

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



109

AUGUST 2012
27. ÅRGANG

- Privatbanernes store trævogne
- Rullende materiel i epoke II
- Byg selv en DSB litra CO
- HP - som det var engang

DSB Litra F damplokomotiv Fås i 4 varianter. Metal overdel. Fjedrende puffer. Super detaljeret gangtøj. Mashima motor. Plads til 16 Pluxx decoder og højttaler i tag til lyddekoder. Fås i DC eller AC udgave. Vekselstrømsudgaven er med indbygget Zimo dekoder. August 2012.



Multi Purpose Waggon Litra Laaeilprs061/081. Vognene kommer i mange forskellige varianter.
Kig ind til din hobbyforhandler og se de mange muligheder!

Nyhed - Lyd til Mh

I samarbejde med Zimo kan vi nu tilbyde en 8-benet decoder med lyd til din MH.

Klik ind på adeshop.dk eller kig ind til hobbyforhandler og få mere at vide om den nye lyd til Litra Mh.

Indhold



Privatbanernes store trævogne

Noget om standardpersonvognene, der i mange år blev anvendt hos de danske privatbaner, 1. del

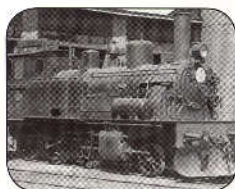
6



Jernbanemateriel i Epoke II

2. del om modeljernbane i Epoke II.

31



Hjørring Privatbaner - som det var engang

Materiel m.v. fra de historiske Hjørring Privatbaner

14

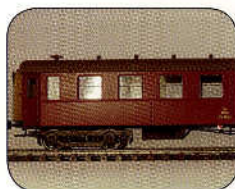


Hytter og huse for rangerpersonalet

37

SPORET TIL DIGITAL

22

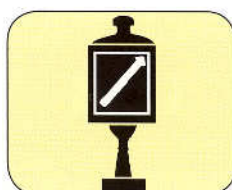


Byg selv:

DSB LITRA CO 2651-54

Lidt om ombygning af HELJANs CP-vogn til en større vogntype.

26



Sporskiftet

Læsernes tekst og kommentarer til tidligere bragte tekster

41

Lidt om forbilledet litra CO og tegning i skala 1:87

30

Hørt og Set

Danske nyheder i foråret og sommeren 2012

43

Forsidefoto: NFJ MG 9 med to store trævogne litra C 29-30 i Odense, 1964. Læs mere om privatbanernes store trævogne inde i bladet.

Foto: AK/OMJK.



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 danske 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)
Per Topp Nielsen (PTN)
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 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 årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 500,- 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. 600,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på dansk check, der sendes til vor adresse TpT, co/Torben Andersen, Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Danmark eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.

Pas på (jernbane) sproget!

Mange dyrkere af vor hobby bruger desværre jernbanesproget sjusket. De utallige sproglige fejl og misforståelser vedr. jernbanerne flourer i blade, bøger m.v., og det er synd, at man bruger sproget forkert. Nogle vil måske mene, det kan være ligegyldigt, men man kalder jo ikke en mand for Jens-Erik, når han rettelig hedder Jens-Ole. Det er faktisk sådan, at man synder sig mod jernbanesproget.

Det forkerte sprog blandt jernbaneamatører og -entusiaster kan tilgives, idet det ofte er sjusk og uvidenhed, der er årsagen. Men selv nogle af de øverste ansatte hos DSB kan ikke bruge sproget korrekt - og de burde vel være de første til at kunne det? I november, hvor man havde problemer med Storstrømsbroen, faldt en række mærkværdige sproglige udtalelser fra DSB-medarbejdere. Det hed sig, at DSB skulle have lokomotiver over broen til Falster. Hvad der rettelig var tale om, var motortogsæt litra MR. Dobbeltdekkervognene blev kaldt for togsæt i stedet for personvogne eller jernbanevogne. Et tog-

sæt er fast sammenkoblede vogne med motorvogn.

Medierne er slet ikke for gode til at gøre tingene tydelige og klare. I forbindelse med IC4-togs forbikørsel af rødt signal i november 2011, viste TV2 en illustration af et signal - men det var et signal for overkørsel mellem vej og bane, et krydsmærke med rødt blinklys, og ikke et daglyssignal.

Og så siger man Nykøbing F. togstation - den findes ikke, men det gør til derimod Nykøbing F. jernbanestation. Der findes heller ikke togvogne, men kun jernbane- eller personvogne. Togvogne er barnesprog på linje med en muhko.

Sluttelig så kører et lokomotiv ikke i garage, men derimod i remise, men en garage var, hvad en DR-journalist sagde i en udsendelse den 28. februar i forbindelse med prøvetur af IC4-togsæt. "IC4-togene har hidtil holdt i garage..." Tjah!?

Inde i bladet - under Sporskiftet - finder man en meget lille vejledning i det rette jernbanesprog.

I juni 2011 udgav vi bogen DSB i årene 1950-1969., den blev en stor succes, og den udsolgte på kort tid. Nu udsender vi en efterfølger i december, nemlig Danske Privatbaner 1950-1969. Se annoncen herunder.

Tredje og sidste bind i serien udsendes næste år, og får titlen "Danske Jernbaner 1890-1930" set med postkortfotografernes kameraer.

Ellers håber vi, at også dette nummer vil falde læsernes smag? Vi har igen forsøgt at sammensætte et blad med mange emner, og heldigvis er læserne fortsat med os; man indsender tekst og fotos af projekter. Vi har nu så mange læserindlæg, at de bogstaveligt står i kø for at blive bragt. Så bliv ikke skuffet, hvis jeres tekster ikke dukker op i førstkomende blad. Vi glemmer jer ikke. Bliv endelig ved med at indsende jeres byggeprojekter, hvad enten det gælder det rullende eller faste materiel, landskab osv.

Vi ses til december til endnu et spændende nummer. Ha' en go' sommer og efterår!

Danske privatbaner 1950-1969

- set gennem danske jernbanefotografers kameraer



Så kommer efterfølgeren til vor store bogsucces DSB 1950-1969, nemlig bogen om de danske privatbaner i samme tidsrum. Det gør det muligt at sammenligne DSBs og privatbanernes materiel, og samtidig kan man opleve - eller genopleve - datidens spæn-

Danske privatbaner 1950-1969

- set gennem danske jernbanefotografers kameraer

Af Torben Andersen

dende privatbanemiljøer og det rullende materiel.

Der bringes naturligvis billeder af skinnebusser, Triangelmotorvogne og motorvogne m.v. foruden det varierende vognmateriel.

Bogen opbygges på samme måde som bogen DSB 1950-59, dvs. i tværformat med hårdt omslag, to hovedafsnit med privatbaner på Sjælland og Fyn og privatbaner i Jylland. Midt i bogen bliver der igen otte farverige sider med udvalgte motiver. Bogen bliver på i alt 80 sider, altså otte sider mere end bogen om DSB, med ikke

mindre end ca. 170 spændende fotos. For hver bane angives åbning for drift og - hvis den er nedlagt - hvornår driften ophørte. Det er vist første gang, at sådan en bog om de danske privatbaner er i handelen?

Ønsker man at få bogen, der udkommer ultimo november - og dermed er en oplagt julegave til den jernbaneinteresserede - kan man indbetale beløbet kr. 325,00 på det indlagte girokort eller på vor konto i Danske Bank 9570-10 25 16 05.

Med venlig hilsen
red. af LOKOMOTIVET

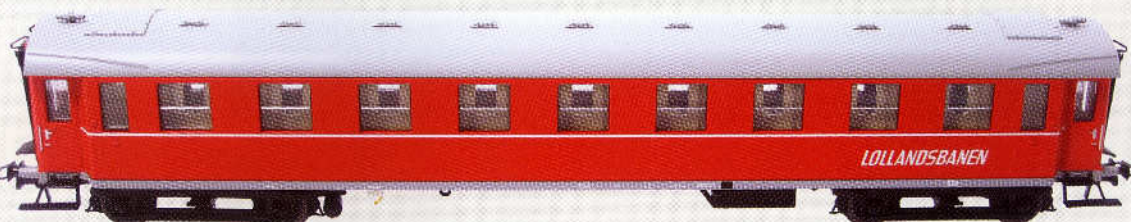
EN STRIBE DANSKE VOGNE



LEVERINGSKLAR

5207
BJH 304

kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5206
LJ B 78

kr. 450,-

LEVERINGSKLAR

5200
CB 1107

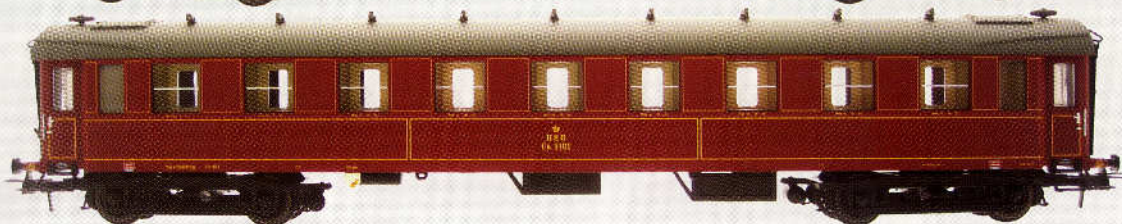
kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5201
CB 1101

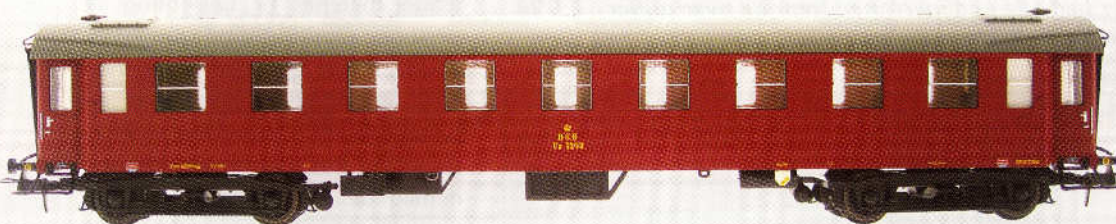
kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5202
CB 1306

kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5203
CB 1308

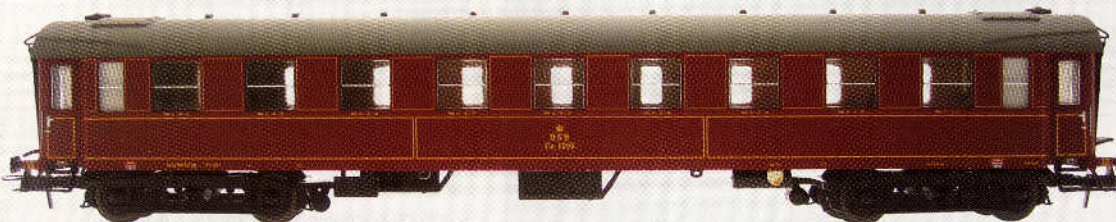
kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5204
CB 1302

kr. 450,-



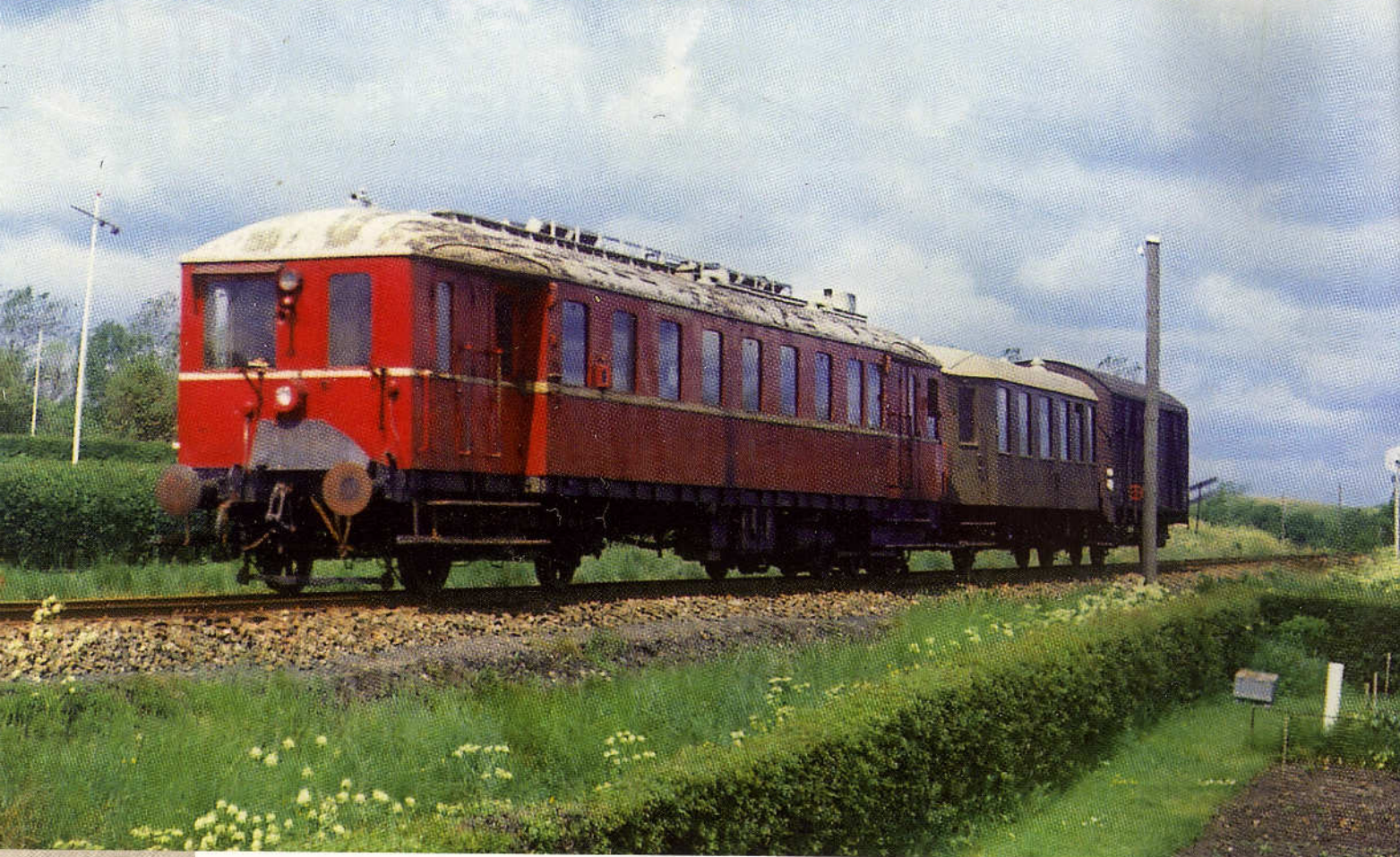
LEVERINGSKLAR

5205
CB 1105

kr. 450,-

Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer og udsolgte varer. Prisene er vejledende udsalgspriser.





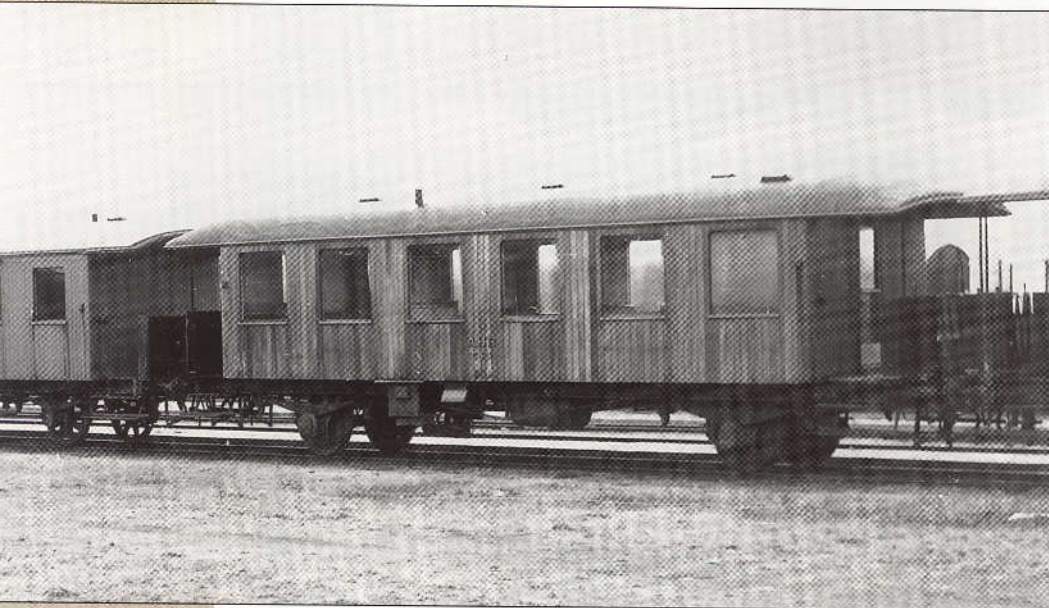
Skagensbanen motorvogn SB M 1 med blandetog på vej til Frederikshavn, 1967. Personvognen er en af de store trævogne.
Foto: AK/OMJK.

Privatbanernes store TRÆVOGNE

■ Af Torben Andersen

Denne tekst omhandler privatbanernes store trævogne med to aksler, åbne eller lukkede endeperroner, længde over puffer 12 990 og akselafstand 7220 mm.

De danske privatbaner havde gennem tiden en broget park af rullende materiel til befordring af personer. Oprindeligt brugtes kupevogne, senere tagryttervogne, men efter århundredskiftet kom en ny type vogn i drift, som blev en standardvogn hos mange privatbaner, nemlig de 2-(og 3-)akslede teaktræbeklædte vogne med store åbne vinduer, leveret fra 1911 af Scandia til Kolding Sydbaner og OMB med i alt 24 stk.



Storrumsvognen AHB C 43 og ukendt personvogn i Aalborg, 1962. AHB C 43 var en typisk variant med store vinduer og åbne endeperroner, leveret af Scandia i 1936. Den hed oprindeligt C 11, men blev i 1952 moderniseret og omnummeret til C 43. Den havde derefter plasticsæder og kuck-kuck-ventiler. Foto: JGC/JMJK.

I årene fremover leveredes et stort antal af disse vogne. Den sidste blev leveret til TFJ i 1943 (TFJ C 9), hvilket betyder at konstruktionen blev anvendt i over 30 år.

I denne artikel vil vi beskæftige os med den mest almindelige type, der havde en længde over puffer 12 990 mm og akselafstand 7220 mm. I alt anskaffedes 85 vogne af denne type til diverse privatbaner. Vognene blev leveret af Scandia, Arlöf og Wismar.

Nitten privatbaner havde sådanne vogne fra starten, mens seks baner fik dem ved forlængelse, fx AHTJ og VNTJ. Derudover fik tyve baner senere et eller flere eksemplarer, dels nye, dels brugte fra andre (nedlagte) baner.

Sluttelig var der tolv baner, der aldrig fik typen, nemlig AB, HHGB, KB, LB, LNj, RGGJ, VGJ og VWGJ samt ONFJ, RFB, RNB og SNB, hvor de sidstnævnte fire baner brugte egne vogne fra SFJ. Trævognene herfra var for de flestes vedkommende bygget på SFJs værksteder.

Ud over disse anskaffedes en række vogne af samme udseende, dels kombineret person- og rejse-

godsvogne m.v. og bogievogne, men disse og afvigende typer bliver omtalt i en senere tekst.

Karakteristika

Hidtil var mange personvogne til privatbanerne leveret - som allerede nævnt - med tagrytterkonstruktion, vognkasse i pladejern og åbne endeperroner. Længden var ofte ikke over 11 000 mm målt over puffer, og med en afstand mellem de to aksler på omkring 5000 mm.

De nye "store vogne" vogne blev meget karakteristiske med åbne endeperroner med gitterlåger med mønster i ruderfacon (også kaldet harlekin-mønster) i siderne, jerngelænder i enderne og overgangsbros. Hovedparten af vognene blev leveret både som storrumsvogne med midtergang og sidegangsvogne.

Vognkassen var beklædt med smalle teaktrælister med - normalt - seks store spejlglasruder med eller uden rammer til hver kupe. Nogle havde dog et mindre toiletvindue, ligesom der var andre varianter.

Vognkassen og endeperronerne var lagt på en traditionel under-vogn, hvis hoveddragere var syn-

lige i hele deres længde, de var ikke dækket af nedhængende beklædningsbrædder som det fx var tilfældet på de store Kielervogne.

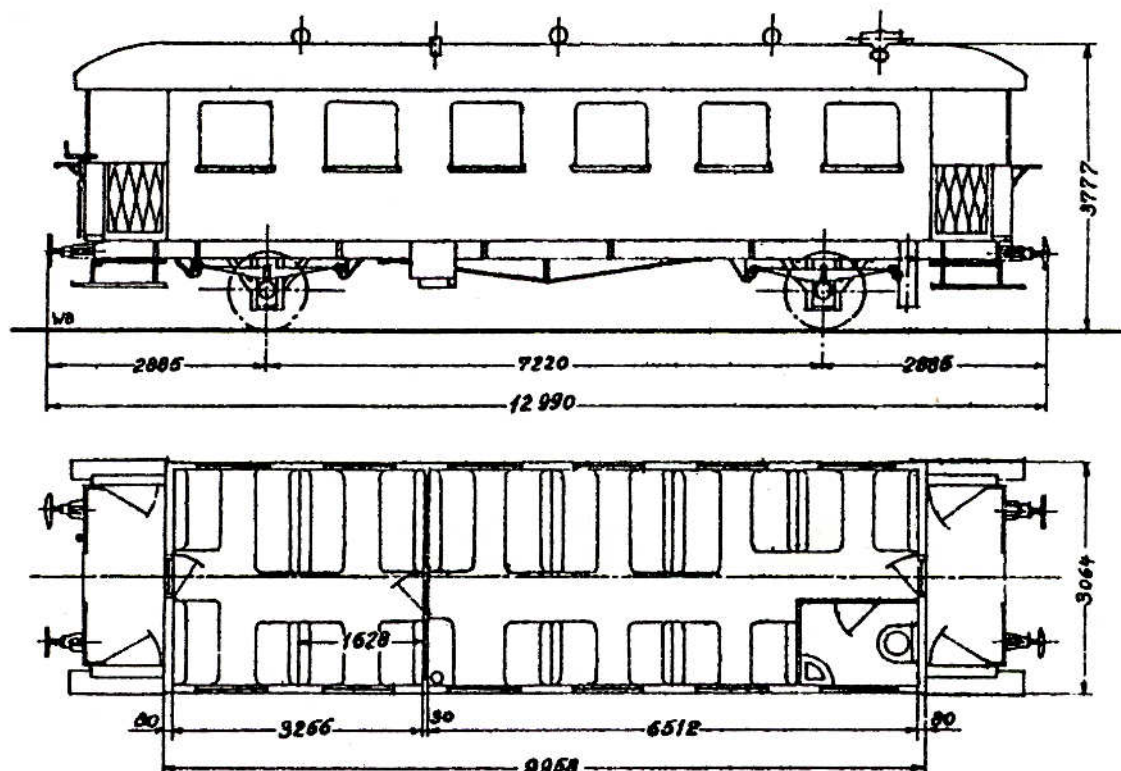
Fordelen ved at benytte smalle teaktrælister var, at træ var lettere end jernplader, hvilket gav en lettere vogn. Og det var nemmere og billigere ved opståede skader at udskifte et par lister ved reparation end, at udskifte hele jernplader. Desuden blev de lettere at trække for motorvogne, efterhånden som disse afløste damplokomotiverne som trækraft. Teaktræet var i reglen lakeret med klar lak, visende træets egen farve.

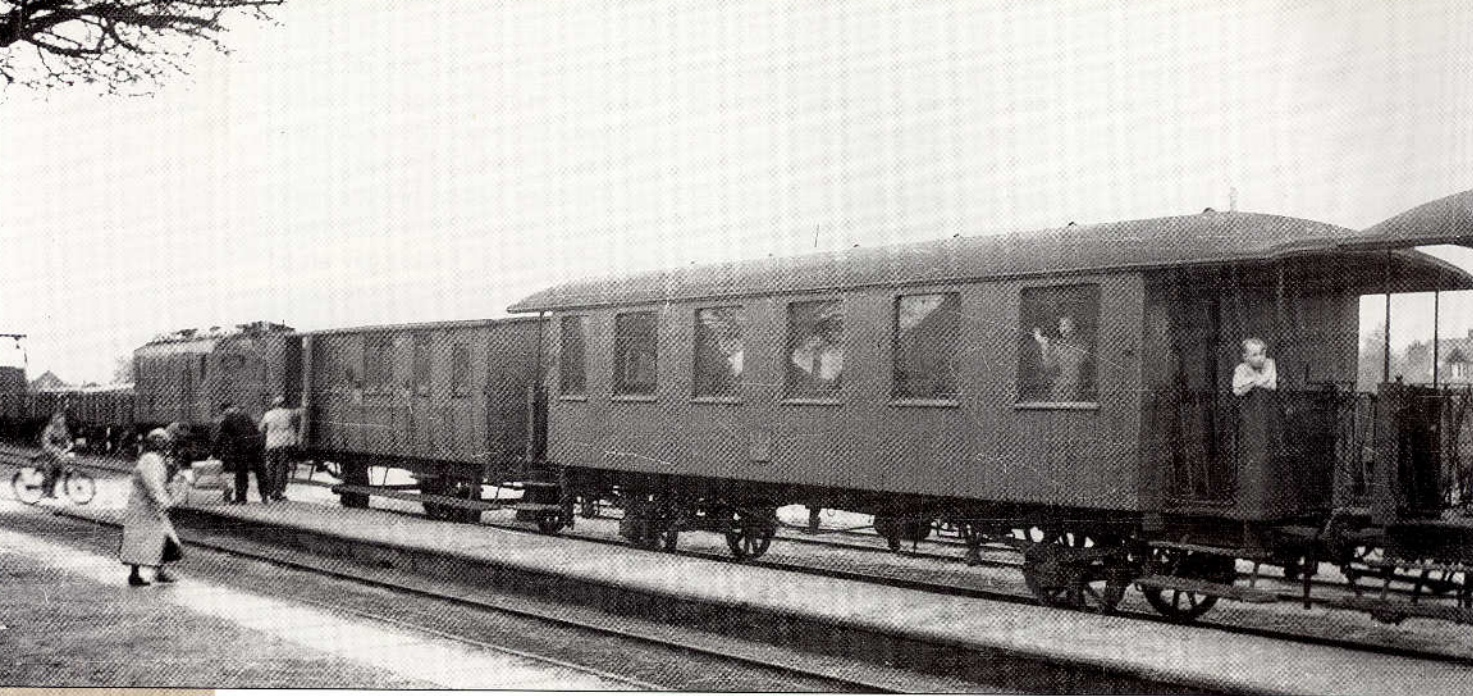
Taget var ret højt, og var i halvcirklen udformet som ellipser eller cirkelformet med nedad buede gavle eller vandret tagunderkant over endeperronerne. Vogne med buet underkant havde som regel to rundjernstøtter i tagenderne, der støttede på perrongulvet. Vogne med cirkelbuet tag var den billigste løsning.

