

Flemmings Skriverier

Togs oprangering hos DSB 1950 - 1956



NR. 7.

August.

2023.

Forsiden.: MY med "Nord Ekspresen" på Elmelundsbakken, vest for Odense. Billedet er taget mellem 1956 (gul 1. Kl. stribet) og 1959 (MY fik frontnummer påsat). Vognen efter maskinen er WR 4242 – 4249, så er det en Belgisk A3B5. En sovevogn type Y, en fransk "Rapide Nord" A4 B4 myfi, to type Y sovevogne, en fransk "Rapide Nord" bagagevogn og to (franske?) personvogne, angiveligt 1. klasse og 2. klasse. Togets oprangering passer fint med togplan 6. 1957.

Foto. Ukendt. Arkiv.: Poul Skov Hansen.

Flemmings skriverier.:

Tjae, det er hvad jeg får lyst til at skrive om, inden for historisk jernbane og modeljernbane! En del vil være opdaterede artikler fra Mosebanen, andet vil være nyt om stort set alt muligt, inden for min interessesfære.

Artiklerne vil være opsat til printning i A4 format, på begge sider. Der er lavet en ekstra bred kant til hæftning eller limning.

Jeg vil anbefale 100/120 g. papir i CCC kvalitet, til for og bagside og 80/100 g. CCC kvalitet til indholdet.

Alle udgivelser er lavet som Pdf. Filer. Man kan frit downloade til eget brug! Billeder må som udgangspunkt ikke anvendes uden tilladelse fra fotografiernes ejere.

Kilder.:

- DSB Togplan 6 1953. II. Distrikt.
- DSB Togplan 6 1956. II. Distrikt.
- DSB Togplan 6. 1950. I. Distrikt.

Endvidere er der fotoleverandører, nævnt ved billederne. Alle leverandører vil jeg gerne rette en stor tak til, uden deres hjælp var denne historie ikke blevet til noget!

Persontogenes oprangering

Mange modelbanefolk har det lidt svært med hvilke vogne og lokomotiver, der "hører" sammen! Man vil gerne lave en rigtig oprangering, så toget ser korrekt ud. Ofte støder man på spørgsmål som, *Jeg vil gerne oprangere et korrekt tog med min MY hvilke vogne kan jeg anvende?* Eller, *Hvilke vogne kørte N maskinen med?* Det ender som regel med at man sætter noget sammen efter dets udseende og det er ofte ganske ukorrekt! Men hvad er så korrekt? Godt spørgsmål, som er langt sværere at svare entydigt på – end man skulle tro!!

Da jeg var dreng kørte jeg med Märklin modeltog, ganske som så mange andre fra min generation. Vores modelbanehistorie er ofte meget enslydende, kataloger var ofte den eneste inspirationskilde til hvordan til hvor-

dan tog på modelbane så ud! Eksemplerne på togsæt man kunne ønske sig var meget entydige, jeg må indrømme at strategien virkede. Først fik jeg MY lokomotivet og senere blev det til nogle B vogne, de blev koblet efter maskinen og så havde jeg et tog der lignede dem Märklin havde i det forjættende katalog. Jeg havde også en Italiener, en tofarvet brun personvogn – med harmonika overgang – den kunne jeg sandelig ikke koble sammen med de moderne B vogne! Det så jo helt forkert ud, den fornemmelse af "rigtigt" og "forkert" har fulgt mig i mange år og den kan såmænd stadig komme op til overfladen en gang imellem og forstyrre mit indre billede af et "rigtigt" tog. Jeg ved at mange andre også "lider" af denne og lignende vrangforestillinger.



Eksempler fra Märklin kataloger i tresserne, man var meget omhyggelig med at drømmen også lignede det katalogerne tilbød.



Ikke et dansk, men svensk tog, jeg vil vædde på at der "hinsidans" Øresund tøffede og stadig tøffer, mange tog rundt på svenske modelbaner i nøjagtig den viste oprangering!

I flæng kan jeg nævne de "fordomme" jeg oftest er stødt på.:

"Man kan da ikke køre persontog med et gods lokomotiv!"

"De store maskiner kørte med store tog!"

"Man kan ikke blande moderne og gamle persnovogne!"

