

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



131

MARTS 2018
33. ÅRGANG

- DSBs drift på de tidligere Sydfynske Jernbaner 3. del
- DSB motorvogn litra ML
- Aalestrup station – et fint forbillede til hjemmeanlægget
- GRØNT er godt for – modeljernbanen

Stor auktion over **MODELTOG**

Lørdag den 28. april 2018

Eftersyn: Fredag den 20. april 2018 kl. 12-17.00
og lørdag den 21. april kl. 10-13.00

Under hammeren kommer:

**Märklin, Jævnstrøm
LGB & Spor N**

Store samlinger, spændende ting
– især meget dansk



Kataloget kan ses på vores hjemmeside fra medio april 2018
www.frederiksbergauktionshus.dk

Kataloget kan også bestilles i trykt form ved indsendelse af
kr. 50,- i kontant eller frimærker

**FREDERIKSBERG
AUKTIONSHUS**

Værkstedsgården 17, 1. sal
2620 Albertslund • Tlf. 33 25 50 22

Vi søger allerede nu indleveringer til sommer/efterårsauktionen.
Indlevering onsdag, torsdag og fredag kl. 12-15.00

Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



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

GENOPTRYK AF MX/MY

HELJAN

OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE



43424 - DSB MX 1023 - AC m. lyd

43423 - DSB MX 1023 - DC m. lyd



43433 - DSB MX 1026 - DC m. lyd

43434 - DSB MX 1026 - AC m. lyd



44523 - DSB MY 1135 - DC m. lyd

44524 - DSB MY 1135 - AC m. lyd



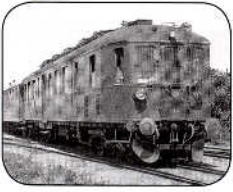
44533 - DSB MY 1118 - DC m. lyd

44534 - DSB MY 1118 - AC m. lyd

ALLE UDGIVET OG KLAR TIL DIN BESTILLING!

Vejl. udsalgspris:

2.495,- DKK



De Sydfynske Jernbaner i DSB-tiden 1949-1964

3. og sidste del af den spændende beretning af DSBs drift på de sydfynske baner.

6



Mere inspiration fra MJK H0-Aalborg

Opdatering med flere spændende fotos fra det flotte Aalborg-anlæg.

18



Aalestrup station

Et fint forbillede til anlægget. Det kan være vanskeligt at finde et egnet forbillede til en stationsby, men her er et forslag.

22



En lang trævogn med motor DSB litra ML

Noget om forbilledet til Hobby-Trades kommende model.

27

Hvad lokalarkivet gemte

Per Topp Nielsen fra Dansk Jernbanearkiv har fundet nogle spændende oplysninger om gamle olietankvogne fra L.J.

34



GRØNT er godt for ...modeljernbanen

Modeljernbanen bør have et flot landskab for at virke interessant. Her er nogle tips til skov m.v.

35

Fotogalleriet: SPECIALVOGNE

- og andre køretøjer, epoke III.

40



SPORSKIFTET

Læsernes kommentarer m.v. til tidligere artikler i LOKOMOTIVET.

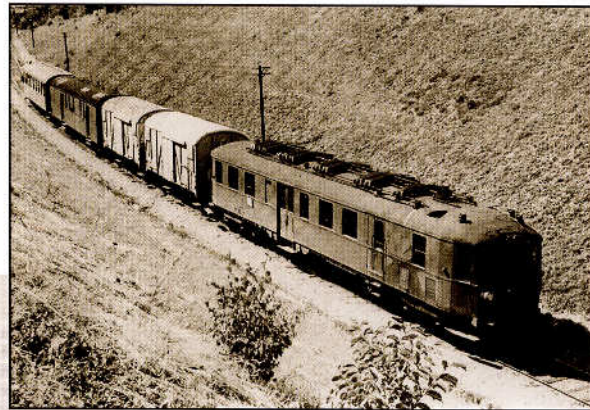
44

VI HAR HØRT OG SET

Kort omtale af nogle få danske nyheder.

46

Forsidefoto: I dette nummer afslutter vi teksterne om DSBs drift på de tidligere Sydfynske Jernbaner, så her er et foto af et typisk tog fra tiden. DSB litra MP 545 med tog på vej til Svendborg, fotograferet ved Christiansminde, 1960. Toget består desuden af IAL+IAR+DJ+CP. Foto: HGC.



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, 2625 Vallensbæk

Oplag:
700 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. 700,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto eller man kan skrive/måile efter girokort på lokomotivet@lokomotivet.dk

Udlandet - herunder Sverige og Norge - kr. 800,- 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.

TAK FOR STØTTEN, ALLE SAMMEN...

Allerførst tak for den store støtte til bladet, der bl.a. har givet sig udtryk i flotte donationer. Alle har givet udtryk for, at de er glade for, vi fortsætter med at udkomme 4 gange om året. Allerede da bladet nr. 130 udkom i december væltede det ind med fornyelser, og da vi nåede nytåret havde næsten 100 læsere fornyet abonnement.

Kun tre læsere har sagt fra – og det var ikke på grund af prisforhøjelsen "Det kom man nok over", men interessen for jernbaner var dalet. Men sjovt nok dukkede et par gamle abonnenter op; de ville gerne være med igen. Så de er også velkomne.

Desværre har et par forhandlere sat antallet af bestillinger ned, og en enkelt forhandler har helt droppet LOKOMOTIVET. Det er man jo i sin gode ret til, når man ikke sælger det forventede, så det er helt OK. Vi prøver at få det hele til at løbe rundt alligevel.

Også tak for de mange donationer. Mange læsere betalte kr. 100,00 over abonnementsprisen, mens andre lagde en flad 500,00 kroners seddel oven i beløbet. TAK, TAK! Vi har desværre ikke

plads til at nævne navne, med man ved jo selv, at man har gjort en "god gerning". Og så fortsætter vi altså med endnu en årgang takket være alle de gode kroner.

Og husk så lige, vores kommende bog om DSBs personvogne. Den er på vej. Flere har allerede bestilt den, men se venligst annoncen herunder for ekstra information.



Og så lidt om vor yndlings-aversion POSTNORD. For sådan kan man også tjene penge! Vi afleverede en pakke blade til postnord i en postbutik, hvor man satte behørig (?) porto på. Og hvad skete så? Ti dage senere fik vi besked på, at der var for lidt porto, og skulle efterbetale kr. 18,00 for manglende porto – og kr. 50,00 for ekspedition. Sådan skal det gøres. Utroligt at postnord ikke kan løbe rundt? Det ka' det nok heller ikke, for da vi forleden skulle aflevere breve og pakker til vort "hus-postbutik" havde man nedlagt den. Hva' så? Jo, helt inde i byen kunne man i stedet så aflevere sin post. Service?



Nå, så over til noget, som nok interesserer læserne lidt mere, nemlig bladets kommende indhold. I nr. 131 bragte vi en forsmag på alle herlighederne. Men her er kort, hvad der påregnes at dukke op i nr. 132:

- Læserne bygger: DSBs dobbeltvogne litra AD/AY
- Vordingborg stationsbygning eller maskindepotet i Hillerød (midtersidetegninger)
- Anlæg en stationsby (forslag til, hvordan en dansk stationsby kan se ud)
- TEMA: Biler i virkelighed og model, bl.a. industrimodeller, selvbyg, Bedford i 1950'erne og fotoserie med DSBs ældre rutebiler
- Byg et ottekantet vandtårn
- Nostalgi: Paptog gennem tiderne
- Sporskiftet, nyheder m.m.

Vi ses sidst i maj. Ha' det godt så længe, allesammen! Og nyd foråret!

Så kommer 3. bind i vor serie om "Det rullende Materiel" hos DSB. Det er denne gang

DSB personvogne 1945-1969

Litra A til F

Bogen beskriver det rullende persontogmateriel, som var i drift i ovennævnte år, undtagen materiel til lyntog og S-tog.

Af indholdet kan nævnes:

- Vognenes anskaffelse, byggeår og sted
- Vognenes anvendelse – bl.a. med eksempler på oprangeringer
- Datatabeller med byggeår, udrangeringer, skæbne m.v.
- Tekster om DSBs projekter med ombygninger
- Ordbog over teknik (med tegninger)
- Vognenes bemaling og påskrifter
- Betydning af litra
- Tabeller med opgørelser over beholdning af personvogne pr. 31. marts 1952, 1957, 1963, 1965 og 1969.
- Togførervogne
- Personvogne overtaget fra Slangerupbanen (KSB) og De sydfynske Jernbaner (SFJ).

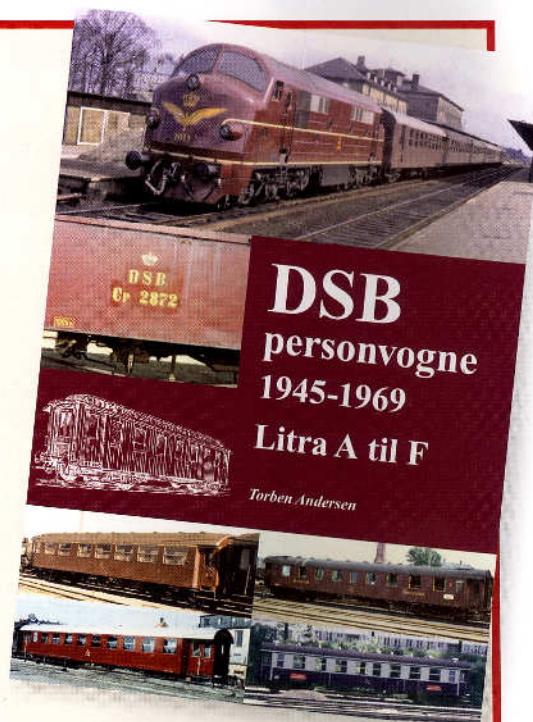
Bogen indeholder over 80 skalategninger 1:87 af det omtalte materiel, udført af vore bedste tegnere: Steffen Dresler, Henning Orlowicz, Allan Hansen, m.fl. ligesom der bringes mange fotos taget af vore dygtigste jernbanefotografer. Bogen bliver i format A4 med stift omslag, og trykkes på 140 gram papir. Den påregnes at få et sideantal på omkring 200.

Bogen udsendes i ultimo april 2018. Vejledende pris bliver kr. 550,00.

Fås ved at indbetale beløbet på konto 9570 - 10 25 16 05 TpT, 4700 Næstved.

Indbetaling skal ske senest 31. marts 2018.

Der trykkes kun det antal bøger, der forudbestilles af abonnenter og forhandlere.



Med venlig hilsen

LOKO
MOTIVET



EKSKLUSIVE Y-TOG HOS RC KONGEN

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!



LOLLANDBANEN YM60 + YP70 + YS82

41331 - DC DIGITAL
41332 - AC DIGITAL

Pris pr. sæt
3.395,-

41333 - DC DIGITAL MED LYD
41334 - AC DIGITAL MED LYD

Pris pr. sæt
4.395,-



41315 GRIVSKOVANEN MELLEMLVOGN YP21

Pris pr. vogn
595,-

LEVERING:
MARTS 2018


FACEBOOK
facebook.com/rckongen


YOUTUBE
youtube.com/user/rckwebshop


RC KONGEN.DK

Nyhed fra hobby trade



Foto af prøvemodeller

MZ IV i forskellige varianter - alle lokomotiver med indbygget dekoder fra Zimo

151448 MZ Baneservice 448-2 "Tyr", Epoke V Digital (DC)
251448 MZ Baneservice 448-2 "Tyr", Epoke V Digital (AC)
151457 MZ 1457 DB Schenker A/S, Epoke V Digital (DC)
151459 MZ 1459 DB Schenker A/S, Epoke V Digital (DC)
251457 MZ 1457 DB Schenker A/S, Epoke V Digital (AC)
251459 MZ 1459 DB Schenker A/S, Epoke V Digital (AC)

151454 MZ 1454, Epoke IV Digital (DC)
151456 MZ 1456, Epoke IV Digital (DC)
251454 MZ 1454, Epoke IV Digital (AC)
251456 MZ 1456, Epoke IV Digital (AC)

Vejlende pris for både AC og DC

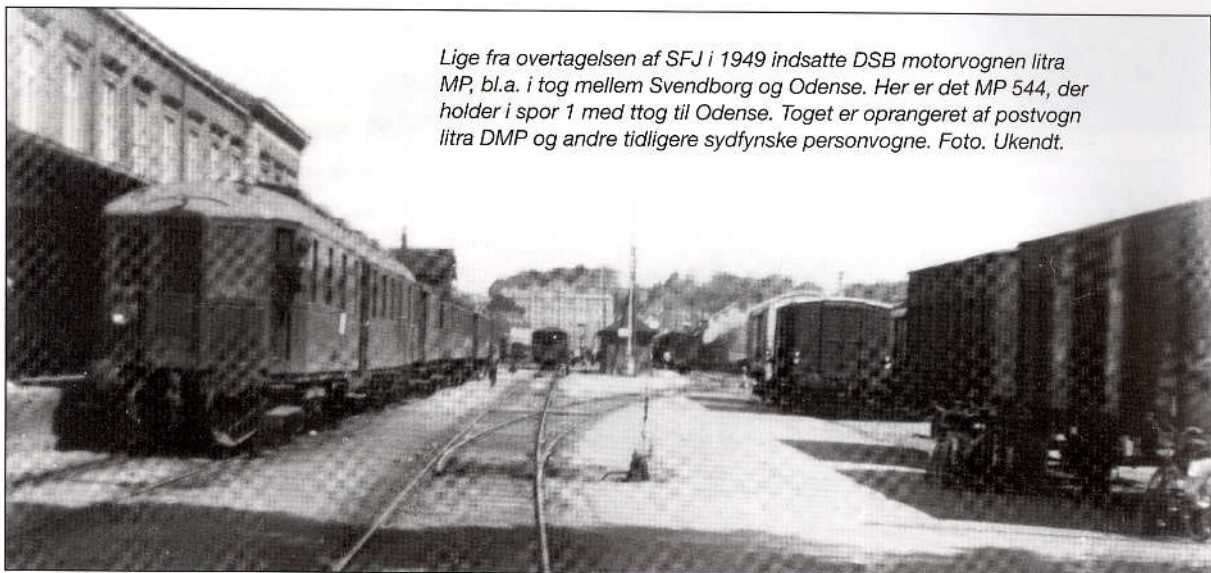
hobby trade

Se vores produkter hos din forhandler

Anka Model ApS · Brovadvej 23B · 7000 Fredericia · www.hobbytrade.dk

1948,-

www.hobbytrade.dk



Lige fra overtagelsen af SFJ i 1949 indsatte DSB motorvognen litra MP, bl.a. i tog mellem Svendborg og Odense. Her er det MP 544, der holder i spor 1 med ttog til Odense. Toget er oprangeret af postvogn litra DMP og andre tidligere sydfynske personvogne. Foto. Ukendt.

Det rullende materiel og anvendelsen på **De Sydfynske Jernbaner** i DSB-tiden 1949-1964

3. og sidste del

■ Af Torben Andersen

Svendborg-Faaborg Banen (tidl. SFB)

Strækningen blev åbnet for drift den 24. november 1916, og på den 27 km lange strækning lå 9 stationer:

Faaborg - Katterød - Nakkebølle - Vester Aaby - Ulbølle - Vester Skerlinge - Aakilde - Ollerup - Egense - Skovsbo - Svendborg.

I Katterød løb sporene fra strækningen Faaborg-Ringe-Nyborg sammen med SFB-sporene, og den lille

station havde derfor en rimelig tæt trafik med videreførelsen af tog til Faaborg.

SFB-strækningen var lagt med 22,5 kg/m skinner fra Svendborg til Katterød, mens der fra Katterød til Faaborg var benyttet sværere spor, hvilket betød at max. hastigheden var 45 km/t på størstedelen af strækningen, mens de ca. 4 km spor mellem Katterød og Faaborg kunne befares med 70 km/t. Disse hastigheder forblev de samme indtil banens nedlæggelse i 1954.

SFB-strækningen blev en af de tyndest trafikerede efter DSBs overtagelse. Der kørtes fra 1949

fem togpar på alle dage undtagen mandag, hvor der kun var fire togpar. Alle fremførtes – undtagen et enkelt – med motortrækkraft fra det tidligere SFJ, nemlig MBF-vogne som togart MBF 54. De benyttede vogne var to-akslede FE eller CXMP, f.eks. søndagstogene 1278 med oprangeringen MBF-CXMP og 1288 med oprangeringen MBF-FE. På strækningen benyttedes også to-akslede MF-vogne, bl.a. i togparret M 278/279, der kørtes som MF-FE. Disse tog kunne befordre 95 siddende på fællesklasse.

Et søndagstogpar 1290/1297 kørtes med A-maskine og to-akslede vogne CUP-CUP-CUMP, og kunne medtage 120 siddende, men normalt kunne de øvrige tog kun medtage ca. 76 rejsende. Ingen tog på strækningen førte 1. klasse.

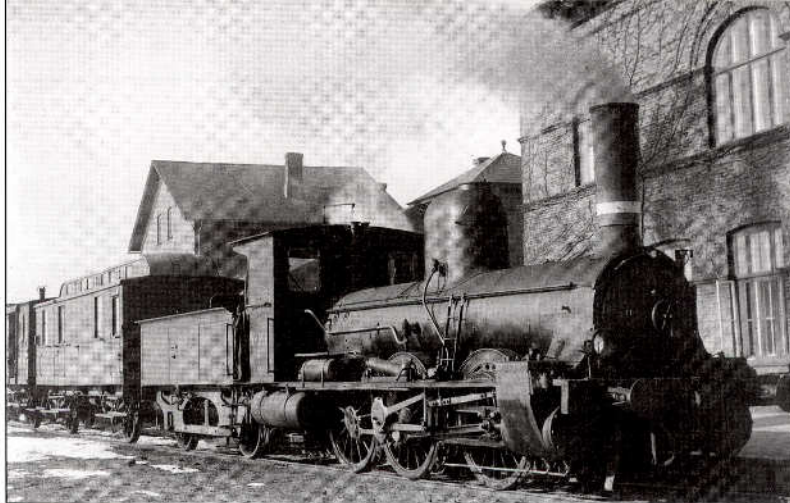
Det daglige godstogpar 2280/2281 kørtes med AF- eller G-maskine.

I 1951 kørtes efter samme mønster, men nu også med en MP-mo-



DSB litra MP 542 med tog på vej fra Ringe til Faaborg, i 1960. Toget er opformeret af 1. og 2. klassevognen litra AT og CP. Foto HGC.

G-maskinerne blev meget benyttet på de tidligere sydfynske baner, hvilket især gjaldt for godstog. Men her er G 169 spændt for et persontog i Faaborg, 1953. Forreste vogn er postvogn litra DO og en rejsegodsvogn litra EH. Foto: SvJ.



torvogn samt MBF og MDF. Hovedparten af de anvendte personvogne var de toakslede DSB litra FC, der erstattede de toakslede litra CUP. I et enkelt togpar benyttedes litra CUMP. Litra CUMP var ældre bedagede vogne fra SFJ, der kunne sammenlignes med litra CUP. Forskellen på de to vogntyper var, at CUMP havde varmeledning, kakkelovn og trykluftbremse, mens CUP var forsynet med højtrykvarmeanlæg og trykluftledning. CUMP kunne derfor benyttes i både damp- og motortog, mens CUP primært var til damptog. Begge vogntyper kunne medtage 40 rejsende.

To togpar med MBF-motorvogn medbragte på hverdage en postvogn litra DMP i tog 272, 282 og 298/283.

Det største antal rejsende, der kunne medtages i et tog var 134, mens der normalt som hidtil kunne medtages 76 personer i tog med solokørende motorvogn MBF og 64 i MP.

I tog med motorvogne MBF, MDF eller MF med en FC på slæb kunne medtages op til 91 rejsende. Et togpar bestående af det noget umage par MP-MBF kunne medtage 116 passagerer.

Et enkelt tog – 1294 nat efter søndage – fremførtes stadig med damploko litra AF, men fra 1952 kørtes det med MDF-motorvogn (tretrucker) påhængt en FC-personvogn.

Det tog ca. 54 minutter at gennemkøre den 26,4 km lange strækning.

Fra 1952 skete – efter nogen tumult omkring regnskaberne – store rationaliseringer på strækningen, og man indsatte fra nu en MP-motorvogn, der kunne medtage vognladningsgods til og fra mellemstationerne, mens lastbiler skulle transportere stykgodset. Derved blev banens MDF og MBF motorvogne overflødige, og tre vogne (MDF 492, MDF 497 og MBF 482) solgtes i 1952 til OKMJ hhv. OMB. Trafikken blev herefter primært klarret med en MP og motorbivogn FC eller CMMP, men der brugtes dog en MBF og et damplokomotiv på søndage.

Den 22. maj 1954 nedlagdes SFB-strækningen uden ståhej. Kl. 18,45 kørte det sidste tog fra Faaborg til Svendborg. Sammen med banen forsvandt også de tidligere SFJ-vogne litra CUP og CUMP, der kun lejlighedsvis kom i brug efter 1952.

Nyborg-Ringe-Faaborg Banen (tidl. RNB og RFB)

Denne 55,9 km lange strækning var i SFJ-tiden var opdelt i to “forvalt-

ninger” RNB og RFB. Strækningen RNB var åbnet for drift den 1. april 1882, og var lagt med 22,5 kg/m skinner. RFB-delen var ligeledes åbnet for drift den 1. april 1882 med 22,5 kg/m skinner.

Strækningen havde i 1949 følgende holdsteder, regnet fra Nyborg H:

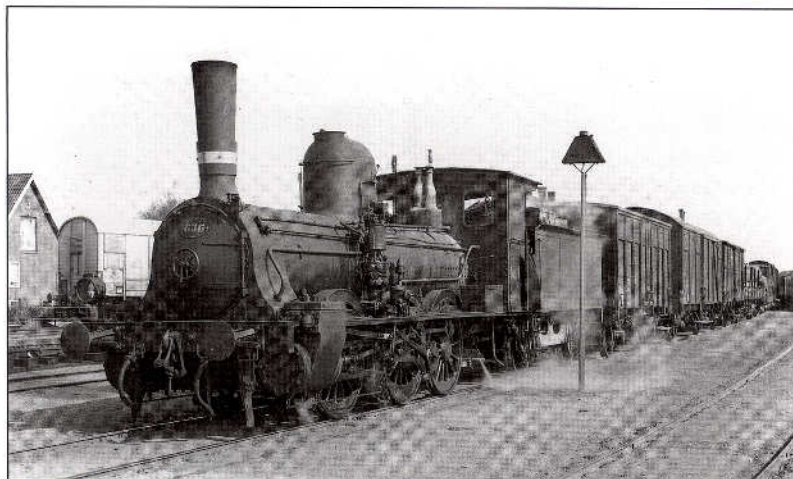
Nyborg H - Lamdrup - Refs-Vindinge - Ørbæk - Ellested - Fjellerup - Ryslinge - Ringe (26,5 km) - Boltinggård - Espe - Højrup - Haagerup - Korinth - Gønderup - Pejrup - Katterød - Faaborg.

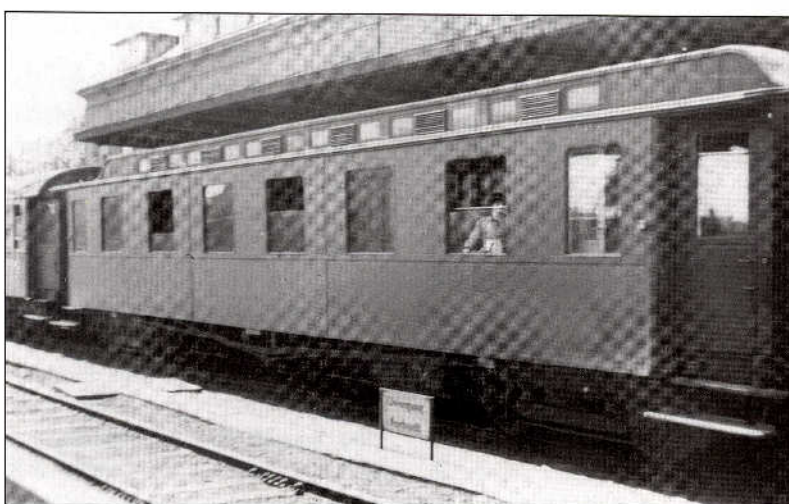
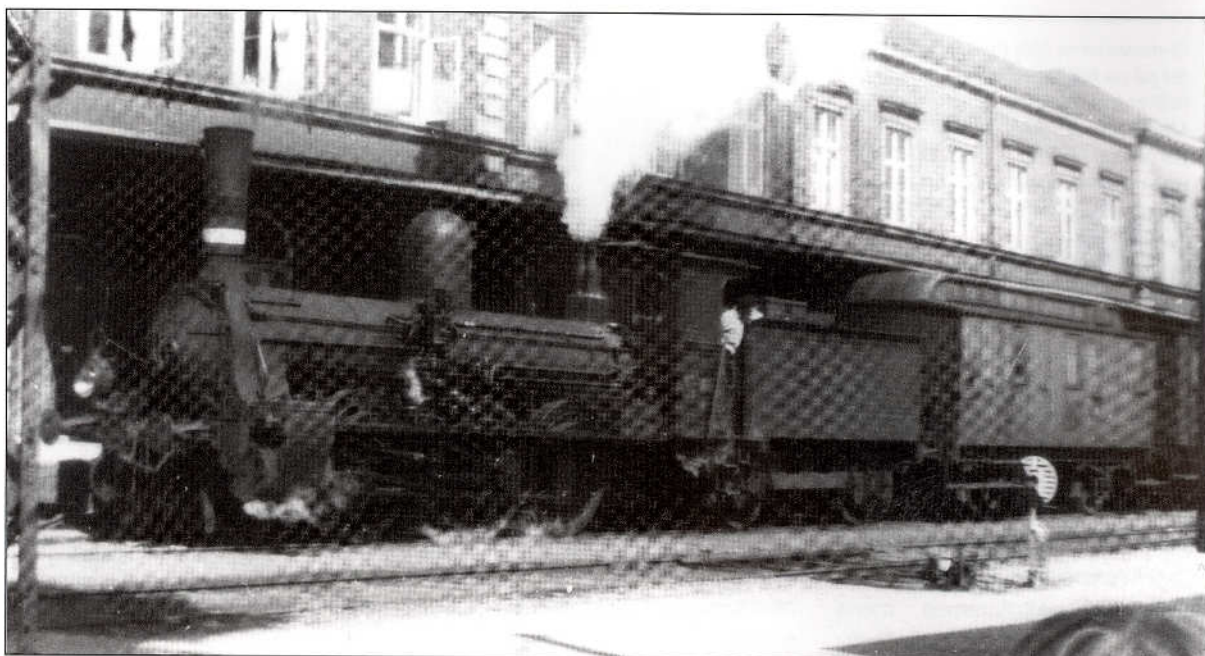
I 1938 var man begyndt at udskifte de gamle spor med 37 kg/m skinner, og efter overgangen til statsdrift fortsattes denne udskiftning, dog med 45 kg/m skinner. Da man endelig i 1962 var nået til vejs ende og havde fået fornyet det samlede skinnelegeme – ja, så nedlagde man selvfølgelig hele strækningen fra Nyborg til Faaborg.

I tiden efter statsovertagelsen i 1949 anvendtes her udelukkende motorvogne litra MDF og MBF i persontog, mens der kørtes et dampfremført godstog med G-maskine. Der kørtes seks persontogpar dagligt, og fordi banerne ikke havde det store opland og dermed rejsende, kunne man bruge motorvogne med svag trækraft og en enkelt “bivogn”.

De benyttede vogne var for det meste tidligere to-akslede bivogne litra CXMP og CUMP fra SFJ, der svarede til DSBs CX- og CU-vogne.

Her er endnu en G-maskine taget i brug, denne gang foran et langt godstog. Det er G 636 med diverse lukkede vogne og en enkelt åben vogn, der er på vej fra Faaborg til Nyborg, og har gjort holdt i Ringe, 1957. Foto AK/OMJK.





