

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET

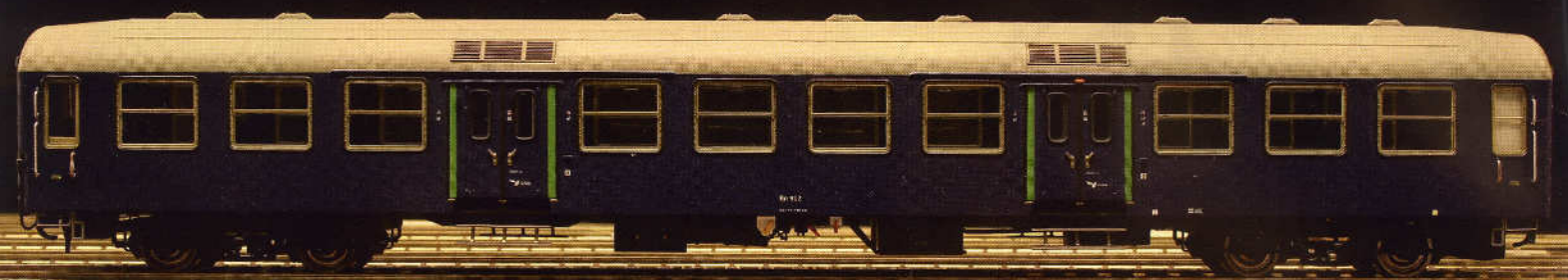


127

MARTS 2017
32. ÅRGANG

- DSBs rangerlokomotiv litra Q
- Frederikshavn jernbanestation
- som den var engang
- Hvad vi finder langs banestrækningerne?
- 10 sider med danske nyheder

Bn, EA og Dh



Nye person- og pakvogne på vej
Kun 120 eksemplarer af hvert nummer

www.mck-h0.dk



Dekas



Hos Dekas er vi stolte af at være nyudnævnt dansk distributør af:

PECO *STREAMLINE*

Heki
Landschaftsgestaltung
nach dem Vorbild der Natur

Uhlenbrock
Elektronik

- Sporsystem i skala N, H0, 0, 1 med flere profilhøjder
- Kvalitets spor - nok det mest drifstabile
- Sporskifter der kan håndbetjenes
- Strømførende polariserede hjertestykker (electrofrog)
- Made in UK.

- Naturotro træer til alle størrelser
- Græs, floormat og flock i afdæmpet forskellige farver
- Kork og ballast til det virkelighedstro spor
- Made in Germany.

- Intellibox og booster til et hvert modeltogsanlæg.
- Decoder i mange udførsler (DCC, Motorola m.fl.)
- LISSY automatisations system.
- Made in Germany.

Se mere information på www.dekas.dk

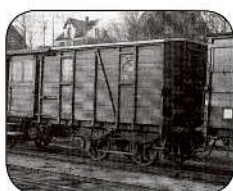
Indhold



DSBs rangerlokomotiv litra Q6

Noget om forbilledet til McKs kommende model.

6



AHJ EB 75

Lidt om en special rejsegodsvogn hos Aalborg privatbaner.

33



Inspiration til anlægget Langs banelinien

Lidt elementært om DSBs banestrækninger, spor, udstyr, mastesignaler, kolonnehuse m.v.

14



SPØRSKIFTET

Rettelser og læsernes kommentarer til tidligere numre af LOKOMOTIVET.

34



FREDERIKSHAVN jernbanestation

- som den var engang
Tekst om den nu forsvundne station med spændende fotos, sporplaner m.v., også fra FFJ.

23



VI HAR HØRT OG SET

10 sider om danske vinter- og forårsnyheder

Omtale af:

McKs rangertraktorer fra Frichs og Ardelt, Y-tog fra Hobbykæden, postvogne fra hobby trade, liggevogne fra ROCO, små godsvogne fra hobby trade og kævlévogne litra Lps fra McK, DEKAS m.fl.

37



Åben bogiegodsvogn til epoke Vb: DSB litra Eaos

32

Forsiden: MA-lyntog ved perron foran Frederikshavn stationsbygning, 1968. Perronen har nu fået lysstofrørbelysning. Sammenlign med foto side 23. Læs om stationen 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

E-mail: lokomotivet@lokomotivet.dk

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

Medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
Ole S. Petersen (OSP)
Ole Møller Nielsen (OMN)
Per Topp Nielsen (PTN)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)
Niels Erik Jensen (NEJ)

Sats og tryk:
eurographic, 2630 Taastrup

Oplag:
650 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 forfatternes 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. 600,- 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. 700,- 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.

Goddag!

Go'dag allesammen, og velkommen til LOKOMOTIVETs 32. årgang. Vi vil atter bestræbe os på at producere et læseværdigt og spændende blad om danske jernbaner i virkelighed og model (og prøve at undgå de værste fejl?) Vi har så mange tekster, der står i kø, så vi kan fortsætte mange år endnu – hvis læserne vil og støtter os – og det gør de heldigvis. Nye abonnenter er modtaget med tak, vi håber, vi kan leve op til jeres forventninger? Også en stor og varm tak til de abonnenter, der har doneret ekstra beløb ved fornyelser af abonnement.

Vi bringer i dette nummer noget om et af forbillederne til de kommende modeller fra MCK, nemlig litra Q, mens rejsegodsvognen litra EA/Dh omtales i næste nummer. Bladet er denne gang på 48 1/2 side, forstået på den måde, at vi bringer en større tekst om Fre-

derikshavn gamle station med en folde-ud-side med sporplan.

Vi har flere godbidder i 'remisen', bl.a. tekster om bygning af færger ("Kongen"), og noget om DSBs busser gennem tiden. Hvad vi bringer i næste nummer, kan man få at vide ved at læse annoncen herunder.



Vi får mange mails fra læserne med tips, ideer, kritik, ros m.v., og det er jo herligt. Ikke alle mails er skrevet og stavet på fejlfrit dansk, men det gør ikke noget, bare vi forstår, hvad man mener. Det kan vi generelt godt, men selv om man er ordblind, så bør man kende jernbaneudtrykkene – så vil det hele blive forstået meget bedre.

Apropos dette, så var der i november måned 2016 en større debat omkring et indlæg i forummet 'Signalposten', hvor man kritise-

rede en – formodentlig – ordblind skribent. Det skal man ikke, vi er ikke alle lige dygtige til at formulere os, og det er jo også indholdet, det kommer an på, ikke stavningen.

I mange år blev redaktionen i LOKOMOTIVET skældt ud for fejl og mangler, manglende stavekultur, kommasætning o.s.v. Det er helt OK, men nogle skrev desværre også "at vi ville få pisk", hvis der kom flere fejl eller "om vi var hønefulde", at "vi var idioter", at "LOKOMOTIVET burde dypes i rød maling og smides ud", at vi var "useriøse kællinger", at "det var Anders And-tekster", at vi var "sprogspassere" o.s.v. o.s.v.

I begyndelsen gik det – indrømmet – os lidt på, men efterhånden trak vi blot på skuldrene, og svarede pænt på alle tilsendte breve og mails. Og vi får stadig kritik, men den har nu ændret sig til at være meget positiv, konstruktiv og sober, og disse kritiske mails er vi meget glade for – så tak for det allesammen, I er altid velkommen til at 'brokke' jer, komme med kritikpunkter, kommentarer, rettelser o.s.v.



Så blev det omsider tid til udgivelse af vor godsvogsbog 2 om de private vogne optaget hos DSB. Den blev igen desværre forsinket, hvilket vi beklager. Men den er blevet godt modtaget, og oplaget var sat lidt op, så vi har nu lidt ekstra på lager, hvis man skulle have glemt at bestille den.

Det fører os til, at flere læsere opfordrer os til at fremstille en tilsvarende bog om DSBs person-, post- og rejsegodsvogne i stedet for den planlagte om specialvogne. Det vil vi kraftigt overveje, men i den mellemliggende periode vil vi udsende vor lovede bog om DSBs damplokomotiv litra D. Det skulle gerne ske i løbet af året, men det vender vi tilbage til.

Så indtil da – ha' det hyggeligt, vi ses til maj.

Næste nummer af
**LOKO
MOTIVET**



nr. 128
udkommer
ultimo
maj måned

Her kan man bl.a. læse følgende:

- DSBs rejsegodsvogn litra EA/Dh
- Hobbytrades produktioner 2006-2016
- DSBs busser gennem tiden, især årene 1955-1965
- Reportage fra NMJKs anlæg (i anledning af Banebørstedagen den 10. juni)
- hvordan arbejder ROCOs nye Z21
- Fotonostalgi: DSB i farver, 1950'erne og 60'erne
- Oprangeringer af DSBs persontog Jylland, 1980'erne
- Danske nyheder
- Sporskiftet... og meget mere

Vi ses!

Forbehold
for ændringer

HELJAN

60 ÅR MED MODELLER

Vi er glade for - og stolte over - at kunne fejre hele 60 år med produktion af modeller, til både det danske og udenlandske marked.

Det fejrer med udgivelsen af en speciel HD vogn, som vi håber vil pryde modelbanen hos vores kunder og venner af huset!

OPLAG KUN 200 STK

(alle individuelt nummerede vogne)



Venstre side

Højre side

0051
Heljan 60 års
jubilæumsvogn

Pris pr. vogn:

200,-

VIND ET GAVEKORT TIL DIN FORETRUKNE FORHANDLER!

I anledning af vores 60 år kan du være heldig at finde en af de 4 præmier, som vi har "gemt" i ovenstående vogne; Er du en af de heldige, så modtager du et gavekort pålydende 500,- som kan benyttes hos din foretrukne HELJAN-forhandler!

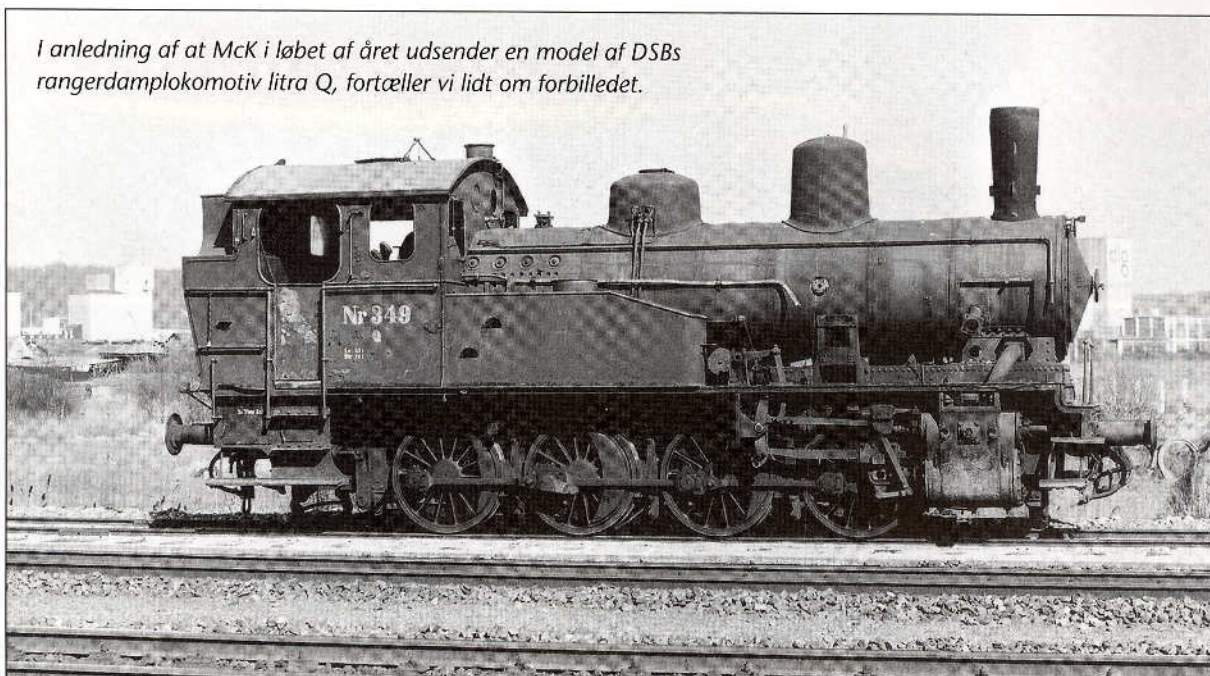
Bemærk venligst: Gavekortet kan udelukkende benyttes til køb af HELJAN-produkter.

VOGNENE KAN UDELUKKENDE BESTILLES IGENNEM HELJAN

VI FORTSÆTTER MED AT PRODUCERE DE NÆSTE MANGE ÅR OGSÅ!

Q 349 hensat
i Vejle, 1971.
Foto: KEJ.

I anledning af at McK i løbet af året udsender en model af DSBs
rangerdamplokomotiv litra Q, fortæller vi lidt om forbilledet.



DSB damprangerlokomotiv LITRA Q

Litra Q supplerer litra F

Det almindelige rangerlokomotiv hos DSB var litra F, lige fra dets indsættelse i 1898 til udrangeringen i 60'erne, hvor diesel-maskinerne overtog arbejdet.

For at gøre rangeringen mere effektiv og hurtig, ville DSB anvende princippet med "rangerrygge", d.v.s. at når et godstog kom til ankomstationen, standsede det på "ankomstristen" og togmaskinen

blev afkoblet. Derefter blev godstammen "trykket" (skubbet) op ad en stigning på en såkaldt "rangerryg".

Efterhånden som vognene nåede toppunktet, blev de koblet fra stammen, og løb ved tyngdekraftens hjælp via et antal fordelings-sporskifter, ned på "strækningsristens" forskellige spor, så vognene derefter kunne losses og/eller omlades i en omladehal.

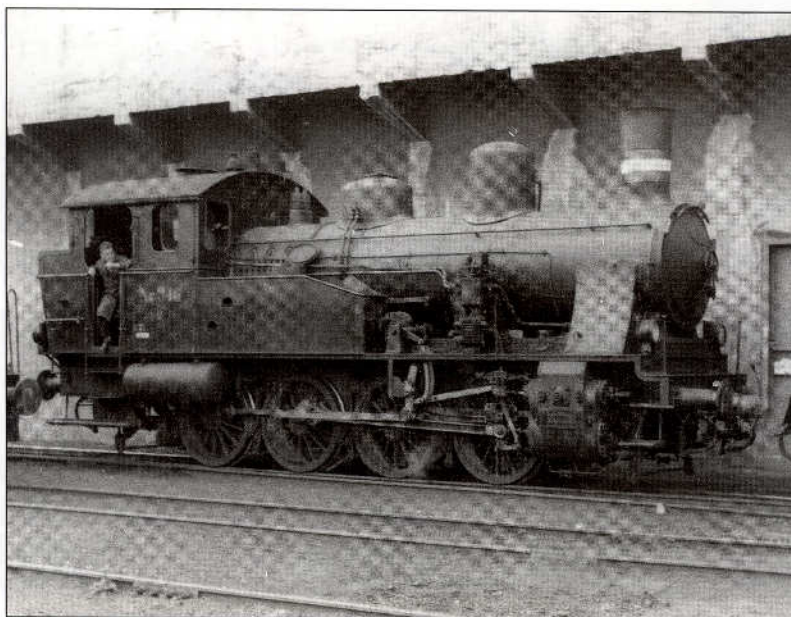
Derefter kørtes igen ud på "strækningsristen" og videre ud på "stationsristen" for at ende på "afgangsristen". De forskellige spor, udgjorde så grundstammen for samling af nye godstog.

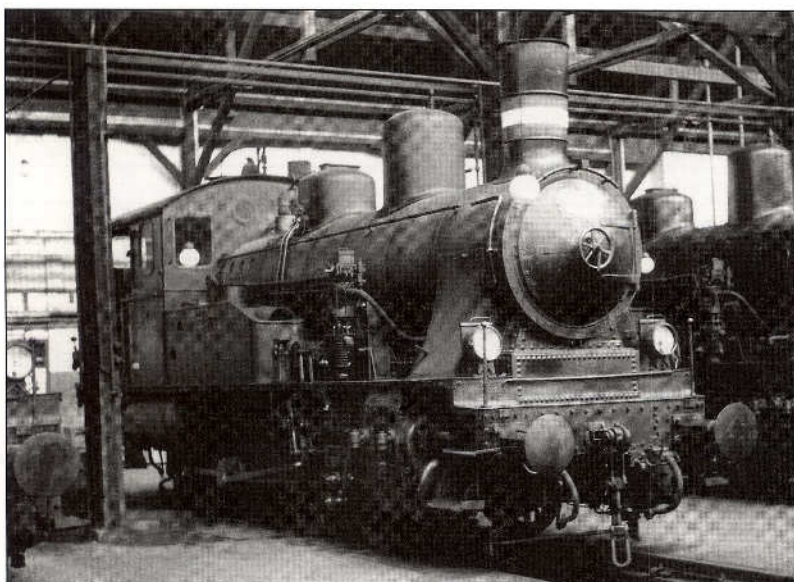
F-maskinen var ude af stand til at forcere rangerrygge, selv med et relativt ringe antal vogne, især i fedtet føre. Der skulle tages tilløb, hvilket dels var tidsspilde, og dels kunne der forekomme stødrangering med beskadigelser til følge. Svagheden ved litra F blev endnu mere udpræget, da DSB anskaffede de store toglokomotiver litra H, er kunne fremføre meget store godstog.

Oftentimes måtte man i Århus hver nat i flere timer benytte to sammenkoblede F-maskiner til at skyde vognene over rangerrygge, hvilket naturligvis var uøkonomisk.

Derfor så FRICHS det som en opgave, at udvikle et nyt rangerlokomotiv, der bl.a. kunne klare dette specielle krav. DSB gav grønt lys for projektet, og man begyndte at konstruere den ny maskine i slutningen af 1920'erne. Det blev således første gang, en dansk fabrik tegnede og byggede en maskine uden om DSBs konstruktionskontor.

Her er Q 346 i
arbejde på Århus
havn, 1965.
Foto: KEJ.





bygge nye værktøjer, da det drejede sig om en kendt og velfungerende konstruktion.

Q-maskinen blev – forenklet sagt – en D-maskine beregnet til rangering, og da det ikke skulle anvendes som togmaskine, undlod man at indbygge overheder i kedlen. Hjulene blev magen til en F-maskines.

For at lette maskinens gang gennem kurver, fik det bageste hjulsæt 11 mm forskydelighed i akslens længderetning, og på næstforreste hjulsæt blev hjulflangerne 11 mm smallere end normalt.

Førerhuset blev en ny stor stålpladekonstruktion med gode pladsforhold til både fører og fyrbøder.

Q 338 afventer i remisen i Århus, 1964. Foto: KEJ.

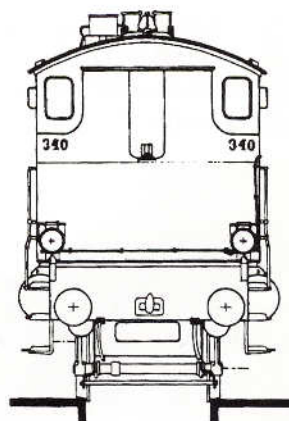
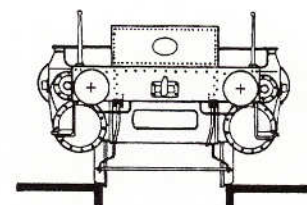
Konstruktion og bygning af det nye lokomotiv.

Da man vidste, at en 3-koblet maskine var for lille, måtte man konstruere det ny lokomotiv som mindst 4-koblet. Denne hjulanordning ville give en meget bedre adhæsion, d.v.s. vægt, der via driv- og kobbelhjul overførtes til skinnerne.

For at øge vandbeholdningen på lokomotivet, fik det foruden sidevandkasser, også en såkaldt "rammевandkasse", der lå under kedlen mellem lokomotivets to rammer.

FRICHS havde i 1922 bygget et antal DII-lokomotiver til DSB. Da disse maskiner havde en god kedel og gode cylindre, var det naturligt at anvende disse ved den nye konstruktion. Herved sparede man at

Anderledes front på Q 342 og gavl på Q 340 og Q 344 efter ombygning med niche til el-lygte.



Q 344 rangerer ved CvK, 1963. Læg mærke til slidsen i kulkassen, hvor man kunne placere en el-lanterne. Foto: KEJ.

De normale sidesejl blev erstattet af stålpladedøre. Da lokomotivets arbejdsområde var rangering, fik førerhuset store vinduer foran og bagtil.

Endvidere kunne regulatoren og dampbremsen betjenes fra begge sider i førerhuset. For at sikre rangerpersonalet, der kørte med på fodtrin under rangeringen, blev de bageste trin lukkede, ligesom stempelstangen ikke førtes gennem forreste cylinderdæksel.

Sandkassen blev anbragt oven på kedelryggen mellem dampdomen og sikkerhedsventilerne for at holde bremsegruset tørt. Sikkerhedsventilerne var af typen "pop" fra Brdr. Hardy i Wien.

Til smøring af styringen fik maskinen monteret et "Friedman" smøreapparat på fodpladen i venstre side umiddelbart foran sidevandskassen.

Maskinen medførte kulbeholdningen på en udbygning bagest på førerhuset, og da den kunne have større kul- og vandbeholdning end

Data for litra Q

	Litra QI nr. 337-341	Litra QII nr. 342-351
Type	0-D-0n2T	0-D-0n2T
Cylinderdiameter	460 mm	460 mm
Slaglængde	610 mm	610 mm
Drivhjul diameter	1252 mm	1252 mm
Damptryk	12 atm	12 atm
Ristareal	1,81 m ²	1,79 m ²
Rørantal:	190 stk.	180 stk
Vægt tom	42 700 kg	42.700 kg
Vægt kul:	2000 kg	2500 kg
Vægt vand	6000 kg	6000 kg
Vægt tjenstfærdig	55.800 kg	56.000 kg
Adhæensionsvægt	55.000 kg	56.000 kg
Akseltryk	13 950 kg	14.000 kg
Maksimal trækraft ved krogen	9300 kg	9300 kg
Indiceret HK	500 hk	500 hk
Tilladte hastighed	30 km/h	30 km/h
Maksimalhastighed	45 km/h	45 km/h

F-maskinen, brugtes mindre tid til kul- og vandtagning, hvilket gav bedre dispositionstider.

Den daglige drift

De første tre maskiner (nr. 337-339) blev stationeret i Aarhus (Ar) for at gøre tjeneste på rangerryggen. Nr. 337 blev prøvekørt i Århus i april 1930, og sattes derefter i drift.

De nye lokomotiver udførte de pålagte opgaver fuldt ud tilfredsstillende, så yderligere to (nr. 340-341) blev bestilt og leveret i 1932. Denne gang leveredes de til depotet på Københavns godsbanegård (Gb).