Taget var fremstillet i brædder belagt med - oprindelig - gråmalet lærred, senere tagpap i baner. Alle vogne havde som udluftning tor-

Skitse af FFJ C 10 og AHB C 11, senere C 4 og C 43

fra APBs driftmaterieltegtelse 1952, udført af W. Bay. Vognene tilhører SB-klanen, og tegningen viser vognene i oprindeligt udseende med torpedoventiler. Se foto af C 43 vognen efter modernisering side 6.





Trævogn fra OMB i nummerserien B 1-5, leveret 1911 af Arlöf. Vognen har 5 1/2 vinduer som flere af klanens øvrige vogne. Nogle havde dog 6 spejlglasvinduer. Vognen er her benyttet i et såkaldt skoletog. Foto fra Otterup, 1954. JGC/JMJK.

TKVJ C 21 var også en typisk repræsentant for standardpersonvognen til privatbanerne, leveret af Scandia i 1916. Der blev i alt leveret syv vogne af typen til banen. De tilhørte alle LJ-klanen. Foto fra Trolldhede, 1967. Foto: JGC/JMJK.

pedoventiler midt i taget, og den særlige toiletventil over toilettet.

Fjederophænget var en forbedret udgave af den "ring-i-ring"-ophængning, der allerede var indført med de første privatbanetagryttervogne til SNB i 1897, hvor lænkeakslerne blev et "must" på privatbanernes personvogne. De store trævogne fik fjedrende ophængt i to parallelle ovale ringe, der gav en bedre sidebevægelighed uden tendens til at kæntre fjedrene. (Se side 13).

De først leverede vogne havde glidelejer, men flere vogne anskaffet i 1920'erne fik rullelejer. Sidstnævnte gælder således vogne til Mariagerbanen (MFVJ) og Skive Vestsalling Jernbanes D 11-12.

Hjuldiameteren på vognene var for manges vedkommende et rundt tal, nemlig 1000 mm, men mange havde også en diameter på 984

mm, bl.a. vogne fra Aalborg Privatbaner.

De første vogne fik stjernehjul, mens senere leverede fik pladehjul.

Vogne anskaffet fra 1911 havde vakuum- og skruebremse, men nogle af disse fik undervejs udskiftet dem med rullelejer, bl.a. TKVJs C 21 og 22 (1929).

Belysningen var elektrisk, og opvarmning foregik med dampvarme. Vogne med dampvarme kunne kun fremføres af damplokomotiver i den kolde tid, og nogle fik undervejs monteret et udvendigt koksfy (kaldet centralvarme), såfremt de ikke havde det ved leveringen som fx APBs vogne, så de kunne fremføres af motortrækraft. Undervejs fik vognene tryklufsbremse, når de skulle benyttes i motortog.

De første vogne havde træsæder, og kun de nyeste fra 1925, fik et eller andet overtræk (filt?) over

træsæder og rygge, fx RØHJ C 4-5. Muligvis var der en slags pude på sæderne, men det er usikkert?

I Scandias leveringslister angives det, at MFVJ A 1-3 og 4-5 fik polstrede hynder på fjederbund, og ryg med filt og bøffellæder. Det samme gjaldt FFJ C 10-11 og TFJ C 9, alle fra SB-klanen (se senere).

Klantyper

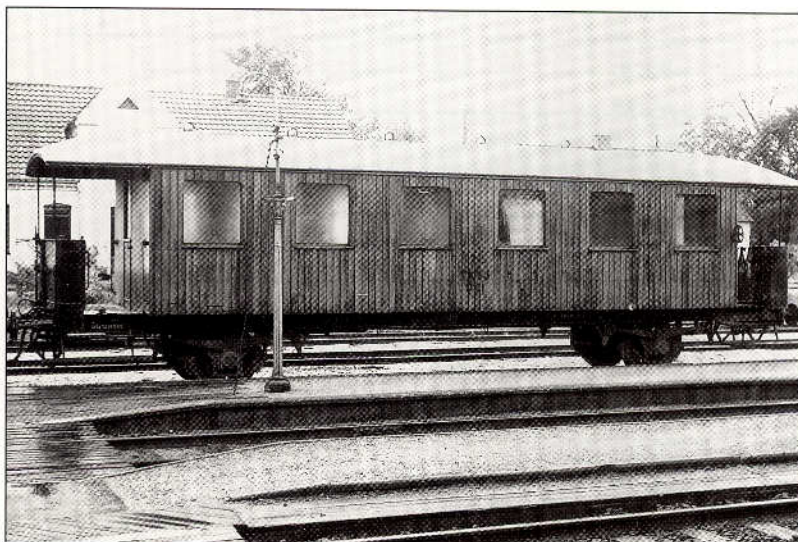
Vogntypen kaldtes oprindelig for den jysk/fynske standardvogn, fordi den leveredes til de nævnte jyske og fynske baner fra 1911, men efter et nøjere studium af denne personvogngruppe, viser det sig, at typen ikke umiddelbart lader sig indsnævre til en enkelt klan. Det kræver derimod fire klaner for at kunne omfatte alle aktuelle vogne, der ikke alene består af 2-akslede vogne, men også af tre-akslede vogne.

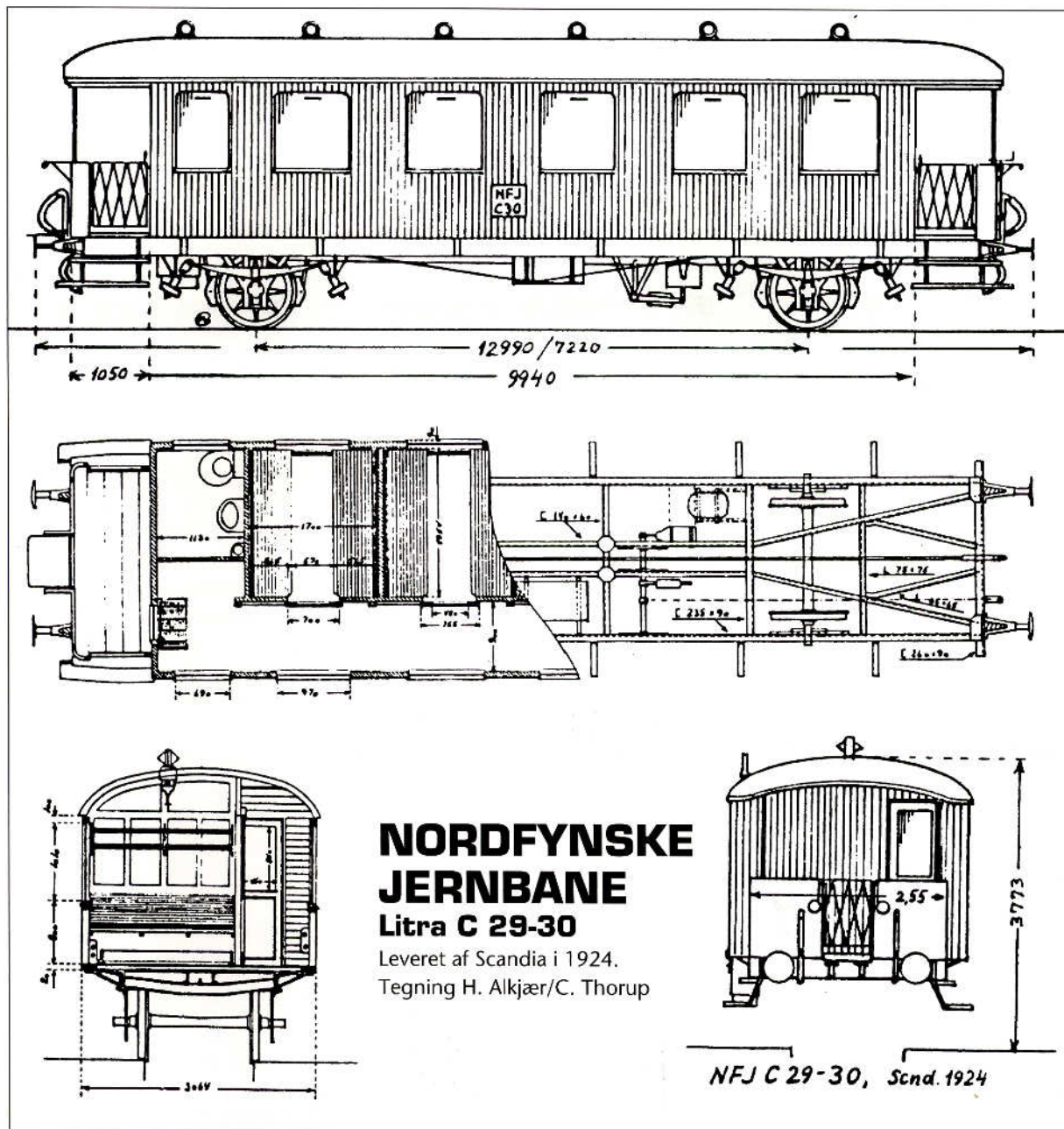
De fire klaner er:

- KS-klanen
- OMB-klanen
- LJ-klanen og
- SB-klanen

Vognklaner

KS-klanen, der leveredes med syv stk. i 1911 havde brede vinduer med trærammer, åbne endeperorer med gitterlåger, et ret højt hvælvet tag, store enkeltvinduer til hver kupe eller bænkefag. Beklædningen bestod af ret smalle trælistester, der gik op til en vandret liste løbende hen over vinduerne i hele vognens længde. De havde Scandias allerede tidligere lancerede 'ned-





groede' tagender med let buede underkanter, og med to rundjernstøtter ned til perrongulvet.

I 1911 leveredes 17 stk. vogne af **OMB-klanen**, der var i samme design, men havde lidt mindre vinduer med glasset i smalle metalrammer. De havde også 'nedgroede' tagender, men med vandret underkant hele vejen rundt, og de havde ingen støtter under taget. Vognenes listebeklædning gik helt op til tagkanten mens KS-vognene som allerede nævnt havde en vandret liste i hele vognens længde.

Vogne fra **LJ-klanen** blev den mest almindelige, og omfattede i alt 78 vogne fra LJ, NKJ, MBJ, FFJ, AHB, AHJ, AHTJ, KRB, TKVJ m.fl. Heraf var de 70 stk. to-akslede, mens en enkelt - LJ CB 70 - havde tre aksler, og syv af dem var bogie-

vogne. Førnævnte LJ CB 70 var indrettet som kedelvogn, og fik derfor tre aksler af hensyn til vægten.

Leveringerne fandt sted i årene 1913-1927, og variationerne var mange, bl.a. leveredes et par ekstra lange vogne i 1914-16 til AHTJ (A 5 og A 4) og NKJ (B1-2), nogle vogne havde sidegang og postrum AHJ D 143-145, TKVJ D 61-62 og MTJ CP 31-32

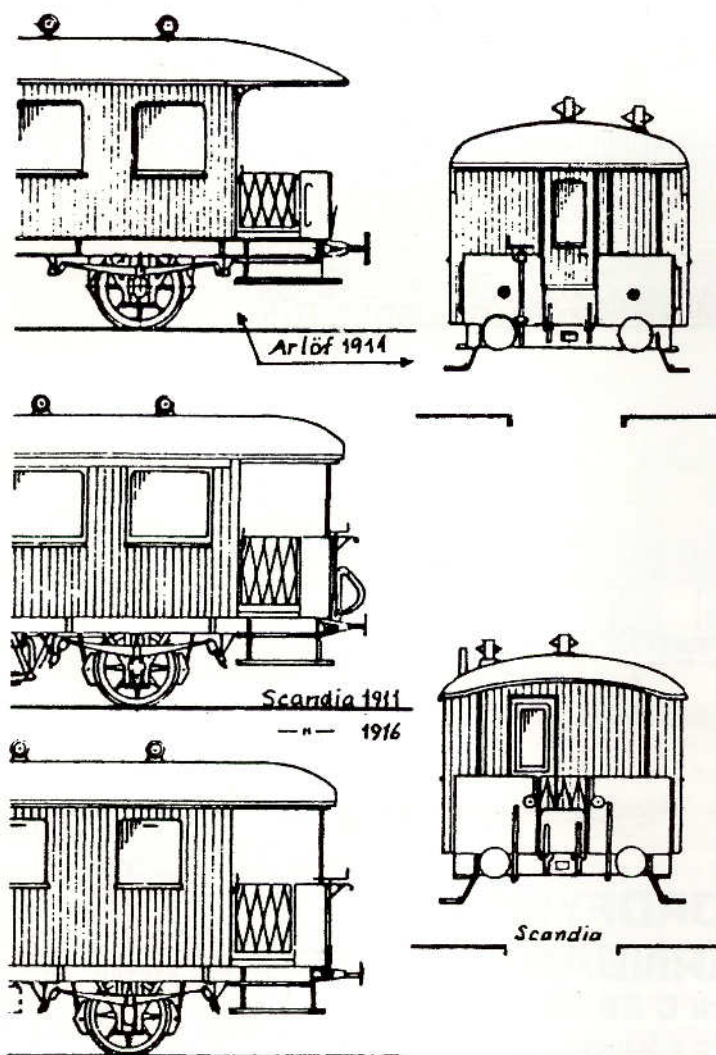
LJ-klanen, målte - generelt - 12 990 mm over puffer, og havde en akselafstand på 7220 mm. I alt 42 vogne i klanen overholdt standarden, mens resten havde varierende dimensioner rækkende fra akselafstand 6000 mm til 7400 mm, og længde over puffer 10 394 mm til 13 664 mm.

Den næsten 10 meter lange standardvognkasse, der på nogle

som allerede nævnt var indrettet med to storrum, og på andre som sidegang med kupeer, kunne rumme op til 65 siddende på fællesklasse. Siddepladserne var - som nævnt i indledningen - almindelige træsæder med høj ryg. I den ene ende var vognen indrettet med et toilet, der varierede i størrelse. Vogntypen vejede - alt andet lige - ca. 14 tons.

På de allerfleste af disse vogne gik listebeklædningen helt op til tagkanten, også over vinduerne. Vinduerne var med rammeløse spejlglasruder, men til gengæld var de lidt mindre end på de to ældste klaner. Til gengæld fragik der intet til rammer, og det blev den mest almindelige type af store trævogne, når man inddeler dem efter vindustype.

Den næst almindelige vogntype



Vognender og gavle af forskellige udgaver af de store trævogne fra 1911-1916. Øverst vogne fra OMB-klanen, dernæst KS-klanen, og nederst den mest almindelige model fra 1916. Tegninger af H.G. Alkjær.

tilhørte **SB-klanen** med 45 vogne, der blev anskaffet fra 1924. De lignede meget LJ-klanen, men havde påfaldende store vinduer med rammeløse spejlglasruder.

I alt leveredes 197 vogne tilhørende de "Store Trævogne", heri

medregnet trævogne med bogier og andre varianter.

Store trævogne med bogier vender vi tilbage til i en senere tekst.

Litrering

Alle vogne leveredes med II og III

klasse (litra B) eller udelukkende III klasse (litra C). For vogne med III klasse (litra B eller C) kunne der medtages 50-60 siddende passagerer. Vægten lå på omkring 8-10 tons.

Nogle vogne fik litra A, der normalt brugtes for vogne førende I. klasse, men det gjaldt ikke for visse vogne. Således fik Mariagerbanen ved åbningen i 1927 leveret seks side- og midtgangsvogne med litra A, men disse førte alle III klasse.

Det samme gjaldt Køge Ringsted Jernbane A1 og A3. Kun AC 11 fra De Lollandske Jernbaner havde en I. klasse kupe med plads til seks siddende. Hvorfor man benyttede litra A til nævnte vogne, når de ikke var indrettet med I klasse, vides ikke.

Skive Vestsalling Jernbane brugte ingen af ovennævnte litreringer, men litra D til sine personvogne D 10-12, et litra, der normalt brugtes til postvogne. I stedet brugte man litra F til postvogne.

En variant

Der leveredes også en variant af standardpersonvognen, nemlig en vogn med komb. post- og rejsegods.

Dimensionsmæssigt var de magen til søstervognene, og adskilte sig kun ved at den ene halvdel af vognen var indrettet med et post- eller rejsegodsrum. Det var ca. 3500-4000 mm langt, og var indrettet med sorteringshylder m.v. samt kakkelovn for opvarmning. Bredden på rummet var omkring 2 meter, dvs. den samme som kupebredden, så rejsende kunne passere rummet via sidegangen.

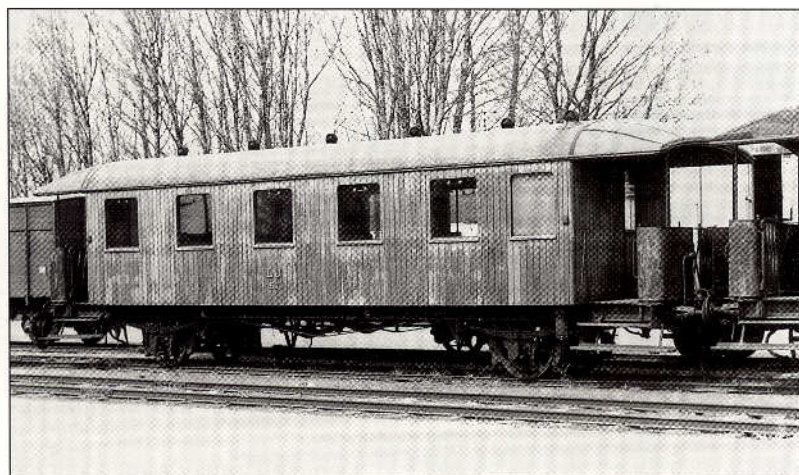
Post- eller rejsegodsrummet reducerede pladsen i personafdelingerne, så vognene - der også var indrettet med toilet - kun kunne medtage omkring 35-40 personer.

Udvendigt havde typen en skydedør med vinduer ud for post- eller rejsegodsrummet, så post m.v. kunne indlæses.

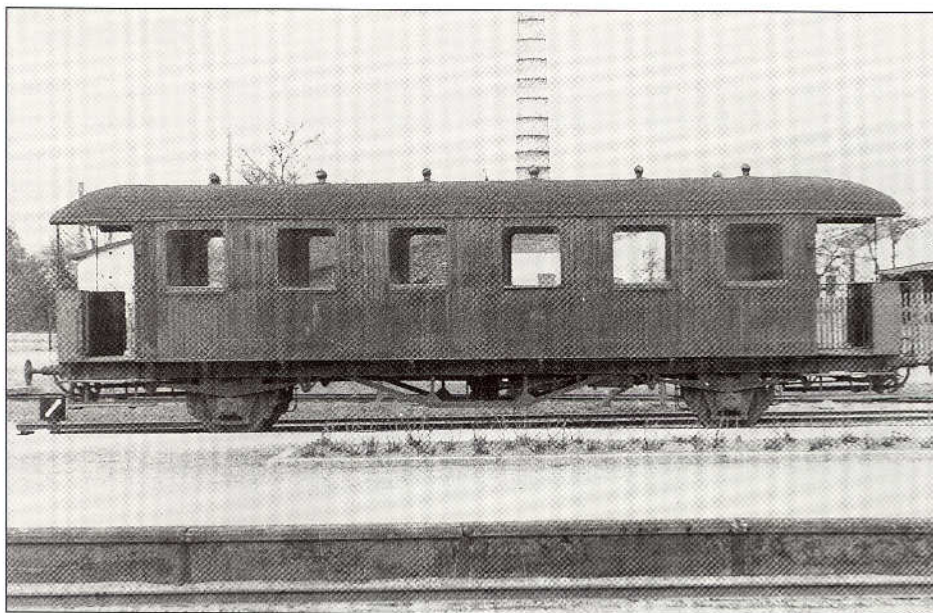
Disse vogne er ikke medtaget i hosstående tabel, idet vi vender tilbage til disse i en senere tekst.

Ændringer og ombygninger

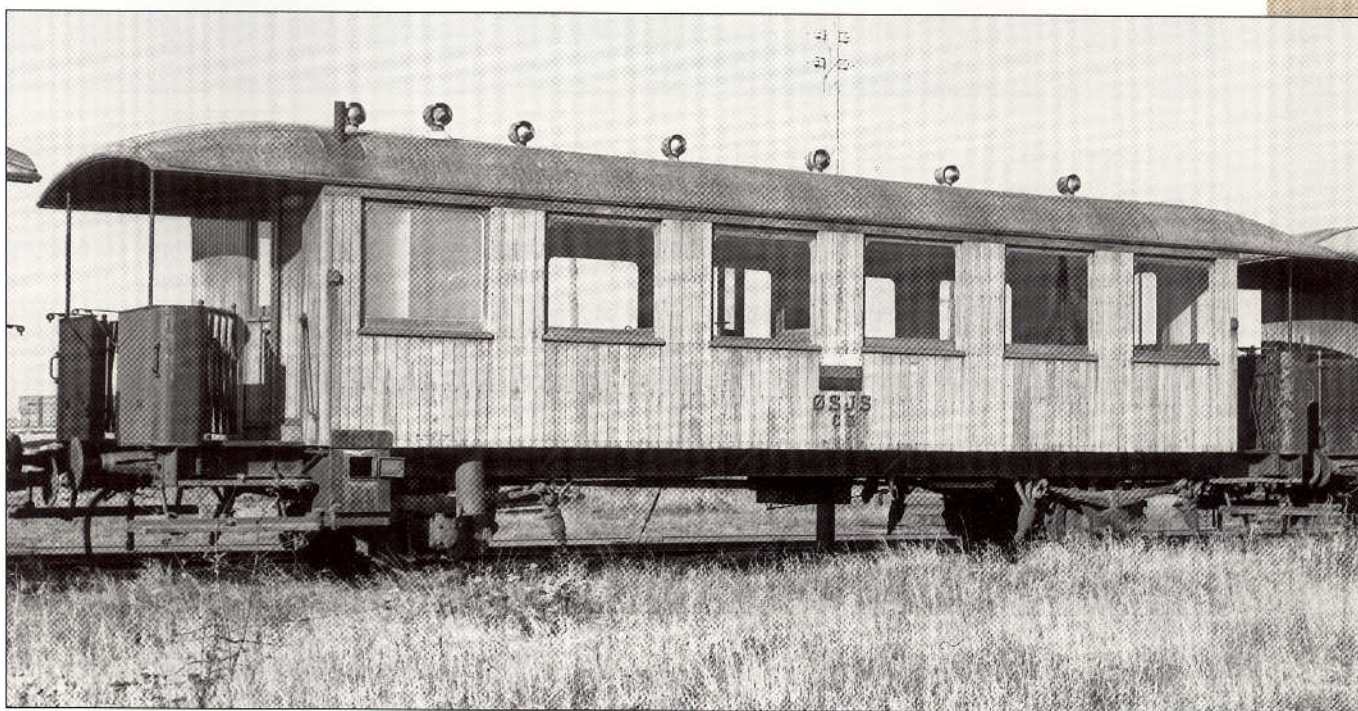
Mange vogne beholdt det oprindelige udseende med åbne endepersoner lige til udrangeringen, men flere ombyggedes til at have luk-



LJ CC 57 var en variant af den store trævogn, der blev leveret i 1917. Den havde bl.a. lidt mindre vinduer (800x850mm). Foto fra Nakskov, 1964 af JB-P.

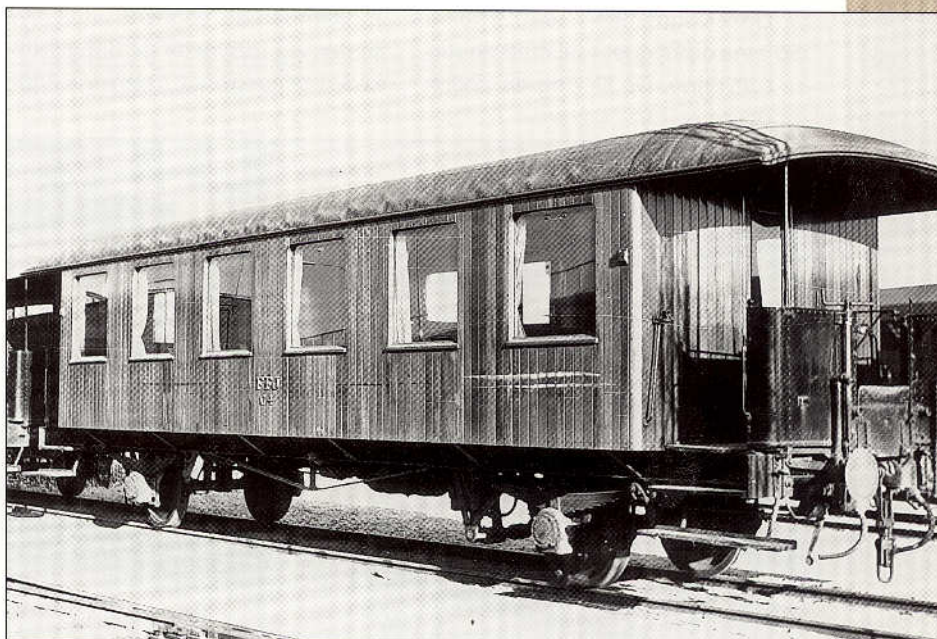


◀ NKJ C 8 ex. MTJ CP 31 blev sammen med MTJ MP 32 leveret fra Scandia i 1924. De havde sidegang, og vinduerne var små med spejlglas. Foto fra Maribo 1961. JB-P.



▲ ØSJS C 3 tilhørte KS-klanen. Den blev købt af ØSJS ved nedlæggelsen af Kolding Sydbaner i 1948. Den er en typisk repræsentant for trævogne tilhørende KS-klanen, dvs. med rammeindfattede ruder. Foto fra Hårlev, 1966/HBDS.

► Den store trævogn FFJ C 4 tilhørte SB-klanen. Den blev leveret i 1936, hvor den fik litra C 10. I 1952 omnummereredes den til FFJ C 4. Vognen er en typisk repræsentant for de store trævogne med seks spejlglasruder, åbne endeperroner, 'nedadgroet' gavltag. Foto fra Aalborg 1968/JGC/JMJK.



FRICHS firkantet fra TKVJ med blandetog kører ind på Trolldhede station, 1964. Personvognen er en stor trævogn af serien C 21- C 27. Foto: JGC/JMJK.



TKVJ C 22 i Kolding, 1964. Vognen blev leveret til Trolldhedebanen i 1916. Foto: JB-P.

De fleste store trævogne blev leveret med åbne endeperroner, men der var dog en undtagelse, nemlig TFJ C 9. Den blev leveret i 1943 med lukkede endeperroner, hver 1000 mm brede. Den havde som mange af de øvrige vogne i SB-klanen seks store spejlglassvinduer. Foto fra Thisted, juli 1965. JB-P.

kede endeperroner, bl.a. ved overgang til andre baner.

Leveringen af de 2-akslede vogntyper til privatbanerne ophørte midt i 1930'erne, da man efterhånden gik over til at bygge mere letløbende og rummelige bogievogne, men hos mange privatbaner forblev de 2-akslede vogne i drift indtil banerne blev nedlagt, dvs. til sidst i 1960'erne, dog var mange af vognene ikke i ordinær drift efter ca. 1962.

