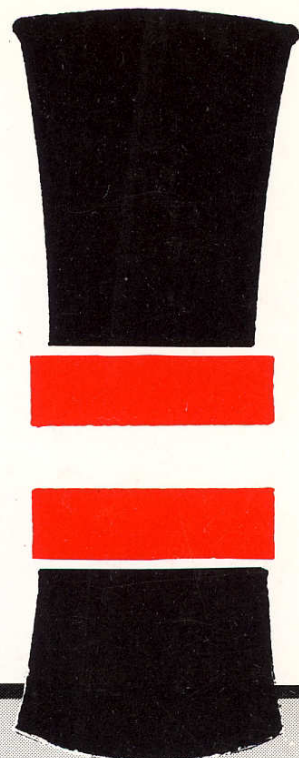


# LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER



Læs resultatet af  
**LOKOMOTIVETS** analyse  
af danske mj-ønsker

*Apropos den nye MO-vogn fra HC-models, som vi anmelder inde i bladet, viser vi eksempel på pudsigt – men meget almindelig – oprangering af MO-tog i det sønderjyske sidst i 70'erne og begyndelsen af 80'erne, der let kan overføres til modeljernbanen. Toget er fotograferet i Tønder, august 1981, og består af CLS 709-8-MO 1855-Pbh 107-9-ÖBB Gs.*

*Foto: Jan Lundstrøm, Næstved.*

# 27

Februar  
1992  
7. årgang

Løssalgpris

**Kr. 45,-**

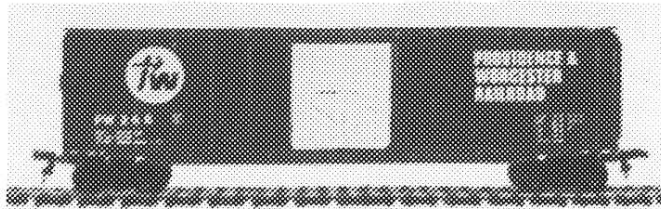
incl. moms

ISSN 0108-9307

# US-MODELTØG



**SKALA  
00/HO**



**51' STEEL PLUG-DOOR  
BOX CAR**

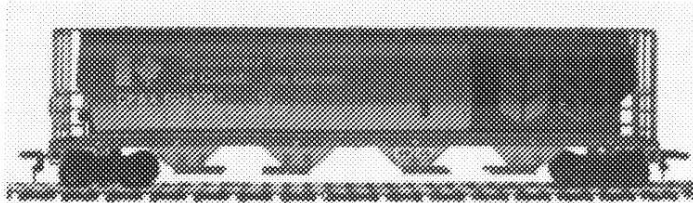
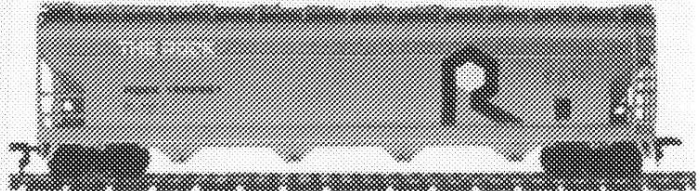
Kat.-nr. 43 1010 Rock  
Kr. ....

**45,-**

**56' CENTER FLOW  
HOPPER**

Kat.-nr. 43 1005  
Kr. ....

**45,-**



**42' OPEN QUAD OFFSET  
HOPPER**

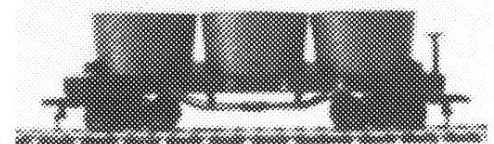
Kat.-nr. 43 1006  
Burlington Northern  
Kr. ....

**40,-**

**OLDTIMER  
VANDTANKVOGN  
UP el. CP**

Kr. ....

**55,-**



**STORT HO og G  
FARVEKATALOG**  
64 sider m/dansk  
prisliste. Kr. .... **25,-**  
plus porto v/forsendelse



**OLDTIMER 34'  
CONDOLA  
UP el. CP**

Kr. ....

**55,-**

**HO: BRILL TROLLEY  
SPORVOGN**

Kat.-nr. 41 0610. Kr. ....

**198,-**



*Smiths*

**LEGETØJ & HOBBY ApS**

VESTER FARIMAGSGADE 1 . DK 1606 KØBENHAVN V . TLF. 33 12 07 72 . TELEFAX 33 12 90 84 . POSTGIRO 6 689 353

Så svandt 1991, og vi håber at alle har haft en god jul, hvad deraf fulgte (gode julegaver..?)

Vi har også overstået juletravlheden, og kan forhåbentlig med dette nummer præsentere et nummer, der i indhold lever op til danske mj-eres krav og forventninger om DANSKE jernbaner i virkelighed og miniature. Ud over dette kan vi nu også glæde læserne med, at vi om kort tid udgiver et særskrift omhandlende danske maskindepoter ved DSB gennem tiden. Se annoncen inde i bladet.

I dette nummer kan man også indledningsvis læse om resultat af vor læseranalyse, der giver et godt billede af, hvad mj-erne ønsker af materiale på anlægget. Vi siger tak til jer allesammen for interessen og hjælpen, der forhåbentlig på et tidspunkt vil resultere i mere dansk mj-materiel. Vi er ikke 100% færdige med at analysere, men så snart, det er sket, vil resultatet i detaljer blive overrakt til interesserede seriøse producenter, hvad enten det er her i landet eller »outside«.

Endvidere fortæller analysen også om mj-ernes interesser generelt, hvilket vi naturligvis i redaktionen vil tage hensyn til under planlægning af kommende numre, og bringe det stof, der har generel interesse uden at det går ud over »specialiteterne«.

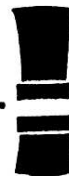
Vi varslede en prisforhøjelse i sidste nummer af bladet, grundet diverse eksterne omkostningsstigninger, bl.a. porto. Men vi har besluttet at bibeholde prisen på kr. 45,- årgangen ud, og først komme med forhøjelsen til august, når 8. årgang skal på gaden, således at byrdene fordeles ligeligt mellem alle læserne.

I øjeblikket er vi i gang med et ganske spændende projekt, som vi håber at kunne sende på gaden til efteråret. LOKOMOTIVET har fået lov til at gennemkigge Jernbanemuseets fotoarkiv inden flytningen til Odense, og har fundet en masse spændende fotos fra DSB i perioden 1945-1960, som vi offentliggør i bogen »Under Vingehjulet«. Motiverne består ikke alene af sjældent vist materiel med lokomotiver, vogne, busser, DSB fragtbiler, færger m.v., men også miljøer fra stationer, maskindepoter og strækninger. Billederne har for norges vedkommende været trykt i DSB's interne årshæfter, men er i øvrigt ukendt af offentligheden. Nu kommer de også til danske mj-eres kendskab. Glæd jer! Vi siger tak til alle på Jernbanemuseet for imødekommenhed og tålmodighed.

I øvrigt påtænker vi i kommende årgang at bringe farvefotos af DSB- og privatbanemateriel fra 50'erne og 60'erne, der i disse år udgjorde en broget vognpark, især hvad private vogne angår. Ligger læserne inde med materiale, som man mener kan have interesse for andre, så send dem til os (papirbilleder eller diapositiver), og vi vil offentliggøre det, vi mener kan glæde andre, gerne hidtil ukendte motiver. Mere om dette i kommende numre.

Hermed velkommen til nr. 27.

**LOKO  
MOTIVET**



**LOKOMOTIVET** er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn. Formålet er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter m.v.

Alle medarbejdere er ulønnede, og arbejdet i redaktion m.v. er rent fritidsarbejde. Evt. overskud fra bladets drift skal ifølge vedtægterne gå til fremme af modeljernbaneinteressen.

**LOKOMOTIVETs officielle adresse:**

**LOKOMOTIVET**  
Postbox 477  
4700 Næstved  
Giro-nr. 3 38 55 07

**Redaktion:**

Steffen Dresler (Ansvh.) (SD)  
Torben Andersen, redaktør (TA)

**Forretningsfører**

**(herunder annoncer):**

Flemming Meisner (FM)

**Faste medarbejdere:**

Claus Jensen (Claus)  
Torben Bejerholm (TB)  
Per Larsen (PTL)  
Hans Nygård Jensen (HNJ)

**Grafisk tilrettelæggelse:**

Torben Andersen (TA)

**Sats:**

PH Fotosats ApS, 4800 Nykøbing F.

**Tryk:**

Lollands-Postens Bogtrykkeri  
4930 Maribo

**Oplag:**

1500 eksemplarer

Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen). Eftertryk af artikler og annoncer er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVET's redaktion.

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

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere og forkorte i modtagne artikler og indlæg

Bladet udkommer 4 gange i en årgang: Medio august, ultimo november, ultimo februar og ultimo maj.

# *Korte bureauvogne til landsdelpost*

# Postvogne litra DH

*Af Torben Andersen*

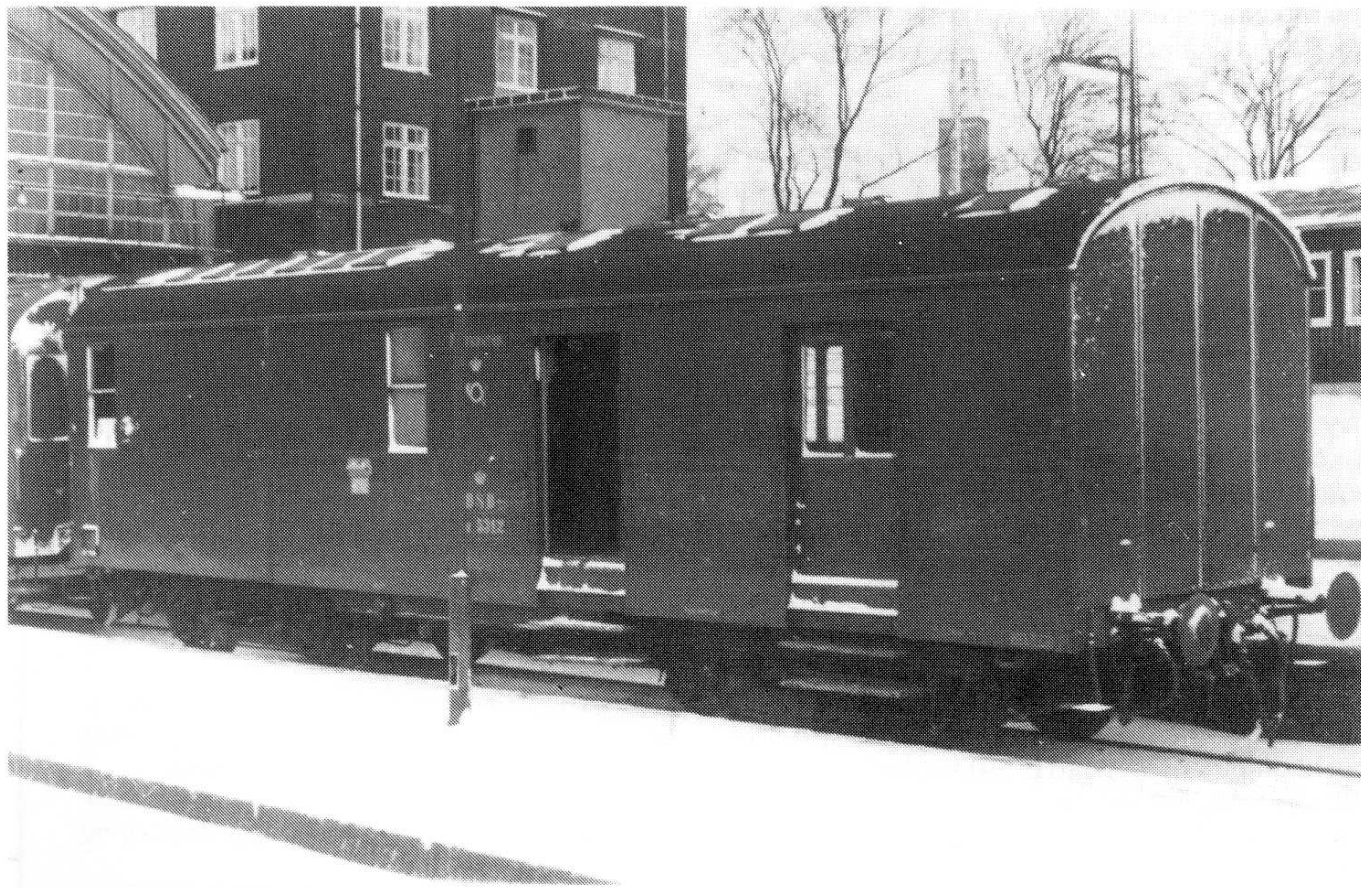
Carl Eicke Frederiksen, Odense C, har sendt os en skitse af DH 5305, som han har tegnet efter DRM1. Han spørger om hjælp til uddybning af detaljer, og efterlyser fotos af vogntypen, som han synes er en god begyndermodel.

Det synes vi også, og derfor var det meningen, at bringe spørgsmål og svar under »Sporskiftet«, men da materialet efterhånden har hobet sig op i form af fotos og en lille byggebeskrivelse, har vi nu valgt at bringe lidt om litra DH som selvstændig artikel.

Så til hjælp for CEF og andre interesserede bringer vi derfor tegning, udført af Mogens Duus, Hadsund, af DH 5305 i skala 1:87, fotos af vogntypen, samt fotos, dataliste og skabelontegninger.

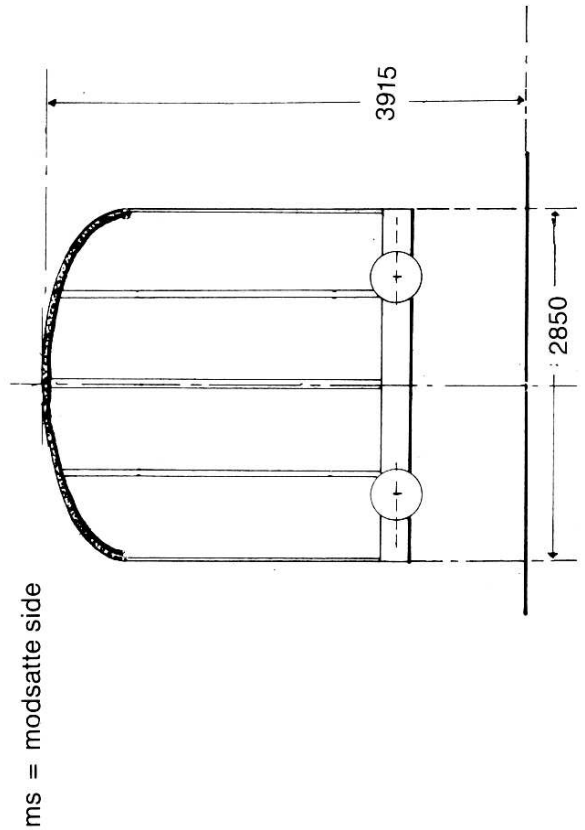
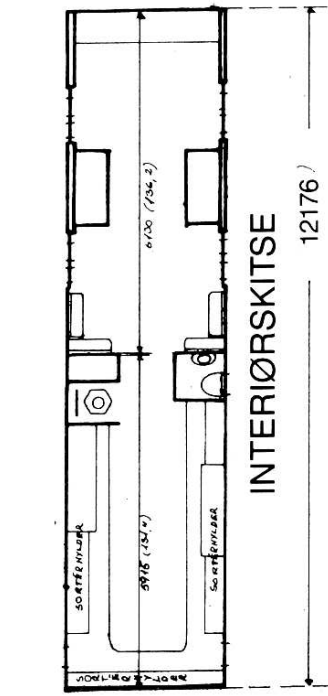
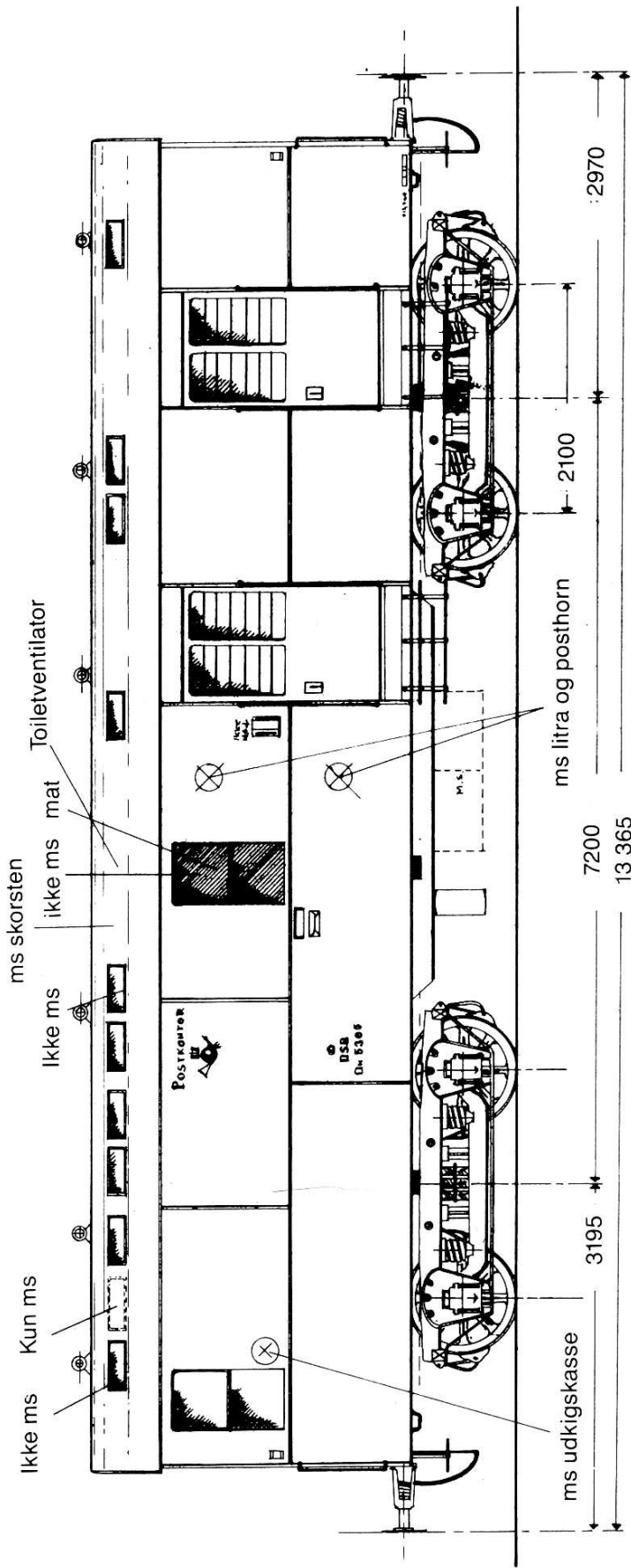
## **Kort historie**

DSB lod sine DH-vogne bygge hos Scandia. Det blev til i alt 11 vogne i 1915 og 6 vogne i 1922, alle i datidens stil med tagrytter og fladt tag. I årene 1944-1956 blev vognene lidt efter lidt ombygget til at have hvælvet tag, og for de flestes vedkommende en lidt ændret



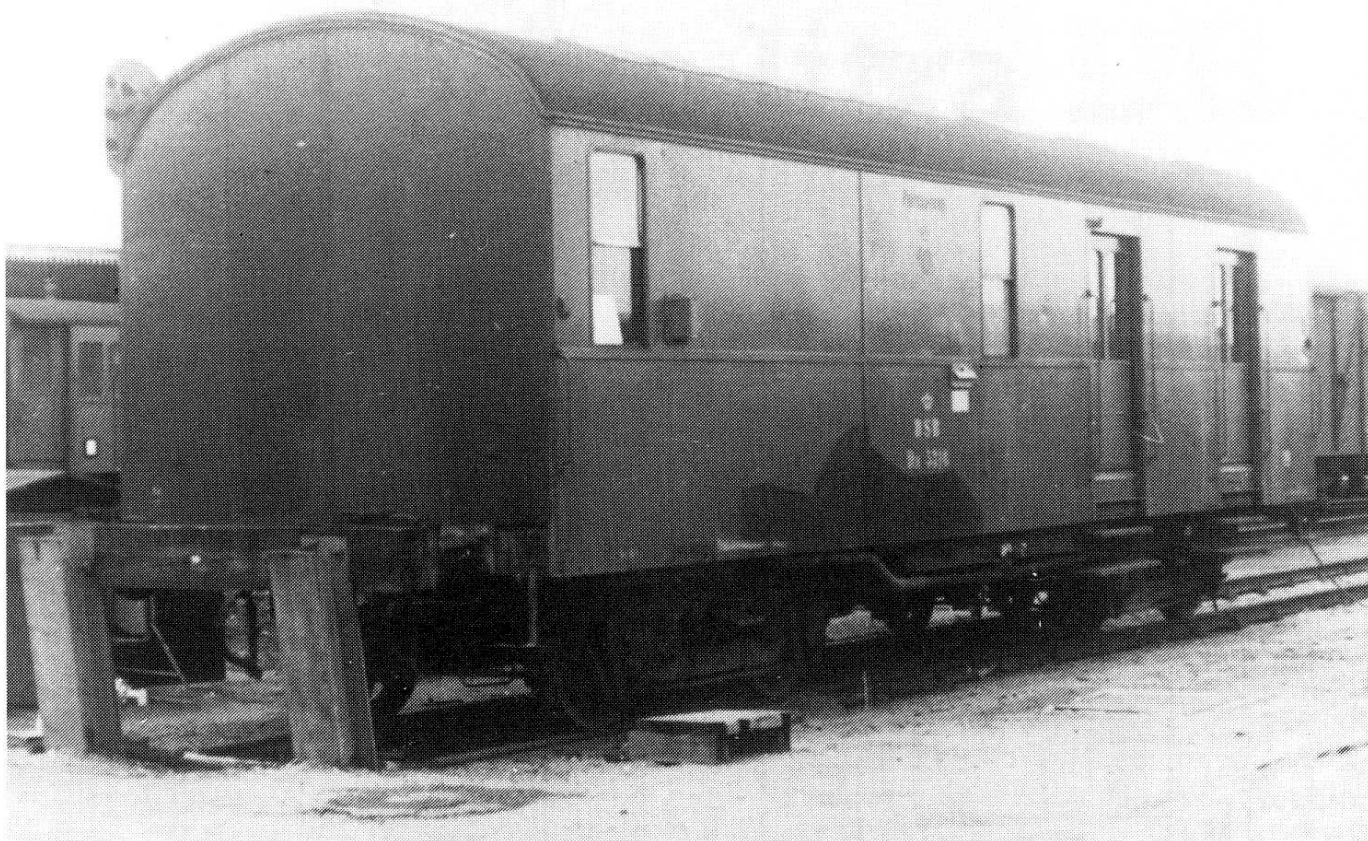
*DH 5312 i sne på København Hovedbanegård, februar 1965. Vognen er set fra toletsiden. Bemærk vandret liggende gitter i dørvinduerne.*

*Foto: JBP, Ribe.*



# DSB litra DH 5305 (m.fl.)

Skala 1:87  
tegnat af Mogens Duus, 1982



DH 5316 i Nyborg, 1967. Bemærk den lille kigkasse ved vinduet nærmest gavlen, og brevsprækken til højre for litreringen. Man kan også se håndbøjler ved døre. Foto: JBP, Ribe.

vognkasse, d.v.s. en indsnævret endeperron blev fjernet. Et par af vognene blev atter ombygget i slutningen af 50'erne. Det var et par af de tidligst ombyggede, der ikke havde fået fjernet den indsnævrede endeperron, som mistede den ved denne lejlighed. De to første vogne udrangeredes i 1964, og de to sidste i 1970. DH 5305, som er vist på hosstående tegning, havde følgende skæbne:

Bygget 1922 af Scandia som DSB DK 1988. Fra 1941 DH 5305. Ombygget i København 1948 med hvælvet tag og firkantet vognkasse. Udrangeret primo 1969 efter at have været stationeret i vestområdet.

Uden at gå nærmere ind i vognhistorien, vil vi dog give læserne et lille indtryk af benyttelsen i 50'erne med togplan 6, VI samt V som kilde. Pudsig nok synes vognen ikke at være meget anvendt i persontog (blandetog) i 50'erne i det sjællandske område. Men vognen var jo også en landsdelsvogn til bureaupost. Se LOKOMOTIVET nr. 22.

Vognen rullede en del i persontog mellem København og Nakskov, så det kan vel med god vilje også siges at være mellem »landsdelene«. Kalundborg og Nakskov synes at være yderpunkterne. Bemærk: Et løb-nr. betyder at vognen gennemfører hele sit løb fra udgangspunktet til destination og retur. Tognumrene kunne ændre sig, hvilket mere var reglen end undtagelsen, hvorimod løb-nummer forblev uændret.

I tog 254 rullede en DH fra Kalundborg sammen med EC-CM-CC-CC med P-maskine som trækraft. Fra København til Kalundborg løb den i posttoget 2205 (løb 69).

I 1955 havde vognen stadig sin tur i T254, men nu i selskab med EH-AV-CC med K-maskine som slæber.

Fra Nakskov til København kørte DH i tog 120 og 180 sammen med AV-CC-CC i 1955. »Returløbet« skete med posttoget 2105 (løb 51).

På Vestbanen fra Korsør til København fandt

man den i rimelig mængde i personførende tog, især på søn- og helligdage, i returløb fra Esbjerg og Fredericia. Esbjerg synes at være den station, der blev gæstet mest af DH i årene 1952 og fremover. Nord for Fredericia synes den ikke at bevæge sig, undtagen i et enkelt tilfælde, nemlig tog 3001, der i 1953 havde 2 stk. DH i togene 3001 København-Odense-Århus (løb 1), hvor den ene havde Odense som endestation. Den anden fortsatte til Århus og returnerede med tog 2016. Også tog 85/2302 København-Esbjerg (løb 20) medbragte 2 DH-vogne, hvor nr. 5301, 5303-06 eller 5310-11 skulle anvendes.

Endelig kunne man finde en enkelt DH i posttoget 2701 København-Helsingør (løb 80), der kom retur med tog 406. I alt var 8 vogne i fast løb op gennem 50'erne.

Fra slutningen af 50'erne og frem til udrangeringen, anvendtes DH-typen meget som forstærkningsvogne ved højtider. Her sås de især i mange tog på strækningen Nyborg Odense-Svendborg. I julen 1964-65 nåede enkelte DH endog at rulle til Ålborg, hvilket skete med tog 2905/953 m.fl. Et par stykker kom til Struer via Esbjerg med tog 308/6310

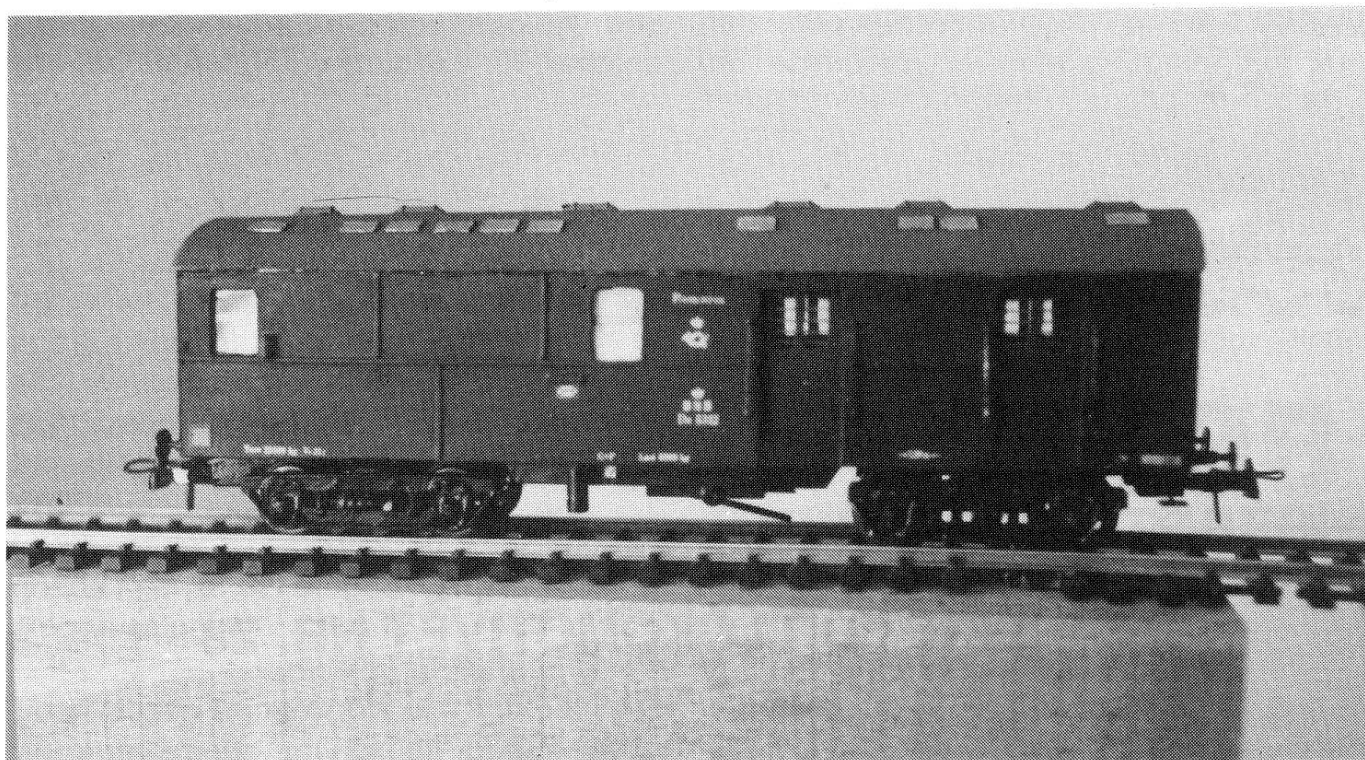
m.fl., ligesom et par enkelte »forvildede« sig til Grenå fra Århus med tog 609 og 615. Det var for øvrigt samme år, at en enkelt DH fandt vej fra Skanderborg til...Skjern (tog 558). Tilsyneladende fandt ingen DH-vogne vej til det sønderjyske, ihvertfald kan de ikke spores i togplanerne. Men måske vi har overset dem?

Ca. 10 år senere i 1965, så billedet meget trist ud for DH, da vognbenyttelsen var faldet drastisk til 2 vogne i fast løb, grundet indførelse af nye stålvogne litra DC, DM og DD. Tog 119 København-Nykøbing F havde stadig en enkelt DH (løb 59), og mellem København-Helsingør trillede ligeledes en af »de firkantede« i tog 427/436 (løb 86), hvilket var alt på landsbasis.

Sammenlignes med året 1946, ses at 6 litra DH var i fast løb på landsplan. Vi kunne gå længere tilbage, men da vor tegning viser vognene i ombygget tilstand efter 1948, skulle dette ikke være aktuelt.

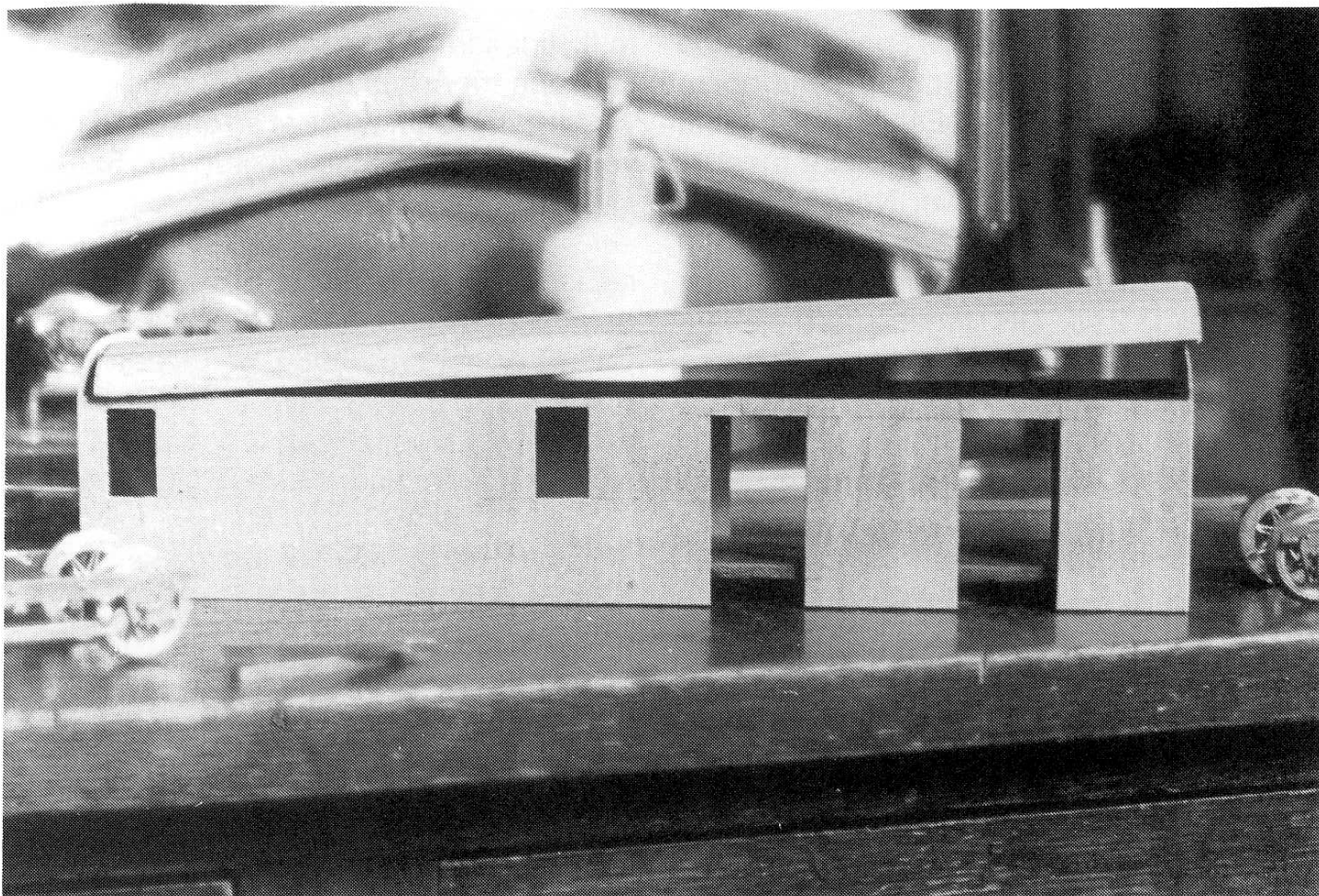
Postvognenes historie er omfangsrig og spændende, og vi vil undervejs fortælle mere om post på skinner, bl.a. om anvendelse af ikke-postvogne (HD, IA, IV m.fl.) til brug for posttransport.

*(Fortsættes side 9)*



DSB litra DH 5312, bygget i skala 1:87 af Carl Eicke Frederiksen, Odense C.

Foto: CEF.



*Litra DH under bygning og som færdig model.*

*Foto: Mogens Duus, Hadsund*



## **DEADLINE FOR LOKOMOTIVET NR. 28**

Tekst: 4. april 1992

Annoncer: 11. april 1992



For fuldstændighedens skyld gengiver vi et lille skema over vogntypens skæbne:

Nr. i 1941 Tagrytter	Omb. med spids gavl	Omb. til »firkantet«	Udr.
5301	-	1952	1968
5302	1944	1958•)	1970
5303	1945	1959?)	1969
5304	1946	1959?)	1964
5305	-	1948	1969
5306	-	1952	1968
5307	-	1953	1969
5308	1946	1959?)	1969
5309	-	1953	1966
5310	-	1950	1966
5311	-	1950	1964
5312	-	1954	1969
5313	-	1955	1968
5314	-	1956	1969
5315	-	1952	1969
5316	-	1954	1970
5317	-	1959?)	1969

?) DRM 1960 melder at alle DH-vogne nu er ombygget til at have hvælvet tag, men der findes ingen rettelsesblade med nøjagtige ombygningsår.  
•) Ombygget svarende til 5714.

Alle vogne, der ikke var udrangeret i 1966, blev stationeret i vestområdet (Jylland/Fyn).

Tak til Mogens Duus, Hadsund, Arne Kirkeby, Odense og Henning Petersen, Næstved, for oplysninger omkring litra DH.

### Lille byggevejledning

Vi har fremstillet skabelontegning i skala 1:87, således at begyndere også kan gå i gang med den meget lette selvbygning, der kun kræver få udskæringer, lidt materiale og almindelig DSB-bemaling. Bogier kan købes hos 87-gruppen, PÅ SPORET eller selv fremstilles som tidligere nævnt i LOKOMOTIVET.

Mogens Duus, Hadsund har medsendt følgende fotos af DH model, og beskriver bygningen således:

Vognkassen er opbygget af 0,8 mm krydsfiner, måske lige tyndt nok, da vognen savner indvendige skillevægge til at støtte med. Det

# BYGGESÆT OG LØSDELE

Byggesæt (HO):

**DSB MY 1201-1202,**  
komplet overdel  
til montering på  
Märklin 3067 ... KR. **1200,-**

**LJ M11 rangertraktor,**  
komplet byggesæt  
uden motor. .... KR. **533,-**

**DSB litra TD,**  
**grusvogn**  
u/ hjul og koblinger. .... KR. **110,-**

**Ombygningsæt:**  
Liliput HD-vogn til  
Dlg-silovogn ..... KR. **75,-**

**DSB litra N løsdelsæt**  
til Fleischmanns  
N-maskine ..... KR. **145,-**

**DSB-bogier:**  
2,0 m - 2,5 m - 3,0 m svejset og 3 m nitted til  
person- og post- og rejsegodsvogne. Dia-  
mantbogier til godsvogne (TGC, TGA m.fl.  
og diverse bogietankvogne). **99,-**

Sæt med 2 stk ..... KR. **99,-**  
**3 m svejset bogie,** **68,-**  
spor N. 2 stk. .... KR.

...og mange andre løsdele til selvbyg. Få  
komplet liste. Send frankeret svarkuvert kr.  
4,75.

### NYHEDER!

**Lynette/DSB ML:** Snuder og endevæg m/u  
pufferplanke, klar til levering i februar.  
Dele fremstilles/støbes på bestilling, store  
og små mængder.

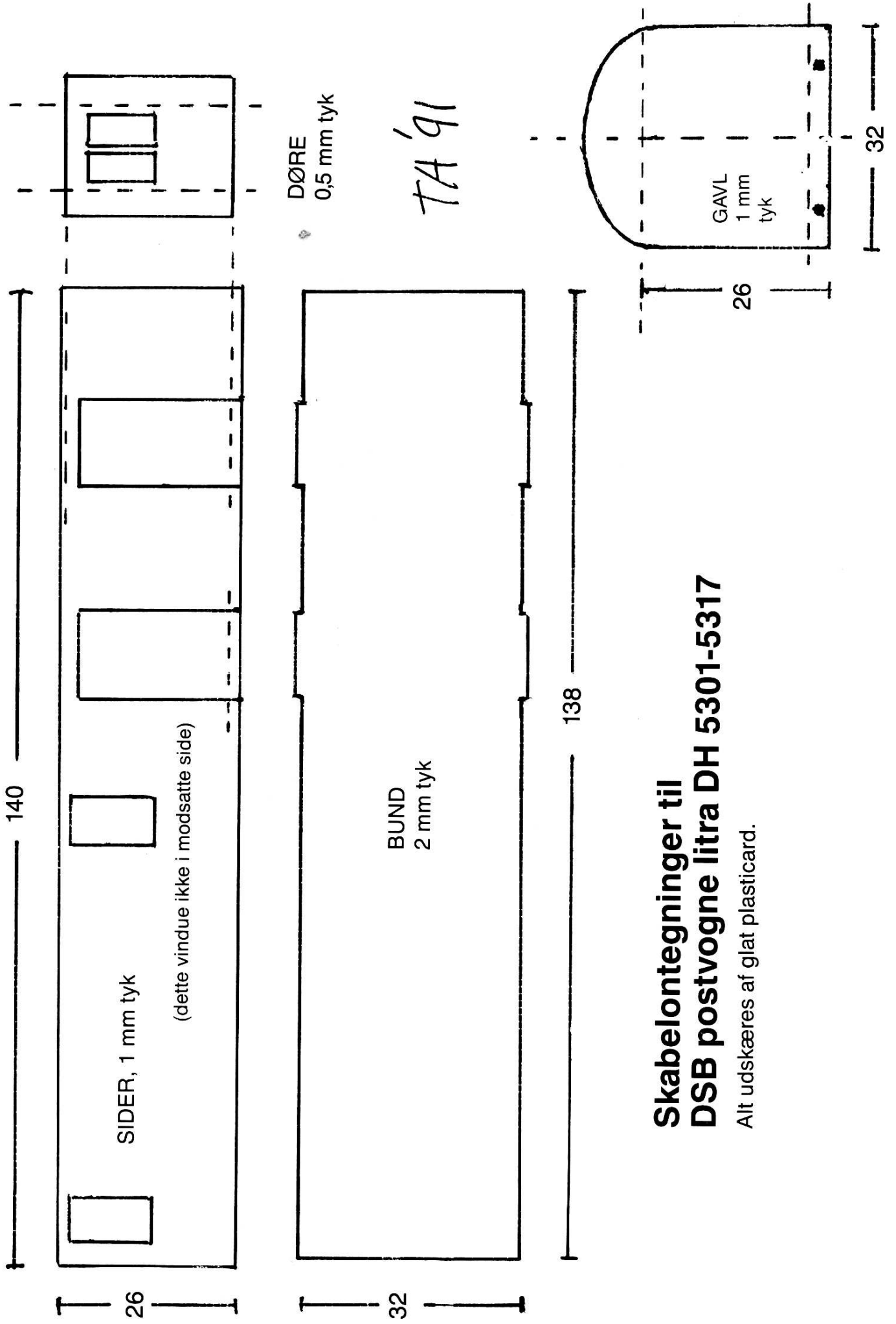
**Søges:** Dygtig modelbygger til fremstilling  
af prototyper. Detail/Engros.

