

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET

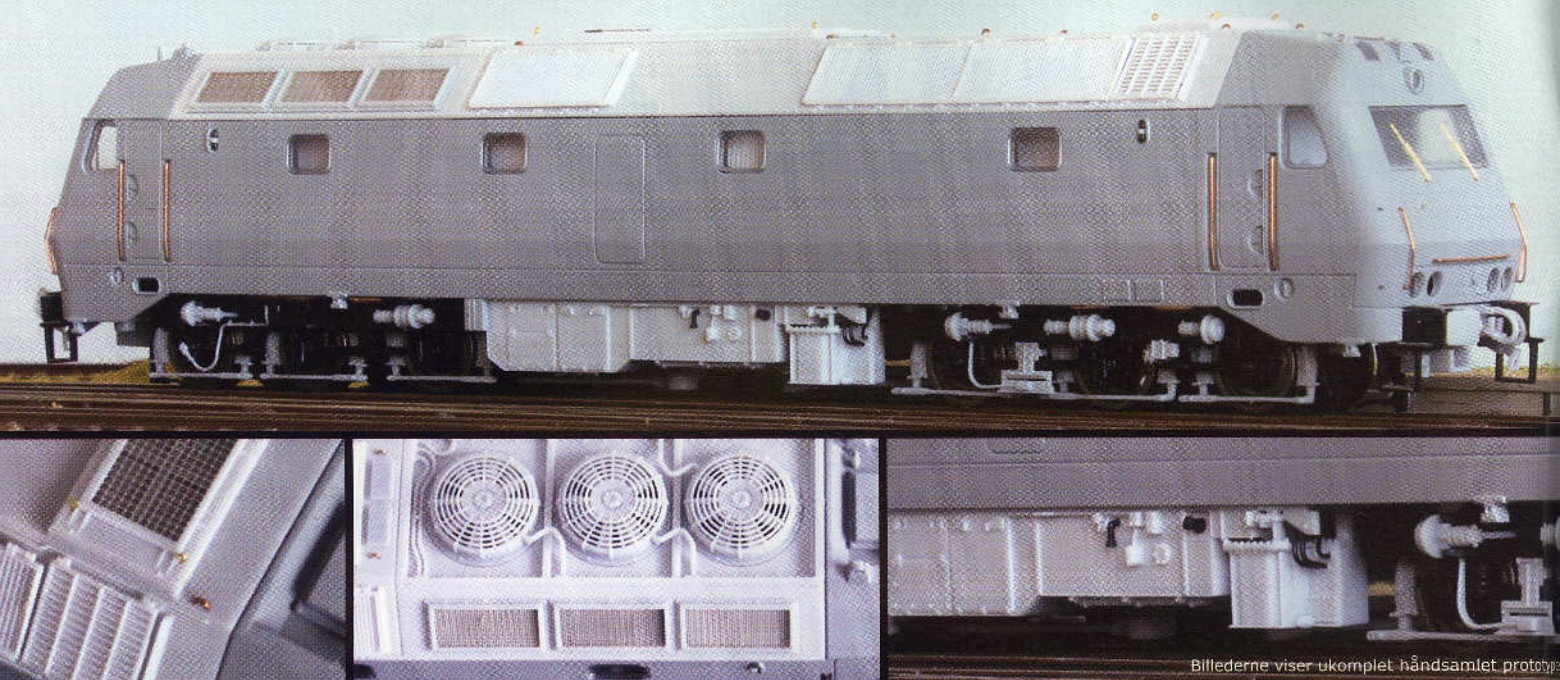


119

MARTS 2015
30. ÅRGANG

- Eventyret om DSBs IC3-motortogsæt
- Billedgalleri fra Aalborg HO-Mjk
- DSB litra Hbis i virkelighed og model
- 7 sider med masser af DANSKE NYHEDER

DSB ME



Billederne viser ukomplet håndsamlet prototype

Helt ny konstruktion, rigt detaljeret model med mange ætsede dele, overdel af metal, kraftig og støjsvag 5-polet motor, lys i førerrum og maskinrum, virkende færdigmeldingsblink, elektronik fra ESU, decoder i alle lok, og meget meget mere.....

Kommer i syv forskellige udgaver, fra 1981 til 2014.

www.mck-h0.dk



Deka₅

Nye godsvogne fra



DB Off 55 - Biltransport vogn med blikssider

Nye varianter af DB's 3-askslede biltransportvogn er ankommet hos din Dekas/Exacttrain forhandler.

Kat nr. EX20002A, -B, -C, -D i epoke IIIc (1960'er udgave)

Kat nr. EX20005A, -B, -C, -D i epoke IV (1970-80 udgave)



Deka

₅

www.dekas.dk
info@dekas.dk



Eventyret om DSBs IC3-tog

Udvikling, teknik og drift af kendte motortogsæt.

6



Endnu et billedgalleri fra Mjk HO-Aalborg

Flere inspirerende sider med motiver fra et superflot anlæg i det nordjyske.

26

Ideer fra nettet:

PAPHUSE

Spændende klipud- og samlebygninger og baggrunde til modeljernbanen.

14



Mere om DSB litra Hbis i virkelighed og model

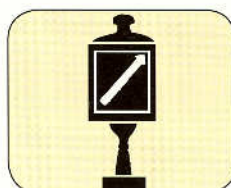
33



Lidt om DSBs landstationer

DSBs landstationer, indretning og formål

15



SPORSKIFTET

Læsernes kommentarer til tekster i foregående numre.

37



Trillinger DSB litra MH 201-203

Noget om forløberne for FRICHs lokomotiver litra MH.

22

VI HAR HØRT OG SET

Vinterens danske nyheder... og kommende nyheder i år 2015.

41

Forsidefoto: Har man holdt LOKOMOTIVET gennem mange år, så vil man nikke genkendende til motivet. Det blev nemlig benyttet som forsidefoto i nr. 26, men den gang trykt i sort-hvid. Nu kan læserne se det i farve i anledning af vor tekst om DSBs IC3-tog inde i bladet. Det er IC3-sæt 5227, der holder ved perron på Københavns Hovedbanegård, juli 1991. Foto: TA.



LOKOMOTIVET ER et uafhængigt tidsskrift udgivet af foreningsforlaget Tog På Tryk (TpT), stiftet i august 2007. Formålet med foreningen er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskriftet LOKOMOTIVET, bøger m.v. Arbejdet i redaktionen er rent fritidsarbejde, og evt. overskud skal ifølge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteresserne.

LOKOMOTIVET
co/Tog på Tryk
Torben Andersen
Odensevej 124, 2. tv.
4700 Næstved
Danske Bank reg. 9570
Giro-konto-nr. 10 251 605
S.W.I.F.T.: DABADKKK
IBAN-nr.: DK 1230000010251605
CVR/SE-nr. 30 76 59 15

E-mail: lokomotivet@lokomotivet.dk

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

Medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
P.C. Johansen (PCJ)
Ole Møller Nielsen (OMN)
Per Topp Nielsen (PTN)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)
Niels Erik Jensen (NEJ)

Sats og tryk:
eurographic, 4800 Nykøbing F.

Oplag:
900 eksemplarer.
Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen).
Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger m.v. er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVETs redaktion eller forretningsfører.

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatterens egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.
Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg.
Bladet udkommer 4 gange årligt:
Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 500,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto eller man kan skrive/maile efter girokort på lokomotivet@lokomotivet.dk

Udlandet – herunder Sverige og Norge – kr. 600,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på dansk check, der sendes til vor adresse TpT, co/Torben Andersen, Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Danmark eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.



Velkommen til 30. årgang

Goddag, og velkommen til en ny årgang af LOKOMOTIVET. Allerførst tak for den store støtte, vi har mødt, bl.a. med nye abonnenter og hurtige fornyelser...heraf en hel del med ekstra 'støtteindbetalinger'. Tak for det! Det er dejligt at se, man sætter pris på os, og vil betale for at holde bladet. Men der er desværre langt op til det antal fornyelser, vi havde i fordums tid, så man må nok forberede sig på, at vi skærer sideantallet ned i årets løb. Under alle omstændigheder vil vi igen forsøge at give jer mange spændende artikler om danske jernbaner i virkelighed og model.



Da der efterhånden udsendes – og er udsendt – et utal af modeller med dansk forbillede, så er det næppe nødvendigt at bringe flere byggebeskrivelser af danske vogne og lokomotiver? Det har vi tidligere gjort meget i, men vi har efterhånden fået alle modelønsker opfyldt. Det gælder som bekendt både trækraft, person- og godsvogne...og det bliver tilsyneladende ved. Nu skal der lidt nyt til. Derfor vil vi i denne årgang især koncentrere os om at give ideer til danske anlæg, opbygning, tips og tricks m.v., bringe spændende anlægsreportager m.v. Der bliver forhåbentlig også plads til at beskrive den moderne modeljernbane med digitalteknik?

Vi vil naturligvis ikke glemme at anmelde danske nyheder, ligesom vi fortsat vil bringe tegninger af det rullende materiel sammen med beskrivelser af forbillederne. Her venter der tekster om bl.a. DSBs rangerlokomotiver litra MK, motortogsættene litra MQ (Desiro), rullende materiel hos Aalborg Privatbaner, DSB litra Bcm, DSB litra ABg og meget, meget mere. Se mere om det kommende indhold i annoncen inde i bladet (side 39).



Og noget helt andet: På nettets forum 'Sporskiftet' – i øvrigt fremragende og tålmodigt administreret af Lars Skjærlund – fremgår det, at 80% af brugerne er novicer, der næppe aner,

hvad det hele går ud på, og derfor spørger om hjælp. Heldigvis er de 20% af brugerne erfarne mj-ere, der velvilligt besvarer alle spørgsmål på bedste vis, og anviser gode løsninger. Nu er der ikke noget galt i at være novice inden for hobbyen, men det virker som om, man mangler kendskab til forbillederne m.v., og ikke har undersøgt forholdene? Hvorfor indhenter man ikke flere informationer om de ideer og opgaver, man er i gang med? Der spørges fx ofte til anlæggets kurver og stigninger, o.s.v. Begrebet 'anlæggets tema' synes at være ukendt for flere mj-ere. Ærgerligt og synd! Der findes jo mange blade og bøger, hvor man kan få inspiration og viden, fx Spor&Baner, LOKOMOTIVET, udgivelser fra Banebøger og DJK...og mange flere. For ikke at tale om den rigdom af ideer man kan finde på mange hjemmesider. Derfor vil vi også i kommende numre bringe tekster om spor, kurver, stigninger, anlægs-tema m.v., ligesom vi vil bringe adresser på inspirerende hjemmesider. Så har vi da gjort vores for at få begynderne på rette vej... hvis de da ellers vil abonnere på os eller de nævnte blade.



Der er desværre nogle triste nyheder. Ikke så meget angående os, men den danske mj-branchen generelt. Det er næppe undgået nogens opmærksomhed, at et par af vore gode mj-forretninger har lukket og slukket, hvilket jo er trist for alle parter. Det er 'hos Dorthea' i Give, der kun forblev på markedet i godt tre år. Nu er varelageret overtaget af Ken Rosa, Hobbykæden, Nørresundby

Desuden lukkede Togkældereren i Tåstrup ved Johnny Juhl den 3. januar. Johnny har heldigvis fortsat sit virke i Togcenter Gentofte, hvor der var reception og velkomst den 10. januar 2015. Vi siger til lykke med det videre samarbejde. Men tabene giver jo et 'mj-hul'.

Også en etableret mj-forretning har rykket teltplæne op, nemlig PÅ SPORET på Vesterbrogade i Køben-

havn. Den er flyttet til Fuglebjerg (nord for Næstved), hvor forretningen nu – i første omgang – sælger over internettet. Der er altså ikke længere personlig betjening og hygge som vi tidligere oplevede i den lille forretning. Øv! Men ifølge Bjørn selv, forventer han at åbne en fysisk butik her i foråret 2015.

Nå, der sker altid forandringer, så vi må leve med vilkårene, uanset om vi bryder os om det eller ej. Men de manglende butikker vil helt sikkert indvirke på modeljernbanens fremtid her i landet, bl.a. kan vi frygte at man ikke længere vil udvikle danske modeller, da forhandlerpotentialet er indskrænket. Vi kan i hvert fald mærke at forretningerne er lukket, idet man jo ikke længere kan sælge vort blad. Men en udvej er jo at abonnere på LOKOMOTIVET?



Til sommer udgiver vi femte bind med profiler af DSBs damplokomotiver. Det er denne gang 'skovturmaskinen' litra O, der gennemgås på kryds og tværs. Det er igen Steffen Dresler, der beskriver dette unikke lokomotiv med udførlige beskrivelser, tabeller, tegninger i skala 1:87 med hidtil ukendte fotos af maskinen. Og der er fremkommet så mange nye og spændende oplysninger, at det helt sikkert vil overraske mange jernbaneinteresserede. De fire første udgivelser af litra E, R, H og S, P og PR og rangerlokomotiver blev – som sædvanlig – hurtigt udsolgt, så ønsker man at få et eksemplar, bør man snarest muligt indbetale beløbet på vort konto. Se annoncen side 14.



Sluttelig: Undervejs har vi udskiftet computersystem, hvilket desværre har medført at mange af vore e-mailadresser er gået tabt. Så synes man ikke, vi har været flittige nok til at kontakte jer (især vore medarbejdere), så er dette altså årsagen. Vi håber snarest at have genetableret alle adresser, så vi atter bliver 'normaliseret'.

Velkommen til – vi ses til maj.

NYE DSB MO

HELJAN

NU PÅ LAGER OG KLAR TIL LEVERING



45201 DSB MO 597 DC digital

45202 DSB MO 597 AC digital



45211 DSB MO 581 DC digital

45212 DSB MO 581 AC digital



45221 DSB MO 585 DC digital

45222 DSB MO 585 AC digital

Pr. stk.
KUN
2.295,-

BESTIL NU
BEGRÆNSET OPLAG



45201/45202



45211/45212



45221/45222

FØLG SENESTE NYT PÅ WWW.HELJAN.DK ELLER FACEBOOK.COM/HELJANAS



IC3-tog bestående af ni vogne i Ringsted, 1995. Toget er på vej til Fyn/Jylland. Foto: TA.



Eventyret om DSB litra IC3

■ Af Torben Andersen

IC3, literet MFA, er betegnelsen for DSBs intercitytogsæt, der leveredes i årene 1989-1998 af ABB Scandia i Randers (i dag Bombardier).

Togsættet, der er dieseldrevet, består af tre vogne med i alt 144 siddepladser. Det har en maksimal tilladt hastighed på 180 km/t. I alt er IC3 bygget i 143 eksemplarer, og er undervejs eksporteret til Sverige og Israel. Man kan sammenkoble op til fem IC3-togsæt til en samlet længde på godt 293 meter med i alt 720 siddepladser.

DSB råder for tiden (år 2014) over 96 togsæt (MFA 5001-5096).

IC3-togene erstattede de lokomotivtrukne Ic-tog med røde B-vogne, der blev introduceret fra 1974, og IC3 blev hurtigt populær blandt passagererne, grundet togets hurtige acceleration, gode køreegenskaber og den forholdsvis høje komfort.

Den 16. September 1989 navngav kronprins Frederik det første togsæt MFA 5003 HC Andersen ved en ceremoni i Odense. Da toget sattes i drift den 13. januar 1990 var den tilladte maksimale hastighed 140 km/t, hvilket umiddelbart efter Storebæltsforbindelsen åbning i 1997 øgedes til 180 km/t. Hastighedsrekorden for et IC3-tog

blev sat den 22. oktober 1991 af MF 5006 med en hastighed på 204,6 km mellem Årup og Middelfart, hvilket også var rekorden for danske tog i det hele taget.

IC3-togets kendetegn

IC3-togets særlige kendetegn er den karakteristiske og markante gummivulst, der omkranser fører-

Prototypelyntoget var forgængeren for udviklingen af IC3. Her rangeres et sæt til færgen i Nyborg, 1991. Foto: TA.





rummets frontvindue i begge ender af togsættet, også kaldet gumminæse.

Systemet, som danner grundlag for producenternes betegnelse – Flexliner – indebærer, at førerpulsten kan slås til side, når førerrummet ikke er i brug, og der således kan etableres gennemgang mellem togsættene.

Ved sammenkobling af to togsæt, svinges førerpulsten til siden, indad og til venstre, set inde fra, og skjules bag en foldevæg.

Dørpartier og toiletter er placeret i endevognene MFA og MFB i modsatte ende af førerrummet. Den øvrige del af vognene er indrettet som passagerareal, og begge vogne fungerer som motorvogne. Midtervognen litra FF har kun passagerafdeling, og adgang til denne sker via MFA og MFB. Ud over passagerareal finder man i midtervognen under gulvet og kun tilgængelig udefra, nødbårer, nødkobling til brug ved bugsering, hvis der opstår fejl i motorerne, stiger og diverse andet udstyr.

IC5 (APO-lyntoget)

I 1970'erne valgte DSB selv at designe og få bygget to prototypetogsæt, betegnet IC5, hvor man kunne afprøve forskellige tekniske løsninger. For en nemheds skyld og grundet længden, valgte man at lave de nye tog som sæt bestående af fem vogne, hvorefter en længde på 26,5 meter. Samtidig valgte man at samarbejde med de to APO'er, som beskæftigede sig med hhv. dieseltraktion og eltraktion. Årsagen var, at man måtte forvente at de to APO'ers færdige 'produktion'

ville komme til at køre meget sammen, og derfor valgte man et fælles design for vognkassernes profil og førerrummets udformning. Undervejs blev det elektriske APO-lyntog droppet, og man arbejdede videre med to prototyper af dieseltraktion.

De to prototyper var færdigdesignede i begyndelsen af 1979, og blev bestilt hos Scandia med en forventet bygge- og udviklingstid på godt et år. Det skulle dog vise sig at de blev forsinkede, hvilket skyldtes DSBs ledelse. Her havde man nemlig besluttet, at man alligevel ville vente med at afskaffe lyntogene. Derfor skulle de nye tog være indrettet som lyntog. Denne udmelding kom desværre så sent, at de to tog næsten var færdigbyggede, og derfor blev forsinket, og først kunne leveres i begyndelsen af 1981.

Selv om IC5 ikke fik en lang karriere hos DSB, så dannede erfaringerne med IC5 grundlag for mange af de ideer, der arbejdedes videre med, da IC3-togene udvikledes.



Udviklingen af IC3

I 1983 havde DSBs ledelse efterhånden indset, at de lokomotivtrukne IC-tog ikke ville forblive den rigtige løsning til trafikafviklingen mellem landsdelene, bl.a. fordi togene skulle overføres med Storebæltsfærgerne. Da man havde fået særdeles gode erfaringer med MR-togsættene, som DSB indførte i regionaltrafikken i Jylland/Fyn, så begyndte man at arbejde med tanken om at indføre motortogsæt i landsdeltrafikken.

På baggrund af diverse erfaringer blev nedsat en arbejdsgruppe til at udvikle 'fremtidens intercitytog' som skulle reducere rejsetiden over Storebælt. Man tænkte på selvkørende togsæt, der kunne køre ombord og i land fra færgerne, og på denne måde spare dels rangeretiden på begge sider af bæltet, og dels tillod passagerne at forblive i togsættene. Da politikerne samtidig havde besluttet at udskyde elektrificeringen af de danske hovedstrækninger, var det nødvendigt at udvikle et helt nyt koncept til trafikafviklingen på disse strækninger.

Da klimadiskussionerne på dette tidspunkt blev tillagt overmåde stor betydning, besluttede arbejdsgruppen at tage hensyn på den måde, at man ville udruste togsættene med den mindst forurenende traktion. Samtidig ville man drage nytte af den udvikling som man forudså ville komme inden for dieselmotorerne, især de mindre motorer, der anvendtes i lastbil- og busstrafikken, der løbende bliver fornyet - og ikke som i jernbanetrafikken, hvor levetiden for materiellet oftest ligger på op til 30-40 år.



IC3-togsæt (5070) kører ombord på færgen Dronning Ingrid i Nyborg, 1995. Foto: TA.

Kustpilen fra Blekinge Länstrafik er netop ankommet til Københavns Hovedbanegård, juni 1996. Sættene blev senere overtaget af DSB. Foto:TA.

Et IC3-tog bestående af seks vogne på vej ind på Korsør station, 1991. Forrest kører MFB 5207. Foto: TA.



Samtidig valgte man mekaniske gearkasser med en virkningsgrad på omkring 94%, så forureningen fra udstødningsgasserne blev minimeret. Traktionsmodulerne skulle konstrueres, så disse moduler kunne udskiftes på få timer.

Til at realisere de nye tog, valgte DSB den unge ingeniør Niels Tougård Nielsen som leder af arbejdsgruppen. Han virkede som det rigtige valg, og bidrog med en række gode ideer. Disse inkluderede den unikke front og førerrumsløsning, anvendelsen af én bogie mellem vognenderne, og ikke mindst at hele toget skulle være styret af mikrocomputere. Arbejdsgruppen var opmærksom på, at de gamle lyn-tog fra 1930'erne havde haft fællesbogier, hvor løbeegenskaberne ved høje hastigheder kunne volde problemer, men havde samtidig

undersøgt nyere tog med fællesbogier, hvor disse problemer var løst, så man var sikre på, at der kunne fremstilles togsæt med de ønskede løbeegenskaber.



Da togsættene blev leveret, kunne man med små justeringer af de indbyggede støddæmpere opnå de ønskede løbeegenskaber ved hastigheder op til 180 km/t som togsættene var specificeret til.

Samtidig var man af den overbevisning, at prototyper var unødvendige, og anbefalede derfor bestillingen af 23 togsæt, der efterfulgtes af flere serier, som byggedes i forlængelse af hinanden. DSB nåede med årene op på i alt 96 togsæt.

Bygningen

Hos Scandia voldte konstruktionen og bygningen af IC3-togene store problemer. For det første var kun et fåtal af medarbejderne uddannet til at arbejde med aluminium som sættenes vognkasser skulle bestå af, og for det andet havde man slet ikke erfaringen til at konstruere

Førerpladsen i IC3-tog, 1993. Foto: Scandia.

Nyt og 'gammelt' materiel mødes i Roskilde, 1992. Til venstre IC3 MFA 5246, til højre MZ 1451 og MX 1018. Foto: TA.





det komplicerede elektriske system. Flere firmaer forsøgte at designe computersystemet, bl.a. AEG og Søren T. Lyngsøe, men de virkede ikke efter hensigten. For Scandias vedkommende endte det med, at man i slutningen af 1987 var tæt på en konkurs, men blev reddet og opkøbt af ABB, der i samarbejde med Scandia og DSB udviklede et styresystem, som virkede efter hensigten.

I slutningen af 1988 var de første IC3-sæt klar til levering, og man påbegyndte testkørslerne. Men på trods af, at de nye tog så imponerende ud og tilsyneladende var klar til at sætte i drift, skete dette ikke. De nye tog var nemlig alt andet end driftklare, og DSB nægtede at overtage dem. Man havde bl.a. problemer med at få transmissionen til at køre flydende. Toget har

fire automatiske gearkasser og dieselmotorer, der alle skal køre ensartet, og kunne skifte gear samtidigt. Det kunne de ikke umiddelbart, men problemerne var forudset, og kunne rettes ved tilpasning af koblingernes koblingstryk.

Andre fejl var dørene til toiletterne, der var styret elektronisk. De kunne finde på at låse, selv om der var ledigt. Det endte dog med, at man fik løst problemerne, og de første sæt kom i begrænset drift i januar 1990. Fra sommerkøreplanen K91 kom sætterne i fuld drift, næsten fire år forsinket.

Teknikken

Sætterne byggedes med vognkasser svejset sammen af ekstruderede aluminium-profiler, hvilket gav lav vognkassevægt, ca. 6,5 tons.

Den midterste vogn (mellemvognen) i hvert togsæt har fællesbogier med de to motorvogne, så hele togsættet har fire bogier i stedet for seks, hvilket gør toget lettere. Bogierne er udviklet af firmaet WECO, Tyskland, og har luftaffjedring og såkaldt torsions-elastiske bogierammer, der tilsammen giver flydende og behagelig kørsel.

Undervognen er helt lukket af med skorter på siderne, hvilket beskytter komponenter under vinterforhold og giver mindre luftmodstand. Nævnte komponenter – eller moduler – udgør: Motor, udsugningskasser for køleluft, trykluft og varmeanlæg, batteri og elektroapparatur, hjælpemotor og brændoliebeholder, opbygget i seks hovedmoduler, udviklet af Duewag, Tyskland. Modulerne gør, at defekte dele let kan udskiftes, d.v.s. at toget er vedligeholdelsesvenligt.

Den karakteristiske gumminæse – noget helt nyt på DSBs tog – giver fuld tætning ved sammenkobling, og en glat overgang mellem sætterne, og samtidig mindskes luftmodstanden. "Gumminæserne" er fremstillet af det engelske firma Woodville Polymer.

Sættet har ikke puffer og skruer kobling som lokomotiver, men er udstyret med en særlig kobling, som kun kan koble med andre IC3-sæt; det kan derfor ikke fremføre jernbanevogne.

Førerbordet er udformet efter moderne ergonomiske principper,

IC3 fik i begyndelsen af århundredskiftet nyt liberer med grønne striber ved dørene. MFA 5035 under udkørsel fra København H, marts 2006. Foto: Peter Andersen.



IC3-sæt fotograferet ved Hadsten, 1994. Foto: Fricke.

IC3-sæt på færgen
Dronning Ingrid,
1994. Foto: Fricke.



og har individuel indstilling af arbejdsstilling, belysning og temperatur.

IC3 er udstyret med fire stk. såkaldte under-floor (under-gulvet) Klöcker-Humboldt Deutz (KHD)-dieselmotorer, der tilsammen udvikler 1176 kW (1600 HK oprindeligt, se senere for i dag). Motorerne er lydløse, og har et lavt brændstofforbrug. De trækker gennem et hydromekanisk gearkasse og akselgear, der overfører kraften til hver sin aksel (4 i alt).

Togsættet kan køre med max. hastighed på 180 km/t. Bremseteknologien er fra Knorr-Bremse AG, og er en såkaldt KBGM-P-bremse, en elektro-pneumatisk bremse, der arbejder ved mikroprocessorstyring. Endvidere har toget magnet-skinnebremse, der er indbygget i yderbogieerne, også af fabrikat Knorr.

Det 58,8 m lange togsæt har plads til 144 passagerer, og vejer uden passagerer 97 tons.

MFB er indrettet som storrum med sofagrupper og bordplade, mens midtervognen FF har et mix af disse og "flyversæder". Den 3. vogn er indrettet med sofagrupper og 1. kl. salon.

I MFA er indrettet plads til 16 passagerer på 1. klasse, og 22 på 2. klasse. Øvrige to vogne har kun 2. klasse pladser, i alt 122 pladser.

IC3 indeholder mange faciliteter, som gør rejsen nemmere og behageligere, dels med elektroniske informationssystemer, dels med serviceanordninger som telefon og telefax, radio med 5 kanaler o.s.v.

Temperaturen reguleres ved klimaanlæg i såkaldt lukkede systemer, således at der er køligt om sommeren og varmt om vinteren, og vinduerne er således ikke til at

Tekniske specifikationer for IC3

MFA 5001-5096
FF 5401-5496
MFB 5201-5296
1A-A1-1A-A1
motorvognsæt
Leverandør ABB Scandia 1989-1998

Data for MFA/FF/MFB:

Længde over koblinger 58 800 mm
Max. effekt Opr.: 4 x 294 kW/400 HK
(i alt 1176kW/1600 HK)
Fra år 2005:
4 x 330 kW/450 HK
(i alt 1323 kW/1800 HK)

Max. hastighed Uden ATC 140 km/t
Med ATC 180 km/t

Motor 4 x KH Deutz V8,
fra år 2005 V6

Transmissionssystem Dieseldraulisk
Antal drivaksler 4
Akselafstand 1,73 + 2,5/2,7 m
Tjenestevægt 97,0 tons
Opvarmning Oliefyr og spildvarme
(klimaanlæg)
Fjernstyring ITC
Sikkerhed ATC (indbygget fra 1992)
Antal siddepladser 16 på 1. klasse
122 på 2. klasse
6 klapsæder

Indrettet til kørsel til Tyskland:
(Indusi og "Israelser"-døre)
MFA-FF-MFB-sæt XX76-85

åbne som i ældre DSB-materiel som fx. Bn-vogne.

Sættene kan kobles sammen til i alt fem togsæt, men et IC-tog består som regel af 3 sæt = 12 vogne med plads til over 400 siddende passagerer.

Oprindeligt leveredes sættene uden ATC, men dette system blev

IC3-tog passerer
Odesundbroen
(Limfjorden/Nis-
sum Bredning),
september 1992.
Foto: Fricke.





løbende indbygget fra 1992 efter prøvekursler.

Sættene har ikke sandingsanlæg, og efter problematisk drift på fedtede spor i løvfaldstid, afsatte DSB et større beløb til indbygning fra december 1992, men det blev aldrig til noget, bortset fra et enkelt prøvesæt.

Driften

Den 18. juni 1989 afleverede Scandia det første IC3-togsæt til DSB, og den 19. november samme år prøvekørtes sættet på Sjælland og København-Århus.

Den 13. januar indsatte toget som lyntog "Limfjorden"/"Nordjyden" København-Frederikshavn/Struer, og fra K90 (17. maj) som planlyntog "Limfjorden" København-Struer/Thisted. Herefter gik det stærkt, og fra K91 (2. juni) overtog IC3 opgaverne fra de røde lokomotivtrukne IC-tog.

Fra december 1992 etableredes IC3 København-Kalundborg i forbindelse med ibrugtagningen af hurtigruten "Citty-Ships" Kalundborg-Århus, samtidig med at de gamle bådtoget bortfaldt.

Fra den 26. september 1994 etableredes ICE-tog, d.v.s. lyntog, København-Aalborg, København-Århus og København-Esbjerg, der køres af enkeltsæt, og kun standser i Høje Tåstrup, Odense, Vejle, Århus, Randers og Hobro, hhv. Kolding. Lyntog til Esbjerg standser også i Fredericia. Disse tog kører kun mandag-fredag. Turen til Aalborg er 35 minutter hurtigere end et normalt IC-tog, og til Esbjerg er den 18 minutter kortere.

Ud over Intercity-tog København-Frederikshavn-Struer-Esbjerg-

Padborg, så kørte sættene også internationale tog København-Rødby F-Puttgarden, bl.a. EC 189 Hamlet og EC 185 Bertel Thorvaldsen (fra K93).

I begyndelsen voldte denne kørsel problemer på grund af det større danske profil (3100 mm). Dørene stødte simpelthen på perronerne i Hamburg, og IC3-tog til internationalt brug udstyredes derfor med en særlig type døre, kaldet Israeler-døre, efter en dørtype leveret på IC3-togsæt til Israel, 1993. På disse åbner dørene ikke så langt ud. Sammen med montering af nye døre (fra 1993), indbyggedes det tyske togkontrollsystem INDUSI og tysk strækings- og rangerradio på ti togsæt i nummerserien 76-85. Togene kørte med dansk lokomotivfører indtil Rødby F., og med tysk fører på tysk side.

Fra K92 kom IC3 også på Lollandsbanens og Skagenbanens spor; på Lollandsbanen som en slags erstatning for "Lolliken", der

indtil 1991 kørtes som pendlertog af MR-MRD fra Nakskov til København.

Foruden levering af IC3-togsæt til Danmark og Israel, har Scandia også leveret motorvognsæt til jernbaner i Sverige, den såkaldte "Kustpilen" til Blekinge Länstrafik AB. Disse kørte fra 1991 til 2004 på strækningen Hålsjöholm-Helsingborg-Helsingør-København. Efter Øresundsbroens åbning kørte selskabet på strækningen Karlskrona-Malmö-København.

I 2005 lukkede Blekinge Länstrafik for persontrafik, idet man ønskede at elektrificere banen. Y2-togene blev i årene forinden solgt til DSB, Israel og Östgotatrafikken. Trafik-konceptet Kustpilen eksisterer ikke længere i Skåne/Blekinge, idet den er erstattet af Øresundståg.

At togsættet er berømt i udlandet fremgår af de plakater, som det tyske Eisenbahnmagazin lod fremstille til sine læsere i november 1995. Bladet trykte otte plakater/tavler med data og fotos af verdens hurtigste tog. I blandt disse finder vi IC3 og det svenske X2000 sammen med andre højhastighedstog, de fleste fra Europa. Kun det japanske Nozomi er medtaget uden for Europa.

Som allerede nævnt leverede Scandia i årene IC3-sæt til Blekinge Länstrafik AB. Disse sæt svarede i store træk til IC3. De fik litra Y2 1367-1368 og 1370-1371 hos det svenske selskab. I år 2003 blev sættene solgt til DSB, der ændrede dem lidt til IC3-standard, og de fik numrene 5093-5096. Sæt-nr. 5096 har ikke noget dansk navn.



Også Israel anskaffede IC3-togsæt. Her holder et sæt på Centralvækstedet i København, 1992.

I 2009 blev MF-sæt S201 kørende reklame for fagforbundet 3F som Linie 3F. Her holder sættet i Høje Tåstrup, marts 2009. Foto: Peter Andersen.





Enrico Dalgas

De nye IC3-togsæt fik efter gammel skik fra damplokomotivernes tid navne. Disse blev opkaldt efter kendte personer fra de forskellige byer, som også fik byens våbenmærke anbragt på vognsiden med navnet anbragt nedenunder.

Det første tog, der blev navngivet, var nr. 5003, som blev døbt af Kronprins Frederik den 18. September 1989. Det fik navnet H.C. Andersen, og naturligvis med Odense som 'hjemsted'. Efterhånden som sætterne leveredes, blev de døbt i de respektive byer under – ofte – store festligheder med borgmester og presseopbud.

Byvåben, navne og numre

Her ses et par eksempler på våben og navne.

Øverst til venstre er sæt 5039 navngivet Enrico Dalgas, der er hjemmehørende i Viborg.

I midten ses det lidt usædvanlige dobbelte våbenskjold fra Lyngby-Tårnbæk kommune, der er navngivet Kirsten Piil. Det er sæt nr. 5055.

Til højre er det Top-Karen på sæt 5036, der er hjemmehørende i Skørping.

Visse byer har fået to (tre) sæt med navne, bl.a. København og



Kirsten Piil



Top-Karen

Randers. Det ene af sidstnævnte fik navnet Niels Tougaard Nielsen efter cheffingeniøren, der stod for konstruktionen af IC3-toget, men som desværre senere omkom i en flyulykke. Det andet sæt fik navnet Jens Nielsen efter DSBs designchef. Men allerede kort tid efter leveringen fik Randers i 1989 det første IC3-sæt med navn, nemlig MFA 5004, der fik navnet Niels Ebbesen.

Korsør fik to sæt med navne, nemlig 5086, der fik navnet Selandia (Sjælland) og 5087, der fik navnet Fiona (Fyn).

Brugen i dag

Togsættene benyttes primært som InterCity og InterCityLyn på fem strækninger fra København over Odense til:

- Middelfart-Esbjerg
- Fredericia- Herning-Struer
- Fredericia-Vejle- Århus H- Aalborg og evt. til Frederikshavn
- Kolding-Flensborg

På en del af den østjyske længdebane, startende i nord, køres fra Århus H til Hamborg via bl.a. Flensborg.

Ydermere kører IC3-togene regionaltog på Nordvestbanen til Kalundborg og Midtbanen til Næstved og Nykøbing F.

Efter åbningen af Øresundsforbindelsen åbnede DSB en rute fra København til Ystad med færgeforbindelse til Rønne, men denne trafikeres i dag af Øresundstog.

Fra 2005 remotoriseredes DSBs samlede flåde af IC3-togsæt, således at Deutz V8-motorerne udskiftedes med nye Deutz V6-motorer. Effekten pr. togsæt øgedes hermed

fra 1600 til 1800 HK. Endvidere moderniseredes passagerfaciliteterne, hvilket bl.a. indebar montering af sædebetræk og gulvtæpper i nyt design.

Udvendigt ændredes det rød-hvide design til DSBs nye design i blå og grå.

Det er meningen, at IC3 skal fortrænge de lokomotivtrukne tog på de sjællandske regionaltogstrækninger efterhånden som IC4 sættes i drift i fjerntrafikken. Leveringsforsinkelser m.v. af IC4 har imidlertid betydet, at IC3 indtil videre fortsat

vil have hovedrollen i landsdeltrafikken.

Bemaling

Oprindeligt leveret i hvid vognkasse med røde dørmarkeringer. Fra 2005 folieret i grå og blå med grønne dørmarkeringer (striber), sidstnævnte senere ændret til rød.

I 200-året for H.C. Andersens fødsel i år 2005 fik MFA 5203 det nye blå/grå liberier, og fik påskrifter i guld med H.C. Andersen citater "At leve er at rejse" på dansk hhv. tysk (Leben ist Reisen).

DSB litra ER (Elektrisk Regionaltog) blev efterfølgeren til IC3-toget. Her holder et ER-tog i Høje Tåstrup, 1998. Foto: TA.



MFA 5006 blev benyttet som udstillingstog med udvendig guld-beklædning i forbindelse med 150-året for de danske jernbaner i 1997.

I år 2009 blev IC3 nr. 5201 kørende reklame for fagforbundet 3F (Fælles Fagligt Forbund), idet sættet fik 3Fs logo, og siderne blev udsmykket med personer fra diverse faggrupper.

Den 19. januar 2012 blev MFA 5034 iklædt sort- og guld-folie som reklame for Natteravnene. Dette sæt er endnu i drift i dette liber, mens dette skrives i efteråret 2014.

Det vides ikke om nr. 5201 stadig er kørende reklame for 3F.

Slægtninge

IC3-togene er en del af den familie som ADTranz (ex ABB, ex. Scandia) kalder for Flexlinere. Der findes tre direkte slægtninge til IC3'erne.

Det er IR4, der blev den første videreudvikling af IC3. Toget udvikledes til DSBs regionaltrafik, og består af fire fast sammenkoblede vogne, der minder meget om IC3s MFA- og MFB-vogne, idet den forreste og bageste vogn stort set er identisk med MFA og MFB bortset

fra visse tekniske detaljer. IR4 er elektrisk drevet.

Mellemvognene er tilsvarende designet med indgangspartierne vendende mod hinanden.

IR4 samkører med IC3 i landsdeltrafikken, og DSB er tilsyneladende den eneste jernbaneoperatør i verden, der kører dieseltogsæt og elektriske togsæt sammenkoblede i den daglige drift.

De øvrige slægtninge er privatbanernes IC2-togsæt og Øresunds-toget, men disse skal ikke omtales nærmere her. Dem vender vi tilbage til ved lejlighed.



Navne- og nummerliste for DSB's IC3-tog

MFA har fået numre i serien 50XX, mens numre for mellemvogne litra FF ligger i serien 54XX, og for litra MFB i 52XX. Byggeåret for MFB er identisk med litra MFA. Vognsættene er stationeret i Århus.

MFA nr.	Leveret	Døbt	"Hjemsted"
5001	1990	Prins Buris	Holstebro
5002	1990	Mine Nielsen	Langå
5003	1989	H.C. Andersen	Odense
5004	1989	Niels Ebbesen	Randers
5005	1989	Hans Gram	Vojens
5006	1989	Kirstine Svendsdatter	Tønder
5007	1989	Jomfru Ane	Ålborg
5008	1990	Absalon	København
5009	1990	Torsten	Høje Tåstrup
5010	1990	Roar	Roskilde
5011	1990	L. Mylius Erichsen	Ringkøbing
5012	1990	Dronning Dagmar	Ringsted
5013	1990	Johannes Buchholtz	Struer
5014	1990	Herluf Trolle	Helsingør
5015	1990	Jens Baggesen	Korsør
5016	1990	Hellig Anders	Slagelse
5017	1990	Vitus Bering	Horsens
5018	1990	Jacob Gade	Vejle
5019	1990	Jeppe Aakjær	Skive
5020	1990	Olaf Rye	Fredericia
5021	1990	Hærulf	Røddekro
5022	1990	Peter Sabroe	Århus
5023	1990	Kaj Lykke	Bramming
5024	1990	Ketil Urne	Tinglev
5025	1990	Christian II	Sønderborg
5026	1990	Sct. Catharinae	Hjørring
5027	1990	Peter Tordenskjold	Frederikshavn
5028	1990	Peder Nielsen	Brønderslev
5029	1990	Jens Vejmand	Herning
5030	1990	Kong Frederik IX	Gråsten
5031	1990	Erik Klipping	Nyborg
5032	1990	Carl af Rise	Skanderborg
5033	1990	Claus Sørensen	Esbjerg
5034	1990	Niels Bugge	Middelfart
5035	1990	Harald Blåtand	Hobro
5036	1991	Top Karen	Skørping
5037	1991	Doktor Larsen	Hadsten
5038	1991	Christen Kold	Thisted
5039	1991	Enrico Dalgas	Viborg
5040	1991	Lars Kruse	Skagen
5041	1991	Line Luplau	Varde
5042	1991	Peder Nordsten	Hillerød
5043	1991	Ole Bendix	Brande
5044	1991	Peter Lassen	Farum
5045	1991	Johannes Schou	Vamdrup
5046	1991	Glob	Glostrup
5047	1991	Søren Kanne	Grenå
5048	1991	Dronning Dortha	Kolding
5049	1991	Liden Kirsten	Hurup Thy

MFA nr.	Leveret	Døbt	"Hjemsted"
5050	1991	Poul Due Jensen	Bjerringbro
5051	1991	Niels Kjeldsen	Giv
5052	1991	Stygge Krumpen	Mariager
5053	1991	Niels Hansen Jacobsen	Vejen
5054	1992	Carl Nielsen	Odense
5055	1992	Kirsten Piil	Lyngby-Tårnbæk
5056	1992	Jørgen Fibiger	Hirtshals
5057	1992	Peter Freuchen	Nykøbing F.
5058	1992	Flensborg	Flensborg
5059	1992	Ivar Huitfeld	Køge
5060	1992	Thyra Danebod	Jelling
5061	1992	Sten Steensen Blicher	Ry
5062	1992	Mathilde Fibiger	Ølgod
5063	1992	Storm P	Frederiksberg
5064	1992	C.W. Obel	Aalborg
5065	1992	Peder Syv	Viby Sjælland
5066	1992	Esbern Snarre	Kalundborg
5067	1992	Thomas S. Heiberg	Hvalsø
5068	1992	Heinrich Miehe	Arden
5069	1992	Mads Skjern	Skjern
5070	1992	Aage Stentoft	Holbæk
5071	1992	Tom Kristensen	Svendborg
5072	1992	C.D.F. Reventlow	Nakskov
5073	1992	I.C. Christensen	Ringkøbing
5074	1992	Fritz Hansen	Allerød
5075	1993	Landsoldaten	Fredericia
5076	1993	Thomas Mann	Lübeck
5077	1993	Kaj Munk	Rødby
5078	1993	Prins Jørgen	Vordingborg
5079	1993	Saxo	Sorø
5080	1993	Henrik Gerner	Birkerød
5081	1993	J.C.H. Ellehammer	Nr. Alslev
5082	1993	Abel Schrøder	Næstved
5083	1993	Max Brauer	Hamburg
5084	1993	Niels Tougaard Nielsen	Randers
5085	1993	Jens Nielsen	Randers
5086	1996	Selandia	Korsør
5087	1996	Fionia	Korsør
5088	1996	Georg Carstensen	København
5089	1996	Asger Jørn	Silkeborg
5090	1998	Ernst-Hugo Jåregård	Ystad
5091	1998	Ulrik Duurloo	København H
5092	1998	Claus Deuleran	Glumsø
5093	2003	Anders Bundgaard	Støvring
5094	2003	Thyge Jensen - Æ Rejsepost	Aulum
5095	2003	Niels Mouritzen	Vildbjerg
5096	2003	Intet navn	

Model-paphuse på nettet

På nettet findes et utal af gode tips og tricks til modeljernbanen. Det gælder ideer til landskab, digitalteknik, anlægsopbygning m.v.

Her kommer lidt adresser på hjemmesider med klippearke af huse, tilbehør m.v. De er skrevet på både dansk, engelsk og tysk, men mon ikke man trods fremmedsprogene kan få noget ud af disse sider? Vi håber det!

Tilbehør

Containere i alle størrelser, der lige er til at printe ud på karton, fås på www.igshansa.de (tysk)

Her er containere fra mange af de kendte transportfirmaer gennem mange år, fx Evergreen, MAERSK, Hapag-Lloyd, K-Line m.fl. Der kan også printes kontorcontainere, så man kan bygge sig en lille moderne "kontorby". Siderne ledsages af billeder og beskrivelse af, hvordan man samler modellerne.

Husbygning

På diverse hjemmesider fås printbare filer (PDF) med masser af murstensmønstre i alle størrelser.

For dansk byggestil er følgende sider de bedste:

- Modelbane-piger.dk/den lille husbygger
- Paperbrick.co.uk
- Scalescenes.com

På førstnævnte fås også tips og tricks til bygning af modehuse.

Vil man have inspiration til at bygge meget detaljerede og virkelighedstro huse, bør man besøge den tyske hjemmeside www.svenskrabal.de

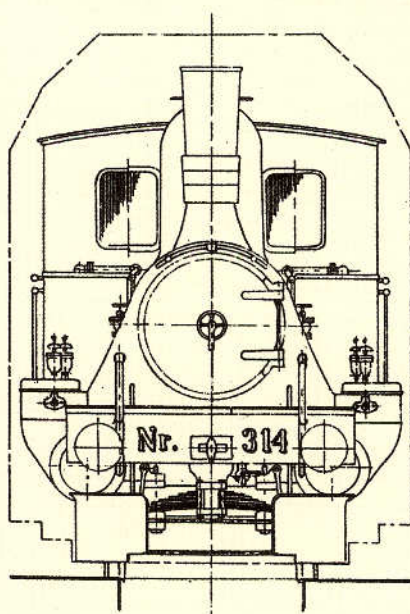
Bygninger til modeljernbanen

Her er det danske firma KRONO-modelbane værd at besøge. Her finder man mange slags bygninger

og tilbehør til modeljernbanen i skala 1:87.

Her er bl.a. kiosker, perroner, gårde, transformatorårne, signalhuse, etageejendomme, halve baggrundshuse, ledvogterhus fra Herning, signalpost fra Bramming, plakater og meget andet, bl.a. baggrundstapeter med danske landskaber i flere størrelser. Med arkene følger også byggebeskrivelser, vejledning i brug af værktøjer m.v.

Det er designer Lars Krono, der står for disse sider. Gå ind på adressen www.krono-modelbane.dk og find nogle fine ting til din modeljernbane. For at få fuldt udbytte af siderne skal man også huske at gennemføre en ny søgning på oplysningen om, 'at visse emner er udeladt. Søg igen...' Så får man flere modeller at vælge imellem.



...så kommer femte bind i vore serie om danske damplokomotiver. Denne gang bliver det et boghæfte om

DSB litra O ...skovtursmaskinen

Lokomotivet begyndte sin karriere på Klampenborgbanen, men kom efterhånden til at befære mange andre strækninger i landet, bl.a. Midtbanen på Sjælland og banerne i Sønderjylland.

Bogen, der bliver på 56 sider, får samme lay-out som de fire første bøger i serien, og maskinens liv og levned bliver beskrevet i detaljer af Steffen Dresler, der også med succes har skrevet de første bøger i serien.

Bogen vil som sædvanlig indeholde en uddybende tekst med mange hidtil ukendte oplysninger, komplette tabeller med information om stationeringer ud-rangeringer, tekniske data m.v., nye spændende fotos, tegninger i skala 1:87 m.v., så man får et godt kendskab til denne 'sjove' maskine. Bogen er et must, hvis man har de øvrige bøger i serien.

Ønsker man denne bog – der i øvrigt trykkes i begrænset oplag – kan den fås ved at indbetale kr. 290,00 på vor konto i Danske Bank 9570 - 10 25 16 05, TpT v/Torben Andersen. Beløbet er inklusive forsendelse.

Bogen udsendes i slutningen af juni eller begyndelsen af juli, så der bliver lidt hyggelig sommerferielæsning.

**LOKO
MOTIVET**

Sidste frist for indbetaling
er lørdag den 25. april





Lidt om DSBs Landstationer

■ Af Torben Andersen

Jernbaner er meget andet end det rullende materiel, hvilket vore læsere er ganske klar over. Alligevel mangler man ofte lidt viden om de faste anlæg, ikke mindst om stationernes udformning og stationsbygningernes udseende. Her vil vi beskrive og vise nogle fotos af typiske landstationer tilhørende DSB, og forklare lidt om deres funktioner, primært i epoke III (og IV.) De fleste er egnede som forbilleder til miljøanlæg, men desværre fås kun meget få stationsbygninger i model. Se til sidst i teksten.

Landstationer

Jernbanestationerne tjente dels til at skaffe transportmuligheder for de omkringboende og dels til at opfylde forskellige driftmæssige formål.

Stationernes udformning måtte derfor afhænge af den betydning, man i hvert enkelt tilfælde lagde på disse formål.

Da landstationers oplande ofte kun var beboede af ret få personer, ville antallet af personrejser til og fra en landstation ske i mindre omfang, og i mange tilfælde var godstrafikken også lille. Eventuelt kunne der dog ligge en virksomhed, der gav lidt godstrafik. Et typisk eksempel var et savværk, idet den skov, der gav materiale til savværket, samtidig hindrede bebyggelse i området. Et andet eksempel kunne være et lokalt mejeri, som tidligere var meget almindelig i og ved landsbyer.

Landstationernes driftmæssige betydning bestod som regel i at give mulighed for togkrydsninger eller -overhalinger, og ud fra det synspunkt havde man derfor især behov

Orehoved station (Oh)

Stationen blev taget i drift ved Storstrømbroens åbning den 26. september 1937.

Den ligger km 103 fra København. Den er krydsningstation på den enkeltsporede strækning Vordingborg-Nykøbing F, og er tegnet af? Stationen er opført i et enkelt plan med de nødvendige publikums- og driftfaciliteter, bl.a. en karnap med stationskontor og sikringsanlæg. I den ene ende af stationsbygningen (den sydlige) var indrettet et lille pakhhus. Den 23. maj 1984 ophørte stationen med at betjene persontrafik.

I 2014 blev bygget en ny midlertidig station i Orehoved i forbindelse med de nye anlæg af Femern-forbindelsen. Foto fra 1981. TA

for landstationer på enkeltsporede jernbaner.

På dobbeltsporede baner kunne landstationerne dog også tjene til at muliggøre en tættere trafik, hvilket dog lige så godt kunne opnås ved hjælp af mellembloksignaler.

Eskildstrup station (Ek)

Også denne station ligger på den enkeltsporede strækning mellem Vordingborg-Nykøbing F., og er ligesom Orehoved indrettet som krydsningstation. Den ligger km 144 fra København (gl. Sydbane). Stationsbygningen blev opført ved Falsterbanens åbning den 22. august 1872. Det var arkitekt A. Ahrens, der stod for konstruktionen. Stationsbygningen var opført i to stokværk med enkle dekorationer i form af murbånd. Eskildstrup havde gennem årene en ikke ubetydelig godstrafik. Stationen er i dag – bortset fra det afslidte liggende varehus – revet ned, hvilket skete i 1988, men der er fortsat betjening af persontrafikken. Foto fra 1979. TA





Egentlig var der intet til hinder for, at en landstation kunne være en forgreningsstation eller endestation, men sidstnævnte forekom yderst sjældent (om overhovedet?), så derfor var landstationer normalt anlagt som mellemstationer.

Nogle landstationer havde også forbindelse med privatbaner, hvilket gav dem en større betydning end almindelige mellemstationer. Nogle eksempler er fx Trolldhede, Trustrup, Høng, Tølløse, Vørslev, Vejen, Ejstrupholm m.fl.

Når man ser på de betingelser, man stillede til stationerne, så var kravet til persontrafikken let at opfylde, idet det kun bestod i, at der skulle være en perron ved sporet, evt. suppleret med en bygning til billet salg og venterum.

Godstrafikken var af mere blanded karakter, og den kunne derfor kræve flere faciliteter. Stykgodsbeholdningen havde brug for et pakhus, helst med gulvet i højde med godsvognens bund, og med et passende rampearrangement.

Vogne til transport af vognladning havde først og fremmest behov for spor, hvor vognene kunne

henstilles, mens de blev læsset eller tømmt. Det kunne endvidere være nødvendigt med visse hjælpemidler som ramper eller kraner. Og selvfølgelig måtte der være adgang for vejgående køretøjer til vognene.

Endelig var der de driftmæssige krav til stationerne, og disse kunne være et krydsningsspor, der var tilsluttet hovedsporet i begge ender, og en form for et sikringsanlæg.

Hvis banelinien var dobbeltsporet, havde man ikke altid behov for et overhalingspor på alle stationer, men det kunne også være nyttigt – også på stationer uden overhalingspor – at have transversaler, så man om nødvendigt kunne køre fra det ene spor til det andet.

En landstation skulle således normalt have mindst et gennemkørselspor, et krydsnings- eller overhalingspor og et læssespor.

Hovedsporet lå normalt nærmest hovedbygningen, således at togene ville komme til perron lige ud for hovedbygningen. Mange landstationer fungerede som togfølgestationer, hvilket betød at stationen deltog i ledelsen af togfølgen. Den skulle derfor opfylde følgende betingelser:

- den skulle være dækket af hovedsignaler
- deltage i togenes af- og tilbage-melding
- være forsynet med telefon
- have en ansvarlig leder for togekspeditionen (stationsforstander eller stationsmester).

Togenes kørsel mellem stationerne blev sikret ved hjælp af af- og tilbagemelding. Det betød, at stationsforstanderen/bestyreren ved hjælp af telefon skulle afgive meldinger, og sikre sig at tog mellem stationen og nabostationen ikke kørte mod hinanden på en enkeltsporet strækning. Togene skulle køre med stationsafstand, d.v.s. at der kun måtte være ét tog ad gangen på hvert banestykke mellem stationerne.

Hovedbygningerne

Alt efter betydning og funktion, blev stationsbygningerne opført til

Vipperød station (Pe)

Ligger på strækningen mellem Roskilde og Holbæk i en afstand af km 62 fra København. Stationsbygningen blev taget i brug i 1874; den er tegnet af Heinrich Wenck. Stationen er en af de få sjællandske hvide stationsbygninger tilhørende DSB (andre var/er Klarskov, Herfølge og Lille Skensved – også tegnet af Wenck). Den havde et varehus, der – modsat de fleste røde DSB varehuse – var malet i lys grågrøn. I årene 2012-2014 anlagdes et dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød, og stationen gennemgik en stor modernisering, såvel stationsbygning som adgangsveje. Foto fra 1979. TA



Herfølge station (Hf)

Stationen ligger på Sydbanen mellem Køge og Tureby. Den opførtes 1908 med Heinrich Wenck som arkitekt. Bygningsmæssigt er den opført i samme stil som Lille Skensved, Klarskov og Vipperød stationer, og er i dag fredet. I 1908 fik stationen et mekanisk centralapparat af Siemens&Halske-typen. Det blev i 1985 udskiftet med et sikringsanlæg DSB type 1977. Billedet er fra 1979, og viser stationen set fra nord. I julen 1978 blev stationen udgivet som klippeark i tillæg til ugebladet Hendes Verden. Tegneren var Erling Nederland.



de ønskede formål. Landstationerne blev ofte opført som langhuse i to planer. Nogle blev bygget i flere planer. I sådanne tilfælde tog stationen dog mere karakter af at være en bystation.

Fx blev de fleste landstationer – for at blive i det lokale – på den sjællandske sydbane alle bygget med faciliteter for publikum i nederste stueplan med beboelse for stationsforstanderen på førstesalen. Det gælder således Havdrup, Tureby, Holme-Olstrup og Lov. Dette var den mest almindelige bygningsform. Senere anlagte stationer på strækningen blev anlagt som korte bygninger, f.eks. Lille Skensved, Herfølge og Klarskov.

Hovedbygningerne indeholdt alle funktioner, der gjorde det praktisk at klare driften. Her var ventesal, billetsal (tit begrænset), og et stationskontor, der ofte også tog sig af postforretningerne. Der var også telegrafrum (ældre tid), et lokale for sikringsanlæg (hyppigt anlagt i en udbygget karnap), hvor man benyttede enten et mekanisk sikringsanlæg eller et elektromekanisk. Der var også rum til ekspedition af rejsegods

og stykgods m.v. Se tegning af Videbæk station, side 18.

Flere landstationer var også indrettet til ekspedition og befordring af post, hvor DSBs personale ofte varetog postforretningerne.

Før 1970 var det stationsforstanderne, der havde det overordnede ansvar for driften af landstationerne. Derfor var stationerne næsten altid indrettet med bolig til stationsforstanderen og hans familie.

Boligen var indrettet med spise-stue, dagligstue, soveværelse, køkken, kammer og evt. et tørreløft. Flere landstationer var indrettet med gård og baghus, hvor der var vaskerum, brændeskur, lagerrum og evt. toilet. I begyndelsen havde man dog ikke rindende vand og toilet.

I tilknytning til stationsbygningen havde stationsforstanderen ofte en lille køkkenhave, hvor han kunne dyrke lidt grøntsager til husholdningen.

Det gjaldt for øvrigt også tjenesteboliger for stationspersonale. Her kunne stationspersonalet af DSB leje mindre arealer til havebrug, hvor man så kunne dyrke grøntsager. Egentlig var det en slags koloniha-

ver, men hos DSB blev de altid betegnet som 'havelodder'.

Til publikum havde landstationerne som regel en ekstra tilbygning, hvor der fandtes toiletter og pissoir, lamperum og holdepladsens brændselsrum, lagerrum for banekolonnen m.v. I denne bygning kunne man også finde indretninger som vaskerum, bræddeskur m.v. til stationsforstanderen og hans familie.

Bygningen lå ofte adskilt fra selve hovedbygningen ved hjælp af en lille indhegnet gårdsplads, men kunne også være sammenbygget med hovedbygningen.

Pakhuse

For at kunne ekspedere gods havde de fleste landstationer et pakhus, der enten var sammenbygget med hovedbygningen, eller det lå lidt afsides, hvor man havde lagt varehusspor ind til det, mens der på den anden side af huset var rampe og vej til lastbiler.

Et afsides pakhus var som regel opført i træ, der var rødmalet. Nogle pakhuse blev dog malet i en grønlig tone, bl.a. husene på Næstved-Slagelse-Banen, og varehuset i Haslev. Undertiden var senere opførte pakhuse i sten også indrettet med toilet og pissoir for publikum, fx Gadstrup



Hatting station (Hat)

Stationen blev åbnet for drift i marts 1892, og er muligvis tegnet af N.P.C. Holsøe (?). Den ligger i en afstand af km 53 fra Fredericia. Opført som et enkelt langhus med ét stokværk. Oprindeligt uden signalkarnap, der blev påbygget senere, da der indførtes mekanisk sikringsanlæg. Udhus med toiletter ligger lidt fra hovedbygningen. Stationen blev nedlagt i 1971. Foto af Guldabæk fra 1968/JMJ/K.

Brørup station

Stationen er beliggende i km 53 fra Fredericia på den 89 km lange strækning mellem Fredericia og Esbjerg, og som mange jyske landstationer opført som langhus. Bemærk, at bygningen ikke har tagdetaljer som skorsten og tagvinduer, og at tagudhænget dækker over en bladkiosk. TA



mellem Roskilde og Køge. Se tegning af stationen i LOKOMOTIVET nr. 106.

Signalhuse

Der fandtes mange former for lokaler til sikringsanlæggene. Mange landstationer havde – som allerede nævnt – en karnap udbygget på selve hovedbygningen. Især i Jylland blev dette princip meget benyttet. Karnappen indeholdt centralapparatet, der som allerede nævnt kunne være et mekanisk- eller elektromekanisk. I nogle tilfælde benyttedes også relæsikring. Signalkarnappen havde udsyn til de tre åbne sider, så der var frit udsyn til togene ankomst og afgang.

På de fleste sjællandske landstationer foregik styringen af togene i særskilt opførte signalhytter, hvor centralapparaterne var installeret. Disse hytter var som regel opført i træ, der var rødmalet. Men der fandtes også enkeltstående signalhytter, der var opført i sten.

De enkeltstående hytter var ikke så betjeningsvenlige som centralapparater i karnapper, idet stationsbestyreren skulle valfarte mellem stationsbygning og signalhytte. Det var heller ikke så arbejdsvenligt om vinteren med frost og sne.

Senere anlagte stationer havde særskilt signallokale sammenbygget med hovedbygning og pakhus, fx Herlufmagle station på Midtbanen, således at personalet uden besvær kunne bevæge sig fra det ene sted til det andet, uden at skulle udenfor.

Fra disse signalkarnapper og -hytter blev signaler og sporskifter styret.

Centralapparatet var konstrueret, så signaler kunne betjenes, og sporskifter omstilles og aflåses. Centralapparatet var via kabler og wirer forbundet med sporskifter og signaler. Wirerne løb fra signalhuset via kabelkanaler og særligt indrettede standere med taljer til sporskifter og signaler. For undervejs at stramme wirerne, anvendtes særlige indrettede sporskiftestrammere, udformet som store ludende 'jernskulpturer' med kontravægte.

På landstationer med enkeltspor var det forholdsvis enkelt at styre signalgivning og sporskifter. Der var for hver køreretning et indkørselssignal med gennemkørselsarm og tilhørende fremskudt signal (forsignal). Forsignalet skulle orientere lokomotiv-

føreren om hovedsignalets stilling. På dobbeltspor kunne der stilles til gennemkørsel for begge spor.

I en senere tekst beskriver vi DSB mekaniske sikringsanlæg, der bl.a. benyttedes på landstationerne.

Godstransporter til/fra landstationerne

De fleste landstationer havde offentligt læssespor, hvor banens kunder kunne modtage og afsende vognladningsvise forsendelser. Nogle hyppige vognladningsvise godsarter var korn, foderstoffer, frø og kunstgødning til den lokale grovvarerforretning, savede eller høvlede trævarer til tømmerhandelen, og øl og vand fra de københavnske bryggerier. Mange af bryggerierne havde et lille depot på stationerne.

Gods, der blev afsendt, var bl.a. kød, flæsk smør og æg fra det lokale slagteri eller æggepakkeri. Gartnere transporterede diverse frugt og grøntsager, og fra byer med fiskerihavn sendtes fisk.

Kartofler og gulerødder var en almindelig form for vognladningsvise



Holme-Olstrup station (OI)

Stationen er en af de oprindelige stationer på Sydbanen med læssevej og pakhus nordøst for stationen. Umiddelbart tæt på stationen lå i nordøst et lille signalhus i træ, der i dag er opstillet på Jernbanemuseet.

Stationen er tegnet af Chr. Abrahams. Fra 1908 havde stationen et mekanisk sikringsanlæg fra Siemens&Halske. Det blev i 1985 udskiftet med et elektronisk sikringsanlæg med fjernstyring fra FC Roskilde.

Billedet er fra 1978. HELJAN har fremstillet stationen i model skala 1:87 efter tegninger udført af dette blads redaktør. TA



Vejen station (Vj)

Denne flotte landstation, der mere tangerer begrebet en bystation, blev opført ved TKVJs indføring til Vejen i 1917. Ved denne lejlighed blev den gamle jernbanestation nedrevet. De nye station blev tegnet af Heinrich Wenck. Øst for stationen opførtes en viadukt, der ledte hovedgaden under jernbanen. På stedet var der tidligere en almindelig overkørsel, men grundet den meget godskørsel, bl.a. fra margarinefabrikken Alfa (år 1898), med omfattende rangering, kunne ventetiden af passage af overkørslen blive langvarig. Stationen fik med den nye hovedbygning og Trolldhebanens indvielse et mekanisk sikringsanlæg. Anlægget blev indkøbt hos Svenska Maskinverket i Södertälje, og var i brug frem til december 1990.

Stationen ligger i en afstand af km 45 fra Fredericia. Foto fra 1991. TA

forsendelser fra flere landstationer. Sukkerroer sendtes også i stort omfang fra visse stationer på Lolland, Sjælland og Fyn. De blev kørt til indenlandske sukkerfabrikker eller til fabrikker i Tyskland.

Øl og sodavand blev transporteret i bryggeriernes egne vogne, mens kød, flæsk og æg blev fragtet i hvide kød- og kølevogne m.fl. Det samme gjaldt fisk og mejeriprodukter (mælk, smør og ost).

Frugt og sukkerroer sendtes i åbne vogne, hvilket også gjaldt kunstgødning, korn og foderstoffer. Også halm og hø blev fragtet på åbne vogne. Mange landstationer var indrettet med kvægfolde, hvorfra der transporteredes levende kvæg, svin og heste til slagterier, eksport- og kvægmarkeder m.v. Dyrene blev stuvet sammen i de kendte Q-vogne. Fra Hobbytrade kan man få en korrekt model af DSB kvægfold.

Lokale fabrikker benyttede også banerne til at sende produkter med jernbanen. Det gjaldt såvel færdigvarer som råvarer, fx jern og metal, huder og skind.

Også landsbrugsmaskiner og vogne blev transporteret med jernbanen. Derfor var landstationerne indrettet med læsseramper for af- og pålæsning af disse maskiner, der ankom fra importører og forhandlere.

Ved juletid fragtede mange landstationer juletræer fra de lokale herregårde og godser, dels til eksport, dels til indenlandske juletræshandlere. Hertil benyttedes også åbne vogne.

Tegninger og tekster om DSB-stationer i tidligere numre af LOKO-MOTIVET:

- Engesvang station, nr. 74
- Gadstrup station, nr. 106
- Hjølund station, nr. 48
- Marrebæk station, nr. 34
- Ryomgård station, nr. 110
- Thorsager station, nr. 63

DSB stationer i model, skala 1:87

Holme-Ølstrup (HELJAN- plastic). Engesvang station (Togcenter Gentofte - laserskåret). Videbæk station (skala 1:110 - HELJAN- plastic). Lunderskov station (Togcenter Gentofte, laserskåret). Glyngøre station (Epoke Modeller, laserskåret). Nørrebro station (Togcenter Gentofte, laserskåret). For yderligere inspiration, se også banebøgers udgivelser "Forsvundne Stationer" og "Flere forsvundne Stationer".

Kvistgård station (Kå)

Stationen anlagdes af Det sjællandske Jernbaneselskab i 1864 i forbindelse med indvielsen af Nordvestbanen. Den ligger ca. midtvejs mellem Fredensborg og Helsingør ved gården Qvistgaard. Stationsbygningen havde brev-samlingssted, der i 1888 udvidedes til postekspedition. Her forblev postlokalerne i brug indtil 1999. Jernbanestationen blev hurtigt et knudepunkt for den sydlige del af Tikøb Kommune, og der anlagdes side- og læssespor til en lang række virksomheder: Kvistgaard Teglværk, Havreholms Fabrikker, Colas A/S, K.W. Bruun & Co og en læsserampe for aflæsning af fækalier fra Københavns Renovationsvæsen. I 1990'erne reduceredes stationen til en holdeplads med billetautomat, og stationsbygningen overgik til andre formål. Foto fra 1979. TA



Hobbykæden

www.hobbykaeden.dk – Hobbykæden, Vestergade 2, 9400 Nørresundby, tlf. 98 17 65 55, info@hobbykaeden.dk

Stor tak til DMJU's medlemmer for kåringen af årets model 2014, vi er meget taknemlige for priserne:

1.plads lokomotiver:

HK-modeller art. 8609-1

M9 Nordjyske Jernbaner

Fås både i DC samt AC!



2.plads tilbehør:

HK-modeller art. 14713

Renault R4 postbil



3.plads vogne:

HK-modeller art. 48868

D.D.S.F. sprittankvogn



1.plads rabat

MX'er fra Nordjyske jernbaner

- 10 %

Gælder alle MX fra nordjyske jernbaner DC eller AC med lyd

Åbningstider butik: tirsdag-torsdag kl. 11.00-17.30, fredag kl. 11.00-18.00, lørdag kl. 09.30-14.00

Hobbymesse **Aalborg**



Afholdes d. 26. samt 27. september 2015 i Nørresundby Idrætscenter (solsidehallerne)

Vi åbner dørene for en af Skandinaviens største Hobbymesser, med deltagelse fra ind- og udland. Oplev bl.a. Fjernstyret biler, fly, modeljernbaner, helikopter, skibe, alt i byggesæt, LEGO, Garn, Perler mm. Producenterne, de private, klubber og forretningerne inden for disse hobbyer vil være repræsenteret, så der er nok at opleve...



www.facebook.com/hobbymesse



DSB litra MH 203 ved Centralværkstedet i København, 1988. Helt til venstre skimtes lidt af søsteren MH 202. Foto: TA.



Trillinger

DSB litra MH 201-203

■ Af Torben Andersen

Til afløsning for rangerlokomotivet litra F afprøvede DSB i 1957 et demonstrationslokomotiv DH 440 (= dieselhydraulisk 440 HK) fra fabrikken Henschel i Vesttyskland. Det blev til vellykkede prøver, der afvikledes i Nyborg, og resultatet blev at DSB bestilte tre lokomotiver af denne type, der fandtes i et stort antal i Tyskland.

Henschel-maskinerne blev senere ved en sprogfejl (?) benævnt "Hængsel"-maskinerne.

Efter levering af to lokomotiver mere af denne type, der fik litra MH med numrene 201-203, sendtes prøvelokomotivet – nu nr. 203 – til FRICHS i Århus. Her blev det skilt, og maskinen opmålt i alle detaljer, og ud fra disse mål konstrueredes en serie på 120 rangerlokomotiver, der også fik litra MH. Motoren i de nye MH blev den samme MAN-motor som hos Henschel-maskinerne. De nye MH fik dog lidt større vinduer end Henschel-lokomotiverne, idet disse havde et dårligt udsyn grundet de mindre vinduer,

især når der rangeredes med "den lange ende" op til vognene.

Teknik

Henschel-maskinerne blev drevet af en turboladet MAN 8-cylindret dieselmotor på 440 HK. Kraftoverføringen til blindakslen, der ved en kobbelstang drev de tre aksler, var hydraulisk med automatisk gearskift. Lokomotiverne kunne indstilles til både ranger- og stræknings-

kørsel, hvor sidstnævnte tilladte hastighed var 60 km/t. Ved rangering var maksimalhastigheden 30 km/t, hvor dødemandsknappen samtidigt sattes ud af funktion.

Ved rangering på fladt terræn kunne maskinerne trække op til ca. 1200 tons, mens det på strækninger kunne klare 450 tons.

Fører-kabinen havde to førerpladser, én for hver køreretning, og betjeningsgrebet var koblet, så der



DSB litra MH 203 med ballasttog fra Hedehusene, København, 1977. Foto: TA.

fx under rangering let kunne skiftes plads fra den ene til den anden. Udsynet fra begge pladser var ganske usædvanligt godt, idet man kunne se den højre puffer fra førerpladsen, så man kunne rangere og koble præcist med maskinerne.

Alle instrumenter var anbragt på ét panel, således at føreren ved kørsel i den ene retning – den korteste motorhjem forrest – havde besvær med at aflæse dem, hvilket også gjaldt fartmåleren.

Maskinerne havde en usædvanlig blød igangsætning, men bremserne skulle betjenes med følelse, idet blot en anelse for kraftig nedbremsning omgående stoppede lokomotiverne.

Selv om de tyske MH og de danske MH så lidt forskellige ud, så var begge maskintyper næsten identiske hvad teknik angik. De tyske maskiner holdt lige så længe som deres danske brødre. og de lakeredes i den grønne farve, der var indført med anskaffelsen af Ardelt-traktorerne i begyndelsen af 1950'erne.

Brugen

Lokomotiverne skulle afprøves i både 1. og 2. Distrikt som erstatning for damplokomotivet litra Q, og den første maskine DH 440 kom således også på prøve i Nyborg. Maskinens blå farve gav den hurtigt tilnavnet "Den blå Dame".

Maskinerne indsattes derefter i ordinær drift på København Gb, Korsør og Nyborg. Efter omlakering i grøn indsattes MH 203 i Nyborg, hvor den nu fik tilnavnet "Sputnik".

Da de nye MH fra FRICHs blev leveret, blev de tre "gamle" statio-



MH 202 foran ukendt remise, 1982. Kan læserne fortælle, hvor billedet er taget?
Foto: HQ/
PÅ SPORET.

neret i København, hvor de arbejdede på godsbanegården. De kom senere til at køre rangertrækkene fra Amager til Godsbanegården. Da trækkene svandt ind – især efter Sojakagens nedlæggelse – fik maskinerne bl.a. opgaver på Centralværkstedet og Helgoland med rangering af togstammer.

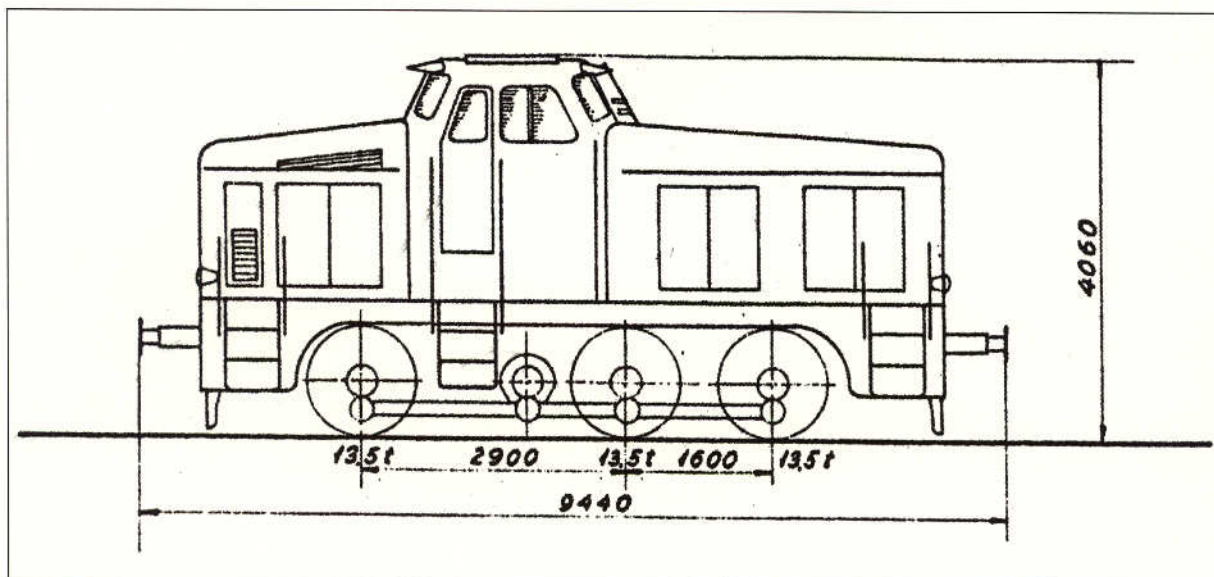
De kørte også strækningskørsel, bl.a. grus- og stentogene fra Hedehusene for baneafdelingen. Sidst i 1980'erne måtte to af maskinerne – 201 og 202 – give op, og de hensesattes.

I år 1993 blev MH 201 udrangeret, og ophugget samme år af Uniscrap, mens nr. 202 i 1996 (?) blev udrangeret og solgt til Jernbaneklubben Amagerbanen. Her fik man imidlertid ikke brug for

maskinen, og den solgtes derefter til Struer Museum. Men heller ikke her forblev maskinen i brug ret længe, idet den allerede i år 2001 blev trukket til Århus, hvor den blev ophugget samme år af Henriksen i Århus.

Det gik bedre for MH 203. Efter at være sat i drift i Nyborg fra 1958, overflyttedes den som allerede nævnt til Øst til brug for rangering i København. Her forblev den i drift til udrangeringen i 1995, hvorefter den kom til Jernbaneklubben Amagerbanen. Men den solgtes hurtigt til Struer Museum, hvor blev den benyttet i årene 1999-2001. Derefter blev den henstillet, men kom i 2003 til DSB Museumstog.

I 2006 blev lokomotivet startet op, og man kunne konstatere



Skitse af DSB litra MH 201-203 fra DSBs driftmaterielteftelse.

Nyt og gammelt
design: DSB litra
MH 359 og MH
203 ved Cen-
tralværkstedet
i København,
1984. Foto: HQ/
På Sporet.



at den tekniske tilstand var over-
raskende god med undtagelse af
motoren. Lokomotivet blev taget
ind på værksted for en renovering.
Under nedslibningen kom den op-
rindelige blå lakering til syne, og ud
fra den kunne man konstatere, at
det var prøvelokomotivet DH 440
fra 1957.

Lokomotivet blev herefter ført
tilbage til sit oprindelige udseende
som demonstrationslokomotiv DH
440, d.v.s. i blå med røde drivhjul,
og det er i dag driftsklar, oprinde-
lig stationeret i Randers, senere i
Odense.

Data for DSB litra MH 201-203

Byggeår	1957
Leverandør	Henschel
Motor	MAN type W8V17,5/22 MA, 8 cylindere
Akselfølge	C0
Transmission	Dieselhydraulisk
Effekt	440 HK
Tjenestevægt	40,5 tons
Maks. Hastighed	60 km/t
Længde	9440 mm,
Bredde	3130 mm
Højde	4060 mm
Akselafstand	2900+1600 mm
Hjuldiameter	1550 mm

MH 203 blev efter
udrangering over-
givet til Danmarks
Jernbanemuseum,
hvor det tilbagefø-
res i den oprinde-
lige blå farve. Foto
fra Odense, 2006.
Foto: Peter Ander-
sen, Hedehusene.



Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54
Tirsdag - torsdag 12 - 18, fredag 12 - 19,
lørdag 10 - 14, søndag og mandag lukket
www.stoppel.dk

DWA Hobby er igen på banen

DWA Hobby er tilbage. Vi fortsætter i Viggo Falkenstrøms spor med at tilbyde udsøgte danske modeller til din modelbane. De første modeller forventes sat på sporet i løbet af foråret. Følg med her i bladet og på www.f2010.dk Har du tidligere meldt dig til får du naturligvis også mail om nyheder.

DWAClub

DWAClub bliver en del af DWA det nye koncept. Det koster ikke noget at være medlem af DWAClub, men som medlem får du tilbud om at købe specialmodeller til en gunstig pris. Første specialmodel bliver en model af en DSB specialvogn ombygget fra en DSB FC/FE-vogn. Modellen er naturligvis i den nye hobby trade stil med vognkassen i ægte træ.

DWA Hobby

Brovadvej 23B · 7000 Fredericia

www.f2010.dk

TEAM RC KONGEN

Heki

märklin

Uhlenbrock
digital

LILIPUT

PECO

HELIJAN

Vi er en af Danmarks største hobbybutikker!

Derfor har vi selvfølgelig (også) et kæmpe udvalg til modeltogsfolket, som kan bestilles i vores webshop på RCKONGEN.DK - eller kom forbi den 300m store butik i Søndersø!

BUTIKKEN I SØNDERSØ ER ÅBEN ALLE HVERDAGE + LØRDAGE!



... og hvad vi evt. ikke har på lager skaffes hurtigt hjem!

FØRSTE LØRDAG I MÅNEDEN: 10.00-16.00

ÅBNINGSTIDER I SØNDERSØ: MAN:10.00-17.30 TIR:10.00-17.30 ONS:10.00-21.00 TOR:10.00-17.30 FRE:10.00-17.30 LØR:10.00-13.00
Besøg os også online på www.rckongen.dk eller på Facebook



Endnu et Billedgalleri fra Mjk H0-Aalborg

Denne gang viser vi – efter ønske fra læsere – endnu nogle spændende fotos fra modeljernbaneklubben H0-Aalborgs anlæg. I LOKOMOTIVET nr. 110 bragte vi en artikel med fotos om klubben, og læserne har spurgt om 'der ikke findes flere spændende fotos fra dette interessante og inspirerende anlæg'.

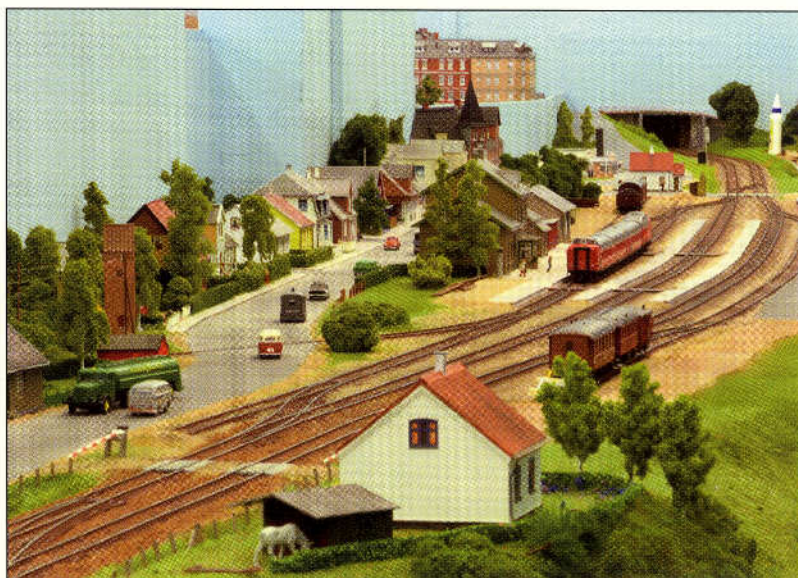
Til højre:

Svenstrup station med MA-lyntoget (ROCO) Limfjorden, der normalt er gennemkørende. Men i dag er det ekstraordinært taget ind i spor 1. Privatbanen har hensat noget ældre materiel på stiksporet ved læssevejen (hjemmebyg).



Herunder:

F 663 (Trinbrættet) passerer overkørslen i Rold Skov. Bomanlægget et er Weinert-sæt bygget af Henrik Poulsen med virkende 'gardin' og lys.



Jo, vi fik i sin tid en DVD med masser af billeder, hvoraf vi her bringer nogle flere. Disse er senere – venligst af formanden Lars Nilsson – suppleret med nye fotos fra anlægget. Det siger vi tak for.

Anlægget er et typisk epoke III-anlæg med masser af dansk rul-

lende materiel, huse og landskab. Nyd billederne, få inspiration og læg mærke til, hvor fint landskabet indrammer det rullende materiel.

Oplysninger om klubben m.v. finder man i det forannævnte nr. 110. God fornøjelse!





Til venstre:
Aktivitet på Aalborg maskindepot. En MH er på vej til dagens arbejde på personvognsdepotet. Remisebygningerne er hjemmebygget ligesom station og psthus i baggrunden. Det samme gælder den karakteristiske signalpost, der anes i midten af billedet, lige over rundremisens tag. Bemærk kupé-vognkassen ved siden af drejeskiven samt vandkran og askegrav bag MH-lokomotivet.

Til højre:
Her er stor aktivitet på Hadsundbanen. En 'rulleskøjte' er på vej med dagens gods til Hadsund. MO-vognen har fået NOVOs kirtelkølevogn med som ekspresgods, og en gammel MX er på vej med E27 til Aalborg. Både rulleskøjten og den gamle MX er baseret på et byggesæt fra Freja Modeltog.



Til venstre:
Her er vi kommet lidt nærmere på det rullende materiel fra ovenstående foto. Ved overkørslen står de kendte advarselssignaler. TUBORG-vognen er fra HELJAN. Den blev udgivet for over ti år siden. Den er derfor ret grov uden mange detaljer, men kan på mange måder forbedres, bl.a. med ny højsiddende rangerskruebremse.



Herover:

En N-maskine (ROCO) er ved at få mere kul, mens en F-maskine rangerer i kulgården på Aalborg station.



Til venstre:

Ude ved privatbanen APBs værkstedet har den lokale kolonihave indrettet en lille afdeling, hvor der altid er heftig aktivitet. I baggrunden ved værkstederne ses en F-maskine med blåmalet godsvogn fra APB.

Til højre:

En köf rangerer ved gasdepotet i Nørresundby, mens MO 1820 netop har forladt jernbanebroen. Den vil gøre et kort ophold på Nørresundby, før den fortsætter til Frederikshavn. Köf-traktoren blev i sin tid (1988) udgivet som byggesæt i ætset messing af Trinbrættet i Vejle, men fås desværre ikke mere. Gastankvognen er fra PIKO. Bemærk, at gasdepotet er indhegnet med et fint trådnæt.



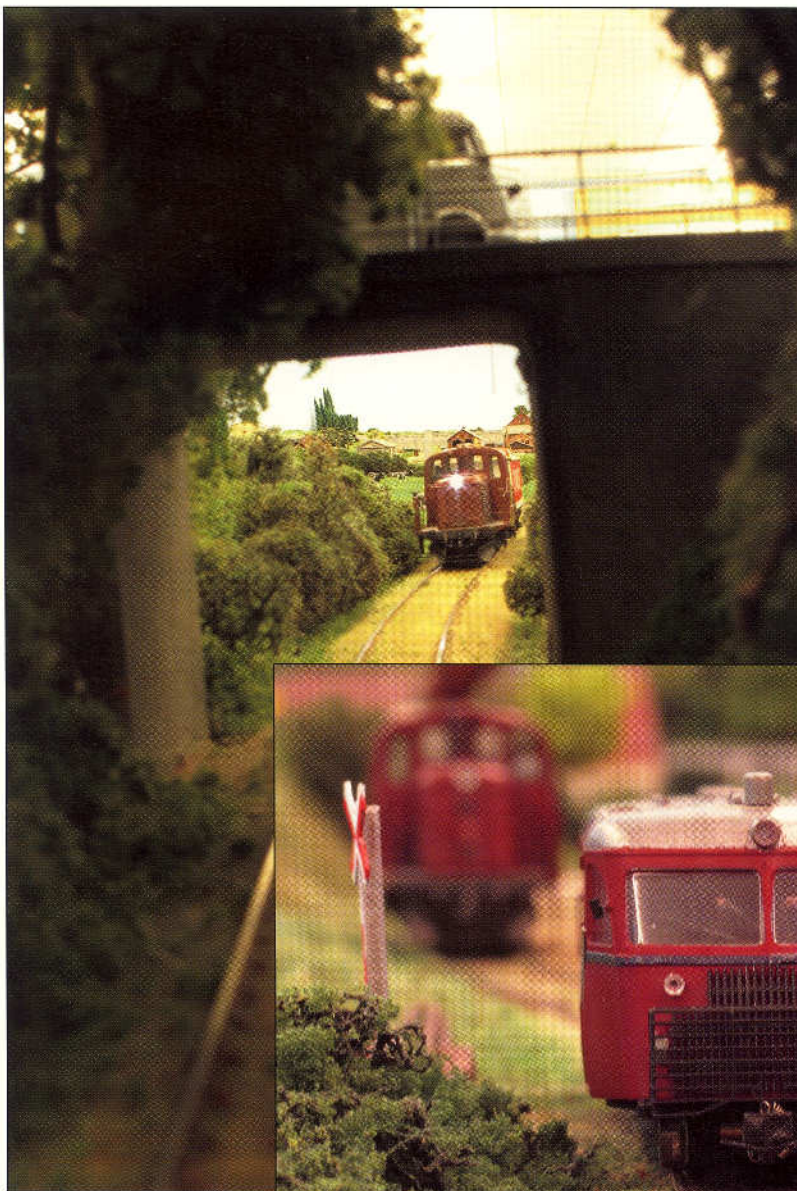
Til venstre:

Vejbro over Hadsundbanen. Dagens godstog med HOJ dieselmaskine ses i det fjerne. Læg mærke til, at maskinen har tændt frontlys.



Herunder:

En skinnebus fra HELJAN gør holdt ud fra Lundegaards trinbræt. Køretøjet er i den karakteristiske røde APB-bemaling (cerise foncé) med sort mavebælte.



Til venstre:

Rangeraktivitet på Aalborg station med F-maskiner...og NOVOs treakslede kirtelvogn. F-maskinerne er byggesæt fra Trinbrættets serie, mens NOVO-vognen er hjemmebyg. Forslag til bygning af NOVO-vognen litra ZM fremgår af LOKOMOTIVET nr. 19, hvor der også er en tegning af vogntypen. I baggrunden ses en smuk bygning, der huser banemesterkontor og anden DSB administration.



Herover:
DSB rutebil (HELJAN) fra Hobro
passerer overkørslen i Rold skov.
Huset til venstre er et banehus
fra HELJAN, fremstillet efter teg-
ninger i LOKOMOTIVET nr. 58.



Til venstre:
Motiv fra Aalborg maskindepot.
Kulbænken er hjemmelavet,
mens kulkranen er fra Model-
Byg. På sporet er man ved at
losse kul fra en PB-vogn.

Til højre:
N-maskine (ROCO) er på
vej med godstog til År-
hus. Efter maskinen føl-
ger den traditionelle tog-
førervogn (HobbyTrade).
Læg mærke til bistaderne
i forgrunden og den
meget fine vegetation.
Oprangeringen er typisk
for et jysk godstog, der
trafikerer landsdelen i
1950'erne og 60'erne,
og litra N var jo en im-
ponerende maskine.





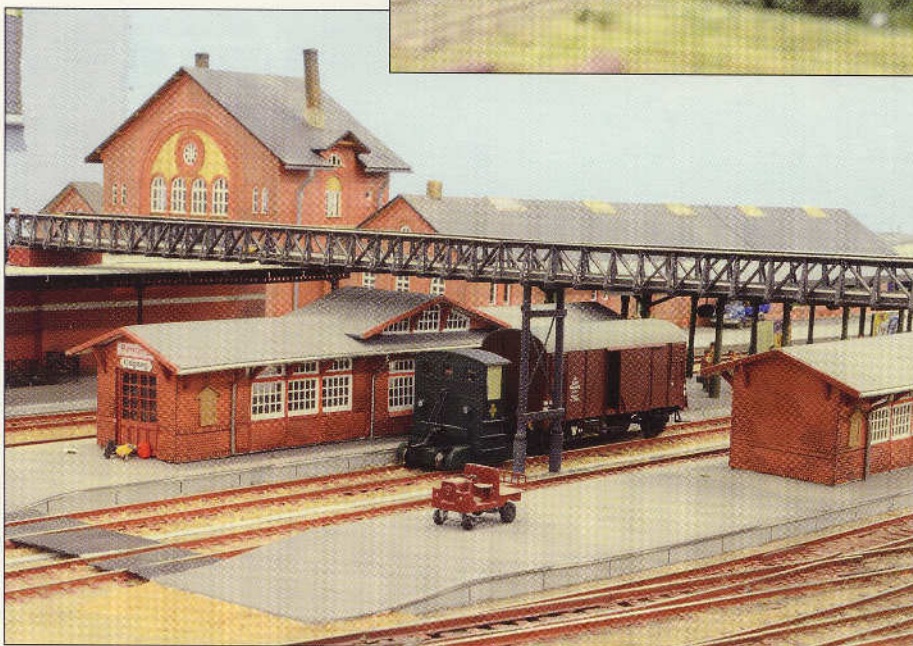
Herover:

FFJ Sm 2 (Freja Modeltog) passer broen med hovedbanen; den er på vej til Hadsund. Læg mærke til den naturlige vegetation.



Til højre:

F-maskine (HobbyTrade) udlånt til privatbanen; den passerer her Lundergaards trinbræt.



Til venstre:

Endnu en gang er vi på Aalborg station. Et 'klædeskab' (Rivarossi) rangerer med en stykgodsvogn. Bemærk den lille perroncar. Modellen af fodgængerbroen er hjemmebygget. Forbilledet stod i sin tid på Aalborg station, hvor den blev kaldt 'Luftbroen'. De små perronhuse var også typiske for stationens udstyr, og er på samme måde hjemmebyggede.

Danmarks Største MODELJERNBANE Udstilling

Små tog – stor hobby!

20. INTERNATIONALE DMJU MODELJERNBANE Udstilling 2015

20. INTERNATIONAL DMJU MODEL RAILROAD EXHIBITION 2015



Over 15 klubanlæg i flere sporstørrelser

- Mere end 35 udstillere
- Over 2000 m² udstillingsareal
- Udstillingstilbud
- Kør med veteran busser fra Sporvejsmuseet
- Kør med veteran tog fra Østsjællands Jernbane Klub
- Events
- Workshops
- DM i diorama bygning
- Årets Model

Aktiviteter for børn:

- kør i tog, tegne konkurrence, leg selv med tog bane (for de mindste)
- Cafeteria

Scan koden
og få flere
oplysninger

Køge Hallerne 25.-26. april 2015
kl. 10.00-17.00 (10.00-16.00)



Arrangør: Dansk Model Jernbane Union - Mere info på www.dmju.dk



DSB litra MZ 1441 med Papyrus-toget (16 tomme Hbis) på vej til Ny Maglemølle i Næstved, fotograferet ved Brotorvkrydset september 1997. Foto: Jan Lundstrøm.



Mere om

DSB litra Hbis

i virkelighed og model

■ Af Torben Andersen

Nu har McK udsendt en række modeller af DSBs lukkede godsvogne med skydedøre litra Hbis serie 1 og 4, og vi lovede i nr. 118 at se nærmere på disse og forbillederne.

Som allerede nævnt i sidste nummer, er det supermodeller, der løfter kvalitetsniveauet flere trin, da de er

meget nøjagtige, og besidder mange smukke filigrane detaljer.

Forbillederne

DSB fik leveret vogntypen i årene 1970 til 1975, i alt blev det til 593 vogne foruden 37 litra Hbis-t i samme periode. Det blev til fire (fem) serier, der omfattede følgende:

1. serie

21 86 211 5 000-075 i 1970

21 86 211 5 076-099 i 1971

2. serie

21 86 211 5 100-199 i 1971

3. serie

21 86 211 5 200-208 i 1973

21 86 211 5 209-329 i 1974

4. serie

21 86 211 5 330-416 i 1974

21 86 211 5 417-592 i 1975

De efterfølgende vogne fik indsat lastbeskyttelsesplader efter system Dabberkow, og litredes derfor Hbis-t.

5. serie

21 86 211 5 593-629 i 1975



Hbis 225 0 024 i det nye Helvetica-design på CvK, oktober 1993. Bemærk de røde akselbokse. Foto: KEJ.

I 1976 blev numrene for Hbis-t ændret til 21 86 211 6 000-099. Der manglede dog ifølge regnestykket 63 stk. Hbis-t, og disse blev taget fra Hbis af 4. Serie, der fik indbygget Dabberkowplader. Der gik dog næsten tre år før alle vogne havde fået påmalet de nye numre.



Hbis 211 5 245-1
i Saksøbing (?),
1974. Vognen
er i den originale
levering med alu-
miniumsfarvede
skydedøre og DIN
1451-skrift. Vogn-
en tilhører 3. se-
rie, og blev leveret
i 1974. Foto: PTN



Faktaboks Hvad betyder litraet?

H = lukket godsvogn af særlig
type med to aksler
b = over 70 m³ lastrum og
enkeltaksler
i = indrettet med forskydelige
sidevægge
s = max. hastighed 100 km/t
-t = med Daberkow
beskyttelsesplader

Sidstnævnte var krydsfinerpla-
der, der blev hængt op i en
skinne under loftet. Det skyldtes
brugen af EURO-paller uden
trådbure, hvor man anbragte
pladerne mellem hver palle, for
at undgå at lasten kurede ned
ad pallen under opbremsninger.

Nummerændringer

Indtil 1980 bevarede Hbis sit regi-
menummer 21 RIV, hvilket betød at
vognen måtte køre i udlandet, men
skulle returneres til DSB.

Fra 1980 fik Hbis nyt regimenum-
mer 01 RIV-EUROP, hvilket betød at
vognen blev en puljevogn (Pool), og
kunne benyttes af alle baneforvalt-
ninger, der var med i puljen.

Fra februar 1982 ændredes num-
meret endnu en gang, idet alle Hbis
21 RIV 86 DSB 211 5 000-529 blev
ændret til Hbis 01 RIV-EUROP 86
DSB 225 0 000 til 0529.

Samme år fik vogne med litra
Hbis-t også ændret numrene til
21 RIV 86 235 5 000-099, i alt 97
vogne, idet 3 Hbis-t blev udlejet til
Albani-bryggeriet i Odense.

Vogdenes konstruktion

Vogntypen var en videreudvikling af
den korte godsvogn litra Hims, der
leveredes til DSB i 1960'erne. Alle

vogne havde samme undervogn,
vognkasse og tag, når man ser bort
fra nogle smådetaljer.

Akselafstanden var 8000 mm,
hvilket var meget, når vognen var
læsset, og undervognen måtte der-
for forsynes med bådformet arme-
ring i profiljernen for at styrke bæreev-
nen, der var 26 tons. Længden over
puffer var 14020 mm.

Skydedørene løb på ruller, hvilket
gjorde det let for en enkelt mand at
betjene dem. Dørene kunne åbnes
således, at man fik adgang til det
halve lastrum ad gangen, og man
kunne laste med gaffeltrucks.

Som noget nyt fik 1., 2. og 3.
serie ikke den traditionelle højtsid-
dende rangerskruebremse som på
litra Gs og Hims, men en parkerings-
skruebremse, d.v.s. et lille håndhjul
anbragt på undervognen. Serie 4 fik
ikke parkeringsskruebremse. Vogne-
ne var forsynet med tryklufthremse
KE-GP. Når man skulle 'parkere'
vogne af serie 4 benyttede man den
'gammeldags metode' med at an-
bringe en 'hund', sten, bræt el.lign.
på sporet.

1. og 4. serie havde samme ind-
byrdes afstand mellem de to lod-
rette profiljerner i gavlene, men ikke
samme hjørnestolper. 1. serie havde
lukkede profiler, mens 4. serie havde
åbent H-profil.

Vogne af 2. og 3. Serie havde en
større afstand mellem de to lodrette
stivere i gavlene. Alle var UIC-stand-
ardvogne.

1. og 2. serie havde samme dør-
lukkesystem, der var lidt anderledes
på 3. og 4. serie.

Der var også forskelle med hen-
syn til rangertrin. De tre første serier
havde standard rangertrin under
hver hjørnestolpe, mens serie 4 hav-
de et stort trin anbragt under mid-
terstolpen og et 'trappetrin' i højre
vognende. De forskellige greb var
heller ikke placeret ens.

Hbis til andre formål

I løbet af 1990'erne blev vognene
lejet af andre firmaer til brug for nye
transporter. Stora Papyrus - det store
svenske foretagende med fabrika-
tion af papir og emballage - købte
i 1990 De Forenede Papirfabrikker,
og lejede derefter en række Hbis-
vogne, bl.a. til transporter af papir-
masse mellem Maglemølle i Næst-
ved og Dalum i Odense. Det blev til
i alt 58 vogne.

Andre vogne blev lejet af firmaet
SWS (Special Waste System), der an-
vendte vognene til spildprodukter,
fx. olie- og kemikalieprodukter. SWS
er hjemmehørende i Nr. Alslev på
Falster. Vognene fik SWSs hvid/grøn-
ne logo anbragt på skydedørene.

Også P&T anskaffede en række
vogne, der skulle bruges til G-post
(godspost), d.v.s. ubemandede
postforsendelser mellem landsde-
lene m.v. Disse - i alt 74 vogne -
blev taget i anvendelse fra omkring



Hbis 211 5 230-
2 i den senere
olivenbrune farve
og Helvetica-på-
skrifter, Næstved
september 1989.
Foto: SD.



Hbis 225 0 485-3 til posttransporter for Post & Telegrafvæsenet. Vognen er i olivenbrun med Helvetica-påskrifter og lukkevejledninger ved dørene. Vognen har fægekroge og beskyttelseshøjler foran disse. Godsbangården 1994. Foto: Jan Lundstrøm.

1988, og fik et gult posthornlogo anbragt på højre skydedør. Vognene forblev i drift hos P&T til omkring 1997.

I 1992 lejede Carlsberg en del vogne til øltransporter fra Fredericia, og disse vogne fik det 'hjemmelavede' litra Hbis-ø.

Tiden var dog ved at rinde ud for de ellers forholdsvis nye godsvogne, og i 1997 begyndte udrangeringerne. Størstedelen blev udrangeret i dette og de efterfølgende år, men nogle overlevede og kom til bl.a. Kommunekemi. Nogle få overgik til Railion.

I mellemtiden havde Hbis-t vogne, i alt 97 stk., bl.a. skiftet litra til Hbils fra omkring 1990.

Læs mere i LOKOMOTIVET nr. 93, side 4.

Hbis i kunstbemalinger

I 1988 blev to Hbis udsmykket med kunstmotiver, hvor de fik påmalet en stor saks hhv. en klavertangentrække, og kørte således til 1992, hvor 'tangenvognen' fik overmalet den ene side i brun, mens Saksevognen fik begge sider omlakeret i brun.

Tangenvognen anvendtes bl.a. i papirtogene mellem Næstved (Magle Mølle) og Fruens Bøge (Dalum).

Modellerne

Som allerede nævnt er det flotte vogne, McK har sendt på markedet. De første eksemplarer var af 1. serie med aluminiumfarvede skydevægge (døre), brune gavle og undervogn (DSB brun nr. 3). Taget er i mørk grå. Påskrifterne er i den sorte DIN 1451-typografi, der indførtes hos DSB omkring 1965. Hjørnemærkerne med markering af bremsesys-

stemet er i hvid. Alt dette er udført med stor akkurate. Dimensionerne er korrekte, og modellen fremtræder optisk perfekt med cylinderpuffer, gavlstolper, kraftig midterstolpe, armering, bremseomstillere, parkeringsbremse (håndhjul) og låsetøj på døre. Håndbøjler og -greb er påsat særskilt, altså ikke indstøbt i selve vognen.

Undervognen med bremsesystemet er super detaljeret med fine bremsestænger, trykluftbeholdere o.s.v. Akselgaflerne er desværre ikke så flotte fremstillet som resten af vognen, men det er ikke noget, som umiddelbart skæmmer.

Vognen vejer 87 gram, hvilket er korrekt ifølge NEM 302. Den fine vægt skyldes bl.a. at undervognen er fremstillet i metal, mens overdelen er i plastic. Vognen løber fint og ubesværet.

Modellerne er forsynet med NEM-kortkoblingskinematik, og køreegenskaberne er i top. Yderkanten

af koblingen sidder mærkværdigvis ikke helt i plan med vognkassen, hvilket måske er årsagen til at pufferne ikke har den helt korrekte længde, således at vognen kan koble ubesværet.

Også serie 4, der sendtes på markedet sammen med serie 1 er en præcis og fin model i samme bemaling. Den har – helt korrekt – fægekroge med beskyttelsesanordninger. Disse dele er gulmalede.

Nævnte modeller blev efterfulgt af vogne, der har hvide påskrifter, herunder det nye DSB-logo. Den hvide farve er lidt vanskelig at læse på de sølvfarvede skydedøre, men sådan var det også i virkeligheden.

Logo med forklaring af dørlukning, der er anbragt på skydedørene nær midterstolpen, står utrolig tydelig og klart, og instruktionerne kan såmænd læses under en lup. Flot!

I den efterfølgende tid udsendte McK modeller i nye varianter baseret på serie 1 og 4, nemlig vogne med olivenbrune døre og påskrifter i hvid, bl.a. det store DSB-logo.

Et par vogne er i en udgave i lys brun med afvigende pletmaling, noget typisk for mange Hbis-vogne op gennem 1990'erne.

Sluttelig udsendtes en række vogne med olivenbrune skydedøre med gult postlogo. I alt fire 'postvogne' med individuelle numre kan man få, og det er godt, idet man så bl.a. kan oprangere et postbloktog, der var i drift mellem København G og byer i Jylland i 1990'erne. Her blev anvendt MX eller MY som trækraft.

Fotos af modellerne på næste side.

DSB litra Hbis-modeller fra McK

Udgivet november 2014 til marts 2015

McK	Litra og nummer	Farve og påskrifter	Driftår
0201	Hbis 01 86 211 5 000-0	Sølv og DIN 1451	1970-76
0202	Hbis 01 86 211 5 457-2	Sølv og DIN 1451	1975-76
0203	Hbis 01 86 211 5 550-4	Sølv og Helvetica	1976-80
0204	Hbis-t 01 86 211 5 600-7	Sølv og Helvetica	1975-76
0205	Hbis 01 86 225 0 039-7	Brun og Helvetica	1980-90
0206	Hbis 01 86 225 0 045-4	Brun og Helvetica	1988-90
0207	Hbis 01 86 225 0 497-7	Brun, pletm. og Helvetica	1990-99
0208	Hbis 01 86 225 0 504-0	Brun, pletm. og Helvetica	1990-99
0209	Hbis 46 86 225 0 011-3	Brun, PostDanmark	1992-99
0210	Hbis 46 86 225 0 042-8	Brun, PostDanmark	1992-99
0211	Hbis 46 86 225 0 362-0	Brun, PostDanmark	1992-99
0212	Hbis 46 86 225 0 383-6	Brun, PostDanmark	1992-99
0213	Hbis 42 86 225 0 480-4	Klavertangenter	1990-95
0214	Hbis 42 86 225 0 493-7	Rød med saks	1988-93



DSB litra Hbis fra McK

På siden ses en model af Hbis 225 0 497-7 fra PostDanmark med det gule posthorn-logo. Som det fremgår af billederne er vognen diskret pletmalet, men fremtræder ellers i den sene olivengrønne udgave med Helvetica-påtryk.

Til højre ses modellens undervogn, hvor alle detaljer, bl.a. de gule færgeskroge kan ses. Som det fremgår, har modellen virkelig flotte detaljer med efterligninger af luftbeholdere, trækstænger m.v. til bremsesystemet. Herunder ses gavlen på samme vogn, og nederst til højre kan man studere detaljerne af dørenes midterparti med låsetøj, og hvor påtrykket af låsevejledningen står tydeligt. På undervognen er fine detaljer af bremseomstillere m.v.

Fotos: Hedegårdens Privatbane.





Dette er læsernes rubrik om alle emner omkring jernbanernes væsen i model såvel som virkelighed. Her kan man komme med rettelser, kritik, ros, spørgsmål, rettelser o.s.v. til tidligere bragte artikler m.v.

Har du kommentarer, rettelser, tilføjelser m.v. omkring danske jernbaner, så send en mail til:

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

Mogens Johansen skriver i en mail til os:

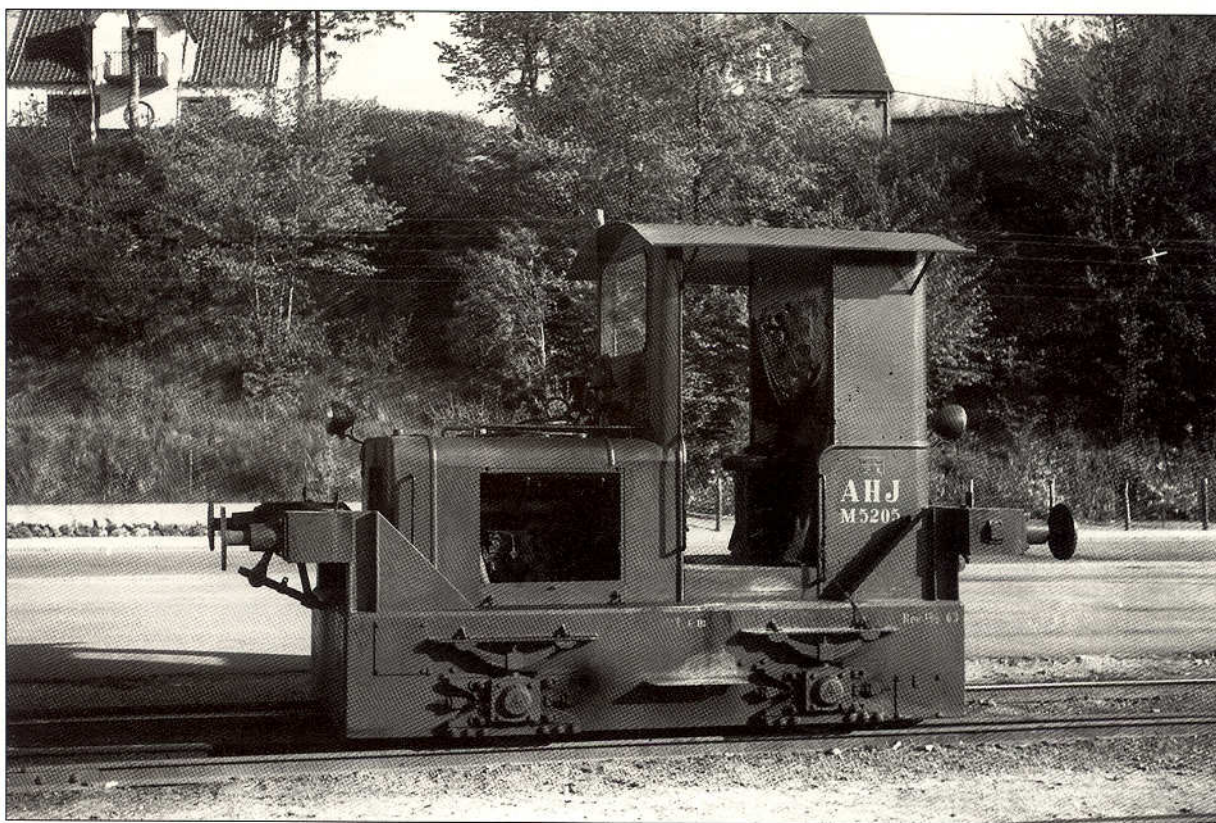
"I nr. 115 beskriver I motormateriellet hos APB, hvor I viser en skitse af den lille rangertraktor AHJ M 5205. Findes der en mere nøjagtig tegning af dette lille sjove køretøj?"

LOKOMOTIVET: Ja, såmænd! Vi har i arkivet fundet en tegning af den lille maskine, der blev leveret til AHJ i 1950 af Pedershåb Maskinfabrik.

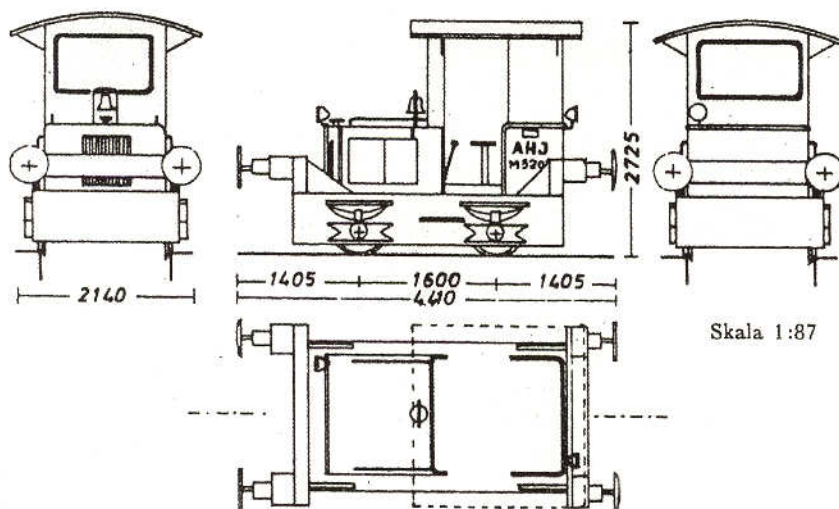
Tegningen er i skala 1:87, men tegneren er desværre ukendt.

Den lille maskine havde en benzinmotor på 90 HK, og havde en maksimalhastighed på 25 km/t.

Oven over tegningen ses et foto af samme maskine på Hadsund N, 1965, taget af Holger B.D. Sørensen. Maskinen var malet i privatbanerød. Se evt. farvefoto i vor bog om Danske Privatbaner 1950-1969, udgivet 2012. Læg i øvrigt mærke til traktorlygterne for og bag.



AHJ M 5205



Skala 1:87



Bemærkninger til færgeteksten i nr. 117

Niels Erik Jensen har sendt en mail med kommentarer til færgeartiklen i LOKOMOTIVET nr. 117. De er som følger:

Side 6:

M/F Dronning Margrethe II (senere M/F Sjælland); Det var vel M/F Dronning Ingrid (1) der blev til Sjælland!

M/F Prinsesse Benedikte kunne lige sejle over på samme tid som de andre IC-færger, men med et noget stort olieforbrug!

Side 8:

Billedteksten nederst til højre: Der er ikke tale om et PU-signal, men et dværghøj, og der er ikke tale om sporet til leje 4, idet færgen ligger i leje 4. Der må være tale om et af sporene langs med leje 4 i Nyborg?

Side 9:

Forklaringen på rangeringen til færgeren er forkert. Det beskrevne blev ikke benyttet, hvis den er set, har det så absolut været en undtagelse. I Korsør kørtes til perron, og her afkobledes overførselsvognene, der af en rangermaskine blev rangeret tilbage og igen fremad ind på færgen. Ved visse IC-tog i weekenden kørtes der i to afdelinger over Sjælland, en afdeling med lokalvogne, der kørte til perron, den anden afdeling standsede et stykke før færgelejet, lokomotivet kørtes væk, og en rangermaskine sættes bagpå. Overførselsvognene blev herefter sat på to spor på færgen. I Nyborg blev toget under opholdet på Nyborg H delt, forreste del med lokalvogne kørte videre til perron ved færgen, bageste del blev af rangermaskine trykket til færgen.

Side 10:

At de nye IC-færger stort set aldrig medtog godsvogne i dagtimerne, må anses for lidt for store ord. Normalt – når der ikke overførtes lyntog – var der et evt. to træk i modsat side af hvor IC-toget var placeret. I de tilfælde hvor der på efterfølgende tur skulle overføres lyntog, var der normalt heller ikke godsvogne med, men et enkelt træk vogne er dog set. At lyntogene i weekenden skulle være overført på ældre færger

er vist ikke sket efter indsættelsen af de store IC-færger. Det kan dog være sket i forbindelse med værftsophold, hvor normalt M/F Dronning Margrethe II afløste

M/F Sprogø omtales som gods-færge. Efter 1980 og indsættelsen af de store IC-færger sejlede den som bilfærge på Halsskov-Knudshoved, og blev i aften og nattetimerne sent til Korsør-Nyborg, når der var behov for overførsel af godsvogne (når Asa-Thor og IC-færgerne ikke

kunne få ryddet op). Det samme var i øvrigt tilfældet med M/F Knudshoved i de perioder hvor den var på Storebælt.

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Niels Erik for kommentarerne, og lover at tjekke bedre fremover. Det er dog et problem med mange tekster, idet vi godt kunne ønske os en ekspert, der kunne gennemlæse teksterne og rette fejl m.v., men det er svært at finde kompetente personer til alle emner. Men nu ved vi i hvert fald, at Niels Erik er klar til at tage sig af færgeartikler.

LJ personvogne litra Bg

Nogle læsere har gjort os opmærksom på, at vi ikke er rigtigt informeret omkring LJs Bg-vogne, omtalt i nr. 118. Således skriver bl.a. Henrik Igel:

"I skriver i artiklen om Bg-vognene, at 3 privatbaner købte Bg-vogne af DSB, men ingen blev ommalet. Citat: "de fortsatte hos alle 3 baner i DSBs røde

farve". Dette er ikke korrekt, idet LJs vogne blev ommalet. Se vedhæftede foto"

LOKOMOTIVET: Ja, Henrik og andre læsere har ret. Nogle af LJs Bg-vogne blev designmalet, andre ikke. Per Topp Nielsen fra Dansk Jernbane Arkiv har venligst opstillet følgende liste for LJs Bg-vogne:

Til LJ	Ex DSB litra Bg	LJ nr.	Design	Udr.	Anm.
1986	29-44 171	78	v/rev. 1/2-90	1995	1)
1987	29-44 186	74	aldrig designmalet	1995	2)
1987	29-44 150	75	v/rev. 20/10-89	1995	3)
1987	29-44 177	76	aldrig designmalet	1995	4)
1987	29-44 003	77	v/rev. 19/11-91	1995	5)
1990	29-44 091	P 79	v/rev. 20/8-90	1995	6)

Anm.:

- 1) Solgt til Jernbaneklubben Amagerbanen, senere til Struer Jernbaneklub
- 2) Solgt til Struer Jernbaneklub, ophugget 2001
- 3) Solgt til Tinglev-Tønder Veteran Jernbane, ophugget 2001
- 4) Solgt til Jernbaneklubben Amagerbanen, ophugget 2000.
- 5) Solgt til Tinglev-Tønder Veteran Jernbane, ophugget 2002
- 6) Solgt til Struer Jernbaneklub, senere SJK, ophugget 2003



Foto af LJ M 34+75+77+78 og P 79 i G 1093 (NF-Nsk) i Nykøbing F, 21. maj 1993. Foto ASN.

OHJ oprangeringer

Ole Valberg anker lidt over vor om-
tale af OHJ-oprangeringer i nr. 117.
Han skriver i en mail:

*"Skal teksten om tog 107 på side
40 opfattes således, at DI 24 optog
3 gennemgående vogne fra Kh samt
2 CRM og 1 EF fra Holbæk, og var
disse sidste lejede af OHJ eller er det
ikke en fejl?"*

*Vognene returnerer i tog 120, men
de 3 vogne kører efter det skrevne
ikke til København. Skal jeg gætte på
den rigtige udlægning, at toget kom*

*fra Kh, og smed de 3 sidste vogne i
Holbæk, hvor de blev optaget ved
hjemturen?, til Kh - eller er der en an-
den forklaring på teksten?"*

*I øvrigt burde I også nævne, at
CRM-vogne også i meget lang tid
kørte som gennemgående vogne på
ØSJS".*

LOKOMOTIVET: Tak til Ole for mai-
len. For at begynde med det sidste,
så er det korrekt, at CRM også kørte
på ØSJS spor i mange år.

Vi har gransket OHJs oprange-
ringsplaner for den pågældende
periode, og må desværre være svar
skyldig. Det fremgår nemlig ikke af
disse, hvordan turene hænger sam-
men. Oprangeringerne, vi nævner i
nr. 117 er skrevet direkte af fra OHJ-
planerne, som desværre ikke forklar-
er nærmere.

Men det er dog sikkert, at litra
CRM og EF tilhørte DSB, og kørte
i gennemgående løb Nykøbing S,
Holbæk og København.

Endestationer

Rasmus Mulvad skriver, at han først
for nylig er kommet ind i modeljern-
banens verden (til lykke med det!),
og derfor søger lidt råd omkring
anlægsofbygning. Han spørger så-
ledes:

*"På mit anlæg vil jeg gerne have en
endestation fra DSB. Findes der eg-
nede forbilleder, og havde vi egentlig
så mange af denne type stationer i
Danmark? Kan I hjælpe, vil jeg blive
meget glad."*

LOKOMOTIVET: Hos DSB havde
man ikke så mange endestationer,
mens de var mere almindelige hos
privatbanerne.

Skal vi nævne nogle DSB-ende-
stationer, bliver det følgende: Ka-
lundborg, Helsingør, Gedser, Korsør,
Skælskør, Rødby F, Nyborg, Løgstør,
Glyngøre, Grenå, Frederikshavn,
Aabenraa, Thisted, Esbjerg, Frede-
rikssund og Løgstør. Esbjerg var dog
ikke en ægte endestation, men en
rebroussement-station, idet togene
skiftede køreretning for at køre vi-

dere mod Varde og Ringkøbing. De
bedst egnede forbilleder til anlæg er
Skælskør, Grenå og Løgstør, der ikke
er så store.

Rettelse til LOKOMOTIVET nr. 118:

Side 37, billedet nederst til højre:

Signalet er ikke et rangersignal,
men derimod et bremseprøve-
signal som vi omtalte i nr. 115.
Vi beklager fejlen.

EpokeModeller™

Polér dit spor skinnende rent! "Der Schienenreiniger"

Renser og polerer dine skinner i en håndvending
uden skadelig slibning

Startsæt spor Z, N, TT & H0
345,- kr



Se mere på webshoppen



Vi fremviser en forsmag på vores nye
halvrelief byhuse
Nærmere detaljer kan ses på webshoppen
Messe Handel I/S

www.epokemodeller-online.dk info@epokemodeller.dk
+45 20 22 04 49

Læs i næste nummer af

LOKO MOTIVET

Nr. 120



- Privatbanerne i epoke IV, 2. del: Diesellokomotiver
- ESSOs tankvogne gennem tiderne
- Anlægsrapport: MJ-anlæg – fra AC til DC
- Godstrafik i epoke IV (virkelighed og model)
- At designe et dansk MJ-anlæg
- Sporplaner
- Nostalgiske postvogne (DO, DQ, DP)
- Anmeldelser og nyheder
- Sporskiftet - og meget andet

Forbehold for
ændringer i indhold

Husk at gøre jeres mj-kolleger opmærksom på,
at man – hvis man ikke allerede har abonnement –
skal huske at forny det. Jo flere abonnenter, vi har,
jo større og bedre blad kan vi fremstille.

30. årgang koster kr. 500,- inkl. porto. Fås ved
at indbetale beløbet til vor konto **Danske Bank**
9570 - 10 25 16 05, TpT v/Torben Andersen,
Odensevej 124, 4700 Næstved.

hobby trade
Litra F
med dansk lyd fra Danske-Loksound. AC eller DC.

Fra **3.299,-**

MO 581 - 585
eller 597
med dansk lyd fra
Danske-Loksound.
AC eller DC.
3.195,-

NOCH ACME Auhagen Dekas Roco ESU märklin



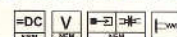
Mød os på
Facebook

Fyns Modeltog/Danske-Loksounds

Overgade 49A st.tv. · 5000 Odense C · Telefon 5043 4017
Normale åbningstider: Man.-tirsdag 16-19 · Onsdag-fredag 14-19 · Lørdag og søndag fra 10-14.



Nyheder fra hobby trade

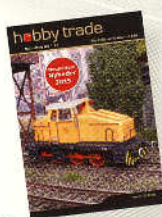


63009 Styrevogn med lys og indvendig belysning, 2 x B og 1 x Bk mellemvogne med indvendig belysning.
73009 Styrevogn med lys og indvendig belysning, 2 x B og 1 x Bk mellemvogne med indvendig belysning.

hobby trade

Se vognene hos din forhandler

F2010 ApS · Brovadvej 23B · 7000 Fredericia · www.f2010.dk



Kom ind til din
forhandler og hent
vores nye brochure
med nyheder 2015!

- 34071 Kølevogn, DSB IKA 25188, Epo. III
- 34072 Kølevogn, DSB IKA 25141, INTERFRIGO, Epo. III
- 34073 Kølevogn, DSB IKA 25165, INTERFRIGO, Epo. III
- 34074 Kølevogn, DSB IKA 25162, INTERFRIGO, Epo. III
- 34075 Kølevogn, DSB Ics 11, INTERFRIGO, Epo. IV
- 34076 Kølevogn, DSB Ics 11, INTERFRIGO, Epo. IV
- 34077 Kølevogn, DSB Ics 11, Danefrost/Brugsen, Epo. IV
- 34078 Kølevogn, DSB Ics 11, Danefrost/Brugsen, Epo. IV

www.f2010.dk



Supernostalgi fra Heljan

MO-VOGNE i 500-serien

Så blev det endelig tid til at nyde de nye MO-vogne fra HELJAN, der – kort og godt – er herlig nostalgi. Modellerne har forbillede i DSBs MO-vogne i 500-serien, der blev leveret fra Scandia i 1938 som MO 281-288, fra 1941 MO 581-599.

Der er udsendt modeller med tre forskellige numre: MO 581, 585 og 597. De to førstnævnte leveres med pladsnumre og stafferinger, mens sidstnævnte kun har pladsnumre. Alle har mørkegråt tag. Som noget nyt har førerumsvinduerne fået monteret gitter, hvilket ikke var tilfældet med HELJANs MO-vogne i 1800-serien.

Det er meget detaljerede modeller med bl.a. de førnævnte førerrumsgitre (fuglegitre), styreledningsdåser, lanterner, håndbøjler m.v., flotte og komplette undervognsdetaljer med underhængte plove, oliebeholdere, batterikasser,

dynamo og superdetaljerede kølerør i bedste FRICHS-stil på taget.

Modellerne er udstyret med 21-pin dekoder fra Uhlenbrock, og en 50 ohm højttaler. Alt lys er LED. MO-vognene er udstyret med rødt slutlys, der kan tændes og slukkes selvstændigt, alt efter køreretning (digital drift). I virkeligheden satte man røde sluskskiver for lygterne.

En ulempe er, at front- og interiørlyset er koblet sammen, da det indvendige lys blinker uheldigt ved retningsskift.

Håndbøjler er i metal. Frontgitterene er fremstillet i ætset metal, der giver dem et flot filigrant udseende.

Motoren er igen en af de driftsikre Mashima-motorer, der trækker på den treakslede motorbogie, akkurat som i virkeligheden. Strømoptaget sker fra begge bogier, og der er hæfteringe på ét hjulsæt på den to-akslede bogie. MO-vognene



er forsynet med NEM-skakt, og der medfølger A-koblinger i sætterne. Også løsdele som tryklufslanger og koblingskrog medfølger.

Vognene leveres i vinrødt liber, der matcher forbilledets farve. På modellerne med gule stafferinger er disse trykt i meget fin og tynd kvalitet, der sammen med læsbare pladsnumre og tekniske data giver modellerne et fantastisk godt optisk billede. Overgangsplader på fronterne har MO-nummeret påtrykt i hvid.

Driften er i top, hvilket også gælder kørsel i kurver og gennem sporskifter, dog anbefales det kun at benytte radier på mindst 360 mm.

Modellerne fås til både to- og treskinne, begge til digital drift:
45 201 (DC)/45 202 (AC): MO 597
45 211 (DC)/45 212 (AC): MO 581
45 221 (DC)/45 222 (AC): MO 585

De ovennævnte modeller leveres med mørkegråt tag, men senere udgiver HELJAN MO-vognene med nye numre og sølvgråt tag.

Fotos venligst af Hedegårdens Privatbane.



SET
HØRT

2015-nyheder fra Kystbanen

Efter i nogle år at have ligget i dvale, så udsender Kystbanen omsider sin model af MAYO-vognene 807 4 107-112 (6 vogne), fremstillet af Hobbytrade. Den blev annonceret i efteråret 2011, men grundet Hobbytrades konkurs blev projektet opgivet.

Men nu er det heldigvis genoptaget, og modellen forventes at være i handelen i maj/juni 2015.

Forbillederne blev anskaffet af fabrikken MAYO i 1987, hvor man købte vognene fra SJ. De havde karakteristiske korrugerede sider, der også gengives på Kystbanens model(ler). Vognene blev udrangeret i 1997.

Status for modellerne er, at kunder har forudbestilt ca. 2/3 dele af vognene, så man skal skynde sig at bestille for at sikre sig en model, idet Kystbanen får enesalg på modellen.

Kystbanen har også købt Hobbytrades model af DSB litra IKA/lcs, der udgives til epoke IV som Dane-frost nr. 084 4 000 hhv. 084 4 001. Forbillederne blev anskaffet af FDB i 1974, og udrangeret i 1984. De var bl.a. i drift mellem FDBs central-



lager i Vordingborg til Svendborg hhv. Glostrup. Begge numre vil blive udgivet.

Der er solgt en lille del af modellerne til forhandlere i Tyskland, mens resten er købt af Kystbanen. Også her forventes levering i maj/juni 2015.

Endelig påtænker Kystbanen at udgive Hobbytrades dobbeltdæk-kersæt med nye destinationsskilte og numre. Hvilke numre det bliver, er endnu ikke afgjort, men destinationen vil højst sandsynlig blive

Nykøbing Falster. Der er heller ikke taget stilling til, om sættet får røde eller grønne striber ved dørene.

Hvornår udgivelsen finder sted, vides endnu ikke, men formodentlig til sommer eller i begyndelsen af efteråret.

Kystbanen overvejer også at udvide sit sporsortiment med de flotte Tillig-Elite spor i skala 1:87. Det vil muligvis ske i løbet af året. Tilligsporene er som bekendt i en helt særlig høj kvalitet, der også kræver lidt akkuratess af sin modelbygger.

2015-nyheder fra ACME

Også det italienske firma har dansk materiel på 2015-programmet. Det er først og fremmest en model af DSBs elektriske lokomotiv litra EA i rød/sort design (epoke IV/V). Forbilledet bliver EA 3010 "Søren Hjort", kat.-nr. 60 115 (DC), kat.-nr. 65 115 AC og kat.-nr. 69 115 DCC med lyd.

Det er godt, denne model udsendes, for modellerne af EA 3001 og 3002 har i lang tid været udsolgte. Og så er den som bekendt en kvalitetsmodel med flotte detaljer, som kører meget driftsikkert.

Der bliver også plads til en dansk sovevogn, nemlig den blå U Hansa litra WLABm (TEN-pool), der oprindeligt i mange år kørte i udlandet, men senere sættes i drift mellem de danske landsdele. Der var to af slagsen, nemlig nr. 460-461, men hvilket nummer, der vælges vides

endnu ikke. Katalog-nummeret er dog sikkert, idet det bliver 51 001.

De kendte bogiegastankvogne fra BP i sæt genudgives også, dog

med nye numre. Også den lange flexvogn DSB litra Ckm (epoke IV) er på programmet, og dukker op i løbet af året.

TILLIG-nyheder 2015

Fra Tillig kommer to private tankvogne fra DSB til epoke III. Den ene bliver en ZE fra Dansk Sojakagefabrik. Det er forbilledet med 19 200 liter rumindhold, 4500 mm akselafstand og lavtsiddende bremsehus, der står model. Den får litra ZE nr. 503 501 med katalog-nummer 76 646. Den udsendes i 4. kvartal 2015.

Også en model af de store tankvogne ZE 504 081 og 082 fra Dansk-Norsk Borregård er på vej. Det er en vogn med rumindhold på 26 000 liter, bygget af det svenske firma Chr. Olsson. Den transporterede diverse kemikalier. Den undergik undervejs flere omlitreringer, inden den blev udrangeret i 1980'erne. I kataloget er den gengivet med grå tank og bremsehus med rundt tag, hvilket er korrekt ifølge fotos. Udgives i 3. kvartal 2015.

Mere om samtlige ovennævnte modeller, når de udkommer.



Hobbytrade/F 2010

DSB dobbeltdækkervogne

Sæt med fire stk. DSB dobbeltdækkervogne

2. udgave. Epoke VI

DSB litra ABs 7903-B 7703-B 7710-Bk 7813

Kat-nr. 63 008 DC

Kat-nr. 73 008 AC

Epoke VI synes efterhånden at have vundet mere indpas hos danske mjere I hvert fald leverer fabrikanterne flere og flere modeller til denne epoke.

I år 2008 udgav Hobbytrade de første modeller af DSBs dobbeltdækkervogne, der blev en brav succes. Nu har firmaet genudgivet disse vogne i en forbedret udgave. De blev også en stor succes, og sættet meldtes udsolgt fra firmaet allerede i december 2014.

Modellerne leveres i flot emballage med indlæg i flamingo for at beskytte produktet. Sættet indeholder fire vogne: Styrevogn ABs 7903, B 7703, B 7710 og kioskvogn Bk 7813.

Der medfølger specielle lange næb-koblinger, der skal monteres på vognene. Disse kan volde lidt kvaler, så det anbefales at lægge vognene på siden, så man kan se, hvordan de skal skydes sammen. I

sættet er også vedlagt en A-kobling til brug for kobling i styrevognsenden til ME-lokomotiv. Vi anbefaler, at man evt. udskifter næb-koblingerne med universalkoblinger fra ROCO.

Det er flotte vogne med diverse forbedringer. Sammenligner man det nye sæt med det gamle, er der en tydelig farveforskel i liberiet. Den oprindelige hvide farve fremtræder nu mere grålig, ligesom tagets grå farve toner over i det blå, hvilket svarer godt til forbilledet. Se foto af de to udgaver side 44. Til højre ses den nye model.

Piktogrammerne, hvoraf flere er nye, og litrering m.v. er forbedret, og er nu mere tydelige og skarpe. Piktogrammerne har også en mere virkelighedstro størrelse, hvilket fremmer det optiske indtryk. En flot detalje er de nye meget små påskrifter på døre ('Først ud, så ind - Kontrolafgift'). Se hosstående detaljefoto, side 44. Øvrige litreringer og tekniske påtryk er i top, også det røde DSB-logo.

Trykluftslangernes haner på front og hæk har fået røde detaljer. Disse dele – altså trykluftslangerne – sidder heldigvis godt fast, så de ikke falder af under kørsel. I øvrigt har

Hobbytrade vedlagt et ekstra frontskørte med åben slidse, der kan monteres på styrevognen, såfremt man skulle finde på at koble styrevognen til lokomotiv i denne ende. Men det er næppe noget, man vil praktisere?

Slutlys på alle vogne er malet med rød lak. På de tidligere sæt var disse lysdioder i klar plast. Også dette nye tiltag er med til at give en flottere finish. På styrevognen har man fået medtaget TRIT-antennen på taget; den blev monteret på forbilledet fra ca. år 2003.

Det er muligt at kigge gennem vinduerne i alle vogne, så man kan se, at apteringen er fremstillet i blå ensfarvet plast. Det passer fint med forbilledets indretning, hvor sæder-

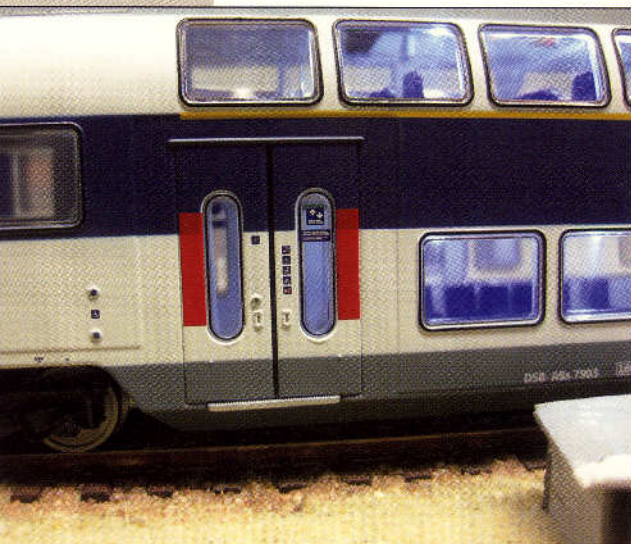


**SET
HØRT**



ne er beklædt med blånistret plys – alligevel ser det ikke helt rigtigt ud, og bevirker i øvrigt at interiørlyset fortsat virker lidt koldt.

Sættets destinationsskilt (Karlundborg) på fronten lyser godt op, men desværre ser det ud som om, at det er oplyst af to svage lys i hver sin side, hvilket gør at skiltet ikke er tilstrækkeligt oplyst i siderne? Men destinationsskiltet er trods dette en flot detalje.



Sættet leveres med interiørbelysning, der – som allerede nævnt – fortsat virker lidt koldt..

Strømoftaget er blevet bedre og mere stabilt, så lyset i vognene ikke blinker, hvilket var tilfældet med de først udgivne sæt.

De røde dørstriber er fine, men farverne er ikke helt så dækkene som på de første sæt, der havde fine grønne striber. Men det skæmmet slet ikke modellerne.

Sættet kører rigtig godt, også AC-sættet på Märklin C-spor, hvilket gælder såvel sporskifter som sporskryds. Ikke mindst er det dejligt, at vognene holder sig på sporet i relativt skarpe kurver.

Alt i alt et rigtig flot sæt i god kvalitet.

Fotos venligst af Hedegårdens Privatbane.

DF Modeltog
En verden af flotte og korrekte modeller



DMJU Modeljernbane messe i Køge d. 25 & 26 April.
Kom og få en modeljernbane snak og se vores modeller !



**Besøg vores nye
Hjemmeside**
**Gode priser og
mange nye ting !**

Danske kvalitets modeller fra MCK. - Super god kvalitet til skarpe priser !
DSB Hbis godsvogne i en meget fin og detaljeret standard - Flere varianter !

DSB Signaler fra Banetjenesten. - Mange varianter !
Vi forhandler alle danske signaler og tilbehør. Flot og detaljeret kvalitet !

DEKAS - Super flotte dele til forbedring og selvbygning af DSB materiel !

Exatc-Train - Nye flotte Auto transportvogn - Nu til epoke 4 - SE PRISEN !

DF Modeltog - Håndbygget kvalitet og reservedele - Se mere på;

www.dfmodeltog.dk / info@dfmodeltog.dk



ROCO

ICE-TD motortogsæt

Sæt med fire vogne
Kat. nr. 63 039

ROCO udsendte før jul den opdaterede udgave af ICE-TD lyntoget, der dagligt kører mellem Århus/ København og Berlin. Fra starten var der blot annonceret et genoptryk af togsættet, men i foråret meddelte ROCO, at det blev i den nye forandrede bemaling, som togsæt 06 er blevet iført (kaldet 'Bjørnebanden'-bemaling). Der er på modellen ikke påtrykt noget bynavn, men jeg har ikke kunnet vurdere, om det er en mangel, da det ikke er til at se på de billeder, der er tilgængelige.

Togsættet er langt, 121 cm, og det virker imponerende, og det er det også. Desværre har jeg kun set liberiet på billeder, men det ser ud til at være fanget godt. Påtryk er skarpe, og til at læse. Desværre er det genoptrykte togsæt stadig uden indretning, men ruderne er meget mørke, så det er svært at se. Havde der været indretning, så havde det været oplagt at montere lys i vognene.

Lys i enderne skifter med kørselsretningen, men det er ikke dio-der, men glødepærer og kan derfor virke lidt svagt.

Togsættet har desværre også den svaghed, at det hylr meget, når man sætter det på skinnerne. Der skal lige en klat olie i alle hjullejerne, så forstummer den irriterende hyl – det er første gang jeg har været udsat for en så markant lyd ved et togsæt.

Togsættet kan købes i analog DC, digital DC & AC, hvor der er indbygget lyddekoder fra Zimo, og den gør et ganske godt stykke arbejde. Ud over standardlydene er der lyde for døre, som åbnes og lukkes, inkl. "trillefløjten" inden dørene lukkes – og i et realistisk tempo. Der er vedlagt en beskrivelse af, hvordan man skruer ned for lyden, da Zimo dekoderen afviger fra ex. ESU CV værdier. Jeg har tidligere hørt lyde fra Roco på en Zimo dekoder, ex. MY, som jeg desværre ikke synes ret godt om, men lyden til denne model er godt ramt. I styrevognen sidder en funktionsdekoder i den digitale DC udgave. Denne funktionsdekoder er desværre af ROCOs mest skræbende udgave, så den understøtter ikke lange adresser. Det kunne jo være smart at give togsættet nummer 605 – ud fra BR 605 som betegnelse.

Sammenkoblingen mellem vognene er med NEM-skakt, men med faste koblinger og det er lidt svært at koble togstammen sammen, når den står på skinnerne, det er en fordel at lægge sættet på siden, så går det meget lettere. Togsættet er ikke afprøvet med almindelige koblinger,

men de kan monteres. På lige stræk kobler det tæt, og det ser rigtigt godt ud, i kurver åbner overgangen mellem vognen sig. Både kobling og overgange er dog mere snedigt fremstillet end på de tidligere MA-togsæt.

Inden togsættet blev sat på skinnerne i klubben (NMJK), var motorvognen tilkørt med ca. ½ time i hver retning uden resten af vognene på, så det var klar til at køre i klubben. Uden lyd er der lidt knurren, men ikke overvældende. Prøvekørslen foregik uden problemer, og der var ingen afsporinger, man skal dog nok ikke have kurver, der er mindre end de anbefalede R3, som der står i de medfølgende papirer. Togsættet opnår en realistisk hastighed; det kører godt, og gør en god figur på anlægget. Der er hæfteringe på en af de fire trækkende aksler, og der er ikke konstateret nogle problemer med de stigninger, der er i klubben (NMJK).

Nu skal det ikke lyde som en negativ anmeldelse, for der er en del småting ved sættet, der kunne have været bedre. Men dyrer man hobbyen i den nyeste epoke, så vil jeg sige, at det er et must at have modellen af ICE-TD, for det er et flot og velkørende togsæt. Men længden gør, at man skal have plads til det. Har man en togstamme med Hobbytrades dobbeltdækkere, så ser de rigtigt godt ud sammen.

Flemming Møss

SET
HØRT

Ølvogne fra Märklin

Sæt med fem ølvogne litra ZA og ZB

Kat.nr. 48 779, skala 1:87

I løbet af året 2015 udsender Märklin et sæt med danske ølvogne fra Carlsberg og Albani.

Modellerne baserer sig på hvide IB-vogne fra HobbyTrade, og derfor er det kun modellerne fra Albani, som er korrekte. Vognen fra Carlsberg – ZA 99 550 – med grønt logo er nogenlunde korrekt, hvorimod vognene med højtsiddende bremsehus og rødt logo ikke har eksisteret. Carlsberg har ganske vist haft vogne med højtsiddende bremsehus, men dette var udformet med 'hustag' og vindue. Den røde på-

skrift har også været benyttet i slutningen af 1940'erne, men det var på vogne af HD-typen med 5000 mm akselafstand.

Sættet kommer til at indeholde følgende vogne: ZB 99 688 og ZB 99 690 (begge fra Albani), ZA 99 550 (Carlsberg/grøn påskrift), ZA

99 547 og 99 546 (Carlsberg/rød påskrift). Der udsendes også et sæt med fire vinrøde personvogne litra CL. Disse har dog intet med forbi- ledet at gøre, idet både vognkasse, tag og bogier er meget forkerte. Sørgeligt!



Masser af MY

For godt 15 år siden kunne man kun få en enkelt model af DSBs litra MY, nemlig Märklins – alt for korte – vinrøde 1106. Senere kom en udgave i rød/sort baseret på samme grundmodel, der stammede fra begyndelsen af 1960'erne. Også den gule målevogns-MY og tjenestelokomotivet MY 1135 blev fremstillet.

Men så skete en hel masse i begyndelsen af 2000-tallet, idet HELJAN lancerede en række MY. Trods korrekte dimensioner, var disse dog af tvivlsom kvalitet både detalje- og driftmæssigt. Mange dele, bl.a. håndbøjler, underhængte plove/puffer og vinduesviskere, skulle man selv montere. Senere blev det dog bedre, idet nye oplag af MY blev leveret med påsatte metalbøjler, vinduesviskere m.v.

Også ROCO udsendte MY i vinrøde og rød/sorte udgaver. Også disse var - næsten - målmæssigt korrekte, men havde flere detaljefejl. Driftsikkerheden var fin - men ikke den medfølgende lyd. I året for MY'ernes 60-årige fødselsdag, blev der udsendt flere MY fra Dansk Hobby, Märklin og NMJ, både i vinrøde og sort/rød udgaver. Vi bringer her -uden fotos - en kort omtale af modellerne:

Märklin MY 1140 (39 670)
- epoke III

Märklin MY 1121 (39 674)

- epoke IV

39 670: Vinrød med ovaludstødning og skørte (korrekt).

39 674: Rød/sort med ovaludstødning og underhængte plove (korrekt).

Nu korrekt dimensioneret i målestok skala 1:87. Gode køreegenskaber på spor og i sporskifter. Motoren er en centermotor med kardanaksel.

Fin støbning (metal), og pæne detaljer, bl.a. bedre bogier, 'gennembrudt' udstødning og vinduesviskere. Flot interiør i førerrummet. Men modellen har dog også et par 'uvæsentlige' smuttere, bl.a. har MY 1140 et lidt forkert designet vingehjul på fronten. Fartstriberne er hvide, men de skal egentlig være creme.

Håndbøjler er i metal, og frontlygterne har de rigtige størrelser, hvor den øverste helt korrekt er større. Taget er svagt grå-sølvfarvet, hvilket ikke er helt rigtigt. Men det kan gå an.

De mange lydfunktioner forekommer lidt 'flade', men det afhænger vel af øret? Her er lyde med drift, start, stop, signalhorn (forkert) og trillefløjte.

MY 1140 har skørt til epoke III. Dette er gennembrudt med koblingsarm og kobling. Det samme gælder MY 1121 med underhængte plove.

Modellerne er til AC, men udsendes senere i DC-udgave fra TRIX.

NMJ (Topline) MY MY 1148

Fin og næsten korrekt model fra Norsk Model Jernbane. Den er i rød/sort med underhængte plove (epoke IVb) Disse sidder lidt for lavt, og kan støde på hjertestykke i sporskifter. Plovene er af den norske type (Norrlandsplow).

Fine detaljer, bl.a. sorte håndbøjler ved dørene. Håndtagene på fronten er støbt ind i karosseriet. Modellen har rilleudstødning, hvilket er korrekt.

Modellen med lyd har diverse effekter, bl.a. til- og frakobling, udkald til tog m.v. Af uransagelige årsager har man monteret tyfon-lyd. Det er forkert, det skal være en fløjte som hos et damplokomotiv. Fås til både DC og AC med eller uden lyd.

90 103 DC

91 103 DCC m/lyd

95 103 AC digital

96 103 AC m/lyd

(www.nmj.no)

Dansk Modelhobby

En billig serie af MY fremstillet i samarbejde med HELJAN. Leveres både i vinrød og rød/sort (epoke IV, 1114, 1130 og 1159) analogudgave uden lyd. Løsdele, fx håndbøjler medfølger. Dem skal man altså selv montere. Også underhængte plove skal man selv montere. Derimod er vinduesviskere monteret ved leveringen.

Modellerne er 'lagervare' fra HELJAN, og har derfor disse modellens fortræffeligheder og fejl. Der er ikke lyd i modellerne.

Epoke Modeller - 2015

...alt det, du mangler - til modeljernbanen

I januar udsendte vor nok mest initiativrige tilbehørproducent EpokeModeller sit 2015-katalog. Atter er det fyldt med spændende tilbehør til modeljernbanen, primært den danske. Her finder man alt det, der gør anlægget levende og detaljerigt, og Per Møller – der står for virksomheden og udvikling af modeller – har igen været ude i alle kroge for at finde det sjoveste og mest spændende tilbehør.

De 16 sider omfatter bl.a. modeller og figurer, fx det cyklende folk, det drikkende folk (med alskens ølvogne og ølkasser), PostDanmark i aktion med breve, cykler, postbiler o.s.v. I sidstnævnte kategori finder man også perronkærere, posttraktorer og containere. Ved hjælp af nævnte posttilbehør kan man bygge et skønt miljø omkring posthuset ved stationen.



Side 4 i kataloget giver mange muligheder for at føre kommunikation mellem byerne, nemlig med typiske danske telefon- og telegrafpæle, telefonbokse fra KTAS og JTAS. Desværre er højderne på telepælene ikke anført, hvilket er lidt ærgerligt. På de efterfølgende sider finder man tilbehør til stationernes pakhuse og eftersynskolonner, med perrontaktorer, trækvogne og skinncykler i alskens udformninger.

Også landevejskøretøjerne bliver godt forsynet med benzin fra benzintanke, olietønder m.v. fra diverse olieselskaber ...og for at få disse produkter ud til kunderne kan EpokeModeller levere tankbiler (type Bedford) fra BP, ESSO og Shell.

Til byens rum finder man bænk, brandalarmer og skraldespande.

Firmaet kan også levere et par enkelte skinnebårne køretøjer, nemlig brinttransporter fra Hede Nielsen, og der arbejdes på at fremstille en lille tankvogn fra BP hhv. SHELL med gammeldags akselgafler. Det bliver spændende at se slutudgaverne.

I sidste afsnit af kataloget finder vi mange typer bygninger til maskindepoter m.v., bl.a. remiser, vandtårne og signalposter, ligesom der er et stort udvalg af vandkraner til DSB og privatbanerne, sporstopper og slaggegrave.

Til den hyggelige danske landsby kan firmaet levere enfamiliehuse, stuehuse og udbygninger til 'farmen'. Også et par fine kirker har fundet vej i kataloget. Til stationsbyen fås fleretages huse i diverse udformninger, og man har ikke glemt hyggelige små stationsbyg-



ninger, bl.a. Helsingør, Gislinge og Stensgård. Sidstnævnte er en nyhed.

EpokeModeller er også ved at udarbejde en husrække, der kan stå i baggrunden på et smalt anlæg. Husrækken fremstilles som halvre-lief i en bredde af kun 3,5 cm.

Endelig kan man stadig få typiske danske broer og viadukter til at føre jernbanen over vejene....eller omvendt.

Tjah, her mangler ikke noget, og ønsker man at vide mere – bl.a. priser på produkter – kan man studere EpokeModellers hjemmeside www.epokemodeller.dk – eller rette forespørgsel til info@epokemodeller.dk

DMJU udstilling i Køge

Lørdag-søndag den 25.-26. april

Det er næppe ukendt for LOKOMOTIVETs læsere, at Dansk Model Jernbane Union (DMJU) igen afholder udstilling i foråret 2015.

Det foregår denne gang i Køge Hallerne den 25.-26. april, hvor der atter vil være deltagelse af mange forhandlere, fabrikanter og foreningens klubber. Sidstnævnte udgør i dag – når dette skrives – 91 klubber. Disse omfatter mj-klubber i alle skalaer, men hovedparten er klubber, som dyrker modeljernbane i skala 1:87, dækkende hele landet, i alt 66 klubber. De enkelte klubber, skalaer, deres køresystemer m.v. kan i øvrigt ses på DMJUs hjemmeside under 'Klublisten'.

Som bekendt skifter DMJU geografisk sine udstillinger mellem landsdelene, og denne gang foregår det altså i Køge.

Arrangementet omfatter som sædvanlig mange aktiviteter. Bl.a.

har DMJU i efteråret 2014 udskrevet en fotokonkurrence for klubberne, hvor temaet var 'perroner'. Der blev indsendt flere skønne fotos, der kunne ses på foreningens hjemmeside. Vinderen blev fundet ved afstemning af klubberne i december 2014. Det blev Hedegårdens Privatbane med et smukt motiv af "Englænderen holder klar i spor 5 på Østervold station", og det fejres med overrækkelse af diplom på udstillingen.

Udstillerplan for Køge-arrangementet findes på DMJUs hjemmeside www.dmju.dk. Der er til udstillingen i Køge tilmeldt 21 klubber, der fremviser anlæg i alle skalaer. Endvidere har DMJU – selvfølgelig – egen stand med information m.v. Hertil kommer deltagelsen af mange forhandlere og producenter.

Se annoncen andet sted i bladet.

SET
HØRT



**Velkommen
hos**

Kystbanen

**Som Danmarks
største forhandler af
de kendte mærker**



märklin®



FLEISCHMANN

Roco

TRIX



tilbyder vi

**PRIS
GARANTI**

ved forudbestilling af 2015-nyhederne.

Hos KYSTBANEN får du dine modeller til tiden*)

**Alle 2015-nyhederne
er lagervare**



**Kæmpeudvalg i både
spor Z, H0 og 1**

**Stort udvalg af tilbehør til
modeljernbanen:**

**Landskabsmateriale, huse,
figurer og biler
Også en stor afdeling
med brugttog**

**) gælder i forhold til autoriserede danske forhandlere, hvor varen reelt kan købes.*

Kystbanen

- fordi vi har det!

Ordrupvej 101 · 2920 Charlottenlund · Tel/fax 39 61 20 31 · E-mail post@kystbanen.dk · www.kystbanen.dk
Tirsdag-fredag kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00 · Mandag lukket

ISSN 0108-9307



9 770108 930004