

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



103

MARTS 2011
26. ÅRGANG

- DSB bureauvogne, epoke IV
- Rapport fra et dansk epoke IV-anlæg
- To Henschel-maskiner til privatbanerne
- Dianalund Station

Præcisions modeller

DSB Litra CLS



Nyhed

DSB CLS i butikkerne
marts 2011!

Vi har, på grund af diverse problemer, valgt at CLS vognene bliver leveret uden lys - både hvad ang. frontlys og indretningslys. Derfor nedsættes den vejledende udsalgspris til 498,-. Senere følger separate lyssæt til eftermontage.

Priser fra **498.-**

DSB Litra MT, Grøn



Nyt oplag

DSB MT (grøn)
i butikkerne nu!

150152
DSB MT 152, grøn, epo III, DC
150157
DSB MT 157, grøn, epo III, DC
250152
DSB MT 152, grøn, epo III, AC
250157
DSB MT 157, grøn, epo III, AC

Priser fra **1.598.-**

TWA 800B



Nyhed

TWA 800B
i butikkerne nu!

- * Chassis i metal (diecast).
- * Minimum kurveradius 420mm
- * Undervogn med mange løst påsatte detaljer.
- * 4 forskellige vognumre

Priser fra **498.-**

DSB IKT/IKG



Nyhed

DSB IKT/IKG
i butikkerne nu!

- * Løst påsatte håndbøjler i metal.
- * Stiger i ætset metal.
- * Detaljeret undervogn.
- * Forskellige undervogne på IKT og IKG.
- * Fås i 3-vognsæt og som enkelt vogn.

Priser fra **268.-**

hobby trade

Karetmagervej 19 B / DK-7000 Fredericia
Telefon + 45 75 94 01 06 / Fax +45 75 94 03 13
www.hobbytrade.dk / info@hobbytrade.dk



DSB bureauvogne
Noget om DSBs postvogne i
epoke IV 1974-1995

6



**En smuk privatbane-
station til model-
jernbanen**

Tekst og tegninger til station-
erne Stenlille, Dianalund og
Merløse på Høng-
Tølløse-Banen

25



**Fotoarkivet:
OHJ...
som det var engang**
Fotos fra den nordvestsjælland-
ske privatbane
i 1960'erne

16



**Min modeljernbane:
Fra Havnsø til
Skovshoved**
Flemming Dam
beretter om sin
modeljernbane

30



**Læserne bygger:
To Henschel-maskiner
til privatanerne**
Nils-Erik Norsker fortæller om
fremstilling af to damplokomoti-
ver til danske
privatbaner

20

Vi har hørt og set
Vinterens danske nyheder

36

*Endnu i 1986 benyttede det
danske postvæsen buerauvogne
på danske spor. Billedet viser
G 9584 Nakskov-København under
indkørsel til Næstved station, maj
1986. Toget består af MY 1110-
DSB litra BD- DSB litra Ph og en
lukket godsvogn litra Gs. Foto: TA.*



LOKOMOTIVET



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

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

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

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

Medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
P.C. Johansen (PCJ)
Ole Møller Nielsen (OMN)
Niels Erik Jensen (NEJ)
Torben Bejerholm (TB)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)

Sats og tryk:
Grafikom A/S, 4930 Maribo

Oplag:
1150 eksemplarer
Alle artikler og skemaer er copyright LOKO-
MOTIVET og forfatterne (signaturen).
Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger
m.v. er forbudt uden forudgående aftale med
LOKOMOTIVETS redaktion eller forretnings-
fører.

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

Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte
og redigere i modtagne artikler og indlæg.
Bladet udkommer 4 gange årligt:
Primo marts, ultimo maj, ultimo september
og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 440,- incl. porto og forsendelse.
Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto
eller man kan skrive/maile efter girokort på
lokomotivet@lokomotivet.dk

Udlandet – herunder Sverige og Norge –
kr. 550,- incl. porto og forsendelse. Fås ved
at indbetale beløbet på dansk check, der sen-
des til vor adresse TpT, co/Torben Andersen,
Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Dan-
mark eller på vor girokonto, der er nævnt
overfor.

Tak, tak alle sammen

Da vi udsendte LOKOMOTIVET nr. 102 i december, var vi meget pessimistiske med hensyn til de efterfølgende udgivelser af vort blad, hvilket fremgik af vor leder.

Mange læsere har derfor skyndt sig at forny 26. årgang. Og på hjemmesiden Sporskiftet.dk. fik vi mange fine ord med på vejen, og det skal I have tak for alle sammen.

Og sandelig om ikke flere læsere selv har forhøjet de krævede beløb på 250,- kr. for 26. årgang til et endnu højere beløb som gave. Tak for hjælpen; det luner alt sammen.

Vi har i de efterfølgende måneder forsøgt at reducere vore kommende omkostninger, bl.a. ved at opnå et nyt tilbud på tryk. Men det kunne desværre ikke lade sig gøre, og da vi samtidig ikke har fået flere annoncer (vi er for dyre mener man, og det er muligvis korrekt?), ja, så var der med dette nummer ikke andet at gøre end at reducere fra de påtænkte 48 sider til 40. Det beklager vi naturligvis meget, men håber, at der i løbet af året indløber

flere abonnementsfornyelser og annoncer.

Fra PostDanmarks side er der stadig et økonomisk pres på vort budget. Selv om en ny postlov med billigere porto for visse forsendelser træder i kraft pr. 1. april, så omfattes vi desværre ikke af denne, idet vi ligger i et interval, hvor der ikke er portolettelse (100-250 gram for PP-post).

Trods kun 40 sider har vi forsøgt at sammensætte et blad med varierende artikler, så man føler at få noget for pengene. Men det har betydet, at vi bl.a. har måttet udsætte tekst om 'Hurtig fremstilling af godsvogne hos privatbanerne', 'Sporskiftet'...men de følger i næste nummer.

I nr. 102 bragte vi en tekst om DSB oprangeringer i epoke III, og den fik vi megen ros for. Derfor følger en lignende tekst om DSB-oprangeringer i epoke IV i næste nummer af bladet. Senere følger oprangeringer hos privatbanerne i epoke III. Vi håber, det er noget man kan bruge?

Ellers har vi meget andet godt på lager, bl.a. har vi modtaget mange tekster fra læsere, så mange, at vi slet ikke kan nå at bringe dem i den ønskede rækkefølge. Vi håber, at forfatterne forstår vort 'dilemma', for vi skal jo sammensætte et bredt blad med forskellige emner.

I næste nummer bringer vi bl.a. en større tekst om Danmarks Tekniske Museums mj-anlæg, der kan give mange mj-ere inspiration, og fra læsere har vi - som allerede nævnt - modtaget flere tekster, bl.a. om motorisering af litra MX, små QA-vogne fra privatbanerne, baggrunde i spor N (kan også bruges til H0), teaktræbemaling på DSB-vogne, bygning af DSB litra D II, noget om gavltreklamer o.s.v. Men selv om vi er 'godt fyldt op', er man naturligvis fortsat velkommen til at sende os tekster.

Endnu en gang tak for al hjælp og støtte... mon ikke vi klarer skærene? Vi tror på det!



Så kommer omsider vor tidligere annoncerede jubilæumsbog. I juni 2011 udsender vi en stor fotobog med en masse billeder fra DSB.

DSB i årene 1950-1969 - set gennem danske jernbanefotografers kameraer

maskiner og togenes oprangering. Bidragydere bliver bl.a. Arne Kirekby/OMJK, James Stefensen/DMJK, K.E. Jørgensen, Hans Gerner Christiansen, Jens Bruun-Petersen, Clausen/DMJK, H.B.D. Sørensen m.fl.

I alt bringer vi næsten 100 fotos, heraf en del i 4-farve. Bogen bliver på 96 sider, trykt på flot glittet papir, i format A4 med stift omslag (hardcover).

Ønsker man at få bogen, når den udsendes, så bedes man indsende det ilagte girokort lydende på kr. 320,00 - eller indbetale via Netbank inden 15. april 2011.

Med venlig hilsen
red. af

LOKOMOTIVET



Du kan stadig nå det...

4387

P 915



DC kr. 2.995,-
AC kr. 3.495,-
Leveringsklar

4388

P 920



DC kr. 2.995,-
AC kr. 3.495,-
Leveringsklar

5200

CB 1107



kr. 450,-
Leveringsklar

5201

CB 1101



kr. 450,-
Leveringsklar

5202

CB 1306



kr. 450,-
Leveringsklar

5203

CB 1308



kr. 450,-
Leveringsklar

SKINNEBUS



4100 FFJ Sm 3 + Sp 2

DC kr. 2.700,- / AC kr. 2.900,-

4101 OHJ Sm 15 + Sp 227

DC kr. 2.700,- / AC kr. 2.900,-

4102 GDS S1 + T2

DC kr. 2.700,- / AC kr. 2.900,-

På lager medio marts 2011



MX 1027 med
bureautog til Jyl-
land, fotograferet
ved ankomsten til
Ringsted en aften
i maj 1986. Stam-
men består af en
Pm og fire litra Pph.



DSB BUREAU VOGNE

- lidt om DSBs postvogne i epoke IV 1974-1995

■ Tekst og fotos Torben Andersen

Epoke IV blev jernbanemæssigt den sidste tid, hvor det danske postvæsen benyttede bureauvogne.

Fra 1970 og i tiden frem over skete ikke den store udvikling hos postvæsenet med benyttelsen af bureauvogne hos DSB angik. Tværtimod.

Postvæsenet gik mere og mere over til at bruge bilen som transportmiddel, og da der fra 1971 nedlagdes mange sidebaner forsvandt mange bureautog som følge heraf. Ja, mange ophørte allerede inden banerne var nedlagt, fx på Næstved-Slagelse, hvor bureauerne udgik allerede i 1969.

Nye UIC-postvogne

Til brug for landsdelforbindelsernes bureauer anskaffede postvæsenet 15 stk. 24,5 m stålvogne i UIC-model som A- og B-vognene. De blev bygget af Scandia i 1968, og fik numre i serien 800-814, og blev de første bureauvogne, der måtte køre 160 km/t. De skulle bl.a. afløse litra



Endnu i 1977
kunne man finde
den korte ex DSB
litra DA, nu litra Pa
i DSBs vognpark.
Her er det Pa 006,
der er parkeret
på København
Godsbanegård.
Typen blev meget
hurtigt udrange-
ret i slutningen
af 1970'erne.

Pa (ex. DA) og Ph, der i stedet efterfølgende blev henvist til sidebaner.

Indretningen var den traditionelle med pakrum, bureau med sorteringsreoler og sækkerum. Traditionen med ovenlys i taget fortsatte med serien. De kunne laste i alt 15 tons post.

Et par af disse vogne blev indsat i det nye bureautog Padborg-København fra 1969. Det havde ellers været indstillet siden 1939. Åbningen blev fejret på festlig vis, der mindede om de "gode gamle dage" med repræsentanter fra DSB og postvæsenet. Det blev det sidst "oprettede" bureautog i Danmark.

De ældre trævogne udrangeredes, og i 1974, hvor IC-systemet indførtes, havde DSB kun få trævogne i vognparken (litra DK/Pk), der mest brugtes til reserve for højtidstrafik.

Man havde derefter kun en mindre bestand sammenlignet med de gyldne år i 1930'erne til 1950'erne, hvor jernbanenettet havde sin største udbredelse.

Beholdning af bureautog i 1974

Litra 1969	Litra før 1969	Antal
DPH	DC	12
P	P	16
Pa	DA	9
Pbh	DB	9
Ph	DD	21
Pk	DK	12
Pmh	DM	13
I alt		92

De korte DA/Pa, der ikke måtte indlemmes i de hurtige tog, udrangeredes i løbet af 1970'erne, og en del blev afhændet til privatbanerne, bl.a. HFHJ, OHJ og HHJ, hvor de gjorde tjeneste mange år fremover.

Postvæsenet gik også mere over til at leje lukkede godsvogne til pakke-transporten, og de overdimensionerede Pk blev udrangeret, bl.a. på grund af den forældede 2,5 meter træbogie, der sad under den.

Efterhånden blev det kun endestationer og større knudepunktstationer, der fik postvogne i aften- og morgenløb. Eksempler var Esbjerg, Padborg, Århus, Ålborg, Frederikshavn, Herning, Ringkøbing m.fl. der sendte posten mod hovedstaden om eftermiddagen. Mange bu-



reauvogne blev medtaget i de store nattog, hvor den mest benyttede var den nye litra P.

Fra Sjælland/Lolland-Falster udgik der kun bureautog fra Kalundborg og Nakskov samt fra Helsingør (Ängelholm). På sidstnævnte rute anvendtes litra Pbh, der især tog sig af avispost.

Fra København rullede bureautogene den modsatte retning med forgrening i Odense til Svendborg – hvor der benyttedes Pbh og Pmh – og Fredericia. Sidstnævnte var i mange år fordelerstation, hvorfra bureautogene fortsatte mod syd, vest og nord.

Design

Efter DSBs indførelse af rødt/sort design i 1972-74 ønskede postvæsenet også at få sine efterhånden meget slidte vogne malet i nyt design.

I september 1978 anmodede

postvæsenet om at få malet litra P, Ph og Pmh i postgul farve, men måneden efter blev det ændret, så kun Ph 214, der var på værksted for opmaling i vinrød, blev ommalet i postgul farve og sorte påskrifter.

Det blev dog kun til opmaling for denne ene vogn, som derefter populært kaldtes "Den gule Enke". I 1979 besluttedes det, at droppe den gule farve, og i stedet opmale vogne med gummivulstovergang i designrød.

Men i 1980 ændredes beslutningen igen, så også øvrige post- og rejsegodsvogne med harmonika blev malet designrøde.

Ikke alle vogne nåede dog at blive ommalet i rød inden udrangering.

Signalgivning og el

På grund af dårlige oversigtsforhold på nogle stationer, ulemper under dårligt vejr mv., besluttede DSB og

Bureauvognene litra Pbh blev anskaffet i 1936 som litra DL/DB, men var endnu i starten af 1980'erne meget benyttet på strækningen København-Helsingør. Pbh 102 i morgenbureau-toget fra Helsingør til København, fotograferet ved ankomst til København, august 1983.

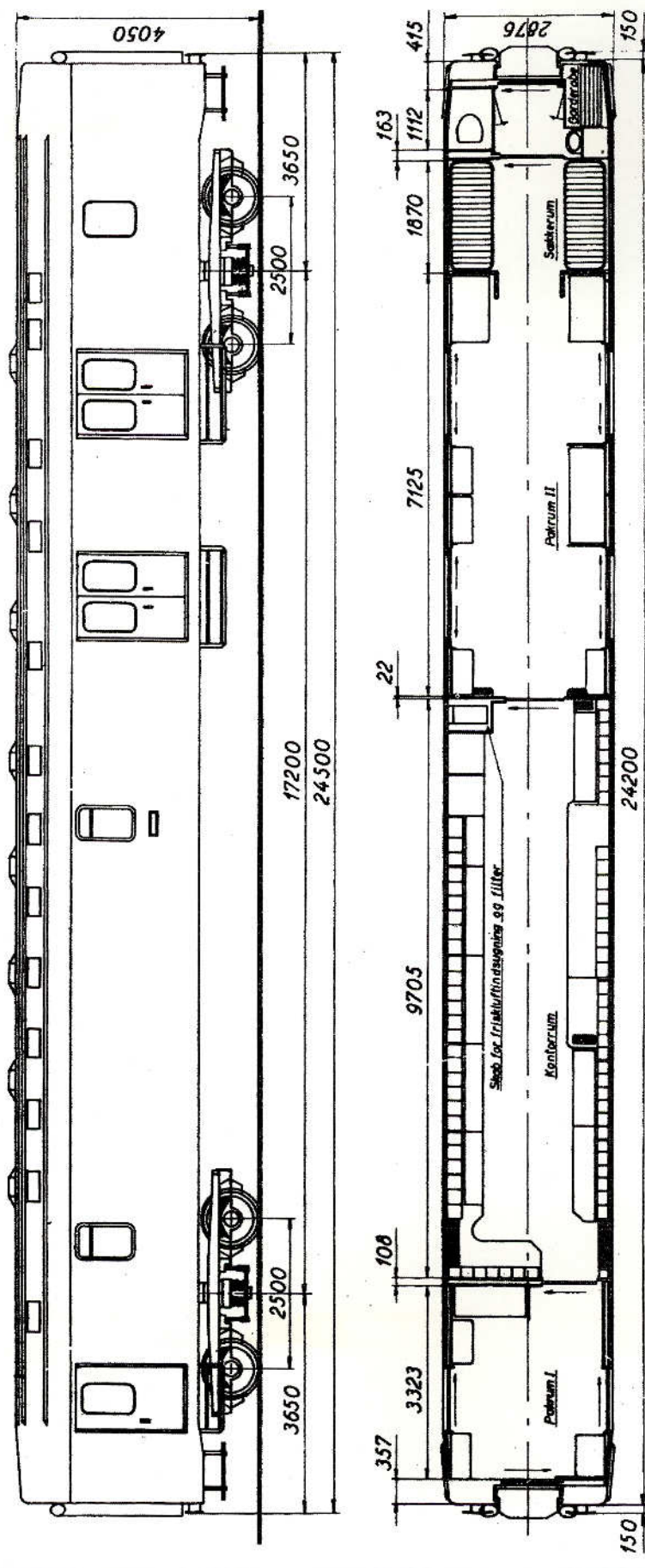


Bureauvognene fik meget hurtigt slidt malingen af, idet postkarrene kørte tæt på vognsiderne, når post skulle læsses af eller på. En slidt og 'spættet' bureauvogn Pbh 50 86 90-68 109 på Svendborg station, juli 1978.

