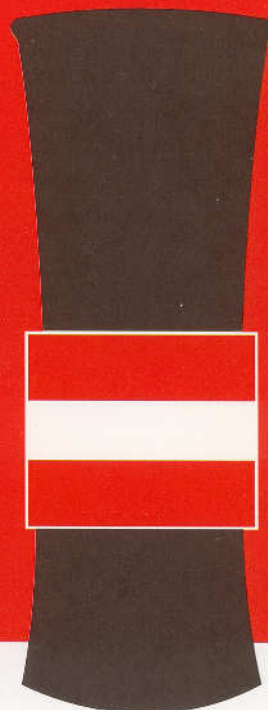


LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



82

MAJ 2005 · 20. ÅRGANG

Løssalgsspris kr. 85,-
incl. moms

ISSN 0108-9307



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn stiftet den 22. april 1983. Formålet er at udvide kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter, bøger o.lign. Arbejdet i redaktion m.v. er rent fritidsarbejde. Evt. overskud fra bladets drift skal i følge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteressen.

LOKOMOTIVETS officielle adresse:

LOKOMOTIVET
Postbox 477
4700 Næstved
Fax 54 94 50 45
BG-Bank Reg.nr. 1551
Giro-nr. 3 38 55 07
IBAN: DK 04 3000 000 33855 07
SWIFT-CODE: DABADKKK

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

Redaktion:

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

Faste medarbejdere:

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

Sats, montage og repro:

Grafikom
 4930 Maribo

Oplag

1350 eksemplarer.

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

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

Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange i en årgang: Ultimo september, medio december, primo marts og medio maj. Et abonnementsår løber fra september til maj efterfølgende år.

Abonnement:

Danmark: kr. 340,- helårlig = 4 numre på giro 338 55 07 eller check til ovennævnte adresse.

Udlandet: kr. 420,- helårlig = 4 numre incl. gebyrer på dansk check til ovennævnte adresse.

På fodpladen

Så blev det maj (du søde milde), og dermed til sidste nummer af LOKOMOTIVET i denne årgang. I september starter vi op på 21. årgang med numrene 83-84-85 og 86. Det glæder vi os meget til, for vi har mange spændende ting på programmet, men desværre har vi lidt dårlige (og gode) nyheder til vore læsere... så vi kan lige så godt springe ud i det.

Det er efterhånden blevet utroligt kostbart at fremstille LOKOMOTIVET, d.v.s. tryk, billedfremstilling, miljøafgifter, porto og pakning o.s.v., at vi undervejs har overvejet andre muligheder for bladet. Disse er følgende:

1) Droppe forhandlerne (løssalget), og kun udsende bladet i abonnement

Fordelen bliver, at vi kan inddrage forhandler-avancen og samtidig udsende bladet til lavere portopriser, idet PostDanmark har en særlig billig prispolitik for blade, der udsendes i abonnement på over 1000 eksemplarer pr. gang.

Ulemperne er dels at vi overtræder vor egen formålsparagraf om at udbrede kendskabet til danske jernbaner og dels mister vi kontakten med forhandlerne. Desuden er der mange mjere, som kan li'at gå på mj-indkøb, og samtidig købe bladet i løssalg hos vore forhandlerne. I de sidste par år er vort løssalg øget betragteligt, men det tæller ikke hos PostDanmark - her gælder kun abonnementsforsendelser.

2) Ændre format, øge sideantallet og bruge billigere papirkvalitet

Vi havde tænkt os et mindre format (235x160 mm) og en lidt anden papirkvalitet.

Fordelen herved bliver billigere forsendelse og tryk, idet dette format bedre udnytter papiret i trykmaskinerne end det nuværende A4-format. Det glittede papir vil også give flottere billeder.

Ulemperne bliver - selv om vi øger sideantallet - at tekstmængden bliver ca. 15 procent mindre, og vi ikke længere får mulighed for at bringe tegninger, farveplancher m.v. i skala 1:87. Og selv om billederne vil komme til at stå flot, så vil den ringere papirkvalitet hurtigt få bladet til at blive slidt ved mange gennemlæsninger. Og da vi ikke er et decideret nyhedsblad, men derimod et brugsblad, man gang på gang vender tilbage til (formoder vi), så er det nødvendigt at papiret har en holdbar kvalitet.

3) Beholde A4-formatet og sætte prisen op

Fordelen ved dette er selvfølgelig en øget indtægt, der kan dække vore meromkostninger til tryk, porto m.v.

Ulempen er selvfølgelig den ekstra udgift for læserne, men hvis vi trykker 4-farve på alle 48 sider, hvilket ikke øger udgifterne væsentligt (papiret skal alligevel gennem de samme trykværker, og merudgiften gælder især scanning af fotos), så var dette en mulighed, og læserne får så noget for kronerne. Især hvis vi også samtidig højner papirkvaliteten.

4) Kombinere nogle af de forannævnte

Vi kunne droppe hovedparten af løssalget og lave bladet i mindre format med ringere papirkvalitet.

Fordele: Indlysende økonomisk gevinst på alle punkter.

Ulemper: Som under 1) og 2)

5) Ophøre med at udkomme!

Bør ikke kommenteres!

Efter mange overvejelser, indhentning af tryktildbud m.v., så mener vi at forslag 3) er det bedste for vore læsere, d.v.s. sætte prisen op til kr. 95,- pr. nummer, altså 380,- kr. for et årsabonnement (4 numre). Forhøjelsen på 10,- kr. pr. nummer fordeles således: Moms kr. 2,00, forhandler-avance kr. 2,00, porto kr. 2,00; resten - kr. 4,00 - går til dækning af tryk, miljøafgift, pakning, administration m.v. Det skulle lige kunne løbe rundt!

Set ud fra læsernes synspunkt vil det give en sidepris (48 sider) på godt kr. 2,00 pr. side. Hvor får man det så billigt med tanke på, at alt stof udelukkende er koncentreret om dansk jernbanevæsen som man ikke finder andre steder?

Men der er mere glædeligt: Da vi endvidere vil trykke farver på alle sider, så vil bladets design også ændre sig, og vi kan bringe endnu flere fotos omkring de danske jernbaner i virkelighed og model, så bladet dermed virker mere indbydende.

Den ekstra 10-krone kan dog næppe dække de totale udgifter, men i årenes løb har vi sparet lidt op, så vi i kan dække evt. "underskud" ved hjælp af reserverne.

★

Til sidst: Dette nummer er grundet fornævnte tekniske omstændigheder, d.v.s. ny indkøring af den kommende årgang (mandskab, teknik, nyt design af bladet, tekstbearbejdning m.v.) beklageligvis kun på 40 sider, d.v.s. at vi skylder vore læsere 8 sider. Disse bringes i LOKOMOTIVET nr. 84 (julenummeret), så det bliver på 56 sider og udgives som et stort nostalginummer (epoke II og III). Håber det er OK?

Støt nu op om vort blad (det eneste af sin slags i hele verden), så vi ses medio/ultimo september. Ha' en go' sommer! Vi ses til september, når kornet er i hus, konen har vendt særken... men IC4 stadig ikke er i drift.

★

Forsiden: De åbne vogne har været rigt repræsenteret på de danske spor, hos DSB såvel som privatbaner. Derfor bringer vi i dette nummer mere om de åbne vogne, denne gang af typen litra PE/PER. Denne type har vi tidligere omtalt, men nye oplysninger og modeller dukker til stadighed op, så her er igen lidt nyt. Forsiden viser OKMJ 14 på vej til Odense med en række åbne vogne læsset med roer (og en togførervogn). Billedet er taget nord for Mesinge, efterår 1963. Foto: HGC.

Åbne vogne hos privatbanerne	3
En fødselar blir! 30 år:	
MJK Stationsbyen	10
En lille billedreportage fra klubben i Hvidovre	
Gå-omkring-anlæg	14
DSB på landevejen, 1. del:	
DSB rutebiler i 1950'erne	16
Af Torben Andersen	
SPORSKIFTET	22
Læsertips:	
Rangeranlæg	25
Hvad en tennisbold kan bruges til	26
Af John Nielsen	

Selvbyg:	
DSB litra AD/AY	27
Af Steffen Dresler	
Paintshop	
Farver på åbne vogne hos privatbanerne.	28
Hørt&Set, forårets danske nyheder	31
Kommende MJ arrangementer	36
Tegning 1:87:	
DSB ledvogterhytte	37
DSB personvogne litra CD	38
Noget om HELJANs forbillede	



N 206 med en stribe PER-vogne (ROCO) læsset med kul til kulværket i Vordingborg. Et herligt tog på modeljernbanen, her NMJK. N-maskinen er i øvrigt en forbedret Fleischmann.

Lidt om privatbanernes åbne vogne af PE og PER-typen

En ret almindelig åben godsvogn hos danske privatbaner var en tyskbygget med betegnelsen "Halle". Vogntypen blev først bygget hos vognfabrikken "Halle" i 1917, hvoraf betegnelsen opstod, senere med litra (Gattung) O 10 (O = Offener Güterwagen, type A1).

Amagerbanen (AB) fik dog allerede i 1907 bygget en type, der egentlig var en slags forløber for O 10-vognen, men den manglede de karakteristiske skråbånd. Disse vogne fik senere påbygget et sadeldag (hustag).

De efterfølgende O 10-vogne blev bygget hos diverse tyske vognfabrikker, bl.a. "Breslau", "Niesky" (Christopf&Uumack), "Aachen", "Bremen" og "Zwickau" i årene 1919-1920. Vognene blev indkøbt af flere danske privatbaner via en initiativrig medlemmand Albert Svendsen.

SKRJ, ETJ og TKVJ

SKRJ anskaffede i 1924 ni vogne, der netop var bygget år 1917 hos "Halle". De blev til P 51-59 hos SKRJ. De fleste af disse vogne blev udrangeret eller solgt i 1959, tre af dem kom til ØSJS. Man beholdt kun P 54 og P 59.

Største vognejer blev Ebeltoftbanen, der i 1925 lejede 40 vogne. De 36 af dem blev købt af banen i 1931. Alle vogne blev dog allerede i 1939 solgt til DSB.

TKVJ blev den næststørste vognejer af denne type vogne med i alt 34 vogne (PD 1301-1334). Vogne forsynet med skruebremse fik hos TKVJ endecifrene 0 eller 5, altså 1305, 1310 o.s.v.

Den lille privatbane VaGJ anskaffede to vogne P 75 og P 76, der begge var forsynet med bremsehus (skruebremse). De to vogne blev ligeledes i 1939 solgt til DSB.

KRB

Også den sjællandske Køge-Ringsted Banen (KRB) indkøbte vogntypen i 1921, i alt seks vogne uden nogen form for bremser (se senere) PJ 91-94, 96-97 og en enkelt med bremsehus (skruebremse)

LJ

De Lollandske Baner (LJ) anskaffede sig i første omgang fem vogne NF 720-724 og tre vogne med bremsehus NF 725-727. Men da TKVJ solgte ud af sine PD-vogne sidst i 1920'erne købte LJ i 1928 endnu otte af denne type vogne, der blev til LJ NF 734-741. De to havde bremsehus, og blev hos LJ til NF 735 og 736.

FFJ

En lille serie på ti vogne magen til blev anskaffet i 1923 til den nordjyske bane FFJ under Aalborg Privatbaner. Disse vogne, der blev den eneste af sin type hos den store nordjyske bane, var bygget hos Deutsche Werke samme år. To vogne (FFJ PJ 1301 og 1302) blev i 1952 moderniseret og fik monteret trykluftbremse, således at de havde både håndbremse og trykluftbremse (G). Vognene blev udrangeret og ophugget, da FFJ lukkede i 1968.

OHJ, HTJ og HVJ

De sjællandske privatbaner OHJ, HTJ og HVJ, sammensluttet i driftfællesskabet Holbæk privatbaner, indkøbte også en række af denne type vogne.

HTJ fik 12 vogne uden bremser og én vogn med skruebremse, nemlig PH 142-153 hhv. PH 141, mens OHJ anskaffede otte vogne uden bremser (HTJ PH 455-462) og fire vogne med skruebremse (HTJ PH 451-454).

Lillebror Værsløvbanen (HVJ) fik fem vogne uden bremser (HVJ 472-476) og en enkelt med skruebremse HVJ PH 471. I alt fik banerne 31 vogne til rådighed, d.v.s. tilsammen næsten lige så mange som TKVJ og ETJ hver især.

I 1925-26 fik alle vogne uden bremser omsider monteret en håndbremse.

I 1956 lukkede Værsløvbanen, og vognene overgik alle til OHJ, således at PH 472-476 blev til OHJ 464-468 og PH 471 til OHJ 463.

I slutningen af 1950'erne begyndte OHJ at modernisere vognene, og forsyne dem med nye trykluftbremser. Det blev imidlertid kun til to vogne PH 453-454,

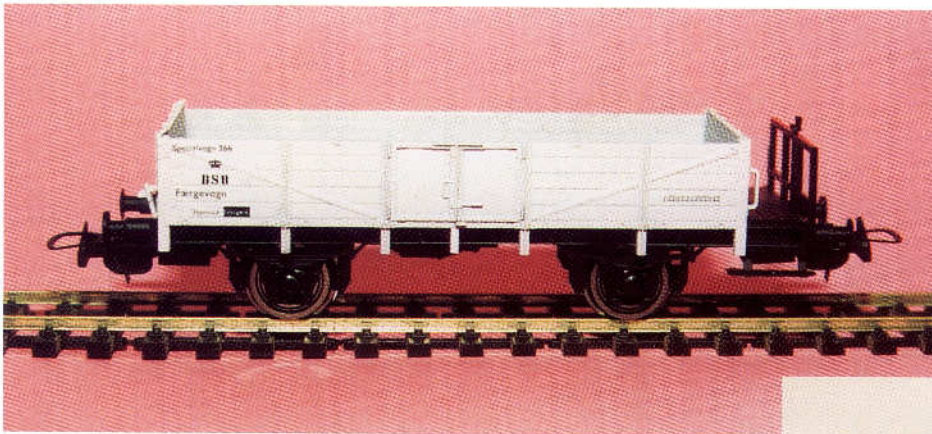
Noget om nogle ÅBNE VOGNE litra PE og PER i model

Epoke III

Af Torben Andersen

Nogle meget almindelige typer godsvogne på danske privatbanespor gennem tiderne har været de åbne højsidede typer af litra P. Heldigvis kan vi få nogle af disse almindelige vogne i model. Med åbne højsidede vogne menes her især typerne litra PT/PTR, PE/PER og PU/PUR, hvor alle tre typer fås i model, men her ser vi i første omgang på forbilleder og modeller af litra PE og PER i skala 1:87.

PJ 95. Disse vogne var bygget hos diverse tyske fabrikker, nr. 91 hos Niesky 1919, nr. 92 hos Adolf Euler (Braunschweig) 1919, mens de øvrige var bygget af Linke-Hoffmann (Breslau) 1920. PJ 95 var på visse punkter en anelse anderledes i udformningen, idet den havde mere flade døre og "stigbøjle"-trin under disse.



Til venstre: En lidt usædvanlig model af DSB tjenestevogn, nemlig en færgevogn, baseret på grundmodel fra Sachsenmodelle. Vognen er i korrekt grå bemaling med sorte påskrifter, udsendt af DWA.

der fik fjernet hele rangerskruebremsen incl. bremseplatformen, og i stedet fik trykluftbremse (G+P) og håndbremse. Vognene fik dermed også ændret hjørnemærkningen til "ikke-internationalt godkendt trykluftbremse".

Brugen af vognene fortsatte et stykke tid op gennem 1960'erne, bl.a. transporterede de gulerødder fra Svninge, men anvendelsen faldt derefter drastisk. Allerede før 1970 blev nogle af vognene ophugget - bl.a. den moderniserede PH 453 - men flere henstod på OHJs og HTJs stationer allerede fra midten af 1960'erne og forfaldt. Det var først i begyndelsen af 1980'erne, at en omfattende oprydning blev iværksat, og de fleste - og andre hensatte godsvogne - blev ophugget. Et par PH er dog bevaret hos DJK.

TKVJ litra PD

Troldhedebanen var som allerede nævnt den næststørste ejer af denne type vogn, i alt anskaffede man 34 vogne. Seks vogne havde skrubremse i hus, mens resten var uden bremser, og først fik monteret håndbremse (vægtstangbremse) i 1930.

Flere vogne blev undervejs solgt til DSB og andre privatbaner, hvilket bl.a. kom ØSJS og LJ og den nyoprettede MFVJ til gode. Sidstnævnte anskaffede 10 vogne fra TKVJ i 1927, mens LJ i 1929 købte syv vogne hos TKVJ, nr. 1315,

1318-1324, der hos LJ blev til NF 734-741. Rækkefølgen af korresponderende numre TKVJ/LJ er ikke kendt.

I 1940 havde TKVJ 11 PD-vogne tilbage, heraf var de fleste forsynet med håndbremse (1301, 1303-1304, 1307, 1309, 1311-1312, 1316 og 1317) og skrubremse (1305 og 1310). I april 1944 var alle vogne med håndbremse udstyret med trykluftledning, mens de to vogne med skrubremse havde fået denne udskiftet med rangerskruebremse og trykluftbremse.

MFVJ litra PD

De ti vogne som MFVJ anskaffede fra TKVJ (PD 1325-1334) blev litereret PD 305-314, heraf var 305 (ex TKVJ 1325) og 310 (ex TKVJ 1330) med skrubremse, mens resten ikke havde nogen form for bremser. Først året efter (1928) blev PD 306-309 og 311-314 forsynet med håndbremser.

Normalt nøjedes håndbremsede vogne kun med vægtstangbremsen, men flere vogne hos MFVJ fik senere - ret usædvanligt - også monteret trykluftbremse. På undervognen var anbragt en lodret



Herunder: Ingen af de benyttede grundmodeller har håndbremse, idet fabrikanterne har valgt af fremstille O-vognen i den oprindelige tyske udgave. For montering af dansk håndbremse, se side 6 øverst.

Knorr bremsecylinder, ligesom på DSBs QEB-vogne, og bremsetøjet var en gammeltype ikke-ekvibreret type magen til flere af DSBs Q-vogne, fx QEB og QGR. Hjørnemærkerne markerede "at vognene var udstyret med trykluftbremse til godstog" (to hvide felter), men burde egentlig være markeret som "ikke-internationalt godkendt godstogbremse".

Der var bremseklodser på alle hjul, d.v.s. otte bremseklodser, og desuden var de forsynet med håndbremse. Der foreligger fotobevis på at PD 306-309 var udstyret således, mens PD 311-314 m.fl. tilsyneladende ikke havde udstyret. Hvor når monteringen er foregået vides ikke.

Også privatbanerne RØHJ, GDS, HHJ m.fl. indkøbte denne vogntype, og der var i år 1925 omkring 190 vogne i drift hos de danske privatbaner.



Dette billede viser samme tog som øverst på side 3, nemlig N 206 med en stribe PER-vogne læsset med kul på Skælskør station (NMJK). I alt består stammen af 10 PER-vogne med kulindsatser, og udgør en ganske imponerende syn, når det triller gennem landskabet. Ved siden af kultøjet ses i øvrigt et Præstetog med Triangel motorvogn og et DSB posttog ved stationsbygningen.

Et problem med de mange vogne er nummeret. Alle bærer det oprindelige nummer fra fabrikanten, hvor hvert nummer - ifølge god mj-skik - burde være individuelt. Det er nok nemmere sagt end gjort idet transfersfabrikanter ikke ligefrem leverer PE og PER-numre i massevis.

Vogne til DSB

I årene 1939-40 overtog DSB en række af de forannævnte vogne fra privatbanerne. Det gjaldt således fem litra PD fra TKVJ, foruden 12 private lejevogne magen til fra samme bane, men med litra ZA og ZB, mens ETJ blev storleverandør til Statsbanerne med hele 32 vogne af litra P.

Fra RØHJ overtog DSB 15 vogne, mens SNNB og VaGJ hver solgte to vogne til Statsbanerne. I alt overtog DSB 47 vogne, der blev til litra PE og 21 vogne, der blev til PER.

To vogne fra privatbanen SNNB (PH nr. 205 og 210) skulle have haft litra PER, men nåede det aldrig, før de blev sendt til ombygning hos Scandia, hvor man genbrugte undervognen til syrekrukkevogne litra ZS 508 052 og 508 053 for Dansk Svovlsyre- og Superphosphat Fabrik (DSSF).

Ved overtagelsen af de åbne vogne lod DSB bremsehuset med skruebremse fjernes på de vogne, der havde dette, og monterede i stedet rangerskruebremse.

PE- og PER-Vognene hos DSB blev udrangeret i årene 1959-1966, og nogle PER blev i 1953 omdannet til færgevogne (se LOKOMOTIVET nr. 72, side 30).

Vognene i 1950'erne og 60'erne

Mens de fleste privatbaner investerede i de åbne vogne allerede i 1920'erne, så anskaffede den østsjællandske bane ØSJS sig først denne vogntype ved senere "brugsalg" hos andre baner. I årene 1956-61 købte man tre stykker hos TKVJ, mens tre blev anskaffet fra Silkeborgbanen (SKRJ).

Fra TKVJ købte man vognene PD 1301, 1303 og 1310, der blev til ØSJS 441-443. Nr. 1310, altså ØSJS PE 443, havde rangerskruebremse.

I 1959 købte ØSJS fra Silkeborgbanen (SKRJ) de gamle Halle- byggede vogne P 52, P 56 og P 58, der blev til ØSJS PE 444-446.

Vognene blev benyttet op gennem 1960'erne, og udrangeredes omkring

Tablet over udgivne modeller, skala 1:87

DWA-Hobby	Basismodel	Udgivet	Bemaling	DSB-type
DSB færgevogn	Sachsenm.	2002	Lysegrå	PER m/bremseplaf.
LJ PB 724	Fleisch.	2004	Engelskrød	PE
FFJ PJ 1305	Fleisch.	1999	Lysegrå	PE
GDS PC 222	Fleisch.	1998	Sort	PE
KRB PJ 95	Fleisch.	2004	Brun	PER m/bremsehus
NFJ PJ 245	Fleisch.	1997	Lysegrøn	PE
NFJ PJ 242	Fleisch.	1999	Lysegrøn	PE
OHJ PH 456	Fleisch.	1998	Orangerød	PE
TKVJ PD 1309	Fleisch.	1998	Almuerød	PE
ØSJS PE 445	Fleisch.	2003	Engelskrød	PE
ROCO				
DSB PE 17 714	ROCO	1999	Mørkebrun	
	46 889			
DSB PER 17 683	Sachsenm.	1996	Mørkebrun	
	16 081			
OHJ PH 454	ROCO	2001	Orangerød	PE med trykluftbremse

1970. Men endnu nogle år op gennem 1970'erne kunne man finde dem hensat på stationernes sidespor.

LJ omlitredede sine NF-vogne til litra PB i begyndelsen af 1950'erne. I årene 1961-64 blev materiellet atter omlitret og nummereret, og PB fik litra P med nye numre. Flere vogne bar dog op til slutningen af 1960'erne fortsat litra PB med de gamle numre.

De omtalte NF-vogne hed således efter 1954 PB 720-727 og PB 400-402, én vogn bar dog fortsat det gamle litra NF 736.

Efter 1964 blev det nye litra P og numrene 201-217. I slutningen af 1960'erne aftog brugen af vognene, og de udrangeredes og ophuggedes i årene 1969-71.

Flere privatbaner blev nedlagt i 1960'erne, hvorved vognene her blev udrangeret og ophugget. Det gjaldt bl.a. vogne fra banerne NFJ, MFVJ, FFJ, TKVJ og SKRJ.

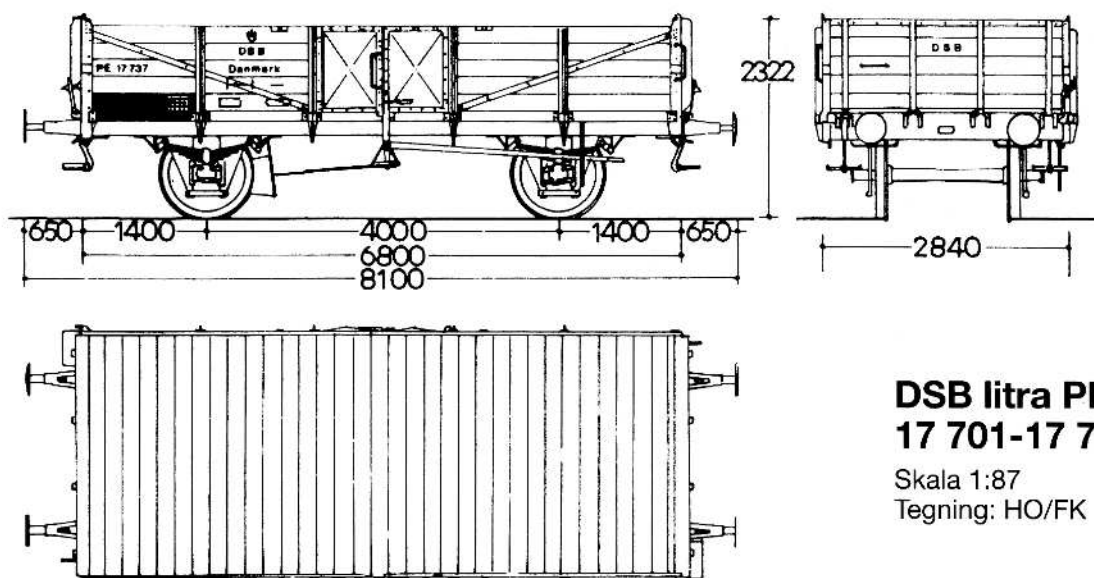
Hos de øvrige baner faldt brugen i lø-

bet af 1960'erne, bl.a. hos GDS, OHJ, HTJ, men mange af vognene blev ikke udrangeret eller ophugget, men blot som tidligere nævnt, hensat på sidespor rundt omkring på stationernes spor indtil "store oprydninger" fandt sted.

