/CC kun omkring 31 tons. Litra AU løb på nykonstruerede 3 m nittede stålbogier.

Alle vogne var fra 1948 RIC-mærket og forsynet med svenske og tyske slusignallygter, elektriske varmeapparater for kørsel i Sverige, G-P-R-bremse, dynamoanlæg, m.v. Oprindeligt var vognene forsynet med vakuumbremse, men den fjernedes i løbet af 1940'erne.

Typen havde plads til 40 personer på fællesklasse (fra 1956 benævnt 2. klasse) og 18 på 1. klasse. Der var toilet i hver ende af vognene.

Der blev bygget fem vogne af typen. De fik efter 1941 numrene 251-255. Fra 1962 ændredes numrene til 161-165.

AF 98 overlevede sammen med AF 96 "det store ombygningscirkus", og fortsatte i næsten uændret drift til 1960 som AF-vogne. AF 98 blev leveret af Scandia i 1923, og var i mange år DSBs flag-skib. Foto fra Belvedere, 1959. Foto: SvJ/PÅ SPORET



Litra ATM 243 havde styreledninger og kakkelovn til egenvarme, og brugtes i MO- eller MP-tog næsten udelukkende på de tidligere sydfynske baner, hvor der ikke var behov for mange pladser med 1. klasse. Den kunne medtage 12 rejsende på 1. klasse og 31 på 2. klasse, og var et typisk produkt af førkrigsombygninger med sine spejlglasvinduer. Foto: H.True.

Litra AU løb oprindeligt i Berlinekspressen, men da man i løbet af 1950'erne fik andre vogne til internationale tog, brugtes vognene i indenlandske løb, bl.a. i landsdeltrafikken og som gennemgående vogn København-Nakskov.

De første vogne blev udrangeret i 1965, og i 1966 var de helt forsvundet. Alle blev i 1966 omdannet til udflygtvogne litra BU 3700-3704.

Litra AV/AVL og AVM

Dette blev DSBs nye standard for kombinerede 1. og 2.-klasse vogne fra 1937, bygget i 21 720 mm modul. Indtil 1950 byggedes 32 af typen, der afløste de tunge CA-vogne. Alle blev bygget i stål, og løb på 3 m stålbogier.

De fik efter 1941 numrene 261-292. Fra 1956 fulgte endnu en række vogne af samme type, der fik litra AV 331-340. Fra 1960 leveredes endnu nogle vogne, og da man afsluttede serien i 1963 - hvor man anskaffede A- og B-vogne - havde DSB fået leveret godt 90 vogne af denne type, heri indregnet vogne med styreledning A+B+C til MO-tog litra AVL 241-255, 261-263 og 302.

Det er svært på så kort plads at beskrive forskellene på de enkelte vognserier, men typen kunne rumme 18 siddende på 1. klasse og 40 på fællesklasse, og 1. klasse var som sædvanlig indrettet med højryggede sofaer med marsbetræk og hvide antimakassar.

De første vogne havde glat tag og wendlerventiler, mens serier leveret efter 2. Verdenskrig havde sikkertag og kuck-kuck-ventiler.

AV 273-279 var i 1950'erne indrettet med særligt bremseudstyr til løb i Schweiz og Italien. De var følgelig RIC-mærket, hvilket også AV 262-270 og 285-292 var.

Der fandtes også AVM-vogne, der havde styreledning A+B og egenvarme til brug for MO-tog. Det var fire AVM 296-299 bygget før 2. Verdenskrig til brug for "Nordpilen". De havde et lille køkken i den ene ende, men dette blev fjernet i 1954, og vognene kom til at hedde AVM 386-389. I 1957 ombyggedes vognene, bl.a. blev de 3 m nittede stålbogier erstattet af "normale" 3 m svejste.

Da DSB under et nyt "Stort ombygnings Cirkus" sidst i 1960'erne moderniserede vognparken, forblev de fleste i serien 261-292 uændrede, kun 285-292 blev ombygget til litra ABg. Resten fik litra ABh eller ABhl (styreledninger). Serier leveret fra 1960 blev også ombygget til litra ABg.

Litra AX

I 1938 fik DSB leveret sine første stålvogne med kombineret 1. og fællesklasse. Det var otte litra AV, fra 1941 AX 301-308, bygget af Scandia.

Det var sidegangsvogne med to 1. klasse kupeer og seks fællesklassekupeer med plads til 12 hhv. 48 siddende, og indrettet med toilet i hver ende. Desuden var der klapsæder i sidegangen, og vinduerne ud for kupeerne var indrettet med delte vinduer.

De 21 240 mm lange vogne blev bygget med glat tag, og fik wendlerventiler. De løb på 3 m svejste stålbogier, og var forsynet med G&P-bremse. Hastigheden var max. 120 km/t.

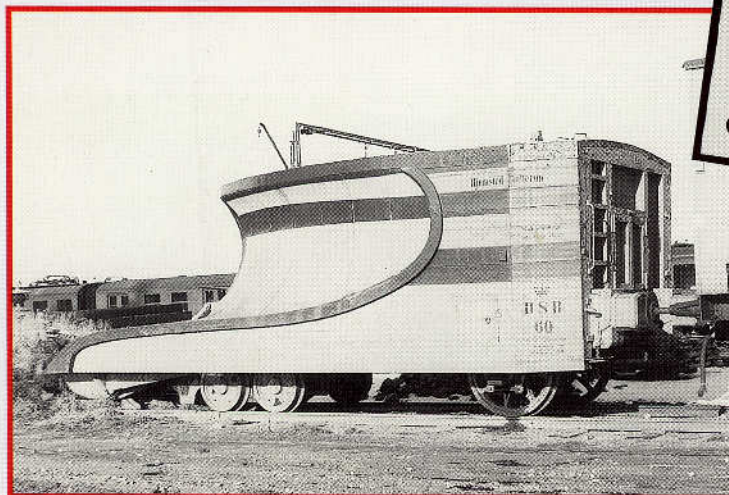
Vognene stationeredes i København til brug for landsdeltog, men den begrænsede kapacitet på 1. klasse gjorde, at vognene efter 2. Verdenskrig overflyttedes til Jylland, hvor de benyttedes i lokale tog, f.eks. mellem Fredericia-Padborg og Randers-Langå-Struer.

Da motorvognene litra MK/FK blev sat til at køre lokale tog i Jylland fra 1961, bl.a. mellem Århus-Skjern, fulgte næsten altid en litra AX i halen på toget.

I 1969 blev vognene omlitret til ABxh, og fortsatte i drift på de jyske sidebaner indtil udrangering i 1970'erne.

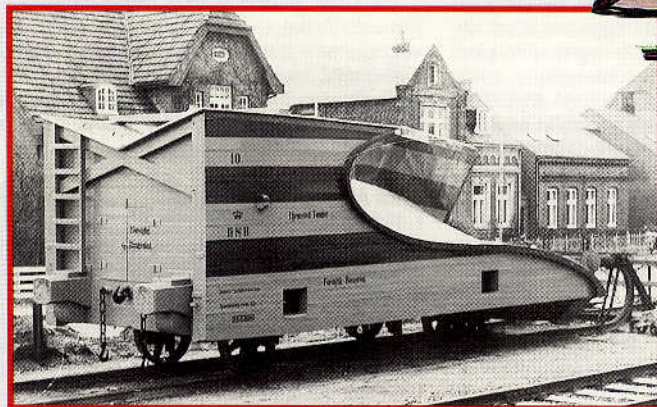


Foto-arkivet



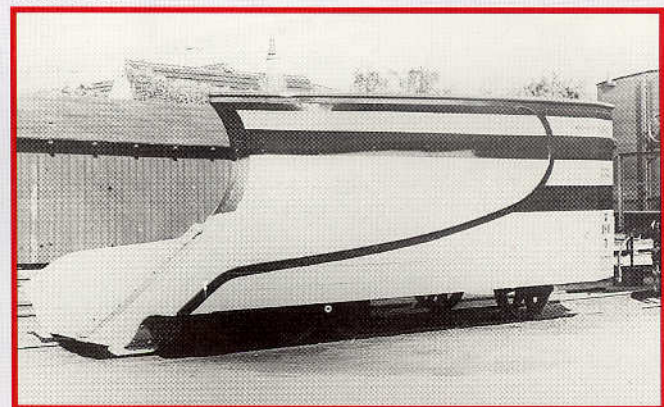
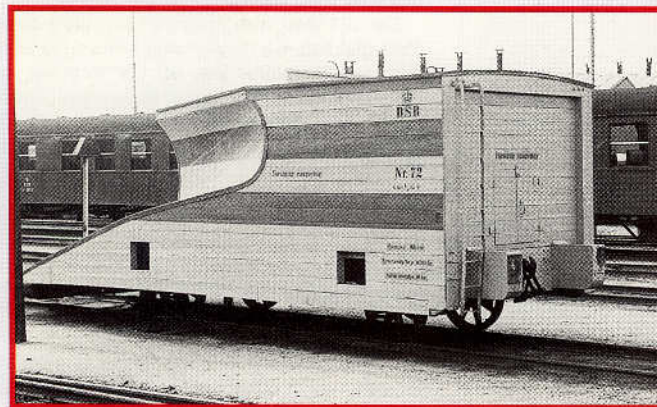
Plov nr. 60 havde i 1965 hjemsted i Ballerup. Ploven, der er trekslet med stjerne- hhv. pladehjul, blev bygget af Scandia i 1888 til DSB/S, og udrangeredes i 1966. Ploven vejede 16 500 tons, og havde kraftige lodrette plankeforstærkninger i gavlen under det let buede bagdæk. Lejderen i gavlen er indbygget i selve ploven. Foto fra Ballerup, 1965. KEJ.

Herunder: DSB plov nr. 10 havde i mange år hjemsted i Tønder. Det var en toakslet type, bygget af JFJ i 1869, udrangeret 1966. Den havde kraftig krydsforstærkning i træ i gavlen. Bemærk at pufferne er plane uden stødapparater, og at den - som andre plove - er udstyret med trækkrog. Dækket havde håndtag i hver side, så dækpladerne kunne åbnes.

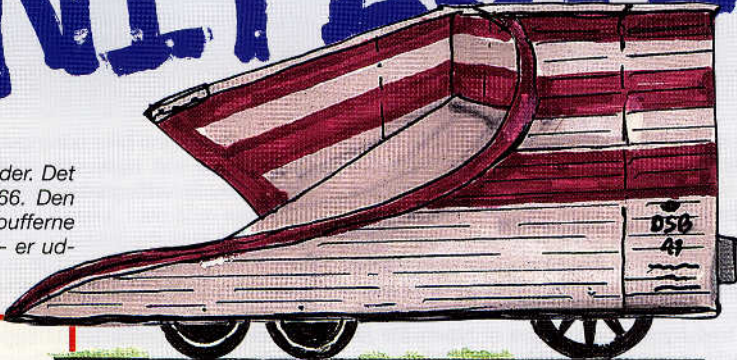


Nederst til venstre: DSB plov nr. 72 var en tidligere SFJ-plov, bygget af SFJ i 1876, udrangeret 1971. Typen, der havde hjemsted i Odense, var toakslet med stjernehjul. Nederst på siden kan man læse: Hjemsted Odense, tjenestefærdig vægt 10 200 kg, max. hastighed 60 km/t. På gavlen og siden findes endvidere påbudet om "Forsigtig rangering". Formålet med hullerne i siderne ved akslerne kendes ikke. De er måske til smøring? Men flere andre plove har ikke disse huller, så... Foto fra Odense 1966. AK/OMJK.

Herunder: DSB plov nr. 71, leveret af Scandia i 1920, udrangeret 1969. Ploven er trekslet med plade- og stjernehjul. Bemærk at de mørkerøde striber ikke er ført igennem på skæret, hvilket også gælder mange andre plove. Ploven er fotograferet efter revision på CvK i 1945. Den havde næsten hele sin tid hjemsted i Kalundborg. Foto: DSB.



DSB TRÆ SNEPLOVE





Når man dyrker rigtig modeltog, så gælder det om at ligne forbilledet så meget som muligt. Det kan kun opnås ved seriøs arbejde med såvel bygning af tog som landskab.

Landskab

Billedet viser et otte-sættede aftenlyntog af typen MA suse gennem det danske landskab, nærmere betegnet på NMJKs anlæg, hvor man i næsten 15 år har gjort meget ud af at give modeltogene det rigtige landskab at køre igennem.

Det er gjort ved at studere virkeligheden, og som det fremgår af billederne har man brugt et utal af træer og anden "vegetation" for at efterligne naturen. For at få en god illusion af det danske terræn, har man anlagt bakker og forhøjninger, hvor træerne "gror" og danner fin baggrund - og dermed begrænset udsyn - for landskabet.

Som græs er benyttet almindelige græsmåtter, limet oven på kyllingenet dækket med avispapir. Efter tørring er markerne nuanceret ved at drysse diverse farver af græspulver fra Woodland, og lime det fast med spraylim (hårlak).

For at variere den grønne farve, er anlagt gule kornmarker, og der er plantet lysegrønne birketræer, vissengrønne buske o.s.v., og ballasten under sporene er håndlagt med grå- eller rødfarvet småsten i absolut ministørrelse, d.v.s. siet farvet sand.

Baggrunden er malet mellembålt på skiltepap med et diskret strøg af hvide skyer nær horisonten, hvilket giver en flot afslutning på landskabet.



MA-lyntog

MA-lyntoget er ombygget fra et helt ROCO TEE-lyntog (skala 1:87), suppleringsæt, nogle løse vogne samt "Trinbrættets" ombygningssæt med danske "næser" og lytteglas til hhv. motor- og styrevogne. Endvidere er brugt litreringer samt vådtransfers, spraymaling i farverne sort, rød, creme og sølv samt halvmat spray-lak.

MA-lyntoget havde i denne periode tre-lys slutlanterner, hvilket betød at motorvognene fik en ekstra lille lanterne umiddelbart under den store frontlygte. Her er boret et hul med 1 mm ø bor, og indsat en stump 1 mm ø kobberør.

Motorvognene skal have skørt, og det blev først fremstillet som modeller i papir for at finde den rette størrelse og form. Derefter blev skørtet klippet ud i tynd messing-plade, pålimet løst med

10 sekundlim, og til sidst fastgjort med tokomponentlim.

Vognen med 1. klasse har fået toiletter i begge sider, hvilket ROCOs TEE-model ikke har. Hele denne sektion er taget fra modellen med 2. kl. storrumsvogn, der bruges til styrevogn.

BS-styrevognens bund skal afkortes lidt, ellers er der ikke plads til "snuden". Som kobling er monteret en lille Symoba kortkobling og amerikanske klokoblinger.

Vognen med 2. kl. storrums skal kun have en gang lak, så er den færdig.

Der blev brugt to-komponentlim til samling samt plasticfiller til overgange m.v.

MA-lyntoget fremtræder helt som det så ud i 1963 ved leveringen. Toget er ombygget af LOKOMOTIVETS redaktør Steffen Dresler.

DSB SIGNALER

epoke III, 3. del

Af H.W. Karlsson

Indledning

I dette nummer viser vi det mastesignal der ikke var plads til i forrige nummer. Derudover er der opsamling af en række andre signaltyper, herunder signaler for automatisk sikrede overkørsler. I lighed med de foregående artikler omtales kun DSB-forhold; privatbanerne vender vi tilbage til ved en senere lejlighed.

Som i de tidligere numre viser planchen repræsentative signaltyper for epoke III, 1941-1971, uden dog at dække samtlige mulige varianter. Se også vor tidligere udgivne signalplanche i A3.

Mastesignal for billetsted

Denne gruppe omfatter kun ét signal: "Rejsende eller Gods at optage" (type Z).

På enkeltspor havde signalet én skive med lys i begge retninger. På dobbeltspor havde signalet én skive for hver køreretning med lys i én retning; toget skulle i så fald rette sig efter skiven til højre for masten. Signalet var placeret på perronen, og skiverne var beregnet til at hejses op og ned med håndkraft.

Bedømt ud fra det sparsomme kildemateriale må signalet have været ret sjældent i epoke III, og der kom aldrig nogen daglyssignal-erstatning hos DSB. Signalet forsvandt fra signalreglementet i 1968.

Afgangssignaler

Til denne gruppe hører de faste lysafgangssignaler samt det særlige signal for ubetjent station. Signalerne placeres ca. 3 m over perronen på egen stander, på lysmast, på bygning eller under perrontag. Ved spor uden perron kan anvendes 3,8 m rørmast.

Lysafgangssignaler (type a) var opstillet ved alle stationer togvejspor, bortset fra mindre stationer hvor afgang blev givet med signalstok. Type a2 med lys i begge retninger var den mest almindelige, men den spejlvendte type a1 fore-

kom også. På steder hvor der kun var behov for lys i én retning, anvendtes type a3. Enkelte steder fandtes signaler med lysende spornummer.

I 1956 indførtes type b, det såkaldte "juletræ", til at angive om en station er ubetjent, d.v.s. at toget må afgå uden afgangssignal. Signalet har lys i begge retninger, og har mest været anvendt på stationer hvor afgang blev givet med signalstok.

Traktorvejsignal

Traktorvejsignaler (type c) anvendes på mange stationer som advarsel ved tjenstlige overkørsler, fx fra perron til perron. Der opstilles ét signal på hver side af sporene. Signalet er normalt ca. 2 m højt, men både højere og lavere forekommer. Signalet har i enkelte tilfælde været suppleret med en klokke på en separat stander.

Signalet tændte oprindeligt hvidt lys, synligt i alle retninger, når tog kunne ventes i ét af sporene. Efter epoke III er signalet ændret til brandgult blinklys.

Bremseprøvesignaler

Bremseprøvesignaler blev opstillet ved større stationers afgangspor for at lette udførelse af bremseprøve. Der har eksisteret forskellige udførelser og højder. d1 er eksempel på en nyere type med lys i én retning, og d2 er eksempel på en ældre type med lys i begge retninger.

Signalerne blev indført kort efter epokens begyndelse. Efter epoke III er de afløst af radio.

Signaler for automatisk sikrede overkørsler

Automatiske overkørselsanlæg fandtes oprindeligt kun på sidebaner, og var udstyret med ét kontrolsignal type e1 for hver retning samt ét vejsignal type h1 for hver retning. Kontrolsignalet viser hvidt blinklys, når vejsignalerne viser rødt blinklys.

Kontrolsignalerne blev opstillet 150 m før overkørslen, idet de skulle kunne ses i ca. bremseafstand (350 m) fra overkørslen. Denne afstand blev oprindeligt markeret med et "GIV AGT"-mærke, senere med et pilmærke (se planche i nr. 59). Hvis kontrolsignalet ikke kunne ses fra mærket, blev der opstillet et ekstra "dubleret" kontrolsignal i mere end 150 m afstand. Efter behov kunne også opstilles kontrolsignal tæt ved overkørslen. Fra 1959 blev det muligt at placere kontrolsignalerne mere frit.

I 1952 begyndte eksperimenter med halvboom-anlæg på enkeltspor, d.v.s. bom ale over højre vejbane. Sådanne anlæg blev udstyret med ét overkørselsignal type f for hver retning samt to vejsignaler type i hhv. j for hver retning. Omkring samme tid begyndte man at indføre klokker, og signaltypen h1 blev ændret til h2 så udseendet svarede til type j. Desuden begyndte man at supplere med signaltypen i ved anlæg uden bomme.

Overkørselsignalet skulle opstilles tæt ved overkørslen, idet det brandgule lys var tænkt til at markere togets standsningsted i tilfælde af at bommene ikke var lukket ned. Hvis overkørselsignalet ikke kunne ses fra mærket, blev der opstillet et supplerende kontrolsignal.

Ved højere hastigheder er bremseafstanden så stor, at dublering af signaler altid vil være nødvendig. Ved indførelse af automatiske overkørselsanlæg på hovedbaner i 1957 gik man derfor over til konsekvent at have to signaler for hver køreretning: et overkørselsignal 500-850 m foran overkørslen, synligt fra mærket, samt et uordensignal (type g) tæt ved overkørslen. Uordensignalet markerer togets standsningsted i tilfælde af fejl ved overkørslen, men er slukket ved normal togpassage. Efter epoke III er fremkommet uordensignaler med hvidt blinklys.

I 1957 blev det også muligt at lade hovedsignaler træde i stedet for overkørselsignaler; overkørslen har i så fald et uordensignal for hver retning tæt ved overkørslen samt et forhåndenværende hovedsignal for hver retning i passende afstand fra overkørslen. Der opstilles ikke pilmærke foran sådanne overkørsler, men siden 1959 er hovedsignalerne

forsynet med O-mærke (se planche i nr. 59).

Endelig blev det i 1957 muligt at lave automatiske anlæg på dobbeltspor. Disse er altid helboom-anlæg, d.v.s. med bom over begge vejbaner. Anlæg for dobbeltspor havde oprindeligt altid hovedsignaler; først efter epoke III er de lavet med overkørselsignaler.

På grund af utilfredshed med kontrolsignalernes manglende brandgule lys, blev de i 1962 udstyret med en brandgul lysreflekterende kant (type e2). I øvrigt er signalerne efterhånden afløst af type f.

Nummerskilte på kontrol- og overkørselsignaler er indført 1962. Efter epoke III er de også opsat på uordensignaler.

Signalernes lanternehøjder over skinneoverkant er: kontrolsignal 2,6 m, overkørselsignal (hvid) 2,6 m, og uordensignal 2,8 m.

Vejsignaler m.m.

For vejsignalerne gjaldt som hovedregel at lanternehøjden var 2,5 m når der kun var signal i højre side (type h1 og h2), og ellers 2,2 m (type i, j og k). Senere er 2,5 m signaler blevet standard.

Signaltypen k anvendes hvor overkørslen har mere end ét spor, d.v.s. også på stationer på enkeltsporet bane. Når der ikke er egentligt dobbeltspor, behøver anlægget ikke at være udstyret med bomme.

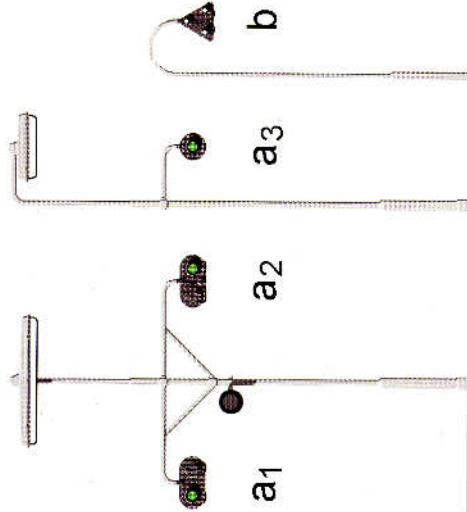
I visse tilfælde anvendes signaltypen i på begge sider af vejen. Efter epoke III er det blevet almindeligt at anvende signaltypen j og k på begge sider af vejen.

Alle signaltyperne har eksisteret i to forskellige udførelser. Bagsiderne af type h og j illustrerer forskellen.

Bomme kan som nævnt være placeret i højre side eller i begge sider; desuden kan der være supplerende bomme for fortov og cykelsti. Bomme placeres altid vinkelret på vejen. Længden fra omdrejningspunkt til spids er mellem 3 og 11 m. Kontravægtens størrelse afhænger af bommens længde. Hver bom har to lygter som tændes samtidig med vejsignalerne.