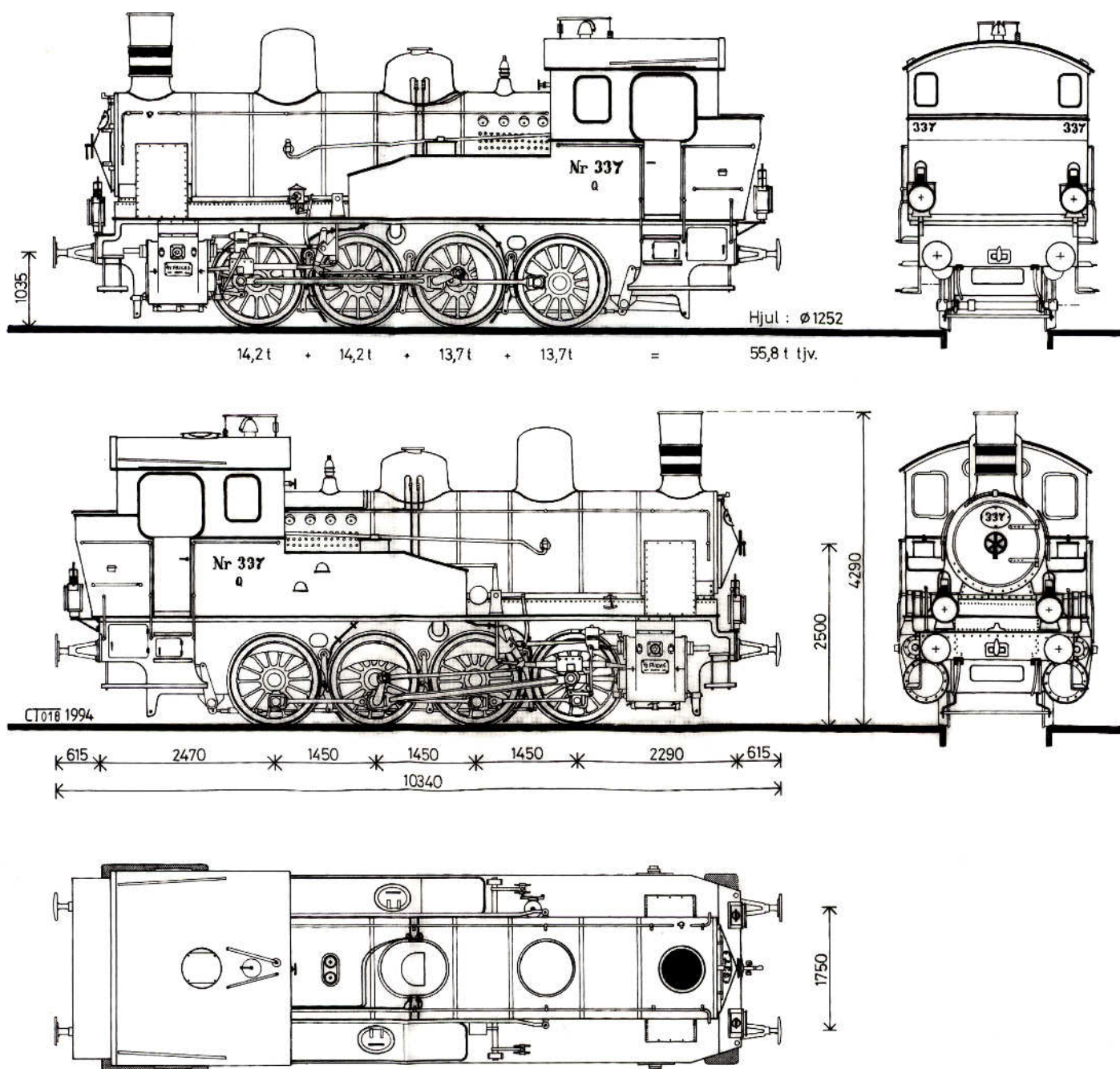
Til forskel for de tidligere leverede maskiner, blev nr. 340 yderligere udstyret med vacuumejektor og -ledning, således at togstammen også kunne afbremses.

I 1935 åbnedes den ny personbanegård i Fredericia (Fa) i forbindelse med Lillebæltsbroens ibrug-



Q 338 ved CVA, 1962. Foto: HGC.

Ukendt litra Q sammen med afløseren litra MT i Århus, 1962. Foto: AK/OMJK.



DSB litra Q 337-339 (QI)

Bygget FRICHS 1930

Skala 1:87

Tegning 018, Carsten Thomsen

tagning. Da der samtidig hermed også skete en omlægning af trafikken på godssiden, fik stationen yderligere en stor rangerbanegård (Fra) med ankomst-, stræknings-, stations- og afgangsrister, en rangerryg med et fald på 13 meter og et stort moderne maskindepot.

Ud over rangerryggen, havde banegården også en større stigning fra den gamle banegård og op til

den ny. Til at betjene Fredericia Rangerbanegård overflyttedes en Ar-maskine (nr. 337).

Udbruddet af Den Anden Verdenskrig medførte bl.a. at godsmængden steg, hvorfor yderligere seks lokomotiver (nr. 342-347) blev bygget og indsat i 1943.

En del af godsmængden kom nu over den dansk tyske grænse ved Padborg (Pa), og derfor blev Fra's

maskine flyttet hertil, og nr. 339 fra Aarhus kom i stedet til Fra. Fordelingen var i 1943:

Godsbanen nr. 340, 341, 342 og 343,
Aarhus nr. 344, 345, 346 og 347,
Padborg nr. 337,
Centralværkstedet Aarhus nr. 338,
Fredericia nr. 339

DSB litra Q 343
rangerer på CVK,
1958. Foto: SVJ.



Oversigt over DSB litra Q

Nr.	Frichs år	Byggenr.	Udrangeret
337	1930	91	1967
338	-	92	1972
339	-	93	1967
340	1932	103	1969
341	-	104	1969
342	1943	320	1969
343	-	321	1969
344	-	322	1976
345	-	323	1974 (1)
346	-	324	1973
347	-	325	1972
348	1945	342	1967
349	-	343	1972
350	-	344	1976 (2)
351	-	345	1967

1) Overgået til Kolding Kolding lokomotivklub 1974.

Tilbage til DSB og udstillet i Odense.

2) Købt af privatmand og nu ved "Arbeitsgemeinschaft
Geesthachter Eisenbahn", Hamburg i Tyskland.



Litra Q 343 sam-
men med ukendt
Q-maskine, hensat
i Hedehusene,
1971. Foto: KEJ.

Ny levering i 1945

Yderligere fire lokomotiver (nr. 348-351) blev leveret i 1945. Fælles for maskinerne leveret under krigen var, at fyrkassen blev fremstillet af specialstål i stedet for kobber på grund af mangel. For at gøre opmærksom på dette forhold, var disse maskiner monteret med en lille emaljeplade ved røgkammeret.

De nye maskiner adskilte sig også på andre punkter, bl.a. ved udformningen af vandkasserne, og de havde et mindre antal kedelrør (i alt mindre hedeplade), og kurvpuferne ændredes til de kraftige cylinderpufer.

Også kulbeholdningen blev forøget fra 2 tons til 2,5 tons. Denne ekstra beholdning opbevarede i en opbygning oven på den oprindelige kulkasse, populært kaldet en "rygsæk".

Disse ti lokomotiver blev teknisk benævnt litra QII.

Diverse ændringer

Lokomotiver på Gb havde efter 1933 et hvidt emaljeskilt med sort skrift påskruet dome og kulkasse. Det var en advarsel til personalet om at passe på de elektriske køreledninger på den københavnske S-bane. Q-lokomotiverne havde skiltene monteret på sandkassen og på øverste del af kulkassen.

Q nr. 337-340 fik i perioden 1941-1942 ændret sine olielamper til gasbelysning (AGA), men fik det fjernet allerede i midten af 1943. På samme tid fik nr. 341 trykluftbremse, mens 340 fik ejektor og ledning fjernet. Resten af maskinerne leveret før krigen, fik dette udstyr inden krigens slutning. Lokomotiver bygget under krigen havde trykluftudstyr ved leveringen.

Alle maskiner fik efter krigen gradvist 6 volts elbelysning, uden det blev noteret i driftsmaterielfortegnelserne. Batteriet var monteret i en kasse, placeret på barrieren i venstre side umiddelbart bag kedelsadlen.

Q-lokomotiver med stål-fyrkasser fik gradvist disse udskiftet til kobberfyrkasser ved S-revision efter krigen. Alle maskiner fik ligeledes "cirkurator" (slampotte) til rensning af kedelvandet monteret efter krigen. Den blev placeret på førerhustaget i fyrbødersiden. Der sket ingen yder-

ligere ændringer af lokomotiverne i deres driftsperiode.

Q-maskinernes fordeling

I 1956 var fordelingen af Q-lokomotiver således:

Fra nr. 337, 338, 350,
Pa nr. 339,
Ar nr. 345, 346, 347, 348, 349
og
Gb nr. 340-344 og 351.

I 1961 var fordelingen ændret til:

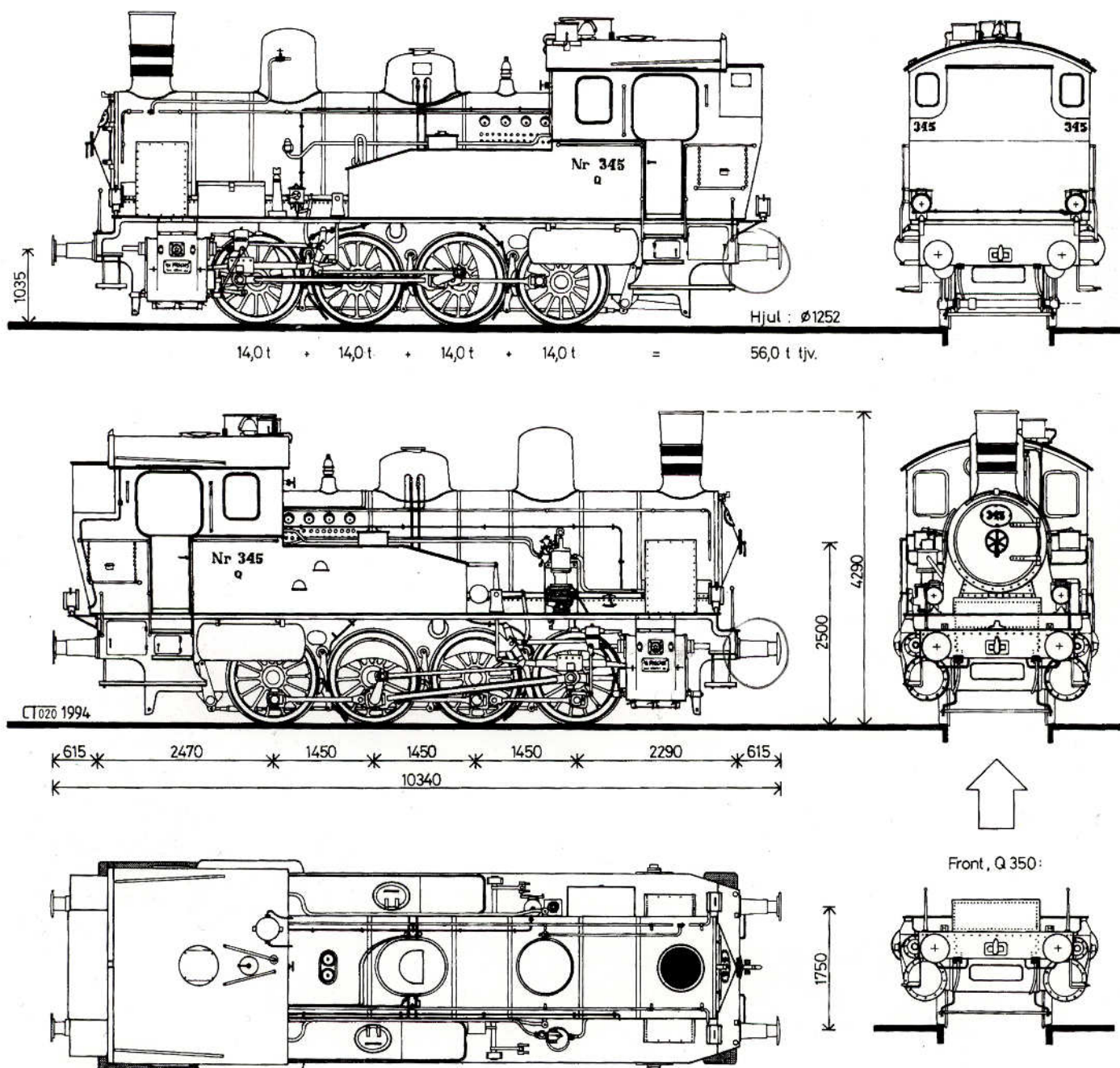
Fra nr. 339, 350, 351,
Ar nr. 338, 345, 346, 347, 348,
349 og
Gb nr. 337 og 340-344.

Q-lokomotiverne har dog i perioder, selv om de officielt tilhørte et andet depot, været udlånt til Odense og Esbjerg, Nykøbing F. og som reserve til Næstved. Især nr. 340

førte en noget omflakkende tilværelse. I november 1964 kørte den i Gedser, derefter kom den i drift i Nykøbing F februar 1965, så kom den retur til Gedser, og sluttelig blev den kørt til Gb i 1966.

Maskinerne har på intet tidspunkt været anvendt som togmaskiner.

I slutningen af 1960'erne, blev lokomotiverne løbende udrangeret

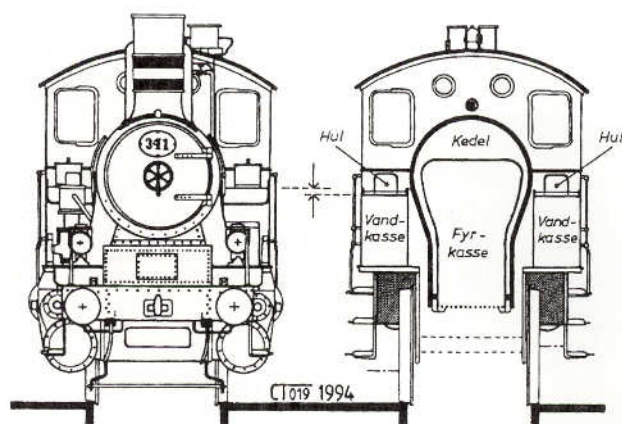


DSB litra Q 342-351 (QII)

Bygget FRICHS 1943-45

Skala 1:87

Tegning 020, Carsten Thomsen



DSB litra Q 340-341 og Q 337-339 (QI)

Bygget FRICHS 1932

Tegningerne viser fronter og snit ved førerhus efter ombygning.
Skala 1:87

Tegning 019, Carsten Thomsen

Q 340-341 havde høje sidevandkasser, og svarede derfor efter ombygning til Q 342-351 (se tegning 020), dog med anden front, anderledes ydre rørføring og placering af "ombygningsskilt".

til fordel for diesellokomotiver litra MT og MH. Nogle blev henvist til at være fast reserve eller benyttet som togforvarmemaskine, fx Q 337 i Odense (fra 1965), og Q 343 i Sla-

gelse (1970) for "Slagelse Andels-svineslagteri".

I 1970 var det stadig nødvendigt med damp til rangering, idet Q måtte afløse flere MH, der skulle

til revision i 1969, og Q 346 blev hentet frem i Århus, hvor den anvendtes til rangering af brunkulsvogne på Århus Havn.

Også i Fredericia kom en Q i drift, idet nr. 350 i perioder anvendtes på rangerryggen ved om-ladehallen 1969-1970.

I 1973 var stationeringen således:

Gb nr. 344 og

Ar nr. 345, 356 og 350

Bevarede maskiner

Nr. 350 blev i 1976 solgt til en privatmand, for derefter i 1981 at overgå til "Arbeitsgemeinschaft Geest-hachter Eisenbahn" ved Hamburg i Tyskland. Her kørte maskinen som veteranmaskine med røde rammer, pufferplanker, hjul og gangtøj!

Nr. 345 overgik i 1974 som "2-kroners" lokomotiv (udlånt for 2 kr!) til Kolding lokomotivklub i Lunderskov, men blev senere overgivet til DSB og er nu i nummer ved DSB museumsvirksomhed, og står udstillet i Odense. Her står den stadig i året 2016, men den er dog ikke driftsklar.

Læs meget mere om litra Q i vor bog "Damprangerlokomotiverne hos DSB 1892-1970" af Steffen Dresler, udgivet af TpT i 2009, ISBN 978-87-992594-2-7.

DSB litra Q 337
i Padborg 1962.

Maskinen har
lav kulkasse og
lave sidevandkas-
ser. Foto: KEJ.





TRINBRÆTTET KØBENHAVN

Din & Min Hobby

Et "Elektrisk tog" kan du købe mange steder, men hvad så bagefter når anlægget skal udvides, og du har brug for saglige råd og vejledning?

Vi gør noget ekstra ud af, at du bliver tilfreds med dit køb, således at du kan få glæde af din hobby mange år frem i tiden.

Vi har over 25 års erfaring handel med modeltog og køber brugt velholdt modeltog samt tager større samlinger i kommission.

Vi fører næsten alt i modeljernbane i alle størrelser.

Vi er specielt kendt for TT og USA-modeller i spor 1 samt komplette udvalg i Tillig skinner og Auhagen huse og tilbehør

Se vores hjemmeside: www.trains-r-us.dk

Åbningstider:

mandag & fredag 16.15-18.00

lørdag 10.00-13.00

Vi gør mere for din hobby - det er vores hobby

Bagsværd Hovedgade 135 · DK-2880 Bagsværd

Tlf.: +45 21 30 91 61

e-mail: din-min@email.dk

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

Nyheder fra hobby trade



Produktionsprøver

hobby trade

Se vores produkter hos din forhandler

F2010 ApS · Brovadvej 23B · 7000 Fredericia · www.f2010.dk

Postvogn Litra D0 og DQ
- fås i 5 varianter

- Vognene er laserbehandlet med ægte træbeklædning.
- Separat anvendt messingdele.
- Chassis i metalstøbning.
- Fjederbuffer



Ølvogne. Vognene er laserbehandlet med ægte træbeklædning. Fjederbuffer.

www.f2010.dk

En typisk dobbeltsporet DSB-strækning, her ved indkørslen til Lundby station på Den sjællandske Sydbane, set fra nord, 1966. I højre side ses fremskudt armsignal ved afstandsmærke for 400 m til hovedsignal (hvide plader med røde kanter). I venstre side står den karakteristiske stangrække (pæle) med teleledninger for intern kommunikation. Umiddelbart foran pælen i forgrunden ses i grøften en kilometersten i hvid med røde tal. Billedet er taget, mens strækningen var under ombygning. Foto: JS/DMJK.



Inspiration til anlægget:

Langs banelinien

Lidt elementært om DSBs banestrækninger

Vi har tidligere omtalt hvad man finder af udstyr og faciliteter på stationerne, fx i LOKOMOTIVET nr. ????, så her ser vi lidt på, hvad man kan finde langs strækningerne.

Banens underbygning

Det naturlige terræn egner sig kun dårligt som underlag for jernbanespor. Dels fordi jordbunden er blød og fugtig, dels fordi landskabets

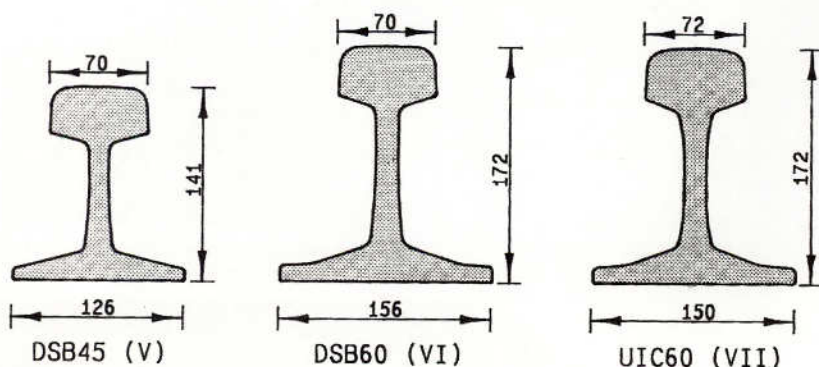
udformning af vandløb, bakker og dale ikke er velegnet, når det drejer sig om jernbanedrift. En jernbane kræver ikke alene et bæredygtigt og veldrænet leje, men også et underlag uden for mange og for bratte niveauændringer.

Forud for et spors placering, er det derfor nødvendigt at foretage tildannelse af terrænet. Resultatet heraf er jordlagene, der sammen

med de tilhørende grøfter, dæmninger og broer, defineres som banens underbygning.

Banens tværsnit vises som et snit på tværs af banen. Af tegningen fig. ?? fremgår det, at banelegements overside, kaldt planum, er konstrueret med et svagt fald fra midten ud mod kanterne. Denne konstruktion har til formål at bortlede det vand, der siver ned gennem sporet, og for at holde banelegemet tørt, anlægges altid afvanding langs banen i form af grøfter eller dræn.

Tegninger af DSBs skinneprofiler, 1989



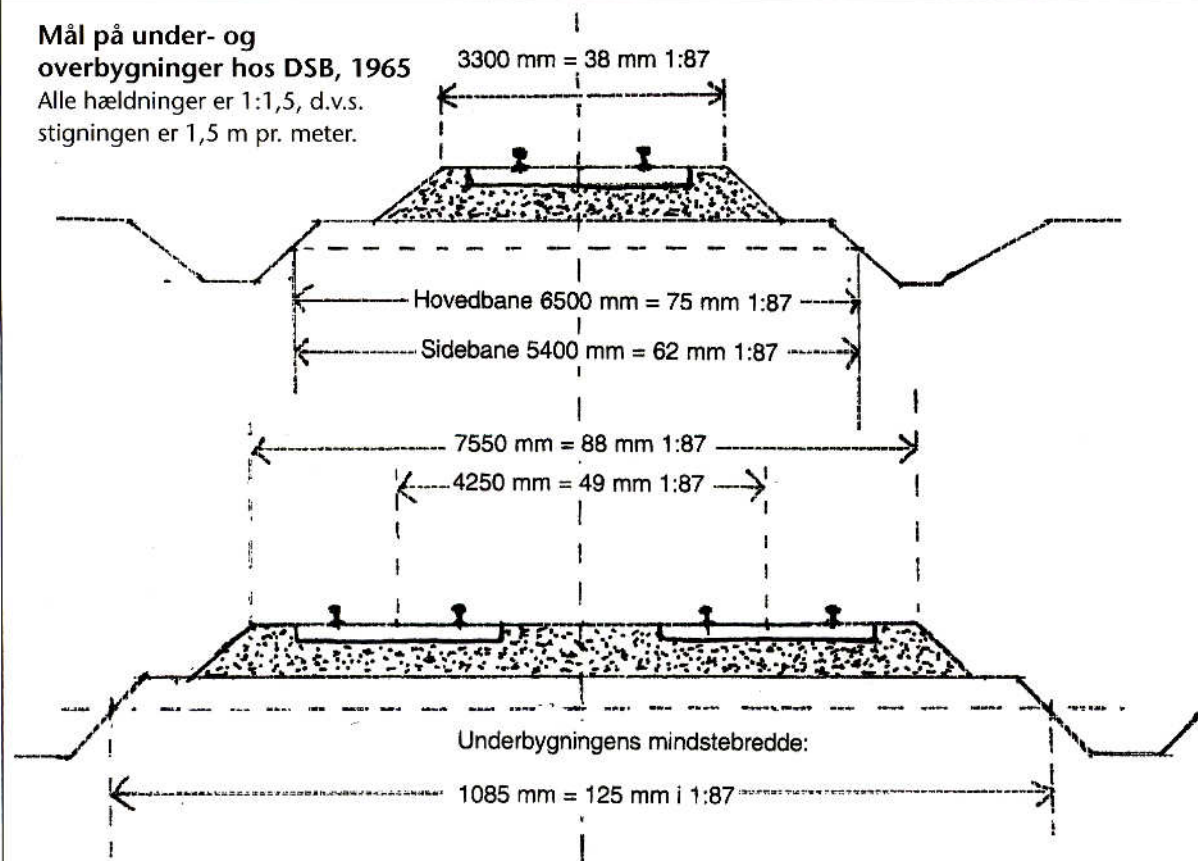
Overbygningen

Dette er en fællesbetegnelse for den del af banen, der bærer og fordeler togets påvirkning, således at trykket mod jorden ikke bliver for stort. Overbygningen består således af ballast, sveller, skinner og befæstigelsesdele.

Ballasten består af skærver eller groft grus, der begge har større bæreevne end almindelige jordarter. Desuden virker sten og grus

Mål på under- og overbygninger hos DSB, 1965

Alle hældninger er 1:1,5, d.v.s. stigningen er 1,5 m pr. meter.



drænende, og forhindrer på denne måde, at vand underminerer sporet. Stenballast har mange fordele. Den er billig at vedligeholde, og er mere frostsikker end grus. Stenballast er et hårdt materiale med en stor bæreevne, og har en stor elasticitet, og giver sporet en stor stabilitet.

Svellerne har først og fremmest til opgave at fordle togets tryk på skinnerne. Den anden væsentlige opgave er at fastholde skinnerne i en konstant indbyrdes afstand. Denne afstand kaldes sporvidden.

Træ var tidligere et almindeligt svellemateriale, blandt fordi det gav en blød kørsel. Træsvellerne var tidligere fortrinsvis af fyr, men er fra 1929 afløst af bøgesveller. Hvor svellerne udsættes for en særlig høj belastning, fx i sporskifter, foretrækkes træarten azobé.

Inden svellerne lægges ned i sporet, imprægneres de med tjæreolie, der sker under tryk. Ved denne behandling regner man med at svellerne har en levetid på 35-40 år mod normalt 15-20 år.

Mange strækninger har efterhånden fået betonsveller, der har været anvendt hos DSB siden 1958. Det er en fransk konstrueret jernbetonsvelle, som består af to betonklodser forbundet med en

stang skinnestål. Svellen kaldes for en duoblok eller to-blok-svelle.

I 1989 introducerede DSB en ny betonsvelle, nemlig monoblok-svellen, der er fremstillet i ét stykke ligesom træsvellen.

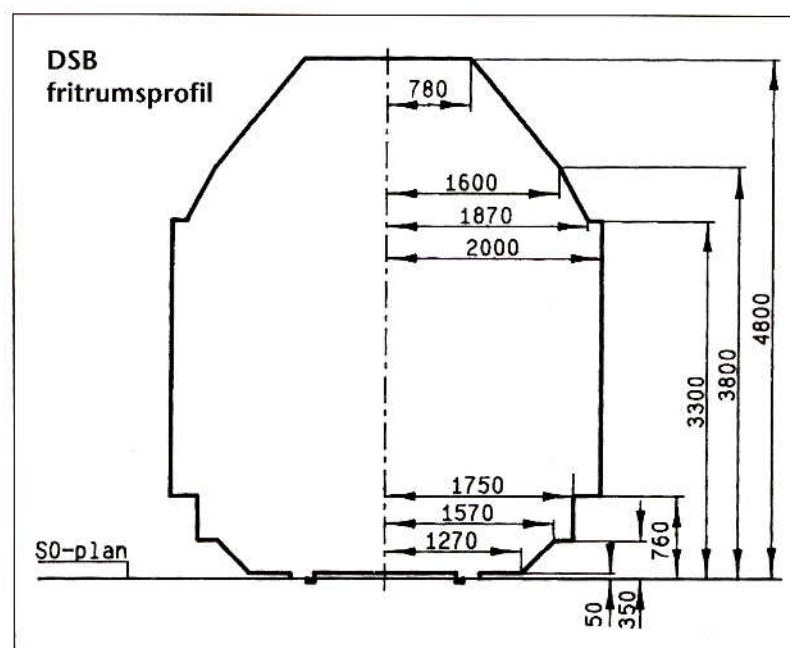
Træsvellerne har en længde på 2500-2700 cm, bredden er 25-26 cm. DSB benyttede tidligere to typer tykkelser på svellertræ: 16 cm på hovedbaner og 12,5 cm på sidebaner.

Afstanden mellem svellerne er på hovedbaner omkring 62 cm.

Skinnerne var tidligere fremstillet i dobbeltstål i spor, der var særlig udsat for slid. Disse skinner blev fremstillet ved hældning; fod og krop var af en sej, men blød stål kvalitet, mens selve hovedet bestod af en hård og meget slidstærk kvalitet.

I dag benytter DSB stålskiner af en særlig hård og slidfast kvalitet, de såkaldte St 90 skinner.

DSB har næsten altid benyttet et skinneprofil, der kaldes for vignole, der er let genkendeligt med en bred fast fod, en høj tynd krop og et kraf-



Standsignaler for hastighedsnedsættelser på Skive Nord, 1961. Skiltene er gule med hvid kant og sorte tal, der angiver tilladte hastighed.
Foto: JS/DMJK.



trigt skinnenhoved. Disse skinner betegnes efter deres vægt pr. meter.

I hovedspor anvendtes kun 45 hhv. 60 kg skinner, der blev indført i 1906 hhv. 1938, men ingen af disse skinnetyper produceres længere. Disse erstattes i dag af skinner efter den internationale standard UIC 60, der også er et vignoleprofil.

På figuren side 14 ses de tre skinnetyper.

Enkeltspor og dobbeltspor

De fleste DSB-strækninger er enkeltsporede, således at togene kun kan krydse hinanden på stationer, hvor der er anlagt krydsningsspor.

Nogle hovedlinier er dobbeltsporede, således at tog i modsat køreretning kan passere hinanden på fri bane. På dobbeltsporede baner er en del af stationerne forsynet med overhalingsspor for at muliggøre, at to tog i samme retning kan passere hinanden. Nogle eksempler på sådanne stationer er fx Lundby og Borup, begge Sjælland.

Kørslen foregår i Danmark på højre spor i kørselsretningen. På dobbeltspor, særlig hvor der er etableret Inieblokanlæg, kan der

løbe langt flere tog end på enkeltspor, og en regelmæssig toggang er lettere at gennemføre.

Omkring 35 procent af strækningssynet er anlagt som dobbeltspor (gældende år 1973).

Fritrumsprofil m.v.

For at et jernbanespor skal kunne befares med sikkerhed, må der overalt findes et passende frit rum over og ved siden af sporet. Dette rum fastsættes ved i højde og bredde bestemt afgrænset profil, det såkaldte *fritrumsprofil*. Dette er forskelligt for den fri bane og for spor på stationer, hvor der findes perroner, læsseramper, pakhusperrone m.v.

Faste genstande ved sporet, bygninger, perroner, ramper o.s.v. skal holdes *uden for* pågældende fritrumsprofil.

For at sikre at lokomotiver og vogne under kørslen holdes *inden for* fritrumsprofilet, er der for dette materiel fastsat visse omkredslinier, det såkaldte *konstruktionsprofil*. Læssene på vognene skal på tilsvarende måde holdes indenfor bestemte grænser, og overholde det såkaldte *læsseprofil*.

Konstruktions- og læsseprofilerne falder inden for fritrumsprofilet, således at der findes et spillerum til udgligning af driftsmateriellets sideskydninger ved slingringer og kurver under kørslen. Se side 15.

Nogle faste mærker m.v. langs banelinien

Disse mærker giver underretning om faste informationer for det efterfølgende sporstykke, og mærket står ligesom mastesignaler på sporets højre side i kørselsretningen, undtaget dog længdemærker (se efterfølgende tekst).

Der findes flere typer faste mærker som vi ikke skal komme nærmere ind på, men se LOKOMOTIVET nr. 59-64, hvor der er farveplancher og nærmere forklaring om disses betydning. Her gennemgår vi dog nogle af mærkerne på næste side.

Længdemærke

Længdeinddelingen angives ved trekantede kilometermærker i beton, der er hvide med røde tal, anbragt for hver 100 m. Mærkerne, der viser kilometerafstanden fra banens udgangsstation, anbringes med de lige tal på højre og med de ulige tal på venstre side af banen i inddelingsretningen. Stenen er mærket med en rød lodret striben på den side, der vender mod den nærmeste strækningstelefon.

Ved hjælp af længdeinddelingen er det muligt nøjagtigt at betegne bestemte punkter af banen, fx "ved 26,5". Se tegning side 19.

Vogterhuse og overkørsler er forsynet med numre, der ligeledes kan anvendes ved bestemmelse af steder på strækningen.

Kendingsmærker

Kendingmærke for brandfarlige strækninger (brandpæle) opstilledes



Overkørsel 68 på strækningen... (hvor?). Som det fremgår af billedet, er overkørslen udstyret med en halvbomanlæg og fire krydssignaler. De to krydssignaler til højre side af vejen, er efter reglerne forsynet med ekstra vinger for at tilkendegive, at det er dobbeltspor, der krydser vejen. Overkørsel 68 findes andre steder i landet, men måske kan læserne hjælpe med at stedfæste motivet? Foto fra 1957. JS/DMJK.

ved begge ender af brandfarlige arealer, fx nåleskov eller hede, der grænsede op til banelinien, og ved begge ender af længere broer med brodæk af tømmer. De bestod af firkantede brandgule pæle, for oven forsynet med en gul plade med bogstavet "B" i sort.

På arealer afmærket med brandpæle skulle udvises forsigtighed for

at forebygge antændelse, isæt gældende for damplokomotiver.

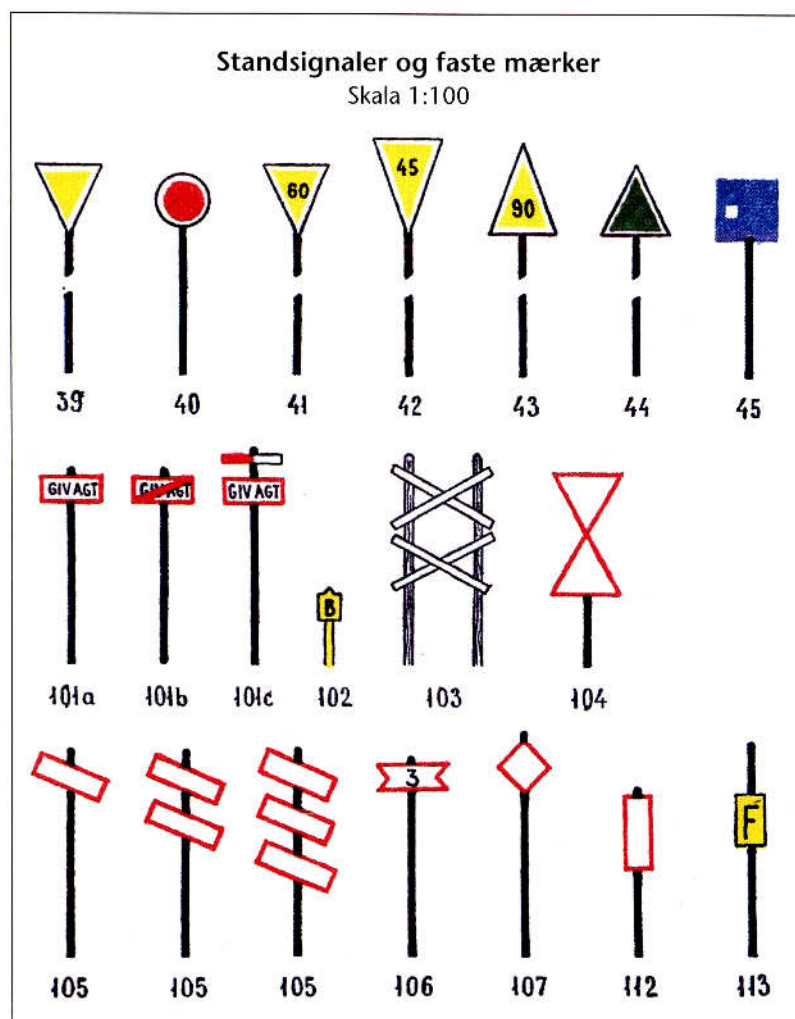
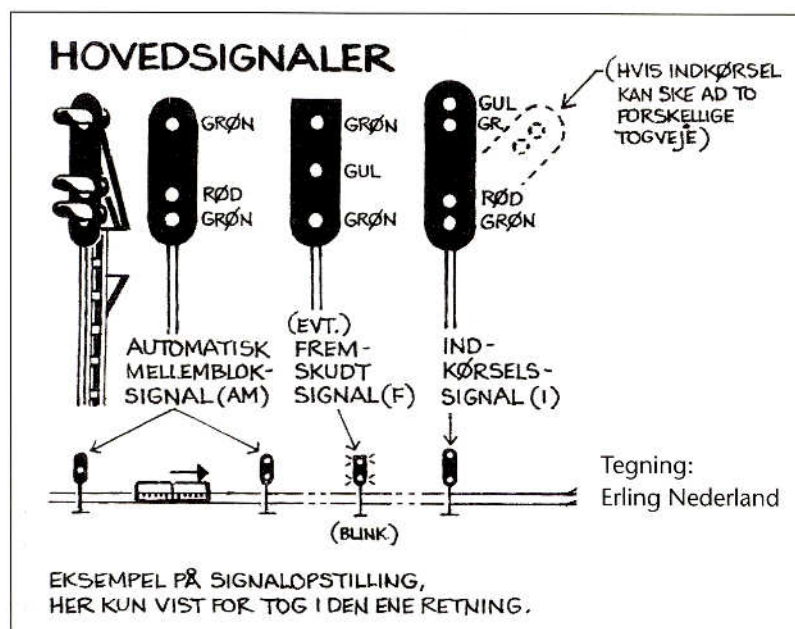
"GIV-AGT"-mærker er rektangulære hvide skiver med en rød kant og påskriften "giv agt", der angiver at lokomotivpersonalet, at toget nærmer sig en ubevogtet overkørsel, overgang eller hvor der skal gives advarselsfløjt.

Kendingsmærke for holdsteder uden sidespor og uden hovedsignaler som fx billetsalgssteder og trinbrætter, bestod af to over hinanden anbragte hvide kryds og tilkendegav, at der var et sådant holdsted 500 m bag mærket. Ved trinbrætter, der ikke var beliggende ved bevogtede overkørsler, angav man perronnens beliggenhed ved at særligt mærke, der var en lodretstillet rektangulær hvid skive med rød kant (epoke III/IVa).



Kendingsmærke for holdsteder med sidespor, men uden hovedsignaler består af to over hinanden anbragte trekantede hvide skiver med rød kant, der vender spidserne mod hinanden. De er anbragt 500 m for.

Fortsættes på side 19

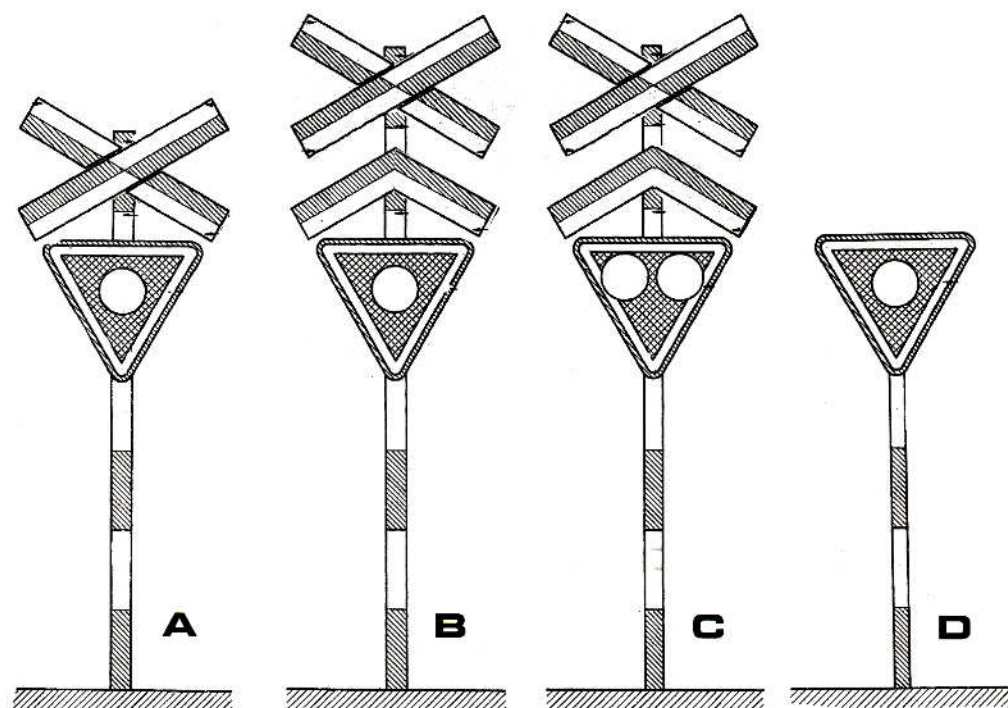


Forklaring til hosstående planche:

DSB-mærke

nr.

39. Forsigtig standsignal "stop" følger, signal 40 følger i 400 m evt. 800 m afstand.
40. Stop.
41. Forsigtighedsstrækning følger, anvendes normalt kun på fri bane, og hastigheden skal være nedbragt til den på signalet anførte hastighed.
42. Kør langsomt, den efterfølgende strækning må ikke befares med større hastighed end den som signalet tilkendegiver.
43. Kør hurtigere, en ny forsigtighedsstrækning med større tilladt hastighed afløser den nuværende.
44. Forsigtighedsstrækning ender, når hele toget har passeret signalet, må den nedsatte hastighed annulleres.
45. Forbirangering forbudt, sporet bag signalet må ikke befares – anvendes kun på stationer, og kun i epoke III.
- 101a. Giv agt, ved passage skal lokomotivføreren altid afgive lydsignal, lang tone – fløjte eller horn.
- 101b. Giv agt, skal kun efterkommes i usigtbart vejr.
- 101c. Giv agt, mærket angiver, at der findes en overkørsel med automatisk advarselssignalanlæg ca. 350 m bag mærket. En kontrollanterne med blinklys (mod toget) på sekskantet baggrundsskærm er anbragt ca. 150 m foran overkørslen. Hvis lanternen ikke lyser, skal toget standse, og føres frem under afgivelse af lydsignal.
102. Kendingsmærke for brandfarlige strækninger, mærket pålægger forsigtighed ved fyring i den afmærkede strækning, der ophører, når det modstående mærke i sporets venstre side passerer – kun i brug i damptiden.
103. Kendingsmærke for holdsted uden sidespor og hovedsignaler, angiver, at der er et holdsted 500 m bag mærket.
104. Kendingsmærke for holdsted med sidespor, men uden hovedsignaler, angiver, at der bag mærket er et holdsted, hvis yderste sporskifte ligger 500 bag mærket.
105. Afstandsmærker, angiver afstand til hovedsignal på 400, 800 hhv. 1200 m.
106. Kendingsmærke for farlige stationer, indkørsel ad stationens togveje skal ske med særlig forsigtighed. Gælder mærket kun for et enkelt spor, anføres dette med arabertal. Anbringes ved eller på indkørselssignaler.
107. Rangergrænsemærke, angiver, at der ikke må rangeres forbi uden særlig ordre.
112. Kendingsmærke for perron ved trinbrætter, hvor der ikke findes bevogtet overkørsel.
113. Fremskudt signal følger, anbringes ved hovedsignal, og kun på særlige strækninger.



OVERKØRSLER

En jernbaneoverskæring kaldes officielt og i fagsprog en jernbaneoverkørsel, og er et sted, hvor en jernbane krydser en anden trafikvej, fx. vej, sti, markvej i niveau. Overkørsler er kun skæringer i niveau, d.v.s. hvor den krydsende trafik befarer jernbanesporerne ved passage.

Færdselsloven og vejskiltningen sonderer mellem "bevogtede" og "ubevogtede" overkørsler, d.v.s med bomme hhv. uden.

Her beskæftiger vi os med ubevogtede overkørsler, hvor der kun var advarsel ved skiltning i form af krydsmærker med lys.

Disse fandtes i fire hovedudgaver, der ses på hostå-
nede tegninger. Der fandtes endvidere et krydsmærke
uden lys, der især anvendtes ved overkørsler på mar-
ker og stier.

De fire hovedtyper ses på tegningerne.

Første krydssignal (A) gælder for enkeltporede strækninger, mens det andet (B) med halvandet Adreaskors stod foran dobbeltsporede strækninger. De var placeret i højre side af vejen. Disse krydssignaler var meget almindelige, og anvendtes på alle overkørsler i hele landet, hvor et enkelt- eller et dobbeltspor krydsede vejen i niveau. Det var naturligvis kun på strækninger, hvor der ikke var broer eller tunneler på strækningen. Eksempler på strækninger med disse krydssignaler var på Sjælland fx Næstved-Køge-Roskilde, Roskilde-Kalundborg, Nykøbing F- Gedser, i Jylland bl.a. Århus-Grenå, Randers-Ryomgård, Skanderborg-Silkeborg-Herning-Struer, Den skæve Bane (Langå-Brande), Esbjerg-Struer-Thisted m.fl.

Det tredje krydssignal (C) var yderst sjældent, og anvendtes kun på dobbeltspor, som blev befaret af to togveje. Når der var to togveje, kunne der på begge spor komme tog samtidigt eller to tog kunne passere overkørslen på hver sit spor med kort tids mellemrum.

Et eksempel er Horsens, hvor DSBs havnebane forløb parallelt med Horsens-Odder Jernbane fra stationen til havnen. Havnetrækket kunne netop have passeret overkørslen i retning mod havnen, hvorefter

ter Oddertoget nogle sekunder senere kunne passere overkørslen den modsatte vej. Det ene advarselsslys blev aktiveret af Odderbanen, mens det andet blev det af DSBs havnebane.

Et tilsvarende signal fandtes også hos DSB i Thisted, hvor TFI og DSB fulgte et stykke ud af stationen. Det kan have været i brug andre steder, men disse kendes ikke umiddelbart. Hvad ved læserne om dette signal, og hvor det ellers blev benyttet?

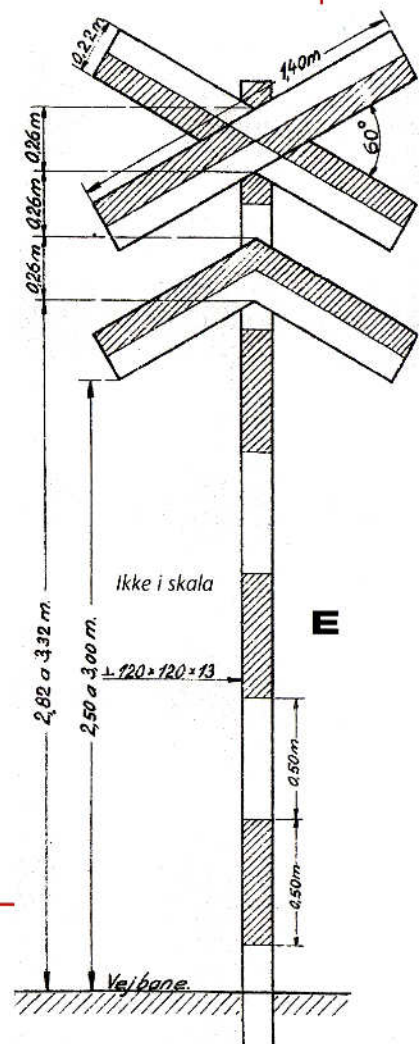
Det fjerde signal (D) er uden Andreaskors, og benyttedes som supplement til type (A), og blev ofte placeret på den modsatte vejside af dette signal (til venstre for vejen).

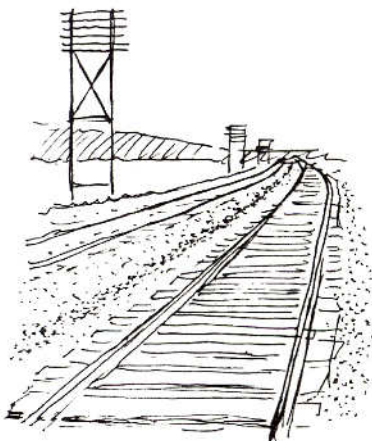
Signal E er et krydssignal uden lys, og benyttes ved private veje og stier, fx på mark- og skovveje. Det fandtes også med et enkelt Andreaskors.

Signalmasterne var normalt 3750 mm høje, men kunne være lavere, fx. signal A, der var omkring 300 mm kortere. Type D havde kun en kort signalmast.

De viste tegninger er i skal 1:45. Ønsker man dem i skala 1:87 (H0), skal man gange med $45/87 = 0,52$.

Se også farveplan-
cher om DSB signaler i
LOKOMOTIVET nr. 62,
side 7.





Eksempel på telegrafpæle langs strækningen. Tegning TA.

an holdestedets yderste sporskifte (epoke III/IV/V).

Afstandsmærker Mærkerne anbringes foran stationer, sidespor og blokposter for at angive, i hvilken afstand fra hovedsignalet toget befinder sig. De består af 1, 2 og 3 skråtstillede rektangulære skiver, hvidmalede med rød kant, der er anbragt i en afstand af 1200, 800 og 400 m foran hovedsignalet.

Standssignaler

Foruden de faste mærker kan der langs strækningen være opstillet *standssignaler*, d.v.s. runde skiver, firkantede gule skiver og trekantede gule og grønne skiver, alle med hvid kant, hvor de gule ind imellem er forsynet med en hastighedsangivelse.

Skiverne er fastgjort på en to-tre meter høj stander, der anbringes på højre side af sporet, og tjener til at afmærke steder, hvor banen er spærret eller den på banen i øvrigt tilladt hastighed af særlige årsager er nedsat. Også disse standssignaler kan man læse mere om i LOKOMOTIVET nr. 59.

Mastesignaler

Togenes kørsel over en banestrækning ledes bl.a. ved hjælp af hovedsignaler, der angiver for lokomotivpersonalet, hvorvidt en strækning eller station må passeres eller ikke. Signalerne står normalt på "stop", og forbyder da enhver kørsel forbi signalet. Dog, så kan der på banestrækninger med automatisk linieblok, som normalstilling vises "kør" eller "kør igennem". På disse strækninger er mellembloksignalerne (daglyssignaler) normalt slukket uden for trafiktid. Stilles signalet på "kør" eller "kør igennem", giver

det toget tilladelse til at køre forbi signalet.

Hovedsignaler opstilles dels ved eller på stationerne, dels på den fri bane, bl.a. som mellembloksignaler, og ved sidespor, bevægelige broer o.lign.

Hovedsignaler kunne være udformet enten som armsignaler eller som daglyssignaler.

Armsignalerne havde én - undertiden to - arme, hvis stilling angav, om signalet måtte passeres eller ej.

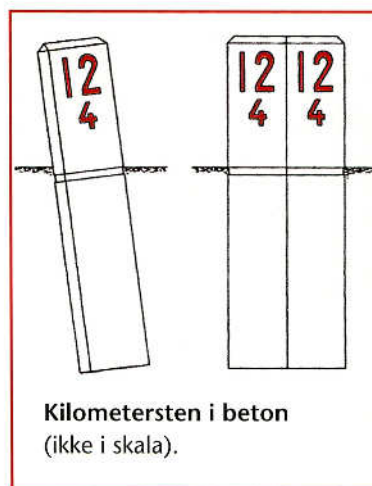
Hovedprincippet for armsignalerne betydning var, at en vandret arm (arme), angav "stop", mens én (eller to) arme løftet skråt opad mod højre, angav, at signalet måtte passeres. I mørke vises signalerne ved lys, hvis farve var afhængig af signalarmens stilling, rødt for "stop", grønt for "kør".

Daglyssignalerne viser derimod farvet lys såvel ved dag som nat. Signalfarven rød, eventuelt i forbindelse med brandgult, betyder "stop", mens grøn, eventuelt i forbindelse med brandgul, giver tilladelse til passage af signalet.

Hovedsignaler, der er opstillet ved indkørslen til en station, benævnes indkørselssignaler. De tjener til at dække stationen mod den fri bane, og angiver samtidig grænsen mellem disse områder.

En del indkørselssignaler er forsynet med gennemkørselsangivelse. Signalet "kør" angiver, at toget må køre ind på stationen og standse der. Signal "kør igennem" angiver, at stationen må passeres uden standsning.

Foran stationer med forgrenede gennemkørselstogveje eller med indkørselstogveje til forskellige områder af stationen, fx person- eller godsspor, kan der tillige ved to



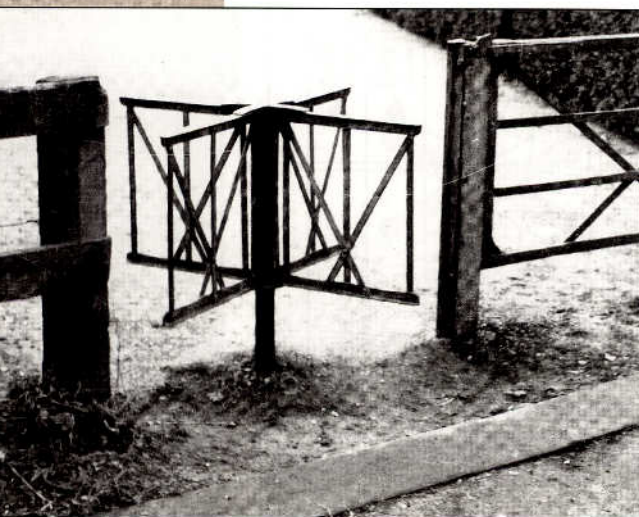
farvede lys skråt over for hinanden tilkendegives, at gennemkørsel hhv. indkørsel sker ad afvigende togvej, fx ved at det øverste lys er skråt til højre for det nederste, hvis afvigelsen er til venstre. Vises lysene lodret over hinanden, er togvjene indstillet til det lige spor. Dette særlige forgreningssignal findes kun som daglyssignal, og et sådanne kunne i sin tid bl.a. ses foran Ringsted station ved indkørsel fra Roskilde, hvor der var forgrening mod Næstved.

På eller ved indkørselssignaler kan der være anbragt en hastighedsviser, der ved en hvid, lysende figur angiver den hastighed, hvorved ind- eller gennemkørsel må finde sted. Hastighedviseren benyttes endvidere til at vise "stop og ryk frem", d.v.s. at toget efter standsning foran signalet forsigtigt må køre ind på stationen, idet lokomotivføreren skal være forberedt på at standse foran enhver forhindring.

De fleste knudestationer og mange mellemstationer på hovedbaner er tillige forsynet med udkørselssignaler, der giver underretning om, hvorvidt udkørsel er forbudt eller tilladt.



Afstandsmærker: I højre side ses mærkerne anbragt på en stander, mens de i venstre side er placeret på stolper i jorden. Sidstnævnte metode blev benyttet, hvor der var pladsmangel. Foto fra Kværkeby 1973, hvor MS 401 er på vej til København. Foto. KEJ.



Drejekors ved en ukendt DSB-strækning. Korset er fremstillet i stålprofiler, hvor man normalt benyttede træægter.
Foto: JGC/JMJK.

hovedsignaler, mellembloksignaler, ad elektrisk vej får afhængighed mellem 1) udkørselssignalet på stationen, 2) mellembloksignalet og 3) indkørselssignalet på den følgende station. Det betyder, at et udkørselssignal eller et mellembloksignal - efter at være passeret af et tog, og derpå stillet tilbage på "stop" - ikke påny kan vise "kør" for et efterfølgende tog, før det første tog har passeret det næste hovedsignal, og dette viser "stop".

Ved denne ordning, kan der være mere end ét tog på samme spor mellem to stationer, men kun ét tog i hvert blokafsnit. Togene siges da at køre med blokafstand.

Af mastesignaler findes på den fri bane endvidere de såkaldte fremskudte signaler, der tjener til at underrette lokomotivpersonalet om et efterfølgende hovedsignals stilling.

Skæring mellem vej og bane

Ved skæringer mellem vej og bane skelner man mellem skæringer i skinnehøjde (niveauskæringer) og skæringer ude af niveau (skinne-

fri vejforbindelser), hvor vejen ved hjælp af en brokonstruktion er ført over eller under banen.

Offentlige overkørsler er i almindelighed anlagt for offentlige veje, der skærer banelinien i skinnehøjde. På indhegnede baner bevogtedes de tidligere af ledvogtere, der - når toget kom - spærrede vejen med led eller bomme. Flere og flere overkørsler sikredes efterhånden dog helt eller delvis ved automatisk virkende hel- eller halvbomme med elektriske lys og klokkesignaler.

Bomme betjent af ledvogtere kunne være afstandsbetjent, d.v.s. indrettet til at åbne og lukke ved hjælp af mekaniske træk, som betjentes fra en station eller banevogterpost. De skulle i almindelighed være forsynet med en klokke, hvorved der blev ringet før lukningen.

Bevogtningspersonalet underrettedes om, at et tog var afsendt, ved klokkesignaler fra de nærmeste stationer.

Ved flere offentlige overkørsler var/er færdslen sikret ved krydsningsmærker, der er anbragt på hver side af overkørslen. Selve krydsningsmærkets vinger - såvel om stolper - er inddelt i reflekterende røde og hvide felter. Det er den simpleste form for en sikret overkørsel ved offentlige overkørsler.

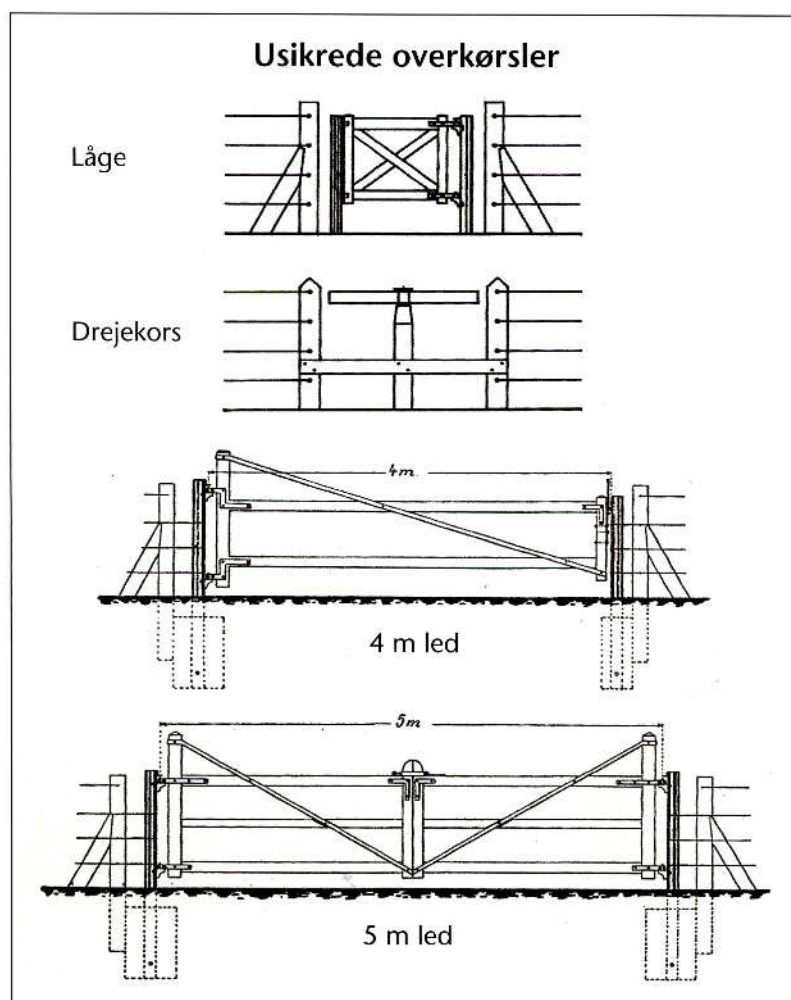
Hvor trafikken er særlig stor eller oversigtsforholdene dårlige, suppleres krydsningsmærkerne med et advarselssignalanlæg. Det består af mindst fire vejsignaler, hvoraf to er forsynet med klokke. Vejsignaler, der er formet som en blå trekant med rød-hvid kant, kan vise et rødt blinklys mod vejtrafikken. Se særskilt tekst side 18.

Andre usikrede overkørsler

Hvor der kun er en ringe passage af gående, vil der ofte kun være anbragt en låge eller et drejekors i hegnet.

Lågen er en almindelig låge, der åbner væk fra banen. Den er selv-lukkende, idet den er forsynet med forsatte hængsler.

Drejekorset er et vandret drejeligt trækors, der er anbragt på toppen af en stolpe i højde med hegnets overkant. Det kan kun passeres af gående personer, da det foruden er forsynet med en vandret planke,



der skal hindre dyr i at komme ind på banen.

Hvor der skal være mulighed for at medbringe cykler, er overkørslen forsynet med en slags sluse af faste forsatte bomme.

Led: Skal det være muligt at passere banen med en landbrugsmaskine, indrettes ofte et led eller bomanlæg, der kan betjenes manuelt. I forbindelse med sådan et led taler man om en privat overkørsel, og her påhviler det ejeren at holde leddet lukket.

Disse led anvendes primært ved private overkørsler, hvor hastigheden er over 75km/t. (år 1965) Der anvendtes/anvendes flere størrelser på led. Enkeltledene findes således i en længde af 4 meter, mens der ved lidt større vejbredder anvendes dobbeltled i 5 m længde

Leddene er opbygget i lægter, der er samlet til en eller to høje drejesøjler, fra hvis toppe skrå strækbånd i fladjern er ført til lægterne til forhindring af skævvridning.

Hegn

De fleste DSB-stationer og strækninger er indhegnede. På fri bane benyttes næsten udelukkende 4-trådet ledninger, mens der på stationer anvendes 5-tråds ledninger eller forskellige former for stakit eller trådfletværk.

Teleanlæggene

Næsten alle by- og knudestationer var tidligere forsynet med teleanlæg og fjernskrivere, der var tilsluttet DSBs interne fjernskrivernet. Dette net var især bestemt til hurtig befordring af tjenstlige meddelelser m.v.

I teleanlæggene hos DSB indgik de langs banelinien opstillede *stangrækker* af imprægnerede træstolper med isolatorer i porcelæn, der bar ledningerne, som enten var i jern eller kobber.

Stangrækkerne erstattedes dog efterhånden af kabler, der var således konstrueret, at de forskellige ledningstråde var isoleret indbyrdes, og desuden var beskyttet mod fugtighed og mekaniske påvirkninger.

Banelinjens vedligeholdelse

Stationernes og banelinjernes vedligeholdelse forestås af bygningstje-

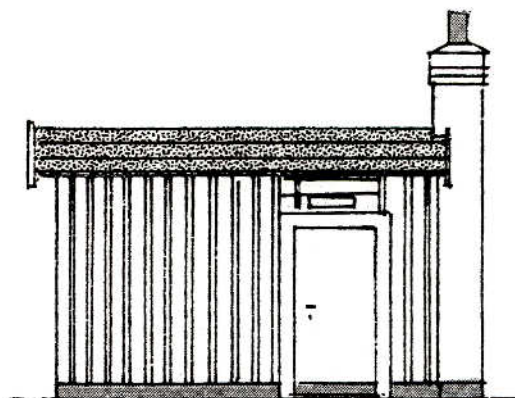
nesten, banetjenesten og sikrings-tjenesten, og udføres hovedsagligt af disse tjenesters personale.

Baneområderne under banetjenesten forestod eftersyn, vedligeholdelse af spor, hegn m.v. Personlaet var i sin tid stationeret ved banemesterstrækninger. Banemesteren var arbejdsleder, og havde til hjælp baneformænd, banemon-tører, banebetjente og ekstraarbejdere.

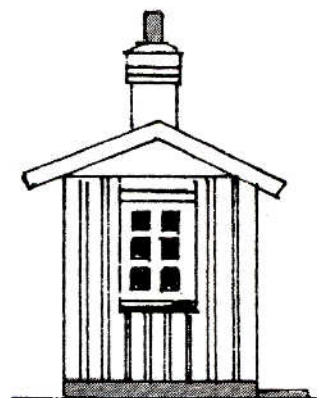
Banemesterstrækningernes størrelse var afpasset efter arbejdets omfang, og for hver strækning var anlagt små bygninger, der husede personalet, de såkaldte kolonnehuse.

Disse var – alt efter forholdene – større eller mindre hytter, der var indrettet med banemesterkontor, frokostlokale, evt. toilet m.v. Hver banemesterstrækning havde som regel en skinnecykel til rådighed for eftersyn.

I dag er disse små huse nedlagt og fjernet, og er erstattet af baneafdelingens folk, der har til huse på hovedstationerne, og efterser strækningerne via automobiler.

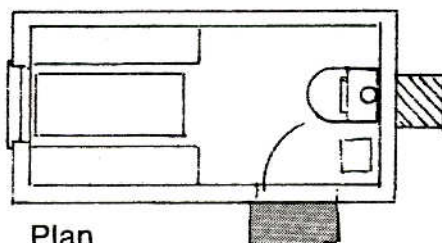


Sydside

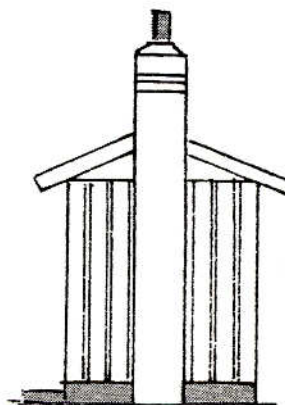


Vestgavl

Kolonnehus opbygget i sveller på fundament i beton
HOLSTED VEST
Tegning: JGC



Plan



Østgavl

Kilder:

DSB Baneanlæg, DSB Teknisk Afdeling 1989.

DSB – vor virksomhed, Danske Statsbaner, København 1972.

DSB Jernbanestationer og Anlæg, P.H. Bendtsen.

Banernes bygning og Udstyrelse, DSB, diverse udgaver.

Signalfarveplancher i LOKOMOTIVET:

Faste mærker, nr. 59

Mastesignaler, nr. 61-65

Banemester på inspektion ved hjælp af sin skinnecykel. I højre side ses et faldmærke (ikke omtalt i denne tekst) og bag ved dette anes telegraf-pæle (stangrække). Foto fra ca. 1935.



KOLONNEHUSE



Vagtburg kolonnehytte mellem
Varde og Sig set fra nordvest.

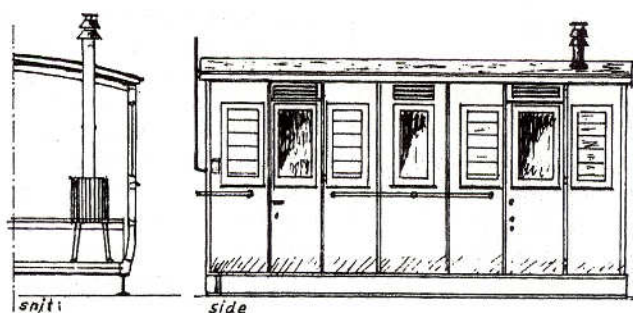
Disse små hytter og huse udgør et helt kapitel for sig, og har været omtalt flere gange i tidligere numre af vort blad.

Her skal blot kort fortælles lidt om de små hytter, der i sin tid var at finde på alle DSBs stationer og langs strækningerne, og som 'husede' DSBs arbejdskolonner.

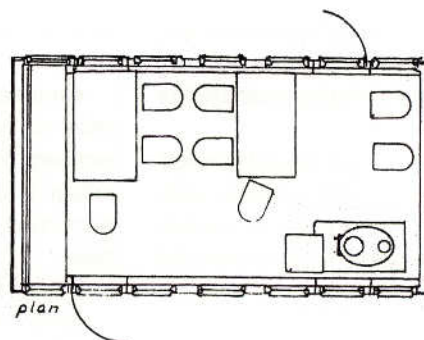
Den strækning som en kolonne på 5-7 mand havde ansvaret for, var før i tiden 20-25 km. Strækningens længde blev sat i forhold til lokale forhold, togintensitet, hastighed, sporets under- og overbygning m.v.

Kolonnehusene fandtes i et utal af udformninger, lige fra ældre udrangerede vognkasser fra personvogne, store og små træhytter op til større huse i blank mur. Vognkasserne kunne i nogle tilfælde blot være halve, ofte ældre kupevogne, hvor vinduerne var udblændet nogle steder.

Indretningen i disse "kolonnehuse" var sparsom, ofte med faste bænke fra ældre personvogne, et simpelt bord, nogle sammenbragte stole og en kachelovn til opvarmning.



Tegning af
halv vognkasse
anvendt som
kolonnehytte
(epoke III)
Skala 1:87
Tegning JGC, 1983



Andre kolonnehuse, opført i brædder eller sveller på et støbt fundament, var ret almindelige og meget forskellige i arkitekturen. De fleste var indrettet med et til to rum, det ene forsynet med kachelovn med udvendig

skorsten. De var næsten alle med saddeltag belagt med tjærepap. Væggene var for almindelige træhytter rødmaledede med hvide vinduer og døre, mens svellerhytter var sorttjærede med hvide vinduer og døre.

Trevogns-lyntog litra MS er netop ankommet til Frederikshavn 1964, og holder i spor 1. Læg mærke til den besynderlige udragende belysning, der er fastgjort til perrontaget. Foto: HBDS.



FREDERIKSHAVN jernbanestation

– som den var engang

■ Af Torben Andersen

I det nordlige Jylland ligger jernbanestationen Frederikshavn, der er den nordligste DSB station. Indtil 1979 var stationen en herlig nostalgisk station, der på mange måder ikke lignende andre DSB-stationer. Stationen havde bl.a. en kæmpe-remise, der som normalt ikke var rund, men derimod aflang. Og så betjente den

to privatbaner, nemlig Skagensbanen og Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane. Vi ser lidt på stationen som den var engang indtil 1979, hvor en ny station blev anlagt.

Forhistorie

Frederikshavn station blev åbnet for drift i 1871. Oprindeligt var sporarealet beskedent, men efterhånden udbyggedes det, ikke mindst da FFJ

fik sporstilslutning i 1899, og Skagensbanen fik det i 1924, da den blev ombygget fra smal- til normal-spor.

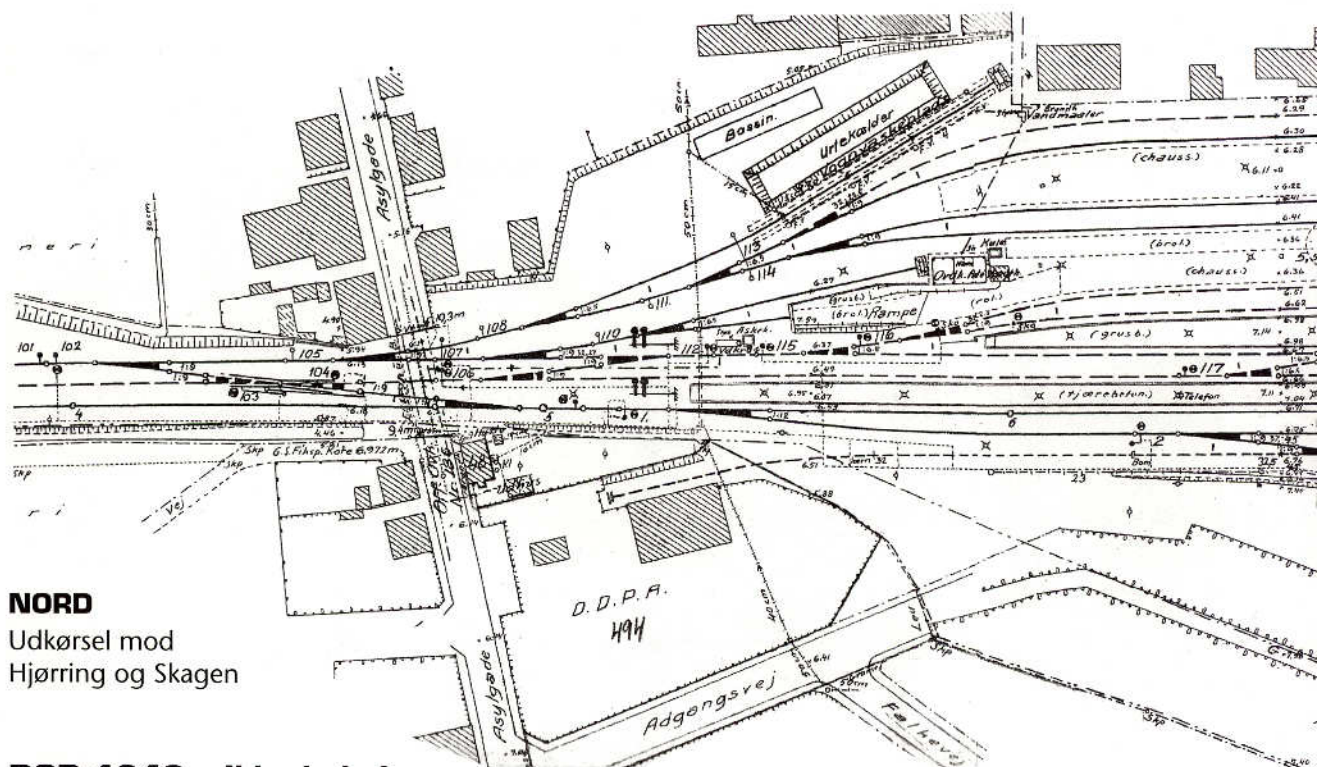
Hovedbygningen, der var 40 m lang, blev opført i gule sten med sort skifertag. Det var arkitekterne Hoffmeyer og Arboe, der stod for opførelsen under 'opsyn' af N.P.C. Holsøe. Bygningen fik en midterfløj i to etager, og en sidefløj på hver side. Midterfløjen var yderligere markeret ved at midterpartiet havde et lille fremspring.

Bygningen var anbragt i direkte linie i forlængelse af Jernbanegade, hvor der lå et par hoteller,

Selv om Frederikshavn var endestation, var baneanlægget allerede efter den første plan udført som gennemkørselsstation, idet havne-



Frederikshavn stationsbygning set fra Jernbanegade, 1964.
Foto: HBDS.



NORD

Udkørsel mod
Hjørring og Skagen

DSB 1948 - Ikke i skala

Fuldt optrukne linier angiver DSBs spor. Stiplede linier angiver privatbaner. Små stiplede linier angiver privatspor.

sporet mod syd blev anlagt ved en særskilt entreprise.

Mens det første sporanlæg ikke var i større omfang, så var lokomotivremisen ganske imponerende

Frederikshavn stationsbygning
set fra sporsiden, 1964.
Foto: HBDS.

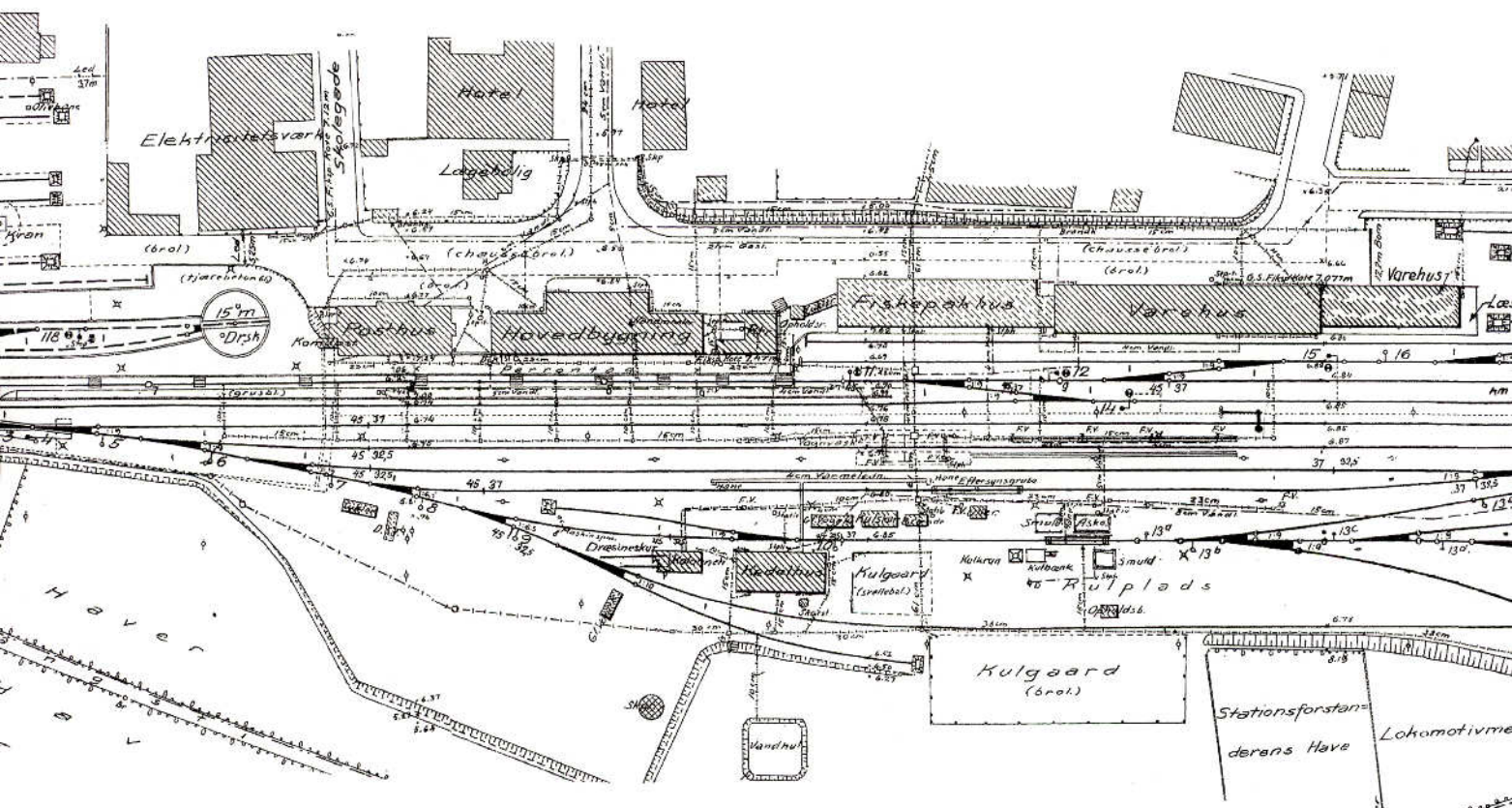
med de tilhørende fyrgrave og værksteder, der lå i den sydlige ende af stationen. Remisen havde et grundareal på ikke mindre end ca. 2060 kvadratmeter. Bygningen blev ligesom hovedbygningen opført i gule sten, og indrettedes med en store indkørselsporte for lokomotiver i den nordlige ende. Remisen havde plads til 16 maskiner, kun overgået af remiserne i Nyborg

(20), Esbjerg (31), Struer (32) og naturligvis København Gb (100). Der var spor til samtlige lokomotivpladser i remisen, hvor der også var indrettet et værksted.

Foran remisen lå en 20 m drejeskive; den var anbragt lidt afsides, og kun to spor fra remisen havde tilslutning til den.

Lidt nord for remisen var den traditionelle kulkran anlagt, og





overfor denne stod en vandkran. Oprindelig var kulgården blot med kulbænk, men da der efterhånden krævedes mere og mere energi, blev kulgården udvidet til en størrelse på 90 meter i længden, og ved denne lejlighed blev kulbænken erstattet af nævnte kulkran. I øvrigt var den nye kulgård belagt med brosten, mens den gamle havde svellebund.

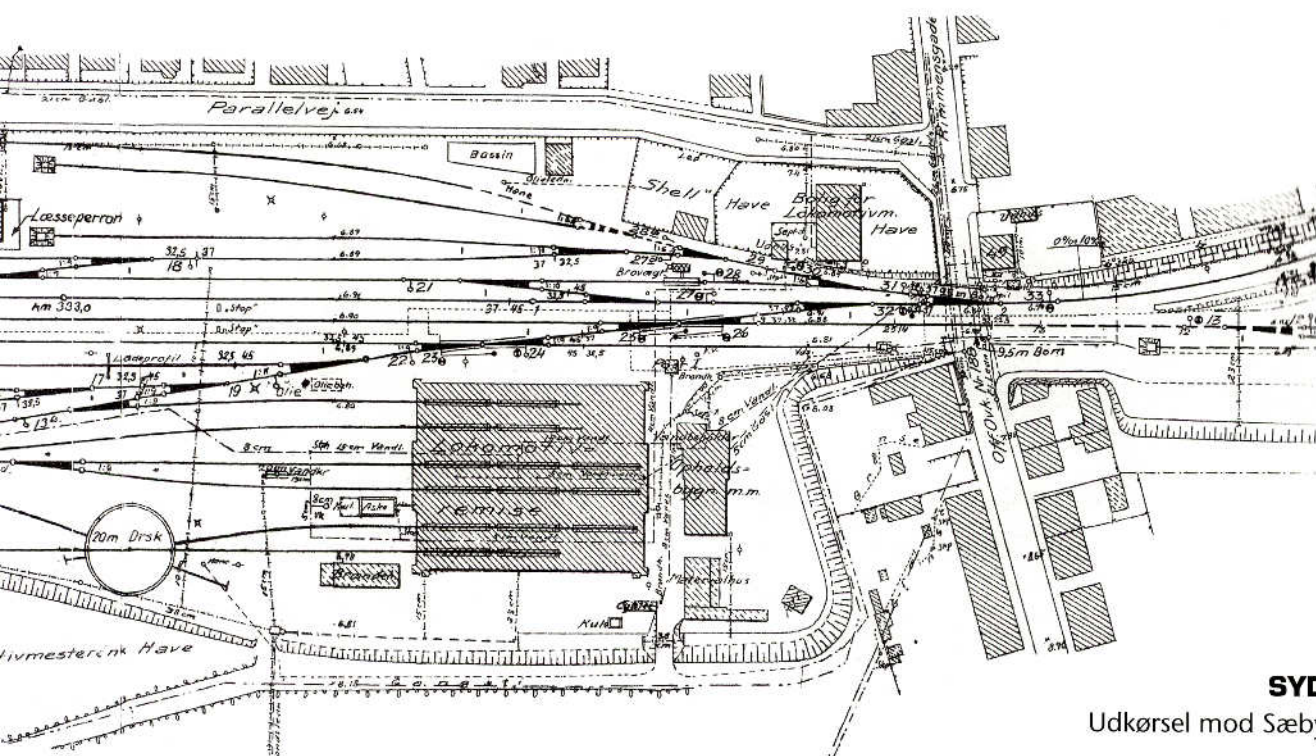
Syd for remisen blev omkring århundredskiftet opført en to-etages bygning, hvor der var indrettet smedje, magasiner og kontor,

Den karakteristiske store aflange remise med plads til 16 lokomotiver. Læg mærke til de opragende røgaftræk på taget. De to diesellokomotiver er litra MY og MX, 1964. Foto: HBDS.

mens der på førstesalen blev anlagt overnatningsrum for kørende personale. Ved siden af denne opførtes en bygning, der fungerede som materialehus.

Syd for stationsbygningen anlagdes et varehus, senere kaldet godsekspektion. Det var ca. 40 meter langt, og blev efterhånden udvidet med en smallere tilbygning mod nord (fiskepakhus). Varehu-





SYD
Udkørsel mod Sæby

set blev også opført i gule sten. Senere udbygninger blev opført i træ, men det virkede – besynderlig nok – ikke skæmmende på den arkitektoniske helhed.

Da Skagensbanen i 1924 blev ombygget til normalspor, og blev indført på Frederikshavn station, fik den endestation nord for posthuset. Her blev også anlagt en 15 m drejeskive, ligesom der

blev bygget diverse publikums-faciliteter for rejsende til Skagen.

FFJ - og udvidelse af sporarealet

Men allerede i 1899 blev privatbanen FFJ ført ind på Frederikshavn station, hvilket medførte betydelige ændringer af spornettet. Privatbanens persontog blev ført helt til Frederikshavn station,

*Et kig ind på stationen fra syd med remisen i venstre side, 1978
Helt til venstre anes en DSB hjælpevogn, ex DSB litra MT, og foran remisen ses den lille signalpost. Foran remisen knejser sandtårnet. Helt til højre afventer en persontogstamme, og lige bag denne ses brovægten. Foto: KEJ.*



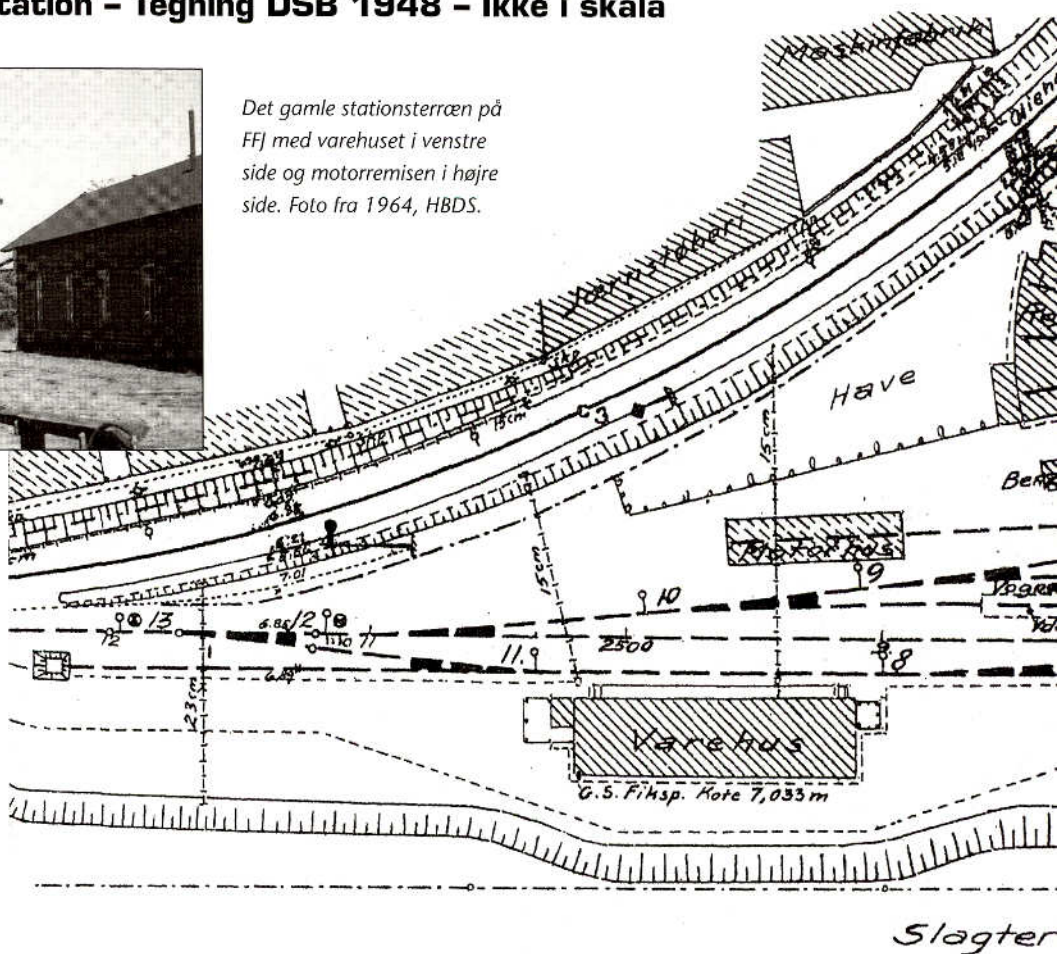
SPORPLAN FFJ

Frederikshavn station – Tegning DSB 1948 – Ikke i skala



Det gamle stationsterræn på FFJ med varehuset i venstre side og motorremisen i højre side. Foto fra 1964, HBDs.

NORD



og der blev anlagt en smallere peron mellem andet og tredje spor.

FFJ (Sæbybanen) fik egen remise og godsekspektion i den sydlige ende af stationen mellem Rimmensgade og Vinkelvej (Frederikshavn C). Det blev fjernet i 1962, hvor delstrækningen Frederikshavn-Sæby blev nedlagt.

FFJs remise var indrettet med tre spor, og foran denne lå en lille drejeskive, bl.a. med et stikspor, hvor der kunne stå en sneplov. Der lå endvidere et såkaldt kulhus.

Ud for varehuset lå en enkeltsporet motorremise og naturligvis var der faciliteter til drift af lokomotiver og motorvogne, bl.a. benzinstandere, vognvaskeplads, læsseprofil og vognvægt. I den sydlige ende af FFJ stationens sporareal (efter Kalkværksvej) lå en kvægfold.

Frederikshavn station udbygges
Mellem det eksisterende spornet og værkstedsområdet blev anlagt yderligere to opstillingsspor, hvorved

der skabtes plads til bl.a. vognvask og eftersynsgrube for DSB-materiel.

Foran kulgården blev der opført en mindre lagerbygning, og foran remisen ved vandkranen, blev der placeret en askekasse og et mindre brændeskur.

Der blev også lagt et nyt godsspor helt ud mod Parallelvej, og der anlagdes en læsserampe for enden af det nye godsspor, ligesom der blev opstillet en læsserkran. Ud mod Parallelvej, lidt syd for Asylgade, lå en kvægfold. Den var oprindelig åben, men blev senere overdækket. Senere blev kvægfolden flyttet længere mod nord for at skaffe plads til den nye læssevej, og der lagdes et spor skråt over terrænet, der skulle fungere som et tilkørselsspor til godssporene.

Spornettet blev efterhånden udbygget så meget som pladsforholdene tillod, og i de efterfølgende år, hvor de store damplokomotiver dominerede trafikken, blev kulgår-

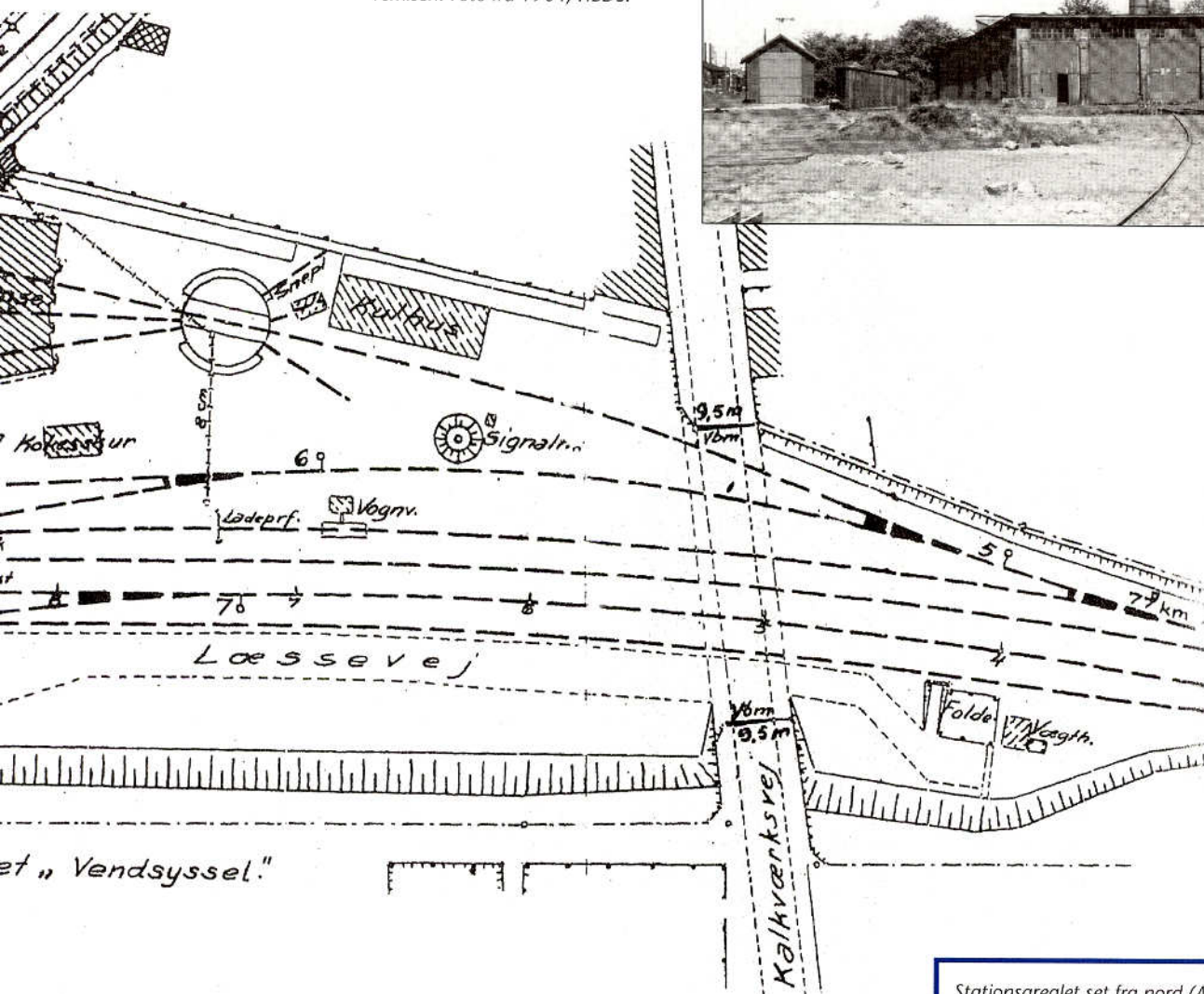
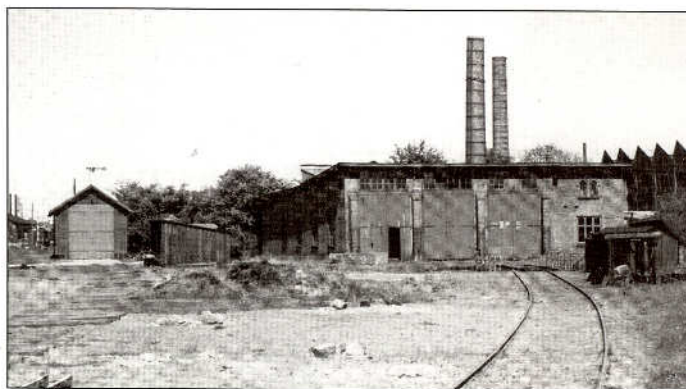
den yderligere udvidet, og man fik en kørende kran til kullæsning.

Et stort problem for Frederikshavn by var stationens mange overkørsler, der sinkede vejtrafikken, og var en medvirkende årsag til, at stationen måtte flyttes sidst i 1970'erne. Syd for stationen ved FFJ var der overskæringer ved Kalkværksvej, endda med ikke mindre end seks spor.

På selve DSBs arealer var der i den sydlige ende overskæringer ved Rimmensgade (havnebanen – overkørsel 188) og Søndergade (overkørsel 190), mens der i den nordlige ende var overskæringer på Asylgade (overkørsel 186), Vestergade (overkørsel 185) og Nørregade (overkørsel 184).

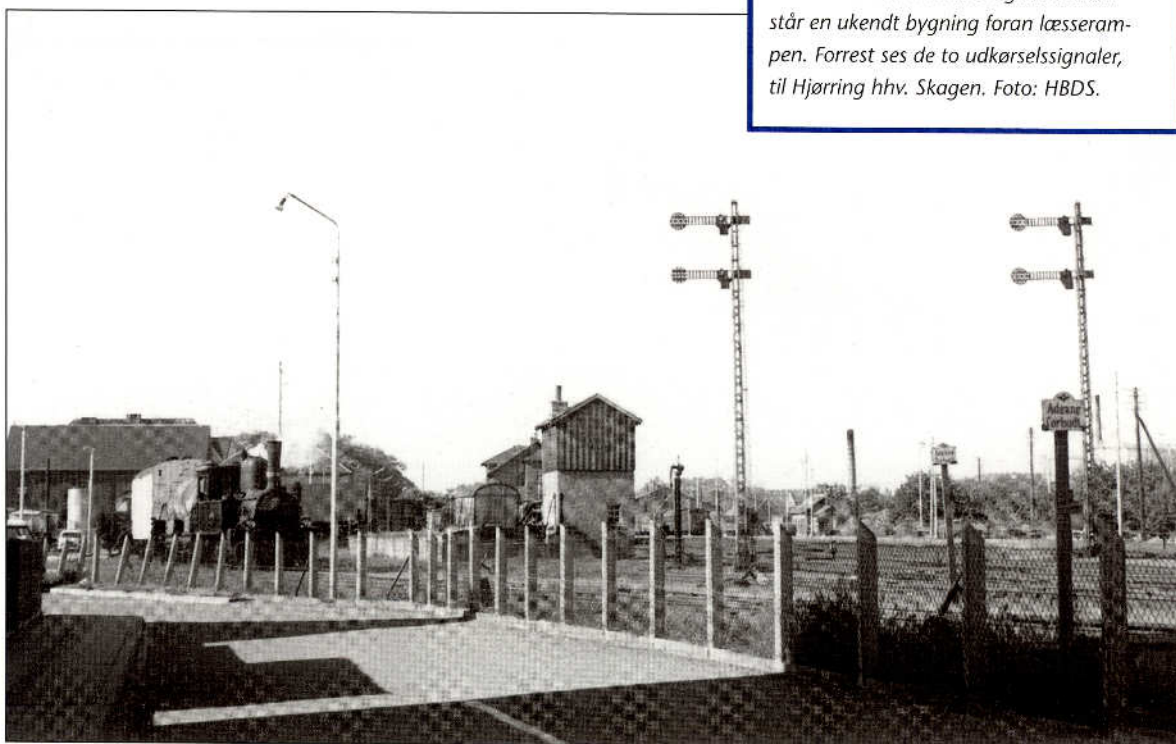
I den nordlige ende lå i øvrigt et stort lager for olieselskabet DDPA (ESSO), der havde et enkelt spor ind til pladsen. Firmaet SHELL havde et lille lager i den sydlige ende ved siden af lokomotivmesterens bolig.

Den gamle dampremise fra FFJ.
Foran remisen ses kulgården, mens
bygningen helt til venstre er motor-
remisen. Foto fra 1964, HBDS.



SYD

Stationsarealet set fra nord (Asylgade),
1964. I venstre side rangerer en DSB
F-maskine med IKA-kølevogn. I midten
står en ukendt bygning foran læsseram-
pen. Forrest ses de to udkørselssignaler,
til Hjørring hhv. Skagen. Foto: HBDS.





I 1948 havde stationen en samlet sporlængde på 7580 meter.

Sommerkøreplanen 1939 - og derefter

Køreplanen for 1939 havde elleve daglige forbindelser til og fra Frederikshavn.

Blandt disse var også lyntoget "Kronjyden" og motoreksprestoget "Nordpilen". Allerede i 1936 fik "Nordpilen" sin debut som en direkte forbindelse til Hamborg med tilslutning til Göteborg-Frederikshavn-ruten.

Så kom besættelsen, og der sket ikke meget mere, men medførte store ændringer i køreplanen, og

de nye motorvogne m.fl. måtte henstilles i remise, og damplokomotiver rykkede atter ud for at klare opgaverne.

I 1945 kunne man atter indsætte motortog, men også mange damplokomotiver forblev i drift efter dette år. Det gjaldt således K-maskinen, der kørte som iltogsmaskine, oprindeligt med en hastighed på 90 km/t, senere efter ombygning med 100 km/t.

Andre maskiner, der fik hjemsted i Frederikshavn, var bl.a. litra D, litra R og litra E. Til rangering i Frederikshavn benyttede man den lille to-koblede maskine litra HS. Den blev bl.a. benyttet på havne-

Herover: Sporarealet tilhørende Skagensbanen, set mod syd med banens perroner og drejeskive. I baggrunden ses bygningen tilhørende posthuset. I forgrunden DSBs stopskilt (signal nr. 108) for indkørende tog. Foto: HBDS.