Vognenes konstruktion

Vognene var alle bygget med sider, gavle og bund i træ (planker), der blev støttet af stålprofiler. To skråbånd i fladjern forstærkede vognenes sider. Fløjdørene var fremstillet i oppresset jernplade, hvilket på det tidspunkt var moderne, idet man ellers benyttede døre i træ. Endegavlene var aftagelige i begge ender (tophængslede) for hurtig aflæsning af gods, dog kun i den ene ende på vogne med bremsehus.

De fleste vogne var uden håndbremse eller anden form for bremse, mens et fåtal havde bremsehus med skruebremse (S) på en forlænget undervogn. Bremsehuset havde dør i begge sider og indvendigt et



DSB litra PE 17 701-17 747

Skala 1:87
Tegning: HO/FK



Model af åben vogn TKVJ PD 1309 fra DWA. De fleste vogne i model mangler håndbremse og trin under dørene, men disse dele kan relativt nemt selvremstilles. Her er håndbremsen tydeliggjort i umalet tilstand. For yderligere hjælp, se LOKOMOTIVET nr. 56, side 24.

primitivt klapsæde. Bremsesvinget havde udvendig spindel, og var indkapslet i en kasse i jernplade. Bremsetøjet havde klodser på begge sider af hjulene, og det var ekvilibret, således at alle klodser havde ensartet hårdt tryk mod hjulene, uanset slid på klodserne. Dette var teknisk et bedre system end de skruebremsede vogne, der normalt leveredes fra andre vognfabrikker, fx Scandia.

Vogne uden vægtstangbremse (håndbremse) var meget almindelige hos tyske baner, og de fleste leverede vogne til danske baner led af denne mangel. Den simple håndbremse, der anvendtes i Danmark for parkering, var efter engelsk forbillede, og typen brugtes ikke i Tyskland. Derfor fik banerne først i løbet af 1920'erne monteret håndbremse på de bremselede vogne. TKVJ ventede endda helt til 1930 før banen fik monteret håndbremser; alle håndbremser leveredes i øvrigt fra Scandia.

Mens vogne med håndbremse senere ikke undergik større forandringer, så fjernedes bremsehus og skruebremse på næsten alle øvrige vogne i årene 1943-1952, og der monteredes i stedet ranger-skruebremse og trykluftbremse (G) til

brug i godstog. En enkelt beholdt dog sit hus, nemlig KRB Pj 95.

Pufferne var af den lukkede kurvtype, hjulene var skivehjul, hvis aksler løb i mekanisk smurte lejer. Selve akselgafterne var af pladetyper.

Længden over puffer på vogne med bremsehus/platform var 8100 mm, mens dimensioner på øvrige vogne fremgår af tegningen side 5. Bundfladen var 18,4 kvadratmeter, og de kunne laste 15 tons.

Hos banerne fik de flere forskellige litra og bemalinger, se bl.a. side 28 i dette nummer.

PE- og PER i model

De nævnte vogne, der hos privatbanerne optrådte med mange forskellige litra, havde lige så mange forskellige bemalinger, alt efter ejerforholdet. De fandtes i orange, rød, grøn til tjæresort, og mens det i model ikke har voldt problemer at fremstille den brunmalede til DSB, så har det krævet et lidt større reserarbejde at finde frem til de korrekte privatbanefarver.

DWA Hobby litra PE og PER

DWA Hobby har været den absolut flittigste, når det gælder om at fremstille åbne vogne til DSB og privatbanerne. Som grundlag for firmaets modeller er primært anvendt vogne fra Fleischmanns program, men man har også baseret en enkelt på en vogn fra Sachsenmodelle.

DWA har især koncentreret sig om pri-

vatbanernes åbne vogne af typen, der hos DSB havde litra PE, alle til epoke III.

For at eftergøre en farve så nøjagtig som muligt, har en af DWAs metoder været at kontakte tidligere ansatte på de aktuelle baner, hvor nogle i tidernes morgen - ofte tilfældigt - havde beholdt farveprøver enten i form af bemalingforskrifter eller farvekort fra farvefabrikanterne Dy-rup, Sadolin m.v. Herefter var det "ingen sag" at matche reseda-grøn, almuered m.v. med de "moderne" RAL-farver.

I et andet tilfælde skulle DWA matche OHJs rødorange farve, og her havde en jernbaneentusiast "tilladt sig" at skrabe gammel maling af vogne, der henstod på OHJs stationer op gennem 1970'erne og 80'erne. Ud fra "afskalningerne" blev denne farve så konverteret til RAL-systemet, så modellen kunne få den forbilledlige modelfarve.

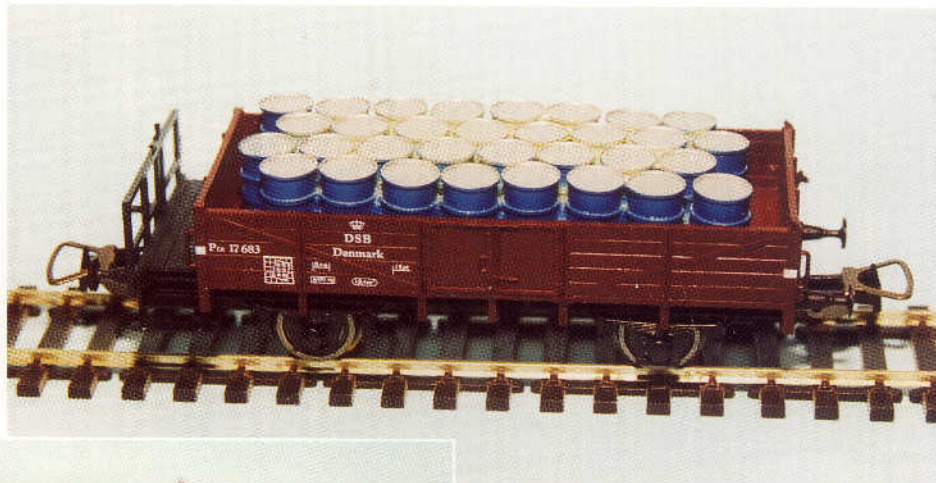
En privatbane som FFJ benyttede en blågrå farve til sine lukkede vogne, og DWA drog så den "logiske" slutning at de åbne vogne så måtte have samme kulør. Men nej, det var ikke tilfældet, idet Aalborg Privatbaner - som FFJ hørte under - brugte en lys eller mørk grå til sine åbne vogne. Farven blev afsløret dels på sjældne farvefotos, dels på afskrabede farveprøver som en jernbaneentusiast havde bevaret.

Basisvognene fra DWA er som allerede nævnt fra Fleischmann, nemlig den tyske litra (Gattung) O. Selv om netop disse vogne som allerede nævnt er af tysk oprindelse, så er der alligevel nogle småforskelle i udseende på disse og de danske forbilleder, bl.a. med hensyn til bremse-

De åbne vogne er - som nævnt i tidligere numre af bladet - velegnede til at variere udseende med forskellige typer af godslaster. Her holder et par åbne vogne, den ene lastet med trådruller, den anden med et Tempo Matador rugbrød. Vognen, der skimtes til højre i billedet er en åben højsidet fra TKVJ, også udgivet af DWA. Det samme gælder den sorte beholder-vogn fra PHØNIX.



Til højre: Sachsenmodelle/ROCOs model af DSB litra PER 17 683 er her lastet med olie-tønder. Lasten er dog ikke korrekt med hensyn til læsseforskrifter, idet vognen skal fyldes helt ud i begge ender for at undgå forskydninger under kørslen.



Herunder: Model af åben vogn litra PJ 1305 fra FFJ, også udgivet af DWA. Den lysegrå farve er helt korrekt til de åbne vogne hos netop FFJ, idet banen - og Aalborg Privatbaner generelt - benyttede mange forskellige grå og blå-grå farvenuancer. Vognene oprådte således i både lysegrå, mørkegrå, mellemgrå, blågrå og sortgrå bemaling.



Dernæst bør man montere den manglende håndbremse. Hvordan dette kan gøres beskrev vi indgående i LOKOMOTIVET nr. 56, side 24. Men kort og godt kan håndbremsen fremstilles ved hjælp af diverse plaststrips.

Sluttelig har grundmodellerne nogle kraftige lange puffer, disse bør udskiftes med lukkede puffer af kurvtypen. Her må man gribe til rodekassen eller besøge mj-forhandleren.

Endelig anbefales det at studere fotos af forbillederne, der giver den bedste garanti for at få en korrekt model. Se fx næste side.

udstyr (fx manglende håndbremse), trin, puffer o.s.v. Disse dele kan dog uden større besvær ændres eller tilføjes på DWAs modeller. Mange mj-ere benytter dog DWAs vogne uden ændringer.

Til slut skal nævnes, at DWA også har udgivet en DSB færgevogn i DSBs specialvogngrå farve. Denne model har platform med rangerskruebremse, og er baseret på en grundmodel fra Sachsenmodelle.

ROCOs modeller

Fra ROCO er også udsendt en enkelt model af en åben vogn til en populær dansk privatbane, nemlig litra PH fra OHJ (epoke III).

Vognen er selvfølgelig baseret på en grundmodel fra ROCOs eget program, der til forveksling ligner Fleischmanns udgave. Men ROCOs PH-model er lidt atypisk, idet den har bremsklodser, d.v.s. at den er udstyret med trykluftbremser.

Modellen - PH 454 - er imidlertid helt korrekt, idet OHJ havde denne i sin vognpark, om end den - og PH 453 - var de eneste af slagsen. Der er dog en mangel ved modellen, nemlig en håndbremse, så det må man selvbygge. Egerhjulene bør udskiftes med pladehjul, og det skulle man nok kunne klare.

Bemalingen i OHJs orangerøde og de

hvide påtryk er helt som hos forbilledet, såvel i størrelse som i skriftsnit.

Da ROCO endnu var i kompagni med Sachsenmodelle udsendte man i 1996 en DSB-model med bremseplatform, og senere også en DSB-model baseret på ROCOs egen basismodel, begge i nøjagtig DSB-brun lakering med hvid litrering.

Forbedringer i model

Selv om mange næppe føler trang til at forbedre modellerne, så giver vi alligevel et par korte tip.

Den første forbedring kan man roligt udføre uden at ændre på selve grundmodellen, idet modeller med egerhjul, bør have disse udskiftet med pladehjul. Så begynder modellen allerede at ligne forbillederne.

Patinerer

Vognene bør patineres for at give udseende af at have været i drift, men det skal gøres meget varsomt, for vognene forblev ret velholdte tiden igennem. Det var først da udrangering var i sigte at man lod vognene forfalde. De skal altså kun patineres med meget lidt jord- eller sandfarve på undervogn og vanger. Umiddelbart efter transport af grus, sand, kul og koks, frugt og grønt m.v. var vognene dog beskidte, men blev ret hurtigt spulet rene.

Det kunne ske at et udskiftet bræt blev pletmalet eller dørene blev malet i afvigende farver, ikke mindst vogne hos Aalborg Privatbaner, der brugte den forhåndsenværende maling. ■



En usædvanlig model af åben vogn litra PJ fra KRB er typen med hus på bremseplatformen. Modellen er 98 procent identisk med forbilledene, den mangler kun støjbjælke under døren. Behøver vi at sige, det er DWA, som har udgivet den?

ÅBNE VOGNE

Type PE og PER
hos privatbanerne



KRB Pj 95 med kullast ved de såkaldte Huckske kulkraner på København havn (Kalvebod Brygge), 1957. Vogne fra danske privatbaner kørte også på DSBs spor. Bemærk det karakteristiske trin på undervognen, der er formet som en stigbøjle. Foto. IVA.

Foto til højre:
PE 461 fra OHJ på Holbæk station, 1970. Vognen ses fra siden med håndbremse. Vognen mangler vedligehold, og fremtræder afskallet med slidte brædder. Bemærk, at den er RIV-mærket. I øvrigt viser rev.-datoen, at den er revideret 4.9. 1968. Foto: PÅ SPORET.



Foto til venstre:
PE-vogne fra FFJ sås i mange grå bemalinger, lige fra lysegrå til mørkegrå. PJ 1302 ses her i mørkegrå grundmaling med lysegrå døre og pletmaling under baneforvaltning m.v. Vognen har i øvrigt tryklufftbremse (to hvide hjørnemærker), og derfor bremseklodser på begge hjulsæt, et oplagt forbillede for ROCOs grundmodel. Vognene er fotograferet i Aalborg, 1967. Foto: JGC/JMJK.



Foto til højre:
HHJ PF 222 var ligesom mange andre vogne hos privatbanerne meget velholdt. Den bærer kun svagt spor af drift. Man ser tydeligt de lukkede kurvpudder og håndbremsens konstruktion. Bemærk at påskriften HHJ m.v. sidder helt i top på øverste bræt, hvor de normalt var placeret på det andet bræt. Foto fra Odder, 1955. Clausen/DMJK.



www.toget.dk

skifter adresse til

www.brastrup.com

...men vi har stadig det bedste udvalg i H0 startsæt både märklin og jævnstrøm

- Se bare her:



kun 995,-



kun 995,-

FALLER

Vi har Danmarks største udvalg i tilbehør som landskabsmaterialer, byggesæt og figurer. Det vi ikke har, det skaffer vi! Stort udvalg i bøger og brochurer om modelbygning f.eks. Fallers 190843

'Byg dit eget diorama' kr. 99,95

POLA

NYT!

Stort udvalg af digitale lokomotiver til rimelige priser f.eks.



36850 Ellok
kr. 798,-



30322
Tenderlok
kr. 998,-



30033 BR 24 kr. 898,-

Vi har masser af spændende vognsæt på lager f.eks.



46621 DSB/SJ sæt kr. 350,-



44333
3 fladvogne
kr 299,-



44460 WM-2004 vogn
kr. 249,95

Og store vogne til lave priser f.eks.



42280.1 epo III 1.kl. kr. 199,95



42280.2 epo III 2.kl. kr. 219,95



42280.3 spisevogn kr. 179,95

märklin

Wintrack 6.1.3 D



kun 788,-

3-d baneplanlægningsprogram til alle gængse sporsystemer - Märklin C, K, M, Spor 1, MiniClub, Fleischmann H0, Profi, Piccolo, Roco Line, MiniTrix, Peco og mange flere. Hos os prisen billigere end i Tyskland.

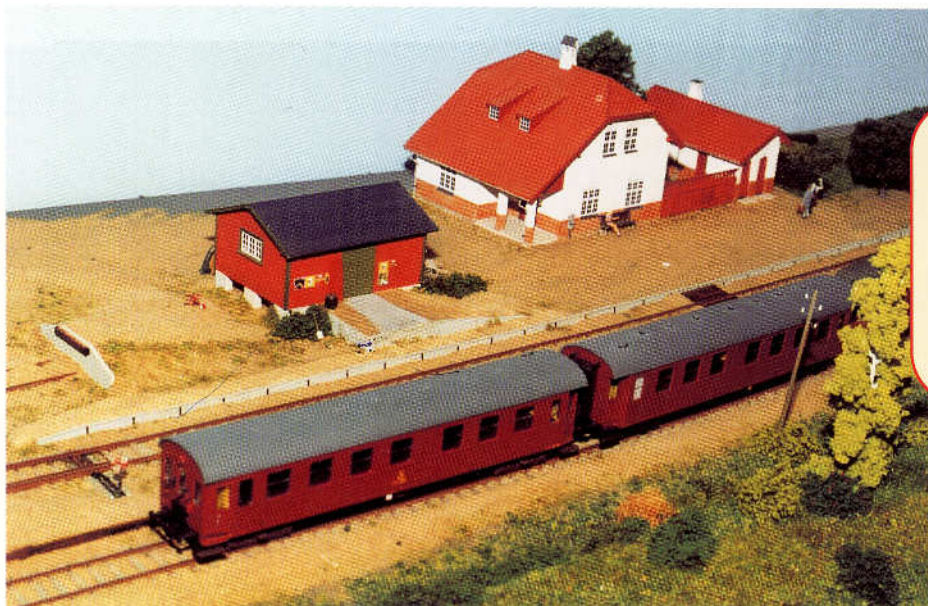
Fra 15. februar 2005:

Klik ind hos www.brastrup.com og reservér nyhederne fra Märklin, Fallers, Roco, Trix, Pola. Ved forudbestilling opnår du den bedste pris og sikrer dig et eksemplar af de nyheder, som produceres i begrænset oplag.

- Vi har alle startsæt fra
- **Märklin SYSTEMS**
- Den mest avancerede og nyeste generation af digitalstyring til modeltog

Se åbningstiderne m.v. på www.brastrup.com

Du kan altid træffe os på toget@toget.dk eller telefon 87508030



Skellebjerg station

Styrevognstog bestående af CPS-CPL-MO (alle fra HELJAN) gør holdt på den Skellebjerg station, hvis smukke hvide hovedbygning har forbillede i stationen på Høng-Tølløse Banen. Ved siden af hovedbygningen ses det røde varehus med enderampe. Bemærk 'emaljerek-lamerne' på husets facader.

jernbane. Man arbejder ihærdigt med at opbygge små og store industrier rundt omkring, således at man får belæg for at køre 'rigtig gods', og ikke blot transporterer vogne planløst rundt.

Vi skal ikke trætte læserne med flere ord, men i stedet lade billederne fortælle om MJK Stationsbyens anlæg.

... så til sidst: Tillykke med dagen!

En fødselar i fotos:

MJK STATIONSBYEN

30 ÅR

Af
Torben Andersen

Den 13. februar 2005 kunne MJK Stationsbyen, Hvidovre, fejre 30 år på de små spor, og i den anledning havde man inviteret til åbent hus i klubbens lokaler dagen i forvejen, den 12. februar. Trods det voldsomme snefald, der indtraf lige præcis denne dag, så kørte LOKOMOTIVETs redaktionen alligevel en tur til klubben for at hilse på.

Vi blev budt hjertelig velkommen af Ebbe Merkelsen, der siden klubbens start i 1975 har været formand for klubben, og medlemmerne viste os velvilligt rundt og fortalte om anlægget og dets finurligheder.

Lidt om anlægget

Anlægget, der omfatter ca. 100 kvadratmeter fordelt i flere rum, er opbygget i skala 1:87. I LOKOMOTIVET nr. 50 finder man en sporplan over anlægget.

Driften foregår ved digitaliseret to-skinne jævnspænding (DCC) med LENZ digital. Spor- og sporskifter er fra PECO, mens man benytter Toitose sporskiftedrev, der arbejder langsomt (læs virkelighedstro) og har tilbagemelding. Man har tidligere benyttet PECO drev, men disse var for kraftige i trækket og slog skifterne i stykker.

Som lydæmpende underlag for sporene benyttes korkstrimler, mens ballast er fintstet sand eller sten, der er limet på plads på traditionel vis med hvid lim.

Man kører primært epoke III fra 1954 til 1973. Damplokomotiver og dieselmaskiner arbejder side om side, bl.a. litra D (Brimalm), MY, MX og MO (HELJAN)...og ikke at forglemme lyntog litra MA fra ROCO og MS-AA-MS fra HELJAN. De vinrøde dieselmaskiner har man smukt patineret på tag, sider og bogier, således at de ikke fremtræder som nye, men der-

imod giver indtryk af materiel, der har været et stykke tid i drift.

Det gælder også gods- og personvogne, hvor sidstnævnte udelukkende optræder i vinrød bemaling (DSB). Typerne omfatter bl.a. litra CC og CL.

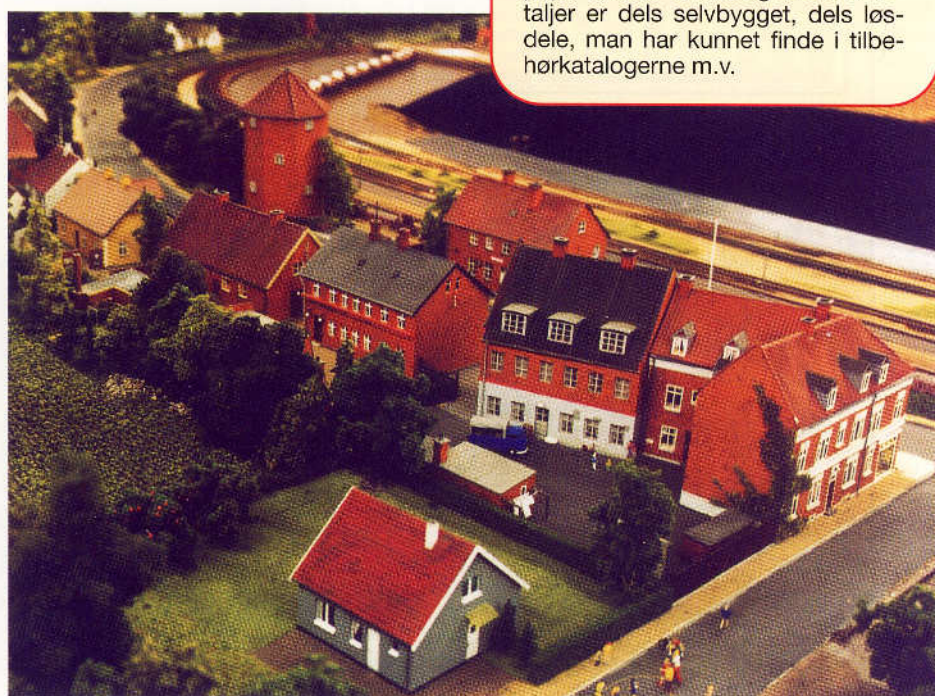
Udvalget af godsvogne stort, og blandt de mange danske typer litra Q, E, private vogne litra ZE m.fl. ses også en hel del udenlandske godsvogne ligesom hos forbilledet. Sådan skal det nemlig være, når man dyrker dansk model-

Kværkeby stationsby

Stationsbyen Kværkeby er meget virkelighedstro opbygget, hvilket billedet tydeligt viser. Det er næsten som et luftfoto fra den virkelige verden med DSB vandtårnet i baggrunden, snoede gader med huse, haver...og godt med vegetation som buske og træer. Netop brugen af mange træer til et naturtro landskab er et kendetegn for MJK Stationsbyen.

Byhusene er bygget efter P.W. Skadhauges tegninger. Disse blev gennem nogle år bragt i Signalposten. Husene er skabt i nøjagtig skala 1:87, og i bygninger med forretninger ses detaljeret indretning bag butiksruderne m.v.

Husene er bygget i tyk pap (skiltepap) beklædt med rødt mustenspapir i skala 1:160, og diverse detaljer er dels selvbygget, dels løse dele, man har kunnet finde i tilbehørkatalogerne m.v.





Kværkeby station

En smuk station med omgivende bymiljø på anlægget er Kværkeby. Stationsbygningen er en tro kopi af den midtsjællandske station som den så ud i hine tider med lille signalkarnap ud mod sporet. Forbilledet blev nedrevet i 1980'erne.

Ved siden af hovedbygningen står en nyere type af DSBs vandtårne, nemlig de ottekantede i blank mur, der kom frem i 1920'erne. Her er det opført i røde sten.

Bemærk den realistiske baggrund med de mange træer i silhouet, der er med til at gøre landskabsillusionen fuldkommen. Læg også mærke til de mange lygtepæle på perronerne. I forgrunden holder et godstog trukket af MY 1202 (HELJAN), der lige kan anes.



Hjørnehus

Bag stationen finder man denne 'forretningsgade' med det flotte hjørnehus. Husene rummer forretningen "Mahler & Breum - Udstyr og Damekonfektion", og på den anden side af gårdporten en frisør. Begge er minutøst indrettet, sidstnævnte med komplet indretning af salon med frisør og en ungersvend i stolen. I bygningen til højre har isenkræmmeren og slagteren forretning. Man kan netop skimte det gyldne oksehoved på facaden, der fortæller om slagterens tilstedeværelse.



Solo MO

En enlig MO-vogn 1881 er på vej ind på Høng station, hvor den passerer stationsforstanderens sirligt anlagte have med grøntbæde. Bommene er selvfølgelig nede for at sikre overkørslerne. Den manglende indhegning var noget typisk for de gamle privatbaner. Høng station er under anlæg, og stationsbygningen er endnu ikke rejst, men når klubben når så langt, så vil vi igen besøge den for at vise læserne, hvordan det færdige miljø bliver.