Øverst: Litra G anvendtes også i persontog; her er det G 169, der gør klar til afgang mod Odense fra Svendborg i 1949. Vognen lige efter maskinen er en DSB pakvogn litra DQ af pladetypen. Ukendt fotograf.



Til venstre: De gamle tagryttervogne fra DSB fandt også vej til Sy'fyn. Det er AT 205 eller 206, der er indrangeret i tog i Nyborg omkring 1950. Foto: HT/JB-P.

Da der efter overtagelsen var indført 1. klasse på strækningen i forbindelse med Mommark-færgen, var der også et par tog med bogievogne førende 1. klasse. De benyttede vogne var her litra ARMP og ATMP, f.eks. tog 142 MDF-CXP-ARMP (søndage) og tog 158 MDF-ARMP (daglig), hvor der var plads til 18 rejsende på 1. klasse i begge tog. Rejsegodsvogne brugtes ikke meget her, og de få benyttede var som sædvanlig DSBs ældre pladebeklædte to-akslede vogne litra EHA.

Der kørtes to posttog på hverdage, og de benyttede vogne var tidligere to-akslede SFJ-vogne, nu litereret DMP. Posttogene - nr. 132/151 - var oprangeret MDF-EHA-I-DMP-F, hvor I var ilgodsvogne og F var fragtstykgodsvogne. Det andet posttogpar - tog 148/161 - havde på hverdage oprangeringen MDF-ATMP-DMP. På søndage

kørtes et posttogpar 1138/1161. Tog 1161 blev inddraget i 1959, mens 1138 ophørte i 1961.

Persontog med damptrækraft blev ikke meget anvendt på strækningen efter 1949. Der kørtes dog et par store tog i 1950-51 med A-maskiner, bl.a. det daglige færgetog nr. 151, der fik forstærkning af en MF-motorvogn som skyder for at komme over stigningerne i det kuperede fynske terræn. Oprangeringen var A-maskine-DMP-EH-ARMP-COMP-FC-MF, altså en blanding af to- og fireakslede vogne. Returløbet hed tog 148, og i togene kunne medtages 18 rejsende på 1. klasse og 154-164 på fællesklasse. Toget afgik fra Faaborg kl. 13.55, og var i Nyborg kl. 15.28, d.v.s. at turen tog 93 minutter med en hastighed af 70 km/t.

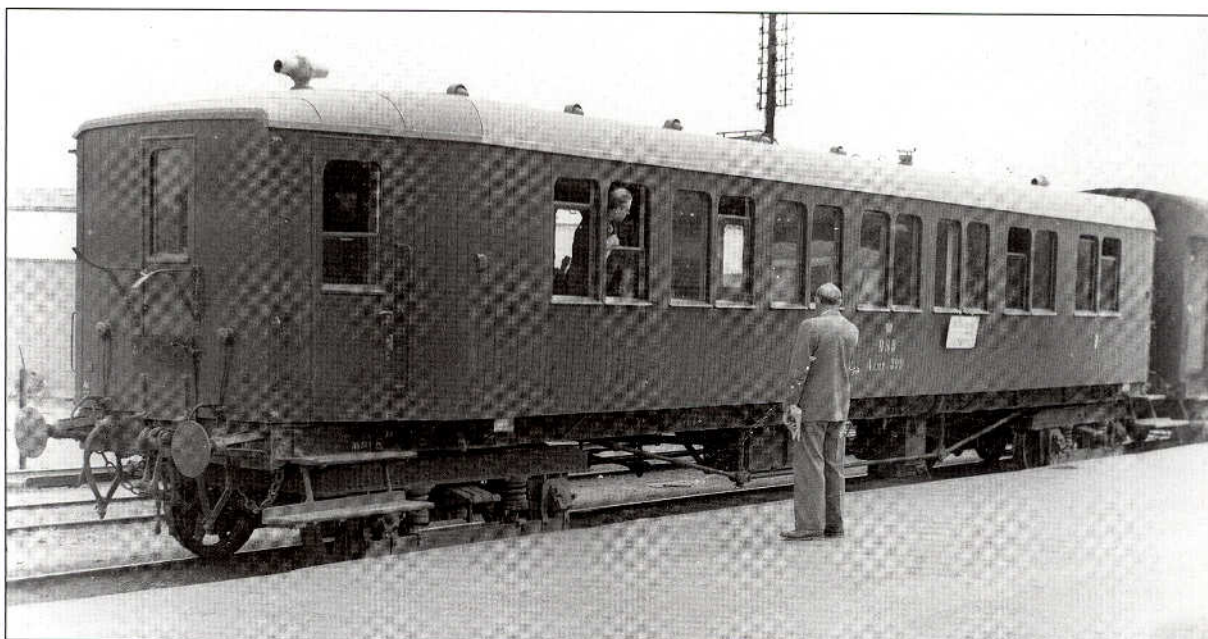
Toget standsede oprindelig ved alle stationer, men fra sommer 1952 indskrænkedes stoppene, og man

indsparede megen tid. Toget gennemkørte derefter strækningen på kun 75 minutter.

Fra 1950 indsattes MP-vogne, der kørte solo eller med en ombygget Q-vogn som rejsegodsvogn, denne var omlitreret til EM. De benyttede personvogne i MP- og MDF-tog var litra CUMP og COMP. Der kørte dagligt otte togpar på strækningen, heraf det ene med damp. Alle tog havde max. hastighed 70 km/t. Sådant var mønstret også i 1952.

Tog 148 kørtes i 1952 lejlighedsvis med G-maskine i MP-løb som G 140. Hastigheden var da nedsat til 50 km/t.

I 1954 overflyttedes flere af DSBs ældre to-akslede bureauvogne litra DO til Sydfyn, hvor de afløste SFJs vogne, og vogntypen kom også i drift mellem Nyborg-Faaborg, eksempelvis i ovennævnte tog 148: A-maskine-CP-AT-EH-DO. Søndagstog 1138 var oprangeret MP-CMMP-EH-DO (efteråret 1954).



DSB litra AZMP 399 havde karakteristiske tvillingevinduer og n let tilspidset gavl. Her er den sidste vogn i et tog, der skal til Svendborg. Vognen hed oprindelig AZMP 376, men blev omnummeret i 1955 til 399. Den udrangeredes i 1960. Læs mere om vognen i nr. 129, side 16. Foto fra Nyborg 1960. Foto: HT.

MP brugtes også til flere gods- og blandetog, i 1955 fremførtes vogne med godstog 163 med haster- og fragtstykgodsvogne fra Faaborg til Ringe, derfra videre til Odense med tog 233.

I 1952 begyndte DSB som allerede nævnt at udveksle de gamle spor mellem Ringe og Faaborg, først og fremmest mellem Faaborg

og Katterød, der havde de ældste og stærkest trafikerede spor. Man brugte ældre 45 kg/m spor fra den Fynske hovedbane, hvilket gav sporet et tilladt akseltryk på 16 tons, og i de efterfølgende år udveksledes i gennemsnit syv kilometer om året. I 1954 var sporudvekslingen så fremskreden, at der kunne indsættes D-maskiner med 13 tons akseltryk. Maskinen benyttes bl.a. i godstog Nyborg-Ringe-Svendborg som togart D 450. Hastigheden for disse tog, der kun kørte søndage og mandage, var 60 km/t.

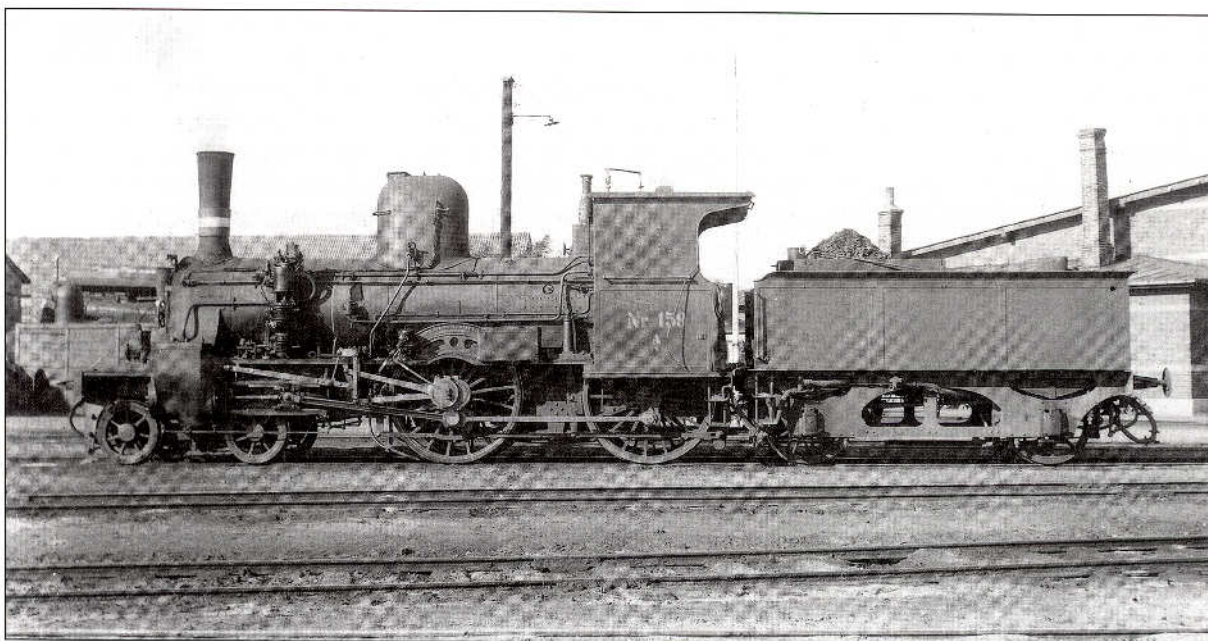
Motorvognene litra MDF forsvandt i 1954, hvorimod litra MBF stadig brugtes i persontog, også i sommeren 1955, bl.a. i tog 152 og 164 og i returløbene 131 og 161.

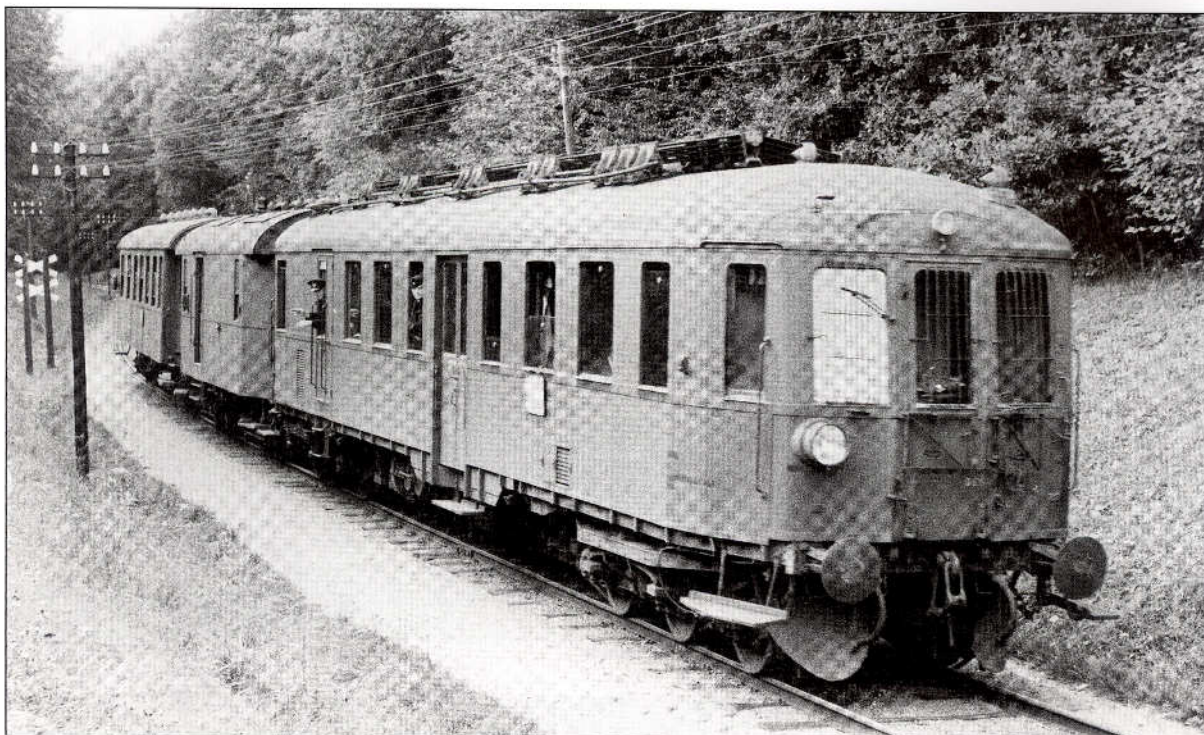
Et enkelt søndagstog (1159) blev kørt af MBF som iltog. Det havde forbindelse til Mommark Færge. Afgang Faaborg 17.35, ankomst Nyborg H 18.47, altså godt en times kørsel.

De to-akslede MF-vognene forsvandt helt i 1955.

Et persontog nat efter søndage blev i sommeren 1955 kørt af en G-maskine (G 100) med afgang fra Faaborg 22.55, ankomst Nyborg H 0.35. Max.-hastigheden var 50 km/t, så det var et rigtigt bumletog.

DSBs damplokomotiver litra A var et velkendt syn på de tidligere sydfynske strækninger. A 159 afventer på Odense syd, 1953. Foto: OWL/samling HGC.





Et typisk tog fra DSB-tiden: Litra MP 547 på vej på de tidligere sydfynske spor med et typisk persontog oprangeret af bureauvogn litra DA og ATM 242. Toget er fotograferet ved Katterød på Faaborg-strækningen. Foto: HGC.

De benyttede vogne var en EH og to CP-vogne, og toget kunne medtage 140 siddende.

I 1956 brugtes næsten udelukkende MP-vogne som trækraft, kun de store "færgetog" tog 148/151 kørtes fortsat med damp, på søndage med G-maskine fra Nyborg til Faaborg, men fra Faaborg til Nyborg med AF-maskine. Toget var i tjenestekøreplanen opført som togart AF 100, og oprangeringen var dagligt: Maskine-DO-EH-ARMP-CP-CP, og kunne medtage 164 rejsende på fællesklasse og 18 på 1. klasse. Selv om DSB efterhånden indsatte sine "egne" vogne litra CP m.fl., så kneb det stadig med at få afløst de gamle SFJ-bogievogne med 1. klasse.

Motorvognen MBF brugtes kun i to togpar, det ene medbragte en FC-personvogn, det andet en postvogn litra DO.

Godstrafikken begyndte i øvrigt at gå tilbage i løbet af 1950'erne på Nyborg-Ringe-Faaborg-strækningen. De lokale transporter af foderstoffer, mursten og svin overgik

til lastbilerne. Også transporten af sukkerroer og roeaflald faldt mere og mere, og endvidere førte DSB – som omtalt i indledningen – godstransporten over Fredericia for at friholde Mommark-færgen til biltransporter, og samtidig kunne man af hensyn til akseltrykket ikke føre de større moderne godsvogne over de tilstødende sidebaner.

I 1957 forsvandt de gamle sydfynske motorvogne MBF fra strækningen. De blev afløst af MP i alle tog med – fortsat – påhæng af de ældre SFJ-bogiepersonvogne med 1. klasse litra ARMP, ATMP eller AZMP og fællesklassevogn litra CMMP. Et eksempel er færge- og posttoget 151 Faaborg-Nyborg, der kørte med oprangeringen MP-DO-EH-ARMP-CMMP. Der var plads til 18 rejsende på 1. klasse og 150 på fællesklasse. Ellers brugtes i øvrige tog nu DSB-personvogne litra CQM, der var i noget ringere tilstand end de fynske vogne, men disse havde man til gengæld ikke så mange af.

MP'erne kørte ligeledes alle blandetog, bl.a. med godsvogne fra færgen i Faaborg til Nyborg. Tog 161 var det daglige blandet -og posttog, der medtog ilgodsvogne, som ankom med færge 150 fra Sønderborg. De førtes fra Faaborg til Nyborg, og derfra videre til Korsør for at ende i København. I toget medtoges en DO-postvogn på hverdage. På søn- og helligdage

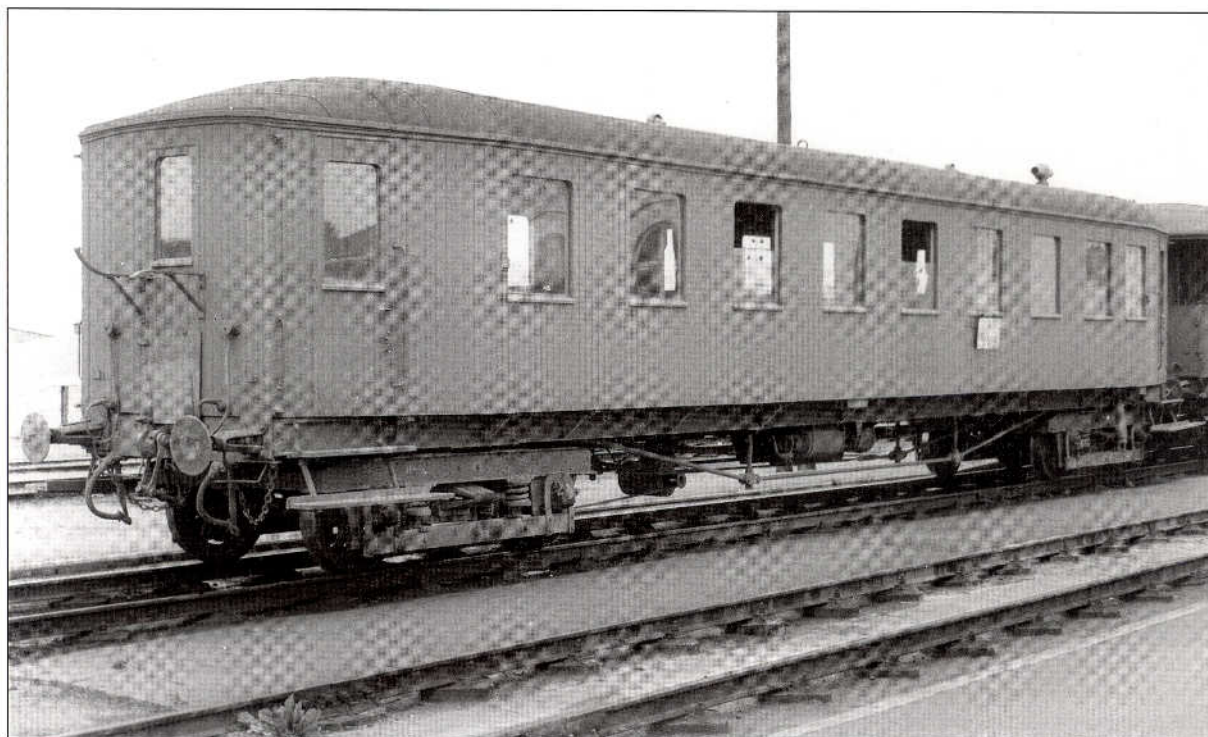
medtoges i stedet for DO-vognen en EH- og CQM-vogn. Tog 132 var "samme tog" i modsat retning.

De tidligere SFJ-vogne forsvandt omsider fra strækningen i 1959. Første vogn var AZMP 399, der afløstes af en tilsvarende DSB-vogn med kombineret 1. og fællesklasse litra ASM, og lige efter juletid i 1961 ophørte brugen af de to CMMP-vogne 2411 og 2412, idet de afløstes af CQM-vogne. At de gamle sydfynske bogievogne holdt ud så længe skyldtes, at de havde gode løbeegenskaber, og at de fynske rejsende var glade for dem. Det kan derfor synes mærkeligt, at DSB erstattede dem med gamle CQM-vogne, der havde dårlige køreegenskaber... men sådan er der så meget.

Det betød, at man i 1961, det sidste år før nedlæggelsen, kunne køre med standardiserede tog med MP og CQM-personvogne. Helt til lukningen førte togene 1. klasse, og de benyttede vogne var udelukkende de førnævnte DSB-vogne litra ASM eller ARM. Andre personvogntyper med 1. klasse anvendtes ikke.

I tog med post brugtes stålvogne litra DA, mens rejsegodsvogne EH medbragtes som rejsegodsvogne.

Fra begyndelsen af 1962 indsattes et par MO-vogne, bl.a. MO 1990 og MO 1975, der befærede banen med persontog indtil ned-



DSB litra COMP 2796 var en vogn med storrum, der havde plads til 82 siddende. Den kørte som flere andre ex-SFJ-vogne på specialkonstruerede 2,1 m bogier. Den var mest i drift på Nyborg-Svendborg-Banen. Foto fra Nyborg, 1959. HT.

Svendborg-Nyborg Banen (tidligere SNB)

Banen blev åbnet for drift 1. april 1896. Den blev lagt med 22,37 kg/m skinner. Strækningen var 37,7 km lang, og løb næsten parallel med den østfynske sydkyst. Ved overtagelsen i 1949 fik banen 13 holdsteder:

(Nyborg H) - Nyborg Syd - Bynkel T - Kogsbølle T - Slude - Frørup - Øksendrup T - Glorup - Rygaard T - Hesselager - Gudme - Oure T - Vejstrup T - Skårup - Holmdrup T - Kristiansminde - (Svendborg).

I tiden før overtagelsen havde man udelukkende brugt damplokomotiver, og dette mønster bibeholdtes, idet man fortsat stort set benyttede de overtagne damplokomotiver fra SNB. Først fra ca. 1951-52

begyndte man rigtigt på motordriften, dog kørte allerede i 1949 et lille posttog på hverdage med en enkelt MBF-vogn med en DMP i togene 191/198 samt en MBF solo i togene 197/194, alle på hverdage. MBF'en havde ringe trækraft, og den lette postvogn DMP var – som allerede omtalt – velegnet til brug i motortog.

De benyttede lokomotiver litra AF var tidligere lokomotiver fra SNB, og brugtes i persontog på strækningen Nyborg-Svendborg. De kørte hele deres tid her – og visse tog Nyborg-Svendborg – indtil ud-

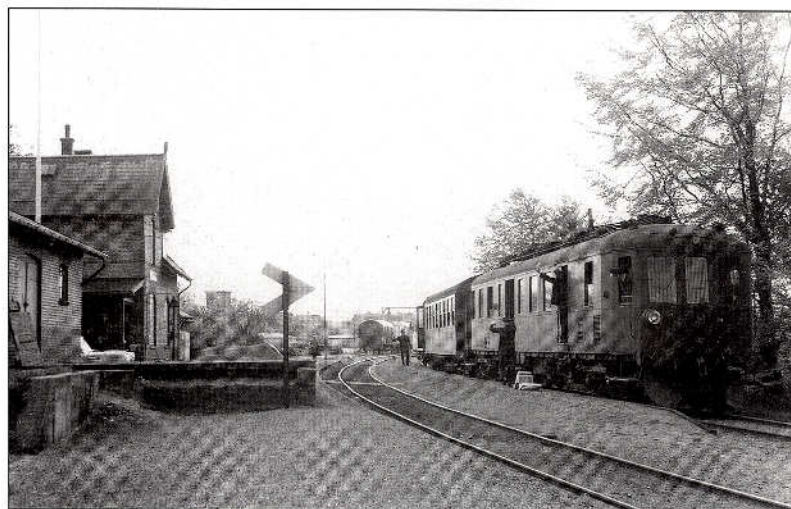
læggelsen, og som derefter brugtes i godstog.

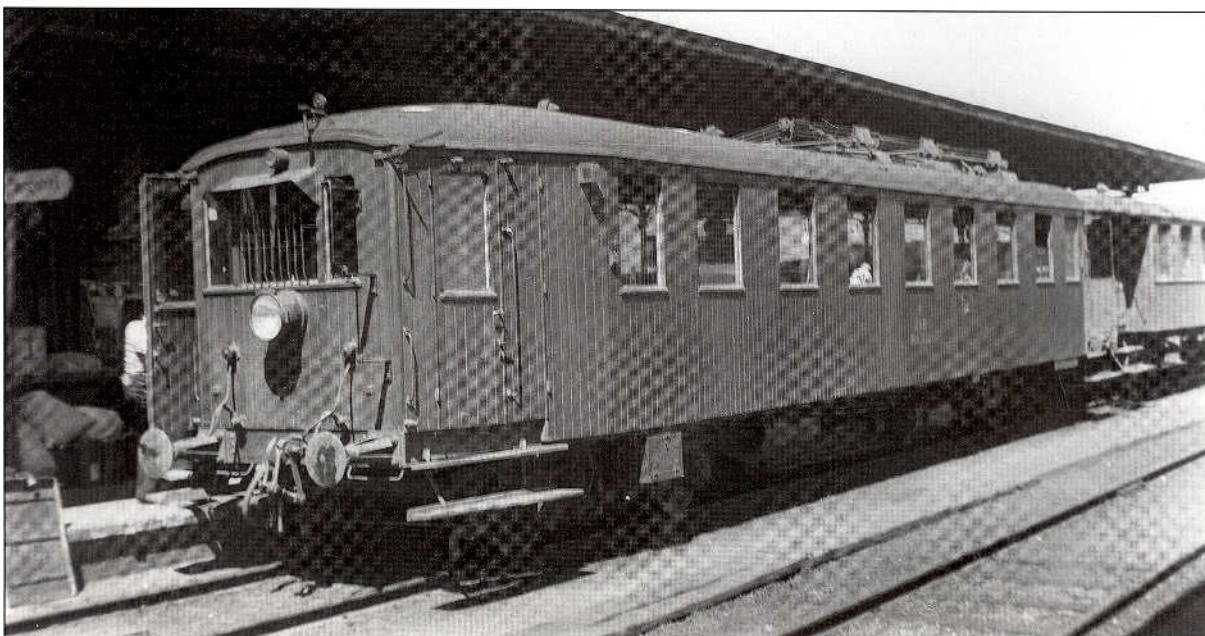
Da P.E.N. Skov afløste Emil Terskelsen som generaldirektør i 1955, blev der sat fokus på banen. Der udarbejdedes flere økonomiske rapporter, der ikke efterlod nogen tvivl om, at banens persontrafik skulle nedlægges, ikke mindst da man i 1961 flyttede Faaborg-Mommark-overfarten til den kortere forbindelse Bøjden-Fynshav. Flytningen af færgeforbindelsen og nedlæggelsen af banen blev kædet sammen i en lov, der vedtoges 17. maj, og banen nedlagdes for persontrafik 26. maj 1962.

Sidste persontog på strækningen fremførtes af MO 1975.

Efter 1962 fortsatte godstrafikken dog uændret mellem (Odense)-Ringe-Faaborg, idet der kørtes vognladningsgods med MP-motortogvogne som "rangertræk". Godstrafikken voksede i øvrigt så kraftigt efter 1962, at man lejlighedsvis også måtte indsætte MH-lokomotiver. Men det er en helt anden historie...

DSB litra MP 542 med tog til Nyborg får afgang fra Hesselager station, 1963. Vognen efter MP er en litra CP. Foto: AK/OMJK.





DSB overtog 4 benzinmekaniske motorvogne fra SFJ, der fik litra MBF 481-484. De blev benyttet i mange persontog på ex-SFJ, mest på RNB og RFB. Her er det MBF 484, der gør klar til afgang i Nyborg. Den har en DSB litra FE på slæb. Foto fra 1960. HT.

rangeringen i 1952-1954. Strækningen havde på det tidspunkt syv togpar dagligt; det ene kørtes med fire-akslede MBF-motorvogne som nævnt foran.

Den overtagne strækning var ligesom de øvrige i slem forfatning. Sporet var i dårlig stand, 17 km var lagt med ret nye 24 kg/m spor, mens resten – 21 km – havde nedslidte 22,5 kg/m skinner, der stammede fra banens anlæg. Kort før overtagelsen blev ca. 5 km af 22,5 kg-sporet udskiftet med 24 kg-spor fra Rømø-dæmningen. Max.-

hastigheden var kun 45 km/t – for alle tog, og sporet kunne kun bære et akseltryk på godt 10 tons. Det stod så slemt til, at lokomotiver – som nævnt i indledningen – af litra GIII kun måtte benyttes, såfremt tenderen havde et forråd på under 7 m³ vand!

