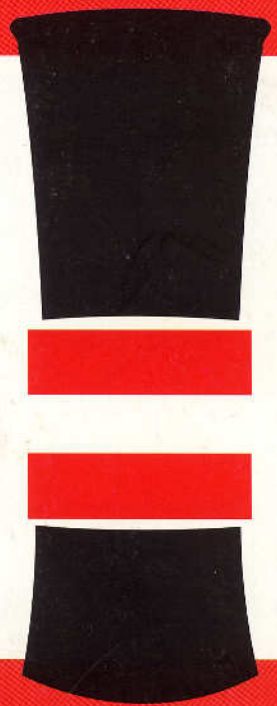


Modeljernbaneklubben HO

LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



54

NOVEMBER 1998 · 14. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 70,-
incl. moms

ISSN 0108-9307



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn. Formålet er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter, bøger o.lign. Arbejdet i redaktion m.v. er rent fritidsarbejde. Evt. overskud fra bladets drift skal i følge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteressen.

LOKOMOTIVETS officielle adresse:
LOKOMOTIVET
 Postbox 477
 4700 Næstved
 Giro-nr. 3 38 55 07
 Fax 55 77 90 45

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

Forretningsfører:
 Flemming Meisner (FM)

Annonceaftaler m.v.:
 Flemming Meisner

Faste medarbejdere:
 Claus Jensen (Claus)
 Vore læsere

Grafisk tilrettelæggelse:
 Torben Andersen

Sats, montage og repro:
 Lollands Postens Bogtrykkeri
 4930 Maribo

Oplag
 1300 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 i en årgang: Medio august, ultimo november, ultimo februar og ultimo maj. Et abonnementsår løber fra august til juli efterfølgende år.

På fodpladen

...sig nærmer julen med raske fjed, som der står skrevet i en gammel sang (tror vi nok). Nu er tiden inde til at ønske sig spændende sager under juletræet. I den anledning hjælper vi bl.a. med lidt julelektüre, idet vi i dette nummer har indlagt et girokort med bestillinger på særskrifter fra vort forlag som man måske endnu ikke har anskaffet sig. Bemærk, at vor bog om DSBs damplokomotiver litra N og T er udsolgt fra forlaget, og i dette tilfælde henviser vi til vore forhandlere, der endnu skulle have nogle stykker på lager.

Så er der modeltoget, der snart skal ligge under det grønne træ. Nu er det ikke længere så nemt at ønske sig det, for nu udsendes efterhånden så meget modeltog, at det bliver svært at beslutte sig for, hvad man skal vælge for ikke at belaste pengepungen. Problemet bliver ikke blevet bedre af, at producenterne efterhånden sender modeltog på gaden, der har de korrekte dimensioner, d.v.s. i nøjagtig skala 1:87.

Problemet er naturligvis dejligt positivt. Hvor når har vi danske mj-ere nogensinde kunne bestemme os for, hvad vi vil køre, bortset fra de to strømsystemer? Det betyder, at vi nu skal til at vælge om vi vil køre med nyt eller gammelt modeltog, for med den nye trend - der efter vor mening burde være indført for længe siden - kan vi ikke længere køre med det nye og det gamle side om side, fordi størrelserne er alt for forskellige, selv om begge nominelt hører til skala 1:87 (spor N har altid haft de rigtige dimensioner i 1:160).

Både LIMA, ROCO og HELJAN sender flere korrekte modeller på markedet, og det betyder at vi ikke længere kan køre f.eks. en Märklin MY og en HELJAN-MX ved siden af hinanden, for så er MY'eren mindre eller i samme størrelse, og det passer slet ikke med virkeligheden. Samme problem får vi med de kommende nye An-, Bn- og B-vogne fra LIMA, der vil afvige væsentligt fra de ældre modeller. Forskellen bliver for tydelig.

Det er allerede gået op for mange mj-ere, hvilket fremgår af vor mj-analyse som vi bringer i dette nummer, hvor mj-erne klart ønsker nye B-vogne i korrekt længde.

Så nu må vi til at beslutte os for, hvad vi vil køre, og ikke mindst hvilken epoke. De moderne vogne i epoke IV og V kræver enorm plads for at kunne oprangeres tog. En B-vogn (eller Bn) i korrekt 1:87 er ca. 30 cm lang. En IC-stamme bestående af tre B-vogne og en A-vogn plus lokomotiv bliver ca. 145 cm langt, og det er meget, endog på et stort klubanlæg. Køre man epoke III kan man derimod oprangere stammer med en længde på ca. 110 cm, fordi personvogne og trækraft hos forbilledet den gang var kortere, og 35 cm er meget plads at spare.

Noget helt andet er, at modelproducenterne nu har indset at danske mj-ere er krævende, og derfor fremstiller man langt mere korrekt modeltog end før. Det er først og fremmest det østrigske firma ROCO, der her må betragtes som pioner. I

løbet af sommeren og efteråret har man sendt den ene pragtfulde danske model på markedet efter den anden, som man kan læse mere om på nyhedssiderne. Men også LIMA og vor egen HELJAN har efterhånden fundet det - undskyld udtrykket - rette spor. En medvirkende årsag til det, er selvfølgelig firmaernes danske hjælpere, der yder en stor indsats for at finde de korrekte forbillede og tilsvarende modeller, og tak for det. Ikke alle modeller falder heldigt ud, men for var en korrekt model en enlig svale. Nu er det heldigvis ved at være omvendt. Bliv ved med disse gode initiativer.

★

Lidt læserservice: Nogle spørger om det er muligt at købe originalfotos af de billeder, der trykkes her i bladet. Det er de desværre generelt ikke, bortset fra billeder, der er angivet som udlånt af PÅ SPORET, København. Disse kan købes i format 13x18, og koster kr. 20,- pr. stk. Da der betales en slags copyright-afgift til originalindehaverne. f.eks. DMJK, så vil man på denne måde støtte gode formål ved at købe billederne, så det anbefales.

★

Dette nummer er på 48 sider plus 4 tillægsider med mj-analysen, hvilket giver 52 sider. Det er derfor et af de største numre, vi har udgivet, og det skyldes bl.a. at mange "frafaldne" abonnenter nu atter har fornyet bladet, ligesom nye er kommet til. Det giver bedre økonomisk grobund, og vi planlægger at trykke dels flere farvesider, og dels udvide sideantallet fra næste årgang. Mange mj-ere spørger om vi ikke nok vil holde den nuværende stil, og det vil vi selvfølgelig.

Så rigtig god jul med masser af modeltog under juletræet, og et godt nytår. Lad os håbe, at den medvind vor hobby har fået i 1998, også fortsætter i 1999.

Vi ses til marts 1999.

DEADLINE for nr. 55
Annoncer: 15. januar 1999
Tekst: 30. december 1998

Forsiden: DSBs F-maskine kender alle, der er født og opvokset i "dampens tegn", og maskinen vækker mange minder hos dem, der har oplevet at se den arbejde på de danske stationer. Her er F 455 i gang med at trække vogne fra Skandinavien-Italien-Express i land fra færgen i Gedser, 27 maj 1954. For at undgå at den tunge maskine kommer ud på færgeklappen, bruges åbne vogne som mellemvogne for togstammen og lokomotivet. De forreste vogne er tidligere PJ med litra slettet, men stadig i DSBs rødbrune farve. De bageste grå vogne er ægte færgedevogne, idet det drejer sig om gråmalede PE/R-vogne, der bar påskriften "Færgedevogn". Farvefotoet er det ældste, vi endnu har bragt her i bladet, takket være DMJKs fotoarkiv. Foto: JS/Arkiv DMJK.

Spændende sight-seeing hos MJKGR: Modeljernbaneklubben Gudenåen, Randers	3
Af MJKGR	
Anlægsdesign Skjulte banegårde	9
Byg selv i skala 1:87: Skagensbanens rejsegodsvogne E 61 og E 62	10
Af Claus	
Noget om forbilledet DSB litra F, rangergrisen	13
Af Torben Andersen	
Landskab og SCENERI	20
DSB lejevogne i virkelighed og model	21
Lejevogne litra IKI, IKL og IKF Af Torben Andersen	

ARNOLDS Hjørne	26
Bureauvogne hos DSB og HTJ Ved Flemming Meisner	
Læserne bygger	28
Damplokomotiver Litra E og N	
Nummerets 1:87-tegning Åben højsidet godsvogn DSB litra PB	29
SPORSKIFTET	30
Vi har hørt og set	31
Sommerens nyheder i modeltog og tilbehør Ved Torben Andersen	
Motormateriellet hos OHJ	41
Af Torben Andersen	

4-sidet midtertilæg i dette nummer:
 LOKOMOTIVETS MJ-analyse, sommer 1998.



Spændende sight-seeing hos

MJKGR
Modeljernbaneklubben

GUDENÅEN
RANDERS

AHJ ML 5203 ankommer til Hvalpsund med blandet-tog. Det er et ægte nostalgisk jernbanemiljø skabt i model af medlemmerne hos MJKGR. Stationsbygningen er en nøjagtig gengivelse af forbilledet i Hvalpsund med gulkalkede vægge, hvide murfriser og rød tegltag, og det rullende materiel er naturligvis lige så nøjagtigt gengivet ned til mindste detalje.

Lidt om MJKGR

Klubben blev dannet i marts 1981, og har gennem de sidste mange år haft ca. 15 aktive og lidt flere passive medlemmer. Klubaften er onsdag aften fra 19.00 til ca. 22.00, og første onsdag i måneden er normalt fast køreaften. En del af medlemmerne kommer også i klubben på andre tider, og arbejder på det, som de er i gang med.

Anlæggets sporforløb

Grundideen i anlægget er, at det - som allerede nævnt - skal være et dansk anlæg, og kørslen skal kunne foregå så realistisk, altså punkt-til-punkt. Vi har dog snydt lidt, idet vi har lavet en mulighed for at køre rundt på hovedbanen, idet der mellem Fårup og Langå er mulighed for at køre uden om Århus/Aalborg. Hvorfor hedder den ene station så Århus/Aalborg? Det er ud fra, at det nok bliver nemmere at forstå anlæggets opbygning, en DSB-hovedbane fra Århus over Langå til Fårup, hvor strækningen bliver enkeltsporet, og derfra går videre til Aalborg.

Vi vil her fortælle lidt om vores anlæg i Modeljernbaneklubben "Gudenåen", Randers, som vi nu har bygget på i 16 år. Grundideen i anlægget

har hele tiden været at opbygge et anlæg med forbillede i det danske. Der var fra starten nogle ønsker, vi ville have opfyldt, bl.a. en stykke dobbeltsporet hovedbane, en enkeltsporet sidebane og mindst én privatbanestrækning.

Disse ønsker har vi også fået opfyldt, og derudover er det blevet til i alt tre privatbaner, hvoraf den ene har færgeforbindelse fra endestationen til en mindre ø. En tresporet færge fra Storebælt eller Femernsund er der også blevet plads til. Men lad os tage en tur rundt på anlægget efter nogle oplysninger om klubben.

Tekst og fotos:

Hans Stückler og Johnny Jensen, MJKGR



DSB MO-CRS på vej ud på Gudenåbroen.

Århus og Aalborg er dog sammenbygget i den samme endestation, hvor der med tiden også kommer til at ligge en større færge, som skaber forbindelse til omverdenen.

Fra Langå udgår en sidebane til Thisted over Rindsholm og Thorsø, hvorfra en privatbane afgrener sig mod Skagen over Handest. Fra Thisted udgår også en privatbane, der efter passage gennem Gjerlev får endestation i Hvalpsund. Fra Fårup udgår ligeledes en privatbane over Vrads til Århus/Aalborg.

Styring af tog

Anlægget er opbygget som et traditionelt toskinne jævnstrømsanlæg, men kan rimeligt nemt ombygges til digital drift, hvilket vi dog ingen planer har om i øjeblikket. Driften af anlægget sker ved ens slags cabkontrol, idet enkeltsporet fra Langå til Thisted har en cab med mulighed for at køre med tre tog på én gang. Ligeledes har hovedbanen Århus-Langå-Fårup-Aalborg en centralt placeret cab, også med mulighed for tre tog i drift. Fra cab'en kan der ikke rangeres, men al kørsel lige fra afgang til ankomst klares derfra.

Rangering foregår fra den enkelte stationspult, og stationerne er selvfølgelig delt elek-



Skagen station med HFHJ M8 foran drejeskiven ved kulgård- en, rejsegods- og personvogne på opstillingsspor, SB M6-SB F4-SB F3-DSB AX i spor 1 som gennemgående tog til Langå, og i spor 0 er SB Y-tog ankommet fra Thorsø.

Skagen station er opbygget som en formidsket udgave af virkelighedens station, både med hensyn til sporområder og bygninger. Stationsbygningen er selvfølgelig gulkalket som forbilledet.



Rundremisen i Skagen med RHJ sneplov, SB M2, SB M6 og HFHJ M8.

trisk op, således at der sagtens kan rangeres på nogle af sporene, mens det afvikles toggang efter køreplan i togvejssporene.

Hver privatbane har en enkelt pult, hvorfra driften afvikles. Der er på alle privatbaner mulighed for at køre med tre tog ad gangen, hvilket i langt de fleste tilfælde er mere end rigeligt.

Sikkerheden er måske ikke i højsædet, men vi har alligevel - når vi nu alligevel skulle sætte signaler op - lavet det sådan, at der ikke på en enkeltsporet strækning kan sættes udkørsel fra to stationer ud på den samme strækning. Ligeledes kan en ny udkørsel ud mod en strækning først sættes, når det foregående tog er ankommet til næste station. Der er dog mulighed for at an-

nullere et signalbillede, hvilket også annullerer den indbyggede sikkerhed.

Ud over dette er vi så småt startet på opbygning af stationssikringsanlæg, hvor vi har lavet et til Thisted og Thorsø, og arbejder nu videre med Fårup, og endnu senere skal vi i gang med Langå og Århus/Aalborg.

Anlæggets epoke

Anlægget opbygges som et dansk anlæg, og skulle gerne spænde over perioden fra ca. 1955 til 1970, altså ca. epoke IIIb og IIIc. Selv om anlægget har en tidsperiode, og vi langt hen ad vejen overholder denne periode på materielens side, kan der selvfølgelig sagtens snige sig et IC3-tog, MR-tog eller andet nyere materiel ind på anlægget. På samme

måde har vi en gang imellem en køreaften, hvor medlemmerne tager med, hvad de synes, og så er der virkelig anderledes oprangeringer på anlægget.

Når vi ellers kører foregår det normalt efter en køreplan, hvortil der er lavet maskin- og vognomløbsplaner, hvor det anvendte materiel passer epokemæssigt sammen for trækraft, post-, rejsegods- og personvogne. Vi forsøger så at afvikle noget som minder en dags toggang i løbet af ca. to timer.

Køreplanerne, som vi selv udarbejder, er lavet med udgangspunkt i f.eks. Thisted's persontrafik vinter 1962-63.

Efter denne gennemgang vil vi - som nævnt i indledningen - tage en tur rundt på anlægget.

Fra Århus/Aalborg til Thisted

Vi starter på anlæggets kommende hovedstation Århus/Aalborg (Ar/Ab), hvortil vi tidligt om morgenen kom sejlen- de, mens vi nød morgenmadsen i færgens cafeteria. Århus/Aalborg bliver en station med seks togvejsspor, heraf fem ved perron samt færgeanlæg, personvogns- og godsvognsrist samt stort maskindepot. Vel ankommet til Ar/Ab bruger vi lidt tid til at se på stationens sporterræn, bygninger og toggangen inden vi stiger i et stort persontog til Langå (Lg). På vej ud fra Ar/Ab kan man på venstre side se privatbanen til Vrads og Fårup, og til højre kan man se ud over gods- og personvognsristen. Ligeledes kan man nå at se, hvor den enkeltsporede hovedbane drejer fra for at gå

I Rindsholm holder i spor 1 en DSB MO-vogn med styrevogn CRS og en postvogn litra DB til Thorsø, mens et tog bestående af SB M6-SB F4-SB F3-DSB AX ankommer i spor 2. Bortset fra en enkelt stationsbygning – Vrads, der er en trip-trap-model – er alle bygninger selvfremlagte i diverse materialer, og forbillederne er så vidt muligt fulgt. Landskabet er opbygget i en blanding af industrimateriale og selvbyg.



Thorsø station med tog. I spor 1 en T-maskine med blandet-tog fra Rindsholm, i spor 2 MO-CRS til Thisted, i spor 3 Skagensbanens SB M7 med SB C32 til Skagen, og i spor 4 en ekstra personvogn.

Remisen i Langå med litra T, PR, Q og HS.



bagom maskindepotet, og videre ud mod Fårup.

I Langå, hvor vi til højre kan se maskindepotet, og til venstre sidebanen mod Thisted, skifter vi til et styrevognstog. Langå er opbygget med nogle karakteristiske træk fra forbilledets Langå. Hovedbygning, remise, kommandopost og posthus er med forbillede i Langå, mens pakhusets forbillede findes i Randers. På vej ud af Langå kører vi i en stor højrekurve, og kort efter begynder en lang stigning op mod Rindsholm (Rn), der er første store mellemstation på sidebanen.

I Rindsholm, der i dag er fjernstyret, er der ud over to perroner med mellemliggende perron, kun et sidespor til brug for Banetjenesten.

Stationsbygningen, der har

forbillede i Rindsholm, er stadig intakt, men det er dog kun ventesalen, der er i brug. Efter udkørsel fra Rindsholm kommer vi kort tid efter ud på en stålbro, hvor vi kører hen over, og kommer til indkørslen til Hvalpsund. Broen er bygget med kraftig skelen til Bryrupbanens bro over Gudenåen.

Efter passage af broen, snor banen sig gennem diverse

bakker frem til Thorsø (Tz), hvor vi ved indkørslen til højre kan se en mindre remise samt lidt privatbanemateriel. Det skyldes, at der fra Thorsø fører en privatbane til Skagen (Ska), men den vil vi se på senere.

I Thorsø, hvor alle bygninger stammer fra virkelighedens Thorsø, er der normalt togkrydsning samt tilslutning til privatbanen som et langt

stykke følger os på vore videre færd mod Thisted (Ti).

Inden ankomsten til Thisted passerer vi over et større vandløb, og samtidig kan vi på venstre hånd se endnu en privatbane, der følger os ind til Thisted. Hovedbygning, pakhus, remise for DSB og for privatbanen findes/fandtes i Thisted, mens vandtårnet er en tillempet udgave. I Thisted ses

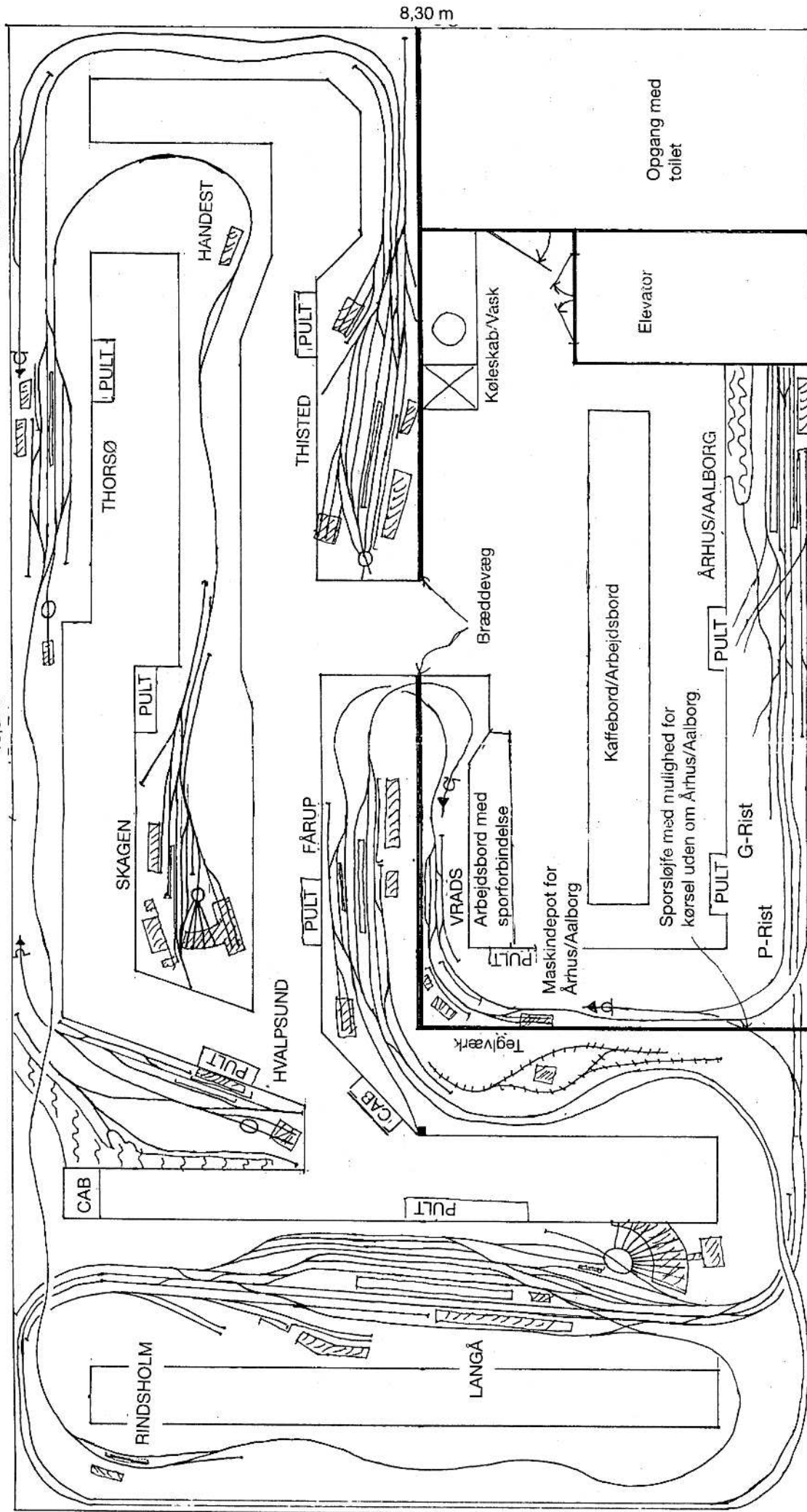
(fortsættes side 7)

Sporplan over MJKGR

IKKE I SKALA

15,3 m

GJERLEV



På Rindsholm, Thorsø og Thisted ca. 1,4 m.

På Skagen, Hvalpsund og Vrads er hovedsporene ca. 1,00 m.



til højre først privatbanens remiseanlæg og værksted, derefter diverse rangerspor inden DSBs maskindepot i stationens yderste hjørne. Vel ankommet til Thisted travler vi en lille tur rundt på og omkring stationen inden vi tager med privatbanen til Hvalpsund (Hva).

Thisted-Hvalpsund

På vej til Hvalpsund passerer vi inden mellemstationen Gjerild et større grusgravkompleks på venstre hånd. Bygninger er fra Gjerlev på Randers-Hadsund Banen. Der er selvfølgelig sporforbindelse til Gjerlev, men trafikken er dog ikke så stor som den har været. Efter ophold i Gjerlev skal vi igennem, anlæggets eneste tunnel (skjulte strækning) inden vi når frem til Hvalpsund, hvor vi kan se færgen på vej ind i færgelejet.

I Hvalpsund er der en del trafik til havnen, hvor der er foderstofanlæg og en større kulforretning. Af bygningerne stammer remise og stationsbygning fra Hvalpsund, havnekranen bliver en model af den der i dag findes i Mariager, mens resten er fri fantasi, men noget der ligner dansk. Der er selvfølgelig også remise, læssevej og pakhuis på stationen, hvor der i øvrigt også ligger et øldepot.

Efter nogen tid tilbragt i Hvalpsund er det på tide at tage tilbage til Thisted, for der at kunne nå et tog mod Thorsø uden alt for lang ventetid.

Thorsø-Skagen

Vi kører med toget til Thorsø for at komme med toget til Skagen. Undervejs gøres et lille ophold i Handest, hvor der

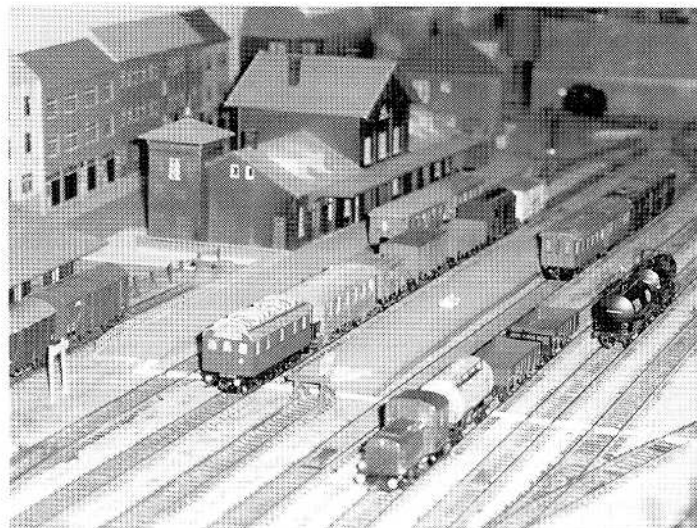
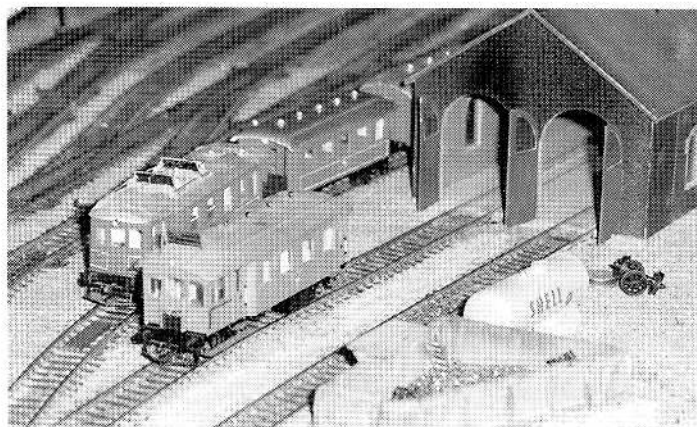
også er et læssevejsspor med meget høj rampe. Forbilledet for stationsbygningen er True på Mariagerbanen. Inden ankomst til Skagen passerer vi en produkthandler og et øldepot, som begge benytter banen i stor udstrækning. Skagensbanen startede i sin tid som smalsporet, og endnu ses enkelte vognkasser fra den tid henstå som skure langs banen. Skagen station er opbygget som en mindre udgave af virkelighedens Skagen, både med bygninger og sporterræn.

Efter besigtigelse af Skagen taget vi plads i toget mod Thorsø, der føres igennem ad spor til Langå.

Langå-Fårup-Vrads

I Langå skifter vi til toget mod Fårup (Fp), hvor vi påny stiger ud for kigge lidt på denne station. Fårup station har sporplan efter forbilledets Fårup som den så ud i halvfjerdserne, mens stationsbygningen har forbillede i Vordingborg. Pakhuset findes i Ryomgård. Et remise- og værkstedsanlæg for den tilsluttede privatbane er under opførelse mod sat hovedbygningen.

Lige inden vi ankommer til Fårup ses på højre hånd et teglværk med egen smalsporet industribane, der har tilslutning til Fårup station. Til venstre ses en banedæmning uden spor. Det er resterne af privatbanen fra Fårup mod Mariager...men fortvivl ikke. Fra Fårup udgår i dag en moderne privatbane mod Vrads, der næsten inden den er ude af stationen får en kraftig stigning for at komme over DSB-strækningen mellem Fårup og Århus/Aalborg, der kun er en-



Øverst: Fårup med Intercitytog til Aalborg i spor 1, IC3-tog til Langå i spor 2 og OHJ MO og BL i spor 4 med tog til Vrads. Stationsbygningen har forbillede i Vordingborg.

I midten: OHJ M3-OHJ C216-HTJ D44 og HVJ M5 ved privatbaneremisen i Thisted.

Nederst: Thisted station med HVJ M5 og HVJ C501 i spor 1, netop ankommer fra Hvalpsund. I spor 2 AHJ ML 5203 med blandetog til Hvalpsund, og i spor 3 er MO-CRS fra DSB netop ankommet fra Thorsø. I spor 4 ses stationens Ardelt rangere med godsvogne.



Thorsø station med DSB litra MK/IFK-motorvognsaggregat i spor 2 til Rinds-holm, og T-maskine med persontog til Thisted.

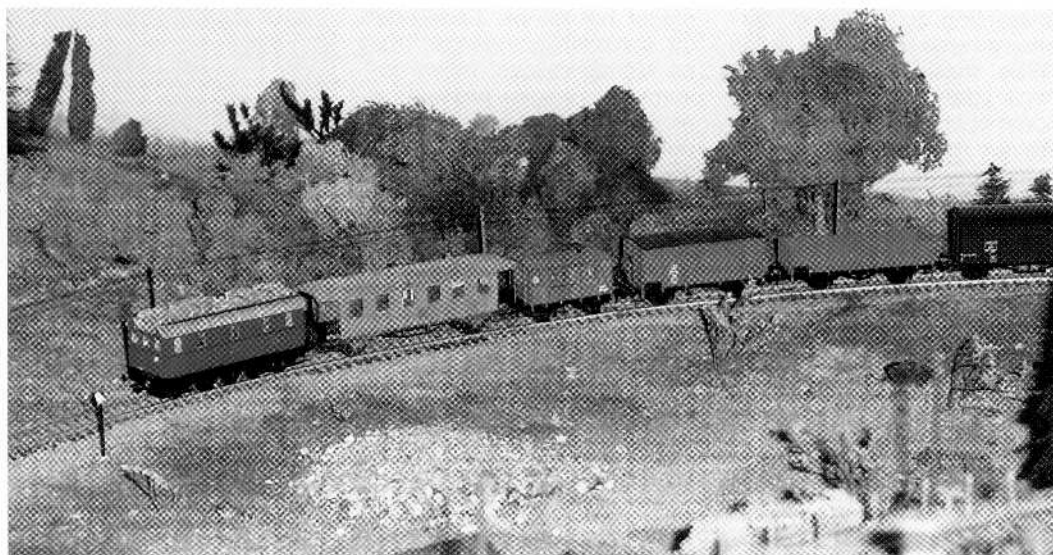
Nogle facts om MJKGR	
Oprettet	1981
Antal aktive	17
Skala	1:87
Sporfabrikat	PECO
Sporcode	100
Kørespænding	12 V jævnstrøm, analog drift
Driftprincip	Punkt-til-punkt
Anlægstype	Gå-omkring
Anlægshøjde	Ca. 100 cm
Hovedtema	DSB og privatbaner
Epoke	III
Kørestrækning	ca. 150 m
Bordopbygning	Ramme

AHJ ML 5203 på vej med blandedtog til Gjerlev. Til højre for lokomotivet anes lidt af den aktive grusgrav.

keltsporet, men nogle steder er forberedt for dobbeltspor.

I Vrads, hvis hovedbygning er en model af Vrads station, som er skænket klubben af fa. Trip-Trap, mens vi selv har bygget pakhuset, også med forbillede i Vrads. Der forefindes også læssevej med en ældre kran samt remise med forbillede i Gjerrild. Ligeledes er der nogle opstillingsspor til vogne.

Banen fortsætter fra Vrads til Århus/Aalborg, men vi vælger at tage tilbage til Fårup for at komme med toget til Århus/Aalborg, vi skal jo gerne nå en færge hjem, og samtidig kan vi så nyde aftensmaden i færgens restauration, mens vi samtidig funderer over dagens indtryk.



Tips & Tricks

Tagpap på vogne

Virkelighedstro tagpap kan fremstilles på mange måder ved hjælp af sandpapir, selvklæbende slibeskiver m.v., men her er en variant vi aldrig har hørt om. Apotekerne fører en kirurgisk selvklæbende tape, der giver den optimale tagpapimitation. Tapen hedder SCANPOR, og fås i to bredder 12,5 og 25 cm. (Finn N.-Ridderstrøm).

Tips til husbyggerier

(E. Stensgaard Madsen)

Nedløbsrør til huse kan fremstilles i 1 mm runde plastprofiler.

Plastikhuse med lys bør males sorte indvendigt for at undgå at lyset skinner igennem væggene.

Indfarvning af trælister, tændstikker m.v. til træhegn, svelle-

overgange, hegnsstolper langs banelinien m.v. kan gøres med vandbejdse fra farvehandleren: Mørk EG 608, Antik EG 609 og Lys NØD 614 kan benyttes. Dyp listerne og tændstikkerne i et syltetøjsglas med bejdse, ca. 1 minut, og altid før man limer listerne sammen.

Imitation af nyasfalterede veje og asfaltudbredninger kan laves med sort vandslibepapir nr. 00.

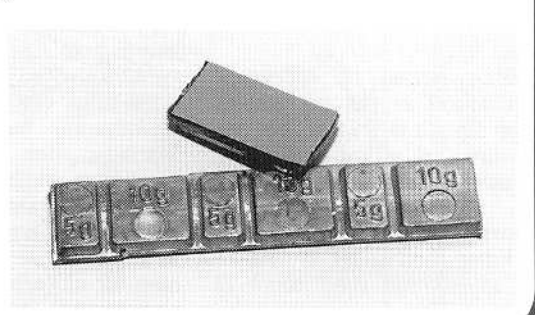
Hvide vejafstriberinger kan laves med hvid selvklæbende tape, der fås hos MJ-forhandlerne. Tapen fås i mange tykkelser.

Lygtehuse på lokomotiver

Lygtehuse til lokomotiver m.v. kan fremstilles i 3 mm ø aluminiumsrør, der bruges til modelfly. Fås hos hobbyforhandlerne.

Vægt i vogner

Vor modelbygger Claus finder altid gode tips under sine byggerier. Senest har han opdaget, at man hos forretninger, der sælger bildæk, kan købe små blystænger i afmålte mængder på 5 og 10 gram, lige til at klippe af og montere som vægt i lokomotiver og vogne. Bilfolket bruger stængerne til afbalancering af dæk, og de små stykker har den fordel, at de på undersiden har selvklæbende tape, der holder blystykket fast, uanset hvor det anbringes. Da småstykkerne som nævnt findes som både 5 og 10 gram, kan de placeres midt i en vogn eller i ude ved gavlene, alt efter behov. Og blystængerne koster ikke mange øre.



Flere idéer til SKJULTE BANEGÅRDE

I nr. 50 omtalte vi kort de tre hovedprincipper for skjulte banegårde, og her viser vi, hvordan man kan kombinere disse. De tre hovedprincipper er: Cirkel-, stub- og gennemkørselsriste.

Cirkelristen bruger mest plads, idet den optagne plads min. svarer til sporcirkelens ydre diameter. Men for at udnytte midterpladsen i sporcirklen, kan man som vist på de to hoss-tående tegninger, anlægge stubriste inde i denne.

Fig. 1 viser en cirkelrist med tre spor for gennemkørsel i begge retninger for damplokomotiver el. lign. samt midterspor for opstilling, f.eks. godstog med damp eller diesel. I det ene indkørselsspor er tilsluttet en 4-sporet stubrist for opstilling af f.eks. stamme med S-maskine, styrevognstog med MO eller regionaltog med MX, MY m.v.

Den lille illustration viser, at man kan tilføje et ekstra cirkel- eller stubspor ved at indlægge et ekstra sporskifte.

På denne måde kan alle togarter beføre anlæggets skjulte endestation uden vending på drejeskive m.v.

Arrangementet kræver plads, men giver også mulighed for at indbygge en lem eller lave andet åbent område inden i cirklens, så der bliver den nødvendige adgang til sporene.



Fig. 2 viser en alternativ måde at anlægge en kombineret cirkel- og stubrist. Ved at føre stubristen ned under cirkelsporet, og ud i anlæggets "bagland", hvor de kan forlænges alt efter pladsforhold, kan samme fordele som nævnt foran opnås. Spor ud i "baglandet" kan også føres til andre stationer, hvorved risten kommer til at virke som gennemkørselsrist.

Arrangementet kræver dog at cirkelsporet føres over stubristen via en bro, og at sporet gradvist hhv. løftes over stubristen ved indkørsel. Tilsvarende skal den sænkes, så sporene er i plan ved stubristens tilslutning til anlægget (vist ved pile og stiplede linier).

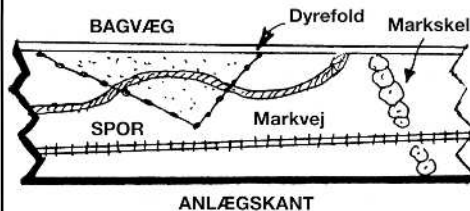
Hvor stor stigningen/faldet skal være for at holde sporets fritrum under broen, afhænger af cirkelsporets radius. Man bør stræbe efter at få så lille stigning som muligt, bare så målene til fritrummet akkurat holdes, så stigningerne ikke belaster lokomotivernes trækkeevne.

Bryd linierne

Ingen strækninger på anlægget bør løbe parallelt, men skal nærme sig hinanden i skrå vinkler, og fjerne sig på samme måde. Lægges strækninger parallelt fås et stift indtryk af anlægget. Linierne bør krydse hinanden ved hjælp af underføringer eller broer m.v.

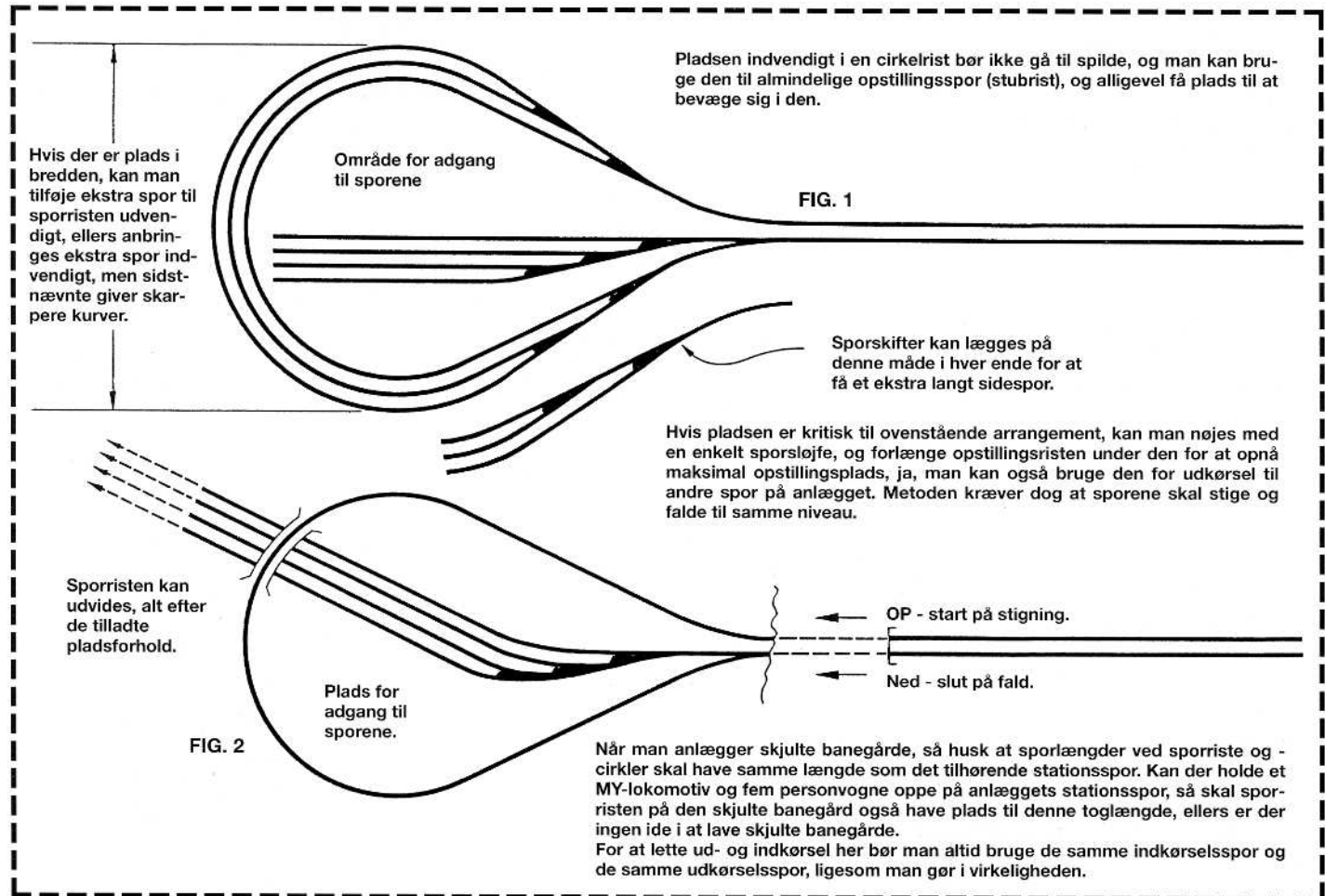
Er det helt uundgåeligt med parallelle strækninger, bør de adskilles ved hjælp af et niveauløft og adskilles med beplantning, d.v.s. træer og buske. En stribe høje fyrretræer er velegnede til dette formål. Små bygninger kan også anvendes, f.eks. kolonnehuse.

Det er også synsmæssigt ukorrekt at bringe en strækning parallelt med anlægskanten eller slavisk følge bagvæggen. Herved fås også et stift udseende. Kan det ikke undgås, så bør strækningen gå skjult et stykke ad ve-



jen, enten bag kulisser (malede huse, halve byggesæt m.v.) eller gemt bag landskab (skove, bakker m.v.).

På smalle områder langs bagvægge kan parallelle sporforløb ikke undgås, så her må man bryde linierne ved at anlægge markskel og levende hegn med træer, der skærer banelinien i ca. 45° vinkel eller dyrefolde, der støder ind mod linien i en trekant.



Når man anlægger skjulte banegårde, så husk at sporrængder ved sporrister og -cirkler skal have samme længde som det tilhørende stationsspor. Kan der holde et MY-lokomotiv og fem personvogne oppe på anlæggets stationsspor, så skal sporristen på den skjulte banegård også have plads til denne toglængde, ellers er der ingen ide i at lave skjulte banegårde.

For at lette ud- og indkørsel her bør man altid bruge de samme indkørselsspor og de samme udkørselsspor, ligesom man gør i virkeligheden.

I serien med lette vognbygninger er vi kommet til Skagensbanen. Igen bruger vi vore lille Märklin-vogn kat.-nr., som bliver adskilt på vanlig vis. Bemærk, at akselafstanden på den anvendte model - uden omarbejdning - er ca. 4 mm for kort. Her er undervognen benyttet uden ændring, d.v.s. 53 mm mod korrekt 57 mm.

Undervognen "smalles" ind, så den bliver 30 mm bred. jeg har beholdt pufferne, selv om det skal være kurvpudder, men det kan man selv ændre.

Oven på undervognen lægger vi bundpladen (A), og aralditter den fast. Der mærkes op til trin under skydedøren, mærk op efter tegningen, og bor to huller 1 mm ø i hver side på indersiden af vangen. Bor helt igennem bunden. Selve trinene laves i en 3 mm bred strimmel messing, 18 mm lang, hvorpå der loddes to stk. nysølvtråd 0,4 mm, ca. 30 mm lange. lav dem rigeligt lange, så det er nemmere at styre.

Buk derefter tråden opad i 90° vinkel, stik den ind i de to huller i vognbunden. Lav et stykke plast spm er 4 mm bred som afstandsstykke mellem trin og vange. Buk trådene over vognbunden og araldit dem fast. Tænk ikke så meget

Rejsegodsvogne hos Skagensbanen

E 61-E 62

Af Claus

Da Skagensbanen i 1924 overgik fra smalspor til normalspor anskaffedes sammen med andet materiel to rejsegodsvogne litra E 61 og E 62. Begge var bygget af Scandia. De vejede hver ca. 11 tons, og var udstyret med vakuumbremse, der i 1940 blev udskiftet med trykluft samtidig med at belysningen ændredes til elektrisk.

Vognene lignede andre 2-akslede rejsegodsvogne med skyde- og fløjddøre. Vinduerne havde gitre for at beskytte ruden mod at blive knust af evt. rejsegods, og følgende tekst beskriver, hvordan man kan bygge en nem model med nævnte gitre ved hjælp af en model fra Märklin og lidt genbrug fra tidligere benyttede vogne.

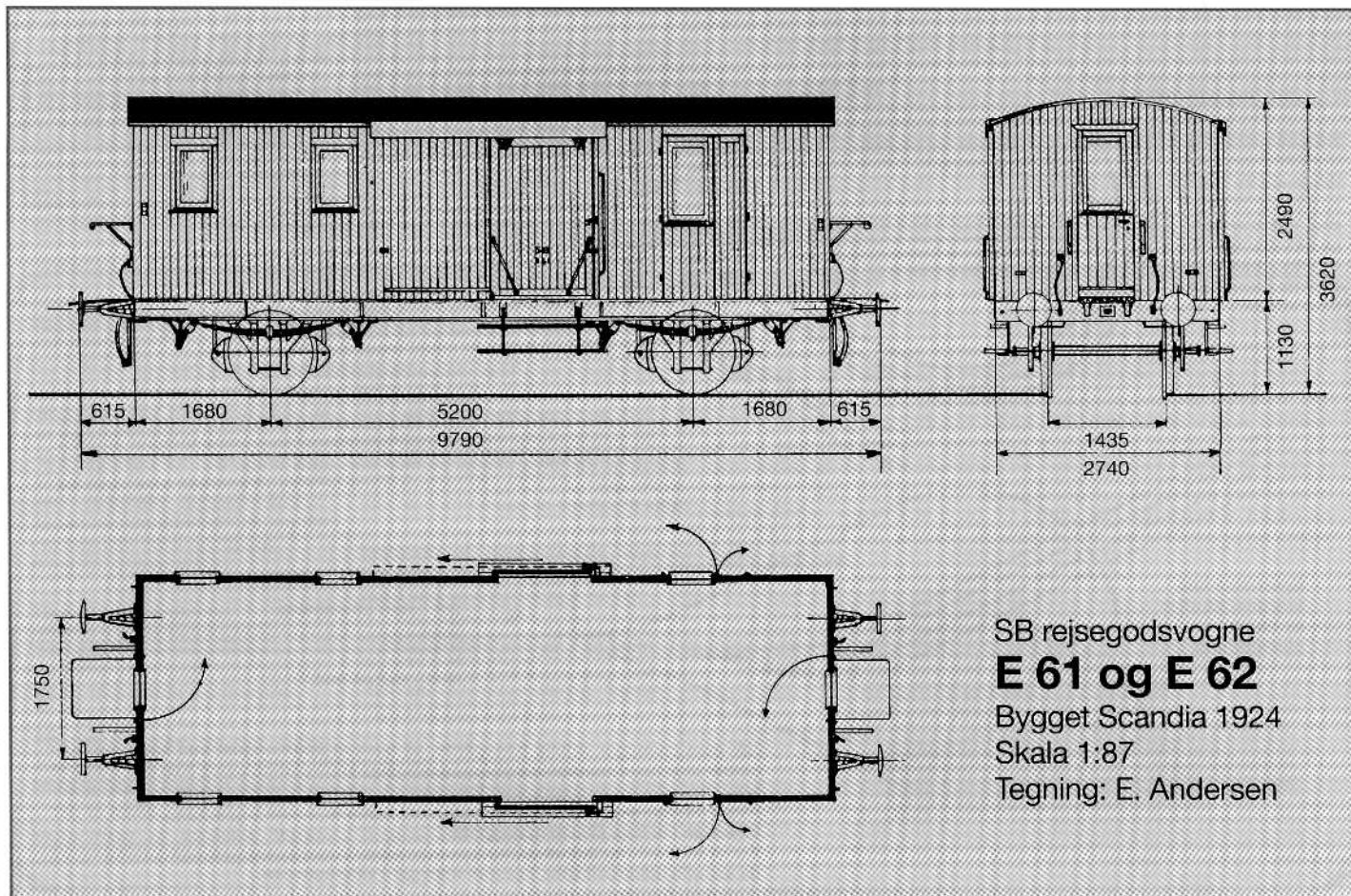
på om trinene stritter lidt ud til siden, det er nemt at rette, når limen er tør. Nysølvtråden er dejlig blød. Øverste trin er 0,5 mm tyk plast, som araldittes fast på undersiden af vangen.

Vognkasse og tag

Her starter jeg med at udskære loftet (A), derefter sider (B) og gavle (C), de to sidstnævnte laves i 1 mm tyk Evergreen plast med indridsede 1 mm brædder. Nu kommer et lille trick: Jeg har nemlig gemt vinduerne fra alle de kasserede vognkasser, som undervejs er benyttet til denne artikelse-rie. Dem skærer vi over, så vi får løse vinduer med et stykke klar plastramme til indlimning i vognkassen til sidst. Vær derfor omhyggelig, når I skærer vinduerne ud i vognsiden. Lav evt. først en prøve på et stykke plast, så man har en fornemmelse af, hvor meget plads, der kræves. Husk, at gavlvinduerne sidder lidt højere oppe end vinduerne i siderne.

Sider og gavle slibes i en vinkel på 45° i hjørnerne, og limes sammen rundt om loftet.

Skydedørene (J) limes på plads, og dør og skinner til skydedøre laves i tynde 0,5 mm strips.



Tagunderstøtningerne (E) og (G) centrereres på taget/loftet (A), og limes fast. Selve taget forbukkes forsigtigt, og limes på plads.

Afdækningen over skydedøren laves i 0,5 mm plast, som skæres ud i to brede strips. Lim først den lodrette på plads op mod tagkanten, og anbring den næste på taget, så den ligger tæt til den anden liste. Slib derefter samlingen glat, når det hele er tørt.

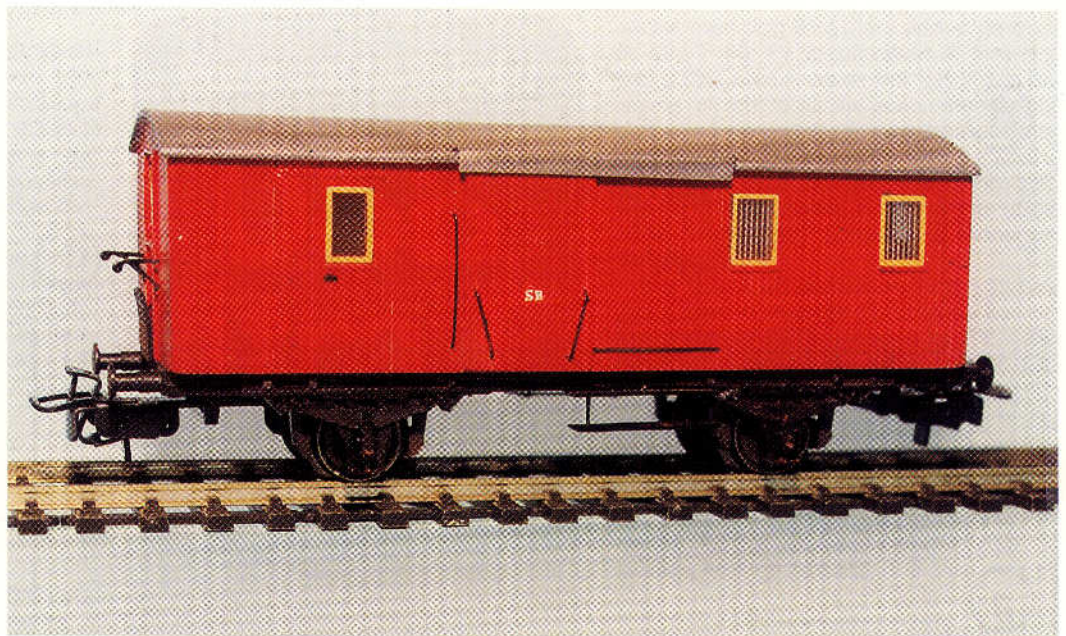
Detaljer

Håndbøjlerne er 0,4 mm nysølvtråd, som er stukket igennem 0,6 mm ø-huller, der er boret i siderne. Derefter ombukkes enderne på bagsiden, og araldittet fast.

Overgangsbøjlerne er fra GREMO. Til dem har jeg boret 1 mm ø huller, og igen araldittet på bagsiden. Overgangspladerne er 0,5 mm glat plast.

Bemaling

Da redaktøren denne gang ønskede en vogn, der kunne gengives i farver, har jeg malet vognkassen med Humbrol 19-rød med et par dryp 85-sort.



På et tidspunkt havde vognen også en hvid stribe, som passede til SBs lyntogs-design. Den kan man evt. fremstille med selvklæbende hvid tape, labels el. lign.

Vogne hos Skagensbanen var meget lysegrå, næsten

hvide, og her har jeg brugt en Humbrol 64-grå med lidt 34-hvid.

Undervognen kan bruges uden ommaling, men ellers er Humbrol 85-sort velegnet.

Ejendomsmærket SB har jeg såmænd taget fra et et

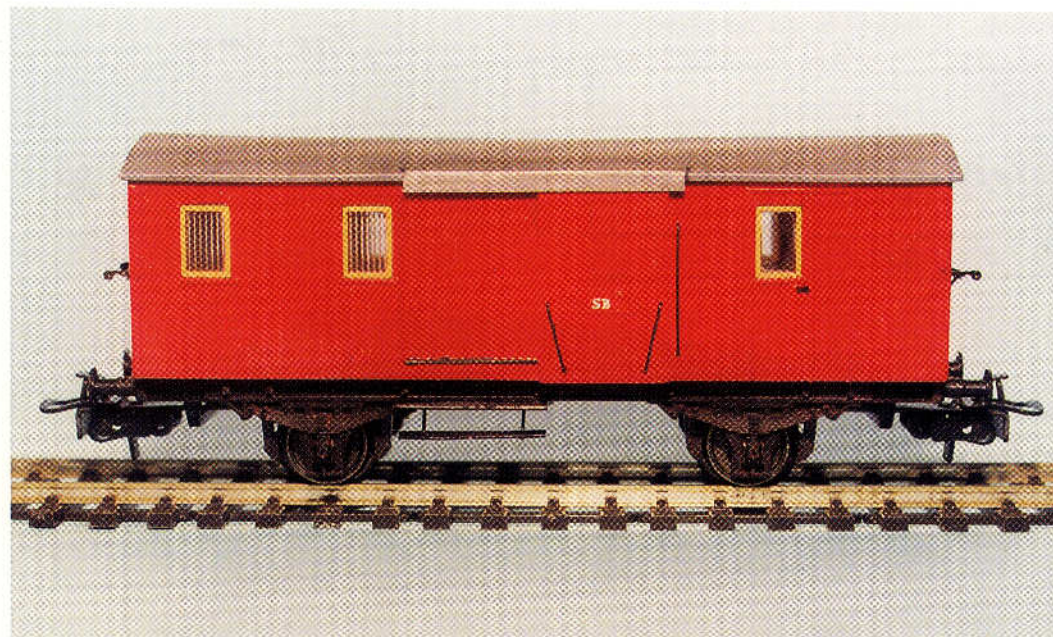
DSB-mærke fra de nu heden-gangne uK-vogne.

Til sidst er de løse vinduer limet fast, her har jeg brugt flydende Poly-Liquid.

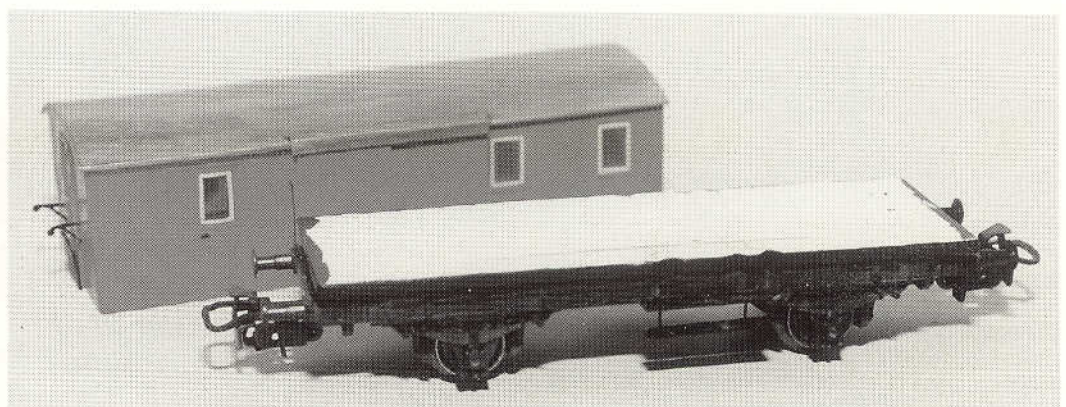
Bemærk, at vognene midt i 1960'erne blev brunmalet, og fik sort Icopaltag. Begge var i drift til 1969-70, hvor banen indkøbte Y-tog, og derefter brugtes de kun sjældent.

Man kan altså godt bygge små perler med et simpelt udgangspunkt som den billige Märklin-vogn. Det eneste, som ikke pynter er den kraftige kobling, men det er jeg ved at finde en løsning på.

Skabelontegninger til bygning af E 61 og E 62 findes på næste side.

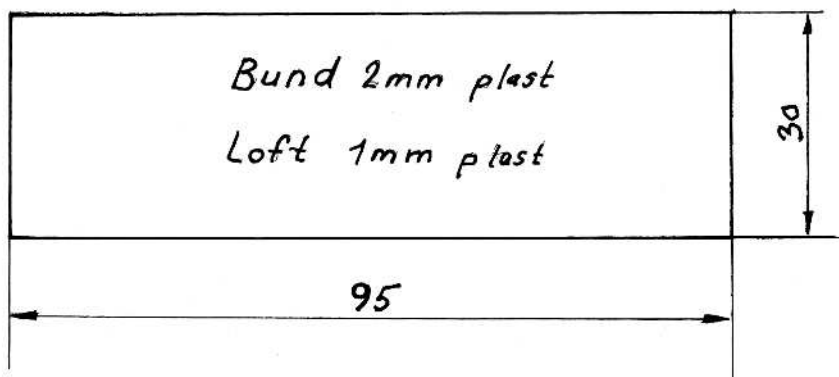


Billederne viser E-vogne fra SB i 1962-liberi. Sammenligner man med tegningen, så opdager man at vinduerne ikke har den 100% korrekte størrelse, men fordelene ved at benytte vinduer fra tidligere brugte mdeller er åbenbar. Man får ikke alene pæne rammer, men også gitrene foræret. ■

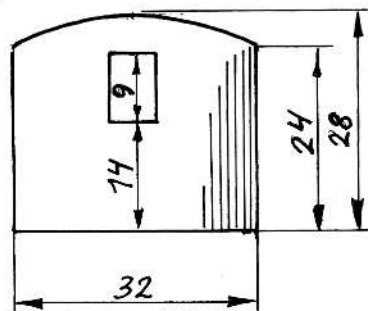


SB E61-62

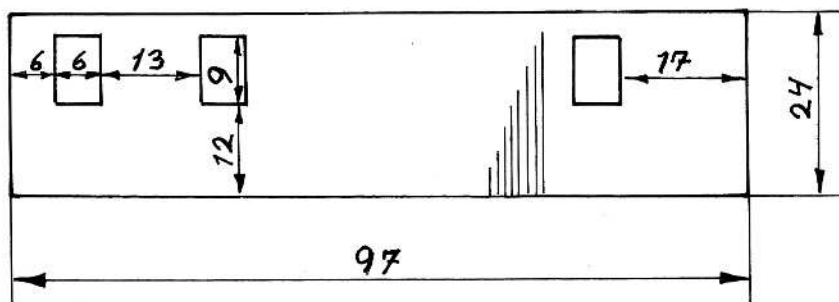
(A)



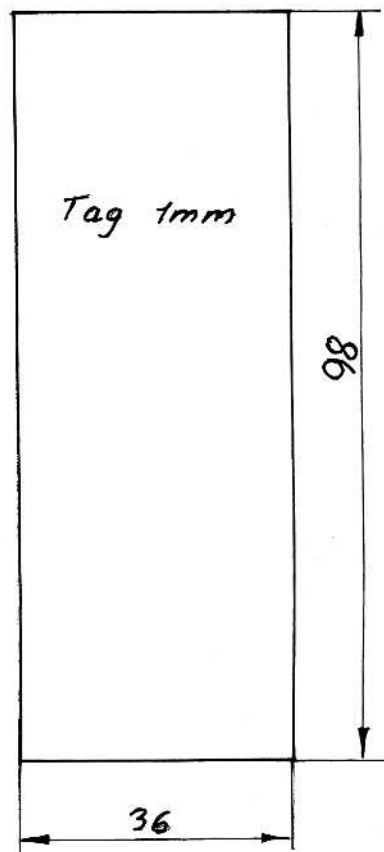
(C)



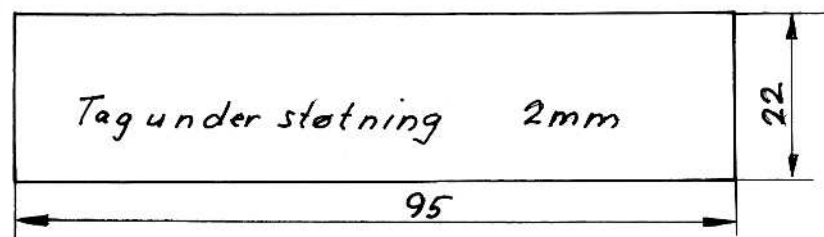
(B)



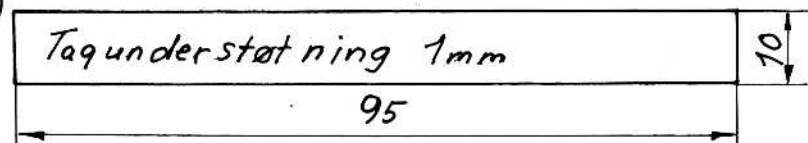
(H)



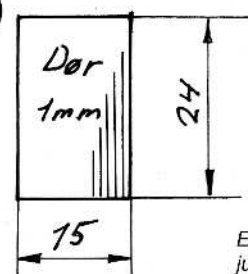
(E)



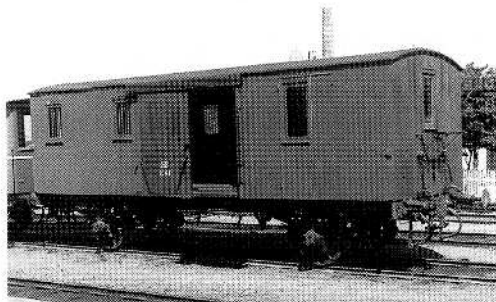
(G)



(J)



E61 i Skagen
juli 1963.
Foto: JB-P.



Claus 98

I kommende numre bygger vi flere begyndermodeller på samme grundmodel fra Märklin, bl.a. rejsegodsvogne fra Amagerbanen, kødvogne fra HHJ og store Q-vogne fra DSB (QG og QGB). Sidstnævnte bliver 100% nøjagtige, og er derfor også velegnede for de »seriøse«.

Vil du have
inspiration til din
modeljernbane?

Så læs

LOKOMOTIVET



Forhistorien

Sidst i 1800-tallet sattes rangerlokomotivet litra F i drift. Lokomotivtypen blev bygget, fordi den ældre rangermaskine HS under visse forhold ikke var i stand til at klare det voksende rangerarbejde med større vogne, bl.a. de nye bogiepersonvogne i færgehavne, samt den tunge rangering i Århus og København.

Forhistorien var, at man i årene 1873-74 til Jydsk-Fyenske Jernbaner/Danske Statsbaner anskaffede tre nye lokomotivtyper fra firmaet Hawthorn, Newcastleton-Tyne, nemlig en 0C0, fra 1873 litra F(l), en 1B0, fra 1874 litra C og en 1B0, fra 1874 litra K, senere Kj.

Ingen af disse maskiner havde nogen særlig lang levetid i deres oprindelige skikkelse, idet F-maskinerne i 1889-90 ombyggedes til 0C0t, C-maskinerne ud-rangeredes 1896-97 og K-maskinerne ombyggedes 1883-85 til 1B0t.

Som ombyggede kørte F(l)-maskinerne frem til 1934-39, og K- maskinerne til 1934-39.

Åbenbart har F(l)-maskinerne - som ombyggede - været de mest vellykkede. Da behovet for anskaffelse af yderligere et antal tre-koblede lokomotiver til rangertjeneste meldte sig, benyttedes F(l)-maskinerne som udgangspunkt for anskaffelse af nye maskiner, der konstrueredes af vor kendte lokomotivkonstruktør Otto Busse Jr. Maskinerne afveg fra de

Noget om forbilledet

DSB litra F

Rangergrisen

Af Torben Andersen

Med fremkomsten af modeller af DSBs rangermaskine litra F fra OKT modelimport og F-maskinegruppen, Jylland, er det nu muligt at bygge rigtige detaljerede modeller af det herlige damplokomotiv. Det har mange allerede gjort. Men flere vil sikkert også gøre det i fremtiden, og som hjælp for dem bringer vi en lille tekst om forbilledet, og en række fotos med detaljer.

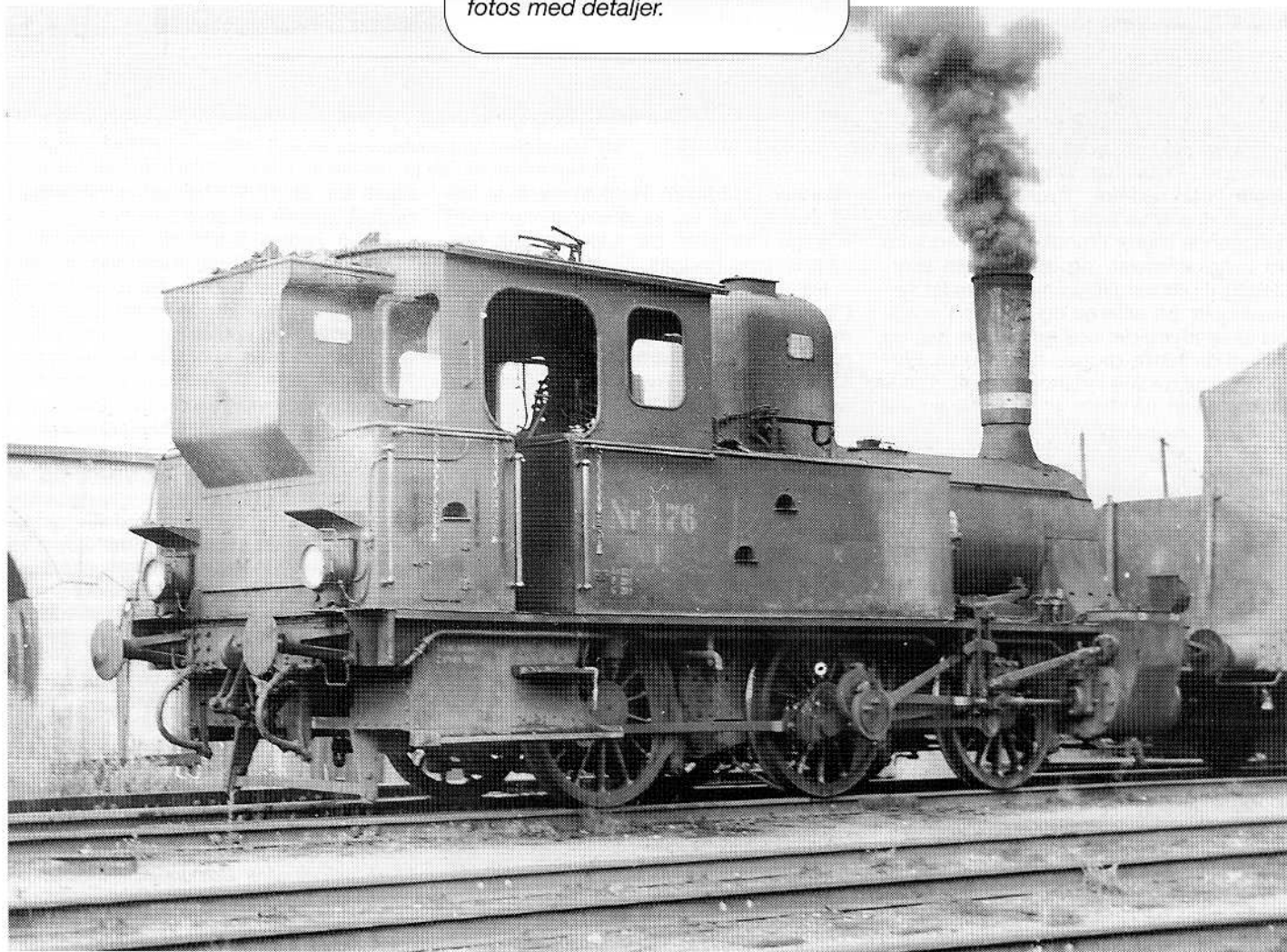
ældre, men dog ikke mere end at de også fik litra F (ll). På lokomotivet er litra dog kun anført som F, og de var fortrinsvis beregnet til ren rangertjeneste, men kunne dog også bruges til at køre små godstog over korte strækninger. De første lokomotiver havde cylinderdome, men ombyggedes for 2. verdenskrig til det kendte udseende med aflang dome med indbygget sandkasse.

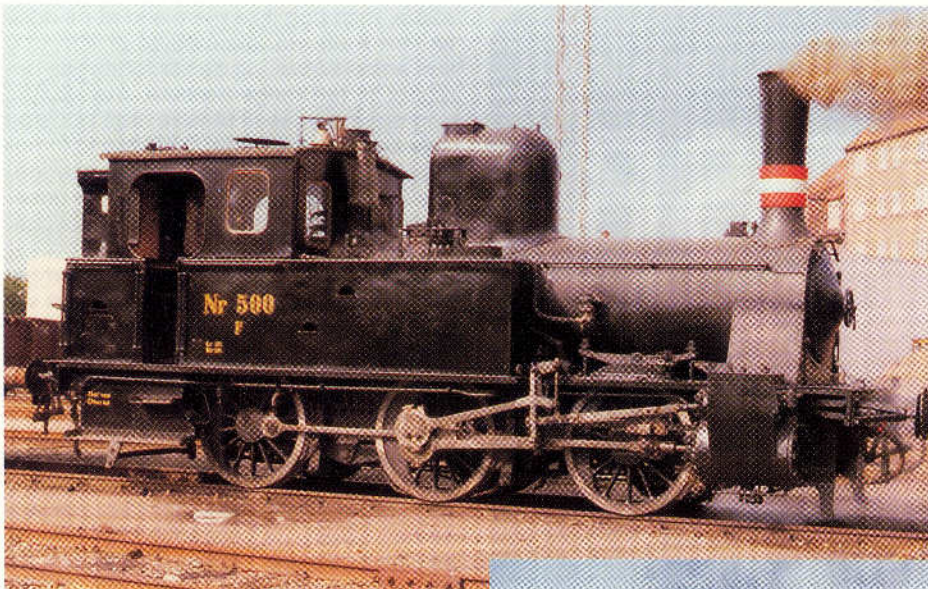
Der leveredes senere en lokomotivtype litra F, der i udseende og konstruktion var helt anderledes. Den kaldes for Flll - eller høj F - og omfattede numrene 438-435. Disse omtales ikke i denne tekst.

Lidt om konstruktionen

Lokomotivet er konstrueret med en bærende jernramme holdt sammen med tværstivere i kraftige jernplader. For enderne sidder pufferplankerne, der er særlige kraftige af hensyn til stød m.v. På

DSB litra F nr. 476 under damp på Københavns Godsbanegård, 1963. Maskinen er en af de fem maskiner bygget hos det danske firma Hüttemeier 1901. Oprindeligt leveret med lav kulkasse, men i 1950 ombygget til forhøjet type. Bemærk trin under kulkassen, de to advarselsskilte på dome hhv. høj kulkasse og de to reb, der hænger på siden af førerhuset, sidstnævnte er til brug for portørerne, så de kan hage sig fast under rangering. Maskinen har fortsat de oprindelige kurvpuuffer. Foto: SvJ/Arkiv PÅ SPORET.





F 500 - på det tidspunkt tilhørende ØSJK - under hvil på Næstved station, 1978.

F 500 blev - sammen med ni andre maskiner - bygget på Esslingens filial Saronno i Italien i 1898-99. Oprindeligt havde den og de øvrige maskiner rund dome, men undervejs fik de aflang dome med indbygget sandkasse, og i årene efter 1950 fik maskinerne forhøjet kulkassen.

F 500 har alle dage været stationeret på Sjælland. Efter udrangering hos DSB i 1973 kom den til ØSJK i 1974. Senere er den overgået til Danmarks Jernbanemuseum, hvor den stadig befinder sig. Foto:TA

pufferplankerne sidder på nyere maskiner cylinderpuffer, mens ældre udgaver har kurvpuffer.

På rammepladerne sidder hornblokken (fagudtryk for lokomotivernes "akselgaffler"), der består af store stålstøbte porte med føringer for akselkasserne.

Ved rammernes ender er der anbragt banerømmere, hvis nederste ende befinder sig umiddelbart over skinnemidten. På banerømmerne er plane kvadratiske svenæsere monteret i vintertiden, mens de er afmonteret om sommeren.

Af F-maskinens tre hjulsæt er det midterste drivhjul, som trækkes af drivstangen fra krydshovedet, mens de to yderste hjul er kobbelhjul, der trækkes fra drivhjulets drivtap af kobbelstængerne.

F-maskinen er udstyret med en røgrørskedel. Friskluften tilføres den lavtsiddende rist nedefra, hvorefter forbrændingsprodukterne føres gennem de vandretliggende røgrør i rundkedlens vandrum ud i røgkammeret, og op gennem skorstenen. Forbrændingsrummet, kaldet fyrkassen, er på siderne og for oven omgivet af vand, og det opvarmes dels her, og dels af de varme røgrør i rundkedlen. Forreste del af kedlen indeholder røgkammeret, og oven på dette er påboltet en høj



skorsten i pladejern. Røgkammeret er fortil dækket af en kegleformet dør med kraftige hængsler, der lukker meget tæt, så falsk træk undgås.

På rundkedlens bagerste stimmel ("tromle") sidder damphaten, kaldet dommen. Domens underpart er i faconpresset plade, mens overparten er i valset plade. Sandkassen er indbygget i den bageste del af dommen for at holde sandet tørt, og

låget for sandfyldning ses umiddelbart bag på toppen af dommen.

Selve kedlen hviler på rammen, idet den foran er boltet sammen med rammepladen. Den udvendige fyrkasse har 19 renseluger, d.v.s. runde huller hvorigenem kedlen kan spules og vaskes. Hullerne er lukket med specielle rensklapper. På kedlen inden i førerhuset er en flange med de nødvendige dampventiler, også kaldet dampfordelingsstykket, anbragt.

De to kedelsikkerhedsventiler, som på den nyere maskintype er af typen Pop, er anbragt på en mellemflange, der også tjener til afspærring for dampfordelingsstykket. Popventilerne kan være dækket af to metalhætter, såkaldte "mælkeflaskeventiler", der virker som lyddæmpere. Fra midten af 1950'erne fjernedes alle hætter fra maskiner i 2. Distrikt (Jylland/Fyn), mens man beholdt dem på Sjælland.

Midt for kedlen er regulatortrækket anbragt. Det er lokomotivets ene styreor-

(fortsættes side 16)



I 1964 kom F 466 til Amagerbanen, hvor den fik AB nr. 8 og banens rød-hvide skorstensbånd. Her rangerer den under fuld damp på Amagerbro station, juni 1965. De forreste vogne er fra De Danske Sprit Fabrikker (DDSF), mens resten er fra SHELL, DS m.v. Foto: KEJ.

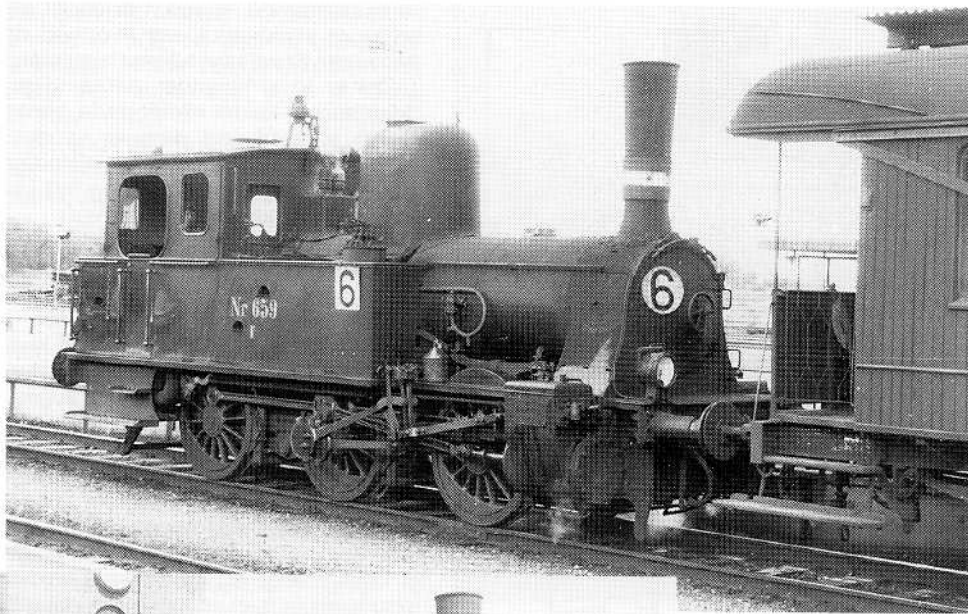
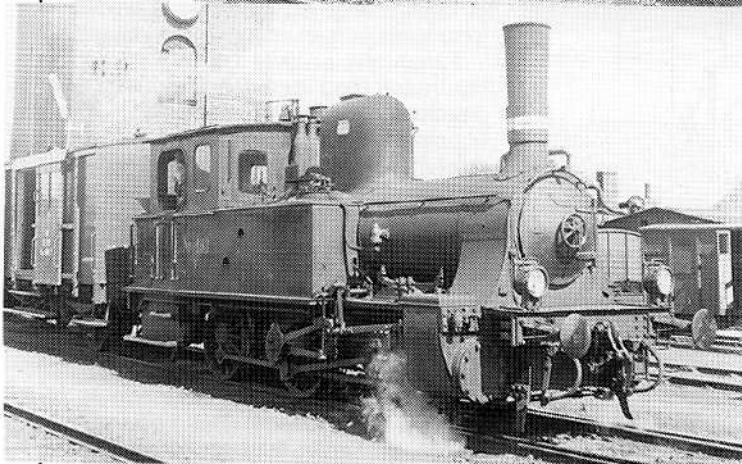


Foto til venstre: F 659 (FRICHS 1949) rangerer med togførervogne i Nyborg H, 1961. Den er rangermaskine med arbejdsnummer 6, som henviser til maskinens arbejdsopgaver på stationen. Læg mærke til oliekanen på fodpladen. Foto: James Steffensen 264.6/Arkiv DMJK.

F 456 med lav kulkasse og kurvpufler rangerer på Godsbanegården i København 1963. På taget ses slampotten (cirkuratoren), og på billedet ses tydeligt at domnen er flad bagtil. Foto: SD.



Herover: DSB litra F 463, bygget Borsig 1909, rangerer i Roskilde med rejsegodsvognen EK 6322, juni 1962. Maskinen har kurvpufler og "mælkeflaske-ventiler" (hylstre, som dækker pop-ventilerne). Bemærk det hvide advarselsskilt på domnen, og den let kegleformede røggammerdør med rundt håndhjul. I baggrunden ses det gamle fir-kantede vandtårn, der for længst er nedrevet. Foto: P. Thomassen/Arkiv Torben Andersen.

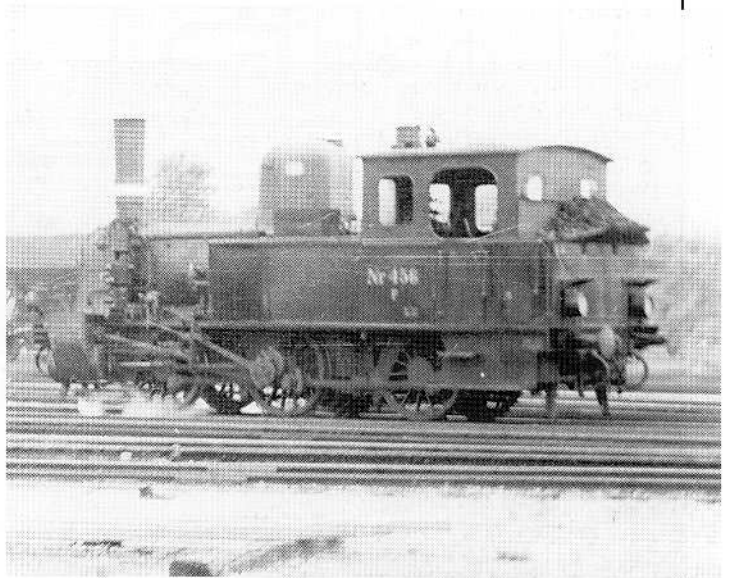
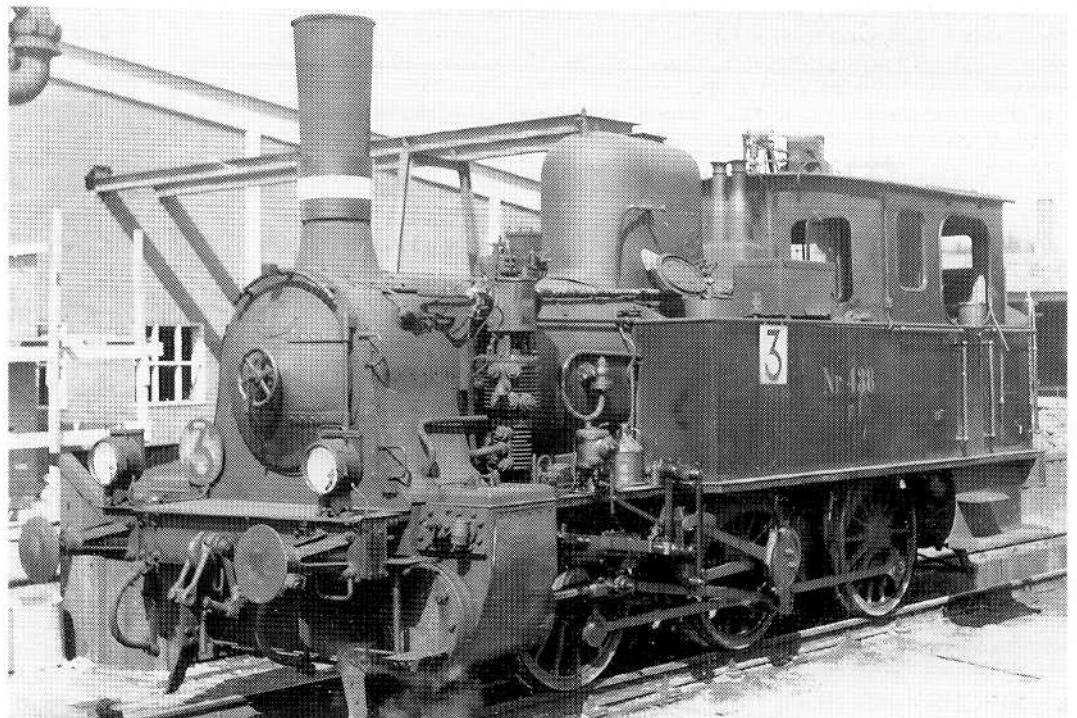
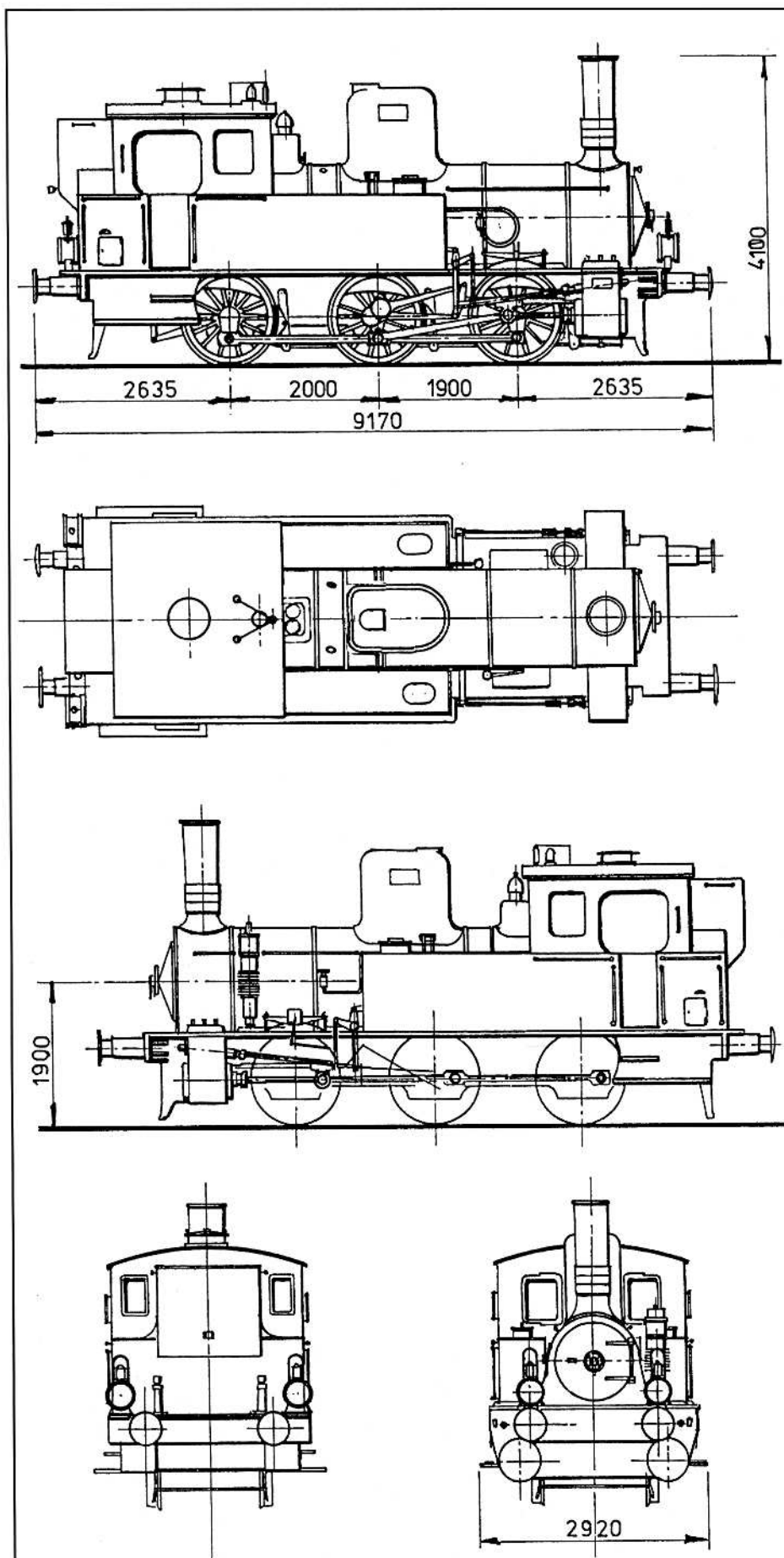


Foto til højre: F 438 (Hanomag 1914) ved Odense maskindepot 1954. Her ses tydeligt detaljer som røggammerdør med hængsler, trykluftpumpe på kedlen, åbne kurvpufler, Friedmann smøreapparat og oliekanen på fodpladen, åbent låg på vandkasse, batterikasse. På kedlen ved førerhuset ses "mælkeflaske"-ventilerne, der på det tidspunkt endnu ikke var fjernet. På siden af vandkassen hænger det fir-kantede nummerskilt med maskinens arbejdsnummer, og til venstre for røggammerdøren ses et tilsvarende rundt skilt. Foto: OWL/Arkiv HGC.





DSB litra F 651-665

FRICHS 1949. Skala 1:87. Tegning: A. Hansen.

gan, hvorved den dampmængde, der tilføres cylindrene, styres. Det andet styreorgan er styringsbukken, hvormed dampens udnyttelse i cylindrene reguleres.

Der er to af hinanden uafhængige fødeapparater, kaldet injektorerne, som ved særlig sugevirkning pumper vandet fra vandkasserne op gennem injektorerne, videre gennem føderørene, og ind i kedlen gennem fødeventilerne.

Fra rammepladerne udgår der konsoller til bæring af fodpladen, som går hele vejen rundt om lokomotivet. Oven på fodpladen står vand- og kulkasser, idet vandkasserne står på hver side af kedlen. De to vandkasser er indbyrdes forbundet med det stort rør, og vandet suges fra bunden af kasserne gennem en si.

Kulkassen bagest på lokomotivet er en helsvejst konstruktion. På nogle er den lavtsiddende, mens maskiner med høj kulkasse har indsnævring øverst for at lette udsynet fra førerhuset. Øverst er der et opklappeligt låg, og nederst er der ud mod førerpladsen en lem foran kulhullet.

Førerhuset er lavet i 5 mm plade, og har træloft med lærredsbeklædning. Over sidedørene findes en stor åbning som i blæsevejr kan tillukkes med et sidespejl i sejldug. I øvrigt er både forvæg, sidevæg og bagvæg forsynet med vinduer med messingramme; de kan alle kan åbnes.

F-maskinens to cylindre er i støbejern, og er fastboltet til rammepladerne. Glijderkassen, som er støbt i ét med cylinderen, er af den flade type. Forreste del af cylinderen er lukket, da stemplet ikke har gennemgående stempelstang.

Stempelstangens bageste ende er fastkilet til krydshovedet. Dette bæres af linealen, en kraftig firkantet føring af hærde og slebet stål. Kobbelstængerne er i specialstål, og styringen er den såkaldte Trick'ske styring.

Alle F-maskinens seks hjul er afbremsede med en bremseklods, og de to trykluftbremsecylindre sidder fast på rammepladerne indvendigt. Lokomotivet er forsynet med en dampdrevet, to-trins luftkompressor, som er ophængt på venstre side af kedlen. Før og under 2. Verdenskrig havde maskinen også dampbremse.

Leveringerne

Konstruktion af litra F var så vellykket, at DSB fra 1898 og frem til 1949 anskaffede ikke mindre end 120 maskiner af denne type.

Grundet kapacitetsproblemer blev maskinerne bygget på ikke mindre end otte forskellige fabrikker i Europa. Den sidste serie leveredes i 1949, godt 25 år efter den sidst forudgående leverance.

Da der var 50 år mellem den første og sidst byggede F-maskine, fik den sidste byggeserie fra FRICHS (651-665) et anderledes udseende, bl.a. med kulbeholder ("rygsæk") udbygget bag på førerhuset og cylinderpuffer.

Den større kulkasse på de nye maskiner førte til, at man i 1950 ombyggede en del af de ældste med samme type kulkasse, således at også F 475-500 fik "rygsæk" med større kulkapacitet på 2,3 tons mod tidligere 1,5 tons.

Numrene

Nummerfølgen fulgte ikke byggeårene,

idet de først byggede kom til at ligge midt i nummerserien. Årsagen var, at man startede med nr. 500, og derefter arbejdede sig baglæns, til man nåede den sidst anskaffede HS, nemlig 422, d.v.s. at første litra F blev nr. 423.

Tilsvarende startede man ved nye leverancer med nr. 700, og arbejdede igen baglæns, denne gang til nr. 666. Maskinerne i 1949 fik derfor numrene 651-665, hvilket kunne lade sig gøre, idet den sidst leverede G-maskine, nr. 651, var blevet udrangeret i 1937.

Driften

De første F-maskiner leveredes til Århus, derefter fulgte København, Fredericia og Vamdrup.

I det københavnske område kom de til at rangere på alle stationer, og de kørte adskillige godstog, bl.a. de såkaldte Frihavnsslæbere, indtil de blev erstattet af G-maskiner.

På Sjælland afløste litra F hurtigt de små litra HS i Masned Sund og Masnedø, der brugtes til forbindelsestog til øen.

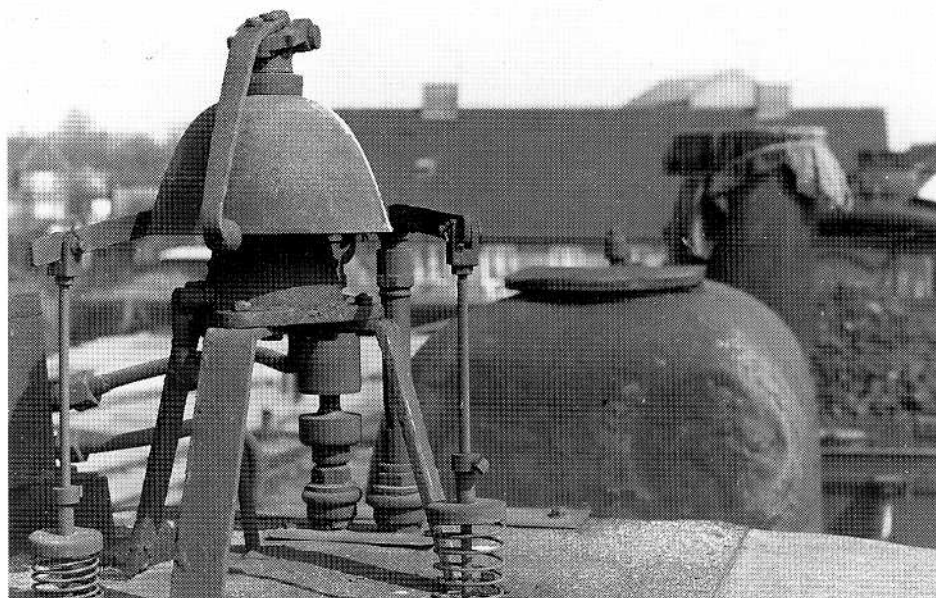
De store færgehavne Korsør og Nyborg fik først litra F, da de tre-sporede færger "Korsør" og "Nyborg" sattes i drift fra 1927 hhv. 1931. Indtil da brugte man HS, men togstammerne voksede, og litra F indsattes til ombord- og ilandsætning af gods- og personvogne. F-maskiner i færgehavne bar senere hvide nummerskilte, så man fra signalposter m.v. kunne se, hvilke maskiner, som rangerede. Også F-maskiner i ikke-færgehavnene Padborg, Fredericia, Århus, Odense og København brugte nummerskilte.

Efterhånden fik alle større stationer F-maskiner. Da man begyndte at erstatte de standsende godstog med lokaltog fra købstadsstationerne, blev litra F en tid anvendt til nogle af disse tog, bl.a. i Roskilde, Nykøbing F, Nyborg, Odense, Fredericia, Horsens, Århus, Randers, Ålborg og Frederikshavn. Nogle ældre kilder nævner, at maskinen også blev brugt til lokaltog mellem Silkeborg og Skanderborg m.v., men det har vi ikke fundet beviser for.

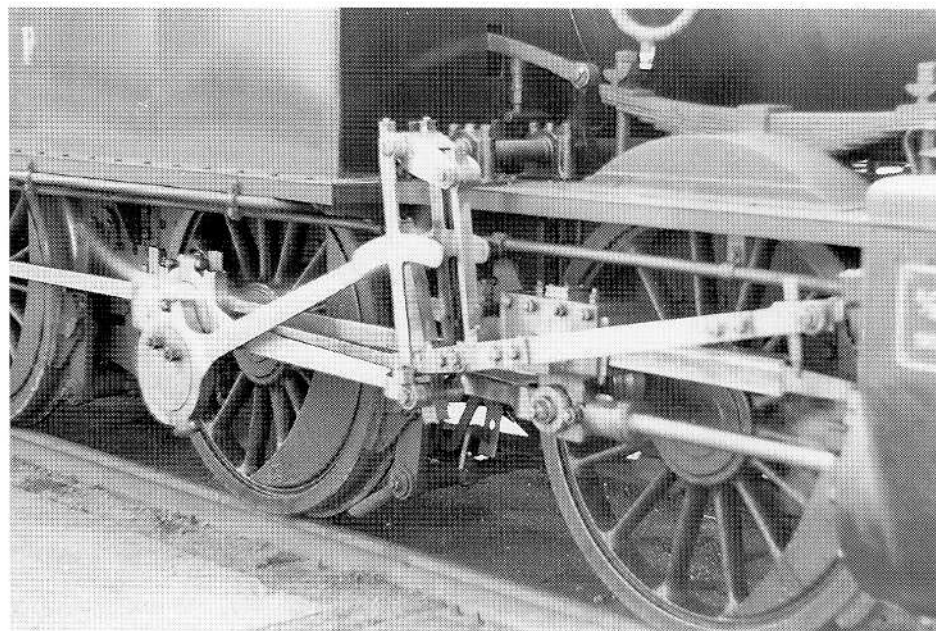
I det københavnske område var litra F i mange år arbejdshesten, ikke mindst efter 2. Verdenskrig. På Frederiksberg var ikke mindre end fire maskiner i drift til rangering af mælkevogne fra Solbjerg og Trifolum, "kabelvogne" fra Nordisk Kabel, syrekrukkevogne fra DSSF (Dansk Svovlsyre- og Superphosphat Fabrik) m.fl., og F-maskinerne kørte godstogene Godsbanegården-Frederiksberg via godsforbindelsesbanen.

Godstog mellem Amager og Godsbanegården fremførtes ligeledes med litra F, bl.a. til/fra Dansk Sojakage på Islands

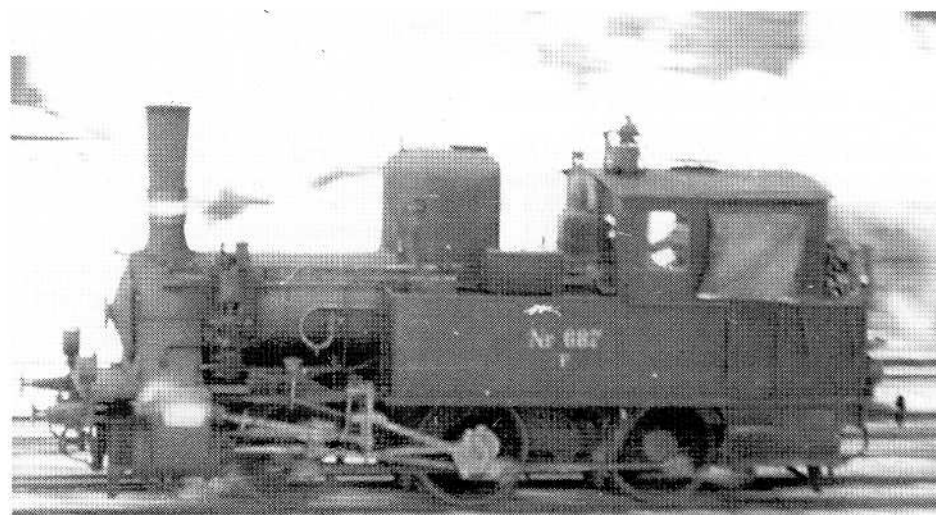
DSB litra F 687 var en af Næstveds tre F-maskiner. Her er den i arbejde, februar 1962. Læg mærke til sidespejl over førerhusdøren. På taget ses en dåseformet anordning; det er cirkulatoreren for kemisk rensning af kedelvand, som monteredes i begyndelsen af 1950'erne. Maskinen har ikke det traditionelle hvide advarselsskilt på domen, hvilket skyldes at den er en tidligere "jyde". Foto: JB-P.



Nærbillede af "jysk" rangerklokke på F 685, hensat i Kalundborg, 1969. Foto: Joen Jensen.



Nærbillede af gangtøjet på F 441. Foto: Steffen Dresler.



Stationering af DSB litra F, 30. juni 1956

Sjælland

Godsbanegården:	457, 458, 461, 465, 466, 467, 469, 472, 476, 478, 482, 483, 486, 490, 492, 495, 499
Reserve Godsbanen:	477, 480, 497
Helsingør:	456, 462, 464
Roskilde:	473, 500
Kalundborg:	460
Slagelse:	470, 485
Korsør:	481, 487, 491, 493, 496, 498
Res. Korsør:	474
Næstved:	489, 494
Nykøbing F.:	468, 479, 488
Gedser:	471, 475
Centralv. Københ.:	459, 463

Jylland/Fyn

Nyborg H:	651, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 664
Odense:	423, 424, 425, 427, 441, 444, 447, 653, 663
Fredericia:	436, 437, 438, 652, 661, 665
Vejle H:	670
Kolding:	662, 666
Lunderskov:	672
Aabenraa:	442
Padborg:	697
Esbjerg:	426, 439, 440, 443, 446, 667
Aarhus:	686, 689, 690, 691, 692, 693, 696, 698
Horsens:	699, 700
Langaa:	687, 688
Randers:	683, 684, 685, 694
Aalborg:	675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682
Frederikshavn:	673, 674
Struer:	449, 451, 452, 454
Viborg:	453
Brande:	450
Herning:	455
Centralv. Aarhus:	445, 448, 671

Stationering af DSB litra F, 30. juni 1961

Sjælland

Godsbanegården:	460, 462, 463, 465, 469, 470, 477, 479, 482, 483, 486
Reserve Godsbanen:	468, 475, 498
Hensat Godsbanen:	459, 472
Hensat Østerport:	493
Helsingør:	456, 474, 492
Res. Helsingør:	457, 500
Roskilde:	488, 489
Kalundborg:	473
Slagelse:	699a)
Korsør:	476, 478, 481, 491, 498
Res. Korsør:	499
Næstved:	467, 471, 480
Nykøbing F.:	461, 466
Gedser:	458, 494
Hensat Gedser:	485
Res. Ge:	464, 490, 496
Udrangeret:	487 (4. april 1961)

Jylland/Fyn

Nyborg:	654, 657, 659, 661, 662
Odense:	423, 424, 427, 436, 441, 653, 663
Fredericia:	439, 447, 666, 667, 668, 669, 672
Kolding:	437, 671
Esbjerg:	425, 426, 444, 664
Århus:	690, 691, 692, 693, 695, 696, 697b)
Centralværkstedet	
Århus:	651, 655
Horsens:	698, 700
Langå:	684
Randers:	455, 683, 688
Ålborg:	676, 677, 678, 679, 680, 682, 685c)
Frederikshavn:	673, 674
Struer:	446, 449, 454
Brande:	452, 448
Herning:	451, 453

Hensat overkomplet:

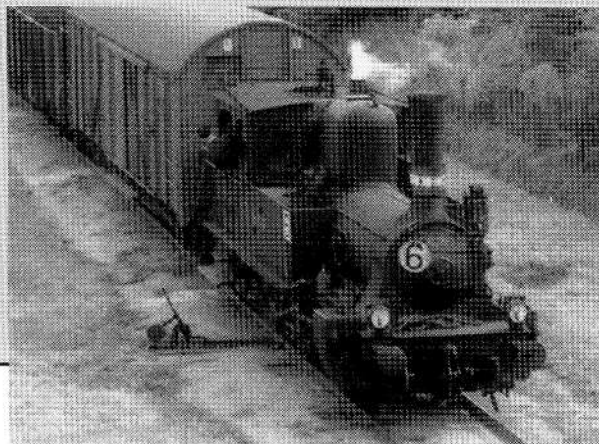
Fredericia:	438, 442, 445, 652, 656, 660, 665, 670
Esbjerg:	443
Brande:	450
Skanderborg:	658, 689, 694
Langå:	687d)
Randers:	686
Ålborg:	675, 681

a) Overført til 1. Distrikt 10. januar 1961.

b) Overføres til 1. Distrikt 15. juni 1962.

c) Overføres til 1. Distrikt 28. november 1961.

d) Overføres til 1. Distrikt 20. oktober 1961.



F 670 rangerer på havnebanen i Odense, 1959. Foto: HGC.

Brygge, benzin og olie m.v. fra Prøvestenen, De Danske Spritfabrikker m.v.

Også Østerport/Lersøen havde F-maskiner, hvor der kørtes godstog fra Østerport til opstilling på Lersøen samt kul til Frederiksberg Gasværk.

I det store københavnske industri- og havnekarver Sydhavnen brugtes ikke litra F syd for den nuværende containerterminal, selv om dette angives i nogle ældre kilder. Det var litra HS, der havde opgaven af hensyn til de svage spor.

Dengang lå der et emballagelager på det nuværende containerareal, og her rangerede en F-maskine, som kaldtes for "Emballage-maskinen".

På selve Hoved- og Godsbanegården benyttedes lokomotivtypen til personvognstammer ved Belvedere m.v., den kørte hvide kødvogne til Kødbyen (Kød-

maskinen), hentede og bragte ølvogne ved Enghave (Carlsberg), og den brugtes oprindeligt også til de store godstog på "rangerbjerget", hvilket den dog havde besvær med, og derfor anskaffedes senere den firekoblede litra Q.

Det største antal F-maskiner var stationeret ved Godsbanegårdens Maskindepot, mens øvrige bystationer på Sjælland/Falster med litra F var Roskilde, Helsingør, Korsør, Næstved, Nykøbing F, Gedser og Kalundborg.

Forskelle i udstyr på litra F fra ca. 1955

F-nr.	Høj kulk.	Lav kulk.	Kurv-puffer	Cyl.-puffer	Rangerklok. 3 ben	Mælkefl.-vent.	Pop-vent.
423-427		x	x		x		x
436-455		x	x		x		x
456-474		x	x			x	
475-500	x		x			x	
651-665	x			x	x		x
666-700		x	x		x		x

Forskelle på jydde-F og sjællænder-F

Alle sjællandske maskiner havde metalskilte på domene; det var advarsel mod højspænding fra de elektriske S-togs-ledninger, idet man ofte krydsede disse spor, og derfor kan man altid på et foto se, om det er en sjællandsk maskine. På maskiner, der fik høj kulkasse, monteredes ligeledes et advarselsskilt på kulkassen. Bemærk, at fire overflyttede "jydde-F" ikke fik påsat advarselsskilt (se nedenfor).

Rangerklokkerne på jyske maskiner var monteret på tre ben, mens den på de sjællandske var direkte anbragt på taget på en sokkel.

Endvidere blev damphæfterne (mælkeflaskerne) - som allerede nævnt - demonteret på de jyske maskiner fra midten af 1950'erne, mens de sjællandske maskiner beholdt dem.

Udrangeringer

Da de dieselhydrauliske lokomotiver litra MH sattes i drift fra 1960, var tiden ved at rinde ud for litra F, og maskinerne forsvandt succesivt fra den ordinære drift. Hovedparten af udrangeringerne fandt sted i perioden 1963-65.

I DRM 1966 var der stadig optaget 52 stk.s af dette litra hos DSB, heraf var 32 i drift i 2. distrikt, Jylland-Fyn, resten i drift på Sjælland, men da man på dette tidspunkt havde fået leveret 120 litra MH, stod flere litra F kun i reserve.

Amagerbanen købte i 1964 en F-maskine af DSB, det var F 466, der hos AB fik nr. 8 og Amagerbanens skorstensbånd. Den brugtes til rangering og kørsel af godstog på øen, og udrangeredes i 1969.

Stationeringer

Stationeringer for to udvalgte år fremgår af hosstående lister. Bemærk, at F-maskiner i 400-serien har været stationeret i begge distrikter, mens maskiner i 600-serien (FRICHS) kun har været anvendt i Jylland. Sidstnævnte er dog en delvis sandhed, for da litra MH kom i frem, og gjorde F-maskinen overtallig i Jylland, blev fire stk. 600-maskiner overflyttet til Sjælland for at slutte driften der. Det blev gjort for at undgå kostbar revision af de sjællandske loko.

F 685 overflyttet 28. november 1961, til Kalundborg.

F 687 overflyttet 20. oktober 1961, til Næstved.

F 697 overflyttet 15. juni 1962, til Godsbanegården.

F 699 overflyttet 10. januar 1961, til Slagelse, senere til Helsingør.



Herover: Ukendt

F-maskine tager kul i Aalborg, 1963. Foto: KEJ. Til højre: F 653 som museumsmaskine hos MHVJ, 1974. Foto: SAR.



Byggeår- og sted for litra F

F 423-425	1919	FRICHS
F 426-427	1920	FRICHS
F 428-435	Type FIII, omtales ikke her	
F 436-440	1914	Hanomag/Linden
F 441-446	1913	FRICHS
F 447-452	1912	Tubize
F 453-456	1910	Hanomag/Linden
F 457-470	1909	Borsig
F 471-475	1903	Henschel
F 476-480	1901	Hüttemeier
F 481-485	1901	Hanomag/Linden
F 486-490	1900	Breda
F 491-493	1898	Esslingen (Saronno)
F 494-500	1899	Esslingen (Saronno)
F 651-665	1949	FRICHS
F 666-685	1922	FRICHS
F 686-695	1920	FRICHS
F 696-700	1921	FRICHS

Data for DSB litra F

Kedeltryk:	12 kg/cm ²
Antal cyl.:	2 udv., 406x560 mm
Tjenestev.:	37,5/37* tons
Vand:	3,5 tons
Kul:	2,3/1,5* tons
Drivhjulsd.:	1252 mm
Adhæsiionsv.:	37,5/37* tons
Hjulstil.:	0C0T
Hastighed:	50 km/t
Trækraft:	6635 kg
Togvægt:	310 tons

) med lille kulkasse

Maskinerne blev udrangeret i løbet af 1960'erne, og 1965 var det sidste år med F-maskiner i 600-serien i drift på Sjælland. Maskinerne hensattes i de byer, hvor de sidst var i drift.

Bevarede litra F

Heldigvis er flere litra F bevaret for eftertiden. Hos Danmarks Jernbanemuseum har man således F 500 og 441 i stald, mens F 665 er i drift hos Bryrup Veteranjernbane. Hos MHVJ har man F nr. 653. Kolding Lokomotivklub bruger F 694 til sommerturene Vejle- Jelling, mens klubbens F 662 - oprindelig varmemaskine hos Svendborg Bryghus - og F 668 ikke er driftklare.

Også i England kan man finde en F-maskine, idet F 656 kom til Nene Valley Railway i 1975. Der er altså mange muligheder for at studere litra F, og tage fotos "i marken" under sommerferier m.v., hvis man agter at detaljere sin F-maskine.

Status for bevarede maskiner 1. juli 1998 er:

F 441	Jernbanemuseet
F 477	Privatejet
F 500	Jernbanemuseet
F 653	DJK/MHVJ
F 654	FdS, Flensburg
F 656	Nene Valley Railway, England
F 657	SFvJ, Sydfynske Veteran Jernbane
F 658	VBV, Veteranjernbanen Bryrup-Vrads
F 662	KLK, Kolding Lokomotiv Klub
F 663	ØSJK
F 665	VBV
F 668	KLK
F 694	KLK

Kilder:

E. J. Helleesen, DSB Museumstog

P.S. Eilertsen (t)

Signalposten, diverse årgange

Modeljernbanen 1950 (artikelserie om litra F af W.Bay)

DSB maskinafdeling

Modelvand

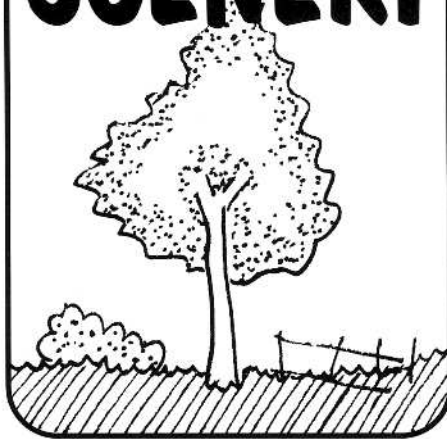
Normalt bruges to-komponent plastic for at lave vand i model, men det er meget nemmere at bruge det nye modelvand fra tilbehørsfabrikanten Merkur.

Det nye produkt minder om hvid lim, og kan hældes direkte på emnet. Det er helt lugtfrit og uden giftige dampe. Produktet består kun af en enkelt komponent, nemlig den flydende styroporplast, og kræver ingen forberedelse.

Det tørrer op i løbet af to timer, hvorefter det meget hurtigt hærdner til en fast overflade. Inden optørring blander man nogle dråber brun, grøn maling i modelvandet, så der skabes nuancer. Bemærk, at hærdningstiden kan vare op til 8 dage afhængig af temperaturen, så man skal altså have lidt tålmodighed. Det færdige resultat svarer dog fuldt ud til modelvand i to-komponent materialer.

En flaske indeholder 250 ml, og fås hos mj-forhandlere, der har Merkur i deres program.

Landskab og SCENERI



Bryd det grønne

Selv om det gamle ord om at "grønt er godt for øjet", nok er rigtigt, så kan man også få for meget af den grønne farve, så den bør brydes på hensigtsmæssig måde.

De gule og hvide farver egner sig bedst, så derfor skal man "plante" gule Forsythia- eller Gyvelbuske langs banedæmninger, i haver m.v. Køb nogle billige almindelige træer hos mj-forhandleren, helst små størrelser, klip trætoppen af (bidetang), dyb den i fortyndet hvid lim, overdrys derefter med gul flock, og plant buskene iøjnefaldende steder. Den tiloversblevne træstamme kan klippes til som træstubbe. Man kan også drysse gul flock i grøttekanter, på marker m.v. for at illudere mælkebøtter.

Et lyserødt træ (japansk kirsebær, blomstrende æbletræ m.v.) gør underværker, og det samme gør træer med blomstrende hvide kroner. Der fås masser af trævarianter fra f.eks. tilbehørsfirmaet NOCH. Husk, at birketræer med hvid stamme og lys krone liver gevaldigt op blandt de mange gråbrune træstammer med mørkegrøn bladkrone.

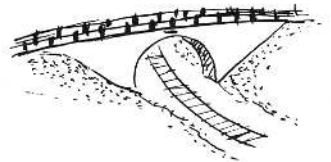
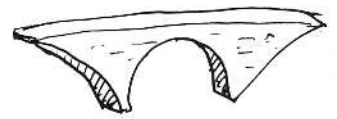
Af billedet fremgår det tydeligt, at de hvide træer bryder den ensartede grønne farve på en god måde, selv på et sort/hvidt foto. I øvrigt kan man også variere selve anlæggets overflade ved at drysse fin sand (ikke strandsand - det er for hvidt) på visse områder, og derefter "plante" forskellig bevoksning med grøn flock, fibergræs m.v., således som det er gjort omkring signalposten.

Byg en spareskov

Industritræer er kostbare, og ønsker man at fremstille en skov på anlægget, kan det "slå bunden ud af kassen". I stedet kan man lave en spareskov.

Den laves ved at stifte eller lime/stifte en tynd Flamingoplade, skiltekarton, kyllingenet el. lign på opstalter. Inden montering spraymales pladen med grøn farve. Derefter klippes toppen af

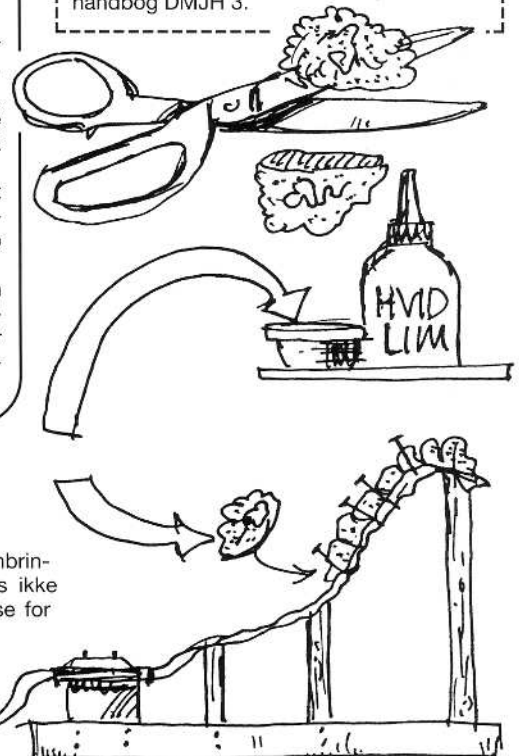
islandsk mos, den dryppes i hvid lim og anbringes som trætoppe. Normalt bryder vi os ikke om islandsk mos, det er en US-opfindelse for at illudere salviebuske - dem har vi jo ikke i Danmark - men i dette tilfælde kan mosset bruges, hvis det til sidst sprayeres med lidt lim, og pådrysses græspulver, tосsegræs el. lign.



Nemme brobygninger

Anlægget kan ikke undvære broer m.v. En nem måde at fremstille en meget almindelig brotype på, er at tage en træklods (fyrretræ) med passende dimensioner, mærke faconen med indvendig bue m.v. op (øverst), og udskære broen med hobbysav (midten). Derefter slibes kanter og vejoverflade til, og broen anbringes på sin plads på anlægget (nederst). Husk, at måle buen ud, så toget kan passere (fritrumsprofil), når sporet er lagt. Kan man ikke finde en passende klods, kan man lime to klodser sammen. Efter udsavning spartles revnen ud med plasticpadding (trætype). Når det omkringliggende anlæg er lagt med kyllingenet, avispapir m.v., males broen hvid, og brokanter i 1 mm pap limes fast i broens sider, og til sidst monteres hegn med stolper i plasticard, og 0,5 mm nysølvtråd eller plastprofil bruges som vandrette læggere, de males i rød farve. Husk at markere årstallet for broens bygning over brobuen. Brug Letraset eller reliefbogstaver fra mj-forhandleren.

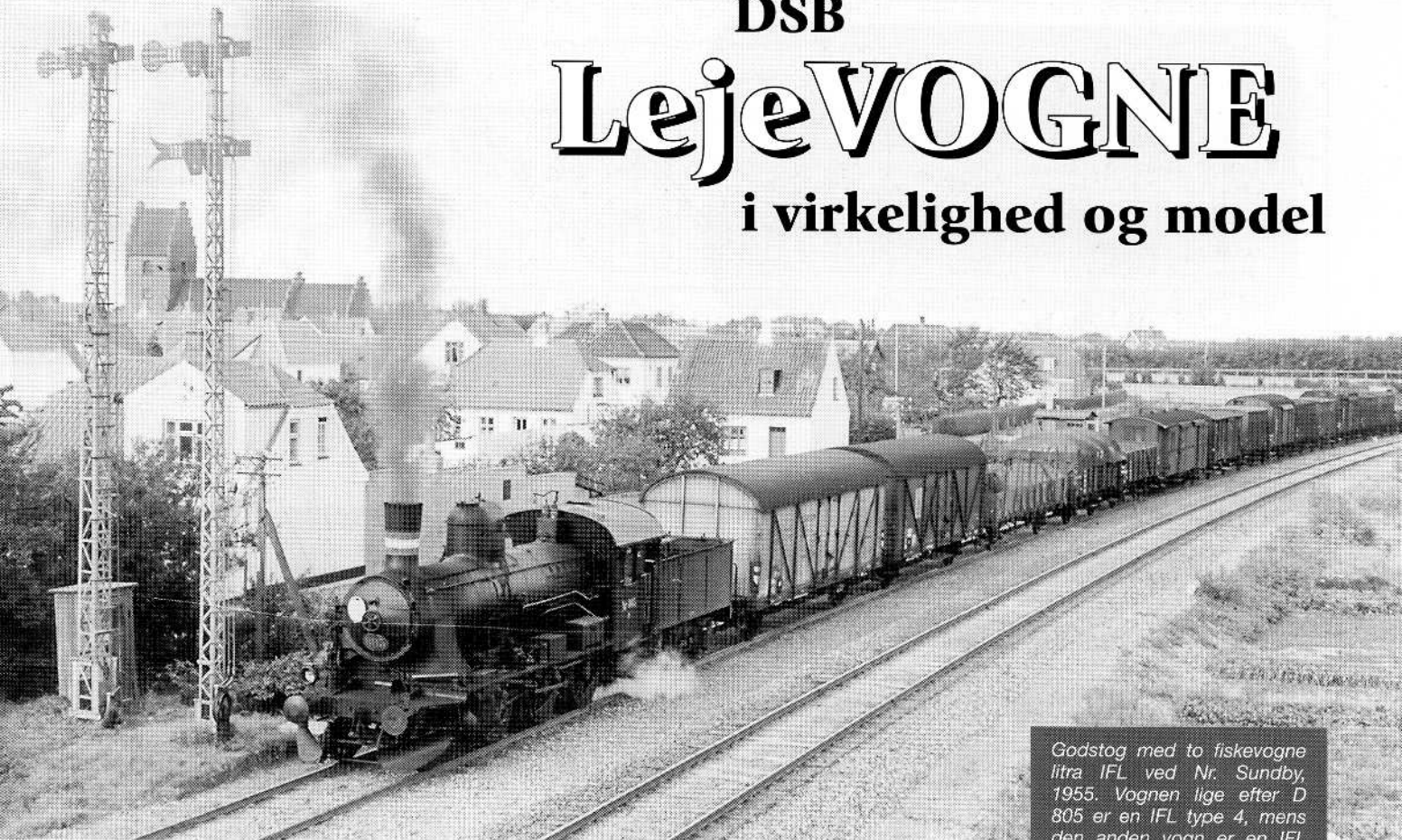
Tegning af brotypen finder man i vor håndbog DMJH 3.



DSB

LejeVOGNE

i virkelighed og model



Godstog med to fiskevogne litra IFL ved Nr. Sundby, 1955. Vognen lige efter D 805 er en IFL type 4, mens den anden vogn er en IFL type 3 eller 5. Øvrige vogne er svenske O-vogne, litra PB fra DSB, en rejsegodsvogn litra ECO fra DSB og forskellige Q-vogne. Foto: JS/Arkiv DMJK.

Efter 2. Verdenskrig kom der godt gang i den danske kød- og fiskeeksport til lande syd for den danske grænse, bl.a. Deutsche Bundesrepublik (DB), Deutsche Demokratische Republik (DDR), Italien, Frankrig m.v. I Tyskland lå de engelske, franske og amerikanske besættelseszoner, og disse var store indkøbere af danske landbrugs- og fiskeprodukter.

Det begyndte derfor at knibe for DSB at have godkendte vogne til disse transporter, og sidst i 1940'erne søgte man efter en løsning på problemet, bl.a. bestilte man hos vognfabrikken Scandia 90 moderne kølevogne litra IKA, der konstruktionsmæssigt mere end opfyldte de internationale krav.

Men dette antal var slet ikke tilstrækkeligt, og man vendte sig derfor mod udenlandske vognselskaber, og hos EVA (Eisenbahn Verkehrsmittel AG) lejede man i 1949 i første omgang 57 isolerede vogne, der var i drift mellem 1950-1956.

Vognene varierede i udseende og størrelse, og en del af dem kom endog fra ukendte oprindelseslande, måske som tysk krigsbytte i de okkuperede områder (Polen, Ungarn m.v.). Akselafstanden varierede fra 4500, 6000 til 7000 mm.

De fleste havde Flettnerrotorer og isafkøling med gennemsnitlig last på 2500 kg is. De var forsynet med kødkroge, og kunne laste 15 tons. Bremserne var trykluft G eller G&P. Kun et par stykker havde trykluftledning. Vognene fik hos DSB litra IKI med numrene 24 944-25 000.

Angående danske påskrifter på vognene udsendte Centralværkstedet i Aarhus den 5. april 1950 følgende cirkulære (i uddrag):

“Under henvisning til skrivelse herfra af 4. forrige måned (M1195/50) meddeles, at de fra EVA lejede tyske kølevogne skal litreres IKI og have numrene 24 955-25 000. Påskrifter

og signaturer udføres principielt som vist på tegningerne nr. 1 NG 11.260 og 2 NG 1.260. Udfyldningsværdierne til signaturerne tages direkte fra den respektive tyske vogn. Samtlige vogne ønskes RIV-mærket, men skal ikke have S-mærke.

Vognene påføres ingen typebetegnelse for hjulsæt, og de skal ikke påmales KØD-VOGN.

Ved vognenes påmaling skal iøvrigt drages omsorg for, at en tysk tekst, der kan antyde vognenes oprindelse, fjernes således, at disse får præg af at være danske vogne”.

Vognene blev altså opfattet som værende danske vogne optaget i DSBs vognpark.

Lejevogne har altid været et velkendt begreb hos DSB. Alle-rede i 1898 lejede DSB et stort antal åbne vogne hos et tysk selskab, der hos DSB fik litra PH med numrene 21 001-12 200. De kom senere til Aalborg Privatbaner, SFJ og OHJ, men det er en anden snak. I de følgende år op gennem 1900-tallet lejede DSB fortsat en stort antal vogne, lukkede såvel som åbne, og fra 1949 til ca. 1960 indlejede man et stort antal lukkede kølevogne i Tyskland til kød og fisk. De sidstnævnte er interessante for os, idet flere af typerne kan - eller kunne - fås i model, og dem ser vi nærmere på i denne artikel.

Af Torben Andersen

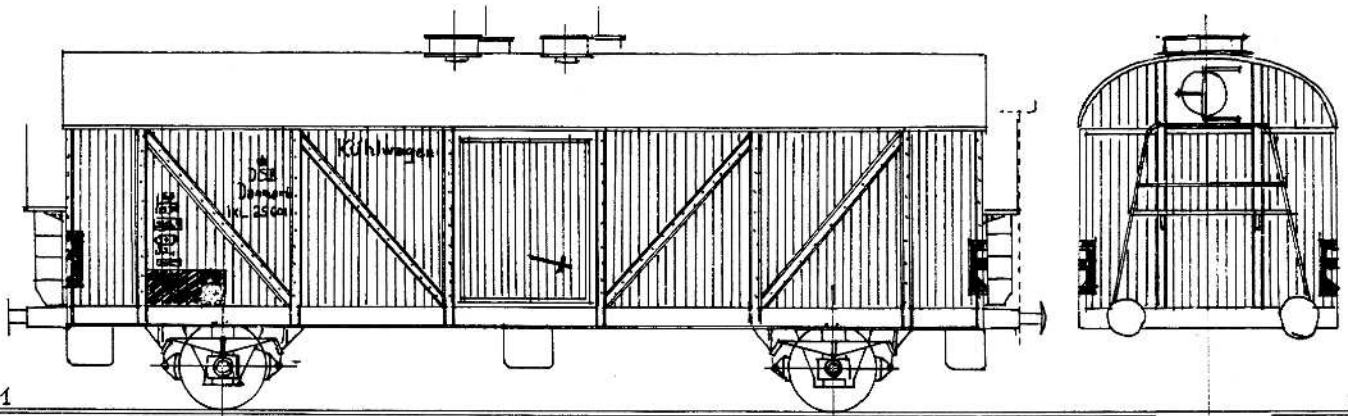
Vognene litra IKI blev hjemsendt i årene 1953-56.

Flere lejevogne

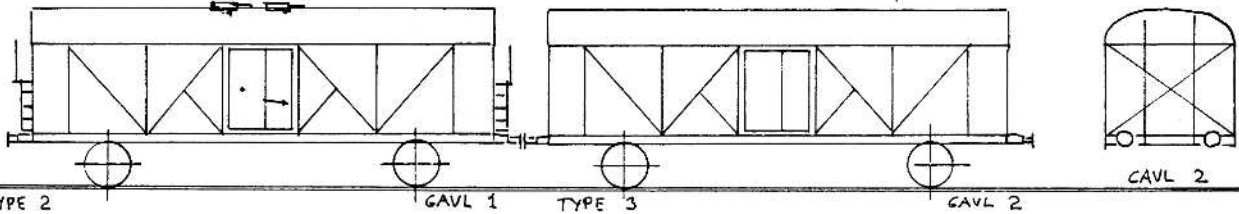
Selv om DSB ihærdigt selv forsøgte at komme vognmanglen til livs ved i begyndelsen af 1950'erne, bl.a. ved at ombygge ældre IK-vogne med isafkøling til mere moderne typer med Flettnerrotorer og isafkøling litra IKT, IKG, IKC m.fl, så var der fortsat kronisk vognmangel. En enkelt vogn, litra IKN, blev bygget, og indgik i tekniske prøvekørsler ved ATV (Akademiet for de Tekniske Videnskaber).

Manglen på vogne blev tydelig, da Frankrig fra 1951-52 begyndte at indkøbe betydelige kvanta dansk kød. De franske befordringsbestemmelser krævede ubetinget anvendelse af S-mærkede kølevogne, og dem havde man ikke hos DSB.

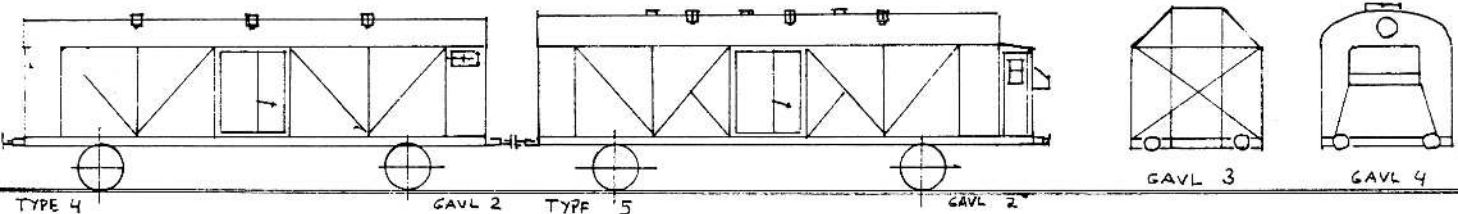
Man fik derfor igen hjælp fra Deutsche Bundesbahn, der i stor udstrækning imødekom de danske ønsker, men man måtte også leje vogne hos det internationale kølevognsel-



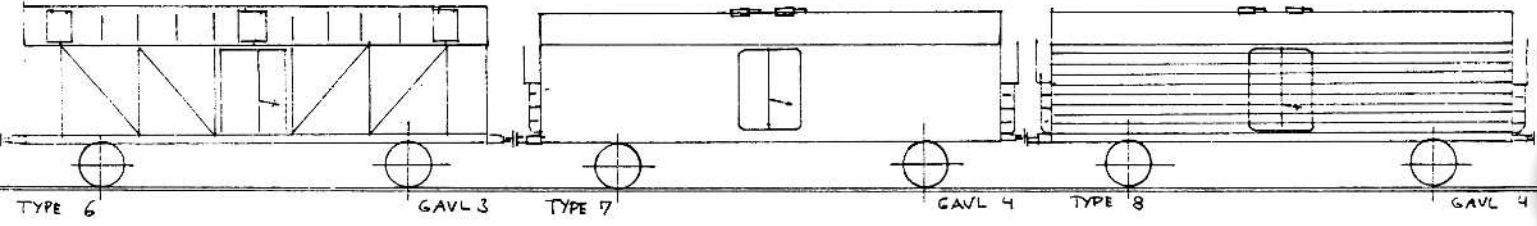
TYPE 1 GAVL 1



TYPE 2 GAVL 1 TYPE 3 GAVL 2



TYPE 4 GAVL 2 TYPE 5 GAVL 2 GAVL 3 GAVL 4



TYPE 6 GAVL 3 TYPE 7 GAVL 4 TYPE 8 GAVL 4

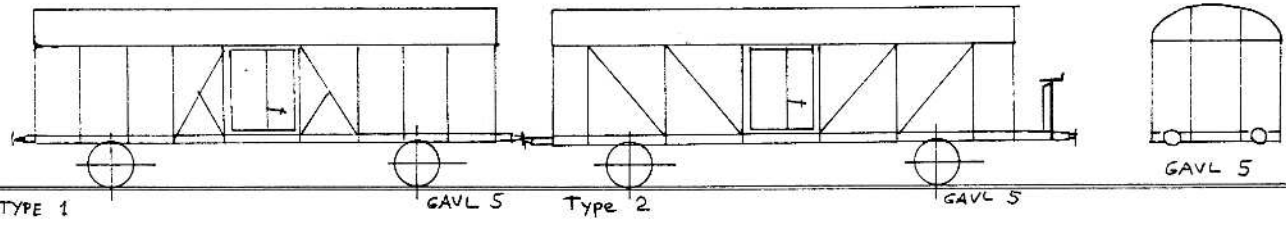
Herover:

**DSB IKL 25 501-25 575 og
DSB IKL 25 601-25 650**

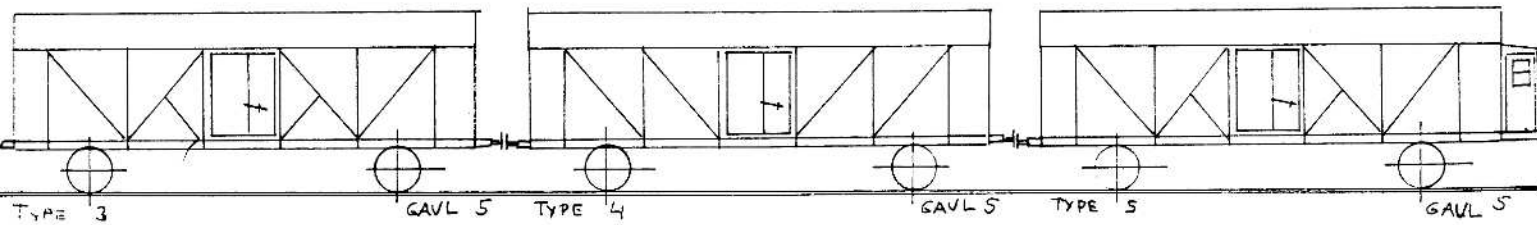
Herunder:

DSB IFL 25 401-25 450

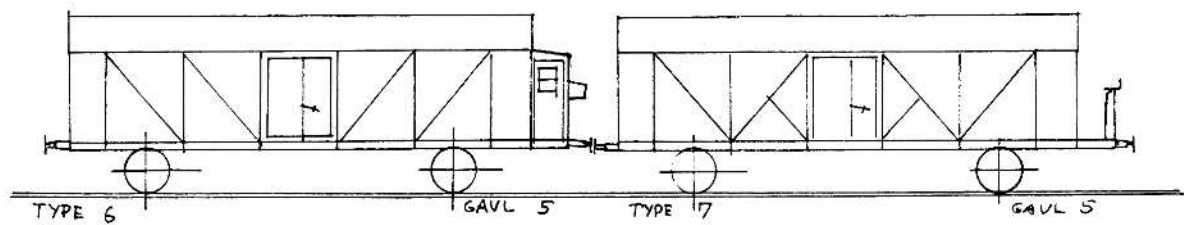
*De små skitser er i skala 1:160.
Skitsern øverst er i skala 1:87. Skitser af JB-P.*



TYPE 1 GAVL 5 Type 2 GAVL 5 GAVL 5



TYPE 3 GAVL 5 TYPE 4 GAVL 5 TYPE 5 GAVL 5



TYPE 6 GAVL 5 TYPE 7 GAVL 5



Til venstre: For at finde fotos af specielle vogne, er det ofte nødvendigt at kigge i hjørner på billeder med et andet hovedmotiv. Dette foto er meget forstørret, og kan derfor virke lidt utydeligt og tåget, men det beviser at trapezovogne har været i drift i Danmark. Denne IKL med trapeztag er fundet på et billede med D- maskine (nr. 811) i Randers, 1955. Man aner DSB-påskrifter på vognsiden og islemme i taget.

Vognen ved siden af er ligeledes en DSB lejevogn til kødtransporter, type 1 (Tehs 42), der var den mest almindelige lejevogn. Man kender ikke det nøjagtige antal, men beregninger baseret på antal observerede vogne, skulle give et facit på omkring 100 vogne af samtlige lejede kødvogne. Foto: OWL/Arkiv HGC.

Til højre: De første kølevogne, som DSB indlejede fra Deutsche Bundesbahn i 1951, fik litra IKL. Her afventer IKL 24 991 i "hvid stamme" (ukendt sted), formodentlig i 1954. Vognen har kun DSB-påskrifter, så intet afslørede dens herkomst. Typen havde en akselafstand på 6 meter, bundfladen var 23 m², og den kunne laste 15 tons. På taget ses lemme for isfyldning og Flettnerrotorer. De to hvide hjørnemærker i sort felt fortæller, at vognen er udstyret med internationalt godkendt godstogsbremse. Vognen blev hjemsendt i 1956. Foto: PEC/Arkiv DMJK.



skab INTERFRIGO for at sikre eksporten til Frankrig og Schweiz.

I 1952 forhandlede DSB om at indleje en ny serie S-mærkede kølevogne fra Transthermos, der var INTERFRIGOs agent i Vesttyskland, og disse vogne fik hos DSB litra IKL. Der lejedes også vogne til fisketransporter, der hos DSB fik litra IFL.

Tilsyneladende var man gået bort fra, at vognene oprindelsesland ikke måtte fremgå af påskrifter, idet logo og andre tyske tekster blev bibeholdt, således at det kun var ejendomsmærket, som blev udskiftet.

Disse vogne var - bortset fra to typer - som forgængerne IKL bygget med bræddevognkasse og forskellige udformninger med forstærkningssjern på sider og gavle. Noget karakteristisk var vangerne, der lå i plan med vognsiden. Taget var i træ, og belagt med tjærepap.

Vogne med litra IKL (kødvogne) fik numre i serien 25 501 til 25 575 hhv. 25 601-25 650, d.v.s. i alt 138 vogne, mens fiskevogne litra IFL fik numrene 25 401 til 25 450, d.v.s. i alt 50 vogne.

Kødvognene litra IKL afkøledes ved is og luftudskiftning ved hjælp af Flettnerrotorer, mens IFL havde glat tag (tjærepap). De var metalisoleret på gulvet og nederste del af sidevæggene, og lasten afkøledes med løs is.

Litra IFL var primært i drift i Jylland, mens IKL både kørte på Sjælland og i Jylland.

På Sjælland kørte IKL i "hvide" godstog med 30-40 kølevogne over Sydbanen til Gedser, og derfra videre til Grossenbrode eller Warnemünde. De fleste var IKL-vogne, mens de øvrige var DSBs egne af litra IKA, IKS, IKP, IKT m.v.

En af lejevognene fra Transthermos, Hamburg. Vognen fik hos DSB litra IFL 25 420. Revisions-datoen viser at vognen er revideret Ogd (?) 27/7 1956. Vogntypen var isoleret med tag i Alfol, Isoflex og Aguplader, mens siderne havde Iporka-plader (zinkplader). Bunden var isoleret med Isoflex. Transthermos- logoet er i mørkeblå. IFL 25 420 blev hjemsendt i 1960. Fotos fra Nyborg 1957, Guldbæk/Arkiv JMJK.

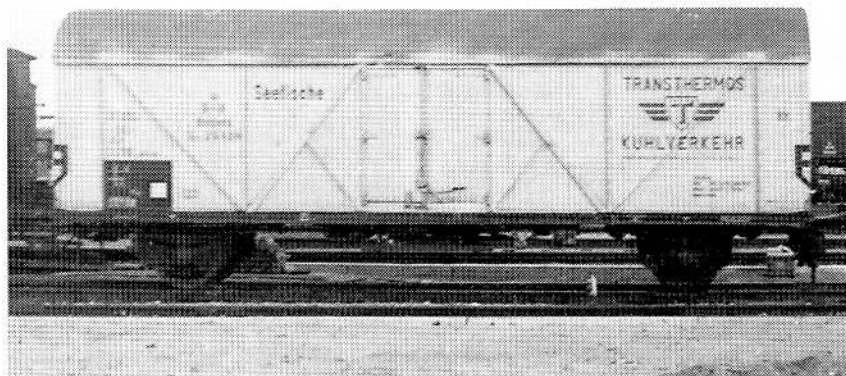
Af praktiske grunde indleder jernbaneentusiasterne i dag de lejede kølevogne til fisk og kød i 7 hhv. 8 typer.

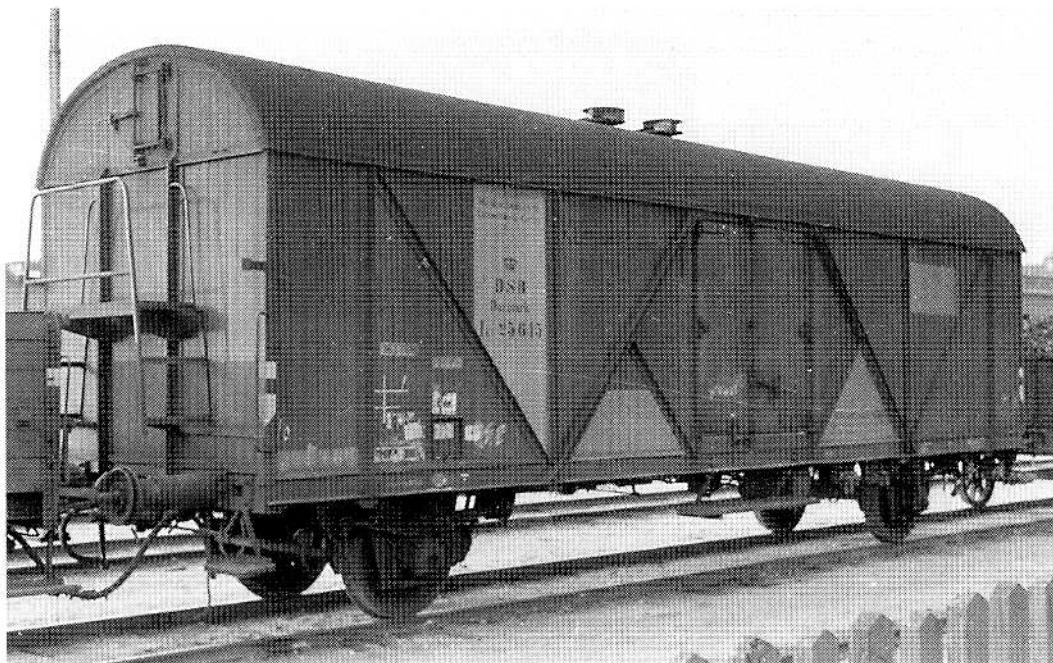
Litra IKL

Af de 138 lejede kødkølevogne var type 1 den mest almindelige. Den hed hos DB Tehs 42 (Bauart Berlin), og var bygget i München under 2. Verdenskrig. I gavlene havde den højtiddende rangerskruebremse og ispåfyldningslemme. Længden over puffer var 11 700 mm, akselafstanden 7000 mm. Bundfladen var 21 m², og vognen kunne laste 15

tons. Øvrige vogne havde samme dimensioner.

En enkelt type havde et karakteristisk trapeztag (type 6). Hvor mange der var i drift af denne type hos DSB vides ikke, men nogle har der været. En sikker observation er IKL 25 638. Typen havde iskasser i trapeztaget, der var belagt med tjærepap, men havde ikke Flettnerrotorer. Taget var i øvrigt så højt - ca. 18 cm mere end øvrige lejevogne - at vognene ikke kunne bruges til København Kødbø, og derfor bar de påskriften "Må ikke læsses til Københavns Kødbø".





En meget slidt og beskidt IKL 25 645 med hvide felter til DSB-påskrifter. Over DSB-kronen ses påskriften "Må ikke læsses til Københavns Kødby". Til højre herfor kan man lige ane ordet "Kühlwagen". Vognen tilhører type 2 med højsiddende rangerskruebremse og kølerotorer på taget. I gavlen ses den firkantede islem. Vognen var 12 200 mm målt over puffer, og kunne laste 15 tons. IKL 25 645 blev hjemsendt i 1960. Foto: PEC/Arkiv DMJK.

Kilder:

DSB Årsregnskaber 1950-1960

Det Rullende Materiel
Dansk Jernbanearkiv 1975

Notater og skitser
af Jens Bruun-Petersen

Per Topp Nielsen

Vingehjulet 1952

Skrivelser fra DSB Maskinafdeling

Deutsche Bundesbahn Merkbuch

Trapeztypen havde hos DB litra Ths, og var en såkaldt universalkølevogn.

Den var 11 700 mm over puffer, mens akselafstanden var 7000 mm. I højden målte den 4210 mm. Alle vogne var udstyret med tryklufftbremse G-P (Hik-GP), og var S-mærkede.

Vognene i serien IKL 25 501-25 575 var lejet hos Transthermos, og beholdt hos DSB firmaets mørkeblå logo.

Nr. og litra	Fabrikat og kat.-nr.	Grundmodel	Udgivet	Bem.
IFL 25 421	DWA/ROCO 46 235	DB Tnhs	1991	Type 1, gråhvid
IFL 25 431	DWA/ROCO 46 235	DB Tnhs	1991	Type 1, gråhvid
IFL 25 429	KLEIN SoSe68/97	DB Tnfhs	1997	Type 5, m/ bremsehus, beskidtgrå
IKL 25 518	KLEIN 320DK	DB Tehs 42	1997	Type 1, grå
IKL 25 603	KLEIN 3195	DB Tehs 42	1993	Type 1, hvid
IKL 25 619	KLEIN SoSe67/97	DB Tehs 42	1997	Type 1, hvid, Transthermos
IKL 25 638	KLEIN 319	DB Ths 42	1995	Type 6, hvid m/ trapeztag
IKL 25 645	KLEIN SoSe62/96	DB Tehs 42	1996	Type 2, grå

Litra IFL

Disse vogne blev alle lejet hos det tyske firma Transthermos, og de udgjorde en lige så broget skare som IKL. De var alle "Seefisch-Kühlwagen" af type Tnhs og Tnfhs med akselafstand 7000 mm, og længde over puffer 11 700 mm. Højden var 4030 mm. De kunne bære 15 tons.

Vognkassen var bygget med lodrette bræddevægge med forskellige former for forstærkning, taget var i træ belagt med tjærepap, og havde - som allerede nævnt - ingen Flettnerrotorer. En enkelt type Tnfhs havde vognkasse med vandretliggende brædder og undervognsarmering.

Alle vogne havde en lidt tyndere isolation end IKL, og bundfladen var derfor større, nemlig 26 m².

En type var forsynet med lavtsiddende rangerskruebremse i gavlen, enten i hus eller på åben platform, type Tnfhs, men ellers var den mægen til de øvrige, bortset fra længden, der var 12 200 mm.

Alle vogne fik DSB-påskrifter, men bevarede den tyske påskrift "Seefische". Transthermos-logoet sås i to varianter, dels med en lille blå

påskrift (som de senere INTERFRIGO-vogne), dels med et mørkeblåt "prangende" logo med vinger.

Lejevogne i model

Heldigvis kan - eller kunne - man få en hel del modeller af lejevognene litra IKL og IFL i til at oprangere i tog på modeljernbanen. Det er næsten udelukkende modeller fra KLEIN/LOKO-DAN, men der er også udgivet en type med to numre af DWA-Hobby for flere år siden.

Alle modeller er i skala 1:87 og med flotte og nøjagtige

gengivelser af forbillederne og med mange detaljer. Dimensionerne er korrekte. Hvis man skal anke over noget, så er det de danske påskrifter, idet kongekronen på et par udgaver uheldigvis er blevet for store, men ellers er de OK.

Modellerne leveres med løse dele som håndgelænder, tagventilatorer m.v., der kan limes fast med sekundlim.

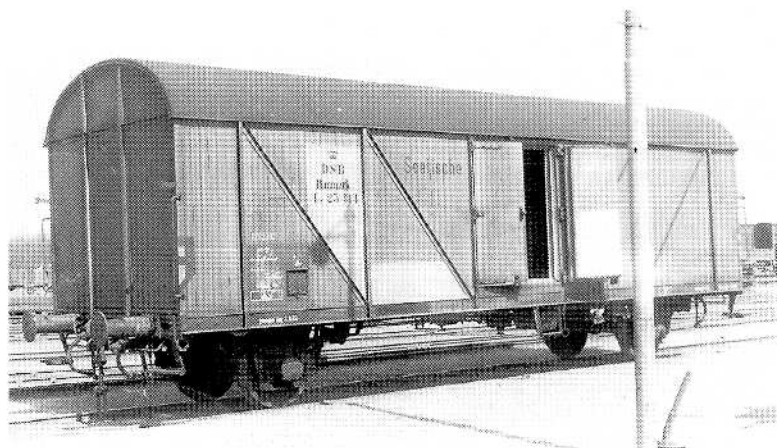
Vognene kan forbedres ved at male bremseomstillingerne hvide, og selv om et par af modellerne er patineret beskidthvide med hvide felter fra fabrikantens side, så kan pati-

neringen forbedres med brun eller okker bremsestøv og lidt kulstøv, idet vognene fremføres med damptrækkraft.

Taget kan males i forskellige gråsorte farver, og et par lysegrå lapper på taget gør underværker.

Hvilke modeller - alle i skala 1:87 - der indtil nu er udgivet, fremgår af hosstående skema. Bemærk, at nogle desværre er udsolgt, så er man samler eller kører på modeljernbanen, er det om at komme i gang med at få fat i disse små "historiske emner".

DSB IFL 25 444 i "beskidthvid" på Københavns Godsbane, 1954. Vognens tyske oprindelse afsløres kun af påskriften "Seefische". Bemærk, at vognen har glat tag, og vange i plan med vognkassen. IFL 24 444 var i drift hos DSB 1955-1960. Foto: PEC/Arkiv DMJK.



Vi er stadig konservative ...men mange forandringer er på vej

LOKOMOTIVETS store analyse af danske MJ-forhold viser, at vi stadig holder os til det gammelkendte, men den fortæller også, at forandringer er på vej. Det gælder således skift fra Märklin til 2-skinne-drift, og at man er begyndt at bruge mere virkelighedstro spor. Også med hensyn til det rullende materiel er der ved at ske en kraftigt holdningsændring fra tillempt 1:87 til exact modelskala.

Af Torben Andersen

I LOKOMOTIVET nr. 52 havde vi indlagt et spørgeskema til undersøgelse af de danske mj-forhold. Vi havde forventet mange besvarelser, men så mange som det endte med var dog utroligt. Vi udsendte i alt 1000 spørgeskemaer, og fik 343 retur, heraf 13 fra danskere i udlandet og 8 af fremmed nationalitet, ialt 21 udenlandske. Det giver en besvarelsesprocent på 34%, hvilket er et bedre analysegrundlag end mange valganalyser fra forskellige meningsmålingsinstitutter, hvor man ofte opererer med besvarelser på 1200-1500 ud af en befolkning på 5 mill! Tak for det allesammen. Vi kunne måske få flere besvarelser, idet mange løssalgskøbere endnu ikke har købt bladet for deadline udløb, men vi var nød til at sætte et skæringspunkt.

Først og fremmest er undersøgelsen gjort for at belyse de danske mj-forhold, dernæst kan den bruges til at dokumentere de danske mj-ønsker med hensyn til modeltogfremstilling, og endelig kan den bruges som rettesnor for, hvordan vi skal redigere vort blad, så flest mulige bliver tilfredse.

Alle data er nøje gennemgået, og besvarelserne er indtastet i regneark for at lette overblik og beregninger.

Det var nu ikke altid nemt at tyde svarene, idet nogle ikke fulgte "reglerne", bl.a. havde vi bedt om kun 7 kryds ud for læserønsker i bladene, men her har nogle "råt og brutalt" sat kryds i samtlige rubrikker og forklaret, at det var et svært valg, for alt har interesse. Det er også rigtigt, men vi bad - lidt firkantet - kun om 7 kryds for at tvinge læserne til at udvælge netop de ønsker, som var vigtigst. Men ud fra skemaets øvrige læsning kunne vi fornemme, hvad man havde på hjerte, og afstemte ønskerne herefter. I tvivlstilfælde er disse afkrydsninger ikke medregnet, men i det store hele har de få "universalsvarelses" ingen større betydning for det endelige resultat, idet de kun udgør ca. 4%.

Alder

De første spørgsmål handlede om alder, stilling og bopæl. Enkelte har undladt at udfylde stillingsbe-

tegnelsen, men det betyder intet i denne sammenhæng, for resultatet viser - vel som forventet - at det er alle samfundslag, der dyrker mj- hobbyen fra pensionist til studerende, og det er det bedste bevis på, at vor hobby har godt fat alle steder. Det er næppe overraskende, at mange DSB-ansatte dyrker hobbyen, og det samme gælder ingeniører.

Aldersmæssigt vender interessen den tunge ende mod de "voksne", d.v.s. at det er de midaldrende, der dyrker hobbyen mest. Ungdommen synes ikke at være med her, og det kan måske vække til bekymring, idet hobbyen gerne skulle "gå i arv".

Procentmæssigt fordeles interessen sig aldersmæssigt som vist i tabel 1:

Tabel 1
Aldersfordeling

Baseret på samtlige besvarelser	
Alder	%
15-20	2
21-30	5
31-40	17
41-50	37
51-60	27
over 60	11

Geografisk er interessen fordelt lige over hele landet ud fra den befolkningsmæssige sammensætning, og det er vel ikke så overraskende?

Hvordan startede det?

Med hensyn til, hvordan det hele begyndte, så nævner de fleste, at interessen startede fra barn af, ofte i 4-6 års alderen med tog i julegave, leg hos kammerater, storebrødre o.s.v., og så er interessen enten vedligeholdt eller kommet tilbage efter en pause i omkring 30-års alderen. Men der er også mange som er startet sent op, helt op i 40 til 50 års alderen, ofte efter en pause på 15-20 år.

Et andet gennemgående træk er, at interessen er kommet ved at have familie ansat hos DSB eller privatbaner, eller man har boet i nærheden af jernbanelinier. Mange har også kørt meget med tog som børn.

Et par mj-ere svarer, at de fik interessen "ved at spise OTA-

solgryn"! Hvordan det? Jo, for dengang i 1950'erne havde OTA solgryn modeltog til at klippe ud og samle på bagsiden. Og selv om det ikke kommer sagen ved, så var det meget forbilligt lokomotiver og vogne, man kunne samle.

Et par enkelte noterer, at interessen "kom bare", og så er den pot ude, og i mange tilfælde har sønnen har fået tog i julegave, og så er far med "på vognen"...og fortsætter hobbyen, mens sønneke holder op.

Anvendte driftssystemer

De mest anvendte driftssystemer i Danmark er 2-skinne jævnstrøm fremgår af tabel 2. Fordelt på det samlede antal besvarelser 362 (tallet 362 fremkommer fordi nogle kører to driftssystemer samtidig).

Tabel 2
Anvendte driftssystemer (1:87)

System	%
Märklin	33%
To-skinne	67%

Fordelingen er kun 98% nøjagtig, idet nogle få mj-ere bruger ombyggede 2-skinne-systemer med 3-skinne m.v.

Ser vi på, hvilke spor, man anvender, når det gælder Märklin, så er det overraskende at de nye C-spor ikke har vundet indpas. En del anvender både M- og K-spor samtidigt. Fordelingen er således som vist i tabel 3 og 4:

Tabel 3
Anvendte Märklin-spor

Type	%
M-spor	38
K-spor	56
C-spor	6

Tabel 4
Anvendte to-skinne-spor

Fabrikat	%
PECO	47
ROCO	32
Fleischmann	12
Tillig/Pilz	6
Andre spor	3

PECO får simpelthen topprioritet, når det gælder to-skinne-jævnstrøm. Ikke mindre end 47% benytter sporfabrikatet. Dernæst følger ROCO, hvor svarerne betoner, at de bruger ROCO-line.

At danske mj-ere efterhånden ser mere på sporets udseende end tidligere fremgår også af, at de "nyere" produkter som Tillig/Pilz Elite begynder at markere sig. Der er ingen tvivl om, at netop disse flotte spor fremover vil tiltrække sig større opmærksomhed.

Læserne har ikke udspecificeret, hvilke spor fra Fleischmann, man foretrækker, altså om man bruger de almindelige uden ballast eller Profi-spor med ballastmåtte.

Under »andre« spor gemmer sig produkter som Lima og Shinohara.

Hos spor N er fordelingen således (tabel 5):

Tabel 5
Anvendte fabrikater spor N

Fabrikat	%
Arnold-N	18
PECO	45
Minitrix	6
ROCO	16
Fleischmann	15

Systemskift

Mange, som er startet med et bestemt system, har generelt beholdt det resten af tiden. Men en stor del Märklin-folk har undervejs skiftet det ud med to-skinne jævnstrøm fra ROCO, FLEISCHMANN, LIMA m.v.

Kun meget få har skiftet den modsatte vej fra 2-skinne til Märklin. I procenter er skift fra Märklin til to-skinne-drift 38%, heraf er langt over halvdelen - 67% - nu begyndt til digitaldrift.

Begrundelsen for at gå over til 2-skinne-drift jævnstrøm er, at bl.a.:

- mere virkelighedstro modeller
- billigere
- større udvalg af trækraft
- flottere og mere virkelighedstro spor
- flere løsele til selvbyg

Nogle Märklinister, der er gået over til 2-skinne-driften har ikke udskiftet trækraften, men ladet den ombygge til 12 V jævnstrøm.

Meget få har valgt at skifte fra skala 1:87 til 1:160 eller fra 1:87 til 1:45, hvorimod flere er gået fra 1:160 til 1:87 (i få tilfælde 1:45).

Begrundelsen for at vælge større skala er bl.a., at

- det giver mindre giver kørselsbesvær, bl.a. på grund af støv og snavs på 1:160-spor
- det er nemmere at få dansk industrimateriel
- der findes mere virkelighedstro rullende materiel
- det er nemmere at selvbygge materiel, og der fås flere løselele
- der fås mere virkelighedstro spor

De enkelte, som har skiftet fra skala 1:87 til 1:160 begrundes det med, at man får mere plads til kørsel.

Det er i øvrigt kendetegnede for mange skift, for både Märklin og skala 1:160, at sporets udseende efterhånden spiller en betydelig rolle for valg af systemer. For bare 10 år siden var sporvalget af sekundær betydning.

LOKOMOTIVET har ikke mange LGB-læsere, og de få LGB-entusiaster begrundes den valgte skala, fordi "det bare skal køre i haven".

Model og stordrift

Med hensyn til model og forbillende er forholdet således, at de fleste interesserede sig lige meget for begge dele. Dernæst dyrker man

model med lidt interesse for stor-drift, hvorimod den rene 1:1-dyrkning kun forekommer i yderst beskedent omfang.

Procentfordelingen er som vist i tabel 6:

Tabel 6
Interesseområder model og stordrift

Område	%
Kun model	5
Mest model	31
Begge dele lige meget	60
Mest stordrift	8
Kun stordrift	4

Modelskala

Det kommer næppe bag på nogen, at den absolutte foretrukne skala er 1:87. Den udgør hele 84%, lavest ligger LGB og spor 0, men resultatet for disse størrelser skal nok tages med et gran salt, idet spørgeskemaet var udformet primært for spor N og H0. Trods dette er den opnåede procent for spor 0 dog god.

Procentfordelingen er vist i tabel 7:

Tabel 7
Anvendte modelskalaer

Skala	Spor	%
1:160	N	8
1:87	H0	84
1:45	0	4
Andre		4*)

*) Z, TT og LGB

Spor Z og TT er så ringe repræsenteret, at de i det samlede resultat udgør 0 procent (2 købere i hver gruppe), og er derfor ikke medtaget i tabellen.

I forhold til vor undersøgelse i 1992, så er antallet af N- købere faldet. Dengang var der 14%, der kørte spor N, og begrundelserne for at skifte system er allerede nævnt.

Epokekørsel

Der er ingen tvivl om, hvilken epoke, der står mj-ernes hjerte nær. Det er epoke III (1941-1973), der opnåede ikke mindre end 56%. Det er primært aldersgruppen mellem 30-60 og derover, der går ind for denne tidsperiode, men også mange unge mellem 20-30 har en stor forkærlighed for denne spændende epoke.

Der er ikke nævneværdig forskel på, om man tilhører Märklinisterne eller 2-skinne-folkene, idet epoke III fortsat er den foretrukne, men Märklinisterne har en tendens til at køre mere moderne end "2-skinne". Se tabel 8 og 9.

Også købere i skala 1:160 foretrækker epoke III, men her er der dog en stor gruppe, som dyrker modeljernbane i epoke II, idet 22% af samtlige foretrækker tiden før 1941, mens 45% foretrækker epoke III. Epoke IV og V kan tilsammen mønstre 27% N-kørere.

Spor 0 dyrker epoke II og III, og det er vel ingen overraskelse.

Tabel 8
Epoker fordelt på samlede antal besvarelser

Epoke	%
II	7
III	56
IV	23
V	8
Alle	6

Tabel 9
Epoker fordelt på de to systemer MJ-ere med 2-skinne jævnstrøm

Epoke	%
II	5
III	59
IV	25
V	7
Alle	4

MJ-ere med Märklin

Epoke	%
II	4,5
III	50,0
IV	22,4
V	14,1
Alle	9,0

Modelinteresser

Hvad interesserer vi os for modelmæssigt? Det fremgår af tabel 10 og 11, hvor modeller fra DSB har en klar førsteplads. Udenlandske modeller har ikke den store bevågenhed, kun når det gælder udenlandsk materiel, der kan before danske spor, stiger interessen.

Det er lidt besynderligt at smalspor ikke er bedre repræsenteret. De læsere, der har krydset smalspor af, har ofte tilføjet "roebaner" som hovedemne.

Tabel 10
Modelinteresser

Emne	%
Dansk materiel	61
Udenlandsk materiel på danske spor	39

Tabel 11
Modelinteresser øvrige

Emne	%
DSB	46
Privatbaner	33
Smalspor	7
Europæisk/Nordisk	10
Amerikansk	2
Alt	2

Selvbyg eller industrimodel

Størsteparten af alle MJ-ere går ind for både selvbyg og køb af industrimodeller. Og man interesserer sig for alt, hvad der har med jernbane at gøre, d.v.s. at man holder sig ikke til et bestemt emne som lokomotiver, personeller godsvogne.

Resultatet ser således ud (tabel 12):

Tabel 12
Industri og selvbyg

Emne	%
Industrimodel og selvbyg	72
Kun selvbyg	5
Køber kun industrimodeller	23

Det er især 0-kørerne, der går ind for kun at selvbygge, og forklaringen er naturligvis, at man kun vanskeligt kan købe industrimodeller i skala 1:45. N- og H0-folk praktiserer en blanding af selvbyg og køb af industrimodeller, mens flere H0-folk kun køber industrimodeller, selvfølgelig fordi de er de nemmest tilgængelige.

Opdeles interessen på de enkelte emner, d.v.s. lokomotiver, personvogne m.v., så dyrker de fleste alle typer modeller, mens kun et fåtal foretrækker særlige områder. Se tabel 13.

Tabel 13
Foretrukne modelemner

Emne	%
Lokomotiver	10
Personvogne	5
Godsvogne	8
Alle	77

Hvad bruger vi på vor hobby?

Det er ikke småpenge danske mj-ere lægger i forretningerne, når det gælder modeltog og "løsøre", hvilket fremgår af tabel 14. Vi har udregnet, at hvis forbruget ligger på det opgivne niveau - og det gør det vel - og vi tager gennemsnittet heraf, så lægger alene de MJ-ere som læser LOKOMOTIVET ca. 4,0 mill. kr. om året i danske MJ-butikker! Hertil skal lægges de øvrige, som ikke har markeret sig, f.eks. ved vi at der i gennemsnit er 15 medlemmer i en MJ-klub. I Danmark er der 65 klubber med tilsammen ca. 1000 medlemmer. Af disse er kun ca. 35% opgivet i vor analyse, jvfr. tabel om medlemskab, d.v.s. 350 medlemmer. De øvrige 650 medlemmer lægger også penge hos MJ-forhandlerne, og det samme gør klubberne, så MJ-industrien må have kronede dage i Danmark. Og hvis fabrikanterne forstår at give MJ-erne, hvad de ønsker, så er der et endnu større potentelt marked med gode tjente kroner. Hvorfor er der ingen, der vil tjene de penge?

Tabel 14
Hvad bruger vi på hobbyen

Beløb	%
Under 1000 kr.	7
1000-2000 kr.	22
2000-5000 kr.	34
5000-10.000 kr.	23
over 10.000 kr.	15

Medlemskab

Af de forespurte var kun 21% medlem af en modeljernbane-klub. Lægger vi hertil halvdelen af de læsere, der medlem i både en MJ- og veteranklub, så øges tallet til ca. 27%, men det er kun en fjerdedel af alle MJ-interesserede.

Det kan umiddelbart virke overraskende, at ikke flere er medlem, men når man betænker at ca. 35% af de forespurte er Märklin-kørere, så er en mulig forklaring, at der findes meget få klubber med dette system. Men hvorfor er Märklin-kørerne ikke organiseret i

klubber, når der er så mange, der holder ved dette system?

Også kun et fåtal af 2-skinne-kørerne er organiseret i klubber, selv om der findes mange af disse, så her må ligge en opgave og vente for alle MJ-klubber landet over. Det er dog også "bekymrende" for LOKOMOTIVET, at kun 35% af vore læsere er medlem af en klub, for det må jo betyde at kun ca. 1/3-del af alle vore (betalende) læsere tilhører en mj-klub. Hvad læser resten i klubberne, og hvordan får de suppleret deres viden? Tabel 15.

Tabel 15

Klubforhold	%
Medlem af MJ-klub	21
Medlem af veteranklub	19
Medlem af både MJ- og veteranklub	13
Ikke medlem af nogen forening eller klub	47

Analog drift/digital drift

Den digitale drift har endnu ikke slået igennem herhjemme. Med hensyn til at køre digital, så er 2-skinnefolkene de flittigste, idet gruppen af digitalkørere her udgør 15%. For Märklins vedkommende er andelen 11,5%.

Den mest anvendte type er hos 3-skinne-driften Märklins egen, mens LENZ bruges af ca. 45% af 2-skinne-kørere (tabel 16, 17 og 18), også i skala N.

Egentlig troede vi, at Märklin-kørerne efterhånden var gået over til digital-drift, men tallene viser, at kun ca. 12% af disse bruger digital.

At vi ikke har taget digitaldriften mere til os er egentligt lidt mærkeligt, idet den introduceredes i Danmark 1984-85, altså for godt 12 år siden. Enten har producenterne ikke formået at overbevise os, eller også er vi meget konservative. Viden spiller også en rolle, og den mangler måske?

Årsagen kan også skyldes, at mange klubber stadig holder fast ved to-skinne-systemet med traditionel analog styring, og derved opnås ikke kendskab til de nye systemer. Dette er dog et tvivls spørgsmål, idet analysen - som allerede nævnt - fortæller, at der er mange MJ-ere, der står uden for klubregi.

Vi tror mest på, at prisen er den primære årsag til at man tøver med at skifte til digital, idet det er en dyr investering for både 2-skinne såvel som 3-skinne-kørere, især når man kører privat. I klubregi er der bedre råd.

Bemærk, at en del MJ-ere bruger begge systemer side om side, altså analog og digital. Det gælder både Märklinister og 2-skinne-folk.

Tabel 16
Anvendte driftsystemer

System	%
Analog/Traditionel	71
Digital	18
Begge	11
Analog puls.drift	2

Tabel 17
Antal mj-ere fordelt på de to systemer
Märklin og to-skinne drift (1:87)

System	%	Tilsammen %
Märklin analog	28,7	
Märklin digital	11,5	40,2
2-skinne analog	44,3	
2-skinne digital	15,5	59,8
	I alt 100	100

Tabel 18
Anvendte digitalsystemer

Märklins egne		100%
To-skinne-drift:		
Lenz Digital Plus	44,2	
ROCO-Lenz	30,3	
FMZ (Fleischmann)	9,3	
Uhlenbrock	9,3	
Andre *)	6,9	100%

*) Digitrax, Digital-One m.fl.

Anlægsplacering m.v.

Kælderen er det fortrukne sted for danskernes mj-anlæg, efterfulgt af lejligheden. 24% anfører at de p.t. ikke har noget anlæg, og 5% har pakket det ned. Lad tallene tale for sig selv i tabel 19:

Tabel 19
Anlægsplacering

Sted	%
Loft	11
Kælder	24
Lejlighed	16
Udhus	3
Bryggers	1
Garage	2
Haven (LGB)	1
Værelse	8
Nedpakket	5
Diverse *)	5
Intet anlæg	24

*) Under "diverse" gemmer sig steder som "gildesal", "baglokalet", "1. sal i hus", "modulanlæg", "alrum" og "hobbyrum".

Er vi "nittedællere"?

Nej, nej, nej, det er vi ikke! Et stort flertal går ikke så stærkt op, hvor nøjagtig en model er. Man vil gerne havde det nøjagtigt, men afvisninger accepteres. Hvor store afvisninger melder historien intet om, men vi fornemmer, at blot dimensioner er overholdt, at de fleste detaljer, bemaling og påskrifter er i orden, så ser man stort på, at modellen f.eks. har forkerte akselboks, bremseudstyr, tavleplader, og at domer på ZE-vogne ikke har den rigtige størrelse o.s.v.

Flere læsere har dog haft vanskeligheder med at gruppere sig selv, og har valgt at afkrydse to grupper. Det gælder især gruppe 3 folk, der også har afkrydset sig i gruppe 2, men også nogle stykker i gruppe 4. Disse er dog i slutresultatet placeret i gruppe 3. Antallet af tvivlere udgør ca. 20% af gruppe 3.

Også enkelte gruppe 4-mj-ere har parantesafkrydset gruppe 3, og de er derfor anbragt i gruppe 4. Antallet af disse udgør ca. 10%.

Fordelingen i procenter er vist i tabel 20:

Tabel 20
Hvad betyder nøjagtigheden af en model?

Gruppe	%
Gruppe 1 (top-seriøse)	4
Gruppe 2 (seriøse)	18
Gruppe 3 (middel)	55
Gruppe 4 (mindre betydning)	22
Gruppe 5 (ingen betydning)	1

Hvem går mest så op i at materialet er korrekt? Hovedtendensen er, at skala 1:45 og 1:87 går mest op i korrektheden, og med hensyn til de to 1:87-systemer Märklin og 2-skinne, så er fordelingen nogenlunde ens for begge

Nøjagtigheden af en model
MJ-ere med 2-skinne-drift (1:87)

Gruppe 1 (top-seriøse)	7%
Gruppe 2 (seriøse)	20%
Gruppe 3 (middel)	56%
Gruppe 4 (mindre betydning)	14%
Gruppe 5 (ingen betydning)	3%

Nøjagtigheden af en model
MJ-ere med Märklin-drift (1:87)

Gruppe 1 (top-seriøse)	Ingen
Gruppe 2 (seriøse)	11%
Gruppe 3 (middel)	57%
Gruppe 4 (mindre betydning)	32%
Gruppe 5 (ingen betydning)	Ingen

Nøjagtigheden af en model
MJ-ere med skala 1:160

Gruppe 1 (top-seriøse)	Ingen
Gruppe 2 (seriøse)	8%
Gruppe 3 (middel)	69%
Gruppe 4 (mindre betydning)	23%
Gruppe 5 (ingen betydning)	Ingen

N-kørere grupperer sig omkring 3 og 4, selv om der også er nogle enkelte i gruppe 2.

Hvad læser vi?

Det er klart, at når vi udskriver en mj-undersøgelse, så vil vi få 100% dækning. Hvis banen, Jernbanen eller andre lavede undersøgelsen, så ville de naturligvis få 100% dækning.

Trækker vi vor egen andel af læserne ud af undersøgelsen, får vi følgende fordeling af de enkelte læsergrupper i forhold til LOKOMOTIVET:

Banen	55%
Jernbanen	33%
Togfløjten	13%
Andre	12%
Udenlandske	29%

Bemærk, at procenterne ikke kan lægges sammen til 100% i dette tilfælde.

Under gruppen af andre danske blade skjuler sig publikationer som "Modelmagasinet", "Damp-posten", "Dieselnyt", "Blokposten" og "Bumletoget".

De mest læste udenlandske blade er de tysksprogede "MIBA" og "Eisenbahnmagazin", "Modeleisenbahner" og de nordiske "Allt Om Hobby", "Tåg", mens kun få læser engelsksprogede magasiner (bortset fra udlændinge eller danskere bosat i udlandet).

"Banen" læses af godt halvdelen af alle, der holder LOKOMOTIVET. Det må betyde, at der må være et meget stort publikum som kun holder banen, men ikke LOKOMOTIVET, ellers ville banen næppe trykke et så stort oplag? Det betyder ikke mindst, at der må være et stort uopdyrket marked for os, når det gælder modeljernbaner. Det betyder, at der reelt er mange flere, som interesserer sig for modeljernbane end vi umiddelbart troede.

Det kommer næppe bag på nogen, at Jernbanen og Togfløjten ikke læses af så mange af LOKOMOTIVETs læsere. Bladene er regulære stordriftblade, og vi er en kombination af stordrift af modeljernbane med hovedvægt på model.

Hvad vil vi læse om?

I undersøgelsen var det kun tilladt at afsætte syv kryds i de givne felter. Mange skriver, at det er svært af afkrydse syv emner, for alt hører med til mj-interessen. Det vidste vi godt, men ved at tvinge læserne til at vælge på denne måde, kunne vi trække de syv hyppigste valgte emner ud. Det gav følgende procentfordeling, vist i tabel 21:

Tabel 21
De 7 mest foretrukne artikler

Emne	%
Danske modelnyheder	22
Rullende mat. DSB	20
Selvbyggerartikler	14
Rullende mat. privatb.	13
Jernbanehistorie	13
Anlægsreportager	9
Lette modelombygninger	9

Tøpennet er danske modelnyheder, mens udenlandske modelnyheder ligger så langt i bunden, at de fik en meget "lav rating" på 1% af det samlede antal besvarelser.

Ud over artikler om det rullende materiel og selvbyggerartikler, så fik Jernbanehistorie en høj prioritet. Derimod er det overraskende at anlægsreportager kom et relativt godt stykke nede i rækken, men alligevel så mange, at emnet er en af de 7 spidskandidater til en god plads i LOKOMOTIVET.

Når vi trækker ovenstående 7 emner ud af det totale antal, så får vi de 7 næst mest ønskede læseremner, som fremgår af tabel 22.

Tabel 22
De 7 næst foretrukne artikler

Emne	%
Landskabsopbygning	18
Anlægsdesign	18
Selvbyggerartikler	14
Bemaling af modeller	14
Sporplaner	13
Tips&Tricks	13
1:1 nyheder	13
Tilbehør til mj-banen	11

Det kommer noget bag på os, at en lille rubrik som Tips&Tricks får så høj en prioritet. Men som flere læsere skriver: "Småtips, fiduser og fede tricks fra læserne og redaktionen er modeljernbanebyggeri i en nøddeskal, og giver megen inspiration". Hertil kan vi tilføje, at vi selvfølgelig vil fortsætte med at bringe disse rubrikker.

1:1-nyheder fra DSB og privatbanerne får kun 13%, og det kommer ikke bag på os. Det har læserne tidligere givet udtryk for, at det ønsker man slet ikke at læse om i LOKOMOTIVET.

I bunden ligger emner som tekster om veteranjernbaner, bog-anmeldelser, signalreglementer, digitalteknik og elektronik. At digitalteknik har så lav en prioritet kan i første omgang overraske, men ser man på de øvrige besvarelser ang. digitalsystemer, så fremgår det, at dette meget lidt brugt. Men om et par år, når vi laver en ny undersøgelse, kan det jo have ændret sig.

De valgte ønsker gør det nemmere for os at redigere LOKOMOTIVET fremover, men det betyder ikke, at "svage" emner udelades, blot at stoffordelingen omprioriteres, for selvfølgelig skal vi også dyrke minoriteterne.

Under øvrige kommentarer drejer læsernes ønsker sig især mere om færger og færgelanlæg, dernæst anlæg af maskindepoter, stationsanlæg, oprangeringer af persontog, mere om biler og andet tilbehør, f.eks. huse, figurer, smånips m.v., og det er så noget vi tager fat på fremover.

Foretrukne modelfabrikater

Ingen tvivl. ROCO er absolut vinder, når det gælder skala 1:87. Hele 29% foretrækker det øst-

rigske firma. Derefter følger KLEIN. Mærkværdigvis kommer vor egen danske HELJAN et stykke nede i rækken, og nogle læsere begrundet det med, at HELJAN mangler erfaring, men mener "at det skal nok komme". Tabel 23.

Tabel 23
Foretrukne modelfabrikater 1:87

Fabrikat	%
ROCO	29
Fleischmann	12
KLEIN	18
LIMA	10
HELJAN	13
Liliput	5
Märklin	13
Andre	2

Foretrukne modelfabrikater 1:160

Fabrikat	%
ROCO	33
Fleischmann	26
Arnold	22
Minitrix	19

Foretrukne køkkenbordsfabrikater

Med hensyn til køkkenbordsmodeller, så er modeller fra Trinbrættet/Laser absolut "spitze", mens 87-gruppen ligger i bunden. Nu skal man nok tage tallene med et gran salt, idet de forskellige fabrikater er meget forskellige; nogle er færdigmodeller, mens andre er krævende byggesæt. Sidstnævnte vil følgelig blive bedømt anderledes, og det er måske uretfærdigt at lægge dem i en gruppe med færdigmodeller. Alligevel er det tankevækkende, at byggesæt når så høje procenter som tilfældet er. I næste analyse vil vi dele de to grupper op.

Gruppen af "andre" dækker over Damotek, FREJA, OKT og Tog&Tekno). Se tabel 24.

Tabel 24
Foretrukne køkkenbordsfabrikater

Fabrikat	%
Trinbrættet	34
DWA-Hobby	21
PÅ SPORET	18
TIKØB	17
87-gruppen	10
Andre	2

Hvilke modeller?

Der er ingen tvivl om, hvad mjernerne ønsker sig af industrimodeller. Både skala N og H0 ønsker sig de samme modeller, der er dog den forskel, at de fleste skala-N har undladt at svare på hvilke modeller, de ønsker. Under halvdelen af N-kørerne - ca. 45% - har angivet ønskemodeller, men når det er sket, er det i hovedsagen litra MY, MO og MZ, der er de foretrukne, når det gælder trækraft, mens man ønsker næsten de samme person- og godsvogne som H0-folket.

I sin tid ville HELJAN fremstille en P-maskine, men det blev ikke til noget. Og vi ved nu hvorfor. En model af litra P kommer et godt

stykke nede i ønskerækken. Man kan så argumentere, at den i forvejen er fremstillet af UK-modeller, og derfor findes en del rundt omkring. Men så nemt går det ikke, for Märklin har som bekendt fremstillet litra MY i tusindvis, og alligevel ønsker man sig en MY-model som topønske i dieselgruppen. Det begrundet læsere med, at man vil have en korrekt dimensioneret og detaljeret MY-model, og ikke en afkortet udgave. "Vi kan jo ikke køre en korrekt MX og en afkortet MY ved siden af hinanden", skriver læserne meget enige. Og det samme mener Märklinisterne såmænd også. "Den gamle MY er til museum", skriver nogle af de ellers tro tilhængere. Altså, en ny MY vil være et godt salgsprodukt.

Trenden er i øvrigt, at modellerne nu skal være i exact 1:87, de gamle modeller i skala 1:100 er "yt", noterer flere læsere, som også ønsker B-vogne i korrekt længde. Hele 32% ønsker sig en ny B-vogn i gruppen for moderne personvogne.

Overraskende er det måske at mange ønsker sig en to-akslet rystevogn litra CU, men argumenterne går bl.a. på, at man mangler en togtførvogn til godstoget i epoke III. Se, det er jo til at forstå. Og en gennemgående "rystevogn" til privatbanen er jo heller ikke af vejen.

Topønsket for personvogne er dog litra CP, som netop HELJAN har tænkt at fremstille, og vi kan hertil kun sige. "Se at komme i gang HELJAN, det er lige det, man vil have".

På godsvognssiden er en stor lukket godsvogn litra Q et stort ønske, og det er ikke overraskende, når så mange kørere epoke III, og set i forhold til de samlede ønsker ligger den på en 3. plads med 17% foran CP-vognen.

Ønsket om korrekt dimensionerede modeller sammen med pladsmangel er ikke noget problem for epoke-III-kørerne, idet modelønskerne så at sige alle grupperer sig omkring korte modeller. Vi har allerede nævnt CP og CU, og når det gælder postvogne er det de korte litra DA og DB, der kommer i første række. Først på en fjerdeplads dukker den ellers populære komb. post- og rejsegodsvogn litra DJ op.

De valgte rejsegodsvogne i epoke III er ligeledes de korte typer, nemlig litra ECO, EH og EA, men her er der heller ikke meget at vælge imellem, så det er et "naturgivent" valg.

Vi har allerede nævnt de store Q-vogne som hovedønske af godsvogne, og bortset fra stykgodsvognene litra HJ og HD ser man meget gerne hvide vogne, især fra IK-gruppen, IKT, IKP, IKG, IKB, IKC m.fl., der var meget anvendte i 1950'erne og 60'erne på DSBs og privatbanernes spor.

Det lyder godt nok lidt mystisk, at man ønsker en HD-vogn i model. Men det gør man, og vi har grundet lidt over ønsket, idet den-

ne vogntype både er fremstillet af Liliput og HELJAN med flere numre. Nogle skriver, at de ønsker en korrekt vogn - og det er hverken HELJANs eller Liliputs - men det er dog kun et fåtal, som har anført dette ønske. Efter HD-vognen følger i øvrigt ønsket om modeller af G/GS/Gs, og det under os også meget, for den har producenterne lavet et utal af i model. Forklaring kan i øjeblikket ikke gives.

Et ønske som MO-vognen i gruppen af motorvogne kan også undre, men her angiver de fleste, at man godt ved at modellen fås i model, men at man ønsker den fremstillet, så den er almindelig tilgængelig som modeller fra ROCO, LIMA m.v.

Der var også nogle ønsker på ældre DSB sovevogne, f.eks. type M3, DSB banetroljer, snepløve, private beholdervogne litra ZE, moderne pulvrevogne litra Ucs, men tilsammen udgjorde disse ønsker kun nogle få procent.

★

Ønskerne på privatbanemateriel lå meget spredt. Ikke overraskende samlede de fleste ønsker sig om materiel fra OHJ, lige fra det ældre materiel til det moderne, trækraft såvel som vogne. Ellers vil man gerne have Y-tog og skinnebusser efterfulgt af Triangel motorvogne (sidstnævnte ca. 10% - ikke angivet i tabellen).

Diversegruppen blev derfor den største med 46%. De enkelte modeller i denne gruppe kunne isoleret set ikke opnå meget mere end godt et par procent, og følgende er kun et spredt udsnit af ønskerne:

Materiel fra de fynske privatbaner, Aalborg privatbaner (AHJ, AHB, FFJ), HFHJ, TFJ, diverse 2-akslede privatbanepersonvogne af den lange Scandia type med åbne endeperroner, snepløve, troljer. Her må vi nok indrømme, at de sidstnævnte næppe nogen- sinde bliver aktuelle for de store producenter, men der findes jo også køkkenbordsfabrikater.

Vi lader tallene tale for sig selv i tabel 25 og 26.

Tabel 25
Hvilke modeller ønsker MJ-erne?
De 4 mest ønskede i hver gruppe, skala 1:87

Type/litra	%
Damploko	
D IV	44
H	20
E	19
R	16

Motorvogne og lokomotiver, epoke III

MO	49
Triangel	26
MK/FK	17
MX gl.	8

Dieselloko

MY	30
MH	29
ME	23
MZ III/IV	18

Personvogne, epoke III

CP	39
CM (spids)	28
CU	17
CC	16

Personvogne, epoke IV

Bn/Bns	40
B	32
A	8
Bg	8

Postvogne, epoke III

DA	39
DB	22
DJ	21
DD	18

Postvogne, epoke IV

P	84
Pbm	8
Dm *)	8
*) Rejsegodsvogn	

Rejsegodsvogne, epoke III

EC/O	42
EH	29
EA	24
EE	5

Godsvogne

Stor Q	52
HJ	21
HD	15
IK-gruppen	11

PB	43
PF/R	23
TF	11
Diverse	23

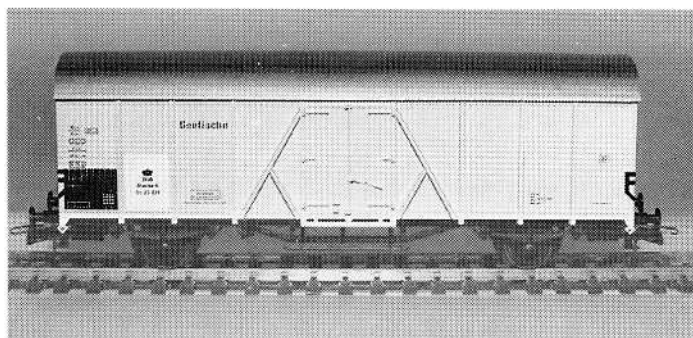
Privatbane

Scandia	
skinnebusser	26
Y-tog	13
Mat. fra OHJ	15
Diverse	46

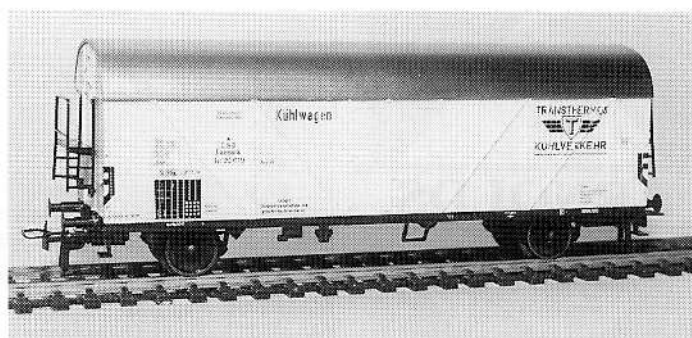
Tabel 26
De 6 mest ønskede modeller sat i forhold til samlet besvarelse

Type	Litra	%
Damploko	D	21
Rejsegodsv.	ECO	20
Godsvogn	Q	17
Personvogn	CP	16
Rejsegodsv.	EH	14
Personvogn	CM*)	12

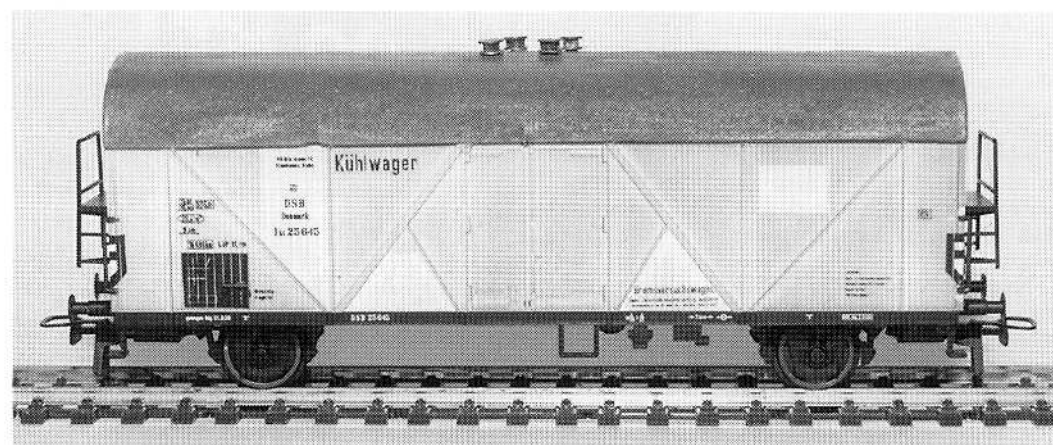
*) spids



DSB IFL 25 421 fra DWA-Hobby. Modellen er baseret på ROCO- grundmodel.

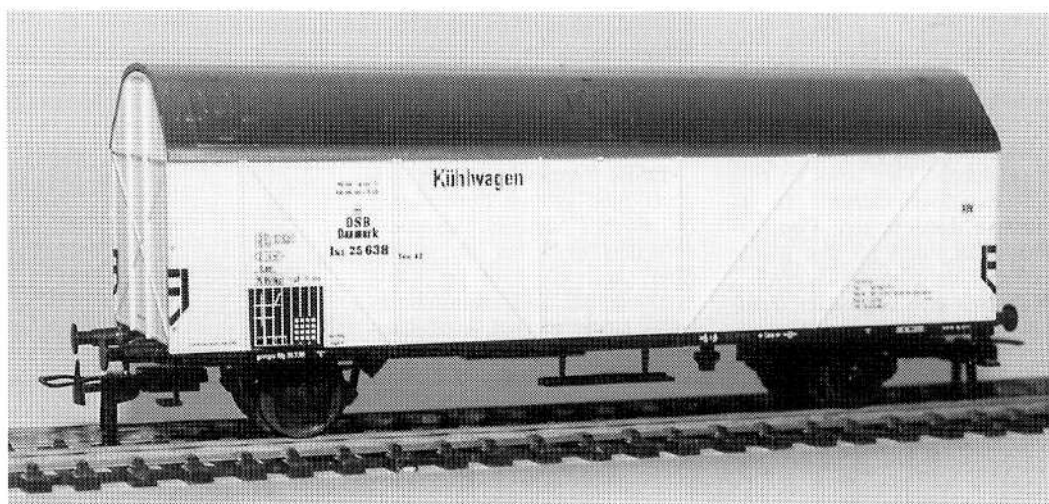


Model af DSB IKL 25 619 fra Transthermos med mørkeblå logo, baseret på grundmodel fra KLEIN.

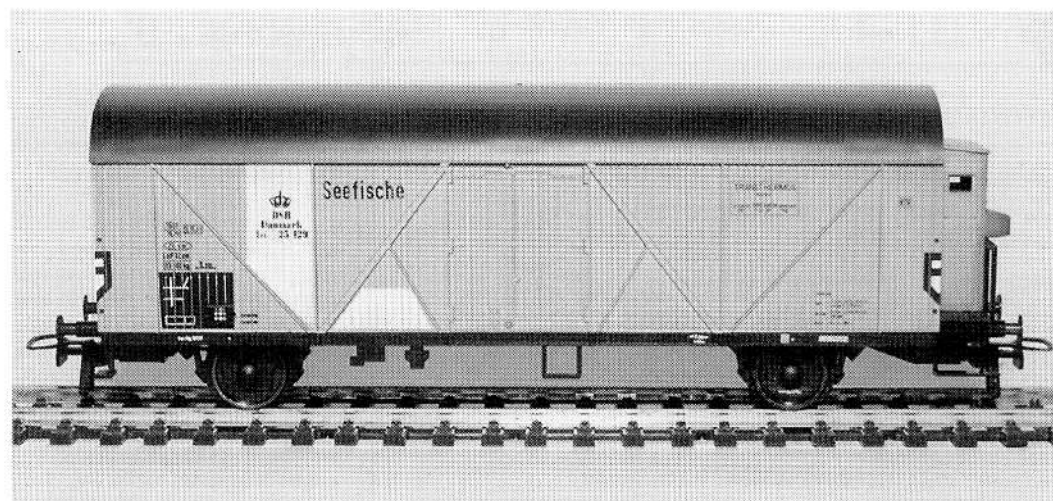


DSB IKL 25 645 i beskidthvid med hvide felter fra KLEIN. Modellen er blevet ekstra patineret.

Modellerne på denne side er dels forbedrede, dels modeller fotograferet direkte fra æsken, hvorfor detaljer mangler på nogle af dem. Men de påkrævede dele som Flettner-rotorer, håndbøjler m.v. medfølger som løse dele ved køb.



DSB kødvogn IKL 25 638 med trapeztag, baseret på grundmodel fra KLEIN, en lidt anderledes model, bl.a. med markering af iskasser i taget.



Model af DSB fiskevogn litra IFL 25 429 i beskidtgrå med hvidt litreringsfelt. Bemærk, at modellen har bremsehus.

LEJEVOGNE IKL og IFL I MODEL

ARNOLDS

hjørne

Modeltog i skala 1:160

DSB postvogn litra P

Til DSBs moderne postvogn litra P (epoke IV), skal der bruges en tysk vogn litra BD4üm-61. Denne vogn har Minitrix i sit program, kat.-nr. 13 373.

Vognen adskilles helt og aldeles. Vognsiderne skæres ud af vognkassen, disse skal ikke bruges til denne model, men gem dem alligevel, da de kan bruges til en anden vogn, som jeg vender tilbage til en anden gang.

Undervogn og tag afkortes. Opskriften med tekst og tegning til denne afkortning findes i LOKOMOTIVET nr. 49, side 14. Eksisterende undervognsdetaljer skæres af, og nye detaljer tilføjes i overensstemmelse med tegningen.

Gavldørene skal også for-danskes. Gamle dørsprosser skæres ud, og der fremstilles en plastplade, hvor nye dørvinduer udskæres. Der laves en rille mellem dørvinduerne til at markere dørdelingen. Plastpladen limes uden på den gamle gavl mellem gummivulsterne.

To helt nye vognsider fremstilles efter skabelonen. Vognsi-

derne består af to lag card. Yderst 0,2 mm og inderst 0,5 mm. I yderste lag skæres vognsidernes vinduer, og hullerne til dørene. I inderste lag skæres alle vinduer ud, og der oprilles mellem dobbeltdørenes vinduer (to døre). Ved denne lagopbygning af siderne, opnår man at dørene bliver trukket en smule tilbage, d.v.s så dørene ikke ligger i plan med yderste vognside.

Når de nye vognsider skal limes i, så lav fire 1x2 mm strips, der limes lodret i hvert hjørne af vognkassen, således at gavl og sider bliver limet godt sammen.

Samlingerne bør efterspartles og slibes pæne. Lim tre skil-lerum på tværs af vognkassen, det vil forhindre at siderne kommer til at bue indad.

Man kan måske finde vinduer i reservedelskassen, ellers må man anvende gennemsigtig plastcard.

DSBs P-vogn findes i to udgaver med samme dimensioner og næsten samme udseende, men den nyeste har ikke tagvinduer, kun tagsikker og kuck-kuck-ventiler. Sidstnævnte fremstilles ud fra en flad, smal plast-

strimmel, der skæres ud i korte stumper, og limes på tagets centerlinie, hvor der forinden limes en meget tynd og smal liste.

BUREAUVOGNE

hos
DSB og HTJ

Af Flemming Meisner

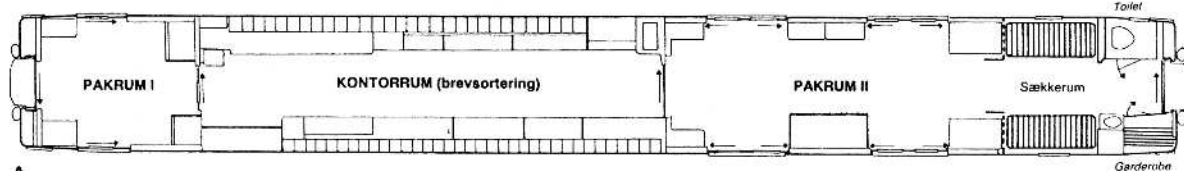
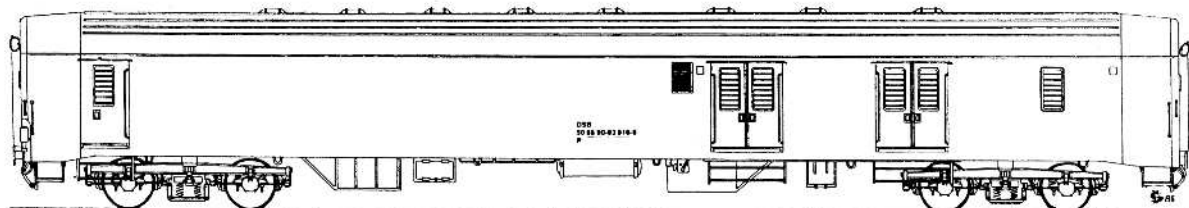
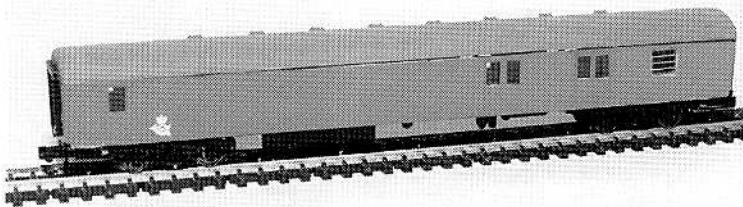
Man kan fremstille sikkerne i ultratynd selvklæbende tape, men de bliver næsten altid for tykke til denne skala. Derfor opridser jeg sikkerne med en tynd tusch, når taget er malet.

Vognkassen males i Humbrol 19-rød, taget males med 27-grå blandet med lidt 98-brun.

Litrering til litra P fås hos Stoppel Hobby (Sto-Dec), men desværre kun til den ældre vinrøde udgave med tagvinduer. Så i stedet må man i gang med at kigge i rodekassen.

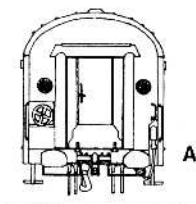
God fornøjelse

DSB postvogn litra P set fra modsatte side. Bemærk, at der ikke er samme antal vinduer og vinduesplacering i de to sider.



A

Modsatte gavl har ikke håndhjul til rangerskruebremse

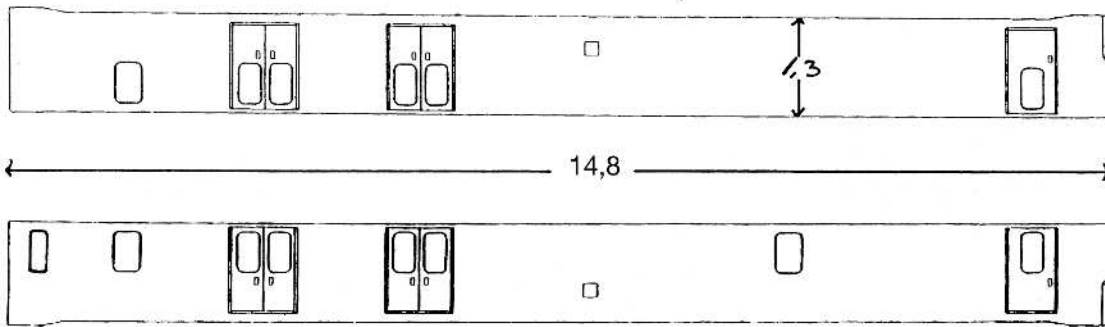


A

Litra P 50 86 90-83 815-819

Tekniske data:
Akselafstand: 2500 mm
Centertalafstand: 17 200 mm
Længde over puffer: 24 500 mm
Længde over vognkasse: 24 200 mm
Højde: 4050 mm
Bredde: 2876 mm

LOKOMOTIVET



**Moderne postvogn hos HTJ
HTJ Pbh 70**

HTJs postvogn litra Pbh var en tidligere DSB postvogn fra den vinrøde periode (epoke III/IV). Vognen gennemgik efter overtagelsen en ombygning hos OHJ/HTJ, inden den blev sat i drift hos HTJ, idet den fik blandede vinduerne i siderne, hvorimod de bibeholdtes i gavlendene.

Til denne ombygning indkøbes en vogn fra Minitrix kat.-nr. 13 011. Denne Minitrixvogn er - kan man vel roligt sige - "fra fortiden", for den er al for kort sammenlignet med en model fra i dag. Men dengang tog man det så nøje angående længder på modelvogne, men den passer nu lige akkurat til HTJs røde postvogn. Minitrixvognen er *ikke* udstyret med kortkoblingskulisser (kkk).

Det er kun undervognen der skal bruges. Undervognen skal afkortes, så den måler 97 mm over pufferne. Alle mål tages i øvrigt fra hosstående skitse.

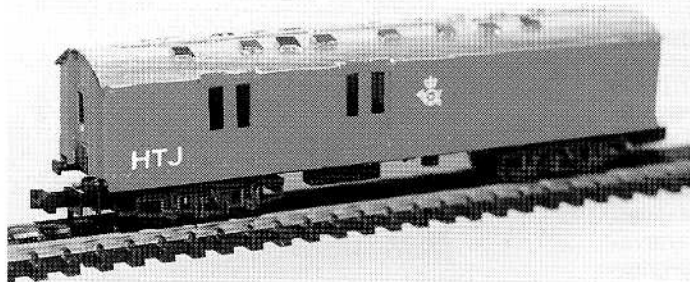
Selve vognkassen fremstilles i to lag plastcard. Først laves det inderste lag af 0,5 mm på vognsiderne. Her udskæres alle vinduer, og der laves en rille mellem vinduerne for at markere dørdelingen.

I det yderste lag, 0,2 mm, udskæres vinduer og dørhuller. Herefter limes de to lag vognsider sammen. Årsagen til denne fremgangsmåde er, at dørene på denne måde bliver trukket en lille smule tilbage i vognsiden.

Nederst på vognsiderne limes en forstærkningsliste, den skal være i tynd plastcard.

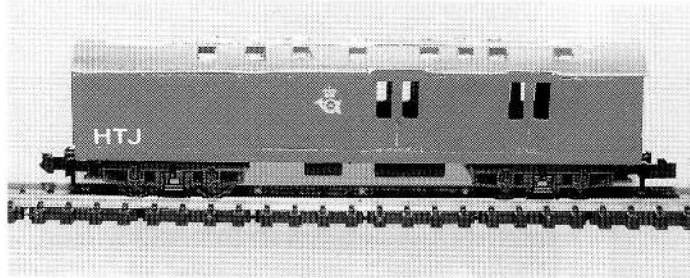
Begge gavle udskæres med dørvinduer. Sørg for at få den rigtige tagrunding i gavlene, lav evt. gavlstykket lidt større, og klip gradvist rundingen til. Slib den til sidst pæn. Dørdelingen markeres i gavlene ved at lave en rille mellem dørvinduerne. Gavlene har lodrette forstærkningslister, der laves med et par små strips.

Vognsider og gavle limes nu sammen. Efter tørring af vognkassen kan man lave taget.



HTJs postvogn i rød med gult posthorn og HTJ-logo.

HTJs postvogn litra Pbh set fra modsatte side.



Anbring først en kraftig plastliste, rækkende fra den ene gavl til den anden, helt oppe i tagrundingen, og lim den fast. Stripsens kanter rundes lidt, da

den skal bære midterdelen af taget. Ligeledes påsættes en plastliste øverst på vognkassens inderside, én i hver side, således at der er noget at lime taget

fast på. Disse strips skal også lige have slebet kanten.

Taget laves i 0,2 mm plastcard. Når det er skåret ud, så efterprøv størrelsen, idet den kan snyde lidt, når det bliver buet. Taget limes fast på vognkassen med kontaktilim. En forstærkningsliste limes i tagets centerlinie. Efterligninger af kuck-kuck ventiler, som man selv fremstiller, limes på forstærkningslisten. De små tagvinduer er lavet i klar plastcard. Før tagvinduerne limes på taget males med sort maling, der hvor vinduerne skal sidde, ellers skinner plastcardens farve igennem vinduerne.

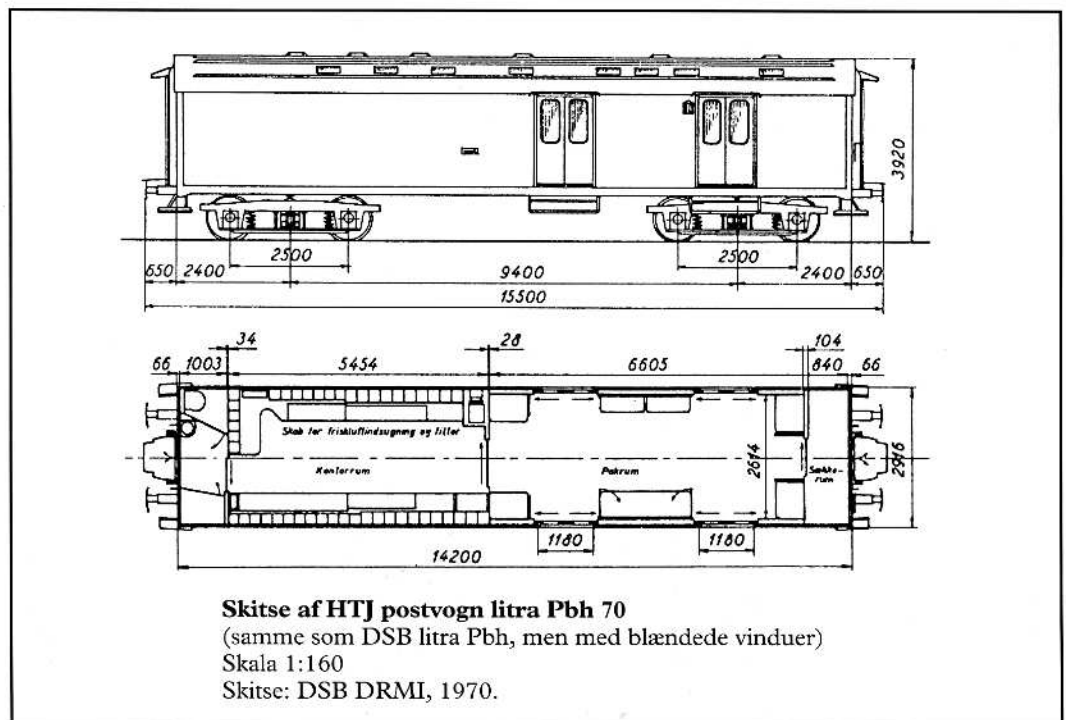
Til sidst laves to overgangsplader, der limes på gavlene. Undervognsdetaljer kan laves efter ønske og foto.

Undervognen er sort, så den skal ikke males. Vognkassen males med Humbrol nr. 19-rød.

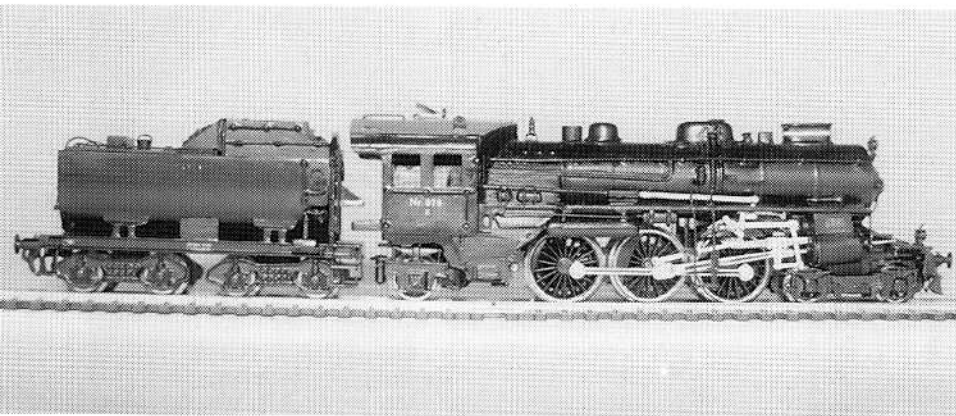
Taget samt kanter på tagvinduer males med Humbrol nr. 11-sølv eller nr. 56-aluminium.

Litrering til litra Pbh fås desværre ikke, så man må i gang med selv at fremstille disse ud fra forhåndenværende transfers.

Så er postvognen klar til at løse sin opgave hos HTJ. God fornøjelse. ■



Skitse af HTJ postvogn litra Pbh 70
(samme som DSB litra Pbh, men med blandede vinduer)
Skala 1:160
Skitse: DSB DRMI, 1970.



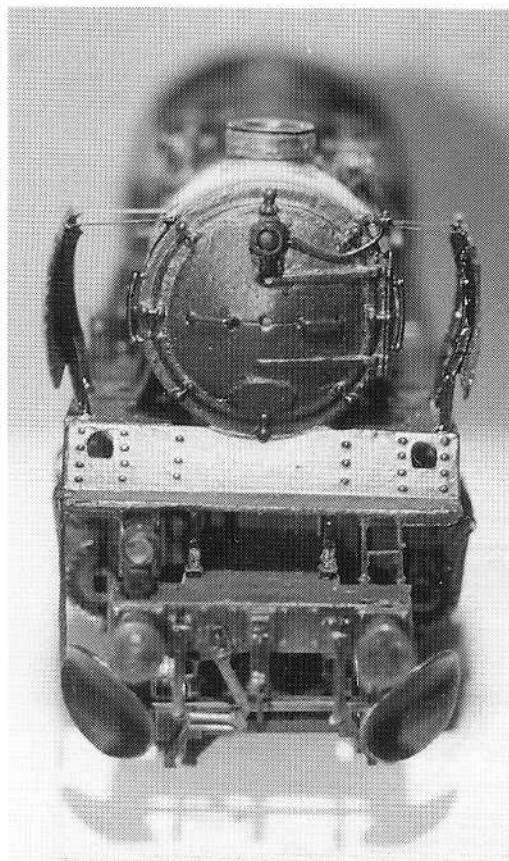
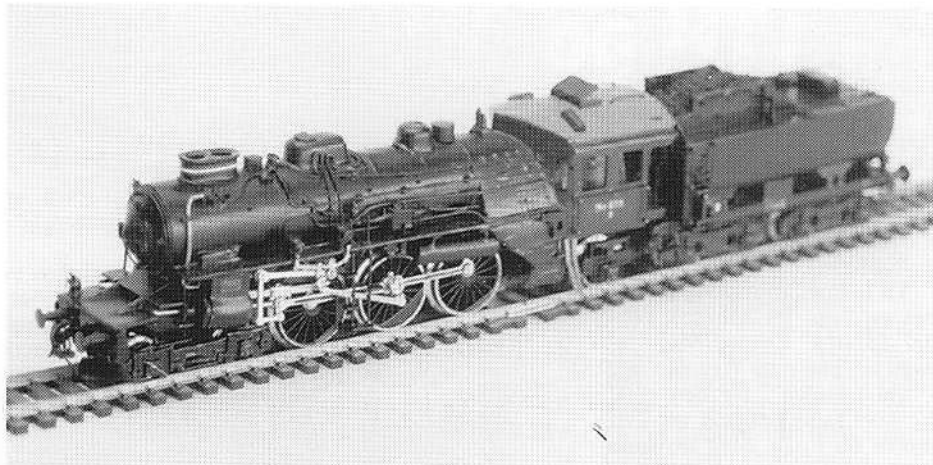
E 978 med dobbeltskorsten er bygget og sat i drift hos Horsens Modeljernbane Klub. Ideen er taget fra LOKOMOTIVETs byggebeskrivelse af litra E i numrene 9-12, og samme grundmodel, d.v.s til Märklin, er benyttet som udgangspunkt.

Man har lavet nye konstruktionstegninger, og alle nye dele er fremstillet af diverse materialer. Prototypemodellen krævede meget arbejde, men nu er IC3-gruppen, der hører under Horsens Model Jernbane Klub, i gang med at ombygge

ikke mindre 5 E- maskiner, der skal sættes i drift på anlægget.

I øvrigt oplyser gruppen, at man gerne ombygger E-maskiner for læserne, og henvendelse kan ske til: Preben Amundsen, IC3- gruppen, HMJK, tlf. 75 64 13 13.

De to andre fotos viser den populære litra N, ombygget på basis af ROCOs model (to-skin-nedrift) med løsdeler fra TIKØB. Modellen, der endnu ikke har fået noget nummer, men da modellen har fire domer og to vinduer i førerhus indskrænker mulighederne sig til numrene 206 og 209. Det er Jesper Jacobsen, Fredericia, der har bygget og fotograferet modellen, der i øvrigt er flot patineret med kalk og røggammersmuld på de aktuelle steder.

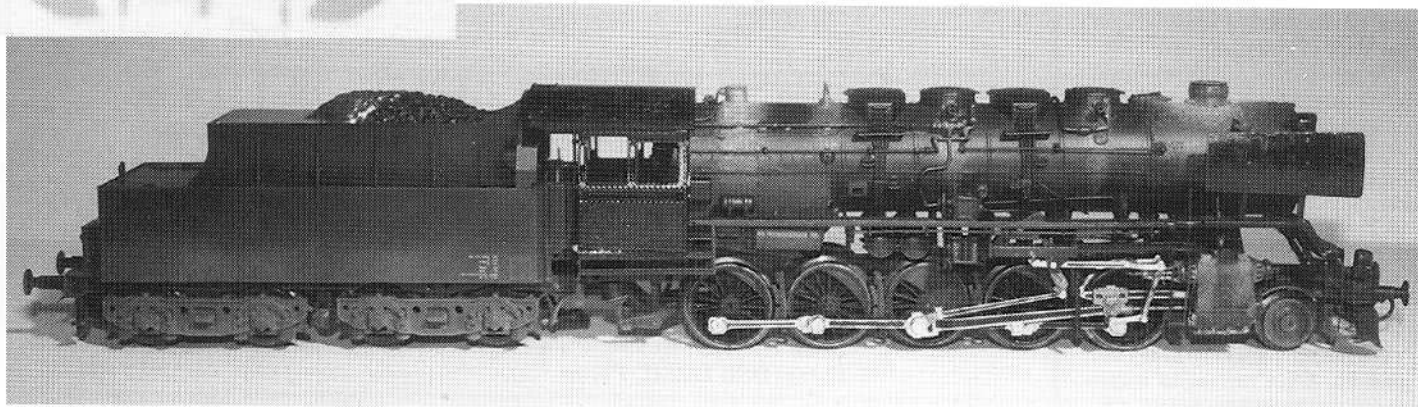


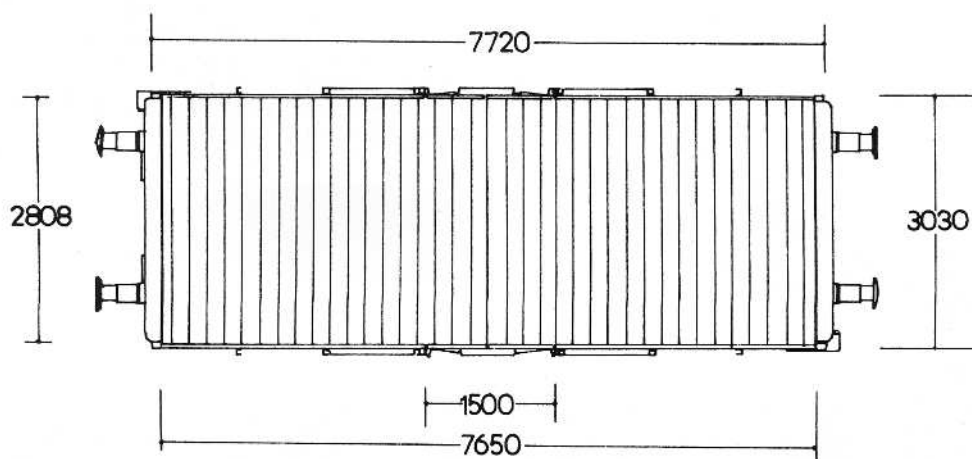
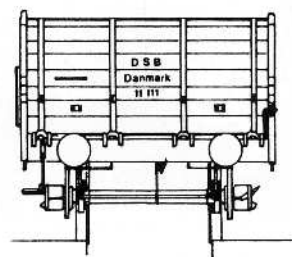
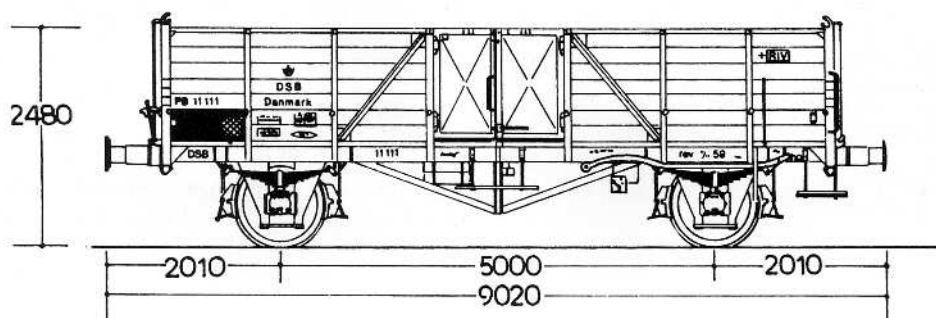
Læserne Bygger

Dampens epoke er forbi, men den kan stadig opleves på vore veteranjernbaner...og de danske mj-anlæg. Her et par eksempler på nogle modeller i skala 1:87 af damplokomotiver, som vi har modtaget fra læserne her i året. Man har sendt flere fotos af de prægtige modeller end de viste, men grundet pladmangel må læserne nøjes med nogle appetitvækkere.

(Send fotos og en kort byggebeskrivelse af dine modeller til LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved, så andre også kan blive inspireret).

Damplokomotiver





Åben højsidet godsvogn
DSB
 litra PB 10 001-11 655
 Bygget Scandia 1942-1950
 Udseende ved levering,
 skala 1:87
 Tegning:
 HO 1986/Arkiv PÅ SPORET

Åben højsidet standardgodsvogn 1942-1965:

DSB litra PB

Litra PB blev bygget hos Scandia mellem 1942-1950, og i alt leverede man 1655 vogne. Typen blev bygget efter samme koncept som de lukkede stykgodsvogne litra HD og de hvide vogne litra IAL/IAR/IAK, d.v.s. med moderne Isothermos aksellejer (glidlejer), cylinderpuffer og vognkasse med vandretliggende brædder og V-formet armering på undervognen. Men hvor de lukkede vogne havde en akselafstand på

6000 mm, så fik litra PB en kortere afstand på 5000 mm.

Typen havde nogle karakteristiske formpressede spidse metallåger, og gavlene kunne vippes, så tømning kunne ske fra enderne. Bundfladen var 21,6 m², altså næsten den samme som hos de førnævnte lukkede søstervogne HD m.fl. og den kunne laste 20 tons. Taravægten var 9,4 tons.

Vognene var forsynet med trykluft- (G) og håndbremse, sidstnævnte med forkrøppet

udseende. Vognene var RIV-mærket.

Litra PB benyttedes til et utal af forskelligartede vognladningsvise forsendelser, lige fra cementrør, maskiner, kabeltromler, militært isenkram til æbler, roer og juletræer.

På et tidspunkt omkring 1960-65 var 200 af vognene indrettet med presenningoverdækning for kunstgødning (kali, superfosfat m.v.), der ikke måtte læsses til udlandet.

I 1965 fik vognen nye aksel-

lejer (rullelejer), og omlitreredes til UIC litra Elo.

Ved senere opståede skader på trævognkassen ombyggedes nogle med kasse i pladejern.

Fra 1975 måtte 130 stk. Elo levere hjulsæt og puffer til DSBs selvtømmende ballastvogne litra Fds.

Vogntypen var i drift helt til slutningen af 1970'erne, primært hos DSBs baneafdeling, men udrangeredes herefter i takt med at man overtog andre åbne vogne, især litra E.

Vognen fås ikke som industrimodel, men er udgivet af 87-gruppen som "køkkenbordsmodel" med en vognkasse i meget veltillignende udgave, men desværre med en undervogn, som har lidt for kort akselafstand (4500 mm i stedet for 5000), idet der er benyttet en standardundervogn fra ROCO.



Hvad med hjuldiameteren?

Lars B. Rasmussen, Mårslet, har sendt os et lille brev, hvor hovedindholdet går på vor omtale af privatbanernes Marcipanbrød, der er nævnt under Motorhjørnet i nr. 53. Han skriver:

"I nr. 53 foreslår I et KLEIN lokomotiv som alle tiders undervogn til et Marcipanbrød. Vi er mange, der er glade for at få sådanne hjælpende tips. Der skrives, at hjul- og bogiecenterafstand passer 100%, og at længden over puffer 143 mm også går. Sidste mål tror jeg er til den gode side, idet Marcipanbrødet er 152 mm, men bunden kan nok forlænges, så det går an. Som ulemper nævnes den 2-akslede bogie og til dels mangel på en ekstra motor. Der nævnes ikke noget om hjuldiameteren, som rygter oplyser er noget større en Marcipanbrødet.

Såfremt rygten taler sandt burde forholdet have været nævnt, da man måske overraskes heraf, når man har anskaffet et ubeset lokomotiv til små 700,- kr. Kan I ikke tjekke og evt. korrigere i bladet? Måske kan hjulene udskiftes uden problemer?"

LOKOMOTIVET: Ja, det med hjuldiameteren burde vi nok have bemærket, men bedre er sent end aldrig, som man siger.

Forbilledets Marcipanbrød har ikke så lille en hjuldiameter som man umiddelbart skulle tro, selv om maskinen er lille og kompakt.

Diameteren er 970 mm, hvilket i skala 1:87 svarer til ca. 11,2 mm. Den omtalte KLEIN-model har en hjuldiameter på ca. 12 mm, d.v.s. at der er en forskel på 0,8 mm. Synsmæssigt kan denne forskel godt virke lidt for stor, men spørgsmålet er om det kan betale sig at skifte hjul, når man kan snyde øjet ved at dække med en bogieramme. I øvrigt tak til Lars for brevet.

Da vi nu er ved emnet hjuldiameter, så lad os se lidt på, hvor store drivhjulene er på lidt motormateriel, alle mål i mm:

	1:1	1:87	1:160
DSB			
MY	1015	11,7	6,3
MX	1015	11,7	6,3
Triangel			
motorvogne*)	934	10,7	5,8
MO og MP	970	11,2	6,0
Privatbaner			
FRICHS			
firkantede	1200	13,8	7,5
Marcipanbrød	970	11,2	6,0
Triangel			
motorvogne	934	10,7	5,8
Skinnebusser	610	7,0	3,8

*) 2-akslede

Kommentarer til Trinbrættets IG-vogn

Jan Hager, Mørke, har sendt os følgende kommentarer til Claus' prøvebygning af af Trinbrættets IG-vogn i hvidmetal, anmeldt i nr. 53. Han skriver:

"Det er ganske rigtigt, at byggesættet burde være støbt pænere. Der er for megen "rengøring" før samling. En anden ulempe er vægten. På grund af materieltykkelsen i de fire sider, er vognen blevet dobbelt så tung som plasticbyggede vogne af samme størrelse, ca. 110 gram.

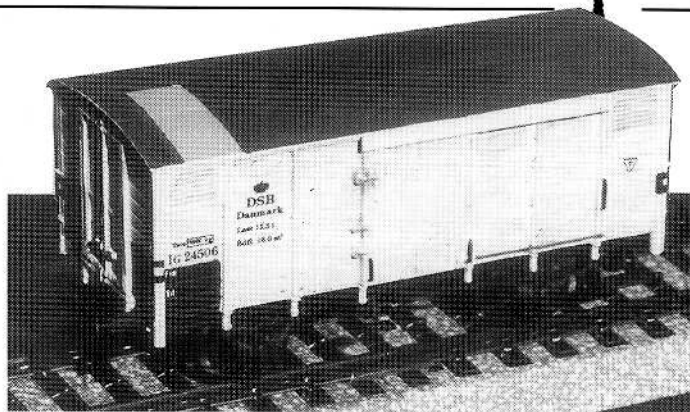
Problemet med at centrere akslejerne løste jeg ved at markere centrum på lejets udvendige side, bore helt igennem med et 0,5 mm bor, og derefter bore op bagfra med 2 mm bor, indtil dybden passer med pinoljeerne. På denne måde er det også nemt at se, hvor meget gods, der er tilbage, og dermed undgå, at det store bor pludselig ryger igennem. Det gennemgående 0,5 mm hul fyldes automatisk op med Araldit, når pinoljerne limes fast.

De uformelige dele, der skal forestille bremseudstyr, kunne jeg ikke få til at ligne noget. I stedet sammenloddede jeg nogle stumper messingplade og -tråd og en GREMO-bremsearm.

Claus problemer med at bore diverse huller op med 0,5 mm bor kan jeg ikke genkende. Det gik fint med at bore diverse huller med 0,5 mm bor, men - det skal gøres i mange omgange. Bore-spånerne sætter sig nemlig fast i borets sneglegange, og når det er sket, er boret ikke til at drive længere ned. Boreprocessen bliver altså en stadig skiften mellem at rense bor og bore ca. 1/3 mm ad gangen.

Claus nævner, at "vognen er forsynet med nogle nye smarte kortkoblinger, som jeg ikke har prøvet før". Denne beskrivelse kan læserne da ikke bruge til noget. Efter billederne at dømme gætter jeg på den lille Symoba-KKK, men det burde fremgå af teksten.

IG-vognen er grundmalet med en matsort spraymaling fra Flügger nr. 80 837. Den er varme-fast (kakkellovsmaling?), og binder godt på metal. Derefter penselmaling med mathvid Humbrol nr. 34. Selv om vognen har fået tre lag hvid maling, skinner den sorte grundmaling mere eller mindre igennem. Det giver vognen et meget fint vejrbidt udseende. Dette viser billederne desværre ikke så godt. Sliddet er fremhævet med nogle rustpletter hist og her (Humbrol nr. 113), og endelig er den penslet med en lille smule sort maling, stærkt for-

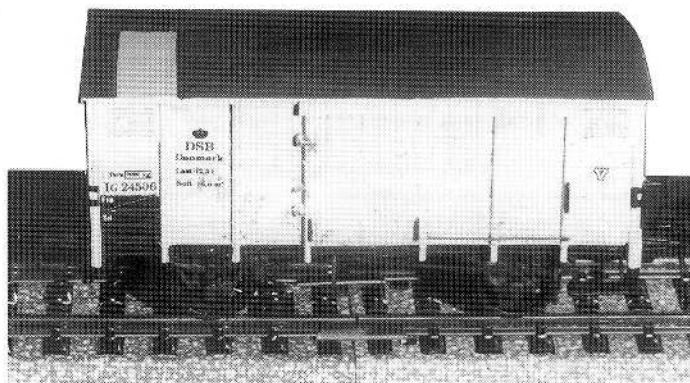


tyndet med terpentint. Sminkningen er afsluttet med at trække rillerne i jalousierne op med en tynd sort blyant".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Jan for kommentarer, og skal

undskylde den manglende oplysning om Symoba-koblingerne, for det er er nemlig den lille kobling fra SYMOBA, som Jan nævner, der sidder på vognen.

Billederne viser Jan Hagers IG-vogn, taget af ham selv.



LÆSERNE IMELLEM

Stenderup sælger

Mindre samling spor 0-materiel med midterskinne:

DSB MO diesel 4-akslet
DSB ML diesel 4-akslet
3-vogns-lyntog MA-AA-MS
Damploko litra K
Damploko litra S
Stålvogn litra B
Teakvogn litra CM
Teakvogn litra AP
TKVJ damploko nr. 3

F. Stenderup

Jacob Erlandsensgade 11, 3.
2100 København Ø
Tlf. 35 26 81 67

Søges

ROCO drejeskive nr. 42 615
Henv. til

Ulrik Kristiansen

Virupvej 42A
8530 Hjortshøj
Tlf. 86 22 45 29

Købes

TKVJ QB 316 fra DWA-Hobby. Se LOKOMOTIVET nr. 53, side 27.

G. Nielsen,

Kolding
Tlf. 75 54 11 65 eller 20 83 92 98.

Rettelser til nr. 53

Side 37, 1. spalte, 3. linie over skemaet: SB M4 er ikke hos Limfjordsbanen, men er udlejet til DJK/MHVJ.

Side 35: Tegningen af motorvognen SB M5 er ikke udført af J. Dyrkilde, men af Erik Andersen, Stenløse. Vi beklager fejlen.

Side 37 og 38: Hjulstillingen for SB M5' er A1-1A (ikke A1-A1).

Side 39, 3. spalte, 1. afsnit, linie 2: Der skal stå syv Dieppe-traktorer i stedet for tre.

Side 33: PÅ SPORETs annonce: Der er desværre en fejl i E-mail-adressen. Den skal rettelig være således:

paaspor@mail.danbbs.dk

Vi har hørt og set

Der er i sommeren og efteråret kommet et utal af nyheder, især fra ROCO, og vi havde håbet på at kunne få omtalt det hele, men desværre har det af pladshensyn været nødvendigt at udskyde noget til næste nummer. Det gælder også omtale af modelhuse, tilbehør m.v. Vi beklager, og håber læserne og producenterne bærer over med os.

I nr. 53 lovede vi at anmelde HELJANs MX, men ved redaktionens slutning den 20. oktober var modellen endnu ikke udkommet, og der forelå desværre intet nyt om udsendelsen. Det forlød indledningsvis, at modellen ville blive udsendt i september, det blev ændret til november eller i december kort før jul, men det kan uheldigvis også blive januar 1999. Selv om det er trist at skulle vente så længe, så er det dog vor mening, at det er bedst at HELJAN leverer et ordentligt produkt noget forsinket end at levere sjusk til tiden. Så op med humøret..!

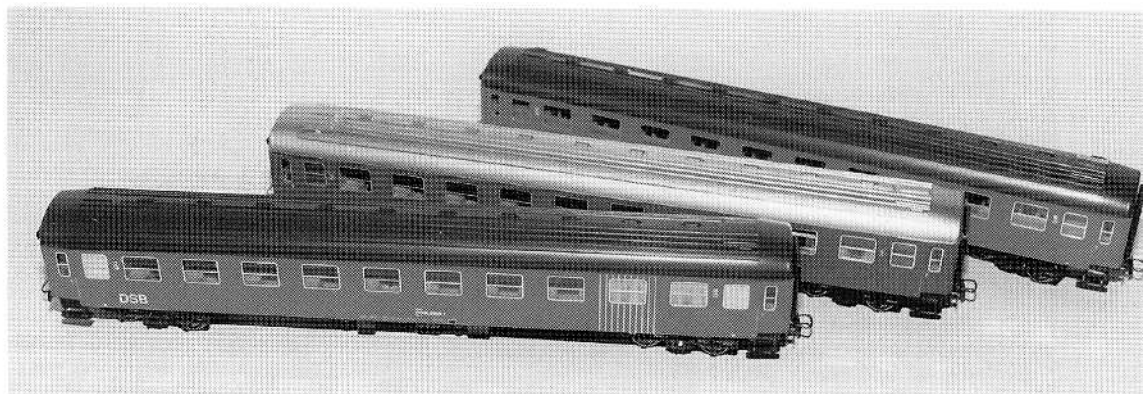
Forsinkelserne skyldes, at man udsender MX-modellen i flere udgaver i stedet for - som oprindelig planlagt - at lave de forskellige MX-varianter hen ad vejen.

Så nu kommer der hele syv varianter i handelen lige fra starten. Ikke alene udsendes de annoncerede vinrøde udgaver af DSB MX til epoke III (MX 1001) og den rød/sorte til epoke IV/V (MX 1008), men også den jyske udgave med blodtud (rød pufferplanke), og den sjællandske model til samme epoke.

Til disse følger sig eftertragtede privatbanemodeller, nemlig fra Skagensbanen og Odsherreds Jernbane (OHJ). Også et par MX i svensk bemaling er planlagt.

Vil man selv vælge numre, så bliver det nu også muligt at få en rød vinrød model uden numre, idet disse vedlægges løst som transferark. Det samme gælder MX i rød/sort design.

Endelig vil HELJAN fremstille et råt lokomotiv uden litrering og bemaling, således at man selv kan fremstille den MX, man ønsker. I æsken til denne model vil der være et transferark med numre til alle relevante MX-forbilleder i for-



skellige epoker og design. Der er dog ikke oplyst noget om transferarten, d.v.s om det bliver våd- eller tørtransfers, men alt taler for, at det bliver vådtypen.

Overdelen fremstilles - for DSB-udgavernes vedkommende - i gennemfarvet vinrød eller rød polystyrenplast med alle detaljer knivskarpt gengivet. Vinduesviskere, håndbøjler ved døre, puffer, trykluftslanger skal påsættes manuelt af m.j-eren, men særlige detaljer er fremstillet som let forhøjet relief, bl.a. NOHAB-fabrikspladen. Striberne på fronterne af den vinrøde udgave bliver håndmalede, idet det er svært at trykke præcist på den runde næse.

MX'erne bliver - som allerede omtalt i tidligere numre af bladet - udstyret med en fempolet motor med to svinghjul, der er placeret i midten. Derfra går to kardanakslers til de respektive bogier. Undervognen fremstilles i metal, der vil give modellen en god vægt på omkring 250-300 gram.

Vognkassens chassis under selve MX-overdelen bliver fremstillet i die-cast metal, d.v.s som sprøjtetøbning som vi kender det fra mange modelbiler m.v. i

ROCO er blevet den flittigste leverandør af dansk modeltog inden for de senere år. I sommeren og efteråret har man udsendt et utal af person- og godsvogne...og flere følger. På billedet ses tre modeller af personvogne til DSB. Forrest en rød Bk-x, dernæst en vinrød B-vogn og bagest en rød B-t.

skal 1:43. Det betyder ikke alene god vægt og stabilitet, men også at belysning ikke vil skinne igennem plastoverdelen. Lyssætningen vil i øvrigt skifte alt efter køreretning.

Der bliver altså noget at glæde sig til, trods forsinkelserne, og vi vil selvfølgelig anmelde modellerne, så snart de står på "vore spor".

• ROCO Lukket brunmalet godsvogn DSB litra Gs 123 0 008-9; Kat.-nr. 46 841 Epoke IIIc/IVa; skala 1:87

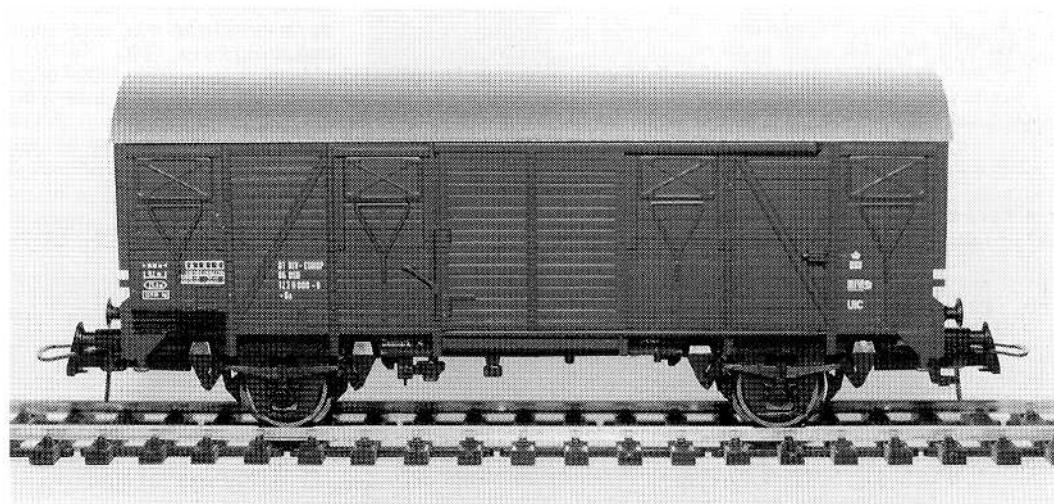
Dette er en dejlig nyhed fra ROCO, idet en Gs-model uden bremseplatform ikke tidligere har været i firmaets program. Og hvilken glædelig overraskelse. Det er en rigtig perle for alle, som kører DSB i epoke IIIc, altså i den såkaldte "overgangsepoke".

Forbilledet blev anskaffet i 300 eksemplarer til DSB i 1966, og havde modsat de første G (senere Gs) ikke højtstående rangerskruerbremse.

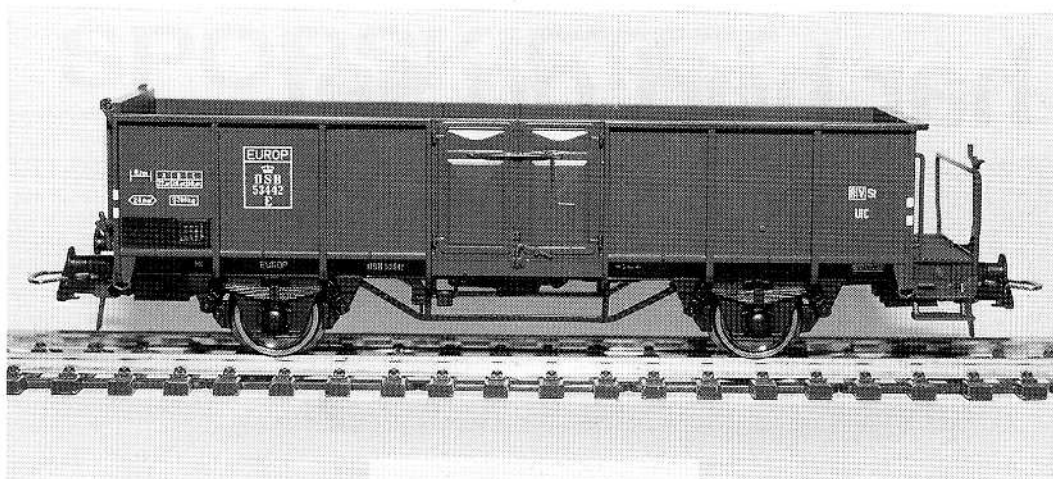
Ved idriftsættelsen fik vognene den nye DIN 1451-skrift (Fette Engskrift) i hvid med DSB-krone og UIC-mærkning. Selv om DSB indførte det store hvide DSB-logo på godsvogne i 1974, så kørte mange af disse vogne med den oprindelige litrering til langt ind i 1970'erne, nogle endda helt frem til begyndelsen af 1980'erne.

Modellen er yderst detaljeret med skarpe detaljer, tydelige markering af nitter, låsebeslag, færgeskroge, jalousier m.v. Undervognen er komplet som en Gs-undervogn, med korrekte rullelejer og - hvis vi skal gå i detaljer - med to sjækler til fjederophæng.

Vognens dimensioner er nøjagtig skala 1:87. Også påskriverne er i rigtigt skriftsnit og med kor-



ROCOs model af DSBs lukkede godsvogn litra Gs til epoke IIIc er bare utrolig flot og korrekt.



rekt vognnummer. Vognkassen er i den typiske DSB-brune (RAL 8016) med metalfarveret tag, alt lakeret i halvmat, ganske virkelig-hedstro.

Modellen mangler heller ikke de obligatoriske hvide hjørnemærkninger for bremseudrustning, og på vangerne ses de hvide påtryk "Danmark" og tekniske data for hjulafstand m.v.

Undervognen har bremseomstillere og trin, men desværre mangler luftbeholderen. Den kan man dog selv finde i rodekassen og lime på. Korrekte håndgreb og trin er vedlagt som løse dele.

Det er simpelthen den bedste Gs-model, vi har set til dato. Vi ser meget gerne mere af denne slags. Absolut 1.-klasse!

• **ROCO**
Åben højsidet godsvogn
DSB litra E 53 442
Kat.-nr. 46 612.1

Epoke IIIB; skala 1:87
 En rigtig perle fra ROCO! For første gang en helt korrekt E- vogn til mj-ere, der kører epoke III. Hidtil har KLEIN været førende med hensyn til korrekte danske E-vogne, men de er nu slået med denne udgave fra ROCO.

Modellen har i nogen tid været i ROCOs program i diverse europæiske udgaver, men det fornemme ved denne model er, at den er omarbejdet, så den fremtræder endnu mere korrekt som dansk. Det er vel en sjældenhed, at danske modeller er mere velligende end de tyske brodervogne, men



ROCOs model af DSB litra E fra epoke IIIb er den mest nøjagtige model af en E-vogn på markedet.

med denne E-vogn er det tilfældet. De tyske modeller af litra E med bremseplatform har hængsler for lemme i begge vognender, men naturligvis kan en vogn med bremseplatform ikke have det i den ene ende. Og netop derfor har ROCO på den danske udgave fjernet hængslerne, så den bliver korrekt. Sidestolper m.v. er også korrekte (på KLEINs E-modeller er der lidt forkerter sidestolper), og detaljeringen er i top med meget tydelige detaljer, bl.a. med karakteristiske formpressede låger.

Undervognen er - ligesom på ROCOs litra Gs - meget eksklusiv med mange detaljer, bl.a. markering af sjækler, nitter, bremseomstillere o.s.v....dog har man fået udstyret vognen med 4 flade puffer, men det er også den eneste fejl, vi har opdaget. På undervognen finder man luftbeholdere m.v. som på forbilledet.

Lakeringen er i top i korrekt DSB-brun (RAL 8016), og tekniske påtryk og litreringer er lige i øjet. Man har fundet en meget velligende gammel DSB-skrift, og skriftstørrelser er korrekte.

Vognen har fået løbe-nummer E 53 442, hvis forbillede sættes i drift i 1959. Litring er i EUROP-ramme, og man har ikke glemt de obligatoriske påskrifter på vanger. I 1966 fik forbilledet nyt nummer (UIC).

Det er alt i alt en gedigen model, og den kommer heldigvis med et nummer mere fra samme periode.

• **ROCO**
2. klasse personvogn
DSB litra B-T 50 86 29-76 157-0;
kat.-nr. 45 340

Epoke IVb/V; skala 1:87 (1:92)
 Model af DSBs almindelige 24,5 m lange personvogn til 2. klasse, brugt i Intercitytog sidst i 1980'erne, men mest i tog på Kystbanen. Bogstavet "t" betyder at vognen var indrettet med særligt talested (højtaler) for togpersonalet, der indrettedes omkring 1987. Kun nogle af B-vognene havde dette talested, de fleste var uden.

Modellen er den gammelkendte - lidt afkortede - ROCO-model i ny udgave, udført i flot rød lakering med hvidt DSB-logo, gule tekniske påskrifter, mørkebrun tagfarve m.v. Modellen er 90% korrekt, men mangler de karakteristiske spidse gavle, som B- vognene fik, da de indrettedes med automatisk dørlukning fra ca. 1980.

De gamle fejl med for store toiletvinduer for en dansk litra B er gentaget. Det skyldes at det er en tysk A-vogn, der benyttes som grundmodel. Modellen er dog forsynet med nogle mere velligende MD-bogier i skala 1:90 end tidligere udsendte B- vogne, ligesom den har det karakteristiske danske tag med sikker og kuck-kuck-ventiler.

Modellen er en af de bedre, når talen drejer sig om B-vogne, lakeringen er i top med fin efterligning af DSBs moderne røde farve. Litring og tekniske påskrifter står tydeligt, og er fuldstændig identiske med forbilledet.

Bemærk, at ROCO har påtrykt litreringen som B-T, men det er såmænd korrekt i dette tilfælde, idet DSB på nogle vogne havde lavet denne fejl i stedet for det korrekte B-t. Og når DSB laver fejl, så er ROCO selvfølgelig nød til at følge dem op.

Modellen er 26,5 cm lang, d.v.s i skala 1:92. Skal den være i exact 1:87 så bliver længden 28,2 cm. Stiller man vognen ved siden af ROCOs liggevogne Bcm, så er højden næsten identisk, og kan trods de forskellige dimensioner med rimelighed anvendes i samme togstamme med en LIMA MZ foran. Der er dog tydelige målforskelle, som næppe vil tilfredsstille den kræsne mj-er.

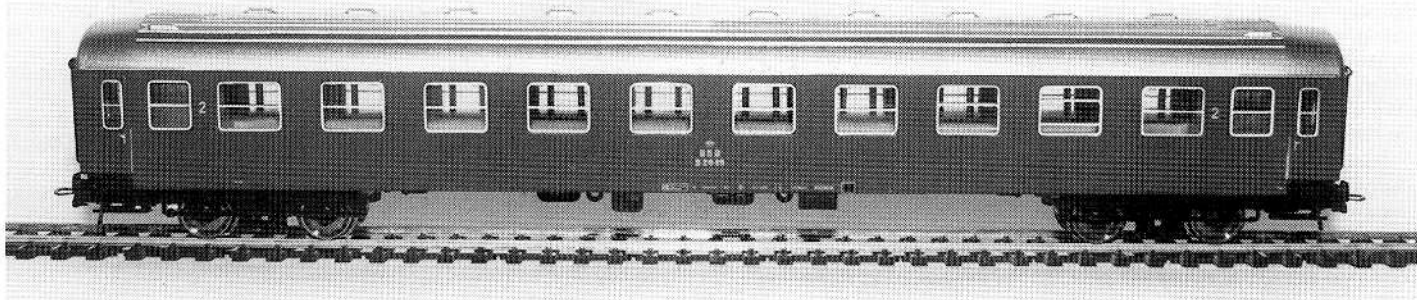
Vognen er udstyret med almindelig koblingskulisse og kobling, så her må man selv udskifte koblingshoved, hvis kortkobling ønskes.

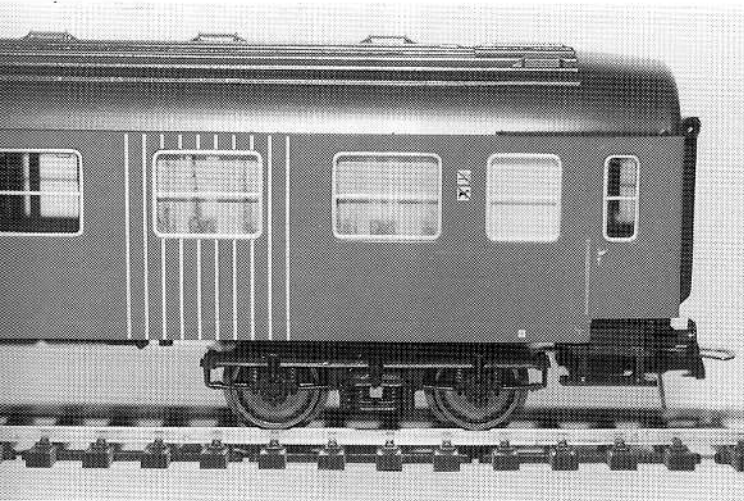
• **ROCO**
2. klasse personvogn
DSB litra Bk-x 50 86 85-83
042-6;
kat.-nr. 45 341
Epoke V; skala 1:87 (1:92)

I 1991 indførte DSB det nye Intercity-system med hvide IC3-tog som bindeled mellem landsdele, og ved denne lejlighed degraderes det røde vognmateriel til brug for Interregiotog, forløbertog eller i lokale tog m.v.

Denne model har som forbillede en tidligere kioskvogn litra Bk (indført 1974), hvor kioskrummet fra 1991 suspenderedes, og derfor fik vognen litra Bk-x. Det uventede design med ti cateringstriber bibeholdtes.

ROCOs model af DSB litra B i vinrød udgave, epoke III. Se omtale side 34.





Den moderne ex-kioskvogn DSB litra Bk-x har ROCO ramt lige i plet, og den har mange ekstra detaljer, bl.a. gardiner i vinduerne.

Det er samme grundmodel som til øvrige ROCO B-vogne, en tysk A- vogn, der danner basis for den danske model, der i lakering og tryk er i sædvanlige høje ROCO-kvalitet. Tag og vognkasse har fået den korrekte gråbrune og røde lakering, der svarer nøje til DSBs design fra 1974. Litring og tekniske påskrifter er hvide hhv. gule og læsbare under lup.

Vognen er ikke helt korrekt, bl.a. mangler de særprægede trekkanter under gavlhjørnerne, men vi har set nogle mj-ere med held fremstille små trekkanter, male dem røde, og lime dem fast under gavlen, hvor der netop er plads på modellen, og dette giver vognen det - næsten - helt rigtige udseende.

Da vognen er en tidligere kioskvogn med gardiner i den ene side, så har ROCO på fornemste vis eftergjort disse ved at male antydninger af disse på indersiden af vinduerne. Ja, men det er bare flot, anderledes og korrekt. Synd at vognen ikke er en ægte dansk grundmodel, men det kan vi nok acceptere indtil videre.

Til sidst blot at sige, at der også i denne vogn ligger løse destinationsskilte til valgfri påsætning.

Man er såmænd ved at få god fod på det med dansk modeltog hos ROCO...støt dem.

• **ROCO**
Lang liggevogn
DSB litra Bcm 50 86 51-40 405-7
kat.-nr. 44 915

Epoke IVb; exact skala 1:87
Dette er en model af DSB liggevogn, der - sammen med andre - anskaffedes fra DB fra 1983-84, og brugtes i nattogene København-Jylland. Vognene var oprindeligt malet i den almindelige DSB-røde (indført efter 1974), men blev senere sidst i 1980'erne omlakeret i mørkeblå med rødt DSB-felt og forskellige mønstre som "konfetti", "fyrværkeri" m.v.

Modellen er en nøjagtig gengi-

velse i DSBs design, lakeret i korrekt rød, og med fine påskrifter, både DSB-logo, litring og påskrifter. Alle tryk er udført med den omhu og akkuratessse, der efterhånden kendetegner ROCOs modeller, og den har et utal af flotte undervogndetaljer, der ikke lader noget tilbage at ønske.

Længden på vognen i model er godt 30 cm, altså en gevaldig længde. Litra MZ, der sættes foran de virkelige nattog så helt dværgagtige ud, og dette indtryk kan altså nu skabes på anlægget.

Der er vedlagt flere løsdele bl.a. til belysning af vognen, og helt specielt medfølger små hvide skilte med nattogspåskrifter i autentisk kvalitet. Det er flot og en god ide.

Endvidere medfølger løsdele for detaljering af MD-bogierne, så de får det korrekte udseende, samt diverse andre løsdele.

Vognene er forsynet med NEM-koblingskulisser og ROCO kortkobling, hvilket betyder at vognen kobler helt tæt med andre vogne udstyret med kortkoblinger. Det ser flot ud.

Der er egentlig ikke meget mere at sige til denne model, ud over at den er i top, og det er dejligt at se, at ROCOs danske hjælpere laver god research.

• **ROCO**
Lang liggevogn
DSB litra Bcm-o 50 86 51-40 413-1,
kat.-nr. 44 914

Epoke IVb og V; exact skala 1:87
Model af den lange liggevogn anskaffet af DSB fra DB i begyndelsen af 1990'erne. Vognen adskiller sig fra de "normale" lange liggevogne ved at have skørt.

Også disse vogne benyttedes i de indenlandske nattog (regime 50 86) København-Frederikshavn indtil Storebæltforbindelsens åbning i 1997.

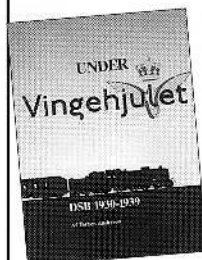
Modellen er udført i sædvanlig flot ROCO-kvalitet med masser af gedigne detaljer. Den er blåmalet

SÆRSKRIFTER

fra **LOKO
MOTIVET**



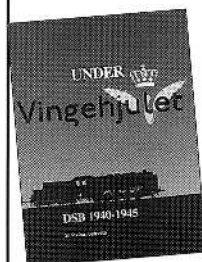
I dette nummer har vi indlagt et betalingsklart girokort, hvis man ønsker lidt spændende julelæsning. Kryds af og indsend girokortet, og bogen/bøgerne tilsendes inden jul. Bemærk, at de fleste af de nedenstående særskrifter snart er udsolgt fra forlaget.



UNDER VINGEHJULET 1930-39

Fotohæfte med mange spændende fotos af DSBs hverdag i mellemkrigsårene, hvor dampen stadig udgjorde den vigtigste trækraft, men motormateriellet var begyndt at vinde indpas. Man byggede Lillebælts- og Storstrømsbroerne, og lyntogene satte i drift. DSB gik også ind i rutebildriften. 90 store fotos i sort-hvid.

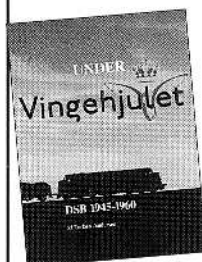
Format A4, 72 sider kr. **180,-**



UNDER VINGEHJULET 1940-45

Fotobog om DSBs hverdag under besættelsen. Hjulene måtte rulle trods ufred og sabotage. Billederne viser mest dagligdagen, ikke så meget sabotagen m.v. Ekstra tillæg med DSBs damplokomotiver på postkort. Fortalt med korte causerende billedtekster. 85 store fotos i sort-hvid.

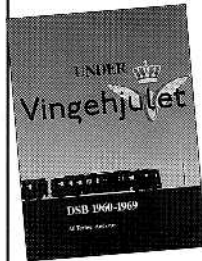
Format A4, 48 sider kr. **145,-**



UNDER VINGEHJULET 1945-1960

Fotobog om DSBs hverdag efter besættelsen. Masser af miljøfotos med damp, diesel og vogne. Der kom mange nyanskaffelser af vognmateriel og lastautomobiler efter krigen, og bogen viser mange miljøer fra de spændende 1950'ere m.v. I alt 75 store fotos i sort-hvid.

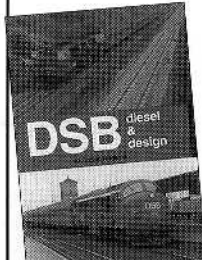
Format A4, 64 sider kr. **170,-**



UNDER VINGEHJULET 1960-69

Fotobog om DSB dampens sidste år, motormateriellet tager over, nye stålgodsvogne anskaffes, mange miljøer fra 1960'ernes glade ti-år, ombygning af gamle stationer o.s.v. 90 store fotos i sort-hvid.

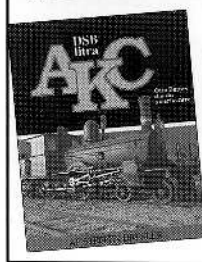
Format A4, 72 sider kr. **180,-**



DSB DIESEL & DESIGN

Fotobog om dieseldriften på DSBs spor 1980-89. Her kørte der endnu røde Intercitytog med MZ og MY. Man kaldte det "fattigfirserne", og DSB anskaffede en masse brugt nyt, både person-, post- og rejsegodsvoage for at spare kroner. Et spændende tiår for alle dieselerskere. 95 store fotos, heraf ca. 20 i 4-farve-tryk.

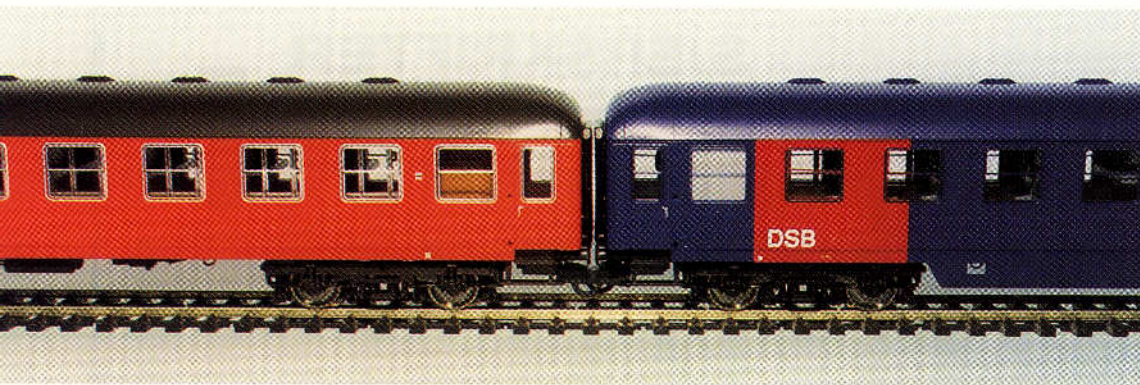
Format A4, 72 sider kr. **210,-**



DSB LITRA A, K og C

Første bog i format A4 i en serie om danske damplokomotiver, de kendte A-, K- og C-maskiner konstrueret af den berømte Otto Busse efter amerikansk mønster. Mange sjældne fotos. Komplet med data og tegninger i skala 1:45 for alle tre typer lokomotiver.

Format A4, 64 sider kr. **230,-**



Til venstre: De nye modeller fra ROCO har moderne kortkoblingskulisser, efter NEM-normerne, så vognene kobler helt tæt uden problemer i kurver. Her et eksempel med ROCOs liggevogn Bcm (til venstre) og den blå Bcm-o (til højre). Tættere kan man vel næppe koble? Modelerne er i øvrigt forbilligede med mange detaljer og i exact skala 1:87.

Herunder: ROCOs vinrøde B-vogn er flot lakeret, men har desværre fået en lidt for rød krone. Men skæmmer det modellen?

med rødt DSB-felt, og der er vedlagt løse dele for belysning samt små hvide skilte med nattogetspåskrifter.

Lakering er i top, og det samme gælder påskrifter. Kvaliteten er altså den samme som foran nævnte liggevogn Bcm, så vi henviser til denne tekst.

• **ROCO**
2. klasse personvogn
DSB litra B 2040;
kat.-nr. 45 342

Epoke III; skala 1:87 (1:92)

Omsider fik vi en "rigtig" vinrød personvogn til epoke III. Forbilledet for denne vogn sættes i drift hos DSB i 1964 (bygget af Scandia), og kørte indtil ca. 1974 med denne farve og litrering, om end nogle undervejs fik computerlitrering (fra ca. 1966).

Grundmodellen er den samme som forannævnte B-T-vogn, og har derfor de samme dimensionsmæssige fejl med for store toiletvinduer, længde o.s.v., men grundmodellen er bedre til den vinrøde udgave end til den mørkerøde udgave, idet dørpartierne er mere korrekte, og da gavledørene endvidere har de originale UIC-skydedøre, kan vi næppe komme nærmere en korrekt model, når en tysk A-vogn bruges som grundmodel.

Modellen er lakeret i korrekt vinrød DSB-farve med sølvfarvet tag, og man har husket, at sølvfarven skal danne en halvmåne i taggavlen. Det er fint.

Litreringen er korrekt, og man har forsøgt at lægge skygger på bogstaverne som hos forbilledet, hvilket er lykkedes rimeligt, men det får litreringen til at se lidt optisk for stor ud. DSB-kronen er forsøgt gengivet i flere farver, men desværre har man fået byttet om på farvene, så dér, hvor kronen skulle være rød er den trykt i blå, og hvor den skulle være gul har man trykt med rød. Det er synd for ROCO, når man nu for første gang nogensinde ofrer tid og kroner for at gengive den flotte flerfarvede krone i model, men det kan selvfølgelig rettes i et nyt oplag med et nyt vognummer. Vi vil dog gerne trøste både ROCO og læserne lidt, idet forbilledets krone rent faktisk opfattedes mere som rød end gul!

De gule tekniske påskrifter er korrekte, og af revidentdatoen fremgår det, at B 2040 blev revideret den 20/11-64. Flot!

Der er en lille "fejl" med hensyn til vognkassen, nemlig slutlygterne. Dem havde de første B-vogne ikke, idet man kørte med aftagelige slutlygter. Slutlygter blev først indbygget senere. Er man kritisk kan disse dog udspartles og males over.

Sammen med modellen følger hvide destinationsskilte, hvis typografi - helt korrekt - følger den oprindelige.

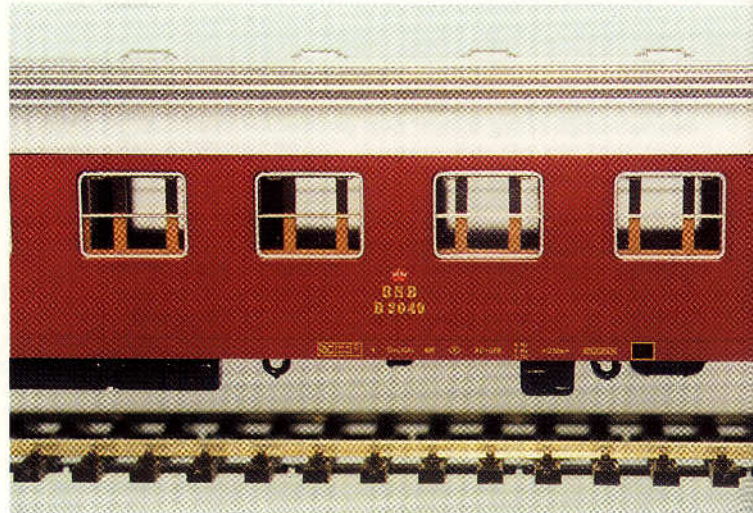
Summa summarum: Den bedste vinrøde B-vogn til dato.

• **KLEIN**
Beholdervogn fra
Dansk Sojakagefabrik
Kat.-nr. SoSe 62/98;
Zekk 724 1 522-7
Epoke IVb/V; skala 1:87

Fra begyndelsen af 1980'erne fik beholdervogne fra Dansk Sojakagefabrik (DS) nyt logo, nemlig et rødt rektangel med hvidt kraftigt skriveskrift DS i stedet for cirkellogoet, og KLEIN har i august udsendt en model af denne vogntype.

Til venstre: Gavl på vinrød B-vogn fra ROCO.

Til højre: Den nye model fra Dansk Sojakage Fabrik udgivet af KLEIN er flot.



Vognen har forbillede i vogn nr. Zekk 724 1 522-7 (litra Zekk var ikke påført vognen), hvis forbillede blev bygget Saarbrücken 1944. Vognen blev optaget hos DSB i 1953 som ZE 503 522, fra 1965 fik den UIC-nummer, hvilket igen ændredes i 1980 til det nummer som modellen bærer. Dette nummer havde den indtil udrangering.

Til forskel for den tidligere udsendte model fra Dansk Sojakagefabrik, så er denne her noget nær det perfekte, når man undtager de sædvanlige forskelle i størrelser på de sorte påskrifttavler og dome.

Det er samme grundmodel som hidtil til beholdervogten med 24m3, der er benyttet, men denne gang med korrekt lysegrå be-

holder, rigtige påskrifter og korrekt logo.

Da grundmodellen er den samme som hidtil, d.v. med m akselafstand og 24 m3 beholder, så henvises til tidligere numre af bladet.

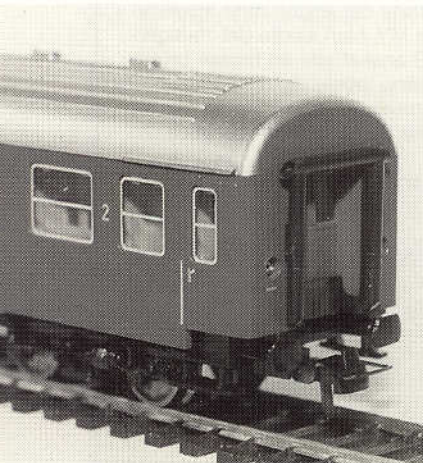
KLEIN er noget svingende i sin kvalitet, men denne gang har de altså ramt næsten plet.

• **DWA-Hobby**
Åben højsidet godsvogn
fra TKVJ

Epoke III; TKVJ K 1710

Så er der atter guf for alle privatbaneelskere, og især dem, som dyrker den gode gamle jyske privatbane TKVJ (Trolldhede-Kolding-Vejen-Jernbane).

Det er denne gang en højsidet åben godsvogn litra K (DSB type



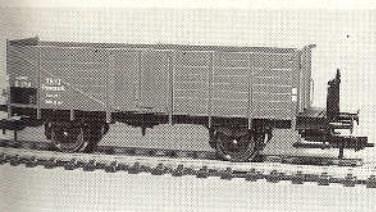
PTR), der er til at sætte i drift. Modellen er som sædvanlig baseret på den flotte Fleischmann-model 5219, som er en korrekt basismodel for TKVJ-udgaven (og for den sags skyld til mange andre udgaver, bl.a. DSB).

Lakeringen minder om DBs rødbrune, hvilket er korrekt. Denne vogntype blev ikke - som flere andre vogne - ommalet i banens røde eller orangebrune farver, og dermed må TKVJs vognpark (sammen med APBs) være noget af det mest brogede, der har trillet på danske spor...og det er jo ikke så ringe endda for en mj-er.

TKVJ K 1710 er udført med samme pietet som sædvanlig for DWAs modeller, med korrekt typesnit i krystalklar hvidt påtryk, fin halvmat lakering...så hvad er der andet at sige, at den kan man heller ikke undvære.

Til sidst en opfordring til DWA: Hvad med en model af DSB litra PTR, hvor der er et par muligheder, dels uden og dels med presenningtag? Sidstnævnte kan vi selv lave, bare vi har grundmodellen med korrekt nummer.

Model af åben højsidet godsvogn fra TKVJ fra DWA-Hobby.



• **DWA-Hobby**
DSB specialvogn 191
Type PU; epoke III

Igen en lille perle fra det jyske firma, der efterhånden har fået god fod på særmodeller med danske forbilleder fra DSB og privatbanerne. Denne gang er det en grå specialvogn, type PU fra DSB, nærmere betegnet Specialvogn 191, der - som påskriften fortæller - anvendtes til transporter mellem Centralværkstedet i København til Frederikssund.

Modellen fremtræder i DSB specialvognsgrå med sorte påskrifter, der står tydeligt og læsbart. Også smøreskemaet har man husket.

Det er igen Fleischmanns grundmodel kat.-nr. 52111, der er benyttet, og den har derfor - som tidligere omtalt i bladet - en lidt for kort akselafstand og egerhjul. Sidstnævnte kan nemt udskiftes med pladehjul, men akselafstanden må man leve med.

Det er glædeligt at se, at man tager påskrifter alvorligt, således er DSB-monogram med krone er

det originale, og det samme gælder øvrige påskrifter, som er gengivet i den originale groteskskriftsnit med "amputeret g". Selve linien med Specialvogn 191 er dog blevet en anelse for stor, ca. en 1/6-mm hvis man hænger sig i det! Og det gør man vel næppe?

Vi kan sagtens bruge mere af samme slags, ikke mindst modeller i afvigende farver, for det liver op må modeljernbanen som denne grå PU-specialvogn.

Specialvogn 191 fra DSB.



• **FREJA H0-modeltog**
Mange nyheder til vinter

Det lille firma i Silkeborg har mange spændende nyheder på programmet. Først og fremmest kender vi vel alle kvalitetsbyggesættene af FRICHS firkantede. I flere år har man kunnet købe de fem-akslede modeller, men i januar kvartal 1999 udsendes den 4-akslede udgave fra privatbanerne. Det bliver muligt at vælge mellem fire mulige baneforvaltninger, nemlig Vardebanens VNJ 11, Odsherredsbanens OHJ 20, Thistedbanens TFJ ML 13 og Nord Fynske Jernbanes NFJ MT 4.

Sættene leveres som sædvanlig komplet med overdel i ætset nysølv. Akselbokse, fjedre m.v. er i messingtøbning, mens de flotte detaljerede tagkølere fremstilles i nysølv. Modellen leveres med færdigmonteret undervogn med den velkørende Faulhaber-motor og svinghjul, der tilsammen giver fine køreegenskaber.

Forløberne for modellerne er de oprindelige fra DAN-TRAIN, som FREJA H0 har fremstillet nye undervogne til, og derfor kan man også levere 4-akslede undervogne til disse, såfremt man skulle ligge inde med overdele herfra. Omtale og fotos af disse firkantede DAN-TRAIN/FREJA-modeller kan man finde i LOKOMOTIVET nr. 49, side 28.

De nye 4-akslede modeller er dog helt og holdent FREJA-produkter med nytegnede vognkasser med ekstra detaljer, udført med moderne CAD-CAM.

Endvidere er man gået i gang med at producere flotte tagkølørsæt i nysølv til FRICHS MO-vogne og diesellokomotiver.

Blandt de kommende modeller af de små FRICHS firkantede fra FREJA H0-modeltog bliver det muligt at bygge OHJ 20 komplet med "Kaptajn Vom"-banerømmere, korrekte tagdetaljer m.v. som vist på billedet. Den viste model er en "forløbermodel" sammensat af vognkasse fra det tidligere DAN-TRAIN og undervogn fra FREJA H0-modeltog.

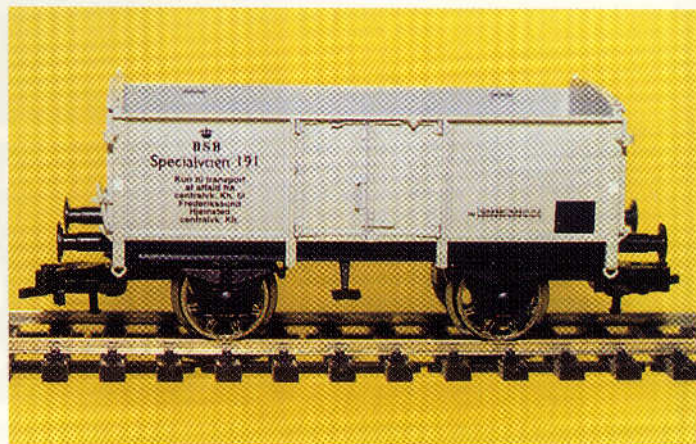
Mangler man fabriksplader i filigran kvalitet, så bliver FREJA H0-modeltog også leveringsdygtig i disse dele, idet man udsender nummer- og fabrikskilte til damplokomotiverne DSB litra HS, F, C, D, T, E, G, P, Q, R og S, mens der til diesellokos kommer fabrikskilte til DSB litra MX, MY, MZ og ME.

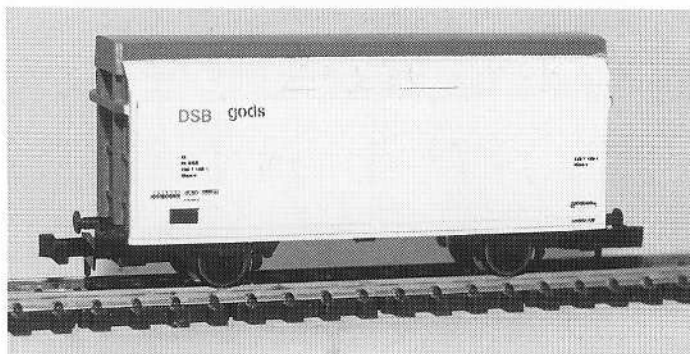
Endelig er firmaet i gang med at producere endeperroner til personvognsmateriel m.v. fra Horsens Privatbaner, nemlig til banernes litra C og E.

Er man til "Trinbrætramantik" så udsendes også de små runde trinbrætsignaler, der før hen var almindelige hos de danske privatbaner (se forsiden af LOKOMOTIVET nr. 50). Også disse fremstilles i ætset nysølv, og leveres komplet med gennembrudt signalplade, stang, håndgreb m.v., så det lige kan loddes på en stump skinne, og anbringes på anlægget.

Yderligere information, bestilling m.v. fås ved henvendelse til

FREJA H0-modeltog, Absalonsgade 19, 8600 Silkeborg, FAX 86 80 32 88.





**• LASER/Trinbrættet Vejle
Lukket DSB godsvogn (ølvogn)
litra Hios-v**

I sidste nummer (nr. 53) omtalte vi kort en spændende nyhed fra LASER/Trinbrættet under ARNOLDS hjørne.

Desværre nåede modellen ikke frem til os til fotografering, men bedre sent end aldrig, så nu kan læserne få syn for sagen.

Det er en ganske nydelig model, der er fremstillet på samme måde som forbilledet med Gs-undervogn og ny vognkasse. Sidstnævnte er fremstillet i resin, og modellen er lavet 100% korrekt med de karakteristiske gavle, "tagrytter", lister m.v. Undervognen er fra ROCO, og har derfor disse modellens velkendte egenskaber.

Modellen er påtrykt DSB gods i sort og rød, d.v.s. den er tænkt til

epoke V. Alle tekniske data er naturligvis påtrykt i sort. Desværre er trykket en anelse uldent, men dog ikke, så det skæmmer modellen. Den har i øvrigt fået løbe-nr. 100.

En rigtig lille perle fra det østjyske fastland, der kun kan fås gennem Trinbrættet/Vejles specielle "dansk-abonnement". Den fås altså ikke i almindelig handel. Ønsker man at være med i abonnementsordningen kan man henvende sig til **Trinbrættet/Vejle, Blegårdsgade 14, 7100 Vejle.**

TILBEHØR

**• PÅ SPORET
DSB vinrød
Ny vandbaseret enamel**

Det kan være vanskeligt at finde den helt korrekte vinrøde farve

hos de gængse farvefabrikanter, så i stedet må vi ty til andre muligheder. Hos PÅ SPORET fandt i en flot halvmat vinrød farve på vandbasis, og den matcher den DSB-vinrøde (marron) til epoke II og III utrolig godt.

Foruden at have den korrekte nuance, så er enamellen nem at arbejde med. Man skal dog benytte en særlig grunder som PÅ SPORET også kan levere. Malingen dækker ultratryndt, så fine detaljer ikke forsvinder, f.eks. brænderiller, slutlygteholdere, lister m.v., så også her taler den for anvendelse.

Inden maling renses vognen i lunkent vand med lidt sulfo for at fjerne "støbefed", støv og andet snavs. Grunderen påføres let, og når den er tør - det sker i øvrigt i løbet af kort tid - grundmales modellen endnu en gang, især hvis materialet er hvid plasticard. Det går som en leg at påføre grunderen. Når den er tør kan vognen males med den vinrøde enamel.

Enamellen har en tilpas konsistens, næsten som mælk, og flyder behersket og let. Resultatet bliver en flot vinrød vogn, uden penselstriber eller fortykkede malingsstriber. Da enamellen er mat, bør vognen efterlakeres med halvmat lak fra Testors.

Mange vandbaserede lakker har en tilbøjelighed til at "peepe", d.v.s. at kunne trækkes af som tynd hud, når den er tør, men denne enamel binder solidt.

For at forhindre penselhår i malingen kan man benytte den nye penseltype "Gold sable" med ultrafine og ensartede hår, der ikke "fælder".

Yderligere oplysninger om maling m.v. fås hos PÅ SPORET, Vesterbrogade, Frederiksberg C.

Bemærk, at malingen koster mere end de kendte produkter, men et glas indeholder 30 ml mod øvrige fabrikaters dåser med 15 ml. Der er til mange vogne i et glas, og et tjek fornylig af det åbnede glas viser, at malingen ikke er fortykket (iltet), hvilket f.eks. Humbrols maling har en tilbøjelighed til.

*

Tilføjelse til TILLIG-spor

I sidste nummer omtalte vi de flotte modelspor fra TILLIG, de såkaldte ELITE-spor, men vi glemte at skrive, hvor man kunne få dem.

Sporene fås kun hos

TRINBRÆTTET, Vejle,

v/ V. Hejlesen,
Blegårdsgade 14, 7100 Vejle,
tlf. 74 85 75 75,

hvor man også kan rekvirere prisliste over sporene.

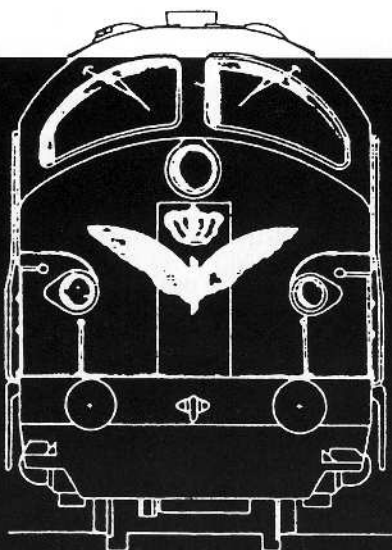
PÅ SPORET, København, har meddelt os, at man i øjeblikket ikke lagerfører TILLIG, men vil undersøge om det er noget, man skal hjemtage.

Dette er første bog i en trilogi om NOHAB-GM diesellokomotiver litra MY, MX og MZ anskaffet af DSB. For at kunne beskrive lokomotiverne grundigt - historisk såvel som teknisk - har vi valgt at udgive én bog om hver type i stedet for at samle alle typer i samme bog. Den første i rækken omhandler litra MY, og selv om dette spændende lokomotiv beskrives på ikke mindre end 80 sider - 16 mere end planlagt - i format A4, så kunne vi sagtens bruge dobbelt så mange sider.

Bogen indeholder mange farvefotos og sort-hvide illustrationer, grafer, løbsplaner m.v. (ca. 130 i alt). Billederne viser MY fra levering til udrangering.

Følg lokomotivtypen fra udvikling, prøvekørsler til den daglige drift til udrangeringen i 1990'erne i det historiske afsnit. Komplet teknisk beskrivelse fra A-Z i et særligt teknisk afsnit, samt stationeringer, skæbnetabeller o.s.v. Det er første bog på dansk med en gennemgribende beskrivelse af lokomotivtypen.

Læs om MY 1126 med ATCS - hvad var det egentlig for noget? Få svaret i MY-bogen. Hvor kørte MY oprindeligt? Hvor stor en maskinkraft havde/har en MY egentlig? Få de overraskende svar i MY-bogen. Hvilke MY - bortset fra MY 1145-1159 - havde rilleudstødning? Og hvorfor? Kørte MY også på privatbanespor? Måtte MY køre i Tyskland... og har de gjort det?



.... så er bogen om DSBs diesel-lokomotiv litra MY udkommet.

**NOHAB-GM diesellokomotiver
i Danmark:**

**DSB litra MY
Type 567**

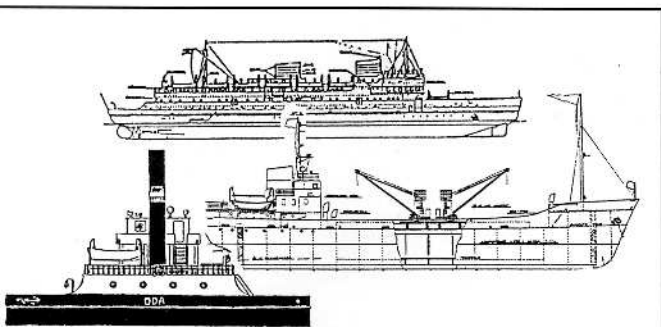
Bogen indeholder også:

- NOHAB-tegninger i skala 1:87 af MY 1101-1144, 1145-1159 samt det amerikanske forslag (*side, front, snit og plan*) med oplystning af de tekniske dele
- Komplette data- og skæbnetabeller 1954-1998
- Sjældne farvefotos fra 1960'erne
- Kronologisk tabel for vigtige MY-begivenheder o.s.v.

Bogen fås ved at indsætte **kr. 190,- + kr. 15 i porto = i alt kr. 205,- på giro 3 38 55 07 LOKOMOTIVET, postboks 477, 4700 Næstved** eller send en check på beløbet. Husk at notere MY på giroalonen til modtager. Ved check vedlægges en seddel, hvad betalingen gælder.

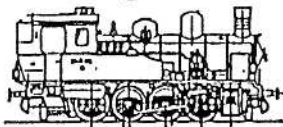


Bemærk, bogen er kun trykt i 900 eksemplarer mod det oprindelige tænkte oplag på 1500 stk. Men vi har reserveret et lille oplag til abonnenter og andre, som ønsker at købe direkte hos os. Bestil NU, hvis du vil være sikker på at få bogen, d.v.s. at vi har et begrænset parti. Genoptrykkes ikke. Skulle vi få udsolgt, så tilbagebetaler vi naturligvis beløbet til bestilleren. Bemærk, ca. 14 dages leveringstid fra modtagelse af indbetaling.



Materialer til LANDSKABSOPBYGNING - HUSE m.v. mur-kampestens-tagpapir - træer - buske - bundstrøelse etc. Byggesæt til danske HELJAN-huse - klippeark til huse og slotte m.v. MODELFIGURER malede og umalede i forskellige størrelser. EVERGREEN og PLASTSTRUCT profiler - Polystyrenplader m.v. Metalplader - profiler - tråd - rør - stænger - trælister og BALSÅ .Rillede træplader - aeroplanfiner - rundstokke m.v. Tegninger til lokomotiver og vogne fra 50'erne - modelskibe - fly. Byggesæt - SILICONE til støbeforme - Bøger - Tinsoldaterog meget, meget mere, som du kan finde i vor lille forretning midt i København ved det gamle Grøntorv.

SIDEN 1948



- med samme familie bag disken!

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23, 1360 København K
Tlf. 33 14 30 10

Ma, ti, to, fre 13-17, lø 10-12, onsdag lukket

NYHED

Freja HO Modeltog

FRICHS 4-akslede diesellokomotiver kommer nu i begrænset oplag. Vælg mellem VNJ 11, OHJ 20, TFJ ML 13 eller NFJ MT4. Komplet sæt med overdel i ætset nysølvplade, messingstøbte akselboks, fjedre m.v., og detaljerede tagkølere i nysølv. Undervognen leveres færdigmonteret med Faulhaber-motor påmonteret som giver uovertrufne køreegenskaber.

I alt kr. 2998,-

4-akslede undervogne til DAN-TRAIN-lokomotiver kan også leveres.

Nyætsede gavle til FRICHS 5-akslede lokomotiver med udskæring for luftindtag til hhv. OHJ og FFJ.



Foto: JB-P

NYT: Flotte tagkølørsæt til FRICHS MO-vogne og diesellokomotiver leveres nu fra egenproduktion.

FREJA HO-modeltog

Absalonsgade 19 • 8600 Silkeborg • FAX 86 80 32 88

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

PÅ JULEINDKØB TIL DIG SELV

4-akslet FRICHS fra FREJA i løbet af vinteren. Vælg mellem VNJ 11, OHJ 20, TFJ ML 3 eller NFJ MT 4. Komplet byggesæt med overdel i ætset nysølv. Akselboks, fjedre m.v. i messingstøbning. Flotte detaljerede tagkølere i nysølv. Monteret undervogn med FAULHABER-motor med svinghjul som giver fine køreegenskaber. I alt 2998,- kr. Også løse 4-akslede undervogne til Dan-Trains tilsvarende lok.

NYE BØGER: Alt om Hobbys 1998 årbog (svensk). Læs bl.a. om: Smalspor skala 0, "Copenhagen Fields", N-anlæg i London. "Malmberget" Osterviks Järnväg" H0-anlæg. Transportkasse til modeller. Super damplok-model i H0. Ellok set fra oven. Opbygning af dværgsignal i H0 - og meget mere. 138,- kr.

"Internationale Tog via Rødbj Færge" af Jens Bruun-Petersen og John Poulsen. Beskriver Fugleflugtsliniens åbning i 1963 med internationale tog. Trafikken, typiske køreplaner, oprangeringer og vognbenyttelse. 80 sider, ca. 130 ill., mange i farver. Stift bind 199,- kr.

"Industribaner" af S.A. Guldvang om de mange smalsporede industribaner i Danmark. Beskriver baggrunden for de forskellige typer, deres faste anlæg og rullende materiel. Ca. 160 sider, ca. 450 ill. Stift bind. 350,- kr. Udkommer november.

HELJAN MX kommer snart (hvis den ikke allerede er kommet). Vælg mellem DSB MX 1001 brun, DSB MX 1008 rød/sort eller sorte pufferplanker. Desuden OHJ og Skagensbanen MX sam to svenske modeller. Fordelagtigt indkøb af flere stk. (ud over supskriptionskøb). Betaling efter aftale.

DSB P-maskine kommer igen som byggesæt i løbet af efteråret. Vejledning på dansk samt ekstra byggetips er vedlagt. Antallet er begrænset. Reserver nu.

Efterårets ROCO-NYHEDER. To nummervarer af hver: DSB E EUROP epoke III, DSB PE epoke III og DSB Superfos epoke IV.

NYE VIDEO: "Trætog med Woxna Express", en video om shortline- bolaget. Diesellokomotiverne Z66 og Z67 samt ikke mindst TMX 1026, tidligere DSB MX. Flotte optagelser gennem vildmarken med smukke scener fra Siljanbygden. En film med tunge dieselloko, godstog og herlig natur. 45 min. stereo/digital optaget.

"Svenska Tåg, del 5". Indeholder bl.a. BK-Tåg T43 Oskarshamn- Silverdalen. SJ gods Lättkombi "Dalkullan". Godstog på Inlandsbanen (TMX, Z67 og T43). Indvielse af museet i Ängelholm. Ue 646 i Malmö. KJ17 Nässjö-Halmsås. I alt 65 min., stereo/hovedsagelig optaget på digudstyr. Igen på lager i begrænset antal "TMY" om de danske MY- lokomotiver i Sverige. En flot video.

Alle 198,- kr. pr. stk.

Få et prospekt/komplet prisliste over LEG-VIDEO.

4 nye fotoserier: Hver med 7 stk. farvefotos fra 1970'erne, alt i gammelt brunt design. Vælg mellem serie 6: MY; serie 7: MX; serie 8: MO-vogne; serie 9: MY, MX, MZ. Enkelte af de forrige serier haves endnu.

CD-ROM: MIBAs "Interaktive 1998/99" (2 CD). Over 16 000 ill. far 250 fabrikater, lok, vogne, bygninger, sporplan, lyde o.m.m. 188,- kr. "Billeder fra banens historie i Langå" 127,- kr. "Danske olvogne i model" 249,- kr. MIBA "Modellbahnen" - planlægning, opbygning og leg (tysk) 148,- kr. MIBA 1997 årgang på CD 148,- kr. Komplet MIBA i 50 år kommer - kun få stk.!

ROMFORD: Hele sortimentet er på lager: Drivhjul, aksler, løbehjul, pinollejer, gear, Portescap-motorer med gear, krumtapper m.v. Få en prisliste.

LODNING: Sølvlod 28,- kr. Sølvlod flusmiddel 78,- kr. Special- loddetin til hvidmetall med meget lavt smeltepunkt, ca. 70-80 grader 118,- kr. Flydende loddetin 58,- kr. Keramisk loddeplade med huller til fastgørelse af smådele, særdeles anvendelig ved gaslodning 198,- kr. Stålstifter til loddeplade for fastholdelse af smådele under lodning. 38,- kr.

HUSK, Trinbrættet Århus har et stort udvalg i kvalitetsværktøj

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Mads Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00
Giro 348 1212

Åbningstider:
Mandag lukket.
Tirsdag 13.00-19.00
Onsdag 13.00-17.30
Torsdag 13.00-17.30
Fredag 13.00-18.00
Lørdag 10.00-13.00

Er der travlt i butikken tager telefonsvarer/fax imod besked
Sjællænderne har nu let ved at komme tur/retur - gi' dig go' tid.

Butikken bugner med varer,
også en masse som du ikke ser andre steder.

ALTDIG GO' FOR EN KOP KAFFE

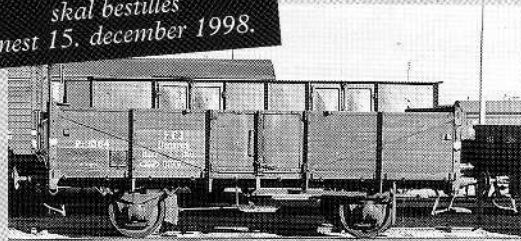


DSB IE 18 799. Foto: KEJ.

DSB lukket hvidmalet godsvogn litra IE 18 799, som foto, dog uden ribber i gavl. Epoke III. Levering december/januar 1999.

NYHED H0

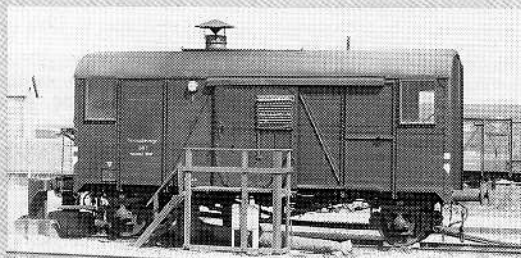
Bemærk, at alle vogne skal bestilles senest 15. december 1998.



FFJ Pj 1304. Foto: Guldbæk/JMJK.

Åben højsidet godsvogn (DSB type PE) fra Aalborg Privatbaner, FFJ PJ 1304 i gråblå bemaling. Epoke III. Levering januar 1999.

NYHED H0



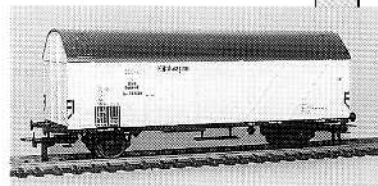
Tjenestevogn 387

DSB tjenestevogn 387 (togforvarmingsvogn), hjemsted Struer. Baseret på HELJAN samlesæt med skorsten og kappe i hvidmetal. Epoke IV. Byggebeskrivelse følger i kommende nummer af LOKOMOTIVET. Leveringstermin endnu ikke fastlagt.

NYHED H0

NYHED N

DSB lejevogn til kødtransport IKL 25 638 med tapeztag. Epoke III. Udgivelsestermin endnu ikke fastlagt.



DWA-hobby



Fårbækvej 69 . 7000 Fredericia . Tlf. 75 95 71 51
Telefontid mandag-tirsdag 19.00-21.00

MODELJERNBANE FRA LGB TIL Z

Vi fører alle de kendte mærker:

Märklin ★ **ROCO** ★
Fleischmann ★ **LIMA**
★ **HELJAN** ★ **PIKO** ★
KLEIN ★ **KATO** ★ **LGB**
★ **TRIX** ★ **ARNOLD**

Aktuelt netop nu
ROCO digitalsæt
fra kr. **1695,-**
Fleischmann
Spor H0 årssæt
6398 kr. **1150,-**
Spor N årssæt 9398
kr. **950,-**

Skinneprogram fra
Märklin ★ **ROCO**
★ **PECO** ★ **LGB**

**Vi sender
overalt**

TIL LANDSKABET

Løvtræer fra NOCH, statisk græs, der står op som en rigtig græsplæne. Mange forskellige farver. Græs- og stenmætter fra NOCH, to forskellige stenmætter og fem forskellige græsfarver, mange anvendelsesmuligheder. Mange flotte løvtræer - også i store højder - der giver variation på modeljernbanen.

BILER

i skala N og H0 fra ROCO, Rietze, Wiking, Herpa m.v. samt Fallers Car-system.

★
Stort udvalg i airbrush (sprøjtepistoler).

Kom og kig

FIGURER

fra Preiser og Mertens. Lav opmærksomhedskabende gade- og stationssceneri m.v. med disse livagtige figurer, der fås i mange varianter som rejsende, jernbaneansatte, by- og landfolk m.v.

MATERIALE til selvbyg

Hvide plastplader (plastcard), lister, profiler m.v. i alle dimensioner og tykkelser fra bl.a. EVERGREEN. Mange typer lim til plast, træ og metal. Maling og enmael fra HUMBROL, TESTORS og REVELL, også spraymaling.

NYHED

Fra januar 1999 også leveringsdygtig i det flotte amerikanske landskabsmateriale fra

WOODLAND

Græs, bladkroner, træstammer, buske, siv m.v. er udviklet specielt i særligt materiale for at give optimal udseende, og fås i et utal af varianter og farver. Kan på fortræffelig vis anvendes sammen med de øvrige europæiske landskabsfabrikater.

FLYWOOD

... har meget - skaffer mere

Ramsherred 27 . 4700 Næstved
Tlf. 53 73 66 22

Åbent mandag-fredag 11.00-17.00, lørdag 10.00-13.00
- kun 200 m fra jernbanestationen

Sporskiftet

Vi kan tilbyde: Arnold, Auhagen, Bemo, EE Modeller, Fleischmann, Freja, Heljan, Herpa, Kibri, Klein, Lilliput, Lima, Maag, Märklin, Peco, Preiser, Pola, Rietze, Rivarrossi, Roco, Tikøb, Uhlenbrock, Viessmann, Volmer.

Lilliput privatbane lokomotiv	1240,00
DSB Litra Pb	92,00
DSB Litra T Fleischmann HO	1795,00
DB 2. klasse hurtigtogsvogn ligner DSB	192,00
SFJ Super flot Albani burde koste 285 kun	189,00
DSB Super flot Albani burde koste 285 kun	189,00
DSB Litra P Roco	78,50
DSB Litra GS Roco	146,00
DSB Litra Tdgs Roco	175,00
DSB Tankvogn DS Klein	285,00
DSB Hims	129,00
DSB Trolje Tikøb	650,00
NFJ M4 Freja	2980,00

Huse

Stor bystation (Skive) Heljan	127,72
Vrads Station kendt fra jul i gammelkøbing normal 549 kun i december	450,00

Redningskøretøjer

Brandbil anvendt af beredskabskorpset	136,00
Ford Politi	50,00

Tilbehør

Græsmåtte 120 x 60	55,00
---------------------------	--------------

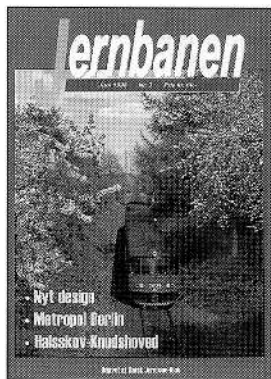
Abningstider : Mandag - Torsdag : 13 - 17
Fredag : 13 - 19
Lørdag : 11 - 14
Lang Lørdag : 11 - 16

SPORSKIFTET
Hans Tausens Gade 2
5000 Odense C
Tlf. 66 12 63 69

Bliv medlem af

DANSK JERNBANE-KLUB

*Danmarks største og eneste landsdækkende forening
for jernbaneinteresserede*



Som medlem af Dansk Jernbane-Klub

- * modtager du 6 gange årligt tidsskriftet Jernbanen. Jernbanen giver orientering om jernbaner aktuelt og historisk, i ind- og udland. På et år ca. 250 sider i et professionelt lay-out, rigt illustreret i s/h og farve
- * modtager du ca. 6 gange årligt nyhedsbrevet Jernbanen eXtra, der giver orientering om foreningens aktiviteter
- * kan du deltage i medlemsmøder, udflugter m. m. - over hele landet. Udflugterne kan fx være studieture til nye jernbaneanlæg eller historiske rekonstruktioner - altid med gode fotomuligheder
- * kan du portofrit handle i vor salgsafdeling Jernbanebøger, der altid lagerfører over 100 titler om jernbaner
- * kan du blive aktiv på en af vore veteranbaner - hvis du har lyst!

SÆRTILBUD: Ved indbetaling af 1999-kontingent inden den 31. januar 1999 modtager du Jernbanen 4/1998, 5/1998 og 6/1998 oveni hele årgang 1999!

1999-kontingent er kr. 285,-
(dog kr. 245,- for medlemmer over 67 år og kr. 195,- for medlemmer under 18 år pr. 1.1.1999)

Få ganske uforpligtende et gratis prøvenummer af Jernbanen og en indmeldelsesblanket. Skriv/ring/mail til Dansk Jernbane-Klub, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V, tlf. 33 33 86 97, e-mail dj@dj.com. Du kan også skride direkte til handling og indbetale kontingent til giro 5 55 38 30 på ovenstående adresse. Mærk talon til modtager med "Nyt medlem - særtilbud Lokomotivet".

VELKOMMEN I DANSK JERNBANE-KLUB!

NYBODER HOBBY eksisterer ikke mere, men

TIKØB HOBBY og STØBERI

er nu i fuld gang med at etablere Nordsjællands mest assorterede modeltogsbutik. Vores varelager omfatter følgende:

Märklin: H0 og Maxi, M, K og C skinner og digital, eksklusiv modeller, metalbiler. 10-45% under listepriis.

KLEIN, Liliput, DWA, LIMA, ROCO, ROCO-line, ROCO-digital og Hobby-line, GODE PRISER.

Stort udvalg i huse, landskabsmateriale: **FALLER:** Huse, træer, buske, strømateriale m.v. * **KIBRI:** Huse, div. landskabsmateriale, biler 1:87 * **BUSCH:** Biler i 1:87 og div. landskabsmateriale * **MERTEN** figurer * **VOLLMER** huse og mange andre dele.

KÆMPELAGER af Märklin reservedele, Z-H0-Maxi. * ROCO reservedele, stort tandhjulslager m.m. * ELEC-TROTREN reservedele.

Stort udvalg i selvbyggerdele bl.a. NEMEC messingprofiler, alle typer * **WEBRA** tandhjul, alle typer og tandremme * Dele fra **TIKØB STØBERI.** BEMO løsdele. **HUMBROL** maling. Evergreen plastcard og strips.

Løse **MOTORER** fra Faulhaber, Sagami, Bühler, Mashima m.fl. * **ESCAP** motor med gearboks * Spor fra **PECO** code 75 og 100.

PÆNT UDVALG I BRUGTTOG

...og vi har 1000-vis af andre løsdele.

TIKØB HOBBY og STØBERI

HORNBAEKVEJ 460 . 3080 TIKØB
Tlf. lørdag 10.00-14.00 49 75 97 27

Bestilling af varer hverdage tlf. 49 75 87 08 kl. 8.00-17.00.
Derefter kan bestilling foretages på FAX 49 75 87 19.

Åbningstider: Lørdag 10.00-14.00 * Også postordre

INFORMATION

fra **LOKOMOTIVET**



Bogen om
DSB litra N og T
er desværre

UDSOLGT

 fra forlaget.

Vi henviser til vore forhandlere, der endnu skulle have nogle eksemplarer tilbage.

★

Gamle numre af LOKOMOTIVET nr. 32-52 kan endnu leveres. De fås for kr. 70 pr. stk., ekstranummeret 50A dog kr. 80,-. Indsend bestilling på giro, og angiv hvilke numre, der ønskes.

Til bestillingen skal tillægges følgende porto-priser.

1 stk. kr. 8,75
Til og med 2 stk. kr. 15,00
Til og med 4 stk. kr. 19,00
Over 4 stk. kr. 30,00

Abonnement på 14. årgang (4 numre, nr. 53-56) kan bestilles ved at indsætte **kr. 250,- på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved eller sende en check på beløbet.** Udkommer august og november 1998, marts og maj 1999.

Sidst i 1980'erne anskaffede OHJ en række diesellokomotiver litra MX fra DSB. Det har været en vellykket disposition, idet maskinerne passer fint til OHJs behov. OHJ MX 103, 104 og 101 foran værkstederne i Holbæk, november 1994. Foto: Jan Lundstrøm.



MOTORTRÆKKRAFT

hos

OHJ

1924-1998

Af Torben Andersen

Motoriseringen

Motoriseringen hos OHJ (Odsherreds Jernbane) begyndte i 1924, hvor man den 25. juli indsatte den første benzinmekaniske motorvogn M1, hvortil man også anskaffede en motorbivogn MP 221, begge leveret af Triangel i Odense.

Omkring et år senere leveredes endnu en benzinmotorvogn M2, der var lidt større end M1, og det betød, at man kunne indlægge endnu et togpar i banens køreplan. Det betød en væsentlig udvidelse i antallet af rejsende.

Motorvognene kørte stadig flere og flere tog. I 1926/1927 blev over en tredjedel af banens plantog kørt med motorvogne.

Da damplokomotiverne stod overfor store og kostbare reparationer, og kullene tilligemed var dyre, besluttede OHJ sig for at investere i mere motormateriel, og i 1930 fik man endnu en motorvogn M3, og der indlagdes et nyt togpar i planen.

Som afløsning og supplement for damplokomotiverne anskaffede man i 1932 et såkaldt FRICHS firkantet på 375 HK, OHJ 21, der blev tilvejebragt ved moderniseringslån, som staten ydede banen jvfr. lov nr. 53 af 14. marts 1931.

Nye motoranskaffelser

I 1948 fik OHJ et lån til modernisering i henhold til lov af nr. 130 af 25. marts 1948, og for disse midler anskaffede man skinnebusser, et diesellokomotiv OHJ 24 fra FRICHS (Marcipanbrød), et damplokomotiv K 564 fra DSB, ligesom man begyndte at modernisere vogne og lokomotiver, bl.a. med trykluftudstyr.

OHJ har - sammen med HFHJ - lidt af et "størrelseskompleks". Vognene kunne ikke blive lange nok. Allerede de første bogievogne

var længere end DSBs. Det gjaldt også MO-vogne anskaffet fra MAK i 1961, der var endnu længere, nemlig 26,4 m. MO-vognene OHJ 25 og 26 blev anskaffet, fordi DSB ikke ønskede ældre materiel anvendt i de gennemgående tog Nykøbing S og København. Sammen med de to motorvogne anskaffedes to lige så lange personvogne litra BL, og tilsammen klarede disse derefter trafikken på OHJ og tog til København.

De næste anskaffelser af dieseltrækraft skete i 1969-70, hvor man købte brugte FRICHS diesellokomotiver fra APB. Den sidste store brugttog-anskaffelse foregik fra slutningen af 1980'erne, hvor man købte flere MX-lokomotiver fra DSB. Disse sættes i stand på OHJs værksteder, og de har været til stor nytte for banen, der har brugt dem i alle slags tog.

Den noget brogede lokomotiv- og vognpark, som OHJ i tidens løb har taget i anvendelse, skyldes dels at materiellet blev slidt helt ned grundet den intense trafik, dels at OHJ gennem årene har været udsat for ulykker og uheld i form af brande m.v. i anlæg og materiel.

★

Selv om meget af Holbæk Privatbaners materiel, d.v.s. fra OHJ, HTJ og HVJ indbyrdes anvendtes på banernes strækninger, så omhandler følgende tekst kun materiel, der var påført OHJs kendingsmærke. Materiel med både OHJ og HTJs mærke er medtaget i nærværende tekst, det gælder bl.a. litra MX.

Motormateriel fra HTJ og HVJ vil blive behandlet senere i en særskilt tekst.

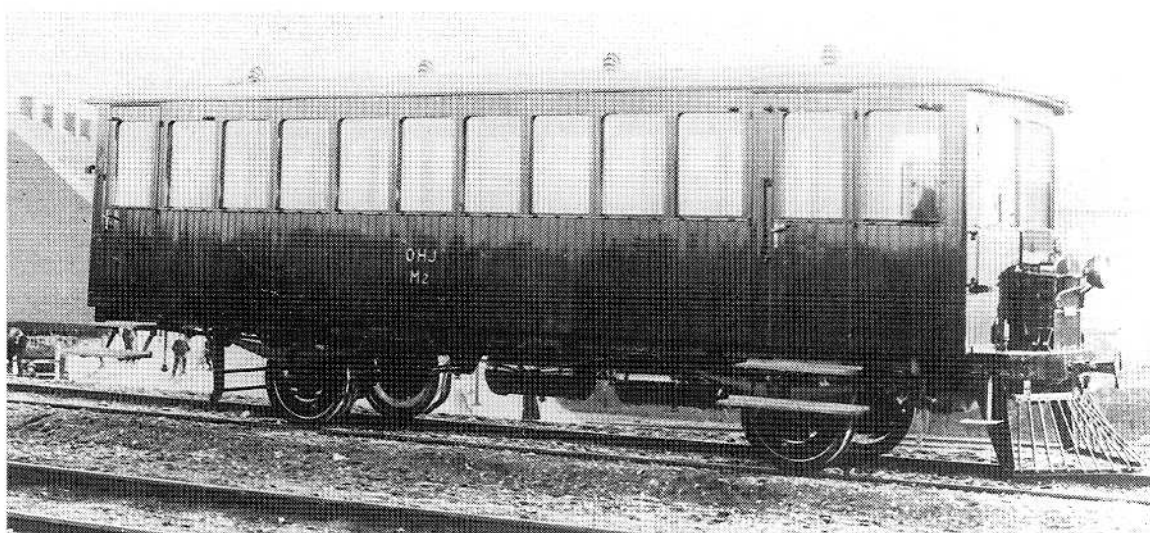
OHJ M 1

Dette blev OHJs første motorvogn, anskaffet fra Triangel i 1924, og var i øvrigt Triangel's første egentlige jernbanevogn med motoraggregat.

Typen havde en 4-cylindret Midwest benzinmotor, der udviklede en effekt på 70 HK v/1600 omdr./min, cylinderboringen var 120x152 mm. Vognen kunne køre 70 km/t.

Vognen var træbeklædt, og havde smalle sidevinduer i tæt rækkefølge. Forrest var indrettet førerrum, motor og bagagerum med store dobbelte sidedøre og bagest to klapsæder. Der var plads til 20 siddende på fællesklasse-træbænke - i selve kupeen. Bagest var der en lukket perron med side- og endedøre. Vognen var oprindelig udstyret med særlige centralkoblinger og uden puffer, men disse blev påsat senere.

Motorvognen OHJ M 2 blev anskaffet fra Triangel i 1925. Vognen var bygget i tidstypisk design med teaktrævognkasse og tætsiddende vinduer. Uheldigvis fik den en kort levetid hos OHJ, idet den udbrændte totalt i 1945. Holbæk 1926. Foto: Arkiv TA.



Hjulstillingen var 1A og akselafstanden 4000 mm. Vognen havde benzinmekanisk transmission, og var udstyret med trykluft- og håndbremse samt elektrisk belysning. Længde over puffer var 8850 mm. Opvarmning af vognen foregik med udblæsningsluft fra motoren. Tjenestevægten var 9000 kg.

I 1947 anskaffede OHJ skinnibusser, og dermed reduceredes brugen af Triangelvogne, men M1 brugtes en del til skoletog på HTJ indtil hensættelse og udrangering i 1950.

Hoveddata for OHJ M 1

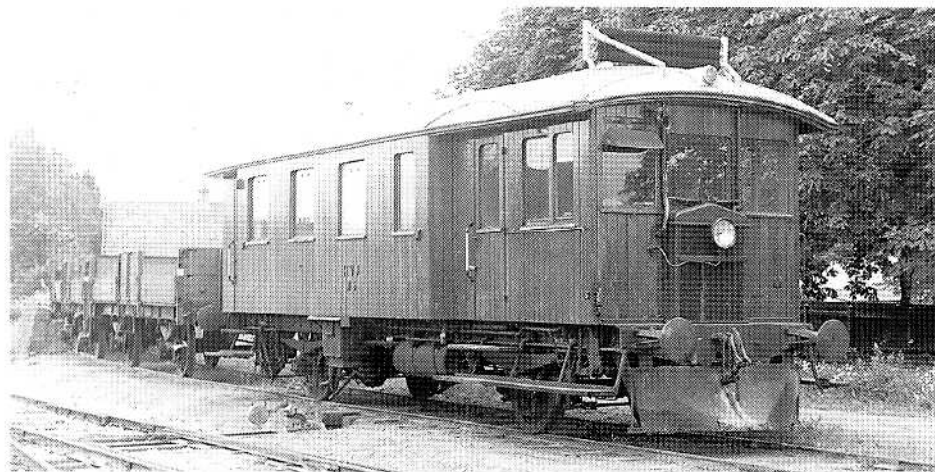
Byggested og år	Triangel 1924
Motor	4-cylindret Midwest benzin
Effekt	70 HK (52 kW) ved 1600 omdr./min
Transmission	Benzinmekanisk
Lop	8850 mm
Hjulstilling	1A
Akselafstand	4000 mm
Bogieafstand	3500 mm
Max. hastighed	70 km/t
Antal siddende	20 (fællesklasse)
Tjenestevægt	9 tons

OHJ M 2

Vognen var bygget hos Triangel 1925. Den var magen til OHJ M 1 med træbeklædt vognkasse.

Oprindeligt havde den 36 siddepladser, men i 1930 blev disse ændret til 28 for at få større fører- og rejsegodsrum. Samtidig fik vognen puffer i begge ender.

OHJ M 5 "Lille Johannes" kom til OHJ i 1960 via TKVJ og HVJ. Den havde en fortid som kombi. person- og postvogn hos TKVJ og motorvogn hos HVJ. Her er den fotograferet i Grevinge med to åbne vogne litra PA, juli 1965. Foto: JB-P.



Trækraften var en 6-cylindret Continental benzinmotor, der havde en effekt på 105 HK v/2000 omdr./min. Cylinderboringen var 115x146 mm. Vognen havde benzinmekanisk transmission.

Hjulstillingen var 1A, og akselafstanden 5000 mm. Vognen målte 10 130 mm over puffer. Den var forsynet med trykluft- og håndbremse. Belysningen skete med el, mens opvarmning af vognen kom fra motorens udblæsningsluft.

Vognen kunne køre 70 km/t, og tjenestevægten var 10 140 kg.

M 2 brændte ved værkstedsbranden i Holbæk 1945, og blev derefter udrangeret.

Hoveddata for OHJ M 2

Byggested og år	Triangel 1925
Motor	6-cylindret Continental benzin
Effekt	105 HK (78 kW) ved 2000 omdr./min
Transmission	Benzinmekanisk
Lop	10 130 mm
Hjulstilling	1A
Akselafstand	5000 mm
Max. hastighed	70 km/t
Antal siddende	Oprindeligt 36, senere 28 (fællesklasse)
Tjenestevægt	10 tons

OHJ M 3

Sidst i 1920'erne var det nødvendigt med endnu en motorvogn, men i stedet for at anskaffe en ny vogn, valgte man at lade Triangel ombygge HVJs personvogn C 511, og den ombyggede vogn indsattes i driften i 1930.

Vognen, der blev træbeklædt med førerrum i den ene ende og åben platform i den anden, fik ved leveringen en motor næsten magen til OHJ M 2, nemlig en 6-cylindret Continental, der udviklede 100 HK v/1800 omdr./min. Cylinderboringen var 115x146 mm. Transmissionen var benzinmekanisk. Vognen fik efter ombygningen 43 siddepladser.

I 1945 brændte vognen, men blev genopbygget hos Scandia samme år med pladebeklædt vognkasse og lukket endeperron. Den nye motor blev en 6-cylindret 150 HK Sterling-Petrell benzinmotor. Vognen kunne køre 70 km/t, og den blev indrettet med toilet. Opvarmning skete ved koksfyring.

I 1949 udskiftedes motoren igen, denne gang med en skinnibusmotor fra FRICHS på 160 HK.

Vognens hjulstilling var 1A med en akselafstand på 6800 mm. Længde over puffer var 12 214 mm, og vognen var forsynet med trykluft- og håndbremse samt elektrisk lys.

OHJ M3 kørte en del små tog på OHJ i begyndelsen af 1950'erne, bl.a. tog 1 med HTJ D44 og stykgodsvogne samt tog 10 med 2-akslede personvogne OHJ 210 eller OHJ 216. Dette mønster syntes at være fast fra ca. 1950 til 1955, hvorefter M 3 stod i reserve, dog dukkede den sporadisk op i togplanerne senere hen.

I 1958 kørte den solo i skinnibusløb tog 5/112 på søndage, og den fremførte også en del mindre tog fra 1961, da OHJ ventede på nyt materiel fra MAK.

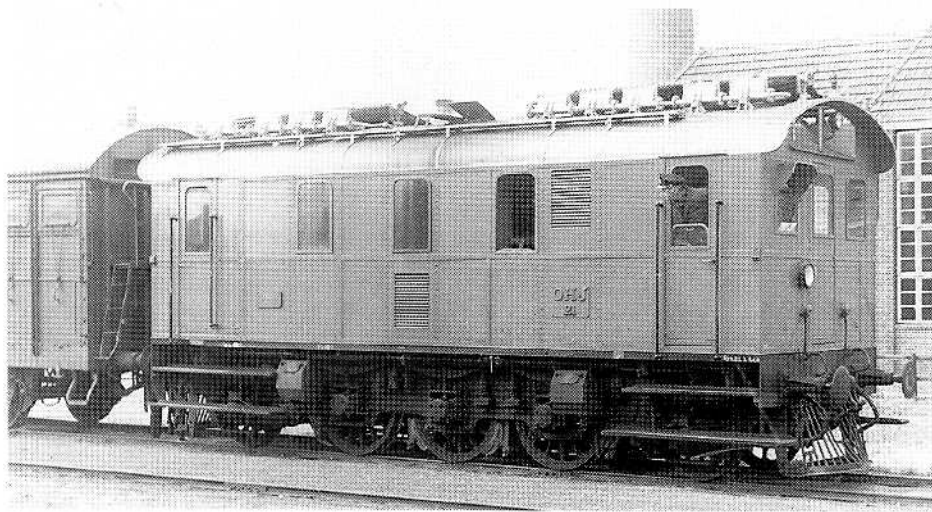
Derefter blev vognen henstillet og udrangeret 1968.

Hoveddata for OHJ M 3

Byggested og år	Triangel 1930 (ombygget HVJ C 511)
Motor	Opr. 6-cylindret Continental benzin 100 HK (74 kW) v/1800 omdr. Fra 1945: 6-cylindret Sterling-Petrell 150 HK (110KW) benzinmotor Fra 1949: 8-cylindret FRICHS dieselmotor type 8115 CC (skinnibusmotor) 160 HK (118 kW) v/2000 omdr.
Transmission	Opr. benzinmek., fra 1949 dieselmekanisk
Lop	12 214 mm
Hjulstilling	1A
Akselafstand	6800 mm
Max. hastighed	70 km/t
Antal siddende	43 (fællesklasse)
Tjenestevægt	16,2 tons

OHJ M 5

"Lille Johannes" var en to-akslet dieselmekanisk motorvogn med hjulstillingen 1A, ombyg-



OHJ havde to FRICHS firkantede lokomotiver i sin materielpark (det tredje FRICHS tilhørte HTJ). Det ene var OHJ 21 (ovenfor), der rangerer med godstog i Vig, juli 1965. Foto: JB-P. Det andet var den lille udgave af FRICHS firkantede OHJ 20 (herunder), der netop er ankommet med persontog til Holbæk. Året er 1946.

Begge lokomotiver havde den karakteristiske US-banerømmer, kaldet "Kaptajn Vom", og skrå gavle for luftindtag. OHJ 21 havde endvidere ventilationsriste i siderne. Foto: P.-E. Harbye/Arkiv JMK.

get hos Triangel 1935 fra TKVJs komb. person- og postvogn D 61, bygget af Scandia 1916.

Den fik en Continental benzinmotor, der udviklede 125 HK ved 2000 omdr./min. For at kunne bære den tunge motor, gearkasse m.v. fik M 5 forstærket undervognen.

Vognens akselafstand var 5,8 m, og længde over puffer 11 600 mm. Tjenestevægten efter ombygning blev 19 tons.

Vognen havde førerrum i den ene ende, og plads til 20 siddende plus 10 på klapsæder. Vognen, der var bygget med vognkasse i teaktrælisler, havde et stort rejsegodsrum, men intet toilet.

M 5 fik øgenavnet "Lille Johannes" efter en af Vejle-Gesten strækningens stærkeste forkæmpere nationalbankdirektør Johannes Lauridsen, og vognen kørte på strækningen indtil lukningen i 1951.

Samme år kom køretøjet til HVJ som nr. 5, hvor den sættes i stand, fik lukket endeperron, større antal siddepladser (26) med røde lavryggede lædersofaer, og den fik indbygget toilet midt i vognen.

Den forsynedes med en ny motor, en 6-cylindret Leyland-dieselmotor, der udviklede 145 HK ved 1800 omdr./min. Vognen kunne køre 70 km/t.

Efter HVJs lukning i 1957 kom den til OHJ...dog først tre år senere i 1960.

Her brugtes den en del i persontog indtil 1961, hvor MO-vognene leveredes fra MAK. Den udlejedes derefter til Køge-Ringsted-Banen (KRB). Efter hjemkomst i 1963 brugtes den mest til baneafdelingens transporter, bl.a. sammen med postvognen OHJ D 62, der også var et tidligere TKVJ-køretøj.

Udrangeret 1970, hvor den kom til KLK. Her fik den en ny motor i 1972. I 1989 kom vognen til Helsingør Jernbaneklub (nu Nordsjællandske Jernbaneklubber), hvor den stadig befinder sig, og kører klubbens motortog sammen med LNJ M4.

Hoveddata for OHJ M 5

Byggested og år	Triangel 1935 (ex. TKVJ D 61 - 1916)
Motor og effekt	Opr.: Continental benzinmotor, 125 HK (92 kW) ved 2000 omdr./min Fra 1951: 6-cylindret Leyland diesel 145 HK (106 kW) ved 1800 omdr./min
Transmission	Dieselmekanisk
Lop	11 600 mm
Hjulstilling	1A
Akselafstand	5800 mm
Max. hastighed	70 km/t
Antal siddende	26, fællesklasse
Tjenestevægt	19 tons



OHJ 20

I 1935 anskaffede OHJ sig endnu et diesellokomotiv. Man havde gode erfaringer med HTJ/OHJ 21 og 22, der var anskaffet i 1932, og ønskede en maskine magen til disse, men budgettet kunne ikke holde til investering i en stor maskine. I stedet måtte man nøjes med en mindre til brug for lette tog. Det blev et 4-akslet lokomotiv leveret af FRICHS, og det fik litra OHJ 20.

Det havde hjulstillingen 1'AA'1, og var forsynet med en 6-cylindret FRICHS motor type 6215 CL, der gav en effekt på 275 HK ved et relativt lavt omdrejningstal på 750.

Lokomotivet kunne køre max. 75 (80) km/t solo; ved 45 km/ kunne det trække ca. 100 tons på flad bane, men på stigninger tabte det hurtigt pusten. Ved en stigning på 1:150 reduceredes togvægten til 80 tons. Til sammenligning kunne OHJs damplokomotiv nr. 5 klare ca. 450 tons på samme vilkår.

OHJ 20s tjenestevægt var 43,0 tons. Længde over puffer var 8830 mm. Som bremser havde det trykluft (Knorr G&P) og skruerbremse.

Maskinen var et godt supplement til OHJ/HTJs øvrige FRICHS-maskiner, og brugtes til mindre tog helt til begyndelsen af 1970'erne.

Brugen før 1950 kendes ikke nøjagtigt, men det har sikkert kørt persontog som i 1950'erne, hvor det fremførte en del tog med 2-akslede vogne, f.eks. OHJ 20-HTJ D44-OHJ 216-OHJ 217 (tog 111/118 - 1958). I 1958 kørte det også gennemgående "posttog" til/fra OHJ/HTJ med OHJ 20-E (tog 2261/2208).

I 1960'erne fremførte det nogle få tog, bl.a. et fast dagligt togpar med HTJ 35 eller OHJ 222 (tog 816/819 - 1964-1966) mellem Holbæk og Nykøbing S. Efter OHJs anskaffelse af FRICHS-maskiner fra nedlagte jyske privatbaner sidst i 60'erne, brugtes lokomotivet kun sjældent, og det henstilledes i remisen i Høng

1970. I 1974 blev det hentet til Holbæk, hvor det brugtes som reservedele, derefter ophugget 1975.

Hoveddata for OHJ 20

Byggested og år	FRICHS 1935
Motor	6-cylindret FRICHS diesel, type 6215 CL
Effekt	275 HK (200 kW) v/750 omdr.
Transmission	Dieseletelektrisk
Lop	8830 mm
Hjulstilling	1'AA'1
Akselafstand, samlet	5500 mm
Max. hastighed	75 (80) km/t
Antal siddende	Ingen
Tjenestevægt	43 tons

OHJ 21

I 1932 leveredes OHJ 21 til Holbæk Privatbaner fra FRICHS, samme år som banerne begyndte at køre gennemgående tog Nykøbing Sj.-København.

Lokomotivet, der senere blev kendt som FRICHS firkantet, kom ved leveringen straks i gang med at trække det tunge læs, både person- og godstog som supplement til banens damplokomotiver og letbyggede motorvogne.

Lokomotivet havde dieseletelektrisk transmission med hjulstillingen 1'AAA'1. Trækkraften var en 6 cylindret FRICHS type 626 C med en effekt på 375 HK (275 kW). Det kunne køre 70 km/t, og tjenestevægten var 48,5 tons. Længden var 9 530 mm over puffer. Til bremning havde det trykluftbremse og skruerbremse. OHJ 21 kunne på flad bane trække ca. 160-180 tons ved 45 km/t. Ved en stigning på 1:150 (med samme hastighed) reduceredes togvægten til 120 tons.

I 1947 brændte OHJ 21 på strækningen, men det genopbyggedes i samme stand som leveret, og sættes i drift igen 3. september

1948. I 1964 renoveredes lokomotivet, og mistede ved denne lejlighed overgangsmulighederne i gavlene.

OHJ 21 blev flittigt benyttet hos OHJ, og selv om der anskaffedes et større lokomotiv i 1952 - OHJ 24 (Marcipanbrød) - havde det travlt til langt ind i 1960'erne. I september 1953 kørte det eksempelvis tre togpar dagligt (11/6, 117/14, 21/124) med bl.a. gennemgående CPE-vogne til København.

I 1969 anskaffede OHJ et "nyt" diesellokomotiv AHJ ML 5203 (OHJ 40) fra Aalborg Privatbaner, og OHJ 21 henstilledes.

Det udrangeredes endeligt i 1975, og op-huggedes i 1978.

Hoveddata for OHJ 21

Byggested og år	FRICHS 1932
Motor .. 6-cylindret FRICHS diesel type 626 C	
Effekt	375 HK (275 kW) ved 600 omdr./min
Transmission	Dieselektrisk
Lop	9 530 mm
Hjulstilling	1'AAA'1
Akselafstand	6 300 mm
Max. hastighed	70 km/t
Antal siddende	Ingen
Tjenestevægt	48,5 tons

OHJ 24

I 1948 fik OHJ et lån til modernisering i henhold til lov af nr. 130 af 25. marts 1948, og for disse midler anskaffede man bl.a. et diesellokomotiv fra FRICHS (Marcipanbrød).

Lokomotivet blev sammen otte andre eksemplarer bygget hos FRICHS i 1952. Det blev forsynet med to af de succesfulde 6-cylindrede trykladede MO-motorer fra FRICHS, type 6185 CA. De udviklede 2x375 HK (2x276 kW) ved 1000 omdr./min, altså i alt 750 HK.

Banemotorerne er 2 stk. kunstigt ventilerede MO-banemotorer, som trækker på de yderste hjulsæt, d.v.s. at lokomotivet har dieselektrisk transmission med hjulstillingen (A1A)'(A1A)'. Oprindelig var hastigheden 75 km/t, men den blev senere gearret til at kunne køre 90 km/t, denne hastighed er dog senere atter nedsat til den oprindelige.

OHJ 24 er indrettet med førerrum i hver ende, to maskinrum, og i midten et fælles generatorrum med jævnstrømsgenerator af fa. Titan, der tillige indeholder kompressorer med motorer, to kølevandsventilatorer samt akkumulator og apparatskabe.

Lokomotivet måler 13 230 mm over puffer, og har en akselafstand på 6 930 mm. Tje-

nevstævten er 61 tons, d.v.s. at akseltrykket er ca. 10 ton. Med sine tilsammen 750 HK kan det trække en togvægt på ca. 450-500 tons på flad bane ved 75 km/t.

Lokomotivet er naturligvis udstyret med trykluft- og parkeringsbremse. Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at OHJ 24 - og søstermaskinen OHJ 39 - oprindeligt begge havde venstrevendt lygteføring, mens det øvrige materiel - bortset fra Triangelvognene - havde højrevendt lygteføring. Forklaring kendes ikke.

OHJ 24 var det første diesellokomotiv hos OHJ, der fik banens kendingsmærke på fronterne. Det var hidtil kun blevet brugt på damplokomotivernes skorsten: Et blåt bånd med hvid stjerne.

OHJ 24 brugtes i tidens løb til næsten alle slags tog hos OHJ og HTJ, men mest til il- og godstog. Ved leveringen indsattes det bl.a. i det lille posttog 1003/1024 med en E-vogn, og de store personførende tog nr. 7/10 med HTJ D44, HTJ D 35 og DSB- bogievogne CP og CPE til/fra København.

Fra 1956 - hvor OHJ begyndte at køre gennemgående tog til København - voksede togstammen efter nr. 24, idet den fik flere CP og CO fra DSB at slæbe på. Fra 1958 ændredes



Motorvognen OHJ M 3, der ombyggedes hos Triangel i 1930, havde en fortid som personvogn HVJ C 511. Vognen gik op i flammer i januar 1945, men alligevel var der så mange rester tilbage, at det kunne betale sig at opbygge den påny. Det foregik hos Scandia i Randers, hvor den fik ny vognkasse i plader. Billedet ovenfor viser vognen efter genopbygningen i 1945. Foto: JMJK.

Nederst ses M 3 fra den anden side, Holbæk 1967. Læg mærke til at vognen har tre store og to små vinduer. Foto: Niels Krøyer/Arkiv JB-P.





OHJ 46 med persontog bestående af to svensk indkøbte vogne - sat i drift 1973-74 - i Vig, april 1982. Efter at være blevet sat hurtig i drift i den originale svenske bemaling, så ommaledes både OHJ 45 og 46 relativt hurtigt i OHJs røde og grå husfarver. Læg mærke til sneploven med "tigerstriber". Foto: TA.

I 1979 anskaffede OHJ to dieselhydrauliske lokomotiver fra Nora Bergslags Järnväg (NBJ), der i de kommende år gjorde god fyldest hos banen. Efter indkøbet sættes lokomotiverne straks i drift i den svenske bemaling med OHJ-kendemerke. OHJ 45, Holbæk juli 1979. Foto: TA.



oprangeringen, og i stedet for CP, fik den en E-vogn og tre CRM fra DSB hægtet på krogen. Fra 1964 blev det BL, CC og CL i togene, der nu var omnummereret til 10 og 510.

Fra 1962 indsattes de nyanskaffede MO-vogne 25 og 26 i de gennemgående tog til København, men manglende driftssikkerhed gjorde, at OHJ 24 ofte måtte træde til indtil MO-vognene atter var køreklare.

I 1970 droppede man helt MO-vognene i de gennemgående løb, og indsatte OHJ 24 i Københavnstrafikken - senere suppleret med OHJ 39 - indtil anskaffelsen af MAK-lokomotiver i 1979.

I 1980 var OHJ 24 fast trækraft for banens skole- og myldretidsstog Holbæk-Nykøbing S, dels med - indtil udrangeringen - de gamle personvogne C 220 og 223, og de fra Sverige og OMB indkøbte B-vogne nr. 234, 235 og 236.

Fra K74 kørte OHJ 24 og OHJ 39 i forspand med ekstra gennemgående togpar Nykøbing S-København på Søn- og Helligdage, mens OHJ 24 på mandage var fast trækraft for morgentoget tog 6, og på fredage for tog 327, begge bestående af de forannævnte B-vogne og de lange BL.

I 1977-78 gennemgik OHJ 24s motorer store og kostbare reparationer hos FRICHS, og det sættes først i drift igen i foråret 1979 efter næsten to år ude af drift. Skæbnen ville det hverken værre eller bedre, at OHJ 24 atter måtte hensættes i sommeren 1980 med ødelagte gearkasser, men disse repareredes hurtigt, og nr. 24 genoptog atter sit arbejde, og havde en del at bestille de efterfølgende år. Det kørte i 1980'erne bl.a. OHJs posttog med de nyanskaffede lange tyske postvogne, der sættes i drift i den originale grønne farve.

Med anskaffelsen af MX sidst i 1980'erne var der ikke længere så meget brug for OHJ 24, men alligevel kørte OHJ 24 så sent som i

1991 morgengodstog mellem Slagelse-Høng-Tølløse-Holbæk. I 1993 henstilledes det omsider som reserve i remiserne i Nykøbing S., og befinder sig så vidt vides stadig her.

Hoveddata for OHJ 24

Byggested og år	FRICHS 1952
Motor	To stk. 6-cylindrede FRICHS diesel type 6185 CA
Effekt	2x375 HK (2x276 kW) ved 1000 omdr./min.
Transmission	Diselelektrisk
Lop	13 230 mm
Hjulstilling	(A1A)'(A1A)'
Akselafstand	6930 mm
Bogieafstand	3200 mm
Max. hastighed	75 km/t
Antal siddende	Ingen
Tjenestevægt	61 tons

OHJ 39

Sidst i 1960'erne led OHJ mange nedbrud på sine gamle firkantede FRICHS-lokomotiver, og de næsten nye MAK-motorvogne MO 25 og 26 var ude af drift i næsten hele 1969, hvilket tilsammen gav trækraftproblemer. Så da APB i 1969 trådte i likvidation, øjnede OHJ en mulighed for at supplere sin lokomotivpark med driftsikre og velkendte maskiner. Man købte bl.a. FFJs marcipanbrød ML 1216 for at supplere OHJ nr. 24. Lokomotivet var magen til OHJ 24 (se tekniske data under dette), og ML 1216 omlakeredes i 1970 i OHJs røde design med blåt skjold på fronterne og hvidt mavebælte, hvorefter det fik OHJ nr. 39.

Ved købet i 1969 brugtes lokomotivet mest til godstog på OHJ og HTJ. Fra 1974 blev det også sat foran togene til/fra København, og det var tanken at omgear det til 100 km/t, men det blev aldrig til noget.

Fra ca. 1975 brugtes nr. 39 meget i mandagsposttogene 1005 og 1018 på OHJ, oprangeret OHJ 39 og en E-vogn.

I 1977-78 måtte det sammen med HP 15 klare al slæbet på OHJ, idet nr. 24 var til hovedreparation, og FFJ nr. 1209 ("HTJ 41") var henstillet i Holbæk med svær maskinskade.

Sidst i 1970'erne - efter udrangering af det "firkantede" OHJ 40 - var OHJ 39 sammen med nr. 24 det eneste lokomotiv hos OHJ, der måtte køre på HTJs svage spor, og bl.a. ryddede det i vinteren 1979 sne her sammen med damplokomotivet OHJ 38.

Efter anskaffelsen af MX fra sidst i 1980'erne var der ikke længere så megen brug for OHJ 39, og det kom i 1992 til SFVJ, hvor det stadig befinder sig, dog med oprindeligt nummer FFJ ML 1216.

Hoveddata for OHJ 39

Samme som for OHJ 24, se denne.

OHJ 40

I 1970 kom endnu et FRICHS firkantet lokomotiv til OHJ. Det var oprindeligt leveret til AHJ som nr. 5203, og var efter banens likvidation i 1969 midlertidigt udlejet til Hjørring Privatbaner.

Herfra kom det til OHJ, hvor det efter anskaffelsen henstod det i remisen i Nykøbing S. I 1972 kom det omsider på værksted, hvor det blev revideret, bl.a. fik maskinen runde bane-rømmere (snenæser), nye puffer og malet i OHJs røde farver og indsat i driften på...HTJ. Årsagen til denne disposition var lokomotivets lave akseltryk på ca. 10 tons, der var bedst egnet til HTJs skinnelægeme, men det brugtes også til person- og godstog på OHJ.

Lokomotivet blev bygget hos FRICHS i 1936, og forsynedes med en 6-cylindret FRICHS motor type 6260 CL, der udviklede



410 HK ved 650 omdr./min. Hastigheden var 80 km/t, og tjenestevægten ca. 48 tons. Den elektriske udrustning var fra Titan. Længden over puffer var 9 530 mm. Bremsene var trykluft type Knorr G&P.

Lokomotivet brugtes op gennem 1970'erne både på HTJs spor, bl.a. i skoletogparret Tølløse-Høng, og i godstog på OHJ. Det blev udrangeret 1979 efter anskaffelsen af diesellokomotiverne OHJ 45 og 46.

Hoveddata for OHJ 40

Byggested og år	FRICHS 1936
Motor	6-cylindret FRICHS diesel type 6260 CL
Effekt	410 HK (300 kW) ved 650 omdr./min
Transmission	Dieseletelektrisk
Lop	9 530 mm
Hjulstilling	1'AAA'1
Akselafstand	6 500 mm
Max. hastighed	80 km/t
Antal siddende	Ingen
Tjenestevægt	48 tons

HP 15

Da APB lukkede i 1969 kom det "firkantede" lokomotiv AHB ML 3202 i 1971 til Hjørring Privatbaner, hvor det fik navneforandring til HP DL 15. Det sattes uændret i drift, også bemalingsmæssigt, og det kørte i APBs røde farve indtil 1977, hvor det videresolgtes til OHJ.

OHJ havde tænkt at bruge lokomotivet som reservedele for det ovenfor nævnte OHJ 40, der havde lidt alvorlige havarier, men HP 15 fik en anden skæbne. OHJ havde på dette tidspunkt indkøbt diesellokomotiverne OHJ 45 og 46 fra Sverige, og så opgav man at revidere OHJ 40.

I stedet brugte man HP 15 til andre opgaver, bl.a. til fast fremførsel af skoletogparrene 4854 og 4861 på HTJ i 1978. Det brugtes også til snerydningstog, især hos HTJ i den strenge vinter 1978-1979, og grundet mangel på lokomotiver i 1979 (reparation af OHJ 45

og 46 samt svært beskadiget MO 26 efter påkørsel), kom det også til at fremføre flere persontog på OHJs spor.

Lokomotivet blev aldrig ommalet i OHJs husfarver, og var kun i banens eje i to år, indtil det i 1979 - efter brug i veterantog for OHJ/DJK - solgtes til DJK/Limfjordsbanen.

Lokomotivet havde samme tekniske data som OHJ 40, se dette.

MO 25 og 26

Til brug for direkte tog mellem København-Nykøbing S. anskaffede man i 1962 to motorvogne litra MO med tilhørende bivogne litra BL fra MAK i Kiel. De er enestående hos en dansk privatbane. Ikke alene er vognene meget lange, nemlig godt 26 m, men de er også de eneste motorvogne af denne art, som nogensinde er anskaffet til en dansk privatbane.

Motorvognene er bygget hos MAK 1961, men leveret året efter til OHJ. De var oprindelig forsynet med 2 stk. 12 cylindrede luftkølede Deutz-motorer, der udviklede 2x230 HK (2x170 kW) ved 2100 omdr./min. Vognene havde dieselhydraulisk transmission med hjulstillingen (1A)'(A1)'. Max-hastigheden var 120 km/t, og tjenestevægten 43 tons.

De 26,4 m lange vogne kunne rumme 66 siddende, og var indrettet med rejsegodsrum og toilet. Der var førerrum i begge ender af vognene med overgangsmulighed mellem dem via gummivulst, der kunne trækkes ind i vognkassen, når overgangen ikke benyttedes.

Vognene kørte i begyndelsen dagligt to gennemgående tog til København (MO+BL), men efterhånden kunne man også se et umalet tog oprangeret som MO-HTJ D44-BL i lokale tog.

I nogle af de gennemgående tog kørtes også med to BL-vogne eller med en CL fra DSB (1966). På søndage kunne man finde på at bruge oprangeringen MO-BL-CLE (DSB).

Gearkasserne i vognene har gennem tiden voldt en del problemer. De løb let varme grundet gearoliens kølesystem, som var underdi-

OHJ 24 var OHJs Marcipanbrød, anskaffet fra FRICHS i 1952. Det var en vellykket maskine, der trak store læs gennem tiden, og var i drift indtil man anskaffede MX-lokomotiver fra DSB. OHJ 24 med godstog i Nykøbing Sj., 1978. Vognen lige efter OHJ 24 er banens egen lukkede stykgodsvogn OHJ Glm 350. Foto: P.Thomassen/Arkiv TA.

mensioneret. Undervejs forsøgte man at udbedre kølingen med ekstra kølere, men det hjalp ikke. I 1976 måtte man derfor hensætte begge MO-vogne, og gearkasserne sendtes til Tyskland for reparation, og der gik en rum tid, før end vognene atter kunne sættes i drift.

I efteråret 1979 blev MO 26 sat ud af drift efter en påkørsel ved Gislinge, og den måtte sendes til MAK for reparation.

MO 25 og 26s motorer og gear voldte stadig problemer, og i 1989 besluttede man sig for at montere helt nye motorer af samme slags som som i DSBs IC3-tog, d.v.s. 2 stk 8-cylindrede luftkølede Deutz-motorer, der hver især yder 302 HK (222 kW) HK) mod IC3-sættens 398 HK (293 kW). Samtidig fik vognene nyt gear af samme type som i DSBs MR-togsæt, et dieselhydraulisk Voith-gear. Da hver MO-vogn har to motorer, har de tilsammen en effekt på 604 HK, men med den nye gearing er hastigheden nedsat til 100 km/t. NB: MO 26 fik først sin nye motor i 1992.

I 1995-96 blev begge vogne ombygget med ny udelt front med panoramavindue i den ene ende, og indrettet med OHJs eget "ITC-anlæg" for styrevognskørsel med BLs 230, 231 og Bns 270. Samtidig ændredes dørene, så de er blevet bredere, og vognene er indrettet med rejsegodsrum for cykler m.v. i styrerumsenden. Det nye pladsantal er 64.

Hoveddata for OHJ MO 25 og 26

Byggested og år	MAK, 1961
Motor	2 stk. 12-cylindrede Deutz diesel
Effekt	2x230 HK (2x170 kW), 2100 omdr./min.
Fra 1989: 2 stk. 8-cylindrede Deutz 2x302 HK (2x222kW) v/2300 omdr.	
Transmission	Dieselhydraulisk
Lop	26 400 mm
Hjulstilling	(1A)'(A1)'
Akselafstand	19 000 mm
Bogiefafstand	2500 mm
Max. hastighed ..	120 km/t, fra 1989 100 km/t.
Antal siddende	Oprindeligt 66, senere 64
Tjenestevægt	43 tons

OHJ 45 og 46

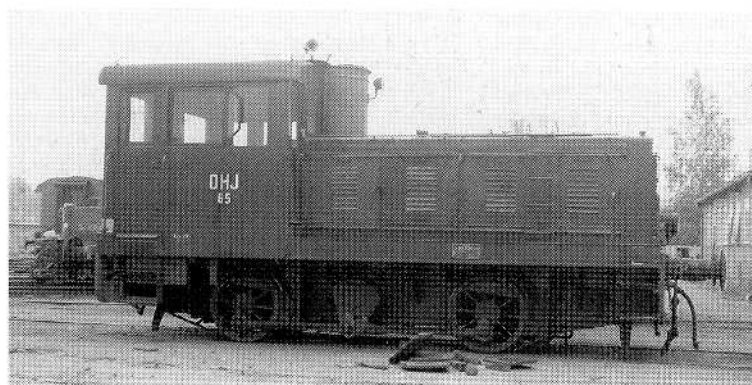
OHJ fik sidst i 1970'erne materielmæssige kvaler, ikke mindst oven på den ødelæggende vinter 1978-79, der satte meget rullende materiel ud af drift.

Hos Nora Bergslags Järnväg (NBJ) fandt OHJs driftbestyrelse et par gode maskiner, som passede til banens behov, nemlig NBJ 25 og 26. Det var to 4-akslede dieselhydrauliske bogielokomotiver, bygget 1965 hos MAK (Menschinbau Kiel), Tyskland, under typenavnet V 100 PA.

Så snart de to maskiner i 1979 ankom til OHJ, fik de OHJs initialer og numrene 45 og 46, dog i første omgang uden at blive ommalet. De sattes omgående i drift i banens persontog på strækningen Holbæk-Nykøbing S., og i de gennemgående weekendtog Nykøbing S-København.

Lokomotiverne havde hjulstillingen (B)'(B)', d.v.s. med træk på alle fire aksler, og et højtliggende førerhus med god udsigt i midten af maskinen, og en betjeningsstand til hver køreretning.

Lokomotivernes trækraft var en 8-cylindret motor MAK MA 301 med dieselhydraulisk transmission. Motoren ydede 956 kW/1300



I 1980 indkøbte man to rangermaskiner hos NBJ. Desværre var de ikke helt så pålidelige, og måtte udrangeres efter kun fem år. OHJ 65 ved værkstedet i Holbæk, 1980. Foto: TA.

Skæbnedata for motormateriellet hos OHJ

Nr.	Byggested/år	Ex.	Bemærkninger
Motorvogne			
M 1	Triangel 1924	-	Hensat og udr. 1950.
M 2	Triangel 1925	-	Brændt 1945, udr. samme år.
M 3	Triangel 1930	HVJ C 511	Brændt 1945. Genopbygget 1945. Udr. 1969.
M 5	Scandia 1916	TKVJ D61 a)	Til OHJ 1960, udr. 1970, til KLK. I 1989 til Helsingør Jernbaneklub.
Firkantede diesellokomotiver			
OHJ 20	FRICHS 1935	-	Henstillet 1970, oph. 1975.
OHJ 21	FRICHS 1932	-	Udr. 1975, ophugget 1978.
OHJ 40	FRICHS 1936	AHJ ML5203	Til OHJ 1970, ommal. i rød 1972, udr. 1978, solgt til DJK 1979.
HP 15 b)	FRICHS 1936	HP 15	Til OHJ 1977, udr. 1979, solgt til DJK 1979.
Motorvogne			
OHJ MO 25	MAK 1961	-	Ombygget 1996 med ny front i den ene ende for styrevognskørsel.
OHJ MO 26	MAK 1961	-	Ombygget 1995 med ny front i den ene ende for styrevognskørsel.
Diesellokomotiver (Marcipanbrød)			
OHJ 24	FRICHS 1952	-	Hensat som reserve 1993.
OHJ 39	FRICHS 1952	FFJ ML 1216	Til OHJ 1970, udr. 1992, til SFVJ c) samme år.
Dieselhydrauliske lokomotiver			
OHJ 45	MAK 1965	NBJ T 26	Til OHJ 1979, tilbagesolgt til MAK 1987.
OHJ 46	MAK 1965	NBJ T 25	Til OHJ 1979, tilbagesolgt til MAK 1987.
Dieselektriske GM-lokomotiver			
OHJ 101	NOHAB 1961	DSB MX 1008	Til OHJ 1987.
OHJ 102	NOHAB 1961	DSB MX 1009	Til OHJ 1987.
OHJ 103	NOHAB 1961	DSB MX 1010	Til OHJ 1987.
OHJ 104	NOHAB 1961	DSB MX 1029	Til OHJ 1988.
Rangertraktorer			
OHJ 34	FRICHS 1933	DSB 80	Til OHJ 1966, udr. 1982.
OHJ 35	FRICHS 1933	DSB 79	Til OHJ 1966, udr. 1980.
OHJ 64	MAK 1952	NBJ 12	Til OHJ 1980, udr./oph. 1986.
OHJ 65	MAK 1952	NBJ 15	Til OHJ 1980, udr./oph. 1986.
OHJ Køf 65	Gmeinder 1957	DB 323597-5	Til OHJ 1988.

a) Ombygget til TKVJ M 5 fra personvogn D 61 i 1935, til HVJ i 1951, derfra til OHJ 1960.
b) Aldrig omlitret hos OHJ. Oprindelig AHB ML 3202, til HP i 1970, omdøbt til HP 15.
c) Syd Fynske Veteran Jernbane

HK ved 900 omdr./min, altså kun 125 HK mindre end DSBs MX-lokomotiver, og lokomotiverne kunne køre max. 80 km/t.

Længden over puffer var 12 600 mm, og tjenestevægten 67 tons.

De to lokomotiver måtte i slutningen af 1980'erne slæbe mere end normalt, grundet reparation af øvrige lokomotiver og motorvogne, og de klarede i begyndelsen opgaverne fint. Til sidst gik det dog galt med OHJ 46, der bukkede under, og man måtte hensætte den urepareret i 1986.

Så snart banen anskaffede MX fra DSB, solgtes de to maskiner (1987) tilbage til MAK, hvor begge lokomotiver istandsattes og så vidt vides endnu i drift.

Hoveddata for OHJ 45 og 46

Byggested og år ...	MAK 1965 (type V 100 PA)
Motor	8-cylindret diesel MAK type MA 301 FAK
Effekt	1300 HK (957 kW) v/900 omdr.
Transmission	Dieselhydraulisk
Lop	12 600 mm
Hjulstilling	(B)'(B)'
Akseltapafstand	6000 mm
Bogieafstand	2200 mm
Max. hastighed	80 km/t
Antal siddende	Ingen
Tjenestevægt	67 tons

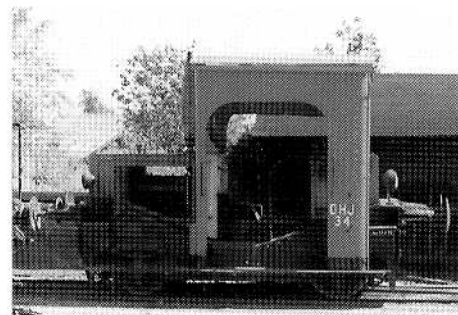
MX 101-104

OHJ var den første danske privatbane, som købte MX hos DSB. Almindeligvis foretog

OHJ/HTJ indkøb hos svenske baner, men i 1986 vendte man blikket mod DSB, fordi MX var et velegnet sidebane-lokomotiv til både person- og godstog, bl.a. med et lavt akseltryk og større trækraft.

Banen anskaffede derfor i 1987 to MX, nemlig MX 1008 og 1009. OHJ bragte de to maskiner i stand på egne værksteder, de blev ommalet, og fik OHJ nr. 101 og nr. 102. Allerede samme år kom DSB MX 1010 til OHJ, og den fik OHJ 103.

I 1988 fik OHJ igen forøget sin MX-bestand. Det skete da DSBs MX 1029 beskadigedes ved et uheld i Korsør, og da DSB ikke ønskede at ofre mere på den, afhentede OHJ den ødelagte maskine med to MX, oprindelig for at bruge den som reservedelslager, men de kørtes til



I 1966 anskaffede OHJ to traktorer fra DSB, der sættes i drift i Nykøbing S som rangermaskiner, mens den anden brugtes af baneafdelingen. OHJ 34 i Nykøbing S., sommer 1978. Foto: TA.

værkstederne i Holbæk, hvor man med sædvanlig snilde "fiksede" den med snuden fra den udrangerede DSB MX 1044, og satte 1029 i drift som MX 104.

Lokomotiverne, der er bygget på licens hos NOHAB, Sverige, er forsynet med en 12-cylindret GM-motor type 567C, der yder 1425 HK (1047 kW) ved 835 omdr./min. Transmissionsen er dieselelektrisk, og hjulstillingen (A1A)'(A1A)'. Max.-hastigheden er 133 km/t.

Længde over puffer er 18 300 mm, akseltapafstanden er 10 300 mm, og tjenestevægten er 89 tons. Med sine 1425 HK kan det uden problemer trække en togvægt på 800 tons på flad bane, men det kan i gunstige tilfælde klare 1000 tons.

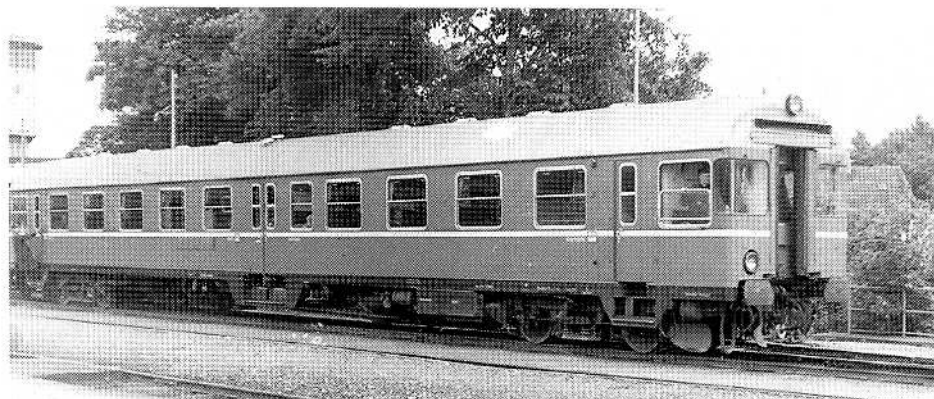
Lokomotivet er indrettet med højtstående førerrum i begge ender, der giver et godt udsyn over stækningen. Motoren er anbragt midt i vognkassen.

OHJ indkøbte senere en Bn og en beskadiget Bns fra DSB, og monterede førerkuplen fra Bns på Bn-vognen, så man fik sin egen styrevogn. Den benyttedes i styrevognstog sammen med MX'erne. Banen benytter dog ikke samme ITC som hos DSB, men egen intern togstyring.

MX'erne brugtes på OHJs strækning Holbæk-Nykøbing S., mest i myldretidstog, oprindelig med indkøbte lange tyske vogne som OHJ moderniserede. I sommerweekender kørte de persontog mellem København-Nykøbing S. Disse kørsler er generelt ophørt med anskaffelsen af IC2-togsæt i 1997.

I 1997 overtog OHJ/HTJ den tidligere DSB-banestrækning Slagelse-Høng, og MX'erne

Den lange motorvogn OHJ MO 25 under rangering i Holbæk, juli 1965. Den og søstervognen MO 26, der anskaffedes fra MAK i begyndelsen af 1960'erne, har gennem tiden voldt OHJ mange problemer. Foto: JB-P.





bruges fra K97 vinter derfor også til godstransporter for Dansk Landbrugs Grovareselskab (dlg) mellem Holbæk-Tølløse-Høng og retur.

Ved nedlæggelsen af Korsør station i 1997 blev mange af skinnerne solgt til OHJ/HTJ, og MX-erne er i 1997-98 blevet brugt i tog med skinnetransporter herfra til OHJ.

Hoveddata for OHJ MX 101-104

Byggested og år	NOHAB-GM 1961
Motor	MX 101-103: 12-cylindret diesel GM type 567C
	MX 104: Samme, men type 567D1
Effekt	MX 101-103: 1425 HK (1047 kW)v/835 omdr.
	MX 104: 1445 HK (1064 kW)v/835 omdr.
Transmission	Dieselelektrisk
Lop	18 300 mm
Hjulstilling	(A1A)'(A1A)'
Akselafstand	10 300 mm
Bogieafstand	1700 mm
Max. hastighed	133 km/t
Antal siddende	Ingen
Tjenestevægt	89 tons

Traktorer

OHJ 34/35

I 1966 anskaffede OHJ sig to brugte rangertraktorer fra DSB. Det var DSB nr. 79 og 80, der hos OHJ ommaledes i rød og fik nr. 35 hhv. 34 med gule typer.

Nr. 35 indsattes i drift på Nykøbing S. station, mens nr. 34 mest brugtes af baneafdelingen. Begge blev flittigt benyttet gennem årene til rangering af personvogne og arbejdskørsel.

Traktorerne, der havde to aksler, var bygget af FRICHS i 1933. De havde dieselmekanisk transmission, og var forsynet med en FRICHS 6-cylindret motor, der udviklede 78 HK ved 1000 omdr. Hastigheden var ca. 40 km/t.

De var 5 270 mm over puffer, akselafstanden 2500 mm, og tjenestevægten 10,9 tons.

Fra 1983 fik OHJs marcipanbrød "nyt" logo, nemlig OHJ med stiliseret vinge i O'et. Logoet blev dog indført allerede i 1972 på nogle af OHJs vogne. Det nyreviderede "Marcipanbrød" OHJ 39 holder i Holbæk med persontog 25 til Nykøbing S. Ved revisionen fik OHJ 39 – og OHJ 24 – to røde slutlanterner. Læg mærke til det flotte blå våbenskjold på fronten. Foto: TA.

Da man anskaffede to brugte traktorer fra den svenske jernbane NEJ i 1981, blev begge traktorer udrangeret kort tid efter.

OHJ 64 og 65

I 1980 anskaffede OHJ to rangertraktorer fra NBJ. De var bygget af MAK, Kiel, i 1952, og de fik hos OHJ nr. 64 og 65. Nr. OHJ 64 var rødmalet, mens nr. 65 var grønmalet.

Traktorerne var forsynet med 6-cylindret MAK Ms 24, der ydede en effekt på 240 HK ved 1000 omdr./min. De kunne køre 55 km/t, hvilket gjorde dem velegnet til strækningskørsel, og de anvendtes for det meste af baneafdelingerne på OHJ og HTJ, især til fremførelse af ballasttog med brugte svenske malmvogne.

Traktorerne var 7700 mm lange over puffer, og akselafstanden 2900 mm. Transmissionen var dieselhydraulisk med kobbelstang, og traktorerne mindede en del om DSBs Ardeltraktorer. Tjenestevægten var 29 tons.

Desværre levede traktorerne ikke op til kravene; der var mange tekniske problemer med dem. I 1986 blev begge ophugget, efter kun fem år hos OHJ.

OHJ køf 65

Efter udrangeringen af nr. 64 og 65 gik der to år før OHJ igen anskaffede en traktor, og det blev en 2-akslet rangertraktor af den kendte

MO 26 med B 234 (svensk indkøbt) som tog 18 i Nykøbing S, juni 1979, klar til udkørsel mod Holbæk. Foto: TA.

Kilder:

Odsherreds Jernbane
Ole Chr. Munk-Plum og P. Thomassen
DJK bogserie nr. 35 (1974).

Skematisk Fortegnelse
over
PRIVATBANEVOGNE,
der kan indlemmes i Statsbanernes tog.
DSB 1919-1931.

Danske Lokomotiver og motorvogne,
diverse udgaver,
Tom Lauritsen,
Frank Stenvalls Forlag, Malmø

"Materiellets benyttelse"
24. juni 1950 til 11. juli 1966.
Duplikerede oprangeringsplaner fra Odsherreds Jernbane.

Diverse tjenestekøreplaner fra OHJ.

FO-planer fra DSB, 1952-1959.

Jernbanebladet, diverse årgange.

Jernbanemotormateriel 1,
Kurlands Forlag 1974

Signalposten, diverse årgange

Privatbane-Tidende, diverse årgange

type Køf II fra Deutsche Bundesbahn, der sættes i drift i 1988.

Den 2-akslede traktor blev bygget hos Gmeinder i 1957. Transmissionen er dieselhydraulisk, og den er forsynet med en 6-cylindret Deutz motor, der yder en effekt på 128 HK ved 1300 omdr./min.

Længden over puffer er 6392 mm, akselafstanden 2500 mm og tjenestevægten er 17 tons. Hastigheden er 45 km/t.

Traktoren har førerhus i den ene ende med udsyn til alle sider, og der er mulighed for styring med rat i både højre og venstre side.

Traktoren er malet i OHJs design, og bærer nummer 65. Den bruges mest af baneafdelingen.