Stålbro

Hos de virkelige baner findes et utal af større og mindre brobygninger, lige fra små stenkister til større stålbroer. Næsten alle typer kan genfindes hos MJK Stationsbyen, her bl.a. en stålbro i samme stil som broerne ved Silkeborgsøerne. Der er benyttet to industrimodeller fra Kibri kat.-nr. B-9700, der har fået lidt pletmaling. I forgrunden er anlagt en lille bro for fodgængere, en fin detalje.

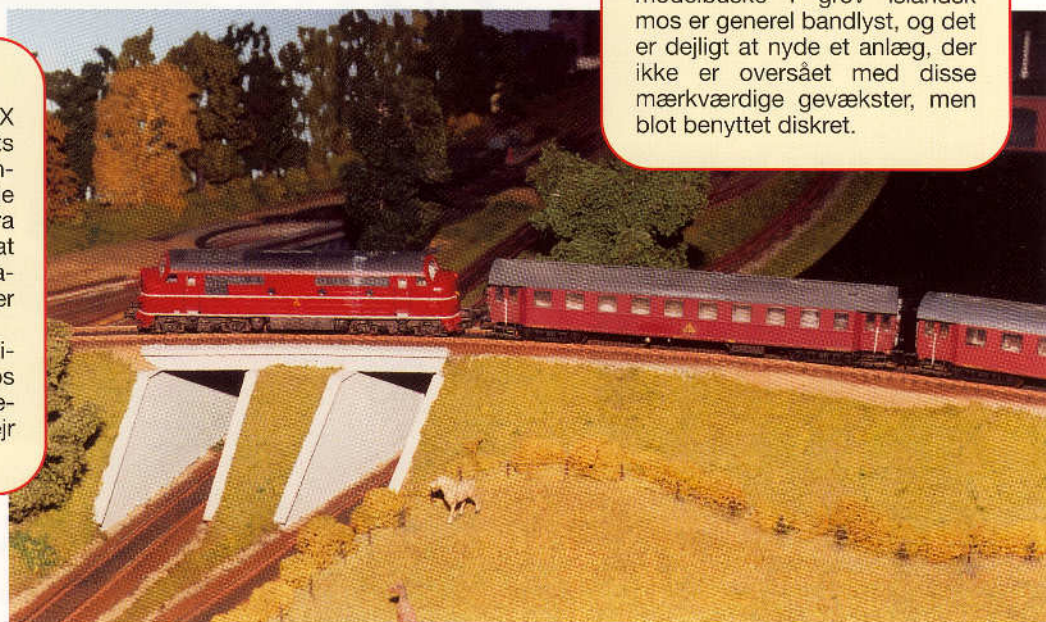
Godstoget med hvide og brune vogne fremføres af en D-maskine. Denne er fra Brimalm, der har fået nogle forbedringer, bl.a. er den oprindelige Naylor-ventil udskiftet med en pop-ventil.

Landskabsmaterialerne er primært fra HEKI. Gamle dages modelbuske i grov islandsk mos er generel bandlyst, og det er dejligt at nyde et anlæg, der ikke er oversået med disse mærkværdige gevækster, men blot benyttet diskret.

Persontog

Et persontog med HELJAN MX 1015 ruller over en af anlæggets mange brobygninger, her en tvillingebro i beton. De efterfølgende personvogne er nærtrafikvogne litra CL fra PÅ SPORET. Bemærk at MX-lokomotivet er patineret, så taget og luftindtag i sider fremtræder i mørkere grå m.v.

Patineret af det rullende materiel gør man i øvrigt meget ud af hos klubben, således at dette fremtræder som slidt og brugt, tæret af vej og vind m.v.



TØJHUSET

Rundt omkring på anlægget findes mange spændende detaljer, fx denne bygning med tilhørende lille carport. Huset er igen bygget efter P.W. Skadhages tegninger i Signalposten. Det er bygget i halvrelief op ad væggen, hvorved man sparer plads uden at det går ud over illusionen. Bemærk de mange detaljer i haven, og det unge par i hyggelig snak på forpladsen. En fiks lille detalje er også isolatorerne på husgavlen.





H.C. Andersen var en stor JERNBANEENTUSIAST



Faktisk var H.C. Andersen en af verdens tidligste jernbaneentusiaster! Hans motto var: "At rejse er at leve", og allerede så tidligt som i 1840 rejste han med tog fra Magdeburg til Leipzig. Han var begejstret, og resten af livet omtalte han igen og igen jernbanerejser i sine dagbøger. I 1841 blev hans artikel "Jernbanen" trykt første gang. Det er morsom og spændende læsning. Han svinger sig op til at sige: "O, hvilket Aandens Størværk er dog denne Frembringelse!". Hans første togrejse fra København til Roskilde fandt sted i 1847, kort efter jernbanens indvielse. Vores verdensberømte digter og jernbaneentusiast fejres med særproduktion af to Märklin H0 vogne. Vognene er enestående, fordi det er Märklins første produkter med billeder af henholdsvis H.C. Andersen og af lokomotivet Odin.



Forbipåse, fremrindsvet pengespejl.

Den almindelige type er med sort tryk på hvid bund, ligesom illustrationer og portrætter typisk var i datidens bøger og tidsskrifter. Billederne af de to lokomotiver er: Et lysk fra H.C. Andersens første togrejse samt det danske lokomotiv Odin. De er vist som silhouetter, der kan lede tanken hen på H.C. Andersens papirklip. Vognen fremstilles kun i 2005. Vi har den på lager. Pris: 268,- kr. Evt. forsendelse: 45,- kr. (uanset antal).

Eksklusiv typen er en vogn fra epoke 1. Det er den ældste vogntype, Märklin laver som særproduktion. Vognen er sort med tryk i "guld". Mottoet er skrevet på 5 sprog: Engelsk, tysk, dansk og på taget kinesisk og japansk. Det er Märklins første "danske" særproduktion fra epoke 1. Vognen fremstilles kun i 600 eksemplarer. Märklin leverer vognen i æske med særlige labels. I æsken er et nummereret certifikat med et påsat H.C. Andersen frimærke. Pris: 528,- kr. Forhør om vi stadig kan levere.

H.C. Andersen er obligatorisk læsning i alle kinesiske skoler, så hvis de 1,2 milliarder kinesere har opdaget det her, kan du godt opgive!

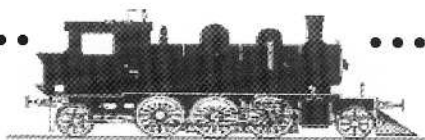


A A H U S

Samler Børsen



Skt. Pauls Kirkeplads 15, DK-8000 Aarhus C. (Tirsdag lukket)
Telefon 86 12 35 33 - Fax 86 13 40 70 - www.samlerborsen.dk



... vi ligger kun ca. 900 m
fra Jernbanemuseet
og bussen har stoppested ved butikken
Linie 51 og rute 890 lige til døren

Kom og besøg os - og se alle de gode tilbud

Nye mærker i butikken er:
Fleischmann H0 og N

EMCO drejebænk:

Kom ind og se EMOCO Unimat 4 i butikken

Vi fører:

Märklin, ROCO, Wiking, HELJAN, PECO, Faller, Kibri,
Auhagen, NOCH, FREJA H0 modeltog, Viessmann,
Rietze, Piko, Hobby Trade, Tillig, MG-Togmodelle,
Sommerfeldt, DJH, Skilteskoven og Sachsenmodelle.
Messing og skruer i alle størrelser samt værktøj.

Vi fører både Märklin og ROCO Digital
... se, hvor let det er at bruge

Odense Modeljernbanecenter

Kochsgade 35B, DK 5000 Odense C. Tlf. 66 14 10 50

Åbningstider:

Mandag 15.15-18.00

Torsdag 15.15-18.00

Fredag 15.15-19.00

Lørdag 10.00-14.00

www.modeljernbane.dk · info@modeljernbane.dk

NYHEDER!

SCRAP SPORVOGN med bivogn

Komplet byggesæt af den københavnske 2-akslede sporvogn. Med resinoverdel, metalchassis, motor med svinghjul, diverse løsdele, påskrifter og skilte

Forhør nærmere

F-maskine



Overdel, løsdele og litra for Märklin 3029

kr. 520,-

Overdel, løsdele m.v. for Lilliput T3

kr. 520,-

OLSENBANDEN

5 figurer, Egon, Kjeld, Benny, Yvonne og »Bøffen«, flot håndmalet

Pr. sæt kr. 198,-



Franz Jäger pengeskabsvogn

Utrolig detaljeret model. Leveres færdigsamlet. OBS! Kun et lille oplag.

C-maskine

Komplet byggesæt med tenderdrev.

Forhør nærmere!

**ALLE DANSKE
NYHEDER
er på lager**

SCANDIA rumpeged

i to udgaver. Leveres med overdel, bund, hjul og vinduer.

kr. 298,-

SCANDIA rumpeged

Til OHJ, GDS og HFHJ Leveres med overdel, bund, og hjul.

kr. 298,-

KÆMPE lødselager

for selvbyggere, - og i 1000-vis af andre varer. - Vi sender overalt

Byggesæt:

TRIANGEL BUS (HFHJ)

til vej eller spor - forhør nærmere

SPOR N

Motorvogn DSB litra ML incl. undervogn og litra

kr. 985,-

S-maskine Overdel og røgskærme

kr. 485,-

TIKØB HOBBY OG STØBERI

Hornbækvej 460 * 3080 TIKØB

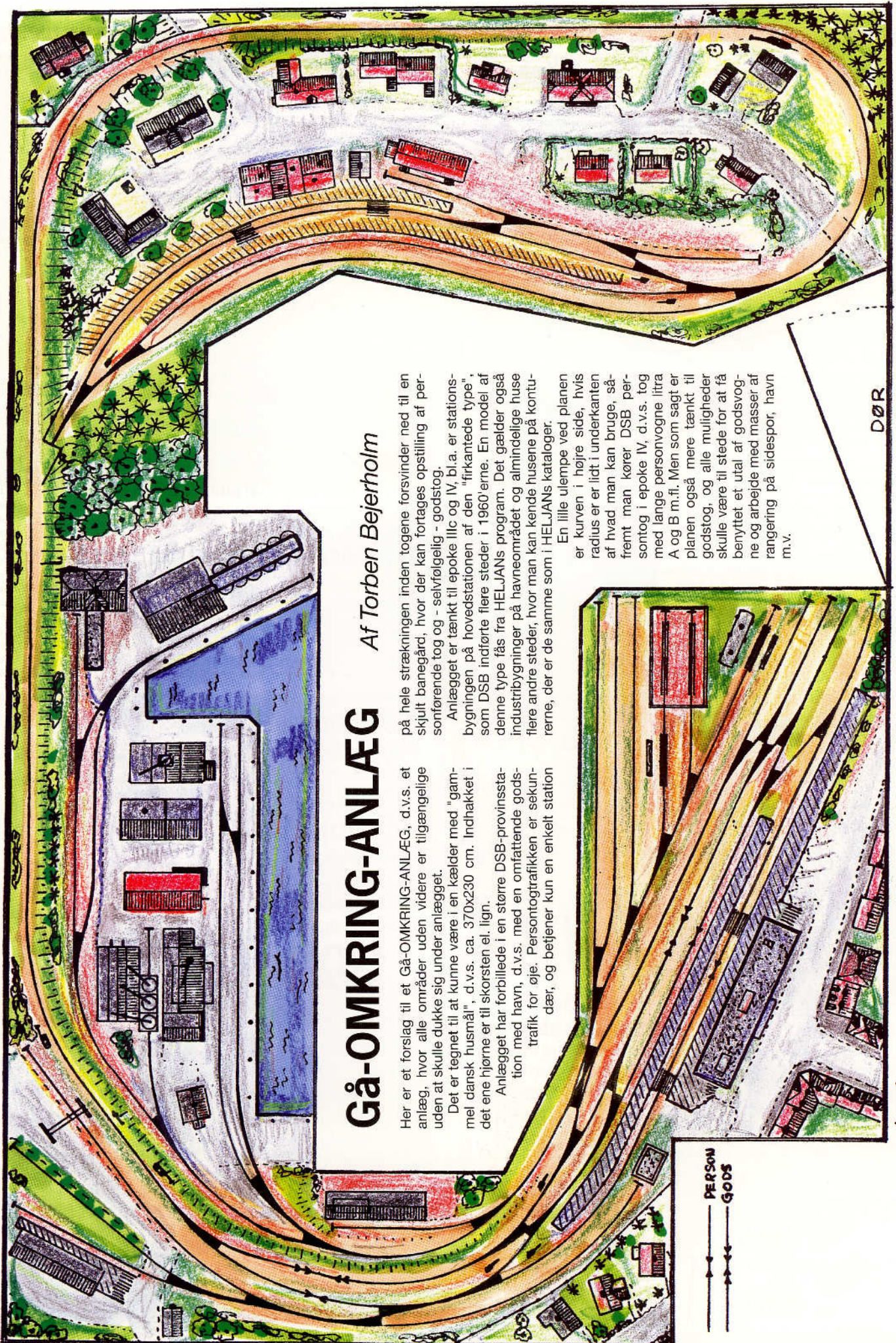
Telefon mandag-fredag 8.00-16.00 • Tlf. 49 75 87 08

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



GÅ-OMKRING-ANLÆG

Af Torben Bejerholm

Her er et forslag til et GÅ-OMKRING-ANLÆG, d.v.s. et anlæg, hvor alle områder uden videre er tilgængelige uden at skulle dukke sig under anlægget.

Det er tegnet til at kunne være i en kælder med "gammel dansk husmål", d.v.s. ca. 370x230 cm. Indhakket i det ene hjørne er til skorsten el. lign.

Anlægget har forbillede i en større DSB-provinsstation med havn, d.v.s. med en omfattende godstrafik for øje. Persontogtrafikken er sekundær, og betjener kun en enkelt station

på hele strækningen inden togene forsvinder ned til skjult banegård, hvor der kan foretages opstilling af persontog og -selvfolgelig - godstog.

Anlægget er tænkt til epoke IIIC og IV, bl.a. er stationsbygningen på hovedstationen af den "firkantede type", som DSB indførte flere steder i 1960'erne. En model af denne type fås fra HELJANS program. Det gælder også industribygninger på havneområdet og almindelige huse flere andre steder, hvor man kan kende husene på konturerne, der er de samme som i HELJANS kataloger.

En lille ulempe ved planen er kurven i højre side, hvis radius er er lidt i underkanten af hvad man kan bruge, såfremt man kører DSB persontog i epoke IV, d.v.s. tog med lange personvogne litra A og B m.fl. Men som sagt er planen også mere tænkt til godstog, og alle muligheder skulle være til stede for at få benyttet et antal af godsvogne og arbejde med masser af rangering på sidespor, havn m.v.

PERSON
GODS

DØR

CM. 10 0 50 100

JYDSKTOGCENTER

Webshop online 24 timer



Togmodelle.dk kommer med:
DSB diesellok litra MH
på markedet - både til veksel- og jævnstrøm. 12 varianter.

Priser fra **1395.-**

MZ

I Banestyrelsens farver.

Priser fra **1198.-**

Se også de mange andre gode tilbud på vores hjemmeside webshop online 24 timer



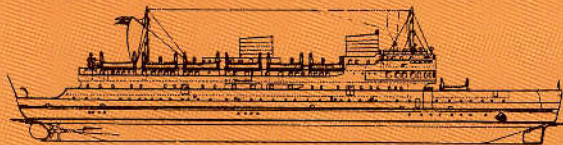
Se og bestil på
www.jydsktogcenter.dk



SKIBE TIL MODELBANEN?

Byggetegninger og planer til modelskibe m/spanterids f.eks. disse i skala 1:100 kan bruges i HO størrelsen

M/F Dr. Ingrid (DSB 1950) kr. 195,-
m/s Riberhus (DFDS) kr. 90,-
Bugserbåd YMER kr. 40,-



men vi har mange andre tegninger også til jernbanemateriel fra 50'erne
MEN kom og besøg os og se på herlighederne, der er jo meget andet, som kan bruges til banens opbygning!

MODEL & HOBBY aps

Frederiksborggade 23 - 1360 København K
Tlf./Fax (45) 33 14 30 10

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

Kystbanen

Modelbaneforeningen i København med det store udvalg

märklin

TRIX

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis

ROLO

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

BEMO



PECO

HELJAN

HO **GUTZOLD**

PIKO
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE HO

HAG
SWISS MADE

Lima
models

viessmann

FALLER

herpa

kibri

hobbytrade

POLA

WIKING

NOCH

... wie im Original

WOODLAND SCENICS

... og mange flere.

Også stort udvalg i jernbanelitteratur

Stadig flere handler modelbane hos Kystbanen - fordi vi har det.

105% prisgaranti på forudbestilling af danske nyheder

Husk, vi sender portofrit over alt i Danmark ved ordrer over 200,- kr. (PostDanmark standard).

Strandvejen 140C • 2900 Hellerup
tlf. 39 61 20 31 • Fax 39 97 20 31
E-mail: post@kystbanen.dk
Hjemmeside: www.kystbanen.dk

Åbningstider: Tirsdag-fredag 15.00-18.30, lørdag 10.00-14.00, mandag lukket.

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



DSB på landevejene, 1. del:

DSBs rutebiler i 1950'erne

...især til Køge-Bugt ruten

Af Torben Andersen

Modeljernbaner bør så vidt muligt afspejle virkelighedens jernbaner, hvilket betyder at man ikke alene skal efterligne det skinnearbejde materiel, men også den supplerende transport som færger og biler.

DSB har i tidens løb været ejer af både færger og busser/rutebiler, så lad os her se lidt på landevejstrafikken, d.v.s. stykgodstransport med lastbiler og persontransport med busser/rutebiler, der hidtil har været et overset emne i mj-litteraturen. I første omgang ser vi på rutebiltjenesten.

Rutebildriftens begyndelse

DSB indledte sin rutebildrift i 1932 som følge af jernbanenedlæggelser på Als. Efter at begyndelsen var gjort i Sønderjylland med ibrugtagningen af rutebildrift på bl.a. strækningen Sønderborg-Gråsten, foretoges i de følgende år indtil krigsudbruddet i 1939 en stadig udvidelse af rutebilnettet, bl.a. i samarbejde med privatbaner over hele landet.

I årene 1932-33 fik DSB således koncession på ruterne Sønderborg-Skelde, Århus-Silkeborg, København-Kalvehave, Korsør-Vordingborg, Silkeborg-Herning, flere ruter i Sydsjælland m.fl. I 1932 søgte man koncession på ruten København-Køge, og i april 1934 åbnede denne vigtige

"nærtrafiklinie", i første omgang dog kun med trafik mellem København-Greve.

Ved indgangen til 1941 havde DSB i alt 225 busser i sin vognpark.

Under krigen 1939-45 skete ingen væsentlige udvidelser af rutenettet, men derimod indskrænkninger, bl.a. fordi tyskerne beslaglagde ikke mindre end ca. 50 DSB-busser til brug for militære transporter. Kun sytten af disse blev genfundet på opsamlingscentraler, flyvepladser m.v. Men de fleste var så ødelagte, at de ikke kunne genopbygges.

Efter krigen tog udviklingen igen fart, bl.a. som følge af etableringen af ruterne i Koldings sydlige opland efter Kolding Sydbanens nedlæggelse, og overtagelsen af ruterne på sydfyn i forbindelse med DSBs overtagelse af de Sydfynske Jernbaner i 1949.

Endvidere etablerede man de såkaldte "lynrunder" i Jylland, hvor rutebilerne kun standsede i de større byer på strækningen.

Det samlede rutebilnet omfattede pr. 1. juli 1954 således i alt 132 linier med en samlet længde på ca. 5780 km.

Driftmateriellet

DSBs samlede vognpark udgjorde i 1954 et broget billede med rutebiler af mange

forskellige typer og vognstørrelser, dels med dieseldrift, dels med benzindrift. Dette var ikke så praktisk eller økonomisk, bl.a. skulle man have reservedele på lager til alle vogntyper.

Allerede før krigen forsøgte man at opnå en vis standardisering af vognparken, men man stødte på mange vanskeligheder. Ved overtagelsen af forskellige private ruter måtte DSB ofte samtidig overtage rutebiler af varierende vogntyper og - størrelser, og endvidere begyndte i 1930'erne dieselmotoren at vinde indpas. Hertil kom samtidig en forøgelse af trafikmængden, der medførte et ønske om større rutebiler, en udvikling, der fortsatte efter krigen, hvor valutaforholdene desværre greb forstyrrende ind i bestræbelserne på standardisering. Sluttelig dukkede hele tiden nye vogntyper op, der på mange områder var bedre end de tidligere benyttede vogne.

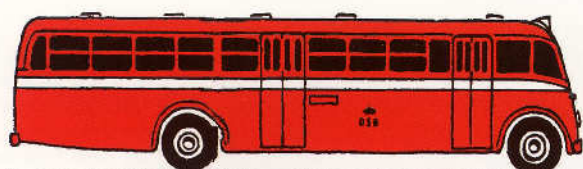
En hjørnesten i Statsbanernes rutebiltrafik var ruten København-Greve Strand-Køge, der som allerede nævnt åbnede for trafik mellem København-Greve den 1. april 1934. Ruten blev senere forlænget til Solrød Strand, og sluttelig helt til Køge.

Linien har altid været stærkt trafikeret via landevejen, også efter åbningen af Køge Bugt-S-Banen i 1983. DSB måtte

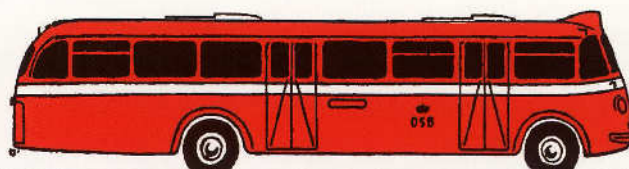
(fortsættes side 18)

Nogle DSB rutebiltyper i 1953

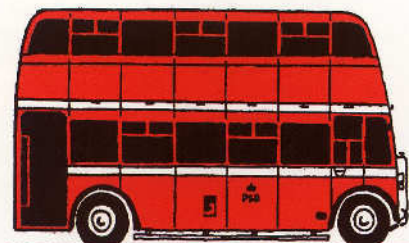
Ikke i skala - Tegning: E. Nederland



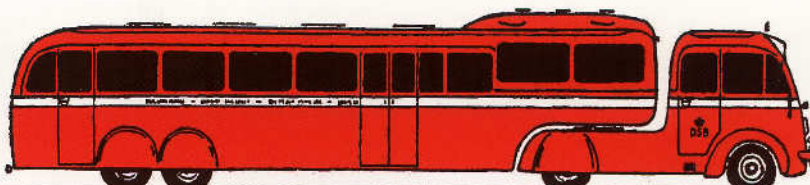
AEC/Daimler/Guy, 1949 (44 passagerer)



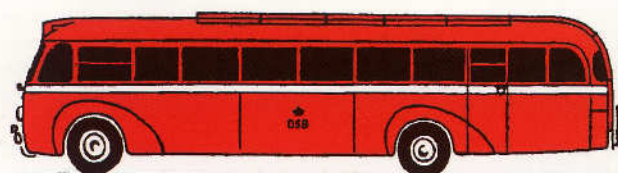
Scania-Vabis, 1949 (37 passagerer)



Daimler, 1949 (56 passagerer)



"Rode Orm", DAB/Leyland 1947 (64 passagerer)



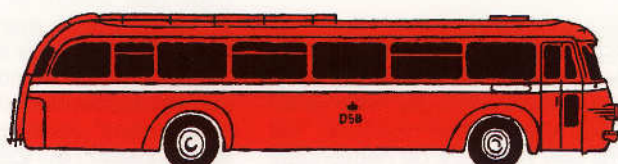
Scania-Vabis, 1948 (44 passagerer?)



AEC Mk1, 1946 (44 passagerer)



Scania-Vabis, 1946 (37 passagerer)



DAB/Tiger Cub, 1950 (40 passagerer)



Et mindre antal busser blev drevet med benzinmotor, bl.a. en vogn fra Reo (type 122E), der havde motor i hækken, en såkaldt "pusher-bus" (skubbebus). Reo-vognen, der leveredes i 1946, var bygget i stål, og kørte mellem København og Taastrup. Billedet viser DSB Reo-vogn nr. 51 i Taastrup, 1946. Foto: Danmarks Jernbanemuseum.

derfor allerede fra starten indsætte specielle busser med plads til meget store passagertal.

Til fornævnte åbning anskaffede man fem moderne såkaldte omnibusser med tilhørende fem bivogne (anhængere) bygget dels hos DAB i Silkeborg, dels hos DAPA i Aabenraa. Anskaffelsen af anhængere, der havde plads til 24 personer, ophørte i 1942, men brugen fortsatte indtil 1953-54.

I 1949 indkøbte DSB flere specielle vogne til netop København-Køge-ruten, se senere.

Rutebilanlæg

Efterhånden som DSBs rutebilnet og bilpark voksede, måtte man i stigende grad interessere sig for anlæg af rutebilstationer og garageanlæg for rutebilerne.

