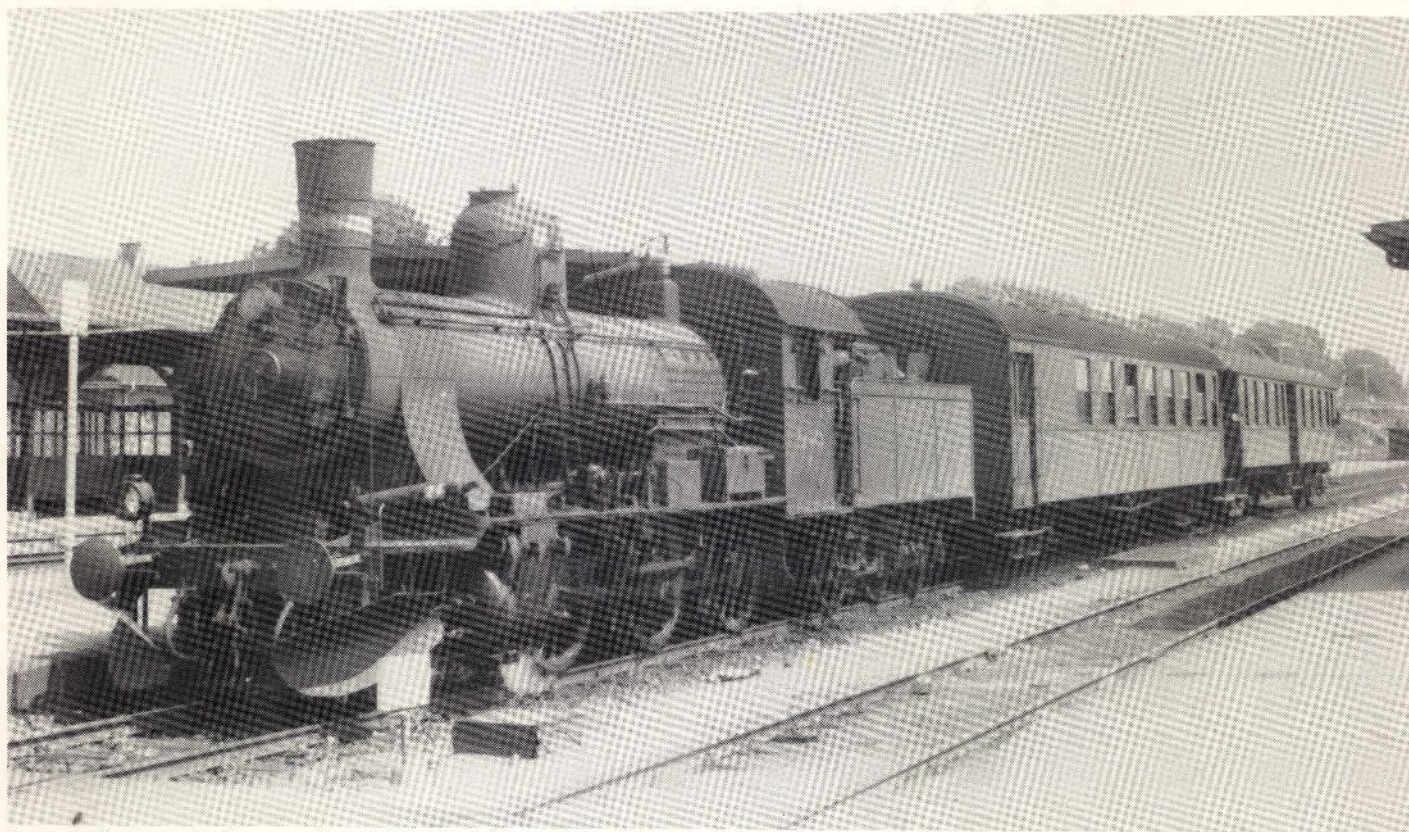


Jernbaneklubbens H.G.

LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



I mange år var nærtrafikvognen litra CR og dens søstre et almindeligt syn på danske spor. De buede taggavl, den store midterdør samt – i begyndelsen – åbne endperroner var et særpræget design i dansk vognbygning, der brød med de gamle normer, da den kom frem i 20'erne. Her ses et typisk Næstvedtog oprangeret af D 843, CPE og CR, klar til udkørsel fra Ringsted, sommer 1964. Inde i bladet mere om CR-klanen.

Foto: Arne Kirkeby, Odense.

NR. 1

AUGUST 1993 - 9. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 60,-
incl. moms

ISSN 0108-9307

FACTS OG FOTOS



Et foto fortæller mere end tusinde ord, siges der, og det er ikke helt forkert. Der er imidlertid ting et foto ikke kan fortælle, og det er ideen med billederne under denne rubrik, der omhandler alle grene af dansk jernbanehistorie, tog, færger og biler, fast anlæg m.v. For tekst og foto udgør en optimal enhed, når der skal fortælles historie

GUMMITOG

I 1932 åbnede Statsbanerne sine første rutebiler i Sønderjylland. I løbet af de følgende år åbnedes den ene rute efter den anden, idet man overtog koncessioner fra private. I nogle tilfælde ansatte Statsbanerne de gamle ejere af privatruterne som ledere, f.eks. i Sydsjælland, hvor man ansatte Dahlberg-Hansen til varetagelse af rutebilsdriften efter overtagelsen af dennes ruter.

I løbet af blot to år voksede antallet af Statsbanernes automobilruter til 60, og det skabte en del røre, at man visse steder begyndte at konkurrere med sig selv, f.eks. mellem Sorø-Skelde, hvor man uden omsvøb bekendtgjorde, at det var publikum, der valgte, hvilken rute, der skulle overleve! Det blev som bekendt rutebilen.

Et andet eksempel var ruten mellem Viborg og Ålborg over Ålestrup, hvor banerne den 10. januar 1934 åbnede en såkaldt »fugleflugtslinie« på 85 km. Automobilruten gik over Ålestrup, og undervejs passerede den Himmerlandsbanerne, som netop på det tids-

punkt var i sidebaneudvalgets søgelys. Til indsættelse på Ålborg-ruten anskaffede Statsbanerne en serie ruteautomobiler fra Darr i Silkeborg. De mindede i udseende meget om tidligere levede biler fra Darr, der på sin virksomhed DAB byggede karosserne af asketræ imprægneret med »Cuprinol«.

Motoren, der udviklede 80 HK, og chassiset leverede det tyske firma Büssing-NAG sammen med en del tekniske forbedringer. Vognene kunne rumme 24 passagerer. Den indvendige udstyrelse bestod af træværk i poleret mahogni og – som det hed – praktisk rødbrunt betræksstof. Større mængder rejsegods blev transporteret på taget.

På billedet ses en af vognene i den kendte røde farve med lysegråt mavebælte og destinationspåskrifter.

Som en lidt pudsig tilføjelse kan fortælles, at Darr oprindelig ønskede, at fabrikken skulle hedde DAF for »Dansk Automobil Fabrik«, men det blev forbudt, fordi »fabrikken« ikke havde skorsten! Så i stedet blev det til DAB – Dansk Automobil Byggeri. Foto: Jernbanemuseet



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn. Formålet er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidskrifter, bøger o.lign.

Alle medarbejdere er ulønnede, og arbejdet i redaktion m.v. er rent fritidsarbejde. Evt. overskud fra bladets drift skal i følge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteressen.

LOKOMOTIVETS officielle adresse:
LOKOMOTIVET
Postbox 477
4700 Næstved
Giro-nr. 3 38 55 07

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

Forretningsfører:
Flemming Meisner (FM)

Annonceaftaler m.v.:
Flemming Meisner

Faste medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
Hans Nygård Jensen (HNJ)

Grafisk tilrettelæggelse:
Grafiker Torben Andersen

Sats, montage og repro:
Lollands Postens Bogtrykkeri
4930 Maribo

Oplag
1500 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 i en årgang: Medio august, ultimo november, ultimo februar og ultimo maj. Et abonnementsår løber fra august til juli efterfølgende år.

PÅ FODPLADEN

Jamen, så er vi her igen...og vi siger velkommen til alle abonnenter og løskøbere, der er »fulgt i toget«, der er blevet større, og har fået plads til mere.

Vi benytter omgående chancen til at bringe en byggebeskrivelse af en meget almindelig rejsegodsvogn hos DSB, nemlig bogievognen litra ECO, der »pindes« ud i styklistetegninger af Claus. Som det fremgår af disse, ville det ikke have været muligt i det gamle, mindre A5-format.

Vi bringer endvidere en større historie om ølvogne hos Carlsberg, der interesserer mange, og vil følge den op med historie om vognene i nyere tid, ligesom vi på et tidspunkt vil komme ind på Tuborgs vogne og mange andre private vogne, der har trillet på danske spor.

I dette nummer findes også en historie om den københavnske nærtrafikvogn litra CR med komplet dataliste. I kommende nummer bygger vi CR-vognen, også med styklistetegninger, der kræver et stort format. Vi vil lige tilføje, at de mange data-skemaer, der fremover kan ses i bladet, bringes af to årsager, nemlig 1:1-folkens ønske om at følge vognskæbner og mjernes ønske om at få givet deres vogn det nummer, der svarer til udseendet på et givet tidspunkt. Altså to fluer med ét smæk.

Flere af vore planer blev nævnt i nr. 32, men vi kan dog tilføje at endnu en rejsegodsvogn vil blive bragt, nemlig EE-vognen, der nok ikke er kendt af så mange. Men det er jo også rart med noget nyt. Endvidere bringer vi en byggebeskrivelse af den lille traktor fra 30'erne, der oprindeligt blev født med åbent førerrum, men senere fik det lukket. Traktoren blev af nogle benævnt iskagehuset. Hertil kommer hængepartier som CQM, kørekran og Ardeltraktor.

Ud over mange historiske artikler, kan læserne fremover glæde sig ikke alene til Allan Hansens tegninger, men også teg-

ninger fra et nyt tegnetalent Carsten Thomsen, Århus.

For øvrigt vil historiske artikler og byggevejledninger nok flik-flakke, således at forstå, at historiske artikler måske bringes flere numre før byggevejledningen eller omvendt. Det er for at de enkelte numre ikke skal blive for ensartede med samme emner. I nogle tilfælde bringes kun byggeartikler, i andre kun historiske emner med ideer til model. Det er vore intentioner...men da alt kan ske og intet er sikkert, kan vi kun sige, at det er vore intentioner. Ønskes læserne bladet sammensat på anden måde, kan det simplethen gøres som hidtil: Skriv nogle ord til os. Så vidt det står i vor magt, vil vi følge ønskerne.

Vi har sagt det før, men gentager det igen for god ordens skyld: Bladet fremstilles – som mange andre danske jernbaneblade – på fritidsbasis, og derfor må vi desværre skuffe mange læsere, der skriver til os. Vi kan kun besvare personligt i specielle tilfælde, fordi vi til tider får op til 8-10 breve pr. uge. Intet bliver dog kasseret, men anbringes i vort arkiv.

Vi havde planlagt udgivelse af bogen om A-, K- og C-damplokomotiverne til efteråret, men planen holder ikke, fordi Steffen har haft travlt på arbejdet. Vi håber at få bogen afsted til forsommeren næste år. I stedet udsender vi 3. del af billedsagaen »Under Vingehjulet«. Det bliver denne gang motiver fra de glade tresere, man kan stifte bekendtskab med. Ændringen i planerne betyder, vi desværre ikke kan få farvefotos med som lovet, men til gengæld håber vi, at 70'er-bogen – til sin tid – får overflod af dem.

Op så må det være nok for nu. Velkommen til jer alle. Vi håber, bladet falder i jeres smag. Ellers er I selvfølgelig – som nævnt foran – velkommen til at skrive og give udtryk for jeres utilfredshed...eller det modsatte.

Vi ses til november.

Red.

INDHOLD

	Side
Carlsberg ølvogne Om ølvogne hos Carlsberg fra begyndelsen i 1879 til under 2. Verdenskrig Af Torben Andersen	4
»Hvad skete der egentlig?« Hvad foregik der på en grænsestation i 30'erne og 40'erne? Her gennemgås telegramjournaler, der fortæller spændende ting om hændelser på Padborg station, bl.a. om det første besættelsesår. Af Niels Jensen, Vanløse	11
DSB nærtrafikvogne litra CR Historien om nogle af de mest kendte danske personvogne og deres søstre litra CRM og CRS. Af Torben Andersen	16
Tegning af DSB litra CRM, 1:87 Af Allan Hansen, Fredensborg	21

DSB litra ECO Byg en kendt rejsegodsvogn i skala 1:87. Komplet byggevejledning med styklistetegninger. Af Claus Jensen, Rønnede	24
Arnolds sider: Byg et MA-lyntog i skala N Ombygning af ROCO-TEN-sæt Af Flemming Meisner	30
Læserne bygger Læserne fotografer og fortæller om deres modeller	32
Vi har hørt og set Rubrikken om danske nyheder til modeljernbanen	34
Sporskiftet Læsernes kommentarer og spørgsmål til tidligere artikler	38



Stemningsbillede fra Vedbæk station omkring 1908. To Carlsberg ølvogne på læssevejen overleverer øl til hestetrukne ølvogne, mens hunden daser på jorden. Forrest ZA 99 548 med bremsetårn, bygget Scandia 1901. Vognen ved siden af er muligvis ZA 99 516, bygget Scandia 1890 (høje døre og delvist læsbart nummer). Begge vogne er udsmykket

med det kendte røde Carlsberg logo, tegnet af Bindsbøll i 1904, og det nordiske soltegn i stiliseret sol. Sidstnævnte blev senere udskiftet med ølektiketter. Bemærk de lave døre på forreste vogn, og litra, der er påsat vognsiden øverst til venstre over Carlsberg logoet. På indersiden af døren står »Luk Dørene hurtigt«.

Foto: Arkiv PT/HP

CARLSBERG ØLVOGNE ...»Skt. Bernhardts hunde« på hjul

Af Torben Andersen

Vi ser denne gang lidt på Carlsbergs ølvogne, især nogle af de første, som blev leveret til brygger Carl Jacobsen, så den fine drik kunne komme ud til tørstige danskere. Forhistorie m.v. om bryggeriet findes i LOKOMOTIVET nr. 29.

De allerførste vogne

Allerede fra 1869 eksporterede brygger J.C. Jacobsen sin bajerske øl, men først 10 år senere – efter at sønnen Carl Jacobsen havde startet Ny Carlsberg – blev det fine øl i fustager sendt ud i det danske land med ølvogne. Hidtil havde man anvendt skibs- og hestetransport. Den nye transportform med jernbane var nok inde i billedet allerede fra grundlæggelsen, men placeringen af bryggeriet i Valby var først og fremmest af hensyn til grundvandskvaliteten.

De første år arbejdede brygger Carl Jacobsen med at

få danskernes smag ændret fra overgæret øl til bajersk øl (lagerøl), og det lykkedes godt. Da faderen ikke ønskede at udvide sin produktion på Gl. Carlsberg, overtog Carl Jacobsen provinskunderne, og her åbnede de nyanlagte jernbaner mulighed for at få tøndøllet distribueret.

Til formålet anskaffede brygger Carl Jacobsen i 1879-1884 14 stk. små lukkede hvidmalede vogne, hvoraf den første var bygget i Prag. Den tjekkiske vogn havde en akselafstand på 3100 mm, og kunne transportere 6 000 kilo foruden 300 kilo is til afkøling. I

taget var 2 lemme, så krystalisen (som det kaldtes) kunne lempes ned i beholdere under dem.

De svenske vogne, der leveredes mellem 1879-84 havde samme dimensioner, men kunne bære 10.000 kg. Udseende og mål var ens på alle 14 vogne, og det er muligt, at Kockum blot kopierede den tjekkiske ølvogn, idet man vidste, at tjekkerne havde erfaring med øltransport.

Vognkasserne var bygget med lodrette brædder, og havde i siderne lave hængslede døre. Årsagen til de lave døre kendes ikke, men havde givet-

vis noget med afkøling (plads til iskasser) og lys at gøre. Taget var forholdsvis fladt og belagt med lærred. I gavlene sad små stiger, så man kunne komme op på taget og læsse is ned i kasserne ved isudleveringsstederne.

Hjulene var stjernehjul, og aksellejerne var glidelejer med smalle akselkasser. De var alle forsynet med håndbremse.

Vognene blev optaget i DSB/S vognpark med numrene 2001-2014, og fik hjemsted på Frederiksberg, der på det tidspunkt havde direkte sporforbindelse til Københavns 2. Banegård via søerne.

I 1880 åbnede Københavns Havnebane fra banegården med et niveauspor over Vesterbro til Nyhavn (Havnegade), hvilket også var en af grundene til at Carlsberg anskaffede ølvogne, fordi adgangen til eksport via søvejen herved blev lettere. De nye vogne supplerede hestetransporterne, samtidig med at de anvendtes til depottransporter på Sjælland.

Ideen med at »eksportere« øl på tønder til provinsen – i første omgang på Sjælland – blev som bekendt en succes, og de hvide vogne med påskriften »Ny Carlsberg« blev efterhånden et fast islæt på de danske spor.

De voksende distributionsmuligheder og succesen førte til, at man i 1890 bestilte yderligere 6 vogne, denne gang hos den danske vognfabrik Scandia i Randers. De fik en lasteevne på 12.500 kg, og akselafstanden øgedes til 3660 mm, et mål som blev indført med bygningen af utallige Q- og P-vogne. Dørene kom til at gå helt op til taget. Også kølekapaciteten blev forøget, idet isbeholderne i taget kunne rumme 700 kilo is, altså over dobbelt så meget som forgængerne, hvilket betød at vognene kunne klare transporter over længere afstande.

Vognene fik numrene 2021-2026.

Tiden før og efter århundredskiftet

I året 1890 bryggede Ny Carlsberg 281 700 hektoliter bajersk øl, hvilket var $\frac{1}{3}$ af landets salg, men en kraftig ølskat nedbragte mængden med 20%. Det var altså i dette år, de kendte skatteklasser på øl blev indført. Desuden gik man i kartel med De Forenede Bryggerier.

Faldet var bl.a. årsag til, at Carlsberg i årene 1890-1909 kun anskaffede 4 vogne, bygget 1898 hos Scandia, selv om jernbanenettet i disse år blev kraftigt udvidet. De fire vogne havde samme dimensioner og udstyr som de seks vogne fra 1890, bortset fra, de var udstyret med tårn til skruerbrems.

De fire vognes taravægt på 9,8 tons var åbenbart lidt for meget for nogle strækninger. Ihvertfald var det i DRM 1933 nødvendigt at fjerne tvivlen for vogne til de lollandske baner, for her kan man læse: »Kan ekspederes til de lollandske Baner, selv om det for disse baner fastsatte Hjultryk overskrides«.

Det har nok knirket bekymrende på de lollandske spor..!

I perioden 1893-98, hvor DSB's jyske og sjællandske afdelinger blev praktisk sammensluttet, omnummereredes alle vogne og fik litra ZA, og de fire nye vogne fik numrene 9823-9826 med Frederiksberg som hjemsted.

Omkring 1896-97 dukkede to »mystiske« vogne i Carlsbergs vognpark. De var bygget hos Atlas i 1885, men deres skæbne før registrer-



I 1942 fik Carlsberg igen leveret en serie vogne, der udsmyknings- og dimensionsmæssigt dels lignede serien fra 1940, dels fik nyt design med det røde Carlsberg logo over hele vognsiden. Her ZA 99 544 opstillet til foto-grafering hos Scandia. En enkelt fra denne serie blev i øvrigt literet fejlagtigt, idet den fik litra ZB 99 542, altså Tuborg-litring! Vognenes akselafstand var 4500 mm, mens de målte 8240 mm over puffer. Foto: Scandia/JMJK

gen kendes ikke. Vognene fik nr. 9821-22, og blev dimensionsmæssigt nogle af de mindste hos Carlsberg med en vognkasselængde på 5650 mm. Akselafstanden var kun 3050 mm. Til gengæld rakte de godt i vejret med deres 3540 mm. De kunne flytte 6000 kg øl og 300 kg is; sidstnævnte var placeret i beholdere (isbakker) ved gavlene. Is-

bakkerne havde facon som en stor tagrende, placeret ca. $\frac{3}{4}$ oppe i gavlen. Med deres indførelse forsvandt islæsning via lemme i taget. *L. gradlvist*

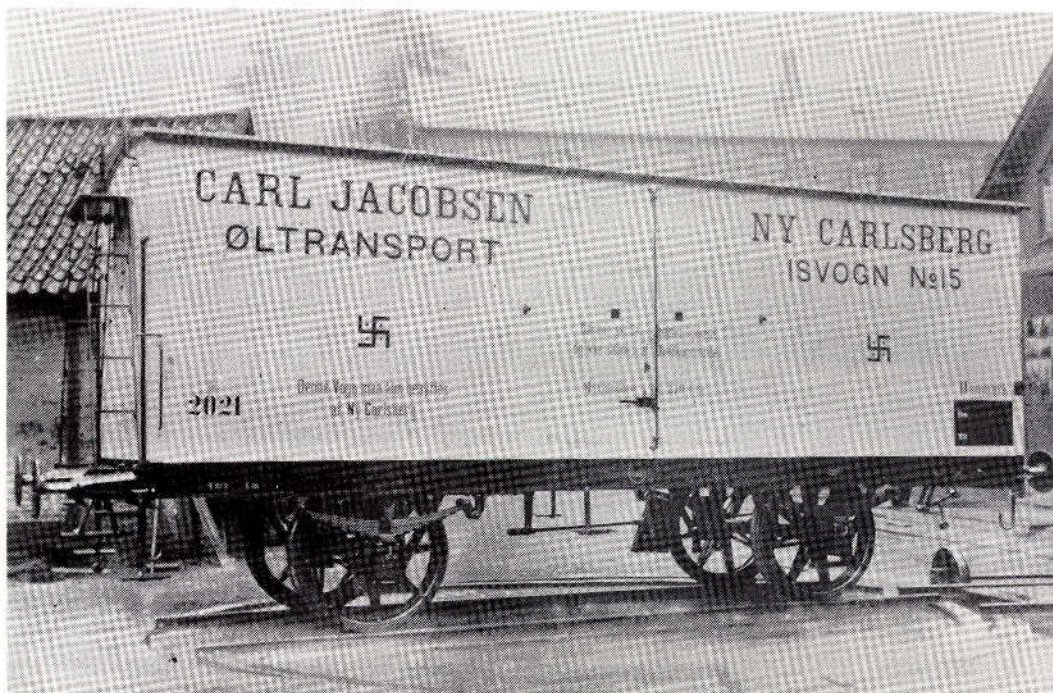
I 1898 havde Ny Carlsberg 26 stk. lukkede godsvogne optaget i DSB's vognpark.

Carlsberg i krise

Fra århundredskiftet kom Carlsberg i krise. En ny øl-

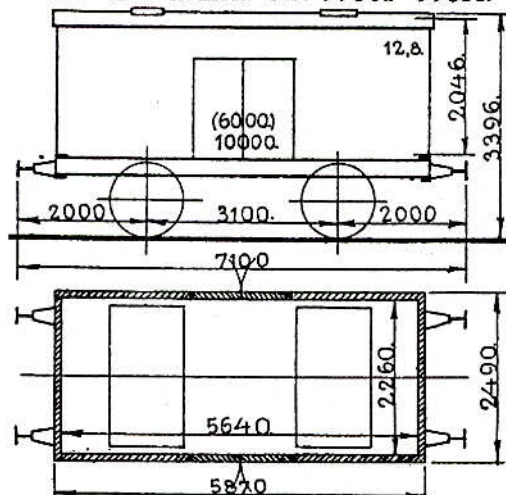
beskatning i 1899 medførte nedgang i afsætningen, hvorimod Tuborgs pilsnerøl på flasker og mineralvand (fremstillet fra 1890) fortsatte sin vækst.

Carlsbergs salg stagnerede. Især omkring 1902 så det mørkt ud, fordi man havde lagt hele sit salg an på fustager. Gl. Carlsberg pilsner blev først sat i produktion fra 1897, og i

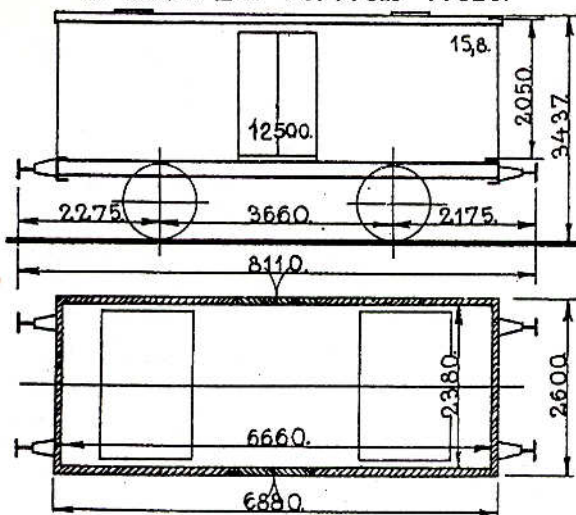


En af de første ølvogne, nemlig isvogn nr. 15 fra Ny Carlsberg ved leveringen fra Scandia i 1890. Hos DSB/S havde vognen nr. 2021. Vognen bærer de oprindelige påskrifter, bl.a. det nordiske soltegn (swastika). Foto: Scandia/JMJK

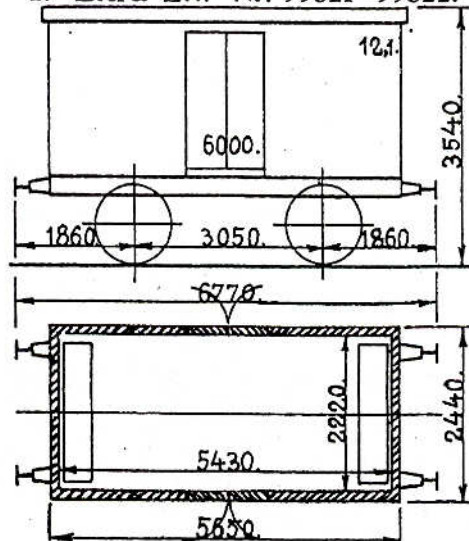
14. Litra ZA. Nr. 99501-99514.



6. Litra ZA. Nr. 99515-99520.



2. Litra ZA. Nr. 99521-99522.



Målskitser af ølvogne fra Carlsberg, alle er fra DRM 1933.

mange år lå salget langt efter Tuborgs pilsnerøl. Fra 1903 kunne man få Carlsberg øl på flasker.

Derfor fik Carlsberg kun leveret seks vogne fra Scandia i årene 1901-1903. De havde næsten samme dimensioner og bremsetårn som de fire vogne leveret 1898, bortset fra akselafstanden, der atter blev øget og kom op på 4200 mm. Vognene skulle anvendes til transport af tøndøl (lagerøl) over større afstande, og fik isbakker installeret.

I 1903-1906 foretog DSB endnu en omnummerering, og vogne fra Carlsberg og Tuborg (m.fl.) fik nu hovedcifre i 99-serien, mens litra ZA og ZB blev bibeholdt. Den oprindelige nummerrække blev nogenlunde fulgt, men de seks sidst ankomne vogne fik mærkeligt nok numre langt nede i rækken. Mellemliggende numre blev reserveret, men kom først i brug ved levering af de nye serier i 1940.

»Miniaturevogne«

En produktionsteknisk sammenlutning af de to store Carlsberg-bryggerier i 1903 og opførelsen af ny tappehal, gjorde at man i 1904 kunne sende Carlsbergs pilsner på markedet i stigende omfang, og i 1910 halede Carlsbergs salg af flaskeøl ind på Tuborgs.

Endvidere fik bryggerierne nogle gode fragtaftaler i hus med Statsbanerne, og i 1910 anskaffede Carlsberg så igen vogne for at kunne klare den øgede efterspørgsel. Det var 10 »miniaturevogne« fra Scandia. Akselafstanden på disse var kun 3000 mm, d.v.s. samme mål som en enkelt 3 m stålbogie, konstrueret omkring 20 år senere! Og mindre end vogne konstrueret af Atlas i 1885. Vognkassen var kun 4920 mm lang; den havde en bæreevne på 6000 kg samt 300 kg is.

Fire vogne blev leveret med skruebremse (bremsetårn) til brug som bremsevogne i ølvognsstammerne, der rullede vestpå. Hvorfor man anskaffede så lille en vogn vides ikke. Muligvis af hensyn til færgeoverførsel, hvor pladsen var trang eller af hensyn til et behov for leverance af mindre partier til små depoter. Vogne med tårn fik numrene 99 527-99 530, mens dem uden fik numrene 99 531-99 536. Alle havde Frederiksberg som hjemsted.

Ølkapslen opfindes

Transport af øl på flasker var ikke ligetil; om sommeren skulle øllet afkøles, og om vinteren måtte det ikke blive for kold. Tuborg installerede »varmekanoner«, så øllet holdt temperaturen om vinteren, hvorimod Carlsberg ikke anvendte disse foranstaltninger. Flaskerne var lukket med prop og ståltråd, der under vognens fart og rystelser kunne springe, hvorved øllet svinede vognene til...og indholdet gik tabt. Først fra 1916 anvendte bryggerierne den 21-takkede kapsel (benævnt Crown-Cork), der nu pryder enhver øl med respekt for sig selv!

Årene under og efter 1. Verdenskrig

Kort for første verdenskrig kulminerede salget af øl, især havde Carlsberg en forbrugsfremgang i provinsen, hvorimod den omkring 1912-1914 atter stagnerede i København.

Krigen og lovgivningen gjorde afsætningen besværlig, samtidig med at leveringer af råvareprodukter blev vanskeligere. Men trods dette fortsatte væksten, indtil sidste halvdel af krigen, hvor produktionen pludselig faldt drastisk.

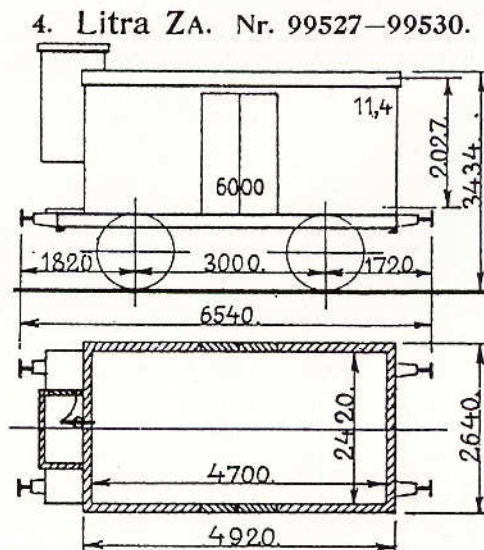
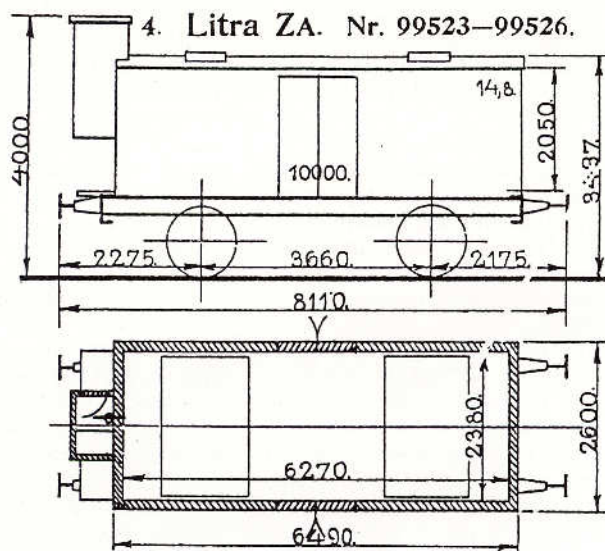
Efter krigen i 1919, hvor produktionen igen steg til hidtil usete højder, anskaffede Carlsberg igen ølvogne, denne gang en standardvogn type G fra den tyske fabrik Wismar.

Det var ti moderne vogne med lang akselafstand på 4500 mm, udstyret med skruebremse i tårn, der havde hustag og 4 små udsigtvinduer. Men de kunne som vognserier bygget 1901-1903 kun laste 12 500 kg, mens afkølingen blev klaret med 300 kg is.

Som noget nyt havde vognene varmeledning og trykluftbremse, så de kunne anvendes i person- og blandetog, især ved eksport til Tyskland. Over pufferne målte de 9600 mm (vognkassen var 8000 mm lang), og var dermed de største vogne hos Carlsberg indtil leveringen af de »langbenede« vogne i 1946.

Vognkassen var konstrueret med vandrette brædder og vognstolper af profiljern ligesom mange andre godsvogne, og brød med Scandias lodrette bræddedesign. For at få luft gennem vognen havde den indbyggede jalousier i enden modsat bremsetårnet. Vogntaget var fladt som på tidligere vogne.

Vognene blev de eneste af sin slags i Carlsbergs ølvognspark. De fik numrene 99 551-99 560 med Frederiksberg



Målskitser af ølvogne fra Carlsberg, alle er fra DRM 1933.

som hjemsted. Nr. 99 551 fik en noget pudsigt skæbne, idet den tog sig en langvarig dukkert i Korsør havn ved at færgen Sjølland stødte ind i færgen Christan IX.

Ved sammenstødet rullede vognen over bord fra færgen Sjølland og sank...og så lå den på bunden af Korsør Havn i ca. 1½ år, indtil den blev bjerget. Det skete ved at en dykker skar den i passende stykker. Først i 1926 meldtes den udrangeret.