Først efter at 16 km af den mest nedslidte strækning i 1949-52 blev udskiftet med 27,5 kg-skinner, blev hastigheden sat op, og det tilladte akseltryk øget til 12 tons. I øvrigt var der det specielle ved alle tog mellem Nyborg Syd og Nyborg H, at de skulle fremføres efter reglerne for rangering.

I 1949 førte tre af togparrene 1. klasse, indført efter overtagelsen, og de benyttede vogne var i det ene tog den kombineret 1. og fællesklasse litra AT fra DSB, mens den nyligt overtagne SFJ-vogn B 29, nu literet AZMP 376, brugtes i de to øvrige tog.

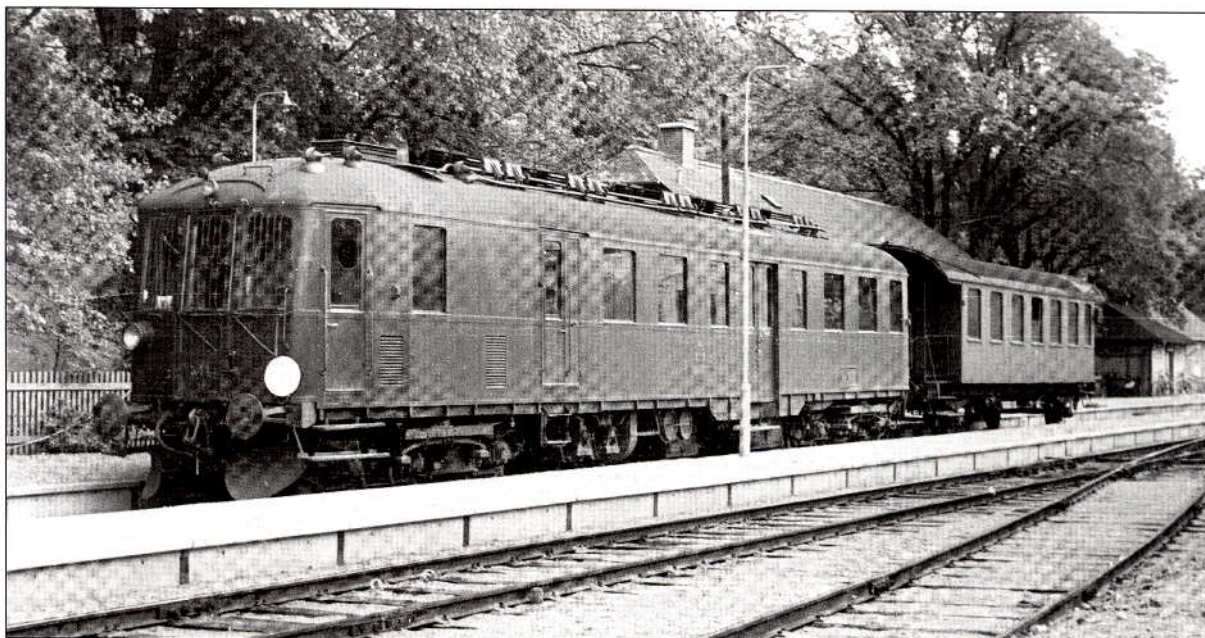
Det øvrige benyttede materiel var af blandet herkomst, det meste af SFJ-oprindelse. I de fleste tog indsattes bogievogne litra CMMP og COMP, men i et enkelt tog, nemlig posttoget 176 Nyborg-Svendborg brugtes en ældre sag på søndage, nemlig en to-akslet CUP. De øvrige vogne i toget var en tidligere pladebeklædt DSB rejsegodsvogn litra EHA, en SFJ COMP-personvogn, en SFJ rejsegodsvogn EHP og en postvogn DMP, alle to-akslede, bortset fra COMP'en, der var en 18 m lang bogievogn med storum og lukkede endeperroner.

I søndagstoget 191 Svendborg-Nyborg brugtes to CUP-vogne sammen med CMMP-vogne og en EHA, og et gennemgående mønster var, at CUP kun brugtes om søndagen, d.v.s. de var en slags søndagsvogne (forstærkningsvogne). Man ville åbenbart ikke plage publikum mere end højst nødvendigt. Eller..?

Øvrige benyttede vogne var nogle af de overflyttede DSB CP-vogne, der skulle "højne" standarden for de rejsende. Fynboerne fik også "glæde" af en særlig DSB-vogn litra BP, en kombineret 1. og fællesklassevogn med bogier og



Ukendt MP med tog fra Svendborg ankommer i spor 6A i Odense, 1960. Efter MP-vognen følger DSB CMMP 2412. Foto: HGC.



tagrytter, bygget hos Scandia mellem 1912-1915.

Eksempler på brug af materiellet i sommeren 1949:

Nyborg-Svendborg:

Tog 176: AF-maskine-COMP-CUP-EHP-DMP (søndage).

Tog 180: AF-maskine-AZMP-CMMP-CMMP-EHA (daglig).

Tog 182: AF-maskine-BP-CP-CP-EH (daglig).

Svendborg-Nyborg:

Tog 173: AF-maskine-DMP-EHA-CMMP-AZMP (daglig).

Tog 183: AF-maskine-DMP-EHA-CP-CP-AT (daglig).

Tog 191: AF-maskine-EHA-CUP-CUP-CMMP-CMMP (søndage).

I løbet af årene ændredes brugen af materiellet sig ikke synderligt på strækningen. De anvendte personvogne var fortsat litra CP, AT og EH samt de tidligere fynske vogne litra CMMP og ATMP, og dampen fremførte stadig en del tog (1951). Men søndagsvognene litra CUP forsvandt, og brugtes ikke længere fra sommerkøreplanen i 1951. Også brugen af litra BP ophørte, idet typen gik til ombygning for at genopstå som personvogne litra CP i 1950-53.

I stedet for BP fik man i 1951 kortvarigt besøg af to kombinerede 1. og fællesklassevogn AT med tagrytter, nemlig AT 205 og 206, der samme år var omdannet fra DSB AF-vogne. Dimensionerne var som søstervognene 201-207 med

hvælvet tag, og kunne rumme 12 rejsende på 1. klasse og 32 på fællesklasse. Men vognene forsvandt til Sjælland samme år sammen med AT 204, og udrangeredes allerede i 1955.

Det er i øvrigt værd at bemærke, at bureautogene her kørte i såkaldt trekantløb, d.v.s. at de samme postvogne kørte fra Nyborg til Faaborg, derfra til Svendborg og slutelig herfra tilbage til Nyborg. Nogle af postvognene kørte den modsatte vej, altså Nyborg-Svendborg-Faaborg-Nyborg. Denne kørsel foregik også før DSB overtog banerne, og fortsatte efter 1949. Den ophørte i 1954, hvor Faaborg-Svendborg nedlagdes, og ruterne blev herefter ændret.

Fra 1952, hvor der kun kørtes person- og blandettog, d.v.s. ingen rene godstog, indsattes motorvogne litra MP og MBF samt damplokomotiver litra G. De gamle AF-maskiner udrangeredes løbende, men en enkelt blev holdt i drift til at køre søndagstog. Togene 172/186 og 173/183 med G-maskine var skoletog, og holdt ekstraordinært i Glorup for at afsætte elever. Det benyttede personvognsmateriel var nogenlunde det samme som hidtil. Største tilladte hastighed på strækningen var 45 km/t, og det tog ca. 90 minutter at gennemkøre den med persontog.

I gennemsnit kunne et tog på SNB befordre fra 76 rejsende på fællesklasse i de små tog til 210 i de større. I tog med 1. klasse var der altid plads til 12 rejsende på

En station med en særpræget og smuk hovedbygning på Odense-Svendborg-Banen er Fruens Bøge. MP 531 med særtog på stationen i 1955, hvor den smukke station desværre er skjult bag toget. Toget har en enlig 2-akslet vogn litra CU med sig. Foto: PEC/DMJK.

denne klasse, hverken mere eller mindre.

Mønstret med trækraften var fortsat den samme de første år i 1950'erne, men fra 1954 brugtes udelukkende MP, og godstog med damp forsvandt også, idet godset fra Svendborg til Sjælland i stedet ledtes over Ringe-Nyborg.

Hastigheden blev fra 1953 - efter før omtalte sporforstærkninger - sat op til 70-75 km/t for både motormateriel og A-maskiner, mens øvrige hastigheder for litra G med godstog fortsat var 45 km/t. Maksimalhastigheden 75 km/t forblev den samme indtil banen lukkede.

Det anvendte personvognsmateriel fra 1954 var stadig ex. SFJ, altså ARMP, ATMP, AZMP og CMMP, men DSB-materiel var nu langsomt begyndt at sive til Sy'Fyn. I 1955 brugtes litra CP, men et par bedagede CQM og ATM kom også i drift, eksempelvis i tog 1187 MP-CQM-ATM. De anvendte ATM-vognene havde numrene 242 og 244, og de forblev resten af deres tid på de sydfynske spor, indtil de i 1964 - hvor banen lukkede - udrangeredes.

Nye tilkomne DSB-postvogne fra 1954 var litra DO, DA og DR, der afløste de gamle sydfynske skramlekasser litra DMP, der udrangeredes i 1954. Også rejsegodsvognen litra EHP forsvandt, og afløstes af DSBs teakvogne litra EH.

DSB litra DO var en ældre toakslet bureauvogn med tagrytter. I 1949 overflyttedes en enkelt til brug for Svendborg-banen, og i 1954 sættes flere DO i drift sammen stålpostvognen litra DA, sidstnævnte var i øvrigt den eneste bogievogn i stål, der kom i drift på de sydfynske randbaner. DO og DA brugtes bl.a. i de lokale tog, f.eks. blandetoget 183 Svendborg-Nyborg, oprangeret MP-DO-DA-EH-CMMP, et "posttog" med plads til 126 rejsende.

Litra DR, der var en postpakvogn med lang akselafstand og hvælvet tag, kom også i løb på banen, men modsat DO og DA brugtes den ikke i lokale løb, derimod i landsdelsløb mellem København og Svendborg, bl. a. tog 1172 Nyborg-Svendborg MP-EH-DA-DR, hvor DR-vognen kom med tog/færge fra Godsbanegården til Nyborg for at ende i Svendborg.

*DSBs G-maskine blev meget benyttet på de tidligere sydfynske baner, både i gods- og blandetog. G 603 gør stop i Fangel på strækningen Odense-Nørre Broby-Faaborg, forår 1954. Vognene er litra CU og CP og muligvis en godsvogn. Sidste vogn er en litra EH.
Foto: James Steffensen/DMJK.*

Fra sommeren 1954 brugtes udelukkende MP i alle tog, bortset fra mandags-nattoget 1198, der kørtes med MBF som iltog med 70 km/t.

Dette trækraftmønster forblev det samme i 1955.

Vi springer frem til 1957, hvor der stadig brugtes MP som trækraft på strækningen i persontog såvel som blandetog, idet MBF solgtes til anden side.

Det benyttede vognmateriel var for størstedelens vedkommende DSB-materiel, nemlig CQM og CP. Af postvogne brugtes fortsat DO, DR og DA samt rejsegodsvogne EH. Men de gamle fynske vogne holdt ved et stykke tid endnu, idet litra ATMP, AZMP og CMMP var i brug i et enkelt tog, nemlig tog 179 (1957).

I efteråret 1960 var alt materiel fra det tidl. SFJ omsider forsvundet på strækningen, og der brugtes derefter kun DSB-materiel.

Trækraften var herefter uden undtagelse litra MP, og man brugte nu kun CQM med fællesklasse og vogne med kombineret 1. og fællesklasse litra ASM eller ATM, når der skulle bruges 1. klasse, og det gjorde man i en betragtelig del af togene. Et eksempel er tog 179 Svg-Ng MP-CQM-ASM. Litra ASM kunne ligesom ATM medtage 12 rejsende på 1. klasse.

På postvognsiden anvendtes stadig litra DR, men nu i lokalløb, idet den erstattede den kortakslede litra DO som forvandt. En anden ny

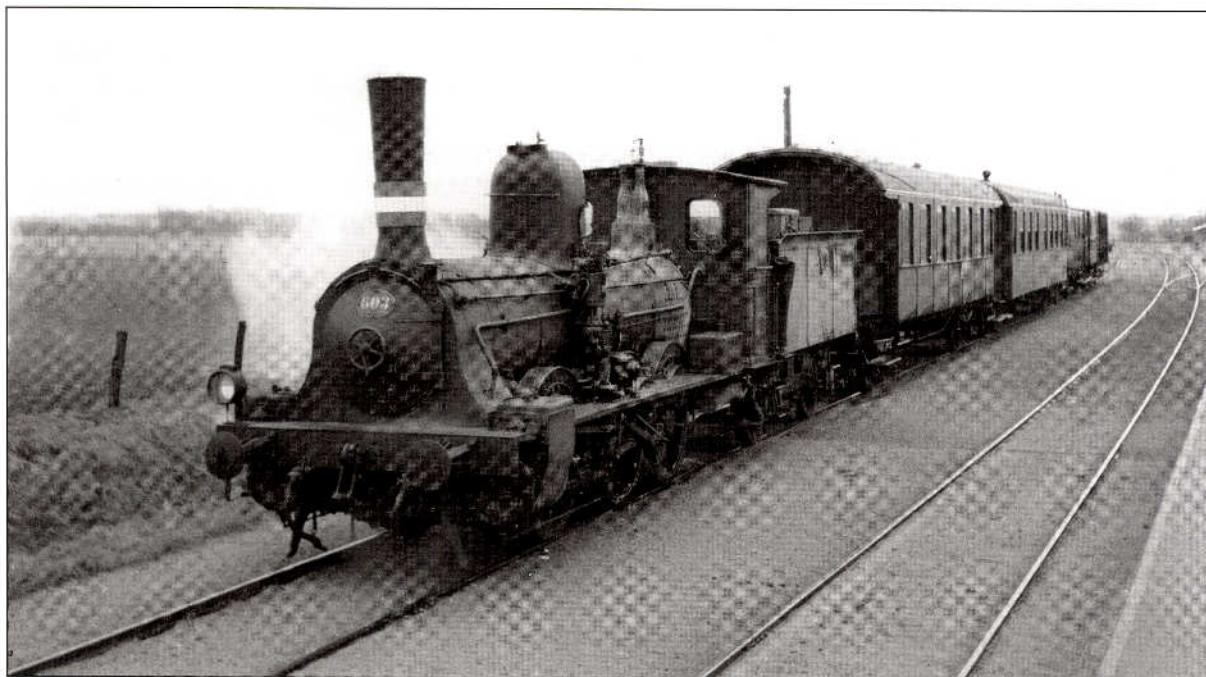
vogn til lokale løb blev den kombinerede post- og rejsegodsvogn litra DJ, der var en lang bogievogn, eksempelvis benyttet i tog 191 Svendborg-Nyborg med oprangeringen MP-DJ, men ellers i de lidt større posttog.

De benyttede rejsegodsvogne var litra EH, d.v.s. at man kunne sammensætte meget ensartede tog på strækningen. Et eksempel på et Svendborgtog er tog 179, der var oprangeret MP-CQM-ASM-DA, sidstnævnte vogn (post) medtoges ikke søn- og helligdage.

Stammerne havde i 1961 så at sige fast oprangering med MP-(ATM eller ASM)-CQM-(CQM) og evt. postvogne. Paranteserne betyder, at vognene ikke altid blev medbragt, f.eks. på søndage. I togene kunne medtages ca. 200 rejsende på fællesklasse og 12 på 1. klasse, hvis toget ellers førte det. I enkelte tog medtoges EH-rejsegodsvogne, f.eks. søndagstoget 1168 MP-CQM-EH.

Det daglige blandetog 170 (undtagen søndage) bestod mest af gods- og postvogne: MP-stykgodsvogne-ilgodsvogne-postvogn HD-DJ-DR. Godsvognene kom fra København og skulle til Svendborg, og i MP-vognen var der plads til 54 siddende på fællesklasse.

I 1963, året før nedlæggelsen, var trafikmønsteret næsten lige så konservativt som i 1960, men der brugtes nu også - foruden litra DR - en bureauvogn litra DH i tog 185 Svendborg-Nyborg. Et ægte post-



tog var tog 170 (hverdage) oprangeret af MP-MP-HD (med post)-DH-DR-EH-ilgods og fragtgodsvogne. DH-vognen var en bogiepostvogn med træstel og hvælvet tag.

Strækningen blev nedlagt 30. maj 1964, og dermed forsvandt endnu en af de fynske randbaner fra SFJ-tiden.

Odense-Ringe-Svendborg (tidl. SFJ)

Den 46,85 km lange strækning mellem Odense-Svendborg over Ringe kan kaldes for SFJs hovedstrækning.

Den åbnedes 12. juli 1876. Oprindeligt blev den lagt med 22,5 kg/m-skiner, der senere udskiftedes med 33,4 kg og sluttelig med 45 kg, og er i dag den eneste tilbageværende af de tidligere Sydfynske strækninger.

Det var tydeligt, at DSB prioriterede denne højere end de øvrige strækninger, idet man efter overtagelsen i 1949 overhovedet ikke brugte materiel fra det tidligere SFJ.

Banen havde følgende stationer regnet fra Odense:

Odense Syd - Fruens Bøge - Hjalte - Lindved T - Højby - Aarslev - Pederstrup - Lammehave T - Ringe - Rudme - Kværndrup - Stenstrup - Stenstrup Syd - Kirkeby - Sørup.

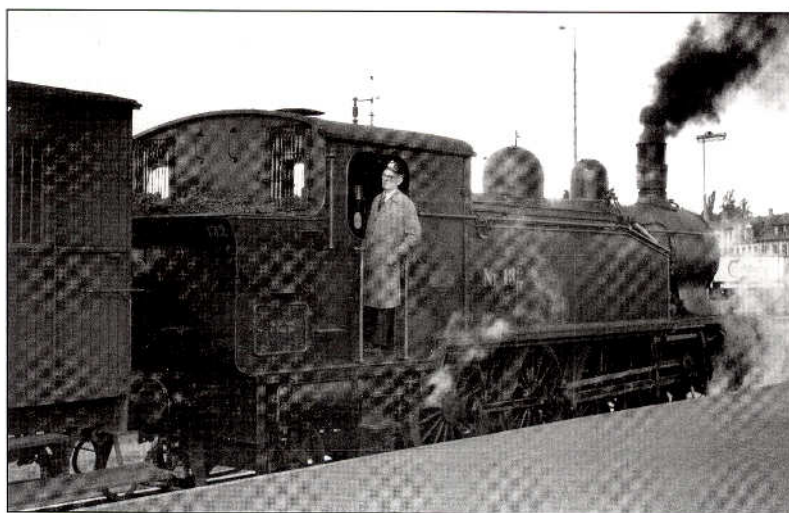
Først og fremmest indsatte DSB seksakslede MP-vogne, der blev leveret af FRICHS/Scandia i 1934. De var velegnede til strækningen, da de havde et lille akseltryk. Næst efter disse spillede dampen en stor rolle.

Af de syv daglige togpar benyttedes damp i fire togpar og i diverse søndagstog.

Det var især A-maskiner, der måtte i aktion, og til rådighed havde man A 133, A 153, A 158 og A 158, mens A 159 stod i reserve.

De benyttede vogne var – som på de øvrige strækninger – en blanded landhandel af DSB og i begyndelsen tidligere SFJ-vogne.

I tog med 1. klasse brugtes AT-vogne, der i øvrigt alle fremførtes med damp. Man havde to AT-vogne til rådighed på linien, og de brugtes bl.a. i tog 1233 Svendborg-Odense, der havde oprangeringen maskine-CUP-CUP-EHA-AT-AT-CMMP-COMP. De to CUP-vogne medførtes kun til Ringe.



Litra CP udgjorde størsteparten af vogne indrettet med fællesklasse, men af og til sneg en CQMP sig med. Litra CP brugtes både i motor- og damptog.

Et af de store søndagstog 1236 Odense-Svendborg havde en højst usædvanlig oprangering, idet man benyttede en af de tidligere SFJ-motorvogne litra MD midt i stammen, dels som trækrafthjælp, dels for at få flere pladser. Toget var oprangeret maskine-COMP-CMMP-MD-CP-CP-EHA... men det var også et af de største tog, der kørte på Svendborgbanen, idet det havde plads til 364 siddende. Toget kørte kun sådan i 1949, idet "mellemvognen" – MD 494 – solgtes til OMB i 1950.

De store tendermaskiner litra DF, hvoraf Odense Syd havde 130 og 132 stationeret brugtes – alt andet lige – udelukkende til godstog på banen. DF 129 og 131 stod ved overtagelsen i 1949 på Centralværkstedet i Aarhus. Maskinerne fremførte godstogene – heraf et enkelt personførende godstog 2213 på hverdage – med en tonsvægt på 400, og farten var 45 km/t. Maskinerne brugtes i godstog helt frem til 1954.

Efter overtagelsen i 1949 fortsatte bureaukørslen som hidtil med tre togpar 202/211 (morgentog), 218/221 (middagstog) og 228/237 (aftentog). De benyttede postvogne var tidligere SFJ-vogne litra DMP (tog 202/211), DSB-postvogn litra DO (tog 218/221 og 228/237). Tog 237 medbragte oprindeligt fra K49S en litra DMP, men den udskiftedes fra 29. september til førnævnte litra DO. De bureauførende tog fortsatte til 1969, men med andre postvogn-

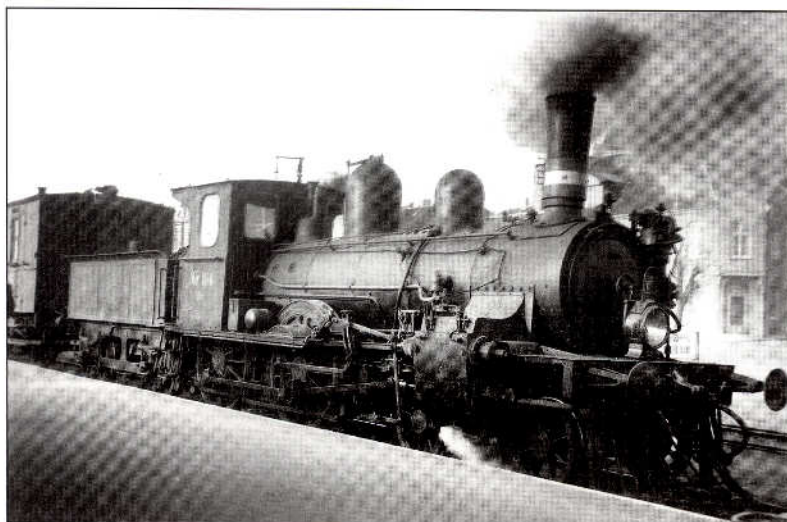
DSB litra DF 132 klar til afgang fra Nyborg Færge, 1957. Maskinen var generelt reserve-maskine, men havde alligevel mange ture på de tidligere Sydfynske Baner og mellem Odense-Tommerup-Assens. Den fremførte både person- og godstog. Her i persontog med en rejsegodsvogne litra EH lige efter maskinen. Foto: PEC/DMJK.

typer. I 1964 fik man endda et ekstra bureauførende togpar – et postførende godstog – G2200, der medbragte morgenpost til de sydfynske øer, men da dette falder uden for denne artikels tidsramme, skal det ikke nærmere omtales.

Fra 1951 begyndte der at komme MO med styrevognstog på strækningen. Det var de tidligere københavnske nærtrafikvogne litra CR og CRS, der dukkede op i et par enkelte tog sammen en en førsteklases ATM og rejsegodsvogn litra EH. Alle vogne fik monteret A+B+C-styreledninger til brug i disse tog, også litra EH, og der indbyggedes ledninger i 9 vogne EH 6777-6785. Oprangeringen var i 1951 MO=EH=ATM=CRM=CRS i retning fra Svendborg mod Odense.

Der brugtes stadig en hel del MP-vogne i togene, og de anvendte vogne var CMMP, ATMP og FC, f.eks. tog 237 Svg-Od: MP-CMMP-FC-FC.

Der kørtes i 1951 kun et enkelt damptogpar på søndage, og her benyttedes litra A. Vognmateriellet var en gang skrabsammen af AT, CUK, CU og CP. Toget kunne i øvrigt fra afgang i Svendborg befordre 378 rejsende på fællesklasse og 12 på 1. klasse. I Ringe udsat-



DSB litra IF 114 klar til afgang med tog til Nyborg fra Faaborg, 1949. Det var dengang dampen spillede en rolle for den kollektive trafik. Efter IF-maskinen skimtes en postvogn litra DMP. Foto: Sv.J.

tes de to- og treakslede vogne litra CU/K og togets pladsantal reduceredes dermed til 242 rejsende på fællesklasse.

I 1951 indsattes også nogle K-maskiner grundet mangel på MO-vogne, men disse lokomotiver forsvandt så snart DSB fik leveret tilstrækkeligt motormateriel fra Scandia.

I 1952 havde MO med styrevognstog overtaget næsten al trafik. Af de 13 togpar – gods- og persontog – på hverdage kørtes de ni med MO-vogne, to med damp litra DF og ét med litra G - alle tre godstog - mens MP fremførte ét persontog. Hastigheden for alle persontog var 70 km/t, og for godstog 45 km/t.

De anvendte MO-vogne var alle fra 500-serien indrettet med varmekedel (MOK). De fik monteret styreledninger A+B+C, og det samme fik en række af de tidligere københavnske nærtrafikvogne litra CRS og CR. Typiske persontog på Svendborgbanen var fra 1952 oprangeret CRS=CR=CR=MOK, og skulle der medtages en vogn med første klasse benyttedes en ATM med styreledninger: CRS=ATM=CR=MOK.

DO-postvognen, der siden 1949 blev benyttet i posttogene, havde ikke styreledning, og måtte i bureauetog indrangeres efter MOK-vognen: CRS=CR=MOK-DO-ilgodsvogne (tog 202).

Der kunne i tog med 1. klasse medtages 12 siddende på 1. klasse og 224 på fællesklasse. Det tog 57 minutter for et iltog med 75 km/t at gennemløbe strækningen, mens en bumler med 70 km/t brugte 85 minutter.

Fra 1954 brugtes kun meget lidt af den tidligere fynske trækraft og vogne på banen. Det var nu DSBs MP og MO(K), der havde taget helt over, og de brugte persontog var alle litra CRS, CR eller ATM, alle med styreledninger A+B+C samt et par CQM.

På lørdage i 1954 kørtes dog et aftentog med A-maskine, tog 4220 til Svendborg, det medbragte en CR, to CP og en rejsegodsvogn litra EH, og på søndage ligeledes et dampfremført tog med ATMP eller AZMP og et par CP-vogne, men disse var også to af de sidste dampfremførte tog, der var tilbage på Svendborgbanen.

Litra D dukkede op på en del af Svendborg-banen i 1954, hvor den kørte godstog på hverdage mellem Svendborg-Ringe-Nyborg, men den overtog også et par persontog, bl.a. søndagstoget 1233 Svendborg-Odense.

Det kørtes som togart D 220, og oprangeringen var D-maskine-CP-CP-EH-CP-CP-CP-ATMP (eller AZMP). Den sidstnævnte vogn kom fra Nyborg med tog 188. Toget kunne medtage op til 397 rejsende på fællesklasse.

Det eneste godstogpar Odense-Svendborg kørtes fra 1954 med en D-maskine.

Tog 237 kørtes på lørdage ligeledes med en D-maskine, men på hverdage med MOK. En lørdagsoprangering med D-maskine

var Maskine-EH-CQM-ATM-DO-ilgodsvogne.

Øvrige persontog kørtes fra 1955 udelukkende med MOK (MO 185) i samme oprangeringer som tidligere, d.v.s. med CRS og CR-vogne.

Fra 1959 fik DSB leveret en ny type kombinerede tog- og rangerlokomotiver litra MT, og disse indsattes efterhånden i godstog fremført med D-maskine. Men da MT havde for svag trækraft indsattes fra 1964 MX-lokomotiver i godstog på strækningen.

