

www.banen.dk

banen

on-line

hele Danmarks modeljernbaneblad

opdatering **129**



DET RØDE LYN





DET

Et 5-vognssæt af DSBs MA-lyntog er kommet i handelen som HO-model fra Roco. Det er ti år siden, Roco første gang fremstillede et dansk 4-vognssæt og dobbelt så længe siden, at firmaet første gang fremstillede den tyske version af toget, VT 11.5, TEE (Trans Europe Express). Det er derfor en gennemprøvet version af modellen, der nu sendes til forbrugerne i hhv. jævn- og vekselstrøm med lyd og desuden som digital -



ROCO

Af V. Hribar

ROCO har nu udsendt en model af Ma-lyntog, der vil huskes som et af de mest komfortable tog, som har kørt i Danmark.



Motorvognen måler 230 mm og vejer 495 gram.





RØDE LYN



FOTOS: DANMARKS JERNBANEMUSEUM

Jernbanemuseets MA 460 er driftsklar og er jævnligt ude at køre.

naturligvis. I forhold til den oprindelige tyske TEE er danske MA-lyntog lavet en del om. Motorvognene har fået en dansk 'snude', det samme gælder styrevognen og spisevognen, som i den nye, røde ver-

sion 'optræder' som kioskvogn (BMk). Det, som ikke er ændret i forhold til den oprindelige model, er nitterne. Det er ikke sket til glæde for mulige 'nittedællere', men udelukkende fordi det ellers



MODELFOTOS:
VIDO HRIBAR

*Motorvogn
MA 469
med AM
507 per-
sonvogn.*



MA 460 på Københavns Hovedbanegård
 FOTO: WIKIPEDIA

*Kioskvogn MbK
 533, tidligere
 MR 533 (restau-
 rant)*

*Vognenes læng-
 de 21 cm og
 vægt 110 gram*



*Den samme
 MBk 533, blot
 fotograferet
 fra den mod-
 satte side*

*Nedenfor:
 BM 523 2.kl.
 personvogn.*

ville være nød-
 vendigt med
 en ændring af
 støbeformen,
 hvis nitterne
 skulle fjernes.
 At beholde nit-
 terne var altså
 et nødvendigt
 kompromis, og
 det kan man
 leve med, når
 alt det andet er
 i orden.

Vi har foto-
 graferet model-
 len som den



Styrevogn MS 486



FOTOS: DANMARKS JERNBANEMUSEUM

Motorvogn MA 469 og styrevogn BS 486 med Scharfenberg-kobling-dummy.



'Sølvpilen' er et af de mest komfortable tog, som har kørt i Danmark - Her Jernbanemuseets MA 460.

fremtræder, når den er taget op af den solide med sort skumgummi forede papæske. Derfor har vi ikke monteret diverse håndbøjler, som er vedlagt til selvmontering.

op af sit leje, anbringer stangen, idet man sammenkobler to vogne, hvorefter man sætter bogien tilbage på plads. Det er såre enkelt især i forhold til den omstændelige oprindelige TEE-løsning.



Man fjerner bogien, sætter koblingsstangen på og stikker bogien på plads igen. Så enkelt er det...

SIMPEL SAMMENKOBLING

Det, som man ellers bør lægge mærke til, er sammenkoblingen af togstammen. Den sker mekanisk ved hjælp af vedlagte 'stangkoblinger'. Man trækker bogien

Til venstre: Håndbøjler, de skal monteres. Til højre: Stænger nemt at anbringe som koblinger.



*Vulsterne følger
sporets krumning.*



Da der ved MA-lyntog som regel er tale om sluttede togstammer á firevogns 'halvtog', er det en udmærket løsning. Efter sammenkobling af vognene slutter vulsterne tæt, og de forbliver tætte uanset om togstammen holder på en lige strækning eller i en kurve. Vulsterne kan vippe til begge sider og følger således vognens bevægelser, idet kontaktfladerne forbliver samlede. Trist at Roco ikke fulgte samme opskrift, da de genudsendte VT 12.5. Togsættet med de fem enheder er ikke umiddelbart beregnet til sammenkobling med et andet halvtogsæt, men det kan godt lade sig gøre, idet Scharfenberg-koblingen på BS-vognen sidder i en NEM-koblings-skakt og kan udskiftes med en normkobling. Hvis to togsæt skulle kobles sammen, ville toget være over to meter langt, og det vil næppe være noget, der var særligt egnet til kørsel andre steder end på et stort klubanlæg.

ET GENIALT KONCEPT

Rocos seneste MA-togsæt består som sagt af motorvogn ltr. MA 469 og fire vogne. Det er ltr. AM 507, BMk 533 (kiosk), BM 523 og BS 486 (styrevogn). Et normalt ottevognstog (eller to halve tog) var oprangeret med MA-AM-BR-BS + BS-BM-AM-MA.

Det geniale ved den danske version af toget var, at det kunne deles midtpå, således at det ved ankomst til Jylland kunne deles i to, hvorefter de halve tog hver kunne fortsætte til deres respektive bestemmelsessted.

Desuden passede togets længde til

Storebæltsfærgerne, idet de også kunne deles ved ombordkørsel og samles efter ilandkørsel.

Den opmærksomme læser vil sikkert spørge, hvorfor har Roco udsendt et 5-vognssæt, når man normalt har satsset på 4-vognssæt - var det for at sælge flere vogne? Nej, men fordi DSB med en ekstra vogn havde mulighed for at øge antallet af vogne til fem.



*Alt er tilladt - også en sølvfarvet
Bmk-vogn i 5-vogns togsæt. Vi
anbefaler 'banebøgers' »Fra Lyntog
til Intercity« af John Poulsen*



Vognene slutter tæt også i kurverne takket være de snedig konstruerede 'vulster'.

TI KOMPLETTE HALVTOG

DSB har i alt indkøbt 11 motorvogne (MA), 11 mellemvogne til første klasse (AM), seks mellemvogne kobineret anden klasse og restaurant (BR), senere kiosk (BMk), men kun ti styrevogne (BS), så der var enheder i reserve, men der var kun 10 komplette halvtog, forklarer museumsinspektør Jørgen Larsen, Danmarks Jernbanemuseum i Odense.

Togene var normalt formeret MA-AM-BMk-BS + BS-BM-AM-MA. Der kunne være andre kombinationer, og det ene tog kunne forstærkes med en ekstra vogn, hvis der var behov for det. På de store jernbanefærger kunne der godt være fem vogne...

MA-lyntoget er fremstillet og leveret i årene 1963-66. Motorvogne med 12 cylindrede Maybach dieselmotorer med turbolader (1100 hk plus hjælpemotor) er fremstillet hos MAN (Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg) i Nürnberg, mens personvogne kommer fra LHB (Linke, Hoffmann & Busch) i Salzgitter, mens

spisevogne blev bygget hos WGM (Wegmann & Co.) i Kassel.

Togene var oprindeligt røde, men blev i 1984 malet sølvfarvede og derfor i folkemunde kaldt for 'Sølvpilen' eller 'Staniolekspressen'. De nåede at køre indtil 1990, hvor de blev udrangeret - motorvognene endte på Centralværkstedet i København, mens togstammerne blev slæbt til de mange ledige spor på Rødby Færge station, hvor de forgæves ventede på en køber.

Hvad skete der med de vogne, som var forbilledet for Rocos togsæt?

Motorvognen MA 469, der var fra 1966, blev udrangeret den 5. 2. 1990, trukket den 2. 8. 1992 til Gedser og foræret til Polens første privatbane LKR (Lubuska Kolej Regionalna) sammen med resten af de ni halvtog.

SAMMENSTØD PÅ FYN

AM 507 fra 1965 blev totalskadet i 1967 og udrangeret. Det skete, da to MA-lyntog stødte sammen mellem Odense og



FOTO: JAN LUNDSTRØM

Marslev, hvor 11 personer blev dræbt og over 80 kvæstet. Sammenstødet skete efter, at 'Sydvestjyden' (MA 464-AM 501-BR 533-BS481 + BS485-BM 523-AM503-Ma 489) fik maskinskade og holdt på strækningen vest for Odense. Det efterfølgende lyntog, 'Nordjyden' (Ma 465-AM 507-BR 530-BS 489 + BS 483-BM 522-AM 504-MA 460) ramte det holdende tog med 80 km/t med katastrofale følger. Ulykken skete på grund af en misforståelse mellem FC (fjernstyringscentraen) og 'Nordjydens' lokomotivfører.

BMk 533 fra 1963 blev bygget om på CV i København i 1977 og udrangeret i 1992. Også BM 523 sammen med BS 486, der begge var fra 1966, led samme skæbne, idet også de blev foræret til LRK i Polen i 1992 og ophugget i 1995.

DET POLSKE 'EVENTYR'

Lyntogenes polske eventyr varede kun kort. Det, som var tænkt som en folkegave til nabolandet i øst, der genvandt sit frihed ved østblokkens sammenbrud, endte som et fiasko. Forudsætningerne for succes manglede fra begyndelsen, for det private polske selskab havde de fleste odds imod sig. Nok var lyntogene gamle og krævede vedligeholdelse, men de polske statsbaner, PKP, gjorde også alt for at modarbejde det uerfarne LKR (Lubuska Kolej Regionalna), som de beskyldte for at stjæle deres kunder. PKP truede endda personalet for ikke at arbejde for LKR. 'Staniolcigaren', som polakkerne kaldte MA-togene, kørte fra 23. maj 1993 til 1. februar 1994, da selskabet gik konkurs.

Heldigvis har man bevaret et halvtog på Danmarks Jernbanemuseum. Det er 'Sølvpilen' med MA 460 og tre mellemvogne, som er i driftklar stand. Det kan jævnlig opleves på Fyn - sidst kunne man køre med det mellem Odense og Tommerup i påsken. 🚂



Nitter fra den tyske udgave blev bevaret. Ellers var det nødvendigt at ændre støbeformen.

I 'Jernbanen' nr. 7/2003 står der mere at læse om MA-lyntog og det polske eventyr. Vil du se spredte videoklip fra MA-kørsel i både Danmark og Polen kan det gøres via et link på www.banen.dk, hvor der er en polsk TV-udsendelse om LKR og lyntogene. Desværre kun med polsk tekst.



NYT FRA HELJAN



Lollandsbanens B 78 i det flotte 1980'er design som Heljan-model i skala 1:87. Vognen har været hos LJ i få år inden den gik tilbage til DSB.



MODEL FOTOS: VIDO HRIBAR

Heljan har igen overrasket - denne gang ved at udsende en privatbane personvogn samt DSB litra Bhj personvogn

Danske privatbanegodsvogne er ikke længere et særsyn på et mj-anlæg. Det er til gengæld personvogne bortset fra HFHJs, der er udsendt et par gange før. Nu er turen kommet til Lollandsbanen, idet Heljan har udsendt LJ litra B 78 - en 2. classes personvogn fremstillet hos Scandia i Randers i 1939 som DSB litra Cb 301. Før den endte hos LJ, blev den i

1969 omlitret til Bhj. Hos Lollandsbanen blev den malet om i flot rød farve med en hvid stribe under vinduerne samt navnet Lollandsbanen på siden, så ingen kunne være i tvivl om, hvor toget kom



Læg mærke til de mange flotte påskrifter.



DSB 50 8629-24 305-8 i Struer - den vinrøde farve udsat for vind og vejr er noget falmet.



DSB litra Bjh med masser af detaljer - alle smådele sidder fast

fra. Til trods for anskaffelsen af Y-tog i 1965 måtte man stadig køre med lokomotivtrukne persontog. Den anden vogn, man også købte ved samme lejlighed, var magen til, blot med et andet nummer - Bhj 306 ligeledes omlitreret i 1969 fra litra Cb. De to stålvogne kom ud at køre som B 78 og B 79. Det var dog kun kort tid, de to vogne fik på Lolland-Falster, fordi B 78 allerede i 1986 gik tilbage til DSB, idet den blev overdraget til Danmarks Jernbanemuseum, hvor den forhåbentlig får et langt liv som Cb 1101.

Det er nogle flotte modeller, Heljan har fremstillet, og selvom DSB Bjh tilyne-



Vognene er udstyret med standard A-koblinger, der kan skiftes ud med kortkoblinger efter eget valg.

ladende ikke har kørt i samme tog hos LJ B 78, så klæder den lyse LJ 80'er røde og DSB vinrøde hinanden på modelbanen. Den vinrøde DSB Bjh 50 86 29-24 304-1 findes ikke længere i det virkelige liv - den blev udrangeret allerede i 1983. Sådan forgår alverdens herlighed, men tilbage på modelanlægget står altså to flotte Heljan-modeller.

I forhold til de moderne personvogne har vognene i epoke III nogle mere håndterlige dimensioner med en længde over pufferne på 250 mm (21,72 m i virkeligheden) og bogier med akselafstand på 3 m eller 35 mm i H0. Med sin vægt på 135 gram - 34,3 ton i virkeligheden - ligger de godt i sporet. Det, som kan glæde en

udtjente Ms-lyntog og i nyere tid en IC3 for de morgenduelige rejsende, kan man i dag komme direkte til København H med den driftige 'Bus Madsen', som kører til hovedstaden flere gange om ugen. Fremskridt? Det er ofte midre omstændeligt og direkte med Madsen, og der er stadigvæk personlig betjening, også når du skal købe din billet!

Der er ingen godstrafik og har længe ikke været det på Nakskov station. Godtnok holder der en Mx'er på et sidespor, men den venter nok mest på næste års sne, for NoHab'en er god at have til at holde skinnerne ryddet, når de lette IC2-tog ikke kan klare snedriverne.

Den tilbageværende industri har fra-



Kortkoblinger kan monteres i stedet for de klassiske A-koblinger, som er monteret fra fabrikken.

modelentusiast mest, er, at alle smådele, der ofte skal sættes på, når vognen tages op af æsken, i Heljans tilfælde *ikke* skal limes på - de sidder godt fast allerede fra fabrikken.

Som det fremgår af vores billeder, er påskrifterne mange og trykt rent og tydeligt. Koblingerne er de klassiske A-koblinger, og de kan skiftes ud med kortkoblinger. De to personvogne er med sidegang og ni kupéer, hvor der er plads til 72 rejsende...og der er toilet i hver ende.

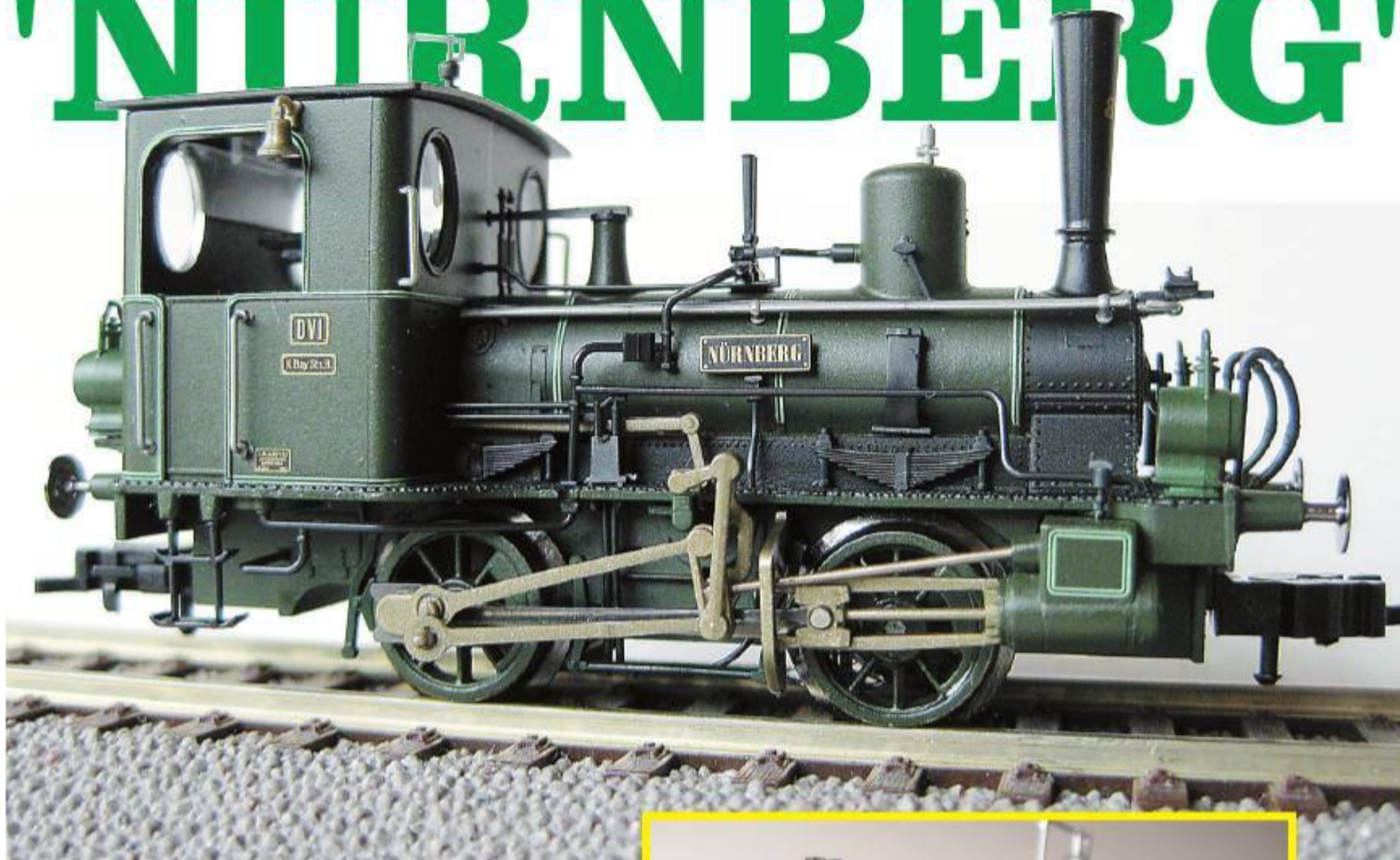
I dag står der ikke længere Lollandsbanen på IC2-sættene, der kører Nakskov-Nykøbing F. Nu hedder det Regionstog, og de har også internet-forbindelse! Hvor man i 'gamle dage' havde direkteforbindelse til København med de

valgt jernbanen, og sukkeret køres herfra i store lastbiler. Jernbanesporet til sukkerfabrikken hører op lige ved fabriksporten, og forbindelsen til havnen er pillet op.

Sporene på selve havnen blev der for en stor dels vedkommende lagt asfalt på, da Dronningen besøgte byen for nogle år siden. Asfalteringen forklarede man med, at damerne ikke så gerne skulle knække deres høje hæle, når de kom på havnen for at tage imod Regentparret. Der er mange gode undskyldninger - her var så en af de mere morsomme fra byen, som engang var Lollands hovedstad. Det er den ikke længere, for rådhuset ligger nu i Maribo.

VIDO HRIBAR

'NÜRNBERG'

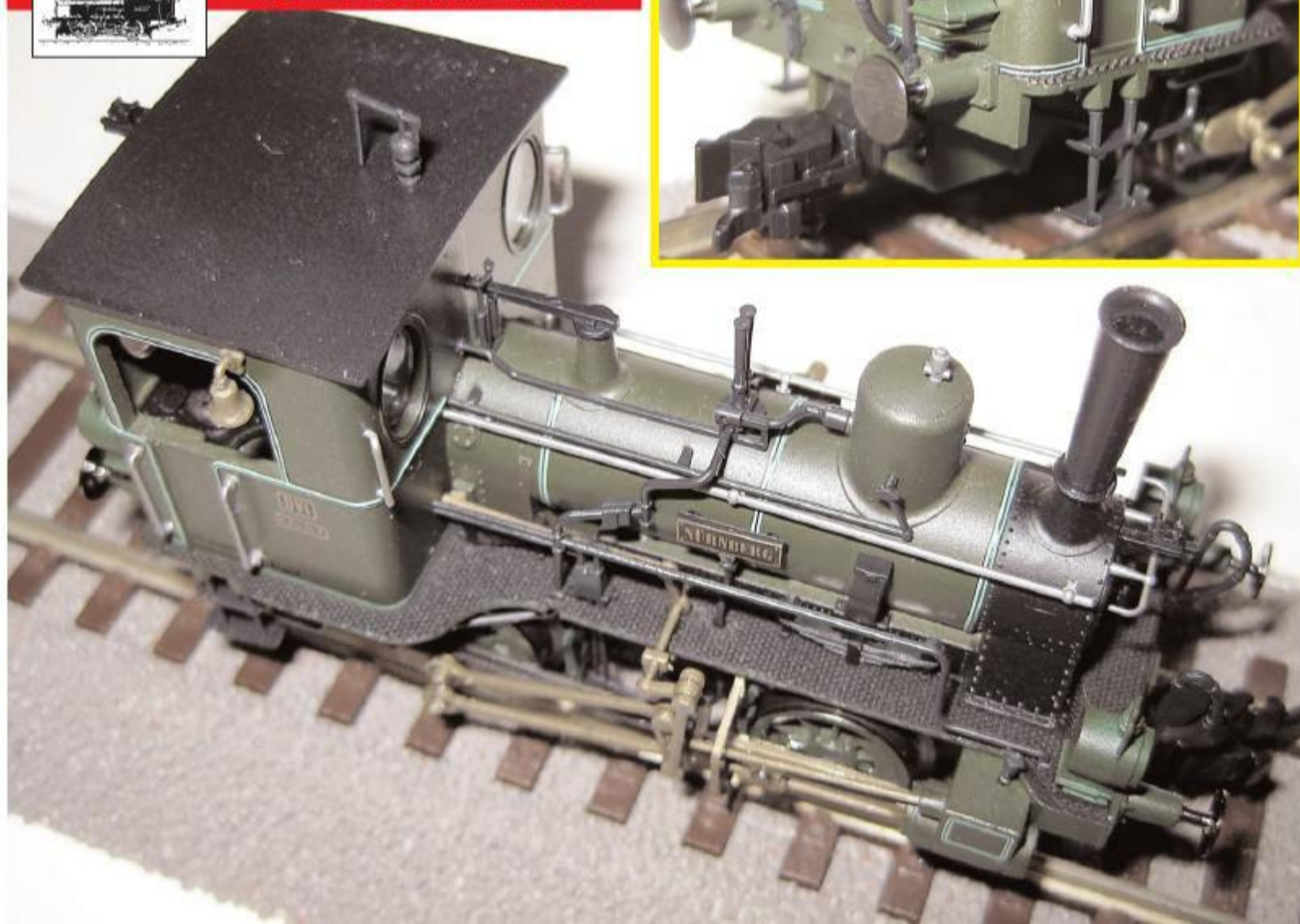


D VI

Fleischmanns nyhed, 'Sorte Anna's arvtager, grønnes i al sin pragt som bayersk epo. I lokomotiv D VI.



FLEISCHMANN





Kongelig bayerske statsbaners (Kgs. B. Sts. B.) damplokomotiv 'Nürnberg' type D VI fra epoke 1, er kommet som model i HO (1:87) fra Fleischmann. Det tokoblede lokomotiv, som er en 'arvtager' efter den let overdimensionerede legetøjsmodel 'Sorte Anna' er på en måde en flot opdatering, som nok vil finde vej til mange (ikke bare tyske) anlæg, ikke mindst som museumslokomotiv 'Nürnberg', som i dag opbevares på jernbanemuseet i Neustadt (Weinstrasse). Oprindeligt blev lokomotivet annonceret som 'Berg', men dukkede i første omgang op som et museumslokomotiv 'Nürnberg'. Det har sikkert en eller anden logisk (produktionsmæssig) forklaring, vi ikke kender.

MAFEI OG KRAUSS BYGGEDE

Epoke 1 type D VI er i årene 1880 til 1883 fremstillet hos Mafei i 30 eksemplarer, og yderligere 23 andre er bygget hos Krauss i de næste 10 år indtil 1894. Det er første gang, fodpladen og Hardy-luftbremsen blev anvendt på bayerske lokomotiver. Nogle maskiner - som vores model - havde en dør i førerhusets bagvæg, ligesom sandkasser blev placeret under fodpladen mellem de to aksler. På de første 44 lokomotiver var der ingen udvendige kulkasser eller vandtanke - kullene havde man i



førerhuset og vandet i en beholder anbragt indenfor lokomotivets bundramme. De sidstbyggede ni lokomotiver fik imidlertid en kulkasse og vandtank på de respektive sider af kedlen. Dermed blev vandmængden, som det kunne optage, øget fra 1,8 m³ til 2,3 m³ og kulbeholdningen fra 0,5 ton til

Museumslokomotivet 'Berg' kan ses på jernbanemuseet i Neustadt (Weinstrasse)

0,8 ton. Lokomotivtypen - i alt 26 maskiner - blev i 1925 overtaget af DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) som litra 98.75. Af de 26 lokomotiver var de fem med kulkasse og vandtank i siden. I de kommende år blev de dels skrottet og dels solgt som fabrikslokomotiver. Således

endte nr. 83 'Berg' (DRG 98 7508) på en tørvefabrik i Raubing, Oberbayern, hvor det først i 1964 blev taget ud af drift. Ind i mellem blev det også brugt ved diverse filmoptagelser. I 1966 blev det erhvervet af DGEg (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte / Tysklands jernbanehistoriske selskab) og kan i dag ses på DGEg-jernbanemuseum i Neustadt (Weinstrasse).

Samtidig med, at Fleischmann udsendte den bayerske supermodel, udsendte de også en hobbyudgave af modellen, som der-



med sit sparsomme gangtøj og mangel på diverse påsatte smådele 'slægter' på fabrikkens 'Sorte Anna', der kom for snart mange år siden, på. Til forskel fra supermodellen er her vandtank og kulkasse med, idet modellen er forklædt som Deutsche Reichsbahn 98 7524. Det er den billige legetøjsversion, som vi håber senere kommer i en mere detaljeret version.

Vores bayerske model måler 79 mm over pufferne og vejer 95 gram. Lokomotivet er udstyret med motor, som ikke kræver særlig vedligeholdelse og heller ikke udskift-

FLYDEBRO-LO

I jernbanens barndom var det ikke altid lige nemt, når floder skulle passeres - I 1867 vandt tyskerne guldmedalje for deres flydebro over Rhinen

Disse små lokomotiver som det bayerske D VI blev i 1920'erne brugt som såkaldte 'flydebro-lokomotiver' ved Speyer og Maximiliansau, hvor togene skulle føres over Rhinen, som allerede da

havde betragtelig skibstrafik. Den første bro på stedet blev anlagt i 1840 og var åbnet for landevejstrafik. Den bestod af 34 skibskrog, hvorpå der blev monteret en vejbane. Den var 276 meter lang og kunne bære op til fire ton. Når skibe skulle passere, fjernede man blot bestemte broafsnit.

Noget mere kompliceret var da man i 1862 anlagde Maxaubahn mellem Karlsruhe og Maxau, som skulle forbindes med en ny gren af Pfalziske Maximiliansbahn Winden-Wörth-Maximiliansau, hvorved det blev nødvendigt at

krydse floden.

Man byggede videre på den eksisterende løsning, idet man for første gang i Europa ville anlægge en flydende kombineret vej og jernbanebro. Det var brobyggernes og jernkonstruktionernes århundrede, så den tekniske løsning vandt guldmedalje på verdensudsillingen i Paris i 1867. Det var et stykke pionérarbejde på samme måde som Eifeltårnet, der blev bygget i samme periode. Flydebroen blev indviet i 1865 og erstattede den oprindelige flydebro fra 1840.

Den nye bro var 363



Hobbyudgaven af Fleischmanns model af DRG 98 7524 - nedenfor Fleischmanns 'Sorte Anna', der ofte blev ombygget til DSB litra Hs

er noget at råbe hurra for - f.eks. 'Den 16-polet stik på dekoderen med hensyn til kodningen ben stak ud i grænsefladen'. Det giver ingen mening! Så hellere det tyske: *Den 16-poligen Stecker des Decoders unter Beachtung des Kodierungspins in die Schnittstelle stecken.* Eller på engelsk: *Plug into the interface the 16 pin connector of the decoder with respect to the coding pins.* Det er i hvert fald til at forstå frem for det 'google-danske', som er helt hen i vejret!

Modellen skifter lyset - hvidtlysende dioder! - med kørselsretningen. Der er igen friktionsringe på hjulene, men ikke desto mindre kan modellen trække 20 aksler på vandret spor.

ning af kulbørster. Derfor er der heller ingen grund til at skille modellen ad - med mindre man skal installere Rocos decoder (NEM PluX16).

Desværre har man i vejledningen googlet sig til en dansk oversættelse, som ikke

På www.banen.dk kan du via et link se videofilm med prøvekørsler af D VI, dels på et privat mj-anlæg, og dels kan du beundre modellen på MEC Fuldas klubanlæg. God fornøjelse!

LOKOMOTIVER

meter lang, hvoraf 234 meter udgjorde selve broen, mens 129 meter på begge sider var tilkørselsramperne. Broen bestod af 34 pontoner, hvorpå 12 vejbanestykker blev monteret - deraf kunne seks fjernes for at give plads til skibstrafikken. Jernbanesporet lå midt i vejbanen og var af samme grund delt i to. Vandstanden ændrer sig hele tiden og derved også flydebroens højde i forhold til jernbanesporet i land. Det betyder at toget kørte enten op eller nedad bakke når det skulle køre over tilkørselsramperne. Ved lavvande skulle toget overvinde hhv. et fald på 3,5

pct. eller en stigning på maksimalt 3,3 pct. ved højvande, idet broen i sidste tilfælde lå højere end flodbredden.

Da broen ikke kunne bære mere end 101 ton, havde man brug for særlig lette lokomotiver, der skulle trække tog over på den anden side. Bro-lokomotiverne måtte derfor ikke veje meget mere end 22 ton, og derfor var D VI-lokomotiver særdeles velegnede. Togstammen, der skulle bringes over floden, blev derfor delt til højst fem vogne ad gangen, bragt over til den anden bred, hvor det overtaget af et mere 'normalt' lokomo-

tiv. Da de lette brolokomotivers trækraft ikke var særlig stor, kunne der ved lavvande opstå problemer, idet lokomotivet ikke kunne trække toget op ad den stejle rampe. Således blev overgangen ved lejlighed lukket i to timer for vejtrafikken, da det tog tid at få hele toget over på den anden flodbred. Under isvintre lukkede man helt for trafikken og sejlede pontonbroen i havn.

I dag fører en to-sporet stålbro over floden - indviet i to omgang, hhv. 29.4.1991 og 12.5.2000, og skibstrafikken passerer uhindret under broen.



BR 98: VARI

Endnu en variant af det bayerske D VI er kommet - denne gang i sort som Deutsche Reichsbahn epo. IIIa



FLEISCHMANN

Det fylder ikke meget - kun 79 mm målt over pufferne og vejer hele 105 gram, mest fordi det overvejende er bygget af metal. Når man holder lokomotivet i hånden, føles det ret massivt. Modellen, som er i størrelsesforhold 1:87 (eller - H0, halv nul), er fyldt med detaljer og derfor også en fryd for øjet! Er man 'vild med' damplokomotivmodeller, varer det ikke længe, før man er faldet pladask for denne variant af det oprindelig bayerske lokalbanelokomotiv D VI. Typen blev overtaget af Deutsche Reichsbahn som BR 98 7512. Selskabet overtog 26 af de tilbageblevne - de fleste blev udrangeret ved udgangen af 1920'erne. Varianten, som Fleischmann valgte at udsende, er kendetegnet ved en stor lufttryksbeholder, som er monteret

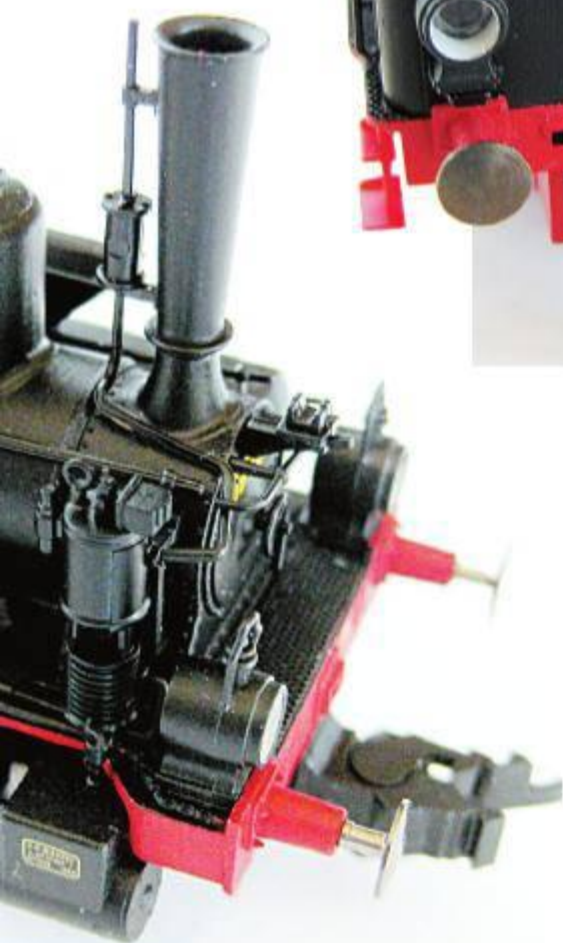


Forbilledet vejede ca. 20 ton og var velegnet til rangering og lokaltrafik.

over fodpladen til venstre for kedlen sammen med en ret usædvanlig vandpåfyldningstragt. Vandbeholderen befandt sig mellem akslerne under lokomotivet og den lille kulkasse lå i selve lokomotiv-



LANTER



førerhuset. Det kan ikke have været særligt sjovt med de trange arbejdsforhold, men dengang var man nok tilfreds med, at man havde et tag over hovedet og ikke skulle stå ude i det fri, som det var til-



fældet med de første damplokomotiver. Der er også mange andre detaljer som vandpumpe, flotte lygter, diverse armaturer og påtryk for ikke at forglemme det filigrane gangtøj med Allan-styring, som muligvis kan gøre modellen attraktiv til en ombygning som gasværkslokomotiv for dem der, er dygtige nok til at de kan mestre en ombygning. Selv kunne jeg ikke nænne det med mine 10 tommelfingre. Modellen fås som digital med lyddekoder og er ellers forberedt til digitalisering (NEM PluX16)

VIDO HRIBAR

MODEL FOTOS: VIDO HRIBAR



MERE SOJA!



FLEISCHMANN

Jeg har rigtig glædet mig til denne nyhed - Fleischmanns Sojakagevogn, der passer til Rocos ditto, men der er tilsyneladende gået kage i hvert fald i min glæde over nyheden. For når jeg sammenligner modellen med forbilledet, så er der væsentlige forskelle. Det er ikke en svensk vogn, Chr. Olssons fra 1952, som Dansk Sojakagefabrik A/S anskaffede til den farlige gastransport, men en noget ældre 'tysker' som Fleischmann har brugt til formålet. Og den er kortere, ligesom akslernes placering

Nedenfor:
Rocos tankvogn (tv) og
Fleischmanns (th) - begge baseret på
tyske standardmodeller.





Klor-vognen er noget lavere end en standardvogn (th).

er en anden. Rækværket på taget mangler ligeledes, og stigen i gavlen er placeret anderledes end ved forbilledet fra Sverige.

Påskrifterne sidder også lidt anderledes i forhold til hinanden f.eks. KØBENHAVN S i forhold til den mindre påskrift til højre for bydelens navn. Det kan ikke nytte noget at fortsætte med at 'tælle nitter', og derfor skal vi blot fastslå, at det er danske påskrifter, men på en 'forkert' vogn.

Når vi nu er ved kritikken, kan vi også nævne, at 'sværten' i påtrykkene ikke helt dækker over stiverne eller mellem brættene. Om det bare er almindeligt sjusk, eller man ikke ville ofre det nødvendige for at få et godt resultat, skal jeg lade være usagt. Hårde ord i juni? Ja, bestemt, men den slags forventer vi ikke hos Fleischmann, og derfor regner vi det for - sagt på tysk - en *ausrutscher*. For selv de bedste kan dumme sig engang i mellem. På den anden side kan man godt se dilemmaet, når man producerer noget, som alligevel ikke er det, som det udgiver sig for? Når man selv er klar over, at det kun er en model, som minder

om forbilledet, burde man så ikke signalere det ved en eller anden emballagemærkning - f. eks. sølv i stedet for guld som nu.

Når vi trods kritik anbefaler (*hyklere!*) vognen, er det for dens særpræg, og fordi vi aldrig vil kunne forvente en korrekt version, ikke mindst fordi vognen i bogstaveligste forstand er en ener - af DS kun anskaffet i ét eksemplar!

Sammenligner vi DS-modellen med en normal vogn, ser vi, at klor-vognen er noget lavere, fordi gasbeholderen, der i sig selv var forstærket af sikkerhedsgrunde, var indkapslet i en trækasse af 'yderligere sikkerhedshensyn'.

Anders Sundborg skriver i sin blog (kan findes på google under: sundborg.wordpress.com), at der var strenge sikkerhedskrav for transport af klorgas. Transportene foregik under 15 atmosfæres tryk, og tanken skulle kunne holde til det dobbelte. De tykke vægge og begrænsningerne på vognens samlede vægt betød, at selve beholderen ikke kunne være så stor som sædvanlig. ZE 503 550' var på bare 12.800

liter, omtrent det halve af, hvad f.eks. ZE 503 523 kunne tage med sin kapacitet på 24.000 liter. Til gengæld var den tykhudede beholder særdeles modstandsdygtig, hvilket ikke mindst kunne konstateres, da Deutsche Reichsbahn i sin tid forulykkede med søstervognen ZE 503 551 - beholderen holdt.

Klortanken blev skjult under en trækasse, der skulle tjene som solskjold mod overophedning.



ÆRES DEN DER ÆRES BØR

Vi har modtaget: Vedr. artiklen om DS-vognen fra Roco i 'banen' nr. 127 s. 42-43.

Kære Vido

Først og fremmest vil jeg gerne ønske dig tillykke med, at det er lykkedes at finde en så flot måde at videreføre 'banen' på. 'banen' var i papirform et strålende blad, og den digitale version ligner jo fuldstændig det 'rigtige' blad. Det er utrolig godt gået, synes jeg, og en meget fornem service fra dig til din gamle læserskare. Jeg håber, 'banen' vil få et langt og frugtbart liv på nettet!

Derefter tak for den venlige omtale af min blog i artiklen om



LÆSERNES FORUM

DS-vognen fra Roco i 'banen' nr. 127 s. 42-43. Jeg kan dog ikke tage al æren for alle de i artiklen citerede iagttagelser om vognene, en del stammer nemlig fra Søren Monies' artikel om vognene fra DS, som jeg også henviser til i min egen blogartikel. Æres den der æres bør, og jeg har ingen intentioner om at få andres forskningsresultater til at ligne mine egne, så jeg vil gerne foreslå, at Monies krediteres for den del af jernbanegrundforskningen, som han har bedrevet ved at klatre rundt på DS-vognene for 20-30 år siden. Jeg ved ikke, om det er teknisk muligt, men ville det være muligt, at den næste opdaterede version af artiklen om Roco-vognen i 'banen' henviser til Monies' artikel om DS-vognene på www.km-text.dk

Jeg skriver p.t. på en blogartikel om Fleischmanns nye klorvogn fra DS, men her er vognen desværre ikke i så god overensstemmelse med forbilledet. Jeg må i den forbindelse også have historien om eksplosionen i 1980 med, som du nævner i din artikel, for selvom det ikke var klor-anlægget, der røg i luften ved den lejlighed, så var det jo klogasserne alle frygtede!

Jeg glæder mig som sagt til de kommende numre af 'banen'. Med venlig hilsen

ANDERS SUNDBORG

- Tak for interessen og de venlige ord. Selvfølgelig krediterer jeg gerne Søren Monies for hans forskning. Jeg ved ikke, hvor vi i dag ville være uden ham og de mange andre jernbaneentusiaster og deres fotos og bøger, som inspirasjon for efterslægten.

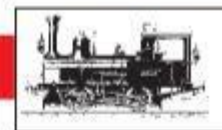
Det glæder mig også, at du synes godt om 'banen' on-line. Det er tanken af udnytte de mange muligheder, som internettet byder på. Samtidig med, at vi leverer bladet gratis til vores læsere, linker vi så vidt muligt til de emner, der omtales i bladet til andre beslægtede medier.

Vores medarbejdere skulle også gerne øges, og derfor hører jeg gerne fra entusiaster, der vil bidrage med billeder og historier til 'banen' on-line.

Sidste NYT!!

Det er netop blevet meddelt fra den tekniske afdeling, at "banen on-line" nu også kan læses på iPad og SmartPhones.

VIDO HRIBAR, red.



ROCO

De lange godsvogne hører med til moderne godstog og er som skabt til store modeljernbaneanlæg



Rocos modeller af NSB- og DSB-vogne lejet hos AEE,



DE LAAANGE

De er umanerlig lange - hele 268 mm i målestok 1:87 - og sådan skal de også være, hvis man kører på sit modelanlæg med godstog, som de ser ud i dag. Det forudsætter selvfølgelig, at man har god plads til en lang række lukkede godsvogne, godsvogne læsset med containere og veksellad, der som regel kører fra

devejstrafikken, der løber af med 'detailhandelen'. Det hele begynder stadig mere at ligne amerikanske jernbaneforhold med de alenlange tog, og man spørger sig selv, hvornår begynder godstog at få 'forkørsesret' i forhold til persontogene. Det er tilsyneladende allerede begyndt at halte med personbefor-



Skandinavien til Tyskland, hvor de deles til deres endelige bestemmelsessted. Det er oftest heltog med ens last som papir, stål, tømmer osv., som 'sælges engros', så de gammeldags 'epoke III'-tog kommer til at ligne en blandet landhandel i sammenligning. I dag er det store forhold, hvor godset skal hurtigt frem i hård konkurrence med lan-

dring ikke blot i Danmark. Også i Tyskland må man aflyse tog, fordi man mangler lokomotivførere. At godstog bliver aflyst af samme grund har vi ikke oplevet eller hørt endnu. Det eneste vi selv kan beklage os over, er den konstante pladsmangel på vores modeljernbane anlæg, hvor vi altid kunne bruge et par meter mere plads.





De lange vogne er mindre egnede til kørsel på små mj-anlæg. Dog hvis forbilledet skal følges, er en lang vogn og et rangerende MZ-lokomotiv undskyldt! For som virkeligheden ser ud i dag, er selv de større stationer som blæst for godsvogne.

Roco, som leverer (danske) vogne i en lind strøm, har i denne omgang fremstillet en norsk og en dansk litra Habbins godsvogn. Det er standardvogne, hvor forbilledet er på 23,30 meters længde og fremstillet for AAE - Ahaus-Alstätter Eisenbahn AG i Svejts. Det er et udlejningsselskab, som råder over 25.000 af de mest moderne jernbanevogne med den største lastekapacitet i Europa.

DSB vognen med nr. 177 1 753-7 er udlejet til DSB Gods (som siden er blevet til Railion) - desværre kan vi ikke oplyse, hvilket norsk selskab i øjeblikket står bag NSB, men den har hjemme i Alnabru i Oslo og har nr. 277 0 258-0.

Det er en ren fornøjelse at køre med de letløbende vogne, men for at de kan blive ved med at være letløbende, skal de smøres for hver 30 timer i drift, anbefaler Roco. Selv om vognen ikke rummer så mange detaljer, er der alligevel en del småting og påskrifter at kigge på.

Til danske entusiaster har Roco også fremstillet et sæt bestående af to Hbbillns-vogne. Det er lukkede skydedørsvogne beregnet til transport af gods på paller, som hurtigt kan komme af og på ved hjælp af gaffeltrucks. Vognene er indrettet med mellemrum, så stykgods kan hol-



Roco har netop udsendt et to-vognssæt af nogle af de sidste danskbyggede godsvogne

des stabilt på plads.

Det er en af de sidste godsvognstyper, fremstillet for DSB og bygget på Skandia i Randers. Der var tale om 100 vogne med en længde på 15,5 meter. De blev brugt til postbefordring og er senere overtaget af Railion, da Posten er gået over til at bruge lastbiler.

Rocos sæt med DSB litra Hbbillns er med to forskellige numre: 245 7073-9 og 245 0021-7. Vognene måler 175 mm og har en afstand på 104 mm mellem akslerne. Tag derfor hensyn til vognens vægt og placering i togstammen, især hvis du arbejder med små radier.

Modellen blev udsendt første gang af Roco i begyndelsen af 1990'erne. 'banen' var involveret i projektet, idet vi dengang sørgede for, at Salzburg fik fotos af de på det tidspunkt friskleverede vogne til statsbanerne.



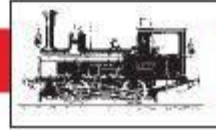


FOTO: NMJ



NSB Di8

Norsk Modell Jernbane er klar med endnu en pragtmodel i sin Topline-serie. Det er NSB diesellokomotiv Di8.709

NS 6400 og efter prøve-kørsel besluttede man at købe 20 lokomotiver dog med en kraftigere motor-type, da det skulle bru-



FOTO: NMJ

Da NSB blev til gods- og persondi- vision, kom lokomoti- verne til Cargonet i 2002.

Stortysker fra Trix

NSB type 63a - kendt i Norge som 'stortysker', der svarer til DSBs litra N - kommer i år fra Trix med såkaldt 'badekar'-tender, lukket førerhus og de Witte-røgskærme. Der meldes om forbedret drivværk i forhold til tidligere modeller. Røggenerator kan eftermonteres.



i det rødgyldne, såkaldte 'nydesign'. Lokomotivet leveres i jævnstrøms udførelse med en metalstøbt undervogn og motor med to svinghjul. Modellen er udstyret med NEM-kobling og klar til digitalisering med 21-pin-decoder. Derfor kan de nederste lys styres separat ved digitaldrift. Forbilledet til Di8 er fremstillet i Tyskland. I første omgang lejede NSB MAK

ges til godstogsdrift Valget faldt på Caterpillar 3516 DITA på 2135 HK. Lokomotivet fik en længde på 17,38 m og en vægt på 82 ton med en tophastighed på 120 km/t. Det har et rummeligt førerhus, og derfor blev der sågar plads til et toilet! Di8 blev leveret i 1996-97 med numrene 8.701-720. 10 lokomotiver blev i december 2011 solgt til Skotland.



EN VIGTIG SVENSKER

Litra G var en af de vigtigste vogne i SJ godsvognspark



NMJ



NMJ-TEGNING: © BO JAPLIN

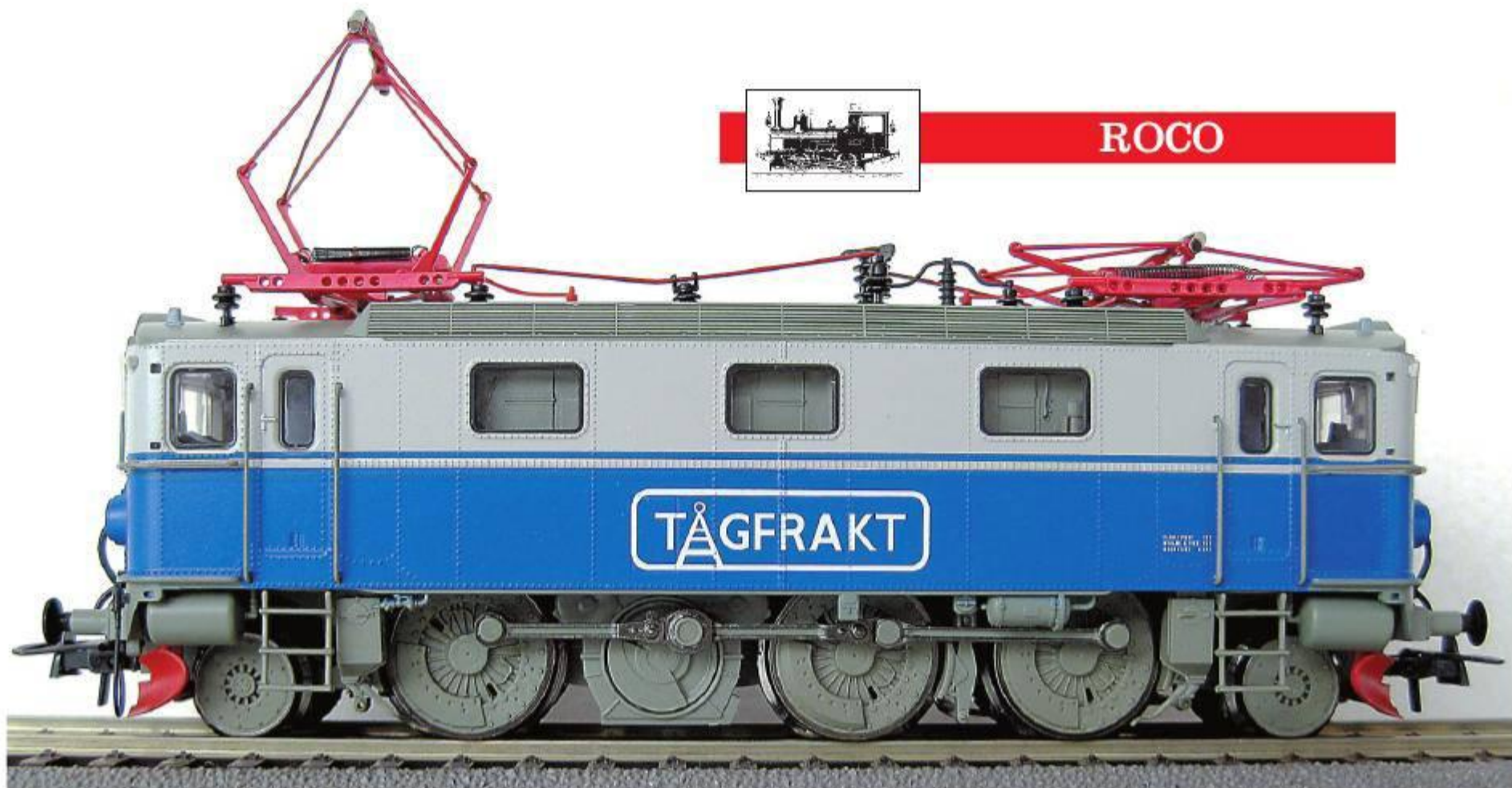
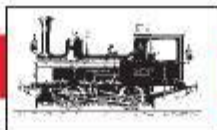
Norsk Modell Jernbane udsender en Topline model af SJ litra G 43415 Hyllbo - en vogn med reklame for hyldepapir - hylder og skabe. Det var en måde at gøre opmærksom på sig selv, dengang i epoke III, hvor jernbane stadig var jernbane i gammeldags forstand, og banegårdene sydede af liv og damp. NMJ oplyser, at litra G blev udviklet efter SJ forsøg med en Grh med svejset undervogn. De første blev

leveret til GDG (Göteborg-Dalarna-Gävle privatbaner) i 1935 - hvorefter SJ modtog sine året efter. Frem til 1951 blev der fremstillet 3471 vogne, og litra G blev således en af de vigtigste vogne i den svenske godsvognspark. Vognen havde et gulvareal på 30 m² og vejede 13 ton. Den kunne laste 20 ton og med sin akselafstand på 8,4 m var den godkendt til hastigheder op til 100 km/t.



SMA BRUGSKØRETØJER

NOCH har udsendt en række små brugskøretøjer, som man anvender i havebrug o.l. Der er bl.a. tale om en havetraktor, en transporter med såmaskine og et par vejtrømler i hhv. gul og grøn at vælge imellem. Da det drejer sig om modeller, der er beregnet til blot at stå som en del af scenen, kan hjulene ikke dreje rundt. Til vanddioramaer er der både kajakker, en flåde samt både til brug ved rafting i 'vilde' vandløb. Med alle køretøjer følger også passende små figurer.



UOPSLIDELIG

‘Stangtøj’-lokomotiverne ‘slider i sporet’, og det har de gjort i over 50 år - og gør det endnu - hos ‘Tågfrakt’ i Falköping

Svenske mj-‘rallare’ har fået endnu et skønt lokomotiv i HO (målestok 1:87). Det er litra DA 903, som nu ejes af Tågfrakt AB i Falköping og som - i lighed med andre - private åkerier (vognmænd) - sørger for, at godset kommer frem fra havne og diverse terminaler og omvendt. Selvom disse



FOTO: ULRIK MARTINUSSEN



lokomotiver allerede længe har været udrangeret i Sverige, kan nogle af dem fortsat bruges af private selskaber ligesom danske My- og Mz-lokomotiver i Sverige og andre steder ude i Europa.

Togfrakts Da 903 fotograferet i Falköping i 2005.

Koldt omslag mod hovedpine? Nej, slet ikke, men effektiv emballering, så ingen får hovedpine, efter at forsendelsen har været gennem pakkepostens sorteringsmaskiner! Tagarmaturerne er godt beskyttet af plastic 'hjernen' ligesom modellen ligger i et skumgummileje i sin æske.



Lokomotivfører på billedet er en dame. Det ser i hvert fald sådan ud at dømme efter frisuren. Og det er ret 'fedt', som ungdommen plejer at sige, at modelindustrien har opdaget det. I Norden er der adskillige kvinder, der er med på vognen eller rettere sagt - på lokomotivet!



Armaturerne på taget er ret så væsentlige for el-lokomotiv-entusiaster.

Elektrificeringen tog fart i Sverige sidst i 1940'erne, og derfor havde man brug for nye el-lokomotiver. De sidste D-lokomotiver af den ældre type blev leveret i 1943, og nye og bedre skulle til. Man vidste, hvad man havde, og ikke hvad man fik, og for at have sit på det tørre, valgte SJ den sikre løsning - igen en kobbelstangs

maskine bare noget mere moderne, hvilket førte til at man foretog mange ændringer. Det betød, at Da-lokomotivet fik en ny motor, nye lejer til drivhjulene og køleluftstindtag anbragt på taget.

VANETÆNKNING

Hvorfor valgte man denne type i stedet for bogie-lokomotiver, der allerede på dette tidspunkt synes at have været den bedste løsning? Nogle mener, det skyldtes ren og skær vanetænkning, men også at man ikke havde lang betænkningstid, da de mange nye maskiner skulle leveres ret hurtigt. Der blev

bygget 93 lokomotiver af Da type, 13 meter lange og med tjenestevægt på 75 ton, motoreffekt 1840 kW samt topfart på 100 km/t. Selvfølgelig var det ASEA, der byggede dem - i årene 1953-1960.

De blev indrettet sådan, at der kunne kobles op til tre maskiner sammen og den mulighed blev for alvor udnyttet på malmbanen Kiruna-Narvik, hvor man sammenbyggede tre lokomotiver til ét litra Dm3 (se artiklen i banen 127!).

DET BLEV TIL 93 MASKINER

De 93 litra Da-lokomotiver blev i 1950'erne Sveriges universallokomotiv til

også et, som bruges til arbejdskørsel og ellers står som reserve. Sveriges Järnvägmuseum har også fået ét - det først-leverede, Da 790.

FLOT MODEL

Vi andre, som er glade for svensk materiel, kan nu køre med Rocos Da 903. Vi skal bare huske at smøre kobbelstængernes skruelejer, inden vi sætter modellen i drift, for ellers kan den tage skade og ikke fungere ordentligt. Desuden skal vi bruge 60 min. til indkøring - 30 min i hver retning for på denne måde at sikre god trækraft og langsom kørsel ved ran-



brug i både person- og godstog, men de blev aldrig rigtig populære, som det var tilfældet med forgængerne. Jernbanepersonalet klagede tit over, at de sled alt for meget på sporet, eftersom deres drivaksler var så stive, men det hjalp lidt i 1970'erne, da de fik udskiftet egerhjul med gummifjedrede hjul. Det hjalp også at ændre på førerrummet, som derefter fik kælenavnet 'Norrländshytte', for de blev langt bedre isolerede.

...OG NOGLE KØRER ENDNU

Kobbelstangslokomotiverne er nu stort set ude, i hvert fald hos Svenska Järnvägar. Udfasningen indledtes allerede sidst i 1980'erne, og midt i 1990'erne kom SJ af med dem alle. De tre af dem endte hos Falköping terminal, den senere Tågtrafik, og et blev købt af Tågkompaniet, som senere solgte det til NetRail, hvor det bruges til kørsel med tomme vogne. Malmtrafik i Kiruna har

gering. - Den 150 mm lange model vejer 400 gram - en respektabel vægt, der lover god trækraft med friktionsringe på det ene hjulpar. En ting til: Vil man køre med malmvogne og med malmvognskoblinger, er det mindste radius 419,6 respektive 434,5 mm og ikke 358 mm, som ellers gælder selve lokomotivet.

Som det fremgår af vores billeder, er de fleste smådele allerede monteret fra fabrikken - kun de dele som f. eks. sidespejle, som kan risikere at knække under transporten, ligger løse i en lille plastpose. Der er også ekstra koblinger og sne-rømmere vedlagt. Køreegenskaberne er de 'go'e, gamle og gennemprøvede'. Også derfor - til lykke Sverige med DA 903!

På vores hjemmeside www.banen.dk kan du som sædvanlig finde små filmklip fra Youtube - også af kørslen med Da-lokomotiverne. Følg linket på hjemmesidens forside. God fornøjelse!

LIDENSKAB M



DSB gamle slidere, My'er som i sin tid solgtes i Tyskland, blev den 18. marts 2012 samlet i Sachsen-Anhalt til en enestående lokomotivparade



FOTOREPORTAGE

Af Klaus Korbacher

DSBs gamle My'ere har mange venner i Tyskland. Siden 2005 har der eksisteret en vennekreds, som den 18. marts blev til en forening ved navn NOHAB - GM Gruppe Deutschland e. V. De mødes jævnligt om deres hobby, og i år lykkedes det sågar at samle fem vinrødsfarvede My'er til en lokomotivparade i Sachsen-Anhalt. Hvor kan man gøre det i Danmark?

Til stede ved paraden var My nr. 1127, der frem over skal være hjemmehørende i *Bahnpark* i Augsburg. Nr. 1143 blev

*Gennemkørsel gennem
Flechingen banegård.*



LED 5 DAMER



Lokomotivførere og rangister med deres maskiner.

bogstaveligt talt slæbt til paraden, da det ikke er driftklart, men det skal istandsættes - nr. 1151 var til gengæld i fuldt vigør. Det samme var nr. 1138, som ejes af KLR (Karas Logistic Rail) og nr. 1148 ejet af SRP (Scandic Rail Partners). På billedet mangler der endnu en

NOHAB, nemlig nr. 1155, som hører til AMR (Alt Mark Rail), der ejes af Michael Frick.

Det er Michael Frick, som har stået for omlakering af alle lokomotiverne. I Danmark kender vi ham fra dengang, han fik istandsat Mx 1030 'Ellen' (der blev opkaldt efter



My 1151 + 1149 på vej fra Schneidingen mod Groß Börnecke.



Nu går vejen hjem igen!



Parade med de fem danske damer,

kom med nogle dri-kevarer... Michael Frick som lokomotivejer 'gav' flere lokomotiver, banelegemets ejer var også meget large og har ikke beregnet hver en kørecentimeter. Mange andre medvirkende som lokomotivførere og rangister medbragte deres entusiasme og har gjort arbej-

det også for egen fornøjelses skyld... Brændstofregningen må derimod klares i fællesskab...

hans kone). Mx'eren 'Ellen' har længe holdt i Tønder, og det blev også fremstillet som model hos Heljan. Billedet ville ikke være fuldstændigt, hvis vi ikke også nævnte de fire My'ere, som kører i Kosovo, som Michael Frick ligeledes har omlakeret.

At samle fem ældre damer til parade kan ikke være helt gratis, bemærkede jeg over for Klaus Korbacher, som jeg også spurgte, om det ikke var dyrt med sådan en hobby i stor størrelse. For trods lidenskabelig entusiasme, tæller foreningen ikke mere end 30 medlemmer...

Hvor mange kilometer har man så kørt på sådan en 'My-fotosafari'?

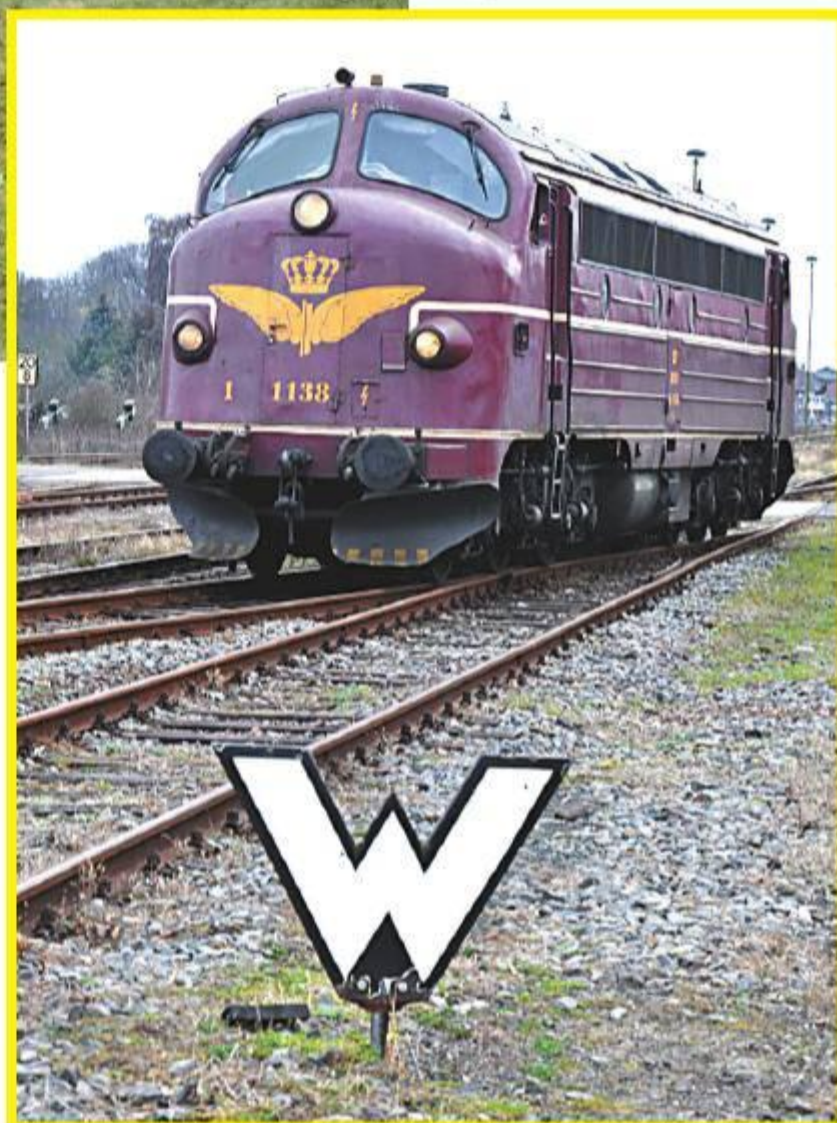
Arrangementet varede om lørdagen fra 9 til 17, og der blev kun kørt 20-30 km, så man havde god tid. Udflugtsledelsen, hvis man kan kalde den sådan, har indrettet kørslen efter lysforholdene og vejret, som ikke har været det bedste. Togturen gik mellem småbyer som fra Egelnd til Westeregeln og tilbage - til Staßfurt og så igen til Egelnd, hvor man om aftenen kunne grille Klaus' pølser. Til sidst kørte man til Haldensleben, som længe har været My'ernes hovedkvarter, med overnatning i Bülstringen, hvor man om aftenen også nåede at holde den stiftende

Det var ikke så slemt, skrev Klaus Kornbacher tilbage. Det kunne klares for 50 EUR pr. deltager. Selv medbragte han 10 kilo Nürnberger Bratwürste, en kasse øl og lidt andet, en anden af vennerne



My 1149 med godstog ved banegården i Westeregeln, og en landmand kørende på en Schlüter-traktor

My 1138 på vej hjem til sin remise.



generalforsamling. Om søndagen viste der sig en enestående mulighed for alligevel at kunne holde parade - med fem lokomotiver. For My 1138, der havde været på arbejde, dukkede op i en pause. I den time, som det havde fri, blev det sammen med de andre lokomotiver stillet på rad og række...og vejret, der som sagt var ret kedeligt, skiftede. I det afgørende øjeblik skinnede solen, og NOHAB-foreningens første parade lykkedes alligevel trods alle odds imod!

Du kan følge med i foreningens aktiviteter og se flere billeder på www.nohab-gm.de.
V. HRIBAR



Tilbage i Haldensleben HHP 59 003, AMR My 1155 og My 1148

www.banen.dk

banen

on-line

hele Danmarks modeljernbaneblad

Flydende opdatering

Gratis
hobbyblad

Følg link fra
www.banen.dk

Udkommer
altid til tiden

Hurtige
annonce-
budskaber



Nu også på
Facebook

Læs *banen* på
PC, iPad & SmartPhone!