 **TIKØB**  
**HVIDMETALSTØBERI**

v/ Kim Møller  
Hornbækvej 460  
3080 Tikøb

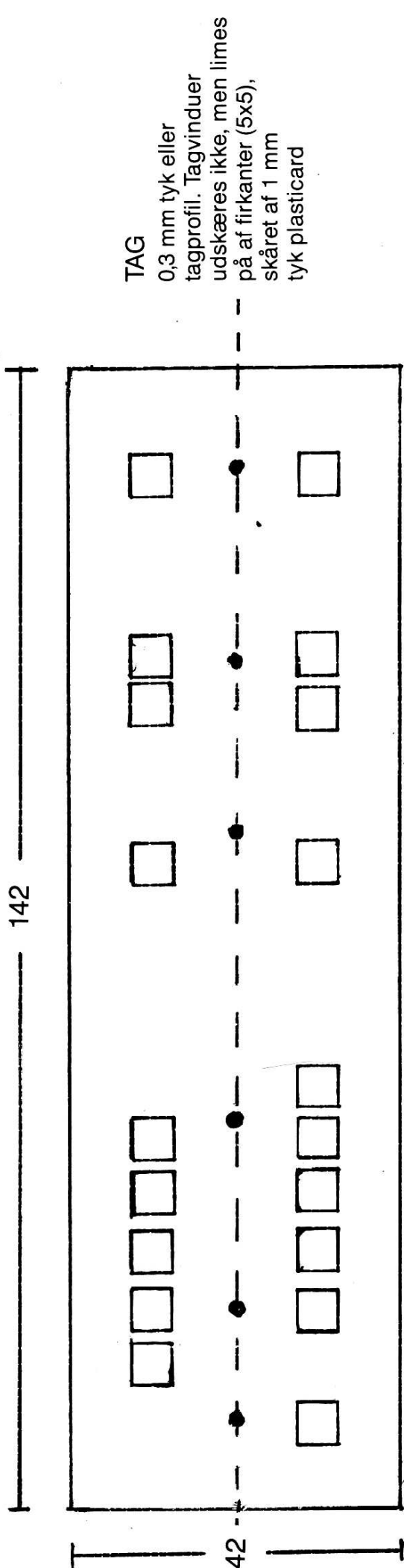
Tlf. 42 24 87 08 (8.00-16.00)  
Tlf. 42 24 88 19 (16.00-20.00)

Ovennævnte kan købes hos forhandlere af  
Tikøb Hvidmetals produkter eller direkte.



**Skabelontegninger til  
DSB postvogne litra DH 5301-5317**

Alt udskæres af glat plasticard.



(Bredden af taget kan variere fra 40-42 mm, afhængig af gavlbuerne nøjagtighed, påsætningsmetode m.v.)

Skær taget bredere ud, og trim kanterne, når det er limet på vognkassen)

blev imidlertid klaret med nogle stykker klar plexiglas. De fire stykker – 2 gavle og 2 sider – samledes efter endt udskæring på en stump masonitplade. Ydre kantlister, håndtag m.v. er dels produceret af et postkort (listerne), dels af 0,5 mm pianotråd, hvorudover nogle træ- og papstumper har fundet anvendelse.

Taget er fremstillet som købt tagprofil. Herpå blev først klæbet et stykke pap på »toppen« for at gøre profilet en smule højere. Derefter påklæbedes balsatræ, og som forsøg på at skabe tagpapbaner, påsatte jeg papirstrimler, der dog har vist sig at være for tynde – de forsvandt, da taget fik en omgang carborundumpulver – eller som det korrekt hedder: siliciumkarbid.

Forinden pulveret dryssedes over, var tagvinduerne dog presset ned i limen. Tagvinduerne består af tynd klar plasticard, der er malet lysegråt på den ene side (nedad). Vinduesrammerne er blot malet på. Apropos lim, så er den hvide kunstharpikslim ikke den bedste til at lime siliciumkarbid med – det har tendens til at lægge sig i klumper, hvorfor jeg blev nød til at file noget af igen! Helt nydelige bliver den slags lapperier dog ikke.

Bogierne er sammensat efter de mest simple principper, d.v.s. de er ikke-affjedrende, kun delvist ekvibrerede. Malingen blev foretaget med vinrød (German Purple – Humbrol HG 9, nu udgået. I stedet kan anvendes Humbrol 107 purpur) iblandet lidt gråt. Derudover har jeg tilsat lidt Humbrol 70-rød. Endelig har jeg tilsat lidt dårligt omrørt klar, mat Humbrol nr. 49, som dels får vognen til at se lidt mørkere ud, dels får malingen til at se ud som om den er slidt af regn, vind, sne o.s.v., i og med at den matte lak kun træder frem nogle steder på vognen. Fidsen ved at sjuske med omrøringen af Humbrols matte farver er nemlig, at resultatet bliver en halvmat – hvilket modelbyggere jo så ofte har brug for.

# SENSATIONEL BOGNYHED

Her er bogen  
og inspirationskilden  
til alle, der dyrker dansk  
modeljernbane. Lav dit  
maskindepot, så det  
ligner forbilledet



## DSB MASKINDEPOTER I VIRKELIGHED OG MODEL

(Dansk Modeljernbane Hobby for Alle (DMHA) nr. II)

Hæftet er den første skandinavisk sprogede publikation af denne art, da det fokuserer direkte på emnet: DSB maskindepoter i virkelighed og model. Indeholder 35 sporplans-forslag i skala HO af Torben Bejerholm, af alle typer depoter, lige fra det gamle dampdepot til det moderne med dieselmaskiner, fra det mindste til det største, alle med forbillede i virkeligheden, tillempet modelbrug. Planerne er krydret med skitser af huse, skure, kolonnehuse, vandtårne, så indbyrdes placering anskueliggøres. Hæftet indeholder også tegninger af den mest almindelige to-sporede DSB-remise i skala 1:87, kulgårde og kulbænke, vandtårne. Mange fotos af virkelighedens remiser, vandtårne, kulgårde og hvad man ellers finder omkring et maskindepot...og selvfølgelig lokomotiver, der bliver klargjort. Symbolforklaringer og meget, meget mere... 76 sider spækket med tekst, sporplaner, fotos og tegninger. Udkommer maj 1992.

Få inspiration til anlægget. Indsæt kr. 80,- på giro-nr. 3 38 55 07, (girokort vedlagt) LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved inden 15. april (efter 15. april kr. 80,- + porto kr. 10,-), og du vil automatisk modtage hæftet, når udgivelse foreligger. Trykkes i begrænset oplag.

DSB  
50 86 29-63 163-3  
Cc

I overgangsperioden mellem UIC-litreringen til indførelsen af det nye design i 1974, så de fleste af DSB's person- og postvogne sådan ud: Midt på vognsiden er påsat komplet computernummer med vognens litra under dette.

Foto: K.E. Jørgensen, Hvidovre.

# DSB person-, post- og rejsegodsvognslitrering 1941-1969

Af K.E.Jørgensen, Hvidovre og Torben Andersen, Næstved

I 1941 omlitrerede DSB alle sine person-, post- og rejsegodsvogne, hvorfor handlingen populært er blevet kaldt »Den store Omlitrering«. Her ændredes det bestående registreringssystem for vogne, sammensat af bogstaver (litra) og cifre (numre) til brug for den interne planlægning ved oprangering, vedligeholdelse m.v. Det var i princippet det samme system som det gamle, blot med nye litra og numre.

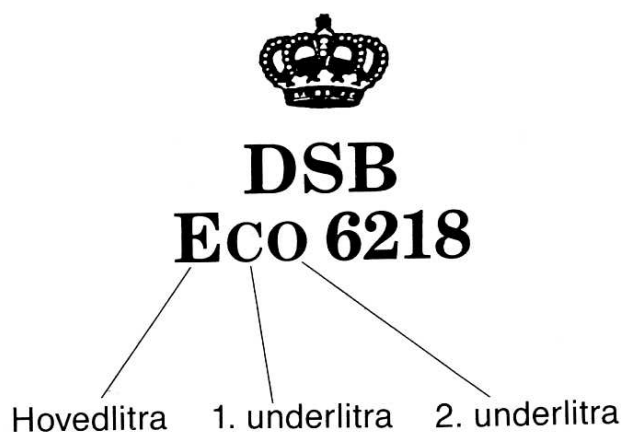
Det er altså 50 år siden, at DSB indførte systemet, der blev anvendt indtil 1969, hvor UIC-literingssystemet vandt indpas. Mange mj'ere har i tidens løb spurgt os om betydningen af vognenes litra, og følgende lille artikel giver kun et overblik over ideen bag systemet. I banebøgers »Jernbanehistoriske Årbog« vil man kunne finde en større redegørelse af Jens Bruun-Petersen.

I øvrigt foretog DSB en omlitrering af alle gods- og specialvogne i 1938, og betydningen af disse vil vi vende tilbage til i en senere artikel.

- S:** Salonvogne
- A:** 1. og fællesklassevogne
- B:** Ældre 1. og fællesklassevogne indtil 1953.  
Fra 1959, 2. klasse personvogn delvis efter UIC-normer.
- C:** Fællesklasse personvogne
- D:** Postvogne
- E:** Rejsegodsvogne
- F:** Motorbivogne til litra MA, ME, MC, MF, MR og ML.  
Senere også gældende for motorbivogne til MB-lyntog og S-tog.

## Hovedlitra (1. bogstav)

Det første bogstav var altid med versaler (store bogstaver), og viste vognkategori. Det kaldtes for hovedlitra, idet bogstavet fortalte, hvilken hovedgruppe af vogne, den pågældende vogn tilhørte. Hovedgrupperne var opdelt således:





Fotoserien viser eksempler på ældre DSB-litringer fra årene 1941-1965, alle fotograferet af K.E. Jørgensen, Hvidovre.

Med hensyn til litra B var dette meget anvendt før 1941, men lige efter omlitring kun anvendt på litra BP, der skulle ombygges i begyndelsen af 40'erne. I 1959 fik de nye stålvogne litra B (BL), idet man her var begyndt at tage hensyn til UIC-litringer.



### 1. underlitra (2. bogstav)

Bogstavet lige efter hovedlitraet kom til at hedde 1. underlitra, og blev skrevet med kapitæler, d.v.s. store bogstaver, der er mindre end det foregående (se eksemplet). Bogstavvalget var nærmest tilfældigt, svarende til typebetegnelse, ligesom vi i dag anvender MY, MX, MZ o.s.v. Dog var det sådan, at bogstavvalget i forbindelse med A-vogne (1. klasse) var indrettet således, at bogstaver først i alfabetet antydede, det var vogne udelukkende med 1. klasse, mens bogstaver sidst i alfabetet angav, det var kombinerede 1.- og fællesklassevogne. Eksempler på rene 1. klasse vogne var AC, AF, mens kombinerede vogne var AV, AT m.fl.

### 2. underlitra (3. bogstav)

Det 3. bogstav kom til at hedde 2. underlitra, og angav særlige karakteristika ved pågældende vogn, d.v.s. udrustning som kunne være af betydning i forbindelse med togenes oprangering. Det var især vigtigt, når det gjaldt opvarmning, belysning, multipelstyring (MO-tog) og rejsegods, at stammerne passede sammen, hvorfor det var et vigtigt litra for togpersonalet.

Det 2. underlitra fik følgende betydning:

- A:** Batteri til togbelysning (kun EH-vogne)
- E:** Udstyret med rejsegodsrum
- K:** Udstyret med varmekedel
- L:** Fra 1964 - styreledning for MO

Fra 1951-1964 -mindre, d.v.s. lille udgave af samme vogntype »færre pladser«.

- M:** Varmtvandsvarmeanlæg (til brug for MOK)
- O:** Udstyret med kakkellovn. Litraet kun benyttet på rejsegodsvogne
- P:** Vogn overtaget fra privatbaner »SFJ og KSB«.



- R:** Vogn med restaurant
- S:** Styrevogne til MO-tog
- T:** Udstyret med suspenderet kedelanlæg (ude af drift = Tom)
- U:** Ændret lysanlæg i forhold til øvrige vogne
- Z:** Nedklassering af tidligere A-vogne til fællesklassevogne (fra 1964).

Vedr. underlitra L: Der har været lidt forvirring omkring dette midt i 50'erne. Det blev oprindeligt anvendt som 2. underlitra for nedklassificerede A-vogne. Nogle ældre AF-vogne fik litra CML («Lille CM»). Lidt senere - i 1964 - blev L anvendt som 2. underlitra for vogne udrustet med styreledning, hvilket bevirkede at man i stedet indførte Z som underlitra for nedklasserede A-vogne. CML havde altså ikke styreledning, men omlittreredes *ikke*, da de stod over for udrangering. Senere »degraderede« A-vogne fik – som nævnt – Z tilføjet i litraet. ARM og ASM blev således til CMZ.

En lille sidebemærkning: Indtil slutningen af 50'erne var 1. klasse vogne markeret ved emaljerede ettaller på vogn dørene. Omkring 1957, d.v.s. efter at andre europæiske baner havde indført systemet med 1. og 2. klasse i stedet for tidligere 3 vognklasser, indførtes den gule stribe ved tagkanten, så publikum let kunne genkende vognen. Efter påføring af gul stribe blev ettallerne efterhånden fjernet. Alligevel kunne man i et godt stykke tid finde 1. klassevogne med både hvide et-taller og gul stribe.

Men tilbage til litreringen.

Sammenholdes forannævnte oplysninger om litreringens betydning, kommer man frem til følgende resultat, når der fremdrages nogle eksempler:

### Litreringseksempler

#### AFM:

1. klasse personvogn, type F, udelukkende indrettet til første klasse med varmtvandsanlæg til brug for motortog uden kedel til togopvarmning. Vognene kunne selvfølgelig også anvendes i damp-tog. Bemærk: Vogne som f.eks. litra AF (altså uden M) kunne kun anvendes i damp-tog i vintersæsonen, idet de ikke kunne opvarmes ved hjælp af egenvarme.

#### AR:

Kombineret 1. og fællesklasse personvogn til brug i damp-tog. Tilsvarende vogne til brug for motortog hed ARM, jvfr. foranstående tekst under AFM.

#### CM:

Fællesklasse personvogn til damp-tog. Kunne den indrangeres i motortog kaldtes den CMM. Udstyret med rejsegodsrum blev den til litra CME, og som restaurant-vogn CMR. Var den udstyret med varmekedel til togopvarmning, blev den kaldt CMK, o.s.v.



#### CP:

Fællesklasse personvogn til brug for damp-tog. De tilsvarende vogne til motorbrug hed CPM (primært til MO i 500-serien) eller CPL (primært til MO 1800/1900-serien). Havde vognen rejsegodsrum fik den litra CPE.

#### CU:

Fællesklasse personvogn type U (2-akslet). En del 2-akslede vogne blev overtaget fra privatbanerne sidst i 40'erne og fik litra CUP. Nu skulle man tro, at en vogns egenskab kun blev udtrykt ved de tre bogstaver, men på mange vogne kombineredes det 2. underlitra indbyrdes, således at det samlede litra fik 4 bogstaver. Eksempel herpå er forannævnte CUP-vogn, der kom til at hedde CUMP, hvis den var udrustet med egenvarme. Det var ikke alene vogne overtaget fra privatbanerne (AZMP og CXMP), men også DSB's egne vogne, der fik det fjerde bogstav i litraet.

*(Fortsættes næste side)*



**CYP:** To-akslet personvogn af type CY overtaget fra Slangerupbanen »KSB«.

**CR:**

Fællesklasse personvogn type R (nærtrafikvogn). Havde den egenvarme fik den litra CRM (beregnet til MO-500-serie), mens den med styrekabler A + B + C hed CRML, d.v.s. både egenvarme og styrekabler.

**FD:**

2-akslet motorbivogn type D. Stammede vognen fra en privatbane fik den litra FDP.

**FJ:** Bivogn til lyntog litra MB.

**FM:** Bivogn til S-tog litra MM. Omfatter også vogne litra FML, FS og FU.

**EH:**

2-akslet rejsegodsvogn, type H. Udrustet med batteri til togbelysning kaldtes den for EHA, og var vognen overtaget fra en privatbane, blev dens navn EHP.

**DJ:**

Bogiepostvogn, type J. Typebetegnelse for postvogne litra D var indrettet således, at første halvdel af alfabetet var beregnet til bogiepostvogne, mens sidste halvdel var tildelt ældre 2-akslede postvogne. Eksempel: DA, DB, DC, DF o.s.v. var bogiepostvogne, mens DM, DO, DR m.fl. var 2-akslede postvogne af ældre type.

Litra DMP var en lille, ældre postvogn overtaget fra privatbanerne (Sydfynske Jernbaner).

DSB's vognpark var i nævnte periode 1941-1969 en blanding af træ- og stålvogne, 2-akslede og bogievogne, men besynderligt nok havde man ikke noget specielt litra for at skelne mellem disse vogntyper.

Det var i al korthed - nogle vil måske mene for kort, andre for langt - noget om det meget store emne, der hedder vognlitrering gældende for person-, post- og rejsegodsvogne. Men det giver forhåbentlig læseren et lille indblik i hvad de »mystiske« bogstaver på vognsiden betyder.

**NÆSTVED  
TRANSFERS**

# ÅRETS FØRSTE NYHEDER

Så kan vi igen tilbyde spændende nye litreringer til din vognpark, og sortimentet er udvidet med streger i forskellig tykkelse og farver (hvid, grøn, rød, sort, gul, blå og sølv), f.eks. gule til førsteklasse-vogne. Mange andre anvendelsesmuligheder. NU 295 muligheder for at litrere det rullende materiel, foruden mange symboler. **Nyheder: Litra TD grusvogne, 6 forskellige numre, DP og DR postvogne, 4 forskellige numre, og 1. klasse personvogne AC i overgangslitrering, AV samt AD/AY, MY 1201-1202 og meget mere. Også lyntogsnavne til de gamle lyntog MS-AA-FJ-MS: Vesterhavet, Østjyden, Kronjyden m.fl. Påskrifter til Falck, KTAS, DSB m.fl. føres også. Skriv efter katalog og prisliste, kr. 6,00. Eller ring og hør nærmere.**

## OVE LARSEN

Mågevænget 4 - 4700 Næstved  
Tlf. 53 72 32 58 - Giro 54 42 613

Litreringer forhandles af: »Trinbrættet«, Vejle, »Trinbrættet«, Århus, »Nyboder Hobby«, København og »Skandinavisk Model Design«, Silkeborg.



# PLADSMANGEL?

## – så byg et paradeanlæg

Af Torben Andersen

Sporplan af Torben Bejerholm

Plads er – som nævnt i LOKOMTIVET nr. 25 – mj-ernes evige problem, især for dem, som ikke er medlem af en modeljernbane-klub.

Man vil jo gerne se sine modeller i de rette omgivelser og miljø, og fremvise dem i drift for andre, hvad enten det er personer med samme interesse eller familie og venner, der blot synes, det er sjovt at se de kørende tog. Men pladsen umuliggør ofte dette, og modellerne stilles i vitrinen.

Hvad gør man så?

*Man bygger et paradeanlæg.*

På hosstående sider har vi gengivet eksempel på »paradeanlæg«, der kan indpasses på meget lille plads, og som opfylder ønsket om at se modellerne på sporet, om end de ikke kan siges at være i drift.

Udgangspunktet er en tilslutningsstation. Endda både for privatbane- og DSB-strækning. Anlægget kaldes for et paradeanlæg, fordi man netop lader togene passere parade, og køre forbi beskueren for at forsvinde igen. Et paradeanlæg er altså ikke for den mj-er, der ønsker køreplanskørsel og store kørestrækninger.

Anlægget er naturligvis beregnet på den »hjemmegående«, idet det kan bygges op på relativ lille plads i værelset, fyrrummet, hobbyrummet, udhuset, carporten o.s.v. Total-længden på det viste forslag udgør ca. 4 m. Det viste anlæg har forbillede i Tølløse Station, hvor man har taget selve sporudsnittet og tilpasset det til modelbrug. Man kan naturligvis anvende andre ideer, f.eks. forgrenings- eller endestation. Eller blot en lille privatbanestation. Der er mange muligheder.

Her ser vi altså lidt på Tølløse Station.

Anlægget er opbygget i 2 etager: Hovedparten består af stykket med selve stationsarealet (»paradestrækningen«) med dimensionerne 260 x 80 cm. I enderne anbringes næsten kvadratiske plader til kurverne, der fører sporene ned under anlægget til skjulte opstillingsspor (f.eks. bag et forhæng). Her-nede kan så opstilles de togstammer, man synes skal paradere forbi beskueren, DSB- eller privatbanetog.

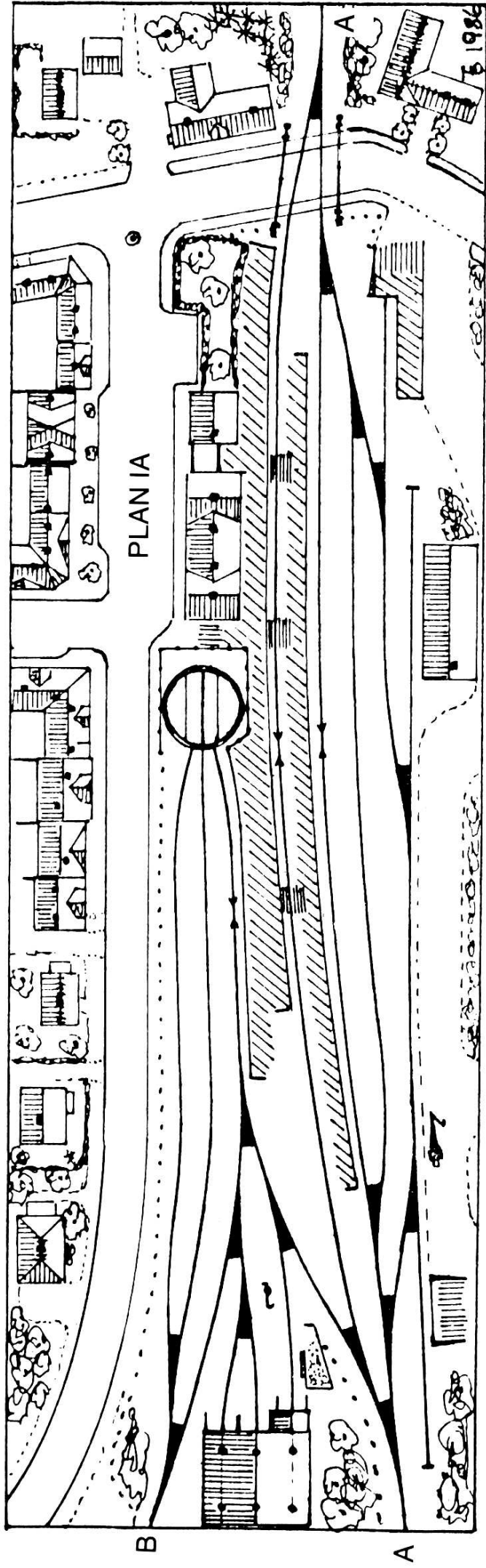
Fordelen ved anlægget er, at man blot kan lade det samme tog køre i ring på DSB-banen, såfremt det ønskes.

Privatbanen ender i en drejeskive på stationsområdet. Køres med tenderlokomotiver, skinnebusser eller motorlokomotiver, kan man nøjes med en stump skinne i hele lokomotivets længde, så det kan omløbe til de øvrige to sporstammer, d.v.s. drejeskive kan undlades.

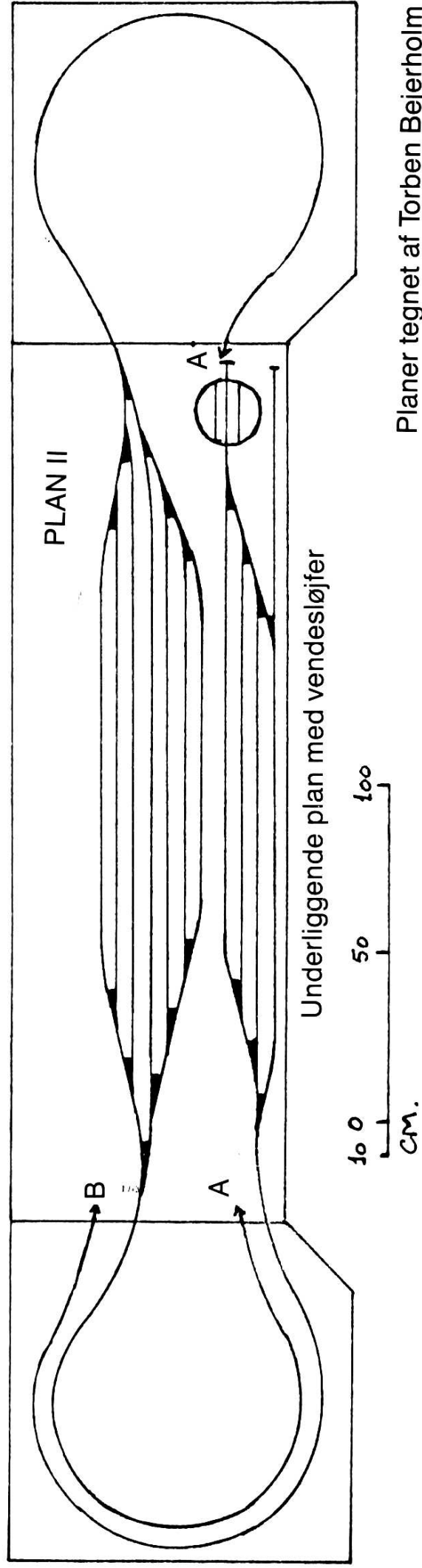
På »undergrundsanlægget« kan der altså være max. 3 privatbanestammer, mens det er muligt for DSB at oprangere max. 6 stammer. Bemærk, at togstammer oprangeret længst fra stamsporet (gennemkørselsspor) nødvendigvis må være af kortere karakter.

På DSB sporrister skal man naturligvis sørge for at midtersporet fungerer som gennemkørselsspor, såfremt man kører i ring. Med nævnte anlægsmetode undgår man også strømproblemer med vendesløjfer, hvis der køres med 2-skinne-jævnstrøm.

Anvendes 3-skinne-vekselstrøm (Märklin), er der ingen problemer, da midterlederen her er 0-leder.



Sporplansforslag til Tølløse Station i model, anno 1950



Planer tegnet af Torben Bejerholm

Lad os vende tilbage til overfladen, d.v.s. det synlige stationsområde.

Bemærk, at plan IIs endestykke med kurver hører med på »øverste etage«. Man skal altså lade kurvesporene gå ned i niveau til underste del, når anlægget bygges. Indkørsel til underste etage dækkes ved hjælp af skov, tunnel, bro eller lignende. Selve niveau-sænkningen skal være ca. 16 cm, afhængig af anvendte materialer. Dette fald skulle sagtens kunne lade sig praktisere, eftersom kurveradierne er 50 cm. Kurven vil naturligvis blive ret skarp, men man kan – hvis pladsen tillader det – udvide endestykkerne (underlagspladerne) så kurverne bliver større (= mindre krum). Eller man kan forsøge at skjule nedkørselskurverne på forskellig måde, f.eks. ved hjælp af huskulisser.

På stationsarealet kan opbygges et fint lille jernbanemiljø, der meget nær følger forbilledet. Tølløse er som bekendt beliggende på strækningen Roskilde-Holbæk, og er tilslutningsstation for privatbanen HTJ (OHJ).

Gennemkørsel foretages via spor 2 med krydsning i spor 1, som også kan anvendes af privatbanen (HTJ kører gennemkørende tog Holbæk-Tølløse-Slagelse). Normalt anvendes spor 0 af privatbanen.

### PLAN 1A

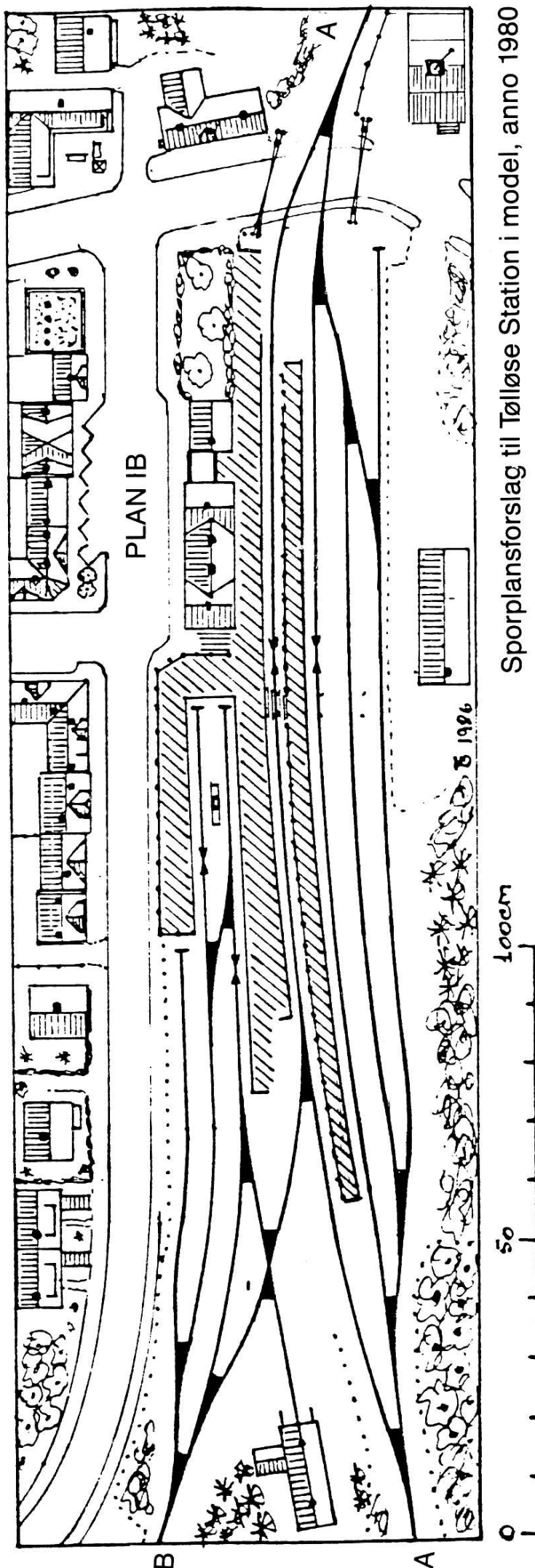
Denne viser forslag til bygning af Tølløse Station anno 1950, hvor der var livlig trafik af alle togtyper.

Man kunne finde standsende DSB-tog med MO og damp, oprangeret af trævogne. Gennemkørende »Bådtog« til Kalundborg blev kørt af K- og P-maskiner med lange trævogne på krogen (AR, CM, CO, DJ m.fl).

Privatbanen brugte lokomotivtrukne tog eller Triangelmotorvogne.

Anvendte godsvogne skal være litra HD, Q, PB, PJ, og en grå specialvogn kan henstå på sporet for enden af læssevejsporet.

Privatbanen har en tresporet remise i den ene ende af stationen, og lille drejeskive anbragt i forlængelse af DSB-stationsbygningen. DSB har spor til læssevej, -rampe og pakhus. I højre side niveauoverskæring mellem vej og jernbane, noget typisk for Nord-



vestbanen (Kalundborgbanen). Området kan pyntes med kolonnehuse, ligesom læsekran anbringes nær læssespor. Sporovergange på området skal naturligvis bestå af gamle sveller.

Byen ser også lidt anderledes ud. Øverst til venstre ligger den gamle smedje, derefter et nyligt opført hus, et lille bondehus, hvorefter resten af gaden næsten er identisk med plan 1B (se denne). Ved overskæringen er placeret en gammel købmandsgård med kolonial, kul og koks samt foderstoffer. Bag denne i øverste højre hjørne finder man et husmandssted. På den anden side af overskæringen ligger en gård, eller rettere, resterne af den, da en møbelindustri har overtaget gården og indrettet værksted i stalden, endnu i beskeden omfang.

Af planerne fremgår det, at man kan opbygge et helt fint miljø med remise til privatbane, drejeskive, DSB-station, ja, endog pakhushus. Og i baggrunden opstilles en bygade i form af halverede samlesæt-huse fra HELJANs og POLAs program. Stationsbyhuse, tegnet af P.W. Skadhaug, finder man også i Signalposten. Disse forbilleder er simpelthen noget af det bedst modelegnede, når det gælder danske bygninger. Har du ikke bladene med disse tegninger, bør du anskaffe dem. I kommende numre viser vi, hvordan vi har anvendt og bygget huse efter tegningerne. Tilbage til planerne.

### PLAN 1B

30 år er gået. Tølløse Station anno 1980 med reduceret sporareal. Togene har ændret karakter. Dampen er forsvundet, og DSB befærer strækningen med MY, MX og MZ med stålvogne på krogen (B-Bg-ABg-Bgh-DPh m.fl.)

Drejeskiven er fjernet, og privatbanen anvender »Daddelæsker« og Y-tog til betjening af persontrafikken. Læssevejen har mistet sin kran, enderampen er fjernet, og nye peroner er opført, hvor privatbanen tidligere havde sin drejeskive. Remisen er forvandlet til 1-sporet, og pakhuset er nedlagt, men ikke nedrevet. Nu står det og forfalder.

På privatbanesporet (i forlængelse af den nye perron ved vejen) finder man nu enkelte specialkøretøjer fra privatbanen, samt den karakteristiske »Daddelæske«-postvogn, der i mange år var fast inventar i aftenperesontoget.

Byen har også udviklet sig, og møbelfabrikken har revet de gamle bygninger ned, og opført en ny fabriksbygning (fra HELJAN).

...sådan sætter udviklingen sine spor. Måske lidt trist set ud fra et jernbanemæssigt synspunkt. Men dyrker man rigtig modeltog, må man også tage denne udvikling i betragtning.

Ideen til paradeanlæg og »udviklingssporplaner« er hermed videregivet.

Vi håber det sætter lidt drømme og inspiration i gang!

Byggedele, løsdeler i metal, dome, skorstene, lejer, akselsider m.m.

Nyt katalog til efteråret.

**EGET STØBERI.**

**NYHEDER**

LJ M11 u/ motor . . . . .kr. 533,00

LJ M11 m/ motor . . . . .kr. 895,00

Udstyrssæt til DSB

litra N . . . . .kr. 145,00

Udstyrssæt til dlg-vogn kr. 94,50

*Flere nyheder på vej!*

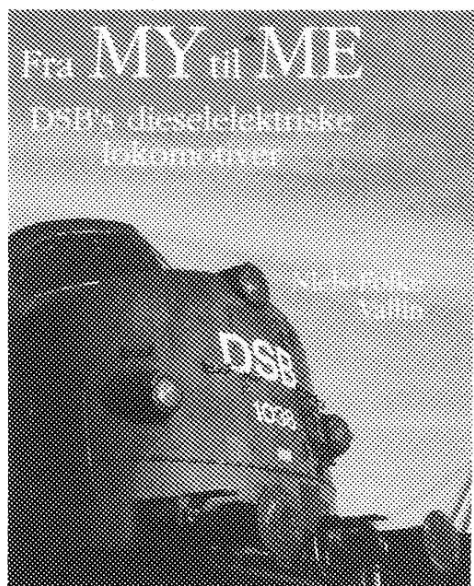
**Landets største udvalg  
af Märklin reservedele...**

**KØB  
SALG - BYTTE  
29 år med modeltog**

*En gros - Detail*

**NYBODER HOBBY**

Tlf. 33 11 00 99 - Kronprinsessegade 51  
1306 København K - Giro 1 054 902



*Niels Folke Vallin:*  
**FRA MY TIL ME**  
**DSB's dieselelektriske lokomotiver**  
Bogen gennemgår den historiske og den tekniske udvikling. Mange illustrationer og tekniske tegninger. 80 sider.

**Kr. 198,00**



*John Poulsen:*  
**DEN TRANSSIBIRISKE JERNBANE**  
**Til Mongoliet og Kina**  
Både en skildring af rejsen med mange kort og billeder, og en beskrivelse af det anvendte materiel. 96 sider, indbundet.

**Kr. 198,00**

---

Sendes i kuvert til: **LAMBERTHs Forlag**  
Siljanganede 6, st. th. - 2300 København S  
Tlf. 31 95 43 40

Jeg bestiller hermed:

\_\_\_ stk. Vallin - Fra MY til ME à kr. 198,00

\_\_\_ stk. Poulsen - **DEN TRANSSIBIRISKE JERNBANE**  
til Mongoliet og Kina à kr. 198,00

\_\_\_ Beløbet vedlægges i check      \_\_\_ Girokort vedlægges bogen

Navn \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Postnr./By \_\_\_\_\_

Ønskes leveret gennem boghandler: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Rapport fra et stort anlæg, 3. del:

# HØNG – knudepunkt for DSB- og privatbanetrafik

*Af Torben Andersen*

Høng Station på NMJK's anlæg er en af de travle stationer, idet de større DSB-sidebanestrækninger mødes eller føres igennem her. Høng er en såkaldt tilslutningsstation, idet privatbanen fra Præstø har sit endepunkt her. Der opnås forbindelse til øvrige DSB-strækninger via Høng, såfremt toget ikke er gennemkørende (se strækningsskema i nr. 22).

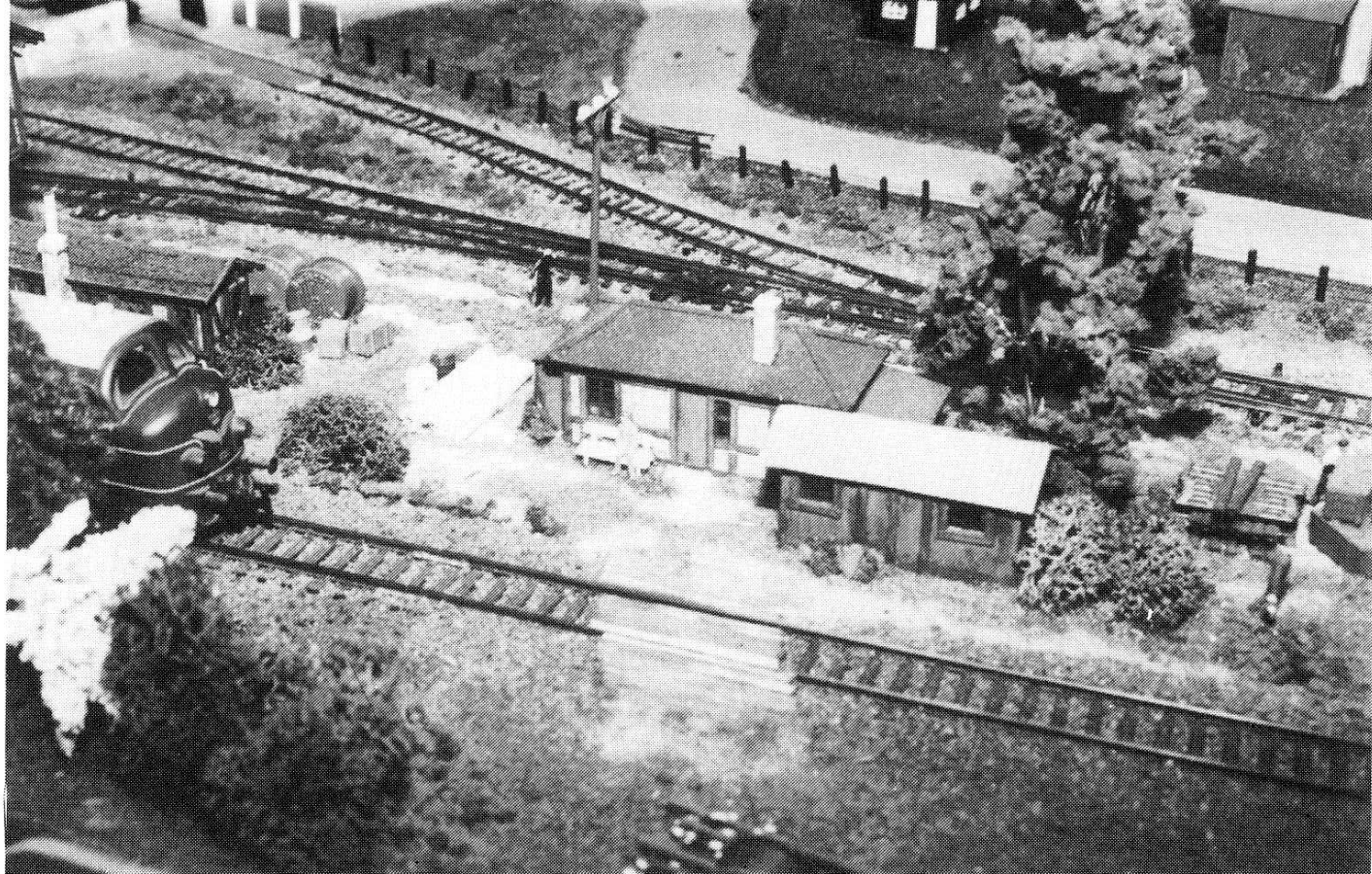
Her skifter passagerer til tog mod Præstø (privatbane) og Skælskør (DSB), ligesom en masse gods omlades, og nye oprangeringer af godstog m.v. foretages.

Derfor er Høng indrettet med alle faciliteter til at tage sig af trafikken, og afvikle denne uden problemer.

Sidste gang fortalte vi om maskindepotet (nr. 24), der har to remiser til rådighed, en til DSB og en til privatbanen, akkurat som virkelighedens Høng station.



*Høng Signalpost by night. I højre side bag granerne anes snuden af MY'er på vej med nattoget til Skælskør. Læg mærke til hvor livagtig grunden ser ud med jord, græs og anden vegetation. Virkningen opnås ved at si almindeligt sand gennem fintmasket sigte. Det siede sand blandes med fibergræs og smuldret flock, og blandingen limes fast med hvid fortyndet lim. Efter tørring drysses med lidt woodland græspulver i forskellige nuancer, både brune og grønne. Visse steder pålimes uregelmæssige klumper eller striber af grøn flock, især langs skråninger, i læ bag bygninger eller langs spor.*



*Mandskabsbygningen bag signalhuset set i nærbillede. Bemærk svelleovergang af hobbytændstikker, malet brune) brædde og svellebunker, kasser, kabeltromler m.v., der er med til at give området miljø. En hvid eller gul busk hist og her liver op blandt mange grønne tæer; her ses en »japansk kirsebær« til venstre i billedet. Taget på forreste bygning (skuret) er »bølgeblik«, fremstillet af rillet emballage fra Dan-Cake roulader (nu erstattet af almindelig pap – i stedet kan anvendes bølgepap), malet med 64-grå. Bygningerne er lavet af karton, pålimet murstenspapir i skala N, og derefter påsat bindingsværk af tynd karton og grøn selvklæbende indpakningstape i kombination. Taget på bygningen med skorsten (i øvrigt fremstillet af træklods) er belagt med fint sandpapir og malet tjæresort (Humbrol 85 sort med et par dryp 25-blå). Skuret ved siden af er på samme måde lavet af tyk pap, hvor bræddemønstret er indridset med hård blyant, og påført fortyndet brun farve for ikke at dække rilleoptegningen.*

Privatbanen har egne perronspor, spor 0. Dette er – sammen med et omløbsspor – placeret på modsatte side af DSB sporene, og ender i nedlagt drejeskive, der nu er fyldt op med jord og græs. Fra privatbanesporene kan passagerer skifte til DSB-tog mod Næstved, der holder på modsatte side af perronen på spor 1. Skal man til Skælskør, er det nødvendigt at gå til ø-perronen, hvor tog afgår fra spor 2. Spor 3 er overhalings- og rangerspor. Kaldes populært for godssporet, da alle godstog passerer her (Se sporplanen i nr. 24). For enden af dette spor ligger stationens enderampe.