Vogntypen blev et forbillede for mange 2-akslede vogne, der i tiden derefter blev bygget. Disse vogne havde ofte andre dimensioner, men i udseende lignede de standardpersonvognen.

Disse vogne blev i 1940'erne og 50'erne ombygget i stil med de store trævogne. De fik dog en anden

akselafstand, nemlig fra 5700 til 6000 mm, mens de over pufferne målte omkring 11 000-12 000 mm, og havde en noget anderledes inddeling af vinduer.

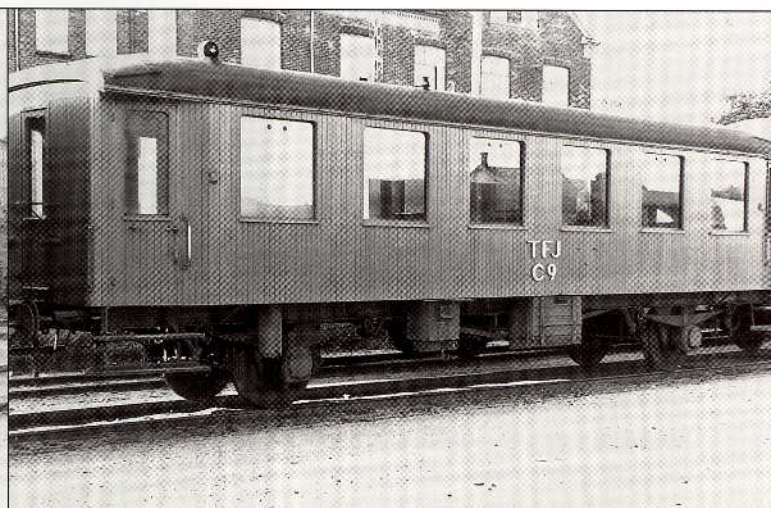
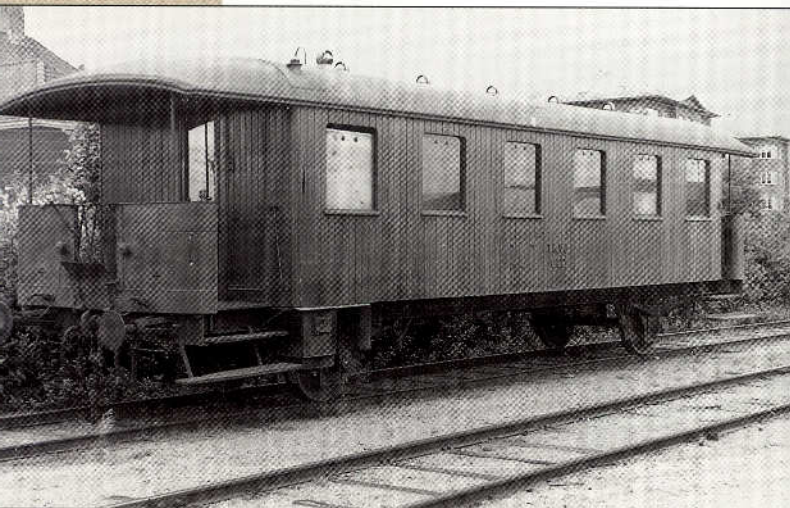
Størsteparten af disse ombygninger fandt sted under og efter 2. Verdenskrig, hvor man i nogle tilfælde også samtidigt moderniserede vognene indvendigt med polstrede sæder i stedet for de hårde træsæder.

Eksempelvis anskaffede HTJ i 1949 to personvogne fra Kolding Sydbaner. Det var KS C 2 og KS C 3, der blev til HTJ C 24 og C 25. Vognene var oprindelig midtgangsvogne med to rum med plads til i alt 56 siddende på III klasse, og HTJ moderniserede vognene med nye sæder, og forsynede dem med lukkede endeperroner. I den ene ende

på HTJ C 24 indrettedes et postrum med kakkelovn, og antallet af siddepladser reduceredes til 46.

Et andet eksempel er Aalborg Privatbaners to vogne C 10-11, fra 1952 C 4 og 43, anskaffet 1936, der i 1952 blev moderniseret med røde plasticsæder, men i øvrigt beholdt de åbne endeperroner. Det var altså individuelt, hvordan man ønskede at modernisere vognene.

Efterskrift: En stor posthum tak til Hans Gram Alkjær, der i sin tid leverede et kæmpemateriale omkring disse spændende vogne. Uden hans udredning ville det næppe have været muligt at få sat alle detaljerne på plads.



Tabellen

Tabellen over nedenstående standardpersonvogne kunne udvides til vogne med lidt større dimensioner, ligesom der fandtes flere kombinerede person- og rejsegodsvogne, og vogne til både person- og posttransport, men af pladshensyn er kun medtaget vogne, der overholder dimensionerne lop 12 990 mm over puffer og med en akselafstand på 7220 mm - eller dimensioner,

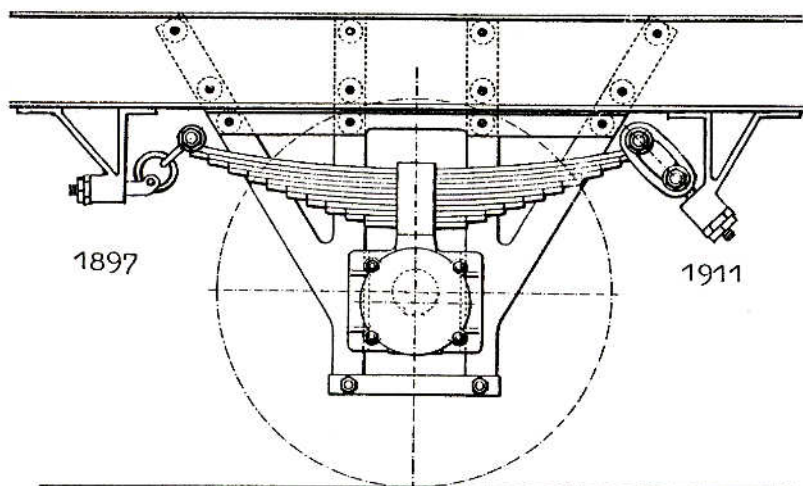
der ligger tæt på disse, og som kun var indrettet til persontransport. De store vogne og de nævnte kombinerede vogne må vente til en senere tekst.

Senere skæbne, fx overtagelse af andre baner, brændte vogne, ombyggede vogne m.v., er ikke medtaget, idet vi af pladshensyn må vente til en senere tekst med disse oplysninger.

Data for Scandias 2-akslede vogne til privatbanerne

(med lop 12 900 og akselafst. 7220 mm eller tilnærmelsesvis samme mål. Hvor leverandøren ikke er nævnt, er vognen bygget af Scandia)

Bane og nr.	År	Kasse- længde	Perroner mm	Vindues- type	Størrelse	Klantype	Bane og nr.	År	Kasse- længde	Perroner mm	Vindues- type	Størrelse	Klantype
AHB C 11	1936	9940	2x1050	6 spejlgl.	970x1010	SB	NRJ Ca 40-44	1925	9640	2x1200	6 spejlgl.	800x850	LJ
AHB C 97-98	1914	9654	2x1200	6 spejlgl.	800x850	LJ	NKJ C 6-7**)	1915	9640	2x1200	6 spejlgl.	800x850	LJ
FFJ C 10	1936	9940	2x1050	6 spejlgl.	970x1010	SB	MTJ CP 31-32	1924	9640	2x1200	6 spejlgl.	800x850	LJ
FFJ C 77	1913	9654	2x1200	6 ramme	1000x850	KS	NFJ C 29-30	1924	9940	2x1050	5½ spejlgl.	970/680x 010	SB
FFJ C 78-80	1913	9654	2x1200	6 spejlgl.	800x850	LJ	OKMJ C 9	1911***)	9640	2x1200	6 spejlgl.	890x890?	OMB
FFJ C 81	1914	9654	2x1200	6 spejlgl.	800x850	LJ	OMB B 1-5	1911***)	9640	2x1200	5 ½ spejlgl.	910/595x908	OMB
FFJ C 82	1925	9654	2x1200	6 spejlgl.	800x850	SB	OMB C 11-18	1911***)	9640	2x1200	6 spejlgl.	910x908	OMB
FFJ CF195-196	1925	9654	2x1200	6 spejlgl.	800x850	SB	***) leveret af Arlöv						
HB C 61-62	1925	9640	2x1200	6 spejlgl.	906x940	SB	RØHJ C 4-5	1925	9940	2x1050	5½ spejlgl.	970/680x1010	SB
HFJ C 6	1916	9640	2x1200	6 spejlgl.	800x850	LJ	SB B 11-13	1924	9940	2x1050	5½ spejlgl.	970/690x1010	SB
HLA B11-14	1913	9640	2x1200	6 træram.	1000x850	KS	SB C 31-32	1924	9940	2x1050	5½ spejlgl.	970/690x1010	SB
HLA C34-33	1914	10 376	2x1067	6½ metalra.	906x940	KS	SB C 41-42	1924	9940	2x1050	6 tvillingevind.	?	SB
HHJ C 29	1914	9494	2x1200	6 spejlgl.	800x850	LJ	SFJ CB 79-82 a)	1912	9640	2x1200	6 spejlgl.	910X 908	OMB
HH C 41-42	1913	9640	2x1200	6 metalra.	840x840	KS	a) Bygget af SFJ						
KRB A1+3	1916	9640	2x1200	6 spejlgl.	800/690x850	LJ	SKRJ C 4-6	1923	9640	2x1200	6 spejlgl.	800x850	SB
KRB B 2	1916	9640	2x1200	6 spejlgl.	800/690x850	LJ	SVJ D 10-12	1924	9640	2x1200	6 spejlgl.	800x850	SB
KS B 1-3	1911	9640	2x1200	5½ træra.	1000/490x95	KS	TFJ C9	1943	9876	2x1000	6 spejlgl.	970x1010	SB
KS C 1, 4	1911	9640	2x1200	6 træra.	1000x850	KS	(luk.)						
KS C 7	1918	9640	2x1200	6 træra.	1000x850	KS	TKVJ B 1-5	1916	9640	2x1200	5¼ spejlgl.	800/690x850	LJ
KS C 9	1919	9640	2x1200	6 træra.	1000x850	KS	TKVJ C 21-27	1916	9640	2x1200	6 spejlgl.	800x850	LJ
LJ Ac 11	1913	9640	2x1200	5+½+¾	800/500/690 x850 spejlgl.	LJ	VaGJ C21-22	1920	9880	2x1200	6 (spejlgl.?)	1000x850?	KS
LJ Bc 14-15	1917	9640	2x1200	5½ spejl	800/690x850	LJ	VNJ/NTJ C 25-27	1943	9640	2x1200	6 (spejlgl.?)	1000x850	KS
LJ Cc 53-57	1913*)	9640	2x1200	6 spejl.	800x850	LJ							
*) LJ CC 55 leveret 1916, LJ CC 56-57 leveret i 1916 hhv. 1917													
MBJ Cc 58	1917	9640	2x1200	5½ spejlgl.	800/690x850	LJ							
MFVJ A 1-6	1927	9940	2x1050	5½ spejlgl.	970/690x1010	SB							



Fjederophæng for lænkeaksler

Fjederstroppeerne i det nye ophæng fra 1911 bestod af ovale ringe i rundjern. På den faste fjederbolt og den bevægelige var anbragt tykke skiver med trisseformet rand, svarende til de ovale ringes form. Det gav boltene en vis bevægelighed, ikke alene i vognens længderetning, men også i tværretning. Tilsvarende spillerum fandtes også mellem akselkassens styr og akselgafferne i en størrelsesorden af én centimeter.



Tranget station

Tranget station med tog (damplokomotivet HH 12) under indkørsel, 1946. I højre side ses et andet tog køre ud fra stationen, der lå på strækningen mellem Hjørring og Hørby ca. 19 km fra Hjørring.

Stationen blev anlagt på en mark, men efterhånden voksede den sig større, og blev forholdsvis betydelig.

Som det fremgår af billedet, så blev stationen dækket af de kendte T-signaler (kaldet hængeøre-signaler).

Til venstre ses godsfrimærker fra HLA og HH.

HP - som det var engang

HP (Hjørring privatbaner) bestod engang af fire baner, nemlig HLA, HH, HB og VØ. Åbningen af de enkelte baner fremgår af hosstående tabel. Her fremgår det, at HLA (Hjørring-Løkken-Åbybro) blev den første, der åbnede for driften. Strækningen blev lagt med skinner med en vægt på 22,45 kg/m.

Langs med HLA-strækningen anlagdes 13 mellemstationer. I Åbybro benyttede man den eksisterende station på Fjerritslevbanen. I

Hjørring opførte med Vestbanegården, der lå ca. 500 meter fra DSB-stationen, hvilket skabte utilfredshed hos de rejsende. I 1942 blev der dog lavet omfattende sporændringer, og al trafik til og fra Hjørring for samtlige HPs baner foregik derefter fra DSB-stationen. Ændringerne skyldtes en dansk-norsk aftale mellem Kristianssand i Norge og Hirtshals.

Hjørring station havde en bety-

delig godstrafik, og blev overgangstation mellem DSB og Hjørring privatbaner (HP), der i dag kun har én strækning tilbage, nemlig Hirtshalsbanen, der med jernbanefærbeforbindelsen Hirtshals-Kristianssand i Norge er af betydning for den internationale trafik mellem Norge og kontinentet.

Den 1. april 1939 sammenlagdes de fire jernbaneselskaber Hjørring-Løkken-Åbybro (HLA), Hjørring-Hørby (HH), Vodskov-Østervrå



Skinnebusser

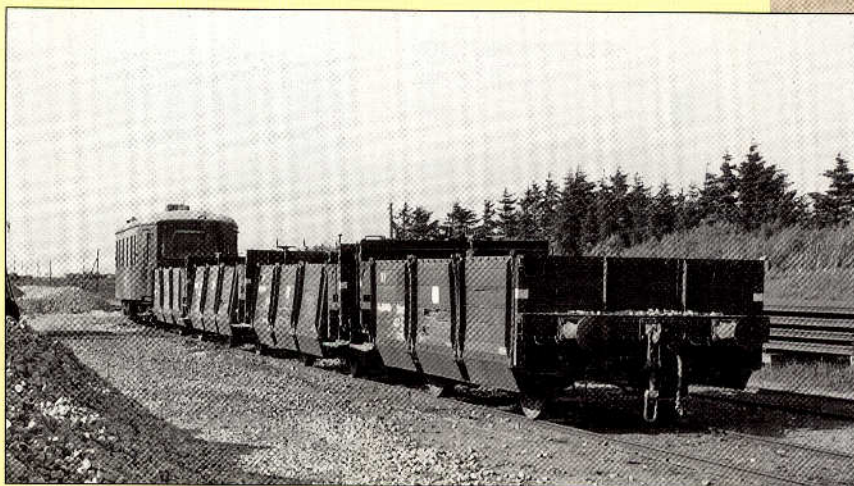
Mens de fleste privatbaner havde rød-malede skinnebusser i flere nuancer, så var Hjørring Privatbaners malet i en orange-gul farve med hvidt mavebælte. De adskilte sig dermed - sammen med LNj, NPMB og KB - ud fra resten af de danske privatbaner.

HP havde kun to skinnebusser med tilhørende bivogne, der også skilte sig ud i litreringsmæssigt. Køretøjerne hed normalt SP og SB hos privatbanerne, men hos HP blev det til Ms og Ds. Her ses bivognen HP Ds 65. Farvemæssigt var litreringer i mørkebrun med en hvid skyggekant. Man skulle jo gerne på alle måder skille sig lidt ud. Foto fra Hjørring, 1963. Foto: HGC.

Selvtømmende vogne

HP lejede i starten af 1960'erne nogle selvtømmende vogne hos DSB, de såkaldte undervandsbåde. De skulle anvendes til nogle omfattende sporarbejder på strækningen Hjørring-Hirtshals.

På billedet holder motorvognen HP M 23 i Tornby, spændt for fire TH-vogne (9146, 9074, 9054 og 9080). Tornby ligger ca. 9 km fra Hjørring på strækningen Hjørring-Hirtshals. Året er 1964. Foto: KEJ.



(VØ) og Hirtshalsbanen (HB) i et aktieselskab, A/S Hjørring Privatbaner.

Hjørringbanerne anskaffede rulende materiel, der var velegnet til banernes trafik, lige fra de trafiksvage vinter måneder til de travle sommer måneder med badetog på Løkkenbanen, og særtogene til hestemarkederne i Hjallerup på Vodskov-Østervrå banen.

Den tyske lokomotivfabrik Henschel leverede samtlige tolv damplokomotiver, der benyttedes på Hjørring Privatbaner. De blev leveret i årene 1913 og 1923.

Damplokomotiverne var af to hovedtyper med ca. halvdelen af hver type. Otte stk. var af 1C0t-typen, dvs. med trekoblede drivhjul. De var velegnet til godstog, og de lange persontog. Den anden type var næsten magen til, men havde hjulstillingen 1B0t, dvs. at de var forsynet med to-koblede drivhjul.

De fleste damplokomotiver blev udrangeret fra 1946. Nogle blev solgt til andre privatbaner, bl.a. OHJ, VVGJ og NPMB. De sidste lokomotiver blev ophugget i 1965.

Motormateriellet udgjorde en broget skare. De første motorvogne

blev anskaffet fra Deutsche Werke i 1922, de såkaldte Kielervogne med pladebeklædte vognkasser.

Derefter leverede Scandia fra 1928 en række motorvogne, og fra 1932 fik banerne leveret diesellokomotiver fra FRICHS. I 1948 fik man skinnebusser, og fra 1968 indsatte Y-tog fra Uerdingen.

HP anskaffede en række toakslede personvogne med åben endeperroner fra flere fabrikker, bl.a. Arlöv, Werdau og Scandia. I forbindelse med modernisering af sæder, bremseudrustning m.v. i år 1943-44 fik vognene lukkede endeperroner.

HP CL 30 var en stålvogn leveret af Scandia i 1948. Denne blev banernes eneste bogievogn i mange år.

Til brug for motorvognene anskaffede banerne også tre lette personbivogne i årene 1925, 1927 og 1928; disse blev senere litereret HP D 61, D 62 og D 63.

Man købte også personvogne hos DSB, hvilket skete i 1970, hvor banen købte DSB CP 3202 og CP 2858. De blev til HP CP 31 og 32.

Post- og rejsegodsvognene blev alle bygget af Scandia i årene 1913,

1923 og 1924. I alt anskaffede man syv af denne type veranda-vogne. I 1970 købte man en rejsegodsvogn EH 6765 af DSB. Den blev til HP E 86.

Banerne anvendte seks forskellige typer af godsvogne - og særlingen IF 194. Foruden de lukkede godsvogne litra Q og H, så havde man mange åbne vogne af litra P, der især - indtil midten af 1960'erne - benyttedes til store kultransporter fra Hirtshals havn til Hjørring.

Endelig havde man til brug for anlægstransporter åbne lavsidede grusvogne litra T.

Ved sporombygninger i 1960'erne på HP indkøbte man hos DSB fire selvtømmende ballastvogne litra TH (de såkaldte undervandsbåde).

Efter sammenslutningen af de enkelte baneselskaber til Hjørring Privatbaner, gennemførtes i 1947 en omnummerering af materiellet under navnet HP.

Læs mere om HPs motormateriel (diesel- og motorvogne) i LOKO-MOTIVET nr. 67, side 41. ►

Damptog ved Liver Å

Et af de sidste tog fremført med damplokomotiv var i sommeren 1963, hvor HP 1 blev sat til at fremføre et afskedstog for DJK. Undervejs havde man fotostop, bl.a. ved Liver Å, hvor P. Thomassen tog dette billede af toget holdende på dæmningen. Toget består foruden af damplokomotivet HP 1 af HP CV 5, HP C 12 med åbne endeperroner, ukendt personvogn og rejsegodsvogn. Foto fra foråret 1963. P. Thomassen/Arkiv TA





SNE

Vejret kan på alle måder være barskt i det nord-vestjyske, sommer såvel som vinter. Sne har forsinket og forhindret mange tog, og på billedet ses ukendt damplokomotiv forsøge at mase sig frem gennem snemasserne i den hårde vinter 1928-29.

Maskinen er en af banens kraftige 1C0t-koblede damplokomotiver, der har to rejsegodsvogne og en standardpersonvogn på slæb. Fotograf ukendt.

Damplokomotiv HP 4

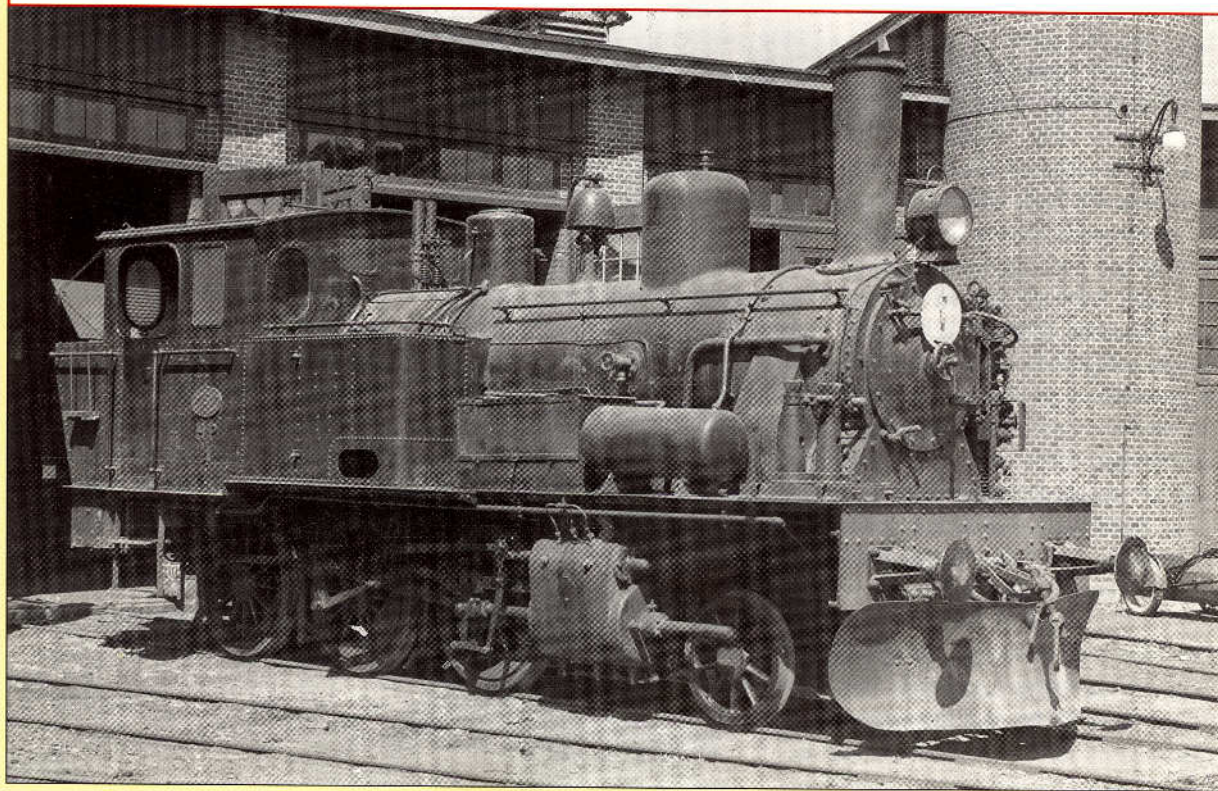
Ved åbningen af HLA og HH i 1913, VØ i 1923 og HB i 1925 anskaffede banerne tolv damplokomotiver med hjulstillingen 1C0t og 1B0t. De fire blev indkøbt til HLA, mens de tre blev anskaffet til HH. VØ fik tre maskiner, mens der til HB leveredes to maskiner. Maskinerne var alle ens i udseende og trækraft, når man ser

bort fra forannævnte hjulstilling. De blev alle leveret af Henschel&Sohn, og var fint dimensioneret til banernes behov. De store maskiner blev benyttet til både person- og godstog.

Alle blev leveret med 'Kaptajn Vom' banerømmere, men et par af 1C0t-maskinerne fik senere monteret store sneplove til rydning af sne.

På billedet ses HP 4, med stor plov (leveret til VØ i 1923), foran remisen på Ny Hjørring Vestbanegård i 1962. På kedelryggen ses skorsten - uden skorstensbånd - dampdome, rangerklokke og sandingsdome. Maskintypen var velproportioneret.

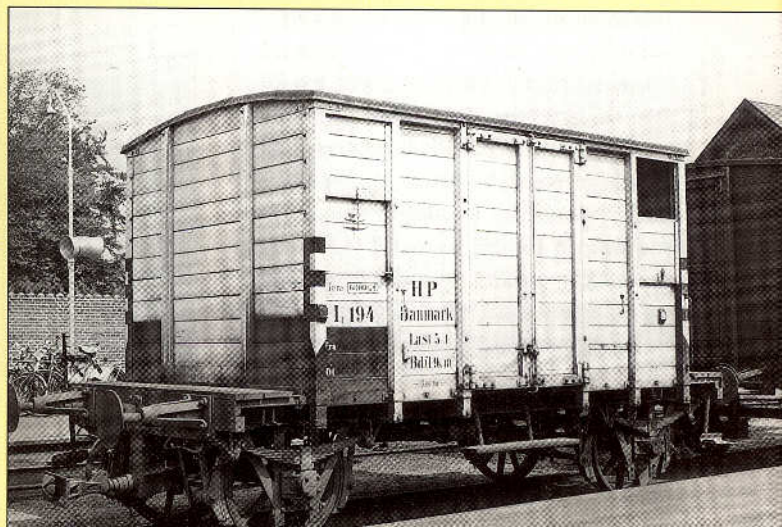
Foto HBDS.



Særlingen IF 194

En af HLAs vigtigste godsarter var friske fisk fra flere af banens stationer. Hertil benyttedes HPs hvide fiskevogne, bl.a. særlingen IF 194, der var overtaget fra HJJ i 1958. Her havde den som Juelsminde Fisk litra ISF 346.

Vognen så lidt spøj ud med den lille vognkasse og lange akselafstand. Den kørte generelt på stjernehjul, men til tider fik den et pladehjul som reserve. Den var forsynet med Knorr-G-P-bremse. Oprindeligt var IF 194 hvidmalet, men blev senere ommalet i brun. Foto fra Hjørring 1960. Foto: P. Thomassen/Arkiv TA.





PERSONTOG

En af banens tre FRICHS-maskiner - HP 11 - er på vej med tog til Løkken, 21. juni 1963. Maskinen, der leveredes fra FRICHS i 1932, havde 300 HK at gøre godt med, og gjorde god fyldest hos banerne. Den blev først udrangeret i 1973.

