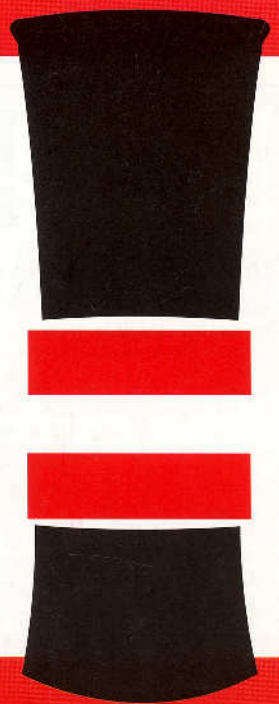


Modeljernbaneklubben HQ

LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



67

SEPTEMBER 2001 · 17. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 75,-
incl. moms

ISSN 0108-9307

LOKOMOTIVET



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn stiftet den 22. april 1983. Formålet er at udvide kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter, bøger o.lign.

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
BG Bank
Konto-nr. 0612-33 873
Hjultorvet 18, DK-4700 Næstved
Fax 54 94 50 45

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

Redaktion:

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

Faste medarbejdere:

Claus Jensen
 H.W. Karlsson
 E.V. Pedersen
 Torben Bejerholm
 Erling Nederland
 H. Nygaard-Jensen
 Jens Bruun-Petersen
 Flemming Meisner

Sats, montage og repro:

Lollands Postens Bogtrykkeri
 4930 Maribo

Oplag

1200 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: Ultimo september, medio december, ultimo februar og medio maj. Et abonnementsår løber fra september til maj efterfølgende år.

Abonnement:

Danmark: kr. 300,- helårlig = 4 numre på giro 338 55 07 eller check til ovennævnte adresse.

Udlandet: kr. 350,- helårlig = 4 numre incl. gebyrer på dansk check til ovennævnte adresse.

På fodpladen

Goddag og velkommen til LOKOMOTIVET nr. 67, hvor vi atter lægger ud med 48 sider spændende stof om danske jernbaner i virkelighed og model.

Beklageligvis udkommer vi nu igen kun fire gange om året, hvilket mange læsere i breve, e-post og mundtligt har ytret beklagelse og skuffelse over. Flere læsere har som hjælp givet os forslag til reducere omkostninger, så vi kunne komme tilbage til seks udgivelser. Vi siger tak for alle ideer, men vi har undersøgt samtlige muligheder, og der er kun én tilbage: At vi kan føre abonnementsantallet til 1500 stk. og sælge omkring 700 blade i løssalg, d.v.s. at vi behøver et oplag på ca. 2200 mod 1200 i øjeblikket. Lyder det som utopi? Tjah, men andre jernbaneblade kan nemt få hurtige store oplag... så det kan vi vel osse?

Også på anden måde viser læserne stor interesse for vort blad, bl.a. med masser af breve og e-mails med ros, kritik, rettelser, forespørgsler m.v. Vi vil prøve at bringe og besvare alle relevante breve under den populære rubrik SPORSKIFTET, men også her har vi begrænset plads, så hvad vi ikke har plads til i dette nummer må vente til næste ombering. OK? Men tak for alle breve m.v., der fortæller at man studerer bladet med stor interesse. Alle kommentarer, ris og ros modtages fortsat med tak, og vi bruger alt til pejle os ind på, hvad læserne ønsker.



Som det fremgår af nyhederne HØRT&SET i dette nummer af bladet, så er der fortsat ingen ende på nye modeller af dansk rullende materiel... og det er efterhånden meget nøjagtige og håndværksmæssige fine modeller, der produceres på "løbende bånd".

For ca. tyve år siden, da vi startede vort lille blad, var vi lykkelige for bare at kunne "crosskitte" en nogenlunde vellignende dansk godsvogn fra en industrimodel. Og vi brugte timer på at høvle overflødig metal af UKs C- og P-maskiner i hvidmetal, og få motoren til at slæbe afsted i rimelig fart med monstre. Tiden er nu - og har været det et par år - blevet en anden.

Vi kan fx nævne HELJAN, der - som nævnt mange gange tidligere - er slået ind på en ny kurs, idet man ikke længere udvikler huse og bygninger til dansk modeljernbane (men stadig optrykker de gamle modeller), men i stedet udelukkende koncentrerer sig om produktion af dansk rullende materiel.

Kim Nannestad fra HELJAN har således overfor dette blads redaktør bekræftet, at salget af firmaets modeller overgår al forventning, og at man i øjeblikket kun er ved begyndelsen af det kommende mj-eventyr. Der ud-

sendes i de følgende år mange nye spændende modeller, og nogle af disse kan man læse om i dette nummer, og vi afslører flere i de kommende numre.

Mange mj-ere synes måske, at det efterhånden er for uoverkommeligt at anskaffe sig alle nye danske modeller, især med hensyn til økonomien, så netop derfor råder vi til at man koncentrerer sig om en bestemt tidsperiode (epoke). Det vil lette overblikket, indkøbet og pengepungen. Nyheder under Hørt&Set i LOKOMOTIVET er altid markeret med modelernes epoke, så man har mulighed for hurtigt at bedømme, om det har interesse.

Den nye trend af industrimodeller med dansk forbillede gør det nu også nemmere for alle - uanset evner - at dyrke mj-hobbyen. Nu skal man kun undtagelsesvis selvbygge det ønskede rullende materiel, d.v.s. at mj-ere med de nok så bekendte ti tommer også kan være med. LOKOMOTIVET vil dog fortsat bringe forslag til selvbygning af modeller, både de komplicerede og nemme modeller, således bringer vi snarest den lovede nemme ombygning af LIMA-godsvogn til ægte dansk motorbivogn litra FE, der vil passe til HELJANs kommende MO.



Med dette nummer vender vi - som allerede nævnt - tilbage til fire udgivelser årligt. Udsendelsesterminerne for bladet er lidt anderledes end tidligere, og vi udkommer nu således: Sidst i september, midt i december, primo marts og medio maj.

I dette nummer har vi indlagt girokort for indbetaling af LOKOMOTIVETS alfabetiske index (emneregister) dækkende numrene 1-66. Det kan man læse mere om i annoncen inde i bladet. Bemærk, at indexet ikke lægges ud på vor hjemmeside.

Vi ses til december, hvor vi håber at kunne udsende LOKOMOTIVET på 56 sider med masser af inspiration og jernbanehistorisk læsning til juledagene. Men sideantallet afhænger selvfølgelig af, om de manglende fornyelser snarest løber ind til vor kasserer.

God eftersommer uanset hvad vejret vil byde jer.

DEADLINE for nr. 68:
Annoncer: Fredag den 26. oktober

Forsidefoto: Vi er i vor tekst om motormateriellet hos de danske privatbaner nået til Hjørring Privatbaner, og viser derfor et foto med trækraft fra banen. Det er MAK-lokomotivet HP 13, der ankommer til Hjørring med gennemgående DSB-vogne Hirtshals-Nyborg en sommeraften i juli, 1966. Foto: HGC.

INDHOLD

DSB persontog i model	3
<i>Af Torben Andersen</i>	
Læserne bygger	10
Epoke Vb?	11
SPORSKIFTET	12
ARNOLDS Hjørne	15
DSB rejsegodsvogne litra EA/Dh	16
<i>Af Torben Andersen</i>	
DSB rejsegodsvogn litra EA i model	20
<i>Af Steffen Dresler</i>	
Tilbehør til modeljernbanen:	
Færdige godslaster fra NOCH	21

DSB litra Bns	22
<i>Af Torben Andersen</i>	
Idéer til anlægget:	
Moderne maskindepot til diesellokomotiver	24
Udenlandske godsvogne i model	26
... mere Bns og Bn	28
<i>Vi ser på de nye modeller fra TOG&TEKNO</i>	
HØRT & SET	31
<i>Vi anmelder nye modeller, og fortæller om de kommende nyheder</i>	
Kommende MJ-arrangementer	36
Motortrækraft hos Hjørring Privatbaner	41
<i>Af Torben Andersen</i>	

I løbet af de sidste par år er der udsendt så mange industrielt fremstillede modeller af trækraft og personvognsmateriel, at vi efterhånden kan oprangere vore DSB-person- og posttog, så de kommer til at ligne forbilledet, især når det gælder epoke IIIb 1954-1968. Lad os se på, hvordan man kan gøre det i praksis.

Man skal dog være opmærksom på, at vi aldrig kan oprangere 100% efter forbilledet. Det skyldes hensynet til pladsen, der altid er en mangelvare, men vi kan efterligne det karakteristiske islet for hvert tog.

For at få optimal nytte af de tilgængelige industrimodeller har vi har valgt at beskrive oprangeringer i årene 1954-68. Her kørte endnu damplokomotiver litra P og N side om side med diesellokomotiverne litra MX (fra 1961) og MY samt motorvognene litra MO, der alle fås - eller snart fås - som industrimodeller.

Togarter

Når vil vil oprangere tog på modeljernbanen, så er det nødvendigt - som hos forbilledet - at formere togene efter de rejsendes behov. I model findes disse behov ikke, så dem må man altså "opfinde", d.v.s. man skal vedtage om man skal betjene lokale rejsende, om der skal køre ekspres- eller iltog eller lyntog o.s.v. Det betyder igen, at "hurtige" tog kræver et

større anlæg, mens man til lokale tog kan nøjes med kortere strækninger. Når vi nævner "hurtige" tog, så er det tænkt kunstigt, for hastighed har i forbindelse med togarter ingen rigtig betydning på modeljernbaner, også selv om vi i dag kan få digitaludstyr, som kan styre togenes hastigheder. Det er kun hos forbilledet, at man bruger hastigheder for togarter (se særskilt tekst om togarter side 9).

Man skal i model altså definere, at det tog er et "eksprestog" for at kunne benytte den rigtige oprangering. Man kan fx vedtage at et tog, der på et anlæg med seks stationer, kun standser ved de tre er et "hurtigtog", mens et tog, der standser ved alle mellemstationer er af togartern "persontog". En velegnet mellemstation på anlægget til stop for eksprestog er en forgrenings- eller tilslutningstation.

Trafikgrundlag

Man kan skabe kunstigt grundlag for persontrafikken ved at "anlægge" fabrikker, der giver trafik med de ansatte (arbejdere og funktionærer) eller "oprette" undervisningssteder, der kræver lokaltrafik med elever.

Man kan desuden anlægge en badeby, der danner grundlag for sommertrafik med feriegæster, så man kan køre ferie- og badetog, og er der mange forlystelsessteder i byen, skal de trætte folk hjem

om natten/morgenen med blandettogene.

Et posthus hører altid til på modeljernbanen, og er det en mindre bystation kan postvognen holde på et lille stikspor ved postbygningen. Om aftenen rangeres den ind i det ankommande posttog, der udsendes fra endestationen.

På endestationene kan man anlægge en lille postbanegård, således at man kan have flere postvogne holdende for pålæsning. De afsendes efterhånden med forskellige tog, i blandettog kun en enkelt vogn, mens aftenposttoget oprangeres med flere postvogne.

Også mange lokale dagblade blev bragt ud i oplandet med postvogne, og derfor kan et bladhus i byen også medvirke til at øge posttrafikken.

Et færganlæg på en endestation giver mulighed for kørsel med passagerer til færgen, og toget kan være gennemkørende hurtigtog eller et blandettog med godsvogne el. lign.

Togstørrelser

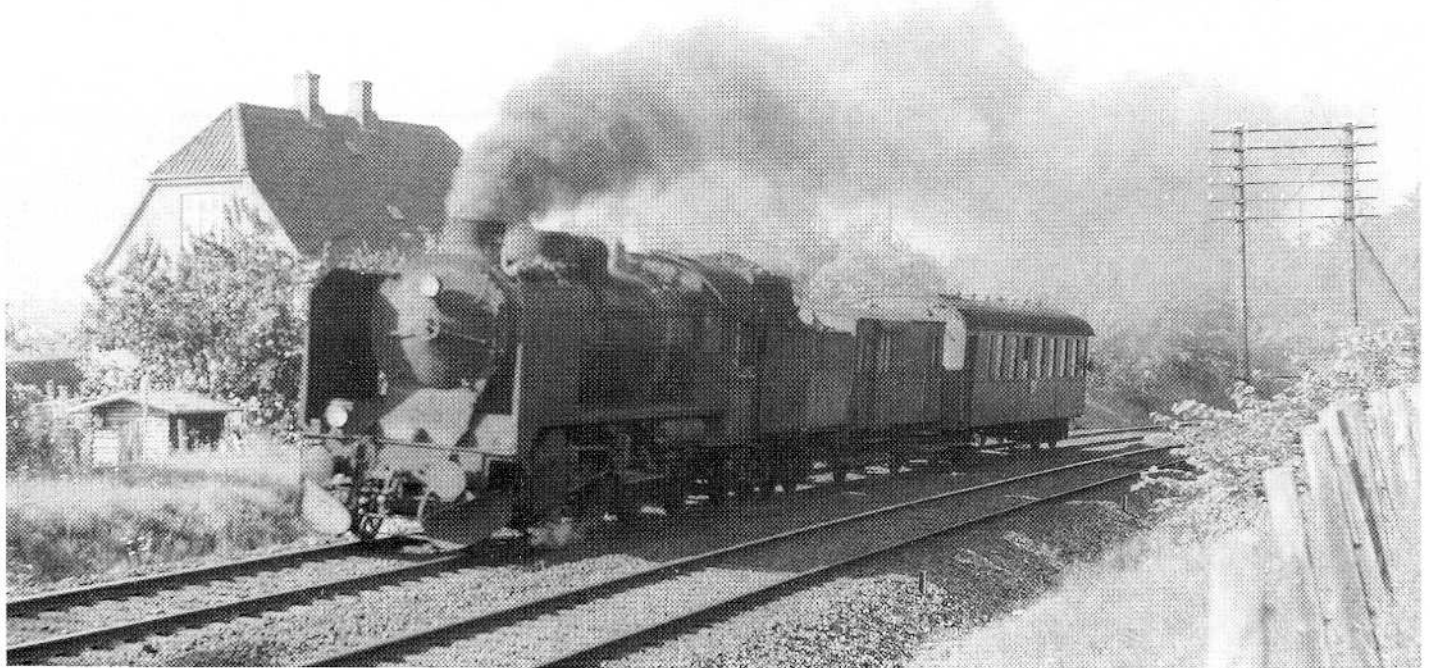
Pladsen på de fleste anlæg er som regel ikke til lange tog, derfor må vi prøve at oprangere så karakteristisk som muligt. En passende toglængde er max. 120-150 cm, og derfor er lange internationale tog generelt ikke velegnede på sådanne anlæg, hverken i spor H0 eller spor N. Men

DSB PERSONTOG I MODEL

Af Torben Andersen

Epoke III

Det gælder om at finde små forbilleder til brug for modeljernbanen. Det kan næppe være mindre som det viste med et damplokomotiv litra H11, der ruller afsted med et persontog fra Esbjerg til Fredericia, 1961. Toget, der er fotograferet udenfor Kolding, er opformeret af en rejsegodsvogn litra EH og komb. person- og rejsegodsvogn litra CME. Foto: OWL/HGC.





da der er mange interessante muligheder for at variere kørsel og oprangering af internationale tog, bør man lægge ét eller to af disse ind i køreplanen. Disse kan være gennemkørende fra en skjult banegård til en anden skjult banegård med et enkelt stop undervejs, således at toget ikke optager sporplads for de almindelige tog.

Normalt er en stålpersonvogn til epoke III ca. 240 mm lang i skala 1:87, post- og rejsegodsvogne lidt kortere. Det største damplokomotiv litra N er af næsten samme længde som personvognen, mens litra P er godt 210 mm, og diesellokomotiver MX og MY er af næsten samme længde. Det betyder at vi kan oprangere rimelige veltilligende tog på godt 100-120 m af lokomotiv og 4-5 vogne, fx MY-CC-CC-AC-EA, der giver en samlet længde på ca. 1200 mm i skala 1:87.

Ofte bruger man kortere stationspor på mellemstationer, så oprangeringer for tog, som gør holdt her må gerne være mindre. For "eksprestog", der kører igennem, har dette følgelig ingen betydning.

Benytter man kortere vogne som "trævogne" litra AT, CP m.fl. bliver mulighederne større. Disse vogne er i model ca. 200 mm, så et tog med to CP, en AT og en P-maskine får en længde i model på ca. 850 mm, og det er en fin størrelse på et hjemmeanlæg.

Lokomotivernes trækraftevne i model er som regel temmelig ensartet, mens den hos forbilledet varierede meget. Et lokomotiv litra N kunne magte store togstammer, mens fx litra MO ikke kunne slæbe af med meget mere end to-tre bogiepersonvogne. Vil man efterligne forbilledet, så skal togene altså have samme antal vogne på krogen, uanset om en model af MO kan trække afsted med ti vogne.

Modeller

Alle viste oprangeringer gælder skala 1:87, og i de benyttede eksempler er for størstepartens vedkommende materiel, der for tiden fås i handelen eller som kommer på markedet inden for en overskuelig fremtid.

Visse søstermodeller kan ikke fås, det

Øverst: Også rangerlokomotiverne litra MH er blevet benyttet som trækraft for persontog. MH 322 med to CP-vogne og en EH med tog til Assens, fotograferet ved Flemløse, 1966. Også en ide til modeljernbanen. Foto: HGC.

Midten: Lyntoget var vor hurtigste forbindelse mellem landsdelene. 3-vognslyntog MS-AA-MS suser afsted over Fyn på vej til Fredericia, fotograferet ved Middelfart, 1967. I model fås MS-lyntoget fra HELJAN. Foto: HGC.

Også D-maskinen blev i tidens løb benyttet til fremførsel af persontog, ikke mindst i 1950'erne og 60'erne, hvor maskinen kørte mange weekendtog. Her er D 843, stationeret i Næstved, fotograferet en lørdag i 1964 mellem Vrangstrup og Ringsted. Toget til Ringsted består foruden af D-maskinen af en personvogn litra CRM og CPE. Foto: HGC.

gælder litra CLE, CB o.s.v., men disse kan nemt ombygges af eksisterende grundmodeller litra CL og CC.

Et par enkelte modeller skal selvbygges, idet disse endnu ikke er programsat hos producenterne, det gælder således litra AC.

Kører man strikt epoke III med årstal, så vær opmærksom på, at oprangeringer med diesellokomotivet MX og postvognen DB (model fra TRINBRÆTTET) først finder sted efter 1961, d.v.s. epoke IIIb.

Internationale tog

DSB havde i 1960'erne internationale tog i to hovedretninger: Syd på til Tyskland/Holland/Beigien, Frankrig/Italien og nordpå til Sverige/Norge.

For det meste benyttedes udenlandske person-, sove- og spisevogne i disse tog, men der brugtes også nogle danske vogne hovedsaglig af litra B og CC.

De internationale tog var normalt meget lange, og er derfor generelt uegnede i model, men man sagtens oprangere en gennemkørende "Nordpil" med MY-CC-AC-WR-spisevogn-CC-EA-rejsegodsvogn, efter 1966 kan bruges A- og B-vogne i stedet for litra CC og AC. Eller man kan oprangere et skandinavisk kystbanetog med MX-CC-C-ABC-PW, sidstnævnte tre vogne af svensk/horsk herkomst. Internationale tog ser vi nærmere på i en kommende artikel.

Lyntog

Den hurtigste forbindelse mellem to byer foregik dengang som nu med lyntog. Det standsede kun ved de helt store stationer, og i model benytter vi simpelthen et togsæt bestående af MS-AA-MS fra HELJAN.

Lyntoget kan også bruges på privat-

banespor, i 1960'erne kørte tre- og firevognslyntog fra København til Nakskov på Lolland.

Mindste sporkapacitet (ret spor) for et lyntog i model er 740 mm. Hertil skal lægges plads til frispør ved sporskifter.

Ekspres- og iltog

For at kunne betjene de rejsende, der hurtigt skal fra en storby til en anden, er det nødvendigt at indsætte ekspres- eller iltog. Det skal oprangeres af sidegangsvogne og rejsegodsvogne, begge så vidt muligt i stål. Er det nødvendigt med andre vogne, så skal man bruge sidegangsvogne fx litra CM. Vogne af litra CP blev sjældent brugt i landsdeltoget.

Evt. kan medtages restaurantvogne CAR, men de er ikke nødvendige, og fås i øvrigt ikke som model.

Landsdeltoget standsede kun ved større eller middelstore stationer.

Et eksempel i model kan være:

MY-AC-CC-CC-CB-EA

AC-vognen kan erstattes af en AV-vogn, såfremt der ikke er så mange, som benytter 1. klasse.

I nogle tilfælde koblede man en postvogn til toget, d.v.s.

MY-AC-CC-CC-EA-DB (fra 1961)

Der er også muligheder for et nattog medtog sovevogne litra WL, så de rejsende kunne få sig lidt søvn undervejs. Oprangeringen kan i model være:

MY-AC-CC-CC-EA-WL

Længden af de nævnte tog bliver omkring 1300-1400 mm.

Et tilsvarende tog med en enkelt "trævogn" (CM) kan være:

MY-AV-CC-CC-CM-EA

I løbet af 1960'erne blev vogne af litra CC erstattet af de vinrøde B-vogne i ekspres-tog, så oprangeringen blev:

MY-AC-B-B-CC-EA

Rejsegodsvognen var næsten altid en litra EA. Dette tog får en længde af 140 mm, hvis man bruger skala 1:100-vogne fra ROCO.

Sorte Lyntog

En tredje hurtig forbindelse var de sorte lyntog, der blev indført fra 1961. De fremførtes af diesellokomotiver litra MX og MY fra 1961 (Englænderen).

Det karakteristiske for disse tog var at de standsede ved få stationer og kun medtog få vogne, deriblandt en vogn med 1. klasse. De medbragte aldrig rejsegods- eller postvogne, og er derfor modeldegnede tog. Både MX og MY fremførte som allerede nævnt togene, men det var primært MX, man brugte.

MX-AC-CC-CC

AC-vognen kan udskiftes med en AV, hvis man "vedtager" at der er få rejsende på 1. klasse.

Længden på disse tog er ca. 1000 mm.

Weekendtog m.v.

I begyndelsen af 1960'erne kørte DSB en del "specielle" tog på aftener eller i weekender. Det var forstærkningstog for den sene pendler- og weekendtrafik. Disse tog fremførtes som regel med dampmaskiner litra P, E eller D på Sjælland og litra E, R, H eller N i Jylland.

Sådanne tog oprangeredes som regel af trævogne litra CP, CR eller CM, men man brugte også stålvogne litra CC og CL.

Sjælland

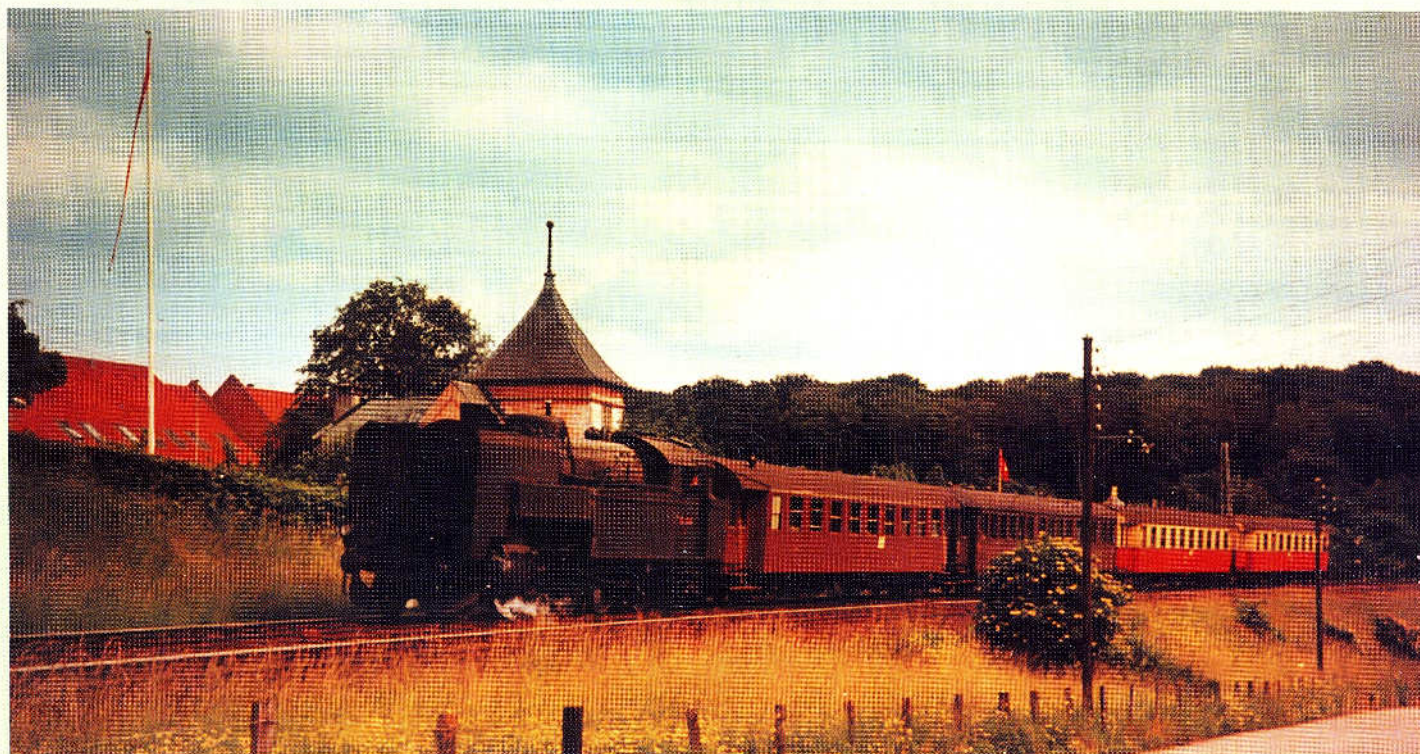
P-maskine-CP-CP-CP-ECO

P-maskine-AF-CP-CP-ECO

P-maskine-AT-CP-CC-ECO

P-maskine-CM-CL-CL-EA

På Nordbanen kunne man finde farverige oprangeringer med personvogne fra privatbanen HFHJ og GDS, og sådanne tog er ikke alene oplivende i virkeligheden, men også på modeljernbanen. S 734 kører ud fra Holte mod Hillerød, den forreste vogn er en CL fra DSB, de tre efterfølgende er fra HFHJ, den første en såkaldt Kuhlmann-car konstrueret og brugt af HFHJ. De to sidste vogne er HFHJ C 60 og C 61, der mindede meget om DSBs CL-vogne. Foto fra 1959. Möbius/PÅ SPORET.



Forslag til modeloprangeringer af DSB person- og posttog

Fra højre mod venstre:

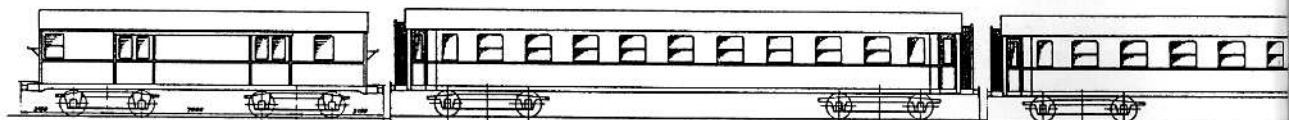
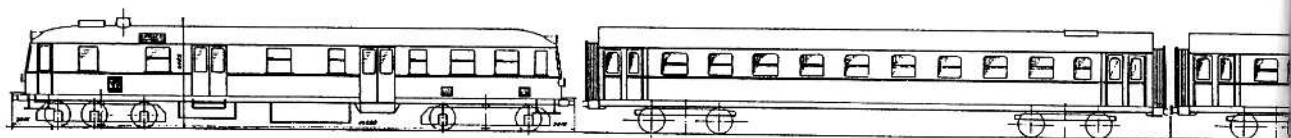
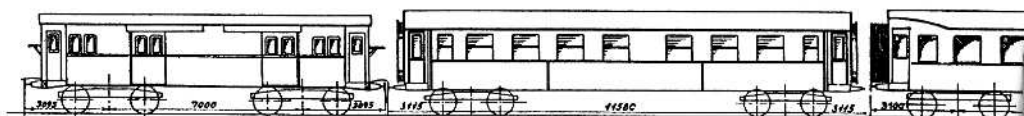
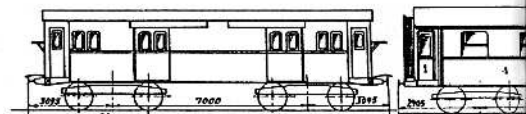
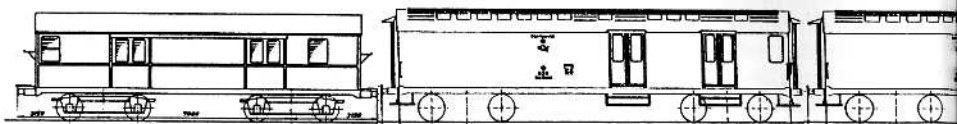
1. række, posttog: DSB litra N-DH-DB-DB-EA (fra 1961)
2. række, persontog: DSB litra P-CP-AT-ECO.
3. række, persontog: DSB litra MO 1800-CP-CP
4. række, persontog: DSB litra P-DH-CM-CP-ECO

Fra venstre mod højre:

5. række, nærtrafiktog: DSB litra MO 1800-CL-CL
6. række, persontog: DSB litra MX-CM-CM-AT-ECO (fra 1961)

Fra højre mod venstre:

7. række, landsdeltog: DSB litra MY-AV-CC-CC-EA



Jylland

N-maskine-CM-CM-CC-EA
N-maskine-CM-CM-CM-DH-DB
(fra 1961)
T-maskine-CM-CM-CP

Længden på disse stammer er fra ca. 1000 til 1500 mm, især bliver togstammen med litra N lidt større end med øvrige dampmaskiner.

Persontog

Til brug for lokale rejsende, fx til arbejds- trafik fra by til by, anvendte DSB mangeartede tog. På Kystbanen har altid været tæt trafik, og det kan man i model efterligne ved:

MX/S-maskine-AC-CL-CL-CL-CLE

CLE-vognen fås ikke i model, men kan ombygges fra PÅ SPORETs CL-vogn.

I Nordjylland benyttedes i 1950'erne litra T eller litra R i sådanne tog, der lejligh-

hedsvis også medtog 1. klasse-vogne for de "fine" rejsende:

T-maskine-CM-CP-AT-ECO

MO-vognene var meget almindelige i persontog på både side- og hovedbaner. De brugtes i mange kombinationer, både med ældre trævogne og moderne stålvogne på slæb. I tynde tog - eller på sidebaner - sås ofte en MO med en enkelt CP- eller CC-vogn på slæb. Det var heller ikke ualmindeligt at se persontog med en MO i hver ende, så man undgik omløb på endestationerne. Imellem MO-vognene løb CL- eller CC-vogne...eller AV, hvis der skulle fine rejsende med, fx i iltog (færgetog):

MO-CP-ECO

MO-CC

MO=AV=CC=MO

(egtl. MO=AVL=CCL=MO)

MO=CL=CL=MO

Dobbeltstregene mellem litra betyder, at der benyttes styreledning.

I tog med "trævogne" brugte man ofte vogne med 1. klasse litra ATM, men ofte sås også stålvogne koblet til stammen af trævogne. ATM kunne medtage et begrænset antal passagerer på 1. klasse, og var velegnede til sidebaner med tynd trafik i tog, hvor der krævedes 1. klasse.

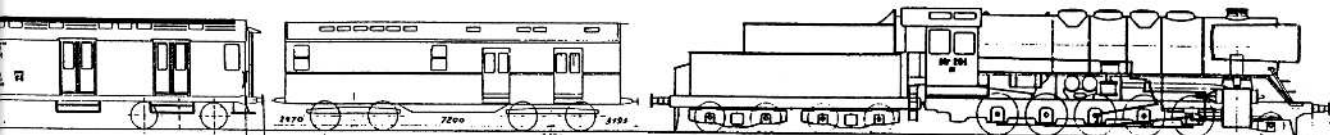
MO-ATM-CP-ECO

MO-AV-CP-DH

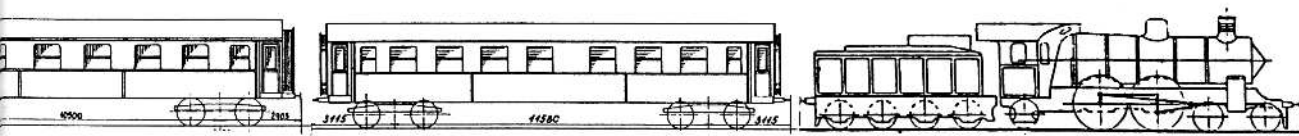
Oftest medtog man en postvogn i persontog, så posten kunne sorteres undervejs, og i de lokale eftermiddagstog sendtes som regel dagblade, der undervejs blev udleveret til avisbude på stationerne.

MO-CP-DH

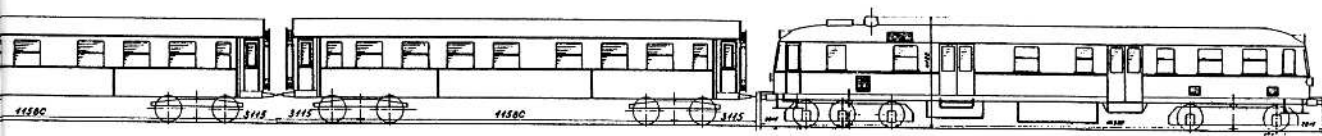
På visse lokale strækninger med mindre persontrafik brugte man styrevogne og



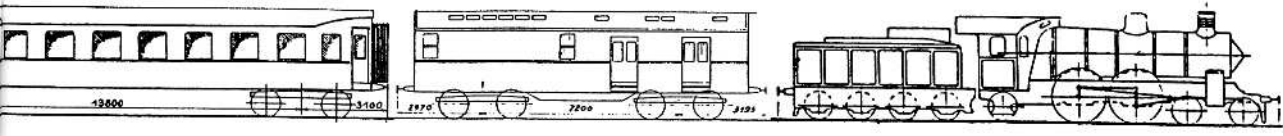
1.



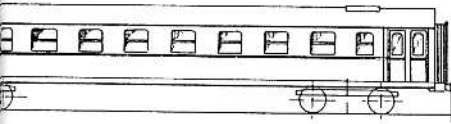
2.



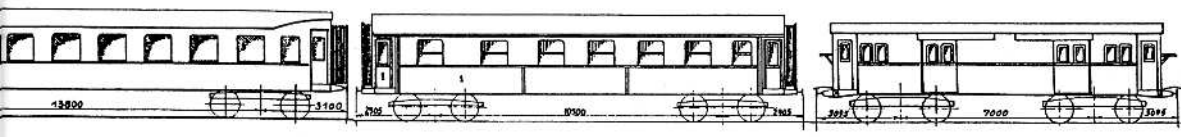
3.



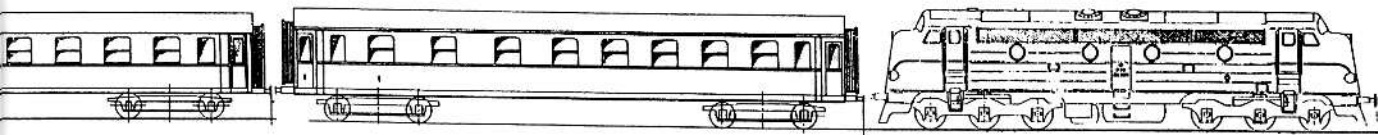
4.



5. Oprangeringerne gælder epoke IIIb 1954-1968. Skitser er fra DRM 1 1941.

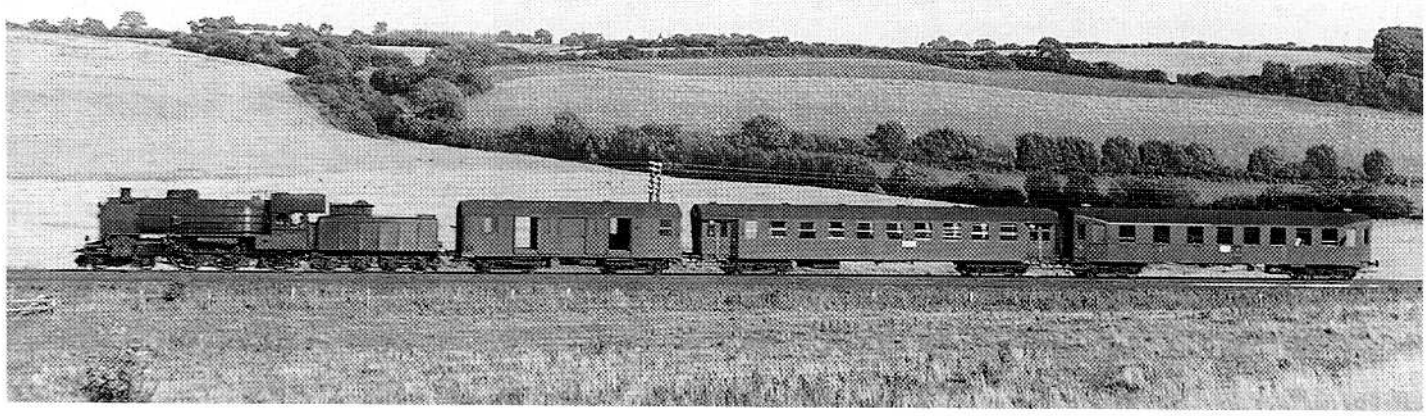


6.