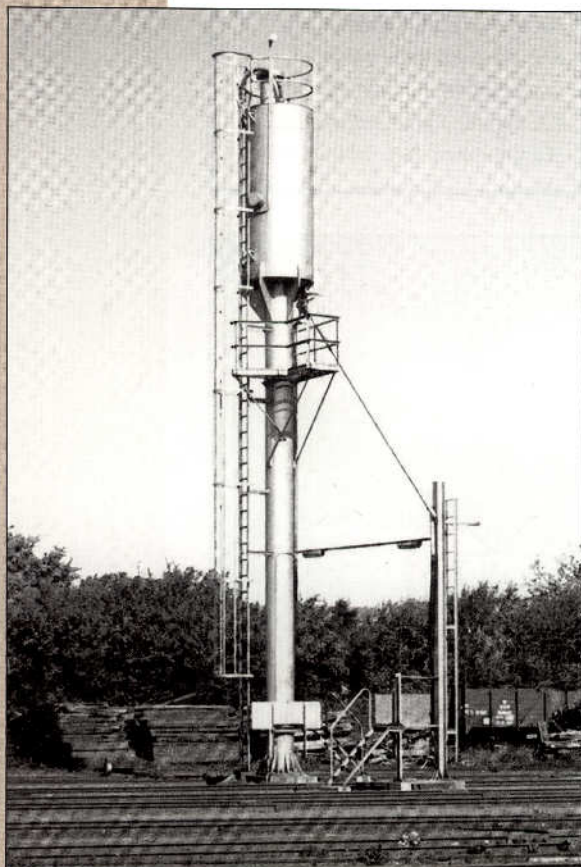
Herunder: Skagensbanens spor set i modsat retning fra drejeskiven mod nord. I baggrunden ses de to udkørelssignaler til Skagensbanen og Hjørring. I højre side henstår diverse materiel fra Skagensbanen. Foto: HBDS.



Til venstre: Varehuset i træ set fra vejsiden. En stribe godsvogne står på sporene bag huset. Foran i billedet spærrer stopbommen vejen ind til læsseområdet. Den var 12,7 m lang. Foto fra 1964, HBDS.



Herunder: Varehuset set fra sporsiden med en stribe godsvogne ved varehussporet. Godsvognene er fra DSB, og består af litra HJ, IAR og GS. Til højre ses udkørselssignalet for FFJ (Sæby). Foto: HBDS.



banen, hvor den kunne have besvær med at trække større stammer op ad bakken. Besætningen måtte åbne ekstra for sandkassen, fyre med ekstra kul og lukke helt op for dampregulatoren... alligevel hvirvlede hjulene rundt og røgen stod i kaskader ud af skorstenen. Senere benyttede man som supplerer til HS de trekoblede F-maskiner til den tunge rangering.

(Se hosstående liste over damplokomotiver i Frederikshavn)

Også MO-vognene blev anvendt, og i 1950'erne stationeredes flere diesellokomotiver litra MY i Frederikshavn.

I slutningen af 1960'erne indsattes rangerlokomotiver litra MH, hvor stationen fik to maskiner stationeret.

Sandforsyningstårn for diesellokomotiver foran remisen, 1964. Foto: HBDS.

Stationering af lokomotiver i Frederikshavn

Udvalgte år

1947:

Fast tur: R 947, 948
Reserve: R 949
Rangering: HS 401, 402, 403, 404
F 695

1949:

Fast tur: T 298, 299
Særtog og reserve: R 947
Rangering: F 694
HS 400, 402, 403, 405

1953:

Fat tur: T 298, 299
Særtog og reserve: T 297
Rangering: HS 399
F 678, 684

1956:

Fast tur: T 299
Særtog og reserve: T 297
Rangering: F 431, 669

1958:

Reserve: R 949
Rangering: HS 405
F 673, 674

1961:

Særtog: R 949
Rangering: HS 405
F 673, 674
MH 317

DSBs diesellokomotiver litra MY har naturligvis også været i Frederikshavn, men disse var stationeret i Århus. Det samme gælder litra MZ.



Sikringsanlæg

For at kunne styre signaler og sporskifter, havde Frederikshavn både kommando- og signalpost.

Disse var begge af beskeden størrelse, og stationens trafik blev styret ved hjælp af ældre mekaniske anlæg. Det var aflåsningsanlæg, hvor de centralsikrede sporskifter kunne aflåses fra de to signalhuse.

Post 2, som var kommandopost, var beliggende vest for stationsbygningen. I dette hus var anbragt to

centralapparater. Der var en svingbuk til Skagensbanens signaler og sporskifter. Dette blev indført, da Skagensbanen i 1924 blev tilsluttet stationen. Endvidere var der et Siemens & Halske centralapparat, der styrede DSBs signaler og sporskifter. Dette havde et blokapparat, der stod i forbindelse med et tilsvarende i post 1 i stationens sydvestlige ende ved udkørslen til FFJ (Sæby).

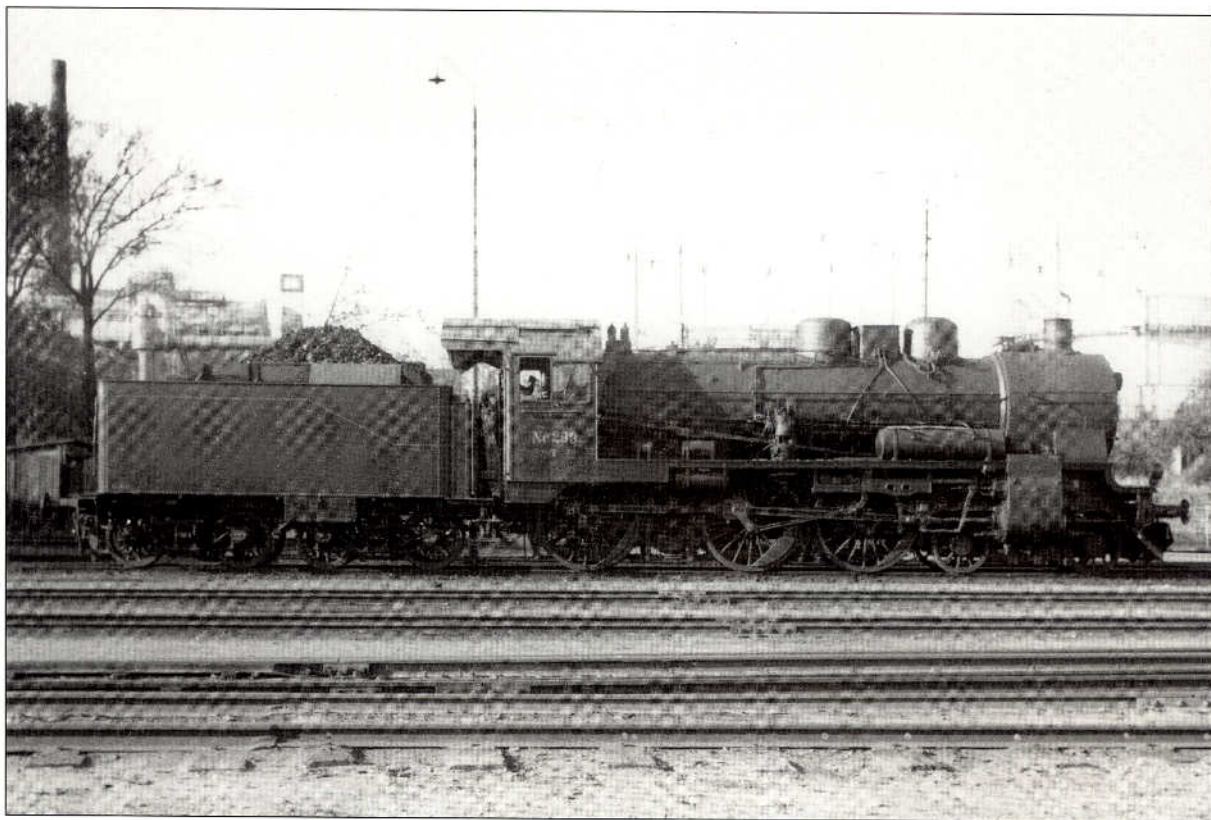
Post 1 var en lille bindingsværkbygning i gule sten med tjærepap-

Herover: Den bevogtede overkørsel ved Rimmensgade. Gaden blev dækket af to bomme, hver med en længde på 9,5 m. Ved sporene ligger vogterhus 49. I baggrunden ses lokomotivmesterens bolig. Lidt længere tilbage lå brovægten. Foto 1964, HBDS.



Herunder: Svingkran på læssearealet; den kunne bære 5,5 tons. I højre side ses den specielle sporstopper, der sås på visse stationer. I baggrunden Frederikshavn by med kirken til højre. Foto: HBDS.





Herover: DSBs T-maskiner er synonym med Frederikshavn. Disse lokomotiver havde i mange år hjemsted i den nordjyske by, og kørte i tur med R-maskinen. T 299 ved remisen i Frederikshavn, 1955.
Foto: OWL/HGC.



Til venstre: SB M4 kører ind på Skangensbanens spor i Frederikshavn, maj 1962. Den medbringer personvognene F4 og F3 og rejsegodsvognen E 62.
Foto: OWL/HGC.

tag, og den var ganske lille i forhold til signalposter på andre stationer.

Post 2 var blot opbygget som et lille træskur med en dør og et par vinduer.

Sikringsanlægget var i drift helt til nedlæggelsen af stationen i 1979.

Havnebanen m.v.

Omkring år 1900 fik Frederikshavn en havnebane, der fra Rimmensgade gik mod syd ad det nuværende Rådhus Allé (som oprindeligt var anlagt som trace) til færgeskuden. Herfra gik to havnespor mod nordøst langs Toldbodkaj, hvor det ene fortsatte til Kulkaj.

Efter at havnebanen var etableret, kørte nogle tog videre ned til Frederikshavn Dampskibsbro. Trafikken steg efterhånden som havnen fik flere skibsruter, og DSB indrettede en lille ekspeditionsbygning og en kort perron. I 1936 begyndte "Nordpilen" at køre mellem Frederikshavn og Hamborg, så der oprettedes forbindelse mellem færgerne til fra Göteborg og Oslo.

I 1960 blev en ny havnestation med to perronspor indviet. Endvidere blev der opført en ekspeditionsbygning og landgangsbroer med trapper til perron, fortov og busholdplads. Samme år begyndte nattoget "Kattegat-Ekspress" at køre

i sommermånederne. Det medførte gennemgående vogne til København og liggevogne til Hamborg. Dette tog kørte sidste gang i 1983.

Nedlæggelse

I 1979 blev den gamle station nedlagt, og nedrevet i 1980, men allerede i 1945 blev det besluttet at den skulle nedlægges, og en ny opføres. En ny blev således opført på opfyldt havbund, så der blev god plads til et stort godsterræn. I begyndelsen var dette et plus for stationen, men som bekendt ophørte DSB senere med godstransport på skinner, og sporarealet ligger i dag desværre brak.

DF Modeltog

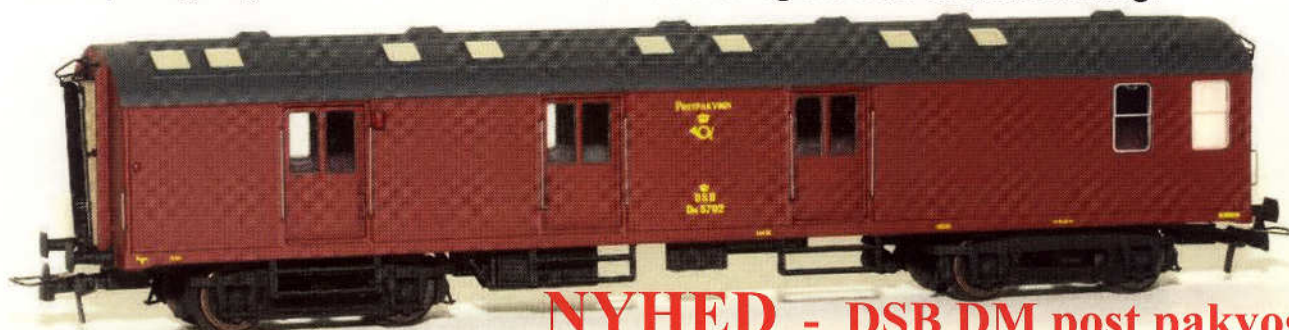
En verden af flotte og korrekte modeller



facebook.com/dfmodeltog



Vi deltager i DMJU messen i Køge. Kom forbi vores stand og få en snak !
Se den nye vogn og alle vores andre danske modeller og tilbehør til dit modeltog.



NYHED - DSB DM post pakvogn.
Ny formvariant til epoke 3.

Vi har det du skal bruge !

PECO skinner til alle formål.
God kvalitet til engelske priser.



Spisevogn fra LS Modells

Perfekt til internationalt epoke 3 eksprestog !

Vi har stadig BANETJENESTEN byggesæt til DSB / OHJ Da postvogn !



HUSK... Vi har gratis forsendelse ved køb for over 1000,- kr.

Se vores udvalg på; www.dfmodeltog.dk

Skriv til os på; info@dfmodeltog.dk

Hobbykæden - Hele Danmarks modeltogsforretning



Skensbanen (SB) lynette/Y-tog i rød/hvid bemaling (fra 1968) sættet består af motorvogn Ym 1 samt styrevogn Ys 1. Sættet har indbygget interierbelysning samt retningsbestemt front- og slutlys + mulighed for lyd*.

HK8620-X



Lemvigbanen (VLT) lynette/Y-tog i orange/hvid/rød bemaling (moderne) sættet består af motorvogn Ym 14 samt styrevogn Ys 14. Sættet har indbygget interierbelysning samt retningsbestemt front- og slutlys. + mulighed for lyd*.

HK8621-X



Skensbanen (SB) lynette/Y-tog i blå/hvid bemaling (moderne) sættet består af motorvogn Ym 4 samt styrevogn Ys 11. Desuden kan der til dette sæt tilkøbes en eller flere mellemvogne HK8622-5 Yp 23. Sættet har indbygget interierbelysning samt retningsbestemt front- og slutlys + mulighed for lyd*.

HK8622-X

NU PÅ LAGER

Privatbane lynetter varianter/pris:

- 1) DC analog/digital: 2995,-
- 2) AC analog/digital: 2995,-
- 3) DC digital med lyd*: 3795,-
- 4) AC digital med lyd*: 3795,-
- 5) Mellemvogne: 795,-

HOBBYKÆDEN - Altid over 20.000 varer på lager, masser af gode tilbud, stort brugt salg og selvfølgelig kaffe på kanden!

Find os på Facebook:
www.facebook.com/modeltog-hobbykaeden



Hobbykæden - Vestergade 2 - 9400 Nørresundby - www.hobbykaeden.dk tlf. 98 17 65 55



Vogne af typen

Eaos 106 ved

værkstederne i Fre-

dericia 1990. Her

blev de malet pap-

rikafarvede og fik

monteret litreringer

m.v. Læg mærke til

parkeringsbremsen

(håndhjulet) på

forreste vogn. Det

er rødmalet. Men

der fandtes også

vogne med gule

parkeringshjul. Foto:

Viggo Falkenstrøm.



Åben bogiegodsvogn til epoke Vb: **DSB litra Eaos**

Til afløsning af de nedslidte åbne vogne litra E, lejede DSB i 1990 30 stk. åbne godsvogne med høje sider og to 2-fløjede døre på hver sidevæg. De blev lejet hos selskabet AAE.

De var bygget 1990 i Tjekkeiet hos Propad, og kom næsten direkte til DSB efter bygningen. De blev befordret til Fredericia, hvor de blev malet paprikafarvede, og fik litra Eaos med numrene 533 0 000-029. Sjovt nok anvendte man ikke den sædvanlige Helvetica-skriftnit, men brugte et nyt med

Vognene havde en længde på 14 040 mm over pufferne, mens bundfladen var 35,3 m². Rumindholdet var 71,5 m³, og læsselængden 12 800 mm. Vognene kørte på Y25 RS bogier, og centertapafstanden mellem bogierne var 9000 mm. Selve bogierne havde en afstand på 1800 mm. Vognene var udstyret med en KE-GP-bremse og parkeringsbremse (håndhjul anbragt under vognen).

Det var meget alsidige godsvogne med læsse- og lossemulighed oven fra med kran eller gennem sidedørene ved rampe eller i jordplan. Dørhøjden var på grund af overliggeren begrænset til mak-

simalt 1800 mm i hele vognens længde. Vognene var især velegnet til transport af skrot og styrtgods.

Da vognene sattes drift, blev de bl.a. benyttet til forannævnte skrottransporter (jern- og glasskrot), men anvendtes også til transporter af træflies og stødtræ fra Junckers fabrikker i Køge.

I 1996 lejede Raillion Danmark endnu 20 vogne af samme type. De var basismæssigt konstrueret som de første vogne, og var ligesom disse bygget hos Propad i 1990 og lejet hos AAE. Vognene

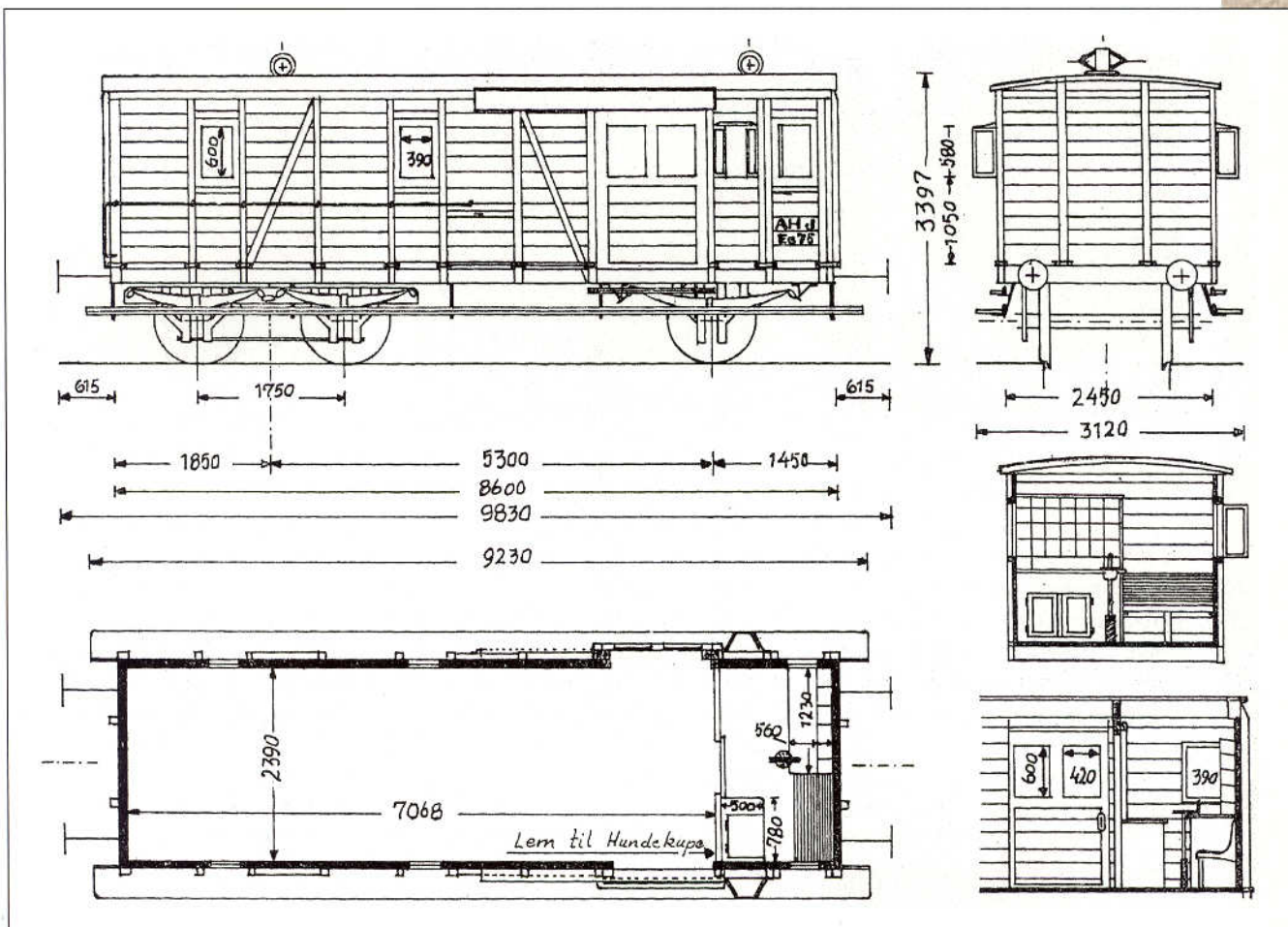
fik mærkværdigvis ikke fortløbende numre af de først leverede, men derimod numrene 533 1 100-119. Påskifterne blev også lidt anderledes, idet de ikke blev mærket med hvidt DSB-logo. Vognene blev ikke opmalet, men fik blot monteret litra og tekniske påskifter på den eksisterende vognkasse, og disse så mere eller mindre hærgede ud.

Vognene forblev i drift indtil omkring 2001, hvorefter de blev returneret til AAE.



Nærbillede af påskifter på Eaos 024-4. Skriftnittet er ikke det sædvanlige for DSB.

Læg fx mærke til a i Eaos, der næsten er magen til o. Foto: Viggo Falkenstrøm.



AHJ EB 75

- en sjov rejsegodsvogn

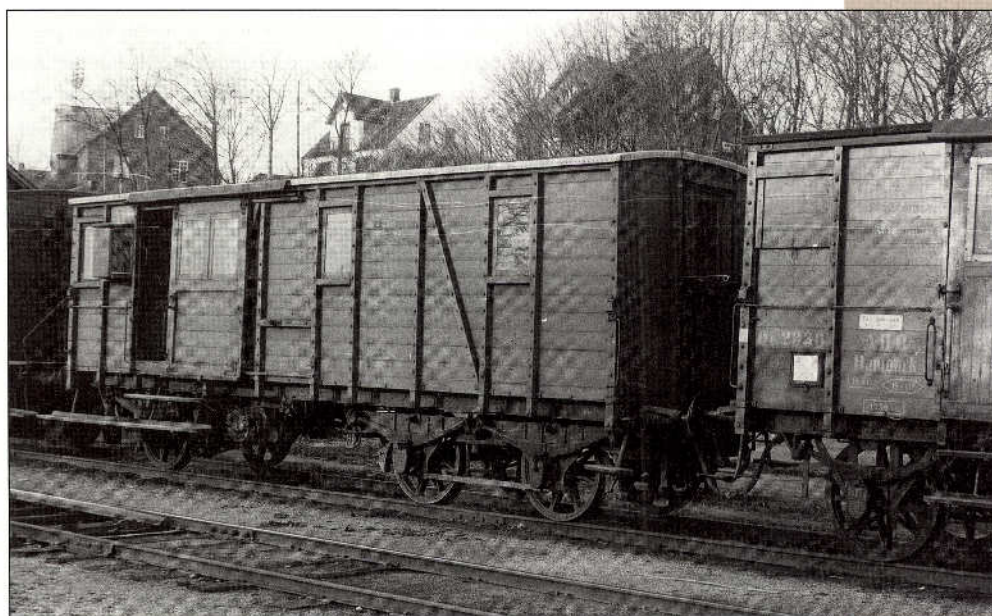
Denne vogn var større og kraftigere end de rejsegodsvogne, der blev bygget omkring ca. 1900. Vognen blev da også bygget af Scandia i 1906. Oprindeligt havde den litra E 174, men blev omkring 1914 omletteret til EB 75.

Vognen var særpræget, idet den under den ene ende var forsynet med en to-aakset bogie, og unde kontorrummet forsynet med et enkelt hjulsæt.

Dette hjularrangement kendes fra andre privatbanevogne, hvor bogien blev anbragt under en vognende med varmekedel eller med batterikasser til togbelysning. Formålet med bogien var at mindske akseltrykket, der på privatbaner med spinkle skinner, var betydeligt lavere end hos DSB. Den viste vogn var oprindeligt forsynet med dobbeltbatterier til togbelysning.

Læg mærke til, at vognen havde hundekupe i afdelingen med bremsekupe.

AHJ EB 75 var i drift lige til likvidationen af APB i 1969.