Med hensyn til rutebilstationerne, så har der næsten altid været en naturligt led mellem rutebilstation og banegård, idet rejsen skulle gøres så bekvem som muligt for passagererne. Rutebilnettet tjener jo - foruden at afvikle den lokale trafik - som fødelinier for jernbanen. Derfor har Statsbanerne gennem tiden bestræbt sig på at placere rutebilstationer i umiddelbar nærhed af banegården - eller ihvertfald at sørge for holdepladser for rutebiler i nærheden.

Garageanlæg

Mens DSBs rutebilpark endnu var lille i 1930'erne var det almindeligt at etaten lejede garageplads hos private, men efterhånden som vognparken voksede, gik man over til selv at opføre de nødvendige garageanlæg m.v., og man udarbejdede til de mindre anlæg en standardtype, der var hurtig og billig at udføre. Ved store anlæg opførte man særlige garageanlæg og haller, bl.a. byggede man i 1953-54 i

Århus en garagehal med plads til 40 køretøjer.

Efterhånden blev rutebildriften og dens styring centreret i visse byer og områder, der også fik de enkelte vogne stationeret. I 1956 blev DSBs vigtigste ruter drevet af rutebiltjenesterne i Valby, Skælskør, Odense, Sønderborg, Vejle, Århus, Herning og Viborg, og der opførtes i løbet af 1950'erne rutebilanlæg m.v. i nogle af disse byer.

Nogle af DSBs rutebiltyper

Lige efter besættelsen 1940-45 afgang DSB ordre på i alt 95 nye vogne, hvoraf 19 var sat i drift pr. 1. januar 1947. De fleste vogne havde plads fra 33 til 40 siddende, og var forsynet med dieselmotor af engelsk fabrikat. En lille del havde kun plads til ca. 25 siddende, og var forsynet med benzinmotor af amerikansk eller tjekkoslovakisk type.

Langt størstedelen af karosserierne blev bygget i træ her i landet, men man fik også leveret to helt færdigbyggede vogne fra Sverige, hvor karosseriet var bygget i stål. Begge sidstnævnte var forsynet med Scania-Vabis motorer.

REO

Statsbanerne fik som nævnt også rutebiler med benzinmotorer, bl.a. fra REO i USA, den eneste af dette fabrikat, og i øvrigt den første nye rutebil efter besættelsen. Køretøjet var af type 122E, og var bygget i stål med motoren anbragt bag i vognen (hækmotor). Typen kaldtes for en "pusher-bus" (skubbe-bus). Motoren, der var på ca. 90 HK, trak direkte på baghjulene. Den kølede gennem et særligt kanalsystem under taget, som også fornyede luften i vognen.

Totalbredden var 2,45 m, og der var plads til 33 siddende og 15 stående pas-

sagerer.

Vognen indsattes på ruten København-Glostrup-Vridsløse-Taastrup.

Franske busser m.v.

Tre franske vogne fra Chausson, der blev leveret helt færdigbygget med stålkarosseri og forsynet med Hotchkiss-benzinmotor, sattes på samme måde sat i drift i 1946. I alt fik DSB leveret otte busser fra Chausson.

Samme år som de franske vogne sattes i drift, leveredes fire busser fra Skodaværkerne i Tjekkoslaviet. Vognene fra Skoda var alle med almindeligt karosseri i træ og plade, og forsynet med Skodabenzinmotorer.

AEC-busserne

En noget speciel bustype til indsættelse i Jylland blev de engelske busser fra AEC (Associated Equipment Company Ltd.) af typen Mk1. Vognene blev i 1946 leveret med karosseri fra Ørum-Petersen, Herning. De havde et karakteristisk udseende med fremskudt førerhus til højre for motorhjelm, bl.a. for at give ekstra plads for passagerer. Det betød at busserne var højrestyrede som i England, hvilket man tilsyneladende ikke havde noget imod, for det blev ikke ændret. Højrestyringen gav i øvrigt buschaufføren mulighed for bedre at orientere sig om, hvor fortovs-kanten befandt sig.

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

Busserne, hvoraf man i første omgang anskaffede ti stk. (nr. 53-62) blev bl.a. indsat på ruten Randers-Spørring-Århus, og tre vogne stationeredes i Aarhus. Andre stationeredes i Odense og Sønderborg.

Materiel til

Køge Bugt ruten

Den helt store 'revolution' kom i august 1947, hvor Statsbanerne anskaffede en ganske speciel rutebil til brug for ruten København-



I 1949 anskaffede DSBs rutebiltjeneste sine første to dobbelt-dækkerbusser, der blev indsat på ruten København-Køge. De var begge bygget med karosseri i stål, og havde motor fra Daimler. Billedet viser nr. 202 ved leveringen i 1949. Den blev udrangeret i 1958. Nogle af søstervognene blev i øvrigt efter udrangering solgt til private og anvendt til turistformål, bl.a. for Lindinger Linien. Her blev de malet blå, og benyttet til sight-seeing på bl.a. Rømø. Foto: Danmarks Jernbanemuseum



Greve-Køge, nemlig den 16,8 m lange rutebil med kort forvogn og lang sættevogn, der løb på i alt fire aksler. Den blev i folkemunde hurtigt døbt "Røde Orm". Navnet hentydede dels til den røde farve, og at bussen slangede sig ud og ind i trafikken; "Røde Orm" var i øvrigt titlen på Franz Bengtssons roman, der udkom næsten samtidigt.

Vognen, der blev opbygget hos DAB i Silkeborg, var bygget som en trambus med flad næse, hvilket gav et bedre udsyn. Forvognen havde en akselafstand på 3810 mm, mens bagvognen til passagerer havde en akselafstand på 8300 mm. Den totale længde på køretøjet var 16 800 mm, og den godt 14 meter lange bagvogn kunne rumme 64 siddende. Forvognen kunne foruden chaufføren rumme 600 kg bagage. Trækraften var en 6-cylindret Leyland dieselmotor, der ydede 125 HK.

Køretøjet faldt godt i publikums smag, og i 1948 bestilte DSB Rutebiltjeneste endnu to vogne næsten magen til. De nye vogne, der blev leveret sommeren 1948, var dog kun indrettet med siddepladser overalt. Endvidere var vognene forsynet med olietrykbremse med trykforstærker, mens vognen fra 1947 havde vakuumforstærker. De to nye vogne havde kun én indgang i midten i stedet for en indgang både bagude og i midten som den først leverede. Midterindgangen var dog en del bredere på de to nye vogne for at lette ud- og indstigning. Alle tre vogne havde - grundet lovkrav - nøddør i venstre side.

De tre vogne indsattes på København-Køge-ruten, i første omgang kun København-Greve, senere København-Greve-Køge.

I 1949-50 fik man leveret endnu to Røde Orme til Køge-ruten, men denne gang var det Büssing Nag, der stod for leveringen. De nye køretøjer var magen til, men forvogn havde den 'traditionelle' lange snude, hvor de første vogne som nævnt havde flad front.

To-etages rutebiler

I februar 1949 anskaffede DSBs rutebiltjeneste også de første to-etages rutebiler til indsættelse mellem København-Greve-Køge, nr. 201 og 202.

De to køretøjer leveredes fra England. De enkelte dele blev leveret som 'samlesæt', og samledes her i landet. Vognene var konstrueret helt i stål, og havde 6-cylindrede dieselmotorer. Den ene vogn havde motor af fabrikat Daimler, der kunne yde 100 HK, mens den anden blev drevet af en Gardner-motor, som kunne yde 104 HK.

Daimlervognen var forsynet med hydraulisk kobling og gearvælger i forbindelse med planethjulgear, den anden vogn havde almindelig kobling og gearkasse. Begge vogne havde automatisk luftbremse, og var udstyret med varmeanlæg i begge etager.

Vognene var ca. 8 meter lange og omkring 4 m høje. De havde hver 56 siddepladser og 10 ståpladser. Ligesom AEC-busserne Mkl fra 1946 var de højrestyrede.

De blev stationeret i Valby, hvor DSBs rutebiltjeneste på grund af vognenes højde måtte opføre garager med ændret dimensionering.

Senere anskaffede man endnu to vogne af næsten samme type med Daimlermotorer, der fik numrene 203 og 204.

Todækkerbusserne viste sig at blive de

Næppe nogen DSB-bus huskes vel bedre (af københavnernes) end "Røde Orm"-typerne, som DSBs rutebiltjeneste anskaffede sig flere af. Køretøjerne indsattes på den stærkt trafikerede København-Køge-rute fra 1947 hhv. 1948. Vognene var bygget som sættevogne, og kunne rumme 64 siddende. Den først anskaffede vogn er her fotograferet nær Silkeborg ved leveringen fra DAB i 1947. Foto: Danmarks Jernbanemuseum.

næstbilligste i drift på Køge-ruten, mens 'Røde Orm'-typen var lidt dyrene. Men til gengæld var publikum generelt glade for sidstnævnte, bl.a. fordi motorens isolerede placering i forvognen gav mindre motorstøj i bagvognen. Den havde også den fordel, at chaufføren kunne koncentrere sig om kørslen.

Den billigste type i drift var bussen med påhængsvogn, men den havde flere ulemper, bl.a. var den svær at rangere baglæns med på garagepladser m.v., og den var svær at indordne i den øvrige trafik.

Flere busser fra AEC i 1949

I 1949 modtog Statsbanerne også tyve stk. 'almindelige' busser fra AEC til indsættelse på Køge Bugt-linien. De ti blev leveret af Guy Motors Ltd, mens de ti øvrige leveredes af Daimler Motors Co.

Begge var forsynet med 6-cylindrede dieselmotorer med direkte indsprøjtning af brændolien. Guy-vognene, der fik numrene 205-214, havde en ydelse på 104 HK, mens Daimler-vognene, der fik numrene 215-224, kunne udnytte 125 HK. Guy-vognene blev bygget af Park Royal, England.

Begge fabrikater var næsten ens i udseende, men havde dog lidt forskellig



To-dækker busserne på Valby Station (Lys-højgaardsvvej), ca. 1950. Vognen nærmest er nr. 202, mens vognen bagved muligvis er nr. 201. Begge busser blev leveret af Daimler, men havde forskellige motorer, nemlig en Daimler på 100 HK og en Gardner på 104 HK. De kunne begge rumme 56 siddende passagerer. Bemærk, at de to busser ikke er helt ens i bemalningen. Foto: Danmarks Jernbanemuseum.

længde og passagerantal. Guy-vognene var 10 meter lange, mens Daimlers vogne var 11 meter. Førstnævnte kunne rumme 39 siddende og 14 stående, mens sidstnævnte havde plads til 44 siddende og

11 stående. For at lette ud- og indstigningen forsynet med to døre, én foran ved førerrummet og én i midten. Begge vogn-typer var udstyret med venstrevendt styring, trykluftbremse og planethjulgear.

Rutebilerne havde karakteristiske mange små sidevinduer, og var forsynet med aircondition.

De fleste vogne indsattes oprindeligt på rute 121 mellem København-Vallensbæk-Køge, men nogle kom senere til Jylland/Fyn.

Rutebilparken i 1950'erne

Statsbanernes rutebilpark bestod således op gennem 1950'erne af mange forskelli-

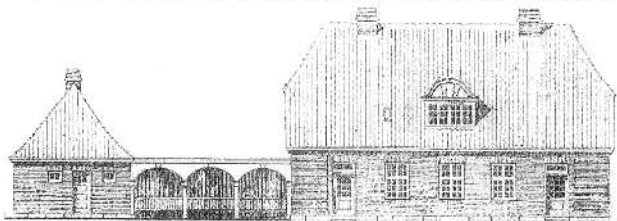
ge vogntyper, bl.a. Volvo, AEC, Scania-Vabis, DAB/Tiger Cub, Guy Arab, Büssing m.fl. - ja, også et par amerikanske Dodge rutebiler blev indsat. Omtale af disse vogne, der alle var dieseldrevne, må vente til anden gang.

Til slut blot at nævne, at DSB også havde benzindrevne rutebiler i 1956, bl.a. af mærkerne GMC (10 stk.), Dodge 101C (6 stk.), Guy Vixen (1 stk.), Chevrolet Px og Qx (20 stk.) m.fl. Hovedparten af disse var stationeret i Århus og Herning.

FELDERBANEN

Nye danske bygninger i skala 1:87:

ENGESVANG STATION, stationstypen blev brugt flere forskellige steder.



Kommende modeller bliver Lunderskov station, remise og vandtårn.

ROCO-nyheder på lager

47 122 DSB veksellad med 2 stk. CARGEX.

66 331 DSB ballastvogn litra Fd i mørkebrun med kronelitrering.

47 787 DSB UIC-fladvogn med 2 bådtrailere.

MINITRIX

MY 1116 i rød-sort eller MY 1106 i vinrød kr. 1098,00

3 stk. DSB Bcm-vogne nr. 15 911 kr. 782,00

3 stk. DSB CA-vogne nr. 15 910 kr. 765,00

10 stk. = 1 sæt DB personvogne til BR 103 ellok. kr. 1598,00

Kig ind, ing, fax eller mail - vi sender gerne

FELDERBANEN

v/Helle og Jan Møller Holm

Vejlevej 349 . Bramdrupdam . DK-6000 Kolding

Tlf. 74 56 08 08 . Fax 74 56 02 01

www.felderbanen.dk . e-mail info@felderbanen.dk

mandag lukket, tirsdag-torsdag 10.00-17.30

fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00

DSBs rutebiltjeneste anskaffede også busser fra Sverige, hvor Scania-Vabis i første omgang leverede to busser i stål med Scania-Vabis-motorer lige efter besættelsen. Vognene havde 4 cylindrede dieselmotorer på 90-100 HK. De ret korte busser kunne rumme 37 siddende passagerer. Senere fulgte flere busser fra Scania-Vabis med seks cylindrede dieselmotorer på 135 HK. Bus nr. 259 (leveret 1946) ses her sammen med en afslappet chauffør og billettør (konduktør) omkring 1952. Fotosted ukendt. Foto: Danmarks Jernbanemuseum.



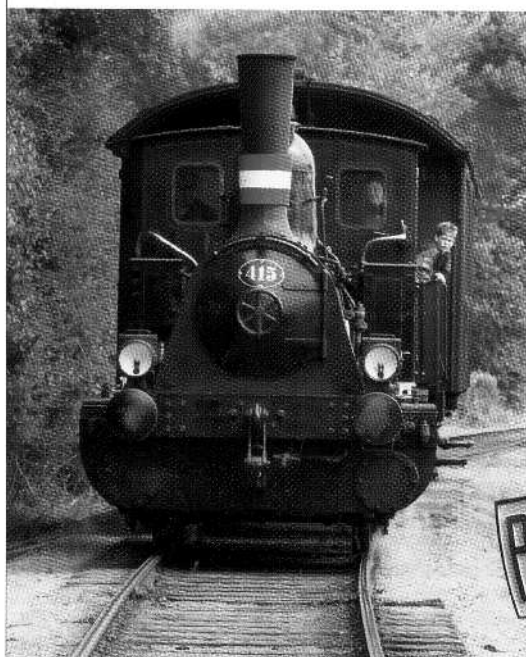
ØNSKER
DU
ABONNEMENT
PÅ

LOKOMOTIVET



- SÅ SE
SIDE 36

→ Sommerferie [20. juni - 7. august]



- Ta' en tur med veteranotog ved museet - Triangel-motorvogn eller damplokomotiv, daglig ca. kl. 11-15.30.
- Prøv en tur på dræsinen.
- Minitoget kører med børn og voksne - i det meste af perioden køres med damplokomotiv (i godt vejr).
- OBS! alle aktiviteter kan gennemføres uanset vejret - og de er gratis, når entréen til museet er betalt.



Pas paa Toget!

→ Damp og Diesel fra Frichs [13.-14. aug.]



Den store danske lokomotivfabrik Frichs er temaet for museets august-træf:

Kom og se, kom og køр med!

- Masser af damplokomotiver, diesellokomotiver, rangerlokomotiver og motorvogne til både diesel og el.
- Jernbanemuseet og en række danske klubber viser i alt 25-30 køretøjer - både fra privatbaner og fra DSB.

- Veteranotog med trækraft fra Frichs kører ved museet, mellem Odense og Nyborg og mellem Odense og Fruens Bøge.
- Demonstration af materiel på drejeskiven.
- Kørsel med forskellige minitog.
- Kørsel med veteranbus.
- Togsimulering på computer.
- Salgsboder.
- Legeområder.
- Cafeteria.



DANMARKS JERNBANEMUSEUM

The Danish Railway Museum Das dänische Eisenbahnmuseum

Dannebrogsgade 24
DK - 5000 Odense C
Tel (+45) 6613 6630
jbmuseum@dsb.dk
www.jernbanemuseum.dk

Alle dage kl. 10-16.
Lørdag d. 13. august kl. 10-22.
Søndag d. 14. august kl. 10-17.
Entré: Voksne 48 kr., børn 20 kr.
og familie (2 voksne og 3 børn) 120 kr.
Fruens Bøge retur: Voksne 30 kr., børn 20 kr.
Nyborg retur: Voksne 80 kr., børn 40 kr.

SPOR SKIFTET

Dette er læsernes rubrik om alle emner omkring jernbanernes væsen i model såvel som virkelighed. Her kan man komme med rettelser, kritik, ros, spørgsmål, rettelser o.s.v. til tidligere bragte artikler m.v.

Har du kommentarer, rettelser, tilføjelser m.v. omkring danske jernbaner, så skriv til

LOKOMOTIVET
Postboks 477, 4700 Næstved
eller send en mail til

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

1900-MO

Apropos vor skitse af 1900-MO under SPORSKIFTET i nr. 81 har Rob Bergsneider, Epe, Holland sendt os sin egne 'studietegninger' af tagdetaljer på MO 1900-serien baseret på en ældre Per Topp-tegning. Rob skriver (forkortet af redaktionen):

"Det er rart at vide, at I har søgt efter skitser efter MO 1900-serien i ældre kilder, men den bragte tegning er ikke overbevisende. Baseret på diverse undersøgelser i tidsskrifter og bøger har jeg rekonstrueret tagdetaljerne på 1900-MO-vogne, som er vedlagt i kopi.

Men der er tilsyneladende forskelle i tagdetaljer, fx har MO 1991, 1997 og 1999 kun ét returnerende kølerør under køleelementet i stedet for ved siden af som normalt. Har I andre forslag til tegninger, så er de velkomne".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for

de tilsendte tegninger, og kan tilføje at den nævnte tegning under SPORSKIFTET var en 'nødløsning'. Men hav lidt tålmodighed, alle sammen. I vor kommende bog 'Dansk Jernbanehistorie (2)', bringer vi en hovedtekst om netop litra MO gennem tiderne. Teksten suppleres med et stort antal fotos, også af vognenes tagdetaljer, foruden korrekte og detaljerede tegninger af tag- og undervogndetaljer fra de tre typer MO-vogne tegnet af E.V. Pedersen.

Bogen annonceres i næste nummer, og udkommer i løbet af efteråret.

Diverse fra en læser

B.S. Christiansen, Hinnerup, har samlet lidt 'diverse' sammen til os, og skriver:

"I LOKOMOTIVET nr. 80 spørger hr. Martin Wandel, Hjørring, om et råd angående udskiftning af lysdi-oder i ME-lok. Vedlagt følger en artikel (på tysk) som jeg håber han kan bruge. Jeg kender ikke hr. Wandels adresse, og må derfor henvende mig til jer desangående for videreformidling.

I LOKOMOTIVET nr. 81 side 35 (ROCO digital) har ROCO lavet en fejl på sin egen tegning. Kablet fra forstærker 10 761 over til Booster 10 762 er anbragt i det forkerte hul (Booster out). Det skal i stedet anbringes i stikket til højre (Booster in). Se vejledningen til Lokmaus2 side 36, hvor den rigtige sammenkobling er vist.

Vedr. Hobby Trades QH-vogne vil jeg dryppe lidt malurt i bægeret. Hvad koblinger angår ville mine vogne ikke koble sammen, ej heller ved "stodrangering". Det skyldtes at bøjlerne ikke kunne løftes på grund af den vandrette fleg under bøjlen. Kun ved en afkortning af samme (ca. 1-1,5 mm) kunne vognene koble sammen under rangering. Endvidere manglede nogle puffer, men de



Tekniske påskrifter på AC 46. I RIC-rammen efter ankeret anes signaturerne KM, HH, KN og GW. Bogstavet D angiver at vognen må køre i Tyskland (Deutschland). Foto fra 1961. K.E.Jørgensen.

var dog blot faldet af og lå i bunden af æsken. Alle puffer bør limes fast, hvis man ikke vil miste dem. Ellers er der kun ros tilbage over nogle flotte vogne.

Til slut tak for et glimrende blad, tak for at der i nr. 81 var noget guf for privatbanefans".

LOKOMOTIVET: Tak til BSC for kommentarerne.

Med hensyn til ROCOs fejlagtige tegning, så bringer vi herunder til venstre et udsnit af den rigtige tilslutning af kabler mellem Booster 10 762 og forstærker 10 761 fra Lokmaus2-håndbogen side 36. Kopierne af tekst om lysdi-oder i lokomotiver (fra MIBA Spezial 46) er sendt videre til Martin Wandel. Det er dejligt at læserne vil hjælpe hinanden.

Flere påskrifter

Karl Gravesen går - ifølge ham selv - rimelig op i påskrifter på det rullende materiel, ikke mindst personvogne. Han spørger derfor:

"Jeg undrer mig tit over, hvad alle tekniske påskrifter på gods- og personvogne egentlig betyder, jvf. jeres tekst i LOKOMOTIVET nr. 81, side 18. Der er også set personvogne med signaturerne HH, GW m.v. i RIC-rammerne på DSBs personvogne efter ankeret? Hvad betyder de?"

LOKOMOTIVET: De nævnte forkortelser angiver RIC-mærkede vogne, der må benyttes på følgende overfarter:

GW = Gedser-Warnemünde
HH = Helsingør-Helsingborg
KN = Korsør-Nyborg
KM = København-Malmö

Der har tilsyneladende ikke været en mærkning for Rødby-Puttgarten, altså forkortelsen RP. Årsagen er ukendt.

De nævnte påskrifter blev indført omkring 1963. Før den tid havde personvognene andre signaturer i RIC-rasteret, se det nævnte LOKOMOTIVET nr. 81, side 18.

Ej DIN 1451-påskrifter

E. Sonneborg, Vanløse, skriver at

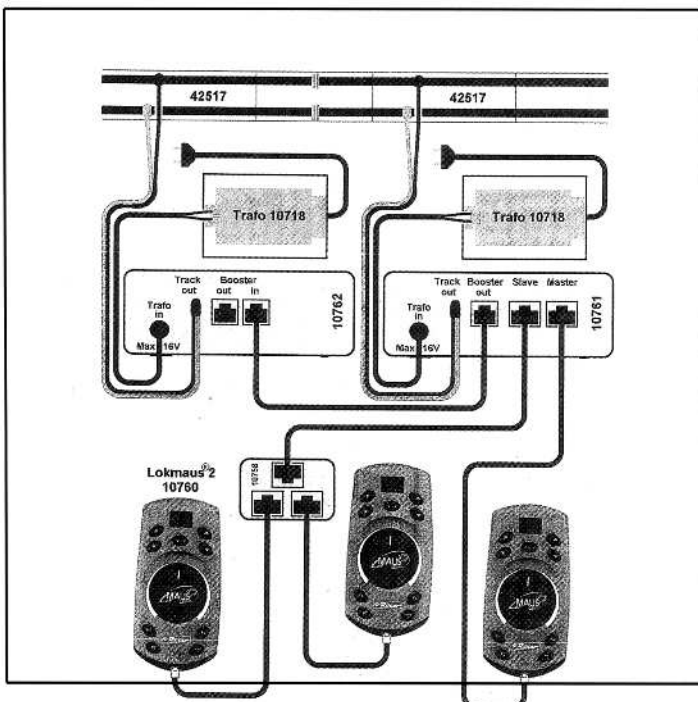
han ikke er 'skriftklog', men han har alligevel følgende kommentar til LOKOMOTIVETS tekst som specialvogne i nr. 81:

"I billedteksten side 14 under Specialvogn 725 og Specialvogn 499 skriver I at vognene fik DIN 1451 påskrifter. Selv om jeg ikke er 'skriftklog' så ved jeg dog, at DSB ikke benyttede denne skrifttype til sine specialvogne. Det var vist nok en skilteskift, der anvendtes. DIN 1451 blev mig bekendt først indført hos DSB efter 1966. I øvrigt var advarelsmærkerne på specialvogne ikke røde, men gule. Har jeg ret eller..?"

LOKOMOTIVET: Helt korrekt! Advarelsmærkerne er gule, og det er ikke DIN 1451-påskrifter på de nævnte vogne. Det er en kedelig fejl, der burde være fanget. Af indledningen til artiklen side 12 fremgår den rette sammenhæng, nemlig at skriftsnittet er en variant af sans-serif typen Gill (oprindeligt tegnet af E. Johnston, senere 'genopdaget' af Gill).

Skriften hedder officielt "Overarkitekstens Tal og Bogstaver" og mere uofficielt "DSB skilteskift". Skriftsnittet blev indført i begyndelsen af 1930'erne til brug for DSBs stationskilte, men blev også benyttet til typografi på 4-vognlyntogene og de nævnte specialvogne.