HP 12 har stålpersonvognen HP CL 30 på slæb, og som rosinen i pølseenden følger rejsegodsvognen HP E 82. Foto: HGC.



ÅBEN VOGN

Hjørringbanerne havde en stor beholdning af åbne godsvogne litra PF, der svarede til DSBs vogne af samme type. Nogle blev leveret til banerne ved åbningen i 1913, men senere anskaffedes et stort antal af samme slags, bl.a. ti vogne fra Scandia i 1919 (til HH). I 1965 havde banerne endnu tilsammen 30 åbne vogne litra PF.

PF 531 var en af disse mange vogne, anskaffet i 1913. Den havde oprindelig skruebremse i tårn, men senere fik den skruebremse monteret i gavlen. Den havde en bundflade på 18,0 m², og kunne laste 12,5 tons. Hjørring Vest, 1963. Ukendt fotograf.

Bane	Åbnet for drift	Nedlagt	Længde
Hjørring-Hirtshals	18/12 1925	I drift*)	16,1 km
Hjørring-Løkken-Aabybro	4/7 1913	29/9 1963	54,6 km
Hjørring-Hørby	8/11 1913	1/3 1953	35,0 km
Vodskov-Østervrå	20/5 1924	1/4 1950	36,8 km

*) I dag under navnet Nordjyllands Privatbaner i samarbejde med Skagensbanen

HP 13

Den største dieselmaskine hos HP var M 13, leveret af MAK i 1959. Den havde en effekt på 650 HK, og benyttedes i alle slags tog.

Her er det på vej ind på DSBs Hjørring station en sommerdag, 1965. Toget består desuden af stålpersonvognen CL 30 og rejsegodsvognen E 85.

Lokomotivet var i øvrigt malet i en kraftig rød farve. Foto: KEJ.





Personvogn CL 30

I 1948 anskaffede HP en stålvogn CL 30, bygget hos Scandia. Den blev bygget på 2,1 m maskinbogie, der oprindeligt havde siddet under et par diesellokomotiver fra Maribo-Torrig Jernbane, nemlig MTJ M2 og M3 (bygget Nakskov Skibsværft år 1924).

Typen skulle efterligne Statsbanernes CL-vogne, men fik kun enkelt døre i enderne. En lignende type blev senere leveret til andre danske privatbaner, bl.a. OHJ og OMB.

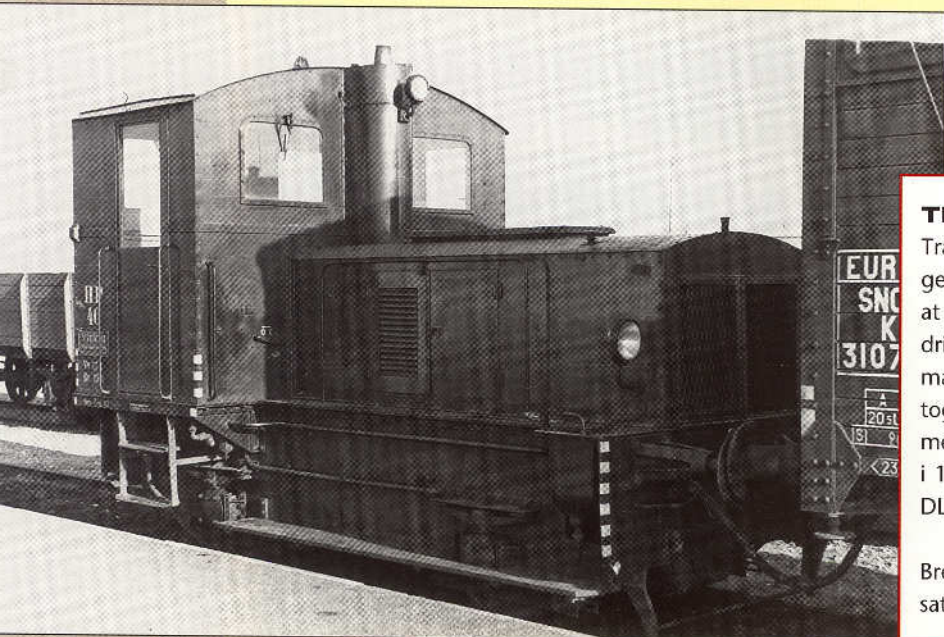
Vognen, der - bortset fra indkøbte CP-vogne - blev den eneste bogievogn hos HP, benyttedes især på HLA og HB. HP CL 30 blev hensat omkring 1975. Foto fra Hjørring, 1963. HGC.



FISKETOG

HP M 23 med fiskevognen IF 194 på vej fra Hjørring til Hirtshals, 1963. IF 194 er nu ommalet i Hjørring-banernes let rødbrune farve.

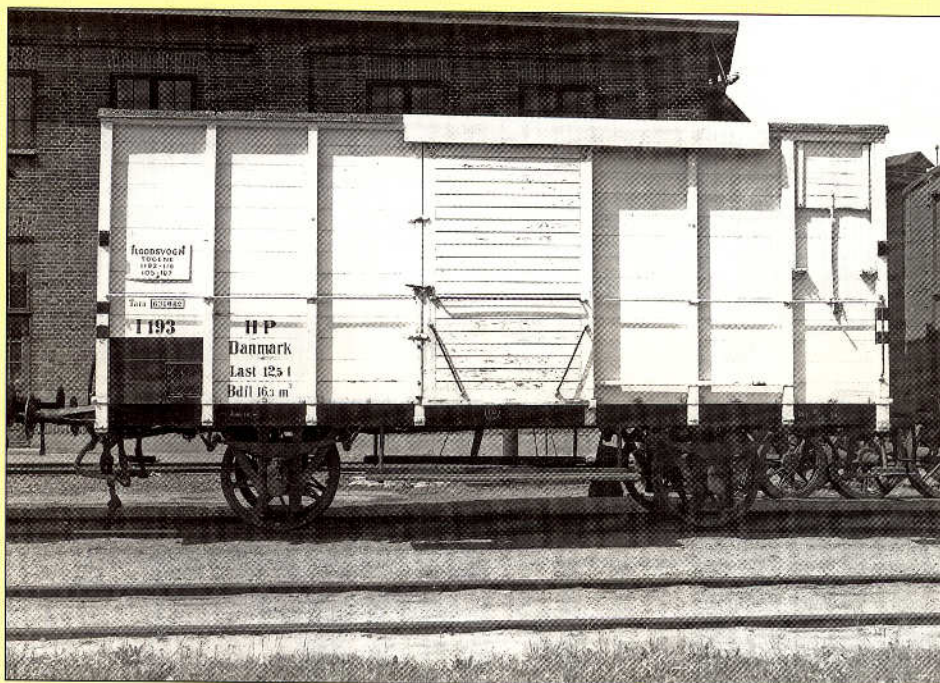
M 23 blev oprindeligt leveret af Scandia til Hirtshalsbanen som HB M 31 i 1927. Den havde typisk teaktræbeklædning. I 1969 blev den udrangeret og ophugget. Foto: P. Thomassen/Arkiv TA



TRAKTOR 40

Traktoren HP M 40 var naturligvis uundværlig til rangering. Men ved anskaffelsen blev den også sat i til at køre strækningsgodstog, hvilket var en usædvanlig driftform for en privatbane. Farten var ikke i top, men man havde tid nok, og traktoren kørte op til 10.000 togkilometer årligt. En flot præstation af en traktor med 65 HK benzinmotor. Trafikken blev dog indstillet i 1934 efter at HB havde anskaffet diesellokomotivet DL 33/HP 12.

Traktoren blev oprindeligt leveret som HLA 10 fra Breuer i 1930. I 1941 blev den til HP 40...og så fortsatte den rejsen til LJ i 1962. Foto: JB-P.



Fast stykgodsvogn

HLA havde en effektiv køreplan og stykgodsformidling. Stykgods, der ankom om natten med DSB til Aalborg, læssedes her i faste stykgodsvogne, der via Åbybro løb til Kås og Pandrup, hvor banens lastbiler ventede på stykgodsvognene, og straks kørte godset ud til modtagerne. En af disse faste stykgodsvogne var I 193. Den løb i fast rute i togene 1192, 116, 105 og 187.

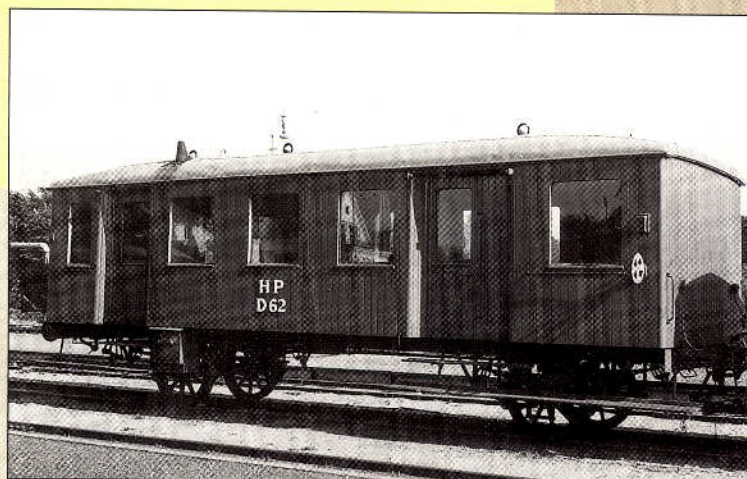
Den blev i øvrigt leveret til HLA i 1913, og blev først udrangeret i midten af 1960'erne. Foto fra Hjørring Vest, 1963. Fotograf ukendt.

HP D 62 var en let bivogn til brug i små motortog. Vognen havde plads til 28 siddende på 2. klasse + post- og rejsegodsvogn. Vognen leveredes til VØ i 1928, til HP i 1939 og til RHJ i 1964.

HPs materiel i 1965

Litra	Type	Anskaffet år	Udrangeret
HP 1	Damplokomotiv	1913	1969 (ophugget)
HP 10	Diesellokomotiv	FRICHS 1932	1969
HP 11	Diesellokomotiv	FRICHS 1932	1973
HP 12	Diesellokomotiv	FRICHS 1933	1969 (hensat 1964)
HP 13	Diesellokomotiv	MaK 1959	Til DJK år 2000
(M 40)	Traktor	Breuer 1930	Til LJ 1962)
M 20	Motorvogn	Scandia 1926	1971
M 21	Motorvogn	Scandia 1928	1970
M 23	Motorvogn	Scandia 1927	1969
Skinnebusser			
Ms 30		Scandia 1948	1968 til RHJ
Ms 31		Scandia 1948	1970
Skinnebuspåhængsvogne			
Ds 64		Scandia 1948	1971
Ds 65		Scandia 1948	1968
Personvogne			
B 1	I og II klasse	Scandia 1925	1967
B 2	I og II klasse	Scandia 1925	1969
C 4	III klasse	Scandia 1913	*)
C 5	III klasse	Scandia 1913	*)
C 6	III klasse	Scandia 1913	*)
C 8	(Værkstedsvogn)		
C 10	III klasse	Scandia 1925	1969
C 12	III klasse	Scandia 1913	*)
CV 13	III klasse	Scandia 1913	*)
CL 30	Stålvogn	Scandia 1948	1975
D 63	(Let bivogn)	Scandia 1925	*)

*) = udrangeringsår kendes ikke



Post- og rejsegodsvogne

E 82	Post- og rejsegodsvogn	Scandia 1913?	*)
E 84	Post- og rejsegodsvogn	Scandia 1925	1969
E 85	Post- og rejsegodsvogn	Scandia 1925	1970

Lukkede godsvogne

H 902 og H 903, Q 102-108, Q 110, Q 114-116, Q 118-119

Lukkede gods- og fiskevogne:

I 190, I 192, I 193 og IF 194 (skinnebusbivogn, ex HJJ)

Åbne højsidede godsvogne:

PF 520-522, PF 525-529, PF 532, PF 538, PF 541, PF 543-544, PF 547, PF 552-555, PF 559-562, PF 564-566 og PF 570-575

Åbne lavsidede grusvogne:

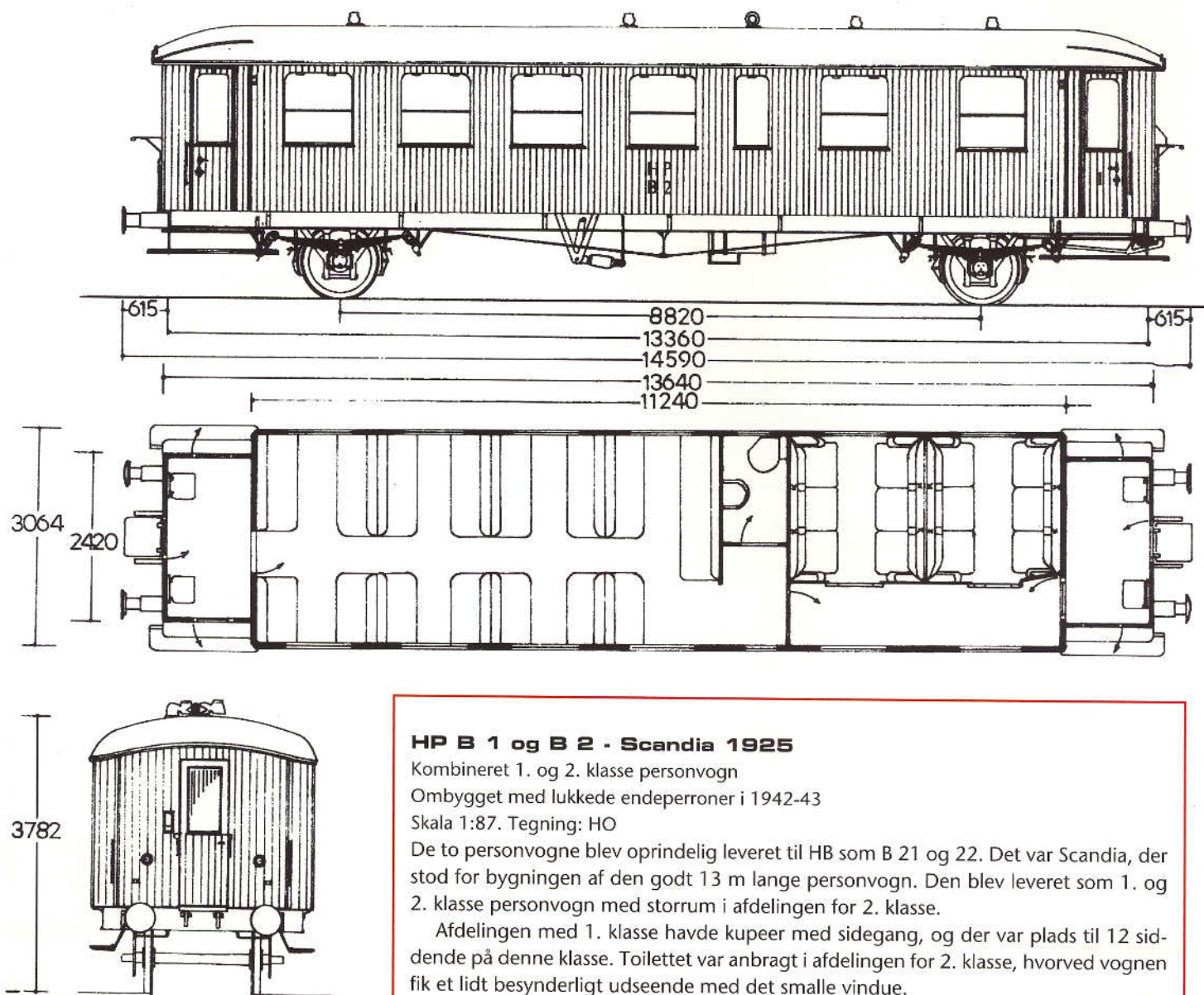
T 651, T 653-654, T 658 og T 664

Godsvognene blev udrangeret i årene 1965-1969.

Diverse

Nr. 1 Sneplov

Selvømmende godsvogne DSB TH 9054, DSB TH 9036, DSB TH 9089 og DSB TH 9146. Vognene blev ikke indlemmet i HPs vognpark



HP B 1 og B 2 - Scandia 1925

Kombineret 1. og 2. klasse personvogn

Ombygget med lukkede endeperroner i 1942-43

Skala 1:87. Tegning: HO

De to personvogne blev oprindelig leveret til HB som B 21 og 22. Det var Scandia, der stod for bygningen af den godt 13 m lange personvogn. Den blev leveret som 1. og 2. klasse personvogn med storrum i afdelingen for 2. klasse.

Afdelingen med 1. klasse havde kupeer med sidegang, og der var plads til 12 siddende på denne klasse. Toiletet var anbragt i afdelingen for 2. klasse, hvorved vognen fik et lidt besynderligt udseende med det smalle vindue.

Oprindelig leveret med åbne endeperroner, der som allerede nævnt, blev ændret til lukkede i årene 1942-43. Inden da var de i 1933 forsynet med nye lædersæder.

I 1939 overgik vognene til HP, hvor de fik den nye litrering - dog først påført i 1947. Vognene blev hensat i 1967 hhv. 1969, og derefter ophugget i 1969.

Læs og se også tegning af personvognene HP C4, C5 og C6 i LOKOMOTIVET nr. 78, side 46-47.

HP B 2 i Hjørring,
1963. Foto: HGC.





Kom og besøg os!
Oplev en hobbyforretning,
som stadig er dét – den var!
En blanding af butik og museum.

Nyt og gammelt.
Samme atmosfære.
Samme familie.

**Klik og kig
på en
sjov butik**

www.model-hobby.dk

Velkommen i
**Frederiksborggade 23
1360 København K**

Tæt ved metro og Nørreport st.
samt de nye torvehaller på Israels Plads
Åbent ma. tir. tor. 11-17, fre. 11-17.30, lør. 10-13
ONSDAG LUKKET

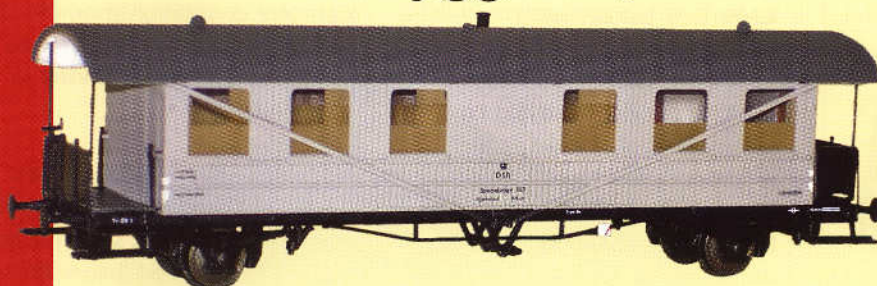
Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54
Tirsdag - torsdag 12 - 18, fredag 12 - 19,
lørdag 10 - 14, søndag og mandag lukket
www.stoppel.dk

DF Modeltog

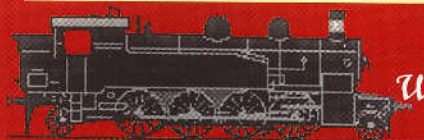
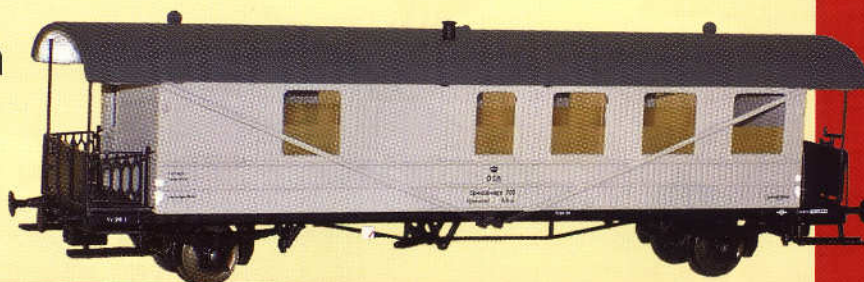
Håndbygget kvalitet i skala 1:87



NYHED

**DSB Specialvogn
i grå og gul**

*Besøg vor hjemmeside
og få mere at vide*



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

SPORET TIL DIGITAL

Efter min mening digitaldriftens allerstørste fordel: Et lokomotiv kan henses med tændte eller slukkede frontlanterner, mens et andet kører uanfægtet på samme strømkreds.

■ Af Ole S. Petersen



Mange af os startede på modeljernbanehobbyen, før den digitale mulighed fandtes. Andre begyndte lidt senere, dengang analog kørsel stadig var det mest almindelige, og derfor valgte dette. De fleste har dog sikkert tænkt flere gange sidenhen, om der er en ide i at skifte til digital.

Da de første digitale modelting kom på markedet i 1980'erne, var det temmelig besværligt at skifte fra analog. Bl.a. krævede det en større ombygning af de gamle lokomotiver, og man skulle have et arsenal af voluminøse betjeningspulte stående. I dag er alting forandret. Alle betjeningsfunktionerne er samlet i én kasse. Signaler og sporskifter med dekoder integreret i ballasten er kommet på markedet. Med visse lokomotivdekodere kan man blot sætte lokomotivet på sporet og køre digitalt uden at bekymre sig om adresser.

Lidt om lokomotivdekodere

Vi er i den heldige situation i Danmark, at det brede udvalg i modellokomotiver af danske litraer først er produceret inden for de sidste 10-15 år. Det betyder, at de fleste lokomotiver i de danske hjem som minimum er forberedt til digital drift, dvs. at de har et indvendigt stik til let montage af en dekoder.

Det er blevet virkelig nemt at digitalisere, dekoderen skal blot klemmes på plads i lokomotivet. Til højre en lokomotivdekoder med 8-polet stik, og ved siden af ses en med 21-polet stik. Det er de to almindeligst forekommende stiktyper.

Lokomotiver købt til analog vekselstrøm er i denne periode alle leveret med dekoder i stedet for den mekaniske perfektomskifter. De første kom med en såkaldt AnDi-dekoder, som skal omstilles manuelt den dag, man går over til digital. Mens de nyere modeller har en dekoder, som selv finder ud af, om der er analog eller digital strøm i sporet.

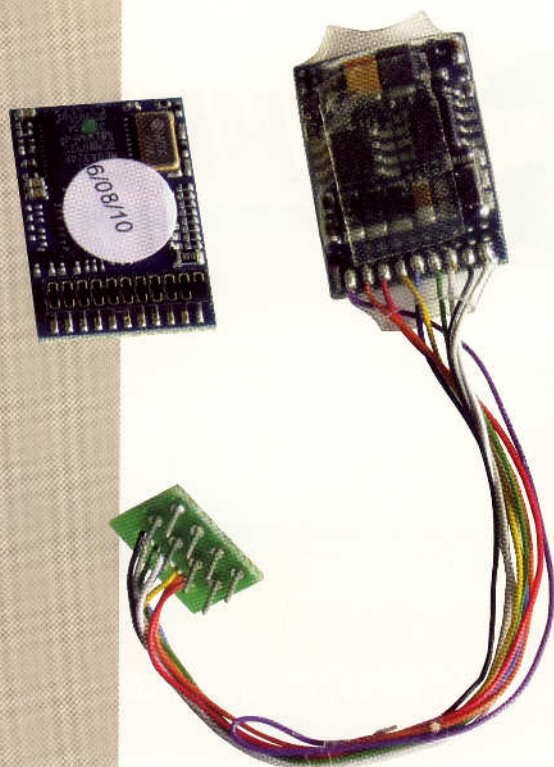
De dekodere, der automatisk omstiller sig mellem analog og digital, er dog ikke optimale til analog kørsel. Man skal skrue virkelig langt op for den analoge kørespænding, før dekoderen i lokomotivet overhovedet sætter toget i gang, og det kan være et irritationsmoment. Og så varer det ikke længe, før man er overbevist om, at fremtiden er at køre digitalt.

Fordele ved digital drift

Der er heldigvis en række klare fordele ved digital drift, som nok burde få de fleste af de tilbageværende analogkørere til at konvertere.

Lokomotiverne arbejder uafhængigt af hinanden. Det er muligt at henstille et lokomotiv på et depotspor uden at skulle afbryde for spændingen til sporet. Et rangerlokomotiv kan uden videre køre hen og op- eller nedformere en togstamme, uden at det tilkoblede strækningslokomotiv bevæger sig.

Togbelysningen er uafhængig af kørslen. Vognbelysning og frontlanterner lyser også, når toget holder stille, og lysstyrken er konstant



under kørsel. Desuden kan venner af epoke II og III glæde sig over, at man med et tastetryk kan slukke for lokomotivets frontlanterner, der i disse epoker jo kun var tændte i mørkt vejr.

Bedre teknologi til køreretningshåndtering. I forhold til et analogt AC-anlæg undgår man "bukkespring" ved køreretningsskift. I forhold til DC opnås, at lokomotivets køreretning huskes af selve lokomotivet, i stedet for at bestemmes af en ekstern faktor, hvor man bytter om på plus og minus i sporet.

De lange kabler til magnetdrevene er forhistorie. Sporskifter og signaler kan betjenes via det digitale signal, der tappes direkte fra skinnen.

Derudover kan nævnes ting, som først og fremmest kan bruges til at imponere sine venner (og evt. sig selv). Såsom lyde i lokomotiverne, lyseffekter og særlige mekaniske funktioner bl.a. motoriseret hæving af pantograf.

Noget man skal være opmærksom på

Når man omdanner sit anlæg fra analog til digital, vil antallet af kabler i første omgang reduceres en del. Hvis man også begynder at udnytte de nye muligheder for automatisk kørsel og computerstyring, så må antallet af sporkontakter forøges drastisk. Da sporkontakter stadig er lig med ledninger, får man på den måde ad bagvejen tilført masser af nye kabler, men også

Læs i næste nummer af
nr. 110

udkommer primo december 2012

**LOKO
MOTIVET**



**LOKO
MOTIVET**

- Reportage fra mj-klubben H0 i Aalborg
- Byg selv en DK postvogn
- Lidt historie om DSBs køf-traktorer
- 1:87 tegning af Ryomgård stationsbygning og noget om stationens udvikling gennem tiderne med sporplaner
- Sammenligning af håndholdt digitalt udstyr
- Godslaster til åbne vogne

... og en masse andet godt læsestof til de lange juledage

Med venlig hilsen - Redaktionen af LOKOMOTIVET

ekstra funktionalitet på det digitale anlæg.