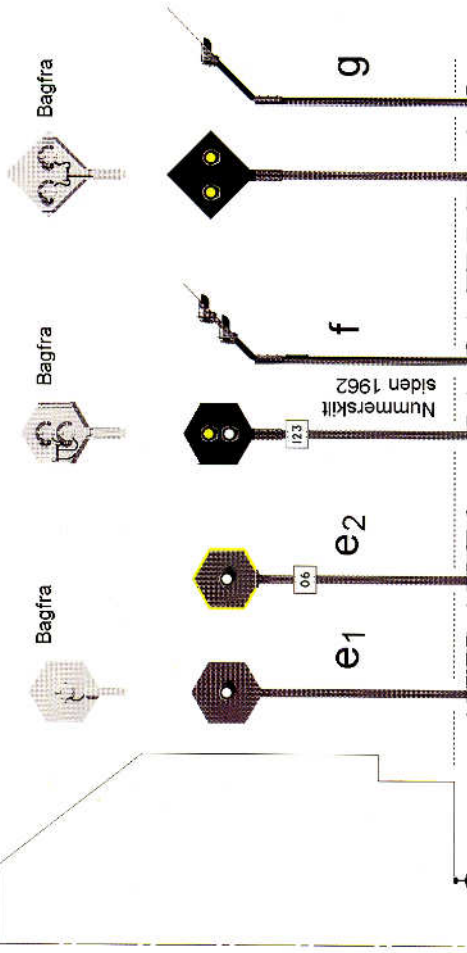
Krydsmærkerne (type l og m) er medtaget for fuldstændighedens skyld. Ved overkørsler med krydsmærker er der ingen egentlige signaler for toget, kun "GIV AGT"-mærker (se planche i nr. 59). ■

Afgangssignaler



Fra 1956

Signaler for automatisk sikrede overkørsler



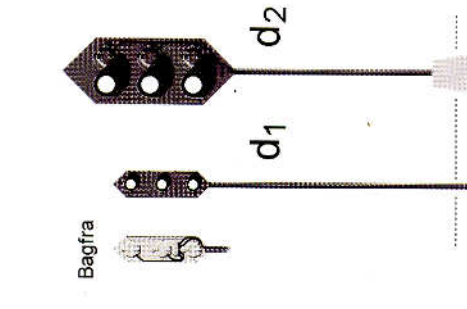
Til 1962

Fra 1962

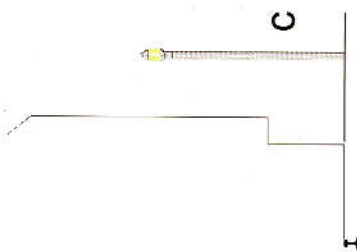
Fra 1952

Fra 1957

Bremseprøvesignaler



Traktorvejsignal



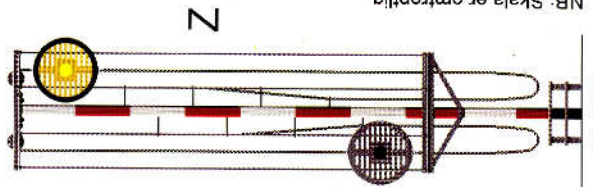
DSB signaler,
epoke III

**LOKO
MOTIVET**

H.W. Karisson.

1:87

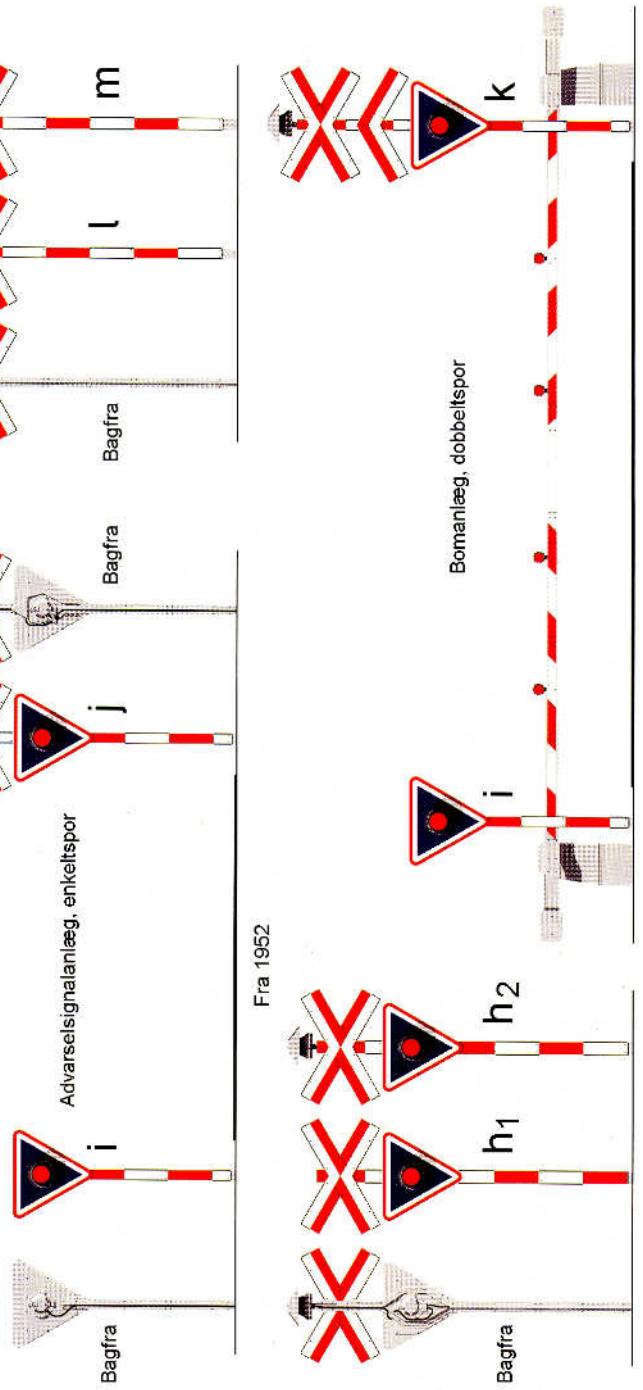
Mastesignal for
billelsalgsteder



Til 1968

NB: Skala er omtrentlig

Vejsignaler



Advarssignalanlæg, enkeltspor

Bagfra

Bagfra

Bagfra

Bagfra

Fra 1952

Til ca. 1955

Fra ca. 1955

Fra 1957

Bomanlæg, dobbeltspor

Erling Nederland har tegnet flere danske stationer her i bladet. De fleste har været mindre typer, men denne gang er turen kommet til en af vore store københavnske bystationer Hellerup, knudepunktet for al trafik mellem København, Frederiksberg, Klampenborg, Hillerød og Helsingør m.v.

Hellerup er - trafikmæssigt set - en af landets travleste stationer, og har været det siden ibrugtagningen af S-togene i 1934. I 1950 blev der på en enkelt hverdag ekspederet 480 S-tog og ca. 80 kyst- og 45 nordbanetog...foruden særtog.

Der hele begyndte den 22. juli 1863, da man åbnede Klampenborgbanen for drift.

Hellerup station anlagdes oprindeligt som forgreningstation med spor til Klampenborg og Lyngby. Stationen fik beskedne forhold: En enetages bygning med to ventesale, et kontor og bolig for stationsforstanderen.

På det tidspunkt lå Hellerup station helt øde. Adgangsvejen til stationen var en markvej. Den gik fra den tidligere rigmandsgård Hellerupgaard. Resten var marker tilhørende Hellerupgaard eller Øregård.

I 1873 søgte SJS at få tilvejebragt en lov om et dobbeltspor Hellerup-Klampenborg og en bane fra Østerbro til Hellerup. Dobbeltsporet blev vedtaget den 24. maj 1875, og var færdig til brug 1. april 1877. Bloklægget til sikring af toggangen - i øvrigt det første i Danmark - blev taget i brug 25. marts 1878.

Den første større udvidelse af Hellerup station skete med ibrugtagningen af den dobbeltsporede Kystbane 2. august 1897.

Omkring 1910 anlagdes en kongevognhal i Hellerup, umiddelbart syd for stationsbygningen, det var et stort bølgeblikskur, der mindede om en flyhangar. Her stod kongevognene, når de ikke var i brug. I 1935 fik kongevognene plads i den ny re-

Vore stationer:

HELLERUP

... en af landets travleste stationer

Af Erling Nederland og Torben Andersen

mise i Hillerød, og i 1937 blev vognhallen i Hellerup nedrevet.

Næste udvidelse af Hellerup skete den 1. oktober 1921, hvor det andet dobbeltspor mellem København og Hellerup indvi- et, men det var især med hensyn til sikringsanlæggene, at der kom forbedringer, bl.a. fik signalposten - arkitektonisk udformet som et tårn med tilbygning - på perron 2 underlagt længere strækninger i nord og syd.

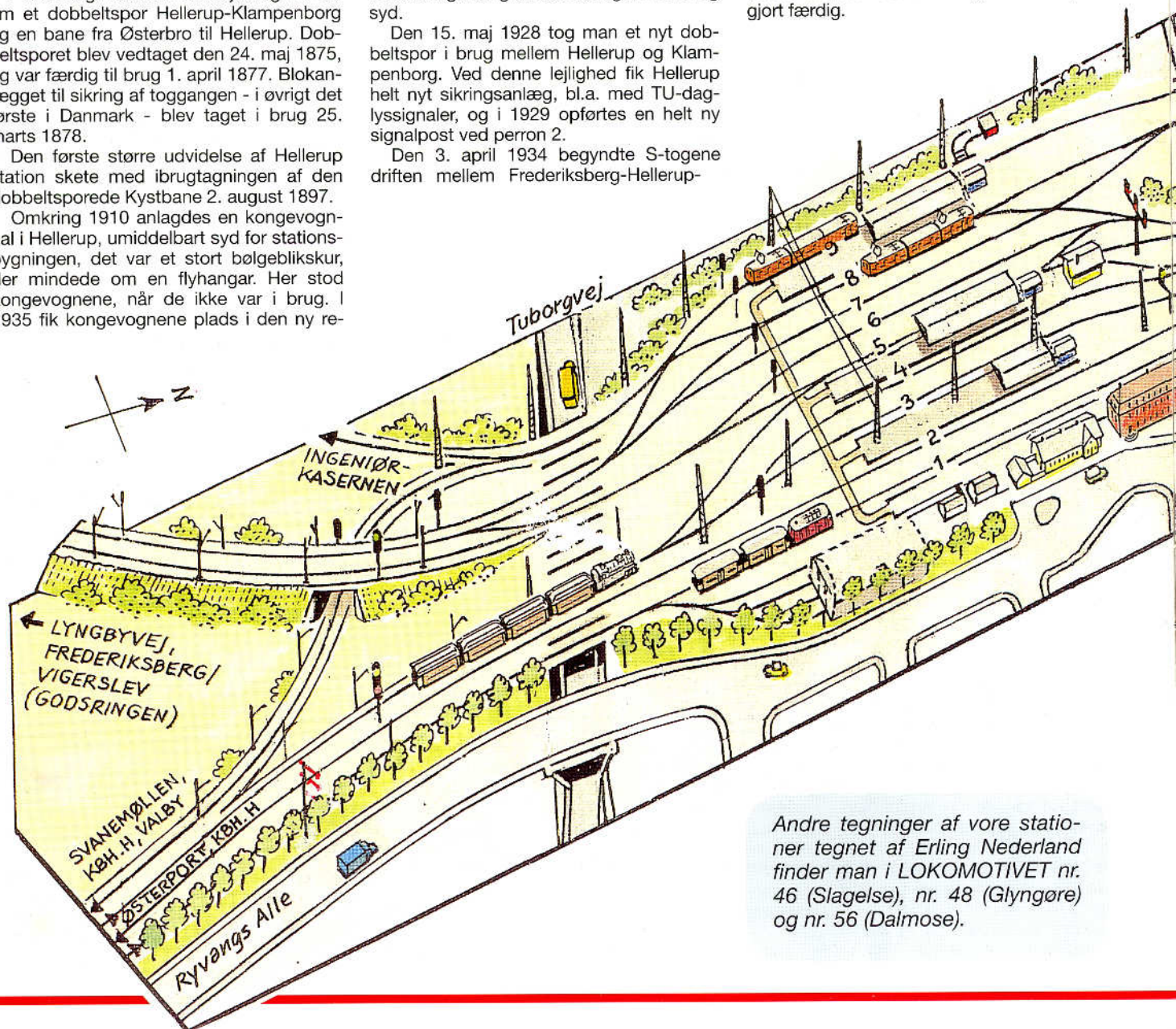
Den 15. maj 1928 tog man et nyt dobbeltspor i brug mellem Hellerup og Klampenborg. Ved denne lejlighed fik Hellerup helt nyt sikringsanlæg, bl.a. med TU-daglyssignaler, og i 1929 opførtes en helt ny signalpost ved perron 2.

Den 3. april 1934 begyndte S-togene driften mellem Frederiksberg-Hellerup-

Klampenborg, og den 15. maj fulgte S-tog strækningen Hellerup-København H. Den 1. november samme år tog man S-toget mellem Hellerup og Holte i brug.

Selve stationsbygningen stod til 1940-41 næsten uændret, derefter blev den let ombygget, og i 1948 blev der igen ofret store beløb på udvidelser og forbedringer.

I slutningen af 1920'erne blev perrontunnelen mellem stationen og Estersvej gjort færdig.



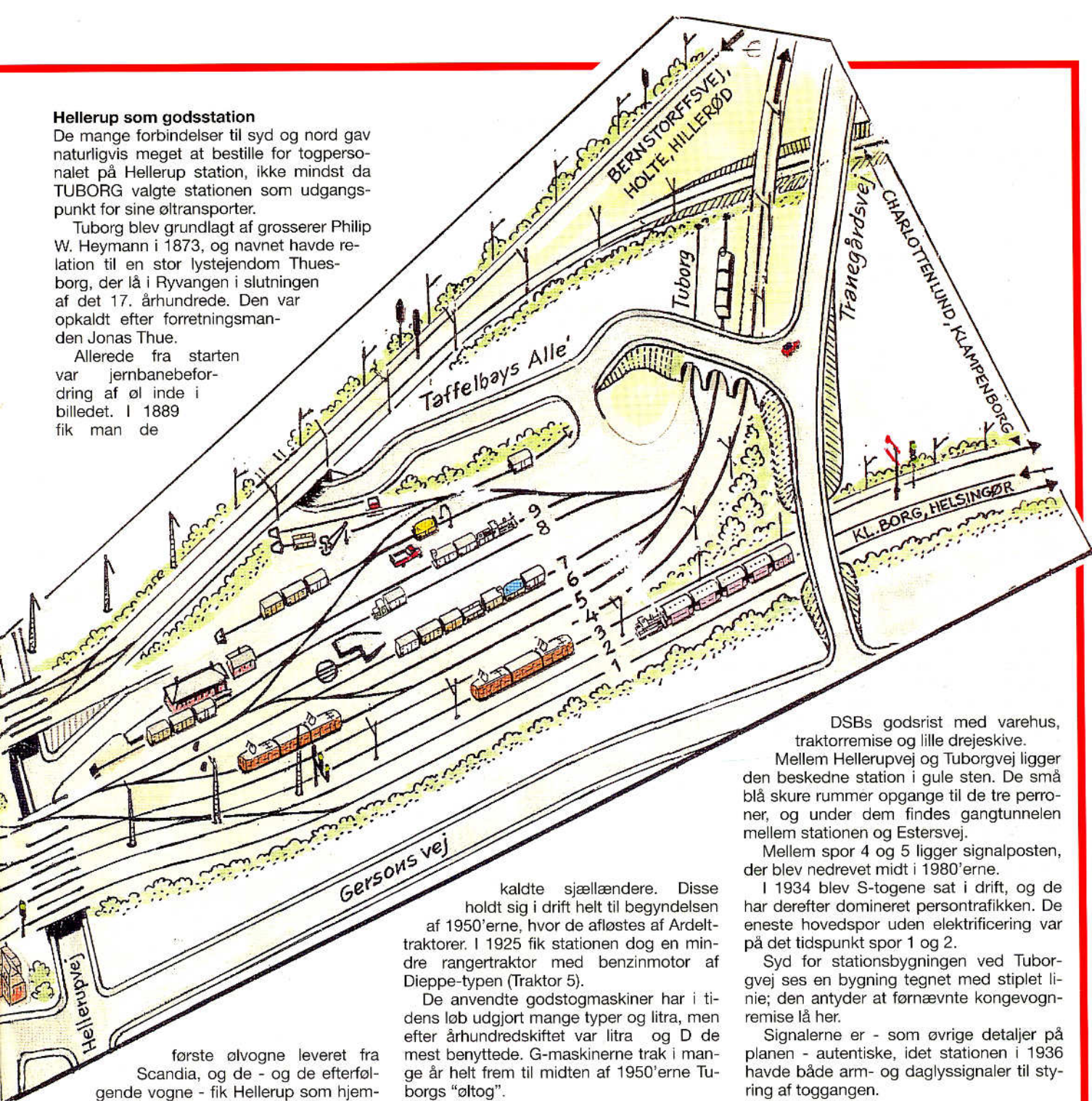
Andre tegninger af vore stationer tegnet af Erling Nederland finder man i LOKOMOTIVET nr. 46 (Slagelse), nr. 48 (Glyngøre) og nr. 56 (Dalmose).

Hellerup som godsstation

De mange forbindelser til syd og nord gav naturligvis meget at bestille for togpersonalet på Hellerup station, ikke mindst da TUBORG valgte stationen som udgangspunkt for sine øltransporter.

Tuborg blev grundlagt af grosserer Philip W. Heymann i 1873, og navnet havde relation til en stor lystejeendom Thuesborg, der lå i Ryvangen i slutningen af det 17. århundrede. Den var opkaldt efter forretningsmanden Jonas Thue.

Allerede fra starten var jernbanebefordring af øl inde i billedet. I 1889 fik man de



første ølvogne leveret fra Scandia, og de - og de efterfølgende vogne - fik Hellerup som hjemsted. Indtil indførelsen af S-toget i 1934 blev læssevejen benyttet som "godsstation", hvorefter man måtte rykke hen i den nordlige ende. I maj 1961 åbnede Tuborg sin egen godsstation med læseperron. Den var i brug til 1981, hvor man flyttede produktionen til Fredericia.

Det var dog ikke alene ølvogne, der fik hjemsted i Hellerup. Også DDP/ESSO brugte Hellerup som udgangstation for sine transportere. I 1938 havde godt 25 vogne hjemsted her, og stationen var sammen med Vanløse, den station som havde flest stationerede olietankvogne m.v. fra DDP/ESSO.

Godsarealet udvidedes løbende, og der anlagdes i løbet af 1920'erne lange udtræk- og henstillingspor.

Til rangering af godsstammerne brugtes oprindelig rangerheste. Fra 1880 brugtes lejlighedsvis lokomotiver af litra HS, de så-

kaldte sjællændere. Disse holdt sig i drift helt til begyndelsen af 1950'erne, hvor de afløstes af Ardelettraktorer. I 1925 fik stationen dog en mindre rangertraktor med benzinmotor af Dieppe-typen (Traktor 5).

De anvendte godstogmaskiner har i tidens løb udgjort mange typer og litra, men efter århundredskiftet var litra og D de mest benyttede. G-maskinerne trak i mange år helt frem til midten af 1950'erne Tuborgs "øltog".

Hellerup station 1936-1961

Erling Nederland har - af hensyn til størrelsen - sammentrukket sporarealerne i længde og bredde, hvilket giver et noget "skrutrygget" og fortegnet billede af stationens størrelse. Sporene er tegnet skematiske, men alligevel får man et godt indblik i, hvordan stationen så ud fra ca. 1936. Den synes umiddelbart ikke så enkel...og til modeljernbanen egner stationen sig næppe. I øvrigt er alle lokomotiver, vogne m.v. er tegnet overdimensioneret, således at man nogenlunde kan fornemme, hvilket typer, det drejer sig om.

Trods arealets kompleksitet, så er sporene som altid logisk forbundne og udflettet, hvilket man finder ud af, når man studerer tegningen lidt nærmere.

I den nordlige ende ved Taffelbays Allé finder man Tuborgs godsspor, derefter

DSBs godsrist med varehus, traktorremise og lille drejeskive.

Mellem Hellerupvej og Tuborgvej ligger den beskedne station i gule sten. De små blå skure rummer opgange til de tre perroner, og under dem findes gangtunnelen mellem stationen og Estersvej.

Mellem spor 4 og 5 ligger signalposten, der blev nedrevet midt i 1980'erne.

I 1934 blev S-togene sat i drift, og de har derefter domineret persontrafikken. De eneste hovedspor uden elektrificering var på det tidspunkt spor 1 og 2.

Syd for stationsbygningen ved Tuborgvej ses en bygning tegnet med stiplede linie; den antyder at førnævnte kongevognremise lå her.

Signalerne er - som øvrige detaljer på planen - autentiske, idet stationen i 1936 havde både arm- og daglyssignaler til styring af toggangen.

Til sidst lidt om sporbenyttelsen (cifre angivet ved perroner):

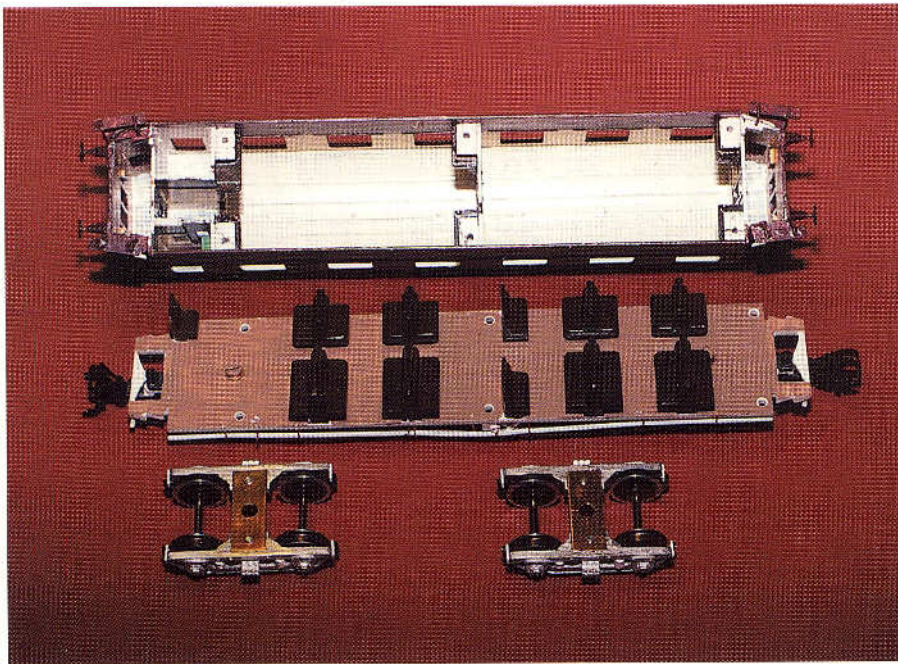
Spor 1 er for almindelige tog til Kystbanen/Klampenborg, mens spor 2 er for tog fra Kystbanen/Klampenborg til København.

Spor 3 er for S-tog til Klampenborg, mens spor 8 er for de ankomende S-tog samme sted fra.

Spor 4 er beregnet til både almindelige tog og S-tog til Nordbanen, mens spor 8 og 9 er for tog til København, Frederiksberg, Vigerslev m.v. fra Nordbanens stationer.

Spor 5 er ankomst- og afgangspor for tog fra Frederiksberg m.v. (rebroussement). Spor 6 og 7 er til godstog mod Vigerslev. S-toget på spor 5 i højre side står her i depot.

Bortset fra nogle småjusteringer af sporene gennem årene, så gælder sporplanen også for Hellerup i dag.

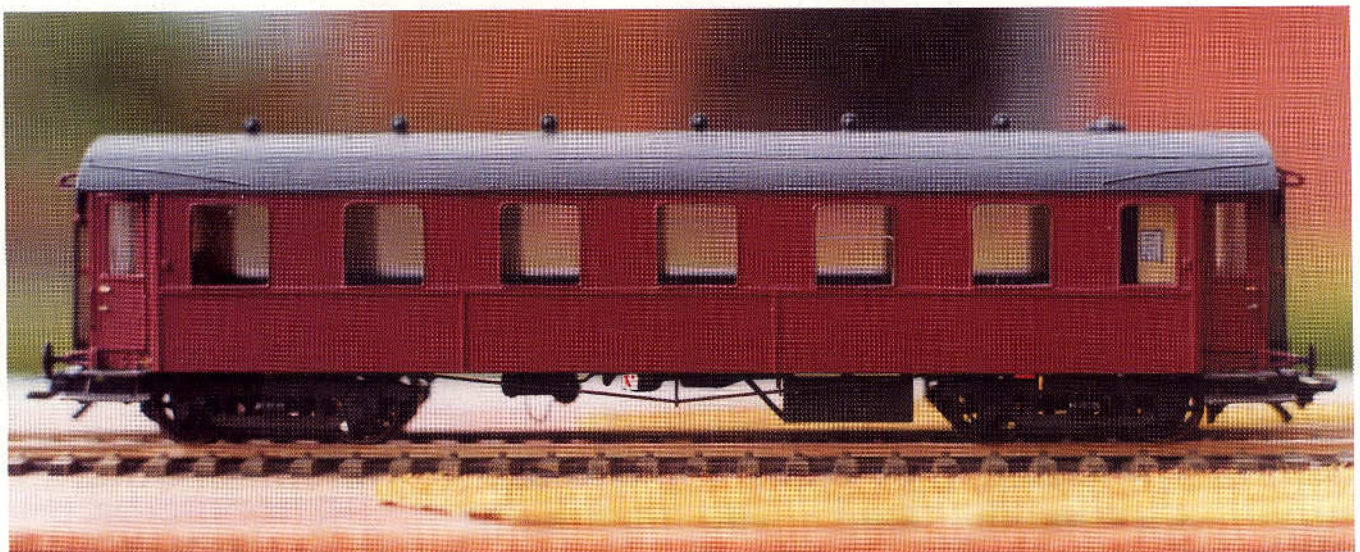


Til venstre: CP-vognen vist i "enkeltdele" med vognkasse, undervogn og bogier. Bogjerne er fra 87-gruppen.

