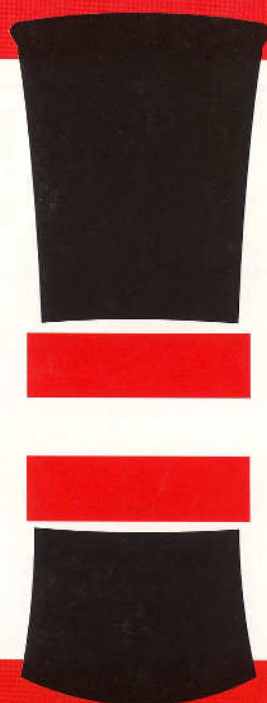


LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



69

MARTS 2002 · 17. 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 ud-brede kendskabet til danske jernbaner i vir-kelighed og model ved hjælp af tidsskrifter, bøger o.lign. Arbejdet i redaktion m.v. er rent fritidsarbej-de. Evt. overskud fra bladets drift skal i følge vedtægterne gå til fremme af jernbanehisto-risk forskning og modeljernbaneinteressen.

LOKOMOTIVETS officielle adresse:
LOKOMOTIVET
 Postbox 477
 4700 Næstved
 Giro-nr. 3 38 55 07
 BG Bank
 Konto-nr. 0612-33 873
 Hjultorvet 18, DK-4700 Næstved
 Fax 54 94 50 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
 E.V. Pedersen
 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 LOKO-MOTIVET og forfatterne (signaturen).

Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger m.v. er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVETS redaktion eller foret-ningsfører.

De i artiklen fremførte synspunkter og meto-der er forfatternes egne, og deles ikke nød-vendigvis af redaktionen.

Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg.

Bladet udkommer 4 gange i en årgang: Ulti-mo september, medio december, primo marts og medio maj. Et abonnementsår løber fra september til maj efterfølgende år.

Abonnement:

Danmark: kr. 300,- helårlig = 4 numre på giro 338 55 07 eller check til ovennævnte adresse.

Udlandet: kr. 350,- helårlig = 4 numre incl. gebyrer på dansk check til ovennævnte adresse.

På fodpladen

Goddag...goddag, og velkommen til vort forårs-nummer, hvor vi igen forhåbentlig bringer gode tekster til glæde for alle danske jernbanefans.

Først en stor tak for alle julehilsener i form af spændende julekort med gode ønsker og fine fotos fra læsernes danske mj- anlæg, ferieoplevelser med jernbaner herhjemme og i udlandet m.v. I dette nummer viser vi - som de forgangne år - et meget lille udvalg af de tilsendte fotos af anlæg fra danske mj- klubber m.v. Desværre kunne vi ikke få plads til alle fotos, hvilket skyldes vor sædvanlige pladsmangel.

Apropos pladsmangel, så er det nok gået op for læserne at flere af vore faste rubrikker jævnligt er blevet udskudt grundet pladsproblemer, hvilket afstedkommer forståelig "brok" fra nogle af læ-serne. Det gælder bl.a. stof til Spor N og vor ru-brik SPORSKIFTET, men vi arbejder ihærdigt på at løse problemerne, og håber snarest at have en løsning klar. Læs mere i næste nummer.



Lidt om internettet: Vi får mange e-mails via inter-nettet, og det er helt OK, men husk at skrive af-sender på "brevene", d.v.s. navn og adresse efter teksten, så vi ved, hvem der står bag af hensyn til besvarelser. Internettets egen afsender- adresse i toppen er sjældent tilstrækkelig.

Apropos internettet og især de elektroniske bil-leder: LOKOMOTIVET kan godt benytte billedfiler sendt pr. internet eller optaget med elektronisk kamera, men da fotos i et blad og på internettet er to forskellige medier, kan det til tider volde pro-blemer at benytte de almindelige billedformater m.v., der benyttes på hjemme-PC.

LOKOMOTIVET fremstilles på Mac-maskiner i tekst- og ombyrtningsprogrammet Quark-Xpress, billedbehandlingen sker i Photoshop, mens øvrige illustrationer fremstilles i Illustrator.

Her er .GIF-billedfiler aldeles uegnede; de bed-ste filer til tryk er .TIF-formatet, men det tager utrolig lang tid at sende gennem internet, og kan i værste fald spærre for den øvrige "produktion". Internettets egne .JPG-billedfiler er bedre egnet, men giver ofte problemer ved op- eller nedfoto, hvorved detaljer kan gå tabt, og billedet fremtræ-der grumset eller "pixlet" i tryk.

De bedst egnede filer er .EPS (encapsulated post script), der kan rumme både tekst og bille-der på samme tid, og næsten altid kører pro-blemfrit igennem maskineriet. Programmer som PageMaker og CoralDraw har disse muligheder, men desværre kan flere andre programmer til PC'ere ikke lagre i dette format, da de ikke er de-signet til professionel trykfremstilling. Derfor fore-trækker vi at man sender os redaktionelle billeder på gammeldags fotopapir eller som dias. Til nød kan vi bruge .JPG-billedfiler i annoncer.

Papirbilleder taget med elektronisk kamera, bør fremstilles i højopløselig kvalitet, da de ellers kan "pixelere" under den videre fremstilling.

Redaktionelle tekster kan sendes til os på dis-kette eller CD- rom i formaterne Word 97, Word-

Perfect 5.1, DSI eller som rene tekst-filer. Man skal ikke bruge ekstra tid på valg af skrifttyper, opstilling m.v., idet typografien alligevel ændres ved bladets fremstilling. OK? Husk at medsende et print af teksten.

Resume:

Digitale fotos sendes til os på CD-rom eller dis-kette som .JPG eller .TIF-filer. Husk at medsende et print af billederne.

Digitale fotos på papir fremstilles helst i højop-løselig kvalitet.

Almindelige analoge papirbilleder og dias kan uden videre benyttes.

Sendes billeder via internet, så brug (gerne) billedfilerne i .JPG-format, men helst .EPS.



I dette nummer bringer vi omsider en "hjemmes-løjd"-tekst omkring bygning af en to-akslet per-sonvogn DSB litra FE. Men der rejser sig det spørgsmål, om denne tekst ikke er lidt "gam-meldaws", når man tager i betragtning at indu-strien bringer så meget brugbart rullende dansk materiel på markedet? Skal vi stadig bringe så-danne "hjemmesløjd"-tekster af rullende materi-el? Eller skal vi - modelmæssigt - koncentrere os lidt mere om anlæg, sceneri (landskab), bygnin-ger, tilbehør, sporplaner, tegninger af bygninger, fremstilling af signaler o.s.v.? Hvad synes læser-ne?

I næste nummer vil vi fortælle mere om, hvad vi agter at bringe i de kommende fire numre, altså 18. årgang nr. 71-74, idet vi håber at kunne gøre så mange læsere så interesserede at de absolut må have fornyet abonnementet.

Og husk at den tredje bog i serien om DSBs GM-lokomotiver er på vej, nemlig den om DSBs diesellokomotiver litra MZ. Den udkommer i maj-juni, så læs venligst mere om denne i annoncen inde i bladet.

Vi ses i nr. 70 ultimo maj, hvor dagene er lysnet og forlænget, og solen står højt på himlen.

Ha' det godt så længe!

DEADLINE for nr. 70:

Annoncer: Fredag den 22. marts 2002

Artikler: Deadline er overskredet

Sporskiftet og nyheder: Tirsdag den 2.

april 2002

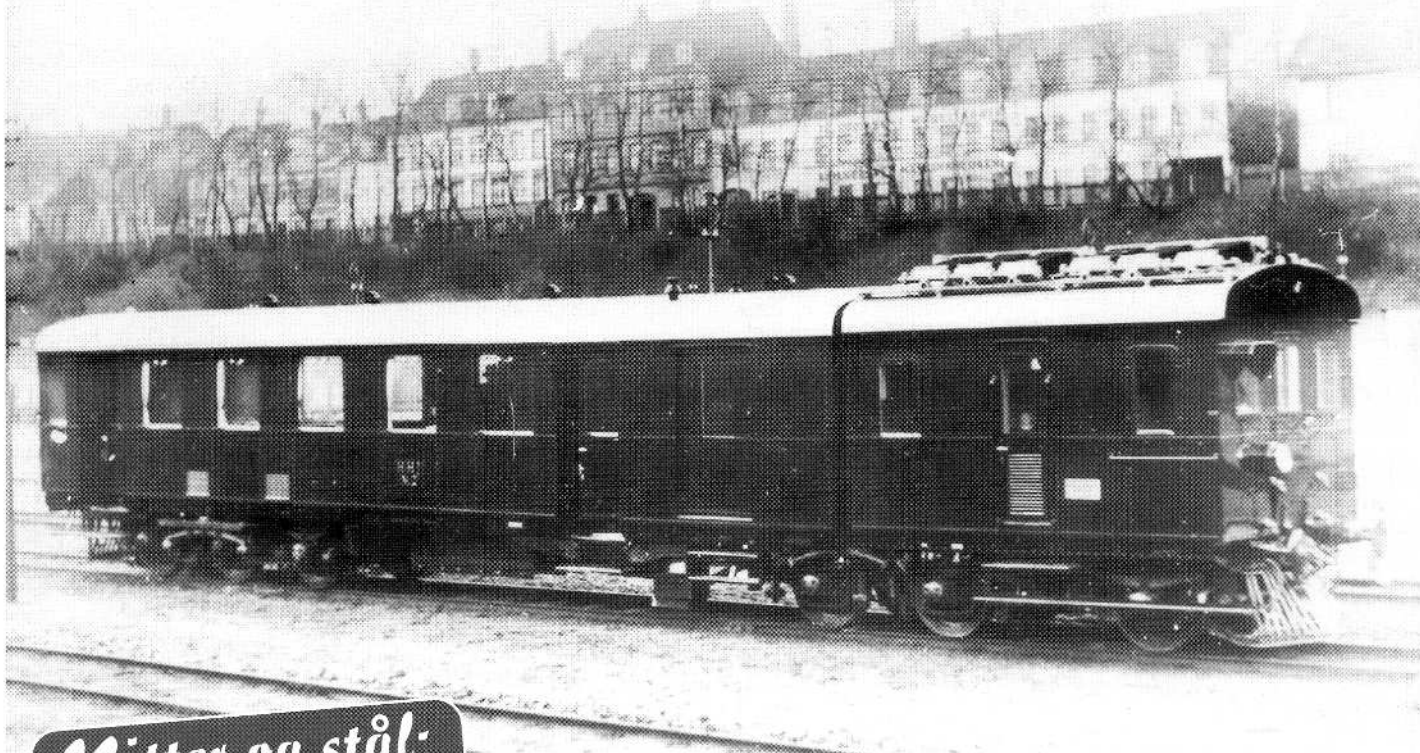
Nr. 70 udkommer medio maj 2002

Forsiden: DSBs damplokomotiver litra PR, der blev ombygget fra litra P under og efter 2. Verdenskrig, brugtes i flere år på diagonalbanen mellem Silkeborg-Brande-Grindsted-Bramminge. Denne kulturbane blev også kaldet "Præriebanen" eller "Den Skæve Bane", og omtales nærmere sidst i bladet. Forsiden viser PR 921 med godstog bestående af bl.a. hvide vogne gøre holdt i Brande på vej til Bramminge, 1958. Foto: Sv.J.

FRICHS' MQ-serie	3
<i>Af Torben Andersen</i>	
Fem (seks) Q-vognes skæbne	8
2. del	
<i>Af Erik V. Pedersen</i>	
Læserne bygger	
DSB litra EA	11
Hvad finder man langs jernbanestrækninger?	12
Tips og tricks til sceneri	
<i>Af Torben Andersen</i>	
... en fryd for øjet	15
Læsernes julekort	
SPORSKIFTET	16

DSB litra Bn	18
2. del om DSBs moderne nærtrafikvogne	
<i>Af Torben Andersen</i>	
DSB litra FE motorbivogn	21
Selvbyg af DSB personvogn i skala 1:87	
<i>Af Claus</i>	
Lidt om forbilledet litra FE	24
Vi har Hørt&Set	25
Nye og kommende danske modelnyheder	
Statsbanemonografi:	
Præriebanen	34
Lidt om den »skæve bane«	
Funder-Bramminge-Grindsted-Bramminge	
<i>Af Torben Andersen</i>	

FRICHS fabriksfoto af HHJ M 2 ved leveringen i Randers, 1932. Vognen er i privatbanebrun, og fik først senere hvidt mavebælte. Foto: FRICHS



Nitter og stål:

FRICHS' MQ-serie

Kort om FRICHS

FRICHS i Århus/Åbyhøj, der grundlagdes af Søren Frich i 1854, havde lang tradition for fremstilling af damplokomotiver, men omkring 1900-tallet begyndte virksomheden så småt at eksperimentere med eksplosionsmotorer. Der gik dog mange år før man leverede det første køretøj med dieselmotor. Det skete i 1926, hvor man i samarbejde med Scandia leverede et lokomotiv til Odderbanen, HHJ M1 med tilnavnet "Bedstefar".

I de følgende år samarbejdede man med Scandia om levering af diesellokomotiver og motorvogne til DSB og privatbanerne, hvor man stod for motorkonstruktionen.

I 1929 gik FRICHS solo med leveringen af to lokomotiver litra MV til Statsbanerne, og i årene derefter forsøgte man sig med yderligere eksperimenter, bl.a. motorvognene litra MQ og MP, diesellokomotivet litra MX, MS-lyntoget og MO-vognen. De fleste projekter var vellykkede køretøjer, og bl.a. MO blev DSBs standardmotorvogn helt frem til 1978, hvor leveringen af MR-togsættene begyndte, men forblev i drift til og med 1984. Vogn-typen byggedes løbende fra 1935 til 1959, kun afbrudt af besættelsesårene grundet mangel på materialer, brændstof m.v.

FRICHS blev også leverandør af diesellokomotiver til privatbanerne, bl.a. med

Vi har tidligere her i bladet beskrevet køretøjer fra vore store fabrikker for bil- og jernbanemateriel i Odense, nemlig Triangel, og tilsvarende om lokomotiver og motorvogne fra Scandia i Randers og B&W/Nakskov Skibsværft. Her er turen kommet til at omtale nogle jernbanekøretøjer, der i 1930'erne leveredes af FRICHS, Århus. De udgjorde kun en lille serie, der stod i skyggen af FRICHS omfattende produktion af damplokomotiver til DSB.

Af Torben Andersen

de navnkundige "FRICHS Firkantede", der leveredes op gennem 1930'erne, og ligeledes byggede man til privatbanerne nogle rangertraktorer bl.a. til AHTJ.

I 1952 leverede fabrikken igen en række diesellokomotiver til privatbanerne, nemlig de berømte seksakslede "Marcipanbrød" og fireakslede "Rulleskøjter", der begge gennem en menneskealder gjorde god fyldest, og blev et synonym for privatbanerne.

Efter i flere år at have leveret materiel til

DSB og privatbanerne, blev det nedgangstider for FRICHS sidst i 1970'erne. I 1977 leveredes det sidste jernbanemateriel... og i 1986 drejede virksomheden nøglen om efter flere forsøg på at reorganisere sig.

Vi springer tilbage til 1930'erne, hvor FRICHS konstruerede en lille serie af særlige motorvogne til DSB og privatbanerne, den såkaldte MQ-serie, der omtales i efterfølgende tekst.

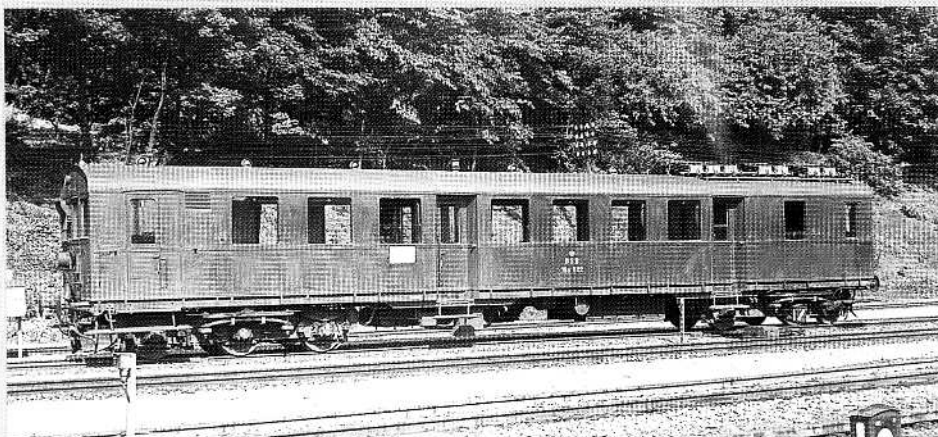
DSB litra MQ

I 1932 leverede FRICHS sine første diesel-elektriske motorvogne til DSB. De var bestilt til brug for de jyske sidebaner, og de fire vogne fik litra MQ med numrene MQ 207-210, efter 1941 MQ 521-524.

Vognene havde to treakslede bogier, så akseltrykket blev reduceret så meget, at det ikke oversteg den grænse på 11 tons, der var en betingelse for at de kunne anvendes på strækninger med lette spor.

Vognene blev drevet af en FRICHS 4-takts 6-cylindret kompressorløs dieselmotor med maksimalt 700 omdrejninger/min, der ydede 250 HK. Omdrejningerne kunne ved hjælp af en særlig elektro-pneumatisk reguleringsanordning reguleres til 400, 575 hhv. 700 omdr./min. Den mere nøjagtige regulering omkring disse omdrejningstal, der blev udtrykt i procent, skete med en særlig regulator.

På denne ene af bogierne sad diesel-



DSB litra MQ 522 i Hobro, 1952. På skiltet står "Til Aalestrup". Foto: JS/DMJK

motoren med tilkoblet generator, og maskineriet kunne udskilles fra vognkassen ved at fjerne maskinbogie. På den anden bogie sad to banemotorer, der drev de to yderste aksler. Banemotorerne kunne hver præstere 125 HK ved 1300 omdrejninger/min. Normalydelsen var 165 kW ved 550 V.

Litra MQ havde førerrum i begge ender, det ene var lidt større end det andet, idet det store også brugtes som rejsegodsrum, hvor der var plads til 1600 kg gods. Førerrummene var udstyret med kontrol- og måleapparater for dieselmotoren. Som noget nyt fik man en belastningsmåler, der angav hvor mange procent maskinen var belastet, idet der tændtes små elektriske lamper afhængig af regulatorindstillingen.

Der fandtes endvidere kontrollere for generatorernes regulering, så generatorydelsen kunne afpasses efter de aktuelle forhold som togbelastning, køretid og stigning.

I begge ender af personafdelingen, som var delt i rygere og ikke-rygere, fandtes mellemgange med ud- og indstigning til begge sider. Bag det ene førerrum lå maskinrummet, og i hjørnet af dette var indrettet et toilet, hvortil der var adgang

HHJ M 2 i Odder, juni 1962. Motorvognen har en ex DSB postvogn litra DO på slæb. Motorvognen er den eneste af sin type, der har overlevet udrangeringer, og findes i dag hos MHVJ. Foto: HGC.

fra mellemgangen. Oprindeligt var den ene indgang projekteret til at ligge bag det ene førerrum, men den flyttedes længere frem, så mellemgangen i stedet dannede et naturligt skillerum for rygere og ikke-rygere. I alt kunne vognen rumme 70 sidende.

Som noget nyt blev køretøjet bygget som stålvogn, d.v.s. med et skelet af profiljern beklædt med nittede stålplader med indsnævrede førerrum i enderne. Vinduerne var i spejlglas.

Bremsen var en Knorr automatisk ét-kammerbremse, og desuden var der vægtstangsbremse i førerrummene for parkering. Varmeanlægget var et vandopvarmningsanlæg fra firmaet Hess i Vejle. Belysningen skete med elektrisk lys, hvis strøm blev taget fra et akkumulatorbatteri.

Vognene lakeredes i DSBs vinrøde farve med gule stafferinger, indført 1929. Ved leveringen tilgik vognene 2. distrikt med stationering i Århus. De fik som nævnt litra MQ med numrene 207-210. De blev i 1941 omnummereret til MQ 521-524.

Vognene blev fra begyndelsen indsat både på hoved- og sidebaner i Jylland. I det sonderjyske kørte de togpar mellem Fredericia-Rødekrø.

I 1934 kørte MQ de fleste togpar mellem Århus-Grenå, mest som solokørende, men ellers med en 2-akslet personvogn litra FE.

I 1953 havde køretøjerne næsten kun

opgaver på Himmerlandsbanerne mellem Hobro-Aalestrup og Løgstør, hvor de medbragte en 2-akslet FE-personvogn eller rejsegodsvogne litra EH. Her var de i drift indtil udrangeringen, der fandt sted i 1957-58.

Vognene kom aldrig til at køre i 1. Distrikt, d.v.s. på Sjælland/Lolland-Falster.

Se tegning i skala 1:87 af DSB litra MQ i LOKOMOTIVET nr. 32, udgivet 1993.

Hoveddata for DSB litra MQ 207-210 Efter 1941 MQ 521-524

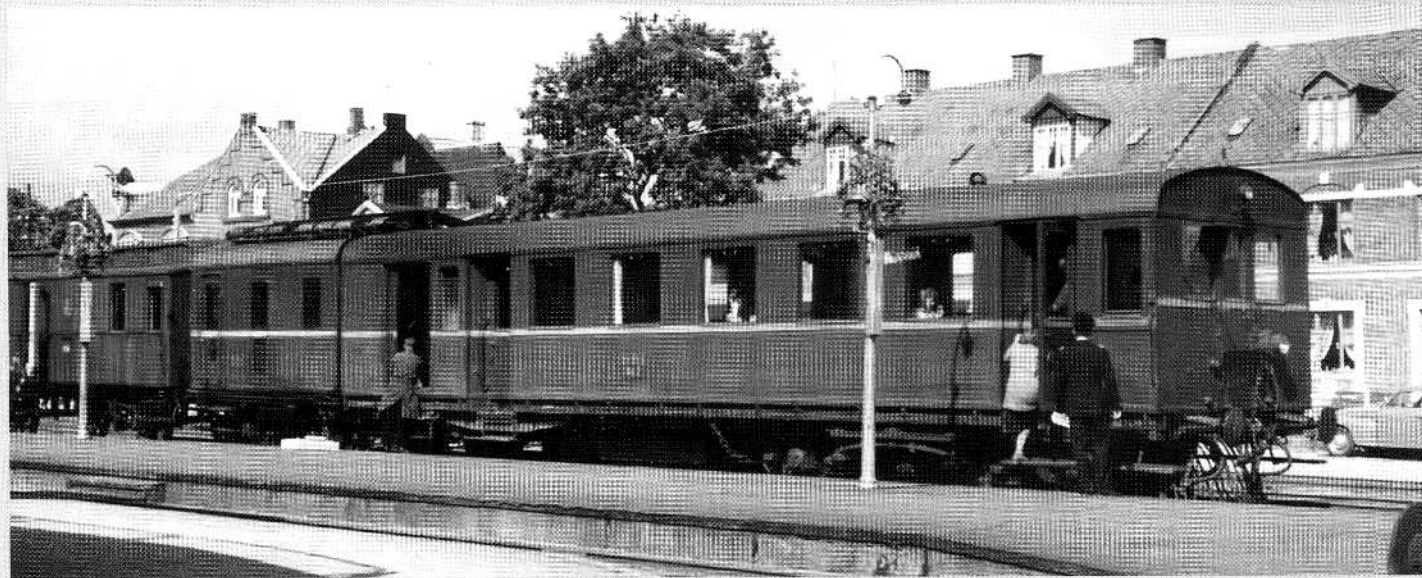
Byggested	FRICHS 1932
Motor	6-cylindret FRICHS 6215 CL
Effekt	250 HK v/750 omdr./min.
Transmission	Dieseletelektrisk
Hjulstilling	3'-(A1A)
Akselafstand	13 530+1620/2000 mm
Længde o. puffer	20 930 mm
Tjenestevægt	55,5 tons
Antal siddepladser	70
Hastighed	100 km/t

NFJ M 3/MV 5

Denne vogn blev bygget over samme læst som DSB litra MQ, og fik også en dieseletelektrisk motor med en effekt på 250 HK med trykforstøvning af brændstoffet i stedet for den mindre driftsikre indsprøjtning med trykluft.

Vognen, der fik litra M 3, var dog en forkortet leddelt udgave af DSB litra MQ. Den var gearret ned til max-hastighed på 75 km/t mod DSBs 100 km/t, men havde en større trækraft ved krogen.

Motor, generator m.v. stod på den forreste bogie og ragede op i vognen gennem en stor udskæring i bunden, mens vognkassen hvilede på bogien ved hjælp af ruller ude i siderne, så bogien - og dermed maskinanlægget - kunne dreje tilstrækkeligt i forhold til vognen ved kørsel gennem kurver. Man opnåede på denne måde at larm og rystelser fra maskineriet mærkedes mindre i vognen end hvis motoren havde stået direkte på vognbunden.



AHTJ M 5 på Hammelbanegården i Århus, 1954. Motorvognen billiggjorde AHTJs drift, men kunne ikke redde banen fra lukning i 1956. Foto: OWL/HGC



Vognkassen var pladebeklædt, nittet og havde med svag tilspidsning i begge ender. I motorenden sad et par fløjdøre, hvor motoren kunne trækkes ud ad forenden ved store reparationer.

Vognen var forsynet med store vinduer med spejlglasrunder og overgang i begge ender. Den leveredes i fynsrød bemaling med metallitringer.

Indvendigt var der to passagerafdelinger, én med midtergang og én med kun to kupeer. De var indrettet med lavryggede, læderbetrukne sofaer med et sidde-modul på 1580 mm.

I et hjørne af motorrummet var et lille toilet, i den anden vognende et godt 4 m² stort bagagerum til 1,5 tons last.

Opvarmningen af passagerafdelingerne foregik med et koksfyret varmtvandsanlæg.

Vognen kunne belastes med 50 tons i persontog, 60 tons i blandetog og 75 tons i godstog. Den kunne altså fremføre ca. fire stk. to-akslede vogne eller to bogievogne. Også mindre godstog kunne fremføres med M 3, og tilligemed havde man så 60 siddepladser.

Med anskaffelsen af M 3 kunne NFJ udrangere to små damplokomotiver, og i 1935 også det C1-koblede damploko fra Borsig.

I 1945 brændte NFJ M 3 ved fejl i de elektriske anlæg, og det ombyggedes til et diesellokomotiv Mv 5 hos FRICHS i Århus.

Man genbrugte undervogn og motor, idet man dog undlod at genbruge ledningen. Det var tanken at motoren skulle anbringes inde i kassen sammen med generatoren, så køretøjet kunne få hjulstillingen (A1A)(A1A), men det blev ikke til noget, så i stedet fik køretøjet den oprindelige maskinbogie med motor i den ene ende (dog monteret omvendt), og i den anden ende genanvendte man drivbogi- en, men uden midteraksel, så hjulstillingen blev 3'-(AA). Herved fik man større

adhæsiionsvægt, og akselafstanden ændredes til 5900+1500/1750 mm, mens tjestevægten blev godt 45 tons.

Motoren blev altså den samme som hidtil, men da leddelingen fjernedes, blev lokomotivet kortere, nemlig 13 000 mm målt over puffer, og dermed et af de længste diesellokomotiver hos privatbanerne, idet maskinen mistede den sine passagerafdelinger. Bremseudrustningen var trykluft og skruebremse. Hastigheden forblev fortsat 75 km/t.

Lokomotivet anvendtes en del efter ombygningen til både person-, gods- og blandetog, men med anskaffelsen af skinnebusser i 1947, faldt brugen i persontog, og det kørte i 1950'erne mest skole- og godstog.

Da NFJ modtog det brugte diesellokomotiv HJJ DL 302, hos NFJ Mv 10 i 1958, så hensattes Mv 5, og det udrangeredes endeligt i 1960. Det blev ophugget i 1964.

Data for NFJ M 3/Mv 5

Byggested	FRICHS 1932
Motor	FRICHS 6215 CL
Ydelse	250 HK v/700 omdr./min
Transmission	Dieselektrisk
Hjulstilling:	
NFJ M 3	3'-(A1A)
NFJ Mv 5	3'-(AA)
Akselafstand	
NFJ M 3	12 200+1750/2000 mm
NFJ Mv 5	5 900+1500/1750 mm
	(maskinbogie vendt)
Længde o. puffer	
NFJ M 3	19 350 mm
NFJ Mv 5	13 000 mm
Tjestevægt	
NFJ M 3	56,6 t
NFJ Mv 5	45,2 t
Antal siddepladser	
NFJ M 3	60
NFJ Mv 5	Ingen
Hastighed	75 km/t

HHJ M 2

I 1932 anskaffede HHJ sig også en motorvogn magen til DSBs MQ-vogn og NFJs M 3. Den fik ligeledes samme motortype, nemlig en FRICHS type 6215 CL, der ydede 250 HK ved 700 omdr./min. Vognen kunne køre 70 km/t.

Køretøjet var udseendemæssigt ikke helt magen til MQ-vognen, idet det blev konstrueret leddelt som NFJ M 3, d.v.s. med lokomotiv og personvogn, der løb på hver sine hjul. Vognen kunne rumme noget mindre passagerantal end DSBs vogne, nemlig 44 siddende på III klasse, heraf 28 i rygerafdelingen.

