

Modelmaker

TO THE WORLD



www.heljan.dk



2001



At rejse er at leve

- sagde den kendte digter H.C. Andersen...

Det er imidlertid ikke nødvendigt at rejse for at opleve. Nu kan man tage familie og venner med på en tur i et modelbanetog, og i den natur, du selv bygger op på din egen bane.

Heljan er den modelfabrik, der har et så højt teknologisk niveau, at det kun er fantasien, der sætter grænse for, hvad der kan fremstilles af modeller, der er lig med virkeligheden.

I dette katalog kan ses en lille del af de produkter, der har gjort Heljan kendt som virksomheden, der kan udvikle og fremstille modeller, der både kan føre os tilbage til H.C. Andersen eller til den verden, vi lever i eller forestiller os.

Reisen heißt leben

wie der berühmte Dichter
Hans Christian Andersen es sagte...

Man muß aber nicht unbedingt reisen um etwas zu erleben. Heutzutage fährt man mit seiner Familie und mit seinen Freunden mit einer Modellbahn herum in einer Modelllandschaft, die man selber schafft.

Heljan ist der Modellbaubetrieb mit einem so hohen, technologischen Niveau, daß nur die Fantasie die Grenzen setzt, welche Modelle machbar sind, die so realistisch wie möglich sind.

In diesen Katalog zeigen wir nur einen kleinen Teil von den Produkten durch die Heljan berühmt worden ist, eine Fabrik, die Modelle entwickelt und herstellen vermag, die uns sowohl zurück in die Zeit H.C. Andersens führen können oder in die Welt, in der wir leben, oder die wir uns vorstellen.

To travel is to live

as the famous poet
Hans Christian Andersen said...

However, it is not necessary to travel in order to experience something. Nowadays, you can take your family and your friends on a ride on a model train, and in a piece of environment that you construct on your own lay-out.

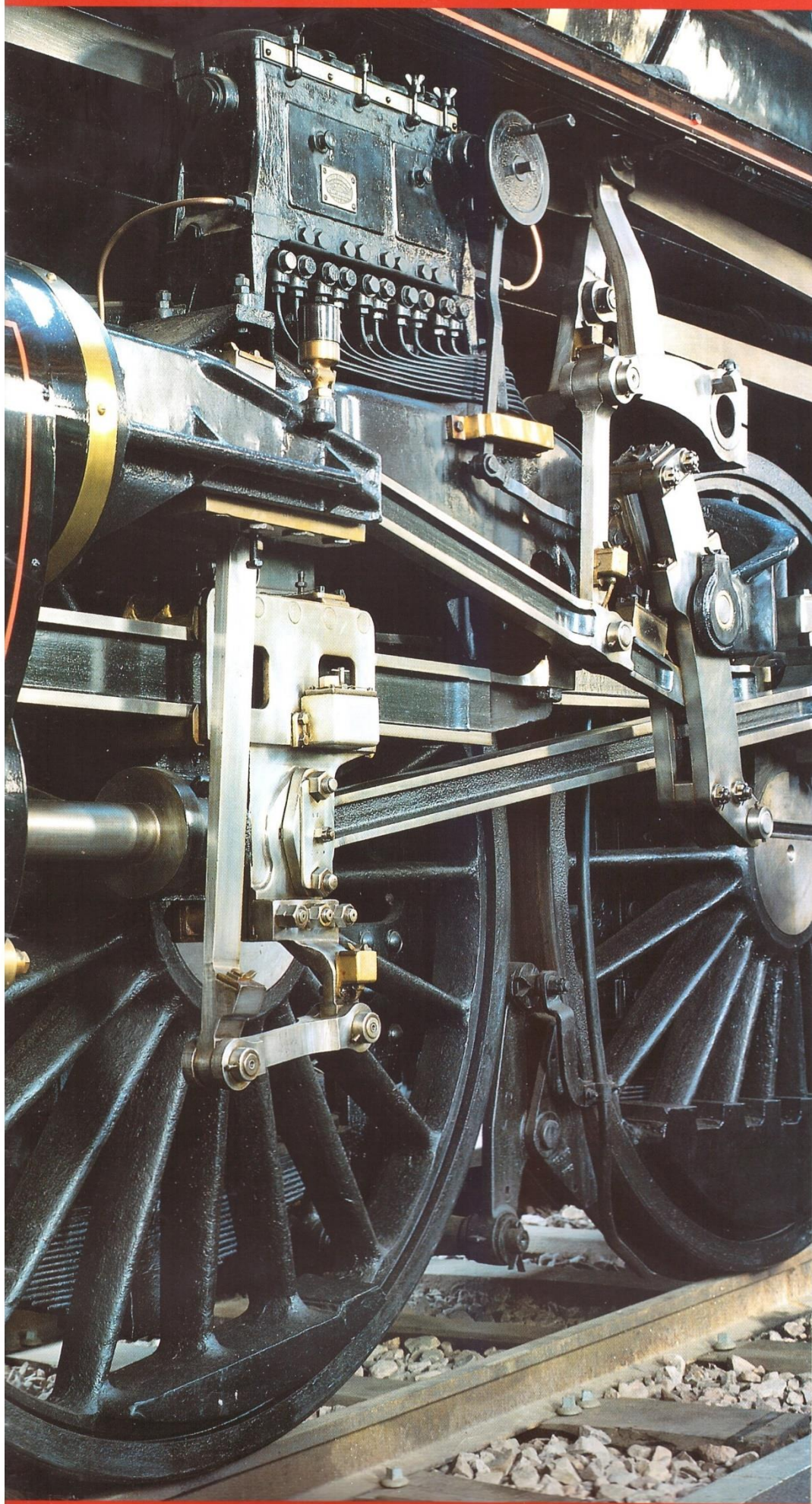
Heljan is the model builder firm with a level of technology so high, that only your fantasy sets the limits to, what can be achieved from models, strikingly close to reality.

In this catalogue we can only show you a small part of the products that have made Heljan known as the company, that really can develop and produce models, which bring us back to the age of Hans Christian Andersen or to the world, in which we live or the one that we are imaging.



HELJAN

www.heljan.dk



Indholdsfortegnelse

Side 2:
Lidt om at rejse...

Side 3:
Indhold i dette hæfte

Side 4:
MX - en kraftkarl

Side 5:
MX - en kraftkarl

Side 6:
MY - en legende

Side 7:
MY - en legende

Side 8:
IC 3 - NSB Di 3
MS-lyntog

Side 9:
X-2000 - Mo - Litra P

Side 10:
CC - CP - Dh postvogn

Side 11:
Hd Danvin - KK vogne
Za/Zb vogne

Side 12:
Bn - Bns styrevogn

Side 13-16:
Div. huse til
modelbanen i HO

Fotos:
CPS-vogn
Lars Viinholt-Nielsen

Virgin lokomotiv
Phillip Sutton

CC vogn
Flemming Søeborg

MO-lokomotiv
Jens Bruun-Petersen

Bns på for- og side 12
Jørgen Falster Nielsen

Sats-, lay-oyt og tryk:
Sats & Tegn, Viborg

Der tages forbehold for ændringer på konstruktioner o.lign.

