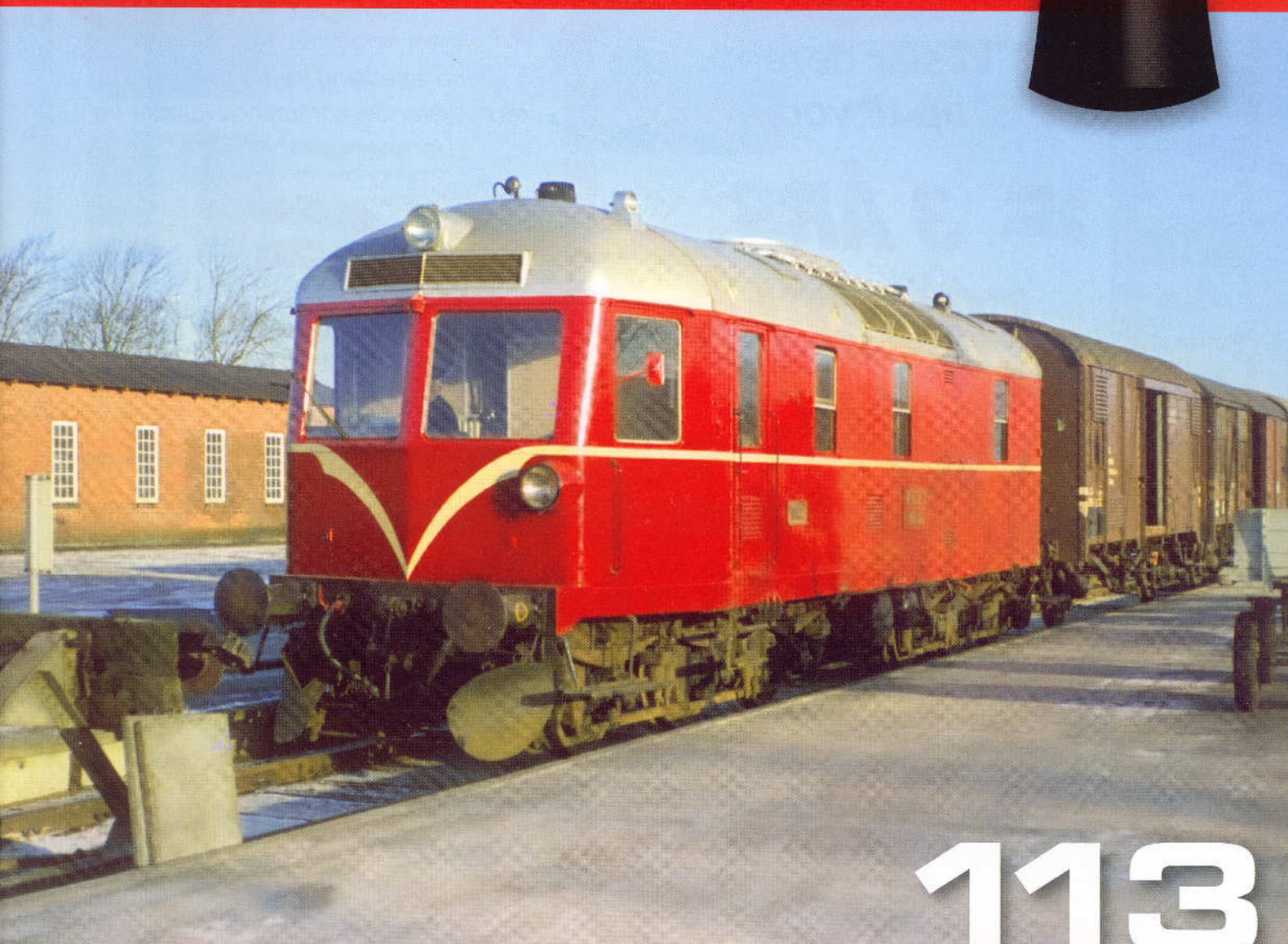


JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM  
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

# LOKO MOTIVET



# 113

AUGUST 2013  
28. ÅRGANG

- Privatbanernes marcipanbrød
- Et flot Märklin anlæg
- Byg selv en skovvogn
- Køge station - som den var engang


## Modeltog & Hobby Hos Dorthea

Fredag d. 20. sept. 2013 kl. 10.00 til 17.30  
i VESTERGADE 7 – 7323 Give

Vi slår dørene  
op til vores

 **3 ÅRS  
FØDSELS-  
DAG**

I denne anledning vil det glæde os at  
se nuværende, kommende kunder og  
forretningsforbindelser.

  
Der vil i tidsrummet 13.00 - 17.00  
være bespising til de handlende.  
Det vil traditionen tro være  
"pølsevognen fra Uldum".



Kom og se alle de gode  
**TILBUD**

i forretningen eller kig ind på  
[www.hosdorthea.dk](http://www.hosdorthea.dk) der er nu  
ca. 7000 lagerførte produkter.  
NB! Vi er nu også ejer af det nye  
website: [www.prettykids.dk](http://www.prettykids.dk)



## Legetøj & Børnetøj Hos Dorthea



**MARCIPANBRØD**  
...noget om privatbanernes  
750 HK lokomotiv

6

**Station HOF er forsvundet**  
Den kendte Carlsberg bygning i Valby  
er nedrevet

13



**Et superflot  
Märklin-anlæg**  
Læserne viser et  
herligt dansk anlæg

16



**Byg selv  
en skovvogn**  
En herlig personvogn  
til epoke II

21

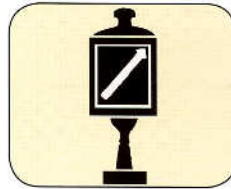


**IC3 revisionsrapport**  
En læser forbedrer HELJANs  
IC3-model

28

Sommerens gode nyhed:  
**DSB ranger lokomotiv  
Litra F er kommet**  
En lille anmeldelse af Hobby Trades/  
F2010s flotte model.

32



**SPORSKIFTET**  
Læsernes kommentarer m.v.  
til tidligere artikler m.v.

34



**Køge station**  
...som den var engang

37

## VI HAR HØRT OG SET

Sommerens danske nyheder

- MZ fra MCK
- Styrevogne Litra CRS m.v. fra F2010
- Tankvogne fra HK-Modeller
- Tankvogn fra BRAWA
- MO-vogne fra HELJAN

43

Forsidefoto:

VL TJ M 12 ankommer til Vemb station med godstog, forår 1968. Lokomotivet var godt et års tid forinden ommalet fra privatbanebrun til postrød med hvidt mavebælte og "pillespids" på fronterne. Foto: Arne Kirkeby/Arkiv OMJK.



**LOKOMOTIVET**



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

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

E-mail: [lokomotivet@lokomotivet.dk](mailto:lokomotivet@lokomotivet.dk)

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

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

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

**Oplag:**  
1050 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 forfatternes egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo august og primo december.

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

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

# Så lykkedes det for os

Sandelig om vi ikke denne gang nåede op på de lovede 48 sider, og det er vi naturligvis glade for. Det holdt ellers hårdt for økonomisk at få stablet et blad med 'så mange sider' på benene, men læserne har været yderst hurtige til at indbetale manglende abonnenter. Vi fik altså så mange fornyelser, at det var muligt at kunne få et blad på 48 sider til at løbe rundt. Men vi mangler stadig at få de sidste læsere i hus. Men mon ikke de dukker op? Og tak til de læsere, der på de sociale medier har gjort opmærksom på, at vi manglede fornyelser. Det var virkelig sødt af jer at støtte os.

Vi har undervejs fået mange forklaringer på, hvorfor man ikke havde fornyet abonnement. Flertallet havde simpelt hen glemt det eller havde forlagt girokortet, andre mente, at vi ikke længere levede op til den sædvanlige kvalitet, bl.a. ønskede man mere epoke IV-stof. Hos et par andre var det konen, der havde glemt at forny abonnementet (bør man overlade sådanne 'vigtige' opgaver til pigerne?).

Nu får vi se, om det bliver muligt at fremstille et julenummer på 48

sider. Vi satser på det, og håber at læserne støtter op med flere fornyelser.



Vi håber, at vi denne gang at har sammensat et blad, der har artikler, der vil interessere den brede skare af læsere. Det er efterhånden ikke så nemt at finde på emner uden gentagelser, for husk det er jo kun danske jernbaner, vi beskæftiger os med. Men nu har vi nogle tekster klar til de kommende numre, bl.a. om DSB diesellokomotiver litra ME, godslaster til åbne vogne, en spændende tekst om DSBs vandtårne, epoke IV personvogne hos OHJ, sporplaner, materiel hos Hjørring Privatbaner, noget om DSBs personvogne i epoke IV (litra Bg og ABg), moderne DSB-fladfogne litra R, vogne fra Dansk Sojakagefabrik o.s.v.

Og vi opfordrer fortsat læserne til at indsende projekter af deres modelfremstillinger. Der ligger jo mange gode ideer og venter på at inspirere andre læsere. I den forløbne tid har vi jo bragt en hel del artikler af projekter, der er indsendt

af læserne, men vi kan bruge mange endnu - så se bare at komme i gang.



Ellers er der jo kommet en hel del danske nyheder som man kan læse mere om under HØRT&SET, og vi er ikke i tvivl om, at mange flere danske nyheder ser dagens lys i efteråret. En glædelig begivenhed er, at F 2010 ved Claus Riber har overtaget produktion og distribution af Hobby Trades produkter, og det vil uden tvivl fortsat gavne de danske mj-ere. Så held og lykke til Claus Riber vi kender så godt, idet han for år tilbage var aktivt medlem af Næstved Modeljernbane Klub, og bl.a. byggede Susåbroen som gæsterne på Banbørstedagen forhåbentlig lagde mærke til? Flottere kan det ikke gøres. Claus er ihærdig, initiativrig og omhyggelig, så derfor ser vi fremtiden i møde med sindsro.

Nu vil vi overlade bladet til læserne, og husk, at vi altid er modtagelige for kritik, rettelser, supplement, ideer o.s.v.

Vi ses til december!

Læs bl.a. i næste nummer:

- **DSB diesellokomotiv litra ME**
- **MO-oprangeringer**
- **Byg selv en 1900-MO (dummy)**
- **Byg selv en kedelvogn**
- **Kombinerede vogne hos FFJ**
- **DSB mandskabsbygning**
- **T-vogne hos Hjørring Privatbaner**
- **og naturligvis Sporskiftet, nyheder o.s.v.**

**LOKO  
MOTIVET**

Nr. 114



Få dig et abonnement. Se priser, kontoplysninger m.v. side 3 under kolofonen.

# NYE EG'er PÅ TRAPPERNE!

FORUDBESTIL ALLEREDE NU



44371 DB Schenker EG 3105 DC kr. 1.595,-      44372 DB Schenker EG 3105 AC kr. 1.895,-



44381 DB Schenker EG 3108 DC kr. 1.595,-      44382 DB Schenker EG 3108 AC kr. 1.895,-

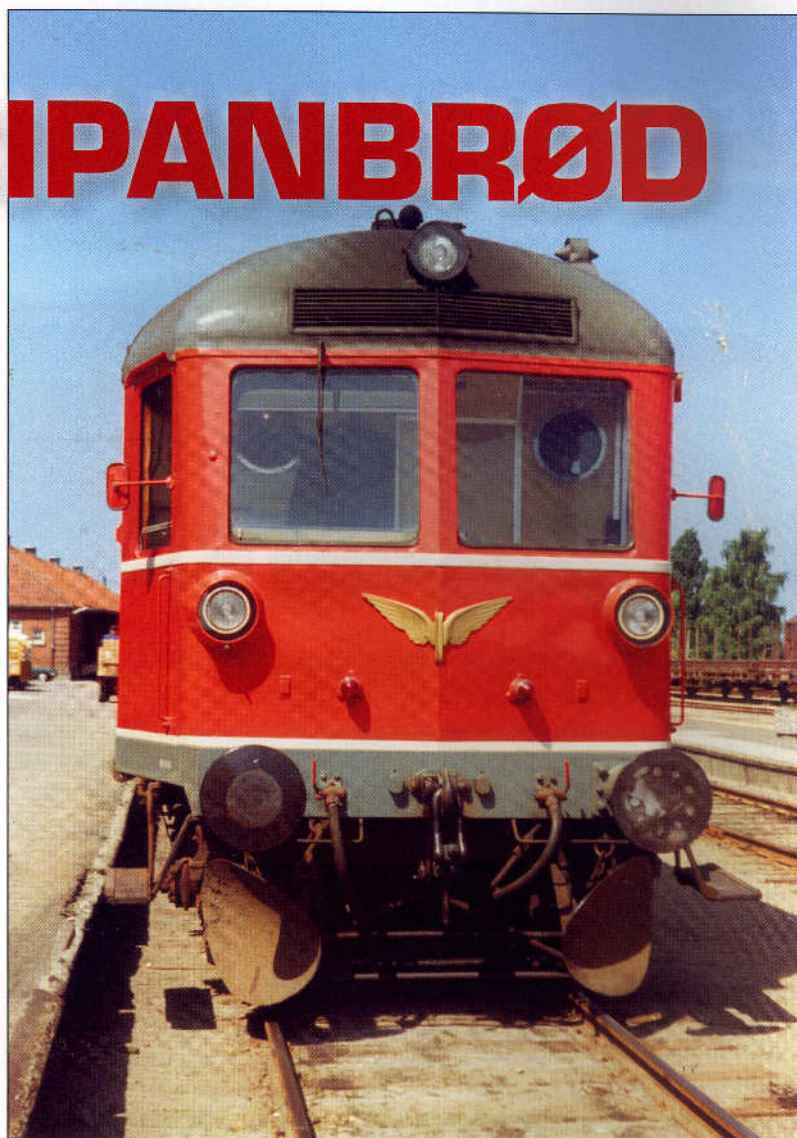


44391 DSB EG 3103 DC kr. 1.595,-      44392 DSB EG 3103 AC kr. 1.895,-

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

# MARCIPANBRØD

**Lidt historie  
om privat-  
banernes  
750 HK  
diesellokomotiv**



*LJ M 32 med tog På Nakskov station, 1978. Maskinen har to store frontlanterner og en lille toplanterne. Foto: TA.*

■ Af Torben Andersen

De mest kendte diesellokomotiver fra privatbanerne er helt sikkert - sammen med FRICHS firkantede - de såkaldte "Marcipanbrød", hvis navneoprindelse næppe kræver nogen forklaring.

Efter 2. verdenskrig gik FRICHS og privatbanerne sammen om at projekttere nye dieselelektriske lo-

komotiver, der kunne afløse den dyre dampkørsel. Maskinerne skulle have en god trækraft og lavt akseltryk, og man kom frem til konstruktionen af to typer lokomotiver, ét med en effekt på 750 HK, og ét med 375 HK. Begge fik efter formen øgenavne. Det førstnævnte kaldtes "Marcipanbrød" på grund af sin korte, afrundede form, mens det andet betegnedes "Rulleskøj-

te". Begge fik de driftsikre FRICHS MO-motorer, der var udviklet op gennem 1930'erne.

### Marcipanbrødprojekter

Marcipanbrødtypen blev også tilbudt Statsbanerne i 1949 i forskellige størrelser og udformning, bl.a. to forskellige dobbelt-lokomotiver.

Det ene sæt skulle have to motorer som privatbanernes, men

*HFHJ M 8 med  
materieltoget  
ved Hundested,  
1983. Foto: TA.*



på 2x440 HK i stedet 2x375. Muligvis skulle de have en trykladning på 60% mere af standardmotoren på 250 HK, hvilket netop giver 400 HK, så de ville få 1600 HK i alt.

Det andet sæt skulle have en motor i hver halvdel på enten 800 HK eller 960 HK med andre boringer og slaglængde i stil med den forbedrede motor på 500 HK, som blev lagt i de to gamle FRICHS litra MV 115-116 og SB M4, og dermed få en noget langsommere gang, muligvis 650 omdr./min. Hastigheden var påtænkt til 120 km/t, og lokomotiverne skulle have styreledninger A+B, og kunne sammenkobles som DSB litra MK-FK.

Men også nogle store solo-lokomotiver blev tilbudt, ligeledes beregnet for 120 km/t. Det var en type med to motorer á 750 HK = 1500 HK med et cylinderantal på otte og en boring på 310 mm, slag på 330 mm med ca. 650 omdr./min.

Desuden var der et forslag på en maskine med 1450 HK med kun én motor med de samme specifikationer som typen med de to motorer.

Begge typer skulle have A+B-styreledninger, og var tænkt til 120 km/t. De må have været temmelig optimistiske på FRICHS, for de dobbelte skulle leveres med to-akslede bogier på 2,4 eller 2,5 m, mens de enkelte skulle have bogier på 3 m med tre aksler (A1A)-(A1A).

Desuden tænkte man på at levere en helt stor djævel med 2900 HK motor, stadig med kun 8 cylindre med treakslede bogier med træk på



LJ M 31 i Nykøbing F., 1977. Bemærk den lille slutlygte i højre side af fronten. Foto: Torben Andersen.

alle aksler som vore dages litra MZ. Hvordan man havde tænkt sig at peppe dem op til den maskinkraft - og så til hastigheden 120 km/t - må kun guderne og FRICHS vide.

Projekterne blev aldrig realiseret, idet DSB var mere interesseret i anskaffelsen af amerikanske diesellokomotiver (litra MY).

#### Marcipanbrødet bliver til

Efter moderniseringsloven i 1948 leveredes i 1952-53 så ni diesel-elektriske lokomotiver, hver med 2 x 375 HK til otte danske privatbaner. Det var HFHJ M 8, OHJ 24, LJ M 31 og 32, VLTJ M 12, GDS L 1, FFJ ML 1216, AHJ ML 5206 og HHJ M3, sidstnævnte dog med en mindre motor.

Den lille type på 375 HK (rulle-skøjten) leveredes i et antal af seks eksemplarer til HV som 100-101,

HOJ DL 400, ØSJS 8-9 og RHJ DL 41.

Hovedmanden bag Marcipanbrødet var civilingeniør W. Bay, der i 1946 blev ansat på FRICHS tegnestue under overingeniør Floor, og senere kom i berøring med projektet med et 750 HK diesellokomotiv til privatbanerne:

Han fortæller:

*"Her ønskede overingeniør Floor at anvende noget forældede, langsomtgående motorer, men jeg fandt at de var aldeles uegnede til formålet. Da jeg imidlertid ikke kunne komme igennem med min ide om at anvende de ret hurtiggående MO-motorer med 50% trykladning, fik jeg omsider lov til at anvende min fritid lørdage-søndage til mit eget projekt. Jeg lavede så en meget omhyggelig vægtberegning, som resulterede i en samlet vægt på 60 tons og en yderst*



HHJ DL 11 i Odder, juli 1979. Foto: TA.

FFJ ML 1216  
på drejeskiven  
i Aalborg, vin-  
teren 1969.  
Foto: HGC.



Afslutningen på en epoke markeres med tog fremført af pyntet FFJ ML 1216 på Frederikshavn lokalstation. Anledningen er sidste dag på strækningen Frederikshavn-Sæby, 26. maj 1962. Foto: HGC.

detaljeret tegning i 1:10 af et "Marcipanbrød". Det blev altså dette, der blev accepteret, og der byggedes i alt 9 eksemplarer".