Motordelen (lokomotivet) var godt 5 meter lang, og hvilede på en treakslet ramme med løbehjul, mens passagerdelens treakslede truck bar banemotorer på to aksler, d.v.s. at hjulstillingen var 3-(A1A).

I den ene ende var indrettet førerrum med døre i vognsiderne, mens rejsegodsrummet lå i den modsatte ende. Her fandtes også toilet. I skilleveggen mellem motor- og passagerdelen var en dør, så personalet kunne komme fra motordelen til den øvrige vogn. Afdelingen for ikke-rygere med stålmøbler kaldtes af folkeviddet for "barbersalonen".

Vognen havde banerømmere af "Kaptajn Vom"-typen, og pufferne var af kurvtypen med slidser.

Til opvarmning for de kolde tider havde vognen udvendigt koksfy, anbragt ud for toiletets modsatte side.

Vognen, der var bygget i nittede stålplader, blev lakeret i HHJs mørkerøde, næsten brune farve, men havde i begyndelsen ikke gult mavebælte, det fik den først senere. Litreringen var datidens sædvanlige i støbt messing.

Køretøjet sattes i drift den 18. december 1932, og var således klar til juletrafikken på Odderbanen.

Motorlokomotivet anvendtes naturligvis til sit formål, nemlig persontransport, men

Fotos af NFJ M 3/NFJ Mv 5 i oprindelig skikkelse kendes ikke, men her er køretøjet i den ombyggede udgave som NFJ Mv 5 med godstog i Otterup, 1955. Billeder af dette lokomotiv er i øvrigt også ganske sjældne, men heldigvis nåede Guldbæk-Christensen at tage flere billeder af vognen i drift. Foto: JGC/JMJK.



da den ikke kunne trække så meget, så undlod man at hænge så meget på krogen. Som regel benyttedes kun én eller to to-akslede person- eller postvogne.

Endnu i 1969 var lokomotivet driftklar reserve hos HHJ.

Lokomotivet er "still going", dog i veteranbaneregii, idet det i 1972 udlejedes til MHVJ. Fra 1984 overgik HHJ M 2 helt til veteranbanen, hvor det nu gør aktiv tjeneste.

Hoveddata for HHJ M 2

Byggested	FRICHS 1932
Motortype ..	6-cylindret FRICHS 6215 CL
Effekt	250 HK v/700 omdr./min
Transmission	Dieselelektrisk
Hjulstilling	3-(A1A)'
Akselafstand	10 800+1750/3440 mm
Længde o. puffer	20 000 mm
Tjenestevægt	55,2 tons
Antal siddepladser	44
Hastighed	70 km/t

AHTJ M 5

Efter moderniseringsloven i 1931 fik Hammelbanen (AHTJ) mulighed for at anskaffe sig en motorvogn og to rangertrak-

torer, og man fik en MQ-type leveret fra FRICHS i 1933.

Den omkring 17 meter lange vogn fik en lidt mindre motorydelse end forgængerne, nemlig en 205 HK motor.

Vognen, der havde læderbetrukne sæder, havde plads til 50 siddende og var indrettet med toilet. Den havde en treakslet bogie, hvor motoren hvilede, mens den i modsatte ende havde 2-akslede bogier med træk på begge aksler, d.v.s. med hjulstillingen 3'-AA'. Den blev eneste normalsporede MQ-vogn med dette hjularrangement (bortset fra NFJ M 3 efter ombygningen). Det gav den i øvrigt et akseltryk på 9 tons, lidt mindre end søster-vognene hos DSB, HHJ og NFJ.

Hos AHTJ fik vognen litra M 5, og den leveredes i rød lakering med gule stafferinger på den nederste del af vognkassen. Vognen havde såkaldte "kaptajn Vom" rømmere.

Trods den ringe trækraft - den mindste af samtlige vogne fra MQ-serien - så benyttedes banens små toakslede personvogne ofte sammen med M 5.

Allerede året efter levering blev vognen involveret i et færdselsuheld, idet den i december 1934 kørte mod en lastbil på

Søren Frichs Vej i Århus. M 5 blev kun afsporet, og kunne fortsætte driften med minimale skader, mens lastbilen blev til krøllet jern.

I 1945 blev M 5 udsat for Schalburgtæge i Søskoven ved Århus, men der skete ingen større skader, idet vognen kun afsporede på den ene bogie, og heldigvis blev ingen dræbt, men motorføreren kom alvorligt til skade.

Efter 1948, hvor banen fik skinnibusser, anvendtes M 5 ikke meget, og i så fald mest til godstog. Fra 1955 opstod der flere og flere problemer med hovedgeneratoren, og man lejede SKRJ M 4 som afløser.

I 1956 nedlagdes AHTJ, og AHTJ M 5 blev sendt til H.I. Hansen i Odense sammen med banens øvrige materiel, og blev opbrugt samme år.

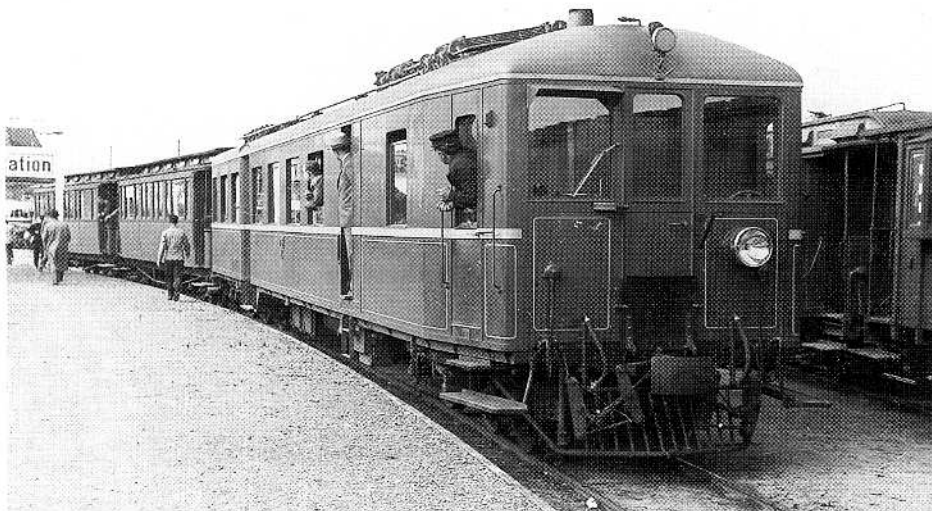
Data for AHTJ M 5

Byggested	FRICHS 1933
Motor	6 cylindret FRICHS 6195 CL
Ydelse	205 HK v/750 omdr./min.
Transmission	Dieselelektrisk
Hjulstilling	3'-AA'
Akselafstand	8100+2000/1250 mm
Længde o. puffer	16 610 mm
Tjenestevægt	45 tons
Antal siddepladser	50
Max. hastighed	70 km/t

HAJ M 81 og M 82

I 1934 leverede FRICHS to smalsporede motorvogne af MQ-typen til Haderslev Amts Jernbaner. De blev konstrueret til 1000 mm smalspor, og fik en 8-cylindret motor på 290 HK, der anbragtes over den treakslede maskinbogie. Motoren blev den kraftigste for køretøjer i MQ-serien fra FRICHS.

Bornholmbanernes (DBJ) MQ-vogne var bygget i svejst stål, og havde flot rød lakering med gule stafferinger og gult mavebælte. DBJ M 1 eller M 2 i Rønne, 1938. Foto: JS/DMJK.



I bagenden sad en 2-akslet banemotorbogiede, der af pladshensyn havde udveksling med mellemhjul.

Vognene havde to førerrum, hvor der i det ene var indrettet bagagerum. I modsatte ende lå maskinrummet og toilet. Mellem motorrummet og passagerafdelingen var der en mellemgang for ind- og udstigning.

Gavlene var ikke indrettet med overgangsmuligheder, og havde kun to førerrumsvinduer.

M 81 og 82, som vognene blev litreret, var forsynet med en rund centralpuffer og "Kaptajn Vom" banerømmere.

Vognene havde to storrum med plads til i alt 44 siddende, og da vognene således havde god plads og en rolig gang i sporet, blev de meget populære hos passagererne.

Vognene kørte bl.a. badetog med to bogiepersonvogne, der var hjemmebygget på banernes værksteder på grundlag af to-akslede vogne.

De godt 18 m lange motorvogne levedes i HAJs tofarve-liberi rød/creme.

Efter Haderslevbanernes nedlæggelse i 1939 solgtes vognene til De Bornholmske Jernbaner, hvor de blev genanvendt som DBJ M 4 og M 5.

DBJ M 5 var i drift op gennem 1950'erne og 60'erne, mens M 4 stod i reserve, næsten ubrugt. I 1964 blev M 4 omsider ophugget, mens M 5 blev udrangeret og ophugget, da DBJ ophørte med jernbanedriften i 1968.

HAJ M 81 og M 82

Byggested	FRICHS 1934
Motor	8 cylindret FRICHS 8175 CA
Ydelse	290 HK v/1000 omdr./min
Transmission	Dieselektrisk
Hjulstilling	3'-AA'
Akselafstand	9300+1200/2200 mm
Længde o. puffer	15 600 mm
Tjenestevægt	38 tons
Antal siddepladser	44
Max. hastighed	60 km/t

DBJ M 1, M 2 og M 3

I 1935 fik De Bornholmske Jernbaner leveret to smalsporede (1000 mm) motorvogne af MQ-typen.

DBJ M 1 og M 2 som vognene kom til at hedde, var forsynet med tre-akslet løbebogiede, der bar motoren, en 6-cylindret MO-motor på 250 HK. Banemotorbogieden var ligeledes treakslet, og havde træk på de to yderste hjulsæt.

Vognene var næsten én meter længere end storebror MQ til DSB, idet de målte 20,5 m. Mens de øvrige vogne i serien havde vognkasse med nittede plader, så fik vognene til DBJ svejst stål vognkasse, idet teknikken i årenes løb følgelig udviklede sig.

DBJs vogne fik ikke almindelige sidepuffer, kun firkantet centralpuffer, men udstyret med "kaptajn Vom"-rømmere som øvrige køretøjer i serien. I gavlene var indrettet døre med overgangsmuligheder.

Den meget lange vognkasse havde to førerrum, maskinrum og bagagerum, indstigningsplatform, toilet og to storrum med plads til ikke mindre end 52 siddende.

Vognene vejede 41,5 tons, hvilket gav



HAJ M 81 eller 82 i Haderslev 1937. Vognene er i HAJs to-farvede liberi rød/creme. Foto: JS/DMJK.

dem et akseltryk på 7 tons. Til sammenligning havde HAJ-vognene et akseltryk på ca. 7,5 tons.

I 1937 leverede FRICHS endnu en vogn næsten magen til, den blev til DBJ M 3.

Alle vogne leveredes i DBJs lidt mørkerøde farve med gult mavebælte og gule stafferinger.

I 1958 brændte M 2, og den blev henstillet som reservedelslager for M 1.

M 1 og M 3 blev udrangeret og ophugget ved DBJs nedlæggelse i 1968.

DBJ M 1-3

Byggested	FRICHS 1935
Motor	6 cylindret FRICHS 6185 CA
Ydelse	250 HK v/1000 omdr./min
Transmission	Dieselektrisk
Hjulstilling	3'-A1A'
Akselafstand	13 800+1500/1670 mm
Længde o. puffer	20 500 mm
Tjenestevægt	41,5 tons
Antal siddepladser	44
Hastighed	70 km/t

Kilder og litteratur

Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel

1. og 2. del.
P. Thomassen og B. Wilcke
DUK bogserie nr. 4 og 5, 1964-65

Signalposten nr. 4, 1993

Hammelbanen banebøger

Dansk Jernbaneblad August 1932

Driftsmateriel I (DRM I), De Danske Statsbaner 1941.

Driftsmateriel II, tillæg, De Danske Statsbaner 1941.

De Danske Statsbaner 1847-1947, jubilæumsbog, København 1947.

Dansk Lokomotivmands Forening 1899-1949 Jubilæumsbog, København 1949.

Diverse notater og skrivelser fra DSB maskinafdeling.

Diverse skrivelser fra Ministeriet For Offentlige Arbejder.

Oversigt over FRICHS MQ-serie

Bane og nr.	Bygge- år	Bygge- nr.	Skæbne
<i>1435 mm normalspor</i>			
DSB MQ 207-210	1932	111-114	1941 MQ 521-524. Udr. 1957-58
NFJ M 3/MV 5	1932	115	Brændt 1945, genopbygget som MV 5, udr. 1960, ophugget 1964.
HHJ M 2	1932	120	Henstillet 1971, udlejet til MHVJ i 1972, fra 1984 ejet af MHVJ.
AHTJ M 5	1932	122	Udr. 1956, oph. hos H.I.Hansen.
<i>1000 mm smalspor</i>			
HAJ M 81	1934	156	Til DBJ 1939 = M 4 Udr./oph. 1964
HAJ M 82	1934	157	Til DBJ 1939 = M 5 Udr./oph. 1968
DBJ M 1	1935	217	Udr./oph. 1968
DBJ M 2	1935	218	Brændt 1958
DBJ M 3	1937	281	Udr./oph. 1968



"The end of the line": Henstillet Q-vogn som er blevet "offer" for en lidt hårdhændet stødrangering, og er skubbet ud over grusbunken, der skulle virke som stop. Foto: EVP.

Fem (seks) model-Q-vognes "endeligt" 2. del

Af Erik V. Pedersen

Kolonnehus eller redskabsskur

Denne første vogn, kunne passende anbringes som kolonnehus for baneafdelingen et sted langs banelinien ved siden af sporet. Her kunne skuret tænkes at blive benyttet til opbevaring af nogle redskaber, som opholds- og spisested el. lign. Endvidere fandtes der vel næppe i 1950' og 60'erne den større bystation, der ikke havde mindst én Q-vognlignende vognkasse stående, nogle steder havde man én i hver ende af stationen. På enkelte stationer sås endog to vogne stillet op med få meters mellemrum - i hinandens forlængelse - og med mellemliggende "overdækket veranda". I disse gamle

vogne anbragtes alt det, der - trods større og større stationer - alligevel ikke var plads til inden døre.

Når et passende sted er fundet, så fæstnes vognbunden til anlægget med hvid lim eller (fornuftigst) med et par små skrue, hvorefter vognkassen blot kan trykkes ned over bundpladen, og straks er kolonnehuset/redskabsskuret på plads.

Anbragt på anlægget danner man sig et indtryk af jordbundens farve udenom vognen. Havde det nu været en virkelig vogn ude i Vorherres fri natur, ville regnvand dryppe ned langs vognsiderne, og derved frembringe opslag på siderne af

jord og støv fra jord- og grusbunden. Dette giver med tiden en let tilmudsning af underste del af vognkassen, som vi må efterligne med en let "vejrbidning" med lidt farvepulver med nogenlunde samme farve som den omgivende overflade.

Sluttelig kan der anbringes nogle typiske banevedligeholdelsesting rundt omkring vognen, f.eks. en stak pæne nye, fuldkantede, nyimprægnerede sveller og en "bunke" gamle, halvt bortrådnede ditto, et par dunke med "et eller andet", og måske en trækasse med skinnespigre eller svelleskruer.

Redskabsskur ved tjenesteboligen.

Mon ikke mange ældre jernbane- og modeljernbane-entusiaster i tidens løb har set eksempler på gamle godsvogne, meget ofte Q- vogne, der har endt sine dage som redskabsskur, f.eks. i funktionærhaven eller på det lille - i øjeblikket overflødige - stykke jord langs banelinien, der så er udlejet eller -lånt til en af de ansatte som køkken- eller "koloni"-have. En af vennerne tog engang det her viste herlige billede af et sådant sceneri.



En af virkelighedens Q-vogne: NPMB Q 101 er her endt som redskabsskur på Bjæverskov station på Køge-Ringsted-Banen (KRB), 1961. Foto: ESA.

Med udgangspunkt i den ovenfor byggede Q-vogn har jeg forsøgt at fremstille et sådant skur. Man har fortalt mig, at der i handelen kan købes plastichaveredskaber i størrelse HO. Inden da, havde jeg imidlertid selv fremstillet og ophængt nogle på min Q-vogn. Det vil nok føre for vidt med byggebeskrivelser for de enkelte haveredskaber, blot kan jeg lige nævne, at de er fremstillet af alm. krydstråd (telefonledning) med eller uden den oprindelige isoleringskappe. Den ophængte vandslange er ligeledes fremstillet af krydstråd. Er den evt. for flot i farven, så kan den tilsvines med lidt tynd lys mat maling/oliefarve.

En lille "sladrebænk" er fremstillet af karton. Den ("desværre") tomme ølkasse kan vist også stadig købes i nogle hobbyforretninger, endda med indhold.

Garage

Som garage har jeg også - i tidens løb - set sådanne vogne. Indrømmet, der kan næppe parkeres en større amerikansk bil, men måske en Mascot, Folkevogn el. lign.

Igen er udgangspunktet vor lille Q-vogn, blot erstattes den ene gavl med en tilsvarende med en passende garageport, med eller uden diverse beslag. Man kunne måske forestille sig, at kommunen havde forlangt - som forudsætning for tiladelse til opstilling - at det oprindelige tag blev erstattet af et mere "almindeligt" saddeltag, således at garagen udseendemæssigt faldt lidt bedre ind i områdets bebyggelse.

Garagen opstilles langs hækken, og lidt grus eller evt. fliser lægges op til garageporten. Måske anbringes et plankværk mellem garagen og beboelseshuset og lidt evt. fliser i den herved opståede gårdsplads.

Hønseshus

Atter tager vi en Q-vogn, men i dette tilfælde skal der ikke ske den store ombyg-



ning eller ændring. Når man har fundet et passende sted på sit anlæg, hvor hønseshuset skal stå, må man finde ud af, hvor man vil lave hullet som hønsene skal gå ud og ind gennem. På dette sted bores et 3,5-4 mm hul som evt. files op til det bliver firkantet. Har man ikke mulighed for at file hullet firkantet, kan man evt. nøjes med at benytte et lidt større bor, 4,5-5 mm, idet diverse "smålister" og lemmer der skal anbringes ved hullet, medvirker til at skjule, at hullet er rundt.

For at hønssejeren skal kunne lukke for hønsene om aftenen, skal vi have fremstillet en lille "skydelem", der f.eks. kan "lukkes op" og blive stående i åben stilling. Denne lem fremstilles vist mest enkelt ved at "brædde-ridse" (1 mm brædder) et lille stykke gråligt karton, f.eks. bredde 4 mm x højde 5 mm. Denne lem limes nu fast lodret over hullet, og der pålimes et par "glideskinner" på hver side af lemmen. Skal det være rigtig fint - og det skal det vel - limes først en lille kartonstrimmel, 1 x 8-9 mm, på hver side af lemmen, fra lemmens overkant og ned

ved siden af indgangshullet. Oven på denne strimmel limes så endnu en strimmel, 1,5 x 8-9 mm, således, at den overskydende halve millimeter dækker ind over lemmen, hvad enten denne er i åben eller i lukket stilling.

Hønssegårdens net fremstilles af et passende stykke "stof" fra familiens gamle undergardiner eller hustruens brudeslør (husk at spørge først). Evt. farvning af "nettet" sker med de tidligere nævnte oliefarver i en passende gråsort kulør, måske med antydning af lidt begyndende rust med lidt brun farve på enkelte steder. Har man en gammel rest sølvfarvet maling, "Stålhud" eller hvad man i tidens løb har benævnt det, kan også det anvendes.

Som stolper kan enten anvendes købte 1 x 1 mm trælister eller - hvad der efter min mening ser meget bedre ud - enkelte ganske tynde børster fra en gammeldags gadekost af naturplantemateriale. "Børsterne" afklippes i småstykker ca. 35 mm lange. Bor et passende hul i anlægsoverfladen, der hvor hønssegårdens hjørner skal være, ca. 5-10 mm dybt. Når stolperne er anbragt, evt. efter at være påført lidt hvid lim, kan "trådnettet" forsigtigt anbringes uden om stolperne og limes fast.

Køb evt. en sådan lille gadekost i dit lokale byggemarked. Den koster ca. 50,- kr, og du har stolper i alle tykkelser til resten af livet. Kan f. eks. også anvendes til hegnsplæ, til stolper for faste signaler visende f. eks. hastighedsnedsættelser, "Giv Agt" (stands signaler), til små bade- eller bådebroer i din lille sø o.m.a. Kun fantasien sætter grænser.

Hønsene er fremstillet af små "kugler", 2-3 mm i diameter som jeg har "plukket" ud af et stykke hvid skumplast (emballageplast). Når nogle "kugler" er "plukket" ud af plaststykket, er der som regel altid



Vognkasse som redskabskur for den lokale stationsforstander, banarbejder el. lign i køkkenhaven. Foto: EVP.



Q-vogn benyttet som læskur for markens dyr. Modeljernbaneklubben »HO« Albertslund. Foto: Tommy Nilsson.

nogle, der blot ved at blive vendt og placeret rigtigt, kan anvendes direkte, som de er. Ellers kan man ofte med en pincet "trække" et lille "hoved" ud i den ene ende og nogle "halefjer" i den anden ende. En lille streg - med rød tusch - på hønsenes hoveder, gør det ud for hønsenes kam.

Mad skal de også have. Et lille stykke aluminium fra et fyrfadsllys, ca. 5 x 10 mm, trykkes i facon på den lange led rundt om et 2,5-3 mm bor, og man har begyndelsen til et lille "fodertrug". Enderne på trugene kan evt. klippes ud af samme materiale, og forsigtigt limes fast med hvid trælim. Det er ikke den "rigtige" type lim til metal, men udmærket i denne situation. Kom lidt hvid lim i bunden af trugene og drys lidt kornfarvet farvepulver i. Bunden af høsegården "males" med halvtind hvid lim og overdrysses med meget fint - meget fint - sand eller måske bare farvepulver i en passende jordagtig farve. Pynt f.eks. med en lille hyldebusk eller -træ, der står og læner sig op ad nettet. Dine høns vil elske dette sted.

Læskur på marken

Sluttelig har jeg - og mon ikke flere ældre entusiaster - set en forhenværende Q-vogn opstillet på en mark som læskur for markens løsgående husdyr.

Her forestiller jeg mig, at landmanden, der har købt en vognkasse fra en udranget godsvogn, får anbragt den på et for ham passende sted på sin mark. For at dyrene kan få glæde af vognen og komme ind i den, er han imidlertid nødt til at fjerne vognens ene side, hvilket han så har gjort.

Dette gøres imidlertid ikke "ustraffet", og ganske langsomt begynder taget at synke i den side, hvor vognsiden er fjernet. For at undgå at taget synker helt ned, finder vognens ejer en planke eller stolpe, en træstamme fra et mindre træ el. lign. og anbringer den som støtte for taget.

Modelvognkassen er her kun bygget

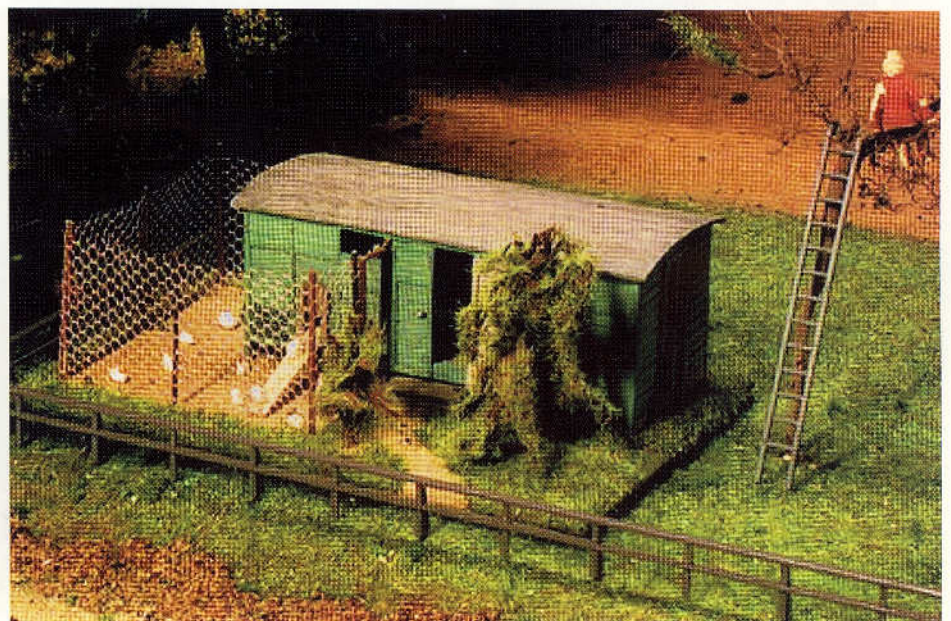
på næsten normal vis, idet den ene side er helt udeladt. Også den "ekstra" vognbund, den der ellers illuderer længdedrager og pufferplanker, er i dette tilfælde udeladt af "praktiske årsager", og må tænkes nedgravet eller -sunket i den omkringliggende jord. Som gavlstykker kan man evt. benytte en tyndere type finér således, at man ikke kan se de ellers uforholdsmæssigt tykke gavle. Da en anden type materiale imidlertid formentlig vil afvige i udseende fra vognsiden, kan man også klare dette "problem" ved at skrælle et lag af den almindelige krydsfinér eller måske, som jeg har gjort, blot skåret de to inderste lag finér af på indersiden, ca. 3-4 mm ind i vognkassen. Når vognen senere bliver anbragt på min mark, finder jeg et eller andet at stille op ad den ene gavl eller dem begge, alt efter oversigtsforholdene. Her kunne blot være tale om et "løst" bræt, en lille busk el. lign.

Inden taget er limet fast, er der i den side, hvor vognsiden mangler, limet et lille stykke 1 x 2-3 mm liste fra gavl til gavl således, at der er noget at lime taget fast til. Listen anbringes således, at 1-mm kanten vender udad, og dermed den brede side opad/nedad.

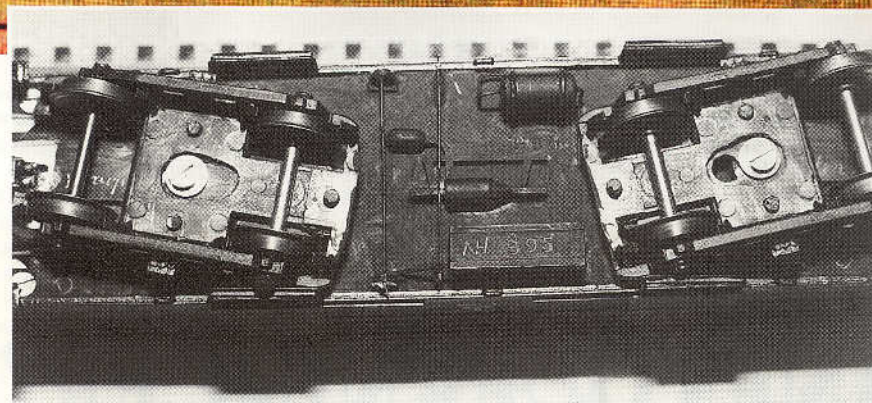
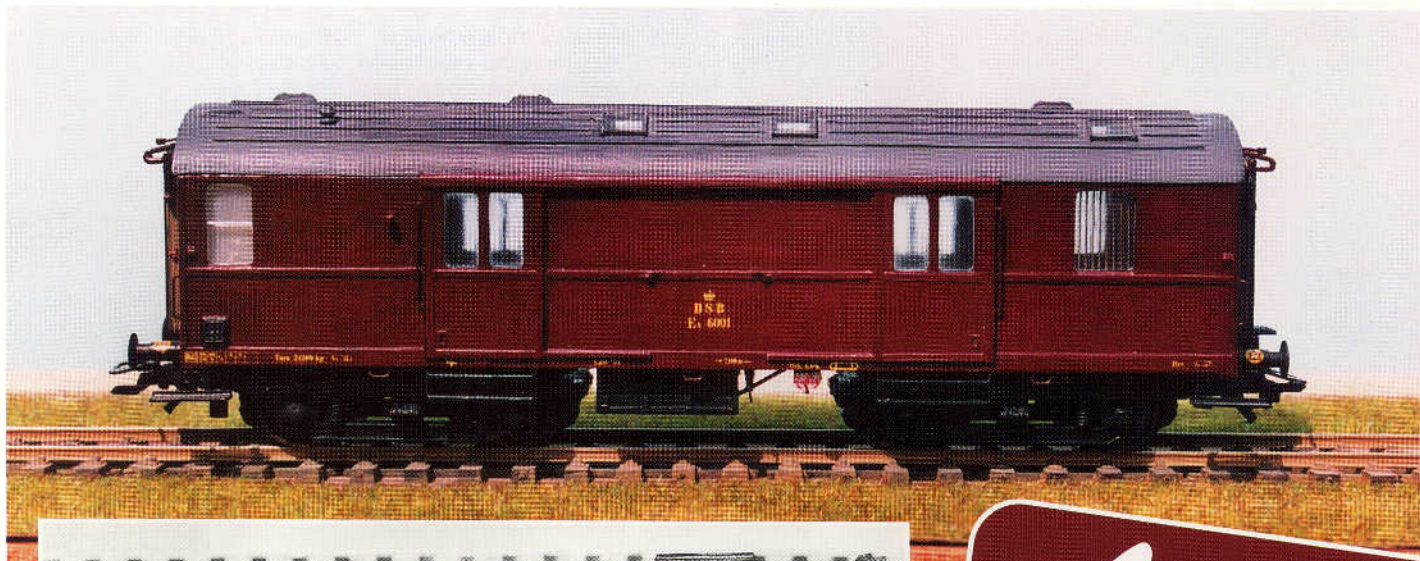
For at illudere det synkende tag, har jeg tilpasset en lille "træstamme" ca. et par mm kortere end afstanden mellem vognbunden og undersiden af denne lige omtalte tagliste. Herefter er denne "træstamme" påført lidt lim i begge ender og anbragt ca. midt mellem gavlene, og taget er tvunget de ca. to mm ned til træstammen. Når limen er tør, har taget fået et passende fald ned mod midten i denne åbne side.

