

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



111

FEBRUAR 2013
28. ÅRGANG

- **DSB litra MR-MRD**
- **HFJs Bjurströms-traktorer i model**
- **Privatbanernes rejsegods- og postvogne
- som de var engang**
- **Bomanlæg hos DSB**

ade shop



Rester af udgåede modeller.

Kom og gør et kup.

Reservedele, dimser og dippedutter til din model, kom og kig i kassen.

F.eks nye motorer til ME, MZ lokomotiver monteret med svinghjul og kardanbøsninger Kr. 98,- pr. stk.

Så længe lager haves



LOMMEVOGNE

Denne flotte super detaljerede vogn med helstøbt chassis er leveringsklar. Bl. a. Kombiwaggon, DB, Hupac, ÖBB, Cargonet og DSB

Pris kr. 449,-

Ekstra pose med containerbeslag vedlagt

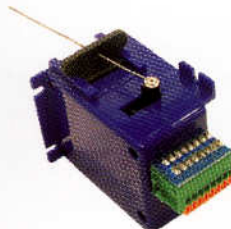
NYHED

Cobalt sporskiftedrev og tilbehør

Analog kr. 199,-

Digital med indbygget dekode kr. 249,-

Kontaktpakke m/3 kontakter kr. 158



Nordwaggon
Autotransportservice
Motortransport
SJ

MPW Best.Nr.35012, 35013, 35014, 35016
MPW Best.Nr.35034, 35035
MPW Best.Nr.35021, 35022, 35023
MPW Best.Nr.35001, 35002, 35003, 35004



Butikken er
beliggende på
Teknikervej 12
Fredericia

MH lyd

Sound Dekoder med højttaler,
Nem montering. Pris kr. 998,-



Skinnerensning med PREFO

Hold dine skinner rene med PREFO skinnerenseklodser.

Lille kr. 50,- Mellem kr. 75,- Stor kr. 100,-



LAGERSALG ME lokomotiver

Vi sælger lageret af ME lokomotiver ud. Alle lokomotiver er gennemgået og klargjort. Følgende modeller er i butikken, i både jævnstrøm og vekselstrømsudgave:

ME1520

ME1522

ME1526

ME1536



NEDSATTE PRISER

AC lokomotiver kr. 1250

DC lokomotiver kr. 1000

Så længe lager haves

LAGERSALG BREUER DSB Traktor

De sidste skal væk.

Traktor 35 og 43

Pris pr. stk. kr. 499,-

Så længe lager haves



NYHED

4 stk. fjedrende kurv puffer
Kun kr. 60,-



Indhold



Letbygget dieselhydraulisk
motortog

LITRA MR-MRD

6

HAVNEANLÆG

Tre forslag til en havn

27



Læserne bygger:
**HFJs Bjurstöm-
traktorer**

12

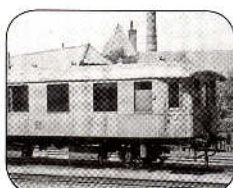


Tegnering af Titan havnekran

29

**Et havne-
diorama**

30



**Store trævogne fra
Skagensbanen,
Trolldhedebanen og
Vardebanen**

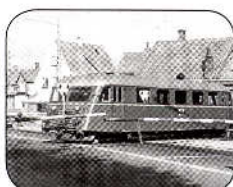
16-18



SPORSKIFTET

Læsernes kommentarer m.v. til
tidligere numre

34



**Håndbtjente bomme
i epoke II, III og IV**

19



SUKKERVOGNE DSB

LITRA ZN

- noget om DSBs trekslede
sukkervogne

36



**Privatbanernes post-
og rejsegodsvogne**
- som de var engang

22

Vi har hørt og set

38



Forsidefoto: DSB MR 4094+MRD 4294 og MR 4098+
MRD 4298 og MR 4002+MRD 4202 som lyntoget
Englænderen P 443 ved Bred, april 1987. Foto: Jan Lundstrøm

LOKOMOTIVET



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

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

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

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

Medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
P.C. Johansen (PCJ)
Ole Møller Nielsen (OMN)
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:
1050 eksemplarer
Alle artikler og skemaer er copyright LOKO-
MOTIVET og forfatterne (signaturen).
Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger
m.v. er forbudt uden forudgående aftale med
LOKOMOTIVETs redaktion eller forretnings-
fører.

De i artiklen fremførte synspunkter og meto-
der er forfatterens egne, og deles ikke nød-
vendigvis af redaktionen.
Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte
og redigere i modtagne artikler og indlæg.
Bladet udkommer 4 gange årligt:
Primo marts, ultimo maj, ultimo september
og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 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 sen-
des til vor adresse TpT, co/Torben Andersen,
Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Dan-
mark eller på vor girokonto, der er nævnt
overfor.

UPS! Ikke så god en begyndelse

Allerførst en undskyldning til læserne, idet dette nummer desværre kun er på 40 sider. Det skyldes, at vi ikke har modtaget så mange fornyelser som sædvanligt, så vi tør af økonomiske grunde ikke sætte sidetallet op til de sædvanlige 48 sider. Det beklager vi meget, men får vi samlet flere fornyelser, så sætter vi straks sidetallet op til 48 sider. Hvorfor fornyelserne er væsentlige mindre end tidligere, har vi ingen anelse om, men måske er det nettet, der i stedet trækker, da dette jo er gratis at konsultere? Det er kun et gæt.

Vi vil bestræbe os på at levere 48 sider fremover, også maj-nummeret, der normalt er på 40 sider. Vi beklager over for læserne, og håber på forståelse....og på mange fornyelser inden april, hvis vi skal udgive et større maj-nummer. Så lad os håbe, at det sker.

Netop det svigtende antal abonnenter gør, at vi reducerer vort oplag med 100 eksemplarer. Og de færre sider fra 48 til 40 giver os også en portobesparelse. Men vi håber naturligvis, at alt igen bliver som ved det gamle.

Atter har der været gang i udsendelsen af mange gode danske modeller, hvor især HELJAN har været flittig med udsendelse af sine flotte CM-vogne og de små perler af motorvogne litra ME, MF og MC. De sidstnævnte omtaler vi under Hørt&Set, hvor man kan læse mere om de flotte modeller.

Nu venter vi kun på at Hobby Trade skal sende sine modeller af det danske damplokomotiv litra F på markedet. Det har været længe undervejs, men rygterne fortæller, at den kører godt og leveres i smuk udførelse. Vi glæder os til at anmelde modellen, hvilket også gælder modellerne af den københavnske nærtfrikvogn litra CRM, der skulle være på tapperne.



Vor bog om de danske privatbaner blev godt modtaget, og den er nu udsolgt fra forlaget. Så indsend ikke betaling for bogen, for vi må så returnere beløbet.

Desværre har det ikke været muligt at undgå fejl i bogen, så vi overvejer at udsende et rettellesblad. Hvordan vi gør det i praksis er uvist, idet vor erfaring med ret-

telsesbladet til bogen DSB 1950-59 ikke blev den bedste. Vi udsendte et løseblad, der så skulle udleveres til købere af bogen, men det er uheldigvis ikke sket i alle tilfælde. Måske trykker vi blot rettelserne i selve LOKOMOTIVET, således at man kan tage en kopi og anbringe det i bogen. Men det er endnu usikkert, da det jo vil optage spaltepads for andet stof - og det har jo ikke interesse for læsere, der ikke har anskaffet bogen. Nå, vi får se. Til sidst vil vi sige mange tak til læsere, der er kommet med rettelser og supplerer til bogen. Det er dejligt, at man nærstuderer teksterne, og endnu bedre at man kommer med rettelser.

Det var vist alt for nu. Vi ses til maj, hvor nr. 112 udkommer, bl.a. med noget om vore overfarter, MO-oprangeringer, rapport fra Sdr. Pak Modeljernbaneklub, sjove vogne hos FFJ...og naturligvis med sporskiftet og anmeldelse af danske nyheder.,og meget andet.

Kan I have det så godt så længe.

Læs i næste nummer:

- Vore jernbaneoverfarter - som de var engang
- Lidt københavneri med S-tog
- Rapport fra Sdr. Park Modeljernbaneklub
- Læserne bygger færgen Dronning Ingrid
- Noget om FFJs sjove kombinerede vogne litra DC og DAE
- Selvfremstilling af godslaster, og hvordan læsser man godsvogne i model
- Sporskiftet
- MO-oprangeringer ...og meget mere

**LOKO
MOTIVET**
Nr. 112



Få dig et abonnement. Se kontooplysninger m.v. side 3 under kolofonen.

TRIANGEL - I VORES SPECIELLE TEAK FARVER

LEVERINGSKLAR



41501 Triangel MF 643 DC kr. 2.195,-

41502 Triangel MF 643 AC kr. 2.195,-



41601 Triangel MC 652 DC kr. 2.195,-

41602 Triangel MC 652 AC kr. 2.195,-



41651 Triangel ME 627 DC kr. 2.195,-

41652 Triangel ME 627 AC kr. 2.195,-



MR-MRD-sæt
4014-4214 i det
oprindelig røde
design på Svane-
møllens depot,
1985. Foto: AH.



Letbygget dieselhydraulisk motortog **LITRA MR-MRD** - i offentlig og privat tjeneste

■ Af Torben Andersen

MR-sættene anskaffedes som afløsning for de aldrende MO-vogne, der havde været i drift på danske spor siden 1935. Tanken var også, at der skulle etableres et regionaltrafiksystem baseret på en udvidelse af toggangen i det jysk-fynske område, og heri skulle MR-sættene indgå. Litra MR betyder MotorRegionaltog, mens MRD betyder det samme, blot at vognene har rejsegodsrum, senere flexrum.

Efter vellykkede forsøg med to vesttyske tog af typen VT 628 i Jylland/Fyn, bestilte DSB sidst i marts 1976 i alt 30 vogne hos Waggonfabrik Uerdingen og 32 hos Scandia-Randers (oprindelig kun 30), dvs. i alt 62 vogne. Disse sæt leveredes fra 1978, og sattes i drift sammenkoblet MR-MRD.

Fra 1981 leveredes en ny serie vogne, der indrettedes med rum til cykler, barnevogne m.v., og litreredes MRD med numre i 4200-serien. Disse sammenkoblede derefter med MR til MR-MRD i samme nummerpar.

Rejsegodsrummet har klapsæ-

der, og der kan om nødvendigt være plads til 10 rejsende. I alt er der - officielt - plads til 64/62 siddende passagerer i MR-MRD...men ved musikfestivaler m.v. er transporteret langt flere!

En nye serie MR og MRD leveredes fra 1983, og i alt blev det til 98 sæt inden ophør i 1985. Undervejs er foretaget enkelte omnumreringer/nybygninger m.v. på grund af udrangeringer ved uheld. I oktober 1981 blev MR 4027 således ud-

rangeret efter et sammenstød med en betonblander ved Vildbjerg.

Uden for de dengang bestilte serier, blev i 1983 leveret en ny MR 4083 som erstatning, og den tiloversblevne MRD 4027 blev omnummereret til 4283 for at systemet igen kunne passe. Herefter fandtes intet togsæt med numrene 4027-4227.

En pudsighed er, at sættene 4084-MRD 4284 aldrig har eksisteret. Det blev simpelthen ikke byg-

MR 4001 +
MRD 4201 med
Pm-postvogn på
vej til Odense fra
Fredericia 1/5-
1986. Foto: TA.





DSB-togsæt 4067 og 4267 under indkørsel på Århus station, 2006. Toget er i det hvid-røde design, der indførtes i 1995. Foto: TA.

get, hvilket var et resultat af DSBs ikke altid logiske måde som man af og til praktiserede ved bestilling af nummerering af materiel.

Teknikken

Togsættet er bygget i stålplade med profilerede sider, og indrettet med storrumsafdelinger, dog med afgrænsede rum med "hyggelig belysning indbygget i bagagehylder", som DSB selv beskrev det i en publikumsfolder i 1978.

Sæderne fik brunt stofbetræk, og som noget nyt blev vinduerne 3/4-lukkede, og kun den øverste fjerdedel kunne klappes lidt ned for at skabe lidt luft i rummene ud over den almindelige ventilation.

Toget fik en ny slags døre, en slags svingskydedøre, hvor et let tryk på håndtaget var tilstrækkeligt til at svinge døren til side.

Der indbyggedes - efter samtidens forhold - avanceret teknik med henblik på styring af motor, gear m.v., og der monteredes strækingsradio og særlig trillefløjte - med karakteristisk "kanariefuglelyd" - som afgangssignal.

Togets bogier har luftaffjedrede bogier, type Wegmann, hvis lufttryk i bælge kan reguleres, hvorved der opnås en behagelig kørsel uanset belastning, og der er - foruden normale skivebremses - monteret magnetskinnebremses på løbebogien, som automatisk indkobles

ved farebremsning. Hovedparten af bogierne byggedes på licens af A/S FRICHS.

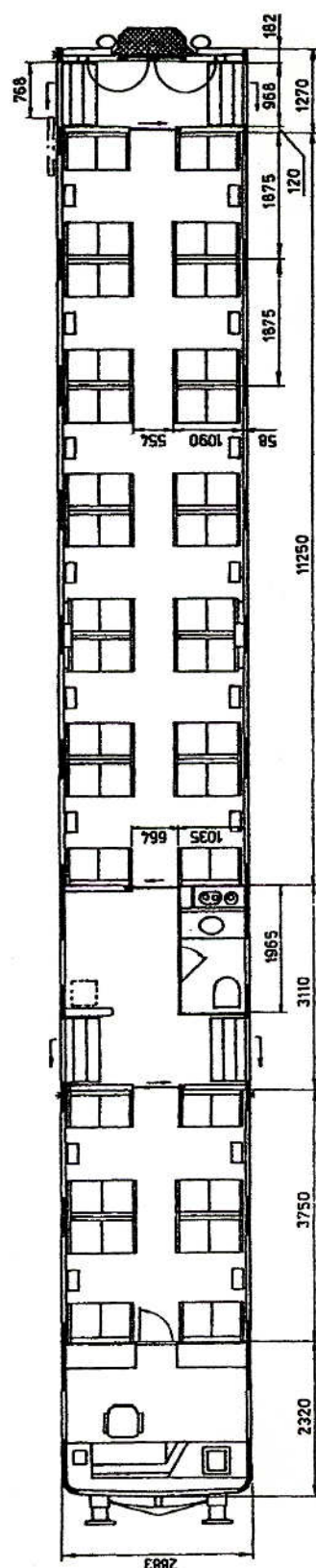
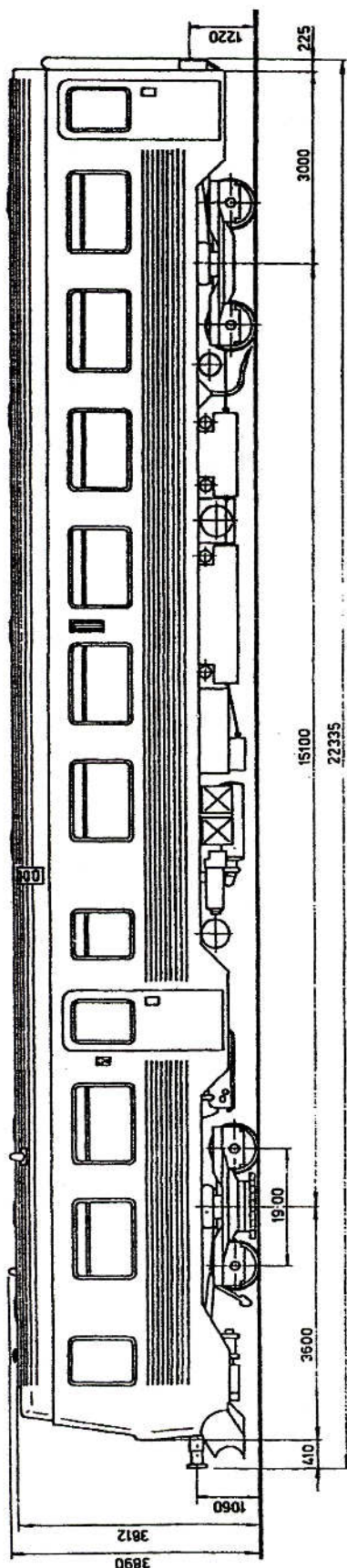
Transmissionen er dieselhydraulisk Voith 320, og motoren en luftkølet 12-cylindret Deutz type BF 12L 413F, der yder 325 HK; den er anbragt under vognbunden, og trækker via kardan begge aksler på bogien længst fra førerrummet.

I begyndelsen ydede motorerne hver 410 HK, men af driftmæssige årsager nedsattes den senere til de nuværende 325 HK.

Alle sæt leveredes i det nye mørkerøde design med sort tag, og der skete i det følgende år ingen større ændringer. I 1979 påbegyndtes dog montering af underhængte



MR 4041 og MRD 4241 er her på vej fra Haslev mod Roskilde, juni 2003. Foto: TA.



DSB litra MR 4001-4083 og 4085-4099

Skala 1:110 i oprindeligt udseende

Bygget Uerdlingen og Scandia 1978-1985

Tegning: DSB

snepløve efter dårlige erfaringer med sneen i vinteren 1978-1979.

Driften

Oprindeligt kørte sættene kun på Jylland-Fyn, men fremførte dog i en periode bådtoget Englænderen København-Esbjerg, og der indrettedes 1. klasse i forreste vogn i seks sæt (MR 4093-4098), og der kørtes i perioder med op til fem togsæt.

Oprindeligt kørte MR-togsættene kun i Jylland og på Fyn, men fra 1986 indsattes MR-MRD på "Lille Syd", Næstved-Køge-Roskilde, hvor de afløste litra MX med regionaltog. Sættene har siden da - med nogle få afbrydelser - kørt på denne bane.

Da MR-MRD som eneste motorvognsæt hos DSB er udstyret med puffer, benyttedes de også til fremførsel af gods- og postvogne, fx til fremførsel af Sydbanegodstoget G 9564 i 1980'erne.

Også i Jylland benyttedes MR-MRD til fremførsel af postvogne, dels vogne af litra Gs, dels litra DPh og Ph.

I slutningen af 1980'erne fremførte mange MR-MRD-sæt de lange post- og rejsegodsvogne DSB litra Pm og Dm i Jylland og Fyn.

Mellem 1989-1991 kørtes et pendertog fra Nakskov til København med MR-MRD, kaldet "Lølliken", idet DSB benyttede returløbet fra Englænderen, dvs. et pendertog med 1. klasse, men da MR-MRD "deporterades" til Jylland/Fyn ved K91 sommer, ophørte disse løb.

MR-MRD fik fra i 1991 indbygget togkontrol ATC (Automatic Train Control) hos maskindepotet i Ålborg, og denne indbygning afsluttedes i midten af 1994. De første sæt blev renoveret fra den 4. marts 1991.

Fra 1991 var sættene kun i drift på Jylland/Fyn-siden, men vendte senere i 1990'erne tilbage til Sjælland (Sydbanen), hvor de stadig er i drift (2012). I slutningen af 1990'erne kørte togene ikke alene på Lille Syd, idet visse løb forlængedes til Vordingborg, hvor de små togsæt var velegnede til sådanne korte lokale løb.

Uheld

Desværre har MR-sættene heller ikke - som nævnt tidligere - været

forskånet for uheld og ulykker, således kolliderede MR-sæt 4013 med en lastbil mellem Bording og Ikast. Sammenstødet, der skete den 26. oktober 1990, skete med voldsom kraft, og medførte at 12 blev kvæstet, da toget blev kastet om på siden. Lastbilen blev revet midt over, idet toget kørte 100 km/t ved sammenstødet.