DSB litra P 50 86 90-63 800-814

Leveret af Scandia 1968

Tegning 1:100, DSB



P&T i 1978 at bureauvogne skulle udstyres med blåt klarmeldingslys, der skulle erstatte håndsignaler, og DPh 139-150 blev de første vogne med det nye meldesystem. Derefter fulgte vogne af litra Pmh. I oktober 1980 havde man nået at montere blåt blinklys på 20 vogne, mens 30 stadig manglede udstyret.

I 1979 blev det besluttet af litra P 800-814, Ph 201-221 og Pmh 701-713 skulle forsynes med indbyggede slutsignaler.

Samtidig ønskede man at montere elvarme hos Scandia, og den vognmangel, der opstod ved indkaldelse af vogne til ombygning gav problemer for julebefordringen i 1979.

Jernbanepostkontor 1 beklagede sig kraftigt over de manglende vogne, og det besluttedes at samtlige vogne skulle være til rådighed for postvæsenet i juleperioden, dvs. at montering blev udskudt. Af hensyn til de nye færger, der indsatte på Storebælt i 1980, nøjedes man så kun med at forsyne P-vogne med el-varme.

Samtidigt udrangeredes de ældre postvogne litra Pa og Pk, og blev henstillet i Langå for senere anvendelse som tjenestevogne eller ophugning, hvilket også besværliggjorde forstærkninger i juleperioden.

Flere P-vogne

I 1981-82 anskaffede DSB endnu en serie moderne stålpostvogne i stil med serien fra 1968. I udseende var de magen til, men havde ikke ovenlysvinduer. Disse blev hurtigt beskidte, og dagslyset kunne ikke udnyttes. De nye lysstofrør gav også personalet den ønskede belysning, så derfor var det ikke nødvendigt med ovenlys. Aptereringen adskilte sig lidt fra de tidligere leverede vogne.

Serien konstrueredes af Scandia, og blev den sidste postvognserie leveret til DSB af et dansk firma. De nye P-vogne blev leveret i DSB-designrød.

Da DSB i begyndelsen af 1980'erne gradvist ophørte med brugen af rejsegodsvogne i de fleste tog, forsvandt de korte Dh-rejsegodsvogne, og sammen med dem også de kombinerede bureau- og rejsegodsvogne litra DPh.

I 1981 blev det foreslået, at de gamle DPh-vogne ombyggedes til



En af de nyeste bureauvogne var DSB litra P, hvoraf denne ses holdende på København H, juni 1977. De blev leveret i vinrødt liberi, men blev hurtigt snavset til. Vognen bærer nummer 50 86 90-94 802-5.

bureauvogne litra Pg for at afhjælpe fremtidens mangel, men det blev ikke til noget på grund af økonomi.

26 m postvogne anskaffes

Manglen på vogne var generel selv om jernbanenettet i løbet af 1980'erne blev endnu mere reduceret. Postvæsenet lod – som allerede nævnt – mere og mere post transportere med egne biler. Bl.a. forsvandt bureauerne på de nord-sjællandske jernbaner fra 1983, og i 1988 forsvandt den udgående bureauvogn fra Nakskov til København. I Jylland sås samme mønster,

idet bureautogene fra Thisted til Fredericia ophørte. De blev i øvrigt i en kort periode fremført med MR-togsæt som trækraft.

I 1982 var det igen galt med vognbeholdningen. Ombygninger, havarier m.v. fik manglen på bureauvogne til at vokse (den var næsten kronisk). I et notat fra 1982 fremgik det, at der var 12 vogne på CvK og CvA, og man overskred i nogle tilfælde revisionsfristerne på vogne i løb. Vognopsynet i Frederikshavn standse således en Pmh med overskreden revisionsfrist i marts 1982.

Man måtte derfor midlertidigt dispensere for revisionsfrister, og fra

Tyskland lejede man 13 lange postvogne, hvoraf de første tre kom til landet i august 1982.

Det var vogne bygget i 1950'erne og 60'erne. De skulle anvendes i tog med op til 140 km/t, men da det allerede på det tidspunkt så ud til at postvæsenet ville sløjfe nogle af sine bureautog, ønskede DSB ikke at investere i nykonstruerede vogne.

I 1983 besluttede man at renovere vognene til dansk brug, og de 13 vogne fik håndbøjler, slutsignaltholdere, skilteholdere, ombygning af elinstallationen og inventarforbedringer.



DSB litra DPh var en kombineret bureau- og rejsegodsvogn, der blev anskaffet fra 1950 som litra DC. De fleste forblev i drift til begyndelsen af 1980'erne, og brugtes bl.a. i lokaltog på Sjælland. Litra DPh 50 86 91-28 142-4 i Nykøbing F., 1977.



"Den gule Enke" blev kælenavnet for DSB litra Ph 50 86 90-68 214, idet den blev eneste bureauvogn, som fik den gule forsøgsfarve i 1978. Her er den fotograferet på København H i juli 1978.



I 1977 kunne man opleve et tog med denne oprangering.

Forrest en stribe nærtrafikvogne litra Bns-Bn-MY-og så i enden af toget en bureauvogn litra Ph. Bureauvognen måtte indkøbes bagest i stammen, idet den ikke havde ITC-styreledninger.

Toget havde nr. 5072, der kørte mellem Nakskov-Nykøbing F.-København.



De kunne laste 20 tons i postrummet, hvilket var omkring 5 tons mere end i de senest danskbyggede bureauvogne litra P. Vognene var 26 m lange, og havde moderne Minden-Deutz bogier som P-vognene.

De fik litra Pm, og indsattes i bu-

reautog, hvor de afløste Ph-vogne, der var ved at være udsildt. Bl.a. kneb det med god kørsel på de ældre 2,5 m stålbogier.

Nogle af de indkøbte vogne viste sig at være uegnede, og en enkelt blev omdannet til specialvogn. Et par af dem solgtes til OHJ, hvor de

forblev i drift en kort tid, endda i den oprindelige mørkegrønne DB-farve, og DSB satte kun ti vogne i drift.

Eksempler på vognløb i 1985

De nye 26 m vogne kørte bl.a. bureauautog mellem Fredericia-Odense-Svendborg (tog 7242/2860), hvor MR var trækraft.

De ældre Ph havde løb mellem Padborg-Fredericia (tog 993), også med MR som trækraft.

På den vestjyske længdebane kørte P-vogne mellem Ringkøbing (udgangsstation) til Esbjerg videre til Fredericia i tog 688/3684. MR-togsættene var også her var den udprægede trækraft.

Et af de større sidebane-bureauautog i det vestjyske, var tog 708

I 1985 var status for bureauvognene:

Litra	Nr.	Antal	Anvendelse
P	800-819	20	Bureauvogn
Ph	201-221	21	Bureauvogn
Pm	730-739	10	Bureauvogn
Pph *)	701-713	13	Postpak- og bureauvogn
I alt		64 postvogne	
*) Ex. Pmh			

Thisted-Struer-Herning, der medbragte både en P, Pph og Gs efter MR-sæt. Gs'en blev udsat i Herning, mens en Ph blev påkoblet, og toget fortsatte til Fredericia som lokomotivtrukket 7782.

To af de store bureautog mellem landsdelene 7592 Ålborg-Fredericia-Nyborg-København og 7593 modsatte vej havde den største anvendelse af bureauvogne. Det havde oprangeringen Pm-Ph-P-P-P-P-Pph-Pph, ofte suppleret med rejsegodsvogne Dm, senere Pbm.

I østområdet var anvendelsen til at overse. Fra Nakskov kom en litra Ph med tog 5072. Vognen blev medtaget sidst i regionaltogstammen, da typen ikke havde styreledning, og oprangeringen var Bns-3 Bn-dieselloko-Ph.

Et mere besynderligt "posttog" var tog 5184 Næstved-Roskilde over Køge. Det bestod ud over tog 5184 af 9584, hvor sidstnævnte kom fra Nykøbing og kobledes på 5184. Resten af turen var det oprangeret som Bns-Bn-Bn-dieselloko-dieselloko-BD-Ph-Gs.

Fra Kalundborg til København sås kun bureauvogne i tog 9482/9409. Det var den lange Pm og en Ph, sidstnævnte som regel Ph 214, der var gulmalet og – som allerede nævnt – eksternt bar navnet "Den gule Enke".

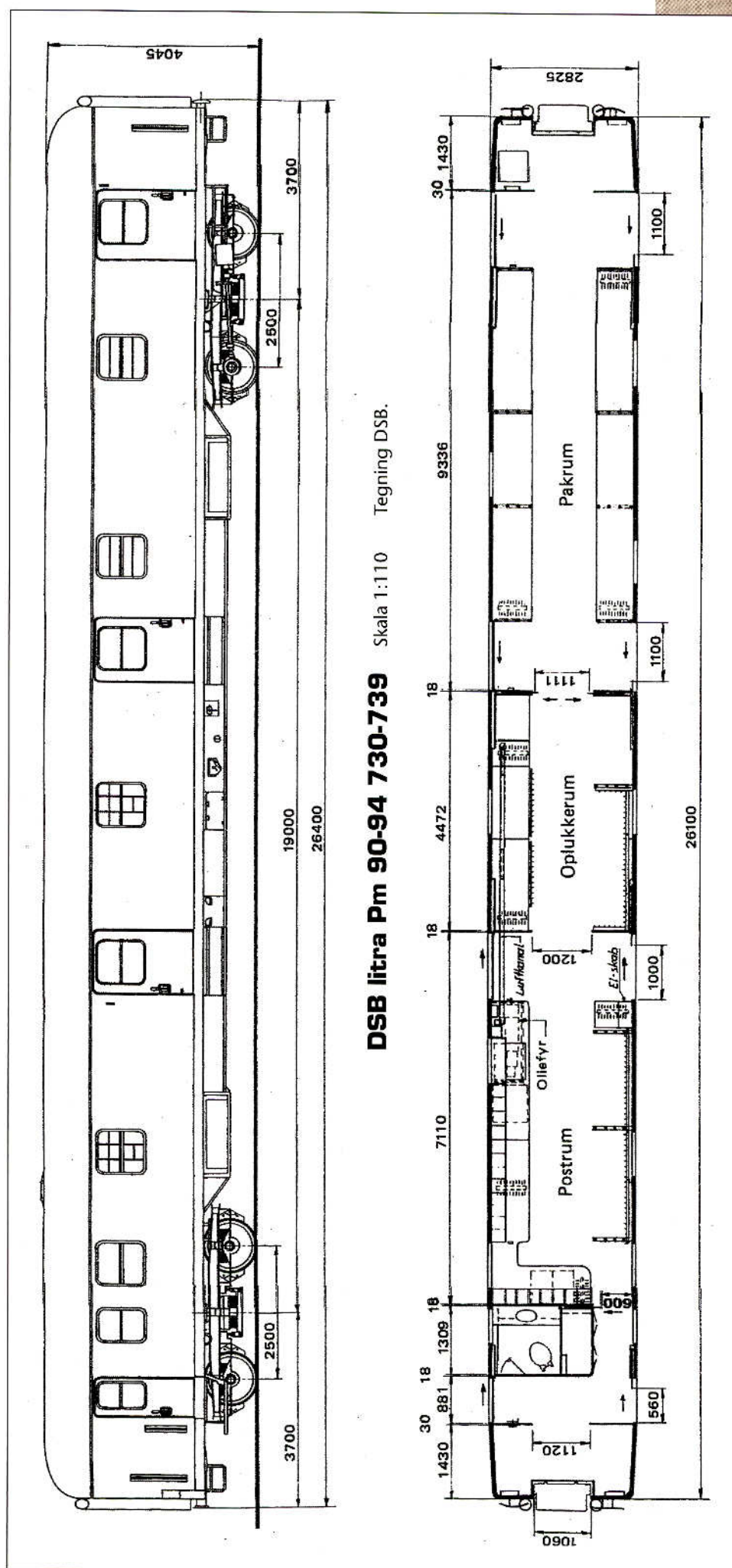
De nye 26 m litra Pm vogne kunne også ses i godstoget 9584 Nykøbing F.-København.

Aftrapning

Postbesørgelsen med jernbane afgik endnu mere i slutningen af 1980'erne med ibrugtagningen af flere landevejskøretøjer. Postbesørgelsen centraliseredes, postkontorer nedlagdes, og mange steder flyttede hovedpostkontorer, der hidtil havde ligget nær stationen, til andre steder i byerne, hvorved den direkte omlæsning fra postbil til jernbanevogn ophørte.

I 1987 købte DSB endnu en lille serie bureauvogne hos de tyske forbundsbaner. Det blev til i alt 10, der primært skulle afløse litra Ph og hovedparten af Pph (ex. Pmh)-vognene.

Også de nye var 26,4 m lange og kunne laste 20 tons post. De minde i udseende om den først anskaffede bureauvogntype fra Deutsche Bundesbahn, men havde et sæt bre-



DSB litra Pm 90-94 730-739 Skala 1:110 Tegning DSB.



MX 1010 med en litra BD og bureauvogn litra Pm med tog fra Nykøbing F. på vej ind til Næstved station, 1989. Toget G 9584 fortsatte fra Næstved til København over Køge-Roskilde.



dere skydedøre. Vognene, der var bygget i 1960'erne, blev renoveret, og fik installeret varmfyr.

Nogle kom i prøvedrift i beige/blå DB-farver inden renovering, men alle blev sat i ordinær drift i rød bemaling med posthornslogo. Hos DSB fik de litra Pbm, og indsattes bl.a. tog 9313 og 9405 på Sjælland, og i Jylland i bl.a. tog 7601.

Fra K87 overgik hele postbetjeningen af Sønderjylland til landevejstransport, og det var på tale at

lade posten bortfalde på Sjælland-Falster fra samme år. Men DSB og postvæsenet indgik en ny kontrakt, og betjeningen fortsatte en stykke tid endnu på sjællandske ruter.

Det var imidlertid en stakket frist, og fra 1989 besluttedes det at sammenlægge jernbaneposten i Fyn/Sjælland til en enhed, hvorved bureaubetjeningen ophørte på strækningerne Herning-Struer og Esbjerg-Ringkøbing.

Det og anskaffelsen af de nye

tyske bureauvogne førte til ud-rangering af ældre stålvogne fra 1950'erne, dvs. litra Pbh og de tidligere indkøbte litra tyske vogne litra Pm, og i 1990 havde man kun litra P og Pbm i beholdningen. Alle anvendtes i landsdeltrafikken.

I 1991 købte postvæsenet vognene af DSB, som derefter indgik som private vogne i DSBs vognpark, og de 23 vogne anvendtes i postens livsnerve mellem øerne og hovedlandet.



Den sidst anskaffede bureauvognstype blev litra Pbm, der var indkøbt brugt i Tyskland. Ukendt litra Pbm rangeres ind på fær-gen i Nyborg, juli 1990.

G-post

Da de ældre pakvogne også udrangeredes undervejs, og der ikke længere var behov for personale til udfyldelse af papirer i vogne med pakkepost, nøjedes DSB med at stille en række forskellige lukkede godsvogne til rådighed for postvæsenet. De benævntes G-postvogne (godspostvogne).

I første omgang drejede det sig om Gs- og Hims-vogne, men senere – fra omkring 1985 – benyttede man også Hbis. Sidstnævnte fik gult postlogo, men ellers skete ingen ændringer. De store pakkeposttog udgik hver aften fra København postbanegård med MX som trækraft.

Ud over Hbis lejede man også en serie lukkede Habis-vogne hos Transwaggon til brug for pakke-transport. Der var lange bogievogne med stort rumindhold. De benyttedes udelukkende til landsdeltransport.



DSB benyttede mange fremføringsmåder af bureauvogne. Her er vi i Fredericia, hvor MR 4001 og MRD 4101 medbringer en af de nyanskaffede tyske postvogne litra Pm i eftermiddagstoget 7242 til Odense, maj 1986.