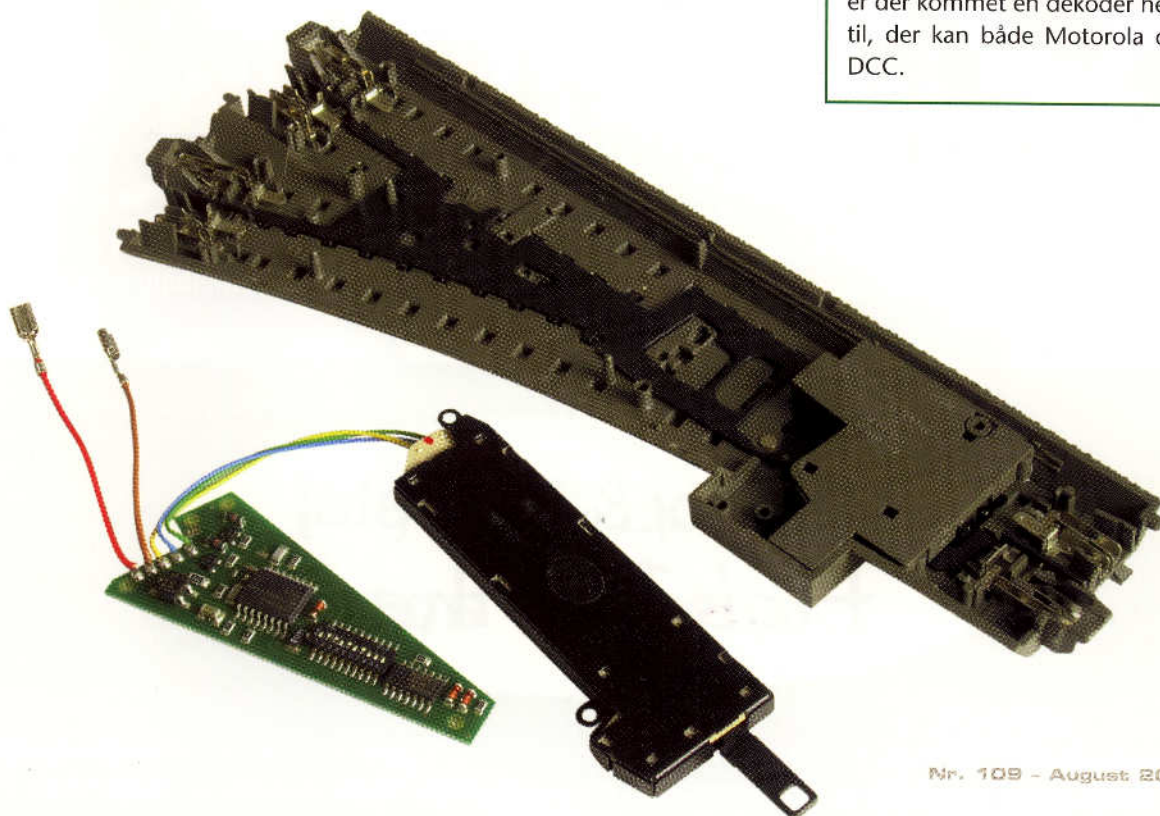
Der er i øvrigt en faldgrube ved digitaldrift: Det er muligt jonglere med tog, der kører i halen på hinanden. Men det har ingen parallel til de virkelige jernbaner, hvor signaler og blokinddeling sørger for sikkerheden. Så giv togene en sikker afstand, ellers bliver resultatet en racerbane på jernbaneskinner.

Er der slet ingen gode begrundelser for at fortsætte med at køre analogt?

Jo, det er klart, at hvis man fortrinsvis samler på antikvariske gamle analoge modeltog, så har man en

veteranmodeljernbane, og den skal naturligvis bevares som sådan. Det kan også være, at man selv er så højt oppe i årene, at man ikke er så omstillingsparat eller lærenem som tidligere og hellere vil gøre, som man altid har gjort. Desuden er der selvfølgelig en række økonomiske udgifter forbundet med at overgå til digital, men omdannelsen til digital kan sagtens tages i flere skridt.

C-skinner fås både med og uden midterleder, så alle kan få glæde af dem. Det er nemt at indbygge digitale drev i ballasten i dette spor, og fra i år er der kommet en dekode her til, der kan både Motorola og DCC.



Modeltog & Hobby Hos Dorthea

Fredag d. 21. sept. 2012 kl. 10.00 til 17.30
i VESTERGADE 7 – 7323 Give.

Vi slår dørene op til vores nye
forretning, hvor vi frem over vil
forhandle modeltog, hobby-artikler,
legetøj og børnetøj.



I vores modeltogsafdeling, som
er Jylland – Fyns største har vi en
"ægte" Märklin -in-shop. Vi forhandler
derudover naturligvis stadig Roco,
Fleischmann, Brawa, Heljan og
mange mange flere.

I denne anledning vil det glæde
os at se nuværende
og kommende kunder og
forretningsforbindelser.



Der vil i tidsrummet 12.00 – 16.00
være bespisning til de handlende.

Kom og se alle de gode
ÅBNINGSTILBUD
*og deltag i de planlagte konkurrencer,
som finder sted i løbet af dagen.*

Vel mødt!

Legetøj & Børnetøj Hos Dorthea

Modeltog & Hobby Hos Dortehea

märklin

spar op til

60%

på vejledende udsalgspriser

Roco

spar op til

20%

på vejledende udsalgspriser

FLEISCHMANN

spar op til

20%

på vejledende udsalgspriser

BRAWA

Modelle mit Liebe zum Detail

spar op til

15%

på vejledende udsalgspriser

Auhagen

spar op til

25%

på vejledende udsalgspriser

FALLER

spar op til

25%

på vejledende udsalgspriser

NOCH
... wie im Original

spar op til

25%

på vejledende udsalgspriser

Alle ovenstående til er gældende
fra og med den 10. september til og
med den 30. september, 2012.

Til gavn for vores netkunder vil de naturligvis
også være at finde på vores hjemmeside –
www.hosdortehea.dk

Legetøj & Børnetøj Hos Dortehea

FØDSELSDAGSTILBUD / ÅBNINGSTILBUD



DSB litra CO 2651-2654

■ Af Knud Pedersen

Hylder man som modelbygger princippet om, at arbejdet ikke kan blive for let, får man nok ikke nogen lang karriere. Alligevel kan man ombygge sig til en CO-vogn med en behersket arbejdsindsats.

De forberedende arbejder

Med en behersket arbejdsindsats menes, at vi ikke selv skal fremstille egentlige vogndelev, det har indu-

strien gjort for os. Der skal bruges vognkasser fra to CP-vogne (Heljan), og træbogier fra Hobby Trade lødsel nr. 96 001 (to bogier inkl. hjul).

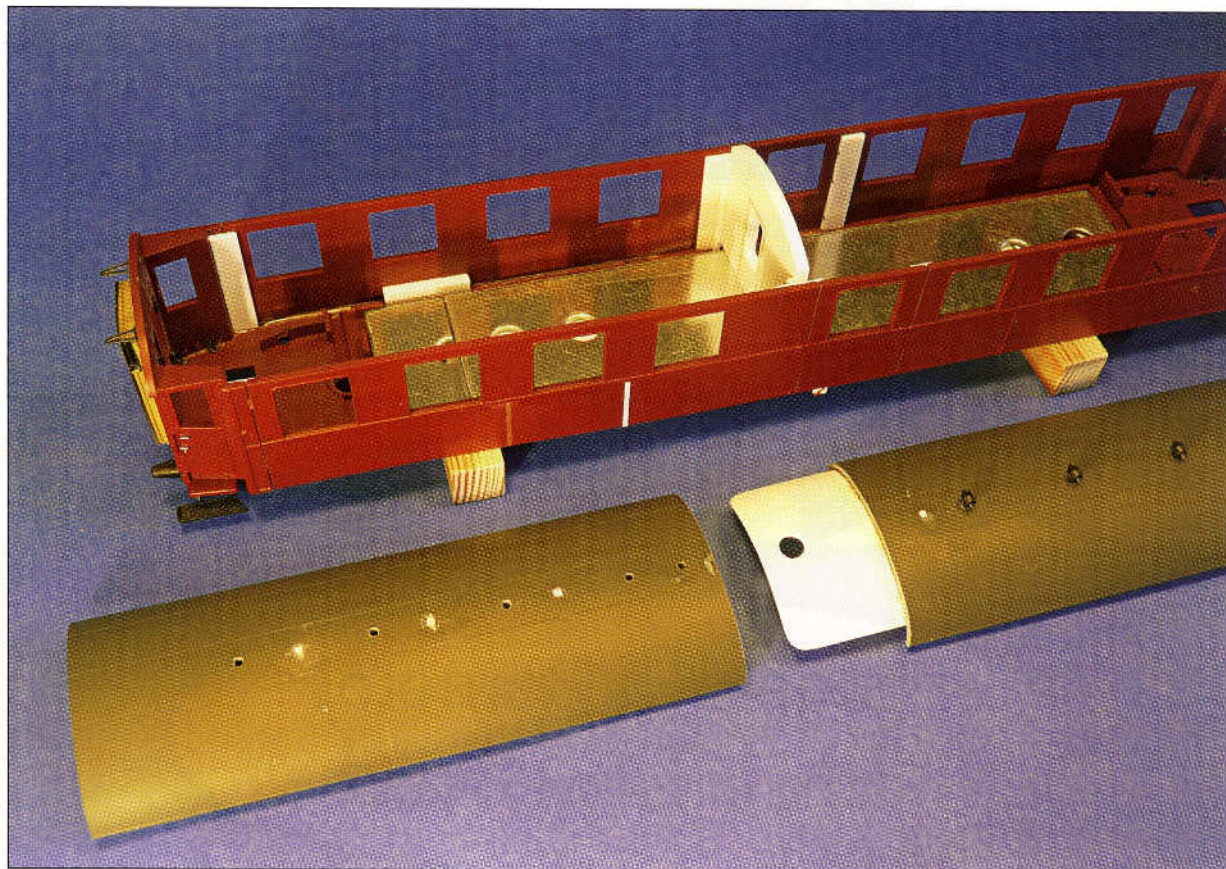
CP-vognen strippes for næsten alt, sådan at der tilbage kun er trin, puffer og hængere til harmonikaerne. Dynamoer og trækrogene kan også blive. De strippede dele afmonteres forsigtigt, og bruges senere. Sprængværk og harmonikaer kan frigøres ved at fingerbore lidt i 'limklatterne' med et 1 mm bor.

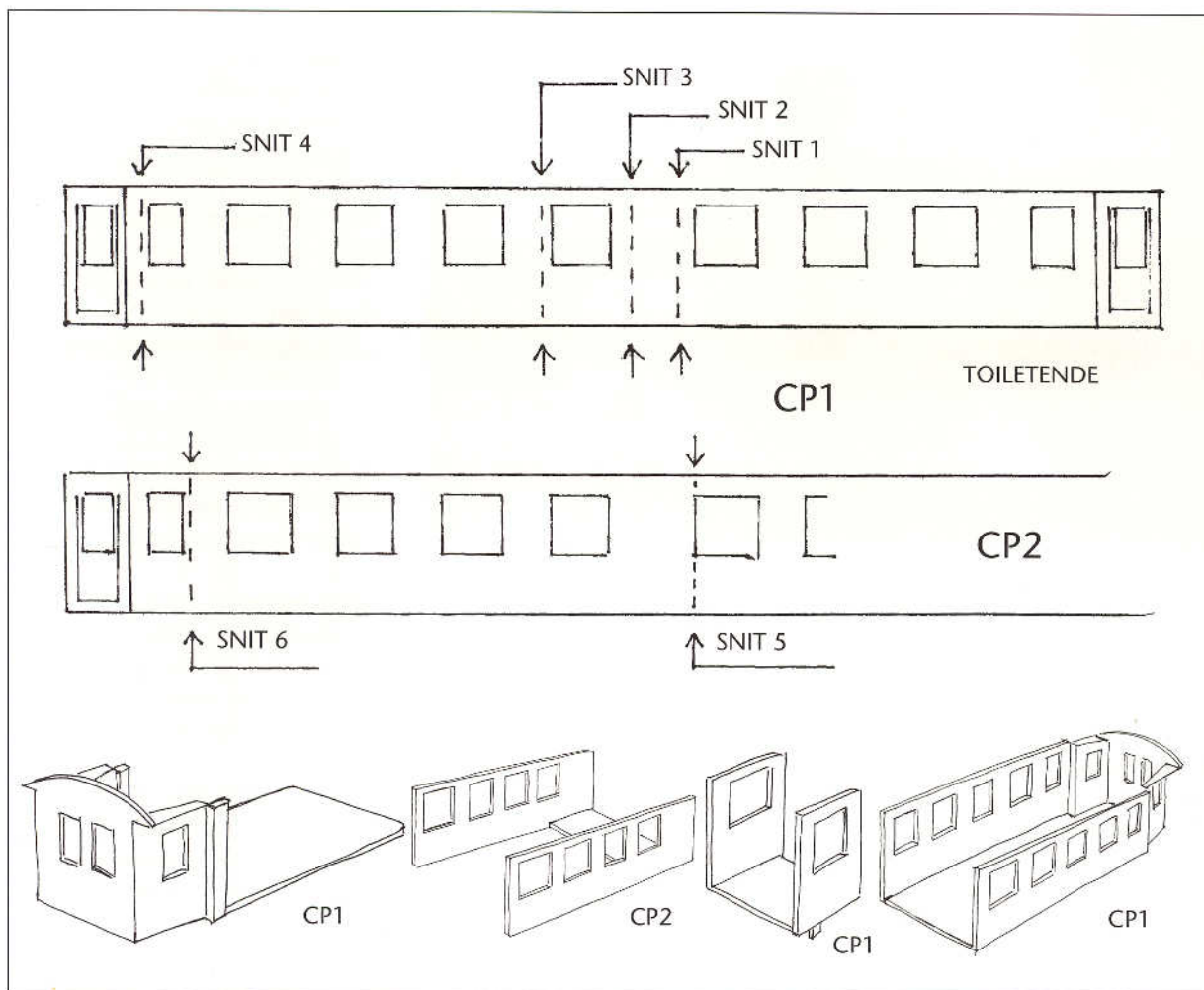
Med en rundfil øges bogiehullerne en smule, fra Ø 4,7 til 4,8 mm.

CO 2651-54 havde 2,5 meter træbogier, hvor bogiens drejepunkt var 3110 mm (35,5 mm i skala 1:87) fra pufferne. Det tilsvarende mål på Heljans CP-vogn er 36 mm, så det er ganske fint. Men sådan uden videre kan HT-bogien ikke gå fri af trinene. Først må vi bide bjælkeenderne i bogiens ene ende af med en lille skævbider.

Dernæst saves bjælken fri lige inden for bremseklodserne, og bæ-

Som støtte til monteringen limes en lille klods på siderne af CP 2 stykket, lige i kanten af gulvlinjen. Evergreen nr. 166 er anvendelig til en mængde formål, eksempelvis klodserne.





restykket lige uden for skiven ved bogietappen. Bjælkeenderne files skrå (øverste kant kortest) og rundes. Pas på bremseklodsen!

Trinenes inderste trekanten, fra trindhjørnet og ind til trinholderen, nappes af med en lille skævbider. Bogierne skulle nu kunne svinge forbi trin og holder.

Tilpasning af vognkasse

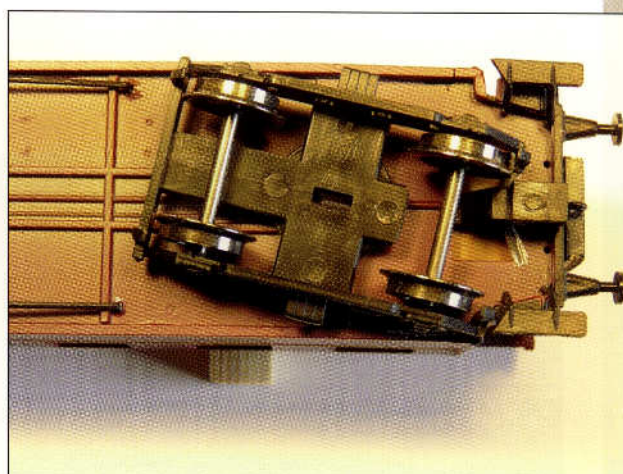
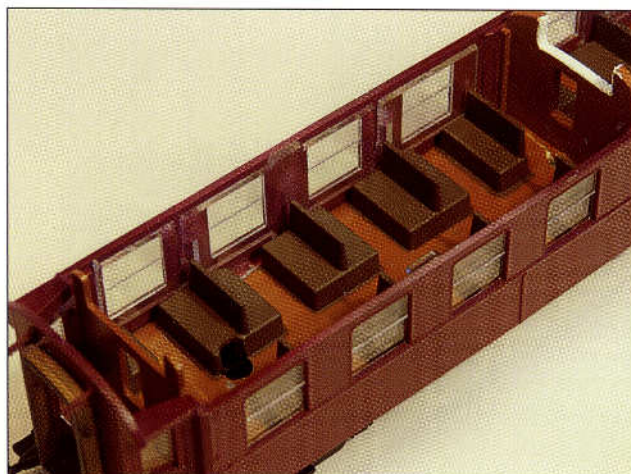
Vognkassen med de forstørrede bogiehuller, kalder vi CP 1, og den deles i tre dele. Første snit saves i det brede stykke mellem 3. og 4.

vindue fra toiletenden, nemlig 5,5 mm fra 3. vindues venstre kant (på den anden side 5,5 mm fra højre kant (snit 1). Der skæres helt igennem vognsider og bund. Savsnittet rettes til med fil indtil målet 4,7 mm er nået. Sørg for at kanterne er vinkelrette. Næste snit er afsavning af 4. vindue. Snitlinien skal være 4,5 mm fra vindueskanten, også her saves helt igennem. Fra vinduets modsatte kant skæres også ved 4,5 mm. Stykket rettes til, så der nu er 3,7 mm på begge sider af vinduet (snit 2 og 3).

Af 1 mm plasticard laves en forstærkning til bunden 135x25 mm. Til siderne laves to lasker 22x4,5mm. Bundlasken limes på med enden mod de to tappe. Polystyrenlim bider ikke på vognkassen, her er brugt 10 sek. lim. Sidelaskerne limes på, så 1,5 mm rager udenfor. Derpå limes det lille stykke på, sådan at bremseomstilleren er længst væk fra toiletenden.

Siderne på det resterende CP 1 skal vi have fjernet. Præcis 4,5 mm fra indhakkene saves igennem vognsiden, men ikke ind i bunden

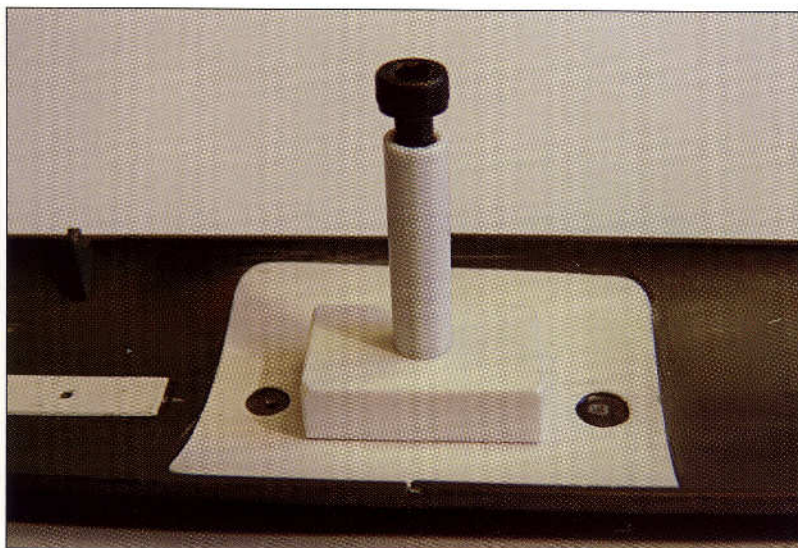
Foto nederst tv.:
Sæderne er malet
med Humbrol
nr. 98.



Bogie og trin
tilpasset.



Røret (fra et papir-
flag) er en sikring
mod at stramme
skruen for meget.



(snit 4). Langs siderne skæres med en hobbykniv. Det kan tage nogen tid, men en sav vil fjerne mere af bunden. Resten af stumperne på CP 1 rettes til, så de bliver 3,5 mm. Bunden kortes op, så den bliver 85 mm målt fra gavlens yderside.

CP 2 skæres igennem i kanten af 3. vindue, sådan at hele det brede mellemrum er intakt. Mellemrummet rettes til, så det bliver 14,8 mm (snit 5). I den anden ende saves siden igennem 4,5 mm fra kanten af 4. vindue, altså mellem det lille og det store vindue (snit 6). Fra enden med det brede stykke måles på bunden 25 mm, og i denne linje bores en række huller ganske tæt. Fra denne hullinje skæres med hobbykniv resten af siderne fri. Når emnestykket CP 2 er frigjort, rettes bunden til så den bliver 20 mm i længden. Stykkerne efter 4. vindue files til målet 3,5 mm.

Resten af den nye vognkasse limes sammen med passende laskestykker. Vær opmærksom på at overkant, underkant og listen midt på flugter i begge sider. Samtidig

holdes der øje med at siderne beskrives en ret linje, når vognkassen betragtes ovenfra. I dette tilfælde kom den ene side til at bue en anelse ud ad, derfor den tykke skillevej i midten som et forsøg på at holde siden på plads. Beskrivelsen kan måske være lidt forvirrende, forhåbentlig kan det lette på forståelsen ved at skele til skitserne.

For at tilføre vognen en smule vægt, limes en af metalpladerne på forstærkningspladen. Et stykke af en af de øvrige metalplader tilpasses, for at udfylde hele pladsen.

På CP 2-stykket fjernes de lodrette dæklister. Med forsigtighed og en hobbykniv bortskares det meste, og resten kan en nøglefil klare. På tegningen ses hvor nye strips skal monteres. Disse kan laves af låget fra en Kærgården smør eller tilsvarende. Vil man gerne slippe for at klippe selv, er Evergreen nr. 101 (0,25x0,75 mm) 'lige i øjet'.

Tilpasning af tag

Taget saves over 108 mm fra toilettenden. På dette stykke flyttes den

4. torpedoventil, så den får samme afstand som de øvrige – 19,5 mm. Tap og lim skæres af på tagets underside, og der bores lidt på stedet. Ventilen skulle nu kunne trykkes ud af hullet. Nyt hul bores med Ø 1 mm, og med en firkantet nøglefil files hullet til, så ventilen kan sættes i. På undersiden bruges en dråbe 10 sek. lim.

Fra modsatte ende på tag 2 saves ved 98 mm, og med en fil tilpasses til tag 1. Som beskrevet flyttes ventilerne på tag 2, så de sidder midt for vinduerne. Tagstykkerne samles med et passende stykke 0,5 mm plasticard som laske.

Vognbunden m.v.

På vognbunden måles ud til nye huller til sprængværk og batterikasse. Bemærk at batterikassen flytter til modsatte 'hjørne'. Den monteres senere.

Også apteringen må ændres i henhold til tegningen, men det skulle være rimelig overkommeligt. Ved de omtalte hjælpeklodser kan en 'mild grovfil' klare udsparringen.

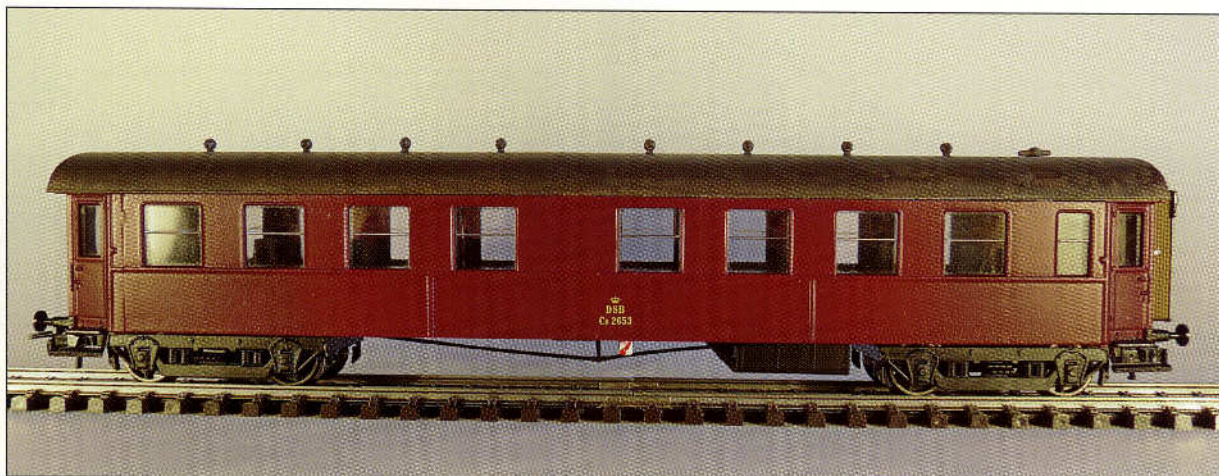
Bogietappene på HT-bogierne er lidt længere end Heljans tappe, derfor må vi bore/file hul i gulvet, for at bogierne kan komme på plads.

Rettidig omhu har ikke kendetegnet min udspartling af vognkassens samlinger. En erkendelse, der beklageligvis først ses når det er håbløst for sent. Skræk var årsagen, idet selv finkornet sandpapir kan gøre noget slemt ved de flotte kanter omkring vinduerne.

Bemaling

Måske var det lidt for smart, at jeg ymtede noget om 'for let arbejde', al den stund malearbejdet for vognkassens vedkommende, blev

CO 2653 set fra
toiletsiden.



DSB litra CO 2651-2654

Skala 1:87
Tegning: HO

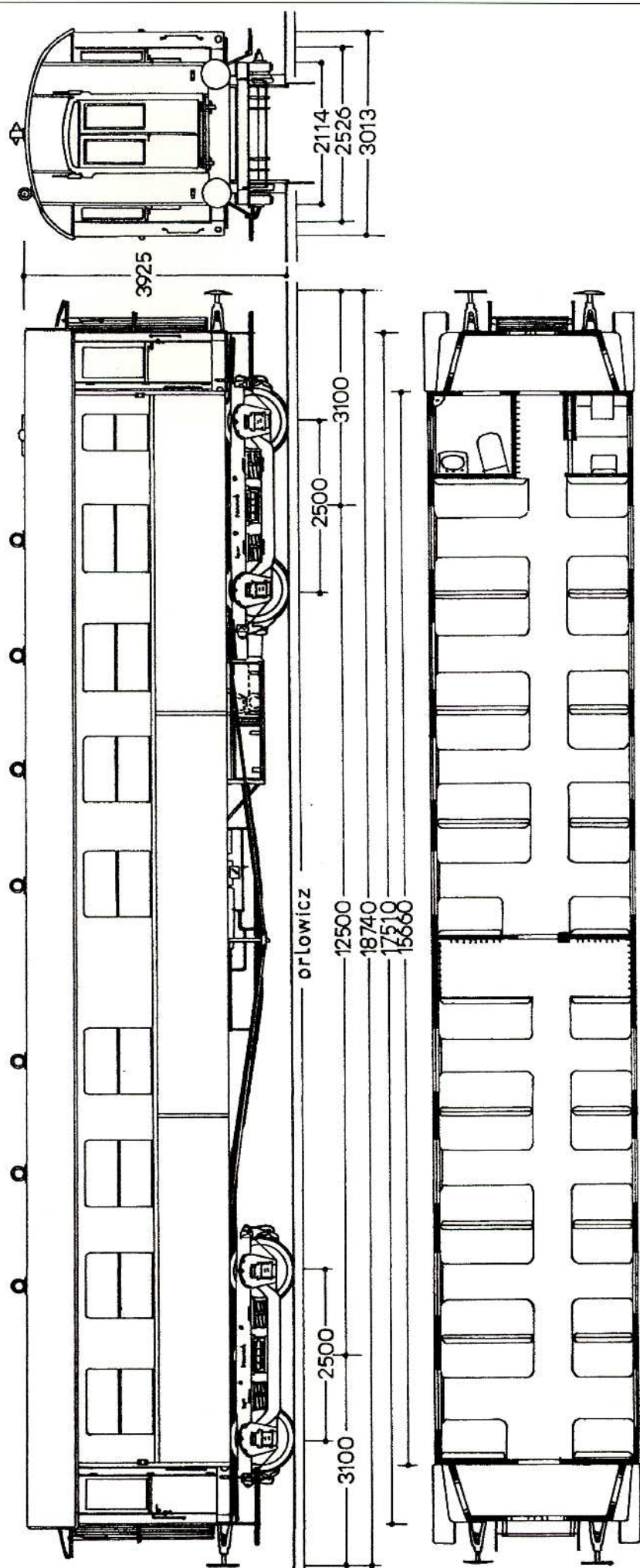
Udr.
1967
1965
1967
1967

DSB omlit 1941
CO 2651
CO 2652
CO 2653
CO 2654

Cvk omb/omlit 1937
CX 11401
CX 11409
CX 11410
CX 11447

Scandia 1908-10
CN 11001
CN 11009
CN 11010
CN 11047

Tegnet & oplysninger efter DSB Mafd. tegning HP 110n.
Foto: JB-P, CO 2651 i Thisted 1965.