I Carlsbergs arkiver findes en pudsigt lille intern meddelelse om opgørelse af fabrikkerens ejendomsvogne (som de benævnes). Den er dateret 4. december 1929, og lyder:

»Tuborg har anskaffet 6 nye afkølingsvogne, og har nu..... 45.

Vi har.....51«
Og der tilføjes lakonisk: »...har haft 52, én gik til bunds i Storebælt, minus 1.....= 50«. (Han kunne åbenbart ikke regne!)

Mellemkrigsårene

I mellemkrigsårene vandrede ølforbruget op og ned, afstedkommet af diverse beskatninger, og fra omkring 1923 blev Stjernen en større konkurrent. Det var dog kun en midlertidig opgang for arbejderbryggeriet, der af uvisse årsager satte det hele over styr.

Bilerne overtog efterhånden en hel del af transporterne, og Carlsbergs brug af jernbanevogne voksede ikke de næste 20 år efter anskaffelsen af Wismar-vognene, bl.a. også fordi en favorabel fragtafte mellem bryggerierne (og andre godskunder) og DSB faldt bort i 1915 under 1. Verdenskrig. En genforhandling bragte den på plads i 1920, men den faldt atter bort i 1926.

Man anvendte naturligvis fortsat jernbanen som et supplement til biler og skibe, men den hastighed, hvormed øllet blev bragt frem var ikke tilfredsstillende. I 1923, hvor

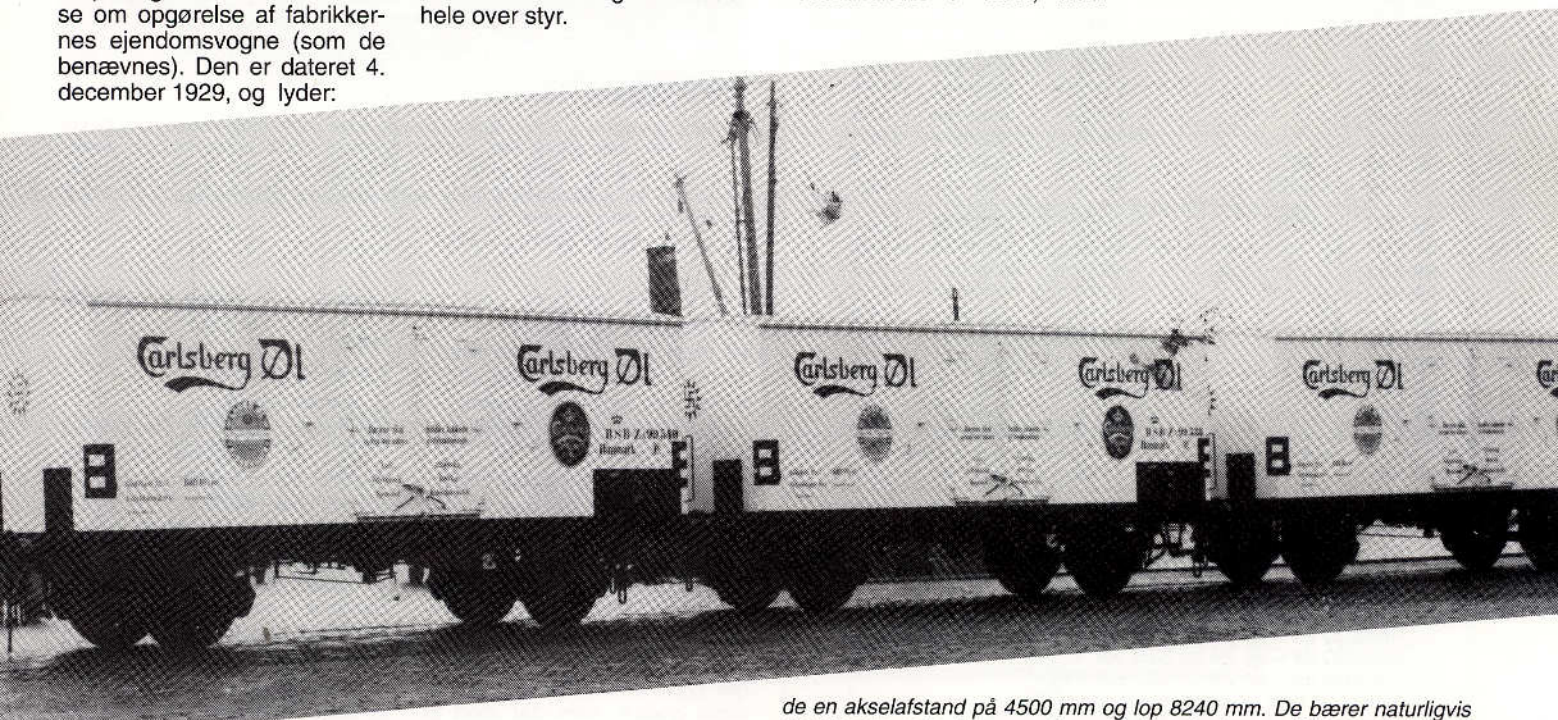
man gik over til en noget bedre køreplan for godstog, hørtes følgende:

»Nu kan folk i Skagen få Ny Carlsberg Øl...«

»Ja, det har man da altid kunnet få?«

»Nej, med den gamle køreplan var befordringstiden så lang, at en Ny Carlsberg afsendt fra København Ilgodsbanegård blev til en Gammel, før den nåede frem...«

Man foretog i 20'erne småjusteringer i vognenes lastevne, således at den på de fleste blev forøget fra 10 000 kg til 12 500 kg på de fleste. Ellers



1940 fik Carlsberg leveret en serie moderne vogne. Det var de første siden leveringen af Wismar vognene i 1919. Her ses tre af dem, formodentlig på havnen i Århus. Det er ZA 99 540, 99 538 og 99 539. De hav-

de en akselafstand på 4500 mm og lop 8240 mm. De bærer naturligvis Carlsbergs røde logo, og har etiketter fra bryggeriets produkter på vognsiden. På gavlen ses Carlsbergs varemærke, som man forlod kort tid efter besættelsen i 1940.

Foto: Carlsbergs Informationsafdeling

Data for Carlsberg-vogne

ZA-nr. 1906	ZA-nr. 1893	Nr. før 1893	Bygget	Bygget- sted	Udrang.
99 495 a)			1916	Scandia	1967
99 496 a)			1916	Scandia	1967
99 497 a)			1916	Scandia	1966
99 501	9801	2001	1879	Prag	1955
99 502	9802	2002	1879	Kockum	1956
99 503	9803	2003	1880	Kockum	1956
99 504	9804	2004	1880	Kockum	1956
99 505	9805	2005	1882	Kockum	1956
99 506	9806	2006	1882	Kockum	1956
99 507	9807	2007	1882	Kockum	1956
99 508	9808	2008	1882	Kockum	1955
99 509	9809	2009	1883	Kockum	1955
99 510	9810	2010	1883	Kockum	1956
99 511	9811	2011	1884	Kockum	1956
99 512	9812	2012	1884	Kockum	1955
99 513	9813	2013	1884	Kockum	1937
99 514	9814	2014	1884	Kockum	1956
99 515	9815	2021	1890	Scandia	1961
99 516	9816	2022	1890	Scandia	1967
99 517	9817	2023	1890	Scandia	1963
99 518	9818	2024	1890	Scandia	1964
99 519	9819	2025	1890	Scandia	1962
99 520	9820	2026	1890	Scandia	1963
99 521	9821		1885	Atlas	1946 d)
99 522	9822		1885	Atlas	1947
99 523	9823		1898	Scandia	1963
99 524	9824		1898	Scandia	1963
99 525	9825		1898	Scandia	1961
99 526	9826		1898	Scandia	1967
99 527			1910	Scandia	1954 c)e)
99 528			1910	Scandia	1946 b)
99 529			1910	Scandia	1954 c)f)
99 530			1910	Scandia	1954 c)
99 531			1910	Scandia	1946 b)
99 532			1910	Scandia	1951
99 533			1910	Scandia	1946 b)
99 534			1910	Scandia	1946 b)
99 535			1910	Scandia	1946 b)
99 536			1910	Scandia	1967 b)46
99 537			1940	Scandia	1967
99 538			1940	Scandia	1967
55 539			1940	Scandia	1967
99 540			1940	Scandia	1967
99 541			1940	Scandia	1968
99 542			1942	Scandia	1966
99 543			1942	Scandia	1966
99 544			1942	Scandia	1966
99 545			1903	Scandia	1966
99 546			1903	Scandia	1966
99 547			1903	Scandia	1963
99 548	9851		1901	Scandia	1978
99 549	9852		1901	Scandia	1966
99 550	9853		1901	Scandia	1964
99 551			1919	Wismar	1926
99 552			1919	Wismar	1966
99 553			1919	Wismar	1968
99 554			1919	Wismar	1966
99 555			1919	Wismar	1969
99 556			1919	Wismar	1967
99 557			1919	Wismar	1967
99 558			1919	Wismar	1969
99 559			1919	Wismar	1967
99 560			1919	Wismar	1966

- a) Overtaget fra »Alfa« i Vejen i 1943, samme numre, men literet ZM hos »Alfa«.
- b) Solgt til Stubbekøbingbanen i 1946. Omliteret til:
 SNNB Q 90 = ex. ZA 99 528, udr. 1952
 SNNB Q 91 = ex. ZA 99 531, udr. 1952
 SNNB Q 92 = ex. ZA 99 533, udr. 1950
 SNNB Q 93 = ex. ZA 99 534, udr. 1952
 SNNB Q 94 = ex. ZA 99 535, udr. ?
 SNNB Q 95 = ex. ZA 99 536, udr. 1953
 hvor Q 94 blev ukrudtssprøjtevogn i 1950.
- c) Lagervogne på Nørrebro Godsbanen fra 1954.
- d) Til TFJ 1946, til HgJK 1969.
- e) Bevaret hos DJK som ZA 99 500
- f) Til DSB Museumstog 1992

skete ingen ændringer, ud over at Carlsberg undervejs udrangerede to af sine vogne i 1926 hhv. 1937. De blev ikke erstattet af nye før 1940, hvor parken bestod af 50 vogne.

»Forbudstiden«

Bryggerierne løb igen ind i beskatninger, og fra USA bredte forbudsloven sig i strømninger til Danmark, men trods en usikker fremtid ved Alkoholkommissionens nedsættelse i 1934, fortsatte udvidelserne i bryggerisektoren, dog ikke så kraftigt, idet alkoholforbruget på landsplan var dalende i 30'erne.

I 1937 åbnede Carlsberg sin egen godsstation i Valby, og efter dette år fik alle ølvogne hjemsted på Københavns Godsbane. Fra godsstationen i Valby distribuerede Carlsberg sit øl til indenlandske depoter.

Først i 1940 – 21 år efter anskaffelse af Wismar-vogne – fik Carlsberg igen leveret

I 1941 havde Carlsberg således følgende vogne til rådighed: 12 stk. 6 t vogne, 17 stk. 10 t vogne og 26 stk. 12½ t vogne, ialt 55.

På samme tidspunkt havde Tuborg 54 vogne, idet man her sidst i 20'erne og i 30'erne udvidede sin park med 8 nye moderne vogne.

Under krigen begyndte Statsbanerne – ligesom på andre vogne – at fjerne bremsetårne på ølvognene, og i stedet indrette bremseplatform med rangerskruebremse (RS). Den første – ZA 99 560 – mistede sit tårn i 1940. Huse- ne på alle Carlsbergs tårnvogne var nedtaget i 1949, og erstattet med rangerskruebremse. Af uforklarlige årsager figurerer i DRM II 1961 dog stadig tre vogne med skruerbremse, hvilket må være en fejl.

Nogle ældre vogne blev løbende monteret med trykluft-



Carlsberg-vogne i den velkendte grønne bemaling, som de fleste husker den. Her ZA 99 546, bygget Scandia 1903, under hvil på Nørrebro 1965, et år før udrangeringen. Det lidt utydelige omrids af logo tyder på, at det har fået outlining, men ellers er resten gammeltkendt. Bemærk undervogn med bremsebuk.

Foto: Jens Bruun-Petersen, Ribe

en ny serie moderne ølvogne fra Scandia. Det blev til 5 vogne med den traditionelle akselafstand på 4500 mm, og vognkasse af lodrette brædder. I mellemtiden var sket store tekniske landvindinger, og DSB var ved at indføre trykluftbremsen. Derfor fik de nye vogne trykluft- og håndbremse.

Vognene kunne laste 12.500 kg, mens isfyldningen udgjorde 600 kg. Vognene anvendtes til »transport af øl og mineralvand i vognladninger samt emballage og beskadiget gods«, som der stod at læse i DRM II fra 1941, hovedsagelig til depoterne rundt omkring i landet.

bremse til godstog (G), mens andre fik trykluftledning (TL).

Carlsberg under 2. Verdenskrig

Da krigen kom til Danmark i 1940 var bryggeriernes produktion på et hidtil uset højdepunkt, men den faldt hurtigt, i første omgang ikke så meget på grund af råstofmangel, men på grund af brændsel, og man hentede under krigen tørv i Åmosen ved Høng-Tølløse Banen. Senere fulgte metal- mangel til kapsler og råstoffer til glas. Periodevis truede flaskemangelen bryggeriets drift.

Alligevel holdt man skindet på næsen, og kunne forsyne



Daglig på banerne i 60'erne: F 439 rangerer under fuld damp med ZA 99 496 i Esbjerg, 1960. Vognen er en tidligere margarinevogn fra ALFA,

overtaget af Carlsberg i 1943. I gavlen ses håndjul til rangerskruebremse.
Foto: Guldbæk/Arkiv TA

de besættelsesplagede danskere med øl, og i 1942 blev ølvognsserien fra 1940 fulgt op af endnu 3 vogne, der blev de sidste med 4500 mm akselafstand.

Carlsberg købte altid sine vogne direkte hos vognfabrik-

kerne, undtagen en enkelt gang i 1943, hvor bryggeriet overtog tre vogne fra »A/S Margarinefabrikken ALFA« i Vejen. Det var 99 495, 99 496 og 99 497, der sammen med tre andre var bygget 1916-18 af Scandia til »Alfa«. Hos

Carlsberg fik de samme numre, men omlittreredes til ZA.

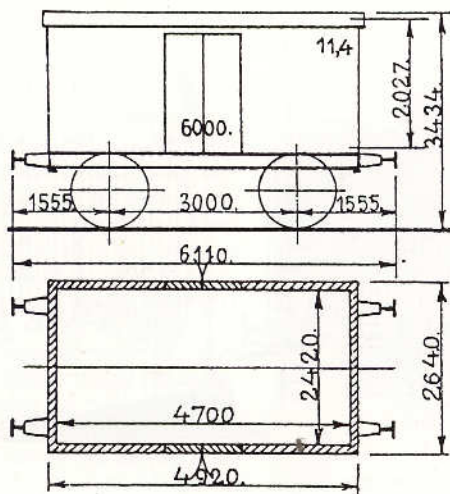
En fjerde (ZM 99 500) af de seks ZM-vogne fra »Alfa« solgtes samtidigt til Tuborg som ZB 99 615.

Efter krigen fulgte en hel ny type ølvogne, hvis design ud-

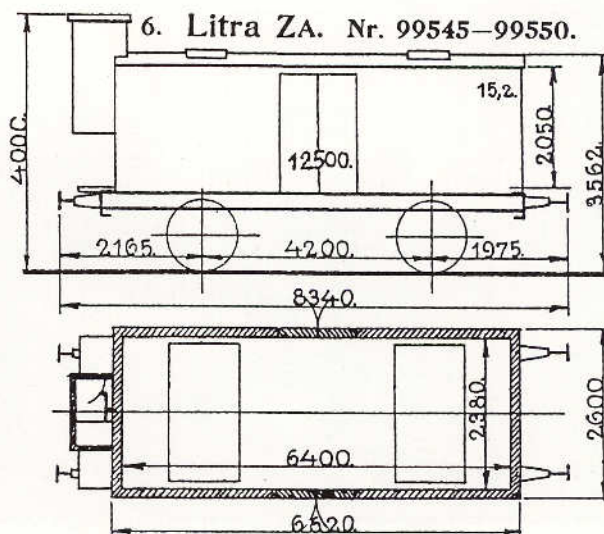
sprang af HD-typen under krigen, de såkaldte »langbenede«, som man kan læse om i LOKOMOTIVET nr. 29.

Ved besættelsens slutning i 1945 havde Carlsberg 61 vogne i drift på danske spor.

6. Litra ZA. Nr. 99531–99536.



6. Litra ZA. Nr. 99545–99550.



Målskitser af ølvogne fra Carlsberg, alle fra DRM 1933.

Skæbnen efter 1945

De fleste af Carlsbergs vogne forsvandt ad naturlig vej via skærebrænderen efter udrangering hos fabrikkerne. Men nogle fik levetiden forlænget, og enkelte nåede at få UIC-numre, det var naturligvis de yngste vogne, der kørte nogle år endnu.

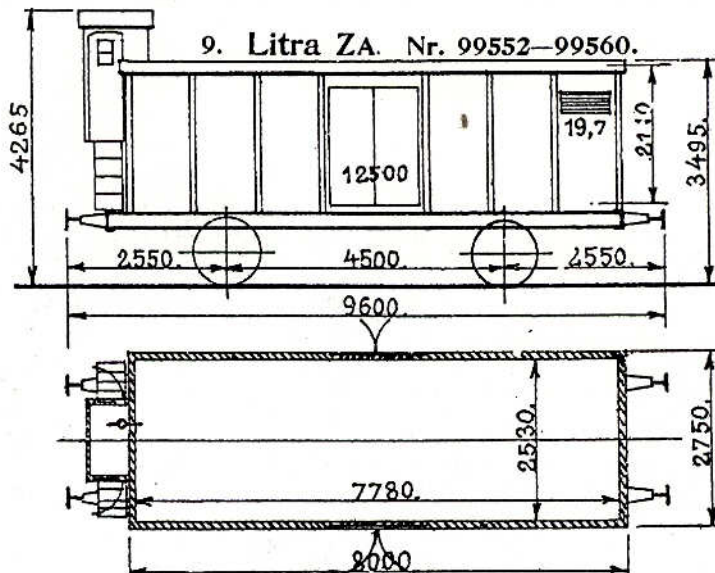
Nogle vogne fra 1910 blev afhændet til Stubbekøbingbanen SNNB, hvor de var i drift som Q-vogne. En enkelt blev indrettet som sprøjtevogn, idet den fik vognkassen fjernet og i stedet monteredes beholder til plantegift.

Andre vogne fra 1910 blev i 1954 lagervogne på Nørrebro Godsbane. En enkelt af disse – nr. 99 529 – blev senere »adopteret« af HgJK, men kom i 1992 til DSB Museumstog, og befinder sig på Centralværkstedet i København, hvor man tænkte på restaurering. Men det blev i 1993 opgivet grundet vognkassens tilstand.

En enkelt af de svenske vogne, bygget Atlas 1885, blev solgt til Thisted-banen TFJ i 1946. Her fik den litra I nr. 100. Vognen blev udrangeret i 1969, og blev derefter købt af Helsingør Jernbaneklub, hvor den nu kan ses i oprindelig udformning med små døre. Udlånt og udstillet på DSB Jernbanemuseum fra 1. januar 1993.

I 1963 fik Dansk Jernbane Klub ZA 99 517. Den blev i 1966 tilbageleveret til Carlsberg, og foreningen fik i stedet ZB 99 527. Den fik nyt nummer hos DJK – ZA 99 500 – og befinder sig i dag ved Museumsbanen i Maribo.

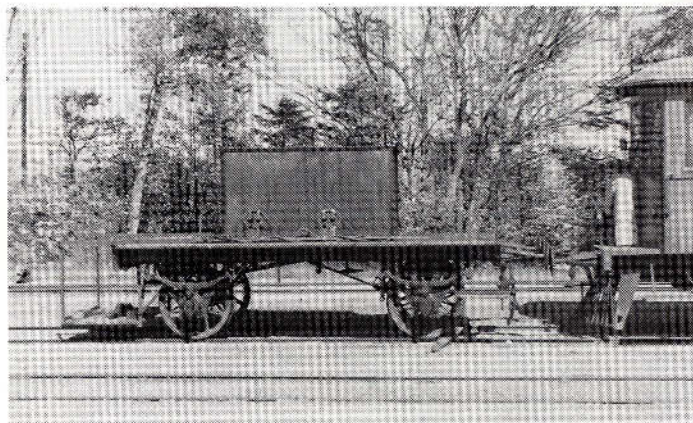
(I en senere artikel vil vi beskæftige os med ølvogne fra Tuborg).



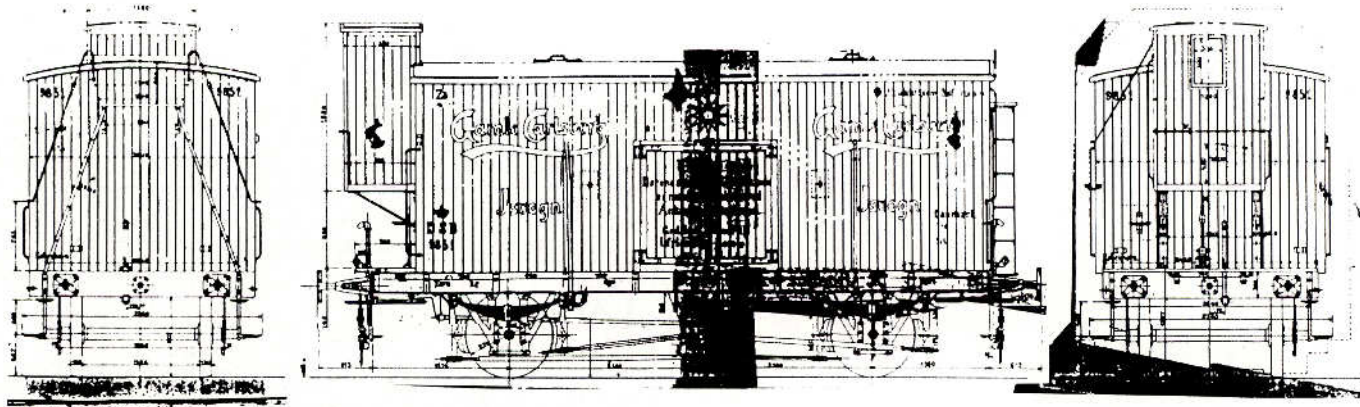
Målskitse af Carlsbergs Wismar-vogne fra 1919. I alt fik man leveret 10 vogne, men nr. 99 551 gik til bunds i Storebælt i 20'erne, og derfor var der kun 9 tilbage i DRM 1933.

Kilder

DSB DRM I og II, 1893-1961.
Carlsbergs Informationsafdeling v/ Jørgen M. Ørbech, til hvem vi siger tak for utrættelig søgen i arkiverne.
Bogen om Carlsberg 1940.
Signalposten 1982.
Dansk Jernbaneblad, diverse årgange.
Jens Bruun-Petersen, Ribe.
Udrangeringer og supplerende oplysninger m.v. fra DSB Museumstog/Vognsektionen, vest v/Ole Møller Nielsen, Århus.



En af de gamle ølvogne – eller rettere undervognen – fik en noget speciel skæbne: Den blev sprøjtevogn på Stubbekøbingbanen (SNNB). Her ses den på Nysted Station, maj 1959, som sprøjtevogn 94. Foto: Jens Bruun-Petersen, Ribe



Udsnit af hovedtegning af afkølingsvogne ZA 9851-9853 fra Carlsberg, bygget Scandia 1901. Teksten i vogndøren lyder: »Døre skal holdes lukkede og må kun åbnes ved Ankomst til Stationen. Godslast 12 500 kg, Isfyldning 600 kg«. Bemærk stige i gavlen og afkølingsluger (?) på taget. Tegning i skala 1 : 87. Scandia/JMJK.

Hvad skete der egentlig?

Af Niels E. Jensen, Vanløse

Indledning

Hvad enten man er modelbygger eller jernbanehistorisk interesseret, står man en gang imellem, somme tider ofte, med det spørgsmål: »Hvordan så det ud dengang?« For modelbyggeren måtte farvefoto grafiet gerne have været opfundet og udbredt 100 år tidligere, og historikeren ville gerne kunne snakke med dem der har oplevet tingene.

Oftentimes har man kun de trykte kilder til at fortælle historiske ting, og disse kan normalt ikke indeholde alle svar på ens spørgsmål. Når man ser på dagligdagen ved jernbanen, så afspejler køreplanen, hvorledes toggangen har været. Men det er jo ikke hele sandheden! Lige siden banens barndom har man kendt til at tillyse særtog til forskellige formål. Disse kunne, og kan stadig, tillyses ved anmeldelse (på papir). Som oftest hører det til sjældenhederne, at man har mulighed for at se disse, når det drejer sig om år tilbage. Endelig er der den mulighed at tillyse tog telegrafisk, hvilket medfører, at notater om disse tog kun findes i togledelsen og på de berørte stationer. Disse oplysninger forsvinder hurtigt, således at det senere stort set er umuligt at rekonstruere toggangen en bestemt dag.

Telegramjournaler

Igenom mange år var der ved DSB den bestemmelse, at alle telegrammer og meddelelser, som har betydning for den enkelte stations toggang, skulle skrives i en »telegramjournal«. Indholdet af denne skulle tiltrædende stationsbestyrer gøre sig bekendt med, således at han vidste, hvad der var af ændringer på hans vagt. Disse telegramjournaler blev så opbevaret i en tid efter at de var skrevet ud, idet de skulle bruges som dokumentation i tilfælde af sikkerhedssager.

Disse telegramjournaler kan godt fortælle noget historie. Ved tjeneste på forskellige stationer, har jeg set om der lå nogle tilgængeligt, så jeg kunne se lidt om livet på netop den station. Mit indtryk af måden at opbevare disse journaler på, har været, at det dreje-

de sig om et meget hemmeligt dokument, der blev opbevaret indpakket med påført dato på hvornår de skulle markuleres. Eftertiden skulle åbenbart ikke se hvad der var foregået!?

Da et maskindepot ikke i samme grad har sikkerheden inde i billedet som en station, har opbevaringen her været lidt mindre hemmelighedsfuld. Jeg har derfor haft lejlighed til at stikke næsen i et par journaler af ældre dato fra et maskindepot. Hovedparten af indholdet drejer sig om ændringer i lokomotivpersonalets ture, om udskiftninger af lokomotiver på de nærmeste strækninger, samt om ændrede lokomotivbenyttelser.

Hvad fortæller telegramjournalerne?

I det efterfølgende vil jeg prøve at samle nogle af disse oplysninger, idet dette kunne give lidt af et indtryk af daglig-

vet ved et maskindepot. Samtidig kunne det vise modelbanejeeren, hvordan lokomotivbenyttelsen ikke altid har været »efter bogen«.

(Sætninger i » « er direkte afskrift, hvorfor retskrivningen og stavemåden/fejlene er de originale.)

Vi skruer tiden tilbage til 1935, og hensætter os på det næsten nye maskindepot i Padborg.

4/1-35:

Følgende melding afsendt til det, der idag svarer til togledelsen:

»For at udveksle en O Maskine i Oj [Vojens] i Morgen Lørdag imellem Togene 1345-1346 udbedes et Løb Pa [Padborg]-Oj-Pa. Hastighed 45 Km.«

Samme dag afsendes følgende melding til maskindepotet i Haderslev:

»Loko 311 bedes i Morgen Lørdag fremføre 1345 for at udveksle med Loko 304.«

15/1:

Sendes følgende meddelelse, desværre kan modtageren ikke tydes:

»Da Traktoren i Tinglev atter i Orden er den rekvirerede Lokofører fra Esbjerg til Res 0 - 7.30 nu ikke nødvendig. Esbjerg bedes underrettet.«

Herefter sendes loko-personalet en del rundt, der fortælles om ophængning af »Nedsat hastighed« – forløberen for vores nuværende LA – og der bestilles sneglebor og koblinger m.v.

22/2:

Et meget utydeligt telegram omtaler nedbrud på H 793 forårsaget af knækket midterste glider.

14/3:

udveksles igen O maskine i Oj, denne gang er det 316 der skal »hjem« til Pa.

18/4:

Byttes der tilsyneladende om på et par maskiner. Dette medfører, set med nutidens øjne en lidt specielle loko



Et moderne Padborg, her maskindepotet i 1973 med MY på sporene og MO i remisen. Bortset fra de to maskiner og sandtårnet, havde maskindepotet næsten samme udseende siden 1929.
Foto: K.E. Jørgensen, Hvidovre



Padborg omkring 1935. Selv om uret viser lidt i halvfem, er der ganske mennesketomt! I højre side ses tyske vogne, blandt andet rejsegodsvogn med forhøjet bremsekupe. Dansk materiel holder på sporene bag ekspeditionsbygningen. Sporet nærmest perronen er til tog til Fredericia, og billedet er taget i retning mod Fredericia. Arkiv: TA

anvendelse, at en K-maskine skal køre godstog og en H-maskine skal køre persontog.

29/4:
Tilgår følgende telegram:
»Bedes snarest foranledige Kulkranen i Tinglev nedtaget og sendt til Mdt Fa ny Anlæg.«
Den nye station i Fredericia blev altså forsynet med brugte ting.

7/5:
Udveksles en O maskine i Rødebro til kørsel på Åbenråbanen.

19/5:
Tilgår der maskindepotet en påmindelse om at meddele i tilfælde af ændret maskinbenyttelse, særligt i de tilfælde hvor maskinen i Fa skal fortsætte i et »dampogs-løb«.

31/5:
Fra og med kommende nat skal der køre særtog Pa-Lk [Lunderskov]-Pa hver nat. Dette medførte en del skriverier om maskin- og personalebenyttelsen.

7/6:
»Da Depotet kun har mørk Mineralolie til Lørdag Aften, bedes det fra Fa og Tdr [Tønder] rekvirere Olie snarest tilsendt.«

13/6:
»Da Depotets Kedelsmed er sygemeldt bedes en Kedelsmed sendt med Tog 916 til Reparation af Kedelrør og Støttebolte i Loko 876.«

8/8:
O 301 sendes til Oj for at udskiftes med 309.

16/10:
O 304 sendes til værksted i afkoblet stand.

21-10:
Udbedes fra centralmagasinet i Århus ilt- og gasflasker til hjælpevogn nr 11.

6/2-36:
»Vandet aflyst indtil videre.«
Det er lidt kedeligt, at der ikke kan tages vand i disse damp-togstider!

10/2:
»Her kan atter tages Vand«. Tilsyneladende 4 dage uden vand. Det har nok været frostvej!

11/4:
»Loko 928 udsat her på Grund af varm Kobbeltjul.«

9/5:
Udveksles F 429 med F 435 i Rødebro. Det ser ud til at det drejer sig om Åbenrå's rangermaskine. Udvekslingen sker ved at man lader denne fremføre persontog mellem Åbenrå og Rødebro.

12/7:
»Loko 851 der skulle fremføre Tog 995 i Dag, har en Knæget Fjederstrup og kan ikke fremføre Tog.
Forspandsmaskinen [K-maskine] af Tog 942 fremfører Tog 995 Pa-Fa i Dag.«

13/7:
»Loko 851 er færdigrepareret og fremføre Tog 971.«

En meddelelse uden dato, men må være omkring 1/9:



Rejseaktivitet: Masser af rejsende forlader toget, der er ankommet fra Tyskland (?). I spor 2 ses CM-vogne med tagytter. I baggrunden Q-vogne med tårn. Billedet er fra omkring 1925, altså kun ca. 5 år efter genforeningen. Fra 1920 til 1929 gennemgik hele stationen en gennemgribende ombygning. Den var tilendebragt i 1929. Arkiv: TA

»Es [Esbjerg] D Nr 834 nedbrudt i Tog 2906 i Dag v Krydshoved og Cylinderdæksel sprængt Fa K 514 fremfører 2973 [godstog]«

10/10:
»Paa Strækningen Fa-Pa-Ng [Nyborg] er det herefter tilladt at køre med Mp og Mo Vogn i Forsp. Mp Vognen skal nu gaa som forreste Vogn, idet der indtil videre dispenseres fra Sikkerhedsbestemmelserne i Sikkerhedsreglementet pgr 22 Stk 2.«

4/2-37:
»Mp 251 fremfører 945 Flensborg - Århus.

19/3:
Bestilles 160 tons kul, således at depotet kan klare sig til efter påske.

24/4:
Bestilles 130 tons kul, første vognladning skulle gerne afsendes hurtigt.

28/4:
Udbedes yderligere 70 tons kul i indeværende uge, og derefter skal der leveres ca. 200 tons pr. uge.

28/7:
Forbruget af kul sættes nu til ca. 160 tons pr. uge.

»Mp 258 af 423 har en knæket Krumtap. Bedes meddelt om Togene 400-407-937 [Pa-Te-Tdr-Te-Fa] kan fremføres af Motorvognen med 1 Motor, eller Togene skal fremføres som Damptog.«

Ugentlig kulforbrug er nu sat til 140 tons.

»Mp Vogn 258 der skal køre
422-420 m m har en knækket
krumtap paa Motor I.«

»Bedes i Morgen levere D Maskine til Kvægtog 10.53 Pa, Aa [Åbenrå], Gst [Gråsten], Pa 17.03. Da Opholdet i Aa kun er 27 Minutter forudsættes at Maskinen Rangerer under hele Opholdet saaledes at der ikke i Aa foretages Vandforsyning eller andre Arbejder ved Maskinen.«

»Mp 251 af 945 i Dag er
utjenstedygtig ved Ank Ar

»Depotet bedes snarest afkoble og afsende Loko 310 til Viborg«.

