

Dekas Exclusive



KATALOG 2024-25

Dekas

Velkommen til Dekas

Det er med en stor glæde, at vi igen i år (september 2024) kan præsentere vores kommende sæsons katalog. Efterhånden er det blevet en tradition at vi udgiver hovedkataloget i september, når sæsonen for alvor begynder igen. Det giver os mulighed for at planlægge henover sommeren, hvor salget som regel er sløvere, pga ferie.

I år er der igen en række nyheder, både for vores to hjemmemarkeder - Danmark og Sverige, men denne gang kaster vi os også ud i en vogn med hollandsk forbillede (DVVO Laads), som vi forventer at have på markedet i forsommeren 2025.

Jeg forventer, at vi i de kommende år begynder af brede os lidt mere ud, primært med grænseoverskridende modeller. Dvs. enten modeller hvor forbilledet har været i trafik udenfor Danmark/Sverige, eller modeller af materiel der er at finde i flere lande. Men vores kerne område vil altid være danske og svenske modeller.

Vores kommende DSB AU/BU/Buh personvogn er en af de typer. På grund af deres udstyr var vognene er meget hyppig gæst rundt omkring i Europa, og er derfor noget der tilgodeser alle vores markeder. Jeg håber virkelig at vognen bliver den succes den fortjener.

Jeg er dybt taknemmelig og glad over den opbakning vores mærke møder, og ser frem til at levere modeller til jer alle mange år endnu !

Kasper Bang Jensen
Indehaver

Welcome to Dekas

It is with great pleasure again to present this year (September 2024) coming season's catalogue, with new items in. Gradually, it has become a tradition that we publish the main catalogue in September, when the season really restarts and it gives us the opportunity to set the program over the summer, when sales are usually slower due to holidays.

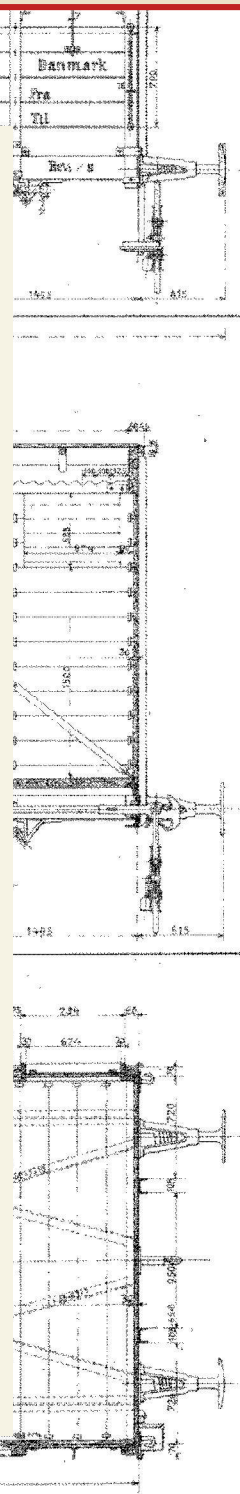
This year there are again a number of novelties, both for our two home markets - Denmark and Sweden, but this time we give a try out with a Dutch wagon - DVVO Laads - which we expect to be on the market in early summer 2025.

I expect that in the coming years we will start to spread out a little more, with both cross-border models, i.e either models where the prototype has been in traffic outside Denmark/Sweden, or rolling stock that can be found in several countries. But our core area will always be Danish and Swedish models.

Our upcoming DSB AU/BU/Buh passenger van is one of those types. Because of their equipment, the wagons were a very frequent guest around Europe, and is therefore something that caters to all our markets. I really hope it will become the success it deserves.

I am deeply thankful with the support our brand is getting, and look forward to delivering models to you all for many years to come!

Kasper Bang Jensen
Owner



Signatur forklaring Icon explanation



Nyhed
New item



Forvaltning (DSB, SJ etc)
Railway company (DSB, SJ etc)



Længde over puffere
Length over the buffers



Epoke
Era



Hjul iht. NEM norm
Wheels following the NEM norm



Fjedrende puffere
Spring function buffers



Kortkoblingskulisse iht. NEM
Kinematic and coupler pocket in accordance to NEM



Lokomotiv udstyret med høttaler (4-8 Ohm)
Locomotive fitted with speaker (4-8 Ohm)



Lokomotiv udstyret med DCC dekoder (hhv med og uden lyd)
Locomotive fitted with DCC decoder (with or without sound)



Lysskifte med køreretning
Direction depending front- and rearlight



Minimumsradius
Minimum radius



Lampe-/signalhøjde
Lamp/signal height

hvad er der på en Dekas model? features on a Dekas model !

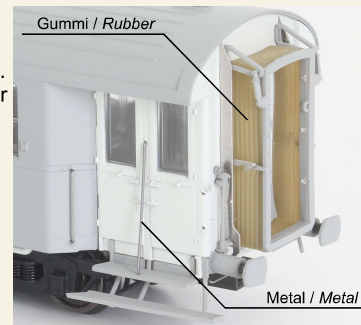
Fjedrende puffer. Alle modeller, på nær TWA-800B og DVVO Laads, er der fjedrende puffer

Sprung buffers. On all models, besides TWA-800B and DVVO Laads, there are sprung function buffers



Håndbøjler i metal. På de fleste af vores modeller er håndbøjler i stål (ø = 0.3mm) der efterfølgende er malet. Overgangsbælger er lavet i gummi der gør dem fleksible.

Handrails in metal. On most of our models handrails are in steel wire, that is afterwards sprayed in correct color. The transitions gates are done in rubber on all coaches to insure their flexibility



Vi arbejder ofte med metalstøbninger, for at give især lokomotiverne en vægt som giver gode køreegenskaber. Zinkstøbte dele er dyrere end plast, men vi bruger det til både chassis og overdel på lokomotiverne. På person- og godsvogne, for at give et godt tyngdepunkt.

We often work with metal castings to give the locomotives in particular weight which provides good driving characteristics. Zinc die-cast parts are more expensive than plastic, but we use it for both chassis and body of locomotives. On passenger- and freight-wagons, to provide a lower center of gravity.

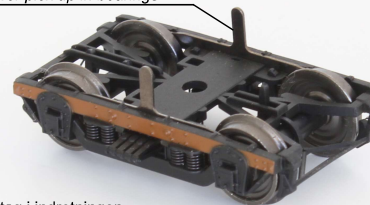
I personvognene, er indretning malet. Sæder er separat påsat og dørene har vinduesglas

In the coaches interior are all painted. Seats are separate parts and the door have glazing



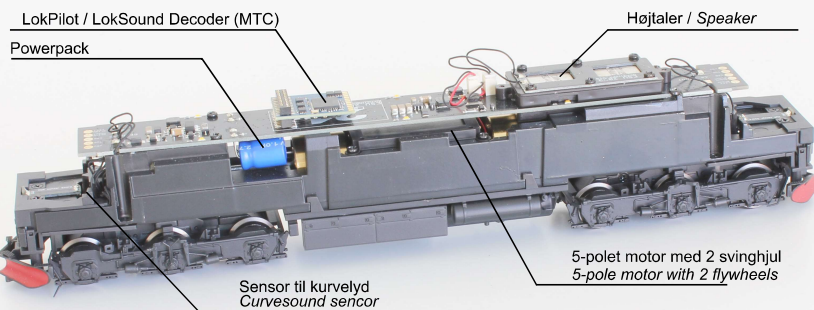
Strømoftag i pinoler
Power pick up in bearings

Strømoftag i indretningen
Power pick up in interior



Bogier er med fuldt bremsetøj og med strømoftag i pinolerne

Trucks are with detailed brakes and power pickup through the brass bearings



Både vores lokomotiver og togsæt, er spækket med elektronik, udviklet af ESU. For at kunne styre dette, er alle vores trækraftenheder udstyret med en decoder - enten en LokPilot i dem uden lyd, eller en LokSound i lydudgaven.

Both the locomotive and DMUs are packed with electronics, developed by ESU. In order to manage this, ALL our traction units are equipped with a decoder - either a LokPilot in those without sound, or a LokSound in the sound version

En af de features der er i trækraftenhederne er PowerPacks (stay-alive), som gør at selv ved passage af strømløse stykker, hverken blinker lyset; maskinen stopper, eller lyden dør.

One of the features in the locos and DMU is the PowerPacks (stay-alive), which makes that passing powerless track sections (or dirty tracks), neither the light will flicker, nor the loco will stop, or the sound dies - it stays on.



Da en stor del af vores marked er kunder, der kører AC, tilbyder vi hjul til udskiftning på vores vogne (dog ikke gratis ombytning). Ligesom der til vores personvogne tilbydes slæbesko der kan klikkes på bogien til belysning.

As a large part of our market are customers who drives AC, we offer wheels for exchange on our wagons (but not free of charge). For our passenger coaches is offered pickupshoe that can be clicked onto the bogie, for power pickup.

DK-879900

AC pladehjul
AC platewheel



DK-879902

AC stjernehjul
AC spokewheel



DK-879904

AC hjul til TWA-800B og DVVO Laads

AC wheelset for TWA-800B and DVVO Laads

DK-879910



TMX diesellokomotiv (NOHAB)

TMX diesellocomotive (NOHAB)



Together
with:



DK-8750101

AC

DK-8750102

DC

DK-8750103

AC LokSound V5

DK-8750104

DC LokSound V5

TÅGKRAFT TMX 1033



DK-8750161

AC

DK-8750162

DC

DK-8750163

AC LokSound V5

DK-8750164

DC LokSound V5

TÅGKRAFT TMX 1009



Q4 2024



DK-8750171

AC

DK-8750172

DC

DK-8750173

AC LokSound V5

DK-8750174

DC LokSound V5

TÅGKRAFT TMX 1021



Q4 2024



DK-8750181

AC

DK-8750182

DC

DK-8750183

AC LokSound V5

DK-8750184

DC LokSound V5



VIDA TMX 1004

Q4 2024



DK-8750191

AC

DK-8750192

DC

DK-8750193

AC LokSound V5

DK-8750194

DC LokSound V5



IBAB TMX 1016

Q4 2024



MX diesellokomotiv (NOHAB)

Danske shortline operatører – Contec og Viking

De danske private operatører anvender MX til deres opgaver. De fleste af de to operatørers MX-lokomotiver er købt fra privatbanerne, som efter regelændringer ikke måtte være kommerciel godsoperatør, samtidig med at være regionsejet offentlig persontrafikoperatør.

De to operatører udfører vigtige opgaver i Danmark med ATC-udstyrede MX'ere og andre lokomotiver. Alt fra godstransportopgaver som andre operatører ikke vil tage sig af til transportopgaver i vedligeholdelsesarbejder på bl.a. Banedanmarks net. En særlig opgave er at være en del af sneberedskabet, i og med at Banedanmark ikke selv har lokomotiver til deres få tilbageblevne snepløve. Både Contec og Viking opererer over hele Danmark. Viking har værksted i Padborg og Contec i Kalundborg.

MX diesellocomotive (NOHAB)

Danish shortline operators – Contec and Viking

Two Danish private operators use MX for their services. Most of the two operators' MX locomotives have been purchased from the private railways, which after lawchanges were not allowed to be a commercial freight operator, while also being a regionally (state)owned public passenger transport operator.

The two operators carry out important services in Denmark with ATC-equipped MXs and other locomotives. Everything from freight trains that other operators will not take on, to transport during maintenance work e.g. one Banedanmark's network. A special service is to be part of the snow emergency, as Banedanmark itself does not have locomotives for their few remaining snow ploughs. Both Contec and Viking operate throughout whole Denmark. Viking has a workshop in Padborg and Contec in Kalundborg.

DK-8750201

AC

DK-8750202

DC

DK-8750203

AC LokSound V5

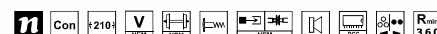
DK-8750204

DC LokSound V5



Contec MX 1008

Q4 2024



DK-8750211

AC

DK-8750212

DC

DK-8750213

AC LokSound V5

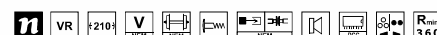
DK-8750214

DC LokSound V5



VIKING RAIL MX 1029

Q4 2024



TMZ diesel-lokomotiv (GM-NOHAB)

TMZ diesel-locomotive (GM-NOHAB)



DK-8750511

AC

DK-8750512

DC

DK-8750513

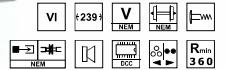
AC LokSound V5

DK-8750514

DC LokSound V5



**VIDA
TMZ 1406**



DK-8750521

AC

DK-8750522

DC

DK-8750523

AC LokSound V5

DK-8750524

DC LokSound V5



**TÅGKRAFT
TMZ 1418**



DK-8750531

AC

DK-8750532

DC

DK-8750533

AC LokSound V5

DK-8750534

DC LokSound V5



**STENA
TX-LOGISTIK
TMZ 1422**



DK-8750541

AC

DK-8750542

DC

DK-8750543

AC LokSound V5

DK-8750544

DC LokSound V5



**SWEDTRAC
TMZ 1411**



DK-8750551

AC

DK-8750552

DC

DK-8750553

AC LokSound V5

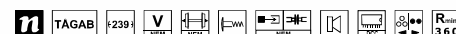
DK-8750554

DC LokSound V5



TÁGAB TMZ 109

Q1 2025



DK-8750561

AC

DK-8750562

DC

DK-8750563

AC LokSound V5

DK-8750564

DC LokSound V5



Inlandsbanan (IBAB) TMZ 1421

Q1 2025



DK-8750571

AC

DK-8750572

DC

DK-8750573

AC LokSound V5

DK-8750574

DC LokSound V5



TGOJ TMZ 1410

Q1 2025



DK-8750581

AC

DK-8750582

DC

DK-8750583

AC LokSound V5

DK-8750584

DC LokSound V5



Railcare TMZ 1409

Q1 2025



SJ Y2(K) svenske gumminæser

SJ Y2(K) - swedish rubbernoses



Blekinge Länstrafik bestilte 7 togsæt i 1990 og fik dem leveret i 1991 til brug på Blekinge Kustbana til direkte tog mellem Kalskrona og Malmö. De syv tog blev i 1996 suppleret med otte mere og trafikken udvidet med strækningen Hässleholm-Helsingborg (-København), alle under navnet "Kustpilen". Trafikken i Danmark blev udført med fire togsæt som var forsynet med dansk ATC (Y2K) og opretholdt i årene 1996-99, indtil færgerne mellem Helsingør og Helsingborg ophørte med at medtage jernbanevogne.

Blekinge Länstrafik ordered 7 train sets in 1990 and had them delivered in 1991 for use on Blekinge Kustbana for direct trains between Kalskrona and Malmö. In 1996, the seven trains were supplemented by and traffic expanded with the Hässleholm-Helsingborg (-Copenhagen), all under the name "Kustpilen". Traffic in Denmark was serviced by four trainsets that were equipped with Danish ATC (Y2K) and running from 1996 to 99, until the ferries between Helsingør and Helsingborg ceased to include railway stocks.



Together
with:



DK-8751011

AC

DK-8751012

DC

DK-8751013

AC LokSound V5

DK-8751014

DC LokSound V5



DK-8751021

AC

DK-8751022

DC

DK-8751023

AC LokSound V5

DK-8751024

DC LokSound V5



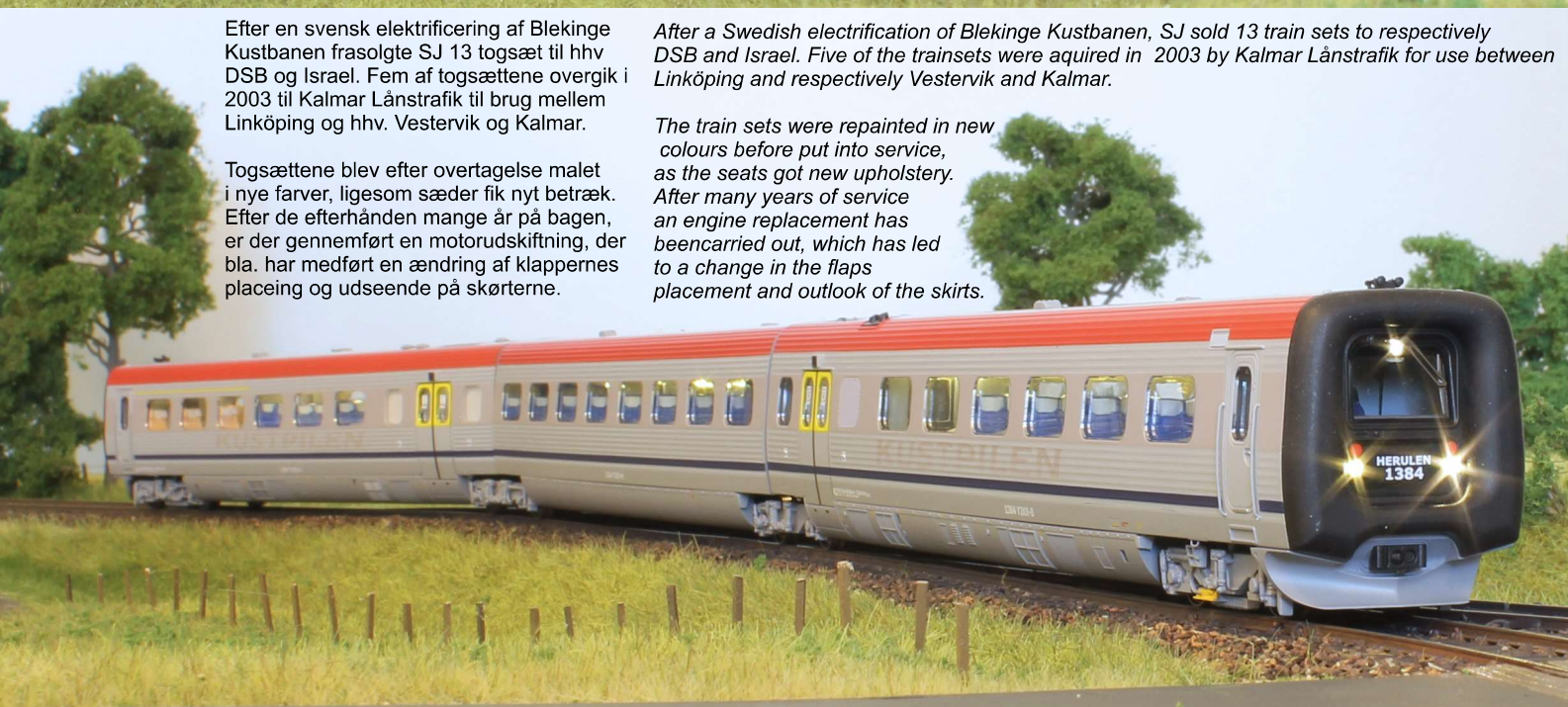


Efter en svensk elektrificering af Blekinge Kustbanen frasolgte SJ 13 togsæt til hhv DSB og Israel. Fem af togsættene overgik i 2003 til Kalmar Länstrafik til brug mellem Linköping og hhv. Vestervik og Kalmar.

Togsættene blev efter overtagelse malet i nye farver, ligesom sæder fik nyt betræk. Efter de efterhånden mange år på bagen, er der gennemført en motorudskiftning, der bla. har medført en ændring af klappernes placering og udseende på skørterne.

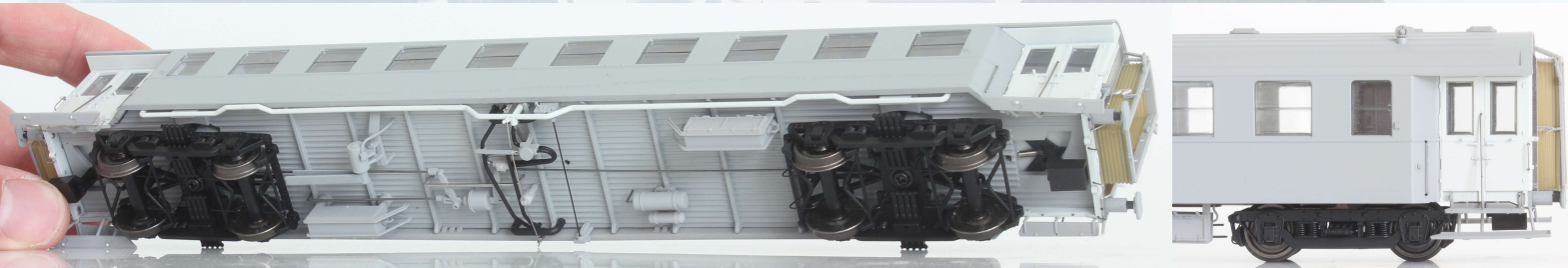
After a Swedish electrification of Blekinge Kustbanen, SJ sold 13 train sets to respectively DSB and Israel. Five of the trainsets were acquired in 2003 by Kalmar Länstrafik for use between Linköping and respectively Vestervik and Kalmar.

The train sets were repainted in new colours before put into service, as the seats got new upholstery. After many years of service an engine replacement has been carried out, which has led to a change in the flaps placement and outlook of the skirts.



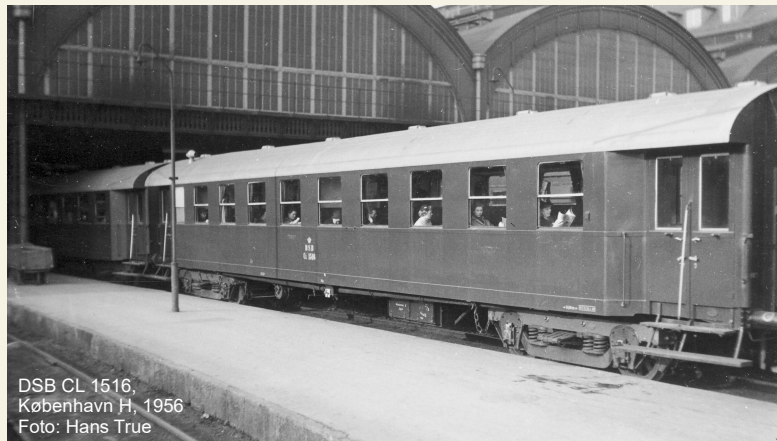
DSB CL 1501-56 personvogne

DSB CL 1501-56 coaches



CL – et ombygningsprodukt fra DSB's værksteder

CL-vognene var fra 1940'erne et kendt indslag i togene på Nord- og Kystbanen som vognen var konstrueret til. Med dobbeltdøre i vognenderne og stropper til de stående rejsende på endeperronerne og plads til 86 siddende rejsende var vognene velegnede til spidsbelastningerne på de to nordsjællandske strækninger. I takt med flere CL kom de ud på hele Sjælland og Falster og kunne i mange år ses i gennemgående tog til sjællandske privatbaner: GDS, HFHJ, ØSJS og OHJ.



DSB CL 1516, København H, 1956
Foto: Hans True

I første omgang planlagde DSB et program med 112 CL-vogne og for hver serie på 16 yderligere to stk i en variant med rejseogodsrum i den ene vognende. Som andre stålvoerne fra 1932 og frem havde også denne vogn et tysk forbillede, men for at spare og udnytte DSB's egen værkstedskapacitet blev vognene bygget sammen med brugte bogier fra ældre CM- og CMK-vogne og nye svejste vognkasser fra Scandia i Randers. Afteringen af vognkasserne skete på DSB's central værksteder, som fik leveret rå vognkasser med plader for vinduerne.

De første vogne kom i trafik i 1943 og alle 112 vogne var først i trafik i 1952. Over årene blev nye vognserier ændret lidt i detaljerne. De første vogne havde således indbygget tagrende i taget og skarpkantede nedre vindueshjørner i vognsiderne og trædøre. Tagrenderne nåede at blive indbygget i halvdelen af de 112 vogne, men vandt tærede tagpladerne og de blev snart svejst til. På de sidste serier fik vognene ståldøre og afrundede nedre vindueshjørner, alt sammen for at mindske vedligeholdelsen.

I perioden 1958-1962 blev de 112 vogne suppleret med yderligere CL, heraf nogle med styreledning og 1958 blev samtidig året hvor CL-vognene kom i brug i Jylland. Vognene blev udrangeret i 1970'erne, da Bn-vognene blev indsat på Sjælland og de sidste var i drift på Lille Nord mellem Hillerød og Helsingør i 1984. En del blev videresolgt til privatbaner og nogle få endte som udstillings- og værkstedsvogne. En del veteranbaner anvender CL-vogne i deres tog

CL – a converting product from DSB's workshop

From the 1940s, the CL coaches were well-known in the trains on the Nord- and Kystbanen, for which the coaches were designed. With double doors at the ends and holdingstraps for standing passengers on the end platforms and space for 86 seated passengers, the coaches were suitable for the peak loads on the two North Zealand lines. As more CL were put into service all over Zealand and Falster and they could be seen regular in trains to private railways in Zealand: GDS, HFHJ, ØSJS and OHJ.

Initially, DSB planned a program of 112 CL coaches and for each series of 16 CL two additional coaches with luggage space at one end of the wagon were made. Like other steel wagons from 1932 onwards, this wagon also had a German prototype, but in order to save and utilize DSB's own workshop capacity, the coaches were built with reused bogies from older CM and CMK coaches and new welded wagon bodies from Scandia in Randers. The interiors were done at DSB's central workshops, which got delivered raw wagon bodies with panels for the windows from Scandia in Randers.

The first wagons entered service in 1943 and all 112 wagons were first in service from 1952. Over the years, new wagon series were slightly changed in details. The first wagons thus had built-in gutters in the roof and sharp-edged lower window corners in the wagon sides and wooden doors. The gutters managed to be built into half of the 112 wagons, but the water corroded the roof plates and they were soon welded on. On the final series, the coaches were given doors in steel and rounded lower window corners, all to reduce maintenance.



DSB CL 507
Fredericia 1968
Foto: Hans True

In the period 1958-62, the 112 wagons were supplemented with additional CL, some fitted with control cables, and from 1958 the CL wagons came into service in Jutland. The wagons were taken out of service in the 1970s, when the Bn-coaches were put into service on Zealand, and the last CL were in service on Lille Nord between Hillerød and Helsingør in 1984. Some coaches were sold to private railways and few ended up as exhibition- and workshopwagons. A number of heritage railways use CL coaches in their trains.

DK-876141

DSB CL 1555

ca. 1946-54

Gråt tag, stafferinger, og oprindeligt toiletvindue

Grey roof, yellow frame lines and original toilet-window



DK-876142

DSB CL 1502

ca. 1955-67

Gråt tag, og oprindeligt toiletvindue

Grey roof, and original toilet-window



DK-876143

DSB CL 1508

ca. 1962-66

Gråt tag, og moderniseret toiletvindue

Grey roof, and modernised toilet-window



DK-876144

DSB CL 1516

ca. 1955-67

Sølvfarvet tag, og oprindeligt toiletvindue

Silver roof, and original toilet-window



Q3/4 2024



DK-876145

DSB CL 51 86 29-25 504-5

ca. 1967-71

Sølvfarvet tag, og oprindeligt toiletvindue

Silver roof, and original toilet-window



DK-876146

DSB CL 51 86 29-25 507-8

ca. 1967-80

Gråt tag, og oprindeligt toiletvindue

Grey roof, and modernised toilet-window

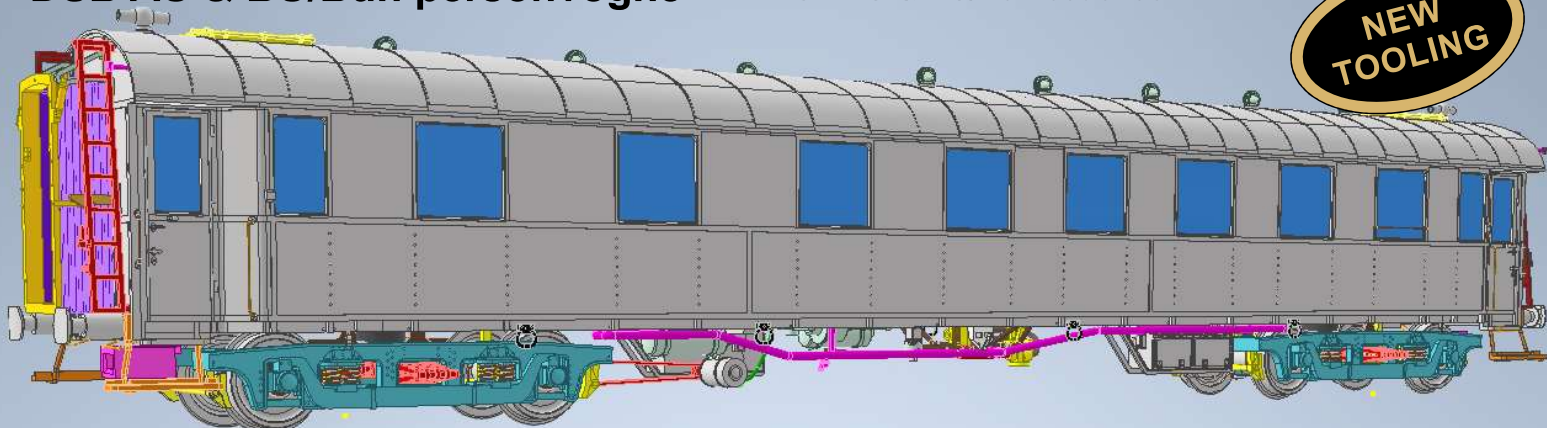


Q3/4 2024



DSB AU & BU/Buh personvogne

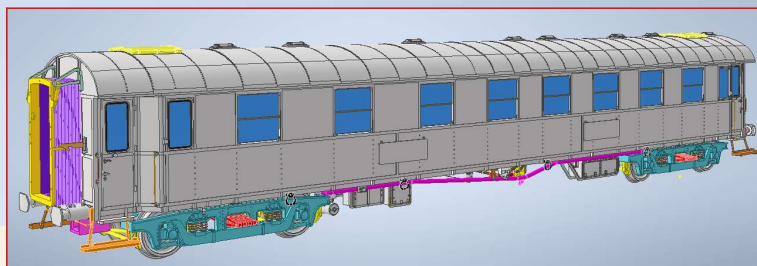
DSB AU & BU/Buh coaches



AU - DSB anskaffede de første personvogne med vognkasser i stål i 1932. Fem vogne med tre 1. eller 2. classes kupeer og fem med 3. klasse i hver. Desuden 32 vogne, udelukkende med 3. klasse. Vognene kom efter vognfabrikken Scandia i Randers havde etableret et helt nyt anlæg til bygning af stålvognkasser, som krævede helt andre processer end trævognenes karetmagerarbejde.

De fem vogne, litra AU, med 1. og 2. klasse blev indsat i internationale forbindelser og havde i de første år en cremefarvet stribe under vinduerne som indikation af, at de var "kursvogne". Som kursvogne løb de både til Berlin, Hamborg og Oslo via Sverige. Derfor fik vognene som nogle af de første danske personvogne elvarme i 1933. Desuden havde de obligatoriske kursvognsudstyr i form af stiger til de tyske slutsignalholdere og for danske vogne surringsøkner til færgeoverfarterne på Østersøen.

Efter 2. verdenskrig blev vognene udstyret med elvarme og kørte helt til Schweiz og Frankrig. I indenlandske tog blev det tilfældig afløser for de senere svejste vogn typer og sidste regelmæssige opgave var i gennemgående løb fra København til Nakskov på Lollandsbanen



AU - DSB acquired the first passenger coaches with steel bodies in 1932. Five coaches with three 1st or 2nd class compartments and five with 3rd class. In addition was 32 coaches only with 3rd class. The coaches were built after the wagon factory Scandia in Randers had established a completely new facility for the construction of steel bodies, which required completely different processes than the wooden wagons' coachwork.

The five carriages, lettered AU, with 1st and 2nd class were used in international connections and in the first years had a cream colored stripe under the windows as an indication that they were "course coaches". As course coaches, they both ran to Berlin, Hamburg and Oslo via Sweden. Therefore, the coaches, as some of the first, got electric heating in 1933. In addition, they had compulsory course coaches equipment with ladders for the German rearsignal holders and, lashings for the ferry crossings on the Baltic Sea. After WW2, the wagons were equipped with electric heating and drove all the way to Switzerland and France. In domestic trains, it became a random replacement for the later welded coaches types (etc. AV) and the last regular service was a direct connection from Copenhagen to Nakskov on the Lollandsbanen.



DSB AU 253, Klampenborg 1957, Foto: Hans True

BU - De kun 37 vogne var en lille gruppe og med anskaffelsen af mange flere svejste stålvogne i 1950'erne blev vognene en særlig gruppe. De fem AU-vogne udgik af international trafik og i 1960'erne besluttede DSB at forny udflygtsvognene, som kunne lejes af firmaer og private selskaber mm til kørende arrangementer. Valget på AU-vognene og i første omgang blev to vogne ombygget til BU for et par år senere at blive efterfulgt af de sidste tre.

Som udflygtsvogne blev vognkasserne fuldstændig moderniseret i nyeste stil med delte termoruder i vognsiderne, gummiindfattede faste vinduer og en helt ny indretning med bardisk mm. Udvendig blev de malet med cremefarvede vognsider mellem vinduerne og stor tekst med "UDFLUGTSVOGN" ved indstigningsdørene. Som udflygtsvogne blev de et typisk indslag og var ganske meget anvendt i 1960'erne. En af vognene blev RIC-mærket til kørsel i Tyskland forbindelse med DSB's designprogram blev alle fem vogne malet røde. Og nok den mest spektakulære opgave var at transportere politiet til fest i filmen 'Olsenbanden på Sporet'.



DSB Buh 701 (RIC), Helsingør 1972, Foto: Hans True

Der næst blev vognene tjenestevogne, men i 1980'erne fik jernbaneklubberne øje på vognenes oplagte anvendelse i veteran tog og som sådan eksisterer der fortsat tre stk, alle efterhånden malet tilbage til udseende som i 1960'erne.



DSB BU 2101, Helgoland 1964, Foto: K. E. Jørgensen

BU The only 37 coaches were a small group and with the acquisition of many more welded steel coaches in the 1950s, the wagons became a odd-out group. The five AU carriages were used for international traffic and in the 1960s DSB decided to renew the excursion carriages, which could be rented by companies and private parties etc. for running events. The choice was on the AU wagons and initially two wagons were converted to BU to be followed a few years later by the last three.

As excursion coaches, the coach bodies were completely modernized in the latest style with split double-glazed windows in the sides of the coach, rubber-framed fixed windows and a completely new interior with bar counter etc. On the outside, they were painted with cream-coloured wagon sides between the windows and large text with "UDFLUGTSVOGN" by the entrance doors.

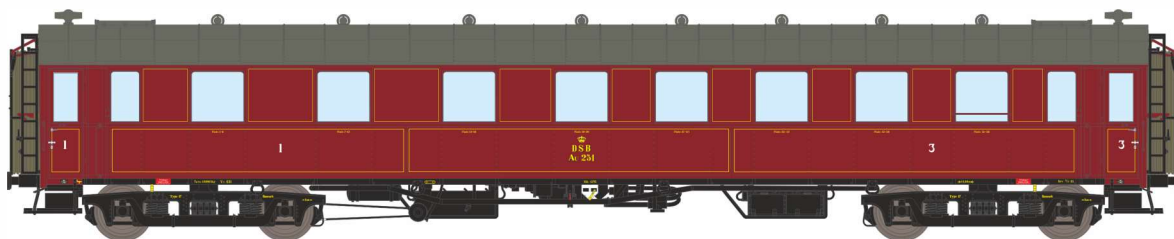
As excursion vehicles, they became a typical feature and were quite widely used in the 1960s. One of the wagons was given the RIC mark for driving in Germany. In connection with DSB's design scheme, all five carriages were painted red. And probably the most spectacular task was transporting the police to a party in the movie 'Olsenbanden på Sporet'.

Next, the wagons became maintenance coaches, but in the 1980s the railway clubs saw the obvious use of the wagons in vintage trains and as such there are still three pieces, all gradually painted back to look like in the 1960s.

DSB AU

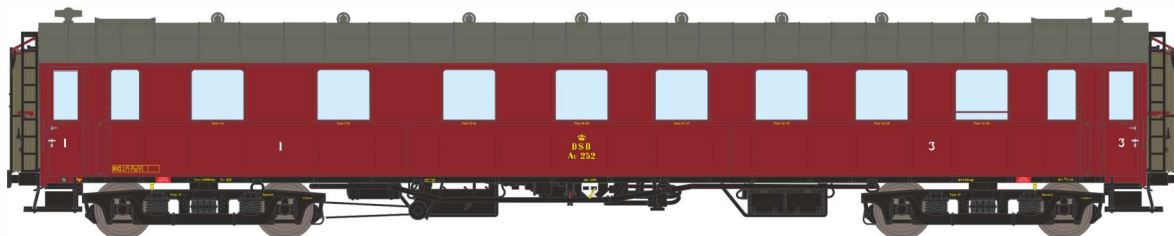
DK-876181

DSB AU 251
ca. 1943-52



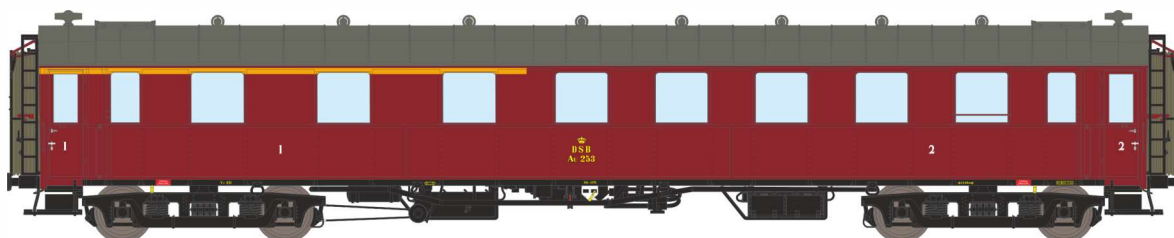
DK-876182

DSB AU 252
ca. 1951-56



DK-876183

DSB AU 253
ca. 1956-62



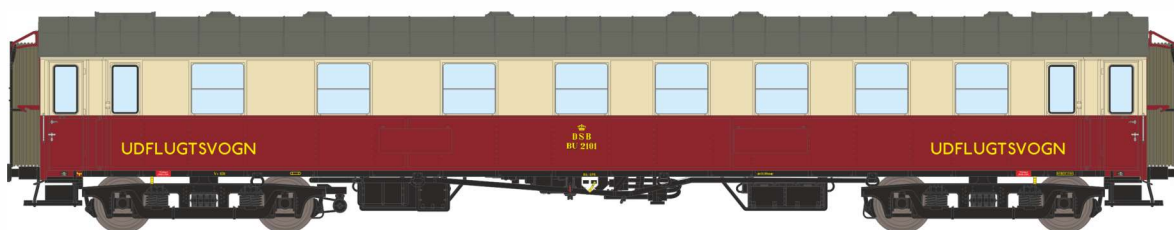
Q3 2025



DSB BU / Buh

DK-876184

DSB BU 2101
ca. 1964-65

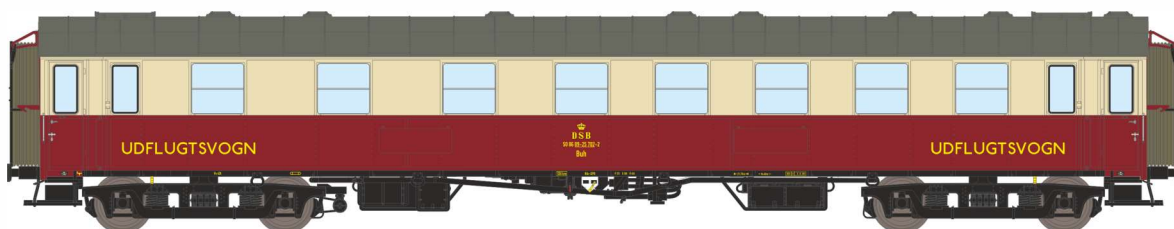


Q3 2025



DK-876185

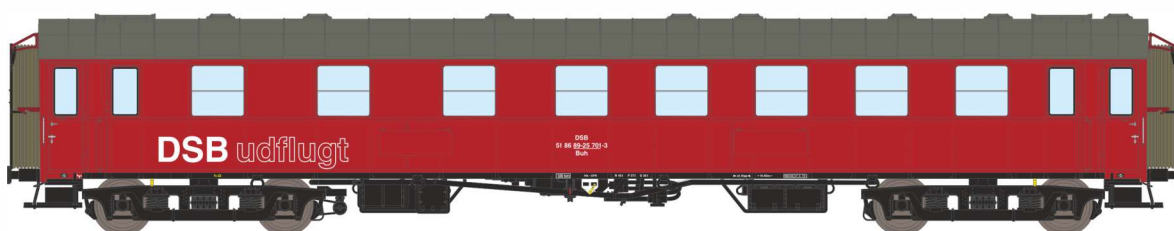
DSB Buh
50 86 89-25 702-2
ca. 1969-74



DK-876186

DSB Buh
51 86 89-25 701-3
ca. 1973-77

RIC-mærket
RIC-marked



Q3 2025



DSB & SJ Tankvogne

Uerdingen 24 og 30 cbm tankvogne 24 and 30 cbm tankwagon type Uerdingen

I 1940'erne udviklede man i Tyskland adskillige lokomotiv- og vogntyper, der bestod af færre dele og med andre materialebesparelser. Materialer som rustningsindustrien skulle bruge. Samtidig var energiforsyningen essentiel for de krigsførende parter, så bygningen af tankvogne var prioriteret. Vogne og tanke blev svejst op og tanken indgik nu i større eller mindre grad i vognens bærende konstruktion, hvor den før var sat ovenpå en selvstændig undervogn. Tankvogne er ofte konstrueret af pågældende vognfabrik, og specielt bygget til bestemte transportformål. Rumfang og vægtfylde skal passe sammen og endelig skal tanken kunne modstå eventuelle kemiske påvirkninger af det transporterede.



Efter krigen henstod tyske tankvogne overalt i Europa og de ikke returnerede blev efterhånden købt af lokale firmaer, for blandt andet forbruget af olie-produkter steg i 1950'erne og der var endnu ikke etableret rørledninger.

Modellejerne er udarbejdet på basis af den tyske vognfabrik Uerdingens tankvognstype fra 1938. Både danske og svenske olie-selskaber anskaffede vogne. Nogle af de anskaffede blev efterhånden forsynet med isolering, så de kunne transportere tjære-produkter, som ikke måtte størkne inde i tanken ved lav temperatur, for så kunne det ikke tappes af.

In the 1940s, several locomotive and wagon types were developed in Germany with fewer parts in and with other material savings. Materials such as the armor industry had to use. At the same time, the energy supply was essential for the battling parties, so the building of tank cars was a priority. Wagons and tanks was welded up and the tank was now included to a greater or lesser extent in the wagon load-bearing structure, where it was previously placed on top of an independent undercarriage. Tank wagons are often designed by the wagon factory, and specially built for each transport purposes. Volume and density must match and finally, the tank must be able to withstand any chemical influences on it transported.

After the war, German tankwagons were left all over Europe and the none returned was gradually bought by local companies, as a result of the consumption of oilproducts increased in the 1950s and pipelines had not yet been established.

Dekas' models are based on the German wagon factory Uerdingens tankwagon type from 1938. Both Danish and Swedish oil companies acquired wagons. Some of those acquired were gradually provided with insulation, so they could transport tar products which were not allowed to solidify inside the tank at low temperature, because then it could not be drained.

DSB Tankvogne - med 24 cbm isoleret tank - with 24 cbm insulated tank

DK-871027

DSB ZE 502 552
1949-58



Sep/Oct 2024



DK-871029

DSB ZE 502 228
1948-63



Sep/Oct 2024



DK-871028

DSB ZE 502 553
1963-66



Sep/Oct 2024



DK-871030

21 RIV 86 DSB
070 0 218-3
1967-77



Sep/Oct 2024



DK-871009

DSB ZE 502 830
ca. 1952-60



Rerun - Sep/Oct 2024



DK-871031

SJ Q12 503141
ca. 1960-68



Sep/Oct 2024



DK-871032

SJ Uh
21 74 SJ 070 0 675-8
ca. 1968-80



Sep/Oct 2024



DK-871033

44 86 DSB
720 2 221-8
ca. 1986-91



Sep/Oct 2024



DK-871034

23 RIV 86 DSB
720 0 830-1
(30cbm tank)
ca. 1980-86



Sep/Oct 2024



DSB IVK / IGK

- isoleret kødvogn
- *insulated meat wagon*



DK-872115

DSB IGK 19 823
ca 1948-54



DK-872117

DSB IVK 20 116
ca 1952-59

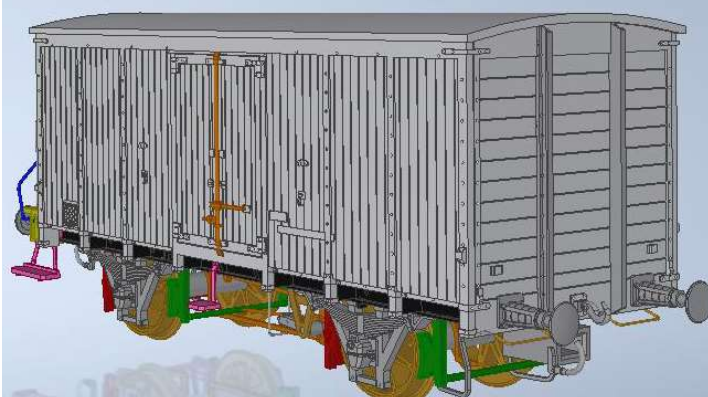
Med seddelholder for transport til Malmö
Document holder for transport in Sweden



DSB IVM - Kølevogn - *Insulated wagon*

I 1937 ombyggede DSB 25 IV-vogne med dobbelte vægge og fløjddøre og køling fra 300 kg is. I gavlene blev isoleringen sat på indvendigt og på siderne udfyldte man felterne mellem stolperne og isolerede med høvlspåner. De ombyggede vogne skulle benyttes til mælketransporter og fik udvendigt et stort "MÆLKEVOGN" påmalet, da man fra 1938 krævede at mælk til hovedstaden skulle være fra kvægtuberkulosefrie besætninger. Snart blev vognene benyttet som andre isolerede vogne med små iskasser og påskriften blev ændret til "KØLEVOGN" og anvendt som andre vogne med lille kølekapacitet til transport over kortere afstande. Nogle af vognene fortsatte efter fjernelse af iskasser som almindelige hvide vogne til gods som krævede rene vogne, dvs. vogne som ikke måtte transportere husdyr. De sidste vogne forsvandt i begyndelsen af 1960'erne, da vognkasser mv. var ved at være udtjente.

In 1937 DSB converted 25 IV wagons with double walls and wing doors and cooling from 300 kg of ice. In the gables, the insulation was put on inside and on the sides the fields between the posts were filled and insulated with planing shavings. The rebuilt wagons were to be used for milk transport and were labeled with a large "MÆLKEVOGN" on each side, due to that after 1938 milk for the capital was required to be from cattletuberculosis-free herds. Soon the wagons were used as other insulated wagons with small ice boxes and the label was changed to "KØLEVOGN" and used like others wagons with small cooling capacity for transport over shorter distances. Some of the wagons continued after the removal of ice boxes as plain white wagons for goods which required cleanliness i.e. wagons that were not allowed to transport livestock. The last wagons disappeared in the early 1960s, when wagon bodies etc. were about to expire.



DK-872120

DSB IVM 20 252
ca. 1948-58

Med seddelholder for transport til Malmö
Document holder for transport in Sweden



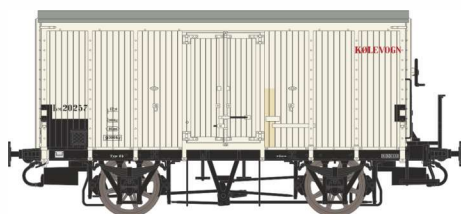
Q1 / 2025



DK-872122

DSB IVM 20 257
ca. 1952-58

Med seddelholder for transport til Malmö
Document holder for transport in Sweden



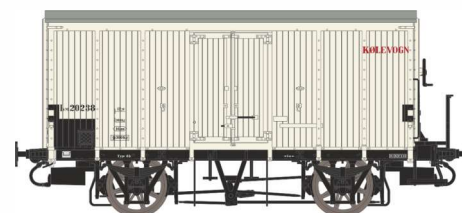
Q1 / 2025



DK-872121

DSB IVM 20 238
ca. 1952-59

Med seddelholder for transport til Malmö
Document holder for transport in Sweden



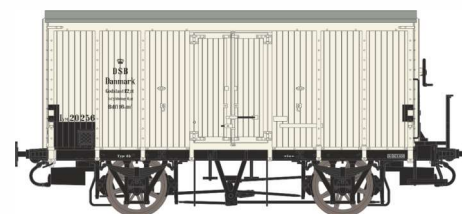
Q1 / 2025



DK-872123

DSB IVM 20 256
ca. 1952-60

Q1 / 2025



DSB IVO - Ostevoغن - Cheese wagon

IVO-vognene var vogne beregnet til transport af råost, dvs. ost til videreforarbejdning til f.eks. smelteost. Som sådan blev vognene i mange år anvendt til transporter mellem Jylland og destinationer på Sjælland indtil transporterne efterhånden blev overført til lastbiler i 1960'erne.

The IVO wagons were intended for the transport of raw cheese, i.e. cheese for further processing for e.g. processed cheese. As such, the wagons were used for many years for transport between Jutland and destinations on Zealand until the transport was gradually transferred to trucks in the 1960s.

DK-872119

DSB IVO 20 060
ca. 1956-1965



DSB ZA 99515-20 (Carlsberg)

- Ølvogn 1890'er serie - Beer wagon 1890s series

DK-872145

DSB ZA 99516
ca. 1944-55



Q1 / 2025



DK-872146

DSB ZA 99515
ca. 1954-61



Q1 / 2025



DSB QGR - Kreaturvogn

I perioden fra 1906 til 1913 blev der bygget 855 stk. QGR vogne til DSB, alle vogne med bremsehuse og skruebremse. I 1911 ændrede man højden på bremsehuset, formodentlig i afledt af at gennemsnitshøjden i befolkningen steg i samme periode. Sammen med en yderlig modernisering blev de tidligere lavere bremsehuse udskiftet med 1911-typen.

Vognene var oprindeligt T-mærket, hvilket betød at de var godkendt til transport udenfor Danmark, men denne mærkning bortfaldt med RIV mærknings indførelse.

Fra starten af 1950erne blev bremsehusene gradvist fjernet, og erstattet af en platform med håndhjul til betjening af skruebremsen.

Gemmen alle årene blev QGR vognene benyttet til transport af grise, køer heste m.fl. til slagterierne. Vognene var i drift til midt i 1960erne, og da DSB overgik til computer-nummer system, blev de sidste vogne udrangeret. Få af QGR vogne blev overgivet til diverse privatbaner, som erstatning for beskadiget vogne.

- Livestock wagon

In the period from 1906 to 1913, 855 QGR wagons were built for DSB, all with brakehouse and screwbrakes. In 1911, the height of the brakehouse was enlarged, presumably due to the average height in the population increased in the same period. Together with further modernization lower brakehouses were replaced with 1911 type.

The wagons were originally T-marked, which meant they were approved for transport outside Denmark, but this marking ceased with RIV marking introduction in mid 1950s.

From the beginning of the 1950s, the brakehouse were gradually removed and replaced by a platform with a handwheel for operating the screwbrake.

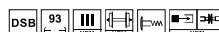
Over the years, the QGR wagons were used for the transport of livestock (such as pigs, cows, horses etc.) to the slaughterhouses. The wagons were in operation until the mid-1960s, and when DSB switched to the computer-number system, the last wagons were scrapped. A few of the QGR wagons were handed over to various private railways, as replacements of damaged wagons.

DK-872417

DSB QGR 35 158
ca. 1944-54

T-mærket til international trafik

T marked for international traffic.



DK-872418

DSB QGR 35 559
ca. 1944-54

T-mærket til international trafik

T marked for international traffic.



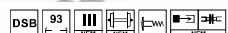
DK-872419

DSB QGR 35 720
ca. 1957-64



DK-872420

DSB QGR 35 776
ca. 1952-63



SJ Ge/Gs

- Svensk lukket godsvogn (UIC standard)
- Swedish closed freight wagon (UIC standard)

Together
with:



Den nye europæiske standardvogn med forbillede i den franske "standard A" blev efterhånden anskaffet af alle europæiske jernbaner. SJ var tidligt ude og byggede i alt 3875 vogne fra og med 1954. SJ var først og i forbindelse med DSB's anskaffelse lejede man mindst én Ge-vogn, muligvis flere, for DSB havde i 1950'erne kronisk vognmangel.

Vognene havde både franske og svenske præg i og med at ventilationslemmene var som på det franske forbillede og selve undervognskonstruktionen svensk med længdeafstivningen integreret i vognkassen. Vognene var i drift op i 1980'erne men fra slutningen af 1960'erne blev en ganske stor del ombygget til andre vogn typer. ASG, et datterselskab til SJ anskaffede nogle få, malet i egne farver.

The new European standard wagon modeled on the French "standard A" was gradually acquired by all European railways. SJ was early on and built a total of 3875 wagons from 1954. SJ was first and in connection with DSB's acquisition at least one Ge wagon was rented, possibly more, because DSB had a chronic shortage of wagons in the 1950s.

The wagons had both French and Swedish features in that the ventilation flaps were like the French model and the undercarriage construction itself Swedish with the longitudinal bracing integrated into the wagon body. The wagons were in service until the 1980s, but from the end of the 1960s quite a large number were converted to other wagon types. ASG, a subsidiary of SJ acquired a few, painted in their own colors.

DK-872311

SJ Ge 45216
ca. 1954-68

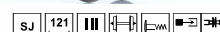


Q2 2024



DK-872312

SJ Ge 45218
ca. 1954-68



DK-872313

SJ Ge 45366
ca. 1954-68



DK-872314

**SJ Gs 21 RIV 74 SJ
120 1 367-6**
ca. 1969-90



DK-872315

**SJ Gs 21 RIV 74 SJ
120 1 599-2**
ca. 1969-90



DK-872316

**ASG
SJ Ge 550273**
ca. 1954-68



DK-872317

**ASG Gs-u
23 RIV 74 SJ
012 0 006-8**
ca. 1970-90



DK-872318

DSB LQ 45267
ca. 1954-55



SJ Hbis

- Svensk skydevægsvogn

- Swedish sliding door covered wagon

DK-872211

SJ Hbis 712
21 RIV 74 SJ
211 5 436-0



DK-872212

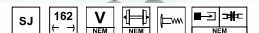
SJ Hbis 731
21 RIV 74 SJ
225 0 461-3



DK-872213

SJ Hbis 731
21 RIV 74 SJ
225 0 442-3

Med Korsnäs
Express logo
With Korsnäs
Express logo



SJ His

- Svensk skydevægsvogn

- Swedish sliding door covered wagon



Svenske SJ byggede i alt 3875 Ge-vogne efter europæiske standardmål. Vognene var mindre end den tidligere svenske standardtype og var mindre efterspurgt i slutningen af 1960'erne, i takt med at skydevægsvogne vandt frem. SJ valgte at ombygge en serie med skydevægge ved at fjerne vognsiderne, forstærke gavlene men beholde undervogn og tagkonstruktion. Nyt litra blev His.

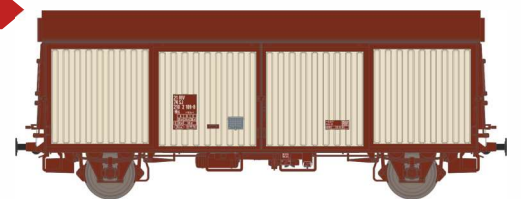
De ombyggede vogne havde skydevægge i armeret glasfiber, og bortset fra disse var vognene brunmalede. His vognene var alle RIV-mærket gennem hele deres levetid, og var derfor ligeså meget at finde udenfor Sverige, som i Sverige. Vognene var i drift til sidst 1980'erne og visse var udlejet til firmaer.

Swedish SJ built in total 3,875 Ge wagons according to European UIC standard. The wagons were smaller than the previous Swedish standard type and the demand for those were lesser in the late 1960s, as sliding door wagons gained prominence. SJ chose to rebuild a series of Ge wagons with sliding doors by removing the carriage sides, reinforce the gables but keep the undercarriage and roof unchanged. The type His was born.

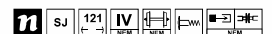
The converted carriages had sliding doors in reinforced fiberglass, and apart from these, the rest of the wagon was painted brown. His wagons were all RIV marked throughout their lifetime, and were therefore as much to be spotted outside Sweden as domestic traffic. The wagons were in operation until the late 1980s and some were leased to companies.

DK-872214

SJ His
21 RIV 74 SJ
210 2 109-8

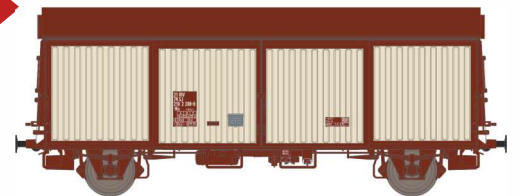


Q2/3 / 2025



DK-872215

SJ His
21 RIV 74 SJ
210 2 208-8



Q2/3 / 2025

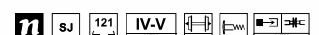


DK-872216

SJ His
21 RIV 74 SJ
210 2 312-8



Q2/3 / 2025



DSB PF / PFR / PFB

DK-873026

DSB PFR 14 789
ca. 1951-56

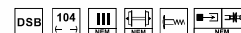
T-mærket til international trafik

T marked for international traffic.



DK-873033

DSB PFB 16 368
ca. 1952-57



DK-873034

DSB PFB 16 252
ca. 1952-59



DK-873035

DSB PFB 16 276
ca. 1954-59



DK-873039

OMB PC 1065
ca. 1944-66

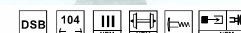


DK-873040

DSB PFR 15 012
ca. 1951-56

T-mærket til international trafik

T marked for international traffic.



- med tørvehæk - with peat hedges

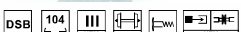
DK-873036

DSB PF 16 007
ca. 1944-52



DK-873037

DSB PFB 16 269
ca. 1944-54



DK-873038

DSB PFR 14 525
ca. 1944-53



TRANSWAGGON TWA-800B Laads



Lige op til årtusindeskiftet leverede Wagenbau Niesky 200 vognenheder til TRANSWAGGON. Vognene var en videreudvikling af de tidligere Laadkks vogne (TWA-800A), som tidligere var leveret. TWA-800B vognene fik en lavere æssehøjde, der muliggjorde transport af større maskiner og køretøjer. Ydermere blev vognene udstyret med delte klapper over pufferne, der muliggør af- og pålæsning via enderamper.

Vognene blev indsat i hele Europa og har bla. stået for transport af mejetærsker, varebiler. I de senere år har TWA-800B vognene været brugt af Bundeswehr til transport af køretøjer i forbindelser med øvelser.

Right up to the turn of the millennium, Wagenbau Niesky delivered 200 wagon-units to TRANSWAGGON. The wagons were a further development of the earlier Laadkks wagons (TWA-800A), which were previously delivered. The TWA-800B wagons got a lower loading height that enabled transport of larger machines and vehicles. Furthermore, the wagons is equipped with split flaps above the buffers, that enable loading and unloading via endramps.



The wagons been and still is in service throughout Europe for the transport of machines, harvesters, vans. etc.

In recent years, the TWA-800Bthe vehicles have been used by the Bundeswehr fortransportation of vehicles in connection with exercises.

DK-873101

23 RIV 80 DB
431 3 328-5

DK-873105

23 RIV 80 DB
431 3 333-5

Q3 2024

DK-873102

23 RIV 80 DB
431 3 353-3

Q3 2024

DK-873103

RIV D-TWA 23 80
431 3 347-5

DK-873106

RIV D-TWA 23 80
431 3 368-1

Q3 2024

DK-873104

RIV D-TWA 23 80
431 3 425-9

DK-873107

RIV D-TWA 23 80
431 3 402-8

Q3 2024



DVVO Laads



Logistikenheden i det nederlandske forsvar, DVVO (Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie) bestilte med rettidig omhu i 2020 70 Laads til transport af militærkøretøjer hos Greenbriers vognfabrik i Świdnica, Polen. Vognene var oprindeligt tiltænkt transport af køretøjer til og fra øvelsesområder i Ungarn og Polen i takt med at tidligere benyttede områder i Tyskland blev lukket. I forvejen har DVVO i øvrigt et større antal (ca 350) jernbanevogne af ældre model, som kan bære kampvogne og lignende.

Vognene blev leveret fra 2020 og frem og ordren er øvet med 10 % til 77 vogne. Med den stigende NATO-aktivitet er vognene blevet en central del af de nederlandske forsvars bidrag til den fælles NATO-logistik, herunder transport af køretøjer til udstationerede enheder ved NATO's østgrænse.

Vognene er en videreudvikling af TWA 800B, men bunden er forstærket og kan dermed laste mere. Fordelen er som ved 800B at vognbunden er 80 cm over skinneoverkant og dermed tillader højere køretøjer og dermed mindre arbejde med at aftage overbygninger mv. når de transporteres på jernbane. Med anskaffelsen mindskes afhængigheden af private vognerejeres kapacitet.

The logistics unit of the Dutch defense, DVVO (Defensie Verkeers en Vervoersorganisatie) ordered in 2020 70 Laads for the transport of military vehicles at Greenbrier's wagon factory in Świdnica, Poland. The wagons were originally intended transport of vehicles to and from exercise areas in Hungary and Poland along with previously used training areas in Germany were closed. In addition DVVO already had a larger number (approx. 350) of older wagons, which can carry tanks and similar goods.

The wagons were delivered from 2020 onwards and the order has increased by 10% to 77 wagons. With the increasing NATO activity, the wagons have become a central part of the Dutch defense contribution to the common NATO logistics, including transport of vehicles for deployed units on NATO's eastern border.

The wagons are a further development of the TWA 800B, but the bottom is reinforced and can carry heavier load. The advantage is, as with the TWA-800B, that the undercarriage is 80 cm over the rail top and allows higher vehicles and less work with removing superstructures etc. when transported by rail. With the acquisition, the dependence on the capacity of private wagon owners is reduced.

DK-873121

TEN NL-DVVO Laads
21 84 4336 013-4



DK-873122

TEN NL-DVVO Laads
21 84 4336 062-1

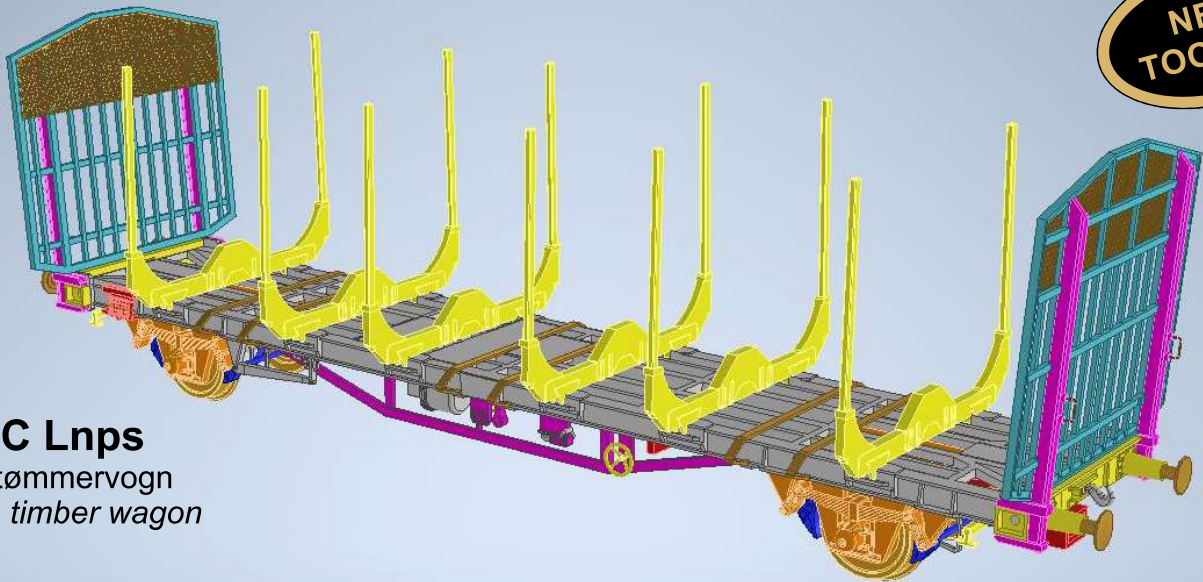


DK-873123

TEN NL-DVVO Laads
21 84 4336 075-3



**NEW
TOOLING**



SJ & GC Lpns

- Svensk tømmervogn
- Swedish timber wagon

Tømmer blev med nye store savværker, blandt andet drevet af vandkraft eller dampmaskiner, placeret så tømmeret kunne flådes ned til værkerne nedenstrøms i elvene. Enten som enkeltstokke eller bundet sammen i bundter. Typisk blev tømmerstokkene sendt afsted med vårfloeden når smeltevandet.

Flådningen ophørte i 1970'erne og størstedelen af transporterne overgik til lastvogne. Men den del af tømmertransporten behøvede nye og mere effektive vogne. I slutningen af 1980'erne havde de svenske jernbaner adskillige overtallige godsvogne, hvor selve undervognen fortsat var tidssvarende og i god stand.

Vognkassen blev skåret af, typisk en Hbis, eller tilsvarende med endegavle og tømmertrug af faste stolper som kunne tåle relativ hårdhændet lastning og losning. Lpns er et produkt af sådan en omdannelse, hvor der i alt blev ombygget 1200 vogne fra primært Hbis & Gbs vogne - heraf var typen 891 på hele 465 stk.

Med genintroduktionen af jernbanen som integreret logistikdel i tømmertransporterne i Sverige er der bygget nye tømmerterminaler i de senere år, men jernbanens andel af den samlede transportopgave er stadig relativ beskedent, men stigende. Godsvogne er dyre i anskaffelse og i tider med stigende transportbehov kan alt bruges og tømmertransporternes stigende betydning har bevirket at vognene fortsat er i drift i bloktog på de uelektrificerede sidebaner og ofte fremført med TMX og TMZ.

Timber was with new large sawmills, among other things powered by watermills or steam engines, placed so that the timber could be rafted down to the works downstream in the rivers. Either as single sticks or tied together in bundles. Typically was the logs sent off with the spring river reach the meltwater.

Flaking ceased in the 1970s and most of the transports were transferred to trucks. But that part of the timber transport needed new and more efficient wagons. In the late 1980s, SJ had several redundancies goods wagons, where the undercarriage itself was still up-to-date and in good condition.

The wagon box was cut off, typically a Hbis, or equivalent with endwalls and timber fixing posts which could withstand relatively rough loading and unloading. Lpns is a product of such a conversion, where a total of 1,200 Hbis or Gbs was converted to Lpns - of which the type 891 was a total of 465 wagons.

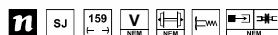
With the reintroduction of the railway as an integrated logistics part in timber transports in Sweden, new timber terminals have been built in recent years, but the railway's share of the total transport is still relatively modest, but increasing. Freight cars are expensive to acquire and in times of increasing transport needs can all be used! and the increasing timber transport per rail caused these wagons to continue to operate in block trains on the unelectrified lines and often pulled by a TMX and TMZ

DK-873131

SJ Lpns⁸⁹¹
42 74 412 9 402-7



Q3 / 2025

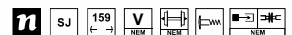


DK-873132

SJ Lpns⁸⁹¹
42 74 412 9 432-4

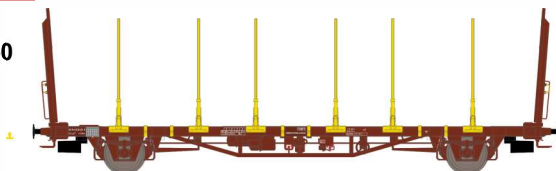


Q3 / 2025

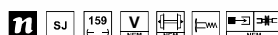


DK-873133

SJ Lpns⁸⁹¹
42 74 412 9 405-0



Q3 / 2025



DK-873134

S-GC Lpns⁸⁹¹
42 74 412 9 849-9

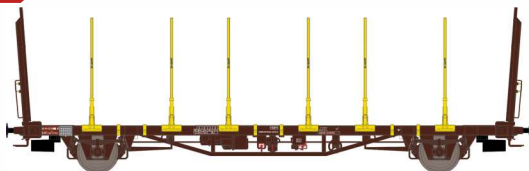


Q3 / 2025



DK-873135

S-GC Lpns⁸⁹¹
42 74 412 9 606-3

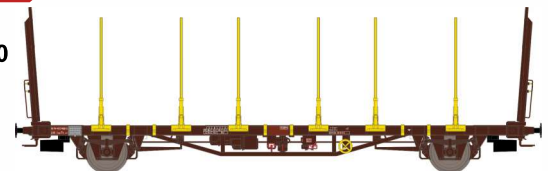


Q3 / 2025

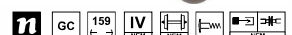


DK-873136

S-GC Lpns⁸⁹¹
42 74 412 9 405-0



Q3 / 2025



SJ Kö / Udg /Ugkppp - Silovogn - Hopper wagon

DK-873208

SJ Kö 100735

ca. 1956-68

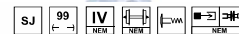


DK-873209

SJ Udg 20 74

902 9 308-2

ca. 1969-80

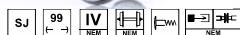


DK-873210

SJ Udg 20 74

902 9 316-5

ca. 1969-80

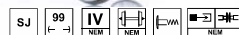


DK-873211

SJ Udg 20 74

902 9 350-4

ca. 1981-90



DK-873212

S-RT Ugkppp

44 74 903 9 160-7

ca. 2016-2022

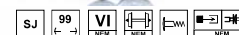


DK-873213

S-RT Ugkppp

44 74 903 9 164-9

ca. 2015-2022

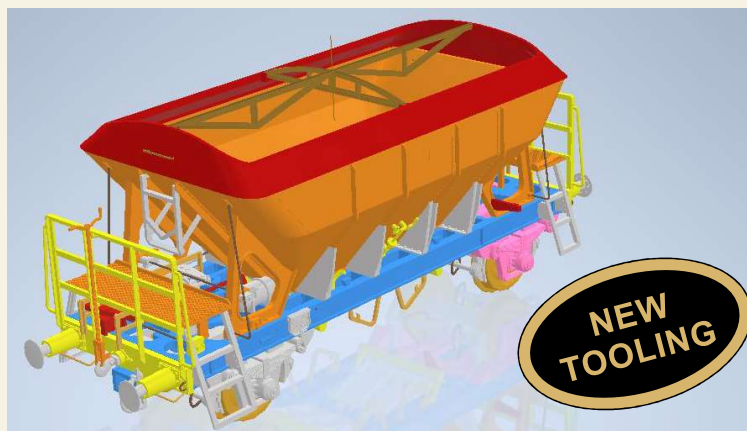


I perioden fra 1953 til 61 blev der til SJ bygget i alt 455 Kö vogne. Ud af disse var kun 50 vogne med tag, mens hele 405 vogne blev bygget med åbent tag, der ved last blev overdækket med pressening. På trods af stejler vognkasse ender på øverste del, havde vognene uden tag markant mindre rumfang 26 kbm mod 30 kbm på de overdækkede vogne.

Vognene blev, som varianterne med tag, i drift indtil 90'erne. Undervejs skiftede vognene litra, ved overgang til UIC numre til Udg; omkring 1980 til Fkkpp og til slut til Ugkppp.

In the period from 1953 to 1961, a total of 455 Kö wagons were built for SJ. Out of these only 50 wagons with covered roof, while as many as 405 wagons were built with an open roof, which loaded was covered with pressing. Despite the higher slope on ends of upper part, the wagons without a roof had significantly less volume, 26 cbm against 30 cbm on the covered wagons.

The wagons, like the versions with a roof, were in operation until the 90s. During the time only type letters were changed, when enter UIC numbers it became Udg; around 1980 to Fkkpp and finally to Ugkppp.



DK-873214

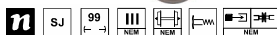
SJ Kö 101062

DK-873215

SJ Kö 101072

ca. 1959-68

Q1/2 2025



DK-873216

SJ Kö 100273

ca. 1953-68

Q1/2 2025



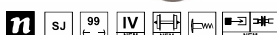
DK-873217

SJ Udg

20 74 902 9 369-4

ca 1969-80

Q1/2 2025



DK-873218

SJ Udg

20 74 902 9 468-4

ca 1969-80

Q1/2 2025



Signaler og perronlamper

DK-878101

Overkørselssignaler uden klokke og kryds
Roadcrossing signals w/o bell & cross



DSB 28

DK-878103

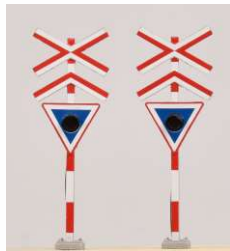
Overkørselssignaler enkeltsporskryds uden klokke
Roadcrossing signals singleline cross, w/o bell



DSB 38

DK-878105

Overkørselssignaler flersporskryds uden klokke
Roadcrossing signals doubleline cross, w/o bell



DSB 43

Signals and platform lamps

DK-878102

Overkørselssignaler uden kryds og med klokke
Roadcrossing signals w/o cross, w/ bell



DSB 34

DK-878104

Overkørselssignaler enkeltsporskryds med klokke
Roadcrossing signals singleline cross, w/ bell



DSB 42

DK-878106

Overkørselssignaler flersporskryds med klokke
Roadcrossing signals doubleline cross, w/ bell



DSB 46

DK-878001

Perronlampe m/ højttaler
Platform lamp with speaker



DSB 94

DK-878002

Perronlampe u/ højttaler
Platform lamp without speaker



DSB 94

DK-878003

Perronlampe m/ højttaler
Platform lamp with speaker



DSB 87

DK-878004

Perronlampe u/ højttaler
Platform lamp without speaker



DSB 87

DK-878005

m/ højttaler
Platform lamp with speaker



DSB 87

DK-878006

Perronlampe u/ højttaler
Platform lamp without speaker



DSB 87



Din Dekas Forhandler
Your Dekas dealer