

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



93

- DSB godsvogn litra Hbis i virkelighed og model
- Sammensæt din DSB-vognpark realistisk, epoke III
- LYNTOG
- Noget om FREMO-moduler
- En sukkerfabrik på anlægget

SEPTEMBER 2008
23. ÅRGANG

Fuld fart frem med hobbytrade...

Litra MT



Litra MT

Produktionen af MT diesellokomotiverne skrider planmæssigt frem. Vi forventer udlevering ultimo 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.-

Litra S

Næste model i rækken af danske damplokomotiver bliver DSB litra S. Modellen fremstilles som den sene driftudgave med elektrisk belysning og uden acetylgas flasker. 4 nummervarianter i AC, DC med og uden lyd. Lokomotivet produceres i følgende numre: 723, 736, 738 og 740.

Priser fra 2198.-



Litra S

Type Ucs



DSB silo tankvogne

Nu kommer silotankvognene i 4 varianter. 2 stk. fra Vejle Dampmølle og 2 stk. fra Lumino i hvid og gul.

Pris pr. stk. 298.-

hobby trade

Karetmagervej 19B
DK-7000 Fredericia
Telefon 75 94 01 06

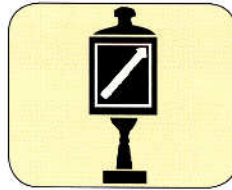
www.hobbytrade.dk
info@hobbytrade.dk
Fax 75 94 03 13

OUR WORLD IS YOUR WORLD

Der tages forbehold for trykfejl og prisændringer. Foto: hobbytrade og K. Jørgensen



TDSB litra Hbis/Hbis-t
DSBs lukkede standardgodsvogn og varianter af denne i virkelighed og model **6**



SPORSKIFTET
Læsernes kommentarer, spørgsmål m.v. til tidligere numre **38**



Hovedregning for epoke III-freaks
eller "Hvor mange af hver?"
Forslag til korrekt sammensat vognpark i model hos DSB i 1959-60 **15**



Fotoarkivet:
SIKRINGSANLÆG
Lidt om DSBs sikringsanlæg gennem tiderne - inspiration til modeljernbanen **41**



LYNTOG
Noget om de danske LYNTOG gennem tiderne, bl.a. de sorte lyntog **22**

Vi har hørt og set
Lidt om sommerens danske nyheder - og nogle af de kommende **42**

En sukkerfabrik på anlægget
Et forslag til anlæg af en sukkerfabrik med forbillede i Saksøbing Sukkerfabrik **28**

Forsidefoto: Trevognslyntog bestående af MS 403-AA 432-MS 404 fra Fredericia på vej til Odense i gennemskæringen kort før Årup. I baggrunden anes et MA-lyntog på vej til Fredericia. Læs mere om lyntogene side 22. Foto: HGC.



Noget om FREMO
Lidt om den europæiske forening af modelbyggere, der bygger anlæg i moduler **31**



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

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

**Bemærk:
Ny adresse**

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
Niels Erik Jensen (NEJ)
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 forfatterens egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 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 adresse TpT, co/Torben Andersen, Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.

MERE GODT NYT

Ikke alene er vort blad blevet storende modtaget over alt i landet, og vi har fået mange positive tilkendegivelser. Og vi har netop sendt vor bog om DSBs damplokomotiver litra R, H og S i handelen, der på samme måde er revet væk. Så det er jo kun godt nyt.

Men der er mere godt nyt. I sidste nummer ankede nogle læsere - helt forståeligt - over vort mangelfulde og fejlagtige Märklinstof. Det medførte at et par læsere henvendte sig for at hjælpe med Märklin-anmeldelser. En af disse var Niels Erik Jensen som vi kender i forvejen, og vi tog derfor imod hans tilbud om hjælp.

Niels Erik har dyrket Märklin siden 1971. Ikke alene som samler, men også som praktisk mj-mand. Han er meget kritisk med hensyn til modellens udseende og egnetheden til kørsel på Märklin-spor. Han har i

mange år arbejdet med sit eget anlæg, der selvfølgelig også benyttes til prøvekørsler på spor med lille radius (36 cm). Så lejlighedsvis vil der dukke tekster op fra hans hånd, når der er tale om Märklin med danske forbilleder, og vi byder ham velkommen i medarbejderstaben.

Andre læsere mener, at vi er for strikse med hensyn til det danske, og helt glemmer, at der også kørte/kører udenlandske vogne på danske spor. Det rådes der nu bod på, idet Flemming Kjær har skrevet en større tekst om netop tyske - og andre europæiske - godsvogne, både om forbilledet og om, hvilke fabrikker, der kan levere modellen. Han angiver også, hvor nøjagtig modellen er i forhold til forbilledet. Vi regner med at bringe denne tekst i julenummeret, idet vi påtænker at dette nummer skal være på 56 sider. Der skal vel være lidt god læsning i julen.

Nogle læsere ønsker mere modelstof, og hertil kan vi sige, at det kommer. Følgende emner er planlagt, og de fleste er færdigskrevet: Dioramabygning, bl.a. snediorama og DSB godsbanegård, DSBs diesellokomotiver litra MZ i model, noget om åbne højsidede vogne i model, godslaster i model, bygning af jernbanefærger, hvordan bruger vi damplokomotiverne på anlægget, oprangering af persontog i epoke IV, selvbyg af IVM mælkevogn (epoke II)...og meget, meget mere.

Sluttelig kommer vi med Dansk Jernbane Historie 4 sidst i november, og for de læsere, der er interesseret, har vi i dette nummer indlagt girokort til abonnenterne. Se i øvrigt annoncen herunder.

Kan I ha' det godt så længe. Vi håber, at I finder noget interessant i dette nummer?



...så kommer omsider

DANSK JERNBANEHISTORIE 4

Sidst i november sender vi den fjerde bog i serien på gaden. Den kommer denne gang til at indeholde følgende emner:

DSBs udvikling af bogiemotorvogne

Et spændende kapitel om indførelsen og udviklingen af DSBs motor-drift ved hjælp af motorvogne, benzin- såvel som diesel i 1920'erne. Få historien om de mange problemer, vognene skabte for personale og de rejsende. Her beskrives også, hvor de enkelte typer motorvogne blev indsat foruden - naturligvis - de tekniske data. Teksten suppleres med tegninger i skala 1:87 af næsten alle typer vogne.

Post på skinner 1847-1893

Sidste del af et glemt kapitel i dansk jernbanehistorie, nemlig de første tiltag til post på skinner. Teksten illustreres med mange typeskitser, fotos m.v. af de første meget primitive postvogne, og hvordan de blev benyttet. Teksten illustreres med skitser af postvognene fra DSBs DRM.

De røde togs periode

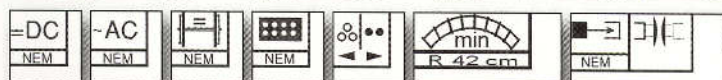
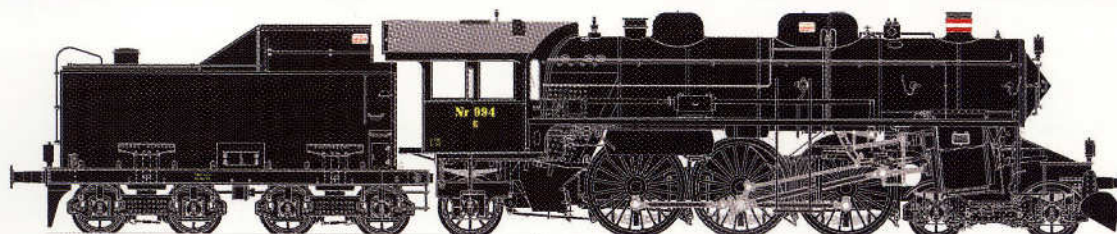
Et kapitel om moderne jernbanehistorie, nemlig da DSB i 1974 begyndte et helt nyt trafikkoncept med Ic-systemet. Det forblev i brug indtil år 1991. Læs om alle anstrengelserne, og om de mangeartede materieltyper, der blev benyttet trods et forsøg på at standardisere driften. Komplet tekst med fortegnelser over benyttede materieltyper, skemaer m.v. illustreret med mange farvefotos.

Bogen bliver på 72 sider, heraf med 16 sider i 4-farve tryk. Prisen bliver kr. 320,- incl. forsendelse. Den kan bestilles ved at indsende det ilagte girokort (kun til abonnenter). Bestilling skal være afgivet senest den 30. oktober. Bogen trykkes som sædvanligt kun i begrænset oplag.

Klampenborgbanen 1863-1933

Teksten krydres med masser af ukendte fotos fra banens drift, tegninger af oprindelig linieføring, materieltegninger fra ældre DSB DRM, og en komplet historie omkring denne spændende københavnske nærtrafikbane, der blev den første jernbane i Danmark med dobbelt-dækkervogne.

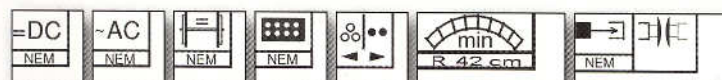
DAMP FRA HELJAN



LITRA E - NYHED!

- 45401 GULD LITRA E 994 DC (udsolgt fra HELJAN)
- 45402 GULD LITRA E 994 AC (udsolgt fra HELJAN)
- 45411 LITRA E 978 DC
- 45412 LITRA E 978 AC
- 45421 LITRA E 980 DC
- 45422 LITRA E 980 AC

VEJL. PRIS
3.200,-
TILLÆG FOR AC
KR. 300,-



SJ LITRA F - NYHED!

- 45301 GULD LITRA F 1200 DC (udsolgt fra HELJAN)
- 45302 GULD LITRA F 1200 AC (udsolgt fra HELJAN)
- 45311 LITRA F 1202 DC
- 45312 LITRA F 1202 AC
- 45321 LITRA F 1207 DC
- 45322 LITRA F 1207 AC

VEJL. PRIS
3.200,-
TILLÆG FOR AC
KR. 300,-

Modellerne forventes at være i butikkerne i 4. 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 - 5471 SØNDERSØ
TELEPHONE +45 64 89 11 88 · HELJAN@HELJAN.DK

WWW.HELJAN.DK





DSBs moderne standardgodsvogn

Litra Hbis/Hbis-t/Hbils

■ Torben Andersen

Godstransporten hos DSB udviklede sig op gennem 1960'erne, og gods læsset på paller blev mere og mere udbredt. Det førte i årene 1970-76 til anskaffelsen af godsvogne med skydevægge litra Hbis. Vognene blev bygget hos Scandia på grundlag af en licensoverenskomst mellem DSB og Rheinstahl Siegener Eisenbahnbedarf (SEAG), hvor SEAG stillede alle tegninger til rådighed for Scandia. Vogntypen var identisk med de tyske jernbaners (DB) type Klmmgs 299, senere Hbis 299.

Akselafstanden blev 8000 mm, og den totale længde over puffer blev 14 020 mm. Skydevæggene løb på ruller, hvilket gjorde det let for en enkelt medarbejder at betjene dem. Skydevæggene kunne åbnes således, at man på én gang havde adgang til det halve lastrum.

I alt byggede Scandia 630 stk. Hbis-vogne til DSB i årene 1970-75.

Leveringerne fordelte sig således:

1. levering

21 86 211 5 000-075 (1970)
21 86 211 5 076-099 (1971)

2. levering

21 86 211 5 100-199 (1971)

3. levering

21 86 211 5 200-210 (1973)
21 86 211 5 211-329 (1974)

4. levering

21 86 211 5 330-429 (1974)
21 86 211 5 430-479 (1975)

5. levering

21 86 211 5 480-629 (1975)

Vognene havde næsten alle samme undervogn og vognkasse konstrueret i stål, mens skydevæggene var bygget i aluminium. De adskilte sig kun i detaljer, bl.a. havde 1. og 4. levering indbyrdes samme afstand på de to lodrette stivere i gavlene. Hjørnestolperne var dog forskellige, idet 1. levering havde lukkede profiler, mens 4. levering havde åbent H-profil.

Vogne af 2. og 3. levering havde en større afstand mellem de to lodrette stivere i gavlen end 1. og 4. serie.

Endvidere havde 1. og 2. levering et andet lukkesystem, mens levering 1, 2 og 3 havde parkeringsbremse på siden af undervognen, hvilket 4. og 5. levering ikke havde.

Der var også nogle forskelle i udformning af rangertrin, bl.a. havde 4. og 5. levering et stort trin under midterstolpen, hvilket de øvrige ikke havde, ligesom håndgrebenes placering kunne variere.

Lastsikring system Daberkow

I 5. levering indgik 36 vogne (numrene 594-629) med indbyggede lastbeskyttelsesplader system

Daberkow, og vognene blev litereret Hbis-t (fra 1987 litra Hbils). Disse plader var fremstillet i krydsfiner, og hængt op i en skinne i loftet, så de kunne forskydes. Systemet anvendtes til transport af Europaller uden trådbure, fx sukker- eller cementsække. Pladen blev så anbragt mellem hver palle for at undgå at sækkene kurede ned af pallen under opbremsninger.

I 1976 blev yderligere Hbis-vogne (nummer 530-589) udstyret med lastbeskyttelsesplader system Daberkow og omlitereret til Hbis-t.

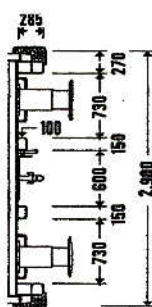
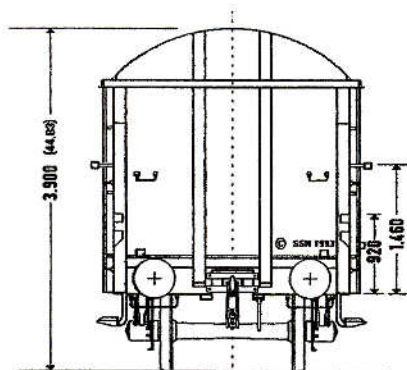
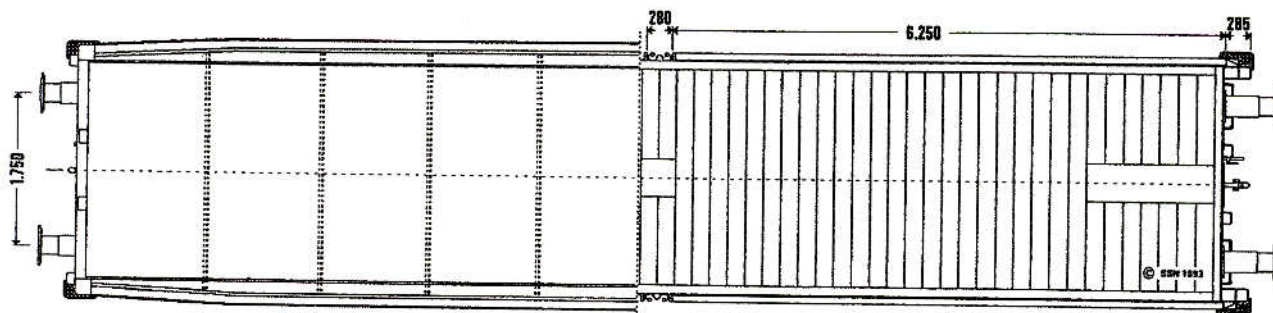
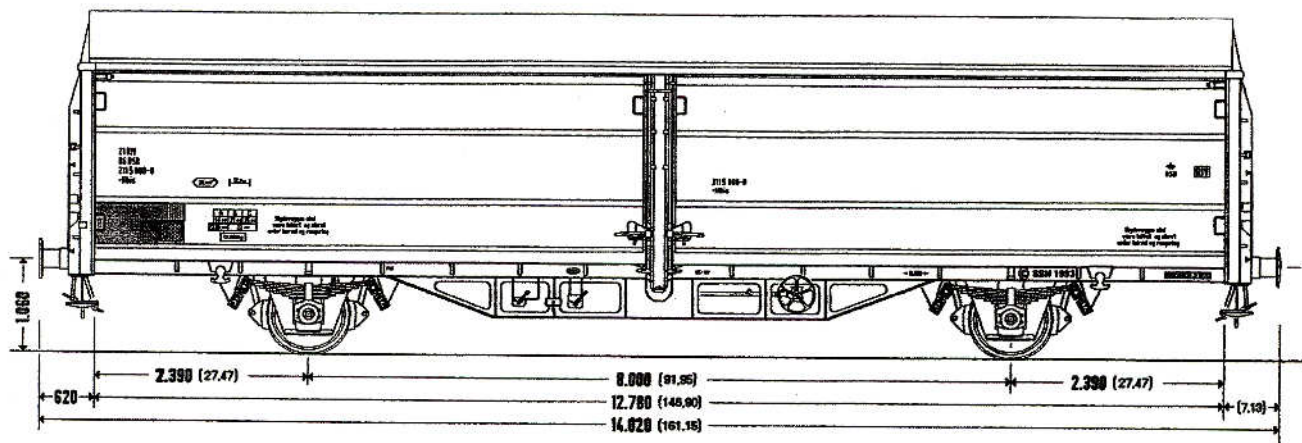
Nye numre

Indtil 1980 bevarede Hbis sit regimenummer 21 RIV, men fik derefter mærkningen 01 RIV-EUROP. Mærkningen 21 RIV betød at vognen måtte køre i udlandet, men skulle returneres til DSB tom eller læsset.

01 RIV-EUROP betød også, at vognen kun måtte benyttes af baneforvaltninger, der var med i puljeordningen (Europ-Pool).

I 1986 var alle Hbis med mærkningen 21 RIV 211 5 000-529 ændret til mærkningen 01 RIV-EUROP 225 0 000-529.

Det samme gjaldt Hbis-t, der i årene 1980-82 fik mærkningen ændret til 21 RIV 235 5 000-099, i alt 97 vogne - de resterende tre vogne var i 1975 blevet udlejet til Albani-bryggeriet i Odense. De tre vogne, der blev udlejet, var Hbis 21 86 211 5 562, 564 og 566.



DSB litra Hbis 21 86 211 5 000-099

1. levering
Scandia 1970-71
Skala 1:87
Tegning: Steen Skovbye Nissen

Denne tegning er blevet til efter opmåling af nr. 093 og fotos fra K. E. Jørgensen.
Denne godsvogn er bygget i 1970/71 og hører til 1. serie.
De fik numrene 211 5 000 - 099, i 1982 blev numrene ændret til 225 0 000 - 099.
Vognen kan bygges på basis af en Fleischmann kat. nr. 5335

De tre vognes skydedøre blev flot malet i Albani-bryggeriets hvid-røde husfarver med Albani-logo, mens gavle og tag blev malet i den nye DSB-farve RAL 8025, i øvrigt de eneste Hbis-vogne, der fik denne brune farve.

Det var de første vogne, der i DSBs regi fra 1980 blev mærket med 25 RIV, hvilket betød at vognen var jernbaneejet, men udlejet til et privat firma. Havde Albani valgt selv at eje vognen, så ville den i stedet blive mærket med 23 RIV med et lille P i en firkant efter nummeret. Numrene fra 1980 blev 25 RIV 225 0 562-0, 564-6 og 566-1.

Vognene kørte især mellem Oden-

se, Sorø og Glostrup. De forblev i drift til ca. 1996. Efter udrangering overgik vognene til danske jernbanemuseer: Én er bevaret af Ryomgaard Jernbanemuseum (nr. 562), Struer Jernbanemuseum (nr. 564) og Danmarks Jernbanemuseum (nr. 562).

Vogne til særlige formål

G-post

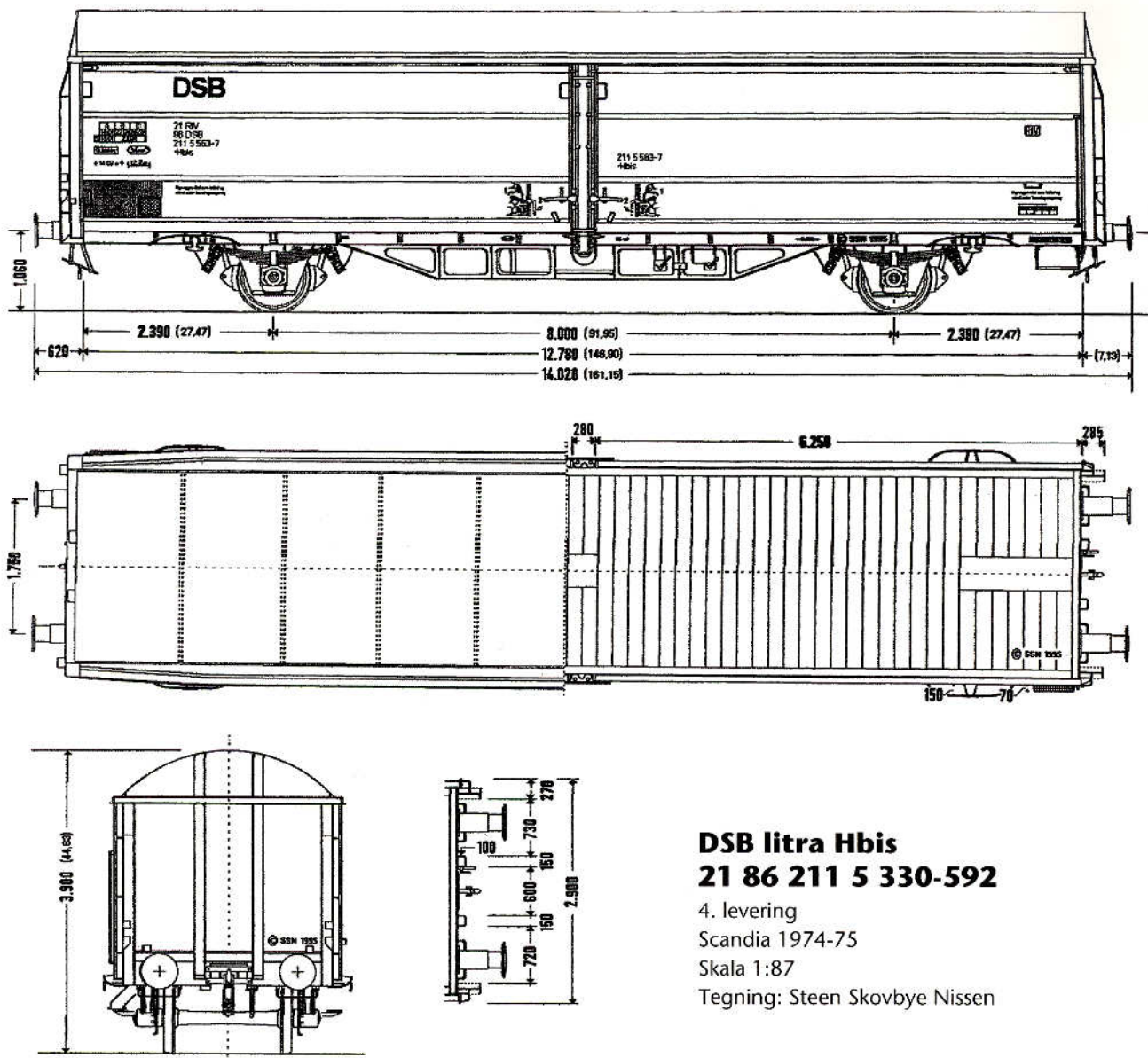
Sidst i 1980'erne lejede postvæsenet ca. 75 Hbis-vogne til brug for den såkaldte G-postbefordring, d.v.s. pakkepost uden personaleledsagelse, og fik som kendetegn gult posthorn påsat højreside. Det øvrige udseende forblev uæn-

dret, og svarede til almindelige Hbis-vogne. Det var vogne i nummerserien 46 86 225 0 050...440, der blev brugt til dette formål.

Vognene blev anvendt som rutevogne til pakkepost i bloktog, d.v.s. ens sammensatte godstog. Disse bloktog bestod af 10-15 Hbis-vogne, der i begyndelsen fremførtes med MY eller MX, senere MZ eller ME. De kørte primært mellem København og Århus/Aalborg foruden til Padborg og Esbjerg.

Hbis-y

I 1995-96 var der mangel på vogne til stykgodsbefordring (krav 120 km/t). Derfor blev 75 Hbils/Hbis-t



DSB litra Hbis 21 86 211 5 330-592

4. levering
Scandia 1974-75
Skala 1:87
Tegning: Steen Skovbye Nissen

Denne tegning er blevet til efter opmåling af nr. 478 og 516 samt et foto af 563, taget af K. E. Jørgensen. Denne godsvogn er bygget i 1974-1975 og hører til 4. serie. De fik numrene 211 5 330 - 592 og nr. 211 5 593 - 629 som Hbis-t. I oktober 1976 fik Hbis-t numrene 211 6 000 - 099. I 1982 blev 211 ændret til 225. Vognen kan bygges på basis af en Fleischmann kat. nr. 5335 eller Lima kat. nr. 303535k.

ændret således, at de måtte befordres med 120 km/t med last op til 12 tons. Nummerserien blev 42 86 225 000-074.

Hbis-x

I 1999 blev yderligere 17 Hbils/Hbis-t ændret til transport af stykgods. Da deres egenskaber var anderledes end Hbis-y blev de benævnt Hbis-x. Nummerserien for disse blev 42 86 225 5 101-117.

Hbis-ø

I 1992 blev 25 Hbis-vogne stillet til rådighed for Carlsberg A/S i Fredericia, hvor de blev litereret. Hbis-ø. De var i drift til ca. 1996.

Kommunekemi

I 1997 blev 7 vogne og i 1999-2002 yderligere 54 vogne omnummereret til brug for Kommunekemi i Nyborg. Nummerserien blev 46 86 225 2 000-059.

SWS

I 1997 købte firmaet Special Waste System (SWS) 5 Hbis-vogne af DSB. Vognene fik numrene 44 86 225 0 000-004. Efter kun to år i drift blev vognene udrangeret, og solgt til ophugning i Århus.

Papirtoget Papyrus

I 1995 blev 58 vogne udtaget til det særlige formål at transportere våd,

palleteret papirmasse mellem Magle Mølle papirfabrik i Næstved og Dalum Papirfabrik i Odense. I 1999 blev en vogn mere omnummereret til brug i papirtoget. Nummerserien blev 46 86 225 1 000-058.

Grand Danois

I 1991 blev to vogne 209 og 478 udtaget til fast løb mellem Frankrig og Danmark som reklame i Kombi-godstoget "Grand Danois": De blev og malet i et stærkt afvigende design i festlige farver med grand danois hund som logo m.v.

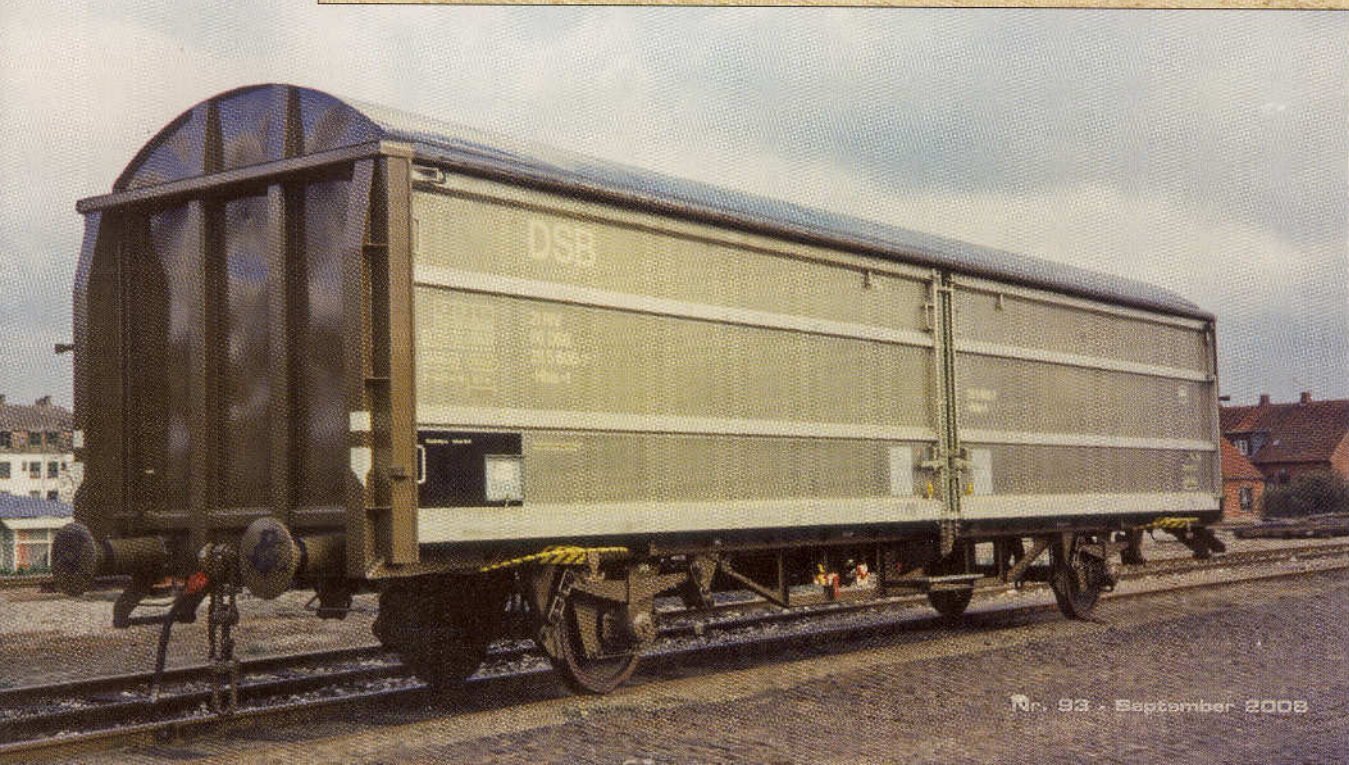
Men vognene blev fra Paris ofte sendt andre steder hen, og kom ikke altid med "Grand Danois"-to-



Kunstvognen med saksemotiv DSB litra Hbis 42 86 225 0 493-7, Vejle 1989. Vognenes gavle og tag forblev i den oprindelige brune DSB-farve, der svarer til RAL 8016.
Foto: V. F. Hejlesen.



Grand Danois
21 86 225 0
478-3 ved siden af
Hbis med motiv af
klavertangenter i
Hillerød, september
1991.
Foto: Chr. Hansen



De første Hbis blev leveret med hvide påskrifter, hvilket gjorde dem vanskelige at læse på den blanke metaloverflade. Hbis 21 86 211 5 600-7 i Næstved, november 1975.
Foto: Jan Lundstrøm



kunstmotiver, hvorved de blev til "sakse"- og "klavervognen". Saksevognen blev i 1992 overmalet, mens sidstnævnte forblev i drift til udrangering - dog kun med tangenterne på den ene side, d.v.s. med brune sidedøre på den anden side, og den benyttedes fra omkring år 1999 til 2003 bl.a. i papirtogene mellem Næstved og Fruen Bøge.

Forsøgsvogn

En Hbis (nummer 030) blev i 1993 forsøgsvis ombygget til Hbills-x med flytbare skillevægge i stil med de nyanskaffede Hbillns-vogne. Forsøget blev indstillet i 1998, og vognen blev herefter lagervogn nr. 2 på Nyborg Værksted. Den blev ophugget i 2002.

Udrangering

Efter udrangering fungerede ca. 40 vogne som midlertidige lagervogne for trævarer i Herning, Skive og Århus. De fleste af disse lagervogne fik på den ene side skydevæggene afmonteret, og erstattet af presninger. Taget blev hævet i samme side for at lette ind- og udlæsningen med gaffeltrucks. Brugen af disse vogne ophørte i 2005.

Ingen Hbis-vogne er i dag i drift (år 2008). De sidste vogne af typen

get hjem. Projektet blev derfor ikke til noget, og vognene anvendtes derefter kun i indenlandske løb. De blev i 1993 tilbageført som almindelige Hbis-vogne, d.v.s. at motiverne af Grand Danois-hundene blev overmalet i brun.

Miljøvogne

I 1992 blev to Hbis (nummer 024 og 046) udsmykket med et noget afvigende design, idet de skulle anvendes som reklame for det europæiske arbejdsmiljø. De fik en farverig collage med diverse motiver fra hverdagens arbejdsliv.

Vognene blev indrettet med rum

for plancher, fotos m.v. og turnerede landet rundt med dette informationsmateriale omkring arbejdsmiljøet, indtil kampagnen stoppede nogle måneder senere.

Derefter benyttedes vognene i den ordinære drift, og brugtes bl.a. i de berømte papirtog mellem Næstved og Fruens Bøge. Godt et års tid efter ommaledes de i den normale brune farve, og overgik til DSB-anvendelse som rutevogne mellem centralværkstederne i København og Århus.

Kunstmotiver

I 1988 blev to Hbis udsmykket med

Efterhånden som vognene blev om-litret i det nye skriftsnit Helvetica/ British Railalfabet, fik de pletmalinger med den nye tekst placeret oven på. Hbis 01 86 225 0 504-0 i Sorø, marts 1986.
Foto: Jan Lundstrøm

Märklins to modeller af Hbis for det europæiske arbejdsmiljø.



En af vognene, der var forbillede for Märklins scet, Hbis 225 0 046 i Glostrup, april 1993.
Foto: KEJ.



Hbis blev udrangeret i 2005, men en lille håndfuld fungerer fortsat rundt omkring som lagervogne.

Lakering og påskrifter

De første vogne leveredes med gavle og undervogn i DSB-nr. 3 brun, mens tag og midterstolpe blev malet i mørk grå. Nogle af de første vogne havde sølvblankt tag. Skydevæggene var i aluminium med sorte påskrifter i skriftsnittet DIN 1451. De første vogne blev endvidere leveret med hvide hjørnemærker for markering af bremseudrustning, men brugen forsvandt ved udgangen af 1976

Fra 1975 fik nyleverede vogne – fra omkring Hbis nr. 506-531 - påsat de nye skriftsnit Helvetica (British Rail) i hvid, hvilket ikke var et heldigt valg, idet de hvide påskrifter var vanskelige at se på den metalblanke overflade. Det hjalp imidlertid meget efterhånden som tiden gik, idet metallet løb an, og vejr og vind satte sit præg på vognene. Den blanke overflade på skydevæggene blev langsomt ændret til en okkerbrun kulør, hvor de hvide påskrifter var mere læsbare. I øvrigt kørte de først leverede vogne i mange år med de oprindelige sorte påskrifter, nogle helt hen til slutningen af 1970'erne.

Vognene blev mærkværdigvis aldrig ommalet i DSBs RAL 8025, der ifølge det nye design-program fra 1982 skulle indføres på godsvogne. Kun undtagelsesvis blev de ommalet for at dække over graffiti, kunst og gamle reklamer, og så de tidligere nævnte vogne fra Albani.

Tekniske data for DSB litra Hbis 000-629

Leveret af Scandia 1970-1975

Længde over puffer	14 020 mm
Længde over vognkasse	12 720 mm
Højde	3 900 mm
Bredde	2 800 mm
Akselafstand	8 000 mm
Lastrum	33 m ³ *)
Taravægt	13 900 kg*)
Max. last	26 000 kg*)
Max. hastighed	100 km/t

*) lidt anderledes for Hbis-t



Hvad betyder Hbis m,v.?

DSBs godsvognpark fik i 1965 nye litra. Betydningen af de enkelte bogstavlitra for litra Hbis var:

H = Lukket godsvogn med to aksler, max. last 20 tons (for en vogn med 4 aksler 40 tons)

b = over 70 m³ lastrum og enkeltaksler

i = med forskydelige sidevægge

s = max 100 km/t

t = indrettet med Daberkow beskyttelsesplader

Modeller af DSB litra Hbis

Lima

De første modeller af danske Hbis blev udsendt i 1990, hvor grossisten K.E. Mathiesen sendte fire modeller på markedet baseret på grundmodeller fra Lima. Disse var rimelige modeller med god teknik, d.v.s. gode køre- og koblingsegenskaber, og da den nye norm med NEM-skakt for udskiftning af koblinger var ved at blive indført (var det faktisk i god tid forinden), så fik disse vogne også disse i stedet for - som hidtil på Limas vogne - en fast monteret svingkobling.

Vognene var generelt korrekte, når der ses bort fra nogle detaljefejl, bl.a. for smalle akselgafler, manglende håndgreb og helt forkerte puffer. Sidstnævnte skal nemlig være almindelige cylinderpuffer. Selv om hjulene overholdt NEM-

normerne, så var de lavet i et dårligt materiale, der tiltrak snavs. De kunne dog nemt udskiftes med hjul fra fx ROCO.

Værst var det dog, at den underste vandrette liste, der sad på undervognen i virkeligheden var den nederste del af skydedøren, og overkanten af denne derfor skulle slibes i en vinkel på 30 grader for at virke korrekt.

De to af vognene var efterligninger af forbilledets Hbis, der var blevet udsmykket af kunstnere med motiver på skydevæggen. Udsmykningen var på den ene med røde skydevægge og en stor grå/gul saks, der rakte over hele vognsiden og lidt op på taget, mens den anden havde fået en række klavertangenter anbragt i lodret mønster hen over skydedørene.

De to andre modeller var en almindelig Hbis og en G-post i den senbrune udgave, d.v.s. med brune døre. G-Hbis var - om nævnt i foregående tekst - lejet af postvæsenet til pakke-transport mellem København og Århus-Aalborg. Begge modeller havde røde pletmalinger under diverse påskrifter. Den brune farve var ramt meget præcist, når det gælder den farve som vognene havde fra starten af 1980'erne.

Alle modeller var mærket med literinger, der var gældende efter 1982.

I 1994 forsøgte Lima sig igen med en Hbis. Det blev igen en model i brun udførelse med sølvtag

Sent i 1970'erne benyttedes litra Hbis endnu i det leverede design, her Hbis 211 5 457-2 i Næstved, forår 1977.

Hbis Albani-vogn i
Odense, juli 1992.
Foto: Chr. Hansen.



baseret på samme grundmodel som tidligere. Lakeringen i brun og påtryk var flotte, og denne model havde ikke pletmalinger som for-gængerne.

Lima genbrugte sin Hbis-under-vogn til endnu en dansk udgave i 1996, denne gang som en Hbis-t. Den havde en af de oprindelige leverede vogne med aluminiumsider som forbillede, og som sådan var den ganske korrekt med de rigtige farver, men nogle enkelte dele havde forkert lakering, fx var nederste tværstiver malet i brun, hvor den burde være aluminiumfarvet. Og taget burde være mørkegråt frem for mørk sølvfarvet. Påskrifterne var korrekt påtrykt i hvid.

I 1992 blev udgivet endnu en vogn, nemlig en Grand Danois med flade døre, og med Grand Danois påtrykt. I 1999 udkom en model med SWS-påtryk med pletmaling. Vognene blev så vidt vides ikke produceret af LIMA, men LIMA-typen blev benyttet som grundmodel af en eller flere private forhandlere. Hvem vides ikke, så kender læserne til ophavet, hører vi meget gerne mere om dette.

Fleischmann

I 1993 udsendtes et par Hbis fra importøren Vestergaard, der var baseret på vogne fra Fleischmann, nemlig vogne fra Albani og Grand Danois. Begge vogne blev af dan-

ske mj-ere ved fremkomsten betegn-
net som lidt af en katastrofe, idet
man havde udskiftet modellernes
døre med helt flade døre (plastic-
pap), hvor tværstivere m.v. var trykt
sammen med motivet, d.v.s. uden
ægte profilering. Det gav megen
kritik til Vestergaard, der siden ikke
har fremstillet dansk rullende mate-
riel. Men bortset fra dette var vogn-
enes motiver med Albani-logoet
og Grand Danois vellykket, og selve
den tekniske kvalitet var der intet i
vejen med.

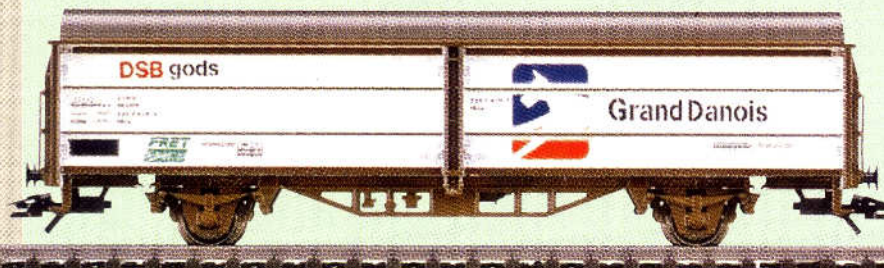
Det mærkelige ved Fleischmanns
vogne var, at de på alle punkter lig-
nede Limas vogne (eller omvendt),
d.v.s. at de havde samme dimen-
sioner, fejl og mangler. Så måske
har de to firmaer på en eller anden
måde kopieret hinanden?

Märklin

Allerede samme år udsendte Mär-
klin sin udgave af Hbis med Grand
Danois-logoet. Den var meget kor-
rekt med hensyn til dimensioner, ja,
måske den bedste af dem alle. Også
detaljerne var fine med håndgreb,
låsebeslag, rangertrin, smal under-
liggende forstærkningsliste og med
korrekte akselgafler. En lille fejl var
der dog, idet seddelkassen var pla-
ceret til højre på den ene vognside.
I højden var den godt 2 mm for lille
- så den kan ikke køre sammen med
andre Hbis-vogne uden at det ser
besynderligt ud.

Desværre havde modellen en
række overdimensionerede nitter
langs med de tværliggende for-
stærkninger, hvilket skæmmede
modellen mærkbart.

Påtryk var flotte, og de
mindste tekniske påskrifter



Märklins udgave
af Hbis vogne
med Grand Danois
motiv.



LIMAs Hbis-udgave
med – forkerte røde
- pletmalinger og
Helvetica-litrering.
Det er vogn med
nummer 225 0
068-6.

kunne tydeligt læses under en lup. Uheldigvis fik man givet vognen det samme nummer som Fleischmanns udgave. Det var synd, idet man egentlig havde en mulighed mere, idet der hos forbilledet fandtes to Grand Danois-vogne, men den option brugte man altså ikke. Uheldigvis var grundmodellen en Hbis af 1. levering, hvor bemalingen tilhørte en vogn af 4. levering.

Vognen blev dog hurtigt populær, og man måtte kort tid efter genoptrykke modellen.

Märklin havde ikke tabt modet med hensyn til udgivelser af Hbis-vogne, så i 1995 udsendte man et sæt med modeller af de allerede nævnte farverige Hbis-vogne som reklame for det europæiske arbejdsmiljø.

Modellerne var præcise efterligninger af forbillederne, og det var en ganske kostbar affære for Märklin med de mange farvetryk, men resultatet var helt i top. Desværre troede mange mj-ere, at vognene som sædvanligt var nogle af Märklins fantasimodeller, men det var altså helt korrekte modeller med et forbillede i virkeligheden, hvilket bl.a. fremgår af hosstående fotos. Det betød muligvis, at modellerne ikke solgte så godt, og de kunne senere fås i 'udsalg' for en meget billig penge.

I 1999 udsendte Märklin endnu et sæt med to vogne. De var begge lakeret som almindelige Hbis i den mørkebrune farve; den ene havde G-postlogo, mens den anden var litreret som Hbis-y. Påskrifterne var som sædvanlig i top, selv om G-postvognen havde forkert nummer. Det tilhørte nemlig en litra Hbis-y.

Desværre er ingen af de nævnte modeller længere i handelen, men de kan ved lejligheder findes på brugtmarkeder, loppemarkeder m.v.

Hvilke Hbis-vogne, der i årene er udgivet fremgår af hosstående tabel.



I 1999 udsendte Märklin et sæt med to Hbis-vogne. Her den ene i nærbillede; det er 225 5 064-2 til G-post. Man kan tydeligt se de forkerte nitter på skydevæggens forstrækninger.

Supplerende kilder

I det nu indgåede mj-blad 'Modeltoget' fra foreningen TOGET bragte redaktøren Steen Skovbye Nissen en række fine tekster omkring netop denne vogntype. Der var kritisk gennemgang af alle modeller, og som støtte hertil var gengivet en række superflotte og meget korrekte tegninger foruden bemalingsforslag. Så ønsker man at gå i dybden

med vognene, bør man læse 'Modeltoget' nr. 2/1992, 3-4 1992 og 1-1993.

Vi bringer her på siderne et par af tegningerne, og siger tak til Steen for tilladelse til at bruge dem.

I øvrigt en tak til P.C. Johansen og Ole Møller Nielsen for utrættelig gennemlæsning og rettelser af manuskriptet.

DSB litra Hbis i model (skala 1:87)

Nummer	Fra	Kat-nr.	Udsendt	Bemærkninger
225 0 068-6	Lima	30 3535K	1990	
225 0 318-2	Lima	30 3537K	1990	G-postvogn
225 0 493-7	Lima	30 3538K	1990	Saksemotiv
225 0 480-4	Lima	30 3539K	1990	Klavertangentmotiv
225 0 209-6	Lima	30 3219K	1994	
211 0 040-5	Lima	30 3233K	1996	Hbis-t
225 0 001-6	Lima	30 318K	1999	SWS
225 0 564-6	Fleischm.	5335DK1	1993	Albani ølvogn
225 0 476-3	Fleischm.	5335DK2	1993	Grand Danois
225 0 476-3	Märklin	4837	1993	Grand Danois
225 0 046-3	Märklin	4838*)	1995	Arbejdsmiljøvogn
225 0 024-0	Märklin	4838*)	1995	Arbejdsmiljøvogn
225 5 064-2a)	Märklin	47 884*)	1999	G-post
225 5 068-2	Märklin	47 884*)	1999	Hbis-y

a) Forkert nummer; det er til Hbis-y

*) Sæt med to vogne

Der blev også plads til en Hbis fra SWS fra LIMA. Pletmalingernes udseende kan diskuteres, men de ser bedre end på de tidligere udgivne modeller.



Hvad skal du i kartoffelferien?



KARTOFFELRÆKKERNE I ÆGTE H0-SKALA
er klar til kartoffelferien (efterårsferien)
- eksklusivt i Togcenter Gentofte

- 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

Hvor mange af hver? Eller Hovedregning for epoke III-freaks

■ Af Jens Bruun-Petersen

Der er i dag et stort udbud af modeller af dansk rullende materiel i skala 1:87. Tiden er derfor moden til at sammenligne forbillede og model. Hvor meget materiel af forskellige slags bør man have på sit anlæg, for at fordelingen af forskellige vogntyper kan være en nogenlunde modeltro gengivelse af forbilledet?

Nedenfor er valgt at gennemgå et enkelt år i epoke III. Den er valgt, fordi det er den, jeg selv bygger i. Epoke III dækker (efter den korrekte tyske definition) tidsrummet fra afslutning af 2. Verdenskrig i 1945 til indførelsen af computernumre i slutningen af 1960'erne, i Danmark omkring 1968. Det er et langt tidsrum, mange vil sikkert lige som jeg selv koncentrere sig om en bestemt periode, f.eks.

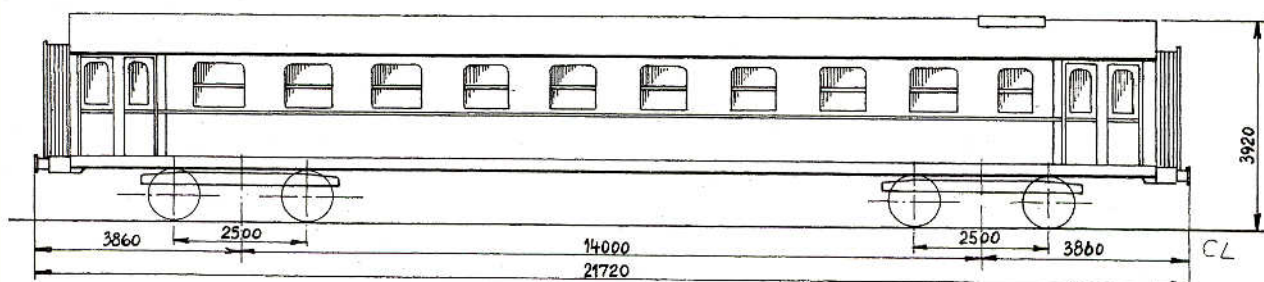
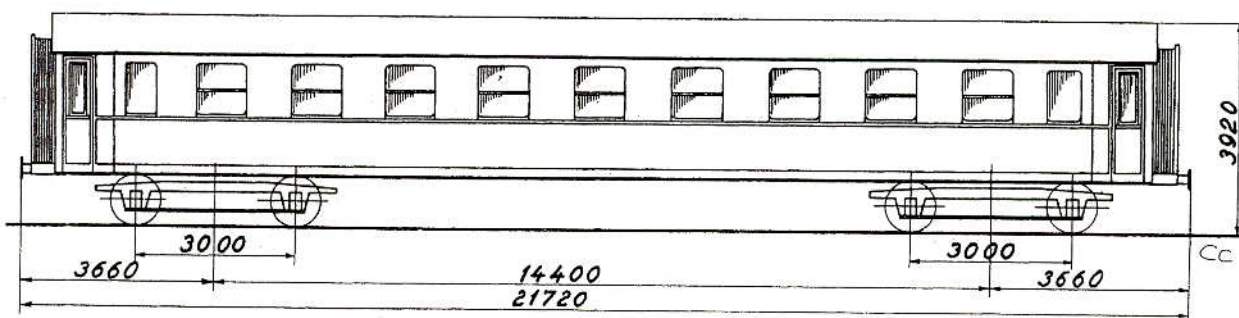
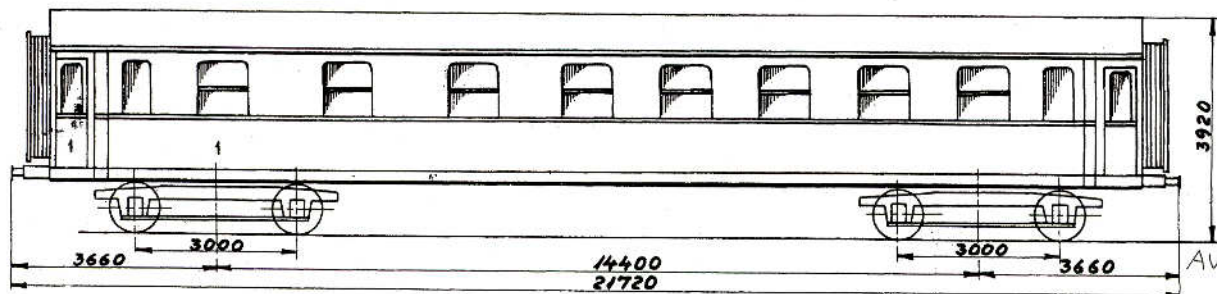
1950-1960, men også i den periode skete der store ændringer i det rullende materiels sammensætning: Bogiekupévognene CS, CT med underlitra forsvandt, det samme gjorde de toakslede kupévogne litra CZ, der blev brugt som togførervogne. Ind kom nye stålvogne i persontrafikken. Ind kom nye godsvogne af UIC standardtyper, og til gengæld forsvandt de ældste af de gamle typer. Alligevel var det hele broget nok, også i 1959, som er valgt som eksempel og gennemgået nedenfor. Nogle få privatbaner var blevet nedlagt i de foregående år, men de fleste var tilbage, og deres godsvogne kunne jævnligt ses på statsbanestrækninger. Det var året med den varmeste og længste sommer i mands minde, men det er en helt anden sag!

Hele vognparken

Vi vælger at se på forholdene i DSB, da der er tale om et landsdækkende foretagende. DSB havde i 1959-60 i alt 15 462 vogne, der fordelte sig som i tabellen nedenfor:

Personvogne	1347	8.7%
Post- & rejsegodsvogne	465	3.0%
Lukkede godsvogne	7064	45.7%
Åbne godsvogne	5327	34.5%
Private vogne	906	5.9%
Specialvogne	353	2.3%

Hvis man har 100 vogne på sin modeljernbane, bør der derfor være 9 personvogne, 3 post- & rejsegodsvogne, 46 lukkede og 35 åbne godsvogne, 6 private godsvogne og 2 specialvogne.



Øverst: DSB litra AV Midten: DSB litra CC Nederst: DSB litra CL

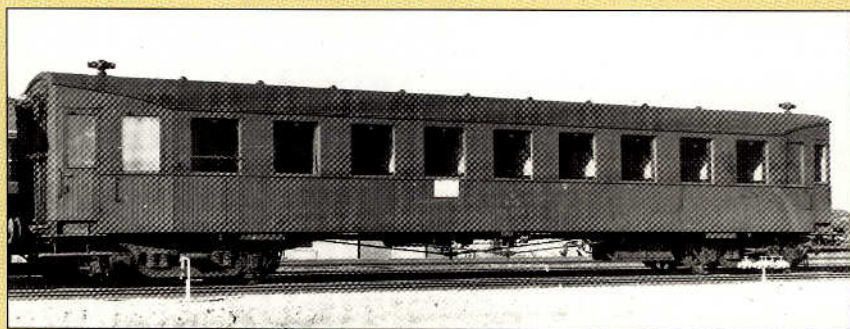


Den spidsgavlede DSB litra CM var en af de mest almindelige personvogne i epoke III. Den fås i model fra Hobby Trade. Her CM 2181 i Nykøbing F. Foto: JB-P.

Men dermed er vi ikke færdige, for den tids vognpark var betydeligt mere broget end DSB's vognpark i 2001. Hvilke vogne bør der være i de enkelte grupper, hvis det "almindelige" materiel også skal være "almindeligt forekommende" på modeljernbanen? For at besvare det spørgsmål er det nødvendigt at analysere de enkelte grupper hver for sig. Det bliver her gjort således: Vi forudsætter, at der hører 200 vogne til et modeljernbaneforetagende. Vi ser derefter på de enkelte hovedgrupper, f.eks. personvognene, som der bør være 18 af (det dobbelte af det, der var nævnt ovenfor), og ser på, hvilke vogne der er almindelige, og hvilke, der ikke er det, hvorefter der tegner sig billedet af "det almindelige". På samme måde gennemgås de øvrige vogngrupper.

Personvogne

Der var lidt forskel i fordeling af vogne mellem de enkelte landsdele. Når der nedenfor er nævnt "1. distrikt", er vi øst for Storebælt, og "2. distrikt" er vest for Storebælt. Som udgangspunkt skal vi, som nævnt ovenfor, have fordelt vogntyper inden for en ramme, der hedder 18 vogne. Vi ser derfor på fordelingen af vogntyper inden for den gruppe, der hedder "Personvogne":



1. kl. vogne: 65 stk. 4.8%
Heraf var 44 stålvogne litra AC, som altså var den almindeligste vogn af denne art. Resten var forskellige trævogne af litra AF. 4.8% af 18 vogne bliver "ca. 1", og vi ender derfor med **1 AC**.

Kombinerede

1. & 2. kl. vogne: 92 stk. 6.8%
Heraf var 51 stålvogne af litra AV (heri medregnes de 5 nittede af litra AU, da de havde samme indretning). AV var således den almindeligste vogn af denne art. De øvrige hed AR, AT, AX og fordelte sig på flere varianter. 6.8% af 18 vogne bliver igen "ca. 1", og vi ender derfor med **1 AV**.

2. kl. vogne fordelte sig på mange forskellige:

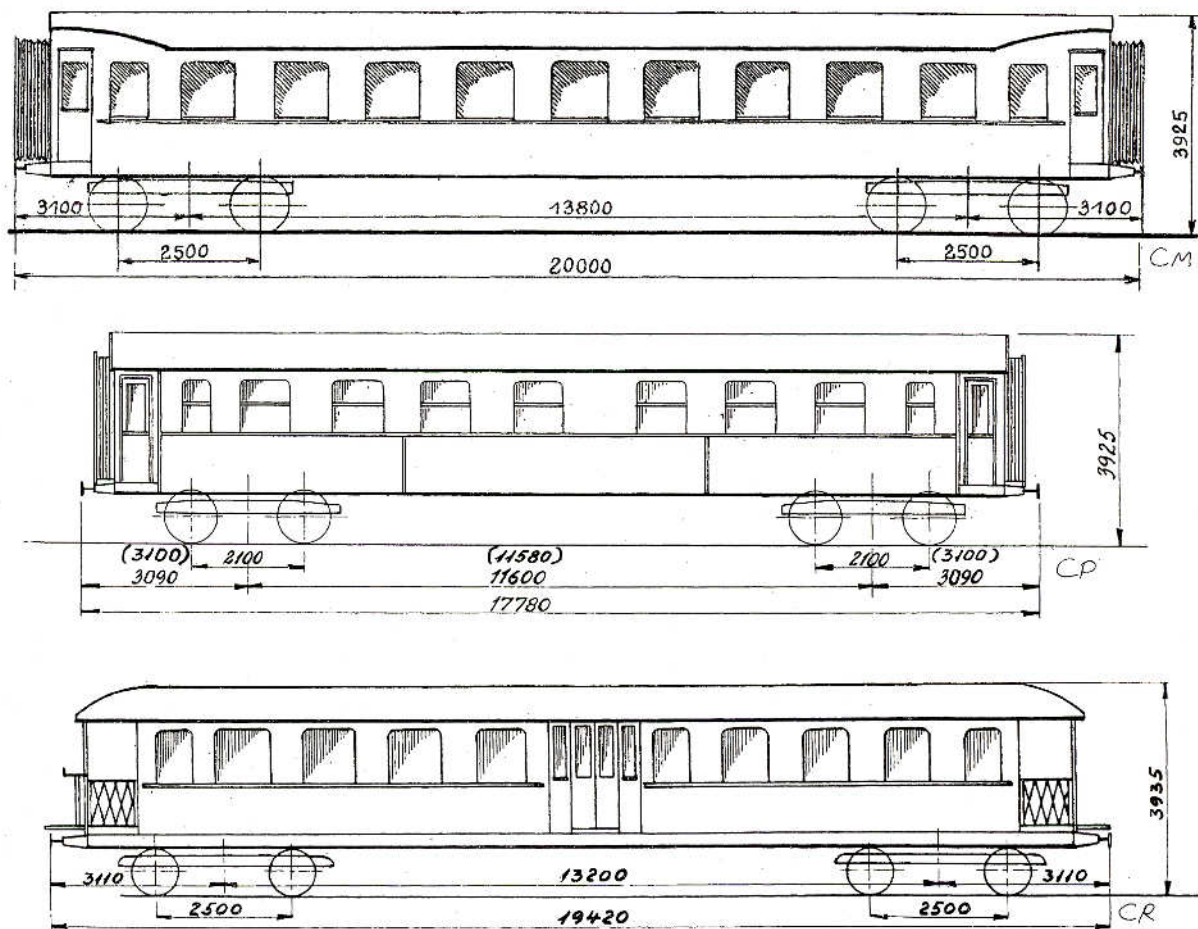
Sidegangsstålvogne: 150 stk. 11.1%
Heraf var 118 af typerne CB, CC og CD med stort set samme indretning, resten var de nittede CA med ½ kupé mindre). 11.1% af 18 vogne bliver så til **2 CC**.

Midtgangsstålvogne

litra CL og CLE: 149 stk. 11.0%
CL-vogne fandtes kun i 1. distrikt. Med samme procentdel som før får vi **2 CL**. Hvis man kører "jysk-fynsk", skal man i stedet have et tilsvarende antal fra de to næste grupper.

Trævogne

med sidegang: 181 stk. 13.4%
Det var typerne CM, CMK, CMT, CME, samt udflugtsvognene CMR. I denne brogede gruppe var 55 vogne



Øverst: DSB litra CM

Midten: DSB litra CP

Nederst: DSB litra CR

"spids CM", der derfor var den talrigeste type. 13.4% giver 2-3 CM.

Trævogne

med midtgang: 271 stk.: 20.1%
Det var litra CO og CP, samt CPS og CPE. Heraf var 140 CP-vogne ens, og denne variant var derfor den talrigeste. En anden meget løjnefaldende type var "træ-CP", der fandtes i 32 ens eksemplarer og dermed blev den næsthøypigste variant. De 20.1% giver 3-4 CP.

Den samlede gruppe af trævogne skal i alt udgøre 6 vogne. Der var lidt større andel af sidegangsvogne i 2. distrikt og lidt større andel af midtgangsvogne i 1. distrikt.

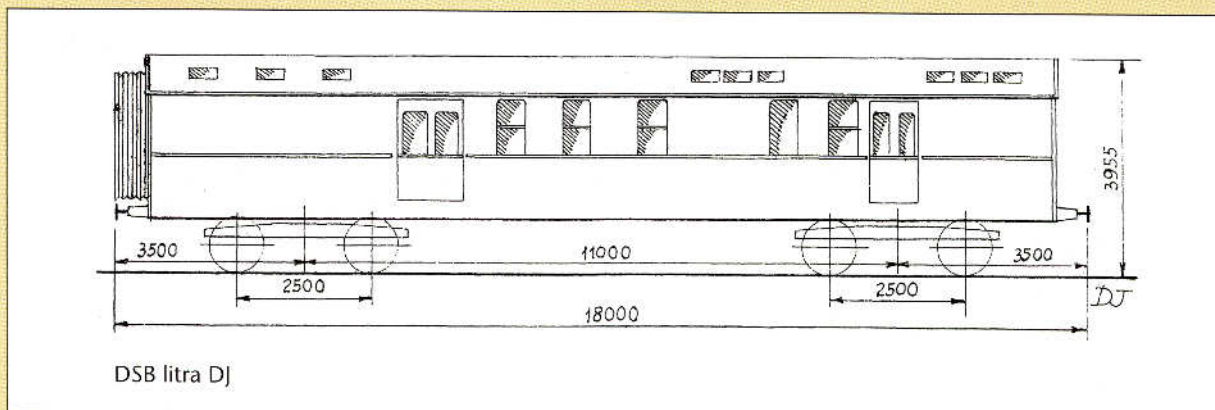
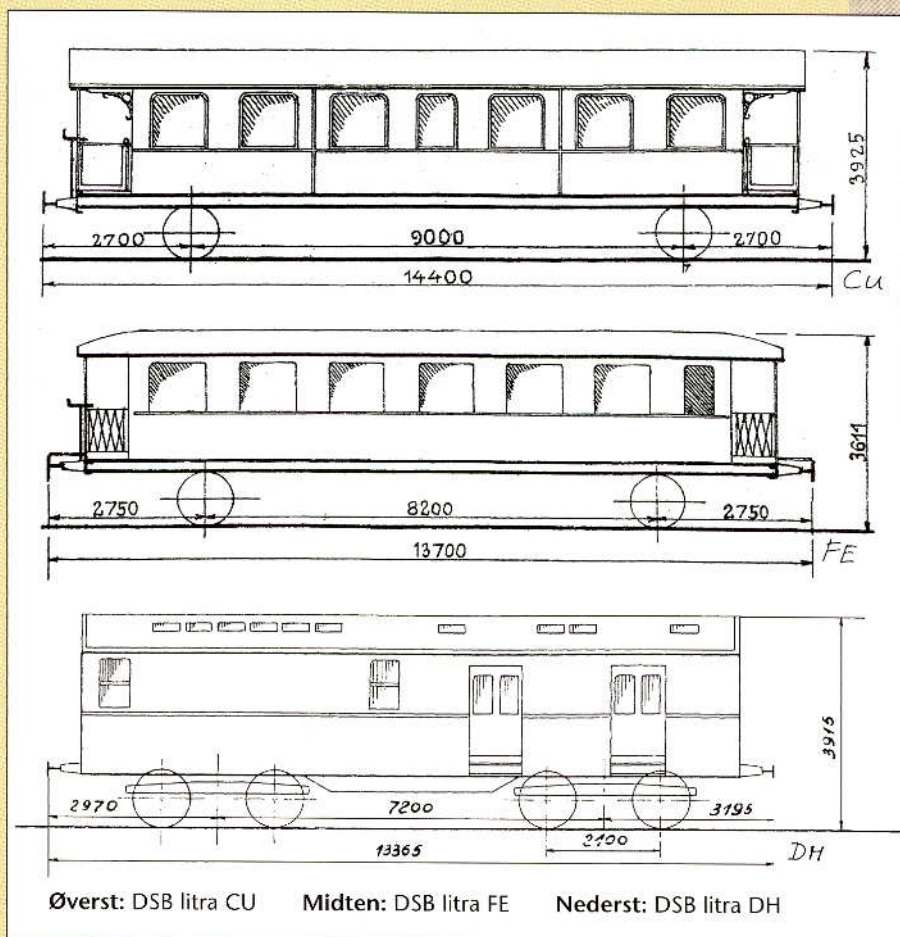
Lidt som en sidebemærkning skal nævnes, at bogiepersonvogne med rejsegodsrum (CLE, CME og CPE) udgjorde i alt 39 vogne eller 2.2% af vognparken. Det er ikke engang til én vogn, men så skal det straks tilføjes, at CLE og CPE optrådte ret løjnefaldende i 1. distrikt, og at CME næsten var enerådende i 2. distrikt. Så en sådan vogn kan eventuelt indgå i regnskabet i stedet for en CP eller CL (CPE, CLE) eller i stedet for en CM (i tilfældet CME).

Lokaltogsvogne med

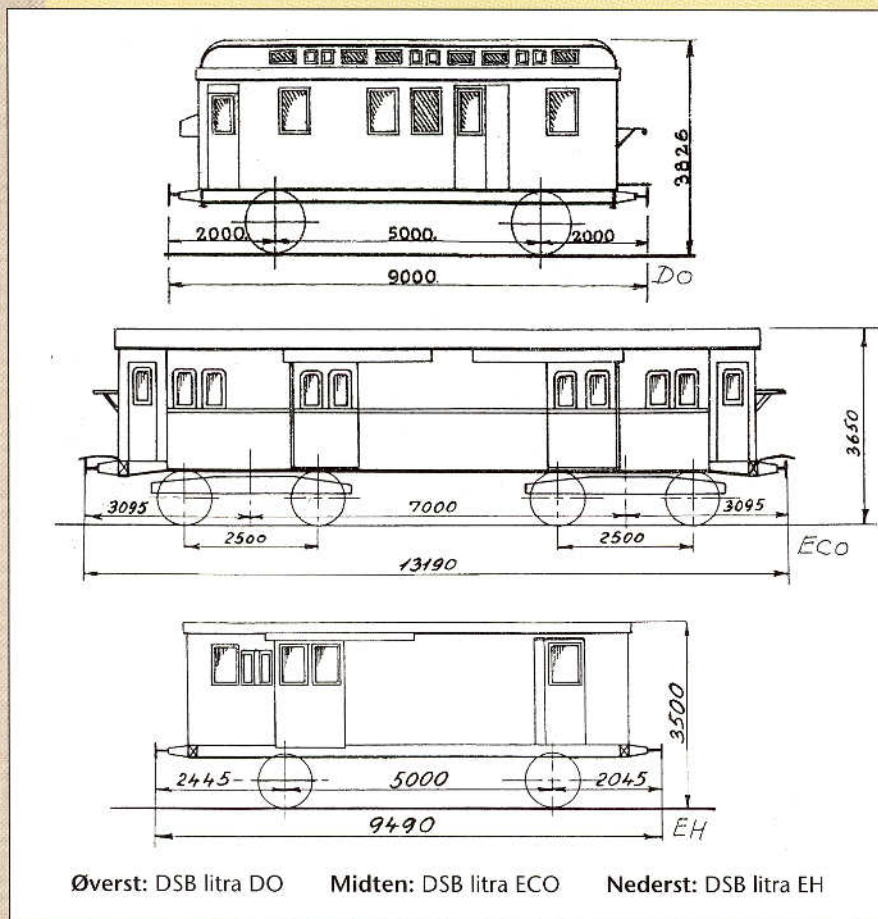
midterindgang: 22 stk. 1.6%
Det var litra CR og CRS, alle med dampvarme. Det lave procenttal giver ikke engang 1 CR, der altså godt kan udelades.

Motorbivogne

med egenvarme: 127 stk.: 9.4%
Det var vogne af litra ARM, ASM, ATM, CMM, CPM, CQM, CRM, og heraf var CRM/CRS med 57 stk. den almindeligste type (med størsteparten hjemmehørende i 1. distrikt) og med de identiske CPM og "stor" CQM (i alt 31 stk., alle hjemmehørende i 2. distrikt) på andenpladsen. Vogne med 1. klasse talte i alt 18 vogne, alle hjemmehørende i 2. distrikt. Procentandelen giver to vogne, der foreslås fordelt med 2 CRM, hvis man kører med forbillede i 1. distrikt, og 1 CPM/CQM, samt 1 ARM/ASM/ATM, hvis man kører med forbillede i 2. distrikt.



Også litra CP var en meget almindelig vogn. Den fås i model fra HELJAN. Foto: TA.



Øverst: DSB litra DO Midten: DSB litra ECO Nederst: DSB litra EH

indgå i stedet for en af motorbivognene i 2. distrikt, da alle de overtagne sydfynske vogne havde egenvarmeanlæg i 1959.

Post- & rejsegodsvogne: 465 stk.:

De fordelte sig på flere grupper:

Bogiepostvogne litra DA, DB, DF, DH: 50 stk.: 10.8%
 Heraf var stålvognen DA den talrigeste med 24 stk., tæt fulgt af trævognen DH med 17 stk. Procenttallet giver 1 DA/DH.

Bogiepost- & rejsegodsvogne

litra DC, DG, DJ: 32 stk.: 7.3%
 Heraf var trævognen DJ den almindeligste med 20 eksemplarer, men DC var eneste stålvogn. Procenttallet giver 1 DJ.

Toakslede postvogne:

DO, DP, DQ, DR: 32 stk.: 11.2%
 Heraf var DO med 27 eksemplarer den talrigeste. Med hensyn til udseende var der flere varianter af hver type. Procenttallet giver 1 DO.

Bogierejsegodsvogne litra EA,

ECO: 124 stk.: 26.7%
 Heraf var ECO de 112, men EA var til gengæld den eneste stålvogn. Procenttallet giver 2 ECO, hvoraf den ene evt. kan erstattes med EA.

To- og treakslede personvogne ("rystevogne"): 217 stk. 16.1%

De fordelte sig på flere undergrupper:

Sidegangsvogne (CU, CV): 88 stk.,
 Togførervogne (CU, CUK i 1. distrikt, CUK i 2. distrikt): 92 stk.

Heraf udgjorde CU-vognene knapt 150 stk., ligeligt fordelt på to hovedtyper, og var altså den talrigeste enkelttype. Procenttallet giver 3 vogne, hvilket foreslås fordelt med 2 CU + 1 CUK/CV. Midtgangsvognene CY fandtes i 33 eksemplarer, der kun sås i 1. distrikt og derfor kun tæller med dér.

Toakslede motorbivogne (FC, FD, FE, CXM): 65 stk.: 4.8%

Heraf var FE med 35 eksemplarer langt den almindeligste, ligeligt fordelt i de to distrikter. Midtgangsvogne CXM udgjorde 24 stk., der alle kørte som togførervogne i 2. distrikt. Procenten giver 1 vogn i gruppen, men tager vi de mindste tal for CM og CP kan vi godt tillade os at have 2 FE i 1. distrikt og 1 FE + 1 CXM i 2. distrikt.

Overtagne sydfynske vogne: 8 stk.: 0.5%

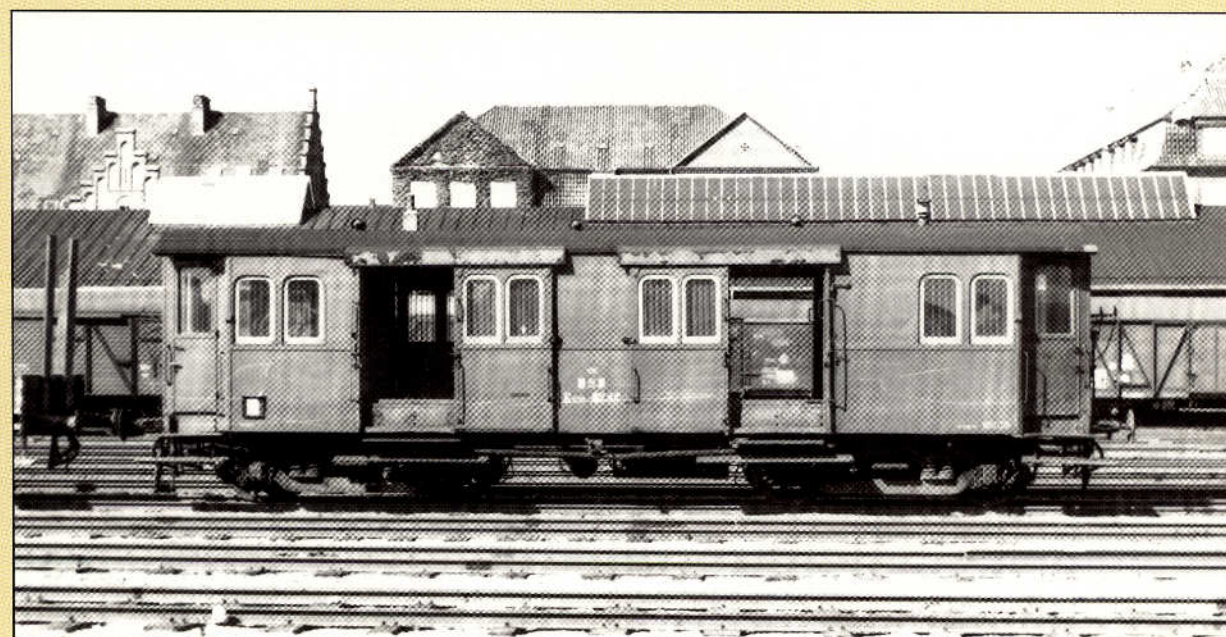
Dette tal er så lavt, at det ikke giver nogen vogne, men 1 vogn kan evt.

To- og treakslede rejsegodsvogne litra EF (trekslet), EH, EHA, EK, EM, i alt 205 vogne: 44.1%

Heraf udgjorde EH + EHA i alt 151 stk., der fandtes i både pladebeklædt og trælistebeklædt udgave.

Procenttallet giver i alt 3 vogne, der foreslås fordelt 2 EH + 1 EF/EHA/EK.

Den vakse læser vil hurtig opdage, at der i denne gruppe vogne er valgt 8 vogne, hvilket ikke stemmer overens med at 3% af 200 vogne, jo giver 6 vogne. Ser vi nøjere på tallene, viser det sig, at der for de litra, hvor der



DES litra ECO var godt repræsenteret i epoke III. Den kommer i model fra Hobby Trade. Her ses ECO 6242 i Esbjerg, 1965. Foto: JGC/JMK.

er medtaget 1 vogn, faktisk kun skulle have været medtaget et sted mellem 0,6 og 0,8 vogn under hvert litra, og den går jo ikke, så vi snyder lidt!

Dermed skulle personvognsmateriellet være dækket ind, men så er der

Godsvognsmateriellet:

Lukkede godsvogne udgjorde i alt 7064 vogne, der fordelte sig således:

Brunmalede vogne

litra G: 874 stk.: 12.4%
Procenterne giver en bestand på 11 G-vogne, men det skal her bemærkes, at de var EUROP-mærkede og ofte kørte i udlandet. Den hjemlige bestand var derfor noget mindre.

Overtagne sydfynske vogne (HA)

og ældre vogne HB: 21 stk.: 0.3%
Procentallet kan ikke slæbe en enkelt vogn igennem, men pyt: 1 HA. Der er til gengæld mange variationsmuligheder og ingen figurer i driftsmaterielfortegnelsen.

Moderne vogne med skydedøre (HD): 803 stk.:

11.4%
Procentallet giver en bestand på 10 HD.

Ombyggede ældre vogne (HJ): 100 stk.:

1.4%
Procentallet giver her 1 HJ, og der er tale om den første version af denne



Den hvide IAR var en typisk lukket godsvogn i epoke III. Den fås i model fra HELJAN. På billedet er det IAR 21 164 i Esbjerg, 1946.
Foto: P.-E. Harbye/JMJK.

type. Den anden og mere talrige version var endnu under bygning.

Hvidmalede ægtransportvogne litra I (modificeret)

UIC-type): 60 stk.: 0.9%
Procenttallet rækker med lidt god vilje til 1 I.

Hvidmalede moderne vogne med skydedøre

(IA, IAL, IAR, IAK): 950 stk.: 13.4%
Dette tal giver mulighed for indsatelse af 12 IA med underlitra.

Hvidmalede ældre vogne med skydedøre

(ID, IE, IG, IV, IVO): 74 stk.: 1.1%

Som eksempel på denne blandede gruppe er valgt 1 IE.

Hvidmalede ældre kødvogne med skydedøre

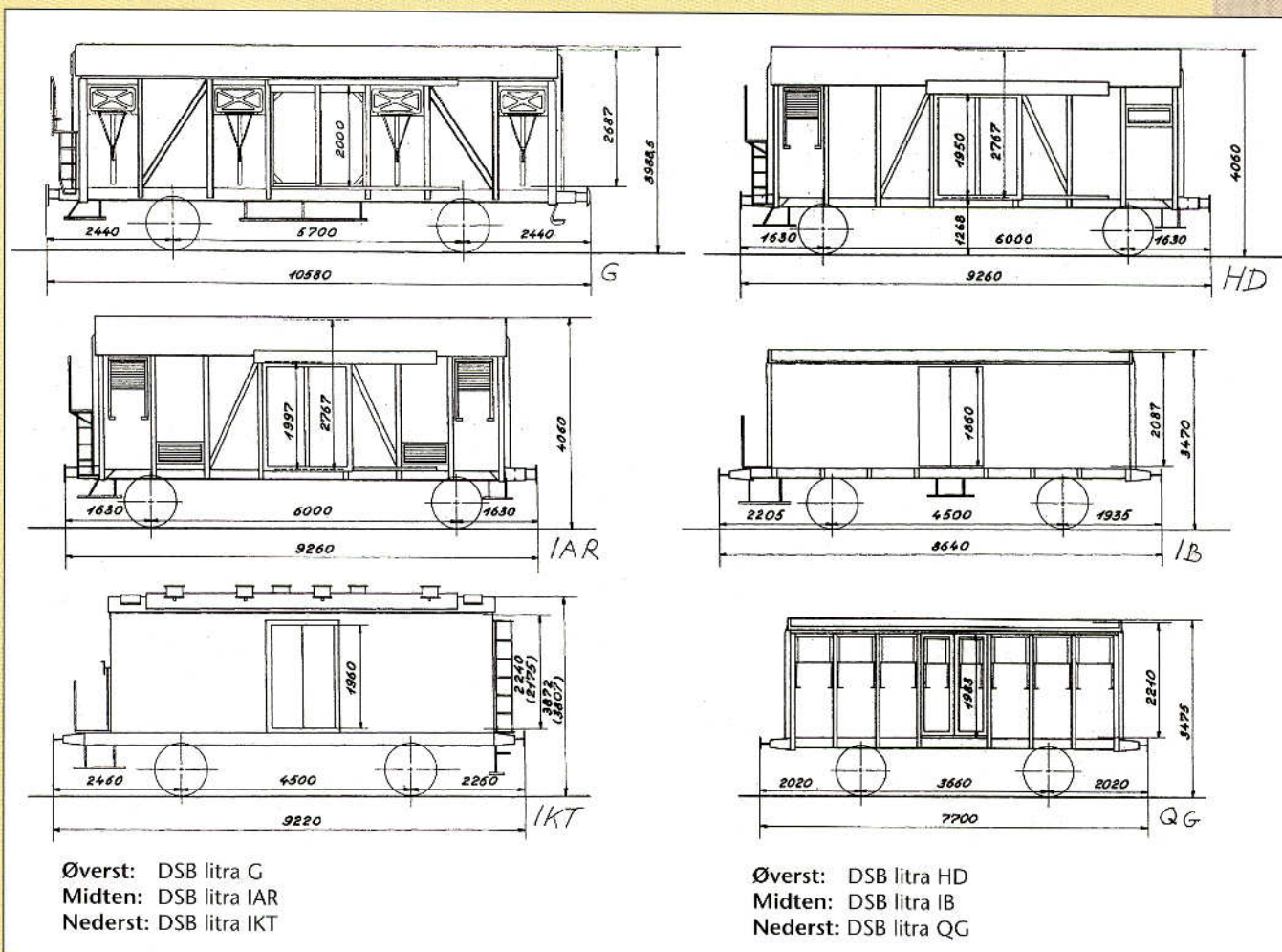
(IGK, IVK): 220 stk.: 3.1%
Dette ret store antal ældre vogne repræsenteres af 3 IGK+IVK.

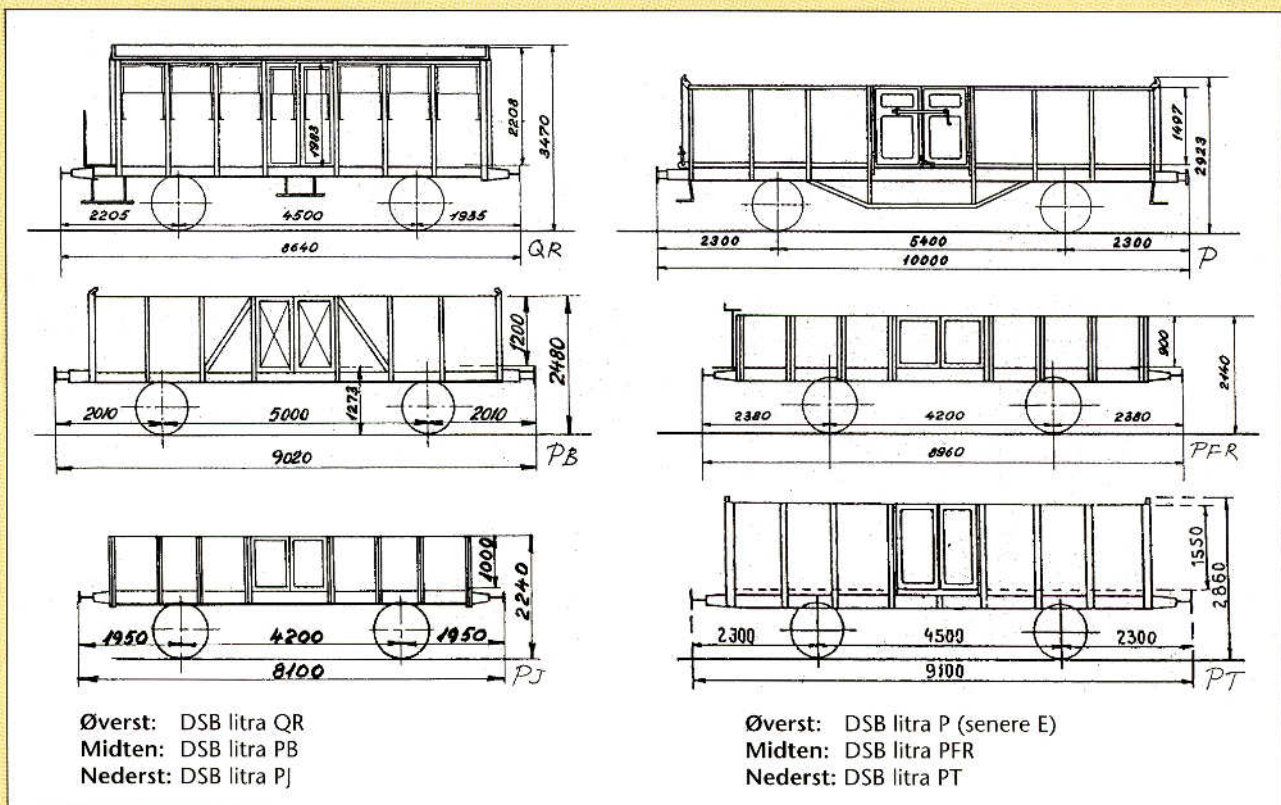
Hvidmalede ældre kølevogne med fløjddøre

(IB, IVM, IM): 160 stk. heraf ca. 142 IB: 2.3%
Tallet giver i alt 2 IB.

Hvidmalede kødkølevogne (store vogne IKA, IKN, IKS): 111 stk.

Heraf udgjorde de 90 de moderne IKA fra 1954: 1.6%





Der skal således indsættes **1 IKA**. Der var i perioder suppleret med lejede tyske kølevogne IKL og IFL, men de er ikke talt med her.

Hvidmalede kødkølevogne (små vogne IKB, IKC, IKD, IKG, IKH, IKP, IKT): 207 stk.,
heraf **100 litra IKT:** 2.9%
Af disse vogne bliver der plads til **3 IKT** m.fl..

Hvidmalede isolerede vogne (IF, IT): 25 stk.: 0.5%
Tallet giver plads til næsten en halv vogn (!) **1 IT**.

Brunmalede ældre vogne med bundflade 15.2 m² (QB): 15 stk.: 0.2%
For variationens skyld accepteres **1 QB**.

Ældre vogne med bundflade 16.3 m² (litra QD, QE, QF, QG med underlitra): I alt 2020 stk.: 28.6%
Denne store gruppe repræsenteres af **26 QD/QE/QF/QG**. Der er rige muligheder for variation, men herom må henvises til speciallitteraturen.

De nyere vogne med bundflade 19.0 m² (litra QH og QR med underlitra) udgjorde 1424 stk., hvilket giver 20.2%
Af denne gruppe haves derfor **19 QH/QR**. Her er der også gode muligheder for variationer...

Hermed skulle 100% lukkede godsvogne være talt op, og med 94 vogne og altså næsten halvdelen af de 200 vogne bliver det en meget stor og broget samling.

Åbne godsvogne faldt i to grupper: De højsidede litra P og de lavsidede litra T. De højsidede godsvogne litra P udgjorde 4407 stk. = 82.8% af åbne godsvogne. Gruppen af P-vogne taget for sig selv så således ud:

UIC-standardtype litra P: 200 stk.: 4.5%
Det giver mulighed for **3 P**.

Vogne med nedklappelige sider litra PA: 3 stk.: 0.1%
Repræsentationen af disse forhenværende privatvogne er meget ringe, så en sådan vogn skal erstatte én af de følgende:

Moderne standardtype litra PB + PD: 1654 stk.: 37.5%
Det giver mulighed for **21 PB (inkl. en enkelt PD)**. Der er således tale om en ganske dominerende gruppe.

Ældre vogne med bundflade 15.2-16.3 m² litra PC: 84 stk.: 2.0%
Det giver plads til **1 PC**.

Overtagne privatbanevogne PE, PER: 47 stk.: 1.1%
Da typen er både iøjnefaldende og levede ret længe, giver vi plads til **1 PE/PER**.

Ældre vogne med bundflade 18.0 m² litra PF, PFR, PFB: 1322 stk.: 30.0%
Her er der tale om en klassiker, der også fandtes i stort tal hos privatbanerne: **17 PF/PFB/PFR**.

Ældre vogne med bundflade 18.0 m² litra PH, PHR: 146 stk.: 3.3%
Disse vogne var en ældre udgave af

PF. Andre var overtaget fra privatbaner: **2 PH/PHR**.

Nyere vogne med bundflade 19.0 m² litra PJ, PJB, PJR: 688 stk.: 15.6%
Disse var en moderne udgave af PF (kort og bred): **9 PJ/PJB/PJR**.

Overtagne privatbanevogne m.m. litra PK, PT, PTR: 189 stk.: 4.3%
Sådanne vogne brugtes til gods, der fyldte meget og kunne tåle regn: **2 PT/PTR**.

Små vogne med jernvognkasse litra PU, PUR: 40 stk.: 0.9%
De brugtes mest til interne transporter: **1 PU/PUR**.

Kultransportvogne (litra PS, PV): 35 stk.: 0.8%
Også disse brugtes til interne transporter, mest maskintjenestens kultransporter: **1 PS/PSR/PV**.

Dette skulle give omkring 57 vogne.

De lavsidede vogne litra T udgjorde 919 stk. = 17.3% af de åbne godsvogne. Gruppen for sig fordelte sig på følgende typer:

Standardvogne med sidestøtter (T): 100 stk.: 10.9%
Det svarer til **1 T**.

Nyere vogne med sidestøtter (TF): 150 stk.: 16.3%
Det giver **2 TF**.

Ballastvogne litra TB, TC, TD, TE: 381 stk., heraf TD med underlitra 359 stk., i alt svarende til: 41.4%

Denne brogede forsamling udgør i alt 5 TD/TC/ TB/TE.

Bogievogne litra TGA, TGC, TGS og TGT: 135 stk.,
heraf 71 TGC, i alt: 14.7%
Disse lange vogne, især til transport af skinner, bliver i alt 2 TGC m.fl.

Selvtømmende ballastvogne litra TH: 150 stk. eller: 16.3%
En iøjnefaldende type, der udelukkende anvendtes af banetjenesten: 2 TH.

Specialtyper (TK, TL, TM): 3 stk. eller: 0.3%
For at indsætte disse typer kræves, at man har specialtransporter...

Dette skulle i alt give 12 vogne.

Private vogne

Private vogne, der ofte var specialvogne, fandtes i godt 900 stk., der udgjorde 5.9% af vognparken og fordelte sig efter hovedtyper således:

Ølvogne ZA, ZB: 208 stk.:	23.0%
Affaldsvogne ZC: 6 stk.:	0.7%
Beholdervogne ZE: 606 stk.:	66.9%
Fisketransportvogne ZF: 26 stk.:	2.9%
Kultransportvogne ZK: 23 stk.:	2.5%
Margarinevogne ZM: 8 stk.:	0.7%
Råsukkervogne ZN: 12 stk.:	1.3%
Syregodsvogne ZR: 2 stk.:	0.2%
Syrekrukkevogne ZS: 11 stk.:	1.2%
Undervisningsvogne ZU: 4 stk.:	0.4%

I den vognpark, der er rammen for denne gennemgang, er der plads til 12 vogne. Disse kan nu fordeles således: 3 ZA/ZB, 8 ZE og 1 valgfri af øvrige.

Specialvogne

Denne gruppe omfatter alle vogne til internt brug som hjælpevogne, værkstedsvogne m.m. For at få lidt oversigt over denne yderst brogede skare er de nedenfor fordelt lidt efter anvendelsesområde: En oversigt fra 1958 giver således følgende:

Sneplove: 72 stk.:	21.6%
Hjælpevogne, kørekraner med løbevogne m.m.: 35 stk.:	7.2%

Banetjenesten:	
Skinneudlægningskraner: 4 stk.:	1.2%
Vogne for køreledningstjenesten: 12 stk.:	3.6%
Brovægtsprøvevogne: 7 stk. (ombyggede tendere):	2.1%
Bygningsvogne (værkstedsvogne for banetjenesten): 42 stk.:	12.6%
Ukrudtsprøjtetog m.m.: 10 stk. (inkl. omb. tendere):	3.0%
Svejsevogne: 19 stk.:	5.7%

Maskintjenesten, vognopsyn m.m.: Brænde vogne: 16 stk.

(åbne godsvogne):	4.8%
Andre værkstedsvogne, slamvogne m.m.: 38 stk.:	10.8%

Trafiktjenesten:	
Færgevogne: 8 stk. (åbne godsvogne):	2.4%
Stationære kedelvogne, togforvarmingsvogne m.m.: 14 stk.:	4.2%

Signalstjenesten:	
Værkstedsvogne: 69 stk.:	20.7%

I alt mindst 333 vogne, der ikke gøres mere rede for her.

4 vogne kan herefter fordeles med 1 sneplov, 1 bygningsvogn, 1 værkstedsvogn eller brænde vogn, 1 svejsevogn. Der kan dog suppleres efter behov med andre vogntyper, hvis forholdene taler for det. Har man en jernbanefærge, har man også brug for en færgevogn o.s.v. Nogle vil også finde det relevant at have en hjælpevogn stående, mens det normalt kun er på de største stationer, man finder en kørekran.

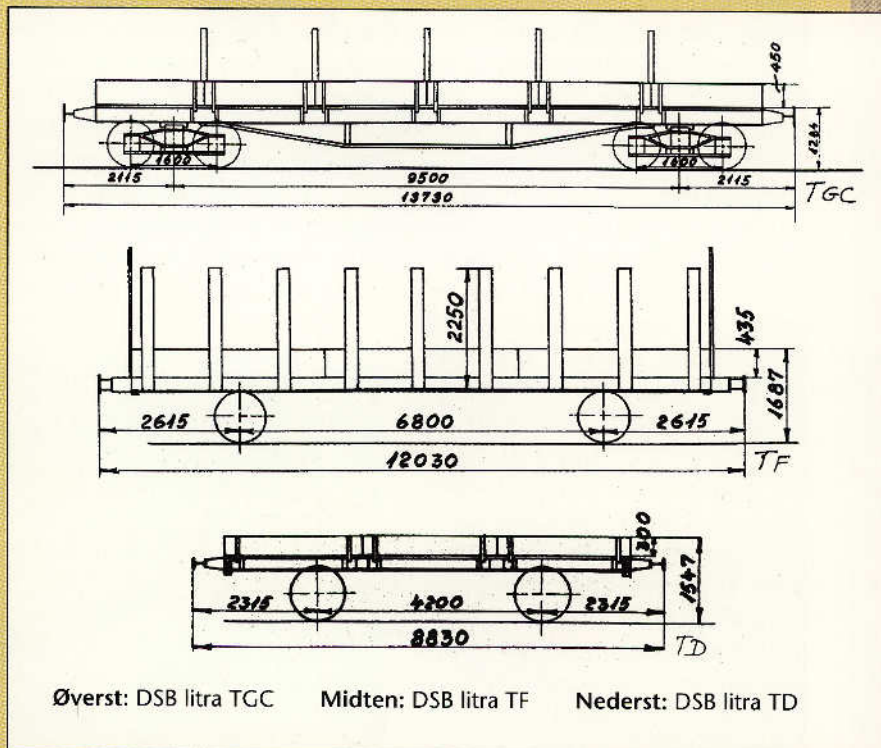
Dette fører over til nogle mere generelle bemærkninger. Mange læsere vil spørge: Hvad nu med alle de vogntyper, man har bygget eller anskaffet, og som ikke er nævnt ovenfor. Må de slet ikke være der? Jo, sandelig må de det, for det er værd at huske på dette: Hver strækning havde sine særheder og lokale forhold, der medførte, at visse vogntyper optrådte mere end "gennemsnitligt". For at nævne noget i tilfældig orden:

- Åbne godsvogne til roer (dog ikke PF) sås i kampagnen på Falster og på Fyn.

- Personvogne med 1. klasse og egenvarme (motorbivogne) sås meget på de fynske sidebaner.
- Forhenværende SFJ-personvogne sås kun på fynske sidebaner.
- CL-vogne sås kun på Sjælland-Falster.
- ZF-vogne sås kun på jyske strækninger.
- De treakslede ZN sås kun på Lolland-Falster og Sjælland
- Andre motorbivogne (FC) kunne indsættes i stedet for FE.
- Andre typer kunne i det hele taget indsættes som reservevogne, f.eks. AF i stedet for AC.
- AU-vogne sås kun på Sjælland-Falster.
- Standardvogne af litra P kørte meget med brunkul i Jylland.
- De fleste PT-vogne havde presenningtag, og kørte med kunstgødning fra Kalundborg og Nørre Sundby.

Så der er ingen grund til fortvivlelse. Det anbefales at se i den efterhånden ret omfattende litteratur over enkelte strækninger, hvor der ofte er mulighed for at finde de vogntyper, der var typisk netop dér. En gennemgang af dette emne vil dog føre alt for vidt her, og desuden er data heller ikke tilstrækkelige. Bag et uskyldigt litra kan der undertiden gemme sig nogle sære varianter. Det bedste er således at studere sit forbillede grundigt. God fornøjelse!

Tak til Niels Erik Jensen, Vanløse, der har gennemgået manuskriptet kritisk og revideret mit regnskab!



Øverst: DSB litra TGC Midten: DSB litra TF Nederst: DSB litra TD

Lyntoget
'Gudenåen' med
MB 415/416 ruller
ind på Skanderborg
station i foråret
1969. Foto: HGC



LYNTOG

■ Hans Nygaard-Jensen og Torben Andersen

De danske lyntog har altid fascineret jernbaneentusiaster, og de er også spændende tog på modeljernbanen. Vi kender alle de røde lyntog, men der var også de såkaldte sorte lyntog, der var oprangeret med MO-vogne eller diesellokomotiver. Så lad os kigge lidt på både de røde og sorte lyntog.

Men inden da vil vi kort skal vi opliste nogle data for de første lyntogsæt litra MS og MB. Litra MA er omtalt kort i LOKOMOTIVET nr. 76, side 32, hvorfor der henvises til dette nummer.

MS-AA-MS

Sættene blev bygget i samarbejde mellem Frichs-Scandia, og blev leveret i 1935. Det var MS 1-6 og AA 911-914, der blev drevet af fire dieselmotorer, der hver udviklede 250 HK. Sættene havde fire bane-motorer, og toget kunne skyde en hastighed på 120 km/t. Motorerne var af samme type som i MO-vognene, der leveredes fra 1935.

Det var et efter tiden meget moderne togsæt, der havde trykluftbremse og elektromagnetisk skinnebremse til katastrofebremning. Den ene motorvogn var indrettet med bar, mens den anden i det samme rum havde plads til rejse-

gods, i alt 1300 kg. Opvarmningen skete ved hjælp af varmtvandsvarmeanlæg (koksfyring).

Begge MS-vogne var indrettet med storrum med plads til 52 siddende på fællesklasse, mens der i baren kunne sidde 12 personer. Vognen havde et lille toilet beregnet for fællesklassepassagerer; det var placeret i nærheden af baren.

MS-vognen havde et meget karakteristisk udseende med sine smalle vinduer ud for baren, toiletet hhv. rejsegodsrummet.

Mellemvognen litra AA var en siddegangsvogn med plads til 36 siddende på 1. klasse (seks kupeer), og 16 på fællesklasse i to kupeer. Midt i vognen var indrettet toilet, der benyttedes af passagerer på 1. klasse.

Længden på et trevogns-lyntog var 63 980 mm målt over pufferne.

Da et trevognsæt brændte i 1939, blev dette - MS 5-6 - ombygget til lyntog af MB-typen, hvor de fra 1941 fik numrene MB 417-418. På samme måde blev AA 913 i 1939 ombygget til AB 438 (nummer fra 1941), for at man kunne opnå flere pladser i togene.

Således havde man i 1941 følgende sæt til rådighed:

MS 401-404 (ex MS 1-4)
MS 405-406 (ex MS 7-8)
AA 431-433 (ex AA 911-912, 914)

MB-AB-FJ-MB

I 1937 leverede Frichs-Scandia igen lyntogenheder, denne gang til oprangering af fire vogne. De fik litra MB med numrene 407-416, AB 434-438 og FJ 446-450, og oprangeredes MB-AB-FJ-MB. Hele sættet



DSB litra MA 460
fra Fredericia i gen-
nemskæringen før
Årup 1964.
Foto: Ak/OMJK.

målte 82 370 mm over pufferne, hvilket var den største længde sporpladsen på de daværende storebæltsfærger tillod.

Sættene blev drevet af fire dieselmotorer, der ligesom forgængeren litra MS hver udviklede 250 HK, og de kunne skyde en hastighed på 120 km/t.

Ligesom forgængerne var motorvognene litra MB indrettet med storrøm, der havde plads til 40 siddende og 16 i baren. Den anden motorvogn havde rejsegodsrum.

Mellemvognen litra FJ var indrettet som storrømsvogn, og havde plads til 76 siddende på fællesklasse.

Selv om første klasse i de nye sæt var halveret, så havde AB-vognen alligevel plads til 42 siddende på 1. klasse og 8 siddende på fællesklasse. Toilettet var her anbragt i den ene ende af vognen, mens litra FJ også havde et toilet i den tilstødende ende.

I 1939 ombyggedes - som allerede nævnt - MS 5-6 til MB 17-18, mens litra AA 913 tilsvarende blev ombygget til AB 919, fra 1941 litra AB 438.

Statsbanerne havde således i 1941 følgende MB-enheder til rådighed:

MB 407-414 (ex MB 9-16)
MB 417-418 (ex MS 5-6)
AB 434-437 (ex AB 915-918)
AB 438 (ex AA 913)
FJ 446-450 (ex FJ 947-951)

Brugen før krigen

De første lyntog med MS-materiel blev Kronjyden, der indsattes fra maj 1935 mellem København og Aalborg, mens et andet sæt Vestjyden befarede strækningen København-Esbjerg. Et tredje sæt kørte lyntoget Østjyden mellem København og Aarhus. Det var åbningen af Lillebæltsbroen, der muliggjorde indsættelse af et hurtigt tog - altså et lyntog - mellem København og Jylland.

I løbet af de næste par år udvidedes lyntogkørslen, bl.a. for Østjyden, der fra 1936 videreførtes fra Aarhus til Langå og Struer.

Efterspørgslen på lyntoget blev en succes, og i 1937 indsattes nye MB-tog i bl.a. Nordjyden mellem Aalborg-København. Et af de navnkundige lyntog Englænderen mellem København og Esbjerg startede samme år med et firevognsæt.



I 1937 oprettedes også et lyntogløb til betjening af strækningen København-Langaa-Struer, mens et andet lyntog Vesterhavet afløste Vestjyden, og turen forlængedes til Ringkøbing, d.v.s. at det kørte ruten København-Esbjerg-Ringkøbing.

I 1938 forlængedes kørslen for Kronjyden, idet det fortsatte fra Aalborg til Frederikshavn.

Med udbruddet af den 2. Ver-

denskrig i 1939 indstilledes lyntogkørslen den 10. april 1940 for samtlige lyntog, og alle sæt blev stillet i remise på Helgoland Maskindepot.

Efter krigen kom der atter gang i lyntogkørslen, og et enkelt tog - Englænderen - blev fra 1947 trukket af to MO-vogne med almindeligt persontogsmateriel, kaldet for et 'sort' lyntog.

Navnet opstod, da man ved høj-

Bådtoget 'Englænderen' med MO 18xx-AD/AY-MO 551 i Roskilde, 1964.

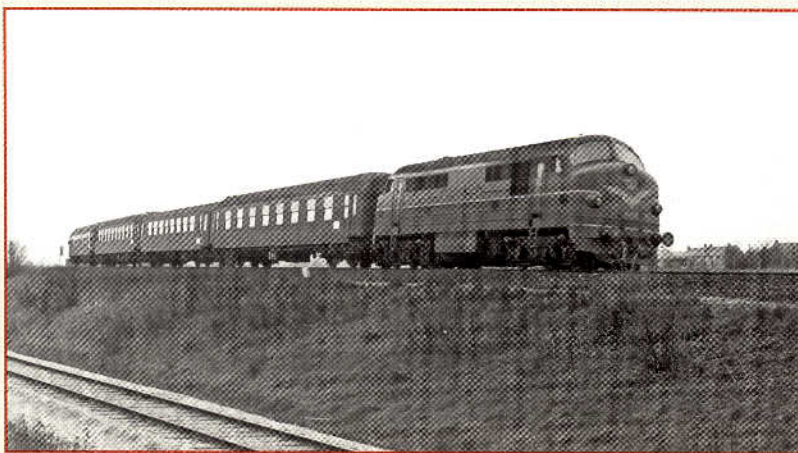
Foto: AK/OMJK.



DR-lyntog 'Neptun' på vej til København fra Berlin, fotograferet i Nykøbing F., 1966.
Foto: HGC.



Tre-vogns lyntog på vej til Nyborg ved Odense, 1961.
Foto: HGC.



Tog 44, lyntoget 'Uldjyden' bestående af MX 1033-A-BL-B-B ved Odense, 1967.
Foto Ak/OMJK

tiderne efter krigen indsatte ekstra lyntog, der blev oprangeret af almindeligt materiel trukket af damp eller diesel.

Disse tog var opført som "Damp-Lyntog", senere som "Assistance-Lyntog". Navnet sort lyntog blev dog hængende til langt op i 1960'erne, og blev ukorrekt benyttet om alle tog, der ikke fremførtes med MS-, MB- eller MA-enheder.

Sønderjyden og Uldjyden

I 1947 dukkede to nye "jyder" op blandt lyntogene. De blev oprangeret af almindeligt materiel, dels fordi man ikke havde røde lyntog nok, og dels fordi man med Sønderjyden fik mulighed for at dele toget i Tinglev, så der opnåedes forbindelse til både Sønderborg og Tønder. Da de kun løb hveranden dag, kørte materiellet MO-ACM-MO skiftevis i Sønderjyden og Uldjyden til Herning.

I 1954 blev der mulighed for

at indsætte et MS-tog i Uldjyden, og togene kom til at løbe dagligt. Uldjyden forlængedes til Thisted, og Sønderjyden kom til at bestå af MO-AC-CC-MO. Om sommeren kørtes med fireakslede MO, om vinteren med en MO 1800 og en fireakslet, idet 1800-vognen skulle levere varme til toget. Denne kørte til Sønderborg med begge mellemvogne, mens den anden kørte solo til Tønder.

I 1959 blev CC-vognen skiftet ud med en af de nye BL-vogne, som blev meget populær blandt passagererne. Ligeledes blev toget nu fremført med to MO fra 1800-serien.

I årene 1947-1950 kørtes nogle særlige lyntog, der ikke fik navne, men kun numre. Disse tog kørte i bgrænset omfang, fx kun på lørdage-søndage eller på mandage. Nogle af disse var bl.a. Lyntog 19/90, der i 1947 kørte mellem København-Esbjerg på mandage med

MO-materiel, og lyntog 69/90 København-Esbjerg, der kørte på udvalgte dage i 1948 med MO+AVM med køkken. Sluttelig skal nævnes lyntog 13, også København og Esbjerg, der kun løb på mandage med MO-materiel. Dette tog havde ikke løb i modsat retning.

MA-lyntog

I 1966 afløstes det af MA-toget Sydvestjyden, der sammen med Kongeåen gav Sønderborg to daglige lyntogsforbindelser. Den direkte vogn til Tønder bortfaldt, og i øvrigt blev persontrafikken på denne bane indstillet i 1971.

Da de første MA-tog blev indsat i 1963, kunne et MB-tog indsættes i Uldjyden, men det varede kun kort tid, for i 1965 blev Uldjyden som det første lyntog lokomotivfremført. Årsagen var indsættelsen af Gudenåen, og da Uldjyden var det eneste lyntog, der ikke skulle skifte kørselsretning undervejs, bortset fra ved færgerne, så valgte DSB at indsætte et lokomotivtrukket tog. Det kom til at bestå af MX-AC-BL-B-B, hvor AC året efter blev erstattet af en af de nye A-vogne. I denne form kørte det til 1974. Indtil indsættelsen af IC3 i 1991 kørte der et IC-tog til Thisted i stort set Uldjydens gamle plan.

Aros, Lillebælt, Storebælt og Østjyden.

Ved indsættelsen af MA-lyntog i 1963 blev nogle MS- og MB-lyntog ledige. De blev brugt til at supplere Limfjorden og Nordjyden med tre lyntogpar mellem København og Aarhus. Af en eller anden grund kom det ene togpar til at hedde Lillebælt den ene vej og Storebælt den anden vej, derfor de fire navne.

Teoretisk set krævede disse tre togpar to stammer i drift, men alderen var begyndt at trykke dem, så de måtte jævnligt på værksted, ligesom nedbrud blev - om ikke dagens orden - så noget der skete hyppigere end tidligere. Ligeledes var der en del børnesygdomme med MA, så der skulle også være en reserve for dem. (Læs mere om MA i LOKOMOTIVET nr. 70, side 32).

Det ene af de nye tog, Aros, som er det latinske navn for Aarhus, kørte fra København tidligt om morgenen og returnerede fra Aarhus lige over middag.



Det sorte lyntog Aros med MX 1005-AC-B-B-B kører gennem Sorø, 1969.
Foto: PÅ SPØRET

Lillebælt afgik fra København lige over middag og returnerede som Aros, så det var tilbage ved midnat. Østjyden kørte, så det var i Aarhus ved midnat og retur tidligt næste morgen. Stammerne kørte i en todages cyklus:

(Kh) Aros (Ar) Storebælt (Kh) Østjyden (Ar) Østjyden (Kh) Lillebælt (Ar) Aros

I sommerkøreplanen 1963 kørtes det ene løb MO-AC-CC-MO, idet MA-stammen til Nordjyden først kunne leveres til indsættelse i vinterkøreplanen. Dette tog blev derfor kørt med en MS og en MB sammenkoblet til Langaa, hvorefter MB kørte til Struer og MS til Frederikshavn.

Det samme skete en periode i 1967 efter ulykken ved Odense, hvor Sydvestjyden kørte op bag i Nordjyden. Ellers anvendtes MS og MB i flæng indtil 1968, hvor de blev lokomotivfremført med samme oprangering som Uldjyden.

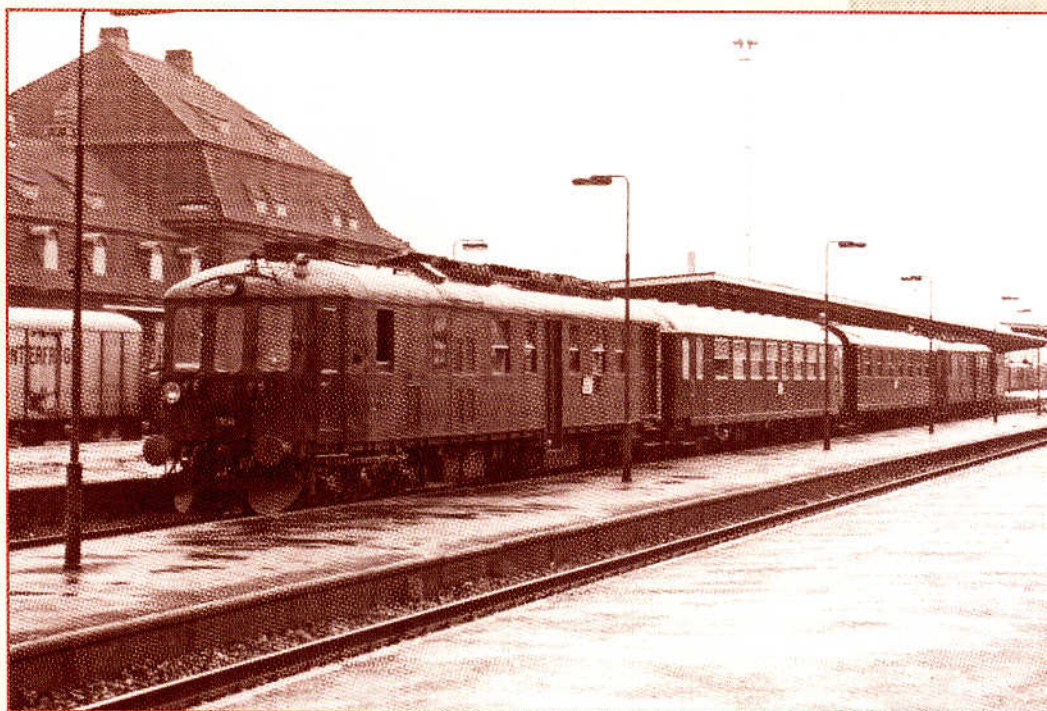
Fra 1963 til sommeren 1965 brugtes også nogle tiloversblevne MS-enheder i iltog mellem København-Nykøbing F.-Nakskov.

'Neptun'

I 1964 startede en dagforbindelse mellem København og Berlin. Toget havde i nogen år kørt mellem Berlin og Warnemünde og blev kørt med et "lyntog" af typen VT 137, bygget før krigen som SVT "Köln", meget lig de danske MS-tog, dog havde denne type konventionelle bogier i stedet for Jacobs-bogier.

Da det skulle gennemføres til København, indsatte DR sit nyeste hurtigtog VT 18.16, der var DRs svar på DBs VT 11.5, TEE-toget af samme type som DSBs MA. Det varede dog ikke længe, for dels var søgningen til forbindelsen ikke særlig stor, så det var for flot at have nyt materiel indsat, men den egentlige årsag var vist nok, at der var temmelig mange tekniske problemer med togene. De kom senere til at hedde 175, men da de aldrig blev nogen succes, udrangeredes de allerede omkring 1980. I stedet kom de gamle VT 137 tilbage.

Efter tre års forløb var DSB kommet til at skyldes DR for de kilometer, togene havde kørt i Danmark, så der måtte indsættes dansk ma-



teriel som udligning. For at benytte noget, der kvalitetsmæssigt svarede til VT 137, valgte DSB at indsætte MS eller MB-tog, hvoraf der nu var blevet nogle ledige.

Indtil 1971 kørtes hveranden dag med et dansk og hver anden dag med et tysk tog, og herefter til 1973 udelukkende med dansk materiel. Herefter blev toget lokomotivtrukket, og der blev indsat vogne

af litra AB og B som gennemgående vogne. Siden kørtes periodevis skiftevis med DSB- og DR-vogne.

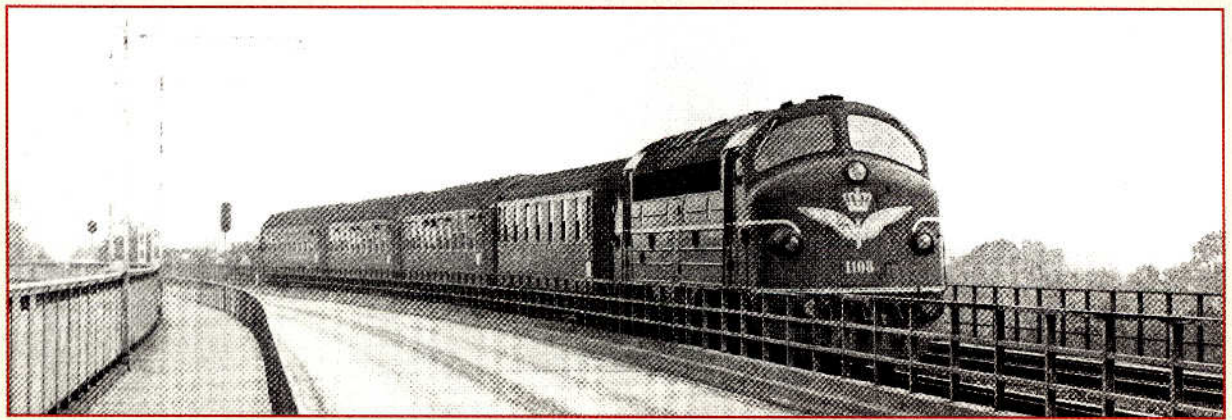
Der blev dog, inden de gamle lyntog kom i drift her, prøvekørt et MO-trukket tog. Det var oprangeret MO-CAR-AV. Sandsynligvis har det været en af de MO, der tidligere kørte Nordpilen, som blev overført fra vest sammen med en CAR, som - bortset fra den periode, hvor de

Det sorte lyntog 'Sønderjyden' med MO 1954-BL-AC-MO under stop i Odense 1966. Foto: AK/OMJK.



'Sønderjyden' med MO-AC-BL-MO på vestbanen i 1963. Forreste MO er nr. 564. Foto: HBDS.

Det sorte lyntog
'Sjællænderen' ved
Lillebæltsbroen,
1971. Toget består
af MY-Ah-B-B-B.
Foto: Ukendt.



Oversigt over lyntog - Alfabetisk rækkefølge

Navn	År	Strækning	Materiel
Aros	1963-68	Kh-Ar	MS, MB, MO-MO
	1968-74	Kh-Ar(-Ab)	MX/MY/MZ
Englænderen	1937-39, 45-47	Kh-Es	MB
	1947-51	Kh-Es	MO-AC-CB-CMK-MO
	1951-61	Kh-Es	MK-FK-AC-(CAR)-AD/AY-MO
	1961-86	Kh-Es	MX/MY/MZ
	1986-91	Kh-Es	MR
Fynboen	1970-74	Kh-Fa(-Ar)	MX/MY/MZ
Gudenåen	1965-70	Kh-Sd-Hr	MB
	1970-74	Kh-Sd-Hr	MX/MY/MZ
Kongeaen	1966-90	Kh-Kd-Str/Sdb	MA
Kronjyden	1935-40, 45-49	Kh-Sdb	MS, MB
Lillebælt	1963-68	Kh-Ar*	MS, MB, MO-MO
	1968-74	Kh-Ar*	MX/MY/MZ
Limfjorden	1949-63	Kh-Lg-Str	MB
	1963-90	(Hg-)Kh-Lg-Fh/Str	MA
Midtjyden	1937-40, 45-49	Kh-Lg-Str	MS, MB
Erstattet af Nordvestjyden			
Neptun	1968-73	Kh-Berlin Zoo	MS, MB
Nordjyden	1937-40, 45	Kh-Ab	MS, MB
	-63	Kh-Fh	MS, MB
	1963-90	(Hg-)Kh-Lg-Fh/Str	MA
Nordvestjyden	1949-63	Kh-Lg-Str	MS, MB
Erstattet af Nordjyden			
Sjællænderen	1969-74	Kh-Es	MX/MY/MZ
Slesvigeren	1969-74	Kh-Flb	MX/MY/MZ
Storebælt	1963-68	Ar-Kh*	MS, MB, MO-MO
	1968-74	Ar-Kh*	MX/MY/MZ
Sydvestjyden	1966-90	Kh-Kd-Str/Sdb	MA
Sønderjyden	1948-55	Kh-Te-Sdb/Td	MO-AVM-AVM-MO
	1955-59	Kh-Te-Sdb/Tdr	MO-AC-CC-MO
	1959-66	Kh-Te-Sdb/Tdr	MO-AC-BL-MO
Erstattet af Sydvestjyden			
Uldjyden	1949-55	Kh-Hr	MO-AVM-(AVM)-MO
	1955-65	Kh-Hr-Ti	MS, MB
	1965-74	Kh-Hr-Ti	MX/MY/MZ
Vendsyssel	1949-63	Kh-Fh	MS, MB
	1969-74	Kh-Fh	MX/MY/MZ
Vesterhavet	1937-40, 45	Kh-Es-Rj	MS, MB
	1946-66	Kh-Es-Str	MB
Erstattet af Kongeaen			
Vestjyden	1935-37	Kh-Es	MS
Erstattet af Vesterhavet			
Østjyden	1935-39	Kh-Lg-Str	MS, MB, MO-MO
	1945-49	Kh-Lg-Str	MS, MB, MO-MO
	1963-68	Kh-Århus	MX, MY
Erstattet af Limfjorden			

Byforkortelser m.v.

Ab Aalborg	Hg Helsingør	Sd Skanderborg
Ar Aarhus	Kd Kolding	Str Struer
Es Esbjerg	Kh København H	Td Tønder
Fa Fredericia	Lg Langå	Te Tinglev
Fh Frederikshavn	Rj Ringkøbing	Ti Thisted
Flb Flensburg	Sdb Sønderborg	
() kun visse dage	* kun denne retning	

kørte i Englænderen - ikke kørte i øst. Det må have givet noget mere rangerarbejde i enten i Gedser eller Warnemünde med omløb, da færgerne på ruten kun tog vogne om bord over forenden. Det forlyder, at der senere har været forsøgt kørt med MO-AC-CC-MO som reserve for MB.

Det blev altså det sidste løb for de gamle lyntog, og for at opfylde det tyske signalreglement, måtte de forsynes med trellys i fronten. Det blev dog ikke rigtigt triangellys som nogle MO havde, blot to små lygter ved siden af den store projektør, så de tre lygter var på linie. MB med trellys kunne også i de sidste år ses i lyntoget Gudenåen.

Slutningen

Mange af de 'sorte' lyntog, der i slutningen af 1960'erne kørtes med almindeligt persontogmateriel fremført af diesellokomotiver, dannede baggrunden for Ic-systemet timedrift som DSB påbegyndte i 1974. Derfor ophørte driften med disse lyntog i 1974. Det gjaldt således lyntogene Aros, Fynboen, Lillebælt, Sjællænderen, Uldjyden, Vendsyssel og Slesvigeren. Også Gudenåen ophørte, men blev indtil ophør i 1970 kørt med MS-enheder, det sidste lyntog kørt med MS. Derefter blev det lokomotivfremført, men blev helt indstillet i 1974.

Fra 1970 udrangeredes en del MB- og MS-lyntog gradvis, men i tiden op til 1973 benyttedes de tre tiloversblevne sæt til lidt af hvert, bl.a. kørte de ved højtiderne ekstratog mellem København og Korsør, og et sæt anvendtes fra 1971 i MO-vognløb København-Holbæk og på Kystbanen mellem København og Rungsted Kyst.

Året 1973 blev det sidste driftår for lyntogene MS og MB, og alle sæt blev udrangeret dette år. ■

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



... 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, Fallar,
Kibri, Auhagen, Viessmann, Rietze, PIKO, PECO, ESU,
Hobby Trade, Tillig, MG-Togmodeller, 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.

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



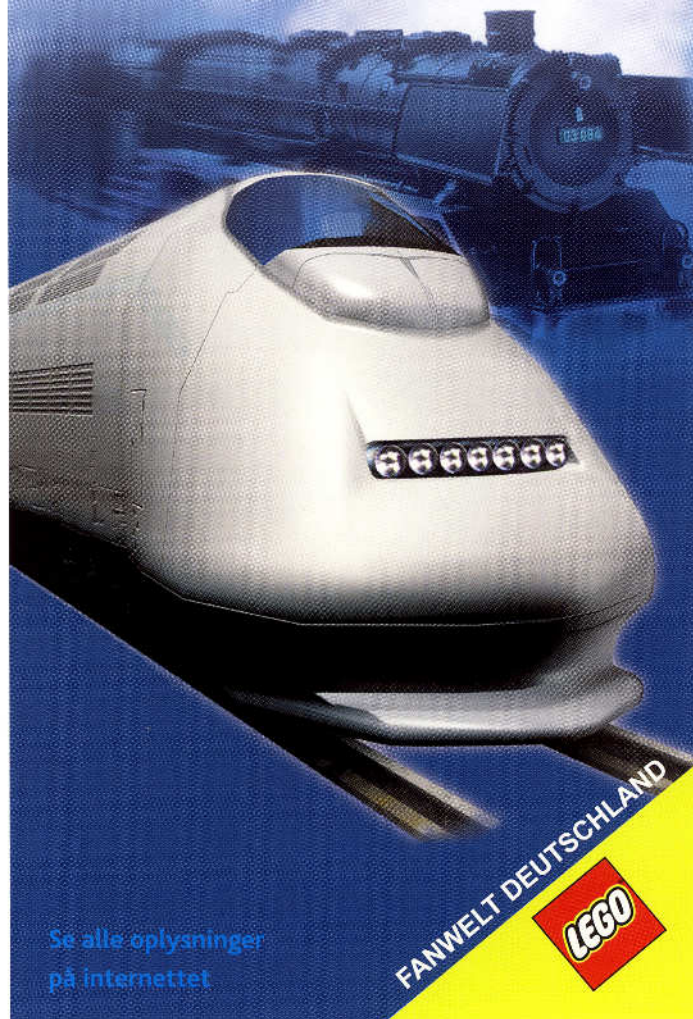
www.modellbahn-koeln.de



www.koelner-echtdampftreffen.de

Kæmpe banegård for både store og små!

6.-9.11.2008



Se alle oplysninger
på internettet

FANWELT DEUTSCHLAND

Intermess ApS
Rådhusvej 2
2920 Charlottenlund
Tel. +45 45 50 56 55
Fax +45 45 50 50 27
info@intermess.dk

koelnmesse

EN SUKKER FABRIK PÅ ANLÆGGET

Nu har vi fået en sukkervogn litra U i model, så det var måske en idé at få sig en sukkerfabrik på anlægget, så man kan få kørt lidt sukker ud til forbrugerne?

Vi bringer her en skematisk sporplan over Saksøbing Sukkerfabrik, således som den så ud før godt 40 år siden. De optrukne linier er normalspor, mens de stiplede linier er smalspor, altså til roebanetog. Sidstnævnte er kun skematisk anført, idet der lå flere spor end de viste.

Nu er det noget af en krævende størrelse at anlægge en sukkerfabrik på modeljernbanen, men benytter man HELJANs store bryggeri/slagteribygning kat.-nr. 807 - eller anden større bygning - kan man halvere denne, så den bliver til en kulisse, der kan anbringes op mod bagvæggen. Det vil sige, at man kun bruger facaden og lidt af siderne af bygningen, og genanvender resten et andet sted, fx som bryggeri eller slagteri. Der fås i tilbehørkatalogerne også siloer, hvoraf man kan tilføje en enkelt til fabriksbygningerne.

Det skal her tilføjes, at det amerikanske tilbehørfirma Cornerstone har et utal af bygninger i alle størrelser, der vil være velegnet til en dansk sukkerfabrik. Fabrikatet er bl.a. set hos forretningen PÅ SPORET på Frederiksberg, men andre forhandlere kan også have produktet på lager.

Sporforløbet reduceres både med hensyn til normal- og smalspor, bl.a. skal sporene bag bygningen udelades, således at der kun forbliver et par spor foran selve bygningen tilbage. Eventuelt kan

man også anlægge en lav bygning med sukkerlager.

Man får ved anlæggelsen af en sukkerfabrik også mulighed for at anlægge smalspor med tilhørende faciliteter, altså remise m.v.

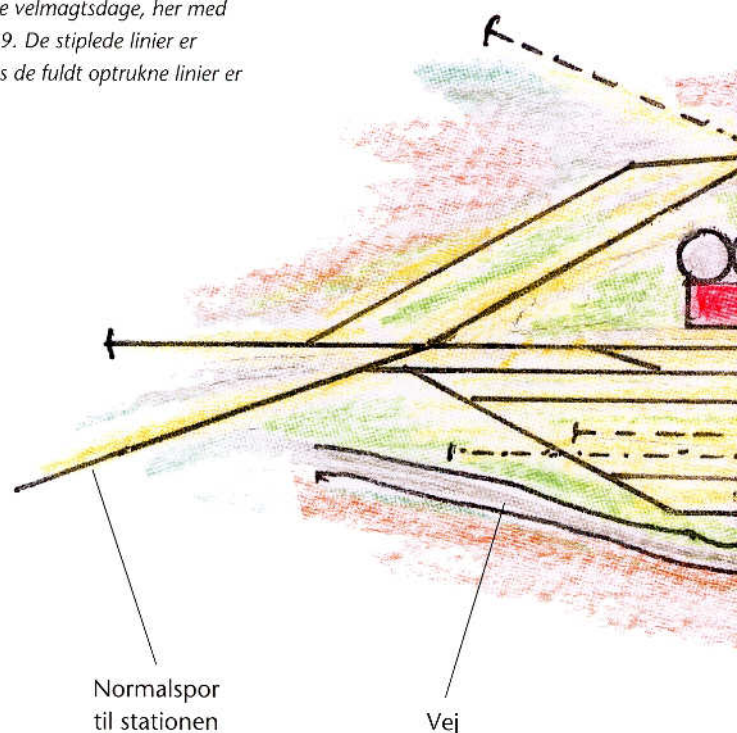
Noget specielt og spændende ved sådan en sukkerfabrik på anlægget er blandingen af normal- og smalspor, der sagtens kan lade sig praktisere i model, idet firmaet Tillig kan levere trestrengede spor til netop dette formål.

Vi har nu sukkervogne fra OKT/Hobby Trade, og til rangering kan så benyttes en DSB litra MH eller MT. Skal det være helt efter forbil-

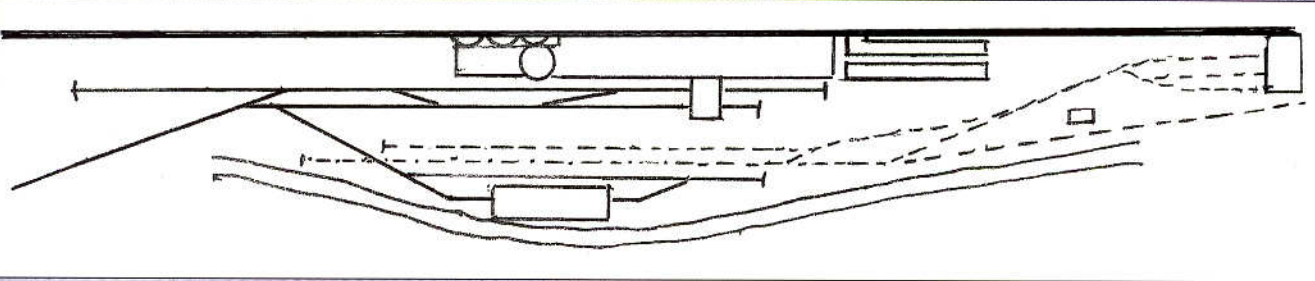
ledet skal man have en privatbane-traktor, der sørger for rangering af vognene til/fra stationen til fabriken. Men man kan også benytte en eller anden form for industritraktor, men kan finde i katalogerne, idet sukkerfabrikkerne ofte havde/har diverse små traktorer til intern rangering. Disse er - eller var - som regel af udenlandsk oprindelse.

Husk, at når der køres sukkertog til sukkerfabrikken, så kan man ikke nøjes med en enkelt vogn. Sukkertog kørtes nemlig ofte som blok-tog med mange vogne i en enkelt stamme. Så minimum fire vogne bør man bruge i sin godstogstam-

*Plan over Saksøbing Sukkerfabrik som den så ud i sine velmagtsdage, her med sporplan i 1959. De stiplede linier er smalspor, mens de fuldt optrukne linier er normalspor.
Tegning TA.*



Forslag til en forenklet sporplan for en sukkerfabrik med fabriksanlægget anbragt mod baggrunden.



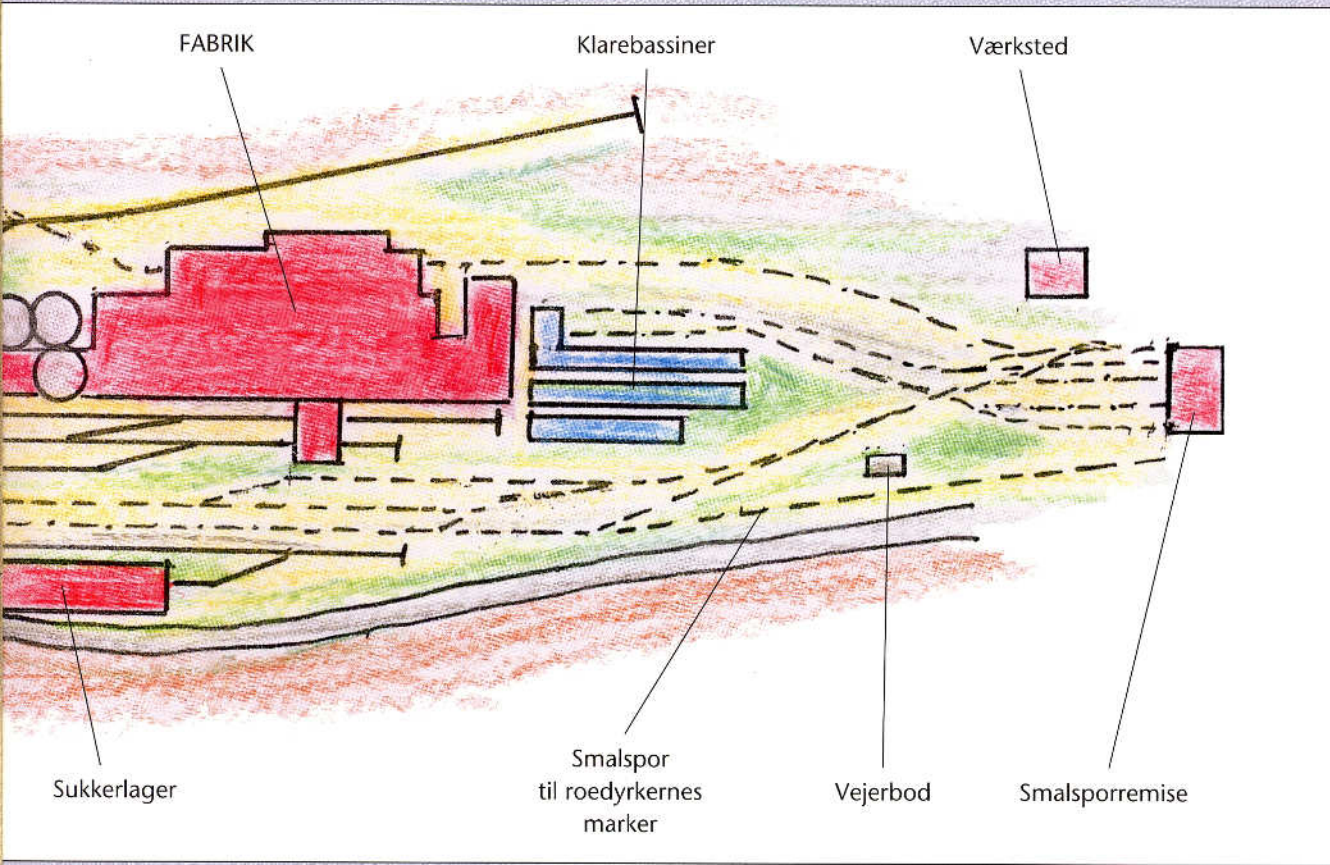
me. Men flere er mere realistisk... og ser i øvrigt godt ud på anlægget med et diesellokomotiv litra MT el. lign som trækraft.

Så man skulle have alle muligheder for at få sig et en stor og flot sukkerfabrik med tilhørende trafik på anlægget.

Om smalspor og smalspormateriel på Saksøbing Sukkerfabrik, se LOKOMOTIVET nr. 55.



Heljans store bygning kat-nr. 807 er velegnet som sukkerfabrik.



Stor samling af modeltog sælges

MJK Nordbanens mangeårige medlem og medstifter Lau Rasmussen døde pludseligt i foråret 2007.

Lørdag den 11. oktober 2008 sælger vi hans samling til fordel for enken.

Samlingen består primært af lokomotiver (3-skinne AC) og vogne efter dansk forbillede, hovedsagligt DSB og HFHJ, samt en mængde tilbehør. Der er flere hundrede emner.

Salget sker

lørdag den 11. oktober kl. 10 – 16
fra "Y-togvognen" bag Tikøb Hobby,
Hornbækvej 460, 3080 Tikøb.

Yderligere information kan findes på
www.nordbanen.dk

Vi håber at se rigtig mange interesserede.

Med venlig hilsen
MJK Nordbanen



Danmarks ældste hobbyforretning

- en fascinerende blanding af butik og museum.

KÆMPEUDVALG AF TRÆLISTER

FINER - BALSAL - 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 FØRSØGER AT
HOLDE SAMME PÅ DET HELE!

Velkommen i

MODEL & HOBBY aps

Frederiksborggade 23 - 1360 København K
Tlf./Fax (45) 33 14 30 10

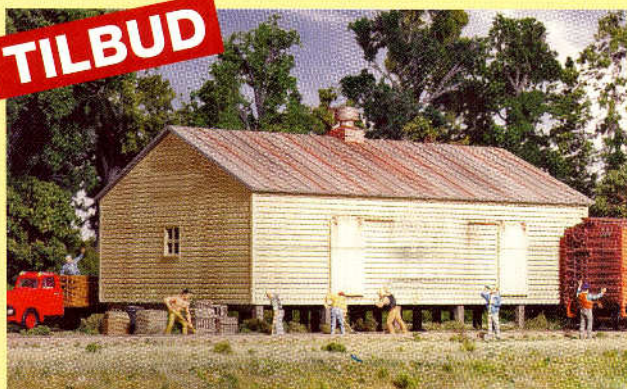
åbent: ma.ti..to.fre 11-17, lø 10-13, ONSDAG LUKKET
www.model-hobby.dk

PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør

TILBUD



Cornerstone pakhus 3529

Kan bruges som privat pakhús for æg, mel, foderstoffer m.v.

Før kr. 400,00. NU KUN **225,00**

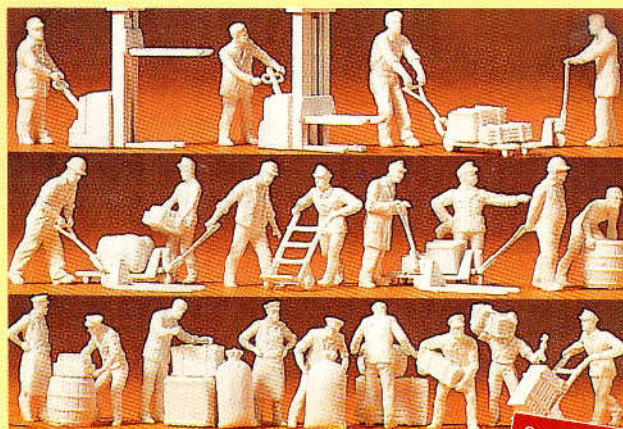
Stort udvalg af Cornerstone fabrikker og pakhuse. Se webshoppen www.paa-sporet.com

Danske vogne og lokomotiver.
Se webshoppen www.paa-sporet.com
Se alle de gode tilbud på webshoppen

Priser figursæt 16 348

Indeholder 21 umalede figurer, der passer til varehuset

Kr. **145,00**



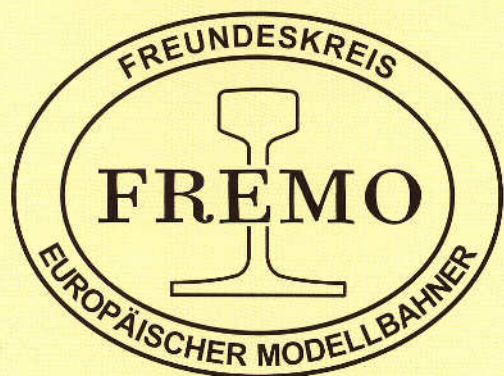
Ovennævnte tilbud gælder kun så længe lager haves. Forbehold for fejl, prisstigninger og oplag.

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

Der er mange muligheder for opbygning af spændende anlæg med FREMO-moduler.



Noget om FREMO

■ Torben Andersen

Vi har tidligere i bladet fortalt noget om moduler, og har kortfattet nævnt foreningen FREMO. Foreningen har de sidste mange år fået flere og flere tilhængere, så her ser vi lidt nærmere på, hvad FREMO står for, og hvilken tankegang, der ligger bag.

Hvad betyder FREMO?

Forkortelsen FREMO betyder 'Freundeskreis Europäische Modellbahner' (Vennekredsen af Europæiske Modeljernbanere), og har sin oprindelse i Tyskland, hvor foreningen blev grundlagt i midten af 1960'erne. Den omfatter i dag mj-klubber og foreninger i hele Europa, også i Danmark. Den har hovedsæde i Tyskland.

Ideen med FREMO er at arbejde med forbilledlig modeljernbane. Hovedvægten lægges på kvalitet, både for det rullende materiel, landskab (sceneri), spor og trafikken på anlæggene, der opbygges i moduler.

For at kunne nå disse mål, har

FREMO defineret en række modulstandarder i forskellige skalaer og forbilleder. I Danmark benyttes standarderne primært for H0-spor. Standarderne bruges som basis for modulerne, der bygges således, at de enkelt og problemfrit kan kobles sammen til store anlæg, så man kan køre køreplankørsel.

Modulerne og materiel bygges af den enkelte mj-er eller klubber, og anvendes i fællesskab på specielle modultræf, der arrangeres nogle gange om året. Eller modulerne benyttes af klubber på mj-udstillinger, fx på Jernbanemuseets mj-arrangementer i efterårsferierne, DMJUs udstillinger m.fl. Her sættes modulerne sammen til et stort anlæg, en køreplan udarbejdes for hele anlægget, og megen tid går med at gennemføre denne køreplan så tæt på forbilledet som muligt. På de førnævnte udstillinger på Jernbanemuseet m.fl. køres dog ikke efter en så nøje plan, men mere som ad hoc-kørsel for at vise ideen med moduler for de besøgende.

Driften foregår ved to-skinne jævnstrøm, digitalt styret efter NM-RAs normer, og der findes således ingen normer for treskinndrift (Märklin), idet FREMOs tanke - som allerede nævnt - er at køre forbilledlig modeljernbane, og det kan følgelig ikke lade sig gøre med spor, der har punktkontakter i midten.

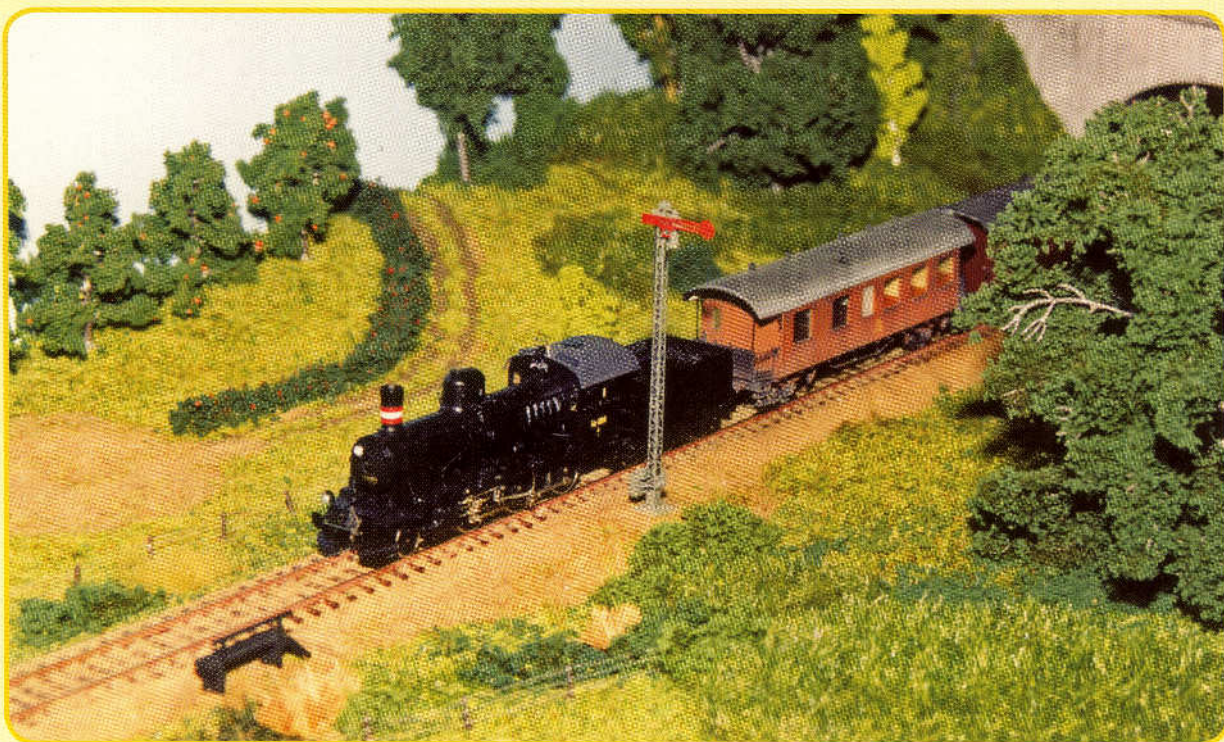
FREMOs idé

FREMOs idé er at flest mulig skal kunne deltage i bygning af moduler og køreplanskørsel, d.v.s. at enkelte moduler bliver som brikker i et spil, og derfor er der lagt vægt på at modulerne skal være baseret på virkelighedens jernbaner, hvor man ikke nødvendigvis har mange spor, og hvor formålet er at fragte personer og gods fra et sted til et andet.

Det fleste af FREMOs moduler er derfor enkeltsporede, stationerne er små eller middelstore, og trafikken er baseret på relativt korte togstammer. Tiden er generelt epoke III, primært 1950'erne og 60'erne.



Der er rigelig plads til at opbygge spændende landskab på FREMO-moduler.



Et FREMO-anlæg vil generelt aldrig have en rundbane eller vendesløjfe, men det er dog i visse tilfælde set, at man har benyttet en vendesløjfe.

FREMOs moduler

Et modul bygget efter FREMO-standard har normalt to endestykker for tilkobling mod andre moduler. Disse endestykker er udformet efter 'FREMOs standard for endestykker (896)', der bestemmer udformning af landskabet, placering af sporet, og huller for befæstigelsesbolte

mod nabomodul. Højden over gulvet og de elektroniske tilkoblinger er defineret, så to vilkårlige FREMO-moduler kan altid kobles sammen.

Hvad der så bygges mellem endestykkerne er op til den enkelte, og længde, kurve eller vinkel på modulet kan variere. Der findes altid et mindstekrav for fx radius på sporet, således at for skræppe kurver kan undgås. Ellers er det mj-byggens egen sag at udforme modulet. Et modul kan for øvrigt godt deles op i sektioner, således at fx lange

stationer kan bygges på en praktisk måde. I princippet kan et modul have hvilken som helst form og størrelse, men der bør tages hensyn til at det skal kunne transporteres.

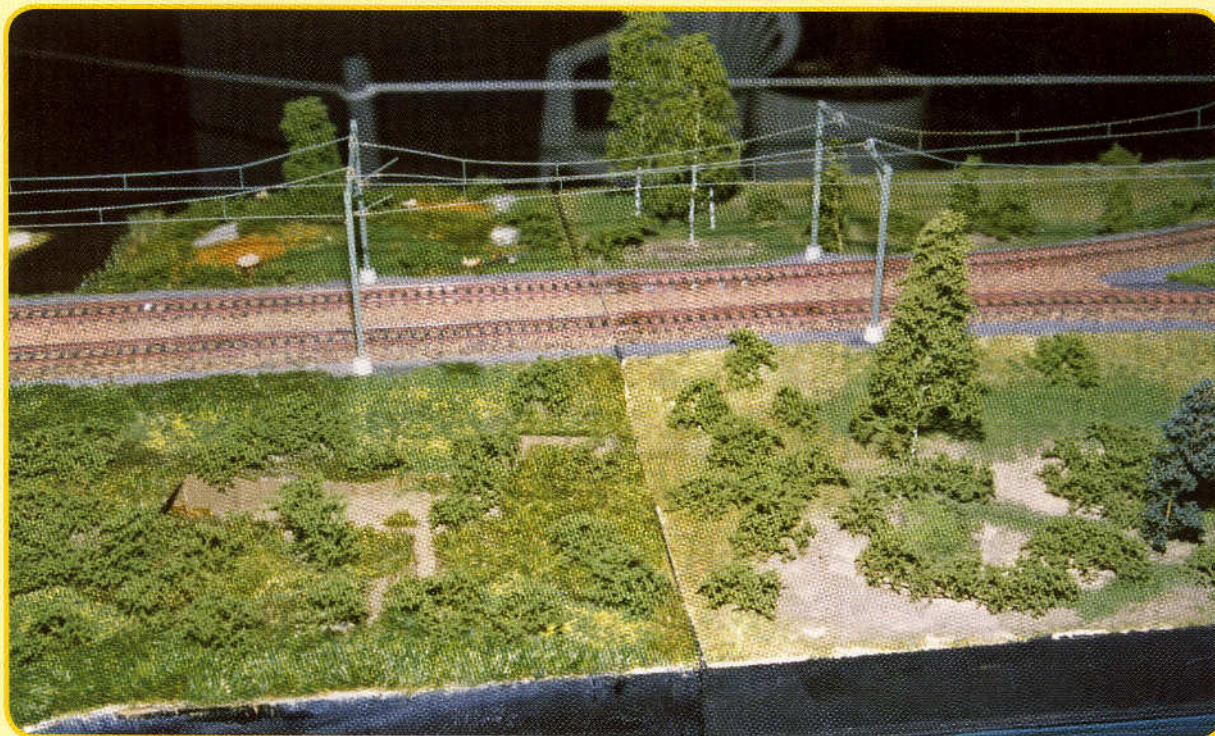
FREMO-anlægget

Et FREMO-anlæg sættes sammen af FREMO-moduler. Der kræves en grundig planlægning for at kunne udnytte den tilgængelige plads bedst mulig, og der stilles også krav til lokalerne som skal bruges.

Normalt vil et lokale på under 200 kvadratmeter være for lille,

Der er også plads til lidt større stationer på modulanlæg. Her er Jyderup stationsbygning for-billedet på Stationsbyens modulanlæg.





Selv med overledninger kan det lade sig gøre at bygge moduler.
Det viste er dog ikke et dansk, men derimod et hollandsk anlæg.

mens der så at sige ikke er grænser over dette. På et stort træf i Tyskland anvendtes et areal på 1200 kvadratmeter med et anlæg på over 400 modulmeter.

Anlægget baseres på de stationer og strækningsmoduler som p.t. er tilgængelige, og det vil ændre sig fra gang til gang. Ofte bruger man at sætte flere linier med store og små stationer sammen. I stedet for endestationer på hovedlinien vil man ofte benytte opstillingspor, hvor tog kan hensættes eller tages frem efter behov.

Da man stræber efter at køre forbilledlig trafik, så forsøger man at lave så lange strækninger som muligt mellem stationerne, opbygge de rigtige stationer på de rigtige dele af banen, fordele industrier og sidespor o.s.v. Udgangspunktet er at banen skal være baseret på forholdene således som de tog sig ud i den epoke, man kører.

Køreplanen

Der udarbejdes køreplaner for de enkelte tog, der skal trafikere banen. Planen baseres som regel på en tid, der vil gå 4-6 gange hurtigere end virkeligheden. Planen beskriver tider for afgang og ankomst, krydsninger på strækningen, hvor der skal afsættes eller optages vogne. Sammen udgør all disse planer en køreplan for hele anlægget.

En køreplan kan strække sig over 12-18 modeltimer eller 2-3 virke-

lige timer. Den kan gentages et par gange under et træf, således at de samme tog vil blive kørt flere gange, men det betyder ikke at alle hændelser gentages, for udvalget af vogne vil variere, og opgaverne for de enkelte tog kan variere fra gang til gang.

Behovet for vogne, specielt i

godstogene, styres af et fragtsystem som enten er lagt på forhånd eller mens køreplanen finder sted. Fragtsystemet beskriver at en bestemt last skal sendes fra en virksomhed A ved et spor på station X til en virksomhed B på station Y. Et fragtsystem kræver en speciel type vogn, og den må skaffes til veje, og

FREMOs modulnormer

FREMO har opstillet en række punkter, der angiver normerne for de enkelte områder. De indeholder for den danske udgave følgende:

1) Tema

Dansk modeljernbane, hovedbane eller sidebane
1955-1980
Målestok 1:87, spor H0.

2) Modulkasser

Bygges efter FREMOs normer. Overgangsmoduler. Profiler. Højde og længde. Kobling til øvrige moduler. Sceneri. Bemaling.

3) Spor

Skinneprofiler. Sporcoder. Svellelængde. Største og mindste radius. Sporskifter m.v.

4) Rullende materiel

Afstand mellem hjul. Vognprofiler. Koblinger. DCC-dekoder. DCC-adresser.

5) Elektronik

Digital styring efter DCC-normen. Elektrisk forbindelse mellem modulerne. Kabelforbindelser: Længde, tilslutning, tykkelse på ledninger m.v.

6) Kontaktledning (kun forslag)

For kørsel med overledning
Under afprøvning.

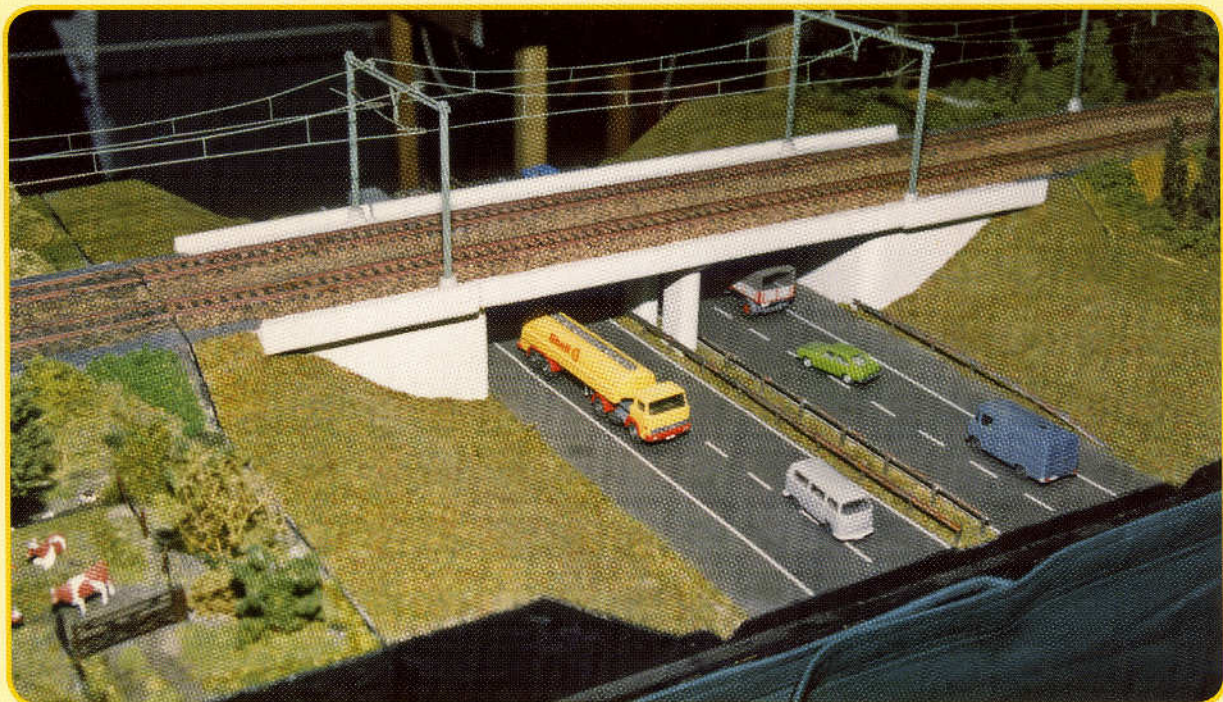
7) Modultræf

Planlægning af modultræf m.v.

8) anbefalinger

Diverse ekstra anbefalinger for de første 7 punkter, fx sceneribygning, modulkassernes fremstilling, sporbenyttelse o.s.v.

Et hollandsk modul med en stor bred slettevej og overledninger. Der er rigtig mange muligheder for variation.



Her ses et modul med en lille å. FREMO anbefaler at lade åløb, veje m.v. føre ud mod beskueren.

evt. først køre til station X. Derefter sendes vognen til station Y med et (eller flere) tog som indgår i køreplanen for til slut at kunne frigøres, evt. med instruks om at den sendes tom til en anden station.

For at kunne holde styr på alle disse vogne, så er det nødvendigt at hver vogn har et såkaldt 'vognkort' som beskriver vognen (litra og nummer), således at den kan genkendes på anlægget. Alle vognkort har også en lomme, hvor en seddel med fragtopgaven kan ligge så længe vognen bruges til den pågældende last. Vognkortene følger altid med vognene rundt på anlægget.



Køreplanens funktioner

For at kunne gennemføre alt det forannævnte, kræves mange personer. Det betyder at man skal bruge personer til at agere lokomotivførere, togførere, stationsforstandere, rangerpersonale m.fl.

Stationsforstanderne har - som navnet siger - ansvaret for hver sin station, og bestemmer hvornår et tog skal afgå eller køre ind på stationen o.s.v. For at kunne regulere trafikken på strækningerne mellem stationerne, er det vigtig med kommunikation mellem de tilstødende stationer. Denne kan fx foregå via en telefon.

Lokomotivførerne har ansvaret for at køre togene efter køreplanen for det pågældende tog efter stationsforstanderens anvisninger.

Togførerne har ansvaret for vognene, og skal holde orden på, hvilke vogne, som skal hvorhen, og hvilke, der skal tages op undervejs, hvilken last, der skal medtages o.s.v.

Rangerpersonalet har opgaver inden for stationens område med at hente, og sætte togstammer sammen, og sørge for at vognene kommer til deres bestemmelsessted. Denne opgave vil kun finde sted på større stationer.

Desuden benytter man en trafikchef, der har oversigt over køreplanen, og som kan gribe ind, hvis der er noget som går galt, og fx at 'stoppe for tiden' i en periode.

Normalt vil der ikke forekomme kørsel mellem køreplanerne, fordi det er vigtigt at alle vogne og lokomotiver står på det sted, de sidst

endte, når den nye køreplan begynder.

Danske standarder

Der er ikke udarbejdet moduler specielt til brug for dansk landskab, idet der findes standarder fra udlandet, der kan benyttes.

De danske anbefalinger for anvendelse af moduler er bl.a., at disse helst skal bestå af ensporede strækninger, og at ethvert modul over 50 cm skal kunne stå selvstændigt.

Med hensyn til landskab skal veje og vandløb ikke føres til ende-modulet, idet den manglende videreføring på nabomodulet kan virke forstyrrende for helhedsindtrykket.

Det anbefales også, at der kun bygges en enkelt sceneri på hvert

modul, d.v.s. at et modul kun rummer en bro, et modul har kun sidespor og industri, et modul kun med en station, et modul med et vandløb o.s.v. for at disse kommer til at tage sig bedre ud, og ikke virker for kompakte.

Modularter

Man arbejder med to modularter, nemlig strækningsmoduler, der ud-

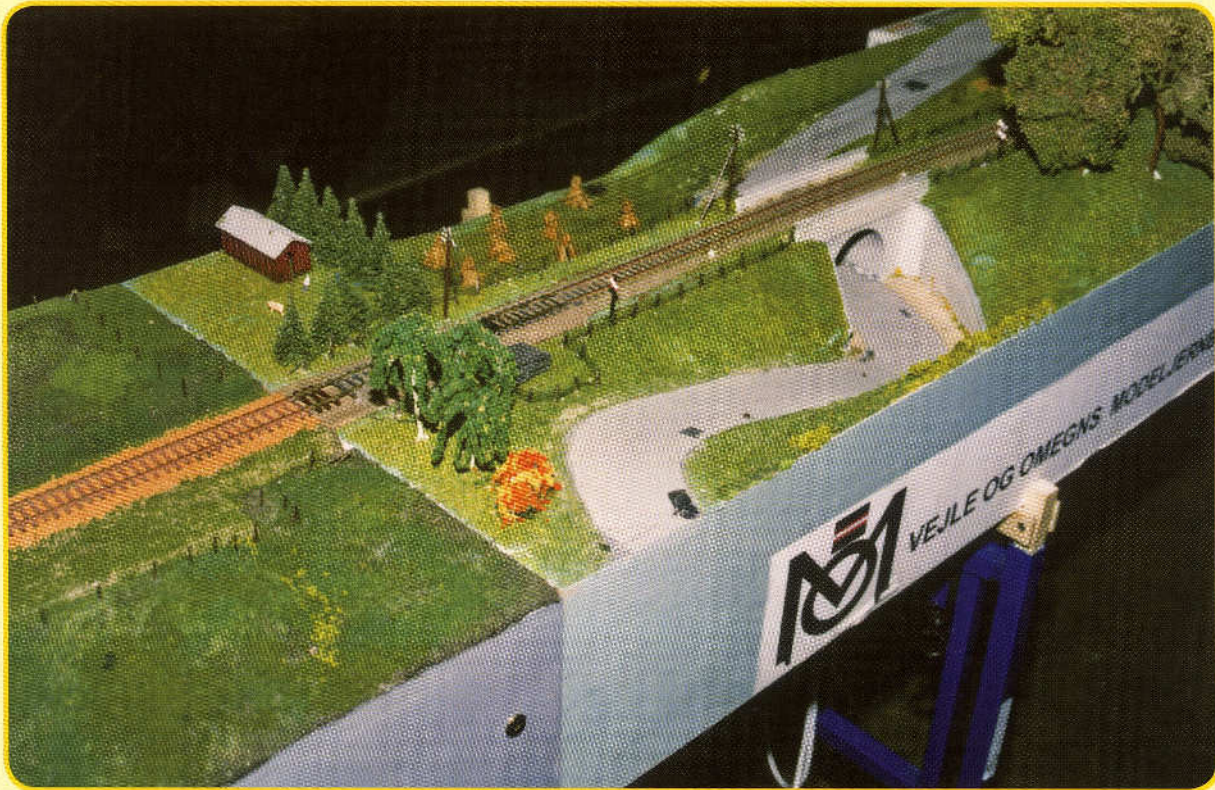
gør en ren strækning uden sporskifter, og driftmoduler, der indeholder stationsområder, tilslutningspor og forgrening på fri strækning. De sidstnævnte kan også have blokposter, trinbrætter m.v.

Til driftmoduler for godsbejning anbefales det, at de skal være udstyret med en liste eller hylde, således at man kan opbevare vognkort for de vogne, der befin-

der sig på driftstedet. Endelig har man brug for et sted, hvor man kan lægge fragtkort, håndregulator, ekstra vogne og lokomotiver, vognladningsindsats (godslast), en holder til stationsur og sluttelig køreplanerne.

Diverse anbefalinger

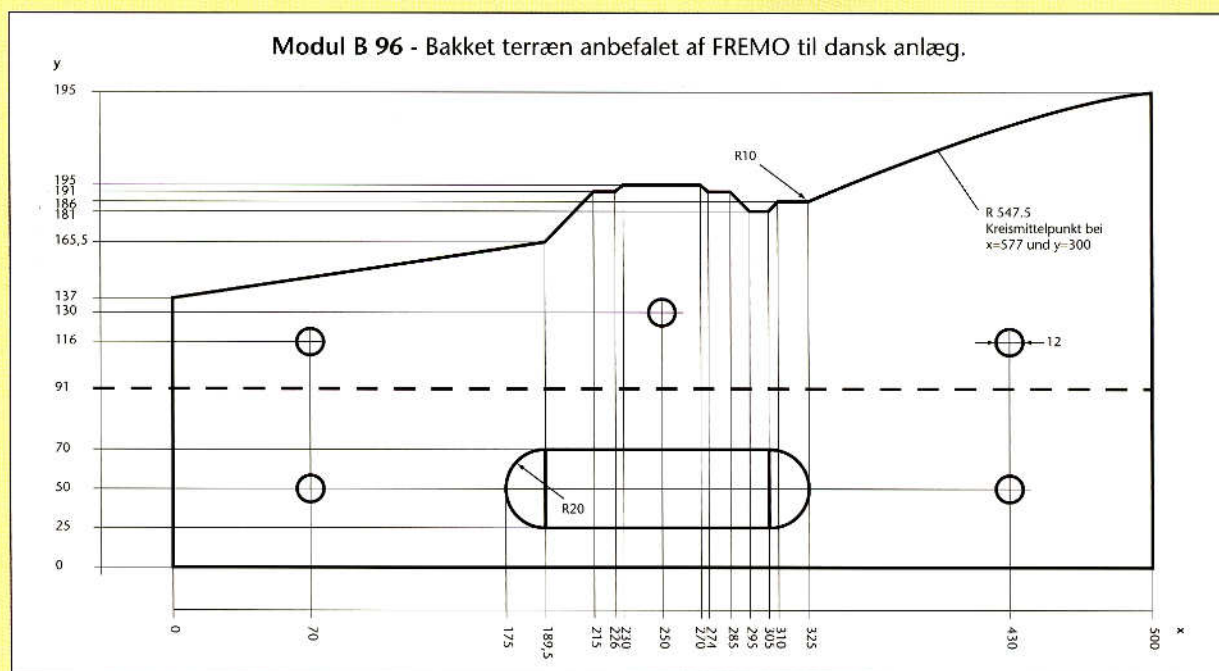
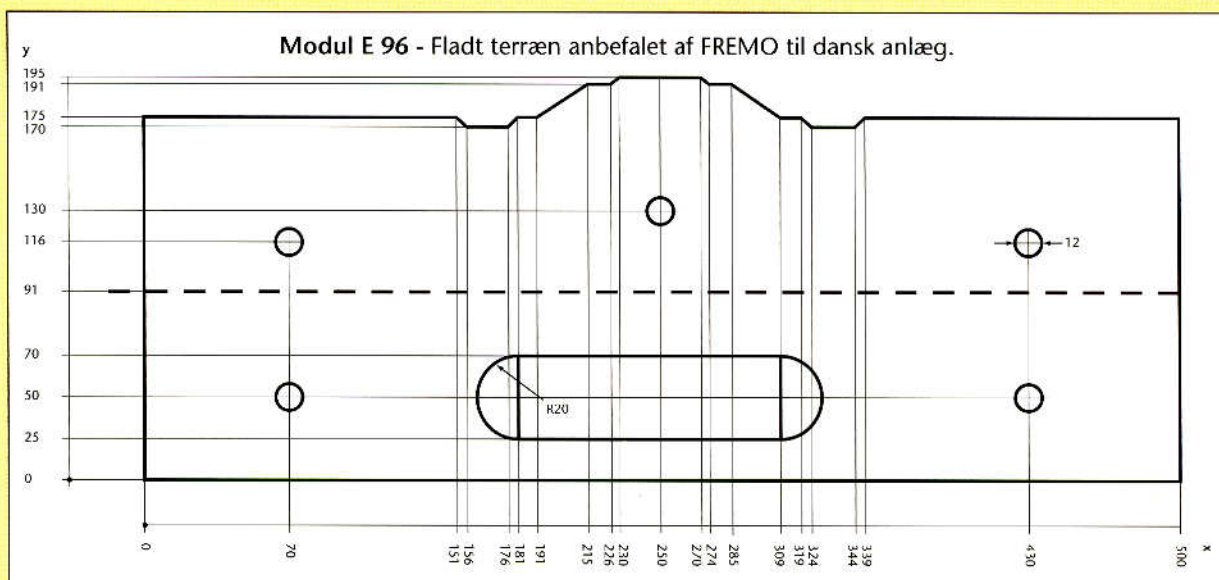
Andre danske anbefalinger går bl.a. på, at man primært kører epoke III.



Også her fører vejen ud mod beskueren, der er endog plads til en bro og en snoet vej. Desværre er de to grønne græsfarver, der støder op til hinanden ikke så heldig.



C-maskine med persontog er på vej fra det ene modul til det andet.



Alle danske forbillede kan vælges, både DSB og privatbane.

Sporene bør være spor med skinneprofil code 75 til 83. Moduler med code 100 er stadig i brug, dog kun i begrænset omfang.

De mindste radier for sidebaner er 1000 mm, mens den for hovedbaner er 1500 mm. Det anbefales dog, at sidstnævnte har en radius på 2000 mm.

På en dobbeltsporet hovedbane bør radius være så stor som muligt, mindst 2500 mm. Den mindste radius for gods- og industrispor er 700 mm. Det skal her tilføjes, at man i de senere år i praksis opererer med en mindsteradius på 1500 mm. Kun på industrispor, der ikke befares med store toglokomotiver lægges kurver med mindre radier.

Det overordnede krav til sporene er, at der skal kunne køres med materiel, der er forsynet med NEM- eller RP 25-hjul eller RP 25 fine scale.

Foreningen har fundet en række moduler (endeprofiler) i skala 1:87, der kan bruges til et dansk anlæg i epoke III. Disse er:

Enkeltsporede strækninger:

- B-96 Bakket terræn
- E-96 Fladt terræn
- N-04 Høj banedæmning
- Z-04 Gennemskæring

Dobbeltsporede strækninger:

- 2 B Bakket terræn (kun udkast)
- 2 D Høj banedæmning
- 2 E-96 Fladt terræn

Få mere at vide om FREMO på www.fremo-danmark.dk.

Diverse

Sluttelig bør nævnes, at der i Tyskland findes en forretning (flere?), der udelukkende fremstiller og sælger produkter til brug for FREMOs moduljernbaner, nemlig firma Harald Brosch.

Her kan man købe færdige kassemoduler, færdige endeprofiler, kasser til vognkort, kasser til rullende materiel, sporskabeloner o.s.v. Vi kan give det råd, at man søger på internettet under www.eisenbahn-modulbau.de og www.williwinsen.de. Se også www.hp-modeltog.dk med gode tips til modulbygning.

Kilder: www.fremo-Danmark (v/ Knud Jansfort), www.fremo-Norge (v/Halvor Sannæs), www.fremo.org (hjemmeside for den tyske FREMO-organisation). ■

EpokeModeller

Scandia skinnebusser

Verden som model
Die Welt als Modell
The world as model



Så du dem ikke på DMJU's store udstilling i Valby så kan du snart se dem hos din forhandler, hvis de ikke allerede er der

De viste modeller er håndprøver

Nu med lyd:

udover de allerede annoncerede modelvarianter DC analog, DCC og AC(Digital) kommer der yderligere varianter med lyddekoder og højttaler,



www.epokemodeller.dk

DANSK FRA TIKØB

NYHED Amagerbanen AB5

Som fædigmodel til jævnstrøm.
OBS! Kun meget lille oplag

DSB litra Q

Overdelsæt incl. løsele og litra
for Liliput BR 93 eller
Märklin BR 81 kr.

685,-

DSB litra R1

Komplet ombygningsæt
for Liliput lok kr.

2285,-

DSB litra DA

Postvogn, byggesæt

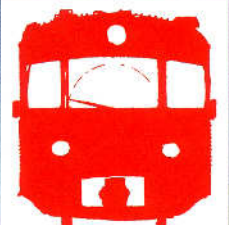
kun kr. **585,-**

BEMÆRK:
Nye åbningstider
Mandag og fredag
14.00-18.00
Lørdag 10.00-14.00

OHJ 38

Komplet overdelsæt
sæt incl. løsele

kr. **748,-**



TIKØB
HOBBY OG STØBERI



DSB litra ML igen på lager.

Komplet byggesæt

kr. **2685,-**

TIKØB HOBBY OG STØBERI

Hornbækvej 460 * 3080 TIKØB

Telefon tirsdag-torsdag 8.00-16.00 · Tlf. 49 75 87 08

Åben mandag og fredag 14.00-18.00
og lørdag 10.00-14.00

Fax alle dage 49 75 87 19

Vi sender
overalt

Se også på
www.tikob-hobby.dk

KS scrab sporgvognssæt
Igen på lager

Mere om DSB litra MT og Sallingbanen

Fra Mogens Duus har vi modtaget følgende supplerende tekst om DSB litra MT og Sallingbanen omtalt i sidste nummer af bladet. Han skriver:

Det glæder mig, at bladet udkommer igen, men det forekommer mig, at det ind imellem går lidt hurtigt...: Omtalen af litra MT i nummer 92 er efter min opfattelse for summarisk i beskrivelsen af maskinernes første 10-15 år; særligt hvad angår brugen i personførende tog. Således burde det have været nævnt, at maskinerne kørte på Svendborgbanen omkring 1960 med anvendelse af CMK-vogne (kedelvogne) til togopvarmning i vintermånederne.

Anvendelsen på Glyngørebanen blev indledt allerede i 1960 og omfattede såvel et godstogpar som et persontogpar, men dagligdags brug hørte op på dén bane allerede ved overgangen til sommerkøreplanen 1963, da der i stedet blev indsat et MX-lokomotiv.

Hvad angår Himmerlandsbanerne havde det også været relevant at nævne en relativ hyppig brug af MT i person- og godstog mellem Hobro og Løgstør inden persontrafikkens ophør i 1966. Også på Svendborg-Nyborg banen blev MT indsat i persontog.

Teksten kan desuden efterlade læseren med det indtryk, at MT 166 var kommet til Skive i 1961 "og så ellers blev der i mange år". Det er ikke tilfældet. MT blev udvekslet og indgik i større løb, akkurat som andre toglokomotiver. I begyndelsen af 1960'erne er adskillige andre MT'er "spottet" på Glyngørebanen. I maskinplanen for sommeren 1972 var der tirsdag-torsdag sat følgende løb op, hvilket viser lidt om, hvor-

dan maskinerne konstant blev flyttet rundt:

- 1 (Århus): Århus-Grenå-Århus; rangering Århus
- 2 (Århus): Rangering Århus, Århus-Ryomgård-Randers; rangering Randers
- 3 (Randers): Rangering Randers
- 4 (Randers): Rangering Randers, Randers-Viborg; rangering Viborg; Viborg-Skive-Viborg
- 5 (Viborg): Rangering Viborg; Viborg-Løgstør-Viborg; rangering Viborg, Viborg-Randers, rangering Randers
- 6 (Randers): Rangering Randers; Randers-Mariager-Randers, rangering Randers, Randers-(Stevnstrup eller Langå)-Randers; rangering Randers
- 7 (Randers): Rangering Randers; Randers-Bjerregrav-Randers; Randers-Ryomgård-Århus; rangering Århus

Desuden var to lukkede løb sat op således:

- A (Struer): Struer-Skive-Glyngøre-Skive-Struer; rangering Struer
 B (Esbjerg): Esbjerg-Varde-Esbjerg; Esbjerg-Grindsted-Esbjerg; Esbjerg-Grindsted-Esbjerg (bemærk: To ture til Grindsted!)

En detalje som undersøgelse af skæbnen for MT 155 burde have været bragt på plads inden bladet gik i trykken: Maskinen tilhører DJK, og står nu i Marslev. Årsagen til, at den stod i Fredericia (hos bryggeriet) et par år, var alene mangel på anden

Foto: HGC



Splinterny MT 157 med lørdagstog til Svendborg kører ud fra Odense banegård, 1959 Toget består af CMK-CR-CP-CP.

opbevaringsmulighed. Det burde også - de mange detaljer fra nyere tid taget i betragtning - have været nævnt, at MT 166 gennem de sidste mange år fungerede som "tjenestelokomotiv" for DSB materiel i forbindelse med afprøvning af diverse togsæt m.v. i Sønderjylland.

Apropos Glyngøre, så betegnes denne strækning på side 40 som "Sallingsundbanen". Dét har den imidlertid aldrig været benævnt hos DSB. Her var navnet i flæng "Sallingbanen" eller "Glyngørebanen" og senere også "Nordsallingbanen" - det sidste tilpas mange år efter, at en bane mod Branden og Fur var gået i glemmebogen; den havde nemlig ellers fået betegnelsen "Nordsallingbanen".

Antallet af trinbrætter afhænger af opgørelsestidspunktet, idet såvel Dølbyvad som Lyby havde denne betegnelse i en periode - ud over de to "egentlige" trinbrætter Bysted og Tinghøj. Stationsbygningen i Nykøbing blev ikke anvendt til ventesal og billetsalg, men derimod som bolig for jernbanens funktionærer. Bygningen på havnen, der rummede ventesal og billetsalg, rejsegodsekspedition m.m. findes stadig, og anvendes bl.a. som restauration.

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Mogens for indlægget, og kan tilføje, at vi såmænd har søgt om oplysninger ang. MT 155 og 166, men har ikke kunnet finde dem - men nu er de altså på plads takket være Mogens.

Ikke Mølleengen

Fra P.C.Johansen, DSB Materiel, har vi modtaget følgende lille indlæg omkring vognkasserne vist i nr. 92, side 29. Han skriver:

"Fotoet nederst på siden er ikke fra Mølleengen i Århus, men derimod

fra 'Fyldsporet' i Århus. Dette spor er også identisk med Henriksens ophugningsplads.

Vognkasserne bebos af en af Henriksens mangeårige medarbejdere (Gamle Svend), og jeg er ikke sikker på, at det er en FE-vognkasse.

IKA-vognene og CP-vognen bagved skal ophugges, og de to PB-vogne er kommet fra Centralværkstedet i År-

hus med affald ('fyld'), deraf navnet Fyldsporet".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for oplysningerne fra P.C.Johansen, og kan tilføje, at den ene vognkasse - netop som PCJ påpeger - ikke er en litra FE, men en litra CR, der er 'skåret' igennem og sat i vinkel (L-form).

Hvorfor kun danske jernbaner?

Ole Søndergaard Hansen har sendt os en mail med lidt beklagelse over, at vi kun omtaler materiel fra danske jernbaner. Han skriver:

"Hvorfor i alverden skriver I kun om danske jernbaner? Der findes masser af andre spændende baner rundt omkring i verden. Det kunne være interessant at høre noget om bl.a. de amerikanske jernbaner som jeg også har stor interesse for".

LOKOMOTIVET: Det skyldes den simple grund, at der i hele verden findes et utal af modeljernbladeblade, der skriver om alverdens jernbaner - men kun meget få omtaler danske jernbaner, bl.a. Banen og Jernbanen. De to sidstnævnte bringer dog også megen omtale af udenlandske emner.

Da der findes utrolig meget at skrive om, når det gælder de danske jernbaner, så mener vi, at det er vor pligt at sætte fokus på de danske, og så lade andre skrive om udenlandske jernbaner. Ellers kommer denne viden aldrig frem. Men vi vil naturligvis omtale materiale fra udenlandske baner, der har befaret danske spor, bl.a. har vi fået en spændende tekst fra Flemming Kjær om godsvogne i model fra DB og andre udenlandske baner. Denne håber vi at kunne bringe i næste nummer af LOKOMOTIVET.

Tak til Ole for indlægget.

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 92

Side 17, 2. spalte, 12. linie nedefra. Der skal stå: D kunne være et lille andelsslagteri, men kunne også virke som savværk... (resten af teksten er OK).

Side 29, øverste foto: Postvognkassen er en litra DP, ikke litra DB.

Side 37, billedteksten øverst: Maskinen er D 839, ikke D 846

P-maskiner fra HELJAN

Anders Hansen, Helsingør, har i en mail kort og godt sendt os følgende:

"Jeg har hørt, at HELJAN har udgivet flere P-maskiner end P 917 og P 931? Er de rigtigt? Og hvornår?"

LOKOMOTIVET: Ja, det er rigtigt. DSB litra P 917 og 931 blev udgivet i 1999, men i år 2002 lavede firmaet to genoptryk med numrene P 909 og 928, altså en sjællandsk og en jysk maskine. Tenderopbygningen er identisk for alle fire modeller, hvilket betyder at den er forkert til P 909 og P 917. Alle fire modeller er i dag forlængst udsolgt, og er svære at opdrive i dag.

HTJ Q-vogne fra Hobby Trade

Et par læsere har venligst gjort os opmærksom på, at anmeldelsen af Hobby Trades små Q-vogne fra OHJ og HTJ ikke er objektiv. Således skriver Klaus Kongsted:

"Det er dejligt at have jer tilbage på markedet igen. Der er dog et enkelt punkt, hvor der er plads til forbedring, og det er korrekturen på de faktuelle oplysninger, I bringer. Især når det bringer (danske) producenter i fejlagtig miskredit.

Således faldt jeg over jeres omtale af Hobby Trades flotte OHJ/HTJ Q-vogne i nr. 92 på side 44. Her skriver I: Desværre har man overset, at disse vogne aldrig nåede at få tekniske data i raster, så det er en lille fejl.

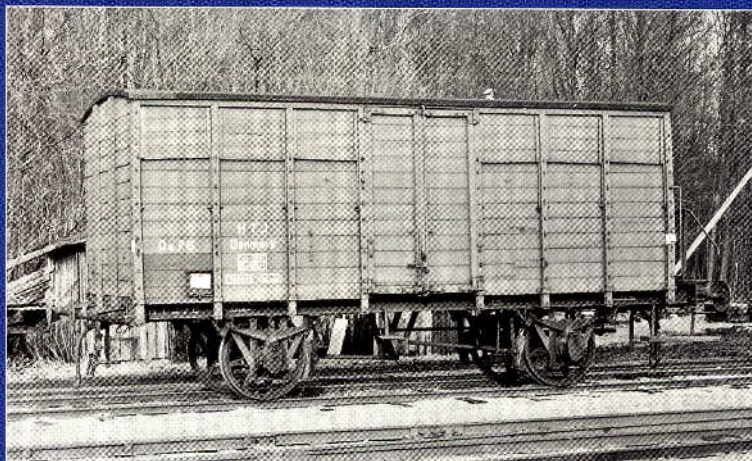
Nå, er det nu det? Jeg kunne godt tænke mig at se noget dokumentation for dette. Men det er jo svært at kunne dokumentere, hvordan en vogn IKKE har set ud, og det

er mig en gåde, at I kan påstå noget sådant, med mindre I er besiddelse af billeder af alle tre vogne på tidspunktet for deres udrangering. Se derfor det medsendte foto af HTJ QG 76.

Bortset fra dette, så keep up the good work".

LOKOMOTIVET: Ja, man skal ikke tro på alt, hvad man læser - desværre heller ikke i LOKOMOTIVET. På det viste foto, som Klaus har medsendt, fremgår det tydeligt at HTJ QG 76 har det omtalte raster. Så fejlen beklager vi, både over for læserne og Hobby Trade. Vi må lægge os mere i selen for at anmelde korrekt, så man ikke helt mister troen på os.

Vi har lånt det tilsvarende foto HTJ QG 76 hos K.E. Jørgensen, der ses hostående. Vi siger tak for hjælpen. Tak til Klaus for at gøre os opmærksom på fejlen.



EpokeModeller

Nye modeller i 1:87



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

Aalborg Privatbaner

Lars Berggreen Rasmussen har sendt os en lille mail ang. anmeldelse af vogne fra Aalborg Privatbaner, især DWAs PJ 1304. Han skriver:

"Så kom LOKOMOTIVET påny, og tak for indsatsen hermed. Som efterhånden få ældre læsere, som har oplevet Aalborg Privatbaner, er det naturligvis herligt at konstatere, at der nu om stunder fås flere vogne herfra, endda i rimelig kvalitet, der dog kan bedre yderligt med puffere i metal. Og i blad 92 ser man, hvad et diorama kan bruges til, når man har Aalborgvogne. I har tidligere været kritiske. Vi har som læsere fået kontrolleret udsendte modellers nøjagtighed i andet end farver, og I har med garanti højnet fabrikanternes lyst til at eftergøre tingene rigtigt. Tak for det!

Men når bladet omtaler en Ålborg PJ-vogn som DWA har udsendt (den er vist i øvrigt en genudsendelse?), der mangler trin og håndbremse samt har forkerte puffere, så bør det nævnes i teksten som det tidligere er blevet med bl.a. TKVJ-vognen fra samme leverandør. Og hvordan tager de oppressede stållåger sig egentlig ud på den indvendige side? Vi er mange, der ikke kender Fleischmann-grundmodellen, hvorfor man skylder læserne sådanne oplysninger".

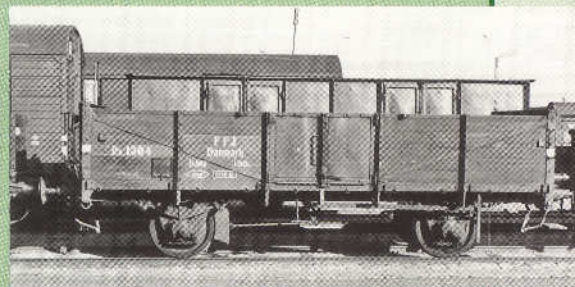
LOKOMOTIVET: Vi var af den overbevisning, at alle kendte den nævnte grundmodel fra Fleischmann fra tidligere anmeldelser, og derfor ikke behøvede at nævne manglerne en gang til. Men det skal vi fremover forsøge at gøre.

Med hensyn til den indvendige side, så kan vi oplyse, at siderne er flade, d.v.s. at der ikke er markering af stållågerne.

Til slut blot dette, at modellen kun er en delvis genudgivelse, idet den nu har fået andet nummer PJ 1304. Den første havde nr. 1305.

Hosstående ses forbilledet for DWAs model, nemlig FFJ PJ 1304.

Tak til Lars for indlægget.



DSB hjælpevogn

En læser fra Jylland, der gerne vil være anonym, skriver til os:

"Jeg har købt den flotte model af DSB hjælpevogn hos DF-Modeltog. Findes der fotos af forbilledet, hvor man kan se, hvilket lokomotiv, der benyttedes i hjælpevognstoget? Var det et bestemt lokomotiv, der benyttedes?"

LOKOMOTIVET: Hjælpevogne blev fremført med mange typer af trækraft, damp såvel som diesel. Der har været brugt litra D, G og C for at nævne nogle damplokomotiver, og litra MX og MY når det gælder diesel

Billedet viser ukendt hjælpevogn under fremførsel af DSB G 62 i Odense 1959. Foto: OWL/HGC



DSB litra S hobby trade ... og litra H1

Skala 1:87

Epoke II/III

Så var der godt nyt på DMJU-udstillingen for alle damp-fans. I løbet af år 2009 udsender Hobby Trade nemlig en supermodel i skala 1:87 af den kendte sjællandske nærtrafikmaskine litra S.

Modellen fremstilles i den sene driftudgave, d.v.s. med røgplader og elektrisk belysning uden acetylen gasflasker. I første omgang udsendes modellen med følgende numre: 723, 736, 738 og 740.

Modellen vil blive produceret til både DC og AC, og mindste kurveradius bliver 360 mm, altså en meget lille radius af hensyn til AC-kørerne.

Hjulene fremstilles helt i metal; først støbt, derefter afdrejet og sluttelig forniklet. Hjulprofilerne afpasses efter DC- og AC-drift, altså med flange og dimensioner til begge disse systemer.

Gangtøjet bliver som på D-maskinen, d.v.s. primært i forniklet og bruneret messing.

S-maskinen bliver superdetailjeret med rør og håndbøjler monteret særskilt som på D-maskinen. Disse dele fremstilles i plast eller metal. Plastikdelene produceres ultratynde for at kunne tilgodes detailjeringen.

Røgpladerne støbes i 0,6 mm plast med gengivelse af nitter m.v. på både inder- og ydersiderne. Pufferne bliver i forniklet messing, og lejderne for og bag produceres i ætset messing.

Modellen vil blive drevet af en fempolet Motraxx-motor, altså samme type, der benyttes i firmaets MZ'ere. Belysningen sker med Golden White LED med separat LED placeret i hver lygte.

Overdelen fremstilles i ABS-

plast med indlagt diecastvægt i trykstøbt zink, mens underdelen - rammen - bliver i diecast metal (trykstøbt zink), og hjulene lejes i messingbøsninger.

Der monteres NEM-koblinger for og bag på maskinen, så man kan koble som hos forbilledet.

Modellen udstyres med LokPilot dekoder hhv. LokSound, og er forsynet med en 16 mm højttaler, den samme som i MZ-lokomotiverne, og placeres forrest under vandtankene.

Der bliver noget at glæde sig, så spar op allerede nu til den udsendes i løbet af år 2009.

Og så kan vi tilføje, at man også er i gang med udviklingen af DSB litra H1. Mere om den i næste nummer.

HØRT SET



FELDERBANEN

v/Helle og Jan Møller Holm

Nyhed efterår 2009 ROCO ICE-VT DSB Berlin/Hamborg/Århus-København

Reserver nu **Heljans næste serie af HD vogne** Gkms, IAK, FAF, IA, Skandia Ørred Eksport, Dansk Andels Ørredeskport. Forv. Lev september/november.

Hobbytrade nyeste godsvogne DSB Hbikks 4 varianter, DSB Dampmølle, Silotankvogn DSB Lumino. Diesellokomotiv DSB litra MT – bestil dit eksemplar hos FELDERBANEN.



EPOKE Skandia skinnebusser type 2mt og 2mtk samt lang bivogn 2p1t. Første serie: OHJ, HBS, AHB og SVJ skinnebusserne leveres som DC/AC, analog/digital og med sound. Reserver allerede din model nu. Forventet levering 4 kvartal.

NYHEDER fra Piko

på lager:

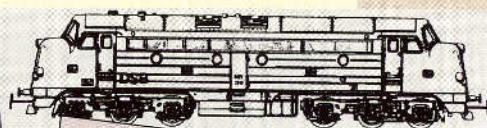
Kosangas tankvogn DSB ep.III,

Kommende nyheder:

DSB Syrekrukkevogn Ep.III,

DSB kølevogn "Kødvogn"

forv. lev. 4.kv.08.



Kom til **TOGUDSTILLING** i Lyne hallen søndag d. 19. oktober kl.10.-16.00

Tog og Tekno DSB litra EA, modellerne er "H.C. Ørsted", "Niels Bohr", "Ole Rømer", "Søren Frichs" og "Kirstine Meyer". Priser fra 1698,00 kr. Kan fås i DC og AC m eller u lyd. Lev. Forv. lev. 4. kv. 2008.

Foto: Kolding, Jens Ehlers



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



hobby trade

DSB dobbeltdækkere

Skala 1:87; epoke Vb
Kat.- nr. 63 001 (DC)
ABs 7904, Bk 7804,
B 7737 og B 7704

Fredag den 30. maj var dagen som jeg havde ventet på i et par år, nemlig dagen da HobbyTrades dobbeltdækkervogne kom i handlen. Stor var min overraskelse, da de lå på hylden hos Kystbanen i Hellerup og jeg måtte bare have dem med hjem. Prisen på 2.098 for et 4-vogns sæt er måske lidt høj, men det skulle bare være. Jeg købte sættet med katalog-nummer 63 001, der indeholder vognene ABs 7904, Bk 7804, B 7737 og B 7704 i DC.

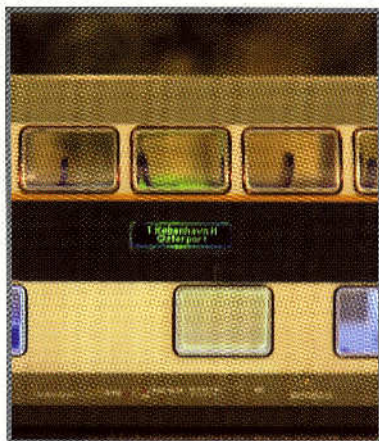
Et første kig på vognene gav et rigtigt godt indtryk. Vognene er tunge, men på en eller anden måde er det faktisk i orden. Farverne er helt som hos forbilledet i lys grå og blå, og trykkene er flotte, næsten læsbare med det blotte øje. Desværre er kanterne på den blå stribe på alle vognene ikke 100% ren, men det ser man først, når man stikker næsen helt hen til vognene.

ABs 7904

Vognen er flot, og fronten er meget forbilledtro gengivet. Som standard er der NEM-kobling ved førerkabinen, men der er vedlagt et skørt, der kan monteres, så vognen får en lukket front. Det er desværre ikke lykkedes mig at montere dette endnu, da koblingsskakten sidder

i vejen. Men når jeg skal montere dekoderen (mere herom senere), så vil jeg fjerne koblingsskakten, og montere den lukkede front. Jeg skal alligevel ikke benytte muligheden for at have koblet et lokomotiv på i den ende.

Der er lys i alle destinationsskilte, og teksten er til at læse. Vognen har endestation på Østerport over København H. På de første vogne, der blev udleveret, manglede funktionsdekoderen, hvilket er synd, at lysskiftet ikke fungerer uden i DC udgaven (kun digitalt). I AC udgaven sidder der en omskifter på den ene bogie, der sørger for lysskiftet fra hvidt til rødt. I min udgave lyser både den hvide (blå) samt den røde samtidig, men dette skulle gerne blive løst med funktionsdekoderen, der i øvrigt leveres sammen med et nyt print, da der tilsyneladende er en fejl på det eksisterende.



Kører man digitalt, kan man tænde og slukke for lyset med F0. F1 benyttes til tågelys/fjernlys, F2 til rangerlys og F3 til lys i frontens destinationsskilt. Når jeg modtager dekoderen, skal der dog en vis programmering til, da jeg ønsker at styrevognen får samme adresse som lokomotivet, så det hele kan styres uden at skulle skifte adresse. Det vil sige, at funktionerne F1 til F3 på styrevognen skal flyttes til F7 til F9, der ikke benyttes på min ME1527. Jeg kommer med en vejledning til hvilke CV værdier der skal ændres, når jeg har monteret den.

Bk 7804

Specielt i denne vogntype, der har kioskautomat, ville det have pyntet, hvis man havde lavet et tryk eller placeret et "billede", hvor automaterne skulle have været.

Vognene generelt

Alle vognene er monteret med lys fra fabrikken, hvilket jeg må tage hatten af for. For det første sparer man nogle penge, samtidig slipper folk med 10 tommelfingre som under tegnede for, at skulle installere lyset selv.

Alle sæderne er blå, monteret som enkelte eller dobbelte, og ved siddegrupperne er der selvfølgelig et lille bord imellem. Resten af vognens indretning er hvid, og med lysets blå dioder, giver det desværre et meget blåt skær. Kan man dog

SET
HØRT



ikke snart få monteret nogle dioder, der giver den rigtige glød?

I pakningen ligger der både koblingstænger til fast sammenkobling og standard A-koblinger. Jeg er selv en svaghed for ROCO's universalkoblinger, som jeg også har valgt at montere på denne vognstamme, selvom den skal køre som fast sammenkoblet stamme.

Køreegenskaber

Vognene kobler flot tæt med de ovennævnte koblinger, og stammen med ME + 4 dobbeltdækkervogne er bare flot. Som tidligere nævnt er vognene tunge, men det gør, at hele toget får en mere blid igangsætning og nedbremsning. Vognene er blevet testet på NMJKs anlæg i Næstved, og der har overhovedet ikke været nogen problemer med afsporinger. Selv skarpe kurver er klaret uden problemer, både med trækkende og skubben- de lokomotiv.

Det er lykkedes HobbyTrade at lave et velfungerende strømoftag på vognene, og der er meget få strømudfald, der giver blinkende

lys. Desværre er alle vogne i AC-udgaven monteret med en slæbesko, og det giver problemer med at lokomotivet ikke kan trække eller skubbe stammen uden at køre varm med fare for at motor eller de- koder brænder sammen. I DC som jeg selv kører, har jeg ikke oplevet samme problemer. Selv på en stigning kan lokomotivet sætte i gang med vognene, dette til trods for, at lokomotivet faktisk ikke er helt ungt mere, men dog af 2. generation fra HobbyTrade. Jeg har også testet køreegenskaberne med den faste sammenkobling, og der er de også helt i top. Jeg foretrækker dog kob- lingen, da det bliver lettere at hånd- tere vognene, således at de er til at skille ad uden vold som jeg føler, at man bruger, når man skiller den faste sammenkobling ad.

Konklusion

HobbyTrades dobbeltdækkervogne har virkelig været værd at vente på. Selvfølgelig er der som tidligere nævnte nogle småfejl, men det er absolut acceptabelt. Det er flotte og det ser imponerende ud, når ME lo-

komotivet kommer med 4 dobbelt- dækkervogne på slæb. Selvfølgelig er vognene ikke billige, men det er kvaliteten absolut heller ikke, og jeg vil påstå at de er pengene værd. Jeg håber virkelig, at de bliver en succes for HobbyTrade, så man får mod til at komme men flere geniale ting til modeljernbanen.

Flemming Møss

I næste nummer beskriver Flemming Møss, hvordan man programmerer de enkelte CV-værdier i dekoderen.

Dobbelt- dækkervogne

På disse to sider har Flemming Møss anmeldt sættet med fire vogne, men Hobby Trade har udsendt vognene i flere varianter. Det komplette pro- gram er som følger (DC-udgaver):

63 001, sæt med fire vogne

DSB litra ABs 7904, 1./2.kl. styre- vogn

DSB litra Bk 7804, 2.kl. mellemvogn med kiosk

DSB litra B 7704, 2.kl. mellemvogn

DSB litra B 7737, 2.kl. mellemvogn

63 002, sæt med to vogne

DSB litra B 7725, 2.kl. mellemvogn

DSB litra B 7705, 2.kl. mellemvogn

63 003, enkeltvogn

DSB litra ABs 7909, 1./2. kl. styre- vogn

63 004, enkeltvogn

DSB litra Bk 7802, 2.kl. mellemvogn med kiosk

63 005, enkeltvogn

DSB litra B 7715, 2.kl. mellemvogn

De samme vogne og sæt fås med hjul til AC; disse har katalognum- rene 73 xxx. Bemærk, at flere af de ovennævnte allerede er udsolgt fra Hobby Trade.



LØST



PIKO
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE HO

Beholdervogn for flydende gas Kosangas

DSB litra ZE 504 032
Katalog-nr. 54 525;
epoke IIb (fra 1959)

I april udsendte PIKO en model af en beholdervogn til transport af flydende gas.


Modellen er i den senere orange-gule farve med Kosangas i mørkeblå. Umiddelbart stemmer modellen godt overens med forbilledet, når det gælder dimensioner, og den har flere korrekte detaljer, bl.a. de rigtige bogier og soltag. Domen er desværre udeladt på

toppen af beholderen, mens dommen i enden af beholderen - helt korrekt - er medtaget.

Desværre er Kosangas-påtrykket på beholderen ikke helt korrekt, idet K'et ikke gik op over soltaget, men skriftsnittet og farven passer fint.

Endvidere mangler modellen hjemstedstavlen i højre vognside. Påtrykkene på den anden tavle

passer fint med forbilledet. Den manglende tavle kan man selv fremstille, bl.a. med en plastplade og kopier af tavlepåskrifter, der blev bragt i LOKOMOTIVET nr. 46.

SET

HØRT

hobby trade DSB MZ 1401

Rød/sort, epoke IVA

I maj-juni udsendte Hobby Trade atter en model af en moderne dieselmaskine tilhørende DSB. Det var MZ 1401 i prototypebemaling, i hvilken forbilledet blev omlakeret fra vinrød til rød/sort i 1971. Den var i drift med dette udseende til starten af 1980'erne, hvor den fik DSB-logo i størrelse som de øvrige maskiner.

Grundmodellen er den samme som til MZ 1401 i vinrød, d.v.s. uden ekstra pukkel på taget ved udstødningen, frontskørte og runde puffer.

Modellen efterligner sit forbillede godt med det store DSB-lo-

go på fronterne, og detaljemæssigt er modellen i top. Men den svage markering af stålkanten, der på forbilledet isolerer førerhuset fra vognkassen (for at undgå rystelser i førerrummet) er desværre ikke markeret.

Dimensionerne er korrekte, hvilket også gælder størrelsen (højden) på førerrummets vin-

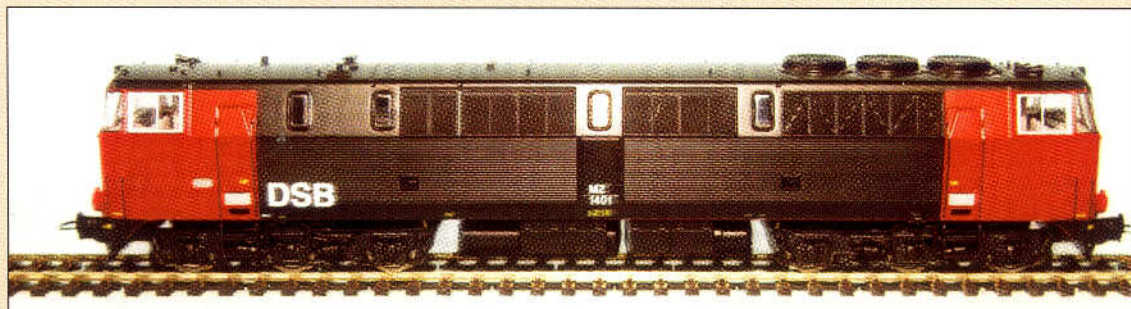


duer. Mens de var for smalle på ROCOs model, der blev udgivet for nogle år siden, så er Hobby Trades helt rigtige. De smalle røde kanter om førerhusets vinduer er - også helt korrekt - gengivet meget smalle, og stålrammerne omkring samme er smukt gengivet med diskrete nitter.

Driftmæssigt er Hobby Trades model helt i top med fine trækkeegenskaber og sikker drift, men man bruger desværre stadig de blå lysdioder til lysgivning.

For modeller med lyd gælder det, at denne fungerer og lyder som på de hidtil udsendte modeller af MZ serie I og II, hvilket er positivt ment.

I et kommende nummer ser vi nærmere på MZ i model fra Hobby Trade og Roco.





Danske gods- vogne

Skala 1:87; epoke IIIb

Som omtalt på side 44 har PIKO sendt en model af beholdervogn fra Kosangas i handelen, og der følger i eftersommeren endnu to DSB-modeller.

Det er som sædvanlig grundmodeller i PIKOs program, der må stå for fordanskningen, d.v.s. at man ikke har fremstillet specielle værktøjer til modellerne.

De to modeller er

- 54 547 DSB kødvogn litra IKS 24 901, epoke IIb/IIIa
- 54 923 DSB syrekrukkevogn litra ZS 508 060, epoke IIIb

Kødvognen bliver en hvidmalet litra IKS med bremsehus. Der var kun to vogne af denne type i drift

træliter, fletnerrotorer m.v. De fik atter litra IKS med samme numre.

Modellerne er udseendemæssigt som forbilledet indtil 1952, men mangler dog taglemme for ispåfyldning og wendlerventilatorer. Disse dele skulle man dog selv kunne montere uden besvær. Brædder i dørene skal være lodrette i stedet for vandrette, men det kan næppe svare sig at ændre.

Påskrifter er de autentiske fra DSB med krone, og KØDVOGN i rød, hvilket fremgår af hosstående foto af 24 901 taget i 1947.

Vi har ikke undersøgt, om det er muligt at fjerne bremsehuset, men er det tilfældet, så kan modellerne bruges på et anlæg, der kører DSB 1952-1959.

Modellen af IKS udkommer i 3. kvartal.

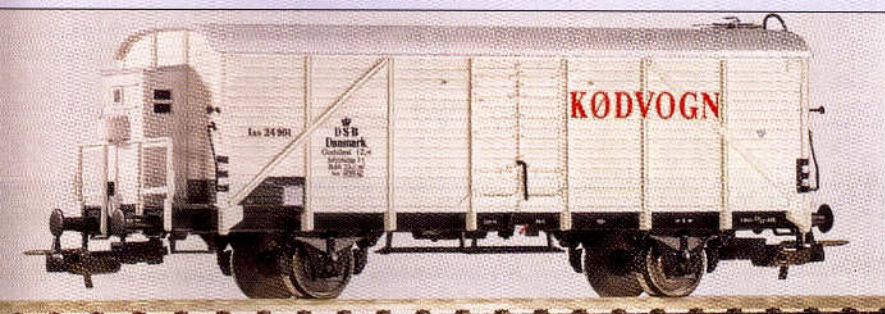
Sluttelig vil PIKO fremstille en syrekrukkevogn fra DS&SF ZS 508 060. Den er lastet med tolv lerkrucker som forbilledet, og ligner det generelt godt. Men vognkassen skal fx have tre felter med krydsforstærkning i stedet for to som på modellen, hvilket næppe kan svare sig at ændre. Længden over puffer er lidt for lang på modellen. Aksegaflernes udseende er OK.

Påskrifter er acceptable, da disse varierede gennem tiden. Modellens påskrifter er generelt til epoke III.

Bremsehuset er korrekt for en epoke II-vogn, men man skal fjerne stigen ved siden af det. Køres epoke III (fra 1954) bør bremsehuset også fjernes.

Modellen udkommer i 3. kvartal 2008.

Man kan læse mere om ZS-forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 91.



hos DSB. De blev oprindeligt købt i Holland, hvortil de blev leveret af Wismar i 1926-27 som type Gkn Berlin. De blev købt af DSB i 1940, hvor de fik litra IKS nr. 4901-4902; i 1946 fik de nye numre IKS nr. 24 901-902.

Modellen er meget præcis i sin gengivelse med vandret bræddebeklædning, skrånstivere, bremsehus i gavlen, wienerstige m.v. Bremsehuset blev i øvrigt fjernet på forbilledet i oktober 1948 på IKS 24 902, mens 24 901 først fik det fjernet i 1952. Ved denne lejlighed blev begge vogne omlitreret til IKU. I 1959 blev vognene radikalt ombygget, og fik helt nye vognkasser med lodrette



**LESET
HØRT**

Roco

... endnu en MY

Katalog-nr. 62 853

MY 1114 i vinrød; epoke III

Skala 1:87



Vi havde forventet at ROCOs MY med nummeret 1114 skulle udkomme i efteråret 2008. Det har man i hvert fald skrevet i nyhedsbrochurer. Men pludselig dukkede den op i maj, både til DC og AC med og uden lyd.

Grundmodellen er den samme som blev brugt til den rød/sorte MY 1124, der udkom i 2004. Modellen til MY 1114 er dog let omarbejdet, så den passer til sin epoke, bl.a. med fire markeringer af sandkasser (i stedet for to som den rød/sorte havde).

Alle detaljer er formonteret, d.v.s. håndbøjler (i metal) og vinduesviskere, så man ikke skal bakse med at sætte disse dele fast.

MY 1114 leveres i en vinrød, der helt matcher forbilledet, og det samme gælder også det lysegrå tag; det burde måske have været lidt mørkere, men det kan diskuteres. Den hvide stribe kan synes for hvid, men det må blive en smagssag. Den kan efter vor mening accepteres.

En fejl er dog udformningen af vingehjulet. Det er alt for bredt og højt, og rager længe-

re op på 'snuden' end hos forbilledet, hvilket skæmmer modellen lidt. MY 1116, der blev udgivet for år tilbage havde modsatte problem, idet vingerne lå for tæt på den hvide stribe. Så vi må håbe, at det næste gang bliver helt korrekt.

En flot detalje er den gule litrering med skygge og kongekrone i flere farver, der bare står perfekt. Bedre kan det næppe gøres.

Et ømt punkt for alle producenter af MY-modeller er, at man hele tiden glemmer togfløjten på førerhuset; den var karakteri-

stisk for MY...og det gælder også MY 1114. Så den må vi desværre undvære - igen.

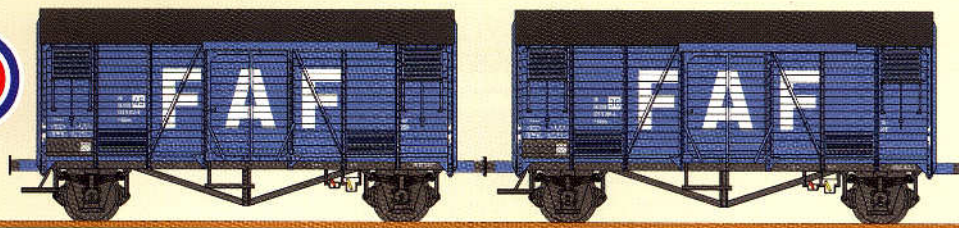
Men ellers er alt som det skal være for en ROCO-model med masser detaljer, fx omkring bogier. Men man har glemt DSB/SKF-logoet på akselkasserne.

Driften: Modellen er afprøvet på NMJKs anlæg i både store og små kurver samt på skrappe stigninger. Den trækker med lethed vogne op ad en moderat stigning, og kørslen gennem svære sporskifter er uproblematisk. Det gælder også lyden, der tilsyneladende er mere stabil end de første udgaver. Køres med jævn fart gennem et skifte, så holdes lyden. Derimod tabes lyden, hvis der køres ultralangsomt, og det gør man næppe i praksis. Men hvornår går det op for ROCO, at de danske MY ikke havde hornlyd? MY har altid haft en fløjtelyd magen til damplokomotiverne. Men ellers en flot model...



SET

HØRT



Flere lukkede godsvogne

I efteråret udkommer endnu en serie af HELJANs lukkede vogne baseret på DSBs vogne litra HD og IA.

Serierne er efterhånden blevet så populære, at de udsælges i løbet af meget kort tid. Det skyldes, at hver vogn kun fremstilles i et oplag på 250-300 eksemplarer.

De nye vogne kommer til at omfatte ni forskellige, der er brunmalede litra Gkms, hvidmalede litra IAL og fiskevogne litra ZF foruden to blåmalede Gkms fra foderstoffirmaet FAF.

Som nævnt flere gange i tidligere numre af LOKOMOTIVET er disse vogne meget detaljerede i udførelsen, ikke mindst fordi, de har højtstående bremseplatforme og håndbøjler i filigran ætset metal, fin

gengivelse af bremseomstillere, akselgafler, flotte påtryk o.s.v.

Vognene leveres i forbillig lakering og påskrifter, hvor hver type er individuelt udformet, bl.a. med eller uden jalousier i gavle, med el-

ler uden bremseplatform o.s.v., alt efter hvilken vogntype, det handler om.

De nye vogne kommer til at omfatte følgende:

Kat.nr.	Litra og nummer	Bemaling	Epoke
4249	Gkms 20 86 139 9 870-2	Brun/ex HD	IIIc/IVa
4253	IAK 21 116	Hvid KØDVOGN	IIIb
4258	Gkms 20 86 139 9 138-8	Brun/ex IAR	IIIc/IVa
4262	Gkms 20 86 139 9 613-0	Blå FAF	IVa
4263	Gkms 20 86 139 9 300-4	Blå FAF	IVa
4271	IA 19 528	Hvid	IIIb
4272	ZF 500 161	Hvid SØE*)	IIIb
4273	ZF 500 073	Hvid DAØ**)	IIIb
4274	IAL 19530	Hvid æggevogn	IIIb

*) Skandia Ørred Eksport
**) Dansk Andels Ørredexport

Små Q-vogne fra Nordfynske Jernbane

Skala 1:87; epoke II/III

I maj udsendte Hobby Trade endnu en serie af små lukkede Q-vogne, denne gang fra NFJ (Nordfynske Jernbaner), der ligesom Q-vogne fra Slangerupbanen (KSB) og Kalvehavebanen (KB) var grønmalede. KSBs vogne var dog mørkegrønne ligesom vogne fra KB, mens vogne fra NFJ var lysegrønne. I NFJs egne optegnelser er farven beskrevet som Reseda-grøn.

Det er naturligvis Hobby Trades grundmodeller, der er genbenyttet, blot i ny lakering og med nye påskrifter.

Den grønne kulør er ramt rigtig godt, og lakerin-

gen er som sædvanlig i flot halvmat, mens påskrifterne er hvide, og korrekt i placering og skriftsnit.

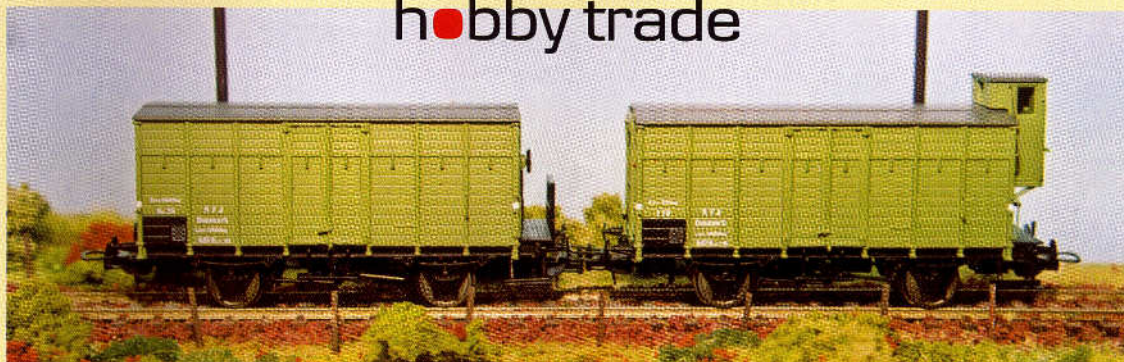
Der fås følgende tre modeller:

- Kat.-nr. 31 030: NFJ F 28 m/bremsehus
- " 31 031: NFJ QD 33 m/håndbremse
- " 31 032: NFJ QD 29 m/rangerskruebremse

Hvad mon de næste Q-vogne bliver? Vi mangler jo stadig mange privatbaners Q-vogne.

I øvrigt har DWA-Hobby tidligere også udgivet et par åbne godsvogne af PE-typen til NFJ i næsten samme grønne farve.

hobby trade



Stort udvalg i dansk modeljernbane

Kystbanen

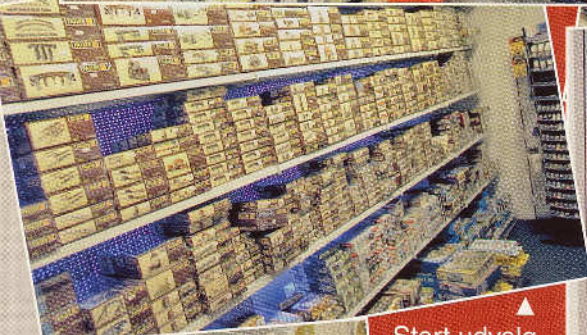


Märklin Shop ▼

ROCO Galerie ▲

Fleischmann Shop ▲

Landskabsmaterialer ▼ fra NOCH og HEKI



Stort udvalg i byggesæt ▲



▲ Jernbanelitteratur, DVD og antikvariat

LGB havebane og Scalatrix racerbaner

▶ Baggangen set fra Märklin Shop



▶ Viessmann signaler og lamper



▶ Baggangen 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. Tlf. +45 39 61 20 31
Hjemmeside: www.kystbanen.dk . E-mail: post@kystbanen.dk
Åbningstider: Tirsdag-fredag 12,00-18,00, lørdag 10,00-14,00 (mandag lukket)