Jeg er sikker på at den ærede læser selv kan nævne noget han eller hun "troede" man vidste og som viser sig at være forkert. Vi kan altså i høj grad takke katalogerne for vores "grundviden" om hvordan et "rigtigt" tog skal se ud – interessant nok hvor stor indflydelse barndommens indlæring har på en, resten af livet!! Som modelbanemand er (var) det ikke altid nemt at skaffe sig viden om hvordan man gjorde / gør ved De Store Baner. Selv i dag kan det være svært at gennemskue, på trods af at intern litteratur fra DSB m.fl. er mere tilgængeligt, de færreste aner ikke hvad de skal lede efter.

På ens modelbane kan man selvfølgelig gøre nøjagtig som man lyster, men er det bare lidt interessant med stammer efter forbilledet, er man nødt til at kigge billeder fra den tidsperiode man foretrækker. DSBs togplan 6 er vældig god at studere, (udkom 2 gange om året, og kom i 1. og 2. distrikt udgave)

man skal være opmærksom på at det generelt kun er de danske vogne der er benævnt med litra. Udenlandske vogne er normalt beskrevet efter egenskaber, ABC (1. 2. og 3. klasse) WR for spisevogn, WL for sovevogn og således gør det meget vanskeligt at vide hvilke litra udenlandske vogne havde og hvilket land de kom fra. Her kan det anbefales at lave nærstudier af diverse foto.



Se selv! De to drenge drømmer og på sporet foran dem tøffer et eksprestog der formentlig er oprangeret af materiel fra sæt 3148.

Endelig er det vel aldrig nogen skade til at se lidt stort på om nu alle litra er helt korrekte – det vigtigste er efter min mening at fange ideen i den tilfældighed der herskede, eller der tilsyneladende herskede, for i realiteten

var der ikke meget tilfældighed over oprangeringerne! I det virkelige liv, lavede DSB løbsplaner for maskiner, personvogne og godsvogne.

Ikke alt materiel var tursat, det ældste der var på vej ud stod ofte i reserve, til dækning af akutte behov. I turen lå de tognumre køretøjet skulle køre i, men der var også indlagt tid til den nødvendige vedligeholdelse og reserve, det vil sige vognen, damp eller diesellokomotivet stod køreklar i tilfælde af

nedbrud, særtog eller andre pludselige behov. Vognene i en tur var udvalgt efter de behov togene der lå i turen havde, det kunne være tilladt hastighed, antal pladser, 1. klasse eller 2. klasse, særlige egenskaber, storrums eller kupevogn, med mere! Derfor kunne vognene, hvis behovet eksempelvis var tre 1.klasse kupeer, være en moderne stålvogn eller en pladebeklædt gammel vogn – hvis toget var sat til maksimalt 100 km/t. i hastighed.



Indbegrebet af en godsmaskine, litra N, på dansk, trodser her mange modelbanemænds fantasi – den kører persontog!! Okay, det er et skoletog og det er et særtog – men jo, sørme om ikke det er et persontog. Fredericia 06.09. 1958.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.



E 967 med tog 952 ved Børkop i 1966. Her får vi da gennemhullet et par af de fordomme der blev remset op først i historien, store maskiner kører også med små tog! Man har her blandet nyt og gammelt! Og så skyder den også tvivlen om hvorvidt B vogne er blevet trukket af damplokomotiver, i sænk! 952 er et plantog, men jeg vil tro E maskinen er en reserve der er sendt afsted fordi der har været mangel på diesel trækraft af en eller anden årsag! Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Indtil DSB fik My og senere Mx var det kun Mo og lyntog der måtte køre 120 km/t. Så det var ikke noget stort problem med de mange vogne med træbogier der maksimalt måtte køre 100 km/t. Selv da man fik Myerne i halvtredserne var det stadig kun få tog der kørte 120 km/t. for man kørte med tiderne fra damplokomotiverne i lang tid, ellers havde man jo ikke mulighed for at holde tid med en "damper".

Det er altså vognens egenskaber, frem for udseende der bestemmer hvor og hvordan de anvendtes og så var der jo altid en joker i at man ind imellem måtte trække på reser-

ven, ved fejl på materiellet eller forstærkninger, det kunne give højst spektakulære oprangeringer!

På trods af at der findes masser af billeder af persontog, der er fremført af godstogsmaskiner, er der faktisk en stor del af modelbanefolket der ikke "turde" oprangere et persontog med et godstogslokomotiv. Eksempelvis er der kørt mængder af persontog med D maskiner, på Sjælland fik den oven i købet tilnavnet "søndagsmaskinen" fordi maksimalhastigheden i weekenderne blev hævet fra 70 km/t til 80 km/t – om det er en sand historie - ?