Dansk tunnel

Erik Vedbæk Sørensen skriver i en 'lidt forbløffet' mail til os:

"I skriver i nr. 126 under sporplanen side 38 nederst i sidste spalte, at der kun har eksisteret en enkelt ægte tunnel i Danmark, nemlig ved Skive. Hvordan definerer man en tunnel, og findes der billeder af nævnte tunnel?"

LOKOMOTIVET. Ja, egentlig er der vist ingen definition på en tunnel (?), men fører den over 100 meter under lukket område, så kan den vel henregnes til kategorien 'tunnel'?

Tunnelen ved Skive blev indviet i 1962 efter omlægningen af Skive station. Den førte det fælles spor for Vestsalling- og Glyngørebanen under Holstebrovej vest for selve Skive by, og var/er 132 m lang. Så den kan vel godt kaldes en tunnel (det kalder DSB den selv)?

Billedet viser den nyanlagte tunnel ved Skive, 1962. Det er James Steffensen, der har taget billedet. Arkiv DMJK

Tak til Erik for mail.

En tunnel som den viste er perfekt på mj-anlægget som camouflagge til at føre toget ind gennem en baggrund til fx en skjult banegård.

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 127

Så skal vi igen til alt det kedelige, nemlig rettelser fra sidste nummer. Men der er jo ikke andet at gøre, en at komme i gang, så her er de fleste af rettelserne med tak til Kai Wil-ladsen, Niels-Erik Jensen, Per Topp Nielsen, Niels Henrik Lund, Børge Sundahl m.fl. for utrættelig hjælp for at gøre teksterne korrekte.

DBJ

I teksten havde indneget sig nogle tastefejl:

Side 12, 1. linje i andet afsnit: Det kørte antal km skal naturligvis være 57.000.

I samme spalte længere nede skal km-antallet være 310.000.

I 2. spalte er der ligeledes sparet et 0 væk. Tallet 357.00 skal naturligvis være 357.000.

ESSO-tankvognene, der er omtalt nogle steder, har fået oprindel-serne forbyttet i rammeteksten side 13. Der skal rettelig stå: DBJ T 200 (2-akslet) var ex HAJ 501, bygget af Düsseldorf i 1918, mens DBJ T 201 (bogievogn) var ex HBS 131, leveret af Scandia til ESSO i 1904.

Øvrige rettelser

Side 19, litra DC, 3. spalte sidste linje: Løb 12a mangler destination. Den skal være Fredericia-Struer.

Side 28: Billedtekst i første spalte: Stedet er naturligvis Rungsted, ikke Klampenborg.

Relæhytte? Telefonhytte? Nej, blokhytte!

Jesper Søndergaard skriver i en mail til os:

"I ønsker at andre skal bruge det korrekte jernbanesprog, så det bør I også tilstræbe at gøre.

I nr. 126 beskriver I en relæhytte, og viser en flot tegning med tilhørende foto, men det er forkert at skrive en relæhytte. Det hedder en blokhytte. Den var placeret ca. 30 m foran tilhørende hovedsignal på automatiske linieblokanlæg.

Blokhytten var indrettet med en såkaldt telefon-tilkaldelampe, der kunne tændes fra ankomststationen. Telefonen var anbragt uden på hytten ved siden af indgangsdøren, og var indrettet således, at ankomststationen kunne kontrollere, hvorfra samtalen førtes".

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 send en mail til:

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

Side 41, SPORSKIFTET ang. armsignalerne. Her har læserne reageret kraftigt, idet det meste af teksten desværre er noget vrøvl. Her er hvad fx Børge Sundahl skriver til os:

"Der er en fejl på side 41 vedrørende forklaringen på I-signalet. Den venstre tegning betyder "Kør" og tilkendegiver, at der må køres ind på stationen og standses.

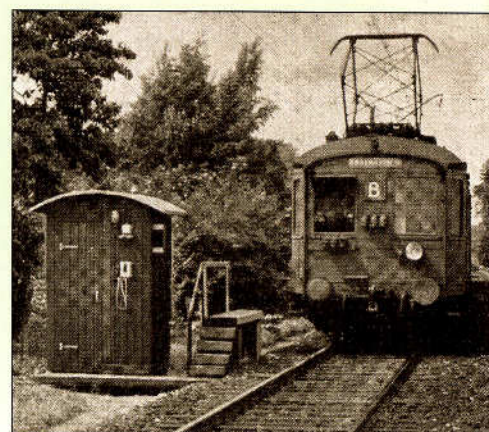
Den højre tegning betyder "Kør igennem" og tilkendegiver, at toget må køre gennem stationen.

På stationer, som i en periode var ubetjent, stillede man I-signalet på gennemkørsel, men togene skulle standse, hvis der var ankomsttid i tjenestekøreplanen.

De andre signaler som forklaringen siger, er enten togvejssignaler eller udkørselssignaler med flere arme.

Den skrevne tekst er korrekt, når det gælder lystavlerne (hastighedsviserne) under signalet."

LOKOMOTIVET: Jo, vi bestræber os naturligvis for at bruge det korrekte sprog, men det smutter altså en gang imellem (måske for tit vil nogen mene?). Det beklager vi, og siger tak til Jesper for korrektionen.



Carsten Frederiksen, Randbøl, har sendt os følgende lille mail med spørgsmål om digitaldrift. Han skriver:

"Først tak for et godt blad og en fin sporplan i sidste nummer. Dernæst: Der har været skrevet en del om digital drift, men behøver man kun at have én strømtilslutning til et anlæg med DCC? Og hvad er bedst: Almindelig skifter eller Electrofrog fra PECO? I tilfælde af det sidste skal der vel laves en del mere el-arbejde? Med hensyn til drejeskiver, så kræver det vel også en speciel ledningsføring? Har I et forslag hertil? Sluttelig: Hvor stejle stigninger kan det tilrådes at have på anlægget? Og har I fortsat nogle 'Dansk Model Jernbane Hobby' nr. 2 og 3 på lager?"

LOKOMOTIVET: Vor digitalekspert Flemming Møss fra NMJK har følgende svar på Carstens spørgsmål:

Når man kører DCC kan man "nøjes" med én tilslutning, alt efter hvor mange lokomotiver, der er på anlægget. Er der over ti lokomotiver i drift sammen med vogne med lys, så skal man dele anlægget op i flere sektioner med en hovedenhed og en (eller flere) booster(e). Antallet af boostere kommer an på anlæggets størrelse. Bruger man digitale sporskifter med dekoder, så vil dette også have indflydelse på strømforsyningen. ROCOs nye z21/221 søger for at forbruget ikke eksploderer, hvis man har mange digitale sporskifter. Så skifter sporene med et kort mellemrum på 1/5 sekund, hvis man har stillet en togvej, altså ikke alle på én gang.

En anden ting er, at man bør lave en tilslutning for hver anden eller tredje meter. Man har fx et lednings-sæt løbende under anlægget, hvor

der så trækkes strøm til sporene med jævne mellemrum for at sikre en god strømforsyning. Sørg for at holde styr på plus og stel.

Med hensyn til sporskifter, er det lidt mere vanskeligt at forklare. Se fx Dansk Modeljernbane Hobby For Alle på siderne 82-85.

Med hensyn til drejeskive så kan man benytte et vendesløfemodul for at sikre, at der er spænding på selve broen hele vejen rundt. Det anbefales at lave tilslutning til strøm på alle depotsporene for at sikre en god strømføring.

Red. Tilføjelse: Den nævnte bog "DMJH" er desværre for længst udsolgt fra forlaget, men kan muligvis findes aktiverisk? Ang.stigninger på anlægget, så vender vi tilbage med en helt speciel artikel om dette emne i kommende nummer.

Super auktion i Frederiksberg Auktionshus

Lørdag den 25. februar 2017 holdt Frederiksberg Auktionshus igen en af sine fantastiske gode auktioner, nemlig nr. 104 i rækken. Det var som sædvanlig Hans Hedegaard, der styrede auktionen flot og muntert, og der var igen masser af lots, der skulle bydes på, lige fra modeljernbaner til figurer, teknobiler o.s.v.

Der var atter store mængder af modtog fra Märklin, ligeom der var flyttekasser med huse fra Faller, Vollmer m.fl. Også kasser med jernbanelitteratur kom under hammeren., og alt gik til mange forskellige priser.

En del Märklin-modeller gik for en slik, også tog med danske forbilleder. De mest kostbare lots var førkrigsmodeller med tysk forbillede, som samlerne fik op i ret høje priser. Et enkelt mere moderne sæt var Märklin H0 ST800 i blå/creme, der gik for et hammer-slag på 8200,00 kr.

Der var også en del modeljernbane i to-skinne-drift (DC og DCC), ikke mindst nogle flotte selvbyggede sæt fra Trolldhedebanen og Odsherreds Jernbane. Førstnævnte bestod af to ME-motorvogne, to FRICHS firkantede (standkister), nogle fine personvogne og godsvogne. Og de gik ganske billigt til en pris af 3200,00 kr. – et fund til de penge.

Sættet fra Odsherredsbanen bestod af to super flotte marcipanbrød, røde personvogne m.v., og dette gik til en samlet pris på 5800,00 Dkr. Men det var også meget flotte modeller.

Af industrimodeller til DC (og AC) var især hobby trade, ROCO og Heljan repræsenteret. Her var alskens modeller lige fra damp-, diesel og personvogne og godsvogne. Heljans MS-lyntog gik for en rimelig pris, hvilket også gjaldt ROCOs MA-lyntog.

Personvogne fra Heljan og hobby trade gik næsten alt sammen til 'spotpriser', men det mest 'besynderlige' var, at nogle få tankvognsmodeller fra DWA røg op i pris. De er også sjældne og flotte modeller, og i nogle tilfælde kunne man få hammerslag på damp- og diesellokomotiver, som lå under prisen for DWA-modellerne. Ja, sådan kan det gå!

En Heljan-model til DC, som løb op i pris var MY-lokomotivet fra Lemvigbanen, 'Tørfisken', der gik for et hammslag på 4400,00 dkr. I dette lot var også et Lima og ROCO-lokomotiv, men disse var i realiteten intet værd.

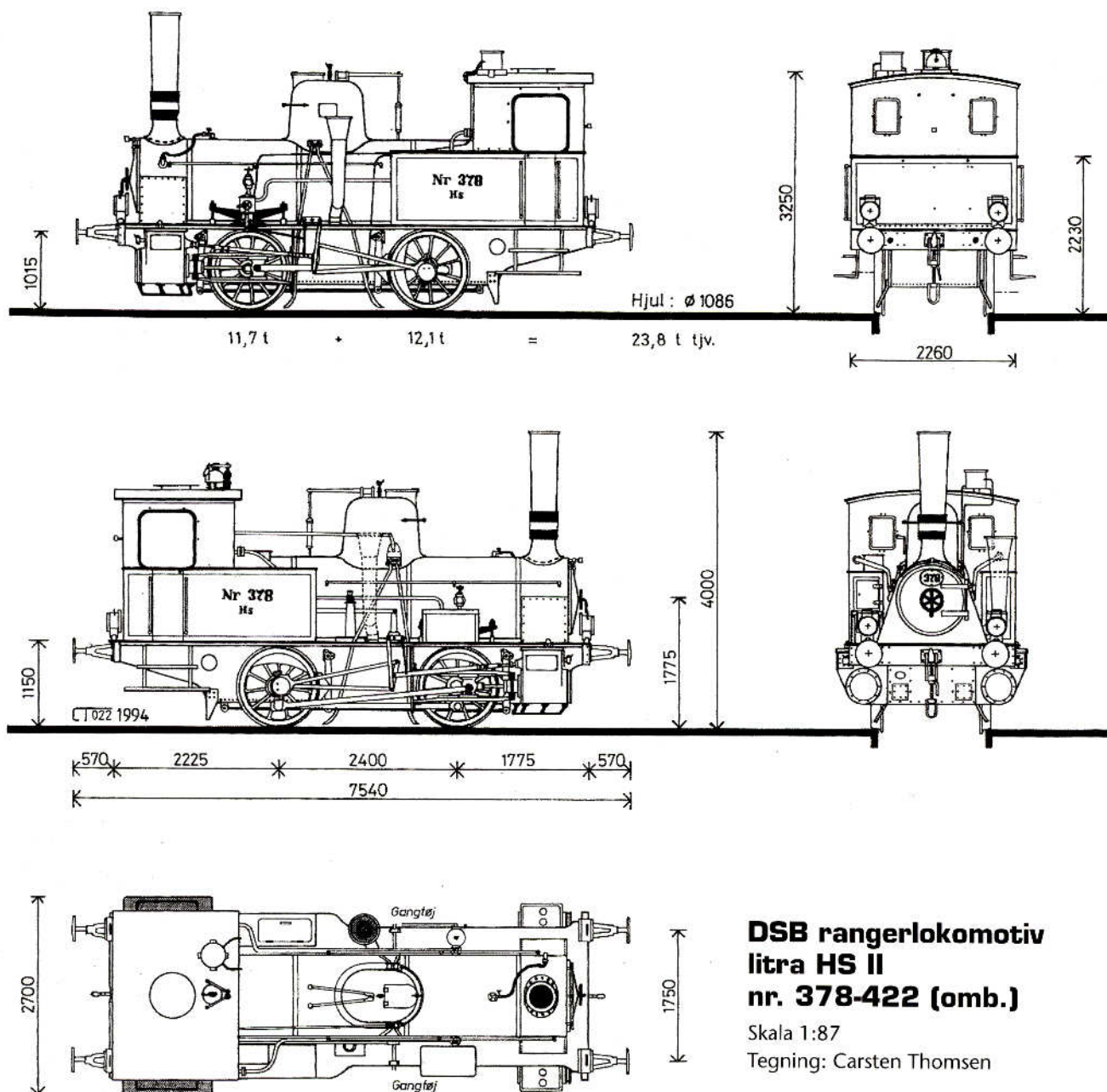
Lige til sidst, så gik en kasse med Wiking-biler til kr. 2800,00 dkr.

Man fik mange gode ting med hjem. Næste auktion er i august eller september, så hold øje med Frederiksberg Auktionshus hjemmeside.

TA

De flotte og sjældne modeller fra DWA løber efterhånden op i store beløb på auktionerne.





**DSB rangerlokomotiv
litra HS II
nr. 378-422 (omb.)**

Skala 1:87

Tegning: Carsten Thomsen

DSB litra HS

For mange år siden bragte vi byggebeskrivelser og historie om det lille to-koblede rangerlokomotiv DSB litra HS. Modellen var baseret på Fleischmanns model af Sorte Anna, der trods ligheden med forbilledet ikke var helt så god. En læser, der ønsker at være anonym, skriver til os om netop dette lille lokomotiv:

"Jeg har hørt, at I for flere år siden bragte byggebeskrivelser af litra HS baseret på en industrimodel fra Fleischmann, bl.a. med diverse løsdel fra Tikøb. Er det muligt at få genop-

trykt denne tekst, idet jeg gerne vil have den lille rangermaskine på mit anlæg?"

LOKOMOTIVET: Ja, det er muligt at genoptrykke – men næppe nogen god ide. Grundmodellen fra Fleischmann var en billig model, men den passede ikke ret godt til forbilledet, som var en meget lille maskine. Grundmodellen Sorte Anna var dimensionsmæssigt for stor, og den er – så vidt vides – nu også udgået af Fleischmanns program.

Men der er en anden løsning, også fra Fleischmann, idet firmaet har udgivet en flot lille og meget detaljeret model af et tysk rangerlokomotiv, bl.a. med et fint gangtøj. Det er vare-nr. 400 601, der er uden lyd, og 400 671, som er med lyd. Modellen fås i flere lakeringer, grøn, sort-rød og okker.

Hosstående finder man også en tegning af det nævnte lokomotiv litra HSII i skala 1:87, tegnet af Carsten Thomsen.

...så gå bare i gang med at bygge!

McK ...så kom Ardellerne i drift

Kort før jul 2016 udsendte McK de første modeller af den lille grønne slider, der i mange år oksede rundt på større og mindre DSB stationer. I første omgang blev det traktoren fra Ardelt, der kom i handelen. I sin tid afløste traktoren det lille damplokomotiv litra HS.

Det er – igen – en supermodel med utallige skønne detaljer, bl.a. med førerhusindretning og lys i dette.



muligt for modellen at passere korte sporstykker uden strøm, fx snavse spor.

Alt efter udgave er modellen forsynet med virkende blink på tag, men alle har triangellys på front og hæk.

Modellen er i flot grøn farve med sølvtag, fine påtryk af litreringer og Ardelt fabriksskilt. Dette skilt er super med tydelig læselig tekst, ja, man kan næsten læse produktionsnummeret uden lup. Undervognen er i mat sort, og fodpladen har tydelig markering af skridsikkert mønster. Håndtag og -bøjler er tynde og overbevisende i udførelse.

Til slut er der blot spørgsmålet: Kan den køre problemfrit? Her behøver man ikke at svare. For det gør den naturligvis. Den kører som en drøm gennem kurver og skifter, og har i øvrigt en fornem trækkræftevne.



Modellen er fremstillet med metalundervogn og todelt overdel, der også er i metal. Traktoren er forsynet med ætsede trin med skridmønster og frontgitre i rustfrit stål, og alle håndbøjler og vinduesviskere er på samme måde fremstillet i metal i filigran kvalitet.

Pufferne er fjedrende, og kobbelstængerne er i rustfrit stål. Køretøjet har ekvibreret foraksel, der giver det en glidende kørsel.

Alt efter udgave som AC eller DC, er modellen forsynet med hjul, der passer til disse systemer. Drivkraften er en klokkeankermotor fra ESU, og traktoren er desuden forsynet med powerpack, d.v.s. en elektronisk anordning, der gør det



**LOKO
MOTIVET**

Billederne på denne side viser Ardelt 111 fra McK (vare nr. 1303).



Alle fotos er venligt taget af og på Hedegaardens Privatbane, til hvem vi siger tusinde tak for det store og flotte arbejde.



Billederne på
denne side viser
FRICHS traktor
144 fra McK
(vare nr. 1404).

Der er udsendt fire modeller i Ardelt-serien. De omfatter følgende:
McK 1301: DSB Ardelt 108, 1962-1975, gule litreringer m/krone (u/blink på tag).

McK 1302: DSB Ardelt 110, 1962-1975, gule litreringer m/krone (u/blink på tag).

McK 1303: DSB Ardelt 111, 1976-1988, DIN-litreringer m/krone (blink på tag).

McK 1304: DSB Ardelt 107, 1983-1988, Helvetica-litreringer (blink på tag).



Efter nytår kom serien af FRICHS-traktorerne, der produktionsmæssigt svarer til forannævnte, blot naturligvis med mange detaljændringer, der svarer til forbillederne, bl.a. er taget malet i grønt i stedet for sølvtag. Også her er udsendt fire udgaver, der omfatter:

McK 1401: DSB Frichs nr. 130, 1958-1964, gule litreringer og krone, u/blink på tag.

McK 1402: DSB Frichs nr. 127, 1964-1977, gule litreringer og krone, u/blink på tag.

McK 1403: DSB Frichs nr. 139, 1978-1988, gule litreringer og krone, blink på tag.

McK 1404: DSB Frichs nr. 144, 1978-1988, gule Helvetica-litreringer, blink på tag.

Et lille problem... og løsninger

Det viser sig, at nogle Ardellere har et lille svaghedspunkt, når de kører over visse sporskifter, idet de standser midt i skiftet, selv om de er udstyret med powerpack (en anordning, der leverer strøm til strømløse områder).

Det skyldes at virkningen af powerpack kun er sat til 0,8 sekund som standard. På ME-lokomotiverne er den fx sat til 2-3 sekunder, så man skal skrue op for den på begge maskiner via CV 113.

Her skal værdien i CV 113 sættes til 153, der giver 2,5 sekunder mere.

Man kan i CV 122 "status storage" sætte værdien til 64.

Flemming Møss, NMJK.

Modelleterne er fint emballeret i skumgummi, og der er vedlagt en fin lille historisk oversigt, incl. vejledning i adskillelse m.v. af modellen, bl.a. for evt. placering af figurer i førerhuset. God ide!



SET



HØRT



Hobbykæden Nørresundby

...så er de jyske Y-tog på vej

De jyske mj-ere – og naturligvis andre – kan nu glæde sig til at få moderne Y-tog på anlægget. Det er Hobbykæden, der står bag initiativet, og på basis af HELJANs kommende Y-tog har fået fremstillet en serie af jyske baners Y-tog.

Det er:

Skagensbanens Ym 1 og Ys 1 i den oprindelige røde udgave fra 1968, epoke III/IV.

Lemvigbanens Ym 14 og Ys 14 i orange/hvid/rød til epoke IV/V.

Skagensbanens Ym 4 og Ys 11 i blå/hvid udgave til epoke IV/V. Her-til kommer også en mellemvogn.

Togsættene er blevet testet på mjk H0-Aalborg modeljernbaneanlæg, og der er tale om meget velkørende og lydløse enheder (med mindre man tilkøber lyd).



Modellerne kommer i følgende udgaver:

DC analog/digital
AC analog/digital
DC digital med lyd
AC digital med lyd

Man har fået fremstillet den korrekte og karakteristiske Lynette-lyd gennem Danske Loksounds, og denne superlyd er benyttet i Hobbykædens lydudgaver.

Motorvogn og styrevogn – og evt. mellemvogn – er forsynet med strømførende koblinger, så der er indvendig belysning i sættene og rødt-hvidt frontlys.

Desuden kan frontskørtet udskiftes med åbent skørt, så flere togsæt kan sammenkobles, og/eller de kan medtage en godsvogn som de ofte gjorde på fx Skagensbanen.

Billederne viser Y-togene under prøvekørsel på mjk H0-Aalborgs anlæg.

Se evt. video af prøvekørslerne på <https://www.facebook.com/Hobbykæden>.



SET
HØRT

MODELTOG

for Alle... 2017

DANSK MODELJERNBANE UNION

DANMARKS STØRSTE MODEL JERNBANE Udstilling

En oplevelse for hele familien

22. Internationale DMJU Model Jernbane Udstilling



KØGE HALLERNE
8.-9. april 2017 kl. 10-17 (10-16)

- Ialt mere end 50 stande i 3 haller!
- Mange klubber med flotte modelbane anlæg
- Masser af salgstilbud
- 3000 m2 udstillingsareal
- Aktiviteter for de mindste
- Work shops
- Konkurrencer
- Cafeteria
- Årets Model
- DM i Diorama bygning
- Kørsel med veteran bus mellem Køge station og udstillingen
- Kørsel med veteran tog fra ØSJK



Arrangør: DMJU Dansk Model Jernbane Union



...posten skal ud

Nostalgiske modeller af postvogne til epoke II og III

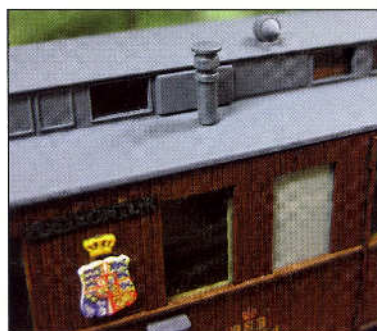


FANTASTISK! Som perler på snor triller de små modeller af postvogne ud fra hobby trades fabrik, lige til at sætte på sporene i anlæggets postførende tog. Længe har vi savnet postvogne, men nu er de mest nuttede postvogne litra DO og DQ rullet ud til herlig jernbane-nostalgi.

Som nævnt er det litra DO og DQ, der er forbilleder for hobby trades vogne.

Litra DO var en kombineret post- og rejsegodsvogn med bureau, der benyttedes i mange DSB-tog på alle strækninger, hoved- såvel som sidebaner, dog mest på sidebaner. Og den var så kort, at den uden besvære kunne overføres med små jernbanefærger, og dermed var den universel i anvendelse. Den blev anvendt i både damp- og motorfremførte tog, og på fx strækningen Odense-Svendborg blev den koblet bag på MO-vognen i styrevognstog med litra CRS.

Modellen er i super udførelse med fornem teaktræbeklædning, der flot efterligner forbilledets nuancerede lakering eller slidte vinrøde farve. Modellen er fyldt med fine detaljer, lige fra håndbøjler, lygteholdere, trin, bremses, hjulfjedre og aksler, og undervogndynamo til fine indrammede taglysvindur og -klapper. Oven over kakkelloven er placeret skorsten i taget, og i gavlene ses overgangsbrog, -bøjler, lyskoblinger og bremsesvingskasse.



Pakrumsvinduet har fået gitre isat, og på siden af modellen er brevkassen markeret på smukkeste vis.