### **Signalposten og dens miljø**

Ved indkørslen til Høng Station – hvad enten man kommer fra Præstø eller Skælskør –

passeres et herligt miljø med signalpost og mandskabsbygning. Herfra styres toggangen.

Forbilledet har stået på København Anden banegård, og er bygget af karton ud fra et billede i H.G. Hansens bog »Jernbaneminder«. Væggene er beklædt med rødt murstenspapir i skala N. Bindingsværk fremtræder i DSB-grøn (Humbrol 76+satingrøn-131), mens taget er belagt med sandpapir, malet med 27-grå. Rækværket består af plastic fra HELJAN. Vinduerne er fremstillet af klar plasticard, hvor sprosser er tegnet op med tynd tusch (85-sort).

Bag signalhuset er mandskabsboligen placeret i læ af en klynge træer. Også dette er bygget efter motiver fra forannævnte jernba-



*Stationsarealet set mod indkørslen fra Skælskør og Præstø. H-maskine med godstog på vej ind i spor 3 (godssporet). I forgrunden ved enderampen hviler en enlig Q-vogn sig (UK modeller med hjemmefremstillet tårn). Ved H-maskinen ses et lille kolonnehus, og bag dette en AA-vogn som forstærkningsvogn. Til højre bygninger fra Høng Andels Mejerier (HAM) med Opel Blitz mælkebil.*

nebog. Hertil er miljøet tilført kabeltromler, cykler, kasser, svellebunker m.v, hvilket fremgår af artiklens illustrationer. På området ses typisk DSB-stationsskilt. Det er fremstillet af to hobbytændstikker, malet grønne, og 2 hvide stykker pap, hvor HØNG er skrevet med rød kuglepen!

### **Stationsområdet**

På selve stationsområdet findes bygninger til diverse formål, bl.a. bomhytte (vist i nr. 23) og kolonneskur, bygget i bedste DSB-stil. Selve stationsbygningen er HELJANs Holme-Olstrup Station, forbedret ved bemaling med gulbrune sten og gråt skifertag. Den lille signalhytte er selvbyg af pap efter tegninger i UK-modelinformation. Foran stationen ud mod forpladsen er anbragt brosten i form af præget plasticard. Perronerne er forlænget med 10 mm spånplader, med perronovergange fræsset i niveau, malet med 64-grå, og tilsmudset med rustrød og sort pulverfarve, forestillende bremsestøv.

Perronhegn er fra HELJAN, fæstnet med limpistol (varm-lim), og kantet med diverse former for græs.

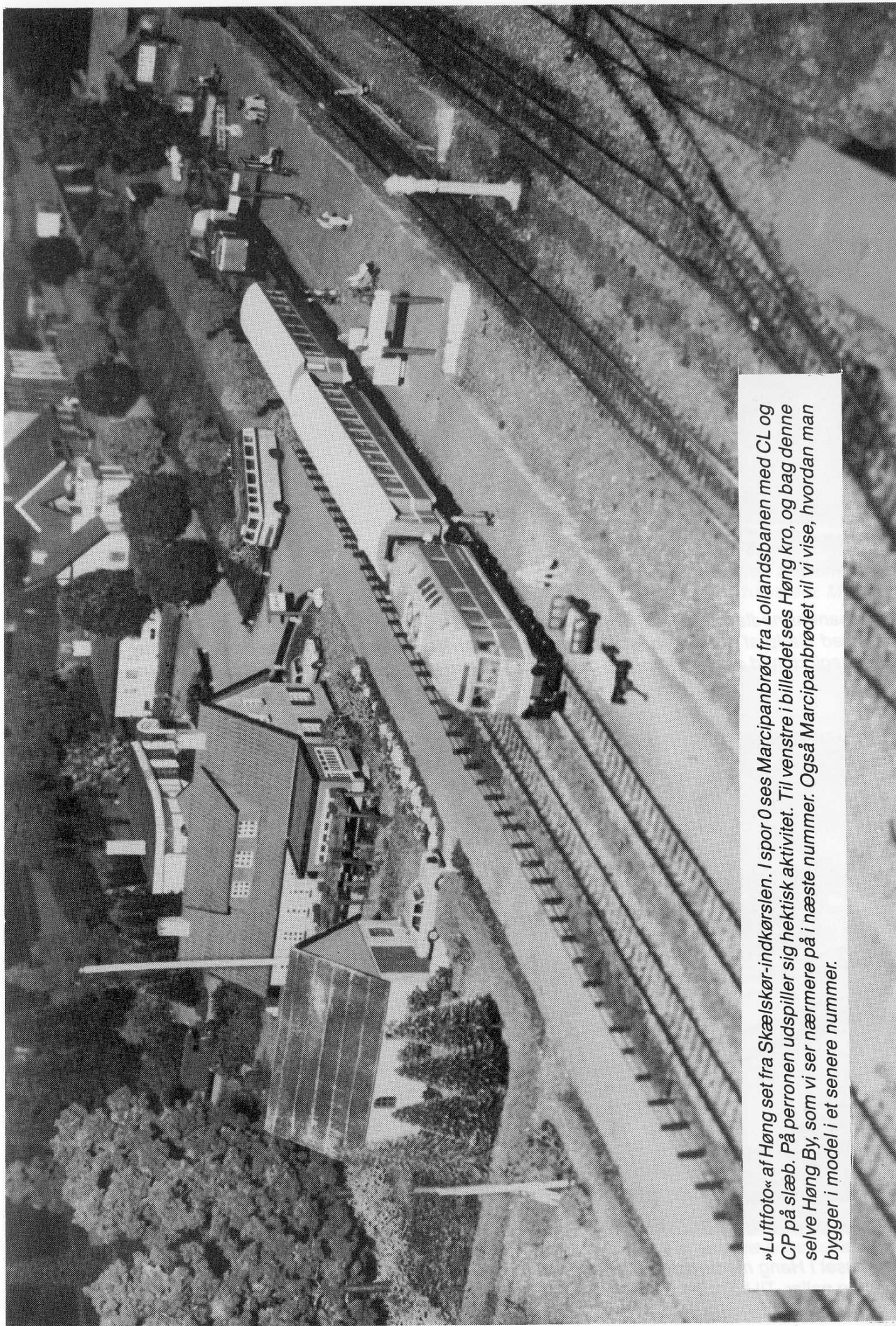
I hver ende af stationsområdet er placeret vandkraner fra ROCOs sortiment, tilpasset danske forhold (udlæggerstang og lygte fjernet) og malet 64-grå.

Nær stationsbygningen findes varehus opført i sort træ med tilhørende læsseområde og læssevej. Ved læssevejen finder man også en nedlagt svinfold. I modsatte ende af stationsområdet står vandtårnet ved bomhytte. Alt er fremstillet af almindelig karton, belagt med murstenspapir. Vandtårnet er fremstillet af rundt paprør fra en stanniolkøkkenrulle. Øvrige dele er selvbyg ud fra UK modelinformations artikel og tegning i nr. 20.

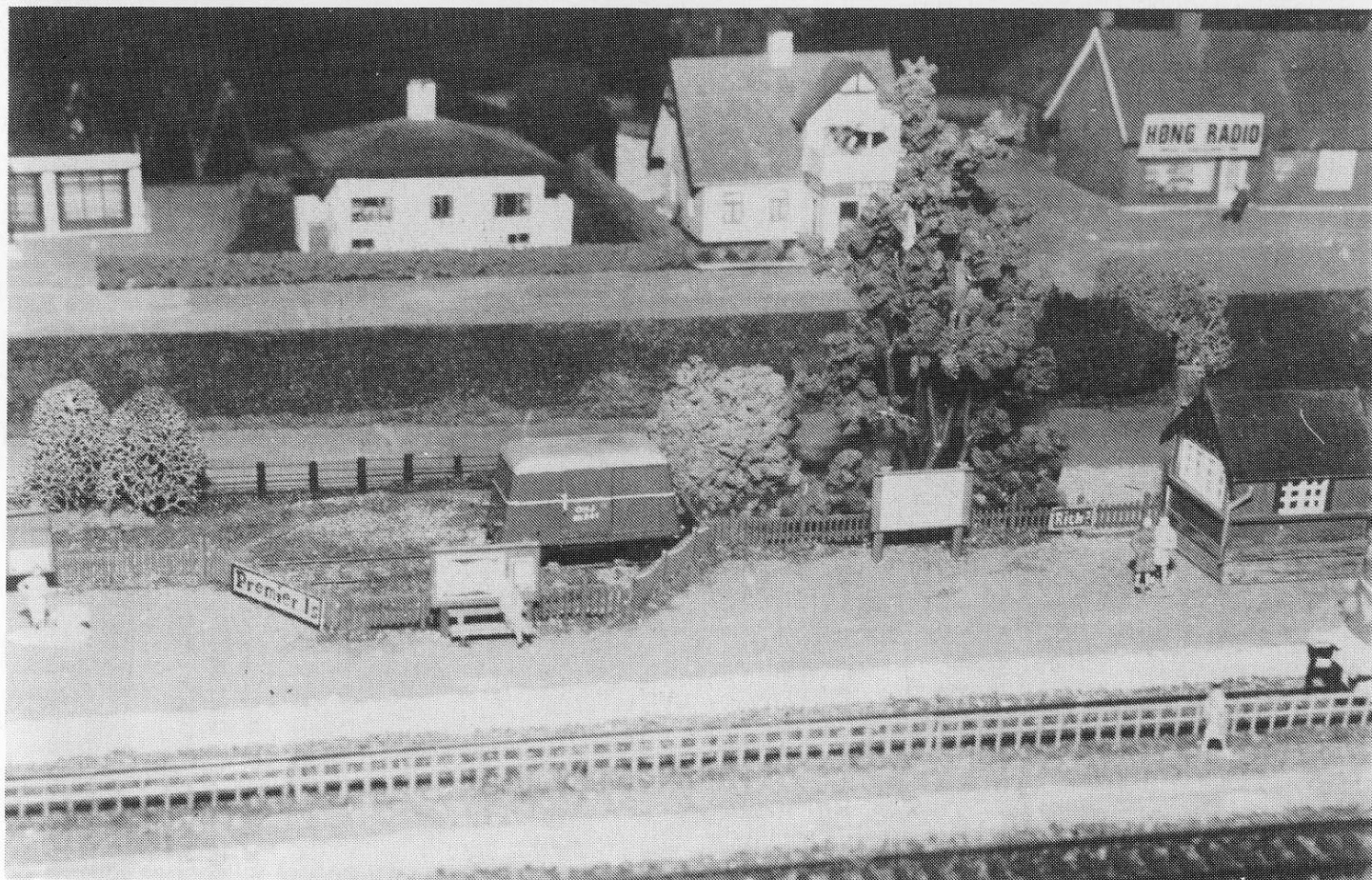
Men da billeder siger mere end ord, vil vi i stedet kommentere de enkelte dele med fotodokumentation.

Næste gang vil vi se nærmere på selve Høng By. ●

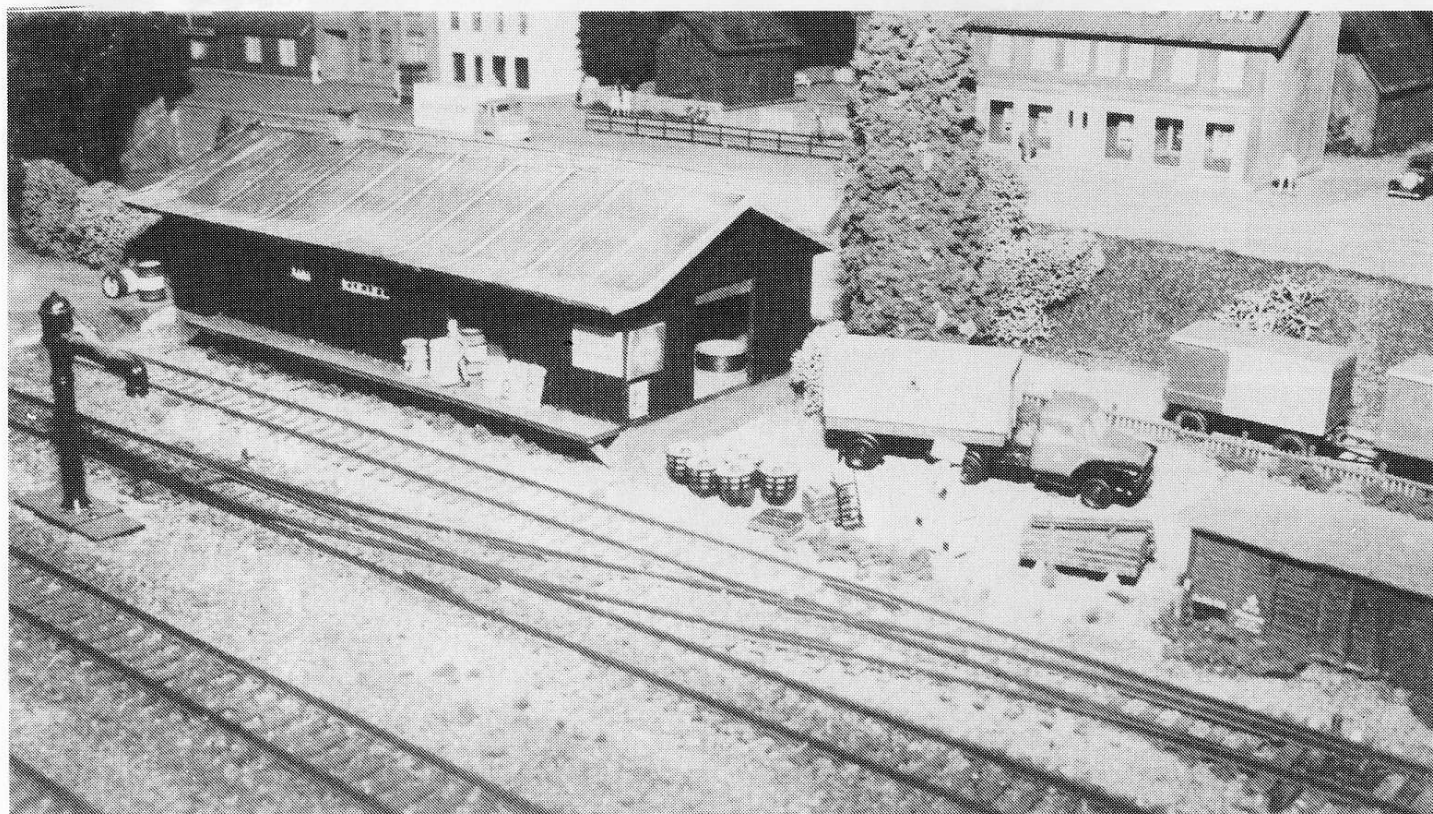




»Luftfoto« af Høng set fra Skælskør-indkørslen. I spor 0 ses Marcipanbrød fra Lollandsbanen med CL og CP på slæb. På perronen udspiller sig hektisk aktivitet. Til venstre i billedet ses Høng kro, og bag denne selve Høng By, som vi ser nærmere på i næste nummer. Også Marcipanbrødet vil vi vise, hvordan man bygger i model i et senere nummer.



*Privatbanens nedlagte drejeskive med »rumpeged«. Hegnet er fra Faller (grønt). Skiltene er hjemmelavede ved hjælp af hobbytændstikker, karton og selvklæbende reklamemærkater. Premier Is er dog hjemmegjort med gul baggrund og rød skrift. Til højre i billedet ses det nedlagte signalhus.*



*Varehuset i Høng med fragtgodsbil fra DSB (ældre type). På læsseområdet ses syreballoner, sækkevogn og paller. Til højre en udrangeret Q-vogn.*



*Høng stationsbygning med gennemkørende tog i spor og privatbanetog i spor 2. På perronen til venstre ses den nedlagte signalpost. Stationsbygningen er fra HELJAN, malet og forbedret. Stationen er desværre ikke mere i HELJANs program, men kan dog stadig købes hos visse mj-forhandlere. MX-eren er PIKO's MX ommalet i Lollandsbanens design.*



*ML med CU holder på spor 0 på Høng Station. Et par passagerer har forladt toget, og er på vej til stationsbygningen. I venstre side ses perronvogn med pakker. I baggrunden helt til venstre anes lidt af bygningerne fra Høng Andels Mejerier (HAM). Ved siden af ligger Høng Cykelfabrik.*

# En moderne privatbane-MX

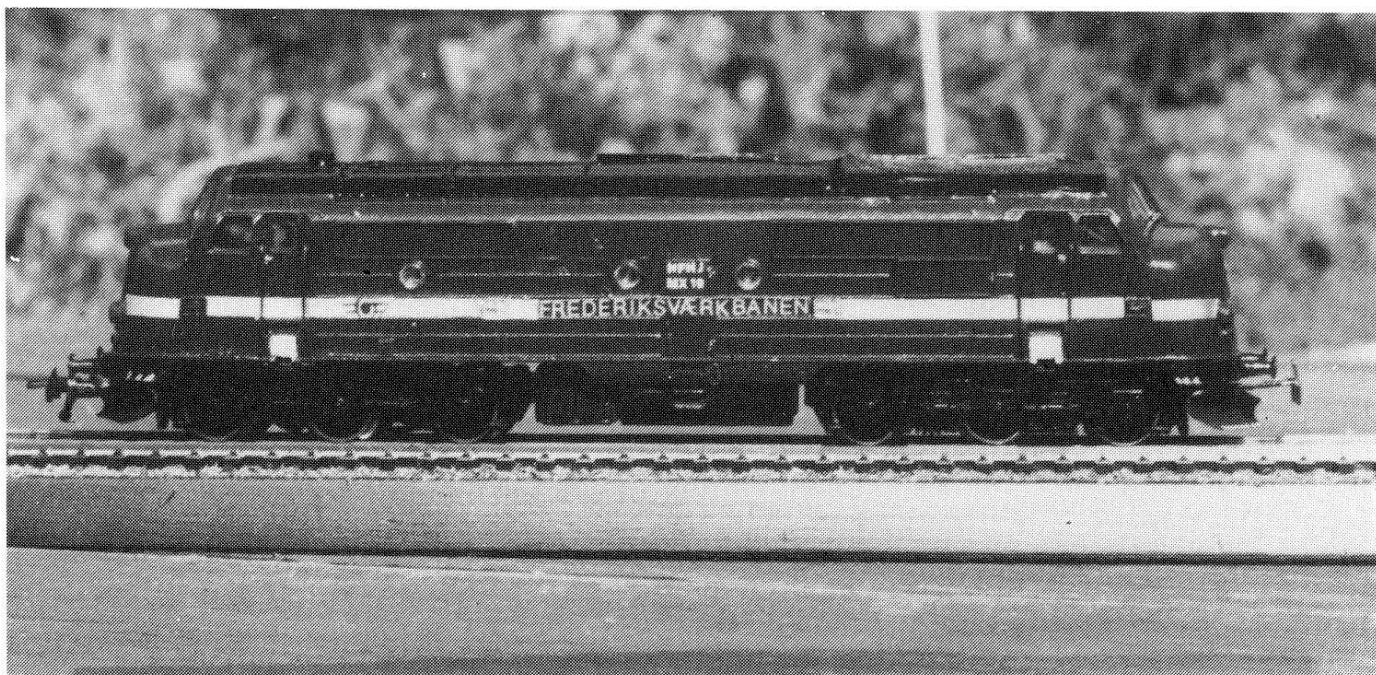
Efterhånden kører mange tidligere DSB diesellokomotiver litra MX hos danske privatbaner, at man uden overdrivelse kan sige, de har overtaget »Marcipanbrødet«s rolle. Næsten samtlige privatbaner på Sjælland/Lolland-Falster har i dag denne prægtige maskine i tjeneste i mange forskellige bemalinger, der gør den velegnet som objekt for modelbyggere. Det har fået Christian Hansen, Fredensborg til at bygge en lokal MX fra Frederiksværkbanen (HFHJ). Det er gjort på basis af Märklin MY, og resultatet ses på billedet. Modellen fremtræder i HFHJ-rød med litrering og fartstriber. Karosseriet er malet med Humbrol 19-rød. Til taget er anvendt sort-21 (blank), mens sidegitre og sneplove er malet med sort mat nr. 5033 (vandbaseret).

Påskriverne med logo og fartstriber i sølvbronche er fremstillet ved hjælp af fotografi, kopimaskine og letraset. Selve navnet FREDERIKSVÆRKBANEN er monteret ved hjælp af hvid letraset (Helvetica-skrift – 3 mm høj). Det samme gælder nummer på side og front, dog er her anvendt 2 mm høje typer, der er gnubbet direkte på modellen, da det fremtræder i hvid.

Selve logoet (vingehjul) er udskåret fra fotokopi af foto af maskinen, hvor logo er i nogenlunde størrelse. Alt – undtagen litra - er monteret på sort papir, så det fremstår negativt, hvorefter der er taget

en rød kopi på sølvpapir (glanspapir) via kopimaskine. Det klippes ud og monteres. I samme arbejdsgang er medtaget jubilæumsskjoldet, som en af maskinerne ruller rundt med på fronten (HFHJ MX 17). Ønsker man det på sin model, monteres det på tynd plasticard, der bukket let og anbringes på fronten. (NB: Den negative masterform kan også fremstilles ved at montere almindelig sort letraset på hvidt papir, og derefter vende til negativ). Christian Hansen pointerer, det ville være lettere at arbejde med, såfremt man kunne få selvklæbende sølvpapir. Kender læserne til sådanne materialer?

Christian Hansen har i øvrigt ikke sin jernbaneinteresse fra fremmede. Hans far er nemlig den landskendte tegner af dansk jernbanemateriel Allan Hansen, der fra tidlig tid har glædet danske mj-ere med tegninger i danske modeljernbanelade, lige fra 50'ernes »Modelbanenyt«, »Signalposten« til »LOKOMOTIVET«, for uden en masse driftmaterieltegninger af veteranklubbernes materiel. Han er stadig i fuld vigør, og i gang med at fremstille tegninger af ældre DSB motorlokomotiver til LOKOMOTIVETs læsere (glæd jer), sideløbende med sin hobby som kasserer i Fredensborg Modeljernbaneklub. Kom ikke og påstå, at mj-interessen forsvinder med vor generation...



Model af HFHJ MX nr. 19, fremstillet af på basis af Märklins MY katalog-nr. 3067 (nu udgået af produktionen) af Christian Hansen, Fredensborg. Selv om karossen er af metal, har CH skåret ud til de karakteristiske riste, og resultatet er blevet en flot MX, hvilket ikke mindst skyldes påskriverne. ●

Foto: Christian Hansen, Fredensborg.

# BYGGESÆT TIL DANSK BYMILJØ

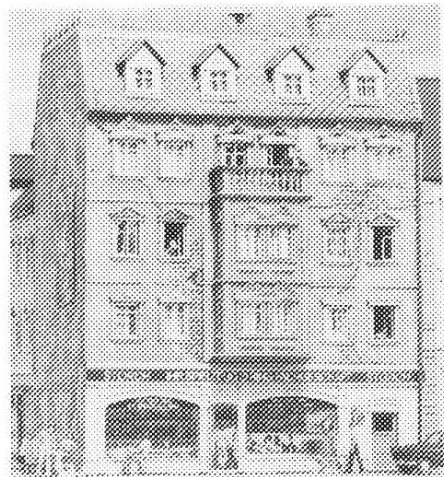


Hjørnehus, nr. 184  
 Pris kr. . . . . **199,-**

**POLA byggesæt:**

- 154 Byhus under renovering . . . . . **162,-**
- 158 Byhus med forretning . . . . . **182,-**
- 164 Byhus med smed . . . . . **192,-**
- 165 Byhus med autoværksted . . . . . **208,-**
- 166 Byhus under nedrivning . . . . . **198,-**
- 167 Byhus med biograf . . . . . **199,-**
- 168 Byhus med slagter . . . . . **173,-**
- 169 Byhus med skole . . . . . **185,-**
- 175 Kiosk . . . . . **86,-**

**Farvekatalog** **25,-**  
 m/prisliste kr. . . . .  
 – også byggesæt i skala N



Byhus m/forretning,  
 nr. 110. Pris kr. **175,-**

- 176 Byhus med bar . . . . . **173,-**
- 180 Renovationsgarage . . . . . **178,-**
- 193 Byhus med spillehal . . . . . **248,-**
- 194 Byhus med tobaksvarer . . . . . **274,-**
- 195 Byhus med installatør . . . . . **248,-**
- 524 Bungalow . . . . . **58,-**
- 525 Bungalow m/garage . . . . . **63,-**
- 527 Villa m/garage . . . . . **63,-**
- 561 Kuldepot . . . . . **52,-**
- 568 ESSO-station . . . . . **72,-**
- 840 Galvaniseringsanstalt . . . . . **259,-**
- 1000 Station . . . . . **105,-**
- 1005 Perron . . . . . **72,-**

## GADENAVNE

med dansk forbillede  
 – sæt med 20 forskellige.  
 Hvid tekst på  
 blå baggrund.

Kr. . . . . **35,-**

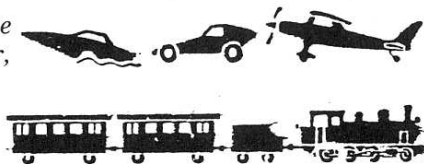
## Sporvognsskinner

Vejbelægning med ilagte skinner.

- Lige skinne 135 mm . . . . . **17,50**
- Lige skinne, 74 mm . . . . . **15,75**
- Buet skinne, 22,5j . . . . . **13,50**
- Sporskifte . . . . . **99,25**

*Se i øvrigt vort katalog, der hele tiden udvides med nye produkter.*

*NB: Alle ordrer uanset størrelse leveres uden ekspeditions-gebyr, kun porto.*



### ÅBNINGSTIDER:

- Mandag-Torsdag . 10,00-17,30
- Fredag . . . . . 9,00-19,00
- Lørdag . . . . . 10,00-13,00

# SKANDINAVISK MODEL DESIGN

Danmarksgade 25A . 8600 Silkeborg . Tlf. 86 80 22 70 . Giro 39295 74

## Nyheder fra Næstved Transfers

Så er Næstved Transfers igen på gaden med mange nye flotte transfers i skala 1:87, der bliver bedre og bedre i kvaliteten. De første udgaver, der ligger år tilbage, var uldne i kanten, og skrifttypen var i enkelte tilfælde på kanten af det kritiske med hensyn til korrekthed. Men efterhånden har man udviklet mange typer transfers, og kvaliteten stiger gang på gang, også fordi man har et samarbejde i gang med professionelle. Nyeste udgaver er skarpe, og litrering og fabriksplade til LJ M 11 er set under lup meget flotte. Trods fabrikspladens lidenhed, kan ordet FRICHS læses! Her må man huske på, at virkelighedens litreringer ikke uden videre lader sig nedfotografere, for så går ægtheden tabt. Hår- og grundstreger kan forsvinde, og der skal udmåles nøjagtigt, hvor meget der skal nedfotografes, for at det kommer forbilledet nærmest.

Hidtil har PÅ SPORETs litreringer været noget af det mest sublime (men også relativt dyre), hvad danske litreringer angår, men desværre har PÅ SPORET ikke mulighed for at anvende sin dygtige

»litrerings-producent« mere, hvilket vi som mj-ere må beklage. Derfor er det rart, at nye dukker op på markedet, selv om de endnu ikke er på højde med PÅ SPORETs. Men det begynder at ligne, og kun »super-typologer« (fagfolk som typografer, reklame-tegnere m.v.) kan se forskel på skrifttyperne. Næstved Transfers kommer stærkt, og vi spår produkterne en god fremtid. I alt kan firmaet nu tilbyde 295 forskellige litreringer, lige fra lokomotiv- og vognlitrering til vej- og gadenavne. Sammenlagt kan fremstilles i alt 628 stk. forskellige enheder, heri ikke medregnet omkring 100 symboler af diverse karakter (posthorn, logos m.v.).

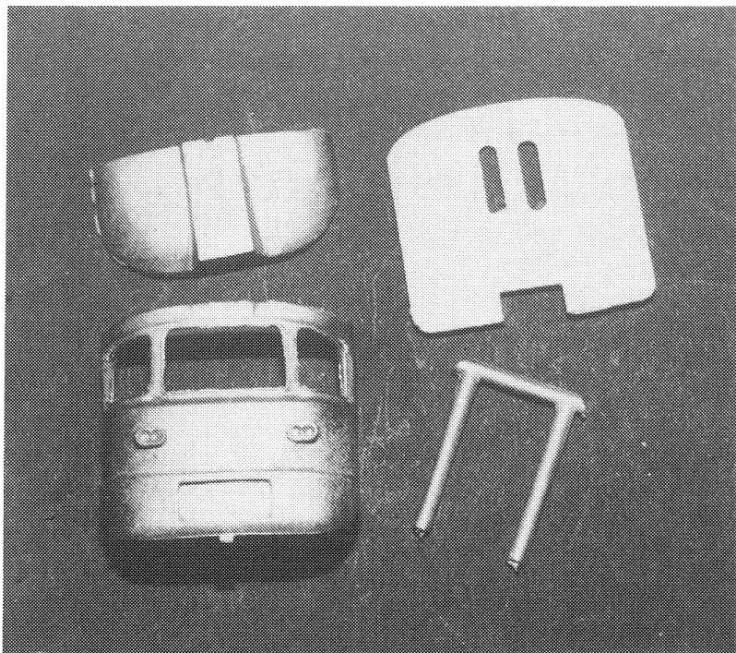
Sidste nye er litreringer til Tikøb Hvidmetals produkter LJ M11, MY 1201-1202 »Marilyn Monroe«, grusvogn litra TD m.v. Endvidere fås nu også litreringer til dobbeltvognene AD/AY og 1. klasse-vognene litra AC.

Som noget nyt leveres også gule striber til 1.klasse markering i alle tykkelser. På samme måde kan fås hvide striber til MY og sølvfarvede til sprossedeling af vinduer. Med disse striber åbner sig nye muligheder, hvor kun fantasien sætter grænsen.

Katalog over transfers kan rekvireres hos producenten eller hos forhandlere af Næstved Transfers.

Transferssættene forhandles af »Trinbrætterne« og »Skandinavisk Modeldesign« i Jylland og »Ny-boder Hobby«, København. Se også annoncerne.

TA



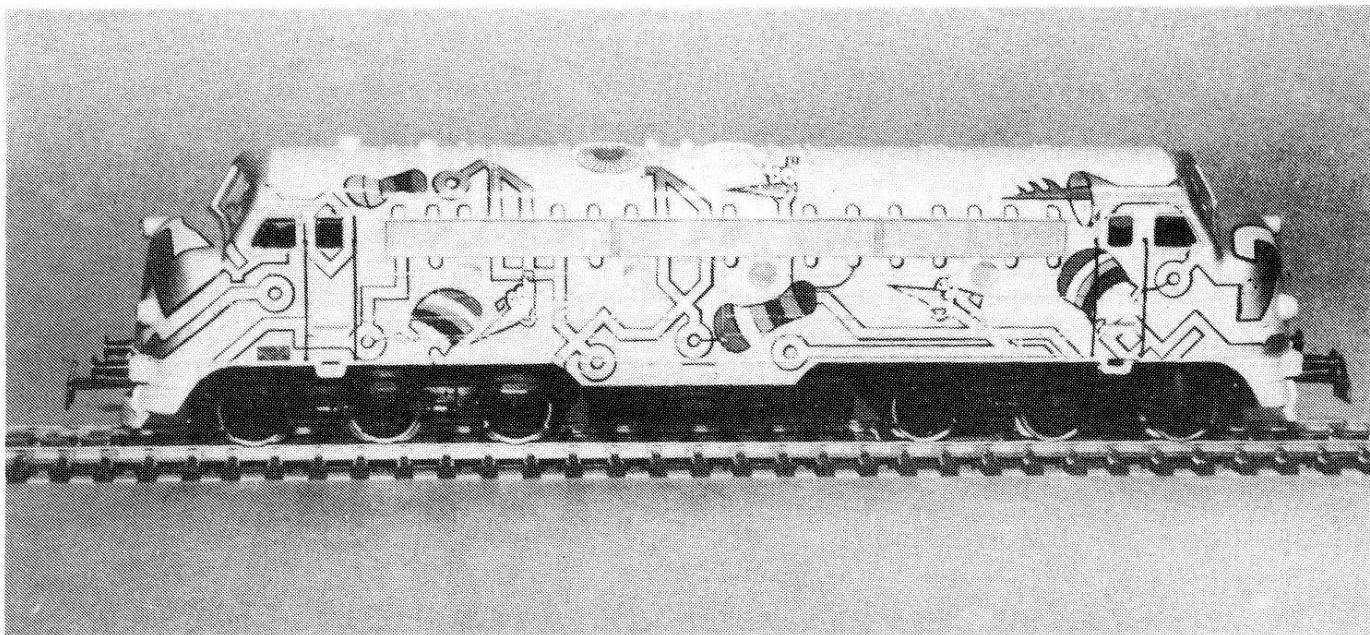
Løsdele i 1:87 fra »Tikøb Hvidmetal«. Komplet front og gavl med gummivulst til DSB ML/FL og privatbane-Y-tog. Fronten har korrekt runding og hældning, noget som er vanskeligt at lave for en selvbygger. Fronten fås også med pufferplanke til Y-tog, der er udstyret med dette.

## Tikøb Nyheder

TIKØB Hvidmetal har nu sendt sin flotte model af »Marilyn Monroe« på markedet (se omtale under rubrikken »Eftersyn«). Det samme gælder litra TD, der går forrygende stærkt. Det har animeret producenten Kim Møller til at fortsætte udviklingen af danske produkter, og allerede nu vil en opremsning af produkterne fra TIKØB fylde godt op, så fremt vi skulle nævne alle. I stedet henvises til annonce.

Vi vil dog fremhæve hvidmetaldelene af Y-togs-fronter, der må være sagen for alle, der bygger privatbane Y-tog eller ML/FL fra DSB.

Sættet består af front og tag, endegavl og gummivulst i sædvanlige fine paskvalitetet. Især fronten er flot, og vil spare mj-eren for besværet med korrekt runding og hældning, som Y-toget et kendt for. Den kan blot sættes på egen selvbygget vognkasse og undervogn. Se foto af løsdele, der



dog ikke ikke tydeligt gengiver den flotte runding. I øvrigt kan Y-togsfronten også fås med pufferplanke.

Andre nye løsdele er flotte bogier til litra TGC, der blev bragt i LOKOMOTIVET nr. 23 og 24.

Yderligere oplysninger fås hos producenten. Se annoncen i dette nummer af bladet. TA

## Samlerbørsen holder flyttedag

Den 1. april rykker »Samlerbørsen« atter teltpælene op, og flytter fra H.C. Ørstedesvej til Jacobys Alle (se annonce). Årsagen er naturligvis, at man vil betjene sine trofaste kunder (og nye selvfølgelig også) i større lokaler. Den nye forretning bliver på ikke mindre end 520 m<sup>2</sup>, så der skulle blive plads nok til alle – og til det store udvalg som Samlerbørsen altid kan tilbyde inden for tog, biler o.m.a. Fremover vil man især satse på Märklin, nyt og brugt, så alle Märklin-fans kan altid finde noget af gavn og interesse. Men husk, at modelbiler også kan findes, både nyheder og ældre udgåede modeller...i alle skalaer.

Man vil også fremover afholde de kendte auktioner i egne lokaler på den nye adresse, hvilket bliver en fordel for alle. Der skal jo betales store lejesummer for et lokale ude i byen, foruden arbejdet med at flytte tingene. Her er sagerne lige ved hånden. Dog vil man stadig leje sig ind, når det gælder auktioner i Århus.

I øjeblikket giver »Samlerbørsen« stor rabat, hvis man hjælper med at få tømt butikken. Så gå ud og gør et fund... Yderligere oplysninger om flytning, auktioner m.v. fås hos »Samlerbørsen«. Se adresse m.v. i annoncen.

TA

## ATCS-MY fra Märklin

Så kom den endelig. Den længe ventede spraglede MY 1126 fra Märklin i skala 1:87, der i over et år har spøgt på forskellig vis, kom på markedet kort før juletid.

Resultatet er over forventning med flot påtryk, nøje gengivet efter forbilledet. Grundmodellen er den gamle fra Märklin, så hvad detaljer angår er disse de samme. På billedet ses modellen i sin spraglede udgave.

Vi synes dog stadig – selv om mange Märklin-folk vil klandre os – det er synd, at modellen kun kan anvendes som vitrinemodel, fordi den er så unik. På en »seriøs« modeljernbane hører den ikke hjemme; men kan selvfølgelig anvendes til prøvetog eller som »pynt« på godsbanegården. Det afhænger også af, hvor nøjeregnende, man ønsker at eftergøre virkeligheden. Jævnstrømsfolk anvender jo også LIMAs B-vogne, selv om de ikke svarer helt til virkeligheden.

Vi havde foretrukket maskinen fremstillet i lysere vinrød i sparebemaling med andre påskrifter. Så havde man haft flere muligheder for at anvende maskinen på modelmæssig facon som trækraft fra 70'erne og 80'erne...som den foreligger i nævnte udgave frygter vi faktisk, den mere vil blive anvendt som investeringsobjekt end som model, akkurat som Märklins damplokomotiv litra N. TA

(Fortsættes næste side)

## Modeljernbane på postordre

En ny »specialforretning« for mj-ere har set dagens lys i det sydsjællandske. Det er Dan Rasmussen, Snesere, der på fritidsbasis forsøger sig med postordreforretning for mj ere.

I første omgang bliver der kun tale om postordrer, hvilket ikke er et ukendt begreb for danske mj-ere. Der handles flittigt over det ganske land, og DAN-HOBBY – som den nye postordreforretning hedder – bliver en rigtig blandet landhandel, idet man vil forsøge at tilbyde dels almindeligt materiel fra de gængse firmaer som Lima, Klein, Piko m.v., dels mere specialiseret som Shinoharas flotte skinnesortiment, Tenshodo-motorbogier, Philo-train o.s.v. Men også landskabsfolket er der tænkt på. DAN-HOBBY tilbyder samlesæt og landskabsmateriel fra Pola, Heki, Heljan, Noch (dem med de flotte store træer) o.m.a., ligesom udvalget omfatter alt fra farver over pensler til plastikplader.

Også bilfolket kan være med. De sjældne (men ikke målkorrekte) EKO-bilmodeller, omtalt i LOKOMOTIVET nr. 26, kan også leveres af DAN-HOBBY.

Indehaveren Dan Rasmussen er selv en ivrig selv- og ombygger af dansk rullende materiel, især damplokomotiver, og ved hvor skoen trykker, når det drejer sig om løsdele til selvbyg...og kender problemerne. Han giver gerne den uerfarne råd og vejledning. Det gælder såvel Märklin som 2 skinnedrift, ligesom reparationer udføres. Tilbud kan indhentes.

Ønsker man yderlige oplysninger, så se venligst annoncen med adresse andet sted i bladet. TA

## Godsvognsarkiv på EDB

Dette måtte jo komme: Fortegnelse og data over den internationale godsvognspark til den personlige computer (PC). Og så vil vi tilføje: Hvad ellers? Netop sådanne databaser er PC'eren velegnet til. Det er »Dansk Jernbane Arkiv« i Sakskøbing v. Per Topp Nielsen, der står udgivelsen af to disketter, indeholdende samtlige oplysninger om den moderne internationale godsvognspark.

Det skal være sagt med det samme, at pågældende database (kaldet IGA) er for godsvognsfanatikere, idet der kræves kendskab til lande- og regimekoder for at kunne arbejde i registret. Således skal man vide, at 80 står for DB, mens 86 omfatter vogne fra DSB o.s.v.

Oplysningerne køres direkte ind fra DOS styresystemet ved at taste IGA og retur (enter), hvilket betyder, at man også skal kende lidt til EDB for at kunne anvende disketterne.

Arkivet er opbygget som en hierarkisk database, og arbejder næsten udelukkende ved hjælp af

funktionstasterne, især F1, der bringer brugeren tilbage på forrige niveau.

Der kan søges på samtlige emner, bl.a. ved hjælp af et oversigtsskema, men ikke alle funktioner er indlagt på vore prøveeksemplarer. Vi forsøgte at finde oplysninger på Hims vogne, hvilket gik udmærket. Vi fandt samtlige oplysninger på et stort informativt dataskema. Dog savnede vi oplysninger om byggested for pågældende vogntype. (NB: Taster man forkert under skemaet, går systemet ned, og man må starte PC'eren forfra, hvilket er uheldigt).

Søgning på enkelte litra kan give problemer, og det tilrådes at kalde totaloversigten med F7, og derefter hente den ønskede vogngruppe ind ved at angive gruppe-nummer.

En mangel er blandt andet, at systemet ikke giver fejlmeddelelser ved fejltastning, noget der er nødvendigt i vore dages EDB-verden, f.eks. er man »lost«, når maskinen viser »tomme« data efter søgning på litra. Her kan man kun komme tilbage ved at taste F1. Men i kommende udgaver vil Dansk Jernbane Arkiv vedlægge en brugervejledning, oplyser Per Topp Nielsen.

Betydning af data finder man i skemafilen skema.txt, der dog er skrevet på tysk.

Ulempen ved databasen er, at man ikke kender udseendet af en vogn, og derfor kan være i tvivl om korrektheden af det valgte litra. Men fremtidens databaser med indscannet grafik må kunne vise sig, at komme til sin ret her.

Ideen er god og velkommen, men som sagt er databasen ikke for begyndere.