Herunder til venstre: Detaljer på CP 2920, d.v.s. harmonika og -hængere, trin, dørhåndtag, puffer m.v.

Herunder til højre: Vognen løber på metalbogier fra Holstein (87-gruppen). Hjulene er stjernehjul fra Fleischmann, og der er monteret bremseesko. Bemærk øjgrebet, der lige kan skimtes på det store vindue.

Nederst: Den færdige model af CP 2920 i skala 1:87 komplet med tagdetaljer som torpedoventiler, regnlister og tagpapmærkning, og undervogndetaljer med bremseomstillere, batterikasse, armering, trykluftbeholder og - på den modsatte side - langsgående varmeledning.



Jeg havde længe haft lyst til at bygge en af de ganske korte CP-vogne. valget faldt på CP 2920, som er ud af en serie på én vogn. Modellen er bygget i skala 1:87 efter DSB-tegning HP 13c, og har det karakteristiske frit hængende tag over dørene (åben gavl).

På et tidspunkt sidst i 1950'erne blev vognen endnu end gang ombygget, idet den fik lukket gavlen, og både perron og gavldøre blev udskiftet således, at vognen nu fik ruder med gummindfatning, hvilket fremgår af fotos.

Modelbyggeriet er sket næsten over samme læst som ved CO 2554 (LOKOMOTIVET nr. 58, side 18). Med næsten mener jeg, at CP 2920 har tag og sider som en enhed, idet jeg så undgår at fremstille de lange skruer, der fastholder taget.

Vognen har - til forskel fra CO-vognen - spejlglasruder, som er fremstillet i 1 mm tyk acryl i en bredde på 11,8 mm (se skitse). På hver side af ruden er der filet 0,5 mm ned, således at der fremkommer to flige ca 2 mm brede. Ruden tilpasses i bredden, så den "hænger" af sig selv vinduesåbningen. Ruden ligger for enden an mod indersiden af sålbænken, og derved opnås et perfekt indtryk af en nedskydelig spejlglasrude.

For oven er ruden forsynet med et 0,3 mm messingtrådstykke, som illuderer øjegrabet på indersiden af forbilledets rude (se foto).

FRA Hjeresens VOGN FABRIK

Modellen er udstyret med komplet indretning.

Bogierne er af 2,1 m-typen, og stammer fra "Holstein" (87- gruppen). Som det fremgår af fotos bruger jeg ikke koblingshovedet, men har i stedet isat en 1 mm tyk messingplade med hul for centertap af egen konstruktion, og med M 2 gevindhuller for montage af bogiesiderne. Ved at gøre dette opnår jeg to ting: Jeg

kan anvende det kortkoblingsystem, jeg plejer at bruge, modificeret ganske vist...og jeg opnår at kunne anvende hjulsæt med så kort aksellængde som muligt. Jo kortere aksel jo længere kan jeg trække bogiesiderne ind, hvilket bevirker at bogierne kan dreje uden at blive stoppet af trinophæng, varmerør m.v. Jeg kunne ønske, at fabrikanterne ville støbe bogiesiderne tyndvæggede og lejehusene med rigtig længde, så ville mj-folket få det meget lettere.

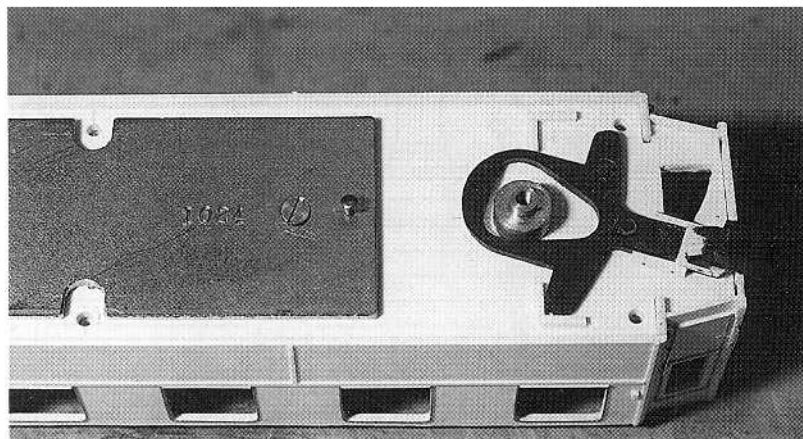
Hjulene er Fleischmann stjernehjul med en aksellængde 24 mm målt over pinolerne. Der er monteret bremsesko. Flangerne er drejet ned til 0,9 mm, og hjulbredden til 2,8 mm.

Puffersystemet stammer fra Günther, mens pufferskiverne er af egen fabrikation (5,2 mm ø). Længden for modellen er over puffer 182,9 mm.

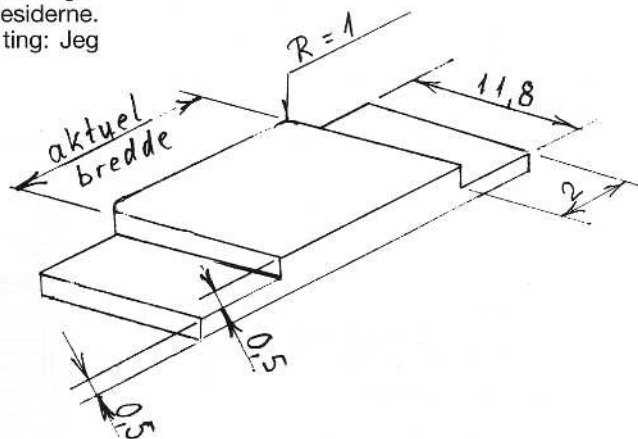
Litrering og de tekniske påskrifter mangler, men jeg håber at nogen vil fremstille er bredt udvalg af disse.

Vognen vejer 120 gram, kører fint igennem radius 360 mm, og med nogen skurren også radius 300 mm...altså en rigtig sidebanevogn.

Niels Hjeresen

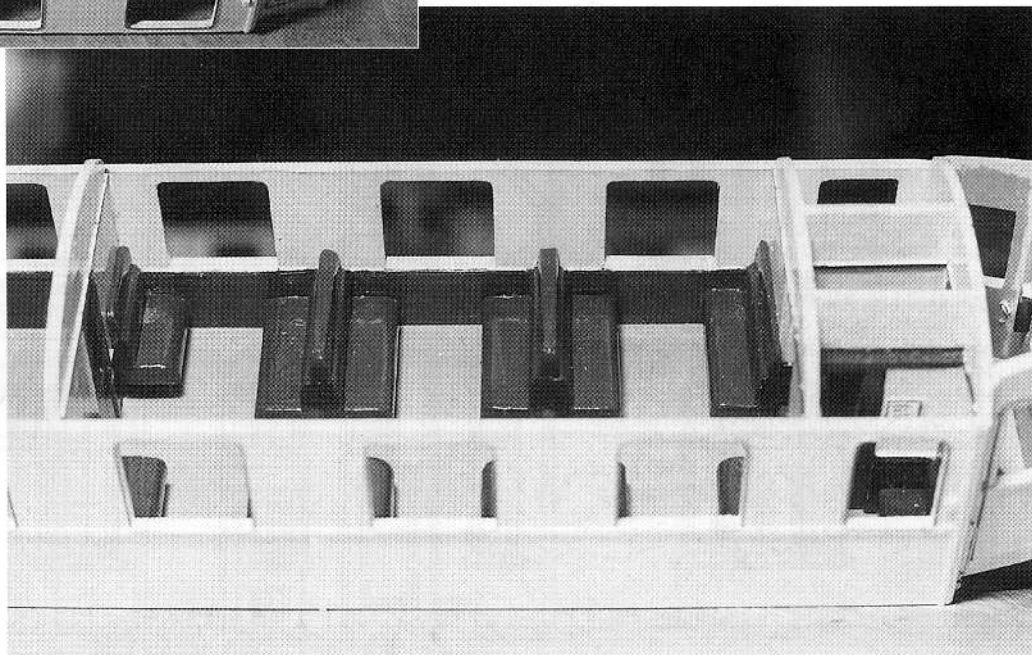


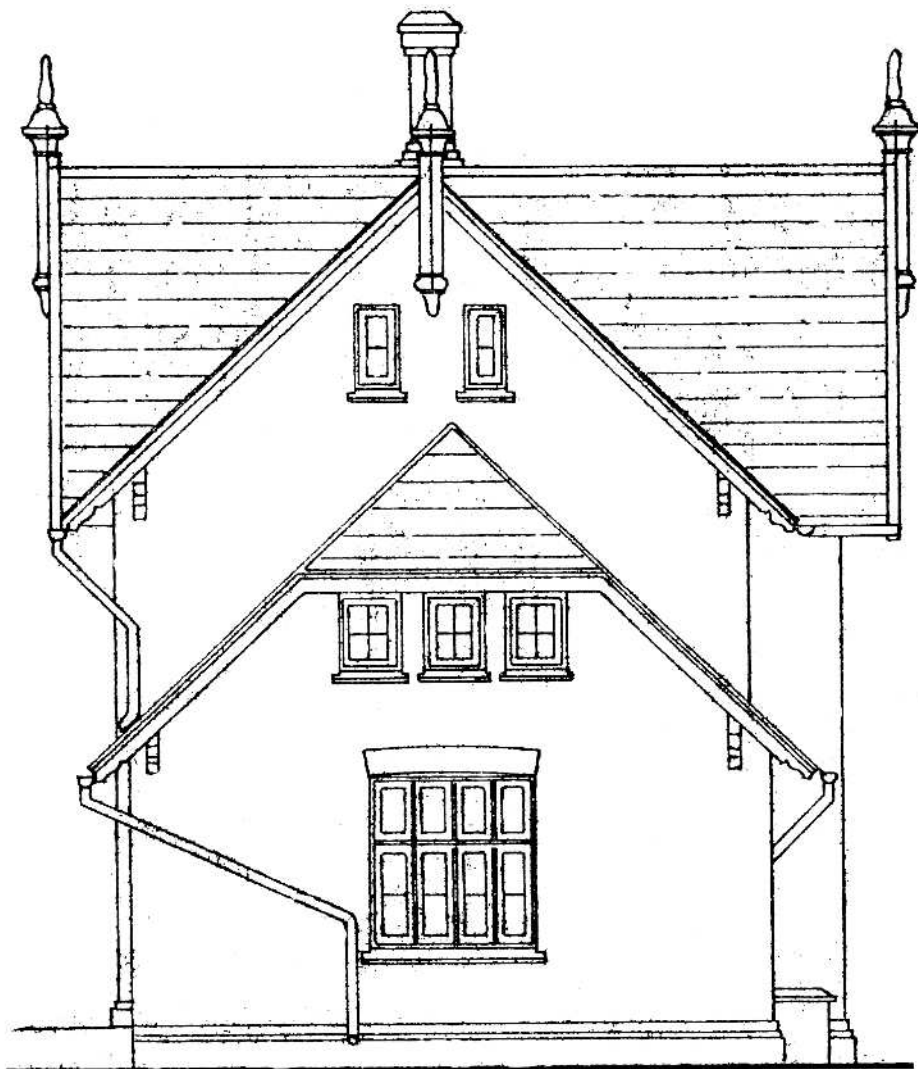
Herover: Bunden af CP 2920 med vægtplade og koblingsanordning m.v. omkring bogiecentrum.



*Læserne
bygger*

Til højre: Vognen er komplet med indretning, d.v.s. storrúm, toilet og togførerkupe, og er malet i lys gul på vægge, en farve, som også var typisk for de pladebeklædte vogne.





Gavl mod vest

DSB THORSAGER STATION

Udseende fra ca. 1924

Skala 1:87

Tegning DSB

Vi viser denne gang en tegning af en rigtig hyggelig DSB jernbanestation, der i størrelse passer glimrende til mj-anlæg med minimal plads.

Hovedbygningen på Thorsager (forkortet Tg) station har alt, hvad man kan ønske sig af romantik med spir, kviste, gammeldags lygter på vægge o.s.v., og man får også et lille varerum med i købet.

Stationen ligger på stækningen Århus-Ryomgård i en afstand af 33 km fra Århus. Hovedbygningen er opført i røde sten med skifertag og grønne vinduer og vindskeder i samme stil som strækningens øvrige stationer.

Stationen blev taget i brug i 1877, da strækningen Århus-Ryomgård åbnede, op-

rindelig anlagt af Aarhus-Ryomgaard Jernbaneselskab. Fra 1. april 1881 blev strækningen overtaget af DSB.

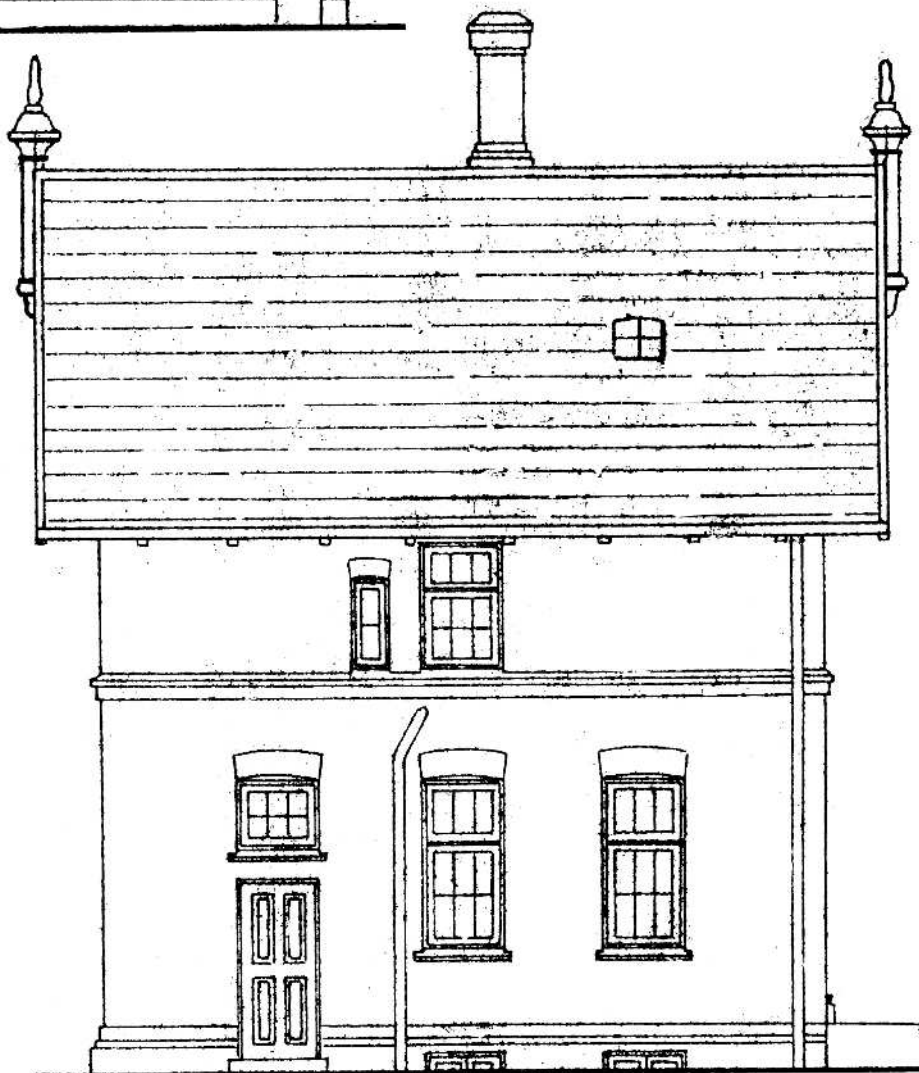
Efterhånden fik stationen mindre udvidelser og teknik, bl.a. anlagdes et lille signalhus... og et udhus med retirade.

Stationen havde tre spor, to hovedspor og et langt læssespor med svinefold, og må derfor være et velegnet forbillede til modeljernbanen.

Stationen blev i begge ender dækket af enarmede signaler.

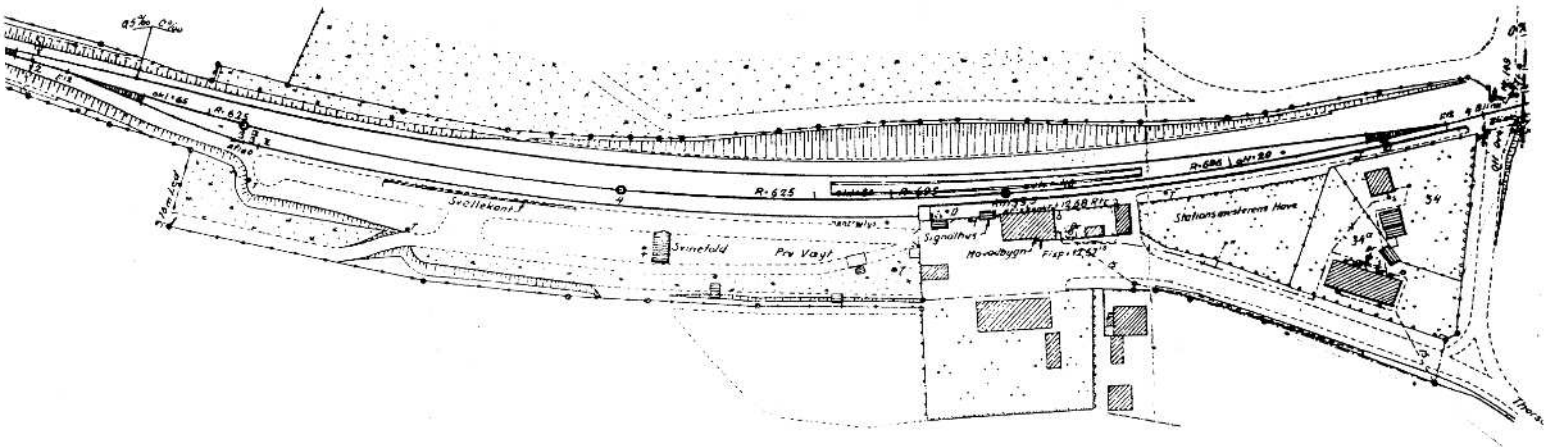
Oprikelig udgik trafikken på banen fra Århus Ø, men fra 1933 kørte togene fra Århus H. I tidens løb blev benyttet mange typer trækraft, især motortrækraft, lige fra 2-akslede benzinmekaniske motorvogne litra MA, ME og MC til 4-akslede motorvogne litra MR og ML. Også FRICHs diesellokomotiver litra MV (se LOKOMOTIVET nr. 60) har kørt på strækningen, og det samme gælder DSBs standardmotorvogne litra MO og MK/FK. Fra 1979 har litra MR/MRD været standardkøretøj på strækningen Århus-Ryomgård-(Grenå).

Af damplokomotiver har litra K og D været flittigt benyttet.

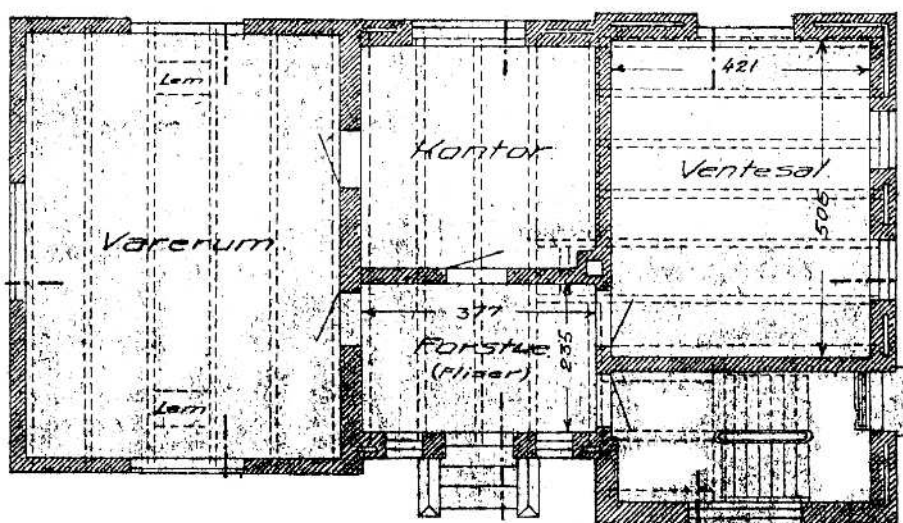


Gavl mod øst

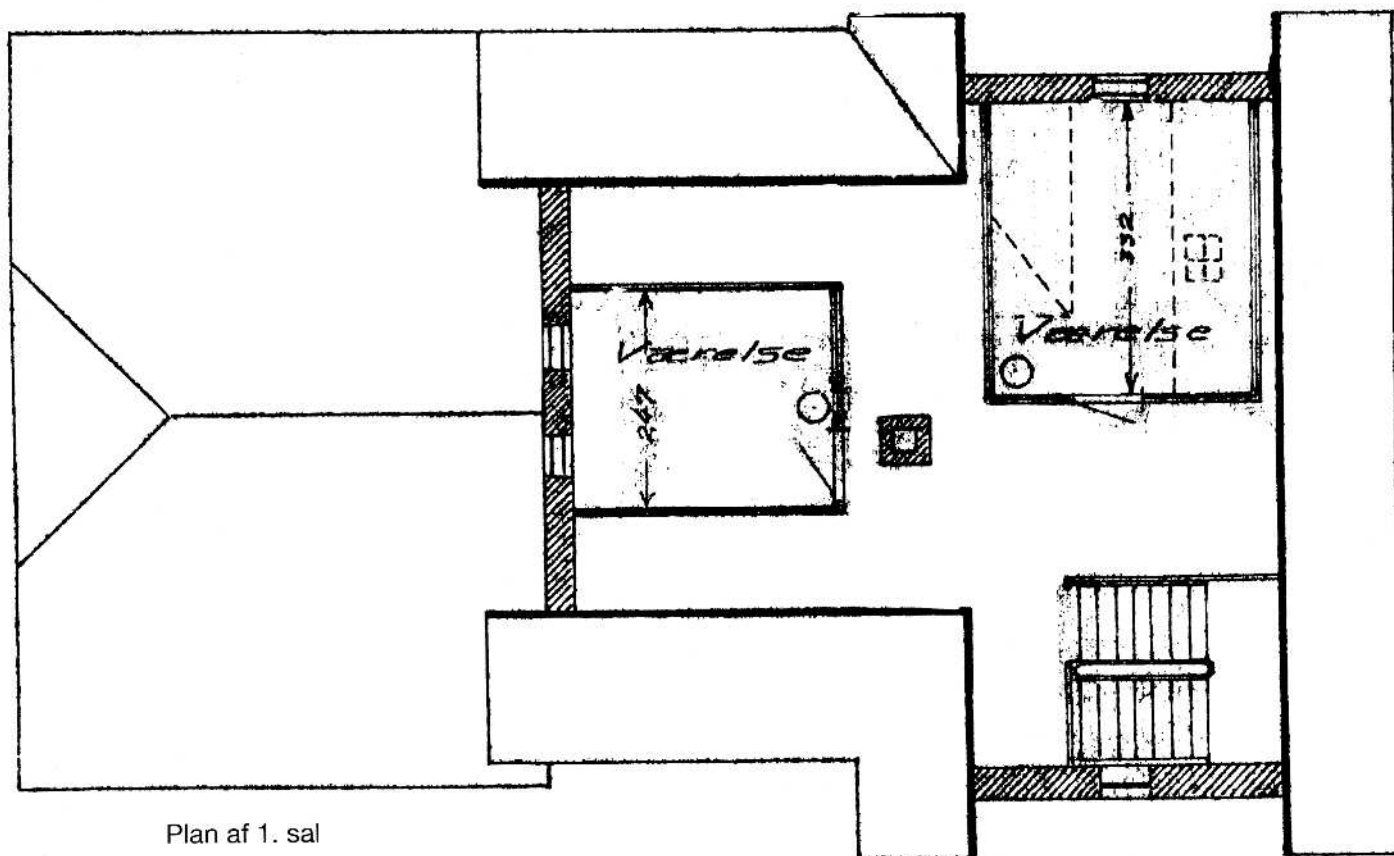




Plan af stue (ikke i skala)



Sporplan over Thorsager station, ca. 1940.
Tegning: DSB.