Lidt historie om de fire CO-vogne

DSB litra CO 2561
i Thisted, juli
1965. Foto JB-P.

Litra CO var en DSB-opfindelse i 'det store ombygningscirkus'. Opfindelsen bestod i, at vogne med CP arkitektur og mere end 75 siddepladser fik betegnelsen CO. Det var en broget skare på 76 stk. med det fællestræk, at de var midtergangsvogne. Af disse havde 35 af dem stadig tagrytter, og resten, der fordelte sig på ikke færre end 11 småserier, havde hvælvet tag. På jernbanen.dk kan ses en oversigt, der viser mangfoldigheden.

DSB litra CO 2654
og CO 2653 i
Hundested, februar
1971. Foto JB-P.

Den serie, der her er i fokus, er fire vogne CO 2651-54. De blev oprindeligt bygget i 1908 som litra CN, en pladebeklædt sidegangsvogn med tagrytter. Efter ombygning i 1937 fik de litra CX indtil litereringsreformen i 1941. Som CO-vogne kørte tre af kvartetten til 1967, hvor de blev udrangeret.

CO 2652 nåede sin udrangering to år tidligere.

Efter udrangering blev de to vogne CO 2653 og 2654 udlejet til HFJ sammen med nogle andre CO-vogne. Her var de i drift indtil ca. 1973, hvorefter de blev ophugget.



overladt til Emp-Model. Først med Capacryl Haftprimer RAL 9010, dernæst Jotun Uniproff RAL 3005 weinrot, afsluttende med Junkers Blitsa halvmat.

Decaler er fra Skilteskoven. Tagfarven er et rodsammen af sort, rød, gul og alu-farve fra Humbrol.

Slutmonteringen begynder med

koblings kinematikken og apteringen, dernæst isættes vinduerne med de nødvendige tilpasninger. Harmonikaer monteres med et par dryp 10 sek. lim, det samme gælder sprængværk og batterikasse.

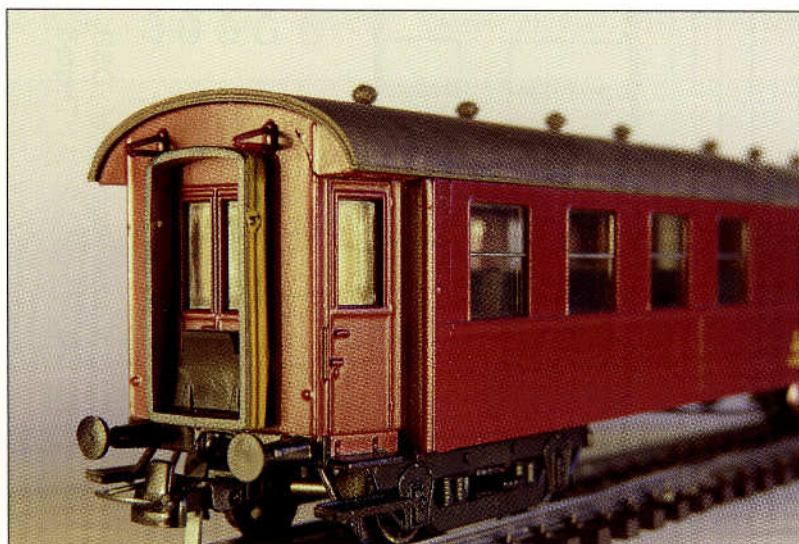
Forestillingen om at taget blot skulle klikkes på, kunne ikke holde vand. Halvdelen af hagerne har

efter ombygningen ikke noget at holde i, og den anden halvdel var ikke rigtig med på ideen. Løsningen er rimelig enkel, når man ved det: Før metalpladen limes på, og de fastlimede ruder holder apteringen 'låst'.

Netop hvor en skrue kan gøre underværker, er hvor det brede vinduesmelletrum er. Et hul bores i metalpladen tæt på skillevæggen, her er valgt en 3 mm unbrako skrue. I bunden med forstærkningslasken bores et 6 mm hul, sådan at skruen kan undersænkes.

Det enkleste er nok at lime en træklods under taget, og lade en skrue bide i den. Her er valgt at indbygge en møtrik i en 'lagkageklods' af plasticard.

Til sidst blev pladehjulene udskiftet med stjernehjul fra to stk. HT Q-vogne. Pinolerne blev fileet til i aksellængde 24,0 mm, og forsigtigt tilspidset, indtil hjulene løb ubesværet.



CO 2653 set fra
den 'frie' gavl med
indslået harmo-
nika fra HT, og
overgangsplate
fra Heljan.

Jernbanemateriel i epoke II

Når man skal købe modellokomotiver og -vogne til epoke II, er det vigtigt at kende det mest talrige materiel, som blev anskaffet fra 1893 og frem til epoke II's afslutning. Materiellet arvet fra landsdelselskabernes tid i epoke I var naturligvis også et hyppigt indslag i epoke II, og det mest interessante af det materiel er derfor kortfattet oplistet allerbagerst i teksten. Undervejs er der gode råd til ombygning af materiel fra epoke III til II.

Trækraft

Damplokomotiverne havde i epoke II et mere oprindeligt udseende end det, vi kender fra epoke III. Således var frontlanterne placeret symmetrisk smukt lodret over hinanden, og der benyttedes petroleumslanter. På de store persontoglokomotiver (litra P, R og S) var den nederste (fra ca. 1920) dog en acetylenlanterne, men stadig placeret i midten. Lygtetændingsreglerne var som i epoke III. Dvs. kun tændte lanterner i døgnets mørke timer, og kun lys i den nederste lanterne medmindre det var et særtog. Damplokomotiverne havde vakuumudrustning og altså ingen trykluftpumpe og -beholder. DSB's maskiner var sorte med karminrøde stafferinger, dog blev kedlen og cylindrene malet mat koksgrå indtil omkring 1930.

De vigtigste damplokomotiver, der fremkom efter 1893, var litra K og P til persontrafik, D til godstog og F til rangering på de lidt større stationer. På Sjælland og i Sønder-



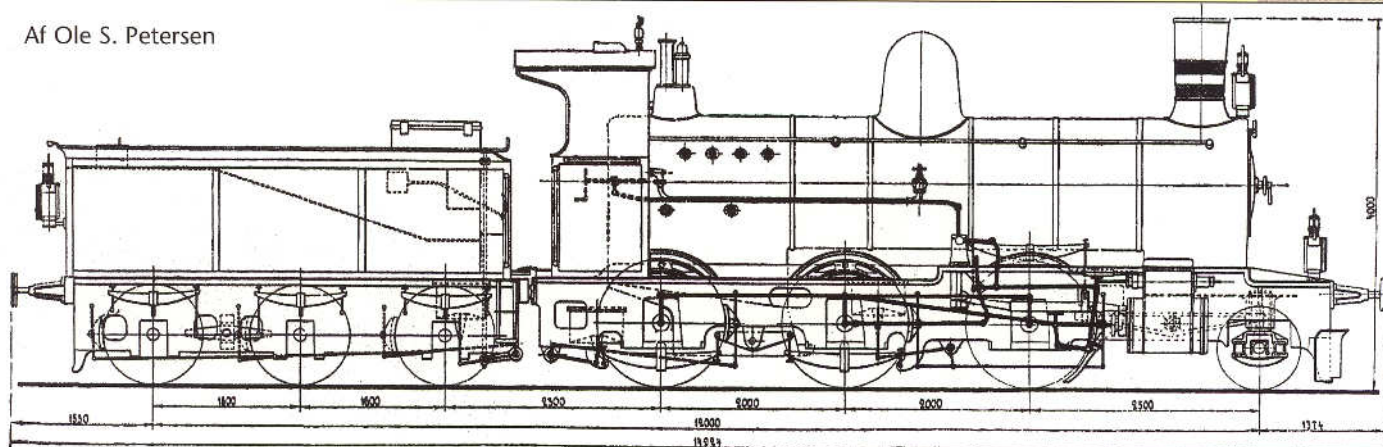
Damplokomotiv-front som de så ud i epoke II med to lanterner lodret over hinanden. Den nederste er omkranset af vakuumslangerne, og bag skorstenen på kedlen ses vakuumefektoren.

jylland også litra O, der dengang trak lokale persontog. Litra R kørte fortrinsvis vest for Storebælt, mens litra S udelukkende fandtes øst for Storebælt ligesom den lidt ældre litra C.

Flere af disse otte damplokomotiver fås i handlen i epoke III-udga-

ve, som efter en ombygning kan indsættes på et epoke II-anlæg. Har man valgt forbillede i 1920'erne eller endnu tidligere, bliver ombygningen ofte mere omfattende. Bemærk også at Hobby Trades D-maskine er type IV, som først fremkom i slutningen af 1920'erne. ►

Af Ole S. Petersen



De danske Statsbaner: Godstogslokomotiv 1-C, Litra D.

Lokomotivlanterne skal udskiftes til petroleumstypen. Danske lanterne er ikke til at skaffe, men kig efter preussiske lanterne (KPEV), de ligner de danske til forveksling. Weinert har dem i deres lødselssortiment som nr. 9026 (eller 9032 m. indbygget lyskilde). Hvis man hellere vil anvende reservedele i stedet for lødsdele, så producerer Brawa en del KPEV-maskiner, hvor lanterne kan findes på deres hjemmeside i reservedelslisterne for hver enkelt lokomotivmodel. Märklin laver af og til engangsserier af preussiske lokomotiver, men reservedelsbeholdningen af unikke dele til disse udgår ofte hurtigt.

Vakuumslinger med opstandere kan bukses af 0,5 mm messingtråd, mens Hobby Trades ellers fine lødsel 93012 kun kan anbefales til vogne. Opstanderen til slangen har nemlig ikke den korrekte profil, og på lokomotiver står den ret frit og synligt. Man kan evt. redde det ved at montere Hobby Trades slange på en opstander af messingtråd. Mal slangerne med f.eks. Humbrol 27 grå. Weinert har desværre ingen slanger, der er helt rigtige til dansk epoke II.

Der skal også stafferinger på maskinen. De sad på kedelbånd, omkring vinduer samt nær førerhusets og tenderens kanter. Hvis lokomotivet alligevel skal males/ommales, så start med at male det rødt (Vallejo 70908). Påsæt derefter den 0,39 mm brede afdækningstape nr. 9340 fra Weinert, hvor stafferingerne skal være. Nu males maskinen sort, og til sidst fjernes tapen igen. Er lokomotivet allerede sortmalet, kan stafferingerne laves med røde transfers fra WOODLAND SCENICS, der bl.a. fås hos "På Sporet". Striberne gnubbes direkte på loko-

motivet, benyt den smalleste stribe på 0,50 mm.

Damplokomotiver var dominerende hos DSB i hele epoke II, men siden slutningen af 1920'erne var motortog blevet et fast indslag. Motortog hos DSB var især Triangelstyper litra ME/MF og ML. På et modelanlæg forestillende perioden efter 1934 kan bl.a. litra MO og MS også indgå. En del af disse motortog fås i handlen, men de skal omnummereres, og bl.a. lyntoget skal have gitter for frontvinduerne. HELJAN's MO kan ikke umiddelbart benyttes, da den har en anderledes placering af døre og vinduer end 1930'ernes MO'ere.

Personvogne

Efter 1893 opstod en række vidt forskellige typer personvogne, som i togstammerne blev blandet både indbyrdes og med ældre materiel i en grad, der ikke kendes fra andre epoker. Den første nye hovedtype var kupevogne med bogier, de mest talrige var litra CK og AA. En række af CK-vognene fik snart inddraget en kupe i den ene ende til kedelrum og omlitret til CKK. Kedelvogne blev brugt til at opvarme togstammen om vinteren, da datidens lokomotiver var for små til selv at levere dampen. Litra AA blev omlitret til CS i 1934.

Den næste nye hovedtype – tagrytternovogne – kan underopdeles i tre typer: midtergangsvogne med mange små vinduer, sidegangsvogne med tvillingevinduer og sidegangsvogne med store vinduer. På modelanlægget vil litra CL være en fin repræsentant for den første variant, da de forblev næsten uændrede i hele epoken. Vognene med tvillingevinduer blev aldrig mangfoldige, men de er så karakteristiske

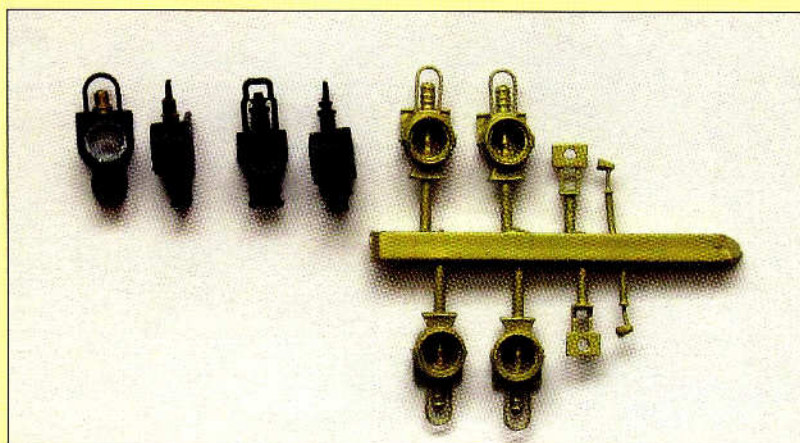
og anderledes, at en enkelt litra CM eller AN bør finde vej til epoke II-anlægget.

Den sidste type tagrytternovogne var derimod talrige. Mange af typens litraer fandtes både i en version som pladevogne med rammevinduer og som teakvogne med spejlglassvinduer. Det skyldes, at de blev bygget på tværs af perioden omkring 1. verdenskrig, hvor teak kom på mode. Tredjeklassevognen litra CM (pas på ikke at forveksle med tvillingevinduesvognen af samme litra) bør anskaffes til modeljernbanen både som plade- og teakklædt, da der var cirka lige mange af hver. Derimod fandtes kedelvognen litra CN og II/III klasse litra BP fortrinsvis i den pladeklædte udgave, mens I/II klasse litra AP kun eksisterede i teakudgave. I sidste halvdel af 1930'erne ombyggedes og omlitredes mange af tagrytternovognene.

Også DSB's vogne med åbne endeperroner (rystevogne) fremkom i årene omkring 1. verdenskrig. De fandtes som midtergangsvogne litra CF og BC, der var almindelige i både plade- og teakversion. Andre af vognene leveredes som sidegangsvogne litra CC og kedelvogn litra CD (begge fortrinsvis i teak), samt II klasse litra BB (udelukkende teak). I 1934 omlitredes BC til CQ og BB til CZ.

DSB anskaffede i slutningen af 1920'erne en række motorbivogne med åbne endeperroner, hvor litra FE var mest talrig. Motorbivogne var trykluftebremsede, så de havde ikke vakuumslinger. Bogievognen litra FF var derimod beregnet til lokomotivtrukken lokaltrafik, og fjerntrafikken fik de spidsgavlede litra CM.

Fordelingen af personvognstyper omkring 1930 var i runde tal 40 % toakslede kupevogne, 10 % bogiekupevogne, 20 % rystevogne og 30 % bogievogne med indvendig gennemgang. 1930'erne bestod først og fremmest af udrangeringer og ombygninger, men i 1932 kom de nittede personvogne litra CR som den sidste anskaffelse, før tredje klasse blev erstattet af fællesklasse. Svejsede stål vogne bør derimod undgås på et epoke II-anlæg, for de dukkede først op i slutningen af 1930'erne og lugter mest af epoke III.



Lanterner til ombygningen. Til venstre ses reservedel 40450.50.93 fra Brawa, som blot skal have malet den forgyldte top sort for at gøre sig dansk. Derefter følger Märklins lanterne til model 37141. Til højre Weinerts flotte lanterne, der leveres umalede. Husk efter bemalningen at montere de medfølgende frontglas, som er nemme at overse i posen.

Modeller af personvogne

HELJAN har udsendt en epoke II-model af litra CR, men ellers er man i de fleste tilfælde nødt til at købe personvognene i epoke III-udgave, og så omnummerere dem til epoke II og montere vakuums-langer. Hobby Trade har bl.a. udgivet den spidsgavlede litra CM og rystevognen litra CC (som epoke III CU), mens litra FF (epoke III CR) vil kræve en større ombygning til åbne endeperroner. Blandt småserieproducenterne kan man finde andre personvogne, især som byggesæt. Tegning til selvbyg af litra CN blev bragt i LOKOMOTIVET nr. 6 (som epoke III CMK).

De pladeklædte personvogne i epoke II var mørkerøde med gule stafferinger. Vallejo 70926 rød er egnet, og til vejrbidte vogne nr. 70946. Vinduesrammer males f.eks. med Humbrol nr. 93.

Epokens store farveudfordring ligger dog ikke i de pladeklædte vogne, men i at få teakvognene til at se troværdige ud. Trylleformularen er at blande en varm gul farve med en mørk rød, der skal have en lav farvemætning, dvs. være brunlig. Mal et par tilfældigt valgte planker. Derefter ændres blandingsforholdet lidt, inden de næste planker får en tur. Sådan fortsættes indtil hele vognkassen er dækket. Hver planke skal blot have ét lag teakfarve. Hvis man ikke rører farverne alt for grundigt sammen i malingsblandingen, opstår en slags tilfældig træstruktur på hver enkelt træliste på modellen. Det er en god ide at male vognkassen hvid inden teakbehandlingen, det giver det bedste resultat. Når teakmalingen har hærdet i mindst 24 timer, forsegles overfladen til slut med en gang Humbrol 135 halvblank lak.

Litreringerne skal anbringes korrekt. På personvogne i epoke II stod vognummeret midt på vognkassen uden ledsagelse af litraet, for litraet var at finde nede på vangen. Vogne med teakbeklædning havde vognummer i gul tekst på mørkerøde jernplader i 1920'erne, og klassebetegnelse med romertal. Fra 1928 gik DSB over til tal af messing skruet direkte i teaktræet, og klassebetegnelse med emaljerede arabertal.

EpokeModeller er leveringsdygtige i tal af messing og runde



HELJANs model af DSB litra CR er en typisk epoke II-model.

slutskiver til anbringelse på siderne af den bagerste vogn. Tallene skal anbringes ret præcist på vognsiden. Lad et lille stykke ramme blive sidende på tallet, når tallet klippes af ætse-arket. Bøj rammestykket 90 grader og brug det som håndtag til en pincet, så er det nemt at styre i nøjagtig position. Når sekundlimen er hærdet, skæres håndtaget af med en hobbykniv.

Intet tog uden rejsegodsvogn. De mest almindelige rejsegodsvogne i epoke II var litra EH og EM, der begge fås fra Hobby Trade som hhv. EH og ECO a la epoke III. De skal selvfølgelig omnummereres, men EH skal også forsynes med langsgående gangbrædder, gavlstiger og udkigskasser. Hver tredje EH var teakklædt, men de blev først leveret i slutningen af 1920'erne. Så hvis man dyrker epoke II før da, dur kun den pladeklædte.

Godsvogne

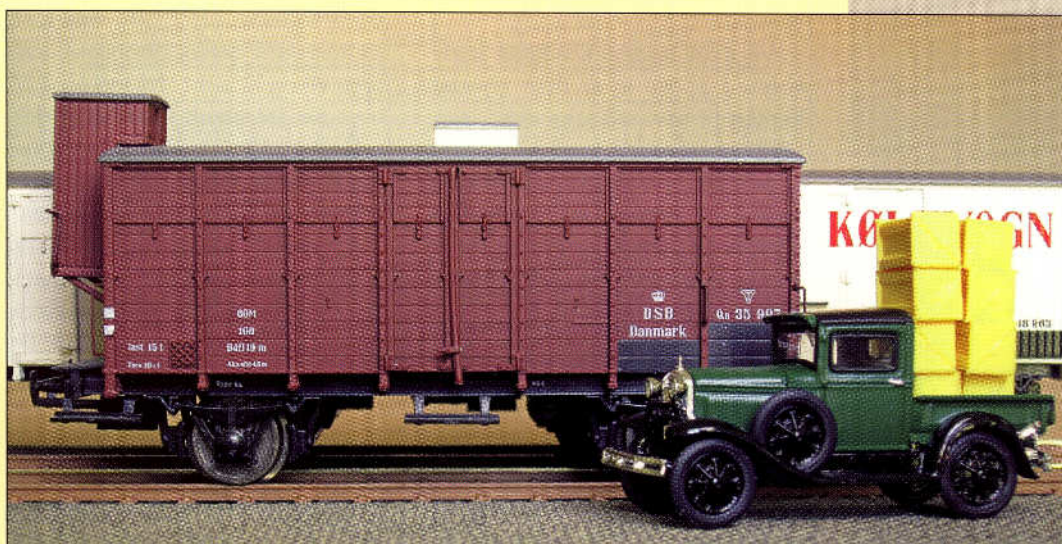
Den dominerende type lukket godsvogn i epoke II var Q-vogne. Frem til 1. verdenskrig blev den lille version leveret, hvor litra QD var uden bremsehus, QF var med bremsehus, mens QE havde både hus og vakuumbremse. Mange af Q-vognene fik i årenes løb tilføjet

et tredje bogstav som underlitra. I 1930 opstod litra QG, da nogle af vognene blev ombygget med kraftigere fjedre, så lasteevnen blev som i de store Q-vogne. De store Q-vogne var DSB gået over til at købe siden 1. verdenskrig, hvor vogne uden bremsehus fik litra QH og dem med hus tildelt litra QR.

I begyndelsen af århundredet blev der leveret hvide lukkede vogne af litra IG (uden bremsehus), IV (med bremsehus) og IK (køling med is). De suppleredes i 1931 af en mere moderne vogntype, litra IA. Blandt åbne vogne kommer man ikke udenom litra PF og bremsehusudgaven PFR, som fik selskab af de knap så talrige litraer PJ og PJR i begyndelsen af 1920'erne. Ballastvognene litra TH og bogiefladvognene TG blev anskaffet til sporvedligeholdelsen.

Man kan finde epoke III-tegninger af de fleste af de ovennævnte godsvogne i ældre numre af LOKOMOTIVET. Hobby Trade har produceret mange af godsvognene, undertiden også med epoke II-litrering. Ganske vist fik godsvogne ikke nyt litra i 1941, men litreringen blev flyttet rundt på vognsiden. Det, der især afslører om en godsvogn er i epoke II-dragt, er det store sorte

Man kan sagtens læse højt på modellastbilen. Det tog man ikke så tungt i 1930'erne, se blot fotoet i JBP's bog Godstog på side 29-





Teaktræ består af mange farver. De går i en glidende overgang fra grålig rød via orangebrun til varm gul. Med Vallejo 70840 rødbrun og 72007 gul kan man blande sig til stort set alle nuancerne.

skrivefelt. Feltet var i hele epoken i højre ende af vognsiden, altså lige modsat af placeringen i epoke III. Desuden skal man være opmærksom på, at vognummer og DSB-krone flyttede placering i begyndelsen af 1930'erne fra venstre til højre ende af vognsiden.

Den bagerste godsvogn i togstammen behøvede ikke at have bremsehus, men der var dog regler for hvor mange ubremsede vogne, der måtte være bag slutbremsen. Forud for hver bremsning gav lokomotivføreren ét langt og tre korte fløjt som besked til bremsepasserne. De fleste godstog havde maksimalhastighed på sølle 45 km/t. Det var fortrinsvis på hovedbanerne, der kørte rene godstog. På sidebanerne blev godsvognene typisk tilkoblet visse persontog, de såkaldte blandede tog.

Vil man have privatejede godsvogne i epoke II, er man normalt henvist til selv at bygge dem. Hyppest var ølvogne samt tankvogne til petroleum og benzin. Men også vogne til margarine, syrekrukker og kalk vil vække opsigt og bryde ensformigheden på modelgodsvognene.

Privatbaner

Dansk modelprivatbane i epoke II er ikke specielt nemt, for det kræver meget selvbyg helt fra grunden, bortset fra godsvogne. Man kan enten fokusere på et bestemt selskab,

eller opdigte et selskab og give det noget tidstypisk materiel. Men hvad var typisk?

Privatbanernes dampmaskiner var en broget skare. Mest almindelige var tanklokomotiver med hjulstillingen 1C0T, 0C0T eller 1B0T, siden århundredeskiftet oftest bygget af Henschel. Lokomotiver med tender fandtes kun ganske få steder, hvor de til gengæld var talrige. Rigtig mange selskaber foreskrev skorstensbånd i de modsatte farver af DSB's, dvs. hvid/rød/hvid. Men også baner med lokomotiver helt uden bånd var almindelige; især i Østjylland, på Fyn og i hovedstadsområdet. Lokomotiverne havde en stor kofanger, da de færreste privatbaner var indhegnede.

I 1930'erne var dampdriften allerede reduceret til et minimum på privatbanerne. Her var Triangel motorvogne blevet populære, især type VII og XI samt i Jylland også IV. Vest for Storebælt fandt man desuden en del Scandia Kielervogne, mens Frichs firkantede diesellokomotiver var udbredte i hele landet.