Tak til E. Sonneborg for indlægget.



Nærbillede af påskrifter på Specialvogn 296 sat med Overarkitekstens Tal og Bogstaver. DSB er dog sat med smal halvfed antikva (serif). Den underlige forkortelse "45' obmstr." betyder 45. overbanemesterstrækning (tror vi nok).



Model af litra AC

Niels-Henrik Lund, Thisted, har et par supplerende kommentarer til vor artikel om litra AC i nr. 81:

"Med hensyn til Steffens fine artikel om ombygning fra CC til AC - og for så vidt også Jan Hagers tilsvarende artikel fra CP til CML - er det måske værd at bemærke, at HELJAN i sit katalog tilbyder begge grundmodeller usamlede, altså som samlesæt, så man ikke først behøver at 'splitte' en fin ny vogn ad, men kan gå direkte til enkelte dele.

Det kunne også være, at det rent 'mentalt' ikke gjorde så ondt at atomisere et samlesæt i stedet for et flot færdigprodukt, men det er vel en helt anden historie?"

LOKOMOTIVET: Tak til Niels-Henrik for tipset om brug af HELJANS samlesæt. Det er hermed videregivet.

Posthornlogo -igen

Torben Pedersen, Nørresundby, har en kommentar til udsmykning af postvæsenets biler i epoke IV:

"I jeres svar til Jesper D. Nielsen i LOKOMOTIVET nr. 79 skriver I at monogrammet på alle postvæsenets biler var placeret på dørene. Det er ikke helt korrekt, idet det også kunne sidde på vognkassen på sættevogne. Lastbiler kunne have både monogram på dørene og posthornlogo på vognkassen. Posthornet kunne også sidde på en 'transitter', ikke kun på lastbiler".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for supplementet. TP har sendt os flere fotos af de nævnte køretøjer, der beviser at det forholder sig således, men desværre har vi ikke plads til at gengive disse. Tak til TP for brev.

Farvede blokhytter

K.H. Svendsen, Kokkedal, skriver i et brev:

"Selv om det næppe interesserer mange af jeres læsere, så kan jeg som et apropos til indlægget om DSBs blokhytter omtalt under Sporskiftet i nr. 8, side 32 (PP-indlæg) supplere jeres tekst. Her på Kystbanen har vi i mange år haft samtlige typer af blokhytter repræsenteret: De gamle i træ med og uden plastbeklædning, de nye "fiskekasser" i plast med glatte eller rillede vægge ...og jeg ved ikke hvad. Men endnu bedre bliver det, at hytterne er malet i lysgrå (Humbrol 64), tjæresort (Humbrol 33), mørk- eller mellembrun (Humbrol 170 hhv. 186) ...og mellemgrønne (Humbrol 120-

grøn), sidstnævnte især de firkantede "fiskekasser". Men særgeligt er det dog at den hængende graffiti igennem mange år også har sat sit præg på netop disse installationer".

LOKOMOTIVET: Tak for oplysningerne. Mellemgrøn? Tjah, der er mange muligheder på modeljernbanen.

Rettelser til Lokomotivet nr. 81

Sporskiftet, side 34, 2. spalte, 2. sidste afsnit:

ROCO skal rettelig være Arnold Rapid. Sporstørrelsen indførtes omkring slutningen af 1950'ere, og blev standardiseret i år 1960. På det tidspunkt var ROCO slet ikke etableret.

Læserne imellem

Haves

Fabriksny ROCO DSB litra N 202 jævnstrøm uden 'elefantører' (63 252).

Ønskes

Fabriksny ROCO DSB litra N 206 jævnstrøm med 'elefantører' (63 307) i bytte med forannævnte.

Mogens Fritze
Pilevang 2, Østrup,
3670 Veksø
Tlf. 46 76 91 71



Med modeljernbanens digitalteknik er det muligt at sætte rigtig lysføring på trækraften, og bl.a. Torsten Olesen, Hadsten (Modelbane Europa) har sendt os følgende:

"Jeg er lidt tændt(!) på et bruge nogle af ekstrafunktionerne på dekoderen til at køre med korrekt lygteføring. Det ser selvfølgelig rigtig flot ud med alle tre lanterner tændt på MY 1202, men sådan har den næppe nogensinde kørt i epoke III. Hvad med andre lokomotiver og motorvogne? Hvad med lyntogenes lidt afvigende belysning? Hvornår gik DSB egentlig over til 3-lys i frontlanterne? Var det ikke en ide at bringe en uddybende tekst om lysføring på det rullende materiel i epoke III?"

LOKOMOTIVET: Jo, vi har taget ideen op, og bringer på et tidspunkt en indgående oversigt over de forskellige muligheder, specielt til epoke III. Men indtil da må man nøjes med følgende resumé:

I 1944 indførtes DSB nyt signalreglement SR 1944, hvorefter lysføringen og den anvendte farve indtil 1971 var et signalmiddel på lokomotiver, motorvogne, lyn- og S-tog. Det var udelukkende beregnet for banernes personale, som havde med afvikling af driften at gøre, altså lokomotiv-, tog- og stationspersonale, baneløberne, ledvogtere m.v. Signalerne blev derfor betegnet som 'kendings signaler for tog og lokomotiver'.

Kendings signalerne var til identifikation af togarter, d.v.s. 'kørende' signaler, der sammen med de 'faste signaler' langs banelinien gav et sikkerhedsmæssigt signalbillede.

Som kendings signaler benyttedes dels lanterner, der gav faste hvide lys på lokomotivet, motorvognen eller styrevognen, dels aftagelige cirkulære farvede skiver. De var anbragt på fronten eller hækken af det pågældende køretøj. Lysgivning og skiver be-

nyttedes i kombinationer som kendingsmærker.

Ved plantog - der nok er den mest almindelige form på vore m-j-anlæg - benyttedes om dagen ingen form for lysgivning på fronten, mens den nederste højre lanterne var tændt om natten (hvidt lys). Officielt blev dette signal betegnet som kendingsmærke 63.

Særtog markeredes om dagen med en hvid skive på højre front, mens natsignalet var to hvide lys, d.v.s. toplanterne over nederste højre lanterne (hvidt-over-hvidt, kendingsmærke nr. 65).

Som kendings signal for arbejds- og hjælpe tog var daglyssignalet en hvid skive med sort prik i midten, dog ikke på sneplovtog. Natsignalet var 'Brandgult lys over hvidt', altså gul toplanterne over den hvide lanterne (kendingsmærke nr. 66). Fra 1964 blev lyset ændret til 'Hvid over brandgul', idet det var nemmere at sætte farveskiven foran nederste lanterne.

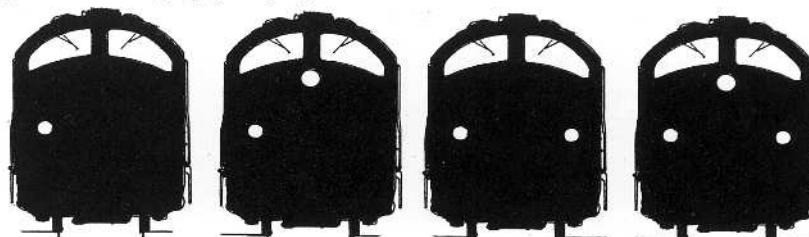
Alle toglokomotiver var udstyret med centerplacert top- og en sidelanterne på pufferplankens højre side, mens rangerlokomotiver havde lanterner begge sider for at kunne sætte kendingsmærke om natten for rangering, d.v.s. to hvide lys. Om dagen benyttedes ikke lys (kendingsmærke nr. 67).

I 1971 indførtes nogle få ændringer, mens et helt nyt reglement trådte i kraft i 1975, bl.a. med fast lys i alle tre lanterner. Dette vil vi beskrive nærmere i en senere tekst.

MS-lyntogene havde ikke toplanterne, da de (tilsyneladende?) ikke kørte som særtog. De havde til gengæld en lille rød toplanterne i hver side plus en lille brandgul centerplacert toplanterne for almindeligt slutsignal nr. 71. Disse slutsignaler blev indført i 1935.

MY-lokomotiverne, der anskaffedes i 1954 havde tre frontlanterner, mens øvrige toglokomotiver kun havde to. Det skyldtes at litra MY også skulle rangere med godstog, hvorfor den fik mulighed for at sætte alle ønskede kombinationer for kendings signaler, ved rangering altså et hvidt lys i hver side.

SD



Plantog

Særtog

Rangering

Fast triangellys
alle døgnets timer
efter 1975

Tegningerne, der ikke er i skala, viser kun kendingslys om natten. Om dagen brugtes ikke lys, kun farvede skiver.

PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør



KIBRI REMISE

Kat.-nr. 9452, velegnet som DSB maskindepot, fx Struer og Viborg remiser.

Normalpris kr. 525,-

Spar kr. 260,-

Ved køb af tre stk.

Norm.pris kr. 1575,-

Spar ekstra kr. 100,-

Spar i alt kr. 880,-

NU KUN 265,-
695,-

Nåede du ikke at købe ROCOs vogne fra DSB?

... så kan det nås endnu

46 698	DSB 84 86 665 0 013-5 selvtømmende vogn litra Fals "Herningværket", epoke IV/V	kr. 245,-
46 698.1	DSB 84 86 665 0 0126-2 selvtømmende vogn litra Fals "Herningværket", epoke IV/V	kr. 245,-
46 717	DSB 33 86 783 983-6 beholdervogn m/bogier fra KERMIRA, epoke V	kr. 265,-
46 717.1	DSB 33 86 783 983-6 beholdervogn m/bogier fra KEMIRA, epoke V	kr. 265,-
46 718	DB 33 80 786 5 248-8 VTG beholdervogn udlejet til Superfos, epoke V	kr. 265,-
46 721	DSB 21 86 574 0 117-8 litra Tdgs selvtømmende vogn, epok IV	kr. 235,-
46 728	DSB 40 86 946 0 640-5 ballastvogn litra Fccs, epoke IV	kr. 205,-
46 728.1	DSB 40 86 946 0 640-5 ballastvogn litra Fccs, epoke IV	kr. 205,-

Se alle de gode tilbud på www.paa-sporet.com

Overnævnte tilbud gælder kun så længe lager haves. Forbehold for fejl, prisstigninger og oplag.

Vesterbrogade 165
1800 Frederiksberg C

Tlf. 33 23 16 17 · Giro 630 3 412

E-mail: paaspor@mail.danbbs.dk

Hjemmeside: <http://www.paa-sporet.com>

Husk at tillægge PORTO kr. 56,- ved forsendelser

Åbent:

Mandag-fredag 14.00-17.30
Lørdag 10.00-13.00

hobby trade

DSB kølevogn litra IB/IBU 1:87

Litra MZ Nyhed 2005

Vi fortsætter produktionen af MZ serie I og IV lokomotivet i skala 1:87, som forventes klar i 2005.

Priser fra 1598,-

Ret til ændringer forbeholdes.



34001 IB 18 955, med bremseplatform,	Ep. III	kr. 208.-
34002 IBU 18 964, med bremseplatform,	Ep. III	kr. 208.-
34003 IB 18 992, med bremsehus,	Ep. II	kr. 228.-
34004 IB 18 997, med bremsehus,	Ep. II	kr. 228.-

34005 Ep. III 4 vognessæt:	kr. 698.-
IB 18 905, med bremseplatform	
IB 18 942, med bremseplatform	
IB 18 960, med bremseplatform	
IB 18 974, med bremseplatform	

34006 Ep. III 3 vognessæt Interfrigo:	kr. 548.-
IB 18 923, med bremseplatform	
IB 18 860, med bremseplatform	
IB 18 944, med bremseplatform	

34007 Ep. III/IV 3 vognessæt:	kr. 548.-
Albani ølvogne, med bremseplatform	
3 varianter.	

Levering 2. kvartal 2005.

Hobbytrade · Tværvej 1 · DK-7000 Fredericia · Telefon 22 61 94 73
Telefax 75 94 01 06 · www.hobbytrade.dk · info@hobbytrade.dk



Et hyggeligt lille RANGER- ANLÆG

Steffan Olsen, Frederiksberg C, har sendt os et lille forslag til et rangeranlæg, her i spor H0, men i ideen kan naturligvis bruges i alle størrelser.

I LOKOMOTIVET nr. 74 bragtes forslag til rangeranlæg med forbillende i Køge station, og i nr. 77 noget om baggrunde til fabriksanlæg, hvilket gav mig en idé til et lille rangeranlæg.

Planen med Køge havn forekom mig at være for krævende med hensyn til plads og overskuelighed, så derfor vil mit anlæg kun omfatte selve industriområdet.

Kravspecifikation

I vore dage taler man meget om kravspecifikation, så derfor opstillede jeg følgende krav til mit anlæg:

- 1) Det skal gengive tiden i sen epoke III (ca. 1965-1973).
- 2) Det skal kunne stå op ad den længste væg (4,5 meter), gerne med mulighed for tilslutning at et tværgående modul i den ene ende ved broen.
- 3) Alle områder skal kunne nås, d.v.s. omkring max. bredde på 70-80 cm.
- 4) Der skal bruges så få sporskifter som muligt (omkostningsbesparelse)
- 5) Industrien skal give et afvekslende trafikgrundlag
- 6) Der skal være enkelte servicefaciliteter for rangermaskiner (diesel)

Efter flere udkast kom jeg frem til den viste plan. Ved implementation (opbygningen, red.bem.) kan forekomme justeringer, men i det store hele tror jeg planen kan holde.

Planen

Den viste plan er endnu ikke helt målfast. Længden bliver ca. 3 meter, d.v.s. 2x150 cm, og pladerne tænkes anbragt på et rammeunderlag i træ med otte stålben for at skabe god stabilitet. Denne længde gør det muligt at tilslutte en tværgående plade for anlægsenden ved broen, hvor der kan "opføres" en "skjult" bane-gård el.lign.

Jeg har lavet en lille tegning af anlægget som jeg forstiller mig, det kommer til at se ud. Jeg undskylder på forhånd tegningens kvalitet, men forhåbentlig kan man fornemme ideen?

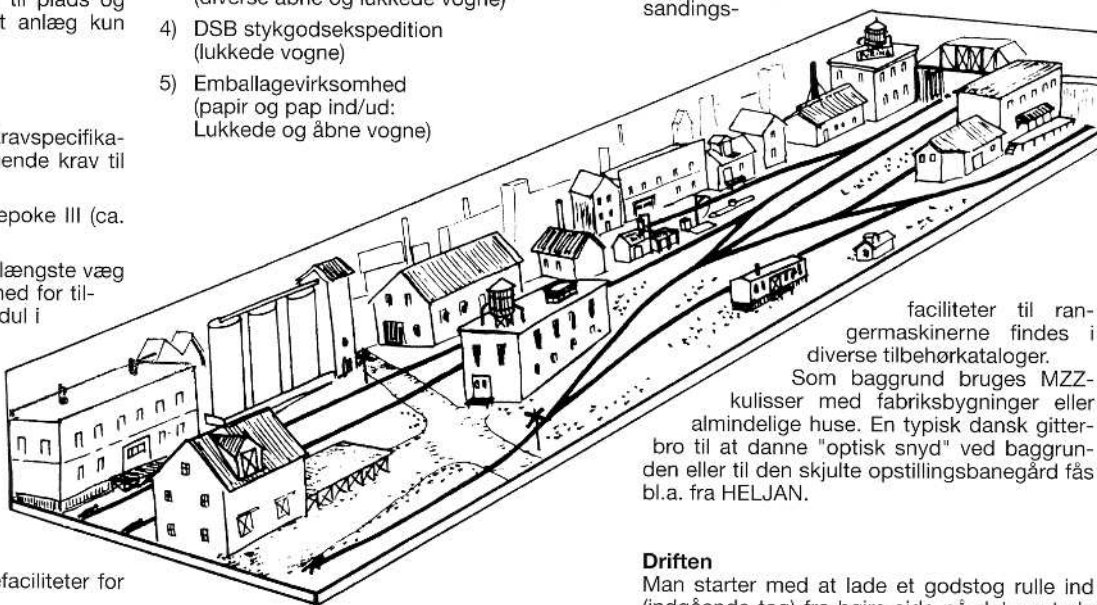
Jeg kører to-skinne drift (DC), og derfor benyttes lavkodespor fra PECO, ROCO og/eller Tillig. Der medgår i alt syv skifter. For at få plads midt på anlægget skal det ene skifte være med tre forgreninger (trevejskifte), også kaldet dobbeltskifte.

De små streger, der på planen skærer sporene, angiver isoleringer og inddelinger af sporsektioner, mens de to pile (sort/hvid) angiver strømtilslutning (analog drift). I alt foretages fire isoleringer, og strømtilførslen føres til fire sektioner, en ret overkommelig opgave uden større risiko for "ledningssalat".

Industrier m.v.

Jeg har fundet frem til et trafikgrundlag med følgende industrier plus faciliteter for trækraften (diesel):

- 1) Møbelfabrik (træ ind: Åbne vogne med støtter; møbler ud: Lukkede vogne eller lastbiler)
- 2) Kornsiloe (foderstofvirksomhed) (kornvogne)
- 3) Varehus/lager (diverse åbne og lukkede vogne)
- 4) DSB stykgodsekspedition (lukkede vogne)
- 5) Emballagevirksomhed (papir og pap ind/ud: Lukkede og åbne vogne)



Kolonnehuset er naturligvis fra Hobby Trade, mens vognkassen som anført bliver en kupevogn med skorsten, men her er man jo frit stillet. Olie- og besandings-

faciliteter til rangermaskinerne findes i diverse tilbehørkataloger.

Som baggrund bruges MZZ-kulisser med fabriksbygninger eller almindelige huse. En typisk dansk gitterbro til at danne "optisk snyd" ved baggrunden eller til den skjulte opstillingsbanegård fås bl.a. fra HELJAN.

Driften

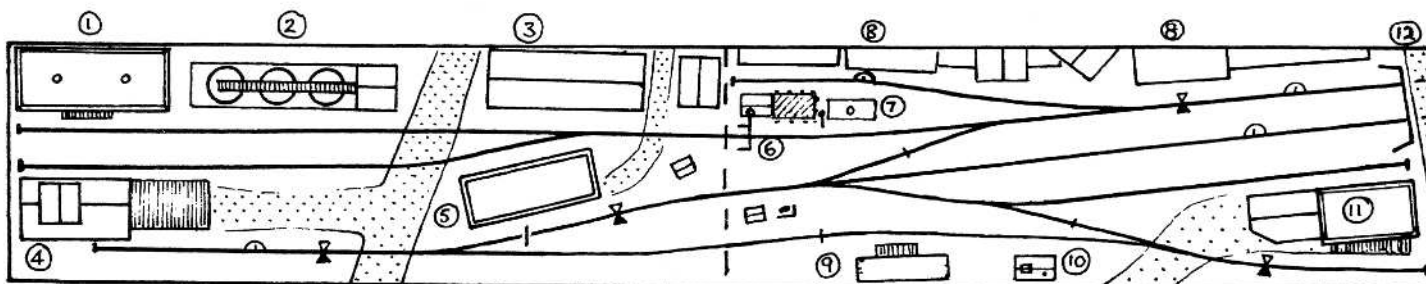
Man starter med at lade et godstog rulle ind (indgående tog) fra højre side på det centrale spor. Længden på toget er begrænset, men det er vel OK? Stammen trækkes ind på sporet bag 5) med lokomotivet holdende efter vejoverskæringen ved godsekspeditionen 4). Stammen må ikke være længere end at den kan holdes fri af treskiftet.

Godsvognene kobles fra. Rangermaskinen kommer ind fra højre for at hente dem. De rangeres så til deres respektive industrier. Der kræves lidt kompliceret rangering, ikke mindst hvis der i forvejen holder vogne, der skal med et afgående godstog. Stammen til dette tog skal oprangeres på samme spor og skal på samme måde holdes frit af treskiftet, så rangermaskine hhv. togmaskine kan komme til. Trafikken afvikles med togmaskiner litra MY, MX eller MZ.

Jeg har nok glemt at tage højde for et eller andet, men det må man bære over med?

- 6) Sandingsanlæg og kolonnehus (DSB)
- 7) Olieforsyning (beholdervogne)
- 8) Mindre ældre industribygninger (diverse vogne)
- 9) Vognkasse (kupevogn)
- 10) Kolonnehus for portører el.lign.
- 11) Mindre slagteri (kvæg ind: Q-vogne; kød ud: Hvide vogne, huder m.v.: Åbne vogne)
- 12) Dummybro op mod baggrunden eller indgang til skjult opstillingsbanegård

Bygningerne fås fra tilbehørkatalogerne, bl.a. fås silo og møbelfabrik fra HELJAN, men der er i øvrigt mange andre muligheder. Nogle bygninger må af pladshensyn halveres jvfr. førnævnte tekst i nr. 77.



Hvad en tennisbold også kan bruges til

Af John Nielsen



Forhistorie

En af de helt almindelige ting som man ser til hverdag i de fleste af de større byer, er jo de gamle luftbeskyttelsesrum fra besættelsen. De ligger stadig rundt omkring, overgroet og misvedligeholdt. De mistede deres betydning i kraft med at den kolde krig ophørte i slutningen af 1980-erne, nogle blev fjernet og andre blev lejet ud til kulturelle formål. Men mange af dem ligger stadig ubenyttet hen, kun til glæde for kvarterets børn som bruger dem som kælkebakker om vinteren og cowboylege om sommeren. Det koster sikkert den lokale kommune for mange penge at fjerne dem. Jeg var for øvrig selv en af de

børn som kælkede på dem om vinteren i midten af 60'erne. Det pudsige er at man ikke mere lægger mærke til dem, de er bare en del af hverdagen. Det er måske derfor man ikke ser dem på noget anlæg; jeg har i hvert fald ikke set en model i de mj-klubber, som virkelig gør noget ud af deres anlæg.

Byggefasesen

Jeg havde i lang tid gået og tænkt på at bygge en model i 1:87 af et sådant bunkers-anlæg. Idéen til modellen fik jeg ved at stå med en tennisbold i hånden. Ved at skære den over fik jeg to perfekte halvkugler i den helt rigtige størrel-

se. Fase 2 var at gå ud og finde forbilledet til modellen, det fandt jeg på Tagensvej mellem Tomsgårdsvej og Frederiksborgvej i København, hvor der ligger et komplet uombbygget anlæg bestående af to halvkugler med betontårne, en mellemgang samt en enkelt nedgang.

Ved at opmåle anlægget med en tommestok fandt jeg ud af, at størrelsen på den overskårede tennisbold passede så godt som perfekt i 1:87. Jeg tog desuden en række billeder af anlægget.

Det var faktisk en ret nem model at bygge. De to halve tennisbolde blev limet på en lille plade med en afstand på 6 cm. Mellemgangen og nedgangspartiet blev fremstillet i pap, da det er et dejligt nemt materiale at arbejde med. Derefter blev det hele dækket med polyfilla som blev slebet til for få den helt rigtige illusion af en jorddækket bunker. Betontårnene fremstillede jeg ligeledes i pap som jeg sleb med fint sandpapir for at få den helt rigtige betonpatina. Det virker rigtig godt, når det bagefter bliver malet i en lysegrå beton farve.

De to døre i nedgangen blev fremstillet i rillet plastplade, og derefter malet i en 'kommunegrå' patineret farve. Derefter blev der limet græs, buske, træer m.m. på dioramaet.

Jeg har bevidst forsøgt at bygge dioramaet i efterårsfarver da jeg mener, at det er den årstid, som er flottest. De visne blade under træerne er faktisk fremstillet med rigtige visne blade, som blev hakket i en gammel eldrevet kaffemølle for at få den helt rigtige størrelse og farve i 1:87. Det giver faktisk det helt rigtige indtryk af visne blade, som i øvrigt også kan bruges til at illudere skovbund m.m. Ideen er hermed givet videre. De visne træer er i øvrigt også naturlige, de er fremstillet af den ukrudtsplante som hedder 'stinkende karse'. Den kan bl.a. findes på pladser med cementfliser, og er særdeles god til at lave træer og buske i 1:87. Dog er græs, buske m.m. på dioramaet fremstillet med Woodlands landskabsprodukter.

Det var oprindeligt hensigten at de begge skulle bygges ind i et klubanlæg. Jeg har dog i mellemtiden forladt denne klub, så nu står begge dioramaer og pynter på min hyldede herhjemme, desværre. Såfremt man ønsker flere oplysninger om luftbeskyttelsesrum, kan det anbefales at gå ind på frihedsmuseets hjemmeside: frihedsmuseet@natmus.dk samt en udmærket publikation fra samme museum med titlen: Faren fra luften.