7.

Et rigtigt tog til modeljernbanen: DSB litra R med person-tog til Fredericia bestående af EA-CL-AR ved Kolding, 1961. I stedet for en R-maskine kunne trækraften være en litra P og AR-vognen en spids CM. Foto: OWLIHGC.





Internationale tog er ikke velegnede til modeljernbanen, men alligevel kan man oprangere et gennemkørende tog som "Nordpilen" med MY og CC-vogne (eller B-vogne). MY 1111 med "Nordpilen" ved Vejle, 1966. Vognene er litra B og A og diverse tyske vogne. Foto: AK/OMJK.

MO, nogle gange mellemvogne med styreledning litra CPL.

MO=CPS
MO=CPL=CPS

MO-vognen er universaltrækraft på modeljernbanen, fordi den kan bruges i alle togarter: Eksprestog, iltog, persontog, posttog og godstog, sidstnævnte dog i mere begrænset omfang og som regel altid i forspand grundet den allerede omtalte svage trækraft.

Gennemgående tog til privatbanerne

Som allerede nævnt kan man anlægge en badeby, der giver grundlag for ferietrafik. Denne trafik foregår stadigvæk, men i begrænset omfang efter at biler er blevet - næsten - hver mands eje. For bare 30 år siden kørtes om sommeren særlige bade- tog mellem storbyer og badebyer, på Sjælland fx Gilleleje, Nykøbing S. og Faxe Ladeplads.

Disse tog kørtes med DSB-trækraft til byen med privatbanens tilslutningstation, hvorefter privatbanen overtog togstammen og førte den videre til endestationen. I mange tilfælde brugte DSB det ældste materiel i disse tog.

Det behøvede dog ikke altid at være en decideret badetog, for der kørtes også daglige gennemgående tog til stationer uden badefaciliteter, fx København-Nakskov.

Eksempler på sådanne gennemgående tog i model kan på "DSB- strækningen" være:

MO-CL-CL-privatbanepersonvogne (GDS/HFHJ)
P-maskine-CP-CP-CU-CU (ØSJS/OHJ)
(P-maskinen kunne evt. erstattes af to MO-vogne)
MX-AC-CP-CP-DH (København-Nakskov)
P-maskine-CP-CP-CU-CU-CU-ECO (København-Holbæk)

Blandettog

Blandettog var tidligere meget almindelige, d.v.s. tog med både person-, post- og godsvogne. Her tog man sig god tid til at

af- og tilkoble vogne på stationer, ja, nogle gange brugte man togmaskinen til at rangere med, og det var ikke en transportform for personer, der hurtigt skulle frem.

Et blandettog kunne fx se således ud:
MX-CP-EA-DH-godsvogne
D-maskine-DH-CM-CP-ECO-godsvogne
MO-CP-godsvogne

Godsvognene kunne være alle typer, danske såvel som udenlandske. De udenlandske vogne skulle være RIV-mærket. D-maskinen benyttedes ofte i sådanne tog.

Posttog

Postvæsenet var en vigtig kunde hos DSB, og derfor fremførtes flere tog alene med postbefordring for øje, især med henblik på landsdelposttrafik og lokalt med morgenaviser. Ofte benyttedes det nyeste motormateriel i disse tog, men der kørtes i 1950'erne og 60'erne også flere posttog med damp, især Jylland/Fyn.

N-maskine-DH-DH-DB-EA
T-maskine-DH-DH-EA-EA (1950'erne)
MY-DH-DB-DB-EA (fra 1961)
MO-DH-DH-ECO

Hvor får man modellerne fra?

Model i parentes angiver, at den udkommer i løbet af 2001-2002.

Trækraft

DSB litra P, HELJAN
DSB litra N, ROCO
DSB litra T, omdannet Fleischmann eller Märklin
DSB litra MY, HELJAN/Märklin (ROCO)
DSB litra MX, HELJAN
DSB litra MO, (HELJAN)/Hampli/Togdillen

Der fås også litra D og E fra Brimalm, men da disse næppe er hver mands eje, er de udeladt fra fortegnelsen.

Personvogne

DSB litra AV, personvogn komb. 1. og 2. klasse (HELJAN).
DSB litra AC, selvbyg
DSB litra AF personvogn, ombygget CP (HELJAN) med nye sider fra TIKØB
DSB litra AT/M personvogn, ombygget CP (HELJAN) med nye sider fra TIKØB
DSB litra B personvogn med 2. klasse, vinrød, ROCO

DSB litra CC personvogn med 2. klasse, PÅ SPORET/(HELJAN)

DSB litra CB personvogn med 2. klasse, ombygget fra PÅ SPORET litra CC

DSB litra CL personvogn med 2. klasse, PÅ SPORET

DSB litra CM personvogn med 2. klasse (spids CM), HOBBYTRADE

DSB litra CP personvogn med 2. klasse, HELJAN,

DSB litra CPL personvogne med 2. klasse til styrevogne, HELJAN

DSB litra CPS personvogn med styre- rum, 2. klasse (HELJAN)

DSB litra CU/CXM personvogn benyt- tet som togførervogn i godstog, (HEL- JAN/HOBBYTRADE)

Post- og rejsegods

DSB litra DB postvogn, (TRINBRÆT- TET, Århus)

DSB litra DH postvogn, HELJAN

DSB litra EA rejsegodsvogn (bygge- sæt) PÅ SPORET, TIKØB m.fl.

DSB litra ECO rejsegodsvogn (bygge- sæt) TIKØB

MO-vognen kunne også erstattes af en MX i 1960'erne.

Som en lille krølle på halen kan man også benytte godsvogne litra HD, IAL og GS i posttogene, idet postvæsenet var en flittig bruger af disse vogne op gennem 1950'erne og 60'erne. De benyttedes som postpakkvogne uden bureau. HD- og IAL-vognene fås som bekendt fra HELJAN (og Liliput, nu udgået), mens litra GS fås fra ROCO.

MO-DH-HD-HD-IAL
N-maskine-DH-DB-EA-HD-HD-GS
T-maskine-DH-EA-HD-HD-HD-GS
(1950'erne)

Lokale oprangeringer

Foranstående oprangeringer er generelle for det landsdækkende DSB, men ofte var der store variationer i anvendelse af materiellet i de to distrikter, d.v.s. 1. Distrikt, Sjælland og 2. Distrikt, Jylland, især de lokale tog.

Efterligner man udvalgte strækningsforbilleder, så kan man ofte supplere med andet materiel, og derved også få benyttet nogle af de selvbyggede modeller. Nogle eksempler er:

Kyst- og nordbanen, der brugte CL- og CLE-vogne og litra AC i tog med 1. klasse.

Slangerupbanen, hvor DSB brugte tidligere KSB-vogne, senere MO- vogne med CR eller CL.

Svendborgbanen og Skive-Glyngøre var typiske med styrevognstog CPS=CPL=MO, og brugen af ATM var udpræget på Svendborgbanen.

Præriebanen (Funder-Bramminge), der brugte små tog med MO-CM eller MO-CP, lejlighedsvis med en DO-postvogn på slæb.

Næstved-Slagelse var helt op til midten af 1960'erne en sidebane, hvor damplokomotiverne litra D og P var i fast trafik sammen med litra MO.

Flere sønderjyske baner brugte typisk litra CQM sammen med MO i lokale persontog, mens styrevognstogene bestod af CRS=MO.

På Mommarkbanen brugtes MP og FE-bivogne.

Glem heller ikke, at der også blev brugt personvogne fra privatbanerne i DSBs tog, fx i de allerede nævnte Nordbanetog med vogne fra GDS og HFHJ.

Det samme gælder tog København-Holbæk, der medførte bogievogne fra OHJ/HTJ, ligesom DSB også kørte på privatbanestrækninger med eget materiel, det gælder således ØSJS, OHJ og LJ. Forslag til disse oprangeringer er ligeledes nævnt tidligere.

Sådan kan man blive ved. Det gælder blot om at finde det forbillede, man finder mest spændende og så eftergøre dette så godt som muligt...og så huske på, at man sagtens kan gå på kompromis evt. ved at mixe nogle strækninger.

TOG- og TOGARTER

For at kunne klare trafikbehovet er det nødvendigt at oprangere togene efter behov og brug. Hos forbilledet udarbejdedes køreplaner på køreplankontoret, hvorefter disse blev overladt til trafikkontoret/maskinafdelingen, der sammensatte togene efter køreplankontorets ønsker. De opstillede tog blev kategoriseret i togarter med trækrafttype, togvægt, hastighed og kørselsdage i tjenestkøreplanerne TKØ og TKV.

Togenes sammensætning af personvogne blev opført i togplanerne 6 og VI, d.v.s. for område Øst hhv. område Vest. I disse planer opstillede man også brugen af togværvogne i godstog, sidstnævnte blev angivet i togplan 7.

I 1950'erne opdelt DSB sine tog i to hovedtogarter: Personførende tog og ikke-personførende tog.

De personførende tog omfattede fra ca. 1955 til 1974 følgende:

- LYNTOG
- EKSPRESTOG (før 1955 betegnet "Hurtigtog")
- ILTOG
- PERSONTOG
- SÆRTOG

Lyntogene

Blev normalt kørt med 3- eller 4-vogns røde lyntog litra MS og MB. Der fandtes også en gruppe af lyntog, der blev fremført med MO-vogne eller MK/FK-sæt, de såkaldte sorte lyntog. Togene standsede generelt ikke undervejs, i så fald kun i de større byer.

Maksimum-hastigheden for lyntog var altid 120 km/t.

Eksprestogene

Disse bestod af person- og rejsegodsvogne evt. med postvogne, og blev fremført af damplokomotiverne litra E, P, R, K og C (litra C kun på Sjælland), T og evt. litra PR.

Motortrækraften kunne være litra MY, MX (fra 1961) MO og MK/FK.

De internationale tog var som regel placeret i denne kategori.

Hastigheden for disse tog var 100-120 km/t. De standsede kun få steder undervejs, især på knude- og forgreningstationer.

Iltoget

Denne togart fremførtes næsten af samme trækraft som eksprestogene, men den overvejende del af iltoget blev fremført af MO-vogne som motoriltoget. Nogle få internationale tog var placeret i denne kategori. Togstørrelsen var generelt mindre end hos eksprestogene.

På Sjælland benyttede litra S i iltoget i den københavnske nærtrafik.

Hastigheden var som regel 100 km/t, men visse tog kørte 120 km/t. Iltogete standsede - ligesom eksprestogene - som regel kun i de større byer, men ofte gjorde de også stop i lidt mindre byer, afhængig af trafikbehovet.

Nogle specielle iltoget var de "sorte lyntog", der fremførtes med damp eller MO-vogne.

Persontogene

Alle maskintyper blev generelt benyttet til denne togart, der hos publikum betegnedes "Bumletog". Normalt brugtes ikke de udprægede godstogmaskiner litra H, N, D og G, men det skete alligevel at de blev spændt for de små persontog, ikke mindst i 1950'erne og 60'erne, bl.a. benyttedes D-maskinen ofte i lokale persontog, især i weekender.

Almindeligvis brugtes E-, R-, K-, C- og S-maskiner og i begyndelsen af 1950'erne litra O.

Af motortrækraft benyttedes MO, MP, MK/FK og i begyndelsen af 1950'erne litra MQ, MR, ML, gl. MT, MV og MW. Fra 1961 brugtes også litra MX. Visse steder i Jylland og på Sydlyn brugtes rangerlokomotiverne litra MH og MT i lokale persontog.

Persontogene medtog foruden person-, post- og rejsegodsvogne også godsvogne, ilgodsvogne eller hastervogne.

En særlig gruppe persontog var skoletog, der fremførtes med litra ML, MQ, MP og MR, som medtog særlige bivogne litra FD, FE o.s.v. På Syd-

fyn benyttedes i begyndelsen af 1960'erne også litra MT eller MH i disse tog.

Persontogene fremførtes med en hastighed på 70-80 km/t, og standsede ved næsten alle stationer og trinbrætter.

Særtog

Blev tillyst fakultativt, d.v.s. efter behov, og omfattede bl.a. udflygtstog som Politikens Blå Tog, firmaudflugter, skoleudflugter, spejder- og ferietog m.v. Alle typer af trækraft benyttedes generelt. Hastigheden varierede efter særtogtype, og togene blev kørt med rådigheds- eller reservemaskiner.

Særtog benyttede i mange år hvide cirkulære kendingsplader på fronterne.

De ikke-personførende tog omfattede:

- GODSTOG
- ILGODSTOG
- STANDSENDE GODSTOG
- LOKALGODSTOG
- POSTTOG
- SÆRGODSTOG

Godstogene omfattede togarterne ilgodstog, standsende godstog og lokalgodstog. I alle godstog brugtes fra midten af 1950'erne til ca. 1970 en særlig togværvogn af litra CZ, CU, CXM, CV, CP eller rejsegodsvogne litra EH og ECO i dampfremførte tog.

Ilgodstog

Tog med ilgodsvogne blev kørt med godstoglokomotiverne litra N, H og D og diesellokomotiverne litra MY og MX. Kun i sjældne tilfælde brugtes MO-vogne, idet trækraften ikke var så stor. På Sjælland brugtes S-maskinerne også i ilgodstog.

I ilgodstog, der kun holdt ved få stationer, medtog man som regel post- og rejsegodsvogne, og hastigheden var maks. 75-80 km/t.

Standsende godstog

Hastigheden for disse lå på omkring 60 km/t. Toget standsede ved de fleste mellemstationer for at ud-læsse gods, og medtog foruden godsvogne også E-vogne og postvogne.

Den benyttede trækraft var litra D og G, lejlighedsvis litra N og H i Jylland og O-maskine (sidstnævnte indtil midten af 1950'erne).

Også litra MO benyttedes til standsende godstog. Fra 1958 benyttedes især diesellokomotiverne litra MT (ny), og fra 1961 litra MX.

Lokalgodstog

Mindre tog, der fremførtes lokalt, d.v.s. på strækning mellem to byer, med nærliggende stations rangermaskine, fx F-maskine. Ellers benyttedes litra S, D og G, sidstnævnte især i Københavnsområdet.

I 1960'erne brugtes diesellokomotiverne litra MH og MT.

Posttog

Disse tog, som der kun var et fåtal af, fremførtes som motortog med litra MK/FK, MO (postiltoget) eller MX fra 1961. I begyndelsen af 1960'erne benyttedes litra E i visse posttog på Sjælland og litra N i flere år i Jylland/Fyn, men ellers brugtes dampen ikke så meget i de rene posttog i 1950'erne.

Til postbefordring benyttede ikke alene postvogne litra P; der brugtes også godsvogne, især til pakketransporter, fx litra IV, IA, HD og senere litra G(s).

Særgodstog

Tog i denne togart omfattede mange slags tog, og tillystes altid fakultativt (efter behov). De var jo ikke optaget i den almindelige køreplan.

Nogle særgodstog kunne være ballasttog, grustog, arbejdstog, roetog, kvægtog, returgående skydelokomotiv, hjælpemaskine, vognudveksling o.s.v.

Særgodstogene kørtes med rådigheds- eller reservemaskiner, som ikke altid behøvede at være de fineste typer.

I mange år brugte særgodstog hvide cirkulære kendingsplader på fronterne.

Som det fremgår af foranstående, så er altså mange muligheder og situationer at tage højde for, når der skal oprangeres tog og fremstilles køreplaner til anlægget. Men netop disse forhold gør modeljernbanen yderst interessant og ufordrørende.



OHJ Cs 228 som sidste vogn i tog på vej til "Holbæk".



Daddelæsker fra OHJ/HTJ

En af vore læsere i Holland, Rob Bergsneider, Epe, har sendt os fotos og en længere byggebeskrivelse af skinnebusser (Daddelæsker) fra OHJ/HTJ, bygget ud fra det svenske firma Rimbo Grandes ætsede metalsæt. Vi har forkortet en del i teksten, men håber at den væsentlige forståelse er bibeholdt. Rob Bergsneider skriver:

Sættene i skala 1:87 fra Rimbo Grande er i yderst fremragende kvalitet, men også lidt komplicerede, ikke mindst for begyndere, at bygge. Der kræves stor tålmodighed, men resultatet er også derefter.

Som reference har jeg benyttet flere bøger og tegninger bl.a. MM 3 fra banebøger, Svenske Motorfordon i Danmark fra SMok m.v.

Jeg har bygget skinnebusserne OHJ S 28, HTJ S 27 og bivognene HTJ Cs 40 og OHJ Cs 228.

Vognene blev samlet direkte efter den medfølgende og udførlige samlebeskrivelse,

idet der blev taget hensyn til de individuelle detaljer på køretøjerne fx frontlys. Køretøjerne blev samlet ved hjælp af en loddekolbe på 75 watt.

På bundpladen ridsede jeg en langsgående centerlinie og tværgående linier over bogiecentrene, således at sidstnævnte var nemme at lokalisere.

Dernæst blev chassis med motor, drev, bogier og wiring samlet. Sættene leveres uden motor, men er forberedt for Brimlms motortyper. Som motor har jeg i stedet benyttet en ROCO sporvogn, der har alle nødvendige dele. Motorbogien skal dog tilpasses ved at skære denne over ved fronten, således at der bliver en lille bro tilbage. På bunden af bogien slibes og files indtil alle nedragende dele m.v. er væk. Evt. tilpasning, fx boring af huller i bundplade m.v., foretages inden i bogien monteres. Med ROCOs motor fås træk på to aksler og strømoftag på to aksler. Til sidst loddes sneplovene til bundpladen.

Bundpladen i Rimbo Grande sættet er forsynet med huller og konturer, der er tilpasset magnetiske koblere fra Micro-Train (spor N), men jeg har benyttet koblinger fra BEMO kat.-nr. 5 450 000 og elektrisk ledende koblingshoveder 5 449 000. Der findes dog andre muligheder, som jeg ikke skal komme ind på her.

Sørg i øvrigt for, at der ikke er loddetin m.v. ved vinduerne, ellers kan disse ikke placeres.

Derefter samles over- og underdel, bl.a. monteres separationsvægge, og taget formes jvfr. den medfølgende instruktion.

Den nederste afrundede del af vognkassen fremstilles ved lave en form i 2 mm plasticard i samme facon som vognbunden. Formen lægges an mod vognsiden, hvorefter siden langsomt med forsigtige slag afrundes med en lille hammer.

Vognene er spraymalet med MOTIP, først med primer 04 054, dernæst tagfarve 55 310 og sluttelig vognsider med 41 500-rød. Mavebælter er hvide gnubbeark af typen PRESSFIX, men andre kan benyttes. Transfers er sammensat af over-skydende fra "rodekassen".



HTJ S 27 på Rob Bergsneiders anlæg, fotograferet med danske baggrundskulisser.



HTJ Cs 40 og OHJ S 28 på vej gennem "Odsherreds" landskab.

RIMBO-GRANDE

Box 2009
S-141 02 Huddinge

Kat.-nr.	Type	Til
1705	TGOJ YB0s	OHJ S 28 og HTJ S 27 (Daddelæsker motorvogne)
2704	TGOJ UBF0s	OHJ Cs 228 og HTJ Cs 40 (Daddelæsker bivogne)

Andre aktuelle modeller

2705	SJ UDF015	OHJ D 246 (Daddelæske postvogn)
------	-----------	------------------------------------

Bør vi have en ny mj-epoke?

EPOKE Vb?

Så er det vel på tide, at vi får en ny mj-epoke i Danmark? Og året 2000 må være et passende skæringspunkt. Vi mener, at bl.a. DSBs nye design og skriftsnit (kaldet Via) på både det rullende materiel, stationskilte m.v., indført 1999, må berettige til at oprette en epoke Vb i mj-verdenen.

Ganske vist har DSB ikke omlitret det rullende materiel, et kriterium, som ofte bruges ved epokeskift, men man har indkøbt materiel og taget nye driftformer i brug, hvilke ikke kan indpasses i den gængse epoke Va.

Man har fx anskaffet ny trækraft, bl.a. rangerlokomotivet litra MK (1999), det elektriske godstoglokomotiv EG (2000), åbnet Øresundsforbindelsen med nye togsæt, indkøbt (lejet) nye motortogsæt af Desiro-typen (2001), har anskaffet lange lukkede bogie-

godsvogne o.s.v....og diesellokomotiverne litra MY er nu definitivt forsvundet.

På transportsiden er stykgodsdivisionen ikke længere en del af DSB gods, idet denne er solgt til private vognmænd, og 600 godsvogne litra Hbikks er "sat til salg". Jernbaneselskabet Railion har overtaget alle DSBs transporter af vognladningsgoods, og det samme gælder meget af det rullende materiel, lokomotiver såvel som godsvogne.

På privatbanesiden har nogle privatbaner taget nye IC2- og Desiro-togsæt brug, og man kører godstransporter med MX på DSB/Banestyrelsens spor...så kan det være mere passende at bruge år 2000 som skæringspunkt for en nye epoke-betegnelse?

I fremtiden vil vi i anmeldelser af industrimodeller angive modeller, som tilhører denne nye tid som "epoke Vb", således som vi hidtil har gjort til de øvrige epoker.

Lad os lige rekapitulere de tidligere jernbaneepoker i Danmark. Vi gør igen opmærksom på, at det er vor opfattel-

se til epoker, der benyttes her i bladet, altså ikke de officielle fra DMJU. Især er vi ikke enige om epoke IIIc, den såkaldte overgangsperiode, men vore argumenter herfor må vi lade ligge til en anden gang.

Epoke Ia: 1847-1870

Epoke Ib: 1871-1892

Epoke IIa: 1893-1925

Epoke IIb: 1926-1933

Epoke IIc: 1934-1940

Epoke IIIa: 1941-1953

Epoke IIIb: 1954-1966

Epoke IIIc: 1967-1973

Epoke IVa: 1974-1982

Epoke IVb: 1983-1990

Epoke Va: 1991-1999

Epoke Vb: 2000-?

Hvad siger læserne om denne nye epoke? Lad os høre argumenter for og imod.

Så er sommerferien slut, og mange har måske haft gode 1:1-oplevelser på det europæiske jernbanenet. Hos **toget.dk** har et par af os brugt nogle dage til en pragtfuld togrejse via Øresundsforbindelsen til Oslo, og videre over Trondheim til Bodø. Herfra sejlede vi til Narvik og kørte så tilbage med tog over Stockholm og København.

Hos **toget.dk** kan du købe dine H0-modeller når det passer dig. Vi er Danmarks første on-line forhandler af modeltog, og vi har fuldt sortiment i Märklin H0 og et stort udvalg af de andre førende mærker som LIMA, NMJ, Klein og Atlas. Og vi har Danmarks største udvalg i norske og svenske modeller.

Alle de varer, som du kan se i denne annonce eller på **www.toget.dk** er lagervarer og kan derfor leveres til din gadedør i løbet af bare 48 timer. Køber du for blot 1000 kroner, så leverer vi portofrit.

Hos **toget.dk** forsøger vi at fortælle historien bag de enkelte modeller.

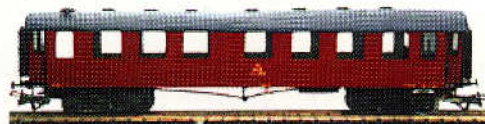
Klik ind på **www.toget.dk** og tilmeld dig som modtager af vort nyhedsbrev.

Du kan også bestille pr. brev hos **toget.dk** Aps, Viborgvej 111, 8830 Tjele eller på fax 87 50 80 30.



LIMA Bcm liggevojn kr. **349,-**

Mange KLEIN-godsvogne
fx Hims epoke IV kr. **144,-**



Stort udvalg i HELJAN CP-vogne
FRIT VALG kr. **350,-**

Hos **toget.dk** har vi komplet sortiment i Märklin-skiner fx krumme C-sporskifter
Kun kr. **125,-**



www.toget.dk

Stort udvalg i



DSB Bn/Bns
Fra kr. **348,-**

Luksus MY fra NMJ kr. **8.275,-**

Lima MR/MRD
DC kr. **840,-** AC kr. **965,-**



HFHJ Bn m.fl.

Selv om LOKOMOTIVETs redaktion forsøger at undgå fejl, så sker det desværre alligevel at vi får bragt et par "usandheder". Det skete bl.a. i nr. 62, hvor vi havde et par nummerfejl omkring HFHJs Bn-vogne i artiklen om litra Bn i nr. 62. Således skriver Kristoffer Clasen, Viborg:

"I mine øjne er LOKOMOTIVET er fremragende MJ-blad. I er gode til at bringe artikler med et hav af spændende fakta, som er lige så interessante som modellerne.

Jeg sidder netop og kikker på de mange flotte Bn-vogne fra både HELJAN og Hobby-Trade, og i den forbindelse har jeg (gen)læst artiklen om Bn i nr. 62, og der er opstået et par spørgsmål, som jeg håber I kan hjælpe med:

I skriver at HFHJ i 1993 købte tre Bn-vogne, som fik numrene 72, 73 og 74. Imidlertid hedder HELJANs model Bn 75. Er der en fejl i artiklen, er vognen anskaffet senere eller har HELJAN lavet en ikke-eksisterende model?

I nævner heller ikke DSB litra BDn direkte, men derimod litra BDn-o. Er BDn autentisk eller mangler "-o" på Tog&Teknos model?"

DSB
508620-84921-8
BDn

30t ← 24,50 m →
24t → 17,20 m ←

REV K 250895

LOKOMOTIVET: Ja, når vi ikke er for kvikke, så er det godt at læserne er det. Her kommer de rigtige oplysninger omkring HFHJ- vogne, der som nævnt sattes i drift fra efteråret 1993:

DSB Bn 705 = HFHJ Bn 75
DSB Bn 733 = HFHJ Bn 76
DSB Bn 740 = HFHJ Bn 77

Det var indkøbte Bf-vogne, der fik numrene 72, 73 og 74, det var kun *tanken* at Bn skulle have haft disse numre, men det fremgår jo slet ikke af vor tekst.

Ang. DSB litra BDn, så er det helt korrekt, at TOG&TEKNO/Hobby Trade har givet vognen dette litra. BDn er ikke tunnelgodkendt, men det er søstervognen BDn-o derimod. Se ovenstående foto.

I øvrigt tak for de pæne ord om bladet. Det luner alltsammen.

Hva'ba'?

Kai Willadsen har et par undrende kommentarer til LOKOMOTIVETs artikel om DSB personvogne m.v. i nr. 65. Han skriver:

"Hermed et spørgsmål til side 9, sidste afsnit om CR-vognene: "Triangelvognene havde efter 1941 numrene 3660-3664 og 3652-3669". Ikke forstået, de første numre er jo en delmængde af de sidste.

På side 29 står der om Valby Gasværks vogne, at de oprindelig kunne laste 8 tons, efter ombygning ca. 20 tons. Det er da en gevaldig gevinst for en ombygning...det skulle vel ikke være ca. 10 tons?"

LOKOMOTIVET: Som vor gamle lærer sagde: Det er for at se om I er vågne...nå, det er selvfølgelig rigtigt at det er forkert (!)

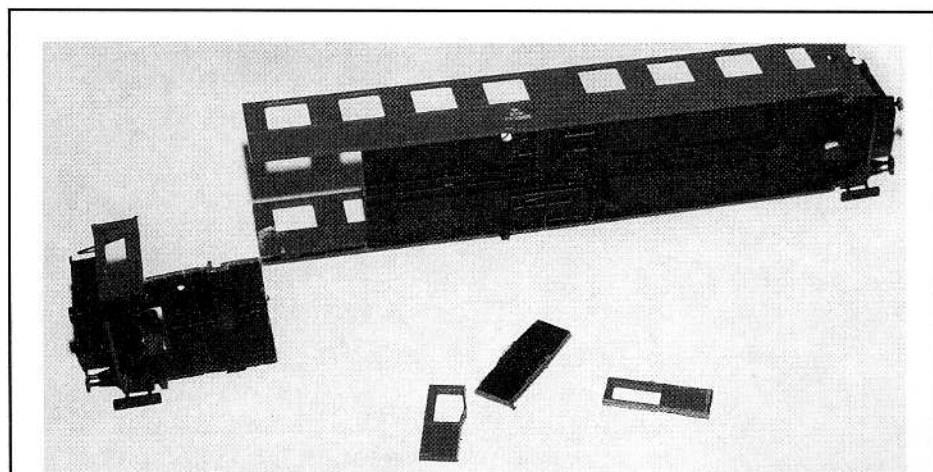
Svar på det sidste spørgsmål er, at vognene kunne laste 10 tons efter ombygning.

Med hensyn til CR-vognene fra DSB, så er de rigtige numre således: Scandia 3601-3651 og 3670-3679 og Triangel 3652-3669.

Se i øvrigt uddybende tekst, data og numre om litra CR i LOKOMOTIVETs 9. årgang nr. 1 (33), side 16.

Industribaner

Vore tekster om danske industribaner har tilsyneladende større interesse blandt læserne end vi umiddelbart skulle tro. Ihvertfald har vi fra Peter Aasted Holm fået følgende større indlæg



Forkortet CP i model - forklaring udbedes

Nogle læsere udbeder sig en "nærmere forklaring" på, hvordan Claus har afkortet CP-vognene omtalt i nr. 65. Det gælder især vognen, hvor det yderste vindue ved gavlen skæres bort, og hvor der skæres bag om bogiens centertap.

Jamen, vi prøver at tydeliggøre denne

proces med et ekstra foto. Her skulle "operationen" være mere synlig end i nr. 65, idet billedet viser, hvordan gavlstykket skal se ud efter bortskæring af nævnte vinduesparti. De fjernede dele af sider og bund ses foran vognen. Er det bedre?



SPOR SKIFTET

Læsernes kommentarer, rettelser m.v. til tidligere numre af LOKOMOTIVET samt forespørgsler og hvad som helst andet i forbindelse med jernbane-hobbyen.

omkring vore artikler om disse. Vi bringer her brevet, som vi har tilladt os at forkorte lidt:

"Det er interessant stof I her kommer med, for de fleste mj-ere kører vel egentlig uden at have en eksistensberettigelse, det vil sige industrier, landbrug eller andet som giver grundlag for transport.

I artiklen om gasværksbanerne i København (nr. 65) nævnes det med rette at disse anlæg vel er for store for efterligning i model, og der vises et modelforslag til et lille gasværksanlæg. I den sammenhæng kunne man tænke sig en gennemgang af forholdene rundt i et lille gasværk som fx det i Viborg. Så vidt det huskes ville det kunne bruges som udgangspunkt for modeljernbanen. Gasværket lå lidt lavere i landskabet end selve jernbanelinien ud fra Viborg, som i model vil have den fordel at bygninger og gasbeholdere ikke bliver så vældig dominerende.

En anden interessant side af sagen er den, at privatbanen MFVJ stod for transporten. Dette giver privatbanen på modeljernbanen en virkelig transportopgave at bringe kullene fra havnen i Mariager - eller hvad havnen nu skal hedde - og frem til gasværket.

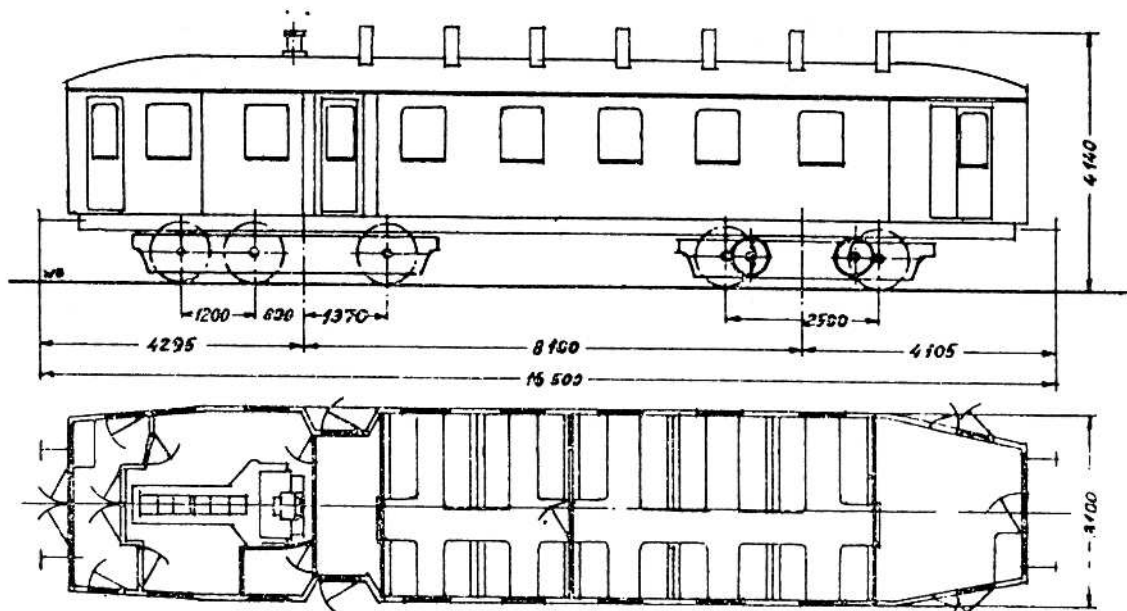
Så lad os få en beskrivelse af gasværket i Viborg med fotos og sporplaner, billeder af MFVJ-lokos og motorvogne, som slæber kuller til værket og sidst - men absolut ikke mindst - hvordan så det ud i Mariager? Vis sporplaner fra havnen og tegninger af kraner og andre faciliteter.

Hvis man vil efterligne virkeligheden og give modeljernbanen en ekstra udfordrende og speciel industribane, så lader man sit gasværk forsyne via en smalsporet jernbane som det var tilfældet i Sønderborg. Mange år efter at de smalsporede jernbaner på Als var nedlagt, fortsatte Sønderborg Gasværk at få kullene fra havnen på den lille sidste stump af ABA".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Peter for indlægget, der i øvrigt også opfordrer jernbanekyndige til at sende artikler til LOKOMOTIVET omhandlende danske lokale industribaner. Alle synspunkter kan vi ubetinget tilslutte os, og opfordrer også læserne til at skrive om bl.a. gasværket i Viborg og andre spændende lokale emner.

I et kommende nummer (hvornår vides ikke) bringer vi andre forslag til industrier, der kan give inspiration til modeljernbanens trafikgrundlag, bl.a. om FDBs virksomheder, landbrugsvirksomheder, håndværk- og træindustri, teknisk-kemisk industri, teglværksindustri o.s.v. i epokerne III og IV. Gak blot til LOKOMOTIVET og bliv viis..!

Motorvogne fra TKVJ



En læser i Kolding-området, der ønsker at være anonym, har læst vor artikel om Scandia lokomotiver og motorvogne i nr. 65, skriver til os:

"Jeg interesserer mig meget for vor tidligere lokale jernbane TKVJ, og det var sjovt at se et foto af TKVJ M 1 i Kolding. Jeg kender kun fotos af vognen som personvogn hos HTJ. Findes der tilsvarende fotos af TKVJ M 2 og M 3, der omtales i samme tekst om Scandias motorvogne m.v.

Var det ikke muligt at trykke fabrikstegninger af nogle af de aktuelle vogne i stedet for skitser?"

LOKOMOTIVET: For at starte med det sidste, så undersøger vi i øjeblikket om det er muligt på et tidspunkt at bringe originale tegninger. Valg mellem tegninger kontra skitser er nemlig et spørgsmål om tilgængelig plads. Skitser fylder generelt

ikke så meget som originale tegninger, fordi de tåler større nedfotografering.