Et andet alvorligt uheld skete ved Jelling den 1. august 1995. Her kørte MR-sæt 4066 frontalt mod et andet sæt. Hvert tog kørte med 50 km/t da kollisionen skete, og ulykken kostede 51 kvæstede. Heldigvis blev ingen dræbt, men MR-sættene blev alvorligt beskadiget.

Der har i tidens løb været flere sådanne alvorlige ulykker, men dem lader vi ligge for denne gang.

Renovering

I 1995 påbegyndtes en renovering af de aldrende togsæt hos PFA (Partner für Fahrzeug Ausstattung), Tyskland, og de lakeres ved samme lejlighed i nyt design magen til IC3 og ER-togene, nemlig hvid med røde dørpartier. Taget males lysegråt.

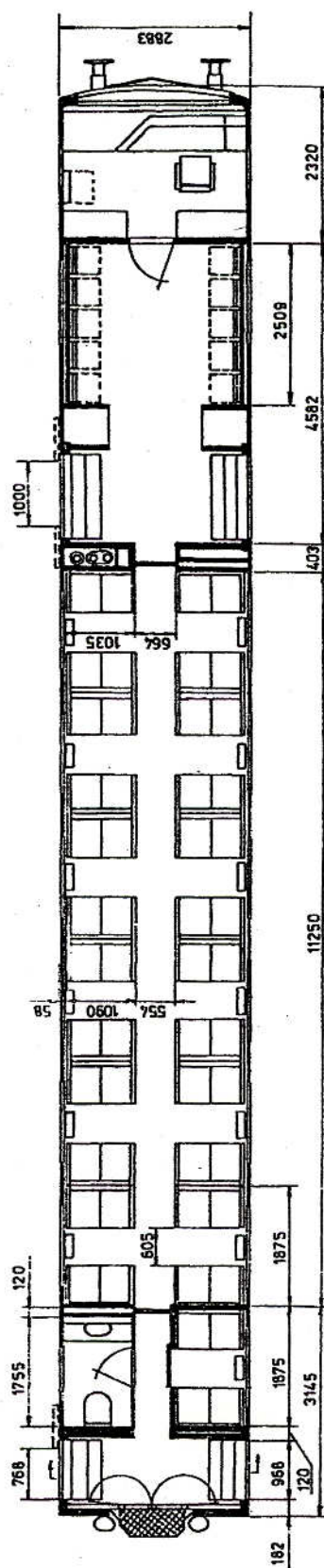
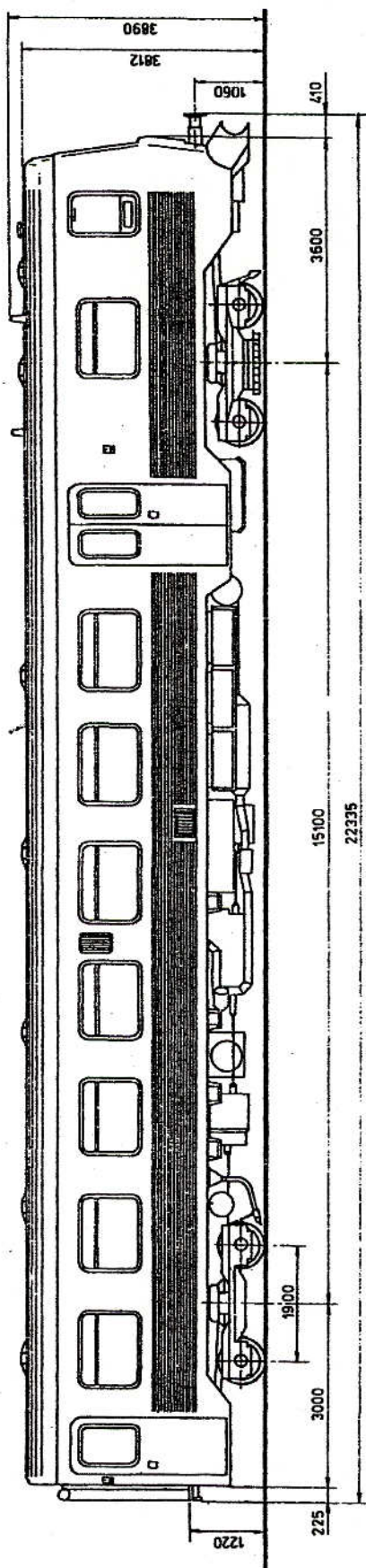
Oprindeligt var det tanken, at dørriben skulle være grøn, og forsøgmæssigt var 4088-4288 udført i denne bemaling, men det ændredes altså, og det først renoverede sæt i nye farver - altså MR 4088-MRD 4288 - afleveredes fra PFA, Weiden, Tyskland den 14. juli 1995.

Renoveringen bestod i komplet sanering af vognkassen (rust), og indvendigt forsynedes sættene med ny belysning, større bagagehylder, nyt betræk og nye gardiner, nyt miljøvenligt lukket toiletsystem og ændrede døre (automatiske), samt blev forberedt for trykknapsystem for standsning efter behov (som i busser).

De ændrede døre bestod i, at man i enden modsat førerrummet blændede dørene i MRD-vognen, hvorved togførerkupéen/solo-kupéen blev fjernet, og i stedet blev monteret klapsæder til seks hhv. to personer.

Olieopvarmningen fjernedes, og i stedet udnyttedes "spildvarme" fra det hydrauliske drev. Ved renoveringen blev hastigheden sat op fra 120 til 130 km/t.

De første sæt blev døbt "Det hvide Spøgelse", og blev i første om-



DSB litra MRD 4201-4283 og 4285-4299

Skala 1:110 i oprindeligt udseende

Bygget Scandia 1981-1985

Tegning: DSB



gang indsat i lukkede løb mellem Århus-Grenå, og senere sæt kom i drift på Odense-Svendborg i 1995 efter prøvekørsler på Gedserbanen.

Det sidste togsæt var færdigrenoveret i 1997.

Tiden efter 1997

I tiden efter 1997 var driften af MR-MRD ganske ukompliceret, men i år 2003 blev flere overdraget (udlejet) det nye selskab Arriva, der indsatte køretøjerne på de vestjyske jernbanestrækninger, ja, de kørte såmænd helt til Århus over Silkeborg og Århus-Viborg-Thisted foruden på strækningen Esbjerg-Tønder.

Det skete fra den 5. januar 2003, hvor i alt 39 sæt blev lejet ud til Arriva. Sættene blev ommalet i Arrivas husfarver i hvid og turkis med Arrivas logo på fronterne.

Skjern blev knudepunkt for Arrivas trafik i Midt- og Vestjylland.

Herfra kørtes til Struer, Århus og Esbjerg, og der blev derfor 'anlagt' opstillingsrist med pladsbelysning og tilslutning for fremmednet til de mange overnatninger.

I løbet af nullerterne blev Arrivas MR-MRD erstattet af nye Lint-tog, og i december 2010 kørte det sidste ordinære Arriva-passagertog med MR-MRD. De tilbageværende 15 lejede sæt blev derefter tilbageleveret til DSB, der hensatte dem i Fredericia. De fleste af disse togsæt har siden været benyttet som reservedelslager for de resterende togsæt.

Nyt DSB-liberi

I år 2005 blev det igen til nyt liberi for DSBs MR-MRD-togsæt, idet 28 sæt blev malet i de nye farver blå og gråhvid med det nye DSB-logo ('dryptuden') på fronterne. Indgangsdørene fik en grøn lodret

streamer for at gøre indgangen mere synlig. Dette skete i forbindelse med en mindre renovering, der bl.a. også omfattede udskiftning af sædebetræk i nyt design.

I slutningen af nullerterne erstattedes DSBs MR-togsæt også på Svendborgbanen, delvis af nye Desiro-togsæt.

Da Trafikstyrelsen i 2010 forlængede aftalen med Arriva om drift af regionaltog i Midt- og Vestjylland, tilbageleveredes som allerede nævnt de lejede MR-togsæt til DSB, hvor de blev ommalet i DSBs nye liberi.

Siden har togsættene fået en mindre renæssance eftersom nogle af togene hentedes frem i forbindelse med køreplanen for 2012, hvor de indsattes på strækningerne Aarhus-Aalborg og Aarhus-Esbjerg som følge af de forsinkede leveringer af IC4-tog. På denne måde kunne et antal IC3-tog frigøres til de direkte tog mellem Esbjerg og København og til flere lyntog mellem Århus, Fyn og København.

I dag (2013) kører MR-MRD-sættene kun fast mellem Næstved-Køge-Roskilde og visse steder - som allerede nævnt - i Jylland. I Næstved starter og ender MR-sættene, så derfor indrettedes for nogle år tilbage en opstillingsrist med pladsbelysning og tilslutning for fremmednet til de overnattende MR-MRD-sæt.

I 2012 har MR-sættene også vikarieret på Nordvestbanen, mens sporarbejdet mellem Lejre og Holbæk stod på i hele juli og august 2012.



Arriva-MR-sæt 4068 og 4268 gør klar til at forlade Århus station, 2006. Vognene er i det typiske Arriva-liberi i hvid med logo og døre i turkis. Foto: TA

Isoleret i Nordjylland

Den 28. marts 2012 sejlede et finsk skib ind i jernbanebroen over Limfjordsbroen, og ødelagde broen så meget, at den ikke længere kunne trafikeres.

Det medførte at seks MR-togsæt blev indespærret i Vendsyssel, og ikke kunne komme på værksted for eftersyn. Mindre eftersyn blev dog foretaget i bl.a. Frederikshavn, men DSB ville gerne have sættene hjem til de større eftersyn, så derfor blev der iværksat et program, der skulle få sættene hjem til det øvrige Danmark. I øvrigt sammen med fire MF-togsæt.



Det skete ved at overføre sættene med færge med Stenaline til



Göteborg i Sverige, og derfra føre dem videre til København. Det var dog et større projekt, idet man i flere år ikke havde benyttet forbindelsen til jernbanetrafik, og man måtte bl.a. reparere sportilslutningen i Göteborg, og søndag den 3. juni blev det første sæt 4082 overført til Sverige. Alle sæt 09, 16, 44, 47, 50 og 82 kom derefter gradvist til Sverige, og førtes sluttelig samlet til Fredericia den 6. juni.

Indtil 2011 var litra MR-MRD også et fast islæt på banen mellem Århus og Grenå, men efter indsættelsen af MQ-togene fra december 2011, er MR-MRD i dag 2013 kun yderste reserve.

Som et kuriosum kan nævnes, at et par MR-MRD-togsæt er i drift hos Arriva RP i Polen. Disse er malet i samme farver som Arriva senere har givet sine MR-MRD-sæt nemlig turkis med hvide fronter med sort logo. Desværre er det ikke lykkedes os at få fat i et foto af MR-sættene i denne bemaling. Kan læserne hjælpe?

På museum

Sættene MR 4088 og MRD 4288 blev leveret af Scandia i 1985, og var de første der - som allerede nævnt - gennemgik renoveringen som prototype i 1995. I 2005 blev sættene udrangeret, og overdraget DSB Jernbanemuseum, der har bevaret dem i den hvide bemaling.

I dag (2012) har DSB en beholdning på 64 sæt, hvoraf nogle er hensat. Øvrige sæt er udrangeret.

For numre, udrangering, udlejning til Arriva m.v., se banebøgers flotte publikation Danske Statsbaners Motormateriel 1925-2007, banebøger 2008. De nævnte data findes på siderne 134-141.

MR 4055-MRD 4255 ved perron i Århus med ukendt kombineret rejse-gods- og bureauvogn litra DPh koblet til sættet, juni 1982. Foto: TA.

MR-sættene er hos DSB dag malet i det moderne IC3-design hvid, blå og grå. Foto fra Næstved, august 2012. Foto: TA

Data for MR-MRD:

Tjenestefærdig vægt	2 x 34,4 tons
Længde over puffer	2 x 22 330 mm
Motor	12 cylindret Deutz
Max. effekt	2 x 239 kW (2 x 325 HK)
Max. hastighed	120 km/t
Transmissionssystem	Dieselhydraulisk, Voith
Antal drivakslar	2 x 2
Opvarmning:	
Oprindelig	Oliefyr
PFA-renoveret	Spildvarme
Fjernstyring	Multipel (kun med samme litra)
Sikkerhed	ATC (indbygget 1991-1994)
Antal siddende passagerer:	
Oprindelig MR/MR	128
Ombygget MR/MRD	126
PFA-rev. MR/MRD	132 (incl. klapsæder)
Byggested:	
MR 4001-4030	Uerdingen 1978-79
MR 4031-4062	Scandia 1978-1979
MR 4063-4083	Scandia 1983-85
MR 4085-4099	Scandia 1984-1985
<i>Bemærk, MR 4084-4284 har aldrig eksisteret.</i>	
MRD 4201-4283	Scandia 1981-1983
MRD 4285-4299	Scandia 1985



HFJs Bjurström-traktorer

Forbilledet

Lambert Bjurström konstruerede i slutningen af 1920'erne en lille lokomotor eller på dansk en rangertraktor, som i årene frem til krigen

kom i forskellige modeller med nummerbetegnelse svarende til tjenestevægten.

HFJ købte i 1932 to stk af type 12 og stationerede dem i henholds-

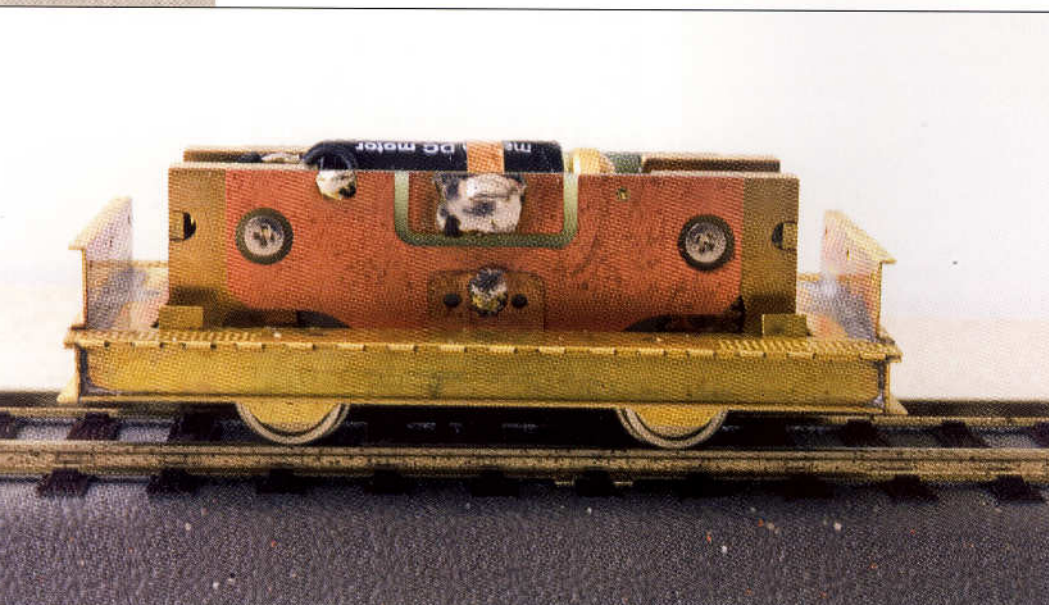
vis Frederiksværk (MI bygge nr 110) og Hundested (MII bygge nr 118)

Motoren var en 6 cylindret Wisconsin på 80 HK. Den leveredes af Motor Corporation Milwaukee, Wisconsin, USA, og importeredes af AB Slipmaterial hos hvem Bjurström producerede sine lokomotorer.

Gearkassen var af Bjurströms egen konstruktion med 4 gear i hver køreretning for hastigheder fra 3 - 32 km/t.

Bjurströms konstruktion var simpel og robust og traktorerne gjorde god fyldest i mange år. Der skulle stadig være en 12'er bevaret hos museumsforeningen Östra Skånes Järnvägar i Kristianstad.

Banen fra Hillerød til Frederiksværk åbnedes for trafik i forsommeren 1897. Først i slutningen af 1916 blev banen fra Frederiksværk til Hundested færdig. Fra starten forpagtede HFJ denne bane. De to Bjurström traktorer er således





indkøbt af HFJ og litereret i overensstemmelse hermed.

I 1943 blev de 2 baner fusioneret og videreført som HFHJ. Dette førte ikke til at traktorerne fik ændret litereringen til HFHJ. De var således til udrangeringen påmalet HFJ.

MI blev ophugget i 1959 og MII i 1968 efter at have været hensat siden 1961.

Data: Akselafstand 2.520 mm, Hjul diameter 600 mm, længde over pufferne 5.620 mm, største bredde 2.980 mm, største højde 2.975 mm samt tjenestevægt som nævnt 12 t.

Modellen

Sture Holmberg, Tumba Lokstation, har i HO konstrueret en lille velkørende undervogn til disse lokomotorer med en 1016 Maxon motor og ekvibreret hjulophæng. Der er strømoftag og drev på begge aksler. Hertil har han udgivet et ætseark til bygning af denne lille ikke særlig kønne men charmerende traktor. 12'eren leveredes til forskellige baner og virksomheder i forskellige mindre afvigende udformninger, så vil man bygge udgaven til Jordberga Sockerbruk eller den til Gävle-Dala Järnväg er det også muligt.

Målene i HO er 29 mm, 6,9 mm, 64,6 mm, 34,25 mm og 34,2 mm. Undervognen vejer 50 g og ætsearket 25 g. Der er plads til decoder, og jeg har endda set en model med indbygget lyddecoder og højttaler. Med lidt bly kommer den næppe op på 100 g så trækraften med blanke hjul vil sikkert

være begrænset, men den skal blot kunne flytte en enkelt vogn eller to ad gangen.

Byggeprocessen

Jeg startede med grundige studier af ætsearket og de få billeder jeg har, for at finde ud af, hvorledes delene skulle foldes op. Herefter gik jeg i gang med at bore huller op. 0,4 mm til håndgelænder og 1,4 mm til kurvepuffere. U-bjælkerne skulle endvidere i enderne have trykket naglehoveder ud fra bagsiden i dertil ætsede kørnerhuller.

Bukkearbejdet var ikke helt nemt, idet mange af bukkelinierne lå tæt på hinanden. Normalt filer jeg bukkelinierne op med en 3-kan-

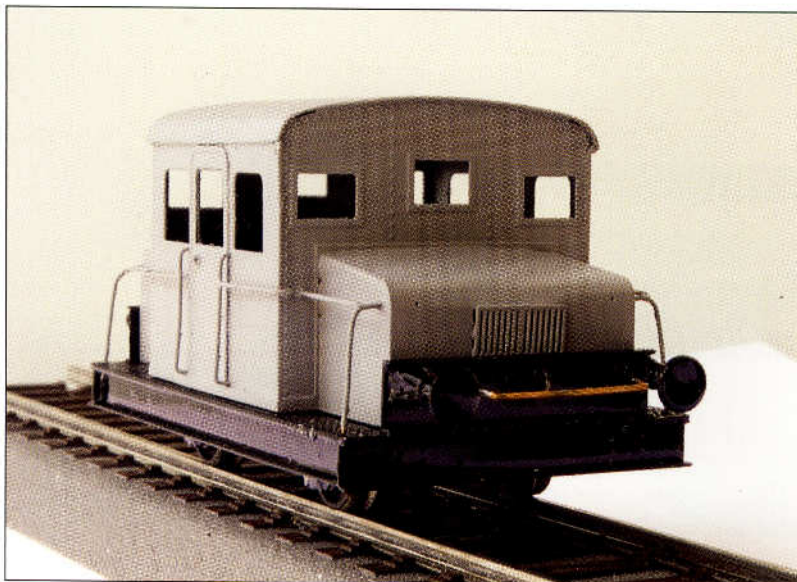
tet nålefil. Det var ikke nødvendigt her med de fine og velproportionerede bukkelinier.

