

Flemmings skriverier...

Noget om tankvogne



Nr. 6.

juli.

2023.

Forsiden.:

F 659 Rangerer i Nyborg med ZE 502 202.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

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 fortegnelser over private vogne, diverse årgange.
- Diverse DSB DRM lister og tillæg.
- Dansk Model Jernbane Klub, [DMJK](#).
- Jydsk Model Jernbane Klub, [JMJK](#)
- Bjørn Schultz, [På Sporet](#).
- Egne notater.

Fotografier, billeders ejere er nævnt ved fotografierne, brug af billeder kræver tilladelse fra fotografer og ejere. Jeg kan ikke give denne tilladelse!

Noget om tankvogne



ZE 503 378. 1954. En fin repræsentant for det denne artikel skal handle om.

Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.

I de seneste år har vi oplevet en enorm tilgang af danske godsvognsmodeller og det er selvfølgelig dejligt, men det er stadig det man selv frembringer, der giver det store billede af mangfoldighed. En vogngruppe der lyser godt op i et godstog, er private vogne (*hvilket også - helt tilfældigt - er min kæphest*) i særdeleshed ZE vogne. (*beholder-vogne*) Andre har da også kastet sig over emnet, bl.a. DWA i Fredericia der i mange år lavede adskillige tankvogne, de fleste baseret på Fleischmann's katalog nr. 5427 med flere. Desværre er de alle lavet i forholdsvis små oplag, så fik man ikke vognen da den udkom, så er der kun brugtmarkedet tilbage og her er DWA's produkter både dyre og sjældne.



Tillig Katalog nr. 76428. i "jomfruelig" stand, direkte fra æsken.

Både DWA (*Fleischmann*) og Tillig modellerne besidder stort set alle sammen fejl på stiger, gelænder, tank og bremseplatform udformning, dem bliver der nemlig ikke rettet på, eller rettere – begge producenters modeller er næsten den samme uanset hvilket forbillede de skal forestille. Det har vi jo så mulighed for at ændre på, når vi ombygger, det er også på dette punkt at "gymnastikken" begynder, for det er næsten kun foto der kan vise detaljernes udseende og det er langt fra alle vogne der er fotograferet, tegninger af vognene er det meget småt med, ikke mindst fordi mange af vognene er købt brugt i Tyskland. Det gør det heller ikke nemmere at modellen

skal dække flere typer og varianter heraf, bygget fra ca. 1915 til først i 30'erne.

Alle de efterfølgende forbillede tager udgangspunkt i Tillig tankvogn, katalog nummer 76428. med flere og eller Fleischmann tankvogn katalog nummer 542601 med flere.

De gamle Prefo (*Piko*) er også anvendelig, de kunne oven i købet fås med to forskellige akselafstande og Fleischmann modellen har tanken vendt modsat, hvilket gør det fordelagtigt at anvende denne, til visse forbillede. Det er op til en selv hvilket mærke man foretrækker.



En variant af mange fra Fleischmann, katalog nummer 542402.

Fleischmann vognen er ret dyr men også meget flot og godt konstrueret. Desværre er Fleischmann ophørt med at lave modeller i scala Ho, så her er man henvist til brugtmarkedet! Tillig's vogne er noget billigere og knap så fine, men det kan man let rette på under ombygningen. Endelig er de gamle Piko vogne som regel meget billigere, men absolut heller ikke på højde med de to andre mærker, hvilket jo kan være en fordel, når man under alle omstændigheder skal lave diverse indgreb på modellen, Piko modellerne kan meget ofte findes i enhver brugthandel, med mere eller mindre ødelagte gelændere på tanken. Det betyder dog mindre for det er mere undtagelsen end reglen at tankgelænder på forbillede og model stemmer overens.



Fleischmann havde endelig forstået at der er et udmærket marked i Danmark, først kom der to DFO vogne, desværre med UIC påskrifter, men så tog man sig sammen og lavede et nyt sæt der må siges at være rimeligt korrekt og i den "helt rigtige" epoke. Sættet forsvandt selvfølgelig som dug for solen!

Det bør nævnes at Bjørn hos På Sporet har de gamle vogne i splinterny stand i massevis, de kan snildt anvendes, dog skal man være opmærksom på at der bør skiftes hjul, koblinger og så skal man også lige være opmærksom på akselafstanden. Som tidligere nævnt tager vi udgangspunkt i Tillig og Fleischmann vognene. Modellerne har følgende, for os interessante data.

Lop. 1:87. 102 mm. = 1:1. 8.800 mm.
 Aks. Afst. 1:87. 46 mm. = 1:1. 4.000 mm.
 Tankrumfang er målt udvendigt på modellernes tank, omregnet til 1:1 giver det ca. 25 m³. hvilket giver et rum indhold på ca. 25.000 liter. Hvis vi så trækker en estimeret godstykkelsen fra, vil jeg gætte på at vi lander på et rumfang omkring 24.000 liter. Så store tanke var der ingen danske vogne af denne type der havde, (ej heller vogne i tysk drift) tanken er ganske enkelt lavet for stor i model, sandsynligvis for at harmonere bedre med den for brede undervogn, altså må vi finde os i at tanken under alle omstændigheder er for stor.

DS, Dansk Sojakagefabrik.

Tre af DS vognene er egnede til "vores" modeller, de er alle bygget i 1930, af Orenstein. DSB's fortegnelser over privatejede vogne påstår godt nok hårdnakket at 503 502 er bygget af Scandia. Det er en fejl og foto af -502 viser også klart at vognen er tyskbygget.

ZE 503 501. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
 Rumindhold 19.200 liter.

ZE 503 502. Lop 8800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
 Rumindhold 19.200 liter.

ZE 503 503. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
 Rumindhold 19.200 liter.

Et acceptabelt område er vogne med et rumindhold mellem 17.500 og 20.000 liter, helst nærmest det høje tal. En anden vigtig detalje er hvor højt tanken er placeret, modellen udviser en ret højt placeret tank, det vil derfor være u hensigtsmæssigt at vælge et forbillede med en lavt placeret tank, ofte var det de mindre tanke der var lavt placeret – men ikke altid. Man kan jo med fordel, lave nye sadler til tanken!



En variant af mange fra Fleischmann, katalog nummer 542402.

Til bygning af disse tre vogne, egner Fleischmanns model sig bedst, her vender tanken nemlig rigtigt, selv litra og adresseplader er ret tæt på, de to skjolde er man selv nødt til at fremstille.