Dette var så 5 forslag til anvendelsen af en "gammel" Q-vogn. Jeg kan kun håbe, at det har været til nytte og inspiration for andre læsere, enten direkte i form af tilvirkning af egne Q- vogne eller indirekte f.eks. i form af videreudvikling af industrielt fremstillede vogne, måske evt. af helt andre vogntyper.

Til slut vil jeg dog lige bemærke, at et par af mine øvrige vognkasser også er blevet forsynet med en undervogn "sakset" fra en til formålet indkøbt billig, industrifremstillet lukket godsvogn. Det betyder i dette tilfælde ikke så meget, at undervognen ikke er den rigtige. Vognbunden er nødtørftigt ombygget og tilrettet til vognkassen, der også er forsynet med fire puffer, alle strittende i hver sin retning. Hvorfor nu det? Jo, vognen er benyttet som "stoppebom" for enden af et læssespor. Her stod den oprindeligt pænt foran den lille jordbunke, der fra banens side var tænkt som afslutningen på sporet. En dag blev der rangeret med stød hen mod vognen, lidt for meget stød, og vognen endte med det ene hjulsæt på den forkerte side af jordbunken. Her står den så nu med et "ben" på hver side med undervognen "svinet" til af bunkens jord, mens græs/ukrudt vokser lystigt op omkring "resterne".



Q-vogn benyttet som høsehus. Modeljernbaneklubben »HO« Albertslund. Foto: Tommy Nilsson.



DSB litra EA 6001

I nr. 67 bragte vi en byggebeskrivelse af DSB litra EA, baseret på Niels Hjerensens "industri"-model. Her nævnte vi, at det ikke var muligt at montere de lange trinbrædder under vognen, fordi de så ville hindre bogiernes udsving.

Men Niels Hjeresen har gjort os opmærksom på, at det godt kan lade sig gøre at mon-

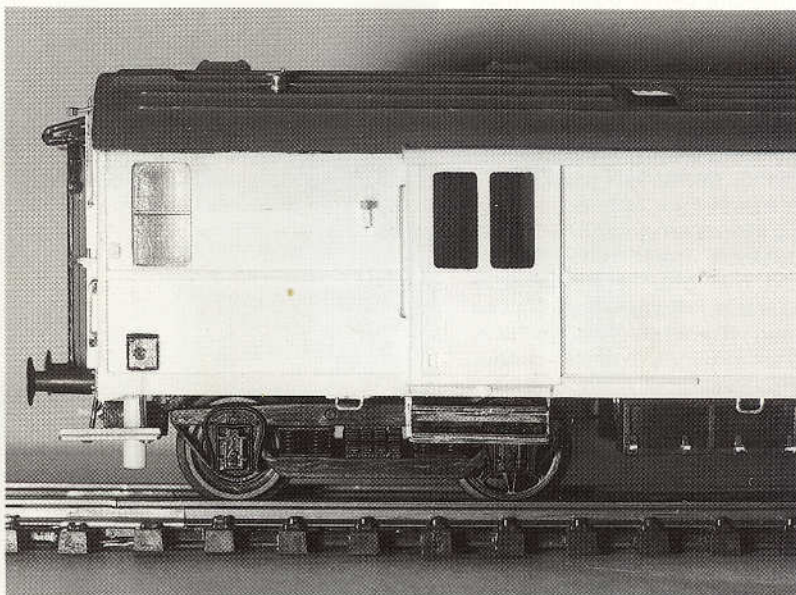
tere de nævnte trin, blot de monteres på undersiden af selve vognkassen. På denne måde kan vognen køre gennem kurver med radier på helt ned til ca. 400 mm. Som bevis har han sendt os nogle fotos af sin model af EA 6001, der til forskel fra vor byggebeskrivelse i nr. 67, har fået harmonika i stedet for håndbøjler, d.v.s. at det er en sjællandsk vogn.

Vi benytter lejligheden til at vise fotos af NHS vogn, så alle mj-ere med hang til det danske (og andre selvfølgelig også) kan glæde sig over, hvor herligt rejsegodsvognen litra EA kan blive i model med alle detaljer, når den er bygget med akkuratess og omhu.

Vi kan tilføje at trinene er fremstillet i oplodet vinkel- og fladmessing. Harmonikaerne er løselede fra PÅ SPORETs CC-vogn, færgeskrogene er fremstillet i blød 0,4 mm tråd, mens luftbeholderen er formet i drejet messing og ophængt i 0,5 mm kobbertråd.

De runde puffer, der i udseende bl.a. er magen til pufferne på S-togene, d.v.s. 450 mm ø - eller 5,2 mm ø i skala 1:87 - er fjederpuffer hentet fra Weinerts program.

Vognen er malet med PÅ SPORETs fine - næsten vandagtige - vinrøde farve af US-oprindelse.





Et rigtigt forbillede til modeljernbanen: N 209 suser afsted med lille blandetog ved Kolding, 1962. Vognene er en spids CM, en fiskeyngelvogn ZF, en TF og en CU-personovgn. I venstre side af billedet ses et lille rødt kolonnehus, der godt kunne være forbillede for Hobby Trades

små bygninger. Lige bag N-maskinen anes en telegrafpæl, og ser man rigtig godt efter ved strækningens grøftekant vil man opdage en kilometersten (23,7 km). Foto: OWL/HGC.

Hvad finder man langs

JERNBANESTRÆKNINGER?

• **Relæskure:** De små relæ- og signalskure, der ses opstillet langs banestrækningerne, er karakteristisk for det danske jernbanelandskab. Oprindeligt var disse små træskure med buet tag, og havde telefon, så lokomotivføreren kunne komme i kontakt med den nærliggende signalpost. Men telefonerne forsvandt med indførelsen af strækningradio fra omkring 1982.

Senere er de sortbrune træskure blevet udskiftet med firkantede skure med fladt tag, kaldet "fiskekasser".

Husene kan laves i plastcard (se LOKOMOTIVET nr. 42, side 31), men den ældre type kan Hobby Trade levere i model, fremstillet i resin.

Husene var oprindeligt malet i sortbrun solignum, der skulle beskytte træet mod råd og slid, men efterhånden faldede skurene. Relæhytten males med Humbrol 33-sort, hvori der dryppes nogle dråber 100-rød. Taget males med 64-grå mixet med lidt 33-sort.

På siden af skuret ud mod sporet monteres et hvidt metalskilt med relæhyttens nummer m.v. Det gøres ved hjælp af et stykke hvidt karton eller papir, hvor der skrives et par røde tal med rød kuglepen,

Af Torben Andersen

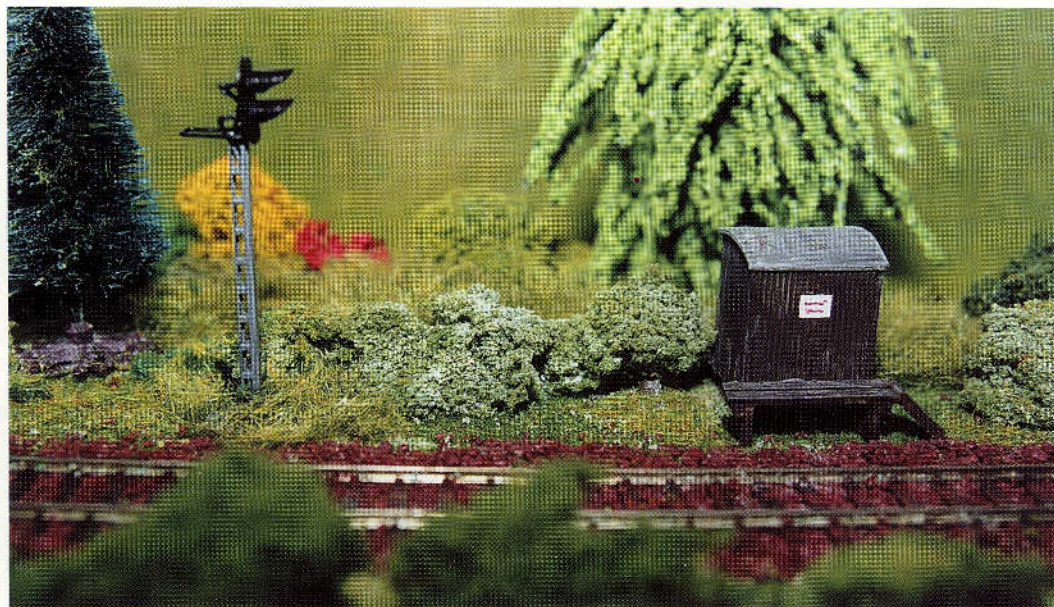
Her er nogle tips og tricks for at få et bedre landskab, i første omgang omkring sporet. Alt er efterprøvet, og resultatet ses på billederne.

som derefter limes på brædevæggen.

Hobby Trades model af DSBs relæhytte i resin leveres med sokkel, men hytten kan også understøttes med små

runde eller firkantede plastprofiler, alt efter terrænets form, fx kan støberammer fra plastbyggesæt eller firkantede hobbytændstikker benyttes som sokler. De males med 64-grå.

Relæhytten skal placeres et stykke foran et hovedsignal. På billedet ses et flot dansk signal, der i sin tid blev udgivet af WM (Williams Modeltog).



• **Telegrafpæle:** I ældre tid, d.v.s. indtil ca. 1985, brugtes rækker af telegrafpæle, de såkaldte stangrækker langs banestrækningerne. Disse havde flere udformninger, alt efter hvor mange tråde, de skulle bære, og om strækningen var en side- eller hovedbane. Nogle rækker var opbygget som tvillingestolper, d.v.s. at en enhed bestod af to parallelle lodrette pæle, der indbyrdes var forstærket med skrånede forbindelser, mens andre pæle kun var enkeltstillede stolper, ofte støttet af en skrånede lægte gravet ned i jorden.

Telegrafpæle fås som løsdeler fra mj-fabrikanternes program, bl.a. HELJAN kat.nr. 512 (1:87). Pælene er i brun plast, og bør ommales i grå farve (Humbrol 64-grå) for at efterligne slid, og porcelænisolatorerne skal males med 34-hvid.

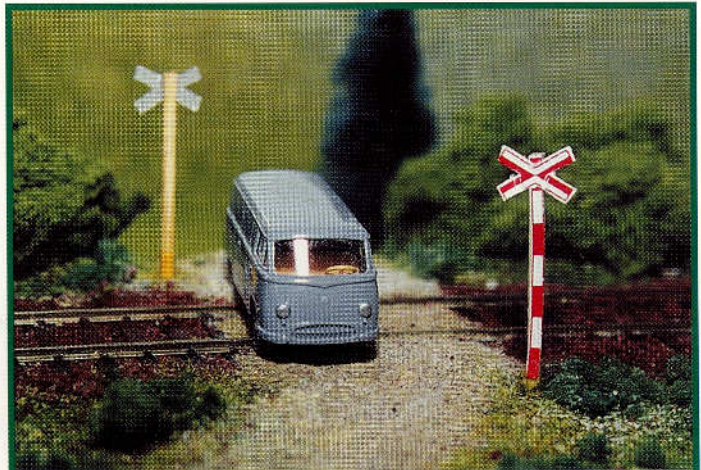
Man kan godt forbinde pælene med telegraftråd ved hjælp af ultratynd tråd, men det anbefales at lade være. De kommer nemlig til at virke for tykke, og desuden bliver de med tiden slappe og hængende, og dermed uvirkelige at se på. Og det er et omstændigt arbejde at renovere!

For at variere udseendet af rækkerne som i virkeligheden kan man save en pæl over i ca. tredjedel størrelse, skære gæring i den ene ende, og montere den korte pæl som skrånede støtte.

Illustrationen viser dobbelte stangrækker, som man kunne se mange steder. Billedet er fra 1940'erne, men stedet er ukendt. I model fås pælene fra bl.a. Vollmer kat.-nr. 6010. Foto: FO/PÅ SPORET.

• **Faste mærker og stand-signaler:** Disse kan slet ikke undværes, hvis man vil efterligne de danske jernbaner. Der findes mange forskellige typer, alt efter epoke-valg. Alle typer og placering er omtalt i tidligere numre af LOKOMOTIVET, ikke mindst på vor specielt udgivne signalplanche og planchen med faste mærker m.v. i nr. 59, side 13). Mærkerne kan laves med tændstikker og farvede plastplader m.v. som beskrevet i nr. 59.

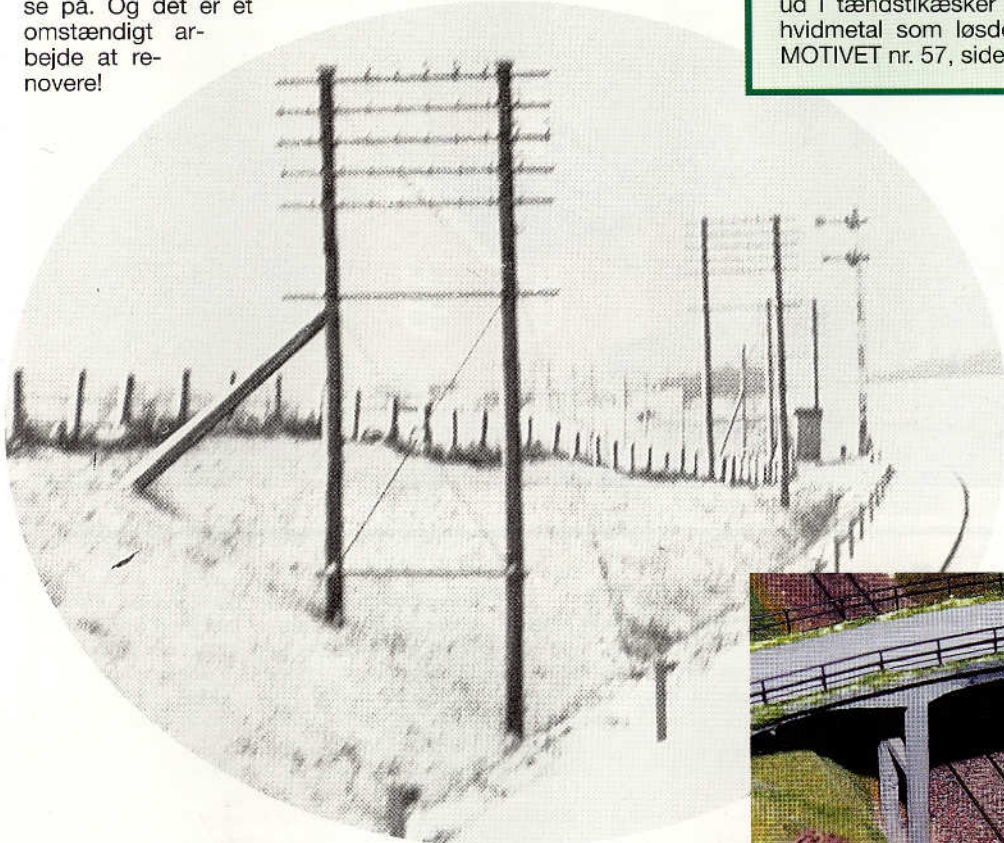
Nogle detaljer som ikke bør mangle er bl.a. kilometersten, kurvetavler m.v.



• **Krydsning af spor og vej:** Ved private overgange på marker og i skove er opsat bevægelige led eller bomme for at stoppe trafikken af kørende og gående over sporene. Ved småstier er anbragt små drejekors, der fungerer som fodgænger- og cykelspærre. Disse små spærre laves med flækkede tandstikker eller U-bukket ståltråd. Overkørslernes fundament er lagt med sveller som trafikunderlag, på mindre stier bruges kun jord og sand.

Bredere overgange fx på marker er lukket af enkelt- eller dobbelthed, og er dækket af advarselstavler, visende enkelt- eller dobbeltspor, bevogtet eller ubevogtet, sidstnævnte vist på hosstående modelfoto, hvor der ikke er benyttet stopbomme eller led. Vej- og stiunderlaget kan være lagt med jord, sten eller sveller.

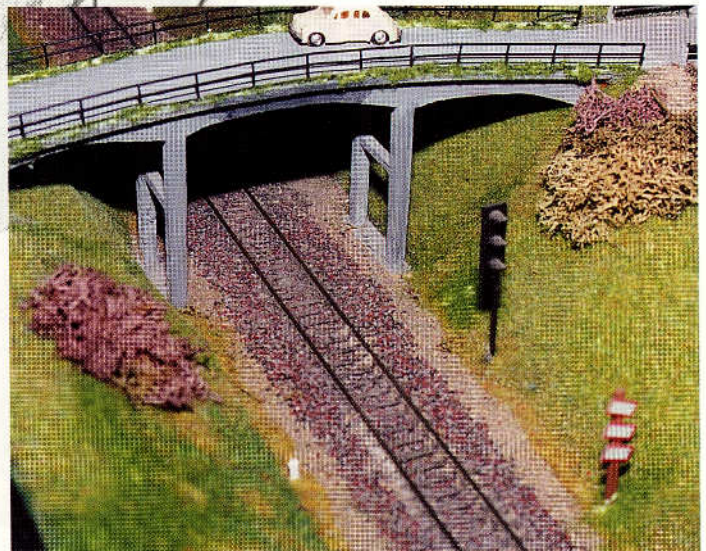
Led i model kan selvbygges i plastcardstrips, skæres ud i tændstikæsker m.v., men de fås også fremstillet i hvidmetal som løsdeler hos mj-forhandlerne (se LOKOMOTIVET nr. 57, side 30 og nr. 60, side 25).



Billedet til højre viser eksempel på opstilling af faste mærker langs en strækning, her afstandsmærker til hovedsignal. Da man i model ikke kan arbejde med virkelige nedskalede afstande må man udtænke en fællesnævner for afstand på strækninger, fx at 1 km svarer til 20 cm el. lign, og så anbringe signaler og mærker efter disse mål. På billedet skimtes også små hvide kilometersten langs jernbanelinien. Disse er fremstillet ved hjælp af tandstikker, der er malet hvide og limet fast i forborede huller.

• **Kolonnehuse:** I ældre tid lå de små røde eller sorte kolonnehuse ved siden af sporene langs alle landets jernbanestrækninger. De havde forskellige udformninger alt efter funktion, d.v.s. som almindelig frokost- og hvilestue eller overnatningsted for kolonnefolkene, nogle havde lager- eller tilbygning af hus med tøndelokum o.s.v.

Danske kolonnehuse fås i model fra Hobby Trade, de er nemme at samle, og kræver





Sort kolonnehus - også fra Hobby Trade.

ingen bemaling, men kan forbedres ved patineret, fx grønt græspulver på taget, rådt ved soklen o.s.v.

Man kan pynte området omkring hytterne ved at anbringe små svellestabler, drænrør el.lign. Også en lille dræsine vil pynte.

Kolonnehuset på billedet til højre er fra Hobby Trade. Væggene er patineret med lidt Humbrol 100-rød mixet med nogle dråber 34-hvid, mens taget har fået en gang 31-grågrøn fortyndet kraftigt i opløsningsmiddel (terpentin). Skorstenen har i åbningen fået lidt 27-grå for at illudere sod, men her bør man nok bruge en sort pulverfarve.

Bemærk, at det røde kolonnehus lyser op, og på en fin måde bryder farverne i det grønne landskab.

• **Kolonneskure:** Ligesom kolonnehuse opført specielt til brugen, så kunne man også finde udrangerede vognkasser, der fungerede som op-

holdssteder for kolonnefolkene. Man brugte alle typer vognkasser, primært fra person- og rejsegodsvogne, der havde vinduer, så der kom lidt lys indenfor. Ældre kupevogne var "eftertragtede" kolonneskure, og til tider brugtes kun en halv kasse til formålet.



• **Afvandingsrør og stenkister:** Afvandingsrør i grøfter kan eftergøres ved hjælp af flækkede kuglepennehylstre, større elektrikerør el.lign., der males cementgrå med Humbrol 64-grå.

Små stenkister som bækken skal løbe igennem, kan laves ved hjælp af lidt større metalrør, fx pillerør (brusetabletter), hvor omkring man former og bygger stenkisten op med en klump ler, modellervoks eller landskabsmasse. Siderne dækkes til sidst med småsten, og derefter anbringes stenkisten på anlægget, og vandet fremstilles på sædvanlig vis med Polyfilla, flydende plast el. lign.

• **Indhegning:** Hvis man vil efterligne de danske jernbaner (DSB), så kan trådhegn langs strækningerne ikke undværes. Det gælder alle epoker.

Hegn kan laves ved at placere ultratynd kinesertråd i fire parallelle "striber" ca. 50 cm lange med en indbyrdes afstand på ca. 1,5 mm på et stort stykke tyk pap. Trådene limes fast ude i enderne. Derefter skubbes bejdsede tandstikker - stolper - ind under trådene i ca. 2 cm indbyrdes afstand. Lav stolperne rigelig lange, så de senere kan pla-

ceres i forborede huller eller i "græsra-batten".

Derefter fastgøres trådene med en dråbe kraftig lim på hver stolpe. Efter tørring skæres trådene over i hver ende af den lange sektion, og hele sektionen med "stolper" og tråd limes fast i forborede huller eller stikkes direkte ned i græsra-batten. Man skal ikke fremstille større længder af hegn end 50 cm, for ellers kan man få besvær med at styre fremstilling og montering (ikke illustreret) men se side 15.

Banestrækningen

Hvis man ser nærmere på et par af de foranstående fotos, så vil man opdage at underbygningen for sporet ikke helt er som hos forbilledet. Den er lidt for smal, og afvandingsgrøfterne langs med strækningen mangler.

For nogle mj-ere er dette nok ligegyldigt, men skal det være en rigtig dansk jernbanestrækning i model, så bør man ikke undlade at fremstille en virkelighedstro underbygning med grøfter.

I praksis fremstilles banestrækningen i model ved først at skabe en underbygning for sporet ved at udskære ca. 8-10 mm tykke strimler i pap, kork, polystyren el. lign. Meget af dette materiale fås hos byggemarkerne. Korkunderlag fås i metermål hos fabrikanter af tilbehør til modeljernbanen.

Bredden på underbygningen afhænger af

sporet og epoken, idet den har varieret hos forbilledet gennem tiderne. Men mindre end 75 mm for en enkeltsporet bane i skala 1:87 (epoke III) bør den næppe være.

Kork- eller papstrimlerne limes fast til selve anlægsparket, hvorefter sporet anbringes prøvemæssigt oven på disse. I første omgang hæftes sporet løst fast, og når det er sket, så lægges ballasten i pæn mængde langs med strækningen, såfremt man altså ikke bruger Märklin-spor. Ballasten lægges kun et stykke ad gangen for at kunne styre arbejdet, og der udvises omhyggelighed ved sporskifter.

Ballasten kan man selv fremstille eller bruge mj-fabrikanternes store udvalg. Den kan være sten eller grus, det afhænger også af om det er en hoved- eller sidebane.

Ballasten børstes pænt på plads med en

passende bred pensel, d.v.s. i plan med sveller, og limes derefter fast med hvid fortyndet lim, hvori der er dryppet nogle dråber opvaskemiddel. Inden man hælder den hvide lim på, så er det en god ide forinden at spraye spor m.v. med lidt vand med opvaskemiddel for at hjælpe limen med at trænge ned mellem ballastkornene. Når alt er tørt, så kan overskydende lim på skinnestregene fjernes med et viskelæder.

Langs med ballastkanterne dækkes underbygningen med fint siet sand. Den vædes også med hvid fortyndet lim.

På denne måde bliver sporet hævet over det øvrige niveau, og man får automatisk en grøftfordybning langs sporet, der kan dækkes med græsmatte el.lign. og man kan fortsætte med at bygge landskabet efter ønske.

I kommende nummer vil vi udførligt beskrive metoder til ballastlægning. Se evt. også vor håndbog "Dansk Model Jernbane Hobby" nr. 3, side 104.



... en fryd for øjet

Igen i år (eller mere korrekt: sidste år) modtog vi mange julekort fra klubber m.v., hvor man viser motiver fra anlæggene. Og for at læserne ikke skal snydes helt for alle herlighederne, bringer vi denne gang nogle ganske få af dem, der viser at "dansk er dejligt". Vi har desværre kun plads til tre motiver, men siger tak for alle tilsendte kort fra betænksomme H0- og O-klubber, private mj-ere m.fl.



Øverst: Trinbrættet, Århus, ved Susanne og Mads har igen fået Henrik Poulsen til at fremstille et flot vinterdiorama. Det forestiller motorvognen TKVJ M 2, der krydser vejoverskæringen i en hyggelig "lille jysk by". Joeh, det var skam også vinter i gamle dage. Anlægget kan studeres i forretningen.

Herover: Skanderborg MJ-klub dyrker mest moderne DSB i epokerne IV og V, og på billedet ses et typisk sjællandsk regionaltog fra sidst i 1980'erne, oprangeret af modeller fra HELJAN, nemlig Bns-Bn og MX, suse gennem det dejlige landskab. Bemærk indhegningen langs strækningen.

Nederst: Modeljernbaneklubben Stationsbyen i Hvidovre dyrker dansk i epoke III, og har et flot anlæg med mange spændende modeller af rullende materiel. Her er vi på en sjællandsk sidebane i begyndelsen af 1960'erne, hvor en P-maskine (med forhøjet tenderoverbygning i stål) er på vej gennem landskabet med et godstog bestående af ensom HS-t og hvide kødvogne.





DSB traktor nr. 56 hensat i spor 500, Århus, maj 1977. Her stod den i flere år, idet læserne har indsendt fotos af traktoren, der viser den på samme sted, dateret helt tilbage til 1972. Foto: MD.

Olsen Bande traktor

I nr. 68 efterlyste vi farven på DSBs to små rangertraktorer nr. 56 og 57, også kaldet Olsen Bande traktorer, idet nr. 57 medvirkede i "Olsen Banden på Sporet" i 1978. Vi fik flere henvendelser med både fotos og tekst, der stort set var enslydende, og siger tak til alle for hjælpen.

Ud fra læsernes dokumentation - hvoraf vi bringer et farvebillede taget af Mogens Duus - kan vi kon-

kludere, at nr. 56 aldrig har været orangegul, og at nr. 57 først blev det fra slutningen af 1960'erne. Før den tid var begge DSB-grønne.

Nr. 57 står på Jernbanemuseet i Odense, lakeret i orangegul med sort litrering af typen DIN 1451, mens den grønne nr. 56 med oprindelig DSB-litrering for længst er ophugget.

Modellen i skala 1:87 kommer fra TRINBRÆTTET, Århus, se side 26.

Kort om DSB traktor 56 og 57

Traktorerne blev i 1953 leveret af Pedershaab til "Ministeriet for Offentlige Arbejder". I 1956 kom de til DSB, hvor nr. 56 sattes i drift på Centralværkstedet i Århus, mens nr. 57 kom til Centralværkstedet i Nyborg.

I 1971 blev traktor 57 overflyttet til Centralværkstedet i København, hvor den midt i 1970'erne deltog som filmstjerne i filmen "Olsen Banden på Sporet" sammen med en ombygget HJ-vogn, der skulle forestille en pansret pengetransport fra Franz Jäger. Derefter vendte nr. 57 tilbage til driften på CvK, indtil den i 1987 blev overtaget af Jernbanemuseet i Odense.

Nr. 56 forblev på Centralværkstedet i Århus indtil hensættelse omkring 1972 for enden af spor 500, og derefter blev ophugget i 1978 eller 1979.

Traktorerne, der havde hjulstillingen B med akselafstanden 1600 mm, var 4 410 mm lange målt over puffer. De var hver forsynet med en 6-cylindret Bedford-motor på 78 HK (57 kW) ved 3200 omdr./min. De vejede 6 tons, og havde et karakteristisk langt trinbræt i hele køretøjets længde for rangerpersonale, og var i øvrigt udstyret med sidespejl, traktorlygter og kurvpudder.

HP-litrering

I nr. 68 efterlyste vi - i teksten om farver på skinnebusser - fotos af litreringen på HPs skinnebusser, hvilket fik Ole Linå Jørgensen til at gå i arkivet. Han fandt nogle diapositiver af nævnte skinnebusser med litreringer, som han har været så venlig at sende aftryk af til redaktionen.