MX - en kraftkarl på hjul

Da My-lokomotiverne havde erstattet mange af de store damplokomotiver på hovedstrækningerne, kom turen til de mindre maskiner. Til det formål fik DSB leveret en mindre udgave af My-lokomotivet, litra Mx, fra 1960 og frem. Det seks-akslede lokomotiv var navnlig beregnet til tog med mange standsninger, da det var uhyre økonomisk i drift, men det blev dog

også brugt til de såkaldte 'sorte lyntog' (erstatning for ordinære, røde lyntog) og vigtige posttog.

Formgivningen var stort set identisk med My-lokomotivets, men det var kortere og adskilte sig fra 'storebror' på flere punkter. Motormæssigt havde det også mindre

ydelse, idet motoren kun havde 12 cylindre (mod My's 16). Mx blev også brugt til kørsel med Bn-regionaltogetsstammer, men ganske særligt blev Mx kendt for kørsel med brunkulstog samt for DanLink-godstogene. Efter at DSB ikke længere havde brug for Mx'erne, fik størstedelen af dem en ny karriere, enten ved forskellige privatbaner eller ved svenske 'shortlines'. Mx 1001 er restaureret som museumsmaskine for DSB, mens Mx 1035 er opstillet som mindesmærke i Struer.



4351 MX 1008



4366 MX 41 ØSTBANEN



4370 MX 1030 EURORAIL



4367 MX 19 FRDERIKSVÆRKBANEN



4369 MX 35 LOLLANDBANEN



4355 MX SKAGENSBANEN M9

4362 MX SKAGENSBANEN M10

MX fås både til AC og DC.
MX erhältlich in Gleich- und Wechselstrom.
MX is available in AC and DC.

Die Mx-Lokomotive

Nachdem die My-Lokomotiven die großen Dampflokomotiven auf den Hauptstrecken ersetzt hatten, wandte man sich kleineren Maschinen zu. Für diesen Zweck erhielten die DSB ab 1960 die Baureihe Mx, eine kleinere Ausgabe der My-Lokomotive. Die Formgebung war im Großen mit der der My-Lokomotive identisch, aber die Mx war kürzer und unterschied sich vom 'großen Bruder' in mehreren Punkten. Sie hatte auch einen schwächeren Motor mit nur 12 Zylindern (die My hatte 16 Zylinder).

Da die 6-achsige Lokomotive im Verkehr sehr wirtschaftlich fuhr, war sie besonders geeignet für Züge mit vielen Aufenthalten. Sie wurde auch für die sogenannten 'schwarzen Schnellzüge' (Ersatz für die roten Schnelltriebwagen) und für wichtigen Postzüge verwendet. Die Mx-Loks wurden auch in

Verkehr mit Bn-Nahverkehrswagen benutzt, aber ganz besonders wurde die Mx für den Verkehr mit Braunkohlenzügen und den DanLink-Zügen berühmt. Nachdem die DSB keine Verwendung mehr für die Mx hatte, erhielten die meisten Maschinen neue Aufgaben, entweder bei Privatbahnen oder bei einer der schwedischen Nebenbahnen.

Die Mx 1001 ist als betriebsfähige Museumsmaschine bei der DSB erhalten, während Mx 1035 als Denkmal in Struer aufgestellt ist.



4356 MX 0HJ



4363 MX 26 TÖRFISKEN



4368 MX DSB 1016 ATC



4350 MX 1001

4358 MX BSM/BSX



4357 MX 41 IBAB/TMX



The Mx-engine

When the My-engines had replaced many of the big steam engines on the main lines, the smaller engines were next in turn. To

that purpose the DSB achieved a smaller version of the My-engine, the Mx-class, from 1960 and onwards. This twelve-wheel locomotive was especially conceived for frequently stopping trains, as it was an extremely economical engine, but it was also used for the so-called 'black lightening trains' (a replacement for the red diesel

multiple units), and for important mail trains.

The design was very similar to that of the My-engine, but it was shorter and differed from its bigger 'brother' in several ways. The engine itself had lesser performance, as the engine had only 12 cylinders (the My-class had 16). The Mx-class was also used for trains consisting of the Mk. Bn suburban coaches, but it was especially known for hauling the lignite trains and for the DanLink-goods trains. When the DSB had no use for the class Mx-engines, many of them began a new 'life' either at local lines or at Swedish short lines. Mx 1001 has been restored as an active museum engine at the DSB, while Mx 1035 is put on permanent display in Struer.

MY - en legende...

Efter krigen var behovet for ny trækraft stort hos DSB; i stedet for at fortsætte i 'de vante spor' og købe danske maskiner, besluttede DSB efter grundige overvejelser at anskaffe amerikanske dieselelektriske lokomotiver, udstyrede med de gennembrøvede motorer fra Electro Motive Division type 567 D. Lokomotiverne blev bygget hos NOHAB i Sverige med bl.a. Frichs som underleverandør.

Designet for disse nye lokomotiver var markant med store, kraftige frontrundinger, prydet med det kendte vingehjul og creme-farvede fartstriber, mens vognkassen var vinrød (maroon) som passagervognene. My-lokomotiverne blev en stor succes fra første færd af. De blev anskaffet i flere serier, 59 eksemplarer i alt, med små forskelle indbyrdes. Maskinerne blev anvendt til alle togar-

ter, og designet blev fra 1972 ændret til rød/sort med hvid litrering. Efter aktiv tjeneste hos DSB er flere havnet ved andre baner i ind- og udland, og intet tyder på, at disse populære maskiner forsvinder fra skinnerne de første, mange år. Den første My, nr 1101, er blevet tilbageført til original skikkelse og kører nu som et af DSB Museumstogs flotteste lokomotiver.



4400	MY 1101
4401	MY 1119
4407	MY 1132 "Sparemaling"
4415	MY 1105
4416	MY 1122
4417	MY 1136
4418	MY 1143

4402	MY 1102
4403	MY 1104



4406	MY 808 V 170 1151
4408	MY 808 V 170 1149

4410 MY GREAT NORTHERN



Die My-Lokomotive

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es einen Riesenbedarf für neue »Zugkraft« bei der DSB. Anstatt den »gewohnten Gang« zu gehen, und damit dänische Maschinen zu beschaffen, entschied sich die DSB nach gründlichen Überlegungen amerikanische Diesellokomotiven zu kaufen. Diese waren mit dem erprobtem Motor Typ 567 D der Electro Motive Division (EMD) ausgerüstet. Die Loks wurden bei der schwedischen NOHAB in Lizenz gebaut, u.a. mit dem dänischen Werk Frichs AG als Zulieferbetrieb. Die Formgebung dieser

Lokomotiven war durch die großen, kräftigen Frontrundungen sehr markant. Das Gehäuse war weinrot lackiert, mit cremefarbenen Streifen und dem wohlbekannten Flügelrad versehen.

Die My-Loks hatten von Anfang an großen Erfolg. Sie wurden in mehreren Baureihen beschafft, insgesamt 59 Exemplare, mit geringfügigen Änderungen untereinander. Die Maschinen wurden für allen Zugkategorien verwendet.

Das Design wurde ab 1972 zu rot/schwarz mit weißen Aufschriften geändert. Nach ihrem Rückzug aus dem aktiven Dienst bei der DSB sind mehrere Maschinen im Betrieb bei

anderen Bahnen des in- und Auslandes. Nichts deutet daraufhin, daß diese beliebten Maschinen in der nächsten Zeit von den Schienen verschwinden.