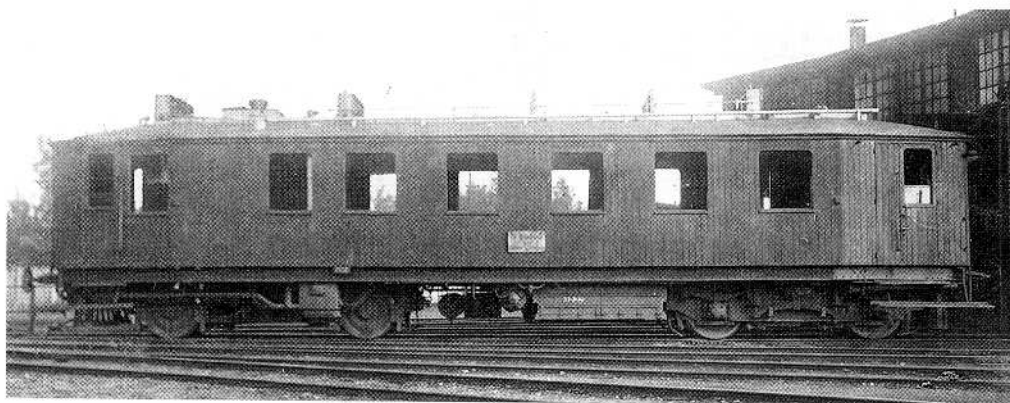
Med hensyn til TKVJ M 2 og M 3 så har det ikke været muligt at finde fotos af M 3. Der eksisterer tilsyneladende kun en skitse af W. Bay, som vi bringer

Skitse af TKVJ M 3. Vognen blev bygget af Scandia, og FRICHS leverede motor og bogier. Motoren var - som nævnt i sidste nummer af bladet - en FRICHS standardmotor. Skitse af W. Bay.

hosstående. Hvem af læserne kan hjælpe med fotos?

Derimod findes der et par bil-

leder af TKVJ M 2, hvoraf vi viser et enkelt taget af P.-E. Harby omkring 1946.



TKVJ M 2 ved remisen i Kolding, ca. 1946. Den fireakslede vogn minder meget om DSBs MR-vogne. Foto: P.-E. Harby/JMJK.

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 66

Side 4, billedtekst øverste billede:

Den korrekte oprangering er: AHJ ML 5206-DSB IKA-DSB TF-DSB TF-DB O, lukket vogn (muligvis fra SNCF)-DSB ZB (Tuborg)-DSB IB- DSB HD og tre danske privatbanevogne, nemlig rejsegods-, post- og personvogn.

Side 5, nederste billede:

De to vogne efter autotransportvognen er ikke italienske (FS), men tyske Kmmhs51 med skydetag.

Side 6, øverste foto:

Vognen er fotograferet på Nørrebro, ikke Vanløse.

Side 15, foto af MO:

Toget er på vej til Hellerup, ikke til Farum.

Side 18, ekstra bemærkning til skemaerne:

Togvægten for en MO er korrekt 185 tons, men det er inklusive MO-vognen.

Side 25, tilføjelse til tegningen:

Bremseplatform kun på vogne nr. 015-018.

Side 34, foto:

Færgeren er »Sjælland«.

Side 39, 1. spalte, tekst om færgevogne:

Kun litra PER (8 stk.) benyttes som færgevogne, ikke litra PE.

Læserne imellem

Sælges

Brimalm H0 jævnstrøm messingmodel damplokomotiv
DSB litra E 978

Meget flot model, går meget fint gennem både ret og krumt spor, også i code 100. Pris Dkr. 10.000,-.

Jeg sælger også en del danske jernbanebøger. Hør nærmere hos

Erik Johansson

Box 93

S-74 822 Österbybruuk
Tlf./fax (0046) 29 52 08 69

Efterlysning

Jeg søger oplysninger om følgende:

Amtsbanerne på Als: Disse blev

nedlagt i 1931, hvor strækningen blev ombygget til normalspor.

Mommark Færgestation:

Hvem har en sporplan fra slutningen af smalsportiden, hvor der var både normal- og meterspor?

Jeg efterlyser fotos af området omkring færgestationen, foto og tegninger af bygninger. Der var også en lille traktor til at trække vogne fra færgen. Hvem har foto eller skitser af denne?

Sønderborg Amtsbanegård:

Sporplan og evt. foto, planer over havnebanen og banen til gasværket efterlyses. Desuden ønsker jeg fortegnelser over det materiel, som var til stede, især vogne.

Henvendelse til

Ove Kirk Thomsen

Ericavej 141, 2820 Gentofte
Tlf./fax (0045) 39 65 34 62



Epoke III-biler

W. S. Søndergaard interesserer sig for modeljernbaner, ikke alene "futtoget", men også tilbehøret som fx biler:

"Hvilken tilbehørsfabrikant kan tilbyde velegnede epoke III- biler, især typiske europæiske person-biler fra 1950'erne og 60'erne, de såkaldte luksus-biler som man kaldte det dengang? Hvad med lastvogne til epoke III. Kan man få dem? Det skal være i spor H0."

LOKOMOTIVET: Flere fabrikanter kan tilbyde modeller af vejgående køretøjer, men især Busch har et stort udvalg af denne slags modeller. Man har udgivet et specialkatalog med hele sortimentet, der ikke alene omfatter typiske europæiske biler fra 1950'erne og 60'erne, men også amerikanske, som også fandt vej hertil.

Modeller af lastvogne er desværre vanskeligere at få fat i. Det skyldtes bl.a. at man - alt andet lige - i Danmark ikke brugte standardkøretøjer, men foretog egne opbygninger af førerhusene på standardchassis. Endvidere var man i tiden efter 2. Verdenskrig ikke meget for at bruge tyske biler af hensyn til mindelser om besættelsestiden og derfor brugtes engelske eller amerikanske køretøjer, som ikke umiddelbart fås i model. Hvem af læserne kender til lastvogne i model, der på let vis kan bruges til danske landeveje i epoke III?

ROCOs model af DSB litra Bc

I nr. 66 side 26 anmeldte vi ROCOS model af DSB litra Bc. Hertil har Claus Berg en kommentar:

"Bc-vognen er ikke i skala 1:100 i længden, men ca. 1:91, og sidehøjden er næsten i skala. ROCOs model er ikke 24,5 cm lang, men derimod 27 cm. Forbilledet er 24,5 m, hvilket giver en længdeskala på 90,74! I har ret i, at det er en bedaget model, den stammer fra det gamle Röwa-Trix program, og har altid haft muligheden for kortkobling. Den er dog forbedret en del i årenes løb".

LOKOMOTIVET: Nå for søren, vi gjorde altså vognen dårligere i vor anmeldelse end den egentlig er. Vi siger tak til CB for rettelserne, og undskyld til ROCO. OK?

En opgave for læserne:

Last- og kassevogne på danske landeveje i 1950'erne

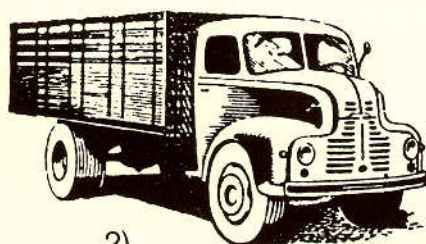
Når vi nu jvfr. ovenstående er i gang med emnet omkring biler til dansk modeljernbane i 1950'erne og 60'erne, så bringer vi her en lille oversigt over nogle landevejskøretøjer, der dengang sås på danske landeveje. Illustrationerne stammer fra såkaldte cliché-kataloger, som var meget brugte på samtidens bogtrykkerier. Hvem af læserne kan finde industrimodeller, der ligner eller egner sig til konvertering, så de bliver brugelige på anlæggene.

Med hensyn til bilmærkerne, så kan vi navngive nogle af dem, men flere er ukendte, idet mærkerne ikke er opgivet i katalogerne. Hvem kan hjælpe med de manglende navne eller årgange angivet ved spørgsmåltegn?

- 1) Ukendt
- 2) Leyland Comet (årg?)
- 3) Dodge, Fargo eller De Soto?
- 4) Chevrolet (årg?)
- 5) Ukendt
- 6) International Harvester 1935, White eller MAK?
- 7) Bradford 1950

Skriv dine forslag til brugbare modeller og evt. bilmærkerne til os. Flere tegninger af samme slags m.v. vil følge, hvis læserne altså er interesseret.

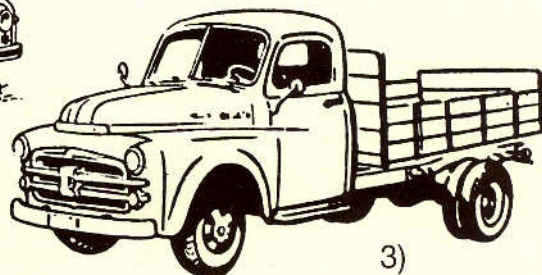
Apropos biler, så er læserne uenige om, hvorvidt man kan benytte den i nr. 66 nævnte ZIS fra PREMO (side 29) som grundmodel til US lastvogne. Nogle skriver, at den ikke ligner og skal laves lidt om, bl.a. mangler den bagskærme, mens andre fortæller, at den er OK, bl.a. fordi FORD i 1930'erne dannede "bilfabrikker" til russerne. Hvem kan udrede trådene?



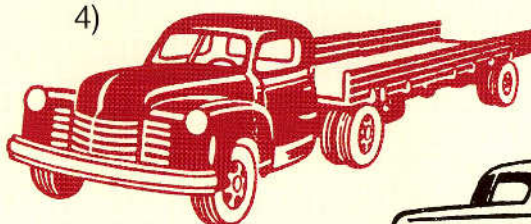
2)



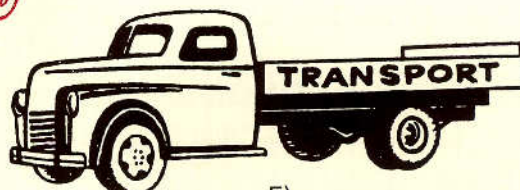
1)



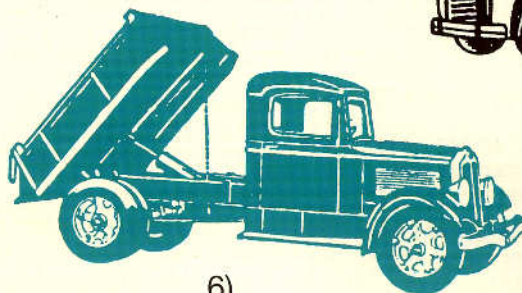
3)



4)



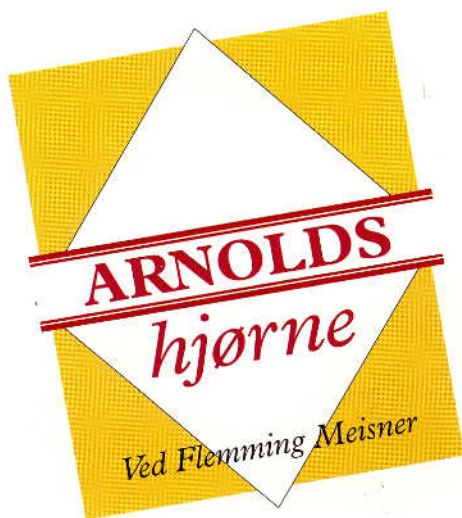
5)



6)



7)



POST BILER

fra POST DANMARK

To-akslet Volvo med anhænger Epoke V

I dag bruger postvæsenet - for størstedelens vedkommende - ikke længere jernbanen til sine transporter, men bruger i stedet store lastvogne. Denne tekst giver ombygningsforslag til et af køretøjerne, en to-akslet Volvo med hængere.

Grundmodellen er fra Viking, mens en ROCO-model har lagt diverse dele til. På Viking-bilen, der har kat.-nr. 941, demonteres ladet og undervognen skæres over lige bag ved førerhuset. Ligeledes afmonteres ladets anhænger og afkortes, således at den bliver til en to-akslet anhænger.

På ROCO-modellen kat.-nr. 1850 afmonteres selve førerhuset. bagvæggen af førerhuset skæres/saves af, det skal gøres meget nøjagtigt for at kunne bruges igen.

Kabinen bag førersæderne skal også skæres fra førerhuset, således at det får den almindelige størrelse førerhus. Så limes bagvæggen på igen. Det kan være, at der skal spartles og slibes en lille smule, så pas på at detaljerne ikke forsvinder på førerhusets yderside.

Nu limes førerhuset på plads igen. Herefter kan undervognen på ROCO-bilen skæres over lige bag forskærmene. Lim nu undervognen uden førerhus sammen med undervognen med førerhus. Der medfølger en tagspojler med ROCO-modellen, der skal limes på taget.

Kasserne, som bilen skal læsses med, kan fremstilles i 1/2 mm rillet plasticard. Størrelsen på disse svarer ca. til en 20 fods container. Til denne postbil er anvendt en PIKO jernbanecontainer, men denne er nok ikke så nemt at "støve op" længere, så man må finde en anden løsning.

Begge undervogne males med Humbrol nr. 85-sort. Førerhus, skærme, kofanger og vognkasser males med Humbrol nr. 24-gul, herefter med med Humbrol nr. 197-gul.

De røde posthorn-logo er fra Stoppel Hobby, København.

Pakketransport fra POST DANMARK

Til udbringning af pakker har Post Danmark flere forskellige typer køretøjer, bl.a. en Ford Transit som lukket kassevogn, både i normal udførelse og med forhøjet tag. Der findes også en model med en speciel designet kasse, der benyttes til transport af de såkaldte "bure", og her derfor liftbagsmæk.

Nærværende tekst beskæftiger sig med med et par af disse biler, dog ikke typen med det forhøjede tag.

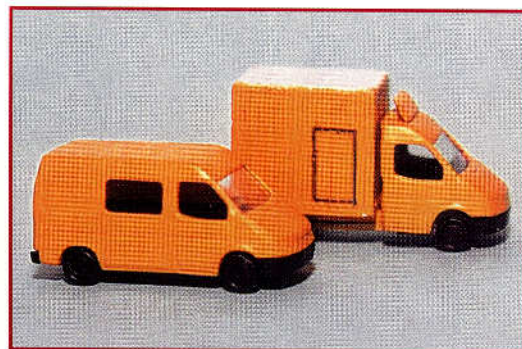
Grundmodellerne, der er Ford Transit, fås fra Rietze. De er i øvrigt nemme at adskille, da de ikke er limet sammen. Ford Transit modellerne findes i en dobbelt pakning, hvilket passer til en model af en kassevogn hhv. en burvogn, kat.-nr. 16 012.

Kassevogn

Dette er en nem opgave: I bilens højre side i døren til varerummet skal der laves et vindue. Dette er markeret som et blindt vindue på modellen, så de er blot at bore et hul, og derefter file ud i den rigtige størrelse.

Burvogn

Bilens adskilles. Vognkassen skæres over lige bag fordørene, og der tilpasses et stykke 172 mm card til ny bagvæg. På undervognen skæres de forhøjede kanter af, der hvor vognkassen skal være, d.v.s. at hjulene skal være frie, og nærmest sidde på et stykke bagaksel. Ligeledes skæres der ind i hver side i bunden, så bilen



får et chassis. Nu tilpasses et stykke card, som limes på bunden. det skal være så tykt, at når kassen bliver limet oven på, så skal hjulene naturligvis ikke skrabe på kassens bund.

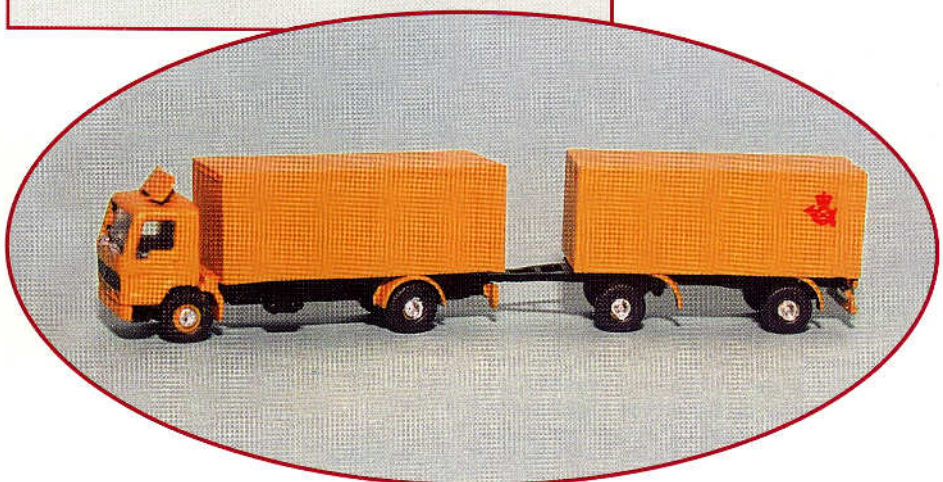
Kassen fremstilles i 1/2 mm rillet card, dog ikke bagvæggen. kassens mål er 12 mm bred, 16 mm lang og 14 mm høj. Bagvæggen "deles" vandret i to stykker, illuderende selve liftbagsmækken og øverst en lem. Lim et par stykker strips lodret på liften. Taget på klassen er i klar card.

Lim den samlede kasse på undervognen, og lav selv en tagspojler.

Bemaling

Begge vogne males første gang med Humbrol nr. 24-gul, herefter med Humbrol nr. 197-gul. Taget på kassen males ikke, men den hvide Humbrol nr. 34 duppes på, således at det får effekt af mætteret tag.

God fornøjelse. ■



De jyske EA-vogne 6007-60012 blev i første omgang ikke forsynet med harmonika, men måtte nøjes med "gammeldags" overgangsbro. Vogne af første serie havde langsgående forstærkningsliste vinduerne og lodrette gitre for vinduerne. Vognen blev udrangeret i 1983, og ophugget hos Henriksen i Århus samme år. EA 6011 i Århus (?), 1952. Foto: Clausen/DMJK.



DSB rejsegodsvogn litra

EA/Dh

Af Torben Andersen

Som et led i moderniseringen af personvognparken fra 1950 anskaffede DSB i 1951 tolv små fireakslede rejsegodsvogne litra EA 6001-6012. Vognene blev leveret af Scandia, og blev de første rejsegodsvogne bygget i stål til DSB.

De løb på 2500 mm svejste stål bogier, d.v.s. en lillebror til 3000 mm bogierne, som sad under stålvognene litra CC m.fl. EA-vognkassen var firkantet med to skydedøre, og blev indrettet med et lille postrum med sorteringsreoler i den ene ende. I dette rum anbragtes også en brændeovn, så vognene var forsynet med både egen- og dampvarme til brug for al slags trækraft. I samme rum anbragte man toiletet. Selve rejsegodsrummet var 10 meter langt med 28 m² gulvplads, og vognen kunne i alt laste 15 tons.

Litra EA blev forsynet med skruebremse og tryklufbremse GPS, og måtte køre max. 140 km/t.

Vognene anvendtes fra begyndelsen i landsdeltogene og i de internationale tog, hvor de afløste de ældre vogne litra EC/ECO i tog, der oprangeredes med stålpersonvogne.

Vognene 6001-6006, der havde harmonikaer, blev stationeret på Sjælland. De var RIC-mærkede, d.v.s. godkendt til kørsel i udlandet, og brugtes bl.a. i internationale tog og i landsdeltog.

Resten af vognene - 6007-6012 - blev stationeret i Jylland. Disse blev i første omgang ikke forsynet med harmonikaer, men fik overgangsbro og -bøjler.

Dh 021 set fra oven i Århus, juni 1984. Her kan man tydeligt se det kraftige midterstykke med kuck-kuck-ventiler og tagvinduer. Sidstnævnte er lige så beskidte som det øvrige tag! Foto: Mogens Duus.

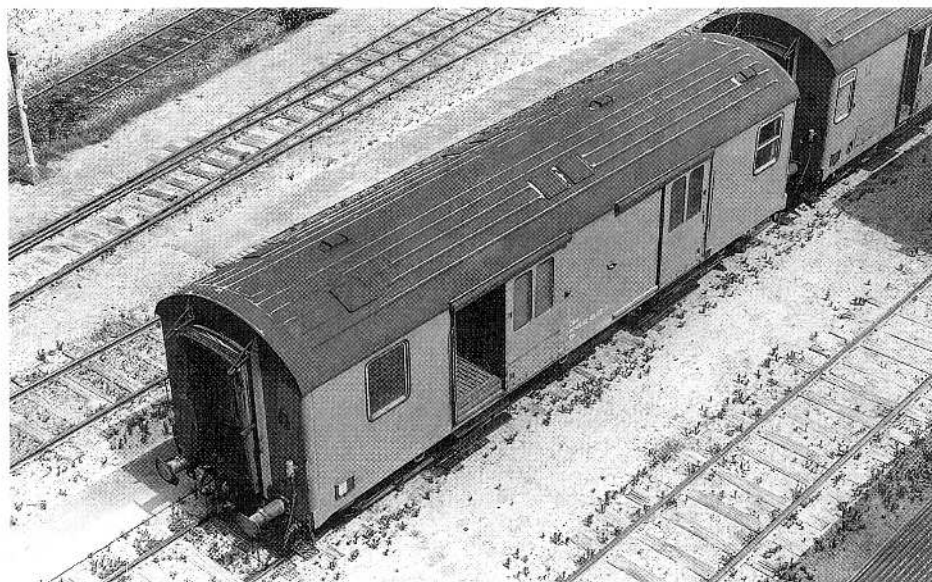
Ny serie EA

I 1963 leveredes endnu en serie rejsegodsvognen af samme type. Denne serie 2 af EA-vogne 6013-6032 adskilte sig fra 1. serie bl.a. ved at have glatte vognsider, vinduer i aluminiumsrammer og lidt smallere vinduer med gummiplanter i skydedørene. Vinduerne i godsrummet på vogne af 2. serie fik vandrette gitre, mens de ældre havde lodrette.

Da de nye vogne forsynedes med moderne varmeudstyr (oliefyrt) i stedet for brændeovn, fik de ikke skorsten. De havde i øvrigt større akselafstand, nemlig 7200 mm mod 7000 på de første.

I øvrigt var der også forskel på vognene med hensyn til den ene side og taget, bl.a. på ovenlys og tagventiler.

Alle vogne i 2. serie blev oprindeligt leveret uden harmonikaer, men fik disse





Dh 50 86 92-68 008-7 (før 1969 litra DEA 008, før 1967 EA 008) i Rødby Færge, juni 1975. Vognen blev ud-rangeret i 1983, og ophuggedes samme år hos Henriksen, Århus. Foto: TA

Litra EA/Dh

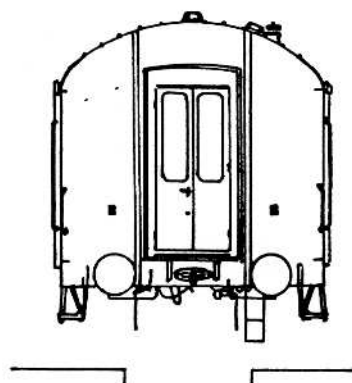
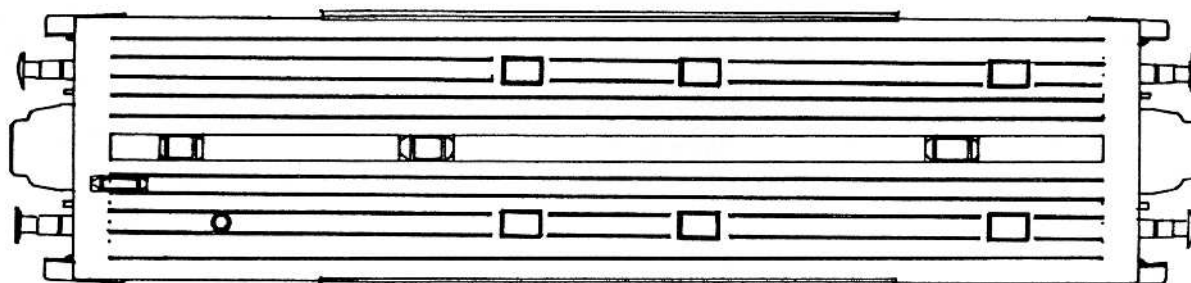
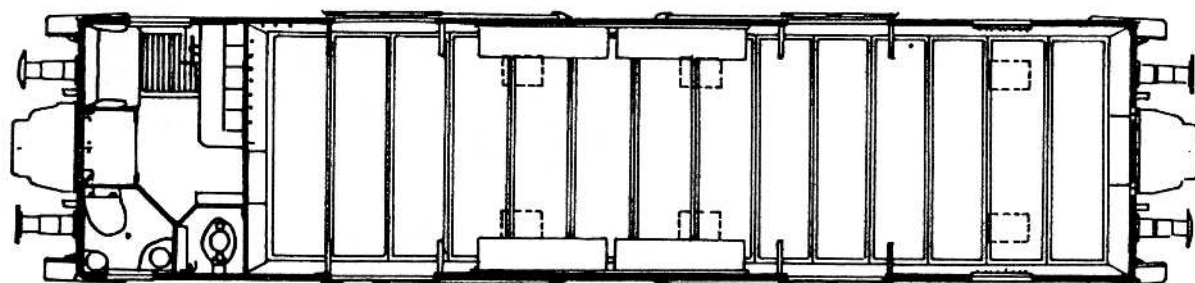
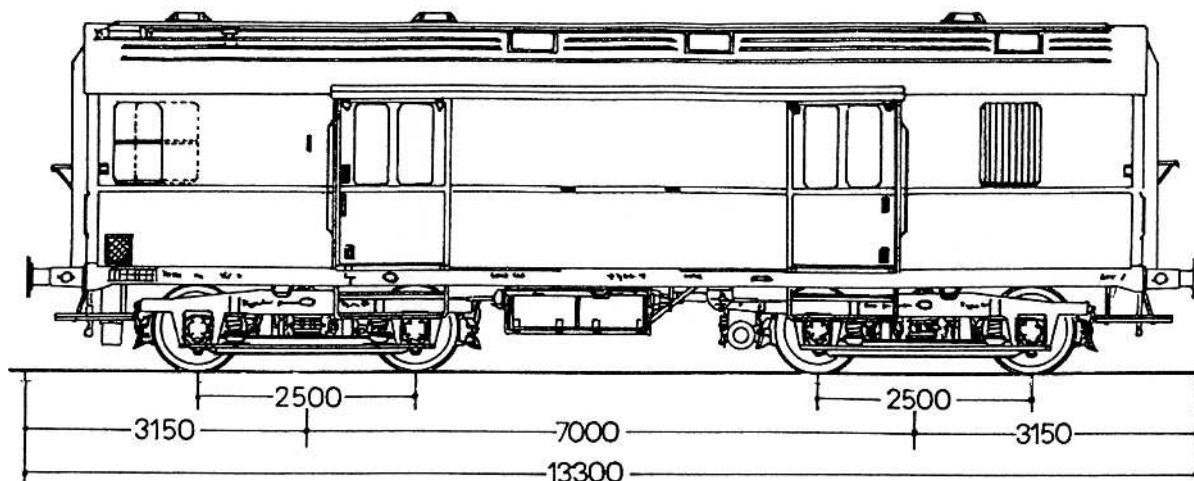
Tre Dh-vogne blev i 1984 indrettet som ledsagevogne i godstog mellem Odense og Assens. De brugtes til det medfølgende personale, som skulle sørge for betjening af bommene ved de bevogtede overkørsler på strækningen. Ukendt Dh danner bagtrop i godstog med MY 1124 ved Nårup, oktober 1984. Foto: T. Linde.



I 1963 leveredes 2. serie af litra EA. Disse adskilte sig på flere punkter fra 1. serie, idet de bl.a. havde glatte sider, aluminiumsrammer hhv. gummilister i vinduer m.v. De fik heller ikke skorsten som serie 1. Vognene leveredes i vinrød med sølvfarvet tag. EA 6030 i Randers, juni 1963. Foto: KEJ.



Fra 1980 blev alle Dh-vogne fra serie 2 lakeret i DSB-rød, men fik mærkværdigvis ikke det hvide DSB- logo. DH 017 i København, 1983. Foto: TA



DSB litra EA 6001-6012

Scandia 1951

Skala 1:87

Tegning: HO/mjk-tagrytteren

Tekniske data

Lop 13 300 mm

Bredde 2 960 mm

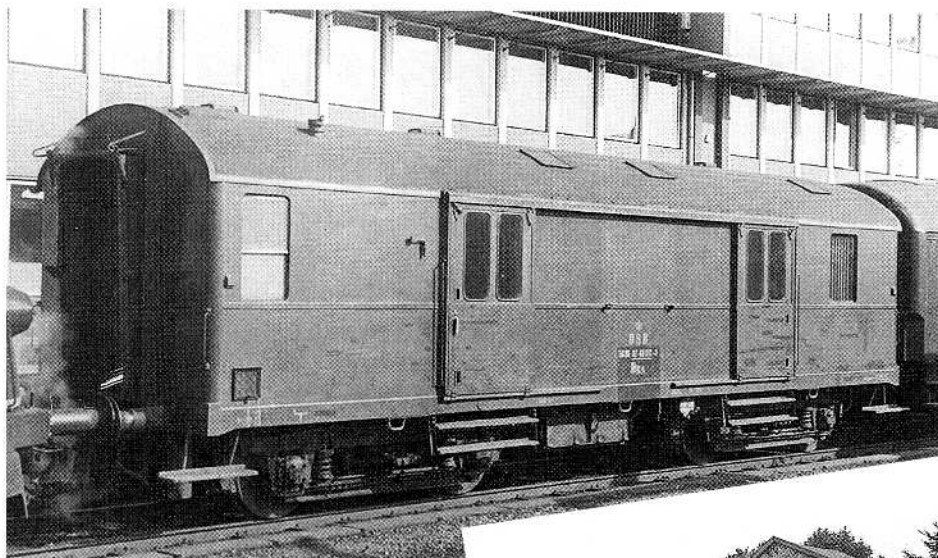
Højde 3 920 mm

Akselafstand:

EA 6001-6012 2500+7000 mm

Last 15 tons

Tegningerne viser EA 6007-6012 i oprindelig udseende uden harmonika.



EA-vognene blev i 1966-67 kortvarigt litreret DEA, idet man allerede fra 1969 omdøbte dem til Dh. DEA 011 i bådtoget til Kalundborg, Roskilde 1967. Foto: AK/OMJK.

monteret fra ca. 1964, hvilket omtrent samtidigt også blev monteret på de seks første EA 6007-6012.

Fire vogne fra 2. serie - 6020-6024 - blev endvidere RIC-mærket til brug for udlandstog. Alle vogne i 2. serie stationeredes i 2. Distrikt.

Vogne af 1. serie måtte fremføres med en hastighed på 140 km/t, mens 2. serie måtte køre 154 km/t.

Brugen fra 1963

Brugen i 1963 var fortsat den samme som i 1951, d.v.s. anvendelse i nattogene og landsdelforbindelserne og i mere lokale hurtigtog. Et typisk landsdeltog fra denne tid var tog 55 København-Nyborg-Århus med oprangeringen MY-EA-CC-CC-CC-CD-CAR-AC (hverdage). Fra Fredericia tilkoblede to udenlandske vogne fra DB, som fortsatte fra Århus til Frederikshavn med MO, mens resten af stammen returnerede til København fra Århus.

EA-vognene forblev i drift i tog 95/20 indtil udrangering. Fra 1974 kom disse tog til at hedde 595/520.

UIC-perioden

Nogle vogne blev i 1966 omlitret til DEA med UIC-numre, men allerede i 1969 ændredes denne til litra Dh med UIC-numrene 92- 68 xxx.

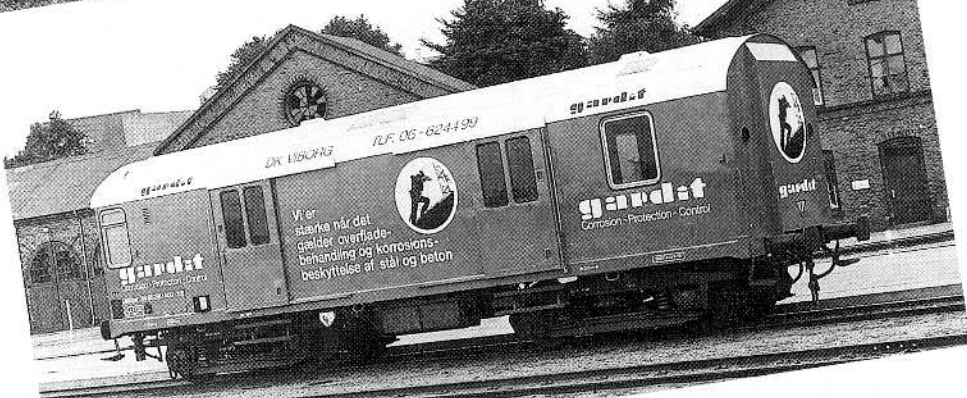
Da vogne i 2. serie fra ca. 1980 kom til revision og fik installeret røde slutlygter og elvarme, blev de ommalet i DSBs postrøde farve, men fik mærkværdigvis ikke DSB-logo som personvognene.

Vogne i 1. serie blev ikke ommalet, idet de blev udrangeret kort tid efter. Ved en "fejl" blev 011 dog ommalet i rød, men fik ikke slutlygter m.v.

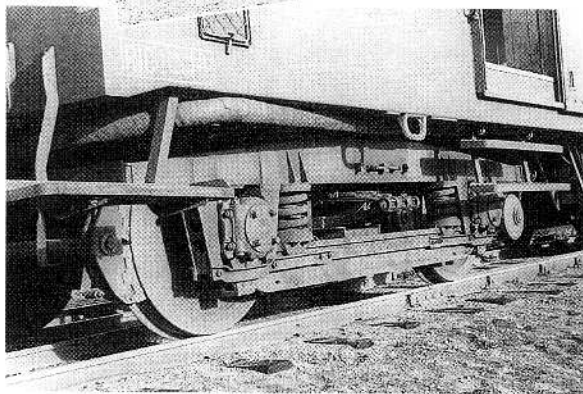
Efter flere år med minimale rejsegods-mængder, øgedes mængden af denne godsart i slutningen af 1970'erne, således at der ofte måtte køres med to Dh.

Dh-vognene forblev i drift et stykke tid ind i 1980'erne. Det var først fra 1983 at de sidste Dh-vogne kontinuerligt afløstes af lange rejsegodsvogne litra Dm, indkøbt brugt i Tyskland.

Men Dh-vognene blev fortsat benyttet i flere tog, bl.a. tog 541 (oprindelig tog 25),



Dh 028 endte sine dage som farvestrålende reklamevogn, idet den i 1983 kom til Gardit i Viborg, hvor den under litra Hakms benyttedes som mandskabsvogn og reklame for firmaet. Hakms 291 1 400 i Viborg, juli 1984. Foto: Mogens Duus.



Litra EA/DEA/Dh kørte på en mindre udgave af DSBs 3 m standardstålbogier, nemlig 2,5 m stålbogier type 13c. Her ses et sæt under DEA 023, 1968. Foto: KEJ.

et af de "uofficielle" tog, som befordrede "anmeldte rejsende" og rejsegods.

Dh-vognene af 1. serie blev udrangeret senest i 1982, mens vogne af 2. serie blev lakeret røde omkring 1980. Allerede i løbet af 1984 blev vognene udrangeret eller overgik til tjenestevognparken, hvor flere blev malet gule og fik numre hovedsagelig i serien 980 0 xxx.

Da DSB ikke længere benyttede vogn-typen til sit oprindelige formål med befordring af rejsegods, fik den i stedet nye opgaver som postpakkvogn, og brugtes i blokposttog fra København til Jylland og omvendt i årene 1982-1984.

EA/Dh-vognene blev sjældent anvendt i IC- eller bådtoget efter 1974. En enkelt undtagelse var visse IC-tog Padborg-Fredericia-Esbjerg, hvor man kunne se en

enkelt Dh - som regel 030 - "komme skramlende" lige efter lokomotivet med en stribe moderne B-vogne efter sig. Det skete så sent som i 1984, kort tid før udrangeringen, bl.a. i IC 138 Fredericia-Esbjerg.

Fem vogne stod efter 1984 i reserve, men kom aldrig i drift. Derimod blev tre vogne indrettet som ledsagevogne i godstog mellem Odense og Assens. De fik numrene 982 0 032, 033 og 034, og brugtes til det medfølgende personale, der skulle sørge for betjening af bormene ved de bevogtede overkørsler på strækningen. I 1989 ophørte dette arrangement, da vognene var upraktiske i brug.

Skabne efter udrangering

En enkelt Dh-vogn - nr. 024 - kom i 1983 til Lollandsbanen, hvor den indrettedes med varmekedel for togopvarming, og brugtes i flere år i banens persontog som LJ Ev 94.

Dh 028 kom i 1983 til renoveringsfirmaet Gardit i Viborg, hvor den ommaledes som "reklamevogn", og fik litra Hakms 291 1 400. Den brugtes dels til rullende udstilling, dels som opholdsrum for personale m.v.

Dh 001 kom til DJK, hvor den blev tilbægeført som EA 6001, mens 007 kom til til en tysk veteranjernbaneklub "Verein der Rendsburger Eisenbahnfreunde". Også veretanjernbanen FDSB fik en EA-vogn, nemlig Dh 005.

I dag kan man stadig finde enkelte gulmalede litra EA/Dh i brug hos Banetjenesten.

Forretningen "På Sporet" annoncerede for ca. et år siden, at man ville fremstille en model af DSBs rejsegodsvogn litra EA i skala 1:87, og jeg købte en overdel og tilhørende 2,0 m stålbogier. Desværre fik PÅ SPORET ikke færdigfremstillet undervognen, så denne måtte jeg selv lave.