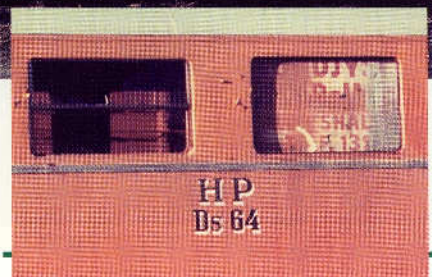
Vi kan derfor vise hosstående billeder af skinnebusserne med litrering fra HP. Bemærk, at de ældre diapositiver grundet d tidens kvalitet ikke er helt tro mod farverne, bl.a. gengives den gule kulør i en mere gulbrun nuance. Men man kan tydeligt se at litreringer er mørkebrune med en hvid "skyggekant", især på bivognen DS 64, som vi gengiver i udsnit.

Ole fortæller i øvrigt, at billederne er ta-



get på Hjørring Vest i december 1975, kort før skinnebusserne blev afbrændt og ophugget.

Vi siger tak til Ole for hjælpen.



SPOR SKIFTET

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

Spor N-syltekrugke?

Vi har ved flere lejligheder udskudt N-stoffet, hvilket har fået Bent G. Jensen til at "fyre op" under computeren og skrive et lille beklagelse i et længere brev, der også omhandler noget om modul-anlæg. Vi snupper lidt fra afsnittet om "brok":

"...jeg er temmelig træt af, at hver gang I har pladsproblemer, så bliver spor N syltet. Jeg venter stadig på den artikel om Bns-vognen, I lovede i nummer 52, maj 1998".

LOKOMOTIVET: Jamen, det kan vi godt forstå, men mange andre tekstster ram-

mes desværre også af udskydelse, grundet pladsen, ikke mindst nu, hvor vi er tvunget tilbage fra seks til fire årlige udgivelser. Vi har derfor slet ikke plads til alt, hvad vi gerne ville bringe (hr. ARNOLD er såmænd også "sur").

Vi prøver at fordele sol og vind lige, og for ikke at svigte N-folkene helt, så bringer vi til gengæld nyhederne i spor N under Hørt&Set, hvor disse normalt bringes på N-siderne (i dette nummer har vi desværre slet ingen N-nyheder).

Vi arbejder i øjeblikket ihærdigt med at omlægge bladet til gavn for så mange som muligt, og vi kan trøste (?) Bent og andre N-kørere med, at Bns artiklen nok skal komme, og det samme gør tekster om bl.a. DSB personvogne litra AF, komb. person- og rejsegodsvogn litra BD, damplokomotiv fra Horsens Vestbaner m.v. Endvidere har vi en ny medarbejder i kikkerten, som vi prøver at "overtale" til at skrive tekster om spor N, bl.a. om sporfabrikater, om selvremstilling af godslaster, sporplaner specielt tegnet i denne skala o.s.v. Lad os håbe, han siger ja til "jobbet". Hav venligst lidt tålmodighed med os!

Fejlfarve?

John S. Sørensen, Midelfart, har en lille kommentar omkring bemaling af DSBs "harmonikavogne", omtalt i tidligere numre af LOKOMOTIVET, bl.a. under nyhedsrubrikken Hørt&Set i nr. 63. John har sendt et mail-foto af rød Bgh, og skriver i den ledsagende tekst:

"I nr. 63 side 32 skriver I, at der ikke er blevet designmalet nogle Bgh-vogne. Men det er hermed modbevist, da jeg har taget et billede af en Bgh i 1980'erne. Jeg kan ikke huske det nærmere tidspunkt eller sted, men som I ser, er den rød".

LOKOMOTIVET: Tak for mail og foto, sidstnævnte viser som nævnt en rødmalet DSB litra Bgh på opstillingspor.

Billedet bringer vi ikke af pladshensyn. Det er helt korrekt, at der fandtes harmonikavogne i rød design...eller rettere kun én enkelt vogn.

Den nævnte vogn Bgh 114 blev malet som et forsøg (fejlfarve?) omkring midten af 1970'erne, og blev i øvrigt blandt jernbaneentusiaster kaldt for "Den Dannebrogede".

Da vognen blev den eneste af sin slags i rød design, så mente vi ikke, det var nødvendigt at nævne denne undtagelse i vor tekst omkring HELJANS kommende Bgh-modeller.

I øvrigt har der været flere sådanne "bemalings- mærkværdigheder", bl.a. blev postvognen litra Ph 214 også ommalet, dog i postgul i stedet for rød.

Superfos beholdervogn

Kim J. Christensen er - ligesom flere andre - en af de nye, unge mj-ere, der er kommet til i de sidste par år. Meget naturligt interesserer han sig for modeltog i epoke IV/V. Han skriver (forkortet af red.):

"Jeg er først for nylig begyndt at holde LOKOMOTIVET, så derfor gælder mit spørgsmål en lidt "ældre sag". I LOKOMOTIVET nr. 55, side 25, anmelder I ROCOs model af Superfostankvognen, og foreslår forbedringer. Men hvordan skal man kunne forbedre den, hvis man ikke har tegninger og fotos. Kan I hjælpe?"

LOKOMOTIVET: Ja, vi kan godt hjælpe. Hosstående vises vogntypen med tegning skala 1:87. Vognene blev bygget af Linke-Hoffmann-Busch i 1973. De fik litra Zacs 786 5 074-083, d.v.s. at Su-

perfos havde ti vogne, der i 1990 overgik til Kemira. Vognene kunne rumme 34.000 liter, og blev benyttet til transport af 90% svovlsyre. De kørte som regel i blok-tog. Fotoet viser en godt tilsmudset nr. 078-3 på Fredericia Ran-gerbanegård, maj 1984.

Manglende stribe

Et par læsere mener at farveplanchen i nr. 68 med skinnebusser fra OHJ/HTJ ikke var helt korrekt, idet disse havde en smal sølvstribeflettet ind i den røde (og blå) lige under vinduet, hvilket ikke er vist. Jamen, det er rigtigt. Men det var en bevidst udeladelse, idet striben kun ville blive ca. 1/2 mm bred i denne skala, og dermed næsten "drukne". Derfor udelod vi med vilje striben, men burde selvfølgelig have gjort opmærksom på dette i teksten. Undskyld!

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 67

Sporskiftet, side 21, 1. spalte, 5. afsnit fra neden.

Læs venligst:

CML udrangeredes mellem 1961-66 med nr. 2272 (ex AT 210) som den sidste.

Side 8, 2. spalte, litra IA, 2. afsnit: Bemærkningen om V-armering slettes. Det havde denne vogntype bygget i 1931 ikke, kun søstervognene IA/IAL m.fl. leveret fra 1940 havde V-armering.

Side 26, anmeldelse af HELJAN MO:

Der er blevet byttet om på maskin- og banemotorbogier. Der skal rettelig stå: MO-modellen har strømoftag på tre aksler (= 6 hjul), mens der er træk på begge aksler i motorbogien, d.v.s. at modellen er konstrueret som forbilledet.

Side 27, anmeldelse af HELJAN Bns, 1. spalte, 3. afsnit:

Læs venligst

... dog er vinduet i frontdøren blevet for høj...

Side 38, billedtekst om D-maskine:

Billedet er taget marts 1964, og viser D 850 med blandetog under indkørsel til Høng mellem Slagelse og Kalundborg. Det var Erik Helsen, som stod bag kameraet.

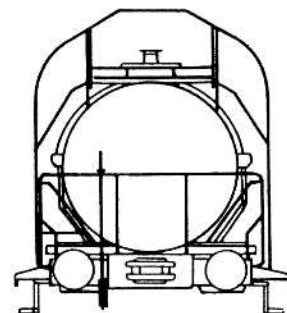
Læserne imellem

Søges/købes

Kortkoblinger

Ribu nr.	502, 503 og 504
ROCO nr.	40 270 (40 271)
ROCO nr.	40 351 (40 352)
ROCO nr.	40 343 og 40 344
Fleischmann	6574 og 9574

Mogens Fritze
Tlf. 46 76 91 71

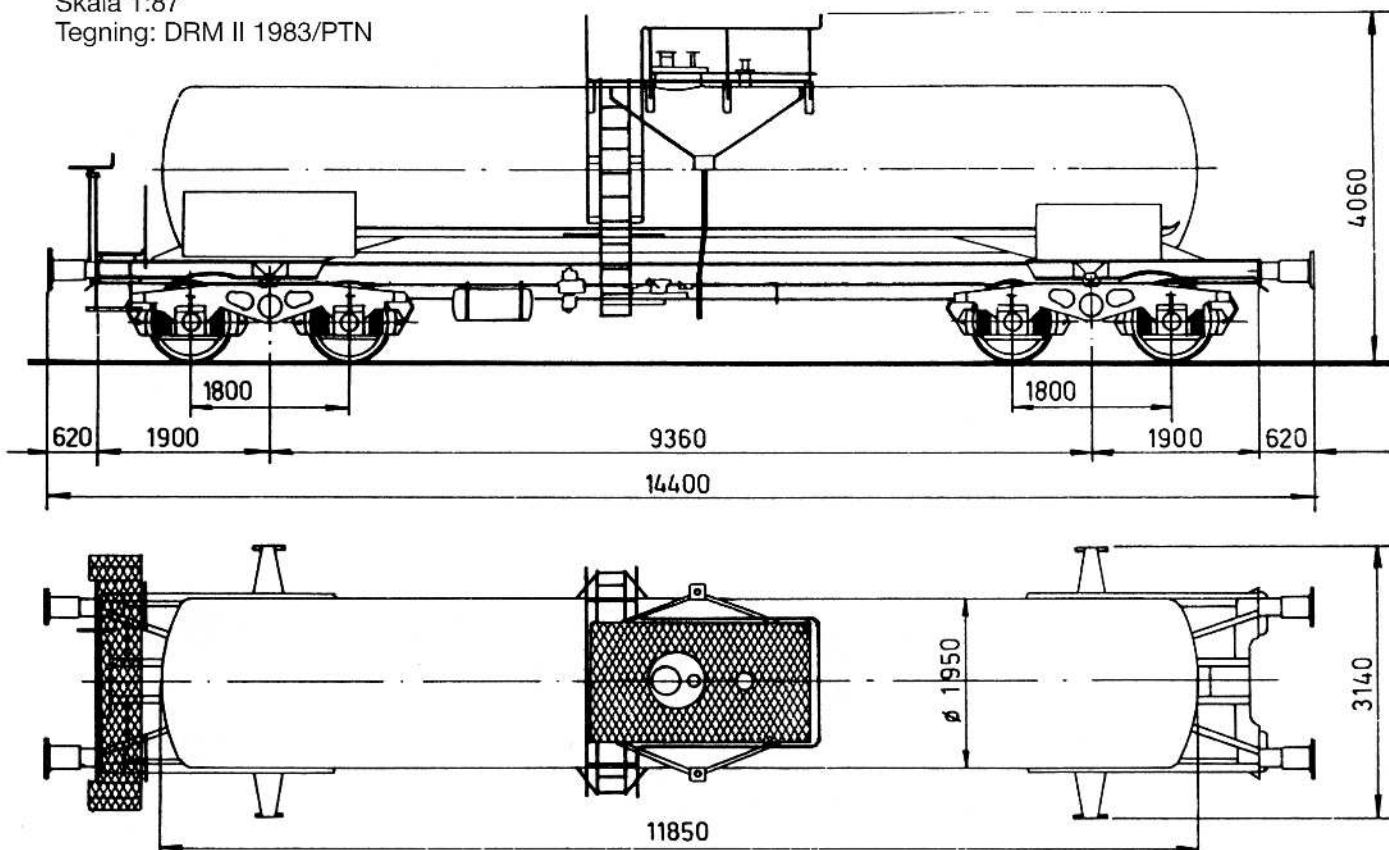


DSB litra Zacs 786 5 074-083

Superfos

Skala 1:87

Tegning: DRM II 1983/PTN



Som nævnt i LOKOMOTIVET nr. 62, så begyndte DSB i april 1963 at tænke på afløsning af de ældre nærtrafikvogne litra CL på Kystbanen, og afløseren blev den vogntype, som vi nu kender som litra Bn.

Litra Bn blev bygget som en stør-rumsvogn, der fik samme længde som standardpersonvognen litra B (type Y), d.v.s. 24,5 m, men da Bn kun skulle benyttes indenlands (regime 50) valgte man at udnytte fritrumsprofilen fuldt ud, d.v.s. at vognen blev bredere, nemlig 3040 mm mod B-vognens 2680 mm.

Vognen, der oprindeligt var tænkt litretret Bkl, var en helsvejst stålvogn med Minden-Deutz-bogier, som kunne køre med en maks. hastighed på 160 km/t. Den fik to indstigningsperroner med dobbelte drejefoldedøre nær bogierne, og opdeltes i tre storrums med sofaer. Der blev plads til 80 siddende, mens der i endeperronerne anbragtes klapsæder. Den ene ende indrettedes med toilet, mens der i den anden var en mellemgang med klapsæde og apparatskab.

Typen fik gummiulstovergang og lysrørbelysning; alle leveredes med damp og var forberedt for elvarme. De fik automatisk dørlukning ved trykluft, denne funktion blev styret fra lokomotivet/styrevognen, dels fra togføreren ved indgangsdørene.

De første 33 vogne litra Bn, der alle fik gennemgående ledninger for ITC (Internal Train Control) til brug i styrevognstog med MX og MY, anskaffede DSB i 1971. De tilhørende styrevogne litra Bns anskaffedes i første omgang i et antal af 15 i 1972 (se Lokomotivet nr. 67).

Den 13. maj 1971 prøvekørte DSB den første Bn-vogn 20-84 700 i Jylland, i øvrigt med en MO som trækraft. I tiden derefter leverede Scandia 3-4 vogne pr. måned.

I årene til og med 1983 indkøbte DSB yderligere en række Bn-vogne, så det samlede antal kom op på 257 stk. litra Bn og 10 litra Bno, i alt 267 vogne.

I drift

De første Bn-vogne indsattes planmæssigt på Kystbanen ved køreplansskiftet sommer 1972, dog ikke i styrevognstog. Det skete først fra sommerkøreplanen 1973, hvor tilstrækkelig med diesellokomotiver havde fået installeret ITC. Derefter kunne DSB langsomt kunne overflytte nærtrafikvognene litra Cl til Jylland. Brugen af litra Bn bredte sig i takt med leveringerne til det øvrige Sjælland og Falster.

Det var dog først fra maj 1974, hvor DSB indførte det nye trafiksystem med lc og regionaltog, at anvendelsen af Bn rigtigt accelererede.

Litra Bno

Det var tanken, at litra MX med Bn-vogne skulle afløse de ældre motorvogne litra MO og nærtrafikvogne litra Cl på Frederikssundbanen fra K 74S, men lokomotivmangel gjorde at man fortsat måtte holde MO-vognene i drift. Men DSB syntes ikke, man fortsat kunne være bekendt at bruge de ældre litra Cl, og fik derfor bygget ti nærtrafikvogne af Bn-typen hos Scandia, der blev udstyret med styreledninger A+B.

Vognene sattes i drift fra K 75V (28. september 1975), hvor stammerne blev oprangeret MO-Bno-Bno-MO.

Brugen af MO skulle ophøre, når DSB fik flere strækninglokomotiver til disposition, og den 8. januar 1978 var det slut med MO og Bno. Det var så meningen at styreledninger på Bno skulle demonteres,

DSB litra Bn

Af Torben Andersen

men det blev ikke til noget i første omgang, og vognene blev derfor benyttet i flæng med andre Bn-vogne på Sjælland.

På sin vis var det meget heldigt at man ikke fik demonteret styreledningerne, idet de gamle og nedslidte vogne i MO-tog på Lille Nord, litra Cl og Bhl, ofte måtte sættes ud på grund af driftproblemer og eftersyn, og i stedet brugte man så - meget belejligt - Bno-vognene. Den lejlighedsvis brug fortsatte helt frem til ca. midten af 1982.

Vinrøde Bn

Den første serie af Bn-vognene med numrene 700-731 blev leveret i vinrød farve med gul midterstillet computerskrift (DIN 1451). Derimod blev Bns ikke leveret i denne farve, idet man fra 1972 gik over til det nye røde design med stort hvidt DSB-logo. Men disse fik fortsat den gamle type gule midterstillede litreringer (DIN 1451) som på Bn.

De vinrøde Bn-vogne kom således kun kortvarigt til at køre i den epoke, vi i mjsproget kalder epoke III. Til gengæld var de i drift helt til næsten 1978 i den vinrøde lakering, idet de sidste fem af slagsen blev omklaret i den designrøde i november 1977.

Dampvarme og el

I 1985-86 gik DSB over til at benytte elvarme i alle regionaltog m.v., og dampvarmeanlægget demonteredes i Bns og Bn, undtagen i Bn 944-966, der anskaffedes i 1982. De beholdt dampvarmen til brug for regionaltogene på Frederikssundbanen, og fik tilføjet underlitra -d, d.v.s. litra Bn-d.

Brugen af "damp"-vognene ophørte, da DSB førte S-togene helt frem til Frederikssund i 1989, hvorefter Bn-d fik dampvarmen demonteret, og førtes tilbage som litra Bn.

Nye underlitra

I 1987-88 ændredes faciliteterne for vedligehold af vognene. De skulle nu vaskes og serviceres i Nykøbing F. hhv. Kalundborg, hvor man begge steder opførte nye vaskehaller m.v. For at kunne skelne mellem vognene, og hvor de skulle sendes hen for eftersyn og vask, fik de tilføjet et ekstra underlitra -v for Kalundborg (v = vestsjælland) og -n for Nykøbing F. Vogne uden underlitra var fortsat hjemmehørende i København.

Nye tider

For vogne af litra Bn-v og Bn-n var status i 1989, at man havde en beholdning på 243 vogne. Endvidere havde man fortsat 23 litra Bn-d med dampvarme i 1990, men de omdannedes til almindelige Bn uden dampvarme i 1991.

Bn-vognene blev efterhånden - for en stor dels vedkommende - renoveret, idet

de fik "nye" endevægge, nyt blåt betræk på sæder, sorte nakkestøtter og armlæn og faste "kaffeborde" mellem sæderne ved vinduet.

Renoverede vogne fik underlitra -v, det gamle hjemstedlitra for "vedligeholdelse Kalundborg", der fra ca. 1991 blev nedlagt. I alt havde DSB i 1991 en beholdning på 257 litra Bn-n og Bn-v. Renoverede vogne kunne i begyndelsen kendes på, at dørene fik hvide firkantede markeringer omkring dørhåndtagene, men i tidens løb renoveredes flere vogne og fik dette udseende.

Efterhånden som de ældre Bn-vogne renoveredes opstod nye litra for at kunne skelne mellem de enkelte vogne. I 1993 havde vogne af 2. renovering fortsat litra -v, mens vogne med 3. renovering fik underlitra -o, altså Bn-o.

Børnevogne

To vogne - Bn 745 og 746 - indrettedes i 1993 til såkaldte "børnevogne", idet alle sæder blev ryddet for at give plads til legeaktiviteter m.v. Vognene udsmykkes udvendigt med bamser, giraffer og andre børnemotiver, og fik litra Bn-x. De brugtes i særlige weekendtog for børn uden ledsager mellem landsdelene.

I 1999 ophørte man med at bruge børnevognene.

Udrangering af Bn

I den første halvdel af 1990'erne udrangeredes et stort antal Bn-vogne, og en enkelt - Bn 735 - havnede efter udrangeringen i 1992 som "sovevogn" i Gjerrild. Her var den tidligere RGJ-remise indrettet til vandrørhjem, og da man her manglede sovepladser anskaffede man sig en jernbanevogn. Vognen blev købt hel med bogier og inventar, og opstillet på en stump spor, der anlagdes af langtidslidige. Vognen blev opmalet i rød med litra og nummer i hvid, og indrettedes med sovepladser.

I øvrigt var status for beholdningen af Bn pr. 1. januar 1993, at DSB havde 60 stk. Bn, 67 Bn-o, 100 Bn-v og 2 Bn-x, i alt 229 vogne, d.v.s. at 38 vogne i den mellemtilgængende periode var blevet udrangeret.

Bn til privatbanerne

I 1991 anskaffede OHJ/HTJ to Bn-vogne fra DSB. Det var Bn 20-84 702 og 704, der i 1992-93 hos OHJ ombyggedes til vogne med rejsegodsrum OHJ litra BDn 297 hhv. 296, idet man fjernede sæderne i den ene ende, hvor der indrettedes rum til cykler m.v.

Vognene indsattes i OHJs tog med litra MX som trækraft, bl.a. i de gennemgående tog Nykøbing S. og København. De nævnte vogne er stadig i brug i visse tog mellem Holbæk-Nykøbing S., morgen og eftermiddag (sommer 2001).

I 1993 anskaffede privatbanen HFHJ tre Bn-vogne fra DSB. Det var 20-84 705, 733 og 740, der efter renovering og påsætning af HFHJs logo - i øvrigt uden ommaling - fik litra Bn med numrene 75, 76 og 77, og indsattes i banens persontog i en kort periode. Derefter blev de sat i reserve, og nåede således aldrig rigtigt at komme i drift, før man fik leveret IC2-tog.

Efter Storebæltsbroens åbning

Da Storebæltsbroen åbnede i 1997 indsatte Bn-vognene også i nogle interregionaltog mellem landsdelene. Vognene skulle tunnelgodkendes m.h.t. sikkerhed, bl.a. skulle de have særligt bremseudstyr, og fik efter godkendelsen underlitra -o.

I sommeren 1998 omdannedes flere Bn-o "midlertidigt" til vogne for cykelmedtagning, idet det var tanken senere at tilbageføre vognene til oprindelig indretning ved at genmontere sæderne. Man fjernede aperaturen i midterkupeen, og derefter fik vognene litra BDno. I alt 22 vogne blev på denne måde omdannet, men ikke alle tilbageførtes i oprindelig skikkelse.

Pr. 18 oktober 1999 indførte DSB Pasagertog en ændring i oprangeringer af det røde materiel anvendt i regionaltrafikken. Denne ændring skete samtidig med, at man reducerede antallet af rygerpladser i Bn-materiellet.

Alle Bn-vogne fik - som nævnt i nr. 62 - rygerafdeling markeret med blå streg over vinduer. Skal en stamme suppleres med ikke-ryger-vogne indkobles vogne af litra Bn-i/Bn-oi mellem stammen og maskinen. De to sidstnævnte vogntyper har ikke rygerafdeling, og er således uden blå markeringer over vinduerne. Vogne med -o i litra er typer, der må køre over/under Storebælt.

Siden 1999 er oprangeringerne forblevet næsten de samme, idet tunnelstammer - som også kører i almindelig drift på Sjælland - oprangeres som (EA)-(Bn-oi)-(Bn-o)-(Bn-o)-(BDn-o)-(ADns-e), men de kan variere i antal vogne, ligesom trækraften på Sjælland er litra ME i stedet for EA.

På samme måde oprangeres ikke-tunnelgodkendte stammer på Sjælland som ME-Bni-Bn-Bn-BDn-ABns.

Før sommer 2001 benyttedes også MZ IV i regionaltogene på Sjælland, men dette er ophørt ved overgang til køreplansskiftet den 17. juni 2001, idet alle MZ IV på denne dato overgik til jernbaneselskabet Railion.

DSB litra Bn

50 86 20-84 700-966

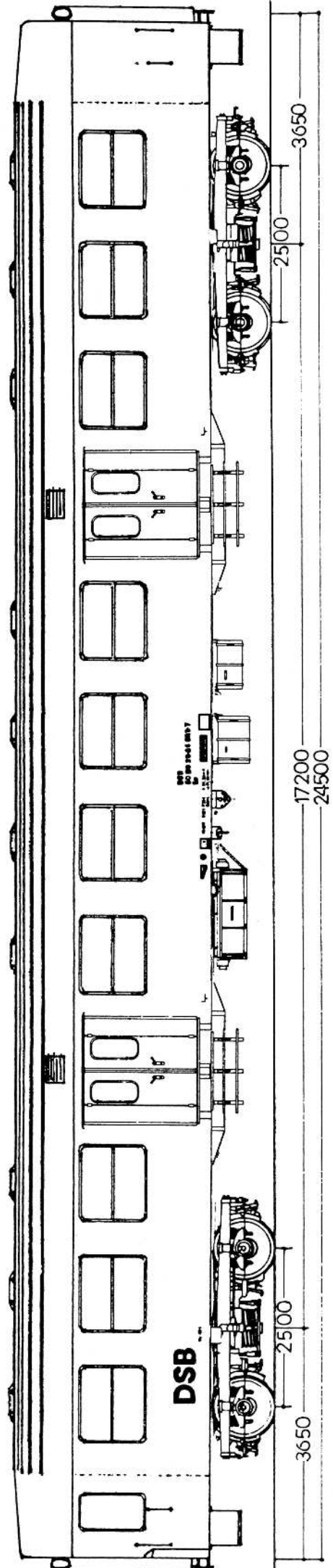
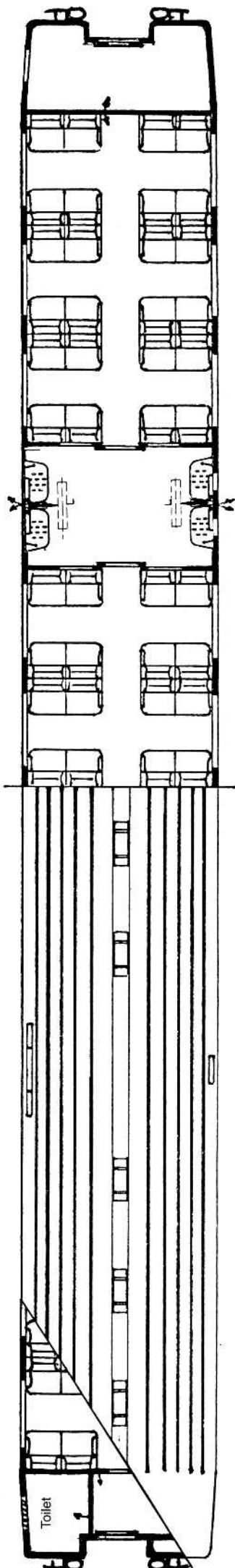
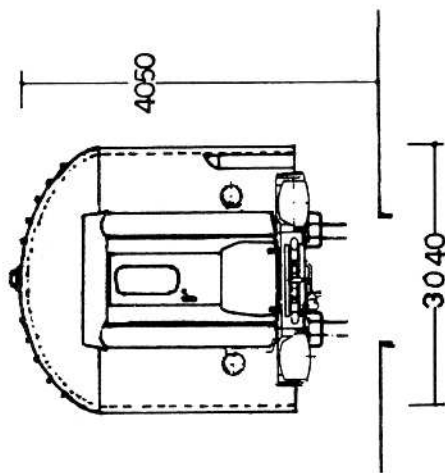
incl. 10 stk. Bno 20-84 785-794

(styrelsdokumentation for Bno ikke vist på tegning)

Scandia 1971-1983

Skala 1:87

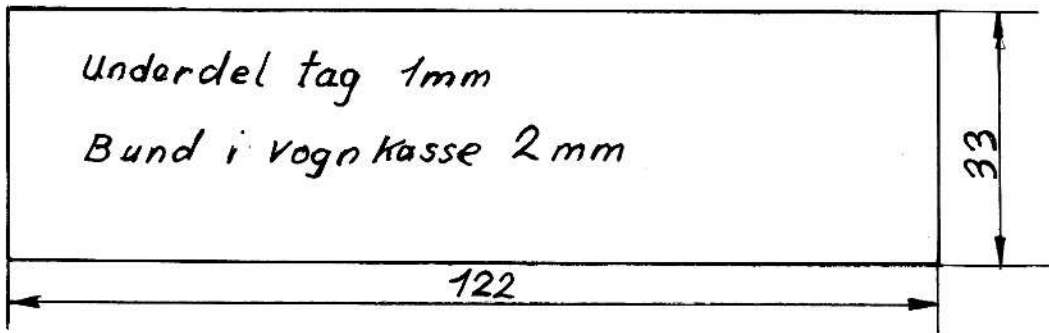
Grundtegn: TB



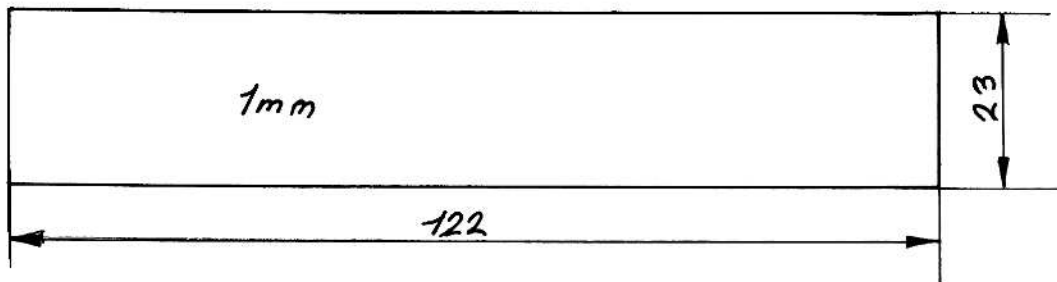
**Styklistetegninger til personvogn
DSB litra FE**