DWA fremstillede for nogle år siden en model af ZE 503 501 der var en meget fin, dog manglede den skjoldene, selv bremsehuset er rimeligt korrekt på Fleischmann modellen – Det vil være en stor fordel at søge efter epoke II udgaverne (DRG) af Fleischmann modellen, for at få vognen med bremsehus.



ZE 503 501 på Islands Brygge d. 11.02.1933. som det ses på dette og efterfølgende foto, er de tre første vogne leveret uden de karakteristiske skjolde på tankryggen.

Foto.: DS. Arkiv.: Bjørn Schultz.



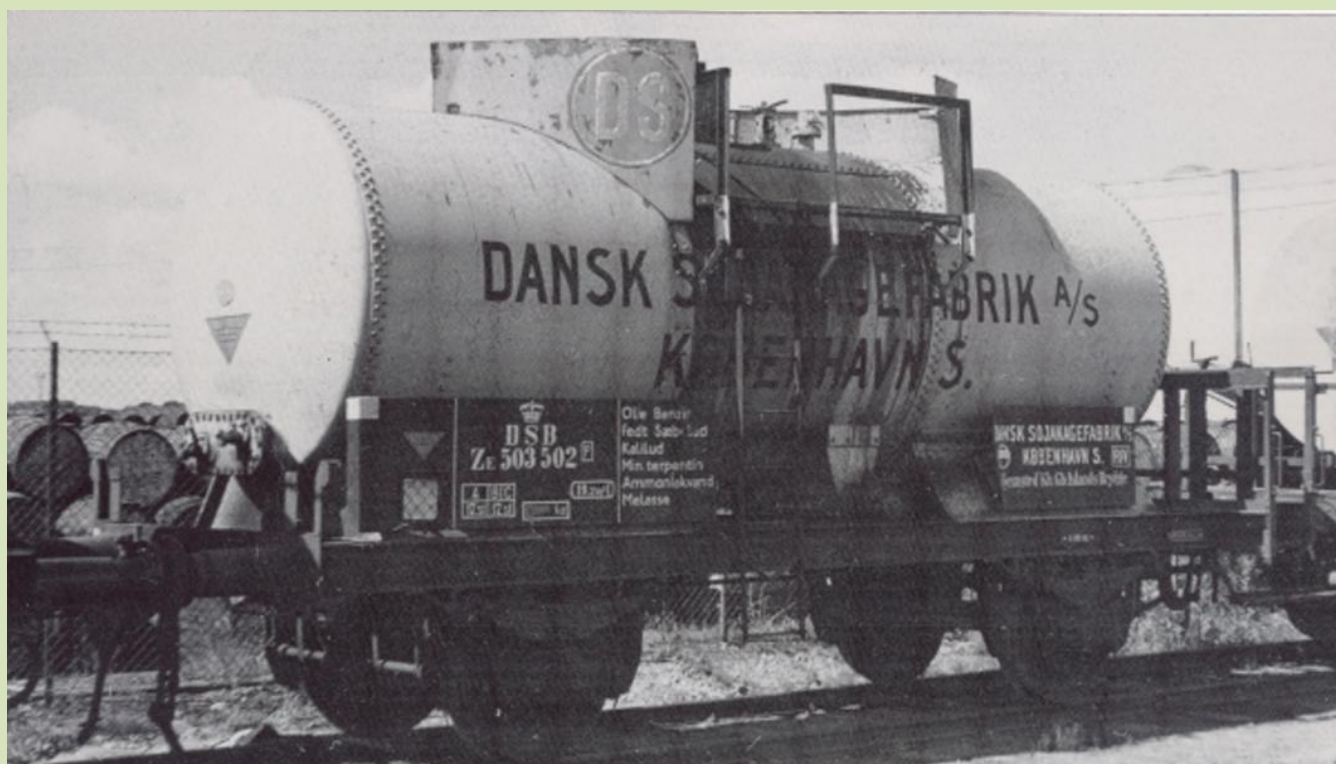
Så er vi rykket 21 år frem i tiden, til 1954, vognen har nu fået de meget karakteristiske skjolde på tankkryggen. Påskrifterne har ændret sig en del, utroligt nok har den heller ikke mistet sit bremsehus – om den overhovedet gjorde det, ved jeg ikke. Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.



Et "ungdomsbillede" af ZE 503 502 viser tydeligt at skjoldene mangler og at det i hvert fald ikke er en Scandia vogn, foto er taget d. 14.07.1931. på Islands Brygge. Foto.: DS. Arkiv.: Bjørn Schultz.

Man må ret hurtigt have fundet ud af at skjoldene var nødvendige, for andre foto viser at Scandia vognene leveret fra 1934 har skjoldene, men paradoksalt nok viser et foto af 503 514 (le-

veret i 1934) fra 1960 en tank uden disse. Hvornår de tre vogne fik skjoldene monteret, har jeg ikke kunne finde ud af, sandsynligvis hurtigt efter levering.



Ulf Holtrup tog dette foto af 503 502 i 1960 og her har vognen fået sine skjolde, spildsporene viser at de har deres berettigelse.



Også ZE 503 503 er leveret uden skjoldene og på dette foto er vognen helt ny, billedet er taget d. 10.01.1931. på Islands Brygge.

Foto.: DS. Arkiv.: Bjørn Schultz.

Solofabrikken A/S

ZE 503 651. Lop. 8.900 mm. Aks. Afst. 4.100 mm. Rumindhold 19.000 liter.

Her afviger både akselafstand og lop, dog kun 100 mm. Hvilket i 1:87 er bagateller, jeg har desværre ingen dokumentation (foto) af vognen og

jeg er lidt usikker på hvor meget lighed der er med modellerne målligheden til trods, i det vognen er bygget allerede i 1914, den kan f.eks. have kurvpuffer og åbne fladjern akselgafler, så

med mindre foto kan skaffes, er det ikke det mest oplagte forbillede at eftergøre.

ZE 503 652. Lop. 8.810 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 503 653. Lop. 8.810 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.

Heller ikke disse vogne har jeg nogle foto af, men da de er bygget i henholdsvis 1922 og 1921 tror jeg at ligheden med modellerne er meget større.

ZE 503 654. Lop. 8.810 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 liter.

Foto af denne vogn viser stor lighed med modellerne, forbilledet er isoleret, hvilket gør at tan-

ken ser meget rigtig ud i størrelsen, til gengæld er der jo så nitter på modellen, som ikke skal være der, de er heldigvis nemme at slibe af. Om de andre vogne også er isolerede ved jeg af gode grunde ikke, men jeg tror at -652 og -653 må være meget lig -654, da de er noget nyere end -651.