»Der ønskes ingen Kul indtil videre«.

Mon man har fået oparbejdet et stort lager, eller har indskrænkninger i slutningen af 1939 pludselig betydet et stort fald i udleveringen fra depotet?

»30 Tons Kul ønskes daglig
fra i Morgen«.

Kullene leveres fra Aa. Opgørelsen må være baseret på den »nye« køreplan, der blev iværksat fra 15/1-40.

Det er ikke de store ting der er sket i årenes løb. Ud over de her nævnte telegrammer, var

Uroen ude i den store verden kan ikke spores under læsningen af journalen. Tilsyneladende har der siden september 39 ikke været de store problemer med Mp-vognene, men om de har opført sig bedre eller de har været benyttet i mindre omfang melder journalen intet om.

Under læsningen rejste spørgsmålet sig om der ville afsløres større aktivitet i dagene op til 9/4-40. Marts måned afslørede intet unormalt, og sluttede den 30/3 med en bestilling på reservedele.

Stor var forundringen, da næste telegram var dateret 9/5. Herefter følger en masse telegrammer dateret den 9., 10., 11. og 12. Pludselig er et telegram fra den 12/4 og så fortsættes med resten af april og videre med maj måned. En eller anden har tilsyneladende i skyndingen fået skrevet for-

kert måned. Tilbage til 9/5 som retteligen måtte være 9/4, og så igang med at nærlæse. Efter flere gennemlæsninger er det endnu ikke lykkedes mig at finde ud hvornår hvad er foregået. Datoer og tidspunkter kommer ikke helt i rækkefølge og sammenholdt med de få ugedagsangivelser opstår der gevaldigt rod. Jeg har også en fornemmelse af, at nogle af telegrammerne, særligt omkring aflysninger af tog, kan være opsamling af dagens gang, men de kan lige så godt være det forventede for dagen efter.

Det er nu op til læserne selv at prøve at holde rede på hvad der skete. Datoer/tider i [] er mine formodninger, samt tider i Padborg j.f. tjenestekøreplanen. Lige tognumre er normalt tog fra nord og ulige er normalt tog mod nord i forhold til Padborg.

»9919 [særtog, mod nord]
afgives Lods fra Fa - ? [ulæ-
seligt, måske Sø=Skørping]«.

Sporplan over maskindepotet i Padborg, som det så ud sidst i 30'erne efter ombygning.



Stationsarealet set fra maskindepotet mod syd. Bagest til venstre i billedet ses ekspeditionsbygningen og tre vogndepotspor med vogne. Foran disse ligger togopsyns- og relæbygning og koksskur. I baggrunden lidt

til højre for midten ses ladehallen. Forrest togforvarmevogn omdannet fra EH. (Se tegning af vognen i LOKOMOTIVET NR. 20). Motiv fra fra 1973. Foto: K.E. Jørgensen, Hvidovre

- 23.00 (8/4?)

Til Mdt Tdr.

»Bedes sende Bud til Lkf-fyrbøder A.B. og C.D. at de skal møde i Padborg Onsdag [10/4] Morgen. De skal tage en Bil.«

9/5 24.20 (9/4 0.20)

»Lkf-fyrbøderne ankommer i Bil Kl 7.00«.

(9/4?)

»Aflyst

4907 [særtog] - 2907 [gods 5.06] - 931 [6.45] - 2944 [gods 5.54] - 904 [6.34] - 4910 [særtog] - 2912 [gods 7.40] - 908 [8.29] - 2906 [gods 11.31]«
»4983 [særtog] Afg 19.30 Lods«

(9/4?)

»4972 [særtog] Oj 18.37
9936 [særtog] Vj [Vejle] 19.35
70 [??] SØ [?] 21.35 Aflyst
72 [??] Fa 22.15«

(9/4?)

»Fj Plantog udsendes i Dag
2940 Fa - Pa [21.20]
952 Fa - Pa [22.18]
991 Pa - Fa [18.20]«

(nat efter 9/4 og 10/4)

»Aflyst

995 [20.37] - 2993 [gods 20.57] - 997 [23.36] - 956 [0.33] - 4907 [særtog] - 2907

[5.06] - 2944 [5.54] - 4910 [særtog] - 2912 [7.40]«

17.30 (9/4)

»[ulæseligt] udsendes 904 Fa - Pa (6.34)«

»Til 4983 [særtog] Lods skal afgives fra Fa«.

20.05

»Lods til Særtog 20.30 Svendstrup
22.50 mulig dansk Mask Holstebro ank 1.41 afg ?«

20.45

»4191 har Lods fra Pa til Ar«

(nat 9-10/4)

»9978 Ank 0.20
9904 - 0.52
?977 Afg 22.50 Kolding Lods
4995 - 21.35 Fa«

»4995 har Lods Pa - Fa«

»[ulæseligt] Pa 3.46 Lods Fa«

10. 11.30 (nat 9/10-4)

»9982 ank Pa 2.19
9984 ank Pa 2.55
9986 ank Pa 4.20
9908 ank Pa 4.00
9901 til Holstebro over Es Afg 2.00«

10. 11.30

»R Maskinen i Frsp 904 til Eventuelt Brug Pa - Fa«

11. 12.05 (10/4)

»I Morgen Torsdag ventes Persontrafikken Pa - Lk [Lunderskov] - Pa foreløbig gennemført i normalt omfang«

11. 1.00

»1 Lods til Særtog Ar - Ab [Ålborg] mellem 7 og 8«

1.35

»9901 har Lods Pa - Es.

11. 2.20

»9907 Afg 3.46 Ar«

»9988 ank Pa 5.35

9990 ank Pa 7.00

9906 ank Pa 7.35

9992 ank Pa 8.20

9994 ank Pa 9.3«

Herefter til- og aflyses en del tog, hvilket fortsætter den 12/4.

Af det noterede ser det ud til at alle tog den 9. har været aflyst frem til middag. De tog der skulle køre om eftermiddagen er der tilsyneladende intet om, mens det kan ses, at der om aftenen har været kørt enkelte plantog. Om aftenen og natten til den 10., har der så været tillyst en del særtog. Enkelte af morgenpersonotogene har været kørt, mens godstogene har været aflyst. Resten af den 10. mangler der oplysninger om. Natten til den

11. kører der så igen en del særtog, og den 11. om dagen er kun enkelte tog aflyst.

Der skal også skaffes lods til en del tog, men da de fleste af togene ikke er forsynet med angivelse af bestemmelses-/afgangsstation giver det ikke nogen særlig mening at fortsætte opremsningen. Arbejdet i Maskindepotet har nu fået et nyt problem, fremskaffelse af lods. Selvom der tilsyneladende fast har været aflyst nogle godstog, har det tilsyneladende været svært at skaffe folk nok til lods for de tog der blev fremført af tysk materiel.

Den 27/4 udkom en rettelse til tjenestekøreplanen, hvormed man fast aflyste en stribe tog, både person og godstog. En gennemgang af hvilke ændringer der blev gennemført vil føre for vidt her og falder også uden for emnets hovedmål.

De første fire måneder omtales overhovedet intet der kan afsløre hvilket tysk materiel der har været benyttet. Udover ordet »lods« er der kun enkelte gange ud for et særtogsnummer skrevet »tysk«. Den 8/8 er første gang der nævnes konkret noget om tysk materiel, idet en kort meddelelse lyder: »Loko 57-1347 skal sendes til Flensborg«.

15

DSB litra CR

...de første nærtrafikvogne med bogier

Af Torben Andersen

De to-akslede, såkaldte »rystevogne«, litra CY, CV, CX og CU anskaffet til DSB under Generaldirektør Amt i 1915-1924, blev ingen succes. Den lange akselafstand gav en ujævn gang i sporet, og var årsag til det kedelige øgenavn. Københavnerne måtte lide, ikke i tavshed, men i protest; der indsendtes mange klager til DSB. Også i læserbreve i dagblade bølgede diskussionen frem og tilbage.

I Dansk Jernbaneblad fra 20'erne gav også personale udtryk for stor utilfredshed, og en enkelt skribent påstod, at »fjedrene vendte nedad af luttet vægt« når de fyldte vogne rullede afsted med rejsende. En ingeniør mente, at årsagen til rystevognenes dårlige kørsel skyldtes, at danske spor var lagt med skinnestødene over for hinanden, hvor de i andre europæiske lande lå forskudt.

I hovedstadsområdet har altid været et mylder af rejsende, og ud- og indstigninger fra »rystevogne« voldte mange problemer, og gav store forsinkelser. Udvidede bane- og stationsanlæg i 20'erne tillod

efterhånden et langt større togantal end før, og efter broforstærkninger anskaffedes nærtrafiklokomotivet litra S, hvorved man havde de nødvendige forudsætninger for hurtige og større tog, der kunne oprangeres af truckpersonvogne.

Maskinchef Munck, der tiltrådte DSB i 1927, beskæftigede sig indgående med en ny nærtrafikvogn sammen med maskiningeniør Sauning, og resultatet blev en midtgangsvogn, der bestiltes i 30 eksemplarer hos Scandia.

I efteråret 1928 kunne Scandia præsentere den første af en serie nærtrafikvogne litra FF. Vognene blev en forstørret udgave af motorbivognene litra FE og FD. Det var midtgangsvogne med plads til 78 siddende passagerer på III klasse, der i myldretider kunne give plads for 50 ekstra stående passagerer i afdelingerne. Egentlig kunne den rumme 81 siddende passagerer, idet der i midterperronen var anbragt tre klapsæder. Ud-stigning foregik ikke alene fra platform i enderne (som fra de små motorbivogne og »ryste-

vognene«), men også fra en bred midterperron på næsten 1900 mm, der havde to døre forsænket i vognkassen. Mellem afdelingerne var skydedøre. Herved kunne ud- og indstigningshastigheden forøges, og køretiderne bedre overholdes.

Af hensyn til trin ud for sidedørene, blev vognkassen ud for disse indsnævret til ca. 2,1 m bredde, mens den fulde bredde over vognkassen var 3,0 m.

De åbne endeperroner blev næsten udformet som på de små motorbivogne med låger af jerngitter. Selv det karakteristiske halvmånetag blev kopieret. Det var dog den sidste vogntype hos DSB med denne tagudformning, der fortsat blev anvendt i stor stil på privatbanernes person- og rejsegodsvogne m.v..

Vognene var bygget i tidens stil med udvendig beklædning af lodrette teaktrælister, havde

to lige store passagerafdelinger; én for rygere og én for ikke-rygere. De to afdelinger var udstyret med lyst, lakeret naturtræ fra vinduesunderkant til loft, og brunt tapet under vinduerne, mens loftet var hvidmalet. Sæderne var polstrede på fjedre, og betrukket med ægte bøffellæder, mens ryglænet havde samme betræk på filtunderlag. Vinduerne var spejlglas, der kunne åbnes ved at skyde ruden ned i vognsiden. Af hensyn til de rejsende, der skulle stå op under kørslen, blev der på ryglænenes hjørner anbragt håndbøjler.

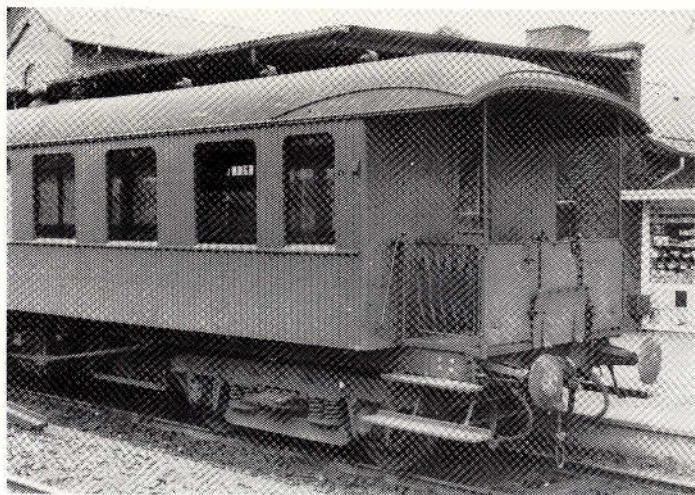
Vognene blev udstyret med 2,5 m træbogier med SKF-rullelejer, og blev som nogle af de første personvogne - med øje for fremtiden - udrustet med trykluftapparat til brug i de kommende moderne trykluftbremsede tog, men havde selvfølgelig vakuum- og skruebremse, der på det tidspunkt var standard hos DSB. Hertil kom belysning ved dynamo med tilhørende batteri. Endelig blev de også udstyret med lysledning, der ikke havde noget at gøre med vognenes egenbelysning, men udelukkende blev monteret af hensyn til indrangering i tog med andre vogne.

Rullelejerne gav dem gode løbeegenskaber, og vognene

Da FF/CR kom frem slutningen af 20'erne, var typen primært beregnet til fremførsel i MP-tog i det storkøbenhavnske område. Her er to ukendte MO på vej gennem Hellerup nordpå til Klampenborg med en stribe FF-vogne i 1938.

Foto: James Steffensen/Arkiv DMJK





CRM 3634 med åben endeperroner, Slagelse 1959.
Foto: HGC, Odense.

fik monteret et skilt med påmindelse om, at de ikke måtte stødrangeres. Resultatet kunne falde uheldigt for de letløbende vogne...eller de vogne, der stod i vejen.

Lejerne gav dem også en behagelig rolig gang i sporet, og lyden var ikke så rungende som senere stål vogne. Vogne var meget lette, og der indførtes bestemmelser om, at de ikke måtte løbe mere end 80 km/t, hvis der efter nogen af dem var en større togvægt end 120 tons. De var til gengæld udmærkede i motortog med forholdsvis få vogne.

Ved anskaffelsen fik vogne-
ne litra FF 12 201-12 279.

Den første anvendelse

Vognene kom i drift på Holte- og Klampenborgbanen i faste stammer med S-maskine som trækraft, oprangeret CH-2 FF-2 BC-3 FF-EA, d.v.s sammen med 2-akslede kupevogne, der for de fleste vedkommende på det tidspunkt blev karakteriseret som »nyere type«. EA-rejsegodsvognen var også batterivogn.

Konstruktionen var en succes, og DSB bestilte endnu en serie vogne, denne gang hos De Forenede Automobilfabriker i Odense, bedre kendt under navnet »Triangel«, der havde stået for bygningen af de første motorvogne på danske spor. I 1931 leverede fabriken en serie på 18 vogne af samme type som den Scandia havde konstrueret, og med en efternølerserie fra Scandia i 1934 havde Statsbanerne 79 nærtrafikvogne at gøre godt med. Serien fra Triangel er den eneste større personvognsserie, som virksomheden har leveret til DSB.

Indtil 1934 kørte FF-vogne fast i stammer, og den kom nu også til at køre i stammer til Rungsted og Frederikssund,

sidstnævnte i oprangeringen O-maskine-CG-2 FF-EH.

Fra 1934

Dette år afskaffede DSB II-klasse i persontog og indførte S-tog i den københavnske nærtrafik. Det fik i første omgang kun betydning for FF-vogne på Klampenborgbanen. Det var meningen at FF-vogne skulle omlitres til CR i 1934 ved overgang til det nye klassesystem, men det skete først i 1941.

I 1934 anskaffede DSB ti dieselelektriske motorvogne litra MP. Seks af disse blev indsat på strækninger på den østjyske længdebane, mens fire blev omgearret og anvendt i den københavnske nærtrafik med FF-vogne, og kørte helt til Kalundborg, en noget lang »nærtrafikstrækning« efter datidens forhold.

Fra 1936 fik DSB leveret MO-vogne, der blev indsat i Rungstedtogene som kørte videre til Roskilde. Nogle FF-vogne fik ved denne lejlighed egenvarme til brug som mellemvogn i motortogene, og blev omlitret FFM. Det var varmtvandsvarmeanlæg, der blev opvarmet ved hjælp af koksfyring eller ved højtryksdamp fra hovedledningen. I alt blev 40 vogne udstyret med varme (nr. 12 230, 12 232, 12 234-12 238, 12 240-12 242, 12 245-12 259 og 12 265-12 279).

Nogle FF fik også togførerkupe, og pladsantallet reduceredes med en enkelt rejsende til 77, ligesom de fik brummerledning for signalgivning til motorføreren.

Under Lillebæltsbroens bygning overflyttedes 10 FF til Jylland i årene 1935-1936. Hvad de blev brugt til her, vides ikke, men de kom hurtigt tilbage til Sjælland.

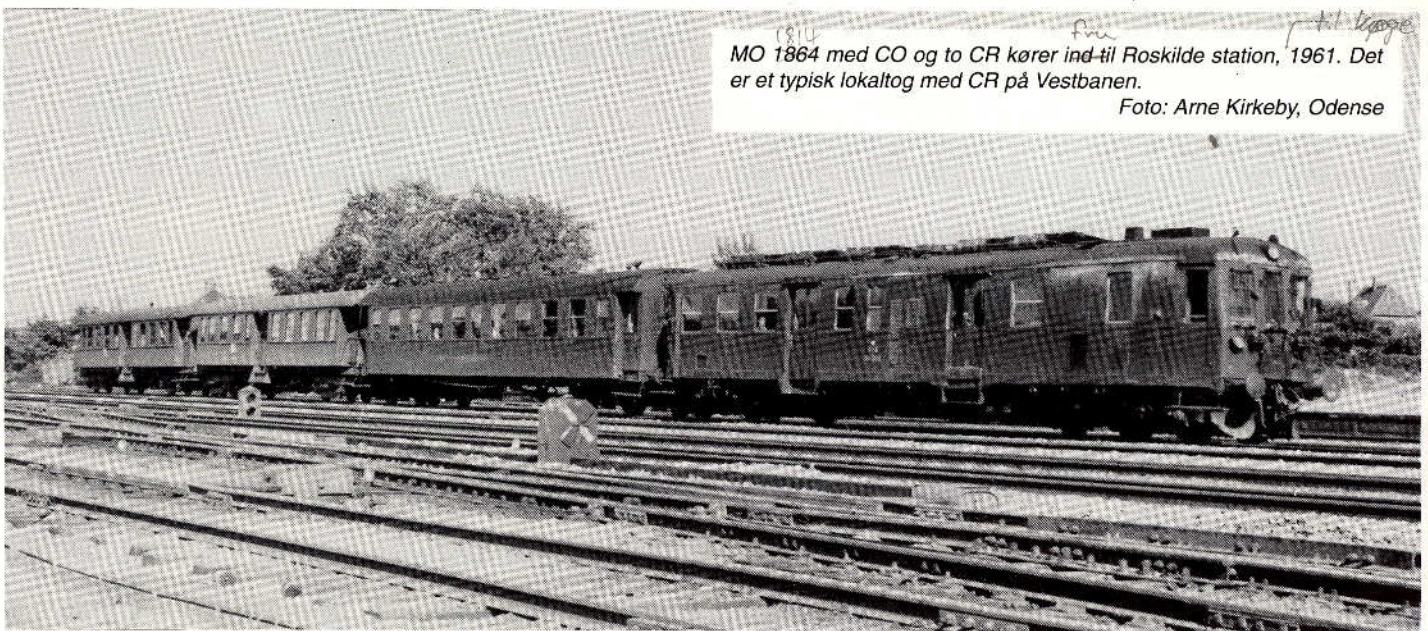
I 1937 var alle FF- og FFM-vogne stationeret på Sjælland,

Data for FF/FFM før 1941

FF nr.	Udrustet med varmtv. varmeanlæg litra FFM fra	Forsynet med togførerkupé	Nyt nummer fra	Litra og nr. fra 1941
12 201		1935		CR 3601
12 202		1935		CR 3602
12 203		1935		CR 3603
12 204		1935		CR 3604
12 205		1935		CR 3605
12 206		1935		CR 3606
12 207		1940?		CR 3607
12 208		1941?		CR 3608
12 209		1940?		CR 3609
12 210				CR 3610
12 211				CR 3611
12 212				CR 3612
12 213				CR 3613
12 214				CR 3614
12 215				CR 3615
12 216				CR 3616
12 217				CR 3617
12 218				CR 3618
12 219				CR 3619
12 220				CR 3620
12 221				CR 3621
12 222				CR 3622
12 223				CR 3623
12 224				CR 3624
12 225				CR 3625
12 226				CR 3626
12 227				CR 3627
12 228				CR 3628
12 229				CR 3629
12 230	1936		'39 FFM 12 239	CRM 3639
12 231				CR 3631
12 232	1936		'39 FFM 12 243	CRM 3643
12 233				CR 3633
12 234	1936		'39 FFM 12 244	CRM 3644
12 235	1937			CRM 3635
12 236	1936			CRM 3636
12 237	1936			CRM 3637
12 238	1936			CRM 3630
12 239			'39 FF 12 230	CR 3630
12 240	1936			CRM 3640
12 241	1936			CRM 3641
12 242	1937			CRM 3642
12 243			'39 FF 12 232	CR 3632
12 244			'39 FF 12 234	CR 3634
12 245	1935			CRM 3645
12 246	1935			CRM 3646
12 247	1935			CRM 3647
12 248	1935			CRM 3640
12 249	1935			CRM 3647
12 250	1935	1938		CRM 3650
12 251	1935	1938		CRM 3651
12 252	1935	1938		CRM 3652
12 253	1935	1938		CRM 3653
12 254	1935	1938		CRM 3654
12 255	1935	1938		CRM 3655
12 256	1935	1938		CRM 3656
12 257	1935	1938		CRM 3657
12 258	1935	1938		CRM 3658
12 259	1935	1938		CRM 3659
12 260		1931		CR 3660
12 261		1931		CR 3661
12 262		1931		CR 3662
12 263		1931		CR 3663
12 264		1931		CR 3664
12 265	1935	1931		CRM 3665
12 266	1935	1931		CRM 3666
12 267	1935	1931		CRM 3667
12 268	1935	1931		CRM 3668
12 269	1935	1931		CRM 3669
12 270	1933	1933		CRM 3670
12 271	1933	1933		CRM 3671
12 272	1934	1934		CRM 3672
12 273	1934	1934		CRM 3673
12 274	1934	1934		CRM 3674
12 275	1934	1934		CRM 3675
12 276	1934	1934		CRM 3676
12 277	1934	1934		CRM 3677
12 278	1934	1934		CRM 3678
12 279	1934	1934		CRM 3679

MO 1864 med CO og to CR kører ind til Roskilde station, 1961. Det er et typisk lokaltog med CR på Vestbanen.

Foto: Arne Kirkeby, Odense



og de anvendtes nu også på Nordvestbanen i hurtige og langsomme persontog med K-maskiner til Holbæk, og i et par blandettog på Vestbanen med motorlokomotiverne litra MW hhv. K-maskiner som trækraft.

Et par år senere (fra 1939) kom de også til at køre til Køge, og i 1940 var samtlige 39 FF og 40 FFM-vogne stadig stationeret på Sjælland.

For at få samlet vogne med varmeanlæg i den samme nummergruppe, omnummere-rede man i 1939 følgende vog-ne, således:

Nr. før	Nr. efter
FF 12 239	FF 12 230
FF 12 243	FF 12 232
FF 12 244	FF 12 234
FFM 12 230	FFM 12 239
FFM 12 232	FFM 12 243
FFM 12 234	FFM 12 244

Efter denne omnummerering havde man så FF 12 201-12 234, FFM 12 235-12 259, FF 12 260-12 264 og FFM 12 265-12 279 (se skemaerne).

2. Verdenskrig

Året 1941 blev alt materiel om-litreret og -nummereret til 39 stk. CR 3601-3634, 3660-3664 hhv. 40 stk. CRM 3635-3659, 3665-3679, og anven-delsen under besættelsen var nogenlunde den samme som før krigen, bortset fra, at vog-nene blev fremført af damp-lokomotiver. Motormateriellet var henstillet af mangel på brændstof.

I begyndelsen af marts 1943 var alle CR og CRM endnu på Sjælland, men den 20. i samme måned overflyt-te des en serie CRM til Jylland. De afløste CQM i tog på strækningerne Struer-Randers

Dataskema for DSB litra CR efter 1941

Nr.	Byggest.	Bygge- år	Lukkede ende- perron.	Omdannet i	Omdannet til	Omdannet i	Omdannet til	Udr.	Special- vogn nr.
3601	Scandia	1928	1950	1950	CRM			1964	65 = 959
3602	Scandia	1928	1951	1951	CRS			1973?	
3603	Scandia	1928	1951	1951	CRS	1961	CR	1967	67 = 866
3604	Scandia	1928	1951	1951	CRS	1961	CR	1966	69 = 989
3605	Scandia	1928	1951	1951	CRS	1962	CR	1966	
3606	Scandia	1928	1951	1951	CRS	1962	CR	1967	68 = 869
3607	Scandia	1928	1951	1951	CRS			1969	
3608	Scandia	1928	1951	1951	CRS	1962	CR	1967	68 = 870
3609	Scandia	1928	1951			1964	CRL	1966	
3610a)	Scandia	1929	1951			1964	CRL	1966	
3611	Scandia	1928	1951			1965	CRL	1965	66 = 975
3612	Scandia	1928	1945					1966	
3613	Scandia	1929	1951					1966	
3614	Scandia	1929	1951			1964	CRL	1966	
3615	Scandia	1929	1945			1964	CRL	1966	
3616	Scandia	1929	1945			1965	CRL	1967	67 = 864
3617	Scandia	1929	1951			1964	CRL	1965	
3618	Scandia	1929	1951			1965	CRL	1967	69 = 872
3619	Scandia	1929	1951	1946	CRM	1964	CRML	1965	65 = 965
3620a)	Scandia	1928	1946	1946	CRM	1964	CRML		
					maj	1964	CRM	1965	65 = 958
3621	Scandia	1929	1951			1964	CRL	1967	67 = 868
3622	Scandia	1929		1946	CRM			?	DJK/MHVJ
3623	Scandia	1929	1947	1946	CRM	1964	CRML		
					marts	1964	CRM	1965	65 = 962
3624	Scandia	1929	1946	1946	CRM			1964	65 = 955
3625	Scandia	1929	1951	1950	CRM	1964	CRML	1966	66 = 976
3626	Scandia	1929		1946	CRM			1966	66 = 984
3627	Scandia	1929	1951	1965	CRL			1967	69 = 990
3628	Scandia	1929	1950	1950	CRM			1966	66 = 983
3629	Scandia	1929	1951	1965	CRL			1967	69 = 991
3630	Scandia	1929	1951	1964	CRL			1967	
3631	Scandia	1929	1949	1949	CRM	1964	CRML	1965	66 = 973
3632	Scandia	1930	1949	1949	CRM			1966	66 = 981
3633	Scandia	1930?		1946	CRM			1963	
3634	Scandia	1930		1946	CRM			1963	65 = 957
3660	Triangel	1931	1950	1950	CRM			1963	65 = 954
3661	Triangel	1931	1946	1946	CRM			1965	65 = 963
3662	Triangel	1931	1951	1951	CRS	1963	CR	1967	71 = 992
3663	Triangel	1931	1946	1946	CRM			1965	65 = 967
3664	Triangel	1931	1950	1950	CRM			1965	65 = 964

a) Ifølge skrivelse M 9524/46 bytter 3610 og 3620 numre i 1946.
Data i skema er for byttede vogne.

og Århus-Grenå samt CPM mellem Randers- Ryomgård, og var i drift her resten af besættelsesårene.

Lazarettog

Grundet egenvarmeanlægget var vognene særdeles velegnede til transport af sårede. Vognene kunne gennem deres anlæg holdes opvarmede, selv om de henstod på et sidespor med afkoblet lokomotiv.

Derfor kunne CRM-vogne (og andre) omdannes til brug for lazarettog til transport af sårede, og blev indrettet til brug for den danske hær. Tyskerne havde selv deres egne lazarettog, så her blev vognene ikke anvendt.

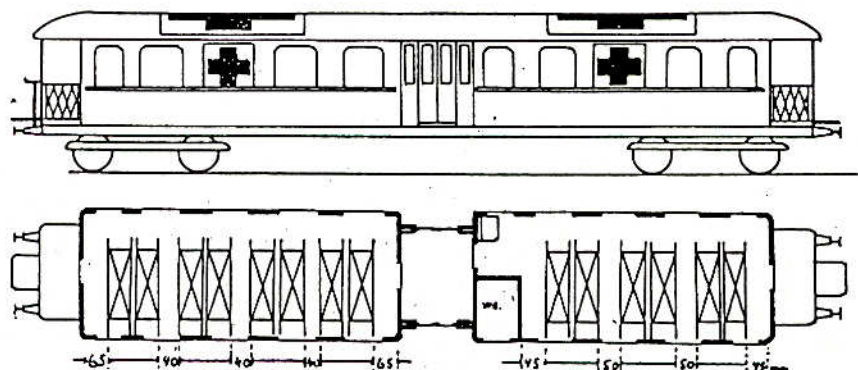
Ved brug skulle vognenes sæder fjernes, og i stedet kunne anbringes 14 båre i hver vogn. Bårene skulle føres ud

og ind gennem et vindue i hver afdeling, der blev lukket med aftagelige træskodder, hvor der var malet røde genferkors ligesom på taget. Vognene var endvidere udstyret

med forskellig udrustning til pleje og behandling af sårede.

Muligvis var det også meningen at vognene skulle virke som beredskab efter krigen, men dette er uklart.

En tegning i Hobbybladet 1952 viser vognen som lazarettog.



Skitseprojekt af CRM som lazarettog. Fra »Hobby-Bladet« 1952.

Efter krigen

Da hastighederne efterhånden udviklede sig, blev det mere risikabelt at have vogne med åbne endeperroner, og i 1945 fik nogle CR og CRM-vogne lukkede endegavle med indbygget overgangsbrog til brug for togpersonalet. Der var fortsat mulighed for indstigning i enderne. Løbende blev vognene også udstyret med dampvarmeapparater system Pintsch. Vogne med varme var i øvrigt let genkendelige på skorstenen, der ragede op gennem taget.

Efter krigen i 1946 havde Sjælland 39 stk. CR og 25 stk CRM, i alt 61 vogne. Resten var i Jylland. CR kørte stadig strækningerne Roskilde-København tynd med MO-vogne samt S- og K-maskiner, hvorimod de på Holte-banen (Nordbanen) var blevet fortrængt af de nye nærtrafikvogne litra CL. På »Lille Nord« kørte CR stadig i faste stammer med O-maskiner som trækraft, suppleret med solokørende ML-motorvogne i de »tynde« tog.

På søndage i 1946 havde CR alle ture med MO-vogne og S- maskiner sammen med EF rejsegodsvogne i Rungstedtogene. På hverdage anvendtes CO-vogne i stedet for CR.

Mærkeligt nok fortæller togplan VI 1946, at Frederiksbundbanen dette år ikke blev besøgt af vogntypen.

På Nordvestbanen til Holbæk blev CR samme år erstattet af CM og CP.

Da motorvognene atter kom i brug efter krigen, blev CRM indsat i motortog mellem Skjern-Herning-Århus med MP, MV og MO. CRM-anvendelsen indskrænkede mellem Århus-

Dataskema for DSB litra CRM efter 1941

Nr.	Byggest.	Bygge- år	Lukket ende- perron.	Omdannet til	Omdannet i til	Udr.	Special- vogn nr.
3635	Scandia	1929	1951			1963	65 = 960
3636	Scandia	1929	1951	1964	CRML	1963	66 = 972
3637	Scandia	1929	1951			1966	66 = 985
3638	Scandia	1929	1956	1956	CRS	1968	
3639	Scandia	1929				1963	65 = 956
3640	Scandia	1929	1956	1964	CRML	1965	65 = 969
3641	Scandia	1929	1951			1961	
3642	Scandia	1930	1951	1964	CRML	1966	66 = 971
3643	Scandia	1929	1951	1964	CRML	1965	65 = 970
3644	Scandia	1929	1951	1964	CRML	1967	
3645	Scandia	1930	1951			1965	
3646	Scandia	1930	1951			1963	65 = 961
3647	Scandia	1930	1946			1966	66 = 987
3648	Scandia	1930	1950	1964	CRML	1965	67 = 861
3649	Scandia	1930	1949			1966	66 = 986
3650	Scandia	1930				1966	Til JBM
3651	Scandia	1930	1950			1967	
3652	Triangel	1930	1949	1964	CR	1967	68 = 871
3653	Triangel	1930	1950			1966	66 = 988
3654	Triangel	1930	1950			1965	66 = 978
3655	Triangel	1930	1950			1966	
3656	Triangel	1931	1947			1965	66 = 977
3657	Triangel	1931				1962	
3658	Triangel	1931	1951	1951	CRS	1965	69 = 1191
3659	Triangel	1931	1951	1951	CRS	1962	
						1963	CR
						1967	68 = 867
3665	Triangel	1931				1965	65 = 966
3666	Triangel	1931	1956			1962	(havari)
3667	Triangel	1931	1951	1951	CRS	1966	67 = 862
3668	Triangel	1931	1950			1966	66 = 982
3669	Triangel	1931	1950			1966	66 = 974
3670	Scandia	1933	1950	1950	CRS	1965	65 = 968
3671	Scandia	1933	1950	1950	CRS	1967	
3672	Scandia	1934	1950	1950	CRS	1965	66 = 979
3673	Scandia	1934	1950	1950	CRS	1961	CRM
3674	Scandia	1934	1950	1950	CRS	1961	CRM
3675	Scandia	1934	1950	1950	CRS	1967	
3676	Scandia	1934	1951	1951	CRS	1968	
3677	Scandia	1934	1951	1951	CRS	1969	69 = 1196
3678	Scandia	1934	1951	1951	CRS	1967	67 = 865
3679	Scandia	1934	1950			1969	
						1966	66 = 980

Grenå, og forsvandt helt fra strækningen Struer-Randers.

Styrevogne

»Trækraftudvalget« bestemte i 1949, at der til MO-vogne skulle fremstilles en vogntype udstyret med førerrum, således at tog sammensat af en MO-vogn, et antal mellemvogne – forsynet med styreledninger – og en styrevogn kunne fremføres i penduldrift uden omløb på endestationer.

Forslaget var allerede fremsat af generaldirektør Knutzen i 1934 efter ibrugtagningen af S-tog, hvor princippet med førerrum i begge ender af toget blev indført. Det var meningen at anvende de nye motorvogne MP til formålet, og udstyre en FF med førerrum...men det blev altså ikke til noget i første omgang.

Statsbanerne bestemte sig i løbet af 1949 for at ombygge CR- og CRM-vogne med lukkede endeperroner, så den ene vognende blev udstyret med førerrum og flade sneplove (banerømmerplader).

I 1950 blev i alt 6 CR-vogne omdannet til styrevogne til brug for styrevognstog med litra MO, og fik A + B + C-ledninger monteret, og i de følgende år ombyggedes endnu nogle serier til styrevogne, således at man i 1951 havde i alt 20 styrevogne litra CRS, fordelt med 13 på Sjælland og 7 i Jylland. I 1956 kom en efterfølger, og DSB havde da samlet 21 styrevogne til MO-fremførte tog.

Der blev samtidig til brug for styrevognstog ombygget en serie mellemvogne: 20 CRM, 13 CR, 2 ATM og 9 EH, der alle blev forsynet med styre-



Personvognene FF blev ikke brugt alene til motorfremførte tog. Også dampen blev spændt for. Her er ukendt O-maskine på vej gennem Hellerup station med Rungstedtog, der består af to-akslet kupevogn og fem CR. Sommer 1936.

Foto: James Steffensen/Arkiv DMJK

ledninger A+B+C. Fra omkring 1963 blev CR/CRM med styreledninger litereret CRL hhv. CRML.

Styrevognene blev først og fremmest indsat på strækningen Hillerød-Helsingør i 1950. Hertil ombyggedes MO 593-599 med styreledning. Senere styrevogne blev sat i drift på strækningen Ballerup-Frederikssund og Haderslevbanen.

Med henblik på de særlige forhold på sønderjyske baner, blev der til brug for 2. distrikt indrettet styrevogne med en særlig vognafdeling, der kunne bruges til postkupe. De

brede vinduer kunne lukkes helt ned af hensyn til udvekslingen af post.

Svendborgbanen, der var overtaget fra SFJ i 1949, skulle også have styrevognstog, men blev forsinket grundet sporforstærkning, så her kom styrevognene først i drift efteråret 1951. Oprangeringen på Svendborgbanen blev herefter MOK=CR=CR=CRS i næsten alle tog. I tog med 1. klasse anvendtes ATM.

Fra 1951 kom også styrevognstog med CRS=CRM=MOK i drift på strækningerne København L-Farum, mens

der mellem Farum og Slangerup anvendtes de tidligere KSB styrevogne. Endvidere sattes også styrevogne i drift på Åbenråbanen.

(Anm.: Lighedstegn i oprangeringer betyder, at sammenkoblingen foregår ved hjælp af vogne forsynet med styreledninger).

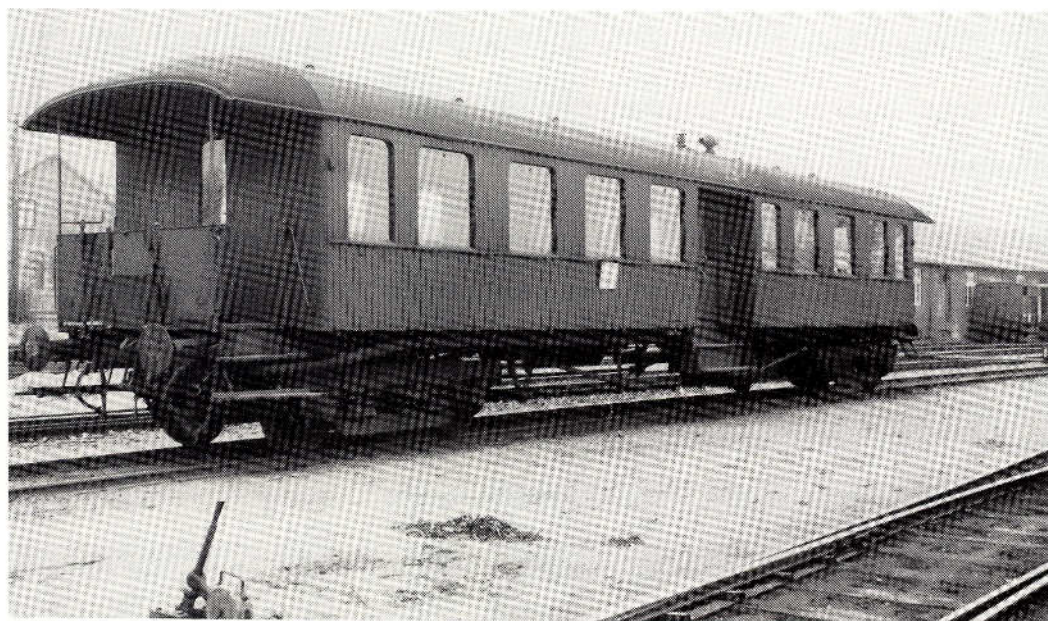
Anvendelse fra 1953

Fra 1953 var CRM fortsat indsat i tog mellem Århus-Skjern, hvor MV eller MO var trækraft. CRM rullede nu igen mellem Århus-Grenå. (Togplan 6, vest 1953). Beholdningen af CRM var vokset til 11, mens man af CRS havde 7 stk.

I 1953 havde Sjælland altså 13 stk. CRS (der var på det tidspunkt bygget i alt 20 CRS), der alle blev anvendt på de nordsjællandske baner (Lille Nord og Frederikssundbanen), 7 stk. CR til damptog og 34 stk. CRM til motor- eller damp-

tog. På Sjælland anvendtes CRM-vognene primært på Sydbanen til Næstved og Nykøbing F og på Nordvestbanen til Holbæk. Som regel uden rejsegodsvogn i toget, hvilket var usædvanligt for den tids tog. Tog 149/182 medbragte dog både en EH og DA til/fra Nykøbing F. (1954).

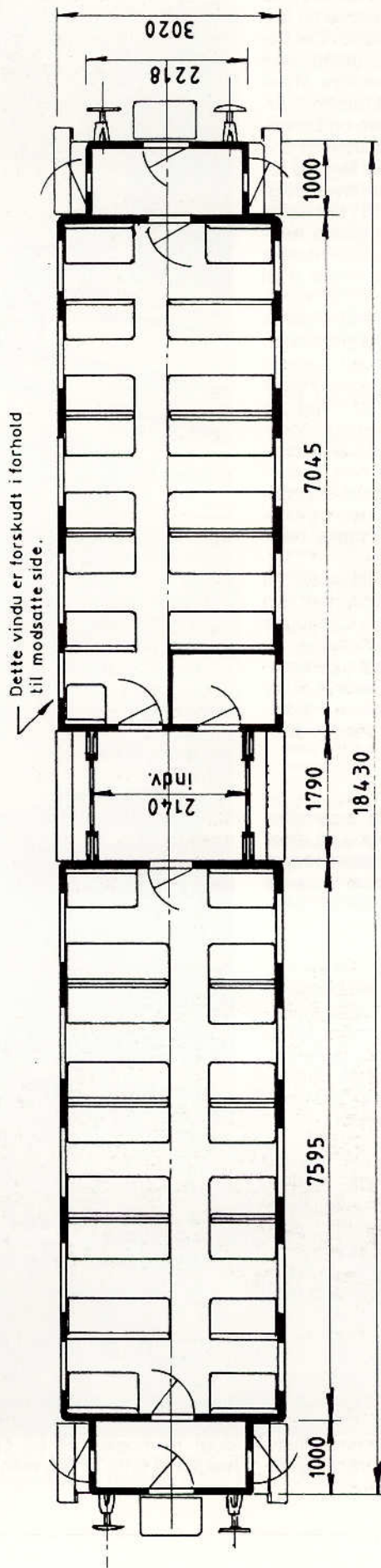
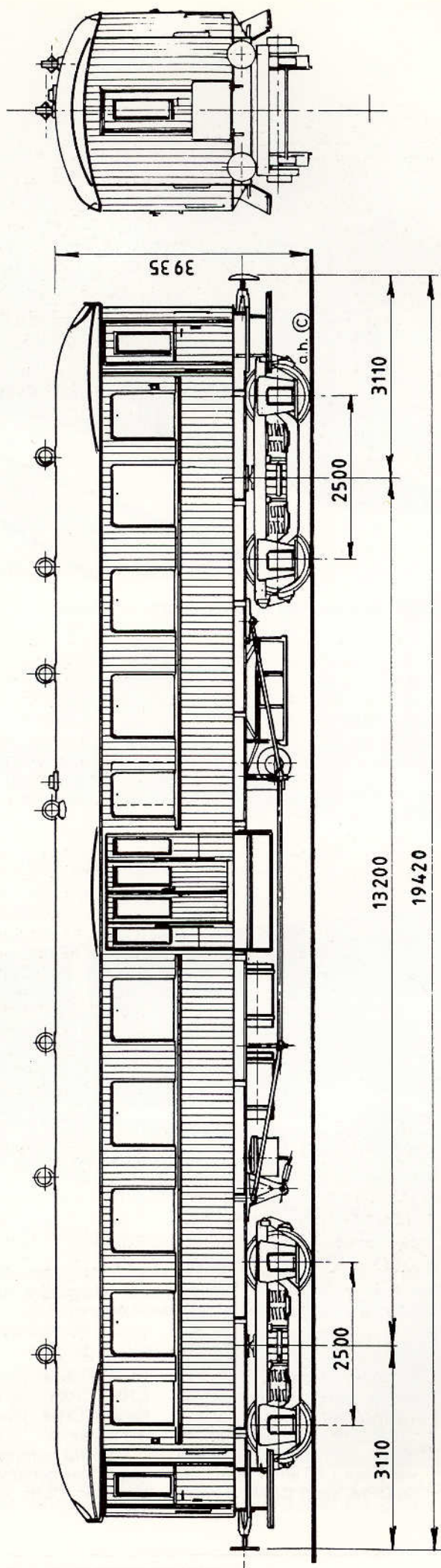
Indtil 1955 benyttedes de to-akslede »rystevogne« sammen med en EHA i gennemgående tog København-Nykøbing Sj. (tog 257). Op til otte CU-vogne kunne ses i disse



CRM 3626 i Ryomgård, 1963. Vognen har åbne endeperroner. Læg mærke til det karakteristiske halvmåne-tag, dampvarmeledning under vognkassen, skorsten på taget og rangerskruebremse på endeperron.

Foto: Arne Kirkeby, Odense

DSB. Personvogn litra CRM Nr. 3620, 3624



Bygget 1930 - 34 af Odense & Scandia.
Ombygget 1946.
78 siddepladser på fællesklasse.
Skala: 1:87 a.h. 3 Juni 1993.

Tegnet for Lokomotivet 1993.

Nr. 121. □

tog. Fra 1955 blev disse erstattet af to CRM.

Også Østbanen fik besøg af nærtrafikvognene, der blev benyttet i gennemgående week-endtog København-Faxe La-deplads.

CLS fortrænger CRS

Endnu i 1961 var mønstret det samme, selv om afløseren litra CLS kom frem i 1960. Det berørte i første omgang ikke CR/CRM, idet den nye styrevogn blev indsat mellem Århus-Skive-Glyngøre og Langå-Struer, hvor den afløste CPS.

Men der gik ikke lang tid før CLS og CLL havde overflødiggjort CR/CRM/CRS i det jyske, og i 1963 var de gamle nærtrafikvogne kun i løb mellem Århus-Grenå som regel som MOK-CRM.

Enkelte blev i 1963 anvendt i tog mellem Herning-Viborg... og mellem Hobro og Løgstør fik en MP ved visse lejligheder lov til at slæbe af med en CRM. Også i »æggetoget« 7886 på samme strækning kunne man finde den indrangeret sammen med »æggevogne« (IAL) og post- og rejsegodsmateriel. Et rigtigt blandetog!

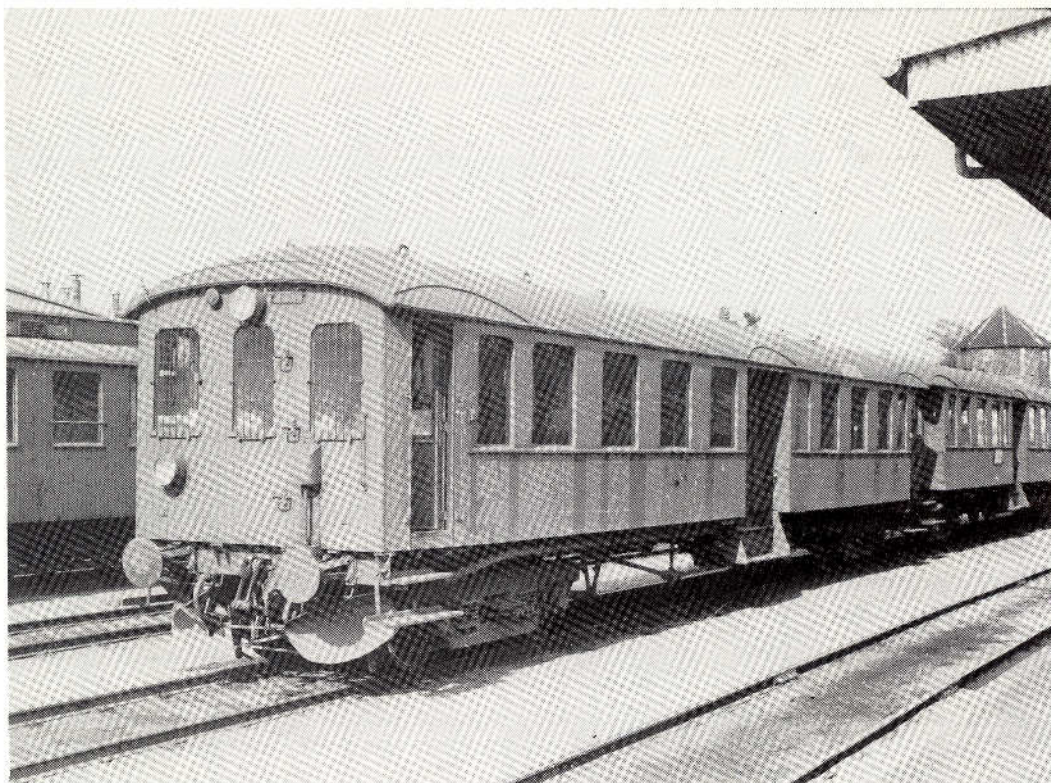
Der var på det tidspunkt 13 CRM-vogne i Jylland, men kun 5 var i fast løb. 12 CR-vogne måtte lide en kummerlig tilværelse som forstærkningsvogne, mens 2 ud af 4 CRS havde fast tur mellem Haderslev-Vojens og Røde Kro-Åbenrå.

Sjælland

Også på Sjælland anvendtes CRM- og CRS-vogne på sidebaner, især på strækningen mellem Næstved-Slagelse med MO som trækraft. Mellem Slagelse-Værslev kunne de benyttes i tog med C-maskine. Enkelte lokale tog på den befærdede midtbane mellem Næstved-Ringsted havde også CRM indrangeret. Disse havde om lørdagen en D-maskine foran. På Frederikssundbanen blev CRM anvendt sammen med MO.

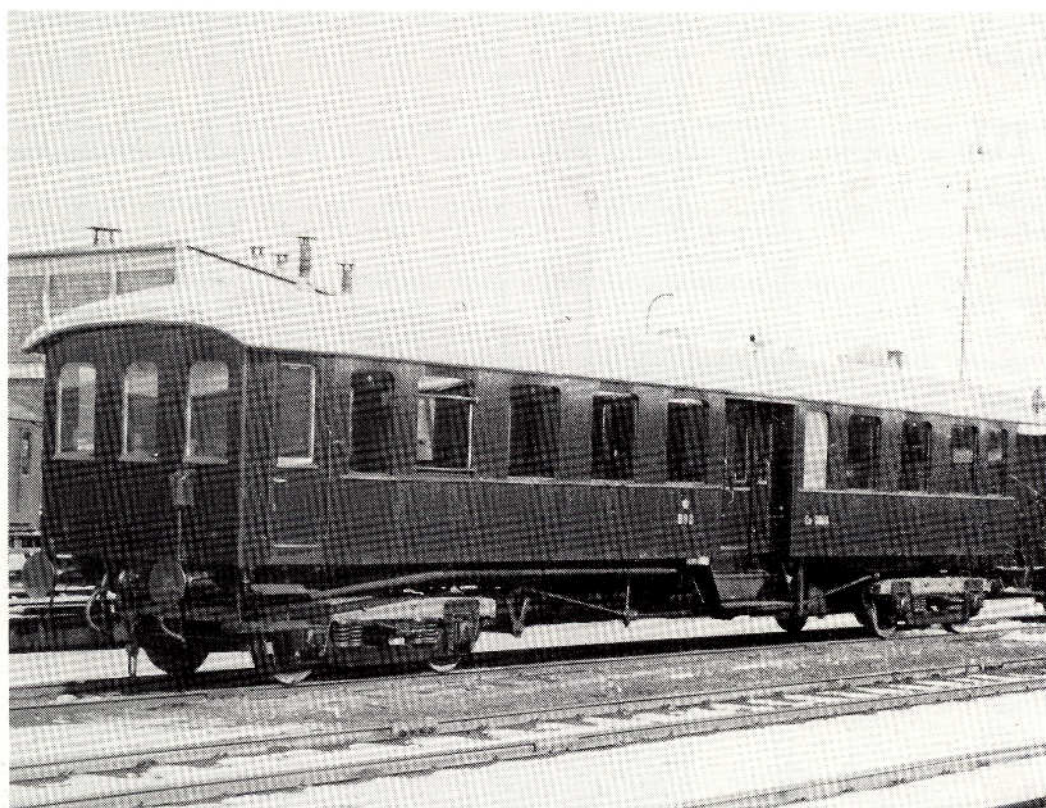
Men stålvognene CL- og CLL fortrængte dem, og de gamle københavnske nærtrafikvogne forsvandt efterhånden. I 1961 var alle CRS væk fra Sjælland, og tilbage var kun 7 CR og 31 CRM på sjælland, enten i fast tur eller som forstærkningsvogne.

En del CRS-styrevogne blev atter genanvendt som CRM-vogne, idet man demonterede styreledningsudstyret fra førerrumsenden, uden i øvrigt at ændre førerrummets udseende. Bortset fra at gitter



CRS 3654 i Odense 1962. Læg mærke til de runde plove på bogien og gitter for vinduer.

Foto: Arne Kirkeby, Odense



Forhenværende styrevogn, nu CR 3608 i Odense 1963. Ved tilbageføring fra CRS til CR fjernede DSB alt styreudstyret fra førerrumsenden sammen med lanterner, gitter og plove. Vinduer forblev intakt. Vognen er efter omdannelse malet DSB-vinrød. Bemærk, at litreringsen er påsat begge sider af dørene.

Foto: Arne Kirkeby, Odense

foran vinduer og banerømmere fjernedes.

Da man i 1964 indførte underlitra L for vogne forsynet med udstyr til brug styrevognstog, fik nogle CR og CRM hægtet et L på litraet, men var

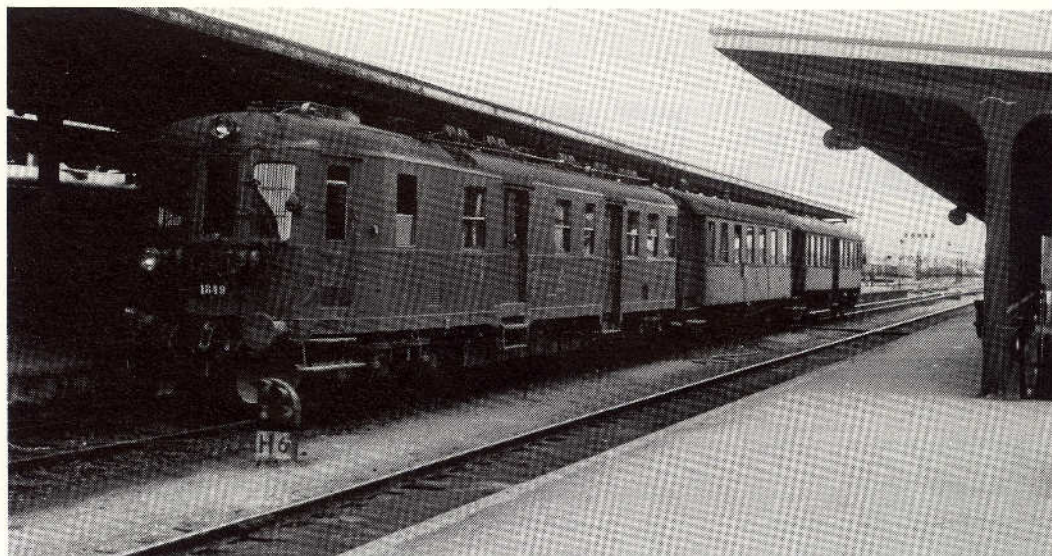
kun kort tid på sporene som sådan, idet de stod overfor udrangering.

I øvrigt førte CR-typen en noget omtumlet »litreringstilværelse« i 60'erne. Snart var de CRM, snart CRML. I nogle

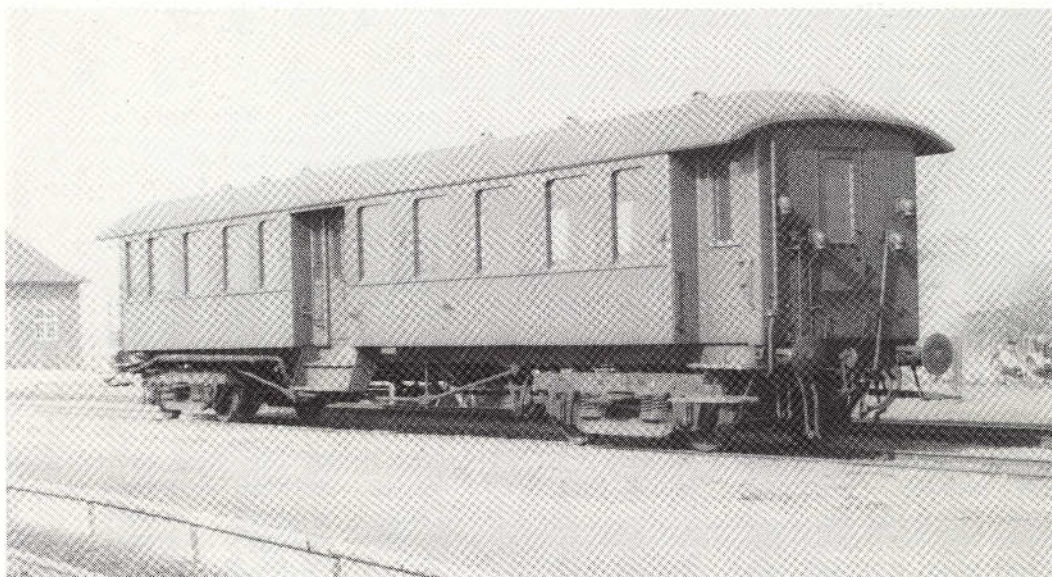
tilfælde nåede vogne at få litra CRM, CRML...og blive ført tilbage til CRM inden for bare et par måneder.

Dele fra udrangerede CRS-vogne blev genanvendt på styrevogne CLS, og omkring

* 3635, 3671, 3674 og 3675
primært på Fr. sand banen



Et fint fynsk lokaltog: MO 1849 med komb. 1. og 2.-klasse personvogn ATM 244 og ukendt styrevogn CRS holder i Odense, 1962.
Foto: Arne Kirkeby, Odense



CR 3614 i Frederikssund, marts 1965. Vognen har lukkede endeperroner og stikdåser for styreledninger i gavlene.
Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

1965 fik CRS med egenvarmeanlæg dette udskiftet med dampvarmeanlæg til brug for opvarmning fra MO, bl.a. CRS 3638, 3671, 3674 og 3675.

Undervejs nedlagde Statsbanerne mange sidebanestrækninger, hvilket gjorde de gamle nærtrafikvogne overflødige, og i 1966 havde man i 1. distrikt Sjælland kun 6 af hver type CR og CRM i reserve.

I 1970 var det endelig slut for den gamle vogntype.

En enkelt CRS – nr. 3602 – blev i 1968 udtaget og ombygget som forsøgsstyrevogn med ITC for de kommende regionaltogstammer formeret af litra Bn, og fik dermed levetiden forlænget nogle år.

Udrangerede vogne fik vognkassen fjernet, hvorefter undervognen anvendtes som fladvogne til skinnetransport



PRØVETOG: CRS 3602 blev udtaget til brug for styrevognsforsøg med regionaltog. Her er vognen i brug sammen med B 20-84 148 og MX 1017. Toget holder i Hellerup, marts 1971. Foto: E. Leithoff, Frederiksberg

for Svejsecentralen i Fredericia.

Kun en enkelt blev til mandskabsvogn. Det var CRM 3658, der blev brugt som mandskabsvogn for banetjenesten under opførelse af pakhus på Gb.

Vognkassen fra CRM 3620 (oprindelig CR 3610) blev opsat på Cvk, mens vognkassen fra CRM 3624 blev anbragt på Helgoland. Endelig endte CRM 3664 sine dage som lagerskur(?) i kolonihave ved sporene i Vigerslev...og ligger der endnu (1993).

Tre CR-vogne er i dag bevaret. Den ene tilhører DSB Jernbanemuseum og er tilbageført til FF 12 250. De to sidste tilhører DJK/MHVJ. Den ene er nr. 3622, mens den anden består af to CR, nemlig undervognen fra 3631 og vognkassen fra 3624.

Kilder:

DSB togplaner VI og 6, 1929-1969

Maskinskrevne togplaner VI og 6, 1940-1944 med håndrettelser.

DSB FO-lister 1952-1965

DRM I, diverse udgaver

DSB Museumstog, vognsektionen

Diverse DSB-cirkulærer

Henning Petersen, Næstved

JMJK, Århus

Jernbanen 1964-1972

Dansk Jernbaneblad 1925-1943

Jernbanens Hvem-Hvad-Hvor,

Politiken 1959

Hobby Bladet 1952

En speciel tak til P.C. Johansen, København og Ole Møller Nielsen, Århus, begge DSB Museumstog.

Tegningen af CRM er udført af Allan Hansen, Fredensborg efter originaltegninger nr. 16 012 og 20 038 fra Scandia, Randers, og tegninger i serien HP 121 fra DSB maskinafdeling.

ECO-vognen er en dejlig vogn, både i virkeligheden og som modelobjekt. Den er velproportioneret, kort og alligevel med endeperroner og døre som på tilsvarende personvogne. Det giver et meget harmonisk tog.

Tre ECO-vogne blev i øvrigt solgt til privatbanen HFHJ, hvor de blev ommålet i banens designfarve: Rød, creme med blå stribe.

Historien om ECO kan findes i Signalposten nr. 1, 1989. Den er skrevet af Jens Bruun-Petersen.

Modellen

Bogierne er 2,5 m fra 87-gruppen. Det er meget flotte og velkørende bogier. Anbefales. Hjulene er fra ROCO.

Med denne bogie som udgangspunkt målte jeg højden, for at få målet fra underkant af vognbunden til skinneoverkant. Dette er 13 mm. Det er et vigtigt mål at have, inden du begynder at bygge. Ellers kan du risikere at vognen bliver for høj eller for lav.

Samlingen af 87-gruppens 2,5 m bogier var uden problemer. Med sættet følger en fyldestgørende og tydelig samlevejledning.

I øvrigt skulle byggemetoden for ECO give sig selv, når nedenstående tekst til styklisteretegninger følges.

Bemærk, at den færdige model bygget efter styklisteretegningerne bliver 139 mm målt over vognkassen, hvor den egentlig burde være 138! Det skyldes måludligning under hensynstagen til styrke, sammenpasning, optegning m.v. Bogieafstand og vognhøjde er korrekt.

Inden vi går i gang med selve byggeanvisningen, vil jeg derfor gøre opmærksom på, at plasticard i angivne tykkelser og mål skal anvendes for at delene passer.

Tegning A

Start med at lave det indvendige loft af 1 mm plasticard.

Tegning B

Siderne er af 0,75 mm card. Denne tykkelse er god, da det gør det meget lettere at udskære vinduerne. Vognsiderne bliver rigelig stærke, trods det forholdsvis tynde card.

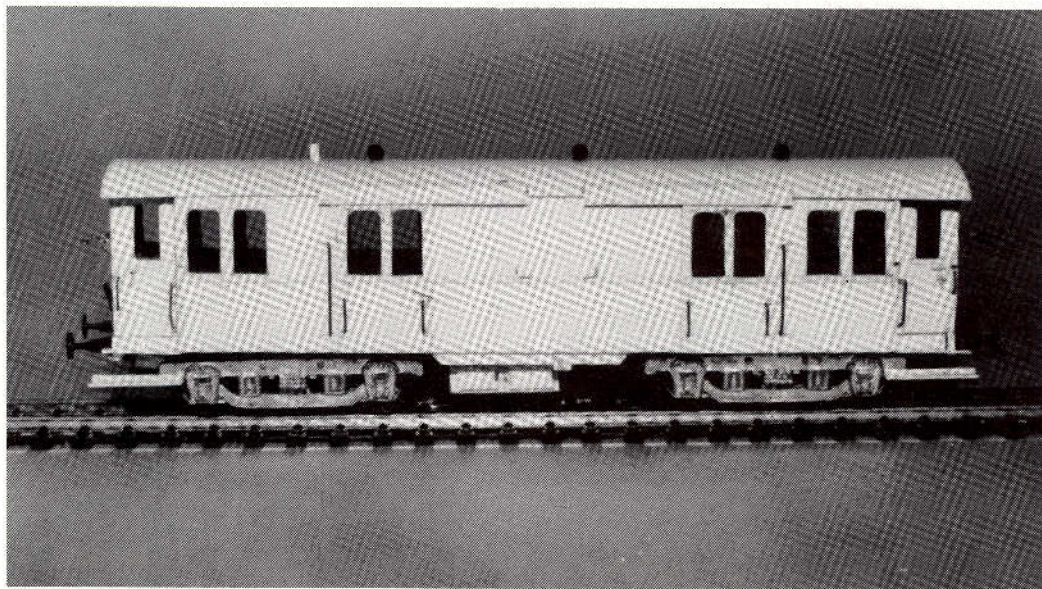
Udskæringen af vinduerne foregår således: Skær efter de lange linier først; brug lineal og tryk ikke for hårdt, når der skæres. Skær også rundingerne i hjørnerne (fig. 1). Derefter skæres et kryds i vinduet fra

En populær rejsegodsvogn i model

DSBs ECO-vogn

Selvbygning i skala 1 : 87

Af CLAUS



ECO i rå tilstand set fra siden. Bemærk, at detaljer som håndbøjler giver modellen et ekstra piff.

hjørne til hjørne. Her skæres helt igennem. Efter krydsskæringen opstår der fire trekkanter (fig II). Disse trykkes meget let ud af vinduet, f.eks. ved brug af en lille skruetrækker el. lign. På den måde fås nogle fine kanter, næsten uden grater, og efterslibningen bliver minimal.

Tegning C

Indvendige skillerum: Der laves 2 stk af 1 mm card. Nu kan loftet og siderne limes sammen, hvorefter skillerummene limes på plads i hver ende af vognkassen.

Da vognkassen og underdelen senere skal samles med en 3 mm bolt, skal der laves en ekstra skillevæg, som pålimes midt i vognen.

Denne skillevæg 31,5 x 20 mm fremstilles af 3 mm card. Der laves også et stykke card på 31,5 x 15 mm. Dette fastlimes vandret 8 mm oppe.

I dette stykke bores et 2,5 mm Ø hul. Der skæres gevind med 3 mm gevindtap, hvor vognkassen og undervognen senere skal samles med en bolt.

Tegning D

For at gøre det lidt lettere, laves en ekstra skillevæg i hver ende af vognkassen. Målene skal være 26 x 20 x 1 mm. Disse limes på de eksisterende endeskillevægge, ud mod endeperronerne, og fremstilles for at støtte de skrå sider med dørene. Nu skulle det være nemmere at »styre«.

Tegning E

Gavlne laves af 0,5 mm card. Den stiplede linie på tegningen er overkanten af indvendigt loft. Her skal du være meget omhyggelig med i limningen af gavlene. De SKAL sidde lodret.

Tegning F

De skrå stykker, dørene, udskæres efter tegningen. Fremstil to døre ad gangen. Egentlig skal disse dørstykker kun være 10,5 mm brede, men laves 11 mm, således at eventuelle små unøjagtigheder klares ved at skære dørene lidt bredere.

Ved limningen til dørene, stikker de lidt uden for gavle-

ne. Når limen er tør, skæres/slibes det overskydende af dørbredden, således at dørene ligger i plan med gavlene. Dørene skal limes fast, således at de sidder 3 mm højere oppe end underkanten af siderne.

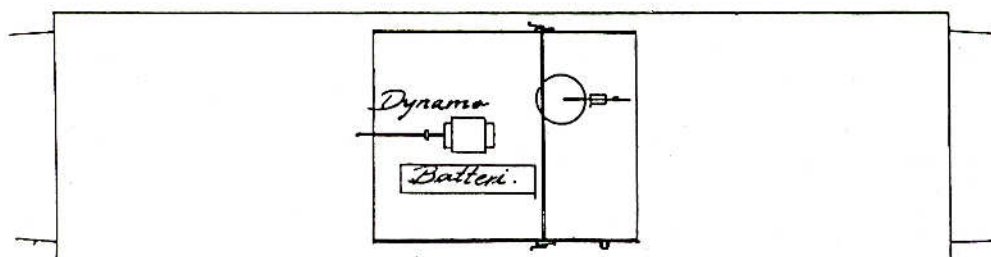
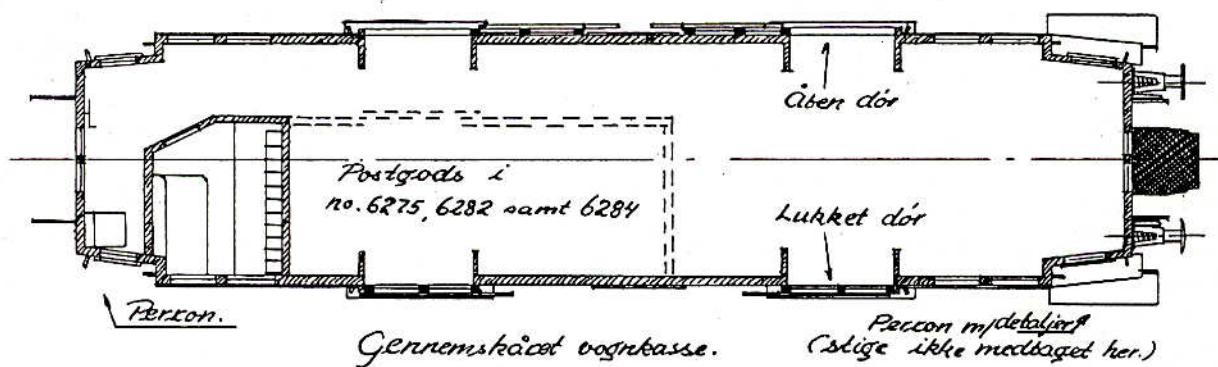
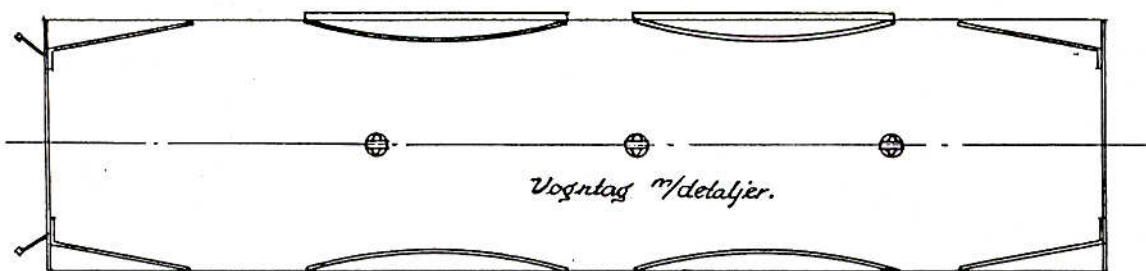
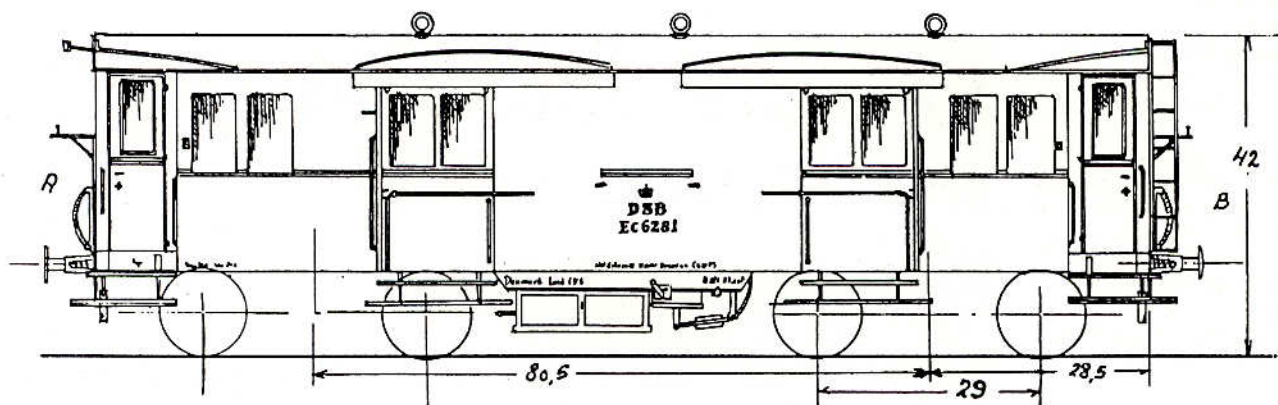
Tegning G

Pufferplanken er af 1,5 mm card. Den opmåles, og hullerne til pufferne bores med 2 mm Ø bor, hvorefter pufferplanken skæres ud og limes på under gavlen. Pufferne limes herefter i de forborede huller. Husk at afskære tappene fra pufferne, på bagsiden af pufferplanken.

Tegning H

Vangestykkerne under endedørene fremstilles også af 1 mm card. Disse stykker limes bag på dørene, så underkanten af vangestykkerne flugter med underkanten af vognsiden.

De øverste trin under endedørene fremstilles af plaststrips, 0,5 x 4,0 mm. Lav 4 stk. trin, hver med en længde på 14 mm. Hvert trin laves indivi-



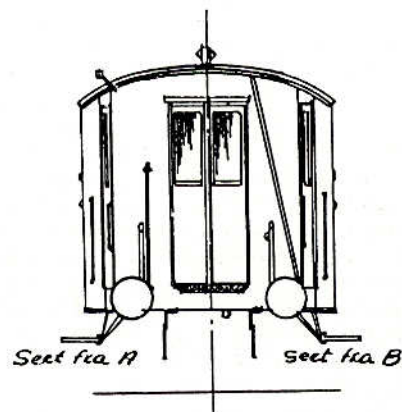
Anbringelse af detaljer på model.

DSB EC 6231-6313

Skala 1 : 87

Tegnet af Chr. Sindahlson, 1949

Gengivet med tilladelse af Model&Hobby, København



duelt. Trinene skal gå forbi pufferplanken, derfor skæres de skrå i enderne. Pufferplanken skal altså fældes ind i trinene (fig. III).

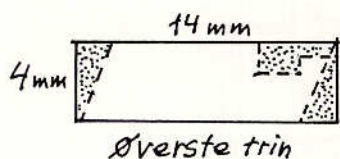


Fig III: Indfældning af pufferplanke i trin

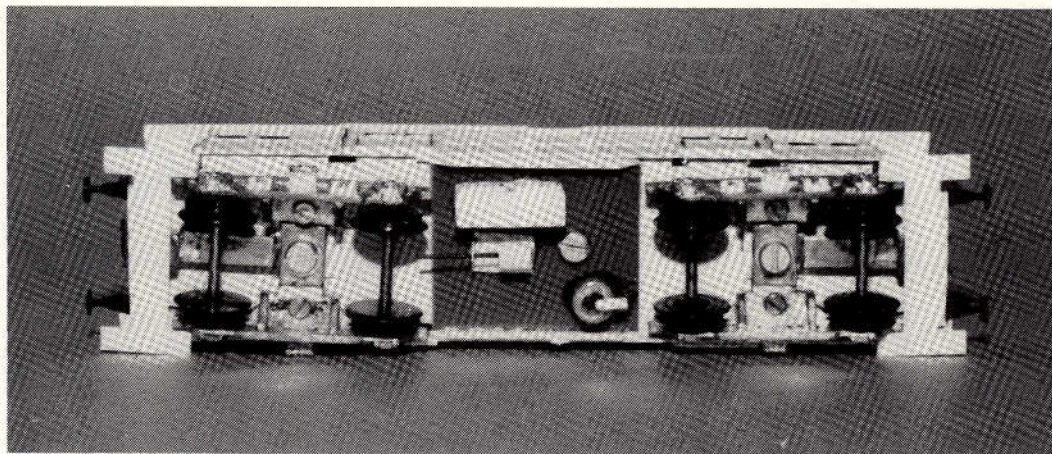
Tegning I

Understøtning til selve »overtaget« laves på det indvendige loft. Der skæres og pålimes først 1 stk. card med dimensionerne $138 \times 23 \times 1$ mm, og oven på dette 1 stk. med målene $138 \times 20 \times 1$ mm, og til sidst 1 stk. $138 \times 10 \times 1$ mm.

Selve taget skæres af 0,75 mm card i målet 140×36 mm. Taget forbukkes til buet facon. Dette kan gøres med en af mine små opfindelser: En lille træklods monteres et lille gummihjul. Hjulet kan være fra en støvsuger eller TV-bord.

Læg den ene side af taget op på en 3-4 mm høj kant, og kør gummihjulet frem og tilbage, mens taget trykkes godt ned på hjulet, og rykkes gradvist frem.

Det er en god ide, at runde taget mere end nødvendigt. Når taget limes fast, vendes vognkassen med bunden i vejret og lægges på taget. Det er vigtigt, taget holdes stramt til vognkassen, mens limen tør. Kan fastholdes med tape.



Undervogn på ECO med vægtplade og diverse detaljer i bunden. Placering af trin på bogier ses ligeledes.

Tegning J

Dørene ind til rejsegodrummet består af 4 stk. af 0,75 mm card, der udskæres og limes fast. De skal flugte nøjagtigt med underkanten af vognkassen. De store »huller« i vognsiden er til vinduerne. Glasset limes først i efter maling. Så er vognkassen færdig.

Detaljer

Detaljerne er mangfoldige, f.eks. dørstopper. Når skydedørene er lukket, bremses de af en lodret dørstopper, der går fra taget til undervogn. Lav 4 strips på $0,75 \times 0,75 \times 26$ til dette formål.

Strips 4 stk $34 \times 3 \times 0,5$ mm, limes på taget, helt ud til tagkanten, over skydedørene. Der limes ligeledes strips 4 stk. $34 \times 2 \times 0,5$ mm øverst oppe på skydedørene mod

taget, så den støder sammen med stripsene på taget.

Det sværeste at eftergøre, er listerne rundt om dørene, hen ad siderne og i gavlene. Se vogntegning. Stripsene er 0,25 mm card, og skal helst være mindre end 1 mm brede. Regnisterne på taget samme størrelse strips.

Nu mangler blot dørhåndtag og slutsignalholder, der også laves af card. Håndbøjlerne er 0,3 mm tråd, ialt 10 på hver side.

Og så over til undervognen:

Tegning K

Bunden skæres ud; den skal være af 3 mm card. Prøveanbringes i vognkassen for at se om den passer. Inden den fjernes, opmærkes bunden til skæring af små hak, så håndbøjlerne kan bøjes og få plads på indersiden af vognen.

Bemærk, det er korrekt at længdemålene er mindre en loftet i vognkassen. Det er for at undgå, den strammer mod sider, døre, pufferplanker m.v., når vognkassen monteres.

Over hullet til bolten for fastspænding af bogie, limes et stykke $10 \times 10 \times 1$ mm afstandsstykke på undersiden; derefter bores et 3 mm Ø hul. Afstanden (akselafstanden) mellem »boltehullerne« skal være 80 mm (egentlig 80,5 mm).

Bogierne monteres med 3 mm bolte med en 0,5 mm afstandsskive i mellem bogie og bund.

Tegninger L og M

Den store plade limes op i bunden midt imellem bogierne, og de små limes på denne plade, lodret, og danner derved ligesom en slags skørte.

Nu bores et 3 mm hul til bolten, der skal indpasses og skrues op i det gevindborede

hul i den ekstra skillevæg. Batterikasser, dynamo og bremsecylinder placeres efter tegning og foto. Andre detaljer monteres efter eget ønske.

Tegning O

De nederste dørtrin (af 0,5 mm card) er limet direkte på bogiernes koblingsarme. Saml vognkasse og undervogn inden trinene monteres. Så fremgår det tydeligt, hvorledes de skal sidde. Trinene er monteret på denne måde fordi, der er meget lidt plads til bogierne at dreje på. På denne monteringsmåde er der ingen problemer.

Nu monteres overgangsplader- og bøjler i gavlene; de er i mit tilfælde løsdeler fra Gremo. Tagventiler og skorsten er fra På Sporet.

Herefter kan vognen males:

Vognkassen males med Humbrol nr. 107. Efter litrering, gives vognkassen en gang halvmat lak 135.

Undervognen (vanger, pufferplanker, overgangsplader m.v.) males med Humbrol nr. 85-sort (som ny).

Taget males med Humbrol nr. 28-gråhvid (som ny); ønskes en vejrbidt vogn anvendes 27-grå.

Bogierne males med Humbrol nr. 85-sort (som ny) med overliggende bjælke af træ af 26-brun. En brugt bogie males med 113-rødbrun.

Farver til HFHJ ECO:

Alle farver er fra Humbrols sortiment.

Blå stribe: 48-blå

Cremer: 103-cremer

Rød: 60-rød

Anvendte løsdeler:

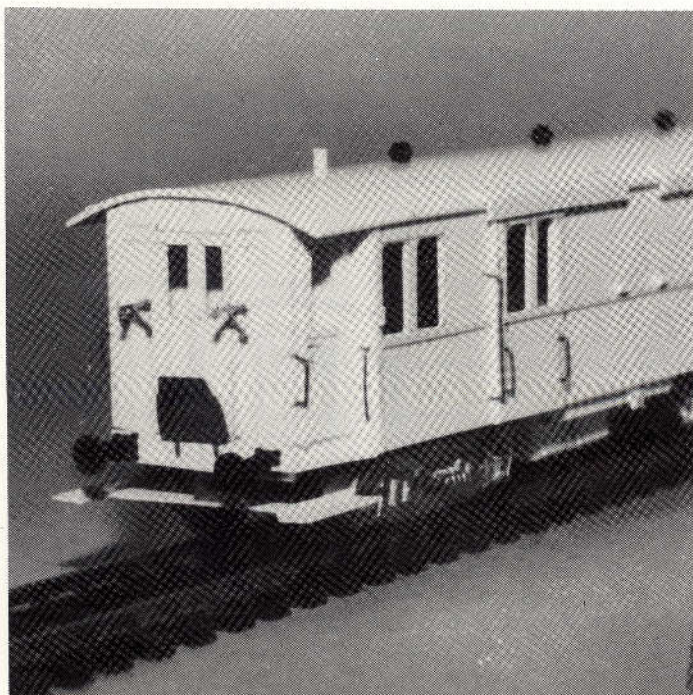
Puffer: Günther, plastik

Overgangsbøjler: Gremo

Overgangsgelænder: Gremo

Tagventiler: Plastik

Skorsten: Plastik

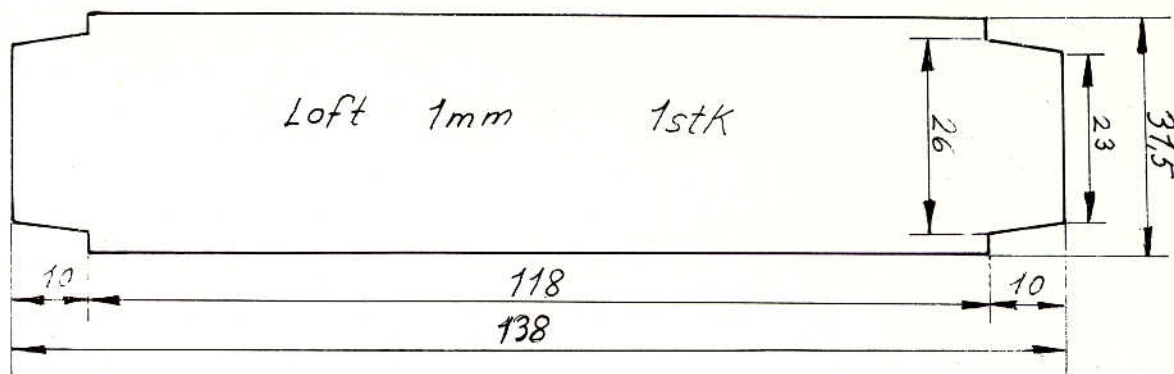


ECO set i skrå vinkel, så tagudhæng over gavl og lister over døre tydeligere kan ses.

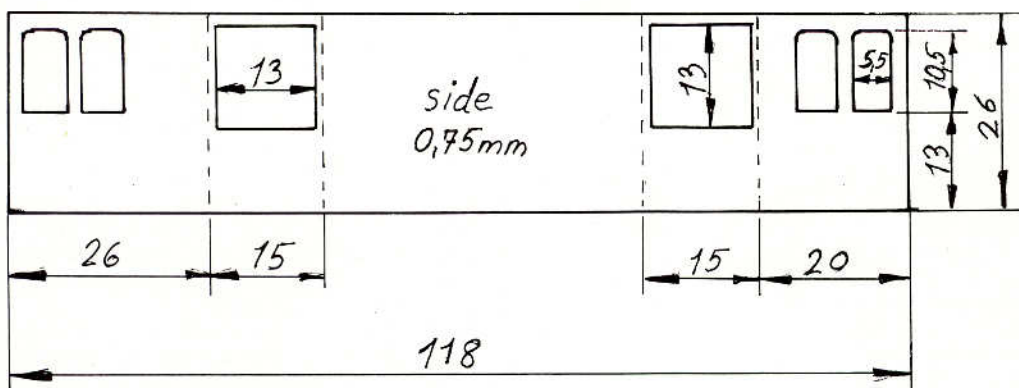
Styklistetegninger til DSB, litra CRM ECO

Vogn Kasse

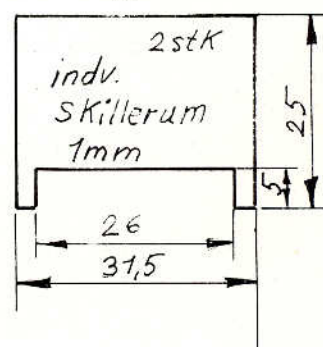
(A)



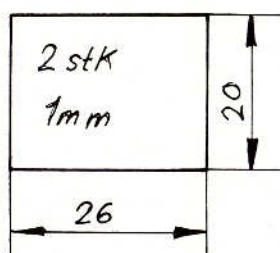
(B)



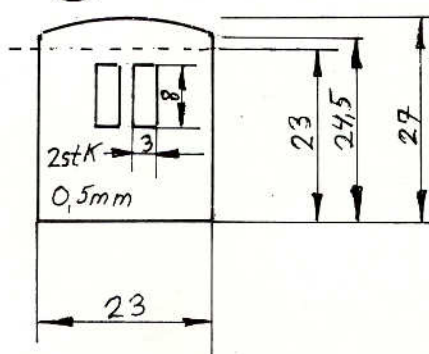
(C)



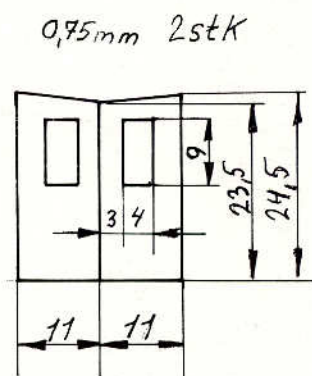
(D)



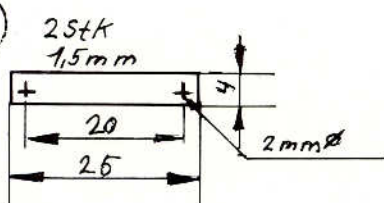
(E)



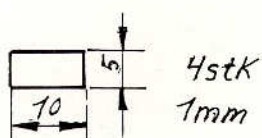
(F)



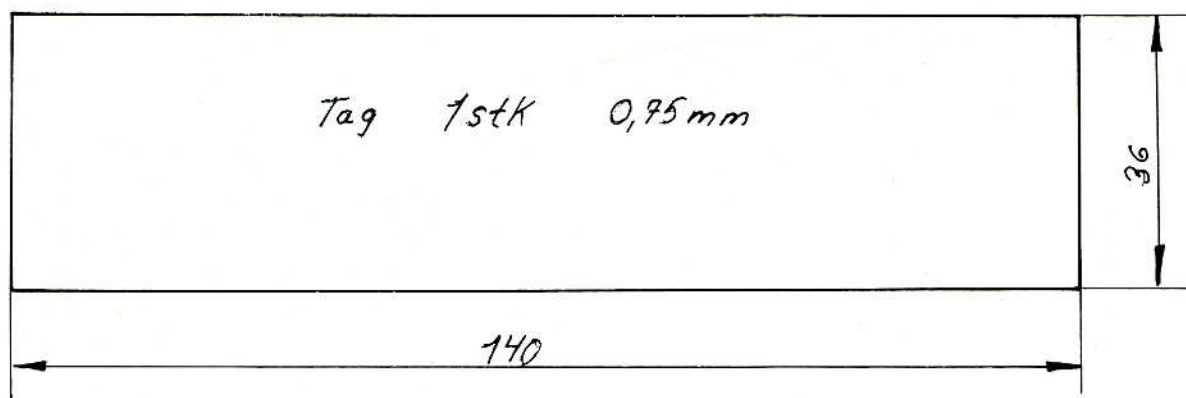
(G)



(H)

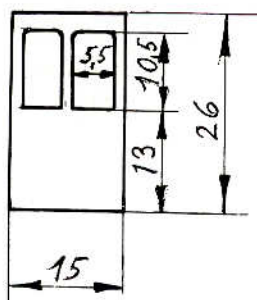


I



J

Dør 4stk 0,75mm

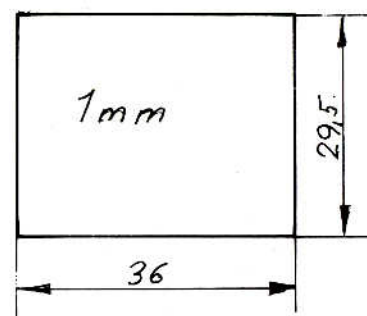


LOKOMOTIVET



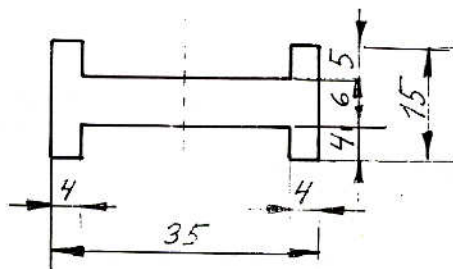
Vognbund.

L



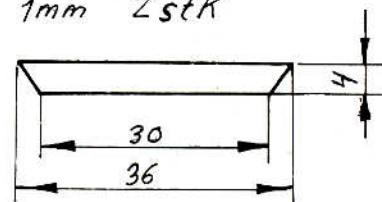
C

Trin 2stk 0,5mm

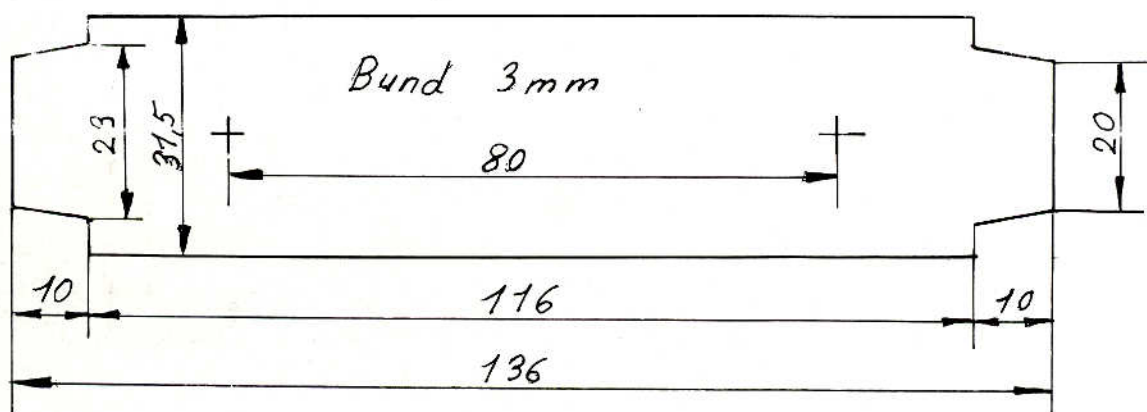


M

1mm 2stk

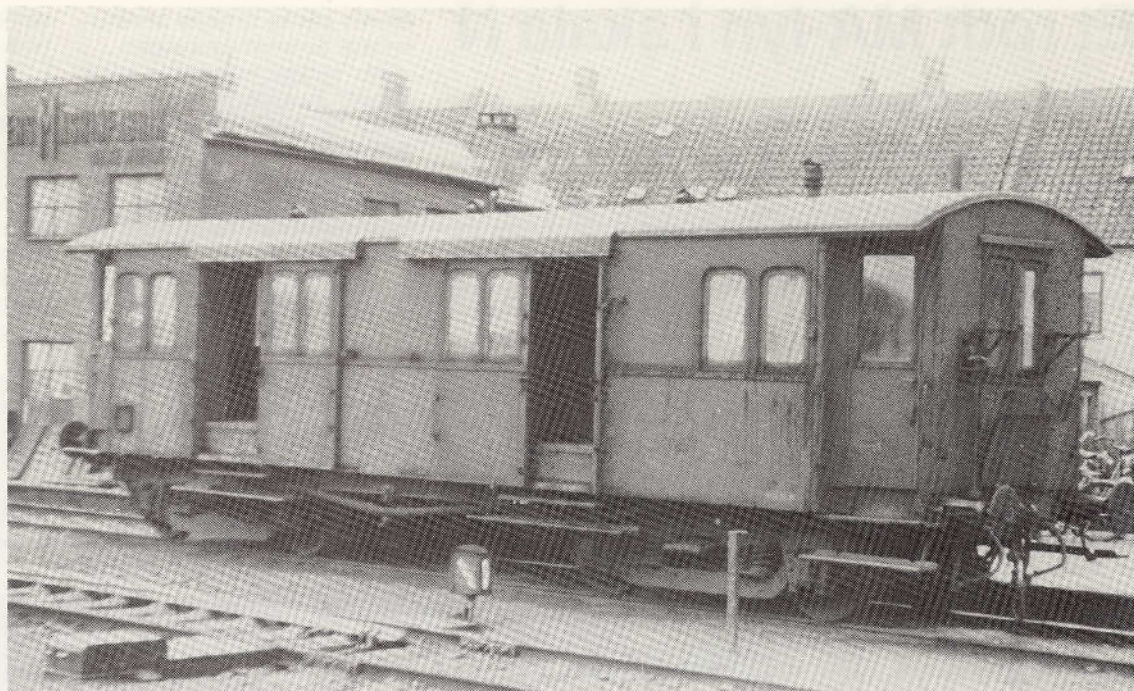


K



Claus

Billed- galleri af ECO

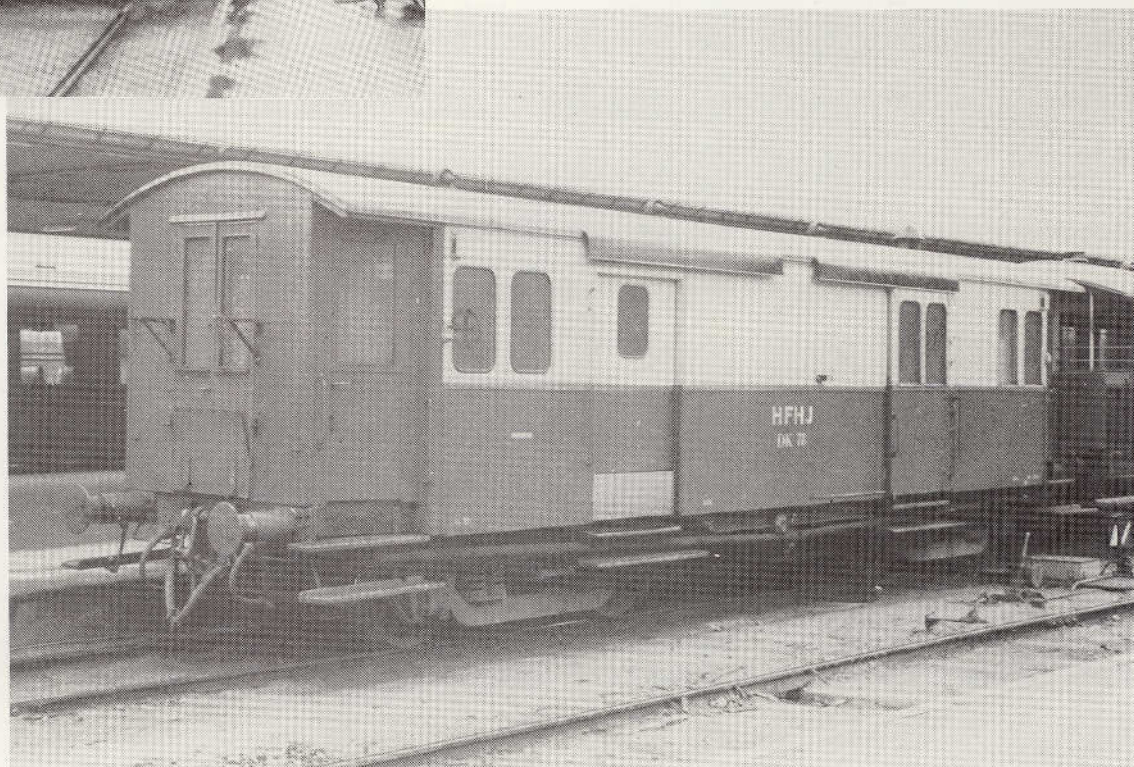


DSB ECO 6274 i Odense 1963. Vognen har rammer i vinduer.
Foto: Arne Kirkeby, Odense



Ex. DSB ECO som HFHJ DK 76 i Hillerød 1963. Bemærk døren, der er omdannet til indvendig skydedør med ét vindue.
Foto: Chr. Oddershede

DSB ECO 6274 set fra gavlen. Læg mærke til ranger-skruebremsen i gavlen.
Foto: Arne Kirkeby, Odense



Et rødt MA-lyn i skala N

Af Flemming Meisner

Her en lille beskrivelse af, hvordan du får et MA lyntog på din egen bane ved hjælp af ROCOs TEN-sæt og næser fra HO- service.

Til et »helt« lyntog skal anvendes:

ROCOS hovedsæt VT 11-5, katalog-nr. 23 005
ROCOS suppleringsæt katalog-nr. 23 006
ROCOS VMd-vogne, 2 stykker (storrums)

Ønsker du at motorisere den »kolde« motorvogn, skal der bestilles dele hertil. Styklisten over motordele ligger i hovedsættet. Det skulle ikke volde problemer at montere motor, tandhjul m.v., bortset fra at du skal være opmærksom på strømoftagerne i motorvognen. De kan virke lidt sarte.

Som kortkoblingskinematik til BS-styrevognen kan anvendes Fleschmann katalog-nr. 9574. Løse koblingshoveder katalog-nr. 9570.

Beskrivelsen er gjort ved hjælp af tegninger fra DRM, og består af ombygning af motorvogn MA og styrevogn BS. Arbejdsrækkefølgen er således:

MA:

1. Adskillelse vognen
2. Oversavning af næse
3. Udboring af tap (nr. 1)
4. Fjernelse af lysleder
5. Udboring af tap (nr. 2)
6. Fjernelse af gammel næse
7. Udskæring af nyt hul i overdel
8. Tilpasning af »genbrugsstykke« med ny næse
9. Ny næse med genbrugsstykke limes i overdel
10. Udsparthing af samling, vognkasse og ny næse
11. Montering af tag

BS:

1. Adskil vognen
2. Vognkassen afkortes
3. Næsen klargøres til kortkoblingskulisser (KKK)
4. Pålimning af næse til vognkasse
5. Sparring af samlinger + rester af vindue
6. Indlimning af KKK
7. Afkortning af tag
8. Kuppel og tag limes sammen
9. Montering af tag med kuppel
10. Efter maling, montering af gummiulst

Bygning af MA-motorvogn

Vognen adskilles efter ROCOs vejledning. Den del af næsen, der ikke skal genanvendes (gl. næse) er af metal for at gøre vognen tung. Det kan godt være, det er lidt besværligt at

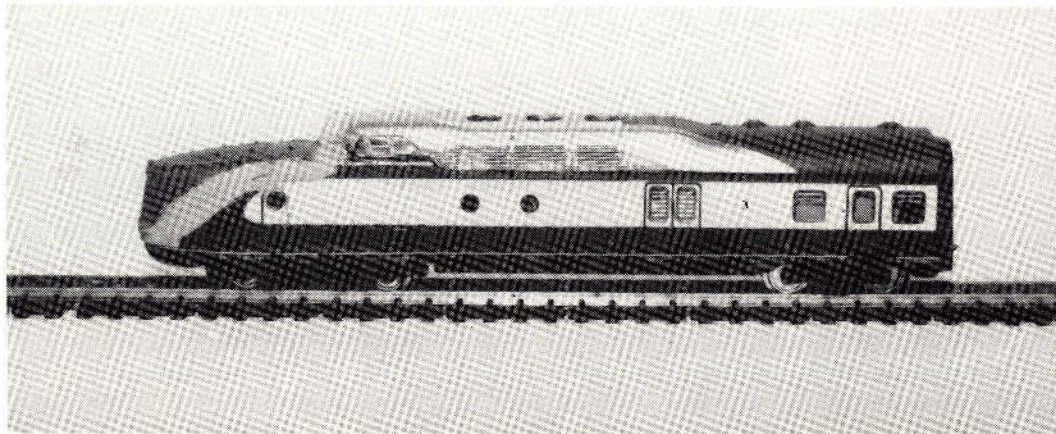
blevne stykke til højre af næsen skal derimod genbruges.

Nu vendes overdelen med bunden i vejret, hvorefter metaltap nr. 1 skal udbores. Den er markeret på tegning B som prik mellem vinklerne. Udbores med et bor, ca. 5 mm ø. Lyslederne kan nu fjernes, og metaltap nr. 2 – vist i trekanten af vinklerne – kommer til syne. Denne udbores på samme

der til lyspære. De skrå linier (vinkler) er lysledere.

Samling af MA

Det skraverede stykke på tegning C skal genanvendes, og er stykket vi fik tilovers fra tegning A. Stykket sammenfiles i forkanten med den nye næse, der ses til venstre, så det sidder pænt og lige på vognkassen, og så udstødningen pas-



ROCOS TEN motorvogn med dansk lyntogsnæse, endnu i umalet tilstand, så samlinger kan ses.

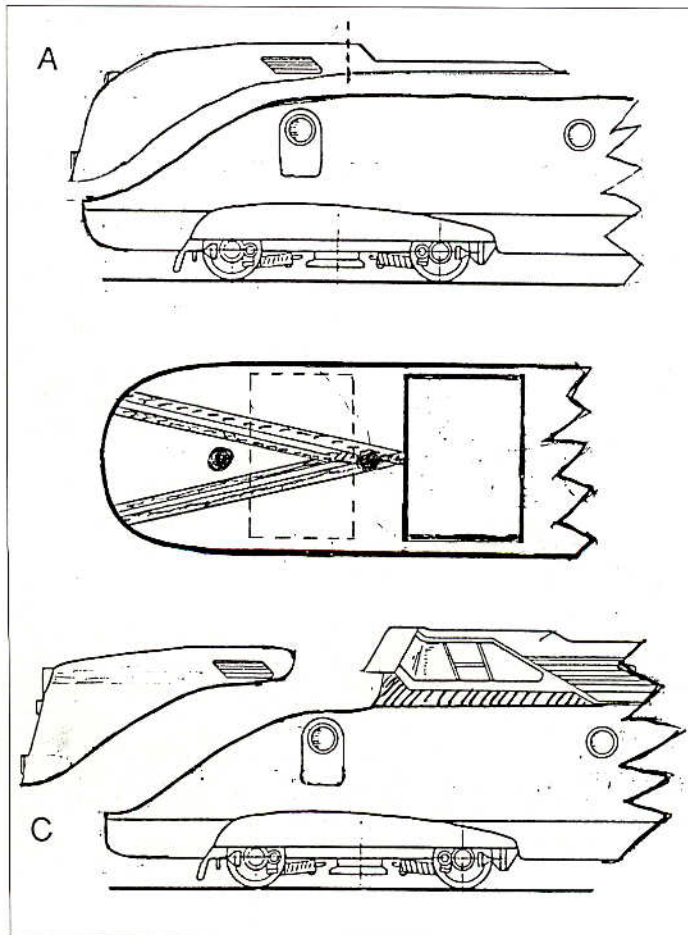
save i metallet, men det skal jo gøres. For at få stykket af, vi ikke skal bruge, skal der lægges et snit efter den stiplede linie jvf. skitse A. Pas på ikke at save ned i vognkassen. Forreste del (fronten) genanvendes ikke. Det lille tilovers-

måde, hvorefter den gamle næse er løs. Se tegning B, hvor vognen er vist nedefra.

Den stiplede firkant markerer, at der skal laves et hul her, således at den nye næse kan være der. Den fuldt optrukne linie angiver vægklods og hol-

ser ned i hakket i den nye næse. Limes med tokomponent-lim.

Når alt passer sammen, limes den nye næse på plads. Brug tokomponent-lim. Herefter kan samlinger mellem ny næse og vognkasse spartles.



Arnolds sider

Bygning af styrevogn BS

Storrumsvogn adskilles jvf. ROCOs vejledning.

Ny kuppel tilpasses. Muligvis skal der planslibes på den nye næse og kuppel, så de let passer sammen. Taget afkortes, limes sammen med kuplen. Kuck-kuck ventil monteres, se tegning D. De skraverede flaps på kuplen, er limflaps.

Ny næse tilpasses og limes sammen med vognkasse. Der kan kun bruges tokomponent-lim.

Tegning E viser afskæring af vognkasse til ny front (næse), og ovenover denne den nye næse med limflaps (skraveret). Kun afskæring af vognkasse, ikke undervogn. Vognkassen afskæres jvf. den stiplede linie. Efter afskæring fås et halvt vindue. Det og

resten af samlingen udspartles når fronten er indplaceret.

Ny næse

Hvis du ønsker den nye næse med KKK, kan det gøres på følgende måde:

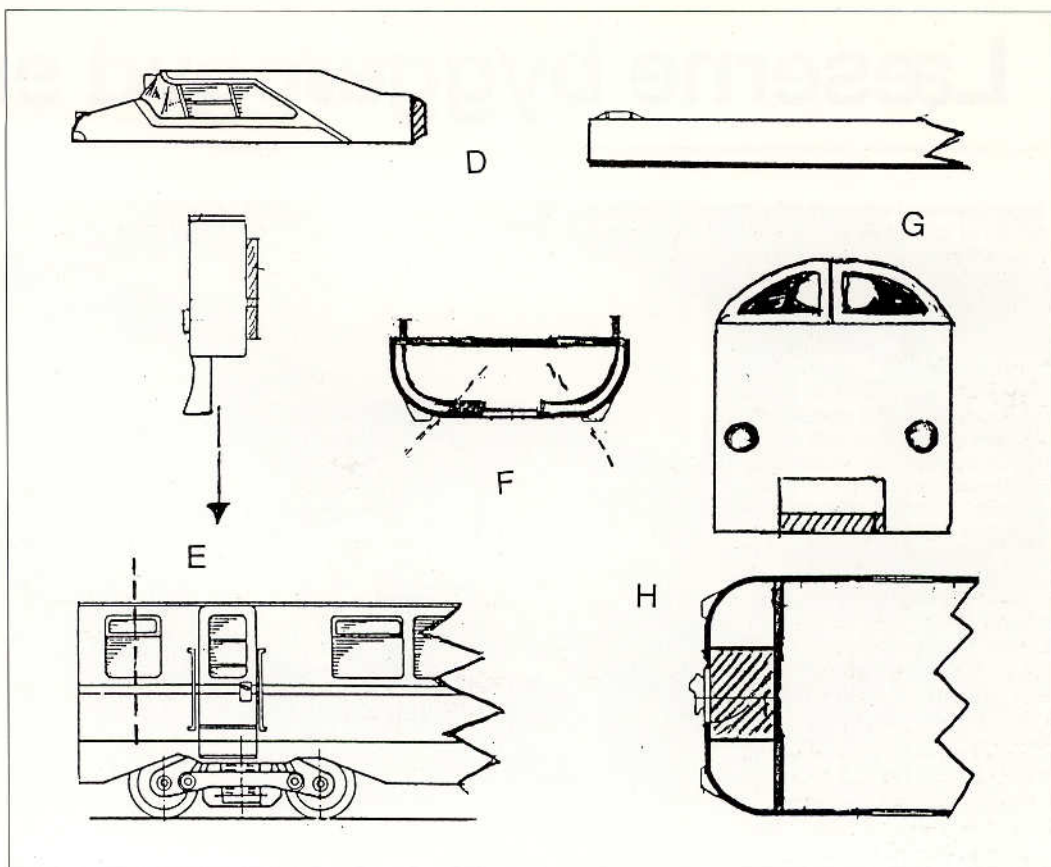
Tegning F viser næsen set nedefra med limflaps. Den nederste del af fronten saves fri efter de stiplede linier i begge sider, således at åbningen bliver med skrå sider og en anelse større.

Tegning G viser fronten set forfra. Det nederste skraverede stykke saves bort.

Det eksisterende skillerum i vognkassen må ikke fjernes, fordi KKK'en skal limes mellem skillerum og ny næse, der akkurat lige passer til KKK'en. Hvis KKK'en alligevel ikke kan være der, fræses så lidt indvendigt af den nye næse som muligt. KKK'en limes på plads. Brug tokomponent-lim. På tegning H angiver det skraverede felt den nye KKK.

Sørg for at KKK'en sidder vandret, ellers kommer koblingshovedet til at hænge, og derved opstår koblingsproblemer.

Gummivulsten monteres først efter vognen er malet.



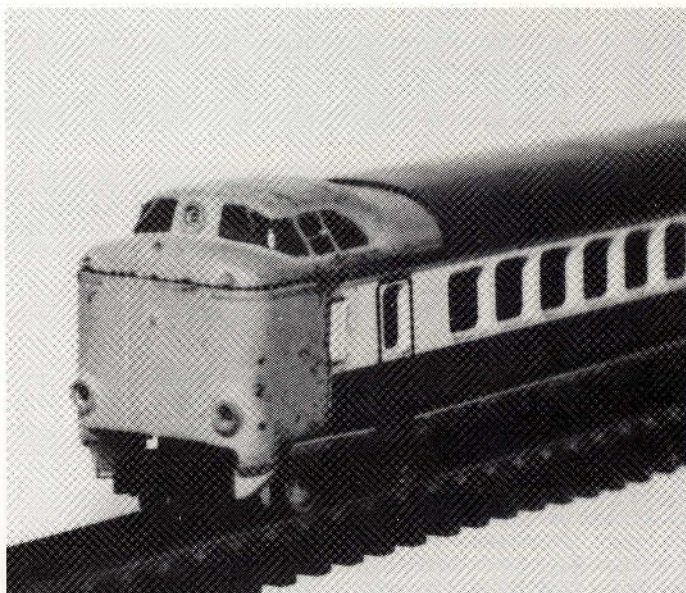
Slutning

Jeg må nok erkende, at HO-Service i Sdr. Felding virkelig har formået at lave disse løsdele til MA-lyntoget i spor-N særdeles flot og velpassende.

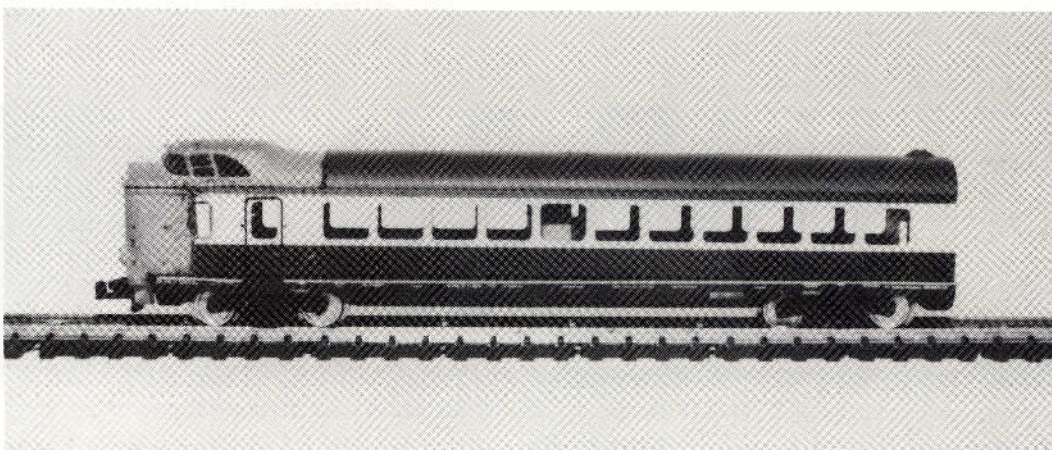
Som det fremgår af min byggevejledning, er der ingen problemer med tilpasningen og samling. Sættet kan på det varmeste anbefales.

Køreløset har jeg ikke beskæftiget mig med, men jeg vil naturligvis montere køreløset i toget. Både i MA og BS vil jeg formodentlig anvende lyslederkabel. Jeg vil forsøge at udskifte lyspærrerne med lysdioder, hvis det kan lade sig gøre.

I næste nummer bygger vi BMK, således at man kan få et helt korrekt lyntog kørende på anlægget.



ROCOs styrevogn med ny styrerumskuppel, der gør den til en dansk styrevogn BS. Vognen er umalet, således at samlinger kan ses.



DANSK MODELJERNBANE UNION

STOR MODELJERNBANE UDSTILLING

Husker du udstillingen på Østerport i 1989?

Dansk Modeljernbane Union (DMJU) arrangerer i foråret 1994 en stor udstilling i København omkring skinnestationsområdet med hovedvægten lagt på modeljernbaner.

Udstillingen vil omfatte modeller, kørende anlæg, tekniske finesser, litteratur, fotos og plancher, og evt. fuld størrelse materiel.

Grundet forskellige problemer i planlægningsfasen må vi desværre ændre tidspunktet for afholdelse af den planlagte udstilling her i efteråret 1993.

Vi har fået tilbud fra DSB-skolen ved Østerport Station om at benytte deres lokaler i weekenden den 19.-20. marts 1994.

Alle danske klubber samt producenter og forhandlere inviteres hermed til at deltage. Interesserede bedes snarest muligt henvende sig til nedenstående for nærmere oplysninger. Der vil i oktober blive fremsendt tilmeldingsblanketter, der skal være returneret til os senest 31. december 1993.

Med venlig hilsen og på gensyn. På DMJU's vegne

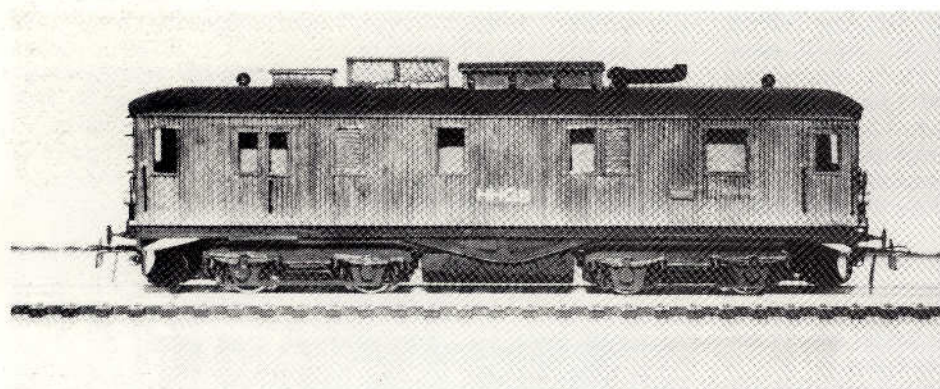
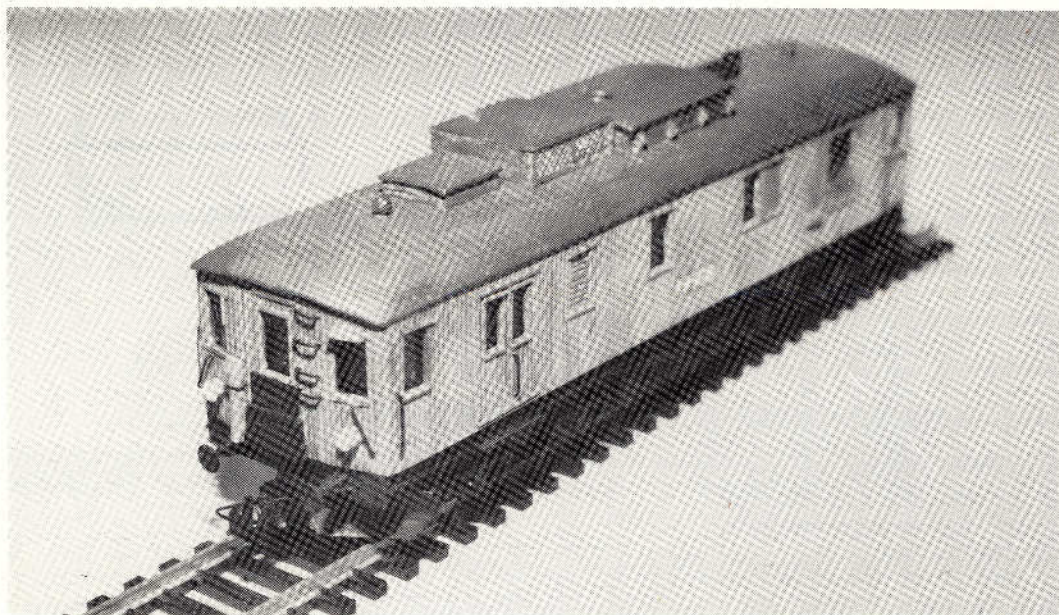
Steen Spile

Ellehøjmet 12 · 2800 Lyngby
Tlf. 44 44 26 81,
bedst kl. 17-20

Læserne bygger

Asger Jensen, Helsingør, har bygget en af de rigtige gamle motorvogne, der rullede på danske privatbanespor, nemlig Hornbækbanens HHGB M1. Modellen er bygget i skala 1:87 i rillet plasticard på en PIKO motorundervogn (historien melder intet om hvilken), der dog har lidt for stor akselafstand til den danske udgave. Men det ses ikke, når den sørger for trafikken på Jensens egen Hornbækbane, der p.t. er nedlagt grundet flytning. Nyd modellen med alle dens detaljer, hvor især taget for alle modelbyggere er en godbid med afkølingsaggregater og krum skorsten (fremstillet af tyk ståltråd).

Bemærk også detaljer på fronten med »kasket« over vinduer og trin. Lygterne er runde plastrammer fra byggesæt, der er skåret i tynde skiver og malet hvide inden i. Taget er fremstillet efter sandwichmetoden (lagkage) af plasticardstykker og plasticpadding.

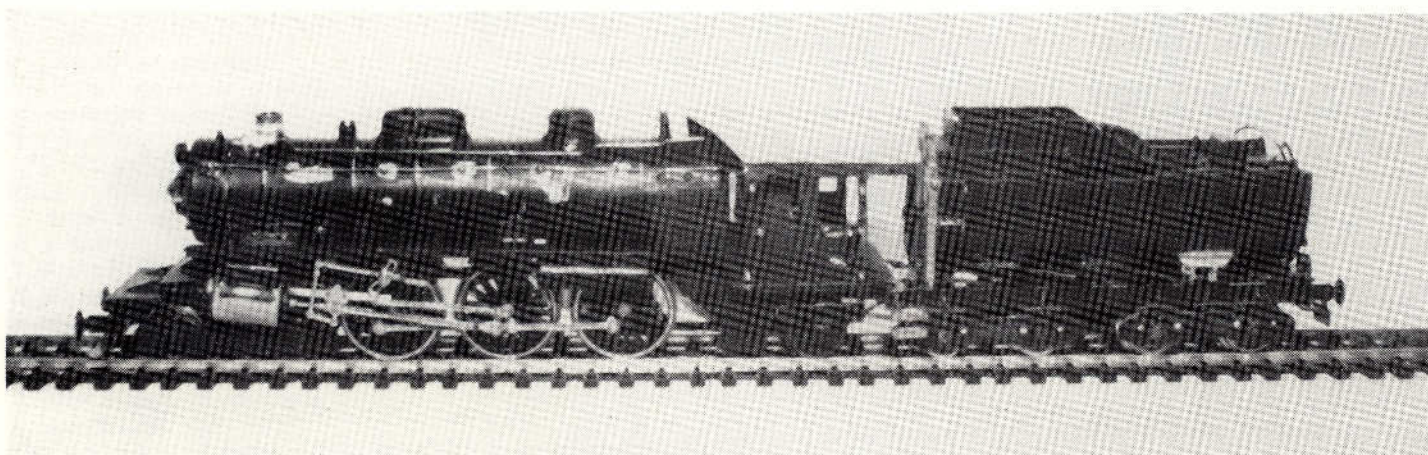


E-maskine

Netop som jeg troede, jeg ikke kunne få fat i den nu indgåede E-maskine i hvidmetalsamlesæt fra UK (omtalt tidligere i LOKOMOTIVET), fik jeg byttet mig til en »skrotmodel« hos en brugttogsforhandler i håb om at kunne forbedre den. Lidt var bedre end intet, skriver Preben fra Sandved/Sjælland. Modellen var mildest talt forfærdelig samlet med »bagvendt« gangtøj, skævt førerhus og især vakkelvorne hjul. Jeg havde næsten opgivet at få noget ud af den, da en ven tilbød sin assistance. Han lag-

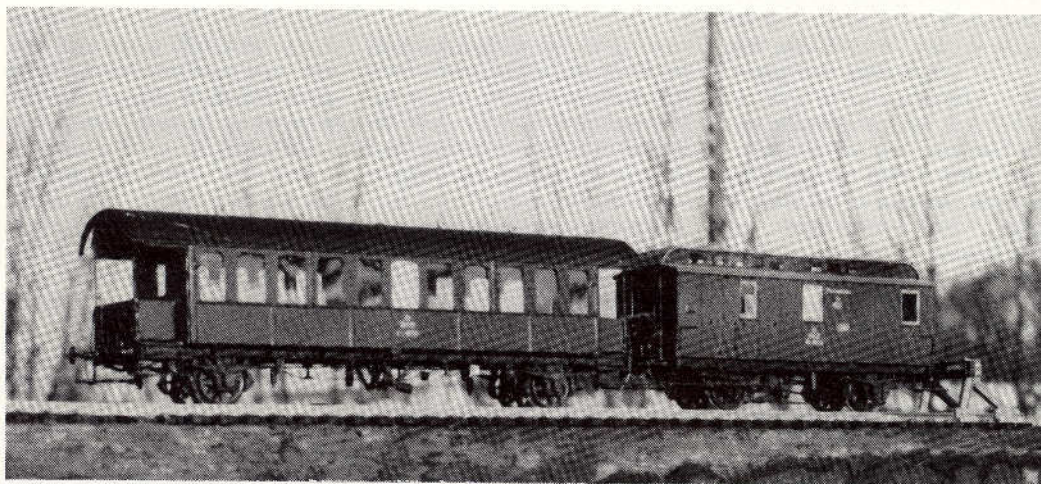
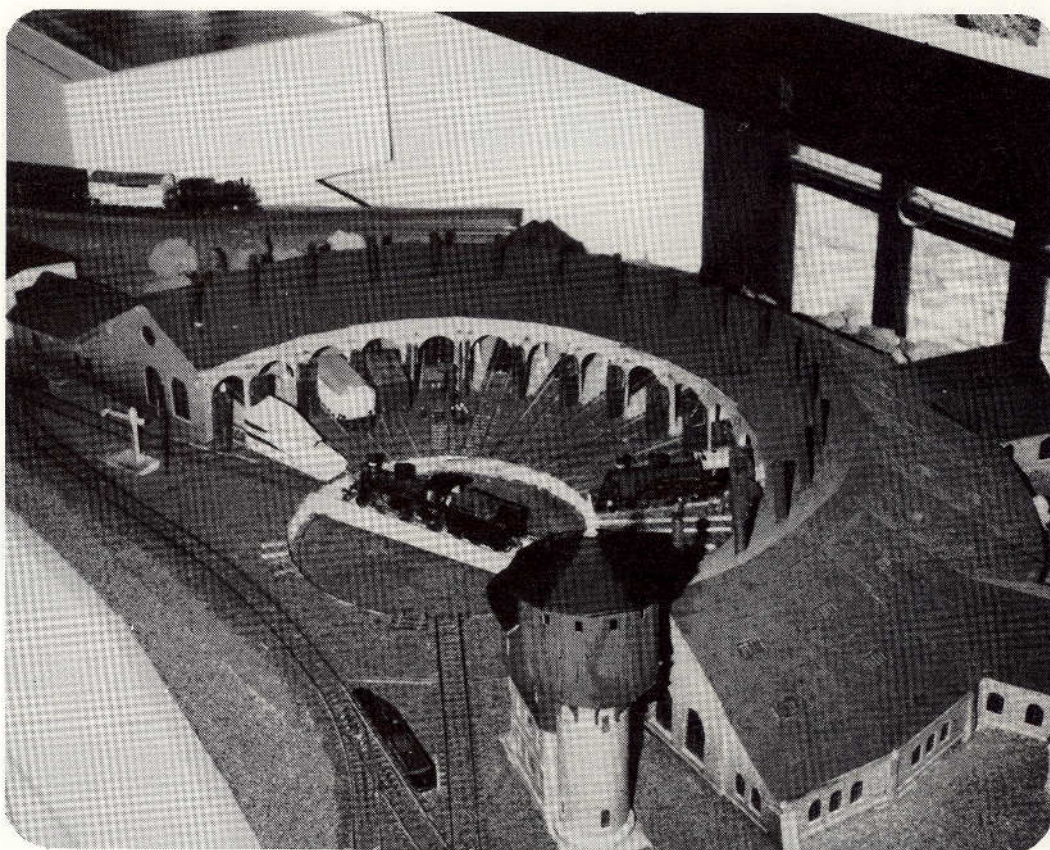
de ny motor til tenderen til 2-skinne-jævnstrøm (Faulhaber), rettede hjulene op, udskiftede nogle drivhjul, og fik lappet gangtøjet sammen, så det virkede nogenlunde. Da det spændte gevaldigt, fremstillede han nogle få nødvendige nye gangtøjsdele af metal, rettede den skrå cylinder og fjernede uønskede detaljer på kedlen. Efter nogle småjusteringer, bl.a. med mere vægt på forløberen og korrigerende af efterløber, kører den som forbilledet, og jeg mangler nu blot at få den detaljeret og malet efter tidligere bragte tegninger og fotos i

LOKOMOTIVET. Indrømmet! Det tog os mange timer at få den til at køre, men det var besværet værd. På billedet har den fået lyst vand-slibepapir på taget og nye gelændere på kedlen, derfor de lyse pletter m.v., og mangler efterhånden kun bemaling og litrering. En enkelt tenderholder måtte også udskiftes. Jeg overvejer dog at fremstille ny skorsten til maskinen – en dobbeltskorsten, der gør maskinen mere »strømlinet«



Læserne bygger

STRUER MASKINDEPOT I MODEL: Apropos vort nu udsolgte hæfte om maskindepoter, viser vi her et eksempel på modelbygning af et stort maskindepot, nemlig det gamle maskindepot i Struer, bygget i skala 1:87, og anvendt til udstilling på Struer Museum i 1985 (?). På drejeskiven ses en K-maskine, mens en D-maskine stikker snuden frem fra selve remisen. Modellen er en nøjagtig gengivelse af remisen, der brændte i 1981. Da vi har fundet billedet i arkivet med få oplysninger, kender vi ikke modelbyggeren. Men læser han dette, må han gerne sende os et par ord om byggemetode, materialeanvendelse m.v., da vi synes det er et flot eksempel på historisk efterligning. Ukendt fotograf



»RYSTEVOGN« og POSTVOGN: Ulrik Jensen, København præsenterer her to af sine flotte modeller fra epoke III på havens plankeværk (at han tør..!). De er selvbygget i skala 1:87 af plasticard og diverse løsdele, og resultatet skulle tydeligt fremgå af billedet. Det viser »rystevogn« CY 4620 og postvogn DL 5505 i vinrød udgave med gule litreringer. DL-vognen har buede sider, hvilket Ulrik har eftergjort meget smukt. Bemærk undervognsdetaljer, hvis ellers bogtrykkeren tillader det! Ulrik interesserer sig meget for »rystevogne« og er i gang med at skrive deres historie til LOKOMOTIVET...sammen med en byggebeskrivelse.

Foto: Ulrik Jensen

Skal andre læsere ikke se dine modeller?

Se bare teksten om E-maskinen, som fortæller, der er sjove historier i mj-hobbyen. Først skrot – og så kørende model! Så spændende kan vor hobby være. Har du fremstillet tilsvarende modeller, så send os et foto – sort/hvid eller farve – med kort beskrivelse. Modellernes kvalitet eller forbilledlighed er ikke afgørende. Bare de viser, der er gang i de danske mj-ere, og at det er danske forbilleder, man forsøger at eftergøre, lige fra DSB til smalspors industribaner. Skalaen er også ligegyldig. Kom bare med O, HO eller N...eller noget helt andet. Send billede og tekst til LOKOMOTIVET, postboks 477, 4700 Næstved.

Vi har hørt og set ...

Afmatning på modeljernbaneområdet?

Sommeren har ikke budt på de helt store nyheder inden for modeljernbaneverdenen. Det var ventet at **HELJAN** ville komme med deres lukkede DSB-godsvogne litra HD og samme i dlj- bemaling til maj, men den er endnu ikke set i skrivende stund.

Vore kilder meddeler, at den er ved at undergå nogle detaljemæssige forbedringer, bl.a. ved håndbøjler og akselboks. Vognkassen males i øjeblikket hos firmaet, der også sætter farve på materiel for Walthers. Vi venter spændt på resultatet.

ROCO har – som nævnt i tidligere numre – mange danske planer, bl.a. en moderne lukket godsvogn med svingtag litra Tdgs og lukket vogn Gs samt en dansk N-maskine, men indtil videre har vi kun set den lange 2-akslede Hbillns, der udkom uden for programmet i juni, og som omtales nedenfor.

Også **Din&Min Hobby** (Klein) træder vande. Nye produktioner er ikke planlagt, og man venter kun på skrotvognen Eaos, der muligvis kommer i handelen til efteråret, ligesom der kun ventes at udkomme forskellige typer containere.

Kun **Märklin** har annonceret udgivelse af den lukkede stykgodsvogn litra Hbis med Grand Danois motivet, der vil være velkommen på danske modeljernbanespor efter Fleischmanns fatale discount-udgave ... ihvertfald discount hvad kvalitet angår. Vognen udkommer til november. Bemærk, at Märklins museums MY 1101 kommer i sidste oplag til julehandelen. Herefter udgår den af programmet.

PÅ SPORET's CL er nu i handelen, og man koncentrerer sig naturligvis om at få denne afsat. Alligevel er man begyndt at undersøge basis for udgivelse af en CC-vogn i skala 1 : 87. Er man interesseret bedes man venligst kontakte forretningen for nærmere oplysninger eller bestilling.

Den fra **DAN-HOBBY** annoncerede epoke V-godsvogn

Hbikks, hvis forbillede er danske vogne indkøbt i Sverige, skulle være i handelen, når dette skrives. Der har undervejs været lidt problemer med fremstilling af transfers. Men de skulle nu være overstået. Endvidere kan man nu tilbyde et byggesæt i ætset metal af MAK-værket (lang udgave) fra mange privatbaner. Det er på PIKO's BR 106.

HO-SERVICE i Sdr. Felling, der leverer lækre løsdele til mj-erne, har imidlertid fuld fart på, så her kradser krisen tilsyneladende ikke. Det store sortimentet, som firmaet kan tilbyde, fremgår af annoncen bag i bladet.

DWA arbejder i øjeblikket videre på serien af danske benzintankvogne, i første omgang vogne fra DDPA. Se annoncen.

TRINBRÆTTET TEKNIK har nu udsendt deres superdetaljerede byggesæt i ætset metal af DSB litra AV/ABg. Det er som sædvanlig kvaliteten, der er i højsædet. Alle typer af AV/ABg er repræsenteret, både førkrigs- og efterkrigsvarianterne med og uden wendler, glat tag o.s.v., så det er rigeligt for nittetællerne og eksperterne at gå i gang med. Sættet er ikke for begyndere.

87-GRUPPEN har ikke meldt om nyheder, og det samme gælder **TIKØB METALSTØBERI**. Sidstnævnte seneste er overdel til DSB litra EA, der allerede var i handelen i foråret.

Alle nævnte modeller er i skala 1 : 87 (H0). Der er ingen N-nyheder.

Hvad tilbehør angår er det ligeledes sparsomt, hvad der tilbydes af nyt. Ja, faktisk intet!

Forannævnte tekst fortæller, at der åbenbart er sket en afmatning på modeljernbaneområdet, akkurat som hos mange andre brancher som følge af den almindelige nationale og internationale økonomiske stagnation.

Vi vil holde øjne og ører åbne og melde ud så snart noget nyt foreligger.

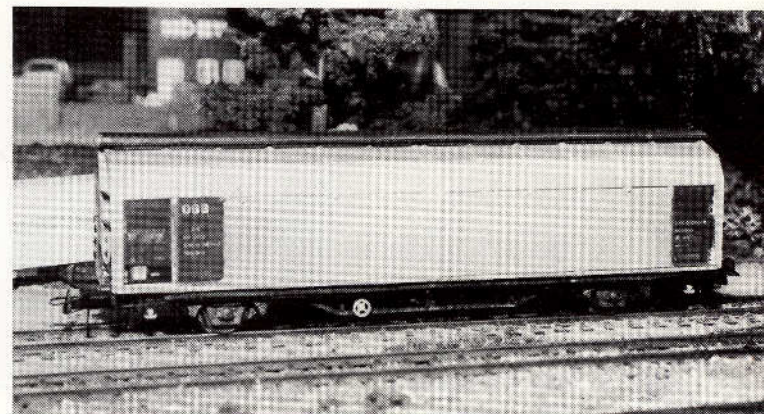
I stedet kan man så i »ven-tetiden« hygge sig med selv-

bygning af rullende materiel eller planlægge anlæg o.s.v. for her kan mj-forretningerne tilbyde et righoldigt udvalg af dele, lige fra værktøj til nips-ting. TA

Godsvogn i skala 1 : 87 til epoke IV og V

Hbillns fra ROCO
Katalog-nr. 46 455

I 1990 udgav TOG&TEKNO i Ålborg en dansk lukket godsvogn litra Hbillns på ROCOs



katalog-nr. 46 455, idet man blot fik trykt danske påskrifter i det brune felt, der for øvrigt ikke var helt korrekt til DSB-udgaven, altså farven. Den øvrige vognkasse er aluminiumsfarvet.

Ganske overraskende har ROCO nu selv genoptaget ideen, og udsendt en ny DSB Hbillns i løbet af juni 93, men med nyt nummer, nemlig nr. 246 0 038-1 (den gamle havde nr. 246 0 067-0).

Da det er nøjagtig samme model som tidligere, gælder samme anmeldelse som i nr. 21 side 51, men vi kan kan kort opsummere, at det drejer sig om en næsten nøjagtig model af forbilledet, som DSB har 100 af i vognparken. Den anvendes til utallige opgaver. På Lolland har den således i lange perioder kørt med genbrugspapir mellem Nykøbing F. og Maribo, noget som tidligere blev klaret af åbne svenske O-vogne, d.v.s. at den også besøger privatbaner.

De første 50 Hbillns blev leveret 1987-988 af Scandia, Randers, mens resten kom i 1989. Typen er en lang 2-akslet vogn med sideforskydte sidevægge og 6 flytbare

skillevægge. Skydevæggene betjenes af håndhjul anbragt på vognens gavle.

Akselafstanden er ikke mindre en 9000 mm, mens selve vognkassen (læsselængden) er 13 720 mm. Totallængden er 15 500 mm, altså en meget lang godsvogn. Højde fra skinneoverkant til tag udgør 4265 mm. Vognen er konstrueret til at køre 120 km/t.

Modellen leveres i aluminiumsfarvet vognkasse med brune påskriftfelter som forbillede. De hvide påskrifter er tydelige og skarpe, bl.a. rev-datoen som angives til 16/12-1987! Umiddelbart ser det ud til, den brune farve på vognsiderne er korrekt, men farver kan som bekendt diskuteres. Færgeskroge og håndhjul (der

ligger vedlagt) i gavle skal males gule med Humbrol 24-gul plus lidt blank 69-gul. Under-vognen og gavle er rødbrun.

Alle mål er i overensstemmelse med forbilledet, bortset fra akselafstanden, der er ca. 3 mm for kort.

En lækker model. Og så kører ROCO jo godt...

Hvad angår den tidligere annoncerede litra Tdgs meldes, at denne følger i løbet af efteråret 1993. TA

Jernbanevideoer

Grimstrup Film i Allerød fik for nogle år siden den glimrende ide med at vise jernbanerne i bevægelse i det danske landskab. Det er der efterhånden blevet flere gode sager ud af, bl.a. »årbogen« om danske jernbaner, vi tidligere har omtalt i bladet, og reportagerne fra HFHJ og SB. I efteråret 1992 blev det til en spændende tur med godstog mellem Tønder og Tinglev. Mon ikke der også kommer en video om danske jernbaner 1993?

Men nu er der kommet en ny videoproducent på markedet, der kan tilbyde film om danske jernbaner.

Det er Magenta Film i Næstved, der her i forsommeren lagde ud med to produktioner. Den ene viser DSB's moderne diesellokomotiver i aktivitet, primært omkring Næstved. Men der er også blevet plads til lidt nostalgi omkring en tur med MY mellem Holme-Olstrup og Næstved, selvfølgelig med lækker diesellyd. Det er kendt af alle jernbaneinteresserede, at MY'erne er forsvundet fra denne strækning i 1992. For den dieselinteresserede er her meget at hente, ikke mindst på lydsiden, hvor samtlige typer maskiner får lov at spinne. Og det er jo også lækkert at høre skinnerne synge...

Den anden video viser sjældne og sjove optagelser fra veteranbanerne, som driften så ud for ca. 10 år siden. Det er lykkedes Magenta Film at fremskaffe gamle småfilm, som nu er overspillet til videomediet, så alle kan genopleve turene fra dengang med bl.a. Kjøge 2 og OHJ 5. Endvidere vises optagelser fra Slagelsebanens 100-års jubilæum i 1992.

Nye produktioner er på vej. Når dette skrives skulle sidste nye film være i handelen. Den handler om privatbanerne ØSJS og LJ m.fl. i 1977-79. Optagelserne er overspillet fra super-8 småfilm.

Magenta Film har mange aktiviteter i gang. I øjeblikket arbejdes på at få sendt temafilms om DSB på gaden. Det handler især om optagelser fra 1977-1982 - meget af det med vinrøde MY og MZ...og ægte diesellyd.

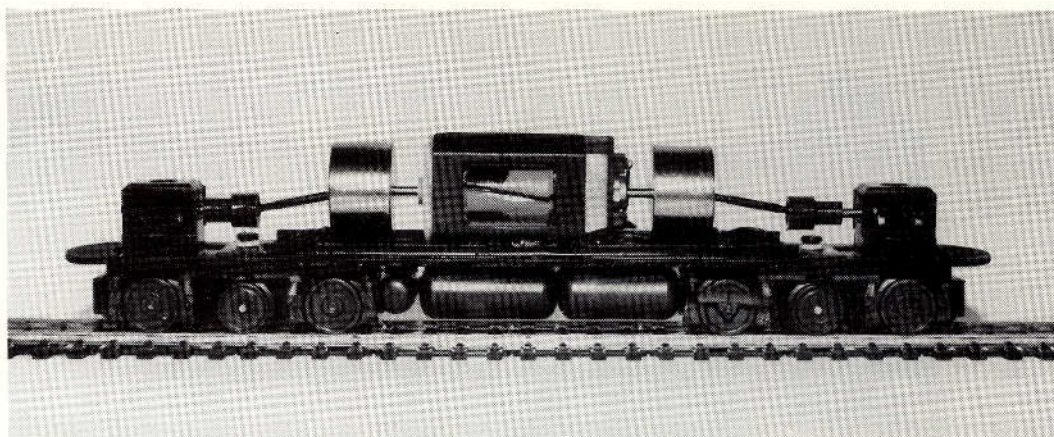
Bestillinger kan ske direkte pr. telefon til Grimstrup Film og Magenta Film, hvis adresser fremgår af annoncer bag i bladet. TA

Anmeldelse af PÅ SPORETS DSB litra CL i skala 1:87 af Steffen Dresler

I nummer 32 side 44 omtalte vi PÅ SPORETS første danske personvogn DSB (m.fl.) litra CL.

Indledningsvis vil jeg sige, at jeg ikke er en af disse super-modelbyggere, men vel nok hører til dem der er flest af; for lidt tålmodighed, undertiden 10 tommelfingre med en tendens til at ryste på det forkerte tidspunkt og et ønske at det skal være 100% perfekt.

Gennemgang af samling af modellen er bygget op således, at jeg beskriver hvordan



Køreklar undervogn til DSB litra MX

Så kan alle få deres MX på skinner. HO-Service i Sdr. Felding har sammen med TRINBRÆTTERNE sendt en køreklar undervogn til det kendte DSB-lokomotiv på markedet. Det er en færdigsamlet undervogn på bundramme af kraftig glasfiberprintplade med forstærkede vanger. Olieretanke og vandtanke er placeret mellem bogierne.

Undervognen er bygget op omkring to af ROCO's nye 5-polede motorer. Ankeret er skråtstillet. Det giver problemfri kørsel ved lave hastigheder. Trækket går gennem 2 store svinghjul, et på hver side af motorerne, via kardaner til snekker på bogierne. Alle tandhjul er

ROCO's egne i slidstærkt nylon. Hele konstruktionen giver flot lydløs kørsel med skalakorrekt hastighed. Selvfølgelig har HO-Service været opmærksom på MX'ernes specielle bogier. De midterste løbehjul har nemlig mindre diameter. Det har HO-Service efterlignet fint! Hjulene er flot bruneret. Så til sidst er der kun at tilføje, at undervognen er dejlig tung og ligger godt til sporet. Den fremstilles også med slæbesko til Märklin-drift med eller uden elektroniskomskifter. Den tilhørende MX-overdel, der fås i to varianter, leveres også fra HO-Service. Yderligere oplysninger hos TRINBRÆTTERNE.

TA

jeg gjorde efter byggevejledningen (nr. henviser til vejledningen), så forhåbentlig mine fejl ikke bliver gentaget, en konklusion og til sidst en række anbefalinger.

Indledning

Før samling/tildannelse/bygning, så kontroller om alle dele er der, så ubehageligheder undgås senere. Dernæst læs byggebeskrivelsen grundigt igennem og følg den.

Modellen leveres færdigsmalt (snarset/brugt DSB nr. 1 rød 1929 til vognkassen, og en lidt for mørk DSB nr. 8 til taget). Jeg fik 3 vogne leveret som bestilt i 1989.

Løsdele er pænt pakket i forskellige plastposer.

ad. pkt. 1

Slibning af underkant vinduer gav ikke anledning til bemærkninger ud over de skal have mere end et enkelt strøg.

ad. pkt. 2.

Klipning og bortskaering af støbetilløbet gav ikke anledning til bemærkninger, udover det brugte ABS-materiale er blødere end polystyren.

ad. pkt. 3.

Ingen bemærkninger.

ad. pkt. 4.

Isætning af vinduer gav indledningsvis ikke problemer, men sørg for at alle støbegreter er fjernet, ellers vil taget senere trykke vinduerne ud af vinduesåbningerne (skal ikke sige »klik«, når det er på plads). Man kan ikke arbejde med vognkassen før limen til vinduerne er helt tør. (Ved vogn nr. to anvendte jeg udelukkende to-komponentlim).

Toiletvinduet males hvidt.

Den anbefalede Bostik-lim trækker - på trods af det love- de - tråde. Kommer dette ved uheld på vognsiden, skal det

fjernes med acetone, hvilket affarver malingen.

ad. pkt. 5, 6 og 7.

Ingen bemærkninger, men pas på med limen.

ad. pkt. 8.

Ønsketænkning (i mit tilfælde) at vognbunden skal kunne tages ud. Se pkt. 14.

ad. pkt. 9.

Huller bores for håndgreb. Dette irriterer mig mest. Til den pris vil jeg have en vogn, hvor hullerne er forborede (eller markerede), og håndlister er støbte og kun skal limes på!

Pas på ved boring af huller til håndgreb ved gavle. Pludselig er man gennem materialet med risiko for at lave hul halvt ind i endegavlen. Det skæmmer og er næsten umuligt at udbedre, især male i den rigtige farve. Se hvordan jeg har gjort under pkt. 14.

ad. pkt. 10.

Ingen bemærkninger.

ad. pkt. 11.

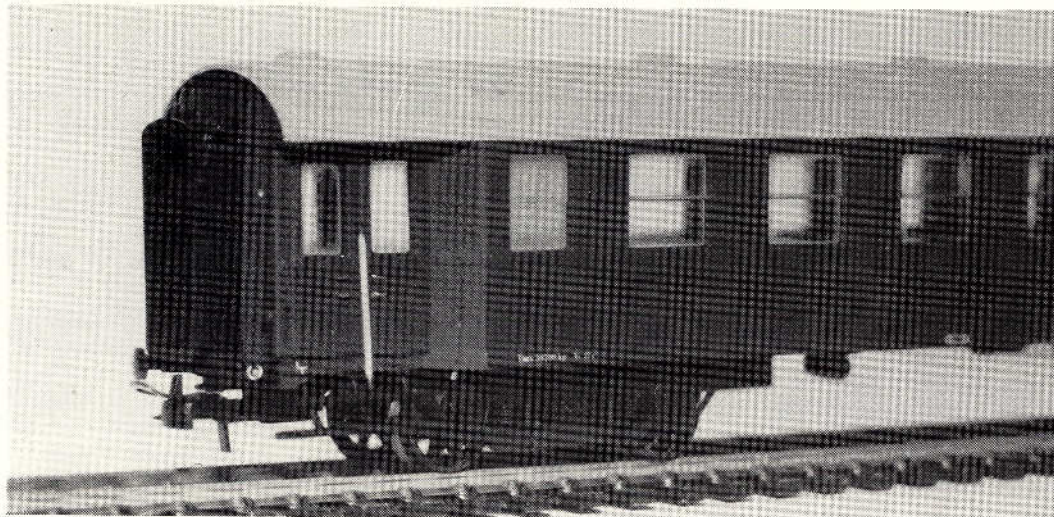
Pas på ved afskaering af trin fra støbetilløbet, da disse let kan bøje, hvis man anvender lidt for stor kraft. Igen skal forborede huller (1 mm bor) renses for støbegreter i vognbunden. Der er anvendt alminde-

Deadline for Lokomotivet nr. 2 – november 1993

Udkommer ultimo november 1993

Tekst: 25. september 1993

Annoncer: 2. oktober 1993



lig plastic-lim ved montering. Prøv med en bogie om frigan- gen nu er stor nok. Der skal faktisk skæres mere bort end tegningen angiver. Det neder- ste fodtrin skal også af med en $\frac{1}{2}$ til 1 mm.

ad. pkt. 12.

Sørg for at støbegrater er væk på pufferne, ellers rager de ind i selve vognkassen, og bun- den kan derfor ikke komme helt op. Da de ikke kan limes indefra, kommer der altså lidt lim på selve gavlen (acetone og misfarvning), når pufferne stikkes i. Jeg brugte 10 sek. klæber indefra i den anden vognende. Det holder tilsyne- ladende. Bunden skal nu kun- ne monteres, men den er for lang og der tages ca. 1 mm af i hver ende.

ad. pkt. 13.

Hvis man ønsker en model- vogn, skal harmonikaerne ma- les først. Lærredet skal være DSB nr. 4 som nyt. Derefter monteres hængerne. Limes med almindelig plasticlim. Hængerne skal rettelig sidde inden for gavljernene. Men det kniber alvorligt med pladsen, så mine sidder ikke helt kor- rekt. Skal sikres med BOSTIK- lim på indersiden.

ad. pkt. 14.

Håndgreb bukket lettest i flad- tang med langt næb. Derefter monteres de i hullerne. Hånd- grebene i gavlene kan ikke limes indefra, da de jfr. tegnin- gen sidder i gavljernene. Ved limning med anbefalede lim, kommer det på gavlen (fjernel- se af overskudslim og misfarv- ning). Jeg holdt grebene i enden af fladtangen, dyppede enderne i 10 sek. klæber og stak dem i hurtigt. Holder udmærket.

Ved håndgreb i indsnævring er boret igennem. Grebene er sikret indvendigt med to-kom- ponentlim efter at disse er bøjet ind langs indersiden. Det medfører at vognbunden skal fræses ud, således at der er plads til »limklatterne«, når bunden sættes op/i.

Midtergrebet i endeperro- nerne skal i virkeligheden monteres mellem dørene i midtersprossen og i midten af øverste fodtrin. Det første vol- der ikke problemer. Men bores der hul i øverste fodtrin i mid- ten af dette, ligger håndgrebet for tæt ind til dørene og den karakteristiske vinkel bortfal- der i model. Ydermere opstår problemer, når man skal have bunden af.

Jeg valgte at bore hul (som i virkeligheden) på fodtrinet. Derefter tog jeg 1 mm tråd og

bøjede det sådan: 2 mm for hullet i trinnet. Derefter 90 gra- der væk fra vognen i en læng- de af 3 mm. Så igen ca. 75-80 grader buk op mod hullet i midtersprossen. Ved midter- sprossen igen 90 grader ind mod sprossen. Denne del er ca. 10 mm. Den stikkes gen- nem det forborede hul og fæstes på indersiden, når den er bøjet ned langs sprossen på indersiden. Herefter er underste del (de 2 mm) med en pincet løftet op og sat i hul- let. Jeg valgte at fastgøre det med lim. Men så kan jeg ikke få bunden af. Kan sikkert også lade sig gøre på anden måde. De 3 mm fra hullet og ud ses ikke efter maling. Grebets vin- kel er lige som i virkeligheden. Det opad bukkede ligger lige uden for fodtrinet forkant.

Ad pkt. 15.

Giver ikke anledning til proble- mer med monteringen af kob- lingsarmene, men da materia- let er tyndt, har jeg en mistan- ke om, det smutter ud af styr og not i vognbund under kørsel. Derfor har jeg lagt ca. $\frac{1}{2}$ mm plast ovenpå de to vinkler i vognbunden. Så hopper kob- lingsarmen ikke ud så let. Fjedrene er tyndt materiale, og det er svært at få en »ring« ud til at fastholde koblingsarmen.

Ydermere synes afstanden mellem fjeder på koblingsarm og befæstigelse på vognbund for kort, og problemer må for- udses ved kørsel.

(PS: Vognen er ikke bereg- net til kortkobling, men til den almindelige standardkobling, der medfølger og kobler som en KKK. Giver imidlertid proble- mer hvis den udslåede har- monika anvendes. Afskær 1 mm i bunden af harmonikaen).

Bogierne gav i begyndelsen problemer. De traverser, der sidder i bogieenderne skal på min model helt fjernes. Ellers kan hjulene ikke løbe frit. Jeg ved ikke om det er rigtigt, men der står ikke noget om det i vejledningen (PÅ SPORET har bekræftet, der er korrekt. Vejledning ændres. Red. anm.).

Inden montering af bogier, er øverste del (træværket) malet lysebrun. Kan dog und- lades, da træværket omkring midten af 50'erne, blev malet mahogni (næsten sort).

Ad. pkt. 16.

Ingen bemærkninger.

Vognen blev herefter bemalet, altså fodtrin og dørgræb m.v.

Til vinduessprosser og støbte hånd- og låsegreb, har jeg anvendt en »Snowman Fine no. FSP Silver marker«.

KONKLUSION:

Jeg vil betegne vognen som et malet samlesæt, og kan derfor anbefale det til begyndere, hvis instruktionen følges nøje.

Det færdige resultat (min vogn) er tilfredsstillende, men jeg synes der er brugt for megen tid, bl.a. p.g.a. proble- merne med dør- og håndgreb.

Til samling/tildannelse/byg- ning af modellen anbefales det at have:

- elektrisk miniboremaskine med 0,5 mm og 1,0 mm bor samt div. slibehoveder,
- file i forskellig størrelse,
- hobbykniv eller skalpel,
- maling;
- DSB nr. 4 lysebrun til bo- gier og harmonika (Hum- brol 62-brun),
- DSB nr. 10 sort til under- vogn (Humbrol 85-sort)
- DSB nr. 3 brun til fodtrin (Humbrol 133-brun),
- Humbrol 70 og 107 samt lidt 33 til håndlister i gavt og indknæk (hvis man da ikke som jeg foretrækker metalgun/sølvfarvet) og en- delig blank 22 eller 130- hvid til håndgreb mellem dørene,

Ønsker du abonnement på LOKOMOTIVET

Nr. 1-4, 9. årgang

Fås ved at indsætte 4 x 50,- kr. = 200,- kr. på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, postboks 477, DK-4700 Næstved. Du vil så automatisk modtage fire numre, der udkommer august, november, marts og maj.

MODEL & HOBBY i 45 år

Næh, det er ikke en egentlig nyhed, at den kendte hobbyforretning i København går sine 50 år i møde. Men nok værd at omtale, da det givetvis er den ældste eksisterende hobbyforretning af sin slags i Danmark – endda drevet af samme familie siden 1948.

Men har man i årenes løb besøgt forretningen, hvor familien Elmann-Pedersen selv har stået/står bag disken, kan det næppe undre, at man snart holder rundt jubilæum. Her er altid tid til snak, råd og vejledning.

I anledning af det forestående runde jubilæum udsendes en serie småhæfter med kalejdoskopisk, historisk tilbageblik over den Model & Hobby'ske udvikling. Allerede nu er det første kommet. Det omhandler tiden fra sidst i 40'erne i Gunløgsgade på Amager (sidegade til Artillerivej), og er et interessant tilbageblik over modelhobbyens vilkår.

Ja, sikker udvikling siden da. Ikke mindst, hvad priserne angår: Godsvogn litra PB-bund, længdedragere og rillede sider i træ, 50 øre...

Men det er også interessant at notere sig, at modeljernbanefolket dengang også havde et rigt udvalg i løsele til spor H0 (1:87) og 0 (1:45), mens der slet ikke var tænkt på skala N.

Og så var plastikalderen i 1948 på vej i form af plexiglas. Vi venter spændt på at se, hvad Model&Hobby har i baghånden om fem år.

NB: Forretningen fører naturligvis stadig et rigt udvalg af tegninger og modeller af materiel til lands, til vands og i luften.

Gak i kælderen og få ideer ...og det lille historiske hæfte.

TA



Ønsker du
tidligere numre af

LOKO
MOTIVET



... så se bagsiden

Skinnebus fra FREJA H0-Modeltog

Nu er det også muligt at få en dansk skinnebus på anlægget. Det er FREJA H0-Modeltog v/Peter Brøndum, der har udviklet et byggesæt af det kendte danske skinnekøretøj.

Det er den lange type, serie II fra Scandia, der er forbillede for modellen. Som øvrige byggesæt fra firmaet (FRICH's fir-kantede) består sættet af præcise dele i ætseark og motor. Sidstnævnte bliver som sædvanlig Faulhaber-typen, mens bogierne tages fra ROCO's sporvogn, der har næsten korrekt akselafstand og hjul diameter.

Er man krævende millimeterfanatiker og ønsker korrekt akselafstand, er det muligt at udskifte bundpladen, så ny motor kan ilægges.

Køretøjet har træk på den ene bogie og strømoftag på den anden.

Den problematiske tagfacon slipper man let over; det medfølger i støbt metal.

Byggesættet, der kun er for øvede selvbyggere, er i handelen omkring august-september.

Litra EA for Märklinister

I foråret udsendte TIKØB sin overdel til DSB's elektriske lokomotiv litra EA. Den er i skala 1:87, og kan anvendes på Märklins model af BR 120, katalog-nr. 3153. Billedet viser en færdig model af EA 3010, Søren Hjort, bygget af Kim Møller. Bogierne er Märklins originale, og derfor ikke helt korrekte, men kan bruges. I øjeblikket fremstilles korrekte dele. Prisen for overdel i hvid-metal er kr. 925,-

Senere følger den lange bivogn, hvor det bliver muligt at bygge både personudgaven og den komb. person- og rejsegodsvogn.

Endvidere melder Peter Brøndum, at der på et senere tidspunkt vil blive udviklet et 3-akslet tenderdrev til D-, C- og K-maskiner, der bl.a. passer til UK's sæt. I øjeblikket arbejdes på fremstilling af tenderdrev til R-, H- og P-maskiner. Mere om dette, når nyt foreligger.

Endelig kan den lille »Sputnik« fra HFHJ nu igen fås. Modellen er tidligere fremstillet af DAN-TRAIN i Brabrand, men modellen fra FREJA H0-Modeltog er en helt ny udgave med ny motor og nyfremstillet ætseark med ekstra detaljeret vognkasse.

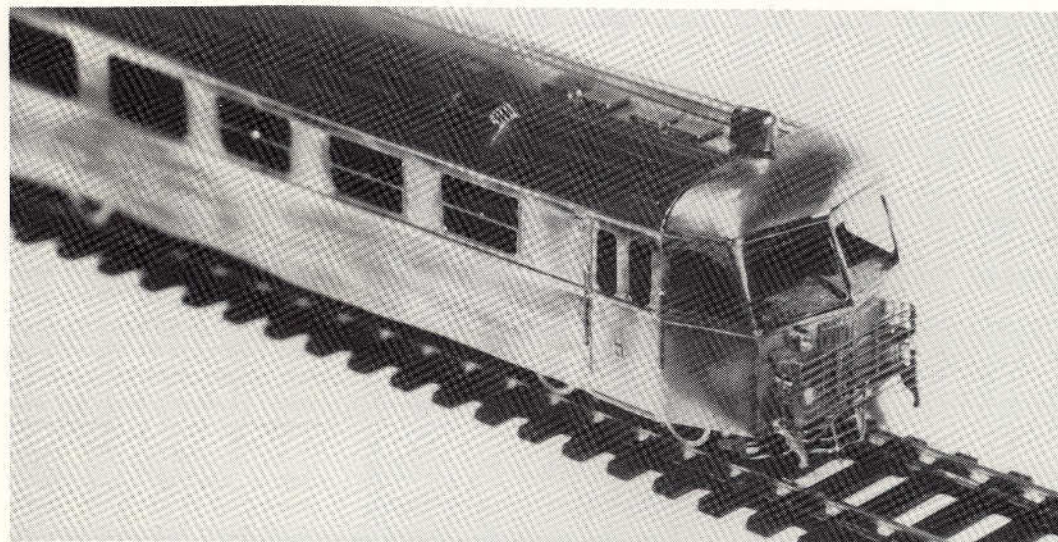
I øvrigt har vi en rettelse til artiklen om FREJA H0-Modeltog i nr. 32, idet vi oplyste at modellerne kan købes færdige. Det er ikke korrekt. Modellerne leveres kun på bestilling, og kun som byggesæt. Den model, vi afprøvede, var færdigbygget fra anden side. Vi beklager fejlen.

BEMÆRK: Alle modeller fra FREJA H0-Modeltog fremstilles ordreproducerende, d.v.s. at de først leveres, når et vist antal bestillinger er indgået. Løsele kan ikke købes særskilt.

Yderligere oplysninger om modellerne fås ved henvendelse til

FREJA H0-Modeltog

v/Peter Brøndum
Frejasvej 130 . 8600 Silkeborg





Modeltogskontrol?

Thomas Nørgaard Olesen, Frederiksværk, skriver med henvisning til anmeldelse af Märklin-modeller i nr. 31:

»Jeres sammenligning mellem frimærke- og modeltogfabrikanter er interessant, for frimærkesamlerne har gjort noget ved det problem, modeltogshobbyen lider under. Mange små lande har anset det som en fidus at trykke vanvittige mængder forskellige mærker, og så få samlerne til at købe dem. Men det har frimærkesamlerne sat en effektiv stopper for i f.eks. AFAs frimærkekatalog:

»Forbudte frimærkeudgaver: Federation Internationale de Philatelie (FIP) har udarbejdet en liste over frimærkeudgaver, som af forskellige årsager betragtes som udnyttelse af frimærkesamlere. Sam-

linger indeholdende sådanne mærker kan ikke deltage i frimærkeudstillinger, der afholdes med FIPs godkendelse. Sådan!

Der skal opfyldes forskellige kriterier, bl.a. skal det være gyldigt til frankering, det skal have været til salg i det pågældende lands posthuse i et rimeligt tidsrum o.s.v. for at blive godkendt, og det har nu hjulpet, for nu er frimærkesamlerne nemlig ikke i postvæsernes lomme, men lige omvendt.

Altså: man bør oprette en international komité, der skal se på, om hver enkelt fabriksmodel virkelig er en model, og ikke fri fantasi for at udnytte modeltogsentusiaster. Har en samler sådan modeller, bliver han udelukket fra alt. Det vil selv Märklin, der var været specielt slem, synes jeg, have respekt for. Og det vil normalt

skabe konkurrence fabrikkerne i mellem for at lave så velignende modeller som muligt, for ting som Märklins »F 500« og »MH«-eren samt en del andet bør også forbydes.

Mange hilsener og tak for et godt blad!

Thomas Nørgaard Olesen
Frederiksværk

LOKOMOTIVET: Hvad siger andre læsere? Vi behøver nok ikke afsløre, hvad vi mener.

ESSO og SHELL

Ejler Jensen, Lyngby, har følgende oplysninger om navneoprindelsen til ESSO og SHELL, hvis tankvogne vi i tidens løb har skrevet meget om:

»ESSO var verdens første oliefirma, grundlagt 1882 af

Rockefeller som Standard Oil Company of New Jersey. Firmaet blev opløst 1911 ved domstolsbeslutninger, og opsplittet i 33 forskellige selskaber. ESSO blev det største af dem alle, og navnet blev lyd-dannet af forbogstaverne i Standard Oil, udtalt på europæisk.

SHELL blev dannet i 1907 ved sammenslutning af Dutch Petroleum Company og The Trading Transport and Trading Company, registreret 1897. Navnet SHELL stammer fra familien Marcus Samuels, der var grundlægger af »The Trading« og fra omkring 1800-tallet drev import fra østen i kasser dekoreret med en østersskal (på engelsk shell).

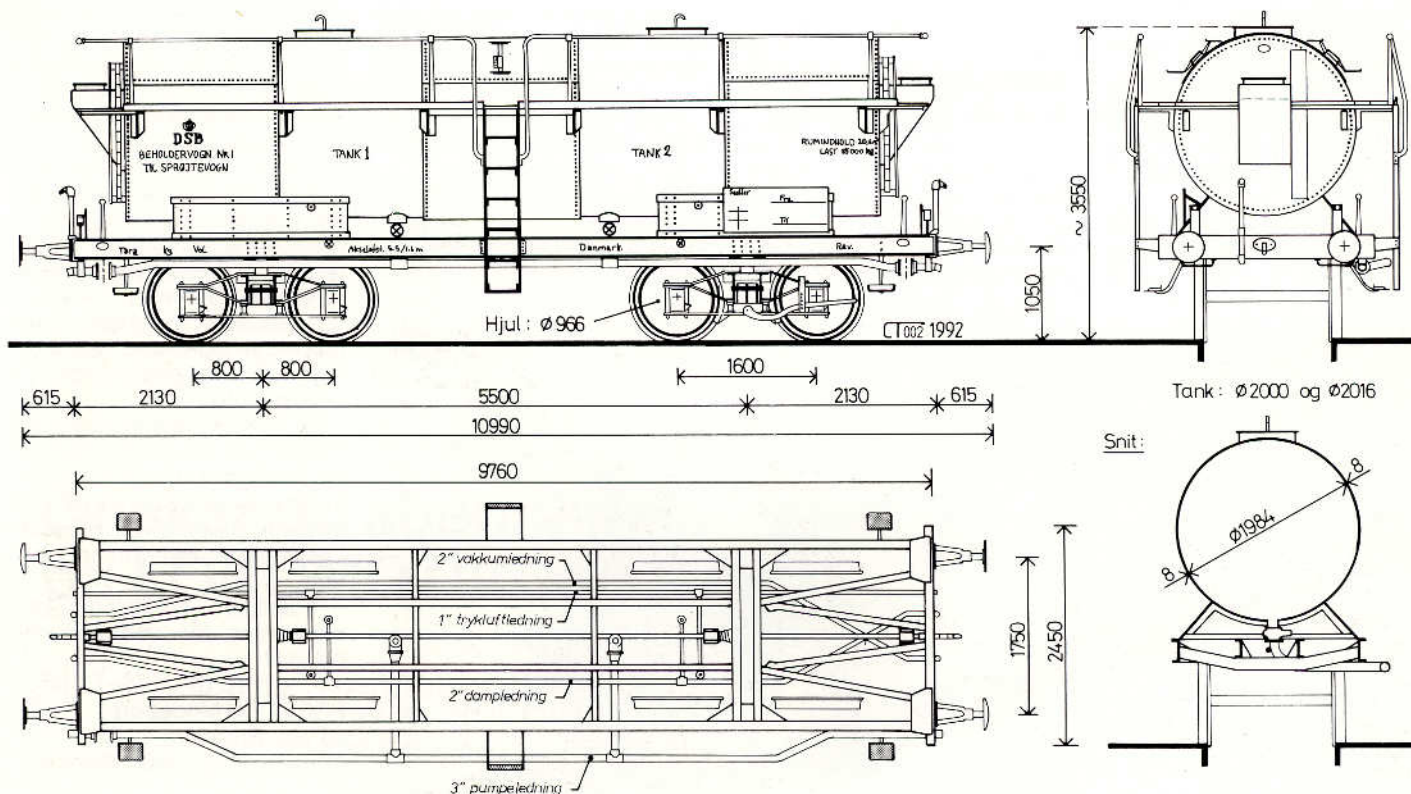
Oplysningerne er fra Nordiske Konversationsleksikon. «

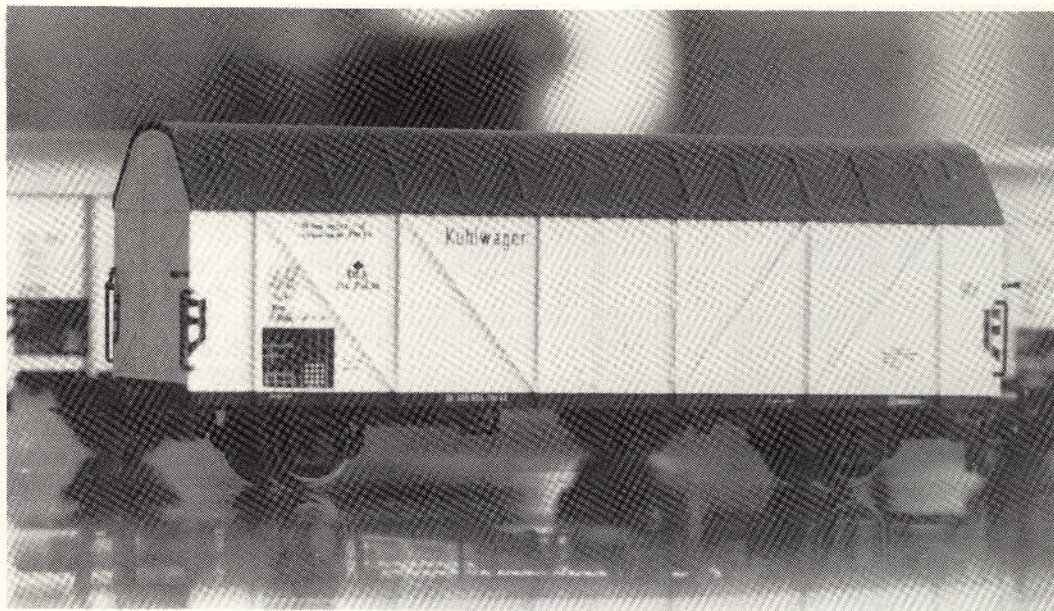
LOKOMOTIVET: Tak for oplysningerne.

DSB beholdervogn nr. 1 til sprøjtevogn

I nr. 32 viste vi tegninger af DSB's beholdervogne til olietransport litra Uahk. Her vises en af vognene i oprindelig udgave som beholdervogn nr. 1, tegnet af Carsten Thomsen, Århus.

Dancker-Jensen, Jernbanemuseet, oplyser, at vognene i en periode fra omkring 1950-52 anvendtes som vandvogne mellem maskindepoterne Sorø-Slagelse, da vandet i Slagelse ikke havde den ønskede kvalitet.





Endnu en IKL-vogn

Ved siden af Kleins udmærkede model af DSBs lejede kølevogne litra IKL, findes der faktisk grundmateriale til endnu en variant i sortimentet. Det er typen med det høje knækkede tag, vistnok den oprindelige udformning, inden vogntypen efter krigen blev moderniseret med hvælvet tag og iskasse-luger i gavlene.

Det høje tag var beklædt med tagpap, og der var indbygget nogle forstærkningsribber under pappet. Der var tre luger til iskasser i hver side. Modellen har det hele, blot i et sølvbronceret tag, men jeg husker tydeligt det sorte tagpap, så dér er modellen ikke helt rigtig..

Jeg har kun bemærket ét nummer med dette udseende, IKL 25 638, men der har muligvis været et par stykker mere. Modellen er lavet på meget kort tid ved at klæbe strimler på taget og male det sort. Dele af den tyske tekst blev kridtet ud med pen med hvid rettelak, og de danske påskrifter blev derefter lavet med en Rapidograph tuschpen. Lige under tager står der: »Må ikke læsses til Københavns Købby«. Jeg kender ikke begrundelsen for dette forbud, men måske ville det høje tag støde mod et eller andet.

Til højre på vognkassen bør der nok stå »Transthermos« med blå bogstaver omgivet af stiliserede vinger, for det var dette private firma, der havde lejet nogle af vognene ud til DSB. Da jeg ikke havde hverken blå maling eller et ordentligt billede af mærket, lod jeg være. På et foto af en D-maskine i Randers omkring 1958, taget af O.W. Laursen og distribueret af Hans Gerner

Christiansen i Odense, skimtes denne vogn eller én ganske magen til, og med påskrifter som angivet.

Jens Bruun-Petersen

København-Greve-ruten

Søren Jakobsen, Hundige, skriver i et lille brev:

»I jeres udmærkede bog Under Vingehjulet 1930-39 viser I på side 35 bussen med anhænger, der blev indsat på ruten mellem København-Greve, senere Køge, og selv om mit spørgsmål ikke direkte omhandler jernbane, håber jeg, I vil svare på mit spørgsmål, hvis I altså kan. For jeg kan ikke med min bedste vilje forstå, hvorfor DSB oprettede

en rute her. Kan I forklare hvorfor. Mig bekendt havde man ikke den store pendlertrafik, som finder sted i dag?»

LOKOMOTIVET: Ja, det kan vi ved at se i Dansk Jernbaneblad fra 1934. Her findes en længere tekst om ruten København-Greve. Vi gengiver i uddrag:

»Ruten adskiller sig fra de fleste af DSBs ved, at der er tale om en meget intensiv nærtrafik, navnlig på sommer-søndage, når bade- og lejrlivet udfolder sig, således at der på disse dage indtræder en betydelig spidsbelastning.

Ruten er Kystlinien. Stoppesteder er: Fæstningen, Brøndby Vester Strandhotel, Jægerkroen, Hundige Strand, Greve Strand, Mosede og

Klintekroen, der er endestation mod syd indtil videre (man planlagde ruten forlænget til Solrød Strand og Jersie, senere Ølby Lyng og Køge. Red. anm.)

Ruten er 22 km lang, og der køres 25 dobbeltture om sommeren med 1/2-1 hel times mellemrum.

Tankvogne fra Solo

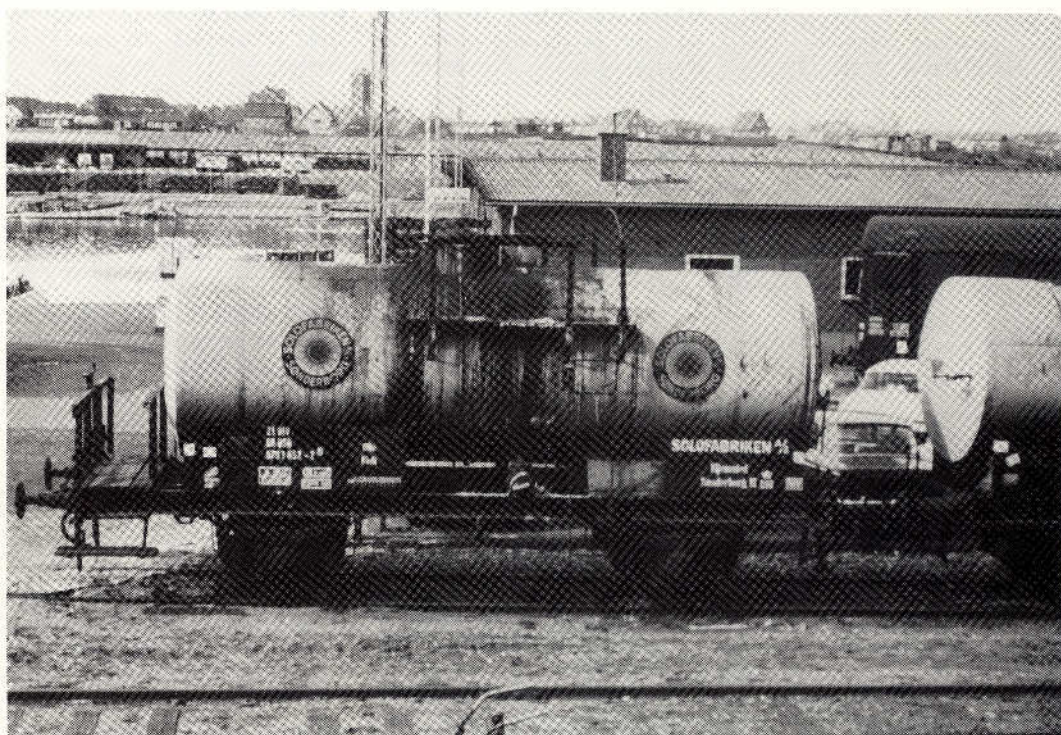
Ole Linå Jørgensen, Herning, har sendt os et foto af tankvogne fra Solofabrikkerne i Sønderborg. Han skriver:

»Solofabrikernes tankvogne sender jeg som opfølgning af artiklen om tankvogne og modellerne på basis af Fleischmanns tankvogn i nr. 31. Vogn nr. 652 skulle uden videre besvær kunne laves af Fleischmann vognen.

Inden I begynder at fabulere over tilsvinede vogne – hvad de er – ved dommen, så læg lige mærke til, at den sorte øjensynligt er fremkommet ved afslidning af den grå maling. Endelig er det nok værd at bemærke, at de to Solofabrik-mærker ikke sidder lige højt på tanken«.

Med venlig hilsen
Ole Linå Jørgensen
Herning

LOKOMOTIVET: Tak for kommentarer og foto, som vises her. Det viser 21 86 070 1 652-2 på Sønderborg havn, april 1969. Tanken er lysegrå, mens mærkerne ser ud som følgende: Sort kant med gule påskrifter SOLOFABRIKEN A/S, SØNDERBORG. I midten rød sol på gul baggrund.



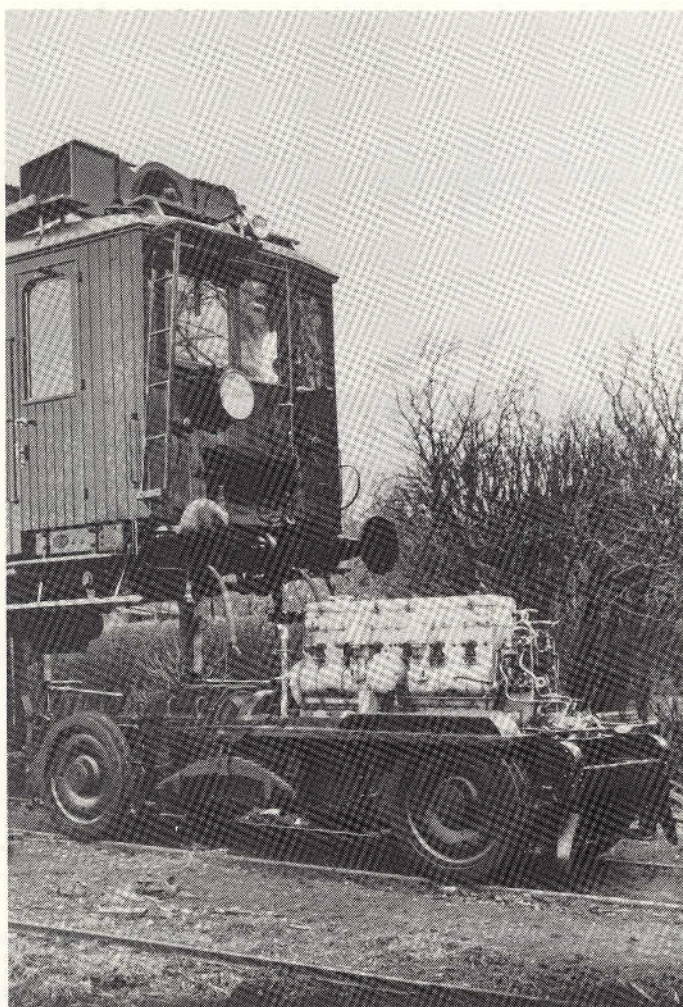
MR-motorvogne

Keld Andersen, Frederikssund, skriver som en »sidebemærkning« i længere brev:

»Ganske pæn lille artikel og tegning af MR i nr. 30. Det er korrekt, den kørte på Midtbanen, men typen blev hurtigt afløst af dieselelektriske motorvogne ML, fordi der var kvaler med den. Vognen led af mange nedbrud; den ikke var egnet til den megen rangering med ud- og indsættelse af godsvogne, postvogne m.v., ligesom den på søndage ofte blev overbelastet med 2-3 bivogne. Bemærk i øvrigt, at MR fra DSB og TKJVs M2 var de eneste motorvogne i Danmark med indvendige aksellejer i maskinbogi. Men egentlig går mit spørgsmål på følgende: Hvad anvendte man MR-vognene til efter udrangering indtil ombygning til undervisningsvogne ZU? Der gik jo et par år mellem udrangering og ombygning.

Til sidst om MQ: Hvorfor har I ikke nævnt, at HHJ havde en tilsvarende type?»

LOKOMOTIVET: Ang. »MQ« hos HHJ er det et godt spørgsmål, og svaret lyder kort og godt: Den havde vi glemt. Men sent er som bekendt bedre end aldrig, så som supplement kan vi fortælle, at HHJ i 1932 fik et diesellokomotiv næsten lige til DSBs, der blev litereret HHJ M2. Konstruktionen er dog lidt anderledes, idet M2 kan dreje om sin egen akse. Er bevaret, og i drift hos Mariager Håndst Veteran Jernbane. Hamelbanen AHTJ havde en tilsvarende type som DSBs, men i kortere udgave. Også de Nordfynske baner havde en MQ- lignende motorvogn.



MR-motorvogn under montering af truck på Scandia i 1928. Typen var – sammen med TKVJ M2 – den eneste med indvendige aksellejer. Foto: JMJK/Scandia.

MR/ZU: Det ved vi ikke. Undersøges.

BP-tankvogn

Torben Ziegler, der i mange år har beskæftiget sig med dansk modeljernbanehistorie, og som skriver artikler for vor kollega »banen«, har sendt os følgende tekst:

»Ved nærlæsning af LOKOMOTIVET nr. 31 side 45 er jeg faldet over, at I mangler dokumentation af Märklins nye 4748 gastankvogn.

Jeg kan oplyse, at den nye model ikke har meget tilfælles med forbilledet, ud over BP-logoet samt striben. Vogntypen er ikke korrekt, og flere af påskrifterne er modificerede. Alt i alt ikke nogen særlig korrekt model, men den er dog bedre en fantasy-modeller som Kløver, Lillebror og Stef«.

Med venlig hilsen
Torben Ziegler

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til TZ for ordene og medsendte foto af forbilledet for den gamle Märklin-model, der heller ikke var alt for nøjagtig. Billedet er taget af TZ i Køge december 92.

AFLYST

DMJU's modeljernbaneudstilling på Østerport station i skolerens efterårsferie 1993 er aflyst. Man vil forsøge at gennemføre en anden i foråret 1994. Se annoncen.

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 32:

Side 13, 1. spalte, linie 14:
Islasten skal være 1000 kg.

Side 14,
billedteksten nederst:
To årstal er angivet. Det rigtige er 1967.

Side 15, 2. spalte, 2. linie:
IKA hed senere lcs (og ikke lomos).

Side 42, 2. spalte, slutningen:
ZB 99 680 blev ophugget i 1966, mens ZB 99 681 blev købt af Carlsberg i 1965 og ommalet i Carlsbergs velkendte farver. På grund af forældet undervognskonstruktion (gli- delejer) blev vognen allerede i juli 1969 kassereret og senere ophugget.
(Opl. v. P.C. Johansen, DSB Museumstog)

Politimester Birger Wilcke

Født 1923 – Død 1993

Efter redaktionsslut indløb den kedelige meddelelse, at politimester Birger Wilcke (BW) pludselig var afgået ved døden sidst i juli.

Jernbanehobbyen i Danmark kan bl.a. takke BW for, at den blev respektabel og udbredt med talrige veteranjernbaner, klubber m.v.

BW var en af initiativtagerne til stiftelsen af Dansk Jernbaneklub (DJK), der oprettede Danmarks første veteranjernbane mellem Maribo og Bandholm.

Som formand for DJK fik BW andres øjne op for bevarelsen af gammelt jernbanemateriel samt oprettelse af andre klubber og veteranjernbaner.

Ud over sit virke som formand lagde BW kimen til talrige beskrivelser af dansk jernbanehistorie, bl.a. ved selv at skrive bøger om nu nedlagte privatbaner. BW var ligeledes en af de første, der var ude med fotoapparatet, og har for eftertiden bevaret dansk jernbanehistorie med gode og velkomponerede billeder fra bl.a. privatbanerne under Den 2. Verdenskrig.

Selv om BW havde et krævende job som politimester i Tårnby, var han flittig og har mange gange benyttet sine juridiske evner til gavn for jernbanehobbyen, når diverse lovparagraffer blev for snærende.

Efter at have forladt formands- posten i DJK for et par år siden, helligede BW sin jernbaneinteresse ved at være blandt initiativtagerne til oprettelse af Jernbanemuseets Venner, til støtte for DSB Jernbanemuseum. Her sad han selv på formandsposten. DSB opdagede også BW's evner og fik ham i bestyrelsen for DSB jernbanemuseum.

I slutningen af juli skulle BW været gået af med pension fra politiet, men døden indhentede ham desværre.

Dansk jernbanehistorie har mistet en god og trofast medarbejder, og hans høje cigarføring med korte og fyndige bemærkninger vil blive savnet.

Ære være hans minde.

SD



Kommende

NYHEDER

fra DWA

Skala N:

Vekselladvogne: DSB gods- og Carlsberg Beer Dan-transport, forventet levering i oktober.

Roco: Ny E-vogn (den 3. udgave), levering i august-september.

GS-vogn, levering i august-september.

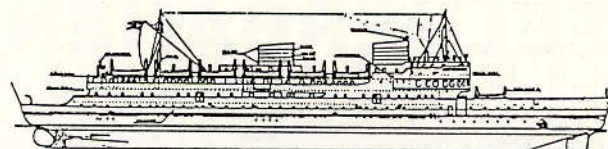
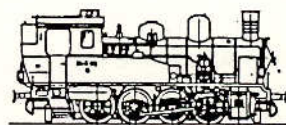
TEN/DSB Sovevogn, levering oktober-november.

Skala H0:

Roco: Ny udgave af vekselladvognen, åben vogn Ks med 2 stk. Volvo FL 10 trækere, post.

Fleischmann: Tankvognsserien fortsætter med 3. model, levering september-oktober.

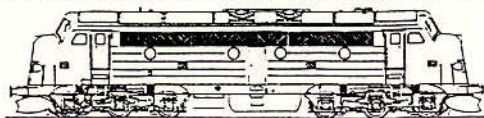
Flere lastbiler undervejs samt forskellige politi-, post- og Falck-biler.

DWA-HOBBYFårbækvej 69 · 7000 Fredericia · Tlf. 75 95 71 51
Træffes bedst mellem 17-21**Færgen m/f Dr. Ingrid (nu Sjælland)**
tegningssæt med ud tegnede spanterids
til direkte overførsel og udskæring
kr. 150,00Byggetegninger - byggesæt - til modelskibe
materialer - lister - finér - balsaklodser - rundstokke
stænger - rør - messing - aluminium - jern - pianotråd
fittings - støbematerialer til egen fremstilling af løsele
modellfigurer til forskellige skalaforhold
bøger om damp- og modelskibsbygning etc.
...og meget, meget mere, som du må se på ved
et besøg i vor lille forretning, hvor vi plejer
at have det hyggeligt og fornøjeligt**SIDEN 1948**

- med samme familie bag disken!

MODEL & HOBBYFrederiksborggade 23, 1360 København K
Tlf. 33 14 30 10

Ma, ti, to, fre 13-17, lø 10-12, onsdag lukket

**HO. SERVICE**Postboks 22
7280 Sdr. Felding
Giro 1 20 60 52

LØSDELE TIL SELVBYGGERE

Spor HO (1 : 87)

MO-bogiesider	56,-
MA-tagkølere	54,-
MZ-ombygningssæt, serie III	58,-
MZ-tanksæt, serie III, ny udgave	82,-
MZ-bogiesider, serie III	56,-
MX-overdel incl. tanke	498,-
MX-tanksæt til Märklin-bund, ny udgave	82,-
MX-bogiesider til Märklin MY	56,-
MA-ombygningssæt, ROCO	385,-
Bns-kuppel	94,-
BS-kuppel samt gavl	250,-
MA-næse, løs	125,-
MY-overdel	490,-
MY-tanke, ny udgave	82,-
MY-bogiesider, ny udgave	56,-
NYHED! MY-bund incl. motor	
NYHED! MH-overdel	

ME-overdel	495,-
ME-tank	56,-
ME-bogiesider	56,-
NYHED! MX-overdel incl. plove og batterikasser	498,-
MX-bogiesider, 1 : 87	56,-
EA-overdel	498,-
EA-tanke	58,-
EA-bogiesider, ny udgave	56,-
S-maskine overdel	358,-
Sneplov, privatbane og DSB	325,-
Beholdere til Ukkpps, Dan-suk ...	118,-
Beholdersæt til Upps-t	156,-
Beholdersæt til Upps	156,-
NYHED! MK-FK overdele	
NYHED! MK-FK bogiesider	
Tagventiler, kuck-kuck, 12 stk.	19,75
Tagventiler, lyntog, 12 stk.	19,75
Sneplov, 2 stk. til ME, MY, MZ, MX og MR	46,-

Sædeprofil, personvogne, 50 cm	84,-
NYHED! Sneplov kommer nu i DSB-bemaling	376,-
NYHED! Køreklar undervogn til MX-overdel	830,-
samt mange kommende nyheder.	

Spor N (1 : 160)

MA-ombygningssæt (ROCO)	298,-
NYHED! ME-overdel, leveres i løbet af efteråret	298,-
NYHED! MZ-overdel	298,-
Tagventiler, 12 stk. til lyntog	19,75
Tagventiler, 12 strk. kuck-kuck	19,75

Sidste udkald

Dobbelt-sided vognbyggebedding	128,-
---	-------

OGSÅ DIREKTE POSTORDRE

Reparation • Reservedele • Køb, salg, bytte af brugte tog

FELDERBANEN

har udvalget til de billigste priser

**Vi fører hele Märklins
H0-program, egen import.
Vi sender gerne prisliste.**

Skala H0: FLEISCHMANN
KLEIN . PECO

Skala N: ARNOLD . FLEISCHMANN

LGB spor G ÷20% RABAT

HELJAN, KIBRI, POLA - forhør om priser.

Egen import af biler fra BREKINA og WIKING
Forhandling af DWA biler og tog
Landskabsmaterialer . Figurer . Banebøger

FELDERBANEN

v/ Aksel Møller Pedersen
Lindegade 35A . 6070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 08 08 . Giro 7 19 82 56

Åbningstider: Mandag-Onsdag kl. 9.00-17.30
Torsdag-Fredag kl. 9.00-18.00
Lørdag kl. 9.00-13.00



DSB Jernbanemuseum TRIANGEL

Tema-udstilling i efteråret 1993.

Museet åbner 15. september 1993 en særudstilling om »De Forenede Automobilfabrikker A/S«, bedre kendt under navnet TRIANGEL.

På udstillingen vil kunne ses Triangel-motorvogne fra forskellige veteranjernbaneklubber samt ikke mindst en hel del modeller i str. 0 af Triangelmateriel udlånt fra modeljernbaneklubber landet over.

Der vil endvidere være tegninger og planer af TRIANGEL's righoldige produktion.

For at vise Triangels mangeartede produktion, udstiller museet også biler, der var virksomhedens hovedproduktion, bl.a. vil man kunne se en brandbil, en rutebil og en ølbil.

Skulle du være i besiddelse af modeller eller andre genstande, der vil kunne belyse TRIANGEL's historie, er du/velkommen til at kontakte museet.

På gensyn i september, til en udstilling om dansk jernbane-og industrihistorie.

Med venlig hilsen

DSB Jernbanemuseum

Dannebrogsgade 24

5000 Odense

Telefon 66 12 01 48, lokal 100

Åbningstider indtil 30/9, alle dage kl 10-16

1/10-30/4, hverdage 10-13 og Søn- og helligdage kl 10-16.

I skolernes efterårsferie alle dage kl 10-16.

UNDER
Vingehjulet

UNDER
Vingehjulet
1960-69

...så skal vi mindes de glade 60'ere

UNDER
Vingehjulet
1960-69

I 60'erne skete meget, ikke alene på musikkens og rumfartens område, men også hos banerne. DSB byggede stationer i nyt design, damplokomotiverne forsvandt, nye stålpersonvogne kom i drift, MZ'erne blev den nye type trækraft, gamle vogne udrangeredes i stort tal...men på landstationerne gik livet roligt videre, trods trusler om nedlæggelse.

Vort 3. bind i billedsagaen om DSB omhandler alle de spændende emner...og flere til. Glemte begivenheder og nu forsvundne motiver vises til glæde for generationerne, der var barn af 60'erne, hvor arbejdsløshed var et ukendt begreb.

Oplev tiden fra dengang, og bestil bogen nu. Udgives i samme opsætning som bogen fra 30'erne, 76 sider i format A4 med ca. 100 flotte billeder fra Jernbanemuseets arkiver og de bedste danske (amatør)jernbanefotografer på i alt 76 sider.

Udgives november/december 1993.

Introduktionstilbud: Ved indsendelse af vedlagte girokort til **LOKOMOTIVET**, giro 3 38 55 07, postboks 477, 4700 Næstved inden 1. oktober 1993, fås bogen for kr. 150,-; derefter kr. 180,-.

NB: Tidligere udsendte bøger i serien kan stadig fås.

Udkommer november 1993

JERNBANEVIDEOER SYSTEM VHS

01 Sommertog 1992

- MZ III, MZ IV og ME ved Næstved
- med MY til Holme-Olstrup
- i tusmørket på Næstved Station

32 min. **130,-**

02 Danske Veteranjernbaner 1

- Helsingør Jernbaneklub 1977 (ØSJS 7)
- Maribo-Bandholm 1977 (Kjøge 2 og OHJ 5)
- Slagelse-Dalmose 1977 (F 500)
- Slagelse- og Skælskørbanens 100 års jubilæum 1992

32 min. **130,-**

Introduktionstilbud: Begge film i én særudgave, kun 40 nummererede eksemplarer.

64 min. **200,-**

NYT!

Epoke IV-Film

NYT!

F01 Der var engang (Epoke IV-film nr. 1)

LJ og ØSJS 1977-1980

- LJ
 - Nakskov st. 1977 (YM, M12)
 - Tur med tog 3047 (YM på DSB-strækning)
 - M14, M32, M33
- ØSJS
 - Køge st. 1980 (YM, M10, MB)
 - Hårlev st. 1979 (M1, M2, DL 9)
 - ØSJS 125 års jubilæum (Kjøge 2 og OHJ 5)
 - Fakse Lp. (YM, smalspor)

41 min. **130,-**

Alle priser er inkl. forsendelsesomkostninger.

MAGENTA FILM

v/Carsten Bo Andersen

Tlf. 53 73 78 00 (mandag 18-21)

Giro 16 06 62 73

MÄRKLIN

Hele programmet i Delta,
digital, reservedele, ombyg-
ning til digital, direkte import,
derfor op til

30% RABAT

Vi sender overalt!

MINI-PRISER



Tårnvej 303 • 2610 Rødovre

• Tlf. 31 41 50 46* •

Telefax 31 41 50 47

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

VELKOMMEN TIL DET HELT STORE!

ROCO DSB Hbilns med nyt driftnummer, korrekte påskrifter, stor flot vogn. Vor pris 144,00, kontantpris 130,00, begrænset antal til **introduktionspris - kun kr. 114,00**

HELJANS godsvogne HD/IA og KFK og dlg. Vi burde ha' dem nu. KLEIN Eaos er blevet yderligere forsinket, og kommer først til september, pris **kr. 111,00**.

DSB AV-vogn. Mesing-sæt til opbygning af vognkasse samt bogiedele kr. 395,00. Eventuelle løsele hertil: **Bogieramme kr. 70,00. Harmonika kr. 26,00. Puffer kr. 16,00 og fjedrende kr. 45,00. Kuck-kuck 10 stk. kr. 20,00. Wendlersuger 10 stk. kr. 28,00.**

Vi kan ikke samle det som et komplet sæt, da der er så mange variationsmuligheder: AVL, AV, ABh, ABh, ABg, Bvhl, Bv og flere af disse i forskellige udseende i forskellige epoker. Komplet byggevejledning med alle oplysninger.

MAERSK-container og mange andre, bl.a. EVERGREEN, K-LINE. OOCL, HANJIN. Både 20' og 40'. Flerfarvet tryk - lige efter forbilledet. **Pr. stk. kr. 35,00**, ved 10 stk + én ekstra. Få en oversigt.

NYT fra BANE-BØGER: »Godsvognsmateriellets historie« **kr. 180,00**

LENZ-DIGITAL, se det nye fremtidssikrede system demonstreret på TRINBRÆTTET. Det hidtil bedste digital-system, billig i opstart! Digitale lokomotiver kan fortsat køre på almindelige anlæg, ligeså kan lokomotiver uden dekoder køre på det digitale system!

IC3 MOTOR - TILBUD på ekstra motor til dit IC3-tog. Normalpris 255,00, nu kun **kr. 198,00**. På en hurtig og enkel måde forbedres køreegenskaberne væsentligt. Dobbeltrækraft og dobbelt strømforbrug.

GUNNAR-TRANSFERS fra 87-gruppen; det flotte gammelkendte sortiment fremstilles igen. Udvalget er så stort, at vi ikke kan lagere alle. Derfor må leveringstid påregnes. Få en oversigt.

PINOL-LEJER - PRISFALD. De kendte og meget benyttede pinollejer til hjemmbyg. 8 stk. kr. 12,00. Nu i »familie-økonomiposer«, **5 stk for kr. 60,00**.

FLYDENDE GLAS. Utrolig anvendelig til lygteglas og vinduer i lokomotiver og biler m.v. Træk med en pensel en hinde, som når der skal blæses sæbebobler. Efter en 1/2 times tørring har du et glasklart vindue! Til slutlygter indfarves Kritstal Klær med rød frugtfarve. **Pr. flaske kr. 24,00**.

PALLE-LØFTEVOGN med 4 paller. En fin ny detalje fra ROCO. Pr. sæt kun **kr. 20,00**.

PRALINÉ MG MIDGET TC med de fineste trådhjul i skala H0! **Kr. 51,00**. Nyt PRALINÉ-katalog **kr. 7,50**.

ABONNEMENT - vil du risikere, at der meldes udsolgt på nyheder af dansk materiel? Tegn et abonnement, så du sikrer sig alle danske nyheder fra f.eks. ROCO, KLEIN og DWA.

PÆREKØBING-vognkassebyggesættene fås kun på TRINBRÆTTET. Præcist udstyret vognsider og gavle med vinduesudsikringer, skillevægge og bund. Desuden forbukket tag. Byggevejledning med historisk beskrivelse samt forslag til løsele. Vælg mellem FD, CXM, CU, CV og CY. Pr. sæt **kr. 120,00**.

AC-vogn - 1. classes vogn i samme serie som CC og AV. Forventes til efteråret. Reservér et byggesæt nu, så det kommer med i produktionen. CC-vogne er allerede udsolgt, og der er nu få AV-vogne tilbage. Til foråret fortsætter vi succesen med en post- og pakkevogn DC/DPh.

INTERFRIGO-kølevogn. Dette byggesæt har ladet vente på sig, men nu er det her! Vognkasse professionelt støbt i i plast - så flot tilpasset, at det kan kaldes et samlesæt! Hertil medfølger platforme i ætset nyselv. Flotte blå transfers. Alle vognnumre er fra vogne, der kørte herhjemme i 1960'erne. Pr. sæt **kr. 228,00**.

FREJA H0-MODELTOG. Nu både 3, 4 og 5-akslet FRICHS- firkantede, køreklar undervogn med Faulhaber-motor.

SKINNEBUS. Utrolig flot ætset SCANDIA-skinnebus serie II - opbygges efter samme gode princip som vore CC-vogne.

Primo juli, hvor annoncen skrives, er FREJA-modellerne endnu ikke færdigudviklet, hvorfor vi ikke kan fastsætte den endelige pris. Kom og se en prøve-model! Se og hør køreegenskaberne.

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Mads Sjøner

Rugmarken 93

8520 Lystrup

Tirsdage 18.00-22.00

Lørdage efter aftale

Telefontid:

Tirsdage 20.30-22.30

Onsdage 19.00-21.00

Tlf. 86 22 22 95

TRINBRÆTTET VEJLE

v/V.F. Hejlesen

Blegårdsgade 14

7100 Vejle

Fredage 16.00-19.00

Lørdage 10.00-12.00

Telefontid:

Fredage 19.00-21.00

Lørdage 12.00-14.00

Tlf. 75 83 75 75

VI ER ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE



FUT-FUT-FUT...nu kommer toget! Ja, sandelig så, og endda fra den gang, der var tog til. Billedet viser ukendt E-maskine med eksprestog til Roskilde, fotograferet mellem Enghave og Valby, april 1955. Det består af – foruden E-maskinen – stålvogne litra CA, 2CC og en stribe nærtrafikvogne litra CL. Røgudviklingen er

stor, og der lægges næsten røgslør over strækningen. Så man må håbe, at den ivrige tilskuer på broen ikke får kulstøv i øjnene! Ihvertfald er det fine rød-hvide slips for længst dækket af et tykt sort røglag. Og FUT-FUT- FUT, nu er det væk..!

Foto: O.W.Laursen/Arkiv HGC, Odense

... så er de ved at være væk

Mangler du nogle af de ældre numre af LOKOMOTIVET, eller vil du have et ekstra nummer som »arbejdsblad« eller som reserve, bør du snarest bestille. Følgende er endnu på lager:

4. årgang nr. 13-16	kr. 90,-
(Meget få eks. tilbage)	
5. årgang nr. 17-20	kr. 110,-
(Meget få eks. tilbage)	
6. årgang Kun nr. 21 og 22 haves	kr. 150,-
7. årgang nr. 25-28	kr. 150,-
(Kun få eks. tilbage)	
8. årgang nr. 29-32	kr. 200,-

**LOKO
MOTIVET**



Bestilles ved at indsætte beløbet på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, postboks 477, DK-4700 Næstved, og anføre hvilke numre, der ønskes. Til bestillingen lægges kr. 10,- i ekspeditionsgebyr. Løse numre i årgange kan købes, prisen er da en fjerdedel af abonnementspris plus kr. 15,- i ekspeditionsgebyr.