Marcipanbrødene blev designet med buede tagender og let afrundede fronter og fem rum: To førerum, to maskinrum, og i midten et fællesrum med hoveddynamo. Dette rum indeholdt tillige to luftkompressorer med motorer, to kølevandsventilatorer samt akkumulator- og apparatskabe.

For at undgå træk var der ingen direkte udgangsdøre, idet adgangen skete gennem motorrummet.



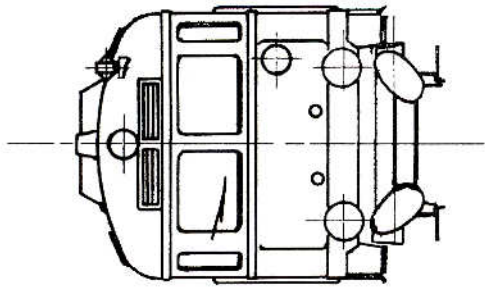
AHJ ML 5206 med godstog i sæby, juli 1966. De fleste af vognene er fra DSB. bl.a. en hvid kølevogn IKA. Midt i stammen ses den traditionelle ølvogn fra Tuborg. Helt bagest følger så et par af APBs egne vogne. Foto: HGC.



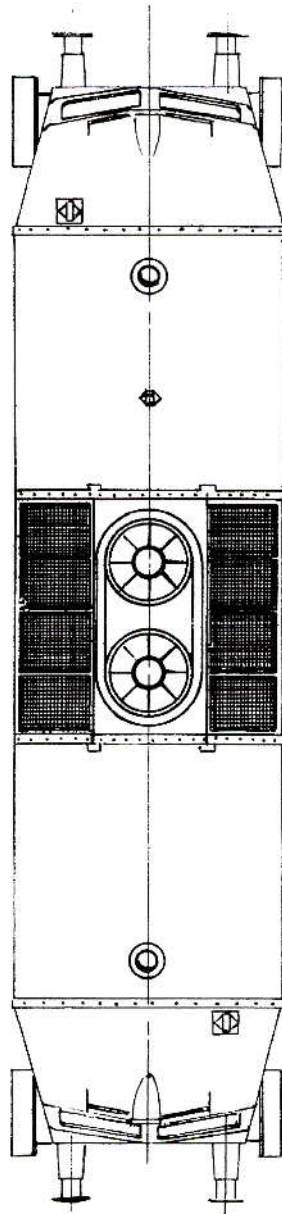
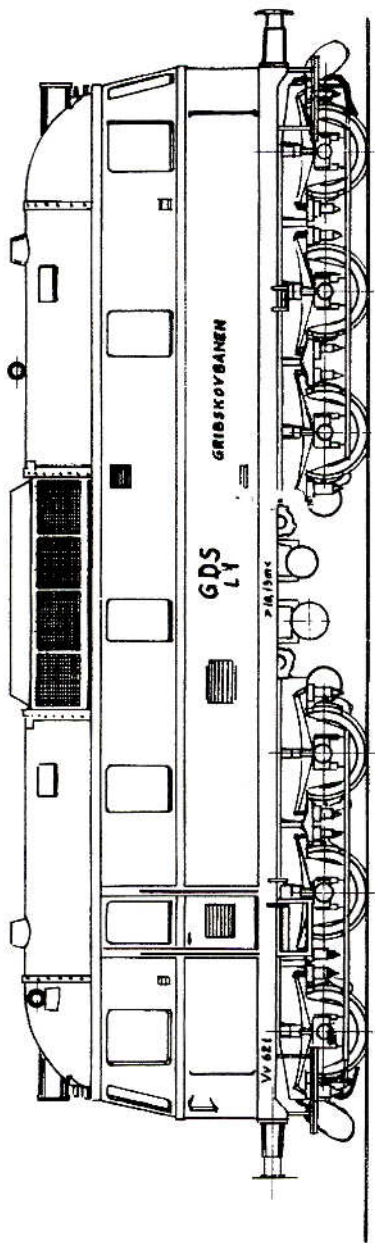
Taget over motor- og generatorrummet var til at tage af, og i taget var der indbygget kølere for olie og vand.

De blev alle udstyret med to trykladede FRICHS MO-motorer type 6185 CA, der var gennemprøvede og driftsikre. Hoveddynamo med hjælpedynamo blev af fabrikat Titan, mens banemotorerne blev to stk. kunstigt ventilerede MO-banemotorer, der trak på de yderste hjulsæt i de tre-akslede bogier, d.v.s. med hjulstillingen (A1A) (A1A). Alle hjul havde samme diameter på 970 mm, d.v.s. at de var mindre end løbehjulene på FRICHS





**GDS L 1**  
FRICHS 1952  
Nr. 473  
Skala 1:87  
Tegning: A. Hansen





Det flotteste Marcipanbrødesign har uden tvivl været HFHJs to-farvede rød/creme. HFHJ M 8 med tog til Hundested, bl.a. med gennemgående vogne fra København, Hillerød juni 1964. Bemærk de to "traktorlygter" på fronten over vinduerne, en specialitet hos HFHJ. Foto: HGC.



firkantede lokomotiver leveret til banerne i 1930'erne. Akseltrykket blev 11 tons på bogiernes yderhjul (drivhjulene), mens løbehjulene fik et tryk på 8 tons. Til sammenligning havde de ældre FRICHS firkantede et akseltryk på 10 hhv. 9 tons, selv om disse lokomotiver kun havde fem aksler mod Marcipanbrødets seks. Til gengæld var de firkantede meget stive i driften.

Marcipanbrødets motorer havde tre reguleringer (hastigheder) på 650, 800 og 1000 omdr./min. Sidstnævnte gav - generelt - en effekt på 750 HK (552 kW) med 75 km/t. Trykladeblæserne var af fabrikat Büchi.

Hoveddynamoerne ydede 2x240 kW (2x320 HK) ved 480 V, mens banemotorerne hver udviklede 200 kW (147 HK) ved 480 Volt. Til sam-

menligning havde det kommende MY-lokomotiv hos DSB banemotorer på godt 450 HK. Det var selskabet Thrige-Titan, Odense, der stod for de elektriske dele, både for Marcipanbrødet og MY. Thrige havde gennem årene oparbejdet en stor ekspertise indenfor elektriske motorer, og havde næsten været fast leverandør af elektriske maskiner til forskellige diesellokomotiver og -motorvogne siden 1920'erne. Den store viden havde grundlæggeren Thomas B. Thrige bl.a. erhvervet sig under ansættelse i laboratorier og værksteder hos opfinderen Thomas Edison i USA.

Luft til motorenes forbrænding blev taget gennem sideriste m.v. i taget, og motorerne afkøledes med cirkulerende kølevand, hvoraf lokomotivet medbragte 120 liter.

Marcipanbrødets max.-hastighed blev generelt 75 km/t, og det kunne trække op til 450-500 tons ved denne hastighed. Et par maskiner blev dog konstrueret til at kunne køre 90 km/t, nemlig LJs maskiner, idet de fik en højere gearing.

En undtagelse fra forannævnte var HHJ M3, der leveredes med 2x250 HK motorer = 500 HK, idet de ikke fik trykladning. Hvorfor man undlod denne, melder historien intet om.

Lokomotiverne fik trykluftbremse fra Knorr, type G&P, ligesom trykluftkompressoren leveredes af Knorr. Kompressormotoren, der ydede 7,5 HK, leveredes dog som det øvrige elektriske udstyr af Thrige-Titan.

Brændoliebeholdningen blev på 2 x 700 liter, i alt 1400 liter, d.v.s. 200 liter mere end DSBs MO-vogne. Da forbruget var ca. 2,5 liter/km rakte beholdningen til ca. 550 km kørsel, altså en ganske fin kørselsøkonomi. Beholderne anbragtes i selve lokomotivet. Grundet den korte afstand mellem bogierne, måtte det øvrige udstyr som akkumulatorkasser m.v. - som allerede nævnt - anbringes i selve lokomotivet, mens luftbeholderne anbragtes på tværs af undervognen.

#### Togopvarmning

På grund af den kompakte størrelse havde lokomotivet ikke plads til varmekedel for togopvarmning, og derfor måtte man i persontog

GDS L 1 med godstog i Fakse Ladeplads, juli 1977. Lokomotivet var udljete til Østbanen da banens egne dieselmaskiner var til reparation. Foto: TA.





VLTJ ML 12 i sit nye design under rangering på Vemb Station, 1980. Lokomotivet har nu fået i alt tre lanterner. Foto Arne Kirkeby/Arkiv OMJK.

anvende vogne med egenvarme (kakkellovn). Denne løsning - eller senere indbygning af Webastooliefyr - brugte de fleste baner undtagen LJ, der allerede fra 1930'erne brugte særligt indrettede vogne med varmekedel i personførende tog. Det var altid rejsegodsvogne, der blev brugt som kedelvogne, og princippet anvendtes helt frem til anskaffelsen af MX-lokomotiver.

Også HFHJ anvendte ombyggede rejsegodsvogne til brug for tog med dieseltrækraft. Vognene fik varmekedel og litreredes DK, men det skete først fra ca. 1963.

### Bemaling

Bortset fra lokomotiver til OHJ og APB, så leveredes alle i privatbanerun. Da privatbanetilsynet ønskede at gøre togene mere synlige på baner uden indhegning, blev flere af maskinerne ommalet i mere synlige farver. Den første i rækken blev HFHJ M 8, der maledes i et livligt to-farve design sidst i 1950'ere, mens (næsten) resten ommaledes i løbet af 1960'erne.

I begyndelsen af 1960'erne fik lokomotiverne hos LJ og HHJ - og senere SB - gyldent vingehjul på fronterne, vistnok en idé efter pla-

sticvingehjulene på DSBs busser og rutebiler. OHJ brugte ikke vingehjul, men blåt skjold med hvid stjerne.

Senere ændredes lokomotiverne bemalinger igen, især efter anskaffelse af Y-tog, så husfarverne fremtrådte ens på alt materiel, primært i orangerød med hvide striber.

De fleste af privatbanernes Marci-panbrød er omtalt under monografier fra de enkelte baner her i bladet (se listen på næste side).



OHJ 39 med myldretidstog i Holbæk, 1982. Lokomotivet virker noget kompakt i forhold til de lange vogne indkøbt fra Tyskland i 1981. Foto: TA.



LJ M 32 rangerer  
med DSB postvogn  
og den navnkundige  
lange kedelvogn  
i Nakskov, 1972.  
Foto: AK/OMJK.



Om de enkelte maskiner hos privatbanerne,  
læs følgende:

Motortrækraft hos GDS, LOKOMOTIVET nr. 94, side 38  
Motortrækraft hos HFHJ, LOKOMOTIVET nr. 57, side 33  
Motortrækraft hos HHJ, LOKOMOTIVET nr. 59, side 34  
Motortrækraft hos LJ, LOKOMOTIVET nr. 61, side 40  
Motortrækraft hos OHJ, LOKOMOTIVET nr. 54, side 41  
Motortrækraft hos SB, LOKOMOTIVET nr. 53, side 34  
Motortrækraft hos VLTJ, LOKOMOTIVET nr. 71, side 48

#### FRICHS leverede i alt ni stk. "Marcipanbrød" med følgende litra og byggenumre:

Bane	Byggeår	Byggenr.	Skæbne
HFHJ M 8	1952	467	Overtaget af NSJK*)
OHJ 24	1952	468	1996.
LJ M 31	1952	469	Til SB 1991 som SB M 8
LJ M 32	1952	470	Reserve?
HHJ M 3/DL 11	1952	471	Til KLK 1998
VLTJ M 12	1952	472	Til SFVj **) i 1992
GDS L 1	1952	473	Til NSJK*) 2001
FFJ ML 1216	1952	474	Til OHJ 1969 som OHJ 39
AHJ ML 5206	1952	475	Til SB 1969 som SB M 5"

#### Overtagne maskiner

	Tidl.	Overtaget	Skæbne
OHJ 39	FFJ ML 1216	1969	Til SFVj 1992
SB M 5"	AHJ ML 5206	1969	Disponeres af Limfjordsbanen
SB M 8	LJ M31	1991	Disponeres af Limfjordsbanen

\*) Nordsjællandske Jernbaneklubber  
(tidl. Helsingør Jernbaneklub).

\*\*) Sydfynske Veteranjernbane

Alle lokomotiver fremstillet efter FRICHS tegning nr. 301 L.

#### Tekniske specifikationer

##### for FRICHS 750 HK lokomotiver (ved levering)

Dieselmotor	2xFRICHS 6185 CA trykl.
HHJ M 3/DL 11	2xFRICHS 6185 CA u/trykl.
Cylindre	6x185øx260 mm
Omdrejninger	1000/850/650
Ydelse	750 HK (552 kW)/1000 omdr.
HHJ M 3/DL 11	500 HK (kW)/1000 omdr.
Trykladeblæsere	2 stk., fabrikat Büchi

#### Elektrisk udrustning:

Hoveddynamo	Titan 2 x 240 kW/480 V/500 A
Hjælpedynamo	Titan 2 x 275 A, 65/90 V
Banemotor	Titan 4 stk. type AT 65, 147 HK v. 570 omdr./min. /480 V/250A
Udveksling	1:4,33
Banemotorventilator	Titan 4 x 0,7 HK ved 1600 omdr. /min 65/90 V
Batteritype	Exide IMV 9 (65/90 V)

#### Øvrige tekniske data:

Transmission	Dieselektrisk
Hjulstilling	A1A-A1A
Drivhjulsdiameter	970 mm
Løbehjulsdiameter	970 mm
Akseltryk:	
Drivhjul	11 tons
Løbehjul	8 tons
Max. hastighed	75 km/t (generelt)
LJ M 31 og 32	90 km/t
HHJ M 3/DL 11	70 km/t
Brændoliebeholdning	2 x 700 l
Kølevandsbeholdning	120 l
Trykluft	Knorr G&P
Kompressor	2 x Knorr, VV100/100
Kompressormotor	2 x Titan, 7,5 HK
Lokomotiverne er forsynet med skrubremse*	
Byggested	FRICHS, Århus
Byggeår	1952
Tjenestevægt	60 tons
Adhæsionsvægt	44 tons
Trækkeevne	500 tons ved 75 km/t
Længde over puffer	13 230 mm
Længde over vognkasse	12 000 mm
Bredde	3 000 mm
Højde	4 100 mm

*Litra MH 376  
rangerer med  
Carlsberg ølvogne  
af standardtypen  
ved station Hof  
nær Enghave  
station, 1962.*



# Station HOF er forsvundet

I løbet af vinteren og foråret 2013 blev det store bygningskompleks i Valby, der bl.a. indeholdt Carlsbergs store læsehaller, nedrevet i løbet af et par måneder.

Station HOF kaldtes den private godsstation, der sørgede for læsning og distribution af de mange ølvogne. Navnet var populært for læsehallerne, der lå i forbindelse med tappehallerne. Der var indkørsel til stationen på spor, der løb parallelt med Enghave station på S-banen.

Den enorme bygning blev opført i årene 1951-53, men allerede før krigen havde man fået sporforbindelse til læssepladsen med tilhørende opstillingspor. Det var på opstillingspladsen, at man opførte den nye bygning, der kom til at lægge tæt på både spor til S-tog og hovedsporet til Roskilde/København.

Dagligt blev der i den nye tappehal tappet op til 2 millioner øl

og sodavand, og øllet blev derefter sendt ud i landet ved hjælp af de kendte hvid-grønne ølvogne.

En almindelig standardølvogn kunne rumme godt 450 kasser med i alt 24 000 flasker af den gyldne

drik. Der var dengang plads til 50 flasker i ølkasserne af træ. Der var plads til ca. 25 af datidens ølvogne på de to spor på station HOF.

Normalt benyttedes i 1960'erne en litra MH til rangering, men også



*Gaffeltrucks læsser  
grønne ølkasser i  
de mere moderne  
og lange ølvogne.*



hjælp af Olsen-Bandens rangering endte i hallerne, hvor der blandt personalet opstod højt humør, festlig stemning, korsang af politiet... og rigeligt med øl.

Carlsberg havde mange forskellige typer ølvogne, startende med meget korte vogne med bremsetårn sluttende med meget lange vogne fra 1960'erne. Carlsbergs vogne har altid haft litra ZA, mens søstervognene fra Tuborg og Albani havde litra ZB. I 1961 havde Carlsberg ikke mindre end 111 vogne,

det noget besynderlige britiske 3-koblede diesellokomotiv English Electric litra ML - kaldet "Den grønne Elevator" blev flittigt benyttet til rangeringen. Lokomotivet blev overtaget af DSB fra de britiske styrker i Tyskland efter krigen, og sattes i drift sidst i 1950'erne i den kendte grønne bemaling.

Efter årtusindskiftet afviklede bryggeriet hele produktionen i Valby, og flyttede den til Fredericia,



Masser af grønne ølkasser med Carlsberg står klar til at blive læsset og distribueret.

Ølkasserne blev transporteret til læsehallerne ved hjælp af traktorer og påhængsvogne. Her er ikke mindre end tre rækker vogne på vej til aflæsning.

Ølkasserne blev kørt direkte ind i vognene ved hjælp af gaffeltrucks, ca. 1961.



der måtte transportere øl, mineralvand, beskadiget og tom emballage. Størsteparten af vognene var typen med 6000 mm akselafstand, men der var også flere ældre typer.

Billederne på siderne viser, hvordan læsehallerne så ud i de glade 1960'ere. Som det fremgår af billederne var der livlig aktivitet med nasser af gaffeltrucks og lange rækker af ølvogne. Tjah, sådan forgår alverdens herligheder. ■

DSB litra ZE 99 537 var en ølvogn, leveret af Scandia i 1940.  
Foto: CL/DMJK

Alle øvrige fotos venligst af Carlsberg-bryggerierne/  
På Sporet.

hvorfor der ikke længere var brug for det store bygningskompleks.

Carlsberg-grunden er ved at blive omdannet til en ny bydel, hvor der allerede nu foreligger diverse planer for udviklingen. Det er således også tanken at flytte Enghave S-station ind på den gamle station HOF grund, og omdøbe stationen til Carlsberg station.

I øvrigt er hallerne blevet udødeliggjort i filmen "Olsen Banden på Sporet" fra 1975, hvor politiets rødmalede udflygtsvogn PT 1448 ved





**TEAM  
RC KONGEN**

Få hjælp til dit køb på:  
Tlf: 63 89 14 77

## NYE HELJAN MODELLER!

Hos RC KONGEN er vi stolte over at kunne tilføje HELJANs kommende EG-modeller til vores sortiment!

Husk: Vi forhandler også PECO, Uhlenbrock, Heki og mange flere varer til togfolket.