Imponerende er det fine kongelige postskjold i flere autentiske farver med krone, og på vangerne er de tekniske påtryk tydelige og læsbare.

Modellens vognkasse er – som for litra MT – fremstillet i pertinaxplader med påsatte laserfremstillede teaktræsider. Flot!



Vognen er monteret med stjernehjul og fjedrende puffere. Driften er fin og upåklagelig, og grundet sin korte akselafstand glider den ubesværet gennem skifter og andre kurver, altså har modellerne fine løbeegenskaber. Der er dog et 'åber dabej', idet hjulene lejlighedsvis er tilbøjelige til at løsne sig fra akselkasserne, når vognene løftes.

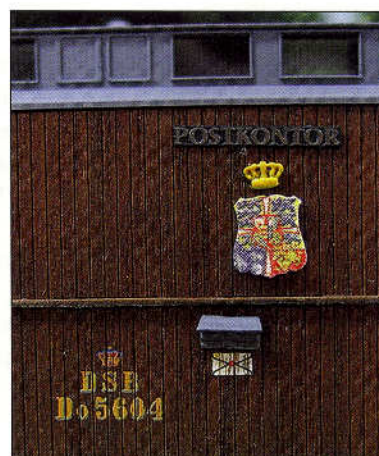
Modellerne fås med beklædning i teaktræ og vinrød med følgende numre:

HT 52 080: DSB litra DO 5604, teaktræ m/postskjold.

HT 52 081: DSB litra DO 5610, vinrød m/posthorn.

Modellen af **DSB litra DQ** er lige så vellykket som sin søster. Igen er den oversået med fine detaljer som trin, håndgreb, overgangsbrog og -bøjler, fint gengivet bremsesystem, lygteholdere og små signalkasser, fine detaljerede akselgafler, fjedre o.s.v. Dørene er tydeligt markerede med filigrane lister, og påskrifterne er forbilledlige med korrekte skriftsnit og størrelser. Ikke mindst prydes vognen af det mere simple gule posthorn.

Men hov! Hvad er det? Alle vognene (både litra DO og DQ) er forsynet med overgangsbrog i gavlen uden dør (se foto af vinrød DQ med gavl). Det er jo forkert. Men det kan nemt klares ved at pille den af, hvilket kan ske uden besvær. Og så har man en reserve til en anden gang.



Billederne på denne side viser litra DO 5604 fra hobby trade (vare nr. 52080).



Billederne på
denne side viser
litra DQ 5805
fra hobby trade
(vare nr. 52084).



Også denne model er naturligvis forsynet med stjernehjul og fjedrende puffer. Modellen fås i første omgang med følgende numre:
HT 52 083: DSB litra DQ 5807, teaktræ med postskjold.
HT 52 084: DSB litra DQ 5805, vinrød med posthorn.

Til sidst: Litra DQ var 'kun' postpakvogn, d.v.s. udelukkende til brug for transport af pakker og behandlede (sorterede) postsække. Vognen havde ikke bureau som litra DO, d.v.s. at den ikke medtog postpersonale. Den kobledes ofte sammen med litra DO, DP eller DL til en dobbeltpostvogn, en såkaldt 'coupag'. Ved sammenkobling fik man altså rådighed over 'en vogn', der kunne transportere pakker, postsække, aviser, rejsegods, mens lokal post kunne sorteres undervejs. Og så var 'coupagen' let at adskille individuelt, evt. ved sejlads over søen med mindre jernbanefærger.

...så på anlægget kan man altså oprangere et lille imponerende posttog med dobbeltpostvogne. Herligt!

HELJAN

Nye CC- og CD-vogne fra DSB

HELJAN er generelt ophørt med at producere danske modeller, men alligevel udsendte man først på året en lille serie af de tidligere udgivne litra CC, der oprindeligt blev udgivet i 2003. De var efterhånden ikke til at finde hos hverken forhandlere, på loppemarkeder m.fl.

De nye modeller er baseret på samme form som tidligere, det er kun numre og farvevarianter på tag, der er nye. Påskrifterne er meget fine og tydelige, så her i kvaliteten bibeholdt. Dog er vare-nr. 5091 en 'ommer' idet 2-tallet for 2. klasse er blevet overdimensioneret, og det ser helt forkert ud. Stafferingen er OK, men det kan ikke retfærdiggøre det alt for dominerende 2-tal.

HELJAN har udsendt følgende fem varianter:

5091: DSB litra CC 1109 m/stafferinger, lysegråt tag og 2. klasse mærkning, epoke IIIb

5092: DSB litra CC 1080 m/sølvtag, epoke IIIb.

5093: DSB litra CC 51 86 29-52 186-5, RIC-mærket, lysegråt tag, epoke IIIc.

5094: DSB litra CC 1190, m/lysegråt tag, RIC-mærket, pladsnumre og elvarme, epoke IIIb

5095: DSB litra CD 1210, børnevogn m/mørkegråt tag, mærkater på vinduer, epoke IIIb

DEKAS

Ny dansk distributør af PECO, HEKI og Uhlenbrock

Så er der godt nyt for alle elskere af PECO's fine sporsystemer, idet DEKAS v/Kasper Bang Jensen har overtaget forhandlingen i Danmark fra 1. januar 2017.

Det har hidtil været lidt prismæssigt besværligt at indkøbe PECO-spor, idet de har været ret kostbare i forhold til udenlandske forhandlere.

Det vil DEKAS gøre noget ved, så fabrikatet får en fremtid i Danmark. Noget af det første man vil introducere er lavere priser, idet man skruer prisen ned, så forhandlerne får sporsystemet til samme pris som fx de engelske forhandlere. Der vil også blive korigeret i forhold til moms, hvilket betyder at man kan få sporsystemet til samme pris som i udlandet.

Man vil også introducere færdigpakkede sporsæt, hvor der gives en større rabat, således at butikkerne kan blive fuldt lagerførende i en bestemt sporserie. Der vil også blive opbygget et bufferlager i Danmark, så man altid kan klare dagligdags bestillinger uden lang leveringstid.

Der er andre tiltag på vej, bl.a. har man tanker om et sporlægningskursus med bl.a. ballastrering, men det er indtil videre kun på idéstadiet.

Endvidere er man også blevet distributør af de fine landskabsprodukter fra HEKI fra 1. februar, og skandinavisk distributør af Uhlenbrocks produkter fra 1. marts. ...der er rigtig gang i det lille firma

Få mere at vide på hjemmesiden www.dekas.dk

SET
HØRT



ROCO

...med liggevogn til Struer DSB litra Bcm-o 50 86 51-40 414-9

Kat.-nr. 64 309

Sidst i december udgav ROCO en model af DSBs lange liggevogn litra Bcm-o. Den svarer 100% til det danske forbillede med påtryk af halvmåne, stjerner o.s.v. som det hører sig til for en liggevogn, der kører om natten.

I alt havde DSB fem vogne i drift. De var bygget i 1956 til Apfelpfeil, der gik i konkurs medio 1980'erne, og DSB købte en serie af disse vogne i 1987, og omdannede dem til liggevoгне med 11 kupeer med plads til 66 rejsende.

Vognene kørte fra 1987 til 1988 mellem København og Struer, fra Fredericia med MR-MRD, og var



derfor udstyret med varmeovn. Fra 1988 kørte de i togene til bl.a. Frederikshavn.

De fem vogne havde litra Bcm-o (-o for varmeovn) med numrene 412-415 og 428. Sidstnævnte blev omdannet fra litra Bcm 428, idet nr. 413 måtte udrangeres efter et uheld.

Modellen er i flot blå farve med rød lodret 'sovevognsstribе' med stor gul halvmåne og overstøt med små stjerner. Påskrifter m.v. er autentiske, og modellen svarer 100% til sit forbillede Bcm-o 414,

der bl.a. havde halvrundt skørte langs undervognen.

Selv om det er en flot model, så kræver det desværre et anlæg med store kurver for at modellen tager sig korrekt ud.

NB: Dette er 2. udgave af litra Bcm-o fra ROCO. Den første var dog i helblå med rød stribe uden udsmykning.

ROCO har i tidens løb også udgivet andre liggevoгне, men med litra Bcm, i alt fem modeller.

**SET
HØRT**



hobby trade/F2010

Øl, gær og flæsk...

Epoke III

Kort tid efter, at de flotte postvogne var udsendt, fulgte godsvogne til Carlsberg, De Danske Spritfabrikker og en kølevogn DSB litra IM.

Det er igen små perler fremstillet på samme måde som postvognene, d.v.s. med metalstøbt undervogn med messinglejer, vognkasse i pertinax med påsatte laserskårede bræddesider og tag i plast. Den lavtsidende bremseplatform er i plast.

Undervognen har fine detaljer bl.a. med spinkle akselgafler og (næsten) korrekte lejer. Desværre



staver DDSF. Disse står desværre lidt svagt, og burde være fremhævet, idet navnet D.D.S.F. på forbilledet var monteret med messingbogstaver. Men det er til at leve med.

Øvrige påskrifter er i top, både litrering, tekniske angivelser og vange påtryk. Selv hjemstedet Odense kan læses over brædderillerne, der ellers forhindrer tydelige tryk.

Kølevognen litra IM er helt i hvid med sorte påskrifter, der igen er tydelige og korrekte.

Grundet metalundervognen, der giver en god vægt og messinglejerne, løber vognene perfekt.

Det er herlige anderledes små modeller til anlægget.

Der er udsendt følgende modeller:

HT 36 010: DSB litra ZA 99 495, Carlsberg.

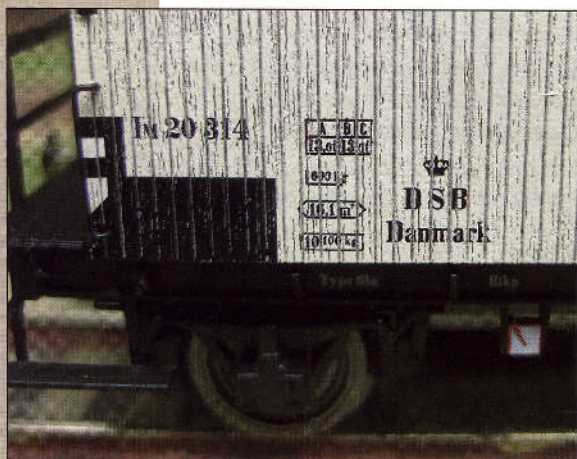
HT 36 011: DSB litra ZA 99 496, Carlsberg.

har hjulene lejlighedsvis svært ved at blive hængende, når vognen løftes.

Carlsberg-vognen er i den typiske hvide vognkasse med logo og grøn frise, har mange fine detaljer på kasse og undervogn, især med håndbøjler og låsetøj.

Dørene er fint markeret med særskilt påsætning af rammer. Lukketøj virker dog lidt for overdimensioneret. Påtryk er i top på vognkasse såvel som på vanger.

Vognen fra DDSF er i perlegrå med malterserkors og gyldne bog-



HT 36 014: DSB litra ZB 99 511, DDSF.

HT 36 020: DSB litra IM 20 314.

HT 36 021: DSB litra IM 20 315.

....desuden har man genudsendt en serie på tre af de populære svenske åbne O-vogne, der hyppigt sås i Danmark i mange år. Her fragtede de roer, papirmasse, kabeltromler, maskindele o.s.v.

Kort om forbillederne:

DSB litra IM: Der var kun fire vogne af denne type i DSBs vognpark, nemlig 20 314-20 317. De blev bygget af Scandia i 1916, og blev udrangeret senest i 1961 (20 314). De blev benyttet bl.a. til transport af flæsk, kød o.lign.

DSB litra ZA 99 496 blev leveret til ALFA margarine af Scandia i 1918. Her havde den litra ZM 99 496. I 1943 blev den solgt til Carlsberg, hvor den fik litra ZA med samme nummer. I 1965 fik den UIC-nummer. Søstervognt 99 495 havde samme skæbne.

DSB litra ZB 99 704 blev leveret til DDSF i 1929, og det var igen Scandia, der stod for bygningen. Den havde Odense som hjemsted. Vognen forblev i drift helt til 1964, hvor den blev solgt til OHJ. Her fik den fik litra IB 374. ■



Elektronik- og lydproblemer?så prøv Fyns Modeltog

Når man erhverver sig et nyt lokomotiv kan der være nogle irriterende småproblemer som man gerne vil have klaret. Ofte er det ikke muligt selv at foretage forbedringerne, hvis det handler om lyd og elektronik.

Her bør man så søge hjælp hos Fyns Modeltog ved Rene Skov, der er specialist i både lyd og elektronik. Her kan man fx for en billig penge få indlæst nye lyde i dekodere, fx i ROCOs nye MY 1107, der benytter en ZIMO-dekoder, hvor lyden ikke specielt er typisk dansk. Også andre lyde til diesellokomotiver kan klares, og det gøres meget hurtigt, hvis man fx 'lige kommer forbi'. Men også lyde til damp kan leveres, fx til litra F.

Forretningen fører også mange af de gængse fabrikater inden for modeljernbane. kørende materiel såvel som husbyggesæt, tilbehør m.v.

Fyns Modeltog har også diverse tilbud på kendte fabrikater, fx kan man få et komplet ROCO startset med det nye innovative styresystem Z21 med ny brugerflade og ekstra muligheder for styring af tog

m.v. multimaus, DSB litra MZ, His-godsvogne... og naturligvis mange skinner for kun lidt over 3000,00 kr. (Z21 omtaler vi i kommende nummer af LOKOMOTIVET).

Og tjah, ønsker du at få din gamle røde ROCO-multimaus opdateret til nyeste software V1.04, så er det heller ikke noget problem. Og det er billigt.

Også Märklins Mobilstation 2 kan Fyns Modeltog opdatere – og meget andet.

Vi har selv endnu ikke benyttet Fyns Modeltog, men flere af vore læsere anbefaler forretningen, når det gælder både elektronik, lyd og rådgivning.

Forretningen ligger kun 12-15 minutters gang fra Odense Banegård, så man nemt kan gå dertil. Men der er også en fine parkeringsmuligheder, hvis man kommer i bil.

Det er en god ide at gæste forretningens hjemmeside: fyns-modeltog.dk

Den fysiske adresse er:

Overgade 49A, 5000 Odense.



McK gør det igen: DSB kævlevogne litra Lps epoke V



Denne gang har McK præsenteret os for modeller, der ikke tidligere har været forsøgt udgivet. Vi har ganske vist beskrevet selvbygning af disse vogne i LOKOMOTIVET nr. 44, side 11, men ingen fabrikant har tænkt på at få dem udgivet – før nu. Egentlig hedder de ikke kævlevogne, for DSB kaldte dem selv for *“vogne specielt konstrueret til anvendelse for firma Junckers Industrier til transport af trækvælvler med en længde på 2,7 eller 5,4 meter”*. Vognene transportererede både bølge- og gran-/fyrretræ.

Forbillederne blev opbygget på undervogne af svenske lukkede vogne litra Gbs som DSB indkøbte i 1989. Da man kun skulle bruge undervognene, fik man Henriksen i Århus til at fjerne vognkasserne, og sendte resten til virksomheden Varig i Næstved. Her opbyggede man påny vognene til transport af kvælvler. De blev konstrueret med gavle i trådnet uden afdækning i bunden, således at en grab uden besvær kunne gribe fat i kvælvlerne og læsse dem af. Det betød, at kvælvlerne lå direkte på undervognens jernprofiler.

I alt ombyggede DSB 81 af disse vogne, der især blev benyttet til transport af kvælvler fra tyske skove, og kørtes op gennem Lolland-Falster og Sydsjælland til Junckers

i Køge, de meget navnkundige ‘kvælvletog’, der ofte havde to maskiner i forspand for at kunne klare de tunge opgaver.

Undervejs foregik diverse ombygninger af vognene, bl.a. fik de en næsten lukket bund for at beskytte bremseudstyret for de voldsomme indgreb. Senere fik de ekstra stivere i gavlene, og nogle fik også monteret plader i stedet for trådnet. En del af vognene forsynedes også med kædekasser til opbevaring af kæder, når de ikke var i brug. Så selv om de så meget ens ud, så var de alligevel forskellige, og alle disse detaljer har McK naturligvis taget højde for. Læg fx mærke til den gennembrudte undervogn

bestående af et utal af ‘profiler’, der går på kryds og tværs.

Undervejs fik vognene forskellige løbenumre, hvorimod de beholdt litra Lps.

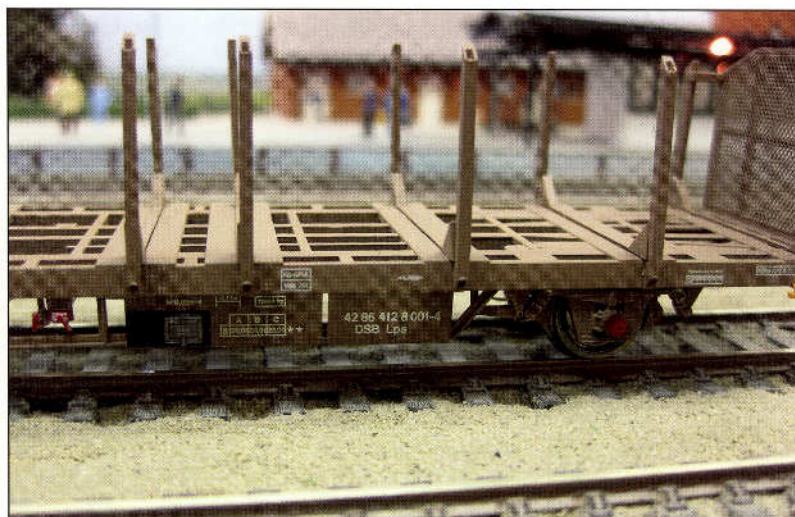
I år 2001 overgik alle Lps-vogne til Railion, men på det tidspunkt faldt transport af træ via jernbane voldsomt, og vognene, der var over 40 år gamle, blev løbende udrangeret.

McK har fremstillet alle udgaver, og i alt fås ti varianter. Som sædvanlig er modellerne støbt med en bund i metal, d.v.s. vanger og undervognsprofiler, mens de lodrette støtter er støbt i plast. Vogne med gavle i trådnet har dette i model som ætset metal.

Modellerne fremtræder med talrige detaljer, bl.a. med det komplicerede bremsesystem, trin, håndbøjler m.v., og giver et flot optisk indtryk.

Vognene er lakeret i den nye lysebrune farve RAL 7025, der blev indført for visse godsvogne hos DSB omkring 1987. Litring og tekniske påtryk m.v. følger nøje forbillederne.

Modellerne fås i følgende udgaver:
McK 2001: DSB litra Lps 42 86 412 8 001-4, åben bund og gavle m/ trådnet, 1991-1993.



McK 2002: DSB litra Lps 42 86 412 8 007-1, åben bund og gavle m/ trådnet, 1991-1993.

McK 2003: DSB litra Lps 42 86 412 8 004-7, åben bund og gavle m/ trådnet, 1991-1993.

McK 2004: DSB litra Lps 42 86 412 8 025-3, åben bund og gavle m/ trådnet, 1991-1993.

McK 2005: DSB litra Lps 42 86 412 8 106-2, lukket bund og åbne gavle m/trådnet, 1993-2001.

McK 2006: DSB litra Lps 41 86 412 8 118-7, lukket bund og åbne gavle m/trådnet, 1993-2001.

McK 2007: DSB litra Lps 41 86 412 8 148-4, lukket bund og åbne gavle m/trådnet, 1993-2001.

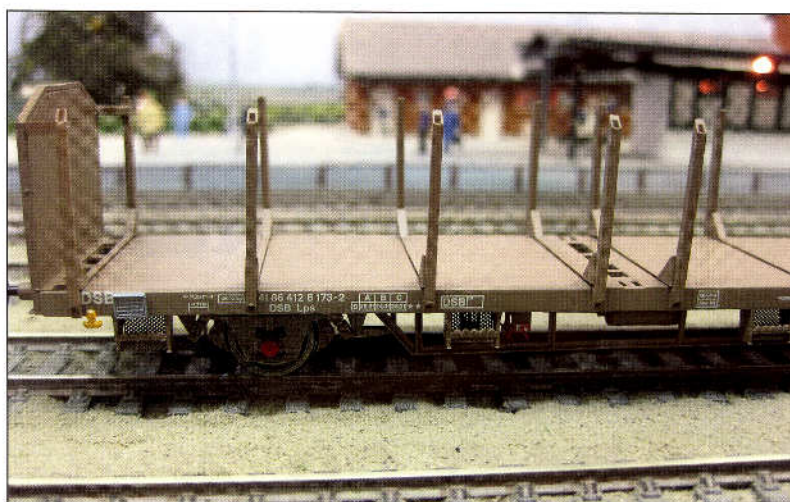
McK 2008: DSB litra Lps 41 86 412 8 152-5, lukket bund og åbne gavle m/trådnet, 1993-2001.

McK 2009: DSB litra Lps 41 86 412 8 173-2, lukket bund og gavle, kædekasser, 1998-2001.

McK 2010: DSB litra Lps 41 86 412 8 179-9, lukket bund og gavle, kædekasser, 1998-2001.

Man kan naturligvis anvende tømmervognene med tom last, men det ser bedre ud, hvis vognene er lastet med kævler. Og de er ikke så svære at fremstille i model.

Her kan man benytte mange kviste eller grene fra naturen, fx nøddekviste, der skæres til i en længde af ca. 30 mm. Tykkelsen bør være omkring 2-3 mm (virkelige bøge-



kævler har en diameter på omkring 20-25 cm). Husk, at bøgetræ ikke har brune stammer; det er kun gran, som har denne farve. Derimod skal bøgestammer være lyse-

grå-grønne, så stammerne bør males i denne farve. Veddet i enderne skal være lysebrunt med lidt gulligt skær.

Kommende nyt i 2017

DMJU udstilling

Først og fremmest, så husk at DMJU holder sin årlige udstilling i Køge den 8.-9. april kl. 10-17 hhv. 10-16. Der har været så mange tilmeldinger fra udstillere, at man har måttet tage en ekstra hal i brug, nemlig Rishøj Hallen.

Der er som sædvanlig mange aktiviteter, dels handlende med boder, hvor der er gode tilbud, dels karing af årets model og Danmarks-mesterskab i modulbygning o.s.v. Der er selvfølgelig cafeteria, hvor man kan få sig en forfriskning. Der er muligheder for at få sig en super oplevelse med hensyn til modeljernbaner.

Entreen er 90,00 Dkr. for voksne og 45,00 Dkr. for børn. Den gælder begge dage og begge udstillingssteder. Der er gratis bustransport mellem Køge og Rishøj. (veteranbusser).

DF-modeltog

Mens vi venter på McK's pragtfulde lange ølvogne fra Tuborg og Carlsberg som mulighedsvis er udkommet når dette læses – så er der andre gode nyheder på vej. Det er således DF-modeltog, der introducerer en ny postvognsmodel, nemlig DSB litra DM senere litra Pmh.

Forbilledet blev i 1963 leveret af Scandia i fem eksemplarer DM 5701-5705. I 1967 anskaffede DSB sig endnu en serie på otte vogne, der nu fik litra Pmh 706-713. Vognene indsattes dels i landsdeltog, dels i lokaltog. I 1983 fik de atter ændret litra, denne gang til Pph, og de forblev i drift til udrangeringerne i 1987-1988. Undervejs blev vognene ommalet i rød.

Modellerne leveres til både epoke III og IV i vinrød hhv. rød bemaling, kromelitering og Helvetica-litrering.

**Velkommen
hos**

Kystbanen

**Nye fabrikater
hos KYSTBANEN
i 2017...**



LUX skinnerens

Heki



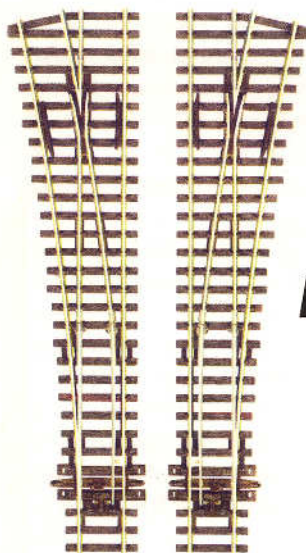
PROSES

WOOD AND SCENICS

PRISFALD

ny dansk importør

SPAR 20-30% PÅ



PECO

og

Heki

**Kom og se
det store
udvalg!**



Kystbanen

- fordi vi har det!

Ordrupvej 101 · 2920 Charlottenlund · 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

ISSN 0108-9307