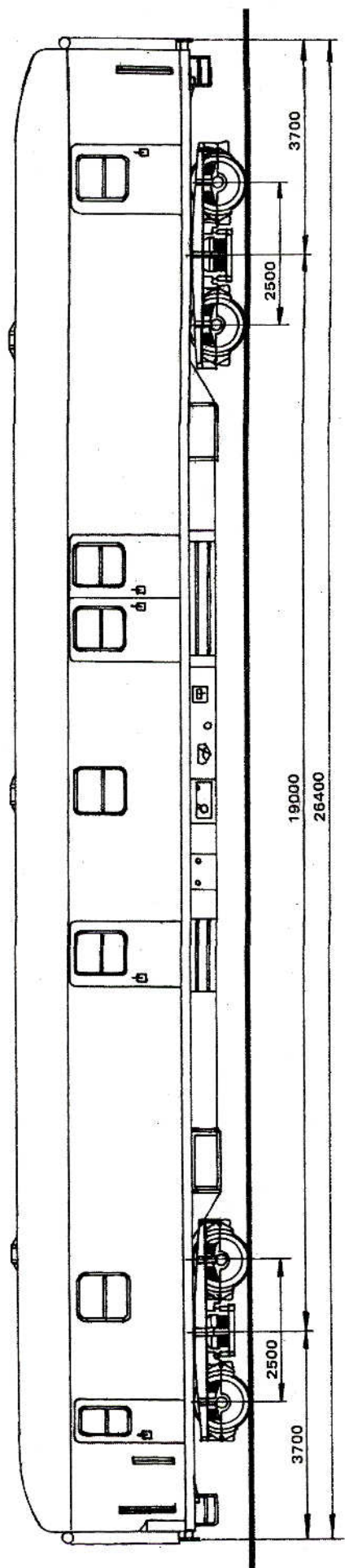


Postsedler, der sattes i vinduerne på bureauvognene. Sedlerne havde angivelse af postløb, afgang- og bestemmelsesstation. Størrelsen på sedlerne var 15x21 cm.

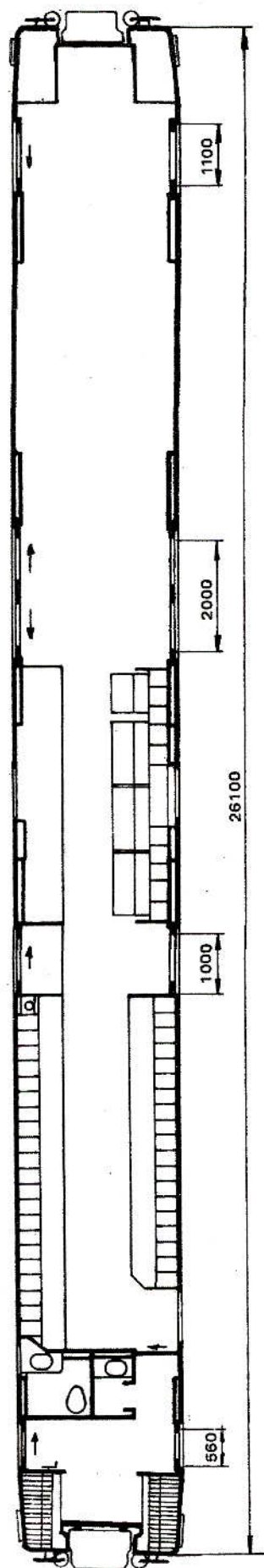
Bureauetoget 9247 Helsingør-København H, april 1983. Midt i stammen ses en rød Pbh 104. Bagest en ukendt Pmh.



Efterhånden blev bureauvognene malet postrøde med posthornslogo. Det gjaldt også Pph 703-4, der her henstår i Aalborg, juli 1987.



DSB litra Pbm 50 86 90-44 750-759 Bygget 1963-64. Til DSB i 1987. Tegning 1:100, DSB



Vognene fik posthornlogo, men bibeholdt i øvrigt den udenlandske bemaling.

I 1993 havde postvæsenet stadig sine P- og Pbm-vogne i brug sammen med en række Habis og Hbis. I alt havde man 8 litra P og 6 litra Pbm.

Sidste akt

Tiden indtil Storebæltsforbindelsens åbning i 1997 var tænkt at blive bureauvognenes sidste akt. Men allerede ved udgangen af 1994 ophørte al bureaupost, og de sidste bureauvogne blev udrangeret.

I 1994 kunne man i en lokal avis læse en slags afskedstur med bureauvognen, der løb i posttoget 7593 mellem Midtsjællands Postcenter og Fredericia, afgang fra Ringsted kl. 21.55.

I teksten kunne man bl.a. læse:

"Bureau 7593 er ikke fyldt til bristepunktet denne onsdag aften. For år tilbage så det anderledes ud.. Helt op til 1960'erne blev posten transporteret fra by til by med tog. Køretiden blev udnyttet til sortering, så den var klar til ankomsten til næste by.

I 1980'erne besluttede post-strategerne, at al post skulle køres til de store regionale postcenter, hvor den efter endt sortering igen i bil, blev kørt retur. Den beslutning tog næsten livet af bureautjenesten. Men kun næsten. Nu er der kun post til tre bureauer med to daglige afgang fra København og én fra Fredericia.

Bureau 7593 består af fire P-vogne, der er indrettet, så ikke en kvadrat-millimeter går til spilde. Der skal være plads til det hele – post er nemlig ikke kun post. I vognen er man omringet af småpakker, brevbundter, pakker med og uden værdistempel, færdigsorteret post i containere og usorteret post i sække.

...og så når bureau 7593 Fredericia, og turen slutter for de ni mand i vognen".

Og kort efter sluttede næsten 150 års traditioner med post på danske spor.

Er man interesseret i DSBs bureauvogne i årene 1847-1973, kan man læse Dansk Jernbane Historie 1, 2 og 4, udgivet af LOKOMOTIVETS forlag.

VI FLYTTER TIL NYE OG TØRRE LOKALER

KÆMPE ÅBNINGSFEST 5/3 FRA 10 TIL 17

Efter "oversvømmelsen" i august har vi ikke kunnet få vores lokaler til at fungere. Nu har vi fundet nogle store, flotte, men rigtig hyggelige (og tørre) lokaler blot 800 meter længere inden mod København.

Samtidigt er vi kommet tættere på busholdeplads og S-togs station – og vi har nu mange flere P-pladser.

Vi fejrer åbningen af de nye lokaler med pølser, øl og masser af SUPERGODE ÅBNINGSTILBUD. Samtidigt kommer MÄRKLIN, HELJAN og flere andre og viser deres 2011 nyheder frem. Se også alle de nye signaler, digitalstyringer og danske full-scale H0-huse, som vi selv fremstiller.



BUSTUR FRA JYLLAND/FYN PÅ ÅBNINGSDAGEN

For at også vores mange kunder fra Jylland og Fyn kan være med på åbningsdagen, så arrangerer vi tur i rejsebus fra Århus/Vejle/Odense og retur til et yderst beskedent beløb. Få en hyggelig dag sammen med hobbyvennerne i Østdanmark!

MEGET MERE POSTORDRE

Vores nye butik vil fortsat have landets største lager og udvalg, men vi tilbyder en udvidet postordreservice med landets nok generelt laveste priser og fuld garanti for, at varerne ikke kommer via "de grå kanaler".

SE MERE:

- om programmet for åbningsdagen, køreplan og booking af plads på bussen fra og til Jylland/Fyn samt alle vores gode tilbud på hjemmesiderne:

www.togcenter.dk • www.modeltog.nu

OHJ ...som det var engang

En af vore populæreste privatbaner gennem tiderne har været OHJ - Ods-herreds Jernbane. I dag ligner den 'desværre' mange andre privatbaner, hvor der kun køres med motorvogne af ensartet udseende. Tidligere var der mere materiel at se og vælge imellem. Også stationerne forfalder mere eller mindre eller bliver nedlagt, hvor man tidligere havde nogle smukke og velholdte stationsbygninger.

Vi har under oprydning i vort arkiv fundet nogle fotos taget omkring 1966, og disse synes vi, at vore læsere også skal nyde. Desværre kendes fotografens navn ikke, og hvordan de er havnet i arkivet, vides heller ikke. Lad os på forhånd takke fotografen, og håber at han vil sende os et ord, hvis han genkender sine fotos.

SPORSKIFTESIGNAL

Dette sporskiftesignal var meget typisk for mange danske privatbaner, og dette eksemplar kunne man i sin tid også finde i Højby. Når skiven var i position langs med sporet, var det stillet til ret kørsel; hvis skiven stod 180 grader for sporet, var skiftet stillet til kørsel på det afvigende spor. Sporet var i øvrigt lagt med 27,55 kg/m skinner, der tillod det at blive befaret med vogne med 20 tons akseltryk.

I baggrunden til venstre ses Højby Hotel (stavet med i) og til højre BRUGSEN.



VIG STATION

Stationen ligger i en afstand af 36,8 km fra Holbæk (Hk), og har altid været en betydelig stationsby. Her var der krydsningsspor og flere læsespor, idet den gennem tiden har haft en del godstransporter. Den var som de fleste stationer hos OHJ en smuk station opført i hvidkalket mur, rød sokkel og sort skifertag...og med TV-antenne på taget.

Alle OHJs stationsbygninger havde en forholdsvis beskedne skiltning, således også VIG station, der kun havde stationsnavnet markeret med små røde bogstaver over vinduet i signalkarnappen. Men naturligvis havde stationen den traditionelle røde postkasse på væggen. Døren i gavlen fører ind til stationsposthusets pakkerum.



TANKVOGN

Dette billede er fra 1963, og viser OHJs olietankvogn, der i de senere år stod ved OHJs maskindepot i Holbæk. Vognen tilhørte fra 1918 Wilhelm Hansen & Co, i 1923 købt af HOTACO (Holbæk Tagpap Kompagni), men blev i 1962 overtaget af OHJ, som derefter brugte den til lokale olie-

transporter mellem Holbæk og Nykøbing S. Den blev malet i en kraftig rød farve, og fik OHJ litra Z 601. Vognens tank ser umiddelbart ud til at være i helsvejset stål, men den var nittet. Bemærk, de tyske slutsignalholdere.

Bag tankvognen ses en OHJ-skinnebus i det tofarvede design sølv/rød.

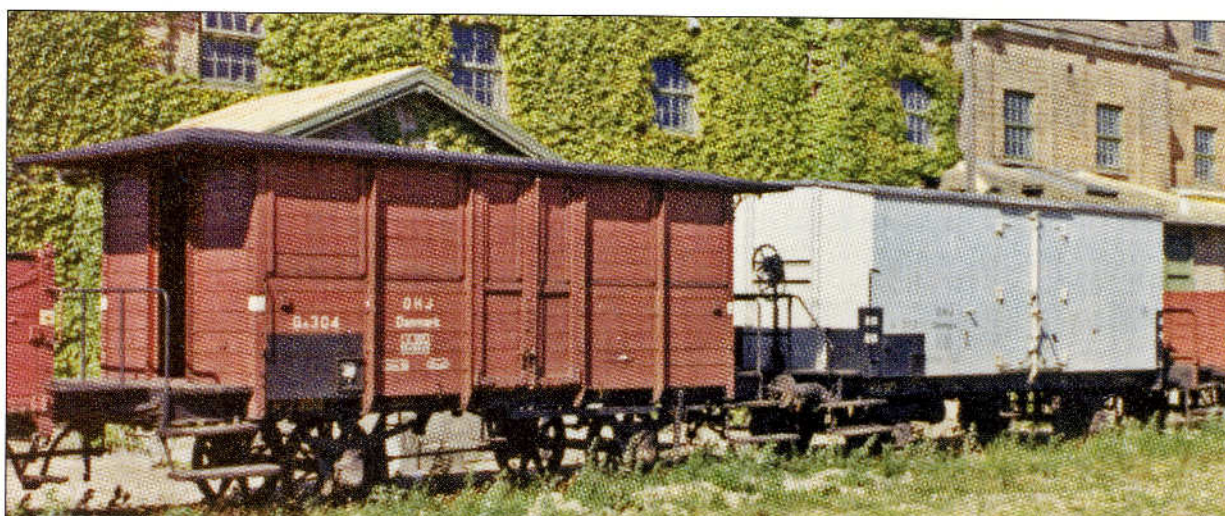
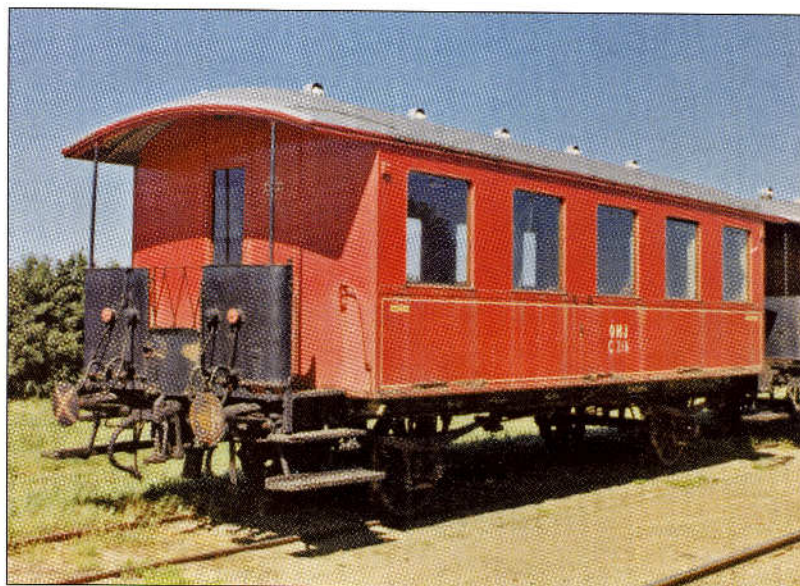


OHJ C 216

Banen havde også to-akslede personvogne, bl.a. OHJ C 216, der blev leveret af Scandia i 1908. Efter 2. Verdenskrig - i 1948 - blev den moderniseret hos Scandia. Her fik den nye sofaer betrukket med læder, elektrisk belysning, trykluftbremse og rullelejer.

Vognen var malet i OHJs røde husfarve, og havde gule stafferinger. Den ene ende - nærmest fotografen - var indrettet til rygere, mens ikke-rygere var placeret i modsatte ende.

Vognen blev hensat i starten af 1960'erne, men blev i 1969 købt af Helsingør Jernbaneklub. Foto fra Mårsø.



OHJ GODSVOGNE

OHJ havde i sin tid mange godsvogne af alskens karakter, bl.a. de lukkede litra QA. Disse blev bl.a. benyttet til fisketransporter mellem Nykøbing Sj.-Holbæk-København. På billedet

ses QA 304, der ud over sidedørene også havde platforme med adgang til vognens rum via døre i gavlene, en lidt speciel konstruktion for godsvogne.

Endvidere havde banen to hvide gærvogne litra IB, der i

1964 var købt brugt hos DDSF, og hos OHJ brugtes som almindelige hvidmalede vogne. På billedet er det IB 373, der ses bag QA-vognen. Billedet er taget i Holbæk.

Foto



ARKIVET



HØJBY STATION

Stationen ligger i en afstand af 44,5 km fra Holbæk. Tidligere løb der et sidespor fra stationen til BRUGSEN, men det blev nedlagt, da der blev anlagt en parkeringsplads for bane-kunder i 1960.

Også denne stationsbygning er magen til de øvrige, dvs. i hvid mur med rød sokkel, men har røde tegl i stedet for sorte som på Vig station, hvilket skyldes flere om- og tilbygninger.

Stationsskiltet HØJBY ses til højre for døren til venterummet lige under halvtaget.



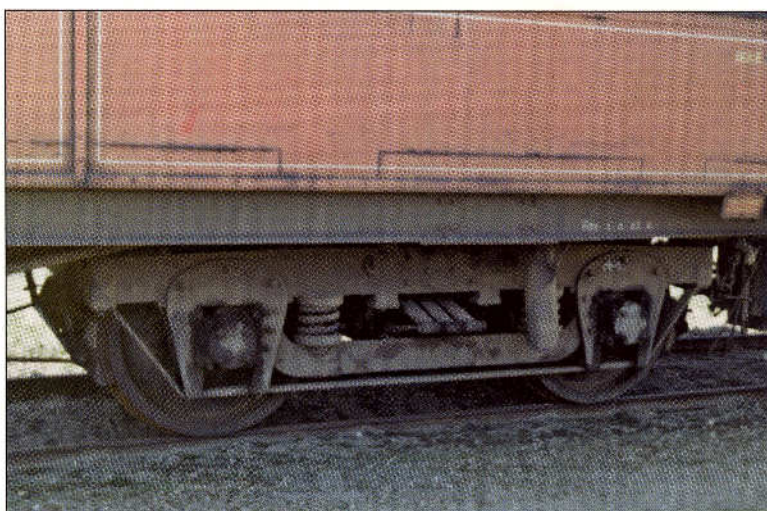
OHJ C 219

OHJ var kendt for sine lange bogiepersonvogne, og havde flere af dem. OHJ C 219 var leveret i 1936 af Scandia, og var karakteristisk ved at have åbne endeperroner og 'nymodens' todelte vinduer, hvor de øvrige - undtagen søstervognen OHJ C 218 - havde lukkede endeperroner. Den kørte på 2,1 m træbogier med rullelejer, og kunne rumme 76 siddende på 2. klasse.

Den var malet i OHJs karakteristiske røde farve med gule stafferinger. Den blev i flere år bl.a. benyttet i gennemgående tog Nykøbing Sj.-København, i 1950'erne i tog fremført med DSB litra MY. Vognen blev ende-

ligt udrangeret i 1969. Til venstre for vognen ses en åben vogn litra PB fra DSB.

Herunder ses et nærbillede af bogierne på OHJ C 219.