44371 DB Schenker EG 3105 DC kr. 1.449,-

44372 DB Schenker EG 3105 AC kr. 1.699,-



44381 DB Schenker EG 3108 DC kr. 1.449,-

44382 DB Schenker EG 3108 AC kr. 1.699,-



44391 DSB EG 3103 DC kr. 1.449,-

44392 DSB EG 3103 AC kr. 1.699,-

**FRI FRAGT** ved køb over 700,- i vores webshop! (gælder kun bestillinger til Danmark)

ÅBNINGSTIDER I SØNDERSØ: MAN: 12.00 - 17.30 TIR: LUKKET ONS: 12.00 - 21.00 TOR: LUKKET FRE: 12.00 - 17.30 LØR: 10.00 - 13.00

Besøg os også online på [www.rckongen.dk](http://www.rckongen.dk) eller på Facebook



## Et superflot

# Märklin-anlæg

■ Af Poul Helge Larsen

Det er ikke så almindeligt at læserne indsender rapporter fra deres Märklin-anlæg, men Poul Helge Larsen har sendt os et hav af billeder fra sit anlæg som vi synes, at andre læsere også skal nyde, ikke mindst fordi mange bygninger er selvbygget med omhu og akkuratesse. Poul beskriver selv anlægget således:

Anlægget er delt i to plan med en færge imellem. Plan 1 er en DSB hovedbane, mens plan 2 er en DSB sidebane/privatbane. Jeg kører ingen bestemt epoke, men epoke IV er den foretrukne, selv om dampen også er stærkt repræsenteret. Sporskifter er primært fra ROCO og PECO, mens sporene er Märklin K-spor. Sporskifterne har selvfølgelig fået monteret midterleder, men jeg har ydermere ombygget dem, så de inderste skinnestrenge skifter fra midterleder til returstrøm, hvilket giver en problemfri passage,

Plan 1 er anlagt som en rundbane, mens plan 2 er en punkt-

punkt bane. På plan 2 findes desuden en roebane med tilhørende sukkerfabrik, hvor sporene er fra ROCO. På plan 1 er der to lemme, så det er muligt at nå de yderste områder på anlægget.

### Bygninger

Anlægget er opbygget på traditionel dansk vis med danske bygninger, bl.a. med kirke (Gørslev kirke fra Witzel Hobby), kro, mejeri, købmand som er selvbyg. Her er benyttet plastcard fra Vollmer, der er skåret til i passende stykker. Stationerne er fra Togcenter og HELJAN. Villaer og byhuse er også selvbygget med inspiration fra tegninger af Skadhauge i det nu indgåede Signalposten.

Møllerne er fx en galleri-hollænder fra Faller, en selvbygget galleri mølle (hollænder) med løgformet hat og vindrose for selvkjøring.

Vandmøllen er bygget efter egne tegninger.

Større maskindepot med rundremise, drejeskive og værksteder i Korsbæk. Drejeskiven og remisen er fra Fleischmann, mens vandtårnet er fra HELJAN. Der er plads til seks maskiner i remisen. Værkstedbygningen til højre er fra Kibri.

### Landskab

Træer og buske er også selvbygget. Til trækroner har brugt ståluld, hvor jeg først har lavet en træstamme i kunststræ, derefter har jeg monteret messingtråd som grene, og sluttelig limet ståluld i små totter på trækronerne m.v. Til sidst er trækroner m.v. sprayet med grøn spraymaling, og drysset med grøn flock. Fordelen ved disse træer er, at de bliver velignende og langt billigere end industritræer - og så kan man bygge dem i alle de størrelser, man har brug for.

Det høje græs er fremstillet ved hjælp af langhåret græs og græsmåtter i forskellige nuancer fra Noch, og derefter 'løftet' med en statisk pistol.

Vandet er fremstillet ved hjælp af materiale fra Faller (Natur-Wasser 171 661), der er lige til at forarbejde. En sø er fremstillet med en acrylplade, som har fået krusninger med Dana-lim.

### Opstillingsbanegård

Jeg har lidt for meget rullende materiel til at det kan være på anlægget på én gang. Derfor har jeg lagt vige-spor ude ved anlægskanten, hvor togene kan køre ud på lister med spor, og derefter anbringes på en hynde under loftet.

Sluttelig skal lige nævnes at fiskerkutterne, der ses på et af billederne, er selvbyg, hvor der er benyttet kunststræ, plastcard og messing.

Der er så hyggeligt ude på landet. Landposten besøger en gård, der ligger hyggeligt mellem dejlig grøn vegetation. Bygningerne er et laserskåret papbyggesæt fra Witzel Hobby, mens postbilen er fra Brekina. Træer og buske er selvbygget. Læg mærke til, hvor naturlige træer og buske tager sig ud.





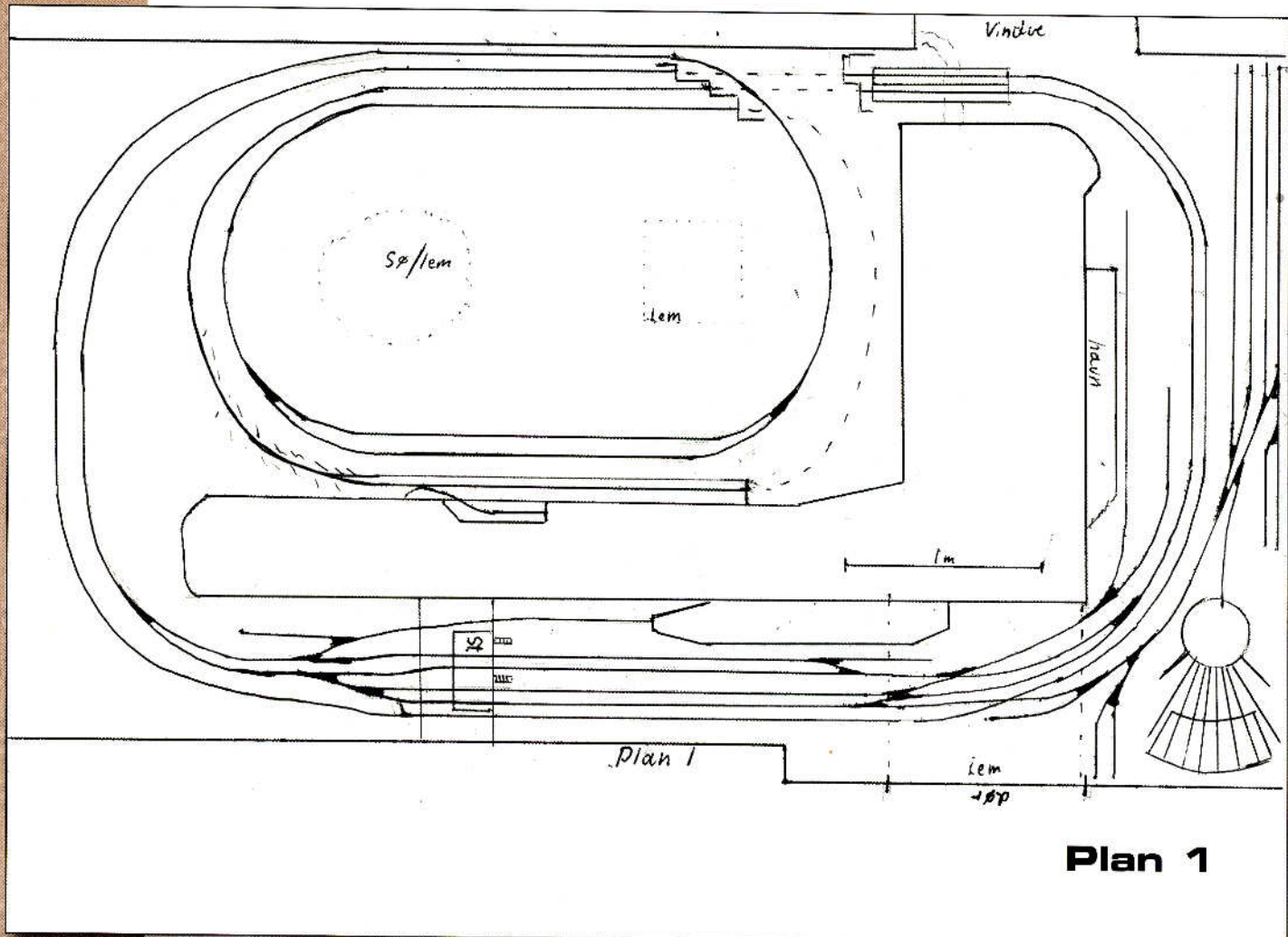


MY (HELJAN) med Ic-persontog passerer Korsbæk station, der er samlesæt fra Auhagen. Sporene føres under stationsbygningen. Til venstre ses en strøggade, mens der på selve baneterrænet ses diverse signaler, bl.a. et PU-signal i forgrunden. Det er fra Togcenter Gentofte, mens de øvrige signaler er selvbygget i messing. Til venstre ses også et telefonskur.

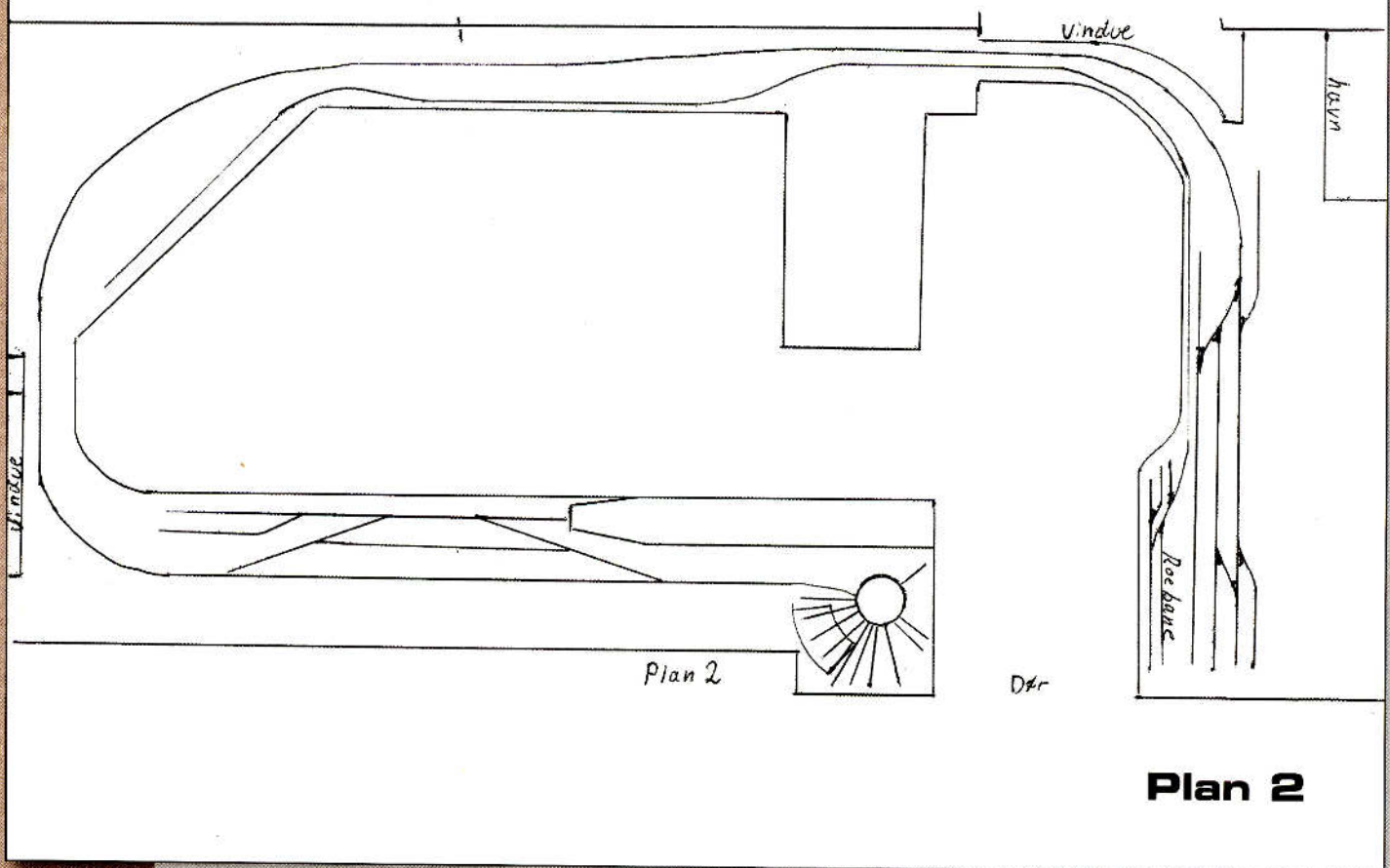
Samme station som ovenfor, blot set fra gadeside. En bus holder foran stationsbygningen for at optage passagerer. Stationen er fra Auhagen, hvor murene i sættet er malet med gråhvid, derefter er de malet med rød, og sluttelig er bygningen samlet.

Man venter på tog på KNAGSTED station. Stationsbygningen er Værløse station fra Togcenter Gentofte fremstillet i laserskåret pap. Bemærk tagrender og nedløbsrør, der fuldender den fine station.





**Oversigt over Povl H. Larsens anlæg**





Et flot maskindepot tilhørende privatbane i Kastrup. I forgrunden anes lille drejeskive. I baggrunden ses sandingstårn. Marcipanbrødet er AHJ ML 5206, der er selvbygget med Märklinmotor 3021. Remisebygningen er fra Kibri. Til venstre i billedet anes fronten af FRICHS firkantet HP 12. Både marcipanbrødet og den firkantede skal have ny undervogn, idet Poul efterhånden går over til to-skinne drift.

Oplagte fiskekuttere på havnen i Sønderby.. Også disse kuttere er selvbyg fremstillet i kunsttræ m.v. Havnen er nu nedlagt, idet den skal flyttes ind på den anden side af væggen, hvor Poul har skåret hul for at udvide anlægget.

Stationen i Kastrup, hvor en designmalet MX og skinnebus fra OHJ krydser hinanden (anakronisme - men hvad gør det?) Stationsbygningen er en laserskåret model fra Togcenter Gentofte, mens vandtårnet er selvbyg i murstenspap om et paprør med cisterne i plastcard. I øvrigt er stationerne i Dragør og Kastrup helt ens. Skinnebussen fra OHJ er fra Epokemodeller.





DSB MA-lyntog har gjort holdt på Korsbæk Station. På perronen ses et kamerahold i færd med at filme og interviewe en prominent person. Lyntoget er fra ROCO. Sporet i forgrunden er færgesporet til Kastrup.

Strøggade med mange spændende forretninger i Sønderby. Husene er selvbygget fra grunden i plastcard efter P.W. Skadhauges tegninger i det hedengangne Signalposten. Tag- og murstensplader er fra Vollmer. De er først malet lysegrå, hvorefter murene m.v. er malet røde.

Privatbanemaskindepot med ensporet remise (HELJAN) med skinnebus fra NPMB. Læg mærke til olietanken og -tønderne i forgrunden, der er fra Kibri. Skinnebusen er Sm 2 ombygget fra en OHJ-model fra Epoke-Modeller. Smalsporet i forgrunden tilhører roebanen.





Den færdige model af skovvognen i sit rette element, skoven. Vognen er bygget uden skydevinduer, så man bedre kan se ind i den, men der er anvisning i teksten på, hvordan de kan laves.

# Byg en skovvogn epoke II

■ Af Ole S. Petersen

Dette er første del om selvbyg af klassiske toakslede personvogne til epoke II. Der lægges ud med en skovvogn litra CE, da den er forholdsvis simpel at bygge. Desuden har vogntypen et letgenkendeligt og sjovt udseende, så alle med interesse for gamle dage må være interesserede i at føje sådan nogle til deres modelsamling.

Vognkassen bygges af plast fra Evergreen scale models ([www.evergreenscalemodels.com](http://www.evergreenscalemodels.com)), der limes

med en traditionel plastlim. Når der indgår plastdele fra Hobby Trade eller Märklin i samlingen, bruges i stedet enten en sekundlim eller en klar universallim. Eventuelle ridser og lignende kan udbedres med Vallejo nr. 70400 Plastic Putty, der er en tyktflydende akryl resin, som efter tørring poleres med finkornet slibepapir, f.eks. Weinert 2293 (grovhed 1200).

Af værktøj skal man have en god hobbykniv og et skæreunderlag, som blot kan være en masonitplade. Brug en blyant til at tegne

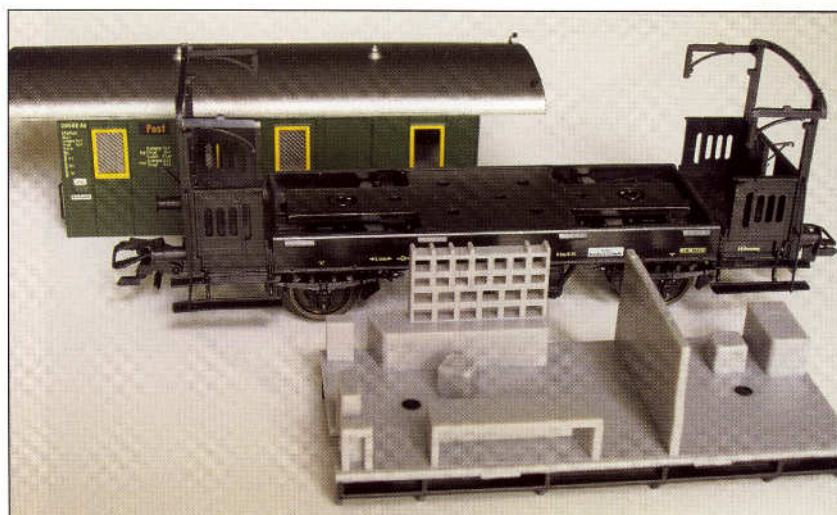
arbejdslinjer på plasten, og en stållineal er nødvendig til at skære langs med. Anskaf et sæt nålefile, bl.a. en flad og en rund, en knibtang og fladtang samt en lille nedstryger f.eks. ROCO nr. 10900.

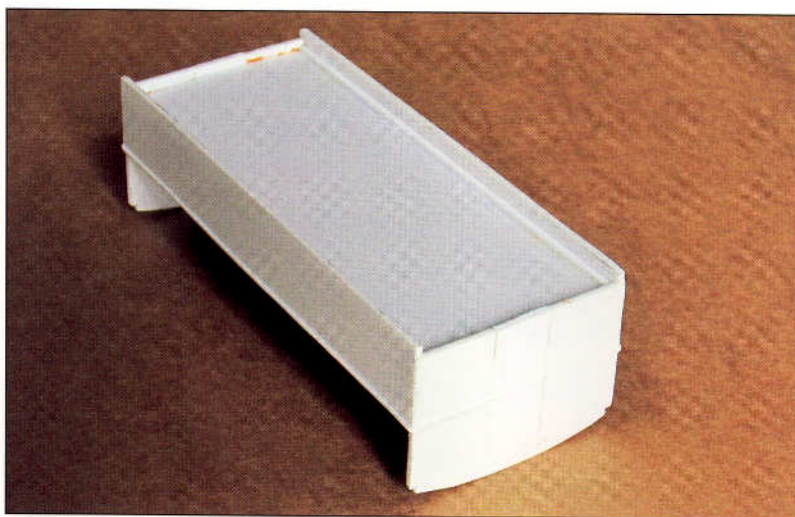
Der skal også bruges et par gode små pensler, bl.a. en flad og en lille rund. Forud for malearbejdet bør især metaldele have et lag grunder, hos Vallejo fås den i 15 farver. Plastfladerne kan også med fordel få et lag. Vælg gerne nr. 70605 rødbrun, for så er der allerede sporet lidt ind på den farve, som ydervæggene skal ende med at have. To andre nyttige farver er nr. 70601 grå og 70602 sort. Efter den endelige bemaling kan fladerne evt. tilføjes et lag lak, så de er ekstra beskyttet mod det daglige slid fra fingre.

## Undervognen

Skovvognen opbygges på en undervogn fra en industriproduceret model for at gøre det realistisk for så mange læsere som muligt at lave vognen. Trix's model 23228 er valgt, da den allerede har endeperoner ude i vognenderne, og den passer nogenlunde i længden (5 mm for kort). For at få målene til at

Industrimodel- len skilles ad i de viste tre dele, og kun undervognen skal bruges.





Strippene under vognbunden i hver side sikrer, at den tynde vognkassebund sidder bedre fast.

passe med den kortere undervogn er byggeanvisningen udformet, så hver endeperron bliver 0,5 mm smallere og vognkassen 4 mm kortere.

Akselafstanden på modelvognen er kun 1 mm for lang. Kører man AC, kan man vælge at udskifte hjulene med 2 stk. Märklin reservedel 34 30 12 11. De svarer til de DC-stjernehjul (32 30 12 11), som vognen er født med. Modellen leveres med Märklins kortkoblinger, men de kan udskiftes med andre NEM-skakt-koblinger efter ønske. Märklin har i øvrigt indtil for nylig haft vognen i sit eget program som model 43030 (om end med pladehjul).

Vognkassen på industrimodelen fjernes fra undervognen ved at trække lidt ud i vognsiderne forned. På samme måde fjernes det grå inventar. Begge dele kasseres, men lad den sorte metalplade, som på nogle af modellerne kan ligge løst, blive i vognbunden. Pas på at de tynde fjedre, der holder koblingerne på plads, ikke falder ud, når vognen skilles ad. De sidder under den sorte metalplade, og hvis den falder af, kan fjedrene det også. Skulle en af fjedrene falde ud, så sæt den straks på plads, for de er så små, at de nemt forsvinder.

Sav de lodrette stænger til taget af så tæt på endeperronernes endeplader som muligt, og fil resterne bort. De grove låger på endeperronerne skal også væk. Her er det nemmest at bruge en knibtang og lave et haps forned på lågen, og derefter file resterne af lågen bort. Desuden skal batterikassen mellem hjulene fjernes; plastdelen kan blot trækkes af med fingrene.

En pakke vakuumslinger fra Hobby Trade med reservedelsnummer 93012 anskaffes. De fire slanger males Vallejo 70992 grå og limes på endeperronernes yderside, to i hver ende af vognen i nærheden af pufferne. Lim gerne lysdåser på endeperronernes yderside, DEKAS har dem som varenummer DK-A-1054. Skruebremsehåndsvinget kan sidde lidt i vejen for en af dåserne, den må så enten udelades eller sættes på den anden side af bremseslangen, hvor der er bedre plads.

Til slut mangler malearbejdet på undervognen. Endepladernes inder-side males vognkasserød (se farveangivelse senere i teksten), og den påtrykte tekst nede på undervognens vanger males over med Vallejo 70950 sort. Giv også gerne akselgafleterne og den øvrige undervogn lidt sort, så fladerne bliver matte.

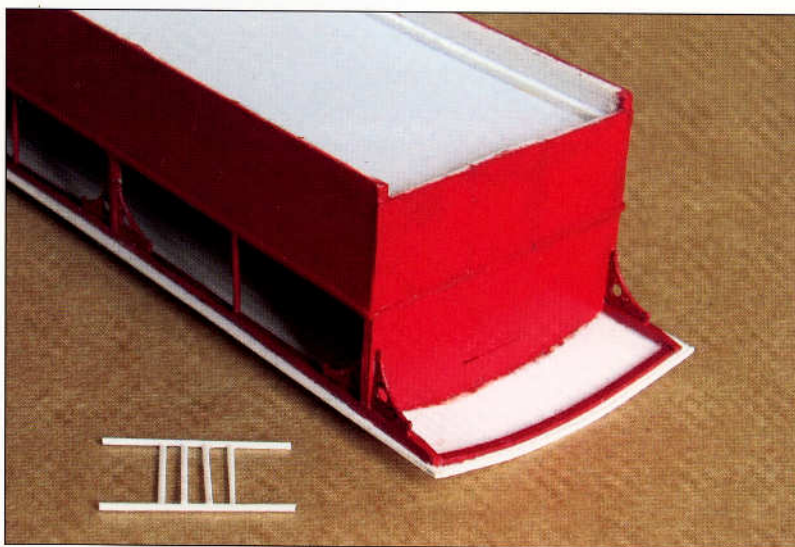
### Vognkassen

Der skal skæres to vognsider i rillet plastplade 4050 fra Evergreen. Ril-

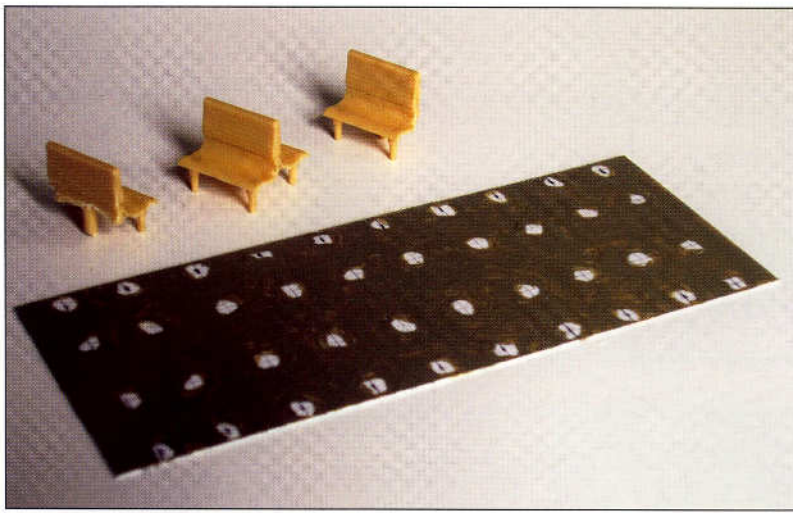
lerne skal vende indad i den færdige vogn og løbe vandrette. Vognsiderne udskæres i målene 80 x 12,5 mm, og enderne files derefter i 45 graders vinkel, så sammenføjnningen til gavlene bliver pæn. Bemærk dog, at vognsiden skal rage 1 mm længere ned end gavlen gør, så den nederste 1 mm af vognsides ende-kant bør ikke files i skrå vinkel.

De to gavle er også af plade 4050 med vandretløbende riller. Hver gavl skal udskæres 32,5 mm bred og med 22 mm høje sider, men gavlen skal have en højde på 24 mm på midten. Der udskæres en døråbning på midt på gavlen, og det er bedst at udskære åbningen, inden gavlen skæres fri af den store plastplade. Fil et hjørne på 1 x 1 mm i hvert af gavlens øverste hjørner, her skal overliggerne over vinduerne senere hvile. Fil kanten på de nederste 11,5 mm af gavlens sider i en 45 graders vinkel, hvor vognsiderne skal monteres. Skær desuden to gavldøre på 8,5 x 21 mm af glat plastplade 9040, som (efter finjustering med en fil) limes i gavlens døråbninger.

Vognkassebunden skæres af plade 9010 i målene 78 x 30,5 mm. Pga. metalpladen i undervognen vil bunden komme til at sidde 1,5 mm hævet, men denne afvigelse vil ikke være særlig synlig, da gulvet skal have en mørk farve. Nu skal vognsider og gavle limes sammen, men lim ikke bunden fast endnu. Bunden skal blot ligge løst oven på et par stumper strips, mens væggene limes sammen omkring den. Vognbundens tilstedeværelse sikrer, at vognkassen ikke bliver skæv. Når limen mellem væggene er tør, pla-



Den mørkerøde loftstrip er netop limet fast på undersiden af tagets udhæng. Ved siden af ligger en låge, der afventer bemaling og derefter afkortning af top og bundstykke.



ceres vognkassen på undervognen. Nu kan vognkassebunden limes fast til væggene i rette overhøjde. Bunden er ret tynd for at undgå, at gulvet kommer til at sidde højere end højst nødvendigt, men bunden bør derfor styrkes ude ved vognsiderne, hvor undervognen ikke er bred nok til at understøtte den. Det sker ved at lime et par Evergreen strip nr. 142 på undersiden af bundens kant.

Vognkassens fire skarpe hjørner files en anelse runde. Lim en pynteliste af strip nr. 100 langs den øverste kant af vognsiden og rundt om hjørnerne hen til dørene. På dørene monteres et separat lille stykke pynteliste i samme højde.

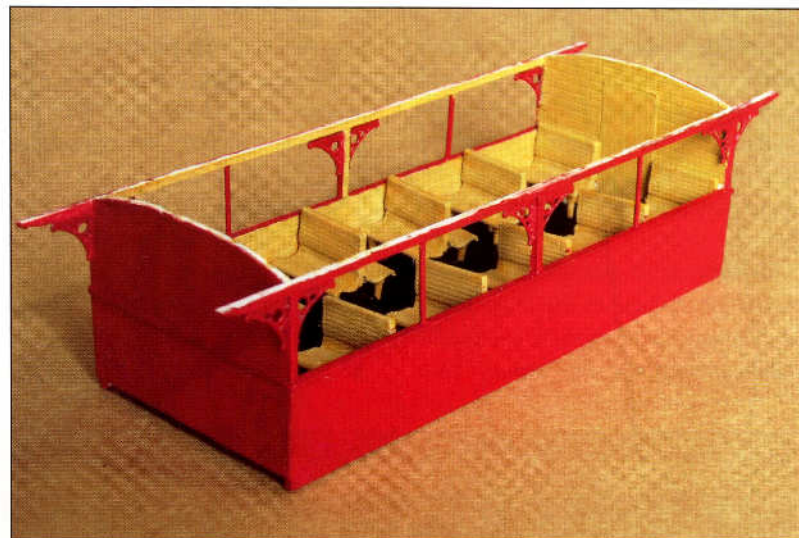
### Bænkene

Da bænkene er meget synlige i en åben vogn, må man gerne gøre lidt ekstra ud af dem. Jeg anbefaler at købe Weinert nr. 9541 (12 dobbeltbænke i plast), for de har en god facon. Bl.a. når ryglænet ikke helt ud til bænkenes kant i den ende, som skal vende ud mod midtergangen, ganske som på den rigtige vogn. Alternativt til Weinerts flotte bænke kan man skære primitive bænke ud af plastplade 9030 med mål som vist på tegningen.

Benyttes Weinerts bænke, så start med at afkorte den store midtertap under hver bænk, så den ikke er længere end de fire hjørneben. Bænken nærmest hver gavl skal kun have sæde til den ene side, så de skal lige tilpasses lidt med hobbykniv og fil (husk at bænkene ikke er symmetriske, så to af gavlbænkene skal være spejlvendte). Lim ryglæne fast på bænkene, inden bænkene monteres i vognen. Bænkene skal sidde med lige stor indbyrdes

afstand, dvs. 15,5 mm mellem ryggene. Sæt et blyantsmærke på vognsiden, hvor hver ryg skal være, så er det nemmere at sætte bænkene korrekt i første hug, så plastlimen ikke griser de forkerte steder.

Gulvet i vognen males med Vallejo nr. 70950 sort. De indvendige vægge på Jernbanemuseets skovvogn har en smuk varm træfarve. Den kan gengives vha. 70877 gyldenbrun, der iblandes en smule 70989 lysegrå (maks. 20%), så



farven dæmpes til et passende træagtigt niveau. Bænkene males også i denne farve. Den flotte gyldenbrune maling findes ikke i Humbrols udvalg, nr. 93 er nok den, som kommer tættest. Når træværket er malet færdigt og hærdet op, lakeres det f.eks. med en halvblank lak.

### Det i vindueshøjde

Overliggerne over hver vognside skæres af strip 142 (99 mm lange), der skæres skrå til halv tykkelse de

yderste 3 mm i hver ende. De limes på fra gavl til gavl, sådan at der rager lige meget ud til hver side. Et lodret 9,5 mm langt stykke strip 142 skal støtte overliggerne på hver vognsides midte. Midt mellem disse midterstolper og gavlene skal der være en lodret støtte af en 9,5 mm lang rundstrip nr. 218.

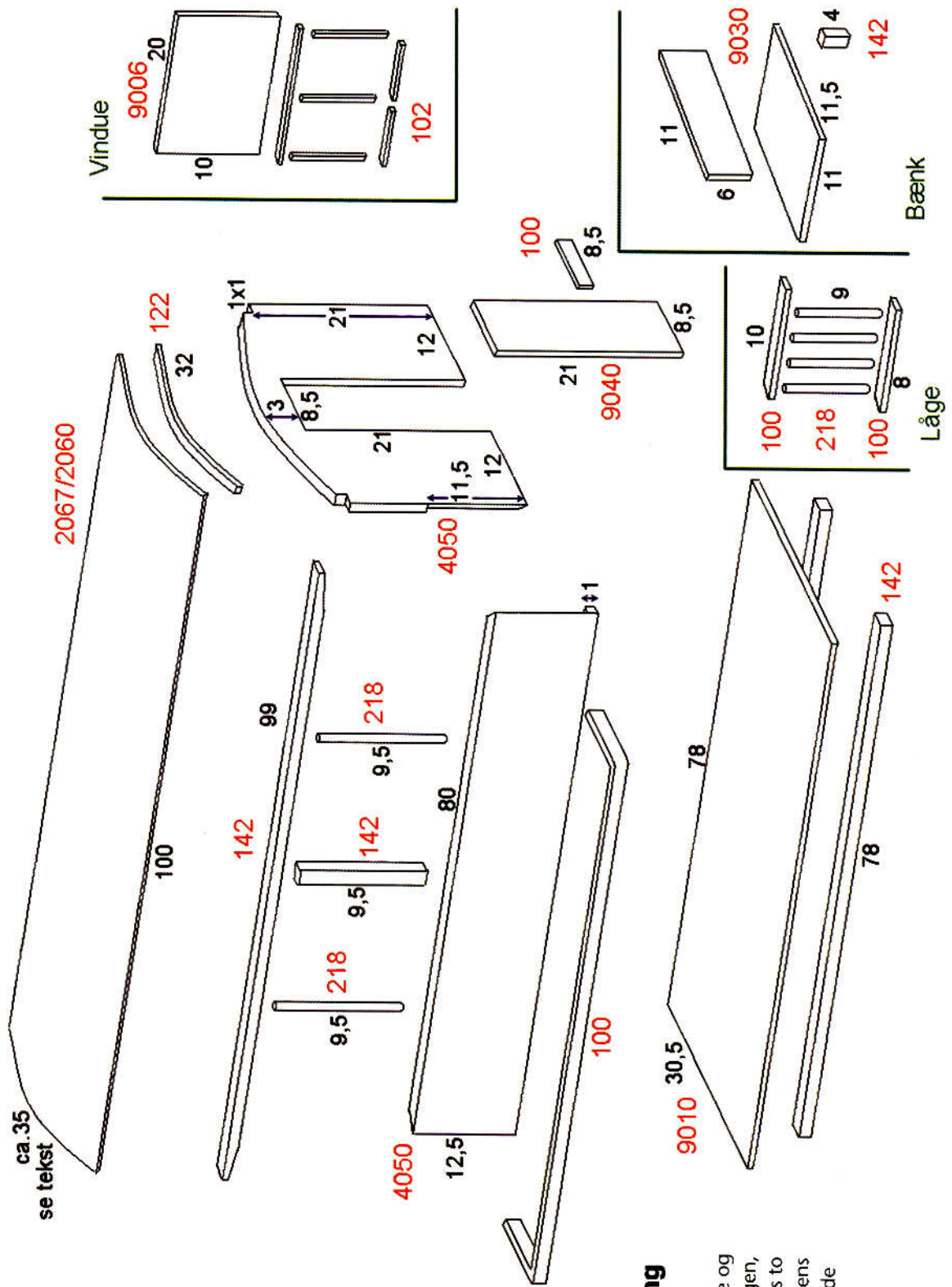
Tagknægte med krummelurer limes i alle de hjørner, som er opstået under overliggeren. De fås som reservedel fra Hobby Trade (4 stk. i pakning nr. 96020). Den lille aflange tap, som sidder langs den ene kant på knægten, er beregnet til at gå ind i en sprække i loftet på Hobby Trades rystevogn. Der er ikke nogen sprække på vores vogn, men tappen er heldigvis ikke særlig stor, så den skæmmer ikke, selv når den sidder synligt. Der skal bruges 12 tagknægte i alt, da der undlades knægte ved de tynde runde strip 218. Den virkelige vogn har her kun nogle små knægte, og modellens udseende lider ikke ved deres fravær.

Mal den udvendige side af vognkassen. Vallejo 70926 rød iblandet

*Det er en god ide at male gulvet inden bænkene monteres, men lad en lille cirkel stå nøgen, hvor benene skal være, så binder plastlimen bedre. Efter fastlimning er det rimelig let at male omkring benene.*

*Færdigmalet vognkasse umiddelbart inden taget påsættes.*

20 % nr. 70814 rødbrun resulterer i den farve, som Jernbanemuseets kuppetog har. Man behøver ikke investere i 70814, hvis man har grunder 70605, da de er samme farve, og grunderen kan sagtens blandes i malingen. Humbrol har ikke denne rødbrune farve, men nr. 70 rødbrun kan træde i stedet med et acceptabelt resultat (altså 153 rød tilsat lidt 70). Fladerne, hvor taget skal fæstnes, skal holdes fri for maling. Er der alligevel kommet maling, files den bort, når den er tørret.

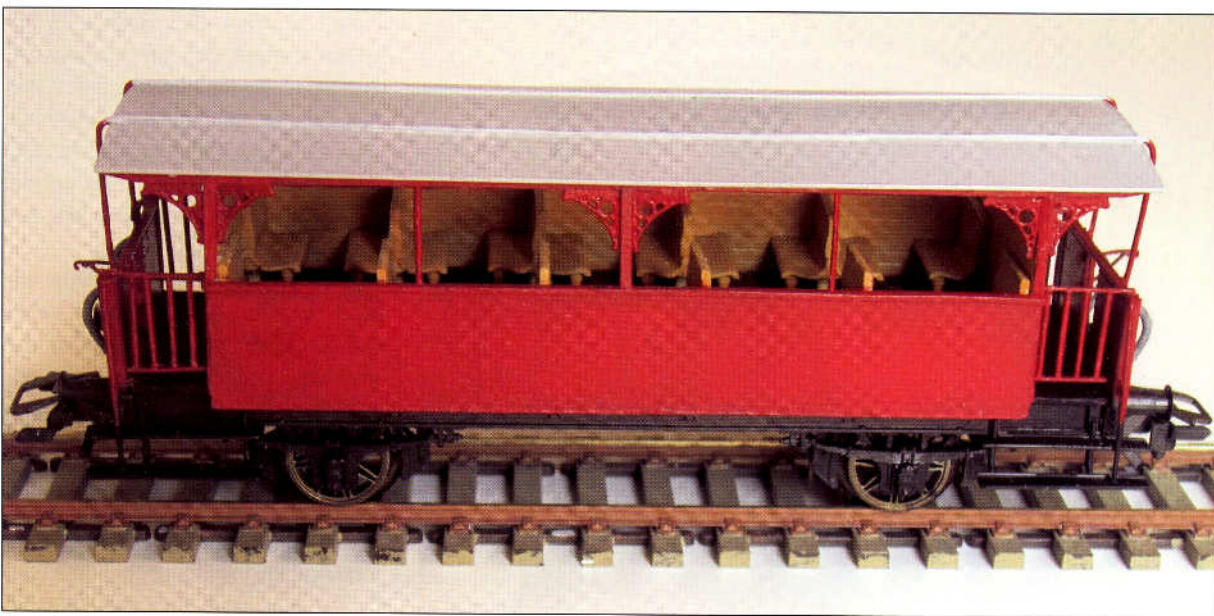


ca. 35  
se tekst

### Ekspløsningsstegning af litra CE

Der er kun vist én vognside og gavl for at forenkle tegningen, men vognen har naturligvis to af hver. Røde tal er Evergreens varenumre, og sorte tal er de udskårne mål i mm.





Pga. den lidt hævede vognbund på vores model sidder bænkenes ryglæn så højt, at de kan være i vejen for de forskydelige vinduer, som vognene havde i epoke II. Jeg har derfor valgt at undlade skydevinduerne på min model, og så ser man jo også vognens fine indre så meget bedre. Men hvis man vil have vinduerne med, kan de laves på følgende vis.

Vognens fire sideforskydelige vinduer, to på hver side, skæres af klar plastplade 9006 hver på 20 x 10 mm. Rammerne af strip 102 skal sidde langs kanterne af glasset samt en lodret i midten. Strippene males Vallejo 70824 okkerbrune inden pålimningen. Kom limen i sparsom mængde på den umalede bagside af strippen, så der ikke flyder lim ud på glasset. De færdige vinduer limes fast på den indvendige side af vognsiden, og de kan derfor ikke forskydes på modellen. Vinduerne var normalt skubbet hen i den ene ende af vognen, og samme ende i begge vognsider.

#### Taget

Taget skal have en længde på 100 mm. Det skæres ud af rillet plastplade 2067 med brædderne løbende på den lange led, og det skal være 21 brædder bredt. Den rillede side skal udgøre loftet i vognen, så den glatte side skal vende opad. Nr. 2067 er ikke en plastplade fra grundsortimentet, så hvis den ikke er til at få fat på, så kan plade 2060 også bruges. Her er brædderne blot en anelse for smalle (1,5 mm brede i stedet for 1,7 mm), så taget skal skæres ud i en bredde på 23 brædder.

Tegn to blyantstregger ned langs tagpladens glatte overside, de placeres 10 mm fra tagkanten i begge sider, for her skal der om lidt monteres en tagdetalje. Da taget skal hvælve en smule, skal den udskårne tagplade bearbejdes ved forsigtigt at presse den i facon med fingrene. Pas på ikke at bøje for meget, for ellers vil rillerne skabe frakturer på den anden side af tagpladen. Derefter limes taget på vognkassen.

På undersiden af taget ude over endeperronerne skal der være en 32 mm lang strip 122 mellem enderne på overliggerne. Strippen skal følge tagets bue. Inden den limes på, males strippen i vognkassens farve, undlad dog at male limfladen.

Vognkassen limes fast til undervognen med DANA universallim 300. Lad limen hærde et par timer, inden der fortsættes.

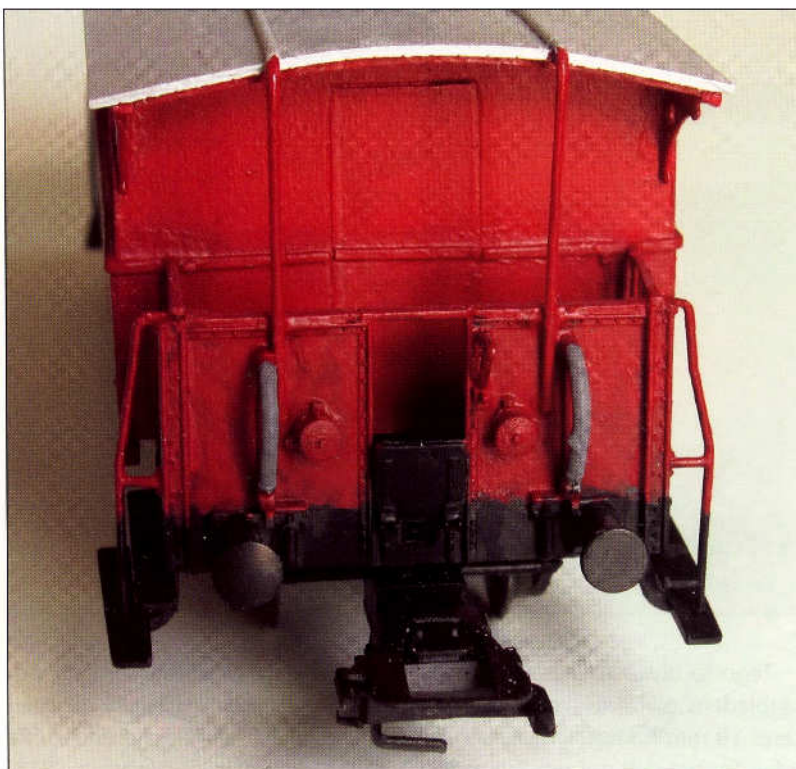
Oven på taget havde den rigtige vogn to langsgående rør med el-kablerne til vognbelysningen. På modellen bruges rundstrip 218. Strippen skal bue ned til lysdåserne på endeperronen i begge ender af vognen. Så sørg for at der er rigeligt med ekstra længde på strippen i hver ende, inden den limes på med plastlim langs blyantstreggen på taget. Afkort de fire ender, så der rager 21 mm ud over tagkanten. Kom en smule plastlim på 218-strippen, dér hvor den skal bue, for at gøre den blød, og bøj den forsigtigt 90 grader. Derefter limes hver af strippenes ender fast på endeperronernes forplade med sekundlim.

Taget er nu klar til at blive malet lysegråt på oversiden og langs tagkanten. Vallejo 70989 passer fint med farven på Jernbanemuseets



Efter utallige forsøg lykkedes det at få det første overføringsmærke sat uskadt på, og det endte næsten på den rigtige position, inden det hang uhjælpeligt fast. Vognnumret skal sidde nedenunder.

Endeperron  
med monterede  
vakuumslinger  
og lysdåser.



ældste vogntage. Humbrol har ikke nøjagtig den farve, men brug nr. 147 som blot er en anelse blegere.

#### Den sidste detaljering

Skovvognene havde primitive låger ved endeperronerne. De laves af to stykker strip 100, mellem hvilke der limes 9 mm lange lodrette stænger af strip 218 i en indbyrdes afstand på 2 mm. Det er vigtigt for det færdige resultat, at stængerne er nøjagtig lige lange. Start med at lime stængerne på én efter én på den ene strip 100, og derefter limes den anden strip 100 på, og endelig skubbes forsigtigt til stængerne, så de bliver parallelle, inden limen tørret helt. Det er en ide at lade strip 100-stykkerne være alt for lange og fungere som håndtag, mens stængerne limes på.

Lågerne males i vognkassens farve. De limes på endeperronerne

sådan, at den øverste strip i den ene ende hviler oven på kanten af endeperronens plade og støder mod gavlen i den anden. Hold lågen med en lille pincet i den øverste strip, så er det nemmest at styre den på plads.

KM Text har ingen litrering til skovvogne. Men da der kun var vognnummer og ikke litra på vognsiderne på personvogne i epoke II, kan situationen reddes ved at købe litreringen til litra CB epoke III. Her er både DSB med krone samt en række brugbare vognnumre. Dog er der ingen 3. klassemarkeringer, så dem må vi undvære. Skovvognene havde numre fra 1302 til 1345.

At påsætte litreringerne er den mest nervepirrende del af byggeprocessen. Jeg er i al fald ikke gode venner med overføringsmærker af den våde type, især ikke de tynde folier, der bruges i dag. De krøller

nemt sammen eller klistrer på fingeren snarere end på vognen osv. Forhåbentlig får læserne mere succes. Det er nok desværre ikke realistisk at tro, at litrering med letraset (gnubbebogstaver) en dag vender tilbage, men drømme om det har man vel lov til.

Når det gælder stafferingerne, som skal være gule, ser det bedre ud for fans af gnubbetyper, om end det vist kun er "På sporet", som forhandler dem. Nemlig varenummer DT516 fra Woodland Scenics. Den smalleste stribe på arket har en bredde, som nogenlunde svarer til de bredeste linjer på de virkelige vogne.

Tør man give sig i kast med 80 mm lange overføringsmærker af den våde type, så har Weinert stafferinger som varenummer 91134, der dog er en smule for blege i den gule farve. En tredje mulighed er at male vognen gul og derefter påsætte Weinerts smalle afdæknings-tape 9340, hvor stafferingslinjerne skal være. Så males vognen rød, og tapen fjernes igen. Limen er ret effektiv, så sørg for at den gule maling har hærdet, inden tapen sættes på, ellers vil tapen kunne trække den gule farve af. Især vandbaseret maling er længe om at hærde til maksimal styrke, det kan nemt tage en uges tid.

#### Epoke I og III

Hvis man hellere vil lave skovvognen i sit oprindelige udseende fra epoke I, så skal der være følgende ændringer: Gavlene skal være sorte og vognsiderne grønne med hvide stafferinger. Der er ingen rør på taget og heller ingen overgangsbroer eller låger ved trapperne. De forskydelige vinduer skal også undlades. Vognen skal have litra CC og nummer i intervallet 309-326, men der findes ingen færdige litreringer på nuværende tidspunkt med den rigtige typografi.

Også i epoke III fandtes vogntypen, dog kun som tjenestevogn i grå bemaling. Hver vognside blev ført helt op til taget og forsynet med fire hønsehuisvinduer. ■

Vallejo	Humbrol	Farve
70510	35	Blank lak
70520	49	Mat lak
70522	135	Halvblank lak
70824	93	Okkerorange
70864	56	Stål
70870	126 (halvblank)	Grå
70926	153	Rød
70940	70	Rødbrun
70950	33	Sort
70974	120	Lysegrøn
70992	27	Neutral grå

# EpokeModeller

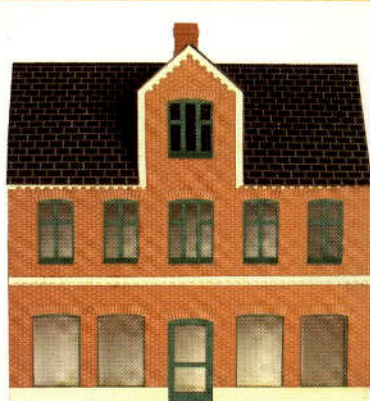
## Nye Biler til stationsbyen



Det Gule Palæ  
tårn H0  
877079



VW T1 Richs



Rødstens byhus med  
frontispice H0 877084



Ford 3500  
Skagen fisketransport  
H0 874076



VW T1 Wiibroer



874077 Chevrolet pickup H0

874078 Ford 1939



874079 Ford van blå



874080 Ford van grøn



Benzinstandere i  
spor 1, 0, H0, N, TT,

Produktionen af drejeskiver genoptages  
20 m og 12,8 m i forbedrede udgaver

info@epokemodeller.dk +45 20220449 www.epokemodeller.dk

Webshoppen er altid åben:  
www.epokemodeller-online.dk

## Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



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

## Stoppel decals 1:87 til tankbiler

873010 Esso .....	kr. 65,-
873011 Shell .....	kr. 65,-
873012 BP .....	kr. 65,-
873013 Gulf .....	kr. 55,-
873014 Gasoline.....	kr. 65,-
873015 Caltex .....	kr. 55,-
873016 OK.....	kr. 55,-
873017 ORA .....	kr. 55,-
873018 Nordisk Oliekompagni.....	kr. 55,-
873019 Dansk Andels Kulforening .....	kr. 55,-
874010 Esso .....	kr. 65,-
874011 Shell .....	kr. 65,-
874012 BP .....	kr. 55,-
874013 Gulf.....	kr. 55,-
874014 Mobil.....	kr. 55,-
874015 Calpalm .....	kr. 55,-
874016 UnoX .....	kr. 65,-



Front af det renoverede IC3 togsæt.

# IC3

## Revisionsrapport

■ Af Knud Pedersen, Viborg

Det var en sorgens dag da første generation af IC3, trods mange ombygninger, måtte udrangeres. Den fra 1991 – oprindelig med en lille motor indbygget i en af Tenshodobogierne.

Indlæg med frustration og skuffelse over Heljans IC3 især fra treskinnekørere, er flittigt blevet luftet på diverse netfora. Ikke just befordrende for anskaffelse af en ny IC3. Imidlertid har flere klubkammeraters IC3 medvirket ved køreplanskørsel på klubanlægget i Bjergringbro. Med nogen fortrøstning blev en IC3 derfor købt via QXL. Toget bar ikke præg af at have kørt særlig meget, så hvorfor begynde med en revision? Lidt en teori om at producenten og kunden måske ikke har samme tilgang til emnet. Opdeles kundeskaren i tre kundety-

per – 'legebarnet', den seriøse og nørden – anes kimen til et dilemma. Det må formodes at typerne kan have forskellige forventninger,

og hvem forsøger producenten at tilgodese?

Udvendig var toget magen til forgængeren, men indvendig –

Dørparti på mellemvognen efter revision.



søde milde for en forandring. Selv i forhold til udgaven fra år 2000 er der forbedringer. Trækbogierne monteres med en skrue-løsning, og kardanakserne er udført i sekskantede metalstænger. Positiv overraskelse og respekt.

Med hensyn til yderligere forbedringer var der ikke meget at komme efter i teknisk henseende, hvis det fortsat er tanken at toget skal kunne adskilles og tage ophold i den blå æske. Hvis man er parat til at anlægge en anden filosofi, åbnes andre muligheder. Kabler og elstik synes at være lidt (eller meget) i vejen for bevægelsesfunktionen. Ved at betragte overgangsstykkerne indvendig, ses at kablerne er henvist til en mindre trekant øverst, når toget er samlet. Dertil kommer at de monterede kabler ikke hører til de mest føjelige. Helt undgå elstik kan vi jo nok ikke, men kunne elforbindelserne ikke etableres fastsiddende i bunden af MFA og MFB, ligesom nye bløde kabler formentlig ikke vil forværre funktionen. Med stor fordel kan strømoftagskablerne føres op langs gearkassens nærmeste hjørner. Med bløde 0,6mm kabler fra Brawa behøves kun et lille hul ved hjørnerne.

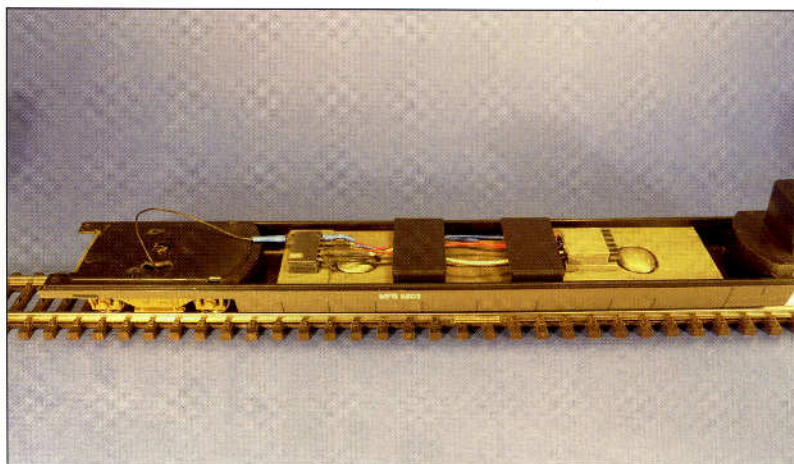
Filosofien indebærer naturligvis at IC3 toget altid må befinde sig på sporet, undtaget ved evt. reparation.

Og nej, transport af toget behøver ikke blive et problem. Det kan løses med lidt arbejde, men det gemmer vi til sidst.

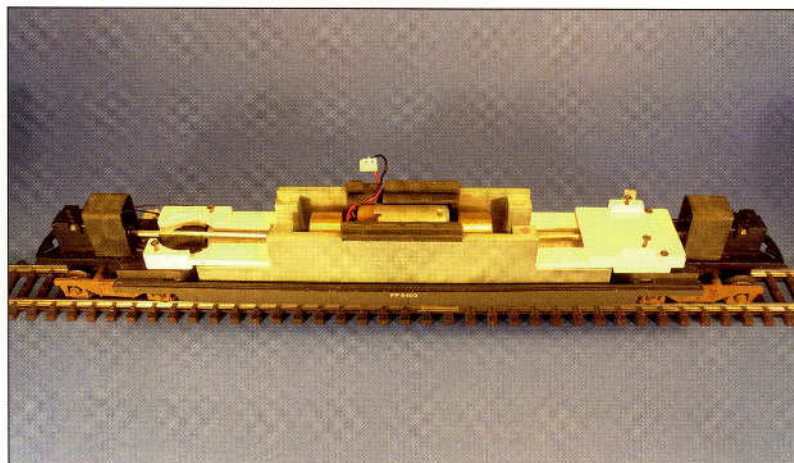
En væsentlig ting ved problemfri kørsel på Märklinspor er hjulene. Frontbogierne måtte være alene om hjulskift til Fleischmann 6560 (Ø11 mm med 24 mm over pinoerne). Hjul med hæfteringe fra den udrangerede IC3 gled simpelthen på akslerne. Praksis viste sidenhen, at toget kører fint uden hæfteringe, endda med et pænt kraftoverskud.

Revisionen har også en kosmetisk side. Endegavle var også på det oprindelige design malet mørke. En stribe rundt ved kanten var stadig hvid. I model max. 1 mm. (Se evt. FF 5430 på jernbanen.dk). På taget vil det pynte, at der monteres tre små terminalrør (tyller) i de hævede felter. Minimum at felterne males mat sort.

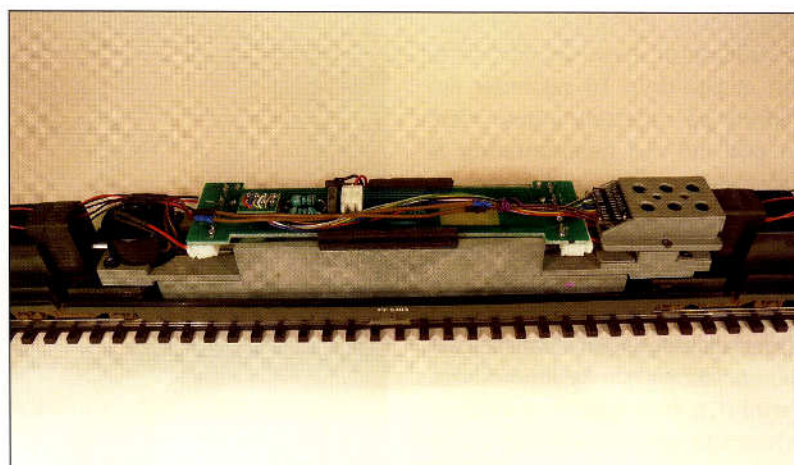
'Ruden' lige under, er faktisk ikke en rude, men tætsiddende lameller



MFB 5203 med alternativ ledningsføring.



FF 5403 Forberedelser til lydmontering.



FF 5403 Fuldt monteret.

(matsort). Tyfoner males satin hvide, og ventilatorer plus fordybninger tilsmudsas. Kobberstrømoftagene kan med fordel males matsort. Bruges hullerne i fronterne ikke til koblinger, kan en lille 'brønd' med centralkobling laves og monteres. I det tilfælde må brønden/kassen ikke komme forbi sneplovens yderste punkter, ligesom frontbogierne må tilpasses.

Overgange kan gøres vejrbidte med en glaspensel. Bogiesider males med gavlblanding og tilsmudsas.

Håndlister males med alu-farve på kanterne. Trin ved førerkabinedøre laves. Midt under døren (i underdelen) saves og files fra underkanten en åbning på 1,6x7,0mm. På bagsiden lukkes åbningen med en strimmel 0,5mm card, og nederst limes et trin vinkelret på bagstykket, også 0,5mm card. Males med gavlblanding.

Denne gavlblanding er ikke noget at ligge søvnløs over. Humbrol nr. 66 er så tæt på undervognsfarven, at den kan bruges lige fra bøtten. Den er ganske vist mat,



På vej op på  
rampen.



Vel ankommen  
på 'brættet', der  
danner bund i  
transportkassen.

men kan med lidt klar lak (nr. 35) iblandet malingen få silkeglans. Når overdelene monteres, er det vigtigt at ruderne er i flugt med vognsiderne. For at være sikker på at ruderne er, hvor de skal være, kan et par dryp 10 sekunder lim nederst på rudestøbningen, være en god idé ved genmontering af ruderne.

Togsættet var ikke udstyret med byvåben, men det kunne Skilteskoven råde bod på.

Revisionseksperimentet fik også noget til øregangen. Danske-Loksounds har en ganske fin lyddekoder til IC3, hvor især det lange ty-



Klar til trans-  
port i den sorte  
transportkasse.  
Fremstillingen af  
denne er ikke be-  
skrevet i teksten.



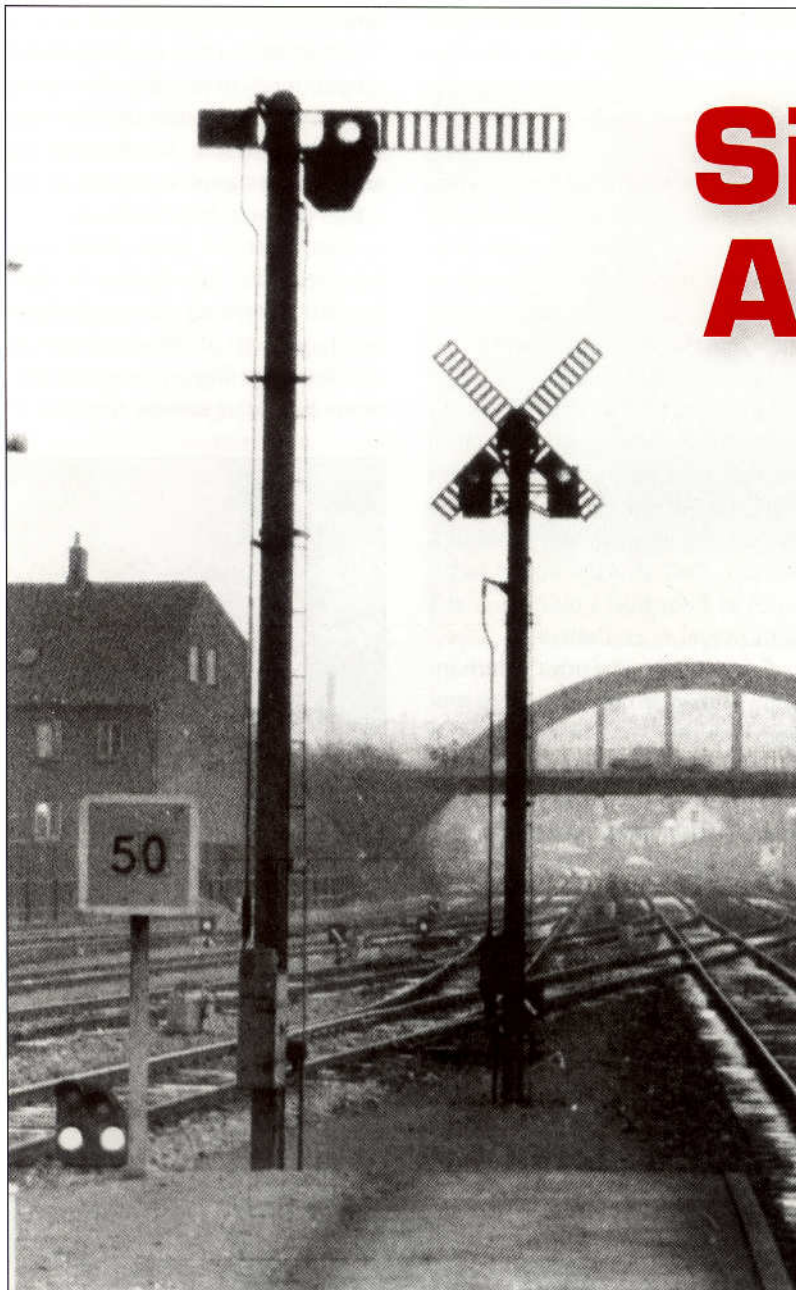
fonsignal er imponerende, og alle pengene værd.

Revisionen er egentlig båret af en naiv tro på, at Heljans IC3 togsæt med få ændringer kunne imponere selv en nørd. Om det er lykkedes, er årsagen ikke først og fremmest ændringerne. Det der virkelig betyder noget, er modellens grundkonstruktion, og her har Heljan gjort arbejdet færdigt. ■

Foto fra Lersøen rangerbanegård, februar 1973. Billedet viser et elektromekanisk sikringsanlæg fra 1930'erne.

Det er SU-signaler for spor 5 mod Hellerup, spor 6-7 mod Hellerup og Østerport og spor 8 mod Østerport. De to midterste signaler har bogstavvisere (H/Ø). I 1986 blev signalerne erstattet af daglyssignaler.

På signalmasterne ses endvidere lys-afgangssignal for det pågældende spor. På den ene mast desuden højttaler til brug ved rangering. MO-vognen er i øvrigt MO 1867. Foto: KEJ.



# Sikrings ANLÆG

Billedet er taget i den sydlige ende af Næstved station 1970, og viser togvejssignal for udkørsel, og gælder for spor 5 mod Vordingborg. Udkørselshastigheden 50 km/t er afmærket med et standsignal, fordi spor 5 var gennemgående spor fra Køge mod syd.

Rangersignalets nøjagtige betydning kendes ikke, men det er sandsynligvis anvendt for at tillade rangering i sporene 5-7, når der ikke var stillet togvej til disse spor.

Togvejssignalet er suppleret med et dværghsignal af nyere dato. Dette og rangersignalet var en meget usædvanlig kombination. Sandsynligvis har dværghsignalet ikke haft til formål at tillade rangering, men derimod at dække togveje i spor 6 og 7 mod bevægelser fra spor 5. Foto: JGC/JMJK

Kilde: H.W. Karlsson. ■



# F2010/ Hobby Trade

**...fut, fut,  
nu er  
F-maskinen  
kommet  
(F446)**

Og var den værd at vente på? Vi svarer med det samme: JA! Det er et nydeligt stykke trækraft til modeljernbanen i epoke III (og delvis også til den sidste tid i epoke II).

Det har taget et godt stykke tid at få modellen udarbejdet, så den svarer til forventningerne. Det gælder både kørsel og detaljer, men nu er den altså her.

Hobby Trade gennemgik mange prøvekørsler, og ikke mindst gangtøjet voldte problemer. Oprindeligt var stængerne på gangtøjet 1,8 mm brede, hvilket ikke så helt naturligt ud, men nu er tykkelsen reduceret til korrekt skala-størrelse, hvilket ser rigtig godt ud. Det har så gengæld bevirket, at man IKKE skal tage fat i maskinen omkring gangtøjet, idet dette kan beskadiges, så maskinen får vanskeligt ved at køre. Tag i stedet fat omkring vandkasserne.

Hjulene er også blevet mere detaljerede. De er støbt i metal, og modellen er efterhånden udviklet til, at den har fået træk på alle tre

aksler via en gearboks, således at man kan undgå slid og problemer med gangtøjet, når kraften skal overføres. Modellen kører som forbilledet ved hjælp af træk via gangtøjet, ikke ved hjælp af indvendige tandhjul.

Den midterste aksel har man klogeligt fremstillet som sideforskydelig, således at maskinen uden problemer kører gennem sporskifter m.v. Ellers kunne det skabe nogle problemer, idet F-maskinen har en noget lang akselafstand.

Hovedparten af overdelen er fremstillet i metal, også et utal af detaljer, der ellers skulle være i plast. Det er for at give modellen ekstra vægt, og dermed bedre adhæsion. Den øverste del af førerhuset er fremstillet i plast, hvor der under taget er en højttaler.

F-maskinen udsendes efterhånden i så mange udførelser som muligt, idet den som bekendt havde både høj og lav kulkasse, cylinder og kurvpuffer. Pufferne bliver fjedrende. Også røgkammerdøren bli-

ver det muligt at udskifte, idet der også her var forskelle på de enkelte serier.

Håndbøjler m.v. er fremstillet i meget tynd metaltråd, der syner meget overbevisende med hensyn til skalastørrelsen. Sandingsrør og armaturer er spinkle, og der er frit udsyn gennem førerhuset.

Også detaljer som fabrik- og advarselsskilte (på domene til sjællandske udgaver) er naturligvis medtaget, og på førerhustaget er monteret en filigran rangerklokke, mens der foran samme førerhus er







på ret bane, og hastigheden er meget naturlig, dels ved rangering, dels ved almindelig kørsel, og den kører lydløst.

Montering af dekoder er meget let: De tre skruer i bunden fjernes, toppen tages af, brostykket fjernes og dekoderen isættes, hvorefter underdelen skrues til overdelen. En anbefalelsesværdig dekoder er ROCO 10 880 16-polet Plux-dekoder.

I første omgang udsender man modeller med følgende numre:

- 150 446 F 446 DC/analog
- 150 470 F 470 DC/analog
- 150 666 F 666 DC/analog
- 150 694 F 694 DC/analog

detaljerede sikkerhedsventiler. På venstre fodplade sidder naturligvis en superdetaljeret trykluftpumpe.

Armaturer og pop-ventiler har fået de karakteristiske kobber - hhv. messingfarver, hvilket ser godt ud. Domen har fået et hvidt advarsskilt for strømførende ledninger, hvilket indikerer at maskinen er en sjællænder. Det dog ikke helt korrekt, idet den opholdt sig i 2. Distrikt hele sin tid, bortset fra årene 1962-63, hvor den var i drift på Sjælland (Cvk). Den blev i øvrigt leveret af FRICHS i 1914 (byggeår 1913), og udrangeredes i 1963.

Påtryk af litreringer, nummerplade og tekniske angivelser er i gul, og står ganske flotte og tydelige.

Lygterne er monteret ved at presse dem ind i huller på fodpladen, d.v.s. at de ikke er limet fast. Det betyder, at et uheldigt stød kun vil bukke lygterne eller de hopper ud af montagehullerne, og nye kan evt. monteres. Frontlygterne oplyses ved hjælp af flexprint.

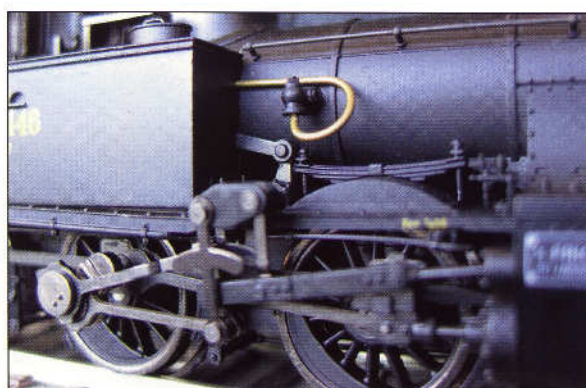
Modellen drives af den kendte kvalitets-motor fra Mashima. Modeller til Märklin bliver forsynet med en Uhlenbrock dekoder.



Modellen kører fantastisk godt, og passerer uden besvær sporskifter, selv upolariserede PECO streamline skifter. Trækraften er også eminent. Op til 12-14 stk. 2-akslede godsvogne trækker den

Samme numre fås til Märklin/AC, blot med løbenumrene 250 XXX.

Læs mere om forbilledet litra F i LOKOMOTIVET nr. 54, side 13. Sluttelig en stor tak til Hedegaardens Privatbane for fotos.





## Færgen Glyngøre

Jan Larsen, Næstved, er meget interesseret i jernbanefærger, og har i den anledning sendt os følgende mail:

"Tak for et rigtig godt blad og en rigtig interessant artikel i nr.112 om "Overfarterne – som de var engang". Jeg har et par bemærkninger: På side 22 er der et herligt farvebillede af færgen "Glyngøre". I billedteksten står, at færgen er "under sejlads på ukendt farvand". Jeg kan oplyse at det ukendte farvand er indsejlingen til Helsingør Havn. Læg mærke til bygningen i baggrunden i venstre side af billedet.

Dateringen af artiklens foto til ca. 1960 passer godt, tror jeg. "Glyngøre" var i flere år i begyndelsen af 1960'erne – indtil skrotningen i 1964 - ofte indsat på overfarten som ekstrafærge i sommertiden. Jeg husker, at de voksne i min familie betegnede færgen som "den med plyds og klunker" p.g.a. salonernes indretning i typisk "klunkestil". Som dreng holdt jeg altid ferie i Helsingør, og jeg tilbragte megen tid på stationen og ved havnen, der jo var et utroligt spændende sted, hvor der hele tiden skete en masse.

Min anden bemærkning er til afslutningen af artiklen, hvoraf det bl.a. fremgår "at DSB i dag kun har tre overfarter...". Det er jo naturligvis en lapsus, DSB har jo ingen overfarter tilbage, de er for flere år siden overdraget til Scandlines".

LOKOMOTIVET: Tak til Jan for indlægget. Og jo, det var en fejl med sætningen om DSB-overfarterne, idet de jo – som Jan nævner - for flere år siden blev overdraget til Scandlines. Undskyld! Men det skulle hermed være sat på plads.

Foto af Glyngøre i 1961 som afløserfærge på Fåborg-Mommark-overfarten. Foto: HGC.

### Rettelse

John Pedersen, Svendborg har et par kommentarer til færgebillederne bragt i nr. 112. Han skriver:

"Forsiden er Storebæltsfærgen "Dronning Ingrid" på vej ud af Korsør, hvilket kan ses på kølvandet.

Bemærk, at tekst eller billeder side 21-22 af færgerne "kronprinsesse

Luisse" & "Prins Christian" er byttet rundt.

Færger til fart på Østersøen havde en væsentlig kraftigere konstruktion/overbygning af hensyn til det til tider ofte dårlige vejr i Kadetrenden og rundt Gedserrev..

Færgen "Prins Christian" var en dobbeltsporet jernbanefærge med



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

skorstenene placeret langs ksbids midt i skroget mellem sporerne".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til John. Vi havde desværre ikke opdaget ombytningen af teksterne.

### Manglende abonnenter

Fra Jørgen Rasmussen, Haderslev, har vi fået en lang mail, der henviser til vor leder om manglende abonnenter, og mener at vide hvorfor. Han skriver (forkortet af redaktionen):

"Nu beklager I jer godt nok en del i nr. 111 + 112, men der er godt nok ikke meget kød i bladets artikler mere. Før hen fik man både en tegning til vogne/lokomotiver samt huse/stationsbygninger og lignende. Nu får vi i bedste fald ideer til et anlæg og vogn/lokomotiv tegninger.

Derudover er der for mange artikler om epoke I-III, som i snart har gennemtrawlet fra ende til anden og tilbage igen. Vi er faktisk mange der gerne vil epoke IVb og frem. For epoke III er ved at være noget lang tid siden! Selv om det stadig er et stort marked".

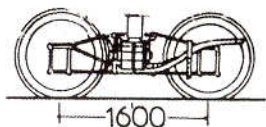
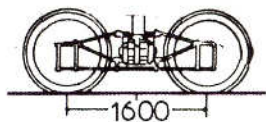
LOKOMOTIVET: Vi siger tak for mailen, og kan kun svare at Jørgen har ret. Men epoke II og III er de mest populære blandt vore læsere, men vi bringer da også tekster om materiel fra epoke IV og V. Og der vil i de kommende numre komme flere epoke IV-V-tekster og tegninger, så vi forøger at dele sol og vind lige.

Tak til Jørgen for hans mail.

# Bogier på godsvogne

Bogier på DSB-godsvogne har ikke været så almindelige som på person-, post- og rejsegodsvogne. Først i slutningen af 1900-tallet begyndte man for alvor at bruge bogier under godsvogne, startende med litra RS. Med bærevogne for containere m.v. litra S blev bogier meget konsekvent sat under disse. Bogier er en vigtig del af en vogns "personlighed", så derfor skal de være korrekte i model. Her lidt om bogietyper, som blev - bliver - benyttet af DSB.

Tegningerne er veligst udført af Henning Orlowicz i skala 1:87.



## Diamantbogier

Den første type af bogier på DSBs godsvogne var den såkaldte diamantbogier, der havde amerikansk forbillede. Bogien var opbygget med lange forbindelsesfjedre mellem aksler og centertap. Den havde firkantede glidelejer, og akselafstanden var 1600 mm.

Typen blev benyttet på åbne vogne litra TGA, TGC og TGT og ukrudtsprøjttevognene litra U.

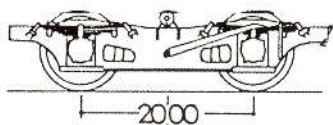
Bogien blev første gang benyttet på åbne vogne anskaffet fra Scandia i 1896, literet PG (senere TGC). Den var lidt mere simpelt konstrueret end på de sidste vogne af litra TGC og TGT anskaffet af DSB i 1927 hhv. 1931, men ellers var de identiske.

Bogien blev leveret både med og uden håndbremse.

En af de første vogne med diamantbogier hos DSB var litra TGC, her på Scandia fabriksfoto. Arkiv: JMJK.

## 2 m stålbogier

Denne type bogier blev første gang benyttet på åbne vogne af litra TGS fra 1941, og blev benyttet under denne type vogne indtil leveringsophør i 1950. Bogien var helt i stål, og havde glidelejer.



Typen blev leveret både med og uden håndbremse.

En lignende bogier blev benyttet på private beholdervogne for gas litra ZE. Bogiedimensionerne var de samme, og det var kun småforskelle, der adskilte de to bogietyper, bl.a. havde tankvognene rullelejer.

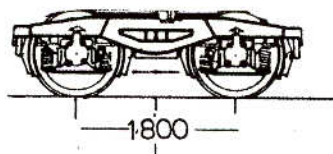
Den specielle vogn med forsænket lad litra SD, anskaffet 1962, brugte ligeledes denne type bogier med rullelejer.

En tilsvarende vogntype med forsænket lad litra TK kørte på en lignende bogier, dog kun på 1,8 m, glidelejer og lidt anderledes udseende.

## 1,8 m stålbogier Y 25c

Dette er en standard bogietype på moderne godsvogne, ikke alene hos DSB, men også internationalt.

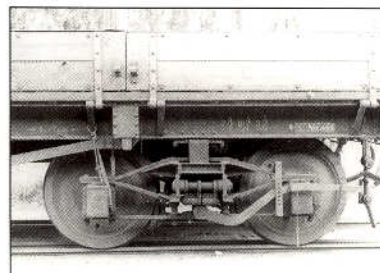
Bogien er en fransk opfindelse, og betegnes officielt type Y 25c. Den har ikke - som bogier på per-



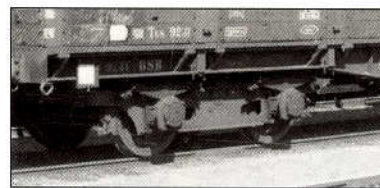
sonvogne - nogen bevægelig svingbjælke. Vognvægten overføres direkte til bogierammen gennem centrumstykket. Bogien har rullelejer, og akselafstanden er 1800 mm.

På DSBs vogne første gang taget i brug med anskaffelsen af åbne lavsidede vogne litra RS i 1969.

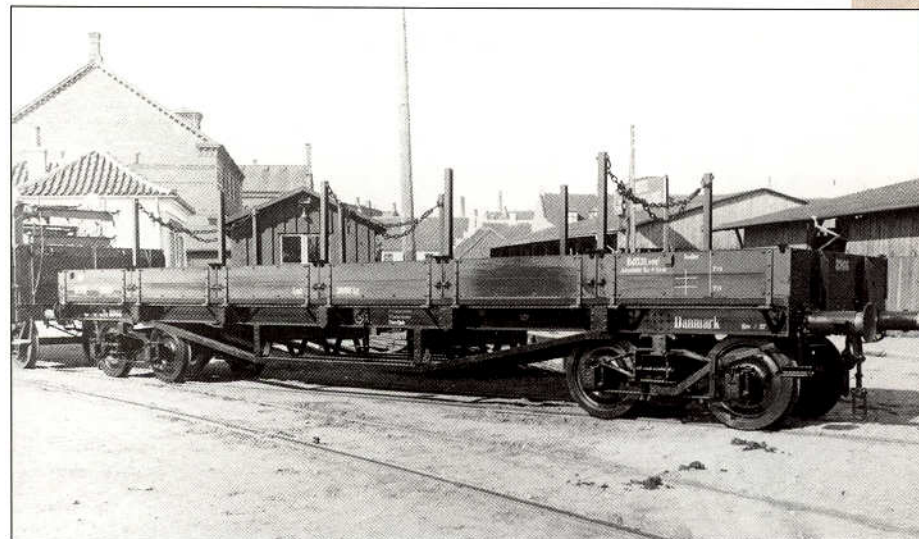
Bogien er i tiden derefter blevet benyttet på mange åbne vogne m.fl., bl.a. container- og vekselladvogne litra Sdgmns og Sgns, private beholdervogne fra Superfos litra Zacs o.s.v.



Nærbillede af bogie med håndbremse på DSB litra TGC. Foto: KEJ.



Nærbillede af bogie på DSB litra TGS, her 9321. Foto CL/DMJK.



## Strækbåndsæt til CU & CV (1:87).

DK-A-2002

Vejl. udsalgspris

**199,-**



Lev. klar

Sættet er komplet til en vogn og indeholder: 2 stk. midterkonsoller og 2 stk. endegavls profiler/holder i støbt bromse, 2 stk. U-profil i fræst messing og 4 stk. strækbånd i ætset nysølv, samt udførlig vejledning



## Påskriftplader til CM (1:87)

DK-A-2004

Vejl. udsalgspris

**89,-**



Lev. klar

Tekniske påskriftplader til CM vogne (både til tagrytter og spids CM). Ætset messing, som er sort forniklet og tampontrykt med de korrekte påskrifter.

## Hansen-Fjedre til CU & CV (1:87).

DK-A-2003

Vejl. udsalgspris

**189,-**



Lev. klar

Sættet er komplet til en vogn og indeholder: 4 stk. fjederpakker i støbt bronze. Man fjerner de eksisterende fjedre og monterer de støbte Hansen-Fjedre. CU 4102, 4104-11, 4114-19, 4122, 4124-25, 4127, 4129, 4131, 4133, 4142-47, 4149-51 og 4171-75 og CV 4306-4340 fik alle Hansen-fjedre!

## Rullelejer til CR / CRS (1:87)

DK-A-2006

Vejl. udsalgspris

**149,-**



Lev. klar

Rullelejerne støbt i bronze til CR/CRS vogne. Man filer det eksisterende leje og sko af, så bogiesiden bliver flad. Derefter bores et hul pr. leje og man presser og limer de nye lejer på. Sættet er komplet til 1 vogn, dvs. med 4 højre og 4 venstre lejer.

# Dekas

Der tages forbehold for fejl, ændringer og udsolgte varer.

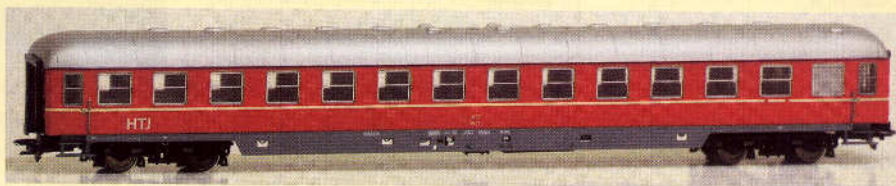
www.dekas.dk  
info@dekas.dk

Prags Boulevard 12,2.th.  
2300 København S

# DF Modeltog

## Håndbygget kvalitet i skala 1:87

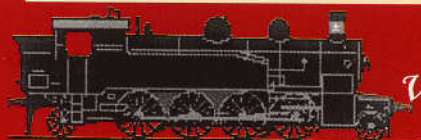
- og stort sortiment i løsdele, bl.a. SYMOBA kortkoblinger og dele til HELJANs og Hobby Trade vogne. Fuldt sortiment i DEKAS dele.



Besøg vor hjemmeside  
og få mere at vide

**NYHEDER**

Lange personvogne fra HTJ og  
OHJ, epoke IV



[www.dfmodeltog.dk](http://www.dfmodeltog.dk) / [df.modeltog@mail.dk](mailto:df.modeltog@mail.dk)

Køge stationsbygning blev sammen med de øvrige stationer på Sydbanen opført og taget i brug i 1870. Men modsat de øvrige stationer, der opførtes i gule sten, blev Køge stationsbygning bygget i blank rød mur. Den blev ligesom de øvrige stationer - tegnet af Chr. Abrahams. Her ses stationen fra den sydøstlige ende i maj 1971. Perrontagene er de oprindelige, og blev først nedrevet, da den nye Køge station blev bygget i 1982-1983. Foto: KEJ.



# KØGE STATION

## ...som den var engang

Køge station lå oprindeligt 53,6 km fra Københavns Hovedbanegård. Efter indføring af den nye S-bane (Køgebugtbanen), rykkede stationen 100 meter, og ligger nu i en afstand af 53,7 km.

Stationsbygningen (1870-1982) blev opført i røde sten med høj toetages nordbygning. Den blev anlagt ved den senere Ivar Huitfeldtsvej, hvor stationsforpladsen blev indrettet. Bygningen, der - som de øvrige stationsbygninger på Sydbanen - blev tegnet af Chr. Abrahams, rummede bolig på 1. sal og restauration i gadeniveau. I den lave sydbygning indrettedes ventesale, billet salg og rejsegodsekspe-

dition. Nord for denne bygning lå et 'udhus' med pissoir, brænderum m.v. Stationen blev - som allerede nævnt - ligesom Masnedund station opført i rød blank mur, mens de øvrige stationer på Sydbanen blev bygget i gule sten.

Mod nord - nær spor 1 - opførtes et lavt langt varehus i træ ud for

den senere Bjerggade, og dette var, hvad Køge station bestod af indtil ØSJS fik sporindføring i 1879, hvorefter sporarealet øgedes.

Den 11. november 1872 blev Sydbanen lagt under vand af en stormflod, der opstod under uheldige omstændigheder. Vandet skyllede ind over byen, og stod højt

*Køge stationsbygning set fra gadesiden i 1977. Til højre var bygningen indrettet med diverse faciliteter som ventesal, billet salg, kiosk, restaurant, stykgodsekspe-  
dition, beboelse, administration m.v. Bygningen, der anes til venstre var bl.a. indrettet med toiletter.*





Køge har haft mange typer rangertraktorer. Oprindelig begyndte det med damplokomotiver litra HS. Senere blev Ardel-traktorerne meget benyttet på stationen, og sluttelig anvendtes rangerlokomotiver litra MH. Her holder Ardel 108 hvil på stationen, 1977. Foto: TA.

på stationsforpladsen. Den lukkede dermed helt af for jernbanetrafikken.

Stormfloden legede kispus med havnens muddermaskine, og slyngede den op på jernbedæmningen, mens to større både landede

på jernbanesporene. Den ene hagede sig fast med sit anker i et træ ved Sydbanen, hvor vejen til St. Heddinge skar i niveau.

Det krævede naturligvis stor oprydning, bl.a. medførte det indskyllende vand tang, der lagde sig på

hele jernbaneplassen, og gav stort besvær.

Trafikken på Sydbanen kom derfor først i gang den 20. november samme måned.

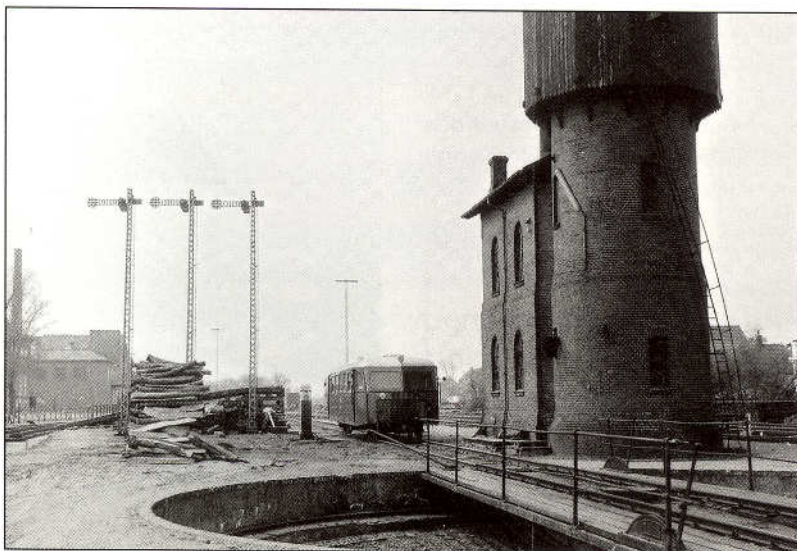
### De første fabrikker

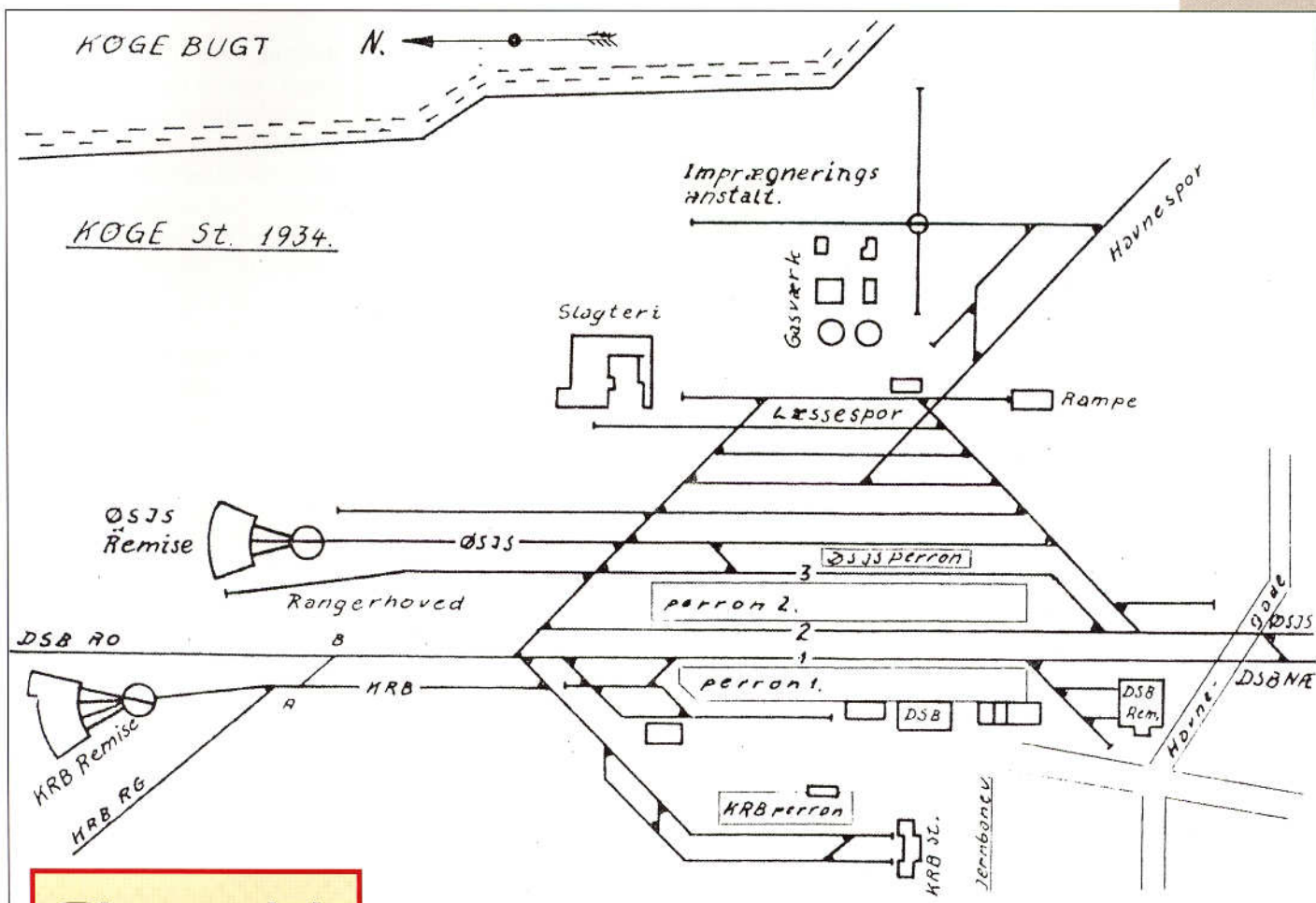
R. Collstrups Fabrikker blev den første betydelige virksomhed tilknyttet banen, og var medvirkende til stor udvidelse af spornettet, idet der lagdes sporforbindelser til fabrikken via



Herover Køge Nord set fra syd, 1960. Billedet viser de tre udkørselssignaler, der dækkede togvejene mod nord. Ellers ses det typiske jysk-fynske vandtårn med tilbygning, ØSJSs remise, og taget af den nordlige signalpost, der sørgede for sikring af vejene ved Slagterivej, der også førte til Junckers industrier. Et MO-tog er på vej til Roskilde. Foto: JGC/JMJK.

Vandtårnet set fra nordøst med drejeskiven foran ØSJS-remisen. I sporet holder skinnebussen ØSJS Sm 13. Foran de tre udkørselssignaler ses en oplagsbunke af sveller. Foto fra 1971: KEJ.





## Skematisk sporplan over Køge og KRB station 1934

havnesporet. Ved gasværket (opført 1868) anlagdes en vognrejeskive, der krydsforbandt de to virksomheder (se sporplan for 1934).

I 1889 overdrog Statsbanerne anlægget af en imprægneringsanstalt for jernbanesveller til R. Collstrup. Når anstalten kom til at ligge i Køge, skyldtes det, at fordelingen til de sjællandske jernbaner her fra

lettest kunne foretages, ligesom også havneforholdene muliggjorde tilførsel af sveller ad søvejen.

På grund af statsbanernes anlæg af dobbeltspor og anlæg af privatbaner i følgende år, voksede stationen hurtigt, og betydelige udvidelser blev nødvendige.

I 1890 åbnede en af byens største virksomheder Køge Andelssvi-



Køge station havde nogle besynderlige sporforbindelser, her ses et par eksempler set fra syd i 1977. Det er havnesporet, der krydses af diverse godsspor. I højre side ses de to CP-vogne fra ØSJS, der blev malet op i de nye husfarver. Desværre kom vognene ret hurtigt ud for uheld, og måtte udrangeres. Midt i billedet ses læssekranen. Foto TA.



ØSJS Y-toget holder i spor 3, mens banens CP-vogne ses i baggrunden. Stationsskiltet er det kendte med Overarkitektens Bogstaver og tal, og erstattedes først - som det øvrige - ved nedrivningen af stationen og omlægning af dens arealer i 1983. Foto fra 1977. TA.

Køge station havde en tosporet remise til rangertraktorer. Her hviler ukendt Ardelt-traktor med DK-postvogn. Sporet fra remisen førte over til posthuset, der ses i højre side. Desuden ses to af de tre togvejsignaler, der dækkede den sydlige del af stationen. Foto JB-P.



fra ØSJS. De anlagdes på en bro i jern og beton.

Kort efter udkørslen mod syd skiltes Statsbanernes og ØSJS spor ved den senere Søndre Viaduktvej, og førtes gennem hver sin broport.

Efter udkørslen mod nord førtes sporene over den ret befærdede Københavnsvej (ved Kemisk Værk). Det var hovedfærdselsåre til/fra København indtil motorvejen blev anlagt.

Senere i 1940'erne (?) opførtes en viadukt, idet vejtrafikken førtes over den med en ret kraftig stigning og fald.

ØSJS fik tilslutning til Køge station den 1. juli 1879, men fik aldrig egen station, idet billet salg, ekspedition m.v. blev varetaget af DSB-personale.

Derimod havde ØSJS egen remise og 14 m drejeskive nord for stationen, kaldet Køge Nord. Her var oprindelig plads til tre mindre damplokomotiver. En del år senere - i 1901 - opførtes det typisk runde sjællandske vandtårn med tilbygning i blank mur og cisternehus i træ.

I 1947 ville DSB udvide remisen mod øst til i alt fem spor. De to nye skulle dimensioneres, så der kunne stå to D-maskiner i bygningen. Endvidere skulle opføres en opholdsbygning i tilslutning til remisen, men det blev af ukendte årsager ikke til noget.

I tilslutningsoverenskomsten fra 1879 stod, at ØSJS skulle betale

neslagteri, der blev en flittig bruger af banen. Den fik to stikspor. Virksomheden måtte for øvrigt i 1924 købe en grund af Statsbanerne for at kunne udvide.