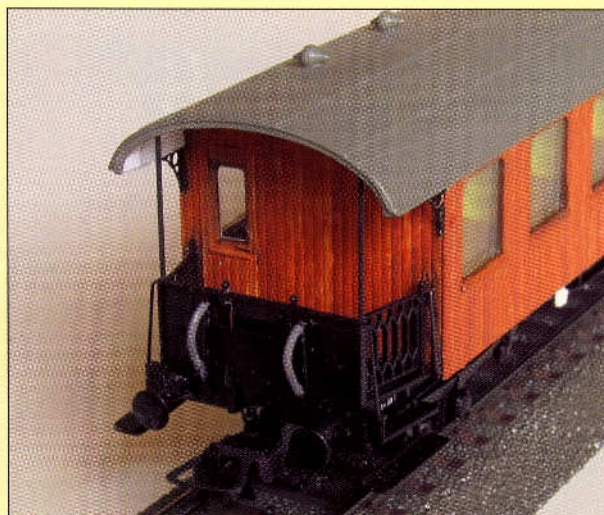
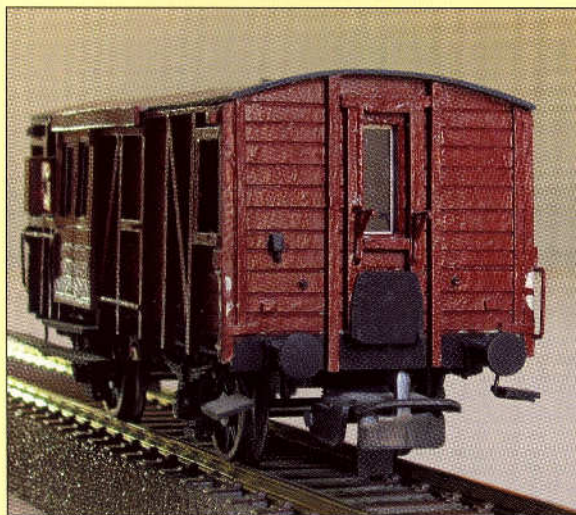
Typen af persontog afhang især af, hvornår banen var indviet, for disse første vogne dominerede ofte i hele banens epoke II tid. De ældste privatbaner fra 1880'erne fik dog udskiftet deres kupevogne. Omkring århundredeskiftet var Vulcan's vogne med tvillingevinduer og tagrytter populære. Bl.a. Kertemindebanen havde fortrinsvis person-

vogne af denne type. I årene derefter fulgte Scandias pladeklædte vogne med store rammevinduer (bl.a. Langelandsbanen), mens Scandia i 1910'erne fortrinsvis producerede teakklædte vogne med små spejlglasvinduer (bl.a. Troldehedebanen), og i 1920'erne ditto med større vinduer (bl.a. Horsens Privatbaner). Fælles for alle vogntyperne var de åbne endeperroner. Privatbanerne valgte oftest en rødlig nuance til deres pladeklædte persontog, mens teakvogne blot var lakerede med klar lak.

De fleste af privatbanerne anskaffede lukkede godsvogne magen til DSB's små Q-vogne, samt åbne vogne med forbillede i litra PF. Men også andre af DSB's godsvogne blev kopieret. Desuden var en del privatbaner på indkøb i Tyskland omkring 1920, og mange af disse godsvogne opkøbte DSB i den efterfølgende epoke III som litra PE, PT, PU og IE. Der var stor forskel på, hvilken farve den enkelte bane gav sine godsvogne. Vognfarverne har flere gange været omtalt i LOKOMOTIVET, bl.a. med en farveplanche i nr. 64.

Arvestykker fra tiden før 1893

Arven fra epoke I kom fra flere selskaber og bestod af et hav af materiel, der ikke altid var købt i særlig mange eksemplarer. Her følger en liste med de arvestykker, som stadig var forholdsvis almindelige et



Til venstre:
Toakslede rejse-
godsvogne og post-
vogne havde ofte
en dør med over-
gangsbro i gavlen

Til højre:
Rystevogn fra
Hobby Trade
ommalet til over-
bevisende teak
efter den i teksten
omtalte metode.

pænt stykke ind i epoke II. Materiellet er anført med de litraer, som det fik i epoke II. Modeller af arvestykkerne er rent selvbyg, og sådan vil det nok forblive.

Vigtige damplokomotiver arvet fra epoke I:

De fleste lokomotiver blev i epoke I kun købt i allerhøjst 10-12 eksemplarer. Men litra A skilte sig ud ved deres store antal og ved at forblive i drift i hele epoke II. Også litra J var relativ talrig. Rangerlokomotiverne litra Hs (I) blev på Sjælland, mens litra Hs (II) var fordelt over hele landet. Til slut skal nævnes litra G, hvor især den sidste variant af litraet, som DSB supplerede med i 1890'erne, er relevant til epoke II.

Vigtige personvogne arvet fra epoke I:

De mest talrige personvogntyper blev ved omlitring i 1893 samlet under nogle få litraer. Det var samtidig blandt disse litraer, at DSB udvalgte forbillederne for de kopivogne, som man fik fremstillet i 1890'erne. Disse kopier er oplagte at tage udgangspunkt i, når der skal modelbygges toakslede kupevogne til epoke II, fordi der var mange helt ens. I begyndelsen af århundredet gik DSB over til elektrisk belysning, men man fjernede ikke det gamle udstyr på taget fra olielampetiden, det var nu blot permanent i dagstilling.

Litra AD (1. og 2. kl. med toilet). Denne vogntype fremkom i slutningen af 1880'erne, og den blev købt af DSB's maskinafdelinger både øst og vest for Storebælt med minimale forskelle. Fra 1934 omlitreret til CA.

Litra AE (1. og 2. kl. uden toilet) fandtes i en østdansk og to vestdanske varianter. Ret tidligt i epoke II blev vognene degraderet og omlitreret til CA. De fleste var udrangeret inden 1934.

Litra BF (2. og 3. kl. med toilet på 2. kl.). Vogntypen blev første gang bygget i 1888 til DSB/S. Fra 1934 havde alle vognene fået litra CG, nogle omlitredes allerede i 1920'erne.

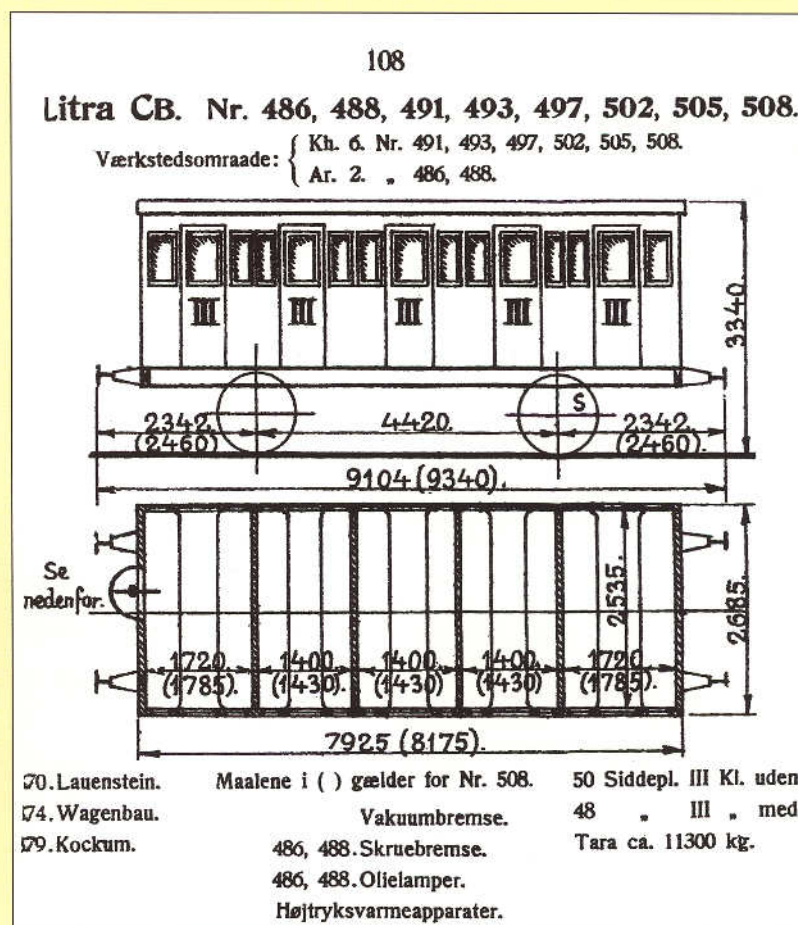
Litra CB (3. kl. uden toilet) fandtes i en del varianter, men efter 1934 var der stort set kun kopivarianten tilbage.

Litra CJ (3. kl. med kedelrum) var egentlig ikke arv, da den udelukkende blev bygget af DSB i 1890'erne, men som toakslet kupevogn er den medtaget her.

Litra CE (skovvogn). Vognene fik skydevinduer i begyndelsen af århundredet samt to kraftige langsgående kabler på taget til el-belysningen. Overgangsbroer fra omkring 1. verdenskrig. Vognene fandtes ikke som personvogne efter 1934, men fungerede længe som tjenestevogne.

Litra CO (toetagesvogn). To varianter, men den ene domine-

I Epoke II var kupévogne en meget benyttet vogntype.





Sådan var literin-
gerne placeret på
en DSB-godsvogn i
1930'erne. I epoke
II kan man tillade
sig at køre med
lukkede godsvogne,
der ikke er så luk-
kede endda. Hobby
Trades vogn holder
"åbent hus" for he-
ste med grimer fra
NOCH's sortiment.



rede klart i antal. Fandtes ikke efter 1934.

Vigtige rejsegodsvogne arvet fra epoke I:

Litra EA (treakslet), østdansk oprindelse. Tre varianter, hvoraf den med forhøjet tag på bremserummet er oplagt til modeltog, da den er iøjnefaldende og særpræget.

Litra ED, vestdansk oprindelse, leveret i 1880'erne.

Litra EE blev købt af DSB's maskinafdelinger både øst og vest for Storebælt i slutningen af 1880'erne.

Vigtige godsvogne arvet fra epoke I:

Litra HB (lukket godsvogn med bremsekupe), vestdansk oprindelse. To varianter bygget hhv. før og efter 1875. Den ældste variant forsvandt i 1920'erne, mens hovedparten af de yngste fulgte efter i 1930'erne.

Litra ID (lukket godsvogn med skydedør), østdansk oprindelse.

Vogntypen blev bygget i to hovedvarianter, men det var stort set kun varianten fra 1880'erne med vandrette vognsiderplanker, der var tilbage i den sidste halvdel af epoke II, og den fandtes både med og uden bremsehus.

Litra IS (kølevogn), bygget i slutningen af 1880'erne. I 1895 fik DSB varianten uden bremsehus.

Litra KC, KD og KJ (åben højsidet godsvogn), østdansk oprindelse. Litra KC var 6,31 m lang med mellemhøje vognsider, KD var 6,31 m med meget høje vognsider og KJ var 7,33 m med mellemhøje vognsider. Alle fandtes med og uden bremsehus, og der var også et mindre antal vogne med bremsehus. De fleste blev udrangeret inden 1930, og resten blev derefter kun brugt til lokal transport på stationerne.

Litra KF (åben højsidet godsvogn), vestdansk oprindelse. Omkring 1930 omlitredes vognene til litra KM. Fra midten af 1930'erne

kun til lokalt brug (kul til maskintjenesten).

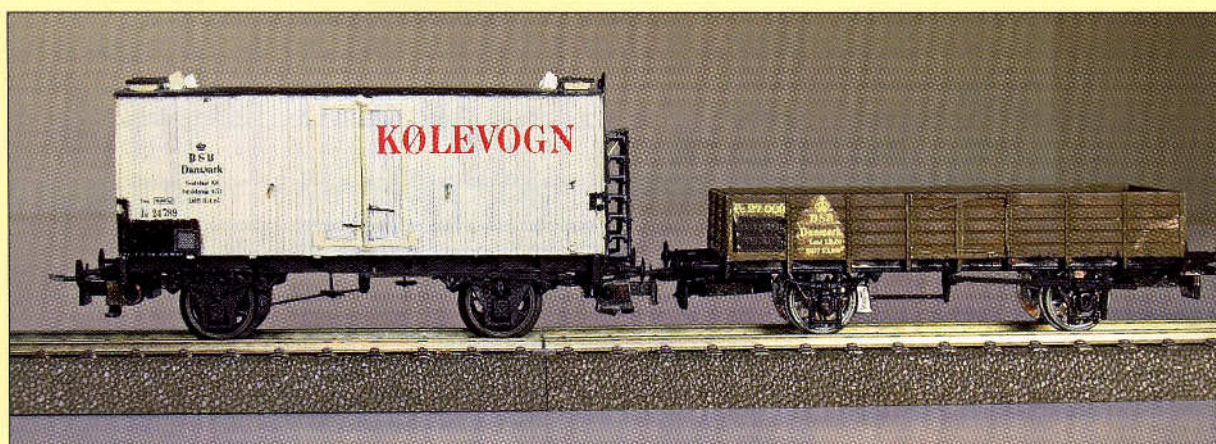
Litra PC (åben godsvogn), vestdansk type. Med og uden bremsehus.

Litra QB og QC (lukket godsvogn med fløjddøre), vestdansk type. Litra QB havde mindre bundfladeareal end QC, og de fandtes begge med og uden bremsehus. Litra QC var magen til litra QD bortset fra lidt mindre lasteevne, men den øgedes senere, så fra midten af 1920'erne omlitredes QC da også til hhv. QD (dem uden bremsehus) og QF (bremsehus).

Litra TD (lavsidet ballastvogn), vestdansk type. Med og uden bremsehus. Indtil begyndelsen af århundredet hed vognene litra PD. Vognmodellen blev også anskaffet af DSB i epoke II, helt frem til 1924.

Man kan få et første overblik over det ovenstående materiel udseende via tegningerne på hjemmesiden www.jernbanen.dk.

To typiske gods-
vogne fra Epoke
II: En kølevogn
litra IS og en åben
vogn litra PC.



Hytter og huse for rangerpersonalet



Dette emne bragte vi første gang i LOKOMOTIVET nr. 21, så derfor må det være på tide at få lidt mere frem om disse små bygninger, der vil pynte på ethvert dansk mj-anlæg.

På de fleste stationer havde rangerpersonalet personalerum i eller ved selve stationsbygningen, evt. i bygninger, der havde andre formål eller i småhuse.

De små huse brugtes især på

stationer, hvor afstanden fra godsarealet - rangerterrænet - til stationsbygningen var forholdsvis stor, så det ville tage tid at gå til frokost fra terrænet til stationsbygningen, fx i Esbjerg, Nyborg, Vejle, København G m.fl.

Husene var dels opført som grundmurede huse, men der fandtes også en del røde træbarakker, der fungerede som rangerhytter, bl.a. i Slagelse, hvor huset også

rummede personale m.v. fra elektrotjenesten.

De små huse var indrettet med spisetue for portører, og ofte et rum specielt for overportører sammen med en garderobe (skabsrum). Endvidere kunne det - hvis huset var lidt større - også have vaskerum, wc m.v.

Et af de smukke rangerhuse var en bygning for havneoverportøren i Nyborg, hvis tegning ses på næste side. Desværre forsvandt bygningen ved den store sporomlægning omkring slutningen af 1950'erne. Tegningen er udført af Guldbæk, der på et andet foto så husets bagside, og således kunne tegne huset som det så ud.

Selv om bygningen var beskiltet Havneoverportør, så har det menige portørpersonale også benyttet huset under pauserne mellem færgerne. For selv om færgeterrænet umiddelbart sluttede sig til Nyborg H, var afstandene takket være terrænets udstrækning alligevel så store, at rangerpersonalet skulle trave den kilometerlange strækning mellem færgelejerne og hovedbygning ved pauserne... og det var jo tidskrævende.

Grundmuret rangerhus i Esbjerg, 1963.

Foto: JGC/JMJK.



Grundmuret rangerhus i Vejle, 1978. Huset er opført i sten med pudsede vægge. Bemærk den meget høje skorsten, og brændekassen ved gavlen.

Model af rangerhytte fremstillet fra Auhagens sæt nr. 11 382. Se i teksten for bemaling. Husk at lade lidt græs el. lign vokse op ved soklen.



Model af rangerhytte

Der findes i tilbehørkatalogerne mange små bygninger, der kan bruges som rangerhytter. En meget velegnet model er Auhagens kat.-nr. 11 382, et såkaldt Bahnwärterhaus. Det minder i byggestil om flere DSB-bygninger, der brugtes rundt omkring i landet, bl.a. på Københavns Godsbanegård. I tilgift får man en meldeklokke, der nøje svarer til den danske type.

Huset samles uden besvær.

Bemaling

Derefter males det i murstensrød Humbrol 70-rød. De hvide fuger

Rangerhytte for DSB-personale på strækningen til Valby Gasværk. Som det fremgår af billedet, så minder Auhagens model meget om dette hus; det havde blot en lidt højere tagrejsning. Foto: Adamsen/DMJK.



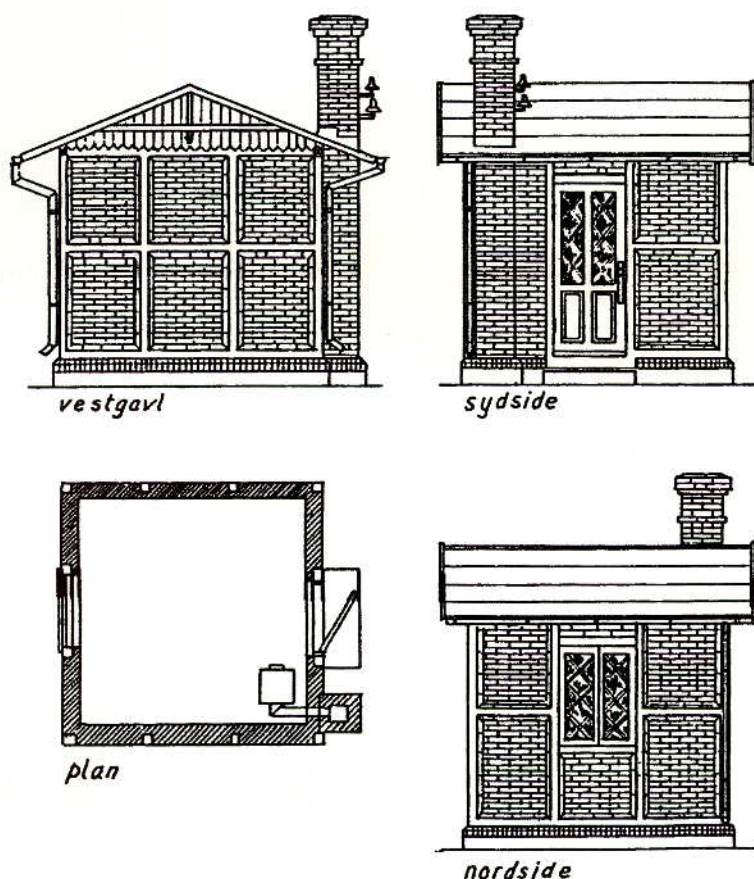
Modellen af Auhagens rangerhytte set fra modsatte side.



påføres med en kort pensel, der dyppes i let fortyndet maling. Malingen stryges let hen over murene, hvorefter den forsigtigt tørres af med et stykke køkkenrulle og lidt terpentin (den røde murvæg skal være tør).

Sluttelig males døre, vinduer, vindskeer og nedløbsrør med Humbrol 76-grøn, mens taget skal have en grå tagpapfarve, fx Humbrol 27-grå.

Huset anbringes på rangerterænet. Husk, at 'plante lidt græs' rundt omkring fundamentet, så det ikke gaber.



Bygning for Havneoverportøren i Nyborg

Skala 1:87
Tegning: JGC

Hus for Havne-
overportøren på
Nyborg station,
1954.

Huset er udført
i gule sten med
grønt træværk og
hvide døre og vin-
duer. Taget er lagt
med skifer. Vindu-
erne i døren har
harlekinmønster.
Bemærk cyklerne,
der er henstillet op
ad muren. På skor-
stenen ses isolato-
rer. Det er en smuk
lille bygning, der
vil pynte på ethvert
mj-anlæg. Foto:
JGC/JMJK.





FAKSE JERNBANE

FJ II ved remisen i Stubberup. Årstal ukendt. Arkiv Børge Sundahl.

En af vore trofaste læsere Børge Sundahl i Langå, har sendt os et foto af FJ nr. II som vi efterlyste i sidste nummer af bladet. Det viser vi hosstående. Årstal og fotograf kendes desværre ikke. Men vi siger tak for hjælpen.

Rettelser og supplementer til FJ

Fra Rasmus Brandt, Bane-foreningen Bloustrød Banen, har vi modtaget følgende lille indlæg.

Kære Lokomotivet

Jeg har med begejstring læst jeres fine beskrivelse af Fakse Jernbane. Det er jo nogle fantastiske billeder, I har medtaget.

Men jeg har altså lige nogle rettelser til teksten, vedrørende hvad som blev af de forskellige damplokomotiver. Når det gælder smalsporet trækraft - om det er damp eller forbrændingsmotor, der står for skud, så er der altid hjælp at hente på hjemmesiden www.smalspor.dk. Der går man ind i menu-linien til venstre, og søger i kolonnen Lokomotiver. Så finder man med sikkerhed svar på måske netop det smalsporede individ, som har kørt et sted i det ganske danske land.

Jeg mente bestemt at der var nogle fejl i jeres tekst. Her er hvad jeg fandt frem til.

- FJ I - tilgået Dansk Jernbane-Klub i 1974. Tilhører hovedforeningen af DJK. Opstillet ved Bloustrød Teglværk ca.1995
- FJ II - tilgået Danmarks Tekniske Museum i 1966. Befinder sig i depot.
- FJ III - Skæbne ukendt. Formentlig skrottet?
- FJ IV - købt af Torben Juul, som i 1992 stillede lokomotivet til rådighed for Hjerl Hede Frilandsmuseum.
- FJ V - tilgået Industri Bane Klubben / Hedelands Veteran Bane i 1979
- FJ VI - opstillet i Fårup Sommerland.

Det kan varmt anbefales at tjekke ovennævnte side ud.

LOKOMOTIVET: Vi siger naturligvis mange tak til Rasmus for de fine rettelser, og tak for tipset om, hvor man kan finde oplysninger om smalspor på nettet.

SJ O-vogne

Kurt Chr. Hansen fik kaffen galt i halsen, da han læste vor anmærkning til Hoby Trades O-vogne omtalt under SPORSKIFTET i LOKOMOTIVET nr. 108, at de især kørte med roer. Han skriver i sin mail:

"I 1950'erne besøgte jeg ofte min moster i Rungsted Kyst, hvor hun boede lige op ad banen. Der kom dagligt flere godstog

med S-maskine og masser af O-vogne. Fra Helsingør var de læsset med opskåret træ, brædder og planker, og mod Helsingør var de næsten alle tomme. Jeg har selv tre O-vogne som selvfølgelig kører med træ".

LOKOMOTIVET: Jo, men den omtalte last med roer og papir var kun generel, for naturligvis benyttedes O-vognene til mange andre slags godsarter. Tak til Kurt for mailen.



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. omkrinAg danske jernbaner, så skriv til:

LOKOMOTIVET
Postboks 477, 4700 Næstved
eller send en mail til
www.lokomotivet@lokomotivet.dk

IKT og IB

Anders Nielsen har et spørgsmål med hensyn til de hvide vogne litra IKT og IB. Det lyder således:

"DSB havde mange hvide vogne, hvoraf nogle havde isafkøling, mens andre ikke havde det. Havde både IB og IKT m.fl. isafkøling? Og hvorfor var der så stor forskel på vognkasserne?"

LOKOMOTIVET: DSB angiver i hæftet "Ordre og bestemmelser for stations-tjenesten vedrørende Vognmateriellet m.v." - DSB har altid plaget sine publikationer med lange titler - år 1955 under særlige regler for kølevogne, at

"IB-, IS- og IVM-vogne fortrinsvis er bestemt for transport af bacon, IK-vogne til transport af ophængt kød og IF-vogne til transport af fisk".

De nævnte vogne blev afkølet ved hjælp af is. Da IK-gruppen benyttedes til ophæng af hele kødkroppe, måtte vognkassen derfor konstrueres højere end baconvognene, hvor kødet blot blev lagt i lag i vognene.

I slutningen af 1960'erne fjernede man iskasserne på litra IB, hvorved de fik litra IBU.

Også litra IKS, IKU og IKA blev afkølet ved hjælp af is, mens de hvide vogne litra IA, IAR, IAL og IAR ikke havde isafkøling.

Lige til slut: Litra IAL var til transport af æg, og disse vogne fik hvert år taget malet i hvidt for at reflektere sollyset.



DSB litra IKI



DSB litra IB

Pas på jernbanesproget



Henrik Søndergaard skriver til os, fordi han ind imellem er i tvivl om, hvordan man bruger jernbanesproget. Han skriver således:

"Jeg ser i jeres blad, at I skriver skala 1:87 for sporstørrelse, mens andre fagblade bruger betegnelsen skala H0. Hvad er det rigtige? Og hvad med ordet togvogn? Er det korrekt at kalde det en togvogn? Er det ikke en jernbanevogn? På samme måde ser jeg oftest vor hobby nævnt som 'modelbane'. Hedder det ikke modeljernbane?"

LOKOMOTIVET Tak til Erik fordi han stiller spørgsmålet, for vi har selv ofte set de forkerte betegnelser.

Det hedder korrekt skala 1:87. Når man bruger bogstavbetegnelsen H0, så skal der stå spor foran, altså spor H0.

Skala-betegnelsen er et målforhold, mens bogstavbetegnelsen er et navn for sporstørrelsen. Det hedder altså spor N, spor H0 osv., mens målforholdet tilsvarende hedder skala 1:160, 1:87 osv.

Nej, der findes ikke togvogne, togs Skinner m.v. Det hedder en jernbanevogn (eller personvogn hhv. -godsvogn), en jernbaneskinne, en jernbanestation, en jernbanefærge - ikke togfærge osv.

Begreber i forbindelse med selve det rullende materiel sammensat til et tog bruger ordet 'tog' i sammen-

sætningen. Altså hedder det en togfører, togplan, togstamme, togrejse, togmaskine, togsæt osv.

Det hedder også modeljernbane, ikke modelbane. De fleste tyske blade benytter også begrebet Modelleisenbahn. Det hedder jo jernbaneskinne, jernbanefærge, jernbanevæsen, så det må altså hedde modeljernbane.

Vi håber, det hjælper Erik med at finde de rette ord, og kan tilføje at RailSoft i år 2001 udgav et lille hæfte med titlen "Sproget på rette spor...", der netop vejleder i brugen af de korrekte jernbaneord.

Herunder - som en start - nogle få eksempler på korrekte jernbaneord:

Togfører/lokomotivfører

Togføreren opholder sig inde i toget, og kontrollerer bl.a. de rejsendes billetter. Lokomotivføreren sidder i lokomotivet.

Modelbane/modeljernbane

Mange benytter ordet modelbane, men det er egentlig ikke korrekt. Det bør hedde modeljernbane. En modelbane kan fx også være en modelracerbane.

Skala og spor

Det hedder skala 1:87 og skala 1:160. Derimod hedder det spor H0 hhv. spor N.

