Modeljernbaneklubben HO

LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

68
DECEMBER 2001 · 17. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 75,-
incl. moms
ISSN 0108-9307

LOKO MOTIVET

LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn stiftet den 22. april 1983. Formålet er at udbrede 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 glædelig jul alle sammen!

Vi starter med en dårlig og en god nyhed. Først den dårlige: Vi havde håbet at kunne få dette blad op på 56 sider, så vi kunne bringe nogle flere spændende artikler, bl.a. selvbygning af litra DJ, men selv om vi har fået mange fornyelser og nogle få nye abonnenter, så var den "forhåndenværende fornyelsesmængde" ikke tilstrækkelig til at kunne bære en publikation på 56 sider. Det er lidt ærgerligt, men hvis vi får mulighed for det, så ser vi på sagen sidst i abonnementsåret. Men vi har dog trods alt - igen - fået sideantallet op på 48 (reelt kun 46).

Den gode nyhed: Da bladet nu kun udkommer fire gange om året i stedet for seks, har vi fået mere tid til andre gøremål, hvilket har gjort at den tredje bog i serien om GM-lokomotiver, litra MZ, snart kan udsendes. Det sker i foråret 2002 efter at manus har været til tjek hos vore GM-eksperter. Dermed bliver denne serie om NOHAB-diesellokomotiver omsider færdiggjort, men andre projekter er på vej. Disse må dog vente med omtale til en anden gang. Vi fortæller mere om MZ-bogen i næste nummer, men kort fortalt, så bliver bogen i nøjagtig samme udførsel og stil som bøgerne om litra MY og MX. I februar-nummeret, d.v.s. nr. 69, vil vi også indlægge girokort for bestilling. Prisen kendes endnu ikke. Hvis der er interesse for sagen, så genoptrykker vi også bøgerne om litra MY og MX.

★

Vi får glædeligvis masser af breve på papir såvel som elektronisk om bladets indhold, bl.a. med rettelser, kommentarer, skæld-ud, ros, opmuntringer, kritik, forslag og ideer til tekster og emner o.s.v., og det tolker vi kort og godt, at LOKOMOTIVET betyder noget i den danske mj-verden. Mange brevskrivere håber på svar, men som tidligere nævnt i bladet, så er det helt umuligt at svare på alle henvendelser. Så ville redaktøren slet ikke få tid til at lave bladet, og de desværre beklagelige fejl ville blive endnu flere. Apropos fejl, så kan vi slet ikke - trods yderste omhu - forhindre at fejl opstår i "kampens hede". Vi tjekker og retter mange gange i teksterne, det gælder årstal, oplysninger o.s.v., men fejlkilderne er utallige, lige fra fejl i kildemateriale til manglende rettelser i korrektur hos bogtrykkeren.

Vi prøver derfor at rette fejl i det efterfølgende nummer, for godt nok er fejl en pestilens... men manglende rettelser er en katastrofe, idet fejl ellers - ligesom spøgelser - vil gå igen, igen, igen fra kilde til kilde, og det er uheldigt, selv om man ikke går så stærkt op i det historisk korrekte. Men fejlene laver vi sandelig ikke bevidst, og det er vore læsere heldigvis opmærksomme på. Et af "problemerne" ved at udgive et blad som lokomotivet er, at hvor vi på redaktionen skal have kendskab og viden til et enormt emneområde, så sidder der rundt omkring i landet nogle læsere med specifik viden på enkeltområder, og det kan vi selvfølgelig ikke hamle op med.

Heldigvis er mange af disse specialister flittige til at skrive til os, når noget er galt, så vi opfordrer dem til at blive ved med det. De fleste læsere medsender heldigvis dokumentation, d.v.s. billeder eller originaltekst for givne rettelser m.v., mens andre ikke gør det, hvilket sidstnævnte giver redaktionen ekstra arbejde for at tjekke oplysningerne, bl.a. ved telefonopringninger, søgning i arkiver m.v... så husk altid at medsende dokumentation for rettelser m.v. for at spare vor tid.

★

Denne gang håber vi at have sammensat et blad med masser af inspiration. Vi prøver i dette nummer at vise farver på danske skinnebusser, og er det noget læserne synes om, så vil vi fortsættes serien med at vise andet materiel, bl.a. motorlokomotiver fra privatbanerne, de farverige tankvogne fra olieselskaberne o.s.v. Hvad synes I om ideen?

Jo, vi ved godt at vi denne gang igen er lokale med midtersidetegningen af Næstved station, men nu skulle dette emne være et overstået kapitel (bortset fra en tekst om Mogenstrup Stengrav), og vi er i øjeblikket på udkig efter en spændende jysk eller fynsk station, der kan danne grundlag for en ny sporplan i bladet. Har læserne evt. et ønske eller forslag?

Beklageligvis kunne vi ikke - som allerede nævnt i indledningen - få alt det stof med som vi havde planlagt. Det er bl.a. gået ud over breve til SPORSKIFTET, modelbygning i spor N, en tekst af JBP (om antal og fordeling af DSBs vogne i 1950'erne), selvbyg af litra DJ...det må I altsammen have til gode til en anden gang. Sorry til jer alle!

Ka' I have en rigtig god jul med alt, hvad dertil hører! Vi ses i marts 2002.

DEADLINE for nr. 69:
Annoncer: Fredag den 18. januar 2002
Artikler: Deadline er overskredet
Sporskiftet og nyheder: Fredag den 25. januar 2002
Nr. 69 udkommer primo marts 2002

Forside: D-maskinen er en af vore mest kendte damplokomotiver. Selv om den var konstrueret til gods- og blandettog, så brugtes den også i mange persontog. D 843, der var stationeret i Næstved i begyndelsen af 1960'erne, ses på forsidebilledet under fuld damp med godstog på vej fra Næstved til Slagelse. Billedet er taget lidt syd for Slagelse en lørdag i 1964. Vognen bag D 843 er en CPE, der brugtes som togførervogn (og til rejsende). Bag i bladet kan man få mere at vide om D-maskinen, der var en ihærdig knokler på de danske spor. Foto: HGC.

INDHOLD

DSB godsvogne epoke IIIb 3
1. del, lukkede vogne
Af Torben Andersen

Paintshop med farveplancher
Skinnebusser 1947-1952 10
Af Torben Andersen

Idéer til sceneri:
Kolonihaver 14

DSB litra CP 15
Bemaling og idéer til HELJANs model

Fem Q-vognes »endeligt« 16
Spændende idéer og selvbygning omkring vognkasse-miljøer på modeljernbanen
Af Erik V. Pedersen

SPORSKIFTET 19
DSB rejsegodsvogn litra EA i model 20
Af Steffen Dresler

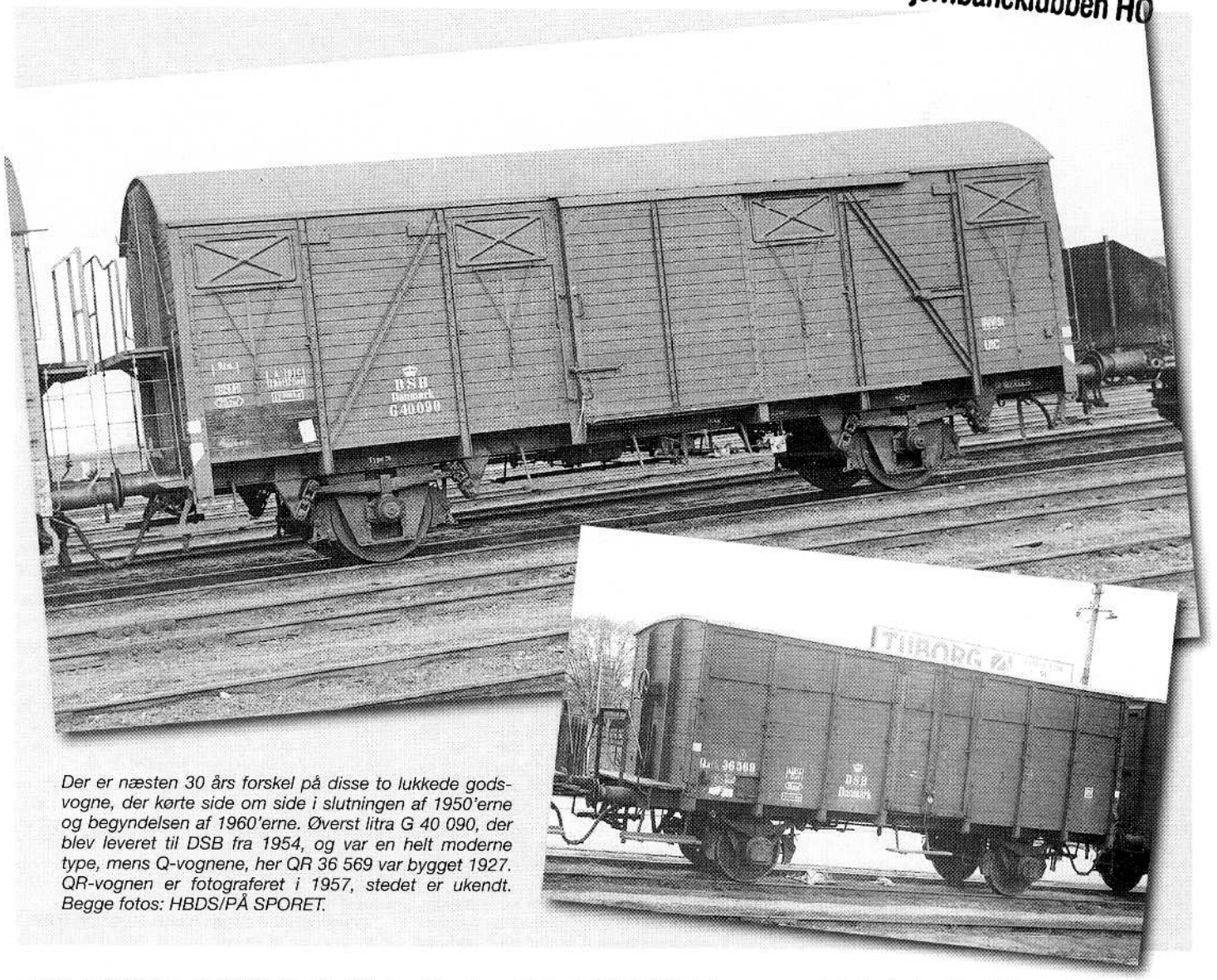
DSB litra AT 20
Teging af komb. 1. og fællesklasse personvogn

NÆSTVED station anno 1955 22
Tegning af Erling Nederland

Læserne bygger:
Forbedring af DSB litra CC fra PÅ SPORET 25
Af Ole Linå Jørgensen

Vi har Hørt&Set 26
Masser af danske modeljernbanenyheder

Søndagsmaskinen DSB litra D damplokomotiv 37
Af Torben Andersen



Der er næsten 30 års forskel på disse to lukkede godsvogne, der kørte side om side i slutningen af 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne. Øverst litra G 40 090, der blev leveret til DSB fra 1954, og var en helt moderne type, mens Q-vognene, her QR 36 569 var bygget 1927. QR-vognen er fotograferet i 1957, stedet er ukendt. Begge fotos: HBDS/PÅ SPORET.

Epoke IIIb 1954-1964:

En tid med nye og gamle GODSVOGNE

1. del: Lukkede vogne

Noget om DSBs godsvogne anskaffet efter 2. Verdenskrig, og ældre godsvogne, hvis skæbne var beseglet i 1965, da DSB gik over til UIC-standarder.

Af Torben Andersen

I løbet af 1940'erne og 1950'erne gik DSB i gang med at forny den nedslidte park af godsvogne, der i besættelsesårene 1940-45 havde trukket det store læs.

I den første tid efter krigsårene måtte man fortsat bruge de ældre vogne, hvor stykgodsvognene litra Q og de hvide vogne IV, IG m.fl. udgjorde størsteparten sammen med de åbne vogne med træsider litra P. Endvidere havde man mange ældre kød- og kølevogne litra IK med bremsetårn.

Under besættelsen fik man suppleret vognparken med en serie brunmalede lukkede stykgodsvogne litra HD og hvidmalede IA, nogle åbne højsidede vogne litra PB og lavsidede vogne med sidestøtter litra TF. Men i de første efterkrigsår var det som allerede nævnt fortsat de ældre vogne - der næppe kunne holde sammen - der bar hovedbyrden af transporterne. Det skyldtes at man selvfølgelig ikke kunne udrangere vogne, før nye blev leveret i det ønskede antal. Det kunne ikke umiddelbart lade sig gøre grundet materialemangel og økonomiske restriktioner efter krigen, hvilket følgelig gjorde det vanskeligt for vognfabrikkerne at levere vogne i tilstrækkelig mængde.

Men i slutningen af 1940'erne lysnede situationen en del, og leveringerne fra Scandia begyndte at tage fart. Fra sommeren 1950 afleverede Scandia tre godsvogne pr. dag til Statsbanerne. For at øge hastigheden af fabrikationen blev vognene leveret umalet, og blev sendt til DSBs Centralværksted i Århus for at blive malet dér.

DSB kunne omsider udrangere nogle af de ældre godsvogne, hvilket i første omgang skete i mindre "portioner". Fra omkring 1950 blev det til bunkeudrangeringer, der i løbet af 1950'erne reducerede vognparken voldsomt. Det var i første omgang lukkede brunmalede vogne af litra GA, GB, HA, HB, hvidmalede ID, IS, IV, QB, QD, QG og åbne højsidede litra K, PA, PC, PF/R m.fl., der sendtes til ophuggerne. De fleste af disse vogne var leveret i årene 1870-1900, og havde dermed godt 50 år bag sig.

Nogle af de udrangerede vogne havde DSB anskaffet fra privatbanerens "store udsalg" i årene 1939-42, alene over 100 kortakslede Q-vogne (3660 mm) blev købt fra privatbanerne bl.a. ØSJS, RØHJ, SNNB, MFVJ m.fl., og nogle blev senere overtaget fra KSB og SFJ, da disse baner lukkede i 1948 hhv. 1949. Vognene var ganske udrangeringsmodne ved overtagelsen, så det var ikke underligt at DSB hurtigst muligt ville af med dem, så de fleste forsvandt fra midten af 1950'erne.

Flere af de udrangerede vogne - DSBs såvel som overtagne vogne - fik dog levetiden kunstigt forlænget ved at blive omdannet til vogne for lokalt brug, fx til transport af slagger, kul m.v. til/fra maskindepoterne eller lagervogne ved færger o.s.v

Kød- og kølevogne

Efterspørgslen på kød, flæsk, bacon m.v. fra det sydlige udland steg voldsomt i slutningen af 1940'erne, og fortsatte op gennem 1950'erne. Alene i året 1955 voksede den samlede transport af kødvarer til en femteplads af samlede transportmængder. I alt fragtede man i dette år 260 tusinde tons, heraf med 87 tusinde alene til udlandet, især til Tyskland og

E 984 med stort godstog ruller gennem landskabet ved Tommerup, 1968. Godstoget består - foruden en CP-togførervogn - af en stribe lukkede og åbne godsvogne, bl.a. ølvogne fra Carlsberg og en enkelt beholdervogn fra ESSO. Foto: HGC.

Frankrig. Til disse transporter skulle DSB bruge hvide RIV-mærkede kølevogne, men man havde kun nogle få forældede kølevogne litra IKB, IKD, IKC, IKH m.fl., som var forsynet med det fornødne køleudstyr, trykluft, slutsignalholdere m.v. til kørsel i Tyskland. Ganske vist havde man under krigen fået leveret en stor kølevogntype litra IKS, men da den kun talte 20 eksemplarer, så var det en dråbe i havet. Fra Scandia havde man ligeledes fået leveret en række store hvidmalede vogne litra IAR og IAK til kødtransporter, men disse var ikke indrettet med isafkøling.

Da Statsbanerne som allerede nævnt ikke kunne få leveret det ønskede antal vogne, så forsøgte man i første omgang at klare efterspørgslen af hvide vogne ved fra slutningen af 1940'erne at indleje dem fra Tyskland. Disse vogne var dog ikke i meget bedre stand end mange af DSBs egne vogne. En del af dem var endda tysk krigsbytte fra østeuropæiske lande som Polen og Tjekkoslovakiet, og flere var nedslidte, dårligt vedligeholdte og i miserabel tilstand... men de var bedre end ingenting. De kom nu til Danmark, og tjente DSB et par år, før de atter blev hjemsendt.

I begyndelsen af 1950'erne indlejede DSB endnu en række kølevogne fra tyske kølevognselskaber Transthermos og EVA, og disse var i meget bedre stand. Vognene var S-mærkede og blev optaget hos DSB som litra IFL og IKL, og var i brug til ca. slutningen af 1950'erne. Ikke mindre end 188 vogne af begge litra indlejedes (Se LOKOMOTIVET nr. 54).

Dernæst forsøgte man at klare efterspørgslen af kølevogne ved fortsat at ombygge ældre IKF-, IKD-, IKC og IKH-vogne til moderne typer, noget man for IKTs vedkommende havde gjort siden 1938. Man havde begrænsede økonomiske midler, og materialesituationen var fortsat kritisk, så løsningen var at gøre de ældre hvide vogne mere moderne ved at genbenytte undervognene med en ny dobbelsidet (isolerende) vognkasse til vogne af litra IKT, IKG m.v.. Som afkøling fik typerne iskasser og nye køletagventiler, de såkaldte Flettnerrotorer. Mellem 1950 til 1958 ombyggedes således 100 IKT, 43 IKG og 17 IKP m.fl., der stort set lignede hinanden, og kun adskilte sig med hensyn til bremseudstyr.

Samtidig med alle disse aktiviteter gik DSB i gang med at montere bærestænger og krogkroge i en række hvide vogne litra IAR, der var leveret under krigen, et arbejde der først blev afsluttet i 1956. Disse vogne fik derefter litra IAK. Det blev til i alt 250 vogne af dette litra.

Da man efter udrangering af vogne litra IS og IV m.fl. også manglede hvide vogne til bacontransport, besluttede DSB fra foråret 1956 at lade en række QR-vogne ombygge til kølevogne litra IB. Man havde i forvejen 50 kølevogne med samme litra, og fik efter ombygningerne i alt 150 af dette litra.

Man rådede også over en lille serie baconvogne litra IVM, der efter krigen var blevet omdannet fra mælkevogne, i øvrigt med samme litra før og efter omdannelsen.

Til de indenlandske kødtransporter benyttede man primært vogne af litra IAK, IGK og IVK. Trafikken mellem lokale slagterier, kvægtorve, eksportmarkeder m.v. var stor, og der var rigelig brug for alle vogne, der kunne skrabes sammen. Ikke mindst forbrugte godstog til/fra Kødbyen i København og eksporthavnen i Esbjerg mange vogne.

Til køletransporter fik DSB i 1954 endvidere leveret 90 moderne isolerede kølevogne litra IKA, der i de kommende år blev benyttet til hurtige transporter af kød til det sydlige udland, idet de blev SS-mærket, d.v.s. godkendt til hastighed i tog, der fremførtes med op til 120 km/t. Typen blev bygget med dobbelt isolerede glatte vægge og fik Flettnerrotorer. Disse vogne blev de mest moderne vogne hos DSB på det tidspunkt. Man havde ligeledes en enkelt kølevogn af litra IKN, der var forløber for IKA-typen. Også denne vogn var SS-mærket.

Ægvogne m.fl.

I begyndelsen af 1950'erne steg ægeksporten også eksplosivt, i 1955 lå den på 102 tusinde tons, hvilket naturligvis skabte et stort behov for vogne til disse transporter. Trods mangel på bevillinger anskaffede man 50 nye vogne i 1950 - litra IAL - men for størstepartens vedkommende klarede man problemet ved i 1953 at ommale alle IA med 6000 mm akselafstand indvendigt med aluminium, og male taget i aluminium eller hvid, begge dele sænkede varmestrålingen. IA-vognene havde man anskaffet fra Scandia under og efter besættelsen, og samlet fik man på denne måde over 400 IAL-vogne til ægeksport.

Ud over disse vogne havde DSB nogle mindre grupper af hvide vogne, bl.a. litra IT og IVO, der benyttedes til grøntsager og ost, og litra IF til fisketransporter.

Q-vogne

Den mest almindelige type brunmalede vogn hos DSB på det tidspunkt var den lukkede litra Q. Den var udstyret med binderinge til transporter af levende kvæg, deraf litraet Q = Qvæg. De var siden 1865 leveret til DSB i et stort antal, de første - litra QA - havde en akselafstand på 3000 mm, mens vogne fra 1875 -litra QB - fik en afstand på 3660 mm. Fra 1917 leveredes vogne med en akselafstand på 4500 mm.

Samtidigt med den større akselafstand, voksede bundfladen fra 11,1 m2 til 15,2 (litra QB), 16,3 (litra QD) til 19,0 m2 med litra QH, og dermed øgedes også bæreevnen.

Alle Q-vogne var indrettet med binderinge og havde dobbelte fløjdøre med tværliggende gitre i gavlene. Udseendemæssigt var det karakteristisk for alle Q-vogne, at de havde nedskydelige lemme i siderne, også i dørene. Dermed hørte ensartetheden også op, idet vognene havde forskellige typer lejer, bremser o.s.v. alt efter anskaffelsetidspunktet.

Q-vognene benyttes især til de omfattende transporter af levende dyr. I 1954-55 befordrede Statsbanerne således godt 232 000 stykker kvæg og kalve, der især skyldtes eksport, mens der af svin og grise blev befordret godt

Endnu i begyndelsen af 1960'erne var de gamle lukkede godsvogne litra Q i brug, her i godstog med høj F 431 som rangermaskine, Åbenrå, maj 1961. Foto: HGC.

91 000 stykker. Der var - trods alderdom og udrangering - altså fortsat stor brug for Q-vognene. I slutningen af 1950'erne svandt kvægtransporterne ind, mens grisetransporterne øgedes.

De største kvægaftagere var i begyndelsen af 1950'erne Tyskland, Tjekkoslovakiet og Italien, mens det i 1957 var Tyskland, Holland og Frankrig. Til disse transporter benyttedes især RIV-mærkede Q-vogne litra QGB, QR og QH, hvor man havde over 2000 stk. til rådighed. Q-vogne, der ikke var RIV-mærkede, brugtes til indenlandske transporter, dyr såvel som til stykgods.

Fra slutningen af 1950'erne, hvor kvægtransporterne reduceres, faldt brugen af Q-vognene, og man fjernede RIV-mærkningen fra mange af dem, især litra QGV. I 1960 var der stadig 3083 Q-vogne i drift, heraf var de almindeligste typer litra QG, QH og QR.

Q-vognens saga var nu ved at være forbi, og i ét hug mellem 1963-65 blev denne vogntype næsten afskaffet, således at der efter 1965 kun var 200 vogne optaget hos DSB. Når man sammenligner dette antal med beholdningen, da den var størst hos DSB, udgjorde typen ikke mindre end 5209 vogne (status pr. 1. april 1928), så var det tilbageværende antal vogne kun en skygge af fordums glanstid.

Andre brunmalede vogne

Under besættelsen leveredes som allerede nævnt en række brunmalede lukkede vogne med 6000 mm akselafstand, litra HD. De blev konstrueret som stykgodsvogne for bl.a. at aflaste Q- vognene, men fik ikke binderinge el.lign som Q-vognene.

HD havde en bæreevne på 17,5 tons, og var i konstruktionen magen til de hvide vogne litra IAR, IAK og IAL. De var alle udstyret med Isothermos-lejer, et såkaldt mekanisk smurt glideleje.

Men nye og moderne vogne skulle til, og i begyndelsen af 1950'erne bestilte DSB en lukket brunmalet vogn efter UIC- standardtegninger litra G.

Fordelen ved vogne anskaffet efter UICs forskrifter var bl.a. at man i lande tilsluttet UIC kunne skaffe reservedele til reparationer på stedet, og ikke behøvede at blive transporteret til hjemstedet. Litra G skulle være Q-vognens afløser, og leveredes efterhånden i et stort antal.

Litra HJ - en nødløsning

Q-vognene var som nævnt efterhånden ved at være nedslidte og umoderne. Mange af dem havde lille akselafstand, der gjorde dem uegnede til brug i hurtige tog, i værste fald nedsatte de hastigheden drastisk. DSB anskaffede derfor - som omtalt foran - en moderne lukket godsvogn litra G, der skulle være Q- vognens afløser. Men den brugtes i stedet til stykgods og vognladninger, og derfor valgte DSB den nødløsning at ombygge ældre åbne vogne litra PJ, PJB og PJR til lukkede stykgodsvogne litra HJ. I alt ombyggedes 100 stk. i 1956-57, der skulle bruges til indenlandske transporter.

Nogle åbne vogne litra PJS var indrettet med sidestøtter til tørvetransporter, men da transporterne faldt betragteligt i løbet af 1950'erne og lå på en tredje bundplads i mængde i 1955, så blev nogle af "tørvevognene" også ombygget til HJ.

I 1959 gik man i gang med at ombygge ældre 19 m2 QH og QR-vogne til HJ, og i årene 1959 til 1963 blev i alt ombygget 1143 Q-vogne til litra HJ.

Typerne beholdt oprindelsesvognens egenskaber, d.v.s. at vogne ombygget fra PJ havde tre fag på hver side af skydedøren og skråbånd, mens vogne bygget på Q-undervogn havde to fag på hver side samt skydelem i stil med litra G. Dog udskiftedes P-vognenes T-jernstolper med U-jernstolper. Lastevnen var for begge typers vedkommende 15,5 tons.

Mange HJ var i brug til sidst i 1960'erne, hvor de i 1965 omdøbtes til litra Gklm. I 1971 havde man endnu næsten 800 af dem i drift, og disse blev næsten alle undervejs forsynet med Isothermos-lejer fra litra HD, IA m.v.

Trods ombygningerne sidst i 1950'erne havde DSB fortsat vognproblemer, især manglede man lukkede vogne til vognladningsgods. Det løste man fra 1959 også ved at indsætte stykgodsbiler mellem stationerne. Ganske vist var man allerede i 1949 begyndt at transportere fragtstykgods med lastbiler, men det var som supplement til de almindelige godstog. Det nye initiativ skulle udelukkende frigøre stykgodsvogne til brug for vognladningsgods. De første ruter startede mellem Køge- Roskilde, Næstved-Haslev, Næstved-Slagelse og Sorø-Slagelse. I de følgende år udvidedes denne trafik med stykgodsbiler landet over af samme årsag, nemlig at skaffe flere jernbanevogne til vognladningsgods.

Afgørende møde

På den Internationale Jernbaneunions møde (UIC = Union Internationale des Cerroviales) i Prag, juni 1959, blev det vedtaget at hastigheden for godsvogne i international trafik fra 1970 skulle forøges til 80 km/t. Det betød at alle vogne i ordre efter 1. januar 1960 skulle bygges, så de fuldt lastet kunne befordres med nævnte hastighed.

Samme betingelse gjaldt de i drift værende RIV-vogne, og efter DSBs mening, så burde disse vogne have rullelejer, Athermos eller ny Isothermoslejer.

Af RIV-vogne havde DSB et antal på 7231 godsvogne. Heraf var kun 1786 forsynet med moderne rullelejer, mens 1955 stk. havde Athermos- eller Isothermos-lejer, der kunne køre 80 km/t. Resten - ca. 5000 godsvogne - havde ældre glidelejer.

Derfor skulle DSB i de kommende år anskaffe 5000 nye godsvogne som erstatning, således at der i 1970 var godt 8700 vogne, som havde moderne lejer og kunne køre 80 km/t, hvilket mål man også nåede.

Disse nye vogne skulle bl.a. skaffes ved at ombygge vogne med ældre lejer, f.eks. IAL/IAK, HD og PB, og dette arbejde blev fuldført omkring 1965, idet der moderniseredes ca. 500 vogne pr. år fra 1961.

Nye tider

I begyndelsen af 1960'erne anskaffede DSB sig den første lukkede godsvogn til styk- og pallegods i stål, og dermed trådte man ind i en ny æra. Den nye vogn, der var indrettet med skydevægge, fik litra Hs-t. Trods det moderne tilsnit, så fik de fleste vogne højtsiddende rangerskruebremse magen til litra G m.fl. Vogntypen var i drift til begyndelsen af 1990'erne, men selv om den var bygget i stål, så den var alligevel ikke så solid som trævognene. Den rustede simpelt hen op! Skydevæggene gik endvidere dårligt og den var også for lille, og

Herover: Et imponerende godstog bestående udelukkende af lukkede vogne med N 201 som trækkraft buldrer gennem Tommerup, 1969. Igen ses en CP-vogn som togførervogn efter maskinen. CP- vognen var den typiske vogn til dette brug i dampfremførte tog i slutningen af 1960'erne. Foto: HGC.

Til højre: Litra HD var fra begyndelsen af 1940'erne og mange år frem DSBs standard-godsvogn til stykgods. Den var malet i DSBs klassiske brune farve. HD 38 364 tilhører Jernbanemuseet i Odense, og er fotograferet på Lersøen under jubilæet i 1997. Foto: TA

blev derfor udrangeret før litra Gs, der var anskaffet næsten ti år før.

I 1964 besluttede UIC at indføre ny litrering og numre på alle godsvogne. Den nye litrering skulle træde i kraft pr. 1. oktober 1964, og påmaling af de nye påskrifter på godsvogne skulle være afsluttet inden 1. oktober 1968.

For DSBs vedkommende blev den nye litrering således (specialvogne m.v. ikke medtaget):

Litra før 1965	Litra efter 1964/65
Gs	Gs
HD	Gklms
HJ	Gklm
Hs-t	His
I	Hs
IA	Hk
IAK	Hks-u
IAL	Hks-v
IAR	Hks/Hkrs
IKA	Ics
IKN	Icmos
E	E
PB	Elo
Ks	Kbs
TF	Kbkm
TGA	Skm
TGC	Skm
TGS	S
TGT	Sk

Da det i 1964 var besluttet at følgende godsvogne skulle være udrangeret inden udgangen af 1969, blev de ikke omlitreret:

Hvide vogne:
IB, IE, IF, IG/K, IKH, IKP, IKS og IKT

Brunmalede vogne:
Q

Åbne vogne:
PE/R, PT/R, PU/R, PV, TB, TC, TD/B/R og TH

IA-vogne efter 1965
De hvide vogne litra IA havde på grund af bemalingen 3-års revisionsfrist, og af økonomiske grunde var man interesseret i at antallet af hvide vogne ikke var større end højst nødvendigt, og derfor blev det foreslået at brunmale og omlitrere dem, hvilket for manges vedkommende skete i slutningen af 1960'erne.

Det kom også på tale at lade nogle IA-vogne få en let isolering for at erstatte litra IB, men det blev ikke til noget.

I en skrivelse fra CvK (1965) fastslås det, at der *"for de hvide vognes vedkommende efter 1. januar 1967 ikke må revideres, males eller underkastes større reparation, men i stedet skal indstilles til udrangering"*.

...og dermed var DSBs godsvogne gået ind i en ny epoke.

Kort gennemgang af de vigtigste typer af DSB GODSVOGNE i årene 1954-1965

Litra G/GS (fra 1965 litra Gs)
Lukket brunmalet godsvogn bygget til DSB af Scandia mellem 1954-1966, i alt blev leveret 3175 stk. Gs.

Vognen blev bygget som UIC-standardgodsvogn med vognkasse i vandretliggende brædder, fire jalousier i hver side, hvælvet ståltag, skydedøre, ringfjederpuffer, højtsiddende rangerskruebremse i gavlen - dog ikke serie III leveret fra 1965 - og hjulsæt med rullelejer. G-vognen var forsynet med trykluftbremse G-P.

Typen blev bygget i tre varianter (hos jernbanefolk kaldet gruppe I, II og III). Alle vogne var RIV-og S-mærket, d.v.s. at de måtte fremføres med 100 km/t.

G 40 000-40 874 var EUROP-mærket fra 1959, mens GS 41 000-42 999 først blev EUROP-mærket fra ca. 1964. GS leveret efter dette tidspunkt (gruppe III) nåede aldrig at få EUROP-raster.

Der blev indtil 1965 leveret 2874 stk., der fik numrene G 40 000-40 874 og GS 41 000-42 999. Vognene brugtes til alle arter af styk- og vognladningsgods, ikke mindst af postvæsenet, der brugte typen til transport af postpakker.

Vogntypen forblev i drift til langt ind i 1990'erne, og nogle blev undervejs ændret og fik nyt litra, dog altid med hovedlitra G.

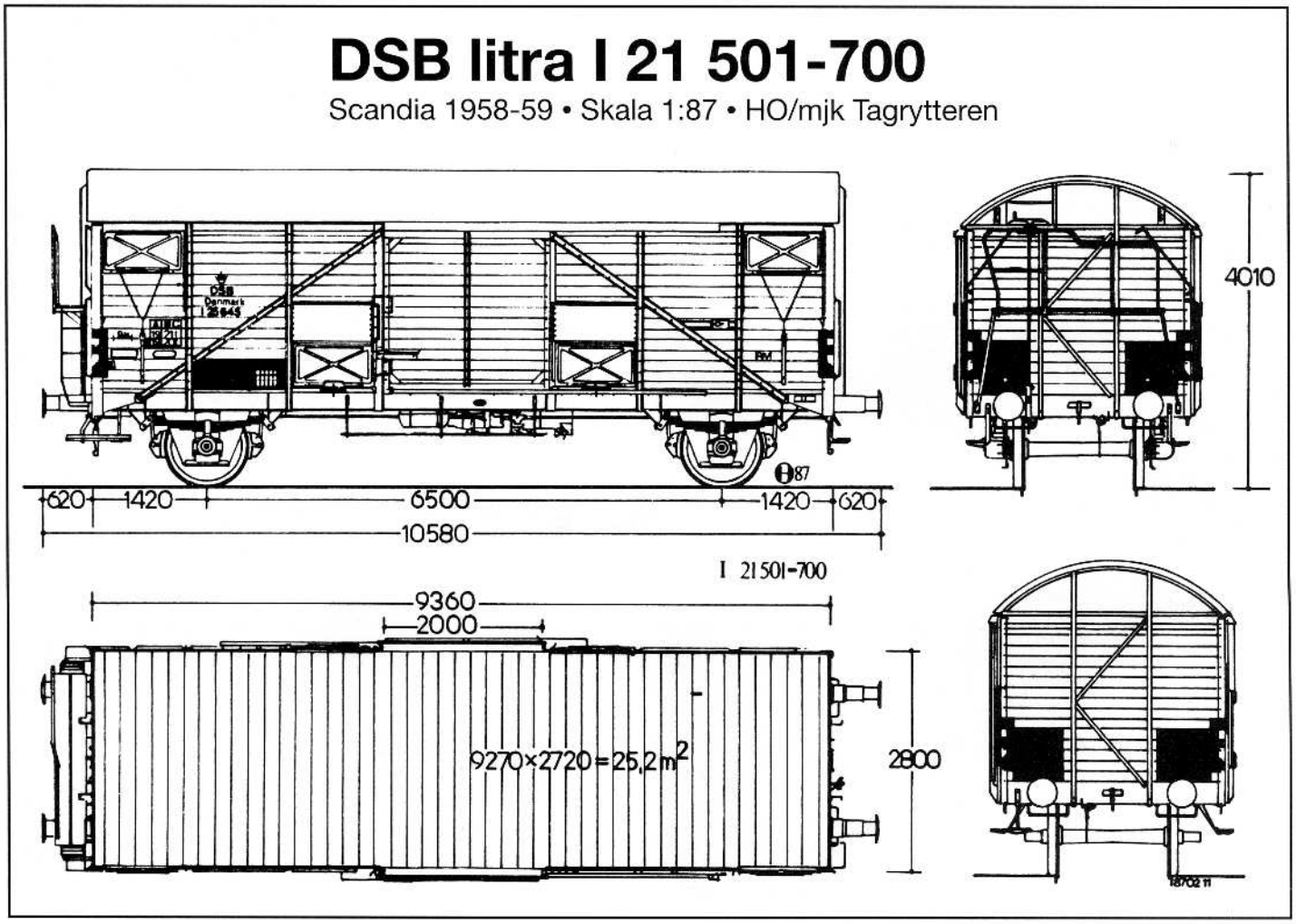
Bygget: Scandia 1954-1965
Akselafstand: 5700 mm
Længde over puffer: 10 580 mm
Bundflade: 25 m2
Maks.-last: 27,5 tons

Litra HD (fra 1965 Gklms)
Lukket brunmalet standardgodsvogn til stykgods bygget hos Scandia fra 1942-1950 med forbillede i den tyske G30.

Vognkassen havde vandret liggende brædder og tøndeformet trætag, og undervognen var forstærket med V-armering. Typen havde en karakteristisk lang akselafstand med akslerne siddende helt ude ved gavlene. Vognene var udstyret med ringfjederpuffer.

I den ene gavl sad en højtsiddende rangerskruebremse, og vognene var forsynet med en G-P trykluftbremse.

Fra omkring 1952 blev vognene indrettet med læsselemme i højre vognside, så de kunne transportere langt stykgods.



Oprindelig var litra HD udstyret med Isothermoslejer, men disse blev fra ca. 1961 udskiftet med rullelejer, og samtidigt fik vognene monteret dørstoppere.

Vognen benyttedes som nævnt til stykgodstransporter af enhver art, men gennem mange år var det danske postvæsen også storforbruger af typen. Man brugte den til postgods, d.v.s. af pakkepost, der ikke krævede bureaupersonale og den benyttedes som "postpakvogn" i blandettog såvel som gods- og pakkeposttog.

Litra HD 38 606-38 805 (200 vogne) var EUROP-mærket fra 1958. Mærkningen blev igen fjernet fra 1965.

I alt byggedes 805 litra HD, der indtil 1965 havde numrene 38 001-38 805

Bygget: Scandia 1942-1950
Akselafstand: 6 000 mm
Længde over puffer: 9 260 mm
Bundflade: 21,3 m2
Last: 17,5 tons

Litra HJ (type II/III)

Vogntypen var ikke ny, men genopstod som lukket brunmalet stykgodsvogn ombygget på DSBs centralværksteder i Århus og København på basis af QH- og QR-vogne i årene 1959-1963.

Det blev rigtige "styk-sammen-vogne". For det første fik de forgængernes undervogne, og dermed samme vognkasseinddeling, hjulsæt og bremseudstyr. For det andet byggedes vognkassen med standarddele, som også benyttedes til litra G, bl.a. lemme og døre. For det tredje fik HJ fjedre fra de først leverede G-vogne efterhånden som disse fik nye kraftigere fjedre, og sluttelig benyttedes - på de sidst ombyggede vogne - hjulsæt med Isothermoslejer fra HD og IA-vogne, som under moderniseringsprogrammet i begyndelsen af 1960'erne fik rullelejer. Genbrug er ikke noget nyt!

I alt ombyggedes 1143 stk. HJ fra QH og QR, der brugtes til indenlandske stykgodstransporter. Underlitra J kom fra de oprindelige HJ-vogne (type I), der ombyggedes fra PJ-vogne i 1950'erne ...og det litra valgte man at fortsatte man med, da Q-vognene blev kannibaliseret.

Af de i alt 1143 vogne fik 102 vogne trykluft- og rangerskruebremse, 317 vogne rangerskruebremse, mens kun 41 blev forsynet med trykluftbremse. Alle vogne havde håndbremse.

HJ, der blev bygget over QR og QH, lå indtil 1965 i nummerserien 36 671-38 000.

Fra 1965 blev vognene omnummereret og fik litra Gklm. Da man indstillede omlitreringerne i 1968, var kun ca. 3/4 af dem omlitreret.

Flere vogne blev efter udrangering benyttet som tjenestevogne og blev grålamalet.

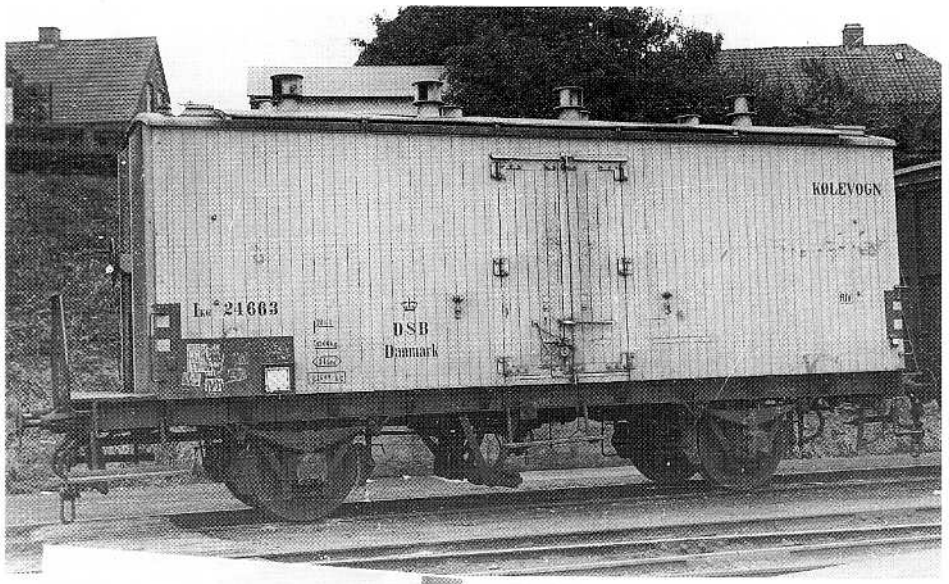
Ombygget på CvA og CvK: 1959-1963
Akselafstand: 4500 mm
Længde over puffer:
Uden RS (type II): 8230 mm
Med RS (type III): 8640 mm
Bundflade: 18,8 m3
Last: 15,5 tons

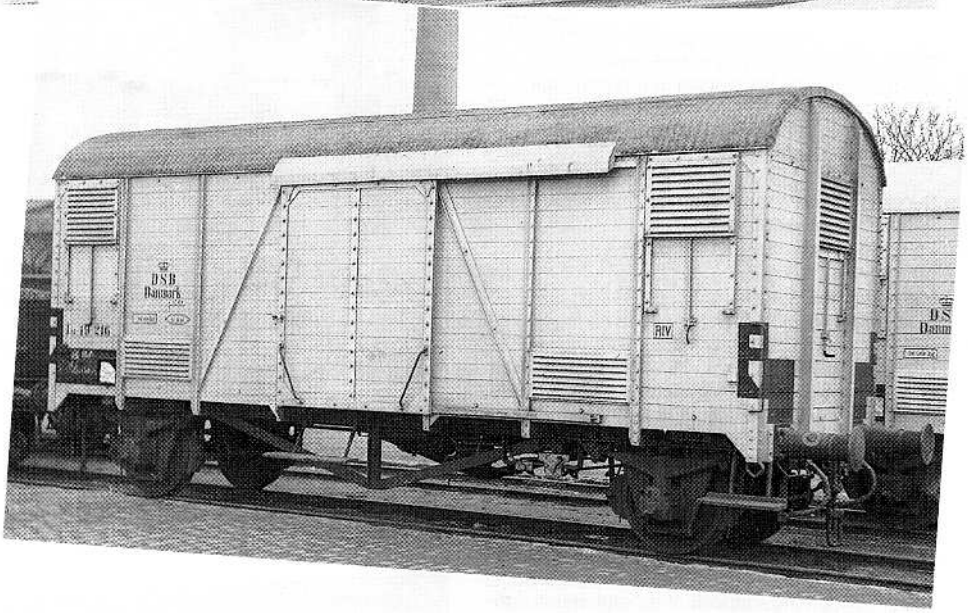
HS-t (fra 1965 litra His)

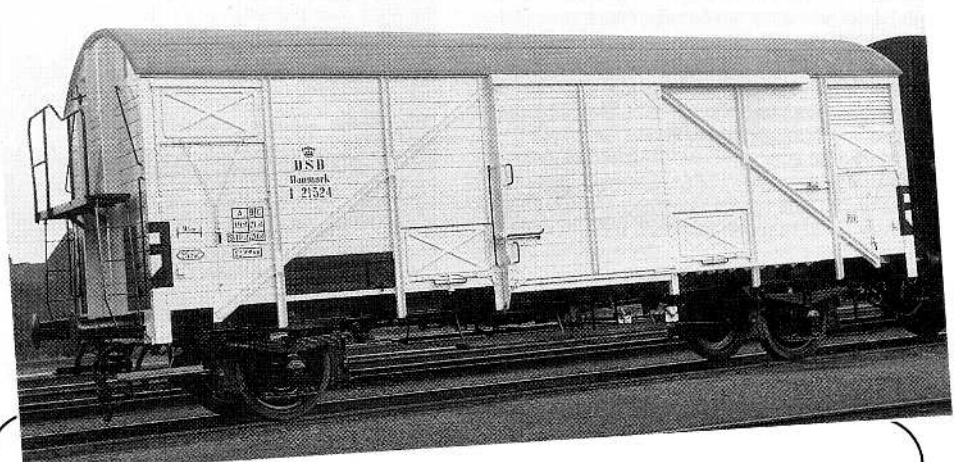
Denne lukkede godsvogn med forskydelige sidevægge blev anskaffet i 610 eksemplarer. De første fik man fra SEAG 1959 (10 stk), mens resten blev bygget af Scandia i årene 1962-1966 (600 stk.).

Vognenes sidevægge var forskydelige, således at det halve lastrum ad gangen kunne gøres tilgængeligt, og dermed sørgede for god adgang til hele lastrummet. Især var den velegnet til transport af palleteret gods, som kunne behandles med mekaniske læssemidler (trucks m.v.) fra rampe m.v.

Typen var udstyret med højtsiddende rangerskruebremse i den ene gavl, trykluftbremse







Øverst: Litra IKG var en hvidmalet vogn, der tilhørte en stor gruppe af IK-vogne, og var i familie med den i teksten nævnte IKT-type. IK-klanen var meget almindelig i 1950'erne, og adskilte sig kun indbyrdes med hensyn til udstyr som rangerskruebremse, håndbremse, krogantal o.s.v. IKG 24 663, Struer 1954. Foto: Clausen/DMJK.

Midten: Den hvidmalede IAL 19 216 var - ligesom sine søskende - indrettet til transport af æg. Litraet kom i drift fra 1951, men vogntypen blev oprindelig leveret som litra IA i 1941. Esbjerg 1953. Foto: Clausen/DMJK.

Nederst: Den hvide I-vogn, der i store træk var bygget over GS-modulet, var et fast islæt på danske spor til langt ind i 1980'erne. I 21 524 blev leveret i 1958, og typen brugtes til transporter, der ikke krævede isafkøling, fx grøntsager og margarine. Foto fra Esbjerg, 1958. HBDS/PÅ SPORET.

Stykgodsvognen litra HJ var en nødløsning, ombygget fra PJ- og Q-vogne i løbet af 1950'erne og 60'erne. HJ 37 308 blev ombygget fra en QHL i 1960. HJ-vognen er her fotograferet i Hillerød, 1963. Foto: HBDS/PÅ SPORET.

I 1967 udlejedes en række HJ-vogne til FAF til transport af foderpiller. I alt blev det til 25 vogne, der maledes i FAFs blå farve og fik store hvide FAF-bogstaver. De lejede vogne tilhørte alle type II. FAF vogn A i Svendborg, 1969. Foto: Kurland/PÅ SPORET.

(G&P), ringfjederpuffer og hjulsæt med rullelejer. De første ti vogne, der lejedes fra SEAG havde dog ikke rangerskruebremse.

Vognene blev fra starten S-mærket, d.v.s. at de måtte fremføres med 100 km/t.

Vognene var RIV-mærket, og havde indtil 1965 litra HS-t med numrene 49 600-49 899.

Bygget: Scandia 1962-67
Akselafstand: 5400 mm
Længde over puffer: 10 100 mm
Bundflade: 23,8 m2
Maks.-last: 27,0 tons

Litra QH og QR

Selv om der i 1950'erne udrangeredes masser af Q-vogne, især af de små typer, så forblev mange i drift til i midten af 1960'erne.

Litra Q var en lukket brunmalet godsvogn, bygget i mange udgaver af forskellige vognfabrikker fra 1865 til 1927. Fra 1917 anskaffede DSB de store QR- og QH-vogne, der forblev længst i drift. De var indrettet med binderinge dobbelte svingdøre eller lemme i gavlene til kvæg- og grisetransport. Vognene havde glidelejer. Q-vogne leveret fra 1926 fik mekaniske glidelejer af Athermostypen, men ingen nåede at få rullelejer før udrangeringen. 200 Q-vogne leveret i 1926-1927 fik trykluftbremse og litreredes QRB.

Vogne med håndbremse fik litra QH, mens vogne med rangerskruebremse fik litra QR.

Mange af vognene var RIV-mærket indtil udrangering.

QH-vognene havde numrene 31 501-32 838, mens QR lå i nummerserien 35 972-36 708.

Bygget: Scandia 1917-1927
Akselafstand: 4500 mm
Længde over puffer:
QH: 8230 mm
QR: 8640 mm
Bundflade: 19 m2
Last: 15,5 tons

Litra I (fra 1965 litra Hs)

Denne hvidmalede lukkede godsvogn blev bygget af Scandia i 1958-59 som afløser for bl.a. de små vogne fra litra IV- gruppen. Den konstrueredes ikke som UIC-vogn, idet den fik anden akselafstand, 6500 mm mod UICs 5700 mm, og dansk fjederværk. I gavlen fik den karakteristiske skrå afstivninger, og for luftafkøling fik den riste i gulvet. Vognen havde trætag for at mindske varmestråling. Pufferne var af ringfjedertypen, den havde højtsiddende rangerskruebremse og hjulsæt med rullelejer. Trykluftbremsen var en G-P.

Selv om typen primært skulle benyttes til indenlandske transporter blev den RIV-mærket. Den brugtes især til grøntsags- og margarinetransporter, men anvendtes også til andre slags levnedsmidler.

Typen var S-mærket, d.v.s. at den måtte fremføres med 100 km/t.

Numrene på de 200 vogne var indtil 1965 litra I 21 501-21 700.

Bygget: Scandia 1958-59
Akselafstand: 6500 mm
Længde over puffer: 10 580 mm
Bundflade: 25,2 m2
Maks.-last: 21,0 tons

Litra IA (fra 1965 litra Hk)

Denne lukkede hvidmalede standardgodsvogn blev bygget i 130 eksemplarer hos Scandia efter det tyske forbillede Gr20 i 1931.

Vognkassen havde vandretliggende bræddер og tøndeformet tag, V- armering og cylinderpuffer. Typen havde ingen højtsiddende rangerskruebremse, kun håndbremse (H) og trykluftledning (TL).

Den havde kort akselafstand, oprindelig var den forsynet med Isothermoslejer, men nogle blev mellem 1962-65 forsynet med rullelejer.

Den brugtes til indenlandske transporter af grøntsager, margarine, kartofler, sækkevarer m.v. Typen brugtes i mange år også af postvæsenet til transport af postgods, d.v.s. til postpakker, hvor der ikke krævedes bureau, og brugtes i blandet- såvel som pakkeposttog.

Vognene havde indtil 1965 numrene IA 19 001-19 130.

Bygget: Scandia 1931
Akselafstand: 4 700 mm
Længde over puffer: 9 190 mm
Bundflade: 21,3 m2
Last: 21,3 tons

IAR/IAK/IAL
(fra 1965 litra Hks m/underlitra -v og -u)

I årene 1940-1950 leveredes en række hvidmalede standardgodsvogne fra Scandia, konstrueret efter det tyske forbillede Gr30.

Vognkassen var konstrueret med vandretliggende bræddер, tøndeformet tag, V-armering og ringfjederpuffer. I den ene gavl sad en højtsiddende rangerskruebremse, undtaget herfra var litra IAL 19 131-19 500, der slet ikke havde rangerskruebremse, men derimod håndbremse. Alle vogne havde trykluftbremse G&P.

Vognene havde en karakteristisk lang akselafstand (6000 mm). Oprindelig var IA-klanen forsynet med Isothermos-lejer, men disse blev udskiftet med rullelejer i årene 1961-63. Samtidig fik vognene monteret dørstoppere.

I 1950 anskaffedes vogne til ægeksport, litra IAL - de hed IA godt et års tid - og fra 1951 blev en serie IA omdannet til IAL for samme transporter ved at male vognene indvendigt og på taget med aluminium. De omdannede vogne fik i begyndelsen aluminiumfarvet tag, men på senere vogne blev det malet hvidt. Begge bemalinger sænkede - som tidligere nævnt - varmestrålingen.

IA/IAL havde i øvrigt jalousier i gavlene for at øge luftgennemstrømningen, hvilket ikke var tilfældet for litra IAK eller IAR.

Fra 1954 omdannedes en række IAR til kødtransport, idet disse fik monteret bærestænger og kødkroge. Efter omdannelsen fik de litra IAK, og ordet KØDVOGN malet i rød på døren. IAK-vognene blev okkerfarvede indvendigt.

De tilbageværende IAR 21 251-21 400 brugtes til andre former for levnedsmiddeltransporter, bl.a. frugt og grønt, og var i øvrigt grålamede indvendigt.

Alle vogne blev RIV- og S-mærket, d.v.s. at de måtte fremføres med 100 km/t.

Bygget: Scandia 1940-50
Akselafstand: 6 000 mm
Længde over puffer: 9 260 mm
Bundflade: 21,3 m3
Last: 17,5 tons

Litra og nr.	Bygget	Omlitr. til	År
IA 19 131-19 200	1940	IAL 19 131-19 200	1951-1953
IA 19 201-19 500	1941	IAL 19 201-19 500	1951-1953
IA 19 501-550	1950	IAL 19 501-550	1951
IAR 21 001-21 050	1944	IAK 21 001-21 050	1954
IAR 21 051-21 250	1946	IAK 21 051-21 250	1954-56
IAR 21 251-21 299	1946	Ej omlitr.	
IAR 21 300-21 350	1947	Ej omlitr.	
IAR 21 351-21 400	1947	Ej omlitr.	

Skemaet til venstre viser omlitreringer og numre for de hvide vogne litra IA og IAR.

Litra IB
Lukket hvidmalet kølevogn med dobbelte isolerede vægge og iskasser, ombygget på undervogne fra QR-vogne. De første 50 vogne ombyggedes mellem 1938-40, mens man i 1956 ombyggede endnu 100 QR-vogne til litra IB for at klare efterspørgslen på vogne til de voksende transporter, der krævede afkøling.

Vognkassen ombyggedes med lodrette lister i siderne...og vandrette brædder i gavlene. Efter ombygning beholdt litra IB undervognen fra QR, d.v.s. rangerskruebremse, Athermoslejer, kurvpuffer m.v. Alle IB havde trykluftbremse G-P.

Modsat øvrige kølevogne var litra IB ikke forsynet med kødkroge, idet typen også brugtes til såkaldte bacontransporter. De fleste af vognene var RIV-mærket.

Indtil udrangering havde vognene litra IB 18 851-19 000.

Ombygget: Scandia 1938-40 og 1956
Akselafstand: 4 500 mm
Længde over puffer: 8 640 mm
Bundflade: 18,6 m2
Last: 15,0 tons + 0,6 tons is

Litra IKA (fra 1965 litra Ics)
Standardkølevogn med stærk isolering og kødkroge, bygget af Scandia i 1954. Den var indrettet med kødkroge til kødtransport, og afkølingen foregik ved is i iskasser. Der blev bygget i alt 90 stk.

IKA havde høje glatte sider og hængslede døre (plug-in), og let hvælvet tag med Flettnerrotorer, højtsiddende platforme med forkrøppede gelændere samt runde islemme i begge gavle. Den var forsynet med trykluftbremse G-P, og havde ringfjederpuffer. Hjulsættene var forsynet med rullelejer.

Typen blev RIV-INTERFRIGO-mærket fra ca. 1960, hvor DSB tilsluttede sig INTERFRIGO. IKA - og den enlige IKN - var som de eneste vogne i DSBs vognpark SS-mærkede, d.v.s. at de måtte fremføres med 120 km/t, og brugtes til udenlandske transporter.

Numre indtil 1965 var IKA 25 101-25 190.

Bygget: Scandia 1954
Akselafstand: 6 600 mm
Længde over puffer: 11 740 mm
Bundflade: 19,6-22,1 m3
Last: 15,5 tons + 2,5 tons is

Litra IKS
I 1941 anskaffede DSB 18 stk. hvidmalede kølevogne til transport af kød. De blev bygget af Scandia, og havde karakteristisk vognkasse med lodrette lister og smalle fløjdøre, sidstnævnte for minimere varmetab. De havde 18 bærestænger og 162 kødkroge, og kunne laste 3000 kg is i fire iskasser, to i hver ende ved gavlene. I taget havde de lemme for isfyldning og løbebro, og i den ene gavl var de udvendigt forsynet med stige for isfyldning.

Vognene var udstyret med cylinderpuffer og oprindelig med både trykluftbremse G-P og vakuumbremse. Desuden havde de håndbremse og varmeledning.

Vognene benyttedes til indenlandske transporter, idet de ikke var udstyret med anordninger til kørsel i udlandet.

Bygget: Scandia 1941
Akselafstand: 7000 mm
Længde over puffer: 11 360 mm
Bundflade: 19,6 m3
Last: 12,5 tons + 3,0 tons is

Litra IKT
Denne type kølevogn var ikke ny, idet flere blev ombygget fra ældre IKF-vogne allerede i 1930'erne. Ombygningerne fortsatte i løbet af 1950'erne. Typen beholdt delvis forgængernes undervogne med rangerskruebremse, men fik cylinderpuffer og trykluftbremse G-P samt varmeledning (L), sidstnævnte så de kunne indrangeres i persontog.

Vognene havde karakteristisk høj vognkasse med dobbelte isolerede vægge, næsten fladt tag og Flettnerrotorer (typen bygget før 1950 havde dog andre ventilatorer), og lasten afkøledes ved hjælp af is i kasser. Den var indrettet med kødkroge, og kunne bære 11 tons incl. is. Alle vogne var RIV- mærket.

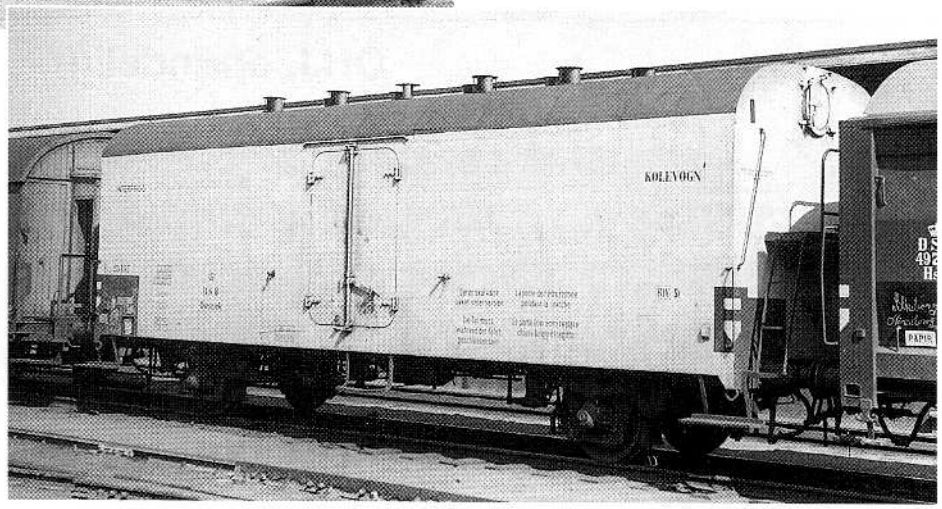
I alt blev ombygget 101 vogne, der indtil udrangeringen havde numrene IKT 24 562-24 662.

Vognene havde nogle søstervogne litra IKG, IKP mfl., der på samme måde havde en høj isoleret vognkasse med flettnerrotorer, men disse udgjorde ikke noget stort antal.

Ombygget: Scandia 1936-1948 og 1950-1958
Akselafstand: 4 500 mm
Længde over puffer: 9 220 mm
Bundflade: 14,5 m2
Last: 10 tons + 1 tons is ■

Hvide vogne er forbundet med nostalgisk jernbane, og det er ikke uden grund. De fandtes i mange varianter, og brugtes til transporter af kød, flæsk, æg, grøntsager m.v., og forsvandt først helt i slutningen af 1960'erne efter at DSB havde tilsluttet sig INTERFRIGO-samarbejdet i 1960.

Herover ses en ældre type med brædde-beklædning og tårn litra IV 20 308, tilhørende Jernbanemuseet, tilbageført til oprindeligt udseende, og herunder den mere moderne pladebeklædte isolerede litra IKA, der kom frem i 1950'erne. IKA 25 157 er fotograferet i godstog i Odense 1961. Foto: AK/OMJK.



Danske privatbaners
SKINNEBUSSER
1947-1952

Af Torben Andersen

Paint SHOP

Privatbanernes skinnebusser var et farverigt islæt på de danske spor, så derfor må det være på sin plads at beskrive bemalingen af disse.

De fleste skinnebusser var normalrøde med hvidt mavebælte ved leveringen fra 1947, og forblev det til udrangering. Men der var undtagelser. De første - og de efterfølgende - skinnebusser, der kom til NPMB var svenskgule med mørkegrønt mavebælte, og køretøjerne hos søsterbanen KB havde samme farve. Ved salg til NFJ i 1961 blev skinnebusserne fra NPMB ommalet i rød med hvidt mavebælte.

Skinnebusserne hos Hjørring privatbaner (HP) var også gule, men i en mere varm farve, der nærmede sig en lidt orange nuance. De havde lysegråt mavebælte.

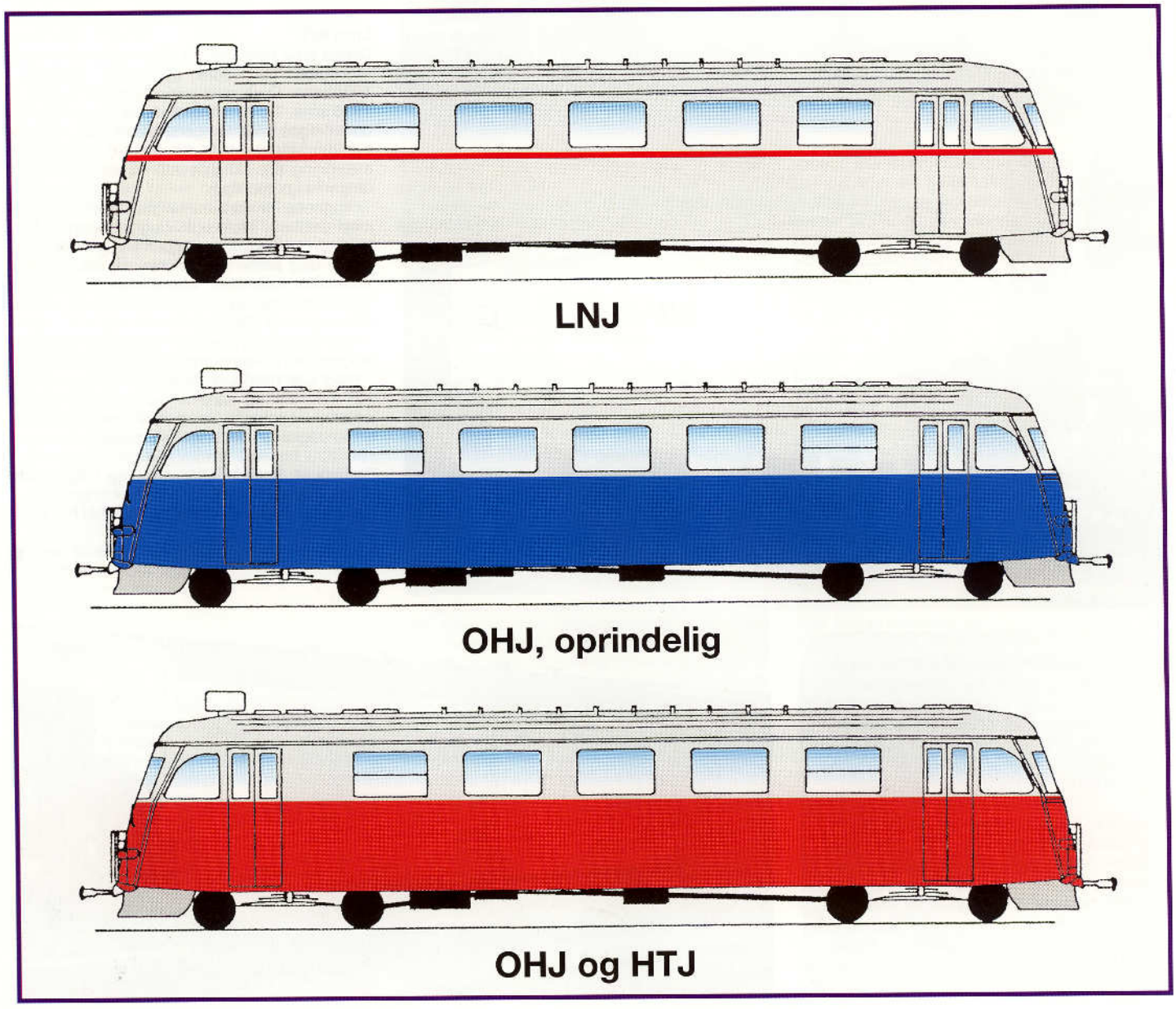
Frederiksværkbanen (HFHJ), Odsherred Jernbane (OHJ) og Høng- Tølløsebanen (HTJ) havde fra begyndelsen skinnebusser i to-farve skema. OHJs køretøjer var oprindelig blå og sølv, men den blå blev senere ændret til rød.

Frederiksværkbanens (HFHJ) sæt var mørkerøde forneden med cremegul overdel, og fik senere blåt mavebælte. Årsagen til den to-farvede bemaling var at Privatbanetilsynet ønskede, at køretøjerne tydeligt skulle kunne ses af den vejfarende trafik, men kun få baner ændrede den røde farve, da man mente, at den røde var den mest synlige.

Skinnebusserne hos Aalborg Privatbaner (APB) brugte i begyndelsen en mørkere rød, der mindede om kirsebærfarve, og den hed officielt også cerise foncé, kirsebærrød på fransk. Mavebæltet var sortblå.

En enkelt privatbane, nemlig Nærumbanen (LNJ), havde sølvfarvede skinnebusser med rødt mavebælte.

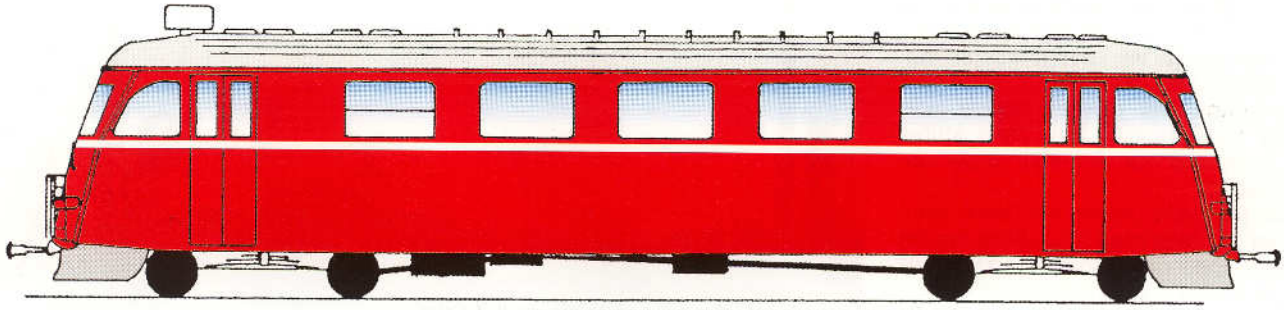
Som nævnt havde de fleste røde skinnebusser et hvidt mavebælte, men nogle fik også andre farver, bl.a. VNJs, som fik



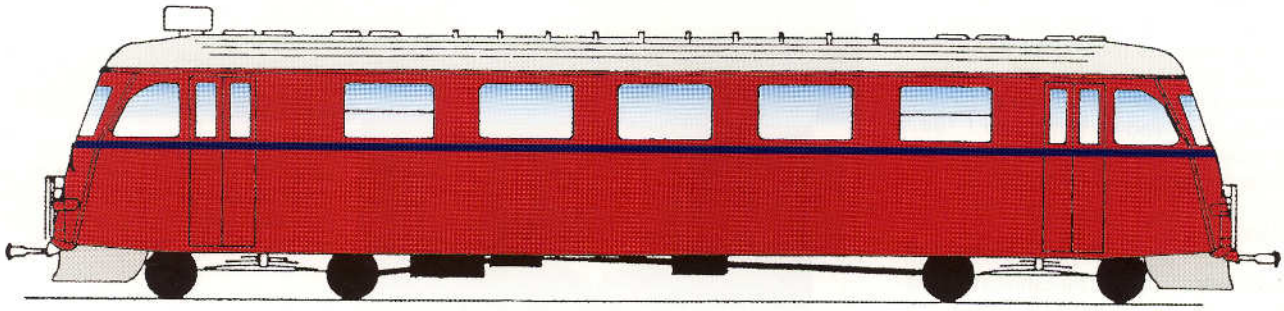
LNJ

OHJ, oprindelig

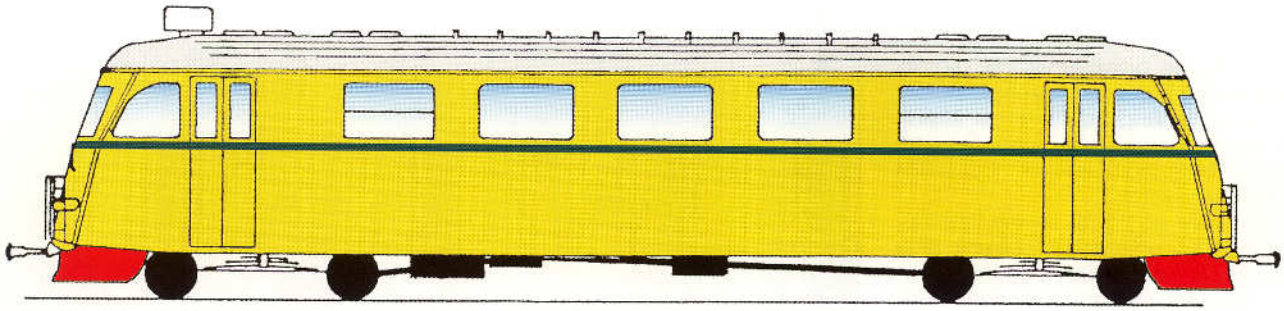
OHJ og HTJ



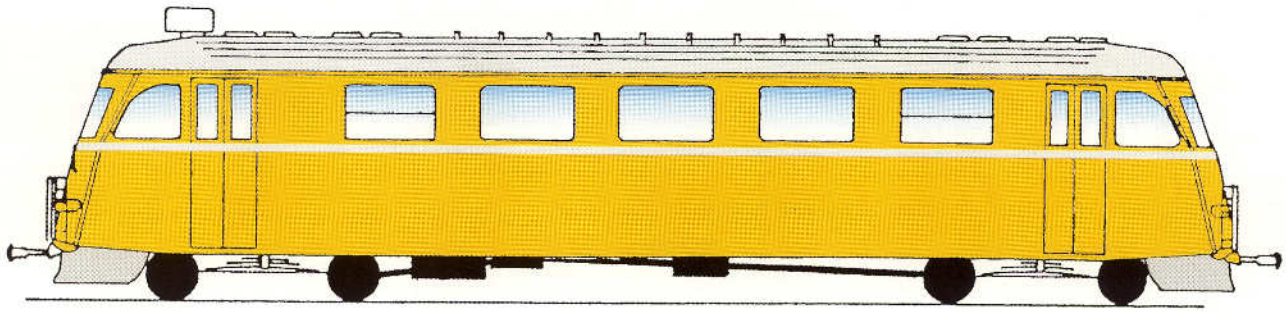
AHTJ, GDS, HHJ, LJ m.fl. (normalrød)



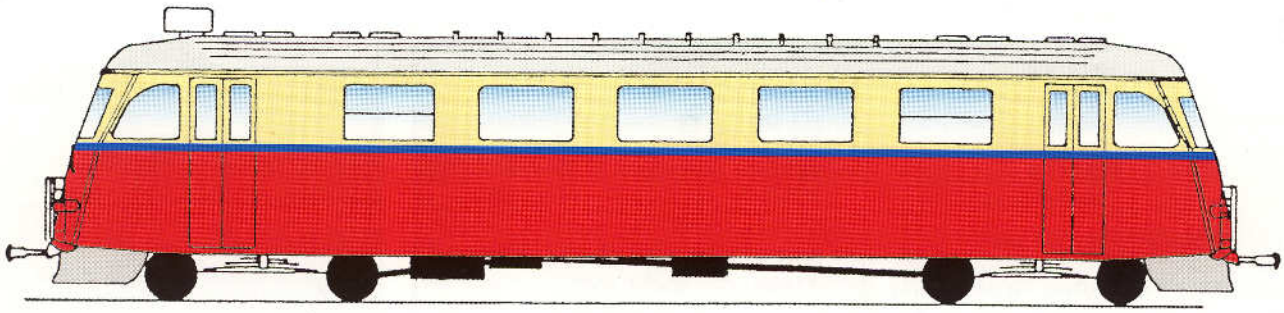
AHB, FFJ og AHJ



NPMB og KB



HP



HFHJ

gult mavebælte, ØSJS, der fik mørkegrønt og TKVJ som brugte lysegråt, fra ca. 1957 ændret til hvid. TKVJs røde nuance på busserne var i øvrigt næsten magen til APBs farve.

Hornbækbanens (HHGB) havde normalrøde skinnebusser med hvid stribe, og et logo med lille vingehjul under banens initialer.

HOJs (Horsens-Odder-Jernbane) skinnebusser var røde med hvid stribe, og det stiliserede logo på vognsiden var en blå cirkel (hjul) med gule vinger.

NFJ (Nord Fynske Jernbaner) havde skinnebusser i rød, der var en mellemting mellem den mørke røde hos APB og normalrød. Farven kaldtes for fynsrød.

Alle skinnebusser havde sølvfarvet tag, der i tidens løb blev mere gråligt.

Hosstående illustrationer viser - med en enkelt udtagelse - et udvalg af skinnebussernes liberi ved leveringerne i 1947-52. Da vi ikke kan gengive sølvfarve i bladet er denne kulør vist i gråtone.

Normalrød

Skinnebusser fra Langelandsbanen (LB), Lollandsbanen (LJ), Varde-Grindsted Banen (VaGJ), Ringstedbanen (KRB), Hornbækbanen (HHGB), Horsensbanerne m.fl. (se bemærkning a) i bemalingskema. Alle havde hvidt mavebælte.

Litrering

Hos næsten alle privatbaner var motorvognene litreret Sm for skinnebus motorvogn, mens påhængsvognene var litreret Sp for skinnebus påhængsvogn. De små to-akslede "rumpegeder" var litreret Sb for skinnebus bivogn.

Kun få baner afveg fra denne litrering, bl.a. GDS, der oprindelig litrerede sine motorvogne S, senere Sm, påhængsvogne T, senere Sb og for "rumpegederne" U, samt Hjørring Privatbaner (HP), der brugte litra Ms for motorvogne og litra Ds for påhængsvogne.

Litreringerne var anbragt enten midt på vognsiden eller nederst på vognsiden ved den ene dør. Førstnævnte var langt det mest almindelige.

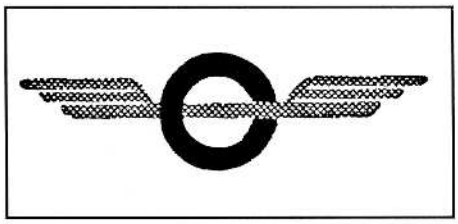
NFJ anvendte fuglenavne på et par af sine skinnebusser. Ligesom på DSB MS-

HFHJ skinnebus Sm 2 og Sp 2 med fiskekasser på bagagebærer passerer overkørslen ved Ølsted, 1964. Skinnebussen er i tofarve skema som det øvrige HFHJ-materiel. Foto: JS/DMJK

Logo på skinnebuser med forbogstaver og vingehjul fra HHGB.

Flere - men ikke alle - skinnebusser fra Mariagerbanen (MFVJ) havde vingehjul som logo, dog i en noget mere bastant karakter end fx på materiel fra HV. Foto: Chr. Oddershede/PÅ SPORET.

Logo fra Horsens Vestbaner (HV) på skinnebusmateriel. Cirklen var blå, mens selve vingerne var gule. Arkiv TA.



lyntog var navnet påsat siden i messingbogstaver under tagkanten. Navnene var FALKEN (Sm 2) og MÅGEN (Sm 3).

Litreringerne var for næsten alles vedkommende påført i hvid i en skrifttype tilhørende groteskfamilien, d.v.s. uden fød-

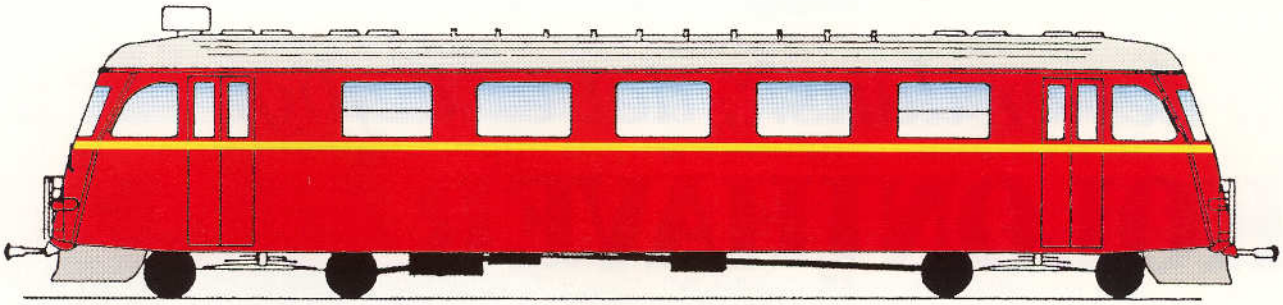
Bemaling af skinnebusser i model (Humbrol)

Privatbane	Vognkasse/Stribe	Humbrol Vognkasse	Stribe
Normalrød a)	Postrød/Creme	60-rød	34-hvid
AHJ/AHB/FFJ	Kirsebærrød/Sortblå	73-rød b)	85-sort
HFHJ	Creme/Vinrød/Mørkeblå	103-cream/153-rød	25-blå
HP	Gul/Sølvgrå	24-gul	166-grå
LNJ	Sølv/Rød	191-sølv	60-rød
OHJ (oprindelig)	Blå/Sølv	109-blå/191-sølv	-
OHJ/HTJ	Rød/Sølv	174-rød/191-sølv	-
NFJ	Mellemrød/Hvid	60-rød c)	34-hvid
NPMB/KB	Mørk gul/Grøn	71-gul	76-grøn
TKVJ	Mørk rød/Grå	73-rød b)	166-grå
VNJ	Rød/Gul	60-rød	24-gul
ØSJS	Rød/Mørkegrøn	60-rød	91-grøn

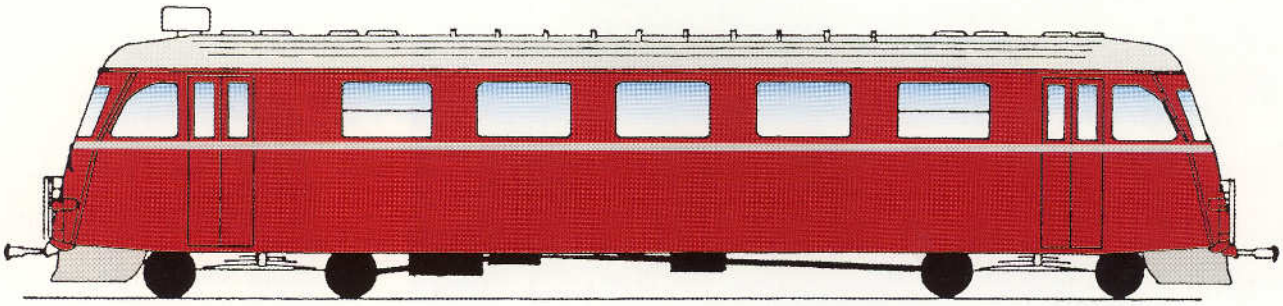
a) Farven gælder følgende baner:
AHTJ, DBJ, GDS, HBS, HJJ, HHGB, HHJ, HOJ, HV, LB, LJ, NKJ, NRJ, MFVJ, RHJ, RØHJ, SKRJ, SVJ, SNNB, TFJ, VaGJ, VVGJ

b) Farven er lidt for mørkerød, lidt 174-rød bør blandes i den 73-røde i forholdet ca. 1:4.

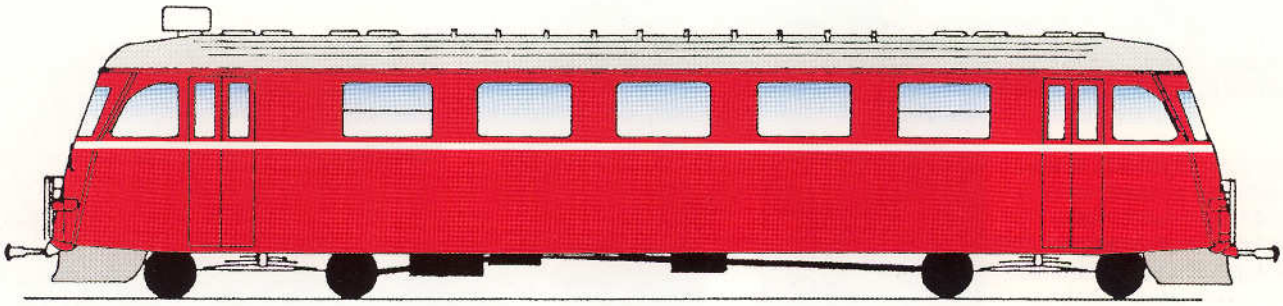
c) Farven er lidt for lys rød, lidt 73-rød blandes i den 60-røde i forholdet ca. 1:5



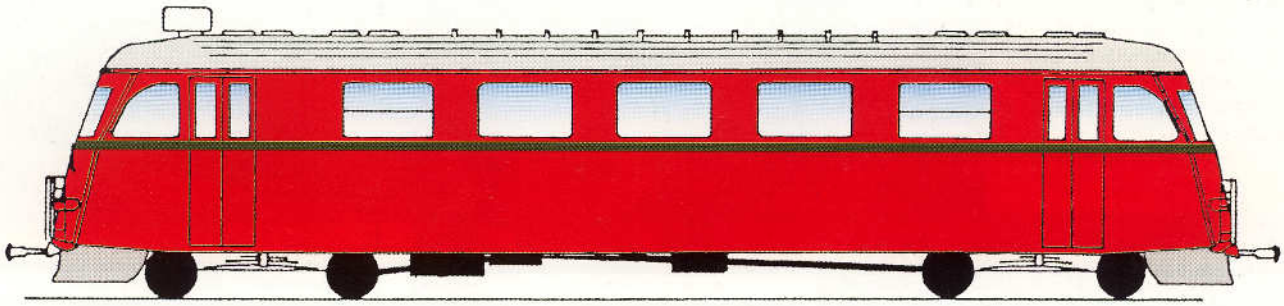
VNJ



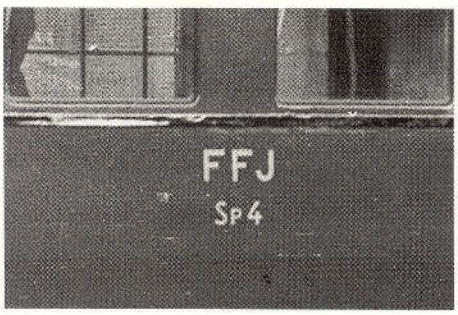
TKVJ



NFJ



ØSJS



der (seriffer). Den var stort set ens hos alle baneforvaltninger. Et eksempel på denne type fremgår af hosstående foto af bivogn fra FFJ, nemlig SP 4. Læg mærke til at P er lidt mindre end hovedlitra.

Selve navnet på baneforvaltningen d.v.s. GDS, ØSJS, FFJ, NFJ, DBJ o.s.v. var i alle tilfælde sat med store hvide bogstaver (versaller).

En undtagelse i litreringens farve havde skinnebusser fra VNJ, der havde navn og litrering i gul magen til striben, og det samme gjaldt Lyngbybanen LNJ, der havde røde påskrifter.

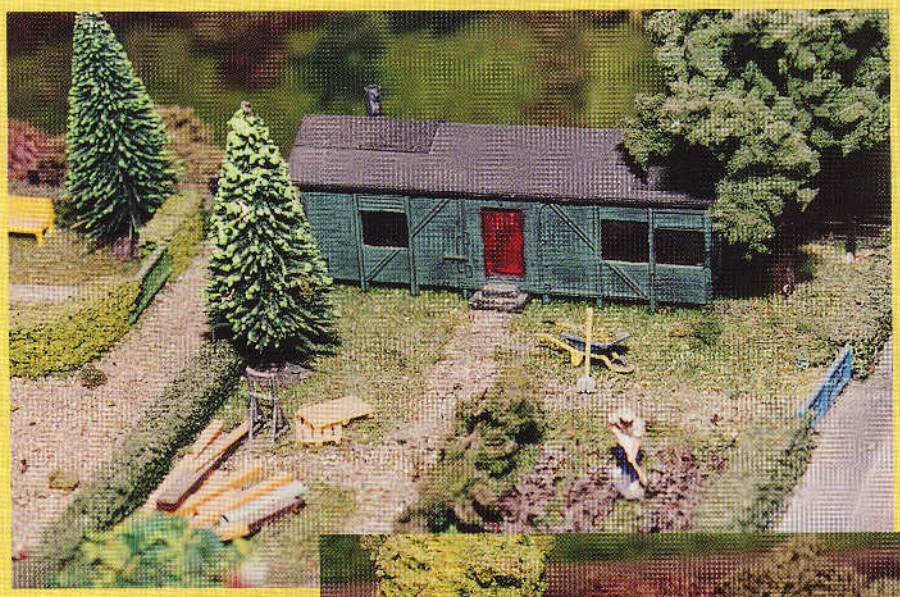
En tredje afvigelse i litreringen havde skinnebusser fra Hjørring Privatbaner (HP), hvor disse var udført i antikva-skriftsnit (næsten magen til DSBs gamle litrering). De var mørkebrune med hvide skygger. Desværre har vi ikke kunnet finde et godt nærbillede af denne litrering. Hvem af læserne kan hjælpe?

Litreringer er ikke vist på plancherne. ■

... det er dansk, det er dejligt

KOLONIHAVER

Kolonihaver er - og har altid været - noget typisk dansk. Det var mere reglen end undtagelsen, at de små jordlodder lå langs med eller i nærheden af jernbanesporene, således at man kunne nyde togenes forbikøren med en kold øl på havebordet. Hvordan grøntsagerne så havde det med damp og røg fra damplokomotiverne vides ikke, men det var vel et "nødvendigt onde"? På anlægget bør man således også anbringe en lille koloni med haver, så vi får markeret, at det er dansk.



Til venstre: Sørensen har købt en gammel vognkasse fra privatbanen, som nu er opstillet i haven, og han er i gang med at hyppe kartoffelrækkerne.

Til højre: Også her er der travlhed i de små haver, i hvertfald i den forreste have, hvor den flittige Hansen er i gang med at samle kompost. I baghaven hos Jacobsen er der en afslappet stemning. Han er ansat hos DSB, og fortæller om gårsdagens oplevelser med et lokomotiv, der voldte problemer og forsinkede toggangen, og vennen lytter interesseret.

Ovenstående billeder viser en havekoloni anlagt i et aflangt hjørne på NMJKs anlæg.

Vognkassen fra privatbanen på det øverste foto er selvbygget i rillet plastcard, græsplænen er en græsmåtte drysset med lidt fint "tossegræs", mens havegangene er almindelig siet sand, som er drysset oven på græsmåtten og limet fast med hvid fortyndet lim. Rundt omkring i haven ses haveudstyr m.v. fra tilbehørfirmaerne, bl.a. brædder, savbuk, trillebør, skovl og hakke m.v.

De levende hegn fås i metermål og flere grønne nuancer, størrelser og tykkelser fra tilbehørfabrikanterene. De kan uden videre klippes til i ønskede længder og limes fast med en limpistol. Sommerhusene er frit komponeret og er bygget i plastcard og -profiler. Borde, stole, bænke m.v. er fra tilbehørfabrikanterne, og det samme gælder havelåger.

De fleste træer, alle fra tilbehørfabrikanterne, er pyntet med lidt ekstra fint græspulver i forskellige grønne, røde og gule nuancer, der forsigtigt er drysset ned over trækronerne, og derefter sprayet med lidt 3M lim. Nye skud på grantræerne kan således illuderes med lidt lysegrøn græspulver, men en solsveden top fås ved at drysse med lidt rød pulver.

Tilbehørfabrikanterne kan levere masser af figurer til at gøre anlægget levende, det gælder Preiser, Auhagen, Merten o.s.v., og der er masser af ideer, der kan føres ud i livet. Også lidt mere vovede motiver med nudister, strandpiger m.v., som man også finder på NMJKs anlæg, kan man eftergøre for at illustrere det virkelige liv...men det tør vi slet ikke vise i bladet...eller?

Forslag til bemaling

I nr. 65 viste vi ombygninger af HELJAN litra CP, hvor to vogne på forskellig vis blev gjort kortere. Men vi undlod at fortælle om den videre ommaling m.v., så her viser vi, hvordan slutresultatet kan blive.

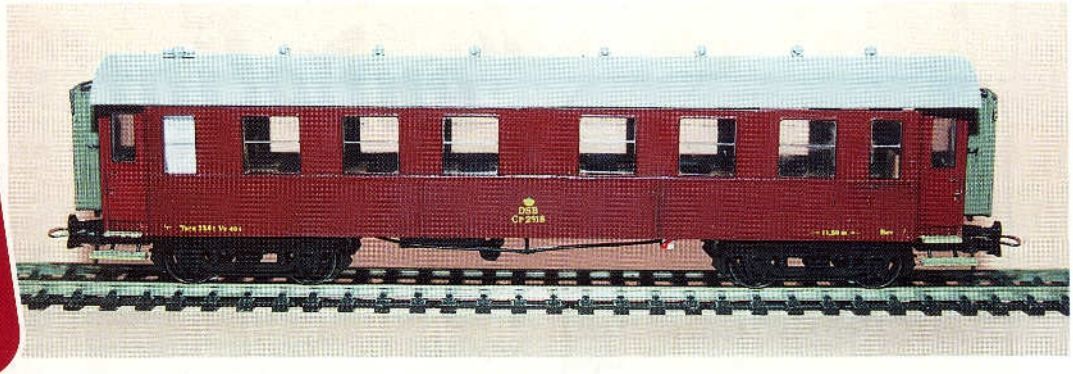
Litreringerne er sammenstykket af diverse tørtransfers fra rodekassen, hvorefter hele vognkassen har fået en gang halvmat lak Humbrol 135, som dels gør vognen pænt halvmat og dels beskytter litreringen mod slid. Vognen har fået nr. 2912.

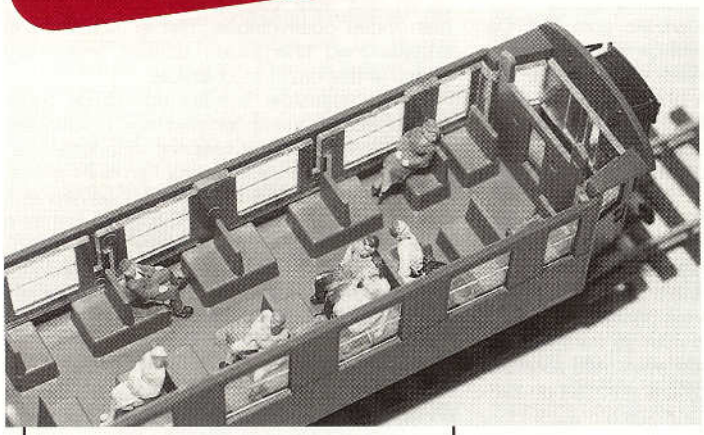
Pladehjulene er udskiftet med stjernehjul (egerhjul fra ROCO kan til nød også bruges), hvorefter trinene er malet med 83-okker, idet forbilledets trin ikke var sorte som på HELJANs model, men derimod havde slidte brædder.

Heller ikke harmonikaerne var sorte, de var nærmest grønbrune i groft lærred, og er på modellen derfor malet med 84-midstone, mens 53-metal er benyttet til hængerne og jernbeslagene på kanterne.

For at give variation i tagfarverne er modellens oprindelige mørkegrå tag ommalet i 64-lysegrå. Alle farver er fra Humbrols serie.

DSB litra CP fra HELJAN





Man kunne gå endnu videre og male små mørkegrå firkantede reparationslapper på taget, og svine taget til med sort eller mørkebrunt farvepulver. Man kan ligeledes børste bogierne med mørkebrune- og røde pulverfarver for at efterligne bremsestøv m.v. Men det må læseren selv eksperimentere med.

Kortkoblinger

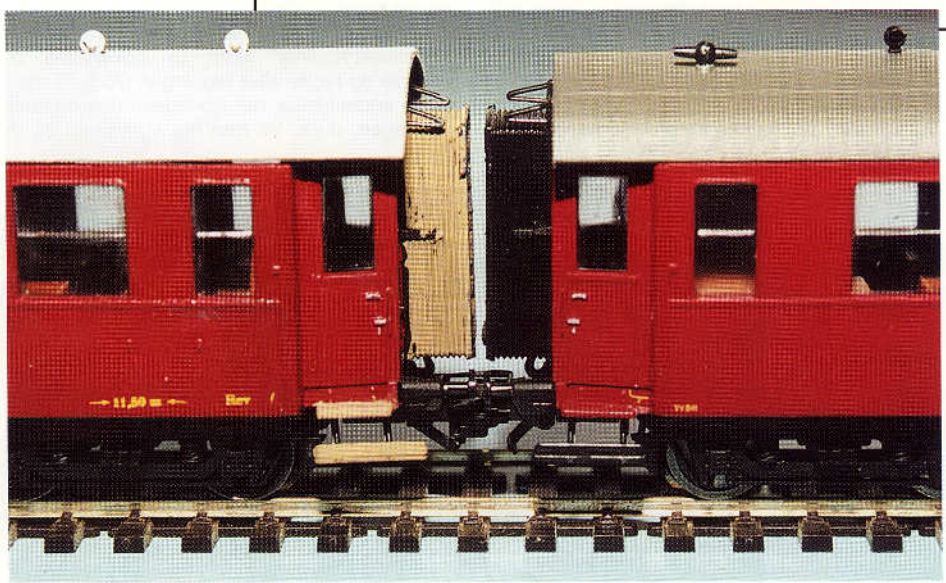
For at to vogne ikke skal "gabe" til hinanden under sammenkobling, så bør man udskifte CP-modellernes standard-A- koblinger med kortkoblinger. Det ser mere virkelighedstro ud. Der er flere typer kortkoblinger at vælge imellem, så det er op til, hvad man foretrækker. På billedet ses to CP-vogne forsynet med Märklin-kortkoblinger 7302, der giver optimal (men ikke minmimal) afstand, og lader vognene gå gennem relative skarpe kurver.

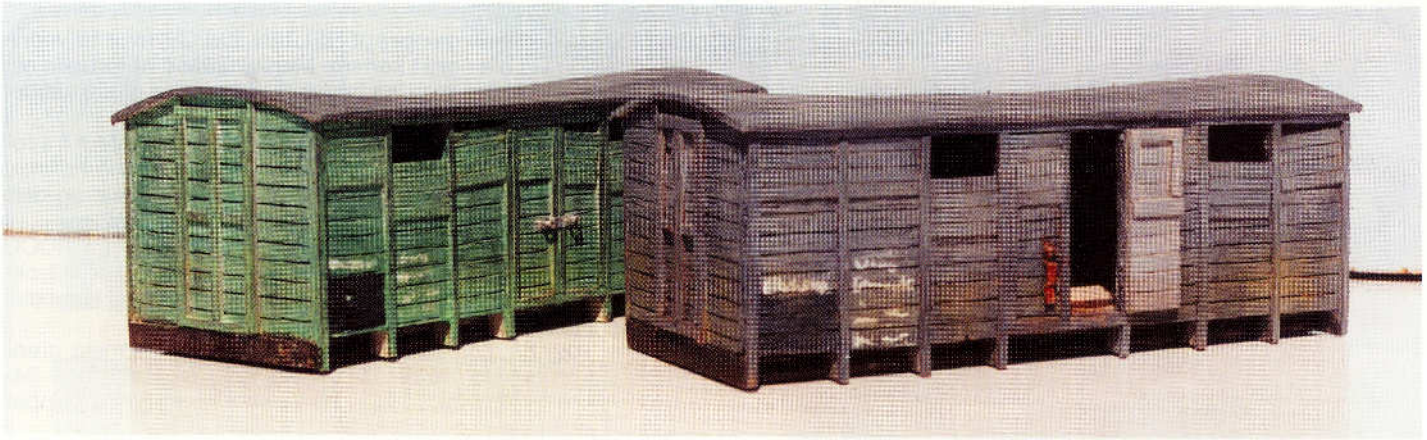
Figurer i personvogne

Figurer giver liv på modeljernbanen, og med bl.a. HELJANs modeller af DSB personvogne kan vi "befordre" rejsende fra sted til sted.

Man bør ikke lime figurerne fast i vognen, dels giver det skader på både sæder og figurer, dels er det bedst, at man kan fjerne figurerne igen. De skal jo ikke sidde i vognen, når den står på personvognristen. Så derfor anbefales det at bruge dobbeltklæbende tape til at holde figurerne fast.

Billedet viser en CP med figurer fra Preiser, NOCH m.fl., der er fastgjort ved hjælp af den nævnte dobbeltklæbende tape. Når vognen står i "depot" kan figurerne uden videre fjernes og benyttes et andet sted.





Fem (seks) model-Q-vognes "endeligt"

Hvor ofte er man ikke, i tidens løb, rundt omkring i landet, stødt på en vognkasse fra en gammel, udrangeret Q-vogn. Desværre fik man som regel aldrig taget et billede af den. Enten fandt man den ikke interessant dengang (desværre), eller man tænkte: "Det kan jeg tage en anden dag". Og når den dag så indfandt sig, ja så var vognkassen væk.

Af EVP

Vognkassetyper
Med udgangspunkt i en tegning af en ganske almindelig "gammel" 2-akslet Q-vogn, har jeg søgt at fremstille en række Q- vognskasser, der - hver især, efter deres "udrangering" - er blevet anvendt til nogle af de nedenfor nævnte forskellige formål:

Vognkasser henstillet på jorden
1 Kolonnehus/redskabsskur langs banelinien - vel det mest almindelige
2 Redskabsskur, fx i en jernbane-funktionærs have
3 Garage
4 Hønsehus
5 "Læskur" på marken for en landmands dyr

Eventuelt: En vogn, der endnu er "på egne hjul":
6 Hensat vogn for enden af et udtræksspor, udsat for en kraftig stødrangering.

Alle vognkasserne er fremstillet i "appelsinkassetræ" som vognkasse, kartonstrimler som stolper, karton fra skriveblokbagside eller karton fra en smørebrødsæske som tag. Da der ikke er tale om egentlige modeller, men mere om kulisser i modellandskabet, har jeg tilladt mig denne "frihed", bl.a. fordi det er nogle nemme materialer både at få fat i, men også at arbejde med. Om det så i øvrigt er så galt, ja det må læserne selv bedømme ud fra de viste illustrationer.

Forslag: Begynd evt. byggeriet med en slags "grundmodel", d.v.s. en helt "normal" vognkasse uden undervogn, som evt. bagefter kan anvendes til den første mulighed, banearbejdernes arbejdsskur langs banelinien. Ud fra denne "grundmodel" kan man så fremstille de øvrige muligheder, med de eventuelle ændringer i forhold til grundmodellen, som det nu kan medføre.

Vognkasse
Vognkassen er som nævnt savet ud i "appelsinkassekrydsfinér" som to sidestykker af længde og højde efter tegningen (75 x 25 mm) og to endestykker, der ligeledes udsaves efter tegningen, d.v.s. 26 mm høj - afrundet til 25 mm ved vognsiderne - men udsaves ca. 2 mm smallere end tegningen angiver, d.v.s. 29 mm bred. Sider og gavle ridses som brædder med fx en passerspids, med ca. 2 mm høje brædder. NB: Denne ridsning kan foretages både før og efter udsavningen, men i almindelighed vil jeg nok anbefale, at man ridser alle stykker (til én eller flere vogne) efter opmærkningen, men inden udsavningen. Det er nemmere at arbejde med finérpladen således, mens der endnu er tale om ét stort stykke.

De to vognsider vendes nu, så de ligger med bræddemarkeringen ned mod bordfladen. På enderne af finérstykkernes inderside markeres nu en skærelinie lodret, i én finér-tykkelses afstand (ca. 2,5-3,0 mm) fra gavlkanten. Med hobbykniven skæres forsigtigt igennem de to inderste lag - og kun dem - og det overflødige materiale "brækkes"/skæres forsigtigt af, mens det fremkomne "hak" i vognsiden rettes til med en fil. Se illustration A.

Sammenlimning
Når begge sidestykker er bearbejdet i begge ender, er vognkassen klar til at blive limet sammen med hvid trælim. Spar på limen - eller i det mindste bør limen holdes inde i vognkassen - væk fra vognsiderne.

For at sikre ordentlig sammenlimning og retvinklede hjørner, anbringes vognen i spænd på en eller anden måde. Mange har måske selv en sådan arbejdsgang fra tidligere arbejder ellers kan jeg nævne, at jeg selv benytter et par gamle skydelærer. "Vognkassens" sider anbringes mellem skydelærernes kæber, mens gavlen presses helt op mod skydelærens "stamme". Med en skydelære således anbragt i begge ender tørrer vognen en times tid, hvor-

Øverst på siden: To færdige vognkasser klar til at blive anbragt i sit rette miljø. Det vises og fortælles mere om i næste nummer.

Nederst til venstre: Også en færdig vognkasse, denne gang placeret delvis i sit rette element med omgivende "miljø". Se det færdige resultat i næste nummer.

efter den igen kan tages ud af sin "spændetrøje". Nu gås den efter med en fil/sandpapir for at fjerne eventuelle uønskede grater/kanter.

Grundbemaling

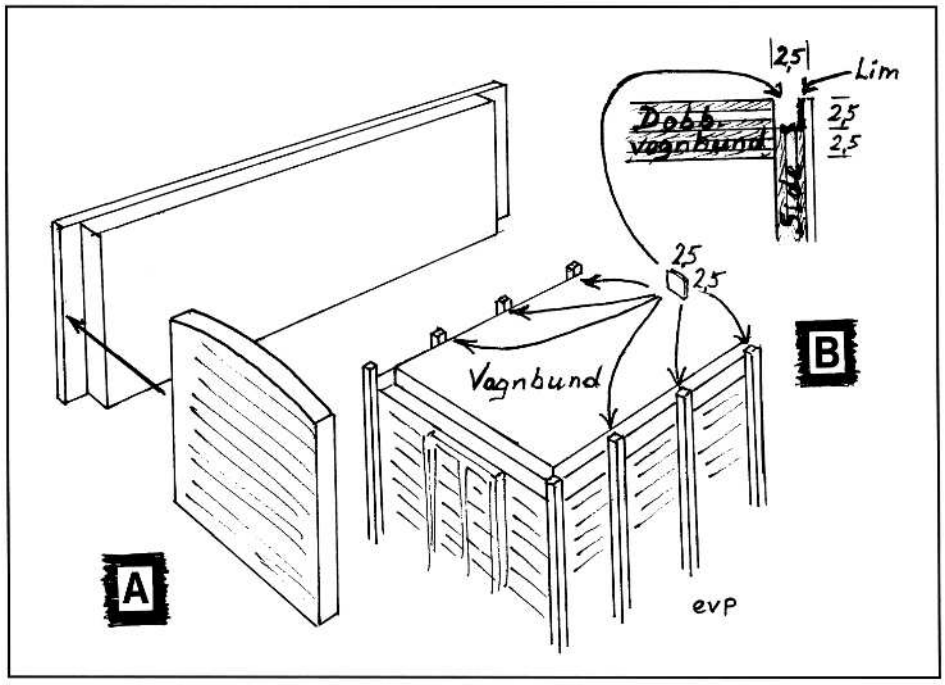
Sluttelig kan vognen nu males/farves med en første gang af det man ønsker at "male" sin vogn med.

Er træets overflade ubehandlet, og der kommer lidt overskydende lim på, tager træet ikke så godt mod farven siden hen. Derfor: Antyd farven inden pålimning af stolper. Selv benytter jeg meget svensk-rød træbeskyttelse til første gang bemaling ved rød/brune vogne, medens jeg benytter fortyndet oliefarve på tube (kunstner-farver) til andre vognfarver. I første omgang skal vognens farve kun antydes. Den rigtige farve for netop denne vogn vender vi tilbage til. Lige nu gælder det kun om, at vognen har fået lidt farve, nu hvor vi skal til at lime stolper på vognsiderne. Her henvises fx til den meget illustrative artikel om "Bemaling af privatbanernes lukkede godsvogne ca. 1935-1969" i "LOKOMOTIVET" nr. 64, hvor der også er henvisning til relevante Humbrol-farver.

Når jeg selv så ofte anvender disse oliefarver, er det fordi, jeg finder at de er så nemme at have med at gøre. De er lette at blande indbyrdes til den rigtige farve, de kan fortyndes til en passende malingsagtig konsistens, og de er gode at male med fordi farven næsten suges ind i det bløde, luftige træ. Derved "tørrer" de også forholdsvis hurtigt, og efterlader træets overflade med en gennemfarvet, mat overflade. Er dækkeevnen ikke tilstrækkelig, får vognkassen bare "en tur til". De er til gengæld komplet uegnede til metal. Eventuel efterbehandling, se senere.

Bundplade

Inden stolperne limes på, fremstiller jeg en bundplade til vognen, også af krydsfinér. Anbring vognkassen på finérpladen, og marker bundpladens yderkanter, idet der tegnes med en meget spids blyant langs vognkassens indersider. Herefter tilpasses pladen således, at den passer stramt op i vognkassen, uden dog at ødelægge noget. Til at markere undervognens længdedragere har jeg også benyttet og udsavet »endnu et lille stykke krydsfinér«. Læg den første bundplade oven på finérpladen og marker endnu en bundplade, men 3,0-4,0 mm længere end den første. Denne næste plade saves ud, og limes sammen med den første, således at enderne af den sidste (den nederste) rager 1,5-2,0 mm ud i begge ender. Når limen er tør og kanterne evt. er rettet lidt til med en fil/sandpapir, kan den mindste del af denne "dobbeltbund" trykkes op i vognkassen, medens den største del stadig holdes synlig udenfor. Det kan nu konstateres, at der "mangler" ca. 1 mm "vognbund" i hver ende af den store/yderste bundplade. Dette udfyldes siden hen af en "pufferplanke", men herom senere. Vognbunden kan allerede nu med fordel farves sort/sortbrun med vand-/spritbejdse. Bemærk, at denne vognbund ikke skal limes fast, men blot skal sidde fast ved hjælp af den stramme tilpasning. Hvorfor? Se senere.



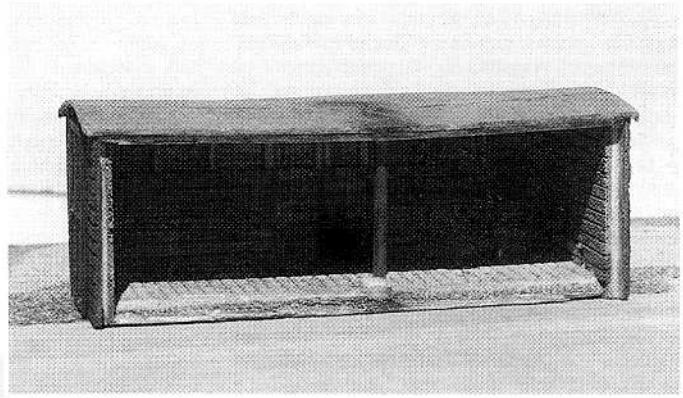
Stolper

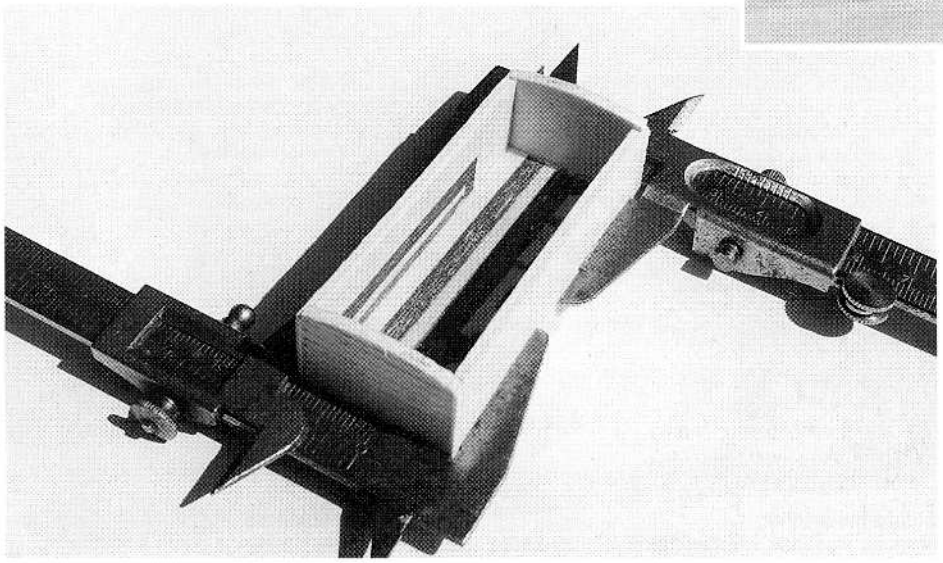
Stolperne er ca. 1 mm brede strimler skåret ud af ca. 1 mm tykt karton, og limet på vognkassen med sparsomme mængder af hvid træ-lim, således som det fremgår af tegningen. HUSK: Længden af sidestolperne skal være højden af vognsiden plus de ca. 3 mm som undervognens "længdedragere udgør, d.v.s. ca. 27 mm, idet der begyndes med den øverste gennemgående planke - også på 1,0 mm - lige under "tagudhænget". Gavlene forsynes tilsvarende med "stolper" for at markere gavldørene.

Eventuelt kan kartonen til stolper og sidelemme også males første gang inden eller evt. efter udskæring, men inden pålimningen.

Sidelemme og døre m.v.

Vognsidernes oplukkelige sidelemme er fremstillet af tykt papir/tyndt karton. Her "brædderidses" en kartonstrimmel med 1,5 mm brædder, i alt 4 brædder = 6,0 mm. Af denne strimmel afklippes nu småstykker tilpasset afstanden mellem de enkelte side- og dørstolper, og disse limes fast.





Øverst: Illustration A og B til bygning af vognkasser. På næste side findes skalategning af Q-vogn.

Herover: Kommende læskur for bondens dyr på marken. Også denne og flere andre vognkasser i rette omgivelser bringer vi mere om i næste nummer.

Til venstre: Vognkasserne kan under tørring sættes i spænd mellem kæberne på ældre skydelærer.

Hvis man evt. kunne tænke sig at antyde en åbentstående sidelem, kan dette ske ved at save et lille stykke finér ud af vognsiden ud for en eller to af de senere pålimede sidelemme. På vognsidens inderside fjernes de to lag finér i en afstand på ca. 2,0-3,0 mm fra åbningen, for at materialetykkelsen ikke skal virke alt for voldsom. Herefter er dette område lige inden for hullet farvet sort, så det ikke lyser alt for meget op, når vognen er færdig, og sættes på plads på anlægget. Vil man ikke ligefrem save hul i vognsiden, kan en åbentstående eller lidt nedsunken, skævtsiddende sidelem også antydes alene ved en skævtsiddende placering. Vognens indre mørke markeres i så fald med en sort tusch el. lign.

Evt. kan man også foretage en udskæring svarende til at én eller to af dørene står åbne. Den ene eller begge døre kan så fremstilles således, at man ser deres inderside, og kan limes på vognsiden ved døråbningen. Dette kan gøres pænt og lige, som en sidedør der "bare" er åbnet, eller tilpas skævt, "hængende", for at antyde, at det måske er længe siden, at denne dør har været lukket. Endelig kan den ene eller begge døre være taget/faldet helt af, og stå og læne sig op ad skuret på et passende sted.

Bemaling og påskrifter

Hvis man ikke påtænker at "udsmykke" vognkassen med yderligere detaljer, kan denne nu færdigmales i en passende farvenuance (se evt. "LOKOMOTIVET"s farveplanche i bladets nr. 64). Her må - vel især - den uøvede modelbygger egentlig siges at være meget heldigt stillet. Næsten alle farver kan være den rigtige. Der er vel næsten kun én farvenuance, der er forkert, nemlig den farve en vogn har, lige når den kommer ud fra malerværkstedet. "Alt andet" fra pænt bemalet til næsten totalt falmet og/eller afskallet må vel siges at være det rigtige. Litrering er ej heller det store problem. I virkeligheden kan disse sjældent ses, endsige læses. Nogle hvide markeringer af skrift, vil nok i de fleste tilfælde være tilstrækkeligt. Mine egne vogne er litreret ved hjælp af et lille stykke "rettetape" til skrivemaskinebrug. Læg evt. et sådant lille stykke tape over det aktuelle sted, "skriv" noget, vognlitra og -nummer, ejendomsmærke (baneforkortelse), Danmark m.m. Det kan sandsynligvis kun ses som ulæselige hvide klatter, og så meget des bedre. Husk at markere fx de tre nederste brædder i venstre side med sort - fx med en tusch-pen - som "Til/Fra-tavle". Først i de senere år forsynedes vognene med seddelkasser, men disse vil sikkert ofte være aftaget inden vognens hensætning.

Når vognkassen således har opnået et passende udseende, kan jeg finde på at efterbehandle træets overflade med en meget let "lakering" af en blanding af en lille smule harpiks fra det nærmeste gran- eller fyrretræ opløst i husholdningssprit for at "låse"/fastholde farver og påskrifter. Det skal være en meget tynd opløsning, der blot påføres træet, hvorefter den selv finder (suges) ind i træet og alle hjørner, huller m.v. Når denne blanding er tør, 1-24 timer efter (afhængig af opløsningens koncentration og træets sugeevne), har vognkassen ofte fået en anelse af fortidens glans over sig, og måske især i de hjørner/fordybninger, hvortil der blev suget mest af "lakken". Finder man det for blankt, kan det blot børstes lidt med en halvstiv pensel, evt. "dyppet" i lidt farvepulver, som led i den senere "vejr-bidning".

Tag

Nu kan vognkassen forsynes med et tag. Inden dette sker, må man dog lige gøre sig klart, om man vil have et pænt og vel vedligeholdt, hvælvet tag eller om dette evt. skal være mere eller mindre sammensunket som følge af tidens tand. Er resultatet af disse overvejelser, at vognen skal have det pæne vedligeholdte tag, indlimes en lille "pind", ca. 5 x 5 mm (en raket-pind el. lign) på langs af vognen øverst mellem gavlene. Falder overvejelserne ud til fordel for det nedsunkne tag, kan dette ske ved indlimning af en tilsvarende "pind", men i dette tilfælde på tværs af vognkassen, midt på mellem vognsidernes øverste kanter. I det første tilfælde understøtter den langsgående pind taget, således at dette ikke synker sammen. I det andet tilfælde trykkes kartontaget derimod ned til, og limes fast på den tværgående pind.

Som tag benytter jeg blokbagsidekarton el. lign. Kartonstykket klippes ud i målene 77 x 34 mm og kan limes fast som ovenfor antydet. Tagpapbelægningen foretager jeg ved hjælp af pålimning af tre papirstrimler 13 x ca. 90 mm, fx theposepapir. Først limes de to yderstrimler fast således, at ca. 1 mm af papiret rager ud over vognsidens tagkant. Den sidste strimmel placeres midt over den tilbageværende kartonstribe midt på taget. Herefter afklippes enderne af strimlerne således, at disse også kun rager ca. 1 mm ud over tagudhænget. Til sidst påføres kanterne af tagkartonen lidt hvid lim, og det overskydende papir trykkes fast til kanterne. Bemaling at taget sker efter de vel almindelige "regler" for tagfarver. Hertil benytter jeg de tidligere omtalte kunstner- oliefarver i forskellige grålige nuancer. Husk evt. at antyde sporene af en tidligere henstående, nu fordampet "vandpyt" på det laveste sted af det nedsunkne tag.

Sidste behandling

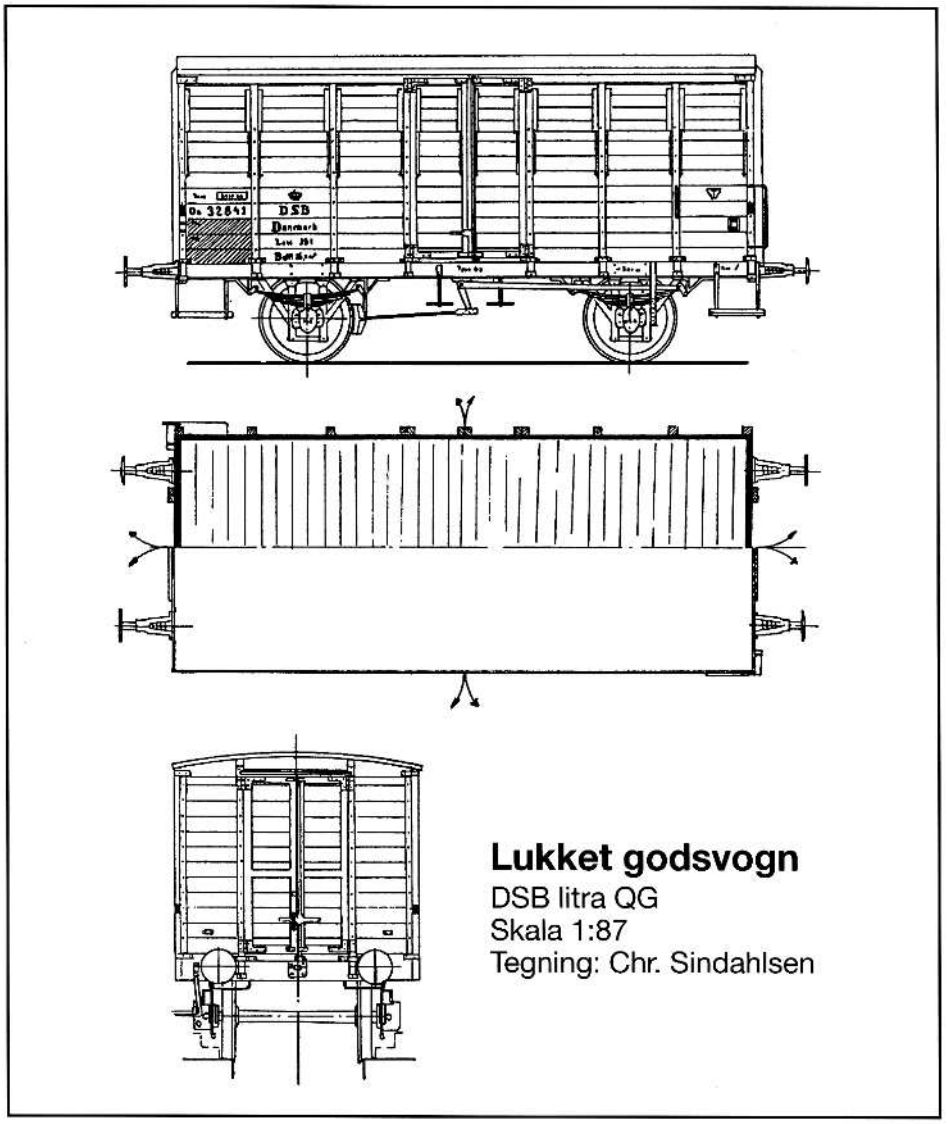
Sluttelig kan den næsten færdige vognkasse vendes om "på ryggen", d.v.s. med vognbunden opad. Her ses så to rækker "stritter", de yderste/nederste ender af sidestolperne. Til afstivning af disse skærer jeg en kartonstrimmel, 2,5 mm bred x 1,0 mm tyk. Af denne strimmel afskæres/afklippes tolv små 2,5 mm lange stykker, d.v.s. at man nu har tolv små kvadratiske stykker 2,5 x 2,5 mm. Disse påføres lim på to af kanterne vinkelret på hinanden, og placeres mellem sidestolper og vognbund således, at de limes fast til hhv. sidestolpen og vognsidens underkant, men endelig ikke på bundpladen. Det kan være en fordel at have vognbunden siddende på plads som støtte mens man indlimer disse småstykker, men er man ikke så sikker på hånden, er det måske en fordel at tage bunden væk inden man limer, så man ikke limer de forkerte steder. Se illustration B.

Mellem de to yderste side/hjørnestolper i hver ende tilpasses og indlimes nu et par "pufferplanker", der dels skal være der, bl.a. som støtter for hjørnestolpernes nederste del og - hvis det hele er fremstillet korrekt - lige netop ikke skulle sidde i vejen for den lidt for korte vognbund, der stadig skulle være til at aftage og isætte. Kvadratstykker og "pufferplanker" males evt. forsigtigt i samme sorte/sortbrune nuance som vognbunden.

Den virkeligt "kræsne" modelbygger kan naturligvis forsyne vognen med en del flere smådele så som glideskinner for lemmene, lukketøj for dørene o.m.a, men mon ikke dette allerede er tilstrækkeligt til denne/disse vognkassers fremtidige brug.

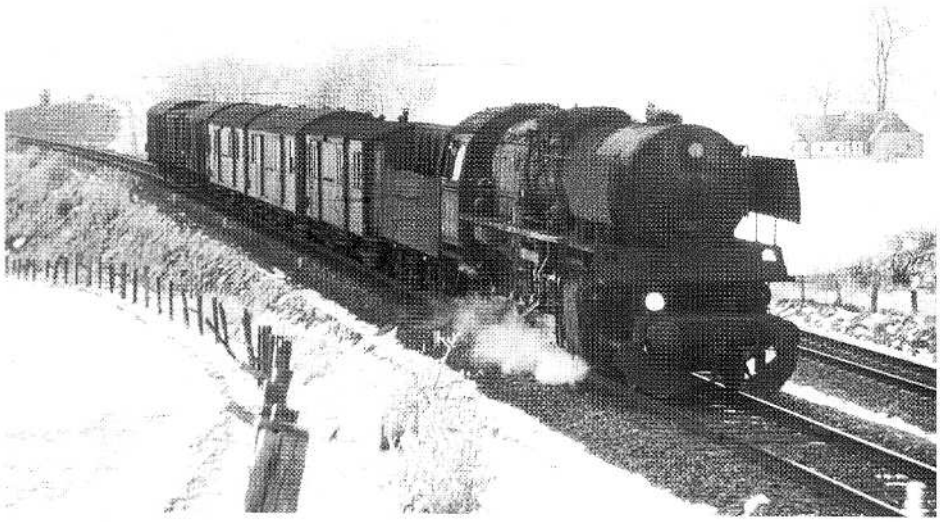
Nu skulle vognkassen vist være klar til anbringelse på et passende sted på anlægget. ■

(fortsættelse i næste nummer)



Lukket godsvogn

DSB litra QG
Skala 1:87
Tegning: Chr. Sindahlsen



SPOR SKIFTET

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

Posttog

Henning Petersen, Næstved har nogle kommentarer til vor "lille" tekst om DSB persontog i model, bragt i nr. 67, bl.a. omkring posttog side 9:

"Jeg opfatter posttog principielt oprangeret af bureauvogne eller postpakvogne. Betegnelsen "posttog" kunne være angivet i tjenstekøreplanen, fx før 1974 togene 1/2001/3001, 2105 og 2701, efter 1974 fx togene 7406, 9392, og 7593. Af pakkeposttog efter 1974 kan nævnes 7574 og 7587.

Jeg mener bestemt, at posttog med bureauvogne havde en hastighed på 100 km/t eller mere, og derfor kørtes med trækkraft med en tilsvarende hastighed. Jeg undrer mig derfor over, at der nævnes at litra N har kørt posttog. Kan det dokumenteres?"

LOKOMOTIVET: Henning har ret, når man med posttog definerer et tog formeret af bureauvogne, og så brugte man altid den mest moderne dieseltrækkraft. Vi skriver jo netop også "at dampen ikke brugtes så meget i de rene posttog" (side 9, afsnittet om posttog), og den viste tegning af N-maskine med bureauvogne side 6-7 er mere undtagelsen end reglen. Men der kørtes såmænd også "lokale" posttog med N-maskine som hosstående foto viser. Det er N 207 med posttog, februar 1966 ved Elmelunden på Fyn. De benyttede vogne er litra ECO-EA-EA-GS-HJ-GS, d.v.s. rejsegods- og godsvogne, sidstnævnte bruges som postpakvogne. Billedet er taget af Arne Kirkeby (arkiv OMJK).

Andre har spurgt om litra N og H virkelig er blevet brugt til weekend- og særtog. Ja, det viser bl.a. billeder, se foto af N- maskine med særtog for skolebørn i LOKOMOTIVET nr. 14, side 50.

For ukritiske?

Mogens Fritze er lidt "sur" på os, fordi vi i vore modelanmeldelser er for flinke over for mj-producenterne. Han skriver i et langt brev, som vi har tilladt os at forkorte:

"Som ivrig læser af det utroligt gode tidsskrift LOKOMOTIVET, må det være mig tilladt at fremsætte nogle få kritiske synspunkter i forbindelse med fremkomsten af danske modeller.

LOKOMOTIVET har vurderet nogle af disse modeller, men har efter min opfattelse været lidt for ukritiske med hensyn til den tekniske del.

HELJANs MX og MY har således haft en del tekniske mangler, som for nogles vedkommende er blevet rettet, men der er stadig et væld digt spring op til fx ROCO, der præges af teknisk kunnen, ikke mindst med hensyn til kortkoblinger.

HELJANs CP-vogne har ved anvendelsen af fx ROCOs eller Märklins kortkoblinger en afstand mellem harmonikaerne på ca. 2-2,5 mm, men endnu værre er det fx med CM-vognene fra HOBBY-TRADE, der når helt op på 4-4,5 mm afstand.

TOG&TEKNO har som bekendt udsendt Bn- og Bns-vognene, og de er efter min opfattelse optisk de bedste danske personvogne, der er bragt på markedet, men teknisk er der problemer med kortkoblinger, idet koblingsholderen glider ud af sin føring, som er placeret mellem vogn- og sædebund. Ved henvendelse til TOG &TEKNO omkring dette fik jeg at vide, at produktet var uden mangler og derfor var i orden!

Jeg synes det er utroligt, at man ikke er kommet længere rent teknisk, og jeg tror at holdningen blandt fabrikanterne er, at man blot kan bringe disse produkter på markedet vel vidende at mj-tidsskifterne LOKOMOTIVET og Banen anmelder og sluger - stort set alt - råt.

Jeg mener, at der burde stilles større tekniske krav til de nye produkter, og at ROCO har vist den rigtige vej...og jeg er ikke "betalt" af ROCO for at sige dette".

LOKOMOTIVET: Hm, vi synes ellers vi er ganske skrappe omkring anmeldelser, hvilket mange læsere efterhånden har givet udtryk for, men vi må prøve at lægge os i selen (eller trækkrogen), for også at se lidt nærmere på det rent tekniske, bl.a. køre- og koblingsegenskaber m.v. Disse områder har vi nok - som Mogens Fritze nævner - forsømt til fordel for modellernes udseende stillet op mod forbilledet.

Men spørgsmålet er, om det vil få nogen betydning? Vi ved at nogle mj-producenter m.fl. kun lejlighedsvis læser vort blad og dermed vore anmeldelser, og derfor rent faktisk ofte ikke er klar over, hvad vi skriver. Her synes tidsskriftet Banen at have en langst større indflydelse, idet nogle producenter og forhandlere ofte refererer til dette som værende autoriteten, så den "magt", Mogens Fritze glædeligvis tilskriver LOKOMOTIVET desværre (endnu) kun er ønsketænkning.

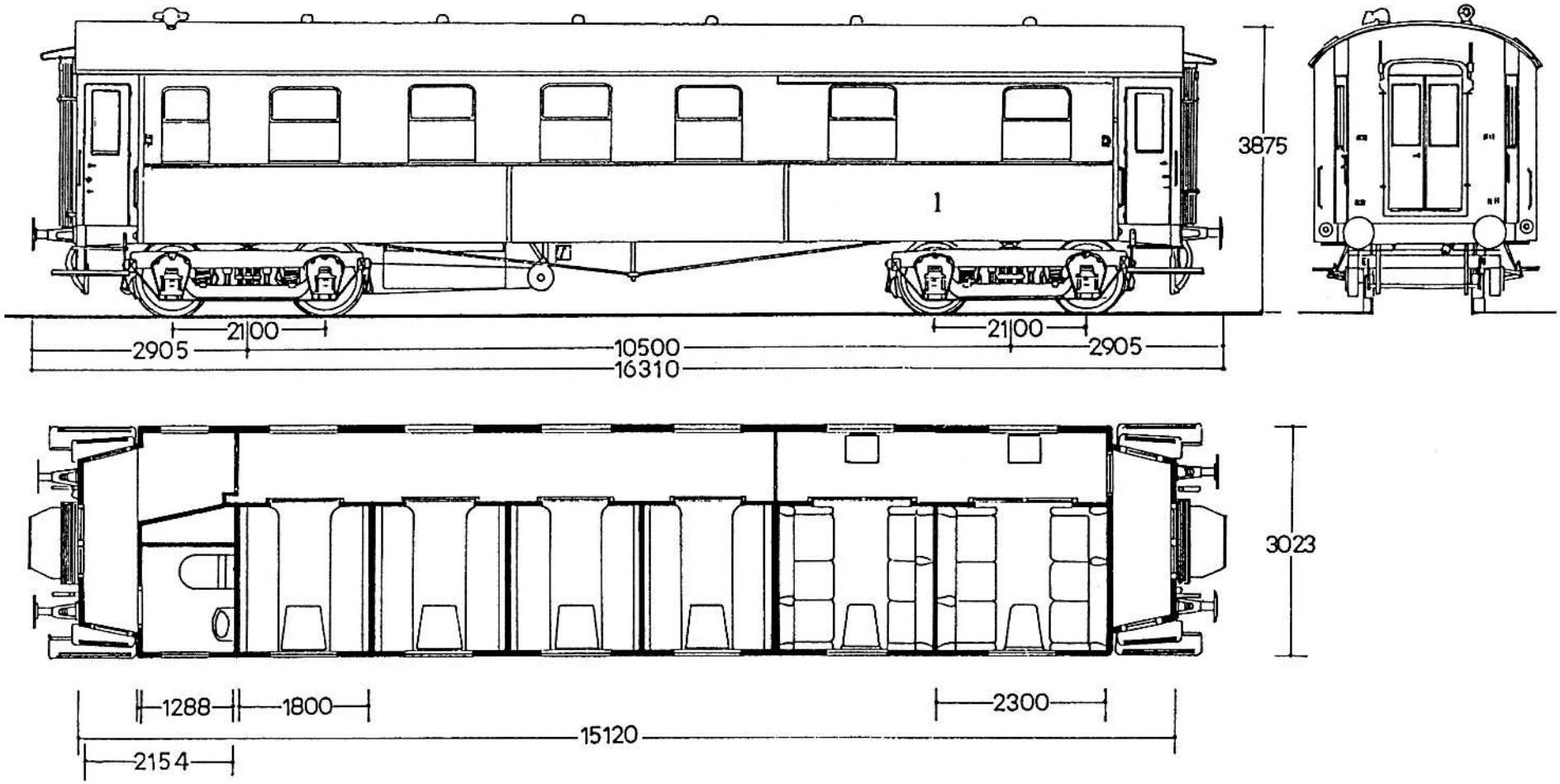
Tak for brevet til Mogens Fritze.

Epoker

I LOKOMOTIVET nr. 67 bragte vi en lille tekst om forslag til evt. ny epoke Vb, og bad om læsernes tilkendegivelser omkring denne. Vi fik en del henvendelser pr. mail og brev, næsten alle med accept. Men det afstedkom også nogle generelle spørgsmål og undren omkring vor epokeinddeling, der ikke helt svarer til DMJUs, bl.a. fra Erik Olsen, Ishøj. Han mener, at vi i bladet bør anvende epokeinddelingen fastsat (anbefalet) i den såkaldte NEM 808 DK norm udsendt af MORUP, da der ellers optræder to forskellige normangivelser, og det kan forvirre mj-erne. Det er der selvfølgelig noget rigtigt i. Men vi mener dog ikke at MORUPs danske inddeling er logisk i forhold til den danske jernbanehistorie, idet den "læner" sig for meget af de udenlandske med hensyn til skæringspunkter.

Men for at få en så korrekt og ensartet dansk epokeangivelse som muligt, har vi på grund af Erik Olsens meget udførlige henvendelse, bedt Dansk Modeljernbane Union (DMJU), der her i landet administrerer NEM-normerne, om at mødes og derved evt. få justeret disse til en samlet gældende norm for alle danske jernbaneinteresserede. Dette forslag har man velvilligt taget imod hos DMJU.

Vi vender tilbage med mere omkring emnet, når noget nyt forligger, men indtil videre vil vi fortsat benytte vore egne normer her i bladet.



DSB AT 208-221
Ombygget CvK 1941-42

Skala 1:87
Tegning: HO/mjk Tagrytteren (C) 1987
Revision af tegning, TA (2001)

Opgaven løst (næsten)

Vi stillede i sidste nummer læserne på en opgave med hensyn til at identificere tegninger af lastbiler m.v. i 1950'erne. Vi har fået flere svar, og resultatet er som følger (se illustrationer i nr. 67, side 14):

1) Ingen forslag! (?)
2) Leyland Comet 90 (1950-53)
3) De Soto 1951
4) Chevrolet 1950
5) Studebaker 1951
6) International 1935
7) Bradford 1950

Vi siger tak til alle læsere, som har bidraget med breve m.v., og tilføjer: Mærkværdigvis har ingen givet forslag til tegning 1). Er det en fantasitegning?

Til læserne

På grund af mange breve og mails må vi desværre udskyde nogle af indlæggene til SPORSKIFTET til næste nummer. Vi beklager, og håber at læserne vil bære over med os.

DSB litra AT 208-221

I nr. 65 viste vi en tegning af DSBs korte bogiepersonvogn litra AF, og denne gang bringer vi endnu en tegning af DSBs korte bogiepersonvogne, den kombinerede AT/ATM med 1. og 2. klasse, således at man kan ombygge HELJANs CP-vogne med nye sider, fx fra TIKØB HOBBY.

Dette er den mest almindelige AT-type, nemlig vognene 208-221, i alt 14 stk., der blev ombygget fra andre vogne af Centralværkstedet i København (CvK) i 1941-42.

Litra AT var en såkaldt 23/18-vogn, idet den var indrettet med 2 kupeer, der var 2300 mm brede og 4 kupeer, som var 1800 mm brede. Den kunne dermed medtage 12 rejsende på 1. klasse og 32 på 2. klasse. Litra AT havde delte vinduer, tagventiler af wendlertypen, og var udstyret med trykluftbremse G-P.

AT 208-213 var stationeret i Jylland, mens de øvrige tilhørte Sjælland (1951). Vognene var i drift et godt stykke ind i 1960'erne

Fra 1960 blev litra AT 208-218 ændret til CML 2270-2280, mens AT 219-221 beholdt litra og nummer. De tre sidstnævnte kørte fortsat i Jylland, mens vognene af litra CML var næsten ligeligt fordelt mellem de to distrikter.

CML udrangeredes mellem 1961-1967 med nr. 2272 (ex AT 210) som den sidste i 1966.

AT 219, 220 og 221 var i drift til 1967, 1965 og 1963 i nævnte rækkefølge.

Typen havde en søstervogn litra ATM 242, der fra 1960 blev til ATM 222. Denne benyttedes mest i motortog, og udrangeredes i 1965 efter at MO-vognene i 1900-serien havde fået indbygget varmekedel.

Andre søstervogne var ATM 201-207, der allerede i 1942 blev til vogne med 1. klasse litra AF 79-82 og AF 91-92. Disse vogne var dog anderledes indrettet, og havde bl.a. ikke delte vinduer som AT 208-221.

Endelig fandtes tre AFM-vogne 75-77, fra 1951 litra ATM 243- 245, der næsten var magen til AT 208-221; de havde dog ikke delte vinduer, men derimod spejlglasruder.

Motormateriel hos HP

I sidste nummer bragte vi en længere tekst om motormateriel fra Hjørring Privatbaner, hvor vi manglede et par oplysninger om HP 15". Disse har nogle læsere nu givet os, bl.a. Mogens Duus (MHVJ) og Ove Thomsen (DJK, Limfjordsbanen). Sammenfattet lyder skæbnen for HP 15":

HP 15"

HP 15" kom ikke til DJK, Limfjordsbanen, men derimod til MHVJ sammen med AHJ 5203/HP 15/OHJ 40 i 1979 (reelt først i 1980). Her henstod den i Randers og brugtes som reservedele for HP 15, der kunne sættes i drift 1984 efter en større renovering. HP 15" blev hugget op allerede i 1981, og kun "stumper" er tilbage i dag hos MHVJ.

I øvrigt kan tilføjes, at HP 13 kaldtes for MAK'en og HP 14 for "Thyboen", sidstnævnte var jo overtaget fra Thisted-Fjerritslev Jernbane (TFJ).

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for hjælpen.

Olsen Bande traktor i grøn?

Holger Søndergaard har et farvespørgsmål omkring DSB rangertraktorer, mere specifik den berømte traktor, der blev lånt af Olsen Banden i filmen "Olsen Banden på Sporet" (1975). Han har set en prøvemodel af denne, der kommer fra Burmester/OKT-model og skriver:

"Det drejer sig om de små rangertraktorer DSB nr. 56-57, bygget af Pedershaab i 1953. De var i de sidste år malet orangegule, hvilket bl.a. femgår af Jernbanemuseets eksemplar, men jeg vil gerne høre om de også har været grønne?"

LOKOMOTIVET: Så vidt vi ved, har de to traktorer kun været orangegule, men da vi ikke er helt sikre, så spørger vi vore læsere: Har traktorerne oprindelig været grønne...og hvem har evt. et farvefoto af dem fra før 1965? Ellers kan et sort/hvidt foto gøre det.

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 67

Side 9, 1. spalte i ramme, 9. linie nedefra:
...gl. MT, MV og MW; læs i stedet ...gl. MX og MV (litra MT og MW var udrangeret på nævnte tidspunkt).

Side 9, 2. spalte i ramme, sidste afsnit om Posttog:
...postvogne litra P skal rettelig være ...postvogne litra D. (det var først efter 1969 at vognene fik litra P).

Side 25, 2. tekstspalte i ramme, øverste linie:
...firkantet vandtårn; læs... ottekantet vandtårn

Side 29, 1. spalte, 3. linie:
Katalognummeret på Märklin-kortkoblingen skal rettelig være 7203.

Side 43, 3. spalte, 7. linie:
Ang. HP 14, så er der faldet et par linier ud omkring bemalingen. Læs venligst:

Lokomotivet omlakeredes i 1969 i mørkerød farve med lysegråt tag og sort undervogn. Ved hovedrevision i 1981-82 omlakeredes det igen, denne gang i den nye røde farve med hvide "mågevinger" på fronten og lysegråt tag. Håndtag og siden af fodpladen fik gule refleksstriber.

Side 45, billedtekst nederst:
HP 16 er ikke fra MAK, men fra Henschel (hvilket også er nævnt i teksten).

Side 47, 1. spalte, 3. linie:
HP 40 blev hensat i 1992, ikke 1990.

Bagsiden, øverste foto:
Maskinen er ikke en MY, men en MX.

LÆSERNE IMELLEM

Sælges
Byggesæt af DSB litra F II (den fra Trinbrættet). Byggesæt er ikke påbegyndt. Pris kr. 5000,-.

Søren Laursen
Baneleddet 33 . 6950 Ringkøbing
Tlf. 97 32 14 36

HELJANs P-maskine til Märklin - igen

HELJANs P-maskine er stadig i vælten, også hos Märklin-kørerne. Men rygtet for maskinen til dette system er fortsat ikke det bedste. Bent Søe, Greve, overvejer at købe en model, men er betænkelig, idet han skriver:

"Jeg er blevet betænkelig ved at købe HELJANs flotte model af litra P, fordi næsten alle siger, at den ikke kan køre - eller kører dårligt med afsporinger til følge - på M-spor, som min bane er lagt med. Hvad kan man gøre ved det? Findes der nemme løsninger og forbedringer?"

LOKOMOTIVET: Vi har personligt ingen erfaringer med Märklin, men vi har spurgt nogle Märklin-kørere, og de giver følgende råd:

Man skal først og fremmest bukke forløberbogien kraftigt bag over som nævnt tidligere i bladet (nr. 60 side 17 og nr. 61 side 22), idet bogien er den primære årsag til afsporinger.

Dernæst skal man udskifte begge forløberhjul med løsdelhjul fra Märklin kat.-nr. 7585 (egerhjul). Årsagen er, at HELJANs forløberhjul ikke helt er tilpasset Märklins system, men er et kompromis mellem 2- og 3-skinnehjul.

Märlins hjul/aksler er ganske vist forsynet med spidse pinollejer, men de slibes plane i enderne. Slibningen kan man gøre, når man har tid og lyst, idet hjulene sagtens kan monteres uden først at blive slebet flade. Det er kun et spørgsmål om æstetik. Bemærk, at de nævnte egerhjul fra Märklin har én eger mindre end de danske P-maskinehjul, men det kan man nok leve med!?

HELJANs P-maskine med nævnte Märklin-hjul kører derefter perfekt på M-spor, selv i kurver med lille radius, men der kan opstå andre problemer i mindre kurver, hvor lokomotiv og tender muligvis støder sammen grundet afstanden mellem dem. Så det anbefales at lægge en lidt større kurve end den absolut mindste.

Denne gang viser vi en tegning af en større provinsstation, og vi har - igen - valgt at være lidt lokale med vor egen station, Næstved. Tegningen viser Næstved station således som den så ud i perioden ca. 1924-1976 med materiel i året 1955.

NÆSTV

anno 1955

Sydbanen, hvor Næstved blev en af de centrale stationer, blev anlagt af Det Sjællandske Jernbaneselskab, og åbnede for drift den 4. oktober 1870.

Efter i godt og vel i 22 år at være almindelig gennemkørselstation på Sydbanen, fik Næstved i 1892 anlagt et spor med forbindelse til Dalmose-Slagelse.

Den nyanlagte bane til Slagelse fik ankomst og afgang i spor 1 ved hovedbygningen, og Sydbanens tog blev forlagt til spor 2, hvor der anlagdes en ny perron. Samtidig udvidedes spornettet på den østlige side, der dengang kun bestod af Næstved Jordes Marker.

Sidst i 1890'erne blev Næstved station atter udvidet for at få plads til privatbanen Næstved-Præstø-Mern (PNB), der indviedes den 15. marts 1900. Mod nord ved Hvedevænget anlagdes en ensporet remise med drejeskive til Præstøbanen, der i øvrigt fik holdeplads til persontog på modsatte side af Sydbaneperronen, d.v.s. perron 2.

Endvidere fik privatbanen to opstillingsspor i nord ved Næstved Jordes Marker, det senere såkaldte Kornbakken, hvor der i forvejen også lå statsbanespor og -enderampe.

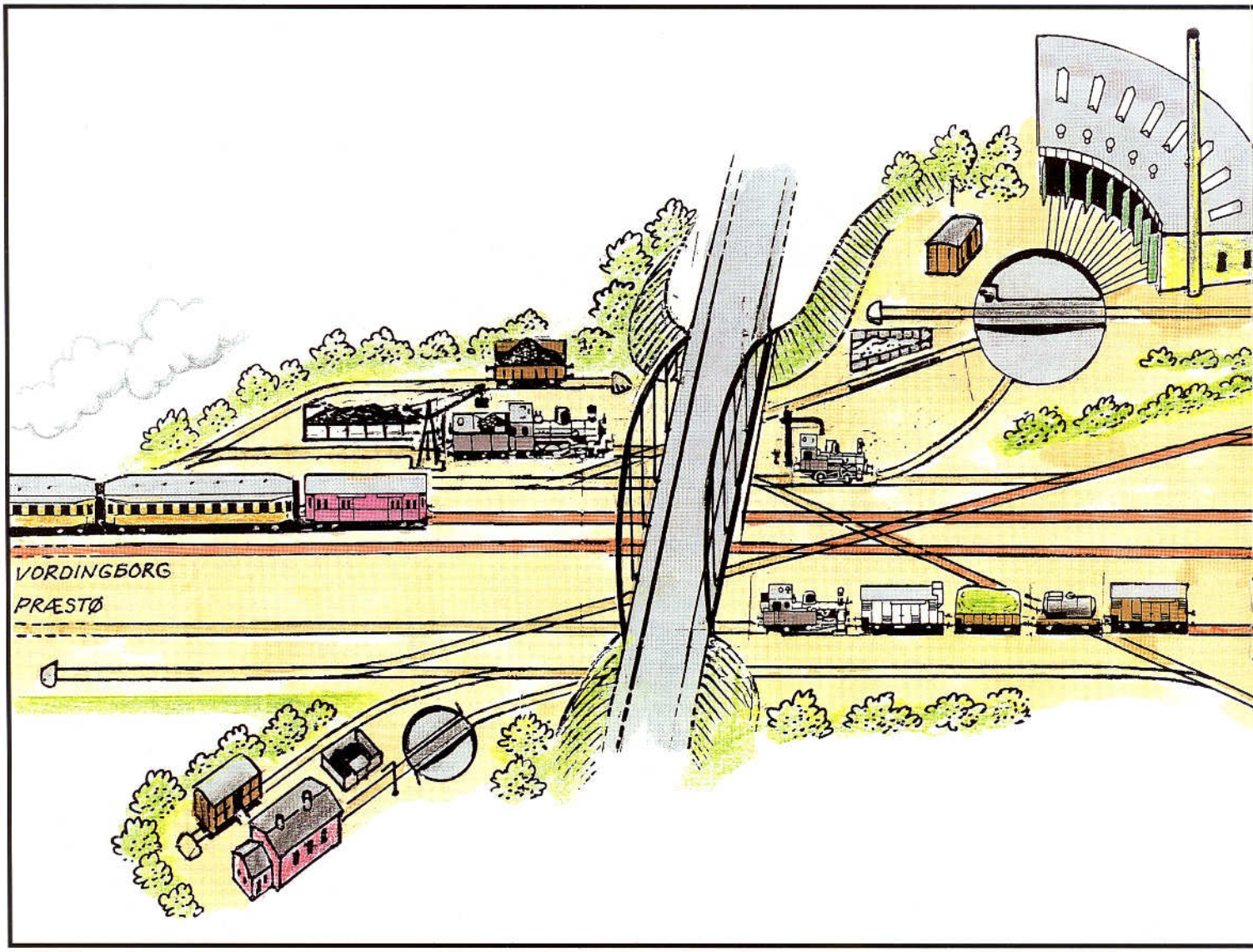
Stationsbygningen

Den første stationsbygning opførtes under ledelse af Chr. Abrahams i gule sten. Den var arkitektonisk set af beskeden fremtoning, og stilmæssigt blev den betragtet som "et langhus" med stort "anglosaksiskt" perronudhæng som det hed i en samtidig beskrivelse.

Efter Storstrømsbroens bygning i 1938 fik man en stærk tilgang af overnattende togpersonale, og der blev kneben plads i baneingeniørens kontorer, og man gik derfor i gang med at ombygge stationsbygningen. Den 6. maj 1943 kunne bygningen overgives til distriktet.

Den radikale ombygning i 1920'erne

Næstved stations største ændringer skete i 1920'erne, hvor Sydbanen fik dobbeltspor syd for Næstved, mens en nordgående strækning til Ringsted-Frederikssund (Midtbanen) blev taget i brug. Det ændrede stationens udseende og spornet radikalt. I jernbaneloven af 23. februar 1917, blev det nemlig vedtaget at strækningen syd for Næstved skulle ombygges til dobbeltspor, og den 1. juni 1923 åbnede den dobbeltsporede strækning Næstved-Lov, mens den resterende strækning syd på fik dobbeltspor det kommende år.



ED

Tegning Erling Nederland
Tekst: Torben Andersen

Midtbanen Næstved-Ringsted-Frederikssund blev vedtaget ved samme jernbanelov af 23. februar 1917, og åbnedes med dobbeltspor den 1. juni 1924. Sporene blev lagt med 45 kg stålskinner ligesom 2. sporet på Sydbanen.

Ved omlægningen af stationen samledes de små veje syd for stationen i en fælles vejoverføring (bro) syd for stationen. Den benævnes officielt "Rampen", fordi det i virkeligheden er en kunstig lagt jordrampe, som vejtrafikken kører op på for at kunne passere broen over jernbanen.

I den sydlige del indrettedes maskindepot med rundremise med driftfaciliteter som kulgård, vandkran og 20 m drejeskive. Remisen fik plads til otte store lokomotiver. Den kunne evt. udvides med fire maskinpladser til tolv, men det blev aldrig til noget. Kulgård og vandforsyning for damplokomotiverne blev placeret på den sydlige side af Rampen, hvor der også lagdes et spor til kemikalie/asfaltvirksomheden LUXOL.

Da flere af de nye ME-motorvogne, anskaffet fra midten af 1920'erne skulle stationeres i Næstved til brug for Midtbanen, opførtes en tosporet træremise op mod ryggen på den aflange murstenremise. Den husede fra 1934 også ML-vogne, efter at disse blev frigjort fra Kalundborgbanen, og Næstved blev hoveddepot for disse. Derefter brugtes remisen til MO-vogne, ligesom den senere også har huset MY-lokomotiver. Den blev nedrevet i 1975.

Ved motordepotet fandtes benzinpumper for benzin og solarolie, og foran den opførtes 1924 det nye ottekantede vandtårn til afløsning for det gamle runde i den nordlige ende af stationen.

Den lange bygning til stykgodsekspedition i stationens sydøstende opførtes ligeledes i 1924. Denne er ikke vist på tegningen.

Til damplokomotiver fra Præstøbanen opførtes en ny remise i stationens sydlige ende overfor den nyanlagte DSB-kulgård. Den blev bygget i røde sten.

Under krigen anlagde den tyske værnemagt en træbarak på godsbanegården. Den blev benyttet til 1945, hvorefter frugt- og grøntfirmaet A.W. Kirkeby overtog den, og indrettede den til lager. Den blev nedrevet i 1984.

(fortsættes side 24)

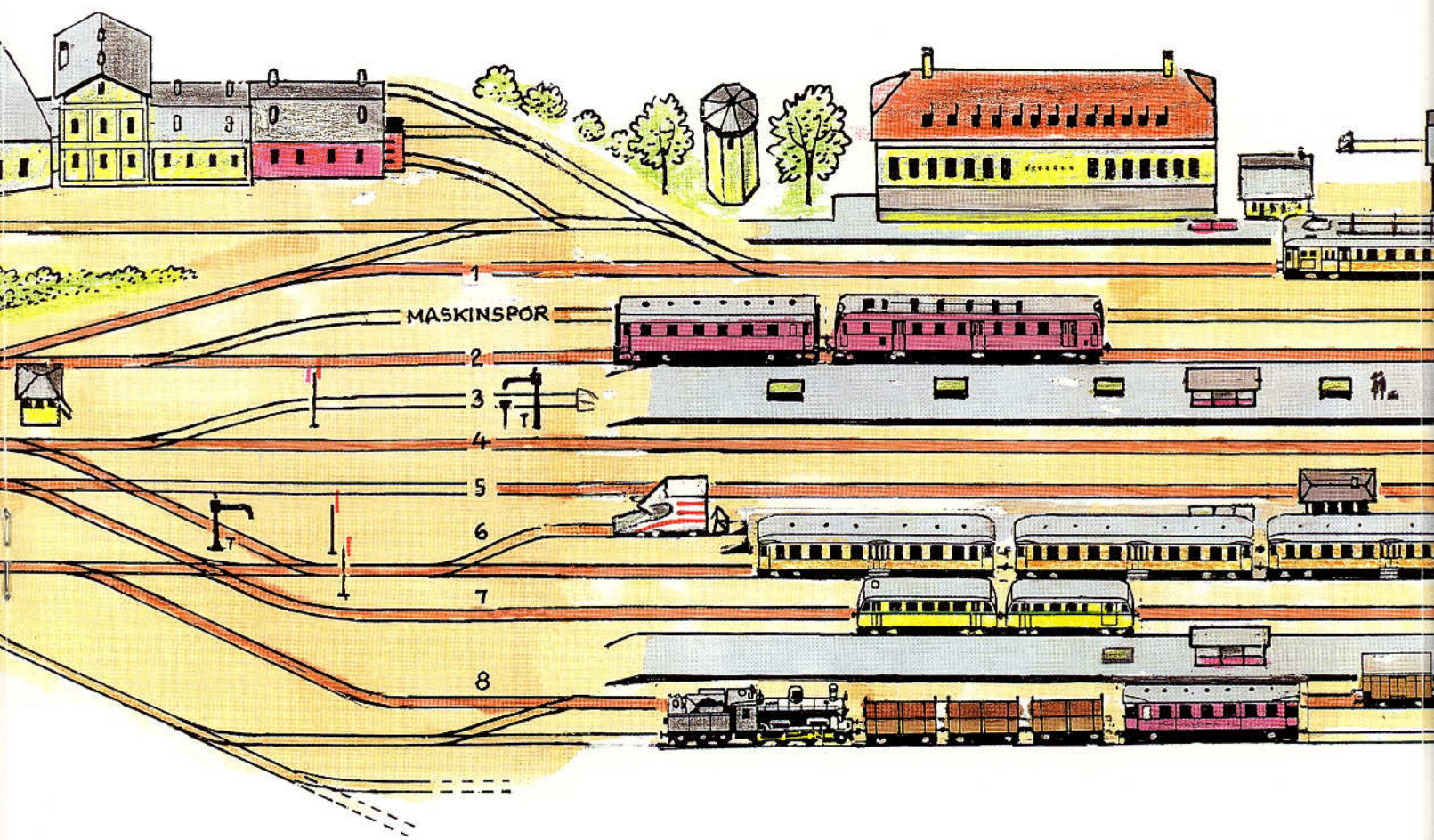
Kommentarer til sporplanen:

Sporplanen viser - af pladshensyn - kun Næstved stations personbanegård med tilhørende driftfaciliteter, og denne er nødvendigvis komprimeret af hensyn til længden. Hovedformålet med tegningen er at vise jernbaneterrænets opbygning og sporforbindelser, og sporforløbene er trofast gengivet som de - ifølge DSBs interne sporplaner - så ud i årene ca. 1924-1976. Den "krympede" tegning betyder også at bygninger generelt er gengivet forenklet og indbyrdes lidt forskudt, i nogle tilfælde er de af pladshensyn udeladt, fx boliger ved maskindepotet og diverse detaljer på jernbaneterrænet.

Endvidere er de karakteristiske perronoverdækninger på perron 2, 3 og 4 fjernet, så udsynet til sporene ligger frit, så med disse forbehold in mente, kan følgende kommentarer knyttes til tegningen:

I venstre side ligger dobbeltsporene til/fra Vordingborg, hvor de passerer Præstøbanens lille remise ved den karakteristiske vejbro, kaldet Rampen. Sidstnævnte fik sit navn efter jordramperne, der i 1924 anlagdes for at føre biltrafikken op på broen over jernbaneterrænet.

På den anden side af Rampen ligger den ottesporede gule rundremise med tilhørende faciliteter for driften d.v.s. drejeskive, kul- og



vandkraner, en af de sidstnævnte står ved sporet, kaldet "Det krumme", der fører fra drejeskiven til sporet ved Rampen. Drejeskiven, der har en diameter på 20 m, ligger i dag (år 2001) fortsat på sin plads. På tegningen ses en enkelt vognkasse, men i virkeligheden kunne man finde mange af den slags spredt over hele jernbaneterrænet.

Bag rundremisen og tilhørende bygninger ses den aflange rødmalede motorremise i træ, der blev opført for at huse dieselmateriel som ML, MO m.v.

Ved kulgården bag Rampen holder en K-maskine, der tager kul, og på sporet bag denne venter en åben vogn på at blive tømt for kul. Dette spor benyttedes også af asfaltfabrikken LUXOLs egen tjæretankvogn, og senere stod en C-maskine hensat her.

Lige over for DSBs kulgård ligger Næstved-Præstø-Mern-Banens maskindepot med lille drejeskive og kulgård. Stedet benyttes i dag som modtagedepot for miljøaffald af selskabet FASAN, der videresender det til Kommunekemi i Nyborg.

I nord hhv. syd står to signalposter vagt for toggangen. Herfra er der godt udsyn over de to diamantkryds, som forbinder næsten alle DSBs ind- og udgående hovedspor i både nord og syd. Signalposterne blev nedrevet omkring 1980, mens den tredje post på perron 3 stadig kan ses; den virker i dag dog kun som opholdsrum, lager m.v.

★

Lidt om det benyttede materiel: I spor 1 er netop ankommet et lokaltog fra Slagelse, oprangeret af ML og FE bivogn, mens der i spor 2 holder en MO-vogn med en kort CP på krogen. Det er lokaltoget til Ringsted, dette kørtes i weekender af D-maskine med CR og CPE.

De to endespor 3 og 6 ved perronerne - i daglig tale betegnet Blinde 1 og Blinde 2 - benyttedes til anbringelse af forstærkningsvogne, sneplove, hjælpevogne m.v.

Spor 4 og 5 er for tog til/fra København over Ringsted, mens spor 6 er for tog til/fra Køge. På spor 6 er en K-maskine ved at oprangere et lokalt persontog med CR-vogne. Næstved havde i 1950'erne mange K-maskiner i brug i persontogene, fx kørtes flere skoletog mellem Næstved-Slagelse på det tidspunkt af K- maskiner, mens D-maskinerne havde travlt med godstogene.

Netop en D-maskine ses på sporet ved siden af spor 8. Den er i gang med at oprangere et grustog til Mogenstrup, bestående af TH-ballastvogne og togførervogn litra CU. Dette tog var et meget typisk islæt på Næstved station gennem mange år. På tegningen er der kun blevet plads til tre TH-vogne. I virkeligheden bestod stammen af op til 10-12 ballastvogne. Senere benyttedes som togførervogn den berømte "Tudehornsvogn" litra EK i grustogene.

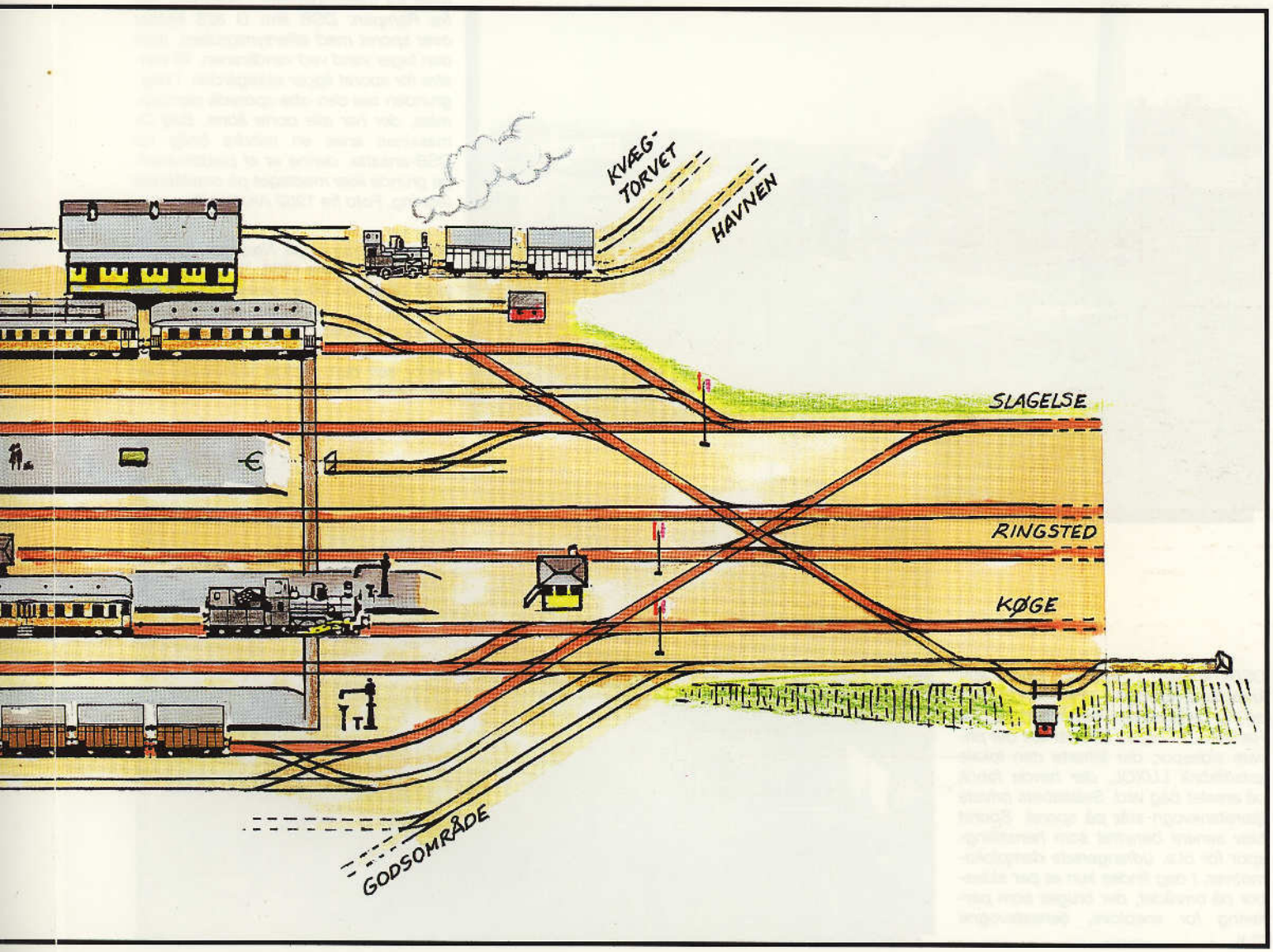
Lige for enden af dette tog - på spor 8 - venter tre Q-vogne fra NPMB på motorlokomotivet M 6, der skal slæbe dem til stationer på Præstøbanen. NPMB havde to stammer i drift, begge fast oprangeret af tre Q-vogne. De to stammer skiftedes til at bringe stykgods til kunder på NPMB. Mens den ene var på NPMB, blev den anden gjort klar/omladet på Næstved station til næste dags tur.

Næstved station havde flere rangermaskiner litra F II og HS. På tegningen er en HS ved at få slukket tørsten ved remisen, mens en anden er i gang med at trække hvide vogne fra Kvægtorvet til ventesporet "Over Vejen" bag varehuset. Til rangering benyttedes både sporene til Kvægtorvet og havnen, sidstnævnte førte også til Magle Mølle Papirfabrik (se LOKOMOTIVET nr. 64).

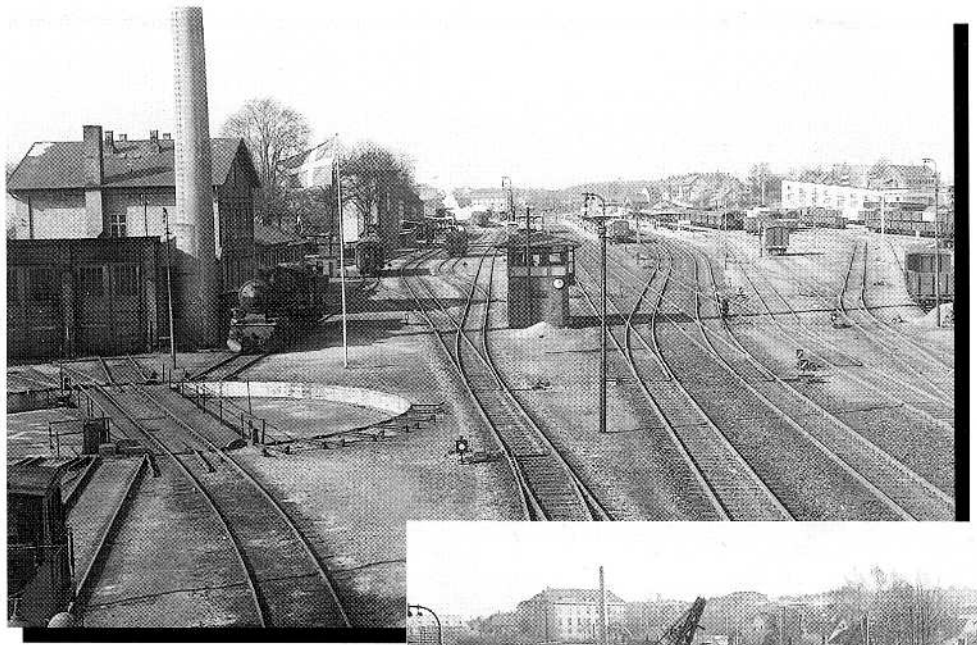
Ude i venstre side ved Rampen rangerer en F-maskine med godsvogne af blandet herkomst, bl.a. ses en grå beholdervogn fra olieselskabet DDPA/ESSO; det havde olielager, kontor m.v. på Næstved havn.

Og så slutter vi, hvor vi begyndte ude i venstre side, hvor et typisk sydbaneiltog er på vej ud af tegningen til Nykøbing F. Det fremføres af E-maskine, og sidst i stammen følger CM-vogne (spids CM) og en rejsegodsvogn litra EC.

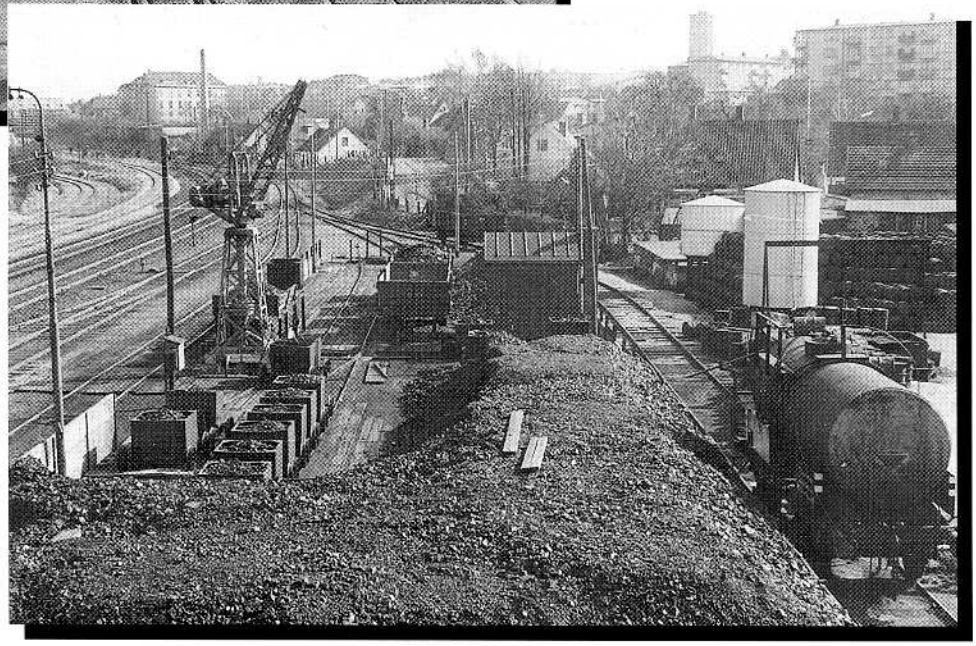
...så herligt var det på Sydsjælland i de glade jernbane-50'ere!



Miljø fra maskindepotet i Næstved, set fra Rampen: DSB litra D 825 holder over sporet med eftersynsgruben, hvor den tager vand ved vandkranen. Til venstre for sporet ligger askegården. I baggrunden ses den otte-sporede dampremise, der har alle porte åbne. Bag D-maskinen anes en mindre bolig for DSB-ansatte, denne er af pladsmæssige grunde ikke medtaget på omstående tegning. Foto fra 1962 AK/OMJK.



Jernbaneterrænet på Næstved Syd set fra Rampen, marts 1958. Til venstre i billedet ligger en 20 m drejeskive, og ved den høje skorsten holder en E-maskine på sporet kaldet "Skorstenen". Lokomotivet kan lige anes i skyggen. Til højre herfor ses den sydlige signalpost, der står mellem hovedsporene. Foto: JB-P.



DSBs kulgård i Næstved havde kulkran, små kulvogne, kolonnehus m.v., og var beliggende umiddelbart syd for Rampen. Til højre i billedet ses det private sidespor, der tilhørte den lokale asfaltfabrik LUXOL, der havde fabrik på arealet bag ved. Selskabets private tjæretankvogn står på sporet. Sporet blev senere benyttet som henstillingspor for bl.a. udrangerede damplokomotiver. I dag findes kun et par sidespor på området, der bruges som parkering for sneplove, tjenestevogne m.v.

Næstved fik fra 1924 fire perroner med i alt 7 perronspor: Spor 1 og 2 var til trafik til/fra Slagelse, spor 3 var for trafik fra/til Ringsted, spor 4 var hovedspor til/fra Ringsted (København), spor 5 og 6 for tog til/fra Køge, mens spor 7 var til tog for NPMB.

LUXOL

Mod syd ved kulsporet lå LUXOLs kemiske fabrikker (grundlagt 1913), der producerede vejmaterialer, kemikalier, tagtjære, træfarver og fiskeritjære. Fabrikken anlagdes 1913, men flyttede først til arealet ved Rampen i 1926, hvor det fik eget spor bag kulgården. I 1947 fik firmaet også egen vogn optaget i DSBs vognpark. Det var ZE 504 101, der udrangeredes i 1968. Fabrikken blev i 1977 overtaget af Superfos og nedlagt.

Signalposter

Statsbanerne ombyggede og ændrede i årenes løb sine sikringsanlæg, og det gamle anlæg fra 1903 erstattedes ved den radikale ændring af stationen i 1924, idet der i 1927 påbegyndtes ombygning af nyt anlæg. Ombygningen var tilendebragt i 1929, hvorved der samtidigt opførtes signalposter i gule sten, én i syd ved Rampen og én i nord ved viadukten, der skjuler forbindelsesvejen mellem Næstved Vest og Næstved Øst.

Den sydlige post blev nedrevet 1978, mens den nordlige post forsvandt 1982.

Spornavne

Spornettet på stationen var som på andre stationer nummereret. Men fra 1924 bar sporene officielle navne, der knyttede sig til sporets funktion, mens skifter fortsat havde numre. Navnene svandt bort ved den radikale sporomlægning 1976-1982, hvor bl.a. den sydlige del med et meget trafikeret "diamantkryds" blev taget op, og nye spor lagt til hurtigere gennemkørende tog.

Eksempler på spornavne var: "Hullet", hvilket var et blindspor siden af Præstøsporet; "Over vejen" var sporet bag det gamle gulkalkede varehus i nordvestenden, mens "Doktorsporet" var et nordligt stikspor ved en gammel lægebolig. "Skorstenen" var selvfølgelig navnet, for maskinsporet, der passerede den høje skorsten ved depotet til drejeskiven, mens andre spor havde navne som "Maven", "Trekanten" m.v.

Spornavne som "Langs Kulgården", "Dræsinesporet", "Vægten" og "Omløbet"og "Vasken" fortæller vel kort og godt, hvilke funktioner sporene havde, mens "Blinde 1" og "Blinde 2" var spor, der sluttede blindt ved perronernes ender, og hvor man ofte anbragte sneplove, hjælpevogne eller lign.

Hovedsporene benævntes dog spor 1 til 8. Spor 8 var spor for ankommende godstog. Endvidere var der opstillingsspor, der kaldtes for "1. afgang", "2. afgang" op til "4. afgang".

Næstveds trækkraft

Fra ca. 1926 blev Næstved - som allerede nævnt - hjemsted for de små motorvogne litra ME og senere for de lidt større bogiemotorvogne litra ML og diesellokomotiver litra MT, der alle trafikerede Midtbanen. Efter overflytningen af MT til Jylland i begyndelsen af 1930'erne, havde Næstved fortsat en MA-vogn og tre ME stationeret... og de var der stadig i 1940.

Derimod fik dampdepotet aldrig nogen større betydning. I 1940 husede depotet kun tre F-maskiner til brug for stationsrangering af såvel gods som personvogne. Til tog på Sydbanen brugtes maskiner fra København Gb, og til afvikling af trafikken på Slagelse-Næstved brugtes maskiner fra Slagelse, bl.a. litra O, der kørte banens tog fra ca. 1929.

I 1941 fik man en litra C, og i 1942 en litra K og D. Litra K benyttedes bl.a. i persontogene til Slagelse. Samme år udskiftedes den ene F-maskine med en mindre rangermaskine litra HS.

Det to-akslede motormateriel forsvandt fra Næstved i 1942, mens man fortsat havde litra D og C i stald.

På grund af brændstofmangel henstilledes det meste af motormateriellet under besættelsen 1940-45, og af hensyn til pladsen blev en del materiel fra 2. Distrikt hensat i depot på Sjælland, således fik Næstved det nye MK/FK-sæt 675/675 opstaldet sammen med to MO-vogne.

Efter krigen fik Næstved maskindepot atter ML-vogne til trafikken mellem Næstved-Gedser og Næstved-Slagelse, og de forblev her i flere år. Ud over disse havde man damplokomotiver af litra K, C og D samt rangermaskiner. Litra K benyttedes bl.a. i persontog mellem Næstved-Slagelse.

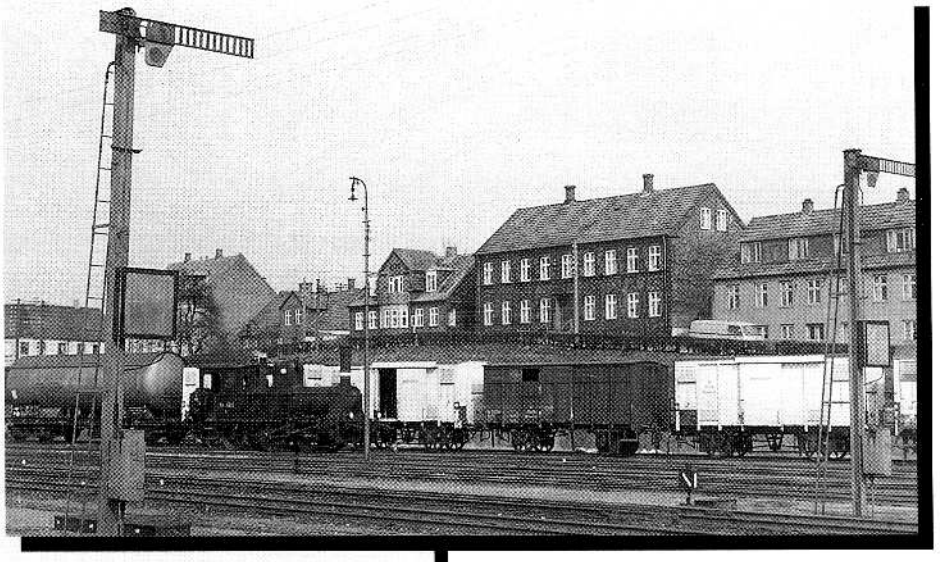
I løbet af 1950'erne fik Næstved MO-vogne til lokaltrafikken, og havde disse til nedlæggelsen af Næstved-Slagelse banen i 1971.

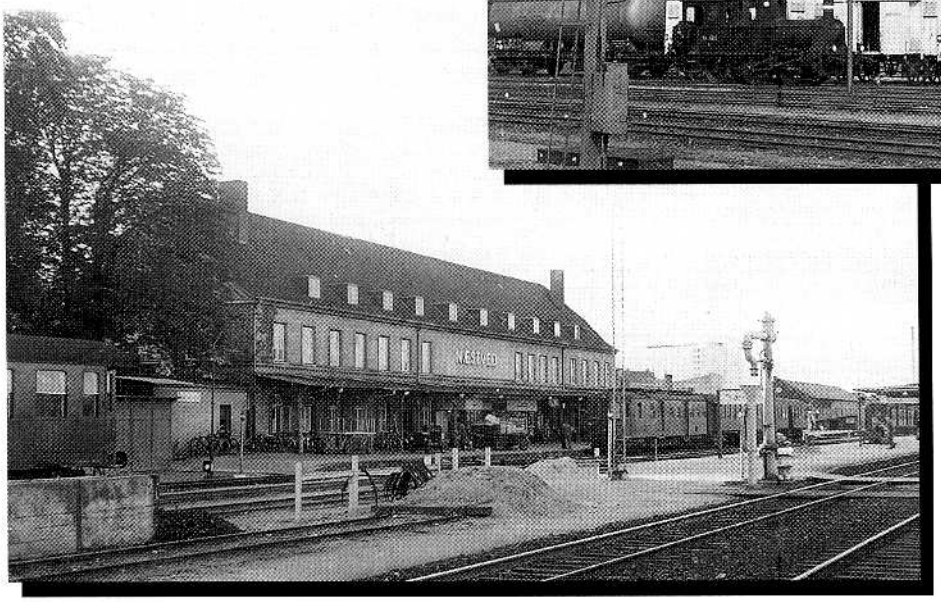
Næstved blev et af de sidste depoter med damplokomotiver i ordinær drift, idet man op gennem 1960'erne havde litra P, D og E stationeret. Litra E stod i reserve og benyttedes lejlighedsvis i tog mellem Næstved-Roskilde, mens litra D og P brugtes på Næstved-Slagelse banen.

De tre rangermaskiner litra F blev i 1963 afløst af tre MH, og disse forblev i Næstved indtil midten af 1990'erne, hvor de afløstes af litra MT.

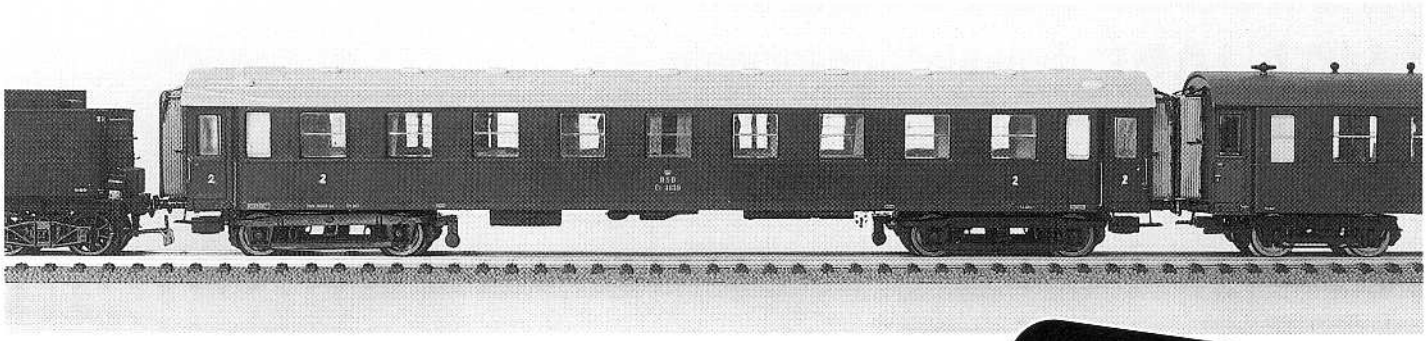
I dag er Næstved - lige som mange andre tidligere store stationer - kun en skygge af sig selv, idet senere ombygninger især i begyndelsen af 1970'erne, reducerede sporarealet betydeligt, bl.a. blev perron 4 helt fjernet, og i år 2000 blev godsbanegården reduceret til nogle få spor. ■

Til højre: På den nordlige del af Næstved station har der altid været livlig rangering. På billedet er F 463 i gang med at flytte rundt med godsvogne, her en sølvfarvet bogiegastankvogn med flydende gas til Dalsøgas, der lå på Næstved havn. I baggrunden afventer en række lukkede godsvogne, hvide såvel som brunmalede, der skal køres til - eller er kommer fra - Kvægtorvet. I forgrunden står to af de mange TU-signaler, der i mange år styrede udkørslen mod nord og syd på Næstved station (læs mere om signalerne m.v. i LOKOMOTIVET nr. 62, side 8). Foto fra marts 1958. JB-P.





Til venstre: I 1943 fik Næstved station ny stationsbygning, der blev opført i gule sten som øvrige bygninger på arealet (bortset fra NPMBs remise, der blev bygget i røde sten). Udvendigt er stationsbygningen stort set forblevet uforandret, mens der indvendigt har været adskillige ombygninger. Rundt omkring på jernbanterrænet stod vandkraner for servicering af damplokomotiverne, her en svanehalstype ved den sydlige ende af perron 2, hvor maskiner på vej sydpå kunne snuppe en lidt vand. I baggrunden anes et MO-tog, der netop er ankommet fra Slagelse i spor 1. Foto fra august 1965. JB-P.



Forbedring af litra CC fra PÅ SPORET

Af Ole Linå Jørgensen

Læserne bygger

I det følgende vil jeg tillade mig at underholde lidt med en mindre forbedring af PÅ SPORET CC-vogn. Udgangspunktet var, at det frie blik gennem en sidegangsvogn stødte mit øje. Det måtte der kunne gøres noget ved. Jeg tog så i Terapien (Terapi Hobby i Hasselager) og indkøbte for godt 30,- kr. kartonstrimler i forskellige farver, en liste balsatræ, en ny hobbykniv, en sølvpen og noget lim. Mørkebrun plakatfarve havde jeg.

Samlingen af vognen efter brugsanvisningen forekom mig så særpræget, at jeg dømte den til ubetinget at være udtænkt af en englænder. Jeg oversatte den til dansk som følger:

Taget

Taget skal efter brugsanvisningen skrues fast til den store grimme støbekanal i vognkassens loft. Støbekanalen vil uvægerligt generere indbygningen af indmad, så væk med den. Et par tværribber blev dog bibeholdt for at holde vognkassen på plads. Muligvis er det ikke nødvendigt. I stedet købte jeg i byggemarkedet en pakke skruer, der er beregnet til at skrue elektriske kontakter fast til væggen, så taget kan skrues fast til bunden med to gennemgående skruer. Da skruehovederne ville genere bogiens udsving, borede jeg huller i plasticbunden og spændte skruerne mod vægtpladen, som derfor nødvendigvis skal limes godt fast til plasticbunden.

Kupeer, skillevægge m.v.

I plasticposen med kartonstrimler fandt jeg en gyldenfarvet, som jeg skar vinduesåbninger i til brug som indvendig vægbeklædning. Af en mørkebrun strimmel skar jeg derefter indvendige vinduesrammer som jeg klistrede på den indvendige lyse vægbeklædning. Som en lille finesse kan man op i det, der skal være vinduesåbning, udskære en lille vindueskarm og et klapbord som man bøjer ned, inden montering af den indvendige væg. Jeg lavede ikke varmereguleringshåndtaget, der sad i vindueskarmen. Når de indvendige vægge er færdige, limes de fast indvendigt i vognen.

Af et kraftigt stykke karton udskæres en vognbund en smule mindre end vognens indvendige mål, så den senere kan puttes ned i vognen uden at genere indervæggene. Oven på denne limes diverse skillevægge, væggen til sidegangen og sofaerne, som er udskåret i balsatræ og malet med mørkebrun plakatfarve.

Mørkebrune trælister udskæres i karton og limes på væggene. Skydedøren til kupeerne og enddøre i sidegangen udskæres i mørkebrunt karton, og dørhåndtagene opmærkes med sølvpennen. Skydedørene limes på væggen i åben, lukket eller halvåben tilstand efter temperament. Mørkeblå gardiner udskæres i en kartonstrimmel i passende farve og limes for vinduerne mere eller mindre synlig afhængig af, hvor meget de er trukket for. Hvis man har lyst kan man også lave bagagenet i karton. Man tegner på et stykke karton det ydre omrids af et bagagenet samt et par millimeter til at bukke ned ad væggen. Selve nettet tvivler jeg på, at nogen kan lave i model med mindre man er gode venner en samarbejdsvillig edderkop, men rammen kan man fint antyde ved at skære fire huller i kartonen. Tilsvarende kan man lave det lille net, der sad nedenunder. Bagagenettet vil dog næppe være meget synligt på modeljernbanen.

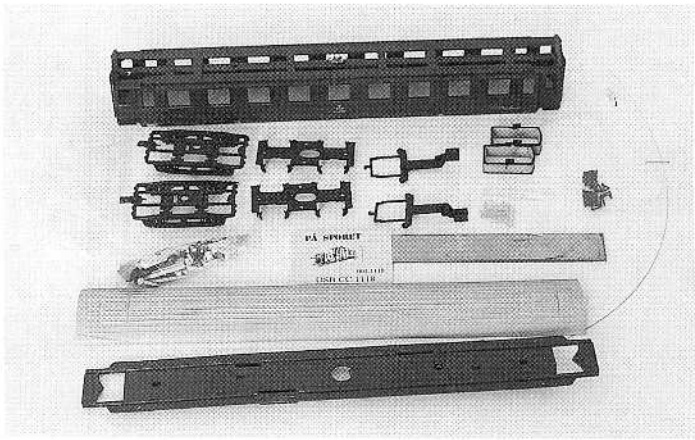
Man kan efter lyst også more sig med at forsyne kupeerne med nødbremse, sidegangene med spejle og kort over jernbanestrækningerne, men disse ting er der næppe heller andre end konstruktøren, der nogensinde opdager.

Hvor skruerne til taget skal gå igennem, laver man to kanaler i skillevæggene. Disse vil falde så godt sammen med omgivelserne, at selv eksperter på området skal se godt efter for at finde dem.

G/P-omskifter m.v.

G/P-omskifter, der fulgte med de ætsede trin, er placeret efter billederne i brugsanvisningen. De skal sidde en smule forsat i forhold til hinanden, idet G hhv P stillingen sad til samme side, når man så på omskifteren uanset hvilken side af vogne, man stod med næsen vendt imod. Det opnåede man ved at lade akslerne fra omstillingsgrebene ende i et kvart tandhjul inde under vognen. Set fra den ene side medførte omstilling til venstre på denne side omstilling til højre på den anden side. Det er vist svært at forklare, men jeg håber at ideen er gået op for den efterhånden hårdt prøvede læser? Da jeg ikke kunne få 2-taller til at sætte på vognsiden, malede jeg dem selv.

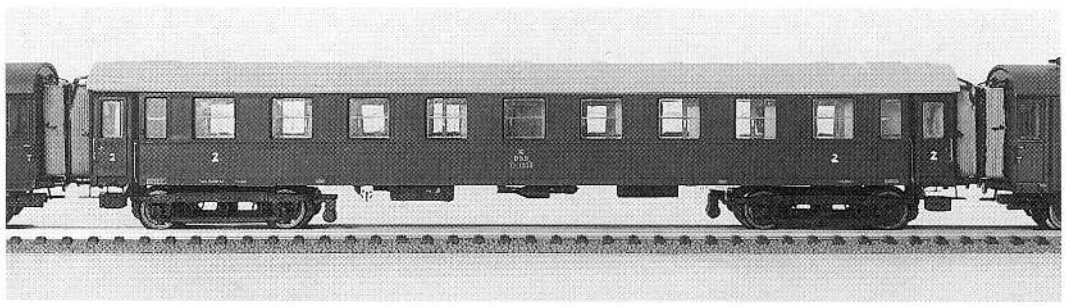
Udvendigt males harmonikaerne i en passende tilsmudset lærredsfarve. Pufferne brød jeg mig ikke om, så ved hjælp af en messingstang, en søjleboremskine og et par nålefile fik jeg filet fire pufferhylstre. Af en tynd messingplade fik jeg filet pufferpladerne som blev limet på hylstrene og malet.



Jeg vil ikke trætte læserne med flere detaljer om mit hjemmesløjd, men blot vise et billede af vognen fra hver side, så man kan se, hvordan vognen vil tage sig ud på modeljernbanen. Resten overlades til modelbyggerens kreative evner, fingersnilde, gode syn og tålmodighed.

Jeg har anvendt artiklen med tegning og billeder i LOKOMOTIVET nr. 61, august 2000 samt en fotokopi af en tegning fra 1945, som i tidernes morgen har været bragt i Modelbanen.

God fornøjelse. ■



HELJAN

5-akslet motorvogn DSB litra MO

Skala 1:87; epoke

Ifølge HELJANs produktionsplaner skulle MO-vognen udsendes inden jul, men den er desværre blevet forsinket, og den er derfor udskudt til levering i 1. kvartal 2002. Vi har imidlertid fået en foreløbig melding om modellens udseende, kvalitet m.v. I næste nummer ser vi selvfølgelig nærmere på køretøjet med målskema, prøvekørsel o.s.v., ligesom vi ser på den ledsagende model af styrevognen litra CPS.

MO-vognen er som HELJANs tidligere trækkraftmodeller fremstillet med vognkasse i hård plast og undervogn i støbt metal, sidstnævnte giver en dejlig god vægt. Dimensionerne er 100% efter hvad vi i farten har kunnet konstatere.

Alle forbilledets undervognsdetaljer er medtaget, fx oliebeholdere og batterikasser, toiletafløb m.v., hvoraf nogle er er støbt ind i metalvognbunden, mens andre er gengivet i plast, bl.a. batterikasserne.

Begge bogier har fin detaljering med gengivelse af de karakteristiske fjedre og aksellejer, akselafstand o.s.v.

Og for første gang får vi en model af en MO-vogn komplet udstyret med alle tagdetaljer, både radiatorer, kølerør, udstødning, skorsten fra varmekedel, rørsamlinger o.s.v. Modellen har forbillede i MO fra årene ca. 1963-1984, d.v.s. uden frontgitter.

Modellen er udstyret med to lanterner med lys, der skifter i køreretningen.

Trækkraften er en 5-polet Bühler motor med svinghjul. Den er som bekendt meget driftsikker, og ikke følsom over for digitaldriftens spændinger. Modellen er - som øvrig trækkraft fra HELJAN - forberedt for digitaldrift med stik.

MO-modellen har strømoptag på to aksler (= 4 hjul), mens der er træk på alle tre aksler i motorbogien, d.v.s. at modellen er konstrueret som forbilledet.

Vognkassen leveres i DSBs karakteristiske vinrøde farve med gule påskrifter, krone m.v., men på den viste prøvemodel er de ikke endnu ikke påtrykt.

I første omgang udsendes MO-modellen med numrene 1833, 1827, 1847 og 1862.

Modellen leveres som sædvanlig også til system Märklin, den koster dog en anelse mere end til 2-skinnedrift.

(Fotos: HELJAN)

VI HAR HØRT & SET

Af Torben Andersen

TIKØB HOBBY

Dansk modeljernbane på samlebånd

Tikøb Hobby ved Kim Møller har altid noget nyt til danske mj- ere, der går op i rigtige danske modeller. Og produktionen forgår så hurtigt, at vi her i bladet slet ikke kan følge med i de nye initiativer, så læs venligst annoncen på annoncesiderne...og kontakt så forretningen, for at høre nærmere om de enkelte produkter.

Senest har man udviklet en vognkasse til DSBs postvogn litra DJ i resinplast. Den er fremstillet i samme kvalitet som rejsegodsvognen litra EA omtalt i LOKOMOTIVET nr. 67. Vognen er til epoke III med tøndetag, og gengiver alle vognens karakteristika. Man kan selvfølgelig få de tilhørende løsdele som vognbund, bogier, koblinger, vinduer o.s.v. Billedet viser en model af litra DJ i rå form med undervogn.

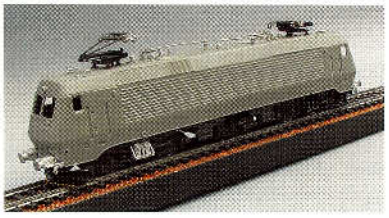
Nu skrev vi indledningsvis at Tikøb Hobby fremstiller mange spændende danske modeller, men vi bør nok også nævne, at man har meget andet på lager lige fra rullende materiel af forskellig slags fra de anerkendte danske og udenlandske mj- producenter, elektronik, selvbyggerdele, modelhuse o.s.v. og meget andet tilbehør på lager. (Foto: Arne Nielsen).

TIKØB HOBBY

Elektrisk lokomotiv DSB litra EA

Epoke IV/V; skala 1:87

Kører man moderne DSB, så kan det elektriske lokomotiv litra EA slet ikke undværes på anlægget. TIKØB HOBBY kan nu også tilbyde en model (vognkasse) af denne maskine. Den er støbt i TIKØBs nyere foretrukne materiale, nemlig resin. Man kan selvfølgelig også få en passende motoriseret undervogn, diverse løsdele som pantografer m.v. TIKØB har tidligere udgivet en model af litra EA, denne var dog fremstillet i hvidmetal. Billederne viser køretøjet i rå form og som færdigmalet. (Fotos: Arne Nielsen).



SPOR HO

HELJAN m.fl

... flere modeller af DSB styrevogn litra Bns

Kat.-nr. 5085 Bns 504-3, rød med gul litrering, epoke IV
Kat.-nr. 5080 Bns 512-6, rød med hvid litrering epoke IV

I løbet af efteråret er der fra HELJAN&Partners (Trinbrættet, Felderbanen og Togdillen) udsendt en strøm af modeller med DSBs styrevogn litra Bns som forbillede. Modellerne er varianter af litra Bns gennem årene, og er derfor søstre til de modeller af Bns-d med lukket front, vi omtalte i nr. 67.

De nye modeller har den oprindelige åbne front med gummivulstovergang og -plade, underhængte plove hhv. skrå frontskørte i styrerumsenden, men er ellers identiske med førnævnte modeller (se tegning af oprindelig udgave i LOKOMOTIVET nr. 67).

Fronterne er udført med akkuratesse med fine detaljer, og gummivulster, overgang m.v. er korrekt i udformningen, dog er døren i frontvinduet blevet for højt (se senere).

Tagdetaljerne er de samme som på Bn, d.v.s. med tværliggende samlingsmarkering, men desværre også med for små kuck-kuck-ventiler, sidstnævnte for at de ikke skal skille sig ud fra de tidligere udgivne litra Bn.

Man har lidt specielt også udgivet en Bns i lyntogsrød med gule midterstillede litreringer, således som nogle af de første vogne til DSB - ved en fejl - blev leveret. Vognene kørte kun kort tid sådan, men den sjove ide er altså god nok. Forbilledet har såmænd eksisteret.

Påskrifter på siden er igen i top, men uheldigvis er det hvide DSB-logo på dørindhakket i fronten blevet trykt for lavt, således at overgangspladen dækker for skriften. Det er en lidt grov fejl, og giver et forkert indtryk, fordi styrevognens front altid er synlig. Det er synd og næppe til at ændre. Årsagen er, at vinduet - som allerede nævnt - i døren er for stort. Det skal være ca. 7 mm højt, men er næsten 10 mm. Ærgeligt!

HELJAN&Partners har også udgivet en vinrød Bns (nogle kalder den "brun", men den er altså stadig vinrød) med gule påskrifter (kat.-nr. 5086). Lad det være sagt med det samme, at den vinrøde aldrig har eksisteret i virkeligheden. Den er og bliver en fantasimodel, der kun skal bruges for at kunne oprangere en ensartet Bns-Bn-stamme. Det har man også gjort opmærksom på hos HELJAN og forhandlerne. Men det er nok tvivlsomt om seriøse mj- ere vil benytte sig af denne lejlighed, for så er det jo ikke længere model!

Apropos farver på stammer med Bn/Bns, så kørte DSB i perioden indtil ca. ultimo 1973 mest med røde Bns, der havde gule litreringer (Bns nr. 500-522) og vinrøde eller røde Bn-vogne.

Mellem 1973-1978 kørtes med regionaltogstammer i en blanding af røde Bns med DSB-logo og røde eller vinrøde Bn, hvor stammen blev trukket eller skubbet af rød/sorte eller vinrøde MY (mest vinrøde).

Fra 1978 var stammen helt rød, mens maskinerne stadig var rød/sorte eller i den vinrøde farve.

Styrevognstammer fremført af MX har altid kørt med disse i rød/sort, idet alle MX med ITC (nr. 1011-1020) nåede at blive ommalet fra vinrødt liberi til det nye design før ibrugtagningen.

Til sidst bør nævnes, at HELJAN (&Partners) også udgivet den gule Bns fra Banestyrelsen, servicevogn 603 A (kat.-nr. 5087). Vognen har aldrig været benyttet i ordinær drift, men står permanent på sidespor på Korsør station. Vognen er fra serie I, og har lukket front, da det er ex ADns 524, som er omdannet til nævnte vogn. I model kan man selvfølgelig godt bruge den som almindelig hjælpevogn i hjælpetoget fx med gul MY.

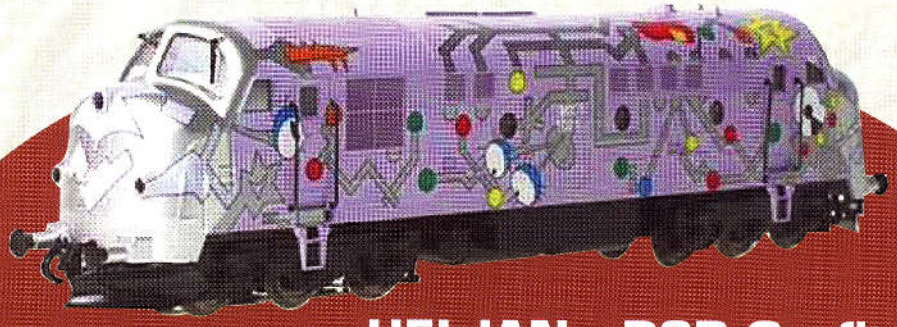
TIPS

Til korrekt modeloprangering af styrevognstog med Bns/Bn har HELJAN følgende enheder i sit program:

MX 1013 og 1016 (ATC-MX) begge rød/sort, MY 1119 vinrød, MY 1122 vinrød og MY 1132 vinrød uden fartstriber ("sparebemaling").

Fra ROCO kan benyttes MY 1152 rød/sort, der snarest bliver udsendt - eller er udsendt - når dette læses.

Märklin har ingen MY-modeller, der kan benyttes til korrekt oprangering af styrevognstog.



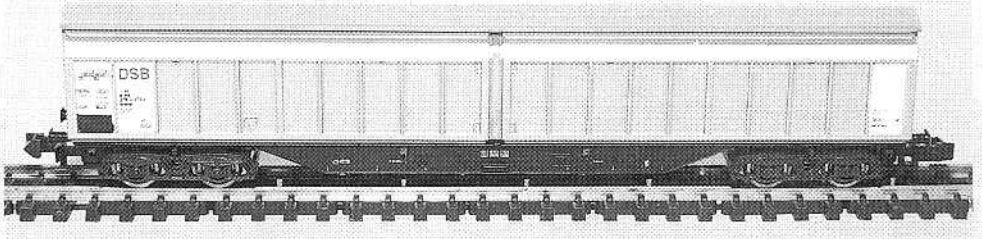
HELJAN · DSB Grafitti-MX

Skala 1:87

Nu er den "kulørte" variant af DSBs diesellokomotiv litra MX kommet fra HELJAN. Forbilledet, der blev brugt til forsøgskørsler, blev i denne forbindelse ommalet i et særpræget design i stil med søstermaskinen MY 1126. Efter at disse kørsler ophørte, benyttedes maskinen ikke meget hos DSB, idet den kun fremførte nogle målevognstog. Til gengæld beholdt maskinen sit design, da den solgtes til Sverige, så broderfolket har fået mere "fest og farver af MX 1021 i sin sprudlende bemaling end vi har.

Modellen har en nøjagtig gengivelse af det særprægede mønster, trykt i alle farver, men er i øvrigt identisk med de øvrige MX- modeller udsendt fra HELJAN.

På grund af det vanskelige flerfarvetryk har HELJAN måtte kassere mange fejltryk/vognkasser, så denne model genoptrykkes næppe. Køb nu, hvis du vil have den!
(Foto: HELJAN)



ROCO

Lang lukket godsvogn med skydevægge

Skala 1:160; Epoke V
Kat.-nr. 25 282; Habbillns 278 0 673-6

Denne model skulle egentlig være en pendant til ROCOs model af samme vogntype i skala 1:87, og den er næsten også identisk med forbilledet. Men den er dog ikke helt tro mod forbilledet, bl.a. har den for mange lodrette forstærkningslister, i alt ni på én skydevæg, hvor der kun skulle være otte. Ligeledes er der nogle enkelte uoverensstemmelser i gavlene, og bogierne er af en anden type end DSBs.

Når dette er sagt, så er modellen igen udført med den sædvanlige ROCO-akkuratesse, det gælder både bemaling og tryk, men det har - grundet de for mange forstærkningslister - været nødvendigt at gå en anelse på kompromis med hensyn til påskrifternes placering.

Bortset fra dette er detaljeringen tilstrækkelig, idet man på denne vogntype generelt ikke finder mangfoldige krummelurer, bl.a. er modellen forsynet med små færgekroge, som man bør male gule.

Køreegenskaberne er som sædvanlig for ROCO, og det er selvfølgelig ment i positiv betydning.

BEMÆRK!

LOKOMOTIVET nr. 1-52 og 61-66 er

TOTALT UDSOLGT

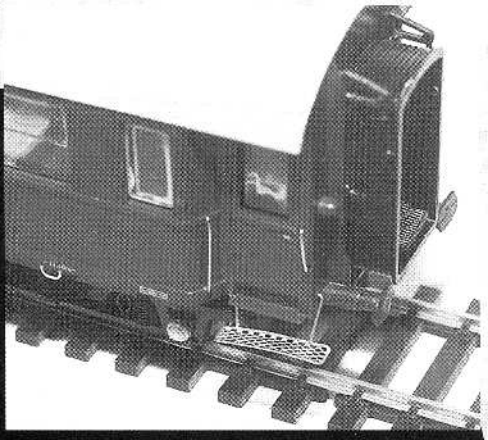
fra forlaget. Af de resterende numre 53-60 haves kun få eksemplarer tilbage. Bestil nu, hvis du vil nå at have dem i din samling. Pris pr. stk. kr. 70,-. Betaling kan ske på giro 3 38 55 07 LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved eller indbetaling på check.

PÅ SPORET
Trin til litra CC m.fl.

Skala 1:87

I løbet af foråret udsendte PÅ SPORET trin til sine tidlige udgivne modeller af DSBs personvogn litra CC i skala 1:87. Trinene er i ætset nysølv, og giver med sine gennembrudte mønster i trædeflader et meget professionelt og virkelighedstro udseende påsat modellerne. Ikke mindst de tynde trinholdere forstærker det fine indtryk.

Vi har monteret trinene på CC-vogne fra PÅ SPORET, og resultatet taler vel for sig selv? Det skal være sagt med det samme, at det ikke er helt så nemt at gå til, især bukningen kan volde lidt kvaler, det gælder om at have lidt tålmodighed, men svært er det slet ikke. Trinene er limet fast med 2-komponentlim.



Ved samme lejlighed har vi monteret færgekroge og bremseomstillere, også fremstillet i ætset nysølv af PÅ SPORET. Disse er monteret under selve vognkassen, og giver modellen lige præcis det ekstra piff, som vel alle seriøse mj- ere ønsker.

PÅ SPORET melder, at man endnu har nogle CC-vogne på lager såfremt det skulle have interesse. Se anmeldelsen af disse i LOKOMOTIVET nr. 61.

Bemærk, at har man bygget litra CB ud fra PÅ SPORETs CC-vogn (se LOKOMOTIVET nr. 61), så skal denne ikke havde trin med gennembrudt mønster, men almindelige trin i "planketræ".

DMJUs udstilling i Fredericia

I weekenden den 3.-4. november 2001 holdt DMJU igen et af sine succesfulde arrangementer i Fredericia.

I alt var der tilmeldt 44 udstillere af enhver art, d.v.s. forhandlere, producenter, klubber, sidstnævnte omfattede både model- og 1:1-klubber.

Det succesfulde arrangementet blev i praksis tilrettelagt og styret af Fredericia Model Jernbane Klub, og udstillingen blev de to dage besøgt af i alt godt 2300 gæster.

DMJUs mj-udstillinger blev indledt i år 1994, hvor man rykkede ind på DSB-skolen, Østerport, og siden har man jævnligt holdt udstillinger skiftevis i Jylland (Fredericia) og Sjælland (København).

Næste arrangement i DMJU-regi finder traditionen sted i Københavnsområdet. Sidste gang foregik det i Valby-Hallen, men det nøjagtige tidspunkt og sted er endnu ikke fastlagt.

Kommende nyheder fra TOG&TEKNO

Skala 1:87

Tog&Tekno, Aalborg, går nu i gang med at ændre formen af litra Bns til ADns og ABns, d.v.s. styrevogne med lukket front, og af disse udsendes i år 2002 to numre med ABns og en enkelt ADns. Endvidere fremstilles en vinrød Bn med løse numre for selvmontering. Desuden arbejder man fortsat med at udvikle frontlys til Bns.

TOG&TEKNO dyrker epoke IV intenst, hvilket betyder at man nu er i gået i gang med at planlægge/fremstille modeller af DSB godsvogne fra denne epoke. I første omgang drejer det sig om den isolerede brunmalede lukkede godsvogn litra Iblps, hvoraf nogle senere overgik til Fyns Mælk og MAYO. Disse modeller forventes leveret omkring juni 2002.

Alle nævnte modeller vil løbende blive omtalt her i bladet. Se i øvrigt LOKOMOTIVET nr. 13, hvor DSB litra Iblps er vist med tegning og data, og nr. 14 side 48 (farvetegning af MAYO).

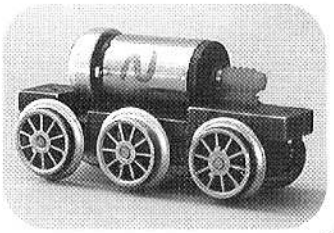
Ligger man inde med ældre modeller af UK-modellers C-maskine, så kan Tikøb Hobby også levere tendertræk til denne og andre damplokomotiver med 3-akslet tender, d.v.s. litra litra D og K, såfremt man går i gang med selvbygning af disse. Drevet er baseret på en 5-polet Faulhabermotor med svinghjul, og fås til både 2- og 3-skinne-drift. Drevet leveres færdigfremstillet med strømoptag lige til indbygning i tenderkassen.

(Foto: Arne Nielsen).

TIKØB HOBBY

Tenderdrev til DSB litra D, K og C

Skala 1:87



SPOR HO

HOBBY TRADE
DSB diesellokomotiv litra ME

Skala 1:87; epoke IV/V

Så er der atter moderne DSB-trækkraft til alle, der dyrker moderne DSB, d.v.s. epoke IV og V, idet HOBBY TRADE nu har sendt sin model af diesellokomotivet litra ME i handelen.

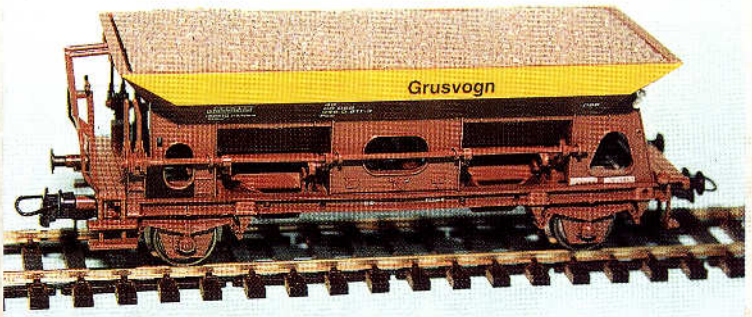
De første udgaver bliver ME 1506 og 1530, hvis forbilleder leveredes til DSB i 1980 hhv. 1981.

For at sige det straks, så er det er en flot model af dette "korpulente" lokomotiv, og køreegenskaberne er i top.

AC-udgaven, d.v.s. med hjul med særlige flanger, motor og strømoptag m.v. til Märklin, er seriemæssigt forsynet med Uhlenbrock dekoder 75 320, og har fået en speciel produceret bogie for at øge løbeegenskaberne netop til dette system.

Desværre kunne vi ikke nå at få et fotos med af modellen, men vi ser selvfølgelig nærmere på den i næste nummer.

ROCO



Grusvogn fra "Banestyrelsen"

SPOR HO

Skala 1:87; epoke V

Kat.-nr. 47 486/DSB Fcc 946 0 811-3

Denne model er en "variation over et tema", idet den tidligere er udgivet til epoke IV med stort DSB-logo. Nu foreligger den i Banestyrelsens gule stribe-design med teksten "Grusvogn", der blev indført fra midten af 1990'erne. Forbilledet til modellen blev revideret i 1996.

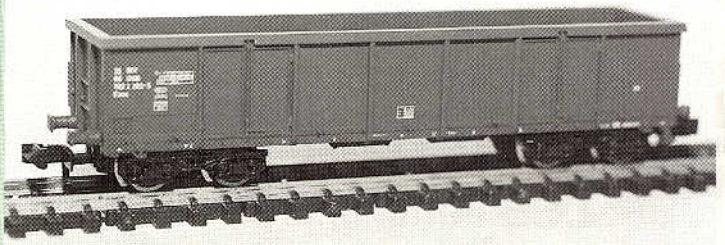
Grundmodellen er som tidligere nævnt i bladet ikke 100% korrekt til DSBs udgave, bl.a. er den lidt for lang, men er som sædvanlig flot og elegant i udførelse med hensyn til bemaling og påtryk. Lakeringen er den helt nye brune til DSBs godsvogne RAL 8025, som nogle af ballastvognene er blevet opmalet i. Skriftsnit og andre påtryk er som de skal være.

Vognen er som nævnt en grusvogn... men ROCO har "fyldt" den med stenballast!

Se evt. tegning af det danske forbillede i LOKOMOTIVET nr. 36, side 27.

SPOR N

ROCO



Åben højsidet bogiegodsvogn Epoke V

Kat.-nr. 25 350; DSB Eaos 533 1 101-5

Denne åbne højsidede godsvogn er en "lillesøster" til modellen i skala 1:87 omtalt i sidste nummer af bladet, også med hensyn til løbenummer. Vogntypens historie m.v. er følgelig den samme.

Trods den mindre størrelse, så er der ikke noget at komme efter detaljemæssigt, bortset fra de helt små undervognsdetaljer... men modellen har desværre ikke noget dansk forbillede, idet den benyttede grundmodel er forkert. Typen har aldrig været ejet/lejet af DSB. Det er - beklageligvis for N- folket - igen en tillempet model.

Påskrifterne er derimod autentiske, det gælder litra såvel som tekniske påskrifter, og atter må man beundre ROCOs "litreringstrykkeri". De kan bare det håndværk!

Vognen kan - som på 1:87-modellen - forbedres for at se mere realistisk ud ved at smudse den til med farvepulver, pletmale med lidt rødbrun el.lign., farve adressetavler sorte o.s.v. Så er den klar til at køre skrot m.v. på minianlægget...

SPOR N

MY fra MINITRIX
Epoke IV

Kat.-nr. 12 721; MY 1112

Denne model af DSBs diesellokomotiv litra MY fra MINITRIX har fået nr. 1112...men det ville være ligegyldigt hvilket nummer den havde, idet den ikke har noget direkte dansk forbillede, men derimod er en norsk grundmodel ommalet i bedste (værste?) stil i det rød/sorte DSB-design, idet modellen har det typiske norske tag med forhøjning. Modellen hører til i tidlig epoke IV, d.v.s. ca. 1974-1981, idet den er udstyret med skråt frontskørte. Den burde dog være vinrød i stedet for rød/sort, idet MY 1112 først blev ommalet i 1984 efter montering af plove.

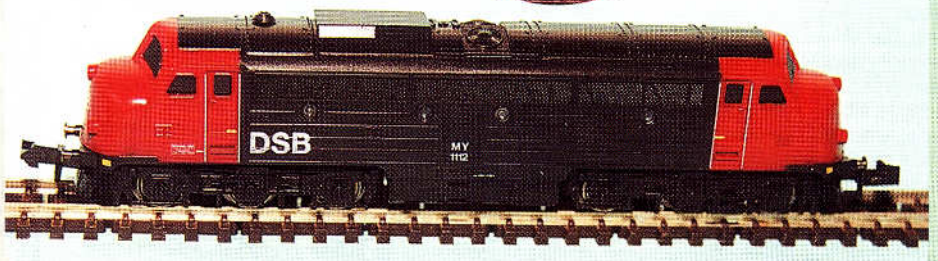
Udførelsen, d.v.s. bemaling og litrering, er lykkedes ganske udmærket, men det er fortsat den gamle model, der nu er taget op igen.

Modellen drives stadig af gamle tre-polede motor uden svinghjul, og kører ved max. spænding alt for stærkt til at virke troværdig. Der er gjort plads for montering af digitalstik, hvis man skulle have sådan et ønske. Men lad fagfolk klare dette problem.

Koblingen er ligeledes den oprindelige fastmonterede på bogien, hvilket kan give problemer, hvis man ønsker en anden type.

Modellen har træk på to aksler i hver bogie, altså med hjulstillingen (A1A)(A1A), og her ligner den sit forbillede. Modellen har en god trækkraft, bl.a. fordi den er forsynet med hæfteringe.

Konklusion: Det er det en nydelig norsk/dansk model...



SPOR HO

Trinbrættet/Vejle og LASER

Lukket brunmalet godsvogn DSB litra QRV

Skala 1:87; epoke III • Kat.-nr. 1081/51; QRV 36 635

I serien af godsvogne fra DSB har Trinbrættet/LASER udsendt en model af DSBs typiske store lukkede godsvogn med 4500 mm akselafstand litra Q. Modellen har forbillede i Q-vogne leveret til DSB 1926-27. I alt 200 vogne kørte med dette litra i årene 1944-1958 (før 1944 var vognen litreret QRB).

Modellen er helt igennem fremstillet i resin, bortset fra trin, rangerplatform og håndhjul, der er i ætset nysølv. Det er en nydelig model med mange detaljer bl.a. med jernprofiler med nitter (vi har dog ikke talt dem!), døre i sider og gavle med tilhørende låsetøj, tyske slutsignalholdere på gavl o.s.v. Undervognen er korrekt med akselgafler i fladjern, og taget har det rette lave profil med markering af tagpapbaner. Lemme på siderne er tydeligt markeret, men der mangler nogle smådetaljer som antydning af kæder m.v. på lemmene.

Modellen leveres i halvmat DSB-godsvognbrun med hvide påskrifter. Den brune farve matcher godt med forbilledet. Påskrifterne er størrelsesmæssigt i orden, men skriftsnittet er derimod forkert. Det burde være DSB-skrift 1888 (Antikva), men er på vognen trykt med moderne grotesk (Arial). Vognen er T-mærket, hvilket er korrekt.

Desværre mangler også de hvide hjørnemærker for markering af at vognen er "udstyret med trykluftbremse", og vore prøvemode har endvidere brunmalet vange. Sidstnævnte skal rettelig være sort, og det burde man nok have leveret den med fra producentens side, idet ikke alle mj-ere er glade for at selvmale.

Modellen er naturligvis forsynet med kortkoblingskulisse med NEM-skakt, men den ønskede koblingstype skal man selv anskaffe.

Løbeegenskaberne er tilfredsstillende, men ikke helt i top. De vil givetvis blive bedre, når vognen har kørt lidt på sporene. Trods nævnte småfejl, så er det en dejlig DSB-model for alle, der elsker "de gode gamle jernbanedage" med Q-vogne...

I øvrigt har man også udsendt en Q-vogn af samme type med højtsiddende bremsetårn. Bemærk, at man selv skal montere håndbøjler og trin på begge modeller.

(Se tegning af nævnte Q-vogn i LOKOMOTIVET nr. 59, side 22).

SPOR N

Trinbrættet/Vejle LASER

20" veksellad fra DSB gods

Så er der atter en lille nyhed i tilbehør til mj-eren, der dyrker tog og biler i skala N, nemlig moderne 20" veksellad. Modellen er støbt i resin, og har forbillede i DSB gods. Ladet er i rød, mens selve overdækningen er i den karakteristiske lysegrå med røde striber fra DSB gods. Påtrykket er som sædvanligt fint, og trods lidenheden er modellen fint detaljeret, bl.a. med "folder" i presenningen og fin markering af brædder i lad.

Dette er model nr. 2 i en serie af veksellad fra Trinbrættet/Vejle/LASER. Den første var fra Holstebro Autotransport (se nr. 65, side 33).

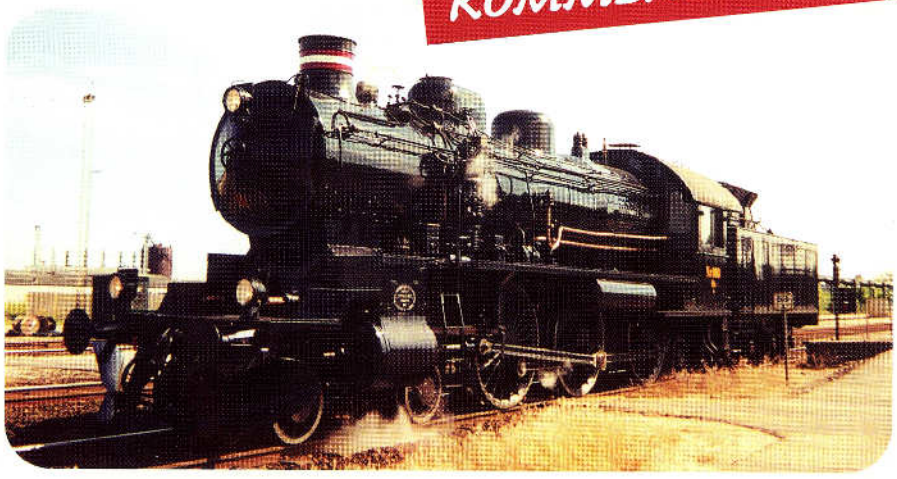
LOKO MOTIVET

KOMMENDE NYHED

HELJAN

DSB damplokomotiv litra PR

Skala 1:87; epoke III



Som nævnt et par gange i tidligere numre af bladet, så har HELJAN tænkt på at fremstille DSBs damplokomotiv litra PR i model skal 1:87, og nu er den endelige beslutning taget.

Kort om forbilledet: Litra PR var en forstørret udgave af DSB litra P. Litra PR var en typisk jydemaskine, idet den i størsteparten af sin drifttid kørte i Jylland, bl.a. med de berømte brunkultog på "Præriebanen". Maskintypen kørte dog også en del på de sjællandske strækninger indtil slutningen af 1940'erne.

Det bliver Jernbanemuseets PR 908, der vil danne basis og give nummer til HELJANs model. Lokomotivet blev ombygget fra litra P 908 i 1946, og var i drift til 1964. Det kom derefter til DSB Jernbanemuseum, hvor det efter flere år som adskilte jernstykker blev "samlet" i Roskilde i 1990'erne, og nu atter er driftklar.

Modellen fremstilles efter samme princip som den tidligere udgivne litra P fra HELJAN, d.v.s. med motoren anbragt i tenderen og træk på alle drivhjul. Selve drivkraften bliver en fempolet Bühlermotor med to svinghjul, d.v.s. den samme motor som i MY-modellen. Litra PR fremstilles også med digitalstik, så man kan montere dekoder for digitaldrift.

Ved at benytte en Bühler-motor bliver det muligt at anvende modellen på både de traditionelle analoge og digitale systemer uden indbygning af særlige elektroniske - og temmelig kostbare - filtre. Man har tidligere benyttet amerikanske Life-Like motorer, fx i de første modeller af MX, men er grundet leveringsproblemer gået over til det nævnte fine tyske motorfabrikat, der til gengæld også er lidt dyrere.

Når man har valgt at producere et ikke helt typisk dansk damplokomotiv som litra PR, så skyldes det bl.a. at maskinen har et lidt forenklet gangtøj, som er nemt at fremstille i model, og så kan man "øve sig" på det til man går i gang med det tredje i rækken, som måske kunne blive en litra R.

Litra PR 908 fremstilles også til system Märklin.

Modellen er planlagt til udsendelse i 2. kvartal 2003, og produceres som "løfte-i-flok"-projekt. Den kan allerede nu bestilles hos HELJAN eller mj-forhandlerne. Se annoncen på side 35. Vi skriver selvfølgelig mere om forbilledet og modellen i kommende numre af bladet. Billedet viser PR 908 i Køge 1999. Foto: SD.

HOBBY-TRADE

"Multipose" samlesæt
Små DSB kolonnehuse

Skala 1:87; epoke II/III/IV

Vi har tidligere nævnt, at firmaet arbejder på spændende tilbehør til modeljernbanen, bl.a. med DSB kolonnehuse, der har været omtalt med tekst og tegninger i de ældre numre af LOKOMOTIVET. Og nu er disse herlige små nipsgenstande omsider kommet i handelen, så de kan pryde danske anlæg langs sporet.

Modellerne, der er støbt i hård plast, har forbillede i kolonnehuse i Agerbæk, Lerbjerg m.v. (se LOKOMOTIVET nr. 12 m.fl.), og sælges i sæt med præfarvede rammer i sort, engelskrød og hvid i stil med HELJAN, FALLER m.fl.

Af hvert sæt er det muligt at fremstille diverse typer, dels store, dels små huse, idet sættene indeholder valgfri dele til egen kombination, d.v.s. vægge med to slags brædddebeklædning og vinduer i sort hhv. rød, tagstykker med imitation af tjærepap, høje og korte skorstene, forskellige dørtyper, vinduer o.s.v., således at der ud fra sættene i første omgang kan fremstilles fire forskellige varianter.

Husene kan indbyrdes varieres ved at bytte om på vægge, skorstene eller bruge udbygningen med lokum på det store eller lille hus, således at der fås variation i typerne.

Delene behøver man ikke male, idet disse som nævnt er gennemfarvet i halvmat plast, men ønsker man fx grønne vinduer, døre og vindskeder, så kan man blot ommale delene med Humbrol 76-grøn ligesom skorstene kan males cementfarvede med Humbrol 147-grå. Husene kan selvfølgelig også patineres efter ønske.

I sættene medfølger en klar tynd plastplade, der skæres til i ønskede størrelser og limes bag på vinduer, illuderende glas. Brug sparsom mængde lim, helst flydende.

Disse små bygninger, der er nemme at samle (brug flydende lim), er noget, vi længe har manglet til at pynte og give miljø langs strækningerne. Og flere typer kolonnehuse er på vej...

Husene kan benyttes i epokerne II, III og IV. I epoke IV aftog brugen, men mange forblev stående langs strækningerne til langt ind i 1980'erne... og nogle står der muligvis endnu?

Kom gerne med mere af samme slags, HOBBY TRADE! Og I er fortsat velkomne til at bruge ideer fra LOKOMOTIVET; der er masser at tage fat på: Ledvogterhuse, bomhytter, brovægthuse o.s.v.

TIPS

Mange af DSBs store kolonnehuse havde tagbelægning i tegl, og ønsker man dette i stedet for sættets "tjærepap", så kan man selv skære/save taget ud i teglplader fra fx Auhagen (eller bruge rillet kageemballage fra Dan Cake). For at få den korrekte størrelse og form, så benytter man blot sættets tag som mål og skabelon.

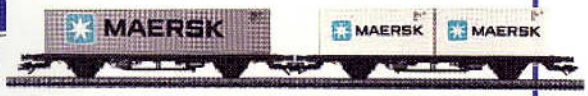
Vi har et stort udvalg i danske vogne

Silovogne fra SJ

Märklin 46 622 kr. **425,-**

NYT fra Hobby-Trade

DSB ME lokomotiv i flere varianter, både til Märklin og til jævnstrøm.



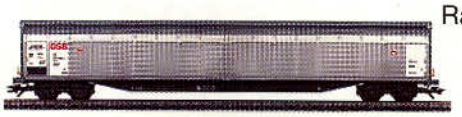
Mærsk containersæt fra DSB

Märklin 47 684

kr. **418,-**

Storrums skydevægsvogne fra DSB m.fl.

Märklin 48 037 DSB
Märklin 48 050 SJ
Märklin 48 025 öBB
Märklin 48 033 DB/ Railship



kr. **299,50**

Besøg vor butik i Viborg
Vi ligger på gågaderne på
St. Sct. Hans Gade 3
Altid åbent tirsdag og torsdag 15-18 samt lørdag 9-14. I øvrigt efter aftale på telefon 26 58 30 11 eller 87 50 81 50

märklin

www.toget.dk

Bemærk!

Vi har kun få eksemplarer af

ALFABETISK INDHOLDSFORTEGNELSE
til LOKOMOTIVET nr. 1-66

tilbage på lager. Det blev trykt i begrænset oplag, og blev næsten revet væk med det samme. Ønsker du at få denne uundværlige oversigt over alle LOKOMOTIVETs spændende artikler i årene 1983-2001 med byggebeskrivelser, skalategninger af rullende og fast materiel, jernbanehistorie o.s.v., så bestil nu. Vi leverer kun så længe lager haves.

Indexet fås ved at indsende 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.

Med venlig hilsen LOKO MOTIVET

FELDERBANEN

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

12219 V 170 1155 NEG MY i tysk bemaling kr. 1.298,00
12721 MY 1112 DSB kun få stykker tilbage kr. 1098,00
12635 DB V 100 2027 diesellokomotiv kr 653,00
13729 DSB Bcm vogne 2 stk. Ålborg-København kr. 428,00
11446 Selectric IC-Tog ep. V DB 4 vogne & lok. kr. 2340,00
15182 Vom Erz Zum Stahl 2 stk 6-akslet vogne kr. 412,00
15163 WASCOSA 2 stk. 4 akslet tankvogne kr. 366,00

FLEISCHMAN PICCOLO

7167 Damplokomotiv DSB nr. T 297 kr. 1.241,00

Trix

22590 Amtrak dobbelt lokomotiv med 2 motorer digital inklusiv vogn sættet 21263 med 6 vogne kr. 3995,00

MÄRKLIN

37080 BR 10 m/damplyd INSIDER lokomotiv 1999 kr. 3.498,00
26350 Historisk persontog "ADLER" INSIDER 2000 kr. 4.198,00

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

MO-undervogn
Utrolig velkørende (ligesom marcipanbrød). Kun første klasses materialer, med Faulhabermotor og ét svinghjul. Motorophæng og træk på den treakslede bogie. Brunerede messinghjul med rustfrit stålaksler, fire gummiringe, ekvilibrerende løbebogie med integreret strømoptag. Bundplade i 1½ mm messing tilpasset Hampli overdel. Leveres i jævn- eller vekselstrøm **Kr. 1.150,-**

MO-undervogn
Incl. overdel + løsdele (Hampli) **Kr. 1.550,-**

NYHED!
DSB tagryttervogn litra CM
Komplet byggesæt, meget detaljeret.
Alle dele incl. litreringer og byggevejledning **Kr. 798,-**
Obs! Kun lille serie

Byggesæt til DSB spids CM-Mads
Incl. litreringer **kr. 398,-**

Treakslet tenderdrev for DSB damplokomotiver Litra D, K og C
Med Faulhabermotor og svinghjul, meget velkørende og stor trækkraft. Fås til både jævn- og vekselstrøm. **Kr. 1.150,-**

TILBUD
Færdigbygget EA-lokomotiv
på din egen BR 120.
Märklin eller trix, incl. lys **Kr. 3.000,-**
Også til ny Märklin digital **Kr. 5.000,-**

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

DSB litra AR/ARM vognbyggesæt
Alle dele til komplet vogn incl. litra og byggevejledning
Kr. 498,-
Masser af december-tilbud på Märklin og ROCO – kig ind!

DSB litra EA ellokomotiv
Overdel i resinplast samt hvidmetal tilpasset Märklin/ Trix BR 120 ..... **Kr. 750,-**

DSB bureauvogn (postvogn) litra DJ
Vognkasse støbt i resinplast **Kr. 325,-**
Løsdele, d.v.s. bund, bogier, vinduer m.v. hertil haves også.

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

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

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.

SAMLER BØRSEN

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

Se her hvad julegaven indeholder !

DSB IKA Interfrigo - Kølevogn: Den hvide kølevogn som kunne ses på alle strækninger fra midt i 50´erne og frem til starten af 1970´erne. Stod på mange havnespor ved slagterier. Vognen er lidt for kort, men den giver en rigtig illusion med sådan et par stykker i godstoget efter en N-maskine eller brun MY. Eksclusive-model 148,00kr. Kommer både som IKA og Ics.

DSB MX 1021 - Graffiti-MX - flot og populær model - utrolig flot i korrekt gengivelse at alle farver - engangsserie, bliver hurtigt udsolgt - reserver nu !

KOSANGAS - flot gul rundsnudet epoke III Mercedes Benz lastbil med blåt "Kosangas" påtryk. Samme model som TEKNO tidligere fremstillede!. Dansk engangsserie fra BREKINA148,00kr.

NYESTE FRA ROCO: DSB WRD bufe-2.kl. kupe- og rejsegodsvogn med dobbelt foldedør epo V rød med nyt DSB logo. 283,00kr. ■ OHJ PH (Odsherreds-Banes) lille åben orange-brun epo III godsvogn 72,00kr ■ DSB Fcc ballastvogn "Grusvogn" fra DSB Infrastruktur 166,00kr ■ DSB Sdgmns med 2 stk DSB-gods veksellad 261,00kr ■ DSB Sdgmns med med DFDS 3-aks lastbil-presenningtrailer 277,00kr. ■ DSB Eaos 4-aks højsidet åben godsvogn - kaldet "skrotvogn" epo IV-V 125,00kr ■ DSB E-vognsæt med 3 vogne læsset med ægte brunkul epo III ■ DSB Ks - åben museums-vogn m sidestøtter ■ Nyt 2002 katalog 58,00kr og nyt GRATIS Danmarks prospekt.

DSB SUPERFOS - syrevogn epo IV fra LILIPUT, fjedrende puffer - kun 138,00kr.

HELJAN Bn-Bns alle modellerne er på lager - også specialmodellerne der kun fås hos enkelte samarbejdende forretninger. Få en liste med priser, hvor alle typer og varianter er beskrevet.

VIDEO-NYT: GRIMSTRUP "DSB tager afsked med MY" flotte 60min .260,00kr "OHJ-HTJ" HTJ 100 år. 45min portræt 210,00kr ■ BILDDRESINEN "Tog rundt om Øresund" fra Kbh, Nordsjælland og Vestsverige 60min 218,00kr ■ Flere andre nye video fra bl.a LEG og JM-Produktion - få en liste

HOBBYTRADE DSB ME skulle være her nu ! ■ DSB Wlabm sovevogn ■ 10 forskellige DSB Iblps bl.a. "Fynsk Mælk", "Sajyka", Mayo", og alm. brun DSB-version - få en komplet liste ■

ER-DECOR - prøv det nye landskabs textil-spartelmasse der erstatter pollyfylla og papmache m.v. Fås i flere farver, kan modelleres i over 18 timer - færdigrørt masse kan gemmes flere uger. Grønt drys, tossegræs og savsmuld m.v. klæber umiddelbart herpå. Det vejer ikke meget og er stærk - knækker ikke. Derfor særdeles anvendelig til diorama-anlæg der skal flyttes rundt på og ikke mindst - massen kan fugtes og benyttes igen. Fås i flere pakkestørrelser. "Startpakke" 76,00kr. Dansk vejledning.
ER-DECOR-Katalog 30,00kr med mange andre spændende landskabsmaterialer. Flock, tossegræs, savsmuld i rigtig mange finheder og farvenuancer, måtter samt filigrant natur løvtræer m.v. Ark på dansk med ideer, tips og prisliste medfølger.

Håndopbyggede modeller i lille eksklusiv serie.
DSB S-tog litra MM/FS: 2. generation med oprindelige buede frontvinduer. Monteret med ROCO motor og bogier. Lysskift i begge ender med strømkoblinger.
Messingmodel af DSB Pedershåb "OLSEN-Bande".Den lille rangertraktor med forholdsvis stort førerhus. Skjult Faulhabermotor med svinghjul. Plads til dekoder.

SPORRETTER / SVELLESTOPPER, ganske lig DSB´s - er uundværlig på anlægget. Kører ofte på strækningen som særtog og arbejder på banen på trafikstille stunder, som f.eks. om natten og weekenden. Også en flot model, som blot kan stå på et sidespor. Det er LILIPUT´s gamle model som nu er kommet som byggesæt, 198,00kr. Hertil fås transfers til både DSB og OHJ.

2002 model. Håndopbygget messingmodel:
DSB arbejdsmotortrolje epo 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.

Aktuel nyhedsbrev medfølger alle forsendelser.

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

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Mads Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet.dk/aarhus
aarhus@trinbraettet.dk

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

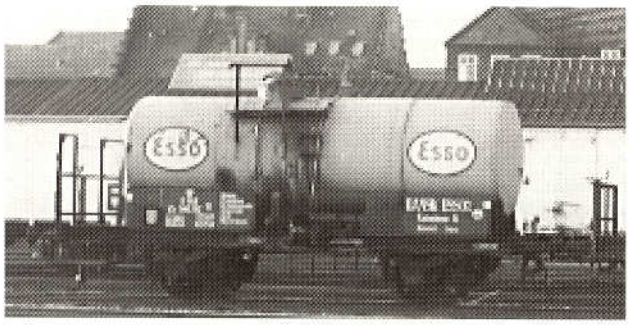
Er der travlt tager telefonsvarer/fax imod besked

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

Spændende NYHED
ESSO



I vor serie om beholdervogne fra danske olieselskaber udsendes nu en model i skala 1:87 af de kendte beholdervogne fra ESSO. Den leveres i ESSOs lysegrå farve med de typiske ESSO bomærker som vognene havde fra ca. 1952-1969 (epoke III). Modellen med litra ZE 502 267, hjemsted Esbjerg, får autentiske tekniske DSB-påskrifter og litra m.v. på destinations- og hjemstedstavler.

Bestilling inden 31. januar 2002

Ring eller skriv efter nyhedsbrev

DWA-hobby

Fårbækvej 69 . 7000 Fredericia . Tlf. 75 95 71 51

Telefontid mandag-tirsdag 19.00-21.00

MODEL & HOBBY

- siden 1948

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 trælister - aeroplanfinèr - 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

Viessmann signaler,
lamper og køretøjer med blinklys.
Nogle af signalerne kan let fordanskes.

WOODLAND *Sortimentet er udvidet*
50 gram strødåser med grov flock i seks forskellige grønne nuancer. Ballast i mange farver.

Elektronik: Nu fører vi også reed-kontakter.

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 10×20 cm, pr. stk. **12,-**

STORT SPORSORTIMENT
fra ROCO-line, Fleischmann, Märklin K- og C-spor, PECO og TILLIG, også smalspor og trestrengede spor.

Dioramadele 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 NYT
i lokomotiver,
alle fabrikater 2- såvel som 3-skinnedrift.
Få evt. et tilbud

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

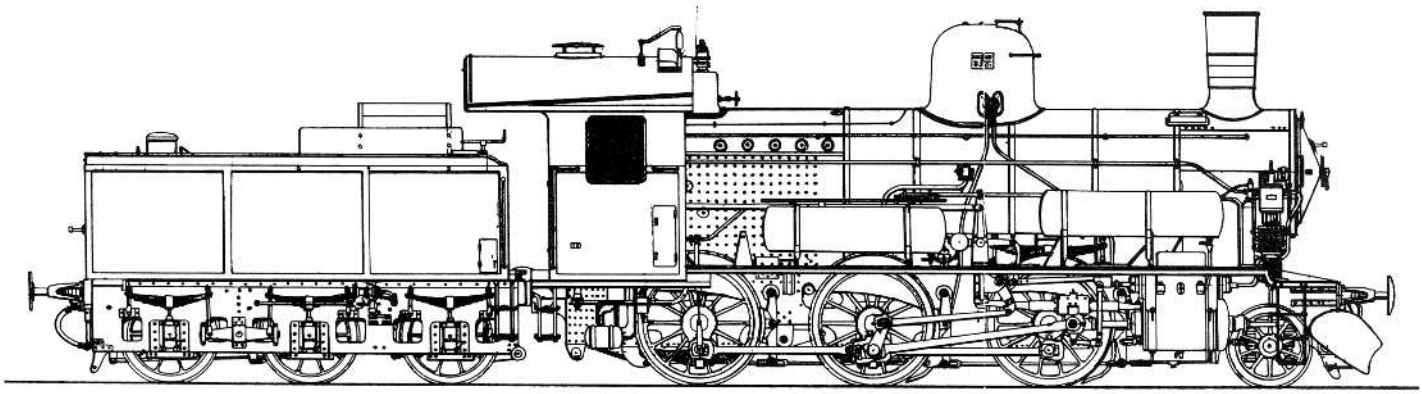
Nyt HELJAN projekt

DSB LITRA PR NR. 908

FOTO: FLEMMING SØEBORG

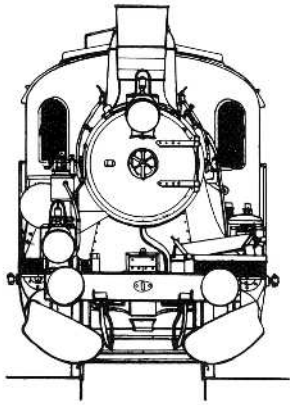
På utallige opfordringer fra modelbaneentusiaster, senest på DMJUs store udstilling i Fredericia, har vi besluttet at fremstille det populære damplokomotiv DSB litra PR som et 'løft i flok'-projekt. Du indbetaler 500,00 kr. pr. lokomotiv for jævnstrøm og 600,00 for vekselstrøm til Heljan A/S eller til din forhandler ved bestilling og resten, når modellen udleveres. Ved bestilling inden 1. marts 2002 får du 250 kr. rabat. Prisen bliver hhv. 2000,00 kr, (jævnstrøm) og 2225,00 kr. (vekselstrøm). Forventet levering 2. kvartal 2003

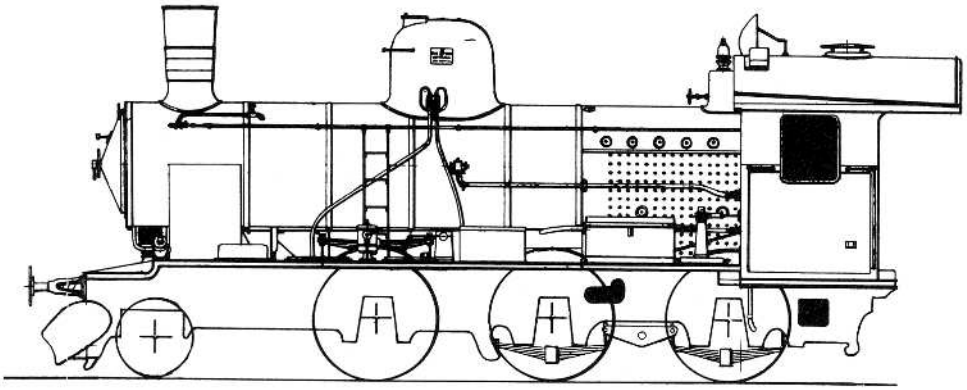
Heljan A/S DK-5471 Søndersø Tlf. 64 89 11 88 www.heljan.dk HELJAN

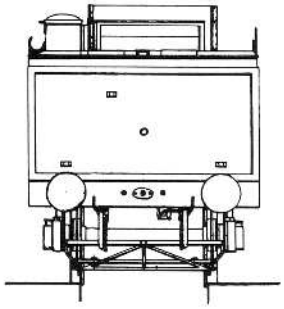


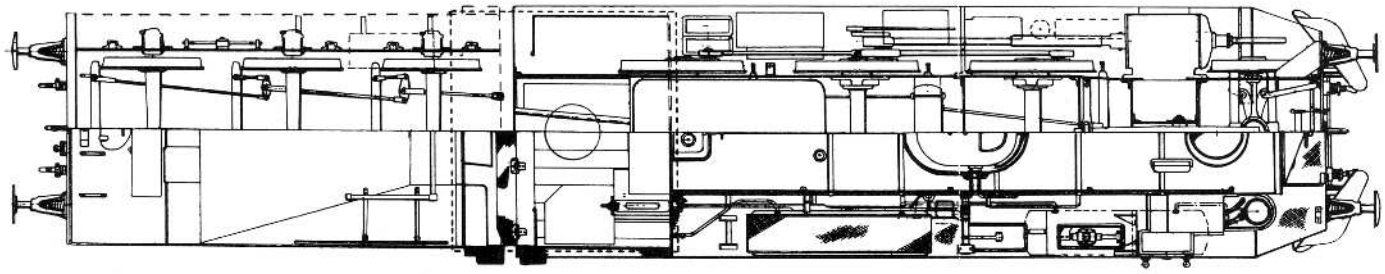
DSB litra D IV

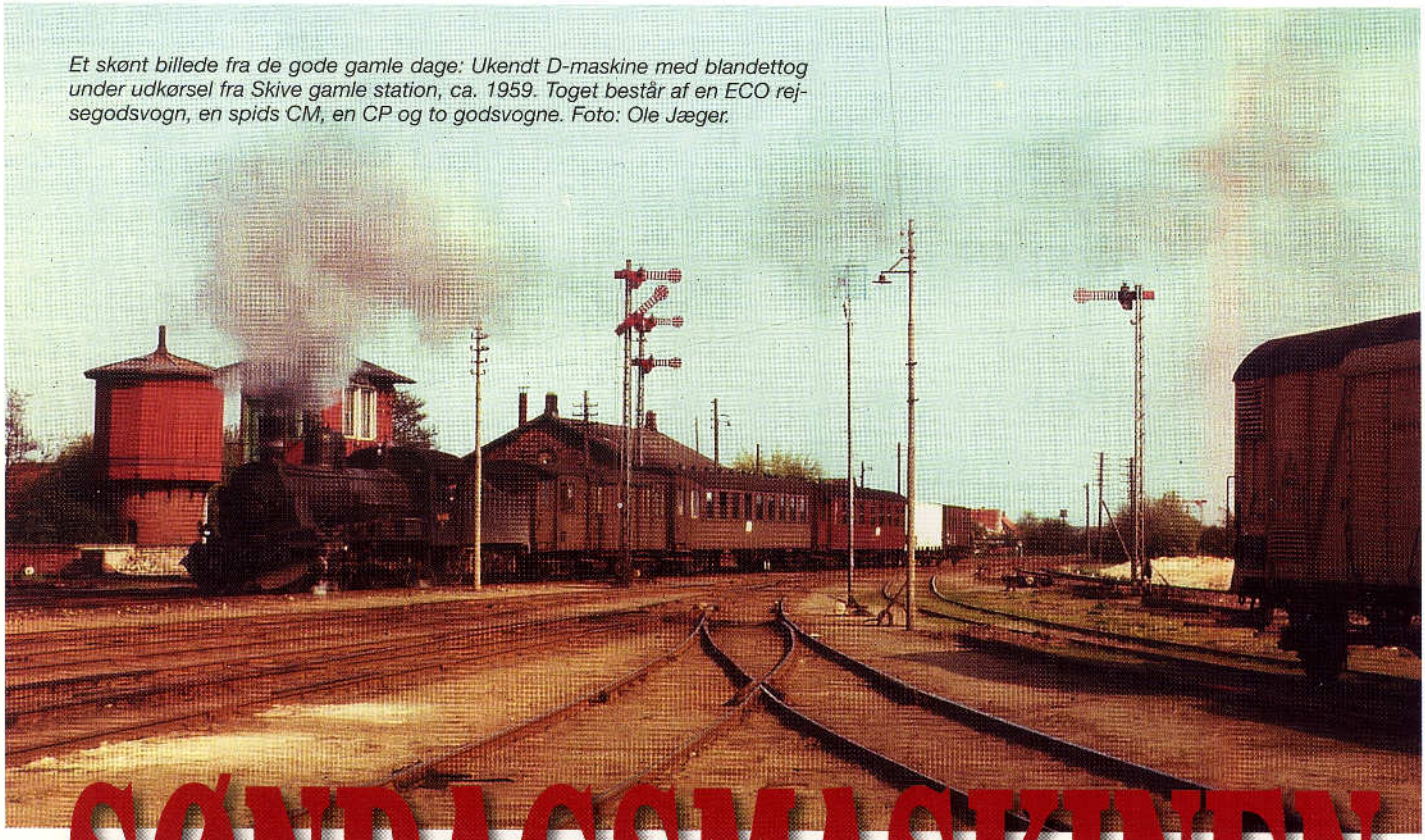
DIV omb. fra DI 801-841
DIV omb. fra DII 842-851, 865-869 og 872
Skala 1:87
Tegning: DSB/SD











Et skønt billede fra de gode gamle dage: Ukendt D-maskine med blandettog under udkørsel fra Skive gamle station, ca. 1959. Toget består af en ECO rejsegodsvogn, en spids CM, en CP og to godsvogne. Foto: Ole Jæger.

SØNDAGSMASKINEN

DSB litra D

Af Torben Andersen

I 1902 fremkom damplokomotivet litra D med hjulstillingen 1'-C-0n2T3, der blev G-maskinens afløser. Typen blev anskaffet i et antal på 100 stk. i flere serier fra forskellige fabrikker og i forskelligt udseende.

Det var DSBs maskinchef Otto Busse, der konstruerede maskinen. Han forstod at udnytte de erfaringer andre havde gjort, og det var næppe tilfældigt, at hans maskiner fik en levetid på 50-60 år eller mere. Busse indførte aldrig noget nyt med mindre, han havde bevis for dets driftsikkerhed. Det så man bl.a. med overhederen, som Busse først indførte relativt sent.

Ligesom de øvrige damplokomotiver fik litra D øgenavne, bl.a. med henvisning til litraet, idet den af lokomotivpersonalet kaldtes "Dagmar". Da den havde små drivhjul, blev den også kaldt for "den lavbenede". Et tredje øgenavn blev "Søndagsmaskinen", se senere hvorfor.

Forhistorien

Efter den endelige sammenlægning af de to statsbaners maskinafdelinger, d.v.s. SJS og JFJ i 1892, kunne den nye maskinchef Otto Busse (den yngre), gøre alvor af sine bestræbelser på at normalisere den meget forskellige maskinpark, han havde "arvet".

Af godstoglokomotiver havde han primært sine egne jyske typer som litra E og G. Af tidligere sjællændere var der faktisk kun litra Ls, der var en decideret godstogmaskine, samt den aldrende tidligere LOKE-klasse litra Gs. Men de sidstnævnte lokomotiver var på vej til udrangering. Ellers måtte han på Sjælland klare sig med med at overføre et antal ældre G-lokomotiver samt anvende de tilgængelige lokomotiver til blandettog, der bestod af forskellige litra.

For at få tilstrækkeligt med godstoglokomotiver iværksatte han en leverance af yderligere - og forbedrede - litra G-loko i 1896 frem til 1901. Men disse loko kunne heller ikke opfylde ønsket om hurtige standsende godstog på hovedbanerne samt hurtige gennemgående godstog på sidebanerne. Ydermere var godsmængderne stigende på grund af den øgede industrialisering med deraf begyndende im- og eksport. Det bevirkede at man ikke længere kunne klare sig med de 74 G-maskiner, som man havde til rådighed, fordi man bl.a. kørte med disse i forspand, hvilket naturligvis var uøkonomisk.

Et nyt, større og hurtigere standard godstoglokomotiv måtte da nykonstrueres, og det blev litra D af typen 1'-C-0n2T3, bygget fra 1902 og frem i tre forskellige serier i et antal af 100 stk.

Teknikken

Litra D havde to udvendige cylindre, Heusingerstyring og max. 13 tons akseltryk. Hastigheden var oprindelig 60 km/t, men blev senere ændret til 70 km/t.

Drivhjul og hjulafstand blev lidt større end på litra G, og maskinen fik en énakslet truck foran cylindrene og med bageste kobbelhjulaksel under fyrkassen. Hovedarrangementet var helt amerikansk, dog var trucken en selvstændig konstruktion, som "styrede" maskinen gennem kurver, og gav et roligt løb og ringe bandageslid. Denne truck havde i øvrigt forbillede i O-maskinen, anskaffet omkring 1900-tallet.

Ved anvendelsen af fire aksler og et det nævnte maksimale akseltryk på 13 tons, så kunne man anvende en væsentlig større kedel end på G-maskinerne, således at litra D fik en særdeles ydedygtig kedel i forhold til G-maskinerne.

Den større og højere liggende kedel var en lettelse for fyrbøderne, som slap for at bukke sig de sidste centimeter til fyrhullet i forhold til A- og K-maskinerne. Desværre var afstanden mellem kedel og fyrbakken på tenderen meget kneben, hvilket af og til gik ud over knoerne, når skovlen blev svinget.

Der var andre arbejdmæssige ulemper, idet træsædet var fastgjort i hængsler i førerhusets sidevæg, og kunne slås op, så det ikke var i vejen under manøvrering. Det betød, at man i lange perioder under kørslen måtte arbejde stående, og lokomotiverne blev derfor kaldt for "stå-op"-maskiner.

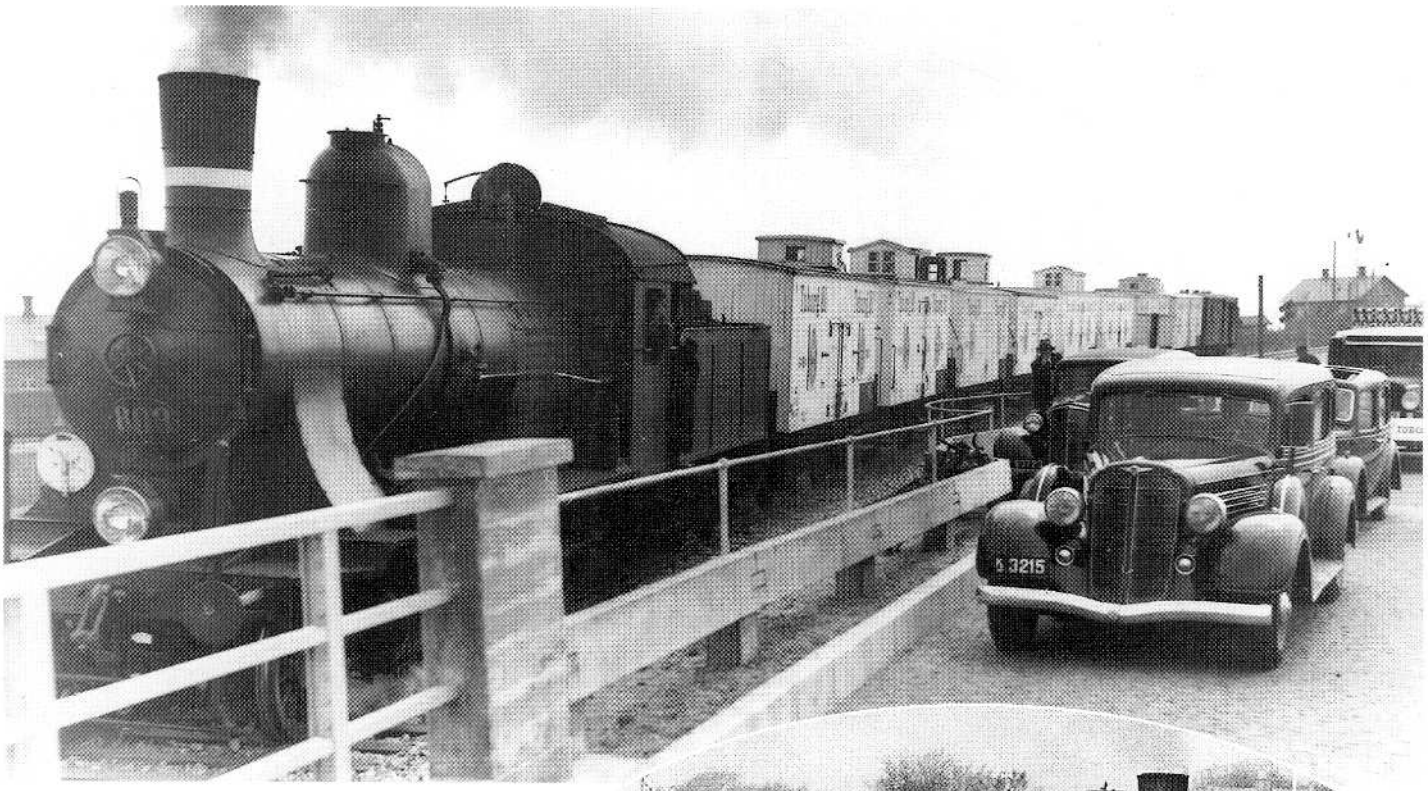
Disse forhold ændredes undervejs på serie III-maskinerne, men blev først rigtigt godt efter ombygningen af maskinerne fra 1925 (se senere).

I alt leveredes tre serier D-maskiner til DSB:

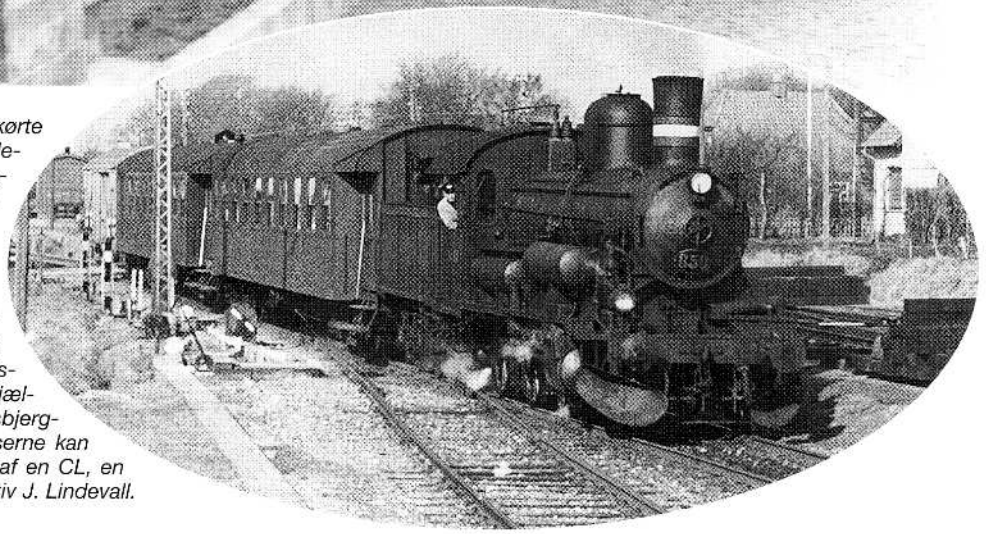
Serie DI: 801-841
Serie DII: 842-851 og 865-900
Serie DIII: 852-864

Overhederen indføres

D II-maskinerne, der leveredes fra 1909, d.v.s. D 842-851, adskilte sig fra D I ved at være forsynet med overheder og rundglidere. Det havde man ikke brugt før, idet Busse ikke mente,



D 808 var i mange år stationeret i Struer, og den kørte Tuborgs "indvielsestog" ved åbningen af Oddesundbroen, 1938. Blandt vognene ses nogle af Tuborgs sjældne sete vogne med spidst bremsetårn, leveret af Bautzen i 1919. Foto: Poul de Kruiff/DSB Museumstog.



D 850 med blandettog "et sted i Jylland", ca. 1954 - men hvor er billedet taget? D 850 var i 1954 reserve i Brande, og blev hensat her ca. 1956. Den blev atter taget frem og sat i drift i Esbjerg fra ca. 1960, hvorefter den i 1962 kom til Sjælland. Så billedet kan også være taget omkring Esbjergegnen i begyndelsen af 1960'erne. Hvem af læserne kan hjælpe? Toget består i øvrigt - foruden D 850 - af en CL, en CPE og en hvidmalet godsvogn. Foto: Ukendt/Arkiv J. Lindevall.

det ville få nogen større betydning på de korte distancer med hyppige standsninger i Danmark. Derfor leveredes litra D 852-864 uden overheder, men disse havde dog en lidt større kedel end de oprindelige D-maskiner.

Overhederen blev dog siden almindelig gennemført på andre lokomotivtyper undtagen rangerlokomotiver, hvor nytten som følge af de særlige forhold, som disse maskiner arbejdede under, var lidt problematisk.

Overhederen, den såkaldte røgrørsoverheder, fungerede i princippet ved, at dampen fra kedlen - når regulatoren lukkedes op - ikke gik via domen direkte til gliderne og cylindrene som på våddamplokomotiver, men fra kedlen gennem nogle rør, som lå inden i større rør, hvor varmen fra fyrkassen strømmede igennem, inden den ved dampslag eller blæsning kom op gennem skorstenen, d.v.s. at dampen populært sagt blev overophedet.

Ideen med systemet var, at dampens tryk i cylindrene ikke forøgedes, således at der krævedes ombygning, men i stedet forsinkede dampens varmetab. Der var flere typer overhedere; hos DSB benyttede man typen Schmidt.

Lokomotivførerne var dog ikke altid lige begejstrede for systemet, hvorimod fyrbøderne var glade, for det betød mindre kulforbrug og dermed mindre arbejde.

D III-maskinerne 852-864 blev - som allerede nævnt - ikke leveret med overheder, men fik en større kedel, og dermed lidt andre data. Adhæsionsvægten øgedes til 38,8 tons, den samlede hedeflade blev 111,25 m2, og tjenestevægten blev 74,6 tons.

USA-byggede D-maskiner

Lokomotiverne byggedes på mange forskellige fabrikker, og en serie på 16 maskiner nr. 870-885 blev - som eneste danske lokomotivtype til DSB - leveret af den amerikanske lokomotivfabrik Baldwin i 1920. I 1917 købte USA De Dansk- Vestindiske Øer for 25 millioner dollars, og beløbet blev stillet til rådighed for den danske regering på en bankkonto, som efterfølgende blev brugt til betaling af forskellige leverancer, herunder D-maskinerne.

Maskinerne blev bygget efter Busses tegninger, og alle leveredes med røgrørsoverheder, dog først efter at Busse havde forladt DSB.

Et enkelt af lokomotiverne har på bemærkelsesvis måde undgået ophug, idet nr. 871 i dag tilhører Jernbanemuseet.

I 1920 afsluttedes leveringerne af litra D med fem stk. bygget af FRICHS i Århus, D 896-900.

Gods- og "Søndagsmaskinen"

Litra D var et vellykket og kraftigt lokomotiv, hvilket resulterede i, at nogle af godstogene blev for lange for nogle af omløbsporene på stationerne, og derved for store for tidens rangermaskiner. Det gjorde, at DSB måtte anskaffe større rangerlokomotiver litra Q, der sattes i drift på de store rangerbanegårde i København og Århus.

D-maskinen havde et stort anvendelsesområde, og var særdeles driftsikker. Desuden var det en nem maskine at have med at gøre med hensyn til kørsel og fyrig. Den havde - som alle andre damplokomotiver - en bred margin med hensyn til maksimal belastning.

Oprindelig benyttedes D-maskinen kun til gods- og blandettog, men efterhånden også i persontog, ikke mindst i 1930'erne, hvor man kørte billige søndagstog, hvilket gav lokomotivet tilnavnet "Søndags-maskinen". Karakteristisk for disse tog var, at maskinerne måtte løbe 70 km/t om søndagen, mens de på hverdage kun måtte løbe 60.

Ovennævnte undtagelse var ikke den eneste for litra D. Også trækkraftmæssigt fik den en slags særstatus. På den kraftige stigning mellem Vejle H-Jelling måtte typen kun trække maksimum 270 tons persontog og 340 tons godstog. Til gengæld måtte den belastes med helt op til 800 tons i godstog mellem Slagelse-Korsør, og mellem Herning-Brande måtte de fremføre en togvægt på 700 tons.

Stationering af litra D
Jylland og Fyn

De første D-maskiner 801-805 stationeredes i Århus ved leveringen i 1902, og indsattes mellem Fredericia-Århus- Aalborg.

I 1905 var der leveret 27 maskiner, og Aal-

borg fik nu også D-maskiner, der benyttes i Randerstogene og tog til Frederikshavn. Til omkring 1909 kørtes alle godstog her med litra D, indtil opgaverne blev overtaget af litra R.

I 1908 var der leveret 41 D-maskiner. Nyborg og Esbjerg delte de sidst leverede D 829-841, og samme år sattes D-maskiner i drift mellem Esbjerg og Lunderskov, ikke alene med godstog, men lejlighedsvis også med persontog.

I sommeren 1910 var der leveret i alt 64 litra D, der blev stationeret i faste ture med 5 i Nyborg, 6 i Esbjerg, 20 i Århus, 5 i Aalborg og 6 i Struer. De resterende 22 maskiner brugtes som "forhåndenværende maskiner", og flyttedes rundt efter behov.

I 1913 fik Fredericia D-maskiner, og fra 1920 kom de også til Vamdrup. Da dette depot nedlagdes kom maskinerne til Padborg.

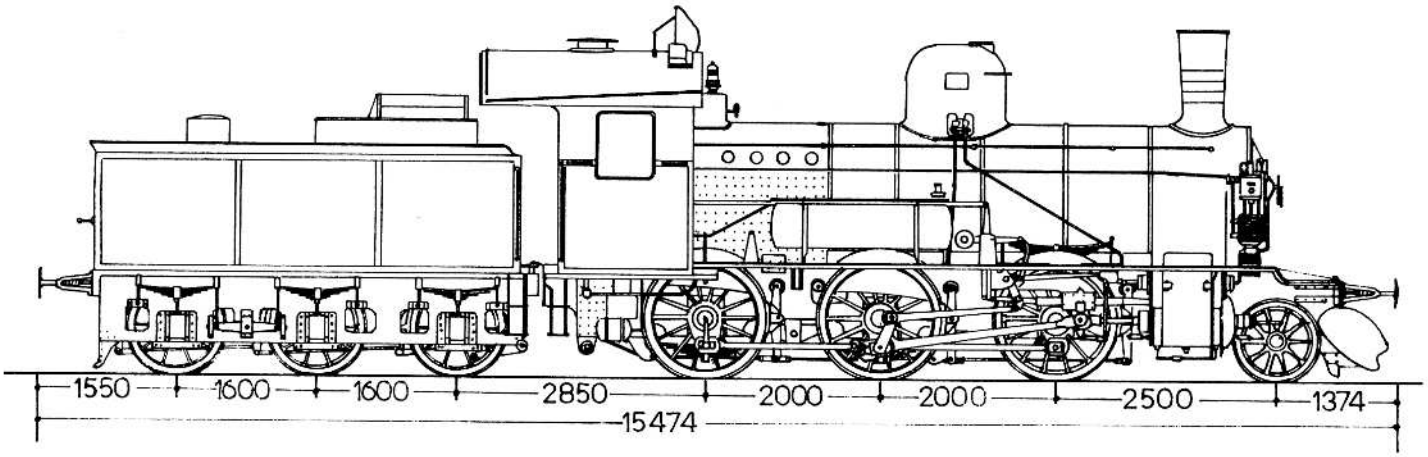
Fredericias D-maskiner betjente strækningerne syd for byen, men fra omkring 1915 kørtes også et par langsomme godstog Fredericia-Horsens.

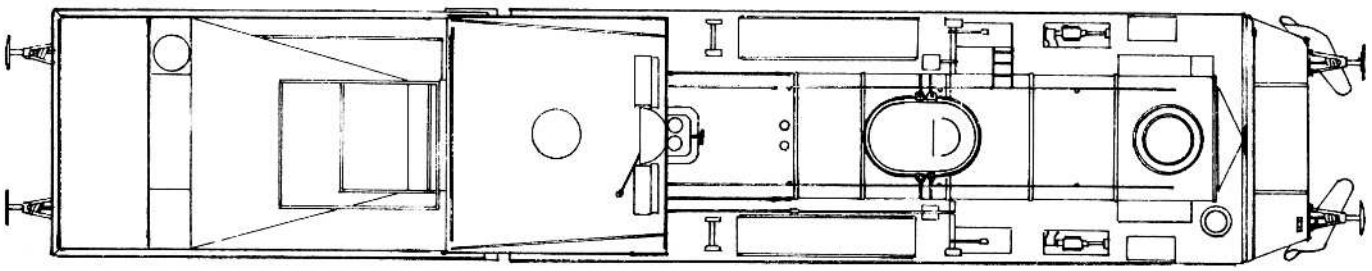
Fra 1915 kørte Århus-maskinerne godstog mellem Århus og Horsens.
Stationeringerne for litra D i maj 1915 var:

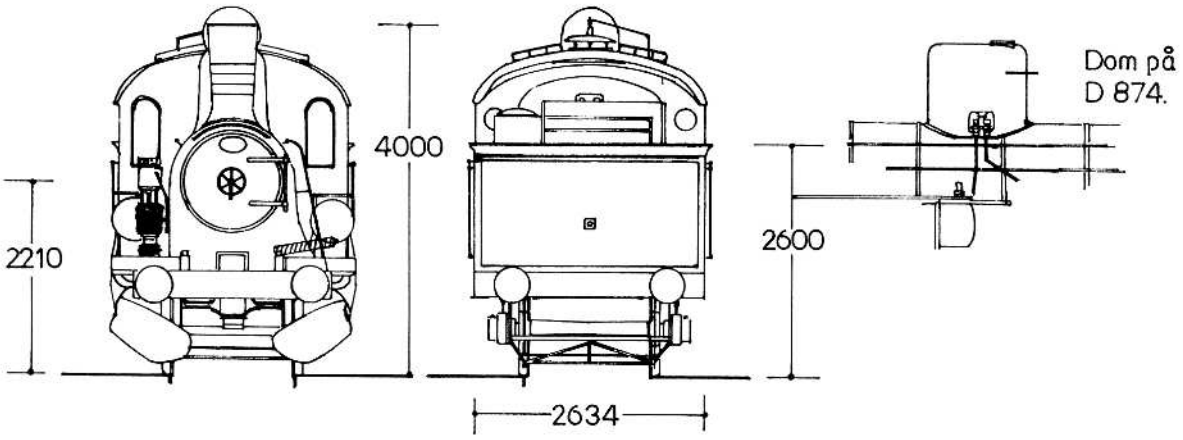
1. Kreds (København): Ingen
2. Kreds (Fredericia): D 811-818 og 852-869
3. Kreds (Århus): D 827-851
4. Kreds (Struer): D 801-810
5. Kreds (Sjælland/Falster): D 819-826

Strækningen Esbjerg-Tønder havde D-maskiner fra 1921. Her brugtes de helt til 1961, hvor diesellokomotivet litra MX leveredes, og overtog D-maskinens opgaver.

På tværbanen Sønderborg-Tinglev-Tønder benyttedes litra D fra 1920. Brugen ophørte først i 1961.







DSB litra DII ombygget

De 17 maskiner adskiller sig fra D IV ved at bibeholde de oprindelige cylindre og kedel. Kun førerhuset og fodpladen er ændret.

D 874, 876-878, 880, 881, 883, 885
D 886, 888, 890, 893, 894 og 897-900

Ombygget på Centralværkstedet i Århus (CvA) i årene 1946-1952.

Skala 1:87
Tegning: HO/mjk Tagrytteren

D-maskinen blev flittigt benyttet på alle de jyske midtbaner. Fra 1909 kørte de på strækningen Esbjerg-Struer-Langå indtil litra MX leveredes i 1961-62.

På samme måde fik Brande i 1920 D-maskiner til godstogene Brande-Struer og Langå -Brande-Bramminge. På sidstnævnte strækning blev D-maskinen den dominerende under besættelsen 1940-45, bl.a. kørtes flere godstog med krydsning i Brande. Endnu i 1956 kørtes to togpar med litra D mellem Randers-Brande-Esbjerg. Brugen af litra D mellem Brande-Struer ophørte i 1955.

Skanderborg-Skjern fik ligeledes D-maskiner i 1920'erne, og her var de i drift indtil litra MX bragte det til ophør.

På Djursland kørtes det daglige godstog fra omkring 1918 af D- maskiner på Grenå-banen. Under den tyske besættelse blev driften udvidet. Fra slutningen af 1950'erne indsattes de nye diesellokomotiver litra MT.

I 1932 fik Randers-Ryomgård D-maskiner. Mærkværdigvis kom D- maskinen lidt sent i drift mellem Herning-Viborg, idet den først sattes i drift her fra 1952.

På Thybanen kørte den fra Oddesundbroens åbning i 1938 til ca. 1960. I øvrigt fremførte den Tuborgs øl-indvielsestog på broens åbningsdag.

På Fyn kom litra D i drift mellem Nyborg-Strib fra 1909, og anvendtes i blandet- og godstog, hvilket den fortsatte med til efter indvielsen af Lillebæltsbroen, men nu til Fredericia.

Fra begyndelsen af 1950'erne benyttedes maskintypen en hel del mellem Odense-Svendborg, og på nogle af de tidligere sydfynske stækninger, efterhånden som disse spor forstærkedes. Maskinen brugtes også på Assensbanen, selv om man foretrak en litra DF tendermaskine, så man undgik at vende D-maskinen i Tommerup.

D-maskinerne, der var stationeret i Odense, benyttedes også i godstog mellem Fredericia og Nyborg, indtil de sidst i tiåret fik indskrænket kørslen til Odense-Fredericia.

Fra omkring 1947 aftog anvendelsen af D-maskinerne på den østjyske længdebane, idet man nedtrappede de standsende godstog som maskinen var velegnet til, hvilket især skyldtes nedgang i godsmængderne. Fra 1950 forsvandt godstogene helt på denne strækning, og fra ca. 1956 ophørte brugen af D-maskiner også helt mellem Esbjerg og Lunderskov.

Fredericias to D-maskiner havde ingen fast tur i 1956; de benyttedes mest som reserve for motormateriellet og til særtog.

I Struer havde man i 1956 ikke mindre end syv D-maskiner i planmæssig tur. De kom langt omkring, idet de kørte tog mellem Struer-Skive-Glyngøre, Struer-Thisted, Struer-Langå, Struer-Herning-Århus/Skjern og Struer-Esbjerg -Tønder.

Århus havde på det tidspunkt kun tre D-maskiner til rådighed. De to kørte primært ture til Grenå, mens den sidste stod i reserve.

For at kunne klare den planmæssige drift havde man i 1956 i alt 25 stk. D-maskiner i tur, og da man havde 64 maskiner til rådighed, var der rigeligt til reserve og særtog. Hvilke maskiner, man havde i 2. Distrikt i begyndelsen af 1950'erne (1954) fremgår af hosstående stationeringslister

1. Distrikt

I 1912 fik Korsør D-maskiner til godstog. De forsvandt imidlertid igen, og dukkede først op i fast tur fra 1921.

Godsbanegården fik seks D-maskiner i 1913 og Masnedsund ligeledes to maskiner samme år...men de forsvandt også - ligesom for Korsør - i nogle få år. Kalundborg fik litra D i 1926. Maskinerne kørte godstog på de sjællandske hovedlinier og på Nordbanen. Senere kom de også i drift på Kystbanen, og lokale godstog mellem København og Roskilde.

Fra 1940 fik Næstved-Slagelse-Kalundborg D-maskine, og de benyttedes her til midten af 1960'erne. I de sidste år brugtes maskinen kun mellem Næstved-Slagelse (se senere).

Fra ca. 1950 fremførte maskintypen bl.a. weekendtog fra København til Holbæk med gennemgående vogne til Nykøbing S. Disse kørtes som D 300, og medtog - foruden vogne fra OHJ - udelukkende 2-akslede DSB-rystevogne litra CU (i nogle tog ikke mindre end syv stk.), CUK og rejsegodsvogne litra EHA eller de treakslede litra EF.

På samme måde kørte maskinen weekendpersontogene til Køge/ØSJS. Også her benyttedes 2-akslede rystevogne - samt varmevogne litra CMK om vinteren. Med den øgede levering af litra MO op gennem 1950'erne, ophørte brugen af litra D i disse tog til privatbanerne.

I 1956 indtrådte en større oliekrise, og ved denne lejlighed måtte en hel del ekstra damplokomotiver - herunder også litra D - fyres op for at køre tog, person- såvel som godstog.

Driften i 1960'erne

Med indførelsen af diesellokomotiverne litra MT sidst i 1950'erne og litra MX fra 1960 blev litra

D langsomt gjort overflødig. Allerede i foråret 1962 kunne 2. Distrikt præsentere en hel køreplan udelukkende med motortrækkraft, renset for dampmaskiner, og 1. Distrikt var næsten klar med en lige så omfattende motorplan.

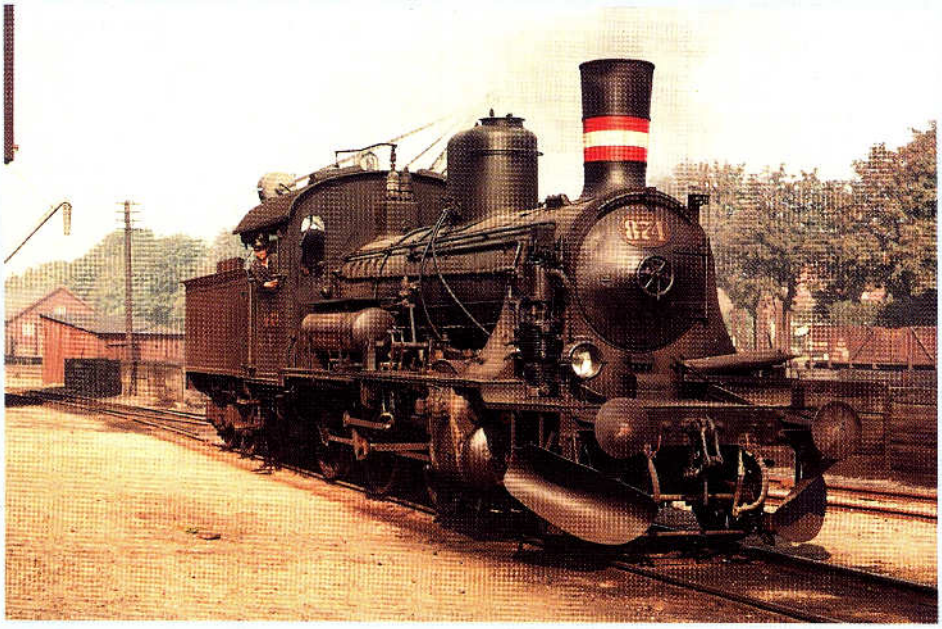
Men det gik ikke helt efter planen, idet togenes antal og størrelse steg. Derfor blev det fortsat nødvendigt for 2. Distrikt at have ca. 25 damplokomotiver i drift under højtidstrafik.

I 1. Distrikt kunne man ikke nøjes med reservemaskiner, idet man også uden for højtidstrafikken måtte tage dampen i brug. Ikke mindre end omkring 60 damplokomotiver af samtlige litra måtte holdes i drift, hvilket også fik betydning for D- maskinerne.

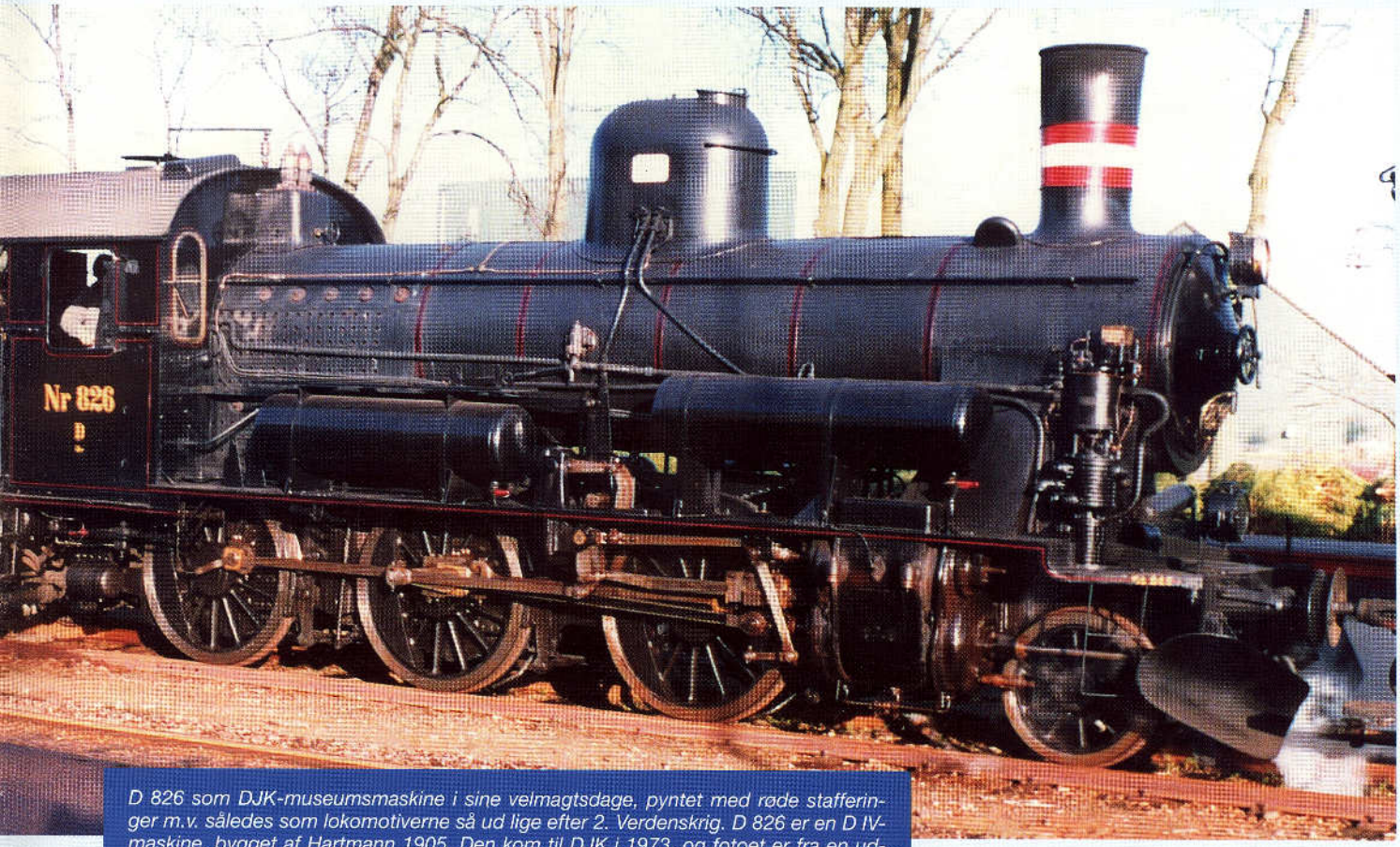
Manglen på D-maskiner i 1. Distrikt Sjælland blev så akut, at man i 1962 måtte overflytte fire maskiner fra Jylland, således at D 804, 805, 843 og 850 kom i drift på Sjælland. D 850 havde ellers siden 1955 stået hensat i Brande, men blev i 1959 (?) hentet frem og repareret på CvK i Århus, og var inden overflytningen kortvarigt stationeret i Esbjerg. Det betød, at 1. Distrikt herefter havde 10 D-maskiner i fast tur.

Nogle af disse blev indsat i enkelte godstog på godsforbindelsesbanen, bl.a. med de nyoprettede internationale TEEM-godstog, indtil litra MX og MY overtog opgaverne.

Fra Jyderup til Kalundborg fremførtes morgengodstoget i begyndelsen af 1960'erne ofte med D-maskine. Det samme gjaldt en del plan- og særgodstog til Gørlev og Slagelse. Kalundborg havde på det tidspunkt to D-maskiner stationeret, og de kørte ofte i forspand med kunstgødningstogene til Slagelse, der



D 874 var en ombygget D II-maskine, bygget af den amerikanske lokomotivfabrik Baldwin i 1920. Den var stationeret i Odense i flere år, og kørte tog på de fynske randbaner. Her er den fotograferet ved kulgården i Assens, september 1959. Maskinen blev udrangeret i efteråret 1967. Foto: AK/OMJK.



D 826 som DJK-museumsmaskine i sine velmagtsdage, pyntet med røde stafferinger m.v. således som lokomotiverne så ud lige efter 2. Verdenskrig. D 826 er en D IV-maskine, bygget af Hartmann 1905. Den kom til DJK i 1973, og fotoet er fra en udflugt ca. 1974. Fotograf og -sted ukendt.

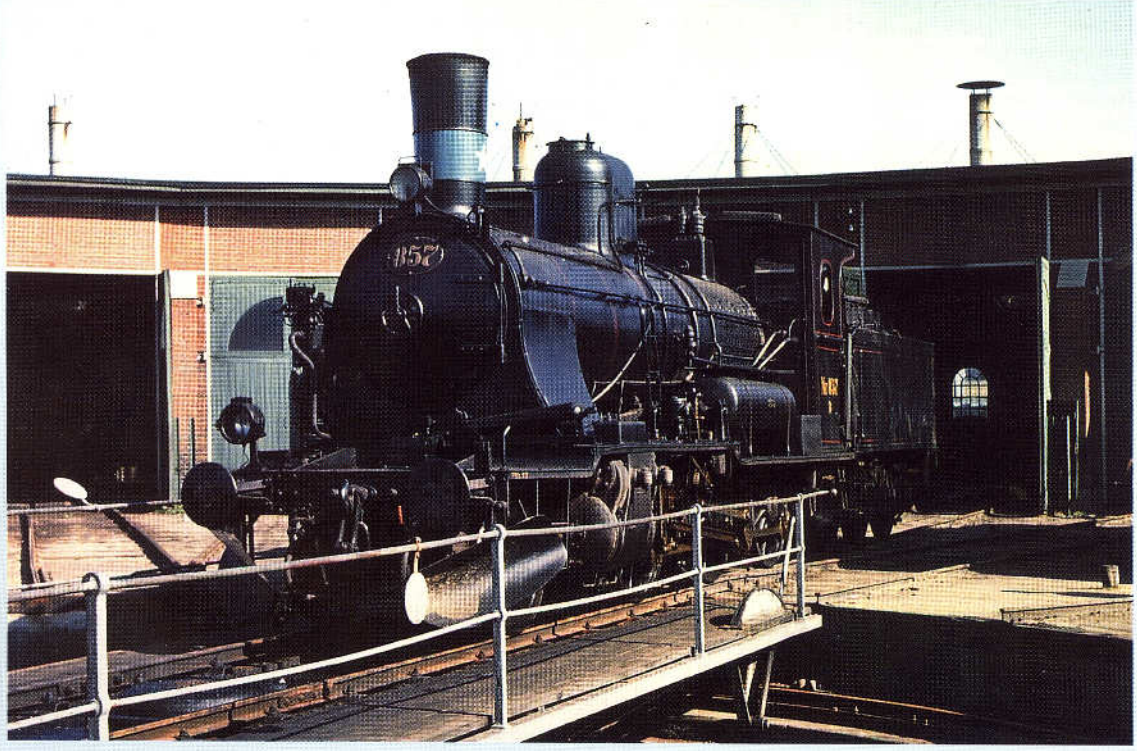
bestod af en togvægt på godt 600 tons. Den ene D-maskine - nr. 850 - overflyttedes som allerede nævnt i marts 1962 fra 2. til 1. Distrikt til brug for gødningstogene, idet C 712, der ellers havde været benyttet i nævnte tog, blev sendt til København for udrangering.

Ved de store anlægsarbejder med S-banen mellem Glostrup og Tåstrup og Fugleflugtslinien Nykøbing F-Rødby F i begyndelsen af 1960'erne, brugtes D-maskinerne i grus- og ballasttog. Det blev da også D 805 der førte det første arbejdstog igennem fra Nykøbing F til Rødby F. ad de nylagte spor (23. oktober 1962).

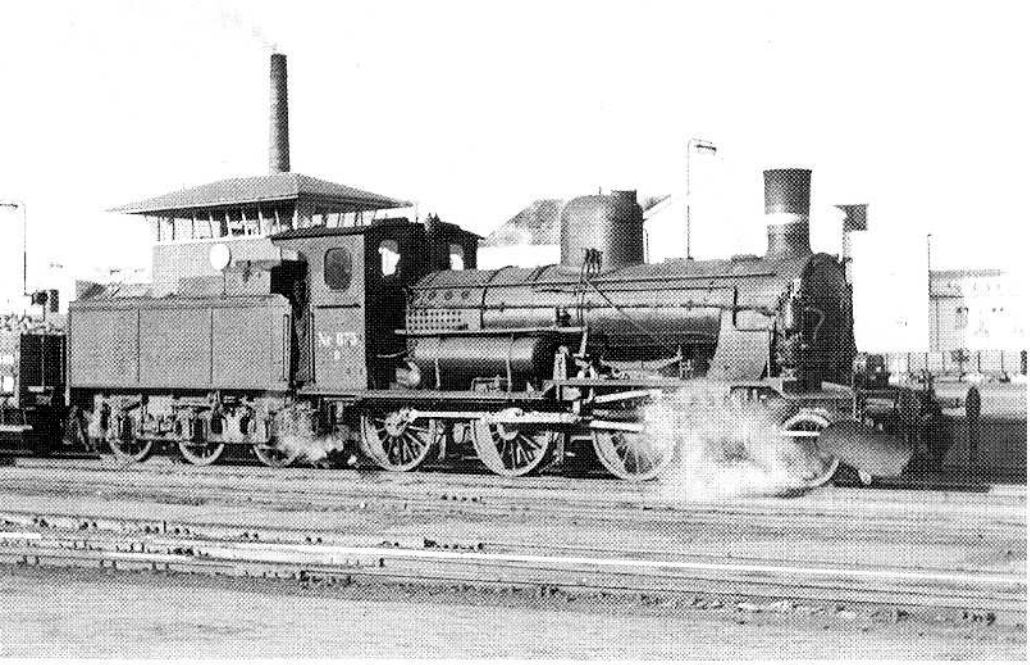
I begyndelsen af 1960'erne kørte D-maskinen også planmæssige persontog i 1. Distrikt. Det foregik i lørdagstog mellem Ringsted og Næstved, og hver aften ugen igennem afgik "nattoget" fra Næstved til Slagelse trukket af en D-maskine, der returnerede næste morgen med det første godstog.

Alderdommen var dog ved at indhente maskinerne. Da litra MH og MX leveredes i tilstrækkeligt stort antal svandt brugen ind, og i 1965-1966 var der kun få ture med D-maskine tilbage. De tilbageværende blev primært brugt i nattogene fra Næstved til Slagelse og lokalgodstogene mellem Jyderup og Kalundborg, men ellers i særtog.

I 1965 var de fem tilbageværende driftklare D-maskiner stationeret med D 820 og 815 i København, D 822 i Næstved, D 826 i Helsingør og D 850 i Kalundborg. Ingen D-maskiner var på det tidspunkt i drift i 2. Distrikt. D 826



D 857 blev efter udrangering hos DSB i 1956 solgt til OHJ, der overtog maskinen i 1957. Her sattes den uændret i drift - kun skorstensbåndet blev udskiftet med OHJs blå farve og stjerne. Lokomotivet beholdt de flotte røde stafferinger på førerhus og tender. OHJ D 857 ved remiserne i Holbæk, 1959. Foto: Adamsen/DMJK.



D 875 med godstog i Odense, 1956. Maskinen er en DII, leveret af Baldwin 1920. Maskinen blev aldrig ombygget. Man kan tydeligt se det mindre førerhus, der var typisk for D II- maskinerne. Foto: Clausen/DMJK.

kom blev fra 1966 stationert I Næstved, og kørte ture mellem Næstved-Slagelse. I november 1967 kørte den sine sidste ture her, og blev derefter hensat.

I DSB DRM I 1969 var der opført 13 stk. litra D, men reelt var ingen af dem driftklare.

Udrangeringerne

I begyndelsen af 1950'erne startede udrangeringerne af de første D-maskiner. Det var type D III 852-864, bygget af Schwartzkopff 1909-10, det gik ud over. Maskinerne var på det tidspunkt forældede, da de ikke var blevet ombygget. I 1950 udrangeredes D 858 som den første, og i 1953 forsvandt 856 og 864. I 1959 var det slut for den sidste DIII D 861.

En enkelt D III-maskine - D 857 - blev solgt til OHJ i 1957, der nogle år brugte den som OHJ D 857, især i weekendtogene til København. Efter udrangering i 1963 blev den hensat i Mårsø, og kom derefter til veteranjernbaneklubben KLK i 1978.

I sommeren 1954 blev den første D IV udrangeret. Det var D 832, der i 1956 fulgtes af D 806. De fleste D IV udrangeredes dog for størstepartens vedkommende senere, nemlig i årene 1961-65, og det var denne type, der holdt sig længst i drift, dog ikke antalmæssigt. I 1968 udrangeredes næsten alle tilbageværende D IV-maskiner D 803, 807, 816 og 820, undtaget herfra var D 825 og 826 som forblev i "driftklar" tilstand, og som senere overgik til veteranjernbaneklubber.

Også DII fra Tubize og Baldwin blev hurtigt udrangeret. Allerede i 1954 var 879 og 882 væk, og i efteråret 1954 forsvandt D 892 bygget af Schwartzkopff. I løbet af nogle få år udrangeredes hovedparten af DII, især mellem 1957-1965.

Pr. 31. marts 1954 var 79 D-maskiner i drift, mens otte var udrangeret, nemlig D 852, 856, 858, 859, 860, 864, 879 og 882. 1. Distrikt havde på det tidspunkt D 818-837 i sin beholdning, d.v.s. 20 maskiner, heraf to hensatte, mens 2. Distrikt havde resten, d.v.s. D 801-817 og 838-900, i alt 80 D-maskiner. Heraf var 19 hensat.

Flere D-maskiner var opført som driftklare helt til slutningen af 1960'erne, men var i realiteten hensat. De sidste blev meldt udrangeret i 1968, nemlig D 848, 849, 850, 872, 877, 883, 885 og 900, i alt otte maskiner.

Museumsmaskiner

Kun nogle få D-maskiner overlevede udrangeringerne og er i brug som museumsmaskiner, nemlig D 802, 825, 826 og 871.

D 802 er en DIV-maskine, der ejes af Jernbanemuseet, og står i Viborg. Også D 871 tilhører Jernbanemuseet og befinder sig i Randers. Maskinen, som er en DII, er bygget af den amerikanske lokomotivfabrik Baldwin.

D 825 kom oprindelig til ØSJK, men er så vidt vides nu hos DJK Limfjordsbanen, hvor den gennemgår omfattende reparationer.

D 826 tilhører DJK, der i flere år brugte den i foreningens D-maskinegruppe til ture rundt i Danmark, men den er i dag (efterår 2001) skilt ad og derfor ikke køreklar. Maskinen kom til DJK i 1973 efter hensættelse i Gedser remise siden 1967.

Lidt om de enkelte maskintyper

DIV (I og II)

Mellem 1925-1940 ombyggedes over halvdelen af D-maskinerne på centralværkstederne i København og Århus, så de fik større kedel og cylinder på 460 mm, ændring af førerhuset, hvorved pladsen blev væsentligt forbedret i forhold til de oprindelige førerhuse, bl.a. ved at man forlængede maskinrammen godt en halv meter. Samtidig med ændringen af fyrkassen, hvorved den blev noget dybere, gjordes risten lidt længere og blev forsynet med vipperist.

Ved ombygningerne blev maskinerne desuden forsynet med sandkasse i domen, ligesom der blev monteret snenæser og opbygning for kullene på tenderen.

—

Her bør lige nævnes den pudsighed, at D 826 indtil sin ombygning i 1929 kørte som D 821, idet den af uopklarede årsager fik nummerforbytning ved leveringen i 1905. Ved nævnte ombygning på Centralværkstedet i København blev nummerforbytningen rettet, så nummer 826 kom til at følge rammen med fabriksnummeret 2945 ud fra værkstedet.

—

Lokomotiverne blev efter ombygningen betegnet DIV(I) hhv. DIV(II), d.v.s. at DIV(II) var ombygning af 1. serie maskine, mens DIV(II) var ombygninger foretaget fra maskiner i 2. serie. Alle maskiner betegnes normalt for DIV, altså uden suffiks (I) og II).

DIV(I) omfattede alle maskiner i DI-serien 801-841 = 41 maskiner.

Den først ombyggede maskine blev D 833, der udgik fra CvK den 24. januar 1925.

DIV(II) var maskiner ombygget fra serie II, 842-851, 865-869 og 872, i alt 16 maskiner. D 872 blev ombygget i 1942 efter beskydning af engelske fly ved Døstrup, mens D 869 - som den sidste af denne type - ændredes i 1950.

I alt sattes 57 lokomotiver af den nye type i drift. Heraf blev 25 ombygget i København, mens 32 maskiner blev ændret i Århus.

Karakteristisk for både DIV(I) og DIV(II)-maskiner var, at de fik to trykluftbeholdere over fodpladen i højre side.

DII ombygget

Mellem 1948-1952 ombyggedes yderligere 17 D-maskiner. Disse lokomotiver fra serie II fik kun ombygget førerhus og forlænget fodpladen, hvorimod de ikke fik hævet kedlen. Også disse fik sandkasse indbygget i domen og snenæser m.v. monteret. De kom til at minde lidt om DIV-maskinerne, men betegnedes meget naturligt som "D II ombygget". De ombyggede maskiner var:

D 874, 876-878, 880-881, 883, 885-886, 888, 890, 893-894 og 897-900

DIV 846 fra Schwartzkopff rangerer i Århus, 1959. Tenderens kulkasseopbygning i træ kan tydeligt ses. Læg mærke til det oprullede sejl under førerhustaget. Maskinen er en D II ombygget til DIV. Foto: Adamsen/DMJK.

Eksempler på stationeringer for DSB litra D

1954
1. Distrikt
Godsbanegården
Fast tur: 819, 820, 821, 822, 826, 827, 829, 830, 831, 833, 835, 836
Reserve: 825, 837

Kalundborg
Reserve: 818

Slagelse
Fast tur: 834

Næstved
Fast tur: 823

Gedser
Reserve: 824

CvK, København
Overkomplet: 828, 832

2. Distrikt
Odense Syd
Fast tur: 870, 872
Reserve: 871

Fredericia
Fast tur: 880
Reserve: 854

Esbjerg
Fast tur: 867, 868
Reserve: 863, 865, 869

Tønder
Fast tur: 876
Reserve: 857

Padborg
Fast tur: 873, 875
Reserve: 874

Aarhus H
Fast tur: 881, 883, 885
Særtog m.v. 884, 886, 888, 889, 890

Aalborg
Særtog m.v.: 900

Randers
Fast tur: 893, 894, 898
Særtog m.v. 896, 897

Struer
Fast tur: 807, 808, 809, 810, 840, 843
Reserve: 806, 838, 846

Viborg
Fast tur: 801, 803
Reserve: 804

Brande
Fast tur: 811, 812, 813, 815, 816, 817
Reserve: 814, 847, 849, 850

CvK Århus: 845, 878

Hensat:
Struer: 805, 841
Holstebro: 839
Viborg: 802
Skanderborg: 862, 892, 895
Århus: 844, 877, 887, 891, 899
Tønder: 853, 855, 861, 866
Thisted: 848
Glyngøre: 842, 851

1961
1. Distrikt
Godsbanegården
Fast tur: 822, 826,
Reserve: 820, 828

Kalundborg
Reserve: 825

Næstved
Reserve: 831

CvK
Hensat urep. 821, 836, 837

Gedser
Hensat 818

2. Distrikt
Odense
Reserve: 874

Padborg
Fast tur: 866, 872
Reserve: 865

Esbjerg
Fast tur: 849, 850 (til 1. Distrikt 1962), 877
Reserve: 842

Århus
Fast tur 812
Særtog m.v. 846, 885, 899, 900

Randers
Fast tur: 880, 886
Særtog: 888, 897, 898

Aalborg
Særtog: 883, 893

Struer
Fast tur: 839, 844
Reserve: 802, 803, 805 (til 1. Distrikt 1962), 807, 843 (til 1. Distrikt 1962), 845

Viborg
Reserve: 847

Brande
Fast tur: 848
Reserve: 804 (til 1. Distrikt 1962), 817, 841

CvA Århus 871

Hensat overkomplet på diverse maskindepoter: 801, 808, 809, 810, 811, 815, 816, 840, 867, 876, 894

De sidst ombyggede maskiner blev D 876 og 877, der begge ombyggedes i 1951, mens D 888 blev ombygget 1952.

Maskinerne kunne bl.a. skelnes fra DIV-lokomotiverne ved, at de var forsynet med én trykluftbeholder i hver side. Der er altså tale om to typer D-maskiner, så derfor ser maskinerne forskellige ud. Det har intet at gøre med om det var centralværkstederne i København (CvK) eller Århus (CvA), der ombyggede dem, hvilket ofte er hævdet i jernbanelitteraturen.

Resten af DII-maskinerne - 870-871, 873, 875, 879, 882 884, 887, 889, 891-892, 895-896, i alt 13 maskiner - blev ikke ombygget, og de udrangeredes fra begyndelsen af 1950'erne.

DIII

D-maskinerne fra serie III, d.v.s. D 852-864, i alt 13 maskiner, blev aldrig ombygget, og udrangeredes fra begyndelsen af 1950'erne. En enkelt af disse - D 857 - fik levetiden forlænget, idet den i 1957 kom til OHJ, hvor den brugtes i persontog på OHJ og HTJ. I 1967 udrangeredes maskinen, den hensattes i Hørve indtil KLK overtog maskinen i 1978. Den står endnu i remisen i Lunderskov (2001).

Oliefyringsforsøg

I årene 1948-49 foretog DSB nogle forsøg med oliefyring på D 826. Baggrunden var dels de dårlige kul, som bl.a. leveredes fra Polen, dels for at undersøge, om det i det hele taget kunne svare sig at fyre med olie. To systemer blev testet, heraf blev det ene blev afprøvet på PR 904, mens det andet forsøg blev gjort på D 826, der blev udstyret med faciliteter for afprøvningen. Selv om resultaterne var gode, så foretrak man fortsat at fyre med kul, og D 826 blev igen tilbageført til kulfyring.

Tenderne

D-maskinens 3-akslede tendere havde ikke helt samme udseende. D 801-805 og 811-815 havde originaltender med udadbøjet krave på side- og endevægge ligesom K-maskinens tender.

Tenderne til D 870-885, d.v.s. de Baldwinbyggede maskiner, var samlet med rundhovede nagler i stedet for undersænkede, således at disse var synlige på tendersiderne. Det gav dem følgelig et lidt særpræget udseende.

De øvrige tendere var i det store hele konstrueret som C- maskinernes, d.v.s. svejset med en flad tenderkant. Årsagen til at man gik bort fra de uadbøjede kraver skyldtes formentlig at tenderne blev højere, og dermed gjorde det vanskeligt at fylde op med kul i kurve.

Oprindelig havde alle tendere ingen kulkasseopbygning, men der blev - sammen ved de øvrige ombygninger i løbet af 1920'erne - monteret en lille jernplade på hver side, ligesom nogle senere fik træforhøjninger. ■

DSB litra D

Type: Godstoglokomotiv
Byggeår og -sted:

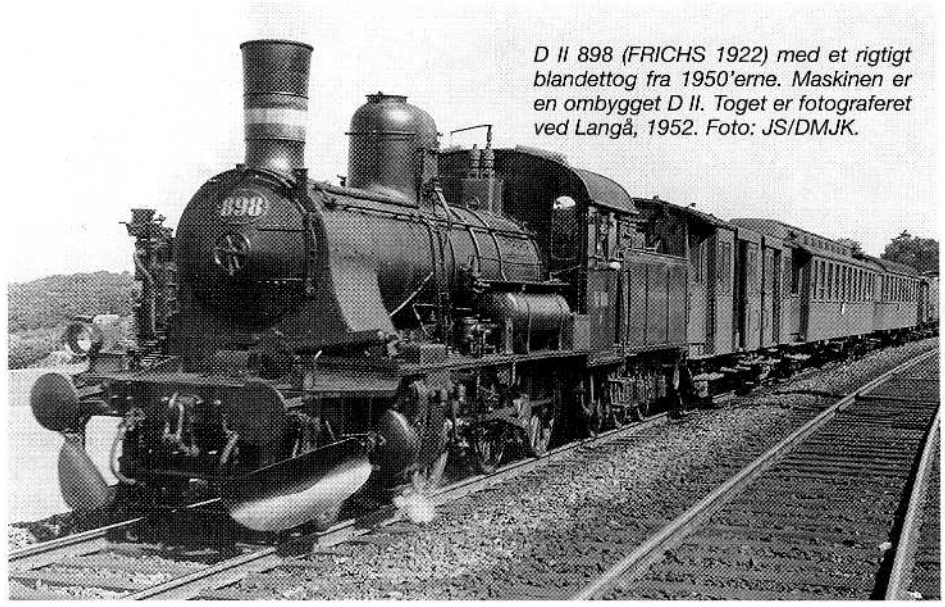
Serie DI		
D 801-805	1902	Henschel
D 806-810	1903	Hartmann
D 811-815	1905	Henschel
D 816-827	1905	Hartmann
D 828-833	1906	Hartmann
D 834-841	1908	Nydquist
Serie DII		
D 842-851	1909	Schwartzkopff *)
Serie DIII		
D 852-861	1909	Schwartzkopff
D 862-864	1910	Schwartzkopff
Serie DII		
D 865-869	1912	Tubize *)
D 870-885	1920	Baldwin *)
D 886-895	1920	Schwartzkopff *)
D 896-900	1922	FRICHS *)

*) *leveret med røgrørsoverheder*

I alt 100 stk.

Følgende data gælder kun
D IV 801-841, 842-851, 865-869 og 872
efter ombygning:

Kedeltryk:	12 kg/cm2	
Antal cylindre:	2 udvendige, 460x610 mm	
Effekt:	640 HK (indiceret)	
Tomvægt:	41,6 tons	
Tjenestevægt:	44,0 tons	
Vand:	11 tons	
Kul:	3,5 tons	
Drivhjuldiameter:	1404 mm	
Adhæsionsvægt:	38,6 tons	
Hjulstilling:	1'C0-T3	
Maks. akseltryk:	13 tons	
Længde o. puffer:	15 560 mm	
Hastighed:	60 km/t (søn- og helligdage 70 km/t)	
Togvægt:	Hurtigt persontog	300 tons
	Godstog	600 tons



D II 898 (FRICHS 1922) med et rigtigt blandettog fra 1950'erne. Maskinen er en ombygget D II. Toget er fotograferet ved Langå, 1952. Foto: JS/DMJK.

D 843 sætter i gang med persontog i Ringsted for at køre retur til Næstved en lørdag i 1964. Maskinen var en DIV, ombygget fra en DII. Den var så godt som hele sin tid stationeret i Jylland, men blev overflyttet til Sjælland i 1962. Foto: HGC.

Vejret var ingen hindring for en D-maskine, men det kunne være en barsk tur for personalet. D 849 med lille godstog i Silkeborg tager vand ved vandkranen, en kold og snefyldt decemberdag 1959. Foto: SvJ.