Endnu en gang må vi konstatere at store godstogs lokomotiver, sagtens kan køre med et lille persontog, her er det H 795 syd for Daugaard i 1955, der "joller" af sted med et herligt lille trætog!

Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.



D 850 med et persontog på Slagelse – Vørslev banen i vinteren 1964. Oprangeringen er meget ren, en CL og en CLE, lige til modelbanen. Bemærk hvor forskellig de to personvogne er i farven – det bør man huske når snakken falder på "korrekte" farver på materiellet!

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Et stort eksprestog er netop på vej mod Nyborg, forrest er det en stålvogn litra CC, så følger en Teakbeklædt tagryttertrevogn litra AR 101 – 105, vognen længst til venstre er restaurantvognen Litra CAR også en stålvogn, men nittet sammen.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.



Værsgo – så fås det næsten ikke mindre – E 979, DSB's største eksprestog damplokomotiv, og så kun én sølle CO 2526 der kørte som udflugtsvogn – det er jo næsten en ydmygelse! Stort lokomotiv ~ lille tog, ved Langeskov 1968.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.

Fortvivl ikke, hvis du føler dig mere forvirret nu end før du startede med at læse min fortælling! Min pointe er at næsten lige meget hvad du gør, vil det ikke være ukorrekt, selvfølgelig har man ikke hægtet 20 godsvogne med en maksimalhastighed på 60 km/t på

tog 58 (landsdelsekspres)! Men der har været trævogne og stålvogne i en "rodet bunke" masser af gange, godstogsmaskiner i alle størrelser med masser af persontog og store maskiner med små ydmyge tog. Ønsker du at være mere præcis med dine person op-

rangeringer, er du nødt til at studere en Togplan 6 fra det foretrukne årstal. På de danske vogne er litra anført og så skal man huske at, i mange tilfælde kan eksem-

pelvis en Av vogn sagtens være erstattet af en AR. Så en vis usikkerhed, eller plads til variation, vil der altid være.



Næh – må vi lige få et ordentligt oprangeret tog her! Ja, se bare, det tog R maskinen suser afsted med - det er da stilrent! Efter maskinen er det en ARM, CM og en AR, alle spidsgavlede, derefter følger en CQM, DC post/rejsegodsvogn og endelig en HD godsvogn.

Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.

Nationale og internationale ekspressers oprangeringer!

Et for mig særligt interessant emne er, som overskriften antyder, de finere togs oprangeringer! De er langt mere komplicerede at få rede på og spændende at eftergøre i model. Ikke at jeg synes at "almindelige" persontog er triste eller uinteressante, meeeen modelbanehertet banker lidt hurtigere når talen falder på ekspresserne!! A-hem, derfor vil vi kaste vores opmærksomhed på disse skønne eksprestogs fine oprangeringer.

Indtil K 74 blev indført, i 1974(!), var det lyn-togene, landsdelsekspresserne og ekspres-serne der bandt landet sammen. K 74 lavede landsdelekspresserne om til IC tog (*Inter-city*) med timedrift fra / til København, fra tidlig morgen til sen aften. I sandhed et genialt togsystem, overfladisk set kan det godt undre en at det ikke var indført årtier før 1974. Årsagerne herfor var mange, den væsentligste var Storebælt! Om det var den

manglende bro – eller mangel på flere og større færger, med mere – skal jeg ikke være dommer over. Men fakta var at meget få personvogne blev overført på Storebælt, fordi næsten al færgekapacitet var belagt med godsvogne. Det var kun sovevogne og internationale tog der blev overført – alle andre rejsende måtte selv gå ombord på færgen og i land igen. Alt i alt forhold der først var forbedret nok i 1974 og først blev tilstrækkelige med indførslen af de firesporede færger og så blev det hele hjulpet af den faldende godstrafik.

Med den stærkt standardiserede IC togdrift blev jernbanen med et meget kedeligere at iagttage og værre blev det da IC3 og ER togene overtog trafikken, så vi holder os til "de gode gamle dage", i halvtredsernes Danmark og der er der masser af spændende tog at behandle.