Modellen er nu i handlen hos Trinbrættet i Århus samt hos TIKØB Hobby. Det er stadig samme model, der i øvrigt er udviklet af N. Hjerlesen, kendt fra dette blads spalter.

TIKØB fremstiller desuden fræseede vinduer (ovenlys), diverse fittings så som overgangsgelænder og bogier. Men da disse ting ikke var mulige at købe på daværende tidspunkt, måtte jeg selv fremstille dem. Det samme gjaldt litrering. Og når man tænker på mine evner som modelbygger, så må det være en let sag for andre.

Vognkasse

Vognskallen med tag er fremstillet i en plastic, der let lader sig forarbejde. Først skal støbe-grater m.v. fjernes. Derefter skal man afgøre, om man vil have en af de første seks vogne (nr. 6001-6006), RIC-mærket og med harmonika eller en af de sidste seks med kun overgangsgelænder og overgangs-plade (nr. 6007-6012). Jeg valgte det sidste, og skulle derfor med plasticfiller fylde hullerne i gavlen ud for harmonikaerne, d.v.s. de to rektangulære huller i hver vogn-gavl. Mens filleren tørrede, borede jeg med et 0,5 mm ø bor op til håndgelænderne (også kaldet balustrer), håndbøjler og til trinholder på puffer-planken. Med 2,5 mm bores huller til puffer.

Der skal være en håndbøjle i hvert hjørne samt lodret håndbøjle, på den side af dørene, der vender mod gavlen. Derefter blev de udfyldte huller slebet glatte, og der blev boret huller for overgangsgelænderne. Håndbøjler og overgangsgelænder blev fremstillet i 0,5 mm tråd, bøjet og sat i.

Cylinderpuffer (På Sporet) blev limet på plads. Skorsten på taget er lavet i plastic-"skrot" fra rodekassen, og er monteret jf. tegning side 18.



DSB rejsegodsvogn litra EA/Dh i model

Af Steffen Dresler

Vognbund

Derefter blev størrelsen på vognbunden opmålt ved at måle åbningen i vognkassen, og pladen derefter skåret ud i 1 mm plastcard. For senere at give plads i enderne og siderne til trin, bør pladen være en anelse mindre og kortere.

Selve vognkassen har nogle afstivninger indvendigt, der bores ud for at fastholde bunden. Brug 1 mm ø bor. Tilsvarende huller bores i bunden. Bund og overdel prøvesamles nu ved hjælp af 1 mm skruer, fire i alt. Det skal bemærkes, at jeg har forstærket den indvendige side af vognkassen med nogle plasticprofiler, da vognbunden ellers kan bue op ad ind i vognkassen. Og vi kan jo ikke have bogier der "skæler", vel?

Jeg har lavet indmad i min vogn, se tegning side 18.

Derefter er der monteret rangertrin i hver ende af vognen, fire i alt. Jeg er har købt nogle af GREMOs, der er fremstillet i messing, de er lige til at bøje og lime på plads. Husk, at den ene trinbøjle, skal sidde på puffer-planken. Den anden limes fast indvendigt på vognkassen.

Toilet- og kupevinduer har begge fået monteret en "strip" 0,5 x 0,5 mm for at illudere de delte vinduer begge steder. Vognen er derefter afrenset og malet med grå grunderspray. Malingen bør tørre et par timer.

Imens måles op og bores huller til bogierne. Brug en 5 mm skrue. Derefter er der i vognbunden monteret batterikasse i den ene side og trykluftbeholder i den anden. Batterikassen skal sidde i samme side som toilettet.

Derefter er der i 0,5 mm plastcard udklippet bremseomstillere til begge sider.

Koblingerne er fra rodekassen, og består af en arm med hul samt koblingskulisse. Armen med hullet monteres og limes med araldit over centerstykket, hvorpå skruen til at fastholde bogien til bunden ligeledes er limet med araldit.

Til slut prøves om afstand mellem bund og bogie er korrekt, ellers justeres denne med en slutskive.

Maling

Vognkassen males med DSB nr. 1 rød (maroon). Når den er tør, så males taget DSB grå (næsten hvid) med pensel, d.v.s. i farve der blev benyttet fra 1929 og frem til slutningen af 1950'erne. Ellers skal taget være sølvfarvet.

Puffer med plade på pufferplanken, overgangsplade, seddelholder på siden, skorsten, trin og trinbøjler males matsorte.

De to strips i toilet- hhv. kupevindue males sølv. Jeg har for resten malet væggen i kupeafdelingen med "finergul". Rejsegodsrummets farve er grå (grunderen). Malingen bør tørre en times tid.

Til slut monteres litreringen. De er nu kommet i handelen hos både TIKØB, På Sporet og Trinbrættet, men jeg har fremstillet dem af dels en litra EH (På Sporet) samt løsark med små bogstaver (På Sporet) samt "løse" numre fra diverse fra overskudslitreringer.

Til slut er hele vognkassen sprøjet med en mat lak, der dels fastholder litreringerne, dels giver vognen et lidt slidt udseende, og dels danner et godt grundlag for en lettere tilsudsning af vognkasse og tag.

Vinduer

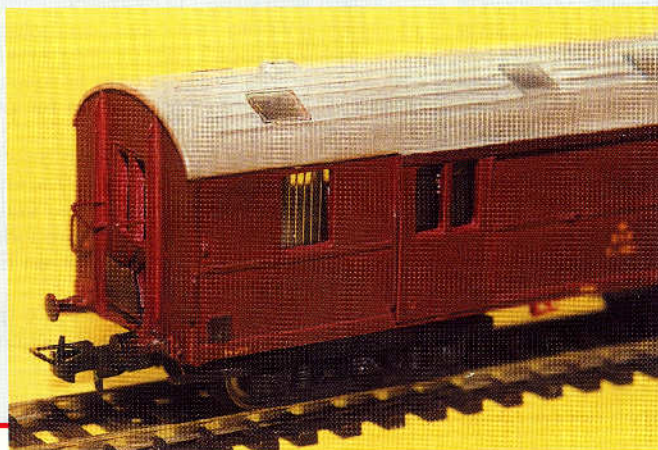
Til tagets ovenlysvinduer udklippes nu seks rektangler for ovenlysvinduerne. De limes fast med meget lidt araldit. Taget har fået lidt sort pulverfarve i siderne og omkring skorsten. Vognkassen er derefter børstet med brunt pulver. Igen får hele vognen en gang matlak, også oven på ovenlysvinduerne, der normalt var temmelig matte. Når alt er tørt, monteres vinduer indvendigt med almindelig klar plast.

Toilettvinduet males hvidt. På vinduet i rejsegodsrummet op mod gavlen er der ved hjælp af 0,5 mm nysølvtråd monteret gitter. Disse fastholdes med en lille stribe araldit for oven og for neden på vinduerne. Den korrekte afstand mellem stiverne korrigeres ved hjælp af en spids genstand, fx en skrue-trækker eller et lille spids hobbykniv.

Når dette er tørt samles vognen endeligt.

Ja, jeg ved godt at modellen mangler de kraftige trin under dørene, men fremstiller man dem, så kan vognen kun køre på aldeles rette spor.

God fornøjelse. ■



Færdige godslaster fra NOCH

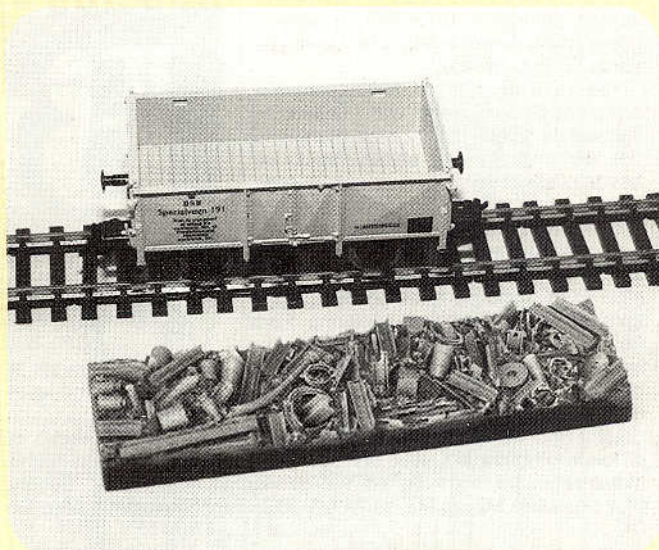
Tilhørfabrikanterne kan tilbyde forskellige typer af godslaster. Vi har i tidligere numre nævnt bl.a. KLEIN og FALLER, men nu er NOCH også begyndt at producere godsindsatser.

Lad os se lidt på disse produkter.

Det interessante ved NOCHs produkter er, at de generelt ikke fremstillet for en bestemt vogntype som hos KLEIN og Faller, men kan tilpasses individuelt brug. Modellerne er specialstøbt i et særligt plastmateriale, nemlig lugtfri resin, der ikke alene giver høj detaljeringsgrad, men også uden besvær kan skæres/saves til i ønskede længder, så indsatserne passer til næsten alle typer af åbne vogne.

Godsindsatserne er støbt i dimensionerne 10x2,8 cm, d.v.s. at de kan bruges til mange danske vogntyper som litra P/E, PE og PT/PTR.

I øjeblikket fås indsats med jernbaneskrot (hjul, profiler m.v.), almindelig jernskrot, knust glas (ølgas), træflis, æbler og kartofler.



Skrot

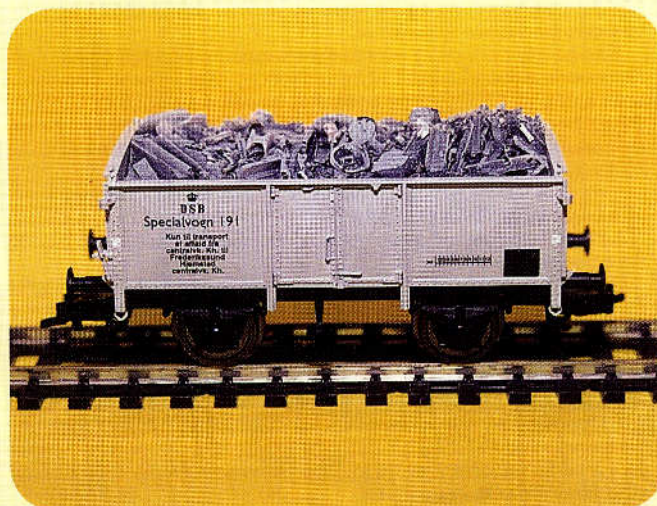
Indsatserne med jernskrot leveres i grå plast, der kan bemales efter ønske.

Jernskrottet kan passende benyttes til DWAs grå specialvogn DSB litra PU eller ROCOs E-vogne. Vi har prøvet at tilpasse en skrotindsats (NOCH kat.-nr. 52 630) til DWAs grå specialvogn.

Det gøres simpelthen ved at save indsatsen over i den ønskede længde, og anbringe den i vognkassen. Hvis man ønsker, at indsatsen skal syne lidt mere i vognen, så kan man fylde ud med papstykker i bunden. Indsatserne er fremstillet en anelse smallere end selve vognen, således at de forsigtigt kan lirkes op med en lille skruetrækker el. lign. Synsmæssigt kan man ikke se, de er smallere.

Billedet viser DWAs vogn med skrot-indsats.

Man skal ikke kassere den anden halvdel af indsatsen, for de to dele kan også stykkes løst sammen og bruges i ROCOs E-vogne, for når de ligger i vognen kan man ikke se, at der er to stykker.



Maskindele

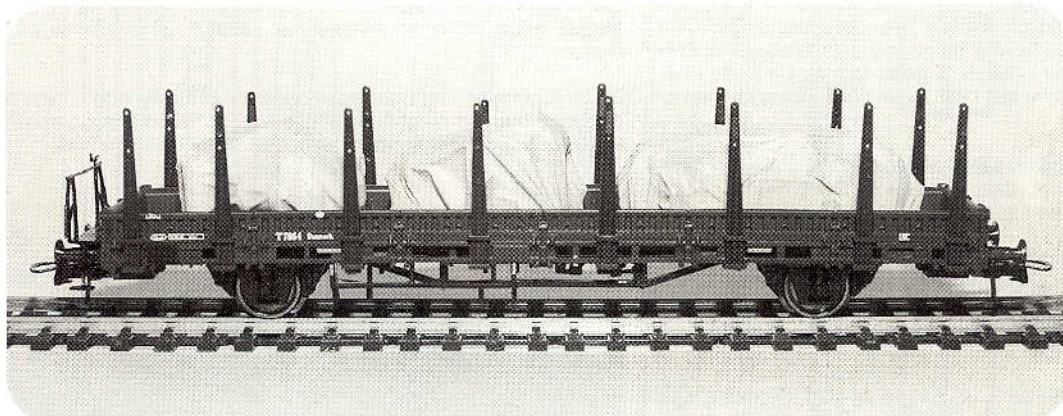
Til åbne godsvogne, fx ROCOs Ks- og Kbs-vogne fås imitationer af overdækkede maskindele.

Maskindelene er støbt i umalet hård plast, og er fint støbt med gengivelse af folder i presninger, der tydeligt angiver tildækning. I en pakning findes tre maskindele i

forskellige størrelser. For at variere udseendet kan man male delene i forskellige farver, så de ligner gummipresninger, det gælder sort, blå, grøn, rød eller gul. Der kan benyttes matte farver, men ellers kan man give delene lidt halvmat lak.

Billedet viser NOCH-imitation af maskindele (kat.-nr. 52 682) på ROCOs model af DSB litra T (senere litra Kbs). Det ser meget virkelighedstro ud, og det er næppe selv muligt at fremstille lasterne så fine ved "hjemmesløjde".

Maskindelene kan på anlægget benyttes som fragt fra en lille maskinfabrik til en større fabrik, der står for monteringen af fx landbrugsmaskiner.



Styrevognene litra Bns leveredes fra Scandia i 1972. Den første serie, der havde et lille ekstra vindue under styrekuplen, leveredes 1972-73 i 30 eksemplarer med numrene 500-529. De havde plads til 72 siddende.

Fra 1976 og frem til 1983 leveredes resten af Bns-vognene, der i udseende lignede de første vogne, men manglede det lille vindue under styrerummet. De havde plads til 68 siddende. I alt fik man leveret 68 vogne litra Bns fra Scandia.

Alle blev leveret i den nye røde bemaling, men de første vogne nr. 500-522 fik i første omgang - ved en fejl - ikke stort DSB- logo på front og sider, ligesom de fik midterstillet gul litrering. Først fra april 1973 fik de nyleverede Bns, d.v.s.

fra nr. 523 påsat det hvide DSB-logo, og litreringen ændredes til den kendte hvide Helvetica-skrift. I tiden derefter fik de først leverede vogne 500-522 også påsat DSB-logo og ny litrering.

Litra Bns var indrettet med styrerum i den ene ende, således at et lokomotiv litra MX eller MY koblet bag på togstammen kunne manøvreres fra styrevognen via gennemgående kabler. Senere blev også litra MZ og ME benyttet i disse tog. Systemet kaldes for ITC.

Trods nye designforskrifter, så var der også forskelle i bemaling af styrerumskuplen. Nogle fik rød kuppel, mens andre fik den gråbrune tagfarve ført helt igennem. Hvilke vogne, der fik hvad, har det ikke været muligt at finde ud af, men både serie I og II leveredes med disse variationer.

Bns havde oprindelig overgangsmuligheder i begge gavle, men fik senere gavlen lukket i styrerumsenden (se senere). Bns løb - som andre af DSBs vogne anskaffet fra 1964 - på 2,5 m Minden-Deutz-bogier, og havde på taget to karakteristiske antenner for radiokommunikation, noget helt nyt for danske styrevogne (og lokomotiver).

Litra Bns var 24,5 m lang målt over puffer, og havde i passagerafdelingerne store vinduer, der kunne skydes ned i den nederste halvdel af vinduesrammen. Sidevinduerne i styrerummet kunne skubbes til siden.

Selve vognen var inddelt i tre storrums - to små i enderne og et stort i midten - adskilt af to midterpersoner for indstigning. Det lille rum fjernest styrerumsenden var indrettet med en togførerkupe, der havde sæde, bord og højtaler.

Litra Bns havde oprindelig skråt frontskørte, men efter den besværlige vinter 1978-79, hvor det kneb at komme frem gennem snedriverne, blev alle lokomotiver og styrevogne forsynet med underhængt plov i stedet for det skrå skørte. De første Bns- vogne fik plovene fra efteråret 1981, idet lokomotiver og motorvogne stod først for at få dem.

Status for Bns var i 1983, at man havde 66 stk. til rådighed nr. 500-510, 512-514 og 516-567, to vogne var udrangeret, nemlig 511 og 515.

Bns-e og Bns-d

I årene efter 1983 blev vognenes litra og antal noget mere kompliceret, så lad os se lidt på dem efter 1985.

Da DSB anskaffede de elektriske EA-lokomotiver i 1984, ombyggedes fra 1985 i alt 16 stk. Bns til styrevogne med ZWS litra Bns-e. Det var vogne fra 2. serie nr. 80-74 530-536, 545-553, der blev indrettet således. De fik afblændet front, og indsattes på Kystbanen.

Ingen Bns i 1. serie blev ombygget til brug for elektriske lokomotiver litra EA.

På det tidspunkt havde DSB indført elektrisk varme i hele landet, undtagen på Frederikssundbanen, hvor der indsattes otte litra Bns med dampvarme. De fik litra Bns-d, og det var vognene 527-529 og 538-544, der blev udtaget til dette formål. De kørte i begyndelsen uændret, men fra ca. 1987 fik de også afblændet front.

ABns og ADns

Fra omkring 1989 ombyggedes Bns-serien til to forskellige hovedtyper med afblændet front, dels en serie indrettet med 1. og 2. klasse litra ABns, dels en serie med 1. klasse og rejsegodsrum ADns og ADns-e.

Fra 1. serie ombyggedes en række vogne til litra ABns hhv. ADns. For interesserede bringer vi her numrene:

ABns 39-74 500, 502, 509, 512, 517, 522, 523, 526, 528 og 529

ADns 80-74 501, 503-508, 510, 513, 514, 516, 518-520, 524 og 527



Fire vogne var i den mellemliggende periode blevet udrangeret (511, 515, 521 og 525). En femte vogn - ADns 519 - blev skadet i 1992, og solgtes til OHJ/HTJ i 1993. Styrekuplen blev flyttet over på en Bn-vogn, man også havde købt hos DSB, og vognen blev til OHJ/HTJ Bns 270. Den er stadig i drift (sommer 2001) med BDn 296, BDn 297 og MX.

Samtidig blev 13 af Bns-e-vognene fra 1989 indrettet med komb. 1. og 2. klasse (og rejsegodsrum), og fik litra ABns-e 530-533 og 545-553, men blev allerede året efter ændret til 1. klasse og rejsegodsrum litra ADns-e.

De tilbageværende tre Bns-e 534-536 blev omdannet til ABns med samme numre i 1989.

Status 1990

Status ca. medio 1990 var, at DSB havde følgende styrevogne til rådighed:

ABns 39-74 500, 502, 509, 512, 517, 522, 523, 526, 528, 529, 534, 536-538, 544, 554-567 (i alt 29 stk.)

ABns-e 39-74 532, 546 og 550 (i alt 3 stk.)

ADns 80-74 501, 503-508, 510, 513, 514, 516, 518-520, 524, 527, 535, 539-543 (i alt 22 stk.)

ADns-e 80-74 530-531, 533, 545, 547-549 og 551-553 (i alt 10 stk.)

I løbet af 1990'erne blev ABns-e 532, 546 og 550 også ændret til typen af ADns-e, ligesom flere ADns blev til ADns-e.

Status for beholdningen af styrevogne sommer 1996 var derfor følgende:

ABns 39-74 500, 509, 512, 517, 522, 523, 526, 528, 529, 534, 536-538, 544, 554, 556-567 (i alt 27 stk.)

ADns 80-74 501, 503-508, 510, 513-516 og 524 (i alt 12 stk.)

ADns-e 80-74 518, 520, 527, 530-533, 535, 539-543, 545-553 (i alt 22 stk.)

Mens Bn-vognene undervejs fik nye litra, så skete der ikke yderligere ændringer for ADns-e m.fl., men udrangeringer af alle ADns og nogle ABns reducerede bestanden af styrevogne.

Pr. 15. januar år 2000 var status, at DSB havde følgende vogne til rådighed:

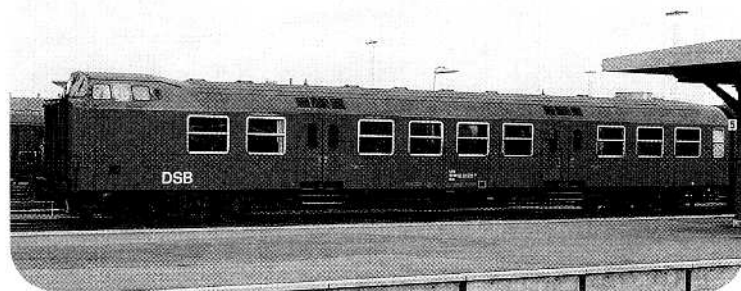
ABns 39-74 500, 509, 512, 517, 523, 526, 528, 529, 534, 537, 544, 554, og 556-567 (i alt 24 stk.)

ADns-e 80-74 518, 520, 527, 530-533, 535, 539-543, 545-553 (i alt 22 stk.)

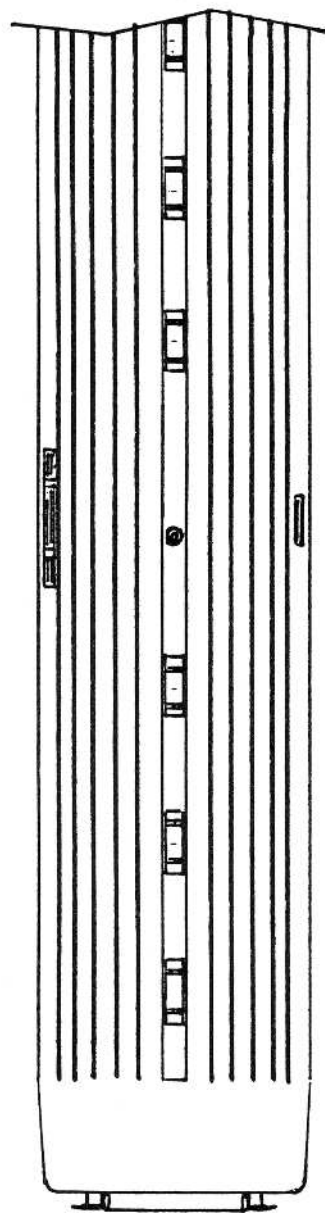
I litra ABns er der plads til 18 siddende på 1. klasse og 12 på 2. klasse, mens ADns og ADns-e har plads til 31 siddende på 1. klasse.

De to vogntyper - og Bn med underlitra - er stadig i drift, men der arbejdes ihærdigt på at finde afløsertog for "de røde tog", som de kaldes, så driftophør ligger inden for en overskuelig fremtid.

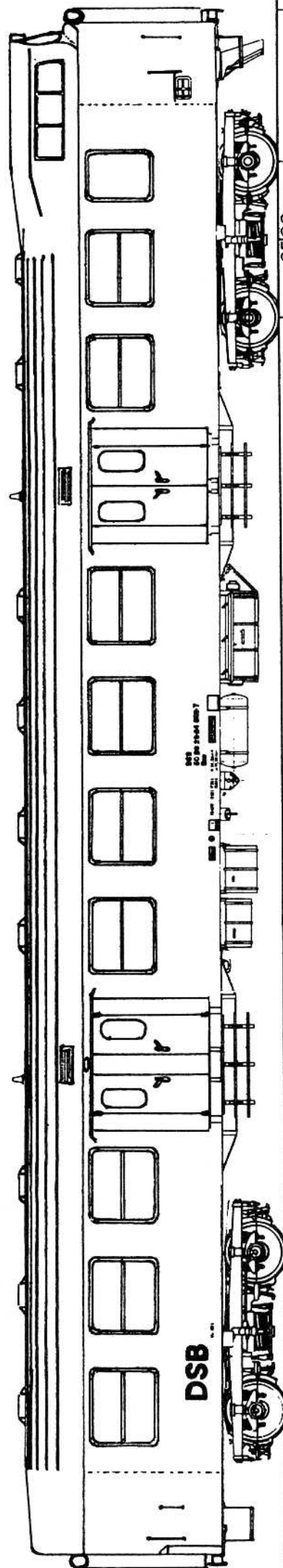
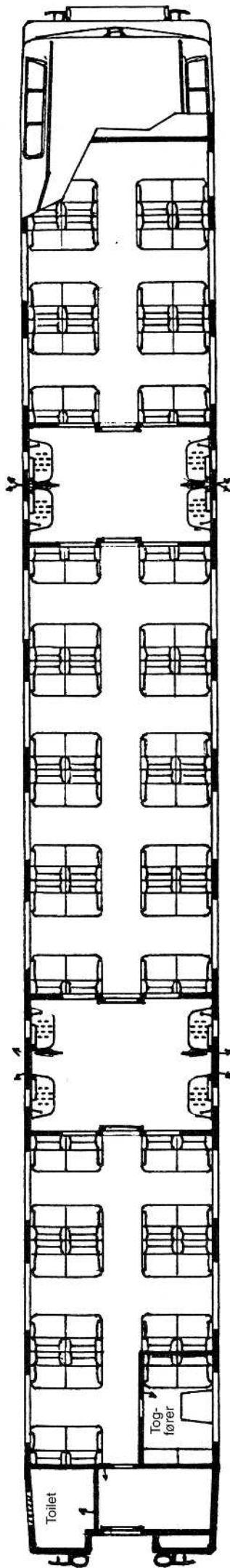
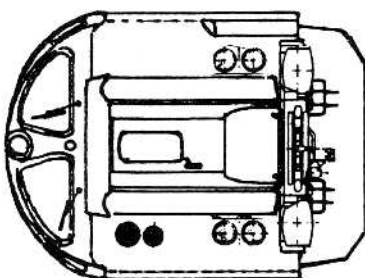
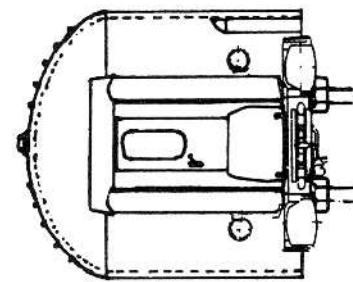
DSB litra Bns af 2. serie i Næstved, 1977.



3040



4050



3650

2500

17200
24500

2500

3650

DSB litra Bns 29-84 500-529

Scandia 1972-73

Skala 1:87

Vist i oprindelig udgave med frontskørte 1972-1981.

Grundtegning TB.



DSB oliebunkers i Esbjerg, 1980. Beholderne er lysegrå med DSB vin-
gehjullogo i gul og brun.

Moderne DSB maskindepoter

Med HELJANS og LIMAs modeller af DSBs diesellokomotiver litra MX, MY og MZ...og snart også ME fra Hobby-Trade, kan vi ikke læn-
gere undvære et maskindepot til at servicere den moderne trækraft.

Da Statsbanerne i sin tid ind-
købte nævnte diesellokomotiver,
startende med litra MY fra 1954,
så klarede man sig for størstepar-
tens vedkommende ved at ændre
de eksisterende dampdepoter til
at kunne service dieselmaskiner-
ne.

Før den tid, d.v.s. med anskaf-
felsen af motorvogne i 1920'erne
og 30'erne opførte man særskilte
større maskindepoter for disse,
bl.a. på Helgoland, mens ellers la-
vede man tilbygninger til eksiste-
rende dampremiser og opstillede
oliestandere for brændstofforsyn-
ning m.v. Disse remiser blev prim-
ært bygget i træ, men der opfør-
tes også motorremiser i mursten.

Med fremkomsten af litra MY
ændrede man som allerede nævnt
dampdepoter til at kunne huse
maskintypen, og man opstillede
desuden oliestandere, sandbehol-
dere m.v.

På de fleste mellemstore statio-
ner anlagde man lokale mindre for-
syningsdepoter med oliebeholdere
i særlige beskyttede oliegårde,
mens DSB på de største stationer
allerede tidligt havde opstillet olie-
bunkers i bl.a. i Padborg, Frederi-
cia, Esbjerg, Korsør, Randers m.fl.

Tankanlæg med brændolie til forsyning af diesellokomotiver. Beholderne
er omkranset af betonkanter for at undgå forurening. Slagelse 1978.



I begyndelsen af 1960'erne op-
førte man nogle steder mindre die-
selremiser, bl.a. i Rødby Færgе og
Kalundborg. Mens man i Rødby
ikke tog hensyn til dampen, så
indrettedes depotet i Kalundborg
også til også at kunne servicere
dampmaskiner, idet det fik dreje-
skive, kulgård og vandkraner.

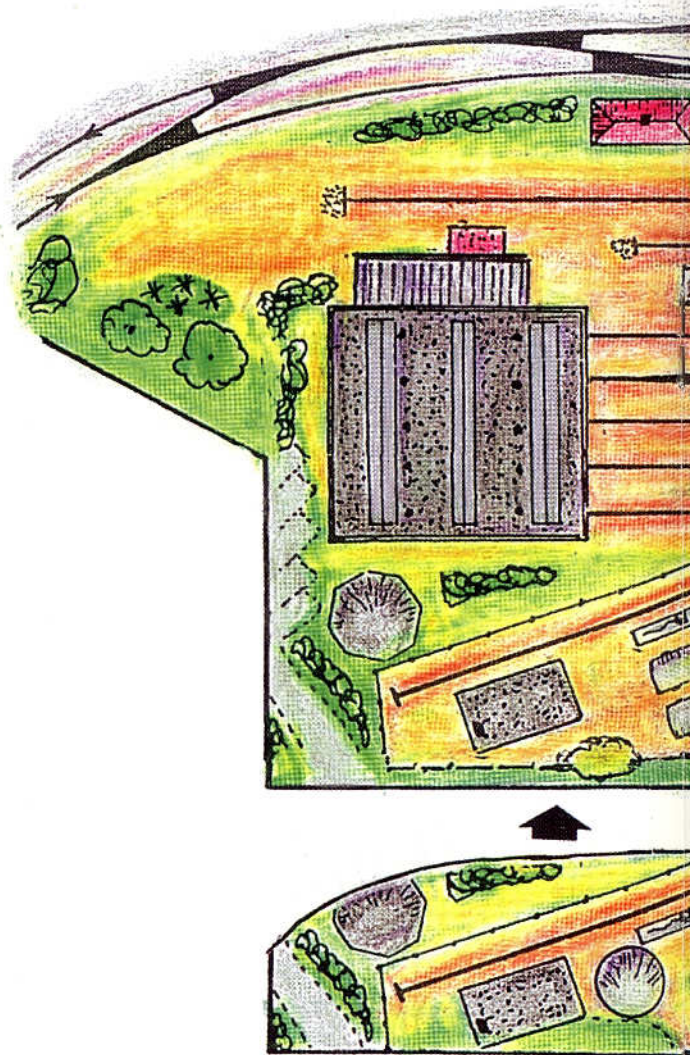
Ved omlægninger af stationerne
i slutningen 1970'og 80'erne an-
lagdes dieselremiser i bl.a. Aalborg
og Frederikshavn, hvor man opfør-
te to-sporede remiser. Sidstnævnte
har sporadgang til remisen i
begge ender. Der opførtes også en
ny remise til diesellokomotiver i
Struer efter remisebranden i 1981.
Denne blev anlagt som flersporet.

Da S-banen i 1980'erne blev
ført helt til Køge, ændredes statio-
nen radikalt, den gamle ØSJS-
dampremise blev nedrevet, og en
ny dieselremise opførtes på Køge
Nord. Denne bruges primært af
DSBs rangerlokomotiver og Øst-
banens MX-maskiner.

Remisebygningerne på de mo-
derne dieseldepoter er alle karak-
teriseret ved at være firkantede
"kasser" i sten eller beton med to
til flere spor, som regel med
næsten fladt tag og ovenlys (vin-
duer) i trekantede lyskasser.

De største dieseldepoter findes i
dag i København og Århus, men
disse er for store til modelbrug, så
derfor har vi hosstående vist mel-
lemforslag til et moderne depot.

Et moderne



Sporplanen viser forslag til et moderne maskindepot i model, der
tænkes at være opført efter at dampdepotet er nedrevet (fx Struer).

På dieseldepoter er det ikke nødvendigt med en drejeskive, idet
der bruges almindelige skifter til at komme i hus i den femsporede re-
mise. På denne måde sparer man i model udgifter til den kostbare
drejeskive.

Remisen skal være i gule eller røde sten med fladt tag, med tilhø-
rende mandskabsbygninger m.v. I model findes desværre ikke ret
mange egnede, men den tresporede Kibri B-9450 (H0) minder ret
godt om en dansk dieselremise. Ellers findes en tosporet fra Vollmer
katalog-nr. 5760.

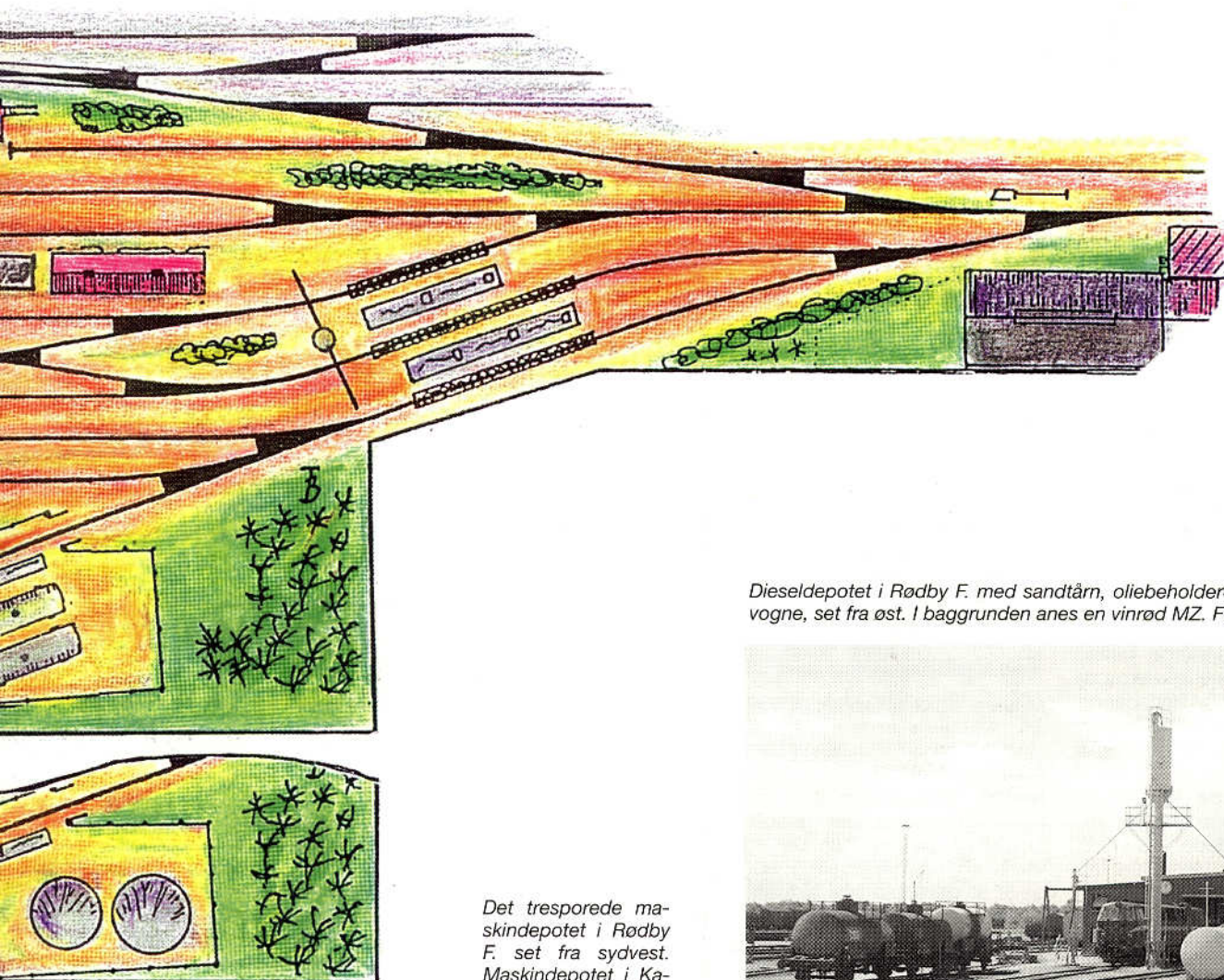
På arealet foran remisen ligger et kolonnehus i gule eller røde sten,
og bag dette er indrettet en lille gård til skrot m.v. I stedet for affalds-
gården kan man bruge en åben vogn uden undervogn eller en af-
faldscontainer. På sporet ved kolonnehuset kan evt. stå en fladvogn
med affaldscontainere.

Sporet ved siden af remisen er til reservemaskiner.

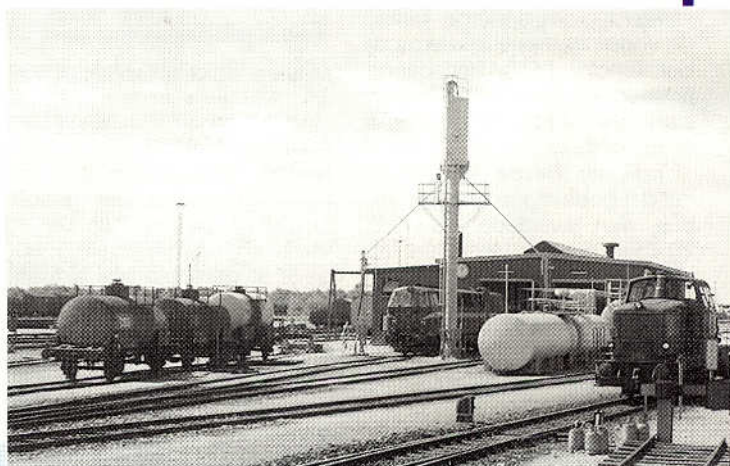
Hvor sporene løber sammen ligger olieforsyningen i form af pum-
pestandere, og under sporene ud for disse er indrettet oliegruber
med rist for spildolie.

Et stykke før disse ligger sandtårnet for bremsegrus til dieselma-
skinerne. Sandforsyningen kan have mange forskellige udformninger,
lige fra et højt tårn med spredor til mindre sandtårne, sidstnævnte
er som regel anbragt ved siden af sporet.

DSB maskindepot i model



Dieseldepotet i Rødby F. med sandtårn, oliebeholdere og olietankvogne, set fra øst. I baggrunden anes en vinrød MZ. Foto fra 1982.



Det tresporede maskindepotet i Rødby F. set fra sydvest. Maskindepotet i Kalundborg er bygget i samme stil.

Bag remisen står et gammelt firkantet vandtårn fra dampdagene, det bruges nu til lager.

I indhegningen ved siden af remisen ses oliebeholdere for brændolie, hvortil olien ankommer med særlige olietankvogne fra maskinafdelingen. Derfor er der anlagt et spor for beholdervogne. Som regel består olieforsyningen af to-tre beholdere, der alle er omgivet af betonvægge og -gulve for at forhindre olieudslip. I stedet for de mindre oliebeholdere kan man alternativt bruge større oliebunkers, der hos forbilledet ses på de større stationer, vist på tegningen nedenunder.

Til sidst skal nævnes, at der også i de moderne dieseltider benyttes forskellige former for vognkasser som lager omkring maskindepoternes areal, fx litra GS, ligesom der står olietønder, diverse kasser, svellestabler m.v., så et moderne dieseldepot kan sagtens få samme hyggelige atmosfære som et dampdepot. (TA/TB)



I nr. 66 fortalte vi lidt om forbil- ledets udenlandske godsvogne på danske spor. Lad os her se lidt på, hvad man kan få i model (skala 1:87) af de udenlandske godsvogne, lige til at sætte på sporet. Alle vogne er til epoke III, og i første omgang ser vi på vogne fra det sydlige udland, d.v.s. Tyskland, Frankrig, Italien m.v. Det er kun muligt at give en kort opsummering af de utallige typer, der kørte til eller i transit gennem Danmark.

Alle nævnte katalog-numre gælder modeller til epoke III.

Modelfabrikater

KLEIN er det førende fabrikat, når det gælder godsvogne fra Central- og Sydeuropa til epoke III. Her fås forskellige typer i mange udgaver fra landene Tyskland, Østrig og Frankrig.

Mærkværdigvis har Märklin, Fleischmann og LIMA ikke så mange godsvogne til epoke III, selv om firmaerne har de traditionelle lukkede vogne G 10 og Gr 20 og andre.

Märklin - og Fleischmann - har en hel del lukkede vogne og beholdervogne med firma-reklamer, men langt de fleste af disse har aldrig befaret danske spor.

Gælder det derimod lukkede vogne fra mere moderne tider (epoke IV-V), har begge firmaer et større udvalg. Det samme er tilfældet med vogne til epoke II.

Tidligere havde ROCO en hel del godsvogne til epoke III, bl.a. den lavsidede RS 10/R 20 med støtter, men den fås desværre nu kun i sæt.

Særlig interessant er ROCO's nye sæt 44 149, introduceret i år 2001, der inderholder tre RIV-EUROP vogne til epoke III, nemlig en lukket blåmalet til CFL (litra VKKw/f), en åben til DB (litra Omm 53) og en åben til DSB (litra E). Det er tre flotte modeller.

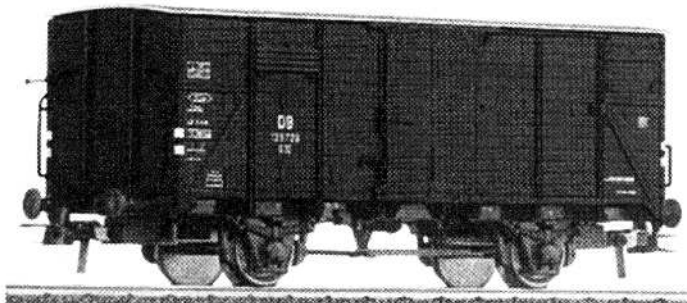
En del udenlandske epoke III-vogne fra ROCO, Fleisch-

Udenlandske GODS VOGNE

på danske spor i model

1. del: Godsvogne fra det sydlige udland Epoke III

Af Torben Andersen



Model af DB G 10 fra ROCO, kat.-nr. 46 820.

mann og Märklin kan dog fås brugte (antikvariske) hos mj-forhandlerne, så det gælder om at gå på jagt her. Det vil være en uoverkommelig opgave at opremse alle aktuelle udgåede modeller, så det må blive et viderestudium for den enkelte interesserede.

Husk dog, at alle udenlandske vogne skal være RIV- eller RIV- EUROP-mærket, d.v.s. godkendt til kørsel i de enkelte medlemslande, og drop alle udenlandske oiletankvogne fra SHELL, ESSO, ARAL m.v. idet disse ikke har kørt i Danmark.

Litra Ghs 30 m.fl.

Den tyske vogntype, der svarede til vor litra HD, d.v.s. litra Ghs, Gms m.fl., blev fremstillet i over 28 000 eksemplarer før og under 2. Verdenskrig, og var karakteristisk med den lange akselafstand. Efter krigen spredtes vognene over hele Europa, og kunne i mange år ses i utallige tog på danske spor. Vognene kom bl.a. fra forvaltningerne DB, ÖBB, CFL og DR. Se foto af forbilledet i nr. 66.

Ghs 30

KLEIN 3111-3115

Gmhs 50

En meget almindelig lukket godsvogn var typen Gmhs 50, der fra ca. 1950-1958 blev bygget i et antal af over 12 000. De første vogne havde bræddebeklædning, mens man fra 1960 gik over til at benytte pressede plader. Nogle af disse vogne havde i øvrigt bremsehus i presset blik, der dog fra midten af 1960'erne blev demonteret. Jalousierne var "imprægneret" med sølvfarve (forchromede) for at undgå rustdannelse. Typen svarede til vor litra Gs.

Gmhs 50

KLEIN 3011 og 3021 (bremsehus).

Andre G-vogne, der kan benyttes på danske anlæg er

G 10

ROCO 46 820 (DB) og 46 823 (ÖBB)

Fleischmann 5363 (DR)

Märklin 4878 (DB)

PIKO 54 045 (DR)

(Anm.: G10 svarede til DSB litra IE)

Glmhs 38

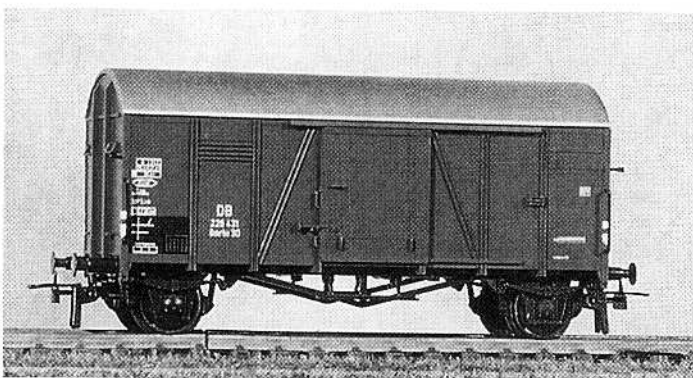
ROCO 46 105 (DB)

Gmhs 53

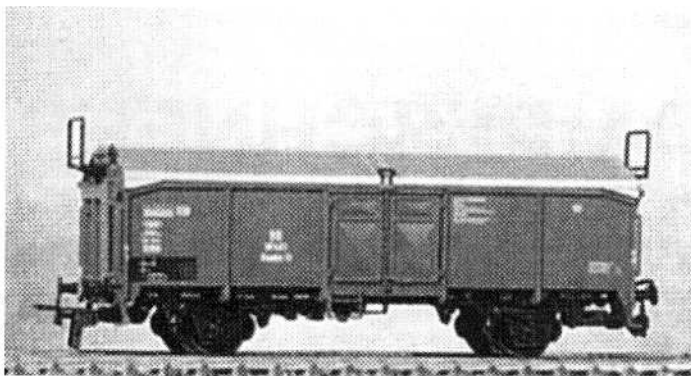
Fleischmann 5310, 5314 og 5319 (svarer til vor litra Gs). Nr. 5314 har glatte vægge.

Litra Kmmks 51 m.v.

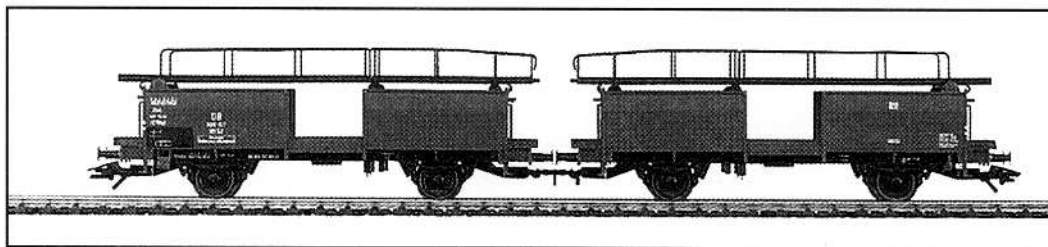
Flere tusinde af denne vogntype med skydetag blev i 1950'erne bygget til flere europæiske jernbaneforvaltninger, bl.a. DB, ÖBB og SNCF. Nogle vogne havde bremseplatform med hus, mens andre kun havde højtstående platform for betjening af skydetagene. Også denne vogntype var almindelig på danske spor, og brugtes til løs gods, der skulle beskyttes mod vejrliget.



DB Ghs 30 (Oppeln) fra KLEIN, kat.-nr. 3113.



DB Kmmks 51 med skydetag fra KLEIN kat.-nr. 3254.



Model af DB autotransportvogn Off 52 fra Märklin kat.-nr. 46 121.

Kmmks 51

KLEIN 3253, 3254 og 3266 (uden bremseplatform) og 3269 (m/bremseplatform) til DB, ÖBB og SNCF.

Åbne vogne

Her kan fabrikanterne også tilbyde et rimeligt udvalg til epoke III. Følgende er almindelige åbne højsidede vogne:

O/O 10 ROCO 46 034

Denne vogntype findes hos flere fabrikanter.

Typen svarer til DSB litra PE.

Om

ROCO 46 039 (DB)

Om 21

ROCO 46 058 (DB)

ROCO 46 696 (DR)

Ommp 50

ROCO 46 043 (DB)

ROCO 46 948 (SNCF)

Omu

Fleischmann 5715 (DR)

ROCO 46 696 (DR)

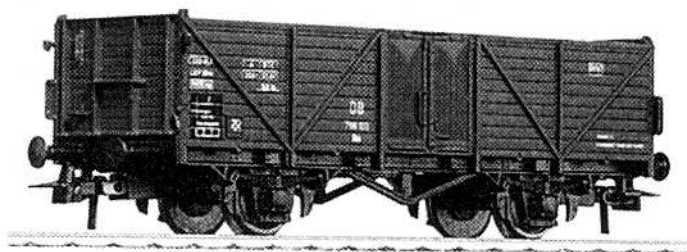
PIKO 54 137 (DB)

PIKO 54 139 (DR)

Autotransportvogne

litra Off

Fra 1950 udviklede den tyske automobilindustri sig kraftigt, hvilket gav DB problemer med at opfylde efterspørgslen til vogne for autotransporter. Derfor lod man i 1953 600 2-akslede vogne (= 300 enheder) ombygge fra den åbne godsvogn Omm 52 til autotransporter Off 52, således at disse kunne transportere biler, fra 1954 blev de forsynet med øvre slisker med gelændere, således at typen fik to etager. Vognene blev konstrueret så de kørte fast sammenkoblede



Model af DB Om fra ROCO kat.-nr. 46039.

to og to, og enhederne bruges også til transporter til Danmark, jvfr. foto i nr. 66.

Off 52

KLEIN 3521

Märklin 46 121

Da de førnævnte 300 enheder ikke var tilstrækkelige, så ombyggede man i årene 1958-1963 en række lignende enheder på basis af typen Omm 55, der fik litra Off 59. I alt fremstillede man godt 1500 af typen, der sammen med de forannævnte vogne Off 52 benyttedes til langt op i 1970'erne og 80'erne.

Off 59

KLEIN 3625

Märklin 46 131

Anm.: Off-typen findes hos flere andre fabrikanter, men kun med den senere litrering Laas, d.v.s. til epoke IV.

Italienske godsvogne

Af lukkede godsvogne (på italiensk "carro chiuso") brugtes bl.a. typen G02/Hfns med "hustag", med og uden brensetårn, også kaldet kartoffelvogne, bl.a. sås de ofte sås på OHJs spor, hvor de hentede kartofler og gulerødder m.v.

Denne model fås i både brun- og hvidmalet udgave fra PIKO:

Hfns

PIKO 95 416 (brunmalet)

Hgb

PIKO 95 449 (hvidmalet)

Mange af de åbne italienske godsvogne af litra L blev bygget før 2. Verdenskrig. De var karakteristiske ved at være meget korte, kun godt 7 300 mm målt over pufferne, og med pudsige firkantede akslejer, typisk for de italienske

jernbaner. Denne vogn var også almindelig i Danmark i 1950'erne og 60'erne (se foto af forbilledet i nr. 66).

L KLEIN 3045

Lad os til slut nævne en model af "bananvognen" fra Transfesa, RENFE, som vises på billedet side 3 i LOKOMOTIVET nr. 66. Vogntypen bragte sydfrugter til Danmark efter 2. Verdenskrig og kunne ses på danske spor op gennem 1950'erne. Forbilledet fandtes med både hvid og blå vognkasse, begge med rødt logo, og begge var lige almindelige her i landet.

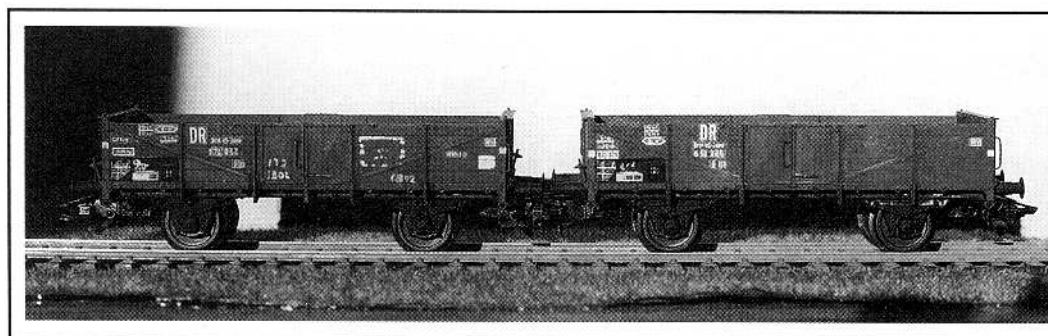
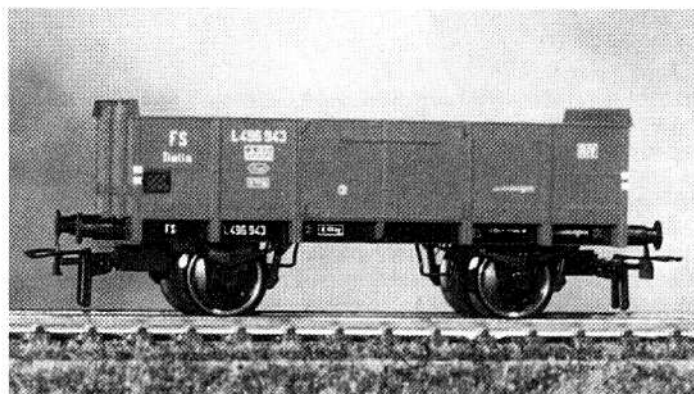
Modellen fås fra Electrotren, desværre i en noget gammeldags udførelse, d.v.s. med almindelig A-kobling, men den vil live gevaldigt op i et tog på modeljernbanen eller pynte på sporet ved frugt- og grøntgrossistens lagerbygning.

Transfesa

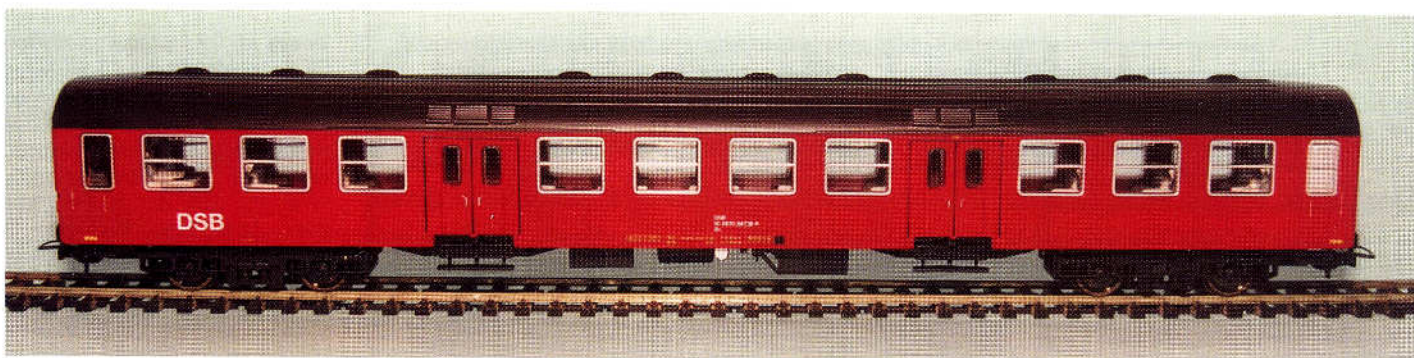
Electrotren Hvid 1305

Blå 1306

En sjov og andelede model af udenlandske vogne til danske anlæg er denne korte litra L fra de italienske jernbaner (FS), der fås fra KLEIN, kat.-nr. 3045 m.fl.



Også de udenlandske modeller bør patineres for at ligne forbilledets vogne. Her en O 10 set i Odense 1954 med mærker efter påklæbte sedler m.v. nøjagtig efter forbilledet. Vognen til højre er en O 01, hvis forbillede blev fotograferet i Goslar 1954. Model og foto: N. Hjeresen.



Modeller fra TOG&TEKNO:

DSB nærtrafikvogne

litra Bns og Bn

Skala 1:87; epoke IV/V

Af Torben Andersen

...det blev en lang fødsel for modellerne af DSB litra Bns/Bn fra TOG&TEKNO i Aalborg, men i slutningen af maj var de længe ventede modeller endelig i handelen, og de første kunne udleveres på Åbent-Hus-arrangementet i Randers, weekenden 26.-27. maj.

Modellerne, der var programsat til udsendelse for et par år siden, har været en del forsinket, og fremmest fordi den oprindelige påtænkte leverandør Sachsenmodelle gik konkurs. Men efter at have fået kontakt til anden side, kom modellerne endelig i produktion, men man måtte helt til Østen (Kina) for at få klaret opgaven.

Og var modellerne så værd at vente på? Svaret må blive et ja, for selv om de har nogle småfejl hist og pist, så er helhedsindtrykket godt. Vognene virker optisk korrekte, har de rigtige dimensioner (se tabellen på side 30) og tager sig godt ud på sporet.

Generelt om modellerne

Vognkasse, tag og bogier er fremstillet helt i hård plast, og har komplet interiør med sæder o.s.v., og vognkassen er helakeret i rød hhv. vinrød, og er derfor lystæt for evt. montering af lys i vognen. Tag og vognkasse er støbt ud i ét, og vognen adskilles derfor ved at tage bunden ud.

Vognkassen på de designrøde vogne er malet i mørk rød og matcher ROCOs B-vogne. Påskrifterne er næsten korrekte, der er nogle småfejl med hensyn til spati-ering ligesom de tekniske påskrifter er lidt for store m.v., men det kan man sagtens leve med.

Skal vi påpege nogle væsentlige fejl, så

må det være at gummivulster i gavlene er alt for smalle og virker forkerte, ligesom slutlys ikke er tydeligt markeret. Indhakket i gavlen for elstik er medtaget, mens selve stikket er graveret ind i vognkassen som en ubetydelig lille dims, og på taget mangler antydningen af de tværgående pladesamlinger. Overgangspladen er placeret i plan med gummivulsterne, hvilket er forkert, idet de skal være anbragt inde i selve dørhakkene op mod dørene.

Med hensyn til nævnte fejl ved gummivulst og overgangsplade, så lad det være en trøst at disse kun er synlige på fronten af Bns, såfremt man kører med kortkobling mellem de øvrige vogne (se nedenfor).

Med hensyn til de vedlagte løsdeler, så er det lidt træls, at man selv skal montere dem på bogierne, især fordi den medfølgende vejledning ikke giver tydelig forklaring på, hvilke dele, der er hvad. Desuden kræves ekstraarbejde med opboring af monteringshuller. Bogierne virker endvidere lidt for store og grove.

En lille teknisk fejl er for øvrigt, at man kan se armlænet fra et sæde bag et af endevinduerne. Det kan dog nemt klares ved at skære armlænet væk. Tilsyneladende er armlænet/sædet fjernet på senere fremstillede modeller, d.v.s. modeller udsendt i juli?

Den vinrøde Bn-udgave har desværre

Model af DSB litra Bn 738-6 set fra toletsiden med tre luftriste i taget over dørene. Modellen er - som billedet viser - fint proportioneret og meget vellignende.

fået sølvfarvet tag, og det er forkert. Bn-vognene har aldrig haft sølvtag, men derimod mørkebrunt tag, som blev indført ved DSBs nye designregler i 1971.

Til sidst bør nævnes at vognkassen er lidt for høj. Den skal i skala 1:87 være 25 mm, men er ca. 26 mm. Dette er dog ikke umiddelbart synligt.

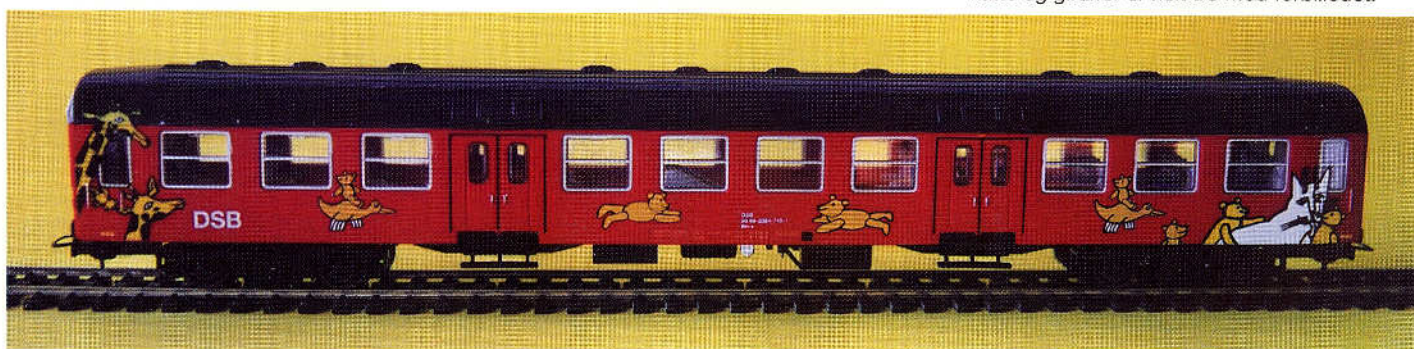
På den positive side skal nævnes den utrolige detaljerigdom på undervognen, de korrekte trin, fin tynd regnliste over dørene, fine viduesindsatser med bagved liggende håndtag, og at dørenes omrids har fået en ekstra markering af sort for at tydeliggøre dørenes afgrænsning.

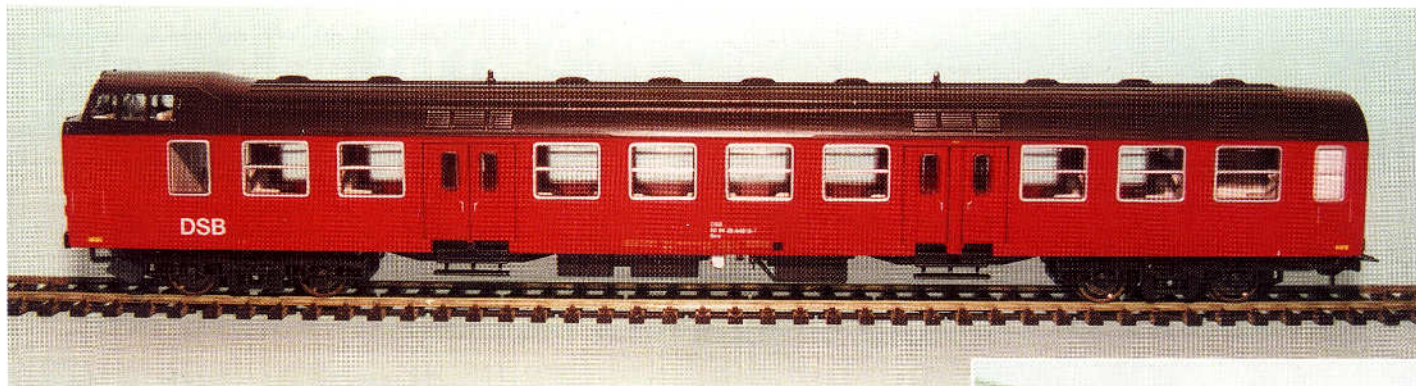
Der er også et lille plus/minus, idet færgetrogene sidder for langt oppe under vognsiden, men de er altså medtaget.

Kobling og kørsel

Vognene er forsynet med kortkoblingskulisser med NEM-skakt, og leveres med standard A-kobling. Med denne kobler vognene i en afstand af 7 mm, hvilket umiddelbart er for meget.

Model af DSBs farvestrålende "børnevogn" - også kaldet "bamsevognen" - litra Bn-x 746-9, der i 1990'erne benyttedes i særlige weekendtog mellem landsdelene. Motiverne af bamser, katte og graffer er helt tro mod forbilledet.





Men denne afstand kan heldigvis reduceres betragteligt med kortkoblinger fra Märklin, fx sæt 7175, der giver optimal sammenkobling som forbilledets kørsel med gummivulst mod gummivulst. Det ser godt ud! Der er selvfølgelig en praktisk nedre grænse for, hvor tæt vognene kan koble, grundet kurveforholdene, men med nævnte koblinger kan vognene køre gennem en temmelig skarp kurve. Det samme gælder i øvrigt HELJANs Bn-vogne.

Kørselsmæssigt har Bns/Bn-vognene ingen problemer med lokomotivet forrest, de kører flot gennem sporskifter og kurver (kun 2-skinne er afprøvet). Med styrevognen forrest kan der dog forekomme problemer i kurver, især sporskifter, hvor vognene kan afspores fordi de er en anelse for lette.

Som allerede nævnt i sidste nummer af bladet, så er vognene ret lange til brug på hjemme-anlæg, men det kan så være en trøst, at det såmænd var meget almindeligt hos DSB at køre med små stammer oprangeret som Bns-Bn-maskine... og det kan alle ved være med til?

Litra Bns

Forbilledet er DSB litra Bns af første serie, d.v.s. med et lille ekstra vindue under styrekuplen, altså numrene 500-529.

TOG&TEKNO Bns/Bn i korte træk

Plus

- generelt fine og korrekte detaljer
- generelt korrekte påskrifter
- vognkasse i rigtig farve (både rød og vinrød)
- exact dimensioneret
- gode køreegenskaber
- godt helhedsindtryk

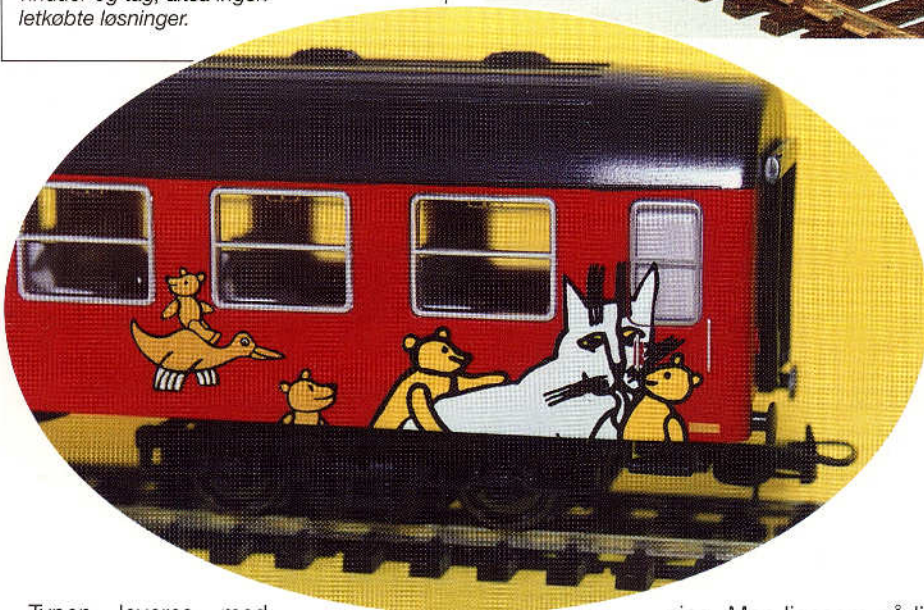
Minus

- forkerte gummivulster (for smalle)
- overgangsplade i gavl sidder forkert
- ekstra - og besværlig - påmontering af vedlagte løse dele på bogier
- fejlfarvet tag på vinrød udgave
- enkelte grove detaljefejl, bl.a. for lille elstik i gavlindhak synligt armlæn i et enkelt vindue, både Bns og Bn (rettet på senere modeller)
- bogier syner lidt i overstørrelse
- kobler ikke tæt med den påmonterede A-kobling

Herover: Model af DSB litra Bns 516 med de karakteristiske radioantenner på taget og den brede midtersprosse i bageste dørparti. Bemærk de mange fine undervognsdetaljer.

Til højre: Fronten på Bns 516 med lanterner, gummivulst og underhængte plove. Desværre er gummivulsten for smal på alle modeller, og overgangspladen sidder for langt ude. Det har størst betydning for litra Bns, der jo som bekendt kører forrest/bagerst.

Herunder: Motiverne af bamser, giraffer og katte på litra Bn-x er nøje som på forbilledet, og trykket er som på dette ført op på vinduer og tag, altså ingen letkøbte løsninger.



Typen leveres med underhængt sneplov, hvilket betyder, at vognen - såfremt man kører striks epokekørsel - kun kan benyttes i tidsrummet 1981-1989.

De valgte numre til modellerne er alle korrekte (se numre sidst i teksten), men vogn nr. 521 (kat.-nr. 14 525) blev ud rangeret i 1983, og nåede derfor kun kortvarigt at køre med underhængte plove.

Modellen er en flot gengivelse af styrevognen med åben front. Generelt er udførelsen magen til modellen af Bn, men fronten på Bns adskiller sig naturligvis fra denne, og det samme gælder dørene, hvor bagdørene på Bns har en ekstra midtersprosse, hvilket Bn ikke har.

Styrekuplen er flot og korrekt gengivet med sidevinduer og vinduesviskere. Nedenfor i siden er indgraveret sandkasse-låg. Der er ligeledes markering af røde slutlys m.v., mens de øvrige lanterner er fremstillet i klar plast for "real" lyssæt-

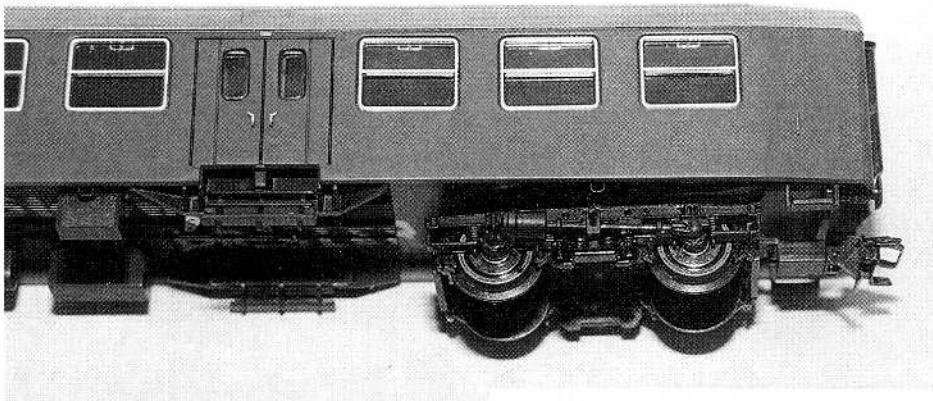
ning. Men ligesom på litra Bn er gummivulsten for smal, og overgangspladen sidder forkert, d.v.s. for langt ude i åbningen.

Taget er i korrekt brun farve, og er ført helt ud over kuplen, hvilket er korrekt, idet litra Bns på samme tid havde både brunfarvet og rød kuppel. Der er ligeledes medtaget de to radioantenner, hvilket var noget typisk for litra Bns.

Vognen er - ligesom Bn - med interiør med tydelig gengivelse af sæder og armlæn, og med skillerum mellem afdelingerne, hvidt toiletvindue...og særskilt togførerkupe i enden modsat styrekuplen.

I styrerummet er sket en lille teknisk fejl, idet man kan se det øverste af førersædet i sidevinduet, det kan man evt. slibe lidt ned. Tilsyneladende er denne fejl fjernet på senere modeller (?), bl.a. på førnævnte Bns 521.

På grund af den underhængte sneplov, så har Bns ikke kobling i styrerumsenden.



Til venstre: MD-bogie med påsatte løsdele, her bl.a. dynamotræk. Montering kan godt være lidt tricky og kræver lidt tålmodighed.

Herunder til venstre: Detalje af dørparti fra Bn 738 med tydelig markering af dørenes omrids.

Nederst: Gavlj på Bn 738, hvor det tydeligt fremgår at gummivulsten er for smal. Endvidere er elastikket i gavlindekantet ikke markeret så kraftigt som det burde.

Det er dog muligt at ændre dette, så vognen kan kobles sammen her, men selv om forbilledet i perioder brugtes som almindelig Bn-vogn, så er det nok tvivlsomt om man i model vil ofre kræfter på at efterligne dette.

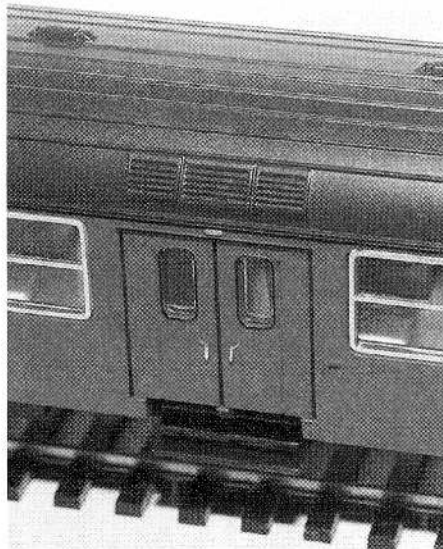
Bn-x

Modellen af "børnevognen" litra Bn-x er en supermodel med hensyn til detaljering og påtryk.

Alle motiver og farver med giraffer og bamser er korrekt påtrykt, bl.a. er motiverne ført op over vinduer og tag som på forbilledet. Her er man ikke gået på kompromis.

Man har endvidere gjort sig den ulejlighed at ændre apteringen i midterummet, hvor DSB på forbilledet havde ryddet alle sæder og indrettet det som legerum med rutschebane o.s.v. Alt dette har modellen fået med.