Skala 1:87

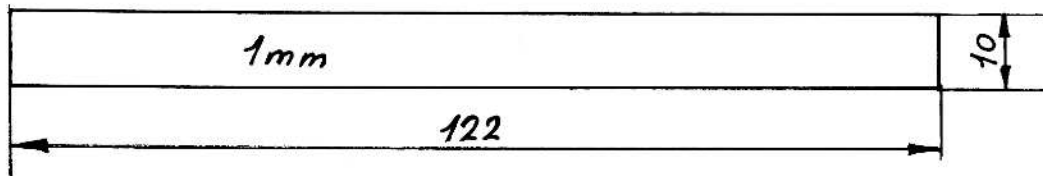
(A)



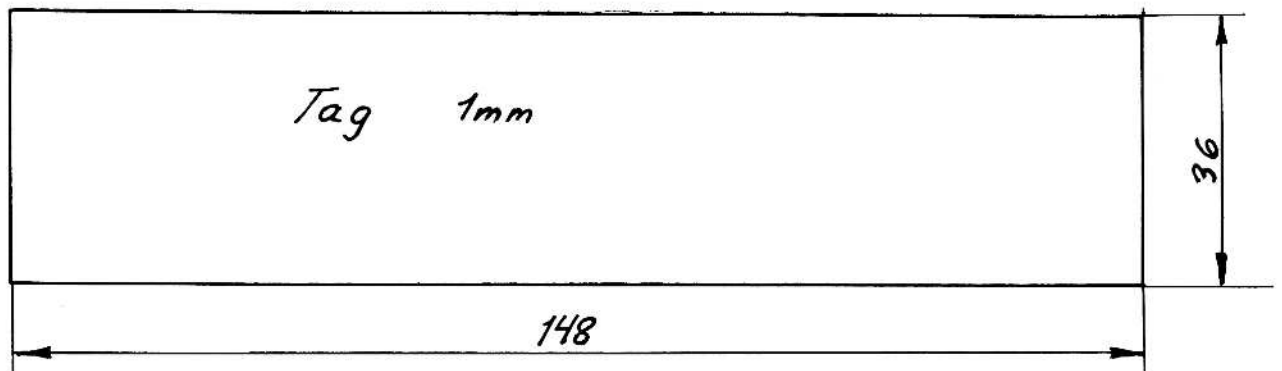
(B)



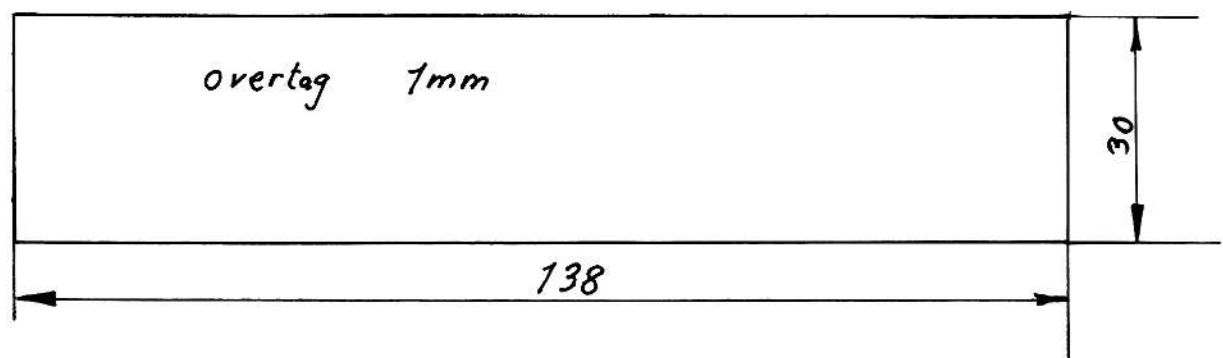
(C)



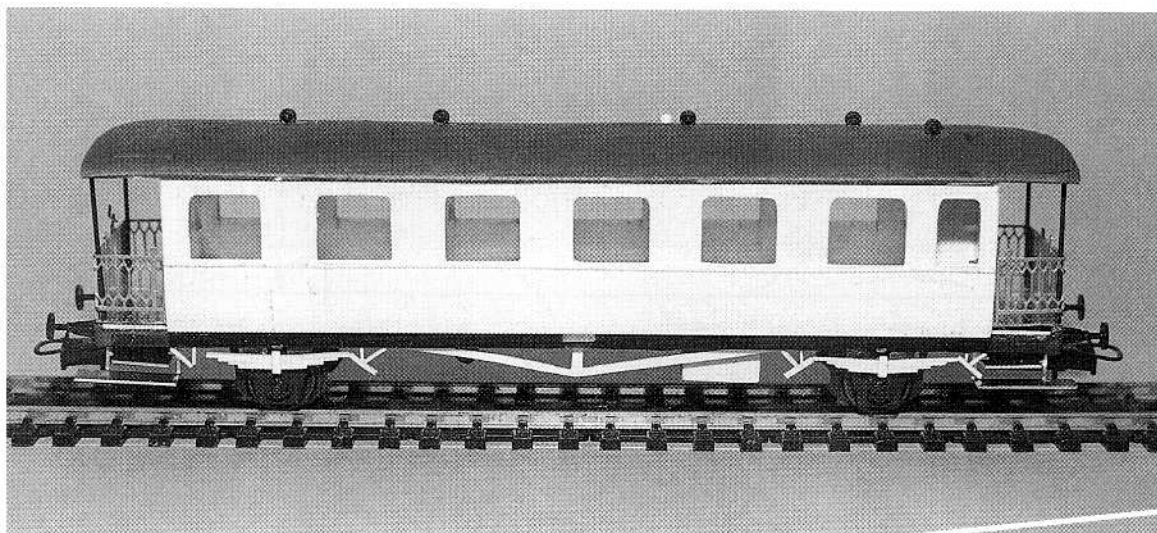
(E)



(F)



Claus 96



Til venstre: Den rå FE-vognkasse med tag. Her kan man tydeligt se de nye dele, lige fra fjedre til vognkassesi-der, der fremtræder i hvid.

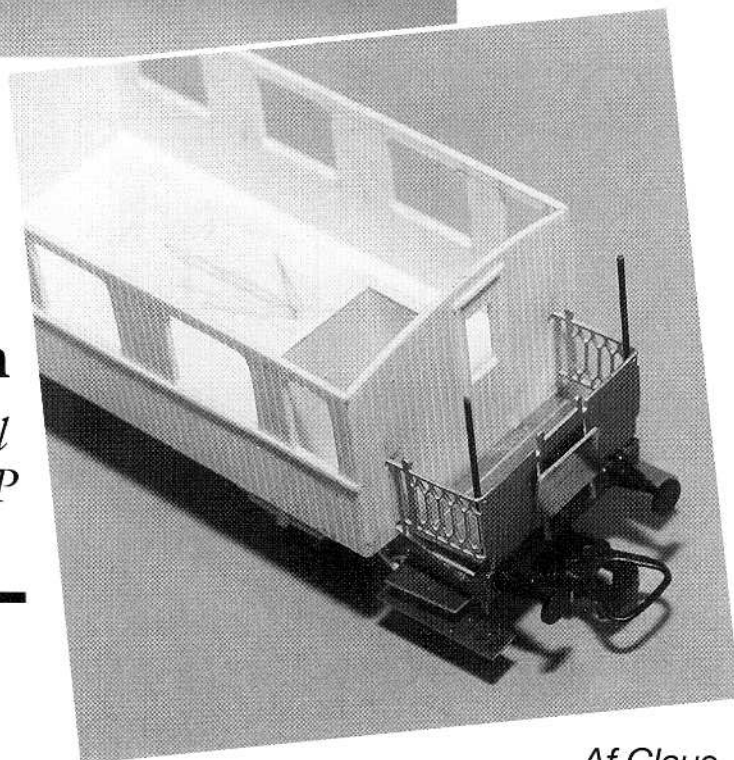
Herunder: Gavl på litra FE med endeperron fremstillet i GREMO løsdeler. Stolperne for understøtning af tag er tynde metaltråde (blomstertråd) tilpasset i længde.

SELV-BYG i 1:87

DSB litra FE

...en to-akslet motorbivogn

Motorbivognen litra FE blev bygget til brug i motorvogne litra ML, MR, MP og MO.



Af Claus

Det er længe siden, vi har bragt en selvbyggerartikel, men nu må tiden være inde til sådan en tekst med tilhørende styklistetegninger. Vi har dog valgt at forenkle teksten lidt, for således at give "spillerum" for fantasien. Selvbyggeren bruger jo alligevel ofte egne udviklede metoder, så der er ingen grund til at skære det hele ud i pap. Det er især fremstillingen af detaljer på akselgafler, vi springer let hen over.

Grundmodel

Jeg har valgt at brug en godsvogn fra LIMA som udgangspunkt for litra FE, her en LIMA Hbis kat.-nr. 303 233. Andre kat.-nr. kan selvfølgelig anvendes. Ved at bruge denne som basis er man sikker på at vognen efter bygning kan køre, idet FE har lang akselafstand, der er svær at selvbygge til problemfri kørsel. Koblingerne passer i højden og endelig er koblingen på LIMA-vognen lavet meget solid. Den har endvidere NEM-skakt, så koblingstype efter frit valg kan benyttes.

Undervogn

Hbis-vognen skilles helt ad, idet vi kun skal bruge selve undervognen. Puffer, armering m.v. skæres af, således at der kun bliver akselgafler og bremsebakker tilbage. Fjedre med ophæng skæres væk, såfremt man selv vil detaljere disse, ligesom jeg har gjort.

Undervognen tilpasses, således at den bliver 146 mm lang målt over pufferplanker og 29 mm bred målt over vanger, 25 mm bred målt over endeperron og 12 mm lang over endeperron. Pufferplanker skal være helt plane. Vær forsigtig ved endeperronerne, der bliver nemlig ikke så meget materiale tilbage efter tilpasning. Heldigvis er LIMAs plastic blød at arbejde i, og den knækker ikke så let.

Midt på vangen findes to huller, hvor sidestolperne fra godsvognkassen har siddet, heri lægges to små stykker plast, således at hullerne bliver fyldt ud.

Husk, at bore nye huller til puffer i pufferplankerne, 2 mm ø. Jeg har brugt kurvpuffer fra Günther.

Nu lægges undervognen lidt til side, mens vi laver tag og vognkasse.

Tag

Taget er ret nemt at fremstille, idet det fremstilles efter den kendte lagkagemetode i tre lag plast.

(A) er bunden af taget, den skal senere ligge indvendig i selve vognkassen, så den også støtter sider og gavle.

Oven på denne (A) limes stykkerne (B) og (C) i nævnte rækkefølge. De centreres så taget kommer til at ligne en trappe i begge sider. Sørg for at delene ligger plant, når der limes.

Til sidst limes selve tagbuerne (E) og (F) på plads. Begge dele skal forbukkes inden montering, husk at (E) skal ligge nederst med (F) anbragt oven på. Sørg for at der bliver lige langt udhæng i hver ende og sider.

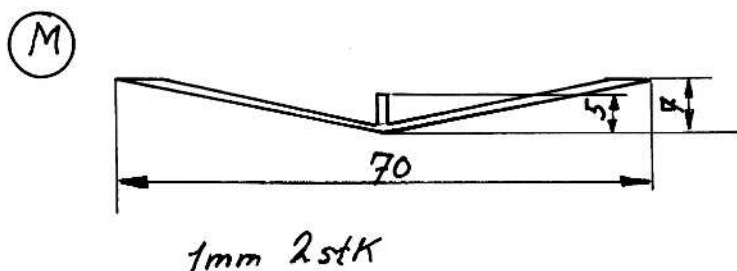
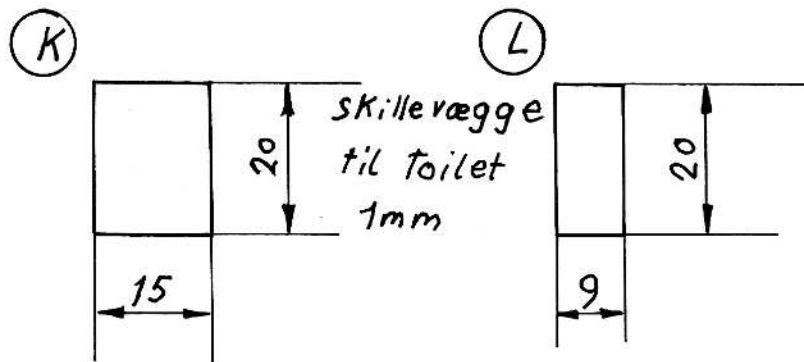
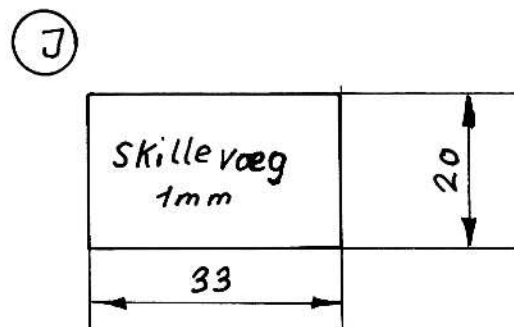
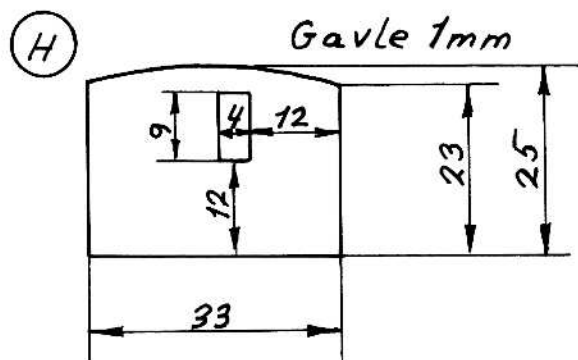
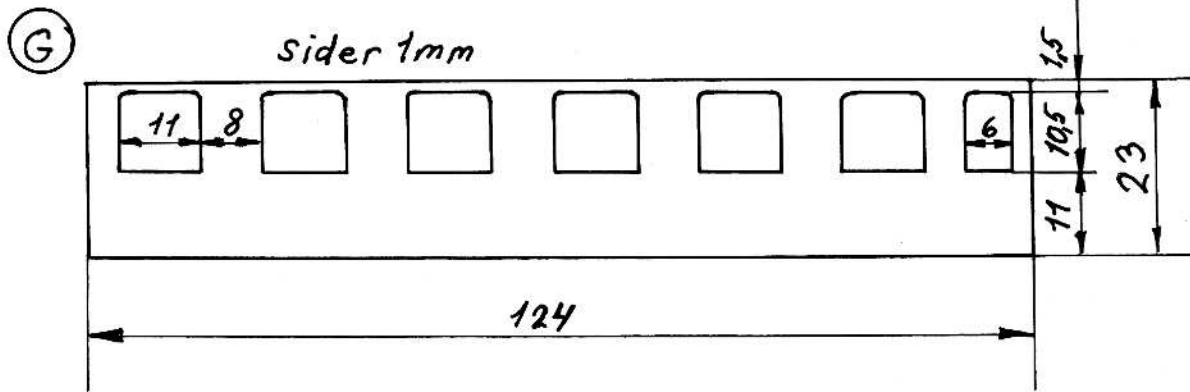
Når det er tørt, har vi det rå tag, der skal spartles op med plasticpadding. Husk kun at bruge tynde lag, og gør det fem-seks gange. Slib lagene lidt, og til sidst får vi et - forhåbentlig - meget fint tag.

Nu kan vi montere tagventiler og en lille skorsten til kakkelovnen. Bor små huller 1,5 mm ø til begge dele, og lim dem derefter fast med Araldit.

Så er taget færdig til maling.

Vognkasse

Vognkassen bygges op omkring vognbunden (A), der har samme dimensioner som loftet (tagbunden); den skal være 2 mm tyk. Derefter limes sider (G) og gavle (H) på plads. Disse fremstilles i 1,0 mm tyk plast med 1,0 mm brædderiller, brug gerne Evergreen, der har fin markering af riller. Husk at udkære vinduer inden montering.



Vognkasse til DSB litra FE

Skala 1:87

Claus 96

Skillevæggene (J), (K) og (L) er fremstillet i 1 mm glat plast, der skal stive vognkassen af. Når limen er tør, slibes alle vognkassens fire hjørner, så de bliver pæne. Prøv også at lægge taget på for at se om taggrundingen på gavlene passer.

Under vinduerne på hver side skal limes en tynd strip i 0,5 mm plast som sålbænk.

Også rundt om dørene i gavlen skal der markeres med tynde strips.

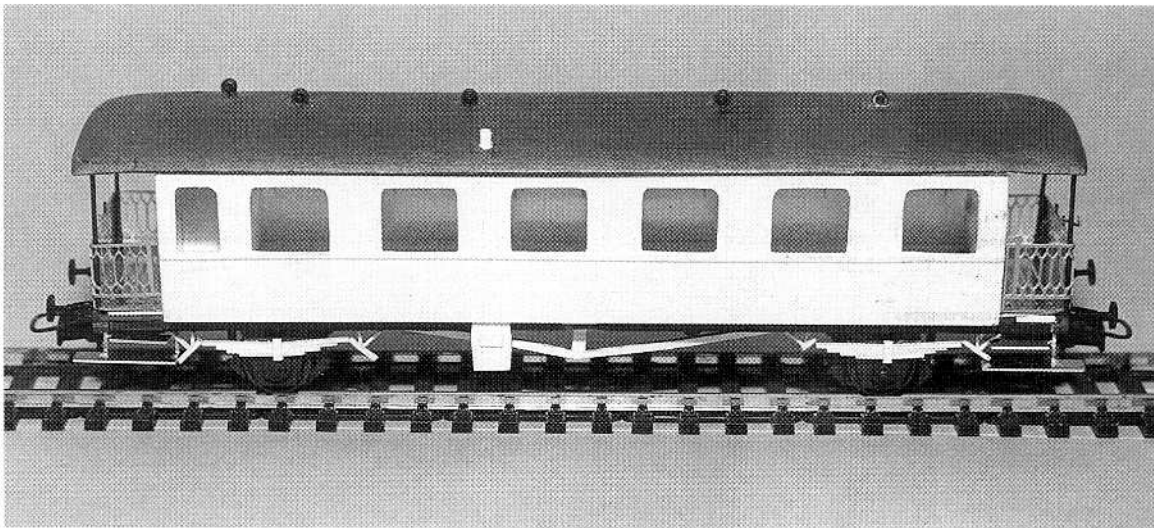
Så kan vi lime vognkassen fast til undervognen. Husk, at der skal være lige store stykker, der rager uden for i hver ende.

Detaljer på undervogn
Forstærkningen (M) laves i 1

mm plast, og limes på midterstolpen på forhøjningen bag væggen, og de to ender limes på indersiden af vangen op mod vognbunden. Man kan nu montere dynamo, kakkellovn m.v. Husk, at kakkellovnen skal sidde under skorstenen.

Fjederophæng er næsten et kapitel for sig, og det springer vi let hen over. De er ikke

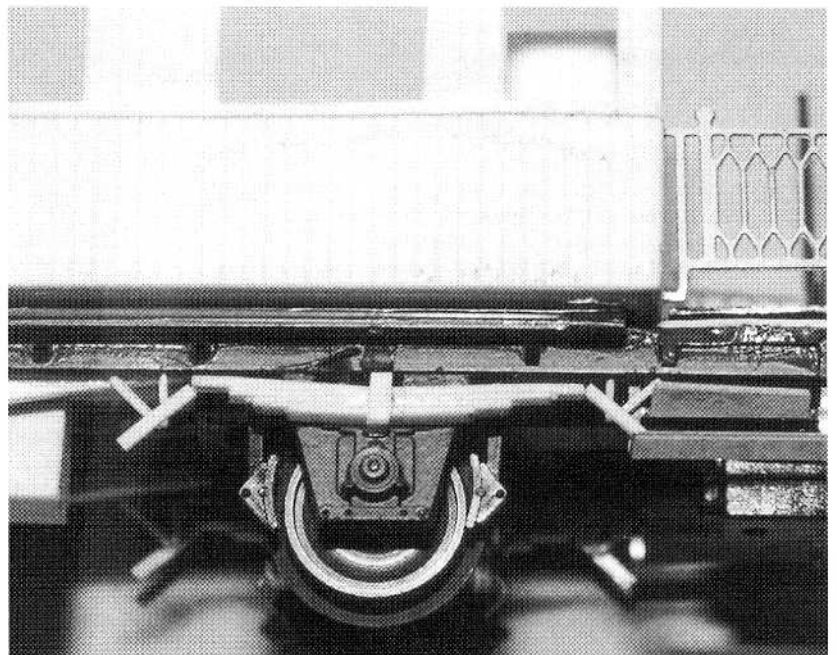
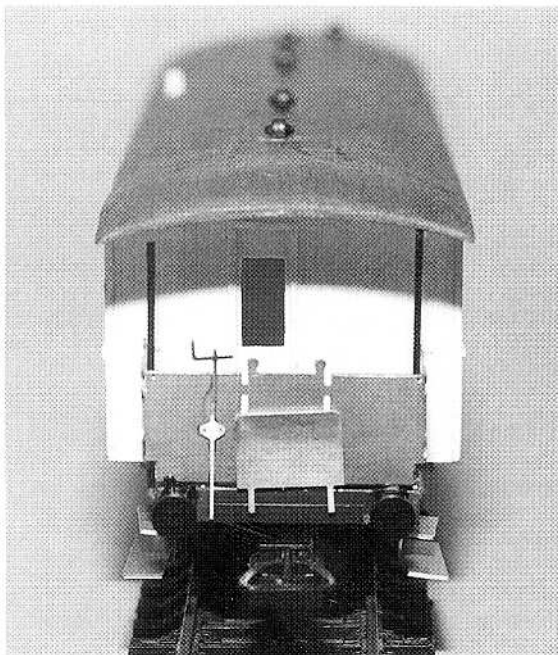
svære at lave, men kræver lidt tålmodighed. I al korthed er hver fjeder fremstillet med fire plastic-strimler i forskellig længde (22 mm, 18 mm, 14 mm og 10 mm) limet sammen i lagkage, og derefter forstærket med en lang lodretgående strip på ydersiden. De færdige fjedre limes derefter på akselgafterne, og ophæng fremstil-



Til venstre: Den rå FE-vognkasse set fra siden med kakkelovn og skorsten i taget.

Herunder til venstre: DSB litra FE set direkte fra gavl med tag. På endeperronen ses bl.a. håndtag for ranger-skruebremse og overgangsplate.

Herunder til højre: Undervognen med hjul er den originale fra LIMA, men der er opbygget nye fjedre og ophæng ved akselgaffler.



les med lange strips, der limes på vangerne.

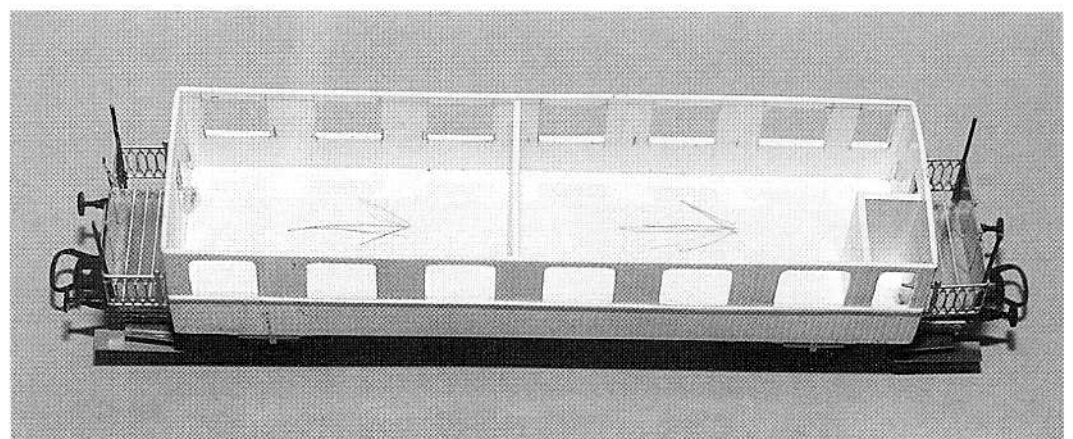
Endeperroner

Som endeperroner er benyttet færdige sæt fra GREMO kat.-nr. 04.016 (fås hos TOGDILLEN). Egentlig er de beregnet til CU-vogne, men jeg har rettet dem lidt til, idet gulvet skal klippes lidt af i hver side og files pæne, så gulvet bliver helt firkantet.

Derefter bores 1 mm ø huller i gavlene, der hvor tapperne på lågerne sidder, og platformen bukket i facon. Husk at måle ud, hvor hullerne skal være. Platformen araldittes fast på både gulv og i hullerne.

Trinene bruges som de er, og bukket i facon. Her har jeg boret 1 mm huller bag vangerne op i bunden, og araldittet trinene fast.

Til sidst monteres puffer og overgangsbro, og der anbrin-



ges bremsesving i enden modsat toiletet.

Tilbage mangler kun montering af fire stolper som understøtning for taget på endeperronerne. Jeg har brugt blomstertråd og tilpasset hver enkelt stolpe i højden, og araldittet dem fast i hjørnet.

Når vognen er malet med

vognkasse i teak, undervogn i sort og tag i grå, skal der sættes glas i vinduerne, det skal også araldittes fast. Husk, at toiletvinduet skal være mat-hvid.

Modellen er for en gangs skyld ikke malet, men i et senere nummer viser den færdige model med litrering o.s.v.

Herover: FE-vognkasse set skråt ovenfra med markering af pile inden i vognkassen af hensyn til den korrekte placering på undervogn, så bl.a. toilet og kakkelovn sidder rigtigt. Retningen på taget er tilsvarende markeret med pile på loftet.

DSB litra FE

Denne to-akslede vogntype med storrúm blev bygget af Scandia i 1928-1929, og i alt blev det til 35 vogne, der fik litra FE.

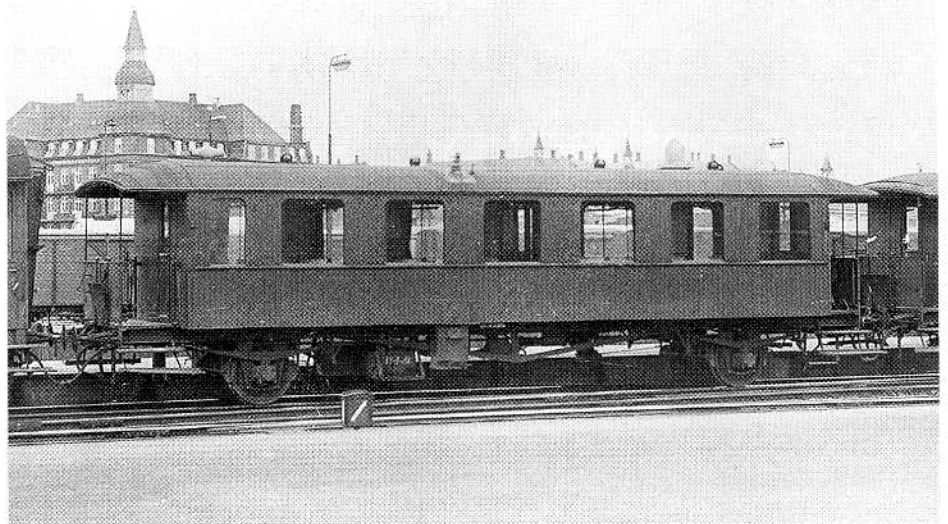
Vognen havde nogle søstervogne, der var leveret fra Scandia fra 1925. Alle havde litra F som hovedlitra, der betød bivogne til motorvogne. De første vogne fik tilføjet et A som typebetegnelse, d.v.s. litra FA, mens de næste, der kunne rumme lidt flere passagerer fik typebetegnelsen B, de næste igen C o.s.v., d.v.s. litra FB, FC m.v. Litra FE blev de sidste vogne af den to-akslede type leveret til Statsbanerne.

FE-vognene (og søstervognene) blev bygget i tidens stil med vognkasse beklædt med teaktræ, åbne endeperroner og nedad buede tagender. De godt 14 meter lange vogne kunne oprindeligt rumme 62 siddende på fællesklasse i to storrúm for rygere/ikke-rygere og toilet, fra 1939-43 også med togførerkupe i modsatte ende af toilettet.

Da FE-vognene som nævnt skulle bruges som bivogne i motortog med motorvogn, der havde ringe trækraft, blev vognvægten så lav som mulig, nemlig ca. 14 tons. De blev udstyret med kakkelovn, så man kunne opvarme vognen om vinteren. Endvidere fik FE trykluftbremse, og i gavlen monteredes skruebremse for partering.

Vognene var oprindeligt fordelt i begge distrikter med stationering i København, Århus og Nyborg, og kunne bruges i alle tog, der havde ML, MQ, MR, MP og MO som trækraft, idet disse ikke havde anlæg for togopvarmning (manglende varmekedel). De mindre søstervogne litra FA, FB m.v. anvendtes normalt i tog med to-akslede Triangelvogne litra ME og MC/MF som trækraft.