DSB dobbel- vogn litra AD/AY

Af Steffen Dresler



I nr. 81 beskrev vi hvordan HELJANS litra CC kunne ændres til DSB litra AC ved hjælp af et konverteringsæt fra 'Trinbrættet'. Denne beskrivelse benyttes for begge vogne i denne artikel om bygning af DSBs litra AD og AY. Den eneste forskel med hensyn til bygning er, at gavlene over fællesbogie skal være anderledes, og at AY-vognen kun har tre 1. kl. kupeer. Da tagene har sikkerforstærkning som på HELJANS vogn, så skal ventilerne kun omplaceres. Man skal desuden bruge tegning fra LOKOMOTIVET nr. 74, og billeder fra samme tekst, evt. suppleret med Årsskrift for Jernbanemuseets Venner 1999: 'Engländeren og dens rullende materiel gennem tiderne'. Nye løsedele: Fællesbogie af samme type som på gamle S-tog (Tikøb Hobby nr. 06-004), da den ligner bedst, selv om akselafstanden ikke er korrekt, en bevægelig harmonika i gummi (Togdillen), og litrering fra KM-Text.

Ændringer

Begge vogne adskilles totalt som tidligere beskrevet. I de gavle, der skal være over fællesbogie udskæres dørene i indhakkene, så de kan genbruges når gavlene er blevet ændret.

Vogngavlene over fællesbogie gøres bredere, d.v.s. at de skal have samme bredde som selve vognkassen. Her er det gjort med to stykker plastcard med dimensionerne ca. 4x25 mm, som er limet på siderne på den oprindelige vogn. Derefter er der spartlet ud med plastfiller, og begge slebet helt fine og glatte.

Nu fremstilles i plastcard de to

dørpartier (i alt fire), der skal ændre 'indhakket' i gavlene til at være rette. De laves, så der er udskæring til de nye 'oprindelige' døre med over- og underkant. Dørpartierne limes med tokomponentlim med indhakked, mens de på den nye vogngavl limes med plastlim. De spartles ud med plastfiller, og slibes glatte. Derefter kan evt. forstærkning under brystningslisten monteres ved hjælp af strips. De udskårne døre fra CC-vognen er nu fastlimet på indersiden af den nye endegavl.

Vinduesændringer

Af hensyn til vognenes stivhed udskæres først nu vinduerne på den nye 1. klassevogn litra AD. Bemærk, kun de store vinduer skal fjernes. De nye vinduer monteres, og limes med tokomponentlim. Den limer her bedre end plastlim. På den nye AY-vogn er det kun vinduerne regnet fra midtervinduet og ned mod toiletvinduet i den nye gavl, som udskæres og monteres med nye vinduer, i alt tre kupeer.

Diverse detaljer

Bremseomstillere under den nye AY-vogn fjernes, da det kun var AD-vognen, der havde denne fælles for begge vogne.

Under vognen helt fremme ved - og op til - den nye gavl bores i midten et hul, hvori monteres en gribetap. Som tap bruges evt. et stykke plastrør fra en vatpind. Røret skal stikke ca. 5 mm ned under gavlen for at fastholde vognen på den nye fællesbogie.

Nye håndbøjler (balustre) og håndtag monteres jfr. tegninger og billeder. På de oprindelige

gavle væk fra midten - dem med indhak - monteres i hver side af dørene kabeldåser for A+B-styreledninger.

Når limen er tør afslibes overskydende lim. Vognkasserne grundmales efter afvaskning, og stilles til tørre.

Taget

På AD-vognen er tagventilernes placering som på AC-vognen, dog med de oprindelige ventiler fra HELJAN-vognen. Husk at ventilerne er anbragt over gangsidens set ovenfra. På AY-vognen sidder ventilerne over afdelingen med fællesklasse (2. kl.) centreret på midten af taget, mens de over 1. klasse sidder som på AD-vognen.

Ny bogie

Den nye bogie samles, og der limes en lille tynd plade i messing oven på centerhullet. Heri bores et par huller, hver med en afstand på 7 mm fra centertappen for senere placering af 'tappene' fra vognene. Herefter monteres to trin i hver side, således at de sidder under dørene. Bogien males sort, mens trin skal være teakbrune.

Maling m.v.

Vognen lakeres nu vinrød DSB rød nr. 1 MOTIP acryl-lack-spray nr. 41200, der kan købes i en forretning med biltilbehør eller hos farvehandleren. Når farven er helt tør, afmaskes for den gule 1. klassemarkering og males.

Håndbøjler m.v. males, og derefter litreres vognen. Følg anvisningen hos KM-tekst. Det skal dog lige bemærkes, at KM-Texts sæt for AD/AY mangler de hvide 1.

klassens '1' taller, i hvert tilfælde på mit ark. Jeg har derfor anvendt 0,7 mm brede strips udklippet i korrekt størrelse og limet dem på efter maling. I virkeligheden, var '1'-tallene nemlig påskruede hvide tal.

Herefter er vognsættet sprayeret med mat lak. Det giver vognen et tilpas let slidt udseende, og holder endvidere på litreringerne.

Taget er malet DSB 1929-grå (tagfarve 1929-1956), og herefter sprayeret mat. Altså er vognen til årene ca. 1953-1959. Skal vognen køre efter denne periode, så skal den have sølvtag.

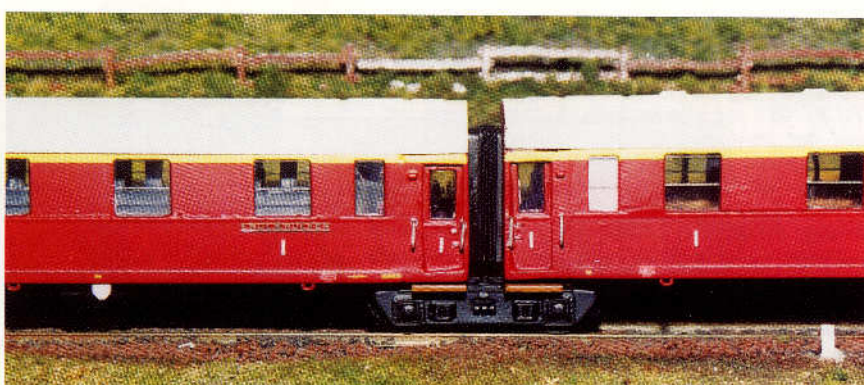
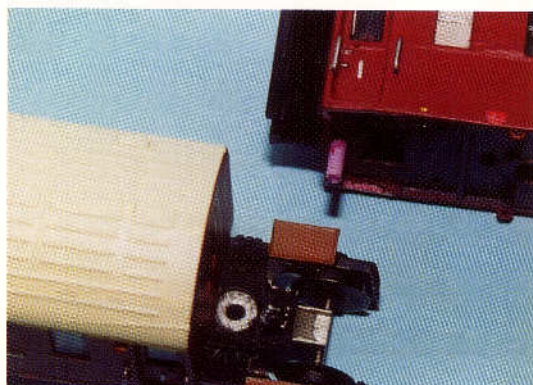
Samling af vogn

Endelig er harmonika og hængere placeret i gavlene med 'hak'. Den bevægelige i gummi limes kun på den ene af vognene, idet den 'frie' del nemlig trykkes sammen af den anden vogngavl, når den placeres på bogien.

Vinduer limes med tokomponent lim. Det tager ganske vist lidt længere tid, men det holder. A-tering laves som beskrevet under AC-vognen i nr. 81. Dog er i AY-vognen genanvendt de afsavede dele fra 2. klasse til 1. klasse (ny og større længde på kupee).

Til slut samles vognen, og som en lille finesse er påsat lyntognavn 'Engländeren' på AD-vognen ved skydedørene. De er fra fra Trinbrættets suppleringsæt til MS-lyntoget. Ganske vist mangler jeg yderligere fire skilte for at være helt korrekt, men det får vente. Det er jo en lidt halvdyr fornøjelse, hvis man kun skal anvende skiltene.

...og så er AD/AY klar til at køre i 'Engländeren'.



I nr. 64 bragte vi en farveplanche med lukkede vogne fra privatbanerne. Nu er der så mulighed for at se, hvilken farve åbne vogne havde. Generelt var bemalningen magen til de lukkede, men der var dog enkelte afvigelser, og nogle af dem vil vi selvfølgelig vise.

Af Torben Andersen

1. række

Vogne i orangerød brugtes hos flere danske privatbaner, sjællandske såvel som jyske. Det gjaldt bl.a. OHJ/HTJ, NPMB, TKVJ, LB, VNJ m.fl.

Kalvehavebanen (KB) anvendte både rød og grøn på sine vogne (se den grønne udgave under KSB), heraf var PF 118-120 og PC 127-128 røde. Hos Humbrol finder man denne kulør som 100-rød.

Ang. TKVJ, så bemærk at det var kun de lette åbne vogne, der var malet orangerøde. De store åbne højsidede vogne (svarende til DSB litra PT, PTR og PU, PUR) var malet i mellembrun farve.

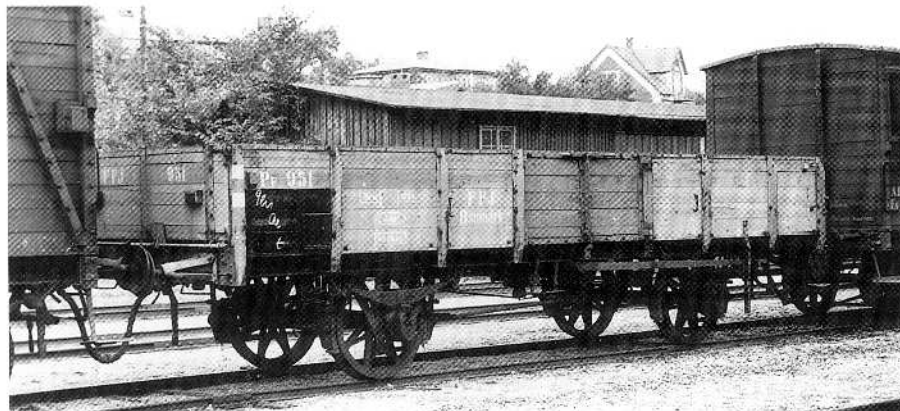
2. række

Denne bemaling er fra åbne vogne tilhørende APB (Aalborg Privatbaner). Ligesom de lukkede vogne havde forskellige blå kulører, rækende fra mørk- over mellemblå til lyseblå, så var de åbne vogne hos banerne lige så nuancerede i farven.

De var ikke - som man måske skulle forvente - blåmalede som de forannævnte lukkede vogne, men derimod lysegrå eller mellemgrå, i nogle tilfælde var de såmænd også gråblå.

En farve, som matcher farven på de åbne fra Humbrols serie er 64-grå. Den kan evt. nuanceres til lidt mørkere ved at komme lidt 27-mellemgrå - eller lidt 24-blå - i den lysegrå.

Også de kortakslede højsidede "jernvogne" litra PU var malet i denne farve.



De åbne vogne hos Aalborg Privatbaner (APB: FFJ, AHB og AHJ) var malet i grå farver. Nuancerne havde stort spillerum, og kunne variere fra helt lyse til mørkegrå... og kunne såmænd også være gråblå. FFJ PF 951 var således lysegrå, men dørene var - som det fremgår af fotoet - lidt mørkere. Rejsegodsvognene ved siden af er malet i privatbanerød. Foto fra Fjerritslev, 1961. Foto: CO/PÅ SPORET.

Horsens Privatbaner brugte sorttjærede vogne, hvis metaldele var forkromet med særlig billig metalgrå beskyttelsesmaling, den såkaldte "husmandsforkromning". Alle metaldele på vognene var grå lige fra jernprofiler, puffer, vanger, håndbremse m.v. HV P 178 i Horsens (?), 1959. Foto: IVA.

Paint SHOP

Farver på åbne vogne fra privatbanerne

3. række

Vogne i traditionel mellembrun (eller lidt lysebrun) bemaling næsten som på DSBs vogne kunne man også finde hos flere privatbaner, bl.a. MFVJ, ETJ, HFHJ og KRB.

Til disse vogne kan benyttes Humbrol 133-brun (silkemat) eller 186-brun (mat).

4. række

Dette var bemalningen - eller rettere - tjærefarven på åbne vogne fra Horsens Privatbaner, altså HOJ, HV, HJJ og HBS. Vognene var lidt specielle, idet banernes åbne vogne - modsat mange andre privatbaners - havde jernstolper, vanger, puffer og pufferplanker, undervogn, akselgaffler og håndbremse malet i sølvgrå, idet alle metaldele var malet såkaldt "husmandsforkromede", en slags billig rustbeskyttelse.

Effekten kan i model opnås ved at blande 50 pct. 56-aluminium med 50 pct. 64-lysegrå, alternativt kan benyttes 27-grå eller 53-metal blandet med 64-grå.

Akselgaffler og -bokse blev med tiden sortnavsede og beskidte af olie, støv m.v., så her kan man torboste på almindelig vis med sort pulverfarve el.lign. Som sort tjærefarve til vognkassen benyttes en 33-sort mixet med en anelse 64-grå (Humbrol) for ikke at den sorte farve skal træde alt for skarpt frem.

Bemærk: Horsens-banernes lukkede vogne havde helt sort vognkasse; i nogle tilfælde var puffer, pufferplanker, vanger og bremses også "husmandsforkromede", men dette varierede fra vogn til vogn.

5. række

Den lysegrønne farve - kaldet reseda-grøn - fandtes kun på vogne hos Nordfynske Jernbaner, d.v.s. NFJ, OKMJ og OMB, og farven var generelt magen til de lukkede vogne. Den fås fra Humbrol som nr. 120-grøn.

6. række

Den lidt skarpe røde farve - ofte kaldet engelskrød eller tomatrød - blev benyttet hos et utal af privatbanerne. Det gjaldt således vogne hos LJ, ØSJS, HP, SNNB, SVJ og RØHJ.

Fra Humbrol-serien kan man benytte ca. 3/4 dele 60-rød blandet med ca. 1/4 del 73-rød, men andre røde farvesammensætninger kan benyttes, idet nuancerne varierede fra bane til bane.

7. række

Helt sorte (tjære)vogne fandt man kun hos den nordsjællandske bane GDS (Gribskovbanen). Amagerbanen havde dog også et par sorte åbne vogne, der var bygget om til lukkede vogne med "hustag". Disse var dog af en anden type end den viste litra PF.

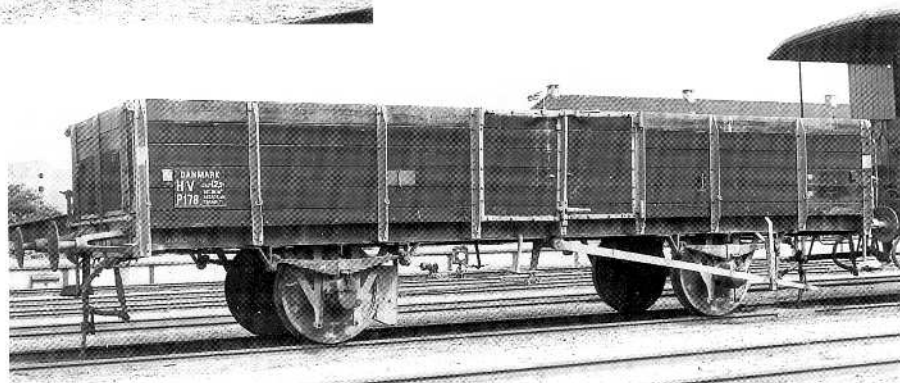
Brug her Humbrol 33-sort blandet med lidt 64-grå...eller 27-grå med lidt 33-sort.

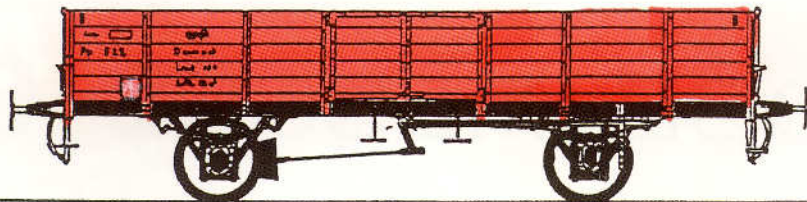
8. række

Mørkegrønne vogne var typiske for den københavnske nærbane Slangerupbanen (KSB). Men den sydsjællandske bane KB (Kalvehavebanen) havde også nogle få åbne grønmalede vogne, nemlig de fire litra P 122-126. En velegnet grøn farve til alle disse vogne fra Humbrols emalserie er 101-grøn.

Til sidst: Husk at vognene kun så nymalede ud ved leveringen fra fabrikken. Med tiden blev vognene slidte og falmende, nogle brædder blev udskiftet ved beskædigelse o.s.v., og fik en ny gang maling, ofte i afvigende kulør fra hovedfarven. Disse effekter opnås ved at male de enkelte brædder i andre nuancer end hovedfarven, lyse eller mørke, mens slid-effekten opnås ved at blande lidt 34-hvid i hovedfarven. Om en metode til at give vognene slid-effekt m.v. vender vi tilbage til i en speciel artikel omkring patinering af vogne.

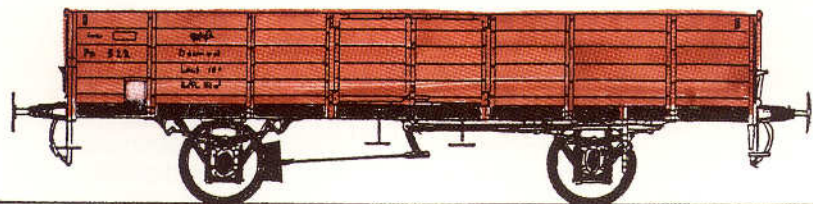
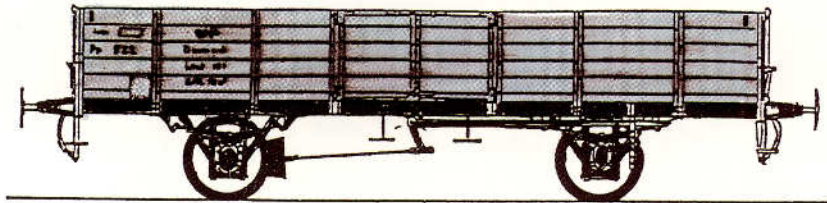
Om farver i øvrigt på privatbanemateriel, se også LOKOMOTIVET nr. 50A.





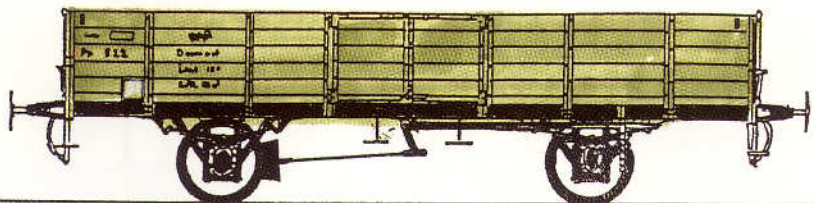
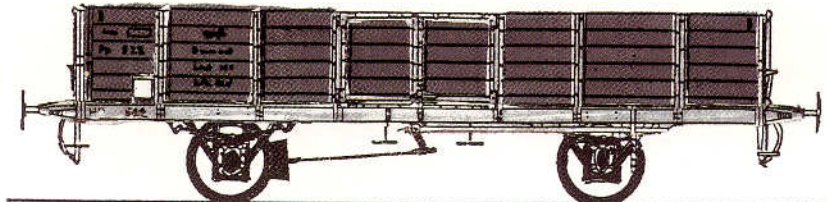
OHJ/HTJ, NPMB, TKVJ,
LB, VNJ m.fl

APB (AHB/AHJ/FFJ)



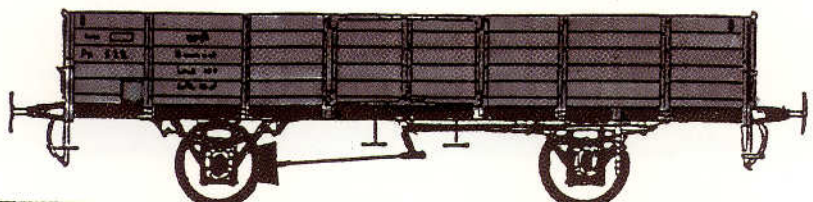
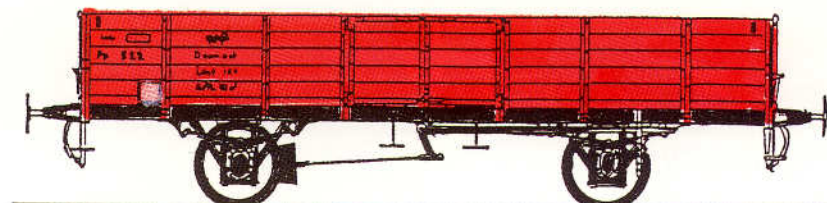
MFVJ, ETJ, HFHJ,
KRB m.fl.

HOJ, HV, HJJ m.fl



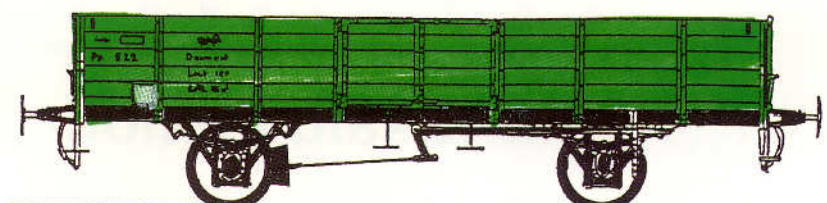
NFJ, OKMJ og OMB

LJ, ØSJS, HP, SNNB,
RØHJ m.fl.



GDS

KSB og
enkelte vogne fra KB





HOBBYMESSE 2005

D. 27. OG 28. AUGUST
I VALBY HALLEN

MESSEN VIL VÆRE FULD AF

- MODELTOG TILBEHØR M.M.
- KØRENDE TOGANLÆG
- FJERNSTYREDE MODELLER
- MODELBILER I FLERE SKALAER
- HOBBYVÆRKTØJ OG MASKINER
- ARBEJDENDE VÆRKSTEDER
- SOFTGUNS, TILBEHØR M.M.
- FJERNSTYREDE BILER BÅDE, OG FLY
- MILITÆRMODELLER
- DAMPMASKINER
- DUKKETEATER
- RACERBANER
- AIRBRUSH
- AFDELING MED ROLLESPIL
- FILM BØGER OG BLADE OM HOBBY

STANDE UDLEJES TIL.

FORHANDLERE, GROSSISTER, FABRIKANTER,
IMPORTØRER, PRIVATE, KLUBBER OG
FORENINGER.

DER ER TILLADELSE TIL SALG AF NYT OG
BRUGT.

TID OG STED.

VALBY HALLEN, JULIUS ANDERSENS VEJ 3,
2450 KØBENHAVN SV
D. 27. & 28. AUGUST 2005.
MESSEN ÅBNER BEGGE DAGE KL. 10.00
OG LUKKER KL. 17.00.

KONTAKT TIL HOBBYMESSE APS.

FAX. : +45 3670 2022

EMAIL: MAIL@TOGDILLEN.DK



Hobbydillen



Hobbydillen Valby

Vi køber alt i modelbiler og tog

Sdr. Fasanvej 95, 2500 Valby. Tlf.: 3644 4434

Åben: Tirs - ons - tors - fre. 11.00 - 18.00

lør. 10.00 - 14.00 mandag lukket.

Hobbydillen Lyngby

www.hobbydillen.dk

Jernbanevej 3a, 2800 Lyngby. Tlf.: 4588 8987

Åben: Man - ons - tors - fre. 11.00 - 18.00

lør. 10.00 - 14.00 tirsdag lukket.

www.togdillen.dk



Jyllingevej 32,
2720 Vanløse
tlf. 3874 1447

TOGDILLEN

Køb & salg af modeltog

Åben:

Man - tirs - tors-fre. 12.00 - 18.00

lør. 10.00 - 14.00 onsdag lukket



Første og sidste søndag i måneden åben kl. 10.00 - 18.00

HELJAN

DSB personvogn litra CD

Epoke IIIb/c; skala 1:87

Kat.-nr. 5048: CD 1207

Kat.-nr. 5049: CD 1208



Denne personvogn, indrettet med speciel børnekupe, er en variant over HELJANS litra CC, blot med nye påskrifter og sølvfarvet tag.

Grundmodellen er helt identisk med litra CC, d.v.s. at man ikke har ændret interiøret med hensyn til nævnte børnekupe (læs om forbilledet side 38).

Modellen fremtræder i vinrød med sølvfarvet tag, og selvfølgelig med påskrifter i overensstemmelse med forbilledet. Det sølvfarvede tag blev generelt indført i 1956, men desværre skæmmer det modellen lidt, at tagventilerne er forblevet sorte i steder for sølv, og dermed stikker lidt ud fra helheden. Det klares imidlertid nemt med en gang Humbrol 11-sølv.

Modellens numre og påtryk fortæller, at

forbilledet er DSB litra CD serie II fra 1953. Uheldigvis lider modellen af nogle fejl: Børnekupeen er placeret i den forkerte ende, den ene tagventil over børnekupeen mangler, og det samme gælder dynamoen på den ene bogie. Endvidere passer batterikassernes placering ikke helt med forbilledet.

