

LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



73

MARTS 2003 · 18. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 75,-
incl. moms

ISSN 0108-9307



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn stiftet den 22. april 1983. Formålet er at udvide kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter, bøger o.lign.

Arbejdet i redaktion m.v. er rent fritidsarbejde. Evt. overskud fra bladets drift skal i følge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteressen.

LOKOMOTIVETS officielle adresse:

LOKOMOTIVET
 Postbox 477
 4700 Næstved
 Fax 54 94 50 45
 Giro-nr. 3 38 55 07
 BG Bank
 Konto-nr. 0612-33 873
 Hjultorvet 18, DK-4700 Næstved

Hjemmeside: www.lokomotivet.dk
 E-post: lokomotivet@lokomotivet.dk

Redaktion:

Steffen Dresler (SD) (Ansvh. red.)
 Torben Andersen (TA) (Red.)

Faste medarbejdere:

Claus Jensen
 H.W. Karlsson
 E.V. Pedersen
 Torben Bejerholm
 Erling Nederland
 H. Nygaard-Jensen
 Jens Bruun-Petersen
 Flemming Meisner

Sats, montage og repro:

Lollands Postens Bogtrykkeri
 4930 Maribo

Oplag

1350 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 i en årgang: Ultimo september, medio december, primo marts og medio maj. Et abonnementsår løber fra september til maj efterfølgende år.

Abonnement:

Danmark: kr. 300,- helårlig = 4 numre på giro 338 55 07 eller check til ovennævnte adresse.

Udlandet: kr. 375,- helårlig = 4 numre incl. gebyrer på dansk check til ovennævnte adresse.

På fodpladen

Goddag igen... og velkommen til nr. 73, som desværre ikke - som lovet - er på 48 sider, men derimod kun på 40 sider. Det beklager vi! Årsagen er tekniske problemer, men vi håber at kunne tage revanche i næste nummer.

Men vi må nok hellere starte med at fortælle, at vi har to gode nyheder... og én kedelig nyhed.

★

Lad os starte med den kedelige: Den lovede bog om NPMB (Næstved-Præstø-Mern-Banen) kan vi beklageligvis ikke udsende her i foråret som vi ellers havde håbet. Teksten til bogen er egentlig færdigskrevet, og der er dukket en masse nye spændende billeder omkring banen op fra arkiverne og de private gemmer. I første omgang må vi droppe udgivelsen, hvilket bl.a. skyldes nye portotiltag fra Post Danmark, der vil gøre det lille oplag af nævnte bog uforholdsmæssig dyr; så meget at vi ikke tror på at læserne vil ofre de kroner, det kræver for at anskaffe en bog med så smalt et emne. Men vi glemmer den ikke, den får lov at hvile indtil vi finder på en mulighed for at udsende den til en rimelig pris. Ønsker læsere, der har lånt os fotos, i mellemtiden at få de udlånte billeder retur, så giv os et præj. Ellers bevarer vi dem i arkivet indtil udgivelsen, der muligvis sker i foråret 2004.

★

Dernæst den første gode nyhed: Nu er der om-sider kommet et genoptryk af vores bog om DSBs diesellokomotiv litra MY. Mange læsere, forhandlere m.fl. har i tidens løb spurgt til genoptryk, og vi har derfor ladet et meget, meget lille oplag gå i trykken. Bogen bliver - netop grundet førnævnte portoomkostninger m.v. - ikke udsendt som generelt tilbud til abonnenterne, d.v.s. med indlagt girokort, men den kan alligevel fås ved at sende os en check kr. 250,- eller indbetalt på vor giro. Se annoncen inde i bladet. Bogen sælges især gennem flere af vore forhandlere, bl.a. Jernbanebøger og Danmarks Jernbanemuseum. Bogen er kun trykt i godt 300 eksemplarer, derfor er prisen så høj, idet vi også skal have vore forsendelsesomkostninger (pakning og porto) dækket ind.

★

Den anden gode nyhed: Vi nærmere os LOKOMOTIVETS 20 års fødselsdag i efteråret 2003, så derfor sætter vi alle sejl til for at lave en super-årgang med numrene 75-78. Det fejres bl.a. med endnu mere stof omkring dansk modeljernbane, bl.a. en spændende tekst om den

danske modeljernbanes udvikling i de tyve år, vi har været på gaden, tekster med ideer til anlæggene, masser af tegninger af materiel og faste anlæg, jernbanequiz med mulighed for at vinde gavekort til danske mj- forhandlere, opdateret fortegnelse over danske mj-klubber o.s.v. o.s.v. Denne forøgelse i tekst kræver selvfølgelig flere sider, så vi håber at kunne sætte sideantallet op mod at forlange en lille merpris i abonnement. Husk, at kvalitet koster penge. Men mere om det i næste nummer.

★

I dette nummer bringer vi igen en lidt blandet tekst om danske jernbaner, bl.a. viser vi en tegning af en modelegnet jernbanefærge til glæde for alle fans, der dyrker epoke III.

Vi ser også mere på danske jernbaner i den epoke, vi alle kalder IV (ca. 1974-1991), hvor DSB kørte med røde IC-tog. Det vil især glæde de mange mj-ere, der var børn eller unge i disse år. Men epoke III er heller ikke glemt, bl.a. bringer vi i dette nummer en byggevejledning af en DSB bureauvogn litra DJ for dem, som endnu ønsker at selvbygge materiel. Summa summarum: Endnu flere tekster om dansk modeljernbane i LOKOMOTIVET...og endnu flere er på vej!

Ellers har vi ikke flere kommentarer, bortset fra at vi altså stadig har en masse bøvl med Post Danmarks giro-indbetalinger. Så det er - generelt - ikke vor skyld, hvis man ikke får de bestilte blade. Lad os håbe, at postvæsenet snart får sat mere system i sine indbetalinger, så vi ikke skal eftersende alt for mange blade til forventningsfulde mj-ere, der rykker os, når bladet udebliver.

Vi ses i nr. 74 medio maj, hvor bogen som sædvanlig grønnes og det blå hav omkring Danmark - og pigerne forhåbentlig også - bliver varme som opfyrede damplokomotiver!

God fornøjelse!

TA

DEADLINE for nr. 74:

**Alm. tekst: Deadline er overskredet.
 Annoncer, Sporskiftet, Læserne imellem:
 Fredag den 4. april 2003**

Forsiden: "Sølvpilen" litra MA var engang Danmarks hurtigste jernbaneforbindelse mellem landsdelene. Togsættene var anskaffet i 1963 hhv. 1966. De sattes i drift i rødt liberli med stort vingehjul på fronterne, men blev fra 1984 ommalet i sølvfarve. Sådan var de i drift til ud-rangering i sommeren 1991. MA 462 triller ud fra færgen Kronprins Frederik i Nyborg F., sommer 1985. Efter MA-motorvognen ses vognen med 1. klasse litra AM. Foto: TA.

INDHOLD

Udenlandske godsvogne på danske spor, 3. del: INTERFRIGO	3
<i>Af Torben Andersen</i>	
ARNOLDS HJØRNE Byg en DSB litra BD	9
<i>Af Flemming Meisner</i>	
Byg selv en kombineret post- og rejsegodsvogn: DSB litra DJ	10
<i>af Claus</i>	
SPORSKIFTET	14
En modelegnet færge til epoke III: M/F SVEA	19
<i>Tegninger og planer til DSB jernbanefærge</i>	

Læsernes julekort med billeder fra klubberne 22

DSB olieforstyrning for motorvogne og lokomotiver **25**
Tekst og tegninger af J. Dyrkilde

Vi har Hørt&Set..... **26**
 De danske nyheder i vinteren 2002-2003...
 og hvad der kommer i løbet af året.
Af Torben Andersen

Modeljernbane i epoke IV, 1. del:
K 74 - da togrejsen blev rød **34**
Af Torben Andersen

Siden 1949 har de hvide vogne med kølevarer fra INTERFRIGO rullet gennem Danmark. Her buldrer N 204 gennem Fredericia station på vej til Nyborg med en stribe hvide vogne fra INTERFRIGO i året 1961. Vognene er en ældre type fra DB litra Tnfrhs (fiskevogne), der alle er påmalet det blå INTERFRIGO på siderne. Foto: HTr.



Udenlandske GODSVOGNE på danske spor, 3. del:

INTERFRIGO

Epoke III; 1949-1973

Af Torben Andersen

Man kan ikke dyrke dansk modeljernbane uden at tage hensyn til de udenlandske vogne, der altid har udgjort størsteparten i godstog på danske spor. Vognene tilhørte ikke alene de statslige jernbaneselskaber, men også sammenslutninger af selskaber med jernbanetransport som speciale fx det spanske TRANSFESA, det franske STEF m.fl., og en meget benyttet vogntype på danske spor var kølevogne fra INTERFRIGO, der omtales i efterfølgende tekst sammen med de danske typer.

DSB indtræder i INTERFRIGO

I årene ca. 1950 til 1960 havde DSB en betydelig eksport af let fordærlige levnedsmidler, der blev transporteret med en relativ lille bestand af egne kølevogne. For at kunne klare transporterne "anskaffede" DSB gennem DB og det tyske kølevognselskab "Transthermos" 174 kødkølevogne og 50 fiskekølevogne i fast lejemål (se LOKOMOTIVET nr. 54), ligesom DB ydede en meget betydelig bistand med både kød- og fiskekølevogne.

Årsagen til at DB kunne udleje vogne til DSB var, at man efter 2. Verdenskrig havde et betydeligt overskud af kølevogne, dels at den danske eksport gav DB me-

get store fragtindtægter for de lange afstande, fx vogne til Italien.

Men i slutningen af 1950'erne tog DB sin politik med hensyn til kølevogne op til revision, og besluttede sig for kun at beholde en kølevognpark, som kunne dække den indenlandske trafik og i afgang fra Tyskland. Som et led i denne politik solgte DB 500 af sine kølevogne til INTERFRIGO, hvilket medførte at forannævnte faste lejemål for de 224 kølevogne ikke kunne fortsætte.

Stillet over for denne situation havde DSB valget mellem at bygge 300 nye kølevogne eller at tilslutte sig INTERFRIGO for der igennem at få assistance med kø-

levogne. DSB valgte den sidstnævnte mulighed, idet det ikke var muligt at få anskaffet 300 vogne inden de 224 lejede vogne skulle tilbageleveres.

Hvad er INTERFRIGO?

INTERFRIGO er et kooperativt selskab (kooperativ = økonomisk samarbejde), hvis medlemmer udelukkende består af europæiske jernbanestyrelser. Selskabets formål var - og er - at udleje og forvalte kølevogne samlet at overvåge og forbedre kølevognstransporterne.

Selskabet blev stiftet den 24. oktober 1949 af jernbanestyrelserne i Belgien (SNCB), Frankrig (SNCF), Holland (NS), Italien (FS), Schweiz (SBB) og Storbritannien (BR). Året efter tilsluttede de Tyske Forbundsbaner (DB) sig selskabet, og forannævnte syv jernbanestyrelser havde sæde i selskabets forvaltningsråd.

Medlemmer af selskabet blev endvidere jernbanestyrelserne i Grækenland (CEH), Luxemburg (CFL), Spanien (RENFE) og Tyrkiet (TCDD). Den 1. april 1960 blev DSB optaget som medlem.

INTERFRIGOs standard kølevogn UIC-ORE 1 fra de Italienske Statsbaner (FS) i bemalingen med stiliseret iskrystal, som blev indført omkring 1965. Vognen bærer litra lbcas, og er fotograferet i Rødby F. 1971. Foto: P. Topp Nielsen.



Foruden at udleje og forvalte kølevogne, så besluttede selskabet sig også for at indgå aftaler om kølevogntrafik og vognløb med en række andre europæiske jernbanestyrelser, således at dets virkefelt praktisk strakte sig over det meste af Europa.

INTERFRIGOs hovedsæde kom til at ligge i Bruxelles, hvor det er indregistreret som et kooperativt selskab efter belgisk ret, mens selskabets generaldirektion har sæde i Basel. Herfra ledes den daglige drift.

INTERFRIGO-selskaber

For at klare sine internationale transporter rådede INTERFRIGO i begyndelsen over godt 1700 vogne. Desuden havde man en række vogne fra medlemslandene og deres datterselskabers kølevogne og isolerede vogne til rådighed. Disse datterselskaber var:

STEF i Frankrig
TRANSTHERMOS i Tyskland og
SATI i Belgien

Endvidere havde/har INTERFRIGO et snævert samarbejde med selskabet TRANSFESA i Spanien. I løbet af 1970'erne ophørte en del af samarbejdet med disse selskaber, og i dag benyttes kun INTERFRIGOs egne vogne, der lejes ud til medlemslandene.

Ved hjælp af den fælles forvaltning var det muligt at udnytte vognene mere rationelt ud fra de enkeltes landes svingende behov for kølevogne m.v.

Indtægtskilden var/er kølevognegebyret, der blev betalt af kunden og en kilometerleje, der erlægges af jernbanestyrelserne, hvorved man fik en rimelig fordeling og dækning af omkostninger uanset vognenes kapacitet, indretning og løb. For vogne med stort rumindhold, større iskassekapacitet og bedre isolering end normal-

vognene var kølevognegebyret ca. 20 pct. højere.

INTERFRIGO-vogne

I 1957-58 anskaffede INTERFRIGO-selskabet sig en ny stor standard kølevogn af en type betegnet som UIC-ORE 1. Den blev specielt konstrueret og bygget til INTERFRIGO, og skulle afløse og supplere en serie vogne, der var bygget og anskaffet i 1951-52.

De nye UIC-ORE 1 vogne var bygget helt i stål med plug-in døre (som på DSBs litra lka) med høj bremseplatform og karakteristisk hak i gavtaget for påfyldning af isstænger. Taravægten var 16,5 tons mod de tidligere typer, der vejede 17,8 tons. UIC-ORE 1-vognene kunne laste op til 19,5 tons, hvilket var det samme som hidtil, men det nyttebare læsrum var 44 m³ mod tidligere 37 m³. Til afkøling kunne vogntypen medtage 6,4 m³ is, ca. 2 m³ mere end i ældre vogne.

Alle de nye vogne var udstyret med elektriske køleventilatorer, i alt fire af slagsen, anbragt to og to indvendigt i gavlene ved iskasserne. De sørgede for gennemstrømning af luften (luftkonvektion) gennem iskasserne.

Strømmen blev under kørsel leveret af en generator, der blev drevet af en vognaksel. Under opholds på stationer kunne strømmen tages fra det almindelige elledningsnet, fx til forkøling af vognen.

Vognene var kraftigt isoleret med nævnte specielle hermetiske lukketøj for at forhindre luft ude fra i at trænge ind i lastrummet. Selve vognkassen var indvendigt isoleret med dobbelte vægge i rillet aluminium adskilt af et lag af særlig glasuld.

Nogle af vognene havde Flettnerrotorer, nemlig vogne, som blev anskaffet af DB. Rotorerne hjalp yderligere med indvendig afkøling. Vognene fra de øvrige

forvaltninger havde generelt glat tag.

Det store kølerum var indrettet med loftkroge til ophængning af kød.

I alt indkøbte selskabet ca. 6500 vogne af denne type - et noget voluminøst indkøb, som lyder af temmelig meget. Muligvis gælder antallet den samlede mængde vogne indskudt i puljen, men dette fremgår ikke tydeligt af kilderne.

De nyanskaffede vogne fik som allerede nævnt betegnelsen UIC Standard ORE 1. De havde alle høj mørkeblå INTERFRIGO-påskrift på vognsiden; den rakte hen over døren og felterne på hver side af denne.

Andre kølevogne

Næsten alle selskabets kølevogne - også andre typer end den nævnte UIC ORE 1 - indskudt af jernbanestyrelserne blev påmalet INTERFRIGO i blå, undtaget herfra var dog nogle vogne tilhørende DB. Det samme gjaldt også nogle italienske vogne, hvor kun 200 blev "ejendomsmerket". Af de private selskaber var vogne fra Transtermos heller ikke påmalet INTERFRIGO-bomærket. Årsagerne til dette skyldtes særlige læsse- og kørselsregler i de enkelte lande, som vi ikke skal komme nærmere ind på her.

Ny mærkning fra 1965

Fra 1965 blev de nævnte vogne ved ny UIC-overenskomst mærket 11 RIV-IF, og fik litra lbcas. Samtidig ændredes logoet, idet navnet INTERFRIGO nu blev påsat i to store kursivlinier på venstre vognside, mens en stor stiliseret iskrystal blev malet på højre side, begge dele fortsat i mørkeblå "kold" farve.

Vognene forblev i drift op gennem 1960'erne og 70'erne indtil de efterhånden afløstes af nye typer. Der sås næppe et stort dansk godstog uden nævnte vognen indrangeret i stammen, ligesom der

Det var ikke alene vogne med fisk og kød som INTERFRIGO fragtede fra Danmark til lande i Sydeuropa. Fra syd mod nord kom frugt via jernbanen til Danmark, her en vogn med bananer fra de Hollandske Statsbaner (NS), indlejet af Fyffes. Foto: Clausen/DMJK.



kørtes bloktog udelukkende med vogne tilhørende INTERFRIGO.

Danske INTERFRIGO-mærkede vogne

Da DSB blev medlem af INTERFRIGO i 1960, så blev de i indledningen nævnte 224 lejede kødkølevogne fra DB og Transthermos sendt retur, og i stedet stationeredes i Danmark 270 kødkølevogne i nummerrækken 524 500-524 769 og 50 fiskekølevogne i nummerrækken 524 400-524 449. Alle 320 vogne var privat-ejede (P-mærkede) DB-vogne.

Disse vogne, der forvaltedes af INTERFRIGO, måtte normalt kun benyttes til internationale transporter, idet de indenlandske transporter skulle udføres med DSBs egen kølevogne. I øvrigt skulle man først og fremmest benytte INTERFRIGOs kølevogne frem for DSBs, når det gjaldt transporter til udlandet, således at puljens vogne ikke stod ubenyttede, d.v.s. med hurtig vognomsætning.

Tilslutningen til INTERFRIGO i 1960 betød at DSB indskød kølevogne litra IKA, IKN, IKS og IB i puljen, og disse blev som de eneste vogne hos DSB efterhånden

mærket med RIV-IF, og fik påmalet INTERFRIGO-logotype i blå, dog i noget mindre skriftgrad end INTERFRIGOs egne standard-vogne.

DSB litra IKN

I 1950 anskaffede DSB sig en ny type danske kølevogn, litra IKN 25 499, der skulle danne grundlag for konstruktion af nye og moderne kølevogne til kød- og fisketransporter.

Vognen havde isoleret trævognkasse (dobbeltvægge), og var indrettet med 20 bærestænger med i alt 280 kødkroge. Den havde plads til 600 kg tøris for afkøling, og kunne med nævnte islast bære en vægt på 19 tons. Vognen var 11 300 mm lang målt over puffernes stødflader, mens akselafstanden var 7000 mm.

Man foretog nogle prøvekørsler sammen med en tysk Tfnhs mellem Esbjerg og byer i Italien, hvor vognene medtog frosne blæksprutter, tunfisk, sildehaj m.v. Resultaterne viste sig at være tilfredsstillende, og den danske konstruerede vogn viste sig endda at være bedre egnet til frysetransporter end den tyske, og vog-

nen dannede forbillede for nedennævnte vogn litra IKA.

Vognen blev den første SS-mærkede vogn hos DSB, d.v.s. at den måtte fremføres med en hastighed på 120 km/t.

I 1965 blev vognen omlitret til Icoms med nummer 806 7 000-7.

DSB litra IKA

Fornævnte gode erfaringer betød at DSB placerede en ordre på 90 kølevogne hos Scandia i 1952 til levering i 1953.

I januar 1953 leveredes den første vogn og i april 1953 afsluttede leveringerne af de 90 vogne, der hos DSB fik litra IKA med numrene 25 101-25 190.

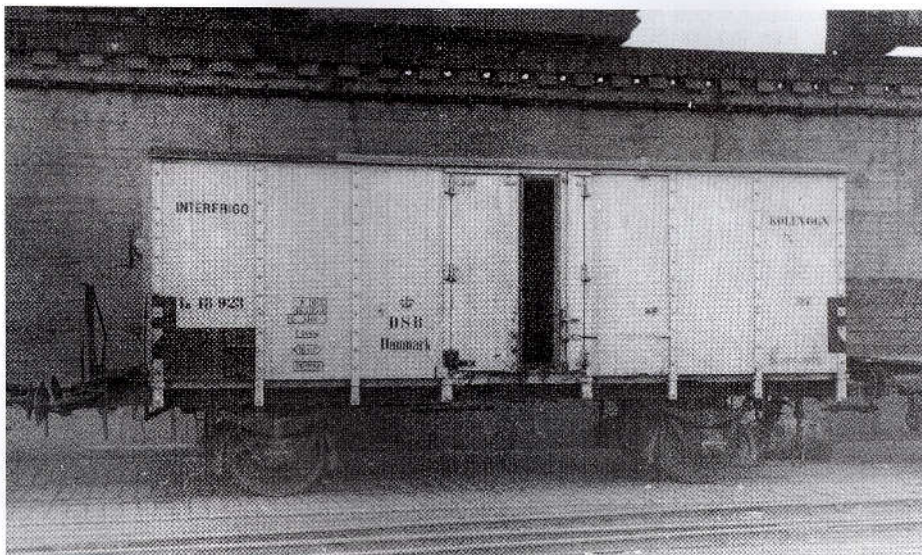
Vognene blev bygget med vognkasse i dobbeltisoleret plade, der ved hjælp af kraftige gummipakninger ved dørene og andre anordninger gjorde den så isoleret som muligt.

På taget monteredes ti Flettner-rotorer, der sørgede for cirkulation af luften i vognen. Rotorerne trak ventilatorer, der sørgede for gennemstrømning af luften i vognkassen ved at blæse den gennem iskasserne i hver vognende. I alt kunne



Det franske kølevognselskab STEF havde mange vogne optaget i INTERFRIGO. Her ses en ældre bræddebeklædt af slagsen, litra Is fra SNCF. At vognen er indlemmet i INTERFRIGO-puljen fremgår af den diminutive påskrift i rammen yderst til venstre. Ordet "refrigerant" over firmanavnet STEF betyder "køledstyr", altså en kølevogn. Foto fra Rødby F. 1971. P.Topp Nielsen.

DSBs ældre kølevogne litra IB med dobbelt isolerede vægge var en kort overgang også optaget som vogne i INTERFRIGO-puljen. DSB litra IB 18 923 i København, 1963. Foto: KEJ.



hver iskasse rumme maksimum 1250 kg is, der kunne fyldes fra en platform på hver vogngavl gennem en fyldeåbning.

Litra IKA målte 11 740 mm over pufferne, og havde en akselafstand på 6600 mm. Den var forsynet med 18 bærestænger med i alt 252 kødkroge, og den vejede tara ca. 16 tons. Den kunne laste 17,5 tons incl. de nævnte 2500 kg islast.

Typen konstrueredes som SS-vogn, d.v.s. til en maksimalhastighed af 120 km/t, hvilket på det tidspunkt var den eneste godsvogntype - sammen med fornævnte IKN - som DSB havde i sin vognpark, der måtte køre med denne hastighed.

Vogntypen indgik som nævnt i INTERFRIGO-puljen og fik INTERFRIGO-påskrifter, men hvor INTERFRIGO-selskabets egne vogne havde stor prangende blå påskrift i versalier, så fik DSBs vogne - og andre jernbanestyrelsers - en diskret linie anbragt øverst på vognkassen. Denne påskrift havde de til ud rangeringen.

I 1965 blev vognene mærket 11 RIV-INTERFRIGO, hvor de samtidig med ny UIC-overenskomst blev omlitret til Ics med numrene 807 7 100-807 7 189.

DSB litra IKS

Denne vogntype blev i 1940 hhv. 1941 indkøbt fra Tyskland og Scandia i 20 eksemplarer med nummerrækken 24 901-24 920. De to af vognene IKS 24 901-902 var anskaffet som "prototyper" fra Tyskland i 1940, oprindeligt bygget af Wismar i 1926-27.

Scandia-vognene 24 903-920 havde ligesom øvrige kølevogne dobbeltsidede isolerede vægge med udvendig beklædning af lodrette trælister, mens 901-902 havde vognkasse med vandret liggende brædder og skrånstivere.

I den ene ende var højtstående platform for forsyning af is gennem taglemme til iskasserne under taget. Vognene nr. 901-902 havde desuden lavtsiddende bremsehus i den ene gavl.

Akselafstanden var 7 m, mens de over pufferne målte 11 360 mm, de to Wismarvogne 24 901-902 med lavtsiddende bremsehus havde lidt større mål over pufferne, nemlig 11 900 mm.

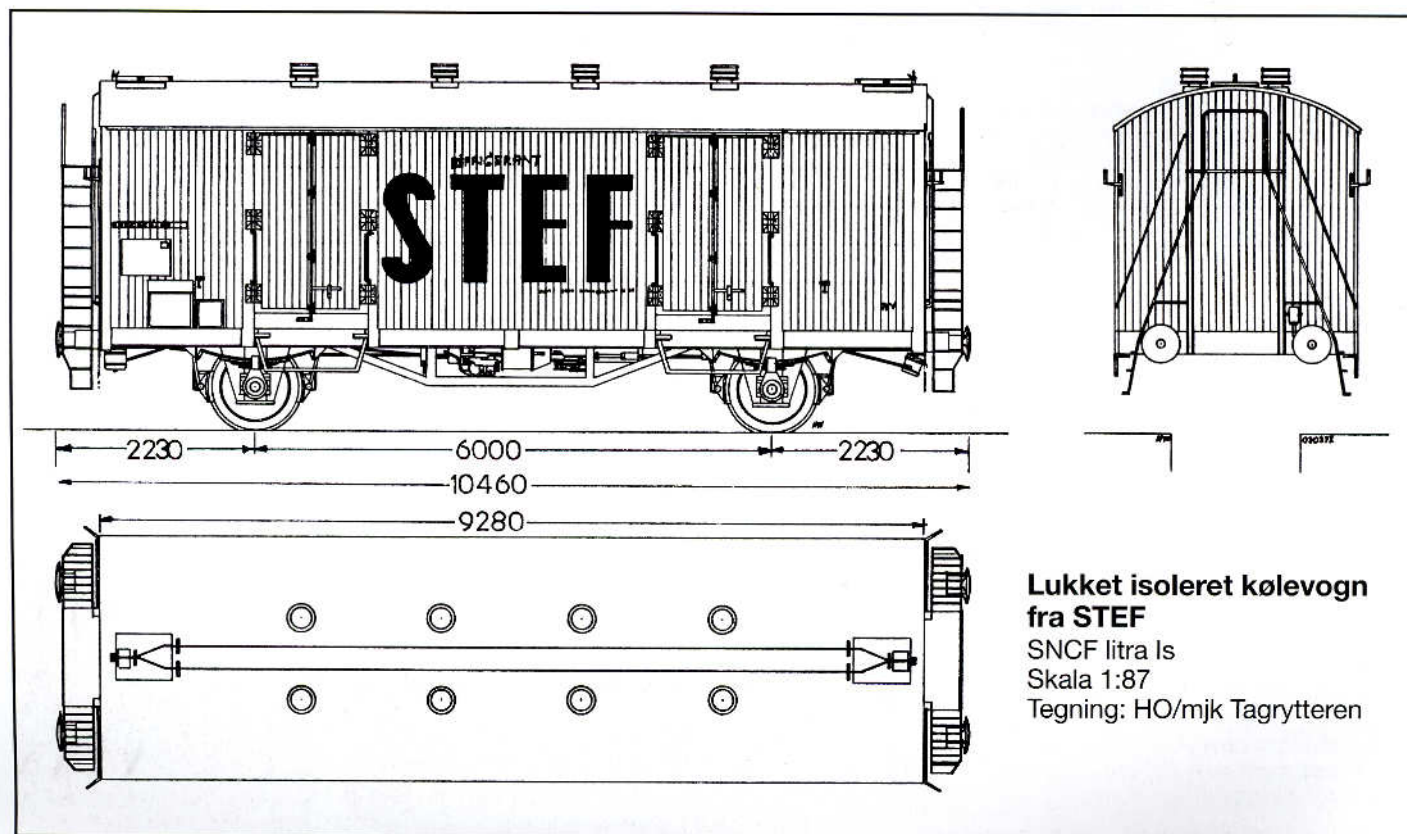
De fleste vogne havde oprindeligt 22 kødkroge, og kunne bære en last på 16 tons incl. 1500 kg is. Afkølingen skete ved hjælp af almindelig luftkøling via sva-nehalsventiler.