Når bukningerne er vel gennemført konstaterer man med tilfredshed, at alle dele passer perfekt sammen. Så er det en rigtig fornøjelse at bygge modeller af ætset messing.

Man kan samle overdel, fodplade og de langsgående vanger med 1,4 mm skruer og møtrikker. Det er en vældig fordel i den videre proces, idet man inden sammenlodningerne kan sikre sig, at alle vinkler er rette. Dertil letter det loddearbejdet, da man sparer den 3. hånd.

Montering af gelænder udført i





0,35 mm retstrakt bronzefjedertråd var et rigtigt puslearbejde med lodrette og vandrette gelændere som skulle sammenloddess. Flere af lodningerne måtte gøres om, men det er jo netop fordelene ved at lodde. Man kan foretage rettelser indtil resultatet er tilfredsstillende.

Pufferne er Weinerts kurvepuffer. Efter monteringen fik jeg set nogle yderligere fotografier, der viser at pufferhovederne er væsentlig større end den almindelige standard. Weinert leverer også løse pufferhoveder til montering i pufferkurven. Disse kan fås med en

hoveddiameter på hhv 4,3 og 5,2 mm (Weinert nr 8612 hhv 86121). Jeg har derfor skåret hovederne af de monterede, boret huller og monteret den store størrelse.

Oven på motoren har jeg monteret en Lokpilot micro decoder. Den rager lidt op over vinduernes underkant, så jeg har malet den sort for at den ikke skal syne for meget. Denne decoder, som kun måler ca 11x8x3 mm, kan klare en konstant motorbelastning på 750 mA og kan derfor benyttes til alle de motorer med jernløst anker (Faulhaber m. fl.), der kan komme på tale til HO.

Den her benyttede 1016 trækker under 100 mA medens den kraftigste 1331 ikke når op på 400 mA.

Det lykkedes at montere så mange små blyplader i næserne, siderne og under taget at vægten endte med at komme op på 110 g. Det hjælper ikke blot på trækraften men også strømoftaget fra de 4 hjul. Trækraften har jeg målt til godt 10 g. Det lyder ikke af så meget men det er mere end rigeligt for at flytte rundt på op til flere vogne ad gangen på et fladt stationsterræn. Til sammenligning kan jeg oplyse at mine privatbanemaskiner trækker 20-25 g (se Lokomotivet nr 103)

Jeg har grundet med en grå primer på dåse og efterfølgende malet undervognen sort. Jeg havde overvejet at lade modellen stå i primrens grå farve men de tilgængelige sort/hvide fotografier indikerer, at originalen har været malet i en lysere grå. Den har fået nr. 1, der rangerede i Frederiksværk frem til 1958. Efter at have fået litrering er den overmalet med en silkemat klarlak.

Nils-Erik Norsker

Forbilledet HFJ M1 på Hundested station, 1958. Foto: Clausen/DMJK.



Nu over 6000
forskellige
produkter
lagerført på
www.hosdorthea.dk

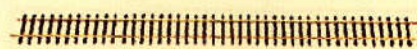
Legetøj & Børnetøj Hos Dorthea

Hos Dorthea
nu også importør
af LGB – Arnold
– Rivarossi

Uddrag af vores prisliste:

LGB 10000
Lige skinne 300 mm
Vejl. ud. kr. 47,-
Tilbudspris kr.


37,-


LGB 10610
Lige skinne 1200 mm
Vejl. ud. kr. 93,-
Tilbudspris kr.

75,-


LGB 12000
Sporskifte højre R1-30
Vejl. ud. kr. 312,-
Tilbudspris kr.

249,-


LGB 12260
Dobbelt kryds R2-22,5
Vejl. ud. kr. 1409,-
Tilbudspris
kr.

1095,-


LGB 15000
Kurve skinne
Vejl. ud. kr. 109,-
Tilbudspris kr.

87,-


LGB 16050
Sporskifte højre elektrisk R3-22,5
Vejl. ud. kr. 665,-
Tilbudspris kr.

529,-

LGB 50500
Udvendig lampe
Vejl. ud. kr. 139,-
Tilbudspris kr.

109,-

LGB 51400
Figursæt
Vejl. ud. kr. 179,-
Tilbudspris kr.

138,-



LGB 42267
Kølevogn
Vejl. ud. kr. 859,-
Tilbudspris kr.

689,-



LGB 42633
Åben godsvogn
Vejl. ud. kr. 939,-
Tilbudspris kr.

789,-

Arnold 6089
Lukket godsvogn
Vejl. ud. kr. 193,-
Tilbudspris kr.

155,-



Arnold 6118
Containervogn
Vejl. ud. kr. 255,-
Tilbudspris kr.

199,-



Arnold 6125
Åben godsvogn
Vejl. ud. kr. 149,-
Tilbudspris kr.

119,-



Rivarossi 6085
Containervognssæt
Vejl. ud. kr. 519,-
Tilbudspris kr.

419,-

Rivarossi 6138
Godsvognssæt
Vejl. ud. kr. 569,-
Tilbudspris kr.

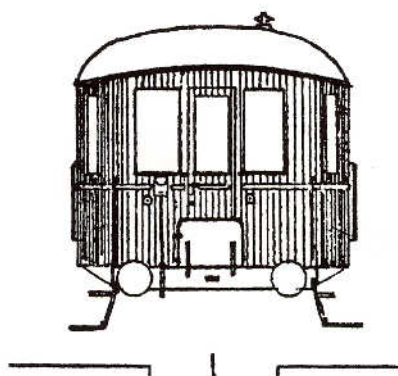
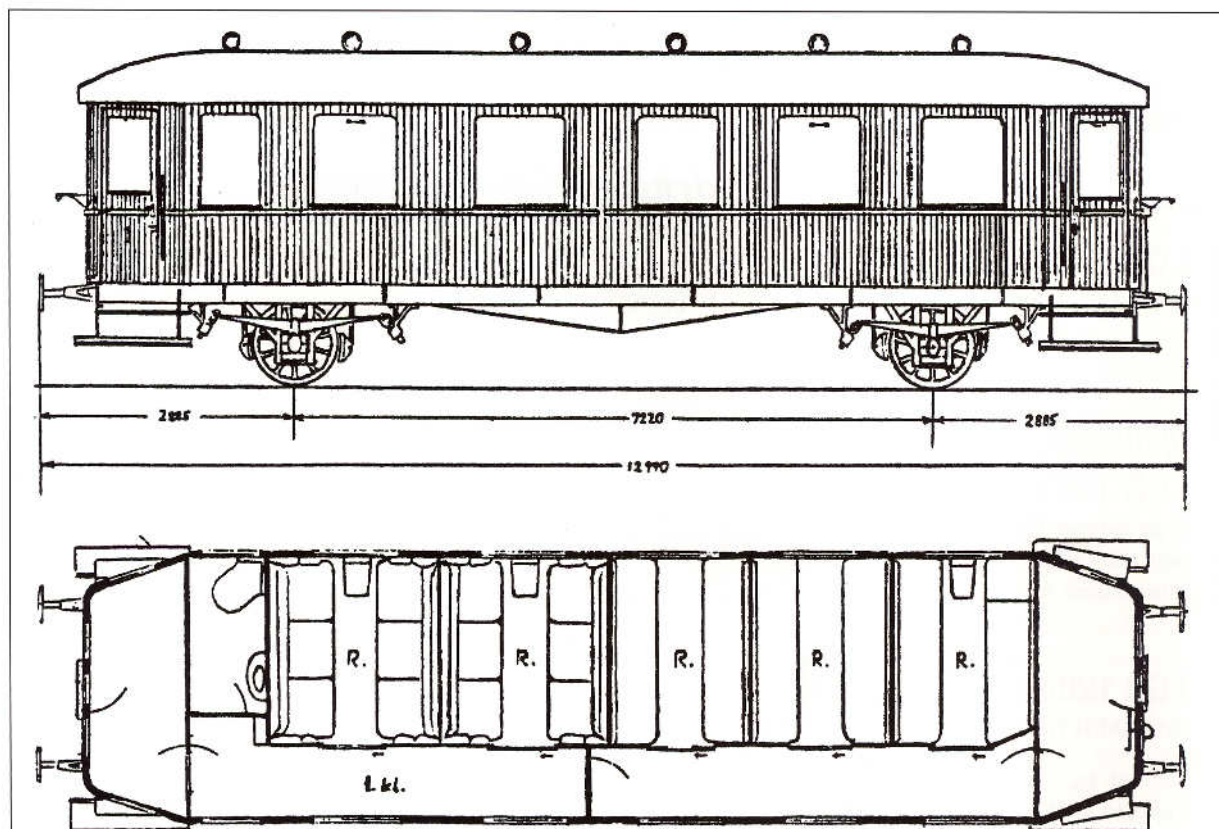
459,-

Se hele udvalget
på:
www.hosdorthea.dk
under menuen LGB.

Modeltog & Hobby Hos Dorthea

Se hele udvalget
på:
www.hosdorthea.dk
under menuen Arnold.

Vestergade 7 · 7323 Give · Tlf. 2944 6771 / 2061 9530 · www.hosdorthea.dk · info@hosdorthea.dk
ÅBEN: Mandag - Fredag kl. 10.00-17.30 · Lørdag kl. 10.00-13.00



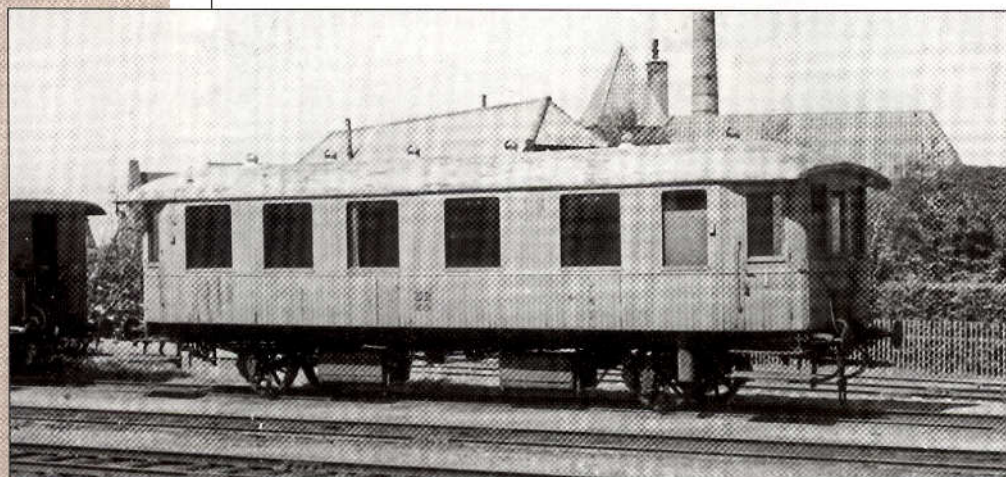
SB B 11-B 13

Vognene blev leveret af Scandia i 1924.
Tegnet af Søren Balle 1978.

Vognene var indrettet som sidegangsvogne med plads til 12 siddende på 1. klasse og 24 på III klasse. Toiletet lå i enden med 1. klasse med indgang fra gangen. Alle vogne blev leveret med åbne endeperroner, men disse blev lukket i 1942 samtidig med at de to SB 12 og SB 13 blev udstyret med trykluftbremse, SB 11 fik monteret trykluft allerede i 1935.

Vognene tilhørte SB-klanen.

Foto af B 12, Skagen 1961. KEJ.



SB B 11 Scandia 1924

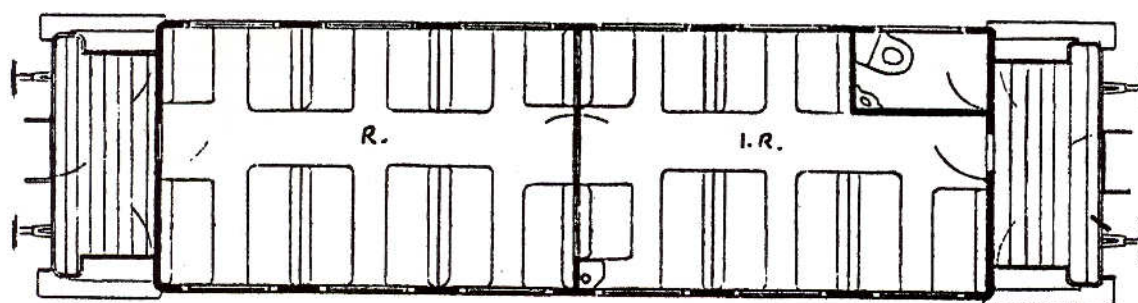
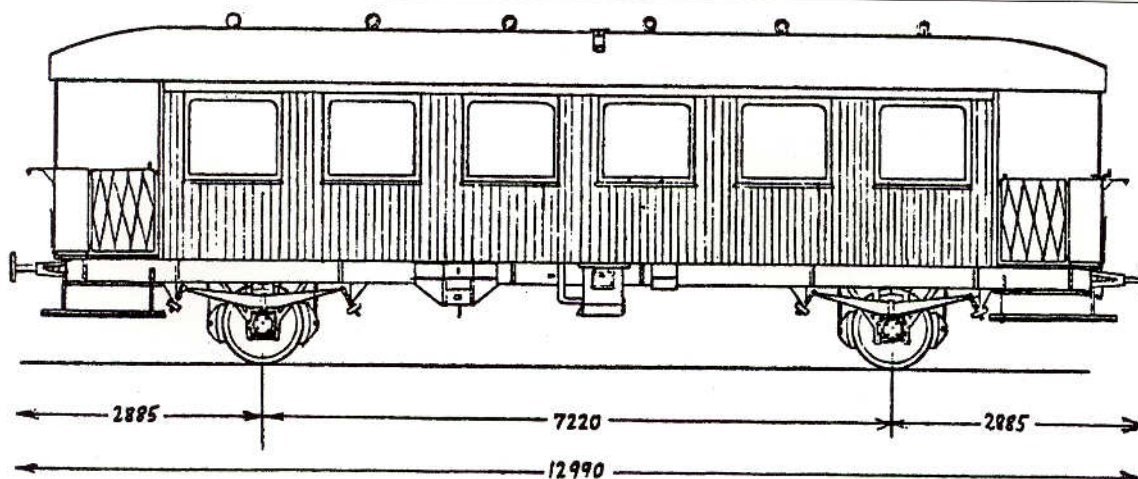
Udrangeret 1968, til MHVJ, i år 2007 til DJK

SB B 12 Scandia 1924

Udrangeret 1968

SB B 13 Scandia 1924

Udrangeret 1968, opstillet ved Råbjerg Kirke



VNJ C 25-C 27

Tegnet af Søren Balle 1978.

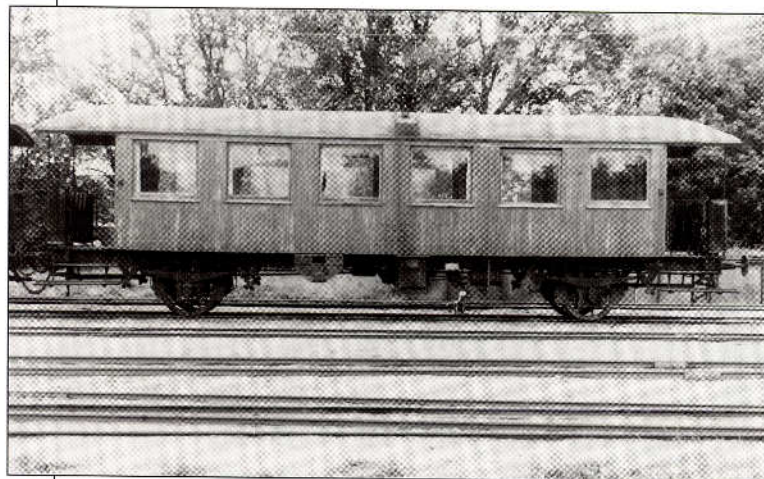
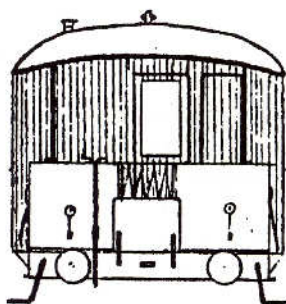
Vognene blev leveret af Scandia i 1913.

Alle vogne blev i 1947 ombygget, således at de fik polstrede sæder og tryklufthremse.

De var opdelt i to storrums for rygere hhv. ikke rygere. Ryger-afdelingen havde plads til 28 siddende, mens ikke-ryger-afdelingen havde plads til 24 siddende, idet noget af rummet medgik til toilet og håndvask. Vognene fik aldrig lukkede endeperroner.

Vognene tilhørte KS-klanen, der var typisk med en langsgående liste over vinduerne.

Foto VNJ C 27, Varde Vest 1964. Foto: JB-P.



C 25 Opr. NTJ C 25, fra 1940 VNJ C 25

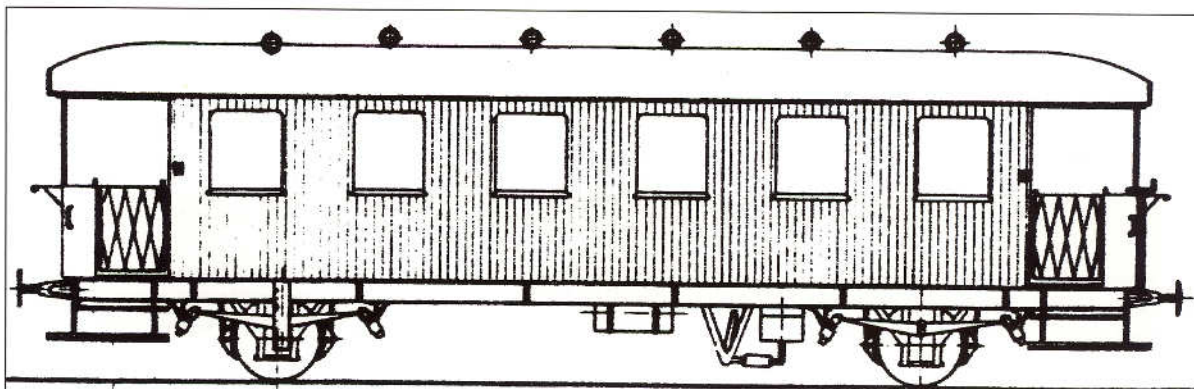
I 1970 solgt til DJK

C 26 Opr. NTJ C 26, fra 1940 VNJ C 26

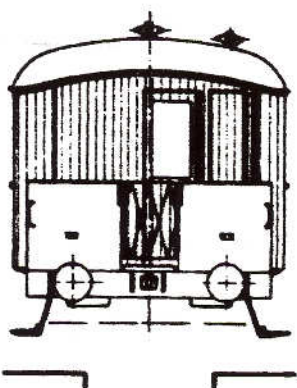
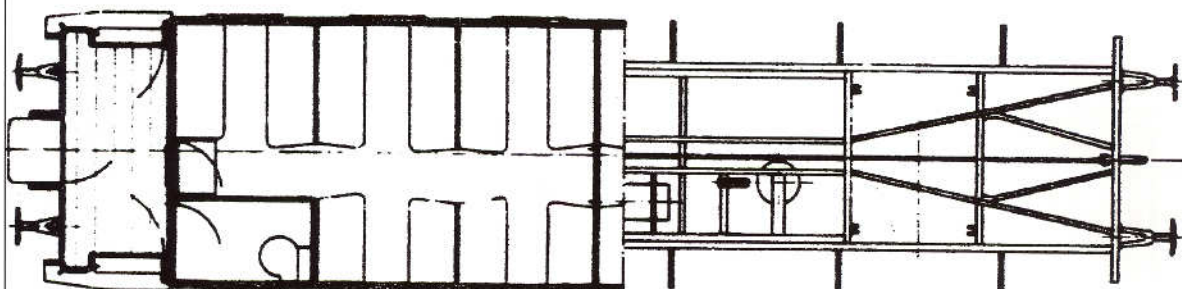
I 1970 udrangeret. Vognkasse opsat som klubhus. Hvor? Solgt til KLK i år 2002. Ophugget 2006.

C 27 Opr. NTJ C 27, fra 1940 VNJ C 27

I 1970 udrangeret. Solgt til? Vognkasse brændt i år 2006.



C 21-22



TKVJ C 21-C 22

Tegnet af Ib Nielsen, 1959

Vognene C 21-C 27 blev leveret af Scandia i 1916, og var en typisk stor trævogn med 7220 mm akselafstand og 12 990 mm målt over puffer. De var indrettet i to afdelinger til rygere hhv. ikke-rygere med plads til i alt 56 siddepladser på 3. klasse på træsæder. I ikke-ryger-afdelingen var anbragt – som tegningen viser – toilet, der reducerede antallet af sidende storrummet.

I 1920'erne solgte TKVJ ud af vognene, men beholdt selv to af dem, nemlig C 21 og C 22.

I 1930 blev glidelejerne udskiftet med rulellejer, hvilket gjorde dem mere velegnet til brug i motorfremførte tog. Samtidig blev de udstyret med trykluft, netop med henblik på fremførsel i motor-tog, men kunne også benyttes i dampfremførte tog.

Efter 2. Verdenskrig blev vognene moderniseret med polstrede læderbetrukne sæder, men efter anskaffelse af skinnebuser blev vognene næsten udelukkende anvendt som togvørervogne i banens godstog.

Vognene tilhørte LJ-klanen, og var som disse bygget med teaktræbeklædning.

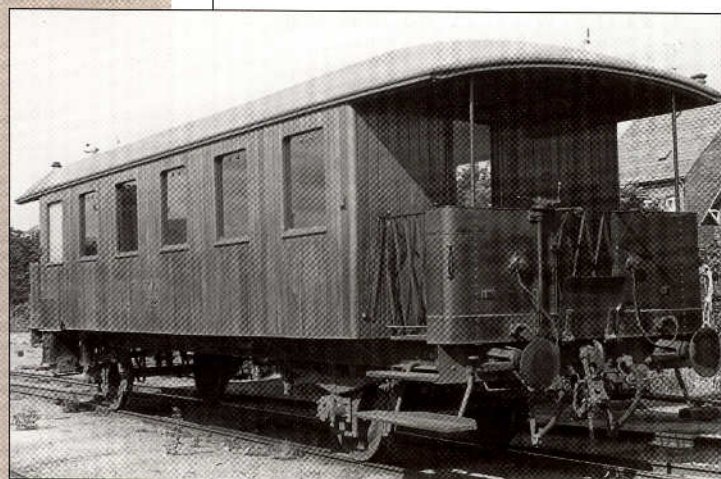
Foto TKVJ C 22, Kolding, 1964. JB-P.

C 21: Scandia 1916

Solgt til KLK i 1968, år 2010 til Jernbanemuseet.

C 22: Scandia 1916

Udrangeret i 1968, vognkasse opstillet i Guldager.



Nye håndbetjente bomme er gået ned for tog i Køge, 1982. Bommene blev betjent fra signalposten, der ses til højre. Foto: TA



HÅNDBETJENTE BOMME

i epoke II, III og IV

■ Af Torben Andersen

Et rigtigt modelanlæg har naturligvis bomme ved krydsning af vej og bane. Men hvordan virkede disse egentlig? Lad os se lidt på virkemåde m.v.

Krydsninger i niveau mellem vej og hovedbaner udstyres med bomme (ved mindre overskæringer med led).

Lukningsindretningerne, der betjentes på overkørslen, var her i Danmark bomme, der åbnedes og lukkedes af banevogteren fra et sted i nærheden af banevogterhu-

set, for at han ikke skulle være nødt til at gå over sporene under dette arbejde.

Til fjernbetjening anvendtes især bomme, der bevægedes ved dobbelt trådtræk. Hvor banen lå i en kurve, lå de ikke mere end 300-400 meter fra det sted, hvorfra de betjentes. De kunne i almindelighed kun anvendes på veje med svag færdsel, men var færdslen stor, var afstanden fra betjeningsstedet ikke større en 50 m.

Når bommen blev tvunget til vejrs, virkede den gennem trådtrækket sammen med en klokke på

spillet, hvorved ledvogteren kunne underrettes, så han kunne lade bommen gå ned igen.

Bommene sænkedes og åbnedes ved håndkraft, og var i forbindelse med et klokkeværk, der kunne betjenes fra banevogterens plads. Der skulle altid ringes før bommene blev lukket, så gående, køretøjer m.v. ikke blev lukket inde på banens terræn.

Bommene var forsynet med kontravægt, så deres bevægelser automatisk foregik langsommere hen imod de to endestillinger. Ved en passende forbindelse mellem

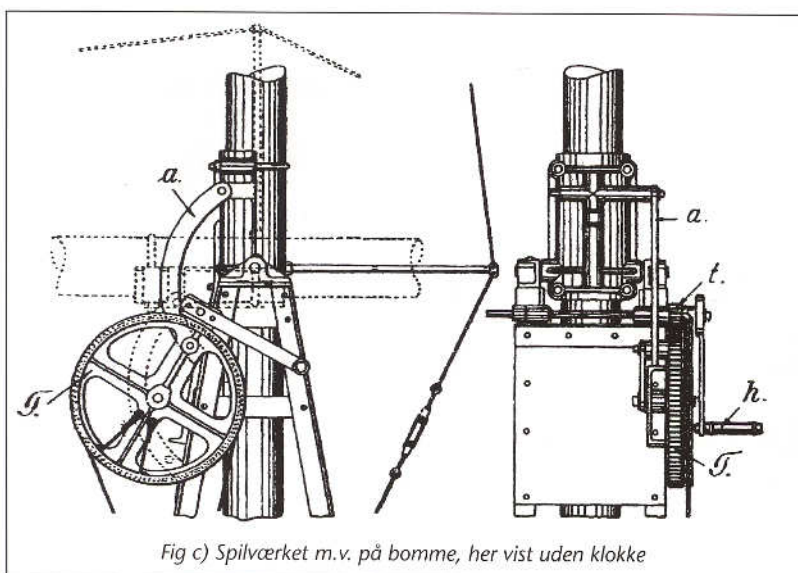


Fig c) Spilværket m.v. på bomme, her vist uden klokke



Nærbillede af klokkeværket på bomme i Agerbæk.
Foto: JGC/JMK



12 m håndbetjent
bomme, ukendt
sted. Til venstre
anslagsgafflen
for den anden bom.



bom og klokkeværk begyndte sidstnævnte straks at ringe, når der blev drejet på det håndtag, hvorved bommen bevægedes, idet denne sidstes bevægelse først begyndte noget senere.

Blev en lukket bom løftet af uvedkommende, begyndte klokkeværket straks at ringe for at alarmere banevogteren.

Bommene blev bygget med en fri vidde fra 4,5 til 12 m.

Selve bommen var bygget i træ eller dannet af et pladejernsrør, og drejedes om en vandret aksel på et jernstativ, der stod ved siden af vejen, hvilende med en fod på jorden.

Ved den anden side af vejen stod en anslagsstolpe med en gaffel, som fangede enden af bommen. Bommene stilledes som regel parallelt med sporet, men ved meget skæve overkørsler dog undertiden vinkelret på vejen.

Nyere bomme, der var kortere, og lukkede ned parvis på hver side af vejen, havde en støttefod i enderne.

Figurerne viser bl.a. af De Danske Statsbaners bomme af nyere konstruktion til nærbetjening a). På side 19 vises figurerne med det spil, hvorved bommen åbnedes og lukkedes. A) er håndsvinget, og på

håndsvingsakslen sad et tandhjul t), der virkede på det større tandhjul T), der tillige var forsynet med tovskeive. Hjulet T) var ved en krum arm forbundet med bommen. Når bommen var åben, stod den lodret. Armen a) lå da an med bomstativet, og bommen kunne ikke tvinges ned uden drejning af håndsvinget. Var bommen lukket, ville den krumme arm ligeledes bevirke, at den kun kunne åbnes ved spillet, og ikke af vejfarende.

Omkring tovskeiven lå en tynd jerntåd, som ved hjælp af lederuller var ført under sporet gennem en underjordisk rende, og op over

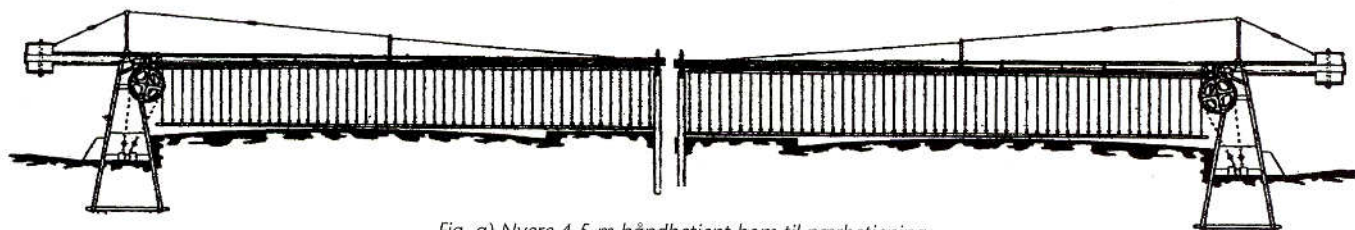


Fig. a) Nyere 4,5 m håndbetjent bom til nærbetjening.

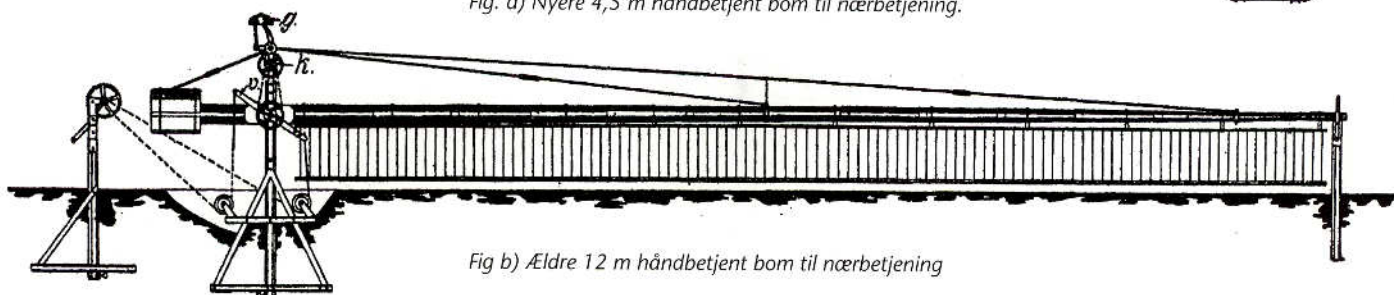


Fig b) Ældre 12 m håndbetjent bom til nærbetjening

en tilsvarende tovske på den på banens anden side stående bom. Denne blev bevæget samtidigt med den første, og behøvede intet særligt spil; begge bomme var i øvrigt konstrueret ens.

Spillet var ofte anbragt på et særligt stativ, og var forbundet med bommen ved trådtræk.

Figur b) viser en ældre bom til nærbetjening, der for selve bommens vedkommende med stativ og anslagsstolpe i hovedsagen var udført som den i figur a) viste bom. Bommen på figur b) blev bevæget ved træk i en af figurens viste kæ-



12 m bomme ved Strømmen, 1975. Midt i fotoet anes det lille bomhus. Foto: JGC/JMJK.



4,5 m håndbetjent bomme ved Snapiind (NFJ), 1965. Foto: HBDS.

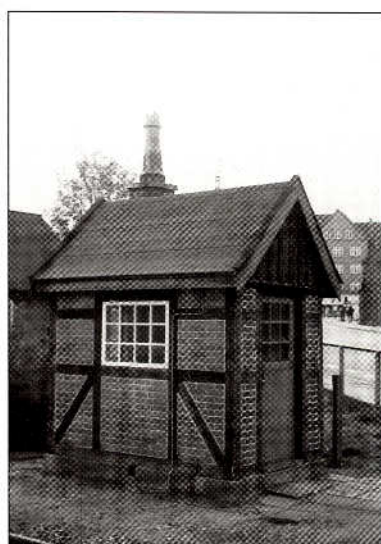
der. Den ene ende af kæderne var fæstet til vægtstangen v), der var i fast forbindelse med bommen; herfra blev kæderne ført om en kæderulle hen til en kædetromle på bommens opstillede spil. Den ene kæde tjente til åbning, den anden til lukning af bommen. Bag vægtstangen ø) fandtes på den anden side af bommen en lignende vægtstang, som ved kædetræk under banen stod i forbindelse med en tilsvarende vægtstang på bommen på banens anden side, således at begge bomme bevægedes samtidigt.

Kædehjulet k) tjente til bevægelse af klokkeværket g), der ringede, mens bommen gik ned. Bommen fastholdtes i åben og lukket stilling ved hjælp af spærhager på spillet.

I mørke skulle bommen være

forsynet med lygte så længe, de var lukkede.

For banevogterne byggedes en lille hytte ved siden af banen med



en enkelt bom, hvis længde og bredde kunne være fra to til tre meter. De var opført i mur, bindingsværk, træ eller bølgeblik (se LOKO-MOTIVET nr. 82, side 37). Hvor en overkørsel lå umiddelbart ved en station, anbragtes bomspillet undertiden i stationens signalhus eller på perronen; man sparede derved en særlig post ved overkørslen, idet bommene så betjentes af stationspersonalet.

Det er svært selv at fremstille bomme i model, men heldigvis har Weinert i sit katalog flere typer af bomme, der kan bruges som danske. Typen ligner meget de danske udgaver, og fås i flere forskellige længder, som i dimensioner næsten svarer til danske bomme. De fås ligeledes med og uden gitternedhæng (kat.nr. 3339-3364. ■

Bomhuset ved overskæringen i Strømmen, bygget i bindingsværk. Foto: JGC/JMJK.



OHJ D 232

Også Odsherreds Jernbane anskaffede sig kombinerede vogne til strækningen Holbæk-Nykøbing Sj. I 1899 anskaffede man sig bl.a. denne vogn fra Vulcan i Maribo, der oprindeligt var en kombineret post- og personvogn med to II-klasses kupeer i enden modsat platformen, og postrum i modsatte ende. Vognen blev senere ombygget til kombineret post- og rejsegodsvogn. Den blev henstillet omkring 1960. Længde over puffer: 10 700 mm Akselafstand: 6 000 mm Rejsegodsrum, længde 3 460 mm Postrum, længde 4 420 mm Trykluffbremse og rullelejer. Foto fra 1960: Adamsen/DMJK

Privatbanernes kombinerede **POST- og REJSE- GODSVOGNE** - som de var engang

Det er sjældent vi støder på bøger og tekster omhandlende postvæsenets bureauvogne, især når det gælder privatbanerne. Her fandtes mange forskellige bureauvogne, konstrueret efter formålet (hvad ellers?). Lad os derfor dvæle et øjeblik ved nogle af landets privatbaner og deres bureauvogne.

På langt de fleste sidebaner havde postvæsenet ikke brug for en hel postvogn, så derfor blev kombinerede post- og rejsegodsvogne de langt almindeligste.

Mange af privatbanerne havde bureaupost i post- og rejsegodsvogne til et godt stykke op i 1950'erne, men ved indførelsen skinnerbusser

og tilhørende bagagevogne litra SB i 1947 og frem, forsvandt anvendelsen stort set med postomdeling og rejsegods i de særlige post- og rejsegodsvogne omkring 1947-48, selv om der allerede i 1930'erne var flere nedlæggelser af bureauførende tog.

Nogle af vognene benyttedes efter anskaffelsen af skinnerbusser fortsat som rejsegodsvogne, men mange blev efterhånden udrangeret. De fleste forsvandt omkring slutningen af 1950'erne og starten af 1960'erne, ikke mindst da postvæsenet i starten af 1960'erne overgik til udbringning af post med bil. Således inddrog man i 1963 bu-

reaudet på HLA og KRB, der begge havde bureau til det sidste.

I 1964 nedlagdes bureauet Silkeborg-Rødkærsbro, og banerne Nyborg-Svendborg. Året 1966 bød på flere nedlæggelser af bureauer på privatbaner, da disse blev nedlagt: Odense-Martofte, Odense-Bogense og Odense-Brenderup. Følgende baner kørte dog videre, men uden bureau: Varde-Nørre Nebel (VNJ) og Frederikshavn-Skagen (SB).

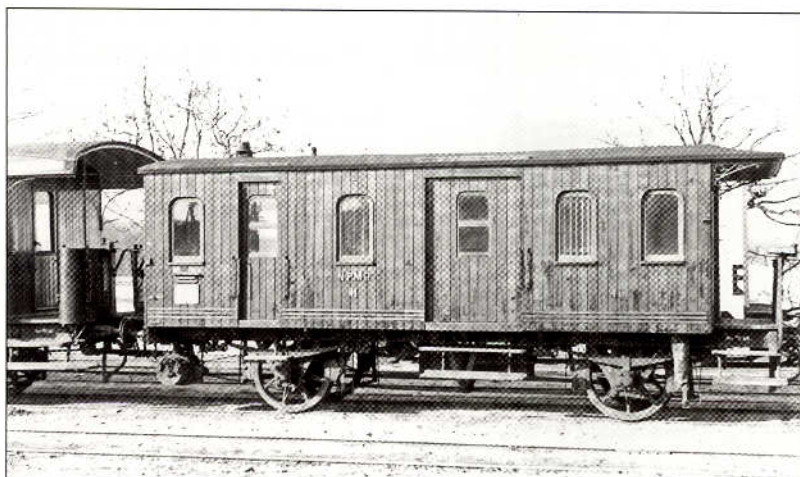
Så sent som i 1968 nedlagdes bureauet TFJ, hvor banen nedlagdes allerede året efter, og Horsens-Silkeborg og TKVJ samme år.