I 1961 benyttede man stadig de ældre københavnske nærtrafikvogne litra CR/CRS m.v. sammen med MOK, d.v.s. MO-vogne med indbygget varmekedel, i størsteparten af togene, eksempelvis tog 227 MOK=ATM=CR=CRS. Dobbeltbindetregnen betyder, at vognene var sammenkoblede som styrevognstog med A+B+C-styreledninger, der var officiel DSB-brug i togplaner m.v.

Da postvogne fortsat ikke havde indbyggede styreledninger, måtte disse kobles bag på toget. De gamle DO var blevet afløst af bogievognen litra DA, f.eks. i det allerede omtalte posttog 202 Od-Svg CRS=CR=MOK-DA (1961).

På det tidspunkt var man begyndt at bruge de forannævnte diesellokomotiver fra FRICHS litra MT i nogle enkelte persontog, men da disse ikke havde varmekedel til togopvarmning, så måtte man ty til de gamle kedelvogne med eller uden tagrytter litra CMK, og bruge dem som "varmevogne". Et eksempel herpå er tog 1233, der oprangeredes MT-CP-CP-EH-CMK-CRM-CRM-ATM-CRS. Det var et gevaldigt tog, der kunne medtage 12 rejsende på 1. klasse og 381 på fællesklasse.

Den noget besynderlige blanding af vogne var ikke usædvanlig for de sydfynske baner. Midt i stammen indrangerede man så den gamle kedelvogn litra CMK, fordi MT-lokomotivet som nævnt ikke kunne levere varme til CP, mens øvrige vogne med litra M havde egenvarme.

Man kunne dette år også se en MT trille afsted med en bedaget CQM-vogn. CQM havde egenvarme (M), og derfor behøvedes ikke særlig "varmevogn" i toget.

I løbet af 1950'erne blev MO-vognene den overvejende trækraft, men litra MP brugtes stadig i 1961 i tog uden styrevogne, f.eks. tog 215 Svendborg-Odense MP-ATM-CQM-CQM (sommer oprangering). Litra ATM var i øvrigt den eneste vogntype med 1. klasse, der brugtes på strækningen. MP kørte også mindre tog fra Odense til Ringe, tog 1228 MP-CQM.

I 1963 brugtes de gamle københavnske styrevogne litra CR/CRS m.v ikke mere. I løbet af 1950'erne havde DSB omdannet fire CP i serien 3200 til styrevogne CPS, og indsat dem mellem Skive-Glyngøre. I 1962 overflyttedes disse til de sydfynske strækninger, og brugtes mellem Odense-Svendborg og Tommerup-Assens. I stedet fik Glyngørebanen styrevogne litra CLS.

Nogle CP-vogne i 3200-serien fik styreledning A+B+C, og omletreredes til CPL, og en meget almindelig oprangering på Svendborgbanen blev efter 1962 MOK=CPL=CPS eller MOK=ATML=CPL=CPS, der løb i faste pendulstammer. Ved at benytte styrevogne kunne man undgå omløb på endestationerne Odense og Svendborg.

Fra Svendborg til Odense kørtes altid med MOK forrest, hvilket betød at tog med postvogne - der som nævnt ikke havde styreledninger - måtte formeres med oprangeringen MOK=CPL=CPS-DA, d.v.s. med postvognen koblet efter styrevognen. Postvognen litra DA blev i øvrigt den eneste postvogntype i løb på banen i et par år.

I et par tog benyttedes MP, og de brugte vogne var litra CQM. Et lidt specielt tog var 1235 Svendborg-Odense, der kørte med MP i forspand: MP-MP-CQM-CQM-CQM-ATML. Diesellokomotivet MT var stadig lidt i brug på strækningen, bl.a. tog 237 MT-CQM-EH-ilgodsvogne, og i tog 226 Svendborg-Ringe med blandetog.

I 1963 dukkede diesellokomotivet litra MX op. Lokomotivtypen blev leveret fra NOHAB-GM 1960-62, og kørte lørdagstoget Odense-Svendborg. Det var tog 7220, som oprangeredes som MX-CQM-CQM-CQM...moderne maskine til gamle vogne. Ak ja! Fra 1964 kørte lokomotivet som allerede nævnt også banens godstog.

Samme år - 1963 - dukkede de første DSB stålpersonvogne litra AV op, og efterhånden kom også de københavnske nærtrafikvogne litra CL og CLS i drift på strækningen.

Banen er i dag den eneste tilbageværende af de oprindelige SFJ-strækninger, og lever i bedste velgående.

Stationeringer af DSB-trækraft til brug på tidl. SFJ-strækninger

DAMP

31. maj 1949

Nyborg	fast tur	IF 114, AF 119, AF 125, G 160, 163, 166, 168, 169
	reserve	G 632, 636, 643
Odense Syd	fast tur	DF 130, DF 132, A 133, 153, 157, 158 G 644, 647
	reserve	AF 120, 122, A 159
Centralværkstedet Aarhus	hensat	IF 115 (overkomplet)
		AF 123, 124, DF 129, 131
Værkstedet Nyborg		AF 126

31. marts 1954

Nyborg	fast tur	DF 131, A 133, 157, 158 G 636, 646, 647
	reserve	A 159, G 625, 644
Odense Syd	fast tur	DF 132, D 870, 872 G 163, 168, 169, 603
	reserve	DF 130, D 871

30. juni 1956

Nyborg	reserve	A 158
Odense	fast tur	DF 131, D 857, 870, 875
	reserve	DF 129, 130, 132
Faaborg	fast tur	G 625, 646
	reserve	G 163
Svendborg	reserve	A 133

31. marts 1960

Odense	reserve	D 874
--------	---------	-------

MOTOR

31. maj 1949

Odense Syd		MDF 491, 492, 495 MF 631, 636, 639, 641, 643, 645, 647 MBF 482, 484
Centralværksted Ar		MBF 481, 483 (afventer dieselmotorer) MDF 496, 497

Anm.: MP-vogne er til rådighed, men disse er stationeret i Aarhus

31. marts 1954

Odense Syd		MP 540, 542, 544, 549 MDF 491, 496
Faaborg		MP 546, MBF 481, 483, 484 MF 632, 636, 640, 647
	hensat overkomplet	MF 639, 641, 642
Centralværkst. Aarhus		MDF 495, MF 631

1. juni 1956

Odense		MDF 495 (udrangeret) MP 540, 542, 543, 544, 546, 547, 549
Faaborg		MBF 481, 484 MF 640, 647
	hensat overkomplet	MF 639, 641, 642

Planer for motormateriellets stationering i 1960 har ikke været til rådighed, men materiellet bestod kun af MP og MO, lejlighedsvis af MT. Her må man støtte sig til fotos.



Her et lille indledende motiv med HHJs "Bedstefar" M 1, der slæber af sted med en række to-akslede personvogne fra Aalborg banerne. I baggrunden anes den gule banearbejder-

bolig, der i sin tid blev udgivet af HELJAN. Dette hus blev i sin tid – i al beskedenhed – bragt som tegning her i bladet. Bemærk også den fine baggrund med flotte grønne træer.

Mere inspiration fra **MJK H0-Aalborg**

Allerede i nr. 110 bragte vi 1. del af en reportage fra modelljernbaneklubben H0-Aalborg, og i nr. 119 blev emnet fulgt op med et billedgalleri. Det har mange læsere været glade for, så her kommer yderligere inspiration fra det flotte Aalborg-klub med mange

flittige og kreative udøvere, da der siden da er sket rigtig meget. Alle billeder er taget af Lars Nilsson og Henrik Poulsen, og vi siger tak for hjælpen.

I kommende nummer bringer vi en opdatering fra den spændende MJ-klub MJK-H0-Albertslund.

■ Af Torben Andersen

Kort om anlægget

Anlægget er bygget i skala 1:87, og der køres to-skinne med digitaldrift. Klubben har skiftet fra en Lenz central til en Rocos Z21 og trukket en ekstra LokoNet bus rundt på anlægget. Herved er der mulighed for at bruge både håndkontroller som kører på X-Bus (Lenz) og LokoNet som fx Digitrax og Fredi (Fremo). De benyttede spor er fabrikater fra PECO, code 100 til hovedstrækningerne og 75 for side- og privatbaner. Flere oplysninger om det tekniske på anlægget fremgår af artiklen i nr. 110.

Igen et køretøj fra Odderbanen på besøg på Hadsundbanen, nemlig den legendariske ledvogn HJJ M 2, der ligesom "Bedstefar" er bygget af Henrik Poulsen. Vognen fremtræder helt og holdent som forbilledet.

De kørende modeller er alle medlemmernes egne.

Man skal lægge mærke til alle detaljerne, og især nyde alt det grønne, der er benyttet på anlægget, græs, træer, underskov osv. Dette er – som i den virkelige na-

tur – meget varieret mellem træ- og busksorter, gran, bøg, birk, elm osv. Bemærk også variationen i græsfarver: Lys, mørk, svedent, grønbrun, gulligt græs, højt og lavt græs m.v.

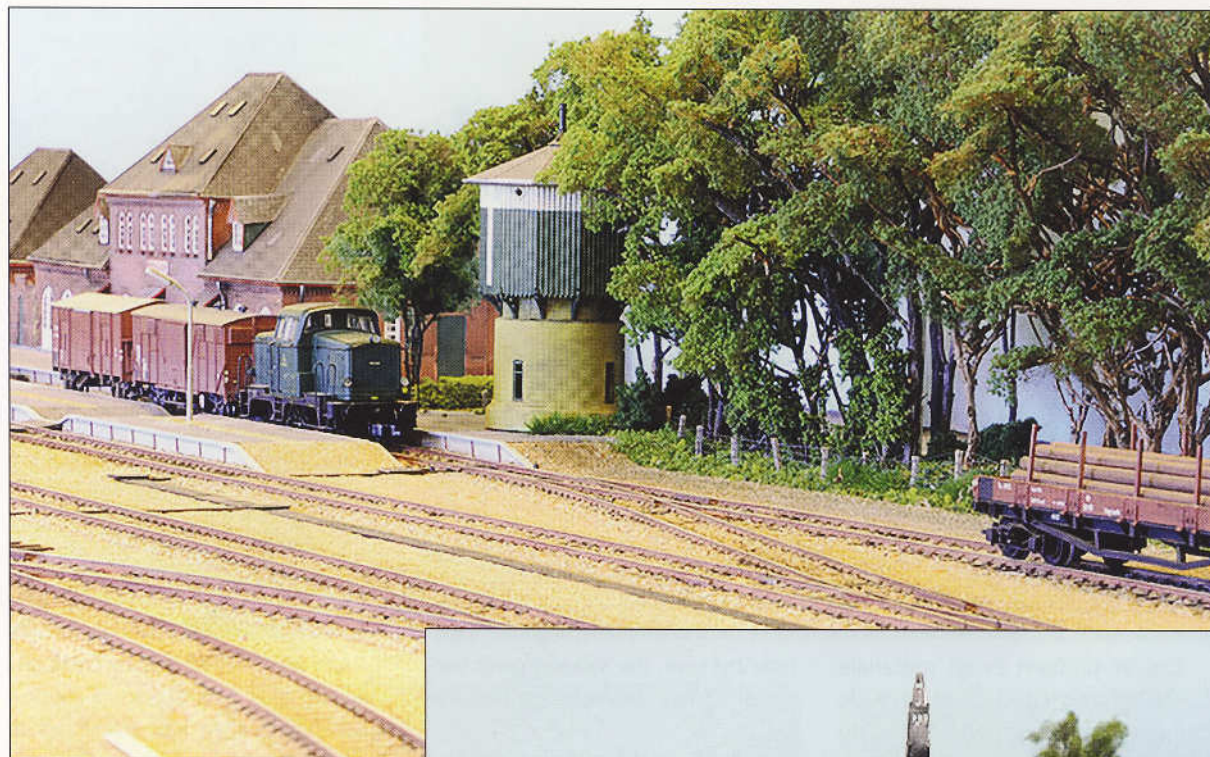
fortsættes på side 20



Til højre: I et hjørne på Langå station finder man et lille maskindepot med plads til to maskiner. Bemærk drejeskiven, der er en ombygget fra Fleischmann. Og læg mærke til, hvordan man har "sparet" på remisepladsen ved at skære den halvt igennem og placere den op ad væggen. Fin ide! Remisens forbillede er i øvrigt fra Vejle.

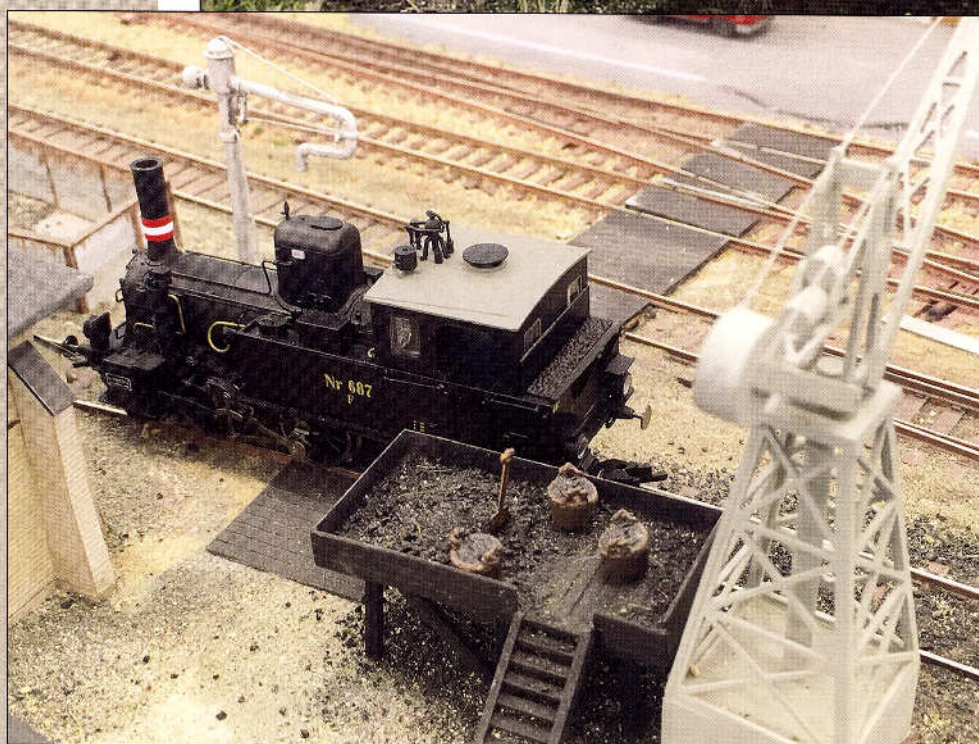
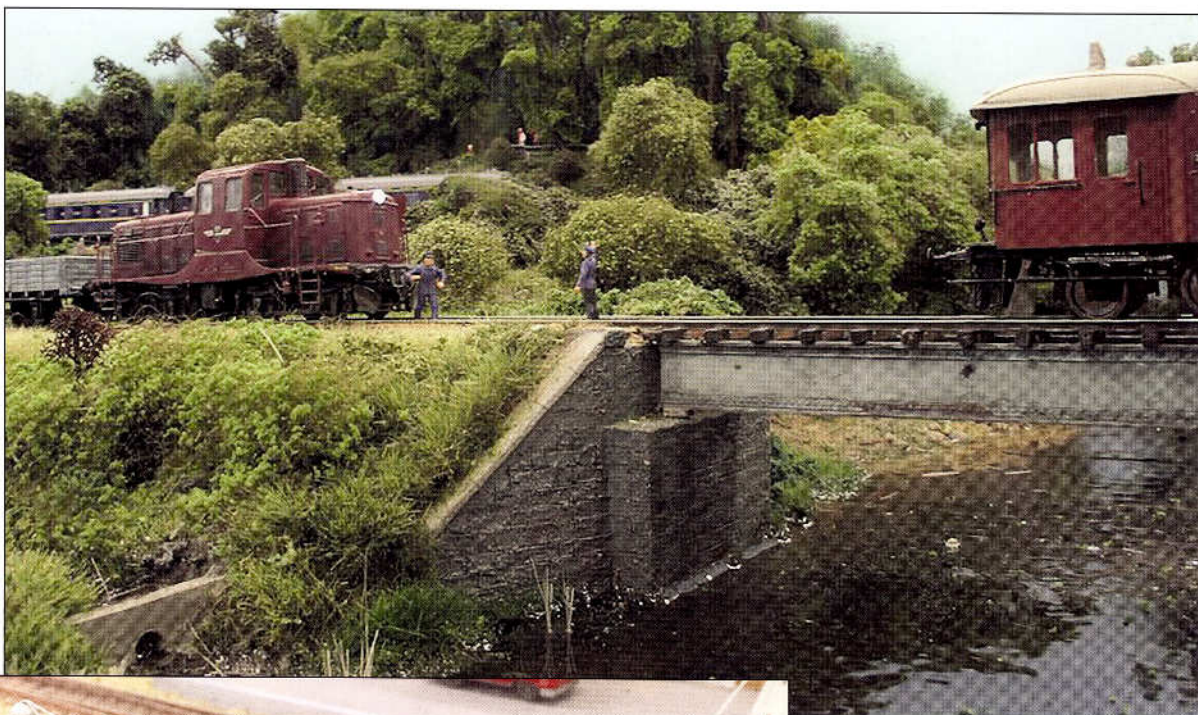


Herunder: Nørresundby station er en tro gengivelse af forbilledet, hvilket gælder både stationsbygning og vandtårn. Sidstnævnte er fra HELJAN, det er konstrueret så man kan afkorte undertårnet, så det er muligt at fremstille de mange mindre vandtårne, der stod rundt omkring på mindre stationer. Foran stationsbygningen ses en MH med diverse godsvogne.



Til højre: Her ser vi Langå maskindepot som ovenfor, blot med detaljer fra selve kulkranen og kulgården m.v. Til venstre står et typisk rødt kolonnehus, der er fra firmaet Hobbytræde. Kulgården er selvbygget, mens kul- og vandkran er fra EpokeModeller.





Hvad sker der her? En situation fra anlægget, hvor to tog kører på samme spor. Hændelsen sker ved broen over Lindenberg Å, det er til venstre HOJ DL 4 og til højre en FFJ Triangel-vogn. Som det fremgår af billedet, så diskuterer lokomotivførerne heftigt, hvem der er skyld i det skete, og hvordan problemet skal løses. Bemærk den rige vegetation omkring broen. Vandet er i øvrigt fremstillet ved brug af Fallers produkter.



Et nærbillede fra Aalborg maskindepot, her kulbænken med stige og kurve med kul til de små maskiner ved siden af en kulkran. Det er F 687, der er ved at gøre klar til at blive forsynet. Kulkranen er igen fra EpokeModeller.

Det er primært brugt materiale fra NOCH og HEKI til at lave de mange hjemmebyggede træer og buske, der giver den virkelighedstro effekt.

De fleste af husene er selvbyg, da de tager udgangspunkt i lokale forhold. De er fremstillet i pap med diverse påsatte mønstrede plader af mursten, beton, skifer m.v. Mange af bygningerne er også inspireret og hentet fra bladet "Signalposten", der i sin tid bragte en masse fantastiske tegninger af mange hustyper i skala 1:87, udført af Poul Wind Skadhauge.

Noget helt specielt er byerne, hvor baneterrænet er omgivet af

høje byhuse, der virkelig giver indryk af, at man befinder sig i en stor by,

På anlægget finder man også en flot model af Limfjordsbroen, opbygget med fine detaljer.

Naturligvis er forbillederne de nordjyske baner omkring Aalborg, i første omgang DSB og Aalborg Privatbaner. Materiellet er for DSBs vedkommende et rigt udvalg af alle de fine modeller, som er kommet på markedet de seneste år. For privatbanens vedkommende er det kun APBs gråblå godsvogne, der er industrielt produceret, mens trækraft og personvogne må hjemmebygges.

Alt i alt er det et inspirerende anlæg, og man kan sikkert få mange gode ideer, som kan overføres til eget anlæg.

Nyd billederne!

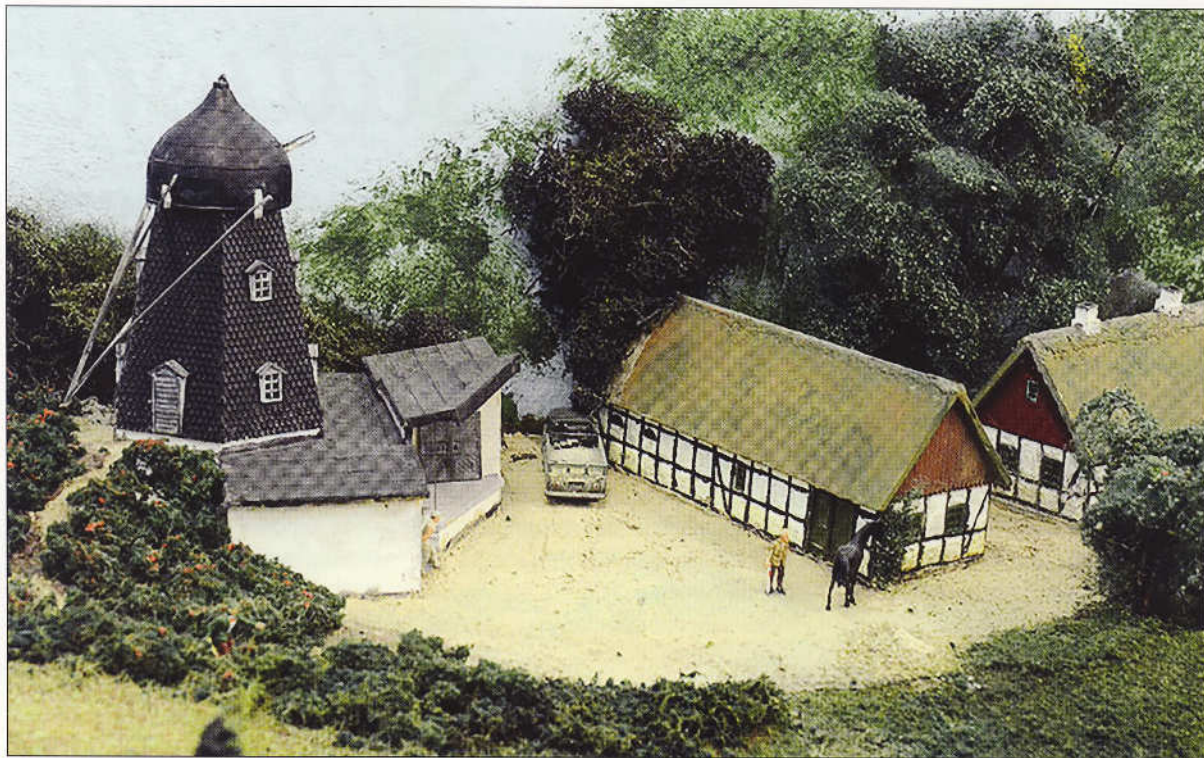
NB: Går man ind på www.h0-aalborg.dk, kan man se mange fine billeder fra anlægget gennem årene, ligesom det er muligt at studere videoer med kørende materiel, bl.a. den kontroversielle E-maskine fra HELJAN; her kører den som en drøm. Her er også kontaktinformation, hvis man kunne tænke sig at besøge klubben for at få inspiration eller for at deltage.



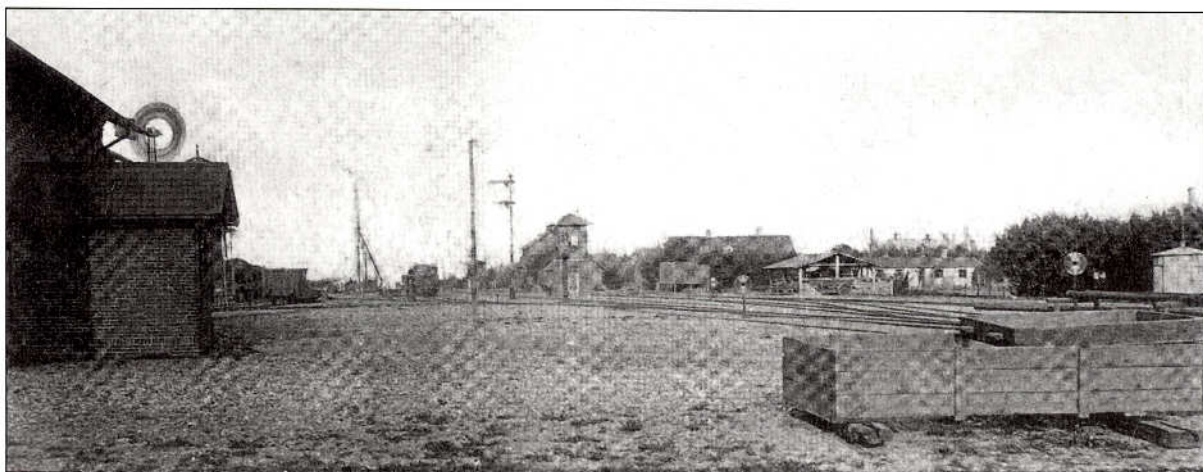
Til venstre: Et dynamisk sceneri af et frembrusende MS-lyntog, der suser gennem landskabet. Der er fart over feltet. Lyntoget blev i sin tid udgivet af HELJAN, men levede ikke helt op til detaljering og drift, så Henrik Poulsen har forbedret det på mange punkter, ikke mindst køremæssigt.



Herunder: Tjah, en fin gård med tilhørende nedlagt mølle på et ældre fundament af bygninger (udhuse). Gården ligger i skovkanten, og er omgivet af dejlig grøn vækst. Bemærk markeringen af tjærepap-tagbaner på udhuse ved møllen. En fin detalje.



Til venstre: HELJAN MO 1866 med CP og Gs kører ud fra Svenstrup station på vej til Aalborg. Læg mærke til det hyggelige stationsbymiljø i højre side af billedet. Sådan et miljø ser vi mere på i kommende nummer. Vejboomene er fra Weinert, og har indbygget lys. På højre side af bommen står et typisk jysk ledvogterskur, her i model fra Danscale.



Et meget tidligt fotos af Aalestrup station set fra udkørslen til Løgstør, altså fra vest mod øst. I venstre side anes remisen med vindmølle. Midt i billedet ses signalposten, der blev revet ned omkring 1960, efter at et nyt sikringsanlæg var taget i brug i 1955. Der var oprindeligt to signalposter. Ved

siden af signalposten står udkørselssignalet med to arme. I forgrunden ligger en trækasse, der blev brugt til transport eller opbevaring af maskingods, der krævede pakning i halm, spåner eller lignende. Lige oven over denne anes den overdækkede kvægfold. Postkort fra ca. 1905/Arkiv TA.

Aalestrup station

- et fint forbillede til hjemmeanlægget

■ Af Torben Andersen og Jens Bruun-Petersen

Aalestrup var (er) en lille stationsby i Himmerland. Navnet kom af mandenavnet Alef og torp.

Den 15. september 1893 åbnede den 37,6 km lange strækning Viborg-Aalestrup, kaldet den anden Himmerlandsbane for ordinær drift. Den første var Hobro-Aalestrup-Løgstør åbnet tidligere samme år. I forbindelse med Viborg-Aalestrup-

banen vedtoges det at flytte stationen fra Viborg Sø til området kaldet Trekroner, og indtil denne – efter megen forhaling – var klar den 1. december 1896 benyttede Aalestrup-banen en midlertidig indføring til Viborg.

Aalestrup station lå i en afstand af 24,2 km fra Hobro og – som allerede nævnt – 37,6 km fra Viborg. Afstanden fra Løgstør var – via Aars – ca. 40 km.

Forkortelsen for stationen var Aat.

Banen, der blev lagt med 22,5 kg skinner, blev drevet sammen med førnævnte Hobro-Løgstør, og de to baner blev betjent fra maskindepoterne Aalestrup hhv. Viborg.

Stationens historie

Indtil 1893 var Aalestrup kun en lille bebyggelse med gårde, ngle få huse og en mølle. Men efter anlæggelsen af jernbanerne voksede den, og i begyndelsen af 1900-tallet fik den en realskole, der med jernbanen i tre retninger lå perfekt for eleverne fra et stort opland.