Øverst i hierarkiet af plantog ved DSB, "regerede" Lyntogene (*kun overgået af Royale tog og Kurertog, der dog ikke var plantog*), I halvtredserne bestod lyntogene af MS, MB sæt der kunne kobles med hinanden op til to enheder og MO trukne stammer.

Herefter fulgte de nationale og internationale ekspresser. MO kom ind i rollen som lyntog, fordi behovet for lyntog hurtigt oversteg

det antal MB, MS tog banen havde. Lyntoget "Englænderen" er et godt eksempel, oprindeligt havde DFDS ønsker til DSB om særlige (*nyleveringer*) af 4 vognslyntog med hele den ene motorvogn indrettet som restaurantvogn.

De planer satte den store materialeknaphed, der herskede i årene efter krigen, en effektiv stopper for.



MK 677 / FK 678 med Englænderen i Odense 1960. Efter MK/FK følger en CC, AV, AD/AY og så må der være en MO i den anden ende! Oprangeringen passer med Togplan IV sommeren 1960, på en mandag eller torsdag.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



MB og MS koblet sammen i L 17 fra København i lyntogene "Limfjorden" og "Vestervhavet" vest for Valby station i juni 1956. Efter en nærmere granskning af diverse togplan 6 i halvtredserne er det, med forbehold for de mangler jeg har i samlingen af togplan 6, ikke forekommende med planmæssige sammenkoblinger, som billedet viser.

Foto.: Bent Lauritsen.



MS lyntog på vej mod sin destination i 1936, ca. et år efter lyntogsbegrebet blev indført. Stedet er Valby og trods store forandringer, kan man stadig genkende det.

Foto.: James Steffensen. Arkiv.: DMJK.

Lyntogene mfl. sommeren/vinteren 1953:

Navn	Tognummer	Destination	Oprangering
Sønderjyden/Uldjyden	63/38	Sønderborg og Struer	MO – AVM – AVM – MO
Vesterhavet	17/92	Esbjerg - Struer	MB
Limfjorden	17/80	Langå - Struer	MB
Vendsyssel	15/92	Frederikshavn	Lø/sø/ma: MB, øvrige: MS
Nordjyden	65/42	Aalborg	MS
Nordvestjyden	67/40	Holstebro-Struer	MB
Englænderen	64/33	Esbjerg, Harwich	MO
Nordpilen	945/960	Frederikshavn-Hamburg	

Vesterhavet og Limfjorden er sammenkoblede indtil Fredericia, og Vesterhavet og Vendsyssel er sammenkoblet fra Fredericia.

Eksemplet på lyntogene angiver Englænderen som MO trukket indtil 1947 blev toget fremført af MB materiel. Nordpilen var der oprindeligt planer om at toget skulle fremføres af MS/MB materiel – det blev så aldrig til noget!

Sønderjyden og Uldjyden splittes op i sommerkøreplanen 1955 i to selvstændige tog i med en forøgelse af siddepladser til følge.

I model er det først og fremmest MS lyntoget fra Heljan (man kan jo altid drømme om at McK laver MB lyntoget) men Heljan har jo også lavet MO (mange udgaver) og de fleste stålvogne til Englænderen og Nordpilen.

Tog 960. Nordpilen i sommeren 1956, 2. distrikt.

Her er følgende forkortelser anvendt.: Fh = Frederikshavn. Ar = Aarhus. Pa = Padborg. Fa = Fredericia.

Vognlitra med lille ¹ betyder, at vognen(e) kun løber dagen før søn- og helligdage.

Fh - Ar.

MY - CC¹ - CAE - CC - CC¹ - CC¹ - CC - WR - AC

Fa Fa Hamburg - Altona.

I Aarhus rebrousserede toget, det vil sige, maskinen løb om og kobledes på i den anden ende, derved kom toget til at skifte køreretning, det betyder, at oprangeringen herunder er omvendt! Hvis det var et damplokomotiv der trak, skiftede man maskine i Aarhus.

Ar - Fa.

MY - AC - WR - CC - CC¹ - CC¹ - CC - CAE

Fa. Hamburg - Altona. Fa.

Fa - Pa.

MO = MO - AC - WR - CC - CC¹ 1. efter behov.

Hamburg - Altona.

Tog 945. i sommeren 1956. 2. distrikt

945 er 960 modløb, Hamburg-Altona - Frederikshavn. Man kunne jo fristes til at mene oprangeringen er den samme bare omvendt!

Hamburg - Alt. Ng23Fa Fa Hamburg - Alt.