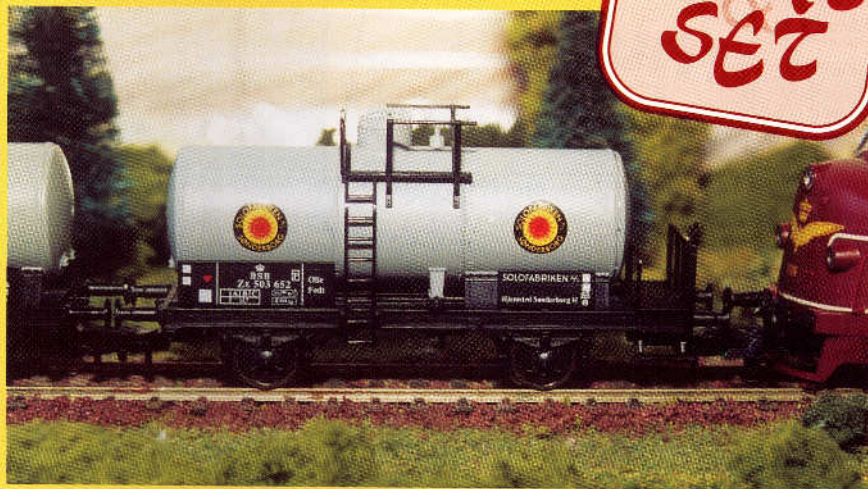
Påtrykkene er derimod identiske med forbilledet. Disse har HELJAN efterhånden fået rigtig godt styr på, både størrelse- og typemæssigt. En fejl er dog RIC-mærkningen på vangen, der ikke burde være med. Forbilledet kørte nemlig kun indenlands.

På vinduerne ud for børnekupeerne er i begge sider påtrykt skilte med oplysning om kupeernes placering, hvilket er korrekt, men som allerede nævnt desværre i den forkerte ende.

Den manglende dynamo og ekstra tagventil kan man selv montere. Børnekupeen kan man ikke umiddelbart placere korrekt, fx ved at vende interiøret en halv omgang. Eneste udvej er evt. at skære vinduesglasset op, og omplacere det. Men om det er muligt har vi ikke undersøgt.

RIC-mærkningen kan evt. uddækkes med en halvmat vinrød. Bemærk, at HELJAN har meddelt os at vognen ændres til korrekt udseende i næste oplag.

VI HAR
HØRT
SET



DWA Hobby

Beholdervogn
fra
Solofabrikken
DSB Litra
ZE 503 652
Epoke IIIb/c;
skala 1:87

Et længe næret ønske fra mj-erne omkring en model af beholdervognene fra Solofabrikken i Sønderborg, er nu gået i opfyldelse, idet DWA i marts udsendte den gråmalede udgave af fabrikkernes vogne, mere præcist ZE 503 652. Og senere følger den mørkerøde udgave med bremselug til epoke IIc/IIIa ZE

Vognen er næsten helt identisk med sit forbillede både med hensyn til dimensioner og påtryk, hvilket man kan takke P.C.Johansen fra DSB/Railion for. Han har velvilligt gennemgået arkiverne for at DWA kunne fremstille en korrekt vogn med de korrekte påtryk og kulører, og dermed glæde de danske mj-ere. Desværre har trykkeriet ikke fået placeret sol-mærkerne på beholderen helt som hos forbilledet, men det er til at leve med. Den røde trekant i gavlene virker for stor, men er næsten korrekt, idet der skal være plads til tre linier tekst. Disse linier mangler på modellen, men kan nemt laves som tre tynde sorte streger.

Basismodellen er som sædvanlig fra Fleischmann med lake-ring og påtryk i fin gengivelse. Den ellers lidt kedelige grå beholder lives gevaldigt op af fabrikkens farverige logo. Den vil pynte i enhver togstamme.

Samlebørsen/ Frederiksberg Auktionshus er flyttet

Efter en stigning i huslejen har Samlebørsen/Frederiksberg Auktionshus valgt at flytte "uden for byen". Den 1. april rykkede man til nye lokaler på adressen Rødovrevej 210-216, 2610 Rødovre. Firmanavn, telefon- og faxnummer er fortsat de samme.

Forretningen får adresse i nærheden af Rødovre Centret, og er man på 'gå-ben' er nærmeste station Jyllingevej S-togstation eller linie 6A til Rødovre Centeret. Forretningen er placeret ca. midt imellem disse to destinationer, og man har i de nye lokaler godt tre gange så megen plads som tidligere til præsentation og salg af modeljernbane, biler, tilbehør o.s.v.

EE Litrering Skilte til udsmykning

Fra EE-litrering fås nu spændende skilte til brug for anlæggets benzinstationer m.v. Skilte og mærker er specielt tilpasset Auhagens modeller af benzinstationer, bl.a. kat.-nr. 11 340, og er derfor i skala 1:87. Der fås et stort udvalg i firmanavne fra de mest kendte oleselskaber, bl.a. ESSO, BP, GULF m.fl. De nævnte skiltemærker er til epoke III, og fås også i skala 1:160. Benzin-skilte og -mærker til epoke IV er på vej.

Til vægopslag fås skilte fra "Firestone", "Dunlop", "Castrol" m.v. således at man kan få sig en fin dansk benzin-station.

Også de kendte gul/brune vingehjul med krone til DSBs store oliebeholdere på maskindepoter med forsyning til dieselmaskiner og motorvogne, kan også fås fra EE Litrering. Mærkerne er i skala 1:87 til tænkt brug på Auhagens beholdere kat.-nr. 12 216, men fås også i andre størrelser, alt efter hvilket fabrikkat og størrelse, man anvender.

Alle mærker leveres som vådtransfers med mat bærefilm, og forhandles bl.a. af Trinbrættet, Vejle. Desværre har vi plads til illustrationer, men skiltene kan ses på www.modeltrafik.dk.

MÄRKLIN

Oliebeholdervogne fra DDPA/ESSO

nyheder
2005

Epoke IIIb; skala 1:87 • Sæt kat.-nr. 48 546 • ZE 502 218 (grå) og 502 222 (sort)

Märklin har taget gamle travere frem, nemlig de 'store' oliebeholdervogne fra DDPA/ESSO. Forbilledet for modellerne er vogne med rumindhold 24 m³, bygget af Tatraværkerne i Tjekkosllovakiet 1948, men Märklin benytter grundmodeller af vogne på 30 kubikmeter, altså alt for store til egentlig at kunne anvendes. Men det ser Märklin som sædvanlig stort på, og da der også er andre væsentlige forskelle i forholdet model og forbillede, så er det næppe noget der vil få de seriøse mjr-ere til klappe i hænderne af begejstring, også selv om påskriverne ser ganske rimelige ud. En Skoda bliver ikke jo heller til en BMW blot ved at sætte BMW-logo på den. Vognene sælges kun i sæt. På samme måde udsendes et sæt med to åbne vogne DSB litra Eaos til epoke Va. Disse er heller ikke korrekte. Modellerne leveres med skrotindsats.



VI HAR
HØRT
SET

DSB ledvogterhus

For ganske længe siden annoncerede HOBBY TRADE en model af DSBs ledvogterhus (bolig) i gule sten, men udviklingen af dette gik i stå grundet de øvrige projekter. Men nu er huset omsider på vej. Man er i fuld gang med at udvikle værktøjerne, således at modellen kan være klar til julehandelen 2005...og gerne før. Muligvis fremstilles modellen med valgfrit tag, altså tegl eller skifer, og med indbyrdes ombyttelige/udbyggelige sider som det tidligere udgivne herlige kolonnehus, således at bygningens udseende kan varieres som hos forbilledet. I forvejen har HOBBY TRADE udgivet meldeklokkerne, der hører til. Nu mangler vi bare det lille vagthus i træ (ledvogterhytte). Se tegningen af dette m.v. side 37 i dette nummer



HOBBY TRADE

Ledvogterhus af samme type som HOBBY TRADE vil fremstille kan man allerede nu finde på flere af de danske hjemme- og klubanlæg. De er alle selvbyggede, bl.a. her et smukt eksempel med miljø hos Mjk Stationsbyen.

HOBBY TRADE Varianter over de store Q-vogne?

Det er gået over al forventning med salget af Hobby Trades store Q-vogne, hvilket har øget interessen for at variere disse.

Man overvejer således også at fremstille en serie brunmalede Q-vogne med påskifter til epoke II, men det afhænger af interessen. Disse udsendes i så fald til efteråret.

Også litra Q som grå specialvogn til epoke III skulle være i udsigt, bl.a. en litra QHL, altså en vogn med håndbremse. Den allerede udsendte er forsynet med rangerskrubremse.

Kontakt din forhandler, hvis du er interesseret i ovennævnte modeller.

SØLVPILEN

Kort efter deadline indløb den glædelige meddelelse fra ROCO, at man nu var gået endeligt i gang med produktionen

af DSBs diesellokomotiver litra MZ.

Endvidere har man officielt bekendtgjort at MA-lyntoget nu også udsendes i sølvfarve ('Sølvpilen') til epoke IVb, d.v.s. i udsendelse fra ca. 1985 med det store røde DSB på siderne af MA-motorvognen, røde cateringstriber m.v. Hvornår sættet udsendes vides endnu ikke, men vi håber at kunne fortælle mere i næste nummer.

ROCO • NYT

Samler Børsen, Århus

Specialforretning for Märklin HO

Komplet udvalg - Konkurrencedygtige priser - Højt serviceniveau
Vi forhandler også dansk, rullende materiel fra andre producenter
til Märklin drift, f. eks. Heljan, hobby trade, Roco, MG-Togmodelle.

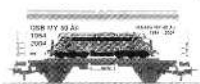
Sidste år var der træf for NDHAB lokomotiverne af MY-typen.
I år har "MY-erne" fra Luxembourg og Norge jubilæum ved banerne
og som Märklin modeller.

Pris per vogn 348,- kr.

Vi kan stadig levere
Märklin HO "MY-jubilæumsvogne":



HO vogn med billede af den
rød/sorte DSB MY



HO vogn med billede af den
blå DSB MY - "grafitti"



HO vogn med
billede af den
Belgiske "MY"



HO vogn med
billede af den
Luxemburgske
"MY"



HO vogn med billede af den
Norske "MY"



Samler Børsen



Skt. Pauls Kirkeplads 15, DK-8000 Aarhus C. (Tirsdag lukket)
Telefon 86 12 35 33 - Fax 86 13 40 70 - www.samlerborsen.dk

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.

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

ÅRHUS

Sommeren er over os
- det samme er nyhederne

HOBBY TRADE IB-vogne: IB-vognen er næste i rækken af epoke III godsvogne fra Hobby Trade. Som sædvanlig i mange varianter, to med platform, to med bremsehjul og der ud over to sæt - ét med fire vogne og ét med tre vogne med INTERFRIGO-logo. Vognene er lige på trapperne.

Vi har stadig alle de store **Q-vogne**, kom ind og se detaljerne på disse. Der ud over kommer Hobby Trade med **NSB D14** og **DSB litra MZ IV** og **MZ I**.

HELJAN H.C. ANDERSEN: HELJAN har selvfølgelig både MY 1101 og IC3 som modeller i **jubilæumsbemalingen**. Både som AC og DC, begge som engangs serie. Kom ind og få samlingen kompletteret.

Den nye serie af A- og B-vogne er på vej. Vi har endnu CC-vogne og DH-postvogne med nye numre. Vi sælger stadig Marilyn Monroe MY 1201 og 1202 til særdeles favorabel pris. Kom ind og hør.

EKSKLUSIVE TRINBRÆT-MODELLER:

Færgen MF KRONBORG som byggesæt i styrenplade. TRINBRÆTTET Århus har fremstillet et byggesæt i fræsset styrenplade med en bund i fræsset MDF-plade. Modellen kan rumme fire B-vogne. Et oplagt "diskussions-stykke" til modeljernbanen, og en prototypisk måde at få udenlandske vogne til at køre på anlægget. Kom ind og se vor prototype. Prisen er **2750,- kr.** for styrensættet. Man kan hertil vælge et fittingsæt til **898,- kr.** Alt i alt den første mulighed for at få en rigtig flot færgе til prisen for et stort damplokomotiv.

Komplet byggesæt til 4-vognsæt af **DSBs prototypelyntog**. Helt nyt byggesæt, hvor alt er inkluderet - på nær et par dåser maling. Vognkasserne er støbt i ét stykke. De skal blot males og monteres vinduer, derefter klikkes vognkassen direkte på bunden. Alle detaljer incl. bogier, hjul, litreringer o.s.v. medfølger. Prisen er **2995,- kr.** for et samlesæt med fire vogne. Samlesættet af litra Bfm - den femte vogn - koster kr. **749,-**. Her er virkelig en chance for at få en flot og speciel togstamme på anlægget.

DSB hjælpevogn nr. 11. Fantastisk flot håndbygget vogn, færdigbygget med helt ny støbt vognkasse. Alt er udført i samme topkvalitet som OHJ-motorvognene. Fås både i brun og gul bemaling. Modellen hører til i ethvert hjælpevogt. Kom ind og se den.

ROCO TILBUD: Vi har **SUPERTILBUD** på N-maskiner i både AC- og DC- version. Tilsvarende sælges MA-lyntoget - både 1. og 2. serie - til exceptionelle priser. Se vor hjemmeside eller kom ind og hør nærmere.

ROCO NYHEDER: Årets nyhed fra ROCO er **MZ I, vinrød** epoke III- bemaling og **MZ II, rød/sort** epoke IV-bemaling. På vognsiden kommer ROCO med **DSB fladvogn** med to bådtrailere som last, epoke IV. Der ud over en læsset **selvtømmende vogn** epoke IV. **Vekselladvogn** med to CARGEX veksellad er kommet. Kom ind og hør nærmere om de øvrige Nürnberg-nyheder.

Specialfremstillet for TRINBRÆTTET ÅRHUS:

Vi har stadig byggesæt til **DSB kulkran** og tilhørende **kulvogne**. Kranen sælges for **150,- kr.**, og et sæt med to kulvogne sælges for **80,- kr.**
Desuden har vi den lille **perrontraktor** med anhænger. Kan bruges både i DSB- og postversionen. Pris for traktor **80,- kr.** og anhænger **70,- kr.**

BØGER: PÅ togtur i Nordjylland. Virkelig flot fotobog fra perioden 1960-76. Mange farvefotos af både DSB og privatbaner. Desuden har vi **Dansk Jernbane Historie 1:** Fire lange artikler om DSB damp, Scandia skinnebuser, postvogne og NPMB. Sjældne fotos, luftfotos og planer af stationer m.v. kr. **289,-**. **Køge-Ringsted Jernbane** DJK nr. 55, 160 sider med historie, fotos og sporplaner, **349,- kr.** **Østbanen 1879-2004.** Virkelig gedigen bog på over 350 sider, mange farvefotos, **389,- kr.**
Grimstrup Bog: Med gods på krogen - en fotodokumentarisk rejse gennem de sidste femten års udvikling - eller måske rettere afvikling af jernbanegods i Danmark. Ny bog - kom ind og se.

Det nye NYHEDSBREV er kommet. Kig ind i butikken og hent det. Har du mail-adresse, så meld dig til, så får du løbende tilsendt nyhedsbreve og brugtister. Nyhedsbrevet følger med i alle forsendelser.

Mange hilsener Susanne og Henrik

Har du mail-adresse, så meld dig til - så får du løbende tilsendt NYHEDSBREVE- og BRUGTLISTER.

Aktuelt nyhedsbrev medfølger alle forsendelser.

Meget mere kan ses i butikken og i nyhedsbrevene.

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Susanne Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet-aarhus
aarhus@trinbraettet.dk

Er der travlt tager telefonsvarer, fax og E-mail mod 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.

ALTDIG GO' FOR EN KOP KAFFE

Mandag lukket.

Tirsdag 13.00-19.00

Onsdag 13.00-17.30

Torsdag 13.00-17.30

Fredag 13.00-18.00

Lørdag 10.00-13.00



FREJA H0 modeltog

Smukke ætsedele til
den danske
modeljernbane

I sidste nummer omtalte vi de smukke ætsedele fra FREJA H0 modeltog, men desværre nåede vi ikke at få fotos med. Det råder vi her bod på ved at vise et par smagsprøver på de meget smukke dele. Hovedsignalet med to arme har i øvrigt forbillede direkte fra på Borris station, men typen stod i øvrigt et utal af andre steder landet over. Signalet er ikke-virkende, men er tænkt som en pyntegenstand til den inkarnerede epoke-III-kører, der ikke går så højt op i signalteknik, men blot ønsker noget nostalgi på anlægget eller på et diorama, hvor det sagtens kan stå med faste hævede arme. Signalet er vist umalet på et diorama.

HELJAN smånyt

Det har knebet at få damplokomotivet litra PR i handelen til 1. kvartal som lovet, men det er nu programsat til 2. kvartal.

Af de nye projekter omtalt under HØRT&SET i LOKOMOTIVET nr. 80, foreligger intet nyt, ud over at man muligvis vil ændre rækkefølgen af de danske modeller.

Øvrige nyheder er generelt ældre modeller i nye klæder, bl.a. kommer BaneDanmarks blå MY til AC- og DC-drift. Også DSBs IC3-tog i det nye grå/blå design er på vej, ligesom postvognen litra DH med nye numre er udsendt. Og så følger helt nye omarbejdede modeller af DSBs godsvogne til epoke III litra HD, IAK m.fl., foruden den meget ønskede åbne vogn litra PB. Hvornår den sidst nævnte kommer i handelen er et åbent spørgsmål, men lad os håbe, det snart sker, så gryden kan holdes i kog.

Sluttelig udsendes omsider DSBs moderne personvogne litra AB og BD, der har været annonceret i lang tid. Vi ser nærmere på disse i næste nummer.

HOBBY TRADE

DSB hvidmalet kølevogn litra IB

Epoke III; skala 1:87

Så gælder det DSBs hvidmalede kølevogn litra IB, der udsendes her i maj måned - og måske allerede er udsendt, når dette læses.

Den baseres - ligesom forbilledet - på undervogn fra litra QR, men får selvfølgelig en ny vognkasse med alskens detaljer. Trods de mange detaljer på nævnte litra Q, så har man dog fundet nogle ting, der kan forbedres, bl.a. får litra IB de seks bolte på pufferplanken ved den gennemgående trækstang, og håndbøjlerne påregner man i skrivende stund vil blive monteret i 0,3 mm metaltråd, således at de ikke knækker så let. Andre tekniske forbedringer vil også blive gjort.

Litra IB bliver undervejs produceret i flere udgaver og numre, med og uden bremsetårn til epoke II og INTERFRIGO-påskrifter m.v. til epoke IIIc.

Også litra IBU, d.v.s. en vogn 'uden iskasser' til sen epoke III bliver fremstillet. Modellerne fås dels som enkeltmodeller, dels i sæt med tre eller fire vogne.

Til slut: Sammen med litra IB påregner HOBBY TRADE også at den forud annoncerede model af kvægfolden til DSB og privatbanerne vil blive udsendt. Modellen leveres som almindeligt samlesæt i plast.

HELJAN

DSB postvogn litra DH

Som nævnt ovenfor har HELJAN i foråret udsendt et genoptryk af den korte postvogn med bureau litra DH. Grundmodellen er den samme som tidligere udsendt i år 2000, men med nye numre, der fremgår af ovennævnte. Vognene fås med kuck-kuck-ventiler, men som variation har den ene vogn (to?) fået rødt uddækningsfelt med nummer, en praksis som DSB lejlighedsvis benyttede ved udskiftning eller genopfriskning af litra og nummer. Havde DSB ikke den vinrøde farve ved hånden, ja, så benyttede man blot en anden som basis for nummeret. Derfor er det en sjov variant HELJAN har fremstillet. Modellen kan ikke undværes, hvis man kører seriøs epoke III, og kan bruges i næsten alle slags tog fremført med MO-vogne eller damp- og diesellokomotiver.

Epoke III; skala 1:87
Kat.-nr. 5017: DH 5301
Kat.-nr. 5018: DH 5306
Kat.-nr. 5019: DH 5315

HERIS Spisevogn for Danmark?

Skala 1:87

HERIS meddelte på Nürnbergmessen i februar at man vil fremstille en spisevogn fra det internationale spise- og sovevognselskab (CIWL) fra serien 4201-4118, bygget hos Nivelles i 1940 efter CIWLs hovedtegning 20 140. For Danmark er denne vogntype ganske interessant, da den er identisk med spisevognen nr. 4247, bygget 1943 i Rumænien, og som står udstillet på Danmarks Jernbanemuseum. Den har tilhørt den danske division af CIWL fra 1949 til 1964.

Mon ikke nogen kunne overtale HERIS til at lave en model af vogn nr. 4247 til det danske marked? SD

team

HELJAN

NYE VOGNE

**Svenske
30-tals
'nitte-
vogne'
ventes
primo
maj 2005**



I ALT 14 VARIANTER



HELJAN nr. - Litra	Pris	HELJAN nr. - Litra	PRIS
7000 - Co8d 3257	349,- kr.	7012 - Co8b 2888	349,- kr.
7001 - Co8d 3266	349,- kr.	7013 - Co8b 2889	349,- kr.
7002 - Co8d 3260	349,- kr.	7014 - Co8b 2890	349,- kr.
7003 - Co8d 3263	349,- kr.	7025 - Co8cs 3200	349,- kr.
7004 - Co8b 3265	349,- kr.	7026 - Co8cs 3209	349,- kr.
7010 - Co8b 2886	349,- kr.	7030 - Bco11b 3255	349,- kr.
7011 - Co8b 2891	349,- kr.	7031 - Bco11b 3256	349,- kr.

DSB litra Bc-t



HELJAN nr. 6034	DSB Bc-t 30 311-9	PRIS 349,- kr.
6035	DSB Bc-t 30 319-2	349,- kr.

Levering semest maj 2005

HELJAN A/S . REBSLAGERVEJ 6 . 5471 SØNDERSØ . TLF. 64 89 11 88

www.heljan.dk . heljan@heljan.dk

Kommende MJ-arrangementer maj-september 2005

JUNI

NMJK: Banebørstedag

For tredje gang i træk indbyder Næstved Model Jernbane Klub (NMJK) til Banebørstedag, der sidste år var en stor succes.

Sted: Uglebroskolen, Nygårdsvej 110,
4700 Næstved

Dato: Lørdag den 11. juni kl. 11.00-17.00

Man behøver ikke være medlem af klub el.lign., man møder blot op, hvis man har lyst.

På dagen har man mulighed for at køre egne modeltog i skala 1:87, hvis de er udstyret til digital kørsel (DCC).

Der bliver også mulighed for at købe og sælge modeltog, og forhandlerne indbydes til at deltage med et sortiment, der kan forhandles fra en mindre stand, bagsmækken på en bil m.v., idet udendørs arealerne foran klublokalet benyttes til salgsaktiviteter. Bliver det dårligt vejr, kan man nemt trække indenfor.

På forstesalen findes igen en lille 'jernbanecafé', hvor man kan få en bid brød, kaffe, mindre lune retter m.v., mens børnene leger med LGB-tog i samme lokale.

Om eftermiddagen kl. ca. 14.00 afholdes et spændende foredrag med emnet "DSBs store mellemkrigs-tidslokomotiver litra P, R, H m.fl."

Der er gratis adgang til hele arrangementet, ingen tilmelding.

Benytter man bilen, så er der rigelig plads på den store parkeringsplads foran skolen.

Vælger man at bruge DSBs tog til Næstved, så kan man fra stationen tage Næstved bybuslinje 4 (Præstøvej/Svømmehallen); den kører fra stationen lige til Uglebroskolen for enden af Nygårdsvej.

Vel mødt til en sjov dag!

AUGUST

Danmarks Jernbanemuseum: Åbent Hus

Traditionen tro afholder Danmarks Jernbanemuseum igen åbent hus

Sted: Danmarks Jernbanemuseum, Dannebrogsgade 24, 5000 Odense C

Dato: Weekenden den 13. og 14. august,

Lørdag den 13. august kl. 10.00-22.00

Søndag den 14. august kl. 10.00-17.00

Denne gang er temaet damp- og diesellokomotiver fra FRICHS, og flere typer lokomotiver og rangermaskiner vil blive fremvist ved arrangementet, hvor der traditionen tro også vil være mange salgsboder med modeljernbane, bøger, plakater, arkivalier o.s.v. For yderligere information, se annoncen andet sted i bladet.

SEPTEMBER

DJK Hovedstaden

afholder traditionen tro igen loppemarked, men har nu omdøbt dette til

JERNBANESAMLERMARKED

Arrangementet er til glæde for alle med hang til spændende jernbaneeffekter, bøger, blade, koreplaner, skilte, plakater o.s.v.

Sted: Valby Medborgerhus

Dato: Søndag den 11. september 2005 kl. 10.00-17.00

Igen i år håber DJK at kunne samle mange sælgere, og selvfølgelig mange interesserede gæster. Der afholdes igen i år auktion over jernbaneeffekter.

Ønsker man at leje studeplads kan henvendelse ske til John Nielsen, tlf. 35 81 96 00 efter kl. 20.00 eller pr. mail til: overstormesteren@hotmail.com. Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til samme telefonnummer

MAJ og SEPTEMBER

LEGETØJSMARKEDER

I maj og september bliver det atter tid til at gå på jagt efter gammelt modeltog, legetøj m.v.

Sted: Frederiksberghallen, Jens Jessensvej 20, København F.