EDB-arkivet tilbydes alle interesserede; et køb er også omfattet garanti for opdatering. Henvendelse og yderlige oplysninger om »Internationalt Godsvogns Arkiv« kan ske til

Dansk Jernbane Arkiv  
Postboks 36  
4990 Sakskøbing  
Tlf. 53 89 41 27

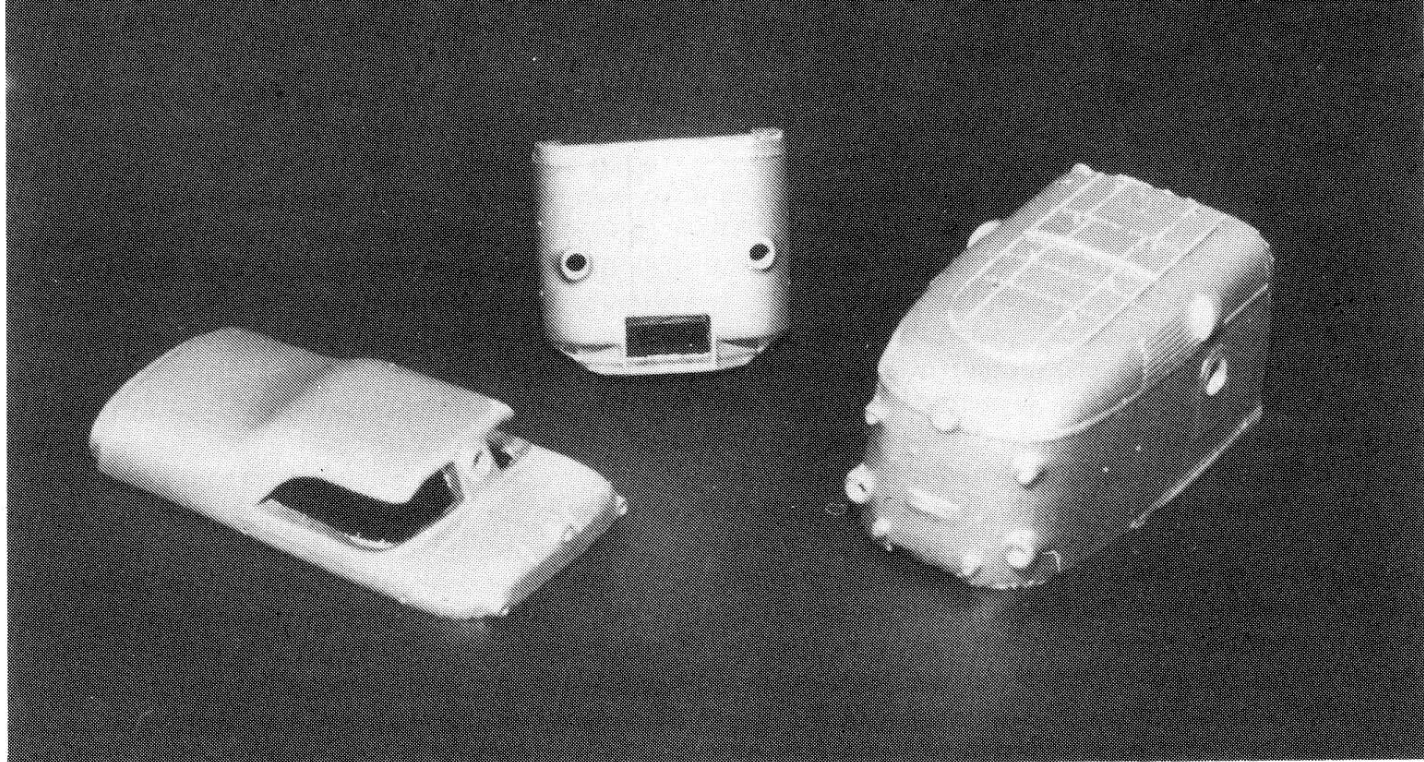
TA

## Ombygnings sæt til MA-lyntog

I nr. 25 omtalte vi kort, at HO-service havde udviklet ombygnings/løsdels sæt til det danske MA-lyntog. Desværre nåede vi ikke at få omtalt delene i nr. 26, fordi vi ikke havde fået et komplet sæt stillet til rådighed. Men nu kan vi glæde læserne med, at det komplette ombygnings sæt til ROCOs TEE-tog nu er i handelen.

Sættet består af næse til MA-motorvogn (1 del) og BS styrevogn (2 dele) med tilhørende vinduer, gummivulst, antenner m.v. Det er yderst flot og målkorrekt, med alle smådetaljer som nitter, riste





MA-ombygningssæt (til ROCOs TEE-tog) fra »Trinbrættet«. Fra venstre: Førerhus til BS, front til BS og MA-næse. Læg mærke til detaljerne, her især nitter på MA-næsen. Flot! Til sættet hører endvidere vinduesglas, koblingskrog, antenner m.v., således at MA-lyntoget kan blive komplet dansk.

og lygteholdere gengivet professionelt. Huller til håndbøjler er forboret, og da materialet er let at arbejde i, er det blot at gå i gang. På fotoet ses hoveddelene til sættet.

Som udgangspunkt for dansk MA-lyntog anvendes ROCOs TEE-motortogsæt på følgende måde:

**MA, motorvogn:** Korrekt fra ROCO, undtagen fronten, der udskiftes med snuden fra løsdelssettet.

**AM, 1. klasse sidegangsvogn:** Korrekt fra ROCO med store vinduer og døre.

**BR (senere BMk), restaurantvogn:** Ikke korrekt i sættet. Modellen har dør og små vinduer. Det har forbilledet ikke. Men ROCO kan levere vognen som løsdel, der matcher forbilledet næsten 100% med store udsigtsvinduer og uden dør. Man skal kun afblænde et enkelt vindue i den ene side ud for »kiosken« (monter et stykke plasticard på indersiden af vinduet og udspartilfyldningen med plasticpadding, derefter tilslibning). En helt korrekt vogn fra ROCO fås ikke.

**BM, storrumsvogn:** Korrekt fra ROCO med små vinduer og dør.

**BS, styrevogn (storum):** Korrekt vogn fra ROCO sættet; dog skal fronten udskiftes med styrekuppel fra løsdelssettet.

Fronterne på MA og BS udskiftes ved simple snit (anbring farvet tape på fronterne, hvor snittet skal lægges, og sav langs dette), hvorefter løsdelen monteres og limes med to komponentlim på sam-

lefladerne. Evt. huller og revner udspartles med Humbrol eller Molak-filler.

Vinduesglas til BS-styrevognen leveres aluminiumsbemalet på rammerne. Vinduerne er støbt på plastramme, der fjernes inden pålimning af styrevognskuplen. Herefter passer vinduerne nøjagtigt ind.

Andre løsdeler medfølger i sættet til komplet lyn-togsmodel, bl.a. antenner og koblingsarme. Transfers, ekstra riste, lysdioder m.v. leveres særskilt.

Husk, at ROCO-sættet leveres både til 2- og 3-skinnedrift. Et dansk lyntog var i perioden 1964-91 oprangeret som MA-AM BS/BS-BM-BR-AM-MA fra København til Fredericia. Herfra opsplittet i to enheder i syd- og nordgående retning med tre-vognssættet i sydgående retning. MA-lyntoget har en helt speciel historie som vi vender tilbage til her i bladet.

Endelig lancerer »Trinbrætterne« en masse løsdelsnyheder, bl.a. rå tagprofiler i formpresst plast til dansk rullende materiel litra AD/AY, CLE, MO m.fl., samt lim til ABS-plast m.v. som vi desværre ikke har plads til at omtale i denne omgang. Yderlige oplysninger om forannævnte produkter fås hos »Trinbrætterne« i Jylland. Se adresser i omstående annoncer.

TA

(Fortsættes næste side)

## Eaos fra Klein (LOKO-DAN)

Klein har stor succes med sine danske godsvognsmodeller, der distribueres gennem LOKO-DAN i Danmark. His/Hims er nu kommet i epoke III/IV overgangsudgave som His 211 4 999-4, og man har udsendt et særplag af E-vognen som tjenestegodsvogn i oprindelig udgave som P-vogn (med nr. 12 009). Nye numre vil løbende komme i handelen, men da det ikke er muligt for os at skrive om samtlige nyheder fra Klein, kan man holde sig underrettet via forhandlere af LOKO-DANs produkter, bl.a. med den specielle »hit-liste« af krydsning som LOKO-DAN offentliggør med jævne mellemrum, og som kan rekvireres hos forhandlerne. Hit-listen er en samlet fortegnelse over LOKO-DANs danske udgivelser, og fylder ca. et A4-ark.

IKL-vognen, der blev annonceret på bagsiden af LOKOMOTIVET nr. 26, påregnes først i handelen omkring sidst i marts måned.

En af 1992-nyhederne bliver en korrekt »skrotvogn« fra DSB litra Eaos til epoke V. Det er den østeuropæiske udgave fra Propad, man vil frem-

stille, hvilket altså er den udgave DSB har på sporene. Også denne bliver lige så detaljeret og nøjagtig som øvrige godsvogne fra Klein, ligesom prisen bliver til den danske pengepung.

Leif Lise fortæller, at PECO efterhånden har færdiggjort sit kode-75-sortiment. Man kan nu få »en halv englænder« og kryds. Tilbage mangler lange kurveskifter, som kommer i handelen i løbet af foråret.

Og rosinen i pølseenden: Leif Lise fortæller, at Klein også vil i gang med at producere danske personvogne på længere sigt. Det lyder skønt i vore ører, da personvogne er en mangelvare på danske mj-anlæg. I øjeblikket er man i gang med at undersøge diverse muligheder for udnyttelse af formene fra Klein, således at man kan fremstille danske modeller. Det bliver ikke ommalede tyske eller østrigske modeller, men hel igennem korrekte danske personvognsmodeller på samme måde som His/Hims, E-vogne og Hbikks-tt m.fl. Endnu ved man ikke, hvornår de første produktioner kan komme i handelen, og hvilket litra, man påtænker at fremstille. Men det vil vi fortælle mere om, når nyhederne foreligger. TA

**NU I SYDSJÆLLAND**

## MJ-HOBBY <sup>PÅ</sup> POSTORDRE

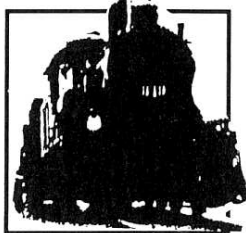
IC3-togsæt	kr. <b>850,-</b>
Klein tj.godsvogn	kr. <b>78,-</b>
Lima MZ .....	kr. <b>298,-</b>
Piko BR 130 .....	kr. <b>298,-</b>
Piko BR 106 (MAK) .....	kr. <b>298,-</b>
Roco kortkobling .....	kr. <b>33,-</b>
Roco hjul til IC3 pr. sæt .....	kr. <b>14,-</b>

### Brugt Märklin, Long, Liliput, Ortwein

bl.a. Märklin DSB litra N  
(kat-nr. 3045), Ortwein lyn-  
tog 2-sæt.

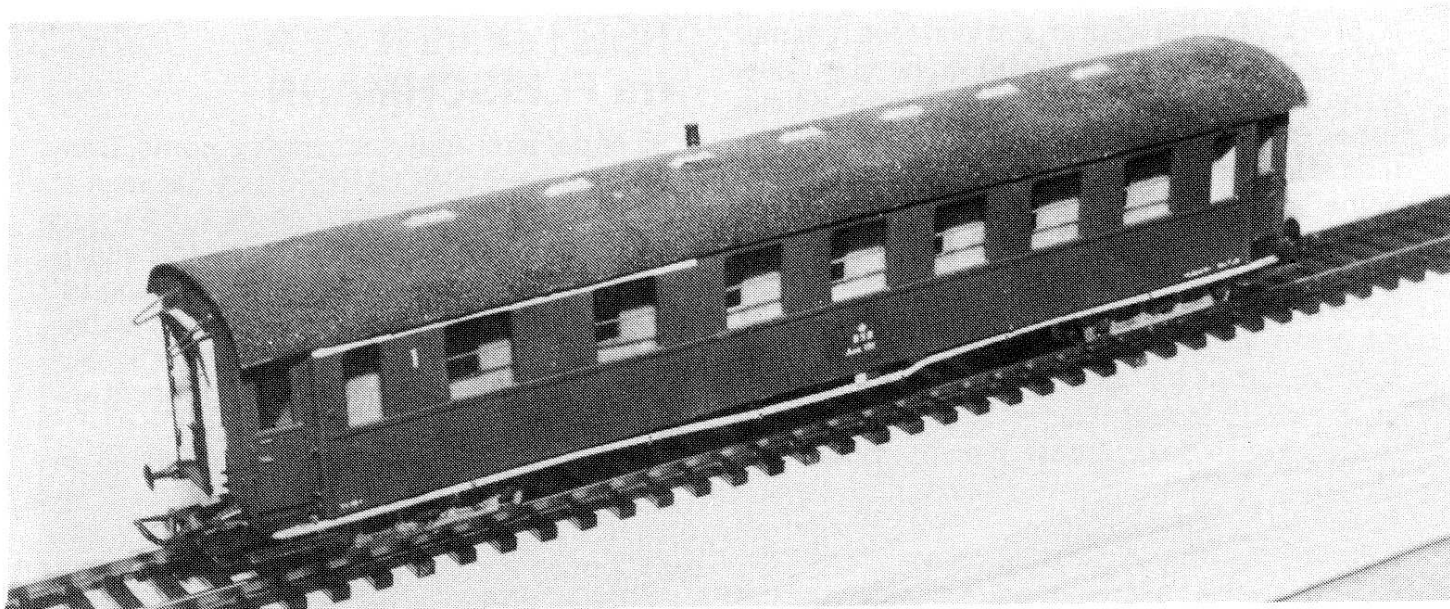
Vi fører: Peco • Klein • Piko • Brawa • Lima • Heljan • Humbrol • Heki • Bemo • DWA • Tikøb Hvidmetal • Hobbytrain • Walters • Noch • Xacto • Minicraft • Pola • Lemaco • Shinohara • MZZ • Jouef • Tenshodo • Philotrain og meget mere... Plastplader, lim og kvalitetspensler...skal prøves!

Ring og hør nærmere.



## DAN•HOBBY

Bårsevej 14 . 4733 Tappernøje  
Tlf. 53 79 02 24 . Giro 4 96 90 06  
Telefontid tirsdag 19,00-21,00



*DSB litra ASM nr. 194 i model (1:87). PÅ SPORETs nyeste byggesæt er en ægte dansk model af denne vogntype, og i endnu bedre detaljeringsgrad end de tidligere udsendte CP vogne. Læg mærke til harmonikaer, dampvarmeledning og skorsten.*

## Mere nostalgi fra PÅ SPORET

Vi ligger stadig i venteposition vedr. prøvekørsel af PÅ SPORETs CL-model i skala 1:87, men kan melde om andre spændende aktiviteter. En af nyhederne er et byggesæt i skala 1:87 af DSB's ikke så velkendte litra ASM i nummerserien 191-194, der var en kombineret 1. og fællesklasse-vogn, udstyret med varmeledning og kakkellovn, førstnævnte til brug for dampfremførte tog, sidstnævnte til anvendelse i motortrukne tog, hvor trækraften ikke var udstyret med varmeanlæg (MO af 500-serien, MT m.fl).

Vogntypen blev oprindeligt bygget af Scandia i 1912, men ombygget med hvælvet tag (tøndetag) i 1952. Vognen kunne rumme 39 passagerer på fællesklasse, mens der var plads til 12 rejsende på 1. klasse.

Modellen fra PÅ SPORET fås i to versioner, nemlig i oprindeligt udgave som ASM og nedklasseret som CMZ. Den leveres som byggesæt i stil med de gammelkendte CP'ere, komplet med byggevejledning og alle løsdeler. Vogntypen er sjov, ikke alene fordi den har andre bogietyper, men også fordi den også har skorsten i taget til kakkellovn og den karakteristiske dampvarmeledning på undervognen (se fotos). Og den grønne farve sidegangen på 1. klasseafdelingen kvikker dejligt op. Der kan bygges en supermodel af den dygtige modelbygger. Opgaven er ikke for begyndere.

PÅ SPORET har udgivet 1. del af et lille tegningshæfte på 26 sider i A4-format over lukkede privatbanevogne i Danmark af typen Gw 01. Det udgives i forbindelse med PÅ SPORETs modelprojekt

omhandlende færdigstøbt vognkasse, der sammen med MJT-akselsystemet netop kan anvendes til fremstilling af pågældende vogntyper, anvendt hos danske privatbaner.

Det fotokopierede hæfte indeholder mange tegninger i skala 1:87, og mange inspirerende fotos af de enkelte varianter, der rullede på sporene fra Ålborg Privatbaner i nord til NPMB i syd. Den overvejende del er fra Ålborg Privatbaner. Fra DSB findes en enkelt type, litra ZM 99 450 fra »Premier Is«. Endelig findes som løsark en totaloversigt over godsvogntyperne samt bestillingsliste.

Hæftet indeholder komplet løsdelsoversigt ved hver vogntype, således at man let kan finde de dele, man ønsker til den valgte model.

Som indledning gives en kort historie samt kortfattet bemalingsoversigt. Anvendte blandingsforhold og farver er desværre ikke nævnt. (I næste nummer af LOKOMOTIVET håber vi at kunne bringe en total farveoversigt fra danske privatbaner med Humbrols farveserie som udgangspunkt).

Yderligere oplysninger om ovennævnte produkter fås hos PÅ SPORET. TA

## Tankvogne fra »De Jyske Vognfabrikker«

Tog&Tekno har under navnet »De Jyske Vognfabrikker« lanceret en række samlernyheder til danske mj-ere. Denne gang er det tankvogne fra firmaerne »Statoil« og »Kemira«, der er indlemmet i fabrikationen, baseret på ROCO grundmodel 46 143 i skala 1:87. Desværre har modellerne intet forbillede, ud over den påtrykte litrering og firmapåtryk, og det er egentlig synd, idet modellerne er fantastisk flotte.

*(Fortsættes næste side)*

**STATOIL:** Man har valgt at give modellen nummer 705 0 232-8 (bygget Tatra 1948), og hertil er udseendet forkeret, idet Tattras tanke er lettere »tykma-vede« (rumindhold 24 m<sup>3</sup>), med anden udformning af løbebro (den skal være mere enkel), større dome m.v. Rumindholdet passer meget godt, men faconen er forkeret. Placering af tank på undervogn er ligeledes ukorrekt. Akselafstanden på forbilledet er 4500 mm og længden over puffer 8800 mm, svarende til 52 mm hhv. 101 mm i skala 1:87. I model er lop-længden korrekt, mens akselafstanden er forkeret. Der er andre divergenser mellem forbillede og model, men det lader vi ligge... Desværre kan modellen ikke på nogen måde forbedres og sættes i drift som dansk model.

**KEMIRA** (ex. Superfoss): Her er valgt nr. 742 5 053-1, hvilket ej heller svarer til forbilledet, der har meget mindre tank (17,5 m<sup>3</sup>) til befordring af industrisyre. Forbilledet er bygget 1962 hos Falkenberg. Akselafstanden er korrekt 5000 mm på modellen, men uheldigvis har man noteret 4500 mm på vangen, muligvis fordi det er samme undervogn, der er anvendt til begge modeller (med vognnummeret udskiftet). Lop-længden burde være 105 mm, men er – som på STATOIL – 100 mm. Lidt ærgeligt!

Problemet med modeller fra tyske kataloger er, at de alle er af tysk konstruktion; private danske tankvogne er – med få undtagelser – alle af svensk oprindelse. Opbygningen er derfor teknisk anderledes.

Begge modeller har – som noget nyt i dansk mj-verden – både adresse- og hjemstedsplade. Endda i pænt og korrekt udseende. Fint initiativ!

Modellerne er flotte, og er en godbid for samlere. For nittetællerne er der ikke meget at hente. Men kan man køre med Liliputs tankvogne, kan man også køre med modeller fra »De Jyske Vognfabriker« – uden ændringer... og det er jo bar' dæjli'!TA

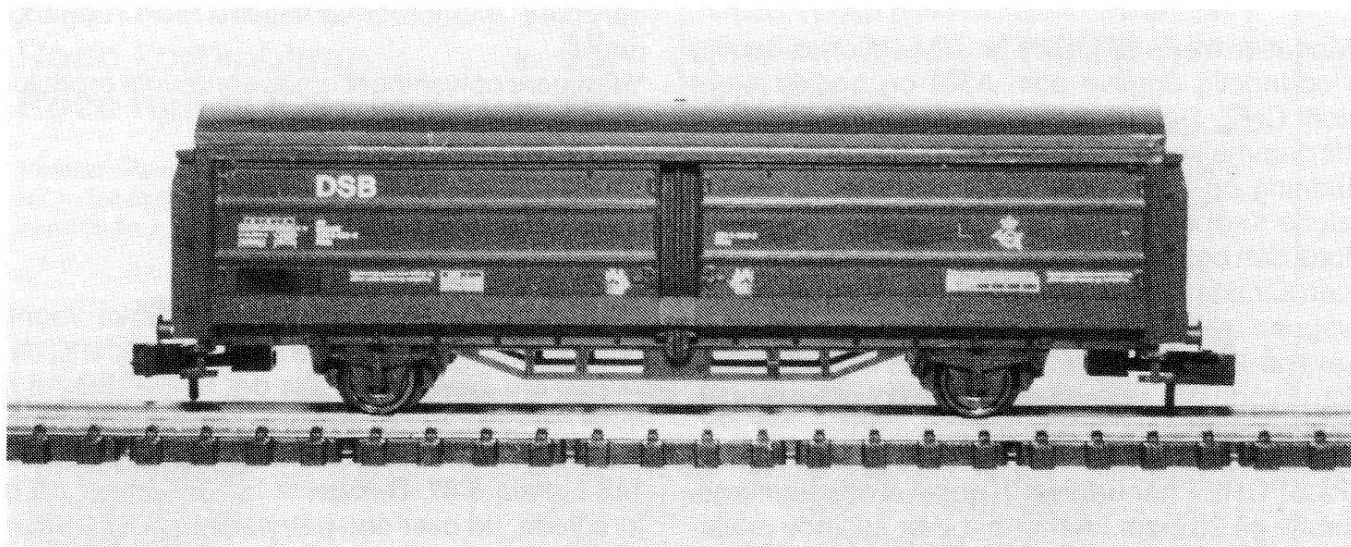
## Hbis i skala N fra FLEISCHMANN

Så er der atter »guf« for spor-N kørerne, Denne gang fra FLEISCHMANN, som har valgt at producere DSB litra Hbis, epoke IV og V, i to varianter, en med post logo, og en som almindelig godsvogn. Postvognen har katalog-nr. 8334 K DK2, mens den almindelige type har nr. 8334 K DK1. Vognene er produceret specielt til det danske marked i et begrænset antal.

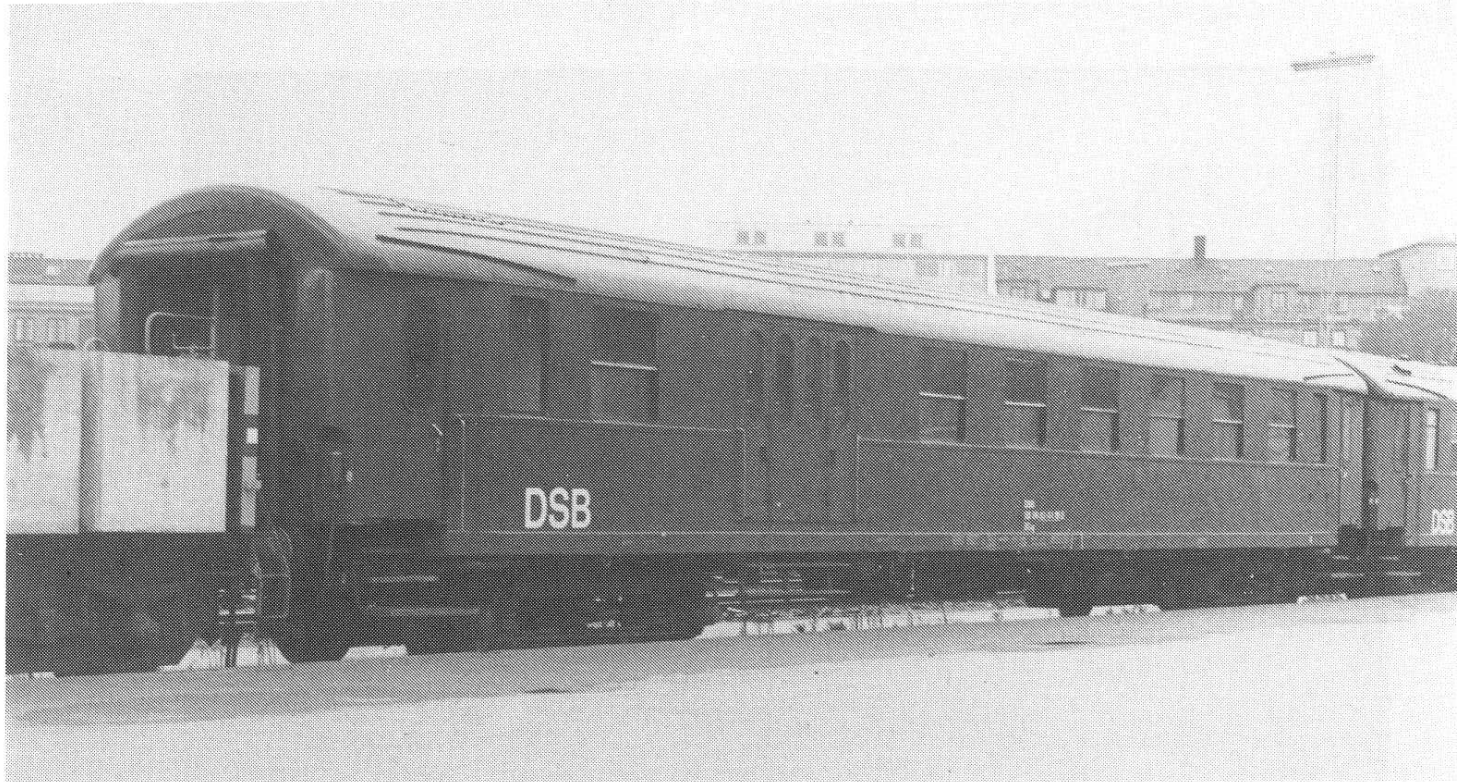
Vognene er monteret med NEM-skakt, så de er klar til at få monteret kortkobling. Køreegenskaberne er som sædvanligt gode, når det drejer sig om FLEISCHMANN. Modellen er udført i en god og gedign kvalitet med mange flotte detaljer, så som lukketøj og forskydelige døre, detaljeret undervogn og nogle utrolig flotte påskrifter og litreringer, der alle er placeret korrekt i hvid samt et gult posthorn. Alt kan læses under lup. Modellen har samme fejl som de øvrige modeller af Hbis med forskydelige døre, da dørene forneden er anbragt i en styrerille, hvor døren på forbilledet sidder uden på styrerillen. Det skæmmer dog ikke modellen nævneværdigt.

Farven er en anelse mørk, nærmest som en tysk Hbis. Men Hbis fremtræder i mange nuancer, afhængig er vejrlig og tilsmudsning, så man må sige, at farven er rimelig tæt på forbilledets farve. Vi kan anbefale, at man giver sin Hbis en gang støvet patinering i en lys nuance, hvilket vil gøre modellen perfekt.

Målene på modellen er i overensstemmelse med forbilledet. Så vi må konkludere, at modellen er så korrekt som den kan blive i denne skala. Et godt initiativ og en god model fra FLEISCHMANN, som vi kan anbefale danske N-MJ'ere at anskaffe sig. ● PTL



*Den nye Hbis fra Fleischmann i yderst flot udgave med mange detaljer. Eneste lille betydelige fejl er den underliggende vange, der er overdimensioneret.*



BDg 111 i Ålborg, september 1985. På gavlen ses indhak for stikdåse til elvarmekabel, og de skrånede gummivulster.

Foto: Mogens Duus, Hadsund

## Fem »grimme ællinger« på danske spor

# Litra BDg

Af Torben Andersen

### Ombygning

BDg blev født i de hektiske ombygningsdage til IC-systemets indførelse i 1974, og meningen var, at vognene skulle være afløser for CAE og supplement til de nye UIC-vogne litra BD. Men det gik ikke som ventet.

Oprindeligt havde man regnet med at ombygge 20 vogne, der skulle have haft litra BDv. I 1971 udtog man otte stk. Bgh (ex. CC) og de tolv Bgoh 201-212 med børnekupeer (ex. CD) til ombygning på Centralværkstedet i Århus.

Den første BDg blev leveret til drift i september 1972. Det var 82-64 113, der blev sat på sporet. Herefter fulgte et ombygningsstop i 1973 grundet økonomi, og kun fem af »puljen« på syv vogne, der var indgået på værkstedet, nr. 111, 201, 203 og 212 blev ombygget. De to sidste CD-vogne fik indtil videre

ombygningen stillet i bero (1206 og 1207), og resten (fem stk.) kom slet ikke på værksted. Af puljen på otte CC-vogne, nåede kun to at blive ombygget. De øvrige seks kom aldrig på værksted.

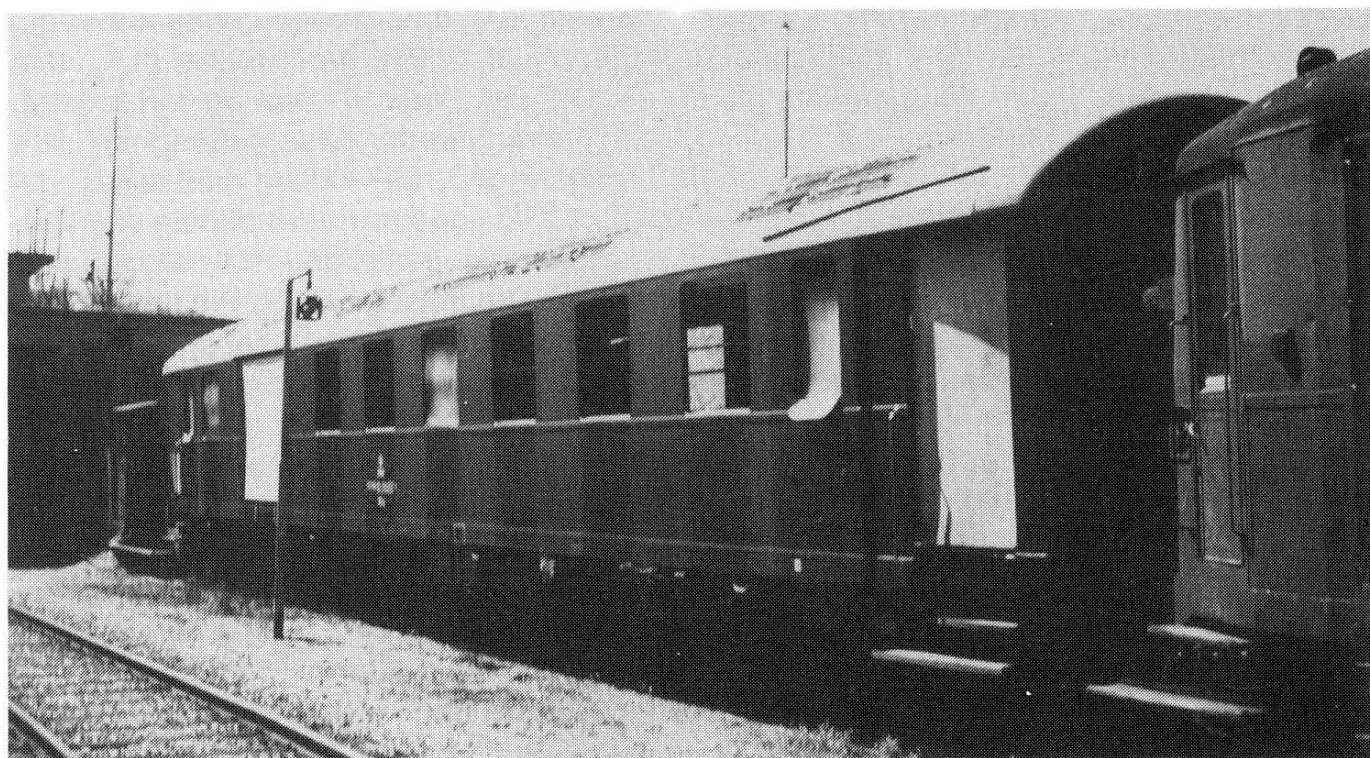
Nr. 111, 201, 203 og 212 blev sat i drift samme år, nr. 212 udført i blandet moderne design med krone over UIC litreringen! Nr. 203 blev leveret i vinrød bemaling, men blev næsten med det samme ommalet i rød.

Ombygningen på de to resterende vogne på Cvk (CD/Bgoh 1206-1207) blev påny iværksat, men sattes atter i stå...og blev aldrig til mere.

Vognene blev oprindeligt stationeret på Sjælland/Lolland Falster, men kom i begyndelsen af 80'erne til Vest-området. Men indtil udrangeringen i 1985, vandrede vognene hvileløst mellem øst og vest, og kunne snart ses her, og snart der.



*Padborg-lokaltog: MZIII med Bg-Bg-Bg-BDg på krogen forlader Fredericia Station på vej syd over, foråret 1984. Motivet er i dag historie. Kun MZ'eren og sporene er tilbage. Selv signalposten midt i billedet er forsvundet.*



*Opgivet! Halvt Bgoh og halvt BDg i vinrød bemaling. »Bastarden« BDg 207 fotograferet henstillet i forfalden tilstand efter påbegyndt opbygning, der blev opgivet i midten af 70'erne. Vognen kom aldrig mere i drift. Foto fra maj 1977 af Mogens Duus, Hadsund*

BDg tilhørte modulet »21 m vogne« (længden var nøjagtig 21 720 mm!), og fik søstre af litra Ag, ABg og Bg, der alle var ombyggede ældre vogne udstyret med gummivulst og følgelig fik et g i litraet (Tegning af Bg i LOKOMOTIVET nr. 25).

En stedsøstergruppe forblev uombyggede vogne i samme serier, der bibeholdt harmonika og den rødbrune farve, og derfor fik et h i litraet. Eksempler i sidstnævnte gruppe er Ah, ABh, Bgh, Bgoh, Bjh samt storrumsvognen litra Bfh.

### **Oprangeringer**

De 5 BDg-vogne fik intet fast holdepunkt med hensyn til anvendelse, men sås dog mest på strækningerne København Kalundborg, og København-Nykøbing F. Et typisk tog Kalundborg-København, havde i 1977 oprangeringen:

Tog 4024/4065: Maskine-3 Bg-BDg-ABg-Bfh. Maskinen var en MY eller MZ.

På Sydbanen sås følgende:

5022/5045/5060/5073: Maskine-Bfh-ABg-BDg-2Bg. Toget blev altid fremført af MY og gennemførtes helt til Nakskov.

Endelig havde man et lille »skoletog« fra Næstved til Nykøbing F., (tog 5049, udgående fra Helgoland / tog 5127), bestående af Maskine-BDg-Bg. Maskinen, der fremførte toget var som regel en MX, men MY anvendtes også. Fra Nykøbing returnerede toget som et blandettog med oprangeringen: Maskine-Bg-BDg-Ph-godsvogne.

Forannævnte blandettog var en daglig forteelse helt ind til midt i 80'erne, hvor BDg blev afløst af BD. Toget blev en overgang på lørdage videreført over Køge til København med MX som mellemspand, idet det kobledes til reginaltoget i Næstved, og fik oprangeringen:

Bns-Bn-Bn-Bn-MX-MX-Bg-BDg-Ph-godsvogne.

Da MR-togsættet kom til sjælland i 1985, blev toget fremført med MR i stedet for MX. Det knagede »godt« i stammen!

Senere afløste litra BD i »Bådtoget« København-Kalundborg, Sidst i 70'erne ophørte brugen af rejsegodsvogne litra Dh, og som overgangserstatning anvendtes BDg i disse tog i flæng med BDh (CAE).

Ved indkøb af tyske rejsegods- og postvogne

i begyndelsen af 80'erne, indsattes disse som rejsegodsvogne litra Dm som erstatning for BDg i østområdet. BDg kom til vestområdet, og rullede i flæng med storebroderen litra BD, bl.a. på sønderjyske strækninger (Fredericia-Padborg), og mellem Fredericia-Struer i lokaltog samt Fredericia-Nyborg, og gjorde således – sammen med den 26 m tyske rejsgodsvogn litra Dm – den gamle nittede stålvogn litra BDh overflødig. Den havde da også været i drift i over 50 år! (Se LOKOMOTIVET nr. 19).

Endnu i K82 var litra BDh den dominerende i alle tog førende rejsegodsogn i vestområdet, men i 1983 begyndte BDg at vise sig i et begrænset antal tog.

Eksempler på oprangering i det jyske (1984):  
Tog 938 (Fredericia-Padborg):

Maskine-Bg-BDg.

Tog 961/946 (Fredericia-Padborg/retur):

Maskine-Dh-BDg-3 Bg.

Indtil udrangeringen ultimo 1985, sås vognene mest på forannævnte strækning, selv om man også kunne dem indrangeret i tog til Struer fra Fredericia.

Vognene var kun til indenlandsk kørsel, men alligevel kunne man alligevel så sent som i sommeren 1985 finde BDg som lokalvogn i »Østersø-Ekspress«, hvilket kan betragtes som en forfremmelse. Men fristen var ved at udløbe.

### BDg'ernes afløser

I 70'erne havde man hos DSB en tvetydig holdning til rejsegods i persontog. Man ønskede dels at reducere denne af hensyn til almindelige sparekrav og nedlæggelse af

stationer m.v., dels at efterkomme kravet om transport af cykler, barnevogne m.v., som der ikke var plads til i Bn- og MR-togsæt. Man udrangerede rejsegodsvognen litra Dh, og byggede MR-togsæt med rejsegodsrum – MRD, ligesom man indkøbte yderligere ældre tyske postvogne, som sattes i drift som litra Dm (rejsegods) og Pm (post).

BDg blev langsomt taget ud af drift i efteråret 1985. I perioden 1982-85 førte de en omflakkende tilværelse mellem distrikterne, der syntes at forlænge deres levetid, bl.a. som lokalvogne i udenlandske tog som erstatning for BD. En del af sidstnævnte blev udtaget og omdannet til kombineret rejsegods- og kioskvogn litra BDK til brug for »Bådtog« København-Kalundborg.

DSB håbede, at litra Dm (de tyske rejsegodsvogne) kunne erstatte BDg og tiloversblevne BD. BDg var derfor ikke opført i driftmaterielfortegnelsen for 1986, hvorimod BD stadig forblev i drift. Men litra Dm blev – af forskellige årsager – ingen succes, og de forsvandt lige så hurtigt og stille som de var kommet. I stedet (og som supplement) ombyggedes en del styrevogne litra Bns sidst i 80'erne til bl.a. ADns med rejsegodsrum til brug for togpost, cykler, barnevogne, kørestole m.v., og førsteklasse...men det er en helt anden historie, som vi vender tilbage til ved lejlighed.

### Litra BDg som model

I model bygges vognen efter samme principper som litra Bg i LOKOMOTIVET nr. 25. Til rejsegodsafdelingen anvendes døre fra LIMA katalog-nr. 30 93 39 (tysk person- og rejsegodsvogn). ●

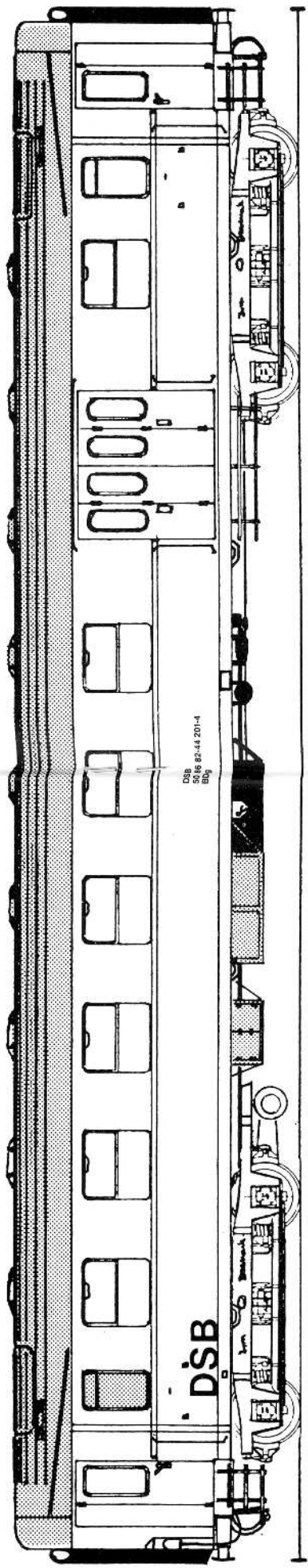
BDg nr.	Bygget	Oprindelig	Ombygget	Udr.
50 86 82-44 111-0	1950	CC 1111	1973	1985
50 86 82-44 113-6	1950	CC 1113	1972	1985
50 86 82-44 201-4	1950	CD 1201	1973	1985
50 86 82-44 203-0	1950	CD 1203	1973	1985
– 206-3	1950	CD 1206	Aldrig ombygget •	
– 207-4	1953	CD 1207	Aldrig ombygget •	
50 86 82-44 212-6	1953	CD 1212	1973	1985

• Ombygning påbegyndt, men aldrig fuldført. Ingen af vognene kom i drift mere.



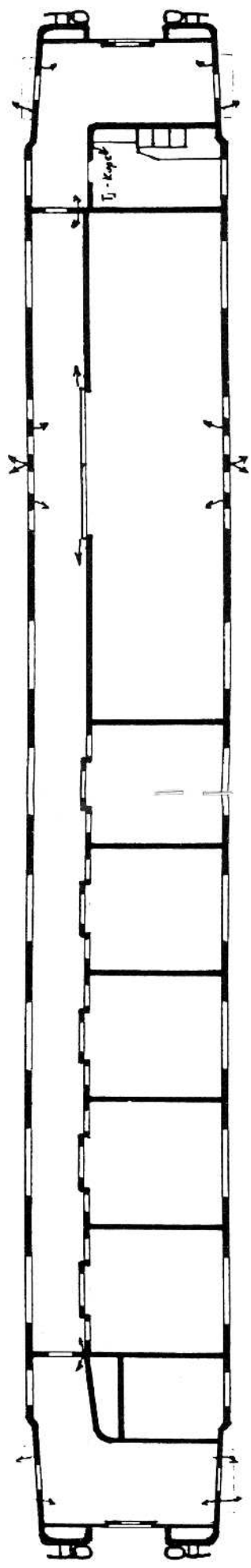
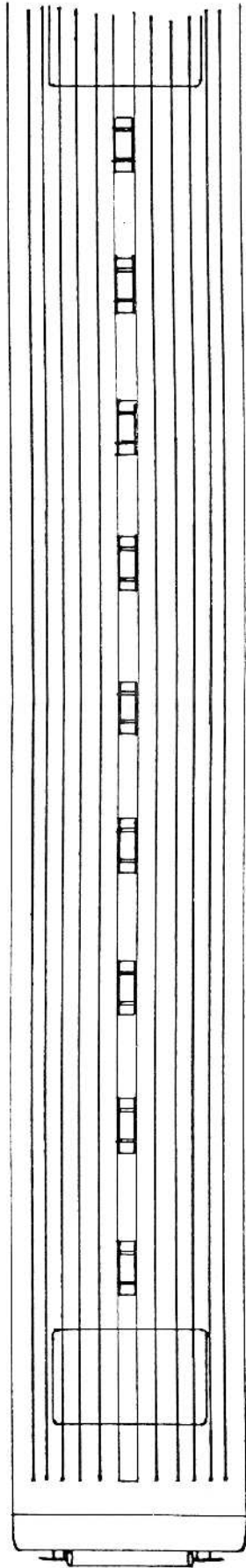
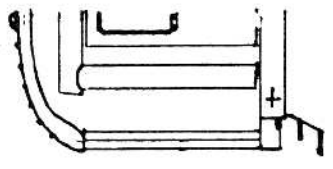
BDg 203 i Frederikshavn, oktober 1985, set fra gangsiden. Bemærk, næsten firkantede vinduer og »hængende«-litrering (som på Bg m.v.). De mindre vinduer i enderne har ikke vandrette sprosser. Dørvinduer med runde hjørner er indfattet af gummilister som på B-vogne. Foto: Mogens Duus, Hadsund



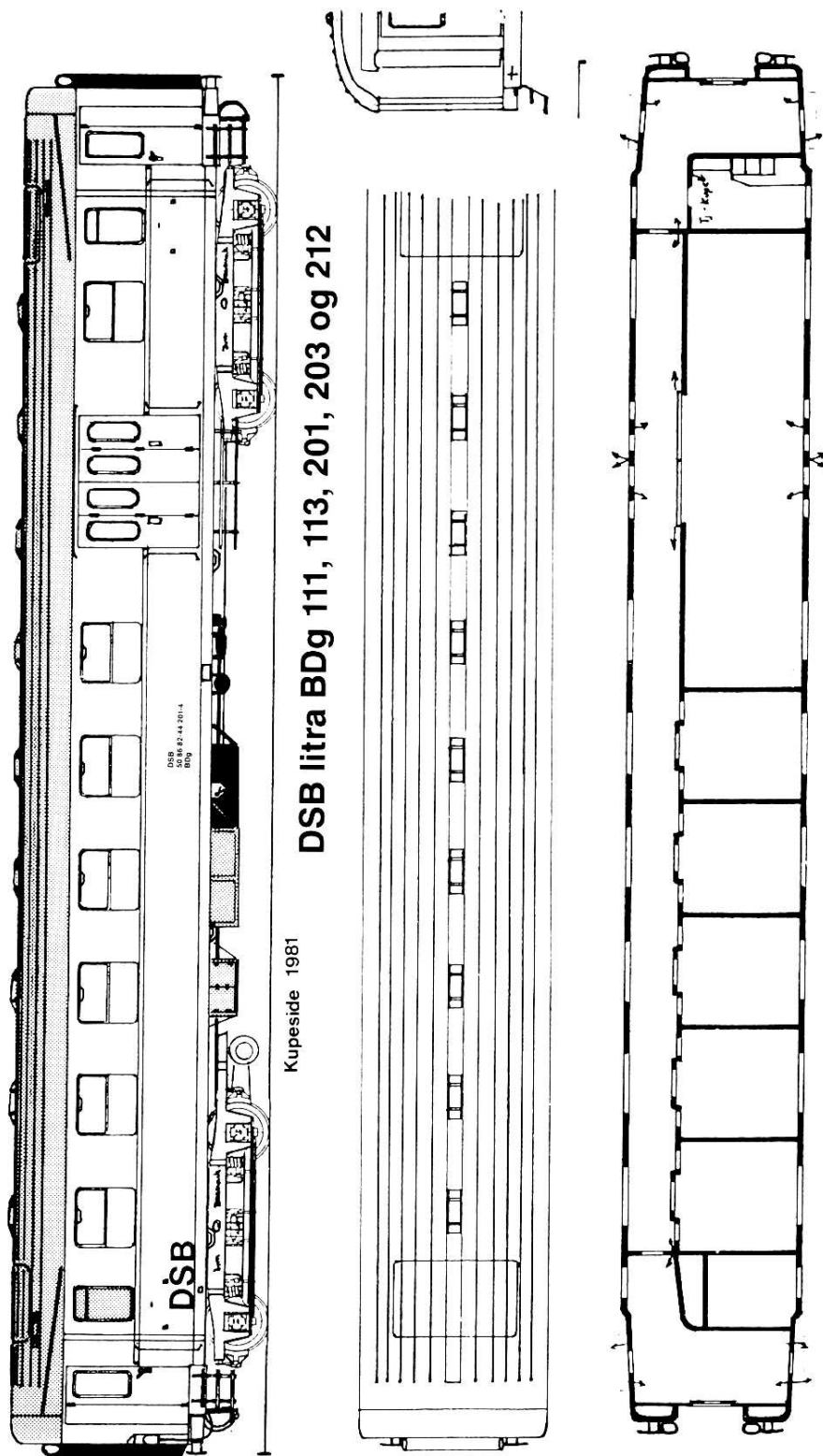


Kupeside 1981

**DSB litra BDg 111, 113, 201, 203 og 212**



<b>DJM</b>	<b>1:87</b>	Type: 2.-klasse personvogn m/rejsegodsrum	REGI: DSB
LITRA	NR.	Ombygget: 1972-73	Tegnet: Torben Bejerholm, 1983



**DJM**

**1:160**

Type: klasse personvogn m/rejsegodsrum

REGI: DSB

LITRA NR.

Ombygget: 1972-73

Tegnet: Torben Bejerholm, 1983

## E-maskine

I sidste nummer omtalte jeg Tikøb Hvidmetals gode initiativ angående overdel til E-maskine. Desværre kan jeg ikke fortælle noget godt nyt, idet Kim Møller oplyser, at arbejdet med denne for tiden ligger stille. Det skyldes den kendsgerning, at i salget af HO-løsdele og modeller går forrygende; så meget at det er svært at følge med efterspørgslen.

Kan N-folket ikke forsøge at efterspørge (og ikke mindst købe) N-løsdele. Og gøre resultatet af LOKOMOTIVETs læseranalyse til »skamme«...er vi virkelig ikke flere, der kører dansk skala N i Danmark? 15% er en del, men dog mindre end jeg havde ventet. I øvrigt er E-maskinen nummer to på listen over N-ønsker, næst efter MO-vognen, så måske, det kan få Tikøb Hvidmetal til at fortsætte sit udviklingsarbejde. Jeg håber det.

I N-arkivet fandt jeg i øvrigt et foto af E-maskine i skala N, bygget af B. Danvig, Herlev. fotograferet af K.E. Jørgensen, Hvidovre. Modellen er fremstillet med ARNOLD katalog-nr. 2540 som basis. Vi ved ikke meget om ændringer og tilføjelser, idet billedet har været opbevaret i arkivet siden LOKOMOTIVETs sabbatår (foto dateret 1986). Modelens tender er for stor, og de typiske skrå cylindre mangler, men er tilsyneladende kompromisløsninger ud fra den tyske grundmodel, og noget man udmærket kan leve med.

Jeg kunne godt tænke mig at høre nærmere fra den læser, der har bygget modellen, og hvordan, det er praktiseret. Det kan måske give inspiration til andre. Jeg (eller LOKOMOTIVET) kender ikke adresse på modelbyggeren, så vi beder Danvig om at skrive et par ord til mig.

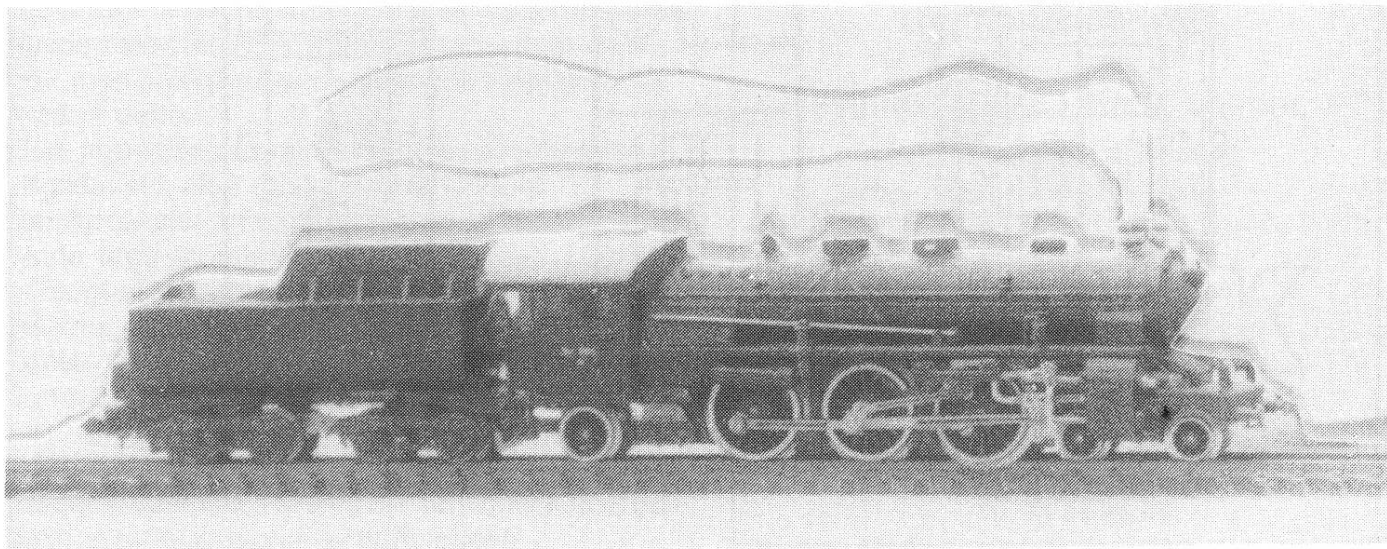
## ARNOLDS HJØRNE

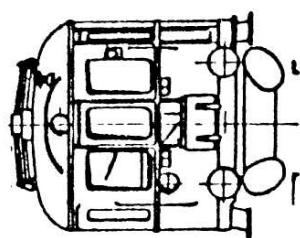
### UPS...en smutter!

Selv om vi kan lave mange ufrivillige fejl i LOKOMOTIVET, så var det dog ikke vor skyld, at midtersidetegningen af litra CLE i sidste nummer blev gengivet i forkert N-skala. Bogtrykkeriet havde byttet lidt rundt på procenterne, og vist tegningen i skala TT (cirka 1:120). Derfor bringer vi tegningen endnu en gang, denne gang i korrekt skala N (1:160).

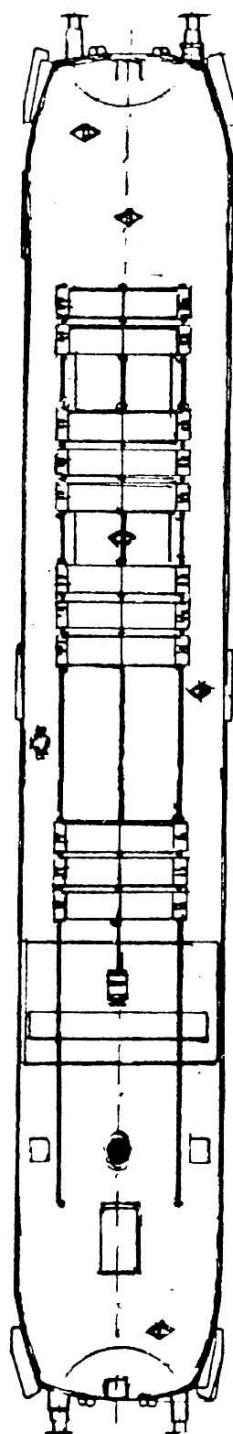
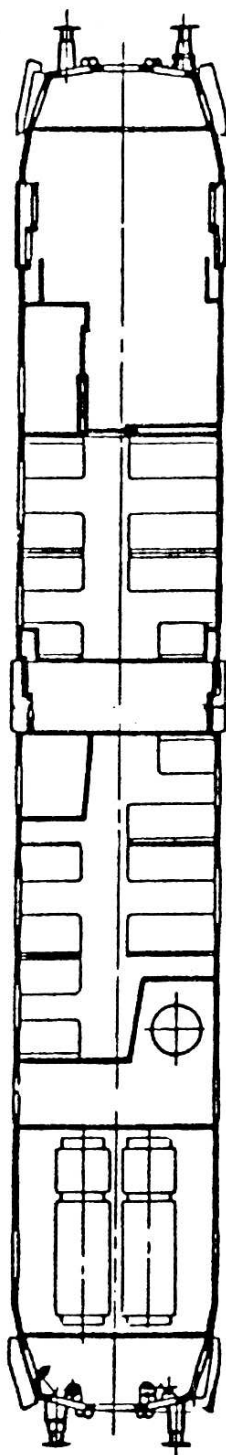
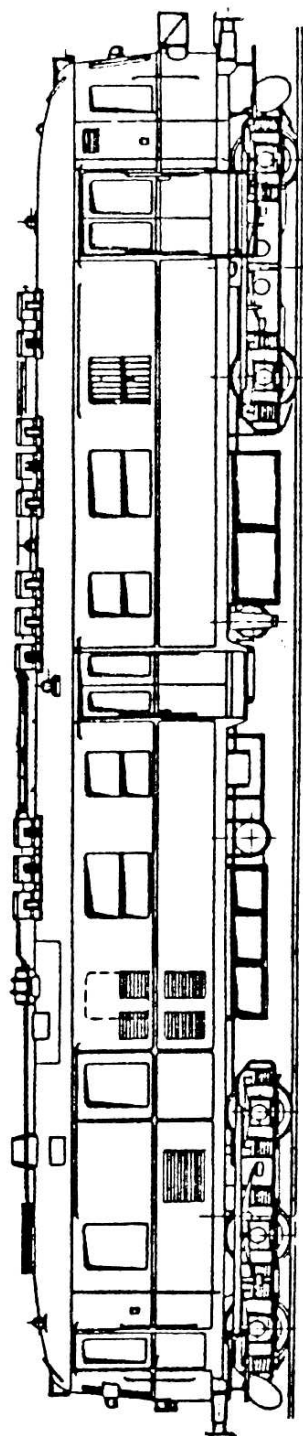
Som trøst medtager vi en ekstra tegning i skala N, nemlig en MO-vogn fra 1900-serien, som mange læsere har spurgt på, efter vi bragte et foto af modellen i tidligere nummer. Tegningen viser MO 1992-1999 efter indbygning af varmekedel, bygget Frichs 1938. Sidetegning, plan og front tegnet af Allan Hansen, Fredensborg. Tagtegningen er af ukendt oprindelse (arkiv), og vi garanterer ikke for korrektheden.

*(N-stoffet fortsættes på næste sider)*





MO 1992-1999  
Frichs 1938  
Skala 1:160  
Allan Hansen, 1962



## Forslag til bygning af MO-vogn

Da firmaet OKT-modelimport har en velegnet undervogn i sit program (se annoncen i LOKOMOTIVET nr. 26), skulle det ikke være vanskeligt at klare denne opgave. Undervognen passer næsten i dimensioner, idet centertapafstanden dog er 3 mm for kort, mens bogierne uheldigvis mangler 5 mm. MO-bogierne er som bekendt meget lange. Ganske vist er undervognen kun 4 akslet, men den manglende aksel kan fremstilles som »fake«, d.v.s. falsk hjulsæt, der indbygges/limes på bogierammen uden gennemgående aksel. Bogierammerne bør forlænges med 2,5 mm til hver side for optisk at skjule, at bogierne på undervognen fra OKT er for korte. I denne størrelse kan tricket ikke ses, når undervognen males i sort. Det pålmede hjul skal akkurat kun lige berøre skinne-strengen; det må altså ikke hvile og virke som støtte for bogien. Husk, at de falske hjul skal males i samme farve (sølv) som selve hjulene på motoren. Nævnte OKT-model har i øvrigt fremragende køreegenskaber. Den kører tilpas roligt og langsomt. Eneste problem kan muligvis være vægtsklodsen, der grundet størrelsen rager op i selve tagbuen, hvilket betyder, man må tilslibe runding på klodsen for at få plads til den. Men dette burde være et mindre problem.

Vognkassen bygges af plasticard og plasticpadding efter sædvanlige mønster. Man skal ikke lade sig afskrække af de skrå fronter. De opbygges særskilt. Først udskæres en bund, hvor vognkassen kan hvile på. Den laves næsten firkantet, idet man i enderne laver de skrå hak til indsnævring, og lader fronten være helt lige. Derefter pålimes plasticard på nederste del af fronterne, som gøres tyndere/skrå efterhånden som man bevæger sig opad mod taget.

Pufferplanke monteres på det lodrette frontstykke af bundpladen.

Taget fremstilles af forbukket plasticard (se »Bygning af Rullende Materiel« i sidste nummer), hvor tag-enderne spartles ud med plasticpadding. Det havde været lettere at fremstille taget som »lagkage«, men højden på undervognens vægtsklods forhindrer dette.

Døre fremstilles særskilt og limes på indersiden af vognkassen efter udskæring af vinduer.

Samlingslister m.v. påmonteres af udstrimlede tynde tape strimler (indpakningstape). Luftriste på vognsider rides med tynd passerspids efter stållineal.

Lanterner kan fremstilles af ståltrådsstumper med 2 mm Ø (hvis man kan leve med en model uden lys).

Snepløve udskæres af rundingen på et youghurtbæger. Puffer laves af små blå søm omviklet af udstrimlet tape, illuderende pufferskakt.

Tagradiatorer opbygges som lagkage af udstrimlede plasticardstrimler, der fås i løs vægt hos mjforhandlerne (2,5 mm brede og 5 mm lange). Eventuelt fremstillet af klodser med dimensionerne 5 mmx2,5 mmx2 mm, limet fast mod hinanden midt på taget. Klodserne rides på siderne for at illudere kølerippen.

Endelig kan radiatorer også fremstilles som lange stykker card (10 mm), der rides på tværs på midten og bukkes forsigtigt som vinger og limes til taget. Til sidst placeres småstumper over midterfelterne for at skjule bukningen (eller sammenlimningen).

Skorsten til kedel fremstilles af kuglepennehylster, og torpedoventiler af knappenålshoveder.

Kølerør bukkes af tynd tråd (0,3 mm Ø – brug en guitarstreng).

Batterikasser m.v. på undervognen fremstilles af små plasticklodser.

Efter bemaling i vinrød, limes klar plastic i vogkassen som ruder. Litring er som sædvanlig et uløst problem indtil videre.

God byggeglæde!

NB: Tikøb Hvidmetal melder, at man vil se på muligheden for at fremstille en MO-overdel af metal. Mere om dette, såfremt det bliver aktuelt (det håber vi!).

# LEGETØJ OG HOBBY

Egen import af  
Kibri og Märklin  
- derfor lave priser

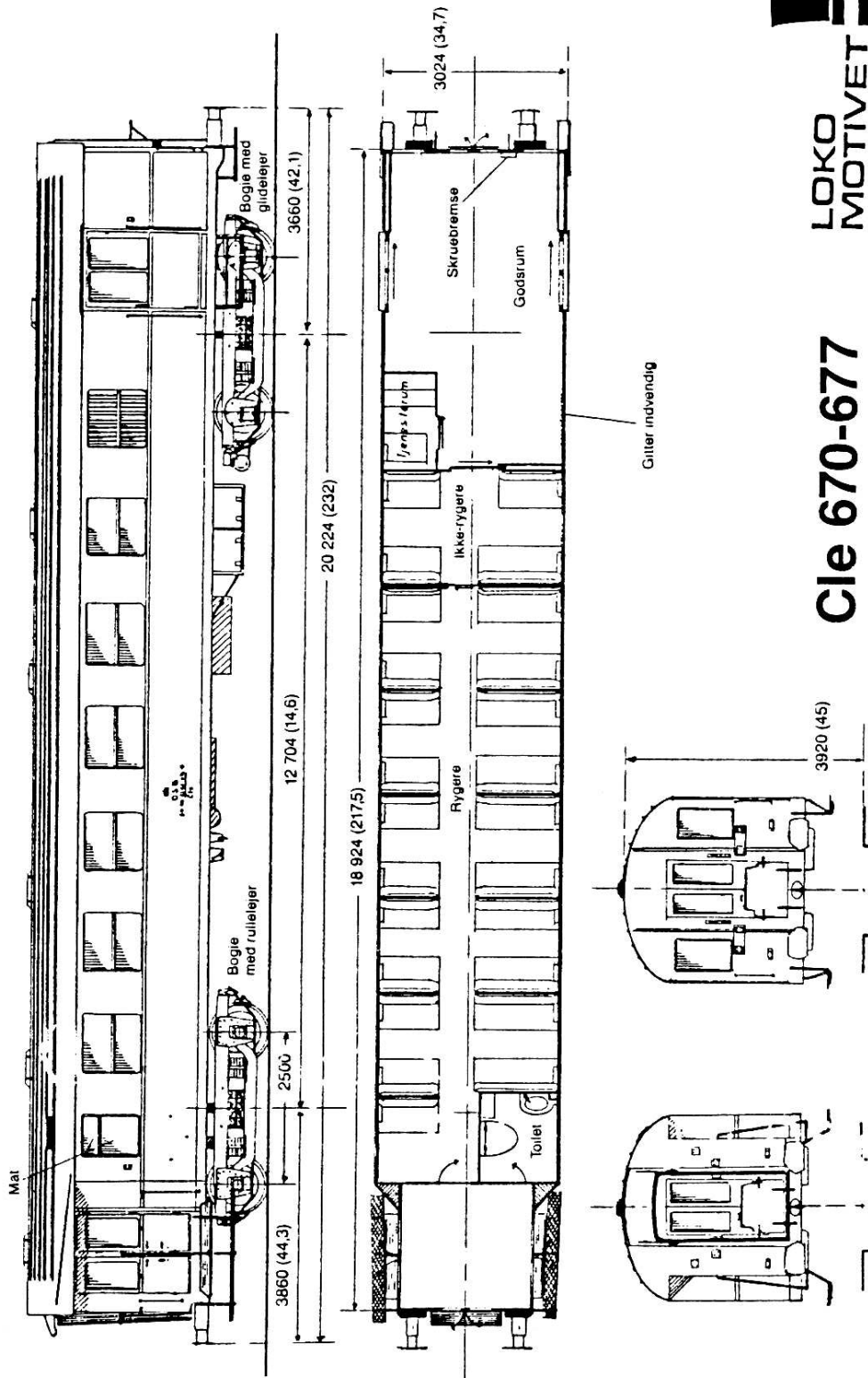
Forhør om priser

Primex, ROCO, Pola, Volmer,  
Herpa og Burago biler  
- det er også os!



**KVIK**

Barnevogne og Legetøj  
Ingrid og Aksel Møller Petersen,  
Lindegade 35  
6070 Christiansfeld  
Tlf. 74 56 23 85



Alle mål i mm - målt i 0 er 1:87

**DJM**

**1:160**

Type: Nærtrafikvogn med rejsegodsrum

REGI: DSB og privatbaner

Litra Cle nr. 670-677

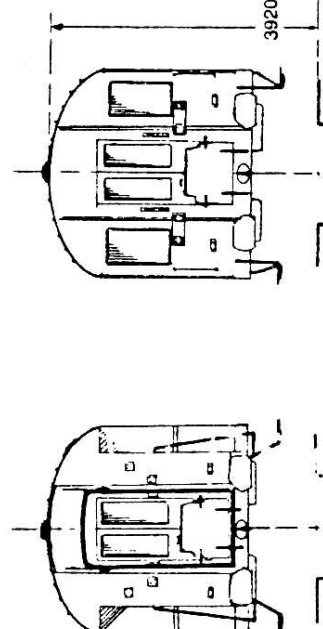
Bygget: Scandia 1963

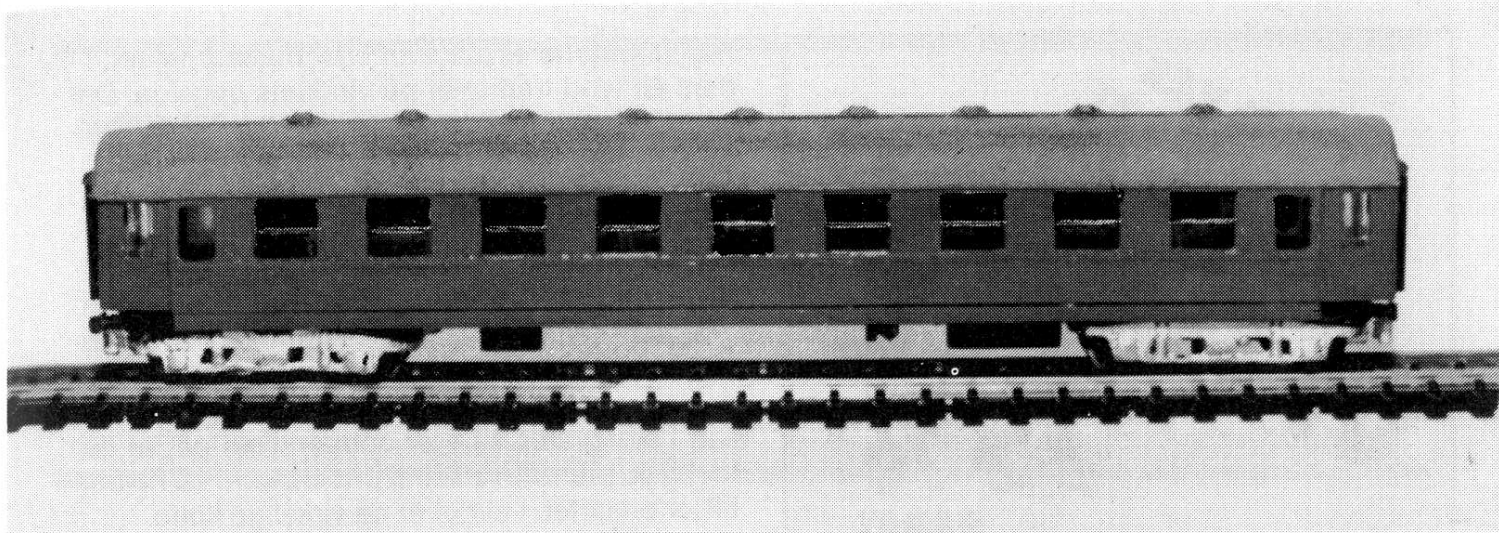
Tegnet: Mogens Duus, 1981 (nr. 009)



**LOKO  
MOTIVET**

**Cle 670-677**





# DSB litra Bg

Af Flemming Meisner

Ombygning af denne spor-N Bg'er, er forholdsvis meget enkel så hold dig endelig ikke tilbage, selv om den lille størrelse kan få én til at ryste på hænderne. Så find/køb ingredienserne frem og kom i gang. (Tegning af Bg i LOKOMOTIVET nr. 25).

I Minitrix's program finedes en tysk vogn, der har længden og det rigtige antal vinduer, og det er det væsentlige til vores brug. Vognen findes i flere forskellige DB-udgaver, jeg valgte kat.-nr. 13 009.

Jeg vil ikke udelukke, at der ligger mange brugte vogne lige netop af denne type i hobbyforretningerne. Det var vist en ret almindelig vogn på lidt ældre danske anlæg.

Adskillelse af vognen: Skruen fjernes fra bunden. Herefter kan undervognen trækkes af vognkassen, og vinduerne kan tages ud. Gummivulsten tages også af. Taget og sider/gavle er desværre støbt sammen.

De på vognkassen støbte vinduesrammer og midtersprosser samt skilte, skæres forsigtigt af; kan gøres med hobby-kniv (nyt blad i). Pas på ikke at beskadige dørgreb, det skal forblive. Efter fjernelsen af forannævnte slibes vognsiderne med ekstremt fint sandpapir.

Det er som regel således, at der skal indgås kompromiser, når man vælger industrivogne som basis for ombygning. Det er også tilfældet her. Vi bliver nød til at »snyde« lidt angående gavlen. Men det er ikke værre, end det er til at leve med. Forbilledets vognkasse er lidt bredere end gavlen/enden, så her kommer måske den vanskeligste operation, når dette skal eftergøres. Gavlen skal gøres smallere, hvilket praktiseres på følgende måde: Gavle og dørparter skæres fri af taget og siden: Der skæres fra, hvor håndbøjlen var placeret, og

til stedet, hvor håndbøjlen var placeret på den anden side. Men langs med tagkanten (se fig.1). Nu er vognenden skåret fra vognkassen, og den kan gøres smallere.

Den tyske vogn har 4 små aflange gavlvinduer. Her skæres et vindue »ud« af gavlen, således at gavlen foreligger i 2 stykker. Gavlen limes sammen igen (minus det ene vindue), og på plads i vognkassen. Nu får vi det karakteristiske Bg-hak« lige foran toilet/gangvindue.

Der skal nu pålimes forstærkningsliste under vinduerne; mål på tegning i nr. 25. Listen skal være af det tyndeste plasticard. Jeg har anvendt bagsiden af en såkaldt »tilbudsmappe« til opbevaring af papirer. Skulle du ikke kendte disse mapper, spørg hos boghandleren. Evt. kan listen udstrimles af selvklæbende Tesa-tape, der fås i flere tykkelser og farvevarianter.

Taget er tysk med de karakteristiske runde tagender; disse spartles ud og slibes pænt til, så det får det optisk rigtige udseende. Forstærkningslisten midt på taget er lavet af samme card som listen under vinduerne. Mål tages fra tegning. Husk endelig at bortskære de påstøbte tagventiler fra industrimodellen.

Der skal også påsættes forstærkningsliste nederst på vognsiden. I dette tilfælde skal den anbringes på undervognen. Mål fremgår af tegning. Når listen pålimes undervognen, skal du være meget omhyggelig med ikke at få lim i »rillen«, hvor vognkassen skal sidde. Lige en bemærkning til limen. Det skal være kontaktlim, anden lim »bider« ikke på føromtalt plastmateriale.

Prøv at sætte vognkassen på undervognen. Du vil opdage den ikke passer i enderne. I begge ender af undervognen skal der skæres lidt af styrekanten, helt ude i enden, men pas på ikke at skære for dybt, og ikke ned i vangen (se fig. 2). Nu skulle vognkassen gerne passe til undervognen.

Vinduerne til begge vognsider er støbt sammen ved hjælp af bærerammer i enderne. Disse afskæres (smalles) med et par millimeter, lige nok til at vinduerne kan smutte op i vognkassen. Gavlen er jo blevet smallere.



**ALT SKAL VÆK  
HJÆLP OS MED AT  
TØMME BUTIKKEN**

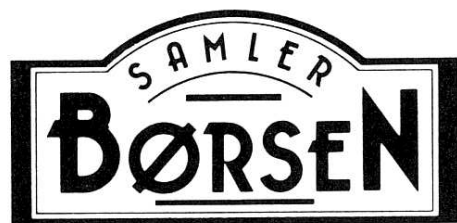
**VI FLYTTER**

**OP TIL  
75%  
RABAT**

Den 1. april 1991 flytter vi til større og bedre lokaler på  
**JACOBYS ALLÉ 2-4/  
PILE ALLÉ 15  
2000 FREDERIKSBERG**  
(over for Frederiksberg Slot)

Den 1. april åbner vor nye butik med masser af **GODE ÅBNINGSTILBUD**

**PS: Husk vor næste auktion d. 7. marts 1992 kl. 12.00 på Hotel Sheraton, København**  
(Katalog kr. 30,- ca. 14 dage før)



**K Ø B E N H A V N**

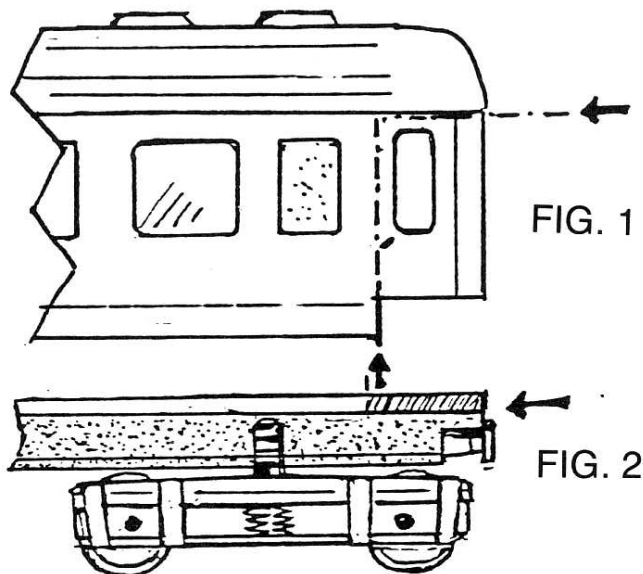
H. C. Ørstedsvej 46  
1879 Frederiksberg C  
Tlf. 31 35 01 46

**JYLLAND: Sct. Pauls Kirkeplads 15  
8000 Århus C . Tlf. 86 12 35 33**

Åbner kl. 12.00  
Tirsdag lukket. Lørdag 10.00-12.00

Når vinduerne er placeret *efter* malerarbejdet, limes en tynd tråd midt på vinduets bagside. Det skal illudere adskildelsen på vinduet. Trådtykkelse: 0,3 mm.

Gummivulsterne er for brede; de skæres fra hinanden i hvert hjørne, og den overliggende afkortes. Derpå limes hvert stykke på plads i gavlen. Taget skal have nye kuck-kuck ventiler. Placeringen af disse fremgår af tegning. Kuck-kuck ventiler i størrelse N fås som løsdeler, fremstillet af støbeplast, oplyser H.O. Service, Sdr. Felding. De kan have grater, så vær opmærksom på, at der muligvis skal slibes lidt af undersiden, så højden bliver ensartet. I øvrigt er de virkelige flotte.



Undervogndetaljer, batterikasser m.m. kan sættes på efter eget ønske, jvfr. tegning.

Bogierne på denne DB grundmodel, er Minden-Deutz og forkeret til en dansk Bg'er. Litra Bg har som bekendt 3m stålbovier. Disse 3 m stålbovier kan købes som løsdeler (Tikøb Hvidmetal), og jeg har monteret et sæt på min model, fastgjort med industrimodellens egne skruer.

Nu er vognen klar til maling. Siderne/gavl og forstærkningsliste på undervogn males DSB-rød. (Humbrol 19 rød mixet med 60-rød). Taget males med Humbrol 27-grå eller tilsvarende mørk grå farve, gerne med en anelse 62-brun og et par stænk 53-metal.

Tagsikkerne på den tyske basismodel mangler helt. Men da det var typisk for litra Bg (og andre i samme gruppe), har jeg forsøgt at lave nogle atrapper, d.v.s. trukket nogle blyant/tusch streger, der skulle give den optiske effekt og ligne sikker. Det er umuligt at anvende tynd tråd m.v. Det bliver for kraftigt, og virker ofte ujævnt.

Litrering – litrering?! Litrering er absolut et tabuord i størrelse N. Det er virkelig utroligt, dette ikke findes på det danske marked. ARNOLDs fans er efterhånden meget utålmodige m.h.t. litreringer. GOD FORNØJELSE...også uden litreringer. ●

# SIGNALER- og SIKRINGSANLÆG

Af Carsten Stjernholm Lundsten, Lille Skensved

*Red. anm.: Vor skribent er efter påbegyndelsen af artikelserien blevet ansat på ABB Signal i Lyngby, hvor han deltager i udviklingen af fuldelektroniske sikringsanlæg. I øvrigt fik bogtrykkeriet byttet lidt rundt på Carstens efternavn i sidste nummer. Det skal rettelig være som anført ved denne artikel.*

## Signalopstillinger på modeljernbanen

Sidste gang så vi gennem et eksempel på en række begreber indenfor sikringsteknikken. Denne gang skal vi se på de forskellige signaltyper og deres anvendelse på modeljernbanen. Til illustration af signaltyperne, er de her omtalte skitseret på fig. 1. Fig. 2 viser et eksempel på en signalopstilling på krydsningsstationen fra sidste gang, med anvendelse af de her omtalte signaler. Fig. 3 viser eksempler på variationer af denne signalopstilling. Omtalen af signalerne fortsætter næste gang, da dette blev noget mere omfangsrigt end først påregnet...

## Indkørselssignaler (I-signaler)

### Armsignaler

Lad os starte med armsignalerne. Kun på anlæg, der kører nutidig kørsel, er armsignaler ude af billedet. Det findes i skrivende stund kun ganske få armsignaler tilbage, alle i vestområdet. Ved ældre anlæg er armsignaler jo en velkommen nostalgispreder. Så sent som 1949 skrives i »Sikringsanlæggene Og Deres Betjening« (SODB), at daglyssignaler kun opstilles hvor særlige forhold gør sig gældende. Imidlertid indførtes de første relæsikringsanlæg få år senere, og samtidig hermed gik man over til kun at opstille daglyssignaler.

Som I-signal på en station uden gennemkørselsmulighed er valget let, idet der kun kan blive tale om et signal med én arm, fig. 1-A. Armen ender i en cirkelformet skive. Signalet kan vise »stop« (vandret arm, rødt lys om natten) og »kør« (armen skråt opad, grønt lys om natten). Da det ikke kan signaleres, hvilken indkørselshastighed, der er tilladt, skal togenes sporbenyttelse på stationen være fastlagt i køreplanen. Hvis det bliver nødven-

digt at ændre sporbenyttelsen, skal toget standses foran signalet, og lokoføreren skal gennem signaltelefonen underrettes om ændringen.

Hvis der er tale om en station med gennemkørselsmulighed, udstyres I-signalet med en såkaldt gennemkørselsarm (fig. 1 B), der sidder under hovedsignalarmen. Denne arm ender svalehaleformet, se også LOKOMOTIVET 11, side 41, signal A. Signalet kan nu vise de samme begreber som I-signalerne fra sidste gang, nemlig »stop« (armene vandret, rødt over gult), »kør« (øverste arm skrå, grøn over gul) og »kør igennem« (begge arme skrå, to grønne).

I-signaler opstilles normalt 100–300 m før stationens første sporskifte. I nærværende artikelserie angives sådanne længdemål i 1:1-længder. Af pladsmæssige hensyn kan disse længder i reglen ikke overholdes i model, men det kan anbefales at være konsekvent med hensyn til hvor meget længdemålene presses sammen. Som eksempel kan nævnes, at på NMJK's anlæg, der er et temmelig stort H0-anlæg, er længdemålene presset ned til 1:200.

De forskellige typer af armsignaler kendes fra hinanden ved armenes udformning. Som ovenfor nævnt, anvendes signalarme med en cirkelformet afslutning til I-signaler. Armen med den cirkelformede afslutning angiver, at signalet er et hovedsignal, dvs. at signalet kan vise »stop«. Signaltypen med én sådan arm bruges også til udkørsels- og bloksignaler, men mere herom senere. Gennemkørselsarmen på I-signalet bruges kun på I-signaler. Armens form er den samme som armen på et fremskudt signal, se nedenfor.

### Daglyssignaler

Daglyssignaler kan ligeledes kendes på deres form. Her er det baggrundspladen, der angiver signalets type. Hovedsignaler har en baggrundsplade, der er afrundet både for oven og for neden. De første daglyssignaler, der kom frem i 30'erne, kopierede direkte armsignalernes natlys. Signalerne så ud som på fig. 1 F. Imidlertid kan man jo hævde, at den gule lampe kan undværes, idet »stop« og »kør« udmærket kan signaleres blot

med rødt/grønt. På mindre stationer sparede man derfor den gule lampe væk, og så er vi ved vore I-signaler fra sidst (fig. 1-D).

Denne type I-signaler blev så vidt vides opstillet i efterkrigstiden, og 50'erne ud, muligvis også senere, og eksisterer endnu enkelte steder. Ved stationer uden gennemkørselsmulighed anvendtes daglyssignaler med kun en rød og en grøn lanterne, fig. 1-C, uanset spareiver. Ved disse signaler gælder de ovenfor anførte regler vedrørende togenes sporbenyttelse.

Sidst i 50'erne blev det første fjernstyringsanlæg taget i brug på Fyn. Et af formålene var at nedskæ-

re det nødvendige personale til sikkerhedstjenesten på stationerne, og det skete naturligt, når betjeningen af mange stationer samledes ét sted. Denne centraliserede betjening muliggjorde også en mere fleksibel toggang, idet en fjernstyringscentral (FC) nemt kan overskue toggangen og ændre krydsninger og overhalinger i tilfælde af forsinkelser. Det var derfor ønskeligt at kunne ændre et togs sporbenyttelse uden først at skulle standse dette og underrette lokoføreren telefonisk.

I-signalerne blev herefter ændret, således at de kunne signalere den tilladte indkørselshastighed.