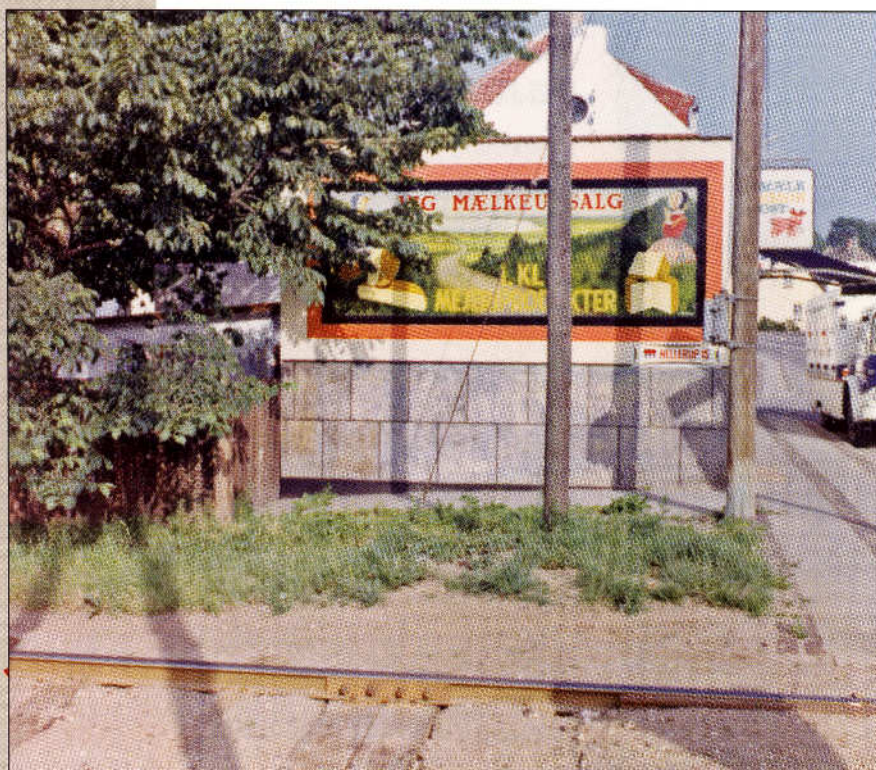
REKLAME

Når man drager ud for at tage fotos af vore jernbaner, så er det normalt det rullende materiel eller stationer, man fotograferer. Men i dette tilfælde har et reklameskilt på Vig station - anbragt på gasbetonsten - også fanget fotografens øje og linse. Ganske usædvanligt og dejligt.

Skiltet er en reklame for Vig Mælkeudsalg med ordlyden '1. klassens mejeriprodukter'. Ud over et typisk dansk landskab, så viser reklamen også gule oste og en ung pige, der nyder en ostemad.

Under reklameskiltet ses tre isvaffer og navnet Hellerup Is. Kan bilen, der anes i højre side, mon være fra Hellerup is?

På skiltet helt til højre bag telefonmasten ses Karoline-koen og ordene: Mælk, smør, ost.



Foto

ARKIVET



Danmarks ældste hobbyforretning

- en fascinerende blanding af butik og museum.

KÆMPEUDVALG AF TRÆLISTER

FINÉR - Balsa - METALPLADER - PROFILER - RØR - STÆNGER
 EVERGREEN PLASTPROFILER - PLAST-CARD - MILLIPUT
 STØBE & FORMMATERIALER - SILICONE - POLYURETHAN
 PRODUKTER TIL FREMSTILLING AF "VAND" OG OVERFLADE
 STRUKTUR - FIGURER - BILER - HELJAN HUSE - MÆNGDER AF
 TILBEHØR FOR LANDSKABSBYGNING - TEGNINGER TIL
 TOGMATERIEL & SKIBE - KLIPPEARK - VÆRKTØJ - INSTRUMEN-
 TER - PLAST BYGGESÆT - MODELSKIBE - TINSOLDATER - DUKKE-
 STUEAFDELING MED ET PARADIS AF TILBEHØR - PÅKLÆDNING-
 DUKKER - GLANSBILLEDER - NOSTALGI TING OG SAGER
 MED MERE, MED MERE, OG MEGET, MEGET MERE
 - SAMT OS 3 SØSKENDE, SUSSIE, INGER OG LEIF,
 DER MED HVER VORT TEMPERAMENT FØRSØGER AT
 HOLDE SAMME PÅ DET HELE!

Velkommen i

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



... vi ligger kun 900 m fra Jernbanemuseet
 og bussen har stoppested ved butikken.

Linie 51 og rute 151 lige til døren.

Kom ind i butikken og få nyheds-
 prospekter og se de seneste nyheder.

Vi har alt til digital drift.

Se alle nyhederne i butikken eller klik ind i
 webbutikken, hvor du kan købe ind i fred og ro.

Autoriseret Märklin og ESU forhandler.

Det vi ikke har skaffer vi.

Odense Hobby og Modeljernbanecenter

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

www.modeljernbane.dk · info@modeljernbane.dk

Åbningstider:

Mandag lukket · Tirsdag, onsdag og torsdag 11.00-17.30

Fredag 11.00-18.00 · Lørdag 10.00-14.00

EpokeModeller

Webshoppen er åbnet:

www.epokemodeller-online.dk

Kommende nyheder



006067
 Taxa-
 telefon-
 skab



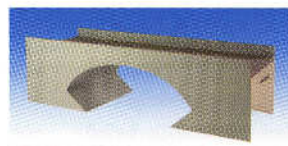
006065
 Brand-
 hane
 3 stk



0060142
 Transportbeholder DSB
 sæt med 1, 2, 3 m3
 og decals med numre



5 forskellige broer



004052 Bedford O "Esso"



0060162
 Københavnerbænk"

Nyt katalog 2011
 er udkommet!

info@epokemodeller.dk +45 20220449

www.epokemodeller.dk



APB 39 på drej-
skiven i Balleby
(Hedegaardens
Privatbane).

L
Æ
S
E
R
N
E

B
Y
G
G
E
R



To Henschel-maskiner til privatbanerne

■ Af Nils-Erik Norsker

Henschel & Sohn, Cassel, Tyskland, var den store leverandør af damplokomotiver til de danske privatbaner, ikke mindst af de 3-koblede tenderlokomotiver med hjulstillingerne 0-C-0, 1-C-0 og 1-C-1, hvor de byggede 54 ud af i alt 123 med A. Borsig, Berlin-Tegel, Tyskland, på 2. pladsen med 18.

Også blandt 1-C-0 lokomotiverne med 2- eller 3-akslet tender var Henschel hovedleverandør med 14 maskiner medens Borsig og Winterthur (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur, Schweiz) hver stod for 4.

Henschels og Borsigs maskiner fremstår som bygget over samme læst, om end de enkelte leverancer afveg fra de forrige.

Et karakteristisk træk var den store dampdome langt fremme på kedlen, den mindre sanddome længere bagude, klokkeværket samt Ramsbotton ventilerne.

Førerhusbagvæggen var enten lodret med kullene i venstre sidekasse eller skrå, hvis kulkassen var bagtil. Vinduerne for og bag var med halvcirkler foroven og forneden.

I modsætning til DSB, hvor de fleste mindre lokomotiver var udstyret med Allanstyring (Hs, P, J, G, K, O og F), var privatbanernes lokomotiver fra lidt ind i det 20. århundrede bygget med Heusingerstyring.

De fleste af DSB's mindre lokomotiver var bygget før eller omkring århundredeskiftet, f.eks. K fra 1894 til 1902, og litra O fra 1896 til 1901 men DSB fortsatte også med at få bygget

F-maskiner efter modellen fra det 19. århundrede hos en lang række fabrikker i ind- og udland helt op til 1949. Årsagen til denne konservatisme skyldes utvivlsomt Busse, som kom fra JFS, men med fællesadministrationen fra 1892 blev maskinchef for det samlede DSB. SJS havde således allerede i 1886 fået leveret persontogslokomotiver (litra Ks) med Heusinger-styring. Selv om Busse ved konstruktionen af K-maskinen tog udgangspunkt i Ks, kan det undre, at han fortsat benyttede Allan-styringen, og gentog dette med O-maskinen to år senere. Først med D maskinerne fra 1909 gik han over til Heusingerstyringen.

Privatbanerne fik derimod den nyeste teknologi, når de bestilte et par lokomotiver.

Billedet har nok til en vis grad været

Førerhus og vand-
kasser til LB 3.

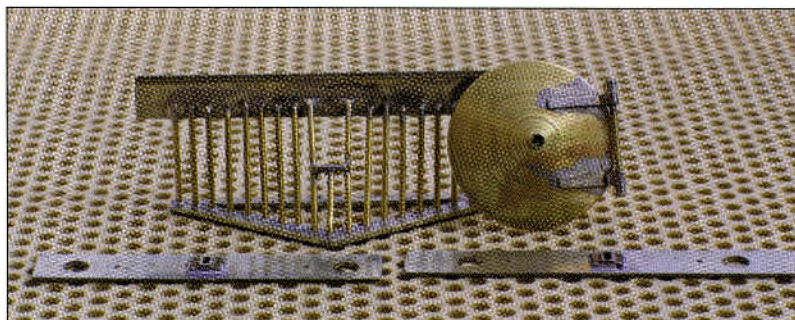
Undervogn og
motor på LB 3



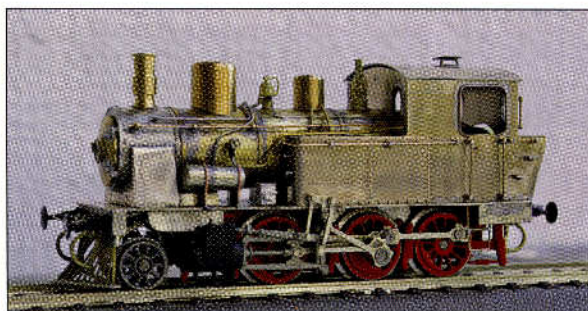
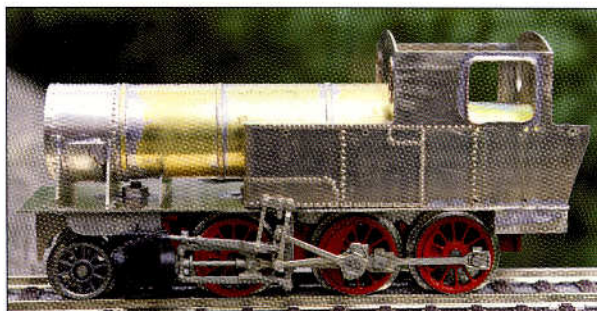
det samme i Tyskland, hvor de store forvaltninger har fået produceret deres lokomotiver på de forskellige fabrikker.

Et udbredt mindre lokomotiv var den 3-koblede T3, som kan fås i model med Allanstyring.

Der har været bygget T3-lokomotiver hos såvel Henschel som Borsig, men sikkert også på mange andre fabrikker.



Pufferplanker, røgkammerdør og kofanger m.v. til LB 3.



Til højre:
Den færdige umalede model af LB 3.

Til venstre:
Den halvfærdige model af LB 3.

T3'eren har en meget karakteristisk hjulstilling med større afstand mellem 1. og 2. aksel end mellem 2. og 3.

Aalborg-banerne fik i 1923 fra Henschel leveret to maskiner til rangering på banernes godsbanegårde. Maskinerne var en næsten tro kopi af den tyske T3, men dog udstyret med Husingerstyring. Hjulstilling og dimensioner er de samme, men skorsten, dome, sanddome og ventiler har andre størrelser.

Modellerne

Det var for stor en fristelse. En T3 fik skrællet oversiden af kedlen, og ny skorsten, dome etc blev produceret ved hjælp af drejebænk og file. Med sort maling samt litreringer og skorstensbånd fra KM Text, synes jeg APB 39 er blevet et godt bud på en dansk privatbanemaskine – Allanstyringen til trods.

Langlandsbanen fik i 1911 leveret tre 1-C koblede tenderlokomotiver fra Henschel. De havde de tidligere nævnte karakteristika, men også den "skæve" afstand mellem hjulene.

Nr. 1 blev udrangeret i 1952, mens nr. 2 og 3 først senere, og blev formentlig begge i 1952 udstyret med trykluftkompressor. LB 3 blev udrangeret ved banens lukning i 1962.

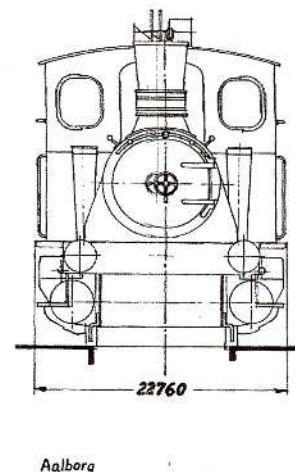
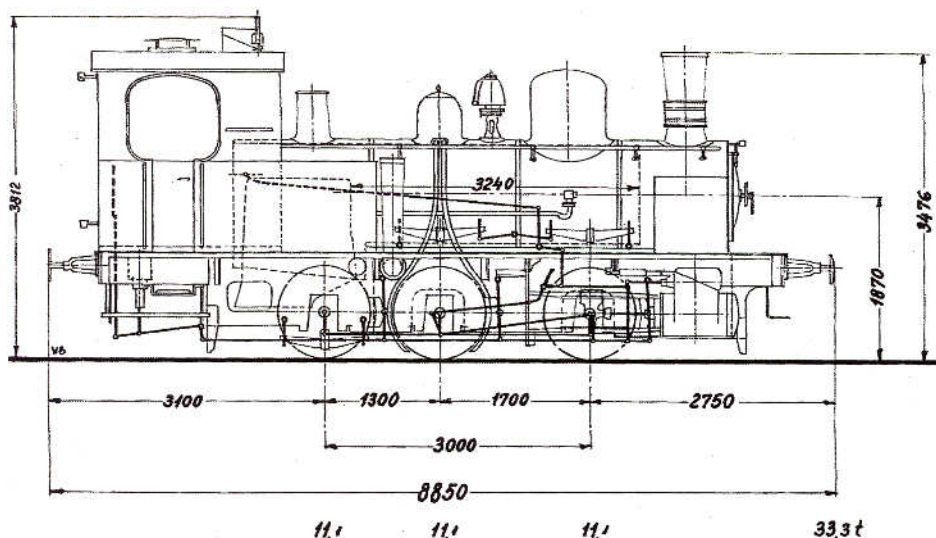
Tilfældet ville, at jeg for nylig faldt over en lidt miserabel, men billig model af T3.

Her kunne jeg kun bruge undervognen - og motoren måtte endda udskiftes med en kortere, eftersom 3. drivaksel i forhold til T3'eren sidder langt tilbage under førerhuset. Til gengæld er "rammen" forlænget fremad.

Modellen er bygget i nysølvplade med kedel af messingrør og skorsten, dome, sanddome, luftbeholdere

og røgkammerdør drejet i messing. Røgkammeret er udformet af en 0,2 mm nysølvplade, foldet omkring et mindre rør skubbet ind i kedlen. Jeg syntes nitterne var for fremtrædende til, at jeg ville undlade dem. Jeg foretrakker så afgjort at arbejde i nysølv frem for messing. Det er nemmere at lodde, og kræver ikke så megen varme som messing, da det er en knap så god varmeleder. Tidligere lodninger springer derfor ikke så let op. Af den grund anbefaler jeg, at ætsede byggesæt udføres i nysølv og ikke messing.

Begge modeller er udført med udgangspunkt i tegningerne i Bay's "Danmarks Damplokomotiver" samt fotomateriale fra diverse bøger og andre kilder. Det var ikke helt nemt at få styr på placeringen af trykluftkompressor og rørføring. Modellen er mit bud



APB 39 Skala 1:87 - Tegning W. Bay.



Den færdige
model af APB 39.

på, hvordan det var dengang for godt 50 år siden.

Jeg har snydt lidt et par steder. Bl.a. har jeg undladt sidevinduerne, som er tilføjet senere. Der er ingen grund til at give et alt for godt kig ind til motoren i førerhuset.

Alt i alt synes jeg selv det færdige resultat er et godt udtryk for de lokomotiver Langelandsbanen fik leveret fra Henschel. Begge modeller er forsynet med en af de små decodeere.