Havnebanen blev anlagt i 1870 sammen med Sydbanen, og dermed fik Køge strækningens første havnebane sammen med Masnedsund.

Køge Kulforretning indrettede sig ligeledes i 1890, og importerede især brændsel fra England.

Udvidelser af havnen i 1904 (nordre havnekaj), 1911, 1916-17 nødvendiggjorde lægning af flere gods- og læssespor, og sporarealet voksede hurtigt, idet flere store virksomheder etablerede sig.

I 1906 indrettede olieselskabet DDPA (ESSO) sig med de første anlæg på havnens nordside, og 15 tankvogne havde Køge som hjemsted i 1918. Anlægget på sydsiden oprettedes i 1925.

Det Forenede Oliekompagni etablerede sig i havnens sydside i

1923, og i 1928 oprettedes Dansk-Engelsk (SHELL). Selskabet A/S Nafta Benzin Kompagni anlagdes i 1931.

#### Nyt varehus

Efterhånden som bilerne kom frem, og fandt anvendelse til transport af gods fra bane til de handlende, var det nødvendigt at bygge et varehus, hvorfra der kunne omlæses mellem bane og bil, og det gamle varehus i træ blev nedrevet i 1933 (?) og erstattet af en lang lav bygning i røde sten.

Mod læssesporet var rampe med porte til ind/udlæsning af vogne, på modsatte side var tilsvarende rampe og porte, der i højden passede, så last- og varebiler kunne holde ved den. Huset blev nedrevet omkring 1982 i forbindelse med indførelse af Køge Bugt Banen.

#### ØSJS og KRB

Syd for stationen førtes Sydbanen over Køge å sammen med sporene





Lige syd for havnegade stod dette tvillingesignal, der dækkede udkørslerne til Næstved hhv. ØSJS. På grund af pladsmangel blev signalerne anbragt på en signalbro. I baggrunden ses Køge Produkthandel, der havde lavet et hegn af stålhjul fra selvbindere m.v. Også denne produkthandel er i dag en saga blot. Foto fra 1977. TA.

tes den Køge Vest, hvorefter administration, salg af billetter m.v. forgik herfra.

KRB fik også egen remise med drejeskive nord for den nye station. Her var plads til fire maskiner.

### Rangermaskiner

Statsbanerne opførte også i 1870 en lille bygning, der oprindeligt var tænkt at skulle fungere som vognhal. Men den blev senere ændret til at være tosporet remise til stationens rangermaskiner. Bygningen lå syd for postbygningen ved Ivar Huitfeldtsvej med den lukkede gavl vendt mod Teaterbygningen. Den anvendtes også som toldbygning, og blev opført i gule sten.

Fra århundredskiftet anvendtes en litra HS som lokal maskine, senere en traktor, og fra 1950'erne blev en Ardel stationeret i Køge. Der har dog i 1980'erne også været stationeret MH-lokomotiver, der især tog sig af de tunge havnetræk og godsvogne til Junckers.

### Sikring med bomme og signaler

Mod nord blev Slagterivej (hos DSB benævnt off. overkørsel 114) - der gik nord om ØSJS-remisen - sikret

50% af alle udgifter til vedligeholdelse af vandtårn, rørledning, pumpehus ved Køge Å med tilhørende brønd, hestestald og hestehold til rangering. Af øvrige omkostninger til stationens drift skulle ØSJS betale 25%.

I 1917 indførtes Køge-Ringsted-Banen på Køge station, og privatbanen blev fuldt optaget på stationen. I 1933 opførte KRB selv en

stationsbygning ved siden af statsbanernes. For ikke at forveksle den med statsbanernes station benævnt-



Køge station set fra syd fra Næstved hhv. ØSJS-indkørslen. I baggrunden anes togvejssignalerne, Til højre ses de håndbetjente bomme, der dækkede vejen til havnen. Huset til højre er signalhuset, hvorfra bommene blev betjent.



## Nye MO-vogne - HELJAN

Så kom der igen nye 1800-MO fra HELJAN. Det blev til to nye numre:

45 101: MO 1839 med sølv-tag - analog

45 102: MO 1839 med sølv-tag - AC digital

45 111: MO 1848 med gråt tag - analog

45 112: MO 1848 med gråt tag - AC- digital

Oplaget er meget lille, og det bliver nok de sidste 1800-MO fra HELJAN i meget lang tid, idet man jo har annonceret fremstilling af 1900-MO m.fl. Så det er først til Mølle-princippet, det drejer sig om, hvis man vil have en model. Og det er sandsynligvis allerede udsolgt, når dette læses.



## Nye E-maskiner - HELJAN

For nogle år siden udsendte HELJAN også sine første E-maskiner. De var desværre ikke så vellykkede med hensyn til driften. Heller ikke serie II var vellykkede, men var bedre. Men nu er det blevet til udsendelse af to nye E-maskiner, der på flere punkter er forbedret, så de nu kører rigtig godt. Man har bl.a. ændret ved for- og efterløberne – sidstnævnte på tenderen - med ekvibrerende bogier, så de bedre følger maskinens gang i kurver. Desuden støjer motoren ikke så meget. Den tredje gang er åbenbart lykkens

gang. Sammen med modellerne følger folder med beskrivelse af forbillederne, og instruktion i montage af pufferplanke, stiger m.v. og naturligvis skema med CV-værdier over adresse, hastighed m.v. samt oversigt over funktionstaster.

Der er som allerede nævnt kommet E-maskiner i to udgaver: E 991 digital med lyd og enkelt skorsten, og E 987 uden lyd med dobbelt skorsten til digital drift..

Maskinerne fås til både AC og DC.

## Nyheder fra DF-modeltog

De flittige og dygtige modelbygere fra Sorø, nemlig DF-Modeltog har atter sendt nyheder på markedet, bl.a. en togførervogn litra CU (skala 1:87) baseret på Hobby Trades model. Modellen har fået de karakteristiske strækbånd, og følger nøjagtigt forbillederne med fladjerns- hhv. profilforstærkninger. I hvert tilfælde er benyttet fotos som reference til de enkelte forbilleder, således at modellen er tro mod forbilledet.

Billedet viser CU 4169 som togførervogn nr. 21, der er yderst tro mod forbilledet med fladjernsstrækbånd, og langsgående forstrækningslister over vinduer og nederst på vognkassen. Farven er flot vinrød med fine gule litreringer. En vogn, man ikke kan undvære i godstoget.

Andre nyheder er DSB værkestedsvogne (også CU-modeller) i specialvognsgrå til epoke III og i gul til epoke IV, alle individuelt fremstillet, bl.a. med blændede vinduer.

Endvidere kan man få diverse personvogne fra HTJ og OHJ, nemlig de lange personvogne litra Bn, Bm og Bnm indkøbt af OHJ fra Tyskland i 1981 fra det krakkede selskab Apfelfeil.

Man kan også fortsat købe modellerne af DSBs postvogne litra DB og Pbh..

Firmaet lagerfører nu også, løsdele, dels af egen produktion, dels af andres produktion bl.a. fra Dekas. Læs mere på [www.dfmodeltog.dk](http://www.dfmodeltog.dk).



HØRT



## MZ fra MCK

Fra Mck er dukket en ny serie vinrøde MZ serie I og II op. De er atter i fremragende kvalitet med hensyn til detaljer og farver. Sidstnævnte er ramt rigtig godt, idet de ser ud som de slidte MZ'ere, der blev vasket i oxalsyre, og derfor så falmede ud. Desuden er påtrykkene blevet meget bedre, bl.a. har vingehjulet på fronterne fået den korrekte størrelse.

Der er også lagt nye motorer i maskinerne, såedes at de kører med mere naturlig fart (svarende til 145 km/t), og ikke støjer så meget som modellerne af MZ serie III

I alt er der udsendt fire nye MZ i vinrød udgave. Det er:

### MZ 1409

serie I med runde puffer og skørte (epoke IIIc/IVa)

### MZ 1410

serie I med runde puffer og skørte (epoke IIIc/IVa)

### MZ 1420

serie II med moderne DSB-logo på fronten (kaldet bastarden), firkantede puffer, underhængte plove og slutlys (epoke IVb).

### MZ 1424

Serie II med firkantede puffer, underhængte plove og slutlys.

## BRAWA

### Tankvogn fra De Danske Spritfabrikker (DDSF)

Kat-nr. 48 852 DSB ZE 503 610  
Epoke III; skala 1:87

Det er første gang, vi ser en model af en dansk tankvogn fra DDSF. Forbilledet er en type, der blev leveret i 1941 af Heidelberg. Oprindeligt havde den lidt anderledes udseende, men efter at være beslaglagt i 1945 fra Tyskerne og stillet til rådighed for Indkøbscentralen for Benzin, Petroleum og Brændselsolie, blev den i 1954 købt af DDSF. Herefter blev

den ombygget hos Scandia, hvor den fik ny beholder på 20 000 liter. Den måtte befordre melasse, men blev i 1960 omdannet til transport af Sprit, og fik Randers som hjemsted. Den fik dog snart efter Slagelse som hjemsted. I 1966 blev den omlitret til 070 1 610. Den blev endeligt - sammen med de øvrige tankvogne fra DDSF - udrangeret i midten af 1980'erne.

Den havde en længde på 8950 mm over puffer, en akselafstand på 4500 mm og et rumindhold på 20 000 liter. Omsat til skala 1:87 passer modellen perfekt til sit forbillede.

Modellen er gengivet i den kendte DDSF-grå med mørkerøde pyn-tebånd - og bredt sort tværgående mavebælte. Den har DDSF-påtryk

i gavlene i fin udførelse med korrekt skriftsnit. Bortset fra en for lille venstre hjemstedstavle med deraf for små påskrifter, fremtræder modellen korrekt. Påskrifter på vanger er i hvid, og er læselige under lup. Flot!

Detaljeringen er i top med superlynde stiger og fin platform i sort plast, og ikke mindst den gennembrudte undervogn fremtvinger respekt med flotte detaljer af bremsetøjet, herunder luftbeholdere og omstillingshåndtag for brems. Akselejer og bremsetøj er i høj detaljeringskvalitet.

Modellen er udstyret med NEM-kortkobling, og A-koblinger ligger som løsdeler sammen med imitationer af koblingskroge.

Det er en superflot vogn.



SET

HØRT



## Tankvogne fra HK-Modeller/BRAWA

**Skala 1:87**

Kat.-nr. 48 860: DSB 21 86 070 816-4, SHELL, epoke IV (fra 1973)

Kat.-nr. 48 861: DSB litra ZE 503 295, Jysk Andels Foderstofforretning (JAF), epoke III

Igen har Hobby-Kæden ved Ken Rosa udsendt et par fine modeller med DSB-forbilleder i JAF og SHELL, produceret af BRAWA.

Det er vogne med en længde over puffer 8950 mm, akselafstand 4500 mm og rumindhold 20 000 liter. På disse punkter følger modellerne forbillederne med en længde på 102 mm og 52 mm. Men ikke alene her er modellerne meget tro mod forbillederne, idet de rent detalje - og påskriftsmæssigt også - som sædvanlig for BRAWA- er i top.

Forbilledet for vognen fra JAF blev bygget af Köln-Erfurt i 1936, men kom først til JAF i 1955. Her blev den gulmalet, og fik påskriftene JAF og det rød-hvide Jyllandkort påført beholderen. Den måtte som søstervognene befordre benzin, mineralisk olie, fedt vegetabilsk olie - og 'besynderlig' nok også tjære, petroleum, varm asfalt og melasse. Den blev i 1966 omlitret til 070-1-295, og udrangeret i 1970.

Modellen er yderst detaljeret med stiger i ultratynd plastic, hvilket også gælder gelænder rundt om domene. Den er forsynet med fin rangerplatform og cylinderpuffer. Undervognen er gennembrudt med masser af detaljer af bremse-

cylindere, trykluftbeholdere m.v., flotte aksellejer og bremsebakker. Desværre er højre hjemstedtavle - som sædvanligt for tyske grundmodeller - for lille til en dansk tavle, men det kan man sagtens se gennem fingre med.

Modellen er i (måske for) gul med fine påtryk, der er læsbare under lup, hvilket også gælder påskrifter på vangerne. De benyttede skriftsnit er korrekte.

Koblingskroge er vedlagt som løsdele, hvilket også gælder A-koblinger til at montere i modellens NEM-koblingsskakter,

En fin vogn, der på bedste vis supplerer den tidligere udgivne JAF-vogn fra KLEIN.

Den anden tankvogn er en epoke IV-tankvogn fra SHELL i lysegrå bemaling med det mere moderne SHELL-logo i muslingskallen. Igen følges forbilledet konsekvent med hensyn til dimensioner og detaljer.

Forbilledet blev bygget i 1941 i den ret ukendte belgiske by Trazegnies, og kom til SHELL i 1956 som ZE 502 816 (købt fra DR).

Den måtte som tilsvarende vogne fremføres med 80 km/t. I 1980 blev den omlitret til det nævne UIC-nummer. Den blev udrangeret i løbet af 1980'erne.

Modellen er i den lysegrå farve, der blev taget i brug omkring 1973. Påskrifterne er fine, men forekommer en anelse for små. Man kan dog på venstre tavle læse, at den måtte transportere diverse olieprodukter, benzin, sprit og asfalt.

Udgangspunktet for SHELL-vognen er den samme som for JAF, så derfor gælder foranstående også denne model med hensyn til detaljer på dome, undervogn o.s.v., vedlagte løsdele m.v. Til sidst skal dog lige ankes over, at beholderen måske er lidt for lysegrå.

Ellers en fin vogn til epoke IV.




**LES  
HØRT**



# F2010

## Nye nær- trafikvogne i CR-serien



**SET**  
  
**HØRT**

I maj udsendtes endnu en serie af de københavnske nærtrafikvogne af CR-serien. Det er det nye selskab F 2010, der står for distributionen af modellerne, der denne gang omfatter både styre- og ledningsvogne.

I princippet er vognene naturligvis magen til modellerne omtalt i nr. 112, bortset fra at styrevognen litra CRS har fået førerrum i den ene ende. Dette er meget detaljeret med lanterner, gitter for vinduerne,

håndbøjler, underhængte plove m.v. hvilket er en fryd at se. I modsatte gavl er monteret styreledninger. Det samme gælder litra CRML der også har fået styreledninger i begge gavle, således at forbilledet følges til punkt og prikke.

Vognene er storrumsvogne, indrettet med sæder, men har desuden toilet og togførerkupe (postkupe).

Vognene leveres med mørkegråt tag i vinrød lakering. Sidstnævnte

synes at være lidt for mørk, men det er en smagssag.

Læs mere om de forskellige vogntyper i nr. 112 under nyhederne.

Der er indtil nu udkommet følgende numre:

- 61 101 CRM 3651
- 61 102 CRM 3660
- 61 103 CRM 3663
- 61 104 CRML 3644 med styreledninger
- 61 105 CRML 3647 med styreledninger
- 61 106 CRS 3659
- 61 107 CRS 3679



## Bedford postbil Epoke III

Fra FRISPORET er i foråret udsendt en sjov lille model af dansk postbil, nemlig en Bedford CA. Den er fremstillet udelukkende til FRISPORET. Modellen er i nøjagtig skala 1:87, og er fremstillet i Europa. Overdelen er i resin, mens bunden er metalstøbt, og der er mange ætsede detaljer inkl. fuld indretning.

Det er første model i en påtænkt serie af 100 % korrekte bilmodeller, der har kørt på danske veje som



FRISPORET Trafikmodeller vil koncentrere sig om at fremstille.

Vi glæder os til at se flere.

## Stoppel Hobby

### Decaler til tankbiler

Det er nok alle kendt, at KM-TXT leverer decaler (transfers) til dansk jernbanemateriel. Men nu kommer Stoppel Hobby med decaler til danske tankbiler.

På et anlæg skal ikke alene det rullende materiel på skinner fortælle

om den epoke man dyrker, det gælder også vejkøretøjer. Hidtil har man kunnet få diverse færdige modelbiler med danske påskrifter fra bl.a. Brekina i skala 1:87. Med det nye biltag fra Stoppel er det nu muligt at præge anlægget med netop de tankbiler,

der var typiske for den pågældende epoke, idet de tilgængelige decaler kan benyttes i epoke III, IV og V.

Der er decaler fra ESSO, SHELL, Gulf, BP, (alle til både epoke III og IV) uno-X, Mobil og mange flere...sågar fra CALTEX og ORA. Alle er vådtransfers fremstillet i flot kvalitet, så det er blot at finde den tankvognsmodel, der skal benyttes. Her har de erfaringer med kendskab til biler næppe problemer med at finde egnede emner, mens det for lidt mindre erfaringer kan volde lidt problemer. Derfor vil Stoppel forsøge at finde illustrationer af forbillederne og evt. angive hvilke grundmodeller, der kan benyttes. Men både Wiking, Herpa og Brekina har modeller, der kan anvendes.

Decalarkene har de enkelte firmaers logoer og påskrifter i forskellige størrelser, så alle skalaer skulle være dækket ind.

Et sæt med decaler koster kr. 55,00 eller 65,00 pr. stk.

Bestilling kan ske til Stoppel Hobby pr. mail [info@stoppel.dk](mailto:info@stoppel.dk) eller telefon 38 88 38 54.



## Fleischmann

### Syrekrukkevogne fra DSSF

Kat.-nr. 52 20 06

DSB litra ZS 508 060

Epoke III, skala 1:87

Så har endnu en syrekrukkevogn fra Dansk Svovlsyre- og Superphosphat Fabrik set dagens lys, idet Fleischmann i sommer udgav den to-akslede åbne vogn med 12 krukke.

Modellen ligner forbilledet godt, men der er dog diverse forskelle fra forbilledet. Generelt er vognen dog meget fin med mange detaljer,

og påskrifterne kan der ikke klages over. De står tydelige og skarpe, og i korrekt skriftsnit. Selve vognen er fremstillet i plastic med brun vognkasse.

Vognen kan desværre ikke fås hos de danske mj-forhandlere; den kan kun anskaffes direkte hos Fleischmann gennem den såkaldte E-Shop-funktion, der er noget nyt hos firmaet. Det betyder at man skal gå ind på Fleischmanns hjemmeside, og derfra klikke sig ind til den pågældende vogn (Produkte, Wagen), og lægge den i varekurven m.v.. Levering sker så i løbet af få dage.



Velkommen  
hos

**Kystbanen**

på Ordrupvej



*Du kommer let til Kystbanen på Ordrupvej 101 i Charlottenlund:*

Med S-tog linje C. Fra Ordrup station er der ca. 600 m.  
Bus linje 185 kører fra Nørreport station lige til døren.  
Med bus-linje 176 kommer du fra Emdrup trafikplads til 'bagdøren' på Fredensvej.  
Stor P-plads bag Kystbanen/ udkørsel på Fredensvej ved Fakta-skiltet. Husk P-skrive!



**Kystbanen**

*- fordi vi har det!*

Ordrupvej 101 · 2920 Charlottenlund · Tel/fax 39 61 20 31 · E-mail [post@kystbanen.dk](mailto:post@kystbanen.dk) · [www.kystbanen.dk](http://www.kystbanen.dk)  
Tirsdag-fredag kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00 · Mandag lukket