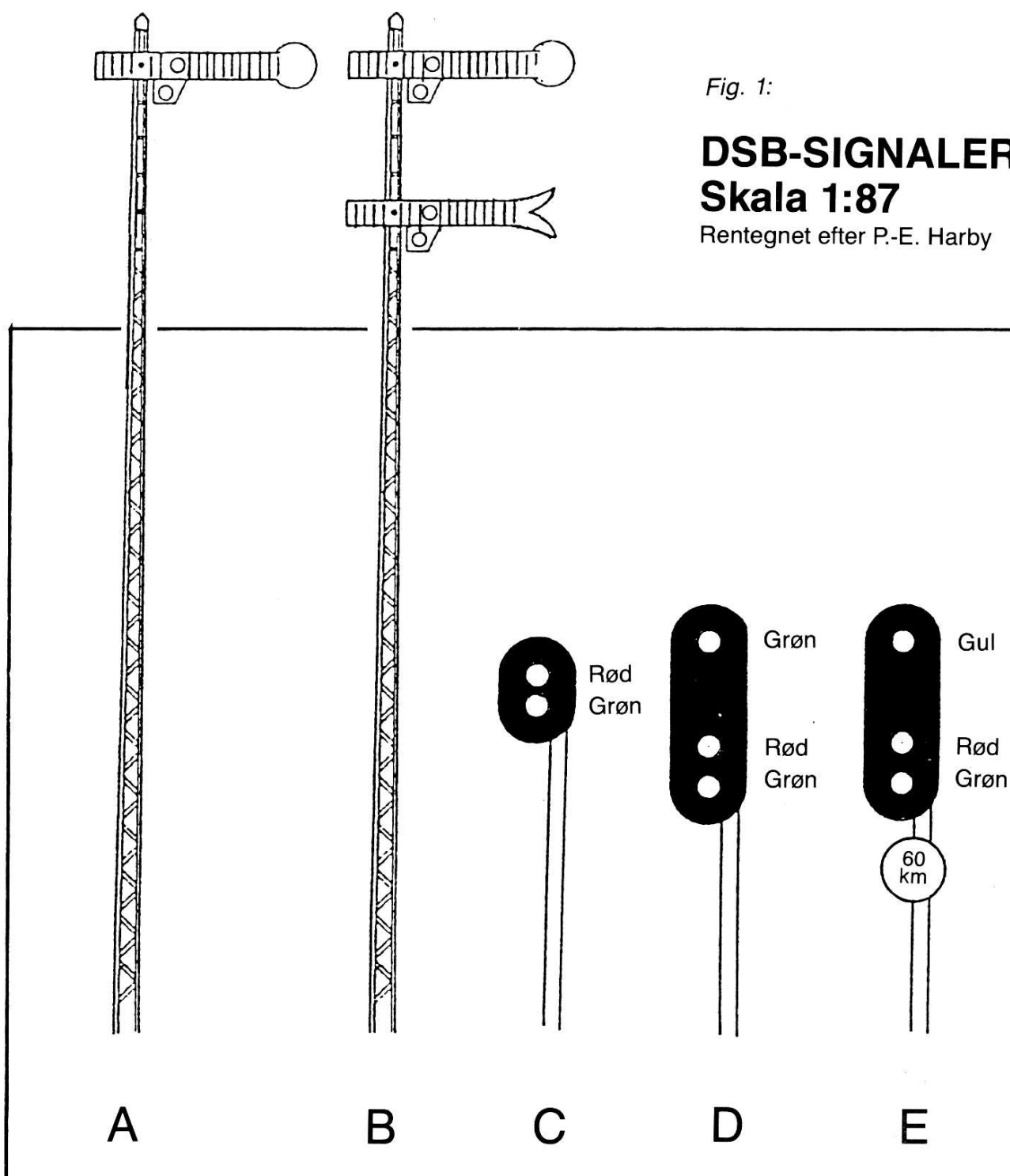


Fig. 1:

## DSB-SIGNALER Skala 1:87

Rentegnet efter P.-E. Harby

Dette skete ved at ombytte den røde og den gule lanterne, og lade signalbegreberne se ud som følger:

»Stop« (gul over rød), »kør« – med begrænset hastighed (gul over grøn), »kør« – høj hastighed (én grøn) og »kør igennem« (to grønne). »Sparesignalerne« uden gul lanterne kunne, ligesom armsignalerne, ikke ændres, og den gamle regel gjaldt derfor også efter ændringen for disse signaler. Denne ændring trådte i kraft i 1961, men det tog selvfølgelig en tid inden den var gennemført på alle berørte stationer.

Dette var årsagen til ombytningen af lanterne, idet lokoføreren kunne skelne det gamle »kør« fra »kør« med begrænset hastighed, ved at sidstnævnte har den gule lanterne øverst. I forbindelse med »kør« med begrænset hastighed signaleres den nøjagtige hastighed gennem en hastighedstavle på signalet. Tavlen er mage til dem, der anvendes på vejene. I-signaler af denne type skal udstyres med hastighedstavle hvis de kan vise »kør« med begrænset hastighed, se dog nedenfor om privatbanerne.

## Kort navngivning og betydning af de viste signaler

*Bemærk, at betydningen er vejledende. Der findes et utal af undtagelser, bl.a. en del steder i det jyske, ligesom der skete ændringer ved lyntogets indførelse i 1936. Disse afvigelser kommer vi nærmere ind på i senere afsnit. Årstallet angiver perioden, hvor signalerne blev opstillet. Spørgsmålstegn efter året og bindestreg angiver, at signalet stadig er i brug, mens dette skrives (1992).*

**A: Indkørselssignal** på stationer uden gennemkørselsmulighed, 1903-1953, eller **udkørselssignal**, ca. 1935-1953.

**B: Indkørselssignal** på stationer med gennemkørselsmulighed, 1903-1953.

**C: Indkørselssignal** på stationer uden gennemkørselsmulighed, ca. 1953-1961, eller **udkørselssignal** fra 1953-?

**D: Indkørselssignal** på stationer med gennemkørselsmulighed uden U-signal, 1953-1961.

**E: Indkørselssignal** på stationer uden gennemkørselsmulighed, 1961-?

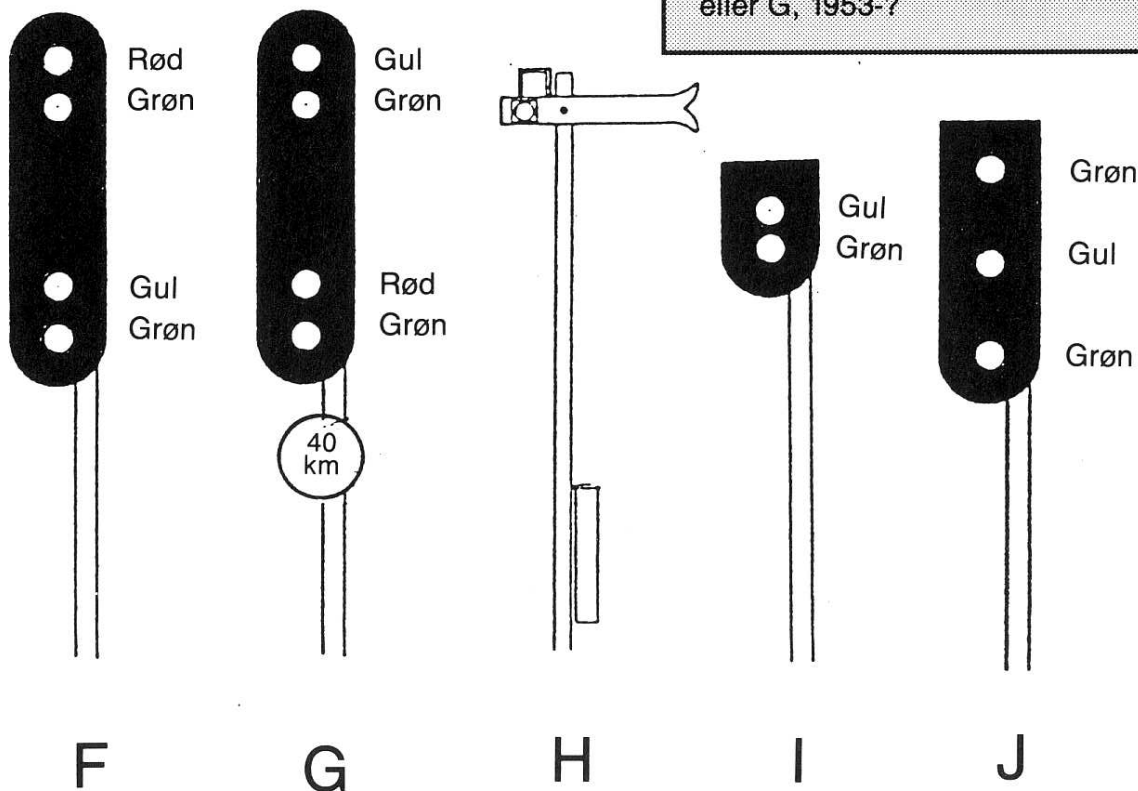
**F: Indkørselssignal** på stationer med gennemkørselsmulighed og U-signal, 1953-1961. Fra 1961 ombygget til type G.

**G: Indkørselssignal** på stationer med gennemkørselsmulighed og U-signaler, 1961-?

**H: Fremskudt signal**, opstillet foran type A eller B, 1903-1953.

**I: Fremskudt signal**, opstillet foran type C, D eller E, 1953-?

**J: Fremskudt signal**, opstillet foran type F eller G, 1953-?



Hos DSB er det mest almindeligt at I-signaler er udstyret med en hastighedsviser, der ved hvide, lysende symboler viser den tilladte hastighed. En sådan hastighedsviser er svær at bygge i H0, så vi forsøger at klare os med tavlen. Det synes som om DSB også efterhånden forsøger at undgå hastighedsvisere, der er dyre i vedligeholdelse, til fordel for tavlen (og os...).

### Anvendt eksempel

I sidste artikel blev som eksempel brugt en station med et I signal med tre lanterner, en rød og to grønne. Denne signaltype blev kun brugt som I-signal ved meget simple sikringsanlæg, dvs. på strækninger med ringe trafik. Såfremt vi også opstiller udkørselssignaler (U-signaler) på vor station, skal I-signalets gule lanterne med. Signalet viser »stop« og »kør igennem« i samme situationer som før, mens »kør« med begrænset hastighed vises til spor 2, og »kør«, høj hastighed, vises til spor 1. »Kør igennem« vises kun til spor 1, og kun hvis det tilhørende U-signal er grønt.

På fig. 2 er vort eksempel vist med U-signaler. De viste I-signaler er af typen fra før 1961 (fig. 1-F). Efter 1961 ændredes signalerene til typen fra fig. 1-G. Hvis stationen ikke har gennemkørselsmulighed, udelades den øverste grønne lanterne, således at signalet kommer til at se ud som I-signalerne fra sidste gang, blot med en gul lanterne øverst (fig. 1-E).

Til sidst skal nævnes at på privatbanerne anvendes de samme I signaler på en lidt anden måde, som er omtalt sammen med udkørselssignalerne. Endelig findes der, ud over de nævnte signaltyper, varianter foran forgreningstationer. Disse signaler vil vi vende tilbage til når vi får brug for dem.

### Udkørselssignaler (U-signaler)

Den i sidste nummer gennemgåede station havde kun I-signaler. Langt de fleste stationer er herudover udstyret med udkørselssignaler (U-signaler). U-signalets opgave er først og fremmest at dække strækningen til næste station. Derfor er U-signalerne på to stationer ud til samme strækning ofte indbyrdes forbundne ved særlige sikringsanlæg, kaldet linieblokanlæg, således at der ikke kan sendes tog af sted mod hinanden.

Vi kunne udbygge vor station med et U-signal i hver ende, placeret ud for rangergrænsemærket. Imidlertid kræver dette stadig, at stationsbestyreren skal give toget håndsignal til afgang, for én ting er at strækningen er fri, en anden er hvem der skal køre derud. Der kan jo sagtens være to tog, der kører i samme retning, på en station. Hvis stationsbestyreren skal have lov at blive inde i varmen, skal der enten opstilles et U-signal for hvert spor, eller særlige signaler ved hvert spor, sammen med et U-signal ved rangergrænsen. Sidst-

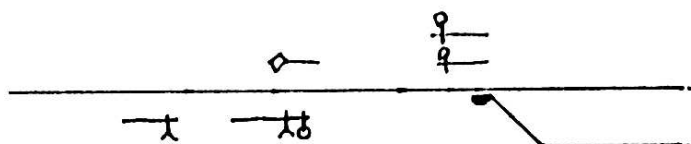


FIG. 3A  
30'erne til 1953

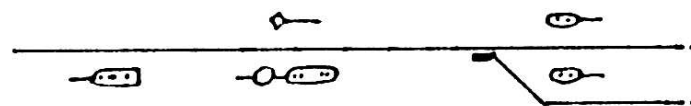


FIG. 3B  
Nyanlæg

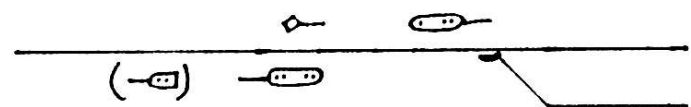


Fig. 3C  
Privatbane

Fig. 3: Eksempler på andre signalopstillinger på krydsningsstationer.

nævnte særlige signaler ser vi nærmere på næste gang.

U-signalet kan i sin grundform blot vise »stop« og »kør«. Som armsignal har U-signalet blot én arm (fig. 1-A), endende i en skive, ligesom I-signalet uden gennemkørselsarm.

Som daglyssignal er det typen med to lanterner (fig. 1-C). På vor landstation skal der altså være to U-signaler i hver ende. Disse placeres umiddelbart ved siden af hinanden ved sporskifterne 101 og 102, se fig 2. Fig. 3-A viser denne signalopstilling med armsignaler. Signalopstillingen med et U signal for hvert spor har i en del år ikke været anvendt ved nyanlæg, men er i de seneste år dukket op igen. På nyere anlæg placeres signalerne dog ved perronsporene inden sporskifterne og ikke samlet (fig. 3-B). Disse anlæg kan ses på Frederikssundbanen.

### Privatbanerne

På en del privatbaner benytter man sig af et lidt specielt system, der i princippet svarer til at opstille et U-signal for hvert spor. Man har dog sparet lidt, og kun opsat ét signal, der til gengæld har en ekstra gul lanterne (fig. 1-E, uden hastighedstavle). Dette signal kan således vise:

»stop« (rød), »kør« fra lige spor (grøn) og »kør« fra afvigende spor (gul over grøn). Tilsvarende betyder gul over grøn fra I-signalet »kør« til afvigende spor, og ikke »kør« med begrænset hastighed. I- og U-signalerne signalerer således ikke hastig-

hed (den skal lokoføreren kende for de enkelte stationer), men retning. I praksis kommer disse to signaleringsformer fra I-signalet ud på ét, og privatbanerne har inden for de sidste år opsat hastighedstavler på I-sinalerne, til brug ved gul over grøn, ligesom »storebror«.

Privatbanernes I-signaler viser desuden »stop« som blot en rød lanterne. Signalopstillingen for privatbanerne er vist på fig. 3-C.

### Fremskudte signaler

#### (F-signaler)

Nu har vi fået udstyret vor station med I- og U-signaler. Der mangler imidlertid noget, nemlig de fremskudte signaler. Et tog har en stor bremselængde, og det kan derfor være nødvendigt at forvarse lokoføreren om, hvad næste hovedsignal viser. Dette kan blandt andet ske ved brug af fremskudte signaler. Disse signaler placeres en passende afstand foran I-signalet, og forsignalerer dette. U-signalet forsignaleres af I-signalet i forbindelse med gennemkørsel (»kør igennem«).

Jeg er af en læser blevet gjort opmærksom på, at signalopstillingen fra sidste gang kun gælder sidebaner med en maksimalhastighed på 75 km/t. Dette skyldes, at der ikke er F-signaler foran I-signalerne. Hvis strækningshastigheden er over 75 km/t skal der opstilles F-signaler. Hvis strækningshastigheden er 75 km/t eller derunder, opstilles F-signaler kun hvis synlighedsforholdene for I-signalet er dårlige. Det kan således forekomme, at der kun er F-signal foran det ene af I-signalerne.

#### Armsignaler

Lad os igen starte i det nostalgiske hjørne. Fremskudte signaler (F-signaler) findes som armsignaler. Der er kun én arm, der ender svalehaleformet som I-signalets gennemkørselsarm (fig 1-H). Disse signaler opstilledes 400 meter før I-signalet, og kunne vise »hovedsignalet viser stop« (vandret arm, gult blinklys) eller »hovedsignalet viser køre igennem« (skrå arm, grønt blinklys). Fremskudte arm signaler er kun blevet anvendt i forbindelse med arm hovedsignaler.

Ændringen af signalreglementet i 1961 førte til en ændring af forsignaleringen. Selvom I-signalet ikke kan signalere den tilladte indkørselshastighed, viser F-signalet en vandret arm ved »kør« til en togvej med begrænset hastighed. »Hovedsignalet viser stop« ændredes til at hedde »kør forsigtigt«.

#### Daglyssignaler

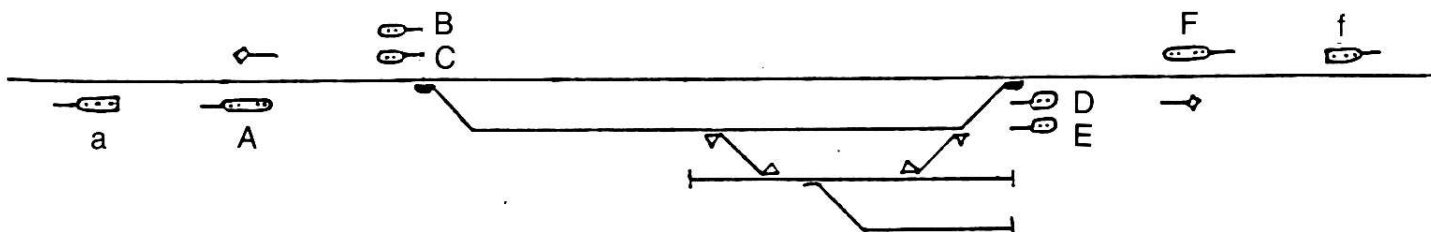
Fremskudte daglyssignaler findes i to varianter, nemlig 2- og 3-begrebssignaler. F-signalers baggrundsplade er lige afskåret for oven og afrundet for neden. 2-begrebssignalet (fig. 1-I) svarer til armsignalet, og kan kun vise gult eller grønt blinklys. 3-begrebssignalet (fig. 1-J) kan tillige vise »hovedsignalet viser køre igennem« (2 grønne blinklys). 3 begrebssignalet opstilles kun foran I-signaler, der kan vise »kør igennem«. For daglyssignalerne gælder ligeledes ændringen fra 1961. Brugen af fremskudte daglyssignaler stammer tilbage fra 30'erne. Efterhånden som maksimalhastigheden blev hævet fra 100 km/t til 120 km/t var det ikke længere tilstrækkeligt at F-signalerne stod 400 meter foran hovedsignalet. Det blev derfor almindeligt at det fremskudte armsignal blev erstattet af et daglyssignal, der stod 800 meter foran I-signalet.

Sidste nye er, at man ved endnu højere hastigheder placerer F-signalet 1200 meter foran I-signalet (f.eks. Lunderskov Esbjerg).

--

Næste gang fortsætter vi med gennemgangen af signalerne og brugen af dem. I den forbindelse skal vi også se nogle flere eksempler på signalopstillinger.

Fig. 2: Stationen fra sidste nummer er her udstyret med U signaler samt I-signaler med 4 lanterner (type 1-F) og F signaler. Strækningshastigheden er over 75 km/t. Periode: 1953-1961.



# BILER TIL MODELJERNBANEN

## Flere biler til Falck-stationen

Af Hans Nygård Jensen

### Servicevogne

#### (tidligere benævnt redningsvogne)

Denne betegnelse dækker et køretøj, som medfører mange former for værktøj og redningsudstyr. Det rykker ud til bl.a. brand, dyreredning, færdselsuheld med fastklemte, oversvømmelse og meget andet, deraf den tidligere betegnelse. Nu kalder man det servicevogn, da det også anvendes til mindre dramatiske opgaver som autohjælp, døroplukning, transport af mindre dyr o.s.v. De kan opdeles i to hovedgrupper:

Den ene er mindre firehjulstrukne vogne som f.eks. Toyota Landcruiser, enten med stationcarkarosseri eller som pick-up med kasseopbygning på ladet.

---

**STOPPEL HOBBY** tlf. 38 88 38 54  
Benzonsvej 54, 2000 FREDERIKSBERG

**BILER, HUSE I HO SAMT  
LANDSKABSTILBEHØR**

KOM FOR AT FÅ EN GOD IDE, VED HJÆLP  
AF DE MANGE MINDRE OPSTILLINGER, VI  
HAR I VORES UDSTILLING.

EN RIGTIG GOD BOG OM BRANDBILER :  
Brandbiler i Danmark af S. Rislund,  
A4, 132 s. med mange farvebilleder,  
og en god informativ tekst

Pris kr. 298,-

Biler og bygning til brand-og redningsstationer — — — et helt kapitel for sig.

hverdag:  
14 - 18 (19)

lørdag:  
10 - 14 (16)

Den anden type er kassevogne som f.eks. Ford Transit, Fiat/Iveco og Mercedes Benz, begge sidstnævnte i forskellige størrelser op til 6 t totalvægt.

Den største type ligner til forveksling en automobilsprøjte, idet den er opbygget med dobbeltkabine og kasse med jalousier; men kan kendes fra vandkøretøjerne på, at den har gule påskrifter, og er registreret på gule nummerplader, hvor brandkøretøjerne er registreret på hvide. Som vogntype anvendes MAN/VW og Iveco.

Nogle af de større kassevogne har påskriften »Korrosionsvogn«, hvilket betyder, at vognen er forsynet med udstyr til rensning og rustbeskyttelse af maskiner m.v. efter brand eller oversvømmelse.

### Modeller

Modellen er nem at lave. Der er flere modeller på markedet: Ford Transit, ældre modeller med kort akselafstand fra Fröwis og Herpa, og den lange model, både en ældre og den nyeste, fra Praliné og diverse Mercedes Benz-modeller fra Herpa og Wiking.

De fleste af dem fås oven i købet som brandbiler, så vi behøver ikke en gang male dem; men nogle af dem har påskrifter, som forsigtigt kan skræbes af med en skalpel eller et barberblad.

Vognen forsynes med tagbagagebærer, evt. blot et par 1 mm runde plasticstykker på tværs af taget, med stiger, bådshager og andet værktøj. Det mest almindelige er, at de har to blå roterblink forpå og et blåt (i højre side) og et gult (venstre side) bagpå.

### Inspektørvogne

En køretøjstype, som nu er ved at være almindelig ved de mange brandvæsener, er inspektørvognen. Tidligere var det kun i de største byer som f.eks. København, at brandinspektøren havde en tjenestevogn, mens man de fleste andre steder klarede sig med at brandinspektøren fik sin privatbil godkendt til udrykningskørsel, d.v.s. at den var forsynet med et to-tonet horn og et løst roterblink som med sugekop eller magnet kunne anbringes på taget, ligesom på politicivile køretøjer.

Som inspektørvogn anvendes som regel en stationcar, hvor der er mulighed for at medbringe forskellige former for materiel, bl.a. planer over de virksomheder i slukningsdistriktet, som ligger inde med brandfarlige væsker m.v., og »indsatskort« til brug ved kemikalieuheld.

# INSPEKTØRVOGNE

Følgende illustrationer viser eksempler på inspektørvogne, der anvendes af moderne brandvæsener i Danmark (1992).

VW Passat fra GENTOFTE BRANDVÆSEN med blå roterblink og radioantenne (kan fremstilles af udtrukket plastictråd, der varmes let over en flamme fra stearinlys). Vognen har egen nummerplade som KØBENHAVN BRANDVÆSEN.



Volvo 245 fra GUNDSØ BRANDVÆSEN med lysbro og udrykningshorn.

Inspektionsvogn fra HUNDESTED BRANDVÆSEN-CIVILFORSVAR, Volvo 245, med lysbro, udrykningshorn og projektør. Løsdele kan fås som løsdele fra ROCCO, Herpa m.v.

Alle fotos af Carl-Johan Semler, København (Dansk Brandværns Samling).



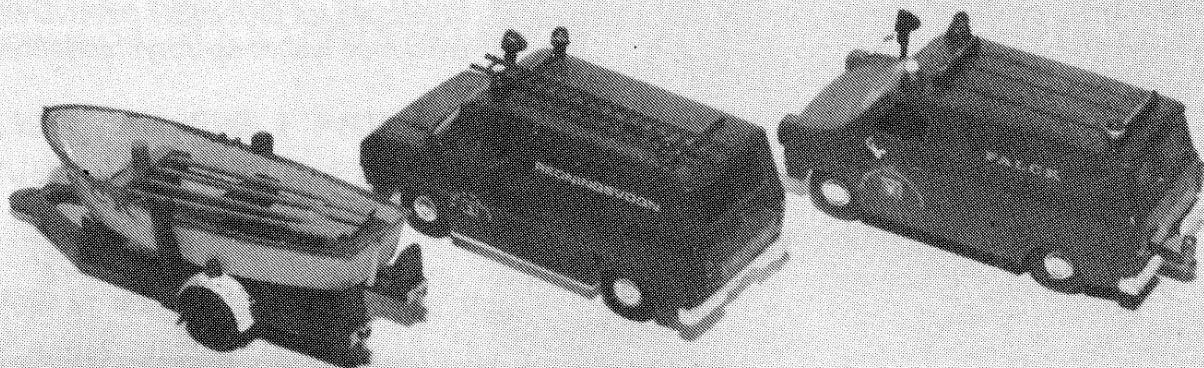


De kan være monteret med et eller to roterblink; men de fleste er forsynet med en lysbro, den store indretning på taget af amerikansk model med højttaler og sirene («wau wau»-horn). På fordøren står brandvæsenets navn, evt. er byvåbnet afbildet.

Som anvendelige modeller findes VW Passat, Opel Rekord og Opel Omega hos Herpa, alle som stationcar, og de kan fås som den tilsvarende type køretøj, der kaldes »Einsatzleitwagen« (ELW). Lysbroen findes i ROCO's sæt med roterblink.

Transfers fås fra »Næstved Transfers« (forhandles af: Nyboder Hobby, København, Trinbrætterne, Vejle og Århus samt Skandinavisk Model Design, Silkeborg) og DMC, København (forhandles af: PÅ SPORET, Smiths Legetøj & Hobby, Samlerbørsen, alle København – vi kender ikke forhandlernavne i Jylland). »Næstved Transfers« sortiment er af gnubbetypen, mens DMCs er vådtypen.

De mest anvendte vogntyper er VW Passat, Volvo 240, Ford Sierra og Opel Rekord/Omega. De fleste er »brandbilsrøde«, men forskellige rød/hvide farvekombinationer forekommer også.



## Ford Transit redningsvogne

Billederne viser eksempler på redningsvogne, der er fremstillet ud fra modeller, der desværre ikke mere kan fås. Det kan måske virke uheldigt, men da andre firmaer har anvendelige modeller i deres program, kan vi samtidig bringe lidt nostalgi og fortælle om fremstillingen, der i princippet er ens.

Modellen til højre er fra Fröwis, den i midten er fra Herpa. Begge er blevet forsynet med to blå og et

gult roterblink samt en arbejdsprojektør på forskærmen. Desuden er der på taget lagt to stykker 1x1 mm plasticard til at bære stiger og andet værktøj, f.eks. en bådshage. Blinklys, projektør og stiger findes i diverse tilbehørssæt fra Herpa, Preiser, ROCO og Wiking; bådshager, save, skovle m.m. findes i et tilbehørssæt fra ROCO's militærserie (minitanks).

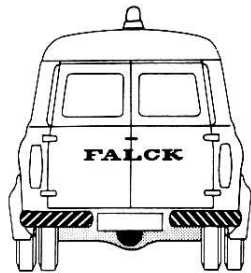
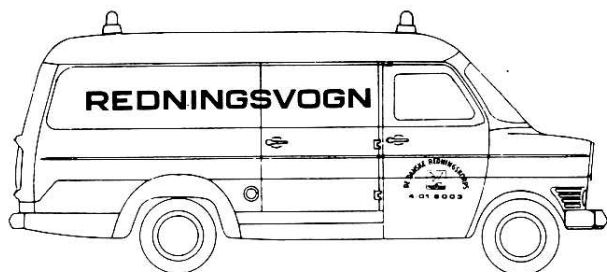
Karosseriet males rødt og kofangerne hvide. Projektøren kan være enten sort eller rød. På Fröwis-modellen (2.generation) males desuden kølerriglen og feltet omkring lygterne hvid. Hjulene er hvide med forkromede navkapsler. Herpa-modellen

(3. generation) har sort kølergrill, en sort ramme omkring frontruden og aluminiumsfarevde hjul. Frøwismodellen har sidehængslede bagdøre (kan også fås med tophængslet), mens Herpa har tophængslet. Som redningsvogn anvendes sidehængslede døre, da det så er nemmere at nedtage stiger m.m. fra taget. Den tophængslede bagdør ændres til sidehængslede ved at lime et stykke 1x1,5 mm plasticard midt i bagruden, og ridse en rille ned midt gennem denne stolpe og bagdøren.

Bådtraileren er en ældre Wiking-model, der var i produktion indtil 1976 under katalog-nr. 94. Båden har beholdt sin originale farve, der nærmest er råhvid. Rælingen er malet rød, og den har fået påsat »FALCK« i rødt. Traileren er malet rød med hvide skærme. I båden ligger et sæt årer, og egentlig burde der også være en påhængsmotor monteret.

Begge biler er forsynet med en Wiking trækkrog. den er godt nok lidt klodset; men da den første af modellerne blev lavet, var det den eneste måde at lave træk på.

Alle modeller er – som nævnt i indledningen – udgået af produktionen i dag, men i stedet kan anvendes Pralinés modeller af 3. og 4. generation med lang akselafstand (katnr. 24-00 til 24-09) anvendes. På samme måde fås en mere moderne båd med trailer fra ROCO i »feuerwehranhänger-set«. Denne er endog udstyret med påhængsmotor (kat-nr. 1350).



## REDNINGSVOGN fra FALCK

Ford Transit m/lang akselafstand  
Skala 1:87

Tegning: De Danske Redningskorps Fællesforbund, 1975

(Tegningen svarer til Pralinés modeller af 3. generation) ●

## Falck-station på anlægget

Af »Falken«

Følgende er en kort introduktion til Falck-stationer på anlægget. Senere vil vi gå mere i detaljer, således at redningskøretøjerne kan få de virkelighedstro omgivelser, og vi håber på et tidspunkt at kunne bringe en tegning. Indtil videre vil vi se på de muligheder, modelindustrien tilbyder, bl.a. scratch-ombygning (sammenbygning af flere sæt).

### Forbilledet

Virkelighedens Falck- og lokale brandstationer er meget forskelligartet bygget, og omfatter dels moderne opførte garageanlæg med plads til utallige køretøjer, og små stationer anlagt i overtagne landejendomme (Lyngby).

Eksempler på mulige varianter findes i bogen »Hurtig Hjælp er Dobbelt Hjælp«, udgivet af Falck 1981 (bibliotekets emnegruppe 61.49).

En redningsstation er ikke indrettet tilfældigt. Køretøjstyper er nøje afpasset efter behovet (befolkningens sammensætning og tæthed), og varierer fra station til station.

En Falck-station i en stor provinsby består af flere afdelinger, hvor Vagtcentralen er rygraden i stationens arbejde. Her iværksættes og styres aktiviteterne.

Et stationsafsnit indeholder kontorer for stationsledere, vagthavende assistenter m.v., og et særligt afsnit er indrettet til det kørende personel.

Afsnittet for kørende personel indeholder opholdsstue, køkken, (kantine), sove- og hvilerum.

Endvidere forefindes skolerum til afholdelse af kurser og møder, og sluttelig haves depotrum for brandmateriel, linned, uniformer, iltflasker m.v.

Det, som mest har interesse for modelbyggere, er uden tvivl udrykningsgaragen.

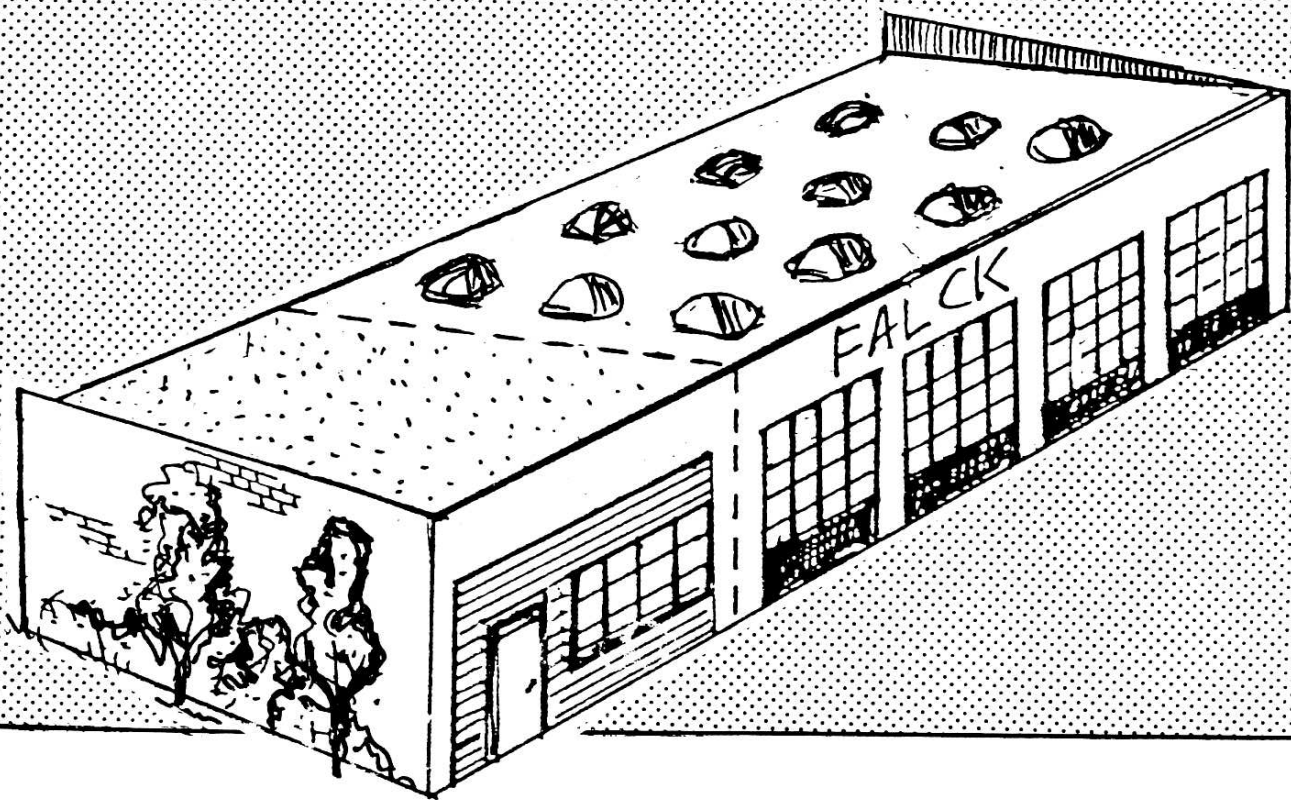
Her står ambulancer og brandkøretøjer m.v. klar til udrykning, indrettet med deres specielle udstyr, som vi senere kommer ind på. Samme sted finder man redningsvogne og -båd.

I et andet garageafsnit holder bjærgningsvogne, kran- og grillvogne sammen med entreprenørmateriel af forskellig karakter.

Endelig har stationen et værksted, der er forsynet med revisiongrav (som vi kender det fra jernbarnes verden), således at vedligeholdelse af det rullende materiel m.v. kan foretages.

Sluttelig finder man altid det karakteristiske slange-tårn, der tjener til tørring og optøning af slanger m.v.

Alt dette skal man forsøge at eftergøre i model for at få et realistisk billede som muligt, og det kan have sine vanskeligheder grundet pladsen.



**Eksempel på scratch-ombygning af HELJANs Falck-modelstation katalog-nr. 1778:**

To byggesæt købes. Det ene skæres midt over. Midtersøjlen i det halve hus fjernes, så de to portåbninger bliver til en enkelt åbning, hvori der anbringes afblænding med bræddecard. Der gøres plads til dør og vindue. Vinduet fås fra en af de tiloversblevne porte, der skæres til i størrelse. Dør fås som løsdel. Efter samling limes det halve hus til sektionen med porte, vist med stiplet linie. Herved fås en opholdsbygning til redningspersonale, og modellen bliver mere virkelighedstro med den større længde. Taget fremstilles af plasticard, der belægges med sandpapir, eller man skærer blot modeltaget med tagvinduer halvt over, og anbringer det som tag. Sidstnævnte løsning er den letteste. Til rest bliver en gavl og sektion med to porte. Ønsker man et endnu større garageanlæg, kan sættene samles uden halvering, således at der fås otte porte. Der er masser af muligheder. På gavlen limes grøn flock som bevoksning.

I øvrigt har man også den variationsmulighed, at skære gavlene skrå langs med tagets hældning, d.v.s. der bortskæres en trekant af gavlen. Nyt tag fremstilles af 1,5 2,0 mm glat plasticard med udhæng over alle 4 mure. Taget kan evt. pålægges vandslibepapir illuderende icopaltag m.v.

NB: HELJANs Falck-station er ikke i nøjagtig målestok 1:87, og kan kun rumme mindre typer redningskøretøjer.

**I model**

På mange mj-anlæg ses HELJANs karakteristiske lille Falck station, der er en komprimeret model af en virkelig med et helt forkert slangetårn med skrå sider. Faktisk er det en »lille« efterligning af Falck-stationen i Svendborg, Ringkøbing m.v. (antal porte ikke taget i betragtning). Tårnet findes faktisk kun et eneste sted i Danmark, nemlig i Give (sådan da), og derfor anbefales det at selvbygge det mest almindelige firkantede kassetårn med lodrette sider af plasticard. Mere om det senere. HELJANs station kan naturligvis anvendes som

den foreligger, hvilket vi også har set praktiseret. Men gør man det, skal man huske, hvordan en Falck-station er indrettet, nemlig med værksteder og kontorer. Derfor bør Falck-stationen ikke stå »alene«. Find et passende hus (f.eks. parcelhus, større 2 etages bygning m.v.), og anbring det som forhus eller tilbygning som kontorbygning. Det er meget praktiseret i det virkelige liv. Eller gå industrikatalogerne igennem, især fra Faller, Pola, Vollmer m.fl. Her findes brandstationer af andet udseende med bl.a. rundbuede porte og i flere etager. Og lad HELJANs moderne station



# FREDERICIA BRANDVÆSEN



## **MAGIRUS sprøjte**

(Roco)

## **MAGIRUS stigevogn**

(Roco)

## **MERCEDES tankvogn**

(Herpa)

## **MERCEDES 609 m/trailer**

(Herpa)

## **VW PASSAT inspektørvogn**

(Herpa) – ikke afbildet

## **VW transportere:**

4 forskellige fra DSB

## **VW transportere:**

2 forskellige fra Ove Arkil  
(Entreprenørfirma)

## **MAN M90 solo forvogn fra DSB**

(Herpa)

## **FORD CARGO solo forvogn**

fra Kløver Mælk (Rietze)

## **NY UDGAVE**

af ROCO vekselladvogn, nyt nummer 4636R – kommer snart; muligvis lastbiler med samme lad.

## **NYT ● NYT ● NYT**

Inden længe starter DWA's serie af korrekte jernbanetankvogne i skala 1:87 fra DSB. Glæd jer! Mange andre modeller under forberedelse.

*Nærmeste forhandler anvises.  
Telefontid 17.00 - 21.00 eller weekend.*

# **DWA-HOBBY**

Fårbækvej 69 - 7000 Fredericia . Tlf. 75 95 71 51



kline sig op af den gamle bygning. Så fås to garageafsnit, et til udrykningskøretøjer og et til bjærgningsvogne m.v. I gården kan anbringes benzinstandere, der fås som løsdele eller fra modeller af benzinstationer m.v. (Forbilledet findes bl.a. i Korsør). Den gamle bygning pyntes med vinranker, d.v.s. der pålimes grøntfarvet flock på murene, som kendes fra bl.a. jernbanernes remiser og stationsbygninger.

Endelig kan man købe to HELJAN-stationer og bygge dem sammen til en stor, således at der fås større garageplads. Eller afblænd en port eller to i den ene side, og indret kontor ved hjælp af rillet bræddecard. (Skagen Falck-station – se hosstående tegning). Kan også males i anden farve, f.eks. hvid (kalkede mursten) eller rød. Foretrækker man den gule, som HELJAN leverer stationen i, bør den males med Humbrol 24-gul iblandet lidt 62-brun, evt. lidt 27-grå (brændte sten). Portene kan på samme måde males i andre farver, gul eller rød.

Det kan være vanskeligt at male portene uden at få maling på glaseruderne, så derfor anbefales det at købe farvet selvklæbende »indpakningstape« (Tesa, 3M m.fl) hos boghandleren, strimle det ud med skarp kniv, og anbringe det på portenes sprosser. Arbejdet er ikke helt let, men det er lettere at ændre end at fjerne maling fra glasset.

Slangetårnet fremstilles af murstenscard, enten firkantet eller aflang i faconen (find selv forbilledet). Højden ca. 25-30 cm. Læg tag på af glat plasticard med sandpapir som icopaltag, og stik 3 eller 4 ventilatorer ned i tårnet, fremstillet af runde plastprofiler, Ø 1 mm, ca. 10 mm høje. Males rød eller gul, og Falck-logo anbringes for oven på tårnet. Så har man et slangetårn, der er bedre end HELJANs (se skitseforslag).

Typisk for dansk redningsstation er også flagstangen. Fremstilles af rund plasticprofil eller blomsterpind. Flaget kan være en gul vimpel, Falck-flag eller Dannebrog ved festlige lejligheder.

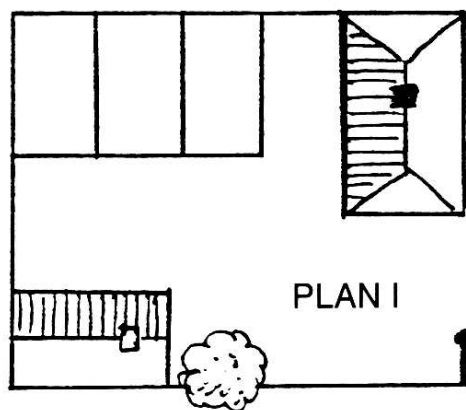
I HELJANs sæt er i forvejen vedlagt gul vimpel.

### Indbyrdes placering af bygninger

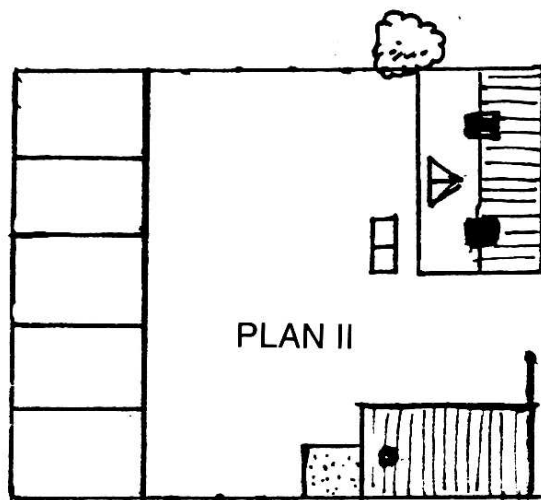
På modeljernbanen er pladsen ofte sparsom, hvorfor det ikke er muligt at gengive et bestemt forbillede. Man må gå på kompromis, og finde en løsning, der passer ind på den givne plads.