Skala 1:87 er et målforhold, mens spor H0 og N er en vedtaget beteg-

nelse for sporets bredde, altså en sporvidde på 16,5 mm hhv. 9,00 mm. Et smalspor i skala 1:87 har fortsat målforholdet 1:87, men kaldes for Spor HOe.

Skiftespor/sporskifte

Et sporskifte er navneordet for den tekniske anordning, der får toget til at skifte togvej. Derimod hedder det at 'skifte spor', når man lægger et skifte om.

Tog/jernbane

Togs Skinner, togstation, togs por, togbane, togdrift osv. er barnesprog. Det hedder jernbaneskinner, jernbanedrift, jernbanevogn (eller personvogn, rejsegodsvogn osv.)

Derimod hedder det togrejse, togfører, togmaskine, togpersonele, togsæt m.v., altså bruges ordet tog i forbindelse med det kørende tog - oprindeligt kun for togets vogne, ikke lokomotivet.

(Vor forening TpT er en forkortelse for Tog på Tryk, men er egentlig også forkert. Vi skriver jo ikke kun om tog, men om jernbaner, så vi burde hedde JpT - men det lyder ikke så godt.)

Vingesignal/armsignal

Signaler med vinger findes ikke. Signalerne kan jo ikke flyve. Derimod hedder det et armsignal, idet det er en signalarm, der løfter sig/sænker sig for at give signal til kørsel eller stop.

Bådtoget Englænderens oprangering

Ebbe Esrum Sørensen har været på DMJUs udstilling Bramdrupdam i april, og han stiller os derfor følgende spørgsmål:

"Jeg hørte flere gange de besøgende

spørge forhandlere om bådtogets oprangering, så man kunne eftergøre det i model. Men et par steder hørte jeg foreslået oprangeringer, der vist næppe havde noget med virkeligheden at gøre. Kan I evt. udrede trådene?"



LOKOMOTIVET: Muligvis! Vi har i hvert fald beskrevet bådtogets historie med oprangeringer i Dansk Jernbane Historie nr. 3 (udgivet 2006). Her finder man oprangeringerne side 45.

I model kan disse fx være:

- År 1950: MO-AV(M)-AV(M)-MO
I de efterfølgende år benyttedes MK/FK i Englænderen, og den fås ikke i model. Vi må derfor frem til
- År 1964: MX-CAE-CC-CC-AD/AY-AC
Desværre fås litra AD/AY og AC ikke i model, så disse må man undvære.
- År 1969: MX-A-B-BD-CC/Bg

Dette er således alt, hvad man helt korrekt kan oprangere Englænderen med. Og det er jo ikke så meget.

Billedet viser Englænderen i Roskilde 1961. Oprangeringen er MO 18xx-AD/AY-MO 5XX. Som nævnt ovenfor fås AD/AY desværre ikke i model, og vi må nok vente et stykke tid før den - om overhovedet - kommer på markedet, så vi kan lave en korrekt Englænder. Men det ville jo være rart, hvis en producent ville tage fat på den.



**TEAM
RC KONGEN**

DIN NYE HOBBY BUTIK

- har nu også alt til modelbanen!

Danmarks nyeste og måske største hobbybutik har nu også en masse varer på lager til modeltogs-folket!

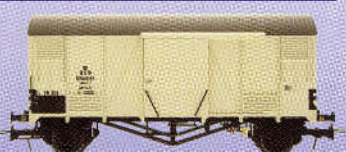
Se det komplette udvalg online eller i butikken på Rebslagervej i Søndersø!



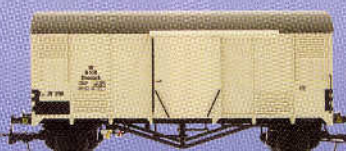
ÅBNINGSTILBUD TIL MODELBANEN:



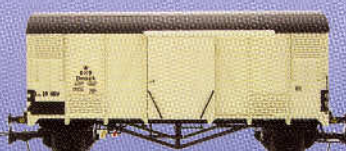
4266 / 19 154 - IA3 99,-



4267 / 19 147 - IA3 99,-



4268 / 19 298 - IA3 99,-



4269 / 19 499 - IA3 99,-



4508 dC /	dsB MO 1816	1.499,-
4508 aC /	dsB MO 1816	1.849,-
4509 dC /	dsB MO 1857	1.499,-
4509 aC /	dsB MO 1857	1.849,-

SUPER-TILBUD TIL RC-FOLKET:



4CH 2,4 GHz RC-UdGave af den oRiGinale James CameRon s avataR HelikopteR!

PRIS HOS RC KONGEN, Kun kr. 499,-



Us m41a3 walkeR tank. sUpER detaJ JeReT RC-tank som Bla . kan afGIVE RØG OG affYRe HaRdBall -kUGLeR!

PRIS HOS RC KONGEN, Kun kr. 799,-

ÅBNINGSTIDER I SØNDERSØ: MAN: 15.00 - 17.30 ONS: 15.00 - 17.30 FRE: 15.00 - 17.30 LØR: 10.00 - 13.00

Besøg os også online på www.rckongen.dk eller på Facebook





Dette er en ganske usædvanlig model af en dansk vogn, som var indrettet med forsænket lad til særlige tunge transporter, fx transformere, kedler, store kabelruller m.v.

Forbilledet, der havde to treakslede bogier, blev leveret af Werk Nürnberg til DSB i 1962. Den var godt 23 000 mm lang målt over pufferne, og kunne laste op til 80 tons. Vognen var helsevejset som forkrøppet stål-fladvogn, forsynet med skruebremse og bremseplatform i begge ender. Gelænderne på bremseplatformene kunne lægges ned, hvis de var i vejen for lasten.

I skala 1:87 skal længden på vognen altså være 265 mm - og det er lige netop, hvad den er. Detaljer m.v. ligner også forbilledet rigtig

Lavsidet åben godsvogn til special- transporter med trækasse fra FRICHS

DSB litra Sad 69 400
Kat-nr. 66 423.
Epoke III

godt. Ikke mindst er påskrifterne imponerende flotte og skarpe.

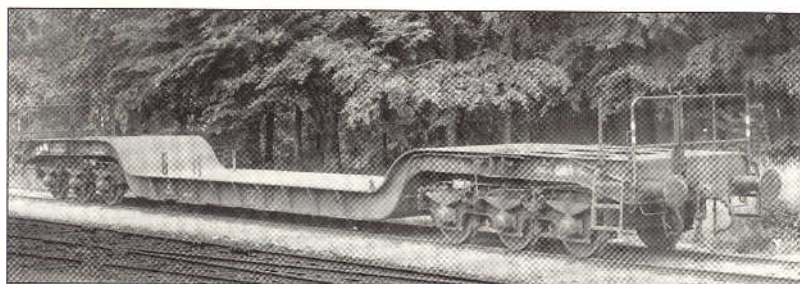
Modellen er lastet med en enorm stor trækasse fra FRICHS, indeholdende maskindele, motorer el.lign. Og kassen er fremstillet i træ for at give modellen et autentisk udseende. I øvrigt bærer kassen en påskrift som vi desværre ikke har kunnet få verificeret. Men mon ikke den er god nok? Den er affattet på engelsk, men er ikke umiddelbart til at læse.

Kassens tag er hvælvet og belagt med tjærepap.

Det har været lidt vanskeligt at finde fotos af forbilledet, men det er dog lykkedes os at støve et foto op, der gengives hosstående. Vognen er mærket med det nye litra og nummer, den senere fik, nemlig Uai 31 86 689 0 000-4. Billedet er taget i 1972 af Per Topp Nielsen.

Som det fremgår ved sammenligning af forbillede og model, så stemmer disse godt overens.

Og på denne måde har vi nu fået en ny og sjov vogn, der kan indlemmes i godstoget. Og man kan selvfølgelig læse vognen med andet end den medfølgende trækasse fra FRICHS.



Freja Modeltog

Scandia privat- banepersonvogne

Jvfr. vor tekst i dette nummer om danske personvogne hos privatbanerne, har FREJA Modeltog udgivet et byggesæt til de to-akslede vogne i skala 1:87.

Sættet er i første omgang tilpasset FFJ C4, AHB C 43 og MFVJ A 4-5 i den sædvanlige fine FREJA kvalitet. Vognkasse og undervogne leveres i ætset nysølv



med messingstøbte detaljer som aksellejer med fjedre, kakkellov, kokskasse, toiletrør, trykluftbeholder m.v. sammen med fræset U-profil til vangerne. Taget leve-

res plaststøbt. Sættes skal samles med lodning og sekundklæber.

Se mere på
www.freja-modeltog.dk



Fleischmann nr. 54 49 06:
DSB litra ZE 503 550

ROCO nr. 66 817:
DSB litra ZE 503 523

FLEISCHMANN

Roco



I løbet af foråret udsendtes to modeller fra Dansk Sojakage Fabrik, den ene fra Fleischmann og den anden fra ROCO.

Førstnævnte vogn er en 'indpakket' tankvogn, dvs. en vogn indkapslet i en brædekasse af hensyn til de farlige klor-transporter.

Modellen 'ligner' forbilledet, men der er flere divergenser mellem model og forbillede. Således er vognen 8 mm kort, den mangler gelænderet omkring domen, og typografisk er påskriften DANSK SOJAKAGEFABRIK på højre vognside alt for lille. Øvrige påskrifter ser ud til at svare til forbilledets? Se herunder illustrationer af forbillede og model.

Forbilledet, der i øvrigt blev leveret af Falkenberg i 1955, havde en karakteristisk lang akselafstand på 5100 mm, svarende til en afstand på 58,6 mm i skala 1:87. Modellens akselafstand er 46 mm, altså over 10 mm for kort. Længden over pufene burde være 104 mm, men er kun 100 mm - det kan man dog leve med?

Vognkassen svarer heller ikke

helt til forbilledet, idet dette havde vognkassen inddelt i seks fag mod modellens fem fag, og de lodrette stolper sad i plan med vognkassen uden nedhæng, hvor de på modellen er fremhævet som U-profiler med nedhæng. Men modellen er en sjov og anderledes variant på modeljernbanen, så det kan man nok leve med? I øvrigt havde DASOJA fire KLOK-vogne optaget hos DSB.

Den anden DASOJA-model er udsendt af ROCO, og bærer litra ZE 503 523. Forbilledet blev bygget i 1944 af Werk Graz, og havde et rumindhold på 24 000 liter, dvs. tilhørte den nogle af de store vogne som DASOJA havde fjorten af. De var næsten alle af tysk oprindelse, idet vognene blev efterladt i Danmark efter krigen, og derefter fordelt mellem diverse olieselskaber. Akselafstanden var i alle tilfælde 4500 mm.

Denne model er tidligere udgivet af firmaet KLEIN som ZE 502 522. Det var Din&Min Hobby, der stod bag fremstillingen i 1998, men den havde desværre forkerte påskrifter. Senere er KLEINs modeller overgået til ROCO, der nu har forbedret modellen på flere punkter, bl.a. i bedre plast, nye detaljer og med moderne kk-kulisser... og korrekte påskrifter.

Den havde trykluft- og skruebremse, og var indrettet med varmeslange i beholderen. Vognen måtte transportere olie, benzin, fedt, sæbelud, kalilud, min. terpentin, ammoniakvand og melasse. Den var

RIV-mærket, og havde hjemsted på Kh Gb.

Forbilledet var i drift til et stykke tid ind i 1980'erne, dog med nye UIC-påskrifter fra 1966.

Normalt havde firmaets vogne et beskyttelsesskjold omkring domen, men et par enkelte manglede dette, hvilket også gjaldt ZE 503 523. Derfor blev det røde DS-logo placeret ud for ejernavnet på tanksiden på disse vogne. Se foto af søstermodellen ZE 503 522.

Detaljerne er - som altid for ROCO - i top.

Modellen leveres med lysegrå tank med sorte påskrifter og rødt DS-logo. Påskrifterne på tavlerne er typografisk korrekte.

Alt i alt en velkommen model, der nok skal finde vej til de danske mjl-anlæg.

SET
HØRT

Billedet er taget af Adamsen på Islands Brygge, 1965. Arkiv: DMJK.



Hos Dorthea - et hobbyliv på skinner!

■ Tekst og foto: Jim Hoff

Det var en god dag tilbage i juni måned 2010 da CVR-nummeret til Dorthea Amdi og Henrik Hagen Jensens nystartede firma dumpede ind ad brevsprækken. Gesjæften blev startet op på 16 m² i en garage ved privaten, og om få uger kan man så fejre firmaets rivende udvikling ved at rykke ind på 350 m², hvor der skal sælges både legetøj, børnetøj og modeltog.

Set med gemalens øjne var starten af 'Hos Dorthea' tilbage i sommeren 2010 realiseringen af en 5 år lang spirende drøm om at kombinere arbejdslivet med den lidenskabelige hobby, han havde udviklet lige nøjagtig siden den dag han satte sine vintergolftrætte ben i butikken 'Felderbanen' i Kolding.

Henrik var begyndt at gå og småkæde sig i vinterperioderne, hvor han ikke kunne komme ud og spille golf. Han fandt så lidt tilfældigt nogle gamle kasser frem med et togsæt gemt tilbage fra barndommens verden, og da han så først havnede i den indledningsvist omtalte modeltogsbutik i Kolding var han solgt. Kort tid efter stod han som frivillig arbejdskraft inde i togbutikken 'Trinbrættet' i Vejle.

Langsomt, men sikkert blev Dorthea smittet af Henrik interesse for modeltog, og jo mere hun så og hørte, desto mere fascineret blev hun af tingene.

Mærkevarer på hylderne

Nu startede parret så forretningen 'Hos Dorthea' op torsdag d. 5. august 2010 med base på privatadressen Diagonalvejen 74. På salgslisterne fandt man – og gør det stadigvæk – modeltog og byggesæt, hvor gedigne mærker som tyske Märklin, danske Hobbytrade, HELJAN, Faller og Heki m.v. fylder op. Der er tog for enhver smag og pengepung, og derudover kan man få de klassiske byggesæt.

Med placeringen i Give i det midtjyske var konkurrencesituationen ganske gunstig. Der er nemlig kun én lignende forhandler fra Århus og til grænsen, nemlig den tidligere omtalte 'Felderbanen' i Kolding. Ud fra denne glimrende forretningsmæssige position satsede man indledningsvist på det danske marked.

Dernæst gik man sidst på året i 2011, 9 dage før jul, på nettet med butikken – og så sagde det ellers 'boom', så det kunne høres i begge ender af det europæiske kontinent. Med et varrelager her i 2012 på 5500 emner er 'Hos Dortheas' netshop nu en af Danmarks største.

Den 1. marts 2011 overtog Model & Hobby Hos Dorthea nye lokaler på Torvegade 1 i Give midtby på lejebasis for at åbne dørene for deres butik lørdag d. 15. april.



16 m² er nu blevet til 350 m²

Lissi Christensen fra Give Leg, tøj og hobby havde gået med en slags pensionsplaner i baghovedet et stykke tid, og da ejeren, Calle Henriksen, af de bygninger i Vestergade, hvor legetøjsbutikken holder til nok havde lurt den fremdrift og succes Dorthea og Henrik havde ført deres firma frem med, øjnede den driftige forretningsmand en mulighed for at sætte vand over til en klassisk win-win handel: Dorthea og Henrik skulle da have tilbuddet om at overtage legetøjsforretningen og det endda med mulighed for at tillægge yderligere 100 m² til deres modeltogsafdeling. Og sådan blev det! Pr. 1. september overtager Hos Dorthea den lokale legetøjsbutik med Dorthea på fuldtid bag disken og med Lissi Christensen som assistance. Om Henrik også går på fuld tid og dermed kvitter sit job, vides endnu ikke, men det er i hvert fald drømmescenariet.

BRAWA 48 277 – Trillinge-ølvogne

Epoke II

I juni udsendte BRAWA et sæt med tre danske ølvogne, der er noget af det flotteste, der længe er set. BRAWA er inden for den senest tid kommet med et par danske modeller, og kvaliteten fra disse holder også her, ikke mindst har vognene perfekte og skarpe påtryk. De er farverige og let læselige. Flot!

Vognene har litreringerne:

- ZA 99 552
- ZA 99 557
- ZA 99 559

Vi har tjekket med, hvad der er tilgængeligt af forbilleder, og så vidt vi kan konstatere ligner de faktisk forbillederne ret præcist. Der er kun nogle forskelle med hensyn til jalousier og deres placering, men næppe noget man skal anke over.

Vognene har en detaljerigdom der rækker langt ud over noget, der er set tidligere. Håndtag, bøjler samt lampefæster m.v. er alle påsatte detaljer, og ikke del af støbningen af vognkassen.

Selv om vognene ser ud som om de er ens, er de det lang fra. Der er fx forskelle i placeringen af litreringen og destinationspladen, der tydeligt indeholder Station HOF og Nykøbing M.

Alle tre vogne har forskellige revisionsdatoer ... en detalje der ikke ses alle steder.

Et flot sæt til epoke II.



LES
HØRT

Tak til Hedegaardens Privatbane

Vi vil her sige en stor tak til Hedegaardens Privatbane for de fleste af de fotos, der ses på de efterfølgende sider omkring nyhederne. De er nemlig taget på banens anlæg af medlemmerne. Tak fordi, vi må benytte jeres flotte anlæg til præsentation af de nyeste danske modeller.

Tankvogne fra Aarhus Oliefabrik HK Modeller



Kat.-nr. 65 000:

ZE 503 693

Kat.-nr. 65 001:

ZE 503 694

Så gjorde HK-Modeller det igen. I samarbejde med det svenske firma JECO har man udsendt to modeller, der har forbilleder i tankvogne fra Aarhus Oliefabrik.

Vi kan med det samme fortælle, at det er et par fantastiske modeller, flot detaljerede og med fine påtryk.

Forbillederne blev leveret af Chr. Olsson (Falkenberg) i år 1961. De brød med de gamle tankkonstruktioner, idet vognene fik selvbærende tank. De havde desuden en usædvanlig lang akselafstand på 5500 mm. Tankene var isolerede.

Modellerne, der er fremstillet i plast, lever helt op til forbillederne med lavtsiddende rangerplatform og gengivelse af isoleret sølvfarvet tank med isolering. Stiger, gelænder og løbebrædder på tanken

er fremstillet i ultratynd metal, der næsen slår alt, hvad der hidtil er set på modeller i denne størrelse. Domen har meget fine detaljer. Det eneste, der skæmmet modellen lidt er, at gelænder på rangerplatformen er støbt i lidt for tyk plast. Men 'never mind'!

Tryk på adresse- og hjemstedtavler er fine og læselige, og de benyttede skriftsnit er generelt som hos forbillederne. Også påtryk på vangerne kan læses.

Forbillederne blev udrangeret i år 1986. De brugtes næsten hele levetiden til transport af vegetabiliske og animaliske olier til udenlandske kunder.

Sammen med RO-COs tykmavede tankvogne fra Aarhus Oliefabrik, kan man sammen sætte et fint blandet godstog. Nu mangler vi bare en oliefabrik på anlægget. Det ser vi nærmere på i et kommende nummer.

Åbne godsvogne med presenninger

Sæt med to vogne DSB litra PT

Kat.-nr. 52 16 05.

Epoke III

PT 9486 og PT 9497

FLEISCHMANN

I efteråret 2011 udsendte Fleischmann et sæt bestående af to højsidede åbne godsvogne litra PT. Sættet indeholdt to brunmalede vogne med numrene 9492 og 9480. Som sædvanlig for Fleischmann manglede vognene desværre håndbrems og trin under sidedørene.

Påtryk var OK i det gamle DSB-krone-design. I kataloget blev de fejlagtigt trykt med moderne DSB-logo, så derfor skal man ikke lægge for meget i katalogernes billeder.

I juni 2012 udsendte Fleischmann igen et sæt med to PT-vogne, men denne gang dækket med presenning i grøn farve.

Også denne gang mangler håndbremsene, så man må selv i gang med at fremstille disse, såfremt man ikke har reservesæt?

Vognene er i den sædvanlige fine Fleischmann kvalitet med skarpe støbninger og fine korrekte påtryk på såvel vognsider som vanger og presenninger.



Modeljernbanetræf på Danmarks Tekniske Museum

I lighed med sidste år stiller Danmarks Tekniske Museum i Helsingør lokaler til rådighed, når der med Fredensborg Modeljernbaneklub som arrangør afholdes modeljernbanetræf i weekenden den 15. og 16. september 2012 på Fabrikvej 25 i Helsingør.

Træffet er for klubber og private med fælles interesse for modeljernbane hobbyen i alle dens aspekter. Derfor vil der heller ikke være nogen forhandlere med på udstillingen. Formålet med træffet er, at møde andre interesserede modelbanefolk, samt at udveksle erfaringer og ideer. Er man ikke medlem af en klub, men overvejer at blive det eller er man nybegynder og søger råd og vejledning, så er der her en rigtig god mulighed for at se hvilke tilbud klubberne har, og hvordan du kommer i gang med modelhobbyen, også selv om du ikke har ret meget plads til at bygge på.

Temaet i år er "Golden Days 1950'erne" og hvis alt går vel, vil også bliktoget kunne ses på museet. Endvidere vil der også være anlæg med sporvogne, der kører i sit eget lille bymiljø. En modeljernbane er nu ikke tog alene, et anlæg kan også indeholde busdrift og havnemiljø med færge, og med en bevægelig færgeskip som når den er nede, gør det muligt at rangere togene ombord.

Mød op en af dagene, og få en god dag med mange oplevelser og gode samtaler med modeltogsfolket.

Danmarks Tekniske Museum har åbent begge dage fra 10 -17. Prisen for voksne er kr. 65,-, børn under 18 har gratis adgang.

Vel mødt til modeljernbanetræf 2012



Endnu en tankvogn fra BP

**Kat.-nr. 76 558:
DSB ZE 503 676**

Epoke III

Nu kan vi snart fylde hele anlægget op med tankvogne fra BP. Nu har

Tillig nemlig udsendt endnu en af slagsen til British Petroleum.

Den nye vogn har forbillede i tankvogne med et rumindhold på 19 200 liter, nittet beholder og ak-

TILLIG



selaftand 4000 mm. Kvaliteten er generelt i top, dog er højre tavle lidt for lille (som den altid er på de tyske grundmodeller; men ellers er påtryk m.v. i orden, dog er det gået galt med påtrykket på venstre tavle, hvor ZE er kommet til at svæve lidt voldsomt).

Tanken har sølvfarve som den tidligere udsendt fra ROCO, men den er i en lidt lysere nuance, hvorved der fås en fin forskellighed med hensyn til farve i stammen.

Når det er sagt, så kunne vi godt tænke os at se modeller fra andre olieselskaber. Der er rigeligt at tage af: GULF, CALTEX, Stjerneolie, SHELL osv.



Næstved Modeljernbane Klub BANEØRSTEDAGEN - igen en stor succes

I de tidligere år har NMJKs Baneørstедdag især været besøgt af lokale sydsjællændere, men lørdag den 9. juni - hvor dagen afholdtes for niende gang - sås også et nyt publikum. Der var gæster fra hele landet, og mange københavnere, nordsjællændere, fynboer og jyder havde fundet vej til dagen, som efterhånden også er vokset betragteligt med hensyn til areal.

Men også fra Australien og Sverige var der gæster, bl.a. journalister fra det svenske tidsskrift TÅG, der skulle lave en reportage fra den spændende dag.

Trods DJKs 50-års arrangement i Maribo - eller måske derfor - strømmede det til med gæster, så det var vanskeligt at få plads til alle omkring anlægget på samme tid. Så man måtte lukkes ind i 'hold'. I stedet brugte man ventetiden i det specielt oprettede cafeteria eller besøgte de mange forhandlerstande. Sidstnævnte var også øget i antal, både med hensyn til forhandlere og private, bl.a. var der besøg af FREJA H0-modeltog, Epokemodeller, DF-Modeltog m.fl., og der blev gjort mange gode køb, og knyttet fine kontakter.

Anlægget blev flittigt studeret af gæsterne, og der faldt mange rosende ord, ikke alene omkring de flotte færges i Helsingør (vi bringer snarest en reportage omkring disse), Næstveds nye stationsbygning, men også til anlægget som helhed.

Baneørstедdagen er blevet en dejlig tradition, og den gentages naturligvis næste år...men kære NMJK, husk næste gang at få indkøbt rigelig med kartoffelsalat. TA

Nyheder år 2012

KM Text

På DMJUs messe i Bramdrupdam i april kunne KM-Text præsentere en spændende nyhed, nemlig postvognen HTJ D 44 som byggesæt. Firmaet har tidligere udgivet en lang personvogn fra OHJ, og nu forsøger man sig igen.

Modellen leveres som byggesæt i resin med alle tilhørende løsele som undervogn, hjul, puffer m.v., og så ganske nydelig ud. Den skulle ifølge Klaus Kongsted fra KM-Text være nem at bygge, selv

for folk med mere end 10 tommelfingre.

Desuden har man fået nye litreringer i det i forvejen lange program med danske litreringer til epoke III og IV. Nye litreringer er således til damplokomotivet FFJ 38, daddelæsker til OHJ, OMB/OHJ C 19, FFJ PJ (DSB PE-type), DSB litra TF, ZE-vogne fra ESSO, Shell og BP, OHJ litra PH (åbne vogne), DSB postvogne litra Pbh og Ph, og godsvognen FAF (baseret på ex DSB HJ) m.fl.

Dansk jernbanepersonale

Skala 1:87. Kat.-nr. 15 274

NOCH har en hel serie af figurer, der optræder som jernbanepersonale, lige fra den tykke stationsforstander, over lokomotivførere til rangermestre. Noget nyt er, at figurerne optræder i uniformer fra forskellige nationers baneforvaltninger. Senest er figurer fra moderne DSB dukket op, og disse ses på hosstående illustration fra NOCHs katalog.



Vi ved ikke om det er tilfældigt, at en af figurerne dovner med hænderne i lommen. Noget typisk for DSBs personale? Næppe!

Det er som sædvanlig fine figurer, men hvornår har DSBs personale haft blå uniformer? Kan I ikke male dem sorte i et nyt oplag, og give dem sølvbånd på kasketten?

SET
HØRT



Danmarks største specialforretning i modeltog ønsker alle kunder velkommen til

EFTERÅRETS MJ-HOBBY

Køb alle de spændende nyheder hos os

Hos os finder du altid et stort udvalg i spor

G · O · 1 · H0 · N · Z

TRIX

kibri®

VOLLMER®

Massoth

märklin

NOCH
... wie im Original

HELJAN

WIKING

herpa®

PECO

LEMKE

Roco

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

FLEISCHMANN

POLA

hobby trade

PIKO
HO

Digital plus
by Lenz

BREKINA
AUTOMODELLE
HO
1/87

evergreen
scale models

**EISENBAHN
KURIER**

FALLER

BEMO
ANSPRUCHSVOLLE SCHWEIZER UND DEUTSCHE
MODELL-EISENBAHNEN

Uhlenbrock
Elektronik

LGB

LokSound

Foto: Jan Lundström



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 kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00 · Mandag lukket