Det er lykkedes mig at fylde så meget bly ind i LB 3, at den er blevet tungere end APB 39. LB 3 vejer 185 g og APB 39 150 g. Selv om forløberen er let fjederbelastet, er akseltrykket på drivakslerne således større end på APB 39, hvilket med de blanke hjul, som

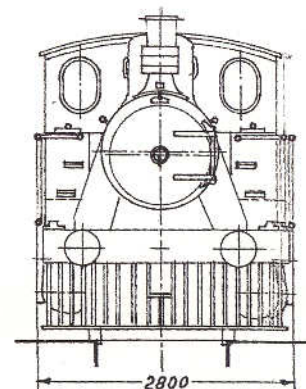
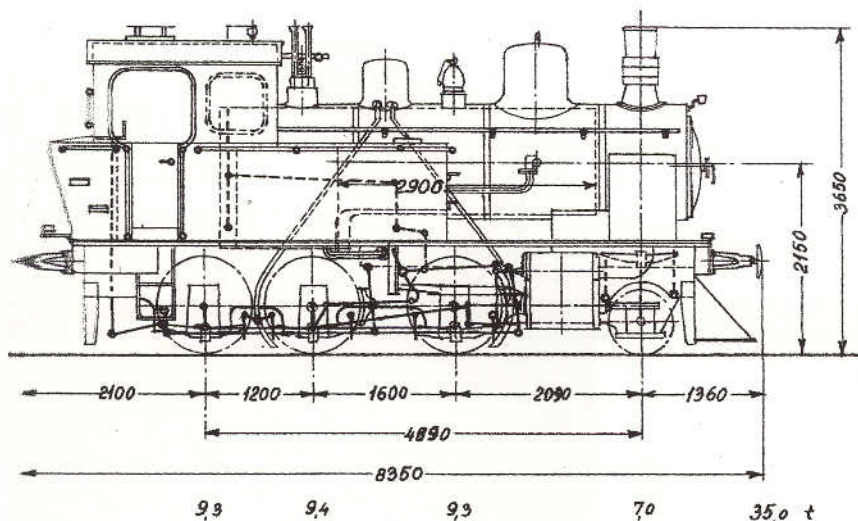
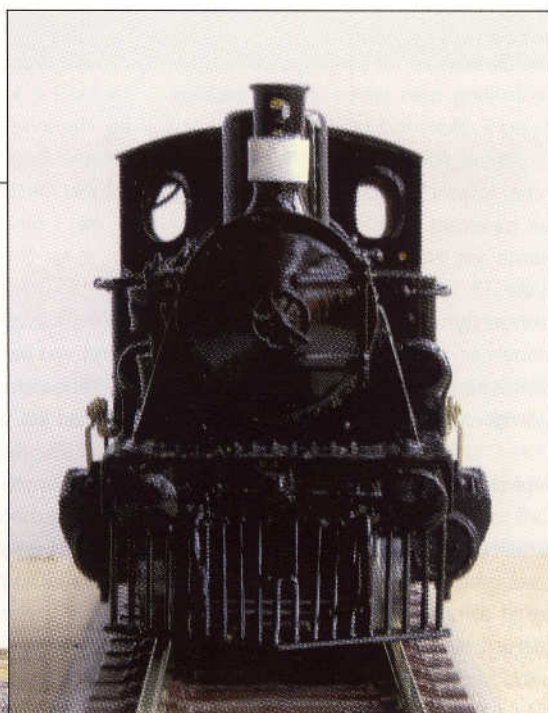
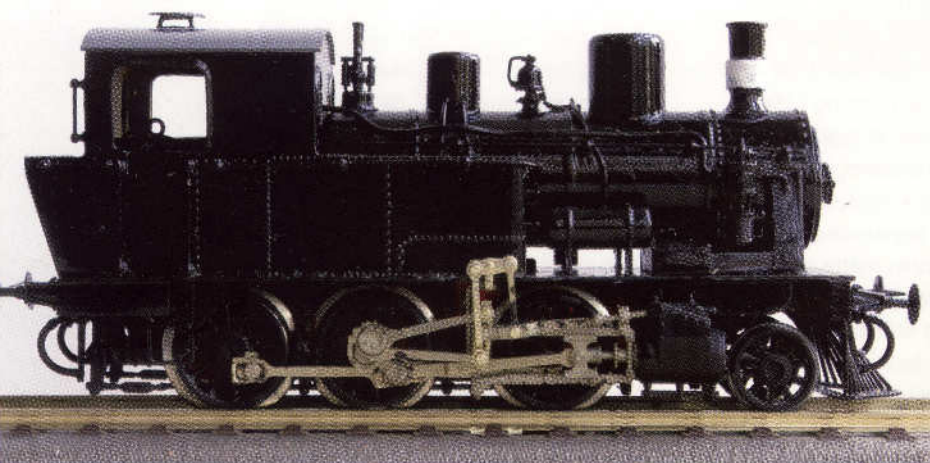


alle mine hjemmebyggede modeller har, skulle give en lidt bedre trækraft.

Luftkompressor, klokke, Ramsbotton-ventiler og kurvpuffere er fra Wei-

nert, gelænderholderne er engelske, men resten er hjemmeproduceret. Litreringer og skorstensbånd bliver igen fra KM Text.

Den færdige model af LB 3 i sort bemaling
- minus påskrifter og skorstensbånd.

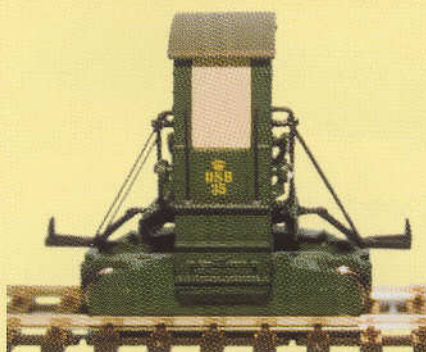


J.S.

LB 1-3 Skala 1:87 - Tegning W. Bay.

◆ SUPERTILBUD ◆

hobby trade



Breuer traktor
nr. 35 eller 43 (klædeskabet),

Vejl. udsalgspris
kr. 1198,-
HOS DORTEHA
nu kun kr.

750,-



hobby trade

Sukkervogn

nr. 33057, 58, 59, 60

Vejl. udsalgspris
kr. 298,-
HOS DORTEHA
nu kun kr.

235,-

EpokeModeller
www.epokemodeller.dk

Se vort store udvalg af
produkter fra Epoke-
modeller på vor hjemme-
side www.hosdorthea.dk

märklín

Se det komplette program
af C og K-skinner,
signaler, digital, belysning
og overledning på vores
hjemmeside
www.hosdorthea.dk

DSB Hbikks vogne

nr. 33151, 52, 53, 54

Vejl. udsalgspris kr. 238,-

hobby trade HOS DORTEHA
nu kun kr.

195,-



FALLER



Fallers flotte byggesæt

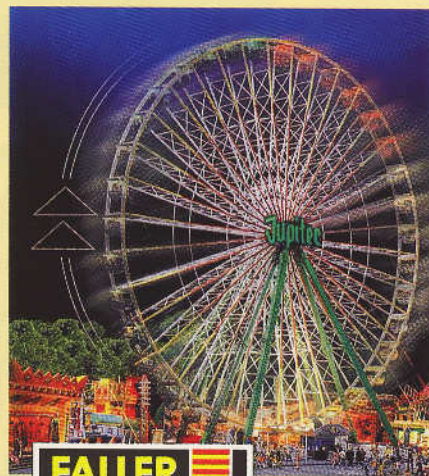
**"Bahnhof
Gera-
Liebschwitz"**

Patineret
Vejl. udsalgspris
kr. 565,-
HOS DORTEHA
nu kun kr.

329,-



Se i øvrigt vores komplette program
af figurer, og store udvalg af HO-byg-
gesæt fra Faller på vores hjemmeside
www.hosdorthea.dk



FALLER

Fallers flotte pariserhjul

"Jupiter" nr. 140470

Vejl. udsalgspris
kr. 1629,-
HOS DORTEHA
nu kun kr.

1329,-

Model og Hobby
Hos Dorthea

Diagonalvejen 74 · 7323 Give
www.hosdorthea.dk · info@hosdorthea.dk
2944 6771 / 2061 9530

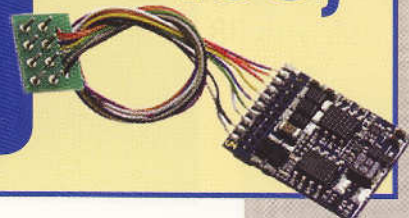
ÅBEN: Tirsdag, onsdag, torsdag 15-18.30
Fredag 15-19 · Lørdag 10-14



Multi-
protokol
dekoder
nr. 52 610

fra ESU
Vejl. udsalgspris kr. 285,-
HOS
DORTEHA
nu kun kr.

198,-



Step four cnc-styret

FRÆSEMASKINE

Nem at programmere via pc-læser, også til cat-tegninger. Fabrikeret i Østrig, kvalitetsmaskine.

Priser fra 17.500.- + moms.

Kontakt gerne for demo og yderlige oplysninger.

Vi har stadig 1000-vis af selvbyggerdele

for den krævende modelbygger, bl.a. messingprofiler, tandhjul, plastplader og profiler, støbte løsele, motorer m.v.

Ring gerne eller mail, så sender vi overalt. Personlig levering kan også aftales.

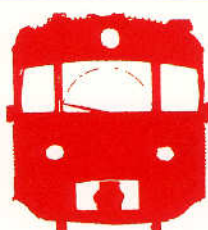
TIKØB HOBBY

Tlf. 49 75 87 08.

E-mail: kim_moller@mail.tele.dk

Komplette byggesæt af danske modeller

...og meget mere.



TIKØB
HOBBY OG STØBERI

Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54

Ma - to. 12 - 18, fr. 12 - 19, lø 10 - 14

www.stoppel.dk

EpokeModeller

Scandia skinnebusser

Produceret af JPK Productions

Vi er stadig dem, der kan levere!



SVJ Sm 8+Sp6 togsæt



OHJ Sm16+Sp226 togsæt



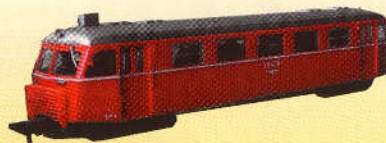
Ulitreret motorvogn med bivogn
Incl: decals til din yndlingsbane



AHB Sm 8



HBS Sm 12



HHGB Sm 4



SKJ Sm11+SP7

Nærmeste forhandler kan oplyses på:
salg@jpk-productions.dk
www.epokemodeller.dk

*Dianalund station
med et ukendt
trevogns skinne-
bussæt, 1952.
Fotograf ukendt.*



En smuk PRIVATBANESTATION til modeljernbanen

■ Af Ulrik Tarp Jensen

I nr. 57 side 15 viste Ulrik T. Jensens model af de selvbyggede Stenlille station fra Høng-Tølløse Banen. Efter opfordringer fra læserne bringer vi her den originale tegning med kommentarer af Ulrik.

Høng Tølløse banen havde nogle meget karakteristiske bygninger på mellemstationerne, der oprindeligt fandtes i tre udgaver: En stor og en lille - og så Ruds Vedby, der var noget helt for sig selv. Den store blev opført i Dianalund, Store Merløse og Stenlille, mens den lille fandtes på stationer man i projektet betegnede som holdepladser.

Grunden til forskel i størrelse skyldtes mest hensynet til postvæsenet, der i den store udgave havde et helt lokale til rådighed. At det alligevel ikke kom til at gå helt efter planen er så en helt anden sag.

Bygningerne er tegnet af arkitekt Wenck, og han havde smart regnet ud, at tagkonstruktionen ikke kunne bære et tegltag, hvorfor bygherren måtte bide i det sure æble og

bekoste et noget dyrere skifertag. Kun de små stationer fik tegltag.

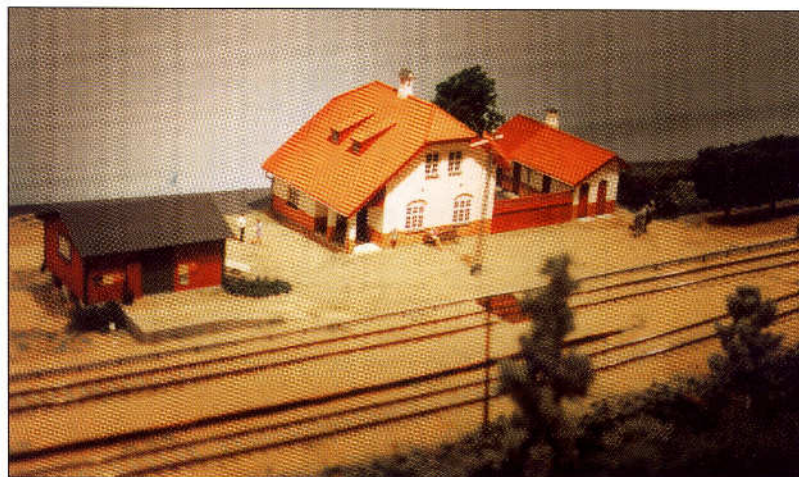
Den store type

Den store type på Høng-Tølløsebanen er velegnet som model fordi den stadig eksisterer, og stadig er ejendom. Alle tre bygninger er undervejs blevet kraftigt ombygget, bl.a. med ekstra karnap på forsiden, men det er stadig muligt at foretage studier i marken. Samtidig havde typen forbillede i stationerne

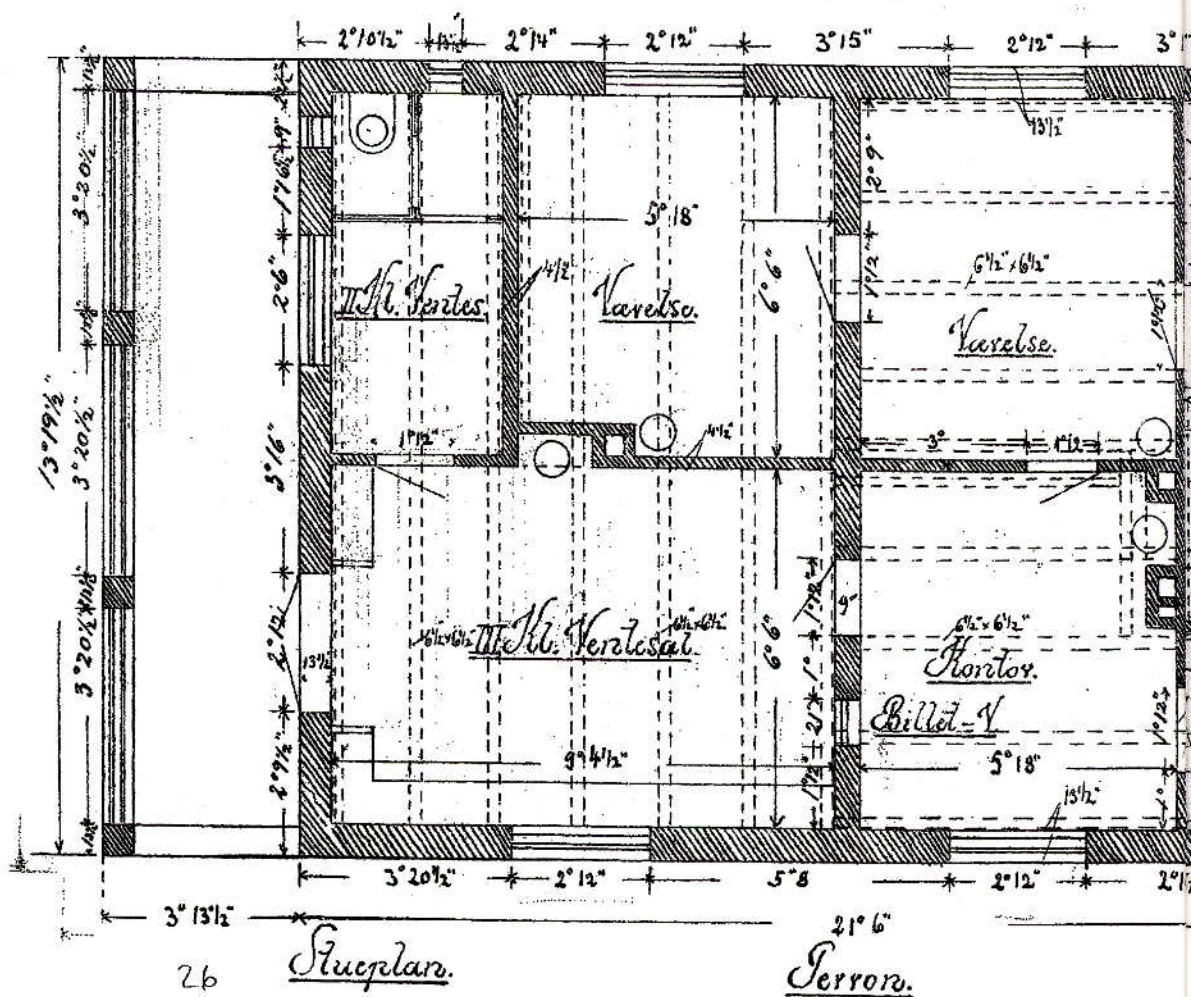
på Odsherreds Jernbane, og Sorø-Vedde fik senere et par bygninger, der bortset fra den blanke mur, lignede HTJs til forveksling. Man kan nærmest tale om en vestsjællandsk grundtype. Horsens-Odder og Varde-Nørre Nebel fik også nogle store udgaver i blank mur, men lidt mindre med afvigende grundplan.