Dato: Søndag den 22. maj 2005 og søndag den 4. september 2005

Begge dage kl. 11.00-15.00

Arrangementerne afholdes frem over i den store hal 3, hvor der er god plads, hvilket også betyder, at der deltager flere handlende med gode brugttilbud, lige fra Tekno-biler, figurer, bøger til modeljernbane.

Der er kun fem minutters gang fra KB Hallen og Peter Bangsvej S-station. Der er som sædvanlig gratis adgang. Yderligere oplysning, bestilling af borde for salg m.v. kan ske til Olaf Hermansen på tlf. 28 82 57 16.

LOKOMOTIVET



... så er der atter gået en årgang, og det er tid til fornyelse

af LOKOMOTIVET, som nu går ind i 21. årgang med numrene 83, 84, 85 og 86.

Den stil, vi har lagt i de foregående årgange med gennemgang og anmeldelse af modeller, scene-riopbygning, sporplaner m.v. vil hovedsagelig blive den samme. Vi regner med at kunne bringe følgende emner (forbehold for ændringer):

Ideer til dioramaer * Historien om DSB damplokomotiv litra H * Patinering af rullende materiel * Byg selv fiskevogne (litra IF) * Private vogne litra Z, 3. del * DSB ellokomotiv litra EA * DSB på landevjen: Stykgodstransport m.v. * Danske 30'er-vogne litra CA, CAE og CAR * Signal- og kommandoposter hos DSB i virkelighed og model * TIPS&TRICKS fra læserne * Ideer til anlægget, bl.a. danske privatbanemiljøer * Sporplaner * Oversigt over industrimodeller af personvogne hos DSB, epoke III og IV * Læserne bygger * DDPA/ESSOs beholdervogne i virkelighed (1892-1983) og model * Hvert nummer vil indeholde mindst to skatteplaner af rullende materiel og faste anlæg... foruden selvfølgelig SPORSKIFTET og HØRT&SET (nyheder) og meget andet ... og fra næste nummer nyt design med farvetryk på alle sider.

Abonnement på 21. årgang fås ved at indsende girokort lydende på kr. 380,- på BG-Bank reg. 1551 giro 3 385 507 LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved eller indbetale beløbet på check til vor postboksadresse.

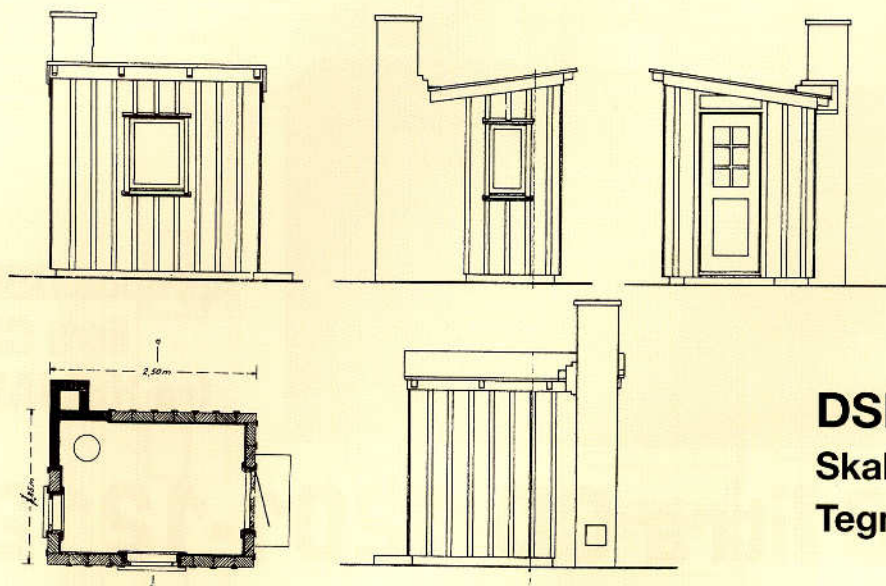
Udenlandske abonnenter: Kr. 480,- til BG Bank, IBAN: DK 04 3000 000 3 385 507, Swift-code DABADKKK.

LOKOMOTIVETs 21. årgang er planlagt til at indeholde ca. 200 A4-sider, og udkommer i årene 2005-2006 således:

- Nr. 83 Ultimo september 2004 (48 sider)
- Nr. 84 Primo december 2004 (56 sider nostalginumner)
- Nr. 85 Primo marts 2005 (48 sider)
- Nr. 86 Medio maj 2005 (48 sider)

LOKOMOTIVET





Længde: 2500 mm
 Bredde: 1850 mm
 (excl. skorsten)
 Højde: 2650 mm
 (over tagforkant)

DSB ledvogterhytte

Skala 1:87

Tegning: DSB 1943

DSB LEDVOGTERHYTTE

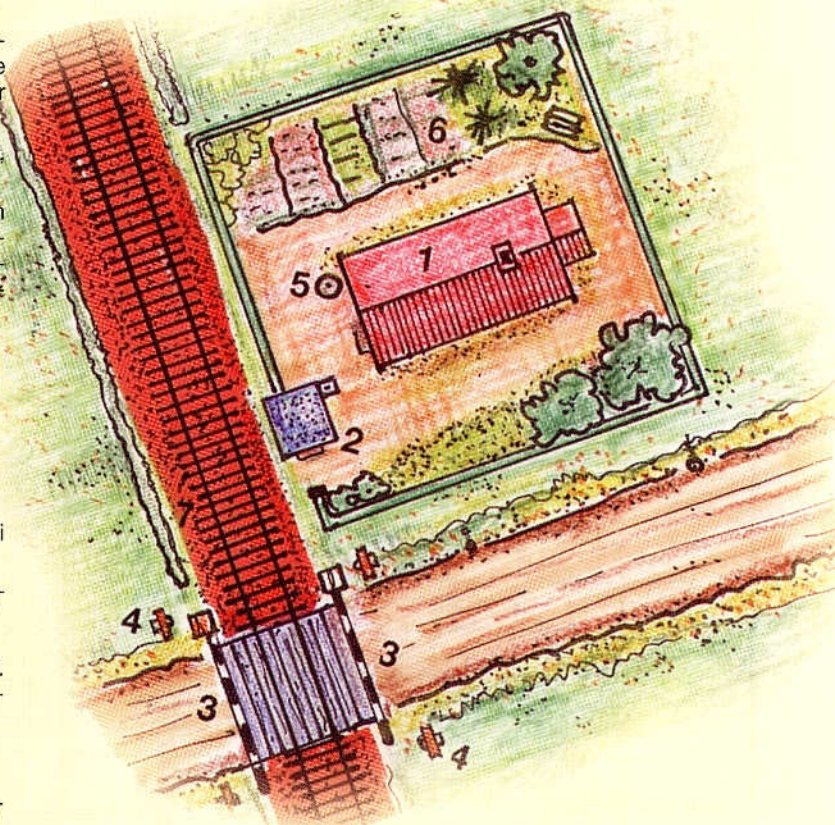
I LOKOMOTIVET nr. 79 viste vi tegninger af et ret almindeligt ledvogterhus hos DSB. Med til dette hus hører også ledvogterens vagthytte, den såkaldte ledvogterhytte som vi viser her på siden i tegninger.

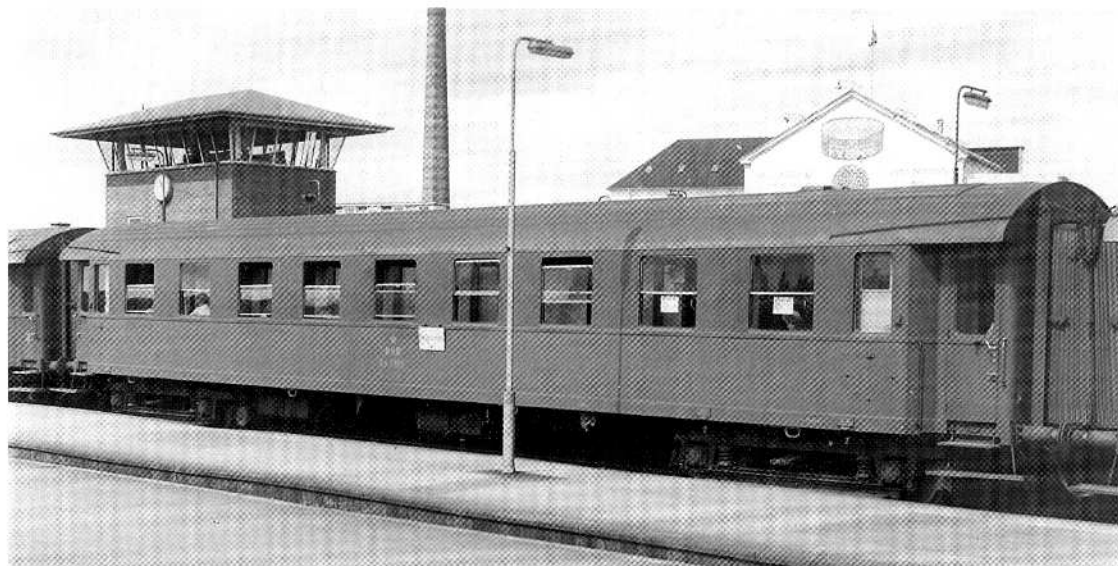
Hytten var ledvogterens arbejdsrum, hvor han foruden at passe bommene også havde andre opgaver, bl.a. at rapportere om den passerende togtrafik. Hytten var fremstillet i træplanker med skorstensektion i blank eller pudset mur (gul eller hvid).

Som regel var træhytten rødmalet, og havde tjærepaptag, men den kunne også være sorttjæret.

Sammen med ledvogterhytten og ledvogterhuset i nr. 79 kan man lave et lille hyggeligt miljø med bevogtet jernbaneoverskæring på modeljernbanen. Det kan fx se ud som på herstående plantegning, men der er selvfølgelig andre muligheder.

- 1) er selve ledvogterhuset (boligen), der for øvrigt kunne have anden arkitektur end den viste i nr. 79.
- 2) er ledvogterhytten vist på tegningerne ovenfor. Husk også bomspillapparat for sænkning/hævning af bomme.
- 3) er niveauskæringen vej/jernbane med bomme. Vejstykket i sporet kan være lagt med sveller, asfalt eller jord.
- 4) Advarselsskilte i diverse udformninger (Se LOKOMOTIVET nr. 63, side 12-13 og nr. 64, side 13)
- 5) Elektrisk meldeklokke ("bim-bam") for togafgang/ankomst. Fås i model fra Hobby Trade - dog uden lyd. Ved dobbeltspor skal der være to meldeklokker (?).
 Meldeklokken kunne stå andre steder end den viste.
- 6) Ledvogterens have med køkken- og prydhave med omkransende hæk.
- 7) Jernbanespor med ballast og afvandingsgrøft.





DSB litra CD 1208 i tog 25, Odense 1960. Vognen tilhører serie II CD 1207-1212, der var magen til serie I med hensyn til indretning, men havde dynamoer på bogierne i stedet for remtræk. Bemærk skiltene i vinduerne, der orienterer om vognens indretning. Foto: PÅ SPO-RET

Apropos DSB litra CD fra HELJAN

Apropos HELJANs udgivelse af DSB litra CD i model, så bringer vi her en tegning af vogntypen med tilhørende tekst.

Typen kaldtes populært for en "børnevogn", idet den var indrettet med en særlig kupe for mødre med småbørn. Den blev i første omgang leveret i seks eksemplarer fra Scandia i 1950.

Oprindeligt blev en type næsten magen introduceret hos de Svenske Jernbaner (SJ) i særlige tog, og disse vogne viste sig hurtigt at blive populære, idet de lettede rejsen for mødre med spædbørn en hel del, hvilket fik DSB til også at anskaffe sådanne vogne.

De blev bygget over samme modul som CC-vognene, d.v.s. i stål med en længde på 21 750 mm over puffer, og var generelt magen til litra CC hvad dimensioner og udseende angik, bl.a. havde de også forskudte kuck-kuck-ventiler, men grundet nævnte børnekupe havde litra CD en ekstra tagventil over kupeen.

DSB litra CD 1201-1212

Vognen havde som litra CC ni fællesklassekupeer med pladsnumre, og var indtil 1956 markeret med 3. klasse på vognsider og døre, men grundet børnekupeen var der kun plads til 68 siddende. I sidegangen var der desuden ni klapsæder.

Børnekupeen var indrettet med et puslebord (klapbord) for småbørnene, udslagskumme med potte, en håndvask med koldt og varmt vand, sæbeautomat, bletørreskab, affaldsbøtte m.v. Adgangen til rummet skete fra sidegangen ved hjælp af en skydedør.

På CD-undervognen sad to batterikasser og to remtrækdynamoer, som gav spænding til vognens egenbelysning. Bremsen var af typen Hildebrandt-Knorr Hiks med bremseomstilling G-P-R.

Det tre første vogne CD 1201-1203 blev stationeret i 1.

Distrikt (København), men de tre øvrige fik Århus som hjemsted. Typen blev en stor succes, og i 1953 leveredes endnu seks vogne CD 1207-1212, der alle fik Århus som hjemsted. Mens der senere leveredes et stort antal CC-vogne, så blev der kun leveret disse 12 vogne, idet 'Personvognsudvalget af 1949' ikke mente, det var nødvendigt at anskaffe flere.

Vognene i 1. Distrikt blev benyttet i bådtoget mellem København og Kalundborg, mens de øvrige brugtes i landsdeltogene.

Endnu seks litra CD anskaffes

I 1953 anskaffede DSB endnu en serie på seks vogne CD 1207-12, der alle stationeredes i Århus. Disse vogne adskilte sig ikke interiørmæssigt fra forgængerne, men mens de første CD havde dynamobelysning ved remtræk, så fik serie II egenbelysning ved dynamo monteret direkte på den ene bogie.

I 1950 blev vognene i 1. Distrikt benyttet i bådtoget tog 225 og 250 mellem København-Kalundborg. Bådtoget fra København blev oprangeret P-maskine-2 CM-CD-AC-EC. Fra Kalundborg havde tog 250 samme oprangering blot i omvendt rækkefølge. I 2. Distrikt indsattes vognene i tog 23 og tog 58.

De blev endvidere indsat i de store landsdeltog København-Århus-Aalborg-Frederikshavn, fx i Aalborgdelen af tog 5 fra Århus: E-maskine-CM-CM-CD-AC-EC.

Også tog 25 København-

Frederikshavn fik en litra CD indsat: P- (senere MY)-DC-CD-AC-CAR-CC-CC (Århus-Frederikshavn). Andre landsdeltog med litra CD i 1954 var bl.a. tog 58 (tog 25 i modsat retning) og tog 70.

Brugen af vogntypen blev ændret lidt gennem i de efterfølgende år, bl.a. sattes en vogn i drift i nattoget 95/20 mellem København-Frederikshavn og omvendt.

Underveds tog vognene en pause, idet driften ophørte i bådtoget København-Kalundborg i årene 1957-1967. Derefter vendte de lejlighedsvis tilbage.

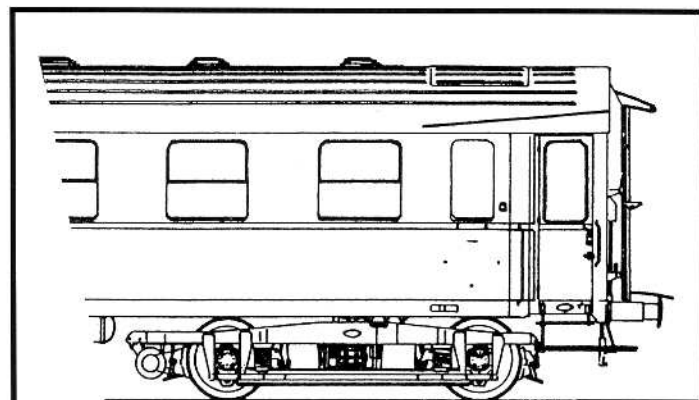
I 1969/70 blev litra CD - uden ombygning - omlitret til Bgoh 50 86 29-64 xxx-x, og i tiden efter benyttedes vognene med aflåste børnekupeer, bl.a. på Sydbanen.

Da man efterhånden ikke havde brug for vognene, så ombyggedes tre af dem i 1973 til vogne med rejsegodsrum litra BDg. Det var 50 86-29 64 201, 203 og 212, der blev til BDg 50 86 82-44 201, 203 og 212.

På to andre vogne påbegyndtes ombygninger til BDg, men disse blev opgivet i 1977, hvor DSB overvejede at nedtrappe transport af rejsegods. De øvrige vogne fik i 1974-75 børnekupeen fjernet, og omlitredes til Bgh.

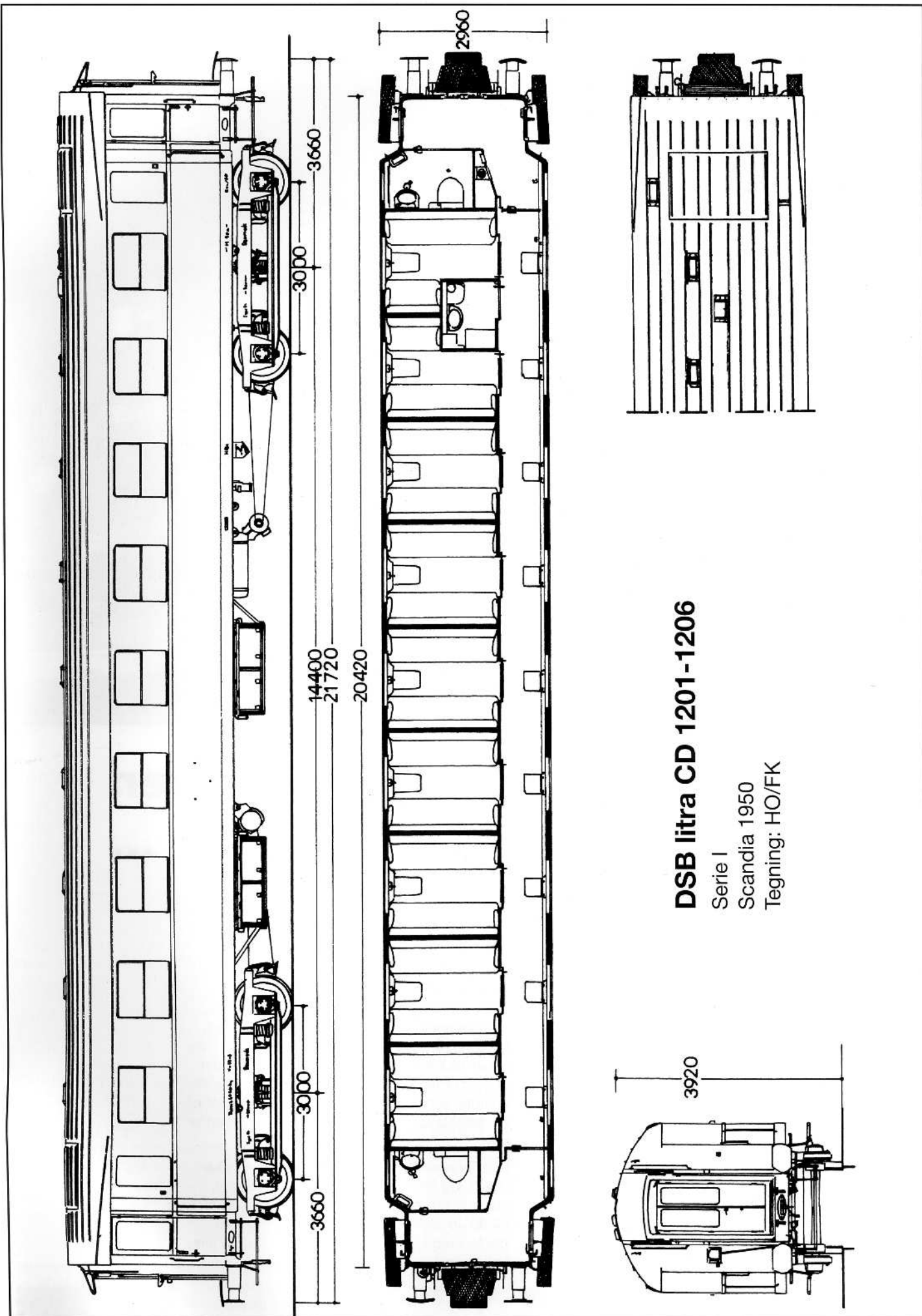
Vogntypen kom aldrig uden for landets grænser, og blev derfor derfor ikke RIC-mærket.

To vogne er i øvrigt bevaret hos Danmarks Jernbanemuseum. Det er ex CD 1208 og 1210; vognene har dog ikke børnekupe. ■



DSB litra CD 1207-1212

DSB litra CD serie II adskilte sig lidt fra serie I, idet den havde dynamoer på bogierne i stedet for remtræk. Tegning: HO/arkiv FK.

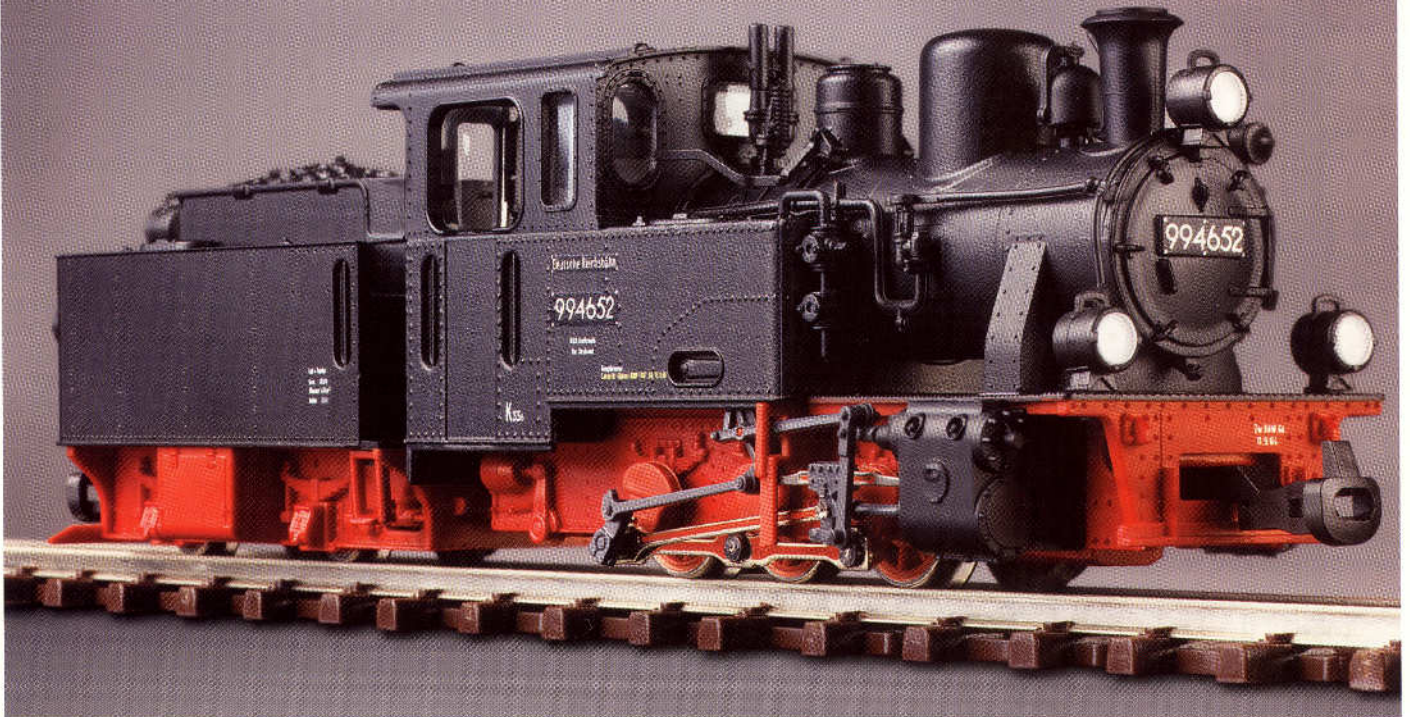


DSB litra CD 1201-1206

Serie I

Scandia 1950

Tegning: HO/FK



Udbredt over hele jordskiven

...og elsket overalt er køretøjerne med sporvidden 750/760 mm. Og samtidig er HF 110 C særlig eftertragtet, for der var reservater af dem ikke kun i Europa, men også i Brasilien, Indien, Java ...

Smalsporsbaner er mere end blot prikken over i'et i den verden, der udgøres af skinnebåren trafik. Det ligger til dem mest at futte igennem idylliske egne. På grund af den særdeles pladsbesparende strækningsføring kan der være H0e-baner på snart sagt hvert et H0-anlæg, og det er altid et fascinerende tema. Og et smalsporslokomotiv behøver ikke at blive vendt og drejet på en drejekugle, da fremad- og baglænskørslen er ens.

Roco bringer friske vinde ind i H0-målestokken (1:87). Og hvis vi endnu ikke havde sagt det, måtte vi skrive det: "Der er noget på vej til jer!" BR 99.46 (ex HF 110 C) for første gang som storseriemodel i Professionel-linjen - nu hos jeres forhandler!



Art.-nr.
3.3 130