Efterhånden blev vognene forældede, og overgik til brug for skoletog, skoleudflugter m.v., og flere blev indrettet som



DSB litra FE 4922 indrangeret i tog, Odense 1962. Bemærk kakkelovnen på undervognen. Foto: AK/OMJK.

togførervogne, og i løbet af 1950'erne og 60'erne blev nogle af dem omdannet til brug som specialvogne. En enkelt blev overdraget til HFHJ som erstatning for knust vogn.

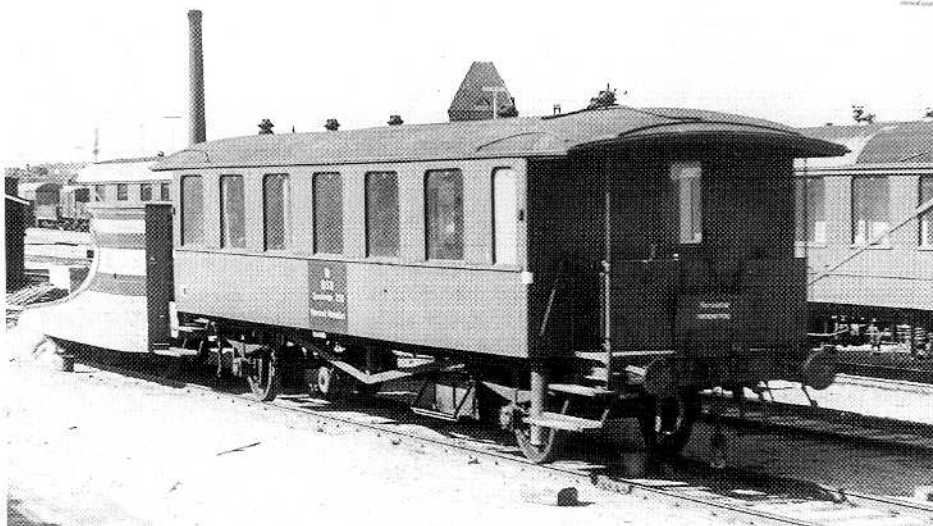
FE-vogne, der omdannedes til specialvogne blev ommalet i grå, men ingen synes at være ommalet i gul, der indførtes i 1972, selv om mange også var i brug op gennem 1970'erne.

Data for DSB litra FE 4901-4935

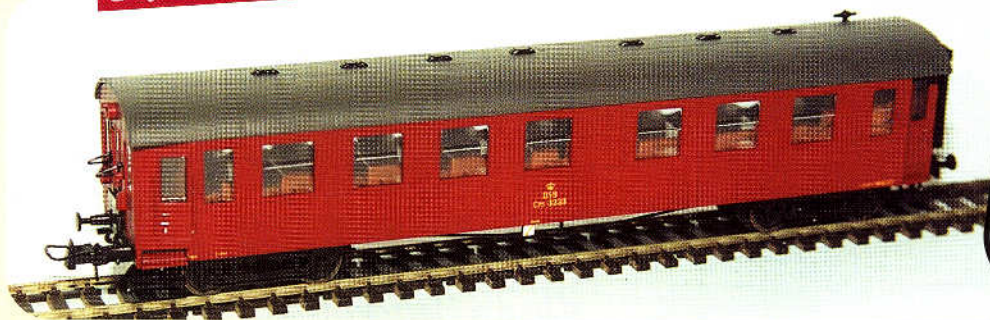
Bygget	Scandia 1928-29
Længde o.puffer	13 700 mm
Længde o. vognk.	10 810 mm
Bredde	3100 mm
Højde	3610 mm
Længde på plattf.	850 mm
Bredde på plattf.	2150 mm
Akselafstand	8200 mm
Antal passagerer	62 (30 ikke-rygere/ 32 rygere) på fælleskl. Med togførerkupe 59

FE	Bygget	Udr.	Skæbne
4901	1928	1961	
4902	1928	1958	
4903	1928	29/12 1960	
4904	1928	24/4 1961	
4905	1928	3/2 1960	
4906	1928	27/4 1960	Specialvogn 636, 1962
4907	1928	29/12 1960	
4908	1928	20/3 1961	
4909	1928	20/3 1961	Specialvogn 635, 1961
4910	1928	14/10 1960	
4911	1928	16/3 1961	
4912	1928	1959	Overdraget HFHJ februar 1959 som erstatning for knust vogn. HFHJ C 29, udr. 1965.
4913	1928	1962	Specialvogn 415, 1962.
4914	1928	1961	
4915	1928	1958	
4916	1928	1962	Specialvogn 414, 1962
4917	1928	1961	
4918	1928	1961	
4919	1928	1964	Specialvogn 701, 1964
4920	1928	1961	
4921	1928	1963	Specialvogn 676, 1963
4922	1928	1963	Overført fra 2. Dc 1/8 1962 og anvendt af 2. Anlæg i Rødby. Retur til 2. Dc 14/8 1963. Specialvogn 730, 1964
4923	1928	1960	
4924	1929	1963	
4925	1929	1963	Specialvogn 677, 1965
4926	1929	1962	Specialvogn 275, 1963
4927	1929	1961	
4928	1929	1961	
4929	1929	1963	Specialvogn 256, 1964
4930	1929	1963	Specialvogn 258 Jernbanemuseet, 1966
4931	1929	1963	Specialvogn 260, 1964
4932	1929	1961	
4933	1929	1960	
4934	1929	1962	Specialvogn 286, 1963
4935	1929	1963	Specialvogn 416, 1964

Specialvogn 258 ex FE 4930 i Korsør, august 1965. Bemærk, at påskrifter er anbragt i et felt, der er overmalet den oprindelige litrering. Foto: JB-P.



SKALA 1:87



VI HAR
**HØRT
&
SET**
Af Torben Andersen

HELJAN DSB styrevogn litra CPS

Skala 1:87; epoke IIIc
Kat.-nr. 5010 CPS 3228
Kat.-nr. 5011 CPS 3229
Kat.-nr. 5012 CPS 3235
Kat.-nr. 5013 CPS 3239

...så kom den endelig! Den længe ventede model af styrevogn til MO-vognen, mens den tilhørende MO lader vente på sig.

Grundformen til CPS er den samme som den tidligere udgivne CP- vogn, men naturligvis med omarbejdet front med styrerum med side- og frontvinduer o.s.v. Vognkassen er som sædvanlig fremstillet i hård plast i vinrød liber, og leveres med fire forskellige numre (se disse ovenfor).

Selv om modellen er omarbejdet, så har HELJAN beholdt stilen fra litra CPS, d.v.s. at de samme "fejll" er gentaget, bl.a. den lidt for store vindueafstand mellem tag og vinduer, hvilket betyder at en togstamme med CPS og CP ser fin ensartet ud. Litra CPS har også - som på CP - fået pladehjul, der bør udskiftes med andre af stjernetyper, fx fra Märklin 206 852 (to-skinne-drift).

Modellen leveres desværre uden det typiske frontgitter, noget der var medvirkende til at give CPS sit karakteristiske udseende.



Motsat MO-vognen, så beholdt vogntypen - generelt - gitteret lige til udrangeringen. Det forlyder at nogle forhandlere - bl.a. TRINBRÆTTET, Århus - vil fremstille ætsede lødsele til fronter for CPS, så hold øje med disse tiltag.

Bortset fra dette, så er fronten komplet som på forbilledet, d.v.s. med overgangsbro, -bøjler, stikdåser for styreledninger og lanterner. Sidstnævnte er markeret med klart glas, men ønsker man lysskift skal man selv indbygge dette. Trykluftslanger til selvmontering ligger "gemt" i selve æskeemballage. Døren i højre side af førerummet er -

helt korrekt - blændet af. HELJAN har også husket den lille finurlige detalje som sandblåg på venstre side ved førerummet, om end det ikke er så tydeligt markeret.

Tagventiler er - som på CP og CPL- fortsat for små og flade, og bremsepedalen på styrerumsgavlen er for smal. Toiletvinduet er markeret med hvid.

Bemalingen er flot; modellen har dog fået en mere rødlig nuance, hvilket gør vognen mere korrekt - farven hedder jo som bekendt vinrød. Forskellen ses dog kun i sammenligning med CP og CPL. Det gør egentlig ikke noget, at der er lidt nuancer i bemalingen, det var der også i virkeligheden.

De tekniske påtryk og litrering er i god kvalitet, sidstnævnte er fortsat lidt for stor. Revisionsdatoen er 1956, altså det år hvor forbilledet sattes i drift.

Bemærk i øvrigt, at modellens overgangsbøjler på fronten er vendt forkert på flere modeller, de skal vendes 180 grader, så øverste bøjle bliver vandret. Andre forbedringer kan i øvrigt ske efter LOKOMOTIVETS tegning og fotos i nr. 60.

CPS-modellen er i øvrigt lige til at tage ud af æsken og sætte i drift. Køreegenskaber er i top, og CPS leveres med standard KK-kulisser og NEM-skakt, så kortkobling kan monteres.

...nu mangler vi bare MO-vognen. Den skulle være i handelen, når dette læses.

Kort om litra CPS

Forbilledet litra CPS blev i 1956 ombygget fra fire CP-vogne til brug for styrevognstog med MO. I den ene ende indrettedes styrerum med betjeningsudstyr, styreledninger på fronterne m.v. Vognene blev taget i brug i 1956. De kunne medtage 70 siddende på 2. klasse. Vognenes numre forblev de samme efter ombygning, nemlig CPS 3238, 3229, 3235 og 3239.

Vognene indsattes straks i Jylland-Fyn, bl.a. på Svendborgbanen og i forbindelsesbådtoget Århus-Skive-Glyngøre (MO=AV=CP=CPS) og Langå-Struer (CPS=CM=AV=MO).

I 1963 brugtes CPS mest på Svendborgbanen. Her kunne oprangeringen være MO=CPL=CPS evt. med en postvogn litra DA. Da postvognen ikke havde styreledning, blev den hægtet bag på CPS- vognen i den ene retning, d.v.s. at toget kørte som MO=CPL=CPS- DA.

I slutningen af 1960'erne kom CPS også til at køre mellem Skive-Glyngøre og Randers-Ryomgård som regel oprangeret CPS=MO.

Vognene forblev i drift her til 1970, hvor DSB i de følgende år udrangerede alle trævogne. CPS 3228 og 3239 blev udrangeret i efteråret 1971, mens CPS 3229 og 3235 forsvandt i januar 1972.

Afløserne blev styrevogne litra Cis, der allerede var sat i drift fra 1960, og derefter fulgte litra Bhs.
Litra CPS kom aldrig i drift på Sjælland. TA

Märklin

SKALA 1:87

Sæt med DSB-containerbærevogne og containere fra MÆRSK

Skala 1:87

Epoke IVb/V; kat.-nr. 47 684

DSB litra Lgins 21 86 443 0 026-9

DSB litra Lgins 21 86 443 0 000-4

Märklin har i januar 2002 udsendt et sæt med to DSB bærevogne med tilhørende containere fra MÆRSK, nemlig en 40 fods hhv. to 20 fods.

Vognene er almindelige bærevogne af typen litra Lgins, leveret af Scandia i 1980, og modellerne ligner ganske godt DSBs vogne. Men da grundmodellen er tysk, så er der nogle småforskelle i udformning og dimensioner, bl.a. med lidt for kort akselafstand og for spinkel vange.

Kvaliteten er der ikke noget i vejen med, for Märklins modeller har fine detaljer, bl.a. gule fægekroge, påskriftplader, og køreegenskaberne er fortræffelige. Modellerne er lakeret i en mørk brun farve, der dog er lidt for mørk i forhold til DSBs vogne.

Modellerne er forsynet med Märklins kobling og kortkoblingskulisser med NEM-skakt.

De medfølgende containere leveres i de typiske MÆRSK-farver og logo, dog med international stavemåde (MAERSK).

Modellerne er forsynet med Märklins standardhjul, der nemt kan udskiftes til to-skinne-drift (HAMO).

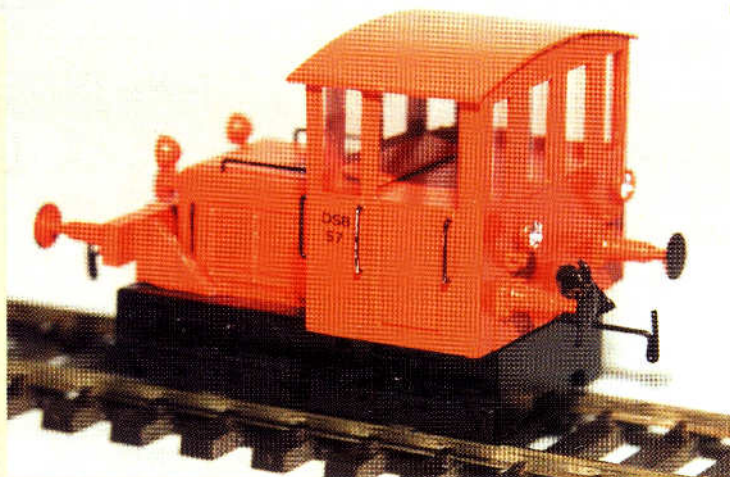
Evt. småforbedringer af modellerne, fx montering af parkeringsbremse (håndhjul) kan ske efter LOKOMOTIVETS tegninger i nr. 41, side 10.



SKALA 1:87

TRINBRÆTTET, Århus

DSB traktor 56 og 57
(Olsen Bande traktor)



Epoke III/IV

En af forårets mange nyheder fra Trinbrættet, Århus, er denne sjove lille rangertraktor, der var i tjeneste hos DSB gennem mange år, og nåede "berømmelse" efter en hovedrolle i filmen Olsen Banden på Sporet (læs mere om forbilledet under SPORSKIFTET side 16).

Modellen er udviklet af Trinbrættet, Århus, hvilket er sket i samarbejde med Burmester, der er kendt for sine dejlige filigrane modeller, og modellen af Olsen Bande traktoren nr. 57 er ingen undtagelse. Bemærk, at modellen ikke er et OKT-projekt, selv om OKT og Burmester også arbejder sammen. Det er udelukkende en TRINBRÆT-model.

Modellen er fremstillet i ætset nysølv med mange fine detaljer, og leveres køreklar. Billedet viser prototypen, hvor man kan ane mange detaljer, bl.a. et fin efterligning af lygter, filigrane koblinger m.v., men der kommer flere detaljer end vist her.

Modellen drives af en fempolet Faulhaber-motor med svinghjul, der ligger skjult i un-

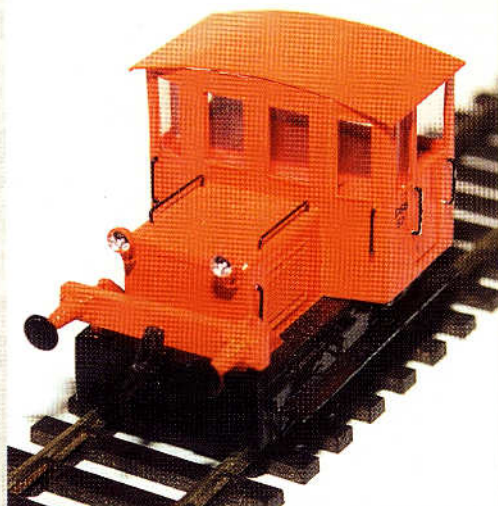
dervognen, og således ikke er synlig gennem førerhuset. Hjulene er ekvibreret med trepunktophæng i stil med nogle af ROCOs modeller for at opnå optimal trækraft og strømoptag.

Dimensioner er korrekte, og en lækker detalje ved modellen er de små hjul, der giver et meget fint optisk billede. I øvrigt er der - trods modellens lidenhed - plads for evt. dekoder.

Traktormodellen egner sig fint til rangering på anlæggets lokale maskindepot, det lille vognværksted eller på godsbanegården m.v. Under alle omstændigheder vil den lyse op i sin orangegule farve. Men ønsker man modellen i DSB-grøn, så kan dette også lade sig gøre, ligesom man kan få den i grøn med nr. 56.

Modellen fås foruden hos Trinbrættet Århus, også hos Tikøb Hobby, Felderbanen og Togdillen.

Trinbrættet, Århus, har som nævnt i indledningen, mange andre nyheder; dem fortæller vi mere om i næste nummer.



... så er den på vej

Nu kommer omsider det længe ventede tredje bind i vor serie om GM-diesellokomotiver hos DSB. Det omhandler denne gang

DSB litra MZ

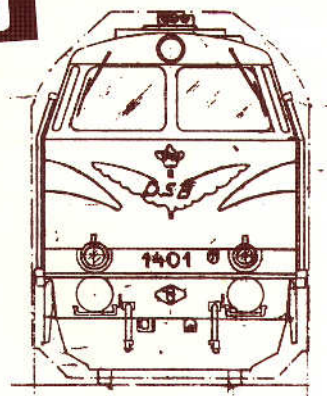
Bogen fortæller historien og teknikken om alle fire serier af DSBs berømte diesellokomotiver litra MZ. Det sker i samme flotte udstyr som de to første søsterbøger om litra MY og MX. Bogen bliver redaktionelt og designmæssigt i samme stil, og det bliver første gang nogensinde muligt at få en samlet og udførlig tekst (trilogi) af de berømte DSB diesellokomotiver af typerne MY, MX og MZ.

Bogen om MZ, hvor forfatteren igen er Torben Andersen, beskriver den komplette historie for alle MZ og den komplicerede teknik fra A til Z. Den indeholder et hav af spændende og sjældne fotos, taget af vore bedste jernbanefotografer gennem tiden,

selvfølgelig også med farvefotos af maskinerne i drift i den gamle vinrøde bemaling.

Læs bl.a. om problemerne med MZ IV, der startede som en "grim ælling" og endte

MZ-bogen i format A4 bliver på 72-86 sider med masser af både sort/hvide billeder, farvefotos, grafer, originaltegninger fra NOHAB, temasider omkring bygning hos NOHAB, kampen mod sneen 1978-79, historisk kronologi, uheld o.s.v. o.s.v.



som en svane, læs om vandgangen i Korsør i 1979, problemerne med at få maskinerne leveret til tiden fra NOHAB, overflytninger mellem distrikterne, brugen af maskinerne i person- og godstog... og meget, meget andet. Selvfølgelig bringes komplette data over, hvornår de enkelte lokomotiver blev leveret, fik underhængte plove, varmeanlæg, slutlygter o.s.v. samt uddybende tekst om bemaling og litrering.

Bogen, der udkommer i slutningen af maj 2002, fås ved at indbetale det ilagte girokort på beløbet 210,- plus porto kr. 20,-, i alt kr. 230,-. Vi gør opmærksom på at løssalgsprisen også bliver på kr. 230,-.

Sidste frist for indbetaling til tiden, d.v.s. for at være sikker på at få bogen, er 20. april 2002.

Bemærk, at bogen om MZ - ligesom for MY og MX - trykkes i begrænset oplag. Vær hurtig til at bestille, den bliver ligesom MY- og MX-bøgerne hurtigt udsolgt.

**LOKO
MOTIVET**





DWA-Hobby Beholdervogn fra ESSO

Skala 1:87
Epoke III; DSB litra ZE 502 267

Så fik vi atter en spændende beholdervogn i model fra DWA-Hobby, denne gang en vogn fra ESSO. Forbilledet er ZE 502 267, der kom til DDPA/ESSO allerede før 2. Verdenskrig. Den blev bygget af Bautzen i 1916, hvor beholderne fik det karakteristiske nittede udseende med fire tanksvøb.

Vognen havde en akselafstand på 4000 mm, mens længden over puffer var 8800 mm. Rumfanget var rumfang 17,7 m³ (17 700 liter). Vognen havde kun trykluftledning med skruebremse i bremsehus; huset blev nedtaget i 1949, og vognen fik derefter almindelig rangerskruebremse.

I krigsårene 1940-45 var vognen stationeret i Vanløse, men kom i midten af 1950'erne til Esbjerg, hvor den forblev stationeret indtil udrangering i 1977.

I slutningen af 1940'erne ændrede DDPA gradvist navn til ESSO, der er en lydstavning af forkortelsen SO (Standard Oil). Selskabets vogne til lette produkter blev efterhånden gråmalet og fik det kendte ovale bomærke (logo) i rød, hvid og blå sammen med DDPA-påskriften. Fra ca. 1951 gik man over til at vognene skulle have to ESSO-bomærker.

Modellen leveres i den kendte lysegrå farve med to ESSO-bomærker i hvid/blå/rød, adresse- og hjemstedstavle med autentiske DSB-påskrifter o.s.v.

Da forbilledet er af tysk oprindelse, så er modellen, der er baseret på en Fleischmanns grundmodel kat.-nr. 5427, selvfølgelig meget lig sit forbillede. Der er dog et par enkelte uoverensstemmelser, nemlig rangerplatformen, som hos forbilledet har gelænder for høje tyske slutsignalholdere. Disse mangler på modellen. På samme måde havde forbilledet fire tanksvøb, hvor modellen har tre. Det må man leve med.

Modellens og forbilledets dimensioner er næsten identiske, og tavlepåskrifterne følger forbilledets, det samme gælder tekst på vanger med revisions-dato, smørefelter m.v.

Desværre er de røde advarselstrekanter blevet anbragt for lavt i enderne af beholderen, hvilket betyder at mærket i gavlen med bremseplatform dækkes, men det er også den eneste påtryksfejl, vi umiddelbart kan finde. Det kan dog nemt rettes ved at udmale de gamle trekanter og anbringe nye i rød selvklebende folie, såfremt man er "nord" med påskrifter.

DWA-Hobby Spændende nyt i vente

DWA-Hobby har altid noget nyt på vej. Det lille Fredericia-firma har efterhånden sat sig godt og grundigt på modeller af farverige beholdervogne fra danske olieselskaber til epoke III. Man har dog også produceret en række åbne og lukkede vogne til DSB og privatbanerne, også til den populære epoke III...og nu er en nyhed igen på vej, nemlig en model af DSBs grå færgévogne af typen PER.

Forbilledet bliver en vogn, der var i drift i Glyngøre. Den baseres på en ROCO grundmodel med bremseplatform, og leveres selvfølgelig komplet med påtryk. Da vi snarest bringer en tegning af en DSB-færgé, så skulle man måske prøve at anskaffe "tilbehøret" allerede nu. Se annoncen fra DWA omhandlende PER færgévognen på annonceriderne.

Kommende nyheder år 2002

ROCO

Skala 1:87

DSB litra MY med GM-lyd

Der forelå desværre intet nyt fra ROCO omkring udsendelsen af DSB litra MY 1152, der skulle være udsendt i efteråret 2001. Årsagen til udskydelsen kendes ikke, men vi skriver selvfølgelig mere om modellen, når noget nyt forligger.

Ifølge ROCOs nyhedsprospekt 2002 fremstilles modellen ikke i rød/sort design, men i vinrød som oprindeligt planlagt (?). Det skulle dog ligge fast, at modellen udsendes til både 2-skinne- jævnstrøm og Märklin, begge med og uden digital autentisk GM-lyd.

Endvidere leveres modellerne fra fabrikken også med/uden digital-dekoder, for Märklin-maskinens vedkommende med dekoder for Motorola-format (dekoder type 10 738). Modeller uden indbygget dekoder bliver fra fabrikken leveret med digitalstik for valgfrit dekoder. Det betyder at maskinen altså udsendes med to katalognumre for 2-skinne-drift og to for Märklin-drift, alt efter digitaludrustning.

Modellerne er planlagt til udsendelse i april kvartal 2002.

DSB litra N genudsendes

For et par år tilbage udsendte ROCO en tillempet model af DSB litra N, som mange havde glæde af at ombygge. Nu har ROCO besluttet at genudsende denne model, denne gang i N-maskinens udseende som den så ud ved leveringen til DSB, d.v.s. uden røgskærme og forlænget fodplade. ROCO har valgt N 202, der dog ikke er helt identisk med forbilledet.

Modellen bliver udstyret med digital damplyd, og udsendes i juli kvartal 2002.

Personvogne

Nyt i ROCOs program bliver også personvogne litra B og BD, begge i vinrød liberier, men med computerlitrering i overgangsepoken IIIc (1966-1974). Modellen, der tidligere er udsendt med itrering før 1966, er som bekendt ikke nøjagtigt skala 1:87, men derimod 1:100. B-vognen kan gå an, men forbilledet litra BD var ganske anderledes end ROCOs grundmodel.

Modellerne udsendes i april kvartal 2002.

Godsvogne

En enkelt godsvogn i skala 1:87 til epoke IV og V bliver der også plads til, nemlig en bogievogn fra KOSANGAS i gul bemaling med blå logo. Modellen minder meget om DSBs forbillede, men når sandheden skal frem, så er der også en del forskelle her. Modellen udsendes september 2002.

Skala 1:160

Beholdervogn fra ESSO

Fra ROCO kommer også en beholdervogn i skala 1:160, der skulle være en udgave af en ældre ESSOs sorte vogne. Men den er blot en temmelig dårlig efterligning af KLEINs model i skala 1:87. Tilsyneladende bruger man denne forkerte vogn som forbillede, idet skrifttype m.v. er den samme, men KLEINs grundmodel var dog mere rigtig.

Ikke mere om den!



BREKINA Lastvogn fra KOSANGAS

Skala 1:87; epoke III

Det danske gasselskab KOSANGAS

(Dansk Flaskegas Co.), der blev grundlagt kort efter 2. Verdenskrigs afslutning, havde køretøjer på spor såvel som landevej.

Nu har BREKINA udsendt en nydelig model af tidstypisk KOSANGAS-lastvogn fra medio 1950'erne. Modellen er fremstillet i begrænset oplag.

Forbilledet benyttedes til udkørsel af flaskegas fra depoter i de større byer rundt omkring i landet til den almindelige husholdning. Den flydende gas blev fragtet i små gule trykflasker, d.v.s. beholdere i stål, der hos forbrugeren blev udskiftet med den brugte gasflaske, som sendtes retur for genopfyldning.

Modellen er baseret på en tysk lastvogn Mercedes Benz LP 322, og foreligger selvfølgelig i KOSANGASs gule og blå husfarver. Den er fremstillet i gennemfarvet plast, og derfor er nogle detaljer i forkerte farver, fx vinduesviskere, nummerplader og røde sluttlys, men dem kan man selv male med bl.a. en sort, hvid eller rød tusch.

KOSANGAS blev i 1990'erne overtaget af Primagaz, og modellen er skøn nostalgi for "gamlinge" og "galninge".

TOG&TEKNO Programmet for DSB nærtrafikvogne år 2002

Skala 1:87; epoke IV/V



Forretningen TOG&TEKNO, Aalborg, har nu fastlagt og iværksat sit program for modellerne af DSBs moderne nærtrafikvogne.

Hovedvægten lægges på den nye type styrevogne ombygget fra Bns, der kørte op gennem 1990'erne, og som stadig er i drift.

Bns-vognene gennemgik mange forandringer, hvilket bl.a. fremgår af flere tekster bragt tidligere her i bladet. De mest markante ændringer er den lukkede front, ny aptering med indretning af rejsegodsrum hhv. 1. klasse og ændringer af forreste dør. Endvidere blev vognene forsynet med lejder eller trin på venstre side af førerkabinen som flugtvej for føreren, lufttriste m.v.

TOG&TEKNO fremstiller begge de nye Bns-typer, nu ændret til litra ADns og

ABns. Begge modeller bibeholder det smalle vindue i passagerafdelingen lige under førerkabinen.

De nye vogne bliver:

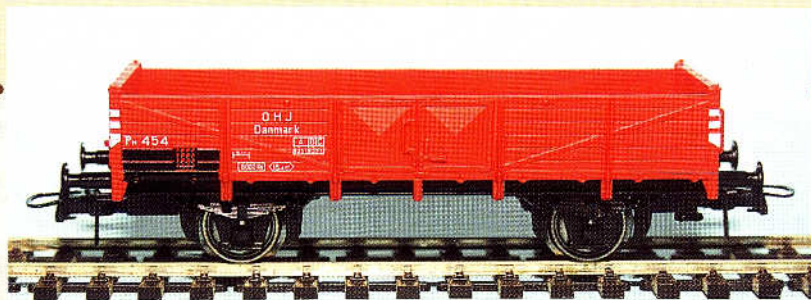
- 14 540 ABns 50 86 70-74 523-3 med lejder i venstre side og taggrå førerkabine
- 14 541 ABns 50 86 80-74 509-3 med lejder i venstre side og rød førerkabine
- 14 542 ADns 50 86 80-74-7 med lejder og logotype for cykler

Denne type styrevogne bliver et af de næste projekter fra TOG&TEKNO. DSB litra ADns 50 86 80-74 med lukket front, gul 1. klassestribe, lejder ved styrekuppel, logo med cykler m.v. i Næstved, maj 1995. Foto: TA.

Endvidere fremstilles et par varianter af de tidligere udgivne Bn-vogne, heraf bliver den ene i vinrød liberli med løse numre 700-724 for selvmontering.

- 14 543 Bno-i 50 86 20-84 835-0
- 14 544 Bn 50 86 20-84 vinrød med løse numre

Bemærk, ændringer kan forekomme. Modellerne forventes leveret i 3. kvartal 2002, og fås med hjul til både Märklin og to-skinne drift.



