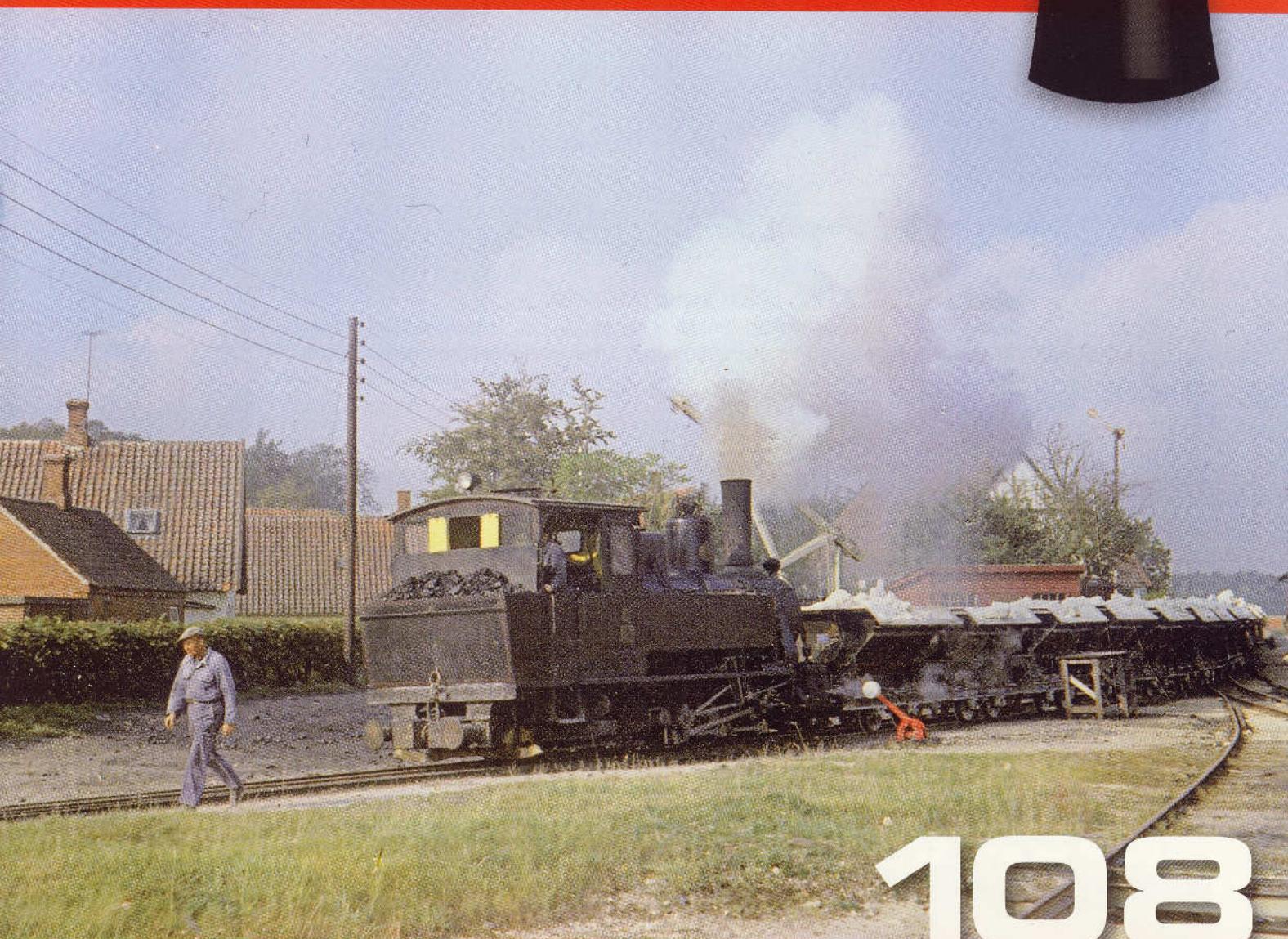


JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM  
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

# LOKO MOTIVET



# 108

MAJ 2012  
27. ÅRGANG

- Introduktion til epoke II
- Store damplokokotiver hos FFJ
- Faxe Jernbane - som det var engang
- Sølvvognen og Akvariet



DSB Litra F damplokomotiv Fås i 4 varianter. Metal overdel. Fjedrende puffer. Super detaljeret gangtøj. Mashima motor. Plads til 16 Pluxx decoder og højttaler i tag til lyddekoder. Fås i DC eller AC udgave. Vekselstrømsudgaven er med indbygget Zimo dekoder. Q2 2012.



Multi Purpose Waggon Litra Laaeilprs061/081. Vognene kommer i mange forskellige varianter og de første er allerede nu i handlen. Kig ind til din hobbyforhandler og se de mange muligheder!



NSB type EL13  
Modellen af EL 13 er udført med en overdel af plastic, chassis af støbt metal og håndbøjler i malet metal. Modellen har midtliggende motor. 21-polet stik til digitaldecodere. Q2 2012.

Billedet viser en håndbygget prototype





**Introduktion til epoke II, 1. del**  
Noget om at dyrke dansk modeljernbane i epoke II

6



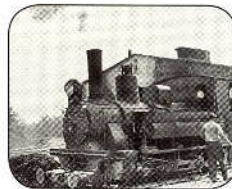
Læsere bygger:  
**Næstved stationsbygning**  
i skala 1:87

27



**DSB litra CM 2051-2119**  
Lidt om forbilledet til HELJANS kommende model af personvogn med tagrytter

13



**FAXE JERNBANE**  
- som det var engang  
Fotoreportage om den lille smalsporbane mellem Faxse og Faxse Ladeplads

29

## Sølvvognen og Akvariet

En læser bygger to moderne personvogne fra DSB

16

Tegning skala 1:100 af fast anlæg:  
**REMISEN I RINGE**

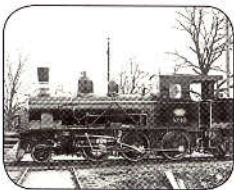
19



## SPORSKIFTET

Læsernes kommentarer til tidligere numre af bladet. Denne gang om bl.a. DSB-biler i epoke IV og Heljans skinnebusser

32



**APBs store damplokomotiver**  
Lidt om Aalborg Privatbaners damplokomotiver af Mogul-typen

23

## HØRT OG SET

Nogle af forårets danske nyheder

37

*Fj damplokomotiv nr.1 rangerer med kalkvogne i Faxse Ladeplads, 1965. Inde i bladet bringer vi en lille fotoreportage om denne smalsporbane. Foto: Egon Nielsen/Arkiv V. Hejlesen.*



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

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

Hjemmeside: [www.lokomotivet.dk](http://www.lokomotivet.dk)  
E-mail: [lokomotivet@lokomotivet.dk](mailto:lokomotivet@lokomotivet.dk)

**Redaktion:**  
Steffen Dresler SD (Ansvh.)  
Torben Andersen TA (Red)

**Medarbejdere:**  
Claus Jensen (Claus)  
P.C. Johansen (PCJ)  
Ole Møller Nielsen (OMN)  
Niels Erik Jensen (NEJ)  
Torben Bejerholm (TB)  
Jens Bruun-Petersen (JB-P)  
E. V. Pedersen (EVP)  
Flemming Kjær (FK)

**Sats og tryk:**  
Grafikom A/S, 4930 Maribo

**Oplag:**  
1150 eksemplarer  
Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen). Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger m.v. er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVETs redaktion eller forretningsfører.

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatterens egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.

Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

**Abonnement incl. forsendelse og porto:**  
Danmark kr. 500,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto eller man kan skrive/maile efter girokort på [lokomotivet@lokomotivet.dk](mailto:lokomotivet@lokomotivet.dk)

Udlandet – herunder Sverige og Norge – kr. 600,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på dansk check, der sendes til vor adresse TpT, co/Torben Andersen, Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Danmark eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.



# Velkommen til nr. 108

Så er vi nået til LOKOMOTIVET nr. 108. Det er denne gang - for det traditionelle majnummer - på 40 sider. Det skyldes ikke dårlig økonomi, men derimod at tiden til fremstilling er løbet for redaktøren. Til gengæld, så forventer vi at kunne udgive et julenummer på 64 sider, altså 8 sider mere end de normale 56 sider.

I nærværende nummer sætter vi bl.a. fokus på en glemt epoke i dansk modeljernbanehistorie, nemlig epoke II, der bringes i to dele. Første del omhandler de faste anlæg, landskabet m.v. i epoken, mens anden del vil omhandle det rullende materiel, der fås i model m.v. Vi håber, at det vil inspirere nogle mj-ere til at dyrke denne epoke?

Ellers har vi næsten planlagt resten af årgangen, der igen omfatter både 1:1-jernbane og model. Vi har atter fået en del modelprojekter fra læserne, bl.a. bygning af DSB bureauvogn litra DK og DSB litra CO.

Hertil kommer endvidere noget om let fremstilling af godsvogne ud fra industrimateriel...og meget mere, bl.a. noget om mobilstationer til digital kørsel.

Med hensyn til jernbane i størrelse 1:1, så kan man glæde sig til en større tekst om danske privatbaners store trævogne, noget om Hjørring Privatbaner - som det var engang, DSBs køf-traktorer med komplet datatabel, personvognsmateriel fra det tidligere SFJ i DSB-regi og privatbanernes bureauvogne.

Også de faste anlæg, bygninger m.v. vil vi skrive om, bl.a. bringer vi i julenummeret en 1:100-tegning af Ryomgård stationsbygning (eller Skjern stationsbygning), rangerhytter hos DSB o.s.v.

Og endelig fortsætter vi med ideer til sporplaner, fotos af DSB-biler i epoke IV, oprangeringer hos privatbanerne, DSB stationsskilte gennem tiderne o.s.v....og naturligvis fortsætter vi med SPORSKIFTET og danske modelnyheder.

Vi vil fortsat - forhåbentlig - inspirere de danske mj-ere med så meget som muligt omkring dansk jernbanevæsen.

Sluttelig, husk, at LOKOMOTIVET kun skriver om danske jernbaner i virkelighed og model, at vi bringer skalategninger af både rullende materiel og faste anlæg, at vi bringer sjældne gamle fotos og skriver systematisk om danske modelnyheder med katalog-nummer, litra og driftnummer for udgivelserne.

Så man kan næppe få mere dansk for pengene, når man læser LOKOMOTIVET?

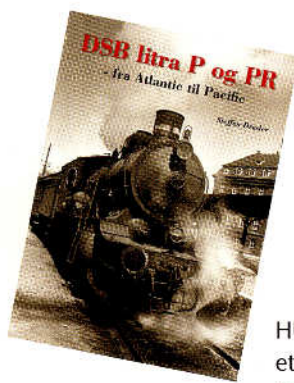
*Bemærk, at redaktionen ikke er til stede i dagene 11. til 23. maj begge dage inklusive. Endvidere har vi den ændring, at nr. 109 udkommer i slutningen af august i stedet for - som normalt - i slutningen af september.*

**Ha' en rigtig god sommer - vi ses i slutningen af august.**

## Information om vore udgivelser



Selv om vi havde trykt et ekstra oplag af bogen **DSB 1950-1969** så er den nu totalt udsolgt. Det skyldes bl.a. at bibliotekerne har indkøbt et ekstra stort antal bøger, så vi ikke længere kan levere bogen til andre læsere.



**KUN FÅ EKSEMPLARER AF DSB LITRA P-PR** er på lager. Så der endnu en lille frist til at anskaffe sig denne bog, inden bibliotekerne også gør sine indhug i dette lager.  
Kr. 320,- porto og moms inkl.



HUSK også, at vi laver et genoptryk af bogen om **DSBs diesellokomotiv litra MX**

Også dette oplag er yderst begrænset, så har man ikke bogen i samlingen, bør man bestille snarest muligt. Prisen er kr. 250,- inkl. porto og moms. Bøgerne fås ved at indbetale beløbet på konto-nr. 9570 Danske Bank 10 25 16 05 til TpT c/o Torben Andersen, Odensevej 124, 4700 Næstved.





LEVERINGSKLAR

5257  
BRh 290

kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5258  
BRh 288

kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5259  
CAE 1034

kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

4378  
CAE 1262

kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

4376  
MX1015, epoke III - DC kr. 1500,-  
AC kr. 1850,-

4377  
MX1010, epoke IV - DC kr. 1500,-  
AC kr. 1850,-

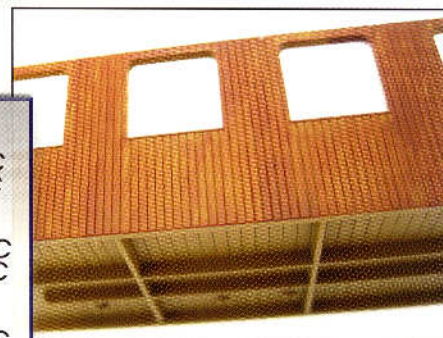
4378  
MX1030, epoke III - DC kr. 1500,-  
AC kr. 1850,-

UDGIVES SNART

4150  
Triangel MF 643 - DC  
- AC

4160  
Triangel MC 652 - DC  
- AC

4165  
Triangel ME 627 - DC  
- AC



Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer og udsolgte varer. Priserne er vejledende udsalgspriser.







# Introduktion til epoke II

■ Af Ole S. Petersen

Mange danske modeljernbaneinteresserede tror, at de gode gamle dage er lig epoke III. Men hvis man vil kaste sig over fortiden, så er epoke III ikke nødvendigvis tilstrækkelig anderledes end nutiden. Især de yngre generationer behøver ikke have forkærlighed for epoke III, hvis der skal vælges et alternativ til de nyeste epoker. Lad os derfor se på epoke II's kvaliteter.

Epoke II er ren nostalgi. Tænk blot på de store petroleumslugter på damplokomotiverne, stafferingerne på vogne og lokomotiver, små snævre bremsehuse på godsvognene og udvendig billettering på personvognenes gangbrædder. Alt sammen noget som er helt ubegribelig anderledes, end hvad vi kender fra jernbanedrift i dag, men egnet til gengivelse i model. De oprindelige typer jernbanemateriel fra 1800-tallet var blandet med epoke II's egne frembringelser, bl.a. gennemgangsvogne med tagrytter, rystevogne og benzinmotorvogne.

Hvis man ikke har så megen plads til sit modelanlæg, er epoke II et godt valg, da epokens udbredte brug af toakslede personvogne ikke kræver de store radier. Eftersom bu-

tikkernes udvalg af ting til epoke II er mindre, vil det også være mere realistisk med et lille anlæg (eller et diorama). Datidens lavere kørehastigheder passer fint til modeljernbaner, hvor togene altid har tendens til at komme for hurtigt frem pga. af de korte afstande.

Der er bred enighed om, at dansk epoke II slutter i 1941, mens starttidspunktet deler vandene. Men uanset om man mener, at epoken begynder i 1893 eller omkring 1920, så er det en god ide at vælge et tidspunkt i mellemkrigsårene til modelanlægget. For i disse to årtier kom meget nyt jernbanemateriel, som det er nemt at skaffe til model via ombygning af epoke III-udgaver, samtidig med at der dengang stadig fandtes de klassiske materieltyper fra epoke I, såsom kupevogne og spidsgavlede åbne godsvogne.

Det mest afgørende årstal i epoke II er 1934. Tiden før 1934 kan betegnes som ærkeperioden af epoke II; her havde man stadig tre vognklasser, og det store ombygningsprogram af personvogne var endnu ikke gået i gang. Kan man ikke undvære lyntog og MO-motor-

*Det er snart 75 år siden epoke II rendte ud, og kun de færreste nulevende har oplevet tiden. Men det gør det kun mere spændende at visualisere den i model. Rystevognen malet med Vallejo 72007 gul og vandbaseret Humbrol 70 rødbrun oven på et lag hvid grunder.*

vogne, så bliver man dog nødt til at vælge sidste halvdel af 1930'erne, som egentlig er starten på en overgangsperiode til epoke III.

## Jernbaneinfrastruktur

Langt de fleste strækninger lå i grusballast, og dobbeltspor var stadig et nyt fænomen, som kun fandtes på de allermest befærdede strækninger. Næsten alle statsbaner var indhegnede, mens rigtig mange privatbaner havde uindhegnede strækninger. De fleste steder stod telegrafpæle langs sporene. Brandpletter på jernbaneskråningerne forekom jævnligt, især hen på sommeren når græsset blev tørt. Den detalje skal selvfølgelig med på modelanlægget. Fjern det meste af modelvegetationen hvor brandpletten skal være og mal området sort, så det ser svedent ud.

Jernbaneoverkørsler på hovedbanerne var sikret med bomme eller led. Bommene blev altid betjent manuelt af en ledvogter, og de blev kun hævet til ca. 60 graders vinkel. Også dobbeltled var bevogtede, og led åbnede normalt indad. Ledvogterne levede op til deres navn, for der var stadig mange led at

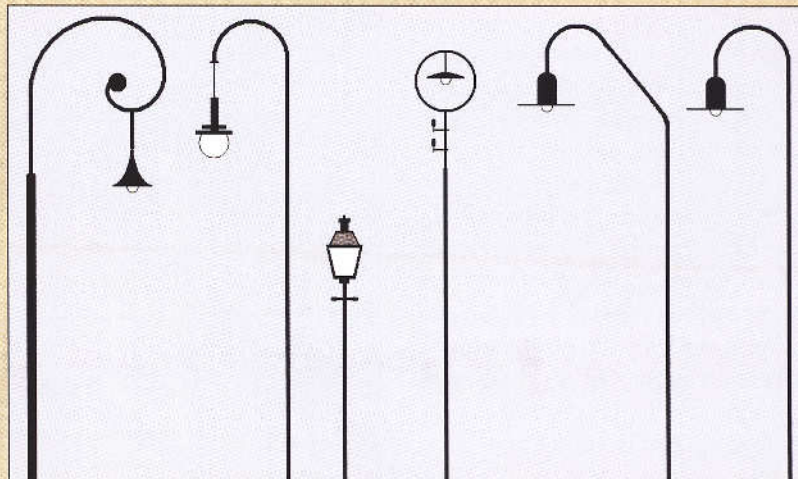


passe. På de mindste sidebaner var der derimod sjældent nogen form for forhindringer eller markeringer henne ved sporene til at advare vejtrafikken. Men i begyndelsen af 1930'erne opstillede man disse steder de i dag så kendte krydsmærker, og fra midten af årtiet kom også de første blinksignaler (altid uden bomme).

Epokens nye viadukter var af beton, typisk en klods med en rundbuet åbning til den underste gennemføring, uanset om det var vejen eller jernbanen, som gik her. I EpokeModellers sortiment findes flere varianter af den slags viadukter, hvis man ikke vil lave dem selv fra grunden.

Selve stationerne var selvfølgelig udstyret med mange af de ting, der også kendes fra epoke III, såsom drejeskive, vandtårn og signalpost, naturligvis afhængig af stationens størrelse. Armsignalerne afveg dog lidt, der er eksempler i LOKOMOTIVET nr. 101. Daglyssignaler fandtes stort set ikke.

Modsat i dag var der ikke meget fast perronudstyr i epoke II. Der var som regel et par bænke og evt. en drikkevandpost. Perronbelysningen kunne være nogle få og meget højmastede lygter, hvor masten bøjede 180 grader oppe i toppen, og i den nedadpegende ende hang selve lampehuset. En noget anderledes type, hvor lampen hang midt i en metalring, var vist ikke særlig almindelig, men fandtes på perronerne i Horsens (fremgår af fotoet i bogen Motormateriel 6 side 86).



Brawa fremstiller begge typer lygter i model, og man kan godt finde nogle i sortimentet, der med lidt god vilje ligner de danske.

Bogstavet bolle-å var endnu ikke kommet til Danmark, så stationskilte blev skrevet med aa. I de fleste tilfælde var perronskiltet med stationens navn anbragt vinkelret i forhold til sporene, og ofte stod det nær enden af perronen. Stationskiltene blev oprindeligt fremstillet af den lokale malermester efter bedste evne, men i 1920'erne fik DSB standardiserede skilte i typografien Seest. Hele alfabetet for skrifttypen er gengivet i Danmarks Jernbanemuseums årsskrift "Tog i tiden 2010". Midt i 1930'erne dukkede de første skilte op med skrift i det såkaldte Johnstons alfabet, men den skrift er mest hjemmehørende i epoke III.

### Figurer

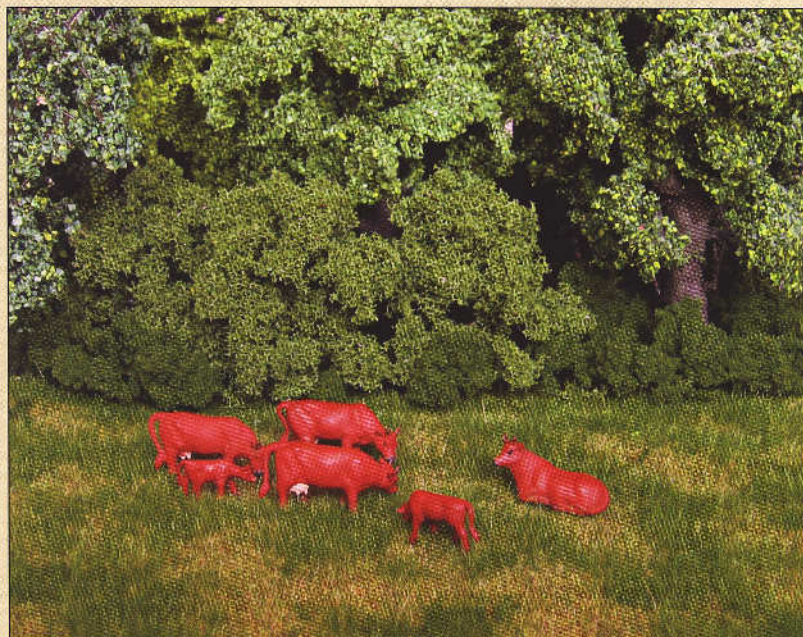
Når der skal vælges figurer til epoke

II-anlægget, så vær opmærksom på, at det var almindeligt at gå med hat eller anden hovedbeklædning, og at kvinder normalt var ikklædt kjole eller nederdel. Figurer af børn og kvinder hører i stor stil sammen, da de fleste kvinder var husmødre. Fodgængere og cyklister var langt mere almindelige end bilister. Desuden var der typer, som vi slet ikke ser længere, f.eks. lirekassenmanden eller den spadserende lygtetænder med stigen over skulderen. Især Preiser har figurer, der er egnet til epoke II.

Hesten var et arbejdsdyr både i landbruget og i byerne, hvor en del varer stadig blev kørt med hestevogn (med hestepærer i gaderne til følge). På mange jernbanestationer foregik rangering endnu med hest. Rangerhesten var af kraftigere bygning end en spinkel ridehest, det behøvede dog ikke være en svær jysk race. Til rangeringen på modeljernbanen vælges en hest med bringeseletøj, dvs. uden krans om halsen. F.eks. fra Preisers hestevogn nr. 30434, hvorfra man også kan sakse skagler og trækkæden, der forbindes til enden af jernbanevognens pufferplanke. Husk en lille staldbygning på stationsområdet til hesten.

I dag er vi vant til at se sortbroget kvæg på markerne, men dengang var det rød malkeko, der var altdominerende. Disse køer er ikke lige til at få fat på i modelbutikkerne, men de er nemme at fremstille ved at give et sæt brune køer lidt rødbrun maling. På gårdene fandt man også svin, høns og grågæs. Svinestien var en lille pløret mark, og hønsene havde et hønsehus med tilhørende hønsegård. Modelfigurer af gæs fås kun hvide, så

Omtrentlige silhuetter af nogle af datidens perronlamper. Den midterste lave lampetype var også meget brugt som gadelampe.



Rød dansk malkerace hører til på markerne i epoke II. Køerne er malet med Vallejo Model Color nr. 70818 "rødt læder" tilsat lidt vandbaseret Humbrol 60 rød i blandingsforhold 5:1.





de skal lige have en omgang grå-brun Humbrol nr. 84. Der er ingen grund til at forkøbe sig, antallet af hver husdyrace var beskedent, der var ikke stordrift dengang.

Pas på når der vælges afgrøder til modelmarkerne, majsmarker var der f.eks. ingen af. Til gengæld var foderroer meget mere almindelige end i dag, da roer var en vigtig del af hestenes kost. Lad en stork spankulere på engen, de var et jævnlgt syn om sommeren på landet i de sydlige egne af Danmark.

### Biler og vejanlæg

Som tommelfingerregel kan epoke II's vejmotorkøretøjer genkendes på en motorhjulm placeret mellem to helt fritstående hjulskærme. Køleren lå lige over forakslen, men har man valgt perioden efter 1934, kan man også bruge biler med køler helt fremme nær kofangeren og mere bløde linjer i karosseriet. Personbiler leveret indtil midten af 1920'erne var oftest en åben vogn med kaleche.

Ford havde i hele epoken en dominerende position i Danmark. Også andre amerikanske mærker så man jævnligt, ligesom der var et mindre antal europæiske bilmærker. Der var naturligvis ikke nær så mange biler i gadebilledet som i dag, og det var især læger, handelsrejsende og velhavende borgere, der anskaffede dem. Busch har mange modelbiler til epoke II men fortrinsvis tyske mærker.

Datidens rutebiler var ret små og rummede blot ca. 20 siddepladser. De to endestationers navne var ma-



let på bussens sider. Udrykningskøretøjer havde et gult flag med sort tekst "Udrykning" i kofangeren foran højre forskærm, for de blå blinklys var endnu ikke opfundet. Mange rutebiler og brandbiler var

af fabrikat Triangel, men de findes ikke som model.

Biveje på landet lå typisk som grusveje med nedkørte hjulspor, og vejene var ofte ikke meget bredere end et køretøj. Så hvis man mødte en modkørende, måtte man ud i rabatten. På landevejene kunne man derimod uhindret passere hinanden, og vejbelægningen kunne her være et jævnt lag damp-tromlede småsten. I byerne var de fleste veje brostensbelagte; større indfaldsveje evt. med chaussesten, der er kvadratiske og lidt mindre end brosten. Asfalterede veje var på fremmarch, men endnu ikke så almindelige. Vejstriber så man kun på landeveje og først fra midten af 1930'erne.

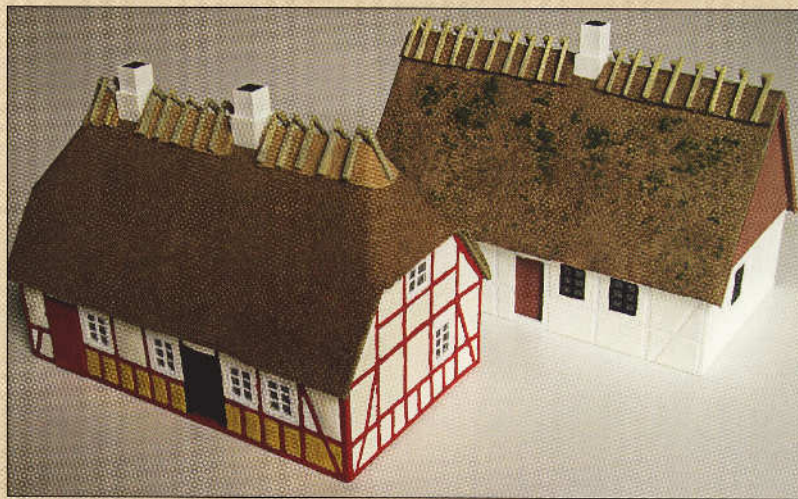
Vejtræer var ret almindelige både i byerne og på landet. Der blev især anvendt sorterne elm, lind og ask. I byen stod træerne på den yderste del af fortovet nærmest vejbanen. Smalle gader havde hver-



*I mellemkrigsårene begyndte villaer for alvor at skyde op i randen af bykerne, hvor de velhavende bosatte sig. En kamap i stueetagen var meget udbredt. Tagvinduet i dette hus fra 1920'erne er af nyere dato; et lille kvadratisk med tynde sprosser vil være korrekt.*



*Et fynsk og sjællandsk stuehus, hvor de mest særegne kendetegn er fremdyrket. Begge huse er af plasticard, det fynske efter metoden med træværk af strips og det sjællandske med tavplader. Imiteret ruskind i farven hasselnød fra Stof & Stil er lagt på tagene, og det fynske tag har mønning af filt farvet med fortyndet Vallejo 70819 beige sand. De gule tavlnederst var en nordvestfynsk tradition.*



ken fortov eller træer. Der var ingen lyskurve i vejkrydsene. Gadelygter fandtes kun i byerne, hvor de stod lidt sporadisk, da nogle var monteret på husmure og andre havde egen mast. Sæt ikke for meget blus på modellygterne, for lamper lyste med et mere dovent skær dengang end nutidens lamper.

Egentlige tankstationer var et sjældent syn, men købmanden havde normalt en benzinstander foran butikken fra f.eks. DDPA eller Shell. Vejskilte var der ikke mange af i epoke II, og det var fortrinsvis advarsler om vejkryds og -sving og ujævne veje. Tavlen "ubetinget vigepligt" dukkede først op allersidst i epoken, og det var kun ud til hovedveje, man brugte den; i alle andre kryds gjaldt højrevigepligt. Skilteskoven har vejskilte til epoke II, som de så ud fra omkring 1930.

### Byen og dens bygninger

Murstensbyhuse fandtes i stor udstrækning i epoke II, men bindingsværk var stadig udbredt i købstædernes gamle bykerne. Disse bindingsværkshuse var ofte pudset for at camouflere den umoderne byggestil, typisk i en af farverne hvid, grå eller gulbrun. I 1930'erne blev der opført huse i funktionalistisk stil, og de fandtes især med glatte mure i diverse farver, som jo er nemmere at lave i model end mursten.

Købstadens omdrejningspunkt var torvet med rådhus og kirke,

*Biler i 1930'erne. Til venstre en Ford AA fra et umalet HELJAN-samlesæt. Derefter tre Ford A fremstillet af Athearn. Bagved til højre ses en Ford V8 fra Mini Metals som eksempel på de mere runde faconer, der fremkom senere i årtiet.*

mens en sidegade førte hen til stationen. I stationsbyen var der derimod ikke noget torv. Her var Jernbanegade ved stationen det centrale punkt, hvor man ofte kunne finde bl.a. et jernbanehotel. Selv mindre byer kunne både have mejeri, elværk, biograf, lokalavis og skole, for bare at nævne nogle af erhvervsbygningerne mv.

I bykernen stod husene uden mellemrum. Nogle huse havde en smal vognport ud mod gaden, mens mange andre huse havde et par trin op til en hoveddør. Vognporten førte til baggården. Etageejendomme med røde mursten mod gaden havde ofte de billigere gule sten til baggårdssiden og gavlene. Hjørnebygninger blev opført med et skråt afskåret hjørne i henhold til datidens brandreglement, så brandvognen kunne runde hjørnet i fuld fart. Alle byhuse – også dem i bindingsværk – havde tag af ubrændbart materiale, især tegl eller skifer. De havde selvfølgelig skorstene på tagryggen, så røgen fra kakkelovnene kunne slippe ud. Tv-antenner var der ingen af endnu.

Korspostvinduet var den mest almindelige vinduestype i byerne,

især varianten kaldet flagvindue eller dannebrogsvindue. Denne variant har ingen sprosser, da der kun er én rude i hver oplukkelig vinduesramme (se de åbne flagvinduer på fotoet med husgavlen). De to faste stolper, som danner korset, kaldes poste, deraf navnet korspostvindue.

Butikkerne i byerne lå i husenes stueetage eller i en høj kælder, og de var oftest opkaldt efter ejerens navn. I model behøver man ikke bekymre sig om udstillingsvinduerne indhold, for butikkerne havde oftest nogle store hvide markiser, der også dækkede siderne.

Retiradebygninger (toiletter) så man overalt. Ganske vist var man i epoke II så småt begyndt at kloakere, men de fleste steder var skurene med tørklosetter i baggårdene, ved stationerne osv. en nødvendighed endnu. Telefonbokse skal man derimod ikke sætte på modelanlægget, for mønttelefonerne var dengang normalt placeret indendørs på bl.a. spisesteder og i offentlige bygninger.

Man kommer ikke uden om at købe et stort parti stakitter. Der var nemlig næsten altid et stakit inden









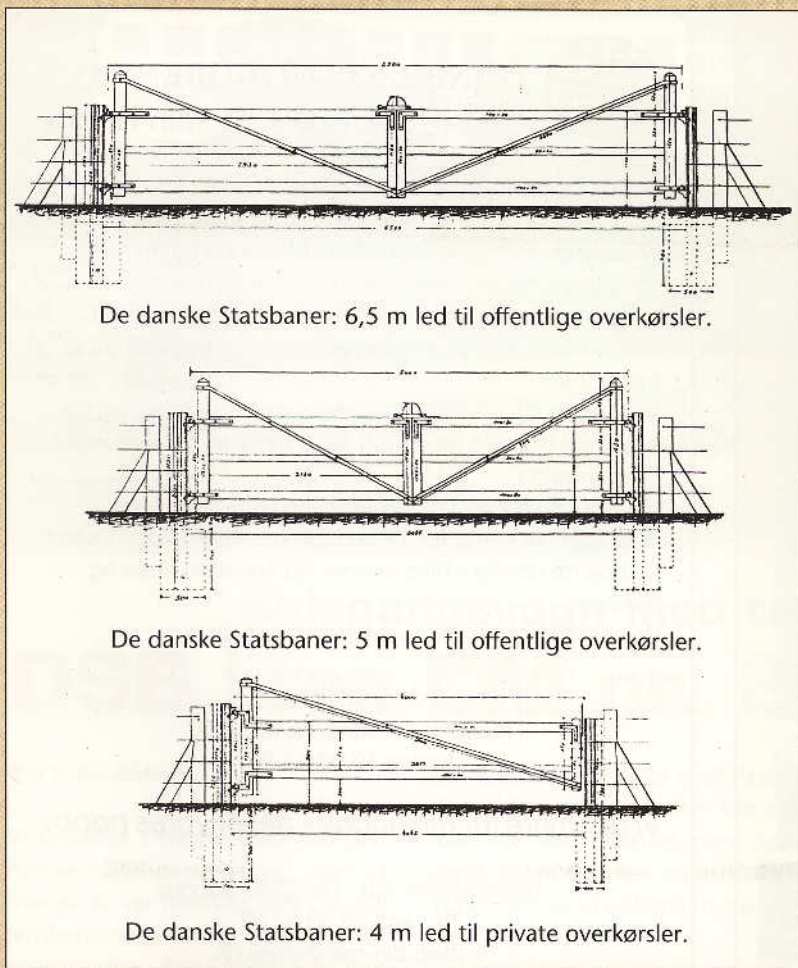
for Storebælt), rige storgårde havde endnu flere.

### Nogle bemærkninger

Savner du flere oplysninger om epoke II? Det er en god ide at kigge efter gamle fotos i bøger og på nettet. Bøger om jernbaner er normalt kronologisk opbyggede, så her er fotos fra bogens første sider de mest interessante. I visse jernbanebøger, bl.a. "Med damp tog til Dyrehaven", kan man også finde en mængde fotos af andet end jernbanemiljøer, men ellers må man supplere med kilder, der handler om gamle dage generelt. På biblioteket findes allround-bøgerne under decimalklasse 46.4, og på nettet er der brugbare fotos på hjemmesider som f.eks. [www.odensebilleder.dk](http://www.odensebilleder.dk). Læs om byggeskik på [www.kulturarv.dk](http://www.kulturarv.dk). Besøg også gerne frilandsmuseer, tekniske museer og historiske arkiver i jagten på de gamle dage.

Mange af Humbrols farver fås også vandbaseret (samme malingnummer, men i plastbøtter) til dem, som vil skåne helbred og miljø. Alternativt kan man benytte Vallejo, der altid er vandbaseret og har betydelig flere farvenuancer, så man kan ofte finde en mere præcis farve her. Omregningstabel mellem Humbrol og Vallejo findes i brochuren Equivalencias, der kan hentes på [www.acrylicosvallejo.com](http://www.acrylicosvallejo.com). Her kan man se, at Humbrol 60 svarer til Vallejo 70817, hvis man ikke vil blande de to mærker til kvægets bemaling.

I næste artikel gælder det jernbanemateriellet i epoke II, og hvad der findes af færdigmodeller, samt lidt om selvbyg og ombyg til denne epoke, herunder en særlig maleteknik til teakbemaling. ■



stod meget tæt ved jernbanespor, fik tegltag pga. brandfaren. Sadeltag med spidse gavle var udbredt på Sjælland, mens man på Fyn og i Jylland oftest havde valmede tage, dvs. at der også var gavltag.

Et stråtaget tag er ret stejlt med en hældning på mindst 45 grader. Det er kun enderne af langhalmen eller tagrørene, der er synlige i det tækkede tag, og på et modelhus kan ruskind give netop denne virkning. Stråtagets farve skifter med vejrliget og tagets tilstand. Selve stråene er beige-grå i den grå ende af skalaen, et nylagt tag har dog kortvarigt en beige sandfarve. Efterhånden gror der mos i taget, som i tørke er brunligt, men i fugtigt vejr liver op og bliver mørkegrønt eller rigtig grønt alt efter nedbørmængden. Modellens tag gives det frønnede udseende ved at drysse lidt finkornet flock, f.eks. NOCH nr. 95150, der også kan bruges til at skjule eventuelle sammenføjninger i ruskindet. Hvis det ruskind, man kan få fat på, er for brunt, kan farven evt. dæmpes med fortyndet gråbrun maling, men det vil være lidt på bekostning af ruskindets struktur og farvespil.

Oppe ved tagryggen kan der ikke tækkes, så her ligger mønningen. Den er enten af tørv eller et lag halm, der holdes på plads af tætstillede kragetræer af kløvet træ. Mønningen skiftes oftere end stråtaget, så den kan godt have et friskere udseende. På modellen kan mønningen laves af ruskind, men et stykke filt giver en fin illusion af tilfældigt anbragt halm. Som kragetræ benyttes f.eks. tændstikker, der skæres til passende stumper med en hobbykniv, og farves gråligt som ældet træ. På gårdens stuehus skal man desuden huske en skorsten (eller to hvis vi er vest



Brandplet med afsveden busk af islandsk mos. For en gangs skyld noget, som dette mos er velegnet til, men interessant nok fås mosset ikke i sort. På jernbaneskråningen trives kongelys og forglemmigej (Laser-cut fra NOCH). Skinnerne er farvet med Vallejo 70875.



# EpokeModeller

## Nyheder 2012

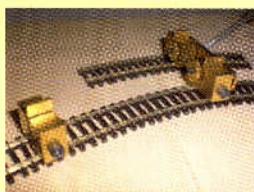
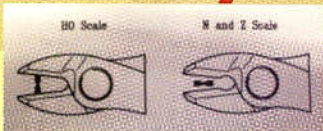
### Sporlægningsværktøj

Den patenterede ballastmaskine  
til Modeljernbanen  
Gør ballastering til en leg



## Schotterboy

Den uundværlige  
skinneklippetang  
Klipper let og præcist  
skinnestreng.  
Fås også til C-skiner



Skinneklemmer til fastholdelse  
af flexskinner under montage



Med og uden afstandstykke til  
lægning af parallel spor  
I størrelser fra N-H0



**Korktilskærer**  
Skærer korkunderlaget  
nøjagtigt 45 graders kant  
helt parallelt med sporet

Webshoppen er altid åben:  
[www.epokemodeller-online.dk](http://www.epokemodeller-online.dk)  
[www.epokemodeller.dk](http://www.epokemodeller.dk)  
info@epokemodeller.dk +45 20220449



TRINBRÆTTET KØBENHAVN

Din & Min Hobby

Et "Elektrisk tog" kan du købe mange steder, men hvad så bagefter når anlægget skal udvides, og du har brug for saglige råd og vejledning?

Vi gør noget ekstra ud af, at du bliver tilfreds med dit køb, således at du kan få glæde af din hobby mange år frem i tiden.

Vi har over 25 års erfaring handel med modeltog og køber brugt velholdt modeltog samt tager større samlinger i kommission.

Vi fører næsten alt i modeljernbane i alle størrelser.

Vi er specielt kendt for TT og USA-modeller i spor 1 samt komplette udvalg i Tillig skinner og Auhagen huse og tilbehør

Se vores hjemmeside: [www.trains-r-us.dk](http://www.trains-r-us.dk)

Åbningstider:

mandag & fredag 16.15-18.00

lørdag 10.00-13.00

*Vi gør mere for din hobby - det er vores hobby*

Buddingevej 229 · DK-2860 Søborg

Tlf.: +45 39 56 52 32

e-mail: [din-min@email.dk](mailto:din-min@email.dk)

# Modeltog og Hobby Hos Dortehea

Torvegade 1

7323 Give

[www.hosdorthea.dk](http://www.hosdorthea.dk)

[info@hosdorthea.dk](mailto:info@hosdorthea.dk)

**Åbningstider:**

Tirsdag, onsdag og torsdag 15.00 til 18.00

Fredag 13.00 19.00

Lørdag 9.30 til 14.00

Tlf. nr. 29 44 67 71 eller 20 61 95 30



MX med litra CM i Århus den 30. juni 1936. Toget er ved at gøre klar til udkørsel mod Fredericia. Det er netop ankommet til Århus fra Frederikshavn. Foto: James Steffensen/Arkiv: DMJK



## Sidegangsvogn med tagrytter: DSB litra CM nr. 2051-2119

■ Af Torben Andersen

Vi fortæller i denne tekst om den gamle DSB-personvogn, der i mange år var hjørnестenen i dansk jernbanetrafik. Litra CM var en vogngruppe, der i hovedtræk kan opdeles i 4 hovedtyper:

- tagrytterrøgn med teakbeklædning
- tagrytterrøgn med pladebeklædning
- spidsgavlede vøgn med teakbeklædning
- vøgn i plade med hvælvet tag

Men i anledning af HELJANS kommende udgivelse af litra CM med teakbeklædning og tagrytter, så er det denne type, vi her kort vil omtale. Vøgnene, der fik numrene 2051-2119, dvs. i alt 70 vøgn, blev leveret fra Scandia mellem 1918-1925, og forblev i drift til ca. 1967.

Fælles CM-vøgnene var længden på 20 meter målt over pufferne. De løb på 2,5 m træbogier eller 2,5 berlinerbogier, kunne i ni kupeer rumme i alt 72 passagerer, og havde en vøgnvægt på 37 tons.

Da de første CM-vøgn med pladebeklædning kom til verdenen i 1896, var det efter amerikansk forbillede med tagrytter, der skulle sørge for lys og luft i de trange og - efter vore moderne forhold - kummerlige kupeer.

CM-serier leveret 1918 til 1925

var listebeklædte med spejlglasvinduer, dvs. vinduer uden trærammer. De var indrettet med sidegang, ni kupeer med en bredde på 1600 mm og to toiletter, og senere også togvøgnkupee.

Udstyrmæssigt var vøgnene lidt forskellige. Det gjaldt varme- og lyssystem, men pladsen her tillader desværre ikke at uddybe disse forskelligheder. Rent modelmæssigt har det heller ingen betydning.

De første vøgn havde vakuumudstyr, men fik senere trykluft. Sidstnævnte var generelt at finde på vøgn efter 1943 (men ikke på alle vøgn). En del havde endvidere både vakuum- og trykluftudstyr monteret på samme tid. Trykluftbremser var en G-P-bremse.

Bortset fra to vøgn, så var der ingen teaktræbeklædte CM, der blev ombygget til CM med hvælvet tag. Næsten alle fortsatte uændrede i drift som tagrytter-CM til et godt stykke ind i 1960'erne, hvor de løbende blev udrangeret.

### Anvendelse 1918-1932

Indledningsvis blev vøgnene kun anvendt i større il- og hurtigtog på Sjælland mellem København-Korsør. Hovedparten af vøgnene blev stationeret i Jylland/Fyn, og anvendtes på de lange østjyske strækninger både i inden- og udenlandske tog, fra Frederikshavn via Fredericia til Padborg, videre til Hamburg (vøgn med berlinerbogier), eller mellem Esbjerg og Fredericia. På

Fyn benyttedes de mellem Nyborg-Strib og vice-versa.

Efterhånden som flere vøgn blev leveret, sattes de gradvist i drift på øvrige strækninger. En af disse var Sydbanen (omkring 1922), der fik CM i iltog, bl.a. "Gedserekspressen" med K-maskine som trækraft, og i hurtigtog med P-maskine.

En anden strækning var Kystbanen, der omkring samme tidspunkt fik CM indsat i enkelte "svenskerog" mellem København og Helsingør (CM-BP-AN-svenske vøgn). Her brugtes K- og O-maskiner som trækraft, senere også litra S.

Fra 1929 fik bl.a. Nordvestbanen (Kalundborgbanen) CM-vøgn i strækningens to iltog, der var forbindelsestog til/fra Kalundborg-Århus-overfarten. Tøgene fremførtes med damplokomotiv litra C som trækraft.

Ved leveringen af de nittede stål-vøgn litra CA i 1932 fik Kalundborgbanen også CM i nogle af de øvrige tog, idet CA afløste en del CM i landsdeltog, der i stedet indsattes på Nordvestbanen.

Som det fremgår af foranstående, fandt CM-vøgnen altså typisk anvendelse i de store landsdels- og udlandstog. Før broernes tid førtes CM ikke med over bælteerne. Den begrænsede færgekapaцит gjorde, at man kun medtog sove- og spisevøgn, post- og rejsegods samt 1. klasse-vøgn og udenlandske vøgn.

CM blev også anvendt som lo-



Litra CM med tagrytter er også blevet anvendt i tog med GM-trækkraft. Her er det CM 2083, der i tog med MX 1025 som maskine, er på vej fra Fredericia til Odense, 1963. Foto: KEJ.



kalvogne i udlandstog, især i Jylland. En serie havde 2,5 m "berliner-bogier", oprindeligt til brug for kørsel i Tyskland, men selv om det på et tidspunkt sidst i 1920'erne ikke længere var påkrævet, fortsatte vognene med at rulle på de karakteristiske jerntrucks. Det var nummerserien 2051-2076, altså 25 vogne, der generelt havde bogietypen i årene ca. 1925-1966. Men nogle vogne i serien fik dog undervejs 2,5 m træbogier.

#### Anvendelse 1932-1945

I 1932 havde Sjælland inkl. Falster 74 vogne stationeret, mens resten var i Jylland (ca. 122 stk.). Alle vog-

ne anvendtes naturligvis indtil 1929 kun i damptog.

I 1929 hhv. 1932 blev de diesel-elektriske lokomotiver litra MW og MX sat i drift.

MW indsattes på Sjælland, på "Midtbanen", mens MX fik til opgave at fremføre tog i Jylland. De to maskintyper var de første diesellokomotiver, der kunne fremføre tog af anseelig størrelse, og MX'erne blev fra dette tidspunkt primært anvendt som trækraft til tog opformeret af CM-vogne.

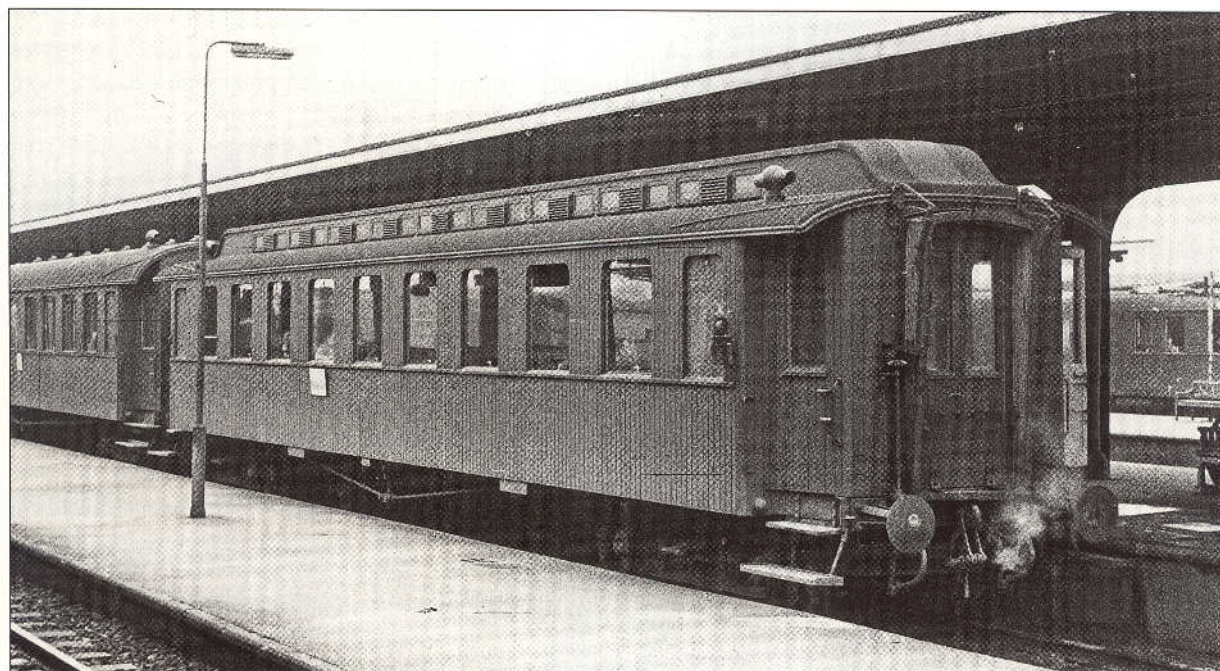
MX 131-132 havde varmekedel, og kunne derfor ligesom damplokomotiverne fremføre alle typer vogne.

Op gennem 1930'erne blev CM benyttet næsten i ethvert tog på de jysk/fynske hovedlinier, også sammen med stålvogne litra CR (Nyborg-Sønderborg). Men i udlandstog havde de nye stålvogne litra CR (CA) efterhånden helt fortrængt CM.

#### Stadig i de store tog

I 1949 begyndte de helsvejste stålvogne litra CC at overtage rollen som standardvogn, men CM var sammen med CR og CB fortsat standardtype i de store landsdelstog efter krigen indtil midten af 1950'erne. Men var som regel ikke indrangeret i samme tog. Tog 23

CM med ukendt nummer i Odense 1961. Det kan måske ikke ses på billedet (for mørkt), men vognen er udstyret med berliner-trucks, og tilhører altså nummerserien 2051-2076. Læg mærke til slutlaternens placering på vognsiden, og rangerskruebremsen i gavlen. Foto: HGC, Odense





bestod af CM-vogne sammen med AC og CAR, mens tog 25 var sammensat af stål vogne. Sovevognstogget tog 20 blev sammensat af CM (togplan 6, 1953) foruden stålpostvogn og AC...og selvfølgelig sovevogne.

Trækraften bestod indtil 1954 af litra R og E.

I det øvrige Jylland rullede stadig tagrytter-CM i alle større lokal tog på hoved- og sidebaner, dels i de allerede nævnte MX-tog fra Århus til Fredericia, dels med de kraftige toglokomotiver litra R og E som trækraft på hovedbaner.

Da litra MY kom frem i 1954, fik den også CM på krogen, idet den var i stand til at opvarme CM-vognene med dampvarme.

Fra begyndelsen af 1950'erne var det sjældent at CM kom i udenlandske løb, selv om enkelte kørte til Flensborg.

### Nedgang

I efteråret 1960 havde DSB 29 litra CM med teaktræbeklædning i sin

Enkelte CM-vogne til brug for MO og MP havde oprindelig brummerledning (nr. 2108-2110), men ingen fik nogensinde styreledning A+B, ud over de specielt indrettede CM-vogne med egenvarmeanlæg (CMM).

Da MY'ernes lillebror litra MX kom i drift fra 1960, afløste den mange steder MO-vognen, og det var ikke usædvanligt at se en tagrytter-CM på slæb efter det moderne diesellokomotiv.

På Sjælland/Falster anvendtes litra CM i 1950'erne mest i MO-fremførte tog med blandede oprangeringer, f.eks tog 73 MO-MO-DJ-2 CM (1955), men brugtes også som lokalvogne i hovedbanetog.

### Slut med CM

Mængden af CM-vogne reduceredes langsomt, ikke mindst da afløseren, den allerede nævnte stål vogn litra CC blev leveret i et større antal til DSB.

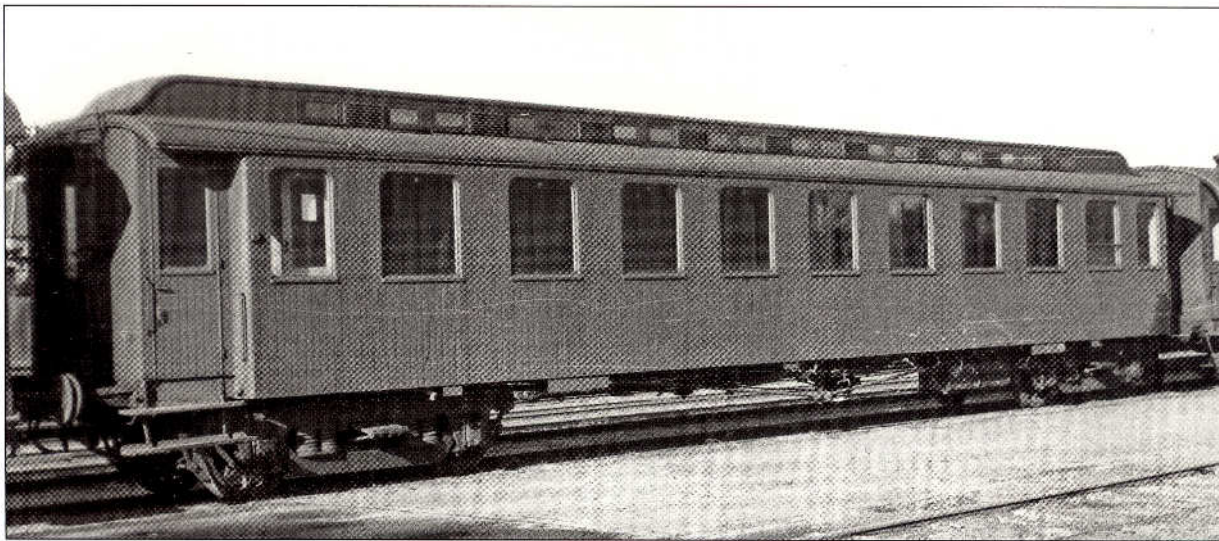
CM på sidebaner blev efterhånden afløst af CP, og selv om de sta-

dig kunne benyttes på hovedbaner i 1950'erne og 60'erne, var deres tid ved at være forbi.

Da den moderne sidegangsvogn litra B gjorde sit indtog i 1960'erne, var det definitivt slut med CM. Men for at skaffe plads i nummerrækken til B-vognene blev seks CM-vogne (2063, 2067, 2074, 2077, 2095 og 2112) i efteråret 1965 omnummereret til 3400-3405. De forblev dog kun i drift til året efter.

De sidste tagryttervogne af litra CM med teaktræ forsvandt fra vognparken i slutningen af år 1965, og var slet ikke med i driftmaterieltegningen for 1966. De sidste vogne i drift var CM 2063, 2067, 2094, 2095, 2097 og 2112, der forsvandt i marts 1966. De var alle stationeret i 2. Distrikt, og de blev alle næsten afbrændt med det samme, bl.a. i Århus og Fredericia. Tilbage af litraet var kun 30 stk. spidsgavlede CM i 21xx-serien.

Se 1:87-tegninger af de to CM-typer i LOKOMOTIVET nr. 78, side 27. ■

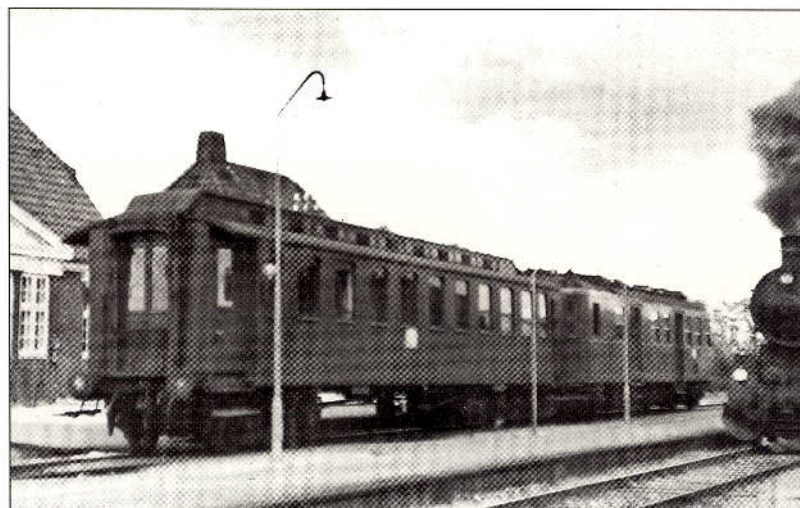


DSB litra CM 2090 i Esbjerg, 1956.

Foto: Clausen/DMJK

vognpark (heraf 13 med berlinerbogier), men i tiden efter reduceredes antallet bl.a. landsdeltogene af de mange litra CC. Litra CM fik blev i stedet sat ind i en slags forløbertog, og man kunne i nogle år opleve MY med op til otte CM og en AC samt EC på krogen på de jyske strækninger.

Til MO-tog var vognene for tunge til større oprangeringer, og som regel kørte MO(K) kun med en enkelt eller to CM på sidebaner i 50'erne og 60'erne, bl.a. på jyske tværbaner ("Præriebanen"), ofte også sammen med stål vogn litra AV.



MO med ukendt litra CM krydser tog med PR-maskine i Brande (?), 1958. Foto JGC/JMK.



# SØLVVOGNE OG AKVARIET

■ Af Knud Pedersen, Viborg

DSB litra Ag  
50 86 17-44 049-2  
set fra kupésiden.



DSB litra Ag  
set fra gangsiden.

## DSB litra Ag

På en inspirationstur i foråret 1985, så jeg i Fredericia en intercityvogn med gul stribe, jeg ikke kendte. Det viste sig, at den bare var maskeret til ukendelighed. Det var nemlig en af de sidste otte vogne i nummer-rækken af tretten AC-vogne bygget 1949-52. De fik midt i 1980'erne en sidste renovering med nye vinduer med metalrammer og selvlukkende døre, inden de blev udrangeret i 1990 som litra Ag.

På sin vis var modellens vinduer omdrejningspunktet. Vinduer fra en Roco B-vogn var for brede, og uden ville det 'bare' være en almindelig AC-vogn. Schicht fra Piko havde vogne med vinduer der så rigtige ud. Tykkelsen på Piko-vognens vognsider var 1.5mm, men den plast-plade forhandleren havde, var mellemgrå og hårdere end Evergreens lækre plasttype.

Da to vognsider med vindueshuller (møjsommeligt) var udsavet og filet til, blev en vognbund af 2 mm Evergreen fremstillet. Gavlene fra Piko-vognen og dørene fra en Lima B-vogn blev limet på bunden efter udskæring til hjemmegjort kinematik i vognens ene ende. Vognens bredde er tilpasset taget fra en Roco B-vogn, som (altså taget) er tilpasset vognkassens længde.

Regnlisterne er børster fra en slidt gadekost, og kuck-kuck ventilerne er løsdeler. Bogierne er fra



Roco, en hollandsk type med en tilpas lighed med en dansk 3 meter stålbugie. Forstærkningslisterne under vinduerne og vangerne er papirstrimler limet på vognsiden. Til sidst blev indretning lavet i tre sektioner af 'indmad' fra en Lima B-vogn, afsluttende med grundmaling af vognkassen med mat musegrå fra Humbrol. Og så gik der i den grad frikvarter i projektet, ca. 20 år.

Arbejdet blev genstartet med rødslakering af vognkassen, her Humbrol nr. 20 med lidt mat nr. 60. Den gule stribe er nr. 7, påført med skrivepensel og skrivestok. Tagfarven er et mix med Rocos tagfarve som forbillede. Numrene er glemt; det siges at en gammel maler ikke kan forventes at huske

mere end 10 minutter tilbage.

Litreringen er lidt en hybrid af-fære, hvide påskrifter er fra Skilteskoven, og de tekniske påskrifter er fra KM-text.

Prøvekørsel afslørede, at den hjemmestrikkede kinematik ikke var sagen, og en lille Symoba monteredes i stedet. I kurver var der dog stadig lidt rigelig pufferi af gum-mibælgene i Symoba enden. Da Schicht-bælgen blev udskiftet med en Roco-bælg, fungerede det efter hensigten.

Skulle nogen nu om dage få lyst til at bygge en Ag-vogn, og den gamle Piko-vogn måske ikke kan skaffes, er vinduerne fra en ældre tysk treakslet vogn med syv kupe-vinduer og to dørvinduer i hver side også anvendelig. Dørvinduerne er



til toiletvinduer m.v. Både Märklin (4079), Fleischmann (5091) og Roco (4214S) har lavet vognen, og på et legetøjsmarked må det være muligt at finde dem?

Hvis du undrer dig over det med sælvognen? Så er Ag er den kemiske betegnelse for sølv.

### DSB litra Af

Er man til intercitytog i flertal, og kan lide variation i vogne med gul streg, må det være oplagt at ombygge AL-vognen fra Tikøb Støberi til litra Af. Teoretisk er det en enkel ombygning af byggesættets AL-vogn - også kaldet Akvariet pga. de brede vinduer, bag hvilke de store fisk sad. Spørgsmålet er, om man kan nænne at lægge et snit lige under taget, og lige inden for indsnævringen?

Nye vognender tages fra en Lima B-vogn. Gavlene saves fri, og tilpasses den aktuelle bredde. Der findes så vidt vides ingen tegning af litra Af, så lidt regnearbejde kan forekomme. Det kan være en god ide, at montere en forstærkningsplade lige under tagkanten, således at gavl og døre har en kant, disse kan limes på. Gavlenes karakteristiske udposning laves i to mm card, og limes uden på gavlene.

Ønskes en lidt finere gummi-bælg, tilpasses monteringshullet med card, sådan at en Roco-bælg kan isættes. Vognkassens malearbejde blev 'udliciteret' til Emp-Model, som også monterede decaler (KM-Text), inden der afsluttedes med klar lak. Bundfarven er en musegrå primer, og den designrøde farve er Jotun RAL nr. 3002. Den gule streg måtte jeg efter aftale selv stå for.



Trinholderne har sin egen spøjse historie. Når det handler om metalarbejde, vil jeg mene at folk med ti tommelfingre er heldigt stillet, her er mine hænder totalt fraværende.

For mange år siden var jeg en dag kunde i en elektronikforretning for at købe lysdioder. Samtidig var et byggeproblem overhængende, - netop trinholdere. Sådan stillet kan en forbigående naivitet snige sig frem, hvorfor jeg spurgte ekspedienten, om man havde små dimser med små ben?

Ganske uanfægtet trak hun en skuffe ud, og fandt en plastramme med en masse dimser med to vinkelrette ben, hvis afstand var to mm. Bingo!

Noget, der måske minder om sæder, blev lavet i plast og karton, efter det oprindelige udseende i 1958. Senere har jeg set billeder,

der viser at arrangementet efter ombygningen var ændret fra to og to stole, til to og én stol med en bredere gang. Som litra Bfh blev de 10 vogne i 1983 renoveret, bl.a. med ombyggede gavlparker med gummi-bælg og indbyggede slutlygter. Allerede to år efter var syv af vognene igen hos Scandia, hvor de fik den sidste ombygning med selvlukkende foldedøre, og ophøjet til 1. klasse med nyt litra Af.

På et tidspunkt blev de igen nedklassificeret til 2. klasse inden ud-rangering ved overgangen til vinterkøreplanen 1990. De syv vogne blev i vinterens løb solgt til NSB.

Modellerne på billederne har det fællestræk, at ingen af deres forbilleder fik nogen særlig lang tjenestetid efter de seneste ombygninger. ■



DSB litra Af  
50 86 17-44 344-7  
set fra toletsiden.



# EpokeModeller

Produceret af JPK Productions

Ulitreret  
Solomotorvogn !



Bagagebærere i ætset metal,  
malet i vognkassens farve, kan tilkøbes



LNJ  
Solomotorvogn !

Bagagebærere i ætset metal, malet i vognkassens farve.  
De karakteristiske tagvinduer over dørene er medtaget.



ØSJS Sm 15 + ØSJS Sp 6

Bagagebærere i ætset metal, malet i vognkassens farve.  
De karakteristiske tagvinduer over dørene er medtaget.

## HUSK!

Vi kan stadig levere de fleste  
modeller i vort sortiment!  
Dog kun få lydmodeller  
Nærmeste forhandler kan oplyses på:  
[salg@jpk-productions.dk](mailto:salg@jpk-productions.dk)

# Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg  
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54  
Tirsdag - torsdag 12 - 18, fredag 12 - 19,  
lørdag 10 - 14, søndag og mandag lukket  
[www.stoppel.dk](http://www.stoppel.dk)

## TOGCENTER

### SUPERDETALJEREDE DANSKE, DIGITALE H0-DAGLYSSIGNALER

- så gode, at også Miniatur Wunderland i Hamburg  
bruger dem -

TCG15: AM/U-signal med  
2 lamper, udkørselssignal  
fra station, kr. 229,-/stk.



TCG18: Dværgsignal/  
rangensignal,  
kr. 239,-/stk.



TCG16: AM/U-signal med  
3 lamper, automatisk  
mellembloksignal,  
kr. 239,-/stk.



TCG19: PU-signal,  
peronudkørselssignal,  
kr. 249,-/stk.



TCG17: I-signal,  
indkørselssignal til station,  
kr. 249,-/stk.



TCG20/-26: Digital  
signalstyring, hhv.  
Motorola og DCC,  
kr. 365,-/stk.

#### LANDETS STØRSTE BRUGTAFDELING

Selv om vi i nyafdelingen har nuppet lidt af pladsen fra vores brugtafdeling, så tilbyder vi fortsat Danmarks største og mest reelle marked for handel med brugt modeltog. Vi hjælper med korrekt værdisætning og sælger enten i kommission eller i ren handel, så både køber og sælger kan føle sig trygge ved såvel produkt som pris. Kom, kig og bliv imponeret over udvalget!



[www.togcenter.dk](http://www.togcenter.dk) • [www.modeltog.nu](http://www.modeltog.nu)

Blåmunkevej 1 - 3 • 2400 København NV  
Tlf. (+45) 39 65 13 61 • Fax. (+45) 39 65 13 65 • [togcenter@togcenter.dk](mailto:togcenter@togcenter.dk)



Kom og besøg os!  
Oplev en hobbyforretning,  
som stadig er dét - den var!  
En blanding af butik og museum.

Nyt og gammelt.  
Samme atmosfære.  
Samme familie.

Klik og kig  
på en  
sjov butik

[www.model-hobby.dk](http://www.model-hobby.dk)

Velkommen i  
Frederiksborggade 23  
1360 København K

Tæt ved metro og Nørreport st.

samt de nye torvehaller på Israels Plads  
Åbent ma. tir. tor. 11-17, fre. 11-17.30, lør. 10-13  
ONSDAG LUKKET



# REMISEN I RINGE

■ Af Torben Andersen

Vi viser her en tegning af en anderledes remisetype end den kendte aflange, idet den viste havde indbygget vandtårn = vandforsyning. Dog benyttede flere privatbaner denne type for vandforsyning, men den var ikke i brug hos DSB. Remisen blev opført af SFJ/RFB i Ringe ved anlæggelsen af SFJ i 1876.

I 1897 indledtes driften på Nyborg-Ringe-strækningen, men inden da omlagde man fuldstændig Ringe station, der fik helt nyt sporareal. Den gamle drejeskive foran remisen blev fjernet og en ny 12,5 m blev anlagt foran remisen.

Ringe (Re) station, der ligger

21,7 km fra Odense og 26,5 km fra Nyborg, var et knudepunkt for linierne SFJ (Sydfynske Jernbaner), RNB (Ringe-Nyborg-Banen) og RFB (Ringe Faaborg-Banen). Stationen var en stor station for både person- og godstrafik, og blev flere gange undervejs udbygget hhv. reduceret, alt efter tilføjelse af nye baner eller nedlæggelser af samme.

Efter DSBs overtagelse af SFJ forblev remisebygningen i brug, men efterhånden reduceredes brugen, da man udfasede damplokomotiverne. Den brugtes senere af DSBs baneafdeling, og endnu senere af Banedanmark.

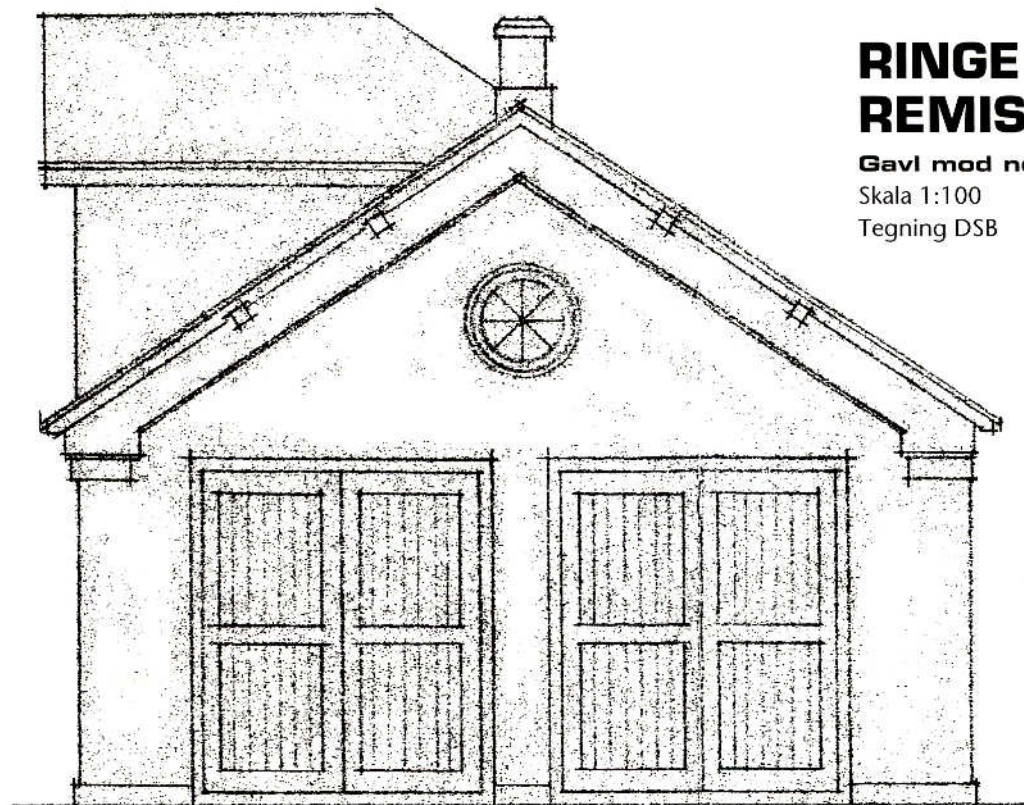
Remisen blev bygget i blank mur med gule sten, og havde skifertag.

Bygningen var indrettet til at kunne huse to lokomotiver. Ud over plads og eftersynsgruber for maskinerne var bygningen indrettet med frokoststue, kontor for baneformand, WC, brusebad og vaskeri. I den ene ende var vandtårnet indbygget.

Vinduer og døre var malet i grøn ligesom tilsvarende DSB-bygninger.

Remisen lå syd for stationsbygningen og varehuset, og der var anlagt en 12,5 m drejeskive umiddelbart foran den. Herfra var der adgang til spor 1 i både nordlig og sydlig retning.

Desværre er de viste tegninger ikke af den bedste kvalitet, men vi håber alligevel, de viser, hvordan bygningen ser ud? ▶



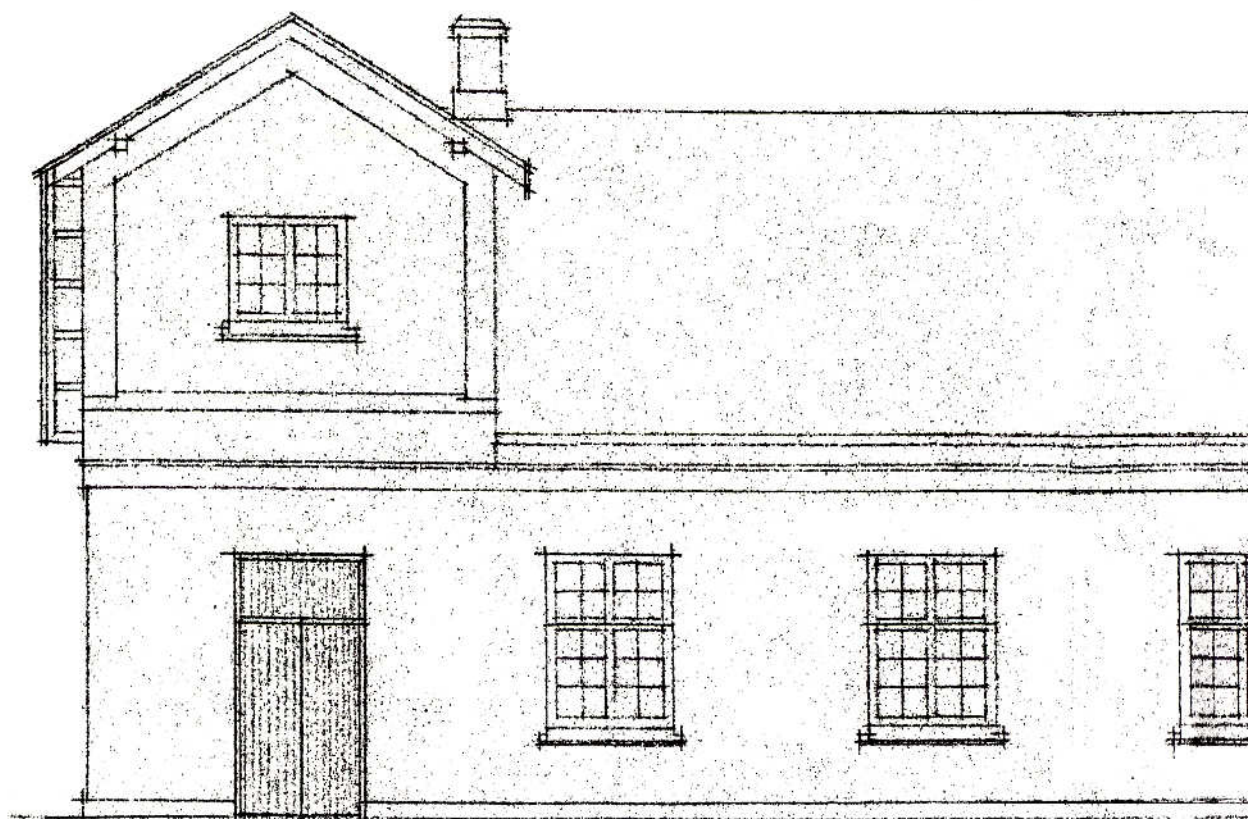
## RINGE REMISE

Gavl mod nord

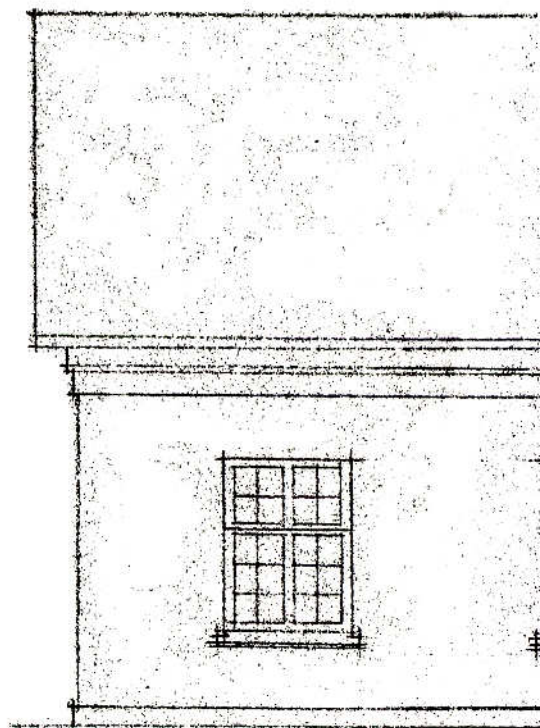
Skala 1:100

Tegning DSB





*Ringe remise set fra syd, omkring 1970. Baneafdelingen fylder godt op omkring bygningen. I baggrunden anes stationsbygningen. Foto: H.G.Alkjær/Arkiv JB-P*





# RINGE REMISE

Facade mod øst (til venstre)

Facade mod vest (nederst)

Skala 1:100

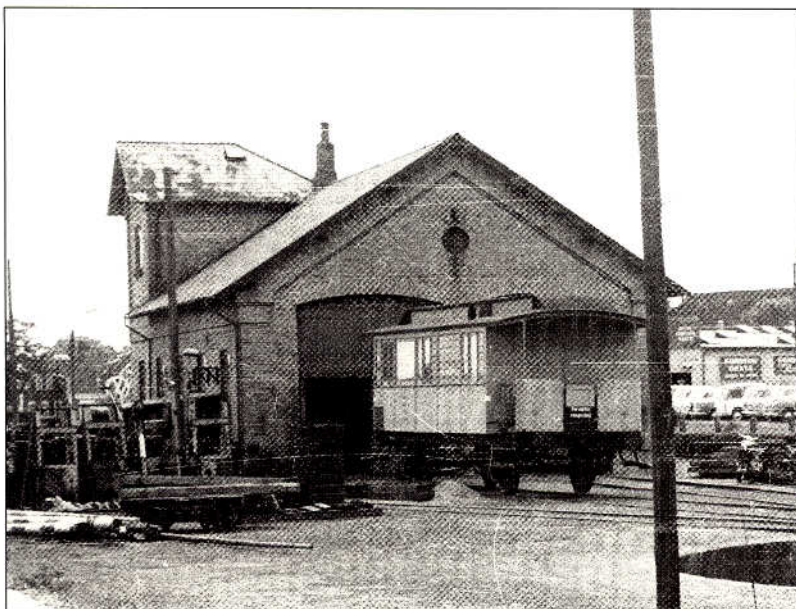
Tegning: DSB



*Ringe remise set fra nordøst år 1955.  
Remisens størrelse gør den velegnet til  
et lille anlæg. Foto Guldbæk/JMK.*





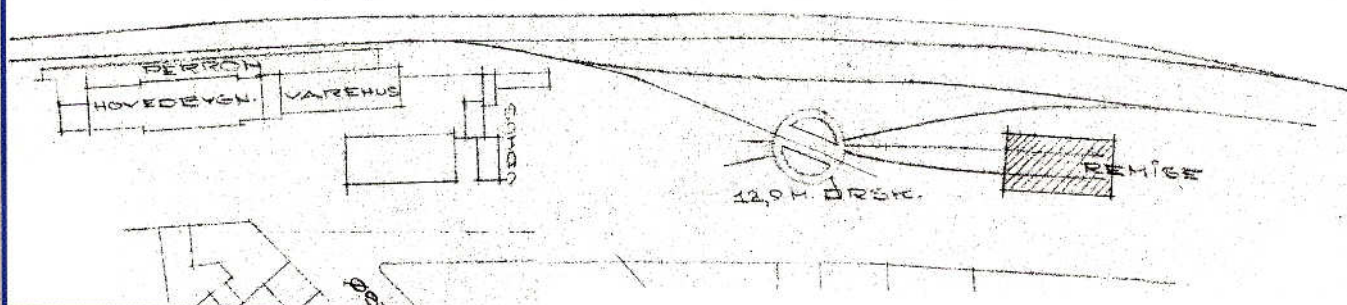


Ringe remise set fra nord med Specialvogn 566 holdende foran, 1963. Specialvogn 566 er ex. KSB C 21, leveret af Scandia i 1921. I 1948 blev den værkstedsvogn for Signaltjenesten nr. 66 med hjemsted i Odense. I 1958 blev den til Specialvogn 566. Den var i brug indtil ca. 1973, hvor den udrangeredes.

Også her er det tydeligt, at Baneafdelingen har travlt. Bemærk, at fotoet viser stationens skorsten med pibe, hvilket mangler på tegningen. Foto: JB-P.

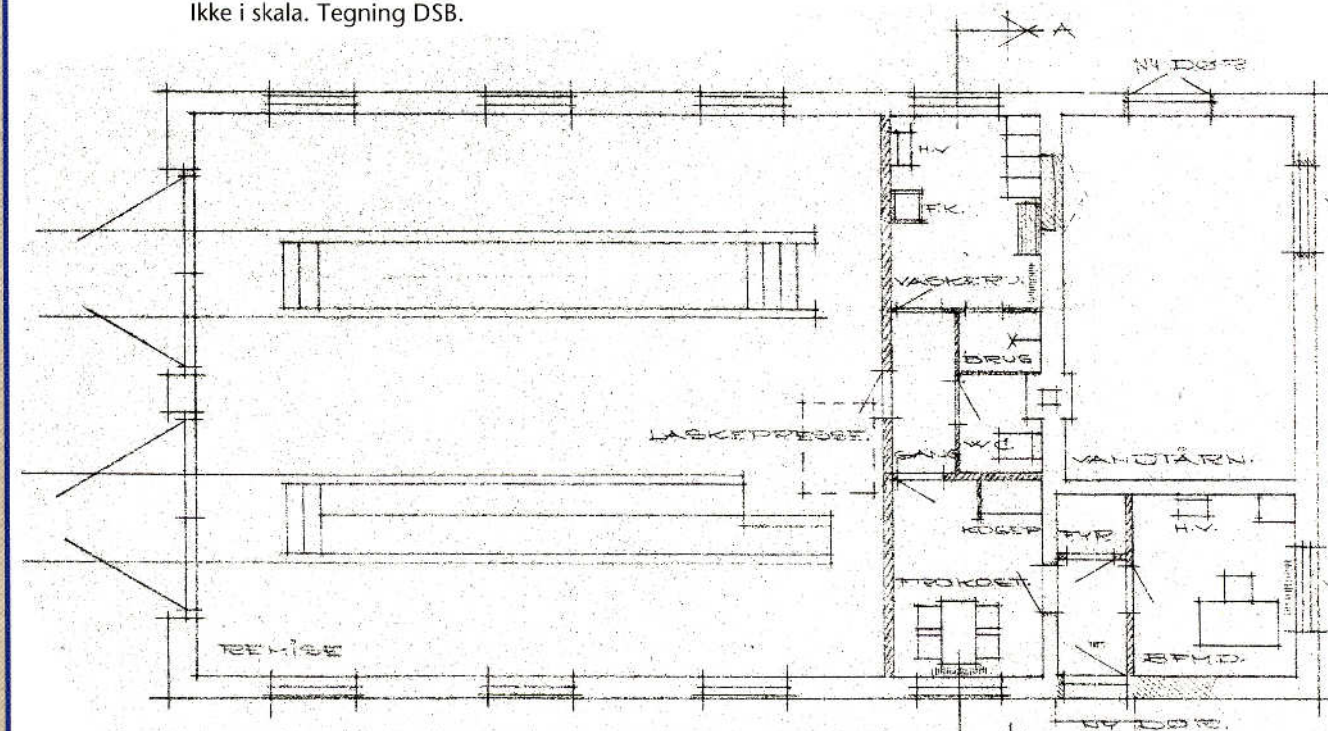
## Sporplan over Ringe station

Årstal for tegning er ukendt.

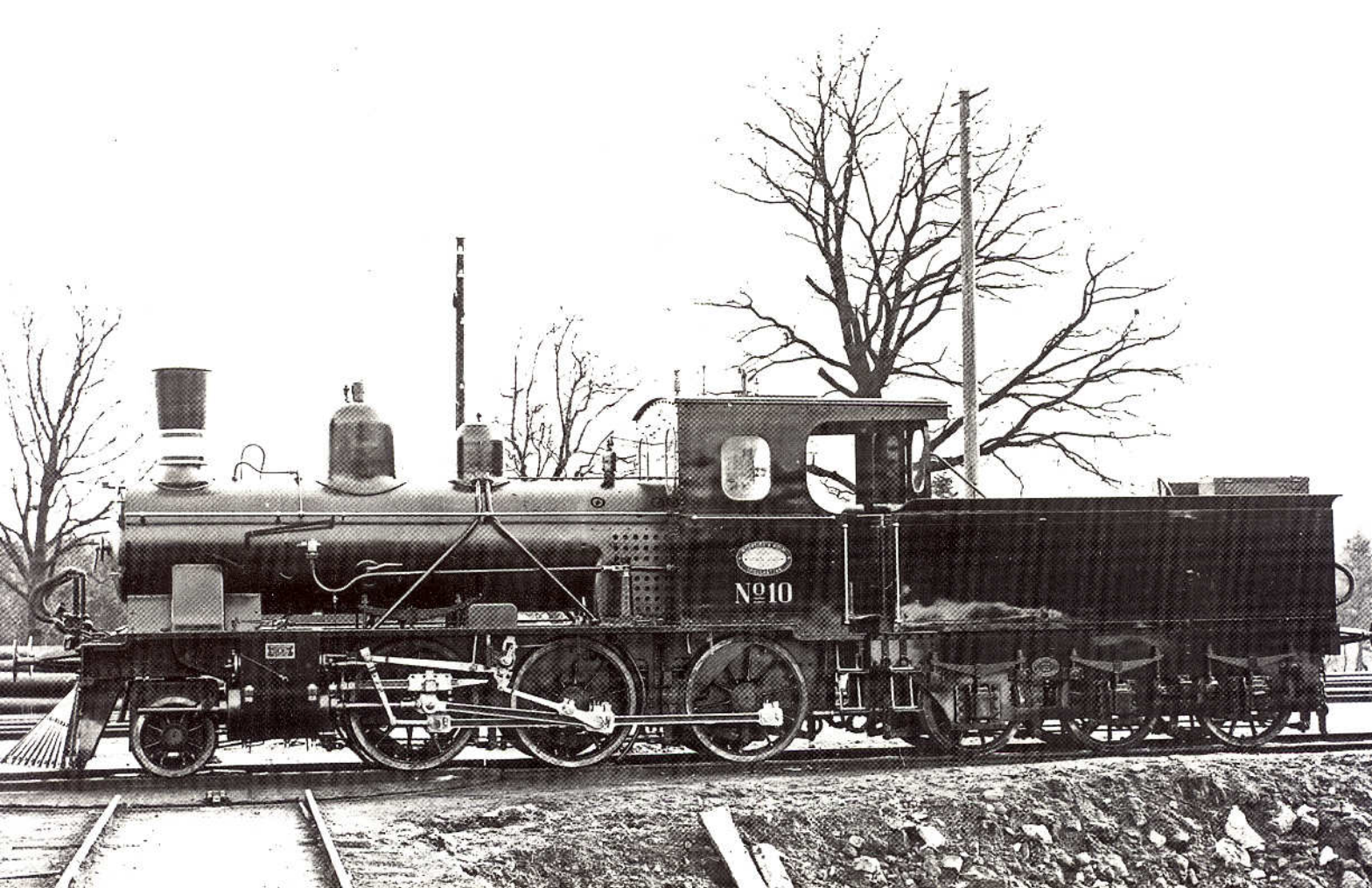


## Grundplan over Ringe remise med vandtårn

Ikke i skala. Tegning DSB.







FFJ 10 som ny ved leveringen fra Nydquist&Holm, 1909. Foto: N&H/Arkiv HGC.

# APBs store damplokomotiver

■ Af Torben Andersen

FFJ stod for Fjerritslev-Nørresundby-Frederikshavn Jernbane, der var tredje partner i driftfællesskabet Aalborg Privatbaner (APB). De to andre baner var Aalborg-Hvalsund-Jernbane (AHB) og Aalborg-Hadsund-Jernbane (AHJ).

Alle tre baner blev anlagt efter samme lov, nemlig lov af 8. maj 1894, der samtidigt omfattede 26 andre privatbaner. Bestemmelserne i loven gik især ud på, at de omtalte baner kunne bygges som lette baner med samme sporvidde som DSBs eller med smallere sporvidde.

Strækningen Fjerritslev-Nørresundby blev åbnet for drift den 13. marts 1897, mens strækningen

Nørresundby-Sæby-Frederikshavn åbnede den 18. juli.

Til den først byggede del af banen blev oprindelig anskaffet tre lokomotiver og 32 vogne, men allerede i første driftår var man nødsaget til at skaffe yderligere et lokomotiv og ti vogne. Flere udvidelser af lokomotiv- og vognparken fandt sted i de efterfølgende år.

Ved åbningen af strækningen Nørresundby-Frederikshavn anskaffede FFJ fire personvogne og elleve godsvogne mere...men inden for et år yderligere fem personvogne og 23 godsvogne.

Ved anskaffelse af rullende materiel til de tre APB-baner anvendtes for lokomotiv-, person-, post- og rejsegodsvognes vedkommende

fortløbende nummerering fra nr. 1 og fremefter, mens man for godsvognenes vedkommende tildelte hver bane sit særlige nummerområde.

Damplokomotiverne fra APB blev inddelt i tre klasser: I, II og III.

Klasse I omfattede lette lokomotiver til togtjeneste.

Klasse II omfattede svære lokomotiver til togtjeneste

Klasse III omfattede tenderlokomotiver til rangering.

Alle toglokomotiver var, for at opnå lavest mulige akseltryk, forsynet med tender. De første lokomotiver havde et akseltryk på drivhjulet på 6,4 tons. Til sammenligning havde





DSB litra P et aksestryk på 19 tons.

Lokomotiver af klasse II havde forrest en enkelt løbeaksel, dernæst to eller tre sæt drivhjul, altså type 1B0 eller 1C0. Til første maskintype var tenderen toakslet, mens sidstnævnte havde - med en enkelte undtagelse - treakslet tender.

Klasse III var et to- eller tre-akslet tenderlokomotiv til rangering, altså typer som 0B0 og 0C0 med et aksestryk op til 12 tons.

Her er det en maskintype af klasse II, der skal omtales. Denne type var det kraftigste, og samtidig den mest kendte.

### Damplokomotiver klasse II

I 1909 anskaffede FFJ et 1CT2-koblet lokomotiv - i USA kaldtes typen for Mogul - fra Nydquist&Holm. Det havde en treakslet tender, og maskinen var et typisk Nydquist-produkt, der var solidt og veludført. Det fik litra FFJ 10.

Den store kedel havde schmidtsk storrørsoverheder, men i øvrigt var det blot en forstørret udgave af FFJ 19 og 20.

Domen havde pop-sikkerhedsventil øverst, og en lignende sad på fyrkassen.

Sandkassen bag ved domen

have rør til forsiden af de forreste købbehjul, og til bagsiden af drivhjulene. Det sidste var en praktisk foranstaltning, når maskinen skulle køre baglæns. På førerhustaget sad en gammeldags håndbetjent kløkke.

Den treakslede tender havde en forskærm, som gik helt op mod førerhusets langt bagudrækkende ende, så personalet var godt be-

skyttet mod det barske nordjyske klima.

Samdriften af de tre privatbaner udgående fra Aalborg indebar en standardisering af banernes trækraft og vogne, så derfor anskaffedes i årene 1910-24 derfor yderligere 12 lokomotiver af denne type til Aalborg-banerne. Disse blev alle bygget i Tyskland.

De adskilte sig kun lidt fra FFJ 10.

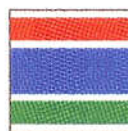
## Skorstensbånd

Mange damplokomotiver hos både DSB og privatbanerne har gennem tiden haft skorstensbånd (slips) i banernes egne farver og mønstre. De fleste slips har været sribede, men fx OHJ havde et blåt bånd med hvid stjerne.

Det mest enkle og let genkendelige var DSB skorstensbånd i rød-hvid-rød. Flere privatbaner havde også disse farver, blot i omvendt rækkefølge, altså hvid-rød-hvid.

Hos Aalborg Privatbaner (APB) gik man en anden vej, idet man benyttede rød-blå-grøn sammensat i striber i forskellige farvekombinationer på en hvid bund, der fremgår af illustrationerne.

Bemærk, at striberne kunne have forskellige bredder, og de viste størrelser kun er gengivet af hensyn til anskueliggørelse.



FFJ



AHJ

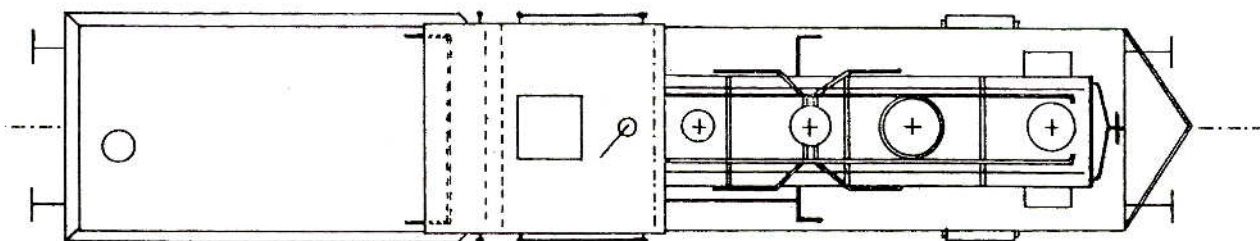
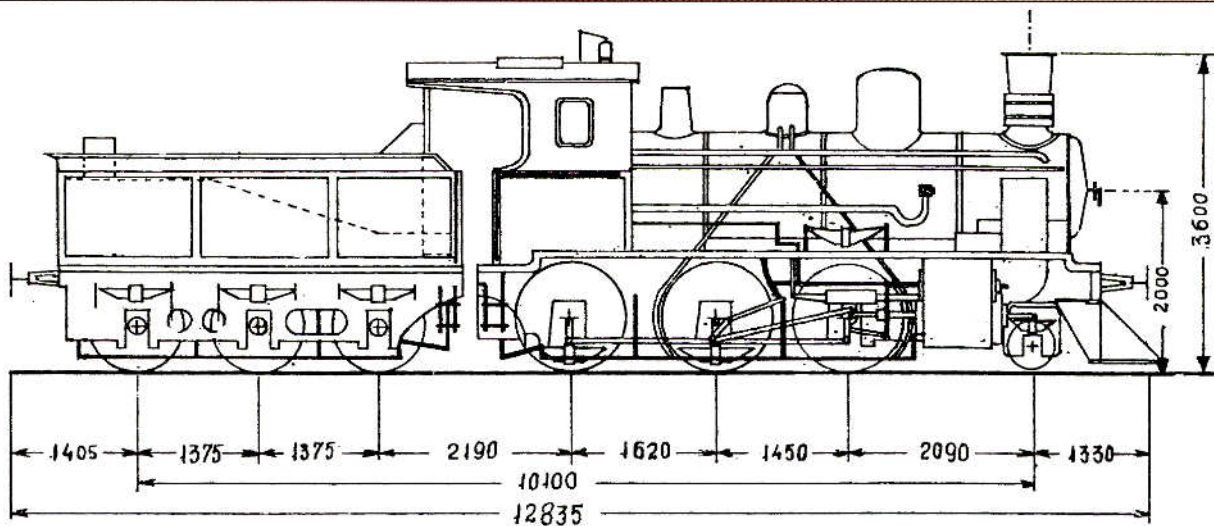


AHB

FFJ 32 på drejeskiven i Fjerritslev, 1958. Foto: Chr. Oddershede.





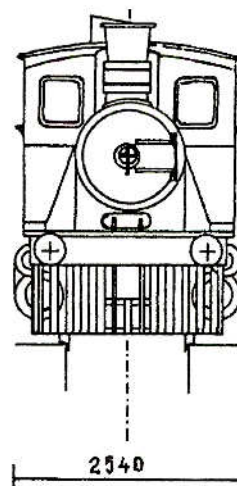


## FFJ 10, 26-32, 34-37 og 40

Bygget Nydquist&Holm, Henschel og Borsig  
1909-1924  
Tegning skala 1:87 (tegner ukendt)

### Data for APBs store lokomotiver nr. 10, 26-32, 34-37 og 40

Cylinderdiameter	400 mm	Tjenestevægt	27,0 tons
Slaglængde	500 mm	Adhæsionsvægt	20,3 tons
Drivhjul diameter	1170 mm	Vand	7,3 m <sup>3</sup>
Løbehjuldiameter	700 mm	Kul	21,2 tons
Tryk	10/12 kg/cm <sup>2</sup>	Hastighed	45 km/t



De to popventiler sad begge på fyrkassen, og der var ingen kasse over omstyringsdelen.

De temmelig store, lavtsiddende kedler, havde fra begyndelsen overheder af den da helt nye størrørstype, og cylinderne havde rundglidere. Styringen var en udvendig wallshaerts.

Damprørene fra overhederen i røgekammeret og til gliderne, var ført noget længere ud til siden, således at dækslet over dem var ført op til lidt over midten af røgekammeret. Mærkværdigvis havde otte

af disse maskiner kun 10 kg/cm<sup>2</sup> kedeltryk, mens de øvrige havde 12 kg/cm<sup>2</sup>.

Forløberen var en Bissel-bogie, altså en selvstændig bogie, der styredes ved en svingbjælke med omdrejningspunkt ved det forreste kobbelhjulsæt. Disse to hjulsæts fjedre var i øvrigt forbundet med balancer. Der var vakuumbremse på alle seks kobbelhjul og vakuum- og skruebremse på alle tenderen seks hjul. Maskinerne var i øvrigt de eneste privatbanelokomotiver med treakslede tendere.

Maskinerne, der var en pendant til DSBs litra D, gjorde god fyldest ikke mindst under 2. Verdenskrigs tunge godstrafik for industrien i Aalborg-området. Cementfabrikkerne var omstillet til tørvefyring, og tørvene kom til fabrikkerne med godstog fra Aalborg Privatbaner.

Efter udrangeringen i år 1966 opstillede nr. 34 på en skolelegeplads i Aalborg, men i 1973 blev den overtaget af DJK, der istandsatte den ved hjælp af lokale kræfter, og derefter blev den i 19?? indsat på Limfjordsbanen.





FFJ nr. 35 opfyret  
foran remisean-  
lægget i Aalborg,  
juni 1951. Foto:  
OWL/HGC.



Nummer	Bygget	År	Udrangeret
FFJ 10	Nydquist	1909	1953
AHB 26	Henschel	1910	1966
AHB 27	Henschel	1910	1953
AHJ 28	Borsig	1910	1966
FFJ 29	Henschel	1913	1953
FFJ 30	Henschel	1913	1952
FFJ 31	Henschel	1915	1966
FFJ 32	Henschel	1916	1966
FFJ 34	Henschel	1920	1966*)
FFJ 35	Henschel	1920	1952
FFJ 36	Henschel	1920	1952
AHJ 37	Borsig	1921	1952
FFJ 40	Henschel	1924	1952

\*) Opstillet på Vesterkærts skole, til DJK i 1973

FFJ 32 kører ind på  
drejeskiven i Fjer-  
ritslev, 1958. Ma-  
skinen blev leveret  
af Henschel i 1915,  
og udrangeredes  
og 1966. Foto:  
Chr. Oddershede.



FFJ 34 med tog  
mellem Østerå og  
Gug, 1978. Foto:  
Martin Jacobsen.





# Model af NÆSTVED stationsbygning

■ Af Torben Jensen

*Det er længe siden, vi har bragt lidt fra vor lokale klub NMJK. Men efterhånden sker der en hel del som vi nu vil vise lidt af til læserne.*

*Her er det Torben Jensen, der fortæller hvordan han har bygget en komplet minikopi af Næstved stationsbygning, der nu står i klubben. Den er dog ikke helt færdigbygget, idet omgivelserne mangler at blive detaljeret, ligesom den karakteristiske sidebygning med toiletter endnu ikke er fremstillet. Modellen, der er i skala 1:87, viser stationsbygningen som den så ud i årene ca. 1943-1980.*

Indledningsvis, så er alt er limet med Relief universallim. Murene er lavet i 1 mm skiltepap, hvor der er skåret hul til døre og vinduer. Derefter er pålimet murstenspapir; som er fundet på nettet hos "Den lille husbygger". Det er printet ud på den matte side af fotopapir, selvfølgelig i den rigtige størrelse. Murstenspapiret er bukket ind i døre og vindueshuller, og limet fast på bagsiden af murene, der er bygget

ind ad i huset for at give den rigtige dybde på vinduerne.

Vinduessprosserne m.v. er skåret ud i 0,7 mm pap. De tynde sprosser er lavet med sytråd, derefter er limet klar plastfolie på bagsiden som illuderer glas; folien er lidt større end vindueshullerne, så det kan limes på bagsiden af muren og fastholde vinduerne.

Murene er samlet i gering i hjørnerne, og der er lavet gulv og loft, også i 1 mm skiltepap for at holde huset i den rigtige facon.

Der er opbygget underlag til taget, noget som kan minde op spær, derefter limes taget på. Det er teglplader fundet hos Auhagen nr. 52 425, 10 x 20 cm. De tilpasses i samlingerne, da der er brugt 3,5 plade på hver side. De er afsluttet med tagrygning, ligeledes fra Auhagen nr. 48 649.

Kvistene er lavet på samme måde som mure og vinduer, og er limet fast på taget. Over kvistene er der skåret lidt væk af teglene for at give indtryk af, at inddækningerne

ligger under teglene; skorstenene er lavet på samme måde som murene.

Perron og trapper er bygget op lag på lag. Perronen er afsluttet med 0,5 mm pap, hvorpå er limet fint siet sand. Taget på perronen er 1 mm skiltepap, hvorpå der er limet strimler af printerpapir med 1 mm overlæg, så det ligner tagpap, og derefter malet med Humbrol ma-







ling. Gelænderne ved trapperne er bindetråd, som er trukket, så det bliver lige og stift.

Til sidst er monteret tagrender og nedløbsrør fra Auhagen nr. 41 609, og vinen, som er limet på væggene på banegårdssiden, er fra Faller 181 392.

Derefter afsluttet med en let patineret På væggene er benyttet tørpulver, mens taget er malet med Humbrol 98, som er tørret af med en tør klud.

Der er selvfølgelig monteret lys i bygningen, og en del af vinduerne er blændet af med sort pap, så der ikke trænger lys ud. Ligeledes er der monteret lys på undersiden af perrontaget.

Figurene i ankomsthale og på perron er fra forskellige fabrikater (Noch, Faller m.fl.)

Stationsnavnet NÆSTVED har jeg fra et foto, jeg har taget. Det er derefter skåret ud af billedet.

Stationen er bygget efter tegninger fra DSB, egne fotos, billeder fra LOKOMOTIVET og Dansk Jernbanehistorie nr. 3.

Træerne som man ser ved vandtårnet (der er bygget af Dan Rasmussen) har jeg selv lavet efter en metode som jeg har set på nettet, kaldet Reinard Merke Metoden (Fjordens-Naturskole).





# FAXE JERNBANE

**- som det var engang**

■ Af Torben Andersen og Claus Jensen

I LOKOMOTIVET nummer 2/34, år 1993, bragte vi en tekst fra FAXE JERNBANE. Siden er der dukket flere fotos op som vi synes andre læsere også skal nyde. Læs også teksten i forannævnte nummer som et supplement.

Indtil 1862 var transport af kalk til bl.a. kirkebyggeri et stort problem fra det 76 m høje kalkbjerg i Faxø. Men løjtnant C.F. Garde fik den ide,

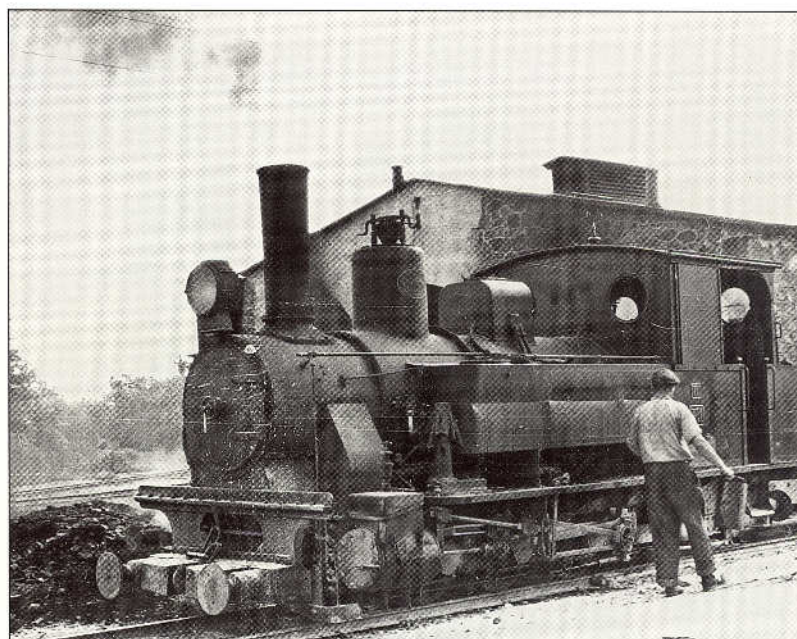
at bygge en jernbane fra kridtbjergets top til stranden, hvor Faxø Ladeplads ligger. I foråret 1864 kunne man sende de første vogne ad "skinnevejen", der var anlagt med 810 mm sporvidde. Princippet for driften var den, at vognene kørte det første stykke vej ved egen kraft, takket være faldet, men når de nåede de flade dele, blev heste - som

kørte med særlige vogne - trukket ud og spændt for.

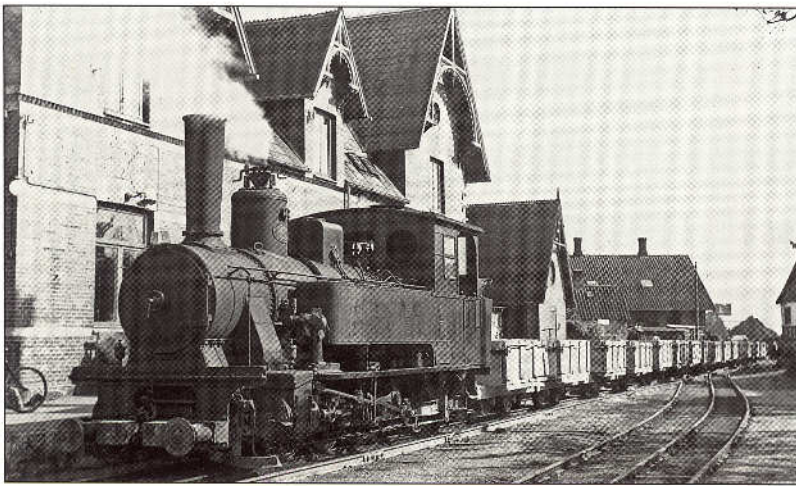
I 1879 blev Det Østsjællandske Jernbane Selskabs jernbane mellem Køge og Faxø Ladeplads åbnet, og

FJ V med kalktog i kalkbruddet på sporet kaldet 'Kanalen', der fører op til selve fabrikken, år 1964. FJ V blev leveret af Krauss i 1914, og var næsten magen til FJ IV med runde vinduer for og bag i førerhuset. Den trekoblede maskine havde ikke mindre en 180 HK at gøre godt med, så det var et meget kraftigt lokomotiv. Det blev udrangeret i 1974, og derefter opstillet som 'monument' nord for Faxø Ladeplads station. Derefter kom det i privat eje, og indsat i driften på Hjerl Hede. Foto: AK/OMJK.

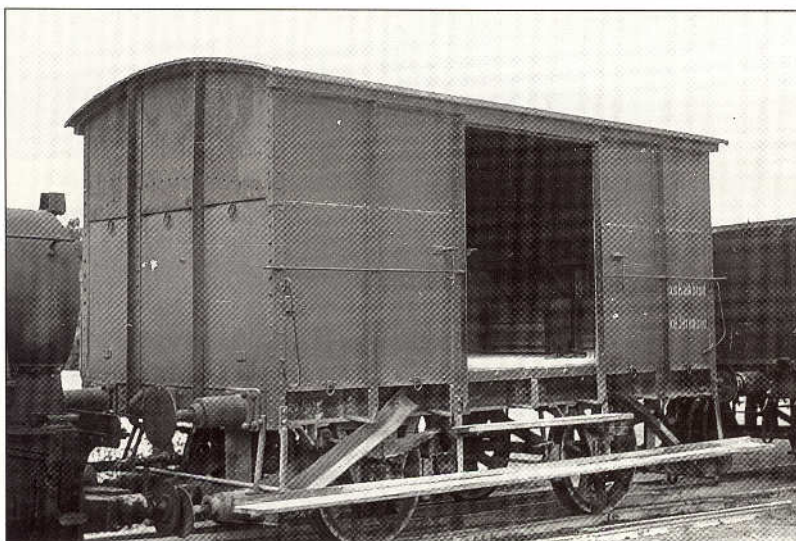
FJ IV ved remisen i Stubberup, 1957. Lokomotivet blev leveret af Krauss i 1907. Det havde runde vinduer for og bag i førerhuset, mens der ikke var sidevinduer. Mens andre maskiner havde billygter, var FJ IV forsynet med en stor frontlanterne. Anordningen på toppen af den runde dome er sikkerhedsventilen. Lokomotivet blev udrangeret i 1966, og kom derefter til Danmarks Tekniske Museum, hvor det i dag befinder sig i depot. Foto: Clausen/DMJK.







*FJ I med tomme vogne på vej tilbage til Faxe Kalkbrud, 1953, passerer stationen i Faxe Ladeplads. Tipvognene, der ses efter FJ I kunne ikke tippes, men kun lukkes op i siderne. Der var anlagt 'trekantspor', så hele stammer af disse vogne kunne vendes og tømmes. Foto: Hesselink/Arkiv HGC.*



*Mellemvogn fra Faxe Jernbane. Vognen har to sæt puffer i hver gavl, et højtliggende til normale vogne og et lavtsiddende for de små kalkvogne. Vognen anvendtes til sammenkobling af normal- og smalsporede vogne. Bemærk løbebrædderne. Oprindeligt bygget af Harkort-Duisburg i 1884 som klapdækselvogn, senere ombygget af FJ. Hvornår vides ikke. På højre side ses påskriften Faxe Kalkbrud og Faxe Jernbane. Foto fra 1957. Clausen/DMJK.*



*FJ I får fyldt kul på ved det lille forsyningsanlæg i Faxe ladeplads, 1966. Kulkranen var interimistisk opbygget og betjentes manuelt, men gjorde god fyldest. Kulbeholderne var firkantede stålkasser, skåret skrå foroven med topbøjle for greb af krankrogen. Foto: Egon Nielsen/Arkiv V.F.Hejlesen.*

ØSJS og FJ benyttede i fællesskab den tresporede jernbane fra Stubberup til Faxe Ladeplads. Sporbredden for smalsporet var 785 mm. I nogle kilder angivet til 791 mm, men det er forkert.

FJ ejede banen, og indtil sidst i 1920'erne trak FJs smalsporloko normalsporede tog fra ØSJS fra Stubberup til Ladepladsen.

#### **Kort om det rullende materiel**

Allerede fra starten havde FJ 180 trævogne til stentransport. Det samme antal havde man i 1968, men hertil var kommet yderligere 300 jerntipvogne.

I 1907, 1914 og 1926 fik jernbanen damplokomotiver bygget af Krauss. De fik numrene IV, V og I,



idet det tidligere nr. I fra 1866 blev udrangeret meget tidligt. Alle maskiner havde samme udseende.

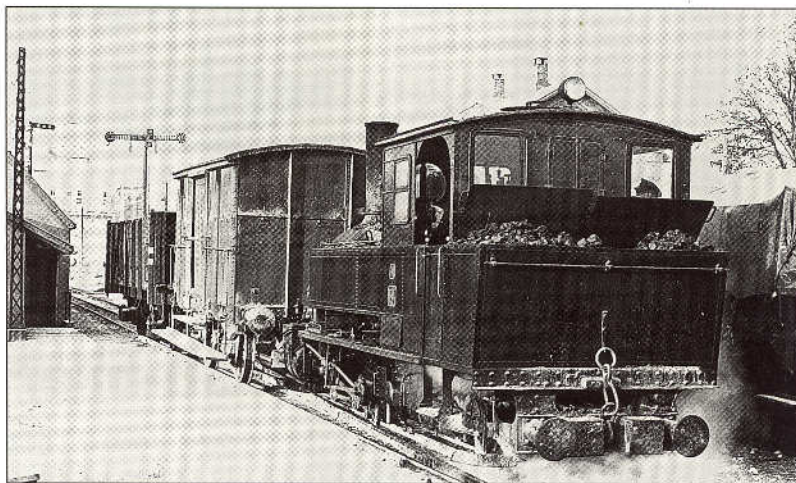
I 1874 anskaffede man et to-koblet lokomotiv, der benævntes FJ II. Det var bygget af Krauss, og forblev i drift helt til 1960, hvor det blev udrangeret.

FJ III var et tre-koblet loko, bygget Hartmann 1894. Det blev udrangeret allerede 1930, fordi det var meget hårdt ved sporene.

I 1920 fik man det sidste smalsporede damplokomotiv fra Henschel. Det fik nr. VI.

Alle maskiner - undtagen FJ I og FJ II - var i drift til begyndelsen af 1970'erne, hvor fabrikken anskaffede diesellokomotiver. Damplokomotiverne var herefter i reserve, indtil dampkørsel helt ophørte i 1974.

Desværre har det ikke været muligt at finde fotos af FJ II, der blev



*FJ I rangerer i Stubberup med en mellemvogn og en DSB litra PB, 1961. Lokomotivet blev leveret af Krauss i 1926. Læg mærke til de store firkantede vinduer på lokomotivet og billygten på taget af førerhuset. Strømforsyningen kom fra et akkumulatorbatteri i førerhuset. Det blev opladet i remisen, når maskinen hvilede. FJ I var en utrolig kraftig maskine. Den kunne trække op til 44 læssede tipvogne op fra bruddet. Hver vogn kunne bære 2,2 tons. Hertil skal så lægges vognens taravægt. I baggrunden anes et dobbelt armsignal. Foto: Chr. Oddershede.*



*FJ I med normalsporet godstog til Stubberup, fotograferet i skoven nord for Faxe Ladeplads, september 1964. Lige efter lokomotivet ses den navnkundige mellemvogn, derefter en hvid DSB vogn, en udenlandsk godsvogn og to selvtømmende ballastvogne. Lokomotivet FJ I kom i 1974 til DJK (Bløvstrød), hvor det stadig befinder sig, men ikke er i drift. Foto: AK/OMJK.*

havde ingen litrering, og bar kun påskriften Faxe Kalkbrud og Faxe Jernbane.

leveret i 1874. Hvem af læserne kan hjælpe?

Faxe Kalk havde også normalsporet vognmateriel, bl.a. 20 klapdækselvogne, der blev leveret af Harkort i 1885, oprindeligt som P 101-120, fra 1930 Z 509 501-520. De var i drift til slutningen af 1960'erne.

En lukket kalkvogn af HD-typen blev leveret af Scandia i 1949 (ZR 500 271) til FAXE/VEJLE KALK, og endelig havde man en speciel mellemvogn med to koblingstyper til brug for sammenkobling af normal- og smalsporet materiel. Det var oprindeligt en åben vogn, bygget 1884 Harkort-Duisburg med en akselafstand på 2540 mm. Vognen



*FJ IV tager vand ved remisen i Stubberup, 1966. Foruden remiseanlæg i selve Stubberup, var der indrettet et lidt mere simpelt forsyningsanlæg i Faxe Ladeplads. På taget ses billygten tydeligt. Pufferne sad meget lavt på alle lokomotiver, naturligvis af hensyn til de små åbne kalkvogne. Foto: Egon Nielsen/ Arkiv V.F. Hejlesen.*





## Kommentarer til DSB-biler

Fra Ole W. Berg har vi modtaget et indlæg omkring DSBs biler i LOKOMOTIVET nr. 105 side 36-37. Vi siger tak for bemærkningerne, der gengives her:

*Jeg læser og uddanner mig med stor glæde til nittetæller gennem LOKOMOTIVET, som min modeljernbaneklub (Puffen) abonnerer på. I mit "civile" liv er jeg dog allerede uddannet til foranstående, men på erhvervsskøretøjer, hvorfor jeg tillader mig at komme med supplerende kommentarer, da bladet i nr. 106 nævner, at der ikke er kommet mange. Jeg kan dog desværre ikke bidrage med bud på lokaliteterne.*

### Vognbjørntrækkeren

Køretøjet er som nævnt en M.A.N. 16.240 (M.A.N. har punktum mellem betegnelserne for totalvægt og motoreffekt). Lastbilen har firhjulstræk for at opnå tilstrækkelig traktion under de fleste forhold (bemærk højden og drivakslen til forakslen). DSB har øjensynligt valgt denne forholdsvis lette to akslede lastbiltype, fordi den giver fordele ved snæver manøvrering i forhold til det traditionelle valg, som ville

være en treakslet trækker med tandemdrev (to drevne bagakslar med fælles fjederophæng). Fordelegearkassen indeholder formentlig et udligningsdifferentiale, som er en nødvendighed, når køretøjet anvendes på denne måde. På ladet ses det kraftige spil til på- og aflæsning af jernbanevogne, hvilket rent faktisk pågår. Wiran ses udstrakt, så der holdes ikke hvil!

### VW T3

Ingen af de tre VW'er er dieselmotorer. De har den kendte luftkølede benzín boxermotor. Havde de haft dieselmotor, havde der været et kølgitter mellem blinklygterne, da dieselmotoren var væskekølet og køleren sad bag dette gitter. I årene efter blev alle T3'ere dog produceret med benævnte kølgitter.

For så vidt angår de to udgaver af pickup'en er det brede lade på side 36 et dansk trælad, som var meget almindeligt, da det var billigere end det originale, havde større ladflade og var mere robust over for slag og andet hændeligt. Og var grimt. Pickup'en på side 37 har originalladet med profilvalsede ladesider af stålplade. Udtrykket "korru-



Dette er læsernes rubrik om alle emner omkring jernbanernes væsen i model såvel som virkelighed. Her kan man komme med rettelser, kritik, ros, spørgsmål, rettelser o.s.v. til tidligere bragte artikler m.v.

Har du kommentarer, rettelser, tilføjelser m.v. omkring danske jernbaner, så skriv til

LOKOMOTIVET  
Postboks 477, 4700 Næstved

eller send en mail til  
[www.lokomotivet@lokomotivet.dk](mailto:www.lokomotivet@lokomotivet.dk)

geret" er korrekt for denne pladeudformning.

### Mercedes-Benz 1417

Køretøjet var en for tiden kraftigt krabat med navreduktion, hvilket var klogt, da den også slæbte en påhængsvogn. Bemærk "Påhængs"skiltet på kofangeren. 1417 kan som nævnt i nr. 106 læses på førerhussiden og betyder 14 tons total med 170 HK. Motoren var dog "kun" på 168 HK, sekscylindret med turbo. M-B skriver således betegnelsen ud i et. Den stakkels Bedford på fotoet nedenunder har faktisk også et "Påhængs"skilt!

### Nummerplader

Bemærk nummerpladefarverne, som stadig er gældende. Statens tjenestekøretøjer har hvide nummerplader, medens de to godsbiler - som tjener penge til etaten - har gule plader. Vognbjørntrækkeren har formentlig også gule plader, da formålet må anses som værende godstransport, men da registreringsmyndighedernes veje kan være uranselige, kan den godt have haft hvide plader.



## DB BR 220 i Danmark?

Ole Sørensen har sendt os følgende lille spørgsmål:

*"Er det rigtigt (som jeg hører), at de tyske diesellokomotiver DB BR 220 har kørt i Danmark i 1980'erne? Jeg er ret ny inden for modelhobbyen, og kender ikke helt så meget til de danske jernbaneforhold fra dengang. Kan I hjælpe?"*

LOKOMOTIVET: Jo, de er helt korrekt. DB V 220/BR 220 har været i drift i Danmark i begyndelsen af 1980'erne. De kom som erstatning for forsinkede leveringer af litra ME. De kørte kun i Jylland/Fyn, hvor de fremførte Ic-tog i forspand. I alt lånte DSB ni lokomotiver.

Billedet viser BR 220 037-6 sammen med ukendt maskine af samme type foran Ic-tog i Fredericia, sommeren 1981. Foto: TA



## DIORAMA

I sidste nummer omtalte vi bygningen af et diorama med vandtårn i Assens, og skrev at vi ikke kendte modelbyggeren. Det gør vi nu. Det er nemlig Per Møller fra EpokeModeller, der står bag den sjove model.

Per oplyser, at dioramaet hedder 'Keld og The Donkeys'. Det med æslerne giver vel sig selv - men hvad med Keld? Jo, det er såmænd hesten, der hedder Keld.

Men i øvrigt er det centrale i dioramaet, at man er i gang med at udføre en håbløs sporlægning, og at hunden er løbet med tommestokken. Men så skal man se godt efter for at få øje på det.

Vi siger tak til Per for oplysningerne.

## Gavlreklame

Et par læsere har gjort opmærksom på, at teksten på side 33 til gavlreklamen er forkert. Det er ikke fra Søborg, men derimod fra svinget i Smedegade i Slagelse. Tidsmæssigt er vi - efter bilmodellen at dømme - helt fremme i 1980'erne, skriver læserne. Desværre er gavlmalenet i dag malet over.

Vi siger tak til læserne for at gøre opmærksom på den forkerte tekst.

### TAK

Hermed bringes en stor tak til alle jernbanevenner for udvist opmærksomhed ved Ove Kirk Thomsens bisættelse.

Familien

Næste nummer af

# LOKOMOTIVET



nr. 109

udkommer ultimo august 2012.

Læs bl.a. følgende:

- **Privatbanernes store trævogne**  
En større tekst om de danske privatbaners 2-akslede standardpersonvogne i træ, leveret af Scandia. Disse vogne er aldrig før blevet beskrevet i jernbanelitteraturen.
- **Introduktion til epoke II, 2. del**  
Forsættelse af artiklen fra nr. 108, denne gang om det rullende materiel i epoken.
- **Byg selv en personvogn DSB litra CO**  
Forslag til bygning en typisk epoke III personvogn - med skålategninger og byggevejledning med tegninger og fotos.
- **Hjørring Privatbaner** - som det var engang  
Fortsættelsen af vor lille fotokavalkade over danske privatbaner.

...og naturligvis anmeldelser af danske nyheder og SPORSKIFTET.

Ønsker man et abonnement, så se kolofonen på side 3. Prisen er kr. 500,- for 27. årgang nr. 107-110.

Med venlig hilsen - Redaktionen af LOKOMOTIVET

## Næstved Modeljernbaneklub byder endnu engang alle modeljernbaneinteresserede velkommen til: "Banebørstedag 2012"

Lørdag den 9. juni kl. 11 - 16

i lokalerne på Sydboskolen,  
Nygårdsvej 110, Næstved

Gratis adgang  
Årets tema er færger

Vi mødes på en helt uformel måde. Du behøver således ikke være medlem af en klub eller forening. Interessen for modeljernbaner er nok.

Her har du mulighed for, at fremvise din sidste nyskabelse, udveksle erfaringer med andre ligesindede og forhåbentlig få nye ideer. Du kan også opstille og fremvise dine hjemme-byggede modeller. Er dit rullende materiel i størrelse "HO" og udstyret til digitalkørsel efter DCC standard, er der endvidere mulighed for, sammen med et medlem, at køre på NMJKs flotte anlæg.

NMJKs brugtbod er åben, og alle vil kunne få mulighed for at sælge og købe jernbane og modeljernbaneudstyr, hvad enten det er nyt eller gammelt. Modelbaneforhandlerne, fabrikanter og private er velkomne blot med et begrænset sortiment. Salget skal kunne foregå fra "bagsmækken" af bilen, fra dit



campingbord eller direkte fra den medbragte kuffert. En del af parkeringspladsen og græs arealet foran klublokalet, benyttes til salgsaktiviteter. I tilfælde af dårligt vejr, kan vi være inden døre. Det kan ikke forventes at NMJK stiller borde til rådighed, da vi kun råder et begrænset antal borde. NMJK's flotte og nyeste færge "Dronning Ingrid" fra 1951 vil ligge i Helsingør havn, hvor ind- og udsejling vil blive demonstreret dagen igennem. Der vil ligeledes være udstilling af færgemodeller og færgerelaterede effekter. Jernbanecafeen er åben. Her er der mulighed for at købe et let måltid, samt kaffe/the/kage, øl/sodavand.

Børnene kan køre med vores LGB tog.

**Næstved ModelJernbane Klub**  
ønsker alle velkommen.

Dagens endelige program er endnu ikke helt fastlagt men vil fremgår på [www.nmjk.dk](http://www.nmjk.dk)



■ Af Ole W. Berg

Da jeg har stor interesse for privatbanerne og "specialiseret" mig i OHJ, har jeg købt HELJANs OHJ Sm 15 og OHJ Sp 227. I den anledning har jeg nogle supplerende erfaringer i forhold til LOKOMOTIVETs anmeldelse, som bladet har bedt mig nedfælde på skrift. Omkring detaljer og bemaling har jeg koncentreret mig om HELJANs OHJ version, og mine bemærkninger er derfor ikke nødvendigvis gældende for andre baneforvaltningers udgaver.

## Om generation 1 modellens detaljer

Sm 15 blev leveret i blå og sølv lakering i 1948, men den blå farve skiftede til rød allerede året efter, da den angiveligt ikke passede ind i landskabet sammen med røde tog? Med den øvrige udrustning bør bussens fremtoning derfor fastsættes til 1949 og nogle år frem. Tagbagagebæreren, stiger og banerømmere ligger som løsdeler i en pose. Som nævnt i LOKOMOTIVETs anmeldelse, er de ikke særlig nemme eller præcise at montere. Banerømmere skal monteres med en stærk lim, men har dog styretappe.

Banerømmere er af "kofanger-typen", men Sm 15 blev leveret med banerømmere af spids sneplovtype. På enkelte andre fotos af skinnebusser ses denne type, som kan have været ekstraudstyr, og under alle omstændigheder er udskiftet senere, også på Sm 15.

Lokoførerens spejle sidder som vinden blæser, men ud fra billeder

af Sm 15 er placeringerne korrekte. Man brugte dengang standard lastvognsspejle, som var små og runde, og modellens rektangulære er derfor forkerte.

Frontbagagebærerne - som i øvrigt var påbudt af privatbanetilsynet som kollisionsbeskyttelse og viste sit værd - skal være røde som vognkassen. Bemærk, at både bus, frontbagagebærer og påhængsvogn har "pufferdummyer" til at reducere skaderne ved et "blidt" møde med puffer. Tagbagagebærerens rækværk skal være sølv. På billeder fra 1960'erne er det i mellemtiden blevet rødt.

Fra Scandias side var der kun monteret én stige i venstre side. Sandsynligvis for i størst muligt omfang at holde en blank side til peron. Der er dog altid undtagelser, og der findes således et par fotos af ONMJ-OMB Sm 7 og RØHJ Sm 1, og her er stigen monteret i højre side. På billeder af skinnebusser af generation 1 optaget i 1960'erne er stigen væk. Sikkert fordi der ikke var behov for tagbagagebæreren, og muligvis også efter et påbud, da det er sandsynligt, at stigen må have udgjort en fare for perrongæster, specielt når de vinkede farvel tæt på et vindue under udkørslen. Jeg har kun fundet ét billede af OHJ's stiger (OHJ havde flere generation 1), og her ses stigen malet i hovedfarven. Billedet er fra leveringen, så stigen er blå, og jeg har således valgt at male den rød. På senere billeder er stigebeslaget på tagbagagebæreren stadig at se.

I forhold til "fremad, jf. skorste-

nen" er toiletvinduet, som allerede nævnt af LOKOMOTIVET, i den forkerte ende, og kan kun med stor omhu og fingerfærdighed ændres ved flytning af vinduerne. Bag forreste vindue til højre "fremad" er et lukket "toiletrum", som indeholder et ledningsvirvar, hvorfor vinduet er matteret - mærkeligt! Brændoliepåfyldningen sidder korrekt i "venstre" side.

Toplygten i eget lygtehus er korrekt, og blev leveret til flere baneforvaltninger. På senere billeder er den væk, sikkert rustet op, og erstattet af en påskruet lygte som på Epokes generation 2 skinnebus. Litteraturen siger, at lygten sjældent var i brug. Forlygten i venstre side er generelt korrekt for generation 1, herunder også Sm 15. Den højre lygte, som på modellen er farveløs og transparent, er korrekt i form, og er en slutlygte. Lygtehuset skal dog være sort og glasset rødt, hvad det så er blevet på min model. På billeder ses, at alle skinnebusser både af generation 1 og 2 er leveret med slutlygte. Påhængsvognene er formentlig også leveret med slutlygte, da der findes en del billeder heraf. På de fleste skinnebusbilleder ses der slutskilte selv på solokørende, og disse har muligvis kunne bære en batterilygte. Slutlygterne er væk på senere billeder.

## Det digitale

Modellen har ikke retningsbestemt hvidt/rødt lys. Misforståelsen kan muligvis stamme fra vejledningens beskrivelse af pinbelægningen (se videre).







Som vanligt er HELJANs vejledninger meget kortfattede, hvilket kan undre i betragtning af, hvad det må koste at udvikle modellen.

I vejledningen har man, som før nævnt, valgt at bringe et skema med dekoderens pinbelægninger. Det ses som irrelevant, da de, som har brug for disse normoplysninger, kender dem, og andre - mindre nørdede - ikke har brug for dem.

Den almindelige bruger har derimod brug for funktionsbelæggningerne, og de er ikke anført. Da det er den første Uhlenbrock-dekoder, jeg har, var jeg på nettet for at hente manuals, og jeg kan derfor anføre DCC-funktionsbelæggningerne.

Fra HELJAN er dekoderen leveret uden nævneværdig accelerations- og decelerationstid, men i vejledningen står dog de vigtigste CV'er anført. Disse kan man selv ændre. Jeg har ændret dem til nedenstående. Modellen leveres med en

tophastighed på 130 km/t, som jeg også har ændret til den virkelige 70 km/t.

F0 (FL): Retningsbestemt frontlys

F1: Kupélyls

F3: Rangerhastighed = halv hastighed for aktuelt køretrin

F4: Accelerations-/decelerationstid udkoblet

Accelerationstid:

26 sek., CV3, værdi 40

Decelerationstid:

16 sek., CV4, værdi 25

Maksimalhastighed:

70 km/t., CV5 værdi 32

Mellemhastighed:

35 km/t., CV40, værdi 16

#### Køreegenskaber

Min model kører godt, men støjer så meget, at en lyddekoder næppe ville give mening. Uhlenbrock-dekoderen har tilsyneladende kende-

ligt længere reaktionstid end ESUs dekodere. Dette kan give sig udslag i, at kommandoer modtages meget trægt, hvis strømoftaget ikke er meget konstant. Og her er det erfaringen, at stømaftagerne, der er af trådtypen, er meget følsomme for støv og anden snavs.

Da skinnibusserne har strømaftag på alle hjul, er den ikke følsom for sporskifter (når alle virker), og den har ikke i nogen situationer afsporet, og min model kører i det hele taget fornuftigt.

Modellen har træk på alle aksler, dog som HELJAN vanligt, uden friktionsringe. Alligevel trækker den formentlig meget mere end forbilledet. SVJ havde under en prøvekørsel på Mjk. Puffens 30 % stigning venligst udlånt to påhængsvogne. Med i alt tre påhængsvogne blev denne stigning forceret, dog ikke uden hjulspin. På grund af akselophæng i begge fabrikater påhængsvogne, er køremodstanden desværre meget stor - på HELJANs SP 227 umanerlig stor. Med normal standard for rullemodstand, ville bussen formentlig kunne slæbe mere end det dobbelte antal aksler op.

Hvis den ikke bryder ned, vil jeg dog generelt blive glad for modellen. De særlige skinnebuskoblinger er jeg også glad for - i modsætning til konkurrenten Epokes ikke autentiske bøjlekoblinger. At de volder nogle problemer, er de ikke ene om i koblingssammenhæng.

Når jeg har indhentet tilstrækkelig viden om skinnibusspåhængsvogne, er der stof til en mulig artikel om disse. ■

## Hobby Trades svenske godsvogne

Per Erik Marcussen kører dansk i epoke III, og køber meget dansk rullende materiel. Men alligevel er han faldet for Hobby Trades svenske åbne godsvogne litra O og kølevognen litra H. Han spørger nu:

*"Jeg har købt et par stykker af Hobby Trades flotte svenske O-vogne, og vil gerne have den i drift på mit danske anlæg med noget gods. Men hvad kørte vognene med i Danmark?"*

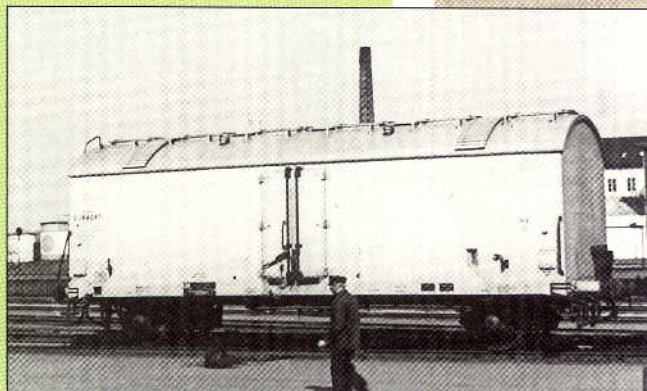
*"Og hvad med den svenske kølevogn litra H, der også fås i model fra Hobby Trade. Kørte den på danske spor?"*

LOKOMOTIVET: Sj litra O kørte med alt, hvad de danske åbne vogne også transporterede. Men typen brugtes især til roetransporter, og til transporter af makulereret papirmasse og papirballer til papirfabrikkerne.

I mange år sås rækker af de nævnte O-vogne på Næstved station, hvor de var læsset med papirmasse til Gamle og Ny Mangle mølle. Fra stationen blev de kørt til fabrikkerne, oprindeligt med DDPFs egne rangerlokomotiver, senere af DSBs rangermaskiner litra F.

Jo, den svenske litra H var en gang meget almindelig i Danmark. Billedet viser SJ H 64 087 i Odense, 1957. Ty-

pen er forbillede for Hobby Trades SJ H 64 091. Foto: PEC/DMJK.





# Giv dit anlæg liv og leben med materialer fra **MODELTOG & HOBBY Hos Dorthea**



## Levende høns

Viessmann nr. 5128

Vejl. pris kr. 336,-

**INTRO  
PRIS**

# 289,-



## Banearbejder med horn

Viessmann nr. 5111

Vejl. pris kr. 241,-

**INTRO  
PRIS**

# 209,-



## Hest der stejler

Viessmann nr. 5119

Vejl. pris kr. 241,-

**INTRO  
PRIS**

# 209,-

## Nye produkter Hos Dorthea



## Træer

Noch nr. 25090

**FAST LAV  
PRIS**

# 99,-



## Stationsbygning Brunnenthal

Auhagen byggesæt nr. 11433

**FAST  
LAV  
PRIS**

# 297,-



## Bondegård med lade

Auhagen byggesæt nr. 11390

**FAST  
LAV  
PRIS**

# 359,-



## Opbevaringsbokse

Auhagen nr. 993 01-4

Flere størrelser pris henholdsvis

# 19,75 - 22,75

# 25,75 - 29,75



## Torontolys

Busch nr. 5916

**FAST  
LAV  
PRIS**

# 373,-

Vi har nu over  
5000 produkter  
annonceret på  
vores hjemmeside.

Se hele  
herligheden på  
[www.hosdorthea.dk](http://www.hosdorthea.dk)

## Modeltog og Hobby Hos Dorthea

Torvegade 1 · 7323 Give  
[www.hosdorthea.dk](http://www.hosdorthea.dk) · [info@hosdorthea.dk](mailto:info@hosdorthea.dk)  
2944 6771 / 2061 9530

ÅBEN: Tirsdag, onsdag, torsdag kl. 15.00-18.00  
Fredag kl. 13.00-19.00 · Lørdag kl. 9.30-14.00

Nu også  
forhandler af  
Noch, Brawa  
Auhagen  
og  
Viessmann





To MX fra HELJAN side om side på Hedegaardens Privatbanes anlæg. Til venstre den nye model af MX 1011. Til højre ses den tidligere udgivne model af MX 1018. Bemærk, at skørtet på sidstnævnte er i korrekt vinrød farve.

# HELJANs nye sæt med MX

**Sæt-nr. 45 921**  
**DSB litra MX 1011 i vinrød med 4 stk. PB-vogne**  
**Sæt-nr. 45 931**  
**DSB litra MX 1002 i rød/sort med 4 stk. Elo-vogne.**

Til julens glæder 2011 bragte HELJAN to komplette godstogs sæt, nemlig 45 921 og 45 931, hvert indeholdende et lokomotiv og 4 stk. PB/Elo vogne.

Sæt-nr. 45 921 indeholder lokomotivet MX 1011 i vinrød bemaling samt 4 PB vogne med litrering passende til epoke III, og 45 931 indeholder lokomotivet MX 1002 i rød/sort bemaling samt 4 Elo-vogne litreret passende til epoke IV, hvoraf 2 af disse er litreret som tjenestevogne.

## Sæt nr. 45 921 MX 1011

MX 1011 leveres i en for HELJAN anderledes vinrød bemaling, der denne gang fremtræder utrolig flot i forhold til tidligere, med mere glød i farven. Fornemmelsen af plastik er ikke så tydelig som tidligere.

Sættes lokomotivet sammen med en tidligere CP-vogn af tidligere serie er farveforskellen tydelig. Dette er ikke nødvendigvis en "dårlighed", idet lokomotiv og vogne aldrig holdt udgangsfarven ret længe. Vejrliget og vask fik hurtigt farven til at falme, således at toget fremstod i noget forskellig farvenuancer.

En ting har man dog glemt i starten hos HELJAN, nemlig skørterne.

Disse er alle leveret sorte og giver lokomotivet en noget særpræget fremtoning. Det er synd, at dette er glemt, idet lokomotivet denne gang er leveret med håndbøjler af stål ved dørene, en finesse der for denne modeljernbane-entusiast er med til at give prikken over i'et.

Skriften på lokomotivet fremstår klar og tydelig. Teknikken, der anvendes, bærer præg af at man er blevet meget bedre til dette i tiden, som er gået siden de første modeller fra HELJAN, idet lokomotivets data er kommet med under litreringen på siden, og det er lige før vi kan læse bygge nummeret på byggepladen nederst til venstre.



De medfølgende åbne vogne i sættet har litra PB 10 102, PB 10 872, PB 11 072 og PB 11 638.

## Sæt nr. 45 931 med MX 1002

MX 1002 leveres ligeledes i en anderledes rød bemaling, der igen indeholder mere glød og fremtoning, som er med til at undertrykke plastikfornemmelsen mere end tidligere. Den røde farve fremstår kraftfulgt op ad den sorte på en anden måde end tidligere, og gør dette lokomotiv flot at se på.

Sættes lokomotivet sammen med en A-vogn fra tidligere serie, er farveforskellen tydelig, men sættes den sammen med en nyere B-t-vogn er den langt mere ensartet. Som ved MX 1011 og CP-vognen, er det ikke et udtryk for en fejl, idet virkeligheden mange gange var langt mere forskellig og forfærdelig at se på end i tilfældet med modeller fra HELJAN.

De gule advarselsmarkeringer fremstår klare og tydelige, men står i kontrast til at håndtagene på



# HØRT

Nærbillede af litreringer på vognkassen.

DSB litra MX 1011 under hvil, endnu uden påmonterede koblinger.





fronten mangler. Jeg ved godt at man anvender den samme støbeform til begge epoker, men det ville også her være prikken over i'et. Og hvorfor er de gule advarselsmarkeringer fra den lukkede plov ikke kommet med på den åbne plov ... en forglemmelse eller er teknikken bare ikke til denne finere del endnu?

Ligesom på MX 1011, så er der på MX 1002 også kommet lokomotivdata under litreringen på siden, endnu et plus.

De medfølgende vogne i sættet har litra Elo 20 86 551 0 459-7, Elo 2086 511 1 570-0, Elo 30 945 0 156-5 (tjenestevogn) og Elo 30 86 945 0 270-4 (tjenestevogn).

#### Begge sæt - fælles træk

Fælles for begge sæt gælder det, at de leverede godsvogne ligesom lokomotiverne fremstår i en flottere bemaling end tidligere. Enkelte af vognene er således forsynet med 'nye brædder' som løfter udseendet en hel del.

Lokomotivet har tydelige aftegninger fra støbeforens skillelinjer. Disse følger dog lokomotivet karakteristiske udformning, men det er næppe tåltænkt således. Det ville passe bedre hvis disse linjer helt forsvandt eller blev væsentlig mere utydelige.

Ved montering af skørt/plov er det stadig gældende at mine EDB-fingre bliver ømme af at trække puf-

ferne af lokomotiverne. Det er stadig utrolig svært at fange hullerne i skørtet/ploven, men ikke sværere at løse, end at man kan spidse pufferne i enderne og således nemmere spore hullerne i skørtet/ploven. Det var måske noget HELJAN kunne tage op til vurdering, og ændre ved næste skud på stammen.

Med hensyn til trækraft og kørsel er der intet problem. Ni stk. af ROCOs sværgodsvogne (6-akslede) læsset med jernskrot i større stykker, trækkes fint rundt på klubbens anlæg med stigninger på op til 4 %. Kørsel i øvrigt på anlægget gennemføres med bravur af de nye modeller såvel som de tidligere.

#### Generel betragtning

Begge sæt vil gøres sig godt på specielt danske modeljernbane-anlæg. De flotte modeller vil være et attraktivt tiltag i samlingen, og vil blive beundret ved deres nye fremtoning. De sidste tiltag for at gøre modellerne fuldendte, vil sikkert også bringe måbende suk i fremtiden.

*Tekst og fotos af  
Hedegaardens Privatbane*

## Spændende kommende nyt fra HELJAN: DSB litra H II

### Skala 1:87

Så er det officielt, at HELJAN i år 2013 udgiver en model i skala 1:87 af det store jyske godstogslokomotiv litra H. Man har valgt at fremstille type H II med røgskærme, og dermed får vi endnu en flot model på anlægget.

Allerede nu har man valgt numrene, der bliver 783, 785 og 788.

Alle modeller får installeret højttaler, mens en del også vil blive forsynet med lyd. Prisen for en model uden lyd bliver ca. 3500,- kr.

Modeller til Märklin vil få hjul med AC-flanger.

Så snart noget nyt forligger, vil vi orientere vore læsere.

Hvis man vil vide noget om forbilledet, så henvi- ser vi til vor bog DSB litra R, H og S.

Billedet viser H 787 rangere i Odense, 1959. Foto: AK/OMJK.





"Spør og baner" er et nyt blad om modeljernbaner og virkelige baner, som vil udkomme seks gange årligt. Det er lykkedes at vælge et godt navn. Dels er det et herligt ordspil med to ord, der har lidt med det samme at gøre. Og dels er sporet vel det mest særegne ved skinnebåren trafik snarere end togene/sporvognene.

Det nye blads grafiske opsætning er indbydende, bl.a. med tekst i to spalter. De store sider er i det første nummer ikke fuldt udnyttet til tegninger eller andet pladskrævende. Måske er A4-formatet i virkeligheden valgt for at undgå, at bladet forsvinder blandt banegårdskioskernes øvrige magasiner, som jo også har dette format. Men spændende om denne ekstra salgskanal kan fremme vores hobby.

Spør og baner er skrevet på en journalistisk måde til den brede befolkning, ligesom vi f.eks. kender det fra magasinet Illustreret Videnskab. Der er både interviews og reportager, altså genrer som stammer fra det nu hedengangne Banen, mens A4-formatet og den høje papirkvalitet har aner i LOKOMOTIVET.

Der er også udenlandsk stof, men ikke nær så meget som der var i Banen. Vi er ikke sluppet af med Banens anekdoter og skæve historier, til gengæld kan man savne en indholdsfortegnelse. Allerede om et år skal læserne jo finde rundt i 384 sider. Men måske er det ikke tanken, at bladet skal gemmes? (Der er dog indholdsfortegnelse i nr. 2).

Der er brugt temmelig meget plads på modelnyheder i det første nummer, og man har endda medtaget nogle, der

ikke er danske. Nyhederne præsenteres dog med en dybdgående tekst, som gør en forskel til præsentationerne på internettet. Men mon ikke vi vil se færre sider med nyheder resten af året, når Nürnberg kommer på afstand. Hvad den frivgivne plads så skal udnyttes til, får vi at se i de kommende numre.

Ole S. Petersen



## NYT FRA

## EpokeModeller

[www.epokemodeller.dk](http://www.epokemodeller.dk)

Firmaet er den vigtigste af vore producenter, der fremstiller løsele og tilbehør til den danske modeljernbane. Der produceres så meget og så hurtigt, at vi har besvær med at beskrive alle produkter, så derfor må vi nødvendigvis vælge de vigtigste. Hvad firmaet ellers kan byde på, fremgår af dets annoncer her i bladet. Ellers kan man gå ind på hjemmesiden [www.epokemodeller.dk](http://www.epokemodeller.dk) for at se, hvad man kan tilbyde. Sidste - eller næsten sidste nyt - er bl.a.

### Carlsberg ølvogn med firspand

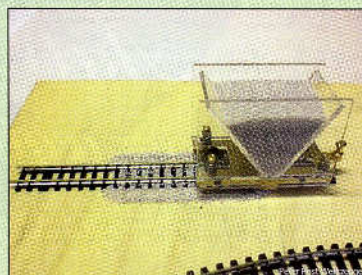
Denne lille sjove 1:87 vignet til modeljernbanen har været i programmet et stykke tid, men har været udsolgt i en længere periode. Den er dog atter at finde i sortimentet, og ønsker man at krydre anlægget med et sjovt og anderledes køretøj fra epoke III, så er dette sagen.

Sættet består af en ølvogn, lastet med brune ølfustager, ølbusk- og hjælper, og trækkes af fire stærke jyske heste.

Vognen er lakeret i hvid med grøn-

ne Carlsberg påskrifter. På selve ølvognen ses påskriften GL.CARLSBERG LAGER og den tidstypiske øletiket.

Hestevognen, der er fremstillet i resin og plast, er nyudviklet helt fra bunden af EpokeModeller efter tegninger, der er lånt hos en ølkusk. Heste og figurer har længe været i programmet. Disse er også fremstillet i metal, mens skiltet er i karton.



### Schotterboy

Nu er det slut med at holde tungen lige i munden, når man skal lægge ballast. Epoke Modeller er blevet eneforhandler af dette nye og meget praktiske værktøj.

Schotterboy er et patenteret apparat til lægning af nem ballast, sten såvel som sand. Det er forsynet med en tragt i glasfiber, hvor man fylder op med den ønskede ballast. Og så køres ballastlæggeren langsomt hen over sporet, hvor ballasten glider gennem en revne i bunden, og fordeles pænt på traceen ved hjælp af en anordning af børster.

Anordningen har to indhak i skinneafstand, således at det skubber ballasten på plads mellem skinnerne, og samtidig fjerner den omkring sporene. Køretøjet er naturligvis forsynet med hjul, og er fremstillet i messing.

Ved ballastlægning i sporskifter er køretøjet dog ikke så velegnet, idet børsterne vil støde på de skinner, der krydser svellerne, men det er vel også et mindre problem?

Schotterboy fås til flere sporstørrelser, fx til spor Z, N og H0, og lægger på ingen tid en perfekt ballast.

### Øbiler

Sluttelig skal EpokeModellers udvalg af øbiler omtales. De er baseret på en Bedford type O-model (1:87), og er malet i de respektive bryggeriers farver, og naturligvis med disses logo og reklamer på bagsmækken.

I øjeblikket fås tre biler, nemlig til Stjernen (hvid-grøn), Carlsberg (hvid-grøn) og Tuborg (hvid-rød). Sidstnævnte har fået den typiske paraply på førerhustaget.



**LES  
HØRT**



# Kystbanen fylder 11 år

Stort fødselsdags- og ombygnings salg  
startede tirsdag den 3. april kl. 12.00

Bemo gl. numre "tynd skrift" Lok ved 2 stk. -20%. Vogne ved 3+ -25%.

Biler skala 1:18: -20%.

Biler skala 1:43: -30%. Ved 3+ -40%.

Biler skala 1:87: -15%. Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -25%. Ved 4+ -30%.

Brawa HO lok -20%.

Busch -20%. Ved 2 stk. -25%. Ved 3+ -30%.

Bøger og DVD. Ved 2 stk. -15%. Ved 3+ -20%.

Faller HO/N "gammelt design"  
Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -25%. Ved 4+ -30%.

Fleischmann N: Lok 4-cifret artikelnummer.  
Ved 2 stk. -20%. Ved 3+ -25%.

Fleischmann HO: 4-cifrede artikelnumre -20%.  
Ved 2 stk. -25%. Ved 4+ -30%.

HAG: Lok ved 2 stk. -20%.  
Vogne ved 2 stk. -20%. Ved 3+ -25%.

Heljan: Ved 2 stk. -15%. Ved 3+ -20%.

Herpa Wings: -15%. Ved 2 stk. -20%.  
Ved 3 stk. -25%. Ved 4+ -30%.

Hobbytrade (ikke MCK): Ved 2 stk. -15%.  
Ved 3 stk. -25%. Ved 4+ -25%.

Kibri: Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -30%.  
Ved 4 stk. -40%. Ved 5+ -50%.

LGB lok -15%. Ved 2+ -20%.

LGB vogne: Ved 2 stk. -15%. Ved 3 stk. -20%. Ved 4+ -25%.

Lilleput: -20%. Ved 2 stk. -25%. Ved 3 stk. -30%. Ved 4+ -35%.

Märklin/Trix lok/togsæt -15%. Ved 2 stk. -20%. Ved 3+ -25%.

Märklin/Trix vogne: Ved 2 stk. -15%. Ved 3 stk. -20%. Ved 4+ -25%.

Piko HO (ikke HK): Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -25%. Ved 4+ -30%.

Piko G: Ved 2 stk. -15%. Ved 3+ -20%.

Pola -20%.

Vollmer: Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -25%. Ved 4 stk. -30%. Ved 5+ -35%.

Roco lok: Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -25%.

Roco vogne: Ved 3 stk. -20%. Ved 5 stk. -25%.

Den 1.-5. maj giver vi  
**5% EKSTRA RABAT**

da vi fejrer de 5 år i vor nye forretning.  
Der gives **11% RABAT PÅ ALT**, men de mange ekstra  
tilbud gælder ikke for 2012-nyheder eller bestillingsvarer

# 11%

på alle varer i  
forretningen\*

*Årets store udsalg  
- ægte nedsejtelser*

\* Undtaget 2012 nyheder og bestillingsvarer. Gælder alle varer i forretningen, som ikke er særligt ned-sat. En vare er en enkelt vare eller en samling af varer under samme varenummer. Der tages forbehold for trykfejl og udsolgte varer.

# Kystbanen

**- fordi vi har det!**

Strandvejen 213 · 2900 Hellerup · Tel/fax 39 61 20 31 · E-mail post@kystbanen.dk · www.kystbanen.dk  
Tirsdag-fredag kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00 · Mandag lukket