Tegningen

Tegningen gælder for alle tre stationsbygninger, idet man dog skal



*Stenlille station,
bygget af Ulrik Tarp
Jensen, anbragt på
udstillingsdiorama.*

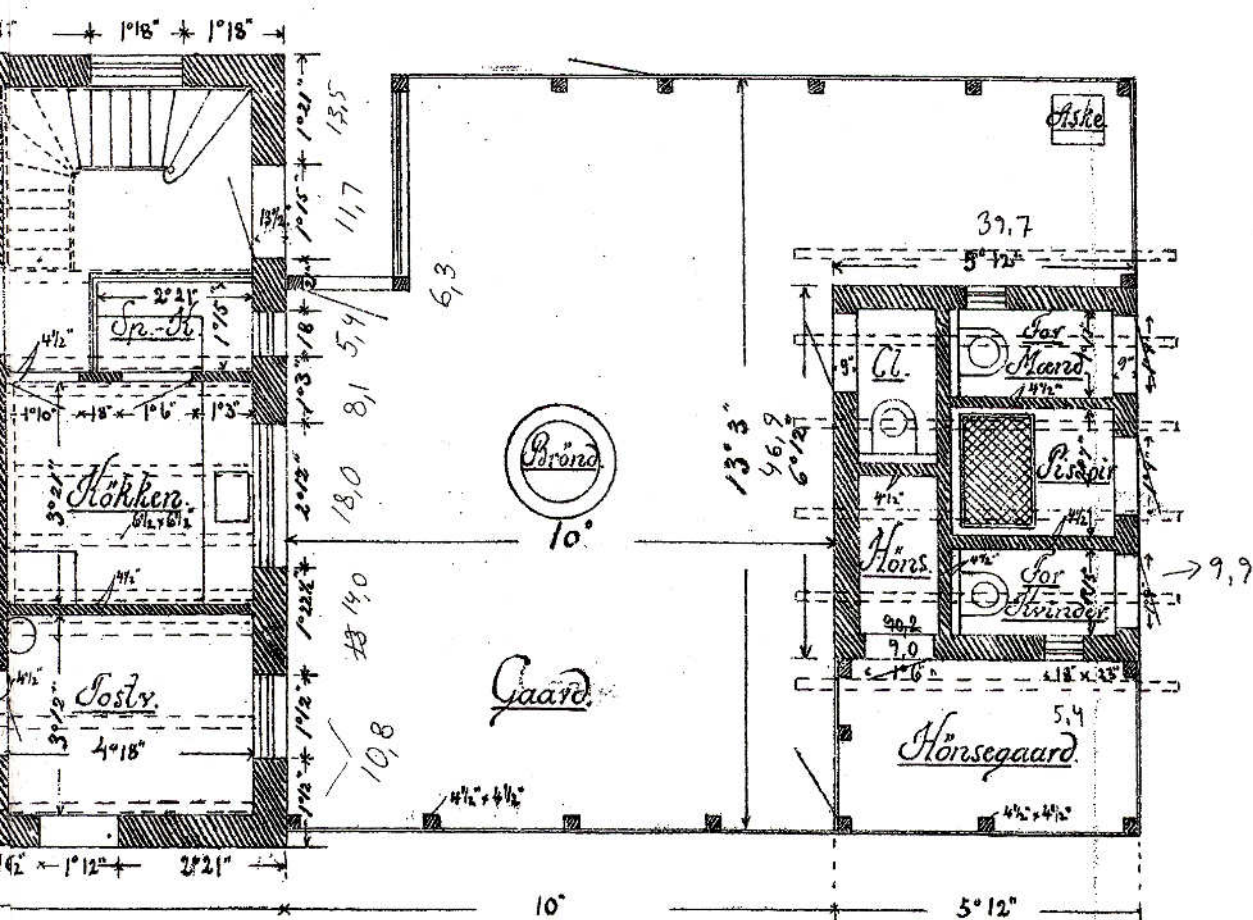
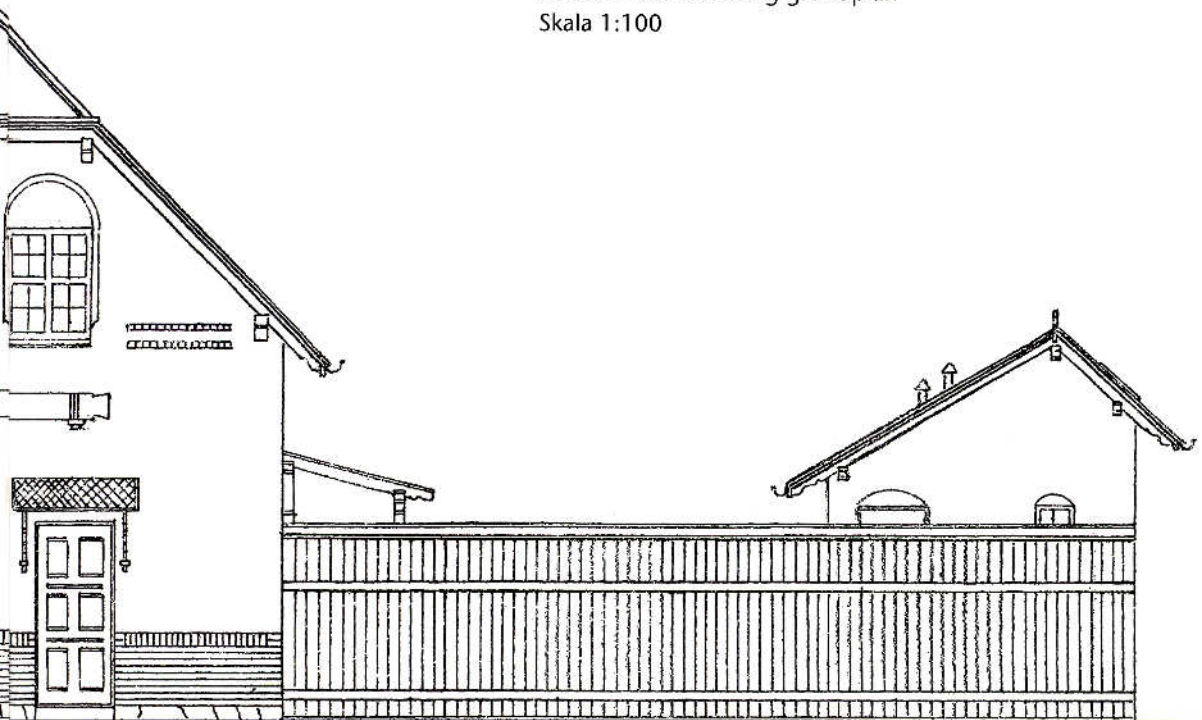


HØNG TØLLØSE BANEN

Landstationerne Dianalund, Stenlille og Merløse

Facade mod banen og grundplan

Skala 1:100





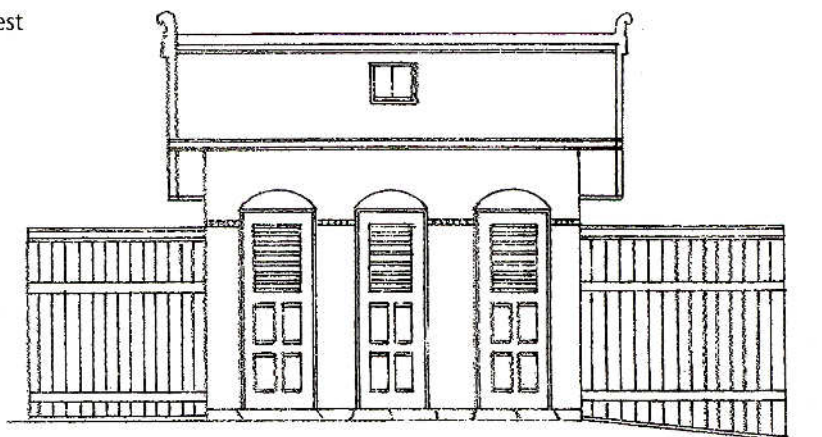
HØNG TØLLØSE BANEN

Landstationerne Dianalund, Stenlille og Merløse.

Gavl set fra øst

Retiradehus set fra vest

Skala 1:100.



lægge mærke til at visse detaljer ikke blev udført helt som på tegningen. Det gælder særlig for vinduerne på førstesalen og for skorstenspiberne.

Store Merløse og Stenlille blev opført i spejlvendt udgave, mens Dianalund blev retvendt. Om den blev ret- eller spejlvendt afhang af, hvordan adgangsvejen blev placeret, for det var meningen, at de rejsende som det første skulle se verandaen, når de var på vej hen til toget.

Alle tre stationer havde varehus i træ i den ene ende af perronen,

og en lamme- og svinehold ved læssevejen. Sporarealet bestod allerede efter få år af et læssespor med enderampe og et omløbsspor, der kunne bruges til togkrydsninger.

Stenlille havde endvidere et spor til en grusgrav, og Dianalund et spor ind i "skoven" til brug for forsendelse af skovens produkter.

Alle detaljer blev i øvrigt udført efter gældende normer for privatebanebyggerier omkring 1900, og derfor kan de fleste af elementerne genfindes på adskillige andre privatebaner fra denne tid.

En lille, men vigtig detalje er,

at alle stationernes varehuse på en given strækning skulle vendes i samme retning, så man kunne op-rangere togene, så pakvognen altid stoppede ud for varehuset. På HTJ var alle varehusene placeret i Høng-enden af perronerne.

Sporplanen

En sporplan for Dianalund station blev vist i LOKOMOTIVET nr. 87, side 43, og der henvises derfor til denne.

HVOR ER DET?



I nr. 101 bragte vi under SPORSKIFTET et foto af en ukendt station, og bad læserne om at identificere den. Det var man ikke længe om, for i løbet af kort tid væltede det ind med de korrekte forslag. Derfor beder vi endnu en gang læserne om hjælp til at identificere hosstående jernbanemiljøer. I vort arkiv findes et utal af fotos med data påført bagsiden, men de her viste har hverken dato, sted eller fotograf, og motiverne er

for os helt ukendte. Kan I hjælpe, så send os en e-mail til lokomotivet@lokomotivet.dk.

Foto 1 kan være fra den østjyske længdebane, mens foto 2 muligvis viser en DSB-station på strækningen Vejle-Herning?

Foto 3 viser for os - som allerede nævnt - et helt ukendt miljø med kolonnehus, remise og oplagsplads for banetjenesten. Men hvor er det?



DF Modeltog

Håndbygget kvalitet i skala 1:87



DSB litra Pmh (epoke IV)



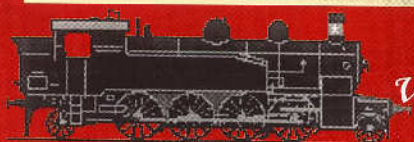
DSB litra DB (epoke III)

Nye postvogne, DSB og OHJ i flere varianter

Besøg vor hjemmeside, og se hvilke varianter, der kommer. Se også vore andre projekter.



OHJ litra DP (epoke IV)



www.dfmodeltog.dk/df.modeltog@mail.dk

MTJ M 3 på Brædstrup station. Forbillede for stationen er Dalmose station på strækningen Næstved-Slagelse.



FRA HAVNSØ TIL SKOVSHOVED

■ Af Flemming Dam

...og hvad man ser undervejs

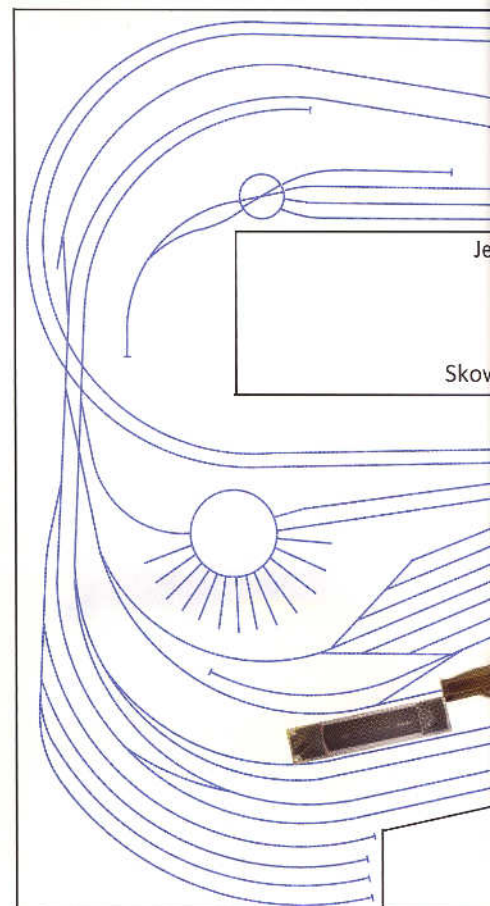
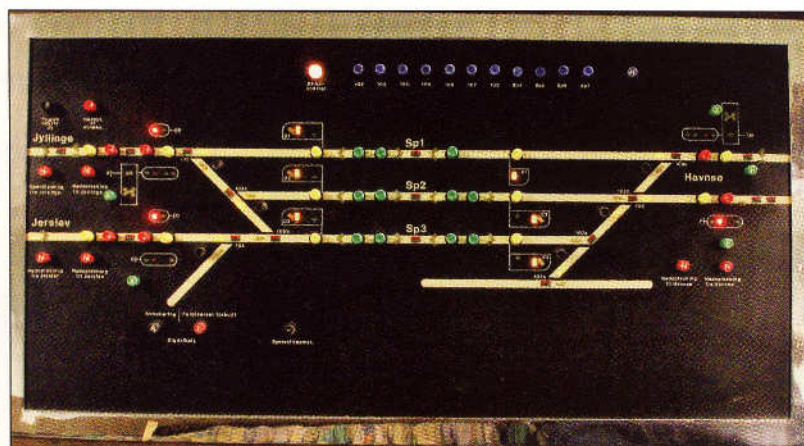
Tema

Anlægget er opbygget som en DSB hovedbane samt en privat sidebane OHJ/HTJ. Årstallet er ca. 1972, altså epoke III/IV. Ved at vælge dette tidspunkt, er der mulighed for at køre med både brunt og rødt materiel.

Sporplanen/anlæggets opbygning

Anlægget er opbygget som en punkt-til-punkt bane med en sidebane udgående fra en mellemstation.

For at beskrive anlægget vil jeg forestille mig, at jeg kører en tur med toget. Toget starter på den



Kontrolbord
DSB type 1953,
Brædstrup station.

ene endestation som jeg har kaldt Havnsø. Navnet er valgt, fordi der er en havn, og samtidig findes ikke nogen jernbane til den virkelige Havnsø, som nogle ville kunne sammenligne stationen med. Stationen har fire perronspor og et godsstation med en sporrist. Til stationen hører også et maskindepot med drejeskive og en mindre remise.

Terrænet, hvor stationen er beliggende, er lettere kuperet og havnebanen falder en del. På havnen er kornsilo og en kulplads med to kraner. I havnen ligger kun nogle små skibe.

Stationen er en af de første stationer, hvor skilte m.m. er udskiftet til det nye design fra 1972.

Byen ser man kun et lille hjørne af, men ud fra kirkens størrelse, bygninger og veje mm, så er der tale om en mellemstor dansk provinsby.

Strækningen fra Havnsø til den næste station Brædstrup, er en dobbeltsporet hovedbane med blokafsnit.

Undervejs krydses en å, som løber ud i en sø, hvor man kan se ænder og gæs. Landskabet er lettere kuperet afvekslende dansk landskab med marker og lidt skov.

Brædstrup er en mindre by, dog med en kerne af større huse. Selve



stationsbygningen er en model af Dalmose station. Stationen har tre perronspor og nogle få godsspor. Fra stationen udgår den private sidebane som er inspireret af OHJ/HTJ.

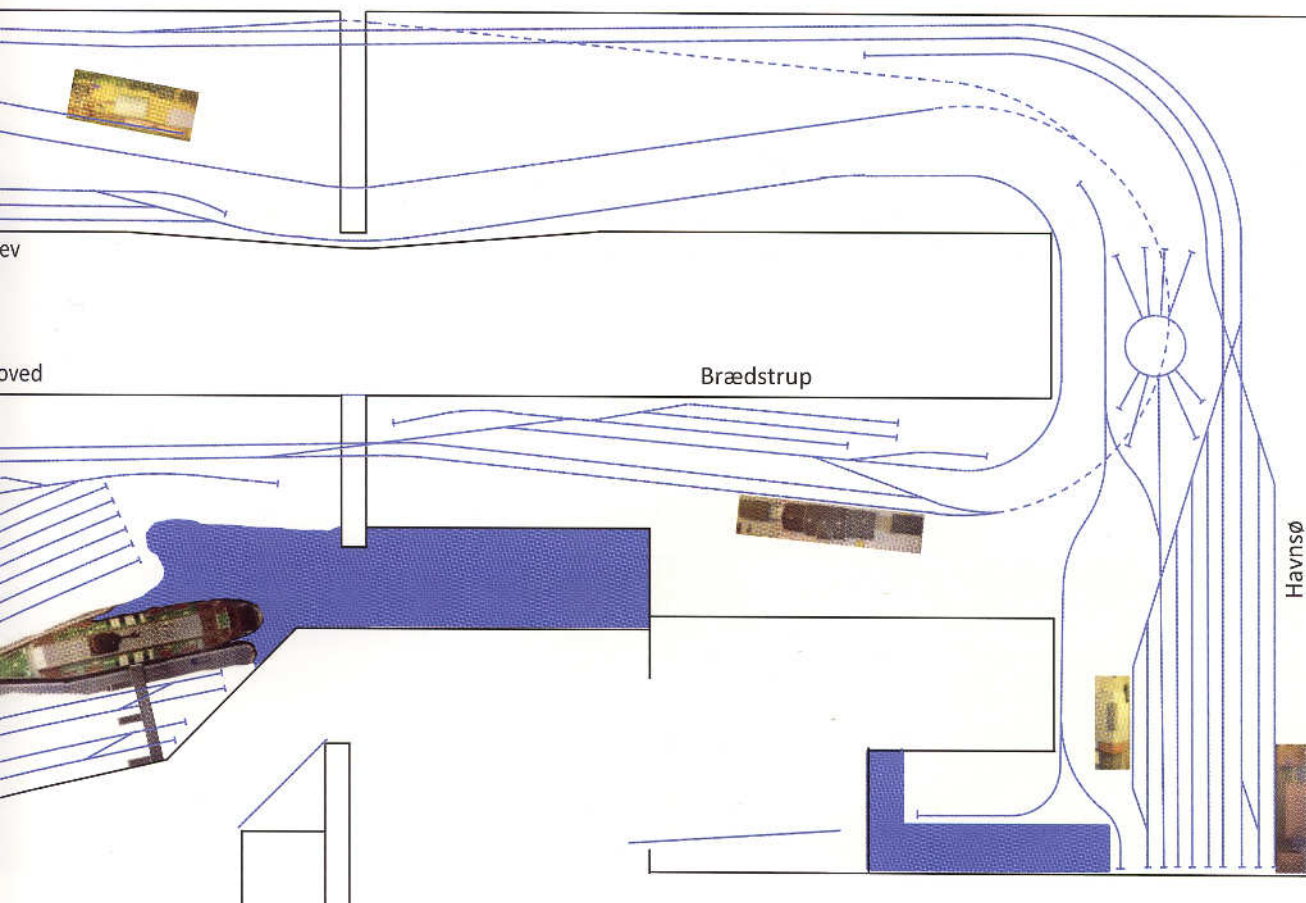
Stationen er udstyret med skilte mm., typisk epoke III i det gamle rustrøde design. Her er de moderne tider ikke slået igennem endnu.