Da Bn-x er produceret og udsendt nogle måneder senere end de første modeller af Bn, er der foretaget lidt korrigerende, idet sæderne i denne vogn er kor-



rekt anbragt, d.v.s. ingen forkerte synlige sæder/arm læn i vinduerne som på de første modeller.

Gummivulster m.v. er dog fortsat som på de oprindelige.

...og til sidst?

Man stiller sig selvfølgelig det spørgsmål, om vognene fra HELJAN og TOG&TEKNO så kan kobles og køre sammen? Svaret er ja, for de kobler fint sammen, men synsmæssigt kan øjet godt skæmmes lidt, fordi TOG&TEKNOs vogne som nævnt er en anelse for høje i vognkassen. Det sete afhænger som bekendt af øjnene, der ser.

Ellers er der ingen optisk forskel på de to vogne i en stamme, med mindre man nærstuderer togstammen for detaljer, og det betyder vel blot, at begge fabrikanter har ramt forbilledet lige godt. Den mest tydelige forskel er tagdetaljerne, der ikke er helt identiske.

Spørger man os, hvilke modeller, der er bedst, så må svaret blive:

"At skulle vælge mellem de to produkter svarer til at vælge mellem lys og mørk chokolade, det er smagen, der afgør valget".

Modellerne fås hos TOG&TEKNO og forhandlere af dennes modeller.

I øvrigt ændrer fabrikanten nu værktøj, således at de sene udgaver af litra Bns, d.v.s. med lukket front litra ABns og ADns og ADns-e, kan komme i produktion, så man kan køre moderne DSB. I løbet af efteråret offentliggør man produktionsplanen for disse modeller.

Er man interesseret i at få lys i vognene, så anbefaler producenten selv, at man bruger ROCO lyssæt 40 308 (Bn) og 40 306 (Bns). For lys i Bns til Märklin anbefales ROCO slæbesko 40 003.

I øvrigt er man igang med at udvikle lysprint med lysskift rød/hvid til Bns. Det - og andet - kan man høre mere om ved henvendelse til TOG&TEKNO, Boulevarden 42, DK-9000 Aalborg, tlf. +45 98 12 04 11, fax +45 98 16 36 60. ■

Måldata for DSB litra Bn (i mm)

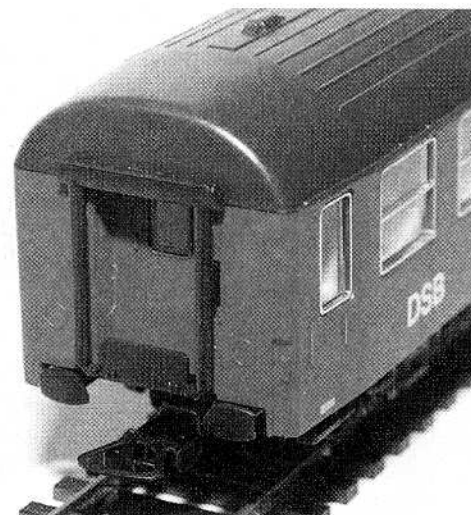
	1:1	1:87	TOG&TEKNO
Længde over puffer	24 500	282,0	282,0
Længde over vognkasse	24 200	278,0	278,0
Højde	4 050	46,5	47,0
Bredde	3 040	35,0	35,0
Centertafstand	17 200	198,0	198,0
Bogieafstand	2 500	29,0	29,0
Vindueshøjde	1 130 *)	13,0	13,0
Vinduesbredde	1 300 *)	14,9	15,0
Dørenes bredde	1 760	20,2	20,0

*) Incl. vinduesrammer

Aktuelle modeller fra TOG&TEKNO

(1. august 2001)

Kat.-nr.	Nr.	Epoke	Farve
14 526	Bn-x 20-84 746-9	V	Rød (børnevogn)
14 527	Bn 20-84 959-8	IV	Rød
14 528	Bn 20-84 728-7	IV	Vinrød
14 529	BDn 82-76 724-1	V	Rød (cykelvogn)
14 530	Bn 20-84 738-6	IV	Rød
14 531	BDn-o 20-76 803-3	V	Rød (cykelvogn, tunnelgodkendt)
14 532	Bn 20-84 725-8	IV	Vinrød
14 533	Bn-n 20-84 768-3	IV	Rød
14 536	Bn-o 20-84 771-7	V	Rød (tunnelgodkendt)
14 537	Bn-oi 20-84 791-5	V	Rød (tunnelgodkendt)
14 525	Bns 29-84 521-7	IV	Rød
14 534	Bns 29-84 502-7	IV	Rød
14 535	Bns 29-84 516-7	IV	Rød



ROCO

DSB litra MY, serie IV

Skala 1:87; epoke III/IV

Som nævnt i forrige nummer af LOKOMOTIVET udsender ROCO en model af DSBs diesellokomotiv litra MY serie IV, altså maskinerne 1145-1159, som blev leveret til DSB fra 1964. Modelmæssigt adskiller denne serie MY sig fra serie I, II og III ved at have rilleudstødning i stedet for oval udstødning.

Det bliver MY 1152, leveret af NOHAB i 1965, som bliver den første model i en serie af MY fra ROCO. Den udsendes i rødt/sort liberi som DSB i 1985 lod maskinen ommale i, altså en typisk epoke IV-maskine med triangellys, underhængte plove og radioantenner på taget.

Modellen opbygges efter ROCOs sæd-

vanlige princip med massivt chassis, fem-polet motor med svinghjul og solidt gear. Den får selvfølgelig digitalstik, og bliver forberedt for digital lyd. Der bliver ligeledes mulighed for digitalt at styre lysskift i front-lanternerne.

ROCO arbejder på at fremstille flere varianter over denne grundmodel, d.v.s. også maskiner med fem lanterner, ligesom man vil fremstille MY fra serie II og III, der også havde rilleudstødning. Ud over normalserien 1145-1159 så havde fire af disse MY - i visse tidsrum - nemlig også rilleudstødning, nemlig MY 1109, 1110, 1116 og 1123. Af disse fik MY 1116, 1110 og 1123 den allerede i begyndelsen af 1960'erne, hvor de var malet vinrøde, så det er også oplagt at lave disse i model.

Modellen af MY 1152 skulle være i handelen inden jul, så den kan komme til at ligge under juletræet.



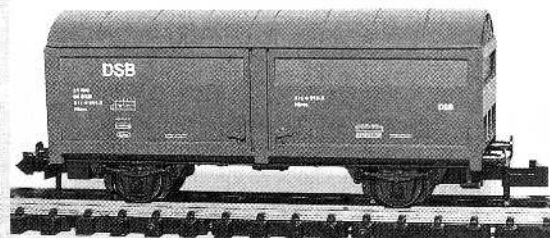
MY 1152 bliver den første model af litra MY fra ROCO. Forbilledet blev i 1985 ommalet fra vinrød til rød/sort. Billedet viser MY 1152 i Næstved, 1986.

VI HAR
**HØRT
&
SET**

Af Torben Andersen

Trinbrættet Veje/Laser Lukket brunmalet godsvogn

DSB litra Hims
Epoke IV



Fra LASER/Trinbrættet kan man nu få en model af en typisk dansk godsvogn, nemlig Hims (oprindelig HS-t). Det er udgaven uden højtsiddende bremseplatform, som DSB anskaffede i ti eksemplarer i begyndelsen af 1960'erne. Modellen er fremstillet i moderne godsvognbrun til epoke IV, d.v.s. med stort hvidt DSB-logo.

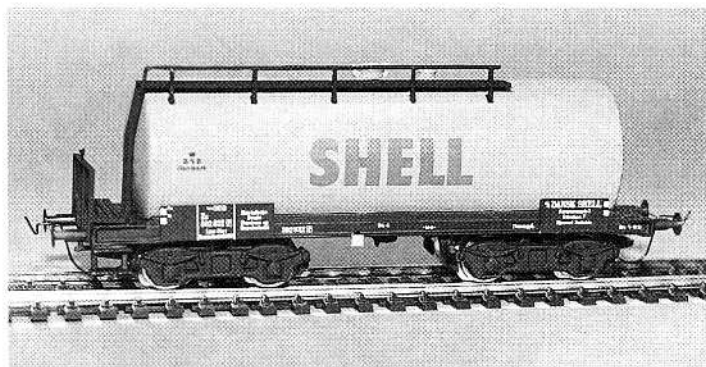
Godsvognen, der har fået vognnummer 211 4 995-2, er som sædvanlig fremstillet med kasse i resin, og har derfor meget tydelige detaljer, bl.a. med de karakteristiske gavlprofiler og pladesamlinger på taget. Som undervogn er benyttet en ROCO-model, og modellen kobler og løber derfor ganske upåklageligt. Påskrifter er - størrelsen taget i betragtning - udført i god kvalitet og er læsbare, også revisionspåskrifterne, der fortæller at vognen er revideret den 10.11.85. Sådan! En dejlig lille perle til N-anlægget.

Litra Hims udsendes også til andre epoker. Hør nærmere hos Trinbrættet, Vejle.

SPOR N

Kommende nyhed fra PIKO:

Tykmavet beholdervogn fra SHELL



Epoke III, skala 1:87

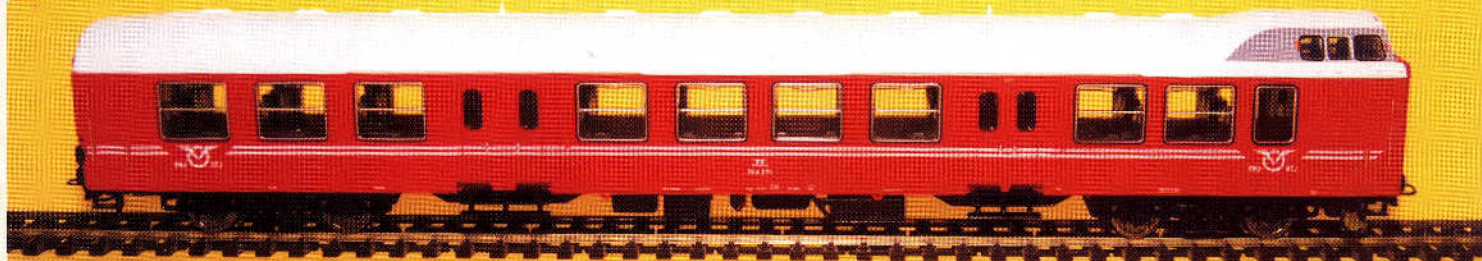
I løbet af året udsendes en gul beholdervogn fra olieselskabet SHELL. Det bliver igen en tysk grundmodel, nemlig den tykmavede fra PIKO, der lægger "krop" til modellen af ZE 502 832.

Forbilledet blev bygget Köln 1941, og kom til SHELL i 1955 sammen med en søstervogn 502 833. Vognene kørte på 2 m bogier, og kunne rumme 63 000 liter flydende brændstof. Målt over puffer var de 12 400 mm lange. Typerne var de to eneste bogietankvogne optaget hos SHELL. Begge havde Fredericia som hjemsted.

Det er ikke første gang denne vogntype udsendes som model. Den blev i midten af 1980'erne lanceret af forretningen PÅ SPORET, netop baseret på PIKO's grundmodel. Men nu kommer den altså som industrimodel i gul bemaling med rødt SHELL-bomærke og ICA- reklame, der på fin vis vil matche DWAs tidligere udgivne 2- akslede modeller fra SHELL.

Vi ser nærmere på modellen, når den udkommer. Billedet viser den oprindelige model, der i sin tid blev udgivet af PÅ SPORET.

HELJAN



HELJAN m.fl. DSB og OHJ/HTJ styre vogne litra Bns

Skala 1:87; epoke IV/V

Kat.-nr. 5075:

DSB Bns-d 50 86 29-84 527-4

Kat.-nr. 5072: OHJ/HTJ Bns 270

Netop som vi lukkede bladets spalter for redaktionelt stof, dukkede HELJANs nye modeller af Bns-styrevogne op. Disse er som bekendt produceret i samarbejde med mj-forhandlerne Trinbrættet (Århus), Felderbanen og Togdillen. Så lad os lige give modelerne et lille ord med på vejen.

Typen er udgaven med afblændet front som forbillederne fik fra slutningen af 1980'erne. DSB-udgaven er styrevogne fra Frederikssundbanen, d.v.s. med litra Bns-d (udstyret med dampvarme).

Modellen er - ligesom søstermodellerne litra Bn - flot efterlignet med komplet indretning, dog lider den af nogle detaljefejl. Men i det store hele er kvaliteten og produktionsmetoden den samme som for modellen af litra Bn, som vi anmeldte i nr. 66, side 8. Det gælder også bemaling og påtryk, sidstnævnte igen udført med teknisk akkuratese.

Modellen er - som allerede nævnt - med lukket front, hvilket er fint eftergjort med mange detaljer, bl.a. færdigmeldingslys på



styrekuplen, sandkasselåg m.v. Frontlanterneerne er i klar "glas" for rigtig lyssætning, hvis dette ønskes, og omkranset af aluminiumsringe. Dækpladen på fronten er iøvrigt produceret, så den kan »knappes« af.

Som et ekstra plus har man gjort sig den ulejlighed at montere kobling i styrerumsenden, så vognen også kan koble i denne ende, fx til fremførsel i materieltog.

Styrevognen Bns 270 fra OHJ/HTJ, der er samme grundmodel som forannævnte til DSB, er selvfølgelig udført i banernes røde husfarve med det nye logo. Farven på disse vogne er lidt mere lys postrod end DSBs, og matcher modelmæssigt rigtig godt. Med det karakteristiske hvide tag ser vognene noget anderledes ud, der er ligesom lidt mere "fest" over dem. Modellens litrering,

logo m.v. er i top med tydelig læsbar skrift, og i rigtige skriftsnit. HELJAN har efterhånden fået meget styr på typografi m.v.

Med HELJANs MX og Bn fra OHJ får man sig sammen med den nye Bns et flot og moderne privatbanepersonotog "just like the real thing"...

HELJAN PR-maskinen, CPS, MO m.v.

Som nævnt i sidste nummer af bladet, så påtænker HELJAN at udsende en model af DSBs damplokomotiv litra PR i skala 1:87. Det bliver i så fald efter "løfte-i-flok"-princippet, hvor antallet af forbedringer afgør om projektet sættes i værk. I øjeblikket er projektet til "høring" hos mj-forhandlerne, og HELJAN venter i øjeblikket på tilbagemelding m.v.

HELJAN vil undervejs orientere om forbedring, pris m.v. i annoncer, på internettet m.v....og vi vil selvfølgelig se nærmere på forbilledet i kommende nummer.

Med hensyn til de allerede annoncerede udgivelser af modeller fra HELJAN, så er der igen lidt forsinkelser, idet litra Bn/Bns har stået først for at blive udsendt. Kim Nannestad fra HELJAN oplyser således, at modellerne af litra CPS og MO-vognen, der var planlagt til 3. kvartal, udsendes i 4. kvartal 2001, så de kan nå komme under juletræet, mens modellen af DSBs personvogn litra CC først kan være i handelen i efteråret år 2002.

HELJAN

DESIRO

motortogsæt

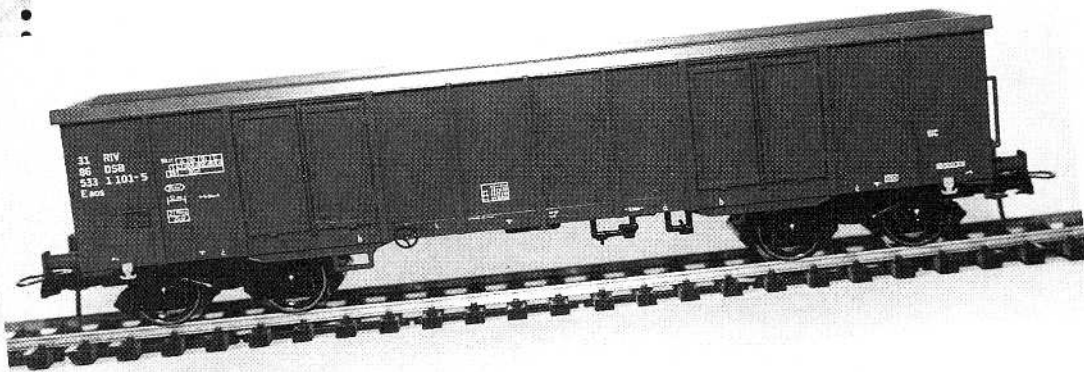
I marts 2001 satte DSB nye motortogsæt i drift på Svendborgbanen. Disse strømlinede togsæt skal efterhånden afløse de aldrende MR-motortog, der siden 1978 har kørt her. Konstruktionsmæssigt minder Desiro lidt om privatbanernes IC2-togsæt med fælles midterbogse, men udvendigt er der stor forskel, idet Desiro-toget har spids front hvor IC2 har "flad" front med gumminæse.

Togsættene, der er produceret af Siemens til DB under navnet DB BR 642, er lejet af DSB, og har fået litra MQ. HELJAN i Sønderød har som den eneste mj-fabrikant fået eneret fra Siemens til at lave toget i

model i skala 1:87, der gælder ikke alene den danske udgave til DSB (og privatbanen HHGB), men også de tyske baner.

HELJAN har endnu ikke helt fastlagt denne produktion, men man mener at kunne udgive modellen i foråret 2002.





ROCO

Åben højsidet bogiegodsvogn med fire døre

Epoke V; skala 1:87
Kat.-nr. 47 148; DSB Eaos 533 1 101-5

Denne åbne højsidede godsvogn med bogier lejedes i 1990 og 1996 af DSB i et antal af 30 hhv. 20 stk., alt 50 vogne. Vognene, der er bygget 1990 af Propad i Tjekkosllovakiet, bærer numrene 533 0 000-029 hhv. 533 1 100-119. De er stadig – mens dette skrives – i drift med transport af jernskrot, træflis m.v., men er mærket af tiden med slid, pletmaling, buler, graffiti m.v. Vognene står overfor tilbagelevering til AAE.

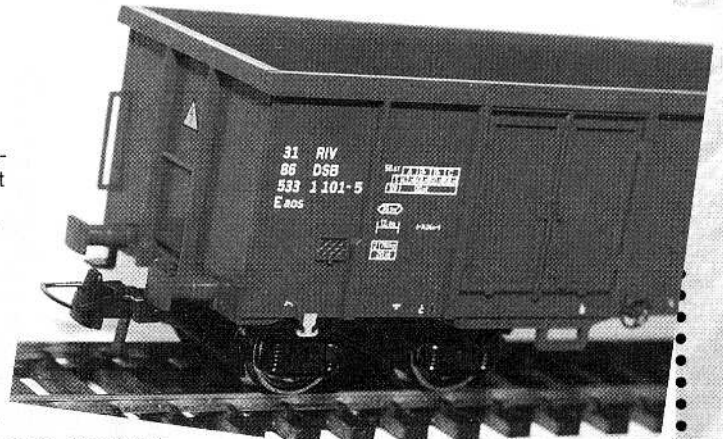
Vogntypen er i bygget helt i stål, også vognbunden, der normalt har træplanker. Den har fire fløjdøre for hurtig aflæsning, og kører på standard 1,8 m stålhogier. De to serier er nøjagtig ens. Eneste forskel er, at 1. serie er RIV-EUROPE-mærket, mens 2. serie kun er RIV-mærket, derfor har de forskellige numre.

Modellen har forbillede i serie 2 (nr. 101-119) leveret 1996. Den er udført med meget fine og filigrane detaljer, man kan fx prøve

at betragte dørenes lukketøj under lup for at nyde disse.

Litra Eaos blev leveret i en anderledes brun farve end DSBs normale, og denne farve er ramt fint på modellen.

Påskriverne er autentiske, det gælder litra såvel som tekniske påskriver. Litreringerne er for denne Eaos-serie - hos forbillede - udført med et andet skriftsnit end DSBs sædvanlige, og det har ROCO husket på modellen. Rev.-datoen er denne gang angivet til at være 15.02.96...men hov, hvor er det store hvide DSB-logo? Det har man tilsyneladende glemt? Nej, for netop denne serie Eaos fik - lidt usædvanligt - ikke DSB-logo, det var kun 1. serie.



Vognen kan på mange måder forbedres for at se mere realistisk ud ved at man smudser den til med farvepulver, pletmaler med lidt rødbrun el.lign., mens bremseomstilleren gives lidt 34- hvid. Så er den klar til at køre skrot m.v. på anlægget...

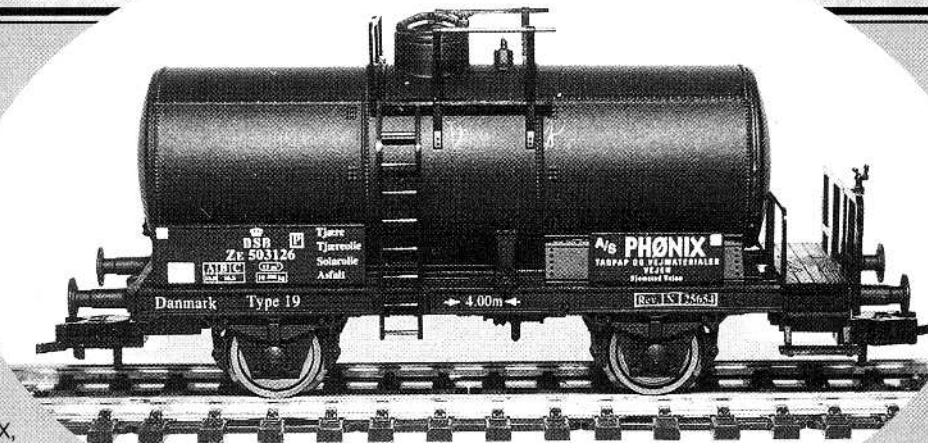
Epoke III;
skala 1:87

Så overraskede DWA-Hobby igen med en spændende model med forbillede i den danske park af private beholdervogne. Denne gang blev det en sort tjæretankvogn fra asfalselskabet PHØNIX, Vejen, mere nøjagtig ZE 503 126.

Forbilledet blev oprindelig leveret til Anker-Heegaard fra Tyskland (byggested og år ukendt), og kom til PHØNIX i 1946. I 1950 blev bremsehuset fjernet, og vognen forblev i drift til 1968.

Vognen havde en akselafstand på 4000 mm, og var efter 1950 forsynet med trykluftledning og rangerskruebremse. Den måtte befordre tjære, tjæreolie, asfalt m.v., og havde Vejen som hjemsted.

Den målte 8820 mm over puffer svarende til 102 mm i skala 1:87. Beholderen kunne rumme 17 000 liter.



Modellen leveres som den første fra DWA med komplet beskrifning, d.v.s. at vangerne nu også har hvide påskriver: Danmark, hjultype, akselafstand og revisionsdato, hvilket pynter gevaldigt og giver modellen et ekstra piff.

Påskriverne på tavlerne er helt efter forbilledet, og efterlynet på bedste vis under hensyntagen til nedfotografering m.v. Det er rigtig flot.

DWA-Hobby

Tjæretankvogn fra

PHØNIX

Med denne "sorte vogn" fra epoke III er mj-erne efterhånden godt kørende med repræsentanter fra flere kendte danske olie- og "asfalt"-selskaber, dels med GULF fra Sachsenmodelle og dels med to vogne fra ESSO, begge sidstnævnte også udsendt af DWA (se tidligere numre af bladet).



Lang lukket
godsvogn med
skydevægge

ROCO

Epoke V; skala 1:87

Kat.-nr. 47 148; DSB Habblins 278 0 673-6

Denne model af en vogn med litra lige så langt som vognen selv, blev udsendt af ROCO i maj 2001, og må være en af de længste danske modeller af godsvogne på mj-markedet.

Når man sammenligner med tidligere tiders lukkede vogne, fx en Q-vogn, der målte godt 8 meter over pufferne, så virker denne vogn med sine godt 23 m ekstrem lang i sammenligning.

Forbilledet, i alt 50 stk. bygget af Deutsche Waggonbau (Niesky), kom til DSB i 1999. Den lange vogn, der løber på 1,8 m stålbojler, kan rumme store mængder gods, mere nøjagtig 60 m³. Derfor er den også forsynet med en tyk og kraftig stålvanne for at stive vægten af.

Efter vor mening egner modellen sig ikke til hjemmeanlæg, dertil kræves for megen sporplads, men flot ser den ud, og den skal nok blive købt af epoke V-freaks.

Modellen er i høj kvalitet i korrekt bemaling og med nøjagtige påskrifter med DSB-logo i rød. Detaljeringen er igen i top med maser af små fine detaljer og fin støbekvalitet, bl.a. gule færgeskroge, parkeringsbremse og detaljeret gavlf med håndbojler. Alle smådele er påmonteret ved køb, d.v.s. at man ikke selv skal bakse med at sætte dem på.

I øvrigt: Studerer man revisionspåskriften under lup, så vil man opdage at vognen (forbilledet) er revideret 24.9.1999.

Løbeegenskaberne er meget fine, og vognen går fint gennem almindelige sporskifter med fint tilbageløb af KK-kulisserne.

En flot model og - igen - kvalitetsarbejde fra ROCO og hjælpere.

SPOR N

TRIX

Skala 1:160; Epoke IV

Kat.-nr. 13 729

Bcm 50 86 51-40 403-2

Bcm 50 86 51-40 404-0

Dette sæt fra TRIX indeholder to liggevogne litra Bcm, der i 1984 anskaffedes af DSB til de indenlandske nattoget København-Aalborg-Frederikshavn.

Vognene blev indkøbt brugt hos DB, hvorefter de sættes i stand som liggevogne med "køjer" i de 11 kupeer. Vognene var 26 m lange, hvilket er angivet ved m i litra. Litra c angiver at typen er en liggevogn, mens B betyder 2. klasse. Litreringerne er påtrykt i korrekt skriftsnit, og det er fint at man har givet vognene individuelle løbenumre.

Modellerne svarer i udseendet godt til forbillederne med de karakteristiske metalrammer, det tyske nedad buede tag uden sikker m.v., og påskrifterne er i top med tydelig læsbar litrering.

Vinduerne sidder i flot plan med

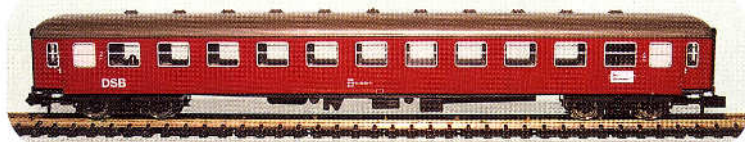
vognkassen, og toiletvinduerne har fået hvid farve. Der er små trin under dørene, det nederste er dog påsat MD-bogierne, hvilket såmænd ser ganske realistisk ud.

Vognenes dimensioner er korrekte (lop 165 mm i skala 1:160), hvilket vel ikke overrasker, da DSBs vogntype er af tysk oprindelse. Men forbilledet har 12 kupevinduer, hvor modellen kun har 11. Der er mange fine undervogndetaljer som batterikasser, trykluftbeholdere og bremseomstillere. Sidstnævnte bør have en klat hvid maling for at ligne forbilledet.

På vognsiden sidder et destinationskiilt med påskrifterne "IR Aalborg-Odense-København" i tydelig læsbar kvalitet. Meget flot!

Selve vognkassen har dog en lidt for mørk rød farve til at efterligne DSBs moderne designrøde, den minder mere den gamle vinrøde, som DSBs personvogne havde før 1974 (1972)...det er lidt ærgerligt, men man kan så "lege", at vognene er blevet lidt beskidte og mørke efter en tid i drift.

Alt i alt to ganske fine modeller til N-kørere, der dyrker epoke IV.



KM Text Transfers til DSB

...så er mj-ernes problem med påskrifter, litreringer m.v. til modeller af DSB materiel (næsten) løst. Et nyt lille firma, KM Text, har fremstillet en række professionelle og flotte påskrifter til DSB lokomotiver og vogne i skala 1:87.

Påskrifterne er af typen vådtransfers (decals), som giver høj sikkerhed ved påsætning og flere farvemuligheder end på et enkelt ark af tørtransfers.

Påskrifterne dækker alle DSBs epoker fra I/II til V, inklusive overgangstiden 1965-1974, og alle typer materiel er medtaget lige fra lokomotiver til godsvogne.

Alt efter materieltype fås litreringer, tekniske påskrifter, vangepåskrifter m.v., alt udført i en glimrende kvalitet med de rigtige skriftter og størrelser, d.v.s. at litreringer er udført i det originale 1888-skriftsnit med kapitæler, det smalle skriftsnit DIN 1451 indført 1965 o.s.v.

Med hvert ark, der indeholder alle nødvendige påskrifter til én vogn, følger en udtømmende vejledning, ligesom der er nævnt hvilken grundmodel, påskrifterne er tiltænkt. Ud over de almindelige litreringer til damp- og diesellokomotiver, person- og godsvogne m.v., så fås også mere eksotiske påskrifter til fx sovevogne fra Fleischmann kat.-nr. 5078, beholdervognen fra LUXOL i Næstved tilpasset Sachsenmodelle o.s.v.

Påskrifter m.v. fra KM Text fås indtil videre hos Trinbrætterne i Århus, København og Vejle, men flere forhandlere er på vej. En samlet katalogoversigt over påskrifter fås hos nævnte forhandlere, og senere på efteråret på www.km-text.dk, når denne hjemmeside er "sat op" på nettet.

Vi tester nogle af KM-Text produkterne i kommende nummer.

Nu kan du finde de nye DSB nærtrafikvogne fra Togmodelle.dk i butikkerne over hele Danmark og begejstringen fra vore mange kunder har været enorm.



Kig ind til din hobbyforhandler og se de mange fine detaljer, som vognene indeholder. Interiøret er nøjagtige modeller af sæder og med kupéadskillelse samt førerkabinen i Bns-vognene. Placering af batterikasser og tanke er ikke ens på Bn og Bns-vognene og dette har vi taget højde for med de nye modeller og har lavet to forskellige undervogne.

Boogien er selvfølgelig i 1:87 og forsynet med lukkede lejer og ikke med "gaffel", hvilket giver minimal friktion og dermed bedre køreegenskaber.

Du finder vognene følgende steder:

Beto Hobby
Sdr. Boulevard 42
5000 Odense
Telefon 6611 1477

Flywood Modelhobby
Ramsherred 27
4700 Næstved
Telefon 5573 6622

Witzel Hobby
Søgade 26
4100 Ringsted
Telefon 5767 3092

Tikøb Hobby
Hornbækvej 460
3080 Tikøb
Telefon 4975 8708

Trinbrættet Vejle
Bleggårdsgade 14
7100 Vejle
Telefon 7583 7575

Tims Floorball
Danmarksgade 18
9900 Frederikshavn
Telefon 9852 6968

Felderbanen
Kongensgade 20
6070 Christiansfeld
Telefon 7456 0808

OKT Modelimport
Ericavej 121
2920 Gentofte
Telefon 3165 3462

På Sporet
Vesterbrogade 165
1800 Frederiksberg C.
Telefon 3323 1617

Tåstrup Togkælder
Rugvænget 23
2630 Tåstrup
Telefon 2164 5296

RC Planes og Hobby
Starups Allé 17
2770 Kastrup
Telefon 3252 6098

Din og Min Hobby
Buddingevej 229
2860 Søborg
Telefon 3956 5232

Togcenter Gentofte
Gentoftegade 95
2820 Gentofte
Telefon 3965 1361
Samlerbørsen Kbh.
Jacoby Allé 2-4
1806 Frederiksberg
Telefon 3323 1617

Duus Hobby
Rødovre Stationscenter
2610 Rødovre
Telefon 3672 0136

CMT Togshoppen
Jernbane Allé 97
2720 Vanløse
Telefon 3874 1151

Esbjerg Modelhobby
Sdr. Skadsvej 4, Skads
6700 Esbjerg
Telefon 7516 0455

Remisen
Stubbekøbingvej 265
4800 Nykøbing Falster
Telefon 5486 8288

Mini Cars
Langgade 26
4800 Nykøbing Falster
Telefon 5485 0201

Kystbanen
Strandvejen 140C
2900 Hellerup
Telefon 3961 2031

Brastrup Hobby
Brastruphuus
Viborgvej 111
8830 Tjele
Telefon 8750 8150

Randers Hobby Import
Adelgade 13
8900 Randers
Telefon 8643 3923

Tog & Tekno
Boulevarden 42
9000 Aalborg
Telefon 9812 0411

MID Hobby
Tietgens Plads
8000 Århus
Telefon 8612 3615

Trinbrættet Hobby Århus
Frederiks Allé 85
8000 Århus
Telefon 8613 94 00



ME lok kommer til efteråret i 6 varianter

ME lokomotivet kommer her til efteråret med en 5-polet Bühlermotor med 2 svinghjul, lysskift i kørselsretning rød/hvid. Superdetaljeret med alle trin og håndbøjler monteret, også ranger trin m.v. LED lys med stik i printplade for nem afmontering af overdel. Dekoder kan udskiftes gennem taget.

DC-udgave:
træk på begge bogier, snitstille for dekoder.

Pris **1798,-**

AC-udgave:
Træk på en boogie med hæftringe, monteret med Uhlenbrock digital dekoder 75320.

Pris **1848,-**

Produktion af ME og engrossalg:

hobby trade

Tværvvej 1 • 7000 Fredericia • Telefon 7594 0313

Produktion og salg af Bn/Bns:

TOG & TEKNO

BOULEVARDEN 42
9000 AALBORG

TOG.OG.TEKNO@TELIAMAIL.DK

TLF. 98 12 04 11
FAX. 98 16 36 60



Ring og få tilsendt vores nyhedsbrev!

Kommende Mj-arrangementer

OKTOBER:

DJK Jernbaneloppemarked

For tredje gang afholder Dansk Jernbane Klub (DJK) i Hovedstadsområdet et jernbaneloppemarked.

Det finder sted

**Lørdag den 20. oktober 2001 kl. 11-17
i Valby Medborgerhus,
Valgårdsvej 8, 2500 Valby**

Her vil man kunne finde mange spændende jernbaneeffekter, køreplaner, plakater, bøger, gamle skilte, modeljernbane m.v. Alle er velkomne, og der er gratis adgang.

Medborgerhuset ligger i hjørnet af Toftegaards Plads, og gåafstanden fra Valby Station er ca. 10 minutter. Man kan komme til stationen med flere regionaltog eller S-tog.

NOVEMBER:

DMJU-udstilling 2001

Så indbyder DMJU igen til den traditionelle modeljernbane-udstilling, der denne gang afholdes i Fredericia.

Arrangementet er programsat til

**Lørdag/søndag den 3. og 4. november 2001
kl. 10.00-17.00**

Udstillingen finder sted i Fredericia Idrætscenter, Vestre Ringvej.

Da der plejer at komme mange interesserede til DMJUs arrangementer, har man igen lejet en kæmpehal på over 2000 kvm.

Der vil atter være masser at se og opleve, bl.a. udstilling af kørende anlæg og dioramaer i alle skalaer, opstillet af mj-klubber fra alle egne af landet.

Producenter vil fremvise og fortælle om nyheder m.v., og forhandlerne og 1:1-jernbaneklubber m.v. opstiller boder for salg af alt mellem himmel og jord, lige fra mj-løsdele til tegninger, jernbaneeffekter, bøger og blade m.v.

Der er muligheder for at indtage mad og forfriskninger i Idrætscentrets cafeteria.

Det er igen Frederia Modeljernbane Klub, der står for den praktiske gennemførelse af arrangementet, og man håber selvfølgelig at det bliver lige så stor en succes som sidste gang.

Fra Fredericia station kan man komme med buslinie 6 lige til udstillingens indgang.

Pris for entre var ikke fastsat ved redaktionens slutning, men man kan få yderligere oplysning om bl.a. denne på DMJUs hjemmeside: www.dmjju.dk

DECEMBER:

LEGETØJSMARKED

Det traditionelle jule-legetøjsmarked i Frederiksberghallen, Jens Jessensvej 20, Frederiksberg finder sted

søndag den 2. december 2001 kl. 11.00-15.00

Igen bliver der mulighed for at finde mange spændende ting, lige fra modeltog og -biler til tidsskrifter, figurer, samlesæthuse m.v.

Der er som sædvanlig gratis adgang.

Man kan få mere at vide om arrangementet ved Olaf Hermandsen på tlf. 28 39 48 31.

Kommende arrangementer m.v. kan evt. omtales i LOKOMOTIVET, hvis I sender et par ord pr. brev eller E-post til LOKOMOTIVET, box 477, 4700 Næstved; e-post lokomotivet@lokomotivet.dk. Deadline for omtale i nr. 68 er lørdag den 27. oktober.