IKS 901 og 902 blev i 1952 hhv. 1948 radikalt ombygget med ny vognkasse i stil med de øvrige IKS, d.v.s. med lodret listebeklædning og fik Flettner-rotorer. Samtidig blev bremsehuset nedtaget, men rangerskruebremsen bibeholdtes.

Alle vogne havde G-P-bremse, men derudover var de kun forsynet med håndbremse, bortset fra de to nævnte vogne med rangerskruebremse. Desuden havde vognene tyske slutsignalholdere og dampvarmeledning, så de uden hensyn til indrangeringsorden kunne medtages i persontog.

I 1950 blev to af de danskbyggede IKS-vogne ombygget til at have flere luftventiler hhv. Flettnerrotorer. Det var nr. 903 og 907, mens resten tilsyneladende forblev uændrede.

Vognene blev påmalet det blå INTERFRIGO på venstre vognside, men opta-



Lukket isoleret kølevogn fra STEF

SNCF litra Is

Skala 1:87

Tegning: HO/mjk Tagrytteren

gelsen i det "blå selskab" varede kun kort, idet de ved den nye overenskomst i 1965 ikke længere opfyldte de internationale betingelser. De atten danske vogne 903-920 blev derefter i 1963 ombygget til lukkede brunmalede vogne litra GS 39 900-917 i 1965, hvis litra dog allerede samme år blev ændret til Gs-t 120 0 000-120 0 17.

Wismar-vognene IKS 24 901 og 24 902 forblev uændret i drift som almindelige kølevogne, og da de stod over for udrangering blev litra og nummer ikke ændret ved den store omlitring i 1964-65. IKS 24 902 forsvandt dog fra driften sidst i 1960'erne, mens IKS 24 901 forblev endnu nogle år i vognparken. Endnu i 1971 var den opført i DSBs materielfortegnelse.

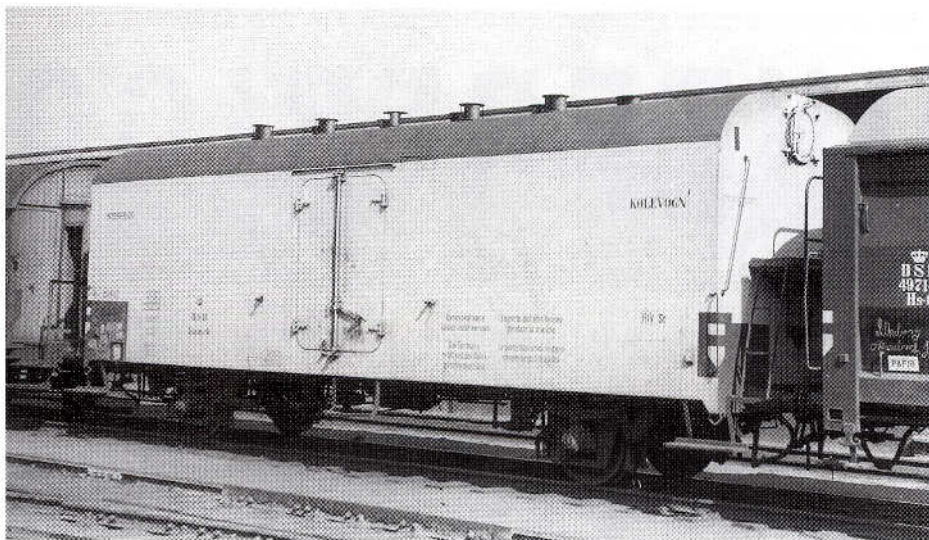
DSB litra IB

Også de hvide vogne af litra IB, der i 1954-56 blev ombygget fra QR-vogne (Scandia 1918/1919) skød DSB ind i INTERFRIGO-puljen. Det drejede sig om i alt 100 vogne litra IB fra nummerserien 18 851-18 950, der nødtvunget blev ombygget grundet den allerede nævnte mangel på hvide kølevogne. Vognene fik isoleret vognkasse, d.v.s. dobbeltsider ligesom ombyggede vogne fra IK-klanen. Litra IB forsynedes med iskasser, der kunne rumme 300 kilo is, tyske slutsignalholdere m.v.

Fire af vognene var i øvrigt alle forsynet med el-ventilation for stationært anlæg.

Ligesom DSBs øvrige INTERFRIGO-vogne litra IKS, IKA og IKN fik de påmalet INTERFRIGO i blå skrift øverst på venstre vognside.

Vognene forblev dog ikke i dette regi ret længe, idet de ved den førnævnte nye UIC-overenskomst i 1965 fik fjernet RIV-mærkningen, og dermed bortfaldt også INTERFRIGO-anvendelsen.



DSB-kølevogne optaget i INTERFRIGO-puljen:

Øverst: DSB litra IKA 25 151, Odense 1964. Dette litra, der havde dobbeltisoleret vognkasse i metal, var den mest almindelige danske vogn i INTERFRIGO-puljen. Foto: AK/OMJK.

Midten: DSB havde kun én vogn med litra IKN, nemlig IKN 25 499, en såkaldt forsøgsvogn, der var forløber for IKA-serien. Her er den fotograferet i København, 1955. Foto: Clausen/DMJK.

Nederst: Den ældre træbeklædte DSB litra IKS var også optaget i vognparken hos INTERFRIGO. Her IKS 24 902, der sammen med 24 901 havde en fortid som tysk vogn. De øvrige vogne af litra IKS var danskbyggede (Scandia). København 1964. Foto: KO/PÅ SPORET.

Et slagteri på anlægget

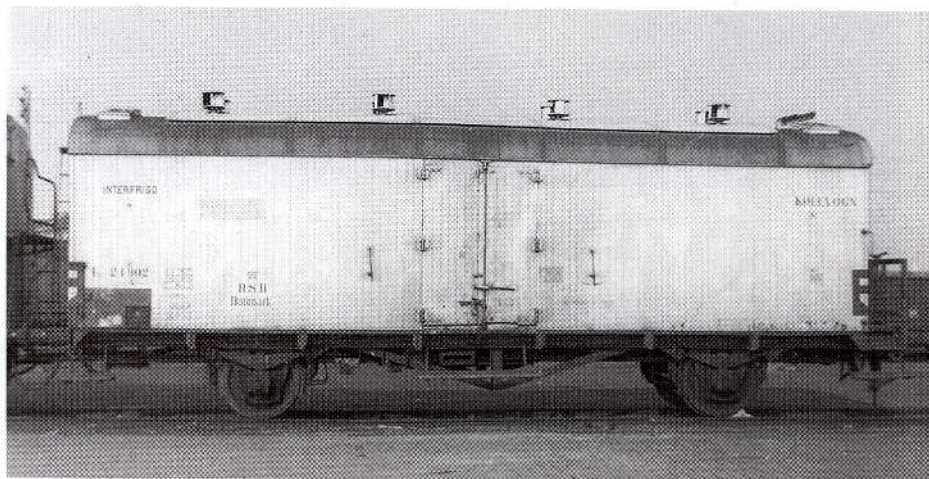
På mj-anlægget kan vi ikke undvære et eksportslagteri, når vi skal transportere kødvarer med INTERFRIGO.

Alt efter synspunkt kan man anlægge et mindre eller større slagteri, men vi behøver næppe at anlægge en hel kødby for at efterligne forbilledet.

Til et mindre slagteri i spor H0 kan benyttes en model fra HELJAN kat.-nr. 805, der i kataloget ganske vist betegnes "dampmølle", men den egner sig langt bedre til en slagterivirksomhed i skala 1:87.

Man kan dog også klare sig med en flad bygning op af baggrunden, altså som halvrelief... eller simpelt hen nøjes med en tegnet slagteribygning på baggrundskulisser fx fra MZZ. Der skal blot være en smal kvægrampe med et par spor foran, således at det er muligt for rangerlokomotivet at omløbe.

Forslag til INTERFRIGO-vogne i model findes på næste side.



INTERFRIGO i model

(skala 1:87)

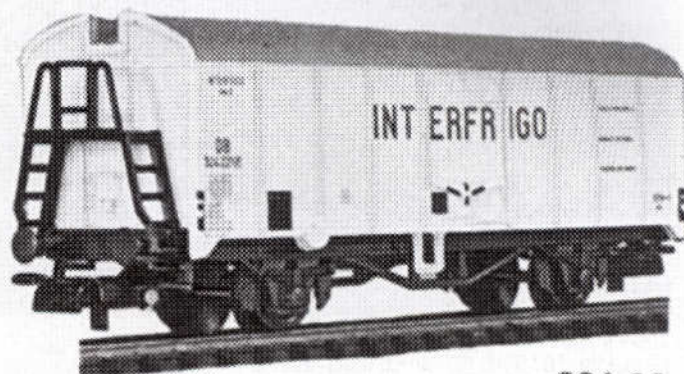
Den store standardtype UIC-ORE 1 kølevogn fra INTERFRIGO til epoke III kunne fås fra midten af 1970'erne fås fra bl.a. Liliput (kat.-nr. 221 00 - foto til højre), men modellen er nu udgået. Vognene er i dag forældet med det gamle koblingsystem uden NEM-skakt, men var i øvrigt meget vellignende. Platformene var dog lidt kraftig overdimensioneret. Modellen kan man stadig finde brugt og billig på legetøjs- og kræmmermarkeder m.v., og man kan så evt. selv montere nye koblinger fx Symoba. Samme type tilbydes fra Trinbrættet Århus, omarbejdet på en ældre model fra Airfix. Vognen er fra DB med numre, der kørte i Danmark.

En kølevogn fra det franske STEF kunne i sin tid (fra 1984) fås fra ROCO under

katalog-nr. 4312D, der var baseret på en model af DB type Tk 02 (Seefische-kølevogn). Den er nu desværre udgået, men kunne fås til langt ind i 1990'erne, så man har store chancer for at finde den på legetøjsmarkederne eller "brugttogforhandlerne".

Fra det franske Jouef har man gennem tiderne kunnet få flere typer kølevogne fra STEF bl.a. en ældre bogievogn, der nu er udgået af programmet. I midten af 1980'erne kom en model af den meget almindelige kølevogn med to døre og særprægede takkede Flettnerrotorer (foto herunder) under katalog-nr. 62 80 00. Den kunne fås op gennem 1990'erne, men om den endnu er i programmet vides ikke.

I år 2000 udsendte BRAWA



221 00

et sæt med tre INTERFRIGO-vogne af typen UIC-ORE 1 med forbillede fra DB, FS og NS. Sættet har katalognummer 2040. Vognene er af høj kvalitet med moderne kortkobling o.s.v., og ganske uundværlige på et dansk epoke III-anlæg.

I 2002 udsendte BRAWA endnu et sæt af samme type med UIC-ORE 1-vogne med tre INTERFRIGO-vogne, denne gang med påtryk STEF fra SNCF, INTERFRIGO fra DB og FRIGO fra SNCB (herunder). Mens de to første var meget almindelige i Danmark, sås den sidstnævnte ikke så ofte. Katalog-nummeret er 2041.



De danske kølevogne IKN, IKA, IKS og IB fås i øjeblikket ikke i model, og må derfor selvbygges, bortset fra en "illusionsmodel" af litra IKA, der i efteråret blev udgivet af Trinbrættet, Århus på basis af en ROCO-model. Se Hørt&Set nr. 71.

Husk i øvrigt, at forbilledets INTERFRIGO-vognene også benyttedes på privatbanerne, så de skal også trille på anlægget med privatbane som tema.



DSB komb. person- og rejsegodsvogn litra BD

Epoke IV

Af Flemming Meisner

Grundmodel

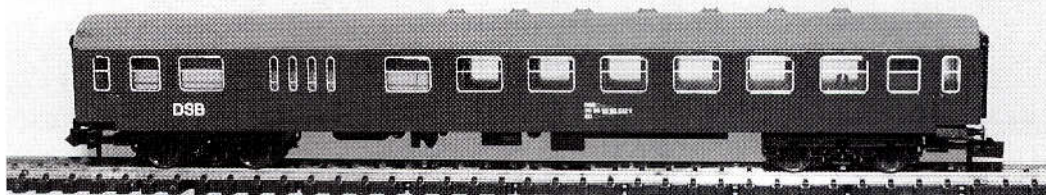
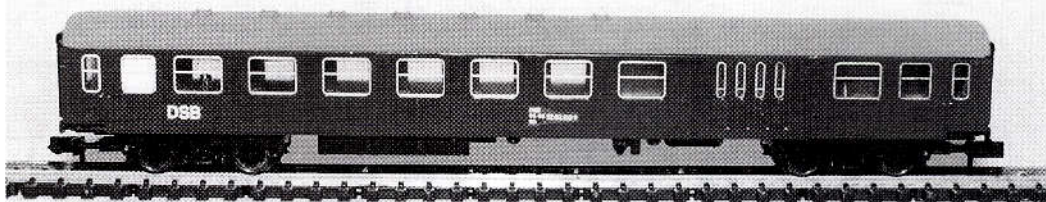
Vognen, som danner grundmodel for denne ombygning, har Minitrix i sit program som kat.-nr. 13 370. Denne vogn er naturligvis også udstyret med kortkoblingskulisse (kkk). Og så skal man bruge nogle af resterne som man - forhåbentlig - har gemt gemt fra ombygningen af postvognen litra P bragt i LOKOMOTIVET nr. 54 side 26. Det drejer sig om foldedørene fra rejsegodsafdelingen.

Ombygning

Modellen, der skal bruges er for lang, idet den svarer til en 26,5 m vogn. DSBs vogne var som bekendt kun 24,5 m lange over puffer. Undervognen afkortes derfor efter samme metode som i artiklen om B-vogn bragt i LOKOMOTIVET nr. 49, side 14. Ligeledes skal enderne på taget og vognens gavle fordanskes. Disse metoder beskrives også i førnævnte nummer af LOKOMOTIVET.

Fra vognkassen skal fjernes et stykke svarende til to vinduer i hver vognside, i realiteten drejer det sig om tre vinduer, vognen er jo for lang, således at der bliver plads til foldedørene. Se nedenstående skitser.

Når de tre vinduer skæres ud af vognsiden, så sørg for at

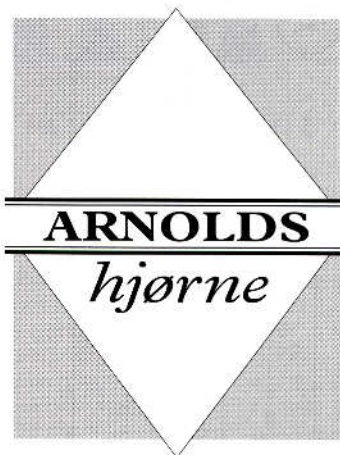


lægge snittet vinkelret, idet det letter den senere isætning af foldedørene. Ligeledes udskæres foldedørene fra de vognsider, der blev gemt fra bygningen af allerede omtalte P-vogn.

Når alt er skåret til i de krævede længder, og foldedørene passer perfekt i vognsiden, kan disse limes fast. Lim et par strips på indersiden over samlingen for at fastholde delene. Når vognen er tør, kan samlingerne spartles og slibes til.

Det kan være op til den enkelte, om man vil lave ny indretning til rejsegodsafdelingen.

Undervogndetaljer laves efter fotos eller tegning af litra BD, se fx tegning i nr. 42, side 29 (skala 1:87).



Bdk og WRD

Disse to vogne er samme grundmodel som BD-vognen, og har samme ydre udseende, bortset fra de lodrette hvide

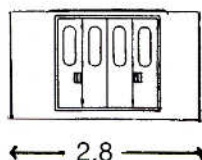
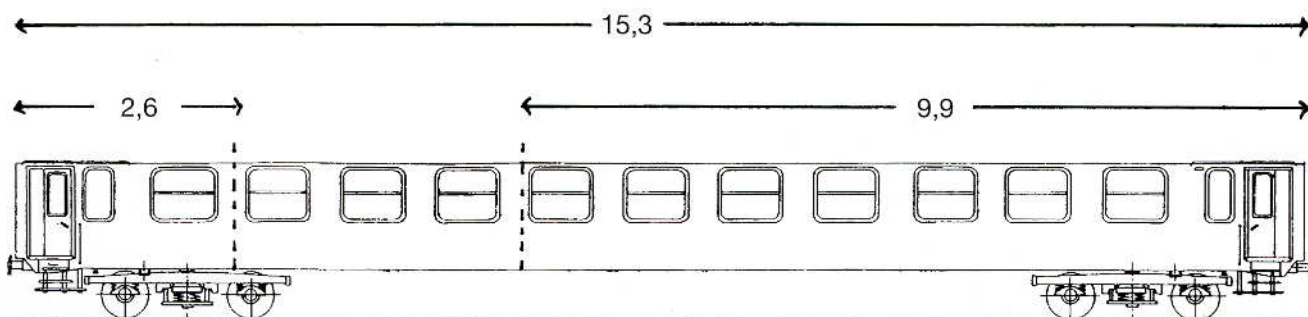
striber, der markerer kioskafdelingen. Vognene har naturligvis en anden indretning, og den kan man lave hvis man synes det.

Bemaling

Her benyttes samme bemaling til vognkasse og tag samme som B-vognen nævnt i LOKOMOTIVET nr. 49, side 15, d.v.s. 60-rød (mat) mixet med lidt 19-rød (blank) til vognkasse og mat 27-grå til tag.

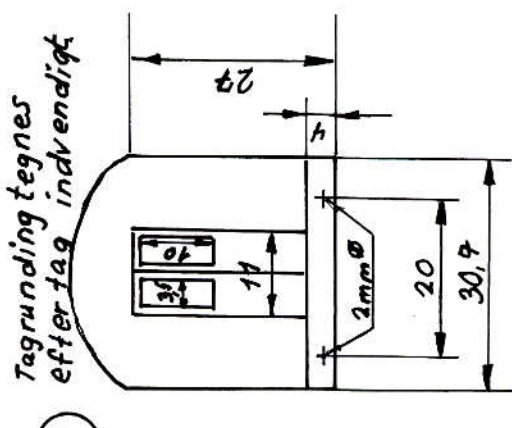
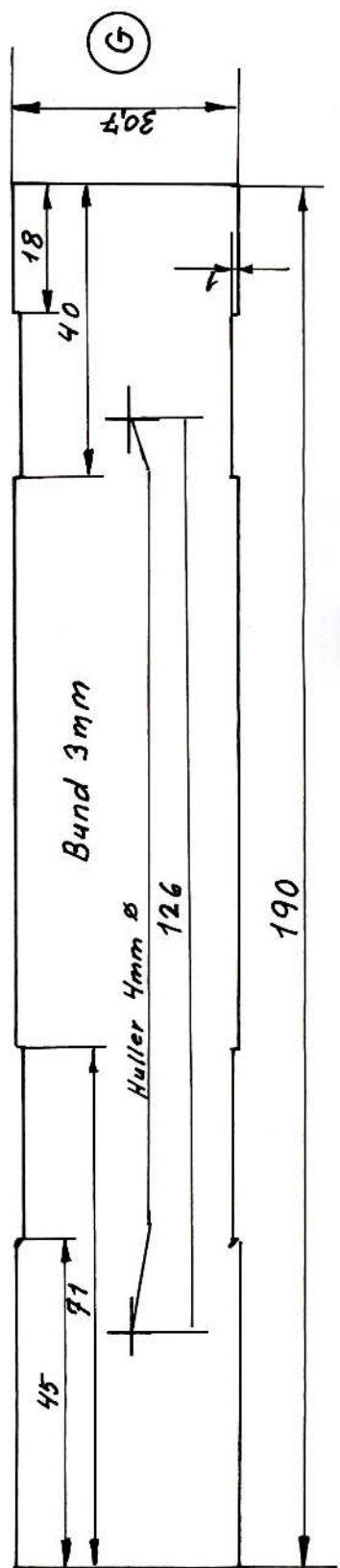
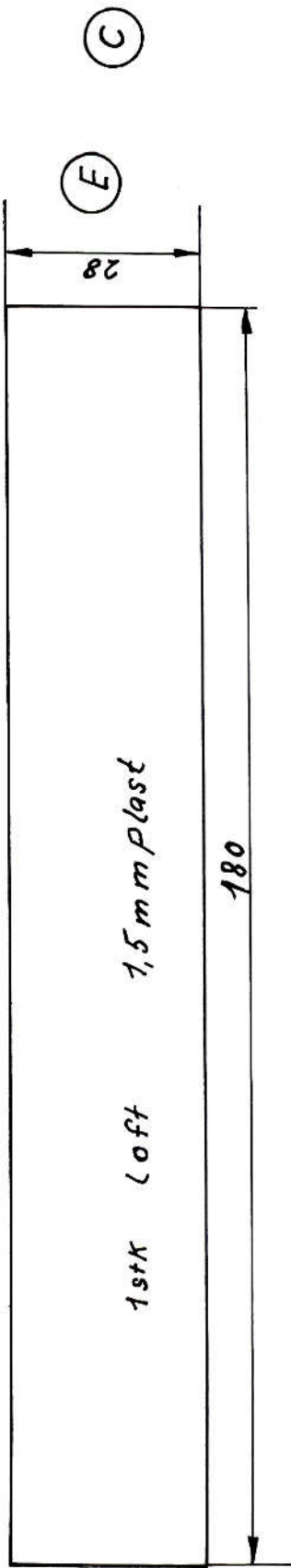
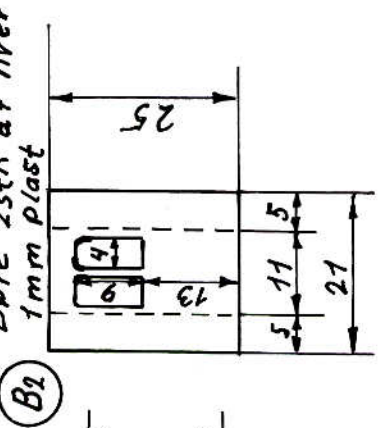
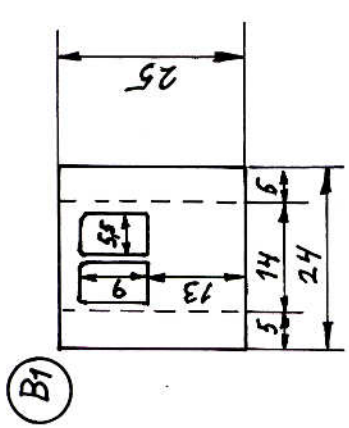
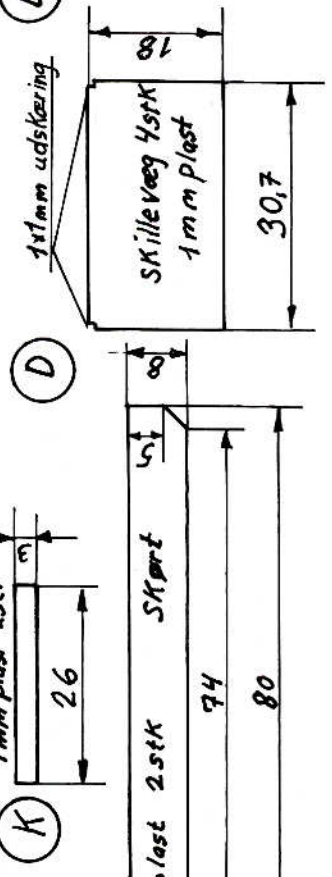
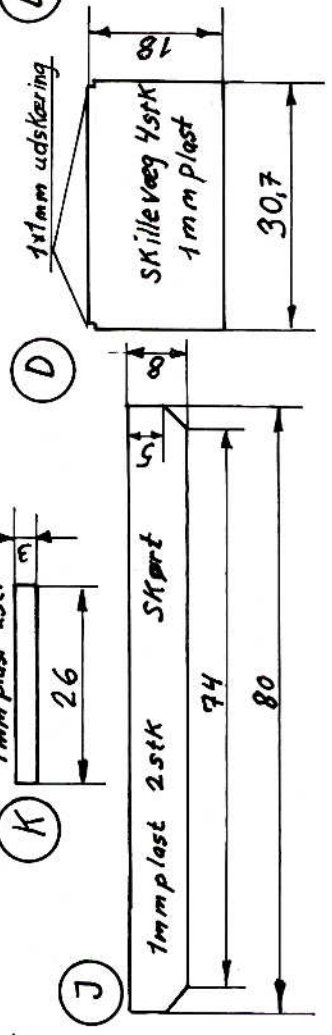
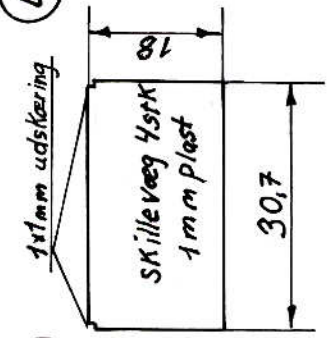
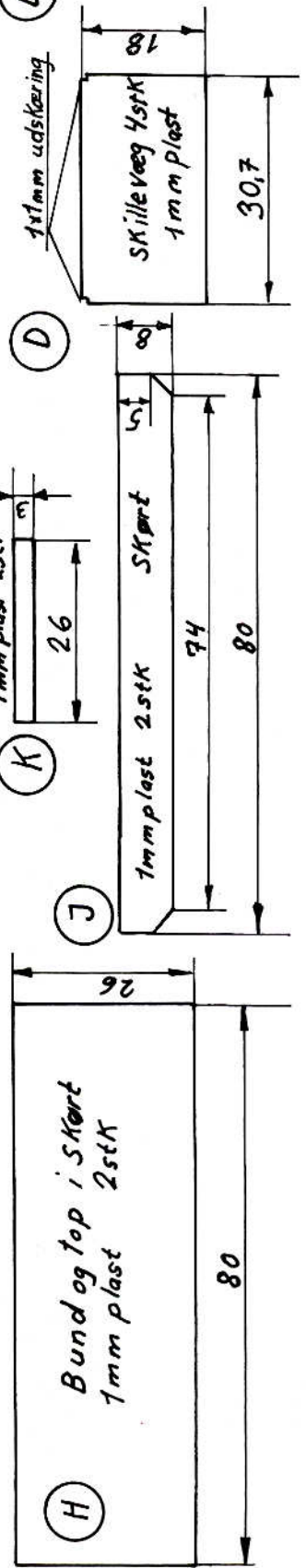
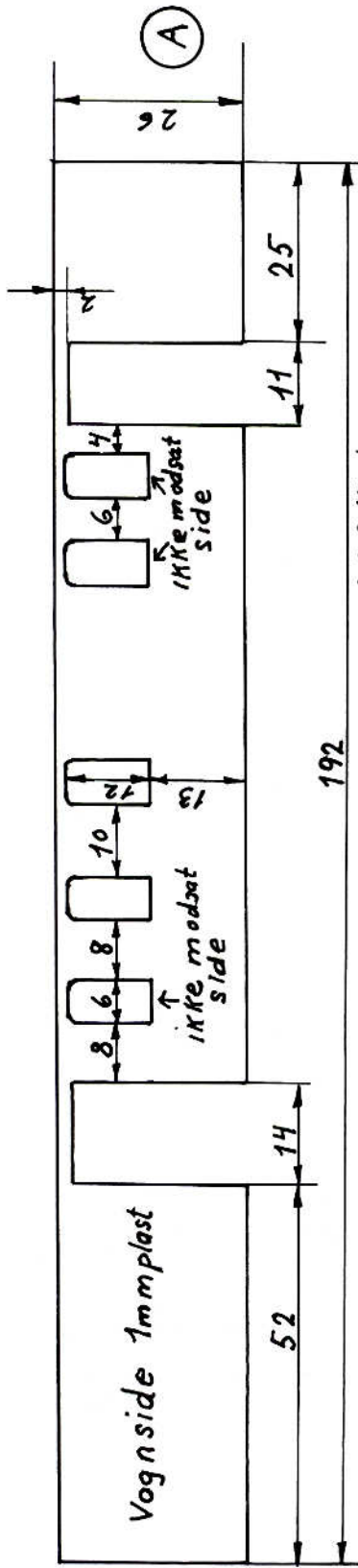
Litreringer til BD-vognen kan fås fra Stoppel Hobbys litreringsark, men desværre fås litreringer ikke til litra Bdk eller WRD. De hvide cateringstriber kan tages fra Bk-litreringen, der også fås fra Stoppel Hobby.

God fornøjelse!



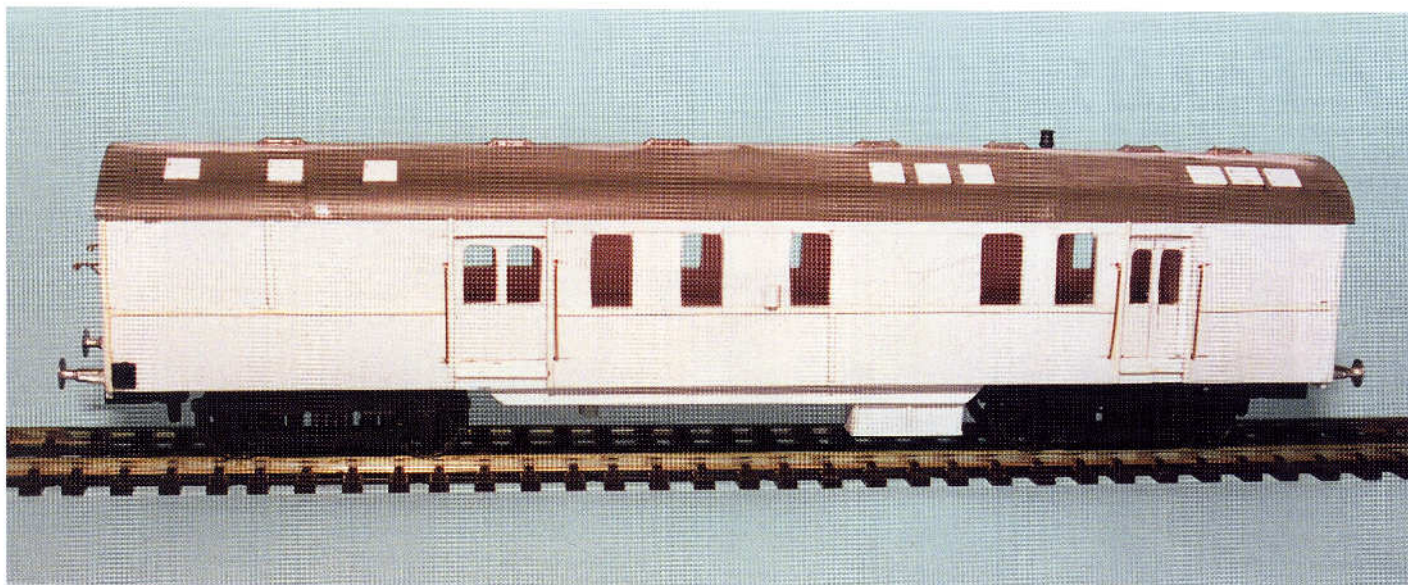
Afkortning af vognkasse og indsætning af nye døre på Minitrix 13 370.

Alle mål er millimeter, skala 1:160. Tre vinduer fjernes fra vognkassen og undervognen afkortes til 153 mm. Ny sektion med døre indsættes.



Kun døre i én gavl
2stk gavle 1mm plast

Claus 99



Byg selv en kombineret post- og rejsegodsvogn
DSB litra DJ
...en rigtig epoke III-vogn

Af Claus

Selv om man kan få en færdigstøbt vognkasse af denne vogntype fra TIKØB Hobby, så ser vi alligevel lidt på den kendte postvogn litra DJ. Den er rimelig let at bygge, men kan tage lidt tid at fremstille.

En fordel er at den ikke har så mange vinduer, og at vi kan få de korrekte 2,5 m bogier og et tagprofil (CL fra PÅ

SPORET), der kan omdannes til det smalle tag (vognkasse), som var typisk for litra DJ. Det betyder til gengæld at taget bliver lidt for højt (ca. 1 mm). Ligger man inde med et par Berliner-bogier i "overskud", så kan disse også benyttes.

Vognen er velegnet til modeljernbanen med mindre kurver, idet den er tilpas kort.

Men hvorfor typen fik et lidt smallere profil end andre postvogne m.fl., ved jeg ikke, men kan måske skyldes at den oprindeligt blev konstrueret til overførsel på de de første færger, der var mindre?

Selv om nogle læsere ikke bryder sig om vore skabelontegninger, så har jeg alligevel tegnet disse som en visualisering for begyndere. Man kan evt. selv indtegne/scanne delene og bruge dem som forlæg til en elektronisk fræsemaskine eller hvad man nu foretrækker.

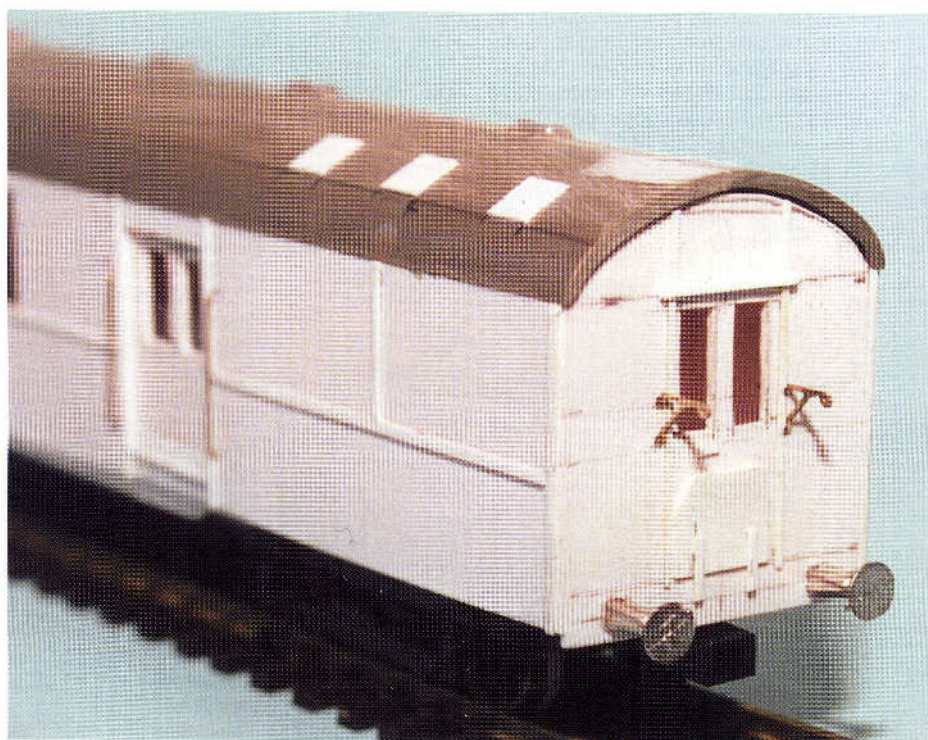
Vognkasse

Nu til selve byggeriet. Vi starter med siderne (A), som tegnes op på et rigeligt stort stykke 1 mm glat plastplade. Bemærk: Normalt optegnes siderne parvis med tagstykker vendt mod hinanden, men denne gang skal underkanten af vognen vende mod hinanden. Det skyldes, at de smalle stykker over dørene ikke kan styres, i værste fald knækker, når siderne til sidst udskæres hver for sig.

Først udskæres vinduer og dørpartier samt stykket mellem dørene, så der opstår ét langt hul. Derefter udskæres dørene (B1) og (B2), som limes på plads bag hullerne. Når det hele er tørt, skæres siderne fri af, således at vi får to helt lige store sider.

Gavlene (C) skæres til. Taggrundingen tegnes efter den indvendige side af taget, og pufferplanken og den midterste "streg" i døren indridses. Husk, der er kun dør i den ene gavl, den anden har tre lodrette lister.

Der indsættes fire skillerum (D) i vognkassen, husk at lave to udskæringer på



1x1 mm i overkanten ellers kan taget ikke komme ned på plads. Alle dele er nu limet sammen, sider, gavlen, skillevægge, og når det er tørt, kan vi prøve om taget passer.

Tag

Det er lavet på følgende måde ud fra PÅ SPORETS tag til litra CL: Der skæres to mm ud på langs midt i taget. Desuden laves et stykke plast med dimensionerne 180x28x1,5 mm. Det delte tag limes sammen på midten, og den nye "tagbund" (E) limes op under det indvendigt for at give den nye bredde. Når det er tørt, spartles samlingen på taget, og slibes derefter pæn glat, d.v.s. uden sikker.

Til sidst passes taget til i længde, 193 mm, men husk at skære af i begge ender. Nu kan taget - som nævnt før - prøves på vognkassen, dels om det passer i længde og bredde, og om gavlrundingen er korrekt. Derefter limes taget fast til vognkassen.

Vognbund

Denne udskæres efter (G) i 3 mm glat plast, og afprøves om den passer op i vognkassen. Under vognbunden, hvor bogierne skal sidde, limes to stykker 3 mm plast 10x20 mm i hver ende, så bunden her bliver i alt 6 mm tyk.

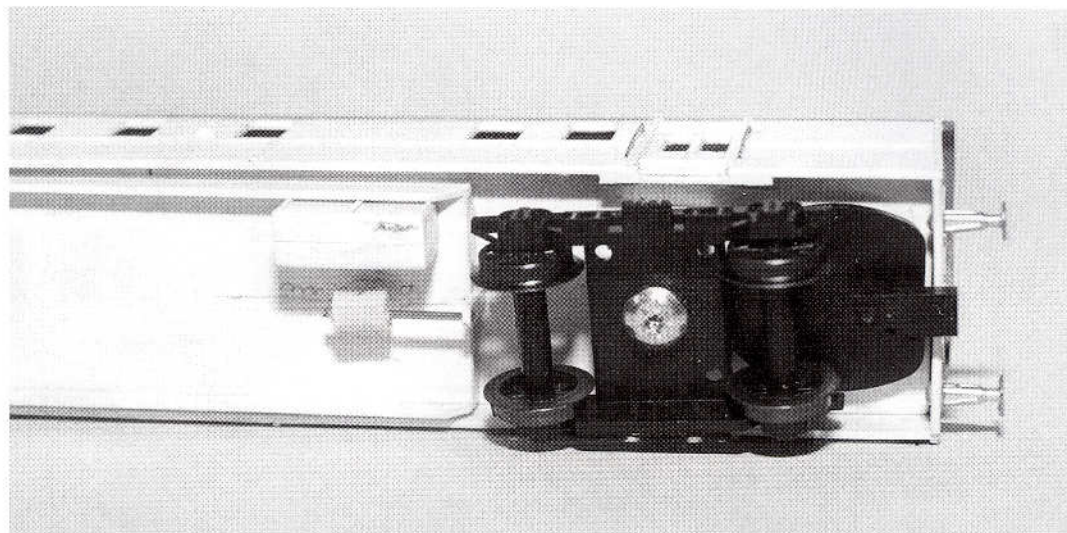
Vognbunden lægges derefter lidt til side, mens vi vender tilbage til vognkassen.

Detaljer på vognkassen

Listerne på vognsiden er efterlignet med meget tynde strips 0,3 mm. Tværstykket over døren i gavlen skal være lidt tykkere, ca. 1 mm.

En ting som er karakteristisk for DJ-vognen er stykket under skydedørene. De laves med en 4 mm brede strips i 0,5 mm plast, der tilpasses i dørbredden. Derefter limes de fast på døren for neden. Til slut fremstilles en strip 1x0,5 mm, som sættes midt på den 4 mm brede strip. Se billederne.

Ligeledes har jeg boret huller til håndbøjler 0,6 mm ø, og huller til overgangs-



bøjler 1 mm ø, men vent lidt med at montere disse dele.

På taget mærkes op til ventiler, vinduer og skorsten. Vær yderst nøjagtig med vinduerne, idet skævheder tydeligt ses. Tagvinduerne fremstilles i 0,5 mm plast 5x5 mm, og limes på taget efter opmærkningen.

Håndbøjler bukkes i 0,5 mm nysølvtråd. Enderne på tråden bukkes og stikkes gennem hullerne. Læg et stykke 0,5 mm plast mellem bøjlen og vognkassen, og buk enderne af tråden opad indvendigt i vognkassen, og araldit dem fast.

Overgangspladen og bøjlerne kan fås som løse dele, men jeg har lavet pladen i 0,5 mm tyk plast.

De små kasser på vognsiden er lavet i 1,5 mm plast som en lang strip, hvor kanterne er skåret til og slebet i facon.

Tagventiler limes på taget, og der bores et 2 mm ø hul til skorsten, som derefter limes fast. Til sidst har jeg sat puffer i pufferplanker med araldit på bagsiden.

Bogiemontering m.v.

Nu tager vi vognbunden og laver den færdig. Klodserne, som er limet på som mellemstykker mellem bund og bogier, skæres skrå i kanterne mod bogien. Mellem bogie og klods anbringes en ekstra skive i 1 mm plast med en diameter på 10 mm ø, idet det er nødvendigt at bruge 4 mm bolte på grund af hullet i bogien, der i øvrigt er fra PÅ SPORETS CL-vogn. Boltene er 20 mm lange, husk, at de ikke skal

strammes helt til bogien, idet denne skal kunne vippe lidt.

Nu prøver vi at lægge bunden op i vognkassen, og opdager at det er nødvendigt at skære små hak, så der bliver plads til at håndbøjler og puffer går fri.

Selve skørtet (H), (J) og (K) er samlet som en kasse, hvor der er lagt lidt bly i som vægt. Det limes fast under vognen.

Batterikasse på undervognen er lavet med to stk. 3 mm plast, som limes sammen i lagkage og slibes til.

Detaljer på undervogn

Toilet afløbet er en stump støberamme fra et plastbyggesæt, og til sidst anbringes dynamo. Denne sidder på langs under vognen, idet den trækkes gennem kardan. Her er benyttet et stykke rundplast, hvor igennem der bores et 1,2 mm ø hul, og til sidst stikkes et stykke svejsetråd 1,2 mm gennem hullet. Et par stumper plast bruges som mellemlæg og holder.

Trin er udeladt, idet der ikke er plads på min model, men det misklæder heller ikke denne type vogne.

Koblinger

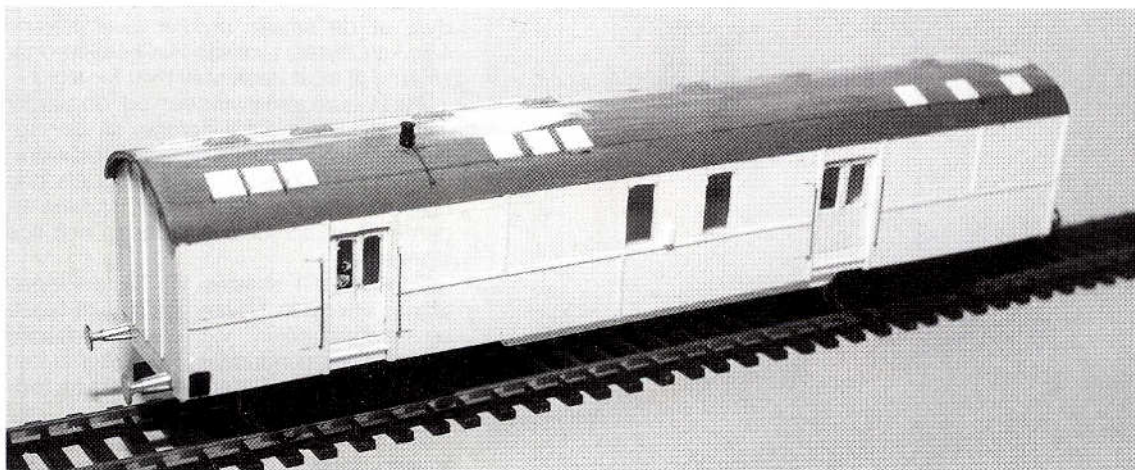
Der er benyttet almindelige Symoba-koblinger med NEM-skakt, der araldittes fast på vognbunden, således at bogier og koblinger virker uafhængige af hinanden.

Bemaling m.v.

Til sidst males vognen i den sædvanlige vinrøde farve med mørkegråt tag. Vinduerne på taget kan uden videre males i samme farve som taget, idet disse aldrig blev rengjort eller pudset.

Litrering (vådtransfers) i meget flot kvalitet fås fra KM-text, der kan tilbyde numre til DJ 5402, 5407, 5411, 5417 og 5420. Af disse kørte bl.a. DJ 5411 i flere år på "berlinere".

Tegning af litra DJ med 2,5 m træbogier finder man i LOKOMOTIVET nr. 14.





MODEL & HOBBY

- siden 1948

Kom og besøg os. - Kom og se udstillinger.

Kom og lad dig inspirere af de mange muligheder indenfor modelbygning.

Landskabsmaterialer - huse - klipark
 modelfigurer - profiler & plader i
 plast og metal - rør - stænger - tråd
 masser af trælister - aeroplanfiner - balsa
 i plader og klodser - riflede plader m.v.
 Togtegninger til 50'materiel - færger
 byggesæt til fly, skibe & militær m.v. - Roco
 Silicone til støbeforme - støbematerialer
 dukkehuse - tinsoldater - bøger
 og meget, meget mere

Velkommen i det gamle familieforetagende

MODEL & HOBBY aps

Frederiksborggade 23

1360 København K

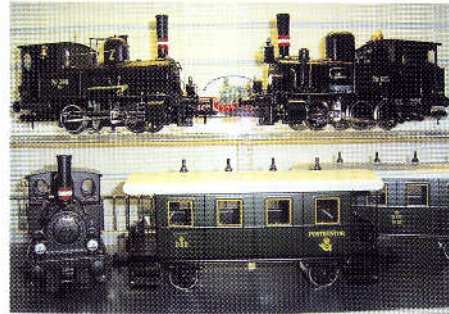
telf./fax 33 14 30 10

åbent ma,ti,to.fre 11-17, lø 10-13, ONSDAG LUKKET

www.model-hobby.dk

FELDERBANEN

MODELTOG TIL STORE OG SMÅ



Kig ind, ring, fax, eller mail - vi sender gerne!

Vejlevej 349, Bramdrupdam, DK-6000 Kolding -

Tlf. 7456 0808, fax 7456 0201

www.felderbanen.dk - e-mail: info@felderbanen.dk

Mandag lukket. Tirsdag-torsdag 10.00-17.30.

Fredag 10.00-18.00. Lørdag 9.00-13.00

ALT TIL MODELJERNBANEN

Stort udvalg i MATERIALE til LANDSKABSBYGNING

Træer, færdigfremstillede eller selvbyg med træstammer og bladgrønt i mange nuancer m.v., buske, græs m.v. fra NOCH. Murstensplader, vejplader m.v.

Masser af forskellige bygninger fra HELJAN, Faller, Vollmer m.fl., skala 1:87 og 1:160.

Vi sender overalt

DEKODER-INDBYGNING

Digital modeljernbane gør det hele lidt sjovere!

Har du svært ved selv at indbygge dekoder/NEM-stik i dine ældre trækraftmodeller, så lad os klare opgaverne.

Vort værksted indbygger de ønskede dekoder, stik m.v. i alle gængse fabrikater fra

MÄRKLIN, FLEISCHMANN, ROCO, LIMA, HELJAN m.v.

Vi indbygger flere typer lokomotiv- og funktionsdekodere i samtlige sporstørrelser fra LGB til Z, alt til en rimelig pris.

Ring og hør nærmere og få evt. et tilbud.

Alt i LYS og LYD fra BUSCH

Vi kan også indbygge digitale lydmoduler med damp- eller diesellyd fra LOKSOUND.

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

STORT SPORSORTIMENT

fra ROCO-line, Fleischmann, Märklin K- og C-spor, PECO og TILLIG, også smalspor og tre-strengede spor.

PIKO

Roco

SACHSEN MODELLS

TILLIG

HELJAN

PECO

Diorama-dele m.v. fra HOBBY TRADE

MODELTOG fra

Märklin, ROCO, Fleischmann, LIMA, Arnold, TRIX, PIKO HELJAN, KATO og LGB
 Danske vogne er lagervare.

Kom ind og kig

FLYWOOD

MODELHOBBY

Ramsherred 27 . 4700 Næstved . Tlf. 55 73 66 22

Åbent mandag, tirsdag og torsdag 10.30-17.30

Onsdag lukket

Fredag 10.30-18.00 · Lørdag 10.00-13.00

- kun 200 m fra jernbanestationen



SPOR SKIFTET

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

Har du kommentarer, rettelser, tilføjelser m.v. omkring danske jernbaner, så skriv til

LOKOMOTIVET
Postboks 477, 4700 Næstved

eller send en mail til

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

Når I mailer til os, så husk at skrive jeres fulde navn og vej- og byadresse på mailen, så vi ved, hvor den kommer fra.

Vi kan desværre ikke love at svare personligt på alle henvendelser, og redaktionen forholder sig ret til at forkorte i indlæg m.v.

OHJ FRICHS firkantet - nul staffering?

Vore farvetavler af FRICHS firkantede i LOKOMOTIVET nr. 72 har fået et par læsere til at sende os et par ord omkring bemalingerne. Det gælder bl.a. en læser, der ønsker at være anonym. Han skriver:

"Tak for de fine farveplancher af FRICHS firkantede i nr. 72. Jeg har imidlertid en lille indvending omkring OHJs bemaling, idet jeg ikke mener, disse havde stafferinger. Ganske vist havde nogle pladebeklædte motorvogne og personvogne gul staffering, men det er mig bekendt kun sket som forsøg på materiel leveret - eller ombygget - i 1940'erne".

LOKOMOTIVET: Ja, det er såmænd helt rigtigt at FRICHS firkantede til OHJ/HTJ og HVJ ikke havde gule stafferinger ved leve-

ringen...og aldrig har haft det. Det er simpelthen forfatteren, der har sovet godt og grundigt i timen. Noget materiel fik som nævnt ganske vist gule stafferinger, bl.a. nogle pladebeklædte personvogne og en enkelt genopbygget motorvogn (OHJ M 3), men FRICHS'erne har altid været helrøde.

Nedenstående viser vi derfor nye farvetryk af maskinerne i den røde farve uden gule stafferinger, således som de altid har set ud, og vi håber dermed at have gjort skaden god igen?

Mørkegrønt mavebælte - og ROCO-modeller

Niels-Henrik Lund har sendt os en (to!) mail angående bladets indhold i nr. 72, og skriver bl.a.:

"Vedrørende de firkantede fra FRICHS, så skriver I om Aalborgbanernes, at de havde et sortblåt mavebælte og i billedteksten på side 21, at det "kun" er sort. Efter min bedste overbevisning og hukommelse mener jeg at mavebæltet er meget mørkegrønt, hvilket vist er blevet påpeget af bl.a. veteranbanefolkene i Mariager?"

Op angående HVJs lille firkantede, så var den vel nærmest vinrød (maroon) og ikke rød, som I skriver.

Sluttelig - i denne omgang - har det undret mig, at DSBs SHELL-tankvogn som ROCO har udsendt som "special edition" ikke er omtalt eller anmeldt, da jeg mener den har været på gaden mindst lige så længe som nogle af de andre anmeldte nyheder. Jeg har set vognen, og den er i sig selv meget nydelig, men hvad og om den passer med noget som helst eller om der er tale om endnu et fantasiprojekt, ved jeg ikke".

LOKOMOTIVET: For at starte med det sidste, så kan vi kun anmelde modeller, som vi får tilsendt eller selv opdager er kommet i handelen. Og nævnte SHELL-tankvogn

HELJANS MO-vogn - no problemas!

Der er åbenbart divergerende opfattelser af kvaliteten omkring HELJANS MO-vogn. Alf Blume skriver således til os i en E-mail:

"Jeg stiller mig noget undrende over for de negative meldinger som flere giver MO'eren fra HELJAN. Det kan åbenbart variere, for min MO 1827 har ingen problemer med at trække 4-5 bogjevogne eller 10-15 godsvogne. Og det er vel at mærke gennem skarpe kurver og stigninger.

I artiklen om HELJANS MO skriver I positivt om den "flotte" metalring om den ene lygte. Den har jeg straks malet over, ligesom styreledningsdåserne har fået en gang vinrød. Det er vist kun Museumstog, der har den pæne sølvblanke ring om lygterne på deres MO.

Problemerne i kurver pga koblingskulissens støden på banerommerne har jeg ikke kunnet genkende. Min MO 1827 kører uden besvær gennem skifter fra ROCO, PECO code 100 og 75, Shinohara, Fleischmann, Lima og Pilz. Hverken som skubber eller trækkende et styrevognstog har der været én eneste afsporing eller "hop" i skiftet. Har folk problemer med deres skinnelægning?"

LOKOMOTIVET: Ang. den nævnte koblingskulissens støden på banerommerne m.v., så gjaldt dette kun kørsel på Märklinspor. På to-skinnespor som ROCO, PECO m.v. er der ingen vanskeligheder, hvilket vi også skrev i anmeldelsen (se nr. 72, side 7, 1. spalte).

Med hensyn til trækraften, så er det jo ganske mystisk. Sådanne forskelle burde ikke forekomme for samme model? Men det gør der altså. Hvorfor?

Ja, Alf Blume har ret med hensyn til farven på MO-vognens lygtekrans og styreledningsdåser. De skal være vinrøde. Giv delene en omgang af denne farve, og den ligner endnu mere forbilledet. Tak til AB for mail med rettelser m.v.

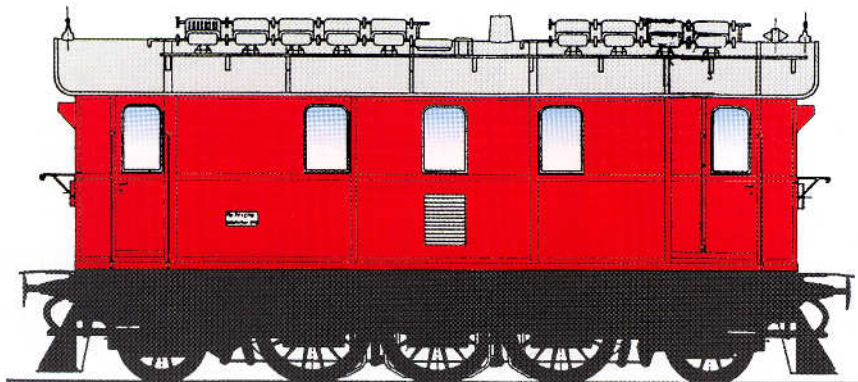
fra ROCO har vi slet ikke set. ROCO er ellers flink til at sende os anmeldereksemplarer, men Claus Aaltonen fra ROCO fortæller, at det er vanskeligt at sende os udgaver af "special edition"-modeller, da de kun fremstilles i det antal eksemplarer, der er bestilling på, d.v.s. at der ikke er overskud til specifikke anmeldelser. Men hvad vi efterhånden har hørt, så skulle modellen generelt være en fantasimodel.

FRICHS firkantede: HVJs lille maskine er muligvis vinrød og ikke helrød som vi skrev, det undersøger vi nærmere til en kommende farveplanche.

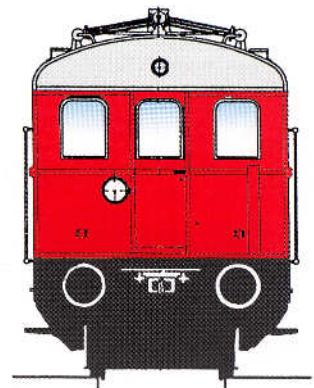
Ang. mavebæltet på Aalborgmaskinerne, så har vi aldrig hørt, at det skulle være meget mørkegrønt. Alle trykte kilder - af dem vi kender - er farven nævnt som sort eller blåsort. Kan læserne hjælpe evt. med tydelige og exacte farvefotos, så vi evt. kan få korrigeret?

R-maskiner

DSBs damplokomotiver interesserer fortsat en stor del af vor læserskare, så vor tekst om litra R i julenummeret (nr. 72) har fået



OHJ/HTJ



Hvad med forbilledet?

Nogle læsere har i tidens løb anket lidt over vort nyhedsstof i HØRT&SET, bl.a. med hensyn til forbilledet. E.A. Overgaard skriver således:

"Det er fint, at I anmelder de danske modeller med kritiske øjne, men vi uvidende læsere er chanceløse med hensyn til om I har ret eller vrang omkring ligheden med forbilledet. Kunne I ikke vise et foto af forbilledet sammen med anmeldelsen, så vi andre også havde mulighed for at se om vi er enige med jer, fx omkring ROCOs model af Kosangas-tankvognen?"

LOKOMOTIVET: Fotos af forbilledet har vi tit overvejet, men har droppet tanken igen, idet det ville fylde alt for meget i et



enkelt nummer. I stedet har vi valgt at vise fotos, når læserne ønsker det (hvis vi altså er i stand til at efterkomme ønskerne) eller i forbindelse med "Foto-Arkivet" m.v. Hosståendene viser vi derfor et foto af

nævnte Kosangasvogn i Esbjerg, 1991.

I et kommende nummer viser vi bl.a. forbilledet til DWAs treakslede tjenestevogn, og i en kommende artikel om olie- og benzinvogne på modeljernba-

nen bringes fotos af bl.a. vogne fra GULF. Kan det accepteres?

DSB litra Zagkks 036, bygget hos Interconsult 1967. Lop: 16740 mm, akselafstand 11000 mm, rumfang 95,3 m³.

Sorry! Sorry!

På grund af nogle tekniske fejl, så har vi desværre ikke kunnet få alle de tilsendte indlæg med i dette nummer. Det beklager vi, men håber selvfølgelig at kunne få dem med i næste nummer. Så bliv ikke skuffet, hvis jeres indlæg ikke er med i denne omgang...og blev i øvrigt gerne ved med at skrive til os.

Redaktionen af
LOKOMOTIVET

flere læsere til at komme med supplerende kommentarer og forslag til rettelser til teksten.

En læser - faktiske flere - skriver ang. billedet af litra R på bagsiden:

"På det fine billede nederst på bagsiden i nr. 72 ses en R-maskine med godstog i fuld fart over Fyn. Billedteksten er imidlertid forkert, idet det er helt tydeligt for enhver - der har kendskab til damplokomotiver - at det drejer sig om en Borsig-maskine, d.v.s. et lokomotiv fra serien 954-958, hvilket bl.a. fremgår af det skrå førerhus, og ikke R 946 som nævnt".

LOKOMOTIVET: Jamen, det er dejligt, at I er vågne. For billedet viser selvfølgelig en Borsig-maskine. Det er desværre en trykfejl (god undskyldning!), idet der nemlig skulle have stået "muligvis R 958".

R 958 blev i 1963 sat i stand efter et par års hensættelser, og derefter stationeret i Fredericia

(som nævnt i bladet nr. 72 side 45, 2. spalte), hvor den bl.a. fremførte godstoget 2054 Fredericia-Odense.

Også billedet på side 44 har fået forkert billedtekst, hvilket er sket ved at det oprindelige foto med nævnte tekst undervejs er udskiftet uden at billedteksten tilsvarende også er ændret. Der skal rettelig stå:

R 946 med udflugtstog (arbejdstog A) i Assens, 1966. Foto: WDJ.

Tak for alle kommentarer omkring R-maskinen.

Frontkoblinger på Togmodelles ADns/ABns m.fl.

Kim Chr. Mose har et par kommentarer til vor anmeldelse af TOGMODELLEs modeller af personvognene litra ADns/ABns. Han skriver bl.a.:

"I omtalen af ABns og ADns fra TOGMODELLE skriver I, at der er vedlagt en løs kobling til monteringen på fronten af styrevognen. I tilføjer, at det dog ikke er muligt at påmontere den på grund af sneploven og at "... det betyder intet, for man kommer aldrig til at bruge denne i ordinær drift på modeljernbanen".

Hvis man skal eftergøre virkeligheden i model er det vel egentlig forkert, det I skriver? Så sent som i efteråret 2002 har DSB brugt MZ koblet til fronten af styrevognen til fremførsel af ned-

(fortsættes næste side)

Kommende MJ-arrangementer

MAJ 2003:

LEGETØJSMARKED

Det traditionelle legetøjsmarked i Frederiksberghallen, Jens Jesensvej 20, Frederiksberg finder sted første gang

søndag den 4. maj 2003 kl. 11.00-15.00

Der er som sædvanlig gratis adgang.

Man kan få mere at vide om arrangementet, bl.a. omkring tilmelding til stande ved henvendelse til Olaf Hermansen på tlf. 28 82 57 16 eller 28 64 71 07.

MODELJERNBANE-TRÆF

på Danmarks Jernbanemuseum,
weekenden 18. og 19. oktober 2003

Danmarks Jernbanemuseum arrangerede i 2002 i sidste weekend af skolernes efterårsferie et mj-træf. Ideen var at private og klubber kunne demonstrere deres transportable og kørende anlæg i så mange varianter som var muligt. Det blev en stor succes: Interessen hos de klubber som vi henvendte os til var så stor, at der blev tilmeldt flere modeljernbaner end der kunne være på pladsen som vi havde afsat - og tilstrømningen af gæster på de to dage var ganske betydelig.

Vi vil derfor forsøge at gentage succesen i 2003. Igen bliver tidspunktet den sidste weekend i efterårsferien (uge 42), nemlig den 18. og 19. oktober.

Bortset fra at vi igen inviterer deltagerne fra 2002, vil der ske nogle ændringer med arrangementet i år 2003:

- vi vil afsætte mere plads til træffet
- vi vil åbent invitere flere deltagere med kørende, transportable anlæg
- vi vil desuden forsøge at indkalde udstillere af stationært materiel

Så hvis du/I er interesseret i enten at deltage med et kørende anlæg eller i at udstille, kan henvendelse ske til

Danmarks Jernbanemuseum

Dannebrogsgade 24
5000 Odense C

Evt på tlf. 66 13 66 30, men helst på fax 66 19 02 20
eller E-mail: jlarsen@dsb.dk.

brudte tog. Det ser selvfølgelig et valg om, hvor meget man vil eftergøre virkeligheden. Der er mange muligheder, og man skal vel også rangere med vognene på depotsporene?"

LOKOMOTIVET: Jo, det er rigtigt, hvad Kim skriver, men vi synes at nedbrudstog ikke helt dækker begrebet ordinær drift. Ønsker man at benytte vognene på denne måde på modeljernbanen, så skal man jo også benytte et "tomt" skydelokomotiv, og det vil de fleste nok fravælge.

Styrevogne litra Bns/ADns/ABns har i øvrigt også været benyttet som almindelige personvogne, især litra Bns i 1980'erne, hvor typen ofte sås indrangeret inde midt i den ordinære togstamme...dog blot omvendt af normal retningskørsel for Bns, d.v.s. med vendt styrekuppel. Her vil man naturligvis få brug for frontkoblingen.

Med hensyn til rangering er der noget om snakken, så det vil nok være i disse tilfælde, at man vil savne en frontkobling. I mange tilfælde - men ikke altid - var det dog sådan hos forbilledet at Bn-stammerne stod fast oprangeret på depotsporene. Når en stamme skulle i drift, så rangerede togmaskinen blot ind på sporene og hentede togstammen. Her havde en anden togmaskine i forvejen rangeret stammen på plads - eller hele stammen med maskine stod afventende mellem driftperioderne.

Men man skulle jo også rangere styrevogne til vaskeanlæg, til revision eller reparation på værksted. Så ønsker man i model at rangere med vognen (i enden med styrerum), så er der ingen vej uden om: Man må i gang med at bakke koblingen på plads.

Tak til Kim for brevet.

Deadline for breve m.v. til næste nummer: 4. april 2003

København: MJ-klub søges oprettet

Er der nogen, der kunne tænke sig at være med til at starte en modeljernbaneklub i København eller Frederiksberg kommune? Der tænkes kørt med damp- og dieseldrift i vekselstrøm digital og eldrift i analog. Anlægget tænkes opført i passende lokaler på 200-250 kvm, gerne flere rum, helst tidligere sikringsrum eller under en skole/børnehave.

Jeg bor selv på Christianshavn, men kører gerne til Vanløse, Brønshøj, Østerbro eller Amager, hvis det er påkrævet.

Ønskes flere informationer, så se venligst hjemmesiden www.dmj.dk, se under opslag.

Med venlig hilsen
John Gylsvig
Tlf. 32 96 35 30

MO med tre lygter

I nr. 72 bragte vi under SPORSKIFTET en kortfattet tekst om øst-MO med tre lygter, og spurgte hvad hensigten egentlig var med dette arrangement med prøvekursler. Vor flittige hjælper Henning Petersen har kigget i arkiverne for at søge nærmere forklaring, og har fundet følgende:

"I et referat fra januar 1966 vedr. levering af dansk materiel i toget "Neptun" står bl.a.:

"Der kunne formentlig være tale om at anvende MO-vogne i 'Neptun', såfremt sådanne (max 4 + reserve) kan skaffes. I vinterhalvåret vil det være tilstrækkeligt at formere "Neptun" af en MO + en AV, idet MO kun benyttes til de rejsende, som ikke kan rummes i AV-vognen. "Neptun" skulle da skydes ombord på færgen i Gedser af MO og således stå retvendt til viderekørslen Warnemünde-Berlin og omvendt i retningen mod Danmark. I sommertiden kan der lejlighedsvis være tale om flere rejsende end der kan rummes i MO + AV, men i så fald kunne man formere "Neptun" af 2 MO med 1 AV som mellemvogn København- Berlin, hvorved antallet af passagerpladser formentlig ville være tilfredsstillende. Denne konception nødvendiggør naturligvis en forhandling med DR, som næppe vil kunne indvende noget herimod. I øvrigt bør vi fastholde (...). at lyntoget "Neptun" bør indstilles i vinterhalvåret og erstattes med en forbindelse, der forudsætter omstigning i Gedser og Warnemünde."

I en supplerende skrivelse af 4/5-1966 hedder det bl.a.:

"Anvendelse af MO-AV-MO (hvor der regnes med MO-vogne af 1800- serien) til lyntoget "Neptun" vil, hvis det skal overføres med D/F "Danmark", kunne give anledning til vanskeligheder, idet der ved ombordsætning på denne færge kræves et vandret udsving af maskine- og motorbogier på 4,5 à 5 grader samtidig med en knækvinkel på 2,5 grader (eller mere). Undersøgelsen af MO- vognenes overførsel med færge foretoges i 1959 og er blevet suppleret nu på den givne anledning; det kan således straks siges, at en vandstandsvariation, der medfører en knækvinkel på over 2,5 grader umuliggør overførsel, hvis man ikke vil forsøge ret så omfattende omplaceringer af delene under vognen. Såfremt det anses for ønskeligt, er man selvsagt villig til at foretage prøveombordsætninger i Gedser og evt. også i Warnemünde. Det tilføjes, at for færgen "Warnemünde"s vedkommende vil der såvel for midterspor som for sidespor ikke vise sig vanskeligheder, når blot knækvinklen ikke overskrider 2,5 grader".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for teksten, der vel egentlig meget fint besvarer vort spørgsmål omkring prøvekursler med MO i Neptun? For det var altså nødvendigt at give den tre lygter, da MO-vognen med 'Neptun' var tænkt at skulle færges med over på "den anden side" og fortsætte til Berlin (og omvendt til København).

Har andre supplerende oplysninger, så er man velkommen til at skrive/maile til os.

Læserne imellem

Vil du sælge modeljernbane, bøger, blade el.lign. eller søger du ligesindede til oprettelse af klubber m.v., så er denne rubrik til fri afbenyttelse. Optagelsen er gratis.

Sælges Signalposten

Komplet årg. 1-29. Sælges kun samlet. Pris kr. 1.400,- evt. forsendelsesomkostninger.

Tlf. 54 44 63 17

Absolut sidste chance

Genoptryk af bogen om

DSB litra MY

Så har vi omsider genoptrykt et *MEGET* begrænset oplag af bogen om DSB litra MY (udsendt første gang i 1998).

Bogen er på 80 sider format A4 med masser af farvefotos, historie, data m.v. Vi har foretaget genoptryk uden rettelser, så teksten er identisk med den oprindelige. På et tidspunkt følger et rettelles- og suppleringshæfte.

Bogen fås ved at indsende kr. 250,- på check til LOKOMOTIVET eller indbetale beløbet på giro 3 38 55 07. Man kan også overføre beløbet til BG Bank, Hjultorvet 18, 4700 Næstved, konto 0612-33 873.

Bogen fås også hos følgende forhandlere:

Jernbanebøger (DJK),
Danmarks Jernbanemuseum, Odense,
Trinbrættet, Århus,
Nyboder Boghandel, København,
Togdillen, Vanløse,
På Sporet, København,
Tikøb Hobby, Tikøb
og Felderbanen, Kolding.

LOKOMOTIVET



Marts 1998-2003

5 ÅR



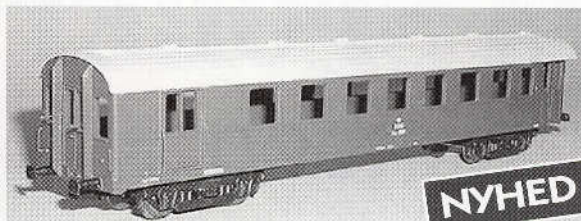
DSB litra CM

Personvogn med tagrytter, plade- eller listebeklædt, resinstøbt. Masser af detaljer.

Komplet byggesæt i spor H0 **Kr. 798,-**



Masser af tilbud og nyheder i anledning af vor fødselsdag!



NYHED

DSB person- og rejsegodsvogn Litra CLE (spor H0)

Tag og vognkasse støbt ud i ét (resin), vognbund med mange detaljer. Udstyret med 2,5 m træbogier (Hobby Trade) og Symobakortkobling. Helt nyfremstillet efter moderne metoder.

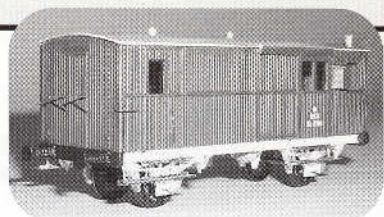
Komplet byggesæt med litreringer. **Kr. 550,-**

Treakslet TENDERDREV for damplokomotiver

SPOR H0

Med Faulhaber-motor og svinghjul, meget velkørende og stor trækraft.

Fås til både jævn- og vekselstrøm **Kr. 1.150,-**



Hatteæsker (rumpegeder)

til Scandia skinnebuser fra OHJ, GDS og HFHJ. Incl. bund og hjul

Kr. 294,-

... tusindvis af løsdele til selvbyg samt

KÆMPE RESERVEDELSLAGER

til ROCO, Märklin m.v.

DSB rejsegodsvogn Litra EH

NYHED

Tag og vognkasse støbt ud i ét (resin), bundplade med undervogndetaljer, dynamo, batterikasser m.v. Akselgaffler og -lejer i messing-pinol. Fås med og uden kukkasse, listebeklædt.

Komplet ubemalet byggesæt med litreringer. Spor H0 **Kr. 485,-**

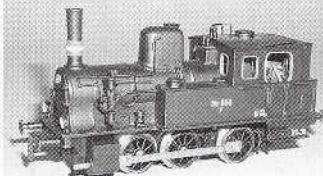
FÆRDIGBYGGET OG KØREKLAR

SPOR H0

DSB elektrisk lokomotiv litra EA

Moderne ellokomotiv på Märklin BR 120. Digital lys med micropærer, meget flot bygget og velkørende på fabriksnye maskiner.

Kr. 5.500,-



DSB F-maskine

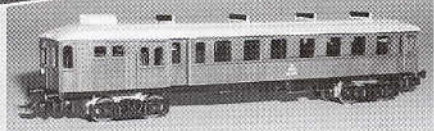
Overdel i resin for montage på Märklin 3029. Nu også med lav kulkasse.

Spor H0. **Kr. 485,-**

Litreringer

hertil **Kr. 35,-**

SPOR N



DSB Triangel motorvogn litra ML

Komplet byggesæt incl. undervogn med træk på fire aksler. Meget velkørende.

Begrænset oplag **Kr. 985,-**

S-maskine

Overdel incl. røgskærme.

Bygges på ARNOLD model **Kr. 450,-**

DSB damplokomotiv litra F

SPOR H0

Bygget på fabriksnye Märklin undervogne med Delta digital, brunerede hjul m.v., færdiglakeret og litreret, meget flot. **Kun kr. 1.750,-**

Vi har mange spændende og billige tilbud hele marts måned, ring og hør nærmere.

TIKØB HOBBY OG STØBERI

Hornbækvej 460 * 3080 TIKØB

Telefon mandag-fredag 8.00-16.00 • Tlf. 49 75 87 08

Åben lørdag 10.00-14.00 • Tlf. 49 75 97 27

Fax alle dage 49 75 87 19

Se også vores hjemmeside www.tikobhobby.dk

Vi sender overalt

PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør

TILBUD

ROCO DSB litra MY 1116

- 63 470 jævnstrøm DC, spor H0.
Normalpris kr. 1.448,-
Spar kr. 308,- **NU kr. 1.140,-**
- 69 470 vekselstrøm AC, spor H0.
Normalpris kr. 1.931,-
Spar kr. 466,- **NU kr. 1.465,-**
- 63 479 jævnstrøm med dekoder DCC-format, lastafhængig med lyd, spor H0.
Normalpris kr. 2.425,-
Spar kr. 560,- **NU kr. 1.865,-**
- 69 479 vekselstrøm med Motorola-format, lastafhængig med lyd, spor H0.
Normalpris kr. 2.425,-
Spar kr. 560,- **NU kr. 1.865,-**



TILBUD

Märklin DSB litra N 209

- 37846 vekselstrøm AC.
Dekoder med accelerations- og bremseforsinkelse, spor H0.
Normalpris kr. 3.295,-
Spar kr. 960,- **NU kr. 2.335,-**

Bestil så hurtigt som muligt, da oplagstallene er små.
Tilbudene gælder så længe lager haves, dog er seneste frist for bestilling 15. april 2003.



TILBUD

Märklin – DSB litra Ucs Aalborg Portland og SJ Ucs ICOPAL

- Sæt 46 621, spor H0. Normalpris 595,-
Spar kr. 206,- **NU kr. 389,-**

Forbehold for fejl, prisstigninger og oplagstal.

Vesterbrogade 165
1800 Frederiksberg C
Tlf. 33 23 16 17 . Giro 649-9376

E-mail: paaspor@mail.danbbs.dk
Hjemmeside: <http://www.paa-sporet.com>
Husk at tillægge PORTO kr. 56,- ved forsendelser

Åbent:
Mandag-fredag 14.00-17.30
Lørdag 10.00-13.00

Masser af nyheder til din modelbane...

Priser fra **79,-**

5012

Husk vi har stadig de populære banehuse på lager. Fås i flere varianter.

49⁵⁰

5015-17 Transformertårn i plastik med udførlig samle vejledning. Fås i 3 udgaver.

50,-

5006 Signalskab som samlesæt i plastik. 3 stk.

50,-

5018 DSB meldeklokke sæt med 3 stk. meldeklokker.

hobby trade

Tveervej 1 · 7000 Fredericia
Tlf. +45 2281 9473
Fax +45 7594 0106

www.hobbytrade.dk e-mail: hobbytrade@mail.tele.dk

En modelegnet jernbanefærge

M/F SVEA

Denne færge er - bl.a. flere andre - en modelegnet type for mj-ere, der dyrker epoke III, idet den i skala 1:87 bliver ca. 80 cm lang.

Da de civile skibsværfter omkring 1915 havde mangel på kapacitet lod DSB to færger bygge på Orlogsværftet i København. Den ene - M/F SVEA - blev leveret i 1921, oprindelig med navnet Fyn. Den indsattes på Lillebælts-overfarten.

I 1937 blev Fyn om-døbt til M/F SVEA, hvis navn er et poetisk udtryk for Sverige, og den blev derefter indsat på Helsingør-Helsingborg-overfarten.

I 1948 blev færgen let ombygget, men i 1958 blev den radikalt ombygget på Aalborg Værft, så den kom til at ligne en miniudgave af færgen Helsingør (og senere søsterfærgen Helsingborg). Ved denne ombygning fik SVEA helt nyt dieselmaskineri, idet de to dampmaskiner på 900 HK udskifte-

des med dieselmotorer fra B&W på 2240 HK. Med disse motorer kunne SVEA sejle lidt over 11 knob.

Færgen, der blev bygget symmetrisk (spejlvendt) med to stævne med skruer i begge ender, fik samtidig ny avertering, og af den oprindelige færge forblev kun skroget tilbage.

Mens søsterfærgerne DAN og KÄRNAN efter om-

bygninger fik oval lodret skorsten, så fik SVEAs en strømlinet skorsten med skrånende sider magen til førnævnte M/F Helsingør, leveret 1955.

Den ombyggede færge havde en sporlængde på godt 65 meter og kunne overføre 5-6 godsvogne hver med en længde på ca. 10 meter målt over pufferne. Kapaciteten til personvogne

var mindre, og til overfarterne benyttedes derfor kun de korteste danske og svenske person- og postvogne, og bl.a. de danske bogiepostvogne litra DA blev konstrueret så de ikke optog så meget plads på færgerne.

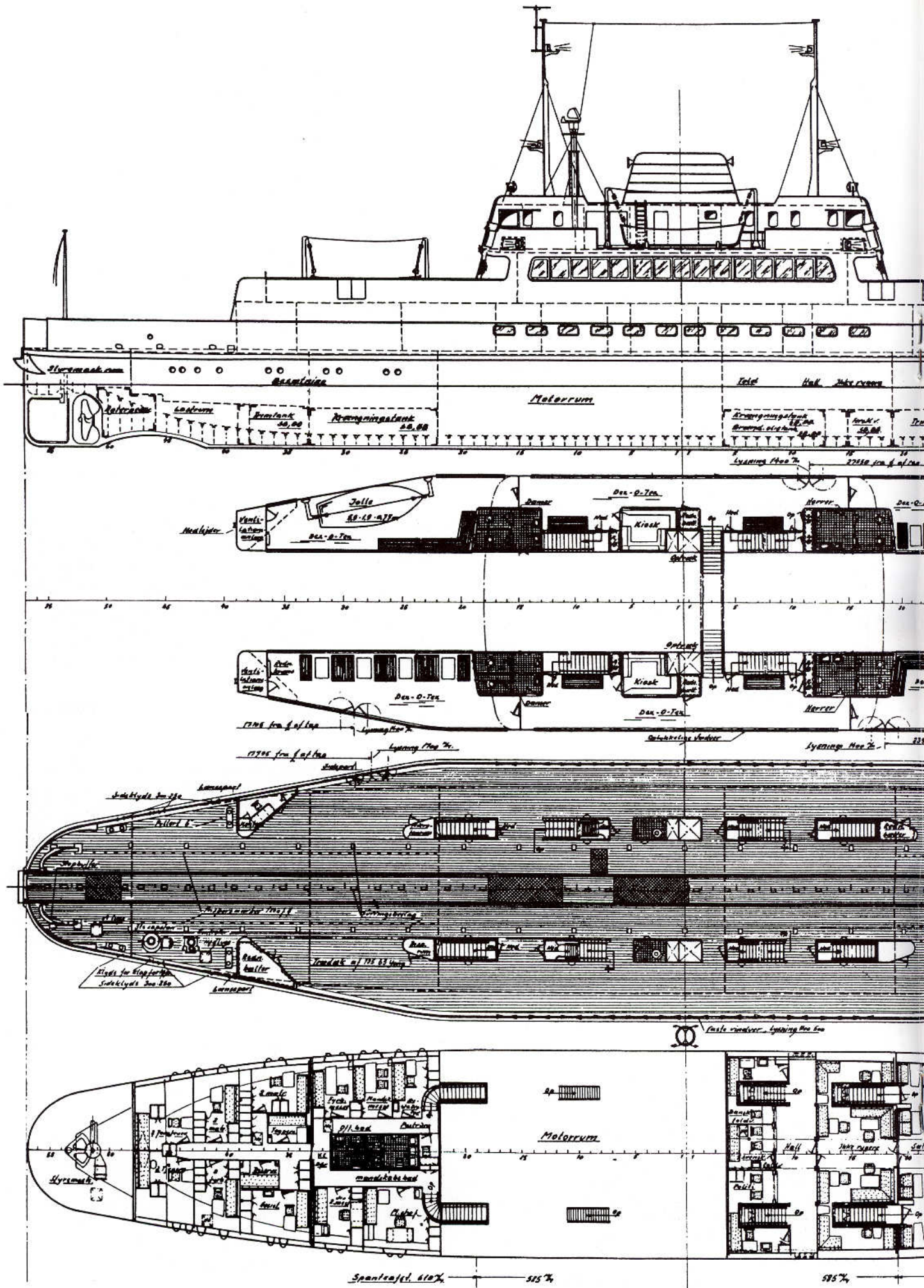
M/F SVEA sejlede på Helsingør-Helsingborg overfarten indtil 1976, hvorefter den lå ubrugt i Helsingør. I 1979 blev den slæbt til Nørre Sundby, hvor den blev op-hugget.

Tegningerne på omstændede sider er i skala 1:250, og ønsker man at bygge færgen i skala 1:87 skal alle mål multipliceres med 2,87 (287%), mens de til skala 1:160 skal multipliceres med 1,56 (156%). ■



M/F SVEA på vej ind i Helsingør havn efter en tur over Øresund, 1967. Færgen er symmetrisk opbygget med to stævne og porte, så den kan lægge til i begge ender. Foto: JS/DMJK.

M/F SVEA sejler ud af Helsingør havn på vej til Helsingborg, 1963. Foto: HBDS/PÅ SPORET.





Til venstre: Udgivelsen af HELJANs MO-vogn har naturligvis sat sit præg på det danske modeljernbanelandskab. Her ser vi et tidligere tiders velkendt "fænomen" på danske spor, gengivet hos mj-klubben H0-Aalborg. Det er et blandetog med MO på vej gennem landskabet med to CP-personovogne og en lukket godsvogn litra Hims. Den ensomt arbejdende person til venstre i billedet ænsset næppe det "raslende" MO-tog. Den gang var det jo almindeligt. H0-Aalborg kører i skala 1:87. Nysseligt!

Traditionen tro har vi modtaget mange spændende julekort fra mj-klubber og private. Og ligesom de forgangne år vil vi gerne vise øvrige læsere, hvad det er, man nyder rundt omkring i det danske mj-landskab, og gengiver et repræsentativt - af pladshensyn desværre kun et lille - udvalg af de tilsendte kort. Tak for alle hilser.

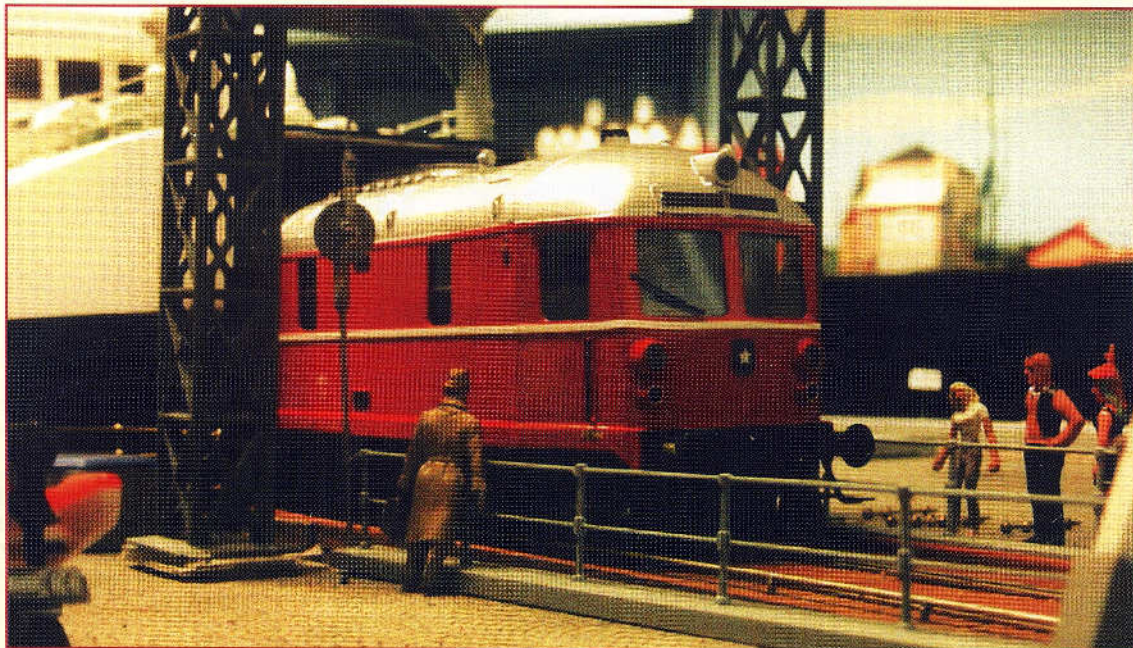
... skønhed De ikke aner - findes

Til højre: Fra mjk H0 Albertslund, der også kører i skala 1:87, har vi modtaget dette herlige julekort med landmanden, der er ude for at besigtige fåreholdet i sin MB lastvogn. På privatbanens spor i baggrunden holder en lille godsvogstamme, en beholdervogn fra Dansk Sojakage Fabrik, en lukket godsvogn litra Q og en litra PC med grus. For enden af sporet anes en "lidt afsporet" Q-vogn.

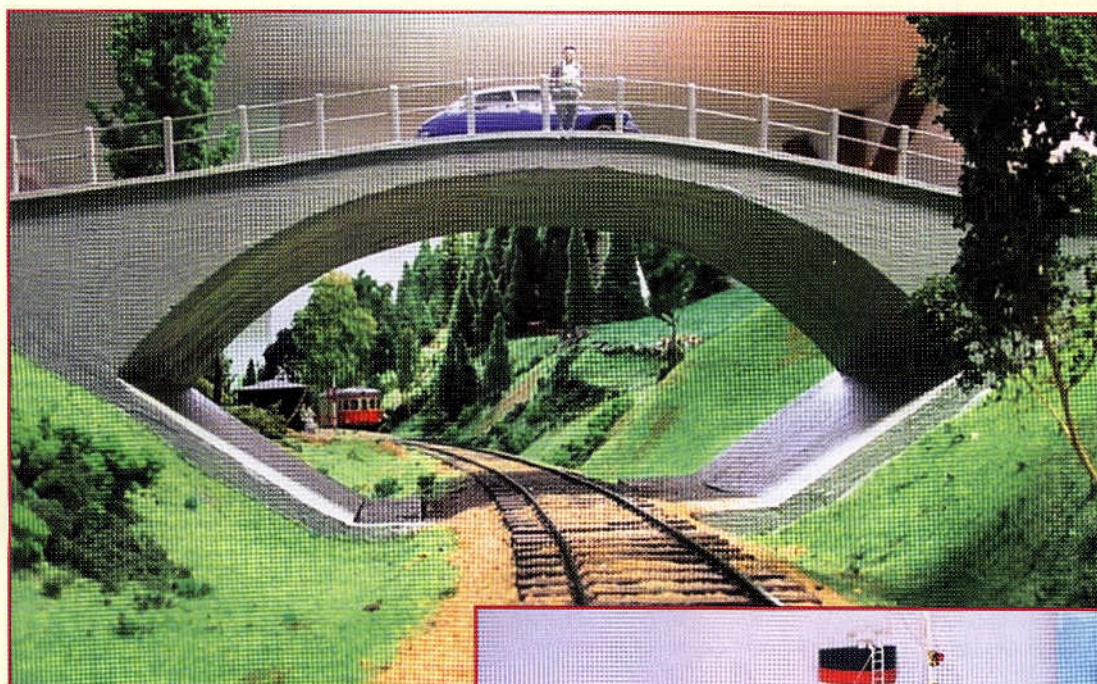


Til venstre: Mads og Susanne fra Trinbrættet, Århus, har igen mindet os om, at jernbaner, sne og jul hører sammen med et fint diorama fra privatbanen HBS. Det er den firkantede fra FRICHS, som slæber afsted med et godstog, hvor første vogn efter maskinen er en vogn fra DB læsset med juletræer til eksport sydpå. Jo, der skal lidt udenlandsk valuta i kassen, også når det er jul. I forgrunden afventer den røde Scandia-skinnebus på afgang. Det er juul...det er cool! Herlig julehygge fra Århus, fremstillet af Henrik Poulsen (skala 1:87).

Til Højre: Så er vi nået til de lidt større jernbaner, forstået på den måde, at det handler om modeljernbane i skala 1:45. Trods den store størrelse, så har DMJK alligevel plads til et ægte dansk hyggeligt færgemiljø med alt, hvad dertil hører, også personer, der ivrigt følger "marcipanbrødet" fra OHJ, der rangerer til/fra færgen. Alt hos DMJK er selvbygget: Spor, materiel, færger, anlæg o.s.v. - dog ikke personerne, men de selvmaleet (tror vi nok!).



langs de danske (modeljern)baner



Til venstre: Hvad skuer mit øje? En Daddelæske ved et jydsk trinbræt i det fjerne? Såmænd! Et herligt motiv med virkelighedstro landskab fra JMJK, der også bygger og kører i skala 1:45. Broen over jernbanen er en rigtig typisk gammeldags dansk vejbro... men er det tilladt at holde midt på den for at studere de spændende tog... og spærre for medtrafikanterne? Der vil hurtigt lyde utålmodige dyt.. dyt! Men snart må fotografen også flytte sig fra sporene når Daddelæskan sætter i gang.



Til højre: Til sidst - men sandelig ikke mindst - et skønt motiv fra Thy Jernbane Forening. Et snydefærganlæg med en halv, nej, kvart jernbanefærgen "Dronning Ingrid", hvor der rangeres ind på dækket under bagkulisserne. Jo, sådan kan man også omgå pladsmangel, når man nu absolut vil have en færgen på anlægget, der i øvrigt er opbygget i skala 1:87. Man kan læse mere om dette fine snydeprincip, bl.a. i LOKOMOTIVET nr. 47, side 20.

DSB olieforsyning for motorvogne og lokomotiver

Tekst af J. Dyrkilde, omarbejdet af TA

Tegninger af J. Dyrkilde, farvelægning TA



ges derefter med et dæksel, som fremstilles ved hjælp af en cirkelformet skive plastcard i passende diameter. Brug evt. en hultang til udklipning. Rørføringer m.v. fremstilles ved hjælp af 1-2 mm ståltråd el.lign. Stiger, løbebroer m.v. findes i rodekassen. Beholderne males sølvgrå, fx med Humbrol 11-sølv eller 56-aluminium eller i specialvognsgrå Humbrol 64.

Model af olieforsyningsanlægget

Læskuret: Dette kan selvbygges, fx i rillet plastcard. Taget kan være bølgeblik eller tagpap. Skuret kan males solignum-brun med gråt bølgebliktag, fx Humbrol 186-brun hhv. 64-grå. Hvis taget er belagt med tagpap kan benyttes 27-grå. Skurets vægge kan også være mørkerøde (som vist) eller DSB-grønne, og males med 73-rød eller 76-grøn. I øvrigt kan man nemt finde en lille egnet bygning i industrikatalogerne for tilbehør, der evt. ommales. Et kolonnehus fra Hobby Trade kan også benyttes, idet andre skure havde tag i spids facon.

Trærister: Hertil benyttes 1,0-1,5 mm rillet plastcard, der males slidt grå med sorte oliepletter. Træfarven kan være Humbrol 64-grå, mens olieeffekten med pletter opnås ved at dryppe brædderne med lidt Humbrol 85-sort mixet med et par dråber 25-blå og 60-rød.

Det åbne sporstykke ud for pumpestanderne eftergøres i model ved at fjerne svellestykkerne næsten helt ud til skinnestregene, og derefter male de tiloversblevne stumper i cementgrå fx med Humbrol 64.

Cementfundament til pumpestandere: Dette fremstilles i 1,0-1,5 mm glat plastcard. Males med Humbrol 64-grå.

Pumpestanderne (fig C): Disse fås i model fra diverse tilbehørfabrikanter (kig evt. i rodekassen). Standerne males i de ønskede farver, d.v.s. gul fra SHELL, blå eller orange fra GULF, grøn fra BP og hvid fra ESSO, alt efter leverandørvalg. Evt. påsættes olieselskabets logo på pumpestanderen, men det er ikke nødvendigt.

Slangeholder m.v.: Denne fremstilles i plastprofiler el.lign. Slangerne kan fremstilles i plastisoleret monteringsstråd el.lign, idet kobbertråden heri gør at slangerne beholder deres én gang givne naturlige form. Slangerne skal være grå eller sorte.

Anlægget bør "garneres" med diverse løsdele som olietønder, oliekanter m.v.

Nu har vi fået en model af MO-vognen fra HELJAN, og da vi i forvejen også har MY, MX, MZ og ME i model, så skal de naturligvis alle have faciliteter til påfyldning af olie, bremsesand m.v.

Hos DSB fandtes mange indretninger til varetagelse af motor-driften på de forskellige maskindepoter, bl.a. olieforsyningsanlæg. På hosstående tegninger kan man se eksempler på, hvorledes et mellemstort forsyningsanlæg kunne være indrettet.

Som lager for olie benyttedes oliebeholdere, der enten kunne stå oprejst eller ligge vandret, sidstnævnte gjaldt især mindre oliedepoter -og beholdere, vist i fig 1. Beholderne kunne også være nedgravede. Lagertankene placeredes som regel i nærheden af remisebygningen, men således at de var gemt lidt ad vejen.

Beholderne var som regel "indkapslet" i en cementkasse, der havde samme rumindhold som tanken. Kassen skulle tjene som opsamlingsbassin i tilfælde af læk og utætheder i selve tanken.

Olien pumpedes fra tanken over i lokomotivet eller motorvognen ved hjælp af en elektrisk pumpe, der var anbragt i en stander af almindelig type, ofte i en lidt ældre model, opstillet af det olieselskab, der havde den pågældende leverance.

Ved lidt større olieforsyningsanlæg stod oftest to pumper ved siden af hinanden, den ene var beregnet for motorvogne og rangertraktorer, der kun havde plads til få hundrede liter i tanken. Den an-

den pumpe var hurtigvirkende, og var beregnet til store diesellokomotiver, der kunne have op til et par kubikmeter olie i tanken (fig C).

Model af beholderne

Beholderne kan - hvis man ikke køber industrifremstillede modeller - fremstilles i elektriskorrør, der lukkes i hver ende med plastpadding og slibes pænt runde. Bassinet til oliebeskyttelse omkring tanken fremstilles i 1 mm glat plastcard (skala 1:160) og 2 mm i skala 1:87.

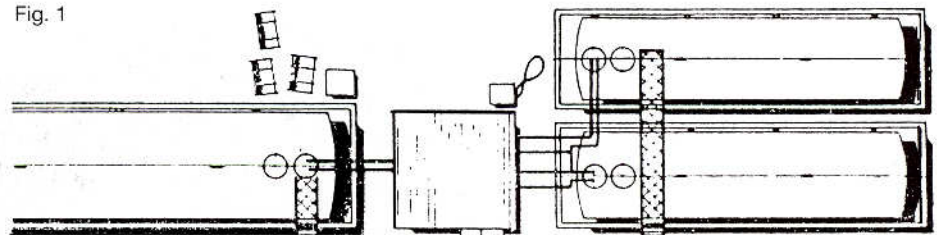
På toppen af beholderen anbringes domer for olierørforbindelser m.v. Her kan man bruge tomme kuglepennehylstre, der saves til i skiver og slibes runde for enden. Det gøres lettest ved hjælp af selvklæbende slibepapir, der anbringes midlertidigt på beholderen som slibemiddel. Dømen anbrin-

MO-remise

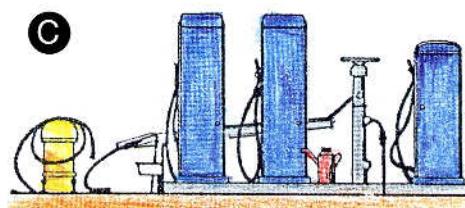
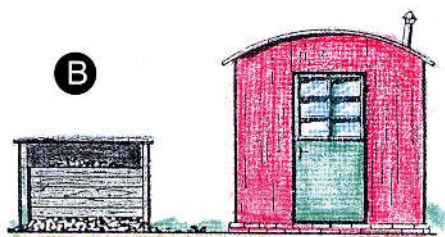
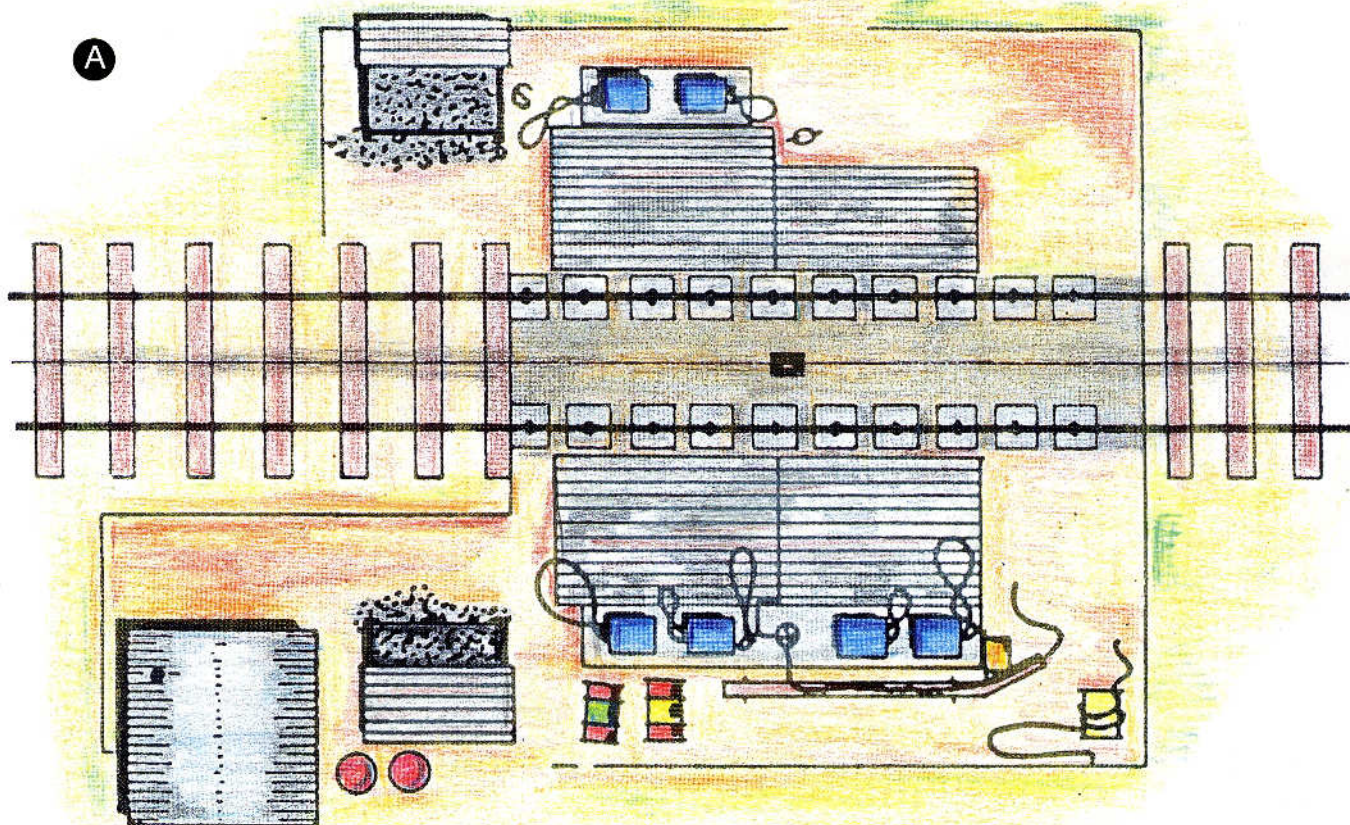
Egentlig bør man også anlægge en lille MO-remise i nærheden af olieforsyningsanlægget. Det kan nemt lade sig gøre, idet HELJAN i sit program under kat.-nr. 1761 har en model af enkeltsporet remise i røde sten, der uden videre kan benyttes til at huse en MO-vogn. Modellen er dog for kort til at MO-vognen kan køres helt ind i den, men da den kun skal fungere som pynt med MO-vognene hvilende foran den, kan den sagtens benyttes til formålet.

Remisen kan evt. ommales i gule sten eller hvidmales, det er op til eget ønske.

Fig. 1

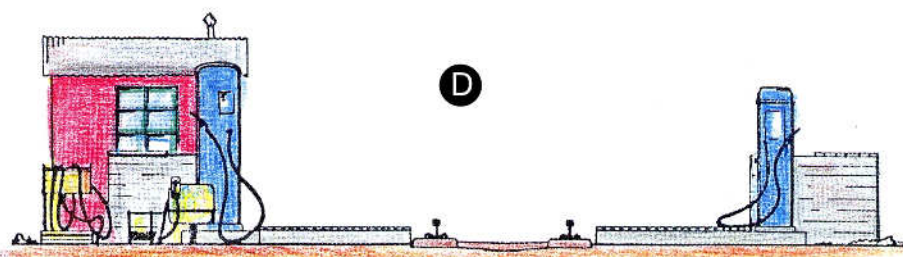


Plan over olielager på mindre DSB maskindepot (skala 1:160).



DSB olieforsynings- anlæg for motorvogne og lokomotiver

Skala 1:87



På fig A ses planen for det samlede anlæg for olieudlevering, mens de øvrige figurer B, C og D viser anlægget set fra siden m.v.. Bemærk, at pumperne optræder parvis.

Foruden pumpestanterne findes et par kasser med koks, der bruges for opvarmning i koksopvarmede personvogne, fx bi-vogne til motorvogne, skinnibusser eller til kakkelovne i postvogne. I postvogne arbejder personalet ofte både før og efter at en vogn har været benyttet i tog.

Ved den ene kokskasse ses et læskur for remisearbejderen, der står for udlevering af brændsel, fig B. Læskuret indeholder desuden et lille lager af optændingsbrænde, smøreolie og tvist og enkelte stykker værktøj.

Mellem pumpestanterne og spor ligger træriste, der skal hindre at personalet sopper rundt i oliepytter, fig A.

Hos forbilledet er området mellem de to skinnestrengene uden forbundne sveller og dækket enten med sand eller betondækken, som kunne opsuge spildolie. I midten af sporet er ofte - men ikke altid - indrettet et olieafløb, hvor spildolie kan sive ned til en nedgravet beholder. Skinnestrengene hviler på dette område på cementsokler.

For olieslanger, der ikke er i brug, er opstillet en stander med slangeholder (fig C), der skræner let nedad, så olien kan løbe ud ad slangen, når den har været i brug. Oliens siver som regel ned i en opsamlingsbrønd for spildolie (se foto på modsatte side).

A
Plan af olieudleveringsanlæg

B
Kokskasse og læskur,
set fra sporet

C
Pumpestantere, slangerender m.v.,
set fra sporet

D
Læskur, kokskasse og
pumpestantere,
set fra enden af sporet

TOGMODELLE

DSB private lukkede godsvogne
Skala 1:87; epoke IV

- Kat.-nr. 15 501: Fynsk Mælk 084 4 101-9 m/køleaggregat
- Kat.-nr. 15 502: Fynsk Mælk 084 4 102-7 u/køleaggregat
- Kat.-nr. 15 503: SAJYKA 081 6 001-5
- Kat.-nr. 15 504: SAJYKA 081 6 004-9
- Kat.-nr. 15 506: MAYO 807 4 101-5 m/køleaggregat
- Kat.-nr. 15 507: MAYO 807 4 102-4 u/køleaggregat



Primo januar 2003 udsendte TOGMODELLE sine modeller af de lukkede godsvogne fra selskaberne SAJYKA, MAYO og Fynsk Mælk, der var indregistreret hos DSB. Modelerne er ikke ommalede tyske industrimodeller, men udviklet helt fra grunden med nye værktøjer, således at man får en rigtig dansk og korrekt godsvogn fra denne epoke.

Grundmodellen er den samme for alle tre vogne, men bemalningen er indbyrdes forskellig, og et par af dem adskiller sig også fra hinanden med hensyn til påmonteret køleaggregat.

Grundmodellen er ramt præcist med hensyn til dimensioner. Næsten alle detaljer lige fra nitter, U-profiler, det specielle lukketøj på døre, dørreb, trin o.s.v. er medtaget. Der er dog

en lille mangel på undervognen, nemlig lidt bremsegrej og -omstillere, luftbeholdere m.v. - og vi kunne godt tænke os, at metalsamlingerne på taget var lidt svagt antydet.

Den højsiddende ranger-skruebremse med trin er perfekt i udformning, og er støbt i tilpas tynd kvalitet, som giver vognen det rigtige optiske indtryk. Der er selvfølgelig håndsving i bremsevingkassen, ligesom der er flere andre nøjagtige detaljer i gavlene, bl.a. køleaggregat på et par af vognene.

Modelerne leveres køreklare uden løsdeler, idet evt. smådetaljer er indstøbt i vognkassen, bl.a. bindeøjler for fastgørelse af vognen under færgesejls og håndlister.

For sammenkobling er vognene udstyret med moderne kortkobling med NEM-skakt; den er



svingbar monteret i bunden under hjulene, og drejer ubesværet ved passage af kurver. Der er anbragt lidt ekstra vægt i vognene, således at de får en tilpas tyngde under kørsel.

Bemalingerne og de enkelte firmapåtryk er generelt i top, dog er det blå felt omkring vognkassen på MAYO-vognen uheldigvis blevet alt for mørk blå, hvilket bl.a. gør de sorte påskrifter i feltet næsten ulæselige. Desværre er de sidstnævnte faldet temmelig uheldigt ud. Litreringerne er alt for brette, hvorimod de tekniske påskrifter og A-B-C-felterne er alt for volumnøse. Da de desuden er forkert placeret i forhold til hinanden, så virker påtrykkene optisk forkerte, og det er egentlig synd for en ellers vellykket model.

Vognene fra Fynsk Mælk fås både med og uden kølemaskine, og de er rigtig flotte med hensyn til det blå logo. Men

igen er typografi omkring litring og tekniske påtryk fejlagtige. Litreringer er for små og i forkert skriftsnit Helvetica (det skal være DIN 1451), mens de tekniske påtryk er for store. Ærgerligt! Reklameskiltet med påtryk i gavlen er derimod korrekt.

Også SAJYKA-modellerne er i top med hensyn til firmalogo, mens det atter halter gevaldigt med hensyn til typografi af litreringer og tekniske data. Størrelse og placering er igen forkert. Hertil skal tilføjes at al tekst står skarp og læsbar, og den benyttede skrifttype Helvetica er her korrekt, men det hjælper desværre ikke på helhedsindtrykket, når litreringer foreligger i ministørrelse og tekniske data er i overstørrelse. Det må kunne gøres bedre næste gang.

Se også anmeldelsen af søstervognen DSB litra 1blps på side 32. Læs mere om forbillenderne i LOKOMOTIVET nr. 45, side 3.



...så er der atter udsendt en model af MY i spor N, og det er igen MINITRIX, der står som producent.

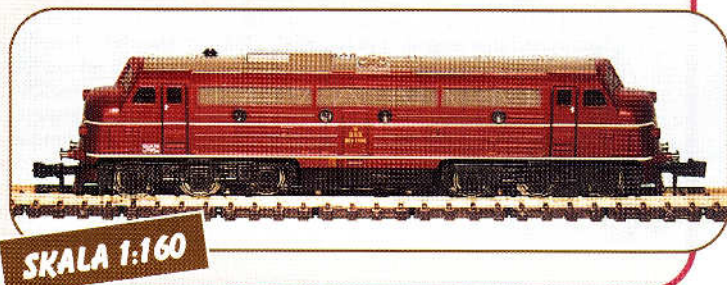
Grundmodellen er den samme som omtalt i LOKOMOTIVET nr. 68 (rød/sort katalog-nr. 12 721), så køreegenskaber m.v. er nøjagtig de samme. Derimod er bemalningen anderledes, idet den nu er kommet i en lækker DSB-vinrød lakering med gule vingehjul. Den vinrøde farve svarer meget nøje til DSBs farve, og er dermed helt korrekt i modsætning til den tidligere udgivne vinrøde MY, der alt for lys i kuløren.

Man har valgt at give modellen driftnummeret 1106, altså det samme nummer som den

gamle MY fra Märklin. Beklageligvis er modellen den sædvanlige norske MY med "pukkel" på taget og lidt anderledes detaljer ved oliebeholder m.v., hvilket næppe vil tiltrække den seriøse dyrker af GM-diesel, men andre mindre kræsne kan sagtens bruge modellen på an-

lægget. Vi har jo ikke for meget af trækraft i spor N.

Påtrykkene er næsten i top, skarpe og i korrekt typografi, bl.a. med en efterligning af NO-HAB-skiltet. Med hensyn til kørsel, så er den som for det øvrige TRIX-materiel, altså tilfredsstillende.



SKALA 1:160

VI HAR

**HØRT
&
SET**

Af Torben Andersen

TRIX

DSB diesellokomotiv
litra MY

Kat.-nr. 12 718; MY 1106
Epoke III

TRINBRÆTTET

ÅRHUS

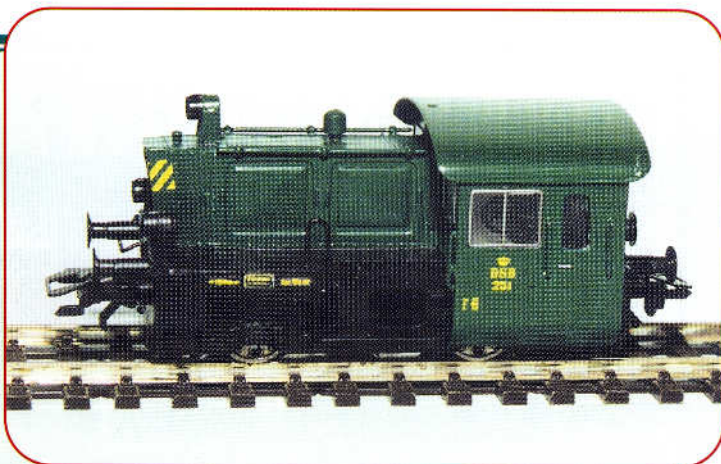
Moderne rangertrækraft
DSB køftraktor
Skala 1:87: Epoke III, IV og V
To- og treskinnedrift

Vi kan ikke undvære rangertrækraft på modeljernbanen, men hidtil har det været yderst begrænset, hvad industrien og køkkenbordsfabrikanterne har kunnet levere.

Men nu er TRINBRÆTTET Århus kommer til undsætning, idet man herfra nu kan levere moderne DSB trækraft i form af de kendte små 2-akslede traktorer, kaldet køf.

Modellerne er udgivet til både to- og tre-skinnedrift. Märklin

Tof! Tof! Køf! Køf!



kat.-nr. 36 804 leverer grundmodellen til tre-skinnedrift, mens TRIX danner basis for to-skinne-udgaven.

Modellerne er på flere punkter ændret væsentligt, således at de på forbløffende vis kommer til at ligne DSBs køf, bl.a. er fronten indsnævret med FRICHS-skilt, fodpladen er forlænget og ændret, taget er omformet til korrekt facon og førerhuset har fået kasketskygger. Dørene er plane og vinduet er ændret i overensstemmelse med forbilledet.

Modellerne fås både i den ældre grønne - oprindelige - udgave med gul kronelitrering, altså til epoke III, og den rød/sorte udgave fra medio 1980'erne (epoke IV/V) med udstødningen ført hen over førerhuset. Den rød/sorte fås også med den grønne streamer påskrift GODS under DSB (epoke V)

Begge modeller er smukt udført, og er forsynet med AnDi-dekoder, og kører lydfrit og langsomt...en rigtig god og brugbar rangertraktor.

ROCO

DSB diesellokomotiv litra MY

Skala 1:87; epoke IIIc/IVa

Når dette læses, så skulle ROCOs model af DSBs diesellokomotiv litra MY være i handelen, idet den er programsat til salg i uge 6. Men alt kan jo ske!

Modellen udgives i den vinrøde lakering som MY 1116 med rilleudstødning. Når man har valgt en model med denne udstødning, er det for at få en lidt anderledes udgave en HELJANS, der som bekendt har oval rørdstødning. Det må siges at være noget af en luksus for danske mj-ere, at man nu pludselig kan vælge mellem flere typer MY, men det skal vi jo kun være glade for.

Nummeret MY 1116 kan umiddelbart lyde lidt besynderligt, idet netop MY fra serie II leveret til DSB i 1956-58 havde oval udstødning. Men MY 1116 blev i 1959 forsøgs-mæssigt ombygget til at have rilleudstødning, hvilket den havde til og med 1981, så med denne model bliver der altså mulighed for at køre korrekt i både epoke IIIc og IVa.

Motor, lakering og litrering, dimensioner m.v. er i den sædvanlige ROCO-topkvalitet, og alle smådele som håndbøjler, vinduesviskere m.v. - bortset fra trykluftslangerne - er påmonteret fra fabrikkens side. MY 1116 leveres også til Märklin-drift.

ROCO

DSB 8-vogns lyntog

Skala 1:87; epoke IIIc/IV

DSB litra MA-AM-BM-BS/BS-BMk-AM-MA

...så er der atter godt nyt fra ROCO til alle, der elsker at køre dansk, og denne gang er det en ikke helt almindelig model, som ROCO sender i handelen sidst i dette år. Det drejer sig nemlig om en model af 8-vognslyntoget litra MA fra DSB, hvis forbillede blev anskaffet fra 1963, og var i drift indtil sommeren 1991.

Grundmodellen bliver ROCOs tyske TEE-

sæt, som mange mj-ere allerede har benyttet til ombygning ved hjælp af diverse løsdeler fra køkkenbordsfabrikanterne. Men det bliver nu ikke bare en ommalet model, ROCO sender i handelen. Nej, man har besluttet at lave værktøjerne om, således at alle vogne bliver helt identiske med forbilledets, d.v.s. at de enkelte vogne ændres, så de 100% kommer til at svare til DSBs MA-sæt, bl.a. med korrekt styrevogn litra BS, autentisk snudeform på MA-motorvognen, den rigtige vinduesinddeling i kioskvognen o.s.v.

Lyntoget udgives i to sæt, således at man alt efter økonomisk formåen - eller plads på anlægget - kan anskaffe sig et sæt ad gangen d.v.s. et 4-vognsæt bestående af MA-AM-BM-BS eller/og et 4-vognsæt oprangeret MA-AM-BR-BS eller begge sæt samtidigt.

Sættene kommer ikke alene i den røde udgave med gult vingehjul og kronelitrering, men også som Sølvpielen med stort rødt DSB-logo. Det bliver lyntoget i rød til epoke IIIc/IVa, der udsendes først, hvilket er planlagt til 3. kvartal 2003. Senere følger sølvudgaven til epoke Vlb. Begge fremstilles til to-skinnedrift (DC) såvel som til Märklin (AC).





...for første gang!

TOGMODELLE

**DSB nærtrafikvogn
med 1. klasse litra An**
Skala 1:87

TOGMODELLE leverer som bekendt hele serier af DSBs nærtrafikvogne litra Bns/Bn og varianter deraf. Sidste skud på Bn-stammen udsendtes i december 2002, hvor udgaven med 1. klasse litra An - og varianter deraf - blev sendt i handelen... og det er første gang nogensinde at vi får en ægte dansk vogn med 1. klasse i model. Det er et rigtigt godt initiativ af TOGMODELLE, for nu kan vi køre regionaltog som hos forbilledet. Tillykke til os alle!

Modellen er kort og godt i samme fine kvalitet som søstervognene litra Bn, Bns m.fl. TOGMODELLE har selvfølgelig lavet helt nye værktøjer, bl.a. så modellen har det færre antal vinduer, som svarer helt til forbilledets An-vogne. Man har også omarbejdet undervognen så detaljerne svarer til forbilledets litra An. Ligeledes er apteringen (indmaden) ændret, så modellen bliver en tro lille kopi af forbilledet også med hensyn til indretning med "større benplads", mellem-perron, toilet o.s.v.

Modelerne har flot detaljeringsgrad af foldedøre, trin, håndlister m.v. Gummivulsterne i gavlene er - som på tidligere udgivne modeller af litra Bns og Bn - dog stadig for smalle, mens overgangspladerne helt korrekt er flyttet længere ind i gavlenes døråbning. I gavlene er markering af røde slutlygter.

Bogierne er samme Minden-Deutz-type som på søstervognene litra An, Bns m.fl, d.v.s. en smule forkerte med hensyn til detaljer, og man skal stadig selv montere dynamotræk m.v., der er vedlagt som løsdele. Vejledningen i påsætning af disse er generel OK, men stadig lidt gådefuld med hensyn til visse - overskydende? - dele.

Vognens røde bemaling og påskrifter er i top, dog står de



gule tekniske data og litreringer en anelse for svagt, men ligger inden for det acceptable. Den gule 1. klasse stribe over vinduerne står flot, den er måske en smule for smal, men giver vognen netop den ekstra optiske detalje, der adskiller typen fra de al-

mindelige Bn-vogne. Taget er igen malet i mørk grå, helt korrekt for denne type vogne.

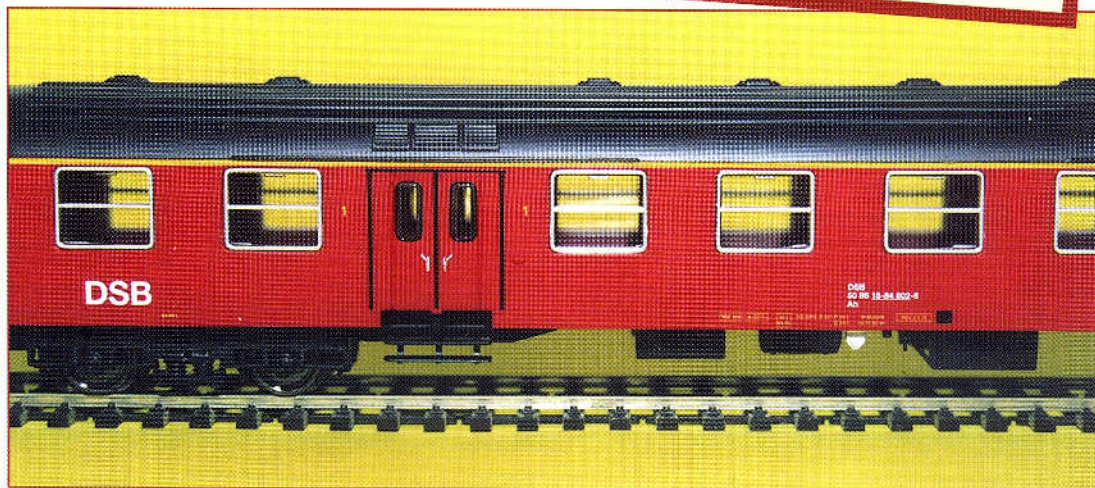
Der er også tænkt på epoke-V-kørerne, idet TOGMODELLE har fremstillet varianterne litra Ban og BDan uden gule 1. klasse striber, der sattes i drift fra sommer 1991, bl.a. en udgave med cykellogo. Disse skal benyttes sammen med styrevognene litra ABns og ADns, der tidligere er udsendt fra TOGMODELLE.

Også en model af den gule udstillingsvogn fra firmaet EXPO litra Uaks-x, som er baseret på en tidligere litra An, er der blevet plads til i Togmodelles program, bl.a. har denne - som forbilledet - fået blændet nogle vinduer. Bemærk, at denne model kun er fremstillet i et oplag på 50 stk.

Man kan læse lidt mere om forbilledet litra An i LOKOMOTIVET nr. 72. Vær opmærksom på, at at placeringen af apparatkasserne på vor tegning af undervognen desværre er blevet spejlvendt. Togmodelles model har de korrekte placeringer.

Kat.-nr.	Litra og nr.	I drift	Bem.
14 505	An 50 86 18-84 600-2	1972-74	
14 506	An 50 86 18-84 601-0	1972-74	Rød med kronelitrering
14 507	An 50 86 18-84 602-8	1974-91	Rød med kronelitrering
14 508	Ban 50 86 28-76 603-5	1991-92	Rød med designlitrering
14 509	BDan 50 86 82-76 612-8	1992-93	Rød, 2. klasse
14 510	BDan 50 86 82-76 606-0	1992-97	Rød, 2. klasse m/cykelrum uden cykellogo
14 511	Uaks-x 84 86 93-50 004-5	1996-*)	Rød, 2. klasse m/cykelrum og cykellogo
			Gul udstillingsvogn EXPO

*) Stadig i drift pr. 1. januar 2003



DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136



**BACHMANN - LGB - LIMA
FLEISCHMANN - MÄRKLIN**

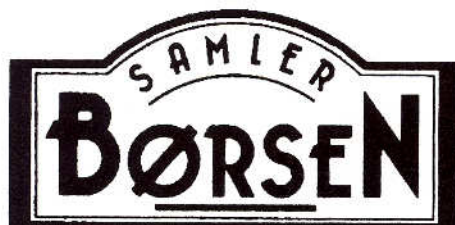
Molak og TesTors
Busch - Vollmer - Kibri - Heljan

*Herudover alt til kreativ hobby
for hele familien*

Vi sender overalt

*

Forbrugsforeningen - Accept Kort - Eurocard - Mastercard
- og Diners Club kort modtages gerne.



Velkommen i Københavns største
og mest velassorterede forretning for
Modeltog - Modelbiler - Motorbøger -
Videoer og Jernbanebøger

SamlerBørsen

Jacobys Allé 2-4 (hjørnet af Pile Allé 15)

1806 Frederiksberg C

Tlf. 3325 4022 Fax 3325 0622

Åbent hverdage kl. 12-17.30

Tirsdag lukket - Lørdag kl. 10-13

www.samlerboersen.dk

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

ÅRHUS

Blomster til konen eller ...

HOLSUNDS årbog: "På Sporet af 2002" 180,00 kr. og **Banebøger** "Jernbaneliv IV" - Minder fra Jernbanens Guldalder 299,00 kr. **JM-Film** "Marcipanbrød 50 års jubilæum" 159,00 kr, "DSB Museumstog 2002" 189,00 kr. og som DVD 199,00 kr.
Grimstrup Video: "Strejftog VII" 285,00 kr. samt "Cuba 2" og "Cuba 3" 190,00 kr.

ROCO-NYT: DSB MY 1116 i brun med rilleudstødning. I løbet af efteråret kommer MÅ-lyntog med vingehjul og senere som staniol-lyntog. Alle kommer med lyddekoder med originallyd, også til Märklin-drift.

ROCO har lavet en lille serie **patinerede godsvogne**. Vælg mellem DSB Gs epo III og 3 epo IV-vogne: DSB E, Fcc og Hbillns. Priser mellem 109,00 og 208,00 kr. - et godt tilbud - ikke meget dyrere end almindelig udførsel. meget begrænset antal.

MO løsdele til **HELJANS modeller**: TRINBRÆTTET Århus har fremstillet et filigrant sæt ark med alle dele til MO og CPS - gør modellen rigtig flot: frontgitter, vinduesvisker, overgangsgelænder m/kæder, fløjte m.v. 118,00 kr.

NYE DSB MO 1828 og 1878 med selvfarvet tag og **MO 1853 og 1890** med gråt tag.

DSB litra IKA INTERFRIGO: Næste variant af DSBs hvide kølevogn, nu som litra lcs fra slutningen af 1960'erne. Kun 148,00 kr. Senere kommer andre varianter af denne kølevogn, bl.a. oprindelig IKA med andet nummer samt DSB lcs/FDB-Danefrost.

HOBBY TRADES transformatorårne er endelig kommet, grøn fynsk, grå jysk og lysegrå sjællandsk, 49,00 kr. pr. stk. Herfra er der også kommet sæt med 3 stk. **signalskabe** 49,00 kr. og 3 stk. **meldeklokker**, som stod ved alle stationer og overkørsler i gamle dage 49,00 kr.

To sæt til DSB litra N. Nyudviklet sæt i detaljerede messingstøbte dele. "Lille sæt" til oprindelig N: Slampotte, sikkerhedsventiler, luftbeholder, luft- og cylindermorapparat samt ætsede dele af stiger og flanger/konsoller. "Stort sæt" til senere udgave af N-maskinen, hvor der desuden er vedlagt i støbning: Frontplove, "havebænk", røggarmerdøre og i æts: Røgskærme, flange og dæk over løbehjul samt frontskilt med skruer (uden påskrifter).

TOGMODELLEs Iblps-vogne er kommet. Vælg bl.a. mellem to almindelige brune driftvogne, brun tjenestegodsvogn og brun Sydjysk Kartoffelsektion. Desuden de mere spraglede vogne: Fynsk Mælk, SAJYKA og MAYO, alle med forskellige literinger/numre. leveres med hjul for jævnstrøm eller Märklin. Priser mellem 229,00 og 259,00 kr.

DSB litra CC, vinterens store HELJAN NYHED. Denne vogntype passer sammen med P-maskinen og brune MY og MX. Det var den store landsdelvogn før B-vognene. Den kommer med flere numre og epoke-varianter.

Nye biler fra RIETZE: Ford Cargo med POLITI-kontor 98,00 kr. Ford Transit kassevogn m/forhøjet tag som FALCK REDNINGSVOGN og med alm. tag som "Dyrenes dags - Dyreambulance - Kaldes gennem Falck", begge 75,00 kr. pr. stk.

Opel Astra stationcar som hvid med blå/rød "TELE Danmark" 64,00 kr.
Fra BUSCH: Mercedes, stor kassevogn "3x34 Transport" i deres karakteristiske lysegrønne farve med grøn, sort og hvid tryk 124,00 kr.

Specialfremstillet for TRINBRÆTTET ÅRHUS

DSB litra P postvogn, både med og uden tagvinduer, både brun og rød. Og DSB litra A 1. kl. og litra AB 1/2. kl. personvogne i både brun og rød. Denne serie passer længdemæssigt til ROCOs B- vogne.

Ældre **DB INTERFRIGO-vogn** med numre som kørte herhjemme i 1960'erne. Den er opbygget på et ældre udgæt sæt fra AIRFIX, som er færdiglavet af min modelbygger med speciallavede ætsede platforme og transfer. Monteret med KKK 448,00 kr.

DSB køf opbygget på basis af Märklin og jævnstrøm-TRIX med korrekt dør, ny front, lang fodplade og nyt tag. Både grøn og rød/sort, flot literet 2198,00 kr.

DSB S-tog, flot ny serie MM/FS med frontvinduer af "brille- typen" med alu.rammer. 5-polet ROCO-motor og gear, digitalstik - for Märklin med ANDI-dekoder 5900,00 kr.

SPOR N: MINITRIX DSB brun MY, introduktionspris kun 998,00 kr.

Hele WIKINGS sortiment i N-biler. Metalstøbte epo II-III 48,00 til 118,00 kr.

*Aktuel nyhedsbrev medfølger alle forsendelser.
Disse nyheder og meget mere kan ses i butikken
og på www.trinbraettet-aarhus.dk*

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Mads Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet-aarhus.dk
aarhus@trinbraettet.dk

Mandag lukket.
Tirsdag 13.00-19.00
Onsdag 13.00-17.30
Torsdag 13.00-17.30
Fredag 13.00-18.00
Lørdag 10.00-13.00

Er der travlt tager telefonsvarer/fax imod besked
Sjællænderne har nu let ved at komme tur/retur - gi' dig go' tid.

Butikken bugner med varer,
også en masse som du ikke ser andre steder.

ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE

TRINBRÆTTET ÅRHUS

DSB S-tog

Serie II

Skala 1:87; epoke IV/V

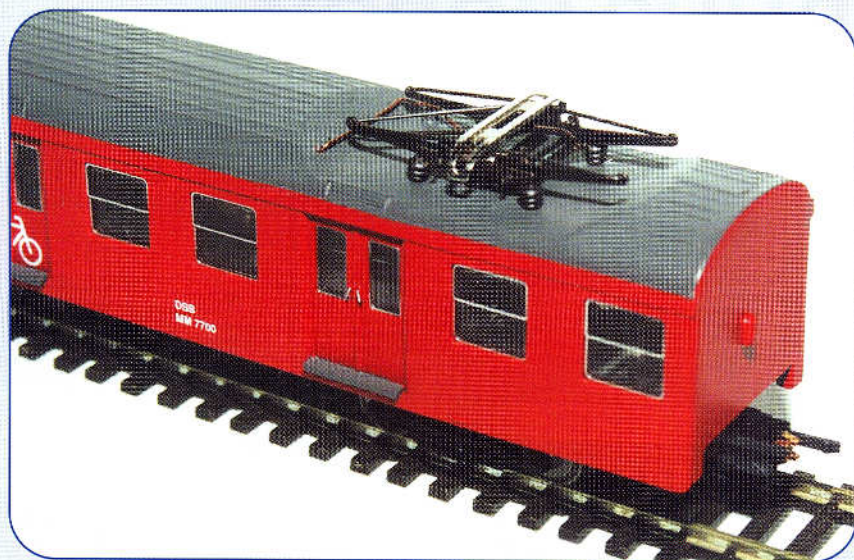


Foto øverst: Tagdetaljer fra motorvognen litra MM 7700. Pantografen (kaldet "Fugleburet") er i yderst filigran udførelse, og er helt som forbilledets.

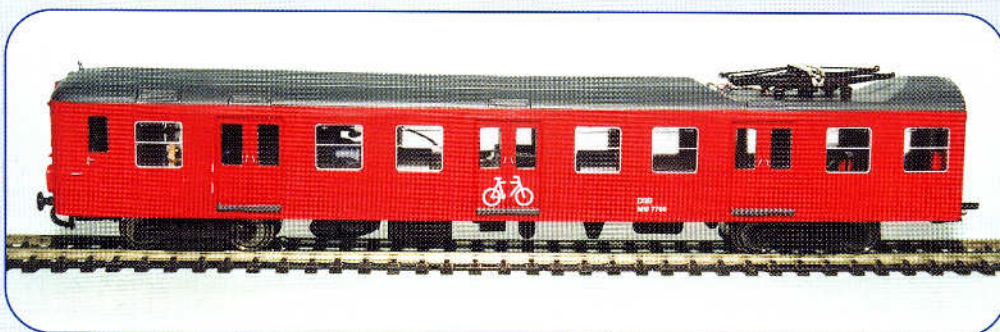
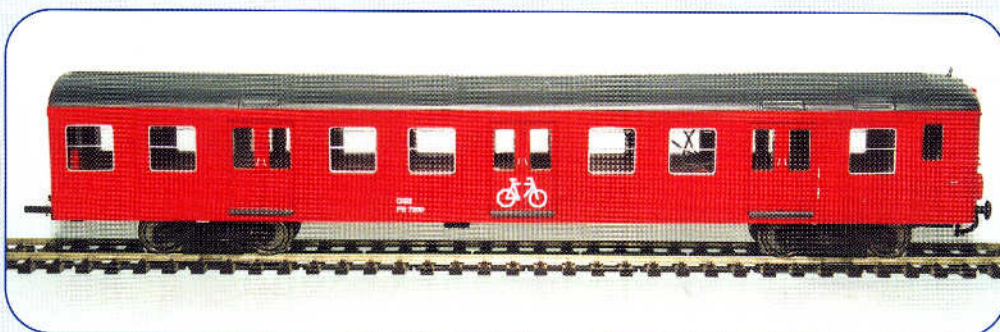


Foto øverst til venstre: Motorvognen MM 7700 set fra siden. Vognen har komplette undervognsdetaljer, og foreligger i epoke V-udgave med moderne hvid cykellogo.



Nederst til venstre: Styrevognen FS 7200 i smuk udførelse til epoke V. Vognene sammenkobles med ROCOs lyskoblinger.

Herunder: Fronten på styrevognen litra FS 7200, hvor man tydeligt kan se alle detaljer som lygter, "briller", vinduesviskere m.v.

Er man tilhænger af storby-traffic med S-tog, jamen, så er det bare at gå i gang. For nu kan man få modeller af DSBs populære røde S-tog af 2. generation. Det kommer dog noget overraskende bag på os, at et Århus-firma skulle beskæftige sig med lidt "københavneri". Men sådan er der heldigvis så meget. Så nu kan man som nævnt altså køre bytrafik, hvis man er til storby-anlæg, hvor togene slanger sig ud og ind mellem husene...og så kan man lige tidsmæssigt korrekt nå et få et par sporvogne til at rulle nedenunder. Old times are back!

Modellerne, der beklageligvis - men forståeligt - kun er fremstillet i begrænset antal er håndbyggede modeller ud fra resin-støbte overdele, der er fremstillet på basis af fræsede sider, således at vinduer, døre og hjørner er plane og vinkelrette.

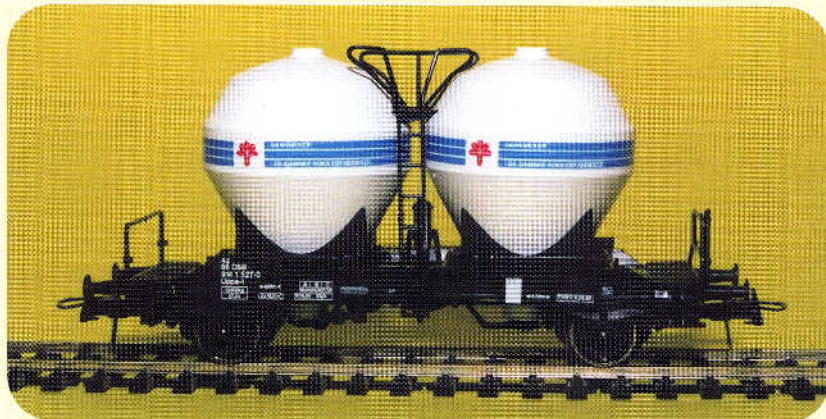
Modellerne har konstantlyt med

lysskift, både som digital og analog. Vognsættet sammenkobles med ROCOs fire-polede strømkobling, og alt drivværk er fra ROCO. Det gælder såvel den fem-polede motor med svinghjul, gearbog og løbebogie. Modellerne er sprøjtemalet og påsat i epokerigtige litreringer, logo, piktogrammer m.v. Der kan også fås løse destinationskilte.

S-toget leveres til såvel toskinne-drift (DC) som til Märklin (AC), med og uden "såkaldte" briller (metalrammer omkring frontvinduerne), og selvfølgelig er motorvognene litra FM påsat filigrane pantografer for strømoftag.

Billederne viser udgaven med "briller" (epoke IVb/V) til Märklin. Sættene er muligvis udsolgt, når dette læses, men så må man til gengæld nyde synet de meget fine modeller på billederne. Lækkerier er det jo!





TOGKÆLDEREN, Tåstrup

Selvtømmende beholdervogn fra DSB

Skala 1:87; epoke IV
De Danske Sukker Fabrikker
litra Upps-t 914 1 527-0

TOGKÆLDEREN i Tåstrup har udsendt en model i begrænset oplag af DSBs selvtømmende beholdervogn litra Ucs, tilhørende DDSF, hvor den dog havde litra Upps-t. I alt havde DDSF femten vogne af denne type i drift op gennem 1980'erne.

Det skal med det samme siges, at det er en vanskelig opgave at fremstille en model af denne slags, ikke så meget på grund af de kegleformede beholdere, men mere af hensyn til de meget komplicerede rørføringer, haner, studser m.v. til fyldning og tømning af vognene. Man har derfor også undladt at gengive alle disse dele på korrekt vis, hvilket også ville have gjort den uforholdsmæssig kostbar at fremstille. Men set på anlægget - og i et tog - er illusionen dog helt i orden, og evt. forbedringer må man selv pusle med.

Vognens hoveddimensioner er generelt som hos forbilledet, dog er akselafstanden ikke præcis, idet man har benyttet

en grundmodel fra ROCO, nemlig kuglebeholdervognen litra Ucs (kat.-nr. 46 862), men det snerper fint hen mod lang akselafstand som hos litra HD/Gklms, der blev benyttet som undervogn hos forbilledet. V-armering må man selv montere, og her kan man hente hjælp hos fabrikanter af ætsede løsdele.

Beholderne er lavet i drejet massiv plast, der giver vognen en god vægt. Litreringer og logo er påsat i selvkøbende transfers, der er i læsbar og tilfredsstillende teknisk kvalitet. Logoet med stilleret sukkerkrystal i rød m.v. ser godt ud. De benyttede skrifttyper m.v. er som hos forbilledet.

Også revisionspåskrifter er der blevet plads til, og man skal således "kun" selv påsætte ekstra rørføringer, V-armering og en ekstra lejder på modsatte side af modellens stigeopsats. Magter man ikke dette, så kan modellen dog uden problemer bruges som den er.

Til sidst vil vi lige gøre opmærksom på, at denne model også kommer fra TOGMODELLE i efteråret 2003. Læs mere i næste nummer.

(Se nærmere omtale og tegning af vogntypen i LOKOMOTIVET nr. 62)

5 års fødselsdag

TIKØB MODEL OG HOBBY kan i marts måned fejre 5 års fødselsdag på Hornbæk-adressen i Tikøb. Ja, tiden går hurtigt! Kim Møller, der er indehaver af den "lille", men driftige forretning i det nord-sjællandske, har siden åbningen været utrolig flittig, ikke alene med at levere standard-mj-varer, men også med at udvikle modeller til dansk modeljernbane. I de fem år er det blevet til et utal af modeller i spor H0 og N, hvilket tydeligt fremgår ved at kigge i tidligere numre af LOKOMOTIVET.

Og han ligger fortsat ikke stille, idet han i denne måned tilbyder et utal af spændende nyheder - for uden alle de gamle velkendte ting. Sidstnævnte gælder ikke mindst alle de tusinde løsdele og "glemte" modeller, han har på la-

ger...endnu. Men nu bliver der ryddet op for at disse kan komme mj-erne til gode.

Af nyhederne - hvoraf vi desværre kun har plads til at nævne et par få - finder man bl.a. byggesæt til DSBs personvogne litra CLE og rejsegodsvogne litra EH i skala 1:87, alt designet og fremstillet ved hjælp af computerstyrede maskiner. Her finder man også de nyeste modeller af litra F bygget specielt til Märklin-kørerne. De nævnte modeller er til epoke III-folket, men epoke IV- og V-dyrkerne er sandelig ikke glemt. Her kan TIKØB bl.a. tilbyde et flot velkørende EA-ellokomotiv fra DSB.

Her fra LOKOMOTIVET skal lyde et Hip-Hip-Hurra for TIKØB MODEL & HOBBY med stort held og lykke de næste fem år.

Modeltog

køber man da på internet

Hos toget.dk har vi et stort udvalg i de førende mærker af modeltog

märklin

FALLER

hobby trade

Roco

Auhagen

HELJAN

TRIX POLA

AWM
AUTOMODELLE

Kun hos toget.dk

DSB litra F

(bygget på ny Märklin 30 295 med dekoder for Delta- og DIGItaldrift)

DSB litra F 477

som model og hos skrothandleren



Kr. 1.088,-

Kontakt os på toget.dk eller ring på 70 25 81 50 for yderligere information og bestilling

www.toget.dk

Tlf. 22 89 72 50 el. 70 25 81 50

Smånyt fra HELJAN

DSB LITRA CC: Udsendelsen af DSBs personvogn litra CC er blevet udskudt. HELJAN havde håbet at få den i handelen i februar- marts 2003, men den er blevet forsinket grundet fremstilling af andre modeller (bl.a. engelske). HELJAN forsøger at få den klar til udsendelse i 2. kvartal 2003, men det mest sandsynlige tidspunkt er i 3. kvartal 2003.

Der er allerede nu lagt et stort arbejde bag modellen, bl.a. har man fremstillet nogle flotte prøvestøbninger af vognkasse (body), tag m.v., der er vist på diverse udstillinger i efteråret 2002 og foråret 2003. Disse støbninger lover godt for det færdige resultat. Modellen, der bliver en gengivelse af CC- serien fra 1950-53 (nr. 1109-1148) bliver komplet med interiør, d.v.s. kupeer og sidegang og alle detaljer lige fra tag-ventiler, trin til firkantede puffer o.s.v.

DSB LITRA PR: Man er i fuld sving med projektet omkring damplokomotivet litra PR 908. HELJAN har i løbet af år 2002 været på omfattende besøg hos DSB Museumstog for at opmåle og fotografere museets PR-maskine. Man er nu i fuld sving med at konstruere den på CAD-CAM. Modellen forventes at ligge klar på forhandlerens diske i 1. kvartal 2004.

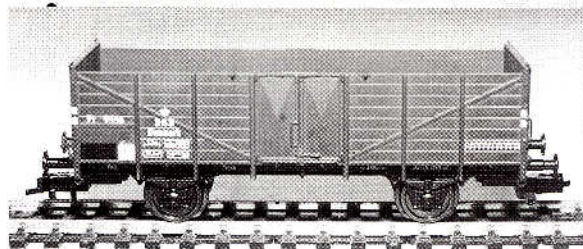
Og så lige til sidst: Tilsyneladende var alle PR-maskiner forskellige med hensyn til

tenderudformningen, men i forbindelse med anden research har vi fundet fotos af PR 905, der viser at denne var magen til PR 908. Så der er altså to muligheder for korrekte maskiner ud fra HELJANs model.

Ellokomotiv litra EG: Også produktionen af det moderne godstog-lokomotiv DSB/ Railion litra EG går næsten planmæssigt, idet man i efteråret 2002 har lavet prøveskud af body m.v., og modellen skulle være færdigproduceret og i handelen i løbet af 2. kvartal 2003.

DSB litra MO: Det går forrygende godt med salget af MO-vognen fra 1800-serien. HELJAN sendte allerede i december 2002 nye oplag af samtlige MO-numre i handelen, og i løbet af 2. kvartal 2003 følger udgaven med sølvfarvet tag og nye numre, der bliver MO 1828 og 1878 (jyder). Endvidere gendendes MO med gråt tag, men med nye numre: 1853 (jyde) og 1890 (sjællænder).

Alle ovennævnte modeller er i skala 1:87.



DWA-Hobby DSB litra PT 9556 Epoke IIIb; skala 1:87

Gennem årene har DWA udgivet en række af de åbne højsidede godsvogne DSB litra PT og PTR i model. Disse blev fremstillet i et begrænset oplag, og er forlængst udsolgt.

Nu er DWA ved at genoptrykke begge vogntyper, og i januar 2003 kom den første i rækken, den højsidede åbne vogn litra PT med nyt nummer 9556 til epoke IIIb.

Nyt er også vangepåskriverne, hvormed modellen dermed er endnu mere korrekt. Det er atter en Fleischmanns model (kat.-nr.) 5915, som danner basis for udgivelsen. Bemalningen er den gammelkendte brune DSB-farve, d.v.s. RAL 8015 med hvide autentiske påtryk, designet efter fotos fra forbilledet. Vangepåskriverne fortæller at vognen er revideret i Nyborg maj 1961. En rigtig flot og korrekt vogn, når man altså lige ser bort fra at forbilledet havde bremseklodser, hvilket Fleischmanns grundmodel ikke har. Forbilledet var i drift et godt stykke op gennem 1960'erne. Endnu i 1965 var 79 PT-vogne optaget i DSBs beholdning.

I løbet af foråret udsendes en tilsvarende model af søstervognen DSB litra PTR fra samme epoke, altså IIIb. Vognen baseres ligeledes på en Fleischmann grundmodel.

Det valgte PTR- nummer kendes endnu ikke.

DSB på højre side er også korrekt, men skrifttypen skal igen være den smalle DIN 1451.

TOGMODELLE har også lavet en model af DSBs tjenestevogn, hvoraf etaten i øvrigt kun havde denne ene af typen (fra 1978). Den er i samme brune farve som Iblps, men med andre litreringer og tekniske data. Vi har ikke fotos af forbilledet, og kan derfor ikke anmelde den præcist, så det må vente til en anden gang.

Billederne viser modellen af DSB litra Iblps.

TOGMODELLE

Lukket brunmalet godsvogn DSB litra Iblps

Skala 1:87; epoke IV

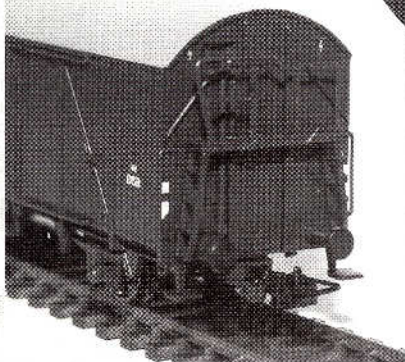
Kat.-nr. 15 505: DSB Iblps 081 6 103-9

(Sydjysk Kartoffelsektion)

Kat.-nr. 15 508: DSB Iblps 805 3 098-6

Kat.-nr. 15 509: DSB tjenestevogn 941 3 068-6

Kat.-nr. 15 510: DSB Iblps 805 3 084-6,

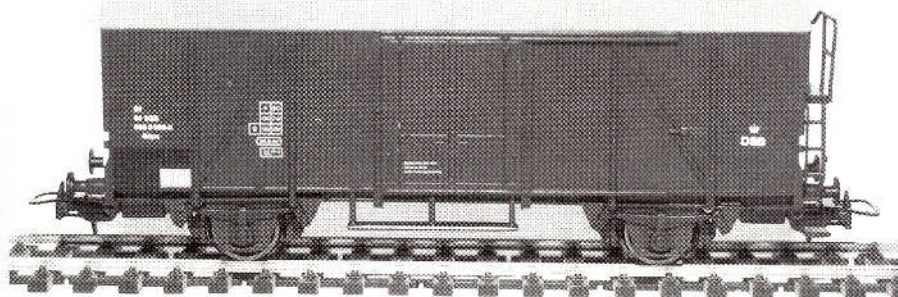


Litreringer og driftnummer er beklageligvis i miniformat, mens de tekniske påskriver er ret overdimensionerede. Placeringer på vognsiden er derimod korrekt. Kronen over

TOGMODELLEs modeller af DSB litra Iblps udkom sammen med søstervogne fra SA-JYKA, Fynsk Mælk og MAYO i januar 2003. De er baseret på samme grundmodel som disse, så der henvises til hovedanmeldelsen side 26. Tilbage bliver lidt snak om bemaling og påtryk.

Vognkassen - incl. den højtstående bremseplatform - er lakeret i den typiske DSB mørkebrune farve, og har hvid litrering og tekniske påskriver. Taget er lakeret i lysegrå.

Bemalningen er tip-top, men det gælder desværre ikke påtryk, d.v.s. litrering og de tekniske data. De er læsbare, altså skarpe i kanterne og uden "huller", og selv de mindste påskriver på døre m.v. kan læses, men den benyttede skrifttype er uheldigvis forkert. Det skal rettelig være DIN 1451, et skriftsnit som DSB benyttede i årene ca. 1966-1974. TOGMODELLE har anvendt Helvetica, en typografi DSB først tog i brug fra ca. 1973.





Succesen fortsætter...



Efter succesen med de første fire varianter af MO er vi nu klar til at sende fire nye varianter af MO på markedet.

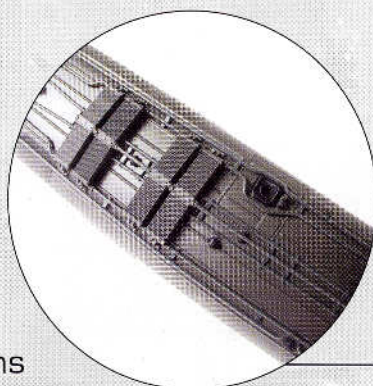
Efter en række eksperimenter med dieseldrevne motorvogne og lokomotiver konstruerede Frichs og Scandia i 1935 de første Mo-vogne:

Mo'erne var dieselelektriske og blev fra begyndelsen anvendt til hurtige tog (reservelyntog). Efter krigen

bestilte DSB endnu et stort antal Mo-vogne, denne gang beregnet til afløsning af damplokomotiver på sidebanerne.

4504 MO 1828 med sølvfarvet tag
4505 MO 1878 med sølvfarvet tag
4506 MO 1853
4507 MO 1890
DC-udgave **1.650,-**
AC-udgave **1.900,-**

Levering 2. kvartal 2003



Alle vekselstrøms lokomotiver fra Heljan er fremover forsynet med AnDi 75 320 dekoder.



www.heljan.dk · E-mail: heljan@heljan.dk

HELJANA/S · DK-5471 Sønder sø · Telefon 64 89 11 88

Heljan [2002-03]

De røde Ic-tog var indbegrebet af dansk jernbanetrafik i årene 1974-1991, og blev kendt af alle, der krydsede Storebælt. IC-togene medførte foruden en A-vogn med 1. klasse og en Bk-vogn med kiosk altid en række B-vogne. Oprindeligt var trækraften litra MY, men meget hurtigt blev MZ også sat ind på opgaven. MZ 1427 ankommer med Ic-tog til Nyborg Færge, 1987.
Foto: PÅ SPORET.



Epoke IV 1974-1991: K74 - da togrejsen blev rød

Den 26. maj 1974 blev skelsættende for DSB. Denne dato iværksatte DSB sit nye trafikkoncept, kaldet K74, der helt gjorde op med den gamle trafikform, der var indført med Lillebæltsbroens og MS-lyntogenes ibrugtagning i 1935. K74 benyttedes indtil 1991, hvor DSB igen tog et nyt koncept i brug, dels køreplanmæssigt med nye tog (IC3-tog), dels designmæssigt med hvide tog m.v. Derfor regner mjere epoke IV for at gælde i årene 1974-1991.

DSB havde i flere år arbejdet på det nye initiativ, der skulle ses som et direkte modtræk til den tiltagende privatbilisme og indenrigsflytrafik, der så sent som i 1972 havde forårsaget nedlæggelse af en hel del DSB strækninger. Bærepillen i dette system var indførelsen af begrebet Intercity tog, der hver time skulle forbinde landsdelene med hurtige tog. Grundideen havde man allerede afprøvet nogle år i forvejen, idet DSB i sidste halvdel af 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne lancerede hurtig trafik mellem landsdelene med de såkaldte "sorte lyntog". Det var små, hurtige og hyppige persontog fremført med diesellokomotiver, der blev et supplement til de i forvejen anvendte store landsdelstog. Med K74 udbyggede man systemet de "sorte lyntog" til fast timedrift, idet man lod de store landsdelstog bortfalde og supplerede op med MA-lyntogene.

Det skulle dog ikke bare være en ny køreplan. Nu skulle DSB's nye designprogram, der var blevet præsenteret ved 125 års jubilæet i 1972, føres ud i dagligdagen. Det var nye farver på det rullede materiel, ny indretning af persontog, nye uniformer, reovering af stationerne og helt nyt grafisk design til skilte og tryksager.

Nye tognumre

Der indførtes også nye tognumre i K74. De ældre togbetegnelser som "Iltog", "Eksprestog" m.v., der stort set havde været gældende siden 1930'erne, bortfaldt helt. Fra 1974 blev togene benævnt:

Lejlighedsvis vil vi gennem fire numre fortælle lidt om dansk modeljernbane i epoke IV. Vi starter her med en kort gennemgang af forbilledet DSB, i kommende nummer ser vi på epoken i model med hensyn til trækraft, design m.v., i det tredje nummer tager vi fat på persontrafikken i model og sluttelig ser vi mulighederne på at køre spændende godstrafik.

1. del: Persontrafikken

Af Torben Andersen

- TEE = Trans-Europ-Expres
- L = Lyntog
- IC*) = Intercitytog
- P = Øvrige personførende tog
- M = Materieltog
- G = Ikke personførende tog (godstog)

*) DSB noterede togbetegnelsen som Ic, altså med lille c

K74 fik også negative virkninger, idet man fra denne køreplan nedlagde mindre trinbrætter og stationer landet over. Hurtighed blev trylleordet, og der var ikke tid til stop på steder, som ikke benyttedes i rimeligt omfang. I alt blev 20 stationer og holdsteder nedlagt.

Nye tiltag i 1960'erne

Allerede sidst i 60'erne lagde DSB an til indførelse af K74, idet helt nyt materiel ombyggedes for at kunne imødekomme et moderne samfunds behov for transport, bl.a. med timedrift - stiv køreplan, som det kaldes - på alle sjællandske strækninger af hensyn til den voksende gruppe af pendlere, der tog på arbejde

fra sjællandske byer til København. Og DSB blev hjulpet godt på vej af oliekrisen i 1973-74.

IC blev - som nævnt - grundstammen mellem landsdelene, og nye persontog anskaffedes, mens gamle ombyggedes til moderne standard. Allerede fra 1970 forsøgte man med nyt design, der skulle promovere DSBs tog. Det var slut med den vinrøde farve, der siden 1929 havde præget de danske person- post og rejsegodsvogne.

Fart, service og behagelighed blev DSBs handlingsparametre, som det kaldes på moderne marketingsprog. Hertil kom priserne, der i forhold til andre kollektive trafikmidler var helt rimelige.

Trafikken

Den stive køreplan betød, at der hver time afgik et tog fra København i retning mod Jylland, oprangeret i faste stammer af A-, B- og Bk-vogne.

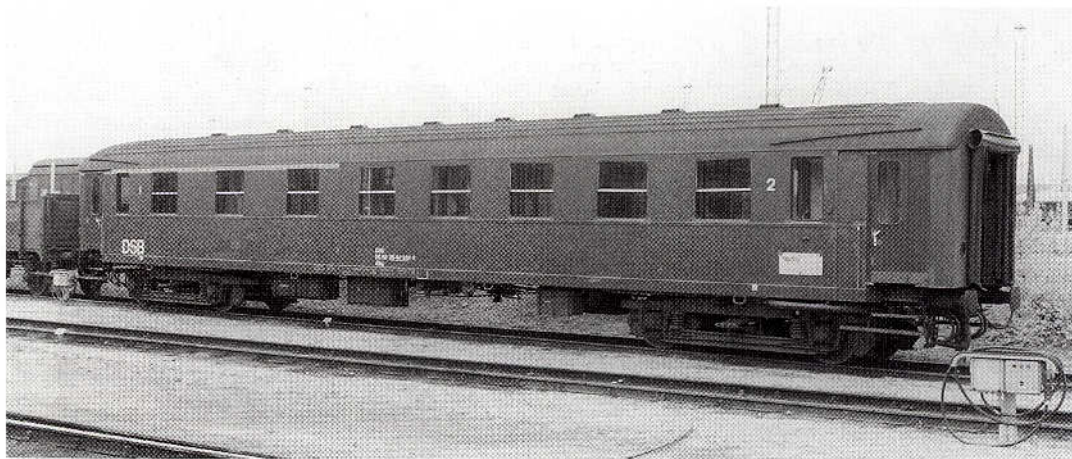
For mange af de øvrige strækninger på Sjælland indførtes de såkaldte regionaltog med nyt materiel, som i fast minuttal hver time eller i udtyndet 2-timers plan pendulerede mellem udvalgte endestationer. Denne trafik suppleredes med lokal myldretidstrafik. Regionaltogene blev oprangeret med de nye nærttrafikvogne litra Bns, Bn og An.

Der skete naturligvis også ændringer i vestområdet, og alle IC- forbindelser fortes over Fyn med stop i Odense og Middelfart. Fra Fredericia delte togene sig ud i det jyske, hvorfra der kørtes til Sønderjylland, Esbjerg, Struer/Thisted og Århus- Frederikshavn. I Fredericia suppleredes IC-togene med forbindelsesruter, først kørt med MY- eller MX-trukne tog eller MO-tog, senere - fra 1978 - med MR-motorvognsæt.

Modernisering af materiel

Iværksættelsen af det store projekt krævede naturligvis meget rullende materiel, både trækraft og vogne. I tiden op til indførelsen af

I slutningen af 1960'erne blev en del af de ældre stålpersonvogne litra AC, AV og CC og ombygget til B- vognstandard, idet man satte en ny gavl med gummivulst på dem og indrettede kupeerne med nye sæder o.s.v. Litra AV blev efter ombygningen til litra ABg, og en vogn af denne type ses på billedet, nemlig ABg 246-9, der afventer i Rødby F. Foto: HQ/PÅ SPORET.



K74 havde man på DSBs centralværksteder i København og Århus arbejdet på højtryk for at modernisere ældre personvognmateriel, anskaffet i 1940'erne og 50'erne, og Scandia Randers leverede fra sidst i 1960'erne en strøm af moderne personvogne bygget over det såkaldte UIC type Y-model på 24,5 m. Vognene bestod af 1. og 2. klasse såvel som postvogne, kombinerede rejsegodsvogne m.v. En af de nyeste var - som allerede nævnt - regionaltrafikvognen, der skulle bruges i den sjællandske regionaltrafik.

Alle vogne af UIC-standard, d.v.s. litra A, AB, B og BD, skulle moderniseres fuldstændigt, og derfor gik man i gang med det største ombygningsprogram siden ombygningen af trævognene i 1930'erne. Men hvor dette strakte sig over 20 år (ca. 1930-1950), skulle 250 vogne i løbet af vinteren 1973-74 have fornyet inventaret og males op udvendigt. DSB's centralværksteder i København og Århus, vognværkstederne i Nyborg og Esbjerg, der normalt kun reparerer godsogvogne, samt Scandia blev involveret i dette arbejde.

Design og indretning

Der blev på personvognene indført nye farver overalt. Udvendigt blev vognene lakeret mørkerøde, og de fik nyt stort hvidt DSB-logo i Helvetica-skriftnit nederst på venstre vognside. Indvendigt blev kupeer og sidegang holdt i lyse farver (birkefiner), mens sæder fik brune og sandfarvede nuancer.

På 2. klasse kom der nu kun seks pladser pr. kupé mod hidtil otte, og sæderne blev beklædt med lysebrunt uldent stof, der på 1. klasse havde mørkebrune striber, mens 2. klasse fik brune nister.

I de brede armlæn var en holder, der netop passede til en ølflaske og de kaffebægre, som blev solgt i togkiosken. Ved pladserne langs sidegangen kom der små udtrækkelige borde. Hidtil havde kun vinduespladserne haft klaborde.

Modernisering af personvogne

A- og B-sidegangsvogne anskaffet midt i 1960'erne havde som allerede nævnt plads til otte rejsende i hver kupe, men disse ændredes til kun at kunne rumme seks personer, således at komforten forbedredes.

På Sjælland brugtes mest MY og MZ i IC-togene, men i Jylland/Fyn var det mere reglen end undtagelsen at IC-tog blev fremført med MX i forspand. Et IC-tog er ankommet til Struer med MX 1033 og 1041 i forspand, sommer 1979. Foto: Kurland/PÅ SPORET.

Også ældre vogne med 1. klasse anskaffet i 1950'erne ombyggedes, så de efter ombygningen kunne rumme seks personer i hver kupe.

Trævogne - d.v.s. person- post- og rejsegodsvogne - der var (om)bygget med træskellet og jernbeklædning, skulle ifølge DSBs plan være udrangeret inden 1970, men denne plan kunne ikke helt følges. Endnu i 1972-73 var man i fuld sving med at udrangere materiellet, men alle ældre vogne var forsvundet da K74 trådte i kraft.

De ældre stålvogne, der ikke skønnedes egnede til at blive omdannet eller moderniseret, måtte lide den tort at blive deklasserede til fællesklasse, hvilket især gjaldt ældre vogne med 1. klasse, fx litra ABhX, der fik overmalet den gule stribe og blev til Bah og Bxh, og derefter benyttedes i "mindre" fine tog, fx lokal-tog.

De ældre CC-stålvogne anskaffet op gennem 1950'erne ombyggedes rask væk, idet man skar harmonikagavlen af dem og i stedet monterede en B-vogn-gavl med gummivulst, nye drejefoldedøre og slutlys, samtidig med at man foretog de allerede nævnte forbedringer indvendigt. Efter ombygningen designlakeredes de i rød og fik litra Bg. Disse ombygninger varede til midt i 1970'erne, men vognene var ikke tiltænkt brug i IC-tog, men derimod som lokalvogne i internationale tog og andre hurtige tog på hoved- og sidebaner. Vogne, der ikke ombyggedes, skulle indsættes i lokale tog, og fik litra Bgh. Disse vogne forblev i den ældre vinrøde farve, idet man regnede med en snarlig udrangering, og derfor ikke ville ofre unødige penge på en omlakering.

De nittede stålspisevogne litra CAR/BRh,

bygget i begyndelsen af 1930'erne, havde kendt bedre dage, og da rejsetiderne mellem København og Frederikshavn nu forkortedes med IC, så man sig om efter nye løsninger, der kunne træde i stedet for disse. Resultatet blev en prøvebygning af en Bk-vogn, ombygget fra B-vogn, der fik fløjdør i vognsiden; den indrettedes med kiosk i to kupeer, og toilettet i denne ende fjernedes, så kioskpersonalet kunne bruge pladsen som indgang, lager m.v. Der skete dog en lille ændring på serien, idet fløjdøren atter fjernedes, og de efterfølgende Bk-vogne fik kun indbygget kiosk. Det var tanken, at alle IC-tog skulle medbringe Bk-vogn, så rejsende kunne få en forfriskning undervejs.

I 1974 havde DSB følgende grupper af vogne, inddelt til trafikopgaver på de enkelte strækninger:

Gruppe I, fjern:	A, AB B, BD, Bk, Bf, WLAB
Gruppe I, nær:	An Bn, Bno, Bns
Gruppe II:	Ag, ABg Bg, BDg, Bgc
Gruppe III, fjern:	Ah, ABh, ABhI, ABxh Bah, BDh, Bgh, BghI, Bfh, Bjh, Bxh, Bjh, Bvhl og Bv
Gruppe III, nær:	Bhs, Bhl, Cls, Cl, ClI, Clc

Hertil kom post- og rejsegodsvogne litra P, Ph, Pmh, DPH og Dh, der ikke tilhørte nogen bestemt gruppe.





DSBs rødmaledede litra B var den typiske personvogn i både øst og vest i epoke IV. Det var en UIC-standardpersonvogn med en længde på 24,5 m. Den var indrettet med sidegang og havde ti kupeer med plads til 60 rejsende på 2. klasse. B 51 86 20-80 337-0 i Struer, 1984. Foto: SD.

Litra Bk var søstervogn til litra B (ombygget B-vogn), men var indrettet med en lille kiosk og togførerkupe, og havde derfor kun plads til 48 siddende på 2. klasse. Vognen havde oprindeligt ikke hvide cateringstriber, men fik disse i løbet af 1970'erne. Bk 50 86 85-83 017-8 på København Hovedbanegård, 1985. Foto: TA

Vognanvendelsen fra K74

Anvendelsen og grupperingen blev som følgende:

Gruppe I, fjern var de flotteste og mest moderne vogne hos DSB. De skulle primært anvendes i de røde Intercitytog mellem landsdelene. A-, AB- og B-vognene kørte næsten udelukkende i IC-tog, efter K74 var litra B dog stadig ikke helt omdannet til at befordre de tiltænkte 60 passagerer, men førte stadig 80 "sammenpakkede" rejsende.

Litra Bk med kiosk kørte udelukkende i IC-tog, indtil sidst i 1970'erne, hvor de forsøgsvis indsattes i internationale tog på Sydbanen. De forsvandt dog hurtigt herfra.

De kombinerede rejsegods- og personvogne litra BD blev først og fremmest bygget til brug for bådtoget "Engländeren" mellem København-Kalundborg, hvor de afløste den nittede stålvogn litra BDh, og havde i mange år fast plads i disse tog. Men den benyttedes også i internationale forbindelser som "Nordpilen" og internationale tog over Sydbanen, bl.a. "Hamburg-Expres".

Storrumsvognen litra Bf blev helt specielt indrettet til bådtoget, og anvendte i disse helt til midten af 1980'erne. Den blev også forstærkningsvogn på Kystbanen i "sekundære tog", for trods modernisering havde disse vogne ikke den helt store publikumstække. Oprindeligt skulle typen være et alternativ til lufttrafikken "flyvesæder", og forsynedes derfor med indstillelige flysæder. Vognen blev aldrig populær hos de rejsende, og det gjorde søstervognen AL/Bfh for øvrigt heller ikke.



Sovevognen WLAB var en slags "tvangskøb", idet DSB egentlig ikke havde brug for denne vogntype, men var tvunget af overenskomsterne i den internationale pulje af sovevogne (CIWLT). Puljen bestilte 63 vogne, hvoraf DSB fik tildelt to af dem, betegnet T2S. Efter K74 kørte vognene generelt mest i udlandet, og vendte først tilbage til Danmark, da DSB indførte drift med sovevogne i 1982. Dog var de i trafik i Danmark i 1975, hvor de var indsat i toget "Hoek van Holland" mellem København og Amsterdam.

Gruppe I, nær var vogne, der skulle indsættes i den sjællandske regionaltrafik som styrevognstammer, kørt af lokomotiver med ITC (Internal Train Control). Vognene konstrueredes som storrum, inddelt i tre rum adskilt af peronner med udgang ad midterdøre. De var en direkte afløser for den københavnske nærtrafikvogn litra CR, der dog havde tre ind/udstigningsdøre.

Som noget nyt indførtes en 1. klasse nær-

trafikvogn litra An, der især benyttede på Kystbanen. Den var magen til litra Bn, men havde færre pladser. DSB håbede at travle forretningsfolk ville tage toget og spare på "det private brændstof". Vognen brugtes også i visse tog på Sydbanen.

Da man på Frederikssundbanen på grund af lokomotivmangel fortsat måtte bruge MO-vogne, indrettedes en række Bn-vogne med styreledning A+B for MO-vogne, og litreredes Bno. Først omkring 1978 begyndte MX at overtage arbejdet fra MO på denne strækning.

Gruppe II var ældre moderniserede stålvogne, hvor man - som allerede nævnt - havde udskiftet gavlen med gummivulst i stil med A- og B-vogne. Vognene kørte på en type bogier konstrueret i 1930'erne, den såkaldte 3 m Pennsylvania-bogie, der ikke var helt så blød som den moderne Minden Deutz-bogie (MD-bogie). Men det ville blive for dyrt at anskaffe helt nye vogne, så derfor valgte man at ombygge disse vogne og beholde 3 m bogien under dem.

Litra Ag, ABg og Bg skulle sættes i drift som lokalvogne i internationale tog, både i øst og vestområdet. Endvidere anvendtes de i bådtoget Køben-



Sidst i epoke IV dukkede farverige liggevogne op på sporene. Det var vogne indkøbt brugt i Tyskland. De indrettedes til liggevogne bl.a. for løb i internationale tog. Oprindeligt var vognene rødmaledede, men blev sidst i 1980'erne ommalet i natblå farver med røde felter og fik festlige mønstre. Bcm 426 i Skiløberen, Næstved 1989. Foto: TA.

Litra Bns og Bn var ligesom B-vognene typiske vogne i epoke IV, men sås kun øst for Storebælt. I løbet af 1980'erne ombyggede nogle Bns-styrevogne til brug for de elektriske lokomotiver litra EA, d.v.s. til (i første omgang) løb på Kystbanen. De fik det interne styresystem ZWS, og fronterne blev afblændet. Her ses en - ukendt nummer - vogn af typen litra Bns-e med lukket front ved siden af søstervognen litra Bns på Belvedere, København 1985. Foto: HQ/PÅ SPORET



havn-Kalundborg og som forstærkningsvogne.

BDg-vognene fik samme opgave, idet de oprindeligt skulle supplere BD-vognen, men af en eller anden grund blev det aldrig til noget, og der byggedes kun få litra BDg. De anvendtes i mange år som lokale forstærkningsvogne i internationale tog eller i små lokaltog på side- og hovedbaner.

Til nattog med liggevogne udtog man nogle stål vogne litra CC/Bg, og udstyrede dem med liggekøjer og tæpper fra civilforsvarets beredskabslagre, og gav dem litra Bgc. Uvendig var der ingen forskel på Bg og Bgc. Liggevogne var dog ikke et specielt produkt af K74, idet disse indførtes allerede i 1969 som afløsning for sovevogntog mellem København og Frederikshavn.

Vogne i gruppe III adskilte sig fra gruppe I-vognene ikke alene på 3 m bogierne, men også i indretningen. En Bg-vogn havde 9 kupper, hvor en B-vogn havde 10. En Bg kunne rumme 72 siddende passagerer, mens en B-vogn efter omdannelse kunne rumme 60. Senere ændredes Bg-vognen kun til at rumme færre siddende passagerer, nemlig 54.

Gruppe III, fjern, var ældre vogne, som skulle indsættes uden væsentlige ændringer og forbedringer. Vognene skulle for størstedelen vedkommende indsættes i Jylland med undtagelse af litra BDh, Bfh og Bgh, der mest brugtes på Sjælland/Falster, især i tog på Lille Syd og i gennemgående tog til København-Nakskov. BDh blev således lidt af en plage i pendlertog med sin ringe komfort og stive kørsel. Den var i drift indtil 1982, i de sidste år i vest til prøvelse for fynboer og jyder, indtil skæreblanderer kunne sætte sin flamme i vogntypen.

Litra Bxh, Bjh og Bv skulle køre strækning

gerne på vestkysten tynd, ligesom de blev benyttet i standsende tog mellem Struer og Langå, Fredericia-Padborg m.v. De blev ikke ommalet, da de stod overfor udrangering, og da de heller ikke blev vasket, lagde støvet sig efterhånden tykt på den vinrøde farve, så de så sandfarvede ud.

En del af Bv- og Bjh-vognene kom til at føre en tilværelse som lokalvogne i IC-tog, og det var nok en torn i øjet på designfolkene, at man i flere år i vest kunne se IC-stammer af vinrøde lokomotiver og vogne sammenblandet med flotte designlakerede A- og B-vogne.

Gruppe III, nær, var ældre vogne med storrum litra Cl og Cle, som udelukkende skulle benyttes i lokaltrafik med MO-vogne eller i standsende persontog på hovedbaner. Materiellet brugtes udelukkende på Lille Nord, Odense-Svendborg, Århus-Grenå, Esbjerg-Tønder og i tog på vestkysten. Nogle blev også benyttet på Frederikssundbanen i flæng med Bno.

Nogle få af Cl-vognene var før K74 blevet moderniseret med MD-bogier, og kørte i tiden efter som mellemvogne eller styrevogne i MO-

tog som litra Bhl hhv. Bhs. De var altså ikke et umiddelbart produkt af det omfattende moderniseringsprogram fra begyndelsen af 1970'erne.

Trækraften

Fra 1974 var MY- og MZ-diesellokomotiverne øremærket som trækraft for IC-togene. På Sjællandsiden brugtes oprindeligt MZ serie III, mens der på Jyllandsiden brugtes serie I og II. Men efterhånden som maskinerne blev overflyttet mellem landsdelene, kunne man finde både serie II og III på Sjælland og Jylland, mens serie I hele sin tid - bortset fra de første år efter leveringen - har kørt på Jylland/Fyn.

Da de nye MZ IV kom frem i 1977 blev de mest anvendt til lokal- og regionaltog samt forløbertog. Selv om de også til tider kunne ses foran IC-tog, var det ikke almindeligt.

Da ME-lokomotiverne kom til DSB i 1983 blev de på sjællandsiden indsat som trækraft for IC sammen med MZ. ME-lokomotiverne var en typisk sjællandsk maskine, og blev indtil slutningen af 1990'erne kun anvendt på øerne Sjælland og Lolland/Falster.



Fra 1974 og tiden frem brugtes litra MY meget i regionaltogene på Sjælland, ikke mindst på Kystbanen indtil de suppleredes med litra EA og ME. Her passerer en vinrød MY 1127 Østerport station på vej nordpå til Helsingør, sommer 1982. Foto: HQ/PÅ SPORET.

Litra MY spillede også en vigtig rolle i IC-systemet. Indtil samtlige UIC-vogne var forsynet med elvarme omkring 1985, kørtes mange IC-tog med MY, i Jylland også med MX.

MY kørte også forløbere til IC, eller i forspand med MZ eller MX i Nordpilen og andre større tog.

I begyndelsen af 1980'erne havde DSB ikke tilstrækkelig trækraft på Jyllandsiden, fordi MR-sættene og de nye ME-lokomotiver blev forsinkede i leveringen, og man lejede hos DB en række diesellokomotiver af typen BR 220, som altid kørte i forspand i IC-tog. De var dog kun i drift sommeren 1981.

I 1984 dukkede de første elektriske lokomotiver litra EA op, og indsattes på Kystbanen, hvor de primært fremførte regionaltog. Efterhånden som det elektriske net udbyggedes hen over Sjælland, kom maskinerne til Roskilde, Ringsted og Korsør, hvor de ikke alene benyttedes i regionaltog, men også i godstog.

Til rangering på by- og færgerationer havde man større lokomotiver af litra MH og MT, der også benyttedes til lokal strækningsskørsel med gods, maskinudveksling m.v. I færgehavnene benyttedes i begyndelsen kun litra MH, men i starten af 1980'erne blev visse MT også sat til at rangere togstammer til og fra færgerne i både Nyborg, Korsør og Rødby F. Litra MT, der oprindeligt var stationeret på Fyn/Jylland, kom i 1980'erne også til København.

Til mindre rangeropgaver havde DSB traktorer af typen Ardelet og køf. Ardelet blev udrangeret midt i 1980'erne, mens køf'erne fortsatte driften ...og endnu i dag i stor udtrækning bruges til rangering.

MA-lyntog

Lyntog skulle fra K74 fortsat være de hurtigste tog mellem landsdelene, så derfor forblev MA-lyntogene i drift. De var anskaffet i 1963 hhv. 1966, hvor de afløse lyntogene fra 1930'erne litra MS hhv. MB. Litra MA sattes i drift i rødt liberier med stort vingehjul på fronterne. Togene blev fra København oprangeret som togsæt med otte vogne MA-AM-BM-BS-BS- BMk-AM-MA, så de undervejs kunne deles i to sæt, hver med fire vogne, hvoraf den ene var en styrevogn (litra BS).

Ved returløb til København samledes de to sæt igen undervejs til et ottevognsæt. MA-lyntogene blev det første - og sidste - lyntog, hvor man benyttede en fast tilkoblet styrevogn

- litra BS - i modsatte ende af motorvognen.

Ved ikrafttræden af K 74 ommaledes sætterne ikke i første omgang, men forblev i det røde liberier. De fik blot nyt stort DSB-logo m.v., der erstattede det gamle gule vingehjul på fronterne m.v.

Men alderen trykkede efterhånden, og i midten af 1980'erne blev vognsættene renoveret og ommalet i sølvfarve med rødt DSB-logo, der rakte fra vognbund til tag på siderne, og toget markedsførtes derefter under navnet "Sølvpilen". Det blev dog kun en stakket frist, idet de nye motortogsæt IC3 allerede i 1990 indgik i lyntogenes planer, og MA blev derefter udrangeret.

MO og MR

Noget mindre typisk, men alligevel betydelig udbredt i visse egne af landet, var i de første år af K 74 DSBs uopslidelige MO-vogn, mens dens afløser - motortogsættet litra MR - blev et meget karakteristisk islæt senere i epoken.

MO-vognene forsvandt generelt med overgang til K 74, men alligevel kunne DSB ikke undvære dem til at sørge for trafikken i visse landsdele. Vognene, der stammede dels fra 1950'erne, dels fra 1930'erne, blev sat til at klare trafikken på mindre sidebaner. På Sjælland kørte de pendultog på Farumbanen, på Frederikssundbanen og Lille Nord. I 1977 forsvandt de fra Farumbanen, afløst af S-tog, og i 1979 kom MX til Frederikssundbanen, mens de på Lille Nord fortsatte med at "rasle" indtil DSBs Y-tog litra ML/FL blev leveret i 1984.

På Fyn kørte MO hovedsagelig al persontogtrafik på Odense-Svendborgbanen, mens de på den jyske vestkyst, i Thy og mellem Esbjerg-Ribe og flere andre steder havde umådelig travlt med at fremføre persontogene her.

MR-togsættene blev leveret fra Scandia i 1978. Oprindeligt blev disse indsat som fast sammenkoblede par MR-MR, men da man manglede plads til rejsegods, ombyggedes de første til litra MRD, mens de senere anskaffede sæt fra 1981 leveredes med rejsegodsrum.

MR indsattes fra 1978 på Svendborgbanen, men bredte sig derefter over det jyske land, hvor de afløste MO- og lokomotivtrukne persontog. I flere tilfælde benyttedes MR-sættene også til fremførsel af mindre antal gods- og postvogne, og kom i 1986 til Sjælland, hvor de bl.a. benyttedes i lokal tog på Lille Syd og i bådtoget "Engländeren".

IC-stammerne

IC-togene kom til at køre med faste stammer bestående af A-Bk-B-B. Disse vogne fulgtes ad, så de skulle til revision samtidig. Kun hvis en vogn måtte på værksted uden for de normale terminer, blev stammen skilt ad. Imidlertid var der ikke A-vogne nok, selv om der var bygget ti nye, så i nogle stammer indsattes en Ag. Disse vogne blev derfor renoveret sammen med UIC-vognene, selv om de kun et par år tidligere var ombygget fra AC-vogne.

Men ingen regler uden undtagelser, der kom også andre stammer i drift. Nogle Bf-vogne fik sæderne betrukket med det nye stof. De var i forvejen malet røde som forsøg, og de fik de nye designpåskrifter udvendigt. En af stammerne, der kørte København-Struer, kom til at bestå af AB-Bf-B, og en stamme, der deltes i Skanderborg, kom til at bestå af AB-B-AB-B, hvor de to af vognene gennemførtes til Silkeborg-Herning.

Internationale tog i planen

På strækningen Fredericia-Padborg blev de internationale tog lagt ind i IC-planen, i et par enkelte tilfælde helt til Ålborg (Frederikshavn). Det gjaldt Nordpilen og tog 332/33 med gennemgående vogne Ålborg-Köln. Nordpilen bestod af (BD)-BD-A-B-B som gennemgående vogne til Hamburg og en Bk og et par B eller Bg som lokale vogne til Flensborg. Af og ti kunne der være tyske vogne som gennemgående.

I perioder med meget rejse- og ekspresgods kunne der være indsat en tysk Dm i stedet for de danske BD, og Bm sås af og til som forstærkning for B-vogne.

Tog 332/33 bestod normalt af BDM-Bm-ABm som gennemgående og Bk til Flensborg; men om sommeren kunne det være betydeligt større, fx Dm-6 Bm-Am-Bk plus et par B eller Bg. De øvrige tog Fredericia-Padborg bestod af skiftevis dansk og tysk materiel som gennemgående, BDM-ABm, henholdsvis BD-AB, i sommertiden suppleret med Bm eller B, og en Bk til Flensborg. Af og til var et par Bg på som lokalvogne.

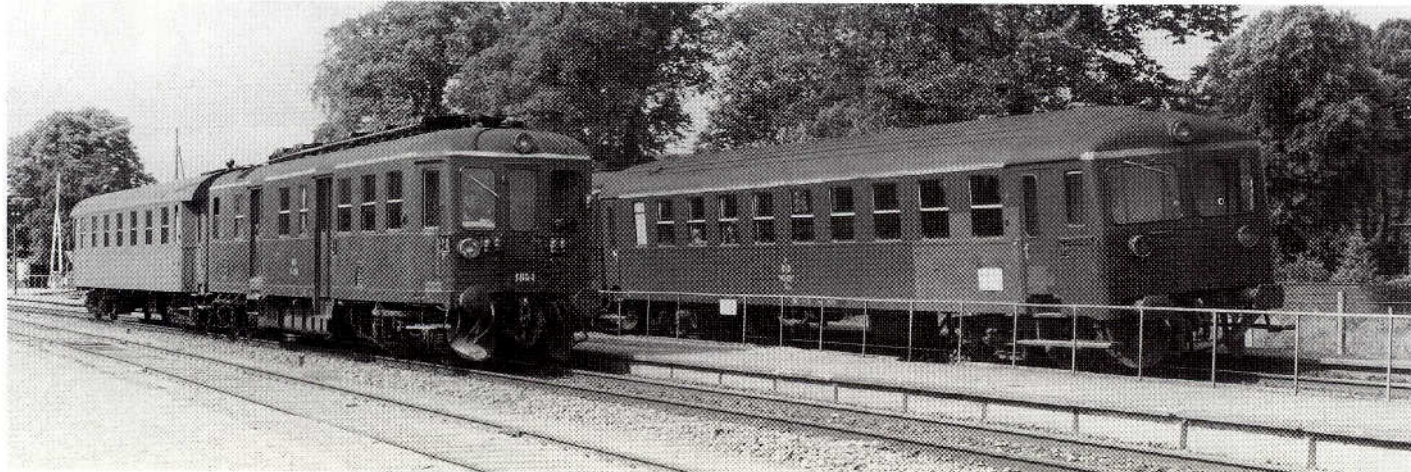
Der kørte også et par normale IC-stammer; den ene kørte Flensborg-Frederikshavn, den anden til København, hvor den var suppleret med Bm-ABm fra Hamburg til Nyborg, om fredagen og søndagen gennemførtes disse vogne til København.

Lokale vogne i IC-tog

Som lokale vogne anvendtes i begyndelsen mest Bg-vogne vest for Storebælt og Bn i øst.

I 1975 leveredes en ny serie B-vogne, samtidigt med at ni BD ombyggedes til Bk. Nu blev B-vognene dominerende i næsten alle tog. Kun i weekends og ved højtider måtte suppleres med Bg og Bn. Også Bf brugtes

MO-vognene var meget typiske i første halvdel af epoke IV, d.v.s fra 1974 til 1984. I årene 1974 til 1977 kørte de sjællandske vogne på Farumbanen, Lille Nord og Frederikssundbanen, derefter kun på Lille Nord. På Fyn og i Jylland var de primært i drift på Svendborgbanen (indtil 1978), mens de kørte helt til 1983 i hovedlandet, især på den vestjyske længdebane. Vognene brugtes til mange slags persontog, bl.a. med personvogne litra Bgh og styrevogne litra Bhs og CIs på krogen. MO 1854 med Bah-vogn (ex AC) på den vestjyske længdebane eller Tønderbanen krydser styrevognstog med Bhs. Året er 1980, men på hvilken station foregår krydsningen? Foto: HQ.





I epoke IV sås vinrød og sort/rød dieseltrækraft side om side. I begyndelsen af 1970'erne begyndte DSB at ommale sine maskiner, startende med en enkelt MX og MZ. Her er vi på Godsbanegården i København, 1972, hvor en nymalet MX 1010 med overdimensioneret DSB-logo holder ved siden af vinrød MY 1114. Mens MY'erne blev ommalet ret sent, så var næsten alle MX ommalet i rød/sort inden 1981. Foto: JS/DMJK.

som lokalvogne, og i vest kunne en overgang efter 1980 ses en Bv (deklasseret ABg).

Efter renoveringen af vogne litra Bfg (oprindelig AL) til Af til bådtoget København-Kalundborg omkring midten af 1980'erne, forekom det, at disse vogne anvendtes som reserve for A- og Ag-vogne i IC-tog, ligesom der i et par somre kørte nogle IC-løb med An-Bn-Bn-Bns.

Ved højtiderne kørte man tit en "forløber" på Sjælland med en Bn-stamme, idet det ordinære IC-tog så var forbeholdt passagerer med pladsbillet. Tilsvarende tog kørte i vest med vogne af litra ABg og Bg, senere brugtes MR-sæt.

Udvidelse af timedriften

I 1975 forlængedes timedriften med IC til Ålborg, og fra Fredericia til Padborg og Esbjerg, hvor der var totimes drift med IC, blev der i praksis også timedrift, idet lokaltoget kom til at køre i de samme minuttal. De fleste tog til Padborg/Sønderborg, Esbjerg, Herning-Struer kørtes stort set med faste stammer BD/BDh/BDg-Bg/Bgh/Bjh-ABg/ABh. Som ekstravogne i disse tog kunne tit ses Bah (deklasseret AC) eller Bxh (deklasseret AX). Fra 1978 afløstes disse tog gradvist af MR-togsæt.

Storebælt

DSB havde siden virksomheden dannedes i 1885 drevet færgesejls, men erfaringerne strakte sig længere tilbage, helt til 1872, hvor de jydsk-fyenske statsbaner åbnede dampfærgforbindelse over Lillebælt mellem Fredericia og Strib. Færgedriften over Storebælt med overførsel af jernbanevogne - i første omgang post- og godsvoget - åbnedes i 1883. Siden da var rederivirksomheden vokset, og ved ikrafttræden af K 74 havde Statsbanerne 30 færger under flag.

De nyeste færger til Storebælt overfarten var anskaffet i 1973, nemlig bilfærgen "Romso" med tre dæk. Samme år anskaffedes jernbanefærgen M/F "Dronning Margrethe II". Det

te var en moderne færg med to dæk med plads til 800 passagerer. På vogndækket var plads til 13 personvogne eller 25 godsvoget. Den var kun én time om at tilbagelægge turen.

Under levering var søsterfærgen til M/F "Dronning Margrethe II", nemlig M/F "Prins Henrik".

Ud over de faste stammer, der kørte mellem København og Jylland, var der også lokale vogne, der ikke førtes over med færgerne. De faste stammer var begrænset til fire vogne af hensyn til færgerne, hvis sporlængde svarede

til fire vogne. De to allerede nævnte nye færg Dronning Margrethe II og Prins Henrik, begge indsat 1973-74, kunne dog tage fem vogne på midtersporet, hvilket udnyttedes i visse tog. Normalt overførtes kun vogne på midtersporet, da dels rangeringen ikke skulle tage lang tid, og dels udnyttedes færgernes yderspor til lyntog eller godsvoget.

IC-systemet blev en succes, men der var stadig en flaskehals: Storebælt. Selv om der var indsat de to nye forannævnte færg, så krævedes til overførsel af IC-toget tre fær-

Oversigt over DSB trækraft i epoke IV 1974-1991 (alfabetisk rækkefølge)

	Type	I drift *)	
		IVa 1974-82	IVb 1983-1991 m/underh.plove
Ardelt	Rangertraktor	Grøn	-
EA	El-toglokomotiv	-	Rød/sort
Køf	Rangertraktor	Grøn	Grøn ¹⁾
MA	Lyntogsæt	Rød	Sølv
ME	Toglokomotiv	-	Rød/sort
MH	Rangerlokomotiv	Grøn	Rød/sort ¹⁾
ML-FL	Y-tog	-	Rød
MO	Motorvogn	Vinrød	Kun til og med 1984
MR-MR	Motortogsæt	Rød	-
MR-MRD	Motortogsæt	Rød	Rød
MT	Rangerlokomotiv	Grøn	Rød/sort
MX	Toglokomotiv	Vinrød/rød/sort	Rød/sort
MY	Toglokomotiv	Vinrød	Rød/sort
MZ I/II	Toglokomotiv	Vinrød og rød/sort	Rød/sort ²⁾
MZ III	Toglokomotiv	Rød/sort	Rød/sort ²⁾
MZ IV	Toglokomotiv	Rød/sort	Rød/sort ²⁾

*) De angivne bemalinger og drifttidspunkter er kun generelle.

1) Ikke underhængte plove.

2) Med afblændede hjørnevinduer i førerrum.

Bindestreg betyder at typen generelt ikke var i drift i nævnte tidsperiode.

ger, så derfor anvendtes som tredje færge Prinsesse Benedikte eller Kong Frederik IX. Også færgerne Sprogø var afløserfærger, når en af de andre skulle på værft.

Trods dette var kapaciteten stadig ikke stor nok. Tilligemed var de ældre færger var også ved at være utidssvarende, så de sejlede mest som rene godsfærger.

På det tidspunkt diskuteredes den faste forbindelse over bæltet fortsat som den var blevet siden 1930'erne. I 1970'erne var der en formodning om, at den var opgivet eller i hvert fald udskudt på ubestemt tid.

DSB besluttede sig derfor til et alternativt projekt, nemlig at flytte jernbanefærgerne til Halskov-Knudshoved, hvorved overfartstiden kunne reduceres med et kvarter. Hertil skulle bruges større færger, der kunne overføre jernbanevogne på nederste dæk og biler på øverste.

De hidtidige færger var alle blevet bygget med samme bredde, som gik helt tilbage til de første hjulfærger i 1883. Dette gjaldt både Storbæltoverfarten, København-Malmø- og Østersøoverfarten. Men de nye færger projekteredes til at have fire spor, og færgelejerne skulle indrettes således, at der kunne rangeres to stammer om bord eller i land samtidig. Sporskifterne mellem sporene to og to anbragtes på færgerne. Hidtil havde sporskiftet været anbragt på land, og sporene flettet ind i

hinanden på færgeklappen, således at en stamme måtte trækkes helt ind på land, før sporskiftet kunne drejes, så man kunne komme i et andet spor.

I 1980-81 anskaffedes så de tre store færger Dronning Ingrid, Kronprins Frederik og Prins Joachim. Der anlagdes nye færgelejer i Korsør og Nyborg, da det ville tage for lang tid at etablere de nødvendige anlæg i Halskov og Knudshoved. Sidstnævnte sted gik man i gang med arbejderne til den sammenlagte overfart, bl.a. blev den bro, der skulle føre motorvejen over banen, bygget. Arbejdet med dette blev dog ret hurtigt stoppet, da den faste forbindelse blev endeligt vedtaget.

Med de nye færger blev det nu generelt muligt at overføre fem vogne i IC-togene, og ved visse lejligheder flere vogne, da rangeringen kunne ske hurtigere.

Fornylse

I 1980'erne begyndte man at tale om en fornyelse af materiellet. UIC-vognene var ved at være utidssvarende, idet de var bygget efter specifikationer, der var fastlagt i 1950'erne. I andre UIC-lande havde man udviklet en nye serie personvogne, de såkaldte "Eurofirma"-vogne, der efterhånden kunne ses i EuroCity-togene mellem København og Rødby. DSB anskaffede kun tre vogne af denne type som såkaldte flex-vogne, d.v.s. de kunne indrettes

til flere formål efter behov, fx udflygts-, udstillings-, spise- eller børnevogn med legefaciliteter. De litreredes Ckm, senere WRm, og har ved visse lejligheder været indsat i IC-togene med sluttede selskaber, som legevogne og i nogle forsøg med atter at indføre spisevogne.

Prototypelyn

I stedet for køb af nyt materiel udviklede man undervejs i 1980'erne et særligt togsæt, som kaldtes "prototypelyntog". Da dette sæt ikke er repræsentativt for epoken, så udelades omtale af sættet i denne omgang.

Slut på epoken

Det blev de hvide motortogsæt IC3, som egentlig opstod som en projektopgave for en ingeniørstuderende, der satte punktum for de røde IC-tog. DSB fik interesse for IC3-projektet, og efter endt uddannelse fortsatte ingeniøren udviklingsarbejdet for DSB.

Efter udvikling og mange forsinkelser, der nær havde taget livet af Scandia, kunne de første togsæt litra MFA-MFB-MFC, som IC3 blev litreret, indsættes i stedet for MA-lyntogene i 1990. Lyntogene havde i sine sidste år lidt af kraftige alderdomssvækkelser. I 1991 afløste IC3 de hidtidige IC-tog i en helt ny køreplan, og fra 1991 indgik de hvide togsæt helt i de "røde togs løb".

De røde IC-togs saga var forbi...

Til højre: MR-togsættet blev introduceret i 1978, og indsattes straks på Svendborgbanen, hvor det her er fotograferet under indkørsel på Fruens Bøge (?) station i 1979. Bemærk, at sættet ikke har underhængte plove. Foto: AH/PÅ SPORET.



Herunder: Ved at tage en tur til Struer kunne man i 1980'erne opleve sådan et herligt dagligdags syn, nemlig MO, MH og MA-lyntog side om side på stationen. Det er fra venstre MO 1835, MH 316 og MA-lyntog med styrevognen litra BS 489, sidstnævnte endnu i rød med den nye designskrift (Helvetica). Foto fra 1983. TA.