Plan af 1. sal

“Undervandsbåde”: DSB litra TH

For at lette arbejdet med udlægning af sten- og grusballast ved sporarbejder, anskaffede DSB en række specielt indrettede selvtømmende vogne til formålet. Det var Scandia, der i årene 1915 til 1921 leverede et antal på 150 vogne, der hos DSB fik litra TH 9001-9150.

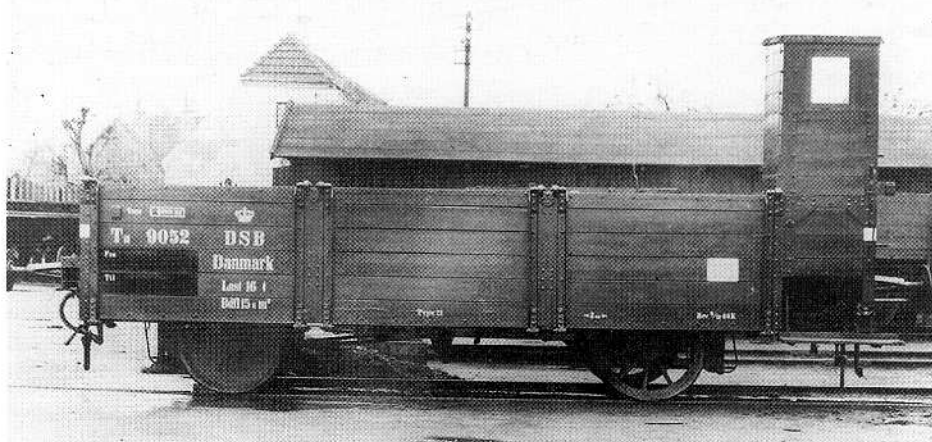
Vognene var karakteristiske på grund af den forsænkede vognkasse, der gik ned over vangen, hvilket gav typen øgenavnet “undervandsbåd”.

TH-vognene var indrettet med bund- og sidelemme, der betjentes fra tre håndsving i gavlen. De 7950 mm lange vogne vejede 16 tons, og blev - mærkværdigvis - bygget med den lille Q-vognafstand 3660 mm.

Typen havde oprindelig egerhjul; de udskiftedes undervejs med pladehjul, men man kunne finde vogne med begge hjultyper - eller en blanding heraf - helt til udrangeringen midt i 1960'erne, hvor DSB anskaffede nye ballastvogne i stål litra Fd.

Oprindelig havde TH-vognene læskærm i brædder, men det demonteredes på de fleste i 1950'erne.

Vognene havde kun luftledning og skruebremse, og ved kørsel til grusgrave m.v. medtoges derfor et antal bremsere, der betjente skruebremsen, når der blev givet signal fra lokomotivet.



DSB litra TH 9052 med læskur, CvK 1944. Vognen er udstyret med både plade- og egerhjul. DSB/Arkiv TA.

Ved udrangeringen overtog nogle privatbaner vogne til brug for sine baneafdelinger.

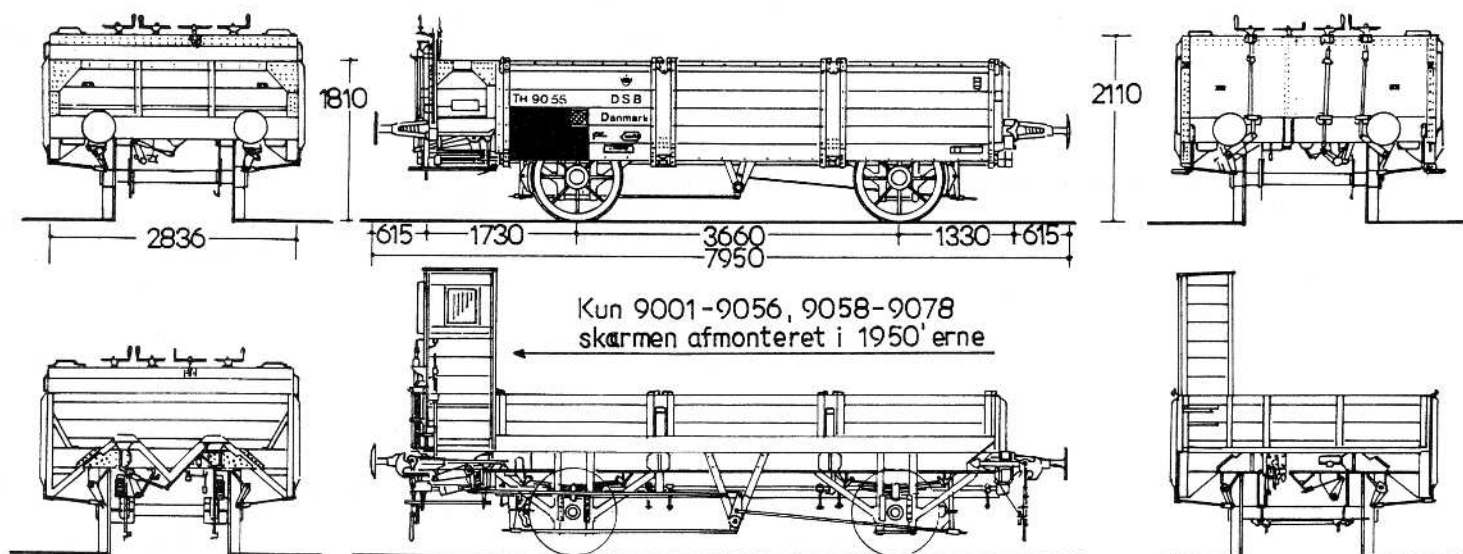
I 1965 anskaffede OHJ/HTJ således fire stk. TH-vogne fra DSB, TH 9005, 9013, 9083 og 9093, der blev til OHJ TH 493-496.

I 1965 anskaffede HP ligeledes fire stk. TH-vogne nr. 9054, 9074, 9080 og 9146, som beholdt numrene. Disse blev hensat allerede i 1969.

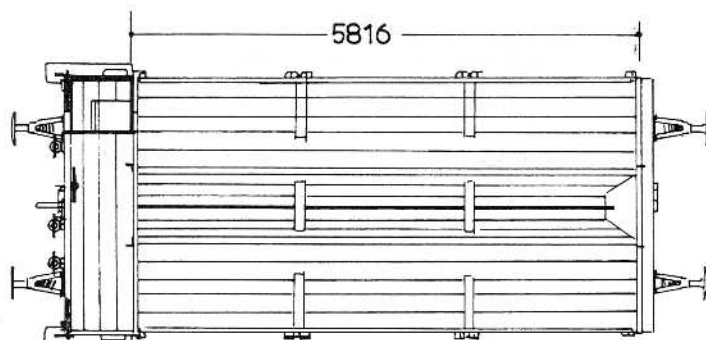
På samme måde indkøbte anskaffede ØSJS i 1968 to TH-vogne fra DSB, TH 9015 og 9102, der også hos ØSJS beholdt numrene.

HFHJ lejede en TH-vogn i 1965. Det var TH 9013, der i 1967 erstattedes af TH 9082.

Privatbanevognene sattes i drift i nødtørftig opmaling og med nye ejernavne. Flere forblev i drift til midten af 1980'erne.



DSB selvtømmende ballastvogn



litra TH 9001-9150

Scandia 1915-1921
Skala 1:87
Tegning: HO/arkiv PS

Mellembloksignal med forgreningsangivelse?

Flere læsere er glade for vor serie om farveplancherne med DSB-signaler, og den bliver tilsyneladende læst grundigt, idet vi har fået nogle spørgsmål omkring dem. En læser skriver således:

"Kan det være rigtigt, at der har været mellembloksignal med forgreningsangivelse som angivet i nr. 61? Jeg har aldrig set det. Er det ikke en fejl?"

LOKOMOTIVET: Nej, det er det ikke. Da I-signalen med forgreningsangivelse blev indført i 1953, var hovedreglen den, at det skulle forvarsles ved hjælp af fremskudt signal med forgreningsangivelse (se nr. 62).

Imidlertid var man visse steder ved at indføre automatisk linieblok uden fremskudte signaler; her anvendtes U- og AM-signaler med "kør igennem" (type F), og sidste AM-signal før I-signal med forgreningsangivelse fik så også forgreningsangivelse (type G). Signalet viste "kør igennem" ad afvigende gren som grønt blinklys skråt over grønt fast lys.

Efter alt at dømme nåede er kun at blive opstillet to-tre stykker på Sjælland inden signaltypen blev opgivet igen i forbindelse med 1961-ændringerne. I Korsør fandtes dog frem til 1997 et I-signal af type K3 med samme lille baggrundsplade som type G. (HWK).

Forkert epokeangivelse?

Knud Østerby, Løgten, læser glædeligtvis stadig de gamle LOKOMOTIV-blade, og skriver til os:

"Hvorfor bliver I ved med at skrive, at epoke III omfatter årene 1941-1973, når der står i LOKOMOTIVET 1985, at epoken strækker sig fra 1941-1969?"

SPOR SKIFTET

Læsernes kommentarer, rettelser m.v. til tidligere numre af LOKOMOTIVET samt forespørgsler og hvad som helst andet i forbindelse med jernbane-hobbyen.

LOKOMOTIVET: EPOKE-tabellen i nr. 11, side 54, blev i sin tid taget direkte fra DMJUs NEM-sæt med udgangspunkt i de tyske epoker. Men da vi efterhånden fandt ud af, at disse ikke passede helt til de danske, er der undervejs sket en tilpasning til de specielle danske forhold, derfor bruger vi disse angivelser, selv om de ikke er officielt vedtaget. Man kan læse mere om danske epoker i bl.a. LOKOMOTIVET nr. 48, side 9.

I øvrigt har DMJU i 1996 udgivet bladsæt (NEM 808 DK) omhandlende de danske epoker. (TA)

Hvorfor ikke epoke V?

Vi har åbenbart flere og flere læsere, der dyrker modeljernbane i epoke V, d.v.s. tiden efter 1991. En af dem er Kim Flycht, der skriver:

"Jeg er et et forholdsvis ubeskrevet blad i modeljernbanens verden, og vil gerne vide lidt mere om DSB m.v. i epoke V, ikke alene vogne, men også signaler. Med hensyn til rullende materiel savner jeg især noget omkring de moderne godsvogne, gerne med tegninger i skala 1:87. I har skrevet meget om det ældre materiel, men glemmer tilsyneladende os, der dyrker epoke V. Kan I ikke betænke os nyttilkomne lidt?"

Jeg har også lidt problemer med udregninger af kurver i sporskifter m.v. Kan I hjælpe her? Ikke så gerne med så mange formler, det er ikke lige min stærke side"

LOKOMOTIVET: Vi har i bladene nr. 33-45 bragt mange artikler om moderne DSB, trækraft såvel vogne. Men det betyder selvfølgelig ikke, at vi dropper denne epoke - selv om de færreste af vore læsere dyrker denne - og vi har da også flere artikler klar, bl.a. bygning af containerbærevogne litra Lgmns, tekster om stykgodsvogne Hbikks, Hbis, vogne fra Vestkraft/Herningværket m.fl. De vil dukke op hen ad vejen, så alle interesser kan blive tilgodebet.

En tekst om sporskifter og radiatorer vil blive bragt på et tidspunkt, men matematiske formler kan vi ikke undgå. Vi vil dog prøve at forklare udregningerne på forståelig måde. OK? (TA)

Grundet teknisk uheld kan vi ikke bringe

ARNOLDS hjørne

i dette nummer.

Vi beklager, men kan fortælle, at han snart dukker op igen med nye spændende ideer i spor N. Se nyhederne under Hørt&Set.

Redaktionen

Stjernehjul til HELJANS modeller af litra CP og DH

Vi har tidligere beskæftiget os med udskiftning af pladehjul til stjernehjul på HELJANS modeller, men har ikke fundet nogen rigtig tilfredsstillende løsning. Vi anbefalede som en nødløsning at bruge ROCOs egerhjul, som flere også har benyttet.

Men nu har PÅ SPORET oplyst os, at Märklins jævnstrøms-hjul kat.-nr. 20 68 52 er meget velegnede.

En udskiftning er yderst nem at foretage, idet de originale hjul blot fjernes fra bogiens tapperne og erstattes med Märklins. Ganske vist er Märklins hjulsæt en anelse kortere i aksellængden, men det betyder intet i dette tilfælde, og CP- og DH-vogne med nævnte stjernehjul løber næsten bedre end med de originale hjul. I øvrigt er Märklins hjul meget flotte, så det er selvfølgelig et plus.

Hermed er ideen givet videre, og vi siger tak for tipset til PÅ SPORET.

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 62

Side 3, 1. spalte, linie 11: Akseltryk 2 tons skal retteligt være 20 tons.

Side 4, billedteksten til LUMINO: ????? erstattes med nummeret 910 6 058-5.

Side 7, 1. spalte, 11. linie: Årstallet 1971 rettes til 1973.

Side 8, 3. spalte, sidste linie i afsnittet om kendingsplader: Det lille w er en typografisk kode, der ved en fejl er medtaget. Slettes.

Side 21, billedteksten til højre: Det er ikke fyrhuller, men derimod renseklapper, der ses på kedlen.

Tjæretankvogne



En henstillet, afsporet ex ZE 502 671 fra HOTACO A/S i Holbæk, fotografieret i Holbæk juli 1965. Bemærk, at litreringen er fjernet. Foto: JB-P.

Anna-Christina von Bauditz har læst vor tekst om Z-vogne i LOKOMOTIVET nr. 61, og har sendt os følgende kommentarer omkring tjærevogne:

"En anden virksomhed med tjæretankvogne var A/S HOTACO i Holbæk. Jeg mener, der var to vogne med masser af tjære løbet i strimler ned ad siderne. De var mærkede med HOTACO A/S. Undervognen var sort, og tanken vistnok grå under tjæren. HOTACO blev sidst i 1950'erne opkøbt af Phonix i Vejen, så måske skal oplysninger om vognene søges i Vejen".

LOKOMOTIVET: Tak for brevet. Allerførst, så var der mange andre små selskaber, der havde tjærevogne, men det kommer vi ind på i senere numre.

Ang. HOTACO A/S, så er det

korrekt, at selskabet har haft en tjærevogn...men kun én. Vognen blev i 1918 bygget af Scandia til Wilhelm Hansen A/S som ZE 502 657. I april 1923 købte HOTACO vognen, og den fik litra ZE 502 671 med hjemsted i Holbæk. HOTACO var forkortelse for A/S Holbæk Tagpap- og Cementvarefabrik.

Vognens akselafstand var 4500 mm, lop 8460 og rumindhold 14 200 liter, og den havde gråsort beholder.

I 1967 købte OHJ vognen, og den kom ikke til Phonix i Vejen. Man malede den rød, og gav den litra Z 601. Den brugtes derefter til lokale olietransporter Kalundborg-Tølløse. Fra ca. 1975 blev den stationær olielager ved OHJs værksteder i Holbæk. Z 601 blev udrangeret ca. 1986.

Genoptryk?

Søren S. Pedersen har pr. mail sendt os følgende:

"Kunne I ikke lave en artikel om hvordan man laver litra G, evt. ombygget fra en anden maskine. Jeg læste på et tidspunkt i LOKOMOTIVET, at en klub havde en litra G kørende.

En anden god ting ville være at genoptrykke de første numre 1-20 i A4 med farver, evt. lave en flot bog med forside, hvor alle numrene fra 1-20 er sat sammen, for det er bl.a. lidt ærgerligt med alle de sorte fotos i de første numre.

Jeg har faktisk bygget de fleste vogne, som I har beskrevet i bladene, og vil gerne sige stor TAK for disse artikler, de er fantastiske. Det er for øvrigt sjovt at se, at de fleste af disse vogne nu kommer i model".

LOKOMOTIVET: Tak for de pæne ord. Desværre kan det ikke lade sig gøre at genoptrykke de første 20 numre, idet vi undervejs har skiftet trykkeri(er) på grund af at disse blev nedlagt eller overtaget af andre. Originalfilmene findes derfor ikke mere. At bruge de nævnte numre 1-20 som direkte forlæg kan ikke lade sig gøre, idet billederne så ville blive endnu dårligere.

Artikler om kurveradier

Michael H. Nielsen skriver pr. E-mail:

"Jeg har genopdaget glæden ved modeljernbanen, og har fået lov at inddrage et rum til at opbygge et anlæg. Det kunne derfor være rart om I skrev noget om kurveradier, signalanlæg, diagrammer over analoge kontrollere m.v., når man skal bygge selv".

LOKOMOTIVET: Vi har allerede bragt flere artikler om nævnte emner i de tidligere blade, men vil i de kommende numre gøre lidt mere ud af det, bl.a. med artikler om sporstørrelser, modelspor, kurver og stigninger m.v. på anlægget.

I mellemtiden kan vi anbefale Michael at studere følgende numre af LOKOMOTIVET: Nr. 41, 42, 43, 46 og 47, der alle beskæftiger sig med spor og elektricitet og nr. 46, 47, 48, 50...og mange flere, der beskæftiger sig med beslægtede emner under rubrikken "Anlægsdesign".

VVGJ M 2 m.v.

HGC, Odense, har sendt os et lille brev med diverse kommentarer, og skriver bl.a. om motorvognen VVGJ M 2, der blev omtalt i nr. 62, side 23:

"I har glemt et lille interessant "mellemspil" om vognen fra Vandelbanen. Den fik nemlig træk på to aksler i 1952-53, og så skulle



P 933 var søstermaskine til P 931 og havde samme tenderopbygning. P 933 ved maskindepotet i Århus, 1956. Foto: OWL/HGC.

Numre på P-maskiner

Fleere læsere har skrevet/mailet til os ang. numre på P-maskinen. Rud Nielsen skriver således:

"Jeg godt kunne tænke mig et andet nummer end P 917 til min model af HELJANS P-maskine, som jeg kan forstå ikke er korrekt med hensyn til tenderen. Kan I oplyse mig numre på P-maskiner, der har samme tenderopbygning som HELJANS model af P 931?"

Findes der litreringer med disse numre, og hvordan kan man slette det gamle nummer på original-modellen?"

LOKOMOTIVET: Uf, det var et "slem" spørgsmål. Tendere på P-maskiner er noget af en opgave at udrede, men lad os prøve:

Normalt havde P-maskiner i 1. Distrikt, d.v.s. den såkaldte "lille P" nr. 901-919, høj stålplade-

opbygning, mens maskiner i 2. Distrikt, såkaldte "store P" nr. 920-933 trækasseopbygning som P 931. Men da der også er variationer her, så må vi i første omgang holde os til maskiner, hvor der foreligger fotobevis.

P-maskiner med samme tender som P 931 var således 920, 928, 929, 932 og 933. Der var sikkert flere, men der haves ikke endegyldigt bevis herfor. Kan læserne evt. hjælpe?"

I øvrigt ændredes stationeringerne for litra P undervejs, således at også nogle af de "store P" kom til Sjælland (se LOKOMOTIVET nr. 58).

Der findes i øjeblikket ikke litreringer og frontnummerplader til de nævnte maskiner, men det forlyder at PÅ SPORET i løbet af kort tid vil være leveringsdygtig i begge dele.

Det gamle nummer på HELJANS P-maskine kan forsigtigt fjernes med alkoholisk opløsningsmiddel og en vatpind.

ABONNENTER BEMÆRK!

I dette nummer har vi indlagt giro-indbetalingskort for 2. halvårgang af LOKOMOTIVET nr. 64, 65 og 66. Kortet er af praktiske årsager indlagt i alle blade uanset om man allerede har indbetalt for hele årgangen eller ej. Abonnenter, der således har forudbetalt for de nævnte numre, kan rive girokortet i stykker. De er registreret hos os, og vil automatisk få de betalte numre.

Med venlig hilsen

LOKOMOTIVET



hjulstillingen vel betegnes som 1-AA eller - da de var koblet sammen med kardanled - som 1-B?"

Med hensyn til foto side 40 fra Maribo, så er det ikke en krydsning, man ser på billedet. "Kanarietuglen" er kommet ud fra remisen, og afventer klar bane til stationen. Var det en krydsning, så ville det være sket på stationen, hvor man kørte venstre om hinanden".

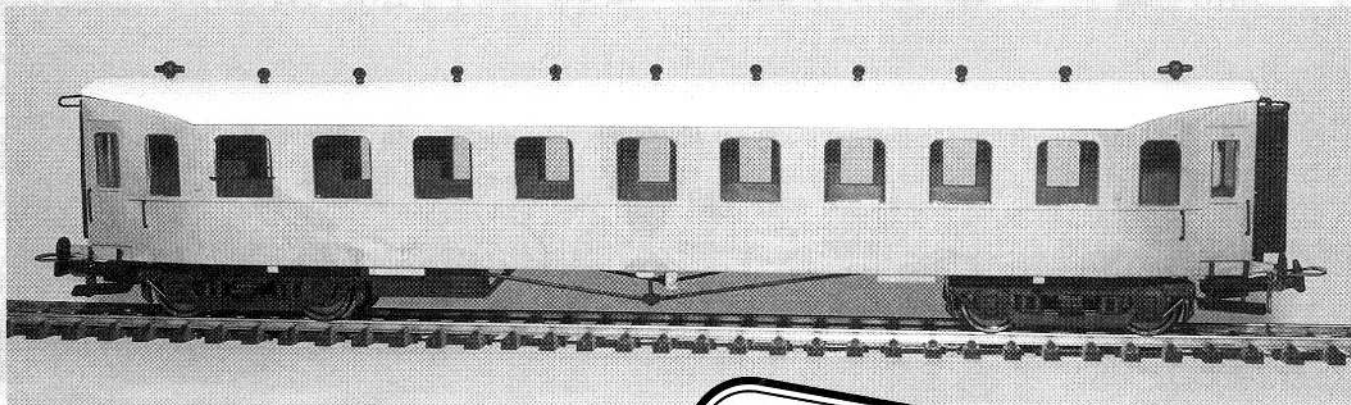
LOKOMOTIVET: Tak for supplement og rettelser. Ang. VVGJ M 2 så verificeres disse i bogen om Vandelbanen. Her oplyser man i øvrigt at vognen samtidig forsynedes med automatisk Wilsongear. Den mest korrekte betegnelse for hjulstillingen må være 1-B på grund af kardanledkoblingen.

Hvorfor Barfod Super?

I nr. 61 omtalte vi motortrækraften hos LJ, hvilket bl.a. har medført nogle uafklarede spørgsmål, bl.a. skriver en læser, der ønsker at være anonym:

"Hvorfor ialverden kom LJ M 11 til at hedde Barfod Super efter ilægning af ny motor?"

LOKOMOTIVET: Ja, den forklaring manglede. Det skyldtes, at LJs værkfører Christensen gik med bare fødder i træskoene, og derfor fik tilnavnet Barfod. Da han stod for ideen med "ombygningen", og kørte en del med M 11, så fik den dette tilnavn. Super hentydede vistnok til Leylandmotoren taget fra en Sm-skinnebus.



hobby trade

DSB personvogn litra CM
(Spids C-Mads)
Skala 1:87; epoke III

Når dette læses skulle hobby trades model af den kendte DSB personvogn litra CM (spids) være i handelen. Vi har fået en prøvesamlet model til anmeldelse; denne indeholder nogle småfejl, som ændres i den endelige udgave.

Det er en meget gennemarbejdet model, det gælder både research og fremstilling, vel nok en af de bedste af dansk materiel set til dato.

Modellen er støbt i hård plast (polystyren), og er en dimensionsmæssig 100% gengivelse af forbilledet, dog er akseltapafstanden reduceret med to mm i hver ende af hensyn til bogieudsving, således at bogien ikke støder mod trinene. Synsmæssigt er dette fremstillet korrekt, så det har vi intet at indvende imod.

Alle detaljer er medtaget, lige fra tydelig markering af teaktræbeklædning til Scandia fabriksplade under dørene, bremseomstillere m.v. Døre i sider og gavle er markeret med fine lister, hængsler, dørhåndtag m.v.

Taget er forsynet med torpedo- og toiletventiler, og har markering af regnlister og tagpapbaner. Det leveres i forskellige grå nuancer.

Modellen er forsynet med komplet indretning med sidegang, kupeer og et toilet i hver ende, støbt i mellembrun plast. Vinduerne er i klar plast, og sidder næsten i plan

med vognsiden akkurat som hos forbilledet. Vindueshullerne har korrekt størrelse, og det samme gælder afstand mellem tagkanter og vinduer, d.v.s. ca. 2,0 mm.

Trin, håndbøjler m.v. er påsat separat i sort plast, og er støbt i en fin tynd kvalitet. Puffer er af den åbne type med store runde pufferskiver, svarende helt til forbilledet.

Undervognen har detaljer som batterikasse, dynamo, V-armering m.v. Bogierne er matsorte og meget detaljerede med forstærkningsbånd, markering af lejer og fjedre o.s.v., og er forsynet med brunerede hjul uden pinollejer; akselenderne er neddrejede, så de passer i huller på bogie, hvilket giver fine løbeegenskaber.

Forbilledet litra CM leveredes fra Scandia med skivehjul, men undervejs udskiftedes ofte nogle af hjulsættene, således at et eller flere hjul også kunne være af stjernetyper. Modellen leveres med skivehjul, men der bliver nok mulighed for tilkøb af stjernehjul, så førstnævnte kan udskiftes efter ønske.

Vognen er forsynet med moderne kortkoblingskulisser med NEM-skakt, og har uafhængighed i udsving bogie og koblingsarm imellem som det sig hører til.

CM-vognen leveres med udslået harmonika, men denne kan udskiftes med indslået, der medfølger som standard. Model-

VI HAR

HØRT & SET

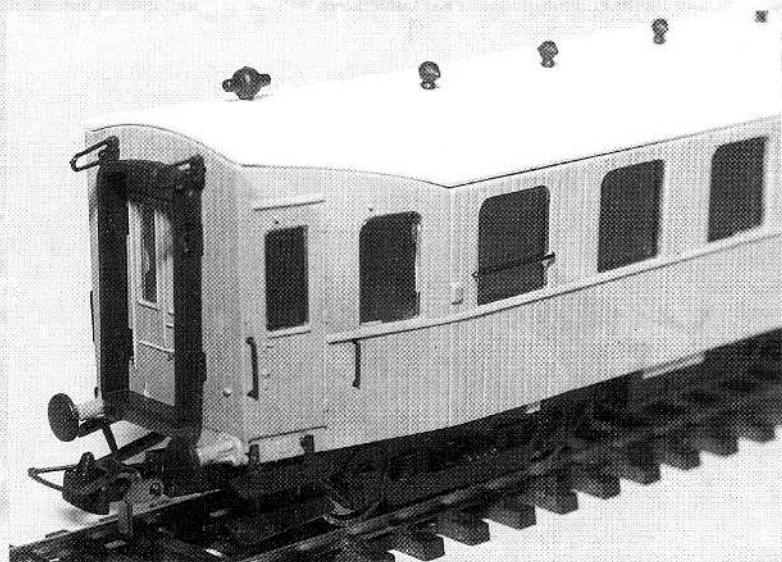
Af Torben Andersen

len fås i flere udgaver og numre, dels i lys teaktræ til epoke II og III og vinrød til epoke III. Løsdele som trin, håndbøjler m.v. kan købes særskilt som supplement, hvis disse dele skulle knække el.lign.

Da vi med vor kendte nidkærhed absolut ville finde en fejl, så gav vi os til at tælle antallet af teaklister på vognsiden. Og sandelig...vi fandt en fejl! Antallet af lister under vinduerne er ni, hvor forbilledet har ti, og mellem vinduerne har modellen seks, hvor der rettelig skal være syv. Men antallet af lister er med vilje reduceret for at få en tydelig markering af listeadskillelsen. Nå, jamen så OK da!

Altså en flot model på et højt kvalitetsniveau...og så er den helt igennem dansk. Den skal nok blive en succes. Første vogn i teakfarve skulle være udsendt, når dette læses.

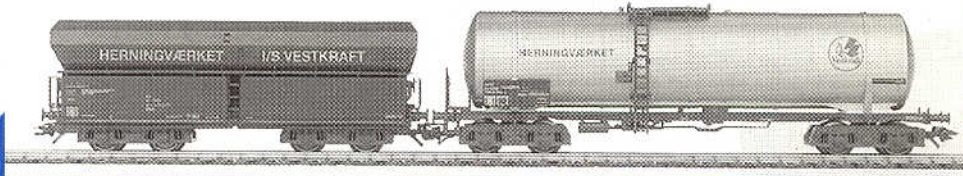
I øvrigt adskilles vognen ved at skrue taget af undervognen. Bogierne klippes af med fingrene, og under disse kommer skrueerne, der holder taget, til syne.



Måldata for DSB litra CM

Alle mål i mm

	DSB 1:1	1:87	hobby trade
Længde o. puffer	20 000	229,9	229,6
Længde o. vognk.	18 810	216,2	216,1
Bredde, vognkasse	3 020	34,7	35,1
Højde	3 925	45,1	45,0
Akseltapafstand	13 800	158,6	154,6
Bogieafstand	2 500	28,7	28,7



MÄRKLIN

Vestkraftsæt
Skala 1:87; epoke V
Kat.-nr. 47 887

Fra Märklin er kommet et sæt med to vogne fra HERNINGVÆRKET/I/S VESTKRAFT. Det drejer sig om en beholdervogn til svær brændselolie litra Zaes og en selvtømmende vogn litra Fals.

Vognene er - som sædvanlig for Märklin - baseret på to modeller, der i forvejen findes i firmaets katalog, og modellerne er derfor ikke tro mod forbillederne.

Beholdervognen har korrekte bogier, lejder og dome, men der er forskelle i beholderens udseende. Forbilledet, der anskaffedes i to eksemplarer af VESTKRAFT i 1991, har isoleret tank, hvilket modellen ikke har. Der

er også uoverensstemmelser i udformningen af bremseplatformen.

Beholderens sølvgrå farve matcher fint, og logo m.v. er korrekte, hvorimod teksten på påskrifttavlen er lidt anderledes, fordi tavlen har en anden udformning end forbilledet.

Den selvtømmende vogn har samme fejl som modellerne fra øvrige fabrikker, d.v.s. fra ROCO, Fleischmann og LIMA, altså forkert vognkasse og bremseplatform. Årsagen er, at de tyske forbilleder er bygget på tyske fabrikker, hvor den danske udgave er bygget hos Scandia, Randers.

Den blå farve og påskrifter er korrekte, og modellerne leveres let patinerede. Ellers er der ikke meget andet at sige om dem, end at der til næste år udsendes et sæt magen til med nye numre.

OKT model import LNJ Regiosprinter

Skala 1:87, epoke V

Denne model, der har Regiosprinter hos LNJ (Lyngby-Nærum Jernbane) som forbillede, har været et stykke tid undervejs, fordi man har haft nogle vanskeligheder med fremstillingen, især med 2-skinne-modellen. Men nu skulle den være klar til levering til både 2- og 3-skinne drift i flot blå lakering og god trækraft.

Modellen er - som forbilledet - ledet i tre dele, og har komplet indretning med sæder, førerrum m.v. Overdelen er fremstillet i resinlignende plast uden grater og støbesomme, og med alle detaljer som oiledæksler, luftventiler, radioantenner, under-



hængte plove m.v. Underdelen er fremstillet i hård plast.

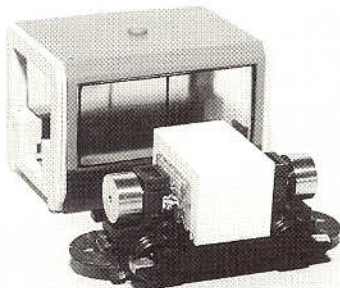
Modellen drives af en Faulhaber-motor med to svinghjul, der er anbragt skjult i køretøjs midterdel. Der er træk på de to aksler, der sidder under midterdelen. De to øvrige aksler er løbehjul, alle hjul er i øvrigt med forbilledlig lille diameter.

Modellen er malet i korrekte RAL-farver, d.v.s. mørk- og lyseblå samt røde fartstriber og påskrifter, sidstnævnte er tydelige at læse.

Diverse løse dele og monteringsvejledning medfølger.

Modellen, der er i exact skala 1:87, leveres i stødsikker emballage og æske.

...et herligt køretøj til den moderne privatbane.



TRINBRÆTTET VEJLE

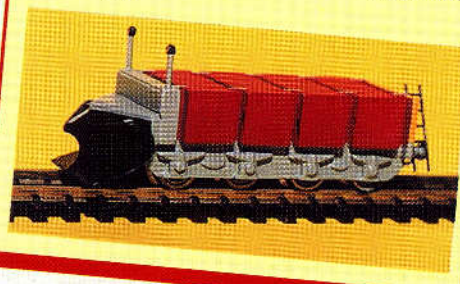
DSB sneplov
Skala 1:160, spoke IV

Nu er det vinter, og sneplove kan vi ikke undvære på modeljernbanen. Trinbrættet i Vejle kan nu tilbyde en nydelig model af den moderne DSB-type med krumt skær i skala 1:160.

Modellen er fremstillet i hvidmetal med detaljer i ætsede, og den har trods sin "lidenhed" selvfølgelig alle væsentlige karakteristika og detaljer som lejder, arbejdslanterner og gengivelse af udvendige fjedre over hjulene.

Modellen er primært tænkt som stationær model ved remisen, men kan godt sættes i drift, såfremt man sætter et stykke isoleringstape mellem rammen og hjulene, idet der ellers kan opstå kortslutning mellem den støbte del og hjulbandagerne.

...en lille nydelig model til det "hungrende" N-folk. (FM)



TRINBRÆTTET Vejle

DSB litra Hios-tv
Stykgodsvogn fra FDB
Skala 1:160; epoke IV
Hios-tv 230 6 001-8



Denne nuttede lille model er en variant af Vejlesens tidligere udgave modeller af de moderne ølvogne litra Hios-v. Forbilledet blev i midten af 1990'erne solgt til FDB, der omdannede vognene indvendigt, og benytter nu vognene i systemtog mellem FDBs lager i Glostrup og stationer i Jylland/Fyn, bl.a. Odense. Efter omdannelsen fik vognene nyt litra Hios-tv.

En enkelt af vognene fik påmalet FDBs stiliserede røde logo (Möbius-bånd) og navnet Distributionen. Det blev kun til denne ene vogn - Hios-tv 230 6 001-8 - og det er denne som modellen forestiller. Grundmodellen er den samme som de tidligere udgivne vogne, blot med nyt påtryk i fin kvalitet. Dog er ordet Distributionen muligvis blevet lidt for mørkeblå, men ligner i øvrigt originalens skriftsnit Futura ganske godt. Litring og tekniske data m.v. er trykt tydeligt og læsbart. Vognens brune farve på tag og gavle er i øvrigt korrekt gengivet, og alle dimensioner er korrekte. (FM)

Trinbrættet, Århus, har løbende annonceret med disse vogne, så det har nok ikke undgået læsernes øjne, at man forbereder en udsendelse af disse det kommende år.

Modellerne leveres færdigbygget og køreklare. Vognkassen bliver støbt i plast, mens der som bogier benyttes TIKØBs 2,5 m bogier i hvidmetal med ROCO-hjul, valgfri til jævn- eller vekselstrøm. Vognene forsynes naturligvis med puffer, harmonika på DSB-udgaverne og transfers af tørtypen, og som kobling benyttes Symoba KK-kinematik.

Modellerne udsendes i fire serier. I første omgang leveres vogne til OHJ/HTJ (epoke IV). Disse er naturligvis i den røde farve og med læssemrampe.

Modellerne fra DSB udsendes i 2. serie, og

TRINBRÆTTET ÅRHUS

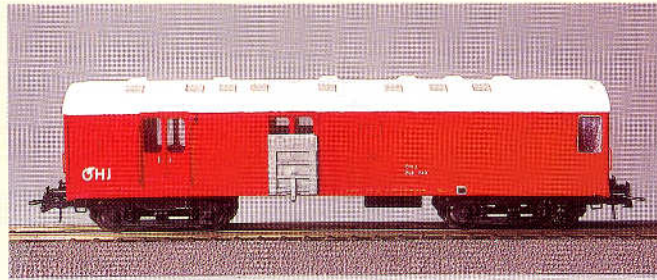
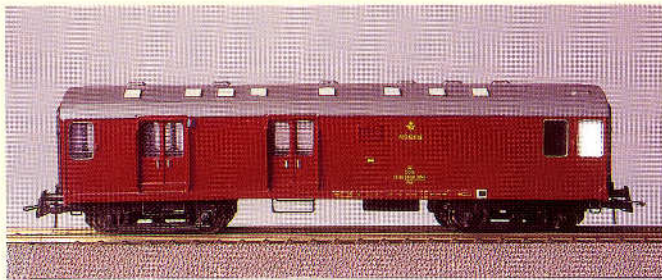
Postkontorvogne fra DSB og privatbanerne

omfatter tre epoker. De første får litra DB, og bliver leveret i DSBs oprindelige vinrøde liberli med den gamle litrering (epoke III).

Vogne til epoke III/IV får litra Pbh med computerlitrering med skrifttypen DIN 1451. Disse vogne benyttes hos forbilledet fra slutningen af 1960'erne og i 1970'erne.

Sluttelig leveres post(kontor)vognen i rødt DSB liberli med stort DSB-logo, stadig litreret Pbh, men i moderne Helvetica-skrift. Nævnte vogne var i drift i 1980'erne, hvorefter et par enkelte solgtes til OHJ/HTJ.

Forbilledet leveredes i fem eksemplarer til DSB fra Scandia i 1961 som DB 5106-5110, idet man allerede i 1936 havde fået leveret fem vogne litra DB 5101-5105. Vognene havde samme længde og bogietyper, men lignede i øvrigt ikke hinanden.



OKT model import DSB Breuer traktor

Skala 1:87; epoke II/III

"Klædeskabet" var et meget passende tilnavn til denne rangertraktor, som DSB anskaffede i 15 eksemplarer fra Breuer i 1930-31. Fra OKT kan man nu få en model af dette umage køretøj, der benyttedes på mange mindre DSB-stationer.

Modellen (Breuer type IV) fås som byggesæt eller færdigsamlet. Som byggesæt medfølger færdigkørende undervogn.

Traktoren er forsynet med en Faulhaber-motor med svinghjul med træk på begge aksler. I øvrigt er hjulene med korrekt lille diameter, hvilket giver maskinen et optisk korrekt udseende. Den forholdsvis lange akselafstand gør, at traktoren nemt krydser et sporskifte uden at gå i "strømhullet". Overdelen er i ætset nysølv.

Modellen leveres i gul og grøn. Den gule farve kan vi ikke garantere for er korrekt, selv om vi ved at CvK havde et gult "klædeskab" i drift, dog af Pedershåb-typen med rygsæk. Kan læserne hjælpe med evt. dokumentation?



OKT model import Roebanelokomotiv

Spor H0e (9 mm)
Epoke III

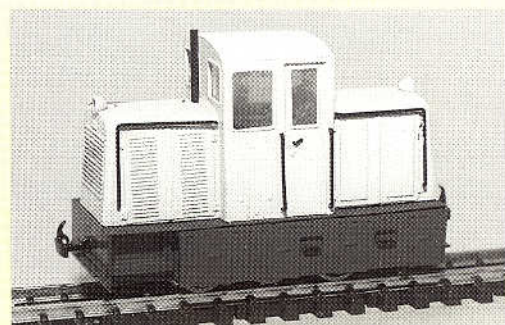
For modeljernbanens "roebane-dyrkere" er OKT i gang med at udbygge den hyggelige serie af roebanemateriel. I forsommeren 2000 udsendes modeller af forskellige roebanevogne (se LOKOMOTIVET nr. 60), og nu er turen kommet til trækraften. Det drejer sig bl.a. om et tre-akset diesellokomotiv til DDS svarende til Nakskov-lokomotiverne E 1 og E 3.

Modellen af diesellokomotivet fås både til selvbyg og som færdigmodel, og dermed er der også forskel i prisen.

Modellen er forsynet med Faulhaber-motor og en støjfri gearkasse. Der er træk på alle tre aksler. Leveres kun til 2-skinne-drift.

Som færdigmodel leveres maskinen med lysegrå overdel og mellemblå vanger.

Lokomotivet skulle være i handelen, når dette læses.



TIKØB - DSB rejsegodsvogn litra ECO

Skala 1:87; epoke III

Nu er den tidligere annoncerede model af DSBs rejsegodsvogn i handelen. Vognkasse og bund er støbt sammen i hård gråfarvet plast, og er yderst detaljeret med nitter, hængsler på døre m.v. Med vognen følger tag i forbuktet metal, og diverse løsdele støbt i hvidmetal, bl.a. torpedoventiler, sidevanger og overgangsplader. Der kan valgfrit benyttes 2,5 m træbogier eller bertinerbogier. Endvidere kan man særskilt købe vinduesæt i fræset klar plast, lige til at montere. I bunden er modellen forberedt for montering af Symoba-kobling.

Så vidt vi kan se, så er modellen nem at samle, også for en begynder, og vi håber at kunne se nærmere på den i næste nummer.



En eksklusiv MY fra HELJAN

I slutningen af oktober 2000 udsendte HELJAN modellerne af DSBs diesellokomotiv litra MY. Lad det være sagt med det samme, at disse ikke står tilbage for den tidligere udgivne model af MX-lokomotivet.

Lokomotivet består af en undervogn med metalchassis, der bærer motoren, en fem-polet motor med to svinghjul, mens overdelen (bodyen) er i hård plastic.

Igen har man formået at få alle detaljer med, lige fra luftgitter og små sandkasser i siden til udstødning, ventilatorer, varmekedlens skorsten m.v. på taget...men togfløjten mangler. Dørene ved førerrummene er korrekt indfældet i vognkassen, og lygtehusene er flot gengivet med forskel i størrelserne. Man har også husket, at MY har en mere plan overgang mellem vognkasse og pufferplanke end litra MX.

Frontruderne er et lille mix af MY og MX, og man har overset at alle MY havde gummilister omkring ruderne, men dette er dog i petitesseafdelingen.

Taget er flot detaljeret med alle samplingsplader og boltehoveder, og gengivelsen af ventilatorerne er bare perfekt.

Ligesom for MX'eren kan MY-modellen

valgfrit udstyres med frontskørt eller underhængte plove, alt vedlagt som løsele. Montering af disse sker ved hjælp af pufferne som holdere, men pufferhullerne skal bores ud for grater ligesom hos MX-modellen.

Bogierne er fremstillet meget detaljeret, bl.a. med særskilt monterede bremsestænger, som desværre er lidt skæve.

Bemalingen er for det vinrøde eksemplar ramt præcist, og taget er lakeret i lys grå, der på leveringstidspunktet var standard på materiellet. Litreeringen er i top, bortset fra at kronen er blevet en anelse for stor. Den hvide stribe er dog stadig for hvid, og vingehjulet på fronten lidt for stort.

Også den rød/sorte udgave har korrekt liberier, men DSB-bomærket på siden er lidt for stort.

I sættet medfølger diverse løsele som vinduesviskere, trykluft for bremse og døråbning, diverse håndbøjler, puffer

m.v., således at modellen kan få den rigtige finish.

Diverse ændringer, som i tidens løb er gjort på forbilledet, bl.a. med ITC-lister og radioantenner på taget, færdigmeldingssignal, rangerplatforme m.v. gør det naturligvis vanskeligt at vælge en model, der umiddelbart kan bruges i alle epoker. Men den valgte udgave, som generelt dækker årene 1954-1994, er absolut det bedste valg. Ønskede smådetaljer må man selv tilføje.

Køremæssigt er modellen i topklasse (kun jævnstrømsudgaven er testet). Den triller stille og roligt. Bemærk, at første gang, den sættes på sporet, så kører den lidt vuggende, men efter en en god times tid, så triller den perfekt.

MY-modellerne leveres som sædvanligt også til system Märklin, så nu kan Märklins 37 år gamle model godt gå på aftægt.

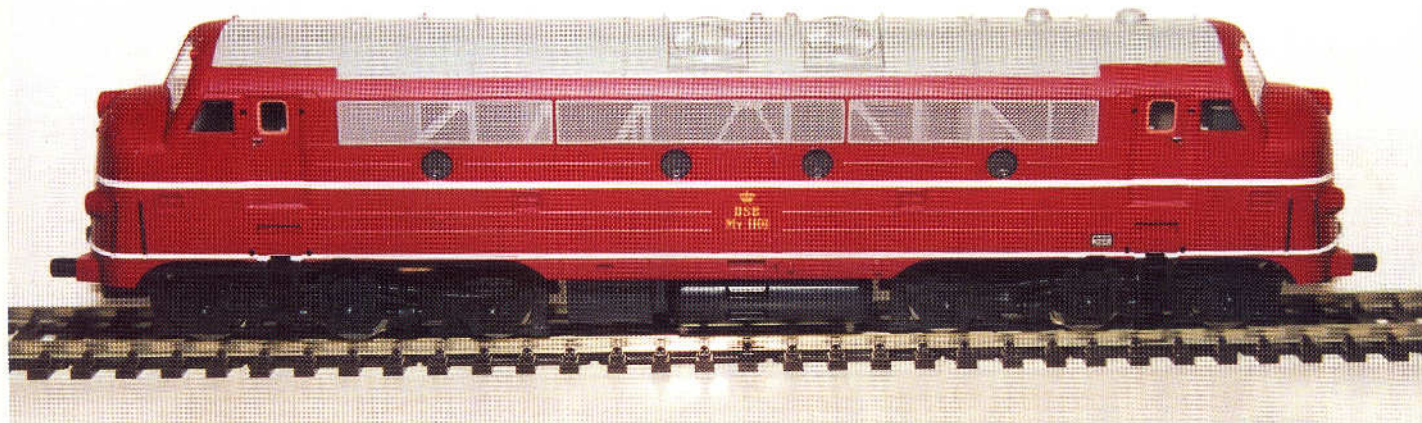
I næste nummer ser vi nærmere på modellen og MY-forbillederne, deres bemaling og udstyr, således at man evt. kan køre epoke-korrekt med MY fra HELJAN.

HELJAN har i første omgang udsendt nedenstående udgaver af litra MY. Alle katalognumre gælder jævnstrømsmodeller.

Bemærk, at billederne viser modellerne således som de ser ud taget direkte fra æsken, d.v.s. uden montage af løsele. ■

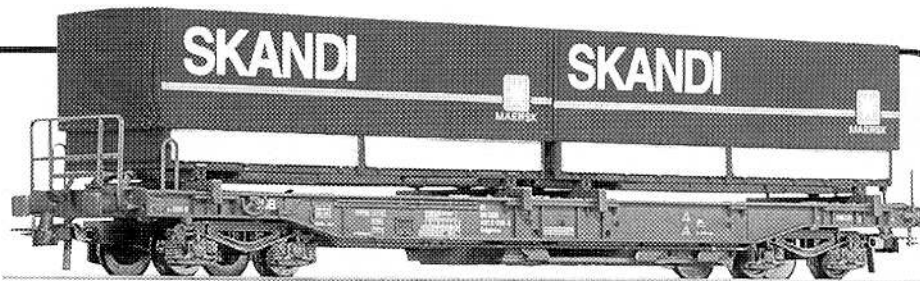


Kat.-nr.	Forbillede	Bemaling	Epoke
4400	DSB MY 1101	Vinrød	Epoke III/IV
4401	DSB MY 1119	Vinrød	Epoke III/IV
4402	DSB MV 1102	Rød/sort	Epoke IV
4403	DSB MY 1104	Rød/sort	Epoke IV
4404	PBS MY 1132	Rød/hvid/blå	Epoke V
4407	DSB MY 1132	Sparebemaling	Epoke IV



ROCO

Containerbærevogn med veksellad fra SKANDI/Mærsk
Skala 1:87; epoke V
Kat.-nr. 47 025;
DSB Sdgmns 451 2 009-3



Dyrker man dansk epoke V, så er det efterhånden muligt at oprangere realistiske stammer med container- og vekselladtransporter, takket være ROCOs fortsatte udgivelser af typiske danske modeller.

Det sidste nye skud på stammen er en åben godsvogn - bærevogn - med to 20' veksellad fra SKANDI/Mærsk i det nye blå design. Hidtil har man udgivet modeller af Sdgmns med veksellad fra LAURITZEN og CERES, og denne tredje version fra SKANDI/Mærsk står ikke tilbage i kvalitet for de øvrige.

Grundmodellen er tysk, og derfor en anelse for kort (ca. 20 mm) til den danske Sdgmns, idet man i udlandet benytter UIC type 1a, mens man hos DSB bruger type 1b. Men lad det ligge, for modellen er flot fremstillet med mange detaljer lige fra korrekte bogier - også til den danske udgave - til færgekroge. Bærevognen har - med ROCOs gode tradition - fået nyt nummer, Sdgmns 451 2 009-3, og er helt korrekt lakeret i DSBs nye godsvognbr-

ne farve. Påtrykkene er utroligt skarpe og fine med alle tekniske detaljer og finesser, bl.a. med angivelse af bremseudrustning, last, dimensioner m.v., og man kan læse at vognen er revideret den 5/6-98. Utrolig flot.

I sættet medfølger diverse løsdele til påsætning, og ønsker man at "omlade" vekselladene, er der også støttebukke til placering på godspladsen. Vekselladene er i øvrigt udført i sædvanlig høj kvalitet i mørk blå med hvide påtryk.

Da grundmodellen til undervognen - som allerede nævnt - er tysk, så er der nogle mindre detaljeforskelle i forhold til DSBs udgave, men disse skal man være ekspert for at opdage, så det er helt sikkert en model, der vil finde vej til tog med containertransporter med en MZ I eller II (fra LIMA) på det moderne anlæg. Da vekselladene efterhånden fremstår i mange forskellige farver, så kan man altså også i epoke V få sat et farverigt tog på sporene.

TOG & TEKNO

Bn-vogne udsat

Modellerne af DSB litra Bns/Bn fra TOG&TEKNO er løbet ind i vanskeligheder, idet formen til undervognen er blevet skadet under prøvestøbning (?) Det betyder at de lovede modeller ikke udkommer til jul som forventet, men er udskudt til udgivelse sidst i januar 2001. Kender vi dog branchen ret, så skal man nok vente yderligere forsinkelser.

Samtidig har man opgivet at producere Bns/Bn-modellerne fra OHJ/HTJ, idet disse ikke umiddelbart kan fremstilles ud fra de øvrige grundforme, bl.a. er OHJs kuppel på styrevognen påsat i modsat ende af, hvad der er normalt, idet OHJ selv har sammenbygget sin styrevogn fra to vogne indkøbt fra DSB.

Så snart vi har yderligere oplysninger om T&Ts modeller, så bringer vi dem her i bladet. (SD)



BRIMALM Engineering

DSB damplokomotiv litra D IV
Skala 1:87; epoke III

Brimals model af DSBs arbejdshest litra D IV bliver ikke en model i den billige ende, men til gengæld er den helt igennem kvalitetsarbejde.

Modellen leveres færdigkørende, opbygget i ætset messing og rustfrit stål.

Drivkraften er den schweiziske Maxxon-motor med svinghjul i tenderen.

Gennem et kardanled overføres kraften til lokomotivets midterste drivaksel via en præcisions gearboks.

Samtlige hjul er affjedrede, og lokomotivet har strømoftag

på ikke mindre end 12 hjul, hvorved modellen får

realistiske langsomme køreegenskaber,

og ubesværet kan passere vanskelige

sporskifter og beskidte spor.

Modellen fås med fire numre:

D 818, 826, 840 og 850.

Prisen bliver 7495,-

danske kroner

incl. moms.

LOKO
MOTIVET



Kommende NYHEDER fra hobby trade

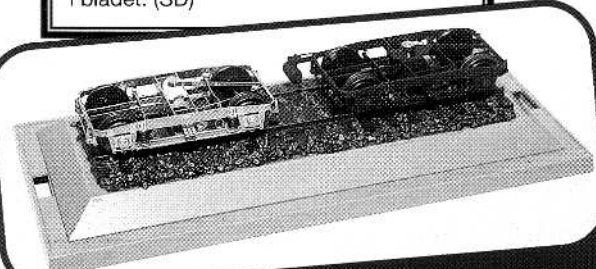
Der er flere gode nyheder på vej fra hobby trade. Som nævnt i nr. 60 og 61 udsendes en model af DSBs diesellokomotiv litra ME i skala 1:87 i det kommende år.

Denne model er nu så langt fremme, at prototypen præsenteres på Nürnbergmessen 2001. Den fremstilles med støbt chassis i stil med ROCO, HELJAN m.fl., og får en centerplaceret 5-polet motor med to svinghjul og stik for digitaldrift. Udgaven til to-skinne-drift (DC) får træk på alle seks aksler, mens Märklin-udgaven (AC) kun får træk på én bogie. Modellen får lysskift rød/hvid i køreretningen, også ved analog drift. Alt bliver produceret med nye forme, altså intet genbrug. I første omgang fremstilles seks numre: ME 1501, 1506, 1509, 1511, 1528 og 1530.

Prisen for DC- og AC-udgaverne bliver den samme, og kommer til at ligge omkring 1800,- kr. Modellen kan bestilles allerede nu.

I efteråret 2001 udsender man en model af DSBs to-akslede personvogn litra CXM. Forbilledet fandtes i to udgaver: Teaktrælist og plade. Det bliver teakudgaven, vi får på anlægget. Den fremstilles med fire numre som personvogn, to numre som togtørervogne og en grå specialvogn. CXM-projektet er startet op, og bliver således realiseret.

Andre fremtidige planer er nærtrafikvognen litra CR og CRS...men Karsten Pedersen fra hobby trade betoner, at dette endnu kun er drømmerier.



TRINBRÆTTET ÅRHUS og VEJLE

DSB 3 m svejste bogier

Disse nydelige bogier i skala 1:87 er - som billedet viser - helt tro mod forbilledet med korrekt rammeopbygning m.v. Bogierne er for absolut kræsne og erfarne selvbyggere, og leveres som ætseark i nysolvet. Typen fås med både 2- og tre bærefjedre ligesom hos forbilledet. Hjulsæt skal købes særskilt.

Bogierne kan benyttes under mange modeller af DSBs personvogne, bl.a. litra AC, AV og CC.

Lidt om HELJAN

Alle danske mj-ere kender naturligvis HELJAN, der i mange år har fremstillet samlesæt af huse m.v. til hele verdenen. Virksomheden har slået rod i den lille by Sønder sø ca. 10 km nordvest for Odense.

HELJAN har siden 1950'erne fremstillet nævnte samlesæt til danske mj-ere. For ca. fem år siden begrænsede man nyudviklingen af disse. I stedet er man gået mere over til at producere dansk rullende jernbanemateriel i skala 1:87.

Efter lidt forsinket udsendelse af postvognsmodellen litra DH og den flotte litra MY i oktober, fortsatte HELJAN produktionen af DSBs nærtrafikvogne litra Bn/Bns, dels egne udgaver, dels udgaver for diverse danske producenter omtalt tidligere her i bladet. Litra Bn skulle være udsendt, når dette blad læses (december 2000), mens styrevognen Bns følger i begyndelsen af 2001.

Udviklingen af modellen til DSBs styrevogn litra CPS går også støt og roligt fremad. Tegningerne er færdigfremstillet, og man er i gang med formfremstillingen. Modellen påregnes udsendt i 1. kvartal 2001.

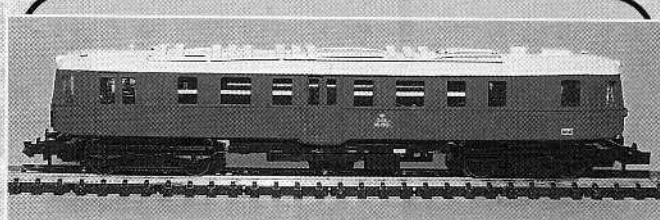
Omkring november tog man fat på at CAD/CAM-tegne modellen af DSBs personvogn litra CC. Modellen fremstilles komplet med interiør, og de indslåede harmonikaer på litra CC designes som skråt hængende ligesom hos forbilledet. Normalt ser man harmonikaer som ret-op-og ned, men her introducerer HELJAN altså også noget nyt. Litra CC, hvis forbillede i første omgang bliver udgaven fra ca. 1953, påregnes udsendt i 2. kvartal 2001.

Vi har aftalt med HELJAN, at vi i kommende nummer bringer en reportage fra virksomheden, så læserne kan få et indblik i, hvordan den nye tids modeltog fremstilles.

...også en MY fra ROCO

Det danske mj-marked er efterhånden blevet mere og mere interessant for mange producenter. ROCO, der hidtil - generelt med stor dygtighed - har kogt suppe på gamle ben, ønsker nu at "nyudvikle" en model til det danske marked, og udsender i løbet af efteråret 2001 en sådan af DSBs diesellokomotiv litra MY, helt nøjagtigt museumsmaskinen MY 1101. Modellen, der bliver i skala 1:87, fremstilles efter ROCOs principper om driftssikkerhed og detaljer, og får selvfølgelig - en ROCO-motor med svinghjul. Det er nu ikke bare for vore blå øjnes skyld, at den sættes i produktion, idet modellen - i modificerede udgaver - også skal kunne sælges til andre lande med typen på sporene, fx Belgien og Ungarn.

Vi bringer mere om MY-modellen, så snart nyt fremkommer.



TOGDILLEN DSB litra MO 1900

Skala 1:160

Togdillen i Vanløse har som bekendt udsendt overdele til flere typer af DSB-trækkraft, bl.a. en MO-vogn i 1900-serien, som vi har prøvesamlet.

Overdelen er støbt i ét stykke i hård plast, og er i meget fin tilstand, da den ikke skal efterbehandles, bortset fra nogle støberester i vinduesåbningerne. Resterne er dog lige til at trykke ud, og derefter kan kanterne files rene.

Lygteholdere er flot gengivet, men der skal - som vi har gjort - bores 1 mm ø hul og evt. monteres 1 mm lysleder.

På taget er kun tagkølerne markeret, så her skal monteres kølerør. Vi har monteret disse med 0,4 mm tråd, dog kun de vigtigste hovedrør. Der kan selvfølgelig monteres flere efter ønske.

Vognkassen er malet et par gange med Humbrol 107-vinrød (desværre nu udgået), mens taget er malet tre gange med Humbrol 147-grå (lys grå). Man kan også benytte 64-grå med lidt hvid. De indstøbte overgangsplader i fronterne har fået en gang Humbrol 85-sort. Litretingerne af vådransfertypen er fra Stoppel Hobby (Sto-Dec).

Vinduesglassene er tynd klar plastfilm, hvor der er trukket en tynd streg med soivtush som vinduesinddeling.

Undervognen er en 4-akslet ROCO 23 001, som vi ikke har ændret m.h.t. til detaljer og bogier. MO-overdelen passer fint ned over motorundervognen. Den kan lige akkurat klemmes ned over den, så sidder den fast. Men vi bør for en ordens skyld nævne, at forbilledet havde fem aksler, så derfor er der ikke overensstemmelse her. Det må man altså leve med... (FM)

Abonnements- fornyelse på

**LOKO
MOTIVET**



(16. halvårgang, 2001,
nr. 64, 65 og 66)

BEMÆRK: Bladet udkommer nu 6 gange om året, men vi har delt abonnementet op i to indbetalinger à 3 numre for ikke at belaste læsernes budget.

Det er nu tid til fornyelse af 2. halvårgang.

Nye abonnenter, Danmark

Er man ikke abonnent og ønsker at få LOKOMOTIVETS 16. halvårgang 2001, skal man indbetale 225 kr. på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Postbox 477, 4700 Næstved. Husk at anføre LOKOMOTIVET, 16. halvårgang på talon til modtager. **BEMÆRK:** FORHØJET PRIS - læs hvorfor på side 2.

Faste abonnenter, Danmark

Faste abonnenter kan benytte det indlagte giro-indbetalingskort som sædvanlig. Bemærk, at girokort ikke er indlagt i blade til løssalg.

Ønsker man at modtage det første nummer af bladet rettidigt, d.v.s. februar 2001, skal man indbetale beløbet inden 10. januar 2001.

BEMÆRK:

Bladet udkommer nu 6 gange om året, men vi deler abonnementet op i to indbetalinger à 3 numre for ikke at belaste læsernes budget.

Øvrige Norden

Bladet fås ved at indsætte 225,- kr. på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, postboks 477, DK-4700 Næstved, inden 10. januar 2001.

Udenlandske bestillinger

Europa (ikke Norden), USA og Australien: Pris kr. 240,- plus porto og gebyrer kr. 50,-, i alt kr. 290,-. Kun betaling via postgiro, danske checks eller Eurochecks. Ved benyttelse af postgiro skal tillægges kr. 20,- i vekselsgebyr.

Udgivelsesterminer:

LOKOMOTIVETS 16. halvårgang (II) udkommer således:

Nr. 64 - ultimo februar 2001

Nr. 65 - ultimo april 2001

Nr. 66 - medio juni 2001

En halvårgang vil indeholde ca. 120 A4-sider.

I LOKOMOTIVET nr. 66 indlægges nyt girokort for bestilling af 17. årgang, d.v.s. for nr. 67, 68 og 69

Med venlig hilsen

**LOKO
MOTIVET**



Brimalms D-maskine
...et kvalitetsprodukt
til 2-skinne drift
med RP25-hjul kr. 7495,-

**Frederiksberg
signalpost**

kr. 240,-

**Tankvogn
fra Østbanen**

TEXACO,
epoke V kr. 148,-

**Smalspor
diesellokomotiv
til roebanerne**

Byggesæt kr. 2490,-
Færdigbygget kr. 3295,-

Roebanevogne

åbne og lukkede,
fra kr. 236,- til 239,-.

For færdigbyggede vogne til-
lægges ca. kr. 205,-, men så
er de også lakeret m.v.

**Alle HELJANs MY
og postvogn litra DH
er på lager.**

OKT vil fremstille et
**diesellokomotiv
litra MT**

i spor N

Modellen bliver kun til at
få færdigbygget i rød/sort
eller grøn. Det bliver en
model med træk på alle
aksler med ROCO-drev.
Mulighed for at indbygge
dekoder. Overdelen frem-
stilles i ætset messing. Le-
veres med lys, som skifter i
køretretningen. Produceres
af THS i samarbejde med
Philotrain.

Exact pris kendes endnu
ikke, men den kommer til
at ligge på omkring 2400,-
til 2600,- kr. Er du interes-
seret? Rabat ved køb af
både en rød/sort og grøn.



Ericavej 141 · 2820 Gentofte
Tlf./fax 0045 39 65 34 62
Kan du ikke få forbindelse,
benyt da tlf. 0045 39 62 37 60

TRINBRÆTTET

VEJLESENS MODELTOG

NYHEDER i spor N

DSB sneplov med krumt skær, epo V.. 358,-
DSB gods Hios-tv, Distributionen,
epo V 248,-
20" veksellad, Holstebro Autotransport .. 35,-

Spor H0

TEXACO tankvogn fra ØSTBANEN 148,-
Ringe Tjære & Asfalt, SFJ 178,-
Hobby Trade: DSB personvogn litra CM,
5 varianter. Pr. stk. kr. 498,-
DSB diesellokomotiv litra ME 1501, 1506,
1509, 1511, 1528 og 1530.
Bestil nu. Levering i 2001 1798,-

*En rigtig glædelig jul
og godt nytår ønskes af*

TRINBRÆTTET VEJLE

Bleggårdsgade 14 · DK-7100 Vejle
Telefon/Fax 75 83 75 75 - kun i åbningstiden
E-post: trinb_vj@post12.tele.dk
Hjemmeside: www.trinbraettet.dk

Åbningstider:
Tirsdag-fredag 14.00-18.00
Lørdag 10.00-14.00

ALT TIL MODELJERNBANEN

**Stort udvalg i MATERIALE
til LANDSKABSBYGNING**

Træer, færdigfremstillede eller selvbyg med træstammer
og bladgrønt i mange nuancer m.v., buske, græs m.v. fra
NOCH. Murstensplader, vejplader m.v.

Masser af forskellige bygninger fra
HELJAN, Fallers, Vollmer m.fl.,
skala 1:87 og 1:160.

**MINI-
DIORAMAER fra NOCH**

Små færdige miljøer i skala 1:87
med figurer el. lign, der nemt
kan indbygges i modeljern-
banens landskab. Mange for-
skellige, f.eks. legeplads, fisker-
båd og plakatsøjler og
tavler.

Spændende
**landbrugs- og entre-
prenørmaskiner**
fra Wiking,
bl.a. traktorer, vej-
tromler, gravemaski-
ner og gaffeltrucks.

**Vi sender
overalt**

**Diorama-
dele m.v.
fra
HOBBY
TRADE**

Viessmann signaler,
lamper og køretøjer med blinklys.
Nogle af signalerne kan let fordanskes.

WOODLAND Sortimentet er udvidet
50 gram strøddåser med grov flock i seks
forskellige grønne nuancer. Ballast i mange farver.

Elektronik: Nu fører vi også reed-kontakter.

MODELTOG fra
Märklin, ROCO, Fleischmann,
LIMA, Arnold, TRIK, PIKO
HELJAN, KATO og LGB
Danske vogne er lagervare.

**Kom ind
og kig**

**Alt i
LYS og LYD
fra BUSCH**

Noget godt til HAVNEMILJØET

Nemme samlesæt af **MODELSKIBE** i skala
1:87 fra NOCH: Slæbebåde, lodsbåde og fiske-
kuttere m.v. Alle er vandliniemodeller, der kan an-
bringes direkte på "vandet",
som f.eks. kan frem-
stilles med søfolie
fra NOCH og Fallers.

STORT SPORSORTIMENT
fra ROCO-line, Fleischmann, Märklin
K- og C-spor, PECO og TILLIG, også
smalspor og trestrengede spor.

FLYWOOD
MODELHOBBY

Ramsherred 27 · 4700 Næstved · Tlf. 55 73 66 22

Åbent mandag, tirsdag og torsdag 10.30-17.30

Onsdag lukket

Fredag 10.30-18.00 · Lørdag 10.00-13.00

- kun 200 m fra jernbanestationen

Så er de her!

Heljan	Betegnelse	Vejl. udsalgspris incl. 25% moms
5014	DH 5305	kr. 398,00
5015	DH 5310	kr. 398,00
5016	DH 5314	kr. 398,00

Heljan	Betegnelse	Vejl. udsalgspris Jævnstrøm	incl. 25% moms Vekselstrøm
4400	MY 1101	kr. 1.350,00	kr. 1.550,00
4401	MY 1119	kr. 1.350,00	kr. 1.550,00
4402	MV 1102	kr. 1.350,00	kr. 1.550,00
4403	MY 1104	kr. 1.350,00	kr. 1.550,00
4404	MY PBS	kr. 1.500,00	kr. 1.700,00
4407	MY 1132	kr. 1.350,00	kr. 1.550,00



HELJAN

DK-5471
Søndersø

Læs mere på www.heljan.dk

Tilbehør til din bane

Danske plakater i stil fra 40'erne
Telefonmontør telte
Vejskilte, epoke III
Hegn i H0 af rigtigt træ m.m.

Dele til om- og selvbyg

Kegler (tanke) til Ucs pulvertankvogne
Motorer og Kardan-led
Hjul med og uden hæftringe m.m.

Mehano som DSB undervogn

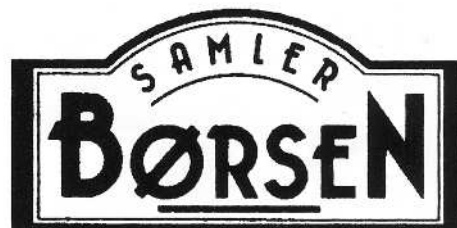
Flere af Mehano's lokomotiver egner sig til DSB-undervogne f.eks.: **EMD SD-35** til Piko eller Fleischmann MY, **EMD SD-40** til Lima Mz eller Me. Begge fås til både jævn- og vekselstrøm

Katalog og forhandlerliste

Se forhandlerlisten på www.nordbanen.dk eller indbetal kr. 35,- på giro 4 11 06 17, så sender vi kataloger m.m. I december 2000 vedlægger vi et plakatarark!!

Nordbanen Hobby

Kirke Værløsevej 73
3500 Værløse, Tlf.: 44 48 52 04
E-mail: postmaster@nordbanen.dk



Velkommen i Københavns
største og mest velassorterede
forretning for Modeltog og
Modelbiler

SamlerBørsen

Jacobys Allé 2-4 (hjørnet af Pile Allé 15)
1806 Frederiksberg C
Tlf. 3325 4022 Fax 3325 0622
Åbent hverdage kl. 12-17.30
Tirsdag lukket - Lørdag kl. 10-13

www.samlerboersen.dk

Alt i DIGITAL

Märklin - Seletrix - Lenz - ROCO -
Uhlenbrock - Loksound - Viesmann
- alt til markedets laveste priser

DSB litra ECO rejsegodsvogn

Samlesæt med overdel/bund i plast, forbukket tagplade i metal, torpedoventiler, dynamo, sidevanger/med bremseomstillere samt overgangsplade i hvidmetal

kr. **350,-**

Til vognen fås flere typer **bogier**

2,5 m træbogier fra 87-gruppen (hvidmetal),
2,5 m berlinertruck (plast) fra KLEIN eller 2,5 m
træbogier fra hobby trade (plast fra CM-vognen).
Pris kendes endnu ikke.

Vinduer

i fræset 1/2 mm klar plast til korrekt
montering i hullerne. Sæt med 24 stk.
til én ECO-vogn kr. **50,-**

Ætsede overgangsbøjler
4 stk. kr. **35,-**

Litreringer til ECO
4 numre, pr. sæt kr. **35,-**

HFHJ ECO

også klar til levering.
Bemærk, kun 30 stk. kr. **350,-**

**Vi sender
overalt**

Næste vogn-
byggesæt bliver

DSB postvogn litra DR 5851-59

Komplet byggesæt med vognkasse/
bund samt diverse løsdele. Samme
fine støbekvalitet som ECO-vog-
nen. Kun lille serie fremstilles.

Bestil nu!

Se også vort store udvalg i »almindelige«
lagervarer til faste lave priser.
I øjeblikket har vi et stort udvalg i udgået
Märklin til stærkt nedsatte priser.

Kommende NYHED

Spids CM-Mads komplet
usamlet/umalet for ombyg-
ning til DSB litra AR (spids)
med nye vognsider.
Pris endnu ikke fastlagt.

**Alle HELJANs lokomotiver
og vogne er på lager**

**Speciale:
Fræse-
opgaver
pr.
bestilling**

LYNETTE-TOG

Det går nu stærkt med færdiggørelsen.
Vognbundene er ved at blive samlet,
og de fleste løsdele er hjemtaget og
ved at blive klargjort. Hør gerne nærmere.

**NB: Kom og
se kørende tog-
sæt i butikken.**

TIKØB HOBBY OG STØBERI

Hornbækvej 460 * 3080 TIKØB

Telefon mandag-fredag 8.00-16.00 • Tlf. 49 75 87 08
Åben lørdag 10.00-14.00 • Tlf. 49 75 97 27
Fax alle dage 49 75 87 19

DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136



**BACHMANN - LGB - LIMA
FLEISCHMANN - MÄRKLIN**

Molak og TesTors
Busch - Vollmer - Kibri - Heljan

*Herudover alt til kreativ hobby
for hele familien*

Vi sender overalt

*

Forbrugsforeningen - Accept Kort - Eurocard - Mastercard
- og Diners Club kort modtages gerne.



**MODEL
& HOBBY**
- siden 1948

**Kom og besøg os. - Kom og se
udstillinger.**

**Kom og lad dig inspirere af de mange
muligheder indenfor modelbygning.**

*Landskabsmaterialer - huse - klipark
modelfigurer - profiler & plader i
plast og metal - rør - stænger - tråd
masser af trælister - aeroplanfiner - balsa
i plader og klodser - riflede plader m.v.
Togtegninger til 50"materiel - færger
byggesæt til fly, skibe & militær m.v. - Roco
Silicone til støbeforme - støbematerialer
dukkehuse - tinsoldater - bøger
.... og meget, meget mere*

Velkommen i det gamle familieforetagende

MODEL & HOBBY aps
Frederiksborggade 23

1360 København K
telf./fax 33 14 30 10

åbent ma, ti. to. fre 11-17, lø 10-13, ONSDAG LUKKET
www.model-hobby.dk

Modeljernbanecentret - Århus

TRINBRÆTTET

I denne glade tid...

ROCO: Lukkede DSB-godsvogne Gkks epo IV Kommunekemi til kemikalieaffald og litra G epo III som museumsvogn. Desuden DSB Sdgmns læsset med to blå SKANDI/MÆRSK veksellad samt Mercedes Unimog POLITI-"BZ"-ryder.

DSB litra DH, epoke III postvogn fra HELJAN skulle være kommet nu, flot vogn. På grund af sin lille størrelse er den anvendelig også på små sidebaner. Passer perfekt til tog med P-maskine og CP-vogne.

HELJANs MY-lokomotiver er endelig kommet - flotte og velkørende. Seks forskellige danske og tre tyske. Senere kommer norske Di3 og svenske TMY og "Great Northern" fra Lars von Triers film "Dancer in the Dark" - den kører fortsat sådan i Sverige.

HELJAN DSB litra DH epoke III postvogn - vælg mellem type med wendler- eller kuck-tagventiler. På grund af sin lille størrelse er den anvendelig også på små sidebaner. Passer perfekt til tog med P-maskine og CP-vogne.

DSB P-maskine og OHJ MX er nu UDSOLGT fra HELJAN - jeg har fortsat nogle på lager.

DSB EA-rejsegodsvogn. Vognkasse og tag støbt ud i ét - lige til at gå til. 325,- kr. Evt. ekstra dele: **Vognbund** udfæstet i plastcard med huller til bogie, Symoba-kobling og fastgørelse. 80,- kr. Øvrigt tilbehør: 2,5 m stålbogier 130,-kr., hjul 40,- kr., puffer 30,- kr. samt Symoba KKK 40,- kr.

Vil du bygge **skinnebus** eller **daddelæsker**, så har jeg tilbud på ROCOs sporvogn. Herfra er motor, gearbogie samt tre løbebogier særdeles anvendelige. **Normalpris 993,- kr. NU KUN 698,- kr.**

DSB ME-lokomotiv kommer fra HOBBY-TRADE i løbet af vinteren i flere nummervarianter - både jævn og til Märklin. Træk på begge bogier, motor med svinghjul, digitalstik og lysskift m.v. Herfra kommer også DSB rystevogn litra CXM, mange varianter, bl.a. også som tjenestevogn og togførervogn. Desuden spidsgavlet CM "C-Mads"-vogn.

DSB POSTVOGN litra DB/Pbh

For TRINBRÆTTET ÅRHUS fremstilles en håndbygget serie af denne DSB postvogn, som er en halvlang stålvogn fra 1960'erne, ca. 19 cm i model. Modellen er støbt i resinplast, samlet og malet. Vognen er monteret med kortkobling, 2,5 m stålbogier, valgfri 2- eller 3-skinne-hjul. Færdigmalet, klar til drift.

Da det er hjemmebygearbejde, vil den ikke være billig - men flot. Anslået pris 500,- til 700,- kr. Vælg mellem 5 varianter:

DSB DB 5106-5110, epoke III, brun **OHJ Pbh 249, epo IV, OHJ-rød**
DSB Pbh, epo II-IV, brun **HTJ Pbh 70, epo V, OHJ-rød**
DSB Pbh, epo IV, designrød

DSB Bn-vogne fra HELJAN. Få en komplet oversigt med opstilling over de vogntyper, der passer sammen epokemæssigt. Vælg mellem 16 varianter af Bn og Bns.

Fra SACHSENSMODELLE: Fire forskellige danske vogne: DSB Ringe Tjære epo III, DSB PER-vogn med nyt nummer epo III, DSB ZS syrevogn med nyt og korrekt nummer til vogn med 10 krukker epo III. ØSJS TEXACO tankvogn epo IV.

Masser af dansk modeltog i SPOR N til hjemmebyg

Overdele til **DSB IC3, privatbane daddelæsker** og **skinnebusser** samt **DSB MZ dieselloko** og **MO-motorvogne**. Hertil haves selvfølgelig også undervogne/motorløsninger.

DSB 1970'er sneplov med lige skær. Overdel til hjemmebyg 148,00 kr., hertil hjul, puffer og stige 48,00 kr. - eller få en færdigbygget 478,00 kr.
Godsvogne epo III som byggesæt. Vælg mellem **DSB litra IV, Q og HJ** bestående af vognkasse og køreklar undervogn samt anvisning, pr. stk. 160,00 kr.

SUPER TILBUD/PRISFALD: Rød DSB köf samt 2 moderne godsvogne **Carlsberg** og **Superfos**. NU KUN 598,00. Eller sæt med grøn DSB köf, epo III samt **TUBORG** og **Albani** til 598,00 kr. Ta' to sæt til 998,00 kr.

MINITRIX: DSB MY epo IV samt to stk **DSB Bcm-liggevogne** med rød bemaling

Disse nyheder og meget mere kan ses i butikken og på www.trinbraettet.dk

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Mads Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet.dk
aarhus@trinbraettet.dk

Er der travlt tager telefonsvarer/fax imod besked
Sjællænderne har nu let ved at komme tur/retur - gi' dig go' tid.

Butikken bugner med varer,
også en masse som du ikke ser andre steder.

ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE

Mandag lukket.
Tirsdag 13.00-19.00
Onsdag 13.00-17.30
Torsdag 13.00-17.30
Fredag 13.00-18.00
Lørdag 10.00-13.00

E-maskinen havde en fantastisk trækraft, hvilket fremgår af dette billede, hvor E 985 slæber afsted med et stort godstog mellem Ejby og Nr. Åby i 1968. Foto: HGC.



Forhistorien

Anskaffelsen af E-maskinen skyldtes - paradoksalt nok - at DSB i 1930'erne indførte de røde lyntog litra MS og MB i landsdelforbindelserne. Den nye tid var begyndt, og man mente, at lyntogene alene kunne klare trafikken mellem landsdelene. Men det viste sig snart, at de ikke havde den fornødne kapacitet. Og da man ikke kunne indsætte MO-vogne foran større tog - dertil var trækraften for ringe - så måtte man fortsat supplere landsdelfrafikken med damptrukne tog. I disse tog benyttedes nye stålvogne anskaffet fra 1932, men de var alt for tunge - ca. 25% i forhold til de ældre sidegangsvogne - hvilket betød at man i flere tilfælde måtte udelade vognene i hurtigtog for at undgå kørselsforsinkelser.

Statsbanerne kom lidt i bekneb, for dels mente man ikke at FRICHS var indstillet på at konstruere og bygge nye og større damplokomotiver, dels havde man i 1932 bekendtgjort, at det var slut med sådanne anskaffelser, og dels skulle man bruge lokomotiverne her og nu.

Tilfældet kom DSB til hjælp. I Sverige hentede i 1936 en del af SJs større damplokomotiver, bygget 1914-16, overflødiggjort af den fortsatte elektrificering, deriblandt 11 maskiner af litra F. Da de var i god og brugbar stand, blev de købt af Statsbanerne for 24.000,- kr. pr. stk., for øvrigt et af de bedste køb DSB nogensinde har gjort. Fx kan nævnes, at maskinerne var så gode, at kun to af fyrkasserne behøvede at fornyes.

Lokomotiverne var af typen 2'C1'T2'2' med fire cylindre (2x2) i compoundvirkning, d.v.s. høj- og lavtryk, og med røgrørsoverheder. De gennemgik en hovedreparation og ændredes til danske forhold ved en ombygning, der foretoges af Centralværkstedet i København, bl.a. fik de omlagt den svenske venstrestyring til dansk højrestyring.

Den 23. juli 1937 begyndte prøvekørslerne med E 972, der blev den første af de svenske maskiner, der forlod Centralværkstedet i København.

Lokomotiverne viste sig at være driftsikre, og de var overlegne i forhold til R-maskinerne. Kedlen var så godt dimensioneret, at lokomotivet uden besvær kunne forcere stigninger uden at kræve ekstra damp.

I løbet af 1937 og foråret 1938 færdiggjordes de resterende ti maskiner, og sattes i drift. Efter nogle begyndervanskeligheder viste det

DSB litra E

Dampnostalgi

... med »badekar«
og skrå cylindre

Af Torben Andersen

Bortset fra nogle korte historiske notater i LOKOMOTIVET nr. 9, 10 og 11 og i Bay's bibel "Danmarks Damplokomotiver", så er disse maskiner - besynderlig nok - aldrig blevet nærmere omtalt i faglitteraturen. E-maskinen har ført et "dybt hemmeligt liv", som vi prøver at "afdække" en del af i følgende tekst.

sig snart, at Statsbanerne havde fået et nyt og kraftigt lokomotiv, der egnede sig godt til danske forhold. De kunne således ikke alene anvendes i tunge hurtigtog, men også til fremførelse af standsende persontog og store godstog.

Akut mangel på trækraft i begyndelsen af 2. Verdenskrig gjorde, at det var nødvendigt hurtigst muligt at anskaffe tunge lokomotiver.

FRICHS blev sat på opgaven, og for at spare tid brugte man de oprindelige E-maskinetegninger, og viderebyggede E-maskiner i mere moderne form, bl.a. med damptrørdom. De første lokomotiver blev leveret fra 1942, mens de sidste seks udgik fra FRICHS så sent som i 1950.

Teknikken

E-maskinen havde et karakteristisk udseende med spidst førerhus, skråtliggende cylindre og halvrund tender af type "semi-Vanderbilt", sidstnævnte for at gøre det nemmere at skaffe og vedligeholde den fornødne tæthed af vandrummet. Tenderen havde en stor kulbakke, og kulrummets opbygning med adgang til kullene gennem lemme i forvæggen viste sig at være praktisk, og blev benyttet som model ved bygningen af de nye H-maskiner (1941) og ombygningen af tenderne til PR-maskinen.

Lokomotivet havde 3 kobbelhjul, og styringen var af Heusingers type. Der var anbragt en 2-akslet truck lige under cylindrene, mens en bagløber sad bag fyrkassen under førerhuset. Bagløberen var konstrueret som en "Adams-løber", d.v.s. således at hjulet indstillede sig i den korrekte skrå stilling ved kørsel i kurver, og blev tvunget tilbage i midterstilling ved kørsel på lige spor. E-maskinen havde således hjulstillingen 2'C1'-T2'2'.

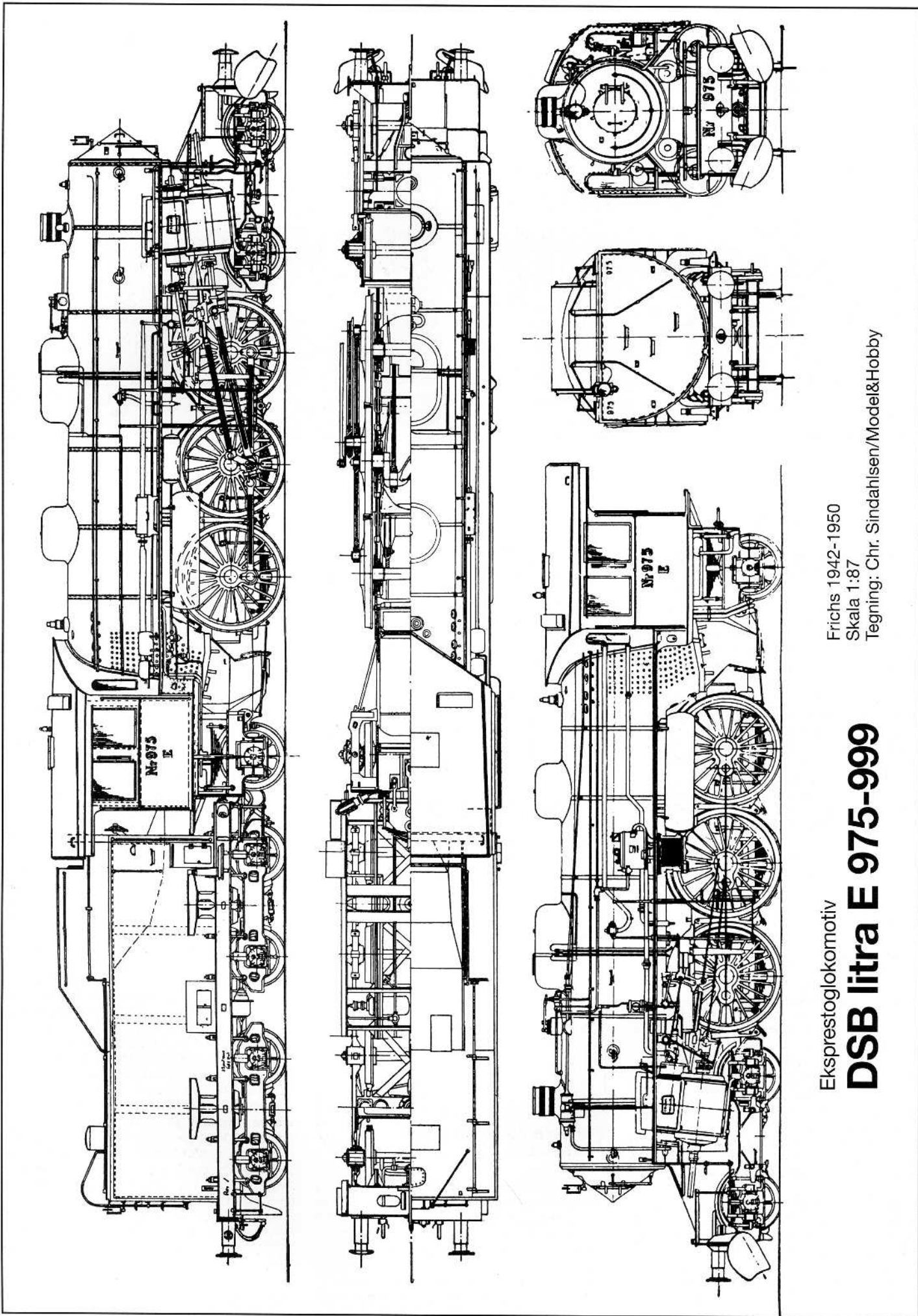
De svenske maskiner havde ikke damptrørdom, hvilket de senere anskaffede FRICHS-maskiner - som nævnt - blev udstyret med.

Oprindeligt blev lokomotiverne leveret med "lille" skorsten. Fra 1948-1951 ombyggedes 15 af FRICHS's maskiner til at have dobbeltskorsten for at få bedre røgræk, hvilket gav lokomotiverne et kraftfuldt udseende. De ombyggede maskiner var 975-989, der på det tidspunkt var stationeret i 1. Distrikt.

E-maskinen kunne i den daglige drift fremføre et hurtigtog på 450 tons med en hastighed af 95 km/t på vandret bane, og et godstog på op til 850 tons, hvilket svarede til ca. 1350 HK (indiceret). Litra E var - sammen med litra P - det eneste damplokomotiv, der måtte køre med en maksimal hastighed på 110 km/t. Litra P - omtalt i LOKOMOTIVET nr. 58 - havde i øvrigt en effekt på 1050 HK. Til sammenligning havde diesellokomotivet litra MY 1750 HK.

Tendertyper

E-maskinen havde i tidens løb tre forskellige



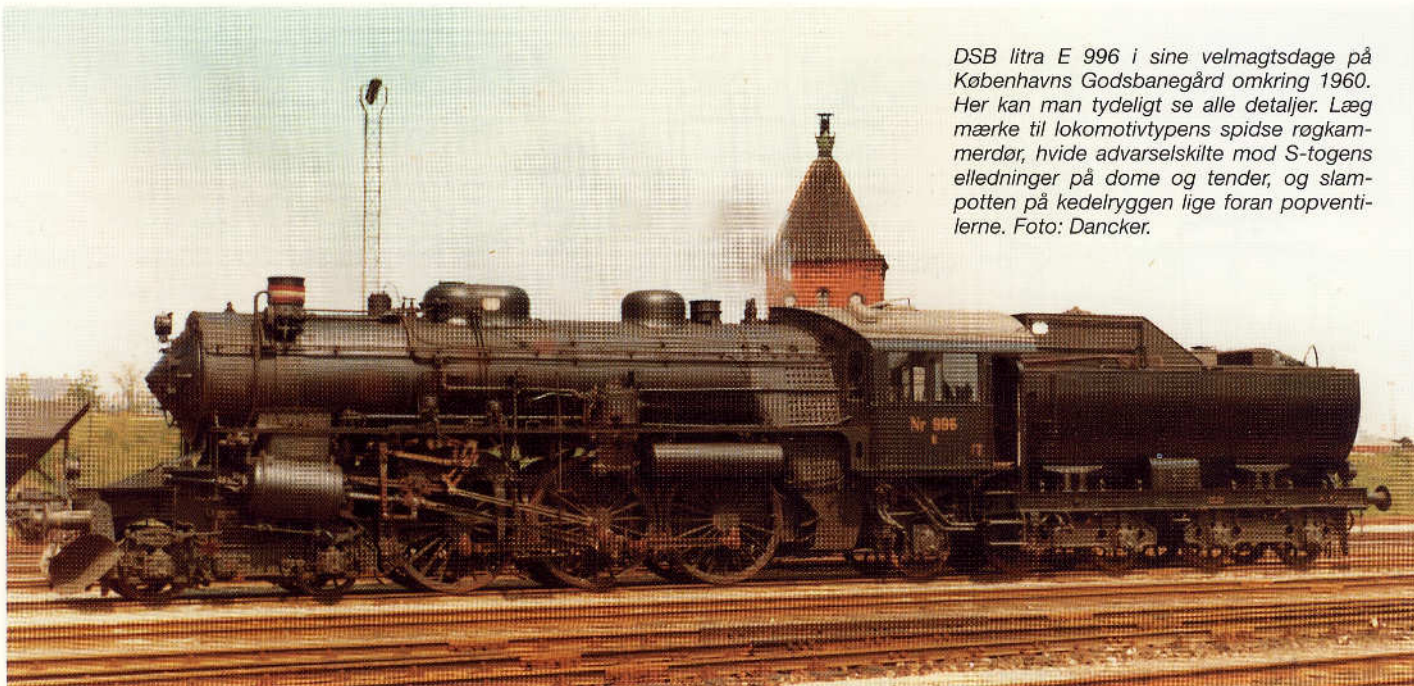
Eksprestoglokomotiv

DSB litra E 975-999

Frichs 1942-1950

Skala 1:87

Tegning: Chr. Sindahlisen/Model&Hobby



DSB litra E 996 i sine velmagtsdage på Københavns Godsbanegård omkring 1960. Her kan man tydeligt se alle detaljer. Læg mærke til lokomotivtypens spidse røggasmærdør, hvide advarsskilte mod S-togens elledninger på dome og tender, og slampotten på kedelryggen lige foran popventilerne. Foto: Dancker.

tendertyper. De svenske maskiner 964-974 havde nittede tender med forhøjet kulkasseoverbygning i jern med forhøjning i træ. Disse vejede 56 tons med 25 tons vand og 6,5 tons kul. Denne tender betegnes for type I.

E-maskiner, der leveredes fra FRICHS i 1942 fik tender i svejst stål med kulkasseoverbygning i stål, og betegnes for type III.

Fra 1953 ombyggedes nogle af de nittede tendere, således at kulkasseoverbygningen blev i metal i samme stil som tenderne på FRICHS-maskinerne leveret fra 1942. Tenderne forblev nittede, og typen kaldes for type II.

E-maskinens tendere var udstyret med bogier, hvilket var noget nyt for danske lokomotiver.

Et par tendere skiftede undervejs maskiner, således at både de svenske E-maskiner og de FRICHS fremstillede kørte med andre tendere end de oprindelige, det gælder bl.a. E 966, 974 og 987.

Driften

De svenske maskiner kom ved leveringen i drift på både Sjælland/Falster og Jylland/Fyn. I første omgang stationeredes alle maskiner i

København, og det var E 972, som i 1937 kørte indvielsestog over Storstrømsbroen.

På Sjælland kørte lokomotiverne fra 1938 næsten udelukkende persontog på Sydbanen - især med "Gedserekspressen" - og tunge godstog på Vestbanen.

Kort før 2. Verdenskrigs begyndelse blev E 968-974 overflyttet til 2. Distrikt med hjemsted i Århus, og maskinerne kørte her primært tunge godstog på de østjyske strækninger.

Ved leveringerne af de nye E-maskiner fra FRICHS i 1942-44, blev fire svenske maskiner - E 964, 965, 966 og 967 - stationeret i Korsør for turene på Vestbanen, mens de først leverede FRICHS-maskiner E 975-981 fik hjemsted på Godsbanegården i København.

De næste maskiner E 982-984 stationeredes i Århus, og fik allerede i 1943 selskab af E 967, der overflyttedes fra Korsør.

Efterhånden som FRICHS-leveringerne skred frem, overflyttedes resten af de svenske maskiner til Jylland/Fyn, og den 31. marts 1945 var alle "svenskerne" placeret i Århus.

Under krigen måtte E-maskinerne i begge distrikter især gøre nytte i svære gods- og transporttog.

Med de sidste leveringer af E-maskiner i 1947 og 1950 fik DSB en solid og - næsten - tilstrækkelig trækraft til de store tog.

København havde i 1950 stadig det største antal maskiner til rådighed, mens Korsør i 1947 havde seks maskiner i "stald". Maskindepotet i Århus rådede over de resterende maskiner.

Driften i 2. Distrikt (1950'erne)

I slutningen af 1940'erne og begyndelsen af 1950'erne kørte E-maskinerne primært landsdeltog og internationale tog, bl.a. Nord-Ekspress (NE) og Skandinavien-Holland-Ekspress (SHE), men blev også sat foran tunge godstog. Det var fra 1947 litra P, der fremførte de internationale tog som P 350, men i 1948 indsatte man E-maskiner, idet P-maskinerne tabte tid. Det begyndte såmænd også at knibe for E-maskinerne med godstogene, der efterhånden blev stærkt overbelastede i forhold til situationen i 1937. Man så sig derfor nødsaget til at forlænge nogle af køretiderne, og "Trækraftudvalget af 1947" havde tanker fremme om anskaffe større damplokomotiver fra FRICHS til brug for en hel række person- og godstog i begge distrikter. Det blev dog ikke til noget, idet man i stedet indkøbte N-maskiner - og diesellokomotiver litra MY - hvilket i første omgang kun 2. Distrikt fik gavn af.

E-maskinerne kørte i Jylland primært på den østjyske længdebane, men fremførte også person- og godstog (lokal- og ilgodstog) mellem Fredericia og Esbjerg og Fredericia-Herlev.

Fra 1954 overtog litra MY nogle af de internationale tog i Jylland, men litra E benyttedes fortsat i mange af landsdeltogene op gennem 1950'erne.

Ifølge nogle kilder blev E-maskinen overflødig med anskaffelsen af diesellokomotivet litra MY, men det er ikke helt korrekt. Anskaffelsen



De svenskbyggede E-maskiner havde en karakteristisk nittede tender, her en af typen som påhæng til E 967. Bemærk, at kullene er læsset til "op over ørerne"...E-maskinen skulle have meget at "spise". Foto fra Aalborg 1958 (?). Foto Møbius/PÅ SPORET.

af MY-lokomotiver fra 1954 måtte naturligvis gå ud over damplokomotiverne. Selv om MY driftmæssigt blev sammenlignet med litra E, så var det dog ikke E-maskinerne, der i første omgang måtte udrangeres, men derimod litra P og R. Det ville også virke noget besynderligt, idet DSB så sent som i 1950 havde fået nybygget en serie E-maskiner hos FRICHS.

For at kunne bestride driften i 2. distrikt opgjorde man det samlede trækraftbehov pr. 2. oktober 1955 til at omfatte følgende:

Damp:

7 E, 16 R, 7 N, 14 H, 5 PR, 1 T,
2 K, 2 O, 28 D, 1 DF og 3 G

Diesellokomotiver:

4 MY, 1 MX (bygget 1932),

Motorvogne:

4 MK/FK, 24 MO, 42 MOK
(vogne med kedel = 1800 MO),
8 MP, 1 MQ, 5 ML og 1 MBF (ex sydfyn)

Det betød, at der ved ibrugtagningen af MY (og MO) i 1954-57 kunne udrangeres følgende damptrækraft, i alt 14 maskiner:

G 606, G 615
C 705-708 og C 711
D 832
P 906, P 907, P 912, P 914, P 918, P 923

Ingen E-maskiner blev altså udrangeret, men stationeringen ændredes for nogles vedkommende, så de primært samledes i 1. Distrikt. Det gjaldt således E 993 og 997-999, der alle fire overflyttedes inden 1957.

Tilbage i 2. Distrikt i 1956 var derefter kun 13 E-maskiner, nemlig de svenske og FRICHS-byggede E 991 og E 992, hvoraf kun fem forblev i plandrift. De brugtes i den daglige drift eller som reserve for MY, når disse var på værksted.

E-maskiner i forspand hørte ikke til sjældenhederne, heller ikke med andre maskintyper. Her buldrer et kæmpegodstog over Fyn med to E-maskiner på vej til Fredericia. Det er E 976 forrest, den anden maskine er ukendt. Fotoet er taget ved Elmelundsbakken i efteråret 1969. HGC.

I 1959 overflyttedes E 992 til Sjælland, hvor den blev reserve i Næstved. Også E 972 overflyttedes til Sjælland samme år. Herefter havde 2. Distrikt kun 11 E-maskiner til rådighed.

Udfasningen i 2. Distrikt

Med ibrugtagningen af MX i 1961-62 lykkedes det DSB at reducere den sidste dampkørsel så meget på de jyske hovedlinier Padborg-Fredericia-Aalborg, Fredericia-Esbjerg og Fredericia-Nyborg, at der kun forblev meget lidt arbejde tilbage for litra E.

I 1961 - ca. otte år efter den første MY sættes i drift - var beholdningen af damplokomotiver faldet drastisk. Det skyldtes dog ikke alene MY, men også tilgangen af litra MX og nye MO-vogne.

I alt var 69 damplokomotiver i brug og fire på værksted i 2. Distrikt i 1961.

I 1965 fremlagde maskinafdelingen i Århus en skrivelse om hvilke damplokomotiver, man burde holde i drift, og det endte med at dampen for en kort periode blev kraftigt reduceret.

I 1966 var E 969 og 974 fortsat i fast tur i togene 952 og 2919 Fredericia-Århus/retur og togene 2026 og 2011 Fredericia-Odense/retur. E 966 stod i reserve i Århus og E 967 i Aalborg, og driften med disse holdt sig til slutningen af 1960'erne.

To maskiner E 971 og 972 var "ekstra reserve", d.v.s. at man i 1966 i 2. Distrikt kun havde seks driftklare E-maskiner tilbage.

Det ændredes da man fik litra MZ på Sjælland, og i marts 1967 overflyttedes E 979 og 984 fra Sjælland til Jylland/Fyn, og maskintypen fik pludselig en "kraftig" opblomstring i forhold til tidligere.

I 1968 havde distriktet således 15 E-maskiner nr. 966-974, 976, 979-980 og 984-985 til rådighed. Fem af disse var stationeret i Fredericia og fremførte tog Fredericia-Nyborg, Fredericia-Esbjerg og Fredericia-Herning. I Århus havde man fire stk. E, der kørte tog Århus-Herning, Århus-Aalborg og Aalborg-Frederikshavn samt en reserve-maskine i Aalborg.

Med de sidste leveringer af MZ 1401-1426 reduceredes brugen i begge distrikter, og litra E blev derefter hensat i begyndelsen af 1970'erne for til sidst at blive udrangeret.

Status for 2. distrikt i 1974 var, at man havde tre driftklare E-maskiner 966, 991 og 999 tilbage; de var dog alle stillestående og reserveret Jernbanemuseet.

1. Distrikt 1945-1962

På Sjælland kørte E-maskinerne helt til midten af 1950'erne de store udlandstog som Skandi-



Ak ja, alt på dette billede er i dag historie. Både E-maskinen og Korsør station er forsvundet. Men i 1964 var der gang i aktiviteterne og fuld damp på E-maskinen, her E 995, der ruller ud fra Korsør station med et lørdagseksprestog på vej til København. Foto: HGC.

Type: Eksprestoglokomotiv

Byggeår og -sted:

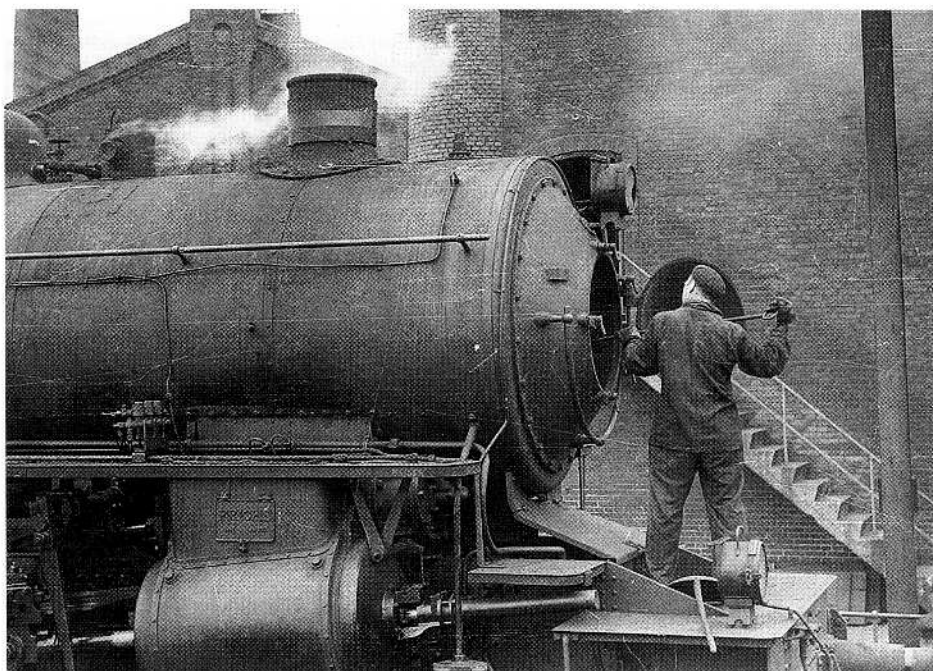
E 964	1914	Nydquist
E 965-969	1915	Nydquist
E 970-974	1916	Nydquist

E 975	1942	FRICHS
E 976-980	1943	FRICHS
E 981-986	1944	FRICHS
E 987-993	1947	FRICHS
E 994-999	1950	FRICHS

I alt 36 maskiner

Tekniske data:

Kedeltryk:	13 kg/cm ²
Antal cyl.:	2 indv. (højtryk) 420x660 mm 2 udv. (lavtryk) 630x660 mm
Effekt:	1350 HK
Tomvægt:	79,0 tons
Tjenestevægt:	88,4 tons
Vand:	25 tons
Kul:	6,5 tons
Drivhuldiameter:	1896 mm
Adhæsiønsvægt:	54 tons
Hjulstilling:	2'C1'-T2'2'
Maks. akseltryk:	18 tons
Længde o. puffer:	21 300 mm
Hastighed:	110 km/t
Togvægt:	Hurtigt persontog 450 tons Godstog 850 tons



Den romantiske dampetid var også surt slid. Ukendt E-maskine får rensset røggammeret på CvK, 1959. Foto: Adamsen/DMJK.

navien-Holland-Express (SIE) som de i 1948 havde overtaget fra litra P.

Fra begyndelsen af 1950'erne brugtes maskinerne i mange landsdeltog på Vestbanen, en opgave de havde indtil leveringerne af litra MY til Sjælland satte ind i 1956-57. Herefter sattes E-maskinerne bl.a. til at køre mere lokale tog som Roskildetogene. Som allerede nævnt begyndte E-maskinerne at få besvær med de voksende godstog, hvilket bevirkede at man i 1949 måtte forlænge køretiden mellem bl.a. Korsør og Slagelse.

Fra 1956 trak lokomotivtypen også lokale "bådtog" fra Frihavnen til København, ligesom det lejlighedsvis kom i trafik på Kystbanen. Sidstnævnte gav lidt "problemer", fordi maskinen ikke kunne vendes på 17 m-drejeskiven i Helsingør, hvilket betød at lokomotiverne måt-

te returnere til København med tenderen forrest.

Fra sidst i 1950'erne brugtes E-maskinen sammen med litra P også i bådtoget mellem København-Kalundborg indtil litra MX leveredes i 1960-61.

Den løbende levering af MY (og MO) til 2. Distrikt førte til overflytninger af litra E til Sjælland. E 992 overflyttedes således – som allerede nævnt – i foråret 1959. Den stationeredes i Næstved som reservemaskine, mens den svenske E 972 senere samme år overflyttedes til København. I 1961 overflyttedes endnu en E-maskine fra 2. Distrikt, nemlig nr. 991, mens E 972 vendte tilbage til Jylland (Århus).

Leveringer af MY og MX til 1. Distrikt (Sjælland) reducerede også brugen af dampmaskiner. I 1961 havde distriktet kun behov for 16 maskiner i fast tur, nemlig 8 stk. litra E, 4 litra S, 2 litra D, 2 litra C og 3 litra S. Øvrige maskiner var reserve eller udrangeret, dog kom en

P-maskine (P 917) i fast tur i foråret 1961 efter en hovedrevision, der afsluttedes i marts måned.

Dieseltrækraften litra MY, MX og MO dominerede på det tidspunkt næsten alle tog. Undtaget herfra var tog 1066 og 14 på Vestbanen og togene 145/146 København-Gedser, der kørtes med E-maskiner, de to sidstnævnte ofte med 14-15-vogne eller en togvægt på 650 tons.

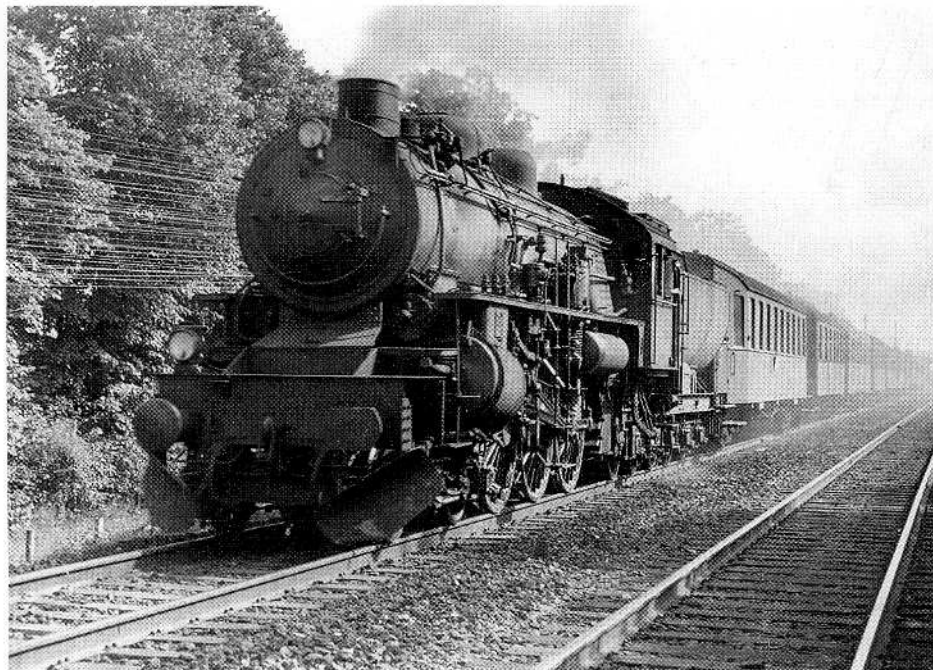
På Kalundborgbanen kørte E-maskinen nogle daglige posttog.

I 1962 fremførte E-maskinerne næsten kun lørdags- og søndagstog, bl.a. lørdagsiltoget 7843 København-Køge-Næstved, tog 54 Korsør-København samt et internationalt tog "Skanropa-Express", København-Gedser, sidstnævnte kun i sommermånederne søndage, tirsdage og torsdage som togart E 450.

På Kalundborgbanen kørte E-maskinerne i 1962 posttog på søndage, ligesom et enkelt

Ukendt E-maskine fra serien E 975-989 på vej over Sjælland med posttog, fortograferet ved Glostrup, 1963. Vognen efter lokomotivet er en postvogn litra DK. Foto: Sv.J.





DSB litra E 984 for fuld damp med persontog ved Roskilde, 1952. Bemærk, at den ene puffer er firkantet, så den oprindelige runde puffer må være beskadiget ved et uheld el.lign. Foto: JS/DMJK.

eksprestog tog 255 (bådtog) dagligt benyttede E-maskine. Et iltog på lørdage tog 7242 fra Holbæk til København benyttede også E-maskine, men det var efterhånden også alt, hvad der var tilbage på Nordvestbanen efter at MY og MX var sat i drift.

I 1963 overflyttedes endnu en svensk maskine E 969 fra Jylland til Sjælland, hvilket tydede på at dampen måske skulle koncentreres her de sidste år, men det blev alligevel ikke til megen dampkørsel. E 969 stationeredes i Korsør som reservemaskine.

De to maskiner, E 972 - overflyttet 1959, retur til Jylland 1961 - og E 969, blev i øvrigt de eneste "svenskere", der kørte på Sjælland efter 2. Verdenskrig.

Udfasningen på Sjælland

E-maskinerne i 1. Distrikt stationeredes fra 1941 i København og Korsør, men fra 1955 blev Gedser også et stort E-maskine-depot. Her havde man i mange år haft K-maskiner, men med udrangeringen af disse, blev der "plads" til E-maskinerne. I 1960-61 ophørte stationeringerne, men i 1962 fik depotet igen E-maskiner, desværre på en trist baggrund, idet flere af dem blev henstillet.

I Gedser havde man således i 1962 i alt 9 stk. E stationeret. Det var E 975, 977, 983, 984, 990, 991, 993, 996 og 998. Nogle af disse kørte ture på Gedserbanen i 1962-63, bl.a. tog 127 og 7157/7158, men efter den nævnte omlægning til Fugleflugtslinien var der ikke længere brug for dem. Flere blev hensat i remisen i "kold" tilstand indtil udrangering.

Efter åbningen af "Fugleflugtslinien" Nykøbing F.-Rødby F. i 1962, og leveringen af sidste serie MY fra 1964 ophørte næsten al brug af damp på hovedstrækningerne på Sjælland/Falster.

Status for 1965 blev, at der nu kun var brug for to litra E, én litra S og én litra D i plantur i 1. Distrikt.

I 1966 havde man følgende antal damplokomotiver tilbage i 1. Distrikt for fast tur i godt 35 damptog:

Fem litra E (København og Korsør), to stk. S (København), én litra C (Kalundborg) og ét stk. D (Næstved). I Næstved havde man fortsat en E-maskine i reserve (E 988). Maskinerne bruges mest i gods- og materieltog.

Selv om der kun krævedes to litra E i fast tur, var der i 1966 stationeret ikke mindre end

Stationeringer

1956

1. Distrikt

København

I drift: 979, 983, 984, 985, 987, 989, 994, 990, 997

Reserve: 981, 982, 995, 999

Korsør

I drift: 975, 976, 977, 978

Reserve: 980

Gedser

I drift: 986, 988, 993, 996

Reserve: 998

2. Distrikt

Århus:

I drift: 967, 969, 970, 971, 972, 991, 992

Reserve: 965, 966, 968, 973, 974,

CvA: 964

1961

1. Distrikt

København

I drift: 975, 979, 980, 985, 986, 988, 989, 991, 994, 999

Reserve: 977, 978, 981, 983, 984, 990, 996, 998

Hensat: 982

Korsør:

Reserve: 976, 987, 997

Næstved:

Reserve: 992

Gedser:

Reserve: 993, 995

2. Distrikt

Århus:

I drift: 964, 966, 969

Reserve: 970, 971, 972,

Hensat: 965

Fredericia:

Reserve: 967

Skanderborg:

Hensat: 968, 973

Aalborg:

Særtog: 974

25 E-maskiner på Sjælland. Flere stod hensat og - som allerede nævnt - afkoblede i Gedser, dog med en lille ændring i forhold til 1962: E 975, 981, 986, 990, 992, 993, 995 og 998. To maskiner var reserve i Korsør, mens resten stod på Godsbanegården, dels som reserve, dels som hensatte.

I 1967 kørtes fortsat et enkelt persontog med E-maskine i november måned, tog 26 Korsør-København, idet dette passede bedre ind i omløbsplanerne med E-maskine end en MY.

I 1968 udrangeredes de to første danskbyggede E-maskiner, det var E 986 og E 990.

Den 1. oktober 1969 - efter anskaffelsen af de ti nyeste diesellokomotiver litra MZ 1401-1410 fra NOHAB-GM - var status for dampen, at flere E-maskiner var opført som driftklare maskiner, men i virkeligheden var størsteparten hensat, såfremt de ikke var overflyttet til 2. Distrikt. De kom aldrig i brug, bortset ved Kong Frederiks den IXs begravelsestog i 1972, der blev fremført af E 994 og E 978 i forspand København-Roskilde - de var reelt de to eneste driftklare E-maskiner i 1. Distrikt.

Dampens epoke var forbi i Danmark... men dens virke har ikke alene sat sig sine kraftige spor i dansk transporthistorie, men også i os, der oplevede den i drift på danske spor.

Bevarede maskiner

Den 18. juni 1963 foregik en ombytning af E 964 og en svensk R-maskine i Helsingør. E-maskinen blev sendt til værkstedet i Østersund, hvor det efter fire måneders reparation m.v. blev istandsat og tilbageført til SJ F 1200 og udstillet i Det svenske Jernbanemuseum i Gävle.

I 1976 kom en svenskbygget maskine (F 1202) E 966 til Jernbanemuseet, der også fik E 991 og E 994. E 991 befinder sig i Randers, mens den anden er i Odense.

E 978 blev i 1979 opstillet som monument i Fredericia.

E 987 overgik til privatmand i 1973, og blev opstaldet i den gamle HBS-remise i Silkeborg.

E 996 solgtes i 1974 til Kolding Lokomotiv Klub (KLK), men kom i 1989 til International Railway Museum i Peterborough, England.

Undervejs gik en museumsmaskine tabt, nemlig E 999, der gik op i flammer, da remisen i Struer brændte i 1982.

Appendix: Tirsdag den 14. november 2000 måtte endnu en E-maskine - E 991 - køre begravelsestog, idet den sammen med PR 908 kørte Dronning Ingrid's bære fra København til Roskilde.

Kilder og litteratur:

Danmarks Damplokomotiver
W. Bay.

LOKOMOTIVET nr. 9, 10 og 12.

DSB Tjenestekøreplan, diverse udgaver.

DRM I, diverse udgaver.

DSB Stationeringslister, diverse år

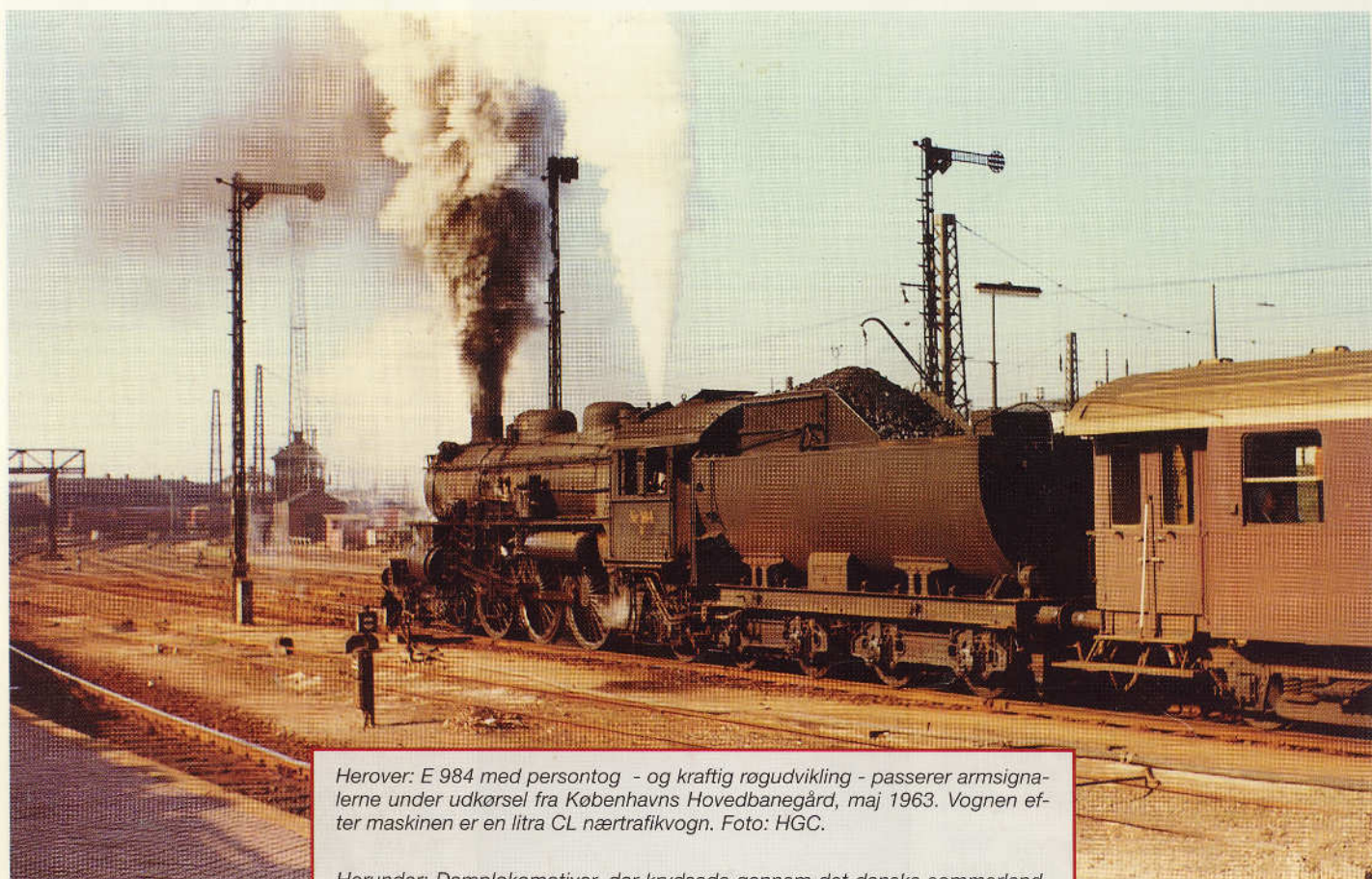
Diverse skrivelser og notater fra
DSB Maskinafdeling

Danske Lokomotiver og motorvogne 1991
Tom Lauritsen

Signalposten

P.S. Eilertsen (+)

Egne notater



Herover: E 984 med persontog - og kraftig røgdudvikling - passerer armsignallerne under udkørsel fra Københavns Hovedbanegård, maj 1963. Vognen efter maskinen er en litra CL nærtrafikvogn. Foto: HGC.

Herunder: Damplokomotiver, der krydsede gennem det danske sommerlandskab, er et syn man ikke glemmer. Her buldrer ukendt E-maskine tværs over Fyn med godstog, bl.a. med de legendariske TUBORG-ølvogne. Toget er fotograferet ved Holmstrup 1968. Bemærk kalkslam, der er løbet ned over maskinens kedelsider ved førerhuset. Foto: HGC.

