

www.banen.dk

NR. 147

banen *on-line*

BIG BOY OG 'SAVLERNE'

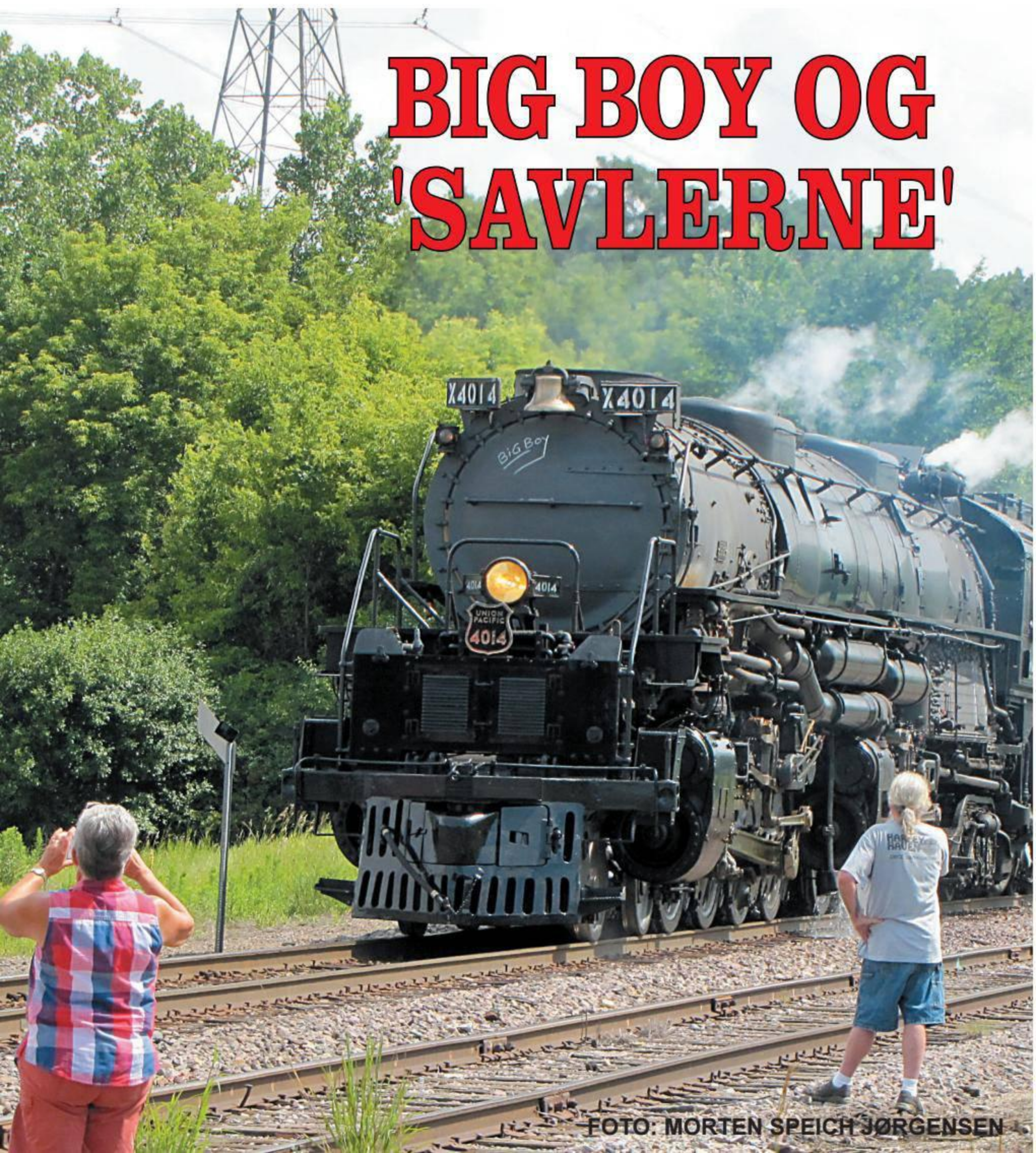


FOTO: MORTEN SPEICH JØRGENSEN

‘...I kan ikke slå os i hjel’

LEDER



Overskriften er et citat fra et af de populære hits - Savage Rose har vist sunget det - men det var min første tanke, efter jeg fik nyheden om, at *‘Lokomotivet’*, der i december 2018 kastede håndklædet i ringen, nu et år senere genopstår som årsskrift (igen) om udelukkende danske jernbaner.

Det kunne ikke blive anderledes, når man har skrivekløe, og det har skribenterne samlet omkring det hæderkronede tidsskrift. Det er ikke første gang *‘Lokomotivet’* genopstår. I sit godt 30-årige liv holdt bladet et par længere pauser. I det ene tilfælde var det ‘skyld’ i, at min kone, der blev træt af min jamren over, at jeg ikke havde andet end tyske mj-magasiner, jeg kunne abonnere på, foreslog, at jeg selv gjorde noget ved det. Jeg var jo selv journalist! Lige inden jeg skulle udsende mit første nummer, kom *‘Lokomotivet’* igen, og der var ikke andet at gøre end at tage udfordringen op! De havde et oplag på henved 1700,

og jeg havde ikke engang 200 abonnenter, så jeg kunne få portorabat hos postvæsenet. *‘Lokomotivet’* og *‘banen’* kørte i over 20 år parallelløb i fred og fordragelighed. *‘banen’* stoppede i 2011 efter noget hjertekvabbelse, og *‘Lokomotivet’* gik ind i 2018. Og i dag lever vi så begge, *‘banen’* som digital online udgave og *‘Lokomotivet’* som et trykt årsskrift.

‘Det var den bedste nyhed, vi kunne få i august’, reagerede de gamle læsere på nettet. *‘Lokomotivet’* var åbenbart opmuntret af succes’en med bogen om DSBs post- og rejsegodsvogne, der blev udsolgt fra forlaget, tog beslutningen om at udgive et årsskrift. Som *‘Lokomotivet’* skriver i annoncen’ på side 47! vil årsskriftet blive trykt i så mange eksemplarer som der bliver solgt i abonnement.

Et varmt velkommen fra *‘banen on-line’*, som også er en af de første nye abonnenter på årsskriftet.

red.



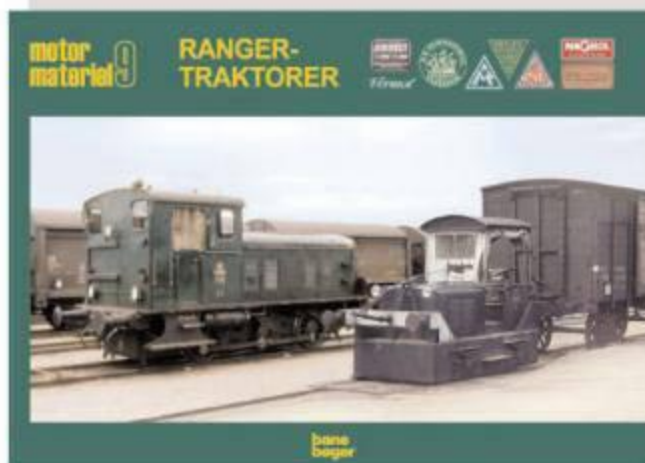
Bogen om rangertraktorerne

MotorMateriel bind 9 handler om de danske jernbaners rangertraktorer. Uanset at de hørte til de mindste og ofte lidt oversete trækraftenheder ved banerne, er bogen på ikke mindre end 160 sider!

De første benzindrevne rangertraktorer, som dukkede op midt i 1920'erne, havde ringe motor-kraft og kunne reelt kun erstatte rangerheste. Fra 1926 anskaffede DSB mindre serier af benzindrevne rangertraktorer, hvoraf de tyske Breuer og en "kopiserie" fra Pederhaab Maskinfabrik holdt længst og pga. deres højtstående, smalle førerhus fik tilnavnet "klædeskabe". Nogle få privatbaner købte tilsvarende benzintraktorer.

Den første dieselmekaniske traktor købte Ska-gensbanen fra Tyskland i 1930 og DSB fik året efter én magen til. Fra 1933 byggede Frichs A/S tilsvarende dieseltraktorer, ligesom man udviklede en noget kraftigere dielelektrisk type, der dog kun byggedes i få eksemplarer.

Efter 2. Verdenskrig byggede Pederhaab en serie ret små traktorer til en række privatbaner og DSB.

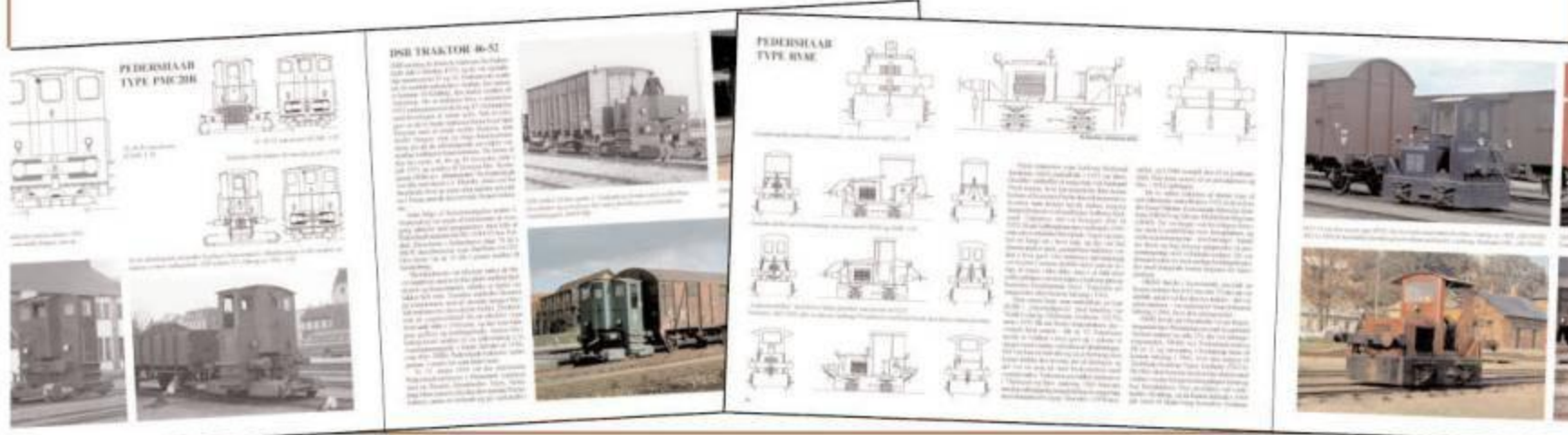


Også Karl Møllers Maskinfabrik, Nagbøl byggede et par traktorer, og Aalborg Privatbaner købte i England to dieseltraktorer. Frederiksværkbanen fik i 1972 en nybygget diesel-hydraulisk rangertraktor fra Jung.

DSB bestilte hos Ardelt-Werke i Vesttyskland to serier af kraftige dieselmekaniske

traktorer, og efterfølgende byggede Frichs i Aarhus 30 let ændrede kopier. Alle disse traktorer kaldtes generelt „Ardelt'er“. Efter i 1964 at have prøvekørt en tysk traktor af „Köf“-typen, bestilte DSB hos Frichs i Aarhus to serier af sådanne traktorer, der omtaltes som „køffer“. Også en række privatbaner fik "køffer", idet de midt i 1980'erne købte brugte rangertraktorer fra Tyskland.

MotorMateriel 9 - Rangertraktorer, af John Poulsen mfl., 160 sider liggende A4, stift bind. Ca. 400 ill. i s/h og farve, ca. 60 tegninger i 1:87 og et mindre antal i 1:45. ISBN 97887-91434-51-8, Forlaget bane bøger. Vejledende salgspris kr. 399,- Fås i boghandlen, modelbanebutikker, hos Danmarks Jernbanemuseum og hos Jernbanebøger - <https://jernbaneboeger.dk/>



motor materiel

er en bogserie som beskriver danske baners motorvogne- og motorlokomotiver i teknologisk-historisk sammenhæng. Alle typer gengives med talrige billeder og præcise HO (1:87) tegninger. Den fuldførte serie vil bestå af langt over 1000 sider og op mod 3000 illustrationer! En række af de første bind er desværre forlængst udsolgt!



Følgende bind fås endnu:

MM 4²: Letbyggede motortog fra Uerdingen
Ny, stærkt udvidet udgave fra 2016

www.jernbaneboeger.dk/shop/product/motormateriel-4-2



MM 6: Motormateriellet fra danske fabrikker før 1932
- Nakskov Skibsværft, Scandia, Frichs og B&W

www.jernbaneboeger.dk/shop/product/motormateriel-6



MM 7: Motormateriellet fra Frichs og Scandia 1932-1978

www.jernbaneboeger.dk/shop/product/motormateriel-7



MM 8: Motormateriellet fra tyske fabrikker efter 1945
-Henschel, Jung, MaK og MAN

www.jernbaneboeger.dk/shop/product/motormateriel-8

MM 9: Rangertraktorer - netop udkommet!

www.jernbaneboeger.dk/shop/product/motormateriel-9

Planlagt:

MM 10: Letbygget motormateriel efter 1986 – om IC3, privatbanernes IC2 tog, Desiro, Lint, IC 4 mv.

HOS TOGMÆND

Det er ikke vognmænd, men togmænd fra Slagelse Model Jernbane Klub, vi besøgte. Besøget gik dog ikke helt som planlagt, da køredagen blev aflyst! Det blev alligevel en god oplevelse.



PÅ KLUBBESØG

Af Anders Madsen

Fotos: Lasse Madsen

I midten af 1990'erne gik jeg på gartnerskole i Slagelse. Det var flere gange på tale at besøge byens modelbaneklub i løbet af skoleperioderne, men tiden var knap og lektierne mange. Så tilbød gode venner en tur. Nu skulle det være! Efter en længere køretur fra Vestlolland med opsamling af medrejsende fra Nordfalster var spændingen stor og skuffelsen tilsvarende enorm, da det viste



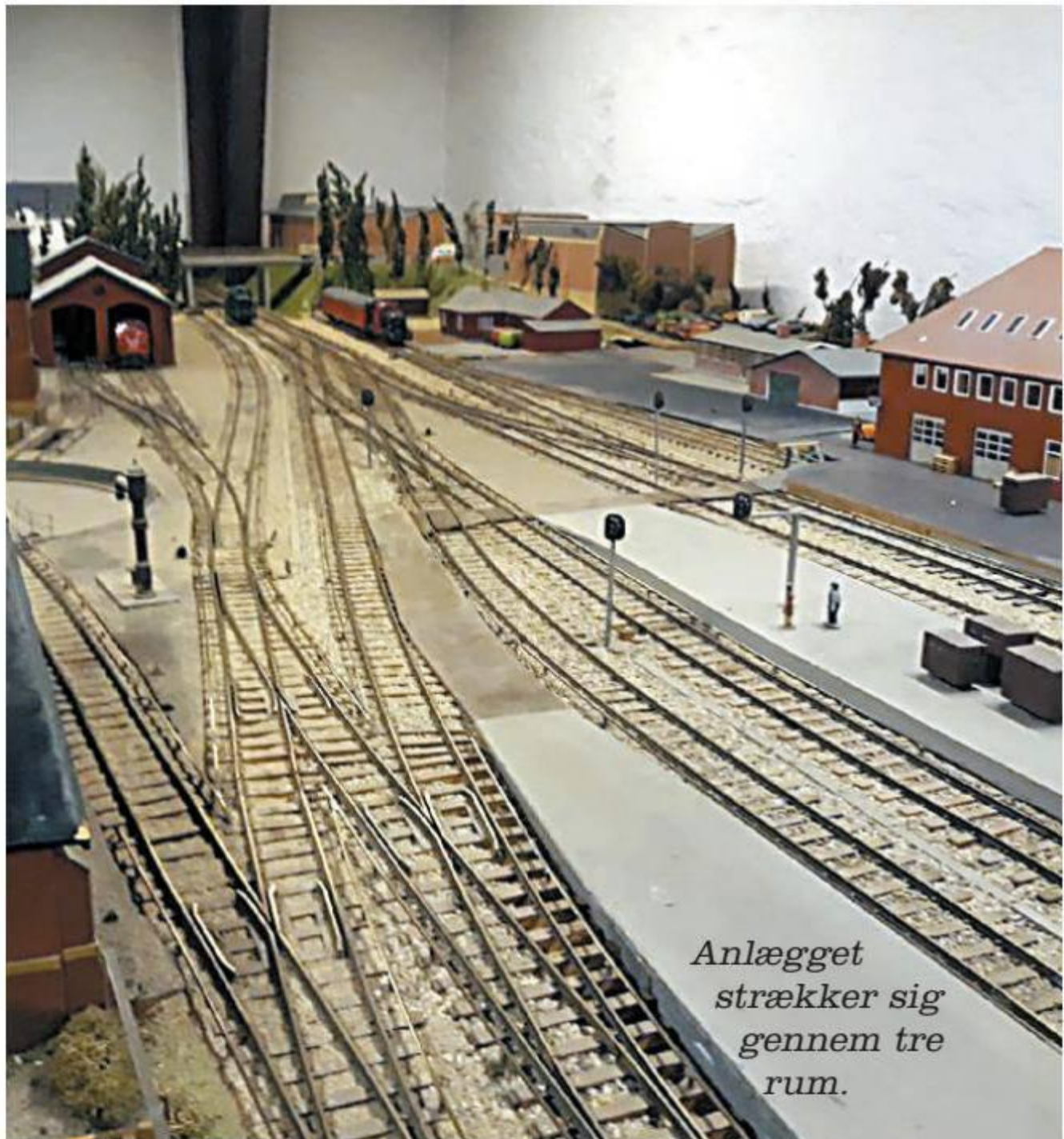
FRA SLAGELSE



*Naturlig-
vis skal
der en
færge til
på et mj-
anlæg!
Og det
seneste
farve-
design
ligeså!*



sig, at den planlagte køredag var aflyst. Denne utilfredshed var dog kun kortvarig. Stedet er Slagelse Model Jernbane Klub (SMJK), hvor køredagen lørdag d. 13. april 2019 måtte aflyses på grund af akutte sporproblemer ved en station på klubbens modelbaneanlæg i spor 0. Et venligt medlem af SMJK tilbød alligevel en rundvisning, hvorved dagen i



Anlægget strækker sig gennem tre rum.



En model af Vordingborg station... den grad blev reddet og køreturen ikke var spildt. Til klubbens forsvar skal det lige siges, at aflysningen var annonceret på klubbens facebook-side, hvil-

I begyndelsen af 1990'erne måtte klubben bide i det sure æble, idet anlægget måtte fjernes langs væggene, mens andre dele blev totalt nedtaget. Situationen var den, at Slagelse Banegård fra 1877 i 1992 blev fredet og skulle brand-

sikres med nye gipslofter og vægge. Det var en bitter pille at sluge for medlemmerne, der efterfølgende har genopbygget et ganske imponerende anlæg



Der mangler heller ikke replika af andre ...



...sjællandske jernbanestationer.



Hjemmebyg til den mindste detalje!

oppe i lokalet under taget på den flotte banegård centralt i Slagelse.

At benytte en station som beliggenhed for et modelbaneanlæg er genialt; det er nemt at besøge med tog og det er samtidig god udnyttelse af nutidens tomme stationsbygninger. SMJK blev dannet helt tilbage i 1946 og har i dag ca. 35 aktive og ca. 20 passive medlemmer. Modelbaneanlægget fylder tre lokaler, der er lagt sammen. Anlægget er fyldt med flotte modeller og flotte landskaber. Det er først og fremmest den imponerende model af storebæltsfærgen "Prinsesse Benedikte", der gør det største indtryk. Færgen er flot og detaljerig. Sammen med færgestationen Hylleborg Færge og færgelejet - der er en model af leje 1 i Korsør - er hele havneområdet et betagende miljø. Det er værd at notere sig,

at færgeren faktisk kan sejle på anlægget ved hjælp af fjernbetjening. Da Hylleborg Færge - udover at være tænkt som en færgerute til det sydlige udland - samtidig betjener den lokale godstra-



Alt kørende materiel er selvfølgelig håndbygget af klubbens dygtige modelbyggere

fik, findes der også godsterminal og læssevejsspor. Når man kommer fra Lolland er det særlig interessant at opdage et roebaneanlæg, der hos SMJK er i stil med Gørlev





Inspirationen er hentet i den virkelige verden.

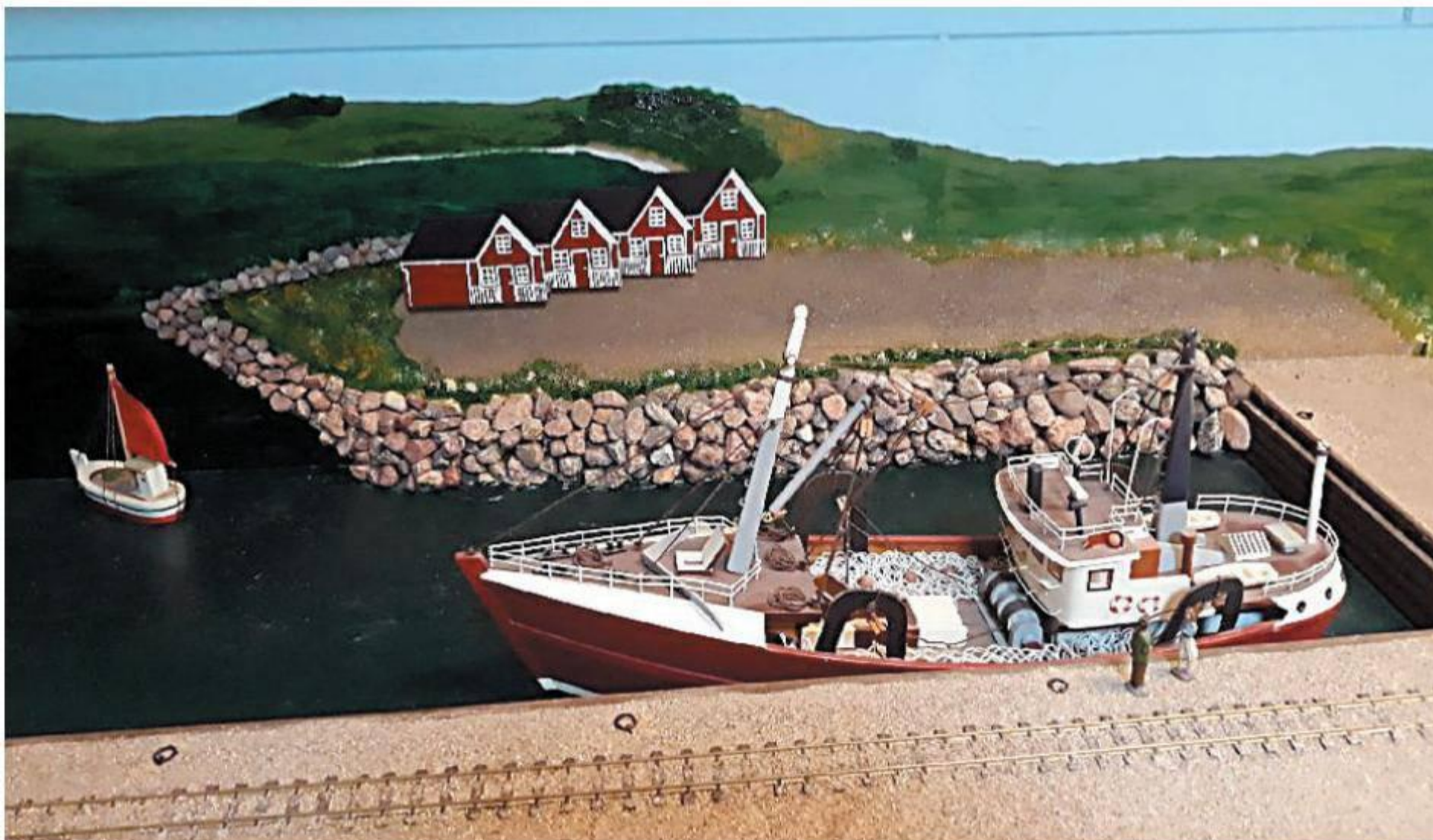
trækninger bemærker man en uheldig mand, der under træfældning, har fået det tunge træ ned over sit spinkle drivhus og på Valbyvej i Slaglille har politiet standset trafikken på grund af en køkkenbrand. Her holder adskillige politi-, ambulance- og brandbiler i en redningssituation. Et andet dramatisk sceneri udspiller sig i en lille lund mellem vejen og jernbanen, hvor politiet leder efter en død person - måske en tragisk personpåkørsel, som jo desværre også kan forekomme på vir-

Sukkerfabrik. Modelbanen har også et omfattende tipvogns-spornet, hvortil der er etableret et særligt læsseanlæg, som muliggør, at man direkte fra tipvognstog kan læsse grus og sten i jernbanevogne. Flere steder er der tilmed blevet plads til kunstværker på modelbaneanlægget.

Mens vi går rundt og kigger på bygninger og banes-

kelighedens jernbaner. Ved en ejendom er der sørme sket endnu et uheld under fældning af et træ. Her er træet havnet ned i en bil - spor 0-mennesker er ikke gode til at fælde træer, et typisk mandagsuheld!

Inspirationen til anlægget er hentet i den virkelige verden. Alle bygninger på anlægget er modeller af bygninger der eksisterer eller har eksisteret



fra flere forskellige steder i landet. De er bygget efter originaltegninger eller opmålt på stedet. Klubbens rundremise på Nyskov - der er en stor købstadsstation - er eksempelvis en lille kopi af Jernbanemuseet i Odense, hovedbygningen en model af Vordingborg Station,

værkstedbygningerne er værkstedet i Mølleengen i Århus og lyntogshallen en model af centralværkstedet i København. Man kunne blive ved med at nævne i flæng. Og det er nærmest fortryllende at stå og kigge på en gennemført miniudgave af Slagelse Station,

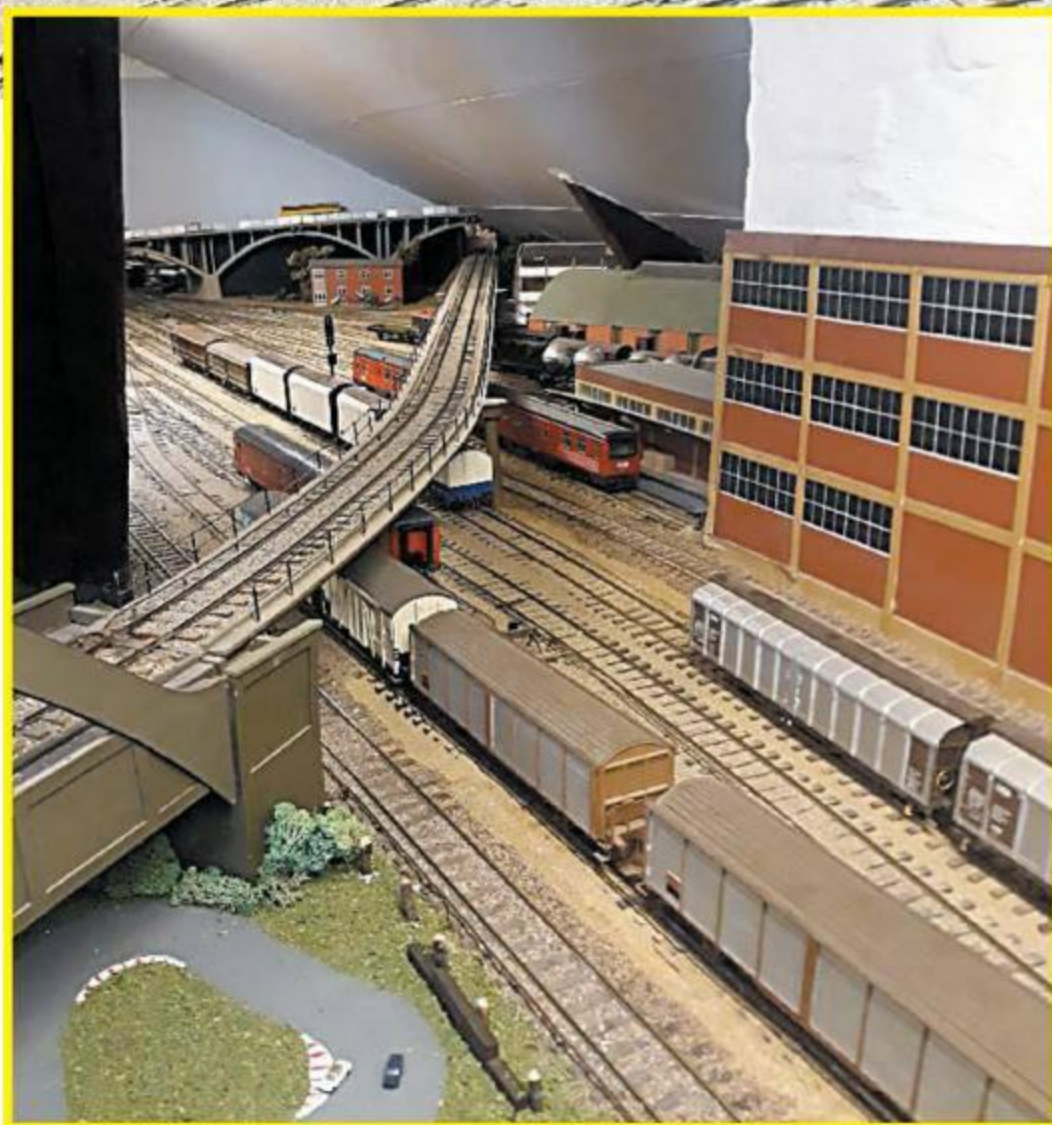


Klubben har rigeligt med DSB materiel - både gammelt og nyt!



imens man befinder sig på den virkelige station. Stationen er på anlægget benævnt Slaglille Station. Modelerne er ganske flotte og overbevisende.

Af rullende materiel råder klubben over 500 kørende enheder. Stort set alt sammen er håndlavet og hovedsagligt med DSB som forbillede. Anlægget rummer dog også en privatbane, der har OHJ/HTJ som forbillede. Banen hedder Oddershede Jernbane, hvor Oddershede Station er en typisk dansk privatbanestation med hovedbygning og varehus. Stationsbygningen er en model af Dianalund Station på HTJ.



Det er en kunst at bygge og gennemarbejde hver enkelt lokomotiv, vogn eller bygning. Det er i øvrigt sjovt, så forskellige som ét og samme forbillede kan fortolkes af den enkelte modelbygger. Men sådan er det



Praktisk talt intet dansk materiel kan købes færdigt i spor 0. Alle spor og sporskifter er derfor håndlavet. Og planer er der nok af - bl.a. kul-toget med de mange blå Falsvogne, der i sin tid kørte mellem Esbjerg havn og Herningværket .

i spor 0, hvor praktisk talt intet kan købes færdigt. Og netop på den baggrund er det imponerende, hvor meget materiel medlemmerne har bygget i årenes løb. Alle spor og sporskifter på anlægget er tilmed håndlavet. Når man betænker, at alting skal fremstilles af den enkelte modelbygger, kan det ikke andet end aftvinge beundring for det kolossale arbejde. Spor 0-modelbyggerne hos SMJK er passionerede model-



byggere, der udfører et særlig håndværk, som er gennemdetaljerede og særdeles tidskrævende.

Klubben har planer om nye



er iøjnefaldende i et langt godstog. Desværre var kultoget placeret på et skjult spor under anlægget ved vores besøg. Men her stopper projekterne ikke. Et af medlemmerne har planer om at bygge en større og mere detaljeret lokal mølle til erstatning for Pilemølle - anlæggets nuværende mølle.

Aflysningen af køredagen betød selvsagt, at vi ikke oplevede trafik på anlægget, det må vi have til gode, men det blev alligevel en spændende dag, der sluttede, da vi

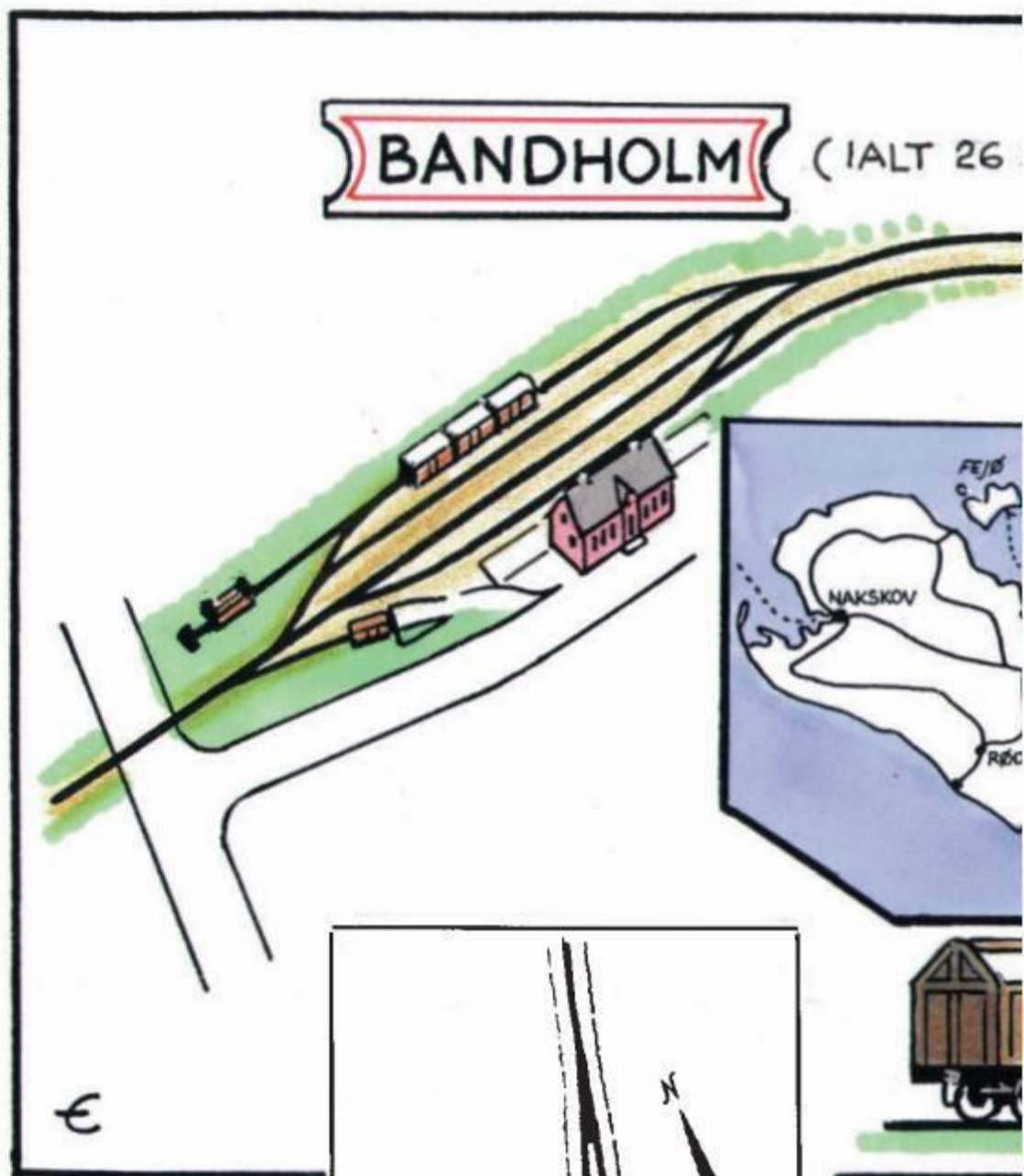
projekter på anlægget. Tanken er at opbygge Herningværket og lade et stort kultog køre rundt på hele anlægget. Klubben er i forvejen i besiddelse af de karakteristiske blå Fals-vogne og kan således fremfører godstoget, som i den virkelige verden kørte mellem Esbjerg og Herning frem til 2000, hvor værket overgik til naturgas og flis som brændstof. De mange blå godsvogne

ikke længere ville ulejliges vores beredvillig og imødekomende rundviser fra SMJK. Tiden går hurtigt. På hjemturen kan man sidde og tænke over dette interessante modelbaneanlæg, hvor store, voksne mænd bygger tog, skibe og huse, finpudser spor og planlægger landskaber ned i mindste detalje.



HAVNE- ANLÆG PÅ DIN MODEL- BANE

TEGNING: ERLING NEDERLAND



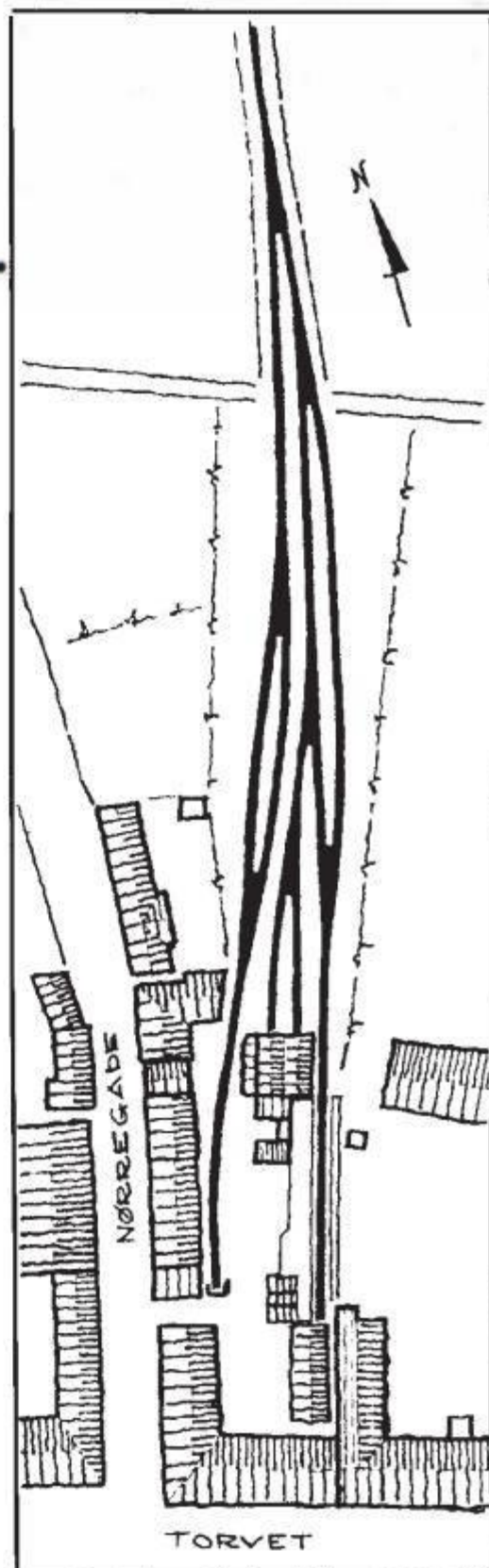
SPORPLAN-TIP

Af VIDO HRIBAR

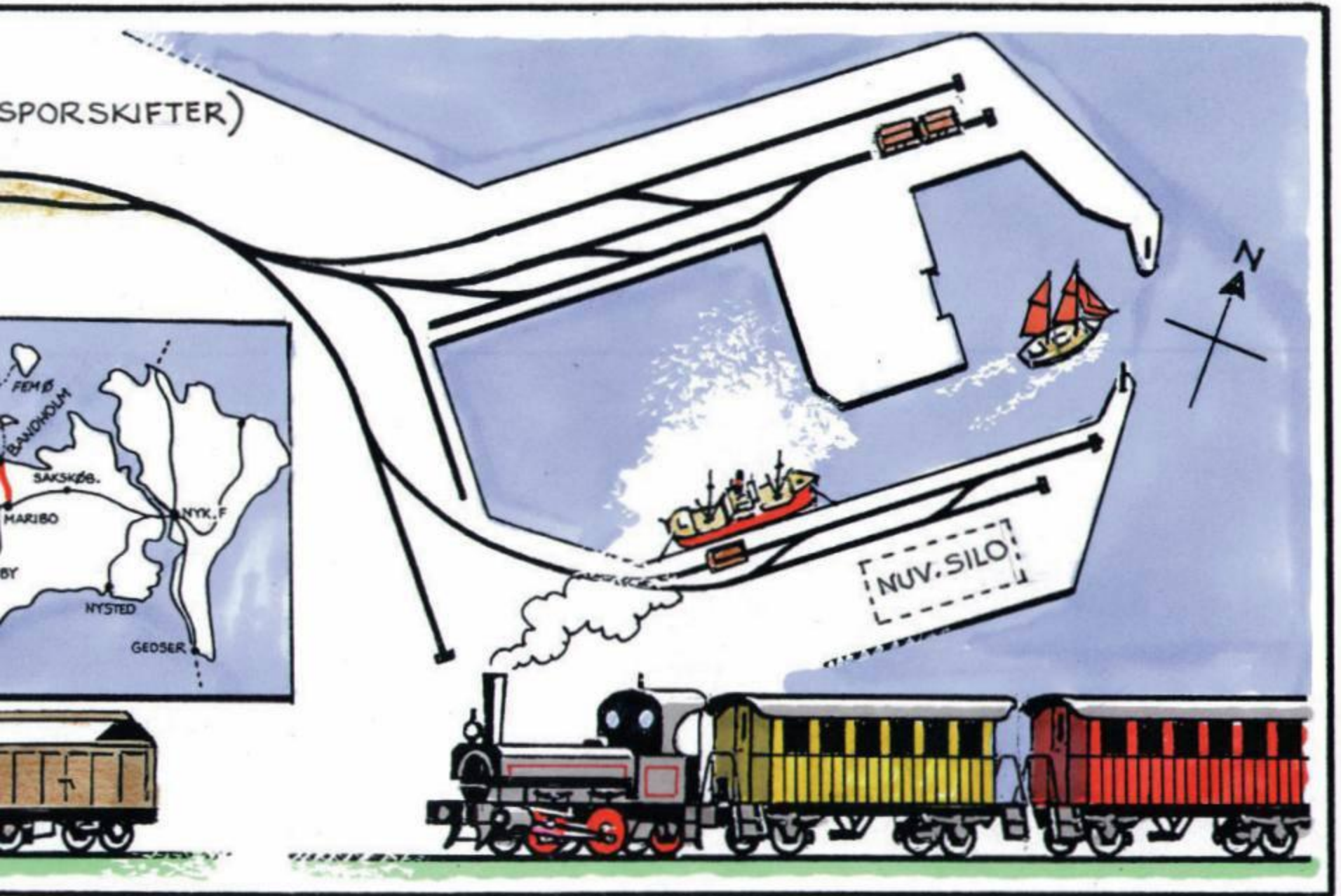
Nogle af vores gamle læsere vil måske huske Erling Nederlands tegning af *Bandholm stations* og *Bandholm havns sporplaner* bragt i 'banen' nr. 44. At vi genoptrykker dem i 'banen on-line' nr. 147, skyldes Maribo-Bandholm Jernbanes 150 års jubilæum og et boghæfte, udsendt på forlaget 'Skinne Bøger', skrevet af Anders Madsen, hvis forældre og bedsteforældre havde tilknytning til lollandske privatbaner.

Selv har jeg altid været fascineret af MBJs spornet, der kunne bruges som inspiration til et modelbaneanlæg. Da jeg

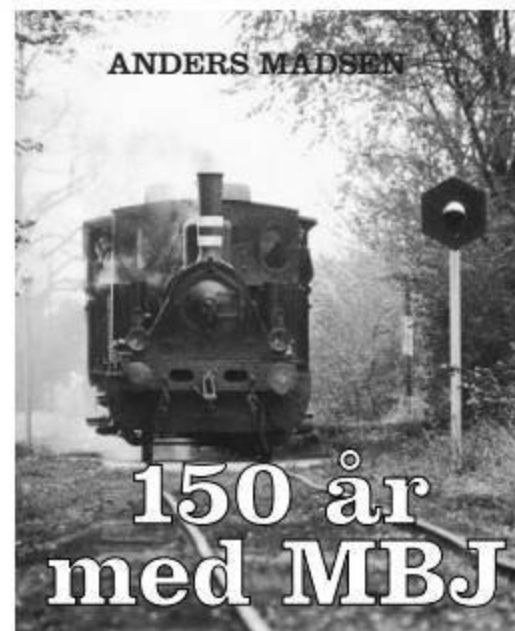
Sporplan over Maribos første jernbanestation. Lolland havde et betragteligt jernbaneanet - i dag er der kun lokaltoget Nakskov Nykøbing F., Museumsbanen MBJ og DSBs Nykøbing F.-Rødby Færge tilbage!



TEGNING: PETER STAFFELDT



besøgte stedet i 1999, eksisterede der stadigvæk et spor på havnen - i dag er de fleste af havnesporene fjernet, for Maribo-Bandholm Jernbane eksisterer nu kun som en populær museumsbane. I boghæftet '150 år med MBJ' kan du læse om denne Danmarks første privatbane, hvis eksistens også betød, at Maribo fik en lokomotivfabrik ved navn 'Vulcan', der nåede at bygge 19



Anders Madsens jubilæums-skrift i anledning af MBJs 150 år, der fejres sidst på året.

lokomotiver og vognmateriel hovedsagelig til privatbanerne i de ti år, fabrikken eksisterede. 🚂



Veteranbanens arbejdstog på Bandholm station

OLSEN-BANDENS ARV

OLSEN-BANDENS »DET GULE PALÆ«
Das Stellwerk der Olsenbande

MobilePay
89 36 11

Støt fase 2: sidebygningen
Unterstützt die Phase 2: das Seitengebäude

www.olsen-banden.com

Der er planer om at genopbygge sidebygningen til det gule palæ.



NYT PROJEKT

Af Anders Madsen

Vi har vist det længe, men nu er det officielt: Der skal bygges en sidebygning i tilknytning til 'Det gule palæ.'

Trofaste læsere af dette blad har læst omtale af projektet i det store interview med daværende formand for Gedser Remise Hans Østergaard (banen on-line nr. 143). Nu er den danske Olsen Banden Fanklub klar til at indlede fase 2 af 'Det gule palæ'. Indsamlingen til genskabelse

af den lange, lave sidebygning i forlængelse af tårnet blev officielt skudt i gang den 24. marts 2019.

Det er et stort projekt, der forventes at koste op mod tre millioner kroner. Ligesom ved flytningen af tårnet fra Køben-



TAGERE HAR EN PLAN!

FOTO: ANDERS MADSEN

VIDEO-KLIP: KENNY KARIYAWASAM

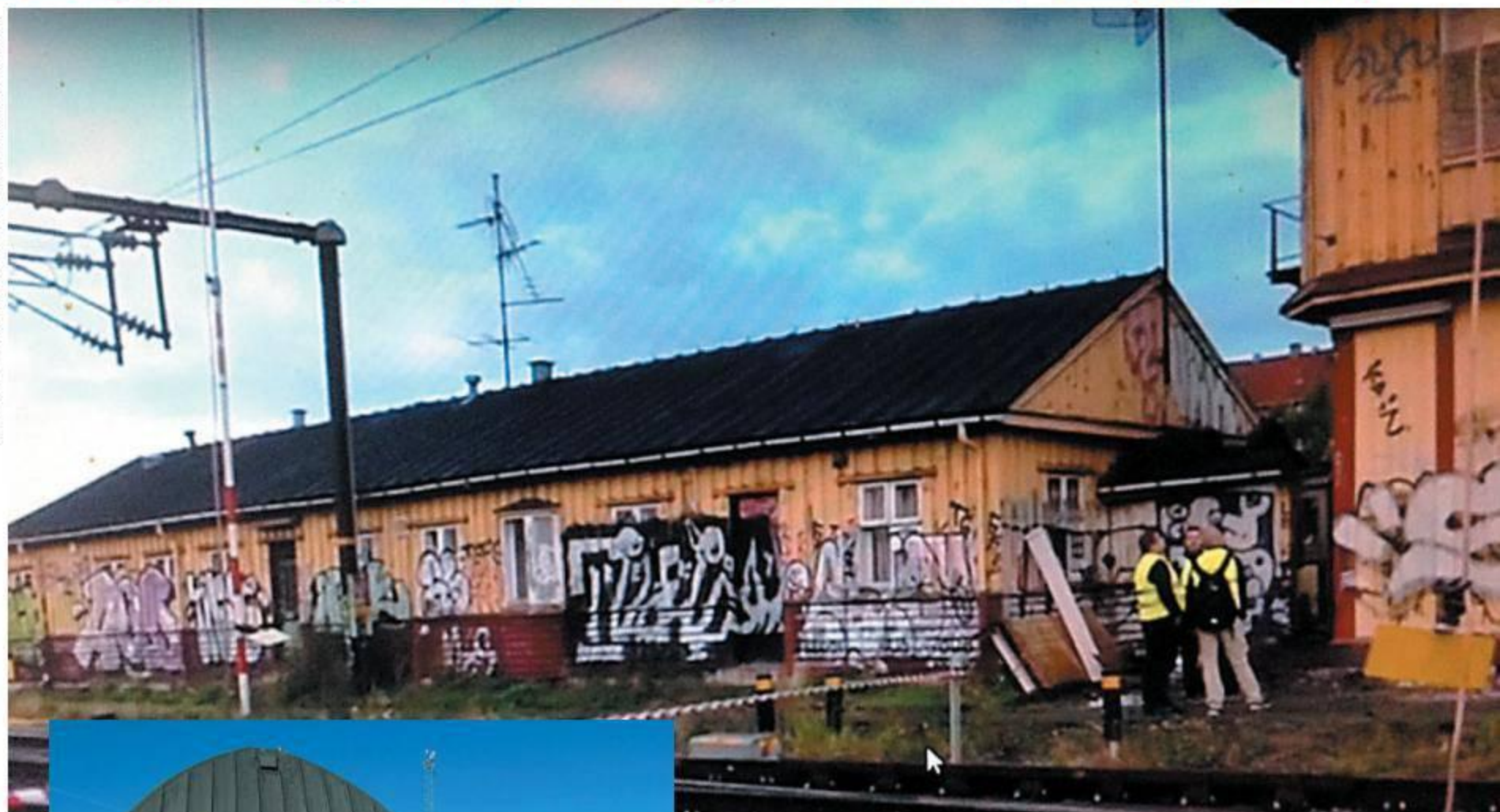


FOTO: ANDERS MADSEN

Sidebygningen før den blev revet ned og Det gule palæ flyttet til Gedser. Nu samles der ind, så den kan gnopstå ved Gedser remise.

havn til Gedser i 2016, er tilbygningen et samarbejde mellem den danske og tyske fanclub for Olsen Banden samt Gedser Remise. Det er målsætningen, at den nye bygning skal rumme forsamlingsfaciliteter som foredragssal, café og

FOTO: ANDERS MADSEN

FOTO: ANDERS MADSEN



Interiør fra blokposten i Olsenbandefilmen.

toiletter mm.

Desværre var det ikke muligt at redde sidebygningen, da den var i for dårlig stand, da den gule bygning blev reddet fra nedrivning og flyttet til Gedser. Som man har kunnet læse i *banen on-line* nr. 142 har Gedser Remise fået medvind i takt med veteranogskørsel på Gedserbanen og senest erhvervelsen af kommandoposten fra Københavns Godsbangård. I 2018 havde remisen knapt 8.000 gæster. Antallet af besøgende forventes i år at passere 10.000 - og det er især tyske turister, der er med til at løfte jernbanemuseet.

Remisen er i øvrigt blevet en form for arbejdende værksted for 15-20 smede, der vil restaurere damplokomotivet H 783 til driftsklar stand. Det er et stort renoveringsarbejde, der forventes at være færdig i 2028 for derefter at køre som veteran tog, primært på Gedserbanen. Men det er en anden historie, som bliver behandlet senere i *banen on-line*.



De frivillige jernbaneentusiaster fra Gedser remise er ved at komplettere deres Olsenbande samling. Ikke alene ved at de vil genopbygge bygningen, der tidligere stod i forlængelse af 'Det gule palæ' i København, de vil også gerne have Franz Jäger panzervogn, som de tre Olsen-banditter stjal i filmen 'Olsen banden på sporet', den syvende film i serien. Den originale jernbanevogn fra filmen





NYT PROJEKT

En scene fra Olsen-bande-filmen, hvor de tre stjæler jernbanevognen med guldbarrerene. LJ-godsvogn litra Hj skal renoveres som Franz Jäger-vogn.



'FRANZ JÄGER'- PANZER HJ FRA MARIBO

findes ikke længere - allerede under optagelserne var den i så dårlig stand, at man frygtede den ikke kunne klare optagelserne. Gedser remise har hentet to HJ-vogne, som stod hensat på et blindspor i Maribo sammen med en række LJ godsvogne. Det er meningen, at den ene af vognene skal restaureres og ommales for at genopstå som den stjalne Franz Jäger panzer-vogn fra Berlin. Omkostningerne anslås til ca. 30.000 kr. Skide godt. Egon!



STOR MIDTJYSK



NYT PROJEKT

Af Anders Madsen

Nye tog og nye skinner på den vestjyske banestrækning, der velsagtens oplever en af de største satsninger i banens historie.

De kendte Y-tog vil snart være en saga blot i den daglige drift på de danske jernbaner. Baggrunden er den glædelige kendsgerning, at Lemvigbanen skal til at købe nyt materiel. Regionsrådet i Region Midtjylland vedtog den 26. september 2018 en investeringsplan for Midtjyske Jernbaner, der kun består af Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane, da Odderbanen, der også var indlemmet i Midtjyske Jernbaner, nu er en del af Aarhus Letbane. Planen indeholder finansiering af fire nye togsæt til erstatning af Y-togene på Lemvigbanen, hvorved passagererne vil kunne sætte sig til rette i helt nye VLTJ-tog. Det samlede investeringstilskud fra regionen lyder på 141 millioner kroner og gælder for perioden 2020-2030. Investeringen dækker også udskiftning af sporet.

Det er strækningen mellem



Thyborøn og Rønland, der er banens achilleshæl. Denne fornyelse forventes foretaget i 2026. Der skal ligeledes foretages visse ombygninger i værkstedsbygningen i Lemvig, så bygningen tilpasses de nye VLTJ-tog.

FIRE NYE TOG

Persontrafikken på VLTJ afvikles fortsat med Y-tog. Det er det sidste sted i Danmark, hvor denne togtype kører i daglig drift. De ældste af VLTJ Y-tog

K INVESTERING



FOTO: MORTEN TOPP

'Storåen' ved Strande på vej mod Lemvig den 5. februar 2014.

er fra 1983 og trænger til udskiftning. Det er efterhånden vanskeligt at fremskaffe reservedele til at holde togene i driftsklar stand. Y-tog er stort set udfaset overalt i Europa og mulighederne for indkøb af reservedele bliver stadigt mere kritisk. Samtidig skal der installeres nyt signalsystem i Vemb, hvilket vil medføre bekostelige ombygninger i Y-togene. Siden banen fik sine første Y-tog, har der på grund af uheld og slitage været

udskiftninger og anskaffelser af Y-tog fra andre privatbaner. I midten af 00'erne købte banen således et togsæt fra Nordjyske Jernbaner, der havde fået nye *Desiro*tog.

Fremtidens tog på VLTJ bliver formentlig LINT-tog, men dette togkøb er stadig under overvejelse. Køb af nye tog vil givetvis foregå på normalvis via en prækvalifikation, hvor togleverandører bliver udvalgt til at give bud.

Investeringsplanen nævner et

behov for to togsæt i den daglige drift på Lemvigbanen, et tredje til værkstedsreserve og et fjerde som nedbrudsreserve.

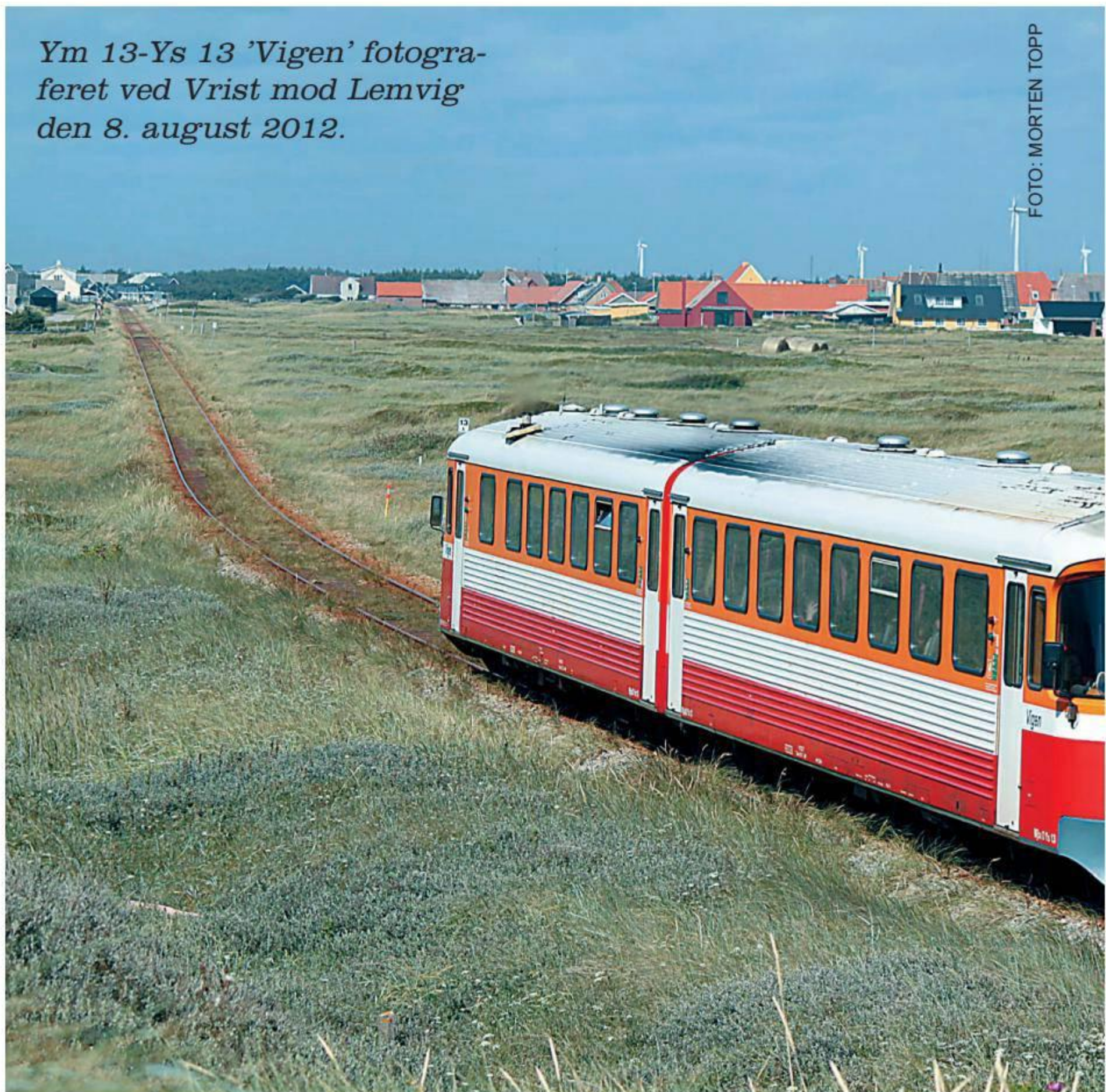
NY STRÆKNING

Når det forventes, at de nye tog bliver af typen LINT, hænger det sammen med, at Midtjyske Jernbaner overtager driften på strækningen Holstebro-Skjern. I den forbindelse stiller staten

tre LINT-togsæt til rådighed. Det er de samme, som Arriva anvender på deres strækninger. Overtagelsen af strækningen Holstebro-Skjern kunne lade sig gøre på baggrund af ændringer af loven om trafik-selskaber, som Folketinget vedtog den 14. december 2017. Efterfølgende forhandling mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Region

Ym 13-Ys 13 'Vigen' fotografert ved Vrist mod Lemvig den 8. august 2012.

FOTO: MORTEN TOPP



‘Tangen’ har lige forladt Lemvig mod Vemb - her ved Arlose den 4. juni 2015.



FOTO: MORTEN TOPP



Midtjylland resulterede den 7. september 2018 i en aftale om at overdrage driften på strækningen fra staten til Region Midtjylland fra køreplansskiftet i december 2020 og frem til december 2028. Regionen vil overlade driften til det lokale jernbaneselskab, Midtjyske Jernbaner, det vil altså sige VLTJ, der som bekendt har tilslutning til strækningen Holstebro-Skjern via Vemb. Dermed er det intentionen, at den nye strækning kan kompensere for det tab, som Midtjyske Jernbaner led, da selskabet afstod Odderbanen til den nye letbane i Aarhus.

REAKTIONER

Som det ofte ses ved store trafikale omlægninger indenfor jernbaneområdet er begejstringen for overdragelsen af

strækningen til Lemvigbanen til at overse. I efteråret 2017 udtrykte den arealmæssigt største kommune i Danmark, Ringkøbing-Skjern Kommune, betænkeligheder ved, at tog fra VLTJ vil give usammenhængende køreplaner og billetsystemer, der samlet set vil have negative konsekvenser for pendling, bosætning og tiltrækning af arbejdskraft. Ifølge JydskeVestkysten og Lemvig Folkeblad står kommunen dog alene med den vurdering. Borgmestrene i Holstebro og Lemvig kommuner har den holdning, at VLTJ drives på en fornuftig og økonomisk hensigtsmæssig måde, der er centralt for en fremtidig velfungerende overtagelse af strækningen. At Midtjyske Jernbaner skal være operatør på strækningen Holstebro-Skjern vil give god synergi og binde trafikken sammen i Midt- og



Ym 14-Ys 14 'Tangen' ved Vrist igen den 29. 8. 2013.

Vestjylland. Her er det værd at bemærke, at både Lemvig og Holstebro kommuner er en del af aktionærkredsen i Midtjyske Jernbaner, som ejer VLTJ.



KILÆDE- (og andre) SKABE

MotorMateriel 9 fra BaneBøger - et digert værk om de danske jernbaners rangertraktorer



NYE BØGER

MM 9 handler om rangertraktorerne, der ofte var de mest undseelige blandt motormateriellet. De havde i mange år ikke i samme grad myndighedernes bevågenhed som de 'rigtige' lokomotiver og motorvogne. Desuden leveredes nogle rangertraktorer af mindre maskinfabriker, for hvem produktionen af jernba-



FOTO: LARS NILSSON

DSB traktor 52 i Brønderslev 1978.

nemateriel blot var én af mange aktiviteter, og ikke noget man nødvendigvis førte omhyggelige byggenummer-lister over, ligesom der i en række tilfælde ikke har foreligget fyldestgø-

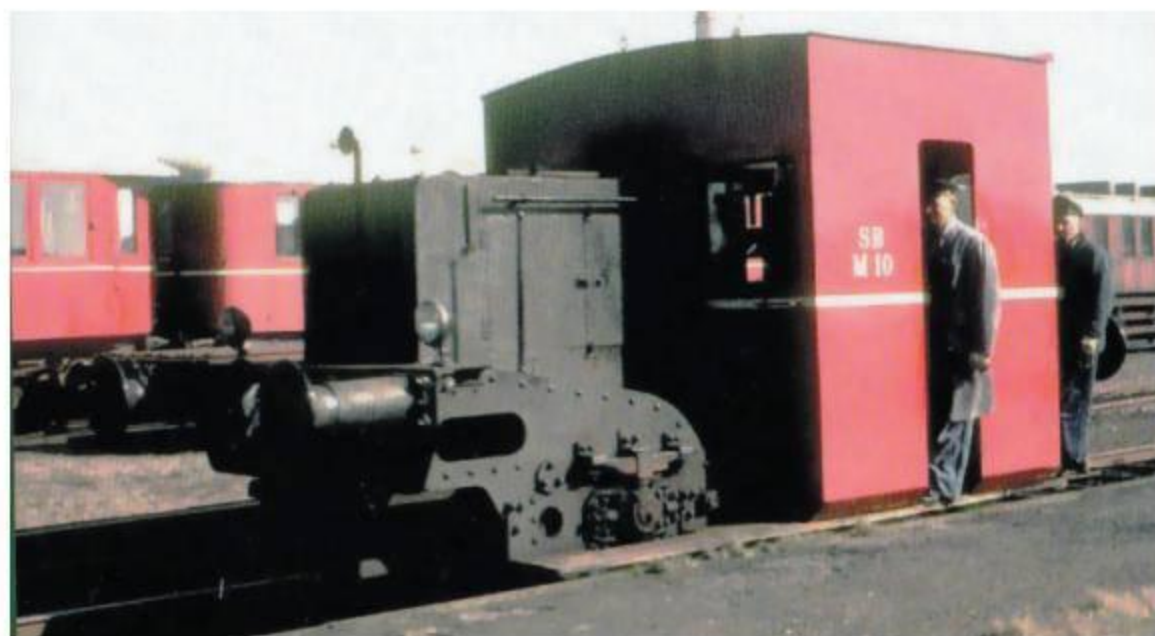


FOTO: P. E. JENSEN / SMJK

Danmarks første diesel-rangertraktor, Skagenbanens M 10 fra Schwarzkopff / BMAG, Skagen ca. 1966.

*DSB traktor
48 rangerer
med ølvogne
i Gråsten
august 1978.*



FOTO:
LARS NILSSON

rende tegningsmateriale.

De første benzindrevne rangertraktorer dukkede op midt i 1920'erne, få år efter at de første motorvogne havde holdt deres indtog. De havde ringe motorkraft og kunne reelt kun erstatte rangerheste, som var forholdsvis dyre i drift. Fra 1926 anskaffede DSB mindre serier rangertraktorer, først den franske type 'Vermot', senere fra den tyske fabrik Breuer - fulgt af en lille 'kopiserie' fra den danske fabrik Pederhaab Maskinfabrik. De to sidstnævnte type fik pga. deres højtsiddende, smalle førerhus tilnavnet 'klædeskabe'.

Ved de danske privatbaner var behovet for rangertraktorer beskedent. De sønderjyske amtsbaner anskaffede ret tidligt et par brugte, tyske

traktorer, men herudover anskaffede kun få privatbaner i 1920'erne benzindrevne rangertraktorer. Et par fynske og tre nordjyske baner købte nogle få fransk- eller tyskbyggede traktorer af samme typer som DSB, mens Frederiksværkbanen anskaffede et par svenskkonstruerede traktorer.

Sidst i 1920'erne vandt dieselmotoren indpas. Den første dieseltraktor anskaffede Skagensbanen fra Tyskland i 1930 og i 1931 bestilte DSB en magen til. Den fik fra 1933 følgeskab af 14 næsten magen til, men bygget af Frichs A/S. Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane fik også fra Frichs A/S to traktorer, der på nær et lille førerhus ganske svarende til DSBs. Frichs udviklede desuden en noget kraftigere



få rangertraktorer. Talrigest var en række ret små traktorer med benzinmotor som leveredes fra Pederhaab Maskinfabrik i begyndelsen af 1950'erne. Også DSB fik et par stykker af denne type. Fra Karl Møllers Maskinfabrik, Nagbøl kom også et par benzindrevne. Aalborg Privatbaner købte fra fabrikken Fowler to dieseltraktorer, og det blev det eneste engelsk-byggede motormateriel til offentlige danske baner. Endelig købte Frederiksværkbanen i 1972 en nybygget die-



*Lollandsbanens
Køfer LJ M17 og
M8 i Nakskov,
oktober 2009*

FOTO: JAN PEDERSEN

dieselektrisk traktor, der dog kun byggedes i fire eksemplarer, to smalsporede og to normalsporede.

Også efter anden verdenskrig anskaffede privatbanerne kun

selvhydraulisk rangertraktor fra Jung.

Efter afslutningen af den 2. verdenskrig havde DSB købt et par tyske dieselmekaniske traktorer som var efterladt af

tyskerne, og de blev efter istandsættelse taget i brug i 1949. Samtidig vendte DSB blikket mod Vesttyskland, hvor man hos Ardelt-Werke fik bygget dieselmekaniske traktorer med 167 hk og træk på to aksler med kobbelstang fra et blindhjul. De første seks leveredes i 1951-52, og snart fulgte yderligere ti. Efterfølgende byggede Frichs i Aarhus frem

til 1958 ialt 30 let ændrede kopier. Alle disse traktorer kaldtes generelt 'Ardelt'er.

I begyndelsen af 1960'erne var DSBs ældre, små dieseltraktorer forholdsvis gamle og udslidte, og det besluttedes at satse på en ny og moderne type rangertraktor. Efter at have prøvekørt en tysk traktor af 'Köf'-typen, valgte man denne type, og i 1966-1969 byggede Frichs i Aarhus 40 sådanne traktorer, der omtaltes som 'køffer'. Også en række



MODEL I HO (1:87)

DSBs rangertraktor 41 findes også som model fra Rivarossi - udsendt for 10 år siden (omtalt i banen nr. 115). Jeg så den for nyligt hos 'Kystbanen'. Rivarossi er i dag en del af den britiske Hornby. V. H.

privatbaner fik 'køffer', idet de i 1980'erne købte brugte rangertraktorer fra de tyske forbundsbaner.

Siden da er behovet for rangertraktorer blevet meget mindre, takket være den udstrakte brug af selvkørende togsæt samt den voldsomme tilbagegang i antallet af stationer med godstogsbetjening.

Alt dette er skildret grundigt i den nye bog, og som sædvanligt i MotorMateriel-bogserien beskrives køretøjerne i teknologisk-historisk sammenhæng. Alle typer er gengivet med talrige billeder og præcise HO (1:87) (og i visse tilfælde 1:45) tegninger.



MotorMateriel 9 - Rangertraktorer af John Poulsen -160 sider liggende A4, stift bind. Ca. 400 ill. i s/h og farve, ca. 60 tegninger i 1:87 og et mindre antal i 1:45. Forlaget bane bøger 2019. Vejledende salgspris kr. 399,-

BIG BOY OG 'SAVLERNE'



Herhjemme kalder de os tognørder eller togtosser, i Midvesten i USA hedder vi 'foamers', på dansk 'savlere', fordi vi angiveligt savler, når vi ser tog. 'banen on-lines' egen 'foamer' i USA gik på jagt efter Big Boy, da den i juli var på tourne gennem en række amerikanske stater.



UP X4014

*Af Morten Speich
Jørgensen,
Minnesota,
USA*

For at fejre 150-året for den første transkontinentale jernbaneforbindelse i USA, restaurerede det store jernbaneselskab Union Pacific en af de få overlevende kæmpestore damplokomo-



Et historisk øjeblik foreviget den 10. maj 1869, da de to jernbaneselskaber Union Pacifics og Central Pacifics spor mødtes i Utah.

tiver (Big Boy nummer 4014). Maskinen var hensat på et museum, men stadig i relativ god stand for et lokomotiv, der ikke havde flyttet sig i mindst 50 år. Selve arbejdet med at restaurere lokomotivet varede fra planlægningsfasen til færdiggørelse i alt seks år.

Efter at have deltaget i “the Golden Spike” festlighederne nær Promotory Summit, Utah, hvor de to jernbane selskaber Union Pacific og Central Pacific mødtes den 10. maj 1869, blev det besluttet, at lade maskinen tage en PR-tur rundt



til dele af USA, hvor den slags maskiner faktisk aldrig havde kørt.

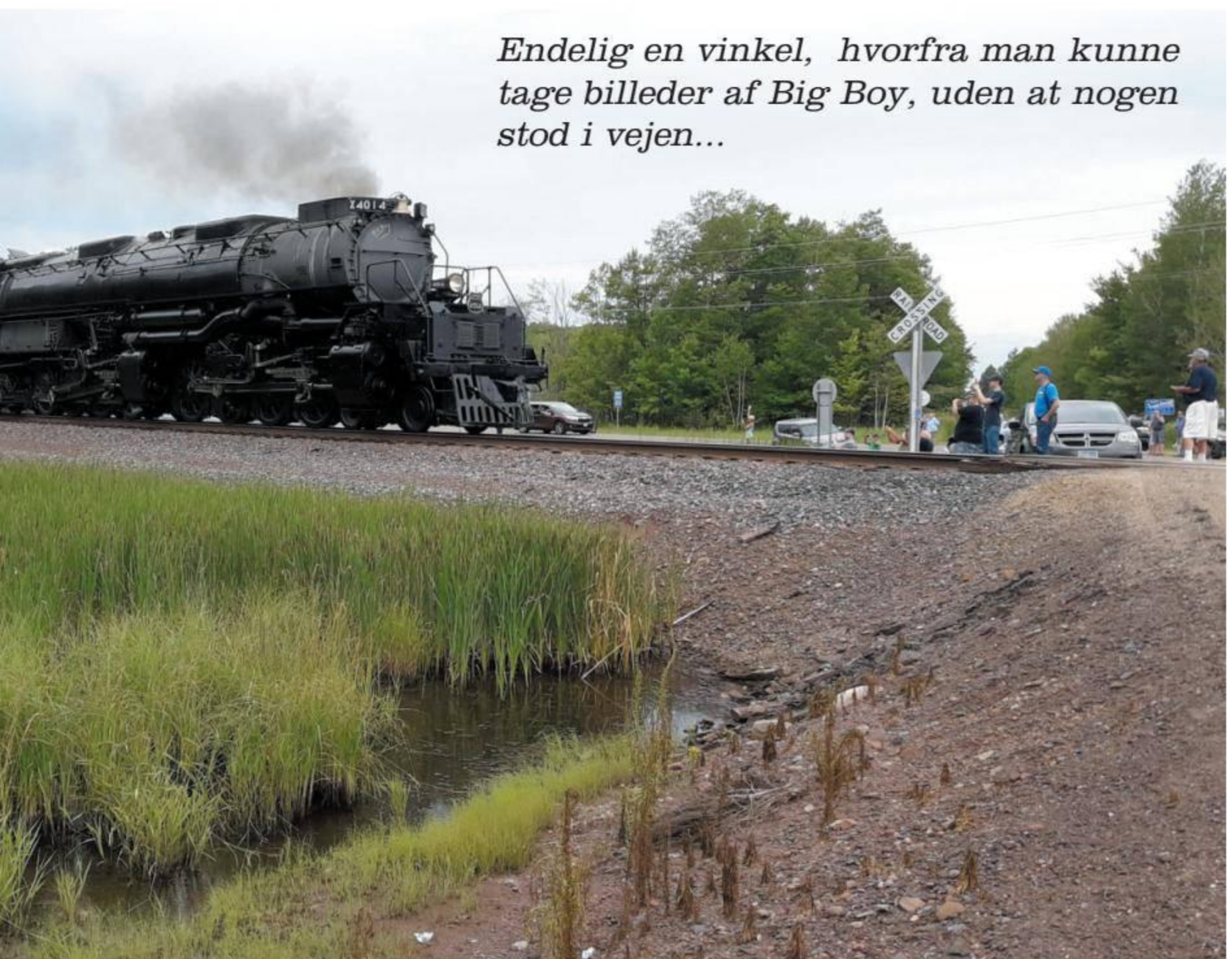
Den 17. juli 2019 skulle lokomotivet og dets udstillingstog køre videre fra Iowa op til St. Paul Union Depot (også kaldet SPUD) i Minnesota. Turen var annonceret i diverse blade og på lokale tv-stationer, så der var tæt pakket med mennesker, der ventede på den ved hver vejoverskæring og i diverse småbyer.

Som "tognerd", eller som man herovre i midvesten kalder os "foamers" (fordi vi savler, når vi ser tog), måtte jeg jo også ud at

følge sagerne. Jeg havde planlagt mine fotoangrebssteder ganske nøje, men fandt hver gang ud af, at der var mellem 50 og 100 andre mennesker på samme sted. Så billeder med toget og uden andre mennesker lykkedes dårligt nok. I Castle Rock (en lille landsby ca. 40 km syd for St. Paul fik jeg optaget en lille video sekvens og ved at følge med i køen af biler, der fulgte med toget (total trafikchaos!), lykkedes det også at tage et par billeder i South St. Paul.

Uanset alle menneskene, der stod og så på togets passage,

Endelig en vinkel, hvorfra man kunne tage billeder af Big Boy, uden at nogen stod i vejen...





Ordet 'enorm' beskriver dårligt nok, da Big Boy drønedede forbi!

var den store "koger" ganske imponerende. Ordet ENORM beskriver dårligt nok, hvad man fik at se. Toget havde et helt moderne diesel lokomotiv med (sådan bare hvis... osv.), men jeg hørte aldrig den maskine blive lukket op. Big Boy (UP X4014) klarede sagerne selv, selvom det efter danske forhold var et ganske langt tog af personvogne.

Den 18. juli 2019 var toget udstillet ved perronen i St. Paul. Jeg var selvfølgelig dernede, og der var tæt pakket med besøgende lige fra klok-

ken 9 om morgenen. Folk væltede ud af hvert ankommende letbanetog uden for SPUD, og det var næsten umuligt at bevæge sig rundt. Det blev dog til endnu et par billeder.

Den følgende dag, fredag den 19. juli, skulle udstillingstoget køre videre nordpå til Duluth i det nordlige Minnesota, hvor det så var udstillet i weekenden. Duluth er en havneby, hvor store oceangående skibe kan komme, selvom det kræver en lang tur gennem alle de store søer. Byen har også masser af jernbanespor og der

udlosses taconite pellets (jernmalm i pilleform). Turen derop går via BNSF spor, hvor Union Pacific dog har kørselsrettigheder (trackage rights). I et forsøg på at undgå mængden af nørder kørte jeg lidt over 150 km nordpå for at finde et godt sted af fotograferere toget igen. Jeg fandt en stille jernbaneoverskæring ude i de store skove og havde stedet for mig selv, samt en del myg, i ca et kvarters tid. Dernæst begyndte

der at samle sig lokale folk og i løbet af de næste 20 minutter var der såmænd en pæn flok på omkring 50 forsamlet. Igen havde de lokale medier adviseret befolkningen og hvem kan lade verdens største damplokomotiv køre forbi uden at tage et billede? Stedet gav mig en god lille 30 sekunders video, samt et par billeder med mobilen, mens kameraet bare kørte.

Det blev min sidste oplevelse med det udstillingstog og godt



Endelig lykkedes det at komme tættere på kæmpen X4014.

et jeg begyndte at køre tilbage mod St. Paul, for der kom et kæmpevejr over de nordlige skove, som jeg dog lige med nød og næppe undgik. (Uvejr herovre skal man ikke spøge med, specielt ikke når vi taler om tornado og tordenvejr. Der er som oftest kun et sekund mellem hvert lyn.)

Hele oplevelsen er svær at summe op med få ord. Men det må blive noget med ordene FANTASTISK, ENORMT og UTROLIGT. En Big Boy er stor, meget stor og med en hjulstilling jeg aldrig tidligere har oplevet (2 D D 2 eller på engelsk 4-8-8-4). Alene dens tender har syv aksler. Kedlens arbejdsstryk er 300 psi og den er blevet ombygget til oliefyring på grund af brandfaren. Ud over selve lokomotivet og dets kæmpe tender, slæbte den to gult malede vandtendere, da man jo ikke længere har vandkraner langs banerne. Selv dens "fløjte" lyder som en oceandampers horn, hæs, hvæsende og dyb! Jeg oplevede ikke at se maskinen køre hurtigere end 70 km/t, men den kan køre hurtigere. Dog var det ikke fart, man var ude efter, da den type blev bygget i 1941, men trækraft. Og trækraft det har den. I juni måned i år lod man den selv trække et containertog på en kendt stejlstækning ude vestpå. Den

Tenderen er enorm stor, men det er vandforbrugt også! Derfor havde Big Boy to ekstra med på slæb for der var ingen vandkraner undervejs.



trak 143 læssede, dobbet-etage containervogne (et klip findes på YouTube, "X4014 on Acher Hill") op ad stigningen uden dieselhjælp. Den tur bruger



Lige efter de to vandtendere fulgte den kraftige UP diesellokomotiv 3025 - for alle tilfældes skyld, hvis den oliefyrede Big Boy mistede pusten undervejs, men den klarede opgaven med bravour!

normalt tre diesel lokomotiver, så Big Boy er en virkelig stor. At opleve en BIG BOY i drift i 2019 har været en virkelig stor oplevelse for denne FOAMER!

Bestemt årets jernbaneoplevelse for mig!



PS: Flere videofilm med UP X4014 delt på Youtube finder du på banens facebook-væg via www.banen.dk!

VI PAKKER UD

Emballering er i disse internethandel tider ret væsentlig især med tanke på maskinel pakkesortering: Varen skal helst nå helskindet frem!



NYHEDER

Af Vido Hribar

Posten kom med tre danske nyheder i HO (skala 1:87) fra BRAWA. De lå i en stor papkasse, godt beskyttet som om pakken skulle igennem en knusemaskine under postens automatiske sortering.

Selve Albani-vognen, som jeg valgte at pakke ud først, lå i en æske af klar, solid plastik. Det var umiddelbart ikke til at se, hvordan æsken åbnes, for låget var forseglet med gennemsigtig tape i begge ender, fandt jeg ud af. Tapen var heller ikke nem at fjerne! Og låget heller ikke så let at løfte og trække fra ved denne sommers høje



Det var svært at få øje på det gennemsigtige stykke tape...

temperaturer. Endelig lykkedes det at lirke æsken fra hinanden og der lå modellen fastspændt i det efterhånden klassiske leje omsluttet af en blød plasticfolie, så vognen var lige til at løfte op af æsken. Når jeg bruger så megen plads på at



...og vi har adgang til Albani ølvogn!

beskrive udpakningen af en gemen vogn, er det, fordi jeg ikke har oplevet, at producenterne gør sig så megen umage at beskytte sit produkt for mulige transportskader. Som det fremgår af illustrationer-



Endelig er æsken åbnet...



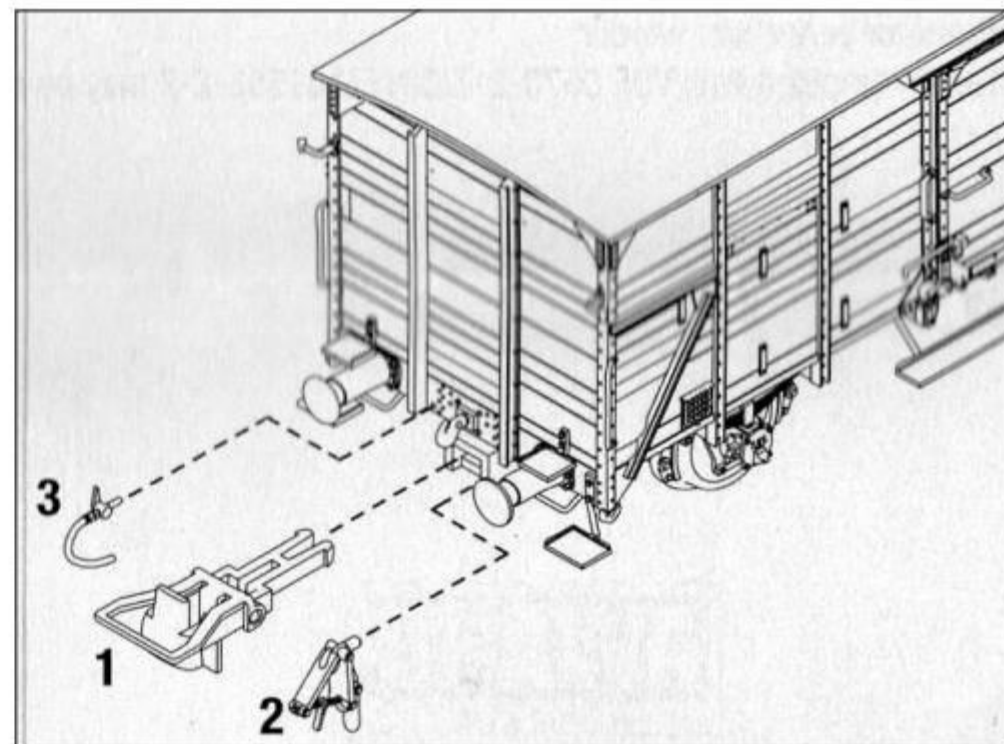
ALLE MODELFOTOS:
VIDO HRIBAR

*Op af æsken
...og hvad lå
der i bunden
under den
forformede
hvide plastic-
bund?*



*Der lå en lille
pose med
smådele til at
gøre model-
len helt per-
fekt! For der
var en monte-
ringsvejled-
ning m.m.
med.*

ne, fulgte der også en monteringsvejledning til de få vedlagte smådele med. Resten var jo monteret fra fabrikken, og derfor kan man være også særdeles tilfreds med vognens detaljeringsgrad. Gid danskproducerede modeller fulgte BRAWAs eksempel også mht. vejledning og reservedele, som ofte er ikke til at opdrive! På BRAWAs medfølgende vejledning findes der en liste over de reservedele, der kan anskaffes - endda med artikelnummer, og som det fremgår af illustratio-



Sådan skal smådele placeres på Albani-vognen! Andre detaljer er på plads som det fremgår af vore billeder.

DSB-nyt fra BRAWA

Det tyske BRAWA har for nyligt udsendt yderligere tre DSB-godsvogne fra hhv. epoke III og IV. Det var Liliput, der for snart en menneskealder siden udsendte en salt- og svovlsyretransportvogn, og derfor er der ingen tvivl om, at krukkevognen fra BRAWA



Krukkevogn



Ølvogn



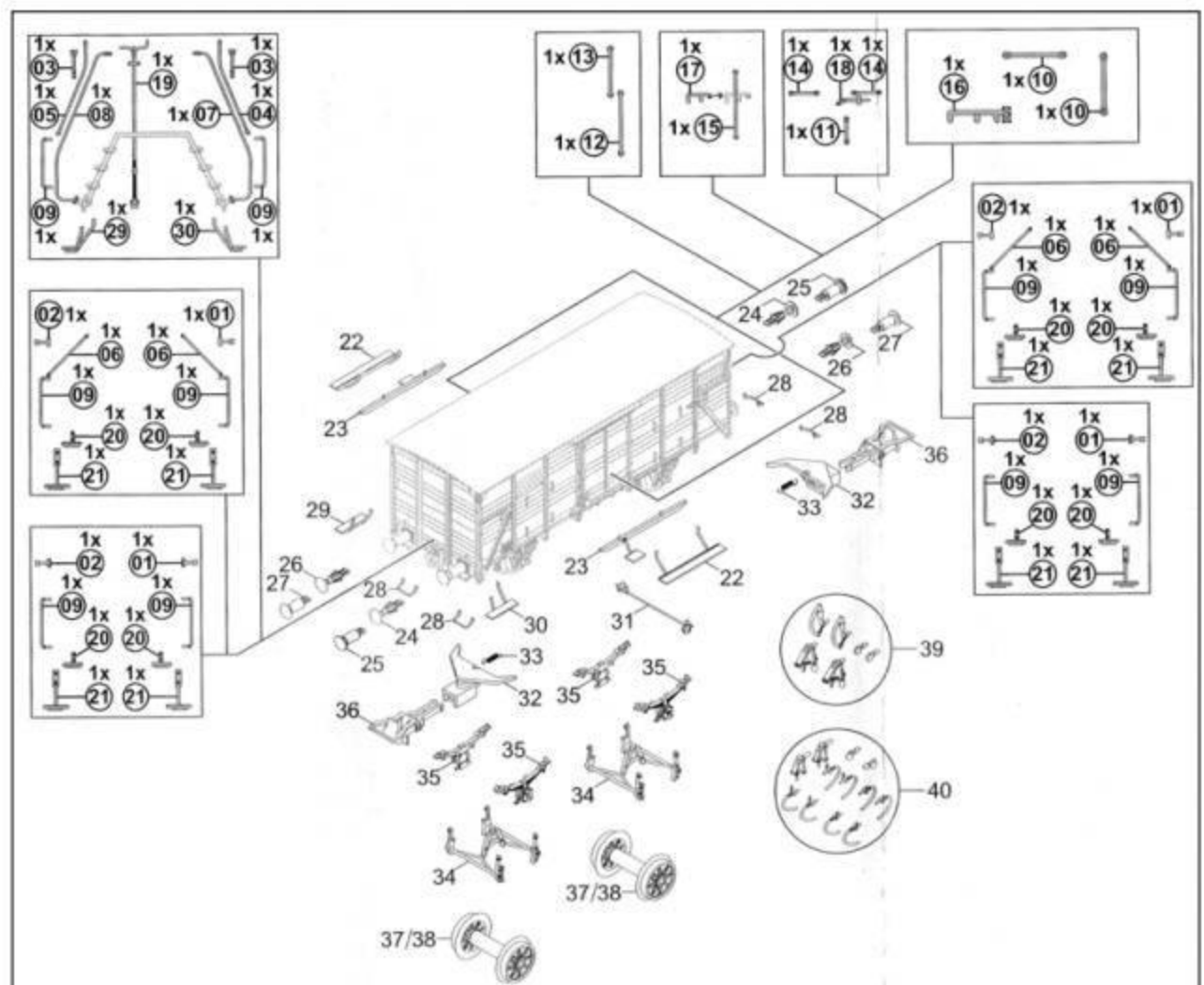
Scandia-bygget Tdgs

hurtigt vil blive udsolgt. Ølvogne har altid været taknemmelige salgsobjekter - mindst 60-70 danske er efterhånden kommet i handelen således nu også en fra Albani i Odense! Tdgs-vogne findes i mange varianter, og nu kom også en særdeles flot fra BRAWA!

nen til højre er der anført nummereret placering på modellen!

Det er også en måde at vise respekt for forbrugerne!

Så mange dele består denne godsvogn af - og de er til at få!



...OG DET SKÅLER VI PÅ!



Der findes ingen modeltogproducent med respekt for sig selv, som ikke mindst en gang har fremstillet en model af en dansk ølvogn. Oftest er det sket flere

gange og endda i flere omgange. Hvis vi tager det sidste halve århundrede, er det sket løselig regnet 70-80 gange! Senest er det nu sket hos BRAWA med en HO-model af en Albani vogn - den med 'Gi' øl - Gi-raf!' - hvide bogstaver på rød stribe langs vognsi-

Læg mærke til de tydelige påtryk og de mange små detaljer, der allerede er monterede, så man ikke selv skal bøvl med dem. Bremsklodserne sidder forbilledlig tæt ved hjulene....

den. BRAWA valgte at 'forfynske' en prøjsisk såkaldt landesbahnvogn, en godsvognstype, der blev bygget i titusindvis eksemplarer og spredt over det meste af Europa. DSBs litra ZB 99 688, som endte i Odense, hvor det fynske bryggeri rådede over ni ølvogne af forskellig

EpokeModeller®

Småseriemodeller

Nu er de øvrige annoncerede linier i produktion

14

Sporvogn
KS 327

14

linie 14

5

Sporvogn
KS 315

5

line 5

6

Sporvogn
KS 329

6

line 6



8

Sporvogn
KS 334
line 8

8

15

Sporvogn
KS 331
line 15

15

KS Sporvogn 327 m.fl. 2.795,00



Falck kranbil
Bedford TK 398,00



Hellefyr med heller
kr 68,00



Bedford TK DSB
(Helmer Hansen) 248,00



Falck tender
Bedford TK 425,00



Bedford TK Wiibroe
248,00



Melex traktor DSB 198,00



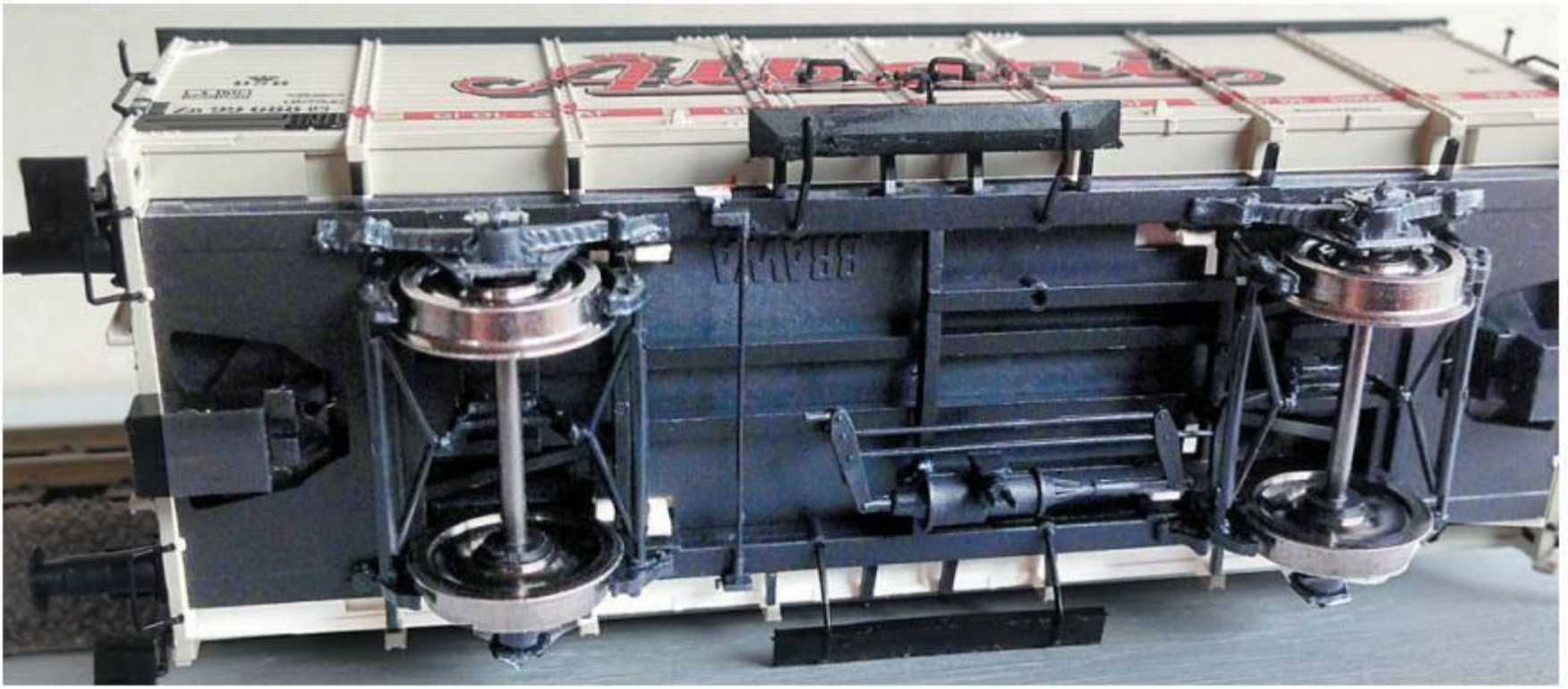
Havemøbler
og DSB splitflag
Kr 129,00



Bedford TK Østbanen
248,00

Varer kan bestilles på telefon +45 20 22 04 49 eller E-mail; Info@epokemodeller.dk
www.epokemodeller.dk (er nu opdateret)

EpokeModeller® produceres af; Messe handel I/S, Korshavevej 15, DK-2640 Hedehusene, Danmark



Undervognen er ligeledes meget detaljeret.

type. Den første danske ølvogn blev bygget hos Ringhoffer i Prag i 1879. Det var selvfølgelig Carlsberg, der indledte eventyret. Tuborg fulgte efter i 1888. I 1918 havde de to bryggerier tilsammen 73 vogne, i 1933 var det 97 og i 1957 havde de 203 fordelt med halvdel til Carlsberg, skriver Jens Bruun-Petersen i sin bog 'Godsvogns materiellets historie', udgivet af 'bane bøger'. Det heden-gangne bryggeri 'Stjernen' ('Jeg vil hellere ha' en Star!') havde to og Albani som sagt ni ølvogne. De fleste er bygget med fladt tag, beklædning med lodrette trælister og

iskasser i taget. Albani-vognen fra BRAWA er dog med vandrette brædder, og i den forbindelse er værd at bemærke det meget veldækkende Albani-påtryk, især når det gælder rillerne mellem listerne.

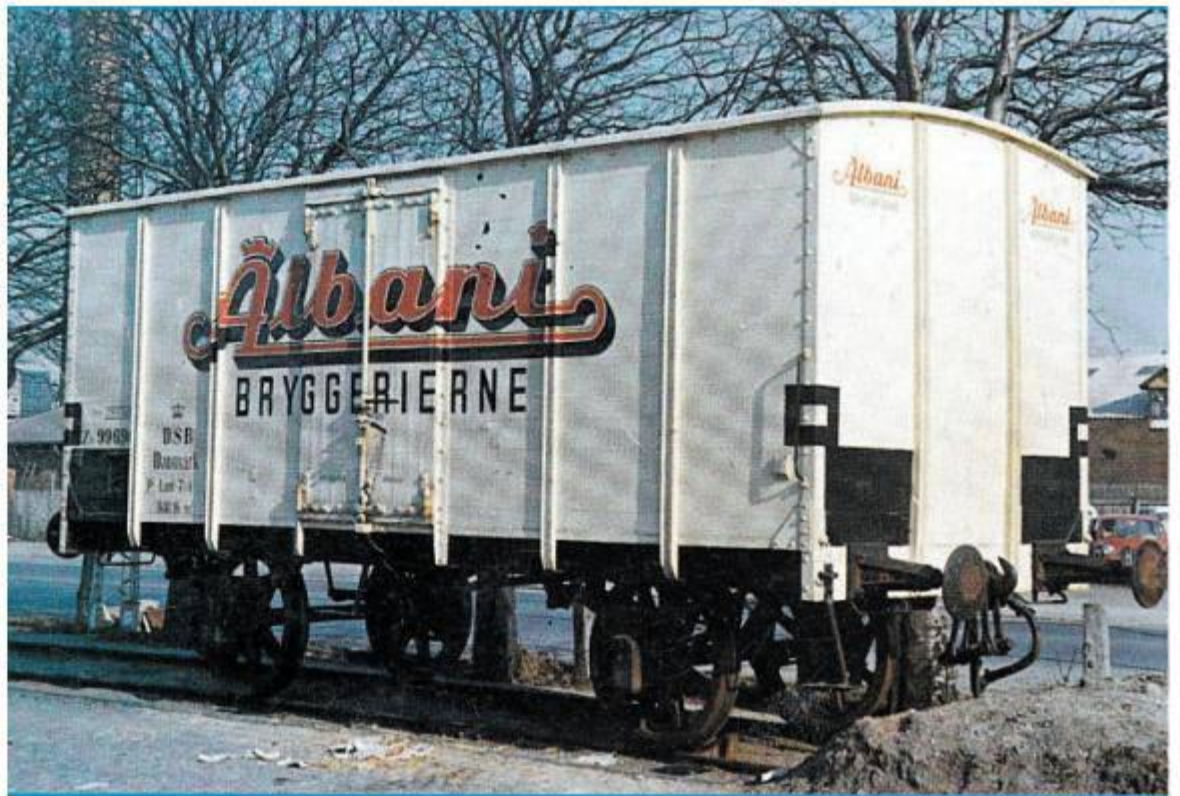


FOTO: ARNE KIRKEBY



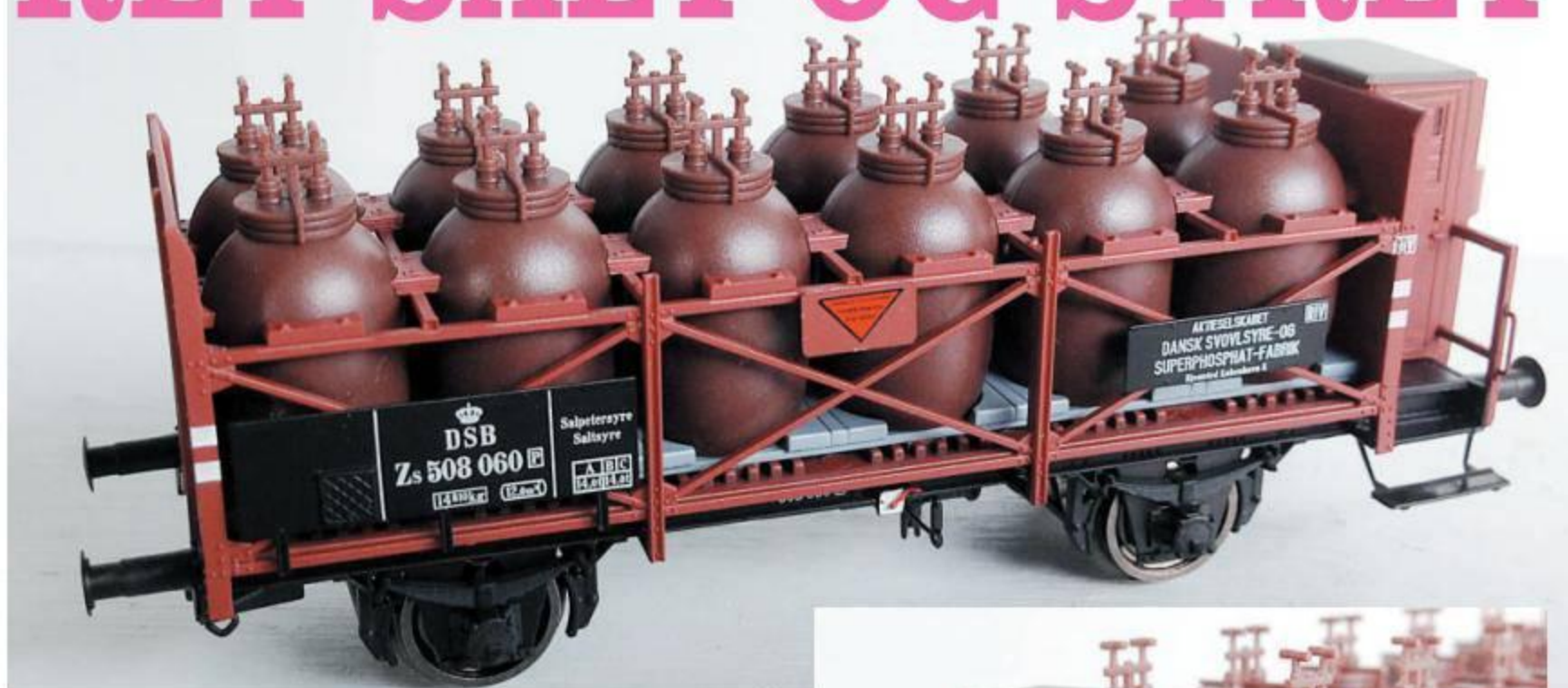
FOTO: AXL SØGARD

Bestilt i små serier og på forskellige tidspunkter - derfor mange varianter.



*Bygget
af Scandia i 1940*

RET SALT OG SYRET



BRAWA har udsendt den længe savnede vogn til transport af farlige væsker - DSB litra Zs 508 060 - en såkaldt 'Zwickauer' fra 1919, med 12 krukker og dobbelt bund. Det må være

Nyd synet af de mange fine detaljer og skarpe påskrifter





snart 50 år siden, at vi kunne købe en tilsvarende model fremstillet af det østrigske Liliput, som dengang udsendte mange DSB-vogne. BRAWA har de sidste par år glædet os med en række danske gods-vogne og et rangerlokomotiv - allesammen i topkvalitet.

Krukkevognen er - som det fremgår af påskriverne - beregnet til transport af svovl- og saltsyre. At disse 'væsker' ikke skulle transporteres i



Alle de små detaljer er monteret fra fabrikken

større metalbeholdere, skyldes at de ret hurtigt vil blive 'ædt' op af syre. Derfor brugte man gla-



Vi er en del af Danmarks største kontorforsyningskæde

Stort udvalg i f.eks.:

- **Kontormaskiner** ● **Møbler**
 - **Edb-tilbehør** ● **Festartikler**
 - **Tegneartikler** ● **Kopi og fotopapir**
 - **Rengøringsartikler** ● **Kuverter**
- og meget mere...*

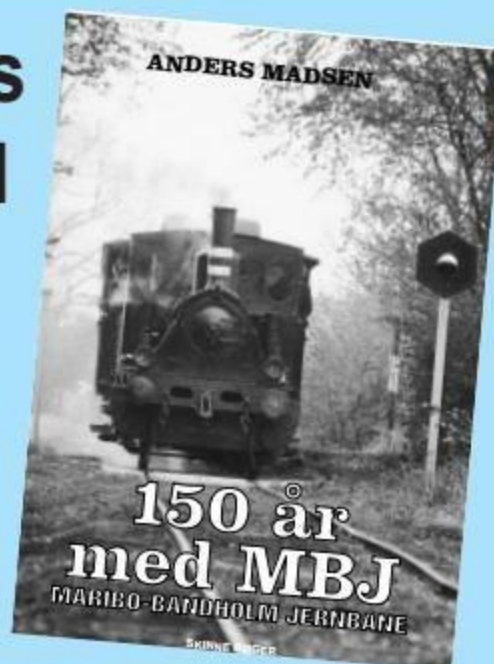
Saml indkøbene - spar tid og penge, det er nemt og lokalt!

Vi sælger også Anders Madsens jubilæumsbog om 150 år med Maribo-Bandholm Jernbane!



DAUGBJERG ^A/_S
KONTOR- OG PAPIRCENTER

Axeltorv 5, 4900 Nakskov, tlf. 54 92 24 22, Fax 54 92 00 44
E-mail: info@daugbjerg-as.dk, www.daugbjerg-as.dk



serede stentøjskrukker, som blev spændt fast i et stativ. De første vogne af denne art blev anskaffet af A/S dansk Svovlsyre og Superphosphat-fabrik i København. Som Jens Bruun-Petersen skriver i sin bog, anskaffede man de første i 1906. De havde

hver otte stentøjskrukker. De senere anskaffede havde 12 krukker som vores model. I 1918 var der i alt 11 krukkevogne i drift, som blev udrangeret først i 1960'erne. Krukkevogne har været brugt, hvor der var en større last til en enkelt modtager.



DSB Tdgs 86 574 0 187-4
Østerport 1972

FOTO: JENS BRUUN-PETERSEN



DSB litra Tdgs 574 0 293-7

DSB havde 299 specialvogne hvor de første oprindelig var bygget hos Talbot i Aachen, Tyskland, siden hos Scandia i Randers, hvoraf adskillige blev



ALLEMODELFOTOS: VIDO HRIBAR

videresolgt til de slovakiske statsbaner ZSR, hvilket ligele-

des er sket med Tdgs 574 0 293-7, som er afbildet i den her



NYHED

ÅRSSKRIFT 2019

Til december udsender vi et boghæfte med tekster om danske jernbaner i virkelighed og model med EPOKE III og IV som hovedtemaer.

Skriftet forventes at blive på 96 A4-sider bl.a. med følgende tekster:

- Privatbanernes Marcipanbrød i epoke III og IV (med tegninger og farvetavler)
- Nittede DSB MO i 500/1900-serien (med tegninger)
- Godstransporter og -vogne i epoke IV, virkelighed og model (med mange skala-tegninger)
- Inspiration til en moderne DSB-sporplan i kælderstørrelse
- Rangertraktorer og -lokomotiver hos privatbanerne, epoke IV
- Vordingborg stationsbygning, tegninger og fotos
- Nostalgi: København Anden Bangård
- Storebæltsfærger i 100 år
- Køge-Ringsted-Banens rullende materiel (med nye tegninger af det rullende materiel)
- Oversigt og anmeldelse af danske modeller udgivet i år 2019, bl.a. litra AL, ølvogne, MX-lokomotiver m.m.

...og meget, meget mere

Forbehold for ændringer

Hæftet illustreres som sædvanlig med mange fotos og tegninger.

Udsendes med stift bind, og trykkes på holdbart fint papir.

Vi har til hensigt hvert år i december at udsende et årsskrift med tekster kun om danske jernbaner, der afløser vort tidsskrift LOKOMOTIVET.

Det kommende hæfte 2020 forventes at indeholde tekster om **DWA-Hobby og firmaets produktioner, DSBs IC4-tog, DSBs moderne design 1974-2004.**

Østre Gasværk og det rullende materiel, forslag til sporplaner m.v.

Så vær med fra begyndelsen, og vær sikker på at få alle udgivelser af ÅRSSKRIFTERNE.

Allerede nu kan man bestille boghæftet ved at indbetale

kr. 295,-

på vor konto 9570 - 10 25 16 05. Sidste frist for bestilling er 15. oktober 2019.

HUSK: Vi trykker kun oplaget efter, hvad der forudbestilles.





afbildede model fra BRAWA. Hvis du vil vide, hvor de enkelte DSB vogne er bygget eller endt, kan du finde det oplyst på www.jernbanen.dk.

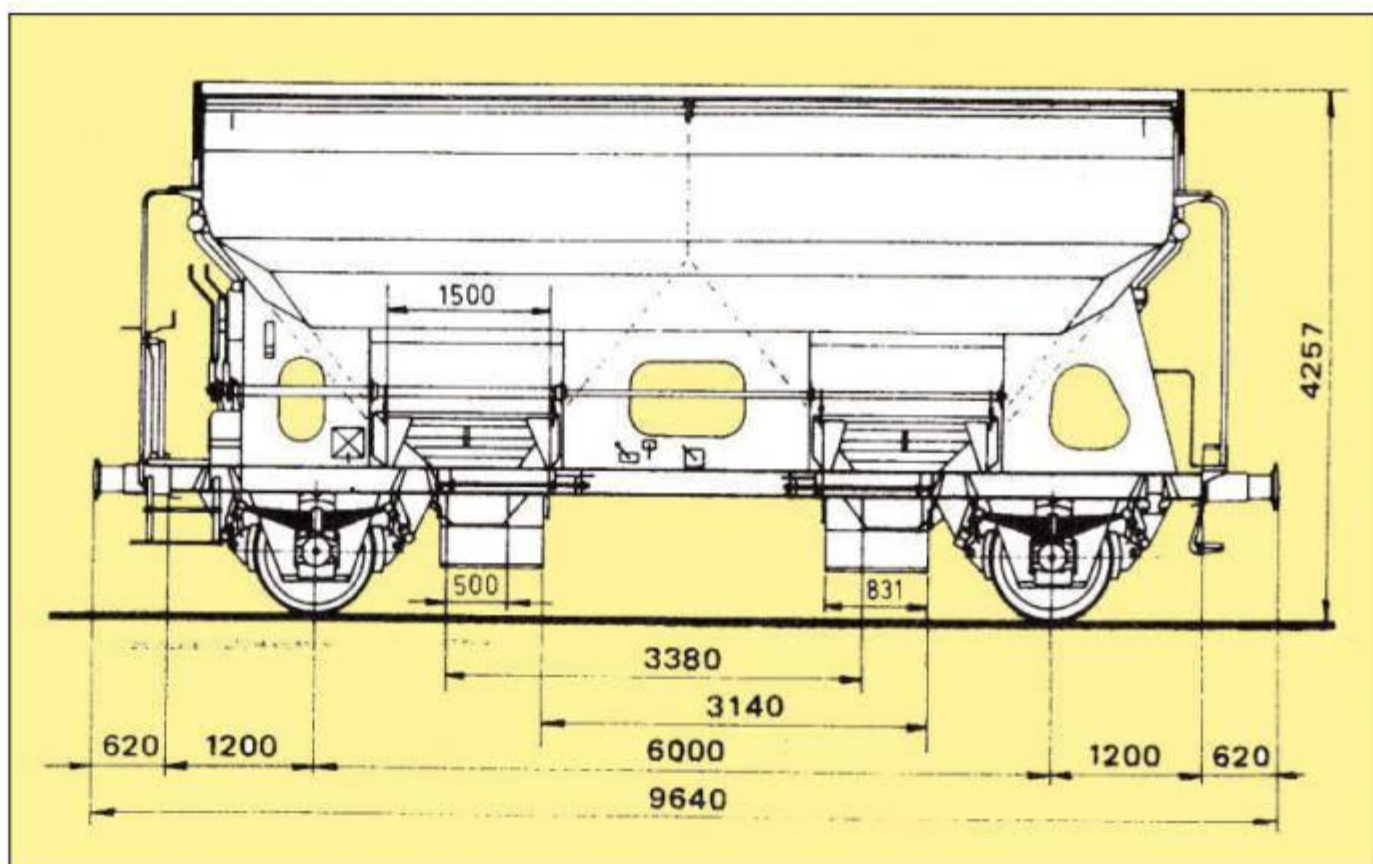
BRAWAs model er bygget i Randers i 1972 og solgt til Slovakiet i 2001. Og det er heldigt, fordi det åbner for en slovakisk version og dermed også

et større modeloplæg! Slovakiet har aftaget hele 77 DSB-vogne.

Selv om jeg i anmeldelsen af BRAWAs ølvogn kunne rose producenten for i vejledningen også at medtage en beskrivelse af forbilledet, mangler den desværre i forbindelse med krukkevognen og Talbot'en. Men vi kan jo citere 'Jernbanen.dk',

Øverst på siden:
Modellen af DSBs Tdgs set fra siden.

Nederst: DSB materiel - Tdgs tegninger og diverse dimensioner



HVORFOR UDSKIFTE HJUL

Hvis man kører med Märklin og gerne vil have vogne af andre producenter på sit anlæg, er det tilrådeligt at skifte originale isolerede hjulaksler med Märklin uisolerede. Dels er det et spørgsmål om jævn- eller vekselstrøm, men også om skinneprofil og hjulafstand, skønt det i begge tilfælde er skala H0 og NEM-norm afstand 16,5 mm. Der er forskelle i sporkranse både i højde og form, og de 'forkerte' dimensioner kan føre til afsporinger navnlig ved kørsel over sporskifter. Det er en hel viden-skab, og hvis man er interesseret i detaljerne om diverse mål, kan vi henvise til internettet under MOROP NEM 310 og NEM 340.

MOROP Normen Europäischer Modellbahnen
Radsatz und Gleis für besondere Systeme
NEM 340
 1 Seite
 Ausgabe 2008 (30092010) (ersetzt Ausgabe 1997)

1. Zweck
 Diese Norm enthält zum Teil von NEM 110 und 310 abweichende Maße für Radsatz und Gleis entsprechend den Systemen MÄRKLIN sowie für H0 auch Angaben über Mittelleiter und Stromabnahme.

2. Radsatz und Gleis

Alle waagrechtten Maße dieser Norm werden zwischen den senkrechten Kanten der Schienen gemessen.

Maßtabelle:

Spurweite G des Gleises	Gleis				Radsatz		Rad			
	C	S	F	H	K	B	N	T	D	
Nennwert										
max	15,0	13,6	1,7	1,3	15,0	14,0	3,0	0,9	1,0	1,35
min	45	41,8	39,3	2,8	2,2	41,8	39,8	5,7	1,5	1,7

Es gelten sinngemäß die Anmerkungen in NEM 110 und 310

Neben den in NEM 120 empfohlenen Schienenprofilen wird für die Nenngröße H0 beim Mittelleiterbetrieb auch ein 2,3 mm hohes Schienenprofil (Profil 23) mit den dargestellten Abmessungen verwendet.

3. Besondere Angaben für das H0-Mittelleitersystem
 Das System MÄRKLIN H0 beruht auf dem symmetrischen Mittelleiter- und Oberleitungsbetrieb (Speisesystem 0-4 bzw. 0-3 nach NEM 620).

3.1 Mittelleiter
 Als Mittelleiter wird aus optischen Gründen in der Regel anstelle einer durchgehenden Schiene eine Punktcontactreihe verwendet.
 Abstand: Die Punktcontacte werden im Allgemeinen im Schwellenabstand angebracht; der doppelte Schwellenabstand (ca. 16 mm) darf nicht überschritten werden.
 Höhenlage: Zwischen 1,8 unter SO und 0,8 über SO.
 Seitliche Abweichung:

der skriver, at det er en to-akslet specialvogn med to omvendte kegleformede rum, svingtag og bundtømning. Ved hjælp af svingtaget kan vognen åbnes, så læsning kan foretages i hele

v o g n e n s l æ n g d e . L a s t r u m m e n e s i n d r e t n i n g b e v i r k e r , a t l a s t e n v e d e g e n v æ g t k a n t ø m m e s g e n n e m v o g n b u n d e n s s i d e å b n i n g e r , d e r v i a s l i d s k e r

fører godset i ønsket retning - til sider eller midt i spor. På vognen er der endvidere særlige udstyr til regulering af den udløbende last i ønsket mængde. Vognens særlige udstyr gør den velegnet til transport af korn- og foderstoffer, granulater og gødningsvarer samt anden form af styrtgods, der læsses fra silo eller transportbånd. Tidligere har Roco leveret flere forskellige varianter af DSBs Tdgs-vogn. BRAWAs H0-vogn er udstyret med isolerede hjulaksler, hvorfor det er tilrådeligt at skifte dem ud med Märklins uisolerede. Som de fleste producenter tilråder BRAWA at smøre hjullejerne med en lille dråbe specialolie. 🚂