ROCO Åben godsvogn fra OHJ Skala 1:87; epoke III - Kat.-nr. 47 818/OHJ PH 454

I november 2001 kom ROCO med en model af en åben godsvogn litra PH fra privatbanen OHJ. Den er en naturlig efterfølger til ROCOs tidligere udsendte model af den lukkede godsvogn litra QH fra samme baneforvaltning.

PH 454 er baseret på ROCOs tyske grundmodel, hvorved den på nogle punkter adskiller sig lidt fra OHJs udgave. En vogn af samme type er tidligere udsendt af DWA, denne er dog baseret på en grundmodel fra Fleischmann.

Bemalingen på ROCOs PH-vogn er helt efter forbilledet i OHJs let orangerøde husfarve med påskrifter som er identiske i skriftsnit såvel som størrelse med lastraster o.s.v.

Vognen har et forbillede, der var lidt atypisk, idet OHJ PH 454 var udstyret med en trykluftbremse, som ikke så mange danske godsvogne havde, nemlig en "person-togsbremse, der kan omstilles til godstogsbremse, der ikke er internationalt godkendt", citeret direkte efter lærebøgerne. Derfor har modellen - ligesom forbilledet - de tre hvide hjørnefelter, og var den eneste af sin slags hos OHJ.

De øvrige af banens

godsvogne med trykluft havde "normal" bremseudrustning, d.v.s. at godstogsbremsen var markeret med to hvide hjørnefelter.

Modellen har ikke bremseplatform, hvilket er korrekt, idet forbilledet var forsynet med håndbremse. Det har modellen imidlertid ikke, så den må man selv i gang med at fremstille.

Brugen på modeljernbanen er ikke indskrænket til at vognen nødvendigvis skal stå til pynt, fordi der ikke findes rigtig epoke III-privatbanetrækkraft (bortset fra FREJAs firkantede og Tikøbs marcipanbrød). Den kan nemlig sagtens benyttes i DSB-tog, blandetog såvel som godstog, hvilket forbilledet også blev. Og med den orange farve lever OHJs vogn jo op i en DSB togstamme.

Tegning i skala 1:87 af vogntypen findes i LOKOMOTIVET nr. 21, side 5, mens evt. forbedringer kan foretages efter forslag i nr. 56, side 24.

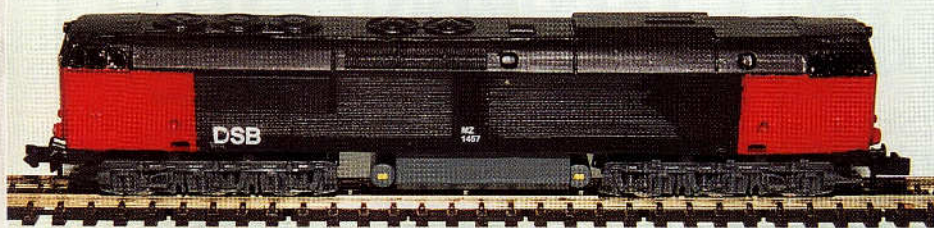
Bemærk, at ROCO har udsendt samme model i spor N, der lider af samme småfejl som storebror med hensyn til forbilledighed. Men bemaling og påskrifter er igen i top.

HOBBY-TRADE DSB litra ME

Vi lovede i sidste nummer at se nærmere på HOBBY TRADEs model af DSBs diesellokomotiv litra ME. Men Karsten Pedersen fra HOBBY TRADE har udskudt datoen for udsendelsen for at give modellen nogle ekstra forbedringer med hensyn til kørsel. Det synes vi er fair nok, for hellere vente en omgang og så få en god model. Men den skulle være i handelen, når dette læses.

Vi syntes dog ikke at læserne skulle snydes for et billede af den flotte model, der her er fotograferet i prototypeudgave ME 1530 på DMJU-udstillingen i Fredericia sidste år. Glæd jer!





SKALA 1:160

TOGDILLEN

DSB diesellokomotiv litra MZ serie IV Epoke IV

Togdillen gør meget for mj-eren i skala 1:160, og netop omkring årsskiftet 2001/2002 udsendte man en model af DSBs diesellokomotiv litra MZ IV. Ligesom tidligere modeller i denne skala, er det en ganske nydelig model med resinstøbt overdel.

Modellen leveres færdigkørende, baseret på en BRAWA undervogn fra et tysk diesellokomotiv BR 232, og dermed er driftsikkerheden garanteret. BRAWAs små modeller udmærker sig bl.a. ved at hjulene har små flanger, og alligevel er driftsikre.

Modellen har strømoptag på to aksler i hver bogie og træk på alle seks aksler via tandhjuludveksling. Hjulene på den ene aksel i hver bogie har endvidere en næsten usynlig plastring for bedre adhæsion, d.v.s. trækkeevne.

Vi har desværre ikke nået at prøvekøre modellen for at tjekke trække- og kørselsevner, men vi er sikker på at denne er lige så fortræffelig som for øvrigt N-materiel fra firmaet.

Togdillen har fået produceret en flot overdel i plast til MZ IV. Den har mange fine detaljer, som er typisk for DSB-forbilledet, ikke mindst de mange tagdetaljer som ventilatorer m.v. Man forbavs især når man studerer vognkassens side,



idet alle rilleforstærkninger (sikker) og netmønstre ved luftindsugning er gengivet meget fint og tydeligt. Endvidere er detaljer som løftkroge, sandkasselåg, trin, røde slutlygter m.v. efterlignet meget præcist.

Bemalingen er i rød/sort design, og den viste maskine - nr. 1457 - har fået påskrifter i korrekt skriftsnit.

Da man har brugt BRAWAs undervogn uden at ommale den i sort, bør man nok for helhedsindtrykkets skyld male denne i en passende sort farve, fx Humbrol 85-sort.

Jo, der er efterhånden mange fine muligheder for at køre dansk for N-folket.

Tilbehør

Transferyheder fra KM Text

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

Fra KM Text udsendes fortsat nye transferyheder, der alle er af vådtypen. Nu kan man også få litreringer til DSBs to-akslede personvogne litra FE, hvis modelbygning er omtalt andet sted her i bladet. Endvidere fås nu også litreringer til den skønne hvide vogn DSB litra IVM, endda til alle tre perioder i epoke III.

Ønsker man at bygge den hvide fiskevogn DSB litra IF, så kan man også tilbyde litreringer hertil. Både litra IF og IVM er kommende byggeprojekter her i bladet.

KM Text har efterhånden et stort udvalg i litreringer, primært til epoke III, IV og V, og der findes næppe det stykke industrimateriel, der ikke lader sig omlitremed med transferyheder fra firmaet.

Man kan i øvrigt også få transferyheder til privatbaner, det gælder således skinne-

busser hos FFJ/AHJ/AHB, Q-vogne m.fl. Til epoke IV kan man få litreringer til OHJs marcipanbrød med blåt herredskjold.

I hvert transferyhedsæt medfølger udførlig beskrivelse af påsætning af mærkerne, og i mange tilfælde også hvilke industrimodeller, de kan bruges til. Hvert sæt indeholder litra til én vogn, men flere valgfri numre.

De enkelte litreringer er meget flot udført med omhu og stor akkuratekse. DSB-logo, krone m.v. er tegnet i nøjagtig skriftsnit og størrelse svarende til udseende i de enkelte epoker.

Litreringerne, der fås i skala 1:160, 1:87 og 1:45, kan evt. bestilles via e-mail hos kk@km-text.dk eller købes hos Toget.dk, Viborg, Trinbrættet, Århus, Vejle, København og OKT, Gentofte.

Giv dig god tid til at købe dine modeller!



Åbningstid:
Mandag-søndag 0.00-23.59

Hos toget.dk kan du handle døgnet rundt 365 dage om året. Vi har et stort udvalg af dansk og skandinavisk modeltog. Bestil dine varer lige nu og få dem leveret ved din gadedør indenfor 48 timer. Fragten er gratis hvis du køber for blot 1.000 kr.

Nu endnu større udvalg og endnu flere mærker.

märklin



hobby trade

FLEISCHMANN



KLEIN MODELLBAHN AUSTRIA

Viessmann



Besøg også butikken toget på St. Sct. Hans Gade 3 i Viborg – lige i Jyllands midte. Her er der åbent tirsdag og torsdag mellem 15 og 18 samt lørdag mellem 9 og 14.

Bemærk!

Vi har kun få eksemplarer af

ALFABETISK INDHOLDSFORTEGNELSE til LOKOMOTIVET nr. 1-66

tilbage på lager. Det blev trykt i begrænset oplag, og blev næsten revet væk med det samme. Ønsker du at få denne uundværlige oversigt over alle LOKOMOTIVETs spændende artikler i årene 1983-2001 med byggebeskrivelser, skalategnninger af rullende og fast materiel, jernbanehistorie o.s.v., så bestil nu. Vi leverer kun så længe lager haves.

Indexet fås ved at indsende kr. 50,- + porto kr. 15,- i alt

kr. 65,- på giro 3 38 55 07,
LOKOMOTIVET, Postboks 477,
DK-4700 Næstved.

Udenlandske abonnenter kan få fortegnelsen ved at overføre kr. 80,- til BG-bank Hjultorvet 18, DK-4700 Næstved, LOKOMOTIVET konto 0612-33 873.

Med venlig hilsen

**LOKO
MOTIVET**



FELDERBANEN

Nürnberg messen var igen i år en stor oplevelse med masser af nyheder til det danske marked. Ønsker du brochurer tilsendt så indsende en frankeret kuvert (kr. 19,00) eller få dem med næste levering. Husk at oplyse om du kører veksel- eller jævnstrøm.

Peco skinne tilbud

SL-390F dobbeltkryds fine skala N kode 55 kr. 298,00
SL-E396F medium venstre sporskift skala N kode 55 kr 98,00
SL-E395F medium højre sporskift skala N kode 55 kr 98,00
SL-300F lige fleks skinne skala N kode 55 10 stk. kr. 289,00
SL-180 enkeltkryds fine standard skala HO kode 75 kr. 118,00
SL-E186/87 kurvesporskift sæt fine skala HO kode 75 kr. 248,00
SL-E188/89 lige sporskift sæt fine skala HO kode 75 kr. 248,00
SL-190 dobbeltkryds fine skala HO kode 75 kr. 348,00
SL-E195 medium højre sporskift skala HO fine kode 75 kr. 98,00
SL-100F lige fleks skinne skala HO kode 75 10 stk. kr. 258,00
Tilbud gælder til næste nr. udkommer eller så længe lager haves.

Trix

66102 Byggesæt "Zeche Zollverein" transport tårn m/hal kr. 1.398,00
66103 Byggesæt "kulkraftværk" med tank hus og skorsten kr. 629,00
66104 Byggesæt "kokeri" m/ batteri, tårn, skorsten og hus. kr. 1.194,00
66112 byggesæt "Zeche Sollverein" del 2 med bygninger kr. 1.124,00

Koll's vurderingskatalog på MÄRKLIN

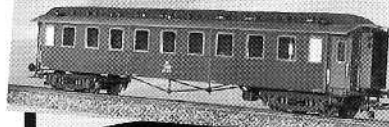
Koll's kompakt lommeformat uden billeder kr. 175,00
Koll's bind 1 + 2 med billeder kr. 516,00
Koll's samlede katalog i bog format kr. 748,00

FELDERBANEN

v/ Helle og Jan Møller Holm
Kongensgade 20 6070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 08 08 Fax. 74 56 08 01
www.felderbanen.dk Email: info@felderbanen.dk
tirs.-torsdag 9.00-17.30, fredag 9.00-18.00, lørdag 9.00-13.00

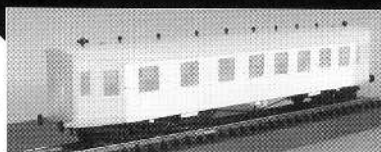
DSB tagrytternavn litra CM

Komplet byggesæt, meget detaljeret.
Alle dele incl. litreringer
og byggevejledning **Kr. 798,-**
Obs! Kun lille serie



DSB litra AR/ARM vognbyggesæt

Alle dele til komplet vogn
incl. litra og byggevejledning
Kr. 498,-



Treakslet tenderdrev for DSB damplokomotiver Litra D, K og C

Med Faulhaber motor og svinghjul, meget velkørende og stor trækraft. Fås til både jævn- og vekselstrøm.
Kr. 1.150,-

TILBUD

Færdigbygget EA-lokomotiv
på din egen BR 120.

Märklin eller
trix, incl. lys **Kr. 3.000,-**
Også til ny
Märklin digital **Kr. 5.000,-**

DSB litra EA ellokomotiv

Overdel i resinplast samt hvidmetal
tilpasset Märklin/
Trix BR 120 **Kr. 750,-**

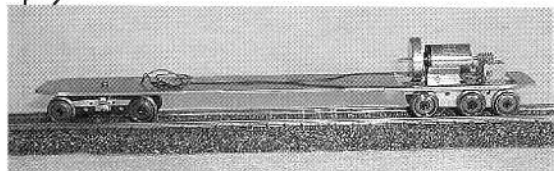
TIKØB HOBBY OG STØBERI

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

Se også vores hjemmeside www.tikobhobby.dk

Vi sender
overalt



MO-undervogn

Utrolig velkørende (ligesom marcipanbrød). Kun første klasses materialer, med Faulhaber motor og ét svinghjul. Motorophæng og træk på den treakslede bogie. Brunerede messinghjul med rustfrit stålakslar, fire gummiringe, ekvibrerende løbebogie med integreret strømoftag. Bundplade i 1 1/2 mm messing tilpasset Hampli overdel. Leveres i jævn- eller vekselstrøm **Kr. 1.150,-**

MO-undervogn

Incl. overdel
+ løsele (Hamply) **Kr. 1.550,-**

DSB bureauvogn (postvogn) litra DJ

Vognkasse støbt i resinplast **Kr. 325,-**
Løsele, d.v.s. bund, bogier, vinduer m.v.
hertil haves også.

DSB rejsegodsvogn litra EA

Vognkasse støbt i resinplast **Kr. 325,-**
Løsele, d.v.s. bund, bogier, vinduer m.v.
hertil haves også.

DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136



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

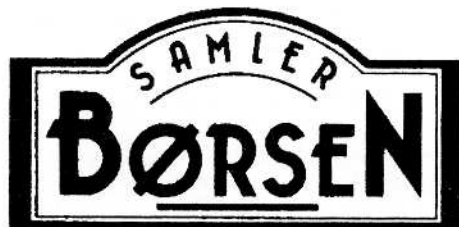
Molak og TesTors
Busch - Vollmer - Kibri - Heljan

*Herudover alt til kreativ hobby
for hele familien*

Vi sender overalt

*

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



Velkommen i Københavns største
og mest velassorterede forretning for
Modeltog - Modelbiler - Motorbøger -
Videoer og Jernbanebøger

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

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

ÅRHUS

Både foråret og nyheder springer frem!

DSB CPS-styrevogn - alle DSB's 4 forskellige vognnumre er fremstillet. Også to nye numre i DSB CP.

DSB CPS-MO Løsdeler: TRINBRÆTTET Århus har fremstillet et filigrant ætset ark med løsdeler til CPS og MO: Frontgitter, overgangsgelænder, vinduesvisker, tryklufftøjte samt MO-aktuelle lyntogsnavne 118,00kr.
Nu igen ætsede sæt til HELJANS DSB MS-lyntog 148,00kr.

DSB IKA Interfrigo - Kølevogn: Hvid vogn som kunne ses overalt fra midt i 50'erne og frem til starten af 70'erne. Stod på mange havnespor ved slagterier. Den giver den rigtige illusion i godstoget efter en N-maskine eller brun MY. Eksklusiv-model 148,00kr. Kommer både som IKA og Ics.

DSB MX 1021 - Graffiti-MX - utrolig flot i korrekt gengivelse af alle farver - engangsserie / hurtigt udsolgt!

NYT DSB FRA ROCCO: DSB N-maskinen kommer igen, også til Märklin-drift ■ DSB Fcc ballastvogn "Grusvogn" fra DSB Infrastruktur 166,00kr ■ DSB Sdgmns med 2 stk DSB-gods veksellad 261,00kr ■ DSB Sdgmns med med DFDS 3-aks lastbil-presenningstrailer 277,00kr. ■ DSB E-vognsæt med 3 vogne læsset med ægte brunkul epo III ■ DSB Ks - åben museums-vogn m sidesætter ■ DSB 4-aks Kosan-gastankvogn ■ DSB B og BD brun med gule overgangslittreringer fra slutningen er 1960'erne ■ DSB MY også med lyddecoder med indkodet GM-lyd! ■ Få GRATIS ROCCO nyhedsprospekt

HELJAN Bn-Bns alle modellerne er på lager - få en liste med priser, hvor alle typer og varianter er beskrevet.

BYG SELV: Vognkasser til bl.a.: ■ DSB DJ stor 4-aks epo III postvogn ■ DB mindre 4-aks postvogn, senere Pbh i både brun og rød ■ DH senere EA rejsegodsvogn ■ Løsdeler hertil: Bogier, puffer, harmonika, transfers, vinduer, vognbunde m.v. haves. ■ Andre vognkasser haves også med løsdeler.

HOBBYTRADE DSB ME skulle være her nu! ■ DSB Wlabm sovevogn ■ 10 forskellige DSB ltblps bl.a. "Fynsk MælK", "Sajyka", "Mayo", og alm. brun DSB-version - få en komplet liste ■

ER-DECOR - prøv det nye landskabs tekstil-spartelmasse der erstatter polyfylla og papmache m.v. Fås i flere farver, kan modelleres i over 18 timer - færdigrønt masse kan gemmes flere uger. Grønt drys, tосsegræs og savsmuld m.v. klæber umiddelbart herpå. Det vejer ikke meget og er stærk - knækker ikke. Derfor særdeles anvendelig til diorama-anlæg der skal flyttes rundt på og ikke mindst - massen kan fugtes og benyttes igen. Fås i flere pakkestørrelser. "Startpakke" 76,00kr. Dansk vejledning.

ER-DECOR-Katalog 30,00kr med mange andre spændende landskabsmaterialer. Flock, tосsegræs, savsmuld i rigtig mange finheder og farvenuancer, måtter samt filigrant natur løvtræer m.v. Ark på dansk med ideer, tips og prisliste medfølger.

Håndopbyggede modeller i lille eksklusiv serie.

DSB S-tog litra MMFS: 2. generation med oprindelige buede frontvinduer. Monteret med ROCCO motor og bogier. Lysskift i begge ender med strømkoblinger. **Messingmodel af DSB Pedershåb "OLSEN-Bandet"**. Den lille rangertraktor med forholdsvis stort førerhus. Skjult Faulhaber-motor med svinghjul. Plads til dekoder. **DSB arbejds-motortrolje** epo III med lille førerhus og lang snude samt den samme i moderniseret udgave med det store førerhus, hvor alle banearbejderne kan sidde og nyde deres frokost. Kommer også til Märklin-drift.

DSB fra Märklin: Der kommer bl.a. DSB N-maskine fra Märklin ■ DSB Habbins stor moderne stykgodsvogn ■ Sæt med 2 stk DSB Lgins læsset med Marskontainer. **MÄRKLIN's** køf, lille rangertraktor ombygget til grøn DSB køf epo III digital. ■ Der kommer igen en lille serie MÄRKLIN-lok ombygget til DSB E damplok. Køf og E-maskinen er i begrænset antal.

PBS's "Sprutnik" - se Banen no 53 - Privatbanen Sønderjyllands togførevogn fra Schweiz er endelig på lager igen - er monteret med lys.

Aktuel nyhedsbrev medfølger alle forsendelser.

Disse nyheder og meget mere kan ses i butikken og på WWW.TRINBRAETTET.DK/AARHUS

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Mads Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet.dk/aarhus
aarhus@trinbraettet.dk

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

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

Endnu en NYHED!
DSB færgevogn nr. 6

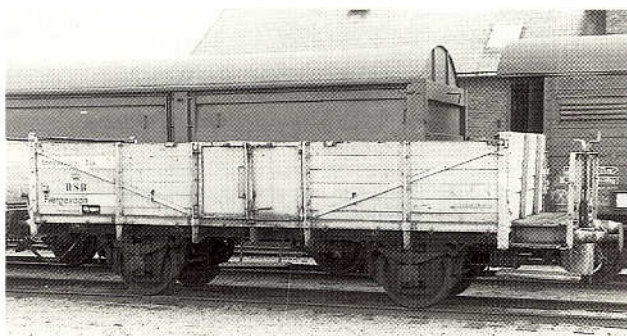


Foto Glyngøre 1965. JB-P.

DSB færgevogn nr. 6 (specialvogn 366), hjemsted Glyngøre, baseret på ROCOs fine grundmodel. Udførsel i DSB specialvognsgrå med autentiske sorte påskrifter.

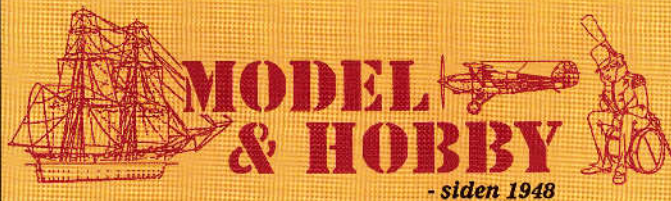
Bestilling inden 31. marts

Ring eller skriv efter nyhedsbrev

DWA-hobby



Fårbækvej 69 . 7000 Fredericia . Tlf. 75 95 71 51
 Telefontid mandag-tirsdag 19.00-21.00



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

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, Faller, Vollmer m.fl., skala 1:87 og 1:160.

Vi sender overalt

Auhagen

TILBUD

Dekorplader i hård plast (polystorol) til selvbygning af huse, dioramaer m.v. Mange forskellige fx mursten, tegl, brædder, tagpap, alle i respektive farver.
 Størrelse 10x20 cm, pr. stk. **12,-**

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

Dioramadele m.v. fra **HOBBY TRADE**

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



Kom ind og kig

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

REPARATIONER

af lokomotiver udføres. Märklin, ROCO, Fleischmann m.fl.

Indbygning af DEKODER

i lokomotiver, alle fabrikater 2- såvel som 3-skinnedrift.
 Få evt. et tilbud

NYT

Alt i LYS og LYD fra BUSCH

PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør



HOBBY-TRADE

INTRODUKTIONS-TILBUD

DSB diesellokomotiv litra ME

Jævnstrøm, normalpris kr. 1.798,- **NU 1.350,-**

Vekselstrøm, normalpris kr. 1.847,- **NU 1.385,-**

TILBUD

DSB personvogn litra CM

(spids C-Mads), normalpris kr. 498,- **NU 405,-**

INTRODUKTIONS-TILBUD

HELJAN

DSB motorvogn litra MO

Jævnstrøm
normalpris kr. 1.450,- **NU 1.180,-**

Vekselstrøm
normalpris kr. 1.700,- **NU 1.365,-**

INTRODUKTIONSTILBUD

DSB litra MO

+ styrevogn DSB litra CPS

Jævnstrøm
normalpris kr. 1.948,- **NU 1.585,-**

Vekselstrøm
normalpris kr. 2.198,- **NU 1.770,-**

TILBUD DSB litra CP

Normalpris kr. 350,- **NU 295,-**

TOGMODELLE

TILBUD

Nærtrafikvogne

DSB litra Bns

Normalpris
kr. 438,-

NU 360,-



DSB litra Bn

Normalpris kr. 350,-

NU 295,-

UK-modeller

Åben godsvogn

DSB litra PC

Samlesæt pr. stk.

kr. 145,-

BEMÆRK: Introduktionstilbud gælder foreløbig 2 måneder.

Tilbud gælder foreløbig 1 måned eller så længe lager haves.



TILBUD

44 914 DSB litra Bcm-o 50 86 51-40 413-1 kr. **265,-**

44 915 DSB litra Bcm 50 86 51-40 405-7 kr. **265,-**

45 324 DSB litra B 2049 (vinrød) kr. **199,-**

46 423 DSB litra Tdgs 21 86 074 0 246-6 kr. **165,-**

46 079+46 079.1

Superfos beholdervogn m/ bogier .. pr. sæt kr. **330,-**

46 862+46 862.1

PHØNIX kuglebeholdervogn pr. sæt kr. **320,-**

46 728+46 728.1

DSB Fccs grusvogn pr. sæt kr. **242,-**

Husk at sende mig en e-mail, og du vil automatisk modtage opdaterede tilbuds- og løsdelslister.



PÅ SPORET

TILBUD

DSB litra CC

Samlesæt incl. ætsede ståldele (trin og fægekroge)

Pr. stk. **kr. 550,-**

Bemærk: Eneste CC-vogn på markedet!

DSB litra CL

Samlesæt

Pr. stk. **kr. 650,-**

DSB litra CLS

Byggesæt

Pr. stk. **kr. 895,-**

PÅ SPORETs superdetaljerede BOGIER

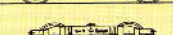
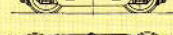
4 stk. incl. hjul og bremsetøj:

2,5 m træ,

2,5 m stål,

2,5 m jern,

3 m stål



Normalpris

kr. 900,-

NU 595,-

NYHED

Hugo Matthiesens bøger med glaspladefotos optaget mellem 1905-1925:

Aalborg	kr. 144,-	Svendborg	kr. 144,-
Grenå	kr. 144,-	Hals	kr. 94,-
Odense	kr. 144,-	Marstal	kr. 144,-
Køge	kr. 144,-	Århus	kr. 336,-
Assens	kr. 144,-	Hillerød	kr. 144,-
Horsens	kr. 144,-		

Vesterbrogade 165
1800 Frederiksberg C
Tlf. 33 23 16 17 . Giro 649-9376

E-mail: paaspor@mail.danbbs.dk
Hjemmeside: <http://www.paa-sporet.com>
Husk at tillægge PORTO kr. 45,- ved forsendelser

Åbent:
Mandag-fredag 14.00-17.30
Lørdag 10.00-13.00

Tog 518 bestående af MO-CP-DA på Grindsted station, august 1965. Grindsted var sammen med Brande "Præriebanens" største stationer, og havde tilslutning til privatbanerne TKVJ og VaGJ. Foto: JB-P.



DSB strækningsmonografi

PRÆRIE- BANEN

En af vore mere spændende baner gennem tiden var diagonalbanen, også kaldet "Præriebanen" eller "Den skæve bane". Den snoede sig over heden mellem fra Funder til Bramming via hedebyerne Brande og Grindsted. Den 105,5 km lange bane blev den eneste af sin slags hos DSB, der anlagdes som decideret godsbane.

Af Torben Andersen

Den første delstrækning - Bramming-Grindsted - blev åbnet for drift 1. december 1916, den anden delstrækning - Grindsted-Brande - blev åbnet 1. december 1917, mens Brande-Funder blev taget i brug 1. oktober 1920.

Banen blev åbnet som et led i etableringen af et system af baner, der inddrog hedegnene - "prærierne", deraf øgenavnet - og lukke hullerne i nettet, og desuden var det vigtigt at lette godsforbindelserne med let fordærlige varer fra Nordjylland til landets vigtigste eksporthavn Esbjerg, d.v.s. at banen skulle bruges som transitbane. Det var også af afgørende betydning at kunne betjene en række store plantager i banens umiddelbare nærhed.

Mens den sydlige del af Bramming-Grindsted banen gik gennem flad hede, så kom den nordlige del ved Funder til at gå gennem et vanskeligt terræn. Der måtte udføres store jordarbejder, og hvor banen skar Herningbanen måtte man anlægge en 70 m lang bro med fem spændvidder.

Da banen førtes gennem en sidedal til Funderdalen, måtte der også foretages store opfyldninger for at opnå tilstrækkelig stigning. Stigningen blev her på sit maksimum 8,5 promille.

På hele sin vej skar banen mange vandløb, bl.a. Skjern Å, og alle vigtige veje blev over alt ført enten under eller over banen.

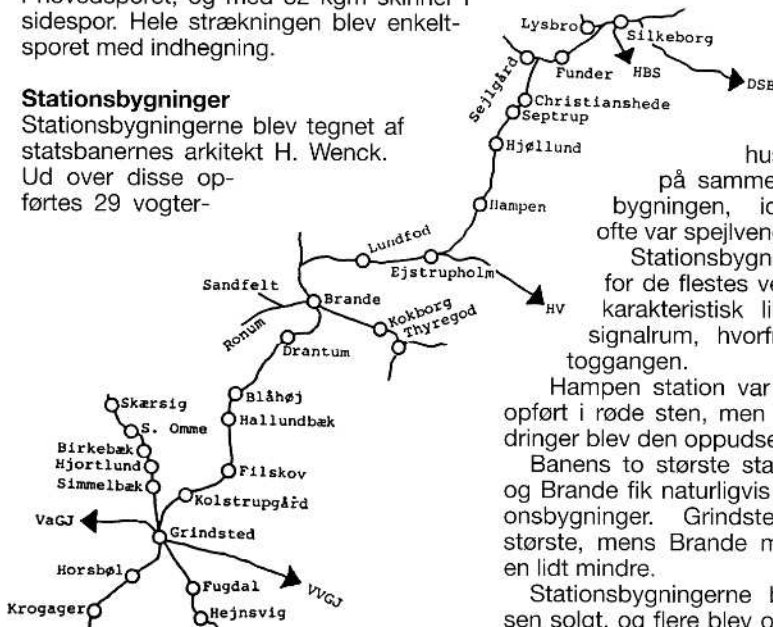


Kortet viser Præriebanens linieforløb og stationer. Tegning fra Niels Jensens "Midtjyske jernbaner", Clausen 1979.