De tre små planskitser viser forslag til evt. løsning, udelukkende med HELJANs Falck-station som centrum, på skitserne markeret som »båse«.

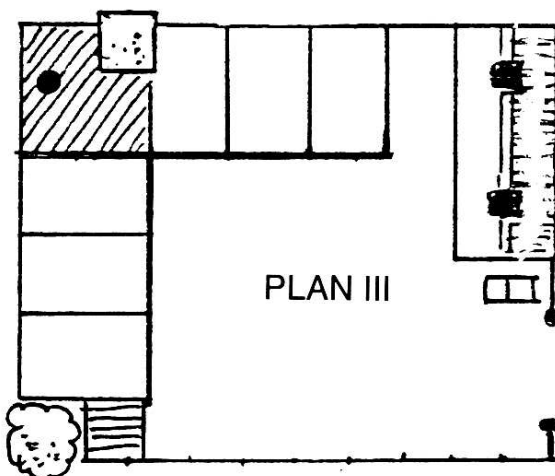
**PLAN I** viser en lille type med plads til 3 køretøjer. Forrest et toetages hus med halvvalmtag til brug for kontor, mødelokaler m.v. Bygningen overfor er depotbygning. Stationen har ingen brandkøretøjer, hvorfor der ikke findes slangetårn.



**PLAN II** viser et lidt større station med tre pladser til udrykningskøretøjer, og to pladser til bjærgningskøretøjer m.v. (kan reduceres til fire pladser).



Forrest et stort villalignende hus til ophold og kontor. Bygningen overfor er depotbygning med ventilator på taget. Firkanten ved siden af viser evt. placering af slangetårn.



**PLAN III** er en større station med plads til seks køretøjer. Hertil anvendes altså 2 HELJAN-stationer, der placeres vinkelret på hinanden. Hjørnebygningen (med skrå skravering) er værksted og op-

holdsbygning, og fremstilles af murstenscard og glat plasticard til tag. Firkanten angiver placeringen af slangetårnet. Forrest en lang hovedbygning til kontorer m.v. I gavlen på den ene garage ses et lille udhus, der kan anvendes som depotbygning for værktøj m.v.

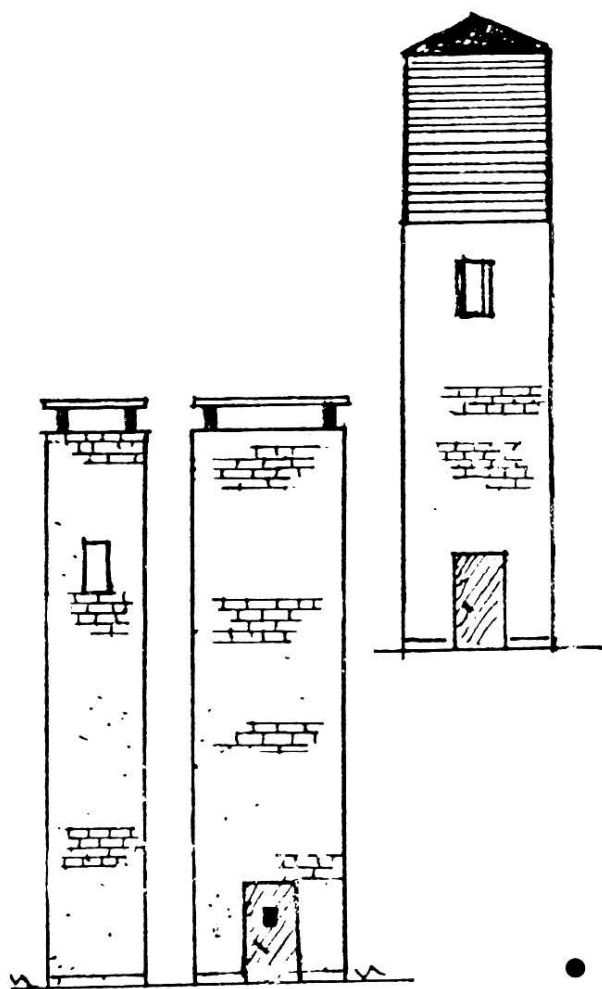
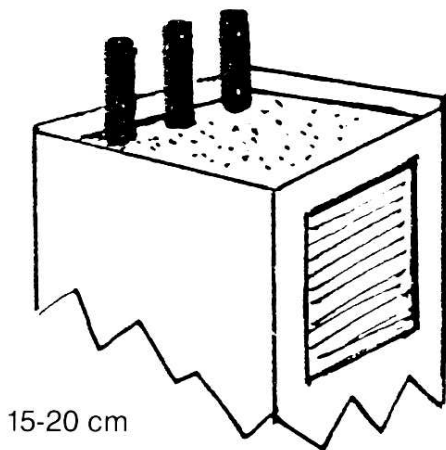
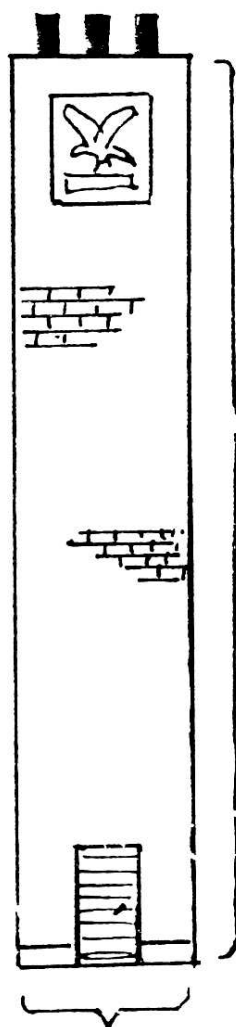
Der er masser af andre muligheder. Det er blot at gå ud og studere den lokale station, eller bladre i ovennævnte bog.

Som nævnt er dette blot en introduktion til Falckstationer på modeljernbanen. Vi håber at kunne uddybe emnet med tegninger af konkrete forbillender.

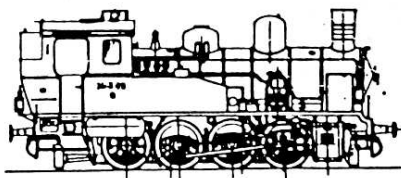
### Slangetårn

Skitsen viser princippet i tårnfremstilling. Målene er tilnærmelige. Siderne udskæres af murstenscard og limes sammen til firkant. For oven lægges tag med tre ventilatorer (eller to). Sidstnævnte fremstilles af rundprofiler og limes på taget. Ønsker man ikke ventilatorer, kan man udskære jalousier af HELJANs tårn, og lime dem på tårnets sider i stedet for FALCK-logo. Døren fås fra HELJAN-sættet.

Ved siden af dette tårn ses at par alternative skitser til slangetårn. Til venstre et aflangt med ekstra fladt tag på firkantede profiler. Til højre et tårn bygget af mursten (nederst) og træværk (øverst) med skråt tag. Utallige andre varianter kan findes over alt.



ca. 3,5 x 3,5 cm



tegninger til 50' materiel  
tråd - rør - folier  
netværk - plastplader - profiler  
aeroplanfinér - lister - balsa  
modelleringsmaterialer  
silicone til fremstilling af  
støbeforme - modelstøbemetall  
modelfigurer N-HO-O-1 umalede  
materialer til terrænopbygning  
byggetegninger til skibe 1:100  
færgen Sjælland - Riberhus m.m.m  
Herudover har vi det fornøjeligt i

## MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23

1360 København K

telf. 33 14 30 10

forretningstid kl. 13 - 17

lørdag kl. 10 - 12

ONSDAG LUKKET!

## Litra MO i 1800-serien fra H.C.model

I 1984 kom den navnkundige MO'er fra Hampli-model, beskrevet i LOKOMOTIVET 5/84.

Som det sikkert er mange bekendt, opkøbte Hobby-Centret restoplaget af MO-overdelene, for selv at lave en bedre underdel.

Resultatet blev afsløret i november måned, hvor modellen kom på markedet.

LOKOMOTIVET har prøvekørt modellen på et klubanlæg, og har herunder belastet maskinen til »over begge puffer«.

Med 12 volt jævnstrøm på køre-cap'en, fremførte vort eksemplar et godstog på 14 aksler med en målt modelhastighed på ca. 55 km/h. Selv de ret skrappe stigninger på en af strækningerne, kørtes uden nævneværdig fald i hastighed. Først da der tilkoblede 18 moderne godsvogne ville maskinen ikke mere. Men det kunne forbilledet jo heller ikke.

Hastigheden synes måske lidt lav, når motorvognen skal anvendes som »sort lyntog« eller gennemkørende iltog med tre truckpersonvogne. Men dette opvejes ved at hastigheden er kon-

stant. Vort eksemplars største målte modelhastighed lå på ca. 75 km/h som tom motorvogn.

Kørsel og rangering gennem kurver og vanskelig passable sporkombinationer voldte overhovedet ingen problemer.

Konklusion på undervognen: Den er meget tilfredsstillende, og ligger helt på højde med industrifremstillet materiel.

Undervognsdetaljerne er meget nøjagtigt udført, og stemmer nøje overens med forbilledet. Dog kan svenæsere virke en anelse for overdimensionerede, men når modellen står på anlægget, synes de optisk korrekte.

Set forfra afsløres et par blanke skruer mellem svenæsere og koblingskrog. Dem anbefaler vi ændret til matsorte skruer eller selv at give dem en gang matsort maling.

Overdelen har H.C.models ikke haft indflydelse på, så derfor lider den af de samme »skavanker« som Hampli-modellen, nemlig mangel på sandkassespåfyldninger samt C-styreledning på front af venstre vindue (kørselsretning). Her er vi dog nede i smådetaljerne. Supplerende løsdeler kan købes hos mj forhandlerne. Det samme gælder vinduesgitter, hvis man ønsker at køre i begyndelsen af periode III.

Alle mål er i øvrigt overholdt 100%, så modellen er en fryd for øjet.

Eneste anke ved overdelen er de manglende rørforbindelser mellem kølelementerne på taget. Men vi er klar over, at støbetekniske årsager spiller ind. Skulle de have været medtaget, ville det have fordyret modellen med op til 400, kr. (I øvrigt henvises til lokomotivet nr. 12/86, hvis man selv ønsker at påsætte disse detaljer).

Ligeledes noget nyt – i forhold til Hampli-modellen – er indretningen. Denne er støbt i samme materiale som undervognsdetaljerne, men i lys farve, således at det giver kontrast inde i vognkassen.

Modellens finish er helt i top, og kan ikke gøres bedre på de store modelfabrikker. Farvevalget er godt, og ser rigtigt ud. Vort eksemplar bærer nummer 1871, der er nydeligt trykt på front og sider med tampontryk. Kommende udgaver vil få nye numre.

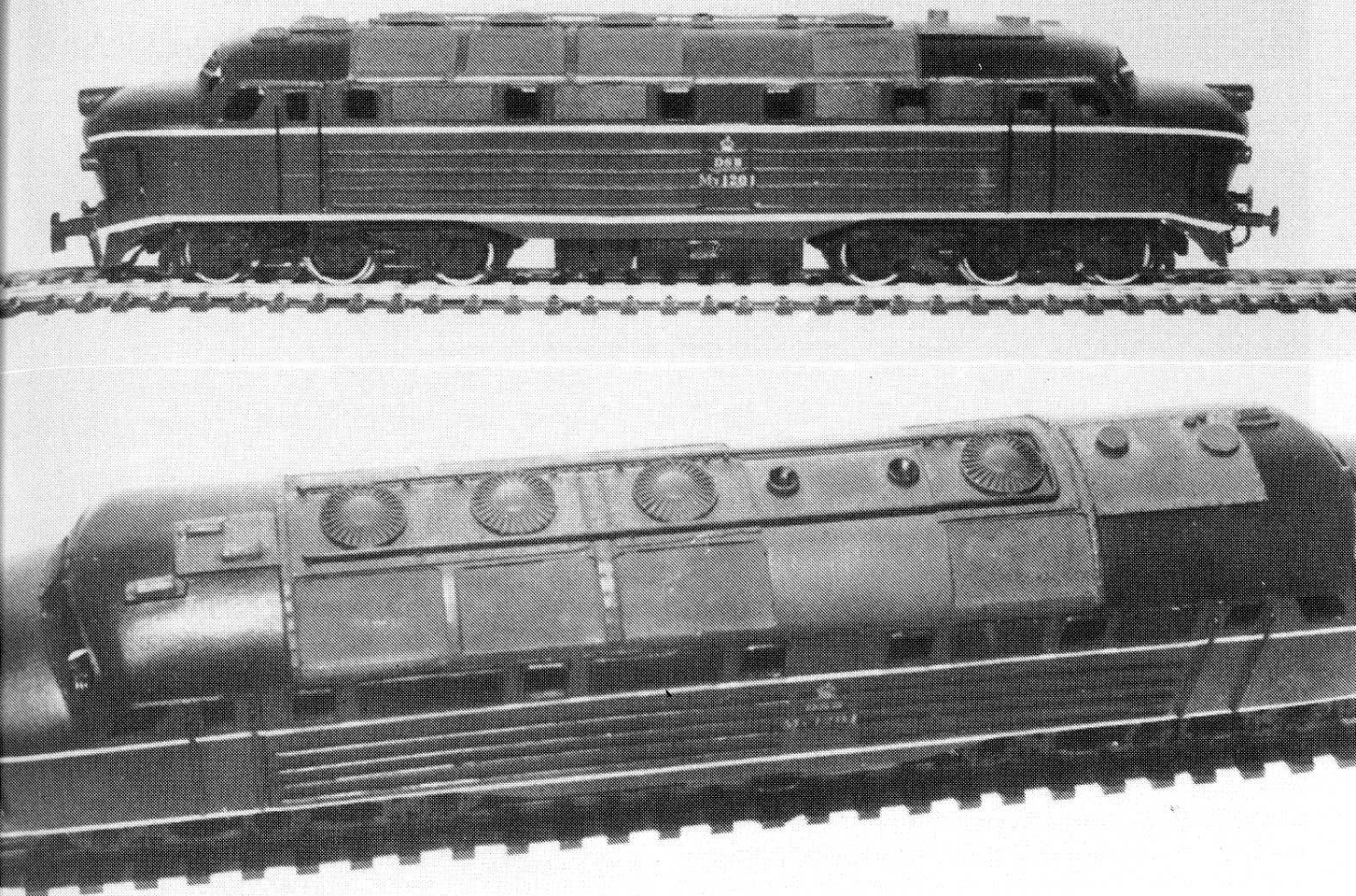
Modellens vægt er 225 gram.

Prisen er 1495,- kr. for jævnstrømsudgaven (vort prøveeksemplar) og 1745,-kr. for tre-skinne vekselstrøm.

Vi ønsker H.C. Models tillykke med den »førstefødte« og kan absolut anbefale den til modelbanefolket. Vi glæder os til evt. nye frembringelser fra firmaet.

SD





## »Marilyn Monroe« til Märklin

I sidste nummer omtalte vi kort lanceringen af de specielle danske MY'er 1201-1202, med kælenavnene »Marilyn Monroe« fra TIKØB Hvidmetal, fremstillet som samlesæt i metal ud fra tegninger i LOKOMOTIVETs særskrift om MX/MY.

Vi har nu studeret et færdigt eksemplar, og kan melde, at det virkelig drejer sig om model. Rent kørselsmæssigt har vi ikke taget stilling til evnerne, idet det drejer sig om Märklins velkendte solide undervogn med motor fra den danske MY kat.-nr. 3067, der er kendt for sin driftssikkerhed.

På hosstående fotos ses modellen i færdig bemaling og litrering med Märklin-undervognen, der dog i dette tilfælde er ombygget til to-skinne jævnstrøm. Modellen er udstyret med fjedrende puffer, der dog ikke hører med i sættet.

Modellen overholder alle mål komplet, og har masser af små detaljer, lige fra riste i taget, ventilatorer til håndbøjler og trykluftledninger på fronten. Lys er ilagt.

Vinduerne er fresmtillet af flydende glas, kaldet Kristal Kleer (ikke vist på fotoet), der er velegnet til små vinduer. Større vinduer som i fronterne kræver klar plast.

En rigtig model, der – trods sin egenartethed - er helt igennem dansk produceret, både forbilledet og modellen. To »enere« til modeljernbanen, der vil live op blandt de traditionelle MY'ere. TA

## IC3 fra HELJAN/K.E.Mathiasen A/S i skala HO

(jævnstrøm)

Anmeldt af Per Larsen, Haslev

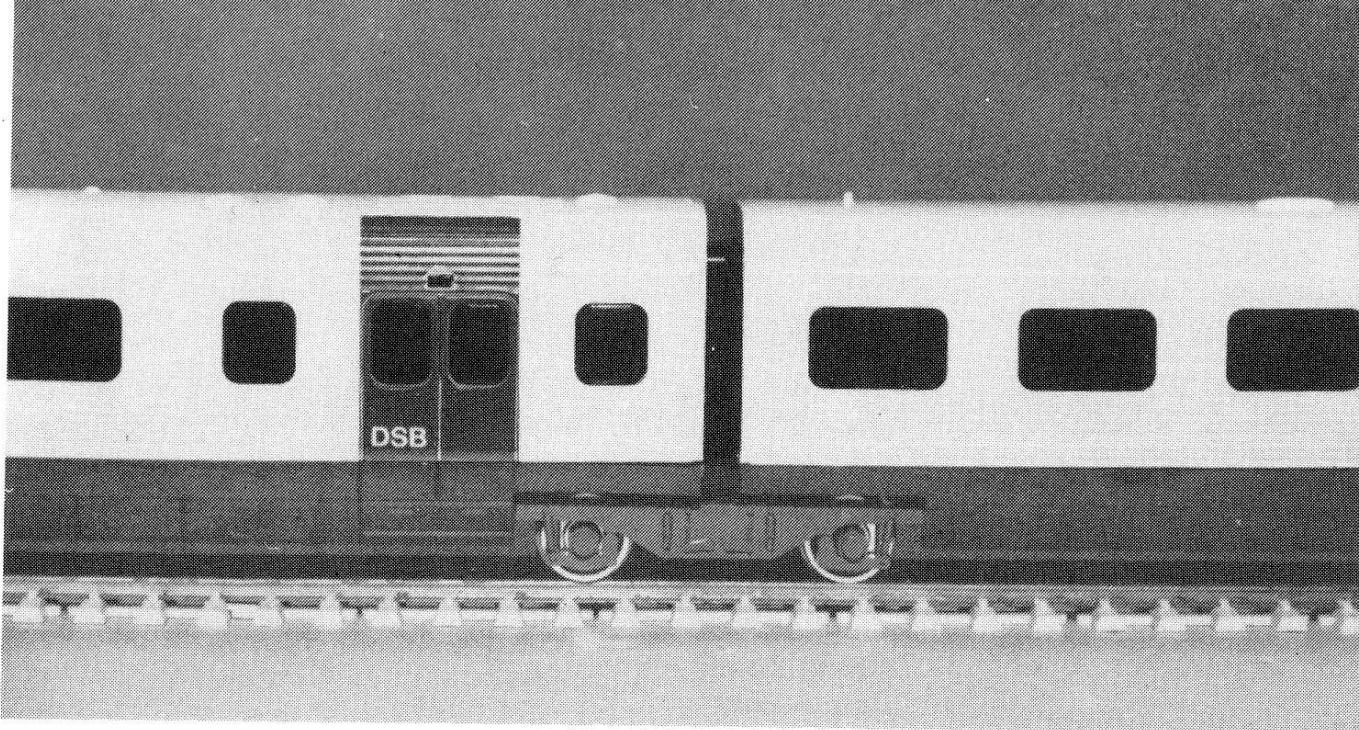
Ja, så kom den endelig fristes man til at sige. Årets modeljernbane-ørraskelse IC3. Om den har været værd at vente på, ser vi nærmere på i denne anmeldelse/test. En ting er i hvert fald sikkert. Aldrig har der været snakket så meget om en model, der ikke var sendt på markedet endnu, så der var noget og leve op til.

Man modtager IC3-sættet i en nydelig æske med et flot foto af Litra MFA 5001-FF 5401-MFB 5201 set forfra og fra siden. Æsken virker solid. Den er foret med en plastikindsats, der beskytter IC3-sættet under transport. God ide med fotos på æsken, da man på denne måde kan sammenligne sin model med forbilledet, uden først at skulle skaffe fotos.

### Forbilledet kontra model

Når man åbner æsken, møder man synet af et nydeligt togsæt. Det, som først springer i øjnene, er farven. Man kan diskutere om farven er for hvid;





*Midtersektionen af HELJAN/K.E. LEGs model af IC3-togsættet. Bogierne er primitivt detaljerede, og opfylder ikke en moderne mj-ers krav til nøjagtighed. Antenner på taget bør males sorte eller mørkegrå (begge dele forekommer). Det samme gælder udstødning og indsugningsriste/ventilatorer på taget (kun sort).*

jeg mener, det er et spørgsmål om tilvænning. Det er jo ikke hver dag, man bliver præsenteret for en så hvid model. De røde felter rundt om dørene og de grå skørter på undervognen passer godt til forbilledets nuancer. Det er jo også svært at sige, hvornår en farve i model er rigtig. I det store hele må man sige at farverne er tæt på forbilledets.

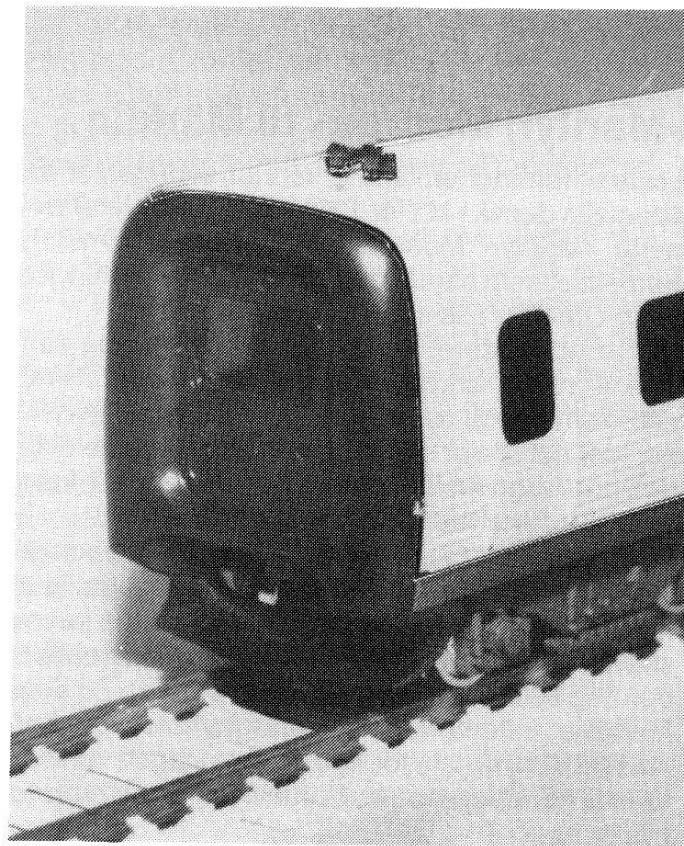
Vinduerne sidder helt plant med vognsiden som de skal, og er bruntonede, hvorimod forbilledets er mere spejlagtige med en enkel undtagelse ud for bagagerummet, som er tonet mørk. Vinduerne er praktisk monteret; de holdes på plads af en kant i undervognen. Altså ikke noget med at brække og lirke, når sættes skal skilles ad. Her kunne andre fabrikanter lære noget.

Vognkasse og skørter er nydelige i udførelsen, næsten alle detaljer er med. De eneste mangler, jeg umiddelbart har kunnet få øje på, er den lille rist over førerhusdøren på MFB og antennerne på taget, samt manglende bemaling af udstødning og ventilatorer på taget, hvilket helt sikkert skyldes støbetekniske årsager.

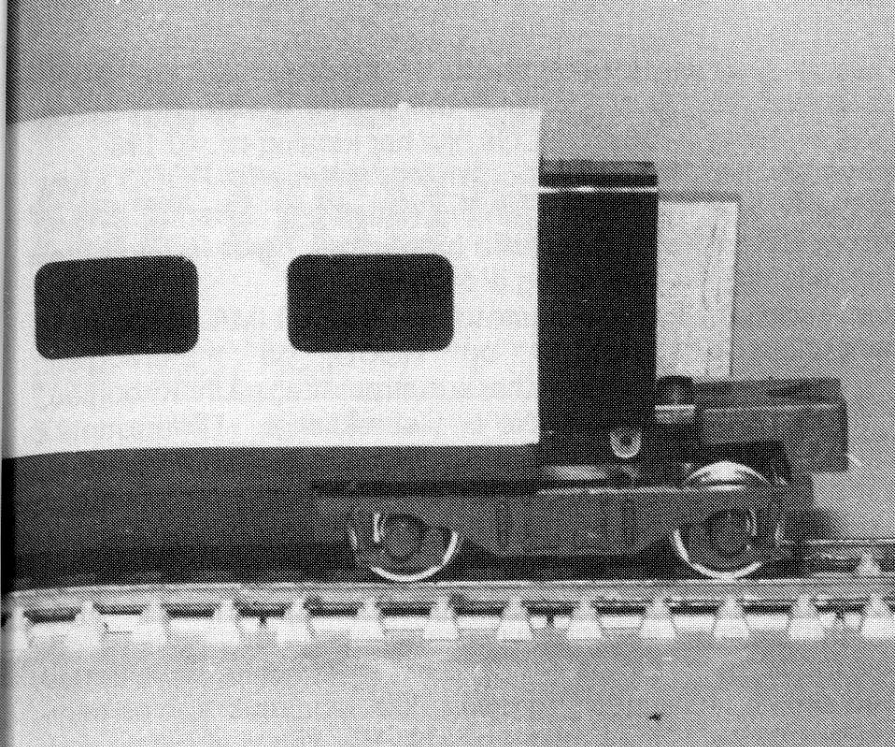
Fronten er også korrekt med gummivulst og plov støbt ud i et, dog mangler vinduesviskerne.

Derimod er bogierne lidt mere spartanske udført, hvad detaljer angår, og materialet får dem til at virke lidt for plastikagtige. Det er dog ikke værre end det kan accepteres af de fleste. Egen detaljering kan dog praktiseres efter behov.

Litreringer af vådtypen medfølger, fremstillet af



*Fronten af IC3-toget i model. Hornet skal hvidmales, og det samme gælder lanterner på selve frontpanelet (3 stk.). Ved ploven er modellen forberedt på ROCO kortkobling, der dog er for lang til at kunne koble synsmæssigt korrekt.*



Midtersektionen af HELJAN/K.E. LEGs IC3-tog med den ene vogn afløftet, så motorbogie fra Tenshodo kan »ses«. Sættet forenes ved hjælp af specielle tapkoblinger, der gør at vognene kan koble tæt, og endog runde meget skarpe kurver. Vægtklodsen er for svag, og Tenshodomotorbogien har ikke den fornødne trækraft, grundet manglende friktionsringe. Det betyder at adhæsionen er lille. I virkeligheden lider forbilledet af samme svaghed med hensyn til trækraft på stigninger. I model kan det afhjælpes ved at udskifte hjul.

DMC, København, der er kendt for sine transfers til automobilmodeller. Men her skulle man måske have valgt gnubbetypen i stedet. Sammen med litreringerne følger nogle ganske nydelige overføringsmærker af byvåben trykt i fire farver.

De vedlagte numre og navne er:

MFA	FF	MFB	NAVN
5002	5402	5202	Mine Nielsen
5003	5403	5203	H.C. Andersen
5008	5408	5208	Absalon
5010	5410	5210	Roar
5016	5416	5216	Hellig Anders
5018	5418	5218	Jacob Gade
5020	5420	5220	Olaf Rye
5022	5422	5422	Peter Sabroe
5037	5437	5437	Doktor Larsen

### Den tekniske opbygning af IC3-eren

Sammenkobling af de 3 dele i togsættet foregår let og ubesværet. Værre er det, såfremt man ønsker at koble flere togsæt sammen. Modellen er godt nok forberedt for indbygning af ROCO kobling, men resultatet er en alt for stor afstand mellem togsættene.

Motortrækraften leveres af en Tenshodo-bogie af typen WB-31 som er placeret på midtervognen (FF). Motoren optager kun strøm fra motorbogien, hvilket ikke er tilstrækkeligt; det giver en lidt ujævn kørsel (men kan let ændres).

Hjulene må betegnes som modellens største mi-

nus. Det er Tenshodos originale på samtlige bogier. Kører man med kode 100-skiner, hvilket de fleste gør endnu, opdager man hurtigt, at flangerne på hjulene er for små. Resultat: Toget hopper simpelthen af sporene i transversaler (sporskifter) og englændere (sporkryds). Det skyldes, at Tenshodo-hjul er beregnet til kode 75-skiner. Hjulene savner først og fremmest hæfteringe. En kraftigere vægtsklods ville også gavne køreegenskaberne. Endelig ville en brunering hjælpe på det synsmæssige.

En anden ting, der savnes på IC3-modellen er lys i lanterner. En trækraftmodel anno 1992 må simpelthen ikke mangle lys. Og slet ikke i den skala, som IC3 foreligger.

### Forbillede kontra model i mål

	Forbillede omregnet i skala 1:87	Model	Afvigelse
Samlet længde for et trevognssæt målt over gummivulst	678,16 mm	675,00 mm	÷ 2,84 mm
Brede vognkasse målt på bredeste punkt	35,63 mm	35,30 mm	÷ 0,33 mm
Højde o.k skinne o.k tag	44,25 mm	44,25 mm	÷ 0,00 mm
Afstand mellem aksler på bogie MFA og MFB	28,73 mm	31,00 mm	+ 2,27 mm
Afstand mellem aksler på bogie FF (fællesbogier)	31,03 mm	31,00 mm	÷ 0,03 mm

### Konklusion:

Konklusionen må være, at det er nydeligt og godt produkt HELJAN/K.E. Mathiasen A/S er noget frem til, på trods af de små børnesygdomme, IC3-eren er født med (køreregenskaberne ikke mindst). Men sådan har forbilledet det også! Rent modelmæssigt synes jeg, det er et flot resultat.

Det bør nævnes, at modellen ændrer karakter, når den patineres hvilket også vil camouflere de lidt spartanske bogiesider.

Det er også rart, at der i dagens Danmark er producenter, der tør lave »rigtige« danske modeller; det må IC-3 toget siges at være. At man ikke er gået på kompromis m.h.t. målene er prisværdigt, da danske mj-ere hidtil har været vant til tyske modeller, omgjort med danske påskrifter.

Til slut vil jeg opfordre HELJAN/K.E. Mathiasen A/S til at forsætte denne gode praksis med danske modeller til rimelig pris, bl.a. med skelen til LOKOMOTIVETs igangværende undersøgelse af danske mj-interesser. Og samtidig vil jeg varmt anbefale danske mj-ere IC3-sættet.

NB: For 3-skinne-folket (Märklin) kan forskellige mj-forhandlere levere ombygningssæt. Det gælder bl.a. »Trinbrætterne« i Jylland, der leverer komplet sæt bestående af elektronisk relæ, slæbesko, strømaftag, uisolerede hjul (heraf 2 med hæfteringe) med Märklin-flanger, vægtsklodser og byggeanvisning. I øvrigt tilbyder »Trinbrættet« ombygning af IC3-togsættet til Märklin, såfremt man ikke mener selv at kunne klare opgaven. Tilbud kan indhentes. Se annoncerne. PTL

I næste nummer vil LOKOMOTIVET bringe en udførlig vejledning til forbedring af IC-3 fra HELJAN. Det var ellers meningen, den skulle med i dette nummer, men da vores overskydende artikler efterhånden udgør nok stof til et blad for sig selv, har vi valgt at bringe de artikler, der har ligget over i forvejen, da disse artikler ellers ville gå hen og blive uaktuelle. Men vi vil på forhånd godt oplyse LOKOMOTIVETs læsere om hvilke løsdele, de skal anskaffe sig.

Som bekendt trænger modellen til nye hjul. Her er der to muligheder: Det drejer sig om

*Ønsker du abonnement på  
LOKOMOTIVET?  
– så se annoncen side 74.*

10,5 mm hjul fra henholdsvis LIMA og ROCO. LIMA's hjul er de billigste. Katalog-nr. er 608 069. ROCOs hjul har katalog-nr. 40 198.

Til motorbogien kan hjulene fra ROCO's lyn-togsæt bruges (katalog-nr. ukendt). De er forsynet med hæfteringe, og er forberedt for montering af tandhjul.

Den billigste totalløsning er LIMA-hjul på løbebogierne og ROCO på motorbogien. IC-3'eren har kun strømaftag på motorbogien hvilket ikke er tilstrækkeligt. »Trinbrættet« i Lystrup har »genopfundet« nogle gode og prisbillige ROCO strømaftag, som er meget nemme at montere. Hvis man vil sikre sig en stabil strømforsyning bør nye strømaftag monteres på de tre øvrige bogier. Dette kræver dog en del ledninger på langs i togsættet. Og da det også er rart at kunne skille det ad under transport, kan ledninger kobles sammen med små stik. Her kan vi anbefale kontakte »R.C. ELEKTRONIK« i Vejle på telefon 75 83 25 33. De forhandler nogle små stik i løsdele. Man skal bruge følgende: 2 stk MOL 6471-6, 1 stk MOL 90120-20 og 12 stk MOL 4809TL til en samlet pris af 22,00 kr.

På »Trinbrætterne« kan man også få micropærer til en rimelig pris: 10 stk for kr. 30.-. Dem skal vi bruge til konstant belysning i lanternerne. Man skal bruge 4 røde pærer; dette får man ved at male micropærerne med såkaldt »lampelak«, som kan købes samme sted.

En vigtig ting er ekstra vægtsklodser. Her kan »Trinbrætterne« også hjælpe til. De fører nogle praktiske blyplader, som er nemme at bearbejde. To af dem skal vi bruge.

Hvis man har behov for at køre med flere togsæt sammenkoblet, har »Trinbrættet« i Århus fundet en god kombiløsning, nemlig kortkoblingskulisser nr. 6574 fra FLEISCHMANN sammen med ROCO's almindelige kortkobling.

Er man ikke tilfreds med Heljans bogiesider, kan man hos IC-3 gruppen i Horsens erhverve sig nogle nydelige bogiesider, der uden store besværligheder monteres på Heljans bogiesider. De pynter på helhedsindtrykket, og prisen er yderst rimelig: Kr. 100,- + forsendelse for et komplet sæt bogiesider til et helt IC3-tog. Bestilling kan foretages hos P. Amundsen, telefon 75 64 13 13. Her kan man for øvrigt også bestille et af IC3-gruppens IC3-togsæt, som overhovedet ikke kræver nogen form for ombygning eller forbedring. Men i nummer 28 vil vi – som nævnt i indledningen – bringe en detaljeret byggebeskrivelse med skitser, fotos samt diagrammer til konstant belysning.

PTL

# Navne- og nummerliste for DSB's IC-3-togsæt

MFA Nr.	Bygget	Døbt	»Hjemsted«
5001	1990	Prins Buris	Holstebro
5002	1990	Mine Nielsen	Langå
5003	1989	H.C. Andersen	Odense
5004	1989	Niels Ebbesen	Randers
5005	1989	Hans Gram	Vojens
5006	1989	Ikke navngivet (ATC-prøvekørsel)	
5007	1989	Jomfru Ane	Ålborg
5008	1990	Absalon	København
5009	1990	Torsten	Høje Tåstrup
5010	1990	Roar	Roskilde
5011	1990	L. Mylius Erichsen	Ringkøbing
5012	1990	Dronning Dagmar	Ringsted
5013	1990	Johannes Buchholtz	Struer
5014	1990	Herluf Trolle	Helsingør
5015	1990	Jens Baggesen	Korsør
5016	1990	Hellig Anders	Slagelse
5017	1990	Vitus Bering	Horsens
5018	1990	Jacob Gade	Vejle
5019	1990	Jeppe Aakjær	Skive
5020	1990	Olaf Rye	Fredericia
5021	1990	Hærulf	Røddekro
5022	1990	Peter Sabroe	Århus
5023	1990	Kaj Lykke	Bramming
5024	1990	Ketil Urne	Tinglev
5025	1990	Christian II	Sønderborg
5026	1990	Sct. Catharinae	Hjørring
5027	1990	Peter Tordenskjold	Frederikshavn
5028	1990	Peder Nielsen	Brønderslev
5029	1990	Jens Vejmand	Herning
5030	1990	Kong Frederik IX	Gråsten
5031	1990	Erik Klipping	Nyborg
5032	1990	Carl af Rise	Skanderborg
5033	1990	Claus Sørensen	Esbjerg
5034	1990	Niels Bugge	Middelfart
5035	1990	Harald Blåtand	Hobro
5036	1991	Top Karen	Skørping
5037	1991	Doktor Larsen	Hadsten
5038	1991	Christen Kold	Thisted
5039	1991	Enrico Dalgas	Viborg
5040	1991	Lars Kruse	Skagen
5041	1991	Line Luplau	Varde
5042	1991	Peder Nordsten	Hillerød
5043	1991	Ole Bendix	Brande
5044	1991	Peter Lassen	Farum
5045	1991	Johannes Schou	Vamdrup
5046	1991	Glob	Glostrup

I sidste nummer af LOKOMOTIVET lovede vi at bringe en liste over DSB's IC3-togsæt m.h.t. nummer, byggeår, personnavn og hjemmehørende by. MFA har fået numre i serien 50XX, mens numre for mellemvogne litra FF ligger i serien 54XX, og for litra MFB i 52XX. Byggeåret for MFB er identisk med litra MFA. Vognsættene er stationeret i Århus. Vi har forsøgt at gøre listen komplet, men det har desværre ikke været muligt at samle alle oplysninger. Vi bringer en opdatering i kommende nummer af bladet. ●

**Diverse bygninger til LGB og Bachmann.**  
Priser fra ..... **239,00-375,00.**

Lokomotiver og vogne, mennesker og dyr, biler, gravemaskiner, pallevogne med paller, gaffeltrucks, byggeplader, div. løsdeler samt stort udvalg i reservedele i skala 1:22,5.

●  
STORT UDVALG i N- og HO-modeltog, biler, bygninger samt tilbehør.

●  
**KØB - SALG - BYTTE af MODELTOG, MODELBIKER, RC-BILER**

●  
Stort udvalg i elektronik, løs- og byggedele til lokomotiver og vogne.

●  
Kreativ hobby har vi også et stort udvalg af, bl.a. div. materialer til TINSTØBNING, TRÆLISTER til skibsbygning og meget, meget mere. Vi kan ikke nævne alt. Kom og se... det er en oplevelse...



**HOBBY HJØRNET**  
STEDET hvor samlere og hobbyfolk mødes

**ASSENSVEJ 1 . 5500 MIDDELFART . DANMARK**  
**TLF. 64 41 44 01 . FAX 64 41 43 44 . GIRO 2 33 03 69**

Åbningstider: Mandag-torsdag 11,00-17,30.  
Fred. 11,00-20,00 . Lørd. 10,00-13,00



LOKOMOTIVET's analyse af danske mj-ønsker og -interesser:

# DET ER DAMP DER DU'R...

Af Torben Andersen

Vil man være »rig« ved at fremstille danske modeller til modeljernbanen, skal man - alt andet lige - blot gå i gang med at lave en færdig model (altså ikke et bygge- eller samlesæt) af dansk D IV-maskine. Det er ihvertfald resultatet er den læserundersøgelse, som LOKOMOTIVET har foretaget blandt læserne. Analysen er først og fremmest en rettesnor for mj-ernes primære ønsker. For som bekendt købes meget dansk, næsten uanset, hvad der kommer i handelen.

Men analysen afslører også andre spændende ting, som vi vil komme nærmere ind på lidt senere. Først lidt generelle oplysninger.

Vi udsendte i alt ca. 1000 skemaer til læserne via forhandlere, biblioteker, abonnenter og friabonnenter. Der var pr. 31. december 1991 kommet ca. 189 skemaer retur, hvilket udgør ca. 19% procent. Det er et fint resultat. Man skal huske, at ca. halvdelen af forespurgte erfaringsmæssigt ikke besvarer skemaer af diverse årsager, og en hel del af læserne er begyndere og ikke kender til litra m.v., og derfor ikke indsender besvarelser. Endvidere ligger en del blade højst sandsynligt stadig hos forhandlerne (forstå det, hvem der kan!), og bibliotekerne interesserer sig naturligvis ikke for at udfylde spørgeskemaer angående modeljernbane. En del forhandlere har ligeledes af forskellige årsager ikke fået udleveret skema til kunden ved køb af bladet. Og vi *harta*get højde for, at nogle læsere - i bedste hensigt - har indsendt flere skemaer med samme ønsker (det er næppe sandsynligt, at en mj-er køber 10 stk. D IV!). Klubber har udfyldt kollektivt, og disse er medtaget i optællingen.

Med alle disse forbehold, er det en fin procentbesvarelse at analysere ud fra. Den er endda bedre end Gallups valganalyser. Vor analyse er beregnet ud fra program opstillet i regnearket Supercalc5. Det var ikke svært at lave beregningerne, men vanskeligere at finde ud, hvad mj-erne ønskede og mente, og hvordan oplysningerne skulle indplaceres for at give et korrekt billede.

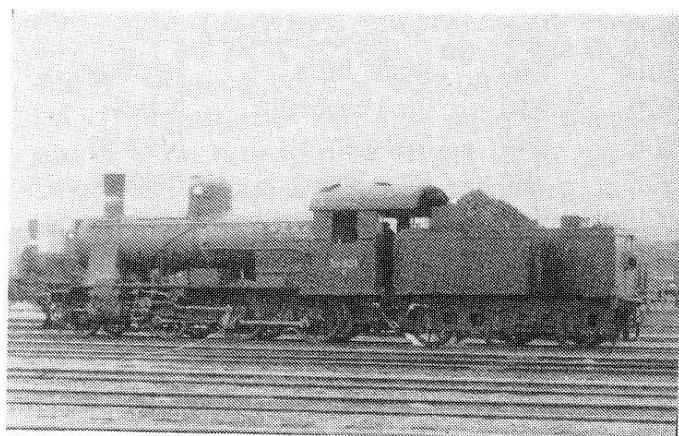
Af besvarelserne fremgår det klart, at mj-erne har haft svært ved holde sig til de to hovedønsker, vi bad om. Mange har udfyldt skemaerne komplet med diverse litra, og vi har forsøgt at vurdere de primære ønsker efter bedste evne ved bl.a. at se på afkrydset periode.