FELDERBANEN

Alle Bns og Bn vogne på lager

OHJ BDn 296 & BDn 297 & Bns 270 kr. 1.080,00

OHJ – HTJ MX til vognene kr. 1.500,00

HELE SÆTTET lok & vogne kr. 2.078,00

DSB 2 stk. Bn + 1 stk. Bns kr. 986,00

Gul Bns "Service Banestyrelsen" kr. 495,00

Brun Bns DSB med Krone kr. 495,00

MINITRIX

12758 El lokomotiv DB Cargo classe 152 kr. 1.157,00

15164 4-akslet tankvogn fra SBB CFF FFS kr. 149,00

15142 Renoverings sæt m 2 gods- & 1 personvogn kr 526,00

15717 Express passager vogn DR type B4ü-243 kr. 229,00

15718 Sovevogn Mitropa til Express tog kr. 229,00

15141 Tankvognssæt Shell, Castrol & B.V-Aral kr. 622,00

11435 IC-Tog epoke V DB 4 vogne & lokomotiv kr. 1.698,00

15137 4-akslet Eva tankvogns sæt DB kr. 349,00

Trix

22748 El lok. "Dispolok" udført i metal, nem stik kr. 1.820,00

22712 Disellok V 200 med disellyd også i analog kr. 2.198,00

STORE TOG 1:32

DSB litra F 500 Kbh. H., 441 Odense, 657 Fåborg, 665 Kolding

Hs litra 415 Odense, Silkeborg 389, Næstved 366, Nyborg 397

bygget på Märklin lokomotiver pr. stk. kr. 4.500,00.

FELDERBANEN

v/ Helle og Jan Møller Holm

Kongensgade 20 6070 Christiansfeld

Tlf. 74 56 08 08 Fax. 74 56 08 01

www.felderbanen.dk Email: info@felderbanen.dk

tirs.-torsdag 9.00-17.30, fredag 9.00-18.00, lørdag 9.00-13.00

Abonnement

på **LOKO
MOTIVET**



Udenlandske bestillinger

Europa (ikke Norden), USA og Australien: Pris kr. 300,- plus porto og gebyrer kr. 50,-, i alt kr. 350,-. Kun betaling via postgiro, danske checks eller bankoverførsel. Sidstnævnte kan ske til

BG-Bank,

Hjultorvet 18, DK-4700 Næstved,

LOKOMOTIVET konto-nr. 612-00-33 873

eller

Girobank Danmark,

LOKOMOTIVET, box 477,

DK-4700 Næstved,

konto-nr. 1199 3 38 55 07.

Bemærk, at Eurochecks ikke længere kan benyttes, og at der ved benyttelse af postgiro skal tillægges kr. 20,- i vekselgebyr.

Med venlig
hilsen

**LOKO
MOTIVET**



DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136



**BACHMANN - LGB - LIMA
FLEISCHMANN - MÄRKLÍN**

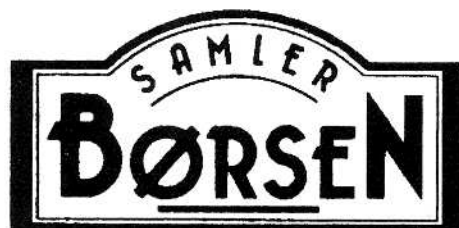
Molak og TesTors
Busch - Vollmer - Kibri - Heljan

*Herudover alt til kreativ hobby
for hele familien*

Vi sender overalt

*

Forbrugsforeningen - Accept Kort - Eurocard - Mastercard
- og Diners Club kort modtages gerne.



Velkommen i Københavns
største og mest velassorterede
forretning for Modeltog og
Modelbiler

SamlerBørsen

Jacobys Allé 2-4 (hjørnet af Pile Allé 15)

1806 Frederiksberg C

Tlf. 3325 4022 Fax 3325 0622

Åbent hverdage kl. 12-17.30

Tirsdag lukket - Lørdag kl. 10-13

www.samlerboersen.dk

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

ÅRHUS

Bladene falder – nyhederne kommer!

DSB EG ellokomotiv kommer fra HELJAN i 2002! Det nye kraftige blå/gule godstogloko DSB litra EG kommer både som jævnstrøm og til Märklin med dekoder for både digital og almindelig drift.

DSB litra IKA: Den hvide kølevogn som kunne ses på alle strækninger, alle sidespor ved slagterier og havneopstillinger, ikke 100% korrekt vogn, men det giver den rigtige illusion med med sådan et par stykker efter en N-maskine eller brun MY. Kommer både som IKA og lcs.

DSB MX 1021 - Grafitti-MX - jeg har set prøve på denne flotte spragledede MX fra HELJAN. Det ser virkelig godt ud. Jeg kunne forestille mig, at der vil blive rift om den - har du ikke allerede bestilt - så gør det nu!

DSB CM - spidsgavlet "C-Mads-vogn". Særpræget personvogn, vælg mellem flere forskellige numre. Fås også som byggesæt.

DSB ZE SHELL, kort 4-akslet tankvogn, karakteristisk vogn fra epoke III, typen med stor butet tank kommer fra PIKO, flot og korrekt model.

DSB 1970'er stamme: HELJAN nr. 5076*), 5081, 5085, som kørte sammen med MY og specielt MX, brune.

DSB Bn 717-0 og **Bn 702-2** samt rød **Bns 504-3** med gummiulst- overgang og gule påskifter.

Ønsker du en "pæn" brun stamme, så er der også fremstillet en brun HELJAN nr. 5086) Bns-vogn. Denne vogn har intet forbillede, men ser harmonisk ud i et brunt tog.*

DSB 1990'er-stamme: HELJAN nr. 5073*), 5074*) og 5075*), hvor Bn-d med dampvarme fortsat blev benyttet på bl.a. Frederikssundbanen med MX, men ellers i flæng nu også med MZ og ME.

DSB Bn-d 952-2 og **Bn-n 874-9** (vedligeholdelse i Nykøbing F.) og **Bns 527-4**, nu med afblændet front.

OHJ Bn-stamme: HELJAN 5070*), 5071*) og 5072*). Den private Odsherreds Jernbane har også Bn-vogne og her er vognene i rød med helt hvidt tag. OHJ-vognene er en særserie, der ikke kommer i fri handel fra HELJAN.

OHJ BDN 296 og **BDN 297** samt **OHJ Bns 270*)**.

OHJ BDN-vogne 384,00 kr. og Bns 433,00 kr.

OHJ-SAMPAK 1080,00 kr.

Disse vogne passer perfekt til OHJ MX diesellok, som er udsolgt fra HELJAN, men jeg har fortsat HELJAN **OHJ MX 101-104 til særpris sammen med de tre OHJ-vogne til kun 998,00 kr.**, mod normalpris 1500 kr.

Til Märklin samrabatpris **1198,00 kr.**, normalpris 1700,00 kr.

Desuden er der også kommet den gule DSB litra Bns fra Storebælt tunnelberedskabs-toget HELJAN nr. 5087*)

*) *Exklusiv-serie fra HELJAN*

Sporstopper: Rigtig dansk svejset stopbom til epoke III og frem til i dag i filigran messingbyggesæt. Står mange steder, f.eks. ved perronner med en lille grusvold bag. Farven er enten grå eller gul (med rust). Desuden medfølger en lav sporstopper - to hæmsko/hunde forbundet med en tværstang **198,00 k.**

HELJAN-NYT: Nu nærmer sig tiden for HELJAN-nyheder: DSB CC- personvogne, DSB CPS styrevogn til DSB motorvogn, som også kommer. Reserver disse uundværlige DSB-enheder.

Håndbyggede modeller i lille eksklusiv serie:

Se modellerne på Fredericia-udstillingen til november

DSB S-tog litra MM/FS: 2. generation med oprindelige buede frontvinduer. Monteret med ROCCO motor/gear og bogier.

Lysskift i begge ender med strømkoblinger.

Messingmodel af DSB Pedershåb "Olsen-bande". Den lille rangertraktor med forholdsvis stort førerhus. SKJult Faulhaber-motor med svinghjul. Plads til dekoder.

Sporretter/Sporstopper, ganske lig DSB - er uundværlig på anlægget. Kører ofte på strækningen som særtog og arbejder på banen på trafikske tidspunkter, f.eks. om natten og i weekender. Også en flot model, som blot kan stå på et sidespor. Det er LILIPUTS gamle model som nu er kommet som byggesæt **198,00 kr.** Hertil få transfers til både DSB og OHJ.

2002 model. Håndbygget messingmodel:

DSB arbejds-motortrolje, epoke III, med lille førerhus og lang snude samt den samme i moderniseret udgave med det store førerhus, hvor alle banearbejderne kan sidde og nyde deres frokost. Kommer også til Märklin-drift.

Husk, stor modeljernbaneudstilling i Fredericia 3.-4. november

Disse nyheder og meget mere kan ses i butikken og på
www.trinbraettet.dk

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Mads Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet.dk
aarhus@trinbraettet.dk

Er der travlt tager telefonsvarer/fax imod besked
Sjællænderne har nu let ved at komme tur/retur - gi' dig go' tid.

Butikken bugner med varer,
også en masse som du ikke ser andre steder.

ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE

Mandag lukket.
Tirsdag 13.00-19.00
Onsdag 13.00-17.30
Torsdag 13.00-17.30
Fredag 13.00-18.00
Lørdag 10.00-13.00

Læs bl.a. følgende i

LOKO MOTIVET

nr. 68



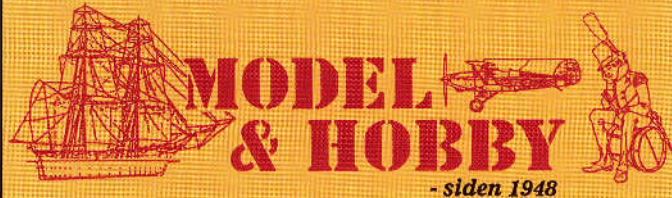
Lukkede godsvogne hos DSB 1950-1965: Gennemgang af den spændende vognpark, hvor nyt og gammelt kørte side om side ★ Historien om DSBs arbejdshest litra D med stationeringslister, teknik, sjældne farvefotos o.s.v. ★ Bemaling af privatbanernes skinnibusser illustreret med 12 farvetegninger ★ Næstved station ca. 1955. Flot perspektivtegning i farver af Erling Nederland ★ Vognkasser i model: En spændende byggeartikel for alle som elsker miljø på anlægget ★ Byg selv en model af DSBs bureauvogn litra DJ (kun hvis vi får økonomi til 56 sider!) ★ ... og selvfølgelig de populære faste rubrikker "Sporskiftet" og "HØRT&SET".

Bestil bladet nu og få spændende julelæsning og inspiration! Indenlandske bestillinger kr. 300,- kan foretages til giro 3 38 55 07 LOKO-MOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved.

LOKO
MOTIVET



- danske
jernbaner
er vor
hjertesag



Kom og besøg os. - Kom og se udstillinger.
Kom og lad dig inspirere af de mange muligheder indenfor modelbygning.

Landskabsmaterialer - huse - klipark
modelfigurer - profiler & plader i
plast og metal - rør - stænger - tråd
masser af trælisters - aeroplanfiner - balsa
i plader og klodser - riflede plader m.v.
Togtegninger til 50'materiel - færger
byggesæt til fly, skibe & militær m.v. - Roco
Silicone til støbeforme - støbematerialer
dukkehuse - tinsoldater - bøger
.... og meget, meget mere

Velkommen i det gamle familieforetagende
MODEL & HOBBY aps
Frederiksborggade 23
1360 København K
telf./fax 33 14 30 10
åbent ma, ti, to, fre 11-17, lø 10-13, ONSDAG LUKKET
www.model-hobby.dk

ALT TIL MODELJERNBANEN

Stort udvalg i MATERIALE til LANDSKABSBYGNING

Træer, færdigfremstillede eller selvbyg med træstammer og bladgrønt i mange nuancer m.v., buske, græs m.v. fra NOCH. Murstensplader, vejplader m.v.

Masser af forskellige bygninger fra HELJAN, Faller, Vollmer m.fl., skala 1:87 og 1:160.

**Vi sender
overalt**

Auhagen

TILBUD

Dekorplader i hård plast (polystorol) til selvbygning af huse, dioramaer m.v. Mange forskellige fx mursten, tegl, brædder, tagpap, alle i respektive farver.

Størrelse 10x20 cm, pr. stk. **12,-**

STORT SPORSORTIMENT

fra ROCO-line, Fleischmann, Märklin K- og C-spor, PECO og TILLIG, også smalspor og tre-strengede spor.

Diorama-
dele m.v.
fra
**HOBBY
TRADE**

MODELTOG fra
Märklin, ROCO, Fleischmann,
LIMA, Arnold, TRIX, PIKO
HELJAN, KATO og LGB
Danske vogne er lagervare.

**Kom ind
og kig**

Alt i
LYS og LYD
fra BUSCH

REPARATIONER

af lokomotiver udføres.
Märklin, ROCO, Fleischmann m.fl.

Indbygning af DEKODER

i lokomotiver,
alle fabrikater 2- såvel som 3-skinnedrift.

Få evt. et tilbud

NYT

FLYWOOD

MODELHOBBY

Ramsherred 27 . 4700 Næstved . Tlf. 55 73 66 22

Åbent mandag, tirsdag og torsdag 10.30-17.30

Onsdag lukket

Fredag 10.30-18.00 · Lørdag 10.00-13.00

- kun 200 m fra jernbanestationen





nyhed på nettet

www.heljan.dk



Her er terminerne for vores næste produktioner:

MX Grafitti	4. kvartal 2001
CPS	4. kvartal 2001
MO	4. kvartal 2001
Litra EC	1. kvartal 2002
CC	3. kvartal 2002
AV	3. kvartal 2002
AVL	3. kvartal 2002
CD	4. kvartal 2002
CD	4. kvartal 2002
Desiro	4. kvartal 2002

Nye MX i 3/4. kvartal 2001:

- 4364 MX 1021 Grafitti
- 4371 MX 1039 Epoke III
- 4372 MX 1014 Epoke IV
- 4373 MX Skagensbanen M11



Litra EC

fås i 5 flotte varianter
- bestil direkte hos **HELJAN** eller hos din lokale hobby-forhandler...

De nye Bn og Bns vogne er nu i handlen - se de mange varianter på www.heljan.dk eller hos din lokale hobby-forhandler!

NYHED!

Heljan Class 47 "00" er i handelen nu - se mere på www.heljan.dk eller hos din lokale hobby-forhandler!



Se mere på www.heljan.dk



HELJANA/S · DK-5471 Søndersø · Telefon 64 89 11 88

...nu kommer den
længe ventede

ALFABETISK INDHOLDSFORTEGNELSE

til **LOKOMOTIVET** nr. 1-66



Få den komplette oversigt over alle LOKOMOTIVETs spændende artikler i årene 1983-2001, find byggebeskrivelser, skalategninger af rullende og fast materiel, jernbanehistorie o.s.v. Indholdsfortegnelsen har mange forskellige opslag og indgangsvinkler, inspiration og ideer...og som noget nyt er alle relevante emner markeret med epoke-angivelse, så man hurtigt får et overblik over, om det er et emne, der passer til interessen.

Indholdsfortegnelsen trykkes på kraftigt sandfarvet papir med stor skrift, så registret bliver holdbart og tydeligt at læse.

Fortegnelsen bliver på 16 (24?) sider i format A4 med over 200 emnegrupper (fx anlægsdesign, tegninger, jernbanehistorie, anmeldelse af nyheder, modelbygning, bemaling, signalvæsen o.s.v.) med i alt over 2500 enkeltvis opslagsord.

Emneregistret fås ved at indsende det indlagte girokort kr. 50,- + porto kr. 15,- i alt

**kr. 65,- på giro 3 38 55 07,
LOKOMOTIVET
Postboks 477, DK-4700 Næstved.**

Udenlandske abonnenter kan få fortegnelsen ved at overføre kr. 80,- til BG-bank Hjultorvet 18, DK-4700 Næstved, LOKOMOTIVET konto 0612-33 873.

Indholdsfortegnelsen udsendes i november måned. Bemærk: Da alle læsere næppe er interesseret i publikationen, så trykkes den i begrænset oplag (800 eks.). Bestil nu, først til mølle, you know...

Med venlig hilsen

LOKOMOTIVET



NYHED!

**DSB bureauvogn
(postvogn)**

Litra DJ

Vognkasse støbt
i resinplast Kr. **325,-**

Løsdele, d.v.s. bund, bogier,
vinduer m.v. hertil haves også.

Tusindvis af løsdele for selvbyggere samt kæmpe reservedelslager for Märklin og ROCO. Stort udvalg af udgået Märklin stærkt nedsat.

DSB rejsegodsvogn

Litra EA

Vognkasse støbt
i resinplast Kr. **325,-**

Løsdele, d.v.s. bund, bogier,
vinduer m.v. hertil haves også.

**Vi sender
overalt**

**Scandia
skinnebus**

Overdele støbt i resinplast.
Forhør nærmere.

**Ombyningsdele til HELJAN
Litra CP**

Udfræsede plastsider til
mange forskellige vogntyper

Pr. sæt kr. **100,-**

**DSB styrevogn
til MO
Litra Bhs**

Overdel støbt i resinplast

Kr. **398,-**

**Trekslet tenderdrev for
DSB damplokomotiver
Litra D, K og C**

Med Faulhaber motor og svinghjul,
meget velkørende og stor træk-
kraft. Fås til både jævn- og vek-
selstrøm.

Kr. **1.150,-**

**Marcipanbrød
fra privatbanerne**

Lille serie færdigbyggede modeller i
super kvalitet med lys, digital m.v.
Ring og hør nærmere.

DSB litra MT

Lille serie færdigbyggede modeller
med lys, blink på tag, digital, alt i
super kvalitet.
Ring og hør nærmere.

**Sidste
nyt!**

TIKØB HOBBY OG STØBERI

Hornbækvej 460 * 3080 TIKØB

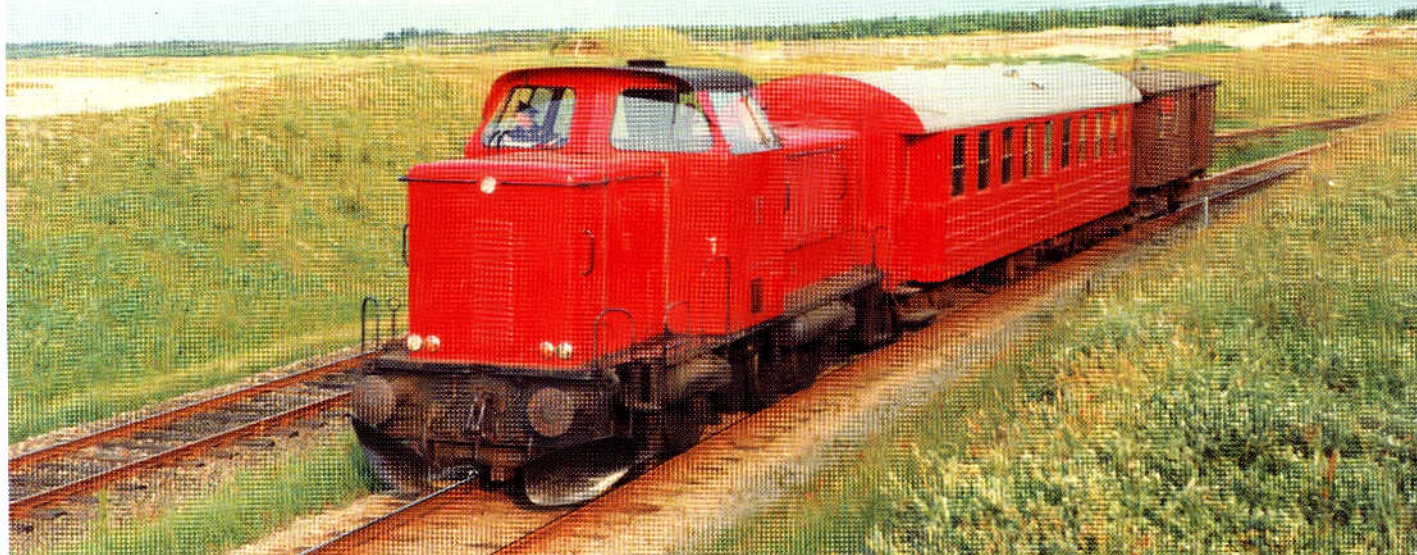
Telefon mandag-fredag 8.00-16.00 • Tlf. 49 75 87 08

Åben lørdag 10.00-14.00 • Tlf. 49 75 97 27

Fax alle dage 49 75 87 19

Se også vores hjemmeside www.tikobhobby.dk

Et herligt lille tog med HP 13 (MAK) som trækraft ankommer til Hirtshals, juni 1966. Toget består af stålpersonovognen HP CL 30 og en HP-rejsegodsvogn. Foto: HGC.



MOTORMATERIEL *hos* HJØRRING PRIVATBANER

Af Torben Andersen

Kort historie om HPs motormateriel

I 1913 åbnede de to første private baner Hjørring-Løkken- Aabybro (forkortet HLA) og Hjørring-Hørby Jernbane (HH) for jernbandedriften i nordjylland. Godt ti år senere åbnede endnu to baner i samme driftselskab, nemlig Vodskov-Østervrå (VØ - 1924) og Hjørring-Hirtshals Banen (HB - oprindeligt HA - åbnet 1925).

På åbningsstidspunktet havde selskaberne kun damplokomotiver til rådighed, men allerede i 1922 anskaffede HLA to motorvogne fra Deutsche Werke, Kiel, og i 1924 fik HH en vogn magen til købt brugt fra FFJ. De tre vogne blev navngivet HLA M 1 og 2, mens vognen fra FFJ M 1202 blev til HH M 11.

De fire-akslede motorvogne, karakteristisk med en vognkasse i "vindkløveform", var ikke de allerbedste. Motorerne var fra Mercedes Benz. De ydede 100 HK, men var ikke driftsikre. Køretøjerne fik derfor kun kort tid på HLA's og HH's spor, idet de udrangeredes sidst i 1930'erne eller begyndelsen af 1940'erne, og nåede derfor ikke at komme under HP's fælles paraply ved sammenlægningen af banerne i 1939. Derfor er disse vogne ikke omtalt i efterfølgende afsnit.

Nogle år senere i 1927 anskaffede man sig den første motorvogn af den såkaldte kielertype fra Scandia. Banerne var altså ikke blevet særlig nervøse over de dårlige erfaringer med "kielerne", men de nye vogne var af en anden og bedre konstruktion. De viste sig også at være driftsikre køretøjer, der tjente banerne til langt op i 1960'erne.

Motoriseringen tog efterhånden fart, og i

1932 leverede FRICHS det første rammebyggede diesellokomotiv til Hjørring-Hørby banen (HH 14). Dette blev prototypen for de senere anskaffede lokomotiver af samme type til de danske privatbaner.

Den 1. april 1939 sammensluttedes - som allerede nævnt - HLA, HH, VØ og HB i selskabet A/S Hjørring Privatbaner, forkortet HP, og lokomotiverne fra de enkelte selskaber "flyttedes" over i det nye driftfællesskab. Materiellet omleveredes til fælles HP-ejendomsmærke i 1943.

Dårlige tider efter 2. Verdenskrig (1939-1945) gjorde at HP- delstrækningerne VØ luk-

kede i 1950, HH i 1953 og HLA i 1963, således at kun den 17,9 km lange bane HB mellem Hjørring og Hirtshals overlevede, og er i drift i dag.

Den tunge gods- og persontrafik forblev dog i mange år næsten uændret stor, bl.a. på grund af færgetrafikken mellem Hirtshals og Kristiansand, og man måtte supplere lokomotivparken med brugte maskiner fra andre (nedlagte) baner, ligesom man løbende udsiftede motorerne i de nedslidte motorvogne.

I 1976 foretog man den foreløbig sidste investering i toglokomotiver, hvor man for et moderniseringslån anskaffede et kraftigt MAK-lokomotiv HP 16.

Bemærk, at motorvogne hos HP havde litera M, hvorimod diesellokomotiverne aldrig har haft andet end nummer. Det samme gælder rangermaskinerne, der også kun havde nummer; traktorer anskaffet fra 1988 har dog fået litera T.

(I et kommende nummer bringer vi mere om HP og søsterbanerne, bl.a. tegninger af person- og rejsegodsvogne m.v. samt godsvogne).

HPs baner

HLA

Hjørring-Løkken-Aabybro, åbnet 1913, nedlagt 1963, længde 54,6 km

HH

Hjørring-Hørby, åbnet 1913, nedlagt 1953, længde 35,0 km

VØ

Vodskov-Østervrå, åbnet 1924, nedlagt 1950, længde 36,5 km

HA/HB/HP

Hjørring-Hirtshals Banen (oprindeligt HA, Hjørring-Aalbæk), åbnet 1925, stadig i brug under navnet HP, længde 17,9 km.

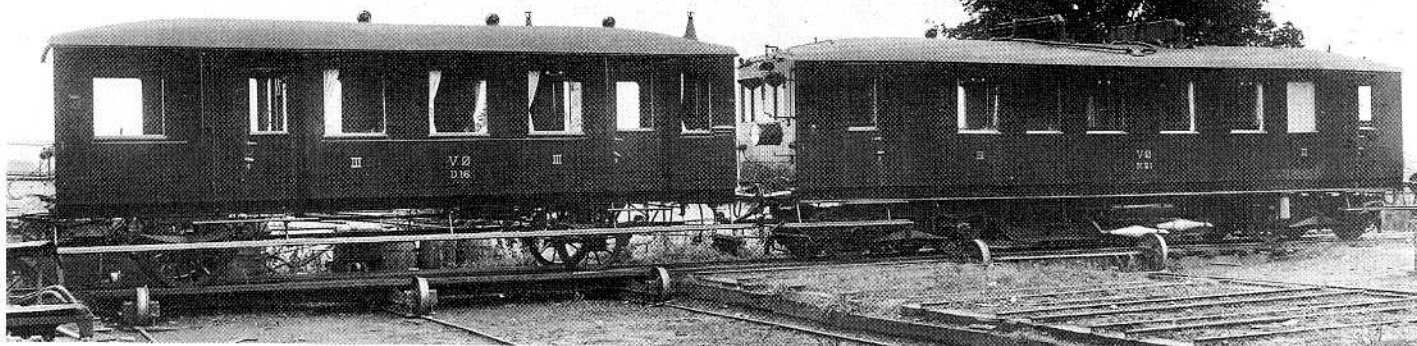
Banerne sammenlagt i driftfællesskabet HP (Hjørring Privatbaner) den 1. april 1939.

HP 10 (HLA 5)

I 1932 leverede FRICHS et "firkantet" lokomotiv til Hjørring-Løkken-Aabybro Jernbane (HLA). Lokomotivet skulle bl.a. bruges til den "tunge badetrafik" til Lønstrup og Løkken, og de særlige tørvetog fra Kås.

HLA 5 var 11 230 mm målt over puffer, og havde hjulstillingen 1'AA1'1, d.v.s. med tre faste aksler og to løbeaksler. Normalt havde FRICHS-maskinerne af denne type faste drivhjul, men dette lokomotiv - og søstermaskinen HH 14/HP 11 - havde kun to drivhjul, idet den ene faste

I 1929 anskaffede Vodskov-Østervrå sig en kielervogn fra Scandia, VØ 21. Sammen med vognen leveredes en bivogn VØ D 16, der ligesom VØ 21 kun førte III klasse, men den var desuden indrettet til at medtage post- og rejsegods. Undervejs fik VØ 21 ny ejerpåskrift HP 21, mens D 16 blev til HP D 62. Foto: Scandia/JMJK.



aksel virkede som hjul til fordeling af vægten. Løbeakserne i enderne var af typen Adam, d.v.s. balanceforbundne med drivhjulenes fjedre, således at lokomotivet kunne "styres" gennem kurver.

Drivkraften var en 6-cylindret FRICHS dieselmotor, type 623C, der udviklede 300 HK ved 650 omdr./min., og max.-hastigheden var 80 km/t. HLA 5 kunne trække max. 400 tons.

Maskinen havde trykluftbremse, og for parkering en vægtstangsbremse.

Til post og rejsegods var lokomotivet indrettet med to rum på hhv. 8 m² og 5,5 m². Postrummet havde egen kakkelovn for opvarmning, mens opvarmning af førerrum skete via kølevand fra motoren.

Ved dannelsen af Hjørring Privatbaner 1. april i 1939 lagdes lokomotivets drift ind under den fælles HP-paraply.

Driften fortsatte på HLA-strækningen med store badetog, ofte i forspand med andre lokomotiver.

I 1943 blev HLA 5 omlitret til HP 10. Oprindelig blev maskinen leveret i rødbrun, men ommaledes i 1943 HPs røde farve.

Efter 2. verdenskrig brugtes HP 10 ofte i forspand med banens øvrige FRICHS-maskiner for at kunne klare den store sommertrafik med badegæster.

Med ikrafttræden af den nye ordning mellem HP og DSB i 1953 om gennemgående DSB-vogne til Hirtshals, blev lokomotivet også benyttet i disse tog.

Ved anskaffelsen af MAK-lokomotivet HP 13 i 1958-59 sammenkørte HP 10 lejlighedsvis sammen med dette eller kørte solo, når nr. 13 var til reparation.

Den nye færgeforbindelse fra Hirtshals til Kristiansand i Norge (åbnet 14. december 1958) gav indtil 1963 rigeligt at bestille for HP

10 og andre maskiner på de to tilbageværende strækninger.

Ved anskaffelsen af Y-tog sidst i 1968 og overtagelsen af et brugt dieselloko i 1969, blev HP 10 overflødiggjort, og sat i reserve. Maskinen blev udrangeret 1969 og ophugget samme år.

HP 11 (HH 14)

I 1932 leverede FRICHS et dielelektrisk lokomotiv HH 14 til Hjørring-Hørby Jernbane. HH 14 var konstrueret helt magen til søstermaskinen HP 10/HLA 5, det havde samme motor, samme hjullarrangement m.v. (se ovenfor).

HH 14 blev leveret i rødbrun, men fik i 1943 HPs røde farve, og litreringen var - som for øvrige FRICHS lokomotiver - påsat med støbte messingbogstaver.

Lokomotivet anskaffedes til brug for HHs svære blandetogstrafik.

I 1943 blev HH 14 - som det øvrige materiel - omlitret til HP-ejendomsmærket, og blev til HP 11.

I 1953 nedlagdes Hjørring-Hørby Banen, som lokomotivet var leveret til, og det brugtes herefter mest på strækningen Hjørring-Løkken-Aabybro i de større person- og blandetog.

HP 11 brugtes også i HPs persontog til/fra færgen i Hirtshals og i tog med gennemgående vogne fra Hirtshals til Nyborg, der netop blev et nyt trafikkoncept samme år som nedlæggelsen af HH i 1953 fandt sted.

I 1963 nedlagdes HLA, og derefter anvendtes maskinen i HPs tog på den tilbageværende strækning Hjørring-Hirtshals, og i de førnævnte tog med gennemgående DSB-vogne Hirtshals-Hjørring- (Nyborg) sammen med HP 13. I 1968 ophørte denne trafik, og i tiden efter fik HP 11 andre opgaver, idet den som eneste

tilbageværende FRICHS-maskine hos HP kørte nogle af de "personførende godstog" (blandetog) på Hjørringbanen.

I 1973 blev lokomotivet udrangeret, og det ophuggedes samme år som det sidste af de oprindelige tre FRICHS firkantede fra HP.

HP 12 (HB 33)

HB 33, der anskaffedes til Hjørring-Hirtshals Banen i 1933, var magen til de øvrige FRICHS 5-akslede lokomotiver af typen bygget til privatbanerne. Det havde samme dimensioner med træk på alle tre faste aksler, altså med hjulstillingen 1'AAA'1. Motoren var den samme som i søstermaskinerne HP 10/HLA 5 og HP 11/HH 14.

Men i stedet for ét rejsegods- og postrum, som var normalt for typen, indrettedes det med to rejsegodsrum på i alt 13,5 m².

Varmen leveredes fra motorens kølevand. Bremsning forgik med trykluft samt håndbremse til parkering.

HB 33 leveredes i den rødbrun bemaling, men fik senere HPs røde farve (1943). Litreringen var den traditionelle med messingbogstaver.

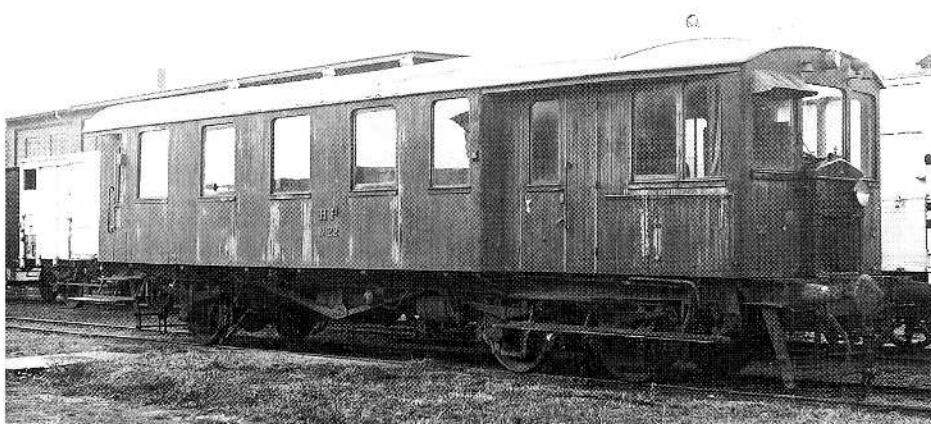
Lokomotivet anskaffedes oprindelig til banens tunge person- og blandetog, sidstnævnte bl.a. med faste stykgodsvogne, der løb fra Aalborg via Aabybro/Løkken til Kås og Pandrup.

Ved dannelsen af HP i 1939 omlitredes lokomotivet til HP 12, og brugtes derefter også i banens tunge godstog, ikke mindst efter 2. Verdenskrig, hvor det indtil slutningen 1950'erne brugtes til tørvetransporter fra Kås (Lundergaards Mose) til Aabybro station. Herfra overtog FFJ transporterne. Disse transporter udgjorde i 1955 fire-fem vognladninger om dagen i ti af årets måneder, så der var rigeligt at se til for HP 12 og de øvrige maskiner.

I 1959 anskaffede man sig et firekøbet MAK-lokomotiv (HP 13), men trods dette fortsatte HP 12 i drift, idet HP 13 og de øvrige to maskiner HP 10 og 11 ikke alene kunne magte at køre de krævede tog på de to tilbageværende HP-strækninger.

I 1963 - samme år som HLA-strækningen lukkede - knækkede HP 12 en krumtap. Maskinen blev henstillet, og brugt som reserve-dele for de to øvrige FRICHS-maskiner.

I 1969 blev HP 12 ophugget.



HP M 22 var oprindelig en personvogn C 52. I 1932 blev den ombygget af Triangel til motorvogn og blev til VØ M 22, senere HP M 22. HP M 22 på Hjørring Vest, 1962. Foto: Thomasen/Arkiv TA.

Sådanne herlige miljøer var engang dagligdag i det nordjyske. HP M 23 med den navnkundige fiskevogn HP IF 194 (nu brunmalet) i Saltum, 1963. HP M 23, der var af den korte kielervognstype, blev leveret af Scandia i 1927 som HB/HA M 31. Den blev i 1943 omlitret til HP M 23. Foto: HBDS/PÅ SPORET.

Hoveddata for HP 10, 11 og 12

Byggested	FRICHS, Århus
Byggeår	1932-1933
Motortype	6 cyl. FRICHS 623 C
Effekt	300 HK (221 kW)
Transmission	Dieselektrisk
Hjulstilling:	
HP 10 og 11	1'AA1'1
HP 12	1'AAA'1
Akselafstand	7 400 mm
Lop	11 230 mm
Hastighed	80 km/t
Antal siddepladser	Ingen
Tjenestevægt	48,9 tons

HP 13

I løbet af 1940'- og 50'erne fortsatte den tyske lokomotivfabrik MAK (Maschinenbau Kiel) med at udvikle dieselhydrauliske lokomotiver og motorer, bl.a. et lokomotiv med en 4-takts dieselmotor, der ydede 650 HK ved 750 omdr./min. Lokomotivet havde som nævnt hydraulisk transmission, d.v.s. en gearkasse som virkede ved olietryk, og automatisk indstillede sig efter hastigheden.

I 1958 leverede MAK et sådan lokomotiv til HP. Det var firekoblede med næsten midterstillet førerhus, og maskinen blev hos Hjørring Privatbaner til HP 13.

Den firekoblede lokomotivtype havde den fordel, at det ikke behøvede at komme på drejebane, idet det var forsynet med to af hinanden uafhængige førerpladser med de nødvendige instrumenter og bremsehåndtag m.v.

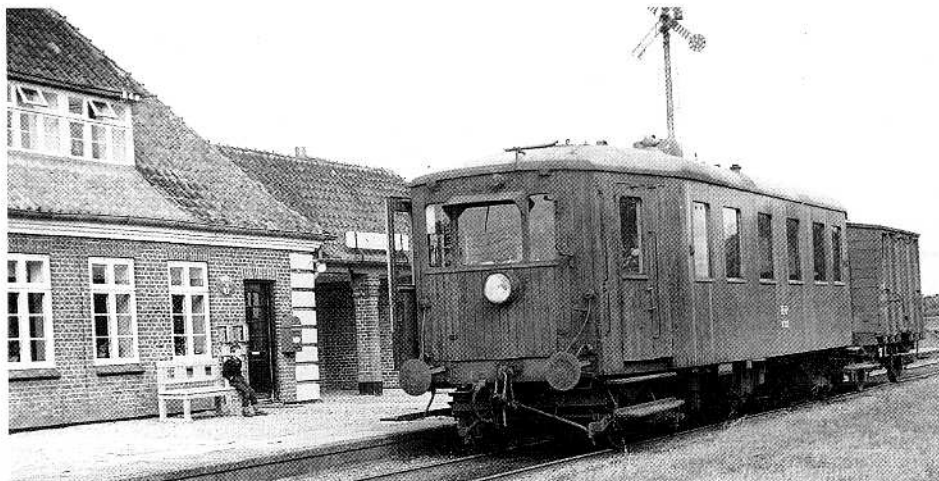
HP 13 vejede 51 tons, og havde som nævnt fire aksler, d.v.s. hjulstillingen D, som var forsynet med en særlig indretning til at lette kørslen i kurver. Desuden havde det trykluftsmøring af hjulkransene, også for at reducere kurvemodstanden.

Lokomotivtypen var designet til fremførsel af både gods- persontog, og hos HP brugtes maskinen allerede fra begyndelsen til både færge- og godstog. HP 13 kunne dog ikke gøre de øvrige lokomotiver helt arbejdsløse, da der indtil lukningen af HLA i 1963 kørtes mange tog på HPs to strækninger.

Fra midten af 1960'erne kørtes tog med gennemgående vogne til Tyskland mellem Hirtshals og Hjørring, og det var næsten altid HP 13, der stod for denne opgave.

I en tid op gennem 1970'erne fremførte lokomotivet de personførende godstog (blandetog) 1185, 1192, 195 og 1196, som regel oprangeret HP 13-CP 31-D 63-godsvogne. CP 31 var en tidligere DSB-vogn CP 3202, som HP anskaffede i 1970.

Maskinen havde ved leveringen i 1958 en meget kraftig rød farve, næsten postkasserød med sort undervogn, men ommaledes i 1977 i



rød vognkasse med grå undervogn, d.v.s. samme bemaling som det i 1976 anskaffede Henschel-lokomotiv HP 16, som HP 13 i øvrigt kom til at stå i reserve for.

Lokomotivet er det eneste af sin type i Danmark, der i dag er i driftklart. Det er i sommeren 2000 overtaget af DJK.

Hoveddata for HP 13

Byggested	MAK (type 650D)
Byggeår	1958
Motortype	6-cylindret MAK MS 301 CK,
Effekt	650 HK (478 kW)
Transmission	Dieselhydraulisk
Hjulstilling	D
Akselafstand	6300 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	11 360 mm
Antal siddepladser	Ingen
Tjenestevægt	52 tons

HP 14

Da Thisted-Fjerritslev Jernbane (TFJ) nedlagdes i 1969 anskaffede HP sig et brugt diesel-lokomotiv, en såkaldt "rulleskøjte" fra banen.

Det var en maskintype, som i 1953 blev bygget af FRICHS i seks eksemplarer til privatbanerne, og oprindeligt var det overtagne lokomotiv leveret til Horsens Vestbaner (HV) i 1953 som DL 100. I 1962 kom det til TFJ som ML 4, og altså derfra til HP, hvor det blev omdøbt til HP 14.

Lokomotivet havde en FRICHS 6-cylindret trykladet motor på 375 HK, der var anbragt i den ene ende under motorhjelmen. I midten ragede førerhuset op, og bagerst var der rum for akkumulatører og trykluftbeholdere. De to stk. 2-akslede bogier havde hver to banemo-

torer, som gennem dobbelte tandhjuludvekslinger trak på hjulsættene. Det karakteristiske udseende gav lokomotivtypen det forannævnte øgenavn "rulleskøjte".

Maskinen kunne trække godt 210 tons med en max.-hastighed på 60 km/t.

Lokomotivet omlakeredes i 1969 i rød farve med hvide "mågevinger" på fronten og lyseg-råt tag. På håndtag og siden af fodpladen fik det gule refleksstriber.

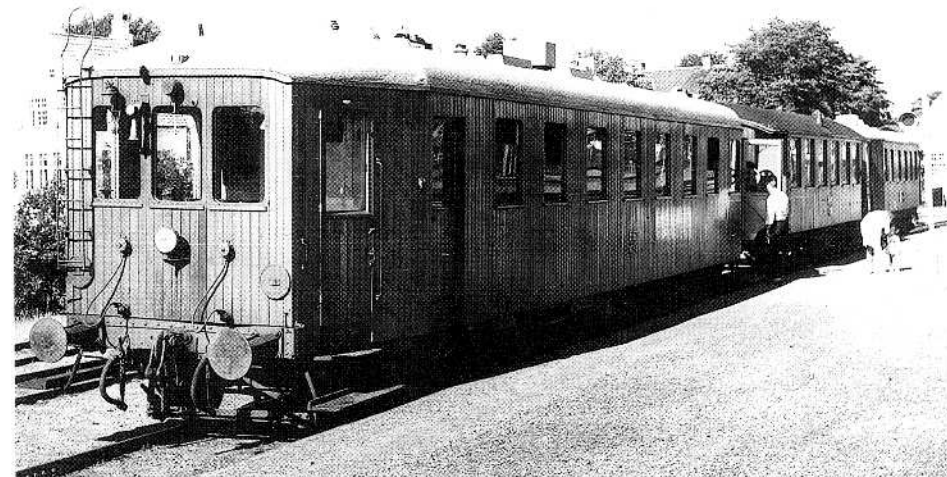
Lokomotivet brugtes i mindre gods- og blandetog, og var indtil år 2000 det eneste tilbageværende lokomotiv af "rulleskøjte-typen" i drift, dog mest som reserve. I sommeren 2000 blev maskinen overdraget til DJK/Limfjordsbanen.

Hoveddata for HP 14

Byggested	FRICHS
Byggeår	1953
Motor	FRICHS 6-cylindret
Effekt	375 HK (276 kW)
Transmission	Dieselektrisk
Hjulstilling	B0'-B0'
Akselafstand	5 560 mm
Bogieafstand	2 200 mm
Lop	11 030 mm
Hastighed	60 km/t
Antal siddepladser	Ingen
Tjenestevægt	39 tons

HP 15' og HP 15"

Da Aalborg Privat Baner (APB) lukkede i 1969, gik HP på jagt i den nedlagte lokomotivpark. I første omgang lejede man AHJ ML 5203, der nåede at blive malet mørkerød med lysegråt tag og sort undervogn, inden maskinen i 1970 solgtes til OHJ/HTJ.



HP M 20 blev leveret til SKRJ som M 1 fra Scandia 1926, men kom allerede i 1930 til HLA som M 3. I 1943 blev den omlitret til HP M 20. Vognen, der var en lang kielervogn indrettet med post- og rejsegodsrum, er her ved at gøre klar til afgang i Hjørring, sommer 1967. Den har et par af HPs store personvogne på slæb, hvis vægt må have knaget godt i HP 20s trækasse. Foto: Guldbæk/JMJK.



Til venstre: Rangertraktoren HP 40 ("Lisbeth") var en søster til LJ M 11, og var ligesom den bygget af FRICHS. HP 40 hed oprindeligt HLA M 10, men blev som andet materiel omlittreret i 1943. HP 40 rangerer på Hirtshals havn, 1966.

Herunder: HP M 20 klar til afgang i Hjørring, sommer 1966.

Nederst: HP anskaffede sig flere diesellokomotiver fra FRICHS, de såkaldte FRICHS firkantede. Et af dem var HP 10, der på billedet afventer krydsning på Vittrup station, 1963. Vognene efter HP 10 er af blandet herkomst, forrest en blå Q-vogn fra FFJ, dernæst en hvidmalet vogn, en rødmalet Q-vogn, en HP E- vogn, der fungerer som togførervogn...og i halen en gulmalet beholdervogn, muligvis fra JAF.

Alle tre fotos: HGC

I stedet anskaffede man i 1970 AHB ML 3202 som reserve for driften. Det sættes uændret i drift, også bemalingsmæssigt, idet det kørte i APBs kirsebærrøde farve med sort mavebælte. Det fine messingskilt med AHB ML 3202 udskiftedes dog med et simpelt mørkerødt skilt med HP 15 i gul farve, d.v.s. at maskinen fik samme nummer som forgængeren.

Maskinen var forsynet med en FRICHS-motor på 410 HK, og havde dieselelektrisk transmission med hjulstillingen 1'AAA'1, d.v.s. med træk på tre aksler.

Efter kun godt ni år i drift - mest som reservemaskine - solgtes HP 15 i foråret 1977 til OHJ som reservedele for de nedbrudte maskiner OHJ 40 og "HTJ 41".

I 1979 blev HP 15 overtaget af DJK/Limfjordsbanen. Skæbne efter dette tidspunkt kendes ikke.

Hoveddata for HP 15"

Byggested	FRICHS
Byggeår	1936
Motor	6-cyl. FRICHS type 6260 CL
Effekt	410 HK (300 kW)
Transmission	Dieselelektrisk
Hjulstilling	1'AAA'1
Akselafstand, total	6500 mm
Lop	9 530 mm
Hastighed	70 km/t
Antal siddepladser	Ingen
Tjenestevægt	47 tons

HP 16

I begyndelsen af 1970'erne bevilgedes - efter indstilling fra Privatbaneudvalget - indkøb af tre moderne toglokomotiver til de tre privatbaner HP (Hjørring Privatbaner), HHJ (Odderbanen) og VNJ (Vestbanen), der alle efterhånden havde nedslidt trækraft.

Det nye lokomotiv, der anskaffedes fra det erfaringsrige tyske firma Henschel, havde en



12-cylindret Mercedes Benz motor, type MTU 12V 331 TC 11 med diesel-hydraulisk transmission (Voith). Motoren kan yde 854 kW (1160 HK) ved 2100 omdr./min.

Maskinen var en tysk standardtype, som kørte på flere privatbanespor og industribaner i Europa, og kunne derfor leveres hurtigt.

Da man hos de danske privatbaner ikke alle skulle bruge lokomotiverne til fremførsel af godstog, men også til rangering, hvor der skulle være udsyn til alle sider af hensyn til signalgivning med hånden, så fik maskinerne (næsten) midtstillet førerhus med godt udsyn og lange fodplader langs motorkasserne i Europæisk stil.

Lokomotivet kører lige godt i begge retninger, og er dertil indrettet med det nødvendige betjeningsudstyr i førerhuset.

I begge ender er maskinen indrettet med rangerplatforme, så mandskabet har hurtig tilgang for af- og tilkobling samt godt udsyn un-

der kørsel. Mærk-værdigvis har lokomotivet ikke - som HP 13 og 14 - underhængte sneplove.

Køretøjet har bogier med hjulstillingen B'-B', og kan køre med max. hastighed 75 km/t. Tjenestevægten er 80 tons, hvilket er godt 12 tons mere end søstermaskinerne hos HHJ og VNJ.

Lokomotivet blev naturligvis forskriftsmæssigt litreret og bemalet i HPs nye design med vognkasse i mørkerød med hvidt mavebælte og lysegrå undervogn. På førerhussiden fik det HPs nye logo.

Lokomotivet ankom - som det første af de tre maskiner - til HP den 5. januar 1976, og allerede fra midten af samme måned fremførte maskinen de daglige to godstogpar.

Det har siden anskaffelsen været beskæftiget med kørsel af godstog mellem Hjørring-Hirtshals og rangering i Hirtshals færgenhavn, om end udviklingen undervejs har givet det



I 1969 købte HP en brugt såkaldt "rulleskøjte" fra TFJ, der efter ommaling blev til HP 14. Lokomotivet brugtes til både gods- og blandetog hos HP. Her er det fotograferet i Hjørring (?), sommer 1993. Det overgik i år 2000 til DJK. Foto: Fricke.

lidt mindre at bestille, ikke mindst fra 1997, hvor Color Line indstillede overførslen af godsvogne mellem Norge og Danmark. Men HP 16 kører endnu godsture mellem Hjørring og Hirtshals, mens dette skrives (maj 2001).

Hoveddata for HP 16

Byggested	Henschel
Byggeår	1976
Motor	12-cylindret MTU type MB 12
Effekt	1160 HK (854 kW)
Transmission	Dieselhydraulisk, Voith
Hjulstilling	B'-B'
Akselafstand	5600 mm
Bogieafstand	2400 mm
Lop	1200 mm
Hastighed	75 km/t
Antal siddepladser	Ingen
Tjenestevægt	80 tons

HP M 20 (ex HLA M 3)

Denne motorvogne HP 20 blev oprindelig anskaffet til strækningen HLA, og indkøbtes brugt fra Silkeborgbanen i 1930, hvor den havde litra SKRJ M 1. Vognen var en såkaldt kielervogn, der blev leveret fra Scandia i 1926.

Navnet kielervogn skyldtes vognens grundkonstruktion udviklet af Deutsche Werke i Kiel. Vognene var ikke de allerbedste, men havde alligevel nogle kvaliteter, der fik Scandia i Randers til at bruge princippet i 14 vogne, som leveredes i årene 1926-1929 til forskellige danske privatbaner.

Vognene var meget sværere og mere solide end de oprindelige kielervogne med "vindkølveform". Imellem bogiernes kugleskåle og drejetappens kugleled var indskudt et skålformet element, som bar en langsgående bærebrog med opadbøjede svanehalse. Broen bar benzinmotoren med kobling og gearkasser, og motoren var anbragt omtrent under midten af vognen. Transmissionen var mekanisk med gearskift.

Vognene byggedes i to (reelt tre) hoveddimensioner, men med samme motor og transmission. Benzinmotoren leveredes af Deutsche Werke, Kiel. Den havde 6 cylindre med 150 mm boring og 180 mm slaglængde og ydede 150 HK ved 1400 omdr./min., og vognens hastighed var 70 km/t. Til afkøling af motoren havde vognen tre opretstående kølelementer på taget.

Opvarmning af selve køretøjet skete ved hjælp af kølevand fra motor, og vognen var - som en af de få på det tidspunkt - udstyret



med elektromagnetisk bremse, men fik senere trykluft.

En af de lange typer leveredes - som allerede nævnt - til SKRJ i 1926, og solgtes allerede i 1930 i HLA, hvor den kom til at hedde HLA M 3. I 1943 blev vognen omlitret m.v. til HP M 20.

HP M 20 var som de øvrige kielervogne beklædt med teaktræ, og var indrettet med styrrum i begge ender. I den ene ende var den indrettet et stort rejsegods- og postrum samt lille toilet.

Inden idriftsættelse hos HLA blev M 3 hovedrepareret og moderniseret hos Triangel i Odense, bl.a. fik den - som allerede nævnt - trykluftbremse og trykluftgear, og der installeredes et koksfyret centralvarmeanlæg.

Under besættelsen demonteredes drivaggregatet, og HLA M 3/HP 20 kørte som almindelig personvogn. Ved krigen ophør i 1945 blev den tilbageført som motorvogn, idet den fik en Büssing- dieselmotor fra DAB.

Denne motor udskiftede dog snart, idet den i 1947-48 (nogle kilder nævner 1951-52) fik en Hercules-dieselmotor på 150 HK og automatisk gear af Wilson-typen, som også senere benyttedes i flere skinnebusser. Det gav M 20 en hastighed på 90 km/t. I 1958 udskiftedes motoren igen med en Leyland dieselmotor med samme antal HK, nemlig 150.

Undervejs blev foretaget visse forbedringer i rejsekomforten m.v., bl.a. udskiftedes træbænkene efter krigen med lædersæder, og kølelementerne blev flyttet fra taget til undervognen.

HP M 20 benyttedes mest i persontog, om sommeren bl.a. i badetog mellem Hjørring-Aalborg via Løkken, ofte med et par personvogne på krogen, idet HLA var en typisk badebane.

Da man i 1968 anskaffede lynettetog, kom M 20 til at stå i reserve for disse. Da man indkøbte flere Y-tog i 1974 blev vognen udrangeret.



Hoveddata for HP M 20

Byggested	Scandia
Byggeår	1926
Motor	6-cyl. Kiel benzinmotor
	1947-48: 6-cyl. Hercules dieselmotor
	1958: 6-cyl. Leyland Dieselmotor
Effekt	150 HK (118 kW)
	1947-48: 150 HK (118 kW)
	1958: 150 HK (118 kW)
Transmission	Opr. benzinmekanisk
	1947-48: Dieselmekanisk
Hjulstilling	(1A)(A1)
Akselafstand	11 500 mm
Bogieafstand	2500 mm
Lop	18 310 mm
Hastighed	Opr. 70 km/t
	Fra 1947: 90 km/t
Antal pladser	58 + 12 ståpladser
Tjenestevægt	33 tons

HP M 21 (ex VØ M 21)

Denne vogn var også en såkaldt kielertype, og blev leveret fra Scandia i 1929. Den tekniske konstruktion var den samme som øvrige kielervogne, men den var en anelse længere end den korte type, nemlig 14 meter målt over puffer, og fik på denne måde mere bagageplads. Til rejsende havde den plads til 46 siddende og 10 stående.

Oprindelig var det tanken, at motorvognen skulle have postbureau, men det blev opgivet til fordel for en selvstændig postvogn VØ D 16, fra 1939 HP D 62.

Motoren var fra Deutsche Werke, Kiel. Den havde 6 cylindre med 150 mm boring og 180 mm slaglængde, og ydede 150 HK ved 1400 omdr./min. Transmissionen var oprindelig benzinmekanisk med gear, der for denne ene vogns vedkommende virkede ved trykluft.

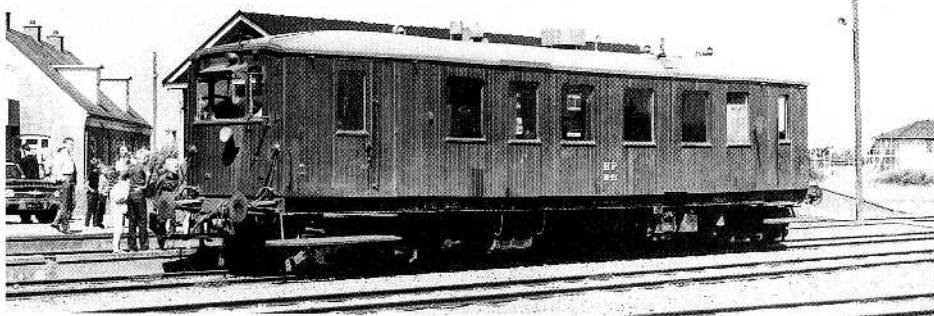
Vognen var udstyret med trykluftbremse, og den opvarmedes med kølevand fra motoren.

Det var et solidt køretøj, der allerede ved leveringen hurtigt reducerede de korte dampkilo-meter med omkring en tredjedel.

Da benzinmanglen under 2. Verdenskrig blev mærkbar, demonterede HP drivaggregatet med motor og transmission, hvorefter køretøjet i besættelsesårene benyttedes som almindelig motorvogn.

Efter krigen genmonteredes drivaggregatet, men vognen fik ny motor, en Büssing, der dog ikke var særlig velegnet, og allerede i 1947-48 udskiftedes den med Herculesmotor og fik au-

HP 16 blev anskaffet fra MAK i 1976, og er siden blevet flittigt benyttet i banens godstog. Den store og imponerende maskine er stadig i drift, om end i mindre omfang end tidligere. HP 16 i Hirtshals, 1994. Foto: Fricke.



Kielervognen HP M 21 solo ved perron i Løkken, 1963. M 21 var af den korte type, men dog næsten en meter længere end søstervognen HP 23, og var dermed lidt anderledes indrettet, bl.a. havde den mere bagageplads. Foto: Guldbæk/JMJK.

tomatisk gear af Wilson-typen, det samme som senere benyttedes i flere skinnebusser. Motoreffekten forblev den samme, men motoren var mere driftssikker. Det nye gear øgede hastigheden til 90 km/t.

Samtidig med indbygning af ny motor ændredes tagkølerarrangementet, idet køleanordningerne flyttedes ned under vognen, og på taget monteredes en beholder (ekspansionsbeholder) for egenvarme. Bemærk, at nogle trykte kilder nævner af udskiftningen af Herculesmotoren først skete i 1951-52.

I 1958 udskiftedes motoren igen med en Leyland dieselmotor, også med en effekt på 150 HK.

Fra ca. 1964 benyttedes M 21 også af baneafdelingen til at fremføre mindre ballasttog ved HPs spornyse. Til dette brug havde HP i årene 1964-65 anskaffet fire TH-vogne fra DSB.

HP M 21 blev først udrangeret i 1969 efter at HP havde anskaffet Y-tog i 1968.

Hoveddata for HP M 21

Byggested	Scandia
Byggeår	1929
Motor	6-cylindret Kiel benzinmotor, 1947-48: Hercules dieselmotor 1958: Leyland dieselmotor
Effekt	150 HK (110 kW) 1947-48: 150 HK 1958: 150 HK
Transmission	Benzinmekanisk, Fra 1947-48: Dieselmekanisk
Hjulstilling	(1A)(A1)
Akselafstand	8550 mm
Bogieafstand	2000 mm
Lop	14 000 mm
Hastighed	Opr. 70 km/t 1947: 90 km/t
Antal pladser	46 siddepladser+10 ståpladser
Tjenestevægt	29 tons

HP M 22 (ex. VØ M 22)

Denne vogn opstod i 1932 som motorvogn fra en 3-akslet kedelvogn C 52, der var bygget af Werdau i 1923.

Man lod Triangel i Odense ombygge vognen, og man fjernede kedlen fra kedelrummet, hvorunder der af hensyn til vægten var to aksler. I stedet indrettedes motor- og førerrum, og man monterede en 6-cylindret MAN benzinmotor på 145 HK.

Vognen beholdt sin teakbeklædning, og efter ombygningen blev der plads til 46 siddende og toilet. Den blev indrettet med indgang i begge ender. Taget blev skarpt afskåret i plan med vognkassen, og gavlen fik ikke overgang, men derimod to store vinduer. Ligesom flere

andre ombyggede vogne hos Triangel fik den ikke tagkøler, men i stedet frontkøler.

I 1932 blev vognen moderniseret, og fik færre pladser, nemlig 36.

M 22 kunne køre 70 km/t, og den vejede i tjenestefærdig stand 19,5 tons.

Køretøjet brugtes ikke alene på VØ, men også på HH, og da disse baner nedlagdes, blev M 22 henstillet i 1953, men mærkværdigvis først ophugget godt ti år senere i 1964.

Hoveddata for HP M 22

Byggested	Triangel
Byggeår	1932, fra kedelvogn C 52
Motor	6-cylindret MAN 2086A benzinmotor
Effekt	145 HK (107 kW)
Transmission	Dieselmekanisk
Hjulstilling	2A
Akselafstand	6080 mm
Akselafstand	1600 mm
Lop	13 260 mm
Hastighed	70 km/t
Antal siddepladser ...	Oprindeligt 46, senere 36
Tjenestevægt	19,5 tons

HP M 23 (ex. HA M 31)

Denne motorvogn var også en kielervogn anskaffet til HA i 1927, men var kortere - hele fem meter - end den senere anskaffede motorvogn af samme type (M 20).

Motoren var oprindeligt en 6-cylindret 150 HK-benzinmotor fra Kieler Werke, men denne blev udskiftet i 1947-48 med en amerikansk Hercules dieselmotor på 150 HK og automatisk gear af Wilson-typen (engelsk). I 1958 fik den atter ny motor, idet man nu gav den en Leyland dieselmotor. Den udviklede fortsat kun 150 HK, men var en mere driftssikker motor, der var mere vellidt hos privatbanerne.

Vognen, der var 13 250 mm lang kunne rumme 46 siddende. Hastigheden for vognen var oprindeligt 70 km/t, men med ny gearing fra 1947-48 blev den 90 km/t.

Den var - som øvrige kielervogne - indrettet med førerrum i begge ender. I førerrummene kunne man medtage en begrænset mængde rejsegods.

Selve motoren ragede - som hos øvrige kielervogne - op i den ene passagerafdeling, hvor den var "indkapslet" af to lange bænke, én på hver side af maskineriet.

Vognkassen var beklædt med teaktræ. På taget havde den to opretstående tagkølere, og

opvarmning af køretøjet foregik med motorens kølevand. Kølelementerne på taget blev senere fjernet, og nye monteret på undervognen. På taget anbragtes i stedet en ekspansionsbeholder for egenvarmen. Vognen var ved levering udstyret med tryklufftbremse.

Køretøjet benyttedes mest på Hirtshalsbanen, men kørte også på søsterbanerne - indtil disses nedlæggelse - med sin tro følgesvend, den kombinerede person-, post- og rejsegodsvogn D 63, ex HA D 21.

Oprindeligt tilhørte HP 23 forvaltningen HB/HA som M 31, men blev i 1943 omnummereret og -nummereret til nævnte HP M 23.

I 1963 brød vognen sammen, og blev henstillet som "reservedelager". Den blev derefter brugt som reservedele og langsomt kanibaliseret, den ophuggedes endeligt i 1969.

Hoveddata for HP M 23

Byggested	Scandia
Byggeår	1927
Motor	6-cylindret Kiel benzinmotor Fra 1947-48: Hercules dieselmotor Fra 1958: Leyland dieselmotor
Effekt	150 HK (110 kW)
Transmission	Oprindeligt benzinmekanisk Fra 1951: Dieselmekanisk
Hjulstilling	(1A)(A1)
Akselafstand	8550 mm
Bogieafstand	2000 mm
Lop	13 250 mm
Hastighed	Opr. 70 km/t 1947: 90 km/t
Antal siddepladser	46 siddepladser + 10 ståpladser
Tjenestevægt	29 tons

Rangermaskiner

HLA M 10/HP 40/T 11

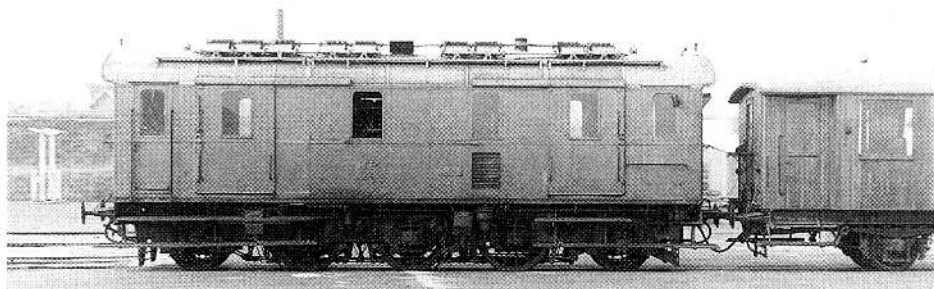
Traktoren blev oprindeligt anskaffet til Hjørring-Løkken-Aabybro banen (HLA) i 1934, hvor den kørte som HLA M 10. I 1943 omnummeredes den til HP 40, og i 1988 atter til HP T 11.

Den to-akslede rangermaskine havde høje vanger, tilbagetrøkket lukket førerhus med kraftig skorstenskappe foran, og var en søster til traktoren hos de Lollandske Jernbaner (LJ M 11).

Oprindeligt var HLA M 10/HP 40 forsynet med en FRICHS dieselmotor på 115 HK, men fik ved revision i 1968 en 6-cylindret Leyland skinnebusmotor, der ydede 160 HK. Maskinen kunne køre 30 km/t, og den var næsten hele sin tid stationeret i Hirtshals.

Alle rangermaskiner og lokomotiver hos HP var normalt i rødt liberit, og det gælder også HP 40, den blev dog på et tidspunkt ommalet i mørkegrøn, hvornår vides ikke. I øvrigt hed traktoren "Lisbeth" blandt HPs personale.

HP anskaffede sig tre FRICHS firkantede diesel-lokomotiver, der var solide og driftssikre. HP 12 var udseendemæssigt ikke helt magen til de øvrige. HP M 12 på Hirtshals havn, juli 1963, kort tid før det måtte henstilles ved knækket krumtap. Foto: JB-P.



Da man i 1986 anskaffede en brugt Ardeletraktor fra DSB, blev HP 40 stillet i reserve, men i 1990 hensattes den - nu omdøbt T 11 - omsider i Hjørring efter lang og tro tjeneste, hvorefter den i 1998 solgtes til DJK.

Hoveddata for HP 40

Byggested	FRICHS
Byggeår	1934
Motor .. Oprindelig 6-cyl. FRICHS dieselmotor Fra 1968: 6-cyl. Leyland dieselmotor	
Effekt	Oprindelig 115 HK Fra 1968: 160 HK (120 kW)
Transmission	Dieselektrisk
Hjulstilling	B
Akselafstand	2500 mm
Lop	5830 mm
Hastighed	30 km/t
Tjenestevægt	17 tons

HP 41

I 1930 anskaffede HA en 2-akslet traktor på 65 HK til rangering i Hirtshals, men kom senere til Aabybro. Den blev anskaffet fra Breuer, der også leverede tilsvarende traktorer til DSB, de såkaldte "klædeskabe". Traktoren blev litereret HA M 40. I 1943 blev den omlitret til HP 41.

Traktoren benyttedes de første år også til fremførsel af mindre godstog, og kørte dagligt én til to ture mellem Hirtshals og Hjørring, en tur der varede ca. 70-80 minutter. Da HB anskaffede diesellokomotivet HB 33 i 1933 opførte denne praksis.

Nedlæggelser af HPs delstrækninger førte til, at traktoren blev overflødig, og i 1962 solgtes HP 41 til LJ, hvor den kom til at hedde LJ M 6.

Hoveddata for HP 41

Byggested	Breuer
Byggeår	1930
Motor	Breuer
Effekt	65 HK (48 kW)
Transmission	Benzinmekanisk
Hjulstilling	B
Akselafstand	2600 mm
Lop	2900 mm
Hastighed	25 km/t
Tjenestevægt	3,8 tons

HP 41"

Denne traktor, der i 1952 var leveret af Fowler til FFJ som M 1214, blev ved nedlæggelsen af

Kilder:

Statsbanernes og Privatbanernes motormateriel 1929
Skematisk fortegnelse
Dansk Jernbaneblad nr. 1659, jan. 1930

Motoriseringen på de danske privatbaner
Af W. Bay
Tidsskriftet Giv Agt 1956-57

Privatbanekommissionens Betænkning af 23. april 1954 (udgivet 1956)
Betænkning nr. 144

Motormateriellet på danske Jernbaner
H.G. Alkjær
Signalposten 1976 (kielervogne)

Hirtshalsbanen gennem 50 år
P. Thomassen
Hjørring Privatbaner jubilæumskrift 1975

Tidsskriftet Jernbanen (DJK)

Tidsskriftet Togfløjten (KLK)

Danske Lokomotiver og Motorvogne (DLM),
diverse udgaver.
Af Tom Lauritsen

FRICHS firkantede hos Hjørring Privatbaner m.fl.
LOKOMOTIVET nr. 52

Keld Haandbæk

Jens Bruun-Petersen

Skæbnedata for motormateriel hos HP

Nr.	Bygget/år	Ex.	Bemærkninger
LOKOMOTIVER			
HP 10	FRICHS 1932	HLA M 5	I 1943 omnr. til HP 10, udr. og oph. 1969.
HP 11	FRICHS 1932	HH 14	I 1943 omnr. til HP 11, udr. og oph. 1973.
HP 12	FRICHS 1933	HB 33	I 1939 omnr. til HP 12, henstillet 1963, ophugget 1969.
HP 13	MAK 1958	-	Solgt til DJK år 2000.
HP 14	FRICHS 1953	TFJ ML 4	1953-1962 HV DL 100, 1962-1969 TFJ ML 4, 1969 HP 14, solgt til DJK/Limfjordsbanen år 2000.
HP 15'	FRICHS 1936	AHJ ML 5203	Lejet 1969, til OHJ/HTJ i 1970, 1972 OHJ 40, 1979 til DJK/MHVJ
HP 15"	FRICHS 1936	AHB ML 3202	Til HP 1970, til OHJ 1977, 1979 til DJK. Ophugget?
HP 16	MAK 1976	-	I drift
MOTORVOGNE			
HP M 20	Scandia 1926	HLA M 3	Overtaget fra SKRJ (M 1) i 1930, litereret HLA M 3, omlitret til HP M 20 i 1943. Reserve 1968. Udr. 1974.
HP M 21	Scandia 1929	VØ M 21	Omlitret HP M 21 i 1943. Udr. og oph. 1969.
HP M 22	Triangel 1932	VØ M 22	Ombygget fra personvogn C 52 i 1932, litereret VØ M 22. Omlitret 1943 til HP M 22. Henstillet 1953, ophugget 1964.
HP M 23	Scandia 1927	HA M 31	Omlitret til HP M 23 i 1943. Udr. 1963, oph. 1969.
RANGERMASKINER			
HP T 11	FRICHS 1934	HLA M 10	1943 omlitret HP 40, 1988 omlitret T 11, solgt til DJK 1998.
HP T 12	FRICHS 1959	DSB 146	Til HP 1986 (står i reserve)
HP 40	Se HP T 11		
HP 41	Breuer 1930	HB M 40	Omlitret til HP 41 1943. Til LJ 1962 som LJ M 6.
HP 41"	Fowler 1952	FFJ ML 1214	Til LJ 1978 som LJ M 13"

FFJ i 1969 købt af HP til brug for rangering i Hirtshals. Den blev malet mørkerød med lysegråt tag og fik refleksstriber, og satte i drift som HP 41, d.v.s. den blev traktor nr. 2 med dette nummer.

Motoren var en 6-cylindret diesel fra Leyland, den ydede 107 HK. Transmissionen var dieselmekanisk med blindhjul og kobbelstænger.

Traktoren viste sig dog ikke være velegnet til rangeringen i Hirtshals, idet konstruktionen med blindhjul, der overførte kraften fra motoren til drivhjulene via kobbelstænger var uegnet til færgerangering. Blindhjulet sad kun få centimeter over skinnerne, hvilket betød at man kunne bruge traktoren, når færgekappen ikke havde for stor vinkel.

Maskinen solgtes derfor til Lollandsbanen allerede i 1978, hvor den afløste en traktor af samme type i Saksøbing (se LOKOMOTIVET nr. 61).

Hoveddata for HP 41"

Byggested og år	Fowler 1952
Motor	6-cylindret Leyland
Effekt	107 HK (80 kW)
Transmission	Dieselmekanisk
Lop	6 400 mm
Hjulstilling	B
Akselafstand	1 678 mm
Max. hastighed	20 km/t
Tjenestevægt	19 tons

HP T 12

I løbet af 1980'erne udrangerede DSB sine to-koblede rangertraktorer bygget hos FRICHS og Ardelet. Nogle få blev solgt til privatbaner og erhvervsvirksomheder (Kommunekemi), og i 1986 anskaffede HP sig en sådan maskine. Det var nr. 146, som var den sidst leverede i fjerde serie af traktorer, som blev bygget af FRICHS 1958-1959. Denne serie omfattede maskinerne 127-145, som tiden igennem udelukkende var stationeret i 2. Distrikt, Jylland/Fyn.

Den to-koblede traktor er dieselhydraulisk med blindaksel, og har en 4-cylindret FRICHS motor på 167 HK. Den kan køre 60 km/t. Traktoren blev uændret sat i drift i Hirtshals som HP T 12. Den forblev i den grønne DSB-farve, men med HP-litring i hvid.

HP T 12 bruges ikke i øjeblikket, men står i reserve i remisen i Hjørring (forår 2001).

Hoveddata for HP T 12

Byggested og år	FRICHS 1959
Motor	4-cylindret FRICHS type 4185 CA
Effekt	167 HK (123 kW)
Transmission	Dieselhydraulisk
Lop	7990 mm
Hjulstilling	B
Akselafstand	3200 mm
Max. hastighed	60 km/t
Tjenestevægt	28,0 tons

Et dejligt miljø fra de (gode) gamle dage: HP 13 (MAK 1958) med persontog i Hjørring klar til at rulle til Hirtshals, 1966. Toget består af en stor personvogn og rejsegodsvogn, begge fra HP. I baggrunden holder en ukendt vinrød MY fra DSB med persontog fra Frederikshavn. Foto: HGC.



HP M 21 rangerer i Hirtshals med passagerer ombord, 1963. Her kan man tydeligt se den svære svanehalsbjælke på undervognen, der bærer motoren. Man fornemmer mågeskrig og knirkende vognkasse...jo, det var herlige tider dengang for ca. 40 år siden. Foto: HGC.