Sporene blev lagt med 37 kg/m skinner i hovedsporet, og med 32 kg/m skinner i sidespor. Hele strækningen blev enkeltsporet med indhegning.

Stationsbygninger

Stationsbygningerne blev tegnet af statsbanernes arkitekt H. Wenck. Ud over disse opførtes 29 vogter-



huse og 10 funktionærboliger.

Stationsbygningerne blev alle - bortset fra Hjøllund - udført i samme stil med hovedbygning i røde sten og tegl. Hovedbygningerne havde sadeltag med halvvalm, mens flere af varehusene havde helvalmet tag. Vinduerne var i den typiske Dannebrogfacon, hvidmalede, mens døre og porte var i rød. Bygningerne var pyntet med hvide murbånd og vindskeder.

Hovedbygninger og varehuse var forbundet med hinanden via venterum med karakteristiske søjler og buer. Vare-

huset lå ikke altid på samme side af hovedbygningen, idet placeringen ofte var spejlvendt af hinanden.

Stationsbygningerne havde for de flestes vedkommende en karakteristisk lille karnap med signalrum, hvorfra man styrede toggangen.

Hampen station var oprindeligt også opført i røde sten, men ved senere ændringer blev den oppudset og hvidkalket.

Banens to største stationer Grindsted og Brande fik naturligvis de største stationsbygninger. Grindsted havde den største, mens Brande måtte nøjes med en lidt mindre.

Stationsbygningerne blev nedlæggelsen solgt, og flere blev ombygget i større eller mindre grad.

Stationer og holdepladser

Funder (Fu) station lå på strækningen Silkeborg-Herning, 53 km fra Århus. Den var forgreningstation, hvorfra strækningen delte sig fra Silkeborg til Herning og til Brande.

I km 67 fra Randers - der var strækningens afstands- og køreplansmæssige udgangspunkt - lå Christianshede (Chr) station, og et par kilometer herfra lå Septrup sidespor, der anlagdes under besættelsen 1940-45.

I en afstand af 71 km lå Hjøllund station (Jø), som oprindeligt var et billetsalgsted med sidespor. Stationen blev nedrykket til trinbræt med sidespor den 29. sep-

tember 1968. Fra 1. juni 1969 blev den reduceret til kun at være sidespor, og blev efter nedlæggelsen i 1971 endestation for godsbanen Brande-Hjælland.

Hampen (Am) station lå i en afstand af 76,7 km, og den nedrykkedes også i første omgang til trinbræt, hvilket skete den 29. september 1968. Den forsvandt helt den 1. juni 1969.

Horsens Vestbaner havde endestation i Ejstrupholm, der lå i km 83,1, og derfor blev stationen en temmelig stor mellemstation med både privatbane- og DSB-spor, privatbaneremise m.v.

Lundfod (Lun) billetsalgsted lå i en afstand af 88,9 km, men blev senere i 1950'erne nedsat til trinbræt med sidespor. Det nedlagdes endeligt 26. maj 1963.

Brande

Brande (Bb) lå i en afstand af 97,8 km, og den nyanlagte jernbane kom til at betyde meget for byen, der voksede voldsomt i mellemkrigsårene.

I byen lå en kartoffelmelfabrik, en tørvefabrik, en mølle, tre maskinfabrikker, et slagteri, en margarinefabrik, et mejeri og et savværk, der alle benyttede jernbanen selv om disse - bortset fra kartoffelmelfabriken - ikke umiddelbart lå i nærheden af spornettet. Kartoffelmelfabrikken modtog primært sine kartofler pr. lastbil, men brugte til gengæld banen til omfattende forsendelser af de færdige produkter.

Stationen havde et omfattende spornet, bl.a. en stor sporrister, og var skæringstation for de to enkeltsporede baner til Holstebro-Vejle og Bramming-Silkeborg (Langå).

Fra Brande udgik spor til Sandfeld og Ronum, der blev anlagt til brug for brunkultransporter under besættelsen.

Brande havde en større stationsbygning, og var indrettet med to perroner, hver med to spor i sydgående hhv. nordgående retning for betjening af persontrafikken.

Brande havde desuden et stort DSB-maskindepot med tilhørende faciliteter som drejeskive (17 m), kulforsyning og rundt vandtårn. Der var plads til ikke mindre end 14 maskiner i rundremisen. Derimod havde man ikke faciliteter for motormateriel (1933).

I 1960'erne blev et par sidespor brugt som plads for hensatte damplokomotiver, sporene kaldtes spøgefuldt for "Brande Frihavn".

Endnu i 1962 var to af de små HS-rangmaskiner i drift i Jylland, heraf den ene HS 385 i Brande, mens den anden HS 394 var i Struer.

Da Brande var et stort depot for D-maskiner, forsøgte en kulturgruppe i Brande at opstille en D-maskine ved depotet, og lånte D 857 fra KLK. Den kom til Brande i 1992, og stod i remisen uden at blive renoveret. Projektet faldt tilsyneladende til jorden, idet maskinen atter sendtes retur til KLK (Lunderskov) i 1998.

...og videre

Drantum (Dn) billetsalgsted med sidespor lå i km 103. Det blev også nedsat til trinbræt i slutningen af 1950'erne for endeligt at blive nedlagt helt den 26. maj 1963.

Blåhøj station lå i en afstand af 109,5

Et par af PRÆRIEBANENS STATIONER



EJSTRUPHOLM

Stationen lå 99,2 km fra Esbjerg og 83,1 km fra Randers. Den var en af banens største mellemstationer, og var endestation for Horsens Vestbaner, bl.a. med remiseplads for banens materiel. Den havde et lidt større spornet end øvrige mellemstationer, og stationsbygningen havde høj karnap, hvorved den adskilte sig fra de øvrige stationer på strækningen. Foto fra 1964. JB-P.

HJØLLUND

Hjøllund station lå 111,3 km fra Esbjerg og 71,0 km fra Randers. Stationen var billetsalgsted, men blev nedrykket til trinbræt i 1969. Stationsbygningen var den eneste, der ikke lignede de øvrige mellemstationer, bl.a. var venterummet opført i træ. Men pyntelig så stationen ud med stokroser o.lign, der voksede op ad murene. Foto fra august 1965. JB-P.



km, den var i mange år en vigtig station for de danske tørvetransporter.

I km 112,1 lå Hallundbæk (Hbk) trinbræt, der blev anlagt i 1926 og nedlagt i 1956.

Filskov station blev anlagt i km 116,7. Den havde i mange år efter nedlæggelsen sporforbindelse til Grindsted af hensyn til kartoffeleksporten fra Filskov. Denne trafik ophørte i 1979.

Strækningen havde også mergelspor, det lå i en afstand af 120,7 km. Det var Kolstrupgård (Kol) Mergelspor med sidespor, senere Kolstrupgård trinbræt med privat sidespor. Begge dele blev nedlagt i 1962. Kolstrupgård fik - sammen med nedennævnte Horsbøl mergelspor - stor betydning for landbrugets mergling i 1920'erne og 30'erne.

Grindsted

Grindsted (G) station - i sin storhedstid kaldet "Hedens Dronning" - lå i en afstand af 125,9 km fra Randers. Det var en gang en af landets største knudepunktstationer med jernbaner i seks retninger til Varde, Bramming, Brande, Kolding/Vejle, Troldhede og Vejle. Privatbanestrækningerne tilhørte TKVJ, VGJ og VVGJ.

I Grindsted lå, som allerede nævnt, en stor stationsbygning, der var tegnet af Wenck, den blev opført 1916. Til betjening af de rejsende havde stationen tre perroner forbundet med perrontunnel, d.v.s. at man troede på en stor persontrafik.

Flere firmaer havde firmaspor tilsluttet spornettet. Privatbanerne havde alle egne remiser til servicering og overnatning af det rullende materiel.

Efterhånden som privatbanerne nedlagdes fik Grindsted mindre og mindre betydning, og stationen svandt efterhånden ind til en skygge af fordums storhedstid.

Strækningens sidste holdsteder

I km 131,3 lå Horsbøl (Hsb) private sidespor, tidligere betegnet Horsbøl Mergelspor. Trinbrættet blev som mange andre af slagsen nedlagt i 1956.

Krogager (Kro) station lå i en afstand af 135,3 km fra Randers. Stationen havde et læssespor, der benyttedes i forbindelse med øltransporter og landbrugsmaskiner.

Tofterup (Tt) station lå i en afstand på



Alle typer MO-vogne kørte på "Præriebanen" siden deres fremkomst i midten af 1930'erne, dog ikke de 4-akslede, der var for tunge til sporene. MO 562 med tog 508 gør holdt i Blåhøj, 1954. Den medbringer en litra CM af tagryttertypen, og det var et typisk "Præriebanetog". Foto: JS/DMJK.

141,2 km. Det blev nedrykket til trinbræt den 1. februar 1968.

I km 146,8 lå Agerbæk (Aæ) station, der bl.a. havde egen vandforsyning for damplokomotiver, og i km 152,0 lå Glejbjerg (Gle) station, der nedrykkedes til trinbræt 1. juni 1969.

I km 157 lå Vejrup (Vu) station, der blev trinbræt fra 1. april 1968.

Sidste holdested før Bramming var Vester Bjerndrup Trinbræt (Bjt), der lå i en afstand af 159,7 km. Det blev nedlagt i 1956.

Bramming (Bm) station var rosinen i pølseenden i en afstand af 165,9 km fra Randers. Den blev grundlagt ved anlæggelsen af den jyske Sydbane Lunderskov-Varde i 1874.

Den var tilslutningstation for flere linier. Den sydjyske bane Lunderskov-Esbjerg løber fortsat igennem her, ligesom der er forgreningspor til Ribe-Tønder.

Bramming station havde oprindeligt et

stort spornet, og også et mindre maskindepot (nedlagt 1917), men stationens sporplads er i tidens løb blevet kraftigt reduceret, især i 1980'erne.

Alle mellemstationer på "Præriebanen" var af samme type med tre spor, d.v.s. en "kort station" med spor 1 for krydsning, spor 2 var gennemgående spor, mens spor 3 blev benyttet som læssespor m.v.

Trafikken

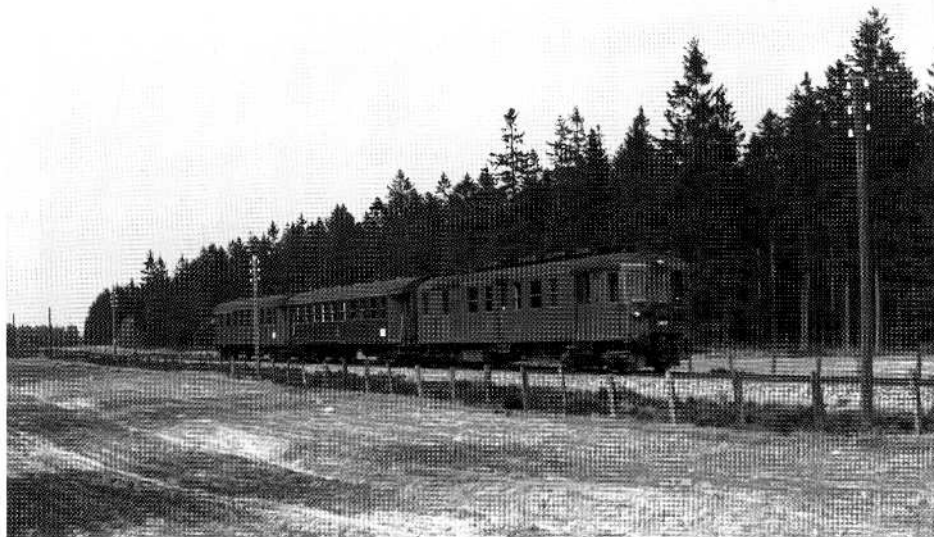
Som nævnt i indledningen blev banen bl.a. anlagt som en transitbane for transporterne fra Nordjylland til Esbjerg, og den havde i begyndelsen stor betydning indtil konkurrencen fra lastbiltrafikken satte ind i begyndelsen af 1920'erne.

Banen havde ikke de bedste køreplanbetingelser, og et godstog kunne være lang tid undervejs. Let fordærlige varer som kød, flæsk og smør kunne på nogle tidspunkter være op til to-tre dage undervejs, hvilket naturligvis ikke var heldigt.

Trods dette var banen i mange år et vigtigt led for transittrafikken, når det gjaldt forsendelser af kød og flæsk, smør og æg til Esbjerg. Derimod havde banen ingen betydning for kød- og flæsketransporter til det sydlige udland.

Blåhøj station var vigtig for banens tørvetransporter. Den lå på "top-ti" i 1938-39 i forhold til andre stationer, der også havde transporter af tørv, nemlig lige under Moselund station og over Pindstrup. Forsendelserne af tørv gik udelukkende til Jylland og Fyn.

De sidste mange år inden nedlæggelsen kørtes persontogene på "Præriebanen" med MO-vogne. Turen gik for det meste gennem øde hede- og plantageegne. Her er MO 1963 på vej til Silkeborg med iltog i begyndelsen af maj 1971. Vognene er litra CL og AX, og billedet er taget nord for Hjøllund. Foto: HGC.



Også persontrafikken havde trange kår, bl.a. grundet hastigheden, der var begrænset af sporens tilstand. Persontogene kørte maksimalt 75 km/t, mens blandet- og godstogene måtte fremføres med 50-60 km/t. Det gjorde bl.a. at den lokale befolkning foretrak konkurrenterne på landevejen, de private rutebilselskaber, og det blev ikke bedre med tiden, da DSB udtyndede køreplanen endnu mere for at køre persontrafik med egne busser.

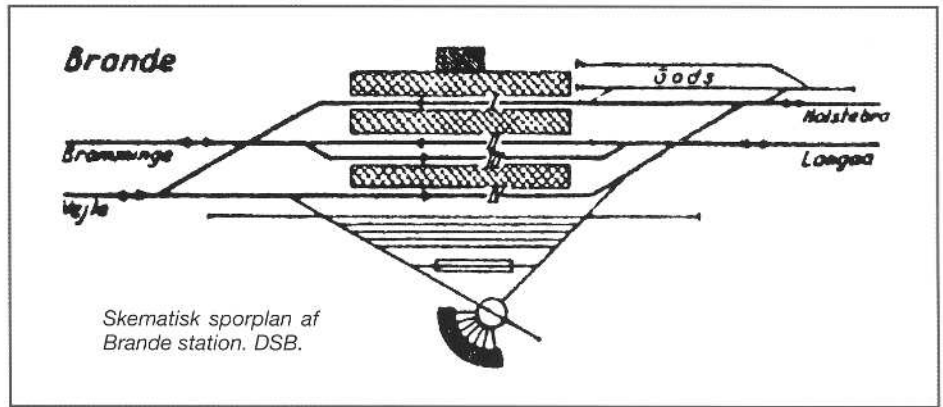
Et eksempel på lang transporttid fra 1953 er søndagstoget 1511 med D-maskine, der afgik fra Bramming kl. 9.53. Det kørte med 70 km/t og var fremme i Silkeborg kl. 13.18, d.v.s. at det varede godt tre timer at tilbagelægge ca. 110 km. I Brande var et ophold på godt 15 minutter, mens samme tog kun holdt i Grindsted i 5 minutter.

Under 2. Verdenskrig blomstrede betydningen af banen op, idet der anlagdes tørve- og brunkullejer i området (Fasterholt), og trafikken af det "sorte guld" gik via Funder til Århus eller syd på til Esbjerg, en trafik der fortsatte til slutningen af 1960'erne, hvor den endeligt indstilledes, da elværkerne forlod brunkullene som brændsel.

Selv om de fleste personførende tog udgik fra Esbjerg og endte i Randers, så kørte der også enkelte "lokale" tog fra Brande til både Esbjerg og Randers og omvendt. Derimod udgik ingen tog fra Grindsted (1953).

Nedlægningen

Den 22. januar 1968 nedsatte DSB et såkaldt "Sidebaneudvalg", der skulle undersøge rentabiliteten af DSBs sidebaner, og allerede samme år fremlagde den sin rapport. Den anbefalede lukning af banen, hvilket skete den 23. maj 1971, hvor en MO-vogn for sidste gang tog turen gen-



nem Midtjylland. På samme tid nedlagdes flere andre sidebaner i det øvrige land.

Persontrafikken blev indstillet på hele strækningen (Laurbjerg)-Funder-Bramming, mens godstrafikken blev opretholdt mellem Bramming/Grindsted og Brande/Hjøllund.

Sporet mellem Filskov og Brande og Laurbjerg-Silkeborg blev fjernet, og nogle af skinnerne genanvendt på Thybanen. I 1977 blev nogle spor på delstrækningen Funder-Brande optaget af troljer.

Sporet Brande-Hjøllund blev liggende som godsbane, men den 1. januar 1988 blev denne delstrækning også nedlagt, og i sommeren 1993 blev sporene taget op.

Strækningen Bramming-Grindsted blev i mange år efter nedlæggelsen befaret med godstog til bl.a. Grindstedværket. Det var som regel en MY, der brugtes i disse tog, mens Grindsteds køf 261 indtil 1979 kørte "kartoffelvogne" (litra Gs) til Filskov, hvor der lå en kartoffeleksportør. Så optog DSB sporet fra Filskov til Grindsted.

Fra slutningen af 1970'erne kørtes

godstrafikken mellem Bramming-Grindsted med et rangertræk fra Esbjerg, fremført af MT- eller MX-lokomotiver, fra 1979 også litra MV. Nogle af disse ret omfattende transporter var kemikalier til Grindstedværket.

Fra midten af 1990'erne blev trafikken betjent af den private jernbaneoperatør PBS i Sønderjylland, der et par gange om ugen kørte til Grindsted, en trafik der stadig er i gang, mens dette skrives (sommer 2001) selv om PBS i mellemtiden har fået navneforandring og ny ejer Traxion.

Det rullende materiel

Da banen anlagdes med 37 kg/m skinner, der for størstepartens vedkommende lå i grusbalkast, kunne strækningen kun befares med lokomotiver med lille akseltryk, d.v.s. maksimalt 16 tons.

I begyndelsen kørte blandede tog med J-maskiner, mens der fra 1909 kom A- og G-maskiner, som var stationeret i Brande.

I 1920 fik Brande D-maskiner til brug for godstogene mellem Brande-Struer og Langå-Brande-Bramming. På sidstnævnte strækning blev D-maskinen den domi-

(fortsættes side 39)

De store damplokomotiver litra N har altid været forbundet med transporterne af brunkul på delstrækningen Funder-Brande. De kørte et par ture dagligt, veksellende med litra PR. Turen gik over Silkeborg, hvor N 203 holder med brunkul-tog, sommer 1959. Lige efter N-maskinen følger den traditionelle togførervogn litra CU. I højre side af billedet holder en DO-postvogn, der brugtes i "Prærie-banen"s posttog. Foto: SvJ.



Flere stationer på **PRAERIEBANEN**

VEJRUP

Denne mellemstation lå i en afstand af 25,3 km fra Esbjerg og 157,0 km fra Randers. Stationen var magen til de øvrige mellemstationer, men stationsbygningen var spejlvendt af bl.a. Filskov (eller også var det omvendt). Foto fra 1965. JB-P.



FILSKOV

Filskov station lå i en afstand af 65,6 km fra Esbjerg og 116,7 km fra Randers. Stationsbygningen var bygget helt i den midtjyske stil, der var typisk for bl.a. "Præriebanen" med signalkarnap og overdækket venteturm/cykelskur med søjlegang. Perronerne er lagt i jord med lidt flisebelægning på stationsperronen, mens sporene ligger i sand. Foto fra 1965. JB-P.



HAMPEN

Hampden station lå i en afstand af 105,6 km fra Esbjerg og 76,7 km fra Randers. Stationsbygningen var næsten magen til Filskov m.fl., men undergik i tidens løb nogle ombygninger, bl.a. ændredes søjlegangen, og den blev hvidkalket. Perronen ved stationsbygningen er her dækket med fliser, mens perron 2 er lagt i sand ligesom sporet. Foto fra 1965. JB-P.



BRANDE

Stationen lå i en afstand af 84,5 km fra Esbjerg og 97,8 km fra Randers, d.v.s. næsten midt imellem de to byer. Den var den ene af strækningens to store stationer (Grindsted var den anden), og var af størst betydning for jernbanetrafikken. Stationsbygningen var i opført i større og lidt anderledes stil end de øvrige stationer, og til afvikling af trafikken havde den bl.a. to perroner med tilsammen fire gennemgående hovedspor til Bramming, Funder, Vejle og Herning. Foto fra 1965. JB-P.

Damplokomotiver stationeret i Brande

(udvalgte år)

1944

Fast tur

D 811, 814, 817, 848, 849
K 573, 574, 576, 578, 589

Til brunkultog

D 812, 813, 815, 816
G 649
O 312

Reserve

D 812, 813, 815, 816
G 648

Rangering

F 425, 456

1954

Fast tur

D 811, 812, 813, 815, 816, 817

Reserve

814, 847, 849, 850

Rangering

HS 415, F 449

1960

Fast tur

D 816, 817, 848

Reserve

D 803, 840

Rangering

F 452

Hensat "Brande Frihavn"

HS 406, 422, K 511, 595, 599, D 811, 867, 871

nerende under besættelsen 1940-45, bl.a. kørtes flere godstog med krydsning i Brande. I 1940 havde Brande ikke mindre end ti D-maskiner stationeret, heraf var de otte i fast tur. Antallet voksede under krigen til 14 maskiner, hvoraf flere var øremærket fremførelse af brunkultogene.

Endnu i 1956 kørtes to godstogpar med litra D mellem Randers- Brande-Esbjerg, men derefter faldt brugen og beholdningen af litra D.

I løbet af 1930'erne sattes motormateriel i drift, bl.a. motorvogne litra MR og MO og diesellokomotiver litra MT sideløbende med damplokomotiver litra K, G og førnævnte litra D.

I 1934 kørte der kun fem togpar på strækningen, heraf blev de tre fremført med damp, fx tog 1203 til Langå som maskine- ilgodsvogn-EH-CS-CD-DC (litra før 1941).

De to øvrige tog kørtes med litra MR og MT. Litra MT medbragte en FC som personvogn i tog 646 (tognummer for motortog før 1934).

Grindsted måtte i størsteparten af sin tid "nøjes" med traktorer til rangering. Oprindeligt havde den en HS, men fik i 1930'erne denne udskiftet med et klædeskab (Pedershaab traktor), senere kom kommoderne fra FRICHS til. Traktor 72, bygget af FRICHS, holder stille med Q-vogn i Grindsted, 1955. Foto: OWL/HGC.



Et typisk posttog på "Præriebanen" i 1950'erne. MO fra 500-serien med DO-postvogn på slæb kører ud fra Grindsted som tog 506 til Bramminge, september 1955. Foto: OWL/HGC.

Under besættelsen ophørte brugen af dieselmateriel. Det blev henstillet i depot, men ingen fik plads i Brande, der var fuldt optaget af dampmaskiner (se særskilt tabel), bl.a. havde man O 312, der stod i reserve for fremførelse af kultog.

Fra slutningen af 1940'erne indsattes også motorvogne litra ML, der klarede sin trafik med en enkelt FE-bivogn. I 1953 kørtes tog 517 således med ML-FE-DO.

Kun strækningens to store stationer havde rangertrækraft. Mens Brande altid havde damplokomotiver til rangering, litra HS eller F, så måtte Grindsted fra slutningen af 1930'erne nøjes med små traktorer, oprindeligt af Pedershaab-typen ("klædeskabe") med 70 HK benzinator, senere de lidt større FRICHS ("kommoder") med 60 HK dieselmotor.

Fra slutningen af 1940'erne indsattes den ombyggede litra P, d.v.s. litra PR og fra begyndelsen af 1950'erne de store femkoblede damplokomotiver litra N i de tunge godstog og brunkultog. Sidstnævnte kunne vægtmæssigt komme op på omkring 1100 tons.

I 1953 kørtes dagligt ni persontogpar og blandettog, og det var primært litra ML, gl. MR og MO, som havde opgaverne, fx tog 507 og 521 til Randers MO-CM. Et større blandettog (tog 509) med hastervogne fra Brande og Grindsted kørtes med D-maskine som D-EH-CP-godsvogne. Returløbet tog 510 havde samme oprangering, blot kunne EH-vogne være udskiftet med en EC.

(fortsættes på bagsiden)

Fakta for Silkeborg-Funder-Brande-Bramming banen

Bramming-Grindsted åbnet 1. december 1916

Grindsted-Brande åbnet 1. december 1917

Brande-Funder åbnet 1. oktober 1920

Længde i alt 105,5 km

Sporvidde 1435 mm

Person- og godstrafikken nedlagt 23. maj 1971



Grindsted var i mange år "Præriebanen"s store knudepunkt for DSBs og privatbanernes trafik, men efterhånden faldt den, og i 1960'erne var både den og sporarealet på Grindsted station svundet ind til et minimum. Skinnebus fra TKVJ kører syd på ud af en noget øde Grindsted station, august 1968. Foto: HGC.



I 1950'erne brugtes K-maskinen fortsat på banen, bl.a. som erstatningsmaskine for MO- og ML-fremførte motortog (1953).

Litra E, H, P og S måtte ikke befære strækningen Funder- Bramming, og det samme gjaldt også de tunge 4-akslede MO-vogne nr. 563-572. Damplokomotiver litra R og T måtte benyttes som reserve-maskine mellem Brande og Bramming med en maksimal hastighed på 70 km/t (TIB 1953).

Efterhånden tog motoriseringen mere og mere over, bl.a. indsattes fra 1961 diesellokomotivet litra MX i brunkultogene som erstatning for litra N, mens der i persontog benyttedes litra MO. Sidstnævnte kørte som regel kun med en enkelt eller to vogne.

Strækningen havde i 1960'erne kun få godstog, der kørtes med litra PR eller D. De erstattedes lejlighedsvis med diesellokomotiver litra MX. De fleste godstog bestod fortsat af brunkultog, selv om transporterne af de hvide vogne med kødvarer til Esbjerg fortsatte op gennem 1960'erne. Sidstnævnte udviste dog en kraftig faldende tendens i slutningen af årtiet.

I 1961 kørtes udelukkende med MO- eller MOK-vogne, i persontrafikken, fx blandetoget tog 505 MOK=MOK-CP-EH-DA-godstog. Litra AX brugtes nu også i et togpar på strækningen i tog 508/521 (MO-AX). Litra MOK var MO-vogne i 1800-serien med kedel. Litra var dog ikke påsat vognene, det brugtes kun internt.

De sidste par år kørtes de få godstog med litra MO, der ligeledes klarede per-

sonotogtrafikken, fortsat med AX, mens de øvrige persontog var nu litra CL eller CC, lejlighedsvis CM eller CP.

Strækningen havde i køreplanerne nr. 34, mens tognumrene lå i 500-529-serien i årene 1936-1971.

Præriebanen i model

Da forannævnte bane er karakteristisk ved at være en godsbane med bl.a. brunkultog med N-maskiner, er det et godt forbillede for en spændende dansk modeljernbane. Men da strækningen er for lang til at kunne eftergøre i model, så man må gå på kompromis og tage de mest spændende elementer fra forbilledet, fx kan Funder være endestation, således at man kan opbygge en skjult banegård for "videre kørsel".

I den anden ende kan man anlægge Brande, og således få et større maskindepot. Her kan man også anlægge en slags skjult banegård, der efterligner krydsningerne til Herning-Vejle, den kan evt. forbindes med en rundbane, så man kommer til Funder via den skjulte banegård der.

Maskindepotet er for stort at eftergøre fuldkommen i model, også her må man gå på kompromis og mindske. For at spare plads kan remisen bygges op ad en bagvæg, så flere af lokomotivpladserne bliver til halvkulisser (se tidligere numre af bladet).

Herefter kan man anlægge mellemstationer efter behov, bl.a. med sidespor med spor til mergel eller brunkul med tilhørende smalspor-anlæg. Da forbilledet er enkeltsporet er det også velegnet til at eftergøre i model. Brugen af det rullende materiel fremgår af foranstående tekst.

Vi har tidligere vist tegninger af stationerne på banen, nemlig Hjøllund: Se nr. 48, side 12.

Hvad med at komme i gang?

Og til sidst: Hvem af læserne laver en sporplan med "Præriebanen" som tema for modeljernbanen? Der er ingen begrænsninger, bortset fra at anlægget skal kunne være i et almindeligt kælderrum el.lign. Send dit forslag til redaktionen. Planen må frit tegnes i hånden eller på PC.

Litra D var i mange år en typisk anvendt maskine på Præriebanen, både i gods- og blandetog. Her er det D 812 med tog 510 til Bramminge, der gør holdt i Grindsted, september 1955. Foto: OWL/HGC.