Naturligvis ønsker man så meget dansk materiel som muligt, og disse ønsker har man altså givet los af, når nu muligheden var til stede, bl.a. ved at skrive langt mere end vi egentlig bad om. Tak for besvarelserne allesammen. Også tak for supplerende bemærkninger og breve, som vi nu stude-

rer...og selvfølgelig bruger som rettesnor for bladets fremtidige indhold, når der drejer sig om rullende materiel.

## Driftssystemer

HO-kørerne udgør langt den største del af læserne (i alt 75%: jævn = 43% og vækssel = 32%). N-skalaen udgør en forbavsende lille del af besvarelserne (16%), men det kan skyldes uigennemsigtige forhold, for det er vor mening, at besvarelsesprocenten ikke svarer til reelle tal. Eller gør den? Fintællingen vil afgøre dette (mange kører N hjemme og HO i klub).



På danske mj-eres ønskeseddel:  
DSB litra D

Skala TT er overhovedet ikke nævnt (!), mens O-kørerne udgør 1%. En enkelt læser kører skala I (Märklin). Det samme gælder LGB! Tilsammen 1%. Usikre tilkendegivelser udgør tilsammen 7%. 2-skinne-jævnstrømskørerne udgør den største del af HO-folket, nemlig 58%. Det overrasker næppe nogen. Dernæst følger væksselstrøm (Märklin) med 42%, heri inkluderet 3 skinne jævnstrøm (ca. 3%). En del mj-ere kører begge dele. Kun meget få kører jævnstrøm med overlledning (EI-drift i model). Det samme gælder digital-driften fra Märklin m.v. (ca. 2%), som vi har placeret i Märklin-bunken, men senere vil blive trukket ud til selvstændig opgørelse.

## Epokefordeling

Epoke III-kørerne (1941-1973) udgør den største part af samtlige, hvilket ikke kommer bag på os. I alt 46%. Derefter følger epoke IV (1974-1991) med 38%. Meget få (4%) beskæftiger sig med epoke V, der er årene fra 1991 og fremefter. Epoke I dyrkes

meget overraskende af 5%, mens epoke II udgør hele 7%.

Det har været svært at opdele epokerne helt nøjagtigt, idet mange har afkrydset glidende overgange mellem epokerne, f.eks. II og III eller III og IV. Vi har så vurderet ud fra det ønskede materiel, hvis muligt.

Ser vi på forholdet mellem DSB og privatbanerne, udgør privatbaneønskerne en forbløffende lille del. Og i så fald er det mest Frichs firkantede og Scandia skinnebusser, der er nævnt. Der er dog også mange »lokale« ønsker.

Privatbaneønsker går mest på materiel i epoke III, men en del moderne er også nævnt. I procent løber privatbanerne kun op til ca. 10% af totalbesvarelserne. Årsagen kan være udformningen på vort spørgeskema, man kan også skyldes det forhold, at man i forvejen er klar over, at en model fra privatbanerne kun vil blive solgt i få eksemplarer rent lokalt, og derfor har koncentreret kræfterne om DSB.

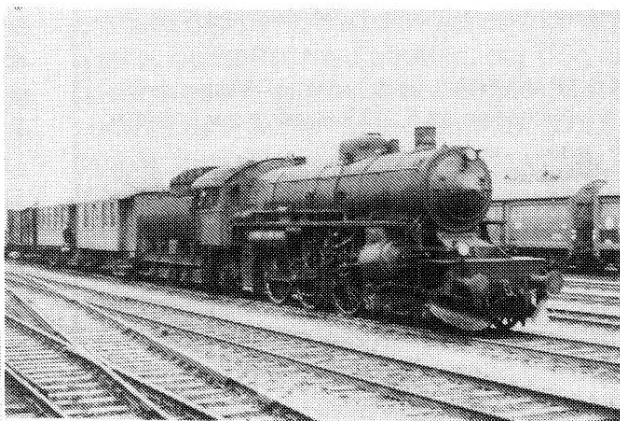
N-folket foretrækker periode IV (1970-1991), idet ca. 60% af alle N-besvarelser ligger i denne gruppe. Det skyldes helt sikkert, at det meste industrimateriel fås her. Vi har fået en hel del klubske-

er, hvor periode II er afkrydset som det primære, men vi ikke helt sikre på værdien af det angivne, idet næppe halvdelen af N-kørerne dyrker denne epoke i dansk. Men den valgte epoke kan udmærket være tysk, hvilket vi ikke har taget højde for i vort spørgeskema. Det undersøger vi nærmere.

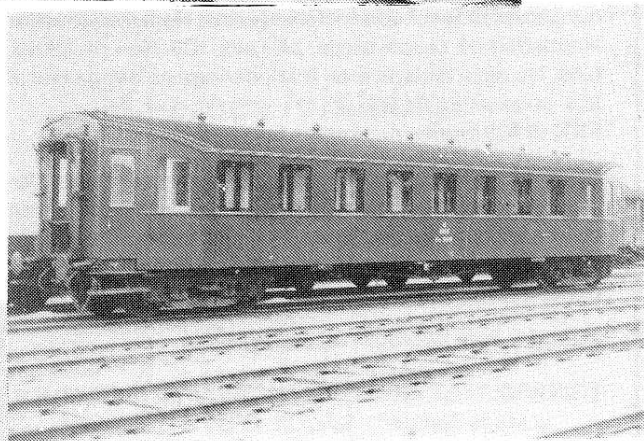
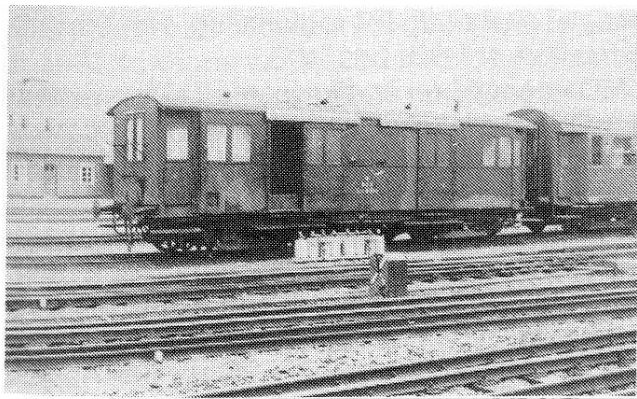
### Materiellet

Materielmæssigt fører dampen med 50%, hvilket er en naturlig følge af epoke-valget. Diesel er ønsket i 30% af tilfældene, mens elektrisk trækraft udgør en forsvindende lille del af ønskerne (ca. 4%). Motorvogne og -togsæt udgør resten af afkrydsningerne, ca. 16%. Samlet udgør trækkraften 46% af samtlige ønsker. Dernæst er personvogne de mest ønskede med 38%, hvoraf største-

*På danske mj-eres ønskeseddel:  
DSB litra E*

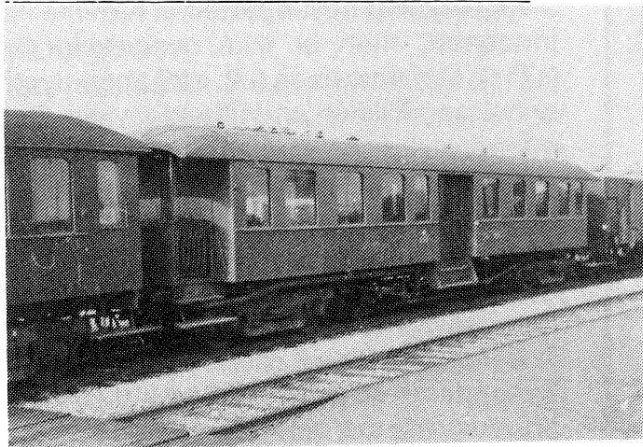


*På danske mj-eres ønskeseddel:  
DSB litra ECO rejsegodsvogn*



*På danske mj-eres ønskeseddel:  
DSB litra CM (spids)*

*På danske mj-eres ønskeseddel:  
DSB litra CR nærtrafikvogn*



Fotos af K.E. Jørgensen, Hvidovre og Guldbæk, Skødstrup

# Modeljernbanecentret

# TRINBRÆTTET

## NYHEDER MIDT I SÆSONEN

Nu igen **GUNNAR-TRANSFERS** til lokomotiver, person-, post og rejsegodsvogne samt godsvogne. Både DSB og privatbaner igennem alle epoker. Flot kvalitet af gnubbe typen.

**TIKØB HVIDMETALSTØBERI:** Y-tog/lynettesnuder, både typen med og uden puffer.  
Diamantbogier til bl.a. TGC-vogn.

**HO-SERVICE:** 6 m undervogn til bl.a. fiske- øl- og sukker- vogne samt selvfølgelig HD og IA-vogne. **Kr. 48,-**  
Flotte nystøbninger af **førerrumskupler** med sandlåg og slutlygter til **Bns, kr. 90.** Passer til TOR byggesættene af Bns, Bn, An, som vi stadig har.

**ROCOs nye lange kurveskift i ROCO-line-serien** er kommet. Dette skift siger alt om ROCOs RP 25 hjul-norm. Gratis katalog over ROCOs biler og tilbehør hertil.

### PRISFALD:

Glatte plastplader/card, nu kun:

0,5 mm **kr. 5,00** 0,75 mm **kr. 7,50** 1,0 mm **kr. 10,00**  
1,5 mm **kr. 15,00** 2,00 mm **kr. 20,00** 2,5 mm **kr. 25,00**

**NYE BØGER: DML/91, »Den lille Røde«,** nu også med privatbanepersonvogne og jernbanefærger, **kr. 158,00.**  
**»Den Transsibiriske Jernbane«** til Mongoliet og Kina, **kr. 198,00.**

**NÆSTVED TRANSFERS:** Lyntogsnavne: »Vesterhavet«, »Østjyden«, »Kronjyden« m.fl., 10 forskellige par, i alt **kun kr. 40,00.**

**Nye personvognstransfers: AD/AY, AC, AV, Bf, Bg, Bgc, Bhs, Bv** samt **DP og DR.**

**SPORSKIFTE- OG SIGNALDREV:** Vi har igen Fulgurex's (Brawa's og Lemaco's) motordrev. Utroligt driftssikker med mange robuste skiftekontakter. Flere styremuligheder. På trods af den gode kvalitet - markedets billigste. **Kun kr. 65,00.**

**Til IC3:** Vi har fremskaffet **strømaftag** i tynd fosforbronze, der passer til Tenshodo-motorbogierne. Næm mulighed for strømaftag på ekstra bogie, på f.eks. IC3. Kun pr. stk **kr. 8,00.** Nu også hjulsæt med friktionsringe på begge hjul til IC3, pr. aksel **kr. 24,00.**

**KKK til IC3-fronterne, kobler helt tæt! Kr. 64,00.**

**NÜRNBERGMESSEN:** Vi har i år været på messe her i februar. Kom og se og hør om alle de nye spændende ting og sager. Kataloger og fotos haves fra messen, om både lokomotiver og vogne, byggematerialer og detaljer, tilbehør og værktøj.

**Bemærk vore åbnings- og telefontider:**

### TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/ Mads Sjøner  
Rugmarken 93  
8520 Lystrup  
Tirsdays 18,00-22,00  
Lørdag efter aftale

Telefontid:  
Tirsdays 20,30-22,30  
Onsdays 19,00-21,00  
Tlf. 86 22 22 95

### TRINBRÆTTET VEJLE

v/V. F. Hejlesen  
Bleggårdsgade 14  
7100 Vejle  
Fredays 16,00-19,00  
Lørdays 10,00-12,00

Telefontid:  
Fredays 19,00-21,00  
Lørdays 12,00-14,00  
Tlf. 75 83 75 75

**VI ER ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE**

parten grupperer sig i epoke III med trævogne. Dog er moderne vogne den største gruppe for N-ønskerens vedkommende (når man ser bort fra en enkelt klub, der udelukkende ønsker sig litra AN og CU i epoke II). Godsvognsønskerne er overraskende fåtallige med 12%, og det skyldes sikkert, man i forvejen kan få en masse dansk i denne gruppe. Helt uventet er læserønsket om flere specialvogne, især DSB-sneplove, der næsten overstiger godsvognenes antal. I øvrigt vil man hellere have åbne godsvogne frem for lukkede, muligvis fordi læsemulighederne kan varieres. Resten af ønskerne går på sporvogne og S-tog. Her er stemt på godt og vel 4%.

### Trækraften

Litra D IV er – som nævnt i indledningen – på en klar førsteplads, skarpt efterfulgt af litra E og H når det gælder HO-folket. Litra F er den maskine, der nævnes mest, når det gælder rangerlokomotiver (damp). Ønskerne er nogenlunde ligeligt fordelt på J- og V-folket (Jævnstrøm og Vekselsestrøm). E-maskinen står højest på N-folkens ønskeseddel, når det gælder damp. Af dieselmaskiner er ME toglokomotiver de mest eftertragtede, mens litra MH og MT kommer på delt andenplads. Årsagen er selvfølgelig, at man kan (eller har kunnet) få mange danske toglokomotiver fra diverse fabrikanter, litra MY og MZ. Men MX er også afkrydset flittigt sammen med MZ IV. Hos N-folket er ME og MZ på førstepladsen.

Hvad eldrift angår har man kun ønsket litra EA m.v. i godt 5% af tilfældene, hvilket er en naturlig følge af den lille gruppe periode V-kørere. Det ændrer sig helt givet om nogle år. Et par læsere har også ønsket sig ER-regionaltog, selv om dette endnu ikke er i drift hos DSB.

At MO-vognen kun er angivet med få besvarelser for HO kørerne, skyldes helt givet, at der nu er kommet en del modeller af disse i handelen, både til jævn- og vekselsestrøm. Når MO-vogne ønskes, er det i den gamle 30'er udgave. MP, ML og andre ældre motorlokomotiver udgør den største del i denne gruppe. MO-vogne er et af hovedønskerne hos N folket.

MK-FK udgør sammen med det gamle 3-vognslyntog hovedparten af nævnte litra til motortogsæt, men er ikke overvældende i antal (17%). Det undrer os lidt, at 3-vognslyntoget ikke er højere på listen end tilfældet viser. Det skyldes måske, at danske mj-ere lider af pladsmangel. Det gælder for øvrigt også efterfølgeren litra MA, der kun er afkrydset meget få gange, at det næsten ikke er værd at tale om.

### Personvogne m.v.

Træ- og stålvogne fordeler sig næsten ligeligt, og her er den spidse CM sammen med CR/M i førerposition, når det gælder trævogne med 27% hhv.

17%, mens CC er på førerpladsen vedrørende stålvogne.

Overraskende er de mange ønsker på kombinerede 1. og fællesklassevogne, f.eks. litra AT, AV m.v., hvorimod rene A vogne er i mindretal. Det skyldes helt sikkert, at kombinerede vogne er bedre egnet til en lille modeljernbane. Rene A-vogne kræver større stammer (generelt), og dermed mere plads. Hvad rejsegodsvogne angår, er det så at sige udelukkende litra EC(O), der står øverst på ønskesedlen (45% af gruppen)...og sjovt nok er det jævnstrømskørere, der ønsker vogntypen (kun et par Märklin-kørere har afkrydset ECO). Ellers ønskes mest EH.

Favoritter m.h.t. postvogne er DA, DH, DK, DB og DJ i nævnte række.

De valgte postvogne udgør en broget skare, der ikke giver noget generelt billede (i første omgang). Samtlige litra er valgt. Litra DA er dog i overvægt, idet denne udgør 25% af gruppen postvogne, og især ønsket af jævnstrømskørere.

I øvrigt er det værd at mærke sig, at favoritterne er materiel, der er vanskelig at selvbygge, d.v.s. vogne med indhak, spids m.v. (CM/ECO/CR/DA). »Firkantede kasser« mener man altså selv at kunne bygge?

Märklin-folkets ønsker går mere i moderne retning. Hyppigt nævnte litra er A, ABg, Bg, Bn, P og tilsvarende. Men epoke III er også skattet af Märklin-kørerne, især stålvogne i vinrød udgave, altså CC, AV, Pbh m.fl. CM er dog atter her en af topscorerne.

### **Godsvogne m.v.**

Godsvogne er meget lidt ønsket af alle, og det behøver næppe forklares. Industrien tilbyder i forvejen en masse på dette område. Det er dog pudsigt, at de åbne vogne er mest ønskede, lige fra P til T, mens de hvide vogne udgør hovedparten af ønsker på lukkede vogne.

Hvad privatvogne angår, er moderne sukkervogne (beholdervogne) langt i overtal. Dernæst følger tankvogne fra diverse firmaer.

Specialvogne udgør 8% af vogngruppen, hvor det mest er den gamle grå sneplov fra DSB, der er ønsket. Når det gælder epoke IV, nævnes ballastvogne litra Fccs.

### **S-tog/Sporvogne**

S-tog udgør hele 52% i gruppen af øvrige ønsker, hvor sporvogne også er med. Som helhed udgør gruppen kun ca. 4% af samtlige ønsker, men det er meget, når man tager i betragtning, det er »ren københavneri«. Og at man i spørgeskemaet var tvunget til at tage stilling til primære og sekundære ønsker. Sporvogne udgør 44%, mens andet (bl.a. smalspor) løber op til 4% af gruppen.

Mange mj-ere har ved deres ønsker også markeret hvilket nummer, de ønsker af den pågældende model, f.eks. R959, AF98 m.v.

### **Slutning**

Det er et kæmpearbejde at foretage sådan en analyse, og derfor er vi ikke 100% færdige. Når analysearbejdet er tilendebragt, vil vi viderebringe ønskerne til seriøse mj fabrikanter, der ønsker at få mere at vide. Det vil ske som rapporter uden navns nævnelse, således at alle forbliver anonyme. Mange har nemlig været så venlige at underskrive med navn og give kommentarer, hvilket vi er er meget glade for, selv om det ikke var nødvendigt.

Resultatet giver også LOKOMOTIVETs redaktion et fingerpeg i retning af, hvad man ønsket at læse om, så det vil vi gøre noget ved. Allerede nu er vi ved at klargøre artikler og tegninger af litra ME (diesel), CM (tagrytter) og ECO sammen med stof om specialvogne. Og da Märklin-kørerne udgør en større procentdel end vi havde ventet, vil vi satse på at få en del relevant stof med fra dette område, især trækraft. Men hav tålmodighed.

Når tiden er inde, vil vi atter prøve at lave en analyse for at se om ønskerne ændrer sig eller bibeholdes. Tiden vil vise hvornår.

I næste nummer bringer vi uddybende kommentarer, evt. med skemaer m.v. fra undersøgelsen, så man selv kan vurdere talmaterialet. Nedenfor gengives den foreløbige hovedtendens af analysen i procentfordeling. Bemærk, at den foreløbige analyse er behæftet med småfejl, der dog ikke burde rykke væsentligt på det endelige resultat. For eksempel er »tvivlsomme« stemmer (d.v.s. afkrydsninger med ? og dobbeltafkrydsninger m.v.) ikke medtaget i totaloversigten. Disse vurderes nærmere til næste nummer. Mængden af usikre stemmer fordeler sig nogenlunde ligeligt på samtlige køresystemer (ca. 7%). På samme måde er visse vogntyper i første omgang slået sammen i en enkelt vogngruppe, hvor de rettelig burde have hver

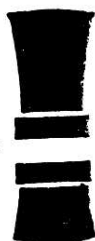
### **MJ-ernes foreløbige TOP TI LISTE: (Absolutte tal)**

- 1. Litra D IV**
- 2. Litra CM**
- 3. Litra E**
- 4. Litra CR/CRM**
- 5. Litra ECO**
- 6. Litra ME (moderne)**
- 7. Litra DA**
- 8. Litra CC**
- 9. Litra AT/AF**
- 10. Litra F/MT**



# Ønsker du ældre numre af

## LOKOMOTIVET



Listen herunder angiver hvilke årgange og numre af LOKOMOTIVET, som det endnu er muligt at købe hos forhandlerne eller ved henvendelse til os pr. giro. I listen er ikke angivet priser på udsolgte årgange og numre fra LOKOMOTIVET's forlag. Man bør købe nu, da vi ikke i øjeblikket påtænker at genoptrykke årgange, når lageret er opbrugt.

1. årgang:  
**Nr. 1-4** ..... Udsolgt
2. årgang:  
**Nr. 5-8** ..... Udsolgt
3. årgang:  
**Nr. 9-12** ..... Udsolgt
4. årgang:  
**Nr. 13-16** (kun få eksemplarer tilbage).  
 Pr. årgang ..... kr. 90,-
5. årgang:  
**Nr. 17-20** ..... kr. 110,-
6. årgang:  
**Nr. 21-24** ..... kr. 150,-
7. årgang:  
**Nr. 25-28** ..... kr. 150,-

Ønskede årgange og numre tilsendes ved at indbetale det pålydende beløb. Husk at angive årgang og numre på talon til modtageren.

Til bestillingen lægges kr. 10,- til dækning af ekspeditions- og portogebyr, uanset bestillingens størrelse. Gælder dog **ikke** 7. årgang.

**LOKOMOTIVET**  
**Postboks 477**  
**Giro 3 38 55 07**  
**4700 Næstved**

sin. Det gælder især ønsker på litra, der forekommer i ringe antal. Ved fintællingen vil typerne få deres egen plads.

### Systemer:

HO-Jævnstrøm .....	43%
HO-Vekselstrøm .....	32%
N .....	16%
O .....	1%
TT .....	0%
LGB og I .....	1%
Usikre .....	7%
I alt .....	100%

### Epokefordeling:

Epoke I .....	5%
Epoke II .....	7%
Epoke III .....	46%
Epoke IV .....	38%
Epoke V .....	4%
I alt .....	100%

### Materielfordeling:

Trækkraft, damp .....	51%
Trækkraft, diesel .....	30%
El .....	2%
Motorvogne .....	10%
Motorvognssæt .....	7%
I alt .....	100%

### Person-, rejsegods- og postvogne:

Personvogne .....	56%
Rejsegodsvogne .....	11%
Postvogne*) .....	25%
Sovevogne .....	4%
Andet .....	4%
I alt .....	100%

\*) *Indeholder også komb. post- og rejsegodsvogne m.v.*

### Gods- og specialvogne:

Åbne vogne .....	32%
Lukkede vogne .....	22%
Private vogne .....	28%
Specialvogne .....	18%
I alt .....	100%

### Øvrige:

S-tog .....	52%
Sporvogne .....	48%
I alt .....	100%

### Total:

Trækkraft .....	47%
Personvogne m.v. ....	37%
Godsvogne .....	12%
S-tog m.v. ....	4%
I alt .....	100%

# SPORSKIFTET



Under denne rubrik bringes kommentarer, forespørgsler, kritik, ønsker, oplysninger og uddybning vedrørende dansk modeljernbane (eller virkelig jernbane i relation til model), og man kan sende breve med forannævnte indhold til LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved, og vi vil så forsøge at besvare spørgsmålene. Breve af almen interesse vil blive bragt i bladet. Desværre tillader vor tid ikke at besvare alle breve personligt, men de vil løbende indgå i vore overvejelser omkring bladets indhold.

## Blandede bolsjer

Ole Møller Nielsen, Højbjerg, har følgende kommentarer og supplerer til tidligere bragte artikler:

### TGC

Vognene 8905-8910 er leverede som PG 7991-7996, og 8911-8915 som PG 8001-8005. I 1911 fik vognene litra TG, og i 1930 litra TGC. Ved at kigge på billeder og hovedtegninger, lader det til at 8905-8955 er leveret med den spinkle armering, mens 8956-8975 er leveret med den kraftige type armering.

TGA blev også leveret som litra PG (7997-8000), i 1911 omlitreret til TG 8901-8904, og i 1928 igen omlitreret, nu til TGK. I 1930 fik vognen endelig litra TGA.

Foruden forbudet mod transport af gamle sveller til CvA, måtte hverken TG eller TGT ifølge DRM 1928 bruges til »Forsendelse af Halm, Hø og lignende til det sydlige Udland«.

### »Tudehornsvognen«

Angående »tudehornsvognen« EK 6940 er vinduet ved siden af endedøren ikke indbygget specielt i denne vogn.

Dette vindue havde alle EK-vogne, idet det er toiletvinduet, og således har været matteret. I øvrigt kan oplyses, at EK vognene aldrig har været lake-rede eller vinrøde, men altid godsvogsbrune. På nogle vogne blev det lille kvadratiske vindue i siden med tiden afblændet med brædder, og det samme gælder vinduet i endedørene.

### Hims

Til slut nogle tilføjelser til artiklen om litra His/Hims: De 10 første vogne blev leveret i foråret 1960 (ikke 1962) som litra Hs 49 900-49 909. I 1961 blev litreringen ændret til Hs-t, men stadig med samme numre. Vogntypen er specielt fresmtillet til DSB af SEAG. Vognene har aldrig tilhørt DB. Vognene er meget lig med DB's litra Kmmgks 58, som blev leveret fra SEAG i årene 1957-1966 i 4005 eksemplarer! Disse vogne har dog stadig skydetag, og hedder i dag Tims(-w) 858, og ses dagligt på DSB's skinner.

Hs-t 49 800-49 899 blev leveret fra Scandia i 1962 og nr. 49 600-49 799 i 1963. Den sidste serie blev leveret som His 210 2 300-210 2 599 i 1966-67.

I 1990 blev en vogn (Hims 211 4 064) ombygget med pressenning-sider, idet skydedørene og midterstolpen blev fjernet, og i stedet monteredes en oprullelig pressenning. Samtidig blev vognen omlitreret til Hims-x 211 4 800.

Venlig hilsen  
Ole Møller Nielsen  
8270 Højbjerg«

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for de supplerende oplysninger, hvor vi allerede har rettet et par af fejlene i nr. 26 vedr. Hims.

Hvad TGC-vognene angår, kan vi ved hjælp af OMN oplysninger opstille følgende skema:

Litra	Nummer	Byggeår	Omltr. til TG i 1911	Omltr. til TGC i 1930	Bemærkn.
PG	7991-7996	1896	8905-8910	8905-8910	} Leveret med spinkel armering
PG	7997-8000	1886	8901-8904*)	—	
PG	8001-8005	1901	8911-8915	8911-8915	
—	—	1917	8916-8920	8916-8920	
—	—	1918	8921-8925	8921-8925	
—	—	1921	8926-8937	8926-8937	
—	—	1922	8938-8955	8938-8955	
—	—	1927	8956-8975	8956-8975	Lev. m/ kraftig armering

\*) Omlitreret til TGK i 1928 og TGA i 1930 med samme numre, vognen er en kortere udgave af litra TGC.

Nu vi er i gang med TGC, har flere læsere gjort os opmærksom på, at vognen vist på tegningen uden sidestøtter i nr. 24 aldrig har eksisteret. Fjernede man støtterne, ville sidefjællene simpelthen falde ned. Kun en enkelt vogn havde fjælle uden sidestøtter, nemlig løbevognen 447, men ikke som TGC.

På samme måde mener man, det ikke kan have sin rigtighed, at TGC blev anvendt som containertransport midt i 80'erne. Først og fremmest fordi, TGC er for lille til at bære containere. Derimod blev enkelte vogne af TGT-serien anvendt som »standplads» for containere, hvor fjællene blev slået ned af pladshensyn.

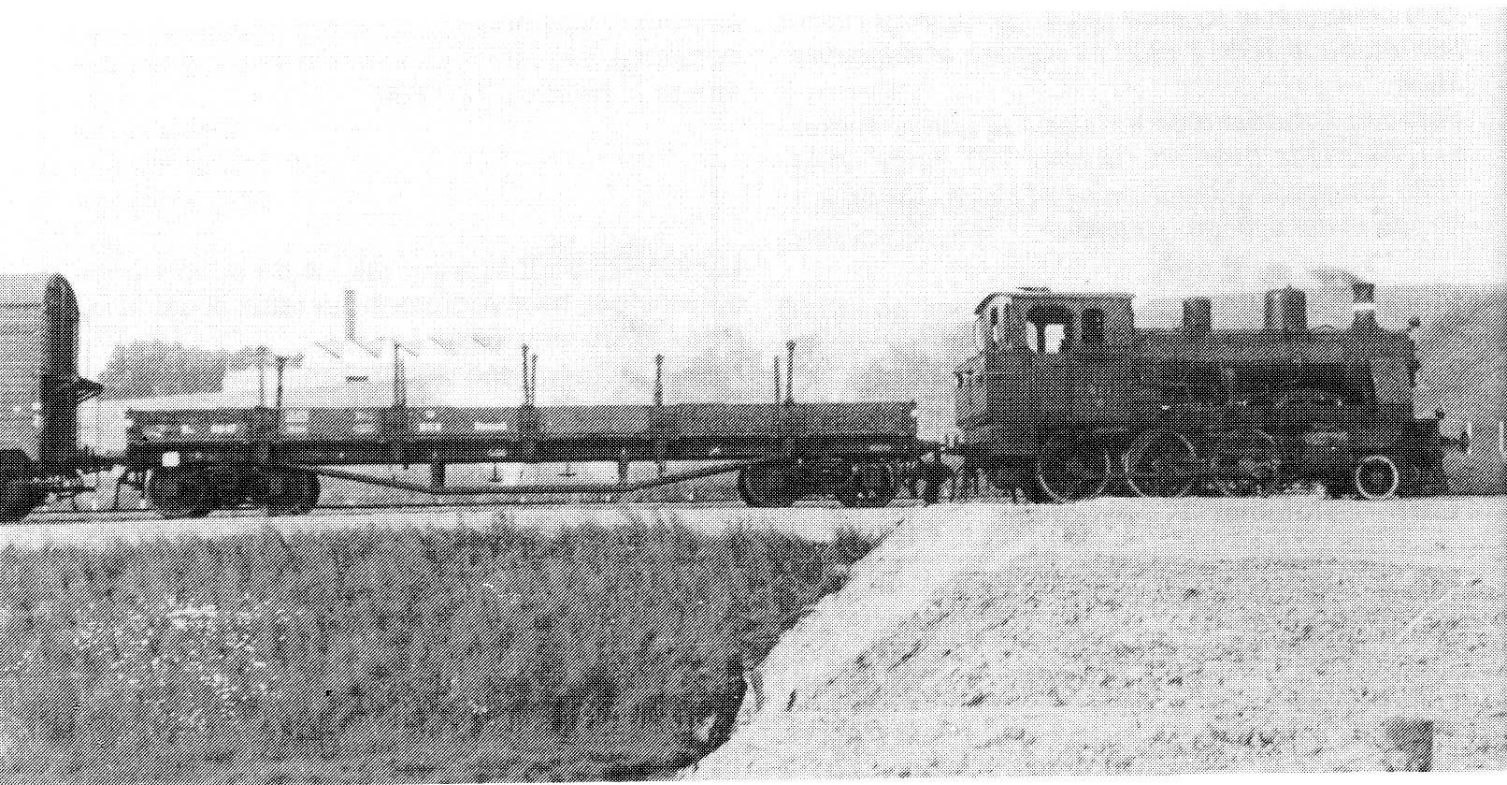
Vi har undersøgt sagerne, bl. a. ved hjælp af fotos, og må give vore kvikke læsere ret. TGC i udgaven uden støtter findes ikke. Og det er TGT-udgaven, der bærer containere i bl. a. Slagelse. Hvad kan man (vi) så lære af det? Jah, man skal ikke tro på alt, hvad man læser og hører...og så ellers kigge en ekstra gang på fotos. Hermed skulle forholdene omkring TGC være sat på plads. Tak til alle læsere for kommentarer. (NB: Vi får utrolig mange reaktioner på vore artikler om godsvogne, hvorimod det kniber med læserkorrektioner vedr. personvogne. Har man ingen kritik til dem? Det kan ikke være rigtigt, at vi laver dem fejlfrie!? Så kom frem af »fyrgraven«...)

## Supplerende oplysninger om DSB's tømmervogn litra TGC...eller?

En irriteret læser skriver: »I bliver »bedre« og »bedre« (tak for det...nå, ik' på den måde, red.), og jeg er ganske »imponeret« over jeres byggevejledning til litra TGC i nr. 25. Her bygges en flot model, men i en udgave som I ikke har bragt som tegning. Endvidere er det umuligt at vide, hvor vangen skal placeres. Det fremgår ikke af tegningen i nr. 24. Altså, rent gætterier. Og hvordan vil I ha' man skal skære de tynde strimler plasticard ud? F.eks. 1 x 1 mm i 144 mm længde. Hvordan gør man det uden at plasticarden »spåner«? Selv de små stolper på siden kan være vanskelige at udskære. Kom så med en forklaring«.

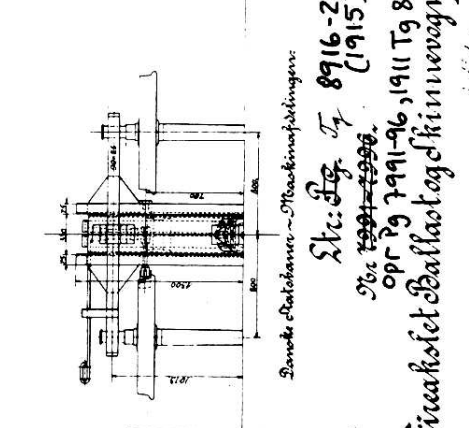
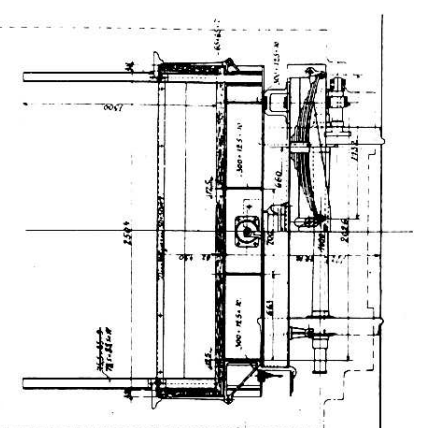
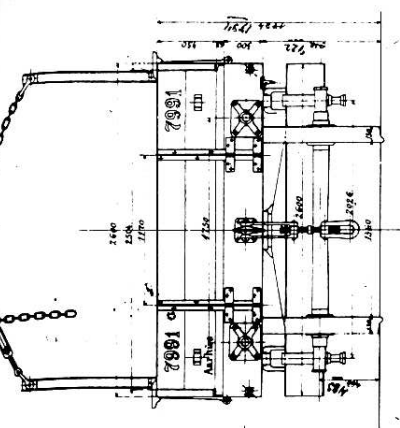
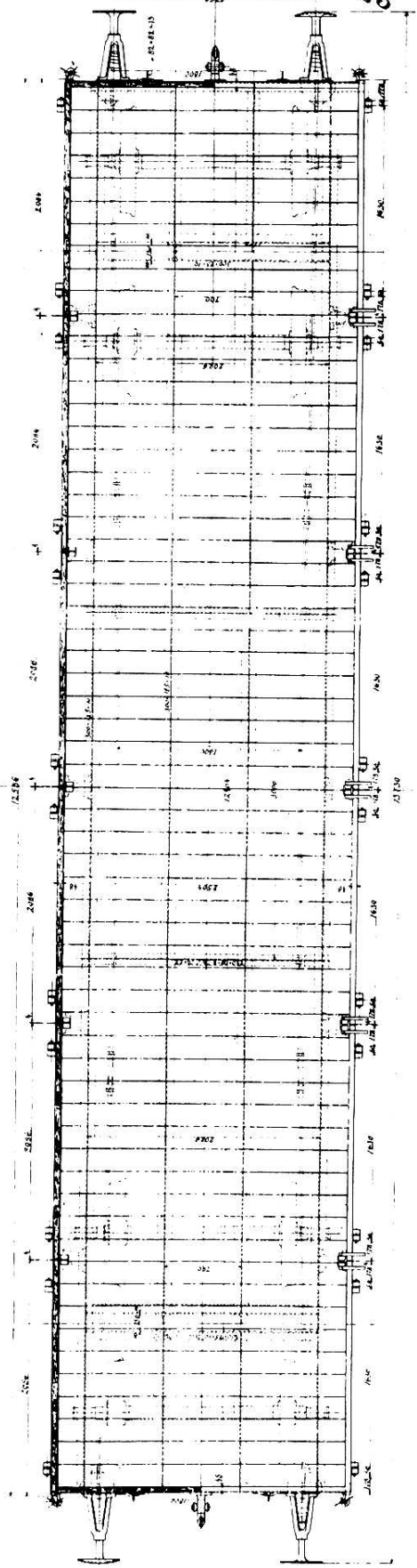
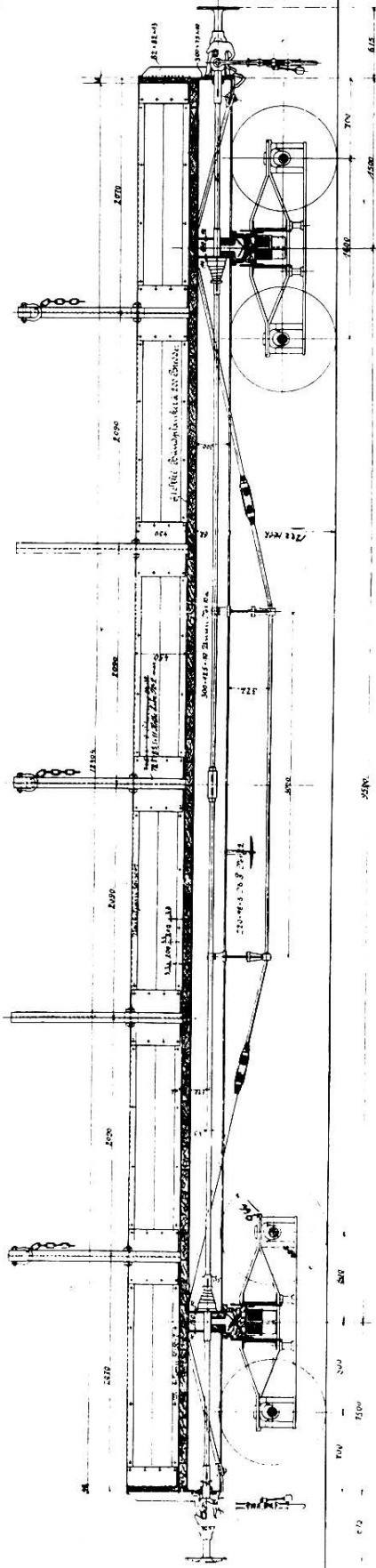
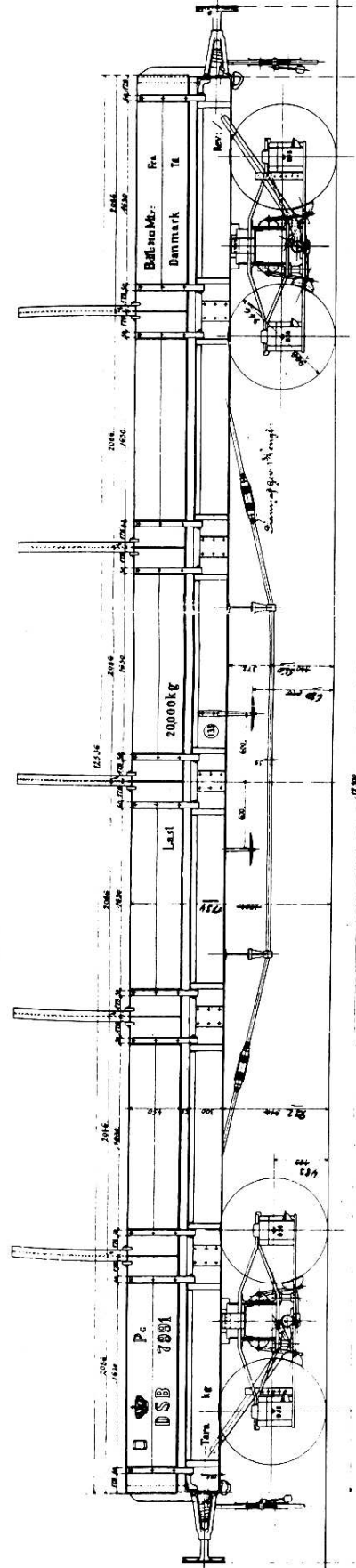
Med venlig hilsen  
Thomas Hansen  
Valby

LOKOMOTIVET: OK, OK! Vi iler med at gøre det godt igen. Fra JMJK har vi modtaget tegning af TGC med rundarmering, som vi gengiver i skala 1:87. Vi håber, det så bliver muligt at bygge den ældre type, selv om tegningen ikke er 100% ren i stregen. Placering af vange kan ikke helt ses, men i model skala 1:87 er der 22 mm mellem van-



Den karakteristiske TGC-vogn rullede ikke kun på DSB's spor. Også privatbanerne fik besøg af den. Her et herligt motiv med NFJ 1C-lokomotiv som trækraft for godstog ved Haustrup gamle sidespor ved Odense i 1963, hvor TGC 8917 ses lige efter maskinen.

Foto: Arne Kirkeby, Odense.



Danske Statens - Maskinfabrik  
 Nr. 8916-25  
 1915  
 Opr. 7991-96, 1911 Tg 890  
 1915  
 Trækøret Ballast og Skinnervagn  
 Skinnervagn, Markt 1896. 1131  
 Bussing

0.1787: Tg 8926-SS (1917)

gerne, hvilket også er angivet i nr. 25 (i skala 1:1 = 1925 mm).

Med hensyn til tynde strips, kan det ikke betale sig at strimle dem af plasticard. Køb Evergreen strips eller Plastruct. Her fås profiler i alle dimensioner og længder, og de er nøjagtigt udskåret. Umiddelbart kan prisen synes høj, men det kan sagtens betale sig at investere i færdige strips. Evergreen fås hos de fleste hobbyforhandlere, i Københavnsområdet set hos »PÅ SPORET«, »Smiths Legetøj og Hobby« og »MODEL & HOB-BY«. I Jylland fås produktet hos »Trinbrætterne« og »Skandinavisk Model Design« (»Silkeborg Modelhