

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM  
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

# LOKO MOTIVET



# 123

MARTS 2016  
31. ÅRGANG

- Person-, post- og rejsegodsvogne hos Aalborg Privatbaner
- Danske modeltog på Märklins skinner
- DSB personvogn litra ABg
- DSB motortogsæt litra ML-FL



# To grønne.....



De grønne er godt på vej, her med Hs og Gbs på slæb

[www.mck-h0.dk](http://www.mck-h0.dk)



*Dekas Exclusive*

**Privatbane personvogne !**

**DK-H0-P0001**



OHJ Bg 294 - oplag 100 stk.

**DK-H0-P0002  
DK-H0-P0003**



LJ 75 (DK-H0-P0002) & LJ 77 (DK-H0-P0003) - oplag hvert nr. 50 stk.

Baseret på Mck's model af DSB Bg  
Dekas Exclusive modellerne kan  
**kun købes hos Dekas** direkte

Bestil dit eksemplar på [order@dekas.dk](mailto:order@dekas.dk)

På lager

én vogn: 649,-  
to vogne: 1.198,-  
tre vogne: 1.747,-

**Dekas**

[www.dekas.dk](http://www.dekas.dk)  
[info@dekas.dk](mailto:info@dekas.dk)





## Person-, post- og rejsegodsvogne hos Aalborg Privatbaner

Gennemgang af det spændende rullende materiel hos APB, denne gang om personvognsmateriellet... og lidt om driften

generelt, herunder godstransporterne. Med skitser og sjældne fotos.

6

## Danske modeltog på Märklins skinner

Märklin-kørerne har ofte problemer med at få de danske modeller til at køre problemfrit på Märklins skinner. Her fortæller vi lidt om årsagerne.

17



## DSB litra ABg

Nu har McK udsendt modeller af den populære personvogn til 1. og 2. klasse. Her ser vi lidt på typen, der var meget almindelig i epoke IV (1971-1990).

19

## Jernbanenostalgi

Genoptryk af farvelagte samlebilleder med jernbanemotiver fra 1930'erne.

26



## DSB litra ML.FL

Lidt om DSBs "lynetter" på Lille Nord. Med fotos og tegninger i skala 1:87.

29

## Varehus i Lundby

Tegning af et mindre DSB varehus i den lille sydsjællandske stationsby, Lundby.

35



## SPORSKIFTET

Denne gang om signalarme, DSB litra DQ, design af dansk mj-anlæg, litra WSD og WRD, rettelser til HELJAN produktionsliste og om HELJANs ophør med fremstilling af danske modeller.

39

## VI HAR HØRT OG SET

Anmeldelse af de nyeste danske modeller litra Ag, ABg og Bg fra McK, modeller fra DF-modeltog, SHELL-tanvogn fra BRAWA, Hs-t fra McK og meget mere.

42

Forsidefoto: AHJ ML 5205 med blandetog fra Aalborg til Scæby i lynglandskabet kort før Scæby, sommer 1967. Inde i bladet bringer vi en større tekst om det rullende materiel (personvogne mv.) fra Aalborg Privatbaner. Foto: HGC.



LOKOMOTIVET



**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)  
Ole S. Petersen (OSP)  
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:**  
800 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.



## Tak, tak, alle sammen!

Go'dag igen, og velkommen til det første nummer i LOKOMOTIVETS 31. årgang, nr. 123.

Først og fremmest, så stor tak til jer alle for den fine støtte, vi har fået ved abonnements-fornyelser – selv om prisen på bladet er skruet godt i vejret, så har næsten alle meldt positivt ud. Heldigvis har vi kun mistet nogle få abonnenter, men slet ikke det antal, vi havde forventet. Faktisk kun fire ud af ca. 500. Det er jo dejligt!

Tjah, nogle læserne har endda lagt ekstra kroner oven i abonnementsbeløbet som hjælp til portoen, der som bekendt nu er steget gevaldigt. Normalt skulle man betale kr. 600,00 for et årsabonnement, men nogle læsere har lagt diverse beløb oven i. Det gælder beløb fra kr. 100,00 til 1.400,00. DET SIGER VI TUSINDE TAK FOR – det hjælper os meget, og så glæder det os naturligvis, at man gerne vil støtte os, og dermed viser, at man kan lide vort blad. TAK! TAK!

Nu håber vi, at vi kan levere et læseværdigt jernbaneblad som tak for støtten. Vi vil i hvert fald bestræbe os på det.



Vi foretog en lille analyse af, hvor i landet vi har vore abonnenter. Her ligger København, Frederiksberg og Nordsjælland (Holte, Virum, Lyngby m.v.) i top. Dernæst har vi mange abonnenter i Sydsjælland, mens Nordvestsjælland er sparsomt repræsenteret. Slagelse er dog også godt med.

I Jylland har vi mange abonnenter i Nord- og Sønderjylland, mens kun få personer i Midtjylland holder bladet.

Bedst er det i Aalborg, mens Århus kun er repræsenteret med få abonnenter.

Mærkværdigvis har vi kun meget få læsere i 5000-området. Og disse placerer sig primært i Odense og Nyborg.

Men det mest besynderlige er, at næsten ingen jernbaneklubber holder bladet. Der findes ca. 100 klubber i Danmark, som dyrker jernbanerne, men kun ca. 10 klubber får leveret LOKOMOTIVET til døren. Mange klubmedlemmer holder muligvis bladet, men altså ikke selve klubberne. Øv! Og så kommer spørgsmålet: Hvorfor abonnerer klubberne ikke på et blad, som beskriver deres hovedinteresse?



Dette nummers indhold minder om et godt gammeldags blandet tog. Her er vist noget for enhver interesse: Moderne jernbane, nostalgisk jernbane, sporplaner, privatbane og DSB, märklin o.s.v., så her skulle det være muligt at få samlet en solid viden om jernbanerne og lidt hyggelæsning på én og samme tid? Her er bl.a. tekster om DSBs små Y-togsæt litra ML-FL, og lidt om forbillederne til MCKs ABg-vogne – og så bringer vi en lang spændende tekst om APBs rullende materiel (person- og rejsegodsvogne) med tegninger og sjældne fotos, samlebilleder af jernbaner fra 1930'erne, nyheder... og meget andet.

I de kommende numre fortsætter vi med at mixe bladet, således at så mange som muligt får noget ud af at betale den høje pris som bladet nu er steget til.

Nu er vor bog om DSBs godsvogne 1945-1965 omsider udkommet, og vi beklager forsinkelsen. Der har desværre været en hel del produktionsvanskeligheder som vi er uden skyld i. Men salget er gået strygende. Trods det lidt større oplag end normalt, er den nu næsten udsolgt, så ønsker man at være med skal man skynde sig med at indbetale kr. 450,00 til vor konto Danske Bank reg.-nr. 9570 konto-nr. 10 25 16 05, TpT c/o Torben Andersen, 4700 Næstved.

Vi er i gang med at fremstille et rettelles- og supplementshæfte til bogen. Dette forventes udsendt med LOKOMOTIVET nr. 125 (september) til de læsere, der har købt bogen. Hæftet er gratis.

Vi går nu i gang med 2. del om DSBs private godsvogne litra ZA, ZB, ZE, ZF m.fl. i årene 1945-1965. Det var tanken, at også DSBs specialvogne skulle medtages i dette bind, men det bliver alt for omfattende, og må derfor beskrives i egen bog. Mere om dette, når det bliver aktuelt. Næste projekt efter disse to bind bliver DSB godsvogne 1966 til 2001.



DMJUS medlemmer har kåret årets model 2015. Valget er – for trækkraftens vedkommende – faldet på BRAWAs diesellokomotiv VLTJ ML25. Et mystisk valg efter vor opfattelse. Det er jo blot en ommalet tysk grundmodel, og en meget lidt anvendelig model på de fleste modeljernbaner. Den har været billig at producere, idet den jo som allerede nævnt blot er ommalet. Hvorfor har man fx ikke valgt HELJANs MO-vogn i 500-serien? Den har kostet tusinder af kroner at udvikle og producere, og den er jo anvendelig på mange modeljernbaner, som dyrker epoke III. Det havde også været et stort skulderklap til firmaet. Derfor forstår vi godt, at HELJAN ikke længere vil være med i legen, og derfor har meddelt os, at man ophører med at producere danske modeller. Læs mere under nyhederne.



Sluttelig kan man på side 37 læse, hvad vi forventer at bringe i næste nummer. Vi ses til maj.

Køb nu – kun få eksemplarer tilbage

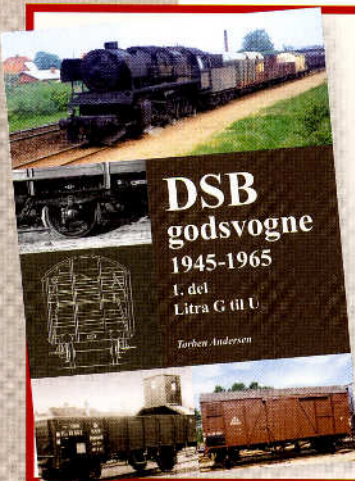
## DSBs godsvogne 1945-1965 1. del, litra G til U

Pris kr. 450,00 incl. moms.  
Bogen fås ved at indbetale beløbet til

Danske Bank reg.-nr. 9570  
konto 10 25 16 05,  
TpT c/o Torben Andersen,  
Odensevej 124, 2.tv,  
4700 Næstved

Med venlig hilsen

LOKOMOTIVET





# DSB AF/CP

LEVERINGSKLAR!

Vejl. udsalgspris:

DKK 595,-



5150  
5151

AF 95  
AF 96

(teak m. berliner bogie)  
(teak m. berliner bogie)



5152

AF 98

(rød m. berliner bogie)



5153  
5154  
5155

CML 2267  
CP 2938  
CP 2959

(rød m. berliner bogie)  
(rød m. berliner bogie)  
(rød m. berliner bogie)



5156  
5157

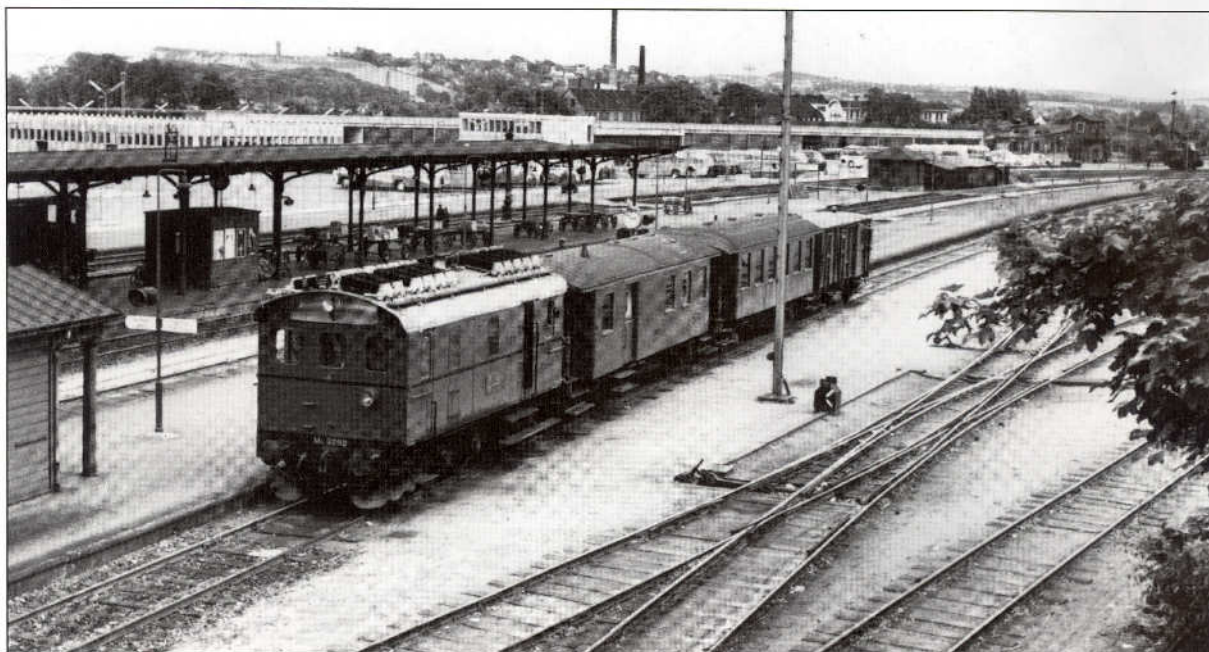
CP 2931  
CP 2963

(teak m. berliner bogie)  
(teak m. træ bogie)





AHJ ML 3202 med tog på Aalborg station, 1962. Lokomotivet medtager den kombinerede person- og postvogn litra DC, en standardpersonvogn litra C og en rejsegodsvogn litra EB. Foto: JGC/JMK.



# Person-, post- og rejsegodsvogne hos Aalborg Privatbaner

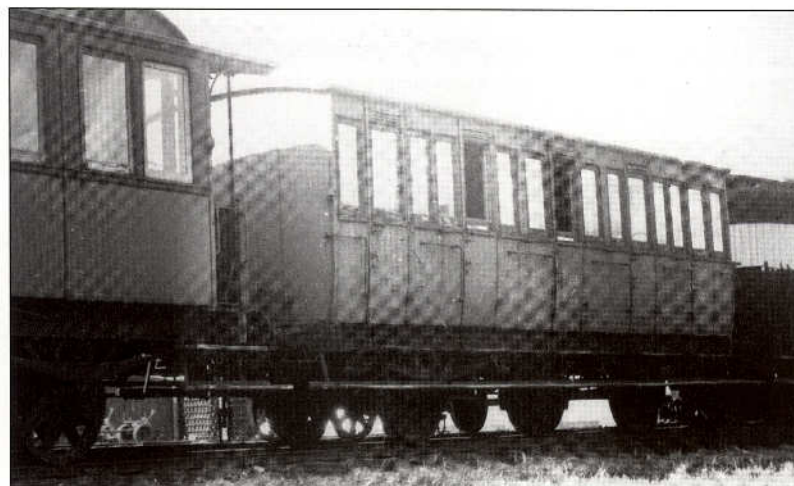
■ Af Torben Andersen

Den 18. marts 1897 indviedes den første del af FFJ - strækningen Nørresundby-Fjerritslev - under festlige former. Nogle måneder senere - den 18. juli - indviedes Sæbybanen og strækningen fra Nørresundby havnestation til Nørresundby statsbanestation.

De første år udgik FFJs tog fra Nørresundby, men efter 5. September 1900 udgik alle tog fra Aalborg.

Allerede tidligt sammensluttedes privatbanerne AHJ, AHB og FFJ i et driftfællesskab under navnet Nordjyllands Forenede Privatbaner - et navn, der efter åbningen af Hjørring Privatbaner i 1913 ændredes til Aalborg Privatbaner. Dette driftfællesskab omfattede fælles direktion og direktør, teknisk ledelse med baneingeniør, maskiningeniør, trafikinspektør og stationsforstander ved Aalborg G. Der var endvidere fælles lokomotiv- og godsstationer

i Aalborg. De store privatbaneværksteder og remiser i Aalborg, der blev taget i brug den 1. November 1901, var ligeledes fælles for de tre Aalborg-baner. De blev i øvrigt teg-



## Aalborg Privatbaners strækninger:

### FFJ, Fjerritslev-Frederikshavn:

Aalborg-Fjerritslev 52,7 km (åbnet 19. marts 1897 - nedlagt 31. marts 1969).

Aalborg-Sæby 68,0 km (åbnet 18. juli 1899 - nedlagt 31. marts 1968).

Sæby-Frederikshavn 12,6 km (åbnet 18. juli 1899? - nedlagt 27. maj 1962).

Aså-Ørsø 5,4 km (åbnet 11. november 1914 - nedlagt 31. marts 1968).

### AHB (oprindeligt ANSJ):

Års-Nibe-Svendstrup 49,6 km (åbnet 15. juli 1899 - nedlagt 1. april 1969).

Års-Hvalpsund 25,5 km (åbnet 3. juli 1910 - nedlagt 1. april 1969).

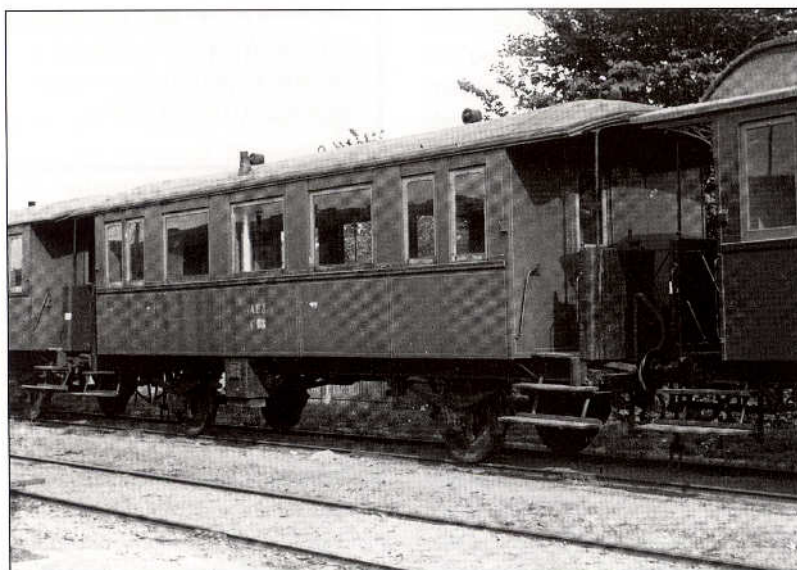
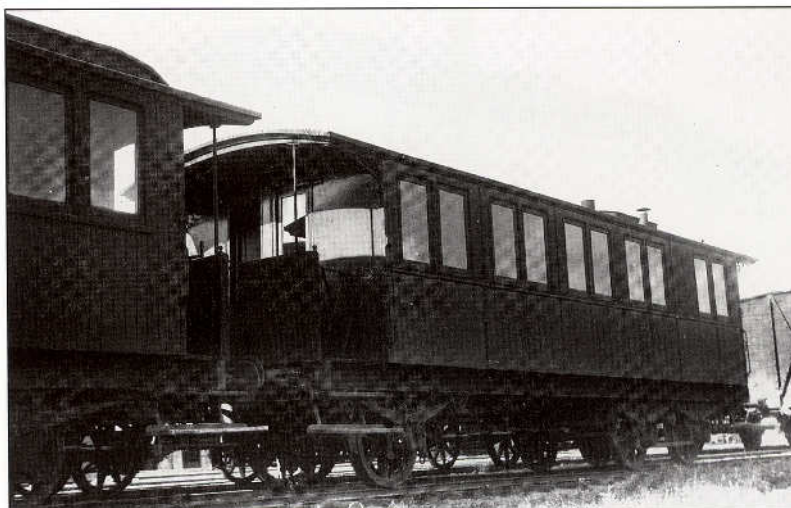
### AHJ:

Aalborg-Hadsund 56,3 km (åbnet 2. december 1900 - nedlagt 1969).

Kupevognen FFJ B 34 blev leveret af Scandia i 1899. Den målte 9290 mm over pufferne, og havde en akselafstand på 4500 mm. Den havde 8 kupeer med plads til 8 siddende på 2. Klasse og 40 siddende på 3. Klasse. Ifølge kilder skulle den være ophugget i 1952, men her er den fotograferet i Aalborg 1954/Sv./ Arkiv PÅ SPORET.



FFJ CV 105 i Aalborg 1954; den blev leveret sammen med fire andre vogne, oprindeligt FFJ 1-5. Vognene havde varmekedel, og blev leveret af Scandia i 1898. I 1909 blev CV 105 ombygget. Den havde derefter plads til 37 siddende på III klasse. Den var 11 200 mm lang over pufferne, og havde en akselafstand på 6210+1750-1750 mm. Over kedelrummet ses skorstenen fra varmekedlen stikke op gennem taget. Udrangeringsår er ukendt. Foto: Svj/PÅ SPORET.



AHJ C 63 var en forholdsvis kort personvogn, der målte 11 140 mm over pufferne. Den blev leveret af Scandia i 1912 som C 84, og var bygget i tidens stil med hvælvet tag, jernbeklædning og åbne endeperroner. Den lille vogn havde plads til 45 siddende i et enkelt storrúm. Desuden havde den tærkloset i den ene ende. Den havde oprindeligt træsæder, men de blev ved moderniseringen i 1952 udskiftet med sæder i plastic. Samtidig blev vognen omnummeret til AHJ C 63. Vognen var rødmalet med gule stafferinger. Foto fra Hadsund N, 1955. Clausen/DMJK.

Her ses skitser af de små vogne AHJ 46,47 og 62-67, der blev leveret af Scandia hhv. Arlöf i årene 1904-1912 (oprindeligt som 96, 95, 83-84, 86-89).

net af DSBs daværende maskindirektør Otto Busse.

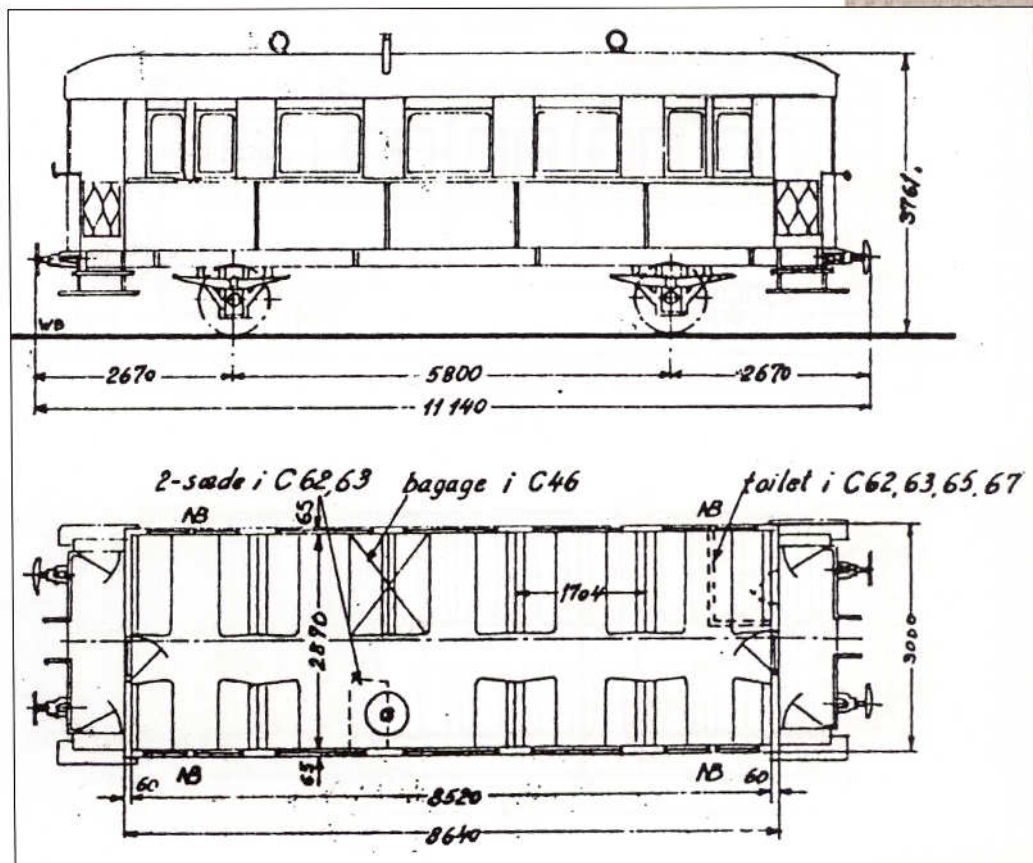
I 1914 åbnede den 5,4 km lange Aså-Ørsø-bane som en sidebane til Sæbybanen.

#### Lidt om driften

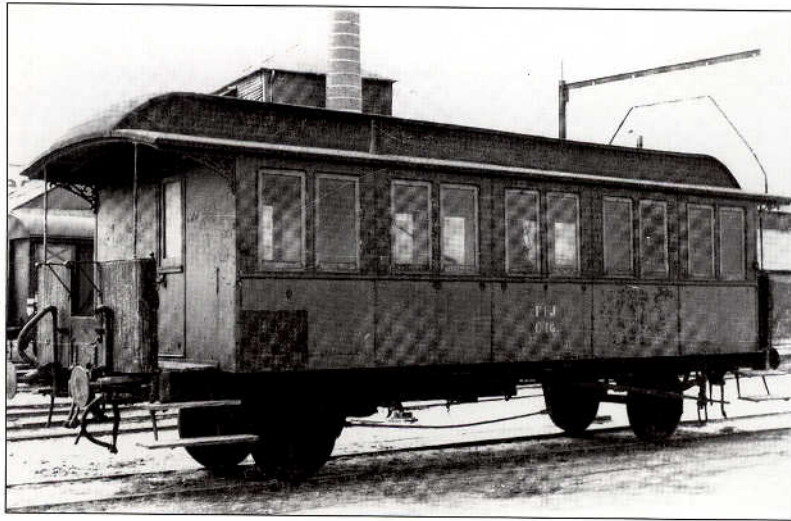
Fra banens åbning kørte der på FFJ tre tog dagligt i hver retning, og dette ændrede sig ikke de første mange år, selv om man i år 1900 transporterede ca. 350.000 rejsende årligt.

Undervejs indkøbte man forskelligt materiel for at kunne imødekomme passagerernes behov, og samtidig billiggøre driften. Der indkøbtes motormateriel: Triangelvogne og diesellokomotiver, som delvis erstattede den dyre dampdrift, og personalestyrken reduceredes derefter kraftigt.

Det var ikke verdens hurtigste tog, der kørte på banerne. I 1935 startede et tog på den 80,6 km lange strækning Aalborg-Hørby-Sæby-Frederikshavn kl. 8,15 – det







var fremme i Frederikshavn kl. 10,32, altså en tur på næsten 2,5 timer. På det tidspunkt kørte seks persontog på hverdage hver vej, hvilket kun var lidt mere end da banen blev anlagt. På søndage kørtes fire persontog i hver retning. På sommersøndage kørtes flere tog. De tre tog fremførtes med Triangelvogne, mens resten havde damp som trækraft.

På Aalborg-Hadsund Nordstrækningen tog det – også i 1935 – et tog at tilbagelægge turen på godt to timer. Her havde man dog seks tog på hverdage i hver retning.

I 1940 anskaffede man sig den første af tre skinnebusser, det var

ombyggede landevejsbusser, der sammen med damptogene og det øvrige motormateriel klarede persontrafikken på bedste vis i de efterfølgende år.

I 1955 – efter anskaffelse af marcipanbrød – kørtes en blanding af tog på FFJ, bl.a. fremførtes godstog nr. 6 fra Aalborg til Fjerritslev af diesellokomotiv med 40 km/t. De øvrige tog blev klareret med skinnebusser SM og et par Triangelvogne. Et sådan af sidstnævnte kørte fra Aalborg kl. 5,56 medførende et bureau – det var fremme i Fjerritslev kl. 8,15.

På lørdage blev visse tog, der skulle videreføre til Thisted, frem-

FFJ C 16 var en toakslet storrums-vogn, der sammen ned C13-C15 og C 17 leveredes af Scandia i 1898 som C 72-76. Vognene havde oprindelig pladebeklædning, men moderniseredes i 1952, så nr. 13, 14 og 17 fik rødmalet teakbeklædning, mens nr. 15 og 16 beholdt jernbeklædningen. Vognene havde plads til 50 siddende, men var ikke indrettet med toilet. Alle var forsynet med både vakuum- og trykluftledning....og håndbremse. På det flade stykke på taget var der oprindelig små vinduer og jalousier, men blev på et tidspunkt beklædt med tagpap. Oprindelig havde vognen også stjernehjul, men disse blev undervejs udskiftet med skivehjul. Foto fra Nørresundby havnestation, 1968. JGC/JMJK.

ført af Sm-materiel fra TFJ (tog 313 og 319). Hastigheden for de fleste Sm-tog var 60 km/t.

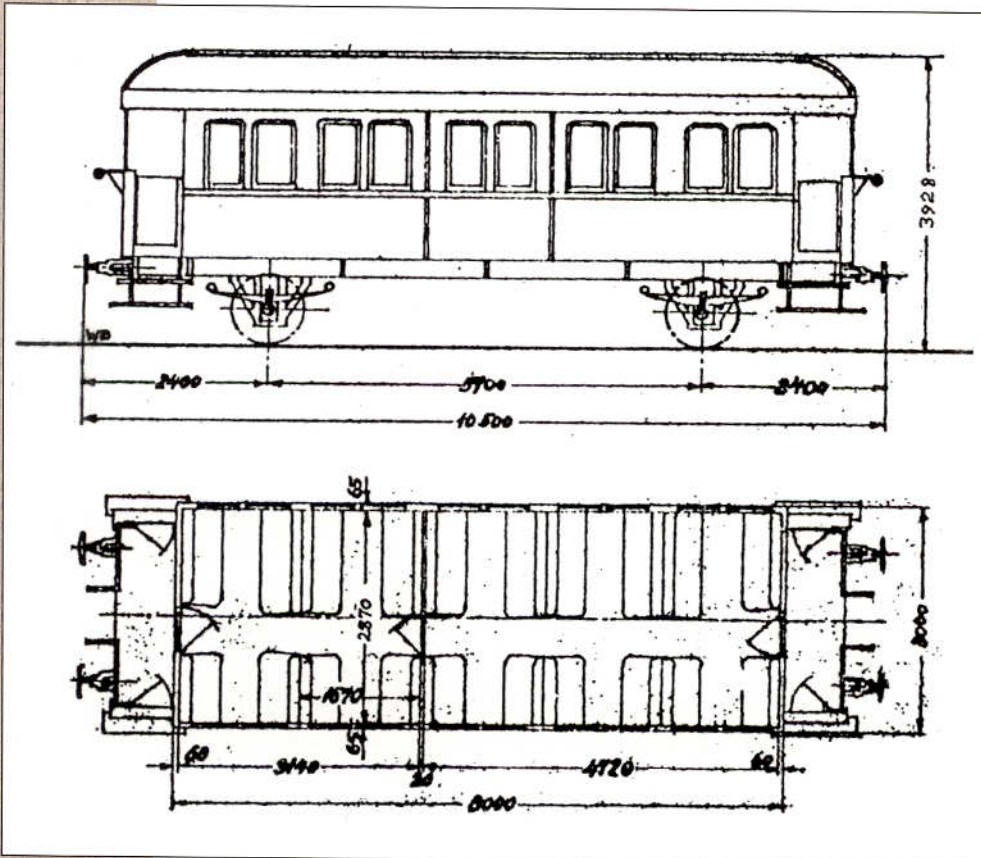
På strækningen Aalborg-Frederikshavn over Dronninglund og Sæby kørte i 1955 relativt flere tog. Disse fremførtes af Triangelmateriel, diesellokomotiver og skinnebusser, og det tog i gennemsnit 2,5 timer at gennemkøre strækningen. Tog nr. 31 med diesellokomotiv kunne kun gennemløbe strækningen på godt tre timer. Det startede kl. 13.50 fra Aalborg G (Ag), og var fremme i Frederikshavn G (Fg) kl. 17,06.

Man havde også travlt på strækningen Aalborg-Hvalsund i 1955, idet der på hverdage kørtes otte tog dagligt i hver retning. Bortset fra to tog, så fremførtes de alle med Sm-skinnebusser med en fart på 60 km/t. Turen varede godt 1,5 time. Tog 50 med dieselmaskine medtog postbureau, og med en hastighed på 45 km/t varede turen godt tre timer.

På strækningen Aalborg-Hadsund anvendtes primært SM-skinnebusser (1955), og med en hastighed på 60 km/t kunne turen gøres på to timer. Der kørte også et godstog med diesellokomotiv (tog 6). Det medførte bureauvogne, og gennemløb strækningen med 50 km/t, hvilket gav en drifttid på godt to timer fra Aalborg G.

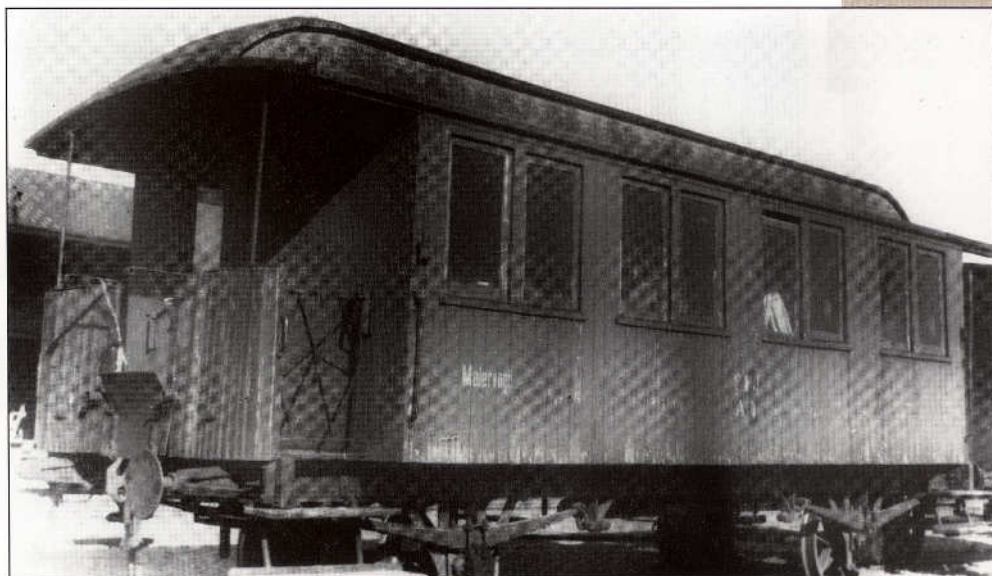
To gennemgående tog fra Aalborg til Randers blev på strækningen AHJ kørt af Sm-skinnebusser fra

Herunder skitser af FFJ C 13-17, leveret af Scandia i 1898, opr. C 72-76.





Der kendes ikke mange fotos af de små personvogne litra A fra FFJ. Men her ses FFJ A4 som malervogn i Aalborg, 1954. Vognen - og dens søstre A 3 og A5-6 - var kun godt 9000 mm lange, men havde i fire kupeer plads til 12 siddende på II klasse og 16 på III klasse. De var indrettet med sidegang. Bemærk, at platformens rækværk er fremstillet med brædder. Efter udrangering blev A4 taget i brug som malervogn, og udrangeredes omkring 1956. Foto: Ukendt.



RHJ. Det var et formiddags- og et eftermiddagstog.

På den 8,5 km korte strækning mellem Dronninglund-Ørsø-Asaa kørte på hverdags formiddage i 1955 tre tog med Triangelvogne. Om eftermiddagen blev turene overtaget af rutebiler. På søn- og helligdage kørte ingen tog; trafikken blev derimod klaret med rutebiler.

Der var sket en del ændringer det sidste år inden nedlæggelsen. Køreplanen gik fra maj 1968 til maj 1969, men allerede i foråret 1969 måtte banerne jo som bekendt lukke.

Bortset fra tog 701, der var godstog, så fremførtes alle tog mellem Aalborg og Fjerritslev med Sm-skinnebusser, i alt 11 tog i hver retning på hverdage. Hastigheden var 60 km/t.

På samme måde kørtes de fleste tog på hverdage mellem Aalborg og Hvalpsund med SM-skinnebusser. Kun tog 740 fremførtes af diesellokomotiv med en hastighed på 45 km/t.

Trafikmønstret på Aalborg-Hadsund var ikke anderledes det sidste

år inden nedlæggelsen. De otte tog blev alle klaret med Sm-materiel. Godstog nr. 760 blev fremført af dieselmaskine.

#### Godstrafikken

Følgende tekst afviger lidt fra hovedemnet, men det er alligevel medtaget som en slags introduktion til en kommende tekst om bernes godsvogne.

Banerne havde en omfattende godstrafik. I 1955 var de vigtigste transporter på FFJ:

Kunstgødning mellem Nørresundby C station (fabrik) og Aalborg til Thisted (oplag) og i mindre omfang til købmænd og andelsforeninger. Foderstoffer blev sendt fra Aalborg og Nørresundby (fra skibe) til kunder på strækningerne. Kul og koks sendtes fra Nørresundby havnestation til Thisted, Nibe og Løgstør.

Brændselsolie udgjorde også en stor del af godstrafikken, hvor man især kørte brændselsolie til kartoffelmelsfabrikken i Dybvad. Fra

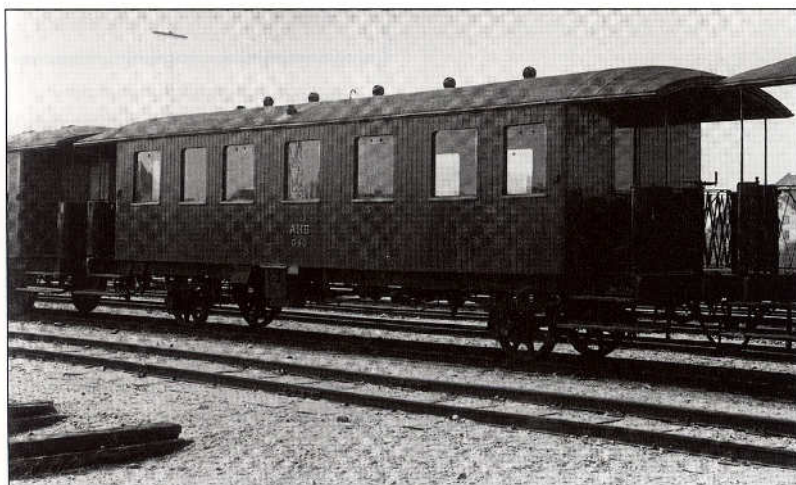
denne fabrik blev der afsendt kartoffelmel til Aarhus for eksport, og til Sæby og Aalborg.

Fersk kød blev transporteret fra Slagteriet i Fjerritslev og Thisted til Aalborg havn (skib), mens levende dyr blev kørt fra Fjerritslev til Aalborg for videre transport med DSB. Også fra Sæby blev der befordret levende dyr til DSB i Aalborg.

Godstrafikken på AHB omfattede på samme måde som for FFJ store mængder kunstgødning. Fra garverierne på Sjælland sendtes limlæder (affald) til Nibe.

Fra Nørresundby havnestation (skib) sendtes kul til gasværkerne i Nibe og Aars. Også på denne strækning sendtes mange levende dyr fra Nibe og Aars til Aalborg havn.

En usædvanlig transport for en privatbane var muslinger, der i vintermånederne udgjorde store mængder hos AHB. Disse blev alle sendt til Frankrig.



I 1956 købte APB to vogne fra den nedlagte Hammelbane. Det var A4 og A5, der hos APB blev til AHB C 40 hhv. C 41. Mens C 41 i indretning lignede de store standardtrævogne fra Scandia, så var C 40 anderledes indrettet. Den havde ét storrum og to små kupeer med plads til i alt 52 siddende. Disse små kupeer lå på hver side af toiletet i vognens ene ende, hvilket var et usædvanligt arrangement. Vognen var 13 230 mm lang, og havde en akselafstand på 7460 mm. Den var bygget af Scandia i 1916, og blev moderniseret samme sted i 1953. Foto fra Aalborg, 1960. CO.





*Triangelvognen APB M 1 med den kombinerede person- og rejsegodsrum DAE 21 i Hvalsund Færge, juni 1962. Triangelvognen var leveret i 1939. Den havde plads til 37 siddende, og kunne køre maks. 70 km/t. Dieselmotoren, der monteredes i 1951, ydede 125 HK. DAE 21 var leveret af Scandia i 1920 (oprindelig DAE 123), og førte 16 siddepladser på 1. Klasse. Den var desuden indrettet med post- og bagagerum. Den blev moderniseret af APB i 1954. Den havde udvendig fyrrebeklædning og faste vinduer (se skitse side ??). Foto HGC.*

Hos AHJ var det igen kunstgødning, der udgjorde de største transporter. Fra Gudumholm sendtes store mængder af kalksten til sukkerfabrikkerne i Assens og Odense.

Endelig havde AHJ omfattende transporter af træ fra fabrikken i Vaarst, mens der sendtes et utal af

åbne vogne med tørv fra Gudumholm til cementfabrikken Rørdal, Aalborg.

Vi vil senere se nærmere på godsvognmateriellet hos APB.

#### **Det rullende materiel i 1950'erne**

I 1951 var der fortsat tre-fire damplokomotiver i drift foruden tre damprangermaskiner. Det var vigtigt hurtigt at gøre disse uøkonomiske damplokomotiver overflødige.

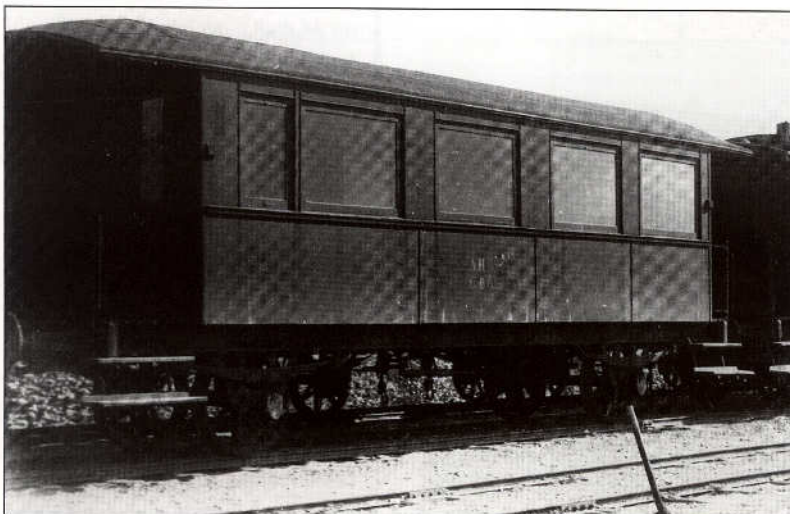
APB ønskede i begyndelsen af 1950'erne at modernisere hele lokomotiv- og vognparken, og fik i 1951 garanti af kommunerne for den fortsatte drift. Banerne gik omgående i gang med de ønskede moderniseringer, der omfattede anskaffelse af to marcipanbrød, otte skinnebusser og bivogne, en reserveskinnebusmotor, seks dieselmotorer til indbygning i ældre motorvogne og omfattende modernisering af personvognsmateriellet.

Værkstederne var fuldt beskæftiget med at holde seks motorvogne, fem skinnebusser og fire FRIHCS fir-kantede i drift, foruden de mange person-, post- og rejsegodsvogne. Ikke mindst i juni var der brug for alt persontogsmateriel til de mange, store skoleudflugter til Sæby, Hadsund og Hvalsund, så der var altid travlhed op til juni.

Under ledelse af W. Bay rationaliseres en del, og værkstedet stod over for en gennemgribende modernisering af banernes vognpark i begyndelsen af 1950'erne. Godt 60 håndværkere var ansat på værkstedet, beskæftiget med at vedligeholde, reparere og ombygge. Her fik personvognsparken bl.a. polstrede sæder.

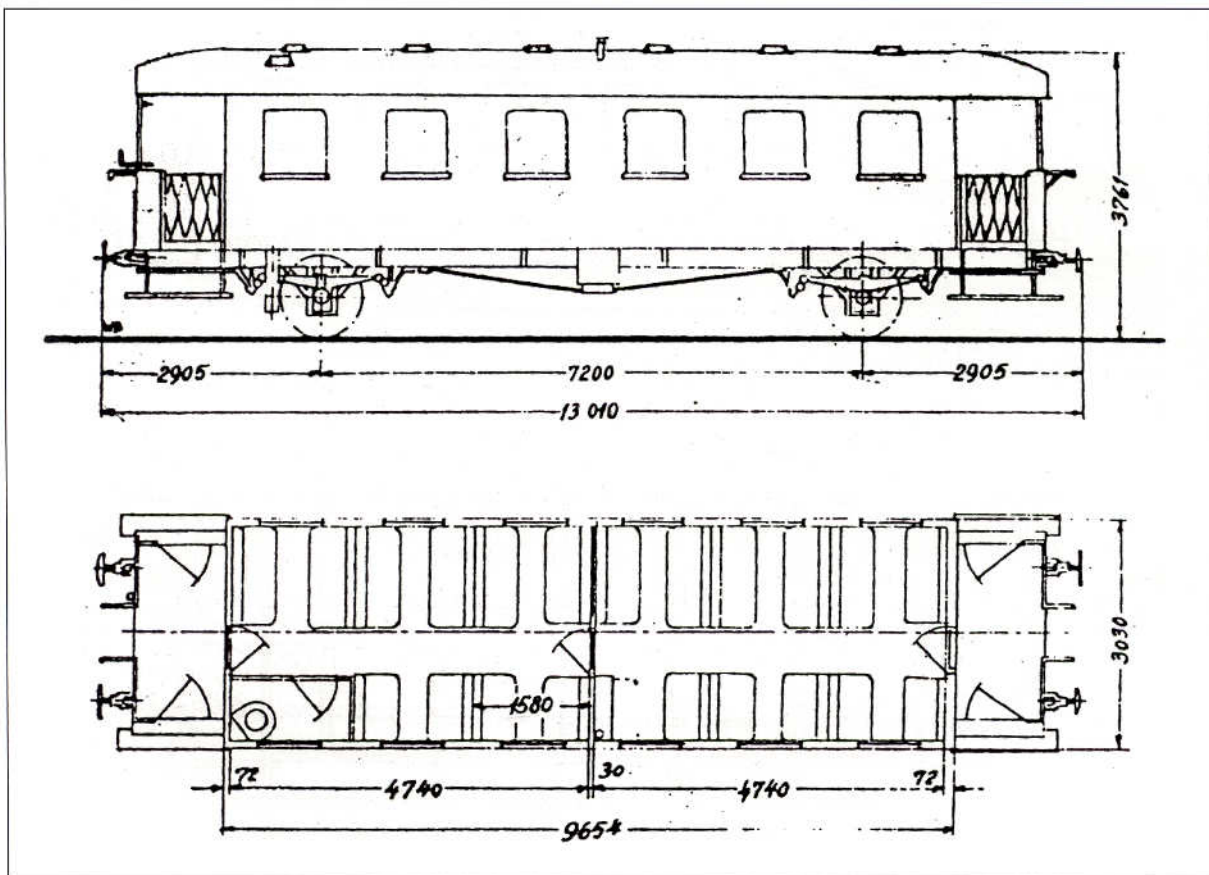
#### **Personvognsmateriellet**

Aalborg Privatbaners materielpark omfattede i 1955 ni skinnebusmotorvogne, ni skinnebusbivogne, seks motorvogne, seks diesellokomotiver, 32 personvogne, ni postvogne og ca. 400 godsvogne for-

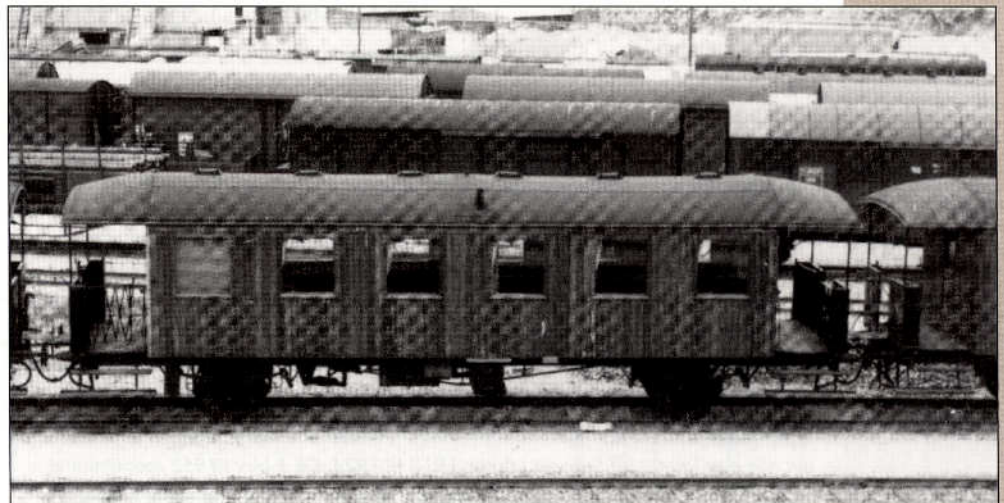


*AHB C 66 var en lille toakslet personvogn, der blev leveret af Scandia i 1904. Den var søster til C 46-47, 62-65 og 67, men havde fire store ruder med trærammer, og ingen tvillingevinduer som disse. Den havde en spareovn, men intet toilet som søstervognene. Udvendigt havde den jernbeklædning. Den blev i 1952 moderniseret med plasticsæder. Den havde kun trykluftledning. Foto fra Aalborg, 1954. Svj/PÅ SPORET.*





FFJ C 10 tilhørte en serie standard-personvogne, der blev populære hos danske privatbaner i den første halvdel af 1900-tallet. APB anskaffede sig en række af disse vogne, der næsten alle havde en akselafstand på 7200 mm, og en længde over pufferne på godt 13 000 mm. Hos FFJ anskaffede man C 5-12 og AHB 44-45. De var alle teaktræbeklædte og havde spejlglasruder. Oprindeligt havde vognene torpedoventiler, men disse blev ved moderniseringer udskiftet med kuck-kuck-ventiler. I den ene ende var der toilet. Den havde plads til 54-56 siddende, og vognene var meget vellidte af personalet og publikum. Vognene forblev i drift indtil udrangering. Foto fra Aalborg, 1967. JGC/JMJK.



uden 15 rutebiler. I 1960 var det rullende materiel reduceret til godt 35 motorlokomotiver, motorvogne og skinnerbusser, og omkring 60 person-, påhængs-, rejsegods- og postvogne og godt 250 godsvogne m.v.

Kun nogle få af banernes rullende materiel ejedes af APB-fællesskabet, bl.a. nogle rangerlokomotiver (nr. 17, 25 og 33). Langt størstedelen tilhørte de enkelte jernbanesels-

skaber, og var mærket med disses ejendomsmærker.

Man anskaffede i tidens løb 40 damplokomotiver fra diverse fabrikker, men dette emne vender vi tilbage til.

Med hensyn til motormateriellet, så indkøbte banerne løbende motorvogne og -lokomotiver. Hvilke typer, det handlede om, fremgår af LOKOMOTIVET nr. 115.

Generelt blev materiellet anvendt i flæng på de forskellige banestrækninger.

#### De første personvogne

Det rullende personvognsmateriel hos APB adskilte sig på mange må-

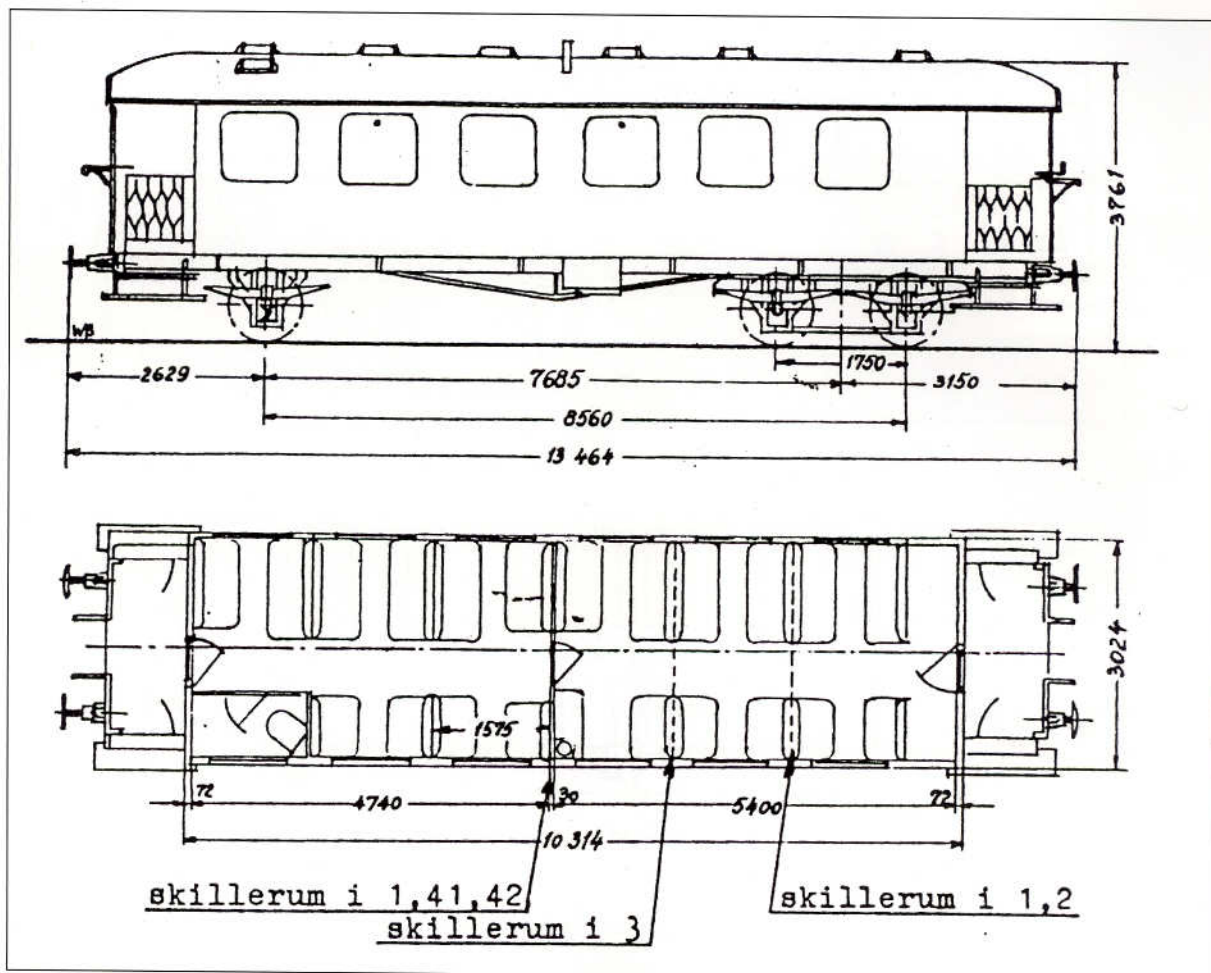
der fra materiellet fra andre privatbaner med hensyn til konstruktion. I denne tekst er benyttet skitser udarbejdet af W. Bay til brug for materiafortegnelsen for Aalborg Privatbaner, 1954. De er i skala 1:100.

De første personvogne var gammeldags kupevogne med fladt tag, leveret af Waggonfabrik Güstrow i 1897. Det var FFJ A-2, FFJ B 31-32, FFJ C 70, og FFJ D 122, sidstnævnte var en III kl. kupe- og postvogn.

Der indkøbtes også seks små kombinerede person- og kedelvogne, der havde fladt tag. Med kun to fag vinduer og et kedelrum kunne de næppe blive mindre, men den minimale størrelse har nok været et



Skitser af FFJ CB  
1-3 og AHB CB  
41-42. Bemærk,  
at indretningen  
var forskellig  
på vognene.



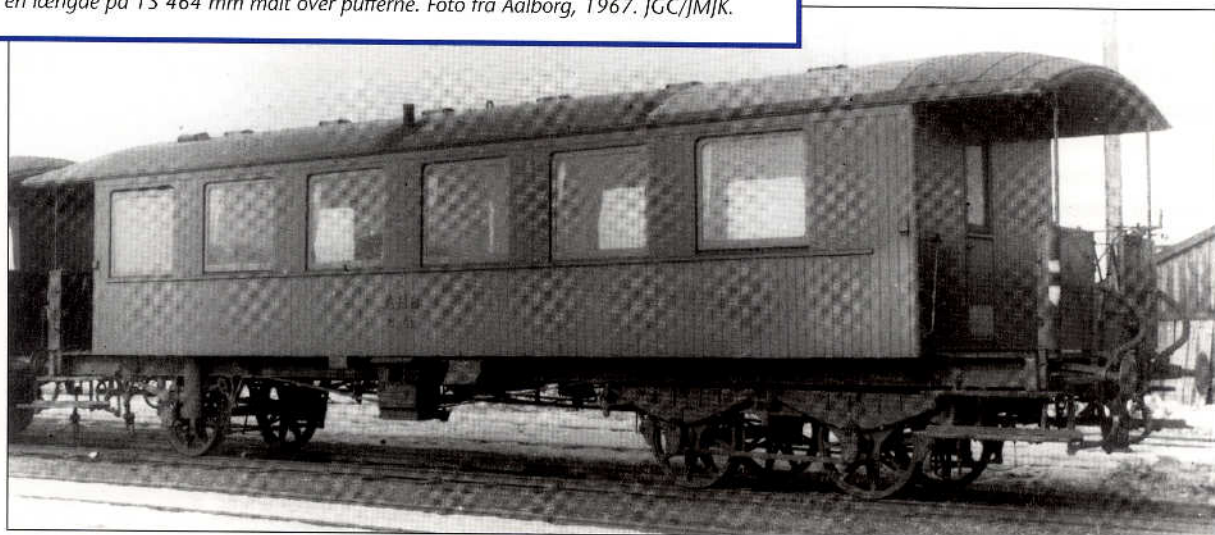
forsøg på at holde vægten nede. Vognene blev dog i 1909 ombygget med fire fag vinduer og kedelrum, idet de forlængede vognkasser blev flyttet over på helt nye undervogne med en bogie under kedelrummet.

Da ANSJ/AHB åbnede i 1899 indkøbte man lokomotiver i Belgien, og kombinerede dem med helt moderne personvogne fra Vulcan i Maribo. Det var rummelige sidegangsvogne med tvillingevinduer, tagryttertæg og åbne endeperroner.

De havde litra AHB C 91-94, der var godt ti meter lange vogne med ned en akselafstand på 5700 mm. Endvidere anskaffede man to kombinerede vogne litra DA 131-132, der havde et postrum på 12 m<sup>2</sup>, og to kupeer med plads til 16 personer på II klasse.

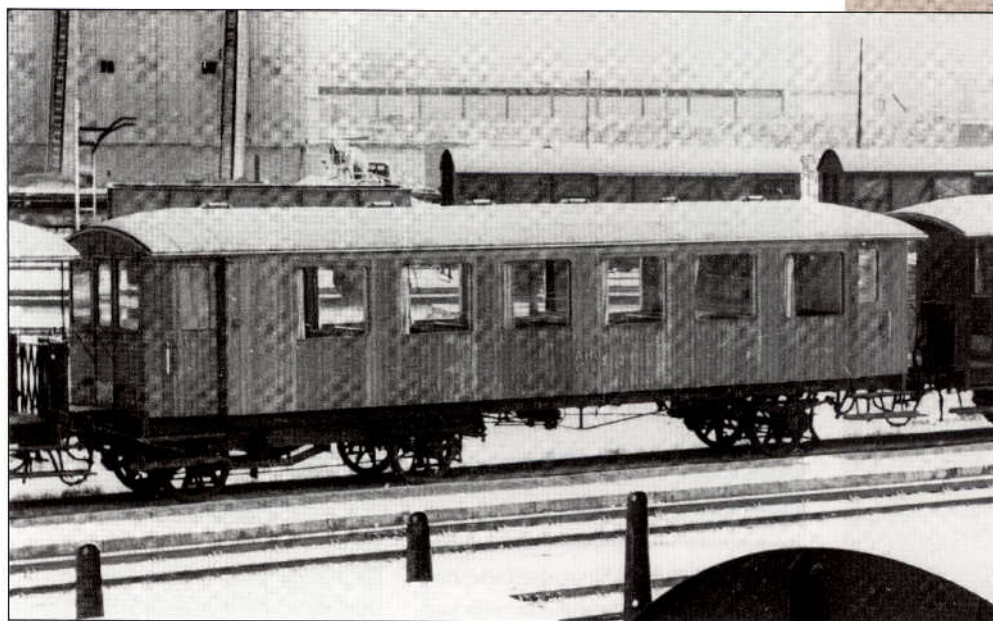
I 1898-99 anskaffede man sig en række personvogne fra Scandia. De havde 50 siddepladser i to storrumskupeer, tvillingevinduer, tagrytter og åbne endeperroner. Oprindeligt havde de litra C 72-76,

FFJ CB 3 blev anskaffet fra Scandia i 1924, hvor den var forsynet med varmekedel (oprindelig litra CV 109), og derfor havde 1,75 m bogier i denne ende af hensyn til kedlens vægt. Den havde tre søskende, der alle blev leveret fra Scandia i årene 1913 til 1924. CB 3 blev i 1952 moderniseret på APBs værksteder, hvor den fik spejlglasruder og plasticsæder. Den udvendige fyrbeklædning var rødmalet. Efter moderniseringen havde den plads til 54 siddende i to storrums. Vognene havde endvidere toilet, men ellers var de forskelligt indrettet med hensyn til placering af skillerum. Vognen havde en længde på 13 464 mm målt over pufferne. Foto fra Aalborg, 1967. JGC/JMJK.





En noget anderledes personvogn hos AHJ var CB 61, der oprindeligt var kedelvogn CV 112, leveret af Scandia i 1915. Den havde bogier under kedelenden, men blev i 1929 på APBs værksteder ombygget til motorvognen M 5201. Her fik den benzinmotor på 100 HK. Men allerede i 1933 fik den motoren fjernet, og vognen benyttedes som personvogn 5201. I 1951 blev den ombygget til personvognen C 12, fra 1952 CB 61, og benyttedes indtil udgrangering i 1969 til dette formål. Den havde en bogieakselafstand på 1640+1640 mm, d.v.s. en ret lang bogie. Foto fra Aalborg, 1968. JGC/JMJK.



men blev senere omnummeret til C 13-17. De tre første blev senere ombygget med teaktræbeklædning og blev rødmaledede.

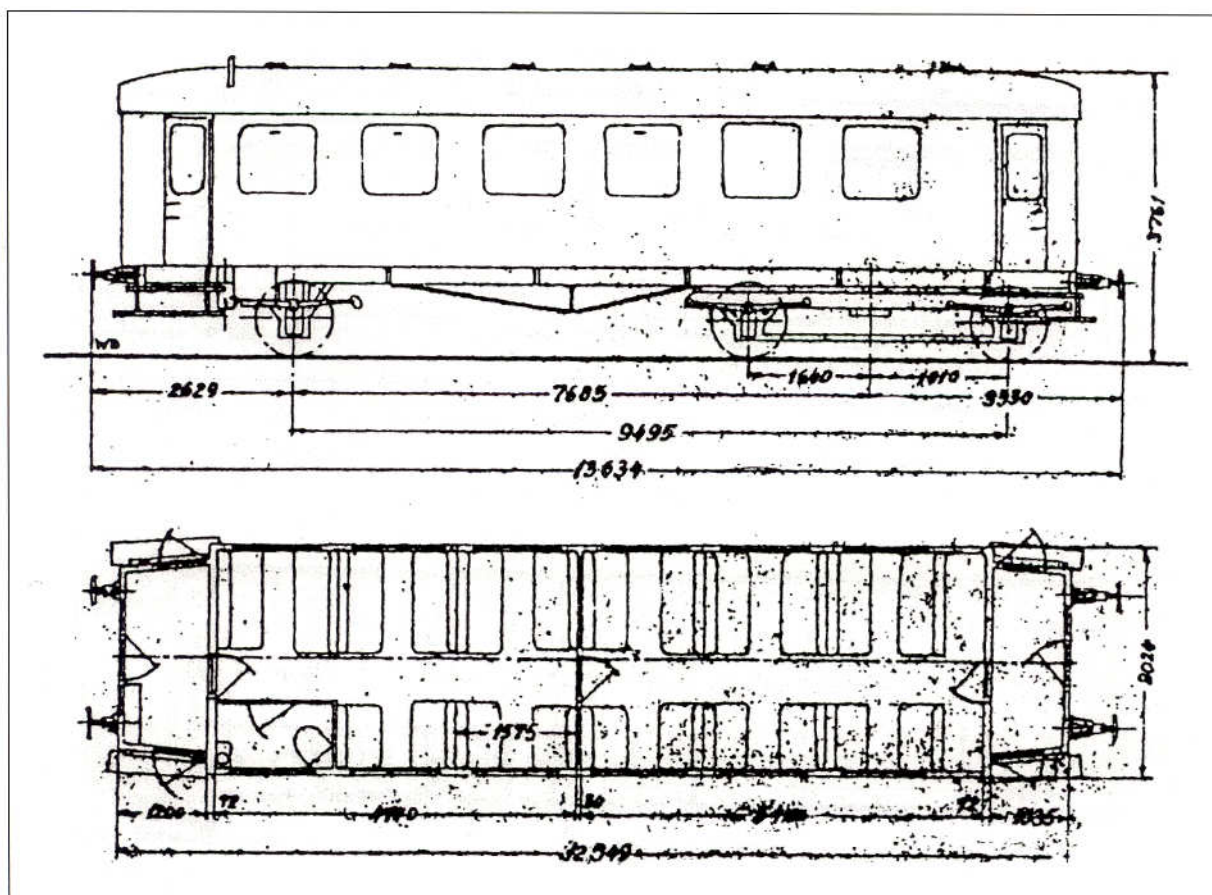
På samme måde anskaffedes i år 1900 personvogne til AHJ fra Scandia. Det var kupevogne, der helt usædvanligt havde tagrytter. Det var de eneste kupevogne i Danmark, der var indrettet således. De havde litra B 51-54 og BV 61-62. Sidstnævnte var kedelvogne med tre kupeer og et stort kedelrum. I 1916 blev C 53-54 omdannet til personvogne litra C

191-192, idet to kupeer blev indrettet med mere plads.

I årene 1907-1912 indkøbte APB flere vogne hos Scandia til AHJ og AHB. Det var vogne, der kun målte 11140 mm over pufferne, og havde en akselafstand på 5800 mm. Nogle havde tre fag store vinduer og tvillingevinduer i enderne (AHJ C 83-87), mens andre havde fire fag vinduer og et enkelt sæt tvillingevinduer (AHJ C 88) og fem fag vinduer (AHJ C 90), sidstnævnte brændte ved remisebranden i 1928.

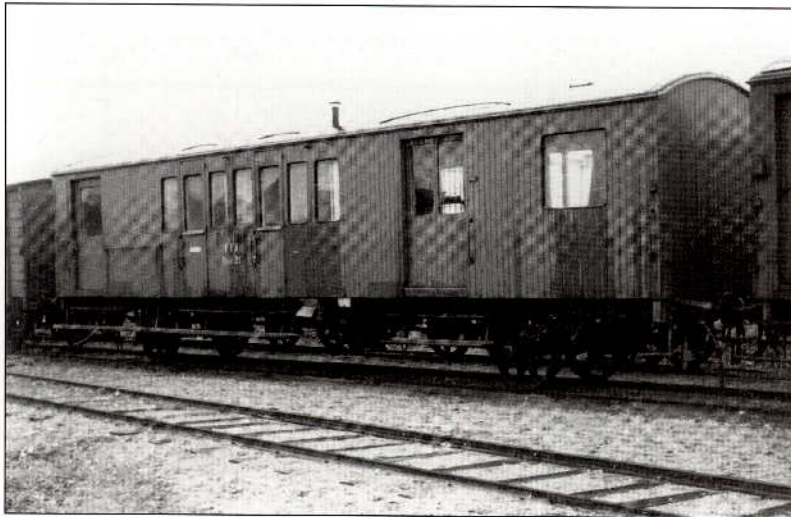
### Nykonstruede personvogne

I 1913 gik man over til vogne med en anden konstruktion, idet man fik leveret 6-fagsvogne med en akselafstand på 7220 mm og længde over pufferne på 13 040 mm. Det var FFJ C 77-81 og AHB 97-98. Disse vogne blev standard hos danske privatbaner (de store trævogne), og APB anskaffede i 1913-1925 en række af disse vogne. De første vogne havde vinduer i træammer, men fra 1916 fik vognene vinduer med spejlglas-



Skitser af personvognen AHJ CB 61 med den lange bogieafstand.





ruder. Frem til 1925 anskaffede banerne 20 personvogne, der alle var teak- eller fyrbeklædte med åbne endeperroner og hvælvet tag.

Der skete naturligvis løbende ombygninger og moderniseringer af materiellet. Man indførte elektrisk lys næsten allerede fra banernes første år, og senere blev nogle vogne ombygget til bivogne for brug til motorvogne med egenvarme og rullelejer.

I år 1934 blev flere af standardvognene moderniseret hos Scandia, hvor de bl.a. fik lædersæder og G&P-bremse (fire fik kun P-bremse), mens APB selv moderniserede flere vogne i 1951, og bl.a. monterede plasticsæder og G&P-bremse.

De havde plads til omkring 54-56 siddende. De fleste af disse vogne blev indregistreret hos FFJ, mens to tilhørte AHB (97-98 – senere 44-45). Oprindeligt havde vognene torpedoventiler, men disse udskiftedes med kuck-kuck ved moderniseringer.

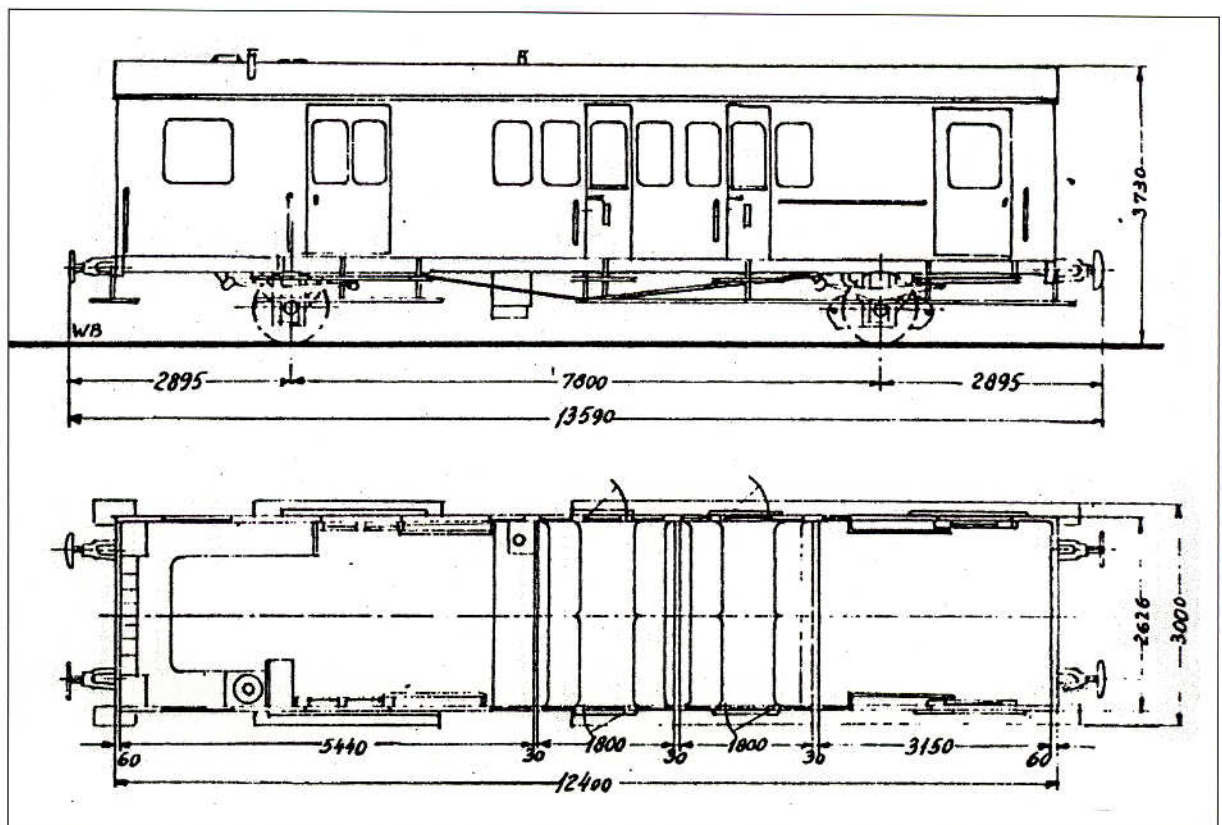
I 1923-24 købte banerne tre motorvogne hos Deutsche Werke. Egentlig anskaffede man fire, men den ene brændte ved en remisebrand i 1929. De resterende vogne levede imidlertid ikke op til forventningerne, så i 1930 blev de ombygget til personvognene FFJ M 1203-1204 og AHB M 3201. De blev indrettet som III classes gennemgangsvogne med i alt 80 hlv.

FFJ til DAE 21 blev leveret af Scandia i 1920. Oprindeligt den DA 123, senere DAE 123, og havde plads til 16 siddende på II klasse og 20 på III klasse. Den var endvidere indrettet med et postrum på 13,0 m<sup>2</sup>. I 1951 blev den omnummeret til DCE 23, og i 1954 blev den moderniseret på APBs værksteder, idet man reducerede pladsantallet, og den fik litra DAE 21. Den fik fyrtræbeklædning og faste vinduer med runde hjørner. DAE 21 havde derefter to kupeer midt i vognen med plads til 16 siddende på 1. klasse. Resten af vognen indrettedes med post- og rejsegodsrum. Postrummet, der var 13 m<sup>2</sup> stort, indrettedes med sorterreoler. Der var ingen adgang mellem post- og rejsegodsdelen. Vognen var godt 13 000 mm lang med en akselafstand på 7000 mm. Den havde tryklufthremse P. Den blev udrangeret i 1969 sammen med meget af det øvrige materiel. Foto fra Aalborg, 1967. JGC/JMJK.

75 siddepladser. Disse blev dog hurtigt udrangeret eller anvendt til andre formål.

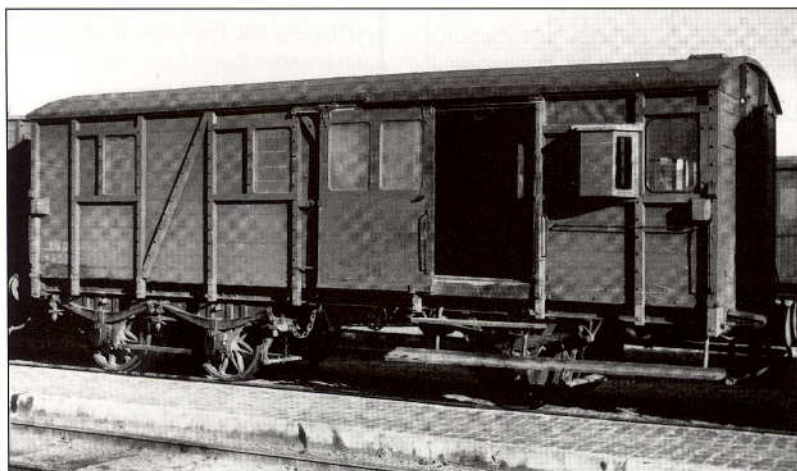
En af mest besynderlige vogne hos APB var AHB CB 61, der blev anskaffet som kedelvogn CV 112 fra Scandia i 1915. I 1929 ombyggede

Skitser af den kombinerede person-, post- og rejsegodsvogn FFJ DAE 21.





APB M 1 med tog fra Aalborg kører ind på Hadsund N station, juni 1963. Triangeltoget består - foruden af M 1 - af AHJ DC 73, der var en kombineret person- og postvogn, bygget af Scandia 1916 (oprindelig D 143). Den blev ombygget i 1929 med rullelejer og WC til brug i Triangeltoget. Vognen havde sidegang forbi postrummet, der lå i den ene ende. I modsatte ende lå WC'et. Foto: HGC.



Rejsegodsvognene hos APB havde også et noget anderledes udseende end tilsvarende vogne hos de øvrige privatbaner. Således havde AHJ EB 57 (opr. E 183) lænkeakselbogie i den ene ende, hvor den senere fik en varmekedel anbragt. Men ellers havde vognen den karakteristiske bræddebeklædning med boltede stolper. Den blev bygget som to-akslet vogn af Vulcan i Maribo i 1899, men blev ombygget med bogie i 1910, til det viste udseende i 1933. Her fik den blændet de små vinduer, og der blev monteret en kukkasse. AHJ EB 57 var 9740 mm lang målt over pufferne. Den kunne laste 6500 kg. Foto fra Aalborg, 1968. JGC/JMJ/K.

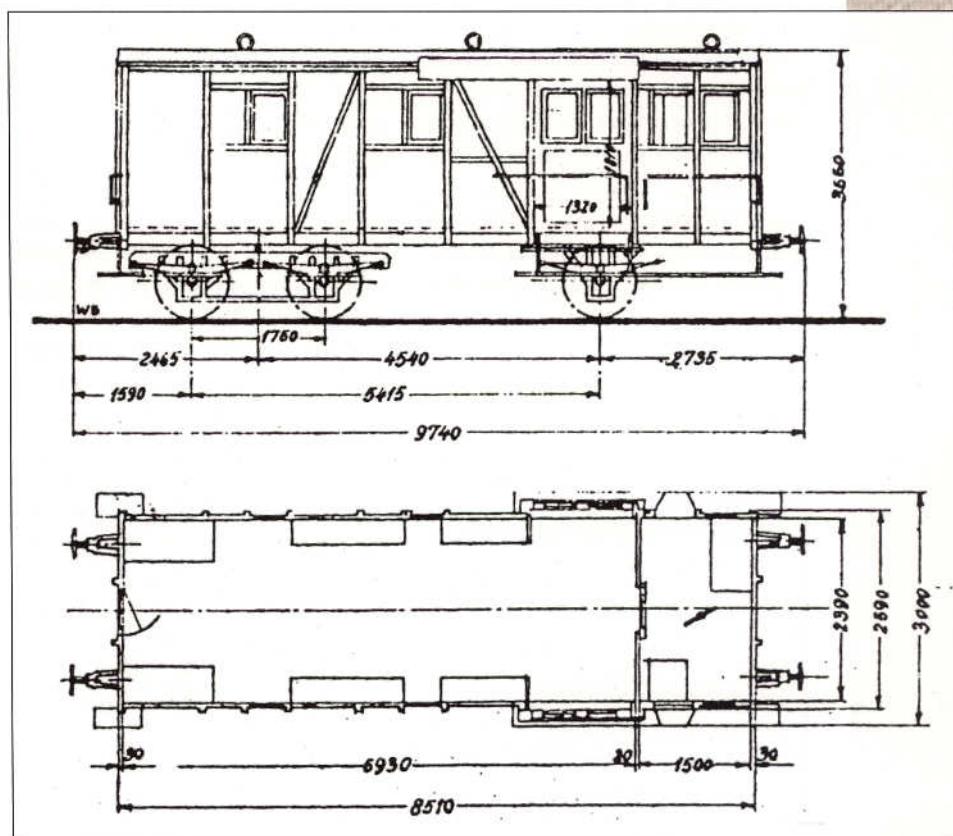
man den til motorvognen M 5201, men allerede i 1933 blev motoren fjernet og den blev igen til personvogn. I 1951 blev den omnummeret til C 12, og igen i 1952 til CB 61.

sonafdelingen. Oprindeligt havde disse kupevogne kun person- og postrum. Det var lange toakslede vogne, der i udseende adskilte sig

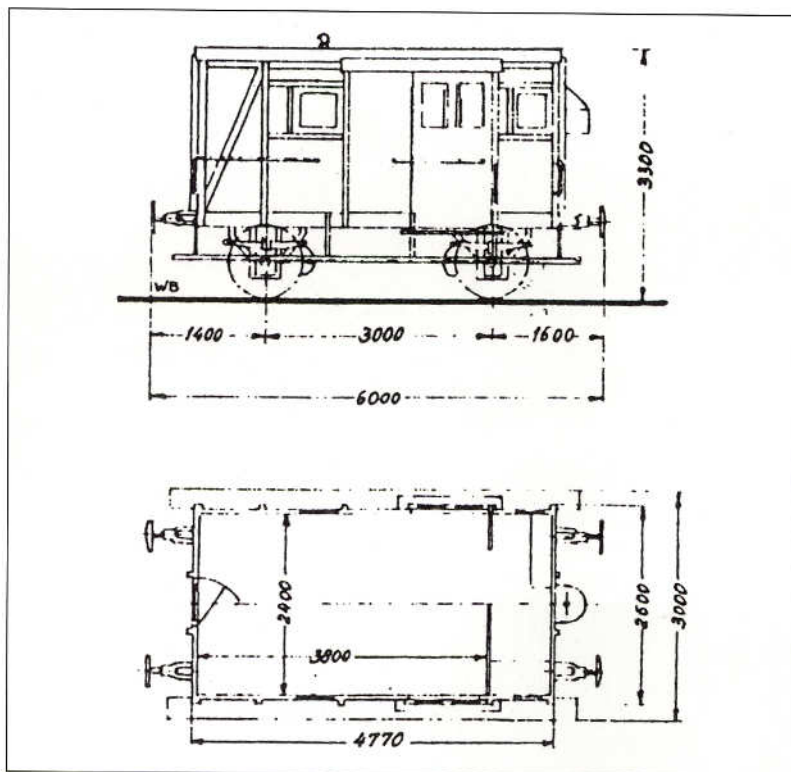
Nogle karakteristiske vogne hos Aalborg Privatbaner var de treakslede vogne, der oprindeligt blev anskaffet som kedelvogne litra CV, der skulle bruges til togopvarming. Disse fandtes både som kombinerede person- og kedelvogne og rejsegods- og kedelvogne. Vognene var indrettet med en tung varmekedel i den ene ende for opvarmning af togene, og da denne vejede meget, måtte man forsyne 'kedelvognene' med en bogie under kedelenden. Da man anskaffede Triangelvogne med bivogne, der havde egenvarme eller benyttede SM-skinnebusser, blev kedlerne demonteret, men man lod fortsat bogierne sidde under vognen.

Banerne havde også en særlig art kombinerede person-, post- og rejsegodsvogne, der var indrettet til persontransport midt i vognene, mens der var postrum og rejsegodsrum på hver side af per-

Herunder: Skitser af AHJ EB 55-57.







'Bette Claus' fandtes i fire udgaver hos APB. Det var FFJ EM 37-39 og AHJ EM 78. Typen var bygget som godsvogne af Scandia i 1897, og havde da litra QA 203, KL 504 og QA 206 hhv. QA 211. I 1932-33 blev vognene ombygget på APBs værksteder, hvorefter de hed E 156-158 og E 175. Fra 1952 blev de til litra EM. Ifølge kilder skulle navnet være givet efter værkmester Clausen, der stod for ombygning af vognene, men det har ikke været muligt at få dette bekræftet. Vognene var kun 6000 mm lange målt over pufferne, mens akselafstanden var 3000 mm. Trods sin lidenhed kunne typen bære 3000 kg. De var forsynet med både skrue- og trykluftbremse. Foto fra Aalborg 1967, JJGC/JMJK.

meget fra hinanden, men tjente samme formål. Vognene havde litra D. Læs mere om disse specielle vogne i LOKOMOTIVET nr. 114 side 39.

I 1956 øgede APB også sin personvognpark med indkøb fra en anden privatbane, nemlig AHTJ, der trådte i likvidation dette år. Det var to personvogne A4 og A5, der blev leveret til Hammelbanen i 1914 hhv. 1916 af Wismar og Scandia. De blev moderniseret af Scandia i 1953, og var således moderne vogne med lædersæder, der anskaffedes. De to vogne fik ejendomsmerket AHB C40 (ex. AHTJ A4) og C 41 (ex AHTJ A5). Det var trævogne af standardtypen med en længde på godt 13 000 mm over pufferne. Vognene forblev i drift til selskabet lukkede.

#### Den sidste tid

APB bibeholdt indtil det sidste stordriften, hvor mange godstog

Læs mere om Aalborg Privatbaner LOKOMOTIVET nr. 109 (de store damplokomotiver), nr. 114 (kombinerede person- og rejsegodsvogne) og nr. 115 (motormateriellet).

Dansk Jernbaneklub har udgivet en række spændende bøger om emnet, bl.a. Aalborg-Hadsund Jernbane i år 2009.



kørte med en blanding af meget gammelt materiel og nyere vogne. Privatbanernes godsbanegård i Aalborg, opstillingsspor med masser af godsvogne og et stort værksted med mange ansatte, var en del af den omfattende stordrift.

Aalborgbanerne var rigtige danske oplandsbaner, som i næsten hele deres levetid spillede en meget stor rolle i de lokalsamfund, banerne betjente. Banerne løftede en vigtig trafikal opgave, ikke mindst for den transportkrævende industri i og omkring Aalborg, der benyttede banerne næsten helt til nedlæggelsen.

Desværre var det forbi i 1969, idet APBs ledelse ikke kunne imødegå den tiltagende konkurrence fra biler og rutebiler. Resultatet blev, at Danmarks største privatbanesystem blev likvideret den 31. marts 1969.

#### Kilder:

Driftsmateriellet fra Aalborg Privatbaner, 1901, 1923, 1951 og 1954 med tillæg.

Skematisk fortegnelse over Privatbanevogne, der kan indlemmes i Statsbanernes tog samt Privatbane-Motorvogne, der kan befare Statsbanernes Strækninger, diverse udgaver 1919-1937.

DJK Jernbanen, diverse udgaver 1961-1971.

BETÆNKNING afgivet af den af ministeriet for offentlige arbejder 23. april 1954 nedsatte PRIVATBANekommission (Betænkning nr. 144).

Tjenestekøreplaner for APB, diverse udgaver.

Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (APB).



# Danske modeltog på Märklins skinner

■ Af Ole S. Petersen

Selvom der af og til opstår problemer med danske modeltog på Märklins spor, er der ingen grund til at gå så vidt som at skifte til tyske modeltog eller toskinnedrift. Man skal blot tilegne sig en smule teknisk viden om emnet. Selvfølgelig er det lidt ærgerligt at skulle dette, da ideen bag Märklin ellers er, at det skal være driftsikkert og nemt at bruge systemet uden bekymring for normer eller strømforløb i sporskifter osv. Eftersom C-spor er både stabile i deres konstruktion, og har nøjagtig den sporvidde, som er anbefalet for toskinnedrift i NEM 110, er de brugt som reference i resten af denne tekst.

## Vogne og hjul

Danske modelvogne har fra fabriken DC-hjul. Det er hjulets K-værdi, som er afgørende for, om det kan bruges på punktkontaktsporet derhjemme. K-værdien er den indvendige afstand mellem hjulsættets hjul plus tykkelsen af den ene flange. Denne længde må ikke overskride afstanden mellem tvangsskinne og hjertestykkets spids på sporskifterne (C-værdien). Sporskifter til C-spor kan som tommelfingerregel klare DC-hjul med en K-værdi op til knap 15,2 mm, hvis hjulene sidder på en bogie eller en toakslet vogn med kort akselafstand. Den afvigende gren i sporskiftet vil kræve en anelse mindre K-værdi på toakslede vogne med lang akselafstand.

Små hjulflanger fungerer fint på lige og kurvede C-spor. Sporskifter kan også befares, men de har et bredt mellemrum foran hjertestykket, hvor dybden er 1,3 mm. Det betyder, at hjul med en flange under 1,3 mm hverken bliver støttet på køreflade eller flange de sidste par mm før hjertestykket. Især under langsom kørsel kan det få vognen til at ryste en anelse, primært ved meget små flanger, men

hjulsættet vil ikke afspore. Det er i øvrigt en sporskifte-problematik, som også kan optræde på toskinnedrift (NEM 110, note 5).

På et punktkontakt-skinneanlæg kan der være brug for uisolerede hjul til at aktivere kontaktskinner. DC-hjul kan ændres til uisolerede, hvis man maler hjulene indvendigt med ledende sølvmalning fra BUSCH.

Mirakelløsningen for vogne, som ikke vil køre ordentligt, er at skifte hjulene til såkaldte AC-hjul. Heljan laver som den eneste ikke disse erstatningshjul til sine vogne. Her kan løsningen være at tage omkring butikken Togcenter, der dog kun har pladehjul til dette formål.

Tabellen viser dimensionerne på vognhjul fra de mest udbredte danske modeltogsproducenter. Som sammenligningsreference er Mär-

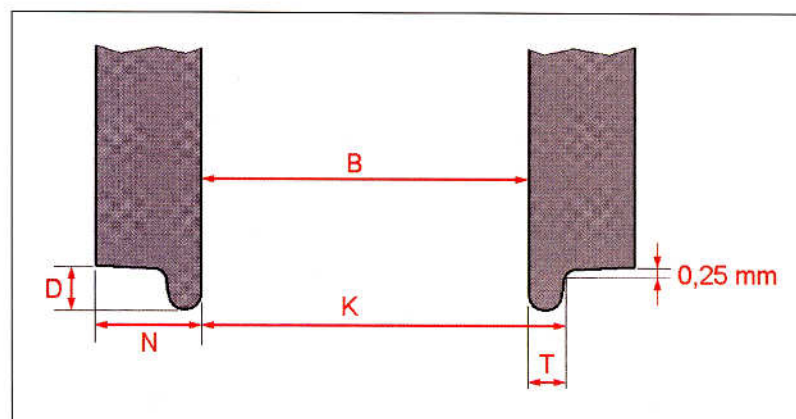
klins nykonstruerede litra MY taget med. Målene på Heljans pladehjul er fra en personvogn litra B produceret i 2015, og firmaets stjernehjul er opmålt på en litra CM. Stjernehjulets B-værdi er overskredet en anelse i forhold til normen for DC-hjul, hvilket medfører, at K-værdien bliver lige lovlig høj set fra et C-sporskiftspunkt. Hjulet bumper da også mod hjertestykkets spids, og CM-vognen har en stor tendens til at afspore. Hobby Trades DC-hjul er opmålt på en litra CU, og DC-hjulet fra MCK stammer fra deres litra Gs.

## Lokomotiver og slæbesko

På lokomotiver skal også slæbeskoen tages i betragtning, og dens arbejdsbetingelser ser således ud. C-spors midterpunkter sidder normalt knap 1 mm under skinneoverkant, men i sporskifter hæver de sig til ca.

Alle mål er i millimeter	B	N	T	K=B+T	D
Märklin MY, version 2015	14,1	2,9	0,8	14,9	1,2
Heljan pladehjul (DC)	14,4	2,8	0,7	15,1	1,0
Heljan stjernehjul (DC)	14,5	2,8	0,75	15,25	1,0
Hobbytrade DC-pladehjul	14,3	2,9	0,7	15,0	0,75
Hobbytrade AC-pladehjul	14,0	3,0	0,75	14,75	1,0
MCK DC-hjul	14,4	2,7	0,7	15,1	0,75
MCK AC-hjul	14,0	3,0	0,7	14,7	1,0
NEM 310 norm for DC-hjul	14,2-14,4	2,7-2,9	0,7-0,9	15,1-15,3	0,6-1,2

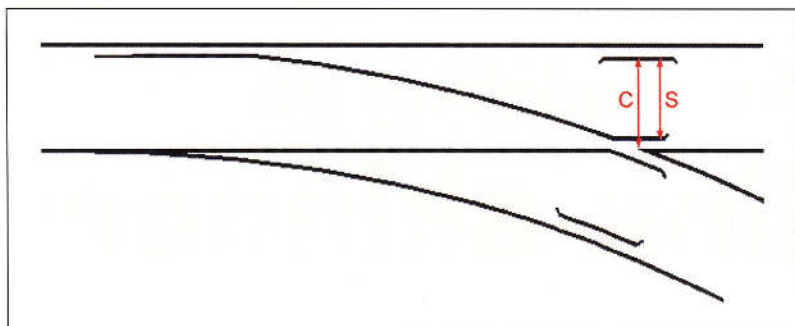
Produktionstolerancen på modelhjul er antagelig omkring 0,05 mm. Så vær forberedt på at opleve hjul, der afviger en smule i forhold til de opmålte angivelser i tabellen.



1: Hjulsættets parametre. Brug en skydelære til at måle med, og læg en 0,25 mm tyk plaststrip mod hjulets køreflade, når T-værdien skal måles.



2: Hvis et hjulsæt skal kunne passere et sporskifte, så skal S være mindre end B, og C være større end K.



0,1 mm over overkant. Märklins lokomotiver er dog konstruerede, så slæbeskoen kan løfte sig omkring 0,8 mm over skinneoverkant. Det giver plads til både produktionstolerancer, men især til skråstillingen af slæbeskoen på vej op og ned ad de trinvis forhøjede punktkontakter. Hældningen er omkring 2%.

Som problemeksempel kan Heljans litra EG bruges. Den har den konstruktionsfejl, at der ikke er plads nok oven over slæbeskoen, så slæbeskoen kun kan hæve sig til skinneoverkant. Det betyder, at de forhøjede punktkontakter ved sporskifterne trykker slæbeskoen i helt top og lidt til, så hjulene slipper skinnerne en anelse. Derved flyttes lokomotivets egenvægt over på slæbeskoen, som pludselig trykker med flere hundrede gram mod punktkontakterne. Det svarer bogstavelig talt til, at håndbremsen blev trukket.

Hvis hastigheden er tilstrækkelig høj, kan litra EG skøjte videre, indtil lokomotivet nogle få cm senere

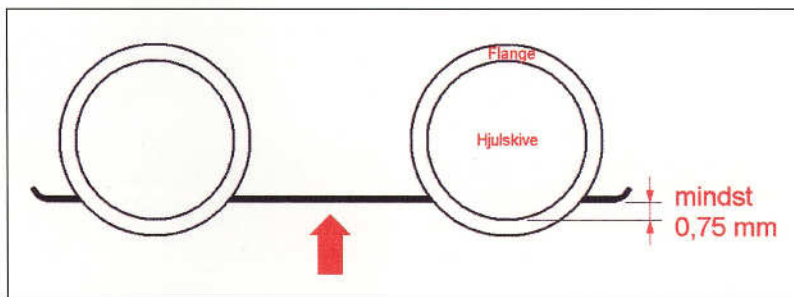
igen får hjulkontakt med skinnerne. Brugeren vil ikke opdage noget, da der er elektrisk kontakt hele vejen via hjulene på den anden bogie, så lygterne blinker f.eks. ikke. Men hvis lokomotivet kører med lav hastighed, så sætter det sig uhjælpeligt fast. Hjulene på den anden bogie vil ikke have en chance for at skubbe det fri.

Heldigvis er der lavet mange danske lokomotiver, som ikke har køreproblemer på punktkontaktsskinner (i særdeleshed til epoke IV). For konstruktionsfejl i de mekaniske dele kan den almindelige forbruger sjældent udbedre. Man må blot forsøge at undgå at købe de fejlede

litraer, som slet ikke burde have været frigivet til salg. Første skridt er at lære de nøjagtige krav på ens eget anlæg at kende ved at opmåle sine nuværende fungerende og ikke-fungerende modeller. Dernæst at de AC-folk, der er hurtigt ud at købe en nylanceret model, giver sig til at måle den, frem for bare at skrive på debatmedier, at den kører godt eller skidt. Når det gælder modeller med one-size-fits-all-hjul, kan også DC-folk hjælpe med hjulenes K-værdi.

Det er derimod unødvendigt at oplyse om, hvorvidt der er hæfteringe på lokomotivets hjul. For reglen er, at hvis firmaet er Heljan, så er der ingen - og ellers er der. Hæfteringe er primært til gavn, hvis lokomotivet skal trække vogne med slæbesko til indvendig belysning. Men de færreste danske modelvogne leveres med lys, og hvorfor besvære sig med selv at indbygge det, når ens modeljernbane antagelig har årstiden sommer? Styrevogne til epoke IV eller nyere bør dog have lys i frontlygterne. ■

3: Tjek at slæbeskoen kan presses mindst 0,75 mm over skinnehøjde. Læg f.eks. en 0,75 eller 1 mm tyk plaststrip mellem din finger og slæbeskoen, så er det nemt at aflæse.



**TEAM  
RC KONGEN**

**Vi er en af Danmarks største hobbybutikker!**

**Derfor har vi selvfølgelig (også) et kæmpe udvalg til modeltogfolket; Lokomotiver, vogne, bygninger + alt slags tilbehør. Alt sammen kan ses i vores 300m² store butik i Søndersø!**

**BUTIKKEN I SØNDERSØ ER ÅBEN ALLE HVERDAGE + LØRDAGE!**



**Besøg os også online på [www.rckongen.dk](http://www.rckongen.dk) eller på Facebook**

**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**





# DSB litra ABg

- en almindelig vogn fra 1970'erne og 80'erne

■ Af Torben Andersen

## DSB litra ABg

De kombinerede 1.- og fællesklassevogne (fra 1956 benævnt 1. og 2. klasse) har siden 1934 været almindelige på danske spor. Her ser vi på en serie ombyggede stålvogne fra slutningen af 1960'erne, der efter 1970 fik litra ABg.

## Forhistorien

ABg blev oprindelig født som AV med hvælvet tag og harmonika. Den blev bygget i en serie på i alt 91 vogne over en periode fra 1939-1962, altså over 40 år, uden væsentlige ændringer, selv om der indbyrdes var lidt forskel. Typen kunne rumme 18 passagerer på 1. klasse og 40 på fællesklasse.

Fra omkring 1956, hvor de europæiske jernbaneforvaltninger gik over til 2-klasesystem, blev fællesklasse omdøbt til 2. klasse.

Ombygning af AV til ABg skete i forbindelse med det store moderniseringsprogram sidst i 1960'erne. Det strakte sig over ca. 10 år, fra 1966 til 1976. I første omgang var det blot en almindelig modernisering, men konceptet ændredes undervejs med hensyn til indførelsen

af Intercity i 1974 (K74). ABg-vognene nåede dog at være færdigombygget allerede i 1972, og måtte senere på værksted for at blive omdannet til IC-standard.

Stålvogne litra AC, AV, CC og BL leveret efter 2. Verdenskrig skulle bringes op på den moderne UIC-standard indført med 24 m-vognene litra A og B leveret i 60'erne. Stålvogne bygget før krigen blev generelt ikke ombygget, men fortsatte i drift som lokalvogne m.v., og fik litra h hængt på som underlitra, for at angive de var udstyret med harmonika, fx ABh.

De yngste vogne, d.v.s. AV-vogne bygget efter krigen, blev udtaget til ombygning til ABg, og

ombygningen omfattede følgende aktiviteter:

- 1) B-vognslignende perronender, drejefoldedøre og gummivulstovergang samt gavlskydedøre.
- 2) Forbedret varme- og støjisolering
- 3) Vinduer med termoglas i nederste vinduer
- 4) Ny indvendig aptering, d.v.s. gulve, lofter, vægge, skillevægge, møbler, døre, varme- og lysanlæg.

Sofatypen på 1. klasse blev i mørkegrønt betræk; sofaerne i 2. klasse beklædtes med blå nistret betræk.

Vognene blev ombygget således:

Serie	Fra	Til	Ombyggede vogne
2B	1 AV	1 ABg	AV 286
4	5 AV	5 ABg	AV 331-334, 337
6	15 AV	15 ABg	AV 321-330, 335, 336, 338-340
8	10 ABh/I	10 ABg	ABhI 241, 243, 248, 249, 252, 255, ABhI 300, 303, 304, 309
10	10 ABh/I	10 ABg	ABh 242, 250, 293-296, 298, 299, ABhI 301, 310
12	15 AVL	15 ABg	AVL 244-247, 251-254, 297, 302, 305-308, 311, 312
13	7 ABh	7 ABg	ABh 285, 287-292





En enkelt vogn – AV 286 – blev forsøgsvis udstyret med en 3 m stålbugie, hvor saksefjederen udsiftedes med skruefjeder, og blev prototype for ombygningsprogrammets AV/ABg-vogne.

I alt blev ombygget 63 vogne til litra ABg.

Da der i 1968 ikke var indført designprogram hos DSB, blev de ombyggede vogne fortsat lakeret i det kendte vinrøde design med gule påskrifter, men med den nye computerlitrering.

Da DSBs litreringer skulle tilpasses UIC, havde man nogle overgangsproblemer, og den ombyggede AV 286 blev literet ABv fra 1969, mens endnu ikke ombygge-

de vogne fik litra ABh. Da vognene indbyrdes fik byttet om på styreledninger, RIC-mærkninger blev fjernet m.v., skiftede vognene ret ofte underlitra i disse år.

#### **Vogngruppeinddeling**

På et tidspunkt i 1970 opgav man modernisering af en del af de udtagne ABh-vogne, og ombygningsprogrammet blev reorganiseret, idet personvogne inddeltes i 6 vogngrupper, hvor vogngruppe 1-fjern og 1-nær indeholdt de mest moderne vogne, mens den sidste – vogngruppe 3c – bestod af de ældste. Litra ABg kom til at tilhøre vogngruppe 2, og efter en kort pause blev moderniseringen fort-

sat, idet det oprindelige program med ændringer blev iværksat. Ved denne lejlighed udrangeredes 4 ABh-vogne, mens resten – 10 stk. – fortsatte i drift indtil omkring sidst i 1970'erne uden ombygning og -maling.

Det nye røde design blev indført i 1974, således at efterfølgende vogne indgik til ombygning kom ud i rød lakering. Da alle ABg-vognene var moderniseret før designets ikrafttræden, kom de i drift i den oprindelige rødbrune bemaling. I de følgende år blev de lejlighedsvis taget ind på værksted for en let designomlakering, men helt frem til begyndelsen af 1980'erne var det muligt at se ABg-vogne i den rødbrune farve indrangeret mellem designrøde vognstammer.

I 1971 faldt litra endeligt på plads, og underlitra v blev ændret til g, og vognene fik derved det kendte ABg, hvor g havde betydningen "gummivulstovergang".

Inden ibrugtagningen af K74 var alle ABg-vogne ombygget til den nye standard, klar til at sættes i drift, men undervejs ændrede DSB indretningskonceptet for ABg og Bg, der nu skulle have A- og B-vognsindretning med plads til 6 personer i hver kupe med 2. klasse i stedet for som hidtil 8. DSB løste i første omgang problemet ved at sætte 6 pladsnumre over sæderne



ABg-u 295 i Helsingør, januar 1987, set fra enden med 1. klasse. Vognen har midtplacerede tagventiler. Bemærk 'forsænkningen' ved dørpartiet, der var typisk for alle ombyggede Ag, ABg, Bg og BDg. Foto: KEJ.

Ukendt ABg i Korsør, 1984. Vognen er set fra enden med 2. klasse. Vognen har røde slutlys. Tagventilene kan ikke ses, da de er placeret på modsatte side over kupeerne. Foto: TA.



ABg 252 på Centralværkstedet i København, august 1983. Foto: KEJ.



– ligesom i litra Bg, der også var indrettet med kupeer til otte personer. Det afstedkom ofte heftige diskussioner blandt de rejsende, når toget var overfyldt, idet det midterste sæde var dobbelt så bredt som de andre ...og det skændtes man bravt om, idet man var i tvivl, hvorvidt det var normeret til én eller to personer.

#### Anvendelse

Da UIC-vognen litra AB blev anskaffet i 1969, var det meningen den skulle afløse de ældre AV-vogne i internationale tog og landsdelsforbindelser, hvorefter AV med underlitra skulle erstatte de ældre trævogne litra AR/M på sidebanerne. Det skulle i praksis ske inden 1970.

Men næsten alle AB blev i stedet indsat i udlandsforbindelser, mens AV (i en kort periode literet ABh) forblev i drift i landsdelsforbindelser, løbende afløst af ABv/ABg efterhånden som ombygningen af AV/ABh skred frem.

ABg kom dog også i drift i lokale tog, og blev benyttet i flæng med ABh som afløsning for AR i dieseltog, primært på Sjælland. Jyderne måtte tage til takke med de gamle ABxh- (ex. AX) og uombyggede ABh (ex. AV) bygget før 2. Verdenskrig.

MO-fremførte tog anvendte stadig de gamle AVL (i 1969 omlitret

ABhl), og ingen ABg blev forsynet med styreledninger til brug i MO-fremførte tog.

Enkelte ABg blev fra omkring 1970 dog også anvendt som lokalvogne i nogle internationale tog. Typen var 50-mærket, d.v.s. at vognen ikke måtte rulle uden for landets grænser.

I 1974, hvor IC-systemet blev indført som ny driftform mellem landsdelene, blev en del AB-vogne overført fra udenlandske forbindelser til brug i visse IC-stammer, og ABg fandt herefter mere udbredt anvendelse i internationale tog som lokalvogne.

ABg brugtes også på Sjælland i mange regionaltog oprangeret af nærtrafikmateriel, idet DSB ikke

havde tilstrækkeligt med An-vogne. Det fik man i øvrigt aldrig, og det var intet særsyn at se to ABg koblet op mod hinanden efter lokomotivet.

Da de nye AB-vogne undervejs midt i 70'erne måtte indgå på centralværkstederne for modernisering med hensyn til reducere pladsantallet i kupeerne fra otte til seks, den såkaldte "up-to-date-modernisering", måtte ABg ofte spille rollen som litra AB i IC-tog. En fast plads havde ABg dog i enkelte IC-tog fra 1974 til udgrangering, nemlig i stammerne til/fra Thisted.

#### El-varme

Undervejs fik de moderniserede UIC-vogne installeret elledning til



Degraderet ABg i Struer, 1983. Det er Bv 50 86 28-44 327-9, hvor den gule stribe over vinduerne er fjernet, og eneste synlige reminiscens fra ABg-tiden er den større afstand mellem vinduerne. Foto: SD.





ABg 287 i Nyborg Færgehavn, september 1984. Her ses 2.klasse-mærkingen på siden tydeligt. Foto: MD.



alle RIC-strømarter for elopvarmning (undtagen litra AB, der allerede havde det ved leveringen). Men i mange år fremover anvendtes dampopvarmning i danske vogne, leveret fra varmekedel i diesellokomotivet.

Undervejs tænkte DSB på at installere dansk elvarme, og især den strenge vinter 1978-79 satte skub i planerne. Det var problemer med varmekoblingerne i den strenge frost, der gjorde udslaget. Diesellokomotiverne stod indhyllt i damp på stationerne, og førte tanken hen på damptiden. Personalet baksede under stort besvær med at koble

varmekoblingerne sammen, hvilket gav store forsinkelser og utilfredse rejsende.

Det var tanken at indbygge elvarmeapparater til brug i østområdet inden K82, men strategien blev ændret, idet MY og MX stod over for udrangering i takt med indførelse af elektrisk drift. I stedet satsede man på elvarme i 70% af alle tog, og i juli 1979 havde man installeret elvarmeaggregater i de fleste MZ fra serie IV, lidt mindre i serie III... men et par MY fik dog elvarme installeret alligevel.

I 1982 havde alle UIC-vogne (vogngruppe 1) el-varme installe-

ret, ligesom en del vogne fra gruppe 2 havde fået dette udstyr. I 1982 fik de sidste 5 ABg-vogne elvarme på 1500 V ved 50 Hz, og cifferlitra dermed ændret fra 38--61 til 38--44. ABg-vognene skulle fortsat bruges som lokale vogne i internationale tog i øst.

### Deklassering

De ældste ABg-vogne, der ikke skønnedes egnede til indbygning af elvarme blev fra 1979 deklasseret til Bv, og afløste forgængerne litra ABh m.fl., der blev udrangeret. Bv-vognene fik selvfølgelig den gule stribe over vinduerne fjernet.

Årsagen var også et faldende behov for 1. klassevogne, der i mange år kørte næsten tomme, og dermed var underskudsgivende.

ABg-vognen var "delt" midt igennem af skillevægge og svingdør. Skellet mellem 1. og 2. klasse var mærkbart. På 2. klasse var væggene lyse, mens man trådte ind i en anden verden, når døren åbnedes til 1. klasse. Her var alle vægge mørkebrune og sæderne havde betræk holdt i mørkegrønne farver...og kupeerne havde masser af benplads.

Selv om 2.-klasse vognene ofte var fyldt til bristepunktet med passagerer i kupeer og sidegang, var 1.-klasse aldeles tom. Også under stort rejsepres i weekender og ved højtider, anmodede mange rejsen-



Nærbillede af gavl og bogier på ABg 246, oktober 1985. Bemærk stikket med varmekobling i gavlens indhak og dampvarmeledningem, der ses ved siden af trinene, lige over bogien.



de om lov til at benytte 1. klasse, men blev afvist. Togførerne blev desværre meget udskældt af passagererne, når de i deres gode ret, nægtede at lade 2. klasse-passagerer benytte 1. klasse.

Midt i 1980'erne gik et par AB tabt ved brand, og en enkelt Bv blev opklasseret til ABg for at erstatte de tabte vogne.

### Afslutning

Den fine klasse var planlagt til at ophøre i IC-tog fra 1991; den skulle afløses af konferencerum i IC3-togene, hvorimod en spredning af 1. klasse var mere ønskelig i sjællandske regionaltog, især af pendlere. Der medførtes nemlig kun 1.-klasse i visse tog. Samtidig opstod et behov for at kunne medtage cykler, handicapkøretøjer barnevogne m.v., og de fleste Bns blev ombygget til ABns hhv. ADns. Herved fordeltes 1.-klasse pladserne over alle regionaltog, og man kunne afskaffe de ældre ABg og nyere An, der kun benyttedes i få stammer.

Allerede sidst i 1980'erne afløstes ABg af de forannævnte ombyggede styrevogne i regionaltog, og litraet blev udrangeret.

Der skete dog en meget lille opblomstring for en serie ABg midt i 80'erne. Til brug som lokalvogne i udenlandske tog, der fra 1986 gennemførtes fra Helsingør (Sverige) til Rødby F. videre til Tyskland, udtog DSB 8 ABg-vogne, der blev installeret med virksomt højtaleranlæg. Ved denne lejlighed blev vognene litereret ABg-u, men beholdt i øvrigt den oprindelige cifferkode og løbenummer.

Fra K91 var det sket med den fine klasse, og næsten samtlige A, AB, Ag, ABg og An samt ABg-u blev deklasseret eller udrangeret. Nogle få litra A og AB forblev dog stadig i drift af hensyn til 1. klasse i de internationale forbindelser.

En speciel tak for gennemlæsning og rettelser m.v. til:

Ole Møller Nielsen, Ebeltoft  
Jens Bruun-Petersen, Ribe

Dataskema for DSB litra ABg				
ABg-nr. 50 86 38-61*)	Bygget Scandia	Ombygget fra AV i	Nyt litra i **)	Udrang.
241-8	1962	1971		1989
242-6	1962	1971		1987
243-4	1962	1971		1989
244-2	1962	1972		1988
245-9	1962	1972		1989
246-7	1963	1972	1986 ABg-u	1987 1)
247-5	1963	1972		1973
248-3	1962	1971		1989
249-1	1962	1971	1986 ABg-u	1990 2)
250-9	1963	1971	1986 ABg-u	1990
251-7	1963	1972		1987
252-5	1963	1971		1988
253-3	1963	1972		1989
254-1	1963	1972		1986
255-8	1963	1971	1986 ABg-u	1990
285-5	1950	1972		1988
286-3	1950	1968		1987
287-1	1950	1972		1988
288-9	1950	1972		1990
289-7	1950	1972		1985
290-5	1950	1972		1989
291-3	1950	1972		1981
292-1	1950	1972		1990
293-9	1961	1971		1990 3)
294-7	1961	1971		1977
295-4	1961	1971	1986 ABg-u	1989
296-2	1961	1971		1987
297-0	1961	1972	1986 ABg-u	1990
298-8	1961	1971		1990
299-6	1961	1971	1986 ABg-u	1989
300-2	1961	1971		1990
301-0	1961	1971		1986
302-8	1961	1972		1987
303-6	1961	1971		1990 4)
304-4	1961	1971		1985
305-1	1962	1972		1989
306-9	1962	1972		1990
307-7	1962	1972		1986 5)
308-5	1962	1972		1987
309-3	1962	1971	1986 ABg-u	1989 6)
310-1	1962	1971		1988
311-9	1962	1972	1986 ABg-u	1988
312-7	1962	1972		1988
321-8	1959	1971	Bv 1979	1986
322-6	1959	1971	Bv 1979	1985
323-4	1960	1971	Bv 1979	1986
324-2	1959	1971	Bv 1979**)	1988
325-9	1959	1971	Bv 1979	1986
326-7	1959	1971	Bv 1979	1987
327-5	1960	1971	Bv 1979	1987
328-3	1960	1971	Bv 1979	1988
329-1	1960	1971	Bv 1979	1986
330-9	1960	1971	Bv 1979	1986
331-7	1956	1972	Bv 1979	1988
332-5	1956	1972	Bv 1979	1986
333-3	1956	1972	Bv 1979	1985
334-1	1956	1972	Bv 1979	1985
335-8	1956	1972	Bv 1979	1988
336-6	1956	1972	Bv 1979	1987
337-4	1956	1972	Bv 1979	1985
338-2	1956	1972	Bv 1979	1985
339-0	1956	1972	Bv 1979	1986
340-8	1956	1972	Bv 1979	1986

\*) Numrene gældende fra 1974. Ved senere forandringer af varmesystem m.v. ændres cifferkode for ABg fra 38-61 til 38-44.

\*\*\*) I 1985 atter tilbageført til litra ABg med samme løbe-nummer.

\*\*\*\*) Herved ændres også cifferkoder for udrustning:  
38-44 ændres for Bv til 28-44 og 38-44 ændres ikke for ABg-u

Løbenumre forblev de samme.

Noter:

1) = 1987 = Tjv. 9813 140

4) = Tjv. 980 0 269

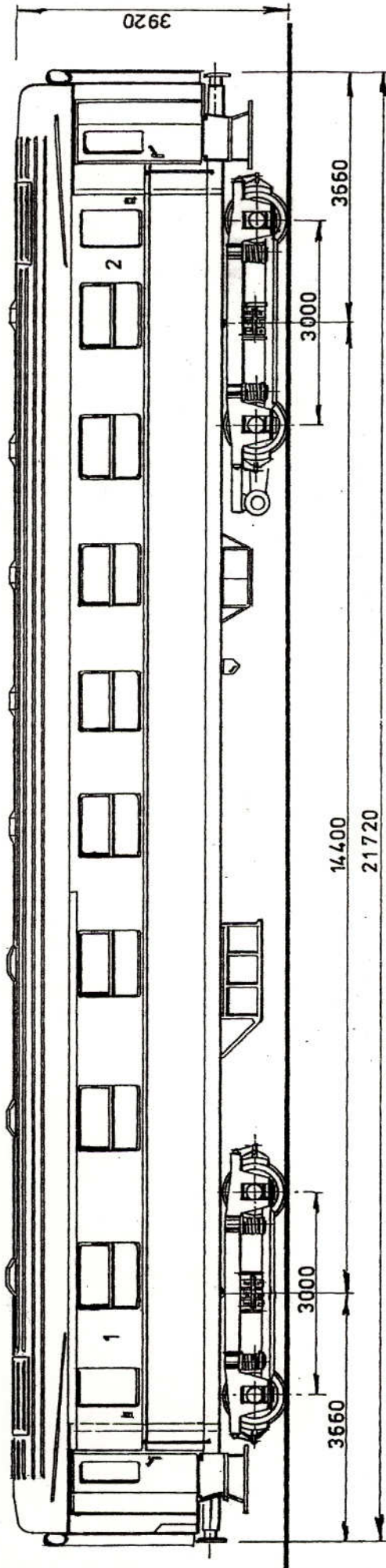
2) = Tjv. 982 0 037/1

5) 1987 = Tjv. 981 3 141

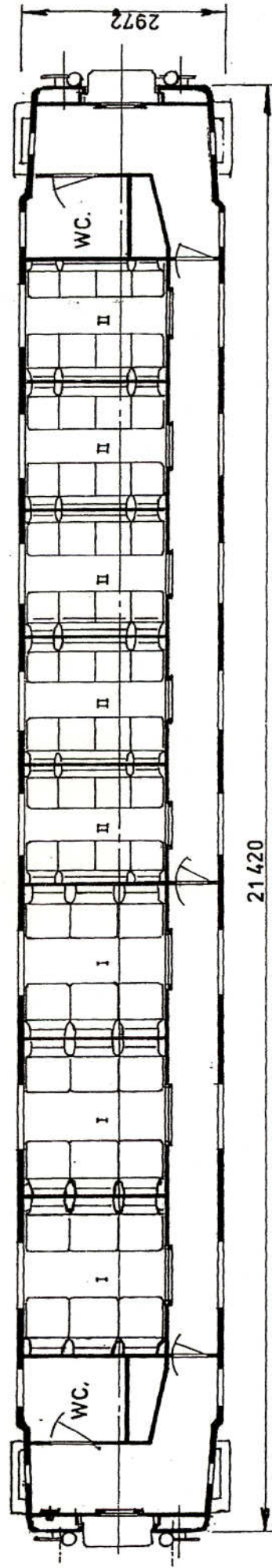
3) = DSB Museumstog (ABv 38-61 293)

6) 1990 = Tjv. 980 0 265





## DSB litra ABg 38-44 241-312

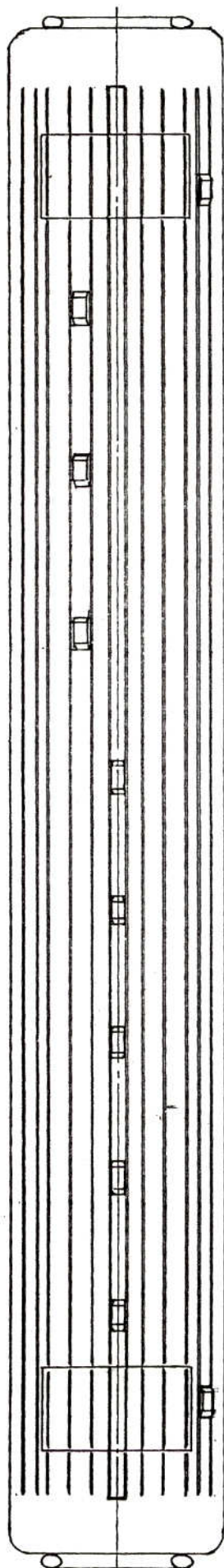
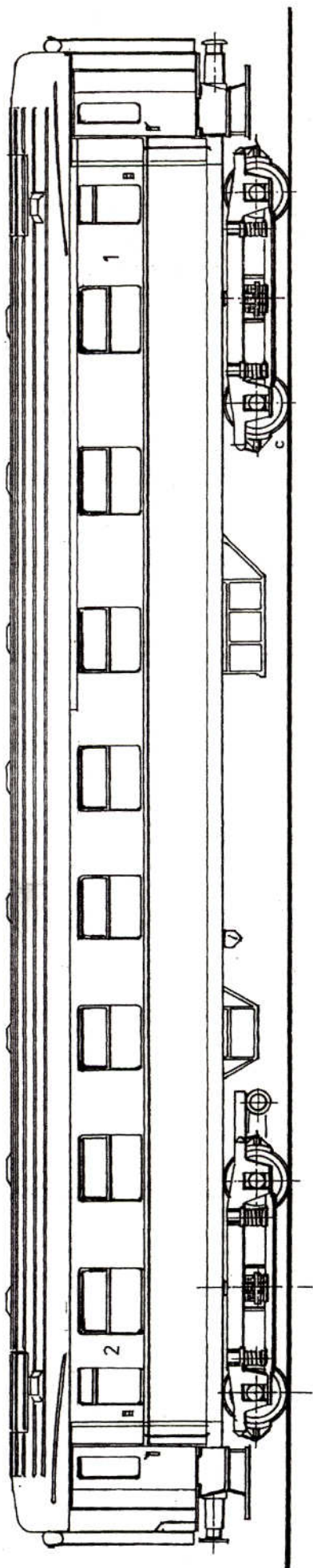


Bygget som lita AV. ABg nr: 38-44 241-246.  
248-255.  
285-290.  
292-293.  
295-312.

Scandia 1950, 61-63.  
I & II Kl.

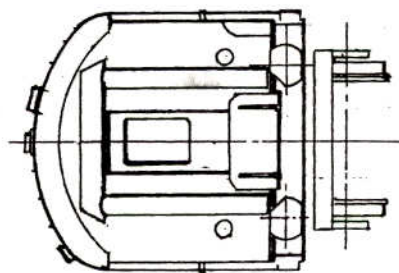
a.h. 13 April 1992.



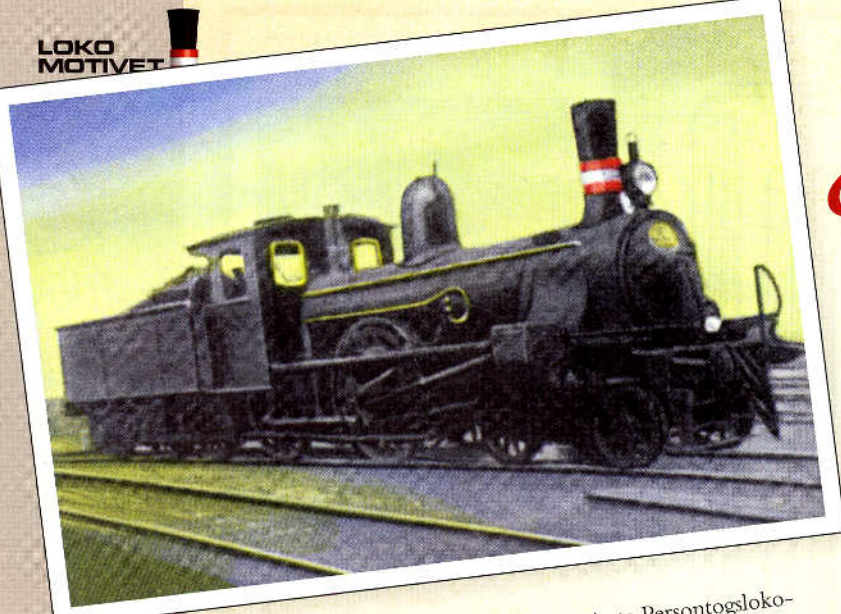


**DSB litra ABg 38-44 241-311**

DSB litra ABg-u i togstamme i Helsingør, København september 1988, set fra enden med 1. klasse. Vognen har midterplacerede tagventiljer.  
Foto: Mogens Duus.



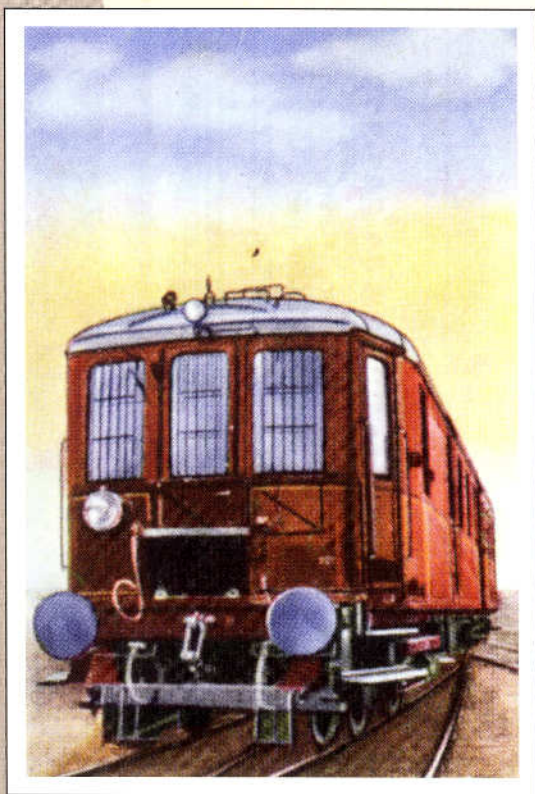




**K-Maskine**  
K-Maskinen er et af Statsbanerne hurtigste Persontoglokomotiver af gammel type Næsten alle K-Maskiner er bygget i Tyskland, og de kan med deres tokoblede, næsten 2 Meter høje Drivhjul, naa en Maximalhastighed på 100 km i Timen.

# Jernbane- nostalgi

Går man på loppemarked, så kan man finde spændende ting, også omkring jernbanerne. Vi har således fundet et samlealbum, der hedder BEFORDRINGSMIDLER. Det blev udgivet i 1935 af Odense Kamgarnsspinderi, og indeholder samlebilleder med motiver af alverdens transportmidler, fly, skibe og naturligvis også jernbaner (DSB). Her på siden gengiver vi nogle af billederne i forstørret udgave. I virkeligheden har de størrelsen 65x45 mm. Ved hvert billede har vi anført den tekst, som ledsager dem, og anvendt datidens retskrivning. Skøn jernbanenostalgi!

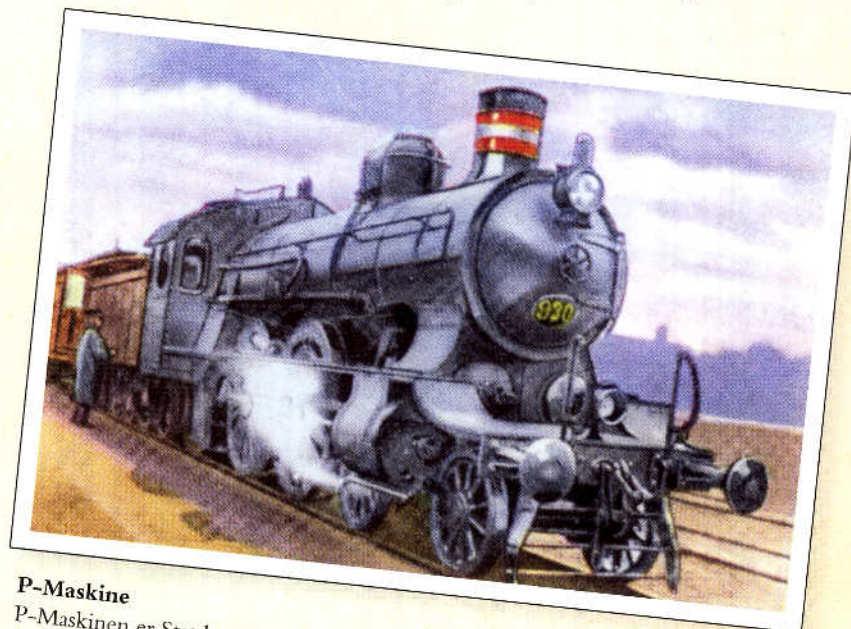


## Diesel-Motorvogn

Den dieselelektriske Motorvogn – Litra MP – kaldes også "Lyntogets Forløber", hører til Statsbanernes Nyanskaffelser. Motorvognen kan naa op på 120 km i Timen. Derfor er Vindurne på Førerpladsen beskyttet af et Jerngitter, saa at Fugle, der indhentes af den voldsomme Fart, ikke kan knuse Ruden ind til Føreren.

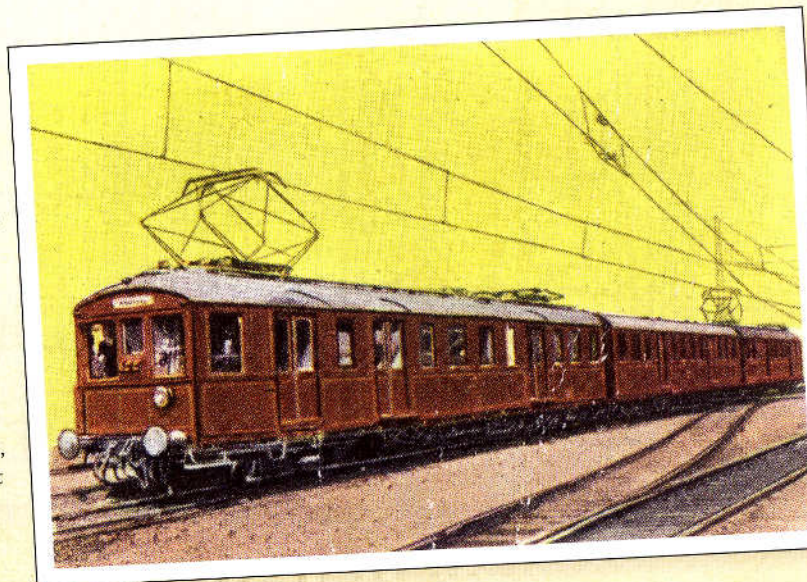
## Elektrisk tog

Elektriske halvtog bestaar af to Motorvogne og en mellemhængende Bivogn. Et elektrisk Heltog bestaar af to sammenkoblede Halvtog. De elektriske Tog løber i den københavnske Nærtrafik, hvor de takket være deres store Hastighed er blevet meget populære. Togene er dansk Arbejde.



## P-Maskine

P-Maskinen er Statsbanernes hurtigste Damplokomotiv, Maximalhatighed ca. 120 km i Timen. Drivhjulenes Diameter er ikke mindre end 1984 mm, altså saa høj som den højeste Mand i Danmark.





### Dansk Sovevogn

Alle Sovevogne, der løber paa Statsbanernes indenlandske ruter, tilhører det internationale Sovevognsselskab, der har Sovevogne og Statspisevogne løbende ikke alene saa godt som overalt i Europa, men også i Asien og Afrika. De danske Sovevogne er meget praktisk indrettede. En Sovevognsrejse er en interessant Oplevelse.



### Den 2-etagede Skovvogn

Den 2-etagede Skovvogn, som særlig blev benyttet i sommertiden mellem København og Klampenborg, forsvinder nu snart. Men endnu benyttes den dog nu og da, bl.a. naar de københavnske Feriebørn myldrer ud paa Sommerferie til Danmarks gæstfrie Landboere.



### D.S.B. Staalvogn

Erfaringen fra Udlandet viser, at man ved at bygge Jernbanevogne helt i Staal naaede op paa højeste Grad af Sikkerhed. Selv hvor en Staalvogn afspore i fuld fart, sker der ikke Vognen det ringeste Molest. Statsbanerne har derfor nu Staalvogne til de fleste hurtigste tog. Vognene er dansk arbejde.

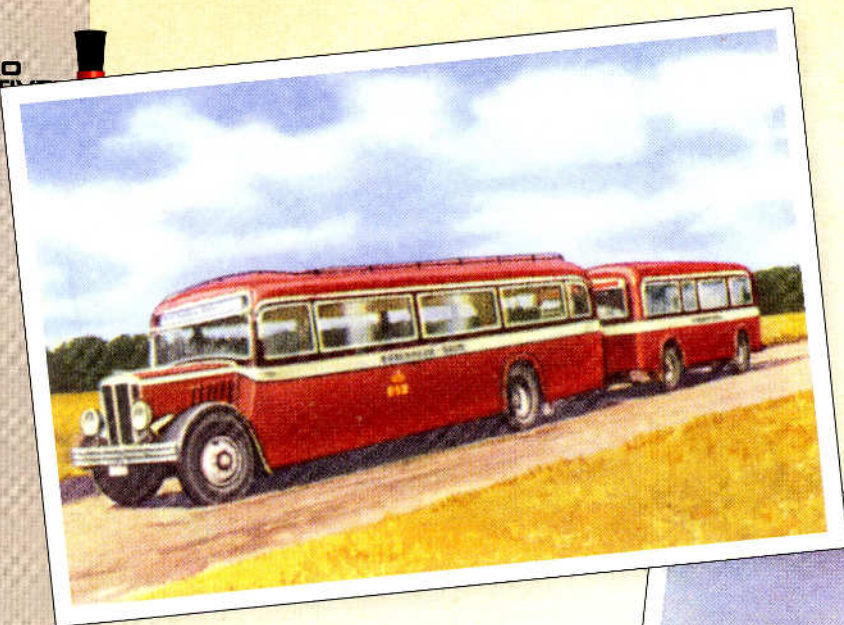


### Postvogn

I det rullende Postkontor arbejdes under Højtryk med Postens Sortering, medens Toget farer af Sted. Det er øvede Folk, der arbejder her, thi naar en Knudestation naas, maa Postsækkene være klar til Videreekspedition ad de tilstødende Jernbanelinier. Læg Mærke til det gule Lyssignal paa Postvognen: Ranger forsigtigt.





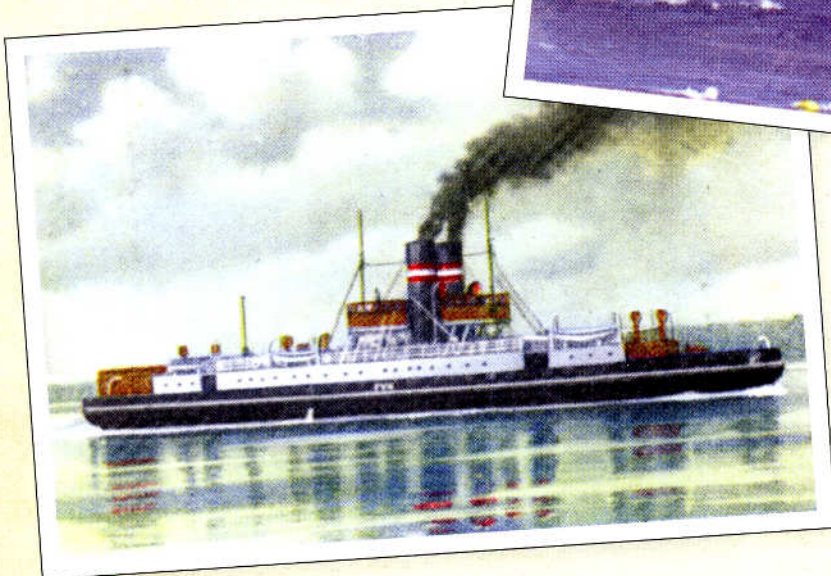
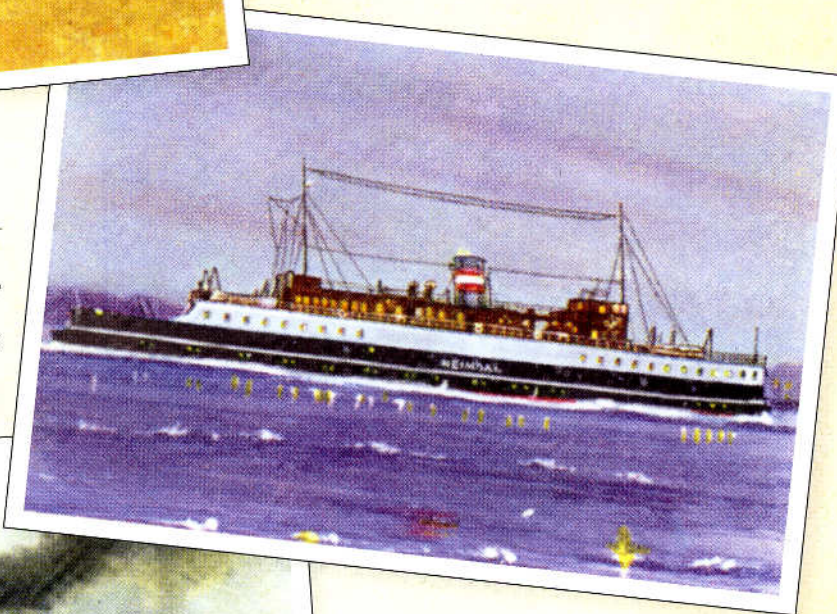


### Auto-Tog

Et af Statsbanernes Auto-Tog, der bl.a. kører mellem København og Badestranden ved Køge Bugt. Bivognen er koblet til Hovedvognen, således at den selv i skarpe sving følger Hovedvognen. Et Auto-Tog har Plads til 70 rejsende.

### Motorfærge

Statsbanerne har indsat Verdens største og eleganteste Motorfærger mellem Korsør og Nyborg, den bedste løsning for en overfart, hvor både Bro og Tunnel vilde være uoverkommeligt. Billedet viser M/F "Sjælland". Færgeren kan overføre 1500 rejsende, og har 3 spor, hvor der kan være 12 Sovevogne eller Pladsvogne. Hastighed 15 knob.



### D/F "Fyn"

D/F "Fyn", en af Lillebæltsfærgerne, der nu snart afløses af Lillebæltsbroen. D/F "Fyn" kan overføre 1000 passagerer og 8 Jernbanevogne. Fart med Last 10,5 knob.

## Nye emner i

**LOKO  
MOTIVET**



Vi er læsernes blad, så derfor vil vi gerne høre, om man har ideer til emner, vi kan tage op i bladet. Lad os høre hvad I mener. Hvad savner I? Mere selvbyggeri? Forslag til sporplaner? Noget om digital drift? Kom med nogle forslag. Så vil vi se på dem. Alle forslag er naturligvis velkomne fra både to-skinne- og treskinne-kørere. Også forslag til behandling af jernbanestof i 1:1 er velkomne.

Send jeres forslag til:  
lokomotivet@lokomotivet.dk

Med venlig hilsen  
redaktionen af LOKOMOTIVET





# DSB litra ML-FL

## ...motorvogne til "Lille Nord"

Vi har tidligere omtalt privatbanernes Y-tog (LOKOMOTIVET nr. 118, side 6), og nu kommer HELJAN med en række modeller fra disse baner – og DSBs Y-tog litra ML-FL. Så lad os lige give disse små motorvogne et ord med på vejen.

Indtil 1984 blev Lille Nord mellem Hillerød-Snekkersten-Helsingør betjent af MO-vogne. Disse var indsat i små tog med en CLS- eller BHS-styrevogn og en mellemvogn litra BHL. Udrangeringen af MO-vogne begyndte allerede i 1970'erne,

og udrangeringen gik hurtigt i begyndelsen af 1980'erne. Tilbage i drift var kun nogle MO-vogne i Vestjylland og så på Lille Nord. MO-vognene i Jylland blev hurtigt erstattet af de nye MR-tog, men det var ikke hensigtsmæssigt at bruge MR-togsæt på den lille strækning, idet værkstedfaciliteterne lå i Jylland.

Det førte til, at man valgte at benytte Y-tog magen til privatbanernes, og disse blev derefter leveret af Uerdingen (senere Dueweg), der også havde leveret togsættene til privatbanerne. Det blev incl. privatbanernes leveringer den 7. levering af disse tog.

I 1984 blev Y-togene leveret til DSB, hvor de fik litra ML og FL. I alt leveredes syv motorvogne litra ML 4901-4907 og fem mellemvogne litra FL 7901-7905. Inden da var de transporteret fra Uerdingen til Scandia i Randers, hvor de blev færdigmonteret.

Et togsæt var udstyret med to seks-cylindrede Daimler-Benz dieselhydrauliske motorer på 360 HK med automatgear. Hastigheden var maksimalt 80 km/t.

Front af DSB  
litra ML 4906  
i Hillerød, april  
1991. Foto: TA.







Til venstre:

Ved flere lejligheder lånte DSB Y-tog fra HFHJ/GDS. Her holder et ukendt sæt fra privatbanerne ved siden af ML 4904 ved DSBs motorremise i Hillerød, 1995. Foto: TA.



I midten:

Firevognssæt ved perron i Hillerød, april 1991. Foto: TA.



For neden:

Ukendt ML-sæt kører ind på Hillerød station, 1989. I baggrunden hviler MX 1018 (senere HFHJ Mx 18), netop overtaget af HFHJ. Foto: TA.

Der var overgang mellem vognene, der kobledes sammen via en centralkobling. Motorvognene var indrettet med flexrum med otte klapsæder. Dette rum kunne benyttes til bagage, cykler, kørestole og barnevogne. I alt var der plads til 40 siddende i motorvognene, som var indrettet med midtergang, mens der i mellemvognen var plads til 64 siddende.

Motorvognene havde WC. Opvarmningen foregik ved hjælp af oliefyr.

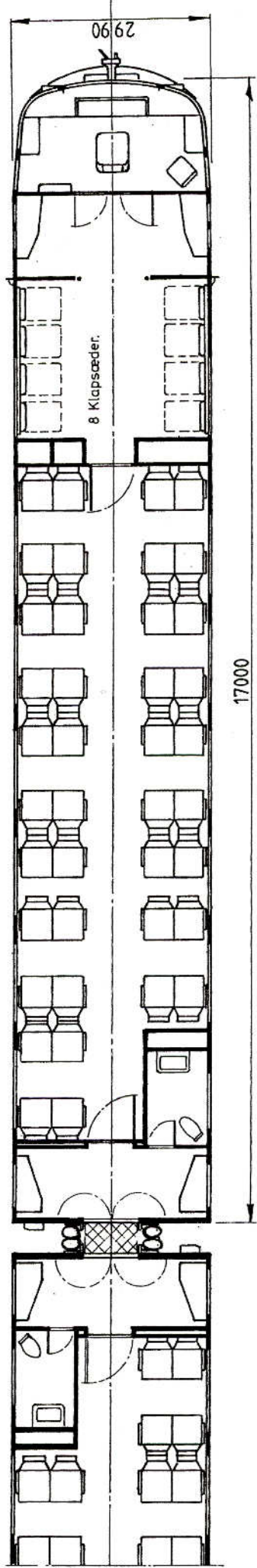
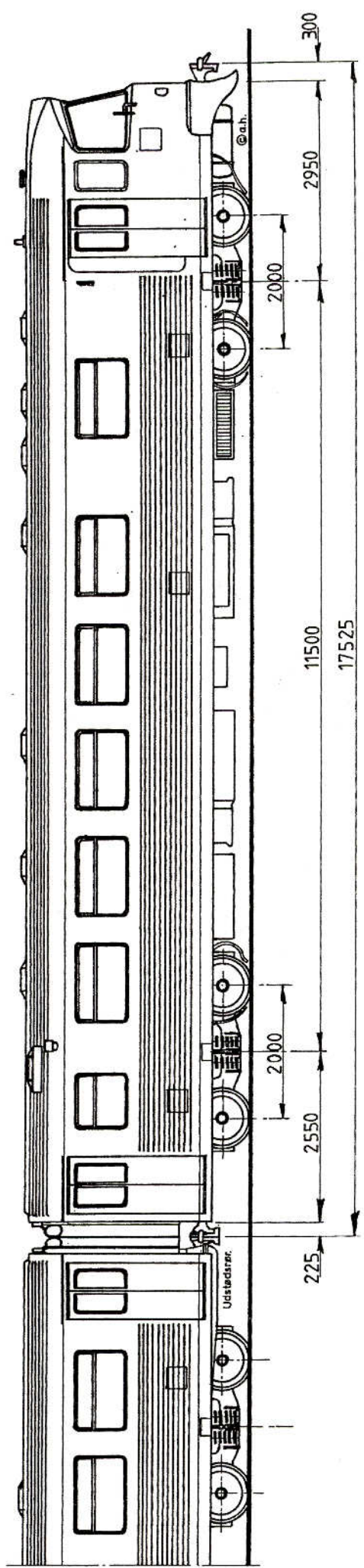
Nogle af privatbanernes Y-tog blev udstyret med puffere og skrue-

Fortættes på side 33





# DSB Motorvogn for „Lille Nord“ litra ML 4901-7.

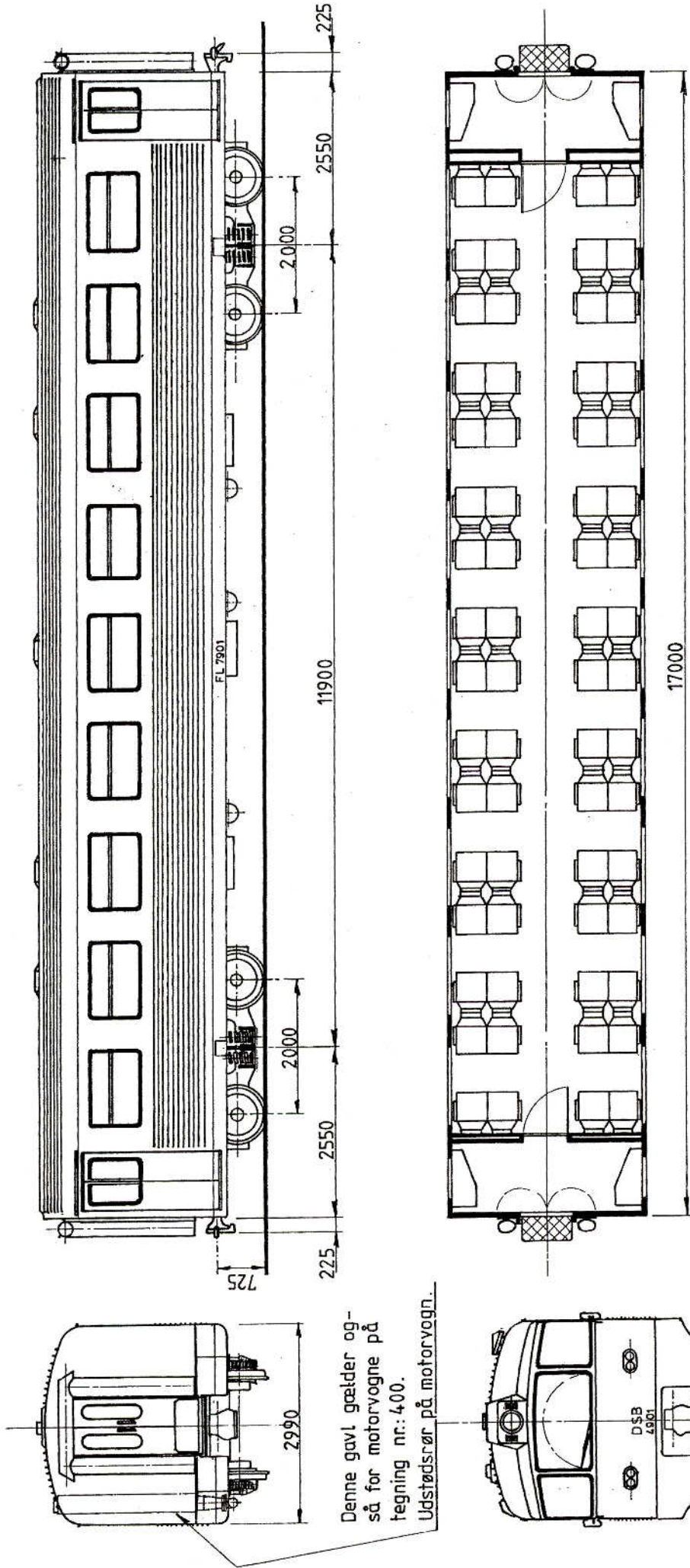


Tegning nr. 400

Bygget 1984 DUEWAG - SCANDIA. Max. effekt: 2 x 132 kW.  
48 Siddepladser på 2 kl. Max. hastighed: 80 Km. h.  
a. h. 7 Oktober. 1989.



# DSB Mellemvogn for "Lille Nord" litra FL 7901-7905.



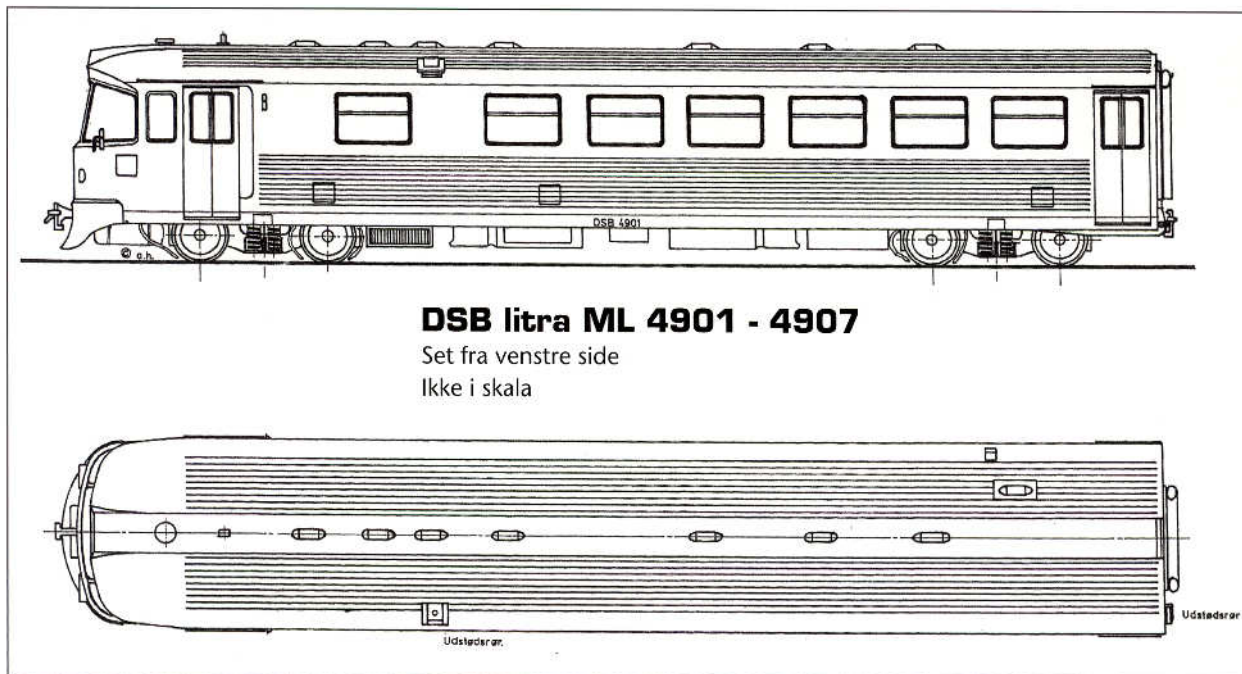
Denne gavl gælder og-  
så for motorvogne på  
tegning nr.: 400.  
Udstødsrør på motorvogn.

Front af motorvogn på  
tegning nr.: 400.

Bygget 1984 DUEWAG-SCANDIA.  
64 Siddepladser på 2.kl.

ah. 18 Oktober 1989.





## DSB litra ML 4901 - 4907

Set fra venstre side  
Ikke i skala

### Data for ML og FL:

#### Litra ML

Bygget	Uerdingen/Duewag/Scandia 1984
Motor	To seks-cylindrede Daimler-Benz dieselhydrauliske motorer
Effekt	360 HK
Maks. hastighed	80 km/t
Dimensioner	se tegninger
Vægt	27 tons
Antal pladser	40 + 8 klapsæder

#### Litra FL

Bygget	Uerdingen/Duewag/Scandia, 1984
Maks. hastighed	80 km/t
Dimensioner	se tegninger
Antal pladser	64

Den normale oprangering for et togsæt var ML-FL-FL-ML i myldre-tiderne, mens sættene på mindre belastede tidespunkter kunne være oprangeret ML-FL-ML eller blot ML-ML.

I 2001 overgik ejerskabet af Lille Nord – og fem tidligere privatbaner i hovedstadsområdet – til Hovedstadens Lokalbener a/s. DSBs S-tog kørte derefter kontraktkørsel på Lille Nord.

Sidste ML-togsæt kørte nat efter 31. december, 2006. Det hed PL 2900, og afløstes derefter af togsæt Alstom-LINT 41. ML-togsættene blev dagen efter – altså 1. januar 2007 – hensat i Helsingør. I efteråret 2010 blev alle sæt ophugget af Stena i Helsingør – undtagen et enkelt sæt – 4903-7905-4904, der blev overdraget Danmarks Jernbanemuseum.

koblinger, så sættene kunne anvendes som trækraft til godsvogne m.v., men DSBs Y-tog fik kun centralkobling.

Man indgik et samarbejde med privatbanerne GDS-HFHJ om at få sættene vedligeholdt på disse banernes værksteder i Hillerød. Samarbejdet med privatbanerne betød også, at man hurtigt kunne låne materiel hos hinanden, når dette blev nødvendigt, og det skete ofte, at man benyttede Y-togsæt fra GDS-HFHJ på Lille Nord.

Det blev bl.a. aktuelt i 1985, hvor et sæt – ML 4904 – kørte ind i en stopbom i Helsingør, heldigvis uden at skade passagererne.

I 1988 sket et nyt uheld, denne gang i Snekkersten. En stamme med ML 4906 var på vej til Helsingør, men kørte ud på et sidespor, og endte ved siden af banedæmningen. Heldigvis havde man kun

lettere tilskadekomne, selv om uheldet var alvorligt nok.

Alle togsæt blev i 1997-98 renoveret af HFHJ på værkstedet i Hundested, hvor de bl.a. fik nyt interiør i flotte farver.



DSB litra ML-FL-ML ved perron i Helsingør, 1992. Forreste ML er nr. 4905. Foto: TA.





## DMJU Modeljernbane messe i Bramdrupdam d. 2 & 3 April

Kom og få en modeljernbane snak om tog og signaler !

*Banetjenesten*

**DSB Signaler**

Mød os til DMJU og

få en snak om bygning og  
anvendelse af danske signaler.

Færdige og klar til brug på bestilling !



Prøvemodel



O Hj E.243 ... Nu er den her - Se den på udstillingen !

### Dansk modeltog som aldrig før...

*McK - Vogne og lokomotiver i meget høj kvalitet*

*Hobby Trade - Nye vogne og lokomotiver*

*Banetjenesten - Tilbehør & Danske signaler*

*DEKAS - Det du mangler til dine projekter*

## LS Models

Den danske blå CIWL sovevogn  
på lager til kun **595,- kr.**

Kun få stykker - Epoke 3 & 4 !



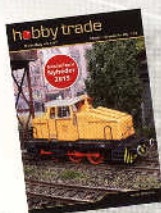
DF Modeltog - Håndbygget kvalitet og reservedele - Se mere på;  
[www.dfmodeltog.dk](http://www.dfmodeltog.dk) / [info@dfmodeltog.dk](mailto:info@dfmodeltog.dk)

## Nyheder fra hobby trade



**63006-73006** Holbæk - grøn dør markering  
**63009-73009** Ringsted - rød dør markering

**63010-73010** Kbh. Østerport - grøn dør markering  
Enkelt styrevogn



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

# hobby trade

Se vognene hos din forhandler

F2010 ApS · Brovadvej 23B · 7000 Fredericia · [www.f2010.dk](http://www.f2010.dk)

[www.f2010.dk](http://www.f2010.dk)



# Varehus i Lundby Skala 1:87

Vi har bragt mange tegninger af stationer, remiser, kolonnehuse o.s.v., men endnu har det været sløjt med tegninger af varehuse, der jo også er en vigtig del af modeljernbanens anlæg. Så her kommer omsider en tegning af et varehus.

Dette varehus- eller pakhus – blev opført i 1923 sammen med anlæggelsen af den nye Lundby stationsbygning og dobbeltsporet fra Næstved til Vordingborg.

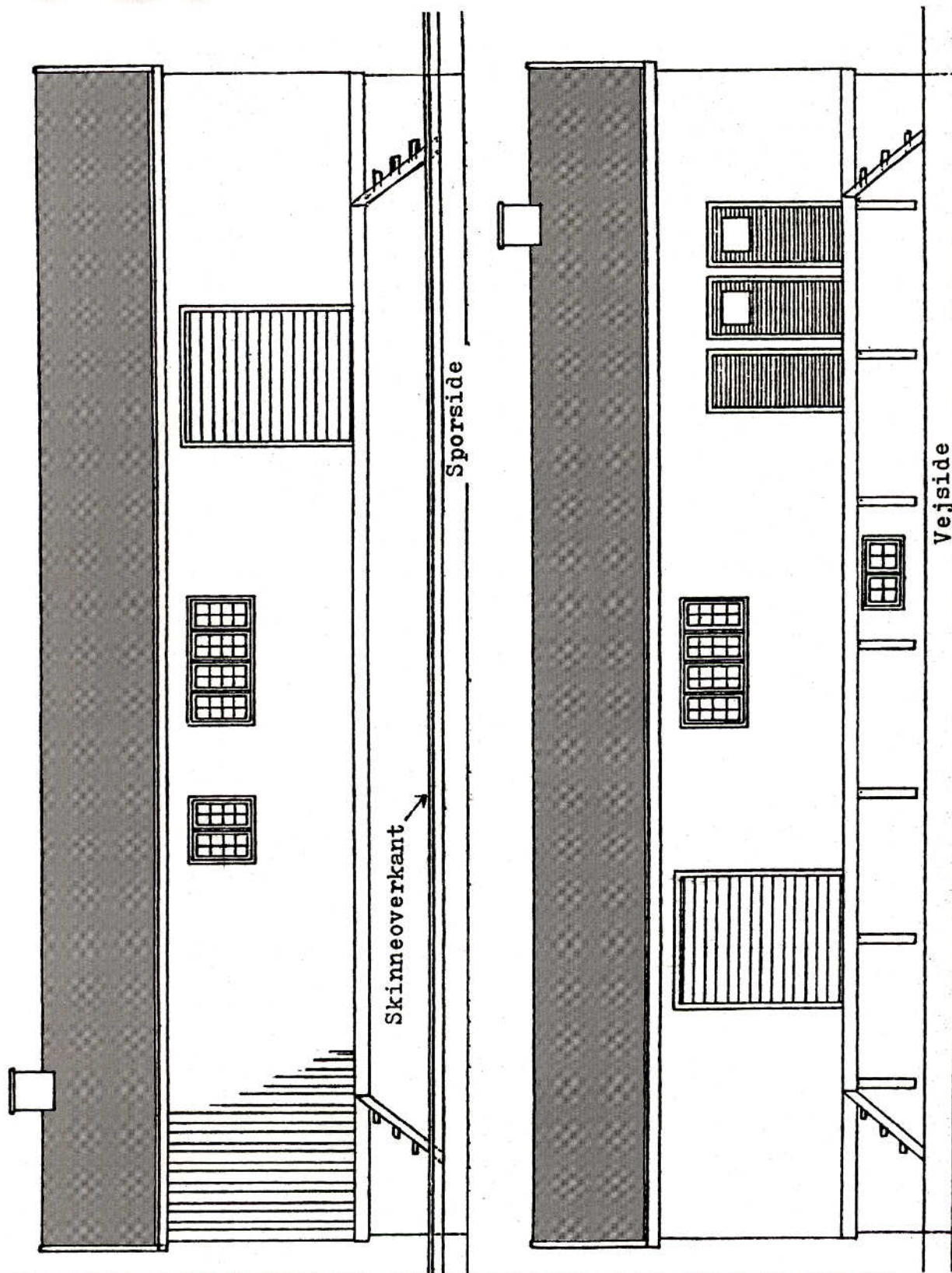
Huset blev opført i træplanker – to på en – med fundament i cement og icopaltag (tjærepap). Læseperronerne var ligeledes i træ.

Under huset var indrettet kælder til lager o.s.v.

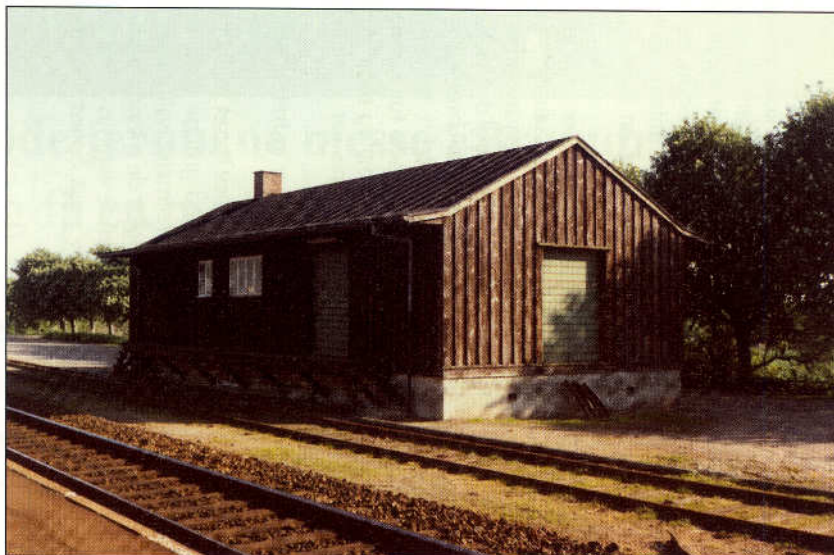
Oprindelig blev huset malet i engelskrød med grønne døre, men blev senere malet solignumsort, men beholdt de grønne døre.

Et tilsvarende varehus – blot større – blev også opført i Vordingborg.

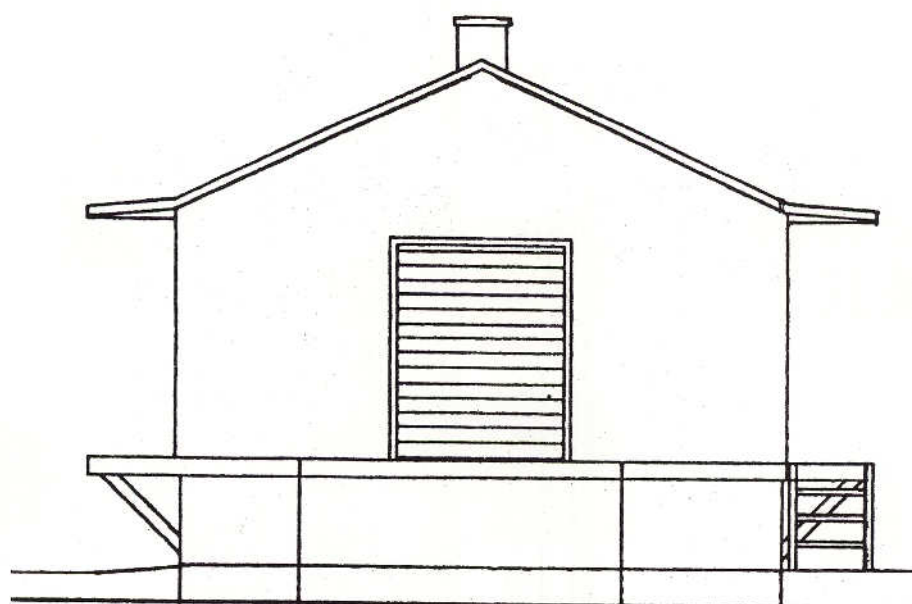
Tegning: Torben Bejerholm, 1983.





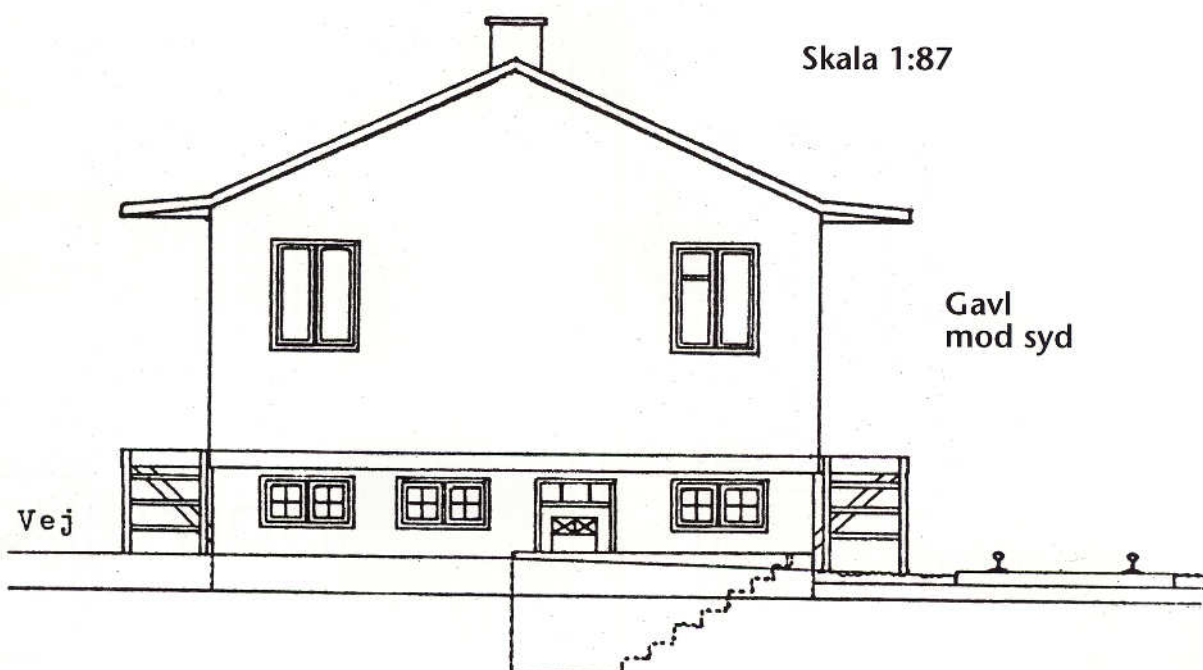


Varehuset i Lundby  
set fra nord, juni  
1977. Foto: TA



Gavl  
mod nord

Skala 1:87



Gavl  
mod syd

Vej





## Åbent hus i HMYK 28.-29. maj 2016 kl. 10-16

I anledning af klubbens 10-års jubilæum glæder vi os til at vise klubben frem på Godsbanevej 3 i Herning.

- Modelanlæg med kørende tog
- Materiel i 1:1 på sporene udenfor
- Livesteam damptog, skala 1:32
- Legetøjstog for børnene
- Arbejdende stande og plancher
- Pølser, øl, vand, kaffe, te og kager

Obs, kun søndag: Vi får besøg af forhandlere med forbilledligt dansk materiel. Forhandlerlisten opdateres løbende på hmjk.dk



Læs bl.a. følgende  
i næste nummer af

## LOKO MOTIVET



- Skive station  
– som den var engang
- Pladsmangel? Så byg et paradeanlæg
- Rangering på DSBs spor i 20 år  
– rangerlokomotivet litra MK (1996-2016)
- Forslag til en GDS sporplan
- DSBs stykgodsbiler i epoke IV
- Små ideer til anlægget
- Sporskiftet
- Nyheder (Vi har hørt og set)
- Thyregod station (tegninger)

LOKOMOTIVET nr. 124  
udkommer medio maj

Forbehold  
for ændringer

Vi ses!

## Auktion over MODELTOG

Lørdag den 30. april 2016

Eftersyn: Torsdag den 21. april 2016 kl. 12-17.00  
og lørdag den 23. april kl. 10-14.00

### Under hammeren kommer:

Store samlinger af modeltog  
i spor N, H0, 0 og 1.

Märklin, Fleischmann, ROCO,  
HELJAN, Hobby Trade m.m.



Se kataloget på hjemmesiden primo/medio april 2016  
[www.frederiksbergauktionshus.dk](http://www.frederiksbergauktionshus.dk)

**FREDERIKSBERG**  
AUKTIONSHUS

Værkstedsgården 17, 1. sal  
2620 Albertslund • Tlf. 33 25 50 22

## Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes

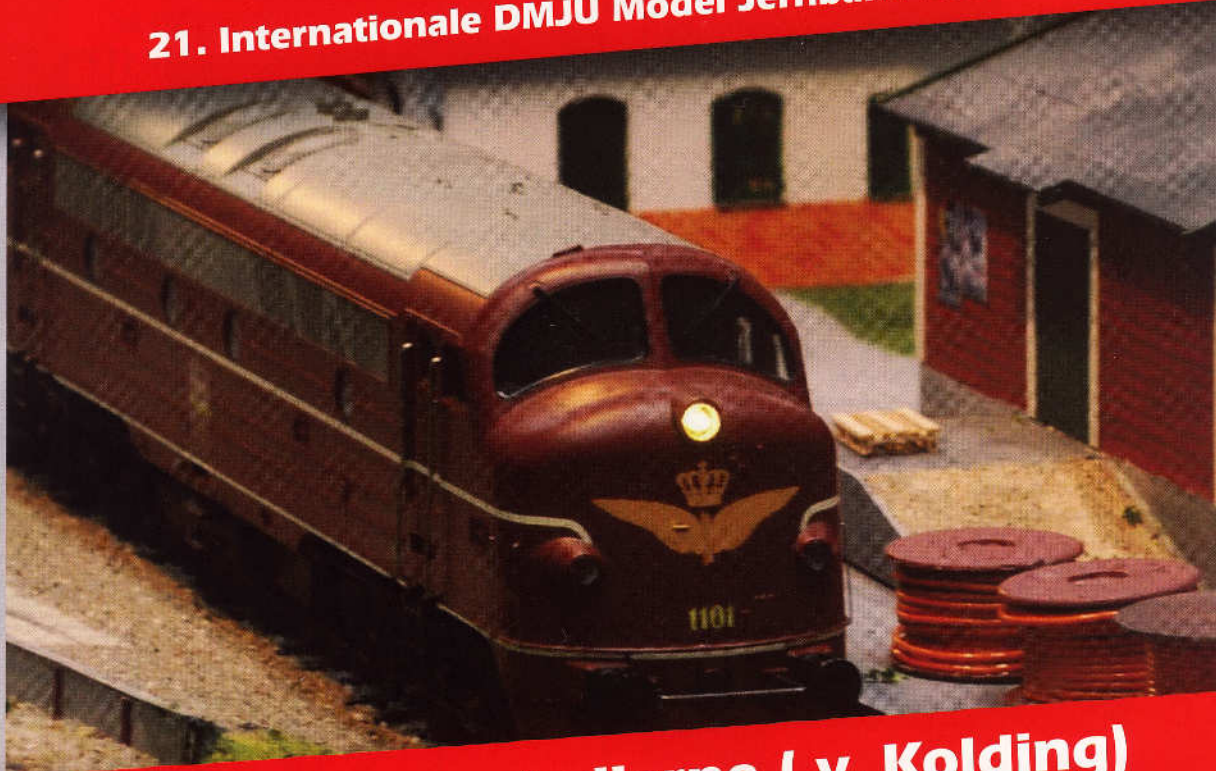


Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg  
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54  
Tirsdag - torsdag 12 - 18, fredag 12 - 19,  
lørdag 10 - 14, søndag og mandag lukket  
[www.stoppel.dk](http://www.stoppel.dk)



# Besøg DANMARKS STØRSTE MODEL JERNBANE Udstilling

21. Internationale DMJU Model Jernbane Udstilling



**Bramdrupdam hallerne ( v. Kolding)  
2.-3. april 2016 kl. 10-17 (10-16)**

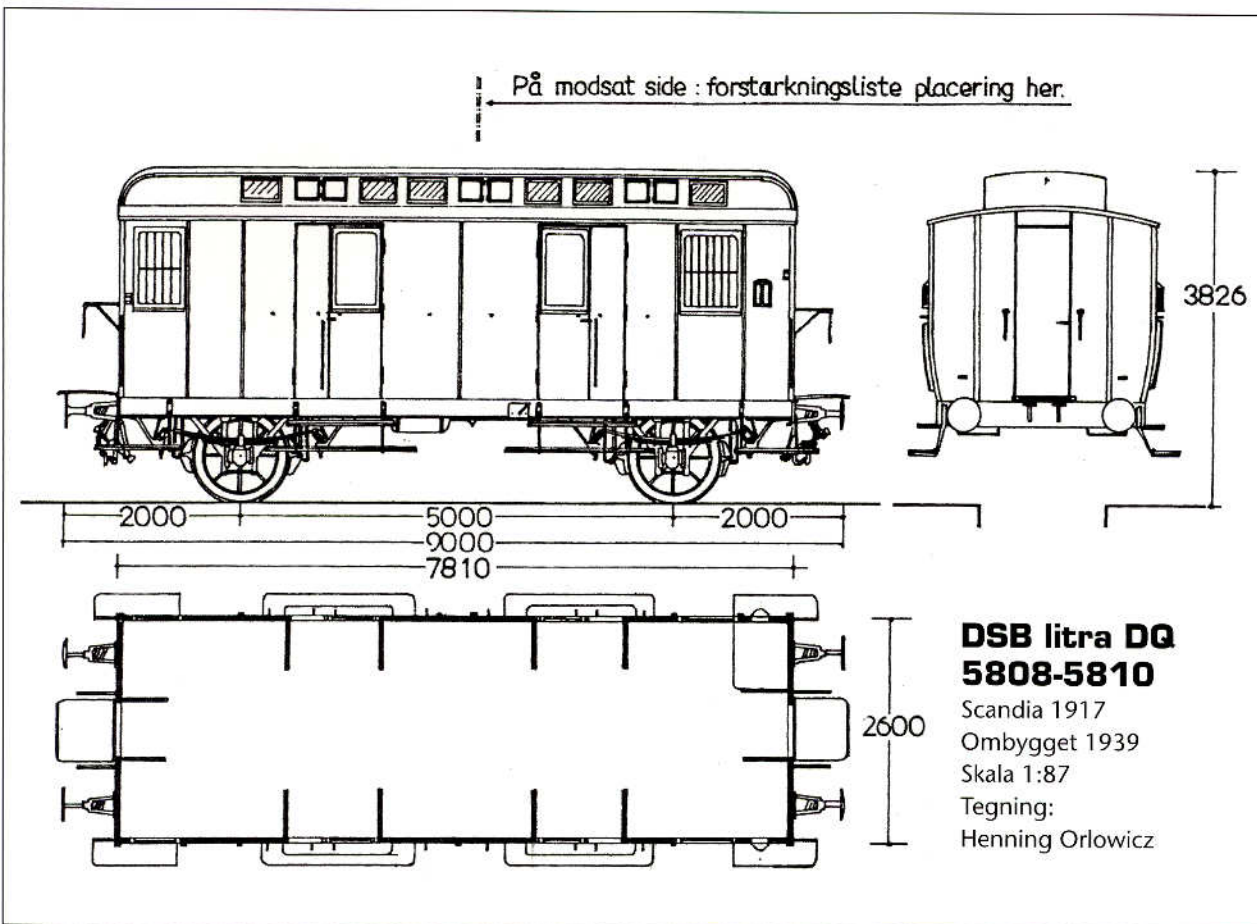
- Mere end 40 udstillere med flotte model bane anlæg
- Masser af salgstilbud
- Over 2000 m2 udstillingsareal
- Aktiviteter for de mindste
- Work shops
- Konkurrencer
- Cafeteria
- Årets Model
- DM i Diorama bygning
- Kørsel med veteran bus til og fra hallerne



Arrangør: DMJU Dansk Model Jernbane Union







## DSB litra DQ

Nogle læsere har studeret vor tekst om DSBs ældre postvogne i nr. 121, og Knud Larsen skriver:

*"I skriver i nr. 121 side ?, at der kun kendes et enkelt foto af den specielle toakslede postvogn litra DQ. Men er det muligt, at der findes en tegning*

*af denne sjove type Jeg kunne godt tænke mig at bygge den".*

LOKOMOTIVET: Jo, vi har i arkivet en 1:87-tegning af DSB litra Q 5808-5810, der blev leveret af Scandia i 1917. Tegningen er udført af Henning Orłowicz.

Silkeborg og Skanderborg, var det tilfældet for alle andre stationer på strækningen. Såvel i 1954 som 1937. Går vi frem til begyndelsen af 1970'erne, er det lidt pudsigt, at man kunne finde et par landstationer uden gennemkørselsarm på indkørselssignalet, fx. Trolldhede (med udkørselssignaler) og Måløv (uden udkørselssignaler). Begge i visse tidsrum som ubetjent.

Og hvis der dengang tidligt om morgenen skulle et militærtog igennem til Frederikssund, kunne det være nødvendigt, at Måløv ekstraordinært måtte åbne som togfølgestation lidt før normalt. Søertoget var naturligvis gennemkørende, men da stationen som nævnt ikke havde udkørselssignaler, måtte stationsbestyreren i halvmørket stille sig ud på perronen med 2 grønne lygter over hinanden for at vise, at der var gennemkørsel. (Signal nr. 84 efter det gamle signalreglement – SIR). Men det var da spændende at prøve – også som afløser."

## Gennemkørselsarm?

Fra Poul Erik Buskbjerg Poulsen, Frederikssund, har vi modtaget et indlæg med bemærkninger til Niels-Erik Jensens indlæg om "Landstationer" bragt i nr. 121. Poul Erik skriver:

*"Redaktionen skylder en tak til Niels Jensen for hans forsøg på at få hoved og hale på artiklen i nr. 119 om landstationer.*

*Men... påstanden om, at gennemkørselsarmen på indkørselssignaler først blev "opfundet" ca. midt i 1950'erne er vist en misforståelse.*

*Det fremgår bl.a. af TIB, på hvilke stationer indkørselssignalet er med*

*gennemkørselsangivelse. Hvis man ser på fx strækningen Skjern-Skanderborg, var det sådan, at med undtagelse af Skjern, Trolldhede, Herning,*



LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Poul Erik for indlægget.





## Farver på DSB varehuse?

Erik Rosenquist skriver i en mail til os:

*"I artiklen om landstationer i LOKOMOTIVET i nr. 119 ser jeg til min forbløffelse, at der på Vipperød station står et varehus i lys grågrøn farve. Jeg havde den opfattelse at varehusene var røde (eller tjærefarvede). Fandtes denne type farvede huse andre steder hos DSB, altså de lyse grå-grønne?"*

LOKOMOTIVET: Mange af DSBs varehuse, som var opført i træ, var engelskrøde, men der fandtes nogle få undtagelser.



I Haslev var den ene ende af det tilbyggede varehus i træ malet i den lyse grå-grønne farve, og det samme gjaldt nogle varehuse på Næstved-Slagelse Banen. Døre og porte var malet mørkegrønne. Hosstående foto viser varehuset i Sandved, 1969.

Varehusene på Holme-Olstrup station og Havdrup station var røde. Hvorfor husene havde forskellige farver på to tæt beslægtede strækninger vides ikke.

Tak til Erik for spørgsmålet.

## Design af dansk Mj-anlæg

Vi har fået endnu nogle mails med supplerende bemærkninger til teksten om design af dansk mj-anlæg i nr. 120. Vi bringer her et par af indlæggene, og tilføjer, at man naturligvis er velkommen til at kommentere disse. Send kommentarer til [lokomotivet@lokomotivet.dk](mailto:lokomotivet@lokomotivet.dk).

### Epoke-karakteristika - spormæssigt

Vi har fra en læser, der ønsker at være anonym, fået følgende indlæg angående epoke-valg:

*"Når man skal vælge epoke, er det også vigtigt at tage hensyn til sporenes udformning.*

*I epoke III og IV var diamantkryds, englændere og halve englændere således meget almindelige på de større DSB-stationer. Også forskudte treskifter og halve englændere blev meget benyttet.*

*Diamantkryds fås i ikke i model, men skal sammenstykkedes af små krydsspor og almindelige transversaler. Derimod fås Englændere, halve englændere og forskudte treskifter*

*m.v. i model hos flere fabrikanter, bl.a. PECO. Hvad der findes hos Märklin ved jeg ikke.*

*Men der er ofte mange problemer forbundet med diamantkryds, ikke alene med at få tilført strøm, men også at få lokomotiver m.v. til at rulle problemfrit. Jeg har bl.a. under besøg på NMJKs Banebørstedag, oplevet problemer med et sådanne diamantkryds. Så epoke III er ikke helt velegnet, hvis man vil efterligne epokens sporforløb. Her er epoke IV bedre, idet DSB i slutningen af 1970'erne ombyggede diamantkryds og englændere, og i stedet indlagde almindelige skifter (transversaler). Men der findes fortsat englændere, selv om de ikke optræder så hyppigt.*

*Sporkryds har altid været almindelige, og benyttes endnu i dag.*

*Et andet typisk spor i epoke II og III var sporafløb, d.v.s. stikspor til hovedspor, således at man undgik at løbske vogne belemede sporet. Stiksporet endte som regel i en grusbunke, så en løbsk vogn ville ende her. Også disse spor forsvandt sent i epoke IV.*

*Se for øvrigt nogle karakteristika for epoke IV i LOKOMOTIVET nr.116, side 35".*

*Billedet viser sporforløb på København H, 1977. Forrest et forskudt skifte med forgreninger til opstillingsspor, og i venstre side til et diamantkryds. Foto: TA.*

*I en senere tekst vil vi vise, hvordan de nævnte afløbsspor virkede.*

## DSB litra WSD og WRD

Rasmus Engskov kører DSB i epoke V, og har bl.a. købt modeller af DSB litra WSD og WRD fra Hobbykæden. Han skriver i en mail:

*"Jeg kan ikke af interiøret på litra WSD og WRD se, hvilken forskel der er på de to vogntyper. Begge er ombygget på basis af litra BD – og blev de ombyggede vogne anvendt i "Skiløberen"?"*

LOKOMOTIVET: De to vogntyper blev helt korrekt ombygget på basis af DSB litra BD, eller rettere BDK.

WRD 011 og 019 blev ombygget i 1993 fra BDK 011 og 019 i 1993, og moderniseret i 1998 – omnummereret til 101-102. De blev udrangeret i år 2003 hhv. 2201.

WSD 001-002 blev ombygget fra BDK 012 og 017, og udrangeret i 2003.

Begge vogntyper blev anvendt i vintersportstoget "Skiløberen", der kørte mellem Danmark og fx Østrig.

Forskellen på de to vogntyper var som følgende::

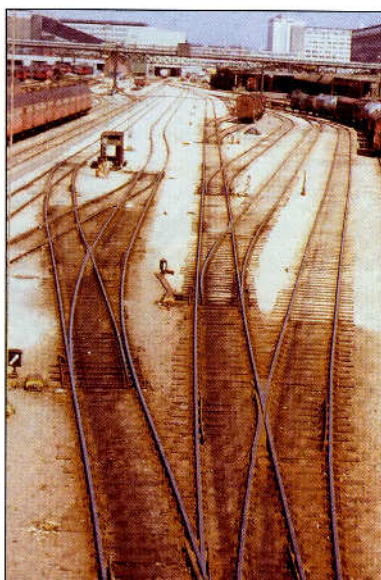
### WRD:

Stort rum med hylder til rejsegods, rum med bar med barstole, plads til seks personer og køkken.

### WSD:

Stort rum til rejsegods og stropper til skifastgørelse, tre kupeer til personale og køkken.

Håber, det hjælper Rasmus lidt videre?





## Rettelser til HELJANs produktionsliste 2005-2015 i nr. 122

Vi har fået følgende rettellesliste over HELJANs produktioner fra Ole S. Petersen, Odense.

Vi bringer i første omgang rettelserne, og håber på et senere tidspunkt at kunne udgive fx løsblade med de korrekte produktioner? Vi siger tak til Ole for hjælpen.

Modelnummer 4242, en litra HD fra 2006, er anført med et forkert vognnummer, det rigtige nummer er 38 788. Model 4271 har også et forkert vognnummer, det skal være 19 528.

MO 597 (modelnummer 4520 fra 2015) har gråt tag og er ikke sølvfarvet.

Model 5201, en litra CB placeret under 2011, er angivet som epoke II/III, men den kan kun bruges til epoke III, da vogntypen havde litra CRL i epoke II.

De to MX'ere placeret under diesellokomotiver fra 2015 har fået forkerte modelnumre. De skal være 4340 og 4341, ikke 3403 og 3413 (slåfejl!). Desuden kom de på markedet allerede i 2014, og det gjorde modellerne af de to MY'er også. Endnu værre er det med litra EG 3103, som udkom i august 2013 og ikke som anført i 2015.

Under motortogsæt fra 2009 har mellemvognene litra AA fået vognnumre, som kun eksisterede før 1941, mens motorvognene litra MS har numre efter 1941.

Modellerne 4262 og 4263, som kom i butikkerne i 2008, er anført både under 2008 og 2009.

De to MO'er, som er anført under 2014 (modelnummer 4510 og 4511), blev udgivet allerede i 2013.

Er der nogen særlig grund til, at de mange modeller, HELJAN har produceret til Hobbykæden, ikke skulle med i listen? Der er måske planer om at lave en separat liste på et senere tidspunkt?

Med venlig hilsen  
Ole Petersen

LOKOMOTIVET: Ja, vi vil senere opstille en liste over HELJANs produktioner sammen med andre forhandlere, herunder Hobbykæden, Felderbanen m.fl. På samme måde er vi i øjeblikket ved at opstille en liste over Hobbytrades/F2010s danske produktioner i et bestemt antal år, således at man får et samlet overblik over, hvad der er udgivet af dansk rullende materiel fra danske fabrikanter.

### Rettelse til nr. 122

Der blev desværre sat en forkert billedtekst ind på side 37. Den tilhører et foto, der ikke kom med i teksten. Der skal rettelig stå:

*Med en færgehavn har man mulighed for megen aktivitet, bl.a. med overførsler af vogne til skjulte banegårde. Motiv fra NMJKs anlæg.*

### Pop-op-lemme?

Andreas Næsholm har sendt os følgende lille mail med kommentarer til teksten i nr. 120. Han skriver:

#### *Om anlægsdesign*

*"Det er rigtigt, at man ikke bør lave anlæg, hvor man skal dukke sig under det. Det giver en masse besvær for tilskuere og betjenere, ikke mindst for ældre medlemmer (og gæster). Men jeg vil også advare mod pop-op-lemme midt i anlægget, hvor man skal bevæge sig under dette for at komme frem til hullet. Sådanne pop-op-lemme ses mest på større anlæg (klubber), hvor rækkeafstanden til sporene bliver for stor. Så mit råd er, at man skal lave en sporplan, hvor det ikke er nødvendigt med 'vedligeholdelses-lemme'."*

### HELJAN ophører med produktion af dansk modeljernbane

Det var en meget sørgelig meddelelse, vi fik fra HELJAN primo januar måned. I flere medier havde været forlydender om at HELJAN ville ophøre med at producere dansk modeljernbane i anledning af en tekst om HELJAN i klubtidsskriftet "Mosebanen", og det førte til mange gætterier.

Vi henvendte os derfor i januar måned til direktør Kim Nannestad for få verificeret HELJANs planer, og han bekræftede, at man ville droppe det danske. Heller ikke genoptryk af gamle modeller med nye numre, vil blive aktuelt.

De sidste modeller med dansk forbillede, der vil komme, er Y-togene og personvognene DSB litra AF/CP (disse skulle nu være i handelen). I stedet vil man satse på det engelske marked, hvor produkterne modtages med kyshånd, modsat i Danmark, hvor der ofte er megen kritik, uden hensyn til hvor fine modellerne er. Og man tjener godt på at betjene det engelske marked, mens det p.t. kun er filantropi at producere danske modeller.

Til sidst en kort gengivelse af den mail, vi modtog fra direktør Kim Nannestad:

*"Vi kan sige, at vi allerede nu har omlagt produktionen til at følge et andet marked (det engelske), for det er jo klart, at vi skal koncentrere os om noget, hvor vi også tjener penge og kan investere i projekter.*

*I dag er det kun Y-toget og litra AF/CP det sidste, vi har gang i til det danske marked. Markedet kan simpelthen ikke lægere bære danske produkter.*

*Det er ikke med vores gode vilje, men vi bliver jo nødt til at koncentrere os om markeder, hvor vi kan afsætte vores varer.*

*Med venlig hilsen  
Kim Nannestad"*

Men når HELJAN nu vil stoppe den danske produktion, så hvorfor ikke gøre det med manér, og slutte produktionen med en meget ønsket model, nemlig DSBs personvogn litra AC? Man har jo i forvejen de fleste dele fra litra AV. Vi håber, at HELJAN vil afslutte de danske produktioner med denne meget brugbare model, Så ville det hele være fuldent. Men under alle omstændigheder, så ønsker vi HELJAN held og lykke med fremtiden.







## McK - DSB litra Ag

### Epoke IV

Kat.-nr. 0801 Ag  
50 86 17-44 049-2

Kat.-nr. 0802 Ag  
50 86 17-44 050-0

Nu er det snart fire måneder siden, at McK udsendte sin to nye modeller af DSBs personvogn med første klasse til epoke IV (1985-1990).

De er nogle flotte vogne, der næsten overgår alt, hvad der hidtil er set af dansk rullende materiel.

Allerførst skal næves, at modellerne som sædvanlig leveres i solid forpakning, der gør dem sikre mod

stød og andre skader under fragt m.v.

Modellerne er fremstillet med chassis i støbt metal, og overdel i plast. Trinene er i ætset metal, mens håndbøjlerne er i metaltråd. Undervognen er detaljeret med bl.a. imiterede skrueskobler i messing. Apteringsen er med korrekte sæder og sædeinddeling, bagagenet i ætset metal. Alt er superdetaljeret, og i korrekt bemaling.

Bogierne er fremstillet i flere dele, bl.a. separate spiralfjedre i metal. Gummivulst-overgangene er



fremstillet i blød gummi, og er hule som hos forbilledet.

De to vogne er fremstillet som den sidste udgave af forbilledet så ud, d.v.s. med nye vinduer, Schlieffen-døre, elvarme og røde slutlys.

Modellerne efterligner forbillederne fint med det særlige indhak i enderne, hvor der blev monteret nye gavle i stil med B-vognenes. Litra Ag i sidste udgave havde trekantet nedhæng ved dørene for motorer til automatisk dørlukning til brug i Ic-tog.

Kuck-kuck-ventilerne er forskudt fra centerlinien. Pufferne er fjedrende.

Vognen er lakeret i en fin rød farve, der svarer til forbillederne, men desværre syner de gule påtryk for svage, mens de hvide litreringer er OK.

Vognene lider af nogle småfejl, man nok kan leve med? Således er der fx på modellen i gangsidens monteret tre batterikasser. Det er



McK's modeller har fine tagdetaljer, bl.a. sikker, kuck-kuck-ventiler, markering af vandbeholder og regnlister.

SET



HØRT



forkert, idet her kun skal være en enkelt batterikasse, og den er placeret i højre side af undervognen. Modsat er der på modellen anbragt en enkelt batterikasse i toletsiden; her skal være tre batterikasser.

Køremæssigt er modellerne i top. De kører stille og blødt gennem kurver og kryds. Det gælder også på Märklins C-spor. Kortkoblingerne og NEM-skakterne er noget nær perfekte, og fungerer me-

get fint uden ekstra arbejde med tilpasning o.s.v. Men tjek lige om alle løsdeler er med, bl.a. koblinger, for de to vogne vi fik, manglede disse dele. Ingen katastrofe, men lidt ekstra arbejde med at købe ind.

## McK DSB litra ABg

Kat-nr. 1001: DSB litra ABg  
50 86,  
vinrød, epoke IVa (1971-1976)  
Kat-nr. 1002: DSB litra ABg  
50 86 38-44 287-2,  
rød, epoke IVb (1982-1987)

Denne model er fremstillet efter de samme principper som litra Ag, men naturligvis er modellen udformet som en ABg-vogn med tre kupeer til 1. klasse og fem til 2. klasse.

Vinduesglas sidder – som på litra Ag – pænt i plan med vognsiden

med fine alu-farvede vinduessprosser. Håndtagene på dørene er flot udført og i sølvfarve. På indhakkene i gavlene er monteret varmekabler i fin detaljeret kvalitet.

Interiøret er malet som hos forbilledet, d.v.s. med blå dørrammer og finervægge på 2. klasse, og i mørk nødetræ på 1. klasse. Flot! Men havde sæderne på 1. klasse grønt stofbetræk? Nå, man kan ikke få det hele.

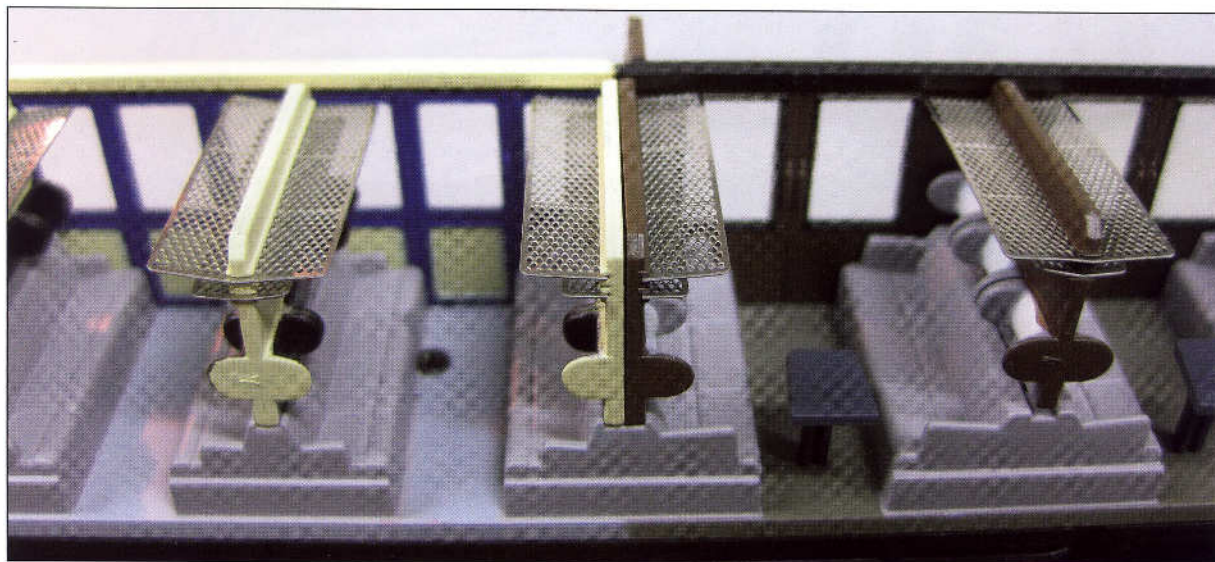
Desværre sidder GPR-bremserne forkert. Den burde være forskudt

over mod den anden side, men det kan man vel leve med, for vognene er meget smukt udført. Flot rød farve, og fint mørkegråt tag med markering af sikker, vandtanke og ragnlister. Og tilsvarende flot vinrød farve på førsteudgaven af ABg-vognen til epoke IVa.

Påskrifterne (litretingerne) på den vinrøde udgave er i gul Din 1451-skriftsnit, hvilket er korrekt.

Driften på sporene udgør ingen problemer, vognene kører perfekt i kurver og gennem skifter m.v. Det er godt, at McK producerer vogne som vi ellers aldrig ville få at se.

ROS!



Øverst:

McKs model af DSB litra ABg, her i udgave med to trin.

Nederst: McKs modeller har komplet interiør, der svarer til forbilledet:

Filigrane bagagehylder, sæder med hovedstøtter og skillerum i de originale farver. Men sæder på 1. klasse var betrukket med mørkegrønt stof.

SET  
HØRT



**McK 0701: 50 86 29-63 171-6**

vinrød med gul overgangslitrering, dampvarmeledning, to trin, uden slutlys (1969-1979).

**McK 0702: 50 86 29-63 196-3**

vinrød med gul overgangslitrering, dampvarmeledning, to trin, uden slutlys (1969-1979).

**McK 0703: 50 86 29-63 199-7**

vinrød med gul overgangslitrering, dampvarmeledning, to trin, uden slutlys (1969-1979).

**McK 0704: 50 86 29-44 071-2**

rød med hvid litrering, DSB-logo, elvarme, to trin, røde slutlys (1978-1986).

**McK 0705: 50 86 29-44 082-9**

rød med hvid litrering, DSB-logo, elvarme, tre trin, røde slutlys (1978-1990).

**McK 0706: 50 86 29-44 092-8**

rød med hvid litrering, DSB-logo, elvarme, tre trin, røde slutlys (1978-1990).

være trykt en anelse for langt nede på vognkassen, men sådan var den også på forbillederne.

Den nederste langsgående vange på vognkassen virker lidt for umarkeret, men den er der, så det er OK.

Heller ikke her er der problemer med driften.

Flotte og lækre modeller!

McK har også udgivet den kombinerede person- og rejsegodsvogn litra BDg, men den må vente til anmeldelse til næste nummer. Men umiddelbart er den i samme høje kvalitet som de øvrige modeller.

*(Læs mere om forbilledet litra Bg i LOKOMOTIVET nr. 118, side 38).*

Alle fotos venligst af Hedegaardens Privatbane, til hvem vi siger tak.

Hvor herligt! Nu kan vi endelig oprangere ægte togstammer med persontog som de var i epoke IV. Det skyldes at McK har udsendt en vigtig vogn fra denne epoke. Litra Bg var at finde over alt i landet, og i næsten alle tog, selv i Ic-tog og internationale tog, hvor de anvendtes som lokale vogne. Også på sidebanerne var denne vogntype i brug, så det er en universalvogn.


McK har udsendt ikke mindre end seks Bg-vogne med individuelle numre. Som sædvanlig er det modeller, der er i top med hensyn til detaljer og kvalitet. De er udført på samme måde som de øvrige

vogne litra Ag og ABg, d.v.s. med fjedrende puffere, gummivilster i ægte gummi, fine håndbøjler og trin i ætset metal med skridsikket mønster. Apteringen er igen som hos forbilledet med bagagenet, sæder, bemaling o.s.v.

Vognene leveres med rød vognkasse i en farve, der optisk matcher forbilledets liberier. Taget er mørkegråt med fine markeringer af sikker, vandkasser og regnlister

De tekniske påtryk på den underliggende forstærningsliste står desværre igen en anelse for svage, men det er nok også den eneste anke, vi har. Litringen synes at



SE  
  
 HØRT

Øverst til højre ses gavlen på en litra Bg med gummivilstovergang, slutlys og elvarmekabel.

Nederst holder en litra Bg ved færgen på Hedegaardens Privatbane.



# DF-Modeltog

## Kombinret 1. og 2. klasse sidegangsvogn DSB litra AX

Til at bestride den tynde sidebanetrafik i Jylland, anskaffede DSB i 1938 otte stk. vogne med 12 siddeplader på 1. klasse og 48 på 2. klasse. Vognene blev anskaffet sammen med otte stk. litra CB, der i stil mindede om litra CC, men havde et glat let tilspidset tag. Pladsantallet for litra CC og CB var det samme.

De otte AX-vogne var velegnede til den tynde sidebanetrafik, hvor der ikke var så stort behov for 1. klasse I begyndelsen anvendtes de i dampfremførte tog, men efterhånden blev de indsat i motortog med MO som trækraft, senere i 1960'erne blev de koblet til dobbeltmotorvognen litra MK-FK, der bl.a. kørte togene mellem Århus og Skjern og på Grenåbanen. De blev



i mange år ikke alene benyttet på denne strækning, men også på andre sidebaner i Jylland.

Nu er litra AX udsendt som model af DF-Modeltog, og det er som sædvanlig en model af høj kvalitet, helt igennem flot gennemført som håndbygget model på basis af HELJANs CB-vogne.

Alle detaljer er medtaget, lige fra trin, wendlerventiler, håndlister m.v., og overgangen mellem den originale vognkasse til den påsatte del med 1. klasse er helt usynlig. Superflot!

Vognen leveres i en korrekt vinrød farve med gule litreringer og gule tekniske påtryk. Vor model har fået nr. 393, men kan fås med andre numre.

En herlig anderledes vogn til de små sidebanetog på modeljernbanen, og et fint supplement til HELJANs AV-vogne.

### Så skal vi igen til modeltogsauktion

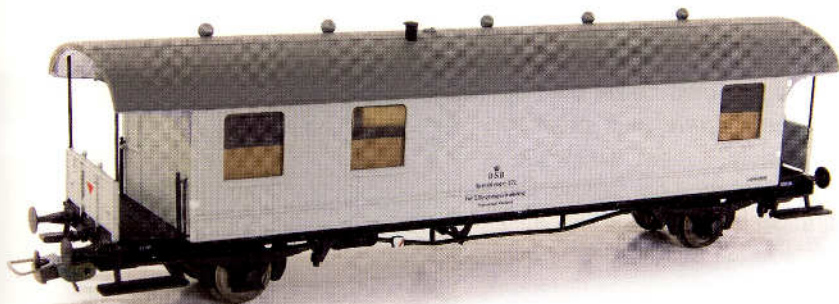
Den 30. april afholder Frederiksberg Auktionshus endnu en spændende auktion over modeljernbaner. Her er der igen masser af spændende modeltog, udenlandske såvel som danske fabrikater, tilbehør til modeljernbanen m.v.

Man forventer op imod 4-500 katalog-numre, der fordeler sig på modeljernbanemateriel fra HELJAN, Märklin, Fleischmann, Hobby Trade, ROCO m.fl. Som regel er der mange specialiteter, fx håndbyggede modeller i fornem kvalitet, men alt det kan man finde ud af ved at gå ind på hjemmesiden [www.frederiksbergauktionshus.dk](http://www.frederiksbergauktionshus.dk), hvor kataloget vil blive lagt ud omkring begyndelsen eller medio april. I kataloget vil tidspunktet for auktionens enkelte emner også fremgå.

Kom og vær med. Det er hyggeligt og fornøjeligt, og selv om man kan finde nogle modeller til en billig penge, så fyld alligevel pungen godt op. Man skulle jo nødig gå tomhændet fra auktionen eller gå glip af drømmemodellen.

Frederiksberg Auktionshus er beliggende i Værkstedsgården 17, 2620 Albertslund, hvor man har indrettet sig i hyggelige lokaler, bl.a. med fine vitriner for eftersyn af varerne.

Kom og vær med!



# DF-modeltog

## DSB specialvogn 272 - Epoke IV

Nu kan man også få en supermodel af en tjenestevogn litra CV. Den er baseret på Mikkelt Møllers tidligere udgivne vogn af samme type, produceret af Hobbytrade.

Vognen er omdannet til en "rigtig" specialvogn med udblændede vinduer, og halvt tildækkede vinduer med spånplader ligesom forbilledet (oprindeligt CV 4304). Interiøret er naturligvis fjernet, så vognen udefra kommer til at ligne en rigtig specialvogn. Også taget er ændret i overensstemmelse med forbilledet, bl.a. med fjernelse af et par torpedoventiler og ændring af tagpappelægningen.

Den grå farve er ramt meget præcist, og det samme gælder litreringerne, der naturligvis er i sort, i korrekt skriftsnit og med påskriften "Værkstedsvogn for 2. Bygningsstrækning, hjemsted Vanløse".

Endnu en perle til modeljernbanen, der ikke alene kan pynte på et sidespor, men også kan live op i en togstamme.

Vognene kan bestilles via mail til DF-modeltog: [info@dfmodeltog.dk](mailto:info@dfmodeltog.dk)

Se også hjemmesiden: [www.dfmodeltog.dk](http://www.dfmodeltog.dk)





**Bogietankvogn  
fra olieselskabet  
SHELL**

DSB litra ZE 502 833

Kat.-nr. 48 905; epoke IIIb

BRAWA er efterhånden kendt for at producere nogle flotte modeller, og denne er ingen undtagelse. Modellen er en fonem udgave af en tankvogn fra olieselskabet SHELL, der kun havde to vogne af denne type optaget hos DSB. Den aktuelle vogn var bygget af Uerdingen i 1941, og købtes af SHELL i 1955. Den blev istandsat hos Scandia i Randers, og derefter sat i drift med at transportere olie og benzin m.m. Den havde Fredericia som hjemsted.

Den 12350 mm lange vogn kunne fragte ikke mindre end 63000 liter eller 44 tons. Centertapafstanden var 6600 mm, mens selve bogierne var 2000 mm lange.

Modellen er en meget tro kopi af originalen med mange fine detaljer, fx filigrant rækværk på beholder og bremseplatform (plast). Der er fine



detaljer på undervognen, bl.a. med bremseomstillere og tryklufbeholdere. Dimensionerne er i top i skala 1:87, d.v.s. 141 mm målt over pufferne.

Den gule matte farve er ramt meget præcist, og virker ikke så plasticagtig. SHELL-logoet er efterlignet med nøjagtigt rødt skriftsnit (Smal halvfed Gill). Påskrifter på tavler er på samme måde ramt meget flot med det dengang typiske DSB-alfabet, og de tekniske tryk på vangerne er superskarpe. For detaljefrekvens er der vedlagt diverse løsdele i form af tryklufslanger.

Modellen kører upåklageligt gennem kurver og skifter.

Den er et fint alternativt til de mange to-akslede tankvogne, der efterhånden er udgivet.

**Mck**

**Masser af  
DSB godsvogne  
i exact skala 1:87**

DSB litra Hios-v og Hs-t, His m.fl.  
Epoke III og IV

I løbet af efteråret og foråret har Mck haft travlt med at udsende sine mange modeller. Det gælder ikke alene litra Gs i flere varianter og numre, DSB litra Hbis og Hios-v. Også DSBs stålgodsvogn litra Hs-t og nummervarianter heraf er udsendt. Disse er udsendt i den oprin-

delige udgave med buede døre og den senere udgave med profilforstærkede døre.

Og ja, sagt med det samme. Det er formidable flotte modeller med fine detaljer. Så Mck fortsætter heldigvis den fine stil med detaljerede og korrekte modeller.

Litra Hs-t og søstermodellerne - i alt i 12 varianter og numre - er støbt med vognkasse og undervogn i plast, og gengiver 100% DSBs vogne. Pufferne er fjedrende, og den højsiddende bremseplatform er udført filigran kvalitet i ætset messing.

Undervognen er noget for sig med detaljeret bremsetøj og tilbe-



hør, herunder bremseomstillere i detaljerede og fine farver. Naturligvis er luftcylinderne m.v. medtaget. Håndbøjler på gavle er i tynd messingtråds, lukketøjet på døre er skarpt gengivet, og de små håndtag på dørene er på samme måde medtaget og monteret særskilt. Superflot!

Vognkassen er på Hs-t i korrekt DSB-brun, mens taget er i sølv. Påtryk er præcise med korrekte skriftsnit, og selv instruks for lukning af døre kan læses. Vangerne har på samme måde de rigtige tekniske påtryk. Jamen, altså...

Modellerne kører upåklageligt, så ikke mere om dem...



**SET  
HØRT**





## ROCO/HK-Modeller

I januar udsendte Hobbykæden sine modeller af vekselladvogne DSB litra Sdgmns med sættevogne fra kendte danske speditionsselskaber. De er alle baseret på ROCOs tyske udgave, og svarer derfor ikke 100% til de danske forbilleder, idet de er godt 20 mm for korte i skala 1:87. Burde være 211 mm, men er 188 mm. Men det skal man være ekspert for at kunne se.

Modellerne er superdetaljerede, og følger nøje forbilledernes påskrifter, i øvrigt med individuelle numre på bærevognene. Der er påtrykt komplette lastrastre, tekniske påskrifter, revisionsdatoer m.v. i fin kvalitet.

Der er masser af små detaljer, lige fra bremseomstillere, færgeskroge på modellen... og andre smådele, der følger med som løsdeler, bl.a. parkeringsbremse (håndhjul), rækværk til platform, m.v. Det kræver lidt tålmodighed at få dem monteret med en meget lille klat 10-sekundlim.

Bærevognene – inklusive bogier – leveres i den nyeste DSB-farve RAL 8025, mens trailerne selvfølgelig har de enkelte speditørers husfarver, i øvrigt også udført i delikat og præcis gengivelse.

Ligesom løsdeler til bærevognene, er der vedlagt løsdeler til sættevognene, bl.a. støtteben. Løsdeler til mo-

### Moderne vekselladvogne, epoke V

76 744: DSB litra Sdgmns 81 86 451 2 112-5, Danske Fragtmænd

76 745: DSB litra Sdgmns 81 86 451 2 104-2, FREJA

76 746: DSB litra Sdgmns 81 86 451 2 129-2, LEMAN


dellerne er anbragt i to særskilte pakninger, så man ikke kan tage fejl.

Vognene har en fin vægt, og kører og kobler ubesværet som altid for ROCOs modeller. Det er nogle fine vogne, der vil lyse op på modeljernbanen i træk med MZ-lokomotiver el.lign.

Forbillederne litra Sdgmns blev leveret af Talbot i 1984 og Scandia i 1985, hvor container- og trailertrafikken tog fart. Vognene har låsetappe og trykluftbremse KE-GP-A. De kan køre max. 100 km/t, og kan laste 52,5 tons. Akselafstanden er 13 300 mm hhv. 1800 mm (bogier).

I år 2001 overgik vognene til RailionDanmark.

Læs mere om forbillederne i LOKOMOTIVET nr.41.





Alle fotos venligst af Hedegaardens Privatbane

## ROCO

### DSB 4-akslet åben højsidet godsvogn litra Eaos, serie I

betegnes som paprika-farve. (Kun serie II var rødbrune).

Øvrige detaljer er perfekte med gule færgeskroge, fine markerede døre, trin og bremseomstillere, håndbøjler m.v. Påskrifter er meget tydelige at læse, men kræver en lup.

Driftmæssigt er der som sædvanlig intet at kritisere. Modellen kører fint gennem kurver og skifter.

Kat.-nr. 76 798: DSB

Eaos 533 0 026-9

Epoke V

Kort før julen 2015 udsendte ROCO sin version af DSBs åbne højsidede godsvogn litra Eaos. Det er version I, d.v.s. vogne leveret (indlejet) i 1990.

Det er som sædvanlig en nydelig vogn i bedste ROCO-stil, og den overholder alle mål 100% i skala

1:87. Men den lider desværre af nogle småfejl, bl.a. mangler den parkeringsbremse (håndhjul), og påskrifterne er kun tilnærmelsesvis som hos forbilledet. Det kan man dog nok leve med, men værre er det, at vognen har fået en forkert farve. Den er rødbrun som er normalt for DSBs godsvogne, men i netop dette tilfælde blev vognene malet i noget, der nærmest kan



Velkommen  
hos

**Kystbanen**

# MCK Premium Partner



## Modellen af DSB litra ME

i rød/sort forventes på lager i løbet af april.

Pris for DC kr. **2195,-**

Undervogn og vognkasse i metal, fjedrende puffer, ætsede trin, ætsede riste, viskere og frontbøjler. Leveres med åbne eller lukkede plove. Er udstyret med ESU-elektronik, og har alle kombinationer af front- og slutlys. Drives af en kraftig støjsvag motor. Kan befare små kurver (36 cm).

På lager:

Hbis



Gs



Hs-t/Hims



Hios-v



Litra Ag, ABg,  
Bg, BDg ..... Kr. **675,-**



Gbs



**Kommende  
NYHEDER**

DSB litra MR-MRD Kr. 2795,- • Rangertraktor Ardelt Kr. 1895,-  
Åben vogn til kævletransport litra Lps Kr. 325,-  
Lukket hvidmalet vogn litra I/Hs Kr. 325,-

*NYHED - Nu også Tillig HO Elite spor på lager*

**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