Die erste My-Lok, Nr. 1101, ist in den Originalzustand zurückversetzt worden und verkehrt jetzt als eine der schönsten Lokomotiven beim dänischen Eisenbahnmuseum.



4405 MY NEG V 170 1131

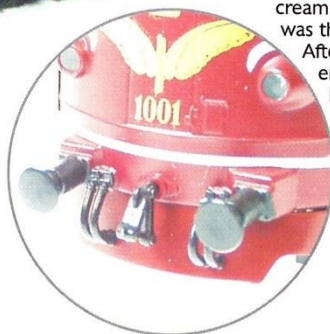


4404 MY PBS



4409 MY TMY 101 TÅGÅKERIET

MY fås både til AC og DC.
MY erhältlich in Gleich- und Wechselstrom.
MY is available in AC and DC.



The class My-engine

After the Second World War the demand for new motive power increased at the DSB; instead of following the beaten track, purchasing Danish built locomotives, the DSB decided after close studies to buy American produced, diesel electric engines, provided with the renowned motors from the Electro Motive Division type 567 D. The engines were built at the NOHAB Works in Sweden, while Frichs Ltd. acted as 'sub-supplier'. The design for these new engines was appalling with big, rounded fronts, ornated with the winged wheel and cream lining, whilst the body was painted maroon as was the passenger wagons.

After retreat from service at the DSB several engines were taken over by other railways at home and abroad, and there are by no means signs for the disappearance of these engines for many years. The first class My, No. 1101, has been restored into original shape and runs now as one of the finest museum engines at the DSB.

Modelmaker to the World



Class 47 00 gauge

Heljan is producing a super-detailed Class 47 locomotive exclusively for the British market. (DC only).

4600	VIRGIN 47 843
4601	VIRGIN 47 806
4610	INTERCITY 47 805
4620	FREIGHTLINER 47 258
4630	RAIL EXPRESS SYSTEMS 47

IC3

Til afløsning af de aldrende, tyske lyntog og de 'klassiske' Intercitytog, oprangeret af B-vogne, fremkom DSB i slutningen af 1980'erne med et koncept til et nyt togsæt, IC3. Ideen var at oprangere fremtidige tog af flere trevognssæt, der lynhurtigt kunne samles og skilles på knudepunkter undervejs - som på Fredericia eller Langå stationer. I januar 1990 blev det første IC3 sat i drift under stor opmærksomhed, og navnlig togets ydre med den flade front og den hvide farve var genstand for mange bemærkninger. Gummimåserne, som togtypen kaldes i udlandet, blev snart også en eksportvare, og de kører blandt andet i Israel og i Sverige (Kustpilen), mens enkelte sæt har været prøvekørt i Sydtykland og i USA.

Als Ersatz für die betagten, in Deutschland gebauten, SVTs (TEE-Bauart VT601) und die klassischen Inter-City-Züge, aus UIC B-Wagen zusammengestellt, präsentierten die DSB Ende der achtziger Jahre eine Konzeption für eine neue Zugbildung, die IC3. Die Idee war, daß die Züge der Zukunft aus mehreren 3-teiligen Triebwagen zusammengestellt werden sollen, um schnell auf den Bahnhöfen unterwegs getrennt werden zu können. Im Januar 1990 wurde der erste IC3-Triebwagen unter großer Anteilnahme im Verkehr eingesetzt. Besonders die Formgebung des Wagenkopfes, die 'Gumminase', und die schneeweiße Lackierung Bemalung erregten viel Aufmerksamkeit. Im Laufe der letzten Jahre haben die IC3 und ihre 'Nachfolger', die IR4, den größten Teil des Fernverkehrs in Dänemark übernommen. Mehrere Kleinbahnen erhielten einen

abgewandelten Triebwagen, den IC2. Die 'Gumminasen' wurden bald zum Exportartikel. Sie fahren heute u.a. in Israel und Schweden. Einzelne IC3 waren auf Testfahrten unterwegs in den USA und Canada. Unvergessen ist der Einsatz in Deutschland auf der Tegernseebahn. Täglich verkehren fahrplanmäßige IC3 von Kopenhagen nach Hamburg und zurück.

As a replacement for the ageing, German high speed diesel trains and the classical Inter-City trains, consisting of UIC type coaches, the DSB presented in the late 1980ies the concept of a new train set, the IC3. The aim was to build future trains by the means of one or more DMUs, which could be assembled or divided fastly on terminals throughout the route - as in Fredericia or in Langå. In January 1990 the first

class IC3 was put into service at great favour, and especially the front with the flat 'rubber nose' and the white finish led to many remarks. The rubber noses, as the trains are nicknamed abroad, became soon an export article, and

they run for the time being in Israel, in Sweden (Kustpilen, the Coastal Arrow), from Copenhagen to Hamburg, and some units have been on test runs in the southern part of Germany and in the U.S.A.

6060	IC 3 DSB
6061	IC 3 Kustpilen
6062	IC 3 Amtrak
6063	IC 3 Israel



IC3 fås både til AC og DC.
IC3 erhältlich in Gleich- und Wechselstrom.
IC3 is available in AC and DC.



Di3 fås både til AC og DC.
Di3 erhältlich in Gleich- und Wechselstrom.
Di3 is available in AC and DC.

4390	NSB Di 3/3 621
4391	NSB Di 3/3 619
4392	NSB Di 3/3 633

tern gegen Eiszapfen geschützt, sowie bei Trittstufen, Signallhörnern u.ä. Ferner hatten sie Elektromotoren auf allen sechs Achsen (Co-Co-Maschinen).

Parallel to the delivery of the class My-engines to Denmark the Norwegian State Railways, NSB, purchased a great number of almost identical engines, the class Di.3. The Norwegian engines differed in a number of ways from the Danish 'sisters', for instance regarding the silencers; also the front windows, which were protected from icicles at tunnel mouths, the numerous ladders and handles, horns etc. added to the difference.

NSB Di 3

Sideløbende med leveringen af My-lokomotiver til Danmark anskaffede De norske Statsbaner, NSB, et stort antal næsten identiske lokomotiver, Di.3. De norske lokomotiver afveg på en række punkter fra de danske søstermaskiner, blandt andet m.h.t. lyddæmpning, frontruder (der var beskyttet mod istapper i tunnelåbninger af gitre), stiger, horn m.v.

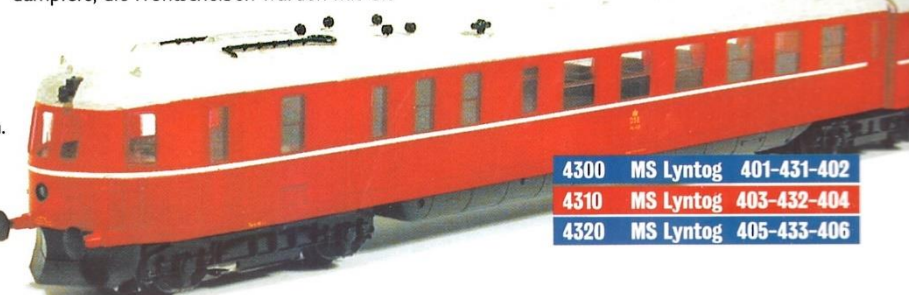
Gleichzeitig mit der Lieferung der My-Lokomotiven in Dänemark, beschafften die Norwegischen Staatsbahnen NSB eine große Anzahl fast identischer Maschinen, bezeichnet als Di.3. Die norwegischen Loks wichen in mehreren Punkten von den dänischen Schwestermaschinen ab. Im Bereich des Schalldämpfers, die Frontscheiben wurden mit Gittern

MS fås både til AC og DC.
MS erhältlich in Gleich- und Wechselstrom.
MS is available in AC and DC.

Ms-lyntog

I begyndelsen af 1930'erne kunne Statsbanerne for alvor mærke konkurrencen fra andre transportmidler (biler, fly), og bygningen af Lillebæltsbroen gav anledning til, at de diesel-elektriske lyntog litra Ms blev udviklet. De var i høj grad inspireret af de samtidige tyske hurtigtog med navne som 'Fliegende Hamburger' m.fl. og kendetegnet ved, at de kørte lige godt i begge retninger. De var i drift til omkring 1970 - til sidst dog mest i underordnet kørsel såsom regionaltog, forbindelser til Østberlin/DDR og lignende.

Ms-Triebwagen 'Blitzzug'
Anfang der dreißiger Jahre wurde der Wett-



4300	MS Lyntog	401-431-402
4310	MS Lyntog	403-432-404
4320	MS Lyntog	405-433-406

bewerb mit anderen Transportmitteln (PKW, Flugzeug) für die Dänischen Staatsbahnen (DSB) spürbar. Die roten "Blitzzüge" der 30-er Jahre waren die schnellsten und elegantesten Züge der "Danske Statsbaner" (DSB). Sie waren im höchsten Maße von den zur selben Zeit erbauten deutschen Schnellverkehrstriebwagen, wie dem Fliegenden Hamburger u.a., beeinflusst. In unglaublich kurzer Zeit hat die DSB zusammen mit den beiden dänischen Lokomotivfabriken Frichs und Scandia einen

3-Wagen-Triebzug entwickelt. Die 'Blitzzüge' waren vom Anfang an die Paradezüge der DSB.

The Ms-high speed train set
At the beginning of the 1930ies the competition from other means of transport (cars, aeroplanes) became perceptible for the Danish State Railways. The building of the bridge across the 'Little Belt' in 1935 gave the opportunity to construct the diesel electric Ms railcars. They were on duty until 1970.

X 2000

For at kunne øge hastigheden på de eksisterende spor uden at skulle bruge formuer på ombygninger udviklede ASEA i samarbejde med Statens Järnvägar i Sverige et 'supertog', kaldet X 2000. Det epokegørende var, at toget - til modvirkning af de centrifugale kræfter ved kurvekørsel i høj fart - krænger betydeligt indad i kurverne. Toget udråbte fart, kraft og dynamik, såvel i formgivning som i farvesætning. X 2000 har denne sommer været intensivt prøvekørt på danske spor, bl.a. på banen til Sønderborg, så det varer ikke længe, inden det regelmæssigt vil kunne ses herhjemme (p.t. kører det kun til København).

Um, ohne große Investitionen für Umbauten, die Geschwindigkeit auf den vorhandenen Gleisen zu steigern, entwickelten ASEA in Schweden zusammen mit den Statens Järnvägar SJ (Schwedische Staatseisenbahn) einen Hochgeschwindigkeits-Triebzug, den X 2000. Was den Zug epochal machte, war die kurvenabhängige, automatische Neigung des Wagenkastens um die Zentrifugalkräfte zu neutra-

lisieren. In dieser Weise konnte ein teurer Umbau oder ein kompletter Neubau der Trasse vermieden werden.

Der X 2000 war im Sommer 2000 intensiv auf dänischen Gleisen zu Probefahrt unterwegs, u.a. auf der Bahn nach Sønderborg. So es wird nicht lange dauern, und der X 2000 ist regelmäßig in Dänemark zu bewundern.

2000. X 2000 had this year intensive test runs on Danish tracks, e.g. on the line to Sønderborg, so within a short period of time the EMU will run frequently in Denmark



NYHED 2001!
Neuheit - News

6070 X-2000

X-2000 fås både til AC og DC.
X-2000 erhältlich in Gleich- und Wechselstrom.
X-2000 is available in AC and DC.

In order to increase speed on existing lines without having to spend more money in rebuilding the trackwork the ASEA works developed together with the Swedish State Railways, SJ (Statens Järnvägar) a super train set, the X

Mo-vognen

Efter en række eksperimenter med diesel-drevne motorvogne og lokomotiver konstruerede Frichs og Scandia i 1935 de første Mo-vogne; Mo'erne var dieselelektriske og blev fra begyndelsen anvendt til hurtige tog (reservelyntog). Efter krigen bestilte DSB endnu et stort antal Mo-vogne, denne gang beregnet til afløsning af damplokomotiver på sidebanerne.

Der Mo-Triebwagen

Nach einer Reihe von Versuchen mit Verbrennungstriebwagen und Diesellokomotiven bauten Frichs und Scandia im Jahre 1935 die ersten Mo-Triebwagen. Diese waren dieselelektrisch angetrieben und wurden von Anfang an für Schnellzüge verwendet. Nach dem Zweiten Weltkrieg bestellten die DSB wieder eine große Anzahl Mo-Wagen, diesmal zur Ablösung der Dampflokomotiven auf Nebenbahnen.

The Mo-railcar

After several experiments with diesel driven railcars and engines the Frichs and Scandia works constructed the first Mo-railcars in 1935; the class Mo-cars were diesel electric and was from the beginning used for fast trains (substitutes for 'lightening' trains). After the war the DSB ordered yet another batch of Mo-cars, these were meant for replacement of the steam engines on branch lines.



NYHED 2001!
Neuheit - News

Mo fås både til AC og DC.
Mo erhältlich in Gleich- und Wechselstrom.
Mo is available in AC and DC.

4500 MO 1833

4501 MO 1862

4502 MO 1827

4503 MO 1847

P-maskinen

Som følge af ønsket om større tog og hastighed på hovedstrækningerne i Danmark projekterede den daværende maskinchef Otto Busse et nyt, stort eksprestogslokomotiv litra P, der fra 1907 blev bygget i et antal af 37 maskiner. Mange regnede det for Europas smukkeste damplokomotiv, en titel det stadigvæk har.

P-maskinerne blev i mange år nærmest synonyme med jernbanen og kunne ses i store dele af landet. Flere af dem var i drift over 50 år. P 931 kan til daglig ses udstillet på Danmarks Jernbanemuseum i Odense.

Die P-Maschine

Als der Ruf nach größeren und schnelleren Zügen auf den Hauptstrecken Dänemarks lauter wurde, entwarf der damalige Chef der Maschinenabteilung Otto Busse eine neue, große Schnellzug-Lokomotive, Gattung P, die von 1907 an in einer Zahl von 37 Maschinen gebaut wurde. Die Lok mit dem Achsstand 2-B-1 wurde international 'Atlantik' genannt, und

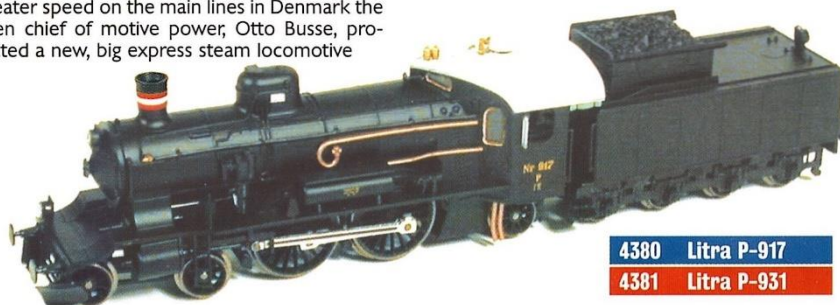
sie war nach dänischen Verhältnissen sehr beeindruckend.