MO = MO - MY - CAE - CC¹ - CC - WR - AC - CC¹ - CD - AV

Fa

Fh.

Ab

Det fremgår jo tydeligt, at der sker en del undervejs. De stationsnavne, der står under strengen, er destinationen for de litra, der står over strengen. Det er interessant, at MY bliver udskiftet med to MO (K) i Fredericia. MY var åbenbart ikke godkendt til kørsel i Tyskland i 1956. De her viste oprangeringer var kun gældende 03.06. - 30.06. og 21.08. - 29.09. for tog 960. Efter 29.09. var AC og CC erstatet af to AV, hvoraf den ene kørte til Hamburg, og WR vognen blev til en mere ydmyg CAR vogn. For tog 945 gælder viste oprangering fra 03.06. - 22.06. og 22.08. - 30.09. Læg mærke til eksprestotoget fra Nyborg (København) tog 23 bliver koblet sammen med 945 og fortsætter til Frederikshavn. som 945. Nordpilen fra 1956 er altså mulig at eftergøre i model næsten 100 %, vil jeg hermed påstå! Man kan jo ikke se, hvilken type WR det handler om, men det kunne sagtens være den navnkundige WR 4071. CC, AV og CAE er jo Heljanvogne, og AC vognen er jo kommet for længe siden fra McK, et nyt oplag ville nok være populært. Trækraften er for MY og MO fra Heljan, og mon ikke der har været en E-maskine på i ny og næ!



Heljan. MO 581. Foto.: Heljan.



Heljan. MY 1101. Foto.: Heljan.



Heljan. CC 1115. Foto.: Heljan.



AC 42 med stafferinger fra McK.

Tog 25. (Kh) Ng - Fh. 2. Distrikt.

Ng - Ar.

Kh fg 25 Ng

Mask. - DC 12¹ - CB - CA - CD - AC - AV - CB - CAR - CA - CA²
Fh Hj Ab

Ar - Fh.

NG Kh
Mask. - CA - CA - CAR - CB - AV - AC - CD - CA - CB - DC 12

Tog 58. Fh - Ng. (Kh) 2. Distrikt.

Fh - Ar.

180 Hj Ab
Mask. - DC 12¹ - CB - CA - CD - AC - AV - CB - CAR - CA - CA³
Kh Ng Fa

Ar - Ng.

Ab Hirtshals Fh
Mask. - CA - CAR - CB - AV - AC - CD - CA - CB - DC 12¹
Ng fg 58 Kh

¹ Jernbanegodsrummet skal vende op til persondelen.

² Beskiltet "Aarhus H"

³ Beskiltet "Fredericia"

Togene 25 / 58 er gode eksempler på eksprestog hvor det arme publikum måtte vade fra toget, op på færgen. På den anden side af Storebælt var det så hele vejen ned til toget,

zum fuss! Kun DC vognen blev overført med færgen! I model er det kun DC vognen der er en mangelvare, resten er lavet Heljan.



E 973 med tog 25 ved Randers i 1955. Lidt overraskende kan man konstatere at mens toget i 1953 udelukkende bestod af moderne stålvogne, så var toget i 1955 udstyret med flere trævogne der havde tagrytter (smukt!) Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.



Her har vi så tog 25 modløb, R955 med tog 58. Billedet er taget på Aarhus H i marts 1956, under den store olie strejke, der betød at mange damplokomotiver blev hevet frem fra henstillingen.

Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.

Eksprestogene i Danmark, sommer 1953.

Navn	tognummer	Destination
Skandinavien - Holland ekspres	13	Amsterdam, Hoek van Holland
Skandinavien - Holland Ekspres	14	Stockholm Central
Nord Ekspres	35	Ostende, Paris
Nord Ekspres	36	Stockholm Central, Oslo
Basel Ekspres	43	Basel, Milano
Basel Ekspres	44	Nyborg F
Paris Ekspres	47	Paris
Paris Ekspres	48	Nyborg F
NordWest Ekspres	71	Hoek van Holland
NordWest Ekspres	72	København
Hamburg Ekspres	75	(Hamburg) Altona
Hamburg Ekspres	76	København

De internationale ekspresser havde alle navne, det gør det meget nemmere at identificere

de de togpar der kørte, da togets navn står i såvel togplan 6, som i Tkp. Til gengæld er de udenlandske personvogne (*kursvogne*) ikke er nævnt med litra, men med de klasser, de fører. Man kan heller ikke se, hvilken bane-forvaltning de tilhører, man må dog i nogen grad kunne gå ud fra hvilken by (*land*) de kommer fra - således at en ABC fra Ostende må sandsynligvis være Hollandsk. Her er vi helt afhængige af de foto af togene der findes, de er af stor værdi (*og vældig sjældne*), fordi man kan sammenholde togplan 6 oplysninger med billedet!

Bemærk at Basel Ekspres og Paris Ekspres udgår og ender i Nyborg, Der har selvfølgelig været "tilbringertog" på Sjælland, et godt eksempel på hvor store kapacitetsproblemer man havde på Storebælt! Selv eksprestogenes passagerer måtte ud på en gåtur til / fra færgen.

Tog 35. Nord Ekspres. (Kh) Ng - Pa. 2. Distrikt.

Mask. - Kh - Oslo - Cst - Kh
ABC - WL - AB - WR - WL¹ - WL - PW - C - C
Ostende Paris

Sovevognene var sandsynligvis af Y-typen, Det kan også være de danske STU vogne. Spisevognen var oftest fra serien 4201 – 4218 og endnu mere sandsynligt 4242 – 4249. Desværre findes disse typer endnu ikke i model, så vi må ty til de øvrige muligheder, det kan anbefales at studere "**De blåa tog**" fra Banebøger, lidt kan man også hente i Mosebanen nr. 53. og 56., der viser skemaer over hvilke sove og spisevogne, der har kørt i Danmark og hvornår! AB, de to C og PW er

sandsynligvis franske og i meget af halvtredserne var det mest vogne af "Rapide Nord" typen også post/bagagevognen, der kørte i togene. De er fremstillet af L.S. Models, dog er post/ bagagevognen endnu kun stillet i udsigt (se artiklen "*De smukke Franske vogne*" i Mosebanen nr. 61) Billedet af tog 35 på forsiden af dette skrift, er et af de sjældne, fordi det viser oprangeringen beskrevet i togplan VI 1957.

Tog 35. Nord Ekspres. Ng – Pa. 2. Distrikt.

<u>Kh</u>	<u>Cst</u> <u>Oslo</u>
MY - <u>WR</u> - <u>AB - B¹ - WL - B² - WL²</u> - <u>WL - WL - PW B - A - B³</u>	
Pa Osnabrück	Paris

1. Efter behov.
2. Efter behov, men ikke samtidig med 3.
3. Efter behov.

Hvis man trækker forstærkningsvognene med 1. 2. og 3. ud, (*forstærkningsvogne*) er det formodentlig kun A vognen der mangler,

med mindre den ene af de to sidste vogne er en A vogn, ellers er det perfekt match! Nok om det – i denne omgang.

Tog 43. Basel Ekspres. Ng – Pa. 2. Distrikt.

Ng - Fa.

<u>85</u> <u>84</u> <u>83</u> <u>80</u> <u>81</u> <u>86</u> <u>87</u>
Mask. - <u>WR - AB - C - C - Pw - C - WL¹</u> - <u>BC</u> - <u>AB - C</u>
Altona München Basel Interlaken Milano

Fa - Pa.

<u>Ng</u>
Mask. - <u>C - AB - BC</u> - <u>WL¹ - C - Pw - C - C - AB - WR</u>
Milano Interlaken Basel München Altona

Tog 44. Basel Ekspres. Pa – Ng. 2. distrikt.

Pa – Fa.

<u>Altona</u> <u>München</u> <u>Basel</u> <u>Interlaken</u> <u>Milano</u>
Mask. - <u>WR - AB - C - C - Pw - C - WL¹</u> - <u>BC</u> - <u>AB - C</u>
Ng

Fa – Ng.

<u>Milano</u> <u>Interlaken</u> <u>Basel</u> <u>München</u> <u>Altona</u>
Mask. - <u>C - AB</u> - <u>BC</u> - <u>WL¹ - C - Pw - C - C - AB - WR</u>

1. Efter behov.

Som nævnt udgik / endte Basel Ekspres fra / i Nyborg, Jeg tror at nogle af vognene er kommet fra sjælland med forskellige færger, da numrene 80, 81, 83, 84, 85, 86 og 87 formodentlig er færgenumre.

Jeg har bare ikke haft mulighed for at bekræfte min "teori". Spisevognen, post/bagagevognen og sovevognen udgår alle fra Nyborg og de har pudsigt nok, heller ikke et nummer over sig.



P 922. Med "Hamburg Ekspres" på vej hen over Sjælland til færgen i Korsør i 1952, toget består af to type Y sovevogne, en EA rejsegodsvogn og en CC lokalvogn – lige til modelbanen. Foto.: Ukendt. Arkiv.: Lokomotivet.

Nu kunne det vel være på sin plads at se på nogle eksempler fra DSB's togplan 6. Til inspiration vil jeg gengive nogle forskellige oprangeringer til modelbanen.

Det er tydeligt, at CM og CP er fremherskende i starten af halvtresserne. Der er ofte stor forskel på oprangeringer fra 1. til 2. distrikt – ja selv de forskellige strækninger udviste mange forskelligheder i oprangeringerne. Husk blot, at på din modelbane er det helt ok, hvis du vil have et typisk kystbanetog kørende, også selv om din modelbane ikke er designet efter kystbanen etc.

Lad os kigge på nogle helt almindelige tog (*hvis de da nogensinde har eksisteret*).

Min samling af togplaner/køreplaner er desværre ikke komplet. Eksempelvis har jeg ikke 1. og 2. distrikt for samme årgang i tiåret 1950 – 1960.

Det har ikke den store indflydelse på togtalene, men oprangeringerne ændrede sig ofte og meget.

Vi starter i 1. distrikt i 1950 – her hersker dampen! Og lægger ud med **Sydbanen**. Dengang kunne man se, hvilke maskiner der kørte de forskellige tog.

121. Nf – Ge: K – CP – CM – EC.

Et fint lille lokaltog uden 1. klasse, men med en EC (*senere ECO*) rejsegodsvogn, næsten alle tog havde dengang en rejsegodsvogn.

127. Kh – Ge: S – CM – CM – CM – AF – EC.

Her er så et større og finere tog. Trækkraften er en S maskine. Der er kommet en 1. klasse vogn med.

1129. Kh-Kj-Næ: D-EF-CU-CU-CU-CU-6 CU - EHA.

Faxe Lp Rødvig

Dette søndagstog med en D maskine (*godstogsmaskine!*) består af ikke færre end 10 CU vogne og to rejsegodsvogne, og det bliver ikke mindre spændende af, at toget havde hele to destinationer på privatbanen ØSJS.

175. Kh-Ge: P-AT-CM-CM-CM-AC-DJ-EC.

Nsk

Nsk

Et pænt tog med P maskine som trækkraft, hele to vogne med 1. klasse og to vogne til Nakskov på Lollandsbanen (LJ), endda fra to steder i toget.

På Nordvestbanen (*Kh*) – Ro – Kb var der også masser af interessante tog i 1950. Alle nævnte tog kørte Kh – Kb.

227. hverdage. P – CP – CM – EHA.

Et for P maskinen let lille tog; oprangeringen får ikke nogen løftede øjenbryn!

**227. Søndage: D-9CU-EF-CUK-4CU-3CV
eller CY – EF. Hk**

Nykøbing Sj.

Om søndagen så det så til gengæld noget anderledes ud: 16 toakslede CU personvogne, en CUK, der var en treakslet personvogn med varmekedel, og de to EF rejsegodsvogne, der ligeledes var treakslet! Et ganske stort tog, 19 vogne i alt. Det har nok været værd at beskue!

267. S – 1C. OHJ. – CP – CM – AR – EC.

Hk

OHJ vognen kørte kun dagen før søndag!

DM 281. MO – I post 73

Hk

Et enkelt MO tog skal vi også have med. Toget var personførende (*i MO'en*) I post 73 betyder ilpost løb 73, det kunne være en til flere vogne. Ilpost vognen blev koblet af i Holbæk, og toget kørte solo MO til Kalundborg.

Vi tager lige et par tog fra II distrikt 1953. på strækningen Ng – Fa.

Od Md

37. MO – CQM – CQM – CO¹ – I252

Fa 2997 Ar

Tog 37 var et 80 km/t persontog, det standsede ved alle stationer over Fyn. I Odense blev toget på dage før søn og helligdage forstærket med en CO vogn. I Middelfart blev I løb 252 (*kølevogn(e)*) koblet på. Nogle af dem skulle "kun" til Fredericia, resten med tog 2997 til Aarhus.

51. Ng-Fa. Mask.-AC – CM – CM – CM – CM¹

S: Ar 1971 Ab

Her har vi så fat i et lille eksprestog (100 km/t). Toget blev ikke overført på Storebælt. Passagererne måtte gå ombord og i land for at komme videre, da der ikke var færgekapa-

citet til overførsel af ret mange persontog dengang. De fire CM vogne videreførtes søn- og helligdage til Aarhus og Aalborg. CM¹ løb kun søn- og helligdage.

Kh Fg 65 Ng Ro Fg 65 Ng Sg Fg 65 Ng

61. MO(K) – CM – DC 15 – I 40 – I 41.

Nu er det atter et 80 km/t MO trukket persontog. Det standsede ved samtlige stationer på Fyn. Med sig havde det en DC postvogn og to kølevogsløb samlet i henholdsvis Roskilde og Slagelse. Som tidligere nævnt siger et DC eller I løb ikke noget om hvor mange vogne, der var på toget. Men med en MO som trækraft, var det jo rimeligt begrænset, hvor mange det kunne dreje sig om.

Et kig på 2. Distrikt i 1953 vil vise et udvalg af hvad der var af spændende tog på den anden side af Storebælt.:

51. (Kh) Ng – Ar.

Mask. – AB – CM – CM – CM ** Kun S. & H. dage

S : AR I 971 Ab

Eksprestog. Nyborg – Århus.

Ng. H. Reserverer 1 kupe 1. kl. og 2 kupeer fællesklasse, for kvinder med små børn.

1073. Iltog Kh -Fa.

Kh. Fg. 65. Ng.

Mask. – Ec I 38 – CP – CP – CP.

1086. tog Fa – Ng.

Te – (Sdb) 991 - Fa

MK-FK. – CP – CP – CQM.

Jeg læser det sådan at MK-FK kører fra Sønderborg til Tinglev og der får de to CP og CQM på til resten af turen til Nyborg.

339. Tog

Gb (Ler) Vg

MO – CQM – EH 48 – I 36 – I 16.

Fa

Sk.

I 36 og I 16 er kølevogsløb fra Godsbanegården, Lersøen og Viborg. Begge løb havde destination Skive.

I Struer skiftes der køreretning og oprangeringen er nu.

MO – EH 50 – CP – CQM – ARM

Fa

Fa

I Struer afkobles EH løb 48 og EH løb 50 kobles på i stedet. En CP og en ARM kobles også til. Toget ender i Fredericia.

Str – Fa.

MO – ARM – CQM – CP

Forkortelser.:

Ar – Aarhus.
Ab – Aalborg.
Fh – Frederikshavn.
Fa – Fredericia.
Md – Middelfart.

Od – Odense.
Ng – Nyborg.
Kø – Korsør.
Sg – Slagelse.
Næ – Næstved.
Nsk – Nakskov.
Ro – Roskilde.
Kj – Køge.
Ge – Gedser.
Hk – Holbæk.
Kb – Kalundborg.
Kh – København H.



MY 1135 på Fyn med ekspres tog 23. 1958.

Så langt så godt. Jeg kunne fylde hele Rundetårn med eksempler. Men som eksempler er dette fint at starte med. Det er mit håb, at det har givet et lille indblik i, hvad man kan hænge bag på sin trækraft, når man roder rundt i epoke III a, og mon ikke der er lagt stof til eftertanke hos mange af os? Personligt har jeg da haft et par AHA! oplevelser under arbejdet med emnet! Nogen vil måske undre sig over manglen på stål vogne, men dels er vi i de tidlige år af halvtredserne, dels har det nok noget med de valgte tog at gøre! De nyeste stål vogne var forbeholdt de finere tog, såsom landsdelsekspresserne m.m. Eksempelvis var 1. distrikts beholdningen af CC

vogne i 1950, på 6 stykker! Ikke meget, når man betænker, at der samtidig var 69 CM vogne. Op igennem halvtredserne kom de store leveringer af bl.a. CC vognene, og det forandrede oprangeringerne meget, efterhånden som det nye materiel kom til, og det gamle forsvandt. Kører man tidligt tresser tog på sin modelbane, er der ikke meget af det, jeg har remset op, som er anvendeligt – en del af de ældre vogne var stadig i drift, men fordeling og anvendelse var meget forandret.

Flemming