Til -654 må en Tillig model være bedst egnet, idet domén på tanken vender mod bremseplatformen, aftapningsstudsén på undersiden af tanken, skal så lige flyttes ned i samme ende, imellem de to bærekonsoller for tanken, hvilket må være nemmere end at flytte domén på Fleischmann modellen.



ZE 503 654 i Sønderborg? 1956, det ses tydeligt at vognen er isoleret.

Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.

Dansk Brændselolie Transport A/S

Et lille firma fra Fredericia, med kun en vogn, den blev købt 1953 fra Aalborg Nafta, her hed den ZE 503 703. Ifølge jernbanen.dk skulle vognen fra 1953 til 1958 have heddet ZE 503 711 og tilhørt Holm & Molzen A/S. I følge oversigten over private vogne fra 1955 hedder den 503 731 og tilhører Dansk Brændselolie Transport A/S. Vognen blev solgt 1963.

ZE 503 731. Lop. 8800 mm. Aks. Afst. 4000 mm. Rumindhold 19.200 liter.

En vogn, hvor alting tilsyneladende er ok, selv tanken vender rigtig, til Tillig modellen. Jeg undrer mig lidt over vognens mangel på firma mærker på tanken, der er godt nok oplysninger på adressepladen, for det skulle en privatejet jernbanevogn være udstyret med. Normalen var også tanken var forsynet med firma navn - måske er det bare ikke blevet gjort endnu! Det er da et oplagt ombygningsemne! Nemme påskrifter og stor lighed med forbilledet.



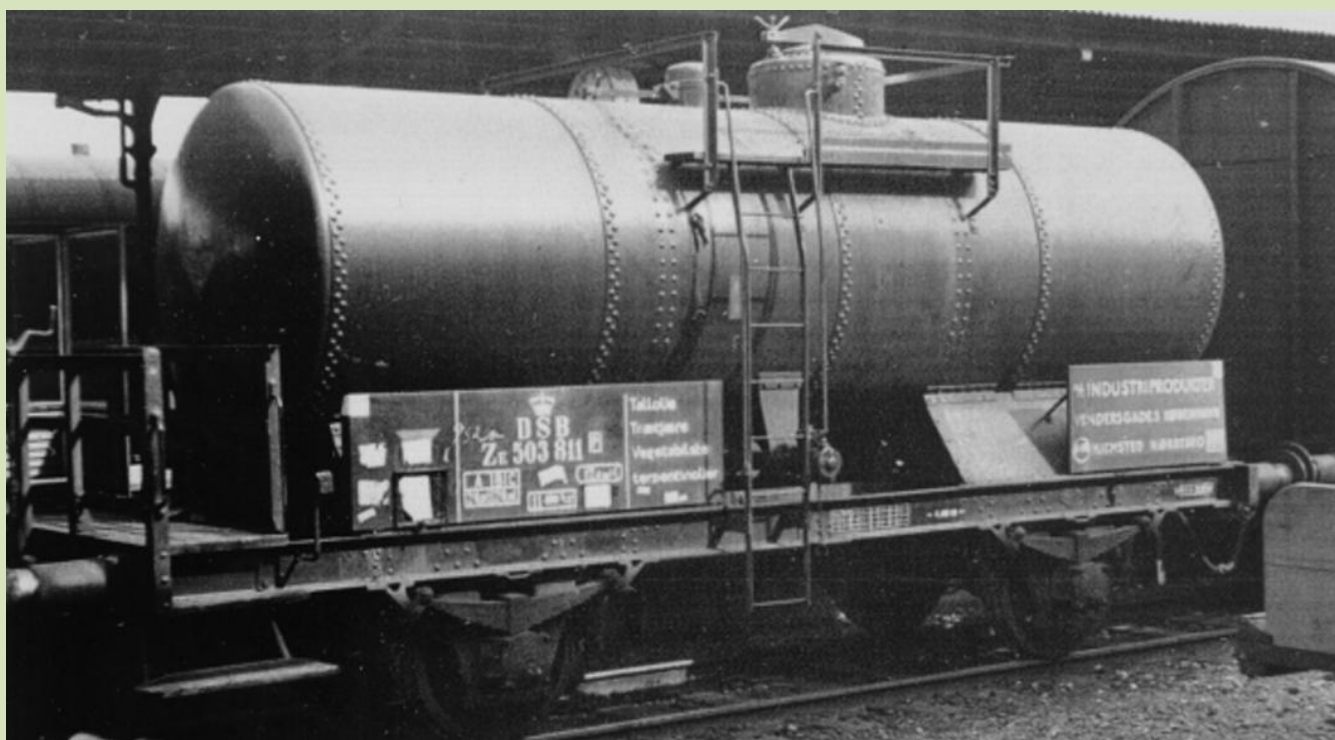
ZE 503 731. 1960.

Foto. Jens Bruun-Petersen.

Industriprodukter A/S

Et en-vogns firma, med specielle olieprodukter, såsom Tallolie, Træ tjære, vegetabiliske og terpentinolier. Vognen er købt fra SJ i 1957 og ud-rangeret i 1970. Jeg har ingen sikre oplysninger om tankens farve, den skulle være mørk rød.

ZE 503 811. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 17.400 liter. Vognen passer til Fleischmann modellen, dog har forbilledets tank 4 svøb, hvor modellen kun har 3, ligeledes er tanken lidt mindre og en smule lavere placeret.



ZE 503 811 i 1961.

Foto.: Ulf Holtrup.

Luxol kemiske fabrikker A/S

Endnu et firma med "kun" en vogn, den er købt brugt af DR i 1946 (Tysk nummer, 505 952) vognen blev uden de store ændringer helt sortmalet og blev sat i drift litra ZE 504 101. Vognen blev

udrangeret 1973. Lop. 8.600 mm. Aksel Afstand 4.000 mm. Rumindhold 18.700 liter. Modellen er ca. 2 mm. for lang, hvilket næppe er synligt, men ellers passer Tillig modellen fint med forbilledet.



Luxol vognen i strampudset stand (Revideret?) på Kh. 1965.

Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.



ZE 503 347 på godsbanegården i 1952.

Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.

BP Olie Kompagniet. A/S

ZE 503 341. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

Der haves ingen foto af vognen. 503 341 er bygget i 1919 og 503 342 i 1929, så på trods af næsten ens data, skal jeg ikke nyde noget af at have lagt hovedet på blokken og påstå at vognene er helt

ens. 503 342 passer særdeles godt til Tillig modellen.

ZE 503 342. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200. liter.

ZE 503 346. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200. liter.



ZE 503 346 på Amagerbro d. 19.10.1965.

Foto.: K.E. Jørgensen.



ZE 503 342 på Cvk. 1951.

Foto.: DSB.

ZE 503 347. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200. liter.

ZE 503 348. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200. liter.

ZE 503 349. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200. liter.

ZE 503 350. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200. liter.

Tankvognene 503 342 til 350 var alle bygget af Wismar Waggon fabrik i 1929 og leveret til Det Forenede Olie Kompagni (BP), 343 forsvandt formodentlig under tysk Tjeneste i 2. verdenskrig og 344 og 345 meldes udrangeret i juli kvartal 1954. Det må enten være et uheld eller også en mangel fra krigens tid, alle øvrige vogne røg først ud i 1970.



Et desværre noget sløret og utydeligt foto af ZE 503 350 i 1951, viser sammen med de øvrige foto, at vognene fra Wismar fabrikken var meget ens bygget.

Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.



DWA model af ZE 503 347. Baseret på en Fleischmann grundmodel, en meget korrekt model, men med de typiske "fejl", såsom forkert gelænder, tank vender forkert, litra og adresse plader er lidt forkerte i størrelsen.



ZE 502 161. Odense 1970. (formentlig udrangeret)

Foto.: Finn Søborg. Arkiv.: HGC.

DDPA / Dansk Esso

Et af de store olieselskaber, der havde mange tankvogne, var DDPA senere Esso. Blandt dem var der en hel del vogne der passer fint på vores modeller, så lad os kaste os ud i det.

ZE 502 161. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.600 liter.

ZE 502 162. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.600 liter.

ZE 502 163. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.600 liter.

Vognene er bygget i Bremen, 1919.

ZE 502 164. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

ZE 502 165. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

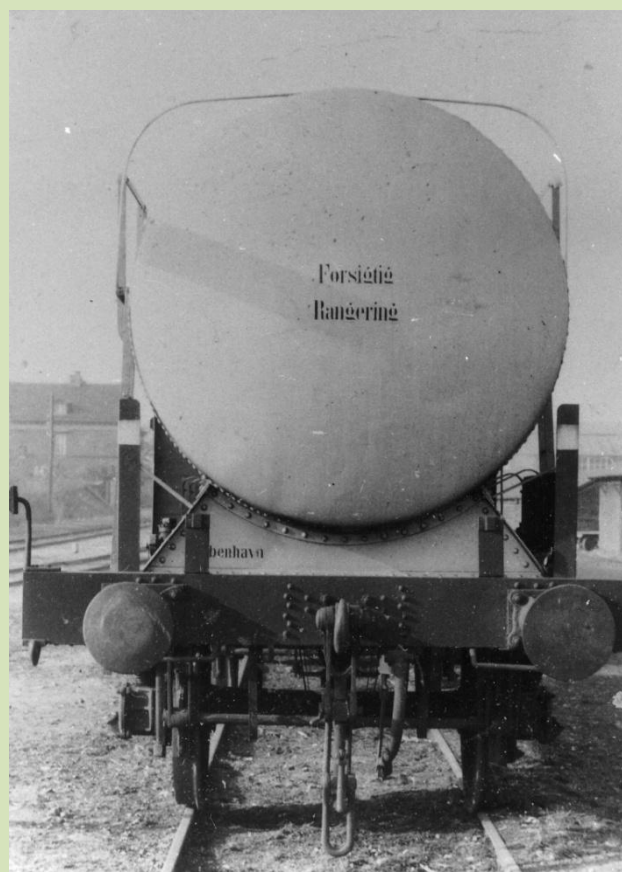
ZE 502 166. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

ZE 502 167. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

ZE 502 168. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter. (udrang. 1954.)

Vognene er bygget i Wismar, 1919.

De to serier af vogne fra Bremen og Wismar er meget ens og ud fra foto, undergik de ikke mange forandringer (ud over bemalingen) i de mange år de kørte på danske spor (1919 - 1970)



Gavlen modsat platform enden på ZE 502 165. i 1947.

Foto.: P.E. Clausen. Arkiv.: DMJK.



ZE 502 165 i 1947. vognen viser overgangen fra DDPA til Esso. Alle påskrifter sidder på tanken og vangen, pladen til venstre bruges kun til skrivefelt.
Foto.: PEC. Arkiv.: DMJK.

En vogn er udrangeret i 1954. det er formodentlig en af de tankvogne tyskerne "lejede" under krigen og som aldrig dukkede op igen. Alle vogne på foto viser lukkede akselgafler og toslidsede

kurvpuffer. Tillig modellens tank vender rigtigt til disse vogne, de andre detaljer må laves efter foto – som sædvanligt, kunne man meget nemt fristes til at sige.



ZE 502 163. i 1964. vognene har nu fået flyttet alle påskrifter (undtagen logo) ned på 2 påskriftplader, bærekonsoller til tanken er nu sort som undervognen og bremsehus er fjernet.
Foto.: C. Oddershede.



K. E. Jørgensen fangede i 1964, ZE 502 161.



Her er det så ZE 502 162. Foto er taget efter den har fået UIC påskrifter og det er tydeligt at vognen har stået for udrangering, for det er kun det allermest nødvendige der er blevet gjort.

Arkiv.: Bjørn Schultz.

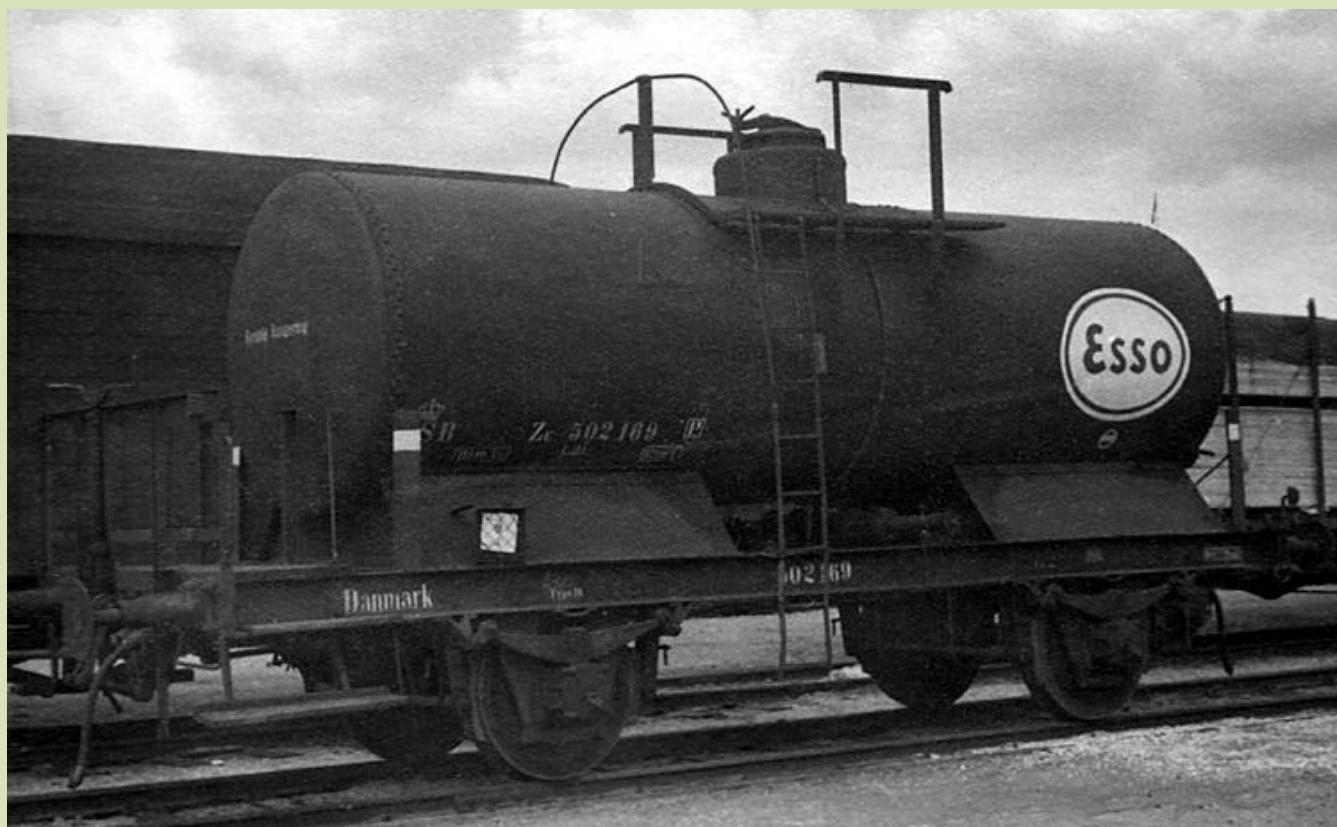
ZE 502 169. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 17.200 liter.

Vognen er bygget i Zwickau, 1919. Denne vogn har en lidt mindre tank og så ligger den noget lavere på vognen, foto (næste side) viser vognen har helt sort tank og ingen påskriftplader, billedet er angivet til at være optaget i 1958. Så det er sandsynligt, men ikke sikkert, at den aldrig fik disse.

Umiddelbart passer Tillig vognen bedst, platformen på tanken er rigtig, men den vender for-

kert, domnen sidder for langt hen mod bremseplatformen, hvis man vender tanken sidder aftapningsstuds til den forkerte side – den kan man så flytte. Sidst men ikke mindst, så er tanken lidt for højt placeret på modellen – det kan der måske gøres noget ved.

Alt i alt synes jeg at afvigelserne absolut ligger inden for det antagelige og som variant i en ellers meget ens serie af vogne er den et godt valg at gøre, den sorte tank, vil også få vognen til at syne mindre, hvilket passer godt i dette tilfælde.



ZE 502 169. 1958.

Foto.: Holger Sørensen.



ZE 502 254. Tillig modellen er god, hvis tanken vendes, bemærk at vognen har lukkede kurvpuffer.

Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK

ZE 502 254. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.800 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 260. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.800 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

ZE 502 261. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.830 mm.
Rumindhold 18.900 liter.

ZE 502 264. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.800 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 267. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.800 mm.
Rumindhold 17.700 liter.

ZE 502 268. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.800 mm.
Rumindhold 18.900 liter.



Igen en sortmalet vogn denne gang mangler kun hjemstedpladen, igen en oplagt Tillig model, især hvis tanken vendes. ZE 502 264. i 1954.
Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.



ZE 502 267. Tillig vognen passer stort set 100 % til denne vogn, selv det flot svungne gelænder på bremseplatformen passer.
Foto.: Jørgen Guldbæk Christensen. Arkiv.: JMJK.

ZE 502 272. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 273. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 274. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 275. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 277. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 279. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 280. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.
ZE 502 281. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.
ZE 502 282. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 283. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.
ZE 502 284. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.
ZE 502 285. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.



*ZE 502 268. i Vordingborg 1958, Vognen har tydelige driftspor, værd at studere når vognene skal patineres.
Foto.: Jens Brun-Petersen.*



*ZE 502 272. i Ryomgård 1982. Når man ved at der har været isolering på, kan man godt se at vognen er bygget med isolering.
Foto.: jernbanen.dk*

Alle vognene er bygget i Wismar, 1931. Mit foto materiale antyder at vognene enten er leveret med isolering eller og har fået det ret tidligt i karrieren. Ellers er vognene meget ens, platformen på tanken ligner hverken Fleischmanns

eller Tilligs modeller, så her må man selv i gang. Ellers er det klart at netop denne sene udgave (1931) er forbilledet for både Tillig og Fleischmann modellerne, bl.a. udviser tankene at de er med tre svøb.



ZE 502 281 i to udgaver, øverst er den i et tog på Snekkersten station, i 1955, her ses det tydeligt at tanken er isoleret og sortmalet. 14 år senere er vognen fotograferet i Odense, her er al isoleringen og svøbet blevet fjernet. Efter tankens noget tilsmudsede udseende at dømme har denne været fjernet et stykke tid.

Øverste foto.: PEC. Arkiv.: DMJK. Nederste foto.: FS. Arkiv.: HGC.





Dette foto har Jens Bruun-Petersen, taget i Helsingør 1958, visende ZE 502 284, de 10 vogne var meget ens, om denne vogn mistede isoleringen, ved jeg ikke, da jeg ikke har foto fra de senere år.



Et fint foto af F665 i Odense, tilsyneladende er der personaleskifte på maskinen, ydermere er der også en bid af ZE 502 282, her er isoleringen ligeledes intakt – desværre er årstal ukendt. Arkiv.: På Sporet.

ZE 502 423. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.
ZE 502 424. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 425. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.
ZE 502 428. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 430. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 432. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 433. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

Vognene er leveret i 1930 fra Wismar i en serie på oprindeligt 11 vogne, 503 426 er udrangeret i

1954, de andre 427 og 429, er "forsvundet" mellem 1933 og 1949. 431 mellem 1949 og 1955. Også her er det sandsynligt at det drejer sig om vogne der er forsvundet i krigsrumlen. I model er det endnu en gang Tillig vognen der egner sig bedst, næsten alt er rigtigt dog skal der laves en anden tankplatform og man skal sørge for at få en model med bremsehus



ZE 502 426 i 1949.

Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.



I 1954 så ZE 502 432 således ud, uden bremsehus og adresseplade.

Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.

AKI. A/S Kemisk Industri

Kemisk Industri anskaffede vogne i 1956 og 1957, i alt 7 stk. Heraf er der en vogn som kan have vores interesse, i denne sammenhæng, alle vogne var isolerede og det giver jo lidt ekstra arbejde på tanken. Desværre har jeg intet foto af vognen.

ZE 502 503. Lop. 8.840 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 Liter.

A/S Dansk Shell

Shell havde også en del vogne de passer til vores modeller, ikke mange i forhold til det antal af vogne de havde, men nok til vores brug.

ZE 502 895. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 898. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 899. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 903. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.

Vognene er bygget i Dessau, 1931 og er ud af en serie på 10 vogne. 896, 899, 900 og 904 er udrangeret 1954. 897 blev solgt til BP (ZE 503 373) i 1950 og 902 er udrangeret i 1952. Det er formodentlig igen krigen, der har gjort sin høst. I model passer Fleischmann vognen særdeles fint til

forbilledet, tank vender rigtigt, domnen er placeret rigtigt, der er måske lidt med lukketøjet. Platformen på tanken er på nær stigen og gelænderet på tværs af tanken, ganske korrekt og de afvigelser jeg her omtaler er virkelig i småtings afdelingen.

Tidlig version kræver en model med bremsehus og de senere en uden.



Leveringsfoto (?) af ZE 502 895.

Arkiv.: Per Topp Nielsen, Dansk jernbane arkiv.



Svend Jørgensen fangede vognen i ca. 1955. Ud over at bremsehuset er væk, adressepladen skiftet og ny bemaling, er det ikke meget der er forandret. I baggrunden ses kloakpumpestationen ved Dybbølsbro på Kh.



Lidt af ZE 502 899. Ikke meget, men bedre end ingenting. Foto.: Jens Bruun-Petersen.

ZE 502 905. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.000 Liter.
 ZE 502 906. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 907. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 908. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 909. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 910. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 911. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 912. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 913. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 915. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 917. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 918. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.

Alle vogne er leveret fra Gotha i 1930, en levering på 15 vogne, to vogne, 916 og 919, er udrangeret i 1954 – men har nok været savnet siden krigen. Desværre er der ingen foto af disse vogne, måske nogen kan hjælpe.

ZE 502 920. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 922. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 923. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 924. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 925. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 926. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 927. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
 ZE 502 929. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.

Disse vogne leveret fra Wismar i 1930, var oprindeligt en serie på 10 stk. to af vognene, 921 i 1947 "Vognen er gået tabt i udlandet og kan betragtes som udgået af vognparken" og 928 er udrageret i 1954. Tillig modellen passer i dette tilfælde fint - tanken, bortset fra platform, er perfekt.



ZE 502 924 i Fredericia, 1956. Jeg har lidt tvivl om årstallet, da jeg mener påskriften "med ICA" hører til i de tidlige 1960'erne. Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.



Den anden side af ZE 502 924, fanget i Viborg 1965. Vognen er blevet malet og har fået nye påskrifter, siden forrige billede.
foto.: Jens Bruun-Petersen.



Endnu en gang, skal et udsnit af et foto, redde mangfoldigheden, vi er på Brovst station (FFJ), hvor godstoget afventer krydsning med skinnebussen. Dette scenarie er hovedmotivet, tilfældigvis var ZE 502 926 den nærmeste vogn der kom med i søgeren på Hans Gerner Christiansens kamera, året var 1963.

ZE 502 905. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.
ZE 502 906. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 907. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 908. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 909. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 910. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 911. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.
ZE 502 912. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 913. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 915. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 917. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 918. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
Alle vogne er leveret fra Gotha i 1930, en levering på 15 vogne, to vogne, 916 og 919, er udrangeret i 1954 – men har nok været savnet siden krigen. Desværre er der ingen foto af disse vogne, måske nogen kan hjælpe.
ZE 502 920. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 922. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 923. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 924. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 925. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 926. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 927. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 929. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
Disse vogne leveret fra Wismar i 1930, var oprindeligt en serie på 10 stk. to af vognene, 921 i 1947 "Vognen er gået tabt i udlandet og kan betragtes som udgået af vognparken" og 928 er udrageret i 1954. Tillig modellen passer i dette tilfælde fint - tanken, bortset fra platform, er perfekt.



ZE 502 987. På Dansk Sojakage Fabrik. D. 12.04.1934. forunderligt nok har vognen (fået?) cylinderpuffer, man kunne have forventet – at med byggeår 1913. havde det været kurvpufer. Arkiv.: På Sporet.



ZE 503 200. I Esbjerg, 1958. Vognen er bygget i 1922 og må høre til de første med tank samlet af 3 svøb. Tillig og Fleischmann modellerne har 1,5 mm. for stor akselafstand, læg lige mærke til det enorme gelænder på bremseplatformen. Foto.: P. E. Clausen. Arkiv DMJK.

Danish American Gulf Oil Co.

For lang tid siden bad Henning Orłowicz mig om at lave en oversigt over hvilke Gulf vogne der passede på Tillig vognen "ja men det er jo det jeg er ved" svarede jeg "nej du har bare nævnt nogle få stykker" "det skal være sådan at vi bare kan omnummerere Tilligs model af ZE 503 167" Jeg må indrømme at jeg var lidt i tvivl om hvad han egentlig mente og påstod at der var altså ikke flere. Der er faktisk ikke mange af Gulf vognene der passer på Tillig eller Fleischmanns vogn, modellen af 503 167 er bl.a. 6,9 mm. for lang, over puffer. De nedenfor nævnte vogne passer alle (næsten) på målene, det skal ikke undre mig det mindste hvis de er meget forskellige at se på. Desværre er det netop de numre der passer, jeg intet foto har af, med undtagelse af 503 200.

ZE 503 136. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 17.500 Liter.
ZE 503 145. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 17.500 Liter.
ZE 503 148. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 503 168. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter. Vogn udrangeret 1952!
ZE 503 169. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 503 177. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 503 184. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 503 200. Lop. 8.700 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.300 Liter.



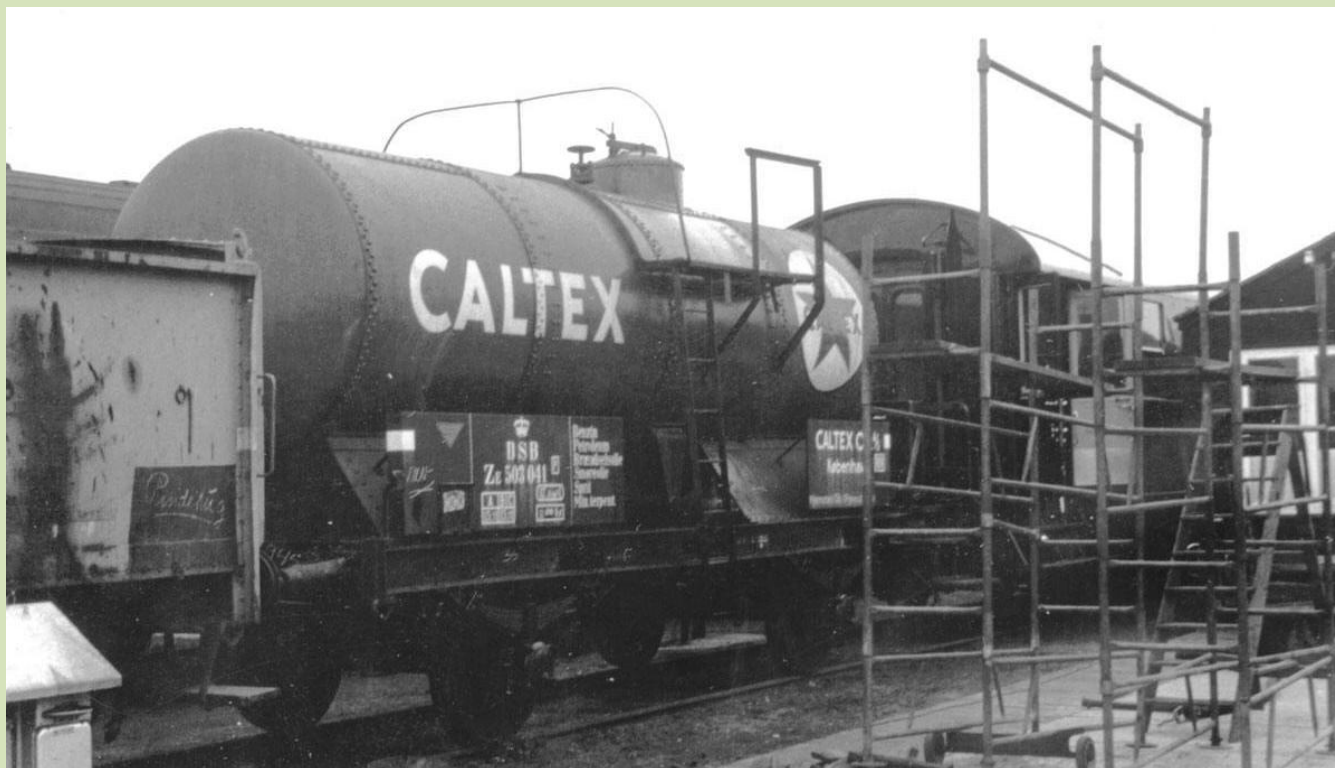
Forbilledet for Tilligs model, lidt synd at man valgte en vogn, der omregnet i model har en længde over puffer der er 6,9 mm. for kort – man havde stået sig bedre med ZE 503 200. Arkiv.: På Sporet.

I denne tilsyneladende uendelige, opremsning af danske tankvogne, hvortil man kan anvende Tillig tankvogne model, katalog nr. 76 428 og / eller Fleischmann katalog nr. 5427. (Begge modeller findes i et utal af varianter, men er principielt ens) Er vi så næsten ved at være ved vejs ende! Man kan indvende at der ikke er mange muligheder for en helt korrekt model, det er heldigvis op til modelbyggeren selv at afgøre. Trøst jer med at for de tyske modelbanefolk gælder det samme, ikke ret mange af de tankvogne de kan købe er særlig korrekte! Fordi der ikke bliver ændret på grund modellen i tide og utide. Det koster nemlig og jo dyre modellerne bliver – jo færre sælges der! Der findes jo rent faktisk folk (OS!) der "elsker" at superudruste

deres modeller, også dem der har kostet kassen! Hvad skulle modelbyggeren dog gøre hvis man gik over til kun at lave perfekte modeller. Jeg tror heller ikke vi kommer til at kede os foreløbig.

Caltex Oil A/S.

ZE 503 041. Lop. 8.790 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 17.000 Liter.
ZE 503 042. Lop. 9.120 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.
Begge Caltex vognene er lavet af DWA, men de er svære at opdrive. 042 afviger + 320 mm. i længden og 041. er 10 mm. for kort, tanken er med 4 svøb, hvor modellen kun har 3 svøb.



ZE 503 041 på Cvk. Ukendt årstal.

Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.

A/S Danske Gasværkers Tjærekompagni

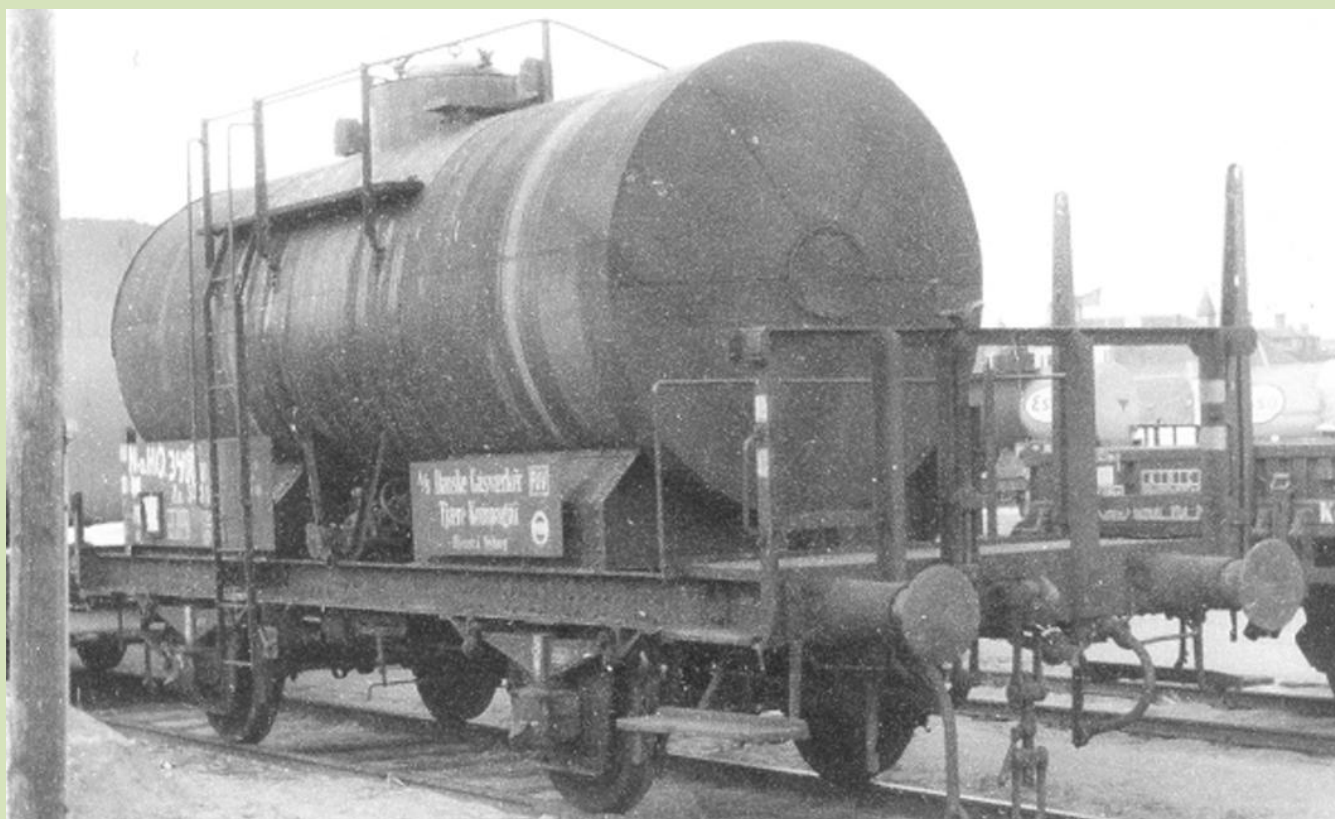
ZE 503 111. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 15.400 Liter.

ZE 503 112. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 15.400 Liter.

Ikke den mest oplagte ombygning, tankene er isolerede, og det giver et noget anderledes ud-

seende – dog er det ikke nogen umulig opgave. Til gengæld skjuler isoleringen, at tanken er lidt for lille (15.400 Liter) på forbilledet.

ZE 503 113. Lop. 8.700 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 15.000 Liter.



ZE 503 111. i Nyborg den 18.11.1965. her ses tydeligt at tanken er isoleret. Begge fotos viser også, at bemalningen af modellen ikke vil blive noget stort problem – mat stribet gråsort!

Foto.: K. E. Jørgensen.

Denne vogn er formodentlig også isoleret, vognen er i den skematiske fortegnelse over private vogne, angivet som købt i 1931 (*samtidigt med - 111. og - 112.*), om det så betyder, at den er magen til disse (*hvilket er fristende at tro*), tør jeg ikke rigtigt spå om, da jeg ikke kender vognens byggeår, et godt foto ville jo være rart!

ZE 503 114. Lop. 8.830 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 15.000 Liter.

ZE 503 115. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 15.000 Liter.

ZE 503 117. Lop. 8.860 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 15.000 Liter.

- 114. og - 115. er bygget i 1903, her er der store opgaver med ombygning af undervognene, de har åbne akselgafler af "länderbahn" typen. Dette gælder for -114. og formodentlig også - 115. Derimod er - 117. næppe udstyret med disse, da den er bygget i 1912. Jeg gætter på, at alle Tjærerkompagniets vogne er isoleret, da de fotos, jeg har, viser isolerede tanke på firmaets vogne.



ZE 503 114. Under læsning, en dagligdags situation forevigtet i en "dramatisk" vinkel – var der nogen, der sagde Rodevang?

Foto.: Jernbanemuseet.

A/S Phønix.

ZE 503 121. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 16.000 Liter.

ZE 503 126. Lop. 8.820 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 15.000 Liter.

ZE 503 127. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 15.000 Liter.

ZE 503 128. Lop. 8.840 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 15.000 Liter.

ZE 503 129. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 17.500 Liter.

Dette firma, mine herrer, er et såkaldt "sort hul" for jeg har absolut ingen fotos eller øvrige oplysninger om dette firmas vogne. Måske er der nogen blandt læserne, der kan bidrage? Vores referencemål passer jo som fod i hose, men uden foto m.m. er det jo bare vilde gætteri.

A/S De Forenede Benzinimportører

ZE 503 721. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 503 725. Lop. 8.500 mm. Aks. Afst. 3.900 mm. Rumindhold 19.200 Liter.

503 721 ved jeg ikke mere om, end det I ser. Vognen er indkøbt i 1933 – 38 (??) af Nordisk Tanklager og solgt til De Forenede i 1951. Hvornår den er bygget og af hvem, ved man åbenbart ikke.

503 725 er det bedre med. Den er bygget i 1916 og tanken har dermed 4 svøb. På trods af mindre målafvigelse, ligner den godt nok – den "groveste" målafvigelse, er 3,4 mm. for lang, længde over puffer på modellen.



ZE 503 725. ca. 1965.

Foto.: K. E. Jørgensen.

Det var så et "par" vogne til modelbanen. Jeg har ikke været så striks, som jeg kunne være, dels er de mindre mål afvigelser næppe synlige, medmindre man er i særdeles skarp træning og dels er det ofte muligt at tilrette længden over puffer, eller akselafstanden. Det største problem, for modelbyggeren, er nok at skaffe dokumentation, for uden den er man ilde stedt – selvfølgelig er det så heller ikke muligt at bevise, at det er forkert, det man har lavet. Når, så endelig man har fundet foto m.m. til yndlingsmodellen, så tårner det næste problem sig op, hvad med påskrifterne? KM tekst laver en del, og de er vel til at påvirke, og Skilteskoven er til at overtale, men el-

lers må man fikle noget sammen selv. Det er min hensigt at komme med nogle forslag, hvis ellers tid og evner slår til – de vil selvfølgelig blive bragt her i bladet.

Jeg vil gerne opfordre alle, der ligger inde med fotos af de i denne artikel, berørte vogne, til at dele dem med os andre.

Jo - altså, hvis nogen har følt sig så inspireret, at de er gået i gang med en ombygning, vil jeg meget gerne vise anstrengelserne og resultatet her i bladet.

Flemming



Islands Brygge i 1960, masser af tankvogne til eller fra Amager.

Arkiv.: Bjørn Schultz.