The Class P-engine

On account of the need for bigger trains and greater speed on the main lines in Denmark the then chief of motive power, Otto Busse, projected a new, big express steam locomotive

P-maskinen fås både til AC og DC.
Die P-maschine erhältlich in Gleich- und Wechselstrom.

The P-maschine is available in AC and DC.



4380 Litra P-917

4381 Litra P-931

class P. They were built in a number of 37 engines from 1907 and on. The engine with the wheel base 4-6-2 was internationally known as 'Atlantic', and it was to Danish conditions a most

impressing locomotive. P 931 is on permanent display at the Danish Railway Museum in Odense.

CC-vogn

Fra 1950 og mange år frem anskaffede DSB nye stål vogne af forskellige typer; de talrigeste var Cc-vognen, der blev bygget i 140 eksemplarer. Vognene havde ni kupéer og et karakteristisk 'knæk' i vognsiden ved indgangspartierne. Af udseende var de meget lig førkrigsvognene litra Cb, men de havde dog mere moderne, teknisk udrustning. Et mindre antal vogne med særlige kupéer for mødre med spædbørn fik litra Cd, mens vogne med styreledning for Mo fra 1967 fik litra Ccl.

I slutningen af 1960'erne blev mange af vognene moderniseret, bl.a. med ny gummiulst i gavlerne (litra Bg). De vogne, der ikke blev ombygget, fik litra Bgh (h for harmonika), men en del af dem fik dog ny indretning. I 1984 udrangeredes disse vogne endeligt, men mange af dem kan ses den dag i dag i lange stammer som mandskabs- eller værksteds-vogne.

Der Cc-Wagen

Ab 1950 beschafften die DSB neue Stahlwagen

verschiedener Typen. Am zahlreichsten waren die Cc-Wagen mit 140 Stück. Die Wagen hatten neun Abteile und einen charakteristischen 'Knick' an den Wangenseiten bei den Endplattformen. Ende der sechziger Jahren wurden vielen von den Wagen modernisiert, u.a. mit neuer Gummiulst an den Übergängen (Gattung Bg).

The Mk. Cc coach

From 1950 and on the DSB ordered new steel coaches of various types; the most numerous was the Mk. Cc coach, which was built in 140 specimens. The coaches had nine compartments and a characteristic angle on the sides at the entrances.

From their look they resembled the pre-war types Mk. Cb a great deal, but they had a more modern, technical equipment.



5030	CC 1115
5031	CC 1132
5032	CC 1141
5033	CCL 1147
5039	BGH 140



5020	DSB CP 2863	5025	CP Østbanen B51
5021	DSB CP 2884	5026	2910 Udstillingsvogn
5022	DSB CPL 3247	5027	CP 2872
5023	DSB CPL 3256	5028	CP 3232
5024	CP Østbanen B50		

sogenannte 'Leitungswagen' (Gattung Cpl) eingesetzt werden zwischen dem Mo-Wagen und den Steuerwagen.



5010	DSB CPS 3228
5010	DSB CPS 3229
5010	DSB CPS 3235
5010	DSB CPS 3239

Cps

Til brug for styrevognstog med Mo-vogne på Gylngøre-, Grenå- og Svendborgbanerne blev enkelte Cp-vogne i 1956 ombygget til styrevogne; herved sparede man om løb af maskinen på endestationerne, da hele toget kunne styres fra Cps-vognens førerrum. Ombygningen skete ved, at indgangspartiet i den ene ende blev erstattet af et førerrum, hvor frontruderne fik det karakteristiske beskyttelsesgitter (til sikring mod fugle, grene m.v.). Den øvrige indretning forblev uændret. Til forstærkning af togene kunne yderligere 'ledningsvogne' (f.eks. litra Cpl) indsættes mellem motorvogn og styrevogn.

Die Cps-Steuerwagen

Für den Verkehr mit Mo-Wagen auf einiger Nebenbahnen wurden etlichen Cp-Wagen im Jahr 1956 zum Steuerwagen umgebaut; dadurch ersparte man den Umlauf der Maschine auf den Endstationen, da den ganzen Zug vom Steuerabteil des Cps-Wagens gesteuert werden konnte. Der Umbau geschah dadurch, daß einer der Endplattformen mit einem Führerraum ersetzt wurde; die Frontscheiben wurden mit charakteristischen Gittern versehen als Schutz gegen Vögel, heruntergeworfenen Zweigen u.s.w. Die sonstige Ausrüstung wurde nicht geändert. Als Verstärkung der Züge konnten zudem

The Mk. Cp/Cpl-coaches

As a replacement for older truck coaches the Danish State Railways commenced in 1942 a larger rebuilding programme. The old coaches were shortened, had 2.1 metre (6.9 feet) trucks mounted from other coaches, and a new body was constructed (e.g. with large, divided windows). The interior was equipped with the wellknown, brown leather seats, and the passenger compartment was divided into two big rooms and a small train staff's compartment. The coaches became the branch line coaches, but they were also put in service with the class My or Mx engines. A smaller number was equipped with wiring for driving trailers, together with class Mo railcars, thereby getting the letter Cpl.

Dh-postvognen

Postbureauvognene litra Dh stammer fra årene 1915-22, hvor de blev bygget af Scandia som tagryttervogne litra Dk. De blev benyttet til brev- og pakkepost, der skulle sorteres undervejs - heraf navnet 'bureauvogne'. Dh-vognene kunne ses i alle arter af tog - lige fra de store landsdelstog til mere ydmyge, blandede tog på sidebanerne. De kørte bag maskiner som E- og P-lokomotiverne i togstammer med Av-, Cc-, Cp- og Cpe-vogne, men også bag My/Mx eller Mo - ofte to og to postvogne koblet sammen.

Der Dh-Postwagen

Die Postwagen der Gattung Dh stammen aus den Jahren 1915-22, wo sie von Scandia als Wagen mit Laternendächer Gattung Dk konstruiert wurden. In den Wagen wurde die Brief- und Paketpost während der Fahrt behandelt - was die Wagen mit den Namen 'Bürowagen' verliehen.



5014	DH 5305
5015	DH 5310
5016	DH 5314

The Mk. Dh mail coach

The mail coaches Mk. Dh were delivered during the years 1915-22, where the Scandia works built them.