Toget fortsætter ad DSB-strækningen mod Skovshoved. Her er

der tale om en enkeltsporet hovedbane. Umiddelbart efter Brædstrup løber banen ind i en tunnel. Portalerne til denne er inspireret af Jyllands eneste jernbanetunnel, nemlig tunnelen mellem Skive H og Skive N.

Når toget er kørt gennem tunnelen, så passeres den førortale sø, og banen føres over en å, som løber fra søen. Efter at være kørt gennem

En aften på havnen i Havnsø. I højre side holder forrest en tankvogn, mens to selvtømmende vogne litra Tdgs afventer bagerst.



Brædstrup station med huse i
Jernbanegade i
baggrunden



en mindre skov, passeret et gammelt savværk, som har sit eget industrispor fra Skovshoved station.

Skovshoved station er anlæggets største. Den er en færgeleje af DSBs ældre type med færgeløbe til broklappen.

Det tog, jeg er med, bliver ikke overført med færgen, så her ender turen, men der bliver kørt et godstog ombord på Kong Frederik IX, som skal videre sydpå.

Navnet på stationen har ikke noget med Skovshoved, som ligger nord for København at gøre. Navnet er tænkt som en sammentrækning af Halsskov og Knudshoved, selv om det ikke er en bilfærge.

Stationen har 5 perronspor og en rist til opstilling af personvognstammer, og ud over dette findes en større rangerrist med tilhørende godsstation.

Stationen får et større maskindepot med drejeskive, og en stor ringremise, men disse faciliteter er endnu ikke opbygget. Stationen er opbygget som epoke III.

Vender vi tilbage til Brædstrup, og kører ud ad privatbanen, kommer vi til Jerslev, som er under opbygning. Her er to perronspor, et par sidespor og et industrispor. Sporplanen er lidt speciel, idet sporene ender i en mindre drejeskive, som kan anvendes ved omløb,

men den benyttes også til at køre igennem til industrisporer samt som adgangsvej til et af stationens sidespor.

Som stationsbygning har jeg planer om at bygge en model af Ruds Vedby station.

I forbindelse med den førortalt tunnel, er der en 'underjordisk' mulighed for at køre rundt i en stor ring. Dette kan være en fordel, når nye lokomotiver skal tilkøres, eller hvis der er børn, som skal prøve at køre med anlægget.

Opbygningen af anlægget

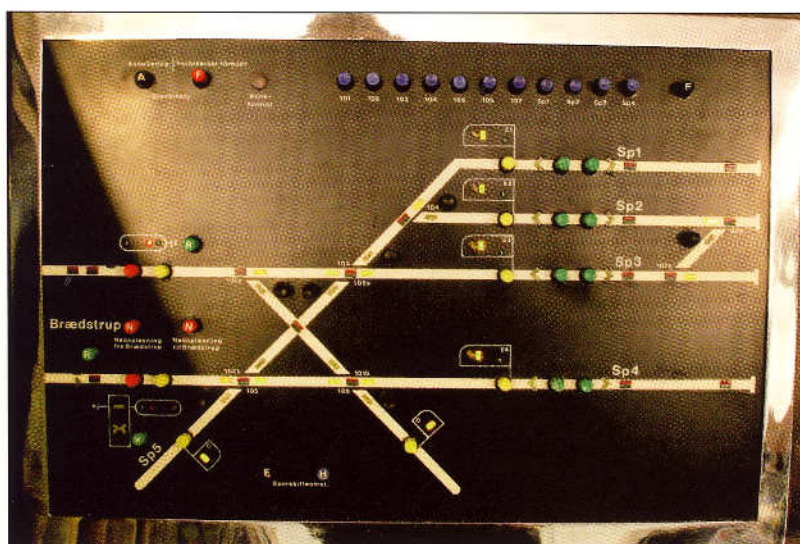
Anlægget er opbygget som en rammekonstruktion opbygget ved hjælp af taglægger.

I de områder, hvor der ikke er stationer, er der monteret spanter skåret i landskabets facon, og hvor der findes stationer, er der skruet spånplade oven på rammekonstruktionen.

På spanterne monteres hønsenet ved hjælp af hæfteklammer. Oven på hønsenet er monteret stof, og oven på stoffet er lagt gips, og til sidst er overfladen malet jordbrun.

På de nyere dele af anlægget er græs lagt med Nochs Gras-Master. Her er anvendt fibergræs, det kan købes i mange farvevarianter og længder. På de ældre dele af an-

Kontrolbord
DSB type 1953,
Havnsø station.



Kysten med skrænter og strand i nærheden af færgelejet i Skovshoved.



bygget som de skal fra æsken, men nogle er ombygget, så de passer ind i miljøet, og alle bygningerne er patineret. Der benyttes også enkelte bygninger, som er bygget helt fra bunden.

Materiellet

Alt materiel er epoke 3 og 4, og stammer fra DSB og OHJ/HTJ. Det meste er færdigkøbt fra Roco, Heljan, Hobby Trade samt Märklin, men jeg har også selv bygget nogle lokomotiver og vogne.

Færgen

Færgen er en model af Kong Frederik IX. Der har i Lokomotivet nr. 98 været en artikel om den.

Modellen er en helt igennem håndbygget messingmodel. Mo-

lægget er anvendt savsmuld som græs, men det vil efterhånden blive frisket op med Gras-Masteren.

Som spor er anvendt Roco Line uden ballast. Sporet er på store dele af anlægget lagt på kork, og herefter ballastreret med siet grus, som er farvet rødbrunt. Endelig er selve sporet malet rødbrunt på siderne.

I alle togvejsspor er anvendt lange sporskifter, hvorimod ranger-spør er lagt med kortere sporskifter. Mindste radius på DSB-sporet er 1000 mm.

De fleste bygninger er byggesæt fra Kibri og Pola. Jeg har lagt stor vægt på at husene er i korrekt målestok. Hovedparten af husene er



dellen er bygget som vandlinje-model og er fjernstyret, så den kan "sejle". Sejlturen går fra færgelejet i Skovshoved og ud i en tilstødende gang, hvor den kan ligge lidt væk fra stationen. Færgen er bygget som den så ud midt i 1970'erne.

Ved hjælp af fjernstyringen kan færgen svaje med begge ender, bovporten kan åbnes og lukkes, lyset kan tændes ombord, stopbommen på fordækket kan hæves og sænkes, signalkuglerne i masten kan hæves og sænkes, kørestrømmen i de enkelte spor kan tændes og slukkes, sejltrening og fart kan styres, radarer rotere i den ende der

Jernbanegade i Brødstrup en sommeraften.

Havnsø station med kolonnehus og pakhus. I baggrunden anes stationsbygningen i Havnsø, der er et nu udgået byggesæt fra Kibri B-9530.



MT 157 rangerer
godstog ombord på
Kong Frederik IX.

Eksempel på et
hjemmebygget
indkørselssignal

svare til sejlretningen, og lanterneføringen ændres efter sejlretning.

Broklappen, passagerlandgangen og bom for broklap kører op og ned i en fastlagt cyklus, når færgeren er ankommet, og før den skal afgå.



Til højre:
Savværket med
industrispor til
Skovshoved station.

Færgegalgen

Færgegalgen er et byggesæt fra Freja ætset i nysølv.

Jeg har forbedret færgegalgen så den er fuldt funktionsdygtig, det vil sige, det system med wirer, kontravægte og hjul, som er på den rigtige færgegalge, er eftergjort på modellen. Så når broklappen hæver eller sænker sig, bevæger wirene og kontravægtene sig op og ned.

Vand

Vandet er lavet på flere måder.

Til havnen i Havnsø har jeg anvendt råglas. Først skal bunden klargøres, så lægges glaspladen på et plant underlag, som males i

passende farver. Alternativt laves der en hulning som dekoreres som søbund og her kan fantasien få frit løb. Sten, stolper til en bådebro, vandplanter mm.

Efter at bunden er klargjort, placeres glaspladen ovenpå og kanterne integreres i landskabet med gips, græs, sand og planter mm.

Vandet i færgehavnen er lavet med maling og lak. Området spartles så det er helt glat, herefter kan man eventuelt modellere små bølger som brænding.

Efterfølgende males hele området i de farver som et tilsvarende vandområde har i virkeligheden.

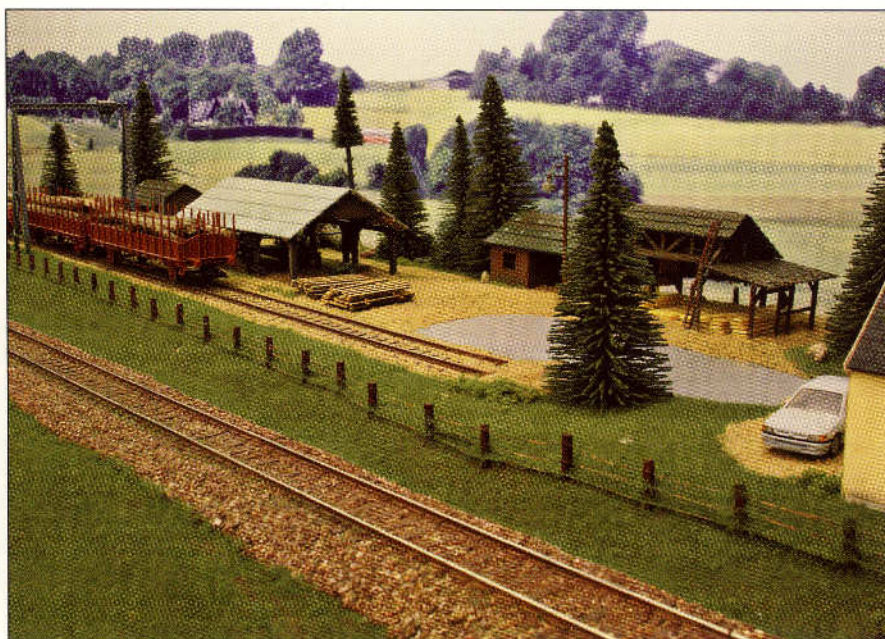
Er det en strand, så er vandet helt lyst inde, hvor vandet er lavt, og helt mørkt grønblåt, hvor det er dybest. Her er det vigtigt, at få malet området med bløde overgange mellem farvenuancerne.

Til slut påføres en lak. Lakken skal påføres rigtig mange gange for at få en effekt som vand, minimum 6 gange.

Hvis man lader lakken tørre en smule op, og derefter kører en strukturrulle igennem den, kan man opnå en effekt, som ligner krusninger på vandoverfladen.

Søen er lavet med to-komponent vand. Her forberedes bunden først. Man kan vælge blot at male bunden som oven for beskrevet eller også kan fremstilles en bund med lidt dybde - ikke for meget, for så går der for meget vandmasse til.

Med denne metode, er der god mulighed for at lægge sten og siv og andre dekorationselementer i





anlægget er opbygget som relæanlæg. Det er kun besættelsesmodulerne, som er elektroniske.

Alle sporskifter bliver omstillet ved hjælp af motordrev, og det betyder, at der opnås en realistisk omstillingstid. Under omstilling vises det i bordet ved, at lysindikeringen blinker der, hvor sporskiftet er på vej hen. Når sporskiftet er i position (der er kontrol på sporskiftet) lyser indikeringen fast.

Alle væsentlige sikringsmæssige funktioner vil være at finde i sikringsanlæggene, når de er helt færdige. Funktionsmæssigt vil der være detaljer som ikke er omtalt her.

Signalerne er alle hjemmebyggede, og de fleste signaler er opbygget på master fra Viessmann.

vandet. Disse limes på bunden inden vandmassen hældes på.

Benytter man denne metode, er det meget vigtigt, at der er kanter på det område, hvor vandet skal være, for at undgå at vandmassen skal flyde ud gennem eventuelle utætheder.

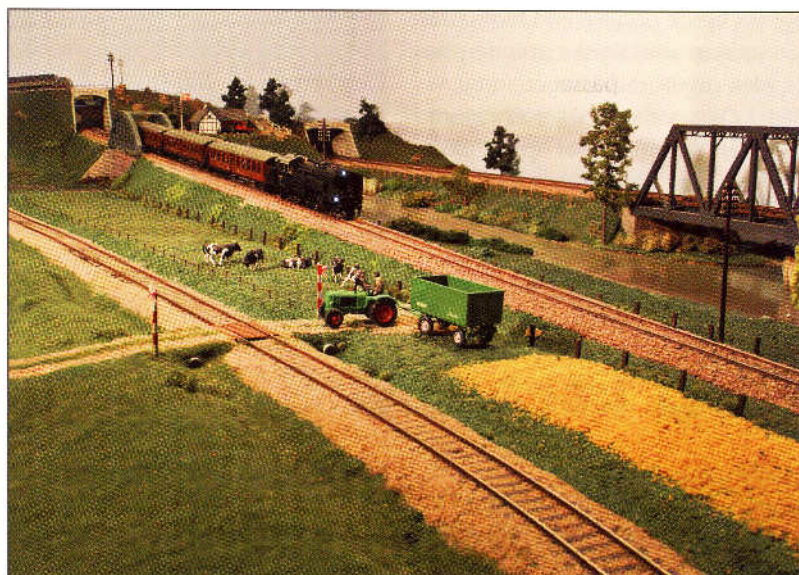
Vandmassen blandes som foreskrevet i brugsvejledningen, og fordeles ud over området. Herefter vil det selv flyde helt ud, inden det størkner.

Med lidt øvelse er det muligt at bearbejde overfladen, så man kan lave strømninger og fald i vandet inden det størkner helt.

EI

Anlægget er digitalt styret. Det vil sige, at alle lokomotiver m.m. er digitale, hvorimod sporskifter m.m. er analoge.

To af stationerne er udstyret med DSB type 1953 sikringsanlæg. Kontrolbordene er en eksakt kopi af denne type anlæg. Selve sikrings-



Indkørslen til Havnsø station med den imponante kirke ved broen. Kirken i Havnsø er et byggesæt fra Kibri B-9762.

S 736 med CR-vogne krydser broen på strækningen mellem Brædstrup og Skovshoved

Herunder til venstre: Kong Frederik IX i færgeløjet i Skovshoved

Herunder til højre: En haveejers får instruktioner af sin kone i en have i Brædstrup



Nye CP-vogne fra DSB

Kat.-nr. 5002: DSB litra CP 2862 vinrød m/stafferinger (epoke IIIa)

Kat.-nr. 5003: DSB litra CP 3259, vinrød (epoke IIIb/c)

Kat.-nr. 5006: DSB specialvogn 331 (epoke IV)

Så kom der igen tre nye CP-vogne fra HELJAN. Det er naturligvis genoptryk på de tidligere grundmodeller, altså uden ændringer og fortsat udstyret med pladehjul.

Den ene genudgivelse er med nyt nummer i vinrød udgave med flotte gule staffingeringer og andre påtryk, der er en nydelse at se på. Taget er i mørkegrå. Revisionsdatoen er angivet som år 1949, og både den og litreringen er i bedre udgave end hidtil. Den vækker nostalgiske minder hos den gamle redaktør.

Den anden model er i vinrød uden staffingeringer til epoke IIIb/c, igen med flotte litreringer og andre påtryk.

Den tredje vogn er en grå spe-

cialvogn til epoke IV. DSB havde flere sådanne specialvogne baseret på litra CP. Nogle havde udblændede vinduer, mens andre var i original udgave.

Den nye model er i original udgave. Men bemærk, at specialvogne af denne type generelt ikke havde harmonikaer, så de skal fjernes fra modellen.