Aalestrup lå nogenlunde på den direkte linie mellem Viborg og Aars. Det kan derfor undre, at banen fra Hobro blev ført ad en omvej via Aalestrup, og ikke den direkte vej til



Aalestrup station i sine velmagtsdage, ca. 1918. I spor II holder en række vogne, de forreste to er litra Q, dernæst en rejsegodsvogn og et par kupevogne. Foran stationskiltet anes et sporskiftesignal, og lygterne på perron III er den gammeldags type med kultrådspærer. Postkort fra ca. 1915. Arkiv TA.



Aars, der på det tidspunkt allerede var en by, og senere blev et stort knudepunkt.

Strækningen Hobro-Aalestrup skulle dog ikke kun opfattes som en del banen til Løgstør, idet den også var en alternativ bane til Viborg. DSB anvendte nemlig strækningen til godstrafik mellem Nord- og Vestjylland. Gods skulle transporteres ad den korteste strækning, og Hobro-Aalestrup-Viborg var egentlig godt 23 km kortere end Hobro-Randers-Viborg, men der skulle også rangeres tre gange,

fordi toget skulle skifte retning både i Hobro, Aalestrup og Viborg.

I 1955 fik Aalestrup station et nyt sikringsanlæg med elektrisk betjente sporskifter og daglyssignaler. Anlægget blev udformet så tog fra Løgstør kunne benytte spor I, tog fra Viborg spor II og tog fra Hobro spor III, ganske som hidtil.

Normalt kørte togene fra Viborg kun til Aalestrup, hvor de havde forbindelse til togene mellem Løgstør og Hobro, der krydsede i Aalestrup.

Ved ibrugtagningen af det nye sikringsanlæg blev de gamle sig-

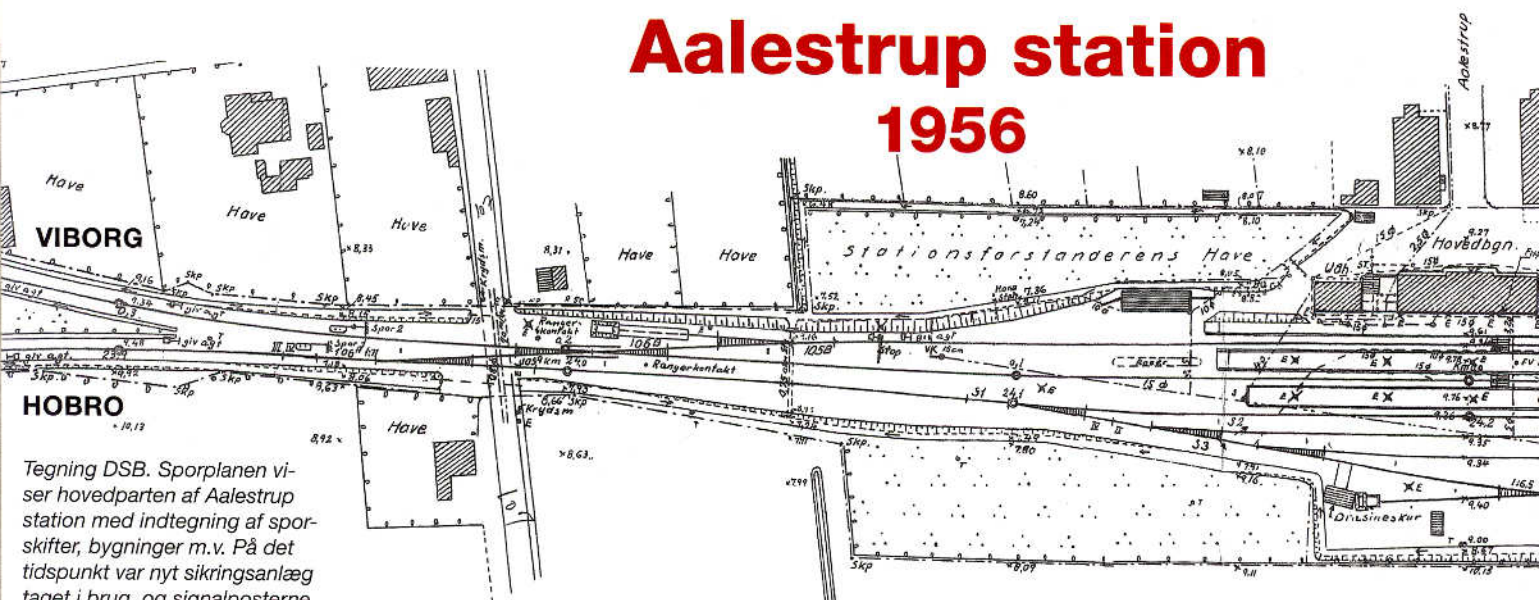
Herover: Her er vi rykket frem til 1965, hvor Jens Bruun-Petersen besøgte stationen og tog en række billeder af området. Stationsbygningen var opført i røde sten, og ses her ved siden af varehuset, hvor sidstnævnte er pyntet med emaljekilte. 12. juli 1965 (JBP).



Herunder: Her ses hovedbygningen fra den anden ende, og også her prydes væggene af emaljeskilte. Læg mærke til den meget høje skorsten, måske til restaurantens køkken? Den lille hvide udbygning er en avisiosk. Stationsbygningen blev tegnet af Thomas Arboe, og står der endnu, men er omdannet til rutebilstation. 12. juli 1965 (JBP).



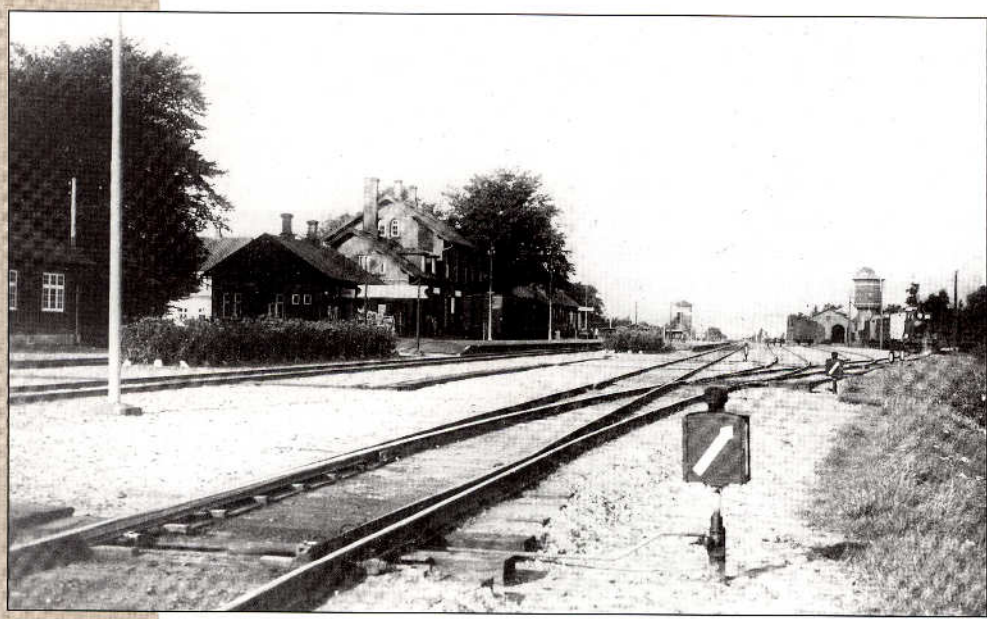
Aalestrup station 1956



Tegning DSB. Sporplanen viser hovedparten af Aalestrup station med indtegning af sporskifter, bygninger m.v. På det tidspunkt var nyt sikringsanlæg taget i brug, og signalposterne nedlagt, og de er derfor ikke medtaget på planen. Bommene ved overkørslerne var automatiske. Stationen benyttede udelukkende transversaler, og

bemærk, at man således ikke havde englænder-skifter. Huse med skrå skraverede streger er opført i sten, mens bygninger i træ er skraveret med vandrette streger. Af planen fremgår det, at stationen havde dræsineskur, kolonnehytter,

kvægfold m.v. Tog fra Løgstør til Hobro var i spor I-, tog til og fra Viborg i spor II og tog fra Hobro til Løgstør i spor III. Spor A og B var læssespor, mens spor 4 og 5 var depotspor. Spor 6 var et omløbsspor, og som det var almindeligt i Jylland, lå



Trafikken
Banerne blev ikke overfyldt med tog, idet man startede med to tog daglig i hver retning, trukket af DSBs små L-maskiner. Da motorvognene litra ME sættes i drift i 1920'erne, var antallet af togpar steget til seks. I året 1965 indeholdt køreplanen stadig kun seks togpar

Til venstre: Aalestrup stationsareal set fra øst (udkørsel mod Viborg og Hobro) i 1965. Spor 2 var på det tidspunkt afbrudt. (JBP).

★

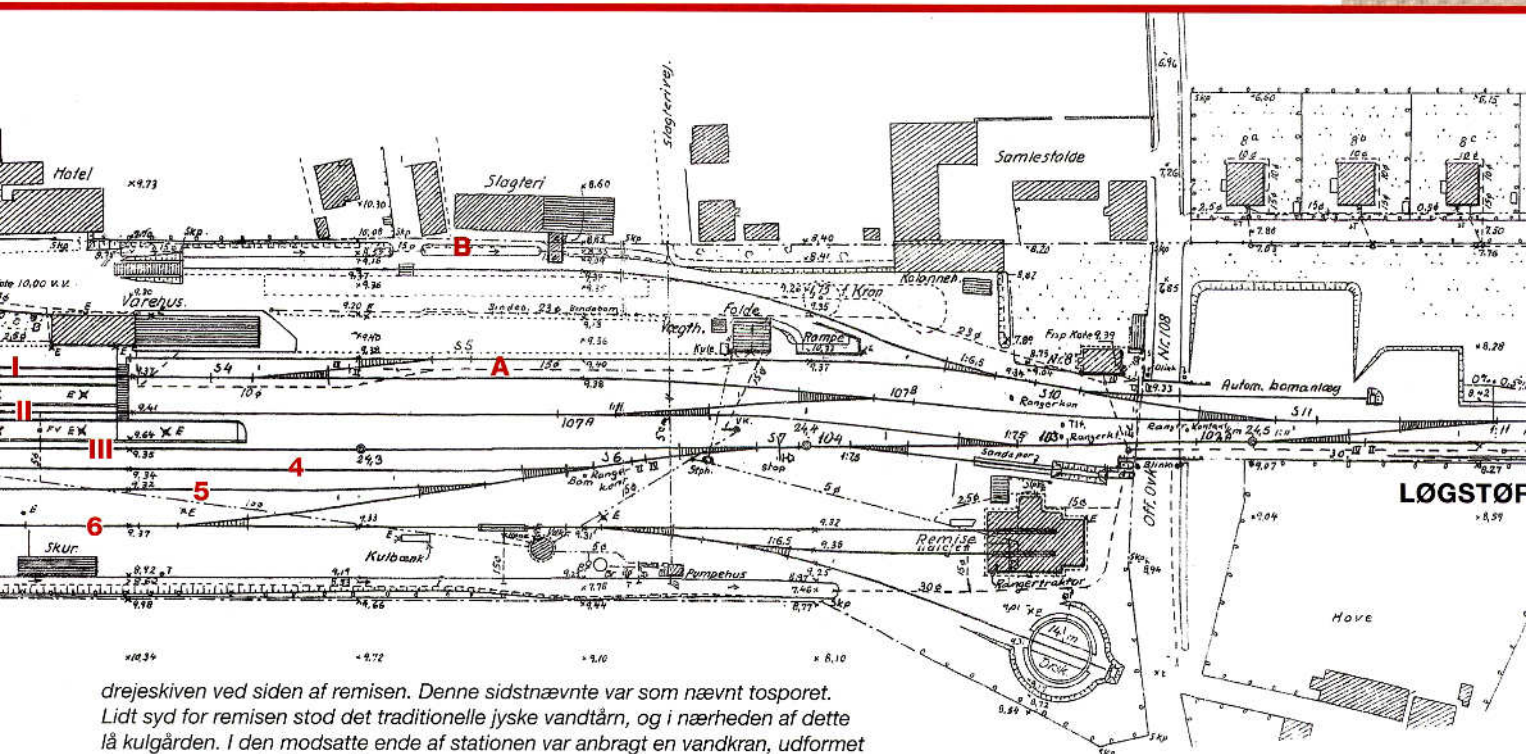
Herunder: Aktivitet på Aalestrup station i 1956, hvor DSB litra D 898 rangerer. (Jørgen Smith/Samling JBP).

nalhuse overflødig og blev senere nedrevet.

Maskindepotet i Aalestrup blev benyttet til overnatning af lokomotiverne, der var trækraft på strækningen Aalestrup-Hobro. Lokomotiverne var stationeret i Viborg, og blev generelt serviceret på det store maskindepot.

Remisen i Aalestrup var tosporet med plads til tre maskiner; det fik jysk-fynsk vandtårn og 14 m drejeskive, sidstnævnte anlagt ved siden af remisebygningen. Oprindelig lå den foran remisen, hvilket fremgår af den ældste sporplan i bogen om Himmerlandsbanerne..





drejeskiven ved siden af remisen. Denne sidstnævnte var som nævnt tosporet. Lidt syd for remisen stod det traditionelle jyske vandtårn, og i nærheden af dette lå kulgården. I den modsatte ende af stationen var anbragt en vandkran, udformet i den krumme privatbanestil.

plus et godstog med rangerlokomotivet litra MH.

Oprindeligt benyttedes L-maskiner, men derefter fulgte Dj- og G-maskiner (G1). En enkelt T-maskine fra Slangerupbanen fandt også vej til Aalestrups maskindepot som reservemaskine.

I 1930'erne dukkede J-maskinerne op, og også motorvogne fra Triangel litra ME sættes i drift. Efter 2. Verdenskrig brugte banen MQ-motorvogne, og derved blev der sat punktum for maskindepotets benyttelse i Aalestrup. Men selv om det nedlagdes helt, og driften blev overtaget af motorvogne fra Randers maskindepot, så brugtes

forsat – helt frem til ca. 1950 – J-maskiner i både person- og blandetog på strækningen.

Banens trafik var dog ikke stor, da oplandet var tyndt befolket, og den 30. maj 1959 kørte det sidste personplantog mellem Viborg og Aalestrup. Derefter overtog DSB's rutebiltjeneste trafikken.

Aalestrup station beholdt dog sin rangertraktor, et såkaldt 'klædeskab' (Pedershåb-maskine) til rangering af den sparsomme godstrafik (vognladningsgoods), der i tiden efter 1959 afvikledes som rangertræk med maskiner fra Viborg.

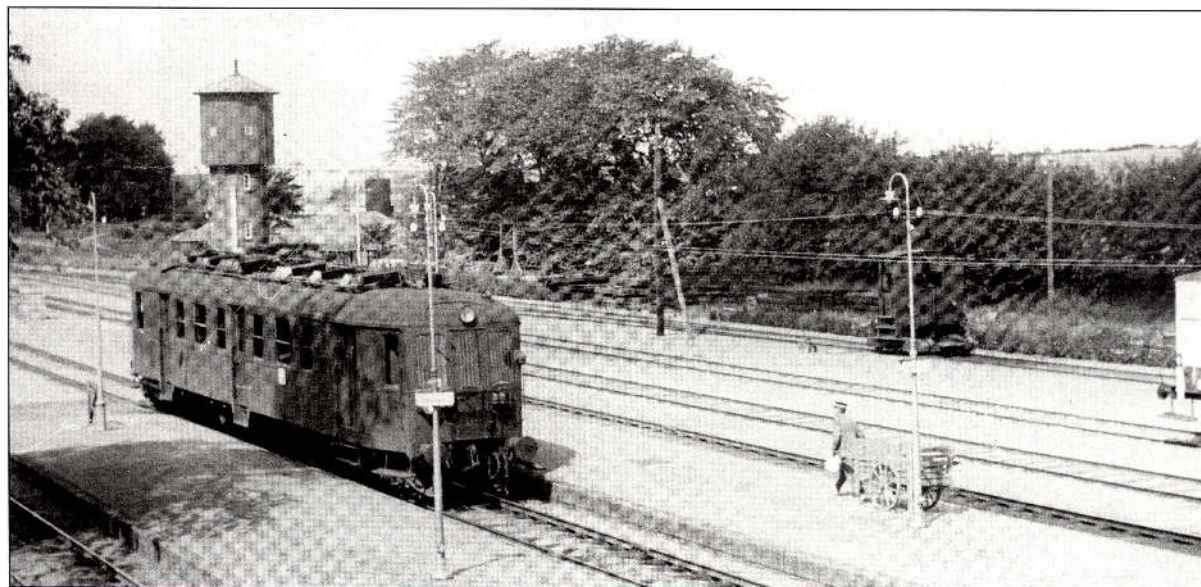
Traktoren afløste i 1932 et damplokomotiv litra HS II. Statio-

nen var oprindeligt udstyret med alle faciliteter for godstransport, bl.a. kvægfold, læssekran og enderrampe, hvilke fremgår af sporplanerne.

Hvor intet er nævnt om fotografen, så er det Jens Bruun-Petersen, der har taget billederne.

Se flere billeder på næste side

En enlig 500-MO i spor II klar til udkørsel mod Viborg. På peronen ses en postembedsmand haste til MO-vognen med en trækvogn, og helt i baggrunden "skjult" bag lygtepælen hviler en traktor. Foto 1956 (Jørgen Smith/Samling JB-P).





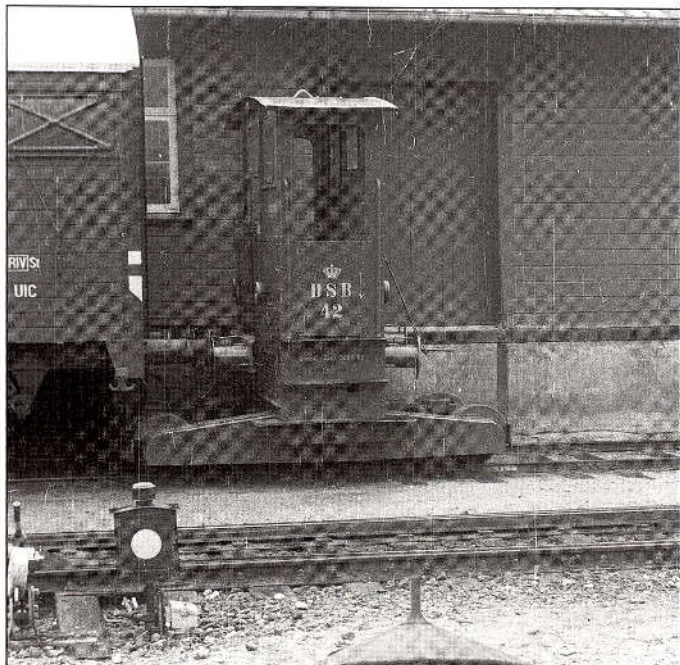
For oven: Stor aktivitet på Aalestrup station i 1956. Ikke mindre end tre Mo-vogne krydser her for at fortsætte den videre færd. MO-vognen helt til højre skal til Løgstør, og medbringer den typiske CP-vogn. MO-vognen af 500-serien i spor II til Viborg har en toakslet rejsegodsvogn litra EH på slæb (litra MO 500 havde kun et lille rejsegodsrum). MO-vognen i spor I kører solo til Hobro. Bag den kan den vestlige signalpost anes, og foto er taget fra den østlige signalpost. Foto 1956. (Jørgen Smith/Samling JB-P).



I midten: Traktor 42 ved varehuset, 1965. De små traktorer var velegnede til rangering på de mindre stationer. Traktor 42 blev bygget af Breuer-Werke i 1931, og blev - efter nogle rundture i det jyske - stationeret i Aalestrup fra 1954. 12. juli 1965 (JB-P).

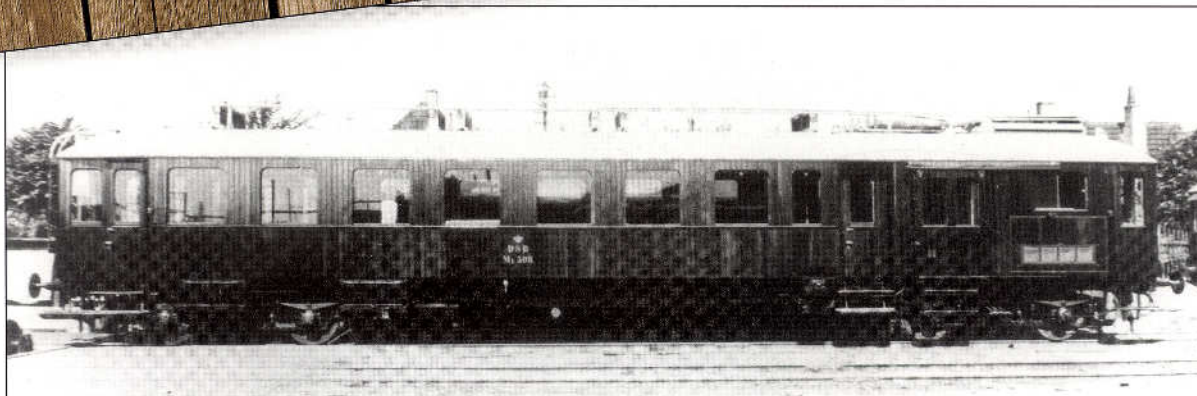


Herunder: Et fint billede af den tosporede remise og vandtårn i Aalestrup. Ved siden af remisen ligger et lille lagerskur. Både vandtårn og remise var bygget i røde sten. Man kan ane sporet, der fører til drejeskiven, der lå ved siden af remisen. Det var en drejeskive på 14 meter. Foto 12. juli 1965 (JB-P).



DSB litra ML

En lang trævogn med motor



DSB litra ML 508 på centralværkstedet i København GB, 1947. Foto DSB.

■ Af Torben Andersen

Nu udsender hobbytrade snart sin model af den ældre motorvogn litra ML fra DSB, så vi giver den et par ord med på vejen.

Levering og indretning

I maj 1929 leverede Triangel i Odense fire benzinelektriske motorvogne til Statsbanerne. Vognene, der fik litra ML, løb på toakslede jernbogier, og vægten på vognene var godt 41 tons. Serien fulgtes senere op med anskaffelse af 12 vogne i 1930, så man i alt havde 16 vogne til rådighed til brug for lokaltog.

Vognene var indvendigt delt i seks rum: maskinrum med førerplads i den ene ende, rejsegodsrum, en lille indgangskorridor, hvorfra der var adgang til toiletrummet, to vognafdelinger for hhv. rygere og ikke-rygere med ialt 72 siddepladser, og i den anden ende et førerum.

ML 505 som Tog 160 i Nykøbing F, august 1954. Vognen har endnu de originale tværstillede Triangel-tagkølere. Bemærk de mange batteri- og apparatkasser på undervognen, noget typisk for senere ombyggede litra ML. Foto: OWL/HGC.

De var udstyrmæssigt magen til de nye FF-vogne (CR fra 1941), der blev leveret fra 1928, d.v.s. med fjedrende sæder betrukket med ægte bøffellæder. Væggene var beklædt med birkefiner i indramning af mahognillister.

I skillerummet mellem de to kupeafdelinger var indsat store glasruder, således at man fra den ene afdeling fuldstændig kunne overse den anden afdeling.

Adgangen til vognen skete gennem to døre i hver vognside, foruden døren i maskinrummet, og

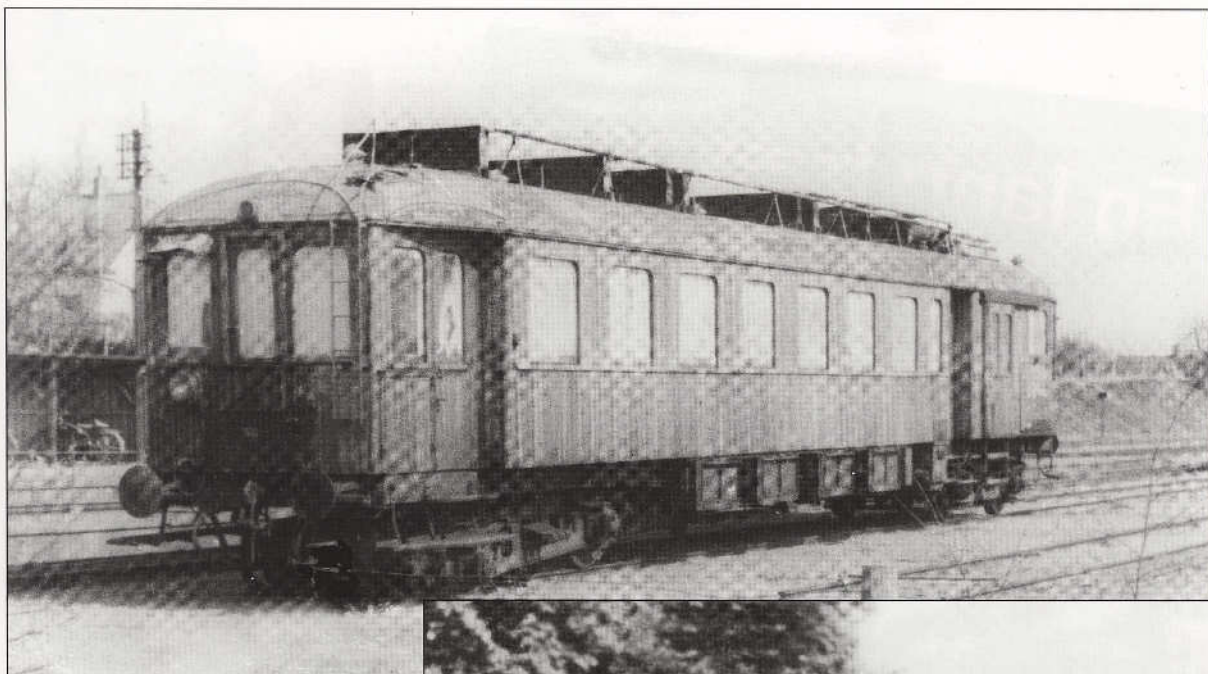
rejsegodsrummet var lukket med skydedøre i vognsiden.

Motoren

Motorvognen var forsynet med to stk 6-cylindrede benzinmotorer af amerikansk fabrikat Continental på hver 100 HK. De var opstillet i maskinrummet på tværs i venstre side, dækket af en skærm. Her var vognsiden gennembrudt af hensyn til ventilationsluftens cirkulation. Vognen kunne køre 75 km/t.

Hver af de to benzinmotorer var sammenbygget med sin dynamo, *fortsættes på side 30*

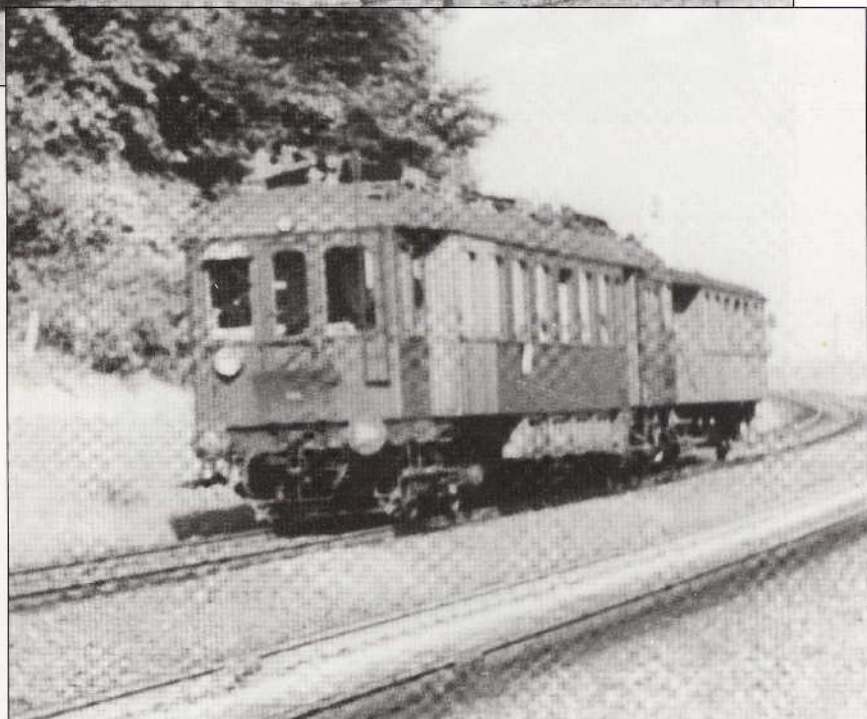


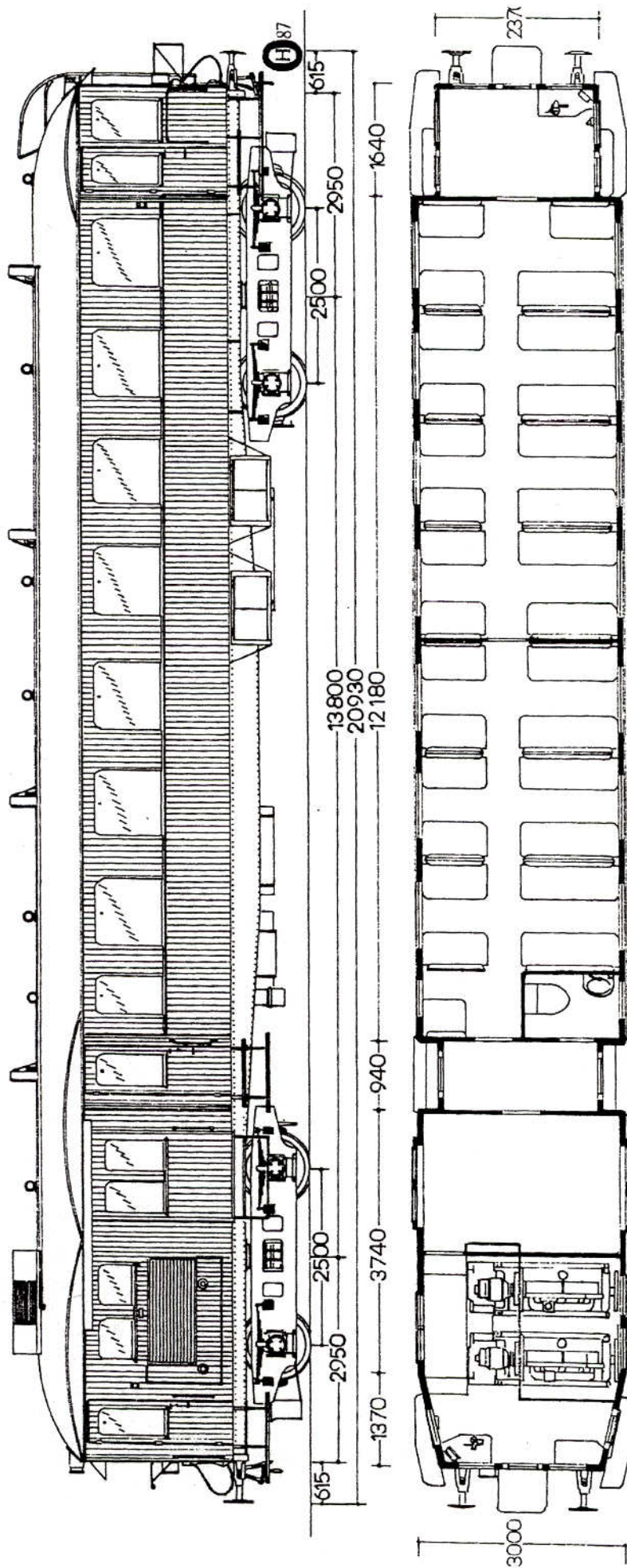


Øverst: Motorvognen litra ML var i drift i mange år. Sidst i 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne var køretøjerne nedslidte og måtte henstilles. Her er ML 501 henstillet i Fredensborg, april 1963. Den blev i 1965 til undervisningsvogn for Jysk Teknologisk Institut ZU 99 986. Foto: KEJ.

I midten: DSB litra ML 512 på vej fra Odense til Tommerup i 1958. Motorvognen har en bivogn litra FE på slæb. Foto: HGC.

Nederst: Litra ML brugtes meget på de fynske sidebaner i 1950'erne. Her er ML 509 med Q-vogn fotograferet i Tommerup, 1957. Foto: Arne Kirkeby/Arkiv OMJK.

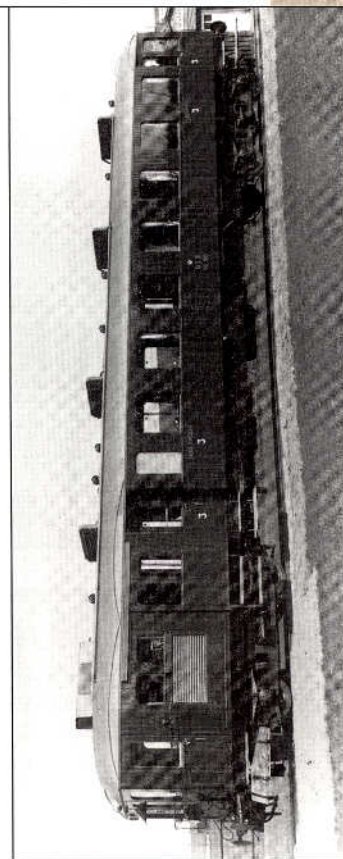
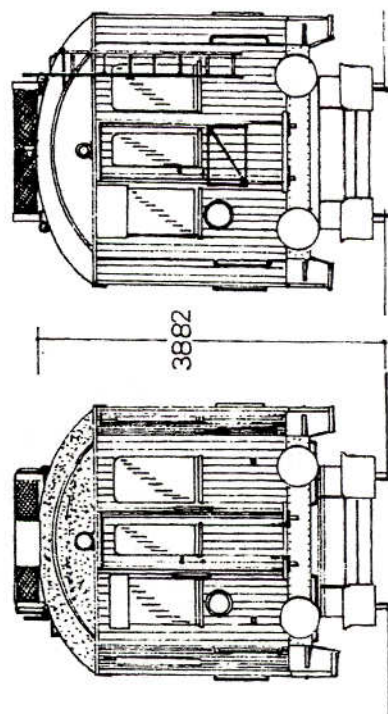


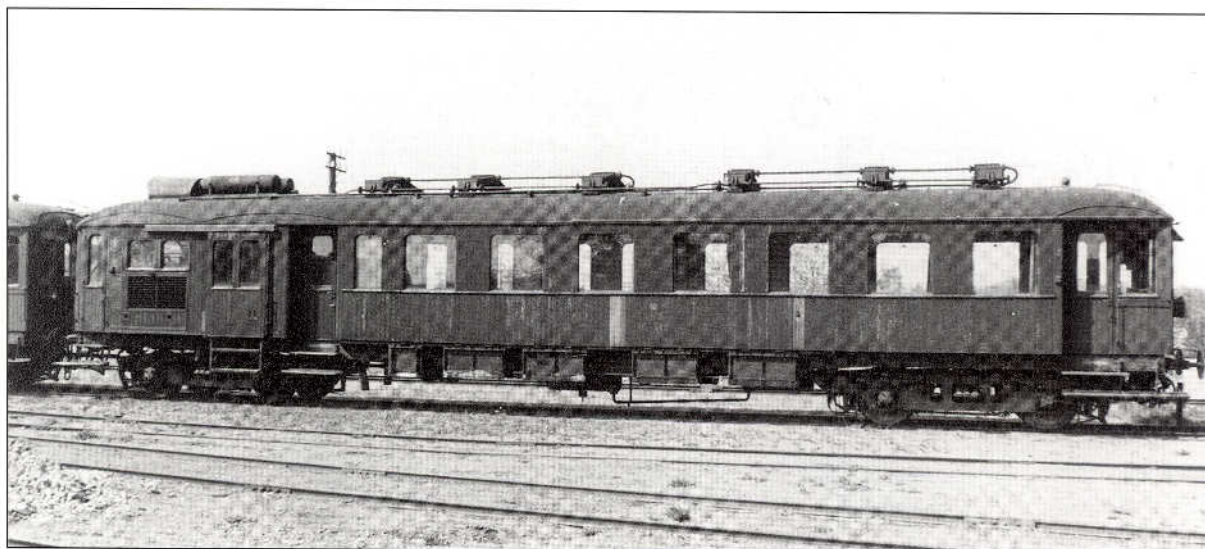


DSB litra ML 501-515

Triangel 1929-1930
 70 siddende på fællesklasse
 Hastighed 75 km/t
 Skala 1:87
 Tegning: HO

Fabriksfoto af ML 96 (ML 512)





som leverede strøm til to bane-motorer anbragt på bogien i den modsatte vognende. Motorernes effekt viste sig at være for svag, og de efterfølgende ML fik en effekt på 120, men alligevel kneb det med at slæbe selv mindre personvogne.

Igangsætningen foregik ved hjælp af et starthåndtag for hver motor. Når gastilførslen derefter forøgedes, steg omdrejningstallet. Magnetiseringen af generatoren begyndte, og vognen gik i gang. Regulering af vognens hastighed

ML 98 - efter 1941 ML 514 - med tog i Ballerup, 1938. Vognen efter ML er en litra FE. Foto: Ukendt.

og trækraft skete uden anvendelse af elektrisk kontrol med et såkaldt Gebus-system, der medførte at motorerne måtte sejtrække ved et lavt omdrejningstal, og det sled på dem.

Andre egenskaber

Vognen kunne betjenes fra begge ender, og i det førerrum som ikke benyttedes blev instrumenterne aflåst i en kasse, og betjeningshåndtaget tog motorføreren med sig for at bruge det på den anden førerplads.

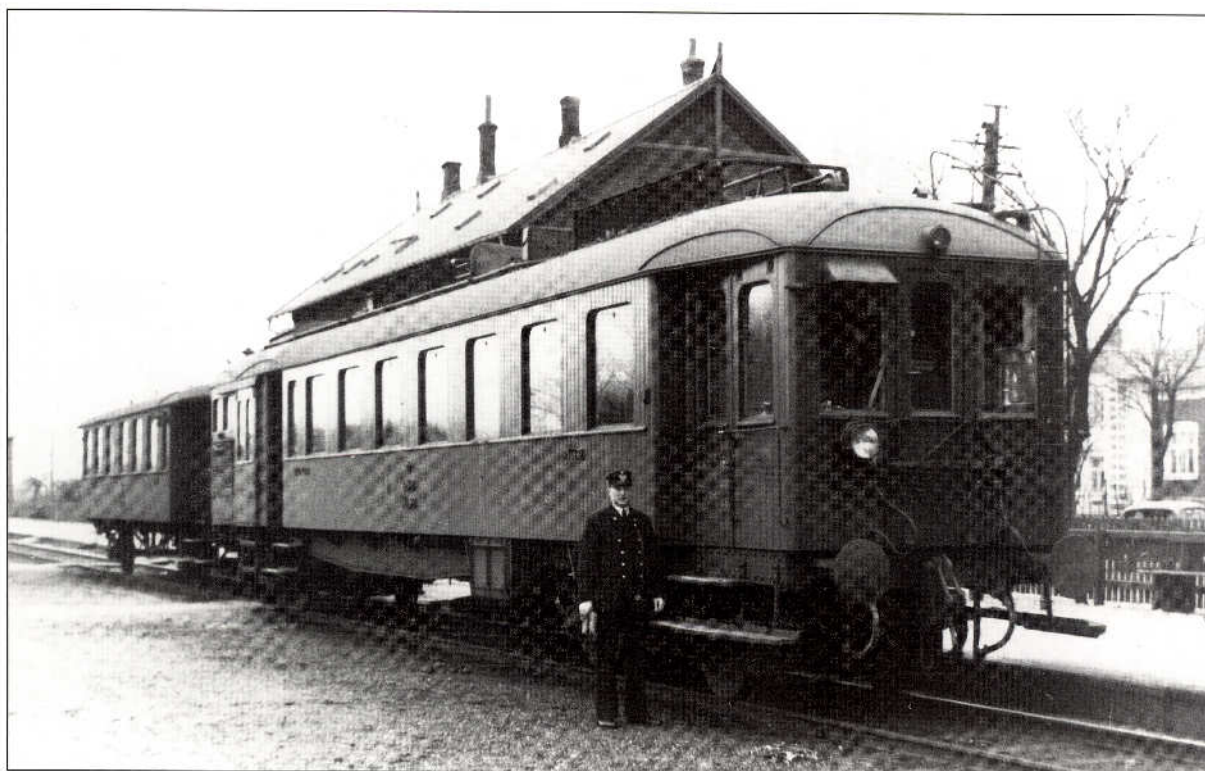
Benzinbeholderne var anbragt i undervognen, og de rummede brændstof til 250 kms kørsel. Benzinen blev pumpet op i to beholdere, én for hver motor, der hver

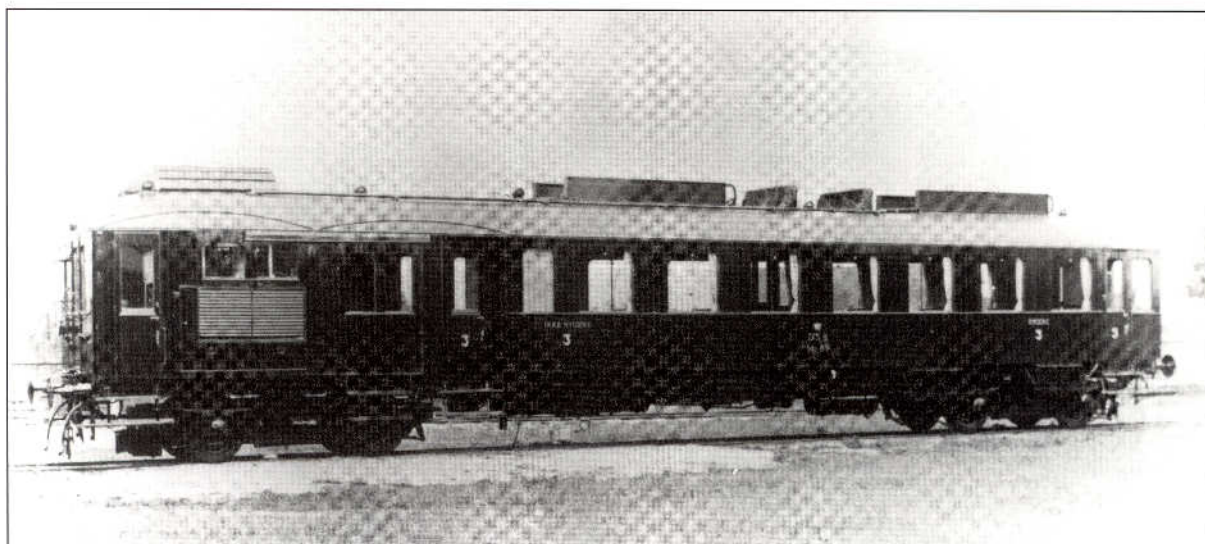
ML 513 henstillet i Faaborg, 1960. Vognen fik dieselmotor i 1949, og ved denne lejlighed udskiftedes køleventilatorerne til FRICHS-type. Foto: HGC.

kunne rumme 25 liter, og var forsynet med en anordning, der gjorde at føreren undervejs kunne kontrollere forbruget under kørslen.

Bremsen var en Knorr trykluftbremse, der virkede med otte klodser på hver bogie, og endvidere var den forsynet med vægtstangsbremse, der kunne betjenes fra begge førerpladser.

Varmeanlægget blev leveret af det kendte kakkellovnsfirma Hess i





Vejle, og bestod af en koksfyret kedel anbragt udvendigt under vognen. Den kunne således ikke levere varme til togets øvrige vogne. Det elektriske anlæg leveredes af Thomas B. Thrige, Odense.

I tidens løb havde motorvognene forskelligt køleudstyr på taget. Oprindeligt havde de opretstående køleradiatorer på tværs af taget og lavtliggende kølerør, nogle havde køleradiatorer i tagsiderne. Sluttelig, da benzinmotorerne blev udskiftet med diesel, fik de FRICHS-kølere i stil med MP-vognene.

ML 501 set fra modsatte ende som på side 58. Vognen har tagkølere af den oprindelige tværstillede Triangel-type. Foto: KEJ.

Brugen af litra ML

Vognene indsattes bl.a. på Kystbanen til Rungsted og Hillerød-Helsingør, hvor de erstattede små to-akslede motorvogne, og på Midtbanen mellem Næstved-Ringsted-Fredrikssund, hvor de bl.a. afløste litra MR som publikum og personale var utilfredse med.

Endvidere sattes de i drift på Kalundborgbanen.

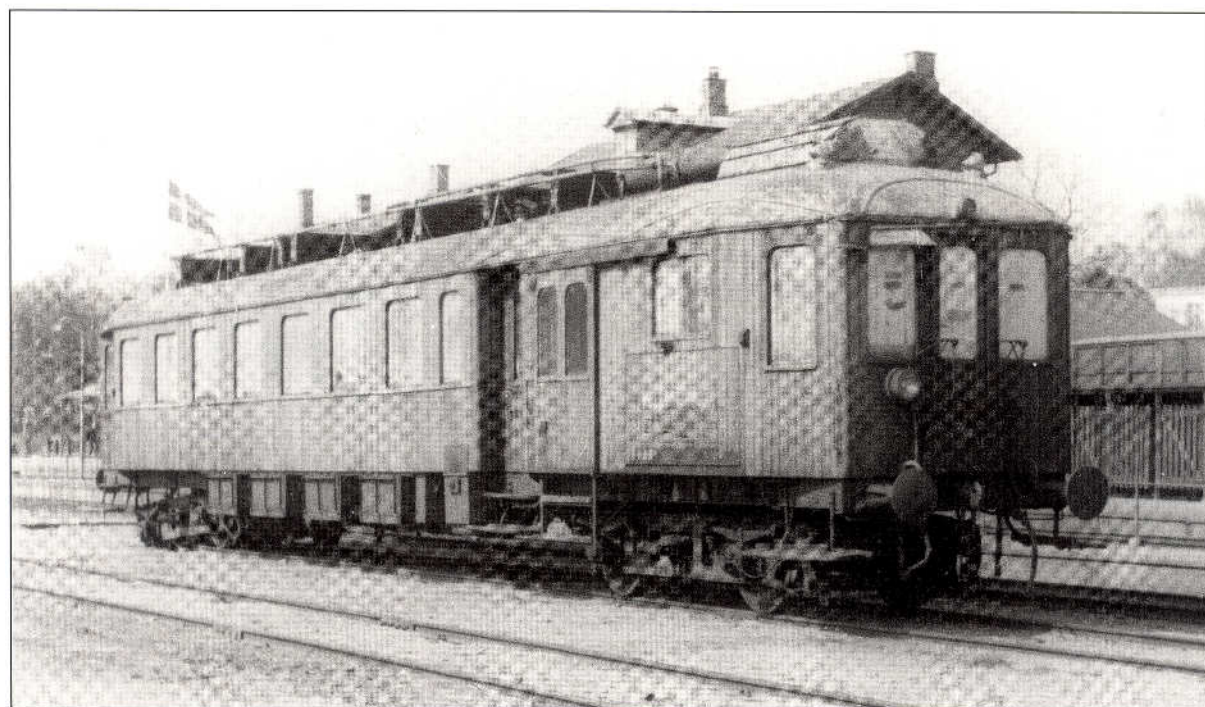
I 1934 afløstes de på Kalundborgbanen af litra MP, og indsattes i stedet mellem Slagelse-Værsløv. Da de skulle vedligeholdes i Næstved, så fik de også løb mellem Næstved-Slagelse.

Jylland havde i 1934 ML i trafik mellem Århus-Randers-Langå-Struer som solokørende, Randers-Ryomgård solokørende eller med rejsegodsvogne EQ eller EH, og

Fabriksfoto af ML 89 med de oprindelige tagkølere, der var monteret dels i vognens længderetning, dels på tværs af taget. Vognen er markeret med 3-klasse på vognkassen. Vognen fik en kort levetid, idet den brændte allerede i 1934. Arkiv: HGC.

Struer-Herning-Silkeborg-Skanderborg som solokørende vogne.

Benzinmotorernes økonomi var betydelig ringere end dieselmotorernes, og ML-vognenes benzinmotorer blev derfor som allerede nævnt undervejs udskiftet med dieselmotorer fra Büssing i 1939-40. De var på ca. 135 HK, men disse virkede heller ikke tilfredsstillende, og senere nedsatte man maksimalydelsen til 120 HK.





Et lidt usædvanligt tog: Ukendt ML-motorvogn med FE- og MP som forstærkning, fotograferet ved Rønder på vej til Assens, 1957. Foto: HGC.

Vognene blev grundet brændstofmangel under 2. verdenskrig henstillet i 1942. Heraf blev de elleve placeret på Helgoland, mens fire stod i Laurbjerg (syd for Langå) og én i selve Langå.

Efter krigen (1946-1954) kørte ML enkelte løb på Sydbanen til Gedser, mens flere var i drift mellem Kalundborg-Slagelse-Næstved, Ringsted-Næstved og Hillerød-Helsingør.

I Jylland var vognene i 1953 bl.a. i trafik på strækningen Esbjerg-Brande-Randers, hvor publikum og personale var godt tilfreds med

dem. Nogle kom også i drift på Fyn mellem (Odense)-Tommerup-Assens. Her kørte de som regel solo, men det skete også at de medtog en bivogn litra FE.

Alle vogne – bortset fra ML 89 og 95 (ML 511), der begge brændte i 1934 hhv. 1953 – blev udrangeret 1957-58 efter at DSB anskaffede den nye type motorvogne litra MO i 1800-serien. Efter udrangering henstod flere ML bl.a i Faaborg, et par andre fik demonteret vognkassen, der herefter blev indrettet som marketenteri og opstillet på Godsbanegården.

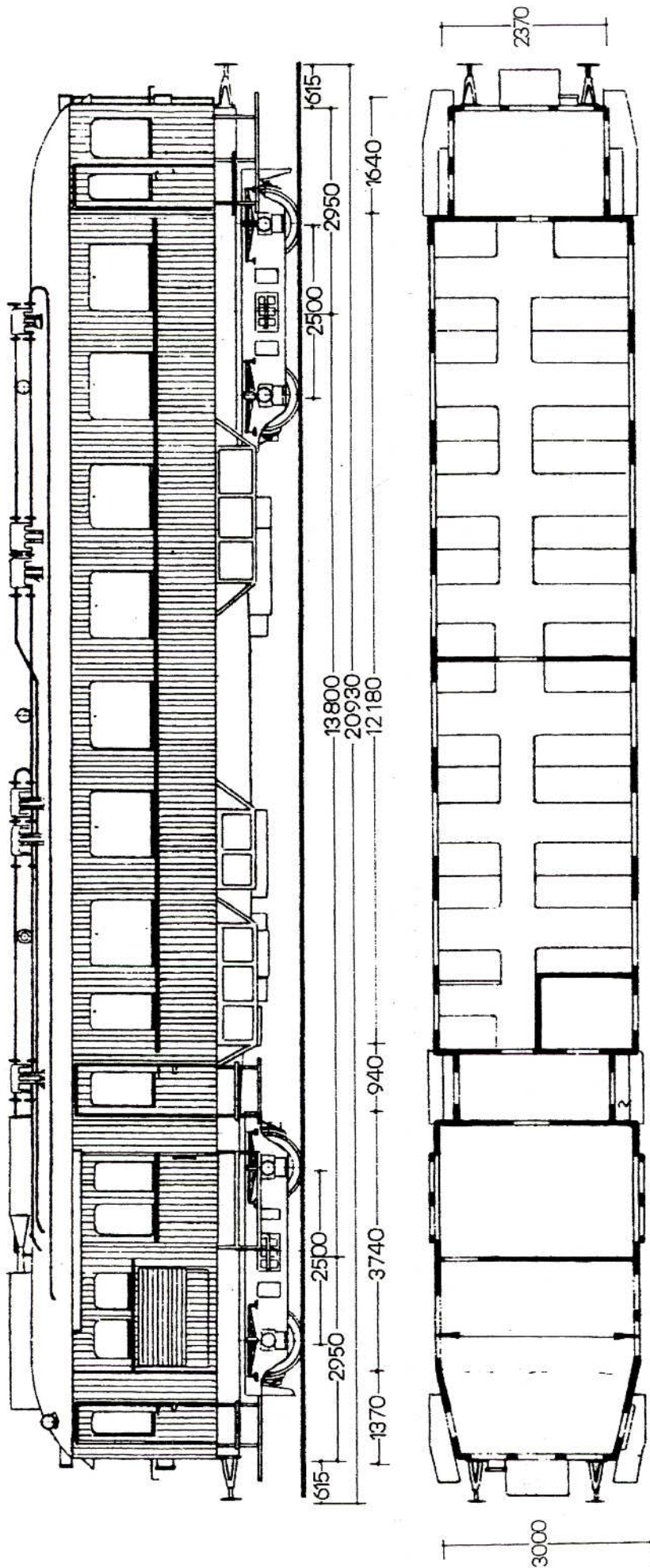
Flere ML forblev henstillet i nogen tid før de blev ombygget, og anvendt som undervisningsvogne litra ZU for Jysk Teknologisk Institut (JTI). I alt blev otte vogne ombygget. ■

Udvalgte stationeringsår for litra ML

År	Stationer
1949	
509	Hensat i Fredensborg
502	Helsingør
501, 504, 506 og 507	Næstved
503, 505, 508, 510	Værksted
511, 512, 513, 514 og 515	Odense
1954	
509, 514	Randers
506, 508, 510, 513, 515	Odense
502, 503, 504, 505 og 507	Næstved
501, 511, 512	Værksted?
1956	
501	Næstved
503, 504, 505	Gedser
502, 507	Hensat
509, 515	Randers
514	Centralværkstedet, Århus
506, 508, 510, 512, 513	Odense
1958	
503, 508	Gedser
505	CvK

Stationeringer for 2. Distrikt kendes ikke

Hoveddata for DSB litra ML nr. 84-99 (501-515)		Omnummerering:		
Byggested	Triangel	ML-nr.		
Byggeår	1929-1930	før 1941	Fra 1941	Skæbne
Motor	Continental 2x6 cyl. benzinmotorer, fra 1939 Büssing 2x6 cyl. dieselmotorer	84	501	Udr. 1958, 1965 omb. til ZU 99 986
Effekt:		85	502	Udr. 1958, ophugget 1959
ML 84-87	2x100 HK v/ 2000 omdr./min			Vognkasse opstillet som marketenteri på Godsbanen. Fjernet 1970.
ML 88-99	2x120 HK v/ 2000 omdr./min. fra 1939 2x135 HK v/1500 omdr./min.	86	503	Udr. 1958, 1963 omb. til ZU 99 989
Transmission	Elektrisk	87	504	1957
Hjulstilling	2'B'	88	505	1959 omb. til Specialvogn 445, løbevogn for skinneudlægningskran 155
Akselafstand	13 800 mm	89	-	Brændt 1934
Længde over puffer	20 930 mm	90	506	1958, ophugget 1959
Tjenestevægt	44 tons	91	507	1958, vognkasse opstillet som marketenteri på Godsbanen. Fjernet 1970.
Maks.togvægt	40 tons	92	508	Udr. 1958, ophugget 1959
Antal pladser	70 pladser III kl.	93	509	Udr. 1958, 1961 omb. til JTI ZU 99 991
Rejsegodsrum	1700 kg	94	510	Udr. 1958, 1960 omb. til JTI ZU 99 992
Belysning	Dynamo, 65 volt til togbelysning	95	511	Brændt 1953 og ophugget
Opvarmning	Koksfyret kedel, fabrikat Hess	96	512	Udr. 1958, 1960 omb. til JTI ZU 99 993
Bremser	Trykluft (P) og vægtstangsbremse	97	513	Udr. 1958, 1961 omb. til JTI ZU 99 990
Maks.hastighed	75 km/t	98	514	Udr. 1957, 1958 omb. til JTI ZU 99 995
		99	515	Udr. 1958, 1964 omb. til JTI ZU 99 986

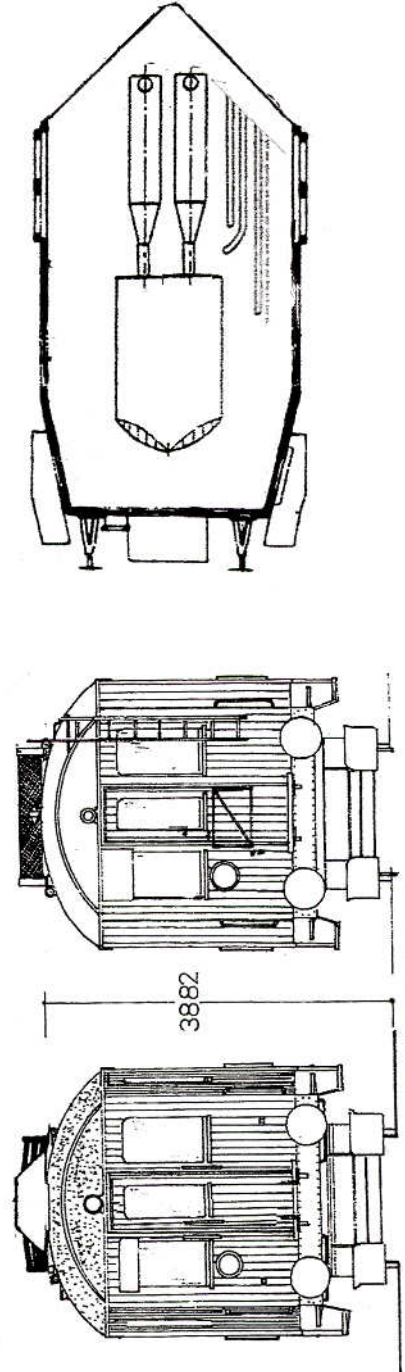


DSB litra ML 512-515

Vist i ombygget udsende
med Frichs tagkølere,
batterikasser m.v.

Skala 1:87

Tegning: Modeljernbanen/HO





Hvad lokalarkivet gemte!

■ Af Per Topp Nielsen

Forleden ledte jeg efter gamle motiver fra Saksøbing og omegn. På "Arkiv.dk" så jeg pludselig et billede registreret som "Tankvogne, Saksøbing station, 1960". Det måtte jo være interessant - og slet ikke utænkeligt, da BP havde brændstofdepot her i byen, med egen sporforbindelse. Mindst en gang om ugen til helt op i 1980'erne gik et par gange om ugen en eller to BP-tankvogne til Lollandsbanen i Nakskov med dieselolie til tog og busser fra depotet i Saksøbing.

Nå, jeg fik fundet billedet og undrede mig godt nok over beskrivelsen. Dette havde absolut intet med

Saksøbing station at gøre. Se det store foto af hele toget.

Efter nogen grublen fandt jeg løsningen, som er lige så overraskende som interessant.

Billedet var fra 1932 og fra Stokkemærke, hvor "Lolland-Falsters Nafta Benzin A/S" havde indrettet en lagerplads i 1932. Da indhegningen på pladsen er ny, må 1932 også være året for og årsagen til fotograferingen. Billedet er taget mod sydøst. I 1954 var der intet at se af lagerpladsen på luftfotografier fra det år - kun en pløjemark. Sporet fortsætter ud af lågen i hegnet til højre mod sydvest, måske til en læsseplads for den lokale tømmerhandel eller roesaftstationen,

som lå syd for hovedvejen gennem Stokkemærke, godt 100 m syd for fotografens standpunkt.

Toget består af et af Lollandsbanens Esslingen damplokomotiver med skorstenen ind mod Stokkemærke station, som ses i baggrunden. Det er Maribo-Torrig banens (MTJ) hovedspor mod Torrig, der ses i forgrunden. Bageste vogn er en tysk udlejningsvogn fra Eva (Eisenbahn Verkehrsmittel AG), DR Köln 533668. Dernæst kommer tre svensk indregistrerede tankvogne fra AB NAFTASYNDIKAT STOCKHOLM, hvor af den til højre er SJ Q 502(193)? Den sidste vogn op mod lokomotivet er så LJ ZE 509108, netop fra Lolland-Falsters Nafta Benzin A/S.

Netop denne vogn har spøgt i rigtig mange år blandt jernbaneforskerne. Så fotografiet er trods en vis uskarphed et interessant tilskud til forskningen i jernbanemateriel. Nu ved vi nogenlunde, hvordan den så ud. Sammenlign evt. med den svenske vogn, som er noget skarpere aftegnet på aftrykket. Selve vognen var tysk bygget, men formentlig importeret via Chr.Olsson i Sverige.

Det er sjældent at gøre så interessante fund nu om dage. Blot ærgerligt, at vognen her kørte i den "uskarpe" ende af toget, ude af fotografens fokus. Fotografiet skulle nu være flyttet til et mere passende lokalarkiv end Saksøbings. Fotografens navn er ikke oplyst. ■

LJ ZE 509 108
fra L-F Nafta
Benzin A/S.





Træer i sit rette element, nemlig til rådighed for skovbrug. En Ardelt skyder et kævletog ind til savværket i baggrunden. I skovkanten holder en sættevogn med kævle-anhænger,

en meget almindelig lastbil til transport af træ i de gode gamle dage. Motivet er fra MJK H0-Aalborg. Foto: Henrik Poulsen.

GRØNT er godt for ...modeljernbanen

Et vigtigt islæt for at en modeljernbane skal se realistisk ud er brugen af "grønt". Det gælder såvel træer, græs, underskov som buske. Et nøgent anlæg uden ret meget grønt virker fattigt og uinspirerende.

I dag kan fabrikanterne af tilbehør tilbyde et utal af virkelighedstro træer og buske i alle størrelser og udseende. Det gælder NOCH, HEKI – og ikke mindst Woodland, hvor alle tre firmaer er eksperter i at fremstille virkelighedstro træer, så der er ingen undskyldning for at spare på "det grønne". Forklaringen på at man sparer på flotte træer, er nok, at det er ret kostbart at investere i en hel skov eller en lille lund, men det er så det valg man tager. Men man kan jo også selv fremstille sine træer.

Nu er grøn den mest almindelige farve i naturen, men også andre farver end grøn skal man huske at benytte, om ikke andet i nuancer som mørk, lysegrøn, gul-grøn o.s.v. Fabrikanterne af tilbehør leverer som regel alle træer med samme løvfarve,

hvilket naturligvis skyldes serieproduktion, men det kan man selv variere ved at supplere med andre løvfarver. Bøgetræer har lysegrøn krone, mens elmetræer, graner og andre har mørk krone. Nogle blågransorter har – som navnet siger – en blågrøn nuance, og det er en hel videnskab at lære disse variationer at kende. Her har vi opstillet et lille skema, der er rettesnor for naturens sprudlende kulører på nogle vigtige træsorter.

Skemaet viser også, hvor høje træerne bør være på anlægget. Målene er angivet i virkelig højde, og i spor H0 fås højden ved at dividere med 87, og for spor N naturligvis ved at dividere med 160. Et bøgetræ skal således være omkring 27 cm højt i skala 1:87.

Husk, at omfangsrige træer som eg som regel står alene, mens fyrretræer både kan stå alene og i "bestand". Se skemaet på side 36.

Der findes masser af andre kulører, ikke mindst blomster i sprudlende farver. En ide til et farverigt indslag kunne således være at an-

lægge en model af en planteskole eller et gartneri.


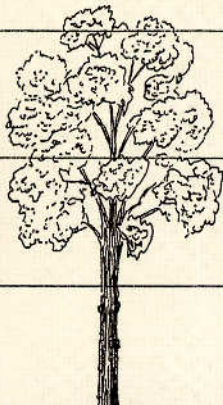
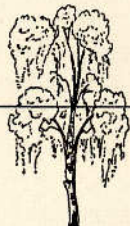
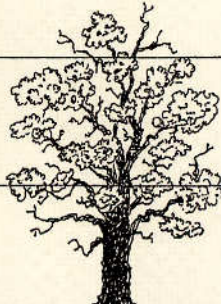
Som regel opfattes træstammerne som brune, men i virkeligheden er de grålige i nuancen. Det er kun gran og fyr, som har helt (rød)brune stammer, mens fx bøg, birk og andre træer er grågrønne. Mange af tilbehør-industriens træer leveres med mørkebrune stammer, så prøv at male dem om med fx Humbrol 64-grå med lidt 31-grå, evt. i andre grå-grønne kulører. Husk at lysne hist og her med lidt hvid, og se hvilken herlig forandring, der sker.

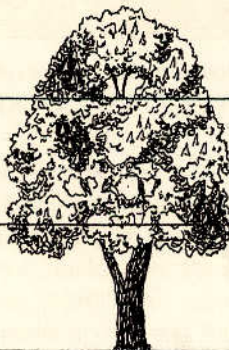



Når man planter grupper af træer på anlægget, så bør man sørge for, at de ikke alle har samme højde. Grantræer i grupper vokser højt i midten, mens de i udkanten af bevoksningen varierer i størrelse. Som regel står helt unge træer forrest.


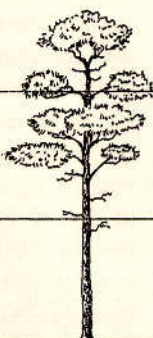
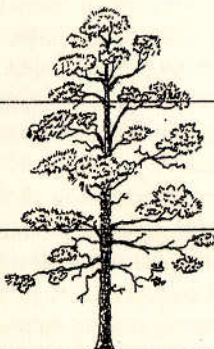

Nåleudseendet kan varieres ved at spraye træerne med lim, og derefter drysse dem over med vissen-grønt fibergræs.





Om sommeren ses ofte helt lysegrønne skud på de yderste grene,



H (m)	1. BIRK	2. LIND	3. BØG	4. EG
24				
16				
8				

H (m)	5. KASTANJE	6. ELLETRÆ	7. ÆBLE	8. PÆRE
24				
16				
8				

H (m)	9. PIL	10. POPPEL	11. FYR (bestand)	12. FYR (fritstående)
24				
16				
8				

H (m)	13. FYR (ung)	14. GRAN (bestand)	15. GRAN (fritstående)	16. GRAN (ung)
24				
16				
8				

TRÆERNES FARVE

Træsart	Kronefarve	Stammefarve
Birk	Mellemgrøn	Hvid/grå (ved foden mørkegrå)
Lind	Lysegrøn	Gråbrun
Bøg	Mellemgrøn	Lys grågrøn
Eg	Mellemgrøn	Gråsort
Kastanje	Mellemgrøn	Gråbrun
Elletræ	Sortgrøn	Mørkebrun
Æbletræ	Grågrøn	Grågrøn
Pæretræ	Mellemgrøn	Grå
Piletræ	Pastelgrøn	Gråbrun
Poppel	Lysegrøn	Lysegrå
Fyrtræ	Sortgrøn	Rødbrun
Grantræ	Mørkegrøn	Rødbrun

og dette udseende fås på samme måde ved at drysse med lidt lysegrønt fibergræs.

Fyrretræer er ofte "sol-svedne" i toppen, så her drysser man lidt rødbrun fibergræs over grene, men kun i mængder, så kun lige den brune farve anes.

I fyrreskovens bund ligger milliarder af brune grannåle, der danner et tæt støjdempende lag. Dette lag kan fremstilles ved at drysse mørkebrun fibergræs på skovbunden, blandet med nogle få totter af grøn fibergræs.

Bemærk, at fx BUSCH kan levere fine græsmåtter i flere udformninger, der passer til skovbund i serien 1301-1343. Her finder man også nogle, der kan bruges som mose- og eng-landskaber.

Lav bevoksning

Mange steder på anlægget kan det være hensigtsmæssigt med lav bevoksning, fx i skovkanter, ved grøfter eller blot som afdækning af kanter med græsmåtter.

Industrien kan ikke direkte tilbyde materiale til sådanne detaljer, der gør landskabet livagtigt. Men til

gengæld kan man bruge fantasien og mixe noget sammen af det, miljøtilbehør-industrien kan tilbyde.

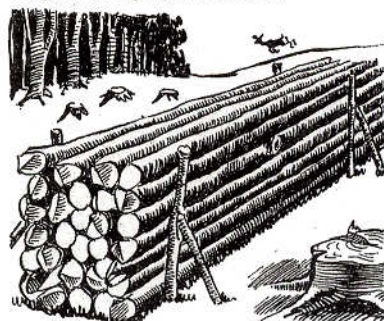
Både BUSCH og HEKI har i sortimentet nogle "græsartikler", som kaldes flock. Det er "grønt", der fås i flere nuancer og størrelser.

Ved at blande disse sortimenter sammen kan man opnå et nuanceret billede af græs, men man bør vel og mærke mixe to eller flere kulører sammen, således at græsset bliver tonet. Man kan få en fin græsblending ved at mixe fin mørk flock med lysegrøn mellemfin flock. Den pudder-agtige masse limes på det ønskede sted med hvid trælim. Man opdager hurtigt at effekten er god, idet den bryder landskabet på en naturlig måde.

Blandingen kan også anvendes til at nuancere græsmåtter, træer og buske o.s.v. Her drysses blandingen ned over delene, hvorefter man anvender lim-spay til at fastlime blandingen til planterne, buskene eller træerne.

Bemærk, at BUSCH har en fantastisk skovbund til skovkanter, nemlig kat.-nr. 1308, der er 3-farvet med græs og strå i forskellige højder.

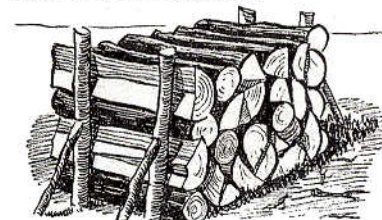
Sådan kan man variere udseendet langs veje og stier i skoven



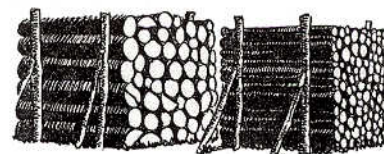
Lange tynde granstammer (stænger)
Str. ca. 4000x1000 mm = 46 x 12 mm i skala 1:87



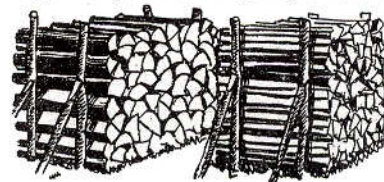
Kævlér Lange tykke træstammer
3-4 x 130-140 mm i skala 1:87



Snitgavn Kløvede større træstykker



Fagot Kraftig rundtræ Knippel Tyndt rundtræ



Klov Kløvet træ Industrikløv Kløvet brænde, der er ekstra kløvet

I den grønne skov

- husk, at når man opstiller træer, så står de ikke altid ret op og ned, men hælder altid en anelse efter hovedvindretningen

- på læsiden er barken ofte begroet med mos, der har en grønlig nuance
- træstammer er ikke altid glatte som stearinlys, men har knaster og skud

- i skovkanten finder man ofte væltede træer

- langs skovvejen ses tit træstabler. Disse kan se ud på flere måder, alt efter opstabling. Betydning nok fås ikke stablet træ i model, men det er nemt selv at fremstille med små kviste el. lign. For inspiration, se ovenstående illustrationer.



Et skoleeksempel på brug af træer på modeljernbanen, nemlig en bestand af gran- og fyrretræer. I baggrunden passerer et lille godstog med Ardelts som trækraft. Bemærk, den fine nuancering af græsområderne. Foto: Lars Nilsson.

- på pladser med ret åbne områder ses tit træstød fra fældede træer – eller rester af væltede træer.
- det er ikke altid at man kan se skovbunden. Her vokser som regel underskov i form af høje bregner, buske, krat m.v.
- kan skovbunden ses, består den som regel af lysegrøn højt voksende græs, knækkede grene, kviste og nedfaldne blade (løvskov)
- i skovkanten står som regel de største træer eller andre træsorter.

Højt græs

Ønsker man højt græs – typisk for dansk landskab – i stedet for de flade græsmåtter som industrien også tilbyder, så kan man anvende "teddy-bear-stof". Det bruges til fremstilling af bamser m.fl. og fås i metermål hos bl.a. Panduro Hobby. Det er et hvidt kunststof med blød luv. Ved brug til græsmarker sprayes stoffet med grøn spraymaling, geren i forskellige nuancer. Når farven er tør, klippes græsmarkerne ud i de ønskede størrelser og limes fast til anlæggets underlag med hvid skolelim. Stoffet bliver lidt stift efter bemaling, og skal glattes ud med en børste, så "græsset" rejser sig.

Man kan også fremstille efterårsmarker med lidt vissengrøn farve, høje græskanter eller sivbevoksning langs søbredder. En gul kornmark kan man også fremstille, og det er en billig metode.

Med BUSCH vare-nr. 1211 er det muligt at skabe små dioramaer. Det er et sæt bestående af diverse planter, buske, træer m.v., bl.a. Philodendron og Gerbera til brug for små planteskoler, havecentre m.v. Hertil fås diverse tilbehør som trillebøer, havetraktorer, anhängere m.v. - og naturligvis personale i det korrekte arbejds-outfit. Foto fra BUSCH-katalog.



KOLONIHAVE

Vi har tidligere beskrevet anlæg af kolonihaver på modeljernbanen, og her gør vi det igen. Med de nye produkter af laserskårede planter og blomster fra BUSCH, NOCH m.fl. er det nu muligt at fremstille optisk korrekte haver med fine bed af al slags grønt og frugt. Og de små havehuse kan man sagtens selv bygge eller finde i katalogerne. Her ligger kolonihaven i nærheden af jernbanen, så man kan hygge sig med at se togene passere. Men damptog er vel næppe sunde for afgrøderne? Foto fra NMJK.

Mos og alger

På sten i vandkanten, stråtag, træer m.v. kan fremstilles mos og alger ved hjælp af lys grøn maling (fx Humbrol nr. 131), der hældes op på en underkop eller malerskål. I malingen drysses lidt mel, Polyfilla eller gips indtil man opnår en grumset masse. Med en pensel kan opløsningen nu påføres de ønskede steder. Polyfilla, mel og gips opløses ikke i Humbrol-maling, og man får det som kemikerne kalder for en suspension, d.v.s. uopløselig blanding. Den grumsede opløsning giver illusion af mos og alger.

Bryd det grønne

Selv om grønt er godt, så kan man også få for meget af det. Det er derfor en god ide at plante hvide eller lyserøde træer (japansk kirsebær), pynte buske med lidt rød flock (hyben, roser el.lign.) eller dysse lidt gul græspulver på græskanter og -volde, buske, græsmarker m.v. Det skal gøres diskret så det ikke overgøres, men det liver fint op. Husk,

at næsten intet er smukkere end et tog, der kører gennem et frodigt landskab (bortset fra en dejlig ung pige i skoven!)

....og haverne

Haverne omkring husene er vigtige på anlægget. Haver findes over alt ved bondegårde, private villæer, rækkehusene, kirker... og ikke mindst kolonihaver. Både hæk og græsplæner fås fra flere tilbehør-producenterne, fx BUSCH, NOCH, HEKI, Kibri m.fl.

Som regel husker man at plante æble- og pæretræer, men til gengæld "glemmer" man andre træsorter. Et lærketræ med strittende grene, en gulregn, et birketræ eller hvidtjørn liver gevaldigt op i det grønne.

Efterhånden kan man som tilbehør få en hel del minimodeller af danske planter, der er fremstillet i laserskåret materiale. Disse planter er meget virkelighedstro, og fremstillet i en kvalitet, der på fin måde efterligner naturens mangfoldighed.

Især BUSCH og NOCH har nævnte planter i sortimentet, BUSCH under katalog-numrene 1205-1264. De nævnte planter fås både som samle-selv-modeller og færdige sæt. Se mere fx i LOKOMOTIVET nr. 126, side 31.

Husk at anbringe et lille redskabsskur, trillebør, savbuk, brædestabler, bistader m.v. i og omkring ejendommene. For mere inspiration til fremstilling af landskab, herunder træer, se mere på www.fjordens-naturskole.dk ved Reiner Merke. ■



På tegningen til venstre ses en fin metode til at afslutte en lille bakkeskråning. For neden af bakken plantes et par "tvillingetræer", birk eller fyr (eller andre), og derefter pyntes med diverse græs, planter og små sten omkring disse. Hos BUSCH m.fl. fås fine små planter, buske og flock, der kan bruges til formålet.

Ud i naturen - på modeljernbanen

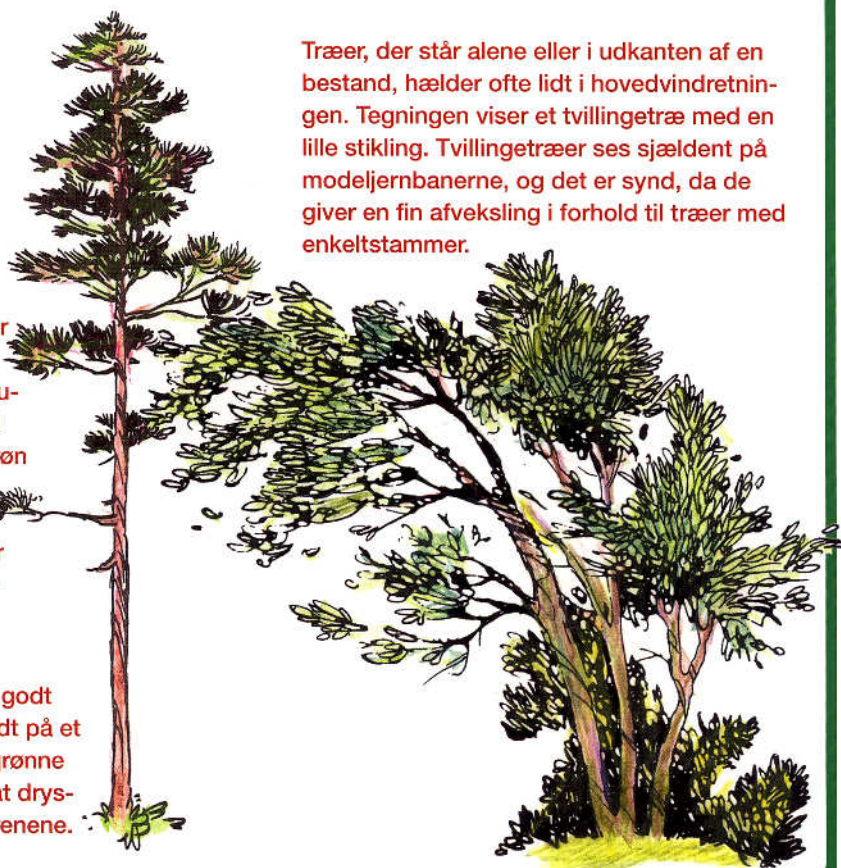
Fabrikanten af tilbehør - BUSCH - har nogle fatalistiske såkaldte "groundcovers", til at lægge på anlæggets bund, så der skabes et meget virkelighedstro billede af naturen. Der fås flere varianter; bl.a. det viste med "skovrand" kat.-nr. 1308.



Træer, der står alene eller i udkanten af en bestand, hælder ofte lidt i hovedvindretningen. Tegningen viser et tvillingetræ med en lille stikling. Tvillingetræer ses sjældent på modeljernbanerne, og det er synd, da de giver en fin afveksling i forhold til træer med enkeltstammer.

Forkrøblede tvillingetræer, gerne med fælles stamme, ser flot ud på anlægget, og kan sagtens stå alene. Der kan bruges flere sorter af træ, og ved brugen af træer med mørkegrøn krone, kan den nuanceres ved at drysse lidt lysegrøn og/eller rød fibergræs ud over kronen. Også finkornet græspulver kan benyttes.

Et enkeltstående fyrretræ ser godt ud, når det plantes lidt diskredt på et "øde" sted. Træet har mørkegrønne kviste, der kan nuanceres ved at drysse lidt rød græspulver over grenene.



MODELTOG
for Alle 2018
DANSK MODELJERNBANE UNION

DANMARKS STØRSTE MODEL JERNBANE Udstilling

En oplevelse for hele familien

23. Internationale DMJU Model Jernbane Udstilling



SYDBANK ARENA KOLDING
7.-8. april 2018 kl. 10-17 (10-16)

- Ialt mere end 50 stande
- Mange klubber med flotte kørende modelbane anlæg
- Masser af salgstilbud
- 3000 m² udstillingsareal
- Aktiviteter for de mindste
- Work shops
- Konkurrencer
- Cafeteria
- Årets Model
- DM i Diorama bygning

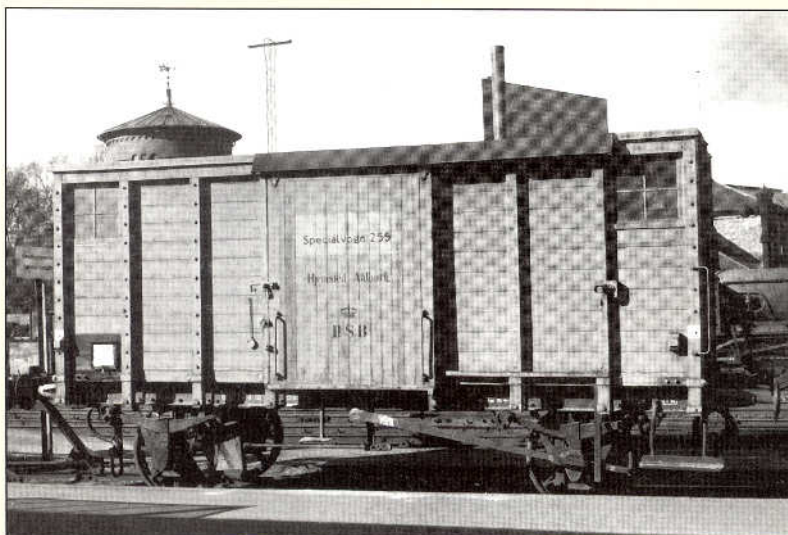


Arrangør: DMJU Dansk Model Jernbane Union

www.dmju.dk



SPECIALVOGNE og andre køretøjer



Til venstre: Specialvogn 255 fotograferet i Aalborg 1965. Det er tidligere ID 24 335, der i 1949 blev let ombygget i Århus med hønselusvidner i hjørnerne, og derefter virkede som Bygningsvogn 5. Den leveredes oprindeligt af Atlas i 1883. I 1958 blev den omlitret til specialvogn 255. Foto: Thomassen/Arkiv TA.



Herunder: Sådan kan man selv fremstille en specialvogn, her tjenestegodsvogn 30-86-943 2 142-0, der består af en gammel TGC, der har fået fjernet støtter og sidelemme. Vognkassen stammer fra

De danske jernbaner har gennem tiderne haft mange typer af specialvogne, ikke mindst DSB, som havde et utal til alskens formål for at holde banerne og deres udstyr vedlige. Der var fx værkstedsvogne, vogne for signaltjenesten, brovægtesprøvevogne, mandskabsvogne o.s.v. Her bringer vi et lille udsnit af nogle specialvogne, der var i tjeneste i epoke III og en enkelt i epoke IV. Specialvogne vil blive nærmere behandlet i vor femte bind om DSB godsvogne 1945-1965.



EH 6681 (ex Specialvogn 722). Den havde hjemsted i Århus, men er her fotograferet i Langå, april 1976. Foto: KEJ.



Til venstre: Da man også skulle have lagt spor, så fremstillede man denne primitive skinneudlæggerkran nr. 4 til formålet. Den havde tre søstre. Den viste er TD 8714, bygget af Scandia i 1904. I 1933 blev den ombygget af CvK. I 1958 – hvor specialvognene fik nye numre – blev den til Specialvogn 154. Foran kranen står PJR 13 785. Foto fra Vejle, 1956. PEC/DMJK.

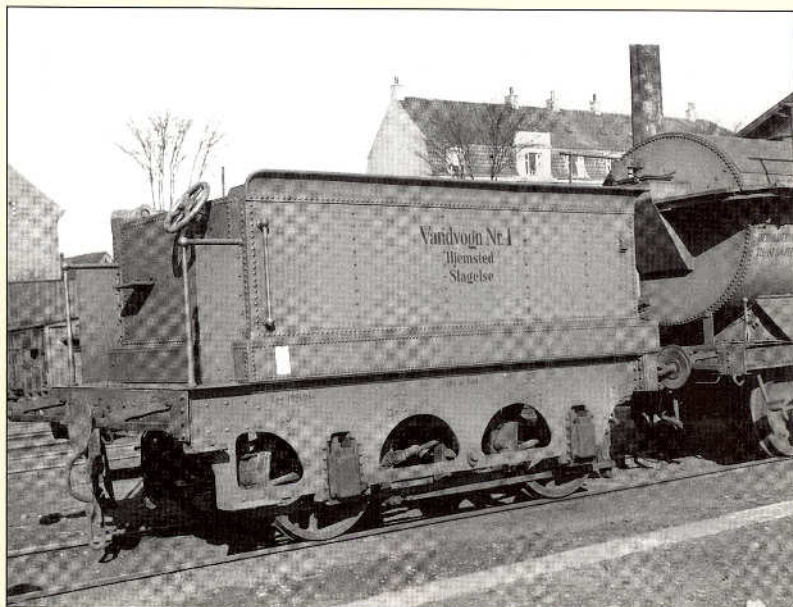




Herover: En helt speciel vogn var denne, som blot havde nr.15 485. Vognen var en tidligere PF-vogn med dråbelejer og kurvpuffere; siden er fjernet, og et nyt rækværk er ombygget til støtte for hjulene, der hviler på skinner. Vognen blev ombygget i 1958, og var kun til brug for transport af hjul mellem Cvk Ar og filialværksted Øm (Mølleengen). Den blev udrangeret i 1967. Foto fra 1966/PCJ.



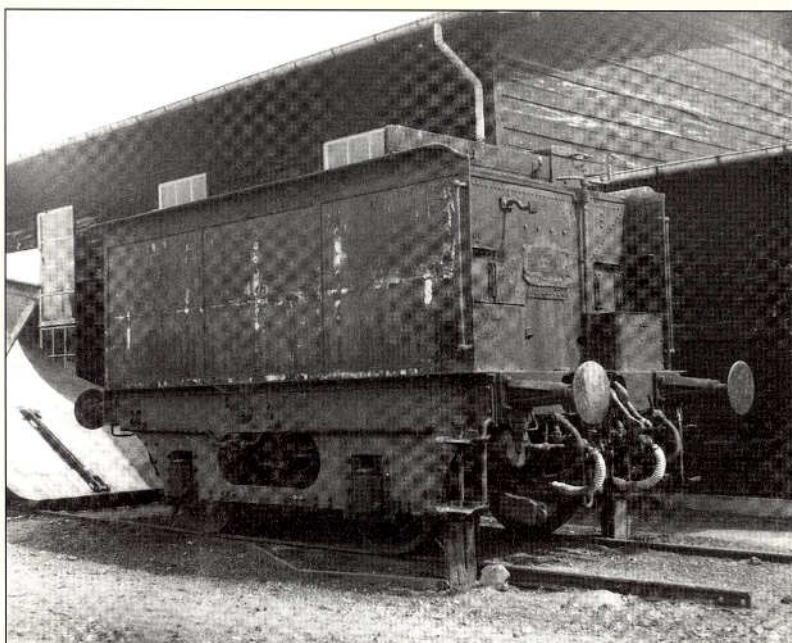
Til højre: Til vandforsyning af færgerne ombyggede DSB gamle tendere fra damplokomotiver til vandvogne. Her ses en tender fra en gammel E-maskine, der i 1932 blev ombygget til vandvogn nr. 21,



senere nr. 1. Tenderen blev bygget af Stephenson i 1868, og den vejede 16,65 tons. Den kunne rumme 10.000 liter vand. Den var 5820 mm lang, mens akselafstanden var 2440 mm. "Til færger og skibes forsyning med kedelvand." Hjemsted oprindeligt Masnedø, fra 1938 Slagelse. Foto fra 1952 af PEC/DMJK.



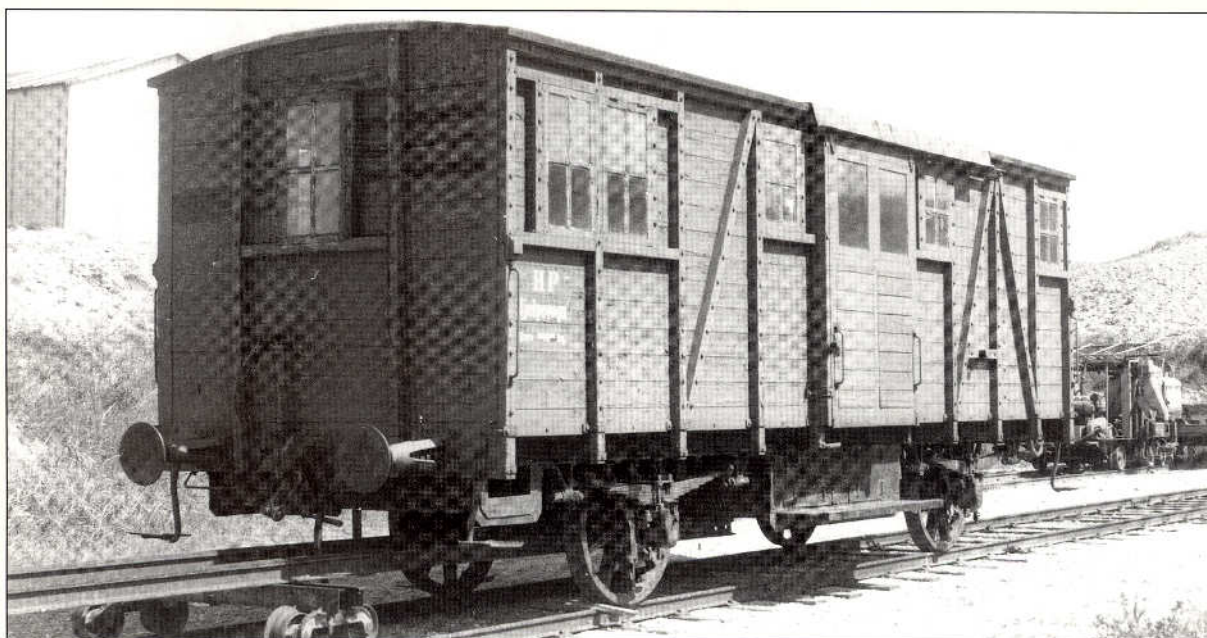
Til venstre: Specialvogn nr. 29 var værkstedsvogn for Signaltjenesten. Den blev i 1881 bygget af Atlas, og i 1949 omlitret fra Telegrafvogn 29, og igen omlitret til DSB Specialvogn 529 i 1958. Den var 7330 mm lang over pufferne, mens akselafstanden var 3900 mm. Hjemstedet var Varde. Foto fra 1952, PEC/DMJK.



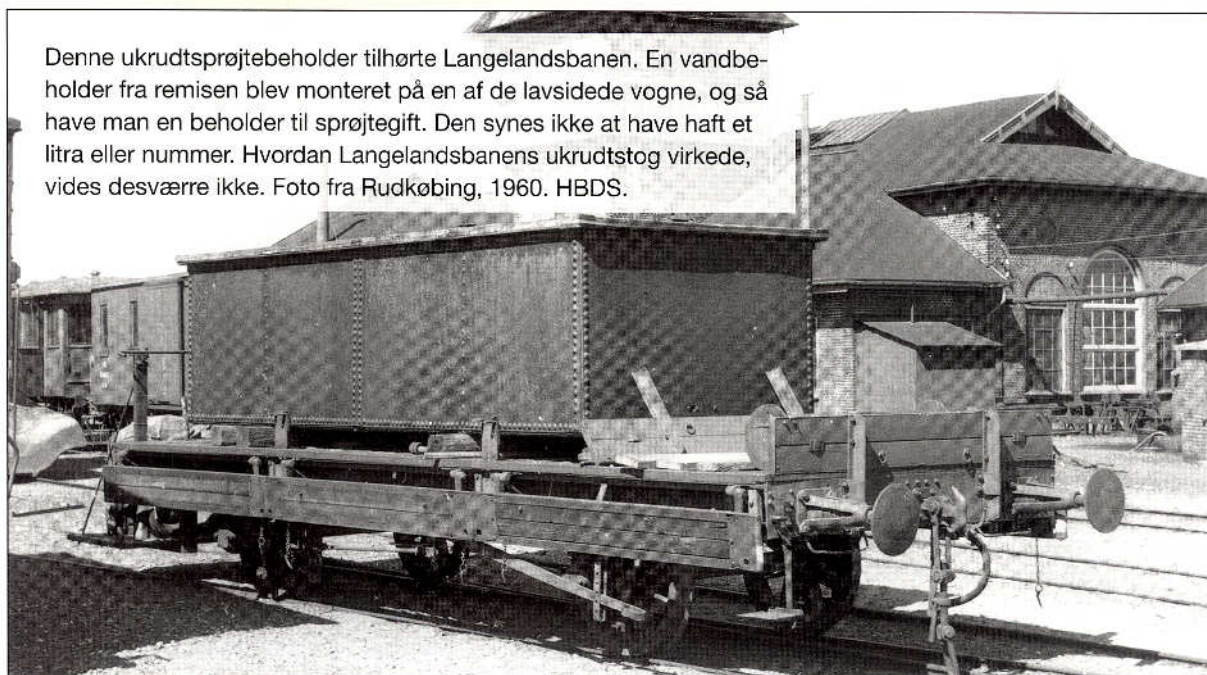
Til venstre: Denne tender bærer litra HOJ nr. 4. Den var indkøbt hos DSB i 1952, hvor den havde tilhørt en J-maskine. Den blev brugt sammen med HOJs damplokomotiv nr. 405 af hensyn til HOJs svage skinner. Den blev bygget af NOHAB i 1888, og var tilkøbt DSB J 12. Foto fra 1958. Thomassen.



Herunder: Her ses HPs hjælpevogn 2 i Hjørring, 1969. Samme år var den købt hos APB, der i 1947 ombyggede FFJ B 35 til Hjælpevogn 2. Den blev oprindeligt bygget af Scandia i år 1900. Den var 9290 mm lang over pufferne, mens akselafstanden var 4800 mm. Fotograf ukendt.



Denne ukrudtsprøjtebeholder tilhørte Langelandsbanen. En vandbeholder fra remisen blev monteret på en af de lavsidede vogne, og så havde man en beholder til sprøjtegift. Den synes ikke at have haft et litra eller nummer. Hvordan Langelandsbanens ukrudtstog virkede, vides desværre ikke. Foto fra Rudkøbing, 1960. HBDS.



OHJ godsvognsfarve

Søren Erslev, Mårsø, dyrker OHJ i epoke III, og er i tvivl om, hvilken farve banens godsvogne havde. Han skriver:

"Jeg dyrker min sjællandske privatbane OHJ i epoke III, men er i tvivl om, hvilken farve i Humbrol-serien, jeg kan bruge til godsvognene. Kan I hjælpe?"

LOKOMOTIVET: Tjah, det er vist muligt? Bland en farve af Humbrol således: 80% 73-vinrød + 20% 24-gul. Det giver en mat farve. Ønsker man lidt mere halvmat, så kan man blande farven af 154-okker +174-signalrød (satin). De skulle ramme OHJs farver ret godt. Synes



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

man, at vognene skal fremtræde lidt falmede, skal man komme et par dråber 34-hvid i farven.

Til undervogn og pufferplanker skal du bruge 33-sort med et par dryp 60-rød. Den røde dæmper den sorte farve.

Heljans produktion 2000-2005?

Niels West Nielsen, Farum, har sendt os en mail omhandlende HELJANS produktionsprogram 2006-2016 omtalt i LOKOMOTIVET nr. 122:

"Jeg samler bl.a. på vogne fra HELJAN, og benytter flittigt jeres liste over fabrikkens produktioner for at se, hvad jeg evt. mangler af modeller. Men jeg savner en liste fra årene 2000 til 2005, hvor HELJAN også producerede mange danske modeller. Bør I ikke overveje at bringe en sådan liste?"

LOKOMOTIVET: Jo, det var måske en idé? Vi ser på sagen.

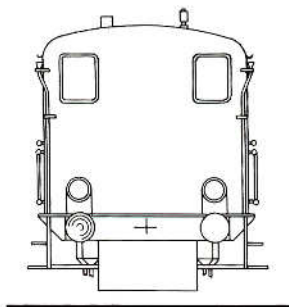
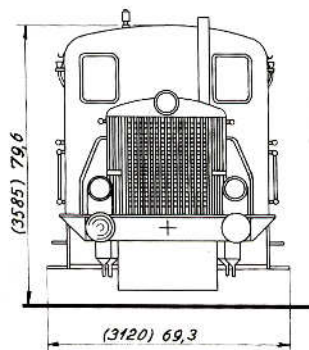
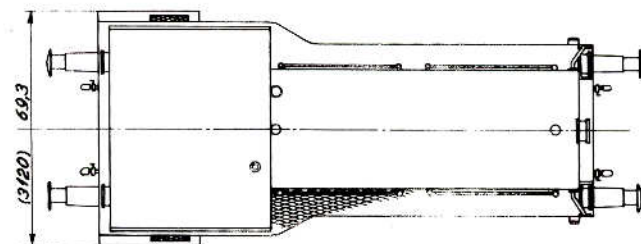
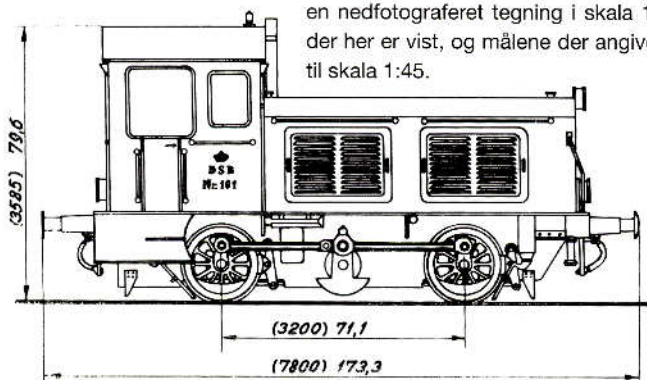
Ardelt-tegning

En læser Søren Kanstrup, Glostrup, skriver:

"Nu har I undervejs anmeldt McKs fine Ardelt-modeller, men jeg savner trods dette en tegning af den sjællandske Ardelt. Har I sådan én på lager?"

LOKOMOTIVET: Sæmænd, men vi har tidligere bragt en tekst om Ardelt- og FRICHs-traktorerne, hvor vi viste tegninger af begge typer (se LOKOMOTIVET nr. 96, side 33), men for en god ordens skyld bringer vi her en tegning i

skala 1:87 af den ønskede type. Det er en nedfotograferet tegning i skala 1:45, der her er vist, og målene der angivet er til skala 1:45.



Sundborg Modeljernbane?

I sidste nummer bragte vi en artikel om detaljer på anlægget, og brugte fotoeksemplere fra den flotte hjemmeside Sundborg Modeljernbane. Vi vidste ikke hvem der stod bag siden, og mente det var Jørgen Steffensen fra Herning. Men han har skrevet til redaktionen og tilkendegivet, at han desværre ikke står bag. Hvem står så bag den flotte hjemmeside?

Rettelser og supplementer til

LOKOMOTIVET nr. 130:

Side 7 midten: Det er ikke ATM 242 på billedet, men derimod ATM 245. Den havde spejlglasruder og lavt siddende A+B styreledning.

Side 7, foto nedest: Billedet er ikke taget i Svendborg, men derimod i Nyborg på banegård 2 mellem øst-havnen og 2. leje.

Side 9, øverst: Det er ikke ATM 243, men ATM 244, for ATM 243 havde lukkede gavle over indgangsdørene.

Side 21: D-maskinen kører ikke på den "Skæve Bane". Den kører ud af Funder station mod Ikast/Herning. Det fremgår også af udkørselssignalernes visning over vogn nr. 2.

Side 23, midten: Maskinen er ikke en litra E, men derimod en litra P. "Redekammen" er indkørselssignal for togvejene på København H.

Vi siger tak til læserne for rettelserne.

Omkring Faxe Jernbane 1864-1982

Af Nils Bloch og Niels Peder Pedersen
244 sider, 317 fotos, heraf 60 i farve,
49 kort og tegninger

A4-tværformat, stift bind.

ISBN 978 87 983192 52-1

Udgivet af skinne bøger

Pris kr. 350,- + evt. forsendelse.



Bogen fortæller historien om Danmarks første rigtige industrijernbane. Faxe Jernbane var også det sidste sted i Danmark, hvor der var kørsel med damplokomotiver i regulær drift.

Faxe Kalkbrud, Faxe Jernbane fra 1864 og Østbanen fra 1879 har været vigtige faktorer for udviklingen i Østsjælland. På en glimrede måde beskriver bogen meget af kulturarven i området.

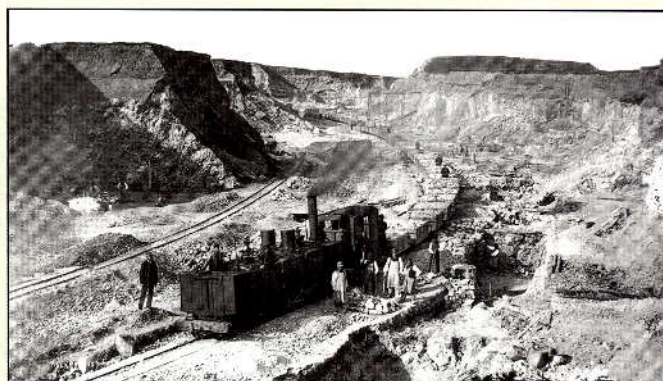
Bogen har et særligt fokus Faxe Jernbanes materiel, især damplokomotiverne, men der fortælles også meget om de andre forhold omkring jernbanedriften, hvor der tidligere var både smalspor og normalspor mellem Stubberup og Faxe Ladeplads.

Området omkring Faxe og Faxe Ladeplads har gennem årene ændret sig i takt med aktiviteterne i selv kalkbruddet, der er udvidet mod Faxe by.

Havnen i Faxe Ladeplads, hvorfra store mængder kalk gennem årene er udskibet, har ændret sig fra at være en stor godshavn med små skibsværfter og andre industrier. I dag er der fortsat udskibning af kalk, men ellers er det lystsejlere og turister, der sætter deres præg på livet ved havnen.

Glæd dig til at læse om historien om Faxe Jernbane og A/S Faxe Kalk.

Bogen har et stort antal billeder og ikke mindst oplysninger, hvoraf mange er mere end 100 år og har ligget gemt.



Køb bogen om Faxe Jernbane hos din lokale boghandler eller direkte fra



Marielundvej 35, 2730 Herlev.
Tlf.: 3393 2002 - www.jernbaneklub.dk

DMJU MODELTOG FOR ALLE 2018

Foreningen forventer i Kolding at kunne præsentere mere end 50 stande med 20 kørende anlæg.

Foruden de kørende anlæg fra de danske modeljernbaneklubber, kommer der både norske og svenske anlæg med spændende modeltogs-koncepter med på udstillingen.

Fra Norge får udstillingen besøg af **Jokerdalens Modeljernbane Klub**, som med et H0-anlæg på næsten 90 m², viser hvad de norske modeljernbane-entusiaster kan præstere. På anlægget kører tog fra forskellige lande og epoker; hovedstationen er 6-sporet og hele 7 meter lang. På banen kører typisk 20-30 tog ad gangen, og der er sporvognstrafik i stationsområdet.

Et mindre, men mindst lige så spændende anlæg kommer fra Sverige, hvor Torbjörn Holmberg har lavet et anlæg på 10 m² efter forbilledet **Ysnors Bruk** i skala 1:45 med svensk 600 mm smalspor. Så godt som alt er hjemmebygget inkl. det kørende materiel.

Fra Danmark deltager en hel del klubber med udstillingsanlæg, bl.a. **MJK Nordbanen, Kalundborg-Modellerne, MJK Gudenåen, Videbæk-Skjern Veteranjernbane m.fl.** Også denne gang afholder DMJU en diorama-konkurrence som man kan melde sig til via DMJUs hjemmeside. Der skal dog deltage mindst 5 dioramaer for at kunne gennemføre arrangementet, og det er publikum, der finder vinderen.

Desuden deltager som sædvanlig mange forhandlere af modeljernbane som man kan se ved at gå ind på DMJUs hjemmeside.

DMJU er glad for igen at invitere til en stor familieoplevelse med modeltog. Udstillingen **Modeltog for Alle 2018** finder sted i **Sydbank Arena i Kolding, 7.- 8. april 2018**, og der er masser af aktiviteter for både børn og voksne. Udstillingen er åben **kl. 10-17.00 lørdag, og 10-16.00 søndag**. Billetpris kr.100,00 for voksne og kr. 40,00 for børn under 12 år. Billetten gælder begge dage.

DSB motorvogn litra ML fra HobbyTrade Epoke II og III

Så er der igen godt nyt fra Hobbytrade, der nu er begyndt at dyrke epoke II og III mere intenst. Hidtil har vi fået et smukt og godt kørende motorlokomotiv litra MT, og nu følges succesen op med en motorvogn litra ML.

Man har fornuftigt nok valgt at gengive forbilledet, der fik ekstra udstødning, tagrytter-ventilatorer og ekstra batterikasser på vangerne efter montering af nye motorer,

d.v.s. middeludgaven, der kørte i både sen epoke II og tidlig III. Disse vogne omfatter bl.a. numrene 501, 502, 509, 510 og 515. Hobbytrades vogne får numrene 501, 502 og 505, som kørte på Sælland og 515, der i årene 1952-1956 var stationeret i Randers, således at udgaverne fås til begge distrikter.

Vognkassen bliver – som på litra MT – fremstillet i pertinaxplast med påsatte sider i laserskåret micro-wood-fiber.

De fleste monterede dele og detaljer fremstilles i støbt eller ætset messing; det gælder således rør på tag, kølgeritre, stiger og frontdetaljer. Modellen drives af en 5-polet motor med en Zimo-dekoder til både AC og DC.

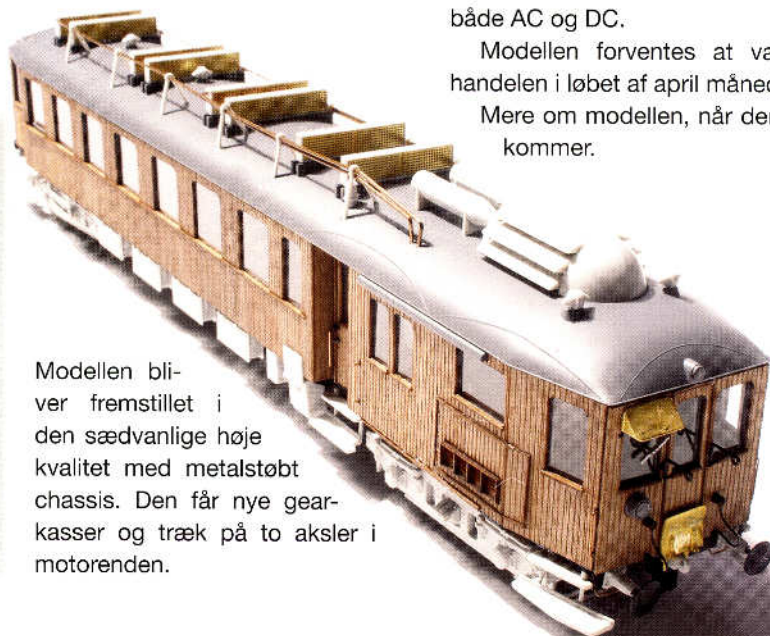
Modellen forventes at være i handelen i løbet af april måned.

Mere om modellen, når den udkommer.

2018-nyheder

I hobbytrades katalog for 2018 er der et par fine danske nyheder, bl.a. en lang 2-akslet personvogn litra FE, der passer til litra ML eller MT.

Og omsider genudsendes DSBs diesellokomotiv litra M2 IV med nye numre. Den får ny gearkasse, og har derfor en bedre kørsel end den tidligere udsendte. Modellen har været savnet af mange mj-rere til epoke IV-drift.



Modellen bliver fremstillet i den sædvanlige høje kvalitet med metalstøbt chassis. Den får nye gearkasser og træk på to aksler i motorenden.

SET

HØRT

DSB nærtrafikvogne litra ABns og ADns fra TOG & TEKNO

I efteråret 2017 udsendte TOG & TEKNO Vest i samarbejde med HELJAN fire nye nærtrafikvogne med styrerum.

Vognene er naturligvis baseret på de tidligere udgivne modeller fra HELJAN, og der er derfor ingen forskelligheder fra disse, bortset fra farve og nummer.



Det er udgaven uden det lille vindue under førerkuplen og lukket front, og modellerne følger dermed forbillederne litra ABns m.fl. fra epoke V og VI, d.v.s. vogne i rød hhv. blå.

Husk, at forskellen på litra ABns og ADns-e er, at 1. klasse er placeret bagest (modsat styrekuplen) på ABns, mens den på ADns-e er anbragt nær styrekuplen.

Man har udsendt to blå modeller, ABns 561 (#6074) og ADns-e 542 (#6070), og to røde ABns 50 86 39-79 556-3 (#6075) hhv. ADns-E 50 86 80-74 530-6 (#6078). Førstnævnte røde vogn har helt gråt tag, mens den anden har gråt tag med rødt styrerum.

Modellerne er fremstillet i meget begrænset oplag, og selv om prisen er forholdsvis høj, så er de noget billigere end samme vogne fra M&K, som dog har meget ekstra elektronisk udstyr. ■



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

TIL AUKTION

Så er det atter tid til at tage på auktion for at få fyldt anlægget op med de manglende ønske-modeller af dansk eller udenlandsk jernbanemateriel.

Det er igen Frederiksberg Auktionshus ved Hans Hedegaard, der sætter masser af modeljernbane under hammeren **lørdag den 28. april**.

Der er masser af alskens slags tog til både 2- og 3-skinne, især mange modeller med dansk forbillede, DSB såvel som privatbaner – og det gælder både spor H0, N og de store størrelser i LGB. Her er modeller fra danske og udenlandske fabrikker, og der er som sædvanlig rigeligt at vælge imellem.

Eftersyn finder sted fredag den 20. april kl. 12.00-17.00, og lørdag den 21. april kl. 10.00-13.00, så man har mulighed for at studere udvalget og kvaliteten.

Fra medio april er det muligt på nettet at se, hvad der udbydes i auktionskataloget, men det kan også bestilles i trykt form ved at indsende beløbet kr. 50,00, kontant eller i frimærker.

Så mød op og få et godt hammerslag på en sjælden model eller en model, du længe har ønsket.

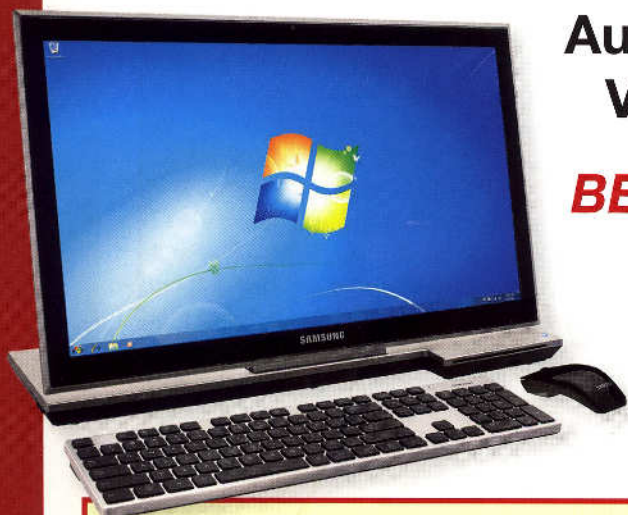
Auktionen finder sted i Værkstedsgården 17, 2620 Albertslund. Se mere på: www.frederiksbergauktionshus.dk

LESET
HØRT

Velkommen
hos

Kystbanen

NY WEBSHOP



Automatisk lagerstyring =
Vi har varerne på lager...

BETAL MED KREDITKORT



Vi har alle de kendte mærker...

BREKINA
AUTOMODELLE

ESU

Auhagen

märklin

TRIX

Viessmann

FALLER

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis

Roco

herpa

hobby trade

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

BEMO

kibri

WIKING

LGB

PECO

HELJAN

POLA

PIKO
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE HO

McK

NOCH
... wie im Original

Heki

- og mange flere...

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