4100	KK Tank	7351169-8
4101	KK Tank	7351190-4
4102	KK Tank	7351157-3
4103	KK Tank	7351174-8

4203	Tuborg Litra	99 635
4204	Tuborg Litra	99 639

4208	Tuborg Litra Zb	99 623
4209	Tuborg Litra Zb	99 630
4210	Tuborg Litra Zb	99 641

4201	Carlsberg Litra	0815 058-6
4202	Carlsberg Litra	0815 063-6

4205	Carlsberg Litra Za	99 312
4206	Carlsberg Litra Za	99 457
4207	Carlsberg Litra Za	99 480

4072	Danvin	022 1 010
4072	Danvin	022 1 011

Hd/Danvin

En af de mest almindelige, brunmalede godsvogne ved DSB var Hd-typen; vognene blev bygget på Scandia i årene fra 1942 og frem, og nåede op på et antal af godt 800 stk. Typen var baseret på den tyske standardvogn 'Oppeln' med et bundfladeareal på 21,3 m², og den blev i mange år den typiske stykgodsvogn på de danske skinner. Vogntypen var karakteristisk ved, at akslerne var placeret næsten helt ude i enderne af undervognen, hvilket var med til at give vognene et roligt løb. På den ene endegavl fandtes en højtsiddende bremsepladform, mens undervognen var afstivet med med V-stillede jerndragere.

KK-vognen

Kommunekemi A/S stod i begyndelsen af 1990'erne over for at skulle anskaffe et større antal nye tankvogne til afløsning af det store antal højst forskellige vogne, firmaet rådede over; nogle af disse vogne var da nær ved 50 år gamle. Valget faldt på en nykonstruktion, en toakslet vogn, i et opsigtsvækkende design.

Za/Zb-ølvoerne

Som en 'underart' af Hd-vognene kan man se de 'langbenede' ølvogne til De forenede Bryggerier; litra Za/Zb fra 1946 og frem. Undervognen er identisk med Hd-vognens, men til forskel fra denne har ølvognene lodret træbeklædning, ingen ventilationslemme og næsten fladt tag - dette sidste af hensyn til, at ølkasserne ikke kan stables i rundingen. Carlsberg anskaffede langt det største antal, 62 stk., mens Tuborg nøjedes med 34. Carlsbergs vogne var først dekoreret med det slyngede Carlsberg-logo i mørkerødt på hvid bund.

Hd/Danvin

Einer der meist verbreitetsten Güterwagen der Dänischen Staatsbahnen DSB war der Hd-Typ. Diese Wagen wurden beginnend im Jahre 1942 über lange Zeit mit einer Gesamtstückzahl von fast 800 Stück gebaut. Der Wagentyp basierte auf der deutschen Bauart "Oppeln" mit einer Bodenfläche von 21,3 qm und wurde für viele Jahre der typische Stückgutgüterwagen - nicht nur auf dänischen Gleisen.

Der KK-Wagen

Die Firma Kommunekemi AG mußte Anfang der neunziger Jahre eine Anzahl neue Behälterwagen anschaffen, um die sehr verschiedenen Typen zu ersetzen, die die Firma besass; einige davon waren damals beinahe 50 Jahre alt. Die Wahl fiel zugunsten einer Neukonstruktion, einem zweiachsigen Wagen, mit einer aufsehererregenden Formgebung.

Die Za/Zb Bierwagen

Man kann die 'langbeinigen' Bierwagen der Gattung Za/Zb von 1946 ff. für die Vereinigten Brauereien für eine Unterart des Hd-Wagens ansehen. Das Untergestell ist identisch mit dem des Hd-Wagens, aber zum Unterschied dessen sind die Bierwagen mit senkrechter Bretterverkleidung versehen. Sie haben doch keine Lüfterklappen, und das Dach ist fast flach - das hängt davon ab, dass die Bierkasten kein Platz unterhalb der Dachrundung finden. Carlsberg war mit 62 Wagen der größte Eigentümer, während Tuborg nur 34 Wagen besass. Die Wagen von Carlsberg waren von Anfang an mit dem gewindeten Firmenzeichen in dunkelrot auf weißem Grund geschmückt.

Hd/Danvin

One of the most common, brown painted closed wagons at the Danish State Railways (DSB) was the Hd-type; the wagons were built at the Scandia Works in the years from 1942 and on, and they reached a number of almost 800 examples built. The type was based on the German standard type 'Oppeln' with an area of 21,3 m² (229,27 sq. feet), and for many years it was the typical closed wagon on Danish tracks.

The KK-wagon

The Kommunekemi Ltd. was in the beginning of the 1990ies met with the demand to get new tank wagons in order to replace the great number of various types, which the company owned; some of these wagons were almost 50 years old. A new construction was chosen, a four wheel tank wagon, with a strikingly new design.

The Za/Zb beer wagons

You might consider the 'long-legged' beer wagons 'Za/Zb' from The United Breweries (Tuborg and Carlsberg) as a 'subspecies' of the Hd closed wagons. They were put in service from 1946 and onwards. The undercarriage is similar to that of the closed wagon, but in contrast to this the beer wagons have the body planked with vertical boards, no ventilation hatches and an almost flat roof - this because the beer crates will not stack neatly underneath a rounded roof. Carlsberg procured the most of the wagons, 62 pieces, whereas Tuborg only got 34. The Carlsberg beer wagons were at first decorated with the twined Carlsberg-logo in dark red on white basis.

Bn/Bns-regionaltogsvogne

Da CI-vognene efterhånden var kommet godt op i årene, trængte behovet for nye vogne sig på; valget faldt på en tillempet udgave af de tyske nærtrafikvogne ('Sølvmonterne') med to indgangspartier fra mellemperroner. Vognene blev bygget fra 1971 i et antal på knapt 270 og hovedsagelig indsat i regionaltrafikken på Sjælland. Sideløbende hermed blev der anskaffet 67 Bns-styrevogne, der havde førerplads oppe under taget, således at der var mulighed for gennemgang fra vogn til vogn. Bn- og Bns-vogne har gennem årene været genstand for talrige ændringer i indretning med efterfølgende omklirering, og ved ind-

Die Bn/Bns-Wagen verkehren nach der Eröffnung der Großen Belt-Brücke im weiten Teilen des Landes als Verstärkungszüge zum Spitzenverkehr.

The Mk. Bn/Bns suburban coaches

When the Mk. CI coaches had reached age, the need for new coaches grew; the choice fell on a modified version of the German standard type suburban coach, the Silver coins (Silberlinge) with two entrances from centre platforms. The coaches were built from 1971 in a number of almost 270 pieces and mainly used for regional services on Zealand. Parallel to this the DSB purchased 67 Mk. Bns driving trailers

with cab mounted at the roof, giving place for gangways from coach to coach.

The Mk. Bn and Bns coaches were during the years often modified in their interiors, resulting in numerous sub-series, and with the introduction of electric engines (overhead wire) some of the driving trailers were rebuilt, so that the gangway in front was closed. A handful of coaches were equipped with wiring for class Mo railcars (Mk. Bno), but as the DSB put the new IR4 EMUs in service, the need for the Bn coaches decreased. Some private companies such as the OHJ and the HFHJ bought a number of coaches, while others were scrapped after crashes a.s.o. The remaining stock of Mk. Bn/Bns coaches now runs in most of the country.



5070	OHJ Bdn 296
5071	OHJ Bdn 297
5072	OHJ Bns 270
5073	DSB Bn-d 50 86 20-84 952-3
5074	DSB Bn-n 50 86 20-84 874-9
5075	DSB Bns-d 50 86 29-84 527-4
5076	DSB Bn 50 86 20-84 717-0
5077	HFHJ Bn 75
5078	DSB Bn 50 86 20-84 800-4
5079	DSB Bno 50 86 20-84 785-7
5080	DSB Bns 50 86 29-84 512-6
5081	DSB Bn 50 86 20-84 702-2
5082	DSB Bn-o 50 86 20-84 767-5
5083	DSB Bn-oi 50 86 20-84 813-7
5084	DSB Bns 50 86 29-84 516-5
5085	DSB Bns 50 86 29-84 504-3

førelsen af elektrisk drift blev en del styrevogne ombygget, således at gennemgangen i fronten forsvandt. En håndfuld vogne fik styreledning til Mo (litra Bno), men i takt med, at DSB fik nye, hvide regionaltog (litra Er/IR4), dalede behovet for Bn-vogne. Nogle privatbaner som OHJ og HFHJ overtog enkelte vogne, mens en del er udrangeret efter havari-er m.v. Bn/Bns-vognene kan efter åbningen af Storebæltsforbindelsen ses i tog over store dele af landet.

Die Bn/Bns-Regionalwagen

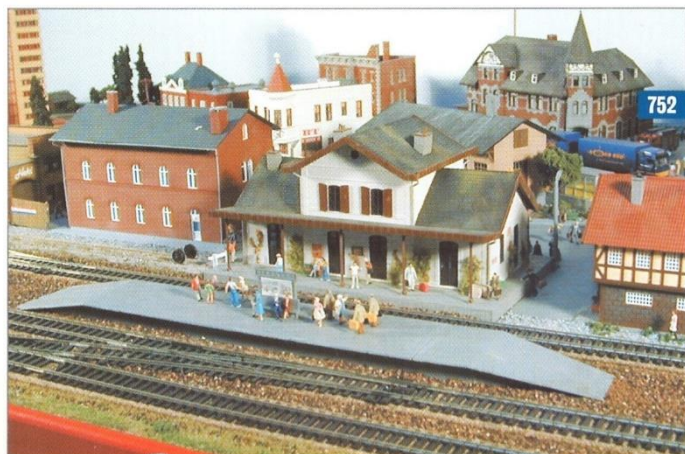
Da die CI-Nahverkehrswagen immer älter wurden, drängte sich der Bedarf an neuen Wagen auf. Die Wahl fiel zugunsten einer modifizierten Version der deutschen Nahverkehrswagen, den Silberlingen, mit zwei Mitteleinstiegen. Die Wagen wurden ab 1971 in einer Stückzahl von fast 270 Exemplaren gebaut. Gleichzeitig wurden 67 Steuerwagen Gattung Bns mit hochsitzendem Führerstand angeschafft, so daß ein freier Durchgang von Wagen zu Wagen möglich war. Zu Beginn wurden die Wagen hauptsächlich im Vorortverkehr auf Seeland eingesetzt. An den Bn- und Bns-Wagen wurden im Laufe der Zeit zahlreiche Änderungen, auch an der Inneneinrichtung, vorgenommen. Danach folgte die Umbeschriftung, und mit der Elektrifizierung der Hauptstrecken wurden einige Steuerwagen umgebaut, so daß der Durchgang an der Stirnseite geschlossen wurde. Eine Handvoll Wagen erhielten Steuerleitungen für den Betrieb mit Mo-Triebwagen (Gattung Bno). Mit der Einführung der neuen, weißen Interregionalzüge (Gattung IR4) durch die DSB schwand der Bedarf an den Bn-Wagen. Einige Privatbahnen wie OHJ und HFHJ übernahmen Wagen. Wenige wurden aufgrund von Unfällen oder anderen Schäden ausgemustert.



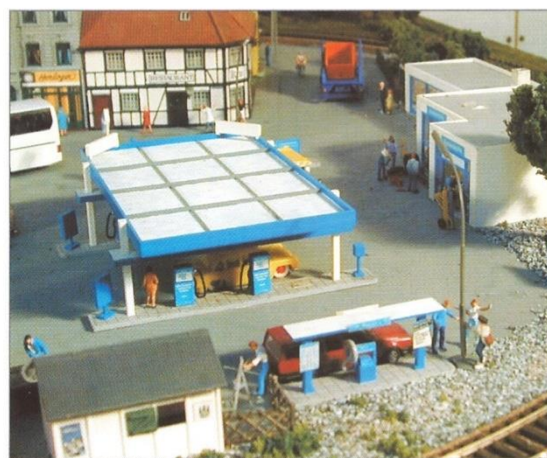
Modelmaker **HELTAN**

TO THE WORLD

www.heljan.dk



752



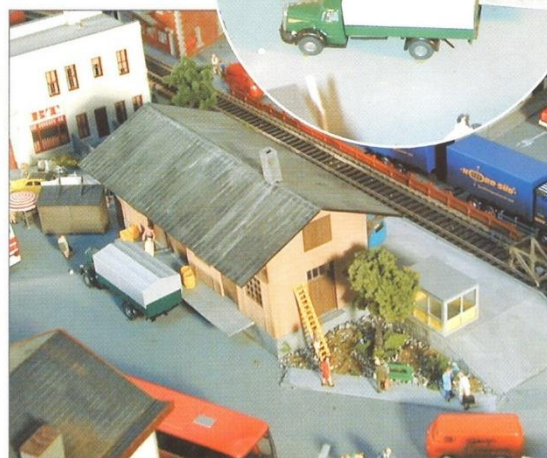
2082



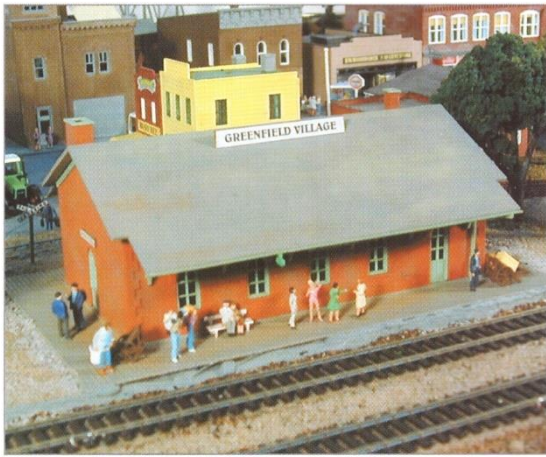
1725



2019



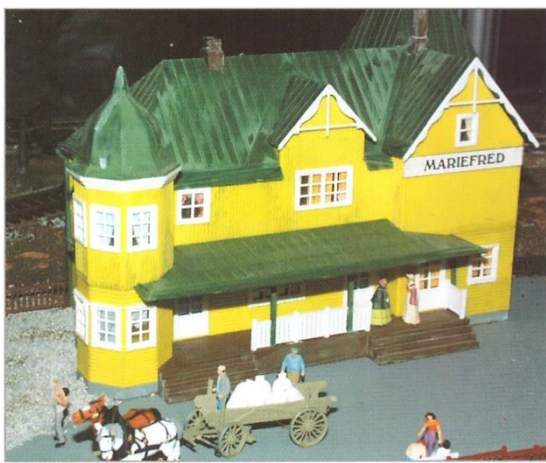
1768



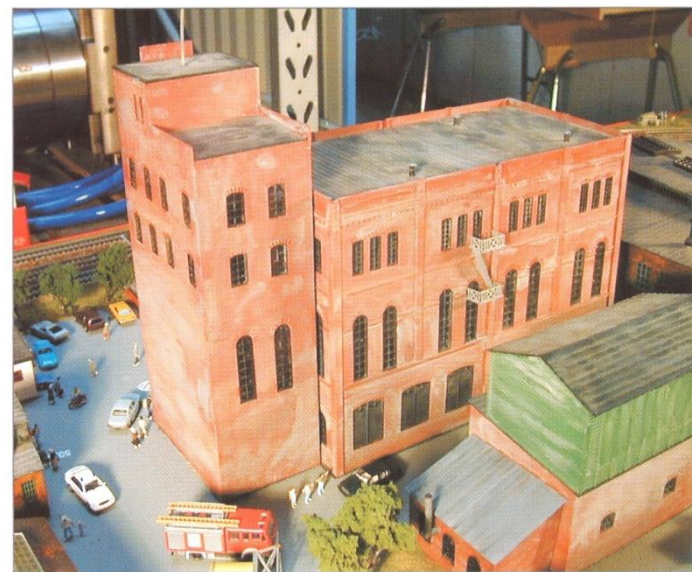
913



915



815



807



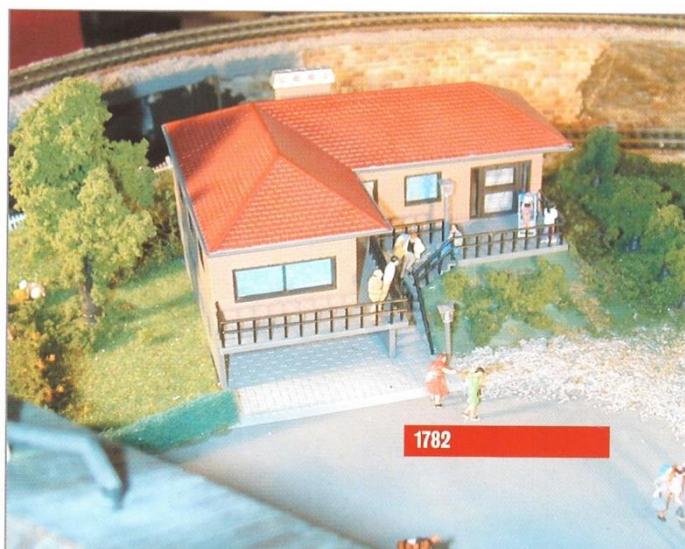
1785



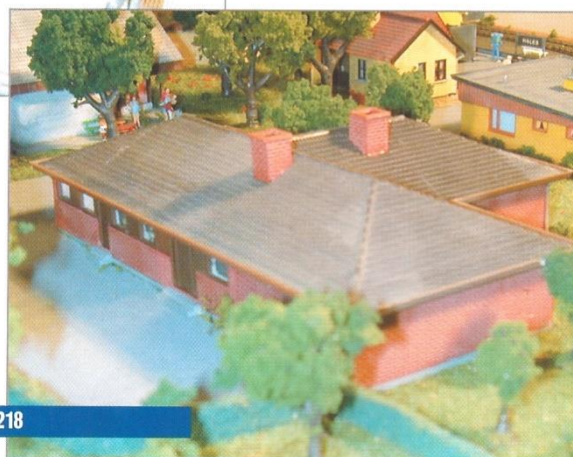
1705



802



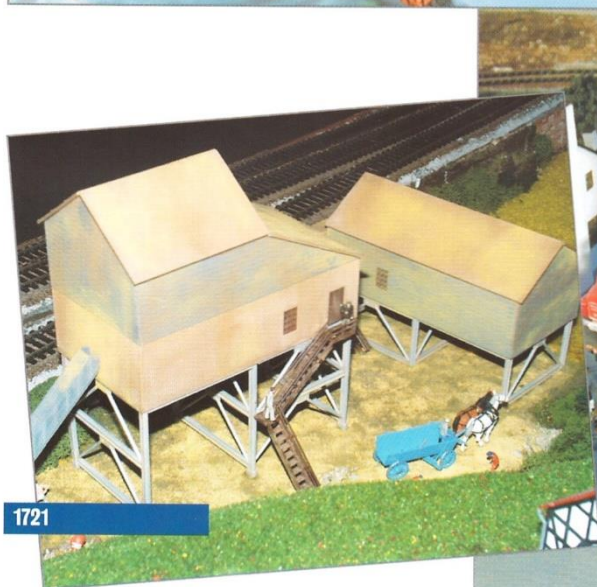
1782



218

HELJAN

www.heljan.dk



1721



2058



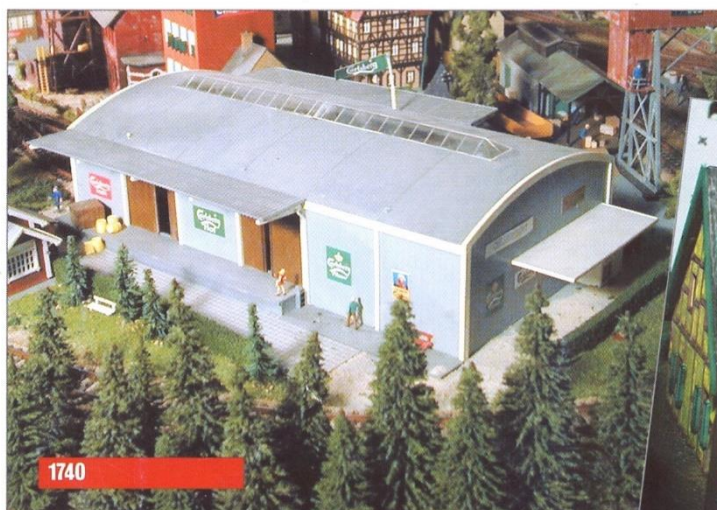
www.heljan.dk



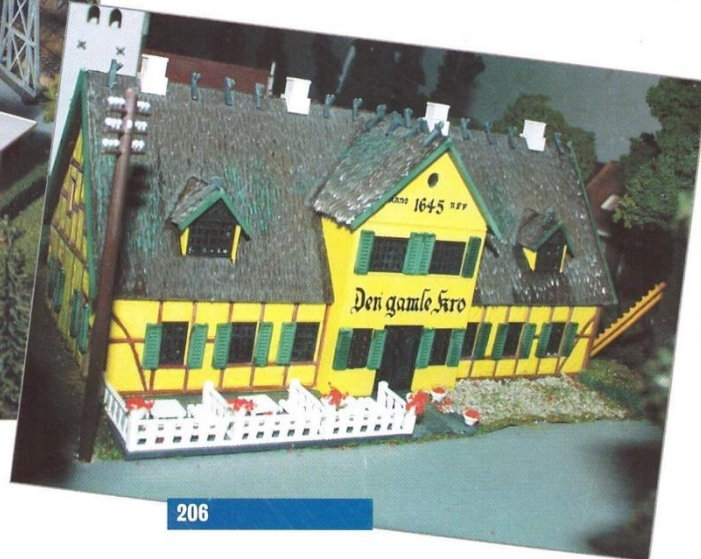
202



1791



1740



206



Din Heljan forhandler / Ihr Heljan fachhändler / Your Heljan shop: