

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



92

- Tankvogne fra DS&SF
- DSB litra MT - noget om forbilledet
- Et spændende rangeranlæg
- Svenskeren - en moderne DSB stykgodsvogn
- Noget om forbilledet DSB litra D

MAJ 2008
23. ÅRGANG

For fuld damp med hobbytrade...

Q-vogne på lager

I vores serie af små Q vogne i privatbane udgave, er flere numre udsolgt.

Følgende er på lager:

- 31023 FFJ QF 339
- 31024 FFJ QF 340
- 31025 FFJ QF 313
- 31026 AHB QF 2323
- 31030 NFJ F 28
- 31031 NFJ QD 33 og
- 31032 NFJ QD 29

Nye sukkervogne

De karakteristiske sukker-vogne Litra U er i butikkerne nu. Vognene er lavet i samarbejde med OKT Modelimport og er i en meget høj kvalitet og detaljeringsgrad.

Pris 298.-



Litra MT

Produktionen af MT diesel-lokomotiverne skrider planmæssigt frem. Vi forventer udlevering primo 3. kvartal. MT lokomotivet fremstilles i grøn epoke III eller rød/sort epoke IV. Fås i DC, AC med og uden lyd.

Priser fra 1598.-

Alle D-maskiner er kommet til DK

D-maskinen er blevet godt modtaget af vore kunder. Driftnumrene 804 og 846 er udsolgt og vil ikke blive genoptrykt. Driftnumrene 826 og 939 vil være tilgængelige året ud.

- DC analog** 2248.-
- AC digital** 2498.-
- DC-AC med ESU loksound** 2998.-



Superdetaljerede DSB dobbeltdækkervogne er i butikkerne nu

Lysskift i kørselsretning og mulighed for indbygning af ESU funktionsdekoder for flere funktioner. Vælg mellem AC og DC udgaver. Der er mulighed for, at sammensætte 2 vognstammer med forskellige numre.

Priser fra 538.-

Introduktionspris for 4 vognsæt

63001	DC	2098.-
73001	AC	2198.-
52621	ESU FX dekoder	198.-
86022	ind. belysningsæt	128.-



Til brug for kørsel med dobbeltdækkervogne har vi nu fået lavet et nyt oplag af de blå ME lokomotiver. Vælg mellem driftnumrene 1522 og 1536 i DC, AC med og uden lyd.

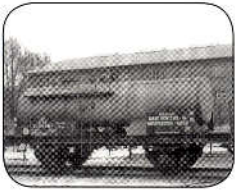
Priser fra 1798.-

hobby trade

OUR WORLD IS YOUR WORLD

Karetmagervej 13B
DK-7000 Fredericia
Telefon 75 94 01 06

www.hobbytrade.dk
info@hobbytrade.dk
Fax 75 94 03 13



Tankvogne fra DSS&SF
En gennemgang af de mange tankvogne, der tilhørte Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-fabrik.

6



**SVENSKEREN, DSB
litra Hbikks**
Lidt historie om forbilledet til Hobby Trades kommende model

31

Et dejligt rangeranlæg

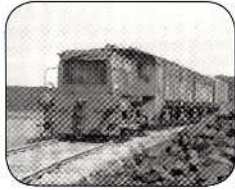
En spændende ide for alle, der ønsker at benytte mange forskellige godsvogne på anlægget

16

LÆSERNE BYGGER

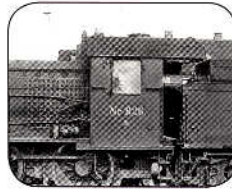
Et par flittige læsere har selvbygget en fiskevogn og en personvogn DSB litra CXM.

34



AAMOSEN
Fotos fra en svunden jernbane-idyl i Midtsjælland

18



LUP PÅ DSB LITRA D
Vi ser lidt nærmere på Hobby Trades model ved sammenligning af forbillederne.

36

RÅSUKKERVOGNE

Lidt om forbilledet til Hobby Trades/OKTs model

20



SPORSKIFTET

Læsernes kommentarer til tidligere numres indhold, spørgsmål m.v.

39



DSB litra MT
Lidt om forbilledet til Hobby Trades model af DSBs diesellokomotiv

22

Vi har hørt og set

Nyheder i foråret 2008–og nogle af de kommende nyheder fra vore fabrikanter af dansk modeljernbane

41

VOGNKASSEMIJØER

Lidt inspiration til epoke III-anlægget

28



Forsiden: Foråret har ikke budt på de store danske nyheder, men heldigvis er der dog kommet lidt, bl.a. en serie gråblå vogne fra Aalborg Privatbaner. Billedet viser en Triangel fra APB, der rangerer med godsvogne fra FFJ og AHB. Læs mere under nyhederne side 46.



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

LOKOMOTIVET
co/Tog på Tryk
Postboks 177
4700 Næstved
Danske Bank reg. 9570
Giro-konto-nr. 10 251 605
S.W.I.F.T.: DABADKKK
IBAN-nr.: DK 123000010251605
CVR/SE-nr. 30 76 59 15

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

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

Medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
P.C. Johansen (PCJ)
Ole Møller Nielsen
Torben Bejerholm (TB)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)

Sats og tryk:
Grafikom A/S, 4930 Maribo

Oplag:
1200 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 forfatternes egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.

Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 400,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto eller man kan skrive/maile efter girokort på lokomotivet@lokomotivet.dk

Udlandet – herunder Sverige og Norge - kr. 520,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på dansk check, der sendes til vor postboksadresse TpT, postboks 177, 4700 Næstved eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.

Sikke dog en dejlig velkomst vi fik fra både læsere og forhandlere. Ikke alene har det væltet ind med gode ønsker om 'god vind', men sandelig også med nye abonnenter og efterbestillinger fra forhandlerne, så vi nu har UDSOLGT af nr. 91. Heldigvis fik vi 50 eksemplarer mere end bestilt fra trykkeriet, hvilket reddede os. Vi har nu lagt ca. 30 blade fra til abonnenter, der endnu ikke 'er kommet ud af hullerne'. Det skulle nogenlunde passe med det endelige oplag, og vi har derfor besluttet os for ikke at øge dette, men at bibeholde det uændret. Det sparer os bl.a. for lagerplads, når de enkelte numre hurtigt bliver udsolgt.

Dernæst: Vi må straks indrømme, at vi ikke helt kan holde, hvad

vi lovede omkring indholdet i dette nummer. Nye emner er dukket op, især fordi mj-fabrikkerne har lanceret nyheder, der bør omtales, bl.a. den moderne DSB stykgodsvogn litra Hbikks. Derfor er et par tekster udskudt til et af de kommende numre. Men de skal nok komme.

Vi er også i gang med at tilrettelægge vore næste bøger, nemlig efterfølgeren af DSB litra E, der omhandler DSB-lokomotiverne R, H og S. Bogen tænkes udgivet i slutningen af august, og vi har i dette nummer indlagt girokort til bestilling af bogen, der igen er skrevet af Steffen Dresler. Desværre er prisen igen højere end vi ellers havde håbet, men det skyldes, at den kun trykkes i et begrænset oplag. Se annoncen her under.

Også Dansk jernbane Historie 4 er på vej. Den regner vi med at kunne udsende i slutningen af november, så den kan nå at komme under juletræet 2008. Bogen vil denne gang indeholde emner, der strækker sig fra fortid til nutid, nemlig Postvogne hos DSB 1847-1892, Klampenborgbanen 1863-1934, DSB motorvogne i 1920'erne og så en større tekst om tiden fra 1974 til 1991, hvor DSB indførte Ic-konceptet. Sidstnævnte artikel giver et samlet overblik over DSBs rullende materiel, trængslerne med dette o.s.v.

Lige nu er vi ved at klargøre LOKOMOTIVET nr. 93, der sendes på gaden sidst i september, hvor sommeren går på hæld. Så vi ses til efteråret. Ka' I ha' det godt, alle sammen.

Så kommer bogen om DSB litra R, H og S

...de store delvist danskbyggede damplokomotiver

medtaget for at underbygge den almene lokomotivhistorie, og dels for at fortælle om lokomotivernes til tider ofte overraskende tjenesteområder.

Bogen fortæller også om de store problemer statsbanerne havde, da det virkelig drejede sig om "store" lokomotiver, hvorfor banestrækninger og broer måtte ombygges eller forstærkes, så lokomotiverne kunne udnyttes fuldt ud.

Litra R, H og S er kendt af alle, der interesserer sig for danske jernbaner, men de har måske ikke altid fået den plads i jernbanehistorien, som de fortjener.

Hvert litra er selvstændigt og omhyggeligt beskrevet med en historisk og en teknisk del. Alt er illustreret med hidtil ukendte fotos, tekniske tabeller, tegninger og - hvis trykqualiteten kan

biholdes - hovedtegninger fra DSB Maskintjeneste.

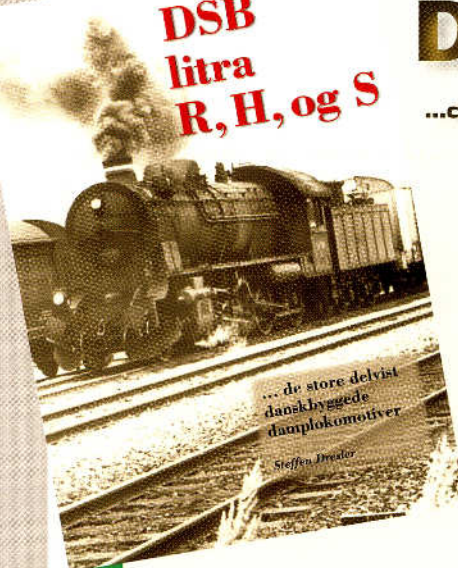
Bogen bliver på 64 sider i det kendte A4 format, og udkommer sidst i august 2008. Prisen bliver 300,- kr., desværre en ret høj pris, hvilket vi beklager. Men det skyldes bl.a. stigende omkostninger til tryk, pakning og porto.

Bogen bestilles ved at indbetale beløbet på vedlagte giroindbetalingskort (kun lagt i bladet til abonnenter).

Bemærk, at bogen - som andre af forlagets udgivelser - kun vil blive trykt i det forudbestilte antal eksemplarer af abonnenter og forhandlere.

Med venlig hilsen
Foreningen TOG PÅ TRYK
Postboks 177 . 4700 Næstved

DSB
litra
R, H, og S



Dette er bogen om statsbanernes kendte, store og afholdte damplokomotiver litra R, H og S.

Bogen indeholder en mængde nye og ikke tidligere kendte informationer samt citater og uddrag af korrespondance mellem diverse DSB afdelinger og tjenester: Sidstnævnte er dels

MS LYNTOG FRA HELJAN



Foto: På Sporet



MS-LYNTOG - NYHED!

- Nye detaljerede bogier
- 2 motorer
- Metal kardan aksel
- Ny forbedret bemaling
- Og meget, meget mere

- 43301 MS1 - AA911 - MS2 (DC)
- 43302 MS1 - AA911 - MS2 (AC)
- 43311 MS3 - AA912 - MS4 (DC)
- 43312 MS3 - AA912 - MS4 (AC)
- 43321 MS7 - AA914 - MS8 (DC)
- 43322 MS7 - AA914 - MS8 (AC)

VEJLEDENDE PRIS

JÆVNSTRØM

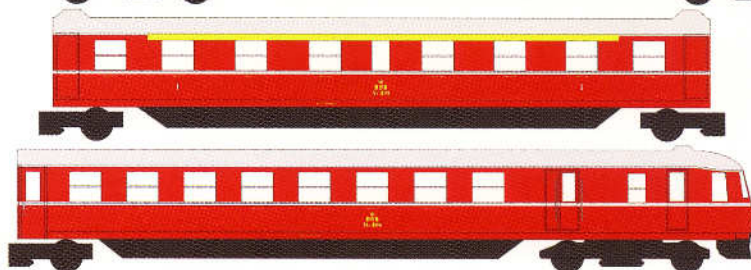
KR. 2.200:-



VEJLEDENDE PRIS

VEKSELSTRØM

KR. 2.600:-



MS-lyntoget forventes at være i butikkerne i 2. kvartal 2008.

Der tages forbehold for udsolgte varer, prisstigninger og trykfejl.

Køb vores produkter direkte hos vores forhandlere eller hos:

HELJAN A/S - REBSLAGERVEJ 6 - DK-5471

TELEPHONE +45 64 89 11 88 · HELJAN@HELJAN.DK



WWW.HELJAN.DK



Tankvogne hos A/S Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-Fabrik

■ Torben Andersen

Som nævnt i sidste nummer af LOKOMOTIVET, så stiftedes i A/S Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-Fabrik (DS&SF) i 1892, som startede med at overtage "Albertis Svovlsyrefabrik" i Kastrup, og selskabet var fra 1903 ene om at fremstille svovlsyre og superfosfat i Danmark.

DS&SF fik efterhånden flere fabrikker i Danmark. De var som nævnt i nr. 91 placeret i Kastrup (åbnet 1922), Kalundborg (1930), Fredericia (1915) og Nørresundby (1915). De tre sidstnævnte steder produceredes svovlsyre udelukkende til fremstilling af superfosfat, hvorimod fabrikken i Kastrup producerede syre til salg.

Virksomheden havde nogle datterselskaber, bl.a. "Blaakilde Mølle", der fremstillede teknisk fedt og foderstoffer (se LOKOMOTIVET nr. 57, side 6).

Et andet datterselskab var Aktieselskabet Kemisk Industri (AKI). Selskabet havde fra 1927 en fabrik på Amager (Syrevej station). Her producerede man vejasfalt, tjære, tagpap m.v. Selskabet havde som moderselskabet jernbanevogne, men disse var i mange år indregistreret hos Amagerbanen. Først i

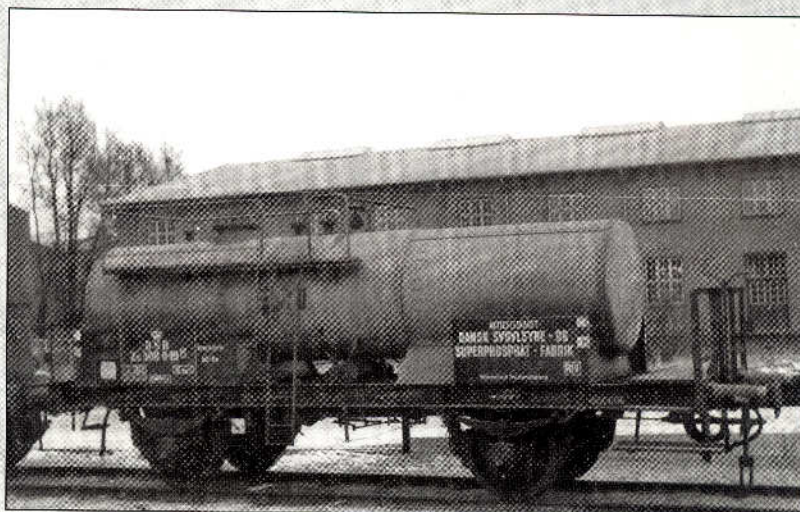
1956-57 blev vognene fra AKI optaget i DSBs vognpark. Det drejede sig om i alt syv tankvogne ZE 502-508. Disse er ikke medtaget i efterfølgende tekst.

I 1971 moderniserede DS&SF sit navn til Superfos, og fra 1985 blev syredivisionen benævnt "Superfos Industrisyre". Denne division blev i 1989 overtaget af den finskejede koncern Kemira og omdøbt til Kemira Danmark. Samtlige i drift værende Superfos-vogne overgik til Kemira Danmark, og fortsatte med at være optaget i DSBs vognpark. I 2004 ændrede Kemira Danmark navn til Kemira Grow How. I 2006 blev de sidste tankvogne taget ud af drift og hensat.

De første tankvogne litra ZM og ZE

Efterhånden som man kunne beskytte jerntanke indvendigt mod syreangreb, fx med særlige gummi-belægninger, byggede man vogne til syretransporter.

Den første ved DSB indregistrerede tankvogn indkøbte DS&SF i 1905. Det var ZM 9912, som i 1900 var bygget af Zypen til selskabet Vilhelm Hansen&Co. På det tidspunkt brugtes litra ZM for beholdervogne. Ved DSBs omnummerering i 1906 fik den ZM 99 912 som den havde indtil den i 1912 blev indregistreret ved Amagerbanen som AB S 509 002 (anm.: Der var først fra 1929 at litra ZE blev indført hos AB).



Denne 'mystiske' nittede vogn er ZE 508 049, der blev købt af DS&SF i 1935 fra Tyskland. Billedet er taget i Glostrup, 1964.

Foto: KEJ

I årene 1914 og 1915 blev der købt/indlejet en ny og fem brugte vogne, der fik litra ZE 502 801-806.

Den nye vogn var ZE 502 802 bygget af Werdau 1914. De brugte var købt hos Nyborg Ammoniakfabrik (ZE 502 803), Det Danske Benzin Compagni (DDBC) ZE 502 805 og 502 806, mens de to sidste anskaffedes fra Tyskland.

Vognene var naturligvis efter vore dages forhold yderst primitive med hensyn til størrelse og last, men var for sin tid moderne vogne, der umiddelbart gjorde god fyldest.

De var traditionelt opbygget med skrubremse anbragt i tysk bremsehus, der egentlig blot var et lille læskur, der fungerede som beskyttelse for bremsen. Nr. 502 802 havde dog et tysk lukket bremsehus.

Akselafstanden var 4000 mm for de fleste af vognene, men førnævnte ZE 502 802 havde dog en lidt utraditionel akselafstand på 3900 mm.

Tankene var nittede, og kunne rumme fra 14 200 liter hhv. 15 000 liter. ZE 502 806 havde dog et rumindhold på 19 200 liter, hvilket på denne tid var en lidt usædvanlig størrelse, men senere blev en meget benyttet standard. Det var ikke almindeligt at bruge nittede vogne til transport af syre, men vognene benyttedes mest til transport af andre produkter, bl.a. mineralolie, benzin, gasvand, ammoniakvand, tjære og salpetervand, men lejlighedsvis også til syrer.

Længden over pufferne rakte fra 8470 til 9050 mm.

De var alle mærket "A/S Dansk Svovlsyre- & Superphosphatfabrik, Kjøbenhavn". Bortset fra ZE 502 801, så havde de alle hjemsted i Aalborg, mens ZE 502 801 hørte hjemme på Kjøbenhavns Godsbanegaard.

ZE nr. 804 og 806 omregistreredes i 1930 til Amagerbanen (AB), senere igen omregistreret til DS&SFs datterselskab AKI (Aktieselskabet for Kemisk Industri). Hos Amagerbanen blev hjemstedet for vognene Syrevej station.

Igen 'brugte' vogne

Det var først i 1935 at DS&SF igen anskaffede tankvogne, nemlig ZE

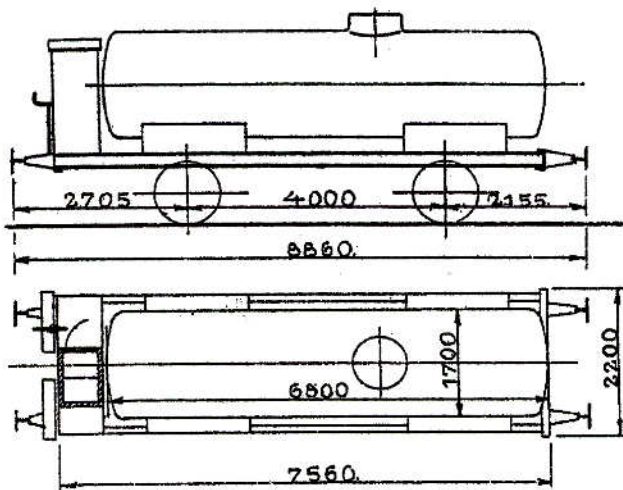
Tabel 1
Tankvogne hos DS&SF indregistreret hos Amagerbanen (AB)

AB vogn-nr.	Bygget	År	Tilg.	Afg.	Bemærkninger
ZE 509 002 (I)	Zypen	1902	1912	1933	1912-29 literet AB S 509 002 1929-1933 AB ZE 509 002. Overført til Aktieselskabet for Kemisk Industri (AKI) med samme nummer
ZE 509 004 (II)	Zypen	1900	1930	1933	Overført til AKI, med samme nummer.
ZE 509 005 (II)	Herbrand	1907	1930	1933	Overført til AKI med samme nummer

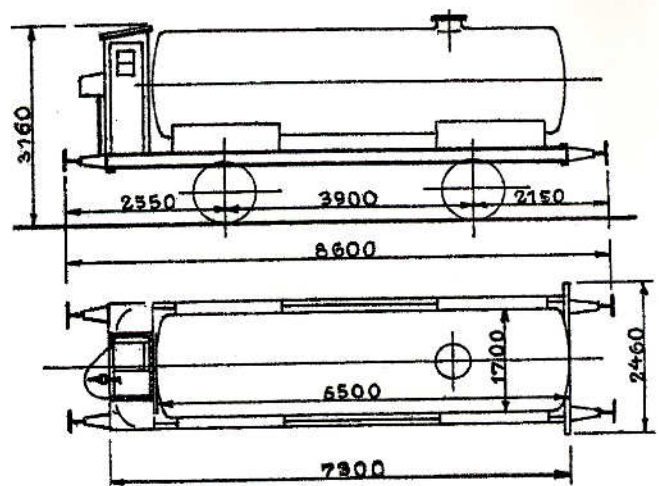
Tabel 2
Vogne hos DS&SF indregistreret hos DSB før 1966

Litra/Nr.	Bygget	År	Tilg.	Afg.	Bemærkninger
ZM 99 912	Zypen	1900	1905	1912	1912 omregistreret til AB S 509 002.
ZE 502 801	Zypen	1906	1914	1921	Solgt til Brdr. Jansen
ZE 502 802	Werdau	1914	1914	1924	Solgt til Nyborg Ammoniakfabrik
ZE 502 803	Uerdin.	1905	1915	1920	Solgt til Nyborg Ammoniakfabrik
ZE 502 804	Zypen	1900	1915	1930	1930 omregistreret til AB som ZE 509 004 (II).
ZE 502 805	Zypen	1902	1915	1924	Købt hos DDBC, solgt til Nyborg Ammoniakfabrik
ZE 502 806	Herbrand	1907	1915	1930	Købt hos DDBC, 1930 omregistreret til AB ZE 509 005 (II)
ZE 508 044	Scandia	1949	1953	1985	Købt hos Dansk Ammoniakfabrik. ZE 504 008 (II). Havareret på godsfærgen ASA-THOR 13/1-1984; Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 045	Scandia	1950	1950	1996	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 046	Scandia	1950	1950	1986	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 047	Scandia	1948	1948	1970	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 048	DSB	1936	1936	1961	Bygget på ukendt DSB undervogn
ZE 508 049	Werdau	1922	1935	1965	Købt som DR Köln, uheld Borup 23/12-1964. Ophugget 1965.
ZE 508 050	Zypen	1914	1935	1965	Købt som DR Köln Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 051	Scandia	1940	1940	1967	Bygget på SNNB PH 201; Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 054	La Croyere	1941	1959	1985	1959 ny tank fra Falkenberg Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 055	Göyr	1941	1959	1990	1959 ny tank fra Falkenberg, 1990 flyttes tanken til 23 86 742 5 052-3; Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 057	Westhofen	1960	1960	?	Afgang efter 1. april 2005 Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 058	Scandia	1943	1959	1990	Tank flyttet til 23 86 742 5 053-1; Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 059	Westhofen	1960	1960	1999	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 061	Scandia	1961	1961	2005	1996 tank overflyttet til Gs-undervogn 120 3 673; Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 063	Györ	1942	1955	1989	1969 ny tank, 1989 tank til 23 86 736 5 090-5; Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 064	Györ	1942	1955	1983	Havareret på Gb den 23/4-1982, ophugget 1984; Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 065	Györ	1942	1955	1985	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 066	Lüttgens	1941	1955	1990	1955 istandsat hos Scandia, hvor den får ny tank. Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 067	SGP	1941	1955	1990	1955 istandsat hos Scandia, hvor den får ny tank. Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 068	Fuchs	1940	1955	1990	1955 istandsat hos Scandia, hvor den får ny tank. Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 069	Königs.	1941	1957	1979	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 070	Rastatt	1941	1957	1979	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 071	Kamiński	1960	1960	1995	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 072	Kamiński	1960	1960	1997	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 073	Kamiński	1960	1961	1997	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 074	Kamiński	1960	1961	1992	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 075	Scandia	1961	1962	1983	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 076	Scandia	1962	1962	1999	1993 tank overflyttet til godsvogn litra Gs 120 3 639. Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 077	Scandia	1962	1962	1993	Nummer fra 1966, se tabel 3
ZE 508 078	Scandia	1962	1962	1995	Nummer fra 1966, se tabel 3

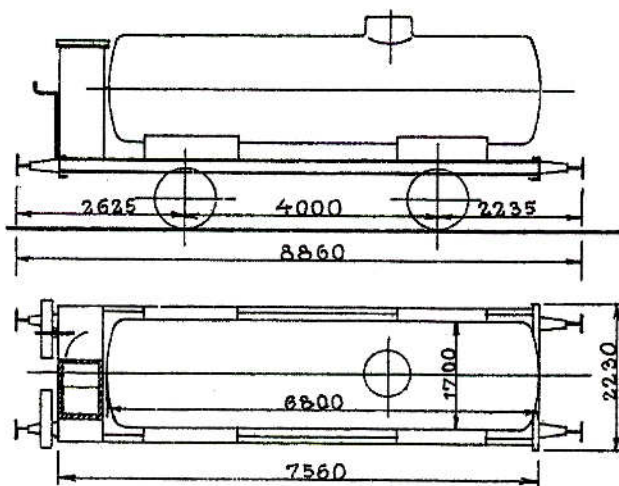
Litra ZE. Nr. 502801.



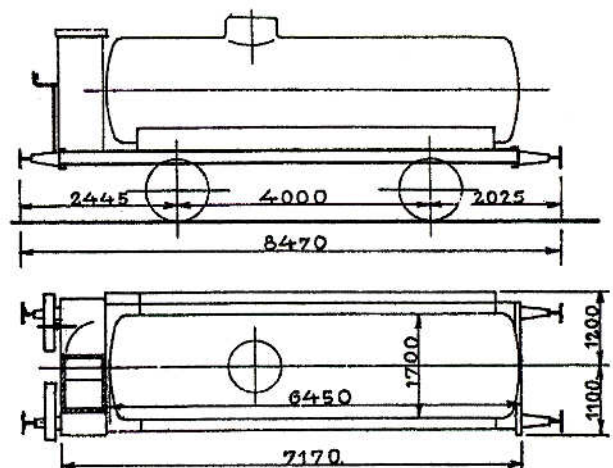
Litra ZE. Nr. 502802.



Litra ZE. Nr. 502803.



Litra ZE. Nr. 502804.



Skitsen af de første tankvogne hos DS&SF: Øverst til venstre ZE 502 801 bygget 1906 af Zypen, dernæst 502 802 bygget hos Werdau i 1904, ZE 502 803 fra Uerdingen 1905, og ZE 502 804 fra Zypen 1900.

Skitserne er fra DSBs materielfortegnelse 1933. Trods de primitive skitsen var de helt korrekte med hensyn til udseende og dimensioner.

508 049-050, bygget hos Werdau 1922 og Zypen i 1914. Disse vogne havde også nittet tank, en meget almindelig konstruktion dengang. De meget små tanke kunne kun rumme 10 000 liter svovlsyre, hvilket skyldtes denne syres høje vægtfylde. En liter svovlsyre vejer 1,84 kg, altså dobbelt så meget som en liter benzin, mens saltsyre havde en vægtfylde på 1,6. De små vogne måtte altså slæbe af sted med næsten 18 400 kg svovlsyre.

De forblev længe i drift, men ZE 508 049 måtte ophugges i 1965, idet den blev svært skadet ved et uheld i Borup den 23. december 1964. Søstervognen 050 blev udrangeret året efter grundet dårligt løbeværk.

I 1936 fulgte ZE 508 048 bygget af Centralværkstedet København på en gammel undervogn med kraftig bred vange. Men hvilken undervogn, der blev anvendt, vides ikke. Akselafstanden var 4000 mm, og længden over pufferne 8310 mm. Men det må være genbrug fra en anden tankvogn, idet de øvrige godsvogne i DSBs vognpark på det tidspunkt havde en anden akselafstand (3660 mm eller 4200 mm). Det kan også være genbrug fra en privatbanevogn. Vognen havde en lille tank, der kun rummede 9500 liter, altså lidt mindre end de to forannævnte tankvogne. Tanken havde gummi-syreskjold, og var i øvrigt fremstillet i to dele, og samlet på midten med en nittet flange.

Langs med hele beholdersiden var monteret et lavt siddende løbebræt med gelænder, hvilket var en usædvanlig konstruktion.

En brugt undervogn måtte i 1940 igen holde for; denne gang SNNB PH 201, der brugtes til tankvognen ZE 508 051. Akselafstanden på denne vogn arvede PH-vognene mål, hvilket igen var 4000 mm, og tanken kunne rumme 11 000 liter. Den måtte kun transportere saltsyre. Vognen blev bygget efter samme princip som forannævnte ZE 503 048, d.v.s. samlet i to dele med en nittet gummiforing, og med lavtliggende løbebrædder i begge sider med højt gelænder, hvoraf den øverste del var malet i hvid

DSB litra ZE 508
046 fabriksny fra
Scandia, 1950.
Foto: Scandia/JMJK.



Nybyggede vogne

I 1948 leverede Scandia ZE 508 047. Det var en lille vogn med en akselafstand på 5000 mm, mens den målte 8390 mm over puffer. Tankens rumfang var på 11 000 liter. Da den skulle transportere saltsyre, var også denne tank indvendigt beklædt med gummi. På grund af denne gummibeklædning var tanken - af fremstillingsmæssig årsag - samlet på midten med en flange. Også udvendigt omkring rørtilslutningen øverst på tanken og ned til tankens midte, fandtes et par trekantformede beklædninger i gummi for at beskytte mod spildt saltsyre. Se tegning side 12.

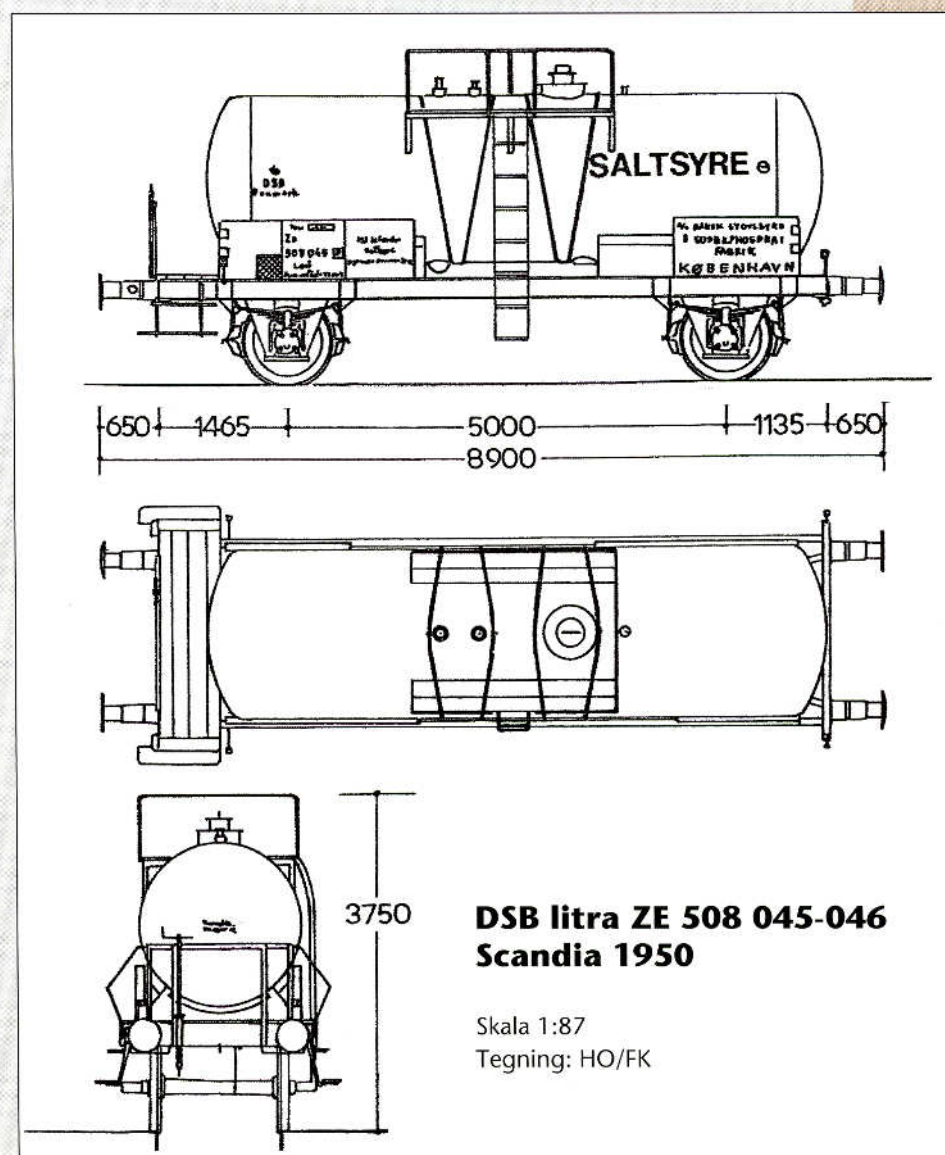
I 1950 leveredes endnu to vogne fra Scandia, nemlig ZE 508 045 og 046. Disse vogne var lidt større, idet de rummede 15.000 liter, og måtte kun transportere saltsyre. Akselafstanden var 5000 mm.

I 1953 købte man fra Ammoniakfabrikken i Nyborg en af Scandia i 1949 bygget vogn. Denne vogn fik hos DS&SF litra ZE 508 044. Bemærk, at disse fire sidstnævnte vogne blev lagt i nummerserien før de senere anskaffede vogne. ZE 508 044 måtte udrangeres i 1985, idet den havarede på godsfærgeren ASA-THOR i januar 1984.

Sluttelig overtog DS&SF i årene 1955-1959 elleve stk. tidligere tyske vogne fra "Kommissarius for Konfiskation af tysk og japansk Ejendom". Disse vogne fik litra ZE 508 054-055 og 063-070.

Vognene var efterladt af den tyske besættelsesmagt den 5. maj 1945. Alle havde en akselafstand

4500 mm og lop 8800 mm, de var altså tyske standardvogne bygget hos bl.a. Győr, Saarbrücken og Graz



**DSB litra ZE 508 045-046
Scandia 1950**

Skala 1:87
Tegning: HO/FK

Tabel 3
Omnummerering m.v. for DS&SF-vogne efter 1966

Før 1966 508	Efter 1966 21 86 070 8	Nyt nr.	Fra år	Bem.
508 044	031-2	23 86 712 5 031-0	1985	Udr. 1985
045	032-0	23 86 722 5 032-7	1982	Udr. 1996 ^{a)}
046	033-8	23 86 722 5 033-5	1982	Udr. 1986 ^{b)}
047	009-8	-		Udr. 1970
051	008-0	-		Udr. 1967
054	037-9	23 86 712 5 037-7	1984	Udr. 1985 ^{c)}
055	038-7	23 86 712 5 038-5	1981	Udr. 1990
057	040-3	23 86 722 5 040-0	1983	^{d)}
058	039-5	23 86 712 8 039-3	1983	Udr. 1990
059	041-1	23 86 722 5 041-8	1982	Udr. 1999
<hr/>				
061	021-3	23 86 716 5 021-2	1982	Udr. 2005 ^{g)}
063	034-6	23 86 716 5 034-5	1981	Udr. 1989 ^{c)}
064	035-3	-		Udr. 1983 ^{d)}
065	036-1	23 86 720 5 036-3	1983	Udr. 1985
066	061-9	23 86 722 5 061-6	1982	Udr. 1990
067	062-7	23 86 722 5 062-4	1981	Udr. 1990
068	063-5	23 86 722 5 063-2	1981	Udr. 1990
069	011-4	-		Udr. 1979
070	012-2	-		Udr. 1979
071	064-2	23 86 716 5 064-2	1983	Udr. 1995
072	065-0	23 86 716 5 065-9	1980	Udr. 1997
073	066-8	23 86 716 5 066-7	1983	Udr. 1997
074	067-6	23 86 716 5 067-5	1982	Udr. 1992
075	068-4	-		Udr. 1983 ^{h)}
076	069-2	23 86 716 5 069-1	1983	Udr. 1999 ⁱ⁾
077	070-0	23 86 716 5 070-9	1982	Udr. 1993
078	071-8	23 86 716 5 071-7	1980	Udr. 1995 ^{j)}

- ^{a)} Fra 1985 nummereret 43 86 722 5 032-3. Fra 1988 omnummereret til 23 86 722 5 032-7
- ^{b)} Fra 1985 nummereret 43 86 722 5 033-1. Vognen udgået 1986, derefter stationær lagertank for Superfos Kemikalier på Vejle havn.
- ^{c)} Vognen får i 1969 ny tank, i 1989 flyttes denne over til 23 86 736 5 090-5
- ^{d)} Havareret på Gb april 1982, ophugget 1984
- ^{e)} Ophugget 1988
- ^{f)} Udrangeringsår er ukendt, men vognen er udrangeret efter 1. april 2005
- ^{g)} Fra 1996 omnummereret 23 86 736 5 021-0
- ^{h)} Vognen ophugget 1983; løbenummer 068 genanvendt igen i 1992
- ⁱ⁾ 1991 udskiftes tanken med en tank fra Sj 21 74 070 3 640-7
- ^{j)} 1993 omnummereret til 23 86 736 5 069-9.

Tabel 4
Tankvogne hos DS&SF/Superfos indregistreret hos DSB efter 1966

Vogn-nr. 21 86 072 8	Bygget	Tilg.	Nr. fra 1982-83 23 86 736 5	Afg.	Bemærkning
022-7	Scandia	1966	1966	022-8	2004
023-5	Scandia	1966	1966	023-6	2005 ^{k)}
024-3	Scandia	1966	1966	024-4	2004
<hr/>					
042-5	Kaminski	1966	1966	042-6	2005?
043-3	Kaminski	1966	1966	043-4	2005? ^{l)}
072-2	Kaminski	1966	1966	072-3	1999
073-0	Kaminski	1966	1966	073-1	1999
044-1	Kaminski	1969	1969	044-2	2005?
045-8	Kaminski	1969	1969	045-9	1996
<hr/>					
046-6	Kaminski	1973	1973	046-7	2004 ^{m)}
047-4	Kaminski	1973	1973	047-5	1999 ⁿ⁾
048-2	Kaminski	1973	1973	048-3	2005? ^{o)}
<hr/>					
068-1	Falkenb.	1992	1992	^{p)}	2003 ^{p)}

^{k)} 1997 overflyttes tank til undervognen fra Gs 120 3 279

^{l)} 1985 får vognen ny tank

^{m)} 1996 omnummereres vognen til 44 86 736 5 046-2

ⁿ⁾ I 1996 omnummereres vognen til 44 86 736 5 047-0

^{o)} I 1996 omnummereres vognen til 44 86 726 5 048-8

^{p)} I 1992 opstået ved at svensk tank 6813 fra Uddeholm blev monteret på en Gs-undervogn 120 3 618. Samlet på DSBs værksted i Nyborg. Fra 1992-2003: DSB 23 86 736 5 068-1. Dette blev vogn nr. 2 med dette nummer hos DS&SF. Solgt til Gardit i Viborg.

m.v. De indregistreredes hos DSB efter godt 10 år med staten som ejer og bruger, og efter at nogle havde fået ny tank.

Hvad transporterede de?

De nyeste anskaffede vogne var indrettet til kun at transportere en bestemt syreart. I 1961 var vognene godkendt til:

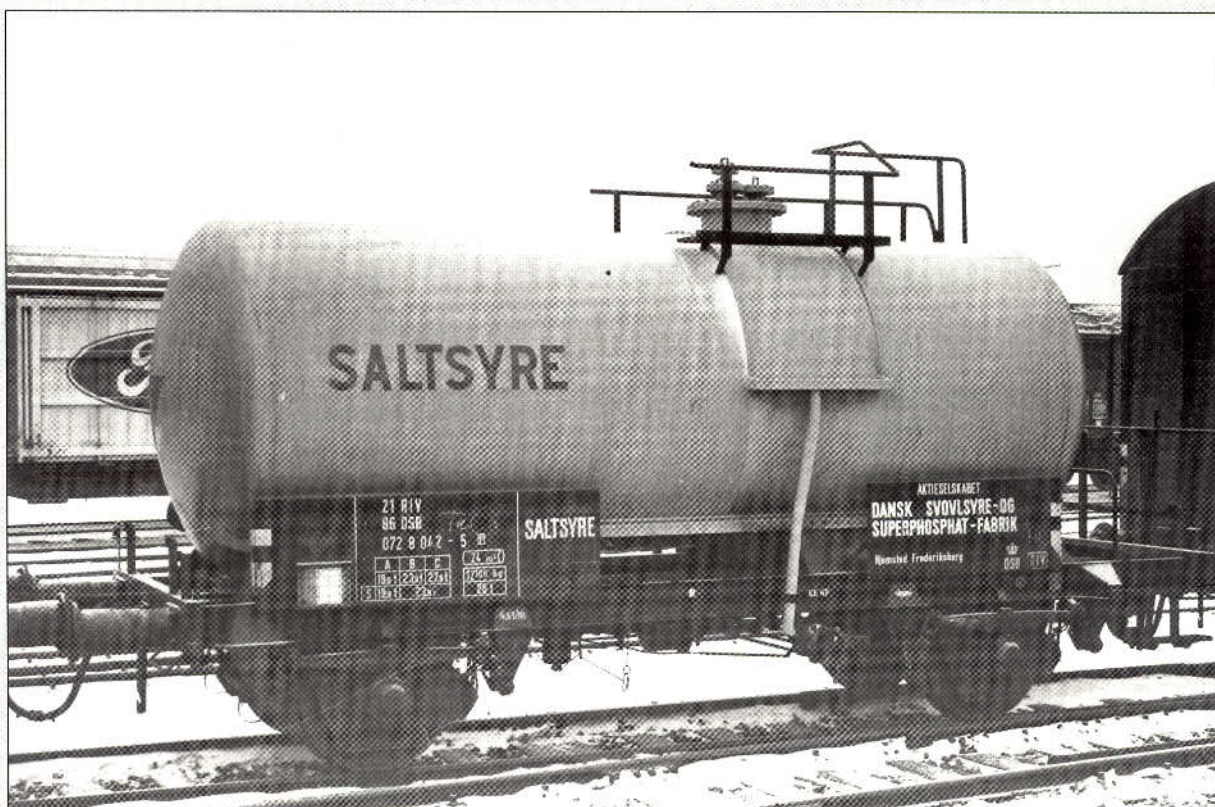
Salpetersyre 99%: ZE 508 069 og 070; 30-67% ZE 508 061.

Saltsyre: 508 044-046, 054-055, 057-059 og 063-06.

Svovlsyre: 508 066-068, 071-078.



DSB litra ZE 508 051 rangerer på Korsør station, maj 1959. Vognen blev i 1940 opbygget på en undervogn fra Stubbekøbingbanen. Foto: JB-P.



I 1966 blev 072 8 042-5 leveret af Kaminski til DS&SF. Tanken kunne rumme 24 000 liter saltsyre. Bemærk beskyttelsesdæksel. Foto fra 1967.
Foto: PÅ SPORET.

Ny nummerserie

I 1965 havde UIC besluttet, at alle vogne af hensyn til EDB-registrering skulle have internationalt fastsatte nummerserier, og dermed vognnummer med kontroltal.

I en skrivelse fra DSSF dateret den 23. november 1965 lyder det:

"Omnummerering af Jernbanevogne.

I henhold til telefonsamtale den 18. ds. med Maskinafdelingen, hvorunder vi blev gjort bekendt med Statsbanernes forestående omnummerering af samtlige jernbanevogne inden for vognparken efter et nyt system, fremsætter vi et forslag til ændring af numrene på vore vogne i overensstemmelse hermed ud fra den nummergruppe 070 8 000, der er tildelt os.

Samtidig ønsker vi at flytte tankvogne fra vort datterselskab Aktieselskabet for Kemisk Industri litra ZE 502-508 over til vor nummergruppe. Sign. Thor Visby".

Vedlagt skrivelser var anført gamle og nye numre for DS&SFs vogne. Disse numre fremgår af tabel 3.

I 1960-61 anskaffede selskabet nogle vogne med rumindhold på 16 000 liter fra Hameln, nemlig ZE 508 071-074. Disse blev i 1962 suppleret med fire tankvogne ZE 508 075-078, og i 1966 leveredes

Tabel 5
Bogievogne hos Superfos/Kemira

Nummer	Bygget/ år	Tilg.	Nr.	fra	Afg.	Bem.
21 86 077 8						
074-7	LHB 1973	1973	33 86 786 5 074-2	1983	1995	(1)
075-4	LHB 1973	1973	33 86 786 5 075-9	1983	1995	(2)
076-2	LHB 1973	1973	33 86 786 5 076-7	1983	1999	(3)
077-0	LHB 1973	1973	33 86 786 5 077-5	1981	2002	(4)
078-8	LHB 1973	1973	33 86 786 5 078-3	1981	1995	
079-6	LHB 1973	1973	33 86 786 5 079-1	1983	1999	(5)
080-4	LHB 1973	1973	33 86 786 5 080-9	1983	1999	(6)
081-2	LHB 1973	1973	33 86 786 5 081-7	1983	1995	
082-0	LHB 1973	1973	33 86 786 5 082-5	1983	1999	(7)
083-8	LHB 1973	1973	33 86 786 5 083-3	1981	1995	(8)

- 1) Fra 1991 omnummereret 33 86 783 9 074-5. Ophugget 1999.
- 2) Ophugget 1995.
- 3) Fra 1991 omnummereret 33 86 783 9 076-0.
- 4) Fra 1991 omnummereret 33 86 783 9 077-8.
- 5) Fra 1991 omnummereret 33 86 783 9 079-4.
- 6) Fra 1990 omnummereret 33 86 783 9 080-2.
- 7) Fra 1990 omnummereret 33 86 783 9 082-8.
- 8) Fra 1992 omnummereret 33 86 783 9 083-6.



Den 'tykmavede' 736 5 043-4 fotograferet ukendt sted, 1992. Den blev leveret af Kaminski/Hameln i 1966. Tanken kunne rumme 24000 liter.
Foto: PÅ SPORET

Tabel 6
Vogne hos Superfos Indkøbt i Sverige fra år 1985

Vogn-nr.	Bygget	År	Tilg.	Afg.	Bem.
23 86 736 5					
049-1	Falkenberg	1962	1985	1995	Ex SJ 23 74 731 8 010-5
050-9	Falkenberg	1962	1985	1997	Ex SJ 23 74 731 8 013-9
084-8	Falkenberg	1962	1985	2004	Ex SJ 23 74 072 0 150-8 1992 flyttes tank over på Gs-undervogn
085-5	Falkenberg	1962	1985	2004	Ex SJ 21 74 072 0 151-6
090-5	Falkenberg	1962	1990	2004	Ex SJ 21 74 070 3 646-7 (note r)
052-3	Falkenberg	1962	1990	1996	Ex SJ 21 74 070 3 643-7 (note s)
053-1	Falkenberg	1962	1990	1999	Ex SJ 21 74 070 3 640-7 (note t)
086-3	Falkenberg	1962	1990	1999	Ex SJ 21 74 070 3 642-7
087-1	Falkenberg	1962	1990	2004	Ex SJ 21 74 070 3 645-7
088-9	Falkenberg	1962	1990	?	Ex SJ 21 74 736 6 021-7

*) 1990 monteret med tank fra DSB 23 86 716 5 034-5 og får nyt nummer DSB 23 86 736 5 051-7

*) 1990 monteret med tank fra DSB 23 86 712 5 038-5

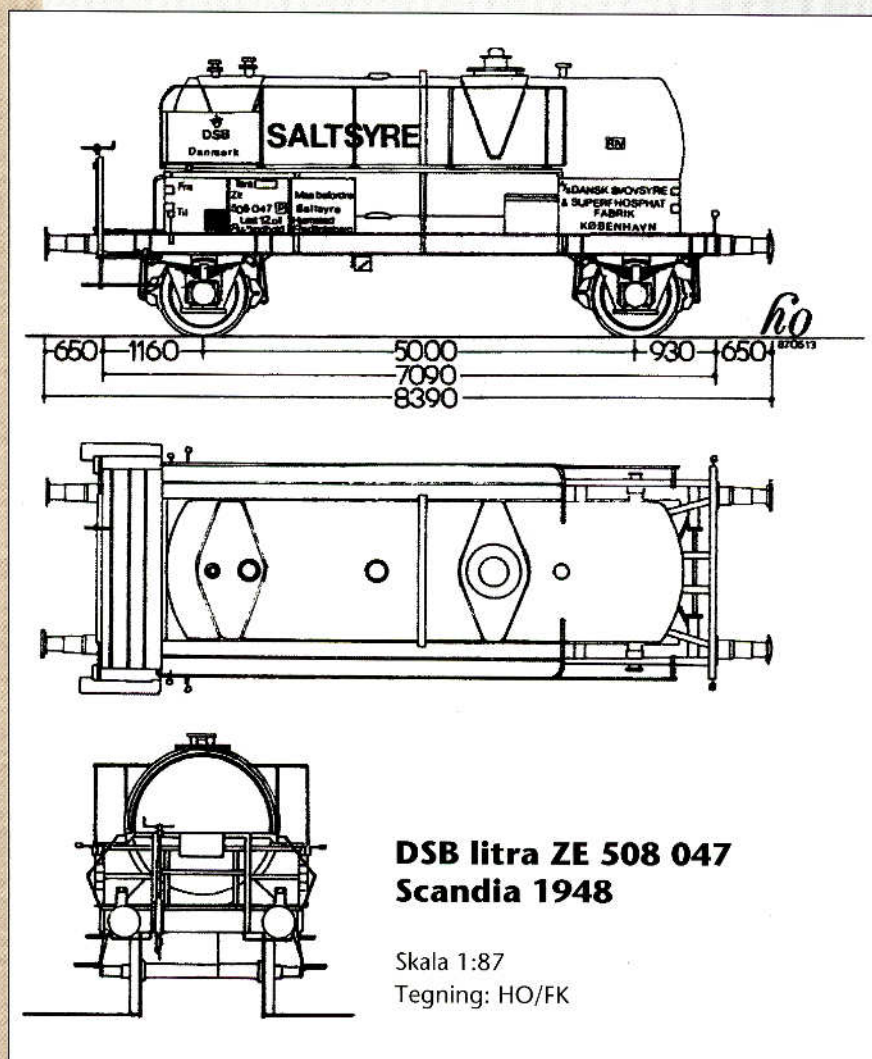
*) 1990 monteret med tank fra DSB 23 86 712 5 039-3

to mere fra Hameln, der fik de nye numre 072 072-073.

Status for DS&SF var, at man i året 1961 ejede 24 vogne af litra ZE, der måtte transportere saltsyre (HCl), nemlig 508 044-047, 508 051, 508 054-055, 508 057-059 og

508 063-065, mens nr. 508 049-050, 508 066-068 og 508 071-074 måtte transportere svovlsyre (H₂SO₄). De sidste to vogne - nr. 508 069-070 - måtte transportere salpetersyre (HNO₃).

Yderligere indkøbtes i årene



DSB litra ZE 508 047
Scandia 1948

Skala 1:87
Tegning: HO/FK

1966-69 ni stk. tankvogne fra Scandia og Hameln. De nye vogne var alle af standardtype med 4500 mm akselafstand og lop 8740 mm, mens rumindholdet varierede fra 16 000 liter (Scandia-vogne) til 24 000 liter (Kaminski Hameln).

Hameln/Kaminski-vognene fra 1966 havde en særlig konstruktion ang. syrespild, idet de var udstyret med et lukket syrefang med tilsvarende rørdøb, der gjorde at spildt syre evt. kunne opfanges i en beholder el.lign. anbragt under røret.

Alle vogne blev RIV-mærket, men Hameln-vognene 073-74 blev uden S-mærket, d.v.s. at de måtte fremføres med 100 km/t.

Det var altså moderne vogne, selskabet havde, da DSB i 1965 besluttede, at fra 1. januar 1970 skulle alle godsvogne været udstyret med rullejeakselkasser, og det blev derfor kun nødvendigt at udrangere to ældre DD&SF-vogne.

I 1971 havde Superfos 34 tankvogne indregistreret ved DSB, mens syrekrukkevognene på det tidspunkt alle var udrangeret.

Superfos og Kemira

Ved navneskiftet i 1971 ændredes designet af vognene til hvid tank med grønt Superfos-logo. Alle vogne var kun indrettet til transport af salpetersyre, saltsyre eller svovlsyre, og havde hjemsted på Frederiksberg.

En tiltagende kronisk vognmangel gjorde, at man allerede fra slutningen af 1970'erne måtte indleje vogne hos SOGEFA/VTG, både to-akslede vogne og bogievogne.

I 1973 anskaffede Superfos endnu tre vogne, denne gang fra Kaminski, men det mest betydende var dog, at man samme år anskaffede ti stk. bogietankvogne fra Linke-Hoffmann-Busch. Vognene kørte størstedelen af deres levetid i bloktoget "Syreekspressen" med 96% svovlsyre (oleum) fra Fredericia til Nørresundby.

Disse bogietankvogne blev de eneste til transport af ætsende væsker anskaffet af et dansk firma. Øvrige bogietankvogne har været til transport af komprimerede luftarter (gas - BP/Primagaz) eller olie (Vestkraft), disse har dog kun udgjort et mindretal.

Bogietankvognene kunne rumme 34 000 liter, og var 14 400 mm

lange over pufferne. De havde selv-bærende tank, og løb på franske Y25 Csm-standardbogier.

Syrevognene fik i 1981-83 litra Zacs (ikke påmalet). Også disse vogne fik Frederiksberg som hjemsted, uagtet at de altid befandt sig i Jylland.

Status for Superfos' vogne var i 1988, at der fandtes flere typer af vogne inddelt i fem hovedgrupper. Alle disse måtte fremføres med en hastighed på 90 km/t; nr. 032 dog kun 80 km/t. Det vil føre for vidt at komme ind på forskellene i disse, bl.a. med hensyn til rumfang, bremseudstyr m.v., men de var alle to-akslede bortset fra de ti vogne i nummergruppen 074-083, der havde fire aksler. Er man interesseret i at vide mere om disse kan man studere DSB's årlige hæfter over det rullende materiel (Driftsmateriellet - sidste udgave udsendt 1996).

De fem hovedgrupper var:

Nummergruppe lavest/højst	Antal	Litra
712 5 038-039	2	Zck
716 5 021-071	9	Zc
722 5 032-063	6	Zcck
716 5 022-085	16	Zs
786 5 074-083	10	Zacs

I alt 43 vogne

I 1990 overtog Kemira-koncernen Superfos Industrisyrer, og vognene



blev derefter ejermerket med Kemiras logo.

Brugte svenske vogne

I 1985 og 1990 indkøbte selskabet en række brugte vogne fra en svensk brugtforhandler. De var bygget af Falkenberg i 1960'erne. Vognene blev malet i Superfos' farver, og på nogle af vognene byttede Superfos rundt på tankene.

De brugte vogne fra Sverige havde et rumfang på omkring 21 000 liter, akselafstanden var mm 5700 mm, mens de målte 9640 mm over pufferne.

For de fleste vogne gjaldt det, at de fra 1991 måtte fremføres med 100 km/t, hvis de var lastet til en hastighed af 90 km/t.

Hensættelse og udrangering

Af de nyere vogne blev 071-0 hen-

sat i 1994, og allerede i 1996 blev endnu elleve vogne hensat, bl.a. fem af bogievognene fra LHB.

I 1997 havde selskabet i alt 42 vogne i drift, og det var på det tidspunkt - næst efter Kommunekemi - den største ejer af tankvogne, dog under det førnævnte navn KEMIRA.

Fra 1998 begyndte man at indleje tankvogne fra EVA. Disse fortsatte i uændret bemaling og ejerforhold, og fik blot påsat et skilt, der angav udlejning til KEMIRA, Danmark

I løbet af 1990'erne forsvandt flere vogne, og ved årsskiftet 2000 var transporterne aftagende. Efterhånden blev vognene hensat på den gamle banegård i Fredericia.

Her har de stået ubenyttet hen i mange år. I løbet af år 2004 blev der dog ryddet op i bestanden, og der resterer i dag kun få hensatte vogne (2008).

- flere fotos næste side



DSB litra ZE 508 050 blev bygget af Zypen i 1914 som DR Köln 592 624. I 1935 kom den til DS&SF. Foto fra 1962. HBDS/PÅ SPORET.

Fabriksfoto af bogievognen 21 86 077 8 079-6, leveret af Linke-Hoffmann-Busch 1973. Den lidt aparte udseende type kunne rumme 34 000 liter, og var 14 400 mm lang over pufferne. Foto-arkiv: PCJ



DSB 070 8 037-9 i Roskilde, forår 1977. På det tidspunkt havde DD&SF skiftet navn til Superfos. Vognen kunne rumme 17,5 m³ saltsyre, og man var begyndt at sætte advarsler på tankene for at oplyse om den farlige korroderende syre. Vognen blev leveret til DS&SF i 1959 som nr. 508 054. Foto: TA.

Superfos 070 8 069-2 blev i 1962 leveret fra Scandia som ZE 508 076. Vognen, der har isoleret tank, kunne rumme godt 16 000 liter. Foto fra omkring 1978. Foto: P.Barker/PÅ SPORET.



Ved overgang til KEMIRA DANMARK forblev vognene i den lysegrå, næsten hvide farve, men fik nyt logo i blå. Stjernen efter logoet symboliserer et stiliseret saltkrystal. Her er det DSB 716 5 064-2 fra KEMIRA på København Gb, 1992. Vognen blev leveret af Kaminski i 1960 som ZE 508 071. Foto: PÅ SPORET.

Kilder: P.C. Johansen, DSB Teknik
Ole Møller Nielsen, Ebeltoft
DRM I og II, diverse udgaver
Hvordan laves det? Politikens Forlag 1953
Modeljernbanen 1950
Privatbanemateriel, der må befare DSBs strækninger (1912-1933)
KRAK: Danmarks ældste Forretninger 1940 og 1953

Læs også om DD&SFs syrekrukkevogne litra ZS i LOKOMOTIVET nr. 91. Selskabet havde også en lukket vogn litra ZR, der er omtalt i LOKOMOTIVET nr. 85, side 7.

Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg
 tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54
 Ma - to. 12 - 18, fr. 12 - 19, lø 10 - 14
www.stoppel.dk

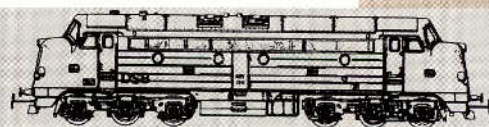


Sallingsund og omegns Museum
 Museumstorvet 7, Glyngøre.

www.museumsallingsund.dk / 9773 1067

FELDERBANEN

v/Helle og
 Jan Møller Holm



Som i gamle dage:

Litra D-damplokomotiv
 alle varianter er nu i butikken,
 kom og se modellen, den er flot
 og kører godt.

Personvogne CU og CM
 på lager i teak og vinrød,
 pris 398,00 kr. pr. stk.

Nyheder 2008 Minitrix:
 Diesellokomotiv DSB nr.1,
 lev. 3. kv.08

Spor N nu på lager
 Sæt m. 2 stk. DSB Gbs lukkede
 godsvogne epoke IV

Mange nyheder til landskabsbyg-
 geri, f.eks. fra **BUSCH** kornmark,
 græskar, kål, roser, salat, tobak
 og meget andet.



Fra **Viessmann** er seje bevægelige de-
 taljer som gutter, der får en øl, Damen,
 der vinker, togfolk der melder afgang,
 vandpumpe til torv og meget andet.

Roco nyhed på lager:

3 forskellige DSB vinrøde B vogne
 litra nr. 518620-80309-9, 84011-7,
 80004-1 alle 2.kl., køb en af hver og
 få **10% rabat**

Roco 2008 nyheder:

DSB litra N 201, vinrød MY m/rille-
 udstødning, lev. 2.kv.

Mehano NYHED

dobbelt container godsvogn
 SGGMRSS, 8 forskellige; K-Line,
 Hanjin, Mærsk, Consent Leasing,
 Evergreen, Msc, m.fl.

Fra HERPA kommer en
Super Yacht "Catwalk"



i skala 1:87 særdeles flot udstillings-
 model lev. August, limit serie, bestil
 dit eksemplar nu.

FELDERBANENs lave pakkeporto-
 takster er uforandret i 2008, f.eks
 5 kg 56,50 kr., ingen ekstra gebyrer.

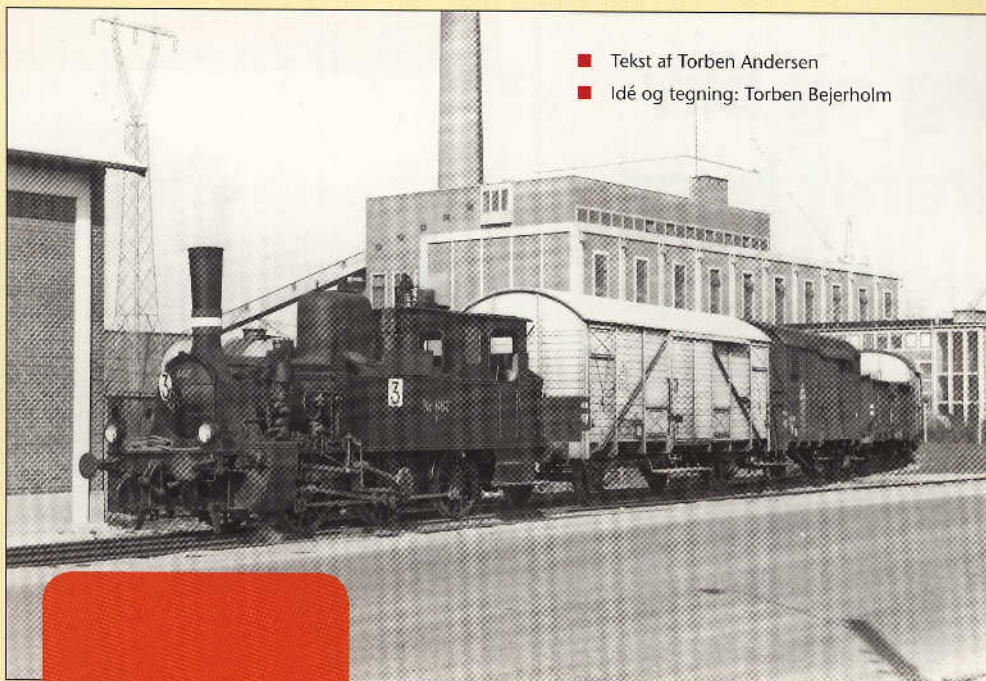
Kig ind, ring, fax, eller mail - vi sender gerne!
 Vejlevej 349 . Bramdrupdam
 DK-6000 Kolding
 Tlf. 74 56 08 08 . Fax 74 56 02 01

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

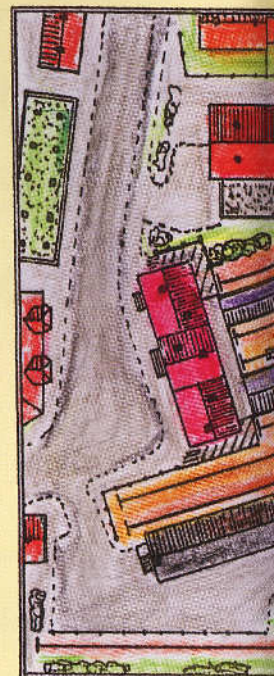
mandag lukket, tirsdag-torsdag 10.00-17.30
 fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00



DSB litra F 667 med godstog kører ud fra industriområde ved Fynsværket på Odense havn, 1959. Toget består foruden af F-maskinen af litra I-HD-DB åben vogn-IAL. Foto: AK/OMJK.



■ Tekst af Torben Andersen
■ Idé og tegning: Torben Bejerholm



ANLÆGS DESIGN

Et dejligt rangeranlæg

i skala 1:87

Epoke IIIb 1954-1965 (og lidt epoke IV)

--Er man til rangering, og har et lille lokale, så må dette forslag til et DSB rangeranlæg lige være sagen, ikke mindst nu, hvor vi nu har rangermaskiner litra Q, HS, MH og MT...og en D-maskine til at fremføre godstogene.

Det er et lille vinkelanlæg på kun 300 x 250 cm, så det kan opbygges på et par spånplader, hvis man er til de hurtige løsninger. Man skal dog ikke stille anlægget i et hjørne, idet man så får besvær med at nå alle områder på anlægget, især i øverste højre hjørne ved den tresporede dieselremise.

Da det som sagt er et anlæg med rangering som tema, så er det opbygget omkring en DSB endestation

(sækstation) med mange forskellige industrier. Sporene til de enkelte industrier forgrener sig til alle sider, så der bliver brug for alle rangermaskiner, åbne og lukkede godsvogne.

Ved stationsbygningen anlægges en læssevej, således at der også bliver mulighed for kørsel med lastbiler, mens der naturligvis findes et varehus ved siden af.

Ud over spor til rangering, findes to hovedspor fra stationen, der fører hele vejen rundt langs kanten, for til sidst at forsvinde ned i en skjult banegård under anlægget. Denne skjulte station af anlagt forrest ved anlægskanten, så man nemt kan komme til under det. Det betyder, at man kan samle et godstog på stationens god-

splads, for derefter at sætte en maskine foran stammen, og køre toget til 'destinationen'. Under anlægget kan toget skilles, og omformes efter behov, for derefter at returnere med nye godsvogne, som skal fordeles til de forskellige industrier.

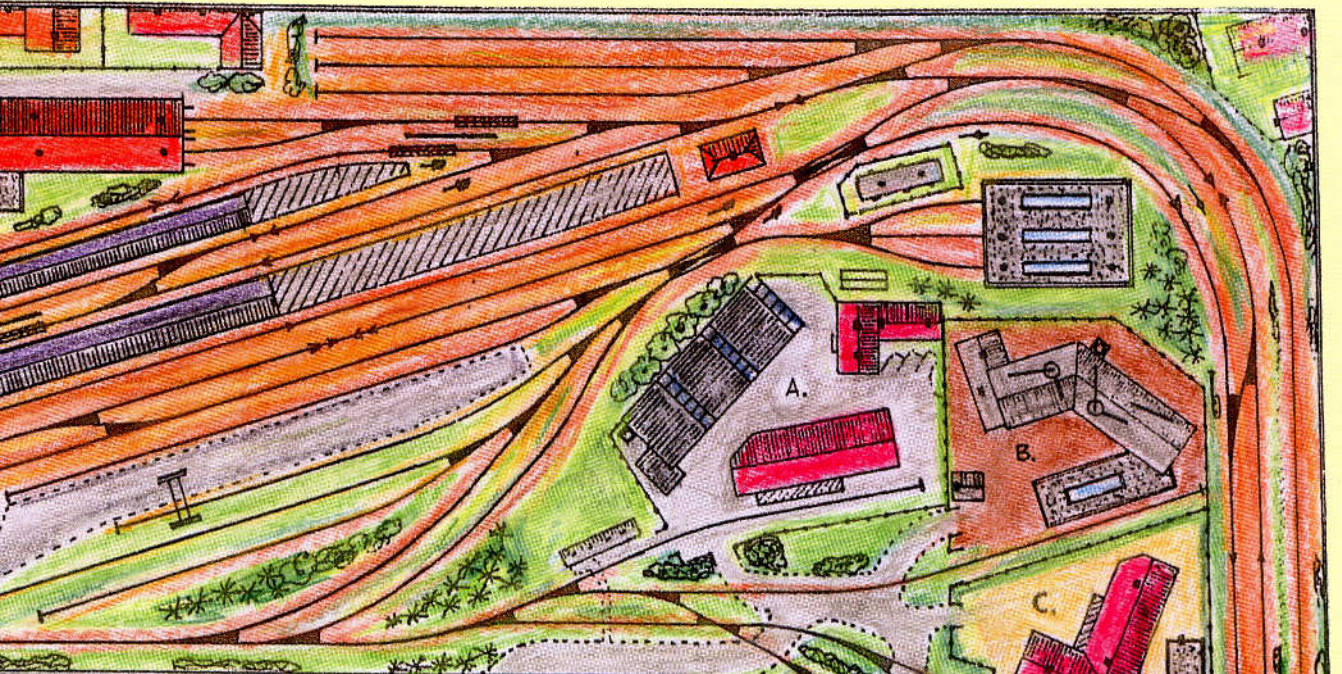
På selve stationen findes foruden den tresporede remise til rangermaskiner litra Q, F, HS eller MH og MT også en lang remise til de større damplokomotiver eller dieselmaskiner, fx litra E, N, MY og MX.

Anlægget kan bygges med et fåtal af sporskifter, hvorved det bliver økonomisk overkommeligt. Bemærk, at der i kurverne anvendes kurveskifter for at indspare plads, og give togene en glidende kørsel.

Da der primært benyttes dieselmaskiner er det ikke nødvendigt med en drejeskive foran dieselremisen. I stedet er lagt et tregrenet skifte ind foran denne. Til gengæld kan man ikke vende de store damplokomotiver; det må man klare på den skjulte station. Det ser dog lidt tosset ud, at de store maskiner kører med tenderen forrest fra den skjulte banegård til hovedstationen. Derfor anbefales det, at man benytter MX eller MY som trækraft for godstogene. Benytter man en D-maskine, så kan denne godt anvendes som togmaskine med tenderen forrest; det gjorde man også i virkeligheden.



DSB litra D blev også anvendt i godstog, hvor den kørte med tenderen forrest. Så det kan man også på anlægget. Her er det D 825, der passerer Gisselfeldt sidespor på Lille Syd med godstog fra Haslev til Næstved, 1962. Toget er oprangeret Ek-CP-HD-PB-Q-HJ. Borsset fra litra EK, så fås alle de nævnte vogne i model. Foto: AK/OMJK.



10 0 50 100
CM.

Der er kun benyttet to englænder-skifter, mens de komplicerede - og i model ofte ikke driftsikre - diamantkryds helt er udeladt. Et enkelt krydsskifte er benyttet; det er placeret lige ud for (over) dobbeltsporet, hvor dette føres til den skjulte banegård. Dette lille spor kryds forbinder på sne-dig vis udtræksporet, der ligger langs med læssevejen ved anlægskanten med alle industrierne, som er placeret på 'halvøen'. Man kan derfor samle vognene fra de enkelte industrier, og derpå trykke eller trække dem ud - og rangere dem til de to godsspor ved siden af stationsbygningen eller på den lille rist langs bagkanten af anlægget.

Industrierne udgør en mangfoldighed, der må få tænderne til at løbe i vand over de mange muligheder for brug af variende typer godsvogne. Ikke mindre seks industrier (A-F) er der blevet plads til, og de kan omfatte al slags fabrikation, der passer ind med den vognpark, man har i sinde at bruge. Man kan få ideer i LOKOMOTIVET nr. 52, side 3, men nogle muligheder er fx A metalvarefabrik, B en lille møbelvirksomhed, C ægge-pakkeri, D kunne være et lille andels-slagteri, D kunne virke som savværk (trævarefabrik), E foderstoffremstilling og F en olie- eller syrefabrik.

De forskellige tilbehørfabrikanter kan tilbyde et utal af muligheder for industribygninger. Disse kan skæres til, og indpasses med skæve vinkler som vist på tegningen, hvilket giver indtryk af et rigtigt industrivarter, hvor man har udnyttet pladsen ved bygning-på-bygning. Bemærk, at der

ved bygning F ses en beholder som reservelager for olie.

Her kan man - som i virkeligheden - bruge en beholder fra en jernbanevogn. Diverse småskure til brug i baggårdene kan også bruges. Det giver variation og miljø mellem de større bygninger.

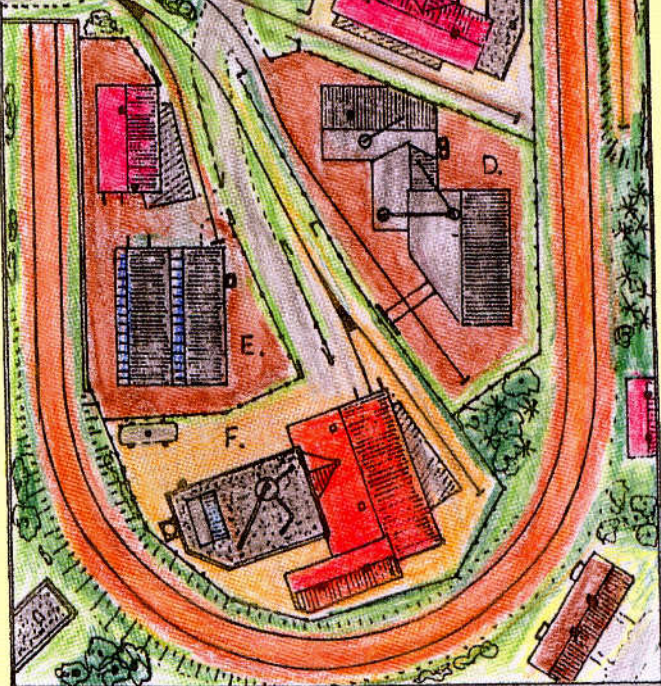
Skulle man få lyst til også at køre et persontog, så er dette naturligvis også muligt. Man skal naturligvis sørge for at have sporplads på den skjulte banegård under anlægget.

Da anlægget dækker perioden 1954-1965, så har vi masser af trækraft i model til rådighed lige fra diesel til damp, d.v.s. MY, MX, E, N, P, PR og D.

Til rangering kan man benytte MH og MT, der også fås i model. En Q-maskine kan fås fra Tikøb Hobby. En F-maskine blev i sin tid produceret som byggesæt af OKT, så har man denne, er den naturligvis velegnet til formålet.

Epoke IV

Ønsker man anlægget brugt i epoke IV, så skal man tilsvarende ændre fabrikkernes funktion, så de bliver mere



moderne med anden produktion. Man kan stadig have en olie- og trævarefabrik og en foderstofvirksomhed (FAF), men slagteriet skal væk. I stedet kan man oprette en fordelingscentral for kartofler. Også en møllefabrik kan anlægges i stil med Vejle Dampmølle.

Vogne og trækraft skal naturligvis ændres i overensstemmelse med dette formål, d.v.s. kun dieseltrækraft og stålvogne, dog kan den store gruppe af litra Gs bruges, foruden Hks og Elo. En meget benyttet fladvogn i epoke IV var også litra Rs. Også keglebeholdervognen litra Ucs til pulvertransporter var meget benyttet.

Sidst i epoke IV benyttede man generelt diverse bærevogne til containere m.v., og man bør derfor installere en containerkran på anlægget. Her er HELJANs elektronisk styrede kran velegnet. ■

AAMMOSEN



Engang en travl idyl i det midtsjællandske

I vort arkiv er der dukket nogle spændende fotos op fra Aamosen, og dem synes vi ikke at læserne skal snydes for. Fotografen navn kendes desværre ikke, men billederne er dateret Aamosen 1941.

Aamosen strækker sig nord for Høng Tølløse Banen, hvor bredden varierer fra 1,5 til godt 4 km. Længden er omkring 20 kilometer, i alt omfatter arealet godt 770 hektar.

Allerede før 1. Verdenskrig havde et konsortium fremstillet tørv på flydende ælteværker. I denne forbindelse anlagdes en tipvognsbane fra

Bodal til Vedde. Efter krigen faldt produktionen imidlertid, og mosen lå stille i mange år.

I 1939 brød 2. Verdenskrig ud, og besættelsen af Danmark i 1940 gjorde, at Danmark ikke længere kunne få leverancer af brændsel fra udlandet, og en ny produktion i mosen blev startet op,

Det var Carlsberg Bryggerierne, der i 1940 dannede konsortiet I/S Bodal Tørvfabrik, og snart havde man en tørvproduktion i gang på godt 1000 tønder land på gården Bodals jorder i Aamosen.

Fremstillingen af tørv blev lagt an på stordrift allerede fra 1940, og et ingeniørfirma W.T.&K. fik overdraget denne opgave af konsortiet.

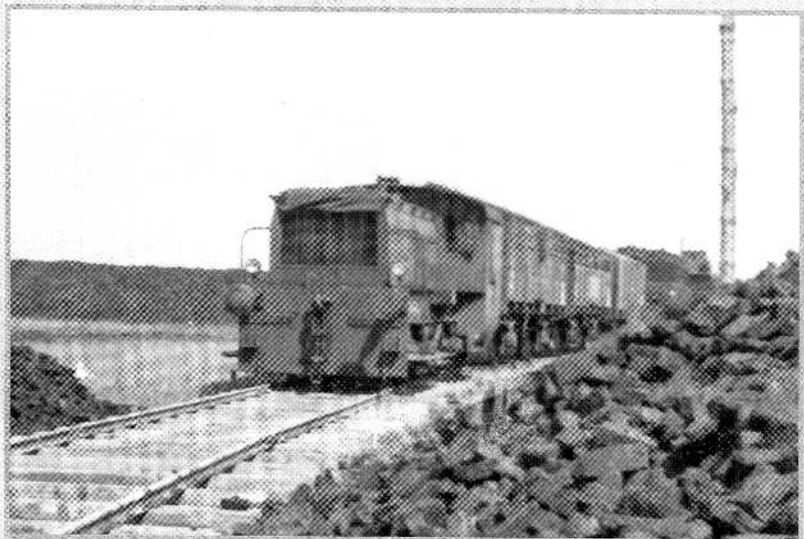
I 1940 blev der således sat gang i ikke mindre end 23 presseværker på moseområdet, mens de mindre arealer blev udnyttet til gammel-dags håndskæring af tørv. Senere gik man over til produktion af tørv med vådælteværker. Den maskinæltede tørvemasse kørt med tipvognstog ud, og tippedes direkte fra tipvogne til læggepladsen samtidig med, at et sindrigt aggregat på lokomotiver sørgede for udspredding, planering og udsækning af tørvemassen.

Transporten af tørv m.v. til København hhv. Vedde foregik oprindeligt med lastbiler og tipvogne, sidstnævnte blev omlæst på Vedde station, og fragtedes derpå

Ukendt smalsporlokomotiv i Aamosen, 1941.



Ukendt traktor til normalspor med åbne og lukkede vogne, 1941.



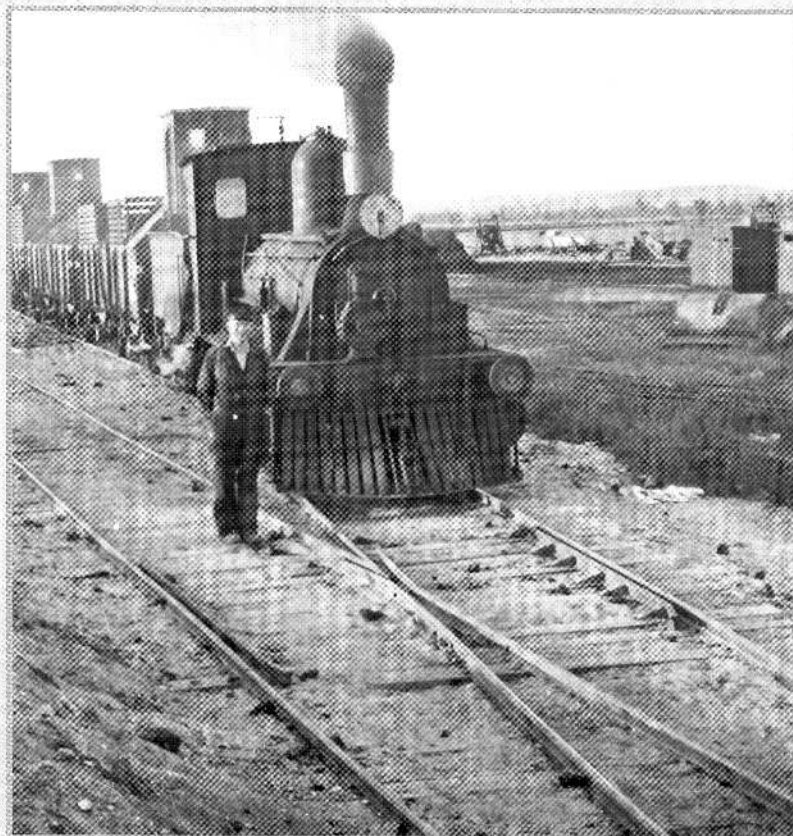
videre med HTJ til Tølløse. Herfra blev den transportet med DSB.

Den 1. juli 1941 åbnedes et sidespor med normalsporvidde mellem Vedde og Stenlille til Bodal, længde ca. 5 kilometer, foruden tre sporgrene i selve mosen på tilsammen godt 8 kilometer. Sidesporet blev lagt med 17,5 kg skinner, der sammen med sveller blev stillet til rådighed for HTJ af direktøren ved tilsynet med privatbanerne.

Til brug for kørsel i mosen m.v. anskaffede man i 1941 et trekoblet tenderlokomotiv fra Gribskovbanen GDS nr. 8. Også et andet tilsvarende lokomotiv GDS 7 arbejdede en overgang for konsortiet, ligesom andre skinnekøretøjer blev taget i anvendelse.

Tørvene blev i åbne vogne litra PJ, PH og PF kørt til Tølløse, hvor de videreførtes til hovedstaden med DSB-maskiner af litra O og S. Det var nødvendigt med tenderlokomotiver til denne kørsel, idet der ikke var DSB-drejeskive i Tølløse. De åbne vogne var ofte forsynet med tørvehæk for at kunne øge lasten.

Men efterhånden som udviklingen skred frem, måtte flere andre typer maskiner i gang med arbejde i mosen, bl.a. damplokomotiver fra OHJ og HTJ. I 1942 nåede HTJ på et døgn at ekspedere 3 x 17 vogne,



OHJ nr. 9 er klar til afgang fra Bodal, 1941. De efterfølgende vogne er litra PF, PJ m.fl. med og uden bremsetårn, nogle med tørvehæk. Arkiv: TA:

men på enkelte døgn kom man op på 126 vogne.

Efter krigen fortsatte eventyret endnu nogle år, men så faldt efterspørgslen på danske tørv, og i 1950 var det slut, og Aamosen vendte tilbage til sin naturlige stilstand, og er i dag et fredet område.

Kilder:

Høng-Tølløse Jernbane af Ole-Chr. M. Plum., DJK nr. 40, 1976.

Arkivalier fra DSB maskinafdeling



**PRESSE-
VÆRK**

Aamosen rummede et stort antal presseværker for tørvefremstilling. Billedet viser et presseværk med tipvogne, der køres under siloerne for fyldning. Lokomotivet, der er ved at blive tilkoblet stammen, er ukendt. Bemærk den vandrette stang i hækken på lokomotivet; det er anordning for montering af et særligt udskærings aggregat af tørv.

RÅSUKKERVOGNE



DSB litra U 39 674
i Maribo, 1964.
Bemærk logo med
DdS i trekanten.
Foto: HGC.

I forbindelse med Hobby Trades/OKTs udgivelse af råsukkervognen DSB litra U, så synes vi at læserne bør have lidt historisk information omkring denne noget anderledes vogntype.

I 1958 fremstillede Midtllands Kedel- og Beholderfabrik i Stokke-marke en beholder til råsukker efter tegninger fra DdS, og monterede den på en undervogn fra en åben godsvogn litra PJ 17 187. Den nye vogn fik litra U 39 601.

I 1959 fik DdS leveret yderligere to vogne af samme type, ombygget på PJ-undervogne, nemlig U 39 602-39 603. Snart efter fik man leveret yderligere ni vogne, der brød med nummerrækkefølgen, idet de fik litra U 39 651-39 659. Disse var monteret med trykluftbremse.

Det blev i 1962 til endnu fem vogne: U 39 611-39 616, der ikke havde trykluftbremse, mens der samtidigt leveredes 24 vogne U 39 660-39 683 med trykluftbremse. Beholderne, der nu fik et lidt ændret udseende, blev fortsat monteret på DSBs PJ/PJB-vogne. Beholderne var leveret fra DdS egen fabrik i Horsens Møller&Jochumsen.

Da litra U arvede undervognene

fra PJ/PJB, så havde sukkervogne- ne også forskellige lejetyper, bl.a. Athermos-lejer og såkaldte svenske lejer.

Undervejs foregik nogle småændringer på beholderne, bl.a. fik de nye bundlemme og nye fjedre, så de kunne tåle et akseltryk på 15 tons.

Også påskrifter ændredes på vog- nene, hvilket gjaldt såvel DdS' logo som selve navnetrækket DE DAN- SKE SUKKERFABRIKKER.

I 1965 fik de nyt UIC-litra, nemlig Ud 901 0 600-683. De blev alle RIV-mærket, men kom sjældent til udlandet. I Schweiz lå en sukkerfabrik i Rapperswill, og kom de endelig til udlandet, så var det til denne fabrik sidst i 1960'erne.

Da DSB fra 1965 forlangte at alle godsvogne skulle være forsynet med moderne rullelejer senest i 1970, så blev alle beholderne i 1970 flyttet over på 'nye' undervogne fra litra Gklms ex HD. De fik derpå nyt litra og numre: Uds 911 0 000-041.

Ombygningen blev foretaget på DSBs værksted i Mølleengen i Århus, hvor der skete diverse forstærkninger af fjedre m.v. Som kuriosum kan nævnes, at de to første to ombyggede vogne 911 0 0002 og 003 blev brunmalet, men fra 1972 blev de ommalet i lysegrå som de øvrige vogne.

Senere ændredes de forskydelige taglemme til nogle mere moderne luger. Både Ud og Uds har begge haft de to typer af påfyldningslemme. Men det er en anden historie, der ikke vedrører råsukkervogne bygget på PJ/PJB-vogne. Læs evt. om de langbenede råsukkervogne i LOKOMOTIVET nr. 80, side 8, hvor der også er tegning af typen. I næste nummer bringer vi forslag til anlæg af sukkerfabrik.

Kilde: Sukkervogne af Per Topp-Nielsen, UK-modelinformation nr. 14, 1983.



Modeljernbane udstilling



kl. 10-17

lørdag 30. og søndag 31. august 2008



Valby Hallen København

14. udstilling
Dansk Model
Jernbane Union



www.dmju.dk



... vi ligger kun 900 m fra Jernbanemuseet
og bussen har stoppested ved butikken.

Linie 51 og rute 890 lige til døren.

Se alle de spændende nyheder i butikken
eller på vor hjemmeside.

Vi har næsten alt fra Hobby Trade både
i DC og AC samt digital

Märklin, ROCO, Fleischmann, Wiking, HELJAN, Faller,
Kibri, Auhagen, Viessmann, Rietze, PIKO, PECO, ESU,
Hobby Trade, Tillig, MG-Togmodelle, Sommerfeldt,
Skilteskoven, Sachsenmodelle, FREJA, Real Modell,
Weinert, NOCH, Emco, Uhlenbrock, DJH, LENZ,
EpokeModeller, Hermann und Partner, Brawa, Busch,
Electrotren, Brekina, Luna-Tram, Herpa, Scheuermodeller,
Frisporet, Tamiya, Dragon, Zvezda, Trumpeter, Hasegawa,
Italeri, Revell, Verlinden, Eduard og Robbe.

Messing og skruer i alle størrelser samt værktøj.
Ferialukket i uge 29 og 30.

Odense Modeljernbanecenter

Kochsgade 35B, DK 5000 Odense C . Tlf. 66 14 10 50
www.modeljernbane.dk · info@modeljernbane.dk

Åbningstider:

Mandag lukket • Tirsdag, onsdag og torsdag 11.00-17.30
Fredag 11.00-18.00 • Lørdag 10.00-14.00

EpokeModeller Skandia skinnebusser

Verden i model
Die Welt im Modell
The world as model



Epokemodeller Skandia skinnebus:

Projektet skrider planmæssigt frem og de første
modeller er planlagt klar til butikkerne først på
sommeren. Fra dag 1 vil alle de 4 annoncerede
varianter være i butikkerne, både i DC analog, DCC
samt AC (digital) udgaver.

OHJ Sm16 + OHJ Sp 26 togsæt, motorvogn type
2Mtk og bivogn 2Lt

HBS Sm 212, motorvogn, type 2Mt

AHB Sm 8, motorvogn, type 2Mt

SVJ Sm6 + SVJ SP6 togsæt, motorvogn type 2Mt og
bivogn 2Lt

Modellerne kan kun købes gennem vore forhandlere

www.epokemodeller.dk



DSB litra MT

■ Torben Andersen

Den 21. oktober 1955 blev der sluttet en overenskomst mellem DSB og FRICHS om levering af to stk. dieselelektriske lokomotiver litra MT 151-152.

Dette toglokomotiv blev et helt igennem dansk konstrueret dieselelektrisk lokomotiv. Mens de kendte litra MY, MX og MZ blev konstrueret af udenlandske fabrikker, så blev dette lokomotiv udviklet og bygget af FRICHS i Århus.

Da det skulle virke som både ranger- og strækninglokomotiv blev det konstrueret med førerhus midtfor, således at der var godt udsyn for lokomotivføreren, og indrettet med fodplader og trin for rangerpersonale. Noget typisk for litra MT blev den store "amerikanske" ran-

gerklokke; senere monteredes gult advarselsblink på taget.

Førerhuset var indrettet med to førerpladser, og for at lokoføreren let kunne skifte plads, var betjeningsgrebene sammenkoblet.

I alt anskaffedes 17 stk. af typen hos Århus-fabrikken FRICHS i årene 1958-60. De blev i tidens løb blevet anvendt til lidt af hvert, også til fremførsel af persontog.

Det var et driftsikkert bogielokomotiv, vellidt af personalet og velegnet til små kurver, fx ved rangering i færgehavne, på industri- og havnespor m.v., idet det ikke sled så meget på sporene som det stive, trekoblede litra MH.

Ørindelig havde DSB mange driftproblemer med litra MT, hvor årsagen især hidrørte fra motoren, men da man i 1969-1970 udskif-

tede FRICHS-motorerne med nye Maybach-Mercedes motorer, blev alle problemer løst, og maskinen blev derefter en solid og stabil trækraft for DSB.

Lokomotiverne benyttedes indledningsvis i København, hvor det gjorde tjeneste på 'bjerget', men efterhånden som litra MH leveredes i større antal, blev MT'erne overflyttet til 2. Distrikt, d.v.s. Jylland og Fyn, hvor det i første omgang fik Århus som hjemsted.

Tekniske data

Lokomotivet vejede 52,1 tons, d.v.s. at det havde et akseltryk på 13 tons (næsten det samme som litra MH). Den 8-cylindrede Maybach-Mercedes motor udviklede 361 kW (491 HK - oprindelig FRICHS 425 HK). Hastigheden var max. 90 km/t, hvilket passede godt for et sidebanelokomotiv, hvad enten det havde person- eller godsvogne på krogen. Det kørte også godstog på hovedstrækninger, fx har det kørt papirtog mellem Næstved og Korsør (Odense-Dalum).

I tjenestekøreplanen var togvægten på strækninger bl.a. sat til 500 tons med 80 km/t.

MT nåede også at køre på privatbanespor. I 1970'erne indlejedes lokomotivet til HHJ, da banens eget "lille" FRICHS lokomotiv måtte på værksted i længere perioder.

Fra fødslen havde lokomotivet plove i stil med damplokomotiverne, dog var de på MT monteret på



Et lørdagstog med DSB MT 157 bestående af stor CQM personvogn og rejsegodsvogn EH på Knarreborg station, sommer 1961.
Foto: AK/OMJK.

bogierne, og der blev - bortset fra nævnte motorændringer - ikke foretaget større ombygninger på MT, ud over udformningen på røgudstødningen, som i 1990'erne i Z-form blev ført hen til førerhuset.

Midt i 1950'erne byggedes de fleste europæiske rangerlokomotiver som dieselhydrauliske, men MT blev derimod konstrueret efter de nyeste dielelektriske principper. Det måtte derfor - på grund af førerhusets midtplacering - bygges lidt anderledes end almindelige dielelektriske lokomotiver.

Dieselmotoren blev anbragt i den ene ende under motorhjelm, mens hoveddynamoen lå i den modsatte ende, begge forbundet med en lang kardanaksel med fleksible koblinger under det højt-placerede førerhus, d.v.s. at dieselmotor og hoveddynamo ikke var bygget sammen som i de traditionelle diesellokomotiver. Dynamoer leverede strøm til lokomotivets fire banemotorer.

Da DSB i slutningen af 1970'erne indførte strækingsradio i lokomotiver, blev litra MT også forsynet med dette udstyr, og MT 164 blev den første, som i 1979 blev forberedt for dette.

Stationeringer

De første to maskiner blev - som allerede nævnt - stationeret på Godsbanegården i København fra 1958. Maskine nr. 3 - altså MT 153 - blev sat til at rangere i Korsør. De efterfølgende maskiner 154-161 - undtagen 159 - blev på samme måde sat i drift i 1. Distrikt, Sjælland, primært i Københavnsområdet og Korsør. De resterende maskiner blev indsat i Jylland/Fyn. I 1963 blev MT



MT 161 med persontog fra Odense til Assens. Odense, 1965. Foto: HGC.

nr. 164 overflyttet fra Jylland/Fyn for at rangere i Frihavnen.

De efterfølgende maskiner indsat til 2. Distrikt, d.v.s. Jylland/Fyn, bl.a. i Århus, Skive og Odense stationer. I Odense blev de bl.a. sat til at køre roe- og sukkertog mellem Odense og Assens.

Efterhånden som de trekoblede rangerlokomotiver litra MH leveredes i et større antal, blev disse indsat på Sjælland, og størsteparten af MT-maskinerne blev - som allerede nævnt - overflyttet til Jylland/Fyn.

I 1966 var stationeringen for litra MT således:

Århus:	151, 154, 156, 157, 159, 160, 161
Randers:	155, 158, 162
Odense:	163, 165, 167
Skive:	166
Godsbanegården Kh:	152, 164 (Frihavnen)
Korsør:	153

Allerede i 1961 var MT 166 kom-

met til Skive, hvor den foruden rangering brugtes til fremførsel af sidebanegodstog, bl.a. mellem Skive og Glyngøre og Viborg-Aalestrup-Løgstør. Opgaven på Løgstørbanen havde maskintypen havde helt frem til udrangering i 1990'erne.

I april 1970 var litra MT stationeret således:

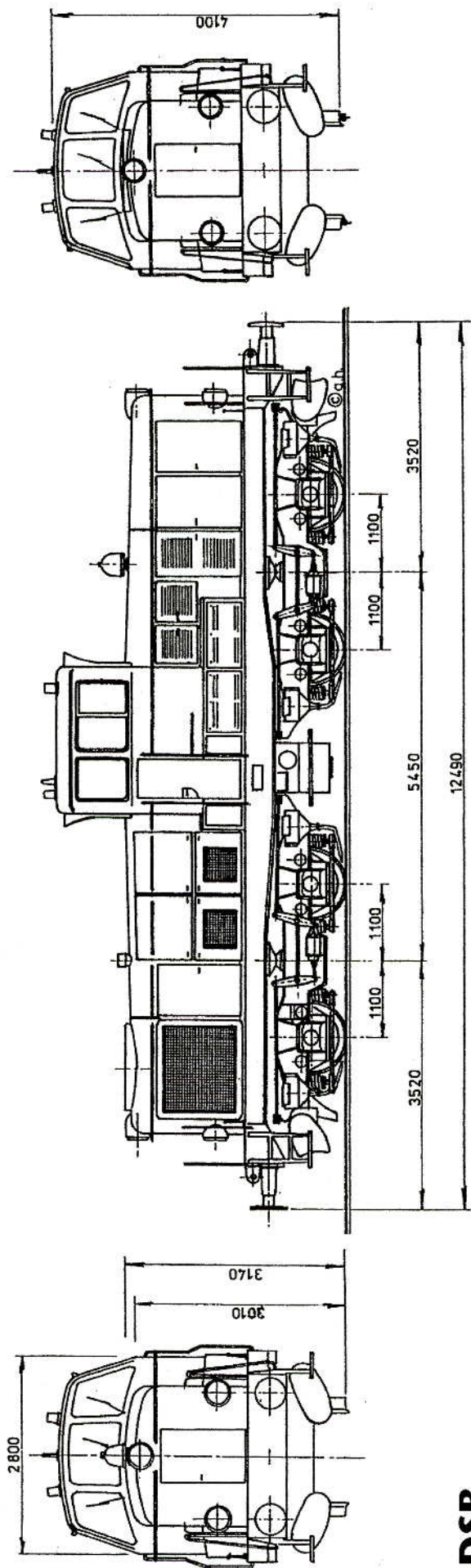
Århus:	152, 154, 160. Nr. 164 var på det tidspunkt hensat i Århus.
Odense:	151, 153, 157, 167
Randers:	158, 161, 162, 163 og 165
VKO/Vest:	156, 166, 155 og 159

Maskiner i VKO/vest blev benyttet diverse steder i Fyn/Jylland, fx i Nyborg og Struer, alt efter behov.

I 1960'erne benyttedes to af Odenses MT bl.a. i lørdagspersontog til Assens, ligesom de i roesæsonen indsat i sukkertog mellem Odense-Tommerup og Assens. De



MT 161 med sukkertog ved landevejs-overkørslen for landevejen Faaborg-Haarby-Assens. Vognene er DSB litra U/Ud. Foto fra efteråret 1972 af AK. Arkiv OMJK.

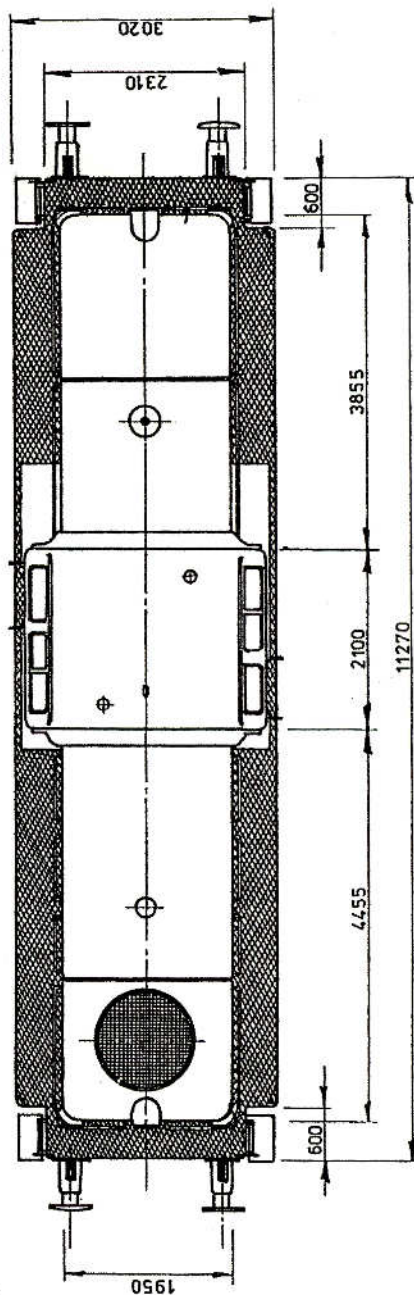


**DSB
dielelektrisk
lokomotiv
litra MT
151-167**

FRICHS 1958-60

Skala: 1:87

Tegning: A.Hansen/Arkiv TA



nævnte roetog fremførtes med litra MT helt frem til slutningen af 1970'erne.

Det specielle ved, at litra MT benyttedes i persontogene var at disse oprangeredes med ældre materiel (trævogne), bl.a. CQM, der havde egenvarmeanlæg. Netop en vogn til opvarmning var nødvendig, idet MT ikke - ligesom MY - var udstyret med varmekedel for togopvarmning.

MT til Sjælland

Der var i mange år problemer med de trekoblede rangerlokomotiver litra MH, bl.a. på de sjællandske havnespor. De var for stive til skarpe kurver, og sled på sporene, og afsporede i øvrigt tit. Litra MT var med sine bogier mere velegnede til at køre på spor med skarpe kurver, hvilket betød, at fire MT - 154, 161, 162 og 166 - i 1980 overførtes til København, hvor de på prøve sattes i drift på Godsbanegården i København. De vendte dog hurtigt tilbage til Jylland, og pr. 14. april 1981 var litra MT stationeret således:

Århus:	151, 152, 154, 159, 160, 161, 162, 164 (CVA), 166
Esbjerg:	153
Struer:	155
Randers:	156
Odense:	157, 158
Padborg:	167
Herning:	163, 165

Men i juni 1981 flyttedes flere MT fast til Sjælland, hvor de i første omgang indsattes i København og Korsør. En del forblev dog i hovedlandet og på Fyn.

I slutningen af år 1981 var MT 156 i en periode udlånt til Struer for at køre godstog til Herning, en opgave der ellers blev klaret af privatbanen VLTJ.

Spredt brug

MT'erne førte en omflakkende tilværelse fra starten af 1980'erne til deres ud-rangering, idet de vandrede frem og tilbage mellem øst- og vest-området.

I midten af 1980'erne vendte nogle således tilbage til Jylland, men



DSB litra MT 166 under rangering i Korsør, juni 1981.
Foto: KEJ.

Tekniske data for MT 151-167 Diselelektrisk B-B komb. tog- og rangerlokomotiv

Data

Tjenestefærdig vægt	52,1 tons
Længde over puffer	12 490 mm
Motor	8-cyl. Maybach Mercedes type 820
Max. effekt	361 kW (491 HK)
Max. hastighed	90 km/t
Transmission	Diselelektrisk (jævnstrømsmotor)
Antal drivakser	4 (B-B)
Togopvarmning	Ingen
Fjernstyring	Ingen
Byggested	FRICHS
Leveringsår	1958-1960

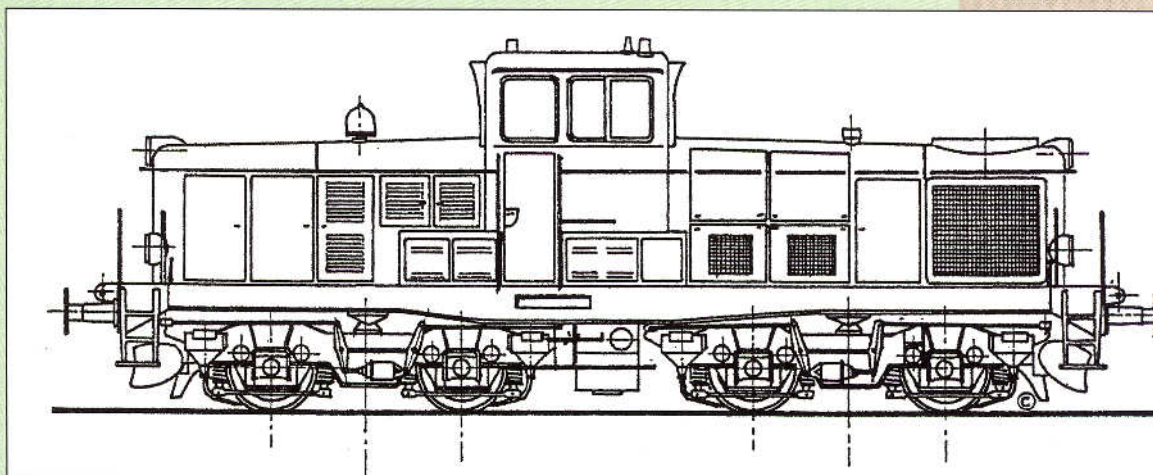
sendtes så i slutningen af 1980'erne og begyndelsen 1990'erne retur til diverse sjællandske stationer.

I foråret 1990 begyndte man at montere ny udstødning på maskinerne. De første maskiner med den Z-formede udstødning blev MT 155 og 159, der på det tidspunkt arbejdede i Nyborg. Næste maskine med denne udstødning blev MT 166, der rangerede i Rødby F. Derefter fulgte flere maskiner med

dette udstyr, der blev monteret af hensyn til røgaftrækkene i bl.a. Korsør remise samt for at udgå røgener under Storebæltsoverfarten, når MT'erne fremførte godstog, fx papirtogene Næstved-Odense-Dalum. På et tidspunkt - juni 1994 - havde Korsør seks litra MT stationeret, nemlig 156, 157, 160, 161, 165 og 167, der alle havde Z-formet udstødning.

- fortsættes næste side

Litra MT 151-167 set fra modsatte side.
Tegning: A. Hansen



DSB litra MT 158
under hvil på Ny-
borg Færge, 1992.
Nu med Z-formet
udstødning.
Foto: KEJ.



Fra januar 1994 benyttedes MT på Sjælland bl.a. i papirtogene, som kørtes direkte fra Magle Mølle i Næstved til Korsør via Ringsted, og derfra til Nyborg og Dalum Papirfabrik...og så retur med de tomme vogne. Disse tog var som regel opformeret af 14 Hbis-vogne. Indtil april 1996 blev disse tog kørt med Næstved MT'er, den sidste blev nr. 167, som derefter blev afløst af en aldrende MH 415, og papirtogene fremførtes derefter med MY.

I marts 1995 var maskinerne stationeret således:

Korsør:	155, 157, 159, 161, 162
Næstved:	160
Viborg:	163, 167
Rødby F.:	154, 156, 164, 166
København:	152, 153, 165
Under reparation:	158

Op gennem 1990'erne havde Rødby F. fire MT og en MH stationeret. Disse rangerede DanLink-togene til og fra færgerne. Pr. august 1995 var det 156, 158, 159 og 162 foruden MH 389, der havde denne opgave.

I Jylland benyttedes litra MT fortsat i 1990'erne på Løgstørbanen, hvor typen fremførte godstog. Der blev skiftevis anvendt to maskiner,

nemlig MT 163 og 167, der var stationeret i Viborg.

I midten af 1990'erne gik der en miljøbølge over landet, hvilket også gjaldt DSB, som i midten af årtiet begyndte at miljørenovere maskiner af hensyn til arbejdsmiljøet. Også MT'erne skulle renoveres, d.v.s. have arbejdsvenlige førerrum. Den første MT-maskine, der undergik denne renovering, blev nr. 164, der udgik fra værkstedet i Aarhus i januar 1996, nyrenoveret og -lakeret. De efterfølgende maskiner med renovering blev nr. 152, 155, 161

og 166, der fik denne i efteråret 1996.

Det må forekomme at være en lidt uheldig disposition at miljørenovere MT'erne, idet nr. 153, 156, 160 og 164 blev hensat på Centralværkstedet i København i allerede i juli 1997, mens andre - nemlig 153, 154, 166 og 167 - blev hensat i Rødby F. i juni 1997 godt et år efter de kostbare renoveringer.

Bemaling

Da maskinerne leveredes fra 1958 havde de den DSB-grønne farve nr.

MT-nr.	Leveret	Omlakeret rød/sort	Z-formet udstød.	Udr.	Bemærkninger
151	1958	1978	-	1990	Udrangeret efter sammenstød med MX 1022 i Rødby F., ophugget 1993.
152	1958	1979	?	1999	Til DJK. Omlakeret i grøn år 2000.
153	1959	1978	?	1999	Ophugget 1999
154	1959	1978	1992	1999	Ophugget 1999
155	1959	1980	1990	1998	Til Danmarks Færgemuseum År 2001 til Fredericia?
156	1959	1981	1991	1998	Ophugget 1999
157	1959	1978	1992	1999	Til Danmarks Jernbanemuseum, stationeret i Randers
158	1959	1980	1991	1999	Ophugget år 2001
159	1960	1979	1990	1999	Til DJK, ophugget år 2002
160	1960	1978	1992	1996	Ophugget 1999
161	1960	1980	1992	1999	Til DJK, ophugget 2001, ophugget 2001.
162	1960	1977	?	1999	Ophugget 1999.
163	1960	1981	1992	1998	Til Struer Jernbaneklub, hensat 2004
164	1960	1980	?	2000	Ophugget 2001
165	1960	1979	1993	1998	Til Struer Jernbaneklub, ophugget 2003
166	1960	1978	1990	1999	Til Danmarks Jernbanemuseum 2006
167	1960	1978	1993	1998	Til Danmarks Jernbanemuseum



2, der var indført i 1951. Litreringen var den traditionelle skrifttype med krone oven over.

I 1971-72 indførtes nyt rødt/sort design, men først i 1977 begyndte man at omlakere maskinerne, startende med MT 162. Omlakeringen afsluttedes forholdsvis hurtigt, idet alle maskiner havde det nye design med udgangen af 1981.

Uheld

Heller ikke litra MT slap for uheld og skader. MT 163 kørte i marts 1960 gennem en stopbom i Assens, og fortsatte ind i et hus. Der skete dog ingen større skader på maskinen, der sættes i drift efter reparation. Huset tog større skade.

Litra MT 152 kom den 22. maj 1980 ud for et bizart uheld, idet den i en vejoverskæring ved Terkelsbøl tørnede ind i en betonkanon. Herefter blev den fuldstændig overhældt med beton, der størknede, og den måtte derfor hensættes. Derefter kom den på værksted i Århus. Det blev en kostbar affære, idet forsikringsselskabet måtte udrede en erstatningssum på to millioner kroner.

Der forestod et større genopbygningsarbejde af maskinen. Først måtte man fjerne betonen, hvilket skete ved at hælde forskallingsolie på betonen, og lod det trække et par dage. Derefter kunne betonen relativt nemt fjernes, og det egentlige reparationsarbejde kunne gå i gang. Det var meningen at Scandia skulle levere en ny bundramme, men det endte med, at man rettede den gamle op.

Omsider kunne maskinen efter en langvarig hensættelse og repara-

tion sættes i drift, hvilket skete efter en prøvetur den 21. december 1982. Den havde da været ude af i drift i to år og syv måneder.

Den 19. maj 1982 var den gal igen med en MT, idet MT 155 tørnede sammen med MH 318 med voldsomt kraft i Århus. MT blev svært beskadiget, og måtte til reparation, mens MH 318 i lang tid forblev en 'papirmaskine'.

April 1990 bød nok på et MT-uheld, idet nr. 151 i et sporskifte kolliderede med MX 1022 i Rødby Færge. Den var sammen med MX 1007 kommet for langt frem i sporskiftet, hvor MT 151 var på vej ud til færgelejet. Der kom heldigvis ingen mennesker til skade, men der opstod store materielle skader, så MT 151 måtte udrangeres samme år.

I 1992 gik det galt for MT 160, idet den under kørsel på Løgstørbanen stødte ind i en bil, og derefter måtte til reparation.

Det blev til endnu et uheld i

1994, idet MT 162 påkørte en regionalvogn litra ABns i Rødby F., hvorved den fik store skader, men blev efter reparation atter sat i drift på Godsbanegården i København.

Udrangering

Af de oprindeligt leverede 17 maskiner blev kun en enkelt udrangeret 'før tid' - nemlig førnævnte nr. 151 - der blev hensat i 1990 efter et sammenstød med MX i Rødby F.

Fra 1997 sættes de tokoblede rangermaskiner litra MK i drift, og de fleste litra MT blev derefter henstillet. Det var dog også åbningen af den faste forbindelse over Storebælt, der gjorde maskinerne arbejdsløse, idet al færgerangering forsvandt i Korsør, og da de udenlandske tog over Rødby F. i tiden efter blev ført over Storebælt, så var der ikke længere brug for disse maskiner.

Tilbage i sommeren 1997 var der reelt kun to maskiner - MT 158 og 167 - i brug på kombiterminalen i København. Resten af de seksten maskiner blev hensat på Lokoværksted Øst, d.v.s. nr. 152, 157, 159, 161, 162, 163, 165 og 166.

På Centralværkstedet blev MT 153, 154, 156, 160 og 164 hensat. MT 155 blev hensat i Nyborg Færgehavn.

I slutningen af 1990'erne blev de hensatte maskiner udrangeret og ophugget. Nogle overlevede, idet de solgtes til Jernbaneklubber m.v. Men flere blev dog efter nogen tid hos klubberne sendt til ophugning.

Ophugningen af maskiner blev primært udført af skrotfirmaet Uniscrap i Københavns Sydhavn.

...og dermed var DSB litra MT en saga blot! ■

DSB litra MT 152 med røde slutlygter, Aarhus juli 1974.

For at få røde slutlygter, blev rød-farvede acrylskiver sat foran de hvide lygtehuse.

Foto: KEJ

MT 167 med rangertæk til Løgstør i Rønhøj Plantage, november 1995.

Foto: Allan Støvring-Nielsen.





Foto herover:

En lille samling

Dette foto har vi bragt før, men tåler absolut en gentagelse. Det er en lille samling af vognkasser, der i sin tid kunne ses på Odense station i 1954. Vognkasserne er set sydvest fra læssevejen.

Forrest står en vognkasse fra en DSB kupepersonvogn litra CT med høj skorsten. Bag denne anes et tilbygget halvtag, der rummer diverse køretøjer, her en anhænger. Til venstre for CT-vognkassen står en Q-vogn, der fungerer som lager for diverse værktøj m.v. I gavlens op mod Q-vognkassen står en sammenflittet trækasse med klaptag; kassen fungerer som depot for brænde til opfyring.

Og måske er det muligt i baggrunden helt til højre at ane stakit-tet, hvor plankerne er sat sammen i en noget tilfældig afstand? Et frønet træhegn kaldes det vist.

Foto: JGC/JMJK

og lidt fra

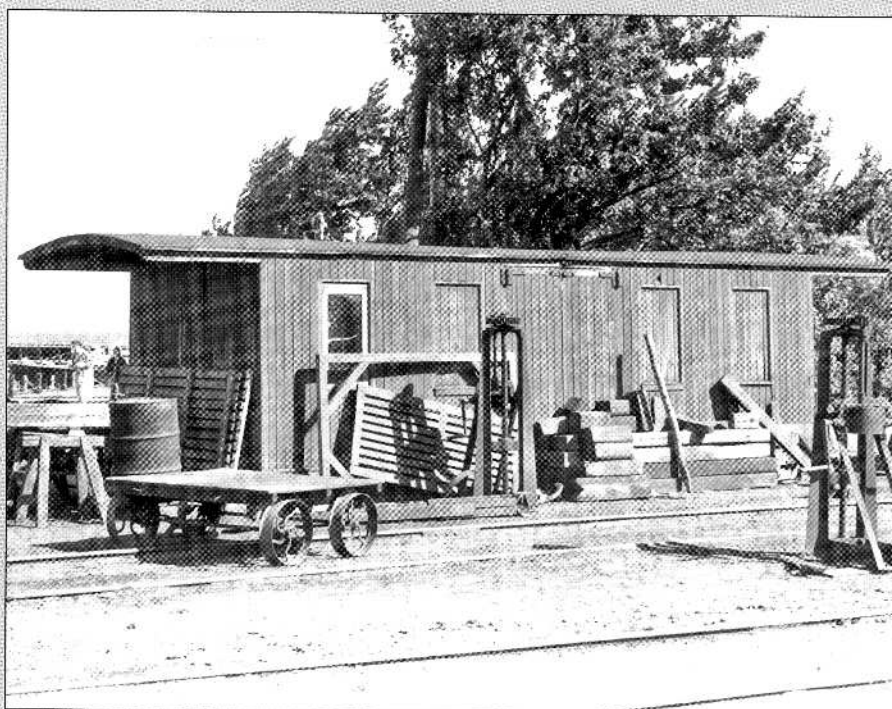
Langelandsbanen

Vi er her i Rudkøbing, hvor en tidligere LB bænkevogn er opstillet ved banens værksted. Vognkassen er omgivet af diverse rod, som fra venstre mod højre omfatter træbuk, træstabler, olietønde, paller og en bunke sveller og træstumper.

På sporet holder en lille trolje til transport af tunge genstande til fra værkstedet, og sporet flankeres af donkrafte for løft af vognkasser på motorlokomotiver o. lign. Rudkøbing 1960. Foto: PÅ SPORET.

Ønsker man at anlægget skal ligne forbilledet med de rigtige scenerier fra den pågældende epoke, så kan man ikke undvære et vognkasmiljø. Det lever op på anlægget; det har en speciel atmosfære med sit 'organiserede roderi'. Disse herlige miljøer var mere udbredte i gamle dage, d.v.s. epoke III og IV end i vore dage, hvor jernbanerne er blevet lidt 'tamme' og ensformige. Så her bringer vi et par ideer fra det virkelige liv, der er lige til at eftergøre på anlægget.

VOG KAS



DSB vognkasse

DP Den tidligere postvogn med tagrytter litra DB har mistet sin undervogn, og er blevet malet i specialvognsgrå inden opstilling på terrænet (det er dog en vogn, der har virket som specialvogn inden udrangering).

Foran vognkassen er opstabled sveller (til venstre), olietønde på en træbuk, og sluttelig diverse trækas-ser med svellesøm og fliser til bl.a. kabelrender. Helt bagerst er to vognkasser skubbet op mod postvognen, den ene af ubestemmelig art, mens den anden er en Q-vogn. Foto fra Kalundborg, 1958/SV.J.



N-SEMILJØER

■ Af Torben Andersen

Personvogne

Herunder ses et lidt usædvanligt arrangement af udrangerede personvogne. Stedet er Mølleengen i Århus i slutningen af 1960'erne, hvor vognene fungerede som frokoststue og opholdsrum for DSB-medarbejdere.

De to personvogne - en litra FE? og CRM - er bygget sammen i T-form. Den korte vogn har fået nyt tag med stort udhæng i gavlen, og der er sat nye gardiner for vinduerne. I midten mellem FE-vognen og CRM-vognen er opstillet en fælles skorsten. I baggrunden ses henstillede IKA-kølevogne og nogle åbne godsvogne litra P. Det er lige til at eftergøre på modeljernbanen. Foto: Claus.



OKT Model Import



Sukkervognen DSB litra U

er ved at være i handelen, og skulle være til at få sidst i maj.

Der udsendes vogne med seks forskellige numre.

Prisen bliver **298,- kr.** pr. stk.

Telefon /fax 64 40 34 62

E-mail: okt@get2net.dk



Danmarks ældste hobbyforretning

- en fascinerende blanding af butik og museum.

KÆMPEUDVALG AF TRÆLISTER

FINÉR - BALSÅ - METALPLADER - PROFILER - RØR - STÆNGER
EVERGREEN PLASTPROFILER - PLAST-CARD - MILLIPUT
STØBE & FORMMATERIALER - SILICONE - POLYURETHAN
PRODUKTER TIL FREMSTILLING AF "VAND" OG OVERFLADE
STRUKTUR - FIGURER - BILER - HELJAN HUSE - MÆNGDER AF
TILBEHØR FOR LANDSKABSBYGNING - TEGNINGER TIL
TOGMATERIEL & SKIBE - KLIPPEARK - VÆRKTØJ - INSTRUMENTER -
PLAST BYGGESÆT - MODELSKIBE - TINSOLDATER - DUKKE-
STUEAFDELING MED ET PARADIS AF TILBEHØR - PÅKLÆDNINGS-
DUKKER - GLANSBILLEDER - NOSTALGI TING OG SAGER
MED MERE, MED MERE, OG MEGET, MEGET MERE
- SAMT OS 3 SØSKENDE, SUSSIE, INGER OG LEIF,
DER MED HVER VORT TEMPERAMENT FORSØGER AT
HOLDE SAMME PÅ DET HELE!

Velkommen i

MODEL & HOBBY aps

Frederiksborggade 23 - 1360 København K

Tlf./Fax (45) 33 14 30 10

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

www.model-hobby.dk

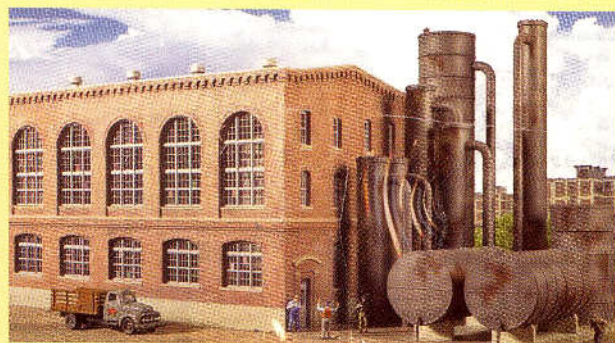
PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør

Anlæg din egen SUKKERFABRIK

med mange forskellige produkter fra Cornerstone, f.eks:



Husk de mange
GODE TILBUD
på PÅ SPORET's Webshop.

Sukkerfabrik 2905	
Før 885,00	Nu 498,00
Siloer 3022	
Før 645,00	Nu 385,00
Diverse beholdere 3197	
Før 175,00	Nu 105,00
Transportbånd 3519	
Før 340,00	Nu 235,00

Vesterbrogade 165
1800 Frederiksberg C
Tlf. 33 23 16 17 . Giro 630 3 412

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

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

Ovennævnte tilbud gælder kun så længe lager haves. Forbehold for fejl, prisstigninger og oplag.



DSB Hbikks 42
86 237 8 121-1
i Padborg, maj
1993. Bemærk de
gule færgekroge
og røde akselkas-
ser. Skydevæggene
var malet i grå RAL
7035, mens gavle
og tag var i brun
RAL 8025. Det røde
bånd var i rød RAL
3003. Bemærk, at
vognen har firkan-
tede puffer.
Foto: Jan Lundstrøm

Svenskeren

- stykgodsvognen litra Hbikks

Nu kommer Hobby Trade med en model af den moderne stykgodsvogn litra Hbikks, så derfor bringer vi en lille tekst om disse vogne, der fik en kort drifttid på danske spor.

Sidst i 1980'erne begyndte DSB Gods at undersøge muligheden for at erstatte stykgodsvogne litra Hims med enten en containerløsning eller bedre brugte vogne. Ved en kontakt til Sjs maskinafdeling erfarede man, at SJ havde deres ældste Hbis-/Hbikks-vogne til salg.

Den nye vogn blev hos DSB littereret Hbikks. Vognen afløste i løbet af 1992-93 den forældede lukkede stykgodsvogn DSB litra Hims, anskaffet 1960-66 oprindeligt som litra Hs/Hs-t/His. Fra 1. marts 1994 var Hims helt forsvundet fra DSBs vognpark, og den nye Hbikks stykgodsvogn indsattes i heltog, d.v.s. tog som udelukkende befordrede stykgods, altså banepakker, forsendelser på paller og i moduler, fra terminal til terminal.

DSB gods anskaffedes i alt 410 vogne, hvoraf de 400 sattes i stand

på værkstedet i Fredericia. Hos ABC Coating i Rødekro blev de derefter omlakeret i nyt design med vognkasse i lysegrå farver med rødt skråbånd, og rødt DSB gods logo i såkaldt cargo-skrift.

Vognene, som hos DSB fik numrene 42 86 237 8 000-171 og 42

86 237 8 500-737, kunne opdeles i tre serier:

237 8 000-171 og 237 8 556,
ex SJ Hbis 712

237 8 500-737 og 237 8 052,
ex SJ Hbis 731

237 8 662 ex SJ Hbis 751

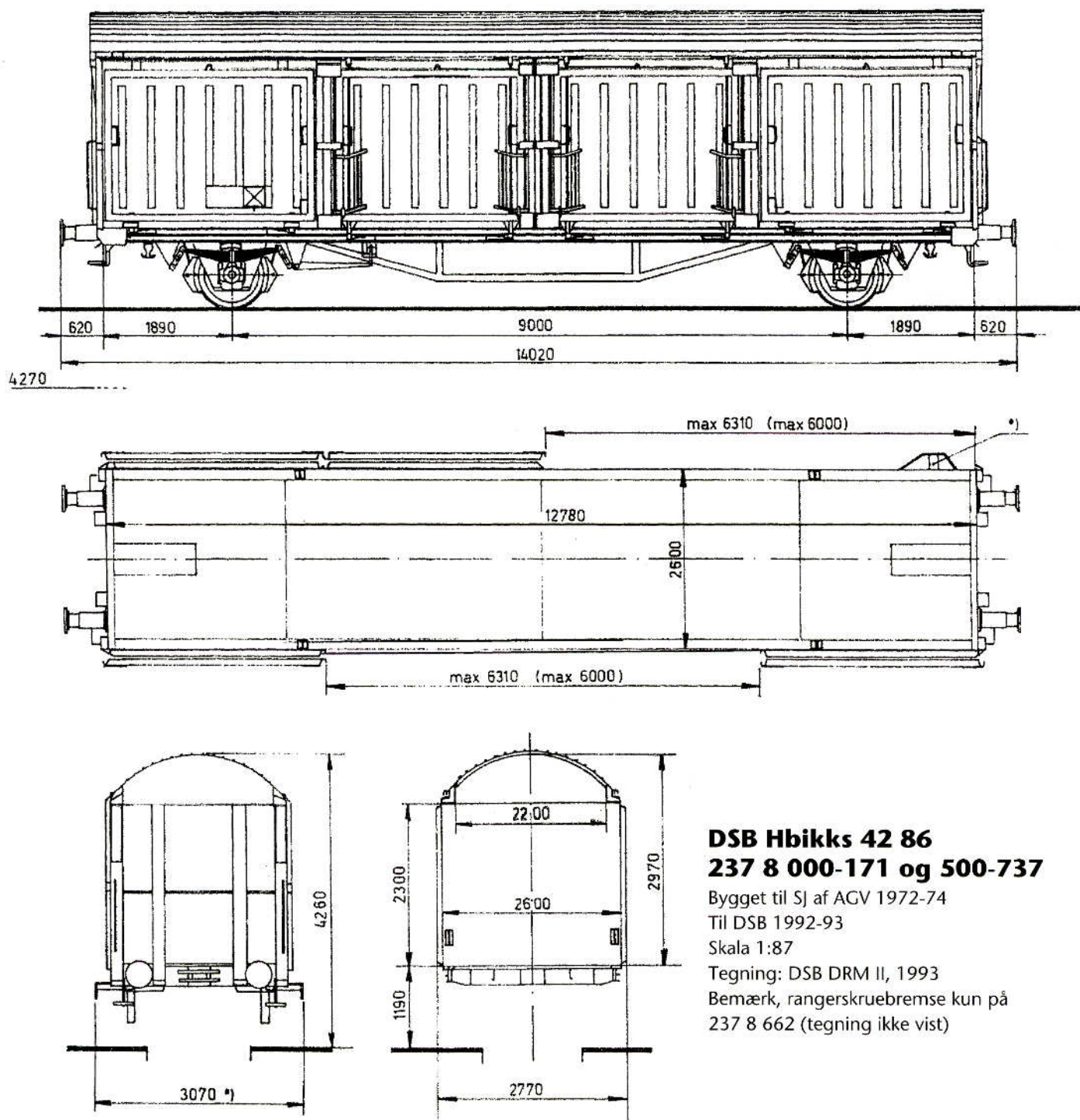
Data for Hbikks:

Hbikks 42 86	237 8 000-171, 556 (ex SJ Hbis 712)	237 8 500-737, 052 (ex SJ Hbis 731)
Byggeår	1972-74	1974-75
Byggested	AGV (til SJ)	AGV (til SJ)
Til DSB	1992-93	1992-93
Dørbredde	6310 mm	6310 mm *)
Tara	15,5 t	15,0 t
Længde o/puffer	14 020 mm	14 020 **)
Akselafstand	9000 mm	9000 mm
Bundflade	33,2 m ²	33,2 m ²
Rumfang	91,2 m ³	91,2 m ³
Max. hast.	100 km/t **)	100 km/t ***)
Trykluftbremse	KE-GP-A	KE-GP-A

*) Hbikks 237 8 662: 6000 mm (ex SJ Hbis 751)

***) Hbikks 237 8 662: 14 270 mm (ex SJ Hbis 751).

**) Mätte med nedsat last køre 120 km/t



DSB Hbikks 42 86 237 8 000-171 og 500-737

Bygget til SJ af AGV 1972-74

Til DSB 1992-93

Skala 1:87

Tegning: DSB DRM II, 1993

Bemærk, rangerskruebremse kun på
237 8 662 (tegning ikke vist)

Bemærk, at det er højeste-laveste nummer, idet Hbikks nr. 069, 157-159, 169, 534, 630, 681, 689 og 707, i alt ti vogne, som allerede nævnt ikke blev sat i drift, da de simpelthen var for dårlige til videre istandsættelse hos DSB.

Vogntypen blev bygget til SJ i 1972-75 af AGV, og fik som allerede nævnt hos SJ litra Hbis. I mange år satsede man i Sverige på skydevægsvogne med fire døre. Fordelen ved en sådan vogn var, at man ved åbning af de to midterste døre fik en bred åbning midt på vognen,

idet alle svenske vogne med fire døre manglede midtersprosser.

Ud over de fire forskydelige døre var typen karakteristisk med lodrette sikkerforstærkninger på dørene; de var i øvrigt nummereret fra 1 til 4 med sorte tal. Også taget havde sikker som forstærkning.

Alle vogne havde trykluftbremse KE-GP-A, d.v.s. med automatisk lastafbremning, hvilket synligt fremgik af det vandrette "ben" ved hjulsættet.

Vogntypen målte 14 020 mm over puffer, og var 4260 mm høj.

Vognkassebredden var 2770 mm, og dermed var det en vogn med stort rumfang 91,2 m², kun overgået af DSB litra Hbillns, der havde 105,2 m³.

Vognene havde standardhjulset med dobbeltsjækler og rullelejer fra SKF, og de måtte fremføres med 100 km/t, i visse tilfælde dog også med 120 km/t.

De fleste af vognene havde runde cylinderpuffere, men flere var også forsynet med firkantede ringfjederpuffere. En enkelt vogn havde rangerskruebremse og platform (ex



SJ Hbis 751). Vogne af ex Hbis 751 havde rangerskruebremse og plattform. Vogne ex SJ Hbis 712 havde korte færgeskroge, mens Hbis 731 havde lange færgeskroge, og lidt anderledes dørmål.

Vogntypen sås især på de store stykgodsterminaler som Godsbanen København Godsbanegård, Århus, Ringsted, Herning, Nykøbing F., Aalborg, Padborg, Odense og nogle enkelte andre. Men de er i dag ikke længere i drift, idet de fleste blev udrangeret efter at DSB Gods solgte sin stykgodsdivision til firmaet Danske Fragtmænd i efter-

året 1999. Firmaet nedlagde umiddelbart efter al stykgodstransport på jernbane.

Vognene stod siden da hensat i nogle år på diverse godsstationer landet over, ventende på en køber eller ophugning.

I 1998 begyndte man at ophugge vognene, og i år 2001 overgik de resterende vogne til Railion Danmark. En vogn blev solgt til det svenske firma "Skånetog/NetRail".

I år 2002 blev 44 vogne gennem en svensk mellemhandler solgt til et privat firma i Tjekkiet. Vognene blev efter istandsættelse, og malet

helt i blå indregistreret som privat-ejede vogne med litra og nummer-serien Hbikkligs 23 56 246 3 xxx (se foto).

I samme år blev 23 andre vogne omnummereret med henblik på salg, men det blev ikke gennemført.

Også i år 2002 blev 20 vogne lagt ind i en ny nummerserie 42 86 237 8 801-819, idet vognene blev øremærket til transporter for Herning Beholderfabrik.

Endelig blev en vogn i år 2003 solgt til Banedanmark, hvor den blev til tjenestevogn.

En af de sidste opgaver for et større antal af Hbikk-vogne, blev at fungere som bremsevogne ved særtogstransporter af S-tog fra værkstedet i Tåstrup til ophugning i Holbæk.

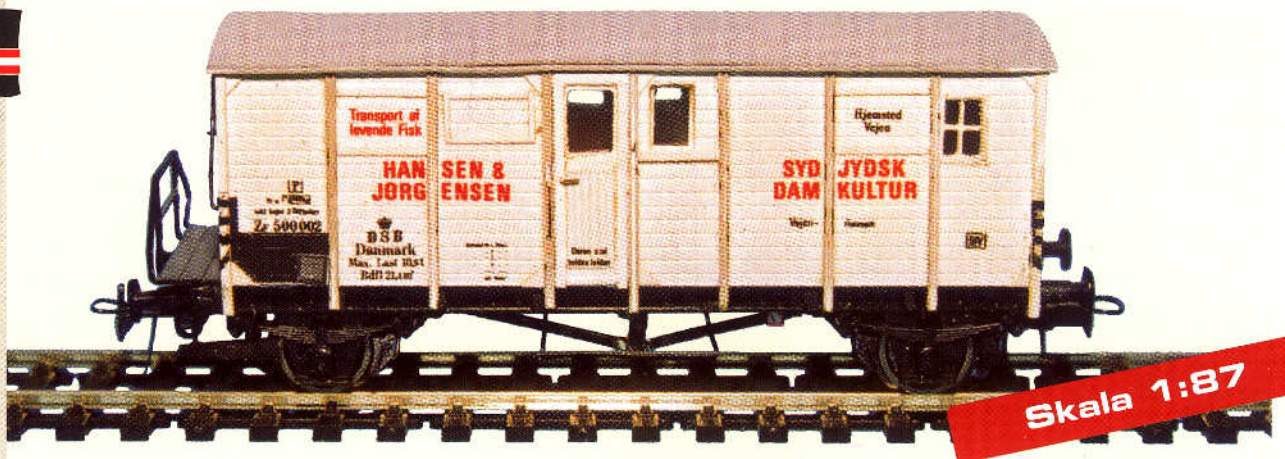
Der eksisteret fortsat 22 vogne, men de bruges ikke mere til driftformål, og 21 vogne er lejet ud til "Danske Fragtmænd" som lager-vogne i Taulov. En vogn er lokalvogn for Railion i Fredericia.

Kilder: DRM II 1993, Materieloversigt fra SJ, P.C.Johansen og Ole Møller Nielsen.

Vogntypen litra Hbikk's kom senere til det tjekkiske firma VADS, hvor de blev ommalet i blå liberier som på billedet, og fik litra Hbikkligs.
Foto: VADS/arkiv PCJ.



DSB Hbikk's 42 86 237 8 516-2 i Padborg, maj 1993. Denne vogn har røde akselkasser, men runde puffer. Bemalningen er den samme som øvrige Hbikk's-vogne.
Foto: Jan Lundstrøm



Læserne bygger

En fiskevogn

Igen har læserne disket op med egne vognbyggerier. Så har du også lidt selvbyg, du gerne vil vise andre, så send os en mail med din tekst vedhæftet fotos i jpg-filer til lokomotivet@lokomotivet.dk.

Ricard Askov, har selvbygget denne fiskevogn helt fra bunden. Han skriver:

"Jeg så for nogle år siden en tegning af den langbenede fiskevogn ZF 500 062 fra N. Jøker&Co i LOKOMOTIVET nr. 61 side 7, og fik lyst til at bygge vognen i model.

Jeg havde en gammel Liliput HD-vogn, som passede 100% på vognens akselafstand, og næsten også i længde over puffer. Så jeg kasserede vognkassen (den fungerer nu som lagerskur på mit anlæg), og gik i gang med at bygge modellen.

Vognkassen er opbygget i 1 mm tyk rillet plasticpap med 1,5 mm bræddeafstand fra Evergreen. Jeg målte sider og gavle op op, men inden udskæring af delene udskar jeg vinduer; det er det nemmeste (Claus' metode).

Derefter limedes sider og gavle sammen, og anbragtes på undervognen, der nu var tilpasset med lille udbygning (pufferplanke) til bremseplatformen.

Derpå monterede jeg tynde U-profiler i messing på siderne, mens gavlene fik L-profiler, også i messing. Lemme på siderne blev markeret med tynde plaststrips, mens døre fremstilledes i 1 mm plast omkranset af tynde plastlister (dør-ramme).

Håndbøjler og -lister blev monteret med 0,3 mm jertråd. De små

hønsesusvinduer blev ligeledes lavet i oploddet 0,3 mm jertråd.

Trin under vognen er tynde messingplader, loddet til tynd jertråd, limet i forborede huller i vangerne. V-armeringerne er i 0,3 mm plast, der er limet fast til vangerne indvendigt. Her er brugt en tokomponentlim for at kunne binde på Liliputs 'fedtede' plast.

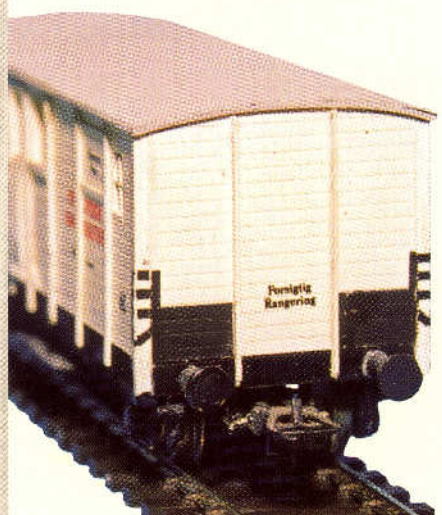
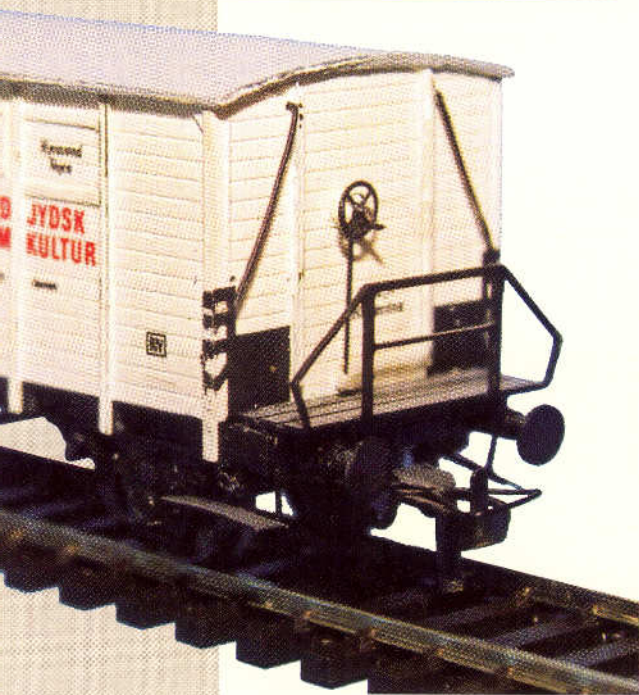
Bremseplatformen m.v. er i ætset hvidmetal fra det tidligere GREMO. Pufferne er løsdeler i metal.

Taget er 0,5 mm glat plast, der er forbuktet over et kosteskaft, og limet på vognkassen. Til slut er limet lysegrå slibepapir oven på.

Desværre har jeg ikke fået monteret moderne koblinger, men har måttet flikke disse sammen af Liliput/ROCO/PIKO. Men da vognen blot skal pynte på anlægget, så gør det ikke så meget af 'modernismen' ikke er fulgt op. Den kan dog godt koble

Vognkassen blev malet med halvmat hvid enamel fra Humbrol, mens bremseplatform m.v. fik en omgang 85-sort. Sluttelig monteredes påskrifter og litreringer; det var nogle sæt som jeg en gang for længe siden havde købt hos PÅ SPORET.

Efter bygning og fotografering har jeg dog opdaget, at jeg har glemt skorstenen i den ene ende, men det må man bære over med mig. Den kan nemt eftermonteres.



DSB litra CXM

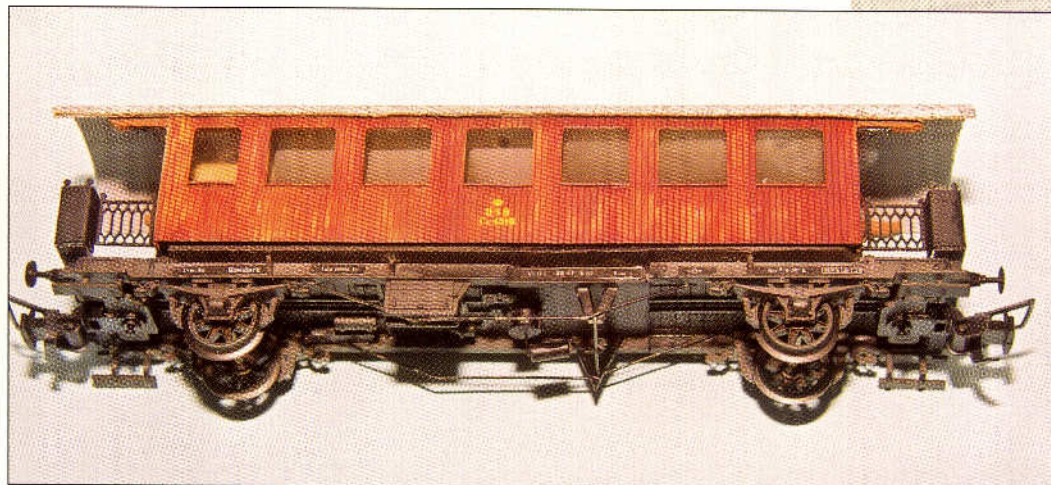
Asger Jacobsen, har sendt os denne byggebeskrivelse af en ældre DSB personvogn:

"Jeg har altid været fascineret af de lange toakslede rystevogne hos DSB, altså CX, CY, CV og CU, så derfor besluttede jeg for et par år siden at bygge en CX.

Som undervogn har jeg benyttet en Klein undervogn fra en lang personvogn, der solgtes gennem Din&Min Hobby. Den passer fint til en model af CX, men det er nødvendigt at forlænge undervognen 18 mm, hvilket jeg har gjort midt for. Det betyder bl.a. at puffer og trin kan genbruges. Desværre har modellen ikke moderne koblinger, men kobler alligevel (generelt) fremragende.

Vognkassen er fremstillet i 1 mm tyk plastcard med 1 mm brædderiller. Inden udskæring af sider målte jeg vinduer op og skar dem ud. Der skal nemlig være en ualmindelig tynd kant fra tagunderkant til vinduer, og skærer man vinduerne ud efter at siderne er skåret ud, så er det dømt til at mislykkes. Det ved jeg af erfaring. Vinduerne blev forsigtigt boret op i hjørnerne med et minibor, hvorefter de forsigtigt blev skåret ud.

Efter udskæring limede jeg sålbænke i hvert vindue med meget



tynde plaststrips., og sluttelig blev vognkassen samlet. Indretningen er genbrug fra Kleins personvogn, tilpasset og placeret i forhold til vinduer m.v.

Derefter blev vognkassen malet i teaktræ, d.v.s. i gul-brun malet vådt i vådt, og derefter på visse steder forsigtigt tørret efter med en skummummipude, således at der opstod lyse og mørke striber.

De specielle endeperroner er fra GREMO. De var lidt vanskelige at samle, men efter lidt tålmodighed lykkedes det, og jeg synes de ser godt ud.

Derefter limede jeg klare stykker plast indvendigt i vognkassen, således at vognen fik spejlglassvinduer. Egentlig skulle de have gribebøjler i ruderne for at lukke vinduet ned/op, men det opgav jeg - løsningen har jeg endnu ikke fundet.

Krummelurerne under taget er genbrug fra Klein-modellen, der blev monteret efter at taget var limet fast. Det er i øvrigt fremstillet i tynd glat plasticplade med vandsl-

bepapir som tagpap. Det får taget til at se slidt ud. Torpedoventilerne er almindelige løsdele.

Undervognens armering er 0,5 mm jerntråd. Bremsbukholder m.v. er lavet i tynd plast, mens selve bukken er ståltråd, hvor der er skubbet en stump afisoleret ledning ind over



Litra D under lup

Nærbillede af DSB
litra D 826 med
elgenerator på
fodpladen, Ringsted
1965. Bemærk, at
maskinen ikke har
hjemstedangivelse
under litraet.
Foto: AK/OMJK.



I nr. 91 gav vi en generel anmeldelse af DSB litra D fra Hobby Trade. Her kommer så lidt ekstra med fokus på bl.a. detaljer. Indledningsvis skal det siges, at alle D-maskiner er ens i udformningen, d.v.s. uden detaljeforskelle, hvilket naturligvis skyldes produktionstekniske hensyn. Eneste ændringer er påtryk af litra.

Se i øvrigt vor tekst om litra D i LOKOMOTIVET nr. 68, hvor der også er skalategninger af de to hovedtyper.

Trækraft (2-skinne)

I almindelighed kører D-maskinen godt, også på mindre stigninger.

Et problem er dog at trække mange vogne, her maksimalt 4 personvogne litra CC eller 10 godsvogne litra Q. Men mærkværdigvis er der forskelle på trækraften selv inden for samme nummer.

Har man fået fat i en 'svag' maskine, så kan der rodes bod på trækraften, bl.a. ved at slibe hæfteringene let grove med lidt slibepapir, og derpå montere 20 gram bly under førerhusets tag.

Blyet - fx en blyklods til fiskegrej - bankes ud og slibes i runding efter førerhusets form. Derpå farves klodsen med 85-matsort på undersiden, og limes fast under taget. Udfører man slibningen af blypladen med omhu og korrekt, så kan den ikke ses, når den er fastgjort under taget. De 20 gram er en fin vægt, der

bevirker, at det bageste drivhjul får ekstra tyngde, hvorved trækraftvevnen øges betragteligt. Metoden er med succes afprøvet af medlemmer i NMJK.

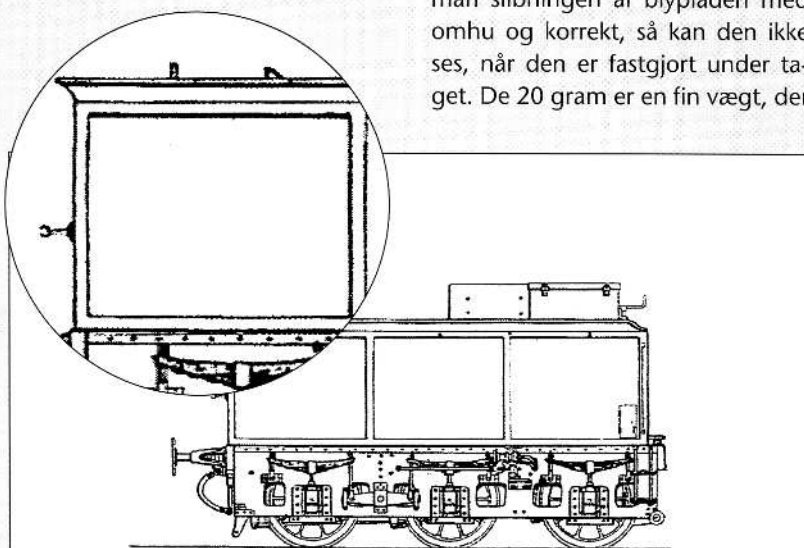
Udløb

Maskinerne har tendens til for stort udløb. Dette kan reduceres ved at gå ind i CV 4, og ændre programmeringen. I sidste nummer bragte vi desværre en forkert oplysning ang. ændring af udløb på maskiner fra Hobby Trade. Vi påstod, at ændringen sker via CV 128, hvilket er helt hen i vejret. Hvordan fejlen er opstået, ved vi ikke, for det korrekte CV er 4.

Her kan udløb reguleres ved at tildele nye værdier. Som default i ESU-Loksound er værdien 6, men ved at ændre denne til fx 3, så halveres udløbet. Ønsker man et lænere udløb så kan man sætte CV-værdien til 12, der altså fordobler udløbet.

Tagfarve

Den lysegrå tagfarve er korrekt for alle D-maskiner fra Hobby Trade, når det gælder forbilledernes idriftsættelse, men de fleste fik efterhånden et meget mørkegråt tag af røg m.v., så man kan evt. male taget mørkegråt med fx Humbrol 27-, 67- eller 92-grå, hvilket giver afveksling, hvis man har flere maskiner på anlægget. Bemærk dog, at mange D-maskiner undervejs ved



Tender type I D med udgravning på tenderen, således som den burde se ud på modellen af D 804. Tegning SD.

revision fik udskiftet tagpappet, og fik nyt i lysegrå.

Litra D 804

Som nævnt i sidste nummer, så er tenderen ikke helt korrekt til denne serie af litra D. De første ti maskiner 801-805 og 811-815 blev ombygget, så de fik en lidt anderledes tender, der havde udkravning øverst på tenderkassen. Dette kan næppe ændres på modellen.

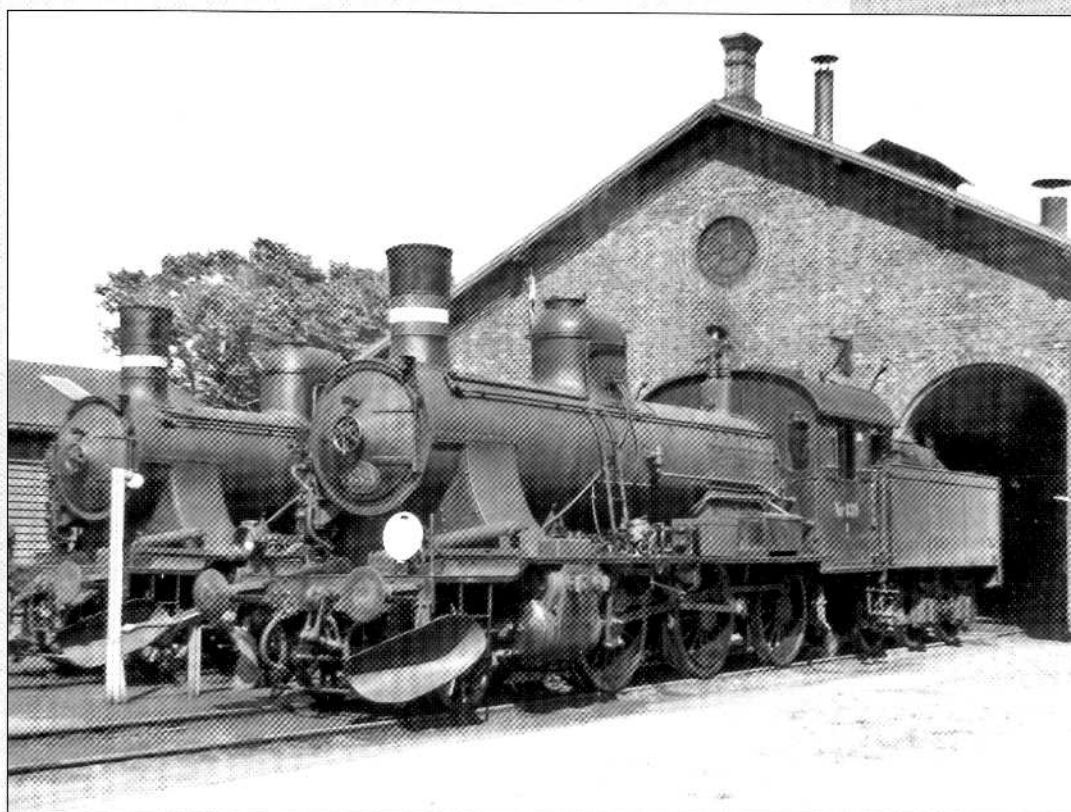
Endvidere er der med småt påtrykt Hg (Helsingør) under litra D, hvilket delvis er korrekt (burde være Kh), hvis det gælder tiden efter 1962. Ellers skal det være Ar (Århus), idet forbilledet næsten hele sin drifttid forblev i Jylland. Endnu i 1961 var den stationeret i Struer, men kom sluttelig til Sjælland i 1962-63. Her blev den udrangeret i foråret 1965.

Derfor er det hvide advarselsskilt mod elledninger på domen også korrekt - ellers skal det fjernes.

Litra D 826

Detaljemæssigt er modellen næsten i orden, men den mangler en dampdrevet el-turbinegenerator på fodpladen nær førerhuset. D 826 var eneste D-maskine med dette aggregat. Om det er muligt at få denne løsdel hos nogle mj-forhandlere er usikkert.

Under litra D er påtrykt Hg, men dette hjemsted havde maskinen oprindelig ikke, først efter at den blev overdraget til DJK (se foto i LOKO-MOTIVET nr. 68, side 41).



Litra D 839

Så vidt vi kan vurdere, er maskinen helt korrekt. Hjemstedangivelse Hg under litraet er forkert. Det skal være Ar (Århus), og modellen skal ikke have hvidt advarselsskilt på domen.

Forbilledet blev udrangeret i 1964.

Litra D 846

Modellen svarer til sit forbillede. Under litra på førerhussiden ses som på de øvrige maskiner et lille gult tryk med Hg. Ikke alle D-maski-

ner havde hjemstedangivelse under litraet, men det havde D 846, da det var en jysk maskine. Desværre er hjemstedet forkert. Det skal være Ar (DSBs forkortelse for Århus), idet maskinen i hele sin tid var stationeret i den jyske hovedstad. Den har aldrig været i drift på Sjælland.

Det hvide advarselsskilt er udeladt på domen, hvilket er korrekt.

Forbilledet blev udrangeret i 1963.

Håbløs gerning?

Det er rosværdigt at Hobby Trade man vil angive hjemstedet for de enkelte D-maskine-modeller, men det er næppe muligt at få korrekt. Forbillederne skiftede hele tiden stationering, og vil man endelig have en markering, så er det kun jyske maskiner, der bør være mærket med Ar (Århus), mens de sjællandske generelt ikke havde markeringen.

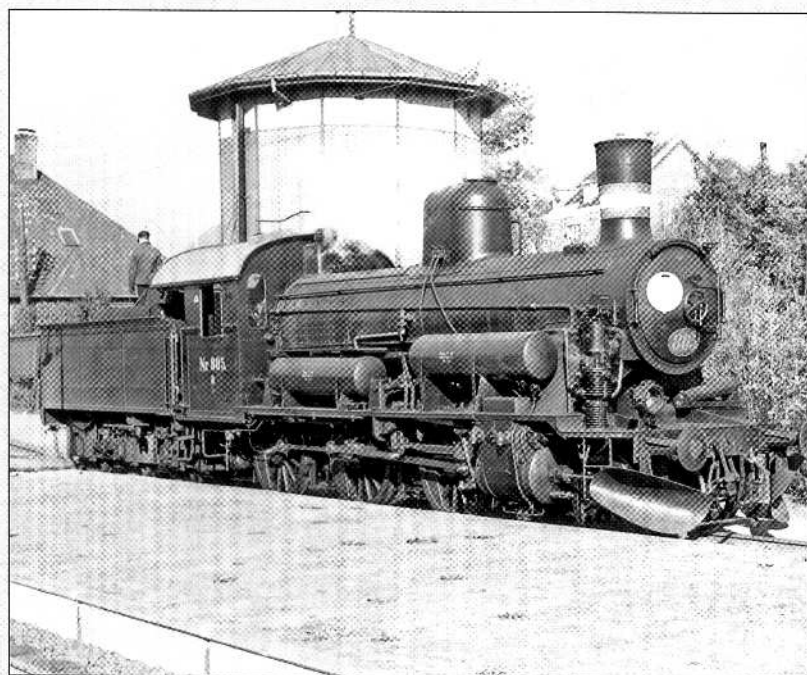
Hobby Trade havde planlagt hjemstederne således:

- Nr. 804 Kh (København)
- Nr. 826 Hg (Helsingør)
- Nr. 839 Str (Struer)
- Nr. 846 Ar (Århus)

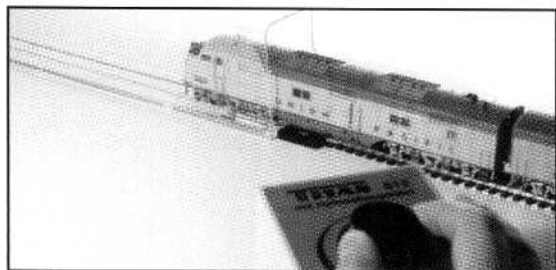
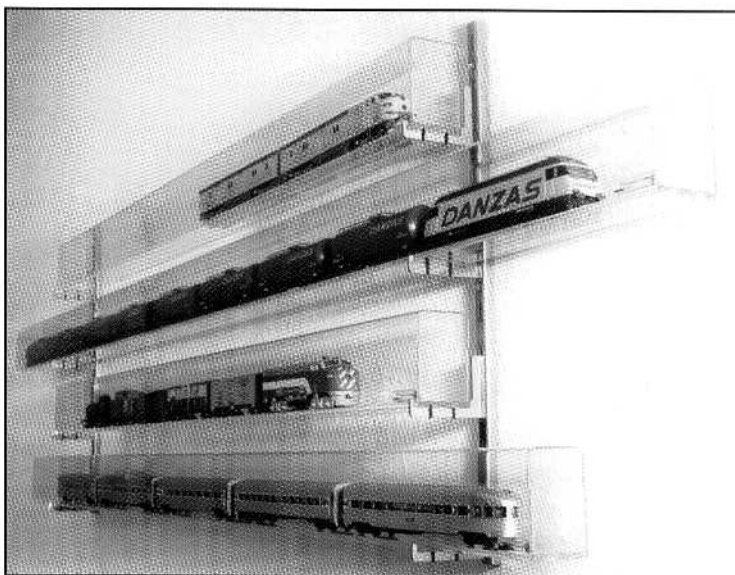
Men det blev kun til Hg på samtlige maskiner grundet fejl på fabrikken i Kina.

839
DSB litra D 846
med påskriften Ar
(næppe synligt
på billedet) under
litraet, fotograferet i
Thisted, 1960.
Foto: Bonnesen/
HGC.

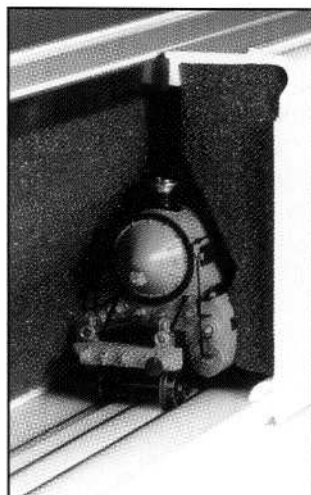
Mange D-maskiner
fik lysegråt fører-
hustag ved revision,
bl.a. D 805, der
her er fotograferet
nyrevideret i Nør-
resundby, 1947.
Læg i øvrigt mærke
til udkravningen på
tenderen.
Foto: JS/DMJK



PAS PÅ DINE DYRE MODELLER MED TRAIN-SAFE



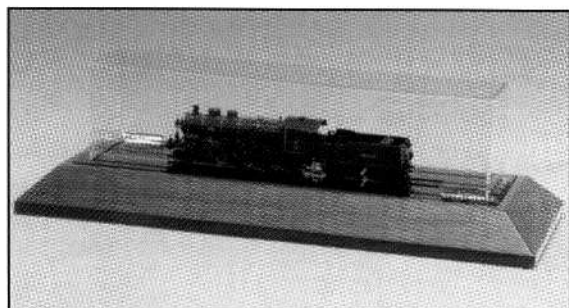
Train-safe er et genialt opbevaringssystem til H0- og N-modeller. Man kan opbevare lokomotiver og vogne enkeltvis eller i stammer i solide, glasklare, UV-beskyttende akrylrør, som enten kan opbevares på væggen eller i stabler. Når man skal bruge togstammerne, sættes rørene blot til anlægget – og toget kan køres ud.



Travel-lite er fint til klubaftener eller andre tidspunkter, hvor modellerne skal transporteres uden for hjemmet eller klubben.



Med Train-safe Vision er det muligt at opbevare sine modeller aktivt, så de kan stå med permanent lys på.



Med Train-safes Function Displays kan der komme liv på skrivebordet. Stationær "bevægelse" og lyd til ikke-digitale DC-modeller.

- kæmpe lager af alle de førende fabrikater
- daglig forsendelse af postordrebestillinger
- suveræn teknisk viden og hyggelig service

TOGCENTER GENTOFTE

Søborg Hovedgade 44 • 2860 Søborg • tlf.: 39 65 13 61 • fax: 39 65 13 65

mail: togcenter@togcenter.dk

Åbent: hverdage 12.30 – 18.00, lørdage: 10.00 – 14.00

Hobby Trade litra ME

Nogle læsere har gjort opmærksom på nogle fejl omkring katalog-numre på ME fra Hobby Trade bragt i nr. 91, og vi har derfor bedt om en korrekt opstilling af de udgivne modeller af ME-lokomotiverne fra Hobby Trade ved Kasper Bang Jensen.

ME fra Hobby Trade:

(modeller med fed skrift er i dag de eneste i programmet)

Nummer	Udsendt år	Bemaling	Epoke	Model-generation
ME 1501	2003	Rød/sort	IVb/V	2. generation
ME 1505	2003	Rød/sort	IVb/V	2. generation
ME 1505	2004	Rød/sort	IVb/V	3. generation
ME 1505	2007	Rød/sort	IVb/V	3. generation
ME 1506	2002	Rød/sort	IVb/V	Uden lyddæmperkasser 1. generation
ME 1506	2003	Rød/sort	IVb/V	2. generation
ME 1509	2003	Rød/sort	Vb	Med stort frontnummer 1. generation
ME 1509	2004	Helrød	Vb	3. generation
ME 1511	2002	Helrød	Vb	1. generation
ME 1521	2003	Helblå	Vb	2. generation
ME 1522	2008	Helblå	Vb	3. generation
ME 1523	2003	Helblå	Vb	1. generation
ME 1527	2003	Helblå	Vb	2. generation
ME 1528	2003	Rød/sort	IVb/V	2. generation
ME 1530	2002	Rød/sort	IVb/V	1. generation
ME 1530	2003	Rød/sort	IVb/V	2. generation
ME 1533	2004	Rød/sort	IVb/V	3. generation
ME 1533	2007	Rød/sort	IVb/V	3. generation
ME 1536	2008	Helblå	Vb	3. generation

Forskelle i modeller produceret i Ungarn hhv. Kina fremgår af teksten i nr. 91

Opgive Märklin?

Ole. S. Petersen, Odense, er slet ikke tilfreds med vore tekster omkring Märklin. Han skriver i en mail:

"Sidst i teksten om Märklins T-maskine skriver I, at der er 4 katalog-numre, men der er altså kun ét, og det har alle lydene. Det nummer, I anfører (60 212) er nummeret på centralstationen, som den eneste digitale kørepult, der kan aktivere samtlige lyde.

Undskyld, at jeg nu bliver lidt direkte: Måske skulle LOKOMOTIVET overveje at bekende kulør og udelukkende skrive om to-skinne? For læser man mellem linierne i jeres artikler om treskinne (også i tidligere numre), får man det indtryk, at I ikke har haft et Märklinprodukt i hånden, siden I var drenge! Det er jeres tab, men det må ikke gå ud over seriøse Märklinkørere"

LOKOMOTIVET: Indrømmet! Märklin har aldrig været vores kop the. Vor stærke side er absolut to-skinne-drift. Vi har forgæves søgt en medarbejder, der ved noget om Märklin, men det er endnu ikke lykkedes. Det håber vi, at det gør, så anmeldelserne bliver mere korrekte...ellers dropper vi simpelthen omtale af Märklinprodukter.

Tak til Ole for hans indsigelse.

NB: Det korrekte katalognummer på T-maskinen er i øvrigt 37 037, og maskinen er til Märklin system mfx.

Korrekt HELJAN dlg-godsvogn?

Carl Brager har sendt os en lille forsinket mail ang. HELJANs model af den gule silovogn fra dlg. Han skriver:

"I LOKOMOTIVET nr. 87 har I en anmeldelse af HELJANs nye HD/Gklms-vogne samt vogne fra dlg. I skriver, at HELJAN skulle have udeladt 'dlg'-vognene, fordi de er forkerte. Men HELJAN har nu ganske ret. De tre første vogne fra 'dlg' er ganske rigtigt med påfyldningslemme på taget og bundtømning. Men desuden havde 'dlg' fem vogne uden tagpåfyldning og bundtømning. Så konklusionen må være, at HELJANs model er rigtig nok. Det kan allerhøjest dreje sig om fejl ved litreringen? PS: En stor tak for jeres tilbagekomst."

LOKOMOTIVET: Tak til Carl. Men vi må alligevel fastslå, at HELJANs dlg-vogne er forkerte. Det er korrekt, at dlg havde fem andre vogne med sidetømning (nr. 103-107), men de havde alle også taglemme. Og så blev de aldrig malet i den gule farve med rødt dlg-logo.

Endnu en gang tak til Carl for indlægget, og vi er naturligvis glade for, at han roser os for vor genkomst.

Fejl i FARVESKEMA

Ebbe Andersen, Gørlev, har sendt os en lille mail omkring vort DSB farveskema i nr. 91. Han skriver:

"Jeg har studeret DSB farveskemaet i jeres blad, men jeg er ikke sikker på, at det er de korrekte RAL-farver, I har sat på nogle af jeres farveprøver. Det drejer sig om følgende farver: DSB nr. 5+11+36 - kan det være rigtigt at de har samme RAL-numre? Og så er der brun 1971, den mener jeg ikke kan være RAL 8025. Til slut er der nr. 81-grå 1935 - er farveprøven i bladet korrekt?"

LOKOMOTIVET: For at starte med det sidste, så er den grå farveprøve korrekt (under hensyntagen til tryk). Denne farve på datidens specialvogne var meget mere mørkegrå end vi alle forestiller os, så det er rigtigt, at den skal være mørk gråbrun.

Dernæst den brune RAL 8025. Jo, den er også korrekt, idet DSB indførte farven - bemærk - fra 1985, og ikke i 1971 som skrevet. Beklager fejlen! Den i 1971 indførte brune farve var en underlig okkerbrun kulør, som aldrig fandt rigtig anvendelse, og vi har derfor ikke bragt den som farveprøve.

Sluttelig de røde farver: Desværre indeholder RAL-kortet ikke så mange nuancer, så derfor rammer de røde farver næsten hinanden. Men der er en trykfejl under nr. 11-rød. Her skal RAL-nummeret være 3002.

Ret venligst disse fejl på farvekortet, så det bliver korrekt, altså:

RAL-nummeret under 11-rød ændres til RAL 3002

Brun 1971 ændres til Brun 1985.

Tak til Ebbe for at have gjort opmærksom på fejlene.

Salling-sundbanen

På side 43 i nr. 91 omtalte vi Salling-sundbanen. Desværre var teksten ikke helt korrekt, og fra Suzi Elena Apelgren, der er leder af Salling-sund- og Omegns Museum, har vi fået følgende korrektioner og supplement, som vi siger tak for. Suzi skriver:

"Nordsallingbanen havde 11 stationer, hvoraf de tre var trinbrætter (og ikke ét som nævnt i teksten), og driften er - som et kuriosum - aldrig ophørt, kun midlertidigt indstillet! Det kan tilføjes, at Nordsallingbanen gik fra Skive til Nykøbing Mors, hvor der var 800 m spor, godsekspedition og faktisk også en stationsbygning. Den kom bare aldrig i brug, men blev i stedet brugt som ventesal og billet-salg".

Rettelser til nr. 91

Side 12, foto øverst:

Modellen af litra N er ikke fra Fleischmann, men derimod en ombygget ROCO-maskine. Den har nr. 205, og er ombygget af Mikkel Møller Nielsen.

Skema side 17

Årstallene i de to sidste linier (ud for ZS 508 062 og 508 063) skal rykkes en kolonne mod venstre.

Side 29,

1. spalte 3. sidste linie:

Litra AVM har aldrig løbet på 3 m nittede bogier. De har altid haft 3 m svejste bogier. Ombygningerne i 1950'erne omfattede andre ændringer end bogierne.

Skema med oprangeringer, 2. spalte:

Tog 774 skal retteligt have oprangeringen MO=CP=AV=CPS

Tog 785 skal retteligt have oprangeringen CPS=AV=CP=MO

Side 42

Under 'Kort om MZ 1425', 5. linie: Årstallet 1984 skal retteligt være 1992.

(På det tidspunkt havde MZ II trin under pufferne og en gennemgående håndliste på fronterne. Det var kun udformningen af vinduerne, der fandtes på MZ II fra 1984. Denne ændredes igen fra omkring 1996).

Side 54, specialvogn, 3. afsnit, 3. linie:

DSBs specialvogne fik ikke nye numre i 1956, men derimod i 1958.



Liliput ølvogn og Kommunekemi tankvogn

FUP eller FAKTA?

Jørgen Kjærulf har været på loppemarked i København, og har fundet nogle danske modeller som han er i tvivl om rigtigheden i forhold til forbilledet. Han skriver:

"Så kom I omsider i gang med bladet, og det var rigtig dejligt. Tillykke med det. Og så over til mit spørgsmål: Kan I fortælle mig om to modeller fra Liliput, jeg har fundet på et loppemarked i København? Den ene er en vogn fra Kommunekemi, den anden fra Faxe Bryggeri. Jeg kan desværre ikke tage fotos af dem, men jeg håber I ved, hvilke modeller, det drejer sig om? Hvor når er modellerne udgivet?"

LOKOMOTIVET: Jeg tror godt, vi kan hjælpe Jørgen. Lad os starte med vognen fra Kommunekemi:

Modellen bærer nr. 44 86 720 3 015-3, og forbilledet til denne er bygget hos Falkenberg i 1952. Beholderrumfanget er 23 kubikmeter, og dermed svarer modellen ret nøje til sit forbillede.

Den blev udgivet i begrænset oplag af WM Modeltog i 1983, og har altså nogle år på bagen. Den er i dag en stor sjældenhed. Trods nogle detaljeforskelle, bl.a. med

for lille dome og manglende lænsesør, så er modellen i sin helhed ganske fin med næsten korrekte påtryk, og kan sagtens benyttes på et anlæg, der kører epoke IVa.

Derimod er den lukkede vogn 20 86 080 0 449-4 fra FAXE desværre et fantasiprodukt. Bryggeriet har aldrig ejet sådan en vogn, idet man altid har distribueret produkterne med lastbiler. Men en privat projektgruppe på Østsjælland planlagde i sin tid at bemale en lukket godsvogn med reklamer fra FAXE, og det var så vidt vides dette udkast, der dannede grundlag for Liliputs meget flotte model. Selve projektet med den nævnte ølvogn i 1:1 blev desværre ikke til noget.

Vi har selv modellerne i vort 'arkiv', og har som hjælp taget et par billeder af dem. De ses her stående.



hobby trade

OKT Model Import

DSB litra U sukkervogn

Epoke III; skala 1:87

Dette er en ret usædvanlig model, vi nu får rullende på anlægget. For det er første gang, vi kan benytte en sukkervogn, en typisk dansk konstrueret vogntype. Det er et modigt tiltag for både Hobby Trade og OKT, idet vogntypen næppe er så kendt blandt de danske mj-ere, men mon ikke den bliver det nu. Det håber vi.

Oplægget er kommet fra OKT, og igen er der tale om et superlækkert produkt med utrolige mange detaljer. Da Hobby Trade ikke havde en færdigfremstillet undervogn med passende akselafstand som fx til modellerne af litra Q og HJ, så måtte man i gang med at fremstille nye værktøjer, så sukkervognen fik undervogn med akselafstand, der svarede til forbilledet litra PJ som sukkerbeholderne blev anbragt på ved ombygningen. Og resultatet er bare i top.

Modellen er samlet ved hjælp en ny metode kaldet artosonic, der allerede er omtalt i LOKOMOTIVET nr. 91. Denne metode muliggør sammensætning af vognens dele uden brug af lim, hvorved man undgår limklatter. Delene smeltes usynlig sammen i en maskine ved hjælp af ultralyd.



Alle håndbøjler er monteret med 0,3 mm metaltråd, bl.a. på beholderlågene og stige. Glideskinner for beholderlågene er påsæt særskilt, og lukketøjet på selve lågene er detaljeret og filigrant fremstillet. Beholderen har separate støtter med fritstående slutsignalholdere, og platformen er supergraveret med mønster i riffelblik. Skiltet med navnetræk har markering af nitter. Det er bare utrolig flot.

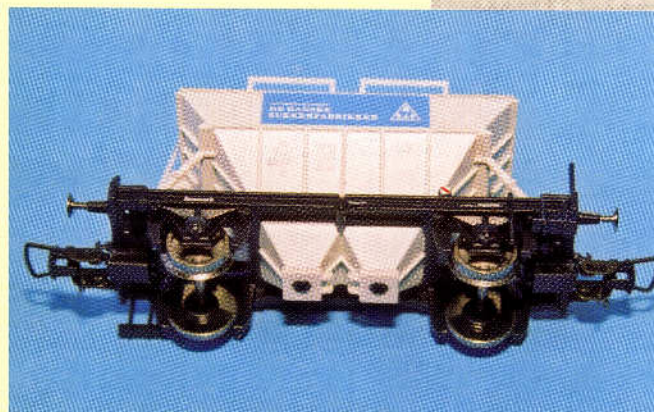
Pufferne er fremstillet i forniklet messing, og vognkassen holdes til undervognen med to små skruer, der sidder i bunden af bundtømningstragtene. Akselkasserne er af den svenske type med indgraveret DSB. Flot! På den ene side af undervognen er monteret håndbremse.

Flangen på hjulene er kun 0,8 mm, hvilket er en meget lille flangestørrelse. Det får modellen til at se mere virkelighedstro ud. Trods den lille flange, så kører modellen problemfrit på alle spor og gennem

sporskifter (DC), bl.a. fordi den har en tilpas vægt (55 gram mod den lille Q-vogns 45 gram).

Vognen har kortkoblingskulisser efter NEM-normerne 362, der kobler uden problemer.

Beholderen er korrekt malet i halvmat lysegrå med blåt logo fra DdS, mens undervognen er i sort. Påtrykene, altså logo og litrering er helt som hos forbilledet, d.v.s. med blåt skilt med hvidt navnetræk

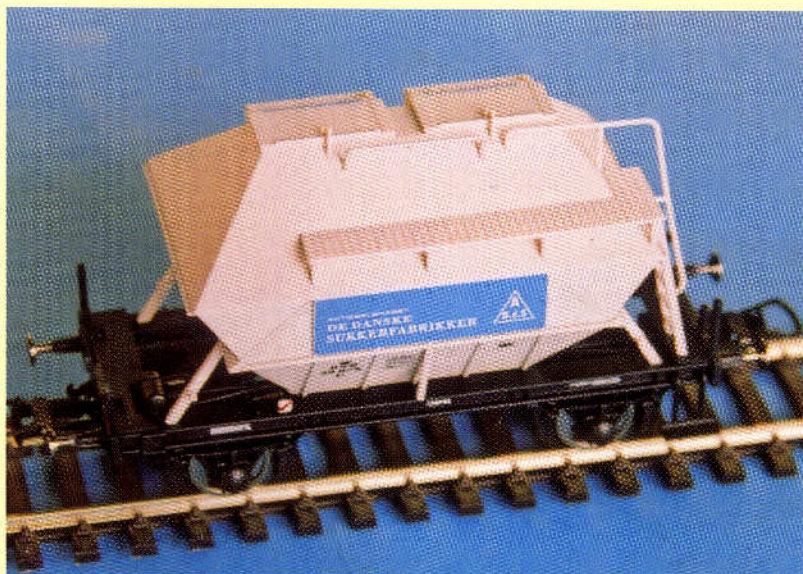


og logoet DdS i trekantet ramme. Vangerne har skarpe hvide tekniske påtryk, og selv revisionsdatoer kan læses under lup.

Modellen af DSB litra U fås med seks forskellige numre:

- 33 051 DSB U 39 613
- 33 052 DSB U 39 674
- 33 053 DSB U 39 657
- 33 054 DSB U 39 678
- 33 055 DSB U 39 667
- 33 056 DSB U 39 603

I næste nummer bringer vi forslag til anlæg af en sukkerfabrik på modeljernbanen. Læs også om forbilledet litra U side 20 i dette nummer.





Nye langbenede godsvogne fra DSB



I serien af 'langbenede' godsvogne af HD- og IA-typen har firmaet i april 2008 udsendt fire nye modeller.

Det er bl.a. vogne af litra ZF, d.v.s. vogne til transport af fisk, denne gang fra P. Holm Nyland. Modellen er bare en topmodel, meget nøjagtig med fine detaljer, da den er baseret på HELJANS nyeste forme af litra HD hhv. litra IAL. Påtrykkene er helt som hos forbilledet, tydelige og flot trykt. Det er bare en rigtig perle blandt andre af denne type modeller. Forbilledet blev i øvrigt sat i drift i 1954, og udrangeredes i 1963.

Endvidere er udsendt en model af den brunmaledede litra HD. Vi kan dog ikke forstå, at HELJAN fortsætter med at udgive litra HD i den oprindelige udgave med dobbelte jalousier. Det ville være bedre med den sene udgave med kun ét jalousi og smal læsselem.

Desuden er udsendt en vogn til epoke IVa fra Korn- og Foderstof Kompagniet (KFK). Denne leveres selvfølgelig i den typiske lyse grønne kulør

med KFK-logo i mørkegrøn. Da denne model er baseret på samme model som foran, er den også en detaljeret og lækker vogn.

Sammen med de to ovennævnte vogne er udsendt en model til epoke IIIc, nemlig den hvidmaledede vogn litra Hks-u (ex IAL).

Serien fortsættes i løbet af året (september) med udsendelse af fem vogne, nemlig litra Gkms, IAK kødvogn, FAF, IAL (ægsvogn) og ZF 500 161, sidstnævnte fra firmaet I/S Scandia Ørred Eksport, Kolding, og endnu en serie vogne dukker op i november. Denne serie foromtaler vi i næste nummer.

Bemærk, at alle vogne fremstilles i begrænset oplag, og at de hurtigt bliver udsolgt. Så vil man sikre sig lækkerierne, er det om at købe ind nu.

Den nye serie omfatter følgende vogne:

- Kat.-nr. 4248: HD 38 114 (brunmalet/epoke IIIa)
- " 4254: DSB Hks-u 20 86 215 0 062 (hvidmalet/epoke IIIc)
- " 4256: KFK 26 86 022 1 02 (grønmalet/epoke IVa)
- " 4270: ZF 500 045 P. Holm Nyland (hvidmalet/epoke IIIb)



Foto: Ulrik Tarp Jensen

NÆSTVED MODELJERNBANEKLUB BANEBØRSTEDAG 2008

Åbent hus Lørdag den 7. juni 2008 kl. 11.00 -16.00 i NMJKs lokaler på Uglebroskolen, Nygårdsvej 110 i Næstved

Kom, se og oplev modeljernbanehobbyen og en modeljernbaneklub i bevægelse. Kom og mød andre som har samme interesse. Der vil være kørsel på anlægget hele dagen. Her har du også mulighed for, at fremvise din sidste nyskabelse. Er dit rullende materiel i størrelse "H0" og udstyret til digitalkørsel efter DCC standard, er der endvidere mulighed for, sammen med et medlem, at se det køre på NMJK's flotte anlæg.

Flere modeljernbaneforhandlerne, og køkkenbordsfabrikanter vil være til stede med masser af lækkerier og gode tilbud.

En del af arealet foran klublokalet, benyttes til salgsaktiviteter og alle er velkomne til at sælge alt som har med jernbane og modeljernbane at gøre. Man sørger selv for sin egen "bod". I tilfælde af dårligt vejr, kan vi være inden døre. NMJK er meget behjælpelige, men vi påtager os intet ansvar for boderne eller de udstillede genstande. **Bemærk ingen bordeleje.**

Lysbilledeforedrag

Robert og Thomas fra NMJK, vil afholde et foredrag og fremvise billeder fra en spændende togtur til Mongoliet.

Dagens program er ikke helt fastlagt, men vil senere fremgå af www.nmjk.dk

Jernbane Kaféen er åben.

Her er der mulighed for at købe lune frikadeller, franskrød med ost eller pålæg samt kage, kaffe/the, øl og sodavand.

Børnene kan køre med LGB tog.

Gratis adgang.



DSB ellokomotiv litra EA

Skala 1:87; epoke IV/V

Kat.nr.	Nr. og navn	Bemaling	Drift
15033DC	EA 3001 'H.C.Ørsted'	Rød/sort	DC
15034AC	EA 3001 'H.C.Ørsted'	Rød/sort	Analog/digital AC
15035DC-LS	EA 3001 'H.C.Ørsted'	Rød/sort	DCC/Loksound
15036AC-LS	EA 3001 'H.C.Ørsted'	Rød/sort	AC/Loksound
15037DC	EA 3002 'Niels Bohr'	Rød/sort	DC
15038AC	EA 3002 'Niels Bohr'	Rød/sort	Analog/digital AC
15039DC-LS	EA 3002 'Niels Bohr'	Rød/sort	DCC/Loksound
15040AC-LS	EA 3002 'Niels Bohr'	Rød/sort	AC/Loksound
15041DC	EA 3004 'Ole Rømer'	Rød/sort	DC
15042AC	EA 3004 'Ole Rømer'	Rød/sort	Analog/digital AC
15043DC-LS	EA 3004 'Ole Rømer'	Rød/sort	DCC/Loksound
15044AC-LS	EA 3004 'Ole Rømer'	Rød/sort	AC/Loksound
15045DC	EA 3022 'Søren Frich'	Rød/sort	DC
15046AC	EA 3022 'Søren Frich'	Rød/sort	Analog/digital AC
15047DC-LS	EA 3022 'Søren Frich'	Rød/sort	DCC/Loksound
15048AC-LS	EA 3022 'Søren Frich'	Rød/sort	AC/Loksound
15049DC	EA 3007 'Kirstine Meyer'	Blå	DC
15050AC	EA 3007 'Kirstine Meyer'	Blå	Analog/digital AC
15051DC-LS	EA 3007 'Kirstine Meyer'	Blå	DCC/Loksound
15052AC-LS	EA 3007 'Kirstine Meyer'	Blå	AC/Loksound

/ Tog og Tekno /

TOG&TEKNOs model af DSBs elektriske lokomotiv litra EA er snart klar til levering. John Routhe Olsen fortæller, at det muligvis sker allerede i løbet af efteråret, men det afhænger af samarbejdspartneren ACME i Italien. Selve modellen produceres i Kina hos Tog&Teknos sædvanlige producent Modern Gala, der også stod for fremstillingen af rangerlokomotivet litra MH.

Modellen bliver superdetaljeret med mange detaljer, ikke mindst de mange tagdetaljer med pantograf, men naturligvis også med håndbøjler, underhængte plove, firkantede puffer m.v. Som drivkraft benyttes en centerplaceret fempolet Mashima-motor med to svinghjul, og der bliver naturligvis lysskift rød/hvid i køreretningen.

Modellen leveres hovedsaglig i rød/sort bemaling, men en enkelt DSB EA 3007 leveres også i det nye blå design med rødt DSB-logo som maskinen fik i år 2006. Denne maskine benyttes i dag til fremførsel af regionaltog på Sjælland.

Sammen med litra EA fremstiller Tog&Tekno tilsvarende styrevogne litra Bns-e m.fl. i de gængse farver.

I alt leveres fem forskellige litra EA til analog DC, analog-digital AC, DCC med lyd fra Loksound og AC digital med lyd fra Loksound.

Se skema for numre, der leveres.





SET
HØRT

Kystbanen

Sæt med DSB regionaltog

MY-Bn-Bn-ABns

Skala 1:87; epoke IVb/Va

I samarbejde med HELJAN udgiver KYSTBANEN til efteråret et specialsæt fremstillet til forretningen Kystbanen i Hellerup. Dette sæt kommer til at indeholde to DSB-vogne litra Bn, en styrevogn litra ABns, og en model af litra MY i rød/sort.

Alle vogne og MY-lokomotivet får driftnumre, der ikke tidligere er udgivet fra HELJAN, og numrene bliver ligeledes andre end til den Bn-produktion som HELJAN sender på markedet i 4. kvartal 2008.

Det valgte lokomotiv bliver typen med rilleudstødning, nemlig MY 1158. ABns-styrevognen, d.v.s. en styrevogn førende 1. og 2. klasse, bliver muligvis med rød styrerumskuppel, d.v.s. en såkaldt rødhæt-

te, men den kan også få traditionelt gråt tag. Under alle omstændigheder bliver modellerne ikke magen til HELJANs egne udgivelser, der kommer i løbet af året. Det bliver altså et unikt sæt som Kystbanen kan tilbyde danske mj-ere, et sæt der dækker dansk jernbaneepoke i årene ca.1989-1999.

Sættet fremstilles i et meget begrænset antal eksemplarer, d.v.s. 150 stk, der får en rimelig pris på omkring 2000,- kr. ved forudbestilling. Uden forudbestilling bliver prisen ca. 2200,- kr. Det er dog stadig billigere end hvis man købte delene enkeltvis. Sættet kan bestilles allerede nu ved at maile til post@kystbanen.dk eller ringe på telefon 39 61 20 31



Nyoptryk af 'gamle' modeller

HELJAN er gået i gang med at nyoptrykke sine ældre modeller, d.v.s. litra CP, CC og CD, hvilket er godt nyt for os alle, idet disse vogne længe har været en mangelvare. Alle vogne får nyt nummer.

Også de lange UIC-vogne litra A, B og Bk genoptrykkes, og leveres såvel i den vinrøde som røde udgave. Litra Bk bliver udgaven med hvide cateringstriber, der blev indført i 1984.

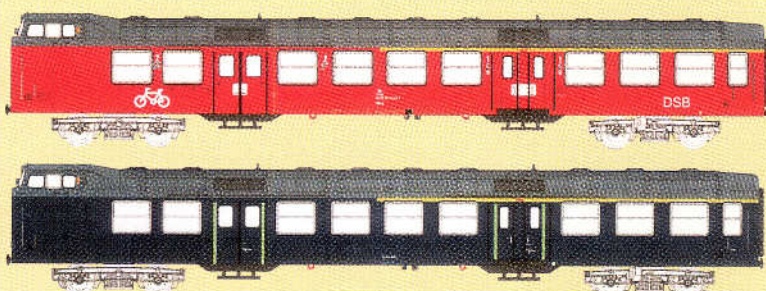
A-, B- og Bk-vognene leveres dels som solo i enkeltpakninger, dels i færdige oprangeringssæt, fx eksprestog til epoke III med en A-vogn og tre B-vogne, ligesom der kommer et Ic-sæt med en rød A-vogn, to B-vogne og en Bk med hvide cateringstriber, som forbillede fik fra 1984.

Endvidere kommer litra Bn og Bns i både rød og blå udgave, de sidstnævnte får det moderne liberier med Via-påskrifter.

Man genbruger ikke uden videre de gamle Bns-forme, nej, HELJAN har valgt at omarbejde værktøjerne, så de kommer til at svare til de korrekte forbilleder. Den tidligere udgivne Bns havde et lille vindue under førerkuplen. Dette bliver - korrekt - fjernet på de nye udgaver af Bns, der i øvrigt udgives som ABns og ADns til både sen epoke IVb og Vb. Vi må så håbe, at den også kommer til epoke IVA i rød?

Også et sæt til brug i MO-fremførte tog følger, nemlig et sæt med CPS, CP og AV...et dejligt sidebanetog til alle danske modeljernbaner, der dyrker epoke III.

Modellerne påregnes udsendt i 3. kvartal 2008.



SET

HØRT

Q-vogne fra OHJ/HTJ

De flittige mennesker i Hobby Trade har i vinteren 2008 udsendt en serie på tre Q-vogne til de populære baner Odsherreds Jernbane (OHJ) og Høng Tølløse Jernbane (HTJ). Det er en fortsættelse af serien med vogne fra TKVJ, der udsendtes i samarbejde med DWA Hobby.

De nye Q-vogne har følgende katalognumre:

- 31 027 OHJ QC 324 med håndbremse
- 31 028 OHJ QC 328 med tårn
- 31 029 HTJ QG 76 med rangerskruebremse

hobby trade

Modellerne, der er baseret på de tidligere modeller af DSBs små Q-vogne, er lakeret med halvmat i banernes lidt afvigende røde farve, og nuancen er ramt meget præcist. Da de som nævnt har de små

Q-vogne som grundmodel, så optræder de samme detalje- og koblingsfejl også på modellerne fra OHJ/HTJ.

Påtrykkene er også (næsten) i top, men forekommer at være lidt svage i trykket. Desværre har man overset, at disse vogne aldrig nåede at få tekniske data i raster, så det er en lille fejl.

Alle tre modeller leveres med pladehjul, der - som noget nyt - har en mindre flange end tidligere udgivne modeller. Flangen er kun 0,8 mm, hvilket giver modellerne et mere virkelighedstro billede. Indtrykket ødelægges dog lidt, idet hjulene leveres metalblanke frem for brunerede.



DWA Hobby

Åben vogn fra TKVJ

K 1705; skala 1:87

I forlængelse af udgivelsen af de tre Q-vogne fra TKVJ (se LOKOMOTIVET nr. 91), har DWA udsendt en 'efternøler', nemlig en højsidet åben vogn fra samme bane.

Modellen er baseret på en Fleischmann grundmodel, og leveres følgelig med pladehjul, hvilket er korrekt i forhold til forbilledet. Dette havde dog trin under sidedørene, og lidt anderledes puffer, hvilket modellen ikke har.

Modellen har fået litra K 1705. Alle åbne vogne med bremseplatform havde hos forbilledet TKVJ numre delelige med 5, så nummeret er korrekt valgt.

Modellen leveres i en flot silkemat brun farve, der minder meget om DSBs brune godsvognfarve. Det er også rigtigt, idet TKVJ lakerede sine vogne i røde hhv. brune kulører, alt efter hvilken type vogn og vægt, det handlede om. De åbne vogne havde TKVJ valgt at male i brun, mens de lukkede var rødmaledede.

Modellens påtryk i hvid er - som sædvanlig for DWAs serie af modeller - i fin kvalitet og helt korrekte.



EpokeModeller

Nye modeller i 1:87



Bedford Lollandsbanen på lager



Ferguson med fører og lad



Se vores varer her:

www.epokemodeller.dk

Køb hos vore forhandlere

-de støtter os

PAULO

MINIATUREN

Lækkert tilbehør i
mange størrelser



PAULO DANSK/SVENSK AGENTUR

info@epokemodeller.dk

(+ 45) 20220449

DMJU-UDSTILLING I EFTERÅRET 2008

Efteråret er traditionen tro den store årstid for mj-udstillinger. Nogle af de største og mest velbesøgte er som regel DMJUs arrangementer, der skiftevis finder sted i Fredericia hhv. Valby.

Igen i år inviterer DMJU handlende, fabrikanter, klubber m.fl. til udstilling, således at kendskabet til vor spændende hobby kan blive mere udbredt.

DMJUs Udstilling finder denne gang sted i

VALBY HALLEN

den 30.-31 august 2008

kl. 10,00-17,00.

Som sædvanlig bydes der på masser at se og studere, bl.a. klubber med egne udstillingsanlæg, modulanlæg - og naturligvis fremvises de allersidste nyheder fra fabrikanterne m.v.

Der er som sædvanlig muligheder for at gøre gode køb hos udstillerne.

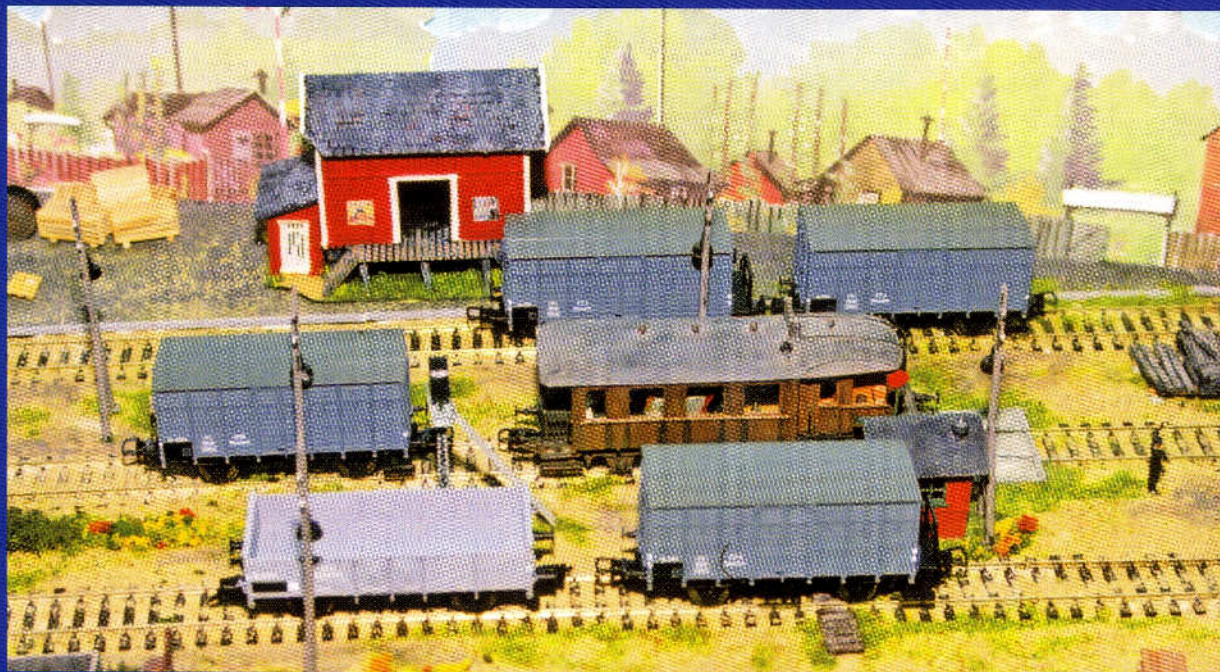
Undervejs i de to udstillingsdage vil der bl.a. blive afholdt konkurrencer, hvor fine præmier sponsoreres af vore fabrikanter. Så skriv datoerne ind i din kalender, og få en god oplevelse omkring jernbanehobbyen.

Læs mere på www.dmju.dk

LOKO
MOTIVET



SET
HØRT



SET

HØRT

Denne store privatbane har i mange år været et overset emne hos mj-fabrikanterne, men nu er der kommet hul på bylden. Det startede med Hobby Trades udgivelse af den lille Q-vogn AHJ QF 4351 i foråret 2006, og i løbet af marts 2008 er der kommet endnu fire modeller af godsvogne fra Aalborg Privatbaner, nemlig fra AHB (Aalborg-Hvalpsund Jernbane) og FFJ (Frederikshavn-Fjerritslev Jernbane).

Vognene er baseret på de samme grundmodeller som de små Q-vogne til DSB. Detaljerne er derfor de samme som hidtil, men håndbøjlerne er - som på de senere Q-vognmodeller - monteret i 0,3 mm metaltråd, der er malet i samme farve som vognkassen.

Alle er lakeret i den kendte gråblå APB-husfarve med hvide påskrifter. Bemalingen er lidt mere halvmat end på de første små brune Q-vogne fra DSB.

De tekniske data er korrekt påført i tre liniefelter. På vangerne kan man i øvrigt læse revisionsdatoer, hvilket pynter og ser godt ud.

Alle tre vogne leveres med pladehjul, der har fået en mindre flange end hidtil, nemlig 0,8 mm. Det gør dem optisk meget virkelighedstro, men desværre er hjulene i blank metal i stedet for brunerede, hvilket ødeligger lidt af helhedsindtrykket.

Man kan i øvrigt for afvekslingens skyld montere et par stjernehjul. Disse fås som løsdeler hos Hobby Trades forhandlere.

- De fire modeller omfatter:
- 31 023 FFJ QF 339 m/rangerskruebremse
 - 31 024 FFJ QF 340 m/håndbremse
 - 31 025 FFJ QF 313 m/rangerskruebremse
 - 31 026 AHB 2323 m/håndbremse

DWA Hobby

Åben vogn fra FFJ
PJ 1304; skala 1:87
 Epoke III

Tilfældigt sammenfald eller ej med Hobby Trades Q-vognmodel-

ler, så udsendte DWA i marts måned en åben vogn, der også er fra FFJ. Det er en højsidet af DSBs PE-type uden rangerskruebremse, der har fået litra og nummer PJ 1304.

Vognen er atter baseret på Fleischmanns solide og velproportionerede model. Den er lakeret i en lysere nuance end ovennævnte FFJ-vogne fra Hobby Trade, nemlig i en lys gråblå farve, hvilket er korrekt. Påtrykkene er igen i top; hvide med tekniske angivelser.

Hjulene er af pladetyper, hvilket er OK for denne type FFJ-vogne. I øvrigt havde banerne i alt ti eksemplarer af typen (PJ 1301-1310).





I slutningen af februar måned udgav Hobby Trade sit andet katalog i sin korte, men raketagtige karriere inden for fremstilling af modeljernbane. Det er betydeligt udvidet, idet firmaet siden det først udgivne katalog i 2006, har - hvad de fleste allerede ved - sendt et utal af modeller på gaden.

Kataloget indeholder alle Hobby Trades produkter, dog ikke småserier som Q-vogne til privatbanerne

og modeller i samarbejde med partnere.

En undtagelse er litra MT, der fremstilles i samarbejde med Tikøb Hobby, mens sukkervognen ikke er medtaget. Småserierne fra TKVJ, HTJ/OHJ og FFJ er heller ikke i kataloget, da disse modeller hurtigt er blevet udsolgt.

Kataloget er trykt i 25 000 eksemplarer, heraf er de 4000 tiltænkt Danmark, mens resten er til brug i udlandet. Og da sukkervognen litra U ikke kan købes uden for Danmark, så er den ikke medtaget i kataloget, idet man jo skal kunne få, hvad der vises.

Derfor er firmaets udenlandske modeller naturligvis medtaget, således at man får et samlet overblik over alt, hvad der i dag er - eller kommer - i programmet. Det gælder både dieselmaskiner, person- og rejsegodsvogne og godsvogne til alle epoker.

Hele 2008-programmet er nævnt, og derfor er nyhederne for dette år følgelig også medtaget, fx nærtra-

fikvognen DSB litra CL, styrevognen CLS, pulvertransportvogn litra Ucs og rejsegodsvognen litra ECO.

Da kataloget kun omfatter modeller, der er i det nuværende program, så vil man lede forgæves efter de hvide lukkede kølevogne litra IB, og de populære lukkede Q-vogne, de små såvel som de store. De er simpelthen udsolgt fra Hobby Trade. Tilbage er kun nogle få udgaver af de åbne vogne DSB litra PB.

Skinnebusserne, der ikke påregnes at blive udsendt i år, er heller ikke i kataloget.

Kataloget, der er på 48 sider, er gennemillustreret med flotte fotos af modellerne, taget på MJK Stationsbyens flotte anlæg. Det danner en inspirerende baggrund for de mange modeller, der også er fotograferet godt, og billederne står tydeligt og skarp, hvilket er svært når man er tæt på en model, hvor dybdeskarpheden er meget lille.

Der sker sandelig noget i den danske mj-verden.



HØRT

Roco DSB litra N og MY

Epoke III og III/IV

Litra N

ROCO er igen gået i gemmerne, og har fundet den gode gamle form af litra N frem. Egentlig skulle modellen være litra N 201 uden forlænget fodplade, 'havebænk' og røgplader. Men denne udgave er muligvis bortfaldet efter at ROCO har haft rådgivende konsultationer hos de danske forhandlere. Her gav man den kun ringe chancer for at blive afsat i denne udgave. Så det er nu mere sandsynligt, at modellen bliver med forlænget fodplade, 'havebænk' og røgplader.

Der er endnu ikke taget stilling til, hvilket nummer man vælger til maskinen, men det bliver naturligvis et nummer, der svarer til et af forbilledets ti maskiner.

Modellen udsendes i løbet af 3. kvartal 2008, og leveres i både DC- og AC-udgave.

DSB litra MY 1114

Epoke III og IVa

Så bliver det atter til en MY fra ROCO. I efteråret udsender det østrigske selskab en model af MY 1114. I nyhedskataloget 2008 er modellen vist med rilleudstødning, men det bliver muligvis udgaven med røgrørudstødning, der fremstilles, og dermed er det valgte nummer i kataloget korrekt.

Det er naturligvis ROCOs grundmodel af MY, der igen må lægge 'krop' til et nyt nummer og vinrød lakering.

Ifølge ROCO så vil man forsøge at give maskiner med ESU-Loksound en holdbar lyd, således at

denne ikke kappes ved gennemkørsel i svære sporskifter. Men det bliver nok vanskeligt, idet endnu ingen af ESUs produkter - trods moderne elektronik - kan holde lyden i selv meget korte strømløse spor.

Modellen udgives i 4. kvartal 2008.

DSB litra N 205 i Odense, 1961.
Foto: AK/OMJK.





Stort udvalg i dansk modeljernbane

Kystbanen



ROCO Galerie



Fleischmann Shop

Landskabsmaterier
▼ fra NOCH og HEKI

Märklin Shop



LGB havebane og Scalatrix racerbaner

Bagganger set fra Märklin Shop



Stort udvalg i byggesæt



Jernbanelitteratur, DVD og antikvariat



Viessmann signaler og lamper



Bagganger med NOCH, HERPA og BUSCH

Brugttog.

Kystbanen køber enkelte dele og hele samlinger af bedre brugt. Byt til nyt og få op til 80%.

Kystbanen

- fordi vi har det

Strandvejen 213 . DK-2900 Hellerup.

Hjemmeside: www.kystbanen.dk . E-mail: post@kystbanen.dk

Åbningstider: Tirsdag-fredag 12,00-18,00, lørdag 10,00-14,00 (mandag lukket)