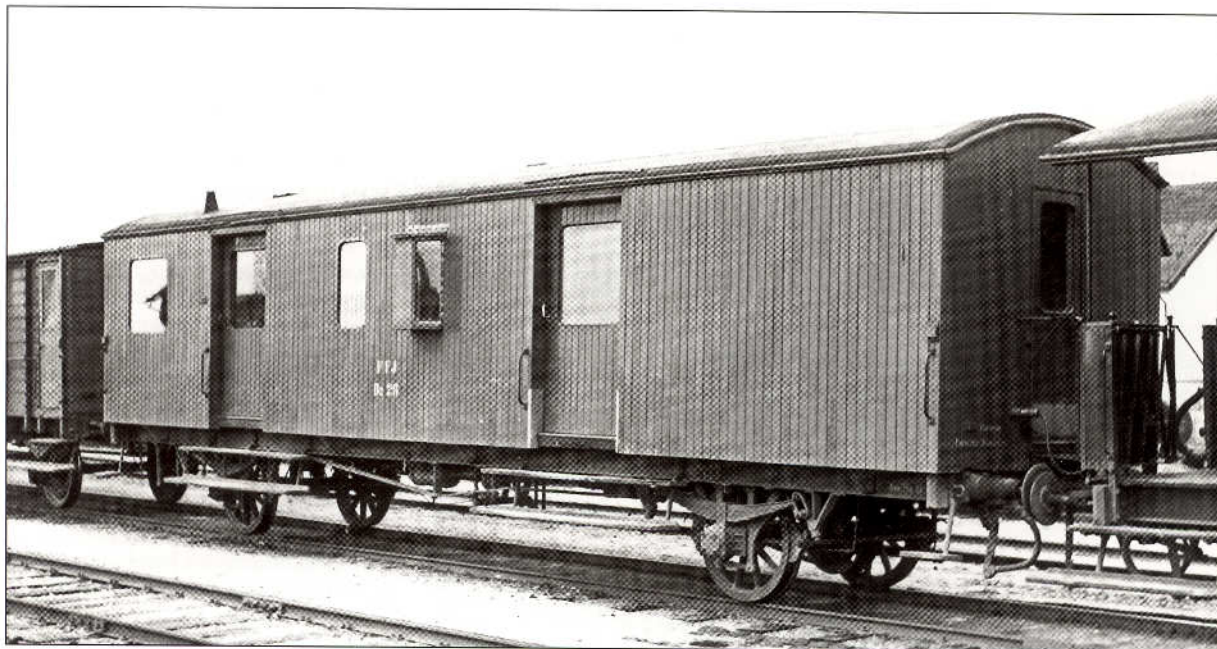
Endelig afsluttedes de fleste bureau nedlæggelser i 1969, hvor AHJ og FFJ blev nedlagt.

NPMB E 41

Næstved-Præstøbanen fik bygget E 41 og E 42 i 1898 hos Scandia i Randers. Personvognen var nu blevet til gennemgangsvogne, så billettøren ikke længere skulle klatre langs vognsiden, men jernbanens personale måtte ikke komme i bureau rummet. Her blev problemet løst ved at bureauet blev anbragt i en blind ende og rejsegodsrummet til højre, og der kun var overgang til rejsegodsrummet (til højre). Vognen måtte følgelig da indrangeres sidst eller først i en togstamme. Banens postbureau blev nedlagt i 1946, med E 41 kørte videre som rejsegodsvogn indtil nedlæggelsen i 1961. Den kom derefter til DJK i Maribo.

Længde over puffer: 10 420 mm Akselafstand: 4 500 mm Rejsegodsrum, længde: 4 430 mm Postrum, længde 2 000 mm Indrettet med toilet Foto fra 1961, JB-P.





Nogle få baner fortsatte med bureau bl.a. HTJ, OHJ og HFHJ, der endda ret sent anskaffede nye bureauvogne, nemlig brugte vogne fra DSB, bl.a. vogne af litra ECO og PA.

I dag er bureauvogne en saga blot både hos DSB og privatbanerne.

Lidt om litreringen

Mens DSB benyttede litreringen D til sine postvogne, så opfandt privatbanerne i mange tilfælde egen litra. Men de fleste fik dog samme litra som DSBs, altså litra D eller E. Sidstnævnte var tænkt som litra til

FFJ DE 26 (DC 126)

En besynderlig D-vogn var FFJs DE 26. Den blev anskaffet fra Scandia i 1920 som DBC 124 md 16 stk. pladser til 2. klasse, og 20 stk. III klasse siddepladser.

I 1954 blev den ombygget af APB til kombineret post- og rejsegodsvogn med togførerkupe DE 126, senere DE 26.

Postrummet fik en længde på 5410 mm, mens togførerkupéen fik en størrelse på 1 000 mm. Rejsegodsrummet kom så til at fylde resten af vognen.

Togførerkupéen havde varmeovn, mens der indrettedes et tørkloset og håndvask i postrummet, der også fik

en ovn. Også her var lukket ind til bureau rummet, bl.a. med sorterreoler på begge sider af rummet, så man kunne kun komme ind i postrummet fra dørene i siden, og vognen måtte indrangeres enten foran ved lokomotivet eller bagest i togstammen.

Lasten i postrummet var 4000 kg. Vognen udrangeredes ved nedlæggelsen af banen i 1969.

Foto fra 1963/JGC/JMJK

Længde over puffer: 13 590 mm

Akselafstand: 7 200 mm

Rejsegodsrum: 4 940 mm

Togførerrum 1 000 mm

Postrum, længde 5410 mm

rejsegodsvogne, men brugtes oftes også til postvogne hos privatbanerne.

Aalborg privatbaner brugte udelukkende litra D, DA og DC til sine bureauvogne.

Af opfindsomme litra skal nævnes LJ, hvor bureauvognene fik litra

G, Skagensbanen brugte litra B og Lemvigbanen litra F.

Ved anskaffelsen af skinnebusser i årene 1947-1942, indrettedes der postrum i nogle Sp-bivogne, mens litra Sb blev betegnelsen for kombineret bureau- og rejsegods i Sb-bagagevogne (hatteæskerne).

HTJ D 44

Høng-Tølløse Jernbane (HTJ) fik bygget sin postvogn D 44 hos Scandia i 1943, og blev den eneste nybyggede postvogn under krigen. Dens design blev en enlig svale. Det var en kombineret post- og rejsegodsvogn, og efter anskaffelsen af skinnebusser fortsatte den i drift på egen på hjemmebane Mellem Tølløse og Høng, dog kørte den mest på søsterbanen OHJ mellem Holbæk og Nykøbing Sj 1950'erne og 1960'erne. Den var i drift til langt op i 1960'erne, og stos i reserve efter 1975. Den udrangeredes endeligt i 1981.

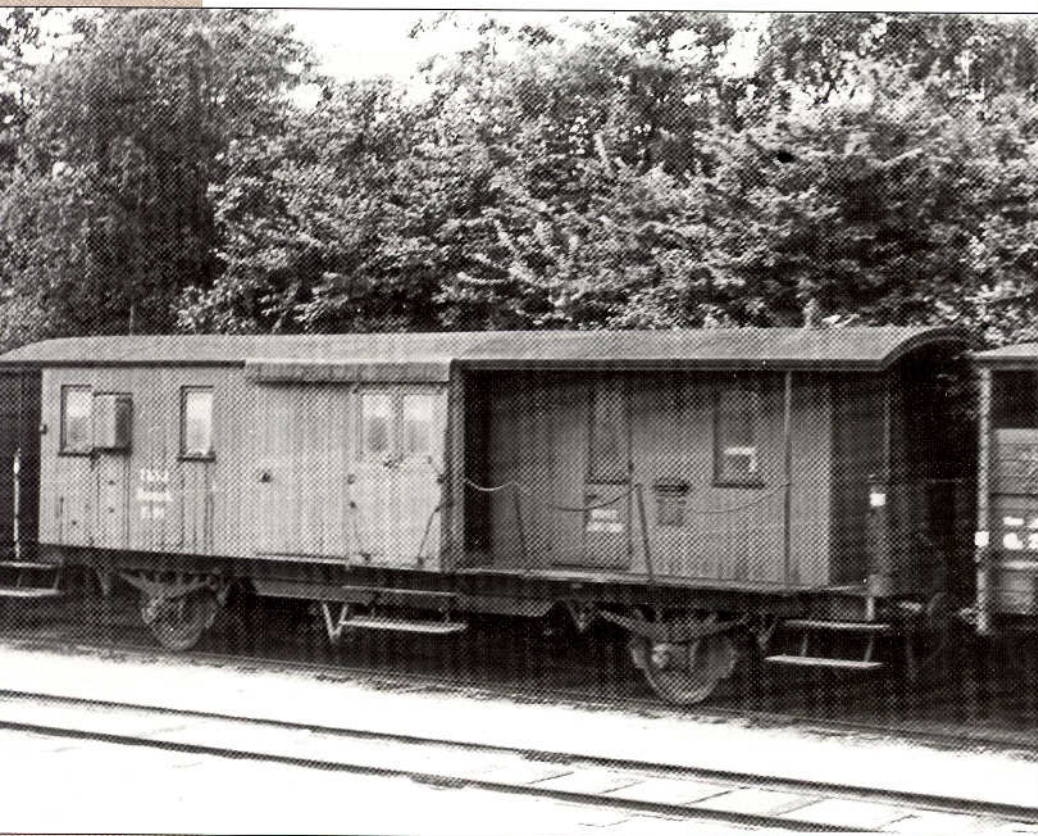
Vognen havde kun overgang i enden med rejsegodsrum. Den var indrettet med toilet i postdelen. Den havde gitter for vinduet i postdelen, og postrummet var dermed større end selve rejsegodsrummet. De nøjagtige mål kendes ikke.

Længde over puffer 11 000 mm

Akselafstand 6 500 mm

Foto fra Holbæk, 1977/TA





HFHJ DK 77

De sidste bureauvogne til privatbanerne var typisk brugte vogne fra DSB. Hundestedbanen HFHJ anskaffede i 1962 ECO 6201(1925), 6208 og ECO 6218 (begge 1931) fra DSB, og ombyggede dem til bureauvogne litra Dk.

Der indrettedes postkontor i den ene ende, hvor der påbyggedes nye døre, mens resten rummede en varmekedel til togopvarmning. De blev lakeret i banens husfarver vinrød med blå mavebælte og cremefarvet overdel.

Banens bureauer nedlagdes delvis i 1973, og vognene blev hensat i 1977, og ophuggedes slutteligt i 1981. Til erstatning købte man tre Dah-vogne fra DSB.

Data for post og kedelrum for litra Dk efter ombygningen kendes desværre ikke.

Billedet viser Dk 78 i Hundested, 1966. Foto: Thomassen.

Længde over puffer: 13 190 mm

Akselafstand: 2500+7000 mm

TKVJ EC 91

I årene 1899-1924 leveredes en række verandavogne til privatbanerne. Problemet var - som tidligere beskrevet - at jernbanens personale ikke måtte gå igennem bureauerne. Det løstes på denne måde ved, at bureauet var lidt smallere, så der blev plads til en gang (veranda), hvor togpersonalet m.fl. kunne passere. En af de baner, der fik sådan en vogntype, var Trolldhede-Kolding-Vej Jernbane, der benyttede den på strækningen Kolding-Trolldhede. Vognen blev leveret af Scandia i 1920, og var i drift til 1961.

Længde over puffer: 12 670 mm

Akselafstand: 6 920 mm

Rejsegodsrum, længde: 4 630 mm

Bredde 2 740 mm

Postrum, længde 3 920 mm

Bredden på postrummet var kun 2 090 mm grundet verandaen.

Med kakkellovn, elektrisk togbelysning med dynamo og akkumulator.

Foto fra juli 1961, JGC/JMJK.

HHJ D 32

Kombineret post- og rejsegodsvogn fra Hads-Nings Herreds Jernbane (HHJ) til strækningen Århus-Odder-Ho. Den var bygget i Breslau 1884, og levede længde. Den blev uheldigvis brandskadet under en sabotageaktion under 2. Verdenskrig, men blev genopbygget, og udrangeredes først i 1962. Den havde typiske gangbrædder langs siden, så personalet kunne gå langs med togstammen. Vognen var bygget i den gamle dilligencestil med buede sider.

Bygget af Breslau, 1884.

Længde over puffer: 7 700 mm

Akselafstand: 3 500 mm

Rejsegodsrum, længde 2 150 mm

Postrum, længde 4 250 mm

HV E 134

Ikke mange privatbaner fik nye postvogne slutningen af 1920'erne. En undtagelse var Horsens Vestbaner, men det var fordi Horsens-Torrig Banen blev ombygget fra smal- til normalspor i 1929.

HV E 134 var en kombineret person-, post- og rejsegodsvogne, og forblev i drift til banens lukning i 1962. Her var der nemlig bureau på strækningen Horsens-Nr. Snede til 1961. Herefter kom vognen til ØSJS, der udrangerede den så sent som i 1976. Vognen blev bygget af Scandia i 1929, oprindeligt som E 111.

Længde over puffer: 13 330 mm

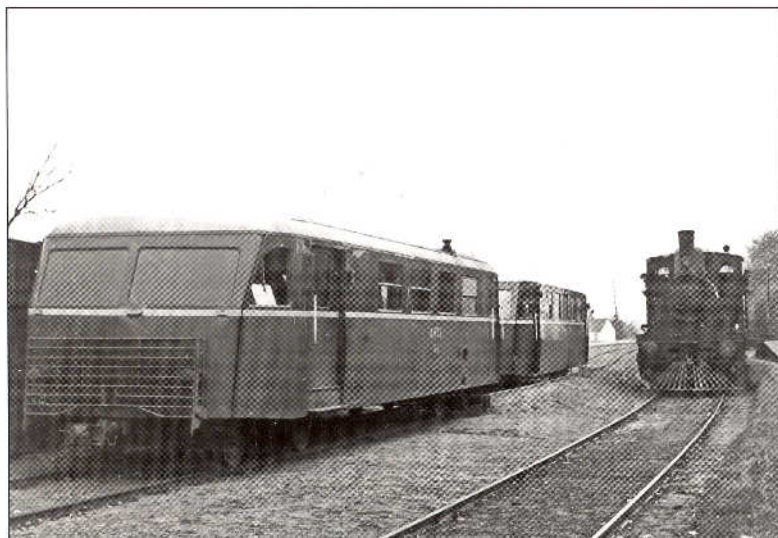
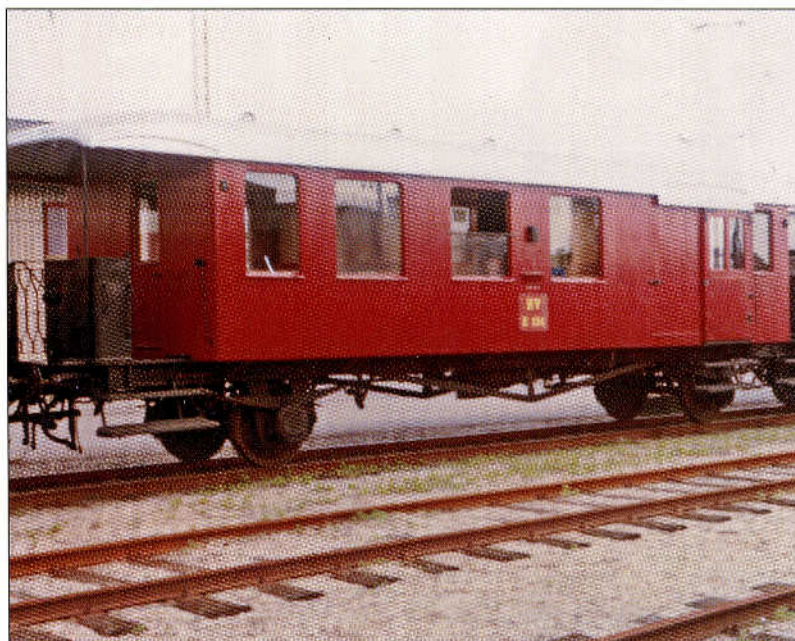
Akselafstand: 7 700 mm

Rejsegodsrum, længde 3 720 mm

Postrum, længde 3 300 mm

Antal pladser på III klasse: 14

Foto fra 1960, ukendt fotograf

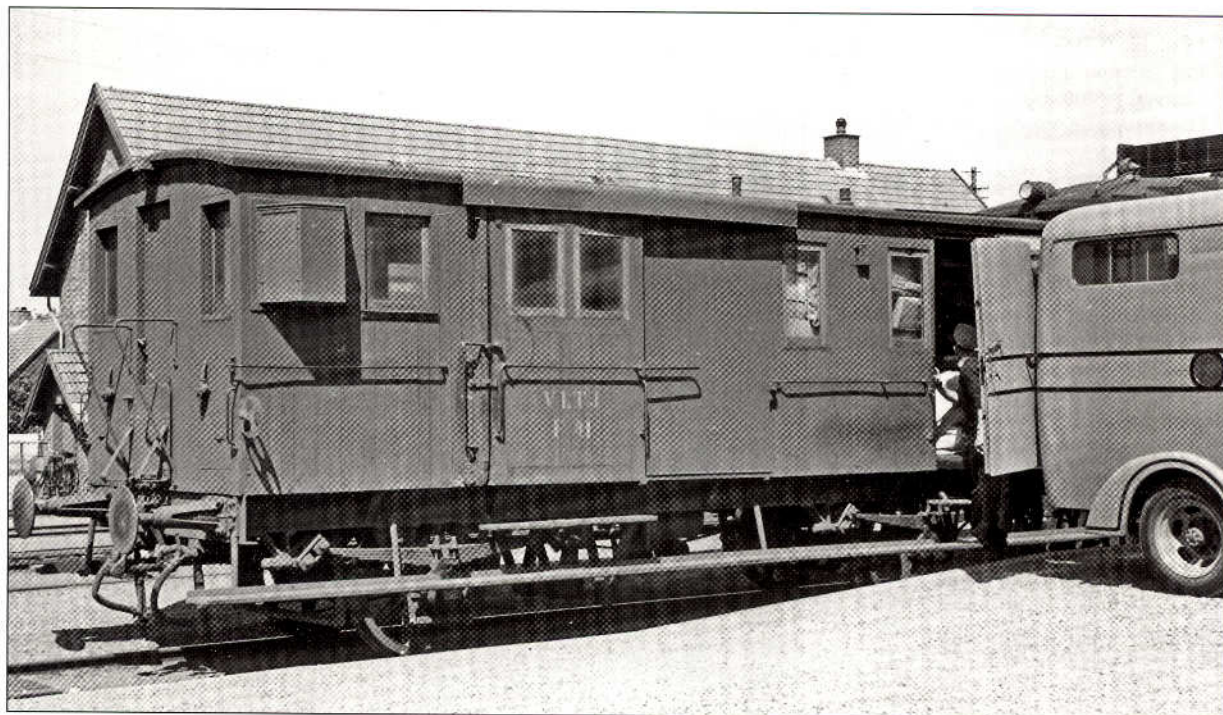


Skinnebusser litra Sp og Sb

Da privatbanerne anskaffede skinnebusser i årene 1947-1952, etableredes postbureau i flere bivojne. De to hovedtyper var til venstre en kombineret post- og personvogn litra Sp fra Århus-Hammel-Thorsø Jernbane Sp 2 fra 1952. Den solgtes ved banens lukning i 1955 til HTJ, hvor den blev til Sp 39, der igen videresolgte den i 1963 til FFJ som Sp nr. 13. Den endte på Odsherredbanen som CS 233 i 1969, og op-huggedes først omkring 1980.

