

LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



71

SEPTEMBER 2002 · 18. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 75,-
incl. moms

ISSN 0108-9307



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn stiftet den 22. april 1983. Formålet er at udvide 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
 Fax 54 94 50 45
 Giro-nr. 3 38 55 07
 BG Bank
 Konto-nr. 0612-33 873
 Hjultorvet 18, DK-4700 Næstved

Hjemmeside: www.lokomotivet.dk
 E-post: lokomotivet@lokomotivet.dk

Redaktion:

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

Faste medarbejdere:

Claus Jensen
 H.W. Karlsson
 E.V. Pedersen
 Torben Bejerholm
 Erling Nederland
 H. Nygaard-Jensen
 Jens Bruun-Petersen
 Flemming Meisner

Sats, montage og repro:

Lollands Postens Bogtrykkeri
 4930 Maribo

Oplag

1250 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: Ultimo september, medio december, primo marts og medio maj. Et abonnementsår løber fra september til maj efterfølgende år.

Abonnement:

Danmark: kr. 300,- helårlig = 4 numre på giro 338 55 07 eller check til ovennævnte adresse.

Udlandet: kr. 375,- helårlig = 4 numre incl. gebyrer på dansk check til ovennævnte adresse.

På fodpladen

... goddag, så er vi efter en længere (for lang?) sommerferie omsider på gaden igen. Forhåbentlig har vi været ventet med længsel? Vi starter nu på 18. årgang af LOKOMOTIVET, og kan i de kommende numre igen tilbyde læserne en mængde spændende ideer, inspiration, information, billeder, tegninger m.v. omkring danske jernbaner i virkelighed og model.

Vi lovede sidste gang, at hvert nummer i denne årgang (18. årgang) mindst vil indeholde 48 sider pr. gang...og det løfte holder vi selvfølgelig. Ikke mindst da vi nu kan mærke en kraftig stigende interesse for vort blad, hvilket giver sig udslag i øget annoncering, løssalg og fornyelser af abonnement...og "run" på gamle numre, der alt sammen er medvirkende til at skabe et sundt økonomisk grundlag for bladdriften. Let's go!

Det fører os over i, at alle tidligere årgange nu er udsolgt fra forlaget, det gælder således også LOKOMOTIVET nr. 53-66, som vi indtil for nylig stadig havde en lille beholdning af. Tilbage på lager har vi således kun nogle få numre fra 17. årgang, d.v.s. numrene 67-70. Det svinder dog også stærkt i disse, så vil man have LOKOMOTIVET komplet bør man anskaffe sig evt. manglende numre 67-70 NU!



Og så om modeljernbanen: Foråret og sommeren har igen bragt en masse spændende nyheder med sig, lige fra trækraft til vogne og tilbehør, alt dette kan man læse om inde i bladet. Forhåbentlig har vi fået de fleste af nyhederne med, for fabrikanterne er efterhånden blevet flinke til at lade nyhederne sive til os, så vi kan bringe dem - altså nyhederne - videre til alle interesserede. Men har vi glemt noget, så sig endelig til.

Da vi startede på LOKOMOTIVET for ca. 20 år siden "råbte" vi på dansk trækraft, danske personvogne og danske postvogne... og vi skal sandelig love for at der er sket noget siden da. Alle typer af modeller af damp, diesel, personvogne m.v. ser efterhånden dagens lys. Vi kan nu tale om "tyske eller amerikanske tilstande". Det er sandelig godt klart af et lille land som Danmark!



Lidt om vore bogudgivelser: Efter vor afslutning af bogserien om DSBs diesellokomotiver litra MY, MX og MZ planlægger vi at udgive en ny serie bøger, denne gang en slags temabøger. Vi havde tænkt os at lægge ud til efteråret med en bog om Næstved-Præstø-Mern-Banen, dernæst om bureauvogne (postvogne) hos DSB 1847-1991, så noget om Langelandsbanen og sluttelig en uddybende bog om skinnerbusser med en masse omkring disse køretøjer, som man bl.a. ikke finder i banebøgers fine bog om samme emne. Men da vi endnu mangler nogle enkelthe-

der omkring førstnævnte bog om NPMB, dels tekstmæssigt, dels fotomæssigt, så må vi nok se i øjnene, at den først kan nå at udkomme til foråret 2003. Så mere om det til den tid.

Og så lige til slut et par ord om vor nyligt udgivne MZ-bog. På grund af tekniske og distributionsmæssige vanskeligheder blev vi desværre lidt forsinket i udsendelsen, så den først kom sidst i juni, og det beklager vi dybt.

Som forudset blev den en stor succes, og selv om vi lod et større oplag end normalt rulle gennem trykpressen (1000 eksemplarer), så er bogen næsten udsolgt fra forlaget, idet vi har fået mange efterbestillinger fra forhandlere, klubber m.v. Så ønsker man at sikre sig et eksemplar, så bør man absolut skynde sig...bogbunken svinder dagligt ind! Prisen er kr. 230,- incl. porto. Se bestillingsadresse og giro m.v. her ved siden af i kolofonen.

Men husk lige, drenge - når I bestiller bogen - at sende os alle de 230,- kr., som bogen koster. Ikke noget med "selvtægt" ved at trække 20,- kr. fra til porto, hvilket et stort antal desværre allerede har gjort ved første bestilling. Det koster nemlig mange kroner i forsendelse og forpakning, mere præcist kr. 31,- at sende hver eneste MZ-bog ud til abonnenter.

Og så kan man selv regne ud, hvor meget vi har mistet i portoindtægt, når godt 200 abonnenter "selv har trukket 20,- kr. fra"! Men alle har alligevel - grundet vore dumme gode hjerter - fået bogen. *Men vi håber sandelig, I kan se "Den store Bastians" formanende pegefinger!?* Husk altså at betale den fulde pris frem over, for s....!



Til allersidst: Vi ses til jul, mere præcist i begyndelsen af december, hvor dagene traditionen tro igen er blevet kortere og natterne længere, så vi i det kunstige lys kan hygge os med jernbanehobbyen... eller dyrkelse af quinden vor. Men herligt er det jo, ikke sandt? Jernbanehobbyen?! Ka' I ha' det så længe! TA

DEADLINE for nr. 72:
Annoncer: Fredag den 25. oktober 2002
Sporskiftet og nyheder:
Fredag den 11. oktober 2002
Nr. 72 udkommer primo december 2002

Forsiden: MO 1835 og 1870 med tog 654 Struer-Esbjerg afventer krydsning i Vemb, maj 1983. MO 1835 var den sidste tre-lygte MO i drift i Danmark, og korte den sidste tid på den vestjyske længdebane mellem Struer og Esbjerg. På overgangspladen ses mærke for jernbaneforeningen "Freunde des Schienenverkehrs", der skulle overtage MO 1835 efter udraming. Inde i bladet mere om MO i 1800-serien i anledning af HELJANs udgivelse af denne model. Foto: TA.

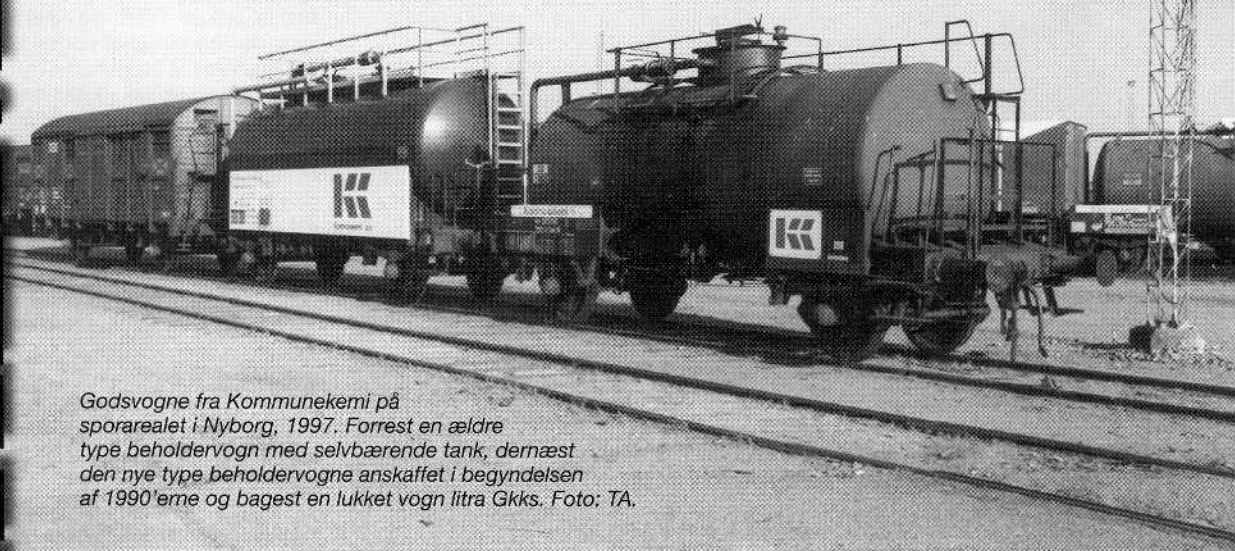
Kommunekemi	3
Noget om Kommunekemis vogne gennem tiden Af Torben Andersen	
Sporskiftet 1. del: Grindsted station	9
Af S.A. Guldvang	
Danske miljører på anlægget	10
Af Torben Andersen	
DSB litra ME	12
Kort om forbilledet til Hobby Trades model af DSBs diesellokomotiv litra ME Af Torben Andersen	
Trinbrætter	14
En lille holdeplads til modeljernbanen	
DSB litra MO	16
Lidt om forbilledet til HELJANs model af litra MO fra 1800-serien Af Torben Andersen	

ARNOLDS HJØRNE	18
Noget om spor i skala 1:160, N-snepløve, godslaster m.v. Af CBA, TA og FM	
Nummerets 1:87-tegning DSB litra IA	20
Lukket hvidmalet godsvogn med kort akselafstand	
Kommende MJ-arrangementer	22
DMJUs udstilling 2002 i Valby Hallen	22
Hvad finder man på godsarealet?	23
Idéer til diverse udstyr på anlæggets godsbane	
SPORSKIFTET	26
HØRT&SET	29
Løst og fast om sommerens modeludgivelser og efterårets kommende nyheder Af Torben Andersen	
Motormateriel hos ØSJS	41
7. del i vor serie om motormateriel hos danske privatbaner Af Torben Andersen	

KOMMUNEKEMI

Af Torben Andersen

Godsvogne fra Kommunekemi på sporarealet i Nyborg, 1997. Forrest en ældre type beholdervogn med selvbærende tank, dernæst den nye type beholdervogne anskaffet i begyndelsen af 1990'erne og bagest en lukket vogn litra Gkks. Foto: TA.



Med den voksende miljøbevidsthed hos befolkningen sidst i 1960'erne, så øgedes også behovet for at få skadeligt industriaffald fjernet på en hensigtsmæssig og skånsom måde.

I 1972 vedtog folketinget en lov, der gjorde at alle landets kommuner i løbet af de kommende år fik pligt til at oprette et net af modtagestationer for afskaffelse af industri- og husholdningsaffald.

Kommunerne oprettede i fællesskab virksomheden Kommunekemi, og der anlagdes en stor rensningsanlæg med fabrik i Nyborg. Her skulle alle opløsningsmidler og affald fra landets kommuner renses eller destrueres på forsvarlig måde.

Man satte indsamlingen af kemikalier og affald i system, og oprettede lokale depoter i de fleste byer, først i de store provinsbyer, men senere også i mindre.

I 1982 havde man anlagt 21 opsamlingssteder og -modtagestationer, bl.a. i København (Sydhavnen), Sorø, Næstved, Fredericia, Ålborg, Thisted, Århus, Skive, Vejle m.fl. Alle anlagdes i umiddelbart forbindelse med jernbanen, og en enkelt kom til at ligge på en privatbane, nemlig Lollandsbanen, der fik modtagestation i den lille by Grænge.

Modtagestationerne indrettedes i første omgang i forhåndenværende områder, fx blev det nedlagte fabriksområde på Gamle Magle Mølle i Næstved anvendt til formålet, indtil man i 1982 rykkede ind i den gamle NPMB-remise i sydenden af Næstved station.

I andre byer opførtes indhegnede modtagestationer nær stationsarealet, hvor der anlagdes simple tømningsfaciliteter d.v.s ramper, pumper m.v., administrationsbygninger og lagerplads til beholdere, tønder m.v., bl.a. i Sorø. Nogle steder lå modtagestationerne ved stationens læssevej på godsbanen uden ekstra faciliteter end vendeplads så tankbilerne med de forurenede kemikalier kunne holde og læsse af ved siden af, fx i Hillerød.

I København lagde man en større affaldstation i Sydhavnen, hvortil de sortbrune beholdervogne blev slæbt frem og tilbage med treakslede rangerlokomotiver litra MH, senere med toakslede litra MK.

Ved starten i 1972 havde Kommunekemi kun en lille vognpark på ni vogne, der alle var bygget hos det svenske Falkenberg. I Danmark blev de let ombygget med større rørføringer fra dome samt di-

verse rørstudser, således at slam m.v. kunne fyldes nedefra ved pumpning.

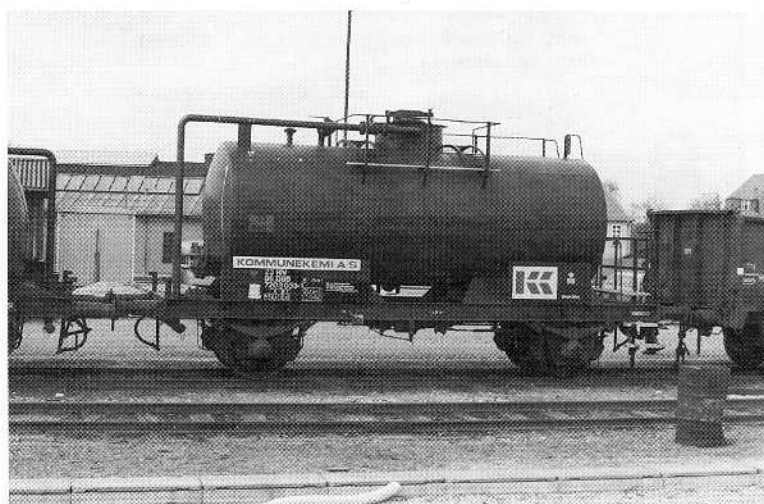
I løbet af 1973 anskaffede man endnu 31 vogne, også indkøbt brugt i Sverige. De blev på samme måde omdannet og indsat i driften. Alle måtte transportere olie og opløsningsmidler. Vognene fik Nyborg som hjemsted.

Alle vogne maledes sortbrune og fik påsat logo, et dobbelt spejlvendt K over en horisontal linie, der dog fra omkring 1976 ændredes til det kendte røde dobbelt-K.

Vognparken udvides

Vognparken blev løbende blevet udvidet. Op gennem 1970'erne og 80'erne indkøb-

Beholdervogn fra Kommunekemi på læssevejen i Hillerød, april 1989. Bemærk rørstudser nederst på beholderens gavle, og det lange påbyggede læsse/losserør, som fører til domnen. Vognen er 720 3 033-1, bygget af Falkenberg i 1950. Foto: TA.





ARDELT-TRAKTORER

Indtil 1986 sørgede DSB for rangering af vogne til og fra Kommunekemis fabriksområde i Nyborg, mens man på selve området brugte både DSB og gummikøretøjer. Til brug for rangering af vogne til og fra Nyborg godsterræn til fabrikken i Nyborg, anskaffede Kommunekemi i 1986 en udrangeret Ardel-tractor fra DSB.

Traktoren med DSB nummer 125 var bygget af FRICHS, Århus, i 1955, og havde siden anskaffelsen gjort tjeneste i Jylland/Fyn.

Hos Kommunekemi ommaledes den i røde og hvide farver, men i første omgang uden selskabets logo med dobbelt-K. Undervejs blev traktoren "forbedret" med dele fra en anden Ardel, idet nr. 126 måtte lægge ny motorhjelms m.v. til nr. 125...og sandelig også fabriksplade!

I 1989 anskaffede Kommunekemi endnu en Ardel tractor fra DSB. Det var nr. 124, også bygget af FRICHS i 1955, men denne var ikke så længe i drift, og blev hensat i begyndelsen af 1990'erne.

Begge traktorer var stadig i Kommunekemis besiddelse i foråret 1997, nr. 124 fortsat hensat, men de blev i år 2000 udrangeret og overgivet til Skælskørbanen (FDSB).

Billedet viser Kommunekemis tractor nr. 125 på fabrikkens område i Nyborg, april 1987. Den er ommalet i selskabets farver, men endnu uden logo. Foto: JSL.

te man hvert år "nye" brugte beholdervogne.

I 1978 anskaffede man 26 vogne, hvoraf de 24 blev indkøbt i Sverige, hvor de havde tilhørt SHELL. De var bygget mellem 1950-1956 hos Falkenberg.

De to sidst anskaffede vogne i denne pulje var leveret af Scandia 1948-49 til oliesel-

skabet GULF, men overgik i 1978 til Kommunekemi, hvor de - og de øvrige SJ-vogne fik litra Uh (ikke påmalet) med numrene 073-098.

I øvrigt blev næsten alle vogne anskaffet brugt fra Sverige (bygget af Falkenberg, ASJ eller Värtan), kun i alt otte vogne bygget af Scandia 1948 (5 stk.) og 1949 (3 stk.) til

GULF blev i 1970'erne optaget i Kommunekemis vognpark. Vognene fik numrene 054-057 og 071-073. To af disse - 071 og 072 - blev som de eneste vogne hos Kommunekemi specielt indrettet til transport af svovlsyre, saltsyre og fosforsyreholdigt affald.

Førnævnte vogne blev efter indkøb sendt til renoveringsfir-

maet Gardit i Viborg, hvor de som forgængerne blev let ændret med udvendige rørføringer for at lette påfyldning af spildprodukterne, og malede derefter sortbrune.

Nye litra

I 1980-82 fik alle private godsvogne m.fl. nyt litra og regimenummer, hvor UIC gik bort fra litra U og i stedet benyttede litra Z for private vogne, ligesom DSB tidligere havde brugt.

Nogle af Kommunekemis vogne kom nu til at hedde Z med løbenumre i serien 705 1 xxx, andre fik litra Zk med løbenumre 700 1 xxx, men de fleste fik litra Zkk med løbenumre i serien 720 3 xxx. To vogne til transport af syrer fik litra Zck 712 5 071-072, idet de havde tryklufttømning (underlitra c = tryklufttømning).

Underlitra k betød at de toakslede vogne kunne laste mindre end 20 tons, mens kk



I slutningen af 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne anskaffede Kommunekemi en række nye beholdervogne. De blev alle opbygget på undervogne fra litra Gs, de fleste hos Alustål i Svendborg. De nye vogne fik en markant stor påskriftplade langs hele beholdersiden. Her er vogn 735 1 154-0 fotograferet i Odense, 1998.

betød at de kunne laste mellem 20 og 25 tons.

De enkelte litra, altså Z, Zk, Zck eller Zkk, blev fortsat ikke påmalet vognene.

I øvrigt var det en Kommunekemi-beholdervogn, der blev den første private vogn med nyt nummer, nemlig 44 86 720 3 114, hvilket den fik i 1980.

De fleste vogne benyttedes til transport af olie- og opløsningsmidler, fem vogne brugtes til metalhydroxydslam, mens to som nævnt brugtes til syrer.

Da vognene var af blandet herkomst varierede de næsten alle i udseende og dimensioner, men

generelt lå akselafstanden på ca. 5000 til 5500 mm, idet alle vogne var to-akslede. Beholderrumfanget varierede ligeledes, og nogle få kunne kun rumme 20 m³, mens nogle andre havde et maksimum på 28 m³. De fleste vogne havde et rumfang, der lå midt imellem.

Vognene måtte fremføres med en hastighed på 100 km/t, og da det ikke var aktuelt at bruge dem i lande uden for Danmark, var de alle mærket med indenlandsk regime-nummer 44.



I 1983 havde Kommunekemi 99 vogne til rådighed, men antallet voksede efterhånden som flere og flere private firmaer, industrier m.fl. fandt det ønskeligt at skille sig af med farligt affald på en forsvarlig måde. Beholdningen af vogne var derfor i 1987 igen vokset, denne gang til 129 stk., og i 1993 til 135 vogne, flere af disse blev som sædvanligt anskaffet brugt i Sverige.

Nye vogne

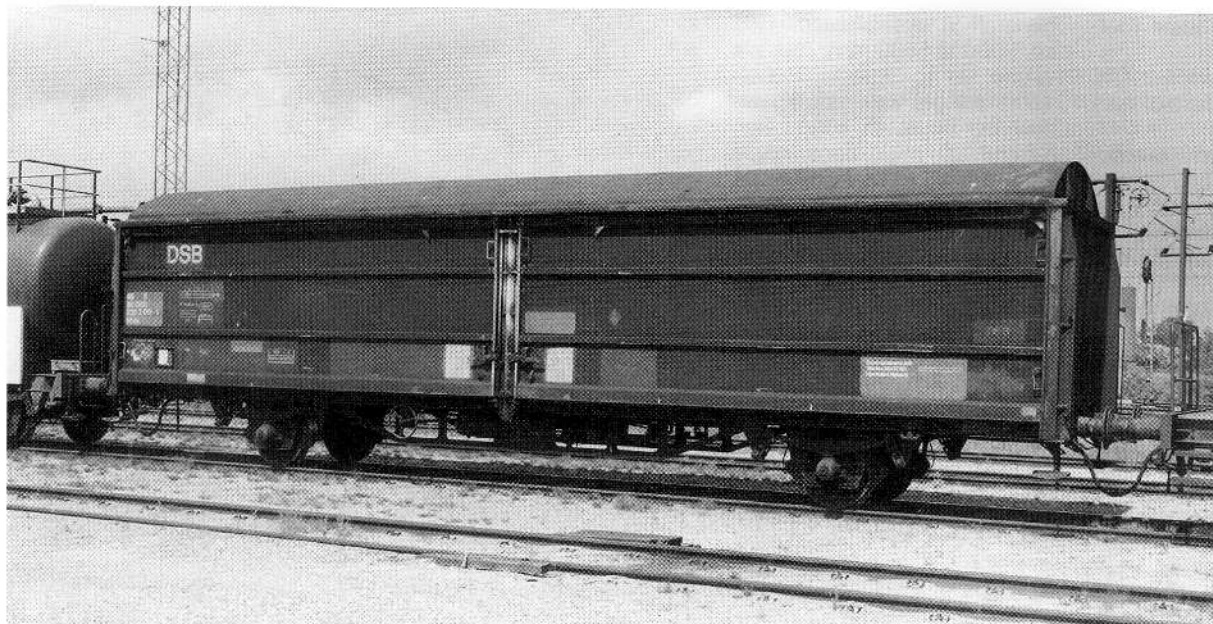
Fra 1987 indkøbte Kommunekemi ikke længere brugte vogne, men begyndte at konstruere sine egne, bl.a. på krav fra

Øverst: En af de nye Kommunekemi beholdervogne i forsøgsdesign med centerstillet logo, fotograferet i Svendborg, maj 1993. I baggrunden holder Kof 275. Foto: F. Søborg.

Midten: Et sjældent foto af vogn fra Kommunekemi med det oprindelige logo. Det er vogn 070 1 055-9, som holder i godstog, Ringsted maj 1977. Vognen er den ene af i alt otte vogne bygget af Scandia 1948-49, som Kommunekemi anskaffede brugt fra olieselskabet GULF i årene 1976-1979. Foto: TA.

Til højre: I 1992 eksperimenterede Kommunekemi med nyt design, hvor beholdervognene skulle være hvide. Hvordan man kom frem til at vogne, der kørte med sort beskiddet affald skulle være hvide er uvist... og man forlod da også hurtigt designet igen, og kun to vogne blev så vidt vides - opmalet i hvid. Vogn 735 1 150-8 på Næstved station, juli 1992. Foto: TA.





I 1997 lejede Kommunekemi en række Hbis stål-vogne hos DSB, der brugtes til transport af tønder, dunke m.v. Disse - og flere - vogne blev senere købt af selskabet, der efterhånden har en hel del af denne type. Hbis 225 2 011-1 i Nyborg, juni 2001. Foto: TA.

DSB. Hidtil havde man i årene forinden ombygget næsten alle de gamle vogne med nyt fjederophæng med dobbelte sjækler, men da dette ikke kunne fortsætte, måtte man anskaffe egnede vogne og ombygge disse. Man købte derfor en række lukkede vogne litra Gs fra DSB, hvis undervogne var i fin stand, og lod et firma i Svendborg ombygge vognene. Her fjernede man vognkassen, der blev skrottet, og monterede derefter nye beholdere på undervognen.

Syv nye vogne blev ombygget i 1987, to i 1991 og endelig påbegyndtes i 1993 en ny serie på 60 vogne. Disse vogne, der som nævnt ombyggedes hos et lokalt firma i Svendborg, beholdt Gs-vognens dimensioner og bremses, d.v.s. akselafstand 5700 mm, rangerskruebremse og KE-GP bremses. De fik en beholder, der kunne rumme 30 m³, d.v.s. at de blev nogle af de største danske to-akslede beholdervogne, der har kørt danske spor. Vægtmæssigt må de maksimalt fremføre mellem 26 og 27 tons.

Beholderne blev leveret af forskellige leverandører, de første af PAM, mens de sidste

og fleste blev leveret af firmaet Alustål. Vognene vejer tåre generelt 14 tons, men vægten varierer en anelse inden for de enkelte grupper. Vognene bærer litra Zs, der dog fortsat ikke er påmalet.

De nye Zs-vogne fik et kraftigt bygget gelænder - med adgang fra bremseplatformen - og løbebro med kraftige ståltrædeflader på beholderyr-gen. Vognene løber kun indenlands (regime 44), og må fremføres med en maks. hastighed på 100 km/t (underlitra s).

De må transportere olie- og opløsningsmiddellaffald efter RID klasse 3. RID-mærkningen er en særlig international mærkning for transport af farlige godsarter, nedfældet i et særligt sikkerhedsreglement.

Zs-beholdervognene fik nyt

design, idet de to små tavler erstattedes af en stor hvid påskrifttavle i hele vognens længde. Oprindeligt forsøgte man sig et med design med midterstillet logo, men gik hurtigt bort fra dette.

I alt fik Kommunekemi ombygget 59 stk. Gs (leveret til DSB af Scandia 1963-64) til beholdervogne litra Zs med numrene 44 86 735 1 142-200, og beholdningen af disse har været konstant siden. De tidligere anskaffede svenskbyggede beholdervogne er løbende blevet udrangeret i årene efter 1996.

Lukkede vogne

Kommunekemi købte hos DSB i 1988 også 50 stk. lukkede godsvogne af litra Gs til egne transporter mellem modtagestationerne og Nyborg.

Det var Gs-vogne fra den såkaldte gruppe II.

De blev som privatvogne lagt i serien 120 4 xxx for at undgå forveksling med DSBs Gs-vogne i serierne 120 2 xxx og 120 3 xxx.

I 1994 påbegyndte man en udskiftning med nyere Gs-vogne fra gruppe II og III, bygget af Scandia mellem 1962-64. Disse vogne blev også lagt i serie 120 4 xxx med litra Gs eller Gkks. De udgjorde i 1996 i alt 48 stk. med numrene 44 86 120 4 149-155, 157-158 og 160-198, idet nr. 156 og 159 var udrangeret forinden.

De indkøbte Gs brugtes uændrede som lukkede vogne til transport af kemikalietønder, -dunke, -beholdere m.v., og blev optaget som private vogne i DSBs vognpark. Vog-



Fra 1988 anskaffede selskabet sig en del ældre lukkede vogne af litra Gs fra DSB. Vognene forblev uændrede, men blev P-mærkede. Vognene forsvandt i år 2000, da man indkøbte stål-vogne litra Hbis. Gs 120 4 182-3 i Nyborg, 1995. Foto: TA.

nene forblev generelt i den gamle brune DSB-farve, og nøjedes med at blive pletmalet. De fik nye numre efter hvilke P-mærket (= privatejet) som sædvanlig blev påført.

Gs- og Gkks-vognene, der havde KE-GP-bremse, var S-mærket, d.v.s. at de kun måtte fremføres med 100 km/t.

Designforsøg

Som forsøg havde man fra 1992 to beholdervogne malet i hvid med sort midterfelt på tankene, men dette design var naturligvis ikke hensigtsmæssigt af hensyn til svineriet med kemikalier, og de nye vogne blev i tiden efter fortsat sort(brun)malede med metalfarvet løbebro og gelænder, ligesom de to hvide forsøgsvogne blev tilbageført i sort-brun.

Flere lukkede vogne

Der foregik hele tiden en udskiftning af vogne hos Kommunekemi, og man forsøgte på lejebasis at holde "vognfornyelsen" i gang. Pr. 1. januar 1998 havde man i sin vognpark fem Gkks (Gs) og fem

Hbis stålvogne, alle lejet hos DSB, hvilket skete allerede i 1997.

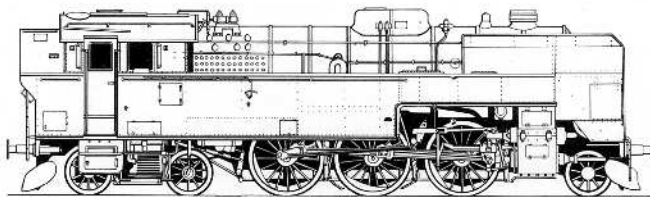
Året efter lejede man tre Gs, hvorefter de lejede Gkks overgik som Kommunekemis ejendom samtidig med at man indkøbte flere vogne fra DSB af samme type, således at selskabet pr. 1. januar 1999 havde en beholdning på i alt 20 stk. Gkks.

Den 1. januar 2000 var beholdningen af lukkede vogne øget til 49 stk. af litra Hbis, hvorimod alle lukkede vogne af litra Gs og Gkks var forsvundet.

Brugen af de lukkede jernbanevogne faldt efterhånden, idet man også gik over til øgede transporter via landevej (?), og pr. 1. januar 2001 var beholdningen af lukkede Hbis-vogne reduceret til 35 foruden 9 hensatte. Dette antal er senere igen faldet.

Foruden de tilbageværende lukkede vogne, så har Kommunekemi fortsat hele sin beholdning af Zs-tankvogne (april 2002).

DSB damplokomotiv litra S



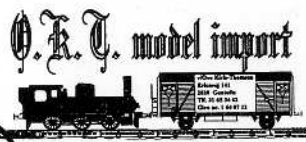
OKT har besluttet at fremstille en model af denne nærtrafikmaskine, som i mange år fremførte alle togarter på Sjælland, lige fra eksprestog til godstog.

Maskinen fremstilles både som byggesæt med færdig undervogn og som færdigmodel. Den kommer til både 2-skinne-drift og Märklin. Modellen fremstilles efter de nyeste metoder, og der vil blive lagt stor vægt på gode køreegenskaber.

Udvikling og produktion vil tage ca. 14-17 måneder.

Prisen kendes endnu ikke.

Yderligere oplysninger fås hos OKT.



Ove Kirk Thomsen
Ericavej 141 · 2820 Gentofte
Tlf./fax 0045 39 65 34 62

Kan du ikke få forbindelse,
benyt da tlf. 0045 39 62 37 60

Kommunekemi i model

Beholdervogne af den nyeste type ombygget fra litra Gs, d.v.s. Zs til epoke V, blev i 1996 udgivet i model af HELJAN, skala 1:87, i alt med fire forskellige løbenumre. De er:

Kat.-nr.	Vognnummer
4100	735 1 169-8
4101	735 1 190-4
4102	735 1 157-3
4203	735 1 174-8

Vognene er ganske veltiggende med mange detaljer, hvilket vil fremgå af sammenligning med foranstående fotos af forbillederne, om end nogle dele som gelænder m.v. er støbt i en lidt for kraftig kvalitet. Vognene er nu udsolgt fra HELJANs lager, men kan stadig fås hos mj-forhandlerne (se anmeldelse af modellerne i blad nr. 44, side 16).

Billedet viser HELJANs model af KK-vogn 735 1 169-8 med autentiske påtryk og i den let sortbrune beholderfarve, der er karakteristisk for forbillederne.

Den lukkede vogn litra Gkks fra Kommunekemi fås fra ROCO i skala 1:87 under katalog-nr. 47 335 (epoke V) med løbenummer 130 4 006-1, d.v.s. en vogn uden bremseplatform. Den er fremstillet i ROCOs sædvanlige fine kvalitet, men bør selvfølgelig patienteres.

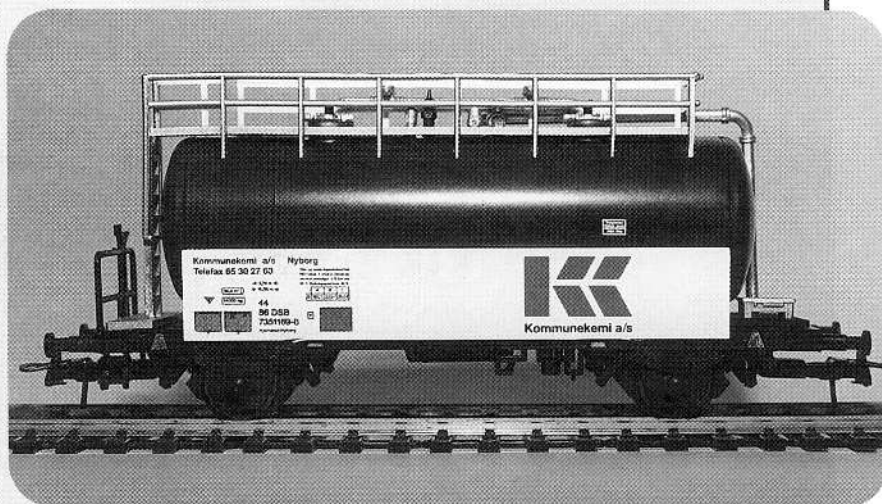
Modtageanlæg
HELJAN har også udsendt en model af et

komplet Kommunekemi modtageanlæg i skala 1:87 (kat.-nr. 1722), der kan anvendes i forbindelse med firmaets modeller af tankvognene fra Kommunekemi.

Det har forbillede i modtagedepotet i Grænge på Lol-

land, og leveres komplet med bygninger for kemikaliemodtagning, administration, lagerskur m.v.

Modellen er velegnet til brug på både DSB og ved en privatbane, epoke IV eller V.





MODEL & HOBBY

- siden 1948

Kom og besøg os. - Kom og se udstillinger.

Kom og lad dig inspirere af de mange muligheder indenfor modelbygning.

Landskabsmaterialer - huse - klipark
 modelfigurer - profiler & plader i
 plast og metal - rør - stænger - tråd
 masser af trælistor - aeroplanfiner - balsa
 i plader og klodser - riflede plader m.v.
 Togtegninger til 50'materiel - færger
 byggesæt til fly, skibe & militær m.v. - Roco
 Silicone til støbeforme - støbematerialer
 dukkehuse - tinsoldater - bøger
 og meget, meget mere

Velkommen i det gamle familieforetagende

MODEL & HOBBY aps

Frederiksborggade 23

1360 København K

telf./fax 33 14 30 10

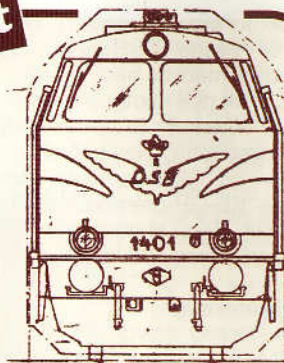
åbent ma, ti, to, fre 11-17, lø 10-13, ONSDAG LUKKET

www.model-hobby.dk

... snart udsolgt

Vi har desværre kun et meget lille antal bøger om

DSB litra MZ



tilbage på lager. Ønsker man bogen, så skal man bestille NU. Den er på 80 sider i format A4 med mange sort/hvide billeder, farvefotos, originaltegninger af serie I, II, III og forslag til MZ IV med Bns-front fra NOHAB m.v.

Bogen fås ved at indbetale kr. 230,- (incl. forsendelse og porto) på giro eller check. Forbehold for udsolgt (den der kommer først til mølle...), i så fald tilbagebetales det indsendte beløb.

Pris for udenlandske bestillinger er dkr. 280,- incl. porto.

Se giro- og bankkonti i kolofonen side 2.

**LOKO
MOTIVET**



ALT TIL MODELJERNBANEN

Stort udvalg i MATERIALE til LANDSKABSBYGNING

Træer, færdigfremstillede eller selvbyg med træstammer og bladgrønt i mange nuancer m.v., buske, græs m.v. fra NOCH. Murstensplader, vejplader m.v.

Masser af forskellige bygninger fra HELJAN, Faller, Vollmer m.fl., skala 1:87 og 1:160.

Vi sender overalt

DEKODER-INDBYGNING

Digital modeljernbane gør det hele lidt sjovere!

Har du svært ved selv at indbygge deko/NEM-stik i dine ældre trækkraftmodeller, så lad os klare opgaverne.

Vort værksted indbygger de ønskede dekoer, stik m.v. i alle gængse fabrikater fra

MÄRKLIN, FLEISCHMANN, ROCO, LIMA, HELJAN m.v.

Vi indbygger flere typer lokomotiv- og funktionsdekoer i samtlige sporstørrelser fra LGB til Z, alt til en rimelig pris.

Ring og hør nærmere og få evt. et tilbud.

Alt i LYS og LYD fra BUSCH

Vi kan også indbygge digitale lydmoduler med damp- eller diesel-lyd fra LOKSOUND.

Viessmann signaler, lamper og køretøjer med blinklys. Nogle af signalerne kan let fordanskes.

STORT SPORSORTIMENT

fra ROCO-line, Fleischmann, Märklin K- og C-spor, PECO og TILLIG, også smalspor og tre-strengede spor.

PIKO



SACHSEN MODELE

TILLIG



PECO

MODELTOG fra

Märklin, ROCO, Fleischmann, LIMA, Arnold, TRIX, PIKO HELJAN, KATO og LGB
 Danske vogne er lagervare.

Diorama-dele m.v. fra **HOBBY TRADE**

Kom ind og kig

FLYWOOD

MODELHOBBY

Ramsherred 27 · 4700 Næstved · Tlf. 55 73 66 22

Åbent mandag, tirsdag og torsdag 10.30-17.30

Onsdag lukket

Fredag 10.30-18.00 · Lørdag 10.00-13.00

- kun 200 m fra jernbanestationen

Grindsted station

Vi har fra S.A. Guldvang, Fredericia fået supplerende oplysninger omkring Grindsted station som vi viste en skematisk sporplan af i nr. 70. Han har medsendt et par sporplaner, hvoraf vi bringer en generel tegning. Guldvang skriver i øvrigt:

"Med hensyn til Grindsted station, så var der tre perroner med perrontunnel imellem. Ud for hovedbygningen var der ti spor, fordelt på fem togvejspor (1, 3, 4, 6 og 7), to depotspor (2 og 5) samt tre depot- og læssespor.

Der var retningsdrift, og areaerne omfattede i alt 25 td land med ca. 8,5 km spor. Det var vel nok det sidste "storanlæg" i Danmark i en tid, hvor jernbanerne endnu forventedes at blive fremtiden.

Alle indkørselstogveje var anlagt retlinede, mens udkørselstogvejene var kurvede, altså var stationen ikke disponeret for gennemkørsel.

Som det fremgår af skitsen var der mod nord bygget ikke mindre



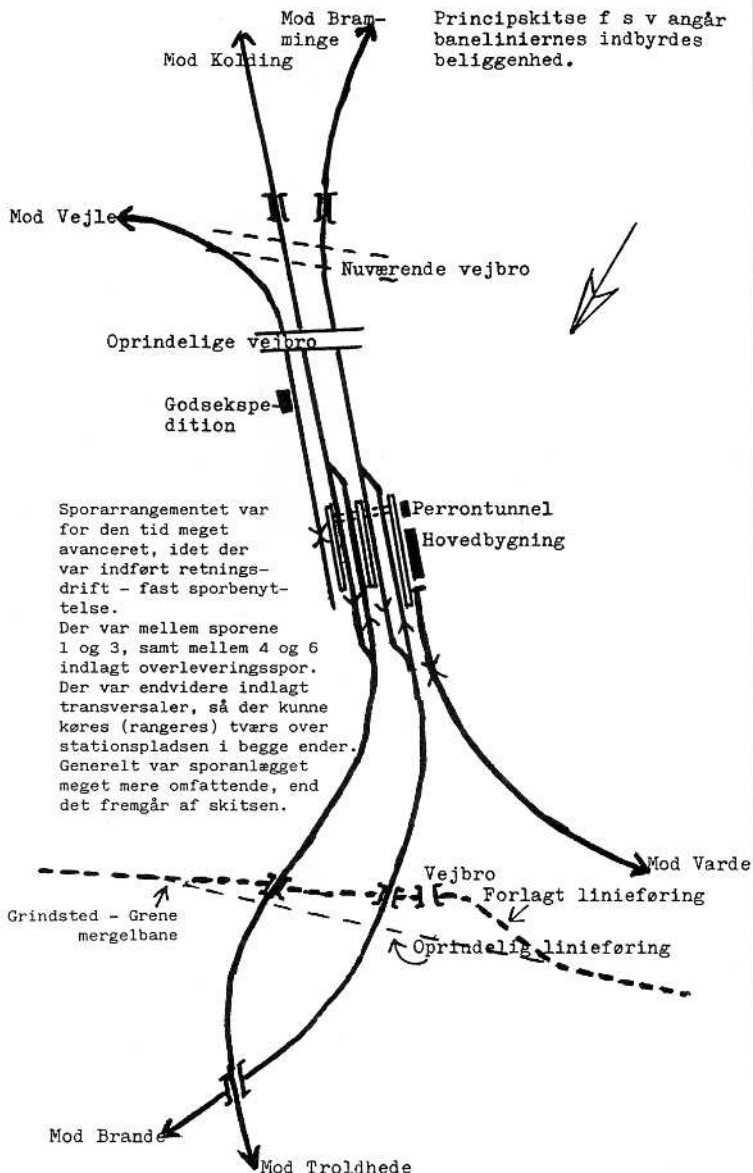
end fire viadukter (bane/bane), over terrænet en vejbro og syd for stationen dels to vandløbsbroer, dels to viadukter - ses ikke på skitsen - bane/vej. Grindsted havde i 1935 ikke mindre end 26 daglige persontogsafgange, mens Aalborg til sammenligning havde 40. Det må her anføres, at Aalborg havde et indbyggertal, der var ca. 22 gange større end Grindsted!"

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Guldvang for de supplerende oplysninger og sporplaner.

Sporskiftet fortsætter i øvrigt på side 26.

GRINDSTED

Principskitse f s v angår banelinierens indbyrdes beliggenhed.



En stor banegård for små tog

Denne begivenhed bør De under ingen omstændigheder forpasse: Modeltogene ruller igen!

Ren fornøjelse på alle spor med en mangfoldighed af shows og modelbaner. Aktivitet og kræse for øjet fra flere end 10 lande. Alle de udstillede modeller skaber tilsammen denne enestående internationale begivenhed. I år endnu bedre: Alt i damp og til Kølns 2. dampogstræf.



Køln, 7.-10.11.2002
9.00 - 18.00

Kontakt KölnMesse's danske repræsentation for yderligere information:

Intermess ApS
Skodsborgvej 156
2942 Skodsborg
tlf. 45 50 56 55
fax 45 50 50 27
info@intermess.dk
www.intermess.dk

Köln Messe Ausstellungen

MILJØER

DANSKE

PÅ ANLÆGGET

2. del

I nr. 70 viste vi, hvordan man kunne gøre anlægget dansk, og her fortsætter vi med - forhåbentlig - gode ideer og metoder, således at vi kan dyrke det danske miljø i fortid, nutid og fremtid. Som nævnt er det afgørende at vise typisk dansk arkitektur og industrier, og derfor vil vi også i dette nummer vise typiske danske bygninger m.v.

Af Torben Andersen

★ TATOL

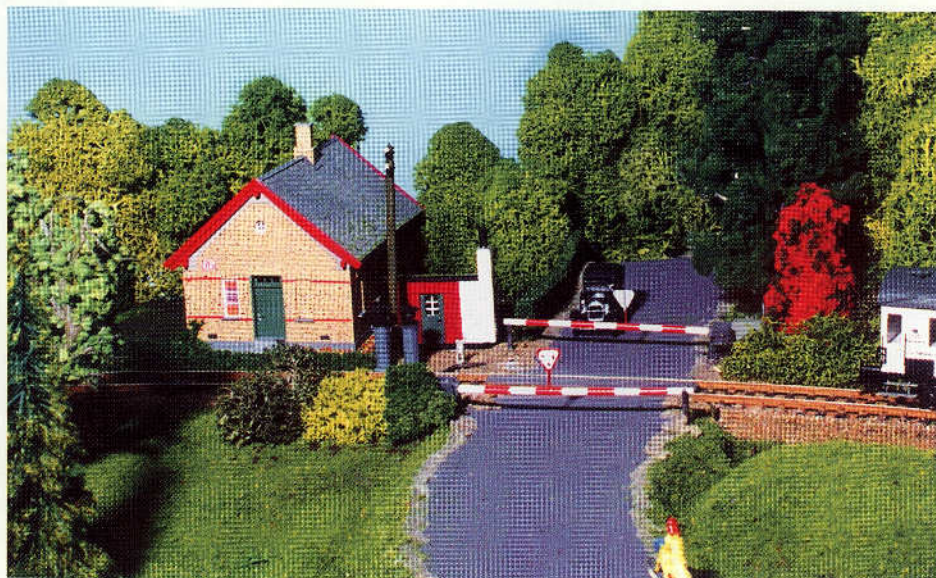
Herunder: En TATOL- eller Schous sæbeforretning var førhen lige så almindelig som de små ismejeriudsalg, især i mindre lands- og stationsbyer. Her kunne man købe næsten alt lige fra småbørnstøj, strømper til læbestifter og parfume, det der i dag kaldes for "non-food".

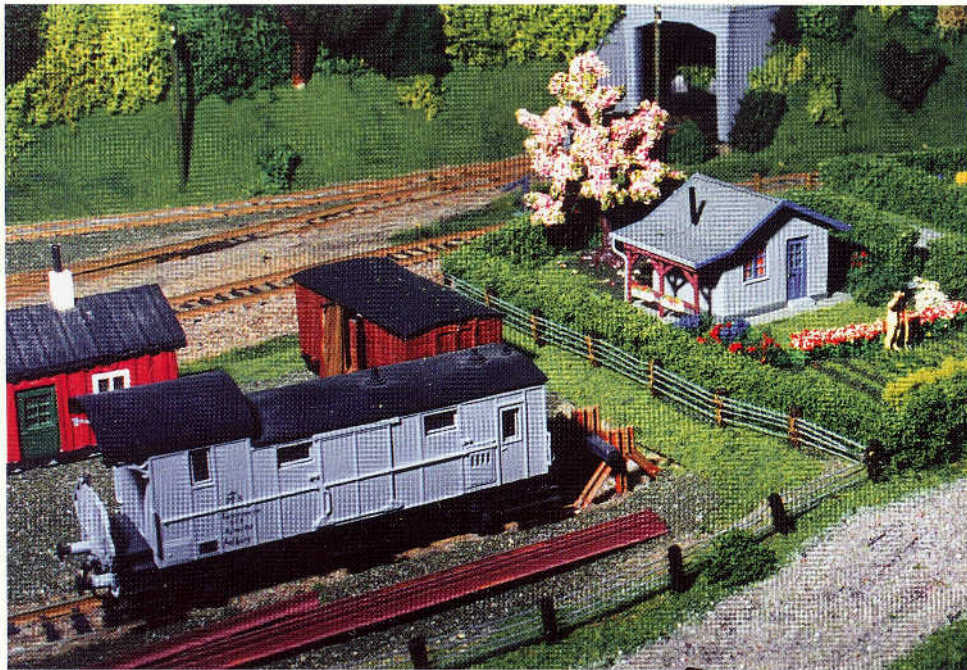
Så selvfølgelig skal denne type forretning også med på et typisk dansk epoke III-anlæg. Igen er benyttet forlæg af E. Nederlands herlige tegninger fra Futterup stationsby, og atter er brugt tyk karton til bygning. Taget er fremstillet i "præget" tagpapkarton fra FALLER. Vejene forekommer lidt for brede, men det skyldes at HØNG Vejvæsen endnu ikke har fået taget sig sammen til at anlægge fortov i sand (NMJK).



★ LEDVOGTERHUS

Til højre: Hist hvor vejen slår en bugt, ligger der et vogterhus så smukt! Tidligere var ledvogterhuse og deres beboere et almindeligt og uundværligt islæt langs de danske jernbaner, private såvel som hos DSB. Det bør man selvfølgelig også have på anlægget, og det kan fx placeres i et hjørne tæt ved baggrunden, så man evt. får en vej, der forsvinder ind i skoven, og dermed giver indtryk af et anlægget rækker længere bagud. Til ledvogterhuset hører også bomme og evt. de grå meldeklokker. Selve huset er bygget i tyk karton med mustenpapir i 1:160. (Privat anlæg/H. Søndergaard)





★ KOLONIHAYER

Til venstre: Vi har ofte skrevet man ikke kan undvære kolonihaver på anlægget, hvis det skal være rigtig dansk. Som det fremgår af billedet kan de små haver placeres næsten hvor som helst. Her er en lille have anbragt i nærheden af baneafdelingens område, hvor man i øvrigt har anlagt et typisk dansk kolonihave og bruger en vognkasse som lagerskur.

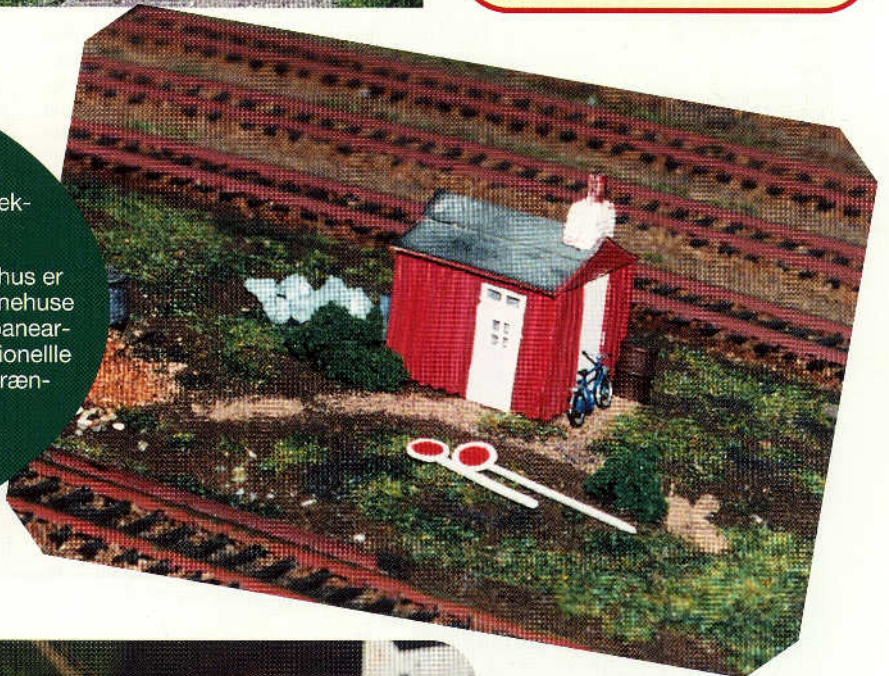
Kolonihavehuset er tysk industrifremstillet (FALLER), der er let ændret og "plantet" i danske omgivelser med kartoffelrækker på den ene side og blomstrende æbletræ m.v. på den anden. Ønsker man en anden farve på huset, ja, så kan man jo bare ommale efter ønske. Her er der frit slag for hustype og bemaling. (Privatanlæg/H.Søndergaard)

★ KOLONNEHUS

Til højre: Før i tiden kunne man hos forbilledet finde de små røde og sorte huse på jernbanernes områder, ikke alene langs strækningerne, men også på stationerne.

De bør heller ikke mangle på anlægget. Det viste hus er selvbygget, men med Hobby Trades danske kolonnehuse er det i dag intet problem at få sat en hytte op til banearbejderne. Det viste kolonnehuse har også det traditionelle miljørod omkring sig: Skilte, affaldsbunke og afbrændingstønde, kilometersten, telegrafpæle (kan ikke ses på billedet)...og en cykel hen slængt op af kolonneskuret.

(Skanderborg MJ-Klub)



★ STYKGODSBILER

Til venstre: Vejkøretøjerne er også med til at fortælle, hvilken tidsalder og land vi befinder os i. På billedet er der næppe tvivl om, at vi befinder os på en dansk godsbanegård i midten af 1990'erne, altså epoke V. De mange stykgodslastbiler fra DSB gods - med den røde skråstribe - var dengang i 1990'erne meget almindelige.

Signalposten i baggrunden er også en typisk dansk bygning, der trods opført for mange år tilbage, stadig var i brug op gennem det sidste årti i 1900-tallet. Den har i øvrigt forbillede i en af Århus' mange signalposter, og er bygget i pap beklædt med selvlavet murstenpapir. (Skanderborg MJ-Klub).

NOGET OM DSB LITRA ME

Tekst og fotos: Torben Andersen



De sidste dieselelektriske lokomotiver, der blev anskaffet til DSB blev litra ME. I første omgang fik man seksten lokomotiver, der fik numrene 1501-1516. Hovedleverandøren blev Thyssen-Industrie Henschel AG, Kassel mens det elektriske traktionsystem leveredes af Brown Boveri & Cie, Mannheim.

Lokomotivtypen er udstyret med en 16-cylindret GM-motor type E 645 E3B med turboladning, altså den samme som i litra MZ, dog med nogle modifikationer. Den udvikler 2624 KW (3300 hk) ved 900 o/min, og lokomotivets højeste hastighed er 175 km/t.

Det særlige ved litra ME er, at den er forsynet med trefasede asynkronbanemotorer til fremdrift. En asynkronbanemotor er en vekselstrømsmotor, der hverken har slæberinge eller børster, og derfor er overordentlig driftsikker. Banemotorerne er udviklet af BBC "Brown-Boveri" i Mannheim.

I øvrigt er banemotorerne anbragt i en særlig bogiekonstruktion udviklet af Henschel, hvor der er tale om en rammekonstruktion. Hermed har man opnået væsentlige vægtbesparelser uden at det er gået ud over styrken, og litra ME er bygget ca. 11 tons lettere end MZ. Bogierne har ingen centrumtappe som normale bogier, men er med store trækstænger forbundet med lokomotivets underside nær ved midten.

Endvidere har litra ME en større trækraft ved lavere hastigheder end forgængeren litra MZ, og den 16-cylindrede motor kan opnå praktisk taget samme køretid som den større 20-cylindrede dieselmotor i MZ.

Den nyudviklede elektrodynamiske bremse kan også udnyttes bedre end bremsen på litra MZ IV, hvilket skåner hjul og trykluftbremse. Dette forhold har især betydning i regionaltrafikken med hyppige standsninger som litra ME er konstrueret til.

Lokomotiverne er forsynet med ITC-anlæg, strækingsradio og var ved leveringen forberedt for ATC (Automatic Train Control). Dette anlæg er indbygget i begyndelsen af 1990'erne.

Flere lokomotiver

ME-lokomotiverne overleveredes til DSB med ME 1501 som den første 5. juni 1981, hvorefter ME 1502-1520 fulgte efter.

I 1981 gjorde DSB brug af en option, og købte yderligere ti lokomotiver, således at den samlede ordre blev på i alt 30 stk. ME. Sluttelig bestilte man i 1984 endnu syv ME 1531-37 til levering i 1985, og i 1986 havde DSB således en samlet beholdning på i alt 37 stk.

Da maskinerne i begyndelsen - trods støjdempering - afgav for megen støj, måtte man udvikle ekstra lydæmpende foranstaltninger. Det førte til at man fra 1983 løbende påbyggede særlige støjskærme på udstødningen i taget, de såkaldte "øreklapper". De sidst indkøbte ME blev leveret med nævnte støjskærme. Samtidig ændredes lidt på den øvrige tagkonstruktion.

Litra ME blev - som allerede nævnt - i begyndelsen af 1990'erne udstyret med sikkerhedsudstyr ATC (automatisk togstop), og da Storebælt-forbindelsen åbnede for jernbanetrafik blev maskinerne fra år 2000 udstyret med ekstra sikkerhedsudstyr, bl.a. nødbremssning til brug for passage af forbindelsen.

Driften

Litra ME blev ved idriftsættelsen primært indsat i de sjællandske regionaltog, hvor de i øvrigt uden begrænsninger kunne anvendes i flæng med eksisterende lokomotiver, herunder forspandkørsel med litra MX, MY og MZ.

Endvidere var det tanken at litra ME skulle benyttes i de nye lyntog, det såkaldte prototypelyntog, oprangeret i faste stammer Bfs-Afm-Cfm-Bfs. Lokomotivkasserne udformedes derfor således, at de nøje svarede til formgivningen af de førnævnte lyntogsvogne, som i 1980 var under udvikling, og fronterne på litra ME og Bfs-styrevogne blev nøjagtig ens. Men litra ME kom kun i meget kort tid til at fremføre lyntogene, og kun på Sjællandsiden.

Indtil 1997 kørte litra ME udelukkende på Sjælland/Lolland-Falster, herunder også på Lollandsbanen, hvor maskinen primært trak regionaltog med Bns-, Bn- og Anvogne.

Lokomotivtypen fremførte i 1980'erne også en stor del af de internationale persontog, bl.a. de prestigefyldte "Moliere" og "Merkur". Desuden blev lokomotivet gennem årene sat foran mange godstog, ofte i forspand ME-ME eller andre dieselmaskiner.

Efter 1997 "sivede" litra ME også til Jylland/Fyn, i begyndelsen noget sporadisk, derefter mere regelmæssigt efter montering af nævnte sikkerhedsudstyr m.v. til brug for passage af Storebælt. Det var især persontog, den kørte med i jysk/fynske, fx Interregionaltoget, forløbertog m.v.

I slutningen af 1990'erne kom litra ME også i drift på visse havnebaner, bl.a. blev de sat til at køre papirtog mellem Magle Mølle (Næstved) og Dalum, og stod for trafikken på hverdage på Næstved havnebane.

Efter 2001, hvor al godstrafik er overgået til Railion, anvendes maskinen nu udelukkende i DSBs persontog i øst såvel som vest, og er i dag eneste dieselmaskine, der benyttes af DSB.

Røde og blå ME

To lokomotiver ME 1509 og 1511 blev efter uheld i Kalundborg juni år 2000 omlakeret helt i rød med blå vingehjul i nyt DSB-design, mens femten ME nr. 1523-1537 i år 2002 ommales i blåt liberitil brug for de kommende tog med dobbeltdækkervogne på Nordvest- og Sydbanen. Den første maskine ME 1523 blev sat i drift i marts 2002 i denne lakering.

Maskinen er således fortsat en vigtig drivkraft i DSBs passagertrafik på jernbanerne.

Se evt. tegning af maskinen i LOKOMOTIVET nr. 36, 1994, side 29.



Side 12, øverst: I mere end tyve år har DSB litra ME fremført de sjællandske regionaltog, og billedet af ME 1531 med regionaltog i Vordingborg, maj 2002, kunne såmænd godt være taget for 20 år siden.

Til venstre: I marts 2002 blev de første ME ommalet i det nye mørkeblå design med rødt stiliseret DSB-vingehjullogo, således at de får samme udseende som de kommende dobbeltdekkervogne, der skal betjene pendlerne på Nordvest- og Sydbanen. ME 1523 var den første i denne bemaling, derefter blev ME 1524 og 1527 sat i drift i blå lakering. I alt sættes efterhånden femten ME 1523-1537 i drift i dette design.

ME 1501-1537

Dieselektrisk Co'-Co' toglokomotiv

Data

Byggested . Henschel, Tyskland	Længde over puffer 21 000 mm
Bygge- og leveringsår 1981-1985	Største bredde 3150 mm
Motor 16-cylindret GM 645 E3B	Max. højde 4350 mm
Max. effekt 2450 kW (3300 HK)	Brændoliebeholdning 4000 liter
Transmission Dieselelektrisk asynkronmotorer)	Smøreliebeholdning .. 930 liter
Hjulstilling Co'-Co'	Sandbeholdning 160 liter
Hjuldiameter 1100 mm	Tjenestefærdig vægt .. 115 tons
Akseltryk 19 tons	Max. hastighed 175 km/t
Afstand mellem yderste hjulsæt i bogier 3850 mm	Sikkerhed ATC
Tandhjuludveksling	Togopvarmning 1500 V
banemotor/hjul 96/21	vekselspænding
	Fjernstyring ITC-anlæg
	Mindste kurveradius 80 m



Herover: Front på ME således som den så ud allerede fra starten i 1980'erne. Lokomotivets udseende blev designet til brug for prototypelyntoget. ME 1535 i Nykøbing F. april 2002.

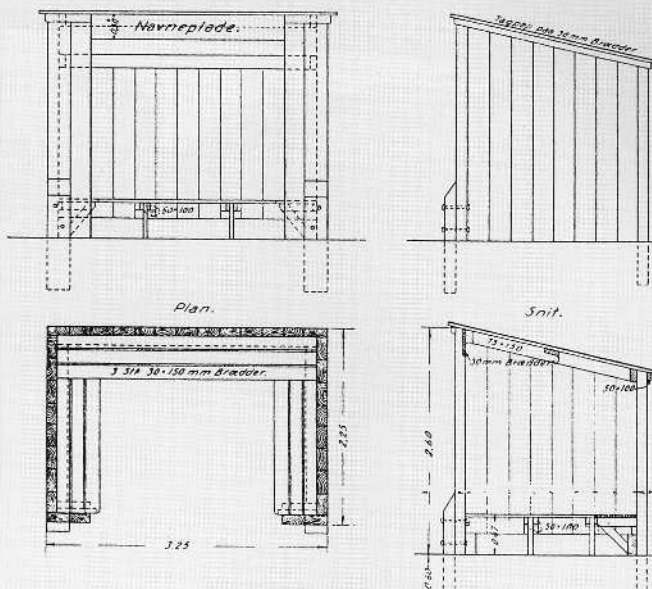
Til venstre: I efteråret år 2000 kom to ME 1509 og 1511 ud for et uheld i Kalundborg, idet de stødte sammen, og blev ret kraftigt beskadiget. Efter reparationer blev de ommalet i nyt helrødt DSB-design med blå vingejul. ME 1509 i Nykøbing F., april 2002.

DSBs trinbrætter - som i dag næsten er forsvundet - var de mest simple holdsteder, ofte kun med et enkelt spor. Trinbrættet var altid lagt i forbindelse med en vejkrydsning, således at passagerne havde let adgang fra vej til jernbane.

Udstyret på trinbrættene var sparsomt. Til at stå i læ for regn og vind lå som regel et almindeligt firkantet skur. Inde i det var en lille bænk og et køreplanopslag på væggen, nogle havde et glughul i væggen, så man i læ kunne se toget komme. Hullet kunne være rundt, ruder- eller hjerteformet. Selve perronerne var lagt med jord med en lille betonkant, evt. kun med en kant af græstørv. Belysningen blev klaret med en enkelt lysmast. Bag læskuret stod ofte et lille cykelstativ.

Selvfølgelig var overskæringer vej-bane sikret med overkørsels signaler, dels for jernbanetrafikken, dels for vejtrafikken, og holdstederne var fra jernbanesiden afmærket med særlige faste skilte (mærker) for trinbræt.

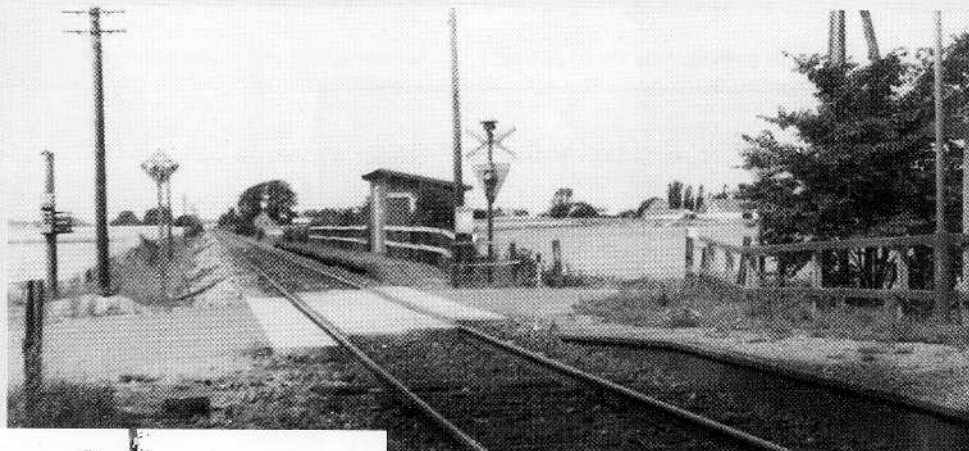
Et trinbræt fylder ikke meget, og er derfor velegnet på mj-anlægget. Der kan bygges nogle hyggelige miljøer, hvilket fremgår af billederne på denne side.



Svelle-læskur til trinbrætter

Skala 1:87
Tegning DSB 1929

Skuret er rødmalet udvendigt og lys gråmalet indvendigt. Stationskiltet (navneskiltet) er hvidt med røde bogstaver.



Herover: Dette trinbræt - Holsteinborg - lå på Næstved-Slagelse banen, og var et typisk DSB-holdsted med læskur i rød, gelænder i træ langs bagkanten, sikringsanlæg, lysmast m.v. Perronerne har en lille betonkant, og er anlagt med jord, grus og græs. Læg mærke til telegrafpælen i venstre side, de(n) må heller ikke mangle på anlægget. Foto fra 1968, KEJ.

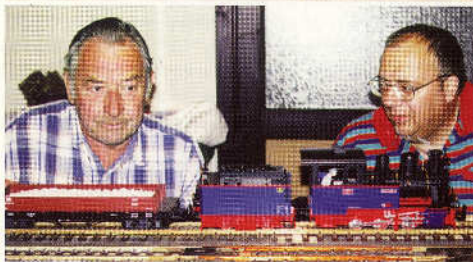
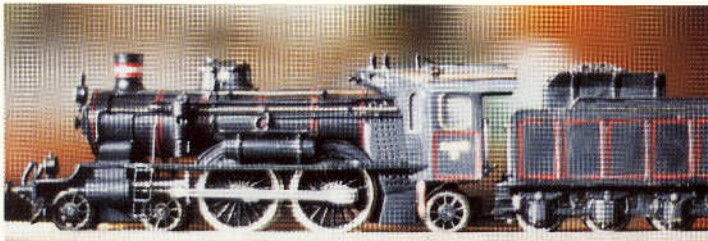
Til venstre: Her er vi i Jylland, nærmere betegnet Uggehusse mellem Ryomgård og Randers, hvor MO 1982 gør holdt ved trinbrættet. Også her har man læskur træ, der er rødmalet, lysmast m.v. Perronen har betonkant, og er lagt med betonfliser. Langs bagkanten står et almindeligt hegn med træpæle. Bemærk standsignalet (af langt hvidt mærke med rød kant), der betyder "perron ved trinbræt". Bag dette anes et telefonskab. Foto fra marts 1971. Gunner W. Christensen



TRINBRÆTTER

I Sønderjylland fandtes flere trinbrætter. Her er det Rejsby, der gæstes af MO 1870. Det sparsomt udstyrede trinbræt er forsynet med et lille træskur i afskallet rød, der i øvrigt har en postkasse hængende foran. Bemærk, at holdstedet er næsten skjult i træer og buske, så det må have været et godt læ for de reisende, når vinden blæste. Foto: Guldbæk/JMJK.





[14.-20. oktober]

→ Efterårsferie på Jernbanemuseet

Hver dag:

Stort damp tog kører 2 ture mellem Odense og Nyborg. Veterantoget afgår Odense kl. 10.25 og 14.25, afg. Nyborg kl. 11.29 og 15.17. Billet købes i toget eller på museet og gælder også som adgang til museet. Voksne kr. 80 og børn kr. 40.

Lille veterantog kører på museets lokalbane.

Minitog og børneaktiviteter.

Det lokale veterantog og minitog kører på museet fra ca. kl. 11 til ca. kl. 16.

Modeltogstræf den 19.-20. oktober:

Sidste weekend af efterårsferien bliver Jernbanemuseet fyldt næsten til bristepunktet af transportable anlæg og materiel fra ca. 15 klubber og privatpersoner.

Oplev de mange baner opstillet blandt museets vogne og lokomotiver. F.eks.: Märklin, LGB og hjemmebyg, H0, 1:22,5, spor 0, moduler og enkeltbaner, forskellige epoker, landskabsopbygning og/eller kørsel med materiel, fri fantasi eller tro kopi, fægehavn, analog og digital.

Træf ejerne og hør om deres erfaringer - se dansk-hollandsk modelbygger og hans folk i funktion.



Modeltogstræf
i weekenden
19.-20. oktober

Dannebrogsgade 24, 5000 Odense C.

Tel 6613 6630 Fax 6619 0220

jbmuseum@dsb.dk www.jernbanemuseum.dk

🕒 10 -16, 🧑 kr. 40, 🧒 kr. 16, 🧑+🧒+🧒+🧒 kr. 100



DANMARKS JERNBANEMUSEUM

The Danish Railway Museum Das dänische Eisenbahnmuseum

Kort om DSB litra MO fra 1800-serien

Af Torben Andersen

De første MO-vogne

Den 6. oktober 1935 indsattes et helt nyt køretøj - litra MO - på Statsbanernes strækninger, hovedsagelig mellem Rungsted-København-Roskilde.

Denne type motorvogne, der anskaffedes 1935-36, blev på alle måder en vellykket disposition set med trafikøkonomiske øjne. I alt anskaffede DSB 139 enheder af denne type, fordelt over to generationer, den ene med numre i 500-serien (før 1941 med numre i 200-serien), anskaffet i 1930'erne, den anden type i nummerserien 1800 blev anskaffet op gennem 1950'erne.

MO-vognen blev konstrueret efter det diesel-elektriske princip, og blev drevet af to 4-takts dieselmotorer fra FRICHS. Disse trak hver en generator, der sendte strøm til hver sin banemotor på løbebogien. Motoren var af vægthensyn anbragt på den treakslede bogie.

Hver motor udviklede 250 HK v/1000 omdr./minut, og hastigheden kunne komme op på 120 km/t ved solokørsel. Med vogne på krogen nedsattes hastigheden til ca. 80-90 km/t.

Motorvognene blev en stor succes, og efter 2. Verdenskrig ønskede DSB at sætte endnu flere vogne af denne type i drift i let ændret form, således at man kunne gå i gang med at udrangere damplokomotiverne og det ældste motormateriel.

MO-vogne i 1800-serien

I juni 1949 bestilte DSB de første 20 nye MO-vogne i 1800-serien hos FRICHS, og den første MO 1801 leveredes fra fabrikken den 25. september 1951. Derefter fulgte samme år ti enheder 1802-1811.

I 1952 leveredes ni vogne 1812-1820. I de efterfølgende år bestiltes yderligere vogne, og i 1953-1958 sattes resten af vognene i drift,

således at DSB i alt fik en vognpark på 90 vogne med numrene 1801-1890, den sidste vogn blev afleveret til DSB den 18. april 1958.

FRICHS i Århus stod som allerede nævnt for entreprisen af MO 1800, og leverede selv motorer og bogier, mens Scandia i Randers byggede vognkasserne med sæder o.s.v. De elektriske system og banemotorer m.v. blev fremstillet af Thrige-Titan i Odense.



Selv om MO-vognene i løbet af 1960'erne skulle have fjernet frontgitterne fra vinduerne m.v., så forblev nogle få af dem næsten uforandrede til udrangering, bl.a. MO 1867, der her ses som skyder i motortog ved den ny Ry-parken station, juni 1977. Den har stadig sit frontgitter, men har fået nye påskrifter i DIN 1451. MO 1867 blev udrangeret året efter i 1978. Foto: TA.

Vognene i 1800-serien adskilte sig i udseende og indretning fra de første MO-vogne i 500-serien, idet førerrummene blev mere rummelige efter ønske fra lokomotivpersonalet, og da togførerne ønskede større rejsegodsrum udvidedes dette til at være 4076 mm langt, mens lastmængden ændredes fra 1600 til 2000 kg. Netop et større rejsegodsrum var vigtig for konstruktionen af de nye vogne, idet man hermed håbede at kunne undgå at medtage rejsegodsvogne litra E i MO-fremførte tog.

Ved siden af kedelrummet anbragtes toiletet, og for at "spare plads" fik 1800-MO kun to sæt skydedøre i siderne mod tre i 500-vognene, nemlig en indgang for de rejsende og døre for indlæsning af gods i rejsegodsrum. På denne måde fik man kun plads til 37 passagerer mod 52 i MO-vogne fra 500-serien.

På andre punkter adskilte MO 1800-serien sig også fra forgængerne leveret før 2. Verdenskrig, idet sidstnævnte havde kurvpudder ved leveringen, mens 1800-MO fik ringfjederspuffer. MO 1800 havde ved leveringen også C-styreledning, anbragt i venstre side på fronterne, mens 500-vognene kun havde A+B-ledninger indtil montering begyndte på disse omkring 1949.

Typen, som var 20 930 mm lang over pufferne, havde førerrum i begge ender, et rum til maskineri og to personafdelinger med - som nævnt foran - i alt 37 pladser. Kupeerne var forsynet med fjedrende sæder med lave rygge betrukket med læder.

Vinduerne var delt i to med fast underdel, mens der for oven var et forskydeligt vindue i metalramme. Ved åbning af vinduet blev øverste del skubbet ned i underdelen.

Indgangsdørene var tofløjede skydedøre, indrettet således, at et tag i den ene, automatisk fik begge døre til at gå til side.

Bremserne var en Knorr trykluftbremse, hvis luft leveredes af en elektrisk drevet kompressor, som også leverede luft til betjening af signal- og sandapparater. Under vognen var anbragt ladedynamoer for vognens batterier, drevet ved rem fra selve generatorerne.

Bogier og banemotorer forblev de samme som i de ældre MO-vogne, men 1800-serien fik en lidt større akselafstand på motorbogie.

Dieselmotorerne blev også magen til, d.v.s. to stk. FRICHS, som udviklede 2x250 HK, der ligesom på MO 500-serien anbragtes over den treakslede bogie for at fordele vægten.

Varmekedel

Endvidere var det vigtigt at MO-vognene om vinteren kunne opvarme de medfølgende personvogne. Det havde de hidtil benyttede vogne i 500-serien ikke mulighed for. Det betød at man i oprangeringer skulle tage hensyn til hvilke personvogne, man kunne benytte, d.v.s. vogne udstyret med egenvarme, og det besværliggjorde løbsplanerne. Derfor udstyredes de nye MO 1800-vogne med en stor dampvarme-



MO 1835 og 1870 ved remisen i Struer, forår 1983. De er ved at blive gjort klar til at sætte foran tog 654 Struer-Esbjerg (se forsiden). På overgangspladen på MO 1835 anes en lille hvid mærkat. Det er reserveringsmærke for den tyske jernbaneforening "Freunde des Schienenverkehrs", der skulle overtage vognen efter udrangering, hvilket skete samme år. Foto: TA.

kedel. Denne var fuldautomatisk oliefyret, og placeredes ca. midt i vognen i rejsegodsrummet. Kedlen havde kapacitet til opvarmning af fire medfølgende vogne.

Egentlig var det meningen at 1800-vogne med varmekedel skulle litreres MOK, men det blev aldrig påmalet vognsiden; betegnelsen optræder kun i DSBs interne oprangeringsplaner togplan 6 og VI, men ophørte her i 1968, da - næsten - alle MO-vogne i 500-serien, nu omnummereret 1900, på det tidspunkt også havde fået indbygget kedel. Ud fra nævnte planer er det derfor muligt at skelne mellem benyttelsen de to typer MO-vogne, altså 1800-vogne hhv. 500-vogne.

Trelyste MO

Da man også skulle benytte MO til grænseoverskridende kørsel Tønder-Niebuß og over Padborg, blev nogle MO ved leveringen forsynet med tre lanterner (triangellys) for at opfylde det tyske sikkerhedsreglement. MO-vogne med tre lanterner blev således MO 1821-1826, der fik disse monteret året efter leveringen, d.v.s. fra 1954. Fra ca. 1959 fik også MO 1815 og 1833-1837 samme lygteføring.

I løbet af tiden, d.v.s. efter ca. 1965, blev nogle enkelte MO-vogne med tre lanterner overflyttet til 1. Distrikt, således at der også kom MO med tre lanterner i drift på Sjælland.

Bemaling og litrering

MO 1800-serien leveredes med vognkasse i den kendte dybe vinrøde farve, lysegråt tag og sort undervogn, indført ved DSBs bemalingsreform i 1929.

Litreringerne på siden var påsat i gul skyggeskrift (Antikva) med flerfarvet kongekrone, mens nummeret på overgangspladen var malet i hvid uden nogen form for skygge el.lign. De tekniske påskrifter på vognsiden var påført i gul.

Mens MO-vogne fra før 2. Verdenskrig, d.v.s. 500-serien blev leveret med fine gule stafferinger, så fik de nye MO-vogne i 1800-serien ikke denne pynt, idet det var for kostbart at vedligeholde stafferingerne.

Ved ibrugtagningen af det nye skriftsnit DIN 1451 omkring 1965, fik vognene efterhånden dette sat på både sider og fronter ved revisioner.

Andre vogne nåede aldrig at få skriftsnittet for udrangeringen satte ind, og kørte med de originale litreringer lige til det sidste i 1983-84, hvilket gjaldt bl.a. MO 1801, 1846 og 1872.

Nogle få MO-vogne nåede også at få påsat det nye Helvetica skriftsnit i hvid, indført ved designreformen i 1974, ikke mindst ved renoveringerne i begyndelsen af 1980'erne, ofte i et noget besynderligt blandingsdesign sammen med det gamle DIN 1451-skriftsnit.



Selv om tre-lygte MO var beregnet til drift i Jylland, så blev nogle senere også anvendt på Sjælland. MO 1815 med tog 563 i Frederikssund, maj 1970. Vognen har mistet sine frontgitter, men har endnu overgangsbøjler. Foto: G.W. Christensen.

Småombygninger

I begyndelsen af 1960'erne foretog DSB nogle mindre ændringer på MO 1800-serien, mens man lavede større ombygninger på 500-serien, sidstnævnte fik bl.a. indbygget varmekedel så de kunne fremføre vogne uden egenvarme.

De udvendige ændringer på MO 1800 bestod primært i at fjerne gitteret foran frontvinduerne, og erstatte ruderne med andre i tyk splintfrit glas, fastholdt i rammer af kraftige gummilister.

Samtidig med fjernelse af frontgitter indbyggede man tre sandkasselåg i hver side, således at man mekanisk kunne fylde vognenes sandkasser udefra ved hjælp af sandtårne, et princip der blev indført ved ibrugtagningen af diesellokomotiverne litra MY i 1954. Indtil da havde man benyttet manuel fyldning.

To sandkasselåg blev anbragt forrest i hver ende, mens et tredje blev monteret ca. midtfor.

Samtidig fjernede man over-

gangsbøjlerne på nogle af vognene, men ikke på alle, hvilket betød at man helt op til begyndelsen af 1970'erne kunne se vogne med både overgangsbøjler og fjernet gitter. Men ombygningerne tog tid. Endnu i 1977 kunne man opleve at se enkelte MO 1800 i drift uden sandkasselåg og med gitter for vinduerne.

Udrangeringer

Udrangeringerne for 1800-MO kom - når man ser bort fra en enkelt uheldsramt vogn - tidligt i forhold til andre trækraftenheder hos DSB.

I 1968 blev MO 1868 udrangeret efter et uheld i Glostrup, i april 1971 forsvandt MO 1828 sammen med MK/FK-sættene. I 1972-73 blev en del MO udrangeret efter nedlæggelsen af flere sidebaner i 1971, hvor man hidtil primært havde brugt MO-vogne.

Et ret stort indhug i MO-vognparken kom efter 1974, hvor man omlagde trafikken radikalt til det kendte IC-system, men alligevel skulle DSB efter 1974 bruge et anseeligt antal MO-vogne, hvorfor en række vogne renoveredes.

I slutningen af 1970'erne brugte man på Sjælland kun MO-vogne på strækninger i det københavnske nærtrafikområde, nemlig Lille Nord, Slangerupbanen og Frederikssundbanen.

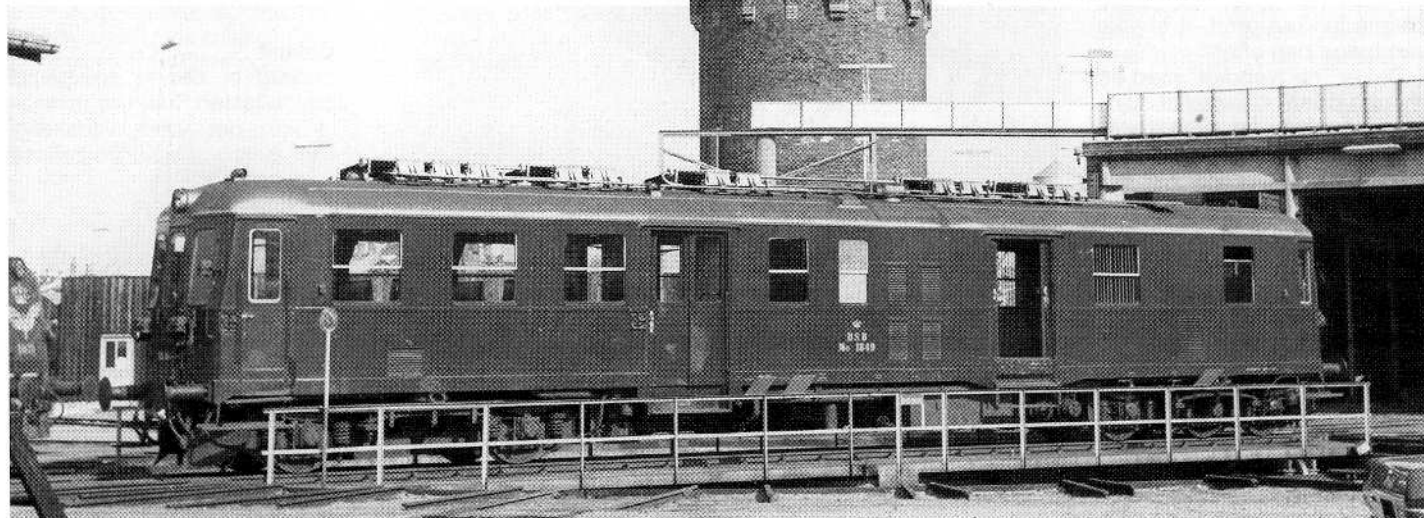
Der var også nogle få MO-løb på Kystbanen, men ellers brugtes vognene ofte til udveksling af rangermaskiner, transport af vogne med bremsesand, mindre ballasttog m.v.

I Jylland/Fyn brugtes MO-vognene i den sidste tid mest på Svendborgbanen, men de benyttedes også meget på den vestjyske længdebane Thisted-Struer-Esbjerg og mellem Esbjerg-Ribe- Tønder.

I 1981 havde DSB fortsat en række MO-vogne i 1800- og 1900-serierne i drift, men leveringer af MR-MRD-sættene, der var begyndt sidst i 1970'erne, gjorde at man efterhånden kunne udrangere de gamle vogne. Tilbage i drift skulle primært forblive nogle få vogne i 1800-serien, og i efteråret 1983 havde man fortsat 10 vogne (1801, 1820, 1846, 1850, 1873, 1876, 1878, 1880-1881 og 1883) mere eller mindre i drift. Og som kuriosum havde DSB også MO 1954 og 1984 - leveret 1935 hhv 1939 - i drift.

Det sidste tog med MO kørte den 10. oktober 1984, hvor en flagsmykket MO 1820 afsluttede kørslen med tog 2018 på Lille Nord. ■

MO 1849 på drejeskiven i Nyborg, sommer 1968. Vognen er fotograferet fra toletsiden (mathvidt vindue). Frontgitterne er fjernet og erstattet med tykke glasruder i gummilister. Bemærk lodret gitter bag vinduet i rejsegodsrummet. Vognen har endnu den originale litrering i Antikva. Foto: AD/DMJK.



SPOR i N

Af CBA og TA

Skala 1:160 - eller spor N - benytter en afstand mellem skinnerne på 9 millimeter svarende til forbilledets normalspor 1435 mm. Spor - og materiel - i denne skala lider desværre af, at detaljerne skal være ekstra i orden for at se korrekt ud. Det er ikke så nemt at snyde "øjet", idet det vant øje hurtigere foretager en sammenligning end i større skalaer. Det kræver bl.a. at sporene i denne lille skala er meget små og spinkle, hvilket desværre ikke altid er tilfældet med de fleste europæiske fabrikater. Det må vi så leve med indtil videre. Men lad os se lidt på mulighederne.

Krav til udseende

Først og fremmest spiller driftsikkerheden selvfølgelig en rolle. Dernæst bør man ved valg af virkelighedstro spor især koncentrere sig om at finde et spor en fin sporcodel med smalt skinneprofil, svelleafstand og sørge for at sporskifter ikke har urealistiske sorte isoleringsfelter. Sidstnævnte er desværre udpræget i denne skala, og det er ret vanskeligt at kombinere både driftsikkerhed og virkelighedstro spor i denne størrelse.

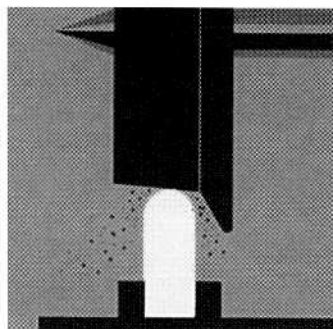
Med hensyn til de nævnte sorte isoleringsfelter kan man dog synsmæssigt forbedre udseendet ved at male spor og isolering med en rust rød skinnifarve. Husk at slibe kørefladerne ren med et stykke sandpapir bag efter.

Det er "nødvendigt" med en lav sporcodel, således at skinnen ikke virker for overdimen-

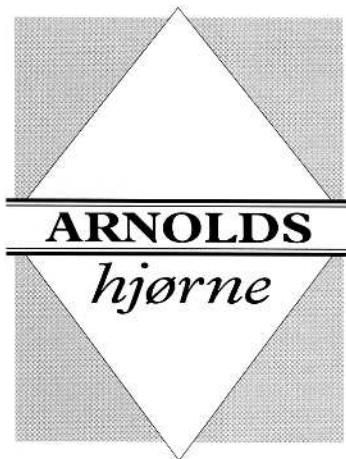
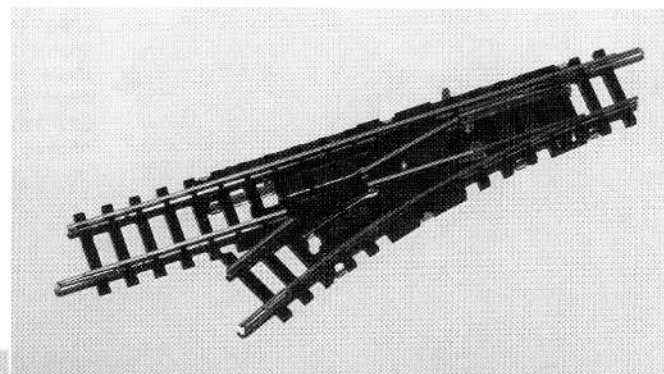
sioneret i forhold til hjulene på det rullende materiel, og på samme måde er det ønskeligt med smalle skinnestrenge af hensyn til sporets generelle udseende for at kunne opfattes korrekt. I så lille en skala afsløres de indbyrdes måforhold alt for nemt, hvorved realismen forsvinder.

Den fine sporcodel og det smalle skinnehoved gik man ikke så meget op i tidligere, og selv om det er blevet bedre med tiden, så er det stadig et lidt forsømt område i denne skala. PECO har nogle meget fine N-spor med lav code, smalt skinneprofil 0,6 mm og passende svelleafstand, og kan endvidere tilbyde et ret stort udvalg i forskellige sporskifter (se senere).

Et vigtigt punkt for skinnestrensens udseende, er også skinnehovedet, der bør ligne et vignoleprofil. Men da det er vanskeligt at fremstille et korrekt vignolespor i spor N, så det giver god strømkontakt, så benytter ARNOLD-N et omvendt U-profil, der giver god og sikker drift, men des-



ARNOLD leverer sine spor med omvendt U-profil, hvilket giver driftsikker kørsel, men det mindsker til gengæld det virkelighedstro udseende.



være ikke er særlig kønt. Det er altså et valg, man nødvendigvis må gøre sig.

Sporskifter

Generelt er udvalget i sporfabrikater skala 1:160 lige så stort som til H0. Også her findes sporskifter i mange udførelser, lige fra almindelige skifter til englændere. En enkelt kan endog tilbyde et diamantkryds (PECO).

Det gælder om at vælge et fabrikat, der giver mulighed for at lægge varierende sporforbindelser (sporgeometri), og ikke mindst med så lille vinkel som muligt. Standard i skala 1:160 er 15 og 30 grader næsten alle fabrikater, hvilket er lidt i overkanten. PECO kan næsten som den eneste tilbyde forskellige skifter med mindre kurver (radier) på 8 og 10 grader, hvilket ser godt og virkelighedstro ud. ROCO har dog også et enkelt

skifte på 10 grader i sit program.

For at spare plads leverer de fleste fabrikater skifter i en længde med stamspor på ca. 105-115 mm, hvilket gør at det afvigende spor kurver skarpt, og dermed ikke giver så "flydende" kørsel som man kunne ønske sig. Ved S-kurver kan det også afstedkomme afsporinger. PECO og MINITRIX leverer dog skifter med længere stamspor, helt op til godt 160 mm (PECO) for almindelige skifter.

For at kompensere for skarpe kurver kan de fleste fabrikater levere kurveskifter, d.v.s. skifter, hvor både stamspor og det afvigende spor kurver, således at man kan få et glidende skift under kørsel - uden risiko for afsporing. Samtidig kan man indspare plads ved at bruge kurveskifter.

Endelig har fabrikaterne i programmet også sporkryds, dobbelt- og englænderskifter. De har for det meste samme længde stam- og afvigende spor som de almindelige standardskifter, så derfor er kun de almindelige skifters længde og grader anført i nedenstående skemaer.

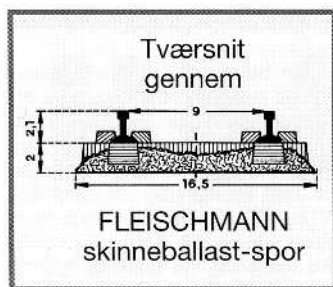
Bemærk, at PECO kan som den eneste fabrikat i spor N kan tilbyde Y-skifter og et komplet diamantkryds.

Som nævnt har mange skifter en grim sort isolering, og en ulempe ved disse skifter kan endvidere være strømføringen, idet trækraft med kun to aksler - eller med få hjul til strømoftag - ved passage gennem de isolerede hjertestykker kan gå i stå grundet mangel på strøm. Men de fleste fabrikater kan efterhånden levere spor og skifter, der tillader problemfri passage i skiftet, idet disse leveres med komplet eller delvis strømførende hjertestykker.

Ballast

Endelig er der et spørgsmål om ballasten. I så lille en skala kan det være vanskeligt selv at lægge naturtro ballast,

På disse to fotos ser man tydelig forskellen på sporgeometrien på sporfabrikater. Øverst et pladsbesparende skifte fra Minitrix med meget krumt spor, nederst et langt og slank sporskifte fra PECO, der er meget virkelighedstro, men til gengæld kræver plads.



Tværsnit af Fleischmann Piccolo-spor med stenballast i kuststof.

idet størrelsen på stenballast ofte bliver overdimensioneret. Sandballast kan man godt lægge, idet der blot benyttes meget fint siet sand. Men orker man ikke at si sten i en lille N-størrelse, så kan man enten benytte færdigfremstillet ballast fra mj-fabrikkerne eller ballastmåtter, hvor især PECO kan tilbyde nogle fine underlag.

Et tips til nemmere selvlægning af spor og ballast er at benytte selvklæbende sporelægningsstape, der fås fra nogle mj-fabrikker bl.a. Busch.

Piccolo fra Fleischmann leveres med fastmonteret ballastmåtte, hvilket er udmærket til lange hovedstrækning-

ger, men på sidebaner, visse godsarealer, ved maskindepoter, sidespor m.v., hvor forbilledets spor ligger i grus er dette ikke noget kønt syn, og man må i stedet benytte andre fabrikater her og selv lægge grusballast.

Hvis man går op i bredden af underbygningen (ballasten) på strækninger, så skal denne på en DSB sidebane - lagt i sand - være 5400 mm svarende til 34 mm i skala 1:160, mens den for en hovedbane med stenballast være 6500 mm = 41 mm bred. Da det som nævnt kan være vanskeligt at overholde disse mål ved selvlægning, så kan man alternativt vælge at bruge ballastmåtter.

I øvrigt skal afstanden mellem svellerne på en DSB-hovedbane være 4 mm.

I kommende nummer gennemgår vi de enkelte sporfabrikaters fordele og ulemper.

Godslaster i spor N

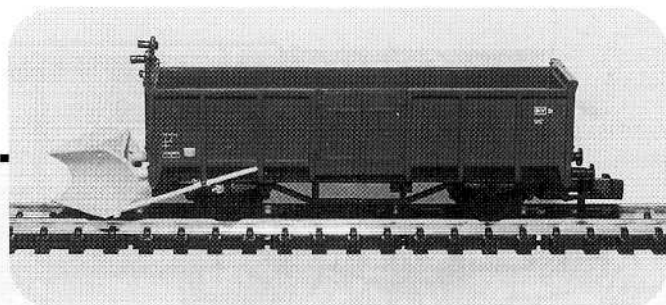
Da vore åbne godsvogne heller ikke i spor N bør køre tomme omkring, så er her nogle små tips til godslast i denne skala. Ganske vist har ARNOLDS storebror gennem en årrække fortalt om selvfremstillede godslaster i spor H0, som også kan benyttes i skala 1:160, men disse er ofte for store til at kunne omsættes i den lille skala. Omvendt kan H0-folket godt bruge nogle af de nedennævnte forslag.

Skrot

Da det - trods en indholdsrig tilbehørskrotkasse - er umuligt at fylde en E-vogn med skrot i denne skala, så må man ty til lidt snyd. En selvlavet indsats (kasseformet) i karton eller plasticard fyldes med lidt færdigblandet polyfilla - eller man kan bruge let plastmasse til mj-landskab - hvorpå man hælder lidt fine jernspåner ned over plastmassen før den tørrer op, stikker diverse skinnestumper, hjul, profiler, plader m.v. forsigtigt ned i den. På denne måde fås illusion af skrot, når delene efter tørring males i de ønskede skrotfarver, rust, stål, brun m.v. Billigt og nemt, ikke?

Brædder

Her kan man bruge meget tynde kartonstrimler i ønskede længder, der males gulbrune. Tynd glat plasticard kan også benyttes. Bundtes evt. med tynd plastictråd, der fremstilles ved forsigtigt at varme en plaststøberamme over et stearinlys og trække den langsomt ud i en lang tynd tråd. Pas på flammen! Man skal forsigtigt prøve sig frem.



... kom vinteren i forkøbet!

Byg din egen SNEPLOV

VL TJ sneplov epoke IV/V

Af Flemming Meisner

Sneplove er et sjældent syn på modeljernbanen, og det skyldes naturligvis at ingen danske modeljernbanefabrikker laver sådanne.

I virkelighedens verden findes mange typer sneplove hos både DSB og privatbanerne. Privatbanernes var ofte selvavede og lidt primitive med et særdeles pudsigt udseende, idet man bl.a. monterede sneplove direkte på en åben godsvogn.

Således har VLTJ har valgt at konstruere sin spidssneplov på en E-vogn, og denne har givet idé til nærværende artikel. E-vognen findes som model i industrikatalogerne, så jeg vil mere fortælle om fremstilling af selve ploven.

Til den anvendes 0,5 mm plastcard. Halvcirklerne i enderne af ploven laves ved at bore huller med henholdsvis et 8 og et 6 bor mm i plastpladen, hvorefter figur I og II udskæres.

Fig. III viser hvorledes forstærkningerne limes imellem fig. I og II.

Fig. IV henviser til buede pladesider, der skal limes ind i de to halvcirkler. Sidepladerne er i 0,20 mm plasticard. Dette kan godt være noget problematisk at få siderne helt i bund i halvcirklen. Her kan man forøge at

rulle carden omkring en blyant, således den får en buet facon. Herefter kan man skære/save den første plade til. I den spidse enden skæres der vinkelret på de sammenlignede figurer fra I og II.

Når den første plade er tør, kan den anden plade limes i, og tilskæres på samme måde som den første. Brug kontaktilim til pålimning af sidepladerne.

Et tips: Det vil måske være en god idé at prøvefremstille sidepladerne i tynd karton, således at man får fornemmelsen af

hvorledes disse skal se ud og anbringes.

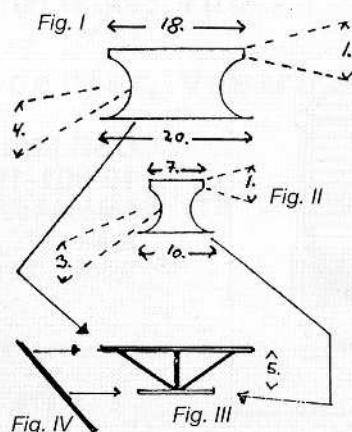
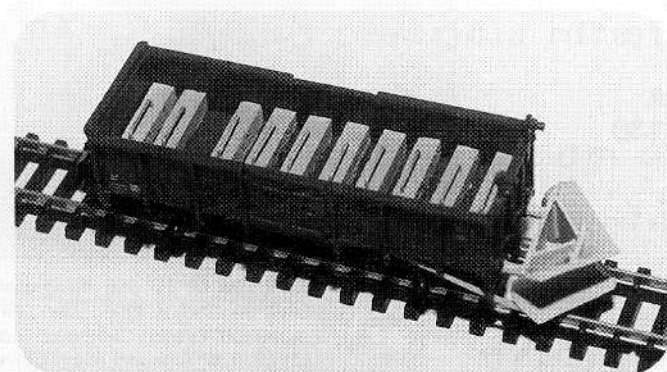
Ploven monteres på VLTJ's E-vogn ved at lime to strips på vogngavlen som lygteholder. Forsænk disse strips ind i vogngavlens forstærkningskanter. Der monteres en hvid og en rød lygte på hver holder.

E-vognen benytter nogle store betonklodser som ballast. Denne ballast kan laves i balsatræ i tykkelsen 3x3 mm. Lav et kranløfteøjle i hver betonklods.

Sneploven males gul med Humbrol nr. 24. Betonklodserne males betongrå med Humbrol 64.

Lygteholderne og gamle påskrifter på E-vognen overmales med en anden rødbrun farve, det giver vognen lidt slid og gammelt præg.

I dag har VLTJ's sneplov en streamer på vognsiden med banens nye logo.



Skitse for fremstilling af plov til VLTJ E-vogn
Alle mål i mm

I LOKOMOTIVET nr. 68 omtalte vi kort DSBs hvidmalede lukkede godsvogne litra IA, men viste ingen tegning eller fotos, så her kommer lidt mere omkring vogntypen med tilhørende tegninger.

Lukkede hvidmalede vogne: DSB litra IA

Den lukkede hvidmalede standardgodsvogn litra IA blev bygget i 130 eksemplarer hos Scandia efter det tyske forbillede Gr20 i 1931. Den blev forløber for de senere leverede vogne af litra IAL/IAR og HD.

Det var en helt ny uprøvet konstruktion som Scandia gik i gang med, idet man hidtil kun havde leveret brun- og hvidmalede vogne i det klassiske Q-vogn-design med hængslede fløjdøre, mange luftjalousier og fladt tag.

Den nye vogntype blev en noget anderledes konstruktion, idet den bl.a. fik et højt hvælvet tag (tøndetag), skydedøre på top-

hængte rullelejer, kraftige cylinderpuffer og færre antal luftjalousier i gavle og sider. Vognkassen blev dog fortsat bygget med vandretliggende brædder, og overpufferne målte vognen 9 190 mm. Taget blev ligeledes bygget i planketræ, der blev dækket med tagpap.

Typen fik ingen højsiddende rangerskruebremse, kun håndbremse (H) og trykluftledning (TL), og ved leveringens også vakuumlledning så den kunne indrangeres i alle tog uanset bremsesystem.

Da man på det tidspunkt ønskede at øge hastigheden på sporene, og mente at større akselaf-

stand ville give et roligere løb, fik typen en lidt større akselafstand end standardlængden på 4500 mm, idet den øgedes til 4700 mm. Afstanden blev som bekendt senere øget til 6000 mm på søstervognene litra IAL, HD m.fl.

Oprindeligt var IA forsynet med Isothermoslejer af det franske system, men nogle blev mellem 1962-65 udskiftet med rullelejer.

Litra IA kunne laste godt 17 tons (i LOKOMOTIVET nr. 68 er bæreevnen angivet til 21,3 tons, men det er en trykfejl), hvor for-gængerne - de hvide litra IV og IG - maksimalt måtte bære 12,5 tons, d.v.s. at den nye vogntype

fik en betragtelig ekstra bæreevne. Da den endvidere havde større bundareal på 21,3 m² mod 16,3 m² på IV og IG, så blev litra IA en meget velkommen fornyelse. Den vejede dog lidt mere end IV og IG, nemlig 12,4 tons mod disse vognes ca. 8 tons, men den lille forøgelse var uden betydning i forhold til den øgede bæreevne.

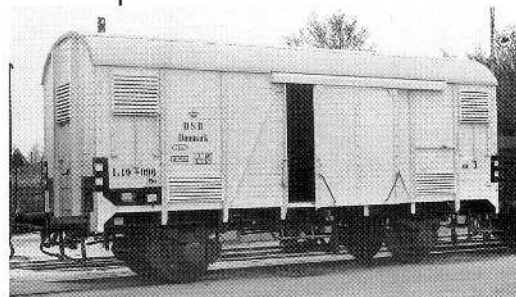
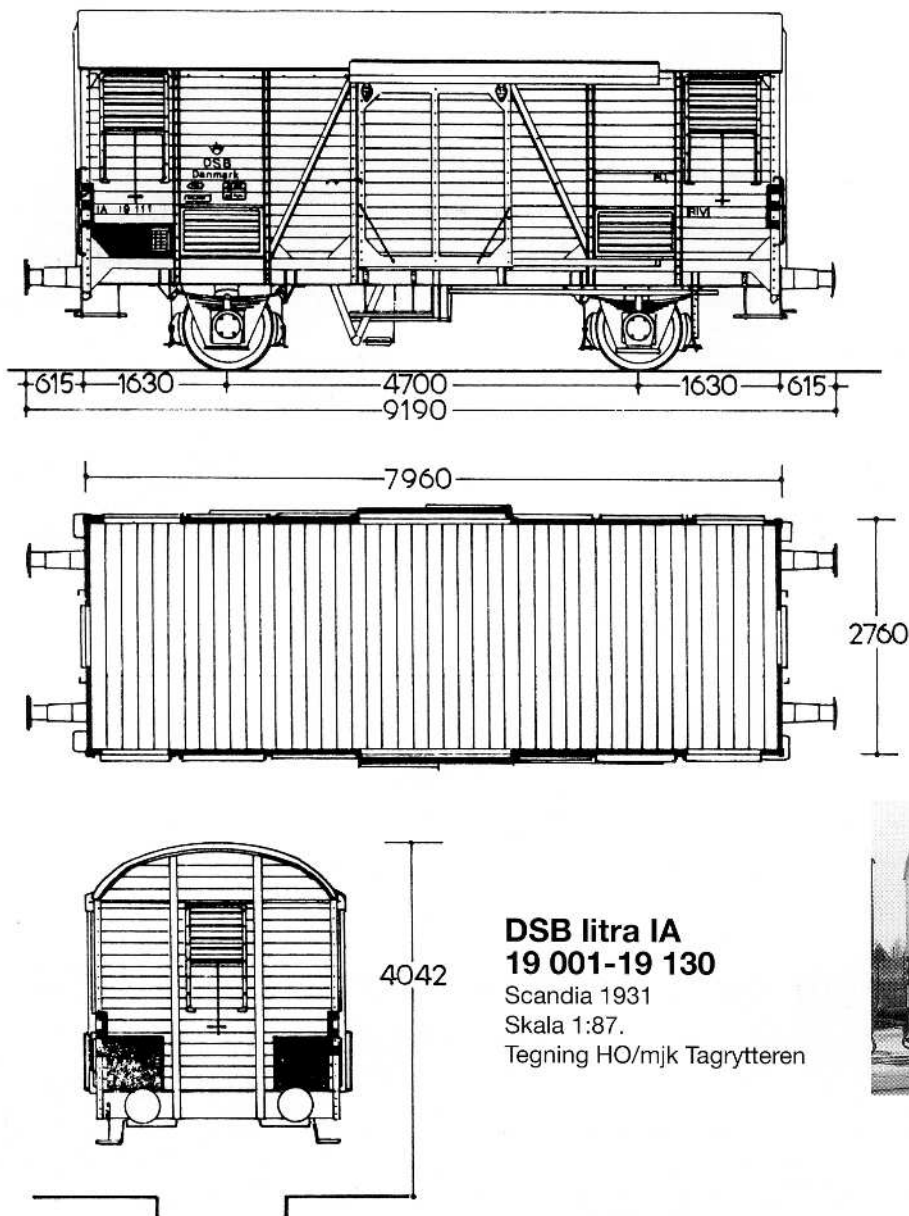
Vognen var ikke indrettet med bærestænger eller kødkroge som nogle af de senere søstervogne, men brugtes udelukkende til transporter af grøntsager, margarine, kartofler, sækkevarer m.v. Vognen benyttedes i mange år også af postvæsenet til transport af postgods, d.v.s. til postpakker, hvor der ikke krævedes bureau, og brugtes i blandet- såvel som posttog.

Ved leveringen fra Scandia var vognene T-mærket, d.v.s. de måtte køre i trafik til udlandet, men fra begyndelsen af 1950'erne blev de RIV-mærket, således at alle havde fået mærket i 1955. Mærkingen beholdt de indtil midten af 1960'erne.

Fra april 1953 omlittreredes alle IA-vogne med 6000 mm akselafstand til IAL, hvorimod IA med kort akselafstand beholdt litra og numre IA 19 001-19 130. Dette havde de indtil omlittringen i 1965, hvor de fik litra Hk med numrene 205 0 000 til 205 0 129. Det varede dog kun kort tid, idet vognene skulle brunmales, og derfor i 1967 måtte have nyt litra Gkm med numrene 115 2 xxx.

I øvrigt blev den første IA-vogn udrangeret i 1956, nemlig 19 128, og beholdningen var derefter konstant på 129 stk. indtil midten af 1960'erne, hvor endnu en vogn blev udrangeret.

I efteråret 1967 havde DSB 124 stk. Gkm-vogne i sin beholdning, den var i sommeren 1971 skrumpet ind til 54 vogne. I 1972 var der kun 25 vogne tilbage, og sluttelig havde man i 1978 kun 5 vogne, nemlig 115 2 063, 071, 082, 084 og 117. Disse blev overflyttet til tjenestevognparken med samme litra og numre. Herefter blev de løbende udrangeret i begyndelsen af 1980'erne. ■



DSB litra IA 19 096 fotograferet ukendt sted, 1958. Den RIV-mærkede vogn benyttes som ægvogn til Tyskland (den har påskriften "Eier" under littringen). Foto: HBDS/PÅ SPORET.

Vi ses i Fredericia, årets største jydsk messe.

Hobbymesse

den 2. - 3. november

Fredericia idrætscenter

2002



Stor modeljernbanemesse

Mød de danske forhandlere, og se alt det nye, og spændende som findes indenfor disse hobbies.

Messen vil tillige være spækket med gode tilbud.

Der vil være et kæmpe udvalg indenfor:

- Modeltog - tilbehør - færdige baner.
- Modelbiler i mange scalaer.
- Byggesæt i plast, træ og metal.
- Racerbaner i flere scalaer.
- Dampmaskiner.
- Hobbyværktøj og maskiner.
- Arbejdende værksteder.
- Softguns, tilbehør m.m.
- Fjernstyrede biler både, fly og militærkøretøjer.



Åben lørdag og søndag fra kl. 10.00 - 17.00

Voksen entre kr. 50,-

Børn entre kr. 20,-

Familiebillet: 2 voksne og 2 børn kr. 100,-

På gensyn i Fredericia idrætscenter, Vestre Ringvej 100

Yderligere oplysninger om udstillere på www.hobbymesse.dk

Arrangør:



TOGDILLEN

Jyllingevej 32, 2720 Vanløse Tlf. 3874 1447

Kommende MJ-arrangementer

OKTOBER:

MODELTOGSTRÆF

på Danmarks Jernbanemuseum, Odense,
lørdag-søndag den 19.-20. oktober 2002,
begge dage kl. 11.00 til 16.00

Danmarks Jernbanemuseum arrangerer i efterårsferiens week-end den 19. og 20. oktober (uge 42) et modeltogstræf, hvor klubber, private og fabrikker vil fremvise modeltog i flere fabriker og skalaer m.v. på museet. Der bliver opstillet dioramaer, modeller, kørende anlæg m.v., og producenterne vil bl.a. vise nyt og gammelt inden for branchen. Alle er velkomne.

NOVEMBER:

HOBBYMESSE

i Fredericia Idrætscenter,
lørdag-søndag den 2. og 3. november 2002.
Begge dage kl. 10.00-17.00

TOGDILLEN ved Lars Weidick er initiativtager til denne nye hobby-udstilling, der frem over er planlagt til at finde sted hvert år skiftevis på Sjælland og i Jylland.

Messens formål er at få kontakt med nye og gamle kunder, fremvise nye, spændende produkter og artikler, og ikke mindst fremme kendskabet og interessen for de enkelte hobbygrene.

Udstillingen vil derfor repræsentere et bredt udsnit af produkter omhandlende modeljernbaner og -biler, racerbaner, radiostyrede modelfly og -biler, samle- og byggesæt af fly, militærkøretøjer, figurer m.v., og der bliver mulighed for publikum at købe både nyt og brugt.

Selv om alle hobbygrene kan deltage, så ser det i øjeblikket ud til at hovedvægten bliver lagt på modeljernbane, når man ser på de nuværende tilmeldinger, men det kan endnu nå at ændre sig. Der bliver ikke - som hos DMJU - udstillinger fra fx modeljernbaneklubber.

Fredericia Idrætscenter, hvis adresse er Vestre Ringvej 100, 7000 Fredericia, er samme sted, hvor DMJU også afholder sine MJ-udstillinger, og burde derfor være kendt af alle MJ-ere. Bybus linie nr. 6 kører fra stationen direkte til Fredericia Idrætscenter.

Der er som altid mulighed for indtagelse af mad og drikke i centrals cafeteria.

Initiativtager og arrangør er som allerede nævnt TOGDILLEN ved Lars Weidick.

Mød op og støt arrangementet, så vi også får mulighed for at besøge næste hobbymesse, der er planlagt til afholdelse i Valby Hallen år 2003.

DECEMBER:

LEGETØJSMARKED

Det traditionelle spændende jule-legetøjsmarked i Frederiksberg-hallen, Jens Jessensvej 20, Frederiksberg finder i år sted

søndag den 1. december 2002 kl. 11.00-15.00

Igen bliver der mulighed for at finde mange spændende nye eller gamle ting af modeltog og -biler, tidsskrifter, figurer, samlesæthuse o.s.v.

Der er som sædvanlig gratis adgang.

Man kan få mere at vide om arrangementet, bl.a. omkring tilmelding til stande ved henvendelse til Olaf Hermansen på tlf. 28 39 48 31.

Kommende arrangementer kan evt. omtales i LOKOMOTIVET. Send et par ord pr. brev eller E-post til LOKOMOTIVET, box 477, 4700 Næstved; e-post lokomotivet@lokomotivet.dk.

DMJU-udstillingen i VALBY HALLEN 2002

...fut, fløjt og fuldt hus

Ikke mindre end 55 udstillere var med på DMJUs udstilling, der i år 2002 fandt sted i Valby Hallen i weekenden 31. august/1. september. Man havde atter hele hallens areal til rådighed, der - trods fyldt op med udstillere - gav rimelig plads for publikum til at bevæge sig frit, men der var lidt mere trængsel denne gang end ved forrige arrangement samme sted.

Blandt udstillerne deltog ikke mindre end 26 mj-klubber hvilket er en stigning på seks i forhold til år 2000-udstillingen.

Diorama- og udstillingsanlæg i spor N, H0 og 0 var atter i højsædet, det gjaldt danske forbilleder såvel som forbilleder i USA og Sverige m.v. Også en enkelt klub i skala 1:120 (spor TT) var repræsenteret, nemlig TT Klub Danmark, ligesom modulforeningen "G" var med på en større stand. Sidstnævnte fremviste ikke danske, men udenlandske modeller, damp såvel som diesel. Her imponerede især trækraften, der havde indbygget lyd og - hvis det var et damplokomotiv - også afgav en virkelighedstro røgfane fra skorstenen.

Midt i hallen var opstillet et imponerende kæmpemodul-anlæg i skala 1:87 med tema omkring Berlin Stadtbahn i DDR-tiden. Det målte 15x4 meter, og var opbygget af mj-klubben "Weinbergsweg". Banen var en udformet som stor rundbane med et utal af spor, stationer, storstadsbygninger, broer m.v...ja, sågar en model af Berlins kendte vartegn - TV-tårnet - var medtaget, og en masse forskellige tog havde travlt på alle spor.

Forhandlerne og producenter var repræsenteret på de øvrige stande, hvor man især fremviste og fortalte og kommende nyheder (se side 30). I alt deltog godt tyve mj-forhandlere og -fabrikker, tre importører af modeltog og fem med andre beslægtede

emner, bl.a. jernbanesoftware, værktøj m.v.

Fra nær og fjern deltog - som allerede nævnt - klubber med små og store udstillingsanlæg, og det var dejligt at se den seriøsitet, kreativitet og leg, der på samme tid var lagt i de flotte anlæg med skønne bygninger som stationer, remiser og naturtro landskab...og det rullende materiel, det meste med skønne danske forbilleder.

Seks klubber var "fælles" om en udstillerstand (stand 41), hvor mange spændende dioramaer omkring danske jernbaner var sammensat til én stor rundbane, der blev befaret med forskellige tog. Man kom - bogstavelig talt - hele vejen rundt gennem mange slags landskaber med broer, stationer, gårde, teglværker m.v. Ja, så man godt efter, så ville man opdage smukke afklædte ungdomer bade ved en lille å ved siden af jernbanestrækningen, og i en høstak...nåh! Joeh, modeljernbane er skønt!

Noget helt nyt i diorama-bygning var et stort anlæg, der var fremstillet som et rigtigt hyggeligt jernbane-sne-diorama med alskens hygge, så man blev mindet om at det "snart" er jul. Det var fremstillet af Svinninge Model Jernbane Klub.

Der var også plads til de helt små klubstande, hvor den svenske Smala Sporet Hässleholm var absolut den mindste med en stand mellem indgangsdørene.

I alt blev udstillingen på de to dage besøgt af godt 4500 betalende gæster, heriblandt også interesserede fra England, Tyskland og vore nordiske broderlande Norge og Sverige m.fl.

Et rigtig god inspirerende udstilling, så endnu en gang stor tak til Dansk Model Jernbane Union (DMJU) for et godt arrangement.

Hvad finder man på godsarealet?

Gods har siden opfindelsen af jernbanerne været en af de vigtigste aktiver for DSB. Alle større og mindre stationer har derfor haft en godsbanegård, de større bystationer som regel med et stort sporareal med såkaldte godsriste for opstilling af godsvogne.

Godsristen var inddelt i afgangspor hhv. ankomstspor, udtræksspor m.v., mens de mindre mellemstationer og landstationer kunne klare sig med nogle få spor.

Fælles for alle godsbanegårde var, at de skulle have faciliteter for betjening af godset, hvad enten det drejede sig om stykgods eller vognladningsgods.

Stykgods

Stykgodset, d.v.s. forsendelser, der udgjorde mindre enheder som bøtter, tønder, kasser eller pakket i små containere eller lignende skulle læsses eller udleveres, hvilket foregik fra indrettede pakhuse, hvor varebilerne kunne holde ved en læsserampe i den ene side, mens jernbanevognene stod på sporet i den anden side.

Vognladningsgods

Vognladningsgods, d.v.s. forsendelser i vognladninger, fx hø og halm, tømmer og træ, rør, landbrugsmaskiner o.s.v., skulle læsses på eller af godsvognene ved hjælp af læssekraner og/eller ramper opstillet ved læsseveje, hvor landevejskøretøjer og jernbanevogne kunne stå side om side.

Læsserammerne var indrettet som ende- eller siderammer eller i en kombination heraf, således at køretøjer kunne rulle op på godsvognen (eller fra den) via en opkørsel anlagt i jord, støttet i siderne med kampesten eller blot almindelige græstørv. Selve opkørslen var belagt med grus eller fine sten, i nogle få tilfælde med asfalt.

Læsning af træ, kævler, kasser m.v.

kunne foregå ved hjælp af galgekraner, der skrævede over spor og læssevej, indrettet med særligt hejseværk i bevægelig løbebogie, kaldet løbekat. Den var indrettet til at løfte tunge forsendelser, og fandtes i to udgaver, én betjent med håndsving og én med elmotor. På mindre stationer benyttede man en almindelig svingkran, der blev betjent med håndkraft, og den kun kunne løfte lettere forsendelser.

På større stationer, hvor fx roer var en vigtig godsart, læssede man dem med truck eller man benyttede håndkraft eller transportbånd.

Kvægfolde

I jernbanens barndom - og et godt stykke op gennem tiden - fandtes endvidere store kvægfolde- og ramper, således at levende kvæg, får m.v. kunne læsses eller losses på jernbanevogne. Foldene var indrettet, så dyrene ledtes op til jernbanevognene via indhegning el. lign.

Under alle omstændigheder skulle man have den fornævnte læssevej, også for at almindelige godsvogne kunne lastes eller losses fra lastbiler eller andre køretøjer som hestevogne.

Bygninger m.v.

Ud over disse indretninger, så var godsbanegården indrettet med diverse småbygninger, fx brovægthuse med vejordninger for vejning af godset, og for at kunne holde læsset inden for jernbanens profil på den frie strækning, stod læsseprofiler - som regel ved udtræksporene - som vognene kunne trille igennem for kontrol af læsset. Profilerne var fremstillet i stål som en meget spinkel bro, der skrævede over sporet.

På de større stationer havde man særlige lagerskure for opbevaring af presenninger, de såkaldte presenninghuse, og i jernbanens barndom var området indret-

tet med ishuse for isfyldning af hvide kølevogne, små kalkgruber med læsket kalk for rensning af godsvogne o.s.v.

For rangerpersonalets indbyrdes kommunikation - og for kontakt med signalposten - benyttedes telefonskabe, der var anbragt ved hovedsporveje, og for at kunne se hvad klokken var, stod på de større banegårde ofte et højt stationsur.

Endelig lå der rundt omkring på godsarealet mange slags vognkasser, der benyttedes til alskens formål fra opbevaring af maling, smøreolier, søm og skruer, værktøj, brænde o.s.v., og for at personalet kunne holde pause, hvil eller indtage frokost m.v. var opført små opholdsbygninger (kolonneskure) og cykelskure for uden bygninger til større hjælpemidler som trillebøre, dræsiner m.v.

På de større godsbanegårde knejsede store lystårne, så personalet kunne se at arbejde om natten.

Rundt omkring på godsområdet havde man også små skrotgårde til affald og skrot. De var indrammet af træ- eller betonsveller, og endelig kunne ofte man finde svellestaber, som baneafdelingen havde anbragt.

Hvis man på anlægget ønsker at efterligne forbilledet, så bør man nødvendigvis have mange af disse ting med. Man kan i sagens natur (læs pladsmangel) ikke gengive alt på anlægget, men for inspiration bringer vi på omstående sider nogle forslag til, hvad man kunne finde på DSBs godsarealer...engang! Vi har ikke taget hensyn til områdets sikring med signaler, frispormærker o.s.v., der selvfølgelig også hører med, men det udgør et helt andet kapitel.

Omstående plan afspejler især godsarealernes udstyr i årene fra ca. 1945 til 1990. Der er ikke benyttet noget specielt forbillede for planen, men kun taget hensyn til at vise en godsbanes faciliteter.

Sådan så godsbanegården i Brønderslev ud indtil slutningen af 1960'erne, hvor hele stationen blev radikalt ombygget. I højre side ses varehuset med læsserampe, vogne m.v. I baggrunden anes en galgekran, enderampe og diverse godsvogne. Foto: HBDS/PÅ SPORET.



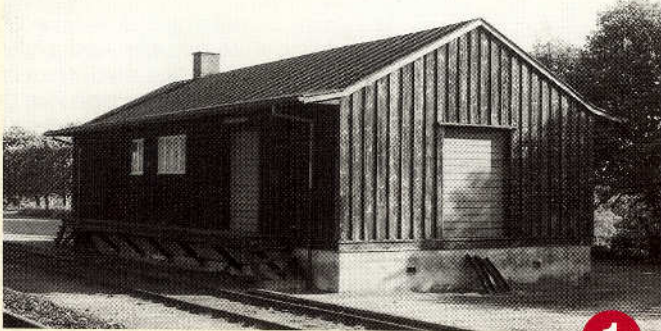
KOLONNEHUSE

Kolonnehuse var mindre bygninger til brug for kolonneafdelingens mandskab, så man kunne holde frokost, hvil m.v. her mellem arbejdets udførelse. Kolonnehuse var meget almindelige på stationer, rangerterræn og langs strækninger. De varerede i størrelse og udseende. De var næsten altid rødmalede, men der fandtes også sorttjærede huse. (Kolonnehuse i Herfølge).



12 SPORSTOPPER

Sporstopper var nødvendige ved alle blindspor, så vognene under stødrangering m.v. ikke kørte ud i sandet. De fandtes i to hovedudgaver, en ældre med svajede skinnestykker og en mere moderne i profiljern. Begge havde pufferplanker med stødapparater/puffere. (Foto ikke vist).



VAREHUS

Varehuset blev brugt til ekspedering af stykgods. Det var indrettet med ramper for af- og pålæsning fra/til jernbanevogne og biler, lagerplads og administrationskontor. Varehusene varierede i størrelse efter arbejdets omfang, og kunne mange på de større stationer være af betragtelig størrelse. Store varehuse var bygget i sten, mens mindre ofte var opført i træ, andre var bygget i både sten og træ, alt efter tilbygninger m.v. (Varehus i træ, Lundby).

LÆSSEKRAN

Til at læsse kasser, containere, træstammer, maskindele m.v. havde pladsen en læssekran, der skrævede over sporet. Kranen kaldet en galgekran havde et hejseværk fastgjort i lille bogie med hjul, der kunne bevæges på udlæggeren. Anordningen kaldtes for en løbekat.

Læssekranen kunne også være en mindre svingkran, der virkede med håndkraft, tandhjul og hejsebom.

(Læssekran med løbekat i Nr. Alslev. Under kranen ses en båndtransportør for roer).

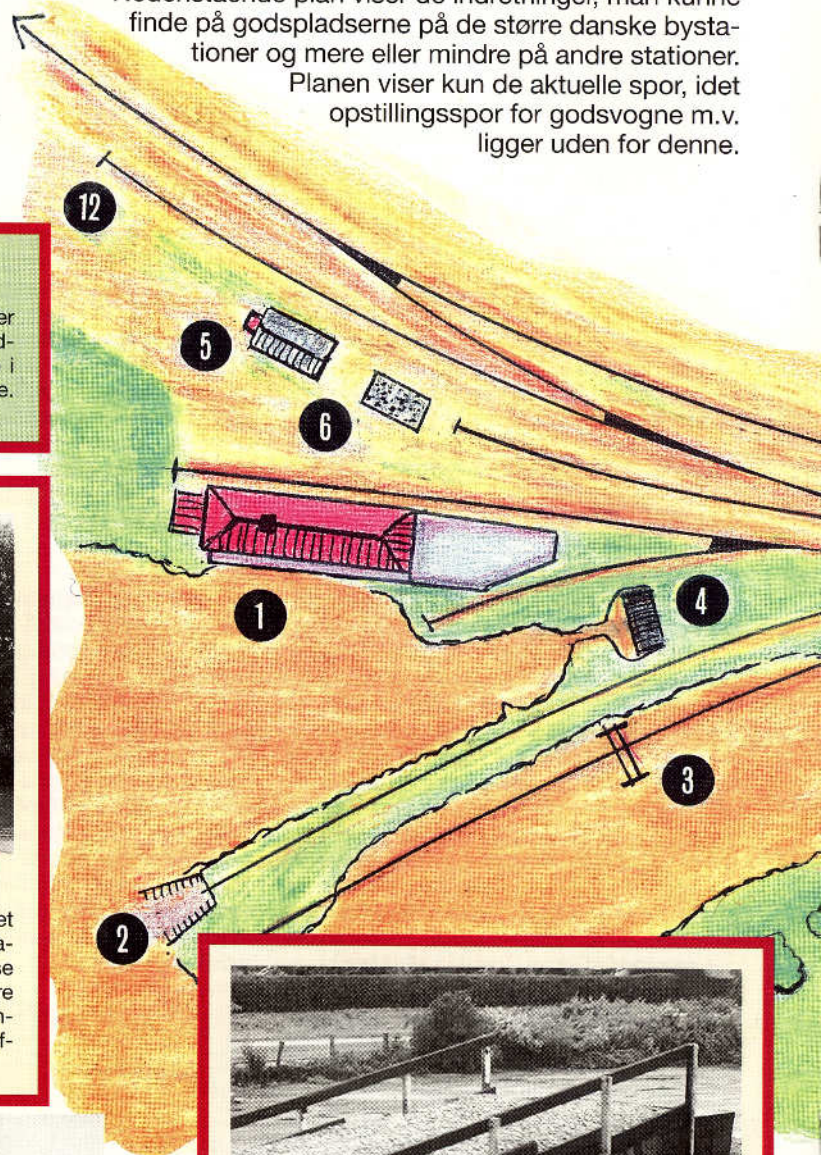


Hvad finder man på GODSAREALET?

På de danske godsbanegårde kunne man i sin tid finde mange faciliteter, der var nødvendige for at kunne ekspedere godset mellem jernbanen og kunden. Styk- og vognladningsgods var de to hovedformer for gods som en godsekspedition måtte håndtere.

Nedenstående plan viser de indretninger, man kunne finde på godspladserne på de større danske bystationer og mere eller mindre på andre stationer.

Planen viser kun de aktuelle spor, idet opstillingsspor for godsvogne m.v. ligger uden for denne.



ENDERAMPE

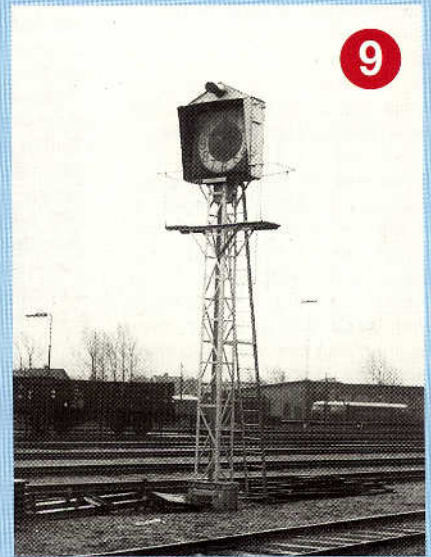
For at kunne læsse maskiner, fx mejetærskere, traktorer m.v. der krævede specielle tilkørselsveje, var godspladsen indrettet med ende- eller siderampe eller begge dele. De havde mange forskellige udformninger, men var som regel belagt med brosten, jord og småsten. Mod sporet var rampen afskåret lodret med en indfældet pufferplanke anbragt i vognenes pufferhøjde, så vognen kunne få kontakt med rampen og stå i niveau med tilkørselsvejen. (Enderampe i Tureby).



7

VOGNKASSE-MILJØ

På nogle stationer havde man små "miljøer" af vognkasser til at huse bl.a. rangerpersonale. Her brugtes bl.a. udrangerede kupevogne, godsvogne m.v. i skøn forening. På billedet ses en ex-CZ-vogn, der anvendes som opholdsbygning, mens en Q-vogn er lager med bl.a. brændekasse for enden af gavlen. (Miljø fra Aalborg).



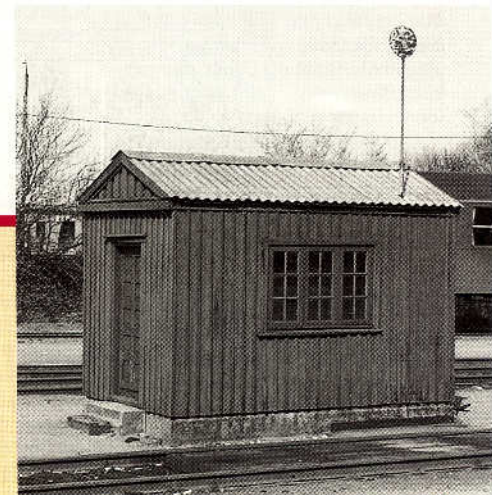
9

STATIONSUR

Det var selvfølgelig nødvendigt at holde øje med tiden, og derfor havde man på mange rangerområder opstillet stationsure på høje standere. De fandtes i mange udformninger og størrelser. (Stationsur i Aalborg).

8 TELEFONSKAB

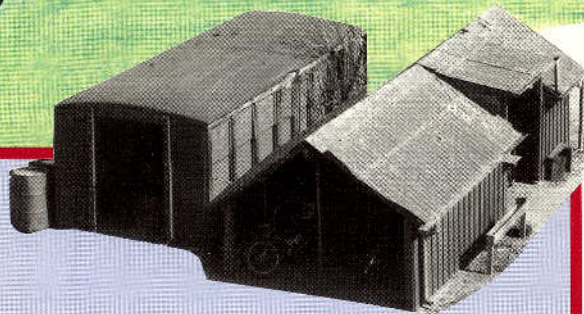
For at rangerpersonalet kunne kommunikere med signalposten om skift af elektrisk drevne spor, om sporbenyttelse m.v., var der opstillet telefonskabe forskellige steder på arealet, især ved sporskifter. Der var kun lokal forbindelse fra skab til signalpost evt. til rangerleder i særligt hus. (Foto ikke vist).



11

BROVÆGT

Vognladningerne skulle vejes, så man kunne udregne prisen for forsendelsen, hvilket foregik på en såkaldt brovægt. Det tilhørende brovægthus og vægten (brodækket) lå som regel i et langt udtrækspor, så vognene kontinuerligt kunne vejes med udræk. Brovægthusene, der havde varierende udseende, havde en karakteristisk rød cirkulær skive ragende op gennem taget. Den angav alt efter stillingen om vejningen var afsluttet eller i gang. (Brovægthus i Struer).



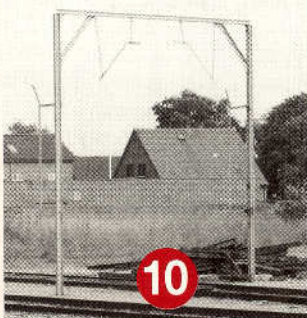
4

CYKELSKURE

Til personalets cykler var som regel anbragt et lille cykelskur nær godspladsen. Sammen med cykelskuret lå ofte et lille pissoir og evt. en gammel vognkasse til diverse lager som maling, olie m.v. (Cykelskur m.v. i Fredericia).

FRITRUMS-PROFIL

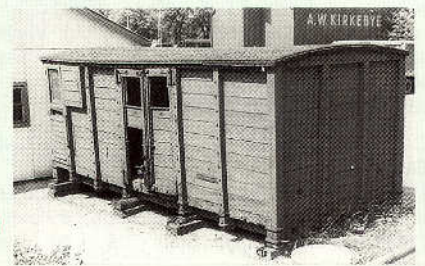
Det var nødvendigt for de læssede vogne at overholde fritrumsprofilen, og derfor havde man alle steder et læsseprofil for kontrol af læssets størrelse. Det stod som regel - men ikke altid - altid over sporet i nærheden af brovægten. (Fritrumsprofil i Grenå).



10

MINDRE VOGNKASSER

Til opbevaring af værktøj, maling, sporskiftedet, smøroleie m.v. benyttedes udrangerede mindre vognkasser fx fra HA- og Q- vogne, der henfaldt på stationsområdet. (HA-vognkasse i Næstved).



6

Bliv ved med epoke III

Vi får heldigvis mange breve og mails omkring indholdet i vort lille blad. Det gælder således også Lars T. Larsen, Mons, Belgien, der har sendt os følgende tekst, som vi har tilladt os at forkorte:

"Tilsyneladende bekymrer oplagstallet redaktionen så meget, at den igen er kommet i tvivl om, hvorvidt den bringer det, som læserne ønsker. Det er sundt for en redaktion fra tid til anden at tænke disse ting grundigt igennem, men den bør holde sig visse forhold helt klart for øje, når den gør det. Den bør absolut afholde sig fra at begynde at konkurrere med andre tilsvarende blade i et forsøg på at kapre deres kærnelæsere. Man kan således spørge om det vil være klogt at lægge LOKOMOTIVETS linie om, altså indskrænke epoke III til fordel for epoke V. Men lad være med det! Denne epoke er fuldt ud dækket af andre blade. Ryst ikke på hånden! Den linie som I har lagt med tyngde omkring epoke III er rigtig. Det er her, I hører hjemme, og I gør det godt. LOKOMOTIVET er såvel redaktionelt, lay-out-mæssigt som sprogligt landets absolut bedste og førende blad om modeljernbaner. Kridt skoene og stå fast og hold fast i jeres EPOKE III med historiske gennemgange af vognmateriellet og DSB's damplokomotiver m.v., alt andet ville være meget risikabelt.

Lad mig slutte med at sige, at det er en ubetinget glæde at modtage hvert eneste nummer, som I "sender på gaden". Tusind tak for LOKOMOTIVET".

LOKOMOTIVET: Tak til Lars for de pæne ord, som selvfølgelig glæder os rigtig meget.

Vi bør følge med tiden, og da der efterhånden sendes en stor mængde industrimodeller fra epoke IV og V i handelen, så må vi nødvendigvis også beskrive disse og deres forbilleder som fx i dette nummer. Men epoke III tænker vi slet ikke på at svigte, så få at få plads "til det hele" bliver alle numre af blad frem over på mindst 48 sider.

Epoke IV-mangel?

Erik Lindgreen, Virum, mener at vore faldende læsertal, nævnt et par gange undervejs i lederne (På Fodpladen), skyldes mangel på epoke IV-stof i bladet. Han skriver bl.a. (forkortet af redaktionen):

"Bladet er som sådan udmærket, men i mine (og mange andres) øjne er bladet et decideret epoke III-blad, og har derfor ikke længe den store relevans for bl.a. mig,

da jeg selv kører epoke IV. Jeg har bl.a. ikke kunnet se, at epokefordelingen fra jeres læserundersøgelser har sat sit præg nogen steder.

Jeg er helt enig i bladets egne kommentarer om at det er nødvendigt at udvide bladets horisont lidt, hvis der skal komme flere læsere. Det burde alene kunne lade sig gøre ved at være lidt mere liberal over for de forskellige epoker samt nogle flere emner. Så vidt jeg kan se, så er der masser af emner at tage fat på, fx:

- bygning af trækraft. I har ikke bragt artikler om lokomotivbygning siden MZ-ombygningen i nr. 42.
- artikler om udenlandske vogne og togsæt på danske spor. I har selv vist, at det glimrende kan lade sig gøre med de enkelte godsvognsartikler, I har bragt. Der må meget gerne komme mere af den slags, også om togsæt og person- og sovevogne.
- flere artikler om togstammensætninger, gerne med materiel som ikke industrifremstilles.

Jeg mener, det er emner, som kunne gøre det interessant at holde jeres ellers fremragende blad".

LOKOMOTIVET: Jamen, vi er delvis enige. Kun delvis da vi - mener vi - i tidens løb har bragt et utal af tekster omkring epoke IV-jernbaner. Det kan man selv konstatere ved at blade de tidligere numre igennem. Men måske kunne fordelingen være lidt anderledes? Der sker hele tiden en udvikling, hvor nye mj-ere med rod i de glade 1970'ere og 80'ere vokser op, og gerne vil se deres barndoms jernbane på anlægget.

I efterfølgende numre bringer vi derfor fortsat tekster om modeljernbane i epoke IV, bl.a. tekst og tegninger omkring DSB's gods- og personvogne, noget om vogne fra INTERFRIGO, startende med epoke III, dernæst epoke IV, modelmiljøer fra baneafdelingen med hovedvægt på epoke III og IV m.v. Også en tekst om togsammensætninger i epoke IV er under udarbejdelse.

Med hensyn til bygning af moderne trækraft, så er vi dog slet ikke enige med Erik, idet der allerede er - og kommer - meget moderne dansk trækraft til epoke IV (se siderne HØRT&SET) fra producenterne, så det ville være helt spild af plads at bringe noget omkring dette.

I øvrigt tak for brevet som vi godt ved også udtrykker flere andre mj-eres ønsker. Til sidst vil vi blot på påpege, at vi - som nævnt under det andet læserbrev - selvfølgelig fortsat vil bringe epoke III-tekster.

SPOR SKIFTET

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

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

LOKOMOTIVET

Postboks 477, 4700 Næstved

eller send en mail til

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

Når I mailer til os, så husk at skrive jeres fulde navn og vej- og byadresse på mailen, så vi ved, hvor den kommer fra.

Vi kan desværre ikke love at svare personligt på alle henvendelser, og redaktionen forholder sig ret til at forkorte i indlæg m.v.

NFJ M 3

I de sidste par numre har vi omtalt motorvognen NFJ M 3, og lovede i nr. 70 at bringe en tegning af køretøjet i nærværende nummer, hvilket løfte vi hermed holder.

Tegningen er den originale fra FRICHS nedfotograferet til skala 1:87. Da de påførte mål dermed bliver næsten ulæselige, er de retoucheret væk, så vi bringer i stedet alle hoveddata herunder.

Som nævnt i sidste nummer var vognen ikke leddelt, hvilket vi hævdede i den oprindelige tekst i nr. 69. Vi benytter

mange kilder for at få beskrivelserne korrekte, men da der ofte er divergerende oplysninger i disse, kan det være svært at finde "sandheden". En sammenligning mellem ovennævnte data og samme fra fx banebøgers nyligt udgivne "røde bog" om privatbanernes motormateriel giver på nogle punkter således også vidt forskellige tal.

Vore nedenfor nævnte data er baseret FRICHS egne angivelser, mens banebøger tilsyneladende har benyttet andre kilder. Hertil skal bemærkes, at banebøgers data ikke behøver at være forkerte, idet der bl.a. kan forekomme justeringer på køretøjerne under bygning m.v. Et eksempel er således hastigheden for NFJ M3, som FRICHS angiver til 90 km/t... men det må være reklame, idet vognen reelt kun kunne køre 75 km/t.

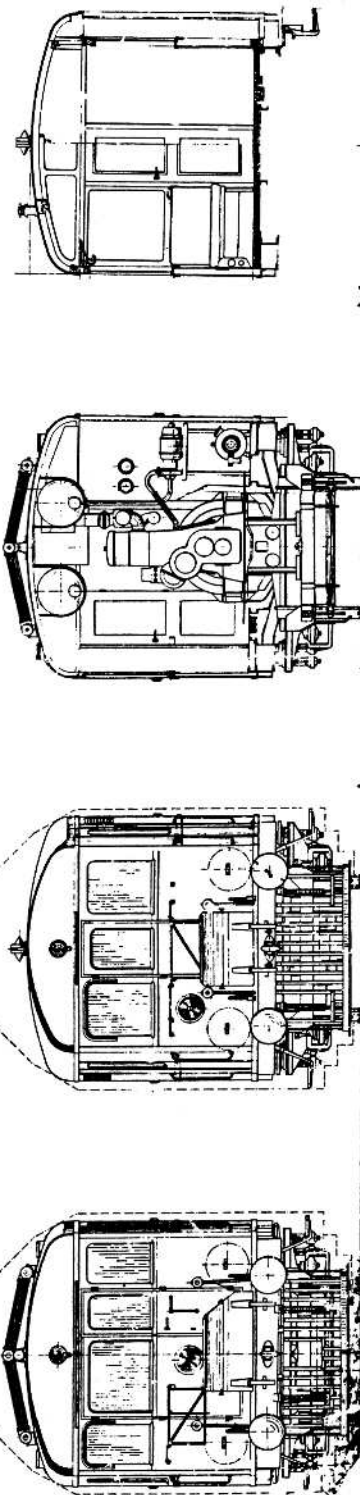
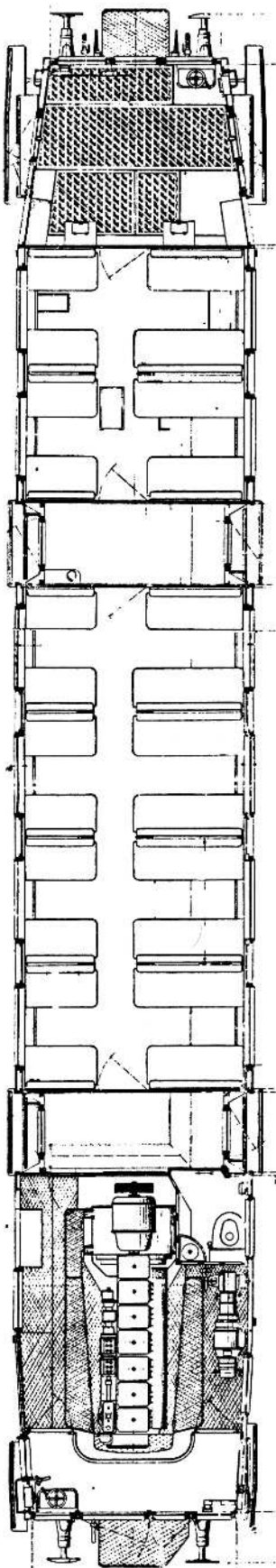
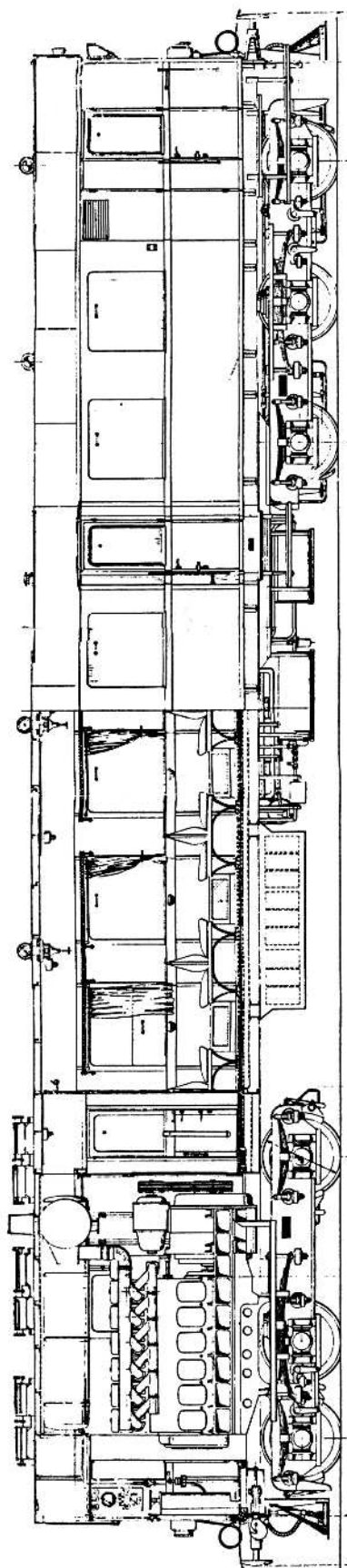
Med hensyn til den brændte M 3, der i 1946 ombyggedes til NFJ MV 5, så fremlagde FRICHS i øvrigt også et opbygningsprojekt, der gik ud på at give den MV 5 to motorer, således at den fik en ydelse på i alt 500/550 HK. Køretøjet skulle afkortes til 13 030 mm målt over puffer, og have to treakslede bogier på hver 1750+1750 mm akselafstand med træk på fire aksler (A1A)'-(A1A)'. Tjenestevægten var bereget til at blive 57 tons. Men som nævnt i nr. 69 blev det ikke til noget, idet man i stedet konstruerede maskinen med nogle andre "kunstgreb".

NFJ M 3

Byggested- og år	FRICHS 1932
Byggenr.	115
Motor	6-cylindret FRICHS 6215 CL
Ydelse	250/275 HK (184/202 kW) 700/omdr./min
Længde o. puffer	19 350 mm
Bredde o. vognkasse	2 974 mm
Bredde o. gavl:	
- styrerum	2 200 mm
- motorbogie	2 600 mm
Højde u. tagkølere	3 775 mm
Hjulstilling	3'-(A1A)'
Akselafstand	12 220 mm
Akselafstand	
- banemotorbogie	
(under styrerum)	3 500 mm (1 750+1 750)
- motorbogie	3 500 mm (1 200+2 300)
Diverse:	
Pufferlængde	615 mm
Korridorbredde	1 000 mm
Antal siddepladser	66
Max. hastighed	90 km/t

BEMÆRK

På grund af lynnedslag i telefonnettet i de uvejrsfulde juldage, har det ikke været muligt for os, at modtage læsernes E-mails og fax i juli og august. Forbindelsen skulle - når dette læses, dog igen være genoprettet.



NFJ M 3

Dieselektrisk
250/275 HK motorvogn
Org. FRICHS tegning
23. januar 1933
Skala 1:87

1/8 FRICHS AGENS

Søren Frich & Sønner A/S	
Dronningensgade 17, 1100 København	
Arkiv	1/8
Dato	23.1.33
B. 1.33	

Mange nyheder fra hobby trade



NYE UDGAVER AF LITRA CM 4. KVARTAL 2002

2143 Vinrød Vest 2169 Vinrød Vest
2174 Vinrød Vest. Leveres med AC/DC hjul.



Begrænset oplag!

NYE TEAK UDGAVER AF CM:

2141 vest
2180 vest
2159 øst
2168 øst
2185 øst

Nu er den nye ME fra hobbytrade klar hos forhandlerne!

Litra ME fås foreløbig i følgende numre: 1506 og 1530 i både AC og DC.

DC udgave med snitstille, stor Bühler motor med to svinghjul og træk på fire aksler.

AC udgave med indbygget Uhlenbrock dekoder, stor Bühler motor med to svinghjul og træk på en boogie med hæfteringe.

- Transformator-tårne - 2 udgaver
- DSB meldeklokke
- Signalskabe



ME nu også i blå og rød udgave



hobbytrade

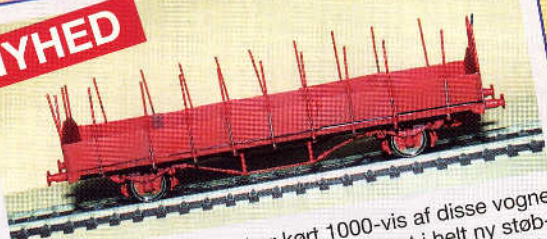
Tværvej 1 · 7000 Fredericia
Tlf. +45 2261 9473
Fax. +45 7594 0106

www.hobbytrade.dk · e-mail: hobbytrade@mail.tele.dk

PÅ SPORET



NYHED



SJ litra Ou

Der har kørt 1000-vis af disse vogne i Danmark. Byggesæt i helt ny støbning med rigtige jernstolper, yderst detaljeret. - Kr. 225,-

Byg dine egne modeller

- Vi har mere end 25.000 fotos af rullende materiel, se liste på hjemmesiden.
- Mange tegninger af rullende materiel.
- Største udalg i materialer og løsdele til selvbyg, se udvalget på hjemmesiden eller hent løsdelsliste i forretningen.

NÆRTRAFIK!

DSB litra ME

Jævnstrøm kr. 1.798,-
Vekselstrøm kr. 1.847,-

DSB litra MO

Jævnstrøm kr. 1.650,-
Vekselstrøm kr. 1.900,-

DSB litra Bns kr. 438,-
DSB litra Bn kr. 350,-

DSB litra CL kr. 650,-
DSB litra CLS kr. 895,-

Byggesæt kr. 895,-

Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør

ROCO DSB litra MY

Desværre kan ROCO endnu ikke oplyse prisen på den kommende model af DSBs diesellokomotiv litra MY.

PÅ SPORET vil lave et **MEGET BILLIGT TILBUD** på maskinen når den udkommer. Ring og hør nærmere!



NYHED

Sædeprofiler

lavet efter hovedtegninger i fintåret træ Pr. 1/2 m kr. 35,-

Vesterbrogade 165
1800 Frederiksberg C
Tlf. 33 23 16 17 · Giro 649-9376

E-mail: paaspor@mail.danbbs.dk
Hjemmeside: <http://www.paa-sporet.com>
Husk at tillægge PORTO kr. 45,- ved forsendelser

Åbent:
Mandag-fredag 14.00-17.30
Lørdag 10.00-13.00

Kommende nyheder i vinteren 2002-2003:

SKALA 1:87

HELJAN

Flere røde nærtrafikvogne DSB litra ADns, ABns m.fl.

Skala 1:87; epoke IVb/Va



Der er flere røde vogne på vej til mj-erne, idet HELJAN nu fortsætter produktionen af sin serie røde nærtrafikvogne fra DSB, mere specifikt litra ADns og ABns. Typen bliver vogne af serie II, d.v.s. uden det lille vindue under styrekuplen som forbilledets serie er konstrueret med.

Vognene, der oprindeligt havde litra Bns, blev i løbet af 1980'erne omdannet til andre typer styrevogne, hvor nogle vogne fik lukket front og indbygget ZWS til brug for Kystbanens styrevognstog med ellokomotiver litra EA. Litra blev ændret til Bns-e, hvor -e betød indrettet med ZWS for elektriske lokomotiver.

Dernæst blev alle Bns indrettet med 1. klasse, hvoraf nogle fik postrum (ADns), mens de øvrige fik pladser til 2. klasse (ABns). Vogne til

brug på Kystbanens sammen med litra EA fik fortsat et -e tilføjet i litraet, ADns-e hhv. ABns-e.

HELJAN vil løbende fremstille samtlige litra af typen. Er man ejer - eller tænker at blive det - af TIKØBs model af DSBs elektriske lokomotiv litra EA, så udsender HELJAN altså også styrevogne til DSBs regionaltog på Kystbanen litra Bns-e, ABns-e og ADns-e. Netop forbilledet for denne type styrevogne af serie II, som nu fremstilles i model, manglede det lille vindue under kuplen. Dermed bliver HELJAN eneste fabrikant, der kan levere korrekt udseende ZWS-styrevogne. Serie I af Bns - med ekstra lille vindue - har nemlig aldrig været indrettet som styrevogne til ZWS, og det er denne serie, der hidtil har været i programmet hos HELJAN og TOGMODELLE.

BEMÆRK

LOKO
MOTIVET



Nr.1-66
og serien
"Under Vingehjulet"
er udsolgt fra forlaget.

VI HAR

HØRT
SET

Af Torben Andersen

TOGDILLEN Nyt og kommende nyt

SKALA 1:160

TOGDILLEN er også yderst aktiv med fremstilling af modeller i spor N, og har i de senere år leveret en strøm af modeller af dansk rullende materiel.

Den navnkundige MO-vogn fås nu også færdigfremstillet, dels solo, dels i sæt med dummy. Vognene er køremotoriseret, den anden som dummy. Vognene er klare og har alle detaljer, dog mangler rørføringer på taget, dem må man selv fremstille i tynd metaltråd el.lign.

For ikke at MO-vognene skal køre alene, så har man nu produceret en model af DSBs personvogn litra CP, hvis forbillede er det samme som HELJANs H0-model.

CP-modellen er som sædvanlig fremstillet med vognkasse i resin med mange detaljer og yderst tro mod forbilledet. Vognen er designet ved hjælp af CAD-CAM, og ser optisk helt rigtig ud, idet TOGDILLEN bl.a. har gengivet den korrekte afstand mellem vinduer og tagkant. Der er selvfølgelig også detaljer som samlingslister på sider, kuck-kuck-ventiler på taget, bremseudtag i gavlen o.s.v.

Endvidere vil TOGDILLEN også udsende en model af styrevognen litra CPS, således at man kan køre "rigtige" MO-tog. Vognene fås - bliver til at få - både som færdigkørende og som selvbyggermodeller med alle nødvendige dele. Vognene er typiske epoke III-modeller. Det samme gælder en model af DSBs korte postvogn litra DH (den samme type som HELJAN), der påregnes at være i handelen i løbet af året eller i foråret 2003.

I løbet af år 2003 kommer der flere spændende modeller til epoke IV-folkene, idet man er i gang med et projekt omkring DSBs nærtrafikvogne litra Bn og Bns, færdigmodeller såvel som til selvbyg. De fremstilles på samme måde som øvrige modeller ved hjælp af CAD-CAM, og får naturligvis de nøjagtige dimensioner, detaljer m.v.

Også en DSB B-vogn med korrekte mål er projekteret på "skærmen", men der foreligger endnu intet om, hvornår den udsendes...men vi fortæller selvfølgelig mere om alle TOGDILLENs "perler" efterhånden som nyhederne når os. Tjek i mellemtiden ind på www.togdillen.dk og få mere at vide.

PIKO

To-akslet lukket vogn med tårn fra Premier Is (DFI)

Skala 1:87; Epoke III · Kat.-nr. 54 226; DSB ZM 99 451

I maj udsendte PIKO en model af den 2-akslede lukkede isvogn fra Premier Is/De Forenede Isværker. Modellen må være fremstillet af hensyn til samlere, men da der i forvejen findes mange modeller af samme kvalitet, som vi har omtalt her i bladet, så får den lige et par ord med på vejen.

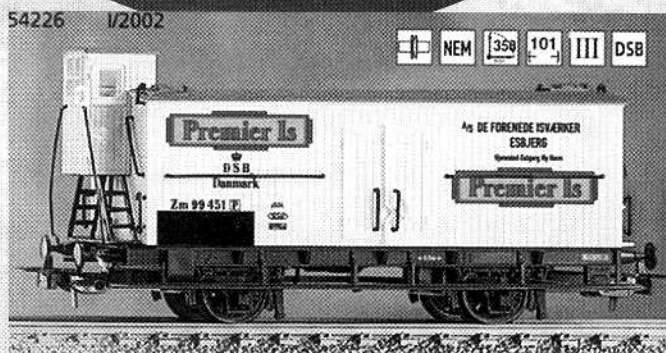
Generelt er modellen fint udført med hensyn til bemaling, farvevalg m.v., derom kan der næppe herske tvivl. Af grundmodellen så er en type "Breslau" med tårn, som Premier Is aldrig har ejet er en anden sag. Selskabet havde en vogn, der lignede, men den var af type Scandia, model 1916. Så bortset fra uoverensstemmelser med hensyn til løbebrædder, tårn, aksler, hjul og nogle andre

detaljer ved døre, tag m.v., så er ligheden "rimelig".

Påskrifter er som nævnt fine, men producenten har desværre sjustet med angivelsen af litreringen. Modellen er nemlig navngivet litra Zm...det litra har aldrig eksisteret, vognen burde hedde litra ZM. Endvidere er skiltene med Premier Is-logo blevet for store, de burde kun være ca. to tredjedele af de påtrykte. Modellen er udstyret med KKK efter NEM, og kører problemfrit.

I øvrigt kan modellen nok blive acceptabel (?), hvis man fjerner løbebrædderne, ændrer lukketøjet på dørene, retter Zm i litreringen til ZM, skifter egerhjul til skivehjul m.v. Hvem tør?

Se og læs om forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 53, side 24.



På den den netop afholdte DMJU-udstilling i Valby Hallen - som man vel kan kalde den danske Nürnberg-udstilling - i weekenden august-september 2002 kunne mange mj-producenter m.fl. vise nyheder og fortælle om kommende projekter.

Følgende er en kort oversigt over, hvilke nyheder der nu er i handelen eller udsendes her i efteråret og år 2003. Flere af nyhederne - og andre nyheder - ser vi nærmere på i næste nummer af LOKO-MOTIVET.

HELJAN

HELJAN har nu sendt den længe ventede MO-vogn i handelen, idet man præsenterede den færdige model på DMJU-udstillingen i Valby.

Modellen er en gengivelse af forbilledet, som det så ud efter montering af sandkasselåg, demontering af frontgitter og overgangsgelænder, altså fra ca. 1962 og frem til udrangering i midten af 1980'erne.

Modellen er udsendt med fire numre: MO 1830, 1866, 1827 og 1847. Den er som HELJANs tidligere trækraftmodeller fremstillet med vognkasse i hård plast og undervogn i støbt metal.

Modellens dimensioner er - så vidt vi umiddelbart kunne bedømme - 100%. Det gælder både akselafstand, længde og puffer og vognkasse o.s.v. Alle undervogndetaljer er medtaget, d.v.s. oliebeholdere, batterikasser o.s.v.

Begge bogier er korrekte i detaljering og mål med gengivelse af de karakteristiske detaljer som fjedre og aksellejer.

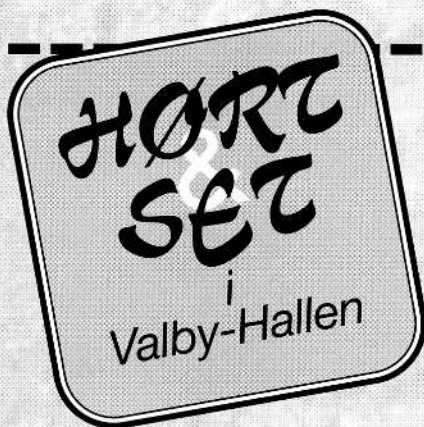
Og for første gang ser vi en model af en MO-vogn komplet udstyret med alle tagdetaljer, d.v.s. radiatorer, kølerør, udstødning m.v....og det er ganske flot udført.

Trækraften er en 5-polet Bühler motor med svinghjul, og er - som øvrig trækraft fra HELJAN - forberedt for digitaldrift med stik.

Vognkassen leveres i DSBs karakteristiske vinrøde farve med gule påskrifter, krone m.v.

DWA-Hobby

DWA-Hobby kunne præsenterer en treakslet gråmalet specialvogn fra DSB, nemlig Værkstedsvogn for Signaltjenesten nr. 563. Den er i skala 1:87 til epoke III.



Modellen - med forbillede i en tysk rejsegodsvogn efterladt af tyskerne her i landet 1945 - er baseret på en grundmodel fra Fleischmann. Den følger forbilledet næsten hundrede procent med "hønehusvinduer" m.v., og har den pudsighed at DSB-kronen er påsat under nummeret, hvilket var ganske usædvanligt.

Også en ny tankvogn fra olieselskaberne er der blevet plads til, nemlig en vogn fra GULF, epoke III. Modellen er igen fremstillet over en Fleischmann grundmodel, og har som forbilledet en orange farvet beholder med blåt/hvidt logo og blå konsoller. Modellen ZE 503 256 efterligner forbilledet som det så ud fra ca. 1962. - Begge ovennævnte modeller er i skala 1:87

* hobby trade

På MJ-udstillingen i Valby gjorde hobby-trade det officielt, at man nu vil fremstille modeller af alle DSBs diesellokomotiver litra MZ, altså serie I, II, III og IV i skala 1:87. De produceres efter samme princip som den nyligt udgave litra ME. I første omgang udsendes modellen af MZ IV, dernæst MZ III, begge i efteråret 2003. Derpå følger MZ I og II i både vinrød og sort/rød udgave. Også disse får - som litra ME - en fempolet Bühler-motor med alskens udstyr som lysskift m.v.

Samtidig fortalte hobby trade, at man er i gang med et projekt af nye huse til modeljernbanen, denne gang et typisk ledvogterhus i gule sten fra DSB, og en prototype-model var opstillet på standen i Valby.

Alle ovennævnte modeller er i skala 1:87.

OKT

Der er også godt nyt for mj-ere, der elsker damp på anlægget, idet OKT nu går i gang

med en produktion af den sjællandske nærtrafikmaskine litra S i skala 1:87.

Modellen fremstilles efter OKTs sædvanlige princip som benyttedes ved F-maskinen, men nye forbedrede fremstillingsmetoder tages i brug, bl.a. vil man på grundlag af erfaringer med nævnte F-maskine fremstille en helt ny velkørende undervogn.

Modellen, der igen fremstilles af Model Loco, produceres i i detaljeret kvalitet i messing. Denne gang leveres byggesætterne med en færdigkørende undervogn, så man ikke selv skal nørkle med dette ofte besværlige arbejde.

Motoren bliver en kvalitetsmotor med svinghjul, men fabrikat er endnu ikke valgt, muligvis bliver det en amerikansk motor.

Endelig påtænker OKT at fremstille DSBs 4-akslede dieselrangerlokomotiv litra MT i skala 1:160 (spor N). Den fremstilles med overdel i messing med en velkørende tysk underdel. Maskinen leveres i grøn såvel som rød/sort, og får muligvis lysskift og andre finesser.

TIKØB, ROCO m.fl.

Kører man Märklin, så har TIKØB HOBBY en god nyhed for dyrkere at denne driftform, idet man bl.a. har ladet fremstille en overdel til ombygning af Märklins tyske trekoblede damplokomotiv til en dansk litra F. Overdelen er i resin, og passer lige til monterer ned over Märklins model. TIKØB ved godt at modellen ikke bliver 100% korrekt med hensyn til dimensioner og gangtøj, men den er også tænkt som "begynderprojekt".

Også ROCO havde nyt dansk i programmet til de stadig hungrende mj-ere, bl.a. udsendes snart en model af en beholdervogn fra SHELL i skala 1:87. Den bliver fremstillet med sælvbeholder og litra ZE til epoke III.

Peter fra FREJA H0-modeltog præsenterede os for superdetaljerede løsdelsæt i bl.a. ætset nysølv og messing til brug for ROCOs N-maskine (N 202). Alle dele som røgskærme, slampotte, havebænk, smøreapparater, udfyld i kulkasse m.v. foreligger i en kvalitet, der næppe er set tidligere. I øvrigt fremviste man mange nye ætsedele af alskens slags til glæde og gavn for den mj-er, der vil have modellen 100% rigtig. På standen fremviste man også en næsten færdig messingmodel af den gamle DSB litra MX...en skøn nostalgisk og superdetaljeret model.

LÆS I

NÆSTE NUMMER (nr. 72) af

LOKO
MOTIVET



DSB damplokomotiv litra R med mange hidtil ukendte oplysninger, data, stationeringer m.v. • Paint Shop: FRICHS firkantede - farveplanche skala 1:87 med bemalinger af privatbanernes diesellokomotiver • Skala-tegninger 1:87 af Engesvang station • Spor N: Spændende sporplan til epoke IV • Vi anmelder HELJANs MO-vogn og ser på forbilledets detaljer, bl.a. med org.-tegning fra FRICHS • Sceneri: Forslag til anlæg af spændende miljøer hos baneafdelingen • HØRT&SET • Sporskiftet o.m.a.

Stort julenummer på 48 sider, udkommer medio december. Få dig et abonnement NU før årgangen bliver udsolgt. Kr. 300,- på girokonto eller beløbet på check til LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved. Husk at skrive, hvad indbetalingen gælder - og glem ikke at afsenderadresse!

RETTELSE til vor bog om DSB litra MZ

Beklageligvis er der under den tekniske fremstilling af vor bog om litra MZ sket et par fejl. Det drejer sig om følgende:

Snitte tegningerne af MZ side 75 og 77 er blevet forbyttet, således at serie I/II 1401-1426 har fået serie III 1427-1446 snitte tegning og omvendt. Bør rettes ved at tage en kopi af tegningerne og sætte dem ind på de respektive pladser, d.v.s. side 75 til 77 og omvendt.

På side 78 er en tekst faldet ud omkring tegningen af serie IV 1447-1461. Der skal tilføjes: Oprindelig NOHAB projekttegning med Bns-front.

Læserne imellem

Sælges, bøger om jernbaner

En del jernbanebøger sælges: Diverse af bl.a. Niels Jensen, fra DJKs bogserie og tyske/østrigske. **Egon Nielsen, Rosenvej 6, 4700 Næstved, tlf. 55 72 13 05**

Købes eller byttes

ROCO DSB litra N 206 (43 307) købes eller byttes med ROCO N 202 (63 252). **Mogens Fritze, tlf. 46 76 91 71**

Ny modeljernbaneklub søges oprettet

Modeljernbaneklub (modulanlæg) i spor H0, 2-skinne jævnstrøm for Gund-somagle, Jyllinge, Ølstykke og Stenløse-området søges oprettet med ligesindede. Er du interesseret kan henvendelse ske til:

Mogens Fritze, Pilevang 2, Østrup, 3670 Vekso Sjælland Tlf. 46 76 91 71.

FREJA H0 modeltog/ TRINBRÆTTET, Århus

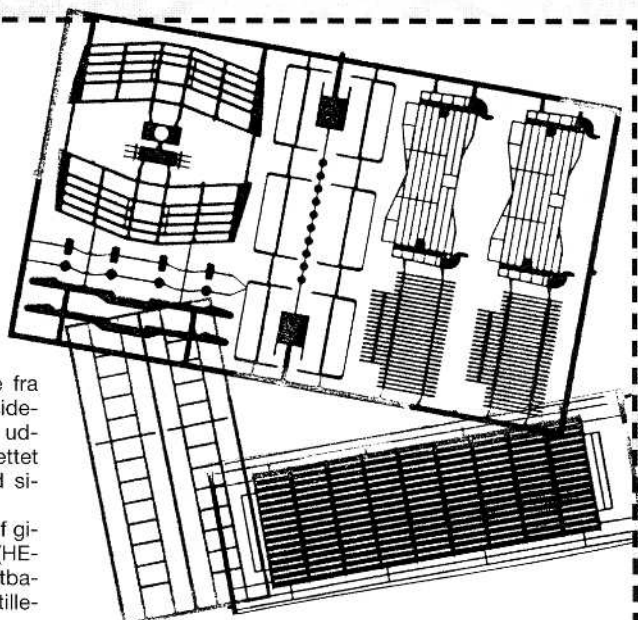
Ætsedetaljer til modeljernbane

Er man er mj-nørd - i ordets positive betydning - med hensyn til detaljer på modeltogene, så kan TRINBRÆTTET, Vejle og FREJA H0 modeltog i fællesskab levere lige netop det, man står og mangler med hensyn til at give sine modeller det sidste piff.

Man har således fremstillet diverse detaljesæt i ætset hvidmetal (nysølv) i skala 1:87 til bl.a. skinnebusser fra Scandia. Sættet omfatter alle dele,

man kan tænke sig at udsmykke og detaljere modellerne med, lige fra tagbagagebærer med stiger til sidespejle i firkantet såvel som rund udførelse. Kvaliteten er i top, og sættet ses i formindsket udgave her ved siden af.

Man kan også levere ætsedele af gittere til DSB styrevogne litra CPS (HE-LJAN), trinbrætsignaler fra privatbanerne, heri også det mekaniske stille-



TOGDILLEN

Masser af idéer for selvbyggere

SKALA 1:87

S-tog og skinnebusser

I øjeblikket er TOGDILLEN i gang med lidt københavneri, nemlig modeller af DSBs S-tog, hvor man snarest - hvis det ikke allerede er i handelen når dette læses - kan levere komplette køreklare sæt til de berømmelige københavnske elektriske motortogsæt af 2. generation, hvis forbillede blev leveret til Statsbanerne fra 1968, d.v.s. til epoke III C og IV.

Sættene fremstilles professionelt støbt i hård plast efter trykstøbemetoden. Her bliver rigtig noget at gå i gang med for de mj-ere, der dyrker storbybaner. Det vender vi tilbage til, når udgivelserne foreligger.

Skinnebusser

TOGDILLEN er også leveringsdygtig i færdige skaller (vognkasser) af danske skinnebusser, det gælder såvel Scandia skinnebusser, motorvogne, bivogne og rumpegeder og de svenske skinnebusser fra NPMB og NFJ.

Skallerne leveres i resinplast, og er fremstillet efter masterform opbygget i plast ved hjælp af moderne CAD-CAM metoder og støbeteknik. De er ganske detaljerede med alskens små detaljer

som lygteholdere, markering af motorhjul m.v.

Skallerne leveres dels rå umalede, dels færdiglakerede og littede til de enkelte baneforvaltninger. På lager har man bl.a. nogle flotte færdigmalede skinnebusskaller til fx OHJ, LNJ, GDS o.s.v.

De ekstra detaljer som vindspejle, frontbagagebærer, håndbøjler m.v. kan TOGDILLEN levere som ætsede løsdele (GREMO). Til vinduerne medfølger tynd klar hård plastfilm, der kan limes fast indvendigt på vognkassen; de slutter helt tæt, idet vognkasserne er fremstillet med tynde vægge.

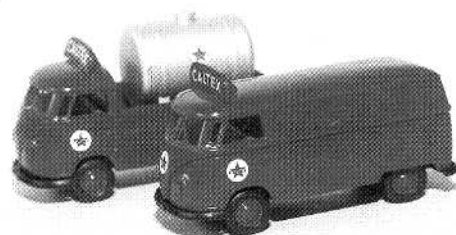
Til motorisering kan TOGDILLEN levere ROCO sporvogne (2-skinne- drift), hvis velkørende undervogne som bekendt er velegnede til formålet, og fremstilling af en dansk skinnebus kan blive en spændende opgave for ivrige mj-selvbyggere. Opgaven med koblingstype må selvbyggerne selv løse, idet der er flere muligheder.

Herunder - fra venstre - ses færdiglakerede vognkasser til NPMB Sm 1, ØSJS Sm 13, rå vognkasse til bivogn med rejsegodsrum og færdigmalet vognkasse til OHJ Sm 16.

BREKINA

Automobiler fra Caltex

Skala 1:87, Epoke III



Tjah, hvad skal man sige? Netop som DWA udsendte sin model af beholdervognen fra Caltex (se side 38), så sivede BREKINAS bilmodeller fra samme firma på markedet. Så det kan næppe "times" bedre?

I alt har man sendt tre automodeller i handelen, heraf er den ene en lidt usædvanlig model med oliebeholder på ladet. Den tredje af disse modeller er en beholdervogn med sadeltank og tysk forvogn, men da denne aldrig har kørt i Danmark, så dropper vi nærmere omtale af den.

De to sidste modeller, hvis forbillede begge har kørt i Danmark, er begge tidstypiske VW kassevogne lakeret i CALTEXs røde farver med logo af rød stjerne i hvid cirkel.

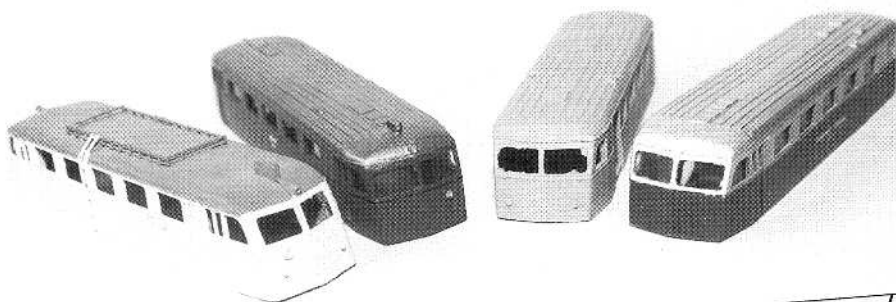
Begge vogne er af VW type T1B kassevogne, den ene med lukket kasse (35 524), den anden som nævnt med aluminiumsfarvet beholder på åbent lad (32 911). På førerhustagene er monteret CALTEX-banner - så her kommer vi!

...det er skønne modeller til at live op må modeljernbanen sammen med omtalte CALTEX-jernbanevogn.

LOKOMOTIVET



- hvis du vil vide endnu mere!



Så fik vi endnu en N-maskine til vort anlæg, denne gang med forbillede i typen, som den så ud i begyndelsen af 1950'erne, d.v.s. i tiden 1952-1954, hvor DSB satte tre N-maskiner 201-203 i drift uden forlænget fodplade, røgplader, havebænk m.v.

Og lad os sige det med det samme: ROCOs model af DSB N 202 er en præcis efterligning af DSBs forbillede, idet man har benyttet en BR 50 ük uden forlænget fodplade m.v. som grundmodel. Det var netop denne type maskine, som DSB indkøbte tolv stykker af, hvoraf de ti sættes i drift, mens de sidste to brugtes som reservedele.

Forbilledet havde tysk røggammerdør af type BR 52 (uden håndhjul) og fire førerhusvinduer - og det har modellen også! N 202 var for øvrigt eneste maskine med tagvinduer i førerhustaget, og den leveredes til DSB med pladehjul (BR type 52, forenklet), begge dele præcist som på modellen. Senere fik forbilledet egerhjul.

ROCOs model har - tilfældigvis? - fået dansk lygteføring på front såvel som tender og enkelt lejder i tenderens venstre side. Der er lys i nederste front- og tenderlanterne, men ikke i toplanterne (?), ihvertfald ikke på vor model. Men eftersom datidens lygteføring for plantog (nat) var én tændt pufferlanterne og for særtog samtidig en tændt toplanterne, så er ROCOs model helt i overensstemmelse med dansk signalgivning, da vi vel mest kører plantog på anlægget. Lyset skifter i øvrigt med køreretningen.

Da grundmodellen er udstyret med afkortet skorsten, så svarer N modellen af 202 nøjagtigt til det danske forbillede. Dejligt!

For nørderne: Ved leveringen havde forbilledet N 202 såkaldt Krauss-fredstidskedel af type St-47 stållegering med fire domer (fødevands-, sandkasse-, regulator- og sandkassedome), altså lige præcis som på modellen. Kedlen på N 202 blev på et tidspunkt i 1950'erne (omkring 1957) udskiftet med kedlen fra N 203, der var en såkaldt krigstidskedel af type St-34 stål med tre domer. N 202's kedel med fire domer blev senere ilagt N 209.

På samme tid (?) blev bageste halvdel af tenderens kulkasse lukket med et halvt skot, d.v.s. at man dækkede det med brænder belagt med tagpap.

Bemalingsmæssigt er modellen i top i fin sort halvmat lakering med gule litreringer og tekniske påskrifter. Og så selvfølgelig med DSBs rød-hvid slips på skorstenen. Taget er - korrekt - malet i lysegrå.

Modellen er forsynet med ROCOs sædvanlige fempoledede motor, der som bekendt er meget driftssikker og trækker fantastisk godt. Der er strømoptag på fire aksler, to på lokomotivet og to på tenderen. Motoren er placeret i tenderen, og driver maskinen ved hjælp af fleksibel kardan, der har udveksling og træk på drivhjulene via kobbelstængerne akkurat som hos forbilledet. De to bagerste tenderaksler har gummiringe for ekstra trækraft (adhæsjon).

ROCO

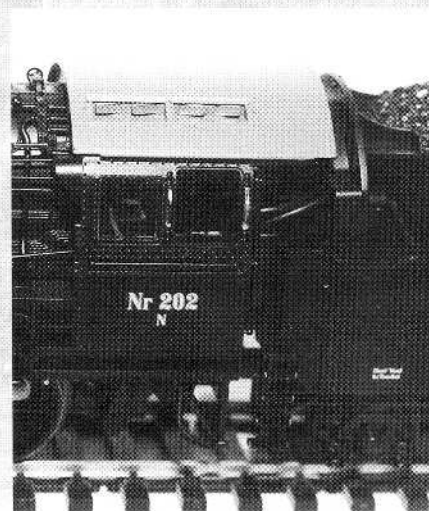
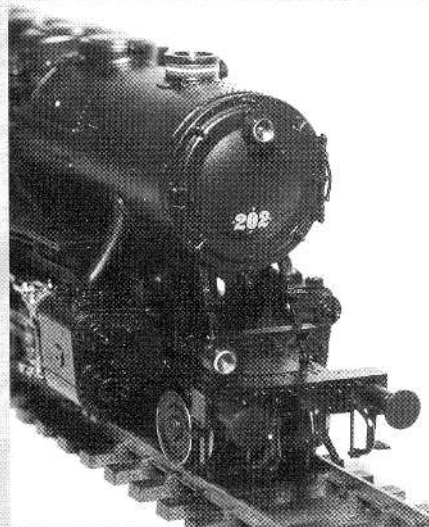
DSB femkoblet damplokomotiv litra N 202

Skala 1:87; Epoke IIIa

Kat.-nr. 63 252; to-skinne drift

jævnstrøm

Kat.-nr. 69 252; tre-skinne Märklin



Kørselsmæssigt er der som sædvanlig for ROCO ingen problemer. Maskinen går ubesværet gennem sporskifter og kurver, og på grund af de let sideforskydelige drivhjul virker modellen ikke stiv, ligesom uæstetiske udhæng i kurverne undgås ned til radius 40 cm.

Ved prøvekørsler på NMJKs anlæg koblede vi otte bogiepersonovne efter N 202, hvilket den uden problemer slæbte gennem landskabet. Selv anlæggets mere kraftige stigninger ignorerede den. Kørslen er utrolig lydløs, og maskinen triller langsomt og jævnt selv ved lille spænding. Start og stop foregår ligeledes jævnt og glidende, hvilket nu ikke kommer bag på os.

Maskinen til to-skinne drift leveres med NEM-stik, så den er forberedt på digitaldrift med dekoder, fx ROCO 10 742, LENZ LE 110, Zimo MX 40R/MX 41 R m.fl.

Da modellen også leveres til treskinne drift/Märklin er den ved leveringen til dette system udstyret med en lastuafhængig dekoder type 10 738, som passer til digitaldrift for Märklin digital/Motorola.

Modellen er forsynet med ROCO-universalkobling, men der er flere typer koblinger o.a. vedlagt som reserve til udskiftning efter ønske.

For at afrunde anmeldelsen kan vi konstatere, at ROCO har lavet en rigtig dejlig velkørende model af DSB litra N 202, der er fuldstændig tro mod forbilledet, når det gælder årene ca. 1952-1954.

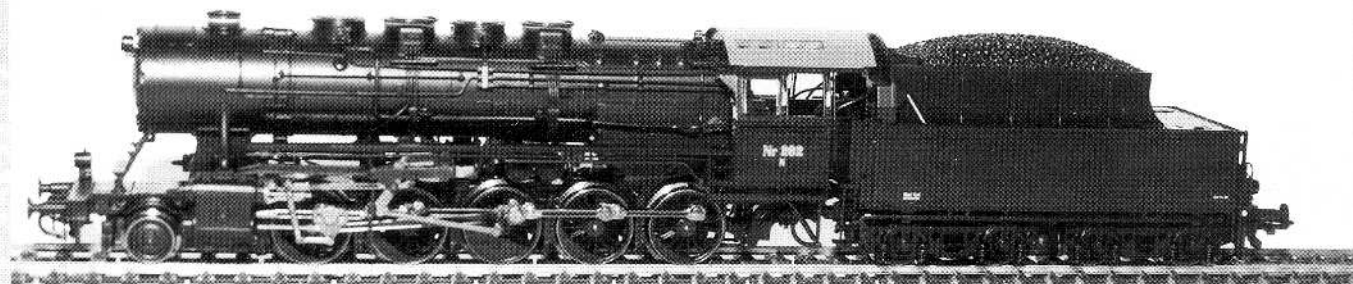
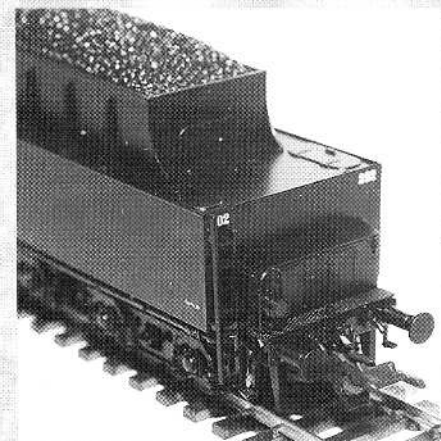
...den er mums for de kræsne!

Til venstre: ROCOs model af DSB litra N 202 har fået dansk lygteføring og afkortet skorsten.

Herunder til venstre: N 202 var den eneste maskine, der havde ovenlys i førerhustaget.

Herunder: Tenderen på N 202 har fået korrekt dansk udseende med en enkelt lanterne og lejder.

Nederst: ROCOs model af N 202 som den tager sig ud, taget lige ud af æsken. Et rigtigt pragtstykke!



ROCO

Kartoffelvogn fra SAJYKA

Epoke IV
Kat.-nr. 25 342;
DSB lbpis 081 6 001-5

De små modeller i spor N kommer fortsat i en stille strøm fra bl.a. ROCO.

Et af de nyeste skud på stammen er en såkaldt kartoffelvogn fra SAJYKA (Samvirkende Jyske Kartoffelavlere), der op gennem 1980'erne kørte med kartofler fra Jylland til frugtgrossister i hele landet.

Desværre er modellen ikke helt korrekt, da man har benyttet en tysk litra Gs med pladevægge som grundmodel, d.v.s. at den er en mellemting af en lbpis og en Gs med to jalousier. Modellen mangler i øvrigt sin typiske højsiddende bremseplatform, men med hensyn til denne, så kan man uden besvær selv montere en sådan, idet bl.a. Trinbrættet, Vejle, leverer nogle fine af slagsen til spor N. Men de to Gs-lemme kan man desværre ikke umiddelbart fjerne.

Til gengæld er påtryk og lakering helt i top, hvilket gør det endnu mere ærgerligt at modellen ikke er helt som forbilledet. Farver og typografi m.v. er helt korrekt. Man kan tydeligt læse at vognen bærer nummer 20 86 081 6 001-5, og de små tekniske angivelser og "fodnoter" på dørene omkring lastart m.v. er læsbare under lup. Det er ganske fortræffeligt udført. Forbilledet havde som nævnt litra lbpis, men det var ikke påmalet vognen.

Nu er vi N-kørere jo generelt ikke altid er så nøjeregnende med forbilledligheden, så mon ikke de fleste af os alligevel kan leve med vognens lidt afvigende udseende?

Se i øvrigt foto og historie af SAJYKA-vognen i LOKOMOTIVET nr. 45.

CBA

SKALA 1:160



Giv dig god tid til at købe dine modeller!



Åbningstid:
Mandag-søndag 0.00-23.59

Hos toget.dk kan du handle døgnnet rundt 365 dage om året. Vi har et stort udvalg af dansk og skandinavisk modeltog. Bestil dine varer lige nu og få dem leveret ved din gadedør indenfor 48 timer. Fragten er gratis hvis du køber for blot 1.000 kr.

Nu endnu større udvalg og endnu flere mærker.

märklin



hobby trade

FLEISCHMANN



KLEIN MODELLBAHN
AUSTRIA

✓ Viessmann



Besøg også butikken toget på St. Sct. Hans Gade 3 i Viborg – lige i Jyllands midte. Her er der åbent tirsdag og torsdag mellem 15 og 18 samt lørdag mellem 9 og 14.

TILBEHØR

EE-LITRERING Litreringer, mærker og meget andet...

Der er rigtig gang i "litrerings-trykkerierne" over det ganske land, og også fra EE-Litrering i Odense udsendes en strøm af alskens litreringer og farverige mærker til brug for modeljernbanen.

Man kan således fortsat tilbyde alt i litreringer til nye og gamle DSB MA-lyntog, DSB-vogne, materiel fra SFJ, fx Albani-øl-vogne, plakater til stationsbygninger, skilte for olieselskaber, gavreklamer, busstopskilte, nye og gamle nummerplader, mærker m.v. til modelbiler, fx til lastbil-køretøjer og postbiler.

Eksempler på
mærker og litreringer
fra EE-Litrering.

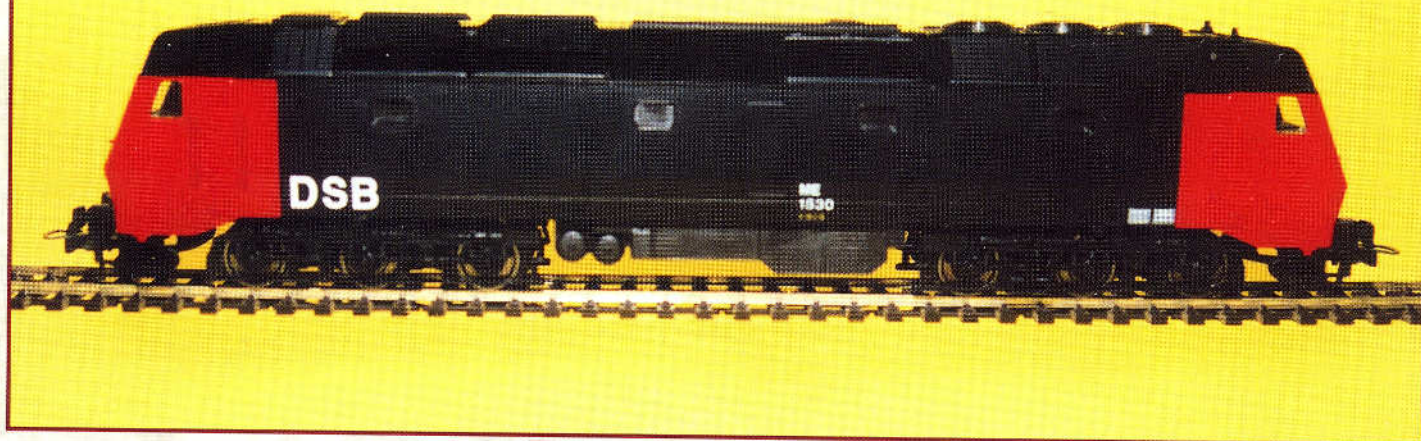
Hosstående ses en prøve på nogle af de forskellige mærker, der kan fås fra firmaet.

De fleste er i god kvalitet, men der er desværre også nogle lidt tvivlsomme litreringer, idet man endnu ikke har helt tjek på typografien, men de er trods alt lidt bedre end de første litreringer og mærker, som man udsendte for år tilbage.

Desværre har vi ikke haft tid til at efterprøve klæbekvaliteten, synlige kanter m.v. på modeller, det må vente til en anden gang, men umiddelbart ser dette ud til at være OK. Alle transfers er af vådtypen.

Firmaet fremstiller gerne mærker efter ønske, og har man specielle ønsker kan rette henvendelse til EE-litrering, Albanigade 67, 5000 Odense C eller på E-mail til post@modeltrafik.dk.

Firmaet yder i øvrigt den gode service, at mærker med fejl og mangler - eller som ødelægges under montage - uden videre byttes ved indsendelse af det ødelagte mærke med vedlagt frimærke kr. 5,50 til ovennævnte adresse. Sådan skal det bare være...



HOBBY TRADE DSB diesellokomotiv litra ME

Epoke IVb, Va og Vb
To-skinne jævnstrøm og
tre-skinne vekselstrøm (Märklin)
Kat.-nr. 1530 DC

Så kom omsider Hobby Trades model af DSBs diesellokomotiv litra ME. Der har som bekendt været en del forsinkelse i leveringerne, men i maj 2002 "kørte de første maskiner omsider ud fra lokomotivfabrikken", d.v.s. at de ankom til mj-forhandlerne i det ganske land med ca. et halvt års forsinkelse.

Generelt

Modellen er støbt med vognkasse, undervogn og bogier i kraftig hård plast, der virker meget

solid og stærk. Den efterligner på fortræffelig vis forbilledets firkantede, plumpe og kompakte design, som af mange opfattes som mindre smuk. Forbilledet er dels ME med lyd-dæmperkasser på taget, dels ME som den så ud ved leveringen uden disse, i begge tilfælde med markering af ATC ved bogierne.

Fremstillingen af modellen er generelt helt i top, selv om nogle nok vil mene, at detaljerne sine steder er lidt grove, især omkring gitter og net i tagriste, puffer m.v., men disse er dog meget kraftigt forbedret i forhold til de første prøvestøbinger som redaktionen har set. Man skal i hvert fald være noget af en nittetæller for ikke at kunne leve med det færdige resultat, der i hovedtræk er flot og korrekt.

Detaljer

Alle detaljer er medtaget, lige fra håndgreb på døre, gelændere, færdigmeldingsblink, rangertrin ved pufferplanker, ledningsføringer på taget ved ventilatorerne. Håndtag, gelænder

m.v. er - som på forbilledet - indfældet i vognkassen, men håndtagene er ikke i sølvchrome af hensyn til fremstillingsmetoden. Det kan dog nemt forbedres ved hjælp af en tynd sølvstift fra boghandleren el.lign.

Modellen er selvfølgelig udstyret med de typiske og noget særprægede ME-bogier, kraftige puffer og underhængte plove. Hjulene er brunerede med små flanger.

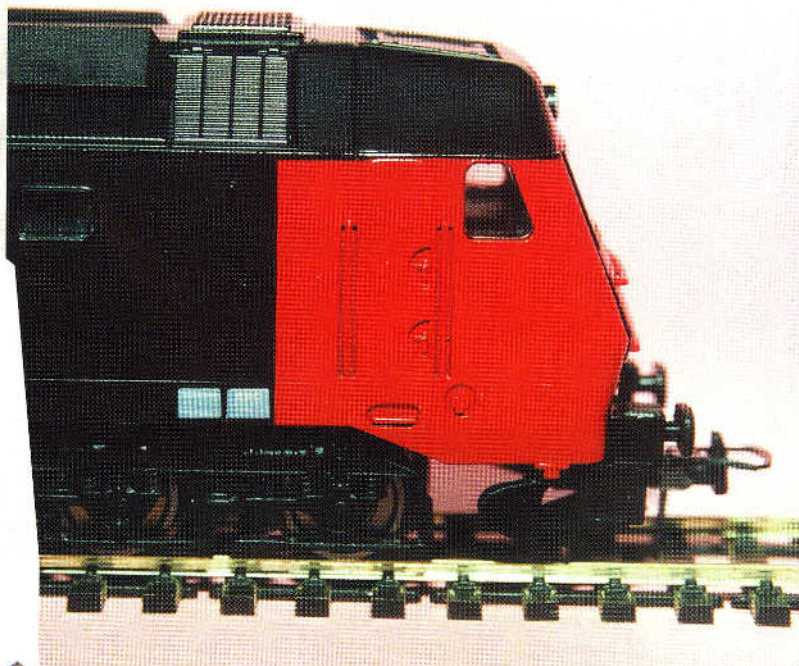
Af kørselsmæssige grunde har det været nødvendigt at udelade trin under førerhusdørene, idet disse ikke kan anbringes uden at genere bogiernes udsving i kurver. Det må man altså leve med.

Bemaling og litrering

Bemalingen er fin, men ikke i top (se senere) med sort/rød, selv om vi er af den mening at den røde burde være lidt mørkere (RAL 3003), men det er nok et spørgsmål om i hvilket lys man ser den. Vor model er udgaven med "langt" rødt førerhus.



Til højre: Også taget har mange detaljer, ikke mindst den fine gengivelse af ventilatorer, luftriste, radioantenner m.v.



Øverst: Hobby Trades model af DSBs moderne diesellokomotiv litra ME er en fin gengivelse af maskinens karakteristika med skrå fronter og sider. Herover: Modellen har alle detaljer, lige fra indfældede håndgelændere, trin og håndtag, rangertrin og underhængte plove.

Litrering og logo er i det moderne Helvetica-skriftnit, korrekt type og størrelse. Fabrik-splader er påtrykt i fin kvalitet.

Vi har dog et større ankepunkt omkring selve lakeringens udførelse, der - ihvertfald på vor model - er lidt nusset og nupret. Især på siderne er det udpræget at lakken ikke har lagt sig helt jævnt, ligesom der forefindes nogle uønskede støvkorn hist og her, hvilket får bemalningen til at virke lidt kornet, og finishen dermed ikke bliver optimal.

Motor og kørsel

Motor- og kørselsmæssigt gælder følgende kun modellen til to-skinne jævnstrøm:

Maskinen er udstyret med en fempolet centerstillet Bühler-motor med to svinghjul i messing. Motoren trækker på de to yderste hjulsæt på begge bogier ved hjælp af kardan. Der er ligeledes strømoptag fra begge bogier på i alt seks aksler, reelt kun på de yderste fire hjulsæt, idet løbeakserne nærmest fungerer som en "ekstra hjælp". For at give ekstra styrke i trækket er det ene hjulsæt forsynet med gummiringe.

Når man løfter ME-modellen ud af æsken, bemærker man straks at den - altså modellen - er temmelig tung, men det gør at maskinen ikke så nemt afsporer ved ujævnheder m.v., og at den står fast i trækket, også op ad større stigninger.

Ved prøvekørsel på NMJKs anlæg hægtede vi syv nærtrafikvogne (An-Bn-Bn-Bn-Bn-Bns) på ME 1530, hvilket den uden problemer slæbte afsted med, også på de kraftigste stigninger. Den trillede ubesværet gennem skifter og små kurveradier, og startede og stoppede jævnt ved lille spænding. Kørslen er imponerende lydløs og "velsmurt".

Producenten anbefaler at man kører et par timer med modellen før den fungerer optimalt, men det bemærkede vi ikke. Den kørte problemfrit hentet lige ud af æsken.

Lysskift

Modellen er udstyret med lanterner i fronterne, der skifter ved ændring i kørselsretning med tre hvide i front og to røde slutlys. De røde lys fungerer fint selv ved lav spænding, mens de hvide lanterner viser lidt svaghed og først lyser op ved større spænding. Måske er det kun vor model, der opfører sig således, men det kan vi sagtens leve med...ellers forbedrer vi det selv.

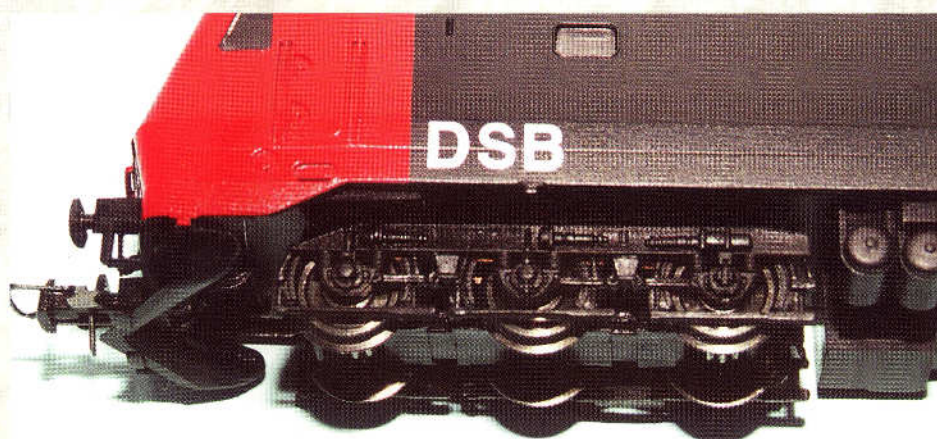
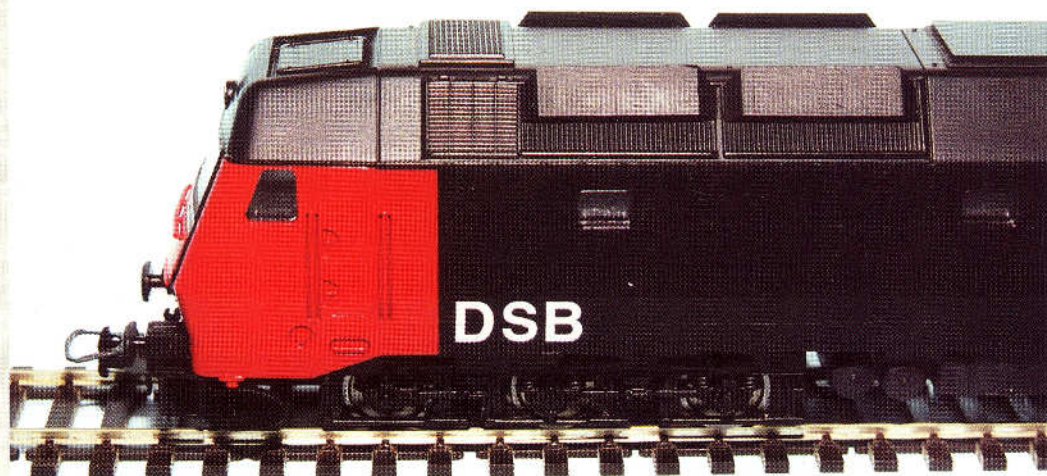
I øvrigt har man benyttet gule lysdioder i stedet for hvide, hvilket skyldes at Hobby Trade desværre ikke kunne fremskaffe de ønske-



Til venstre: Fronten på ME 1530 med gengivelse af alle lanterner, hvis lys skifter til rød/hvid efter kørselsretningen. Vinduesviskere er endnu ikke monteret på modellen.

Herunder: Detaljer af ME 1530 i enden med lydæmperkasser på taget over udsædning.

Nederst: Modellens bogier er gengivet meget virkelig-hedstro, men virker ikke helt så skarpe i støbingen som det øvrige lokomotiv.



de dioder. »Føljen« er altså tilsigtet, og det er OK for vort vedkommende.

Dekoder

Modellen af ME til to-skinne drift har NEM-stik for valgfri dekoder til digital-drift (DCC), mens modellen til Märklin fra producentens side seriemæssigt er udstyret med en Uhlenbrock dekoder for digitaldrift på Märklin/Motorola.

Koblinger

ME-modellens koblinger med NEM-skakt er

fastmonteret i bunden af maskinen, uafhængig af bogierne, således at udskiftning af koblingstyper efter eget ønske er mulig, men leveres med standard-kobling type A. Koblingsarmen er let fjedrende og glider blødt og problemfrit frem og tilbage gennem kurver. Princippet er det samme som på HELJANs modeller af MY og MX.

Koblingsplaceringen (holderen) er dog lige i underkanten mht. højde over skinnerne, hvilket kan afstedkomme problemer, hvis man benytter den populære kortkobling fra Märklin.

Emballage m.v.

ME-modellen leveres i fin æske foret med skumgummi, tilpasset maskinens form så den ikke lider overlast ved transport m.v. I sættet er vedlagt en lille vejledning med diverse oplysninger om behandling af modellen og nogle små løsdele som vinduesviskere og luftslanger.

Konklusion

Alt i alt en rigtig dejlig og velfungerende model af et moderne diesellokomotiv til DSB, der passer sammen med bl.a. nærtrafikvognene litra Bns, Bn m.fl. fra TOGMODELLE og HELJAN. I øvrigt har Karsten Pedersen fra Hobby Trade afsløret, at går salget af litra ME som ønsket, så får vi også en model af DSB MZ IV og måske en MZ III.

...ME-modellen er kort og godt herlig guf for "gale" dieseldrenge!

(Læs også om forbilledet side 12)

DWA-HOBBY

DSB specialvogn 366

Skala 1:87; Epoke III · Færgevogn 6



Så fik vi omsider en længe ønsket færgevogn til vort færgeanlæg, idet DWA i april udsendte sin model af DSB færgevogn.

Vognen, der hos forbilledet var en tidligere åben vogn af litra PER, er baseret på Sachsenmodellen godsvogn af typen "Halle" (kat.-nr. 76 095), der stort set svarer til DSBs type. Er man nøjeregnende, så er der dog lidt indbyrdes forskelle, bl.a. i vognkassens bræddeantal m.v., men "det ses næppe når færgerne sejler".

Modellen, specialvogn 366 (færgevogn 6), leveres i DSBs specialvognsgrå med korrekt påtryk og placering, sidstnævnte dog under hensyntagen til det anderledes bræddeantal. Lakeringen i specialvognsgrå er ramt præcist, og er igen i tip-top halvmat farve.

Alt i alt igen en herlig "det-var-dengang-model" fra DWA.

Model af FALCK-ambulance

I nyhederne nr. 70 omtalte vi på side 30 en spændende model af ambulance fra FALCK, men fik desværre rodet lidt rundt i ophavsbegreberne.

Det er godt nok Stoppel Hobby, der står for salget, men modellen er ikke fremstillet specielt til Stoppel, derimod er den lavet på bestilling af en gruppe på fire personer bestående af Mikael Højgaard (som har udviklet modellen), Henrik Rahé og Esbern Petersen, alle ansat i Falck og Jakob Stoppel fra Stoppel Hobby.

Modellen kan i øvrigt også fås hos Falck-Museets Venner (FMV).

I øvrigt oplyser gruppen, at den påtrykte stjerne ikke er et Johanitterkors som nævnt i vor tekst i nr. 70, men derimod "Star of Life"-symbolet, der er det internationale mærke for ambulancetjeneste.

Vi beklager fejlen, og håber sagerne nu er sat på plads.

RETTELSE

TRINBRÆTTET, Vejle

DSB litra Hims 211 4 291-6

Epoke IV

Vejlesens Vognfabrik har igen sendt en model af DSBs stål-godsvogn litra Hims på markedet. Vognen er nok engang med såkaldt "knækkede døre", hvis grundmodel vi allerede har anmeldt tidligere her i bladet.

Modellen har højtsiddende bremseplatform i fornem kvalitet, og har fået nyt nummer 211 4 291-6. Den benyttede undervogn er nu med armering, hvilket ikke er korrekt til denne vogntype. Hvorfor man ikke har bibeholdt den tidligere korrekte undervogn vides ikke, men det kan dog meget nemt ændres ved simpelthen at skære den bort, hvis det ønskes.

Modellen er en typisk epoke IV-model med sit store hvide DSB-logo. Påskriften er tydelige og læsbare. Modellen er ikke afbildet, men påtryk og farve er dog som hidtil den samme, d.v.s. vognkasse og tag i brun RAL 8016 med hvide tekniske angivelser m.v.

Se evt. foto i LOKOMOTIVET nr. 70, side 27. CBA.

ROCO

Skala 1:87; Epoke IIIb

Kat.-nr. 44 097

DSB litra P 12 229 u/RS

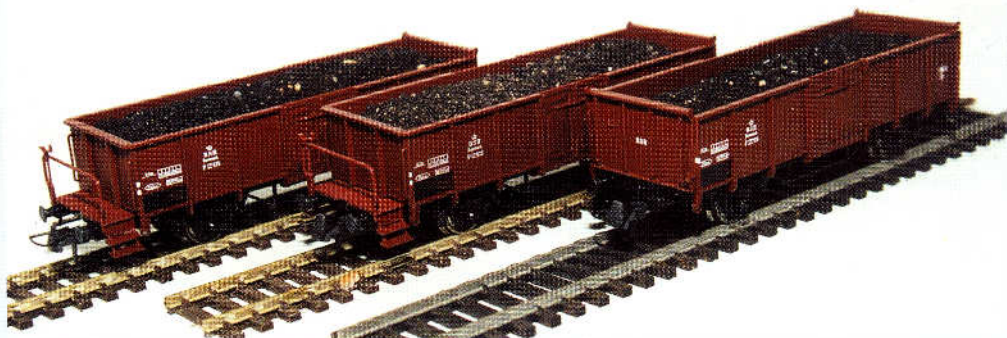
DSB litra P 12 415 m/RS

DSB litra P 12 433 m/RS

Forbilledet for disse tre vogne, der er udsendt i sæt fra ROCO i maj 2002, er de åbne stål-vogne af litra P, som DSB anskaffede fra 1959.

P-vognene fandtes i to udgaver, én uden rangerskruebremse (RS) med numre i serien 12 001-12 400, mens vogne med RS-bremse havde numrene 12 401-450. Selv om vogne efter 1960 fik litra E, så kørte mange af dem et godt stykke tid op gennem 1960'erne med litra P før de blev omletteret.

ROCO har tidligere udgivet denne model med rangerskruebremse under litra E, og ved denne udgivelse skrev vi i nr. 54, side 32, at det var en præcis gengivelse af forbilledet, hvilket vi fortsat står ved. Nu er



Sæt med åbne vogne fra DSB

modellen her igen, denne gang i to udgaver, nemlig én med og én uden rangerskruebremse, begge litereret P.

Da det selvfølgelig er samme grundmodel, der er benyttet fra tidligere, så er modellerne naturligvis igen i top med masser af fine detaljer som fin gravering af døre, låsebeslag på vognkasser, spinkle gelændere på rangerplatformen og skønne undervogsdetaljer som trykluft-

beholdere, bremseomstillere m.v. Bemærk, at undervognen på P-vognen uden brems er ikke er den samme som på de to øvrige med brems, fx mangler bremseomstillere, luftbeholdere og bremseklodder på hjulene. Man er simpelthen vågen hos ROCO, og har husket at tage højde for forskellighederne. Ganske flot!

Igen foreligger modellerne i særdeles fin mørkebrun DSB-lakering (RAL 8015 silkemat) med flotte læsbare og luprene påskriften udført i bedste DSB-stil. Også vangerne har fået påskriften, og her er der sandelig også forskelle i revisionsdatoer.

Vognene leveres med kulindsatser, der ser meget ægte ud. Og det er de også, idet ROCO har benyttet ægte kul, der er pulveriseret til den korrekte "kulstørrelse". Indsatserne kan udtages efter ønske, så man ikke behøver at køre med kul hele tiden.

Køreegenskaberne vil vi ikke gå så stærkt op i, de er som sædvanlig altid i top.

...nu kan man roligt opbygge et kulfyret kraftværk på anlægget.

Læs mere om DSBs P- og E-vogne i LOKOMOTIVET nr. 40, side 4 og nr. 70, side 3.

HORT & -SET fortsætter side 38

DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136



**BACHMANN - LGB - LIMA
FLEISCHMANN - MÄRKLÍN**

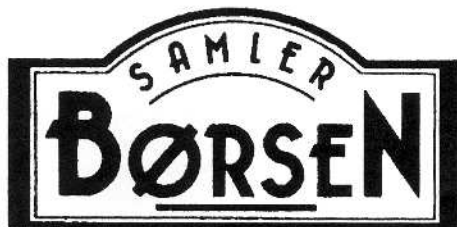
Molak og TesTors
Busch - Vollmer - Kibri - Heljan

*Herudover alt til kreativ hobby
for hele familien*

Vi sender overalt

*

Forbrugsforeningen - Accept Kort - Eurocard - Mastercard
- og Diners Club kort modtages gerne.



Velkommen i Københavns største
og mest velassorterede forretning for
Modeltog - Modelbiler - Motorbøger -
Videoer og Jernbanebøger

SamlerBørsen

Jacobys Allé 2-4 (hjørnet af Pile Allé 15)

1806 Frederiksberg C

Tlf. 3325 4022 Fax 3325 0622

Åbent hverdage kl. 12-17.30

Tirsdag lukket - Lørdag kl. 10-13

www.samlerboersen.dk

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

ÅRHUS

HALLO - se lige her..!

DSB CC-vogne kommer! Jeg har set prøver på HELJANs kommende CC- vogn. Denne vogntype passer sammen med P-maskinen og brune MY og MX. Det var den store landsdelsvogn for B-vognene. Kommer i flere numre og epoke-varianter.

Nu også **MÄRKLIN** køf i lukket udgave - flot ombygget på flere væsentlige punkter. Leveres både som grøn og rød/sort. Der kommer igen en lille serie MÄRKLIN-lok ombygget til DSB E damplok. Køf og E-maskinerne er i begrænset antal.

DSB MO løsdeler: TRINBRÆTTET Århus har fremstillet et filigrant ark med løsdeler til både MO og CPS - gør din model rigtig flot og detaljeret. Frontgitter, overgangsgælender, vinduesvisker, trykluffløjte og MO-lyntogsnavne. **118,00 kr.**

Ætsede sæt til HELJANs MS-lyntog og privatbane-skinnebusser, **pr. sæt 148,00 kr.**

NYT ROCO-DSB: DSB Ks epoke IV åben vogn m/sidestøtter ■ DSB B person- og BD kombineret person/rejsegods - begge i brun m/overgangslitringeringer ■ DSB 4-aks KO-SANGAS-tankvogn ■ DSB SHELL 2-aks tankvogn epo III ■ DSB MY - også til Märklin. Senere også med lyddekoder med indkodet GM-lyd.

DSB N-maskinen er kommet igen fra ROCO, også til Märklin-drift. Hertil nyt flot supplementssæt bestående af både støbte og ætsede dele.

KLEIN DSB SHELL tankvogn. Klein rører altså på sig igen. Lav et lille SHELL-sidespor sammen med ROCOs nye vogn.

SÅ ER DEN HER: DSB litra IKA Interfrigo kølevogn: Hvid vogn som kunne ses overalt fra midt i 50'erne og frem til starten af 70'erne. Stod på mange havnespor ved slagterier. Den giver den rigtige illusion i godstoget efter en N-maskine eller brun MY. **Eksklusiv-model 148,00 kr.** Kommer i andre varianter og som litra lcs.

MONTAGERABEJDE. Drivhjul med friktionsgummi monteres på din D-maskine. Lys monteres i HELJANs Bn og frontlys i Bns-styrevogne.

HOBBYTRADE: 10 forskellige DSB litra lbipls bl.a. "Fynsk Mælk", "SAJYKA", "MAYO" og almindelig brun DSB-version - få en komplet liste.

ER-DECOR: Nyt sortiment i flotte håndbyggede træer. Priser fra **52,00 kr./pk.** ER-DECOR har også filigrane "sø-skum"-træer, stort sortiment af drys og mos.

DSB ADns og ABns - flere nye varianter af nærtrafikvogne fra HELJAN, nye døre, uden lille vindue, førerrumstrin og påtryk med gule striber og cykler. Desuden Bn-børnevogn med "giraf" og cykler. Få en liste.

NMJ SUPERMODELLER: DSB MY brun, DSB MY rød/sort. NSB Di3-, SNCB-, CFL- og MAV-diesellok er på lager.

BRIMALM, kommende modeller: DSB S persontogsdamplok, DSB E "svensker" med nittet tender, DSB D haves fortsat. Nu også D- drivhjul m/friktionsgummi.

BYG SELV: Resinstøbte S-tog overdele samt bunde til to-vognstog (rød type med gamle buede vinduer) **1200,00 kr.** Desuden overdele til bl.a. DSB DB/Pbh postvogn, DJ-postvogn, EA/Dh rejsegodsvogn, ECO rejsegodsvogn, DSB QH/QR lukket godsvogn samt privatbane skinnebusser - og alle løsdeler hertil.

Håndbyggede modeller i lille eksklusiv serie

Messingmodel af DSB Pedershaab "Olsen-Bande" traktor. Den lille rangertraktor med forholdsvis stort førerhus. Skjult Faulhaber-motor med svinghjul. Plads til dekoder.

DSB arbejdsmotortrolje epoke III med lille førerhus og lang snude samt den samme i moderniseret udgave med det store førerhus, hvor alle banearbejderne kan sidde og nyde deres frokost. Kommer også til Märklin-drift.

SKALA N: DSB Gs fra kartoffelcentralen "SAJYKA" ■ MINITRIX brun DSB MY ■ Flot håndbygget "VØLUND" damptrølle **198,00 kr.** ■ DSB HJ-, QD- og IV-vogne som byggesæt **160,00 kr.** + transfers ■ Færdigmalet "DSB MT og MH" på basis af Minitrix ■ Mercedes-bus malet som DSB ■ Danske huse som plastbyggesæt - Slagelsevej og 60'er villa.

Bemærk: Butikken er lukket tirsdag den 8. oktober - vi er inviteret ned til ROCO i Østvig.

Aktuel nyhedsbrev medfølger alle forsendelser.

*Disse nyheder og meget mere kan ses i butikken
og på www.trinbraettet-aarhus.dk*

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Mads Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet-aarhus.dk
aarhus@trinbraettet.dk

Er der travlt 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.

ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE

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



...oj, oj, oj! Herlig nostalgi!

DWA-HOBBY

Privat beholdervogn fra Caltex

Skala 1:87; Epoke IIIb
DSB litra ZE 503 042

I 1902 oprettedes et oleselskab, der med tiden skulle blive et af de største i verden, nemlig TEXACO OIL A/S. Selskabet oprettede senere - i fællesskab med bl.a. Standard Oil A/S - datterselskaber under navnet Caltex, og fik også filial i Danmark. Det skete i 1920 med oprettelse af selskabet Caltex Oil A/S. Tilsyneladende brugte Caltex i begyndelsen ikke jernbanen til sine transporter, ihvertfald ikke med egen vognpark. Det var først i 1956, at selskabet anskaffede to beholdervogne til olie- og benzintransport.

Begge blev malede i TEXACO/Caltex's mørkerøde husfarver med den femtakkede stjerne, der altid har været selskabets kendemærke, og stort hvidt CALTEX på højre side af beholderen. Vognene fik litra ZE med numrene 503 041 og 042.

I 1965 fik vognene nye numre 070 1 041 hhv. 042, og de forblev - trods alderdommen - i drift indtil moderniseringen af DSBs godsvognvognpark for alvor satte ind. Brugen af dem ophørte sidst i 1960'erne. Vognene havde oprindeligt Fredericia som hjemsted, men blev efter 1965 hjemmehørende på Prøvestenen i København. Begge vogne var RIV-mærkede, også efter 1965.

Den ene af disse to vogne - ZE 503 042 - blev bygget af Zypen i 1919, og en model af denne blev ved "Åbent Hus"-arrangementet i Randers i weekenden 11./12.maj 2002 overraskende præsenteret som en nyhed af DWA-Hobby.

Modellen er simpelt hen dejlig nostalgi for den ældre generation! I

begyndelsen af 1960'erne blev en tilsvarende model udgivet i begrænset oplag af LONG, baseret på LONGs egen - lidt forkerte - standardmodel af beholdervognen. Nu er den altså tilbage, denne gang på en næsten korrekt grundmodel fra Fleischmann, d.v.s. med pladehjul og nittet beholder.

Med sin røde farve og originale Caltex-logo, d.v.s. hvid cirkel med rød femtakkede stjerne og stort hvidt CALTEX på beholderen lever den gevaldigt op i en vognstamme på modeljernbanen.

Modellen passer dimensions- og udseendemæssigt næsten 100% til sit forbillede med et beholderumfang på 19 200 liter. Der er dog uoverensstemmelse i bl.a. akselafstand, idet forbilledet havde det ældre mål 4200 mm, hvor modellens er 4000 mm! Endvidere er vognen forsynet med cylinderpuffer, der reelt burde være kurvpuffer, men det kan man selv udskifte.

Beholderlakeringen er i top, dækket med fin halvmat "Caltex-rød" (RAL 3020). Påskrifter på tavler, d.v.s. litra, nummer, tekniske oplysninger m.v. er i sædvanlig fin DWA-kvalitet, efterlignet i original DSB-skrift til epoke III.

Også logo med stjerne, skriftsnit og fin hvid outlining m.v. er autentisk, idet man som forlæg har benyttet CALTEXs egen gamle typografi og logo. På vangerne er påtrykt revisionsdatoer m.v.

...altså "Good old days are back"!

Nu mangler vi vel efterhånden kun en orange GULF-beholder-vogn til epoke III..?

SKALA 1:87
OG 1:160

TOGDILLEN

... få dine egne litra og numre

Har man specielle ønsker omkring speciel litrering eller numre på det rullende materiel, så kan TOGDILLEN servere de ønskede litra og numre på et sølvfad, lige klar til sætte på modellen.

TOGDILLEN fremstiller nemlig nu også en ny type vådransfers på ultra tynd bærefilm. Materialet er skaffet hjem fra USA, hvorfra man også har anskaffet en særlig farveprinter til formålet, således at skriftkvaliteten bliver i top. Litreringer i alle aktuelle farver og typer kan leveres fra rød, gul, blå, sort m.v., fx moderne DSB-logo og numre til diesellokomotiver, gule til godsvogne og MO-vogne o.s.v.

Farverne er fremstillet en anelse pastelagtige, således at efterbehandling med klar lak giver den rigtige nuance når lakken tørrer op.

Skrifttyperne er - på de prøver vi har set - helt korrekte og tilpasset de enkelte skalaer, således at litreringer ikke fremstår som gnidrede og lukkede. Kanter på skrifterne er ultraskarpe.

Man leverer også til andre skalaer, fx 1:45, såfremt dette ønskes.

TOGDILLEN har ligeledes færdige litreringer og numre på lager.

Hvert sæt leveres i øvrigt med tre eksemplarer af det pågældende litra og nummer, således at man ved "fejll og fumleri" har et ekstra litra og nummer i reserve.

Med sætterne følger selvfølgelig en lille vejledning i brugen samt nogle tips.

FRISPORET/ Epoche-Modelle

SKALA 1:87

...endnu en modelbil fra KOSANGAS

Kosangas er modelmæssigt rigtigt kommet i vælten, hvilket gælder både vej- og jernbanekøretøjer. For et stykke tid siden fik vi en model af en typisk 1960'er lastvogn; ROCO kommer med en jernbanemodel (beholdervogn), og nu er turen kommet til en lille kassevogn.

Det er FRISPORET, der står for produktionen af den lille nuttede vogn, der leveres i gule og blå farver, der var KOSANGAS' husfarver. Køretøjet har følgelig også Kosangas-logo og navn påtrykt i blå.

Grundmodellen er en Tempo Matador fra Epoche-Modelle, men forbilledet er hentet fra en Ford FK 1000, der omkring 1960 kørte for KOSANGAS i Randers.

I øvrigt har Epoche-modelle mange andre sjove køretøjer i sit program, dels almindelige neutrale udgaver af kassevogne, dels mere specielle som vejtrømler, rullende arbejdsskure m.v. I løbet af år 2002 udsender man også en Tempo Matador lastvogn, der var almindelig på danske veje indtil begyndelsen af 1970'erne. Forbillederne blev produceret i årene 1955 til 1963, d.v.s. et rigtigt epoke III-køretøj.

Man kan få model-katalog m.v. ved henvendelse til FRISPORET ved F. Søeborg, Toldbodvej 1A, 2. th, DK-5700 Svendborg, tlf. 62 21 25 50.





MO er kommet...



gang beregnet til afløsning af damplokomotiver på sidebanerne.

Efter en række eksperimenter med dieseldrevne motorvogne og lokomotiver konstruerede Frichs og Scandia i 1935 de første Mo-vogne; Mo'erne var dieselelektriske og blev fra begyndelsen anvendt til hurtige tog (reserveyntog). Efter krigen bestilte DSB endnu et stort antal Mo-vogne, denne

4500 MO 1830 4501 MO 1866
4502 MO 1827 4503 MO 1847

DC-udgave **1.650,-** · AC-udgave **1.900,-**

Heljan
2002-03



Alle vekselstrøms lokomotiver fra Heljan er fremover forsynet med AnDi 75 320 dekoder.



www.heljan.dk · E-mail: heljan@heljan.dk

HELJANA/S · DK-5471 Sønder sø · Telefon 64 89 11 88



SMALLEGADE 8
DK-2000 FREDERIKSBERG
TLF. 38 88 38 54
FAX 38 88 39 54
www.stoppel.dk

HERPA eksklusiv serie:

FALCK REDNINGSKORPS MB Sprinter ambulance

Skala 1:87

16 gange tryk, 2 x lysbro,

2 x frontblik

Begrænset oplag

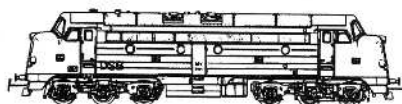
Kr. **160,-**

**Vi har også gode TILBUD
på udvalgte
LILIPUT-modeller**

ÅBENT:

Man-tor 12.00-18.00, fre 12.00-19.00, lør 10.00-14.00

FELDERBANEN



MODELTOG TIL STORE OG SMÅ.

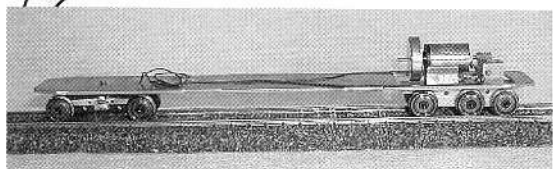
Vi fører modeller fra bl.a. Märklin, Trix, Roco, Liliput, Heljan, Kibri, Peco, Sachsen, Fallers, Noch, Viessmann og Hobby Trade. Alt til bygning af modelbane, f.eks. figurer, græs, maling, huse, biler, traktorer, belysning, landskabsbilleder til baggrund og meget mere.

Reparationer af modeltog, indbygning af digital dekoder med eller uden lydfunktioner, udføres på alle mærker. Ring og hør, få evt. et tilbud. Køb og salg af brugt modeltog.

Kig ind, ring, fax, eller mail – vi sender gerne!

Vejlevej 349, Bramdrupdam
DK-6000 Kolding Tlf. 74560808, fax. 74560201
www.felderbanen.dk – e-mail: info@felderbanen.dk

mandag lukket. tirsdag-torsdag 10.00-17.30,
fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00



MO-undervogn

Utrolig velkørende (ligesom marcipanbrød). Kun første classes materialer, med Faulhaber motor og ét svinghjul. Motorophæng og træk på den treakslede bogie. Brunerede messinghjul med rustfrit stålakslar, fire gummiringe, ekvibrerende løbebogie med integreret strømoftag. Bundplade i 1/4 mm messing tilpasset Hampli overdel.

Leveres i jævn- eller vekselstrøm Kr. **1.150,-**

MO-undervogn

Incl. overdel + løsdele (Hampli) Kr. **1.550,-**

NYHED

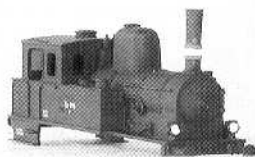
F-MASKINE til Märklin

Bygges på Märklin kat.-nr. 3029 (startsæt)

Komplet overdel i resin med løsdele i hvidmetal, umalet.

Byggevejledning medfølger

Kr. **485,-**



Se også månedstilbudene på vor hjemmeside

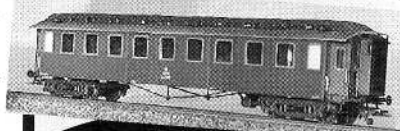
DSB tagryttertøgn litra CM

Komplet byggesæt, meget detaljeret.

Alle dele incl. litreringer og byggevejledning Kr. **798,-**

Obs! Kun lille serie

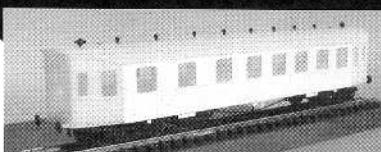
– nu også CM-tagryttertøgn i listebeklædet udgave



DSB litra AR/ARM vognbyggesæt

Alle dele til komplet vogn incl. litra og byggevejledning

Kr. **498,-**



Treakslet tenderdrev for DSB damplokomotiver Litra D, K og C

Med Faulhaber motor og svinghjul, meget velkørende og stor trækraft. Fås til både jævn- og vekselstrøm.

Kr. **1.150,-**

TILBUD

Færdigbygget EA-lokomotiv på din egen BR 120.

Märklin eller trix, incl. lys Kr. **3.000,-**

Også til ny Märklin digital Kr. **5.000,-**

DSB litra MT

Den færdigbyggede model af DSB rangerlokomotiv litra MT blev en succes, så jeg har lavet en lille serie mere. Forhør nærmere, og se også www.tikobhobby.dk

TIKØB HOBBY OG STØBERI

Hornbækvej 460 * 3080 TIKØB

Telefon mandag-fredag 8.00-16.00 • Tlf. 49 75 87 08

Åben lørdag 10.00-14.00 • Tlf. 49 75 97 27

Fax alle dage 49 75 87 19

Se også vores hjemmeside www.tikobhobby.dk

Vi sender overalt

Dieselos og stempelstød

Mx 41 og Mx 43 brugtes i begyndelsen meget til Østbanens godstog. Mx 41 med godstog ved Køge, september 1992. Foto: JSL.



MOTOR- MATERIEL

hos »den østsjællandske«

ØSJS M 1 og M 2

Da ØSJS i 1928 skulle anskaffe Triangel-motorvogne, så valgte man at anskaffe to dobbelttredede vogne, således at man ikke behøvede at køre vognene på drejeskive i Hårlev, når man skulle skifte køreretning.

Man indkøbte to vogne, der hos ØSJS fik litra M 1 og M 2. De blev som nævnt bygget af Triangel, og havde tre aksler med hjulstillingen 1A1. Der var plads til 47 siddende + fire på klapsæder, og vognen var indrettet med toilet.

De havde oprindeligt hver to stk. Continental benzinmotorer på 100 HK, én til hver køreretning. I 1936 fik begge vogne større motorer på 120 HK.

I 1953 fik M 1 en 8-cylindret Leyland diesel-motor på 125 HK, og vognen blev indrettet, så motoren kunne styres fra begge ender, mens M 2 beholdt sine benzinmotorer.

I tiden før leveringerne af diesellokomotiverne M 8 og M 9 i 1953 måtte M 1 fremføre togene 60 og godstoget 1009 mellem Køge-Faxe Lp. Det skete med en begrænset togvægt på ca. 25 tons mellem Faxe Lp-Faxe og 45 tons mellem Køge og Køge, så det var ikke de "helt store godstog", den slæbte afsted med.

De treakslede vogne, der i øvrigt kaldtes for "de trebenede", havde en tendens til at afspore. Derfor fjernede man i 1956 midterakslen på M 1, og transmissionen blev forlænget til den ene yderaksel, så den derefter blev "tobenet".

Begge vogne kunne køre 70 km/t, den største hastighed på banen var 60 km/t, men på strækningen Faxe Jernbane, d.v.s. mellem Faxe Ladeplads og Faxe (Stubberup) måtte kun køres med 45 km/t.

Op gennem årene benyttedes vognene primært til banens persontog. I 1950 anskaffede banen tre personvogne fra KS, og en af disse (C 1-3) benyttedes ofte i tog med M 1 eller 2 som trækraft.

En fast opgave for M 1 fra ca. 1952 var fremførsel af morgenpostetoget 1002 Køge-Faxe Lp, der orangeledes af en postpakvogn litra DR fra DSB, en rutevogn fra brugsforeningen FDB...og til tider en DSB-stykgodsvogn litra IA eller HD. Toget kørte kun hverdage, og hastigheden var 30 km/t.

Fra begyndelsen af 1960'erne benyttedes M 1 mest af baneafdelingen. Vognen udrangeredes i 1966.

M 2, der beholdt sine tre aksler, klarede sig kun til 1956, hvor den blev udrangeret og solgt

Kort om ØSJS

Øst Sjællandske Jernbane Selskab (ØSJS) anlagdes i slutningen af 1800-tallet, og kunne åbne for driften den 30. juni 1879 med C.F. Tietgen som formand.

Banen fik fuld optagelse på Køge station. ØSJS oprettede hovedkontor på Hårlev station, der ligger 12,7 km fra Køge. Den er forgreningsstation for banens to linier til Rødvig og Faxe Ladeplads, og har siden oprettelsen haft værksteder og remiser placeret her. Indtil 1979 havde ØSJS også en remise på Køge Nord.

Banens ene endestation - Faxe Ladeplads - ligger 27,2 km fra Køge, mens den anden - Rødvig - ligger 19 km fra Hårlev, i alt har banen en længde på 46,2 km. Oprindeligt havde ØSJS - organisatorisk, men ikke praktisk - endestation i Stubberup indtil FJ blev købt af ØSJS for kr. 1,- (én) omkring 1980.

I Stubberup var der tilslutning til Faxe Kalbruds 3,4 km lange banestrækning fra Stubberup til Faxe Ladeplads.

Strækningerne anlagdes med "tipvognskinner" på 17,4 kg. I 1935 og 1942 købte man nye 24,5 kg/m-skiner, heraf 9 km fra den nedlagte Maribo Torrig Jernbane i 1942. I 1946-48 udskiftedes endnu nogle spor mellem Hårlev og Karlse, også med 24,5 kg/m spor, mens man i 1951-52 fik udskiftet resten - godt 20 km - med 27,5 m skinner, således at man i 1950'erne fik gode spor at køre på.

Indtil 1928 brugte ØSJS, der var konservativt drevet, udelukkende damplokomotiver som trækraft, og var dermed - i forhold til øvrige privatbaner - lidt sent ude med motoriseringen. Men derefter begyndte udviklingen at tage fart. Det var den tiltagende motorisering på vejene, man forsøgte at tage kampen op imod ved at investere i motorkøretøjer. Men hvor flere andre baner i løbet af 1920'erne og 30'erne anskaffede diesellokomotiver, så foretrak ØSJS at bruge lette motorvogne af Triangeltypen.

I løbet af årene lykkedes det banen at reducere damptrækraften, således at denne i 1950 kun brugtes til fem daglige godstog mellem Faxe Lp og Køge ud af fjorten tog. Resten blev kørt med motorvogne. På Rødvig-linien kørtes samme år kun et enkelt godstog og fire persontog med damp ud af tolv daglige tog. I 1953 kørte man således kun 20 000 km med damp, mens godt 384 000 km blev kørt med motor, heraf godt 102 000 km med Triangel-vogne, 260 000 km med skinnebusser og 22 000 km med de nyanskaffede FRICHS-lokomotiver, kaldet rulleskøjter.

Ved anskaffelsen af de små FRICHS-diesellokomotiver i 1953 reduceredes dampdriften, og den holdtes kun i reserve for godstog og de specielle weekendtog, der kørte mellem København og ØSJS endestationer Rødvig og Faxe Ladeplads, idet ØSJSs maskiner overtog - eller afleverede - stammerne i Køge.

Banens persontrafik omfattede i årene efter 2. Verdenskrig ferietrafik til badestederne i Faxe Ladeplads og Rødvig, befordring mellem hjem og arbejdssteder, skolebørn til skolerne i Køge, Karlse og Store Heddinge samt soldater til tjenestesteder, herunder Stevnstøvet ved Rødvig.

Godstrafikken udgjorde i 1950'erne og 60'erne især brændt kalk, kalk- og kridtprodukter, kunstgødning, grus og skærver, foderstoffer og forarbejdet træ.

Banen havde gennem den sidste halvdel af 1900-tallet en uholdbar trækraftssituation, og i 1970'erne forsøgte man at klare situationen ved at indleje trækraft fra andre baner. Således har marcipanbrødet GDS L 1 været indlejet, og det samme gælder MO-vogne og rangerlokomotiver litra MH fra DSB, der alle har været benyttet i banens person- og godstog.

ØSJS har aldrig haft deciderede rangertraktorer ellign. ligesom flere andre privatbaner. Man har altid brugt togmaskiner eller motorvogne til rangering, og disse virkede generelt udmærket.

Alt ændrer sig, også for ØSJS/Østbanen, idet banens aktionærer i maj 2002 besluttede at banen skulle fusioneres med Hovedstadens Lokalbanel A/S (HL), der omfatter Gribskovbanen, Nærumbanen, Hornbækbanen, Frederiksværkbanen og Østbanen. En æra var slut efter 123 år.

Af Torben Andersen

ØSJS M 2 med to ballastvogne DSB litra Fd ved Hårlev, juli 1974. M 2 benyttedes i mange år af baneafdelingen ved ØSJS. Foto: KEJ.

til et ophuggerfirma i Lübeck, som ophuggede den i 1957.

Hoveddata for ØSJS M 1

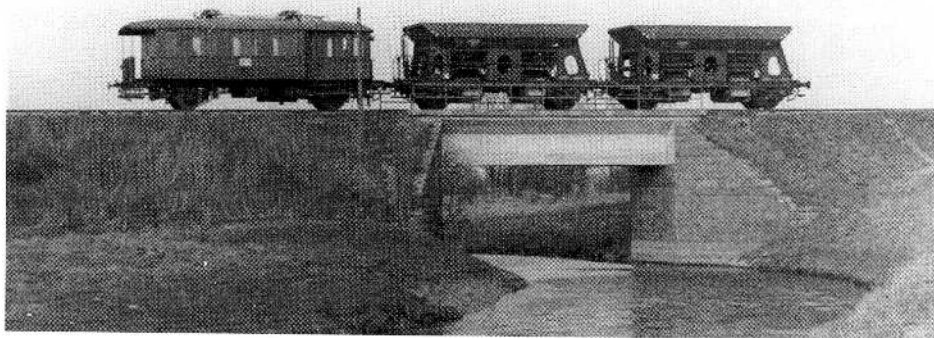
Byggested	Triangel
Byggeår	1928
Motortype	2 stk. 6-cylindrede Continental benzinmotorer
	Fra 1953: 1 stk. 8-cylindret Leyland dieselmotor
Effekt	2x100 HK (2x74 kW)
	Fra 1953: Én motor 125 HK (92 kW)
Transmission	Benzinmekanisk
	Fra 1953: Dieselmekanisk
Hjulstilling	1A1
	Fra 1956: 1A
Akselafstand	4200+4200 mm
	Fra 1956: 8400 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	14 550 mm
Antal siddepladser	47 + 4 (klapsæder)
Tjenestevægt	21 tons

Hoveddata for ØSJS M 2

Byggested	Triangel
Byggeår	1928
Motortype	2 stk. 6-cylindrede Continental benzinmotorer
Effekt	2x100 HK (2x74 kW)
Transmission	Benzinmekanisk
Hjulstilling	1A1
Akselafstand	4200+4200 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	14 550 mm
Antal siddepladser	47 + 4 (klapsæder)
Tjenestevægt	21 tons

ØSJS M 1"

Denne motorvogn blev oprindeligt bygget som personvogn C 1 med 36 pladser til RRGJ, men blev i 1949 ombygget af Scandia til motorvogn M 4. I 1956 kom den til NFJ som MG 7, og den endte sine dage hos ØSJS, hvortil den kom i 1966, og fik litra ØSJS M 1, den anden vogn med dette nummer hos banen. Den kom vist aldrig rigtigt i brug, idet gearet vistnok gik i stykker under transporten fra Fyn til Østsjælland, idet man havde glemt at stille vognen



i frigear. Det er dog ikke lykkedes os at få bekræftet denne historie, men hvormod altting er, så blev den henstillet i 1967 og udrangeret i 1968. Den blev delvis ophugget, men vognkassen eksisterer endnu, idet den er opstillet som skur (med intakte pufferplanker og vanger) på en mark ved Endeslev, vest for Hårlev.

Vognen havde en 8-cylindret FRICHS 160 HK dieselmotor (skinnerbusmotor). Hjulstillingen var som på Triangelvognene 1A med dieselmekanisk transmission. Den havde efter ombygningen plads til 36 siddende.

Hoveddata for ØSJS M 1"

Byggested	Ombygget af Scandia
Byggeår	1949 (fra RRGJ personvogn C 1)
Motortype	8-cyl. FRICHS (skinnerbusmotor)
Effekt	160 HK (118 kW)
Transmission	Dieselmekanisk
Hjulstilling	1A
Akselafstand	5850 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	11 570 mm
Antal siddepladser	36
Tjenestevægt	16 tons

ØSJS M 1'''

Lokomotivet var oprindeligt bygget som en ægte Triangelvogn til SKRJ som M 4, men da vognen - under udlån til Hammelbanen - brændte i 1956, opbyggede man et "lokomotiv" på resterne. Man gav det en 6-cylindret Leyland dieselmotor på 150 HK, og fem gear, ligeledes fra Leyland. Bakgearet blev afmontere-

ret, og lokomotivet fik i stedet reversegear. Maskinen blev rødmalet, og fik litra M 4 med navnet "DAVID" på fronten. Da lokomotivet fik rejsegodsrum brugtes det i SKRJ's person- og blandetog, hvor det nemt slæbte afsted med tre mindre personvogne, senere brugtes det kun til godstog.

I 1969, da SKRJ blev nedlagt, kom "monsteret" til Østbanen, hvor det ommalede i mørkegrøn med store cremefarvede mågevinger på fronten, og fik litra ØSJS M 1, den tredje vogn hos ØSJS med dette nummer.

Det grønne liberer med mågevinger blev i øvrigt kaldt for "direktørens design", og M 1" blev - heldigvis? - eneste maskine med dette hos ØSJS. Det var på et tidspunkt hensigten at male lokomotivet i det nye rød/orange design, men det blev aldrig til noget.

Maskinen blev brugt dels til rangering på Hårlev station, og dels til fremførelse af mindre godstog på Rødviglinien, hvilket den havde lidt besvær med på grund af strækningens stigninger.

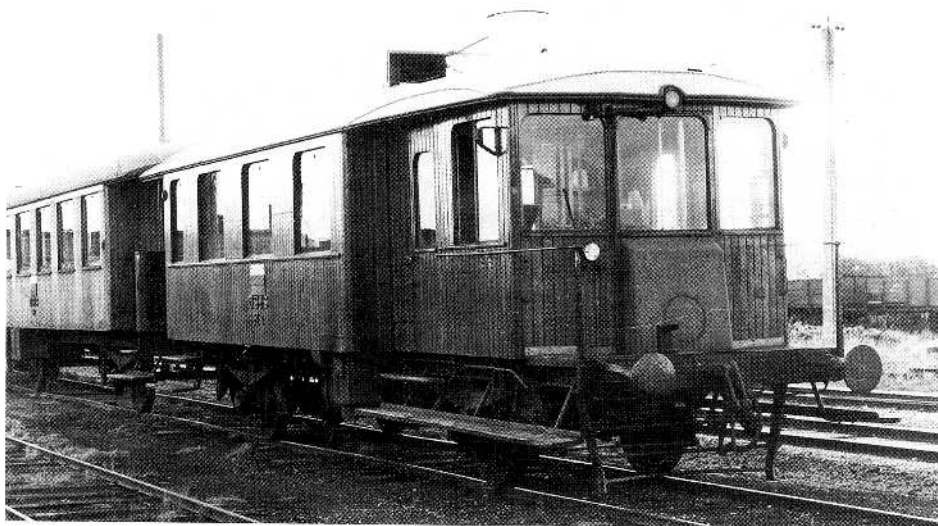
Ved nedbrud af M 8 eller 9 måtte David ofte træde til som "rigtig" godstogmaskine, men da den havde ringe trækraft, måtte maskinen fremføre disse i flere omgange, og det sled på den. I maj 1978 endte sådan en opgave med en "brændt" kobling, og David måtte på værsted for at blive repareret.

I vinteren 1978-79 kørte lokomotivet sneplovto, hvor en stor snedrive gav den en skæv ramme, og køretøjet måtte hensættes.

Lokomotivet udrangeredes endeligt i 1981, og blev i første omgang overtaget af en privatmand, og har siden skiftet ejere flere gange (se særskilt dataskema).

Hoveddata for ØSJS M 1''' (DAVID)

Byggested	Triangel
Byggeår	1932, ombygget 1956 til SKRJ M 4 hos Scandia
Motortype	6-cylindret Leyland diesel
Effekt	150 HK (110 kW)
Transmission	Dieselmekanisk
Hjulstilling	1A
Akselafstand	5600 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	11 100 mm
Antal siddepladser	Ingen
Tjenestevægt	17,0 tons



ØSJS »samlede på Triangelvogne«, og benyttede i tidens løb en større vognpark af denne vogntype. M 4 med to-akslede personvogne i Hårlev, 1960. M 4 benyttedes sammen med M 3 især til persontog på Rødviglinien, men kørte også mindre godstog. Foto: Guldbæk/JMJK.

ØSJS M 2"

Da DSB i begyndelsen af 1950'erne anskaffede helt nyt motormateriel litra MO i 1800-serien, satte man de fem moderniserede MC-vogne 651-655 til salg, og ØSJS købte en af dem i 1956. Det var altså en næsten helt ny vogn, der hos ØSJS fik samme nummer som forgængeren, d.v.s. M 2.

Årsagen til anskaffelsen var at den treakslede ØSJS M 2' i begyndelsen af 1950'erne var nedslidt og til sidst stod ubrugt hen. Den toakslede Triangel-vogn var bygget til DSB i 1928. Vognen hed oprindeligt MF 66, fra 1941 MF 645, men fra 1950 - hvor DSB moderniserede fem MF-vogne og bl.a. lagde ny dieselmotor fra Hercules i dem - blev den til MC 655.

I 1962 lagde ØSJS en ny motor i vognen, en 8-cylindret fra Leyland. Denne ydede samme antal HK som den gamle motor, d.v.s. 150 HK.

M 2 indsattes i mindre person- og godstog på begge af banens linier, og holdt sig i drift helt hen til midten af 1980'erne. Efter anskaffelse af lokomotivet DAVID i 1969, blev M 2 trækraft for baneafdelingens ballasttransporter m.v., især i arbejdstog med to tidligere TH-vogne, også anskaffet fra DSB.

Den trængte trækraftssituation gjorde dog, at M 2 fortsat op gennem 1970'erne - som sidste reserve - måtte fremføre godstog på Rødviglinien, når de øvrige maskiner var brudt ned.

Så sent som i 1980 blev M 2 renoveret, og fik en opmaling i lys brun farve med gule håndbøjler som "advarselsstriber".

I 1989 kom vognen til ØSJK, hvor den stadig befinder sig.

Hoveddata for ØSJS M 2"

Byggested	Triangel
Byggeår	1928
Motortype	Opr. 6-cyl. Continental benzinmotor
	Fra 1950: 6-cyl. Hercules dieselmotor
	Fra 1962: 8-cylindret Leyland dieselmotor
Effekt	Oprindeligt 100 HK (74 kW)
	Fra 1950: 150 HK (110 kW)
	Fra 1962: 150 HK (110 kW)
Transmission	Opr. benzinmekanisk
	Fra 1950: Dieselmekanisk
Hjulstilling	1A
Akselafstand	5900 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	11 300 mm
Antal siddepladser	33
Tjenestevægt	16,7 tons

ØSJS M 3 og M 4

De to vogne var identiske, og blev oprindeligt leveret til DSB fra Triangel i 1928. Begge havde hjulstillingen 1A og plads til 33 siddende. I 1934 købte ØSJS de to vogne, der hos DSB havde litra ME 42 hhv. ME 44. De fik ved overtagelsen nye 6-cylindrede benzinmotorer fra MAN på 145 HK. Vognene blev hos ØSJS til M 3 hhv. M 4.

Vognene anskaffedes primært til brug for persontog på Rødviglinien, men kørte også mindre godstog.

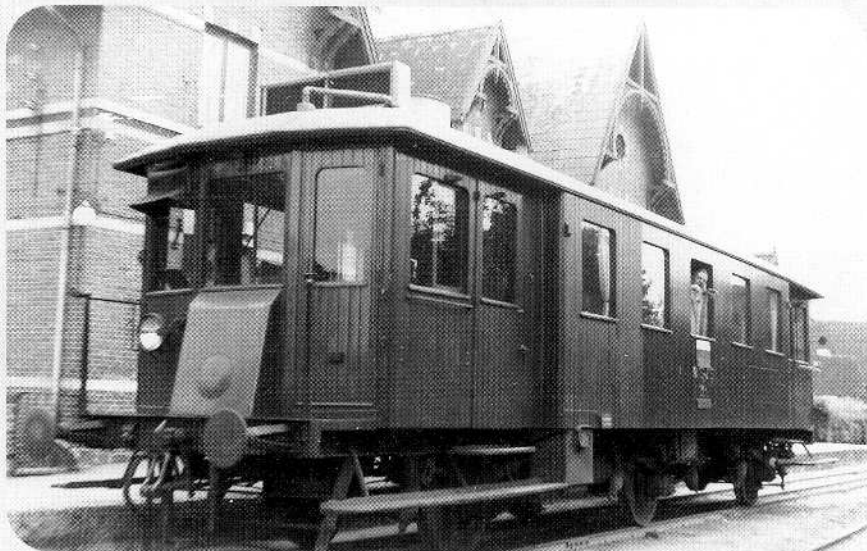
I 1952 udskiftedes benzinmotorerne med 8-cylindrede dieselmotorer fra Leyland. Trækraften og hastigheden var dog fortsat ikke den største, idet motoreffekten blev nedsat. M 3 måtte maksimalt fremføre 48 tons, men på grund af stigningerne mellem Rødvig-Store Heddinge kun 30 tons på denne strækning. Hastigheden var max. 60 km/t.

Hos ØSJS kaldtes Triangelvognene for Mo-vogne, hvilket de naturligvis også var, men de havde intet til fælles med DSBs store MO-vogne.

I mange år fremførte M 3 sammen med M 4 som nævnt banens godstog på Rødvigbanen, ofte i samme tog, d.v.s. med en vogn i hver

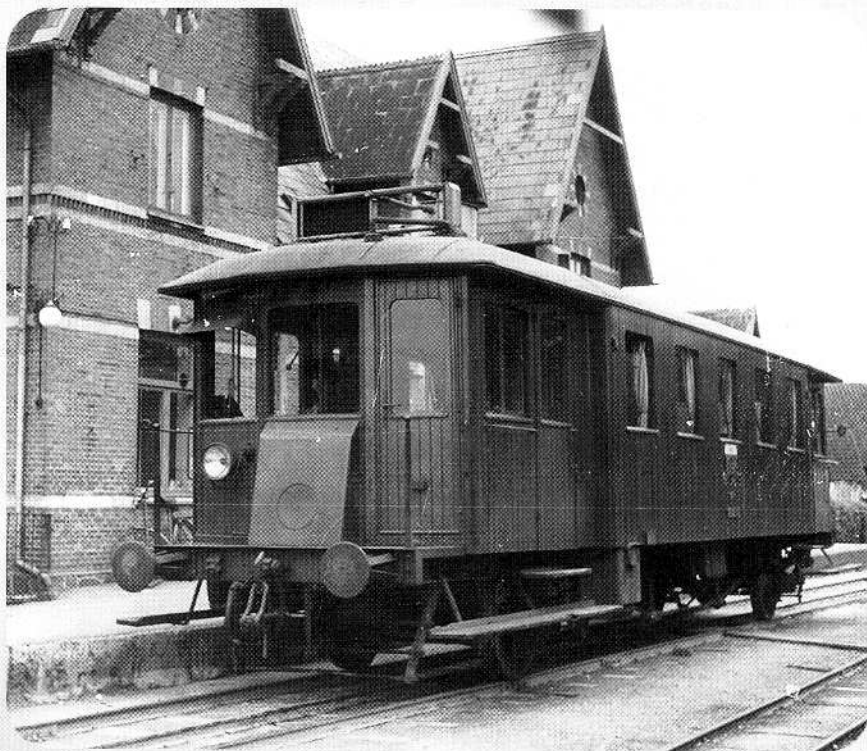
ØSJS M1

... før



ØSJS M 1 som tog 6 i Faxe Ladeplads, august 1954. Motorvognen har endnu »sit tredje ben«. Bemærk vognens karakteristiske skrå motordæksel på fronten. Foto: OWL/HGC.

... efter



ØSJS M 1 med tog i Faxe Ladeplads nogle år senere, mere præcist maj 1957, hvor den har mistet »sit tredje ben« og de to motorer er erstattet af én enkelt. Tagkøleren er derfor også halveret. Foto: Clausen/DMJK.



ØSJS DI 8 under rengøring i Hårlev, 1977. Lokomotivet blev ommalet i det nye design i 1973, mens søstermaskinen M 9 måtte vente helt til 1978. Maskinerne bliver blandt jernbaneentusiaster kaldet for »rulleskojter«. Foto: TA.

ende af toget. De måtte medtage en samlet vægt på maksimalt 90 tons, mellem Rødvig og Store Heddinge kun 55 tons.

I 1953 anskaffede banen diesellokomotiverne M 8 og M 9, men da disse kun indsattes i godstog (med tognumrene 100X) mellem Køge og Faxe Lp, så fortsatte Triangelvognene sammen med de netop anskaffede skinnebusser at fremføre banens persontog og mindre blandetog på begge linier.

Vognene havde især meget travlt ved højtider som påske, pinse og jul, hvor der tillystes ekstra tog, og de fremførte som regel disse som aflastning for øvrige person-, post- og godstog.

Forstærknings-persontogene kørtes i 1950'erne ofte med M 3 og M 4 i forspand med to C-vogne, ligesom posttogene som regel kørtes af M 3 eller 4 tilkoblet to pakvogne.

M 3 udrangeredes i 1961, mens M 4 brændte i 1963.

Hoveddata for ØSJS M 3 og M 4

Byggested	Triangel
Byggeår	1928
Motor type	6-cylindret Continental benzin
	Fra 1934: 6-cylindret MAN benzin
	Fra 1952: 8-cyl. Leyland Diesel
Effekt	Oprindelig 100 HK (74 kW)
	Fra 1934: 145 HK (107 kW)
	Fra 1952: 125 HK (92 kW)
Transmission	Benzinmekanisk
	Fra 1952: Dieselmekanisk
Hjulstilling	1A
Akselafstand	5900 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	11 600 mm
Antal siddepladser	33
Tjenestevægt	14,5 tons

ØSJS M 3"

I 1932 leverede Triangel en række treakslede motorvogne til danske privatbaner. En af disse kom til Næstved-Præstø-Mern Banen som M 7. Den havde førerrum i begge ender af hensyn til rebroussement i Præstø, og da banen lukke-

de i 1961 var det næsten naturligt at ØSJS købte denne vogn, da ØSJS havde samme driftforhold med forgrening i Hårlev.

Hos ØSJS foretog man nogle ændringer ved vognen, bl.a. udskiftede man Scania-Vabis-motoren, den havde fået hos NPMB i 1949, med en 8-cylindret Leyland dieselmotor, og fjernede nogle af tagkølerne.

I begyndelsen brugtes M 3 en hel del i banens persontog, men overgik derefter til baneafdelingen. Den blev stillet i remise for at holdes ved lige, idet det var tanken at den skulle afløse ØSJS M 2". I 1974 tænkte man på at sætte en ny motor i vognen, men det blev ikke til noget, og i 1977 blev den solgt til ØSJK uden at have været ret meget i drift.

Hoveddata for ØSJS M 3"

Byggested	Triangel
Byggeår	1932
Motor type	Ved udskiftning 1961:
	8-cylindret Leyland diesel
Effekt	150 HK (110 kW)
Transmission	Dieselmekanisk
Hjulstilling	2A
Akselafstand	1600+5400 mm
Hastighed	60 km/t
Lop	12 360 mm (oprindelig)
Antal siddepladser	38+4 klapsæder
Tjenestevægt	20 tons

ØSJS M 8 og M 9

Disse to maskiner tilhørte en type dieselelektriske lokomotiver som i 1953 blev bygget af FRICHS i seks eksemplarer til privatbanerne, heraf to til ØSJS.

Lokomotiverne havde en FRICHS 6-cylindret trykladet standardmotor (MO-typen) på 375 HK, der var anbragt i den ene ende under motorhjelmen. I midten ragede førerhuset op, og det andet rum var indrettet til batterier og trykluftbeholdere. Begge bogier havde hver to banemotorer, som gennem dobbelte tandhjuludvekslinger trak på hjulsættene. Det karakteristiske udseende med midterstillet førerhus og bogierne gav i øvrigt lokomotivtypen øgenavnet "rulleskojter".

Lokomotiverne kunne trække max. 210 tons med en max.-hastighed på 60 km/t.

M 8 leveredes lørdag den 11. juli 1953, mens M 9 kom til banen i september samme år. Begge indsattes straks efter prøvekørsler i banens godstog 1008/1009 mellem Køge og Faxe Lp. I begyndelsen måtte maskinerne kun



ØSJS M 10 blev oprindelig lejet i 1979, men blev i 1981 købt af Østbanen, hvor det blev ommalet i Østbanens rød/gule design. M 10 under hvil på Hårlev station 1983. Foto: TA.

ØSJS M 2" i Hårlev, beskiltet "Rødvig", april 1971. Vognen kom til ØSJS fra DSB i 1956, og var i drift helt til 1989. Foto: HGC.

"DAVID" blev overtaget fra Kjellerupbanen i 1969, og blev hos ØSJS ommalet fra rødbrun til grøn. Lokomotivet udførte mange opgaver hos ØSJS, ikke mindst fungerede den som rangermaskine i Hårlev, hvor den er fotograferet i sommeren 1971. Foto: HGC.



køre 45 km/t med godstog, idet de medtagne godsvogne med kort akselafstand beskadigede sporene ved større hastigheder.

Diesellokomotiverne overtog også opgaverne fra damplokomotiverne med at køre banens weekendtog med gennemgående personvogne København-Faxe Lp/Rødvig (I 506/I 526 og I 1113/I 1133). Begge maskiner kørte togene, idet den ene fremførte toget fra Køge til Hårlev, hvor den anden maskine ventede. Her deltes toget, og det ventende lokomotiv tilkoblede den afkoblede halvdel, og kørte derefter denne til Rødvig, mens den første maskine fortsatte med resten af vognene til Faxe Lp. Returløbene foregik i omvendt orden.

I 1964 var uheldet ude for begge maskiner, for mens M 9 sidst i februar var på værksted, så brændte ledningsnettet sammen på M 8. Som erstatning måtte man opfyre damplokomotivet ØSJS nr. 7 for at køre nogle godstog og weekendtogene med de gennemgående personvogne til København. M 8 og M 9 måtte på værksted, hvor man i øvrigt fik forbyttet fabrikspladerne.

De to maskiner havde ikke anlæg til dampvarme, hvorfor man om vinteren måtte medtage særlige kedelvogne fra DSB i de gennemgående weekendtog København-Faxe Ladeplads, nemlig litra CMK eller medtagne vogne egenvarme. I 1966 blev det nødvendigt at indbygge togopvarmingsanlæg i maskinerne, idet DSB ikke længere kunne levere personvogne med egenvarme. Man anbragte derfor en lille oliefyret dampgenerator i lokomotivernes batterirum, og i "næsen" installerede man en vandtank. Anlægget kunne opvarme tre bogievogne. Maskinerne brugtes i de nævnte gennemgående

de tog indtil disse ophørte i 1968, hvorefter de benyttedes i gennemgående tog Roskilde-Faxe Lp, der blev indført i vinteren 1967-68.

Det nye ØSJS-design i orange/gul med det liggende Y blev taget i brug 1972, og M 8 blev ommalet i 1973. Derimod måtte M 9 vente til en større revision i 1978, hvor det kom på værksted efter beskadigelse ved kørsel i hård sne i vinteren 1976-1977.

I 1979 fik M 8 underhængte snepløve fra den ombyggede svenske skinnebus MB 25, og brugtes i vinteren 1979-80 som snepløvmaskine, idet den indlejede "M 10" var til motorreparation efter nedbrud. Senere fik M 9 også underhængte pløve.

Maskinerne benyttedes indtil 1974 i de gennemgående tog 5120/5121 Faxe Ladeplads-Køge-Roskilde. Herefter holdt de sig generelt på hjemmebane og kørte skoletog med de to ØSJS-designlakerede "CP-vogne" B 50 og B 51.

I maj 1978 var uheldet atter ude, idet M 8 gik ned samtidig med at M 9 var på værksted i Århus, så fik man en noget svær situation, der dog løstes ved at indleje MH 354 fra DSB til at køre godstogene.

Begge lokomotiver blev indtil midt i 1980'erne mest benyttet i banens godstog Faxe Ladeplads-Køge, og på et tidspunkt var det på tale at indbygge multipelstyring i dem, så de kunne køre forspand, men det blev ikke til noget, idet man sidst i 1970'erne lejede en kraftigere maskine M 10 til godstogene.

I 1986 var lokomotivsituationen igen anstrengt. M 9 var nedslidt, og måtte føres med nænsom hånd for ikke at slå banemotorsikrin-

gerne. M 8 var netop kommet ud at rulle med nyrevideret banemotor, der imidlertid brændte af og satte sig fast ved Vallø i juni, hvorved hjulene på pågældende aksel blev "ottekantede". Tilbage havde man kun M 10, der slæbte dagens godstog temmelig astmatisk...men det gik. Den kedelige situation gjorde, at ØSJS så sig om efter brugte MX hos DSB, og anskaffede nogle af disse. Se under Mx 41-43.

I 1993 kunne maskinerne ikke mere, og de blev udrangeret efter at stået i reserve et par år. Begge maskiner blev overladt ØSJK i Køge, men kun M 8 var på det tidspunkt køreklar.

Bemærk, at lokomotiverne gennem tiden har skiftet litrering. Oprindelig hed de ØSJS 8 og 9, fra 1974 og 1978 blev de navngivet ØSJS DI 8 hhv. DI 9, og fra 1980 hed maskinerne M 8 hhv. M 9. I denne tekst er benyttet M 8 og M 9.

Hoveddata for ØSJS M 8 og 9

Byggested	FRICHS
Byggeår	1953
Motor	FRICHS 6-cylindret
Effekt	375 HK (276 kW)
Transmission	Dieselelektrisk
Hjulstilling	Bo'-Bo'
Akselafstand	5 560 mm
Bogieafstand	2 200 mm
Lop	11 030 mm
Hastighed	60 km/t
Antal siddepladser	Ingen
Tjenestevægt	39 tons

ØSJS M 10

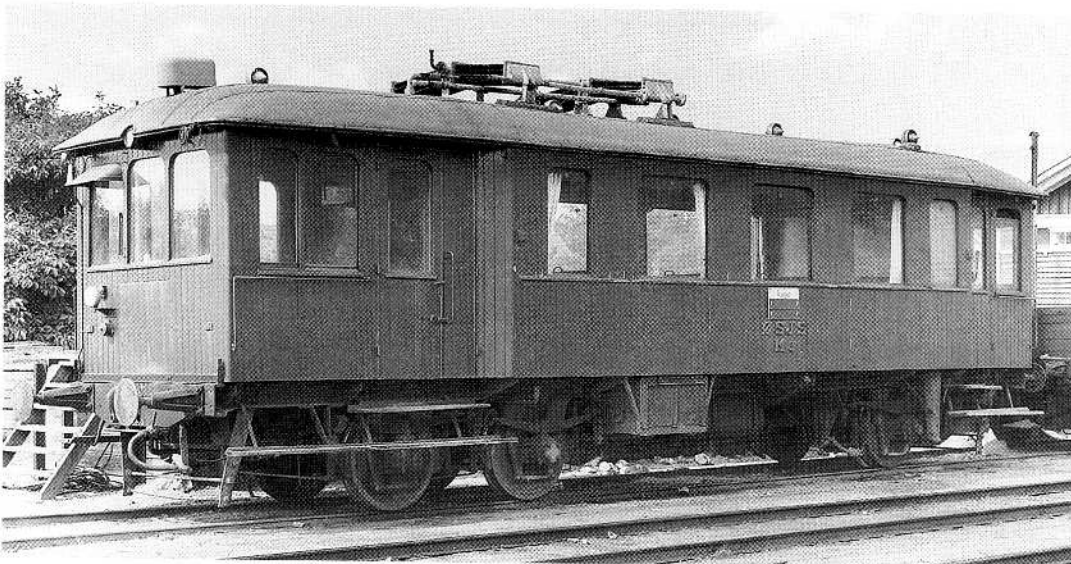
I 1979 anskaffede ØSJS sig et MAK-lokomotiv. Det skete da banens ældre M 8 og M 9 (FRICHS 375 HK) ustandselig måtte på værksted efter at vinteren 1978-79 havde slidt hårdt på materiellet.

I første omgang indlejede man et 4-koblet dieselhydraulisk MAK-lokomotiv type V 17 fra privatbanen Köln-Bonner-Eisenbahn (KBE), en maskintype som i forvejen var vellidt og gennemprøvet hos baner som LJ, GDS og HFHJ. Lejen var 3000,- kr. pr. måned.

Lokomotivet havde en effekt på 650 HK, og kunne køre omkring 70 km/t med 500 tons på krogen.

Maskinen brugtes - i den oprindelige tyske bemaling - mest i banens godstog Faxe Ladeplads-Køge, og morgenpersontog Roskilde-Køge-Hårlev-Faxe-Ladeplads. I persontogene brugtes tidligere CL-vogne fra DSB, der ombyggedes til brug for kørsel med M 10.

I efteråret 1979 fik lokomotivet monteret trykluftsneplove, og indsattes som sneryd-



Den treakslede ØSJS M 3 blev den anden motorvogn med det nummer hos ØSJS. Den blev overtaget fra NPMB efter dennes nedlæggelse i 1961. Køretøjet brugtes lejlighedsvis som solokørende i persontog mellem Hårlev og Køge. Foto fra Hårlev, 1970. JS/DMJK.

ØSJS Mx 41 og Mx 43

Den anstrengte trækraftssituation med M 8, 9 og 10 midt i 1980'erne gjorde at ØSJS allerede i 1986 var på udkig efter en MX hos DSB. Man indhentede tilbudsmateriale og fik tilsgagn om at leje/købe en brugt DSB-MX. Man havde valgt mellem MX 1023 eller MX 1041, og efter fornyede overvejelser

og tilbud i den efterfølgende tid, så lejede ØSJS i maj 1989 med forkøbsret MX 1023 hos DSB.

Den blev sendt direkte til OHJs værksteder for omlakering i banens Y-togs-design. Maskinen fik litra Mx 41 med navnet "Kong Hother", og ØSJS præsenterede den i det nye liberium på OHJs værksteder i Holbæk den 25. august 1989. Navnet "Kong Hother" stammede fra en betydningsfuld hovding, der herskede i Hårlev og omegn i vikingetiden år 500-700 e.k. Det var også på tale, at maskinen skulle hedde "Svend Gonge", men endte altså med at få navnet "Kong Hother".

Optionsmaskinen DSB MX 1041 kom i stedet til Skagensbanen nogle år senere.

Endnu en MX - nr. 1036, én af de få MX med MZ-foringer - blev købt af Østbanen i 1990, hvor man ville bruge den som reservedelslager. Maskinen manglede på det tidspunkt både banemotor og hoveddynamo. I de

ningsmaskine i december 1979. Maskinen brød imidlertid ned midt på måneden, og motoren måtte udtages for reparation hos fa. OMK i Køge, der havde agenturet for MAK marinemotorer.

Efter en større revision blev lokomotivet i 1981 omsider købt af Østbanen, og ommalet i banens design og litreret M 10. Belært af erfaringerne fra vinteren 1979 monteredes et stort stativ til montering af sneplov, ligesom lokomotivet fik rotorblink på taget af hensyn til rangering i Faxe Ladeplads.

I november-december 1986 udskiftede DSB ballast mellem Køge og Roskilde, og da man manglede trækraft, lejede man M 10 med fører hos ØSJS, hvorefter maskinen kørte natballasttog på mandage-fredage i nævnte periode.

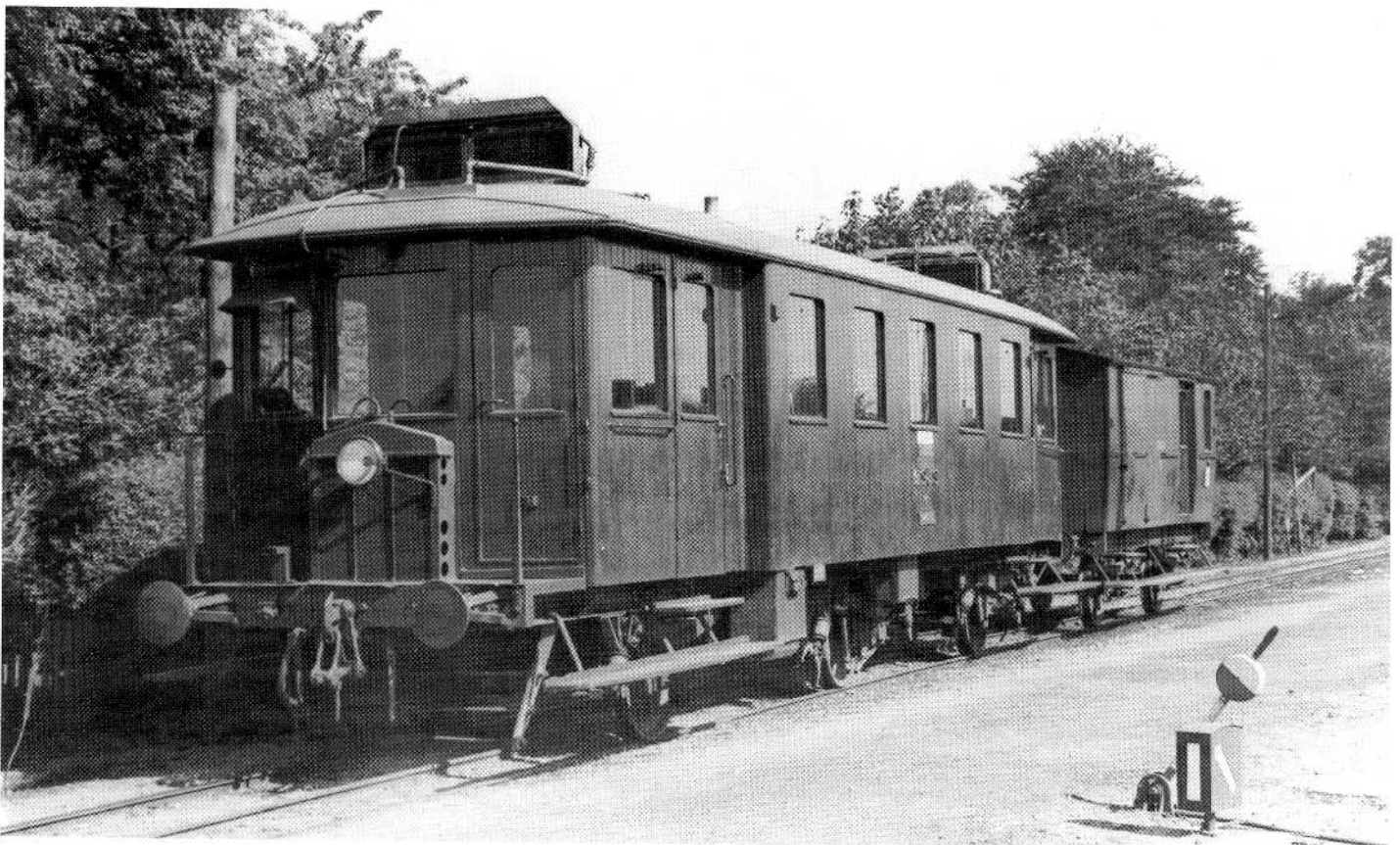
Trods nogle midlertidige "astmatiske" besværligheder midt i 1980'erne var maskinen meget driftsikker, og var i drift indtil man anskaffede MX fra DSB i begyndelsen af 1990'erne.

I 1993 udrangeredes maskinen, og den blev overladt til ØSJK i Køge. Skæbnen efter denne tid kendes ikke.

Hovedddata for ØSJS M 10

Byggested	MAK
Byggeår	1958
Type	MAK 650 D
Motor	6-cylindret MAK MS 301 CK
Effekt	650 HK (478 kW)
Transmission	Dieselhydraulisk
Hjulstilling	D
Akselafstand	1550+3200+1550 mm
Max.hastighed	70 km/t
Lop	11 360 mm
Tjenestevægt	58 tons

ØSJS M 2 med bureauførende persontog i Faxe Ladeplads, 1951. Vognen efter M 2 er en kort toakslet postvogn ØSJS litra Era. Foto: JS/DMJK.



cember 1990 blev den afhentet på Godsbanegården af Mx 41, men allerede i februar 1992 solgtes den til Lollandsbanen, der selv hentede lokomotivet.

I 1991-92 købte man yderligere to maskiner - MX 1005 og 1006 - og satte dem i drift som Mx 42 hhv. Mx 43.

Mx 41 og Mx 43 benyttedes i begyndelsen til godstog Køge-Faxe Ladeplads, der fra 1995 desværre blev ret sparsomme efter dlg's køb af Superfos, men i begyndelsen af 1996 steg antallet af tog håbefuldt mellem Faxe Ladeplads-Køge... men droslede atter ned.

Brugen af Mx i ordinær drift hos ØSJS faldt så meget i 1998, at man overvejede at udleje en maskine til Lemvigbanen. Den 6. marts 1999 gjorde man alvor af dette, og sendte Mx 41 "Kong Hother" til den vestjyske bane, hvor den var i brug her, indtil den i april 2002 omsider vendte tilbage til Østbanen efter at Lemvigbanen havde anskaffet sig en MY fra DSB. I over tre år var Mx 41 altså i fremmed tjeneste.

Hvad Mx 43 angår, så tog nostalgien i sommeren 1999 "overhånd" hos Østbanen. Mx 43 omlakeredes i sit gamle vinrøde DSB-design med vingehjul, og fik sit gamle DSB-nummer MX 1006. Det var veteranjernbaneklubben ØSJK, der gav Østbanen et godt tilbud, som man ikke kunne modstå. Maskinen blev omlakeret i Århus, og vendte hjem i det nye design mandag den 7. juni 1999. Ejendomsmærket blev ikke Østbanen, men derimod ØSJK, der ofte låner lokomotivet til udflugtstog og andre arrangementer.

Da OHJ i april 2002 måtte have alle sine Mx på værksted for reparation, lejede man Mx 43/MX 1006 til plantog på OHJ, og den kører p.t., juni 2002 skoletog mellem Holbæk og Nykøbing S og godstogene mellem Høng-Tølløse-Holbæk.

Mx 42

Den sidste maskine Mx 42 som ØSJS købte hos DSB brugtes i begyndelsen som fast sne-rydningsmaskine, idet den på fronterne fik monteret de store sneplove fra MAK-værket M 10.

I vinteren 1996 fik Mx 42 for alvor sin ilddåb, idet en voldsom snestorm lukkede Østbanen i to dage fra den 20. februar, og under denne kørte Mx 43 fast med tog ved St. Heddinge.

Mx 42 forsøgte at komme til assistance, men kørte under snerydningen mod en sporstopper, så sneploven ødelagdes. En ny plov måtte i hast fremstilles, og søstermaskinen Mx 41 måtte i stedet yde assistance, og rydde sne med sneslyngen MF 101...så alle tre Mx fra Østbanen kom i drift denne vinter, selv om det ikke var ordinær drift.

Da Privat Banen Sønderjylland (PBS) i sommeren 1999 fik kontrakt på containertransporter for MÆRSK, måtte selskabet ud på låne-markedet for at supplere trækraften, og fra ØSJS indlejede man ØSJS Mx 42 fra begyndelsen af juni samme år. Den klarede herefter sammen med PBS's egne lokomotiver trans-

Data for ØSJS-motormateriel

Nr.	Bygget/år	Ex.	Bemærkninger
Motorvogne			
ØSJS M 1'	Triangel 1928		Udr. 1966.
ØSJS M 2'	Triangel 1928		Udr. 1957.
ØSJS M 3'	Triangel 1928	DSB ME 42	Til ØSJS 1934, udr. 1961.
ØSJS M 4	Triangel 1928	DSB ME 44	Til ØSJS 1934, brændt 1963.
ØSJS M 1"	Scandia 1949	NFJ MG 7*)	Til ØSJS 1966, udr. 1968. Vognkasse i brug som skur ved Endeslev (Hårlev)
ØSJS M 2"	Triangel 1928	DSB MC 655	Til ØSJS 1956, udr. 1989, til ØSJK.
ØSJS M 3"	Triangel 1928	NPMB M 7	Til ØSJS 1961, 1977 til ØSJK.
Motorvogn/Lokomotiv **)			
ØSJS M 1"	Triangel 1932	SKRJ M 4	Til ØSJS 1969, udr. 1981, overtaget af privatmand, 1987 til KLK, 1990 privat, 1993 til ØSJK
Lokomotiver			
ØSJS M 8	FRICHS 1953		Udr. 1993, til ØSJK.
ØSJS M 9	FRICHS 1953		Udr. 1993, til ØSJK.
ØSJS M 10	MAK 1958	KBE V 17	Lejet 1979, købt i 1981, udr. 1993, til ØSJK (privatmand).
ØSJS Mx 41	GM/NOHAB	DSB MX 1023	Til ØSJS 1989.
ØSJS Mx 42	GM/NOHAB	DSB MX 1005	Til ØSJS 1991.
ØSJS Mx 43	GM/NOHAB	DSB MX 1006	Til ØSJS 1992, 1999 "til ØSJK", tilbage-litret MX 1006.

*) Opr. RGGJ M 4, i 1956 til NFJ som MG 7.

**) Ombygget til lokomotiv SKRJ M 4 i 1956 hos Scandia, navngivet "DAVID".

porterne på den østjyske længdebane mellem Tinglev-Århus. Mx 42 var som nævnt fast sneplovmaskine, men fik ved udlejen demonteret plove. Den er - så vidt vides - stadig i brug hos PBS, der i mellemtiden har ændret navn til Traxion (forår 2002).

Hoveddata for ØSJS Mx 41, 42 og 43

Byggested	NOHAB
Byggeår	1961
Motortype	12 cylindret GM 567D1
Effekt	
Mx 41	1445 HK (1064 kW)
Mx 42-43	1425 HK (1047 kW)
Transmission	Dieselektrisk
Hjulstilling	A1A-A1A
Akselafstand	18 300 mm
Akselafstand	1700+1700 mm
Max. hastighed	133 km/t
Lop	18 300 mm
Tjenestevægt	89,0 tons

Kilder

Diverse skrivelser og cirkulærer fra Det Østsjællandske Jernbaneselskab (Direktøren)

Motormateriellet fra Triangel (MM1)

DJK

Fortegnelse over

danske jernbaners motormateriel

1. og 2. del
DJK 1964-1965

Signalposten

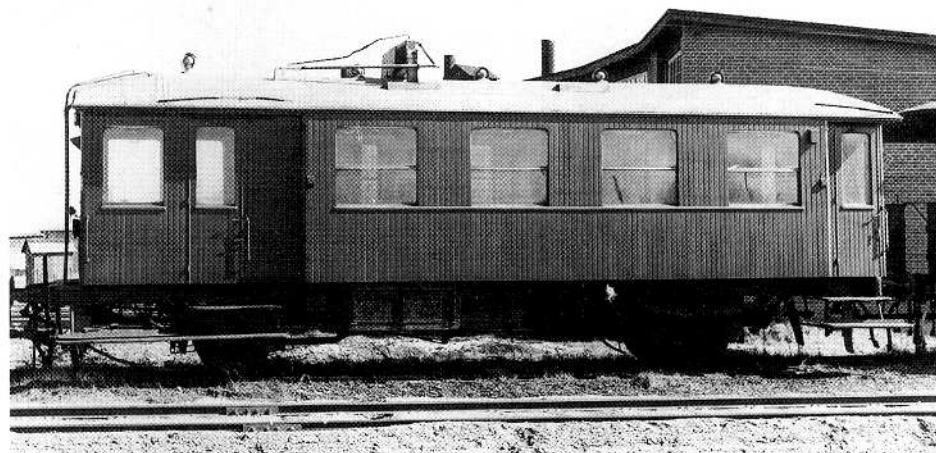
Motormateriellet på de danske jernbaner
Artikelserie af H.G. Alkjær

Dansk Jernbaneblad

Diverse årgange

Egne notater

ØSJS M 1", ex NFJ MG 7, udrangeret (?) i Hårlev, april 1968. Den var ikke meget i brug på ØSJS, og afløstes meget hurtigt af DAVID. M 1" udrangeredes allerede i 1968, og endte sine dage som skur på en mark ved Endeslev...hvor den stod endnu i foråret 2002. Foto: JB-P.





ØSJS Mx 41 (Kong Høther) rangerer med lille godstog ved Faxe Kalk i Faxe Ladeplads, mens der endnu var daglig godstrafik, primo marts 1994, hvor sneen har »pudret« den lille østsjællandske havneby. Foto: ASN.

Rulleskøjte ØSJS M 8 med godstog i Køge, sommeren 1971. Stammen består bl.a. af en tysk (?) lukket godsvogn litra Gs og åbne vogne litra Elo (ex PB). I venstre side holder ØSJS M 3 (ex NPMB M 7) med sorttjæret Q-vogn, der var overtaget af ØSJS fra HBS. Foto: HGC.