Forbilledet er Specialvogn nr. 331 med hjemsted i Skanderborg, og er naturligvis i den kendte grå bemaling. Den grå farve er i øvrigt ramt rigtig godt, og det samme gælder de sorte påskrifter i DSB-skriftnettet 'Overarkitektens Bogstaver og Tal', indført omkring 1962. Re-

visionsåret er angivet som Århus 1972, og det passer fint med 'tidlig' epoke IV.

Ønsker man en vogn med udblændede vinduer kan man selv tilføje disse ved hjælp af glatte plastplader, der limes uden på vinduerne, og derefter males med Humbrol 64-grå.

Egentlig burde CP-vognene have stjernehjul/egerhjul, og disse kan bl.a. fås hos PÅ SPORET, København.



DSB litra ZM 99 302

**Margarinevogn fra
Korsør Margarinefabrik A/S
Epoke II**

I december udsendte TOG&TEKNO en model af kølevogn fra Korsør Margarinefabrik, baseret på en Märklin grundmodel med spidst bremsetårn.

Fabrikken i Korsør blev den stør-

ste vognejer, hvad margarinevogne angik. I 1920 købte man ti af slag-sen fra den tyske fabrik Görlitz. De havde alle spidst tag på bremsehuset, hvilket var meget almindeligt for tyske vogne, men ikke for danske.

Vognene blev malet i A/S Korsørs Margarinefabriks husfarver, d.v.s. navn i blå skrift og rødt logo

på dørene, og fik litra ZM.

I 1941 var der ikke længere brug for vognene hos A/S Korsør Margarinefabrik, og de videresolgtes til Statsbanerne. Her blev de hvidmalede, og fik litra IT.

Da det er en tysk grundmodel, så svarer modellen ikke helt til sit forbillede, der havde vandret bræddedebebeklædning, hvor modellen har lodrette brædder. Også de lodrette vognkassestivere mangler.

Dimensionerne er rimelig nøjagtige, d.v.s. længde over puffer 101 mm, hvorimod akselafstanden er for stor. Den burde være 42 mm (3700 mm), men den er 52 mm.

Navnet Korsør Margarinefabrik er i blå og logo i rød (Taffel Margarine), og her svarer modellen fint til forbilledet.

I et kommende nummer bringer vi en tekst om margarinevogne optaget hos DSB.



HØRT

Ølvogn fra Stjernen

LOKOMOTIVET



Litra ZB 99 681 Kat.-nr. 34 011

En doven øl...

Så kom HOBBYTRADE endelig med sin længe ventede model af bryggeriets Stjernens ølvogn, en vogn som vil lyse op i enhver godstogsstamme. Vognen med sine karakteristiske reklamer var nok noget af det mest spraglede, der var set på danske skinner. Stjernen havde to vogne i sin vognpark, den ene mere spraglet end den anden. Man har dog her valgt, at lave modellen med de grønne og røde trekanter i 1962-udgave.

Modellen af vognen er i sædvanlig HOBBYTRADE-kvalitet, men desværre må man sige at man igen, ligesom LILLIPUT i sin tid gjorde, har fremstillet en vogn med en forkert vognkasse og reklamepåskrifter i forkerte farver. Det er trist, at man bruger en IB-vogn som grundmodel, men det er vel fordi, man netop har lavet en model af en sådan, og det mest nærliggende var vel at bruge denne vogn til Stjernevogn?

Den rigtige Stjernevogn var helt anderledes uden nittede vognkasseforstærkninger, den havde helt glatte listebeklædte vognsider, og brædderne i gavlen var ikke vandrette, men derimod lodrette, og vognen var udstyret med isothermos lejer. Dog havde den samme mål som en IB-vogn, men var altså ikke en IB-vogn. Farverne på påskrifterne er heller ikke helt korrekte, hvilket de heller ikke helt på min vogn som jeg byggede for 15 år siden. Men den blev bygget, før at jeg fandt ud af de helt korrekte farver.

Jeg må med skam indrømme, at jeg endnu ikke fået rettet dem. Men det kommer.

Det store "VIKING" skal være i mørk grøn og ikke i sort. Ligeledes skal teksten 'leverandør til det kgl.' o.s.v være i rød og ikke i sort.

På den anden side med den røde trekant, er farven ligeledes lidt for lysegrøn i ordet "STAR", og teksten 'Leverandør til det kgl.' er i forkert lysegrøn farve. Her skulle farven have været lyseblå. Målene på vognkassen er helt korrekte. Det samme gælder akselafstanden. Men det er stadig ikke en korrekt vogn.

Et farvebillede kan i øvrigt ses på jernbanen.dk under bryggeriet Stjernen. Men kan man leve med disse fejl, er vognen absolut et flot indslag

på modeljernbanen, og prisen 248,- kr. er i orden, men giv vognkassen lidt mat lak og lidt patineringsring, da den er meget plastikagtig at se på. Vær i øvrigt opmærksom på, at de runde pufferplader har en tendens til at falde af. En lille klat lim løser problemet.

Modelbillederne af vognene er taget på MJK-Nordvestbanens anlæg, og på begge fotos er det min vogn til højre, mens Hobby Trades model ses til venstre. Det er i øvrigt en håndbygget model af Asperup station på NFJ, som ses i baggrunden.

Summa Summarum, så er det lidt ærgerligt, at når man nu laver så flot en vogn, så er det uheldigvis igen på en forkert vognkasse: Hvornår vil man fremstille en korrekt Stjernevogn? Jeg står gerne til rådighed med hjælp.

Som modellen foreligger i øjeblikket, er det desværre som at drikke en flad øl. På den igen, HOBBYTRADE, for I laver nogle utrolige flotte ting som vi har manglet på modeljernbanen, men at I laver det samme nummer som Lilliput - det er slet ikke til at forstå..

John Nielsen

(Red. tilføjelse: Læs om forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 32, side 37)



SET
HØRT





Lukkede hvidmalede kølevogne Epoke III

Fra Hobby Trade er nu udsendt to hvide vogne, der var meget almindelige på danske spor op gennem 1950'erne og 60'erne, nemlig de høje godsvogne DSB litra IKT og IKG.

I 1959 havde DSB 35 litra IKG, og 27 litra IKT i drift. Da IKT og

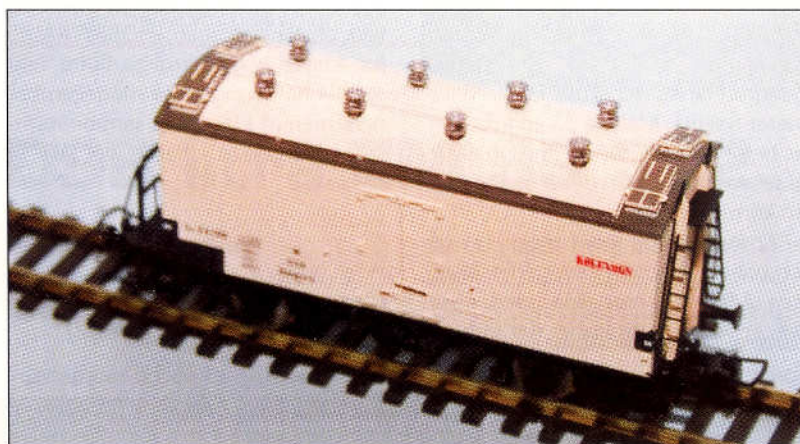
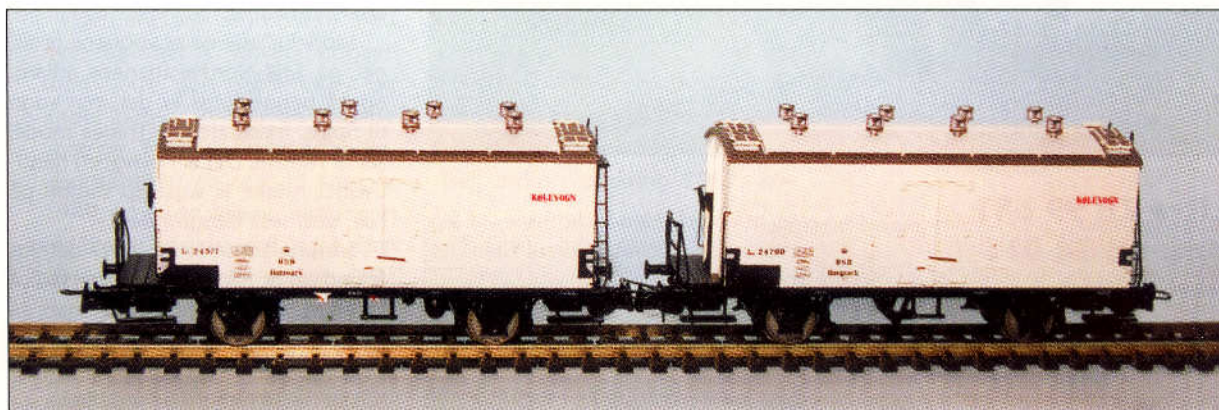
IKG tilhørte samme klan, havde de samme dimensioner, last, iskasser, soltag, flettnerrotorer m.v., og adskilte sig kun med hensyn til bremseudstyr og påskrifter. Som regel havde litra IKG pladehjul, mens IKT var udstyret med egerhjul, men ofte sås vogne forsynet med både plade- og egerhjul.

Modellerne er udført med vognkasse og -bund i plast med metalvægt i vognbunden. Dimensionerne er helt præcise. De påsatte

detaljer er dels i plast, dels i metal. Hjul, håndbøjler, gavlstiger, bremseplatform, flettnerrotorer og pufferhoveder er således udført i metal, mens bremsebuk, trin, soltag og islemme er i plast.

Litra IKG har den typiske bremsebuk på undervognen, mens den - helt korrekt - er udeladt på litra IKT.

Tagdetaljerne er helt perfekte med flot soltag, flettnerrotorer, iskasseluger o.s.v. Det ser dog ud til, at bræddebredten på vognkas-



Vognene fås med følgende numre:

- 34 051: Sæt med tre godsvogne, litra IKT 24 615, IKT 24 644 og IKT 24 660
- 34 052: Sæt med tre godsvogne, litra IKG 24 665, IKG 24 705 og IKG 24 709
- 34 053: DSB IKT 24 571
- 34 054: DSB IKG 24 700

BEMÆRK: Med udsendelse af litra IKG bliver der også mulighed for at fremstille en isvogn litra ZM til Premier Is, idet netop dette firma havde en isvogn baseret på litra IKG. Allerede nu har Hobby Trade informeret os om, at man til april udsender et godsvognsæt med bl.a. nævnte ZM-vogn nr. 99 449.

Læs mere om forbillederne IKG og IKT i LOKOMOTIVET nr. 79, side 32.

serne har snydt Hobby Trade, idet den er for stor, men det må man leve med.

Vognene leveres naturligvis i hvid bemaling med sortmalet lavt siddende bremseplatform og wienertige i modsatte gavl. Påskrifterne er næsten perfekte med litra og tekniske påskrifter i sort, og ordet KØLEVOGN i rød. De forekommer lidt uldne under lup, og de står desværre lidt skævt (i hvert fald på vore modeller). På vangerne er data påtrykt i hvid.

Som standard er modellerne udstyret med jævnstrøms-hjul med 0,8 mm høj flange. Ved køb af modellen kan hjulene uden beregning udskiftes med hjul til AC. Husk, at man - som allerede nævnt - kan udskifte det ene eller begge hjulsæt på litra IKT med eger- eller stjernehjul.

Modellerne har kortkoblingskinematik og koblingsholder efter NEM 352 og 362, og leveres med standardkoblinger efter NEM 360.

Vognene fås i sæt og som enkeltmodeller. Når Hobby Trade udsender vogne i sæt frem for enkeltmodeller, så skyldes det især udlandets (Tyskland) interesse for at købe danske godsvogne i sæt. ■

SET

HØRT

DSB beholdervogn fra ESSO

**Kat.-nr.66 832;
DSB 070 0 229-1
Epoke IV**

I november udgav ROCO en model af en 24 m³ tankvogn fra ESSO i den bemaling, som indførtes i 1975, d.v.s. hvid tank, gråt tværbælte og rød stribe. I alt havde ESSO 20 sådanne vogne, der leveredes fra Tatra i 1948. Oprindeligt var de litereret ZE 502 218-237.

Modellen er dimensions- og udseendemæssigt magen til sit forbillede med hvid beholder, gråt tværbånd og rød stribe sammen med det røde ovale ESSO-logo. Litreeringer og påtryk

på tavlerne er som hos forbilledet, men desværre er ESSO-logoet og den røde stribe 'sunket', så de ligger alt for tæt på tavlerne. Der burde være et ca. 3 mm hvidt synligt felt mellem tavlerne og striben på ca. 3 mm. Det er synd, idet det ellers ville være en perfekt model.

Påtryk på vanger er også OK, selv om de står lidt svage. Revisionsdatoen for den pågældende model er 17.1 1980. Vognen har hjemsted i Kalundborg.

Ang. støbning, detaljer og drift så er der som sædvanlig ikke noget at kritisere.

Nyheder fra Hobby Trade i år 2011



På Nürnbergmessen i februar kunne Hobby Trade afsløre sine projekter for år 2011. Ud over arbejdet med F-maskinen, der er planlagt til udsendelse i løbet af året, har man følgende danske vogne på programmet.

DSB nærtrafikvogne litra CR og CRS

De kendte københavnske nærtrafikvogne kommer nu i model, hvorved et stort ønske fra mje-erne går i opfyldelse. Vogn typerne er jo vanskelige at selvfremskille. De to vogne - en nærtrafikvogn med lukkede endeperroner og en tilsvarende styrevogn - forventes udsendt i 4. kvartal. Læs mere om vogntypen i LOKOMOTIVET nr. 33, side 16.

DSB rejsegodsvogn med plade litra EH

Sidste nye skud på stammen af rejsegodsvogne bliver den oprindelige pladebeklædte litra EH, der var forløber for teakudgaven af EH, der som bekendt allerede er udgivet af Hobby Trade. Med denne model bliver der også mulighed for at variere bemalingsvarianter, bl.a. med grå specialvogne. Forventes udsendt i 2. kvartal.

DSB åben godsvogn litra PF og PFR

Der bliver også plads til en åben godsvogn af den ældre type litra PF og PFR (se LOKOMOTIVET nr. 101, side 14). Denne vogn var et karakteristisk islæt på danske spor i mange år, både med og uden bremsetårn. Forventes udgivet 4. kvartal.

DSB kølevogn litra IKA/lcs

Som noget nyt inden for kølevogne kommer den store litra IKA, der er karakteriseret ved sine høje sider, forkrøpede bremseplatforme og flettnerratorer. Forbilledet kom frem i starten af 1950'erne. Læs mere om vogntypen i LOKOMOTIVET nr. 89. Forventes udgivet 2. kvartal.

Endelig arbejder man på at udsende tre godsvognsæt, hver indeholdende fire typiske danske vogne fra DSB...og et par svenske.

De tre sæt er:

39 001: Sæt med åben vogn DSB litra PB, en svensk O-vogn og to DSB HJ-vogne (epoke III).

39 002: Sæt med DSB kølevogne litra IKG (Premier Is), IKT, IB og en SJ litra H (epoke III). Det spændende ved dette sæt bliver IKG-vognen fra Premier Is i Esbjerg, der helt præcist havde litra ZM 99 449. Se LOKOMOTIVET nr. 53, side 24.

39 003: Sæt med to Q-vogne (en brun og hvidmalet), en kølevogn litra IB, alle tre vogne med tårn og en TH-ballastvogn (epoke II).



Kommende nyt år 2011



Hvad kan HELJAN tilbyde af nyheder i år 2011? Jo, først og fremmest så arbejder man intenst på at få produceret de små 2-akslede motorvogne fra Triangel, men ellers har man planer om at fremstille et nyt glat tag til AV-vognen, således at vi også kan få førkrigsudgaven af denne. Den vil så komme til at svare til personvognen med 2. klasse litra CB, der udkom i november 2010.

På et tidspunkt vil man også producere en personvogn med 1. klasse litra AC...og så er CM-vognen med tagrytter som bekendt på vej, men det er jo ingen nyhed. Man har i december 2011 færdigudviklet værktøjerne, og er gået i gang med fremstillingen, så mon ikke den snart ligger på forhandlernes hylder?



Kystbanen

fylder 10 år

Det fejrer vi lørdag, den 5. marts
kl. 10-14

20% på alle
VOLLMER®
byggesæt

40% på alle
kibri®
byggesæt

20% på
alle
Heki træer

40% på alle
RIETZE
biler

20% på alle
LILIPUT
lokomotiver /
vogne

30% på alle
Roco
skinner

30% på alle
MINICHAMPS
biler

Mange "solister" med op til **50%**

10% på alle ikke nedsatte artikler i forretningen

Vi byder på øl/vand – og selvfølgelig kaffe og kanelgifler
Alle tilbud: så længe lager haves

Kystbanen

 - fordi vi har det

Strandvejen 213, 2900 Hellerup · Tel/Fax: 39 61 20 31 · E-mail: post@kystbanen.dk
www.kystbanen.dk · Tirsdag-fredag 12-18, lørdag 10-14 (mandag lukket).