Den anden type var den kombinerede post- og rejsegodsvogn litra SB, her repræsenteret ved Hornbækbanens SB 1 (foto herunder). Da den var med kombineret post- og rejsegodsrum havde den to døre. Den blev anskaffet i 1952. Efter udrangering i 1970 brugtes den som skur, og op-huggedes endeligt i 1980.





VLTJ F 41

En noget anderledes postvogn var Lemvigbanens VLTJ F 41 (og søster-vognen F 40), der foruden plads til rejsegods og post, også have et rum med bremsekupe, og derfor oprindelig blev kaldt 'bremser'. Bremserummet lå i modsatte ende af postrummet, altså i enden med kukasserne.

I 1909 blev vognen ombygget, bl.a. fik den en større akselafstand på 4550 mm, og atter var der lukket af til postrummet, mens der var adgang til bremserummet gennem rummet til rejsegods.

På billedet læsses F 41 med post i Lemvig, 1962. Læg i øvrigt mærke til

vinduerne i gavlen ind til bremsekupeen. Foto: HGC.

Længde over puffer: 8 690 mm

Akselafstand: 4 550 mm

Rejsegodsrum, længde 4 100 mm

Postrum, længde 3 100 mm

Elektrisk belysning

Last 1500 kg

KYSTBANEN FLYTTER

Efter nogle år på Strandvejen 213, mener Kystbanen, det er på tide at udvide og flytte forretningsadresse. Det sker fra ca. 1. maj, hvor den kendte mj-forretning skifter adressen på Strandvejen ud til Ordrupvej 101, 2920 Charlottenlund. Her har man fundet nogle store og velegnede lokaler i Nordeas lokaler. Ikke mindre end 400 m² bliver størrelsen på den nye forretning, der naturligvis indrettes som den gamle kendte på Strandvejen med særlige afdelinger til de mange mj-fabrikater, altså afdelinger for ROCO, Fleischmann, TRIX - og naturligvis med masser af plads til produkter fra de danske producenter HELJAN og Hobbytrade. Og alle skaler bliver som sædvanlig repræsenteret.

Men ikke mindst indrettes forretningen med en stor afdeling for Märklin med alskens grej og tilbehør til det udbredte fabrikat,

så alle dyrkere af dette kan få inspiration og oplysninger, hvad enten det gælder det rullende materiel, tilbehør, spor - og ikke mindst den efterhånden udbredte digitale drift, hvor Märklin står rigtig stærkt.

Der bliver også afdelinger for landskabsmateriel, figurer, tilbehør af bygninger og huse, og selvfølgelig afdeling for brugt modeltog. Som noget nyt vil Søren og Christian også lave en afdeling med løsdele til selvbyggere, fx fra Weinert. Også byggeplader og -profiler i diverse materialer, altså plast og messing vil finde vej til forretningen, noget som man hidtil kun har haft i begrænset omfang. På samme måde vil værktøj af alskens slags få plads i sortimentet, så man kun behøver at handle ét sted - som man siger.

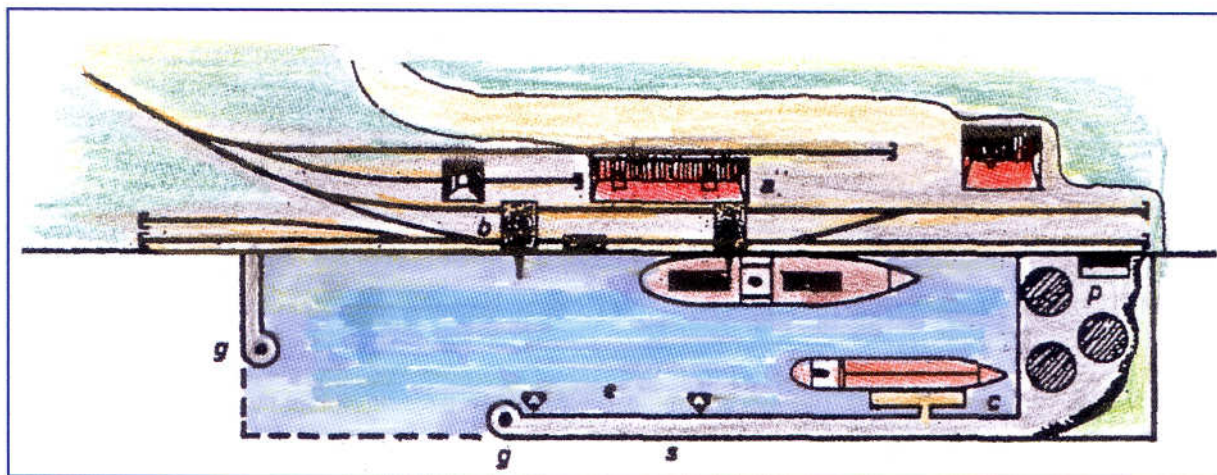
Det bliver nemt at parkere ved den nye forretning, idet der

til forretningen hører en super parkeringsplads. Det bliver også nemt at komme med toget, idet linje C til Klampenborg gør holdt i Ordrup, hvorefter der kun er ca. 700 meters gang til forretningen. Tager man bussen kører linje 185 lige forbi forretningen, og har stoppested næsten lige ude foran.

I anledning af, at man flytter, holder man et stort udsalg på Strandvejen, der begynder fredag den 1. marts kl. 12:00. Da alt skal væk, giver man gode rabatter til de kunder, der køber 'godt' ind og hjælper med at få ryddet lageret.

Det bliver spændende at se, hvad Søren og Christian får ud af de nye lokaliteter, men mon ikke de atter får lavet en fremgangsrig forretning til glæde for alle kunder? Det tør vi godt vædde med. Held og lykke til far og søn her fra redaktionen.

Tre forslag til en havn



De fleste modeljernbaner trafikeres af tog, de er helliget persontrafikken, enten i form af eksprestog, internationale tog eller mindre lokaltog.

Kun sjældent oplever man anlæg, hvor hovedvægten er lagt på godstrafik, selv om godstrafikken i epoke III og IV normalt var banernes rygrad. I vore dage betyder godstrafikken generelt intet, og den køres mest som transit.

Den mest koncentrerede godstrafik fandt man i forbindelse med store industribyer eller til og fra havnebyer.

Nu kan det være vanskeligt at opbygge et industriområde på et mj-anlæg, når der også skal være plads til selve modeljernbanen.

Det er sædvanligvis begrænset, hvor meget plads en mj-mand kan råde over i en kælder eller et loftsrum, mens klubberne har noget mere plads til rådighed.

Anderledes stiller sagen sig, hvis vi tænker på et haveanlæg, idet et sådanne straks er nemmere at få plads til på anlægspladen.

Et enkelt skib, der ligger ved kaj et par kraner, et tankanlæg, et par industribygninger evt. med synlige

Forslag 1) En enkelt havneanlæg bygget på en ekstra plade, fastgjort til bestående anlæg: a = kran til omlæsning af stykgods, b = kran med grab til kul, c = olietank, e = liggeplads med ducksalps (fortøjningspæle), g = båke (fast sømærke) ved havneindløb, p = olietanke og s = mole. Skala 1:20 for spor H0.

transportbånd, giver faktisk udseende af den helt store aktivitet.

Man skal dog ikke stile efter at bygge skibe i størrelse H0, og bruge store skibe som forbillede. Her er et par eksempler på størrelsesforhold:

Et tankskib på 32 000 BRT har en længde på 225 meter, hvilket i H0 svarer til 260 cm.

Et større fragtskib på 9000 BRT har en længde på ca. 160 m, der omsat til H0 giver en længde på 183 cm.

Et mindre kystmotorskib på 600 BRT er omkring 50-70 meter langt, hvilket i H0 giver en længde på 60-80 cm.

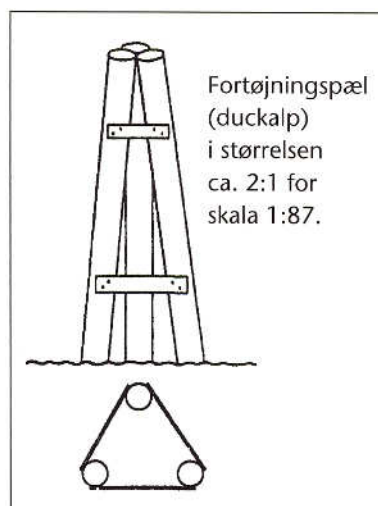
Man kan så ud fra disse tal dimensionere sit havneanlæg.

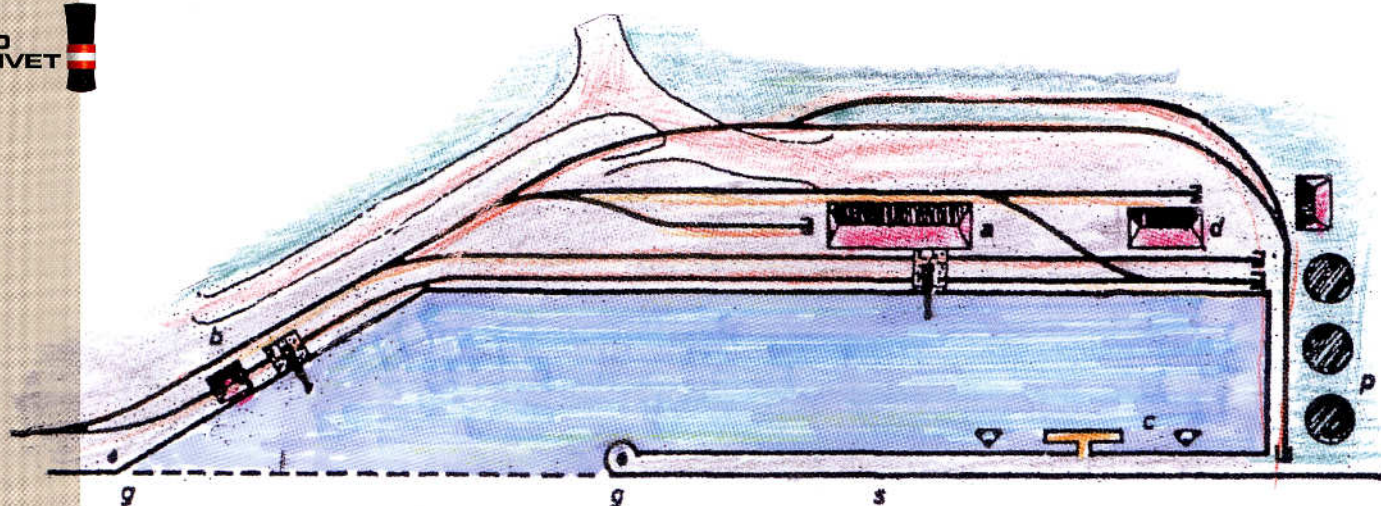
Havneanlæggets form retter sig efter de forestillinger, man gør sig. Flere former kan komme på tale, og vi giver her tre forskellige forslag at vælge imellem.

Forslag 1)

Det mest simple og naturligvis også det mest primitive havneanlæg finder man ved en kanalbred med en kajmur.

Et bestående anlæg kan ændres og udstyres med en havn af denne





Forslag 2) Fast indbygget havnebassin: a = kran til omlæsning af stykgods, b = kran med grab til kul, c = olieka, d = kølehus for fiskerihavn, e = liggeplads med ducksalps (fortøjningspæle), g = båke (fast sømærke) ved havneindløb, p = olietanke, og s = mole. Skala 1:20 for spor H0.

art, fx kan forreste anlægskant ændres til kanalbred med kajkant.

Selve 'kanalen' med skibe anbringes på en plade eller udbygning, der føjes til anlægspaden, altså på samme måde som udtrækspladen på et spisebord føjes til bordet.

Den nye plades bredde må ikke

være mindre end 30 cm, mens længden retter sig efter længden på det oprindelige anlæg. Med en længde på 150-200 cm vil være at foretrække, da man herved får masser af muligheder for rangering m.v.

Forslag 2)

Går vi et skridt videre, så bliver det et indbygget havnebassin i forreste anlægskant. Som hovedregel gælder, at laveste terræn altid skal placeres forrest i anlægget.

For hvis havneanlægget blev anbragt bagest på anlægspaden, så havde man jo ingen oversigt over havnens travle liv, og hvordan skulle vi kunne holde øje med rangering m.v.?

tømmer. Ved 'orientkajen' losses, oplagres og videresendes krydderier, sydfrugter og foderstoffer. Ved 'benzinkajen' behandles tilsvarende diverse olieprodukter.

Man kan også indrette en lagerplads for kul, slagter, sand, grus, sten og skrot, så godsvogne får virkelig meget at bestille. Bl.a. skal der bruges kølevogne til frisk frugt og fisk, lukkede vogne til stykgods, vogne med sidestøtter til tømmer, åbne vogne til kul, sten og grus... og tankanlægget kræver et helt batteri af tankvogne.

...så der bliver rigeligt at bestille, når man anlægger en havn, både selve anlæggelsen og kørslen med godsvogne.

Forslag 3) Indbygget tillæg til bestående anlæg: a = kaj med kraner til omlæsning af stykgods m.v., b = kran med grab til kul og sand, c = olieka, d = kølehus for fiskerihavn, f = orientkaj, g = båke (fast sømærke) ved havneindløb, p = olietanke, m = lager. Skala 1:20 for spor H0..

Forslag 3)

Planforslag 3 forestiller en havn, der mere svarer til størrelsesforholdet H0. Havneanlægget er her vokset til 80x350 cm, og er bygget som et vinkelformet tillæg til et bestående anlæg.

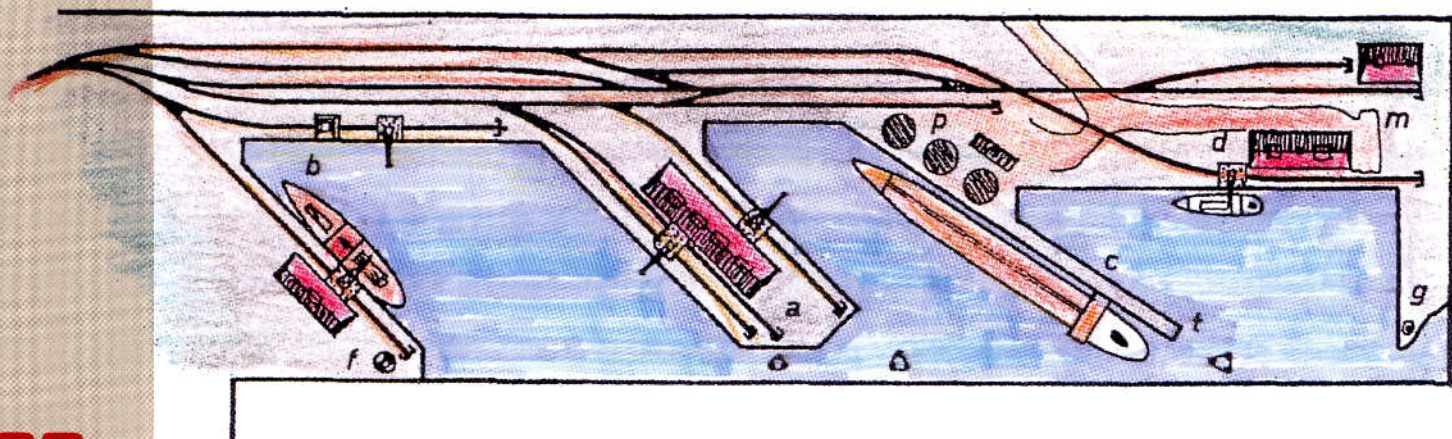
De forskellige bassiner giver rige muligheder for differentieret godsvogntrafik. Ved 'tømmerkajen' losses, oplagres og videresendes

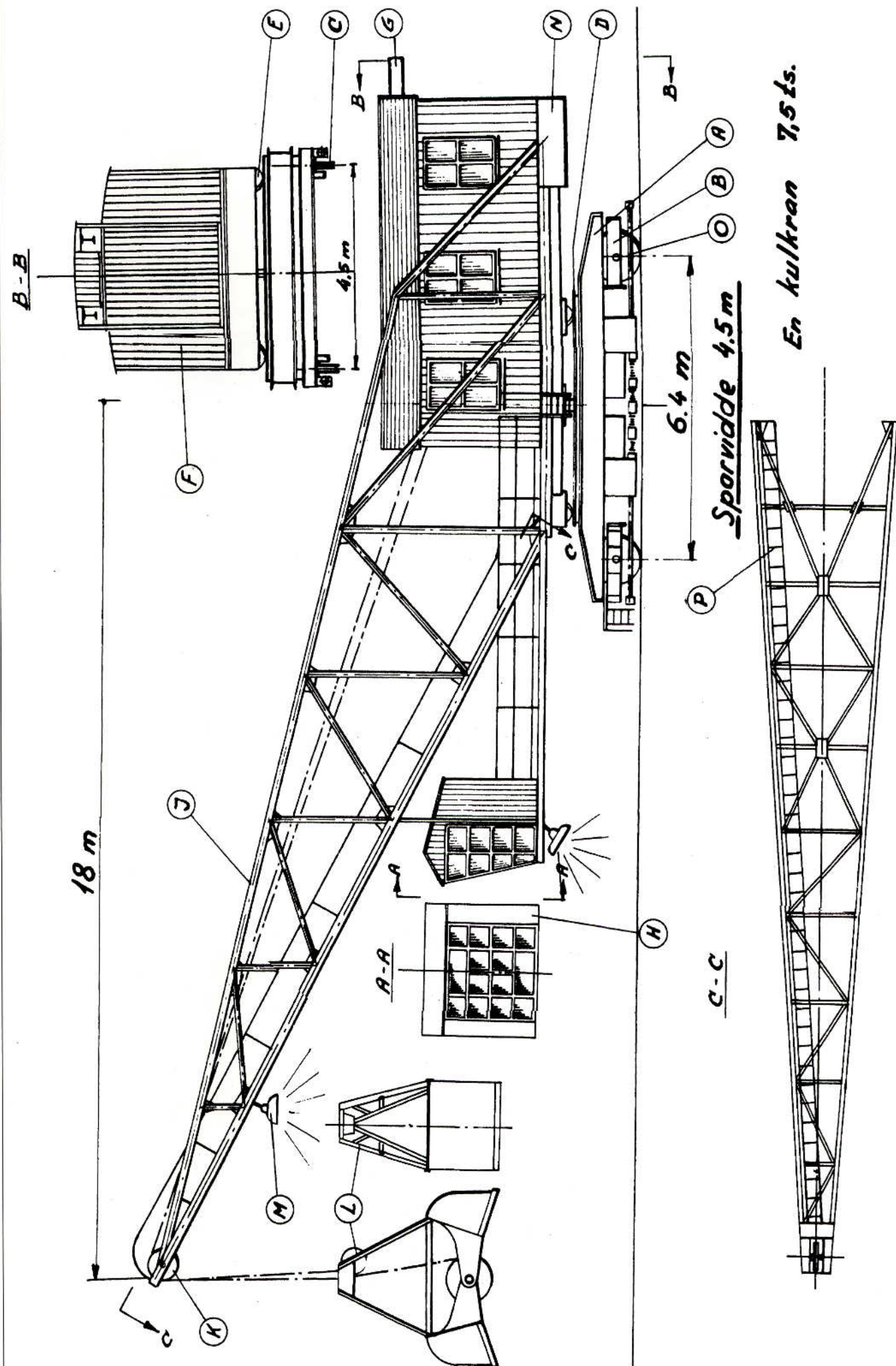
A/S TITAN 7,5 tons svingkran

Skala 1:110

Tegning: A/S TITAN juni 1953

Gengivet med tilladelse af
Model&Hobby, København





Et overblik over dioramaet med en skonnert, der er ved at lægge til i havnen, hvor der i forvejen ligger nogle småbåde. Midt i billedet anes hestevognen.



Et havnediorama

Under et besøg hos den kendte mjl-forretning PÅ SPORET, Vesterbro-gade i København, så vi dette lille flotte havnediorama som vi skyndte os at tage nogle billeder af til glæde for vore læsere.

Havnemiljøet, der er bygget af Harry Hues, viser en lille havn med både og skibe, en samling hyggelige huse, havnekran, kullager m.v.

Dioramaet er bygget på en 2 cm tyk let plade, og har størrelsen 103 x 51 cm, hvor hvert lille hjørne er udnyttet. Havnesporene er lagt

med Tillig-spor, og er nedfældet i dioramabasis, der består af 1,5 m tyk pap.

Husene er bygget i pap, tagene er også pap, hvor teglene er udformet, mærket op ved hjælp af en aflang dorn - så der er slået nogle slag til samtlige hustage. Vinduer og døre er tynd karton skåret ud i sprosser og dørfyldninger. Resultatet er nogle flotte og vellignede huse, der er placeret, så der opstår nogle små veje og gader belagt ligesom datidens grusveje.

Fiskekutteren er selvbygget helt

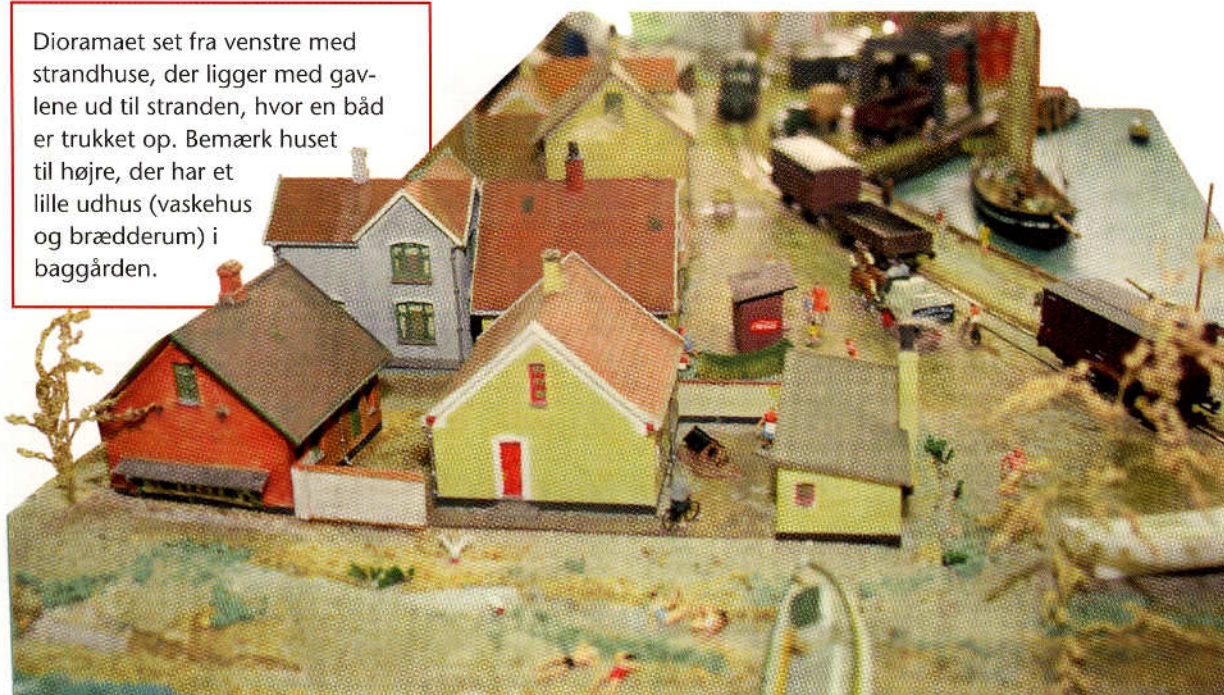
i træ med selvsyede sejl af Esben Kjær Sørensen (†).

På sporene ses diverse godsvogne fra bl.a. Hobby Trade, mens figurerne er fra Preiser. Sidstnævnte, der ses i alskens situationer, giver et levende miljø. Midt på dioramaet ses en hestetrasket fragtvogn, der er af fabrikat Preiser.

Den ene vogn - Q-vognen - har åbnede jalousier, så man kan se hestene i vognen.

Træerne er ikke de mest vellignende, men man kan jo ikke lave alt perfekt.

Dioramaet set fra venstre med strandhuse, der ligger med gavlene ud til stranden, hvor en båd er trukket op. Bemærk huset til højre, der har et lille udhus (vaskehus og brædderum) i baggården.



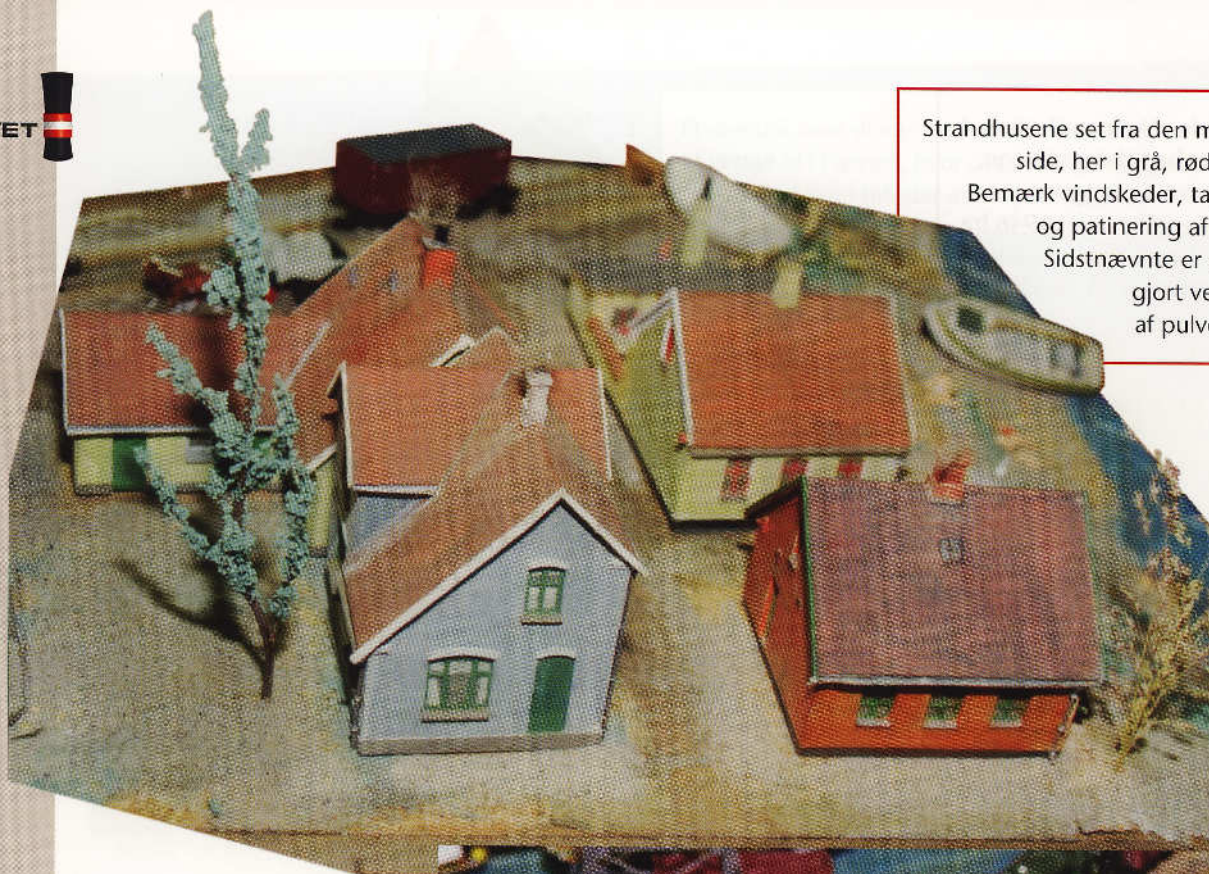
Nærbillede af kranen (fra Faller) med åben højsidet godsvogn nedenunder. Lastvognen er en model af en Chevrolet 1946 fra det amerikanske firma CMW. MH-modellen er PÅ SPORETs egenproduktion.



En DSB litra MH trækker af sted med et par godsvogne. Jo, vi ved godt at MH'eren er lidt af en anakronisme på dioramaet, og havde håbet at kunne sætte en Hobby Trade F-maskine på sporet, men den var endnu ikke fremme, da billederne blev taget. I baggrunden ses havnekontoret mærket med rød-hvide striber ved indgangen.



Midtersektionen af dioramaet set forfra. Midt i billedet ses bl.a. den hestetrukne ølvogn. Den lille fiskekutter i forgrunden til venstre er også selvbygget helt i træ. Q-vognen er den oprindelige – rigtige – fra UK-Modeller, hvor jalousierne er skåret op og heste placeret indeni. Da hestene er for stive, er hovederne skåret af, og limet på en plade, der er monteret lodret inde i vognen.

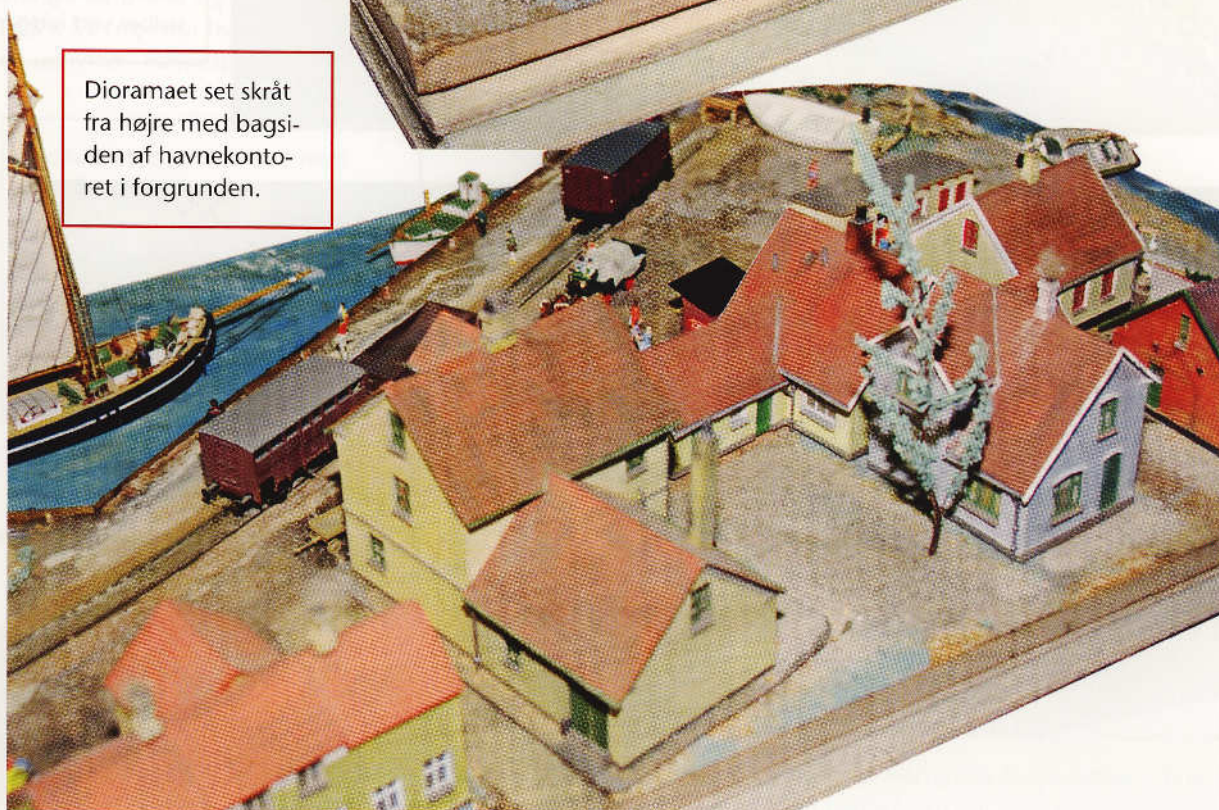


Strandhusene set fra den modsatte side, her i grå, rød og gul. Bemærk vindskeder, tagrender og patinering af tagene. Sidstnævnte er primært gjort ved hjælp af pulverfarver.

Et lille rødt havnepakhus i træ er der også blevet plads til. Det hygger alt sammen...



Dioramaet set skråt fra højre med bagsiden af havnekontoret i forgrunden.





tog-guide 2013-1

Tidsskrift om veteranbaner i Skandinavien
Zeitschrift über Museumsbahnen in Skandinavien
Magazine of preserved railways in Scandinavia



Besøg 112 jernbaner eller museer i Skandinavien

Besuchen Sie 112 Eisenbahnen oder Museen in Skandinavien

Visit 112 railways or museums in Scandinavia



Bestil et abonnement - Please subscribe - Bestellen Sie ein Abonnement

2013 - 3 Numre / Issues / Ausgaben

Leveret med post / Delivered by mail / Per Post zugestellt

Danmark DKK 250,-

Finland EUR 40,-

Norge NOK 285,-

Sverige SEK 320,-

Europa EUR 40,-

Kontakt/Contact:

jmann@it.dk

www.hrmann.dk

Jesper Mann
Drosselvej 13
4300 Holbæk
Denmark



MODEL & HOBBY

- siden 1948



OBS

Vi finder ting og sager
fra gemmerne:

Bøger, hæfter, kataloger,
tegninger - bl.a. til materiel,
færger, skibe, fly, bygninger,
tilbehør m.m.

Kom og kig

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

DekaS

Nye løsdele i metal

Strækbandsæt til CU & CV (1:87).

DK-A-2002

Vejl.
udsalgspris

199,-



Lev.
klar

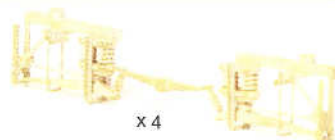
Sættet er komplet til en vogn og indeholder: 2 stk. midterkonsoller og 2 stk. endegavls profiler/holder i støbt bromse, 2 stk. U-profil i fræst messing og 4 stk. strækbånd i ætset nysølv, samt udførlig vejledning

Hansen-Fjedre til CU & CV (1:87).

DK-A-2003

Vejl.
udsalgspris

189,-



Lev.
klar

Sættet er komplet til en vogn og indeholder: 4 stk. fjederpakker i støbt bronze. Man fjerner de eksisterende fjedre og monterer de støbte Hansen-Fjedre. CU 4102, 4104-11, 4114-19, 4122, 4124-25, 4127, 4129, 4131, 4133, 4142-47, 4149-51 og 4171-75 og CV 4306-4340 fik alle Hansen-fjedre!

Lysdåser (1:87)

DK-A-1054

Vejl.
udsalgspris

59,-



x 4

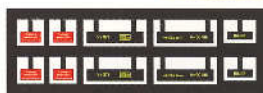
Lysdåser til bl.a. CM, rystevogne, FE, FC, FD m.fl. privatbane personvogne med åbne endeperron, DSB ML, MR m.fl.

Påskriftplader til CM (1:87)

DK-A-2004

Vejl.
udsalgspris

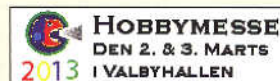
89,-



Nyhed
for. lev. Q1/Q2

Tekniske påskriftplader til CM vogne (både til tagrytter og spids CM). Ætset messing, som er sort forniklet og tampontrykt med de korrekte påskrifter.

Mød os på:



Dansk legetøjsmarked
Frederiksberghallen
d. 17. marts 2013



DMJUs Udstilling i Køge.
d. 6 - 7 april 2013.

Dekas løsdele forhandles hos:



DF Modeltog



Odense Hobby & Modeljernbanecenter



Vejlesens Hobby



Lekbo Handel & Modeltog



Hobbykaeden.dk

DekaS

Der tages forbehold for fejl, ændringer og udsolgte varer.

www.dekas.dk
info@dekas.dk

Prags Boulevard 12, 2.th.
2300 København S

Fordele og ulemper ved danske epoker

Dansk Modeljernbaneunion er ved at tage en officiel beslutning om epoke VI's begyndelsesar i Danmark. Det ser ud til, at man fortsætter traditionen med at lægge sig tæt op ad de tyske årstal. LOKOMOTIVET har en alternativ epokeinddeling, og her er det de væsentlige danske jernbanebegivenheder, der har bestemt årstallene. Men har nogen af dem ret, eller er det måske helt omsonst med særlige danske epoker?

Hvis en dansk epokeinddeling skal have succes, bør modellerne i hobbyforretningerne være mærket i overensstemmelse hermed. Det er nok ikke en selvfølge længere, for de to store danske modeljernbanefabrikanter har efterhånden også et stort internationalt marked. Derfor er det ikke sikkert, at de er interesseret i at mærke deres produkter med danske epoker, hvis de afviger for meget fra de tyske, da det vil kunne forvirre deres udenlandske kunder. Måske er det det, DMJU har i baghovedet?

Lad os lige slå det fast: epokerne er lavet specielt for modeljernbanefolket. Ved skala 1:1 bruger man jo altid konkrete datoer. Epokerne er en måde at generalisere de mange begivenheder på. Det gør, at også folk, der ikke er historisk velbefarne, får en nem mulighed for at sammensætte modeljernbanemateriel nogenlunde korrekt. Spørgsmålet er blot: i hvor høj grad skal man generalisere? Det har betydning for, hvor lange epokerne bliver.

Kigger vi på de tyske epokers længde, er der en tendens til, at de nyere bliver kortere og kortere. Det kan selvfølgelig skyldes, at vi lever i en mere omskiftelig verden. Men de omvæltninger der sker i nuet, virker ofte mere væsentlige, end de vil gøre om 50 år. Så derfor kan der også let opstå en uheldig inflation i antallet af epoker.

Med tiden bliver vi selvfølgelig uundgåeligt spredt på flere og flere epoker. Men Danmark er et lille land med et begrænset antal modeljernba-

neinteresserede. Så vi risikerer på længere sigt, at salgsgrundlaget bliver for lille til hver epoke. Det kan bl.a. imødegås ved at sørge for, at de danske epoker varer mindst 25 år og gerne endnu længere. Ligeledes bør man undgå at underopdele epokerne i perioder.

Det, som bør være afgørende for skellet mellem to epoker, er ikke anskaffelsen af bestemt materiel på de virkelige jernbaner. For materiel er noget, som bliver anskaffet og udrangeret løbende. Derimod er bl.a. nye jernbaneselskaber og nyt design nogle markante, pludselige ændringer, der godt kan tale for et epokeskift.

Opgaven med at sikre de danske epokers fortsatte eksistens består først og fremmest i at sammenlægge epoke IV og V samt fjerne al underopdeling. Den nye stor-epoke kan kaldes IV/V (udtales: epoke fire fem) for at undgå forveksling med de to oprindelige. Som det ses af tabellen, kan man sagtens finde gode fællesnævner til alle epokerne, selvom man fjerner alt om konkrete materielanskaffelser.

Nittetællere kan selvfølgelig hver især lave deres egen personlige indsnævring af netop den tid, de vil dyrke. De ved jo, hvad det er, de skal kigge efter, når der skal udvælges materiel til deres modelanlæg. Men hvornår skal man sige stop? Skal f.eks. rustskader og skidt anbringes med samme millimeterpræcision som påtrykket af litraet? Må man forlange knivskarp litrering, når litreringen på den virkelige materielenhed var falmet og slidt i netop den årrække, man dyrker? Jo mere tidsperioden indsnævres, jo mere relevante bliver disse spørgsmål.

Sidst, men ikke mindst, er det en god ide også at købe nogle modeller af tog fra andre epoker, end den man dyrker aktivt. De kan tage sig flot ud i vitrine, og man støtter en god sag. Nemlig at der fortsat kan fremstilles et bredt udvalg af danske modeltog.

Ole S. Petersen

Forfatterens forslag til nye danske stor-epoker uden underopdeling i perioder

Epoke	Årstal	Længde	Overskrift og nogle specifikke kendetegn for hver epoke
I	1847-1892	46 år	Landsdelselskabernes tid. Primært SJS og JFJ. Lysebrune/grønne personvogne.
II	1893-1940	48 år	DSB's unge år. Vakuumbremser. Mørkerøde personvogne.
III	1941-1973	33 år	DSB i en brydningstid. Skråtstillet frontlys på trækraft. Johnston alfabet. Vinrøde personvogne.
IV/V	1974-2001	28 år	DSB moderniserer sig. Opstilling efter designhåndbog med skrift i DSB's version af Rail Alphabet. Røde personvogne.
VI	2002-		Liberalisering af DSB. Skriftsnit "Via" og blågråt design. Ingen DSB-godstog. Nye aktører på visse persontogstruter.

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

LOKOMOTIVET
Postboks 477, 4700 Næstved

eller send en mail til
www.lokomotivet@lokomotivet.dk

Ikke København H, men Skive

Et par læsere har venligst gjort os opmærksom på, at billedet af postvognen litra DK i LOKOMOTIVET nr. 110 side 32 ikke er taget i København, men derimod på Ny Skive station. Det vidste vi egentlig godt, men trykkeriet fik desværre sat den forkerte billedtekst ind... og fejlen blev uheldigvis ikke opdaget under korrekturlæsningen. Vi siger tak for oplysningen og beklager fejlen.

Ikke 12 mm Tillig-spor til FJ

Niels-Henrik Lund har igen været på tasterne for at korrigere os. Denne gang er det ang. artiklen om Tillig i nr. 110, side 40. Han skriver:

"Faxe Jernbanes sporvidde er 791 mm, svarende til en skinneafstand på 9,09 mm i skala 1:87, så det må bero på en regnefejl, at sporet på 12 mm er udnævnt til at passe med Faxe Jernbane". LOKOMOTIVET: Ja, regne kan vi åbenbart heller ikke, men så skulle det nu være sat på plads, for Tillig har også trestrengede H0-spor med 16,5 og 9 mm afstand. Tak til den altid kvikke Niels-Henrik Lund for rettelsen.

Gitter og puffer

Vor gamle kending Jan Hager har igen tastet løs på skrivemaskinen, og har sendt os et lidt længere brev med diverse kommentarer. Han skriver bl.a.: "På side 29 efterlyser Ole Søholm i sin udmærkede artikel om bygningen af litra DK forslag til efterligning af vinduesgitter i dørene. Jeg har selv brugt at ride streger på vinduernes indvendige side med en nål eller andet spidst værktøj.

Side 45, løse dele fra DEKAS: Jeg har været efter jer før, og vil gerne gentage, at det på korrekt dansk hedder én puffer - flere puffer. Men med sjusket udtale kan man ikke høre forskellen. Den fejl går igen i (næsten) hvert nummer af bladet. Nu er der ingen undskyldning længere".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for brevet, og har skrevet os 'puffer' bag øret.

Åbne vogne hos HTJ

Niels Bo Andersen er interesseret i privatbanerne, isæt HTJ og OHJ, og han spørger:

"Er det muligt at I kan fortælle om de åbne vogne litra PH fra HTJ er udgi-



vet i model fra DWA. Hvis ikke, kan man få transfers fra KM Text til at selv fremstille denne?"

LOKOMOTIVET: Nej, den åbne vogn litra PH fra HTJ er ikke udgivet i model fra DWA. Og så vidt vides er det heller ikke muligt at få transfers fra KM Text. Som trøst bringer I et par billeder af HTJ PH 146, taget i Svinninge, 1965. Vognen har den specielle skrift, der var typisk for godsvogne hos OHJ og HTJ. En melding fra KM Text siger dog, at man på et tidspunkt vil fremstille transfers til HTJ, så vi også kan få denne model i vor samling. Det er godt at høre.

Læserne bygger: DSB litra CPS

Vi har set masser af personvogne litra CPS, men det er først gang vi ser en model med gitter for vinduerne, noget der var typisk for netop dette litra (og MO-vogne). Det er Flemming Holm, der står bag fremstillingen, og som grundprodukt har han benyttet et ætseark fra det nu lukkede Trinbrættet i Århus. Gitrene er limet fast ved hjælp af 10-sekund klæber, og lygtekransene er i øvrigt malet med en sølvpen. Vi siger tak til Flemming for billedet.



Flere fejl

Vi beklager at have bilde læserne ind, at CRM-vognene - omtalt under nyhederne i nr. 110 - kørte på 2,4 m træbogier. Det skal naturligvis være 2,5 m træbogier. Undskyld! Mon ikke, vi snart skal fyre korrekturlæseren?

MO med AV

Søren Eskildsen er interesseret i epoke III, især drift med MO-vogne, og han spørger i en mail:

"Kan I give nogle eksempler på oprangeringer med HELJANs 1800-MO og AV-vogne. Der er nok flere læsere, der synes, det er bedre med små tog på modeljernbanen end en lang Englænder?"

LOKOMOTIVET: Det kan vi godt, endda i massevis, men lad os nøjes med nogle tog på strækningen Næstved-Slagelse. Her var det almindeligt at bruge litra AV/L som mellemvogn i MO-fremførte såkaldte færgetog, der i flere år kørte mellem Korsør og Nykøbing F. Disse tog ophørte ved nedlæggelsen af banen i 1971.

Billedet viser MO 1840 med sådan et tog, der kører ind på Hyllinge station, 1969. Mellemvognen er en AVL, mens endnu en MO 18xx ses bag på toget. Ukendt fotograf.

Vi vil i en senere tekst vende tilbage med modelegende MO-oprangeringer, idet vi efterhånden har næsten alle vogne i model, som passer ind til MO-fremførte tog.



SUKKERVOGNE DSB litra ZN

DSB litra ZN 500 461 i Nykøbing F., oktober 1960. Vognen har påskriften RÅSUKKER i hvid. Den er forsynet med to sæt stjernehjul og et enkelt sæt skivehjul. Foto: JB-P.



I 1954 købte Sukkerfabrikken Nykøbing ni specielle vogne, der var indrettet til transport af sukker. De ni vogne, der fik litra ZN, var oprindeligt bygget af to fabrikker Breslau og Landskrona i årene 1919-1924. Senere anskaffede fabrikken endnu tre vogne, så man i alt havde tolv vogne.

Indtil overtagelsen havde vognene været i drift i Sverige, og var en variant af de svenske treakslede malmvogne.

Alle var af den selvtømmende type med tragt i bunden, og læsning via tre lemme oven på vognkassen. Lemmene kunne låses med specielt lukketøj.

Tømningen foregik ved hjælp af et håndtag, der sad under vangerne. Netop arrangementet med bundtømning, gjorde at vognene måtte undvære den gennemgående trækstang.

En enkelt af vognene - ZN 500 453 - var udstyret med ranger-skruerbrems. De øvrige havde trykluftledning (ZN 500 454-462) og dansk håndbremse hhv. trykluftbremse (ZN 500 451-452).

Vognene var 8550 mm lange, og kunne laste 24 tons sukker. De måtte kun fremføres med en hastighed på 60 km/t. Vognkassen var konstrueret med nittet metalbeholder, der var lagt på kraftige metalstøtter. Vognene havde tidens almindelige kurvpuffere.

Vognene benyttedes i mange år under roekampagnerne i godstog fra Nakskov, Nykøbing F til København, hvor destinationen var sukkerraffinaderiet i Valby (Trekoner-gade). De var lastet med råsuksker.

DSB litra ZN 500 460 fotograferet i København, 1956.

Alle tre aksler har stjernehjul. Foto: CL/DMJK.



Af togplan VI, 1961, fremgår det således, at tog 2188 Gedser-Nykøbing F.-Godsbanegården, havde vognene indrangeret bag i toget. Løb vognene forrest, måtte de kun belastes med 300 tons togvægt, grundet den manglende gennemgående trækstang.

Vognene havde indtil midten af 1960'erne hjemsted i Nykøbing F., hvor DSB krævede nye typer godsvogne eller forbedring af de eksisterende af hensyn til øget hastighed.

De treakslede ZN kunne i 1966 ikke godkendes til de højere hastigheder, og måtte derfor erstattes af nye to-akslede vogne litra Uds. Omkring 1967 forsvandt de helt fra godsvognsparken.

Vognene var oprindelig malet i sølv. Påskrifterne RÅSUKKER var i mørkegrå. Påskrifterne KSR (Københavns Sukker Raffinaderi) var i rød på hvid baggrund, mens SN (Sukkerfabrikken Nykøbing) var i mørkeblå på lys baggrund. Cirklen var ligeledes i mørkeblå.

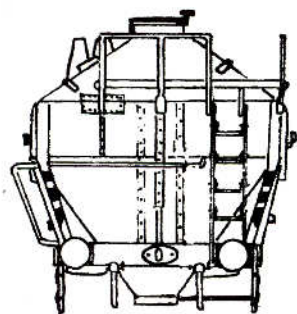
Senere blev vognene ommalet i grå, hvor RÅSUKKER blev malet i hvid. Logoerne med SN og KSR var i rød på hvide felter.



Gavl på DSB litra ZN 500 453 i Nykøbing F., 1958. Vognen er forsynet med rangerskruebremse og trykluftbremse. Foto: JB-P.

Tabel over litra ZN

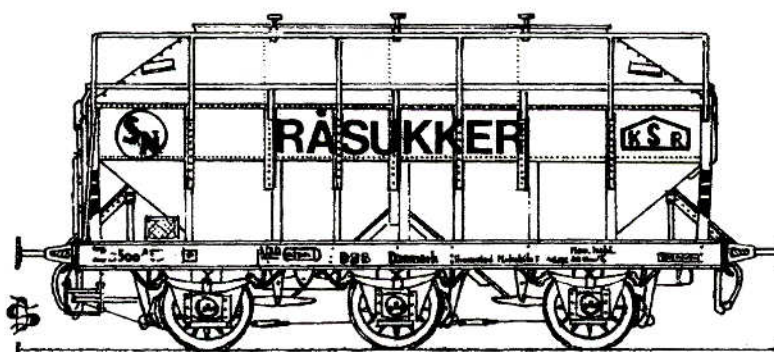
ZN nr.	Bygget	Bremse	Udr. ca.
500 451	Breslau 1920	TB	1967
500 452	Breslau 1920	TB	1966
500 453	Landskrona 1924	RS	1967
500 454	Breslau 1920	TL/H	1967
500 455	Breslau 1920	TL/H	1967
500 456	Breslau 1920	TL/H	1966
500 457	Breslau 1920	TL	1967
500 458	Breslau 1920	TL	1967
500 459	Breslau 1920	TL	1967
500 460	Landskrona 1919	TL	1966
500 461	Landskrona 1919	TL	1966
500 462	Landskrona 1919	TL	1966



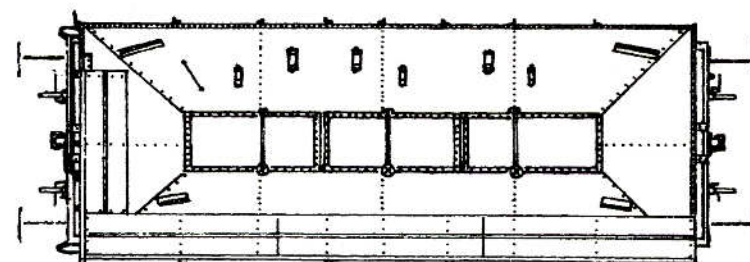
DSB litra ZN 500-642

Bygget af Breslau og Landskrona
1919-1924

Tegning: Steffen Dresler, 1983.



← 2125 — 2150 — 2150 — 2125 →



8550



Små nuttede motorkøretøjer DSB litra ME, MC og MF

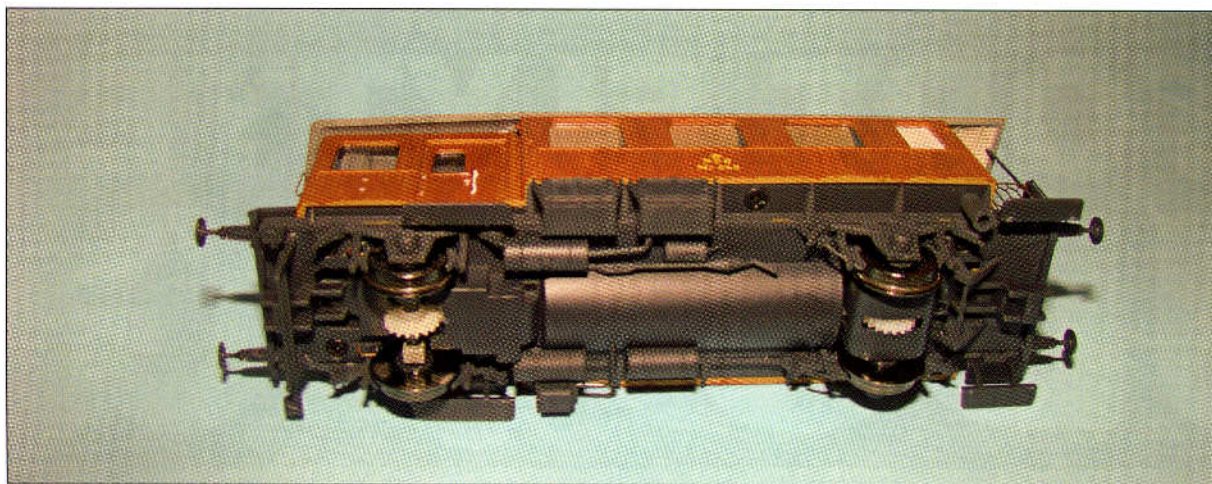


For mange år tilbage - vistnok i 1982 - sendte en dansk fabrikant en model af DSBs lille motorvogn fra Triangel litra ME på markedet. Den blev fremstillet som byggesæt i hvidmetal hos Keyser i England, men den blev ingen succes. Initiativet var rigtig godt, men modellen var håbløs, og den var kompliceret at samle, krævede meget arbejde med at file ren for grater, limes sammen o.s.v. Motoren var komplet umulig at montere, og den kunne ikke trække.

Men nu - 30 år senere - dukker modellen igen op, og det endda sammen med sine søstre litra MC



SET
HØRT



og MF. Hvor kan vi bare være glade over, at HELJAN er så produktiv, og at man fremstiller de lidt mere specielle modeller (jo, vi ved godt, at man har tidligere produceret et par andre mere specielle modeller, nemlig FRICHS MY og litra PR).

Det er rene små perler, man kan sætte i drift på anlægget. De er utrolige flotte og detaljeret udført, især er tealtrælakeringen bare i top, hviket også gælder påtryk. Alle detaljer er med, lige fra tagudrustning til håndbøjler. Lokoførerens arbejdsplads er fint detaljeret.

Modellerne er usdtyret med kortkoblingskulisser efter NEM, der er indfældet i banerømmen på fronten, mens den bagtil ligger frit. A-koblingerne ligger vedlagt som løsdele. Frontkobling bliver nok ikke så aktuel, idet det var meget sjældent i virkeligheden at køretøjerne blev frontkoblede.

Motoren ligger så lavt, at det er muligt at se gennem vognens passagerafdeling. Flot!

Driftmæssigt (DCC) kører modellerne fint. Ja, de kører faktisk rigtig godt, også gennem sporskif-

ter. De er forsynet med motor med svinghjul med tandhjulstræk på begge aksler, der kører lydløst. Og for at sikre god skinnekontakt, har HELJAN fremstillet de to akselgafler som let fjedrende (ekvilibrerende), så der altid er strømkontakt til sporet, noget som ofte kan være besværligt ved fire-akslede køretøjer, såfremt sporet ikke ligger helt plant. Desuden kan modellerne køre meget langsomt og roligt uden vrirken, og det er jo dejligt at se.

Da vognene har en god vægt, er trækraften rigtig god. Modellerne trækker godstog med 20-24 aksler uden besvær. Sådan var det dog ikke i virkeligheden. Her kunne vognene kun slæbe af sted med to-tre vogne (seks aksler).

Modellerne - både til DC og AC - er forsynet med 21 pin dekoder.

Modellerne leveres i solid emballage, og der er indlagt brugervejledning, bl.a. med tabeller over digitale værdier.

HELJAN har denne gang gjort et godt stykke arbejde.

De udgivne modeller omfatter følgende:

4150 DSB litra MF 643

med opretstående køler

4160 DSB litra MC 652

med MO-tagkøler

4165 DSB litra ME 627

med opretstående køler

Da vognene også havde en stor karriere inden for privatbanerne, så bliver det spændende at se om HELJAN vil udnytte disse muligheder?

Hvis man vil vide mere om forbi-
lederne henvises til Banebøgers fine serie om motormateriel omhandlende vogne fra Triangel, der var den første bog i serien. ■

**LES
HØRT**

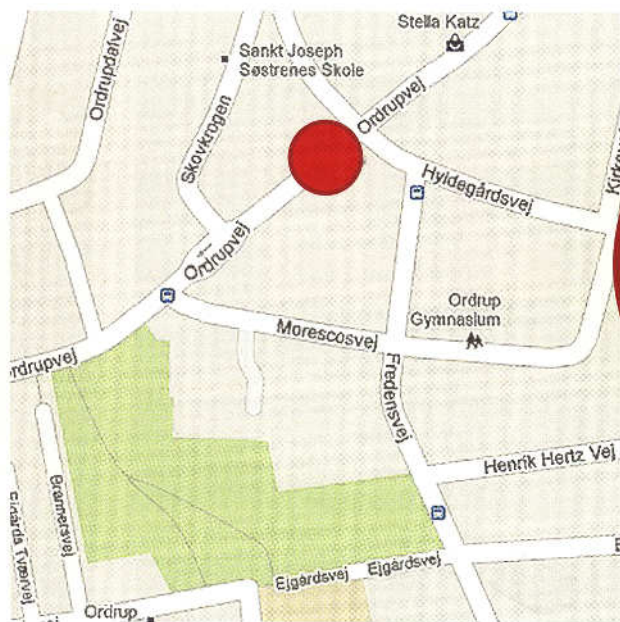


STORT FLYTTE UDSALG

Udsalget begynder fredag den 1. marts kl. 12:00

Kom og vær med

Vi flytter ca. 1. maj 2013 til Ordrupvej 101, 2920 Charlottenlund (se kort), og holder i den anledning stort flytteudsalg på Strandvejen. Hjælp os med at flytte og tømme butikken for varer. Vi giver gode rabatter som tak for hjælpen.



Her finder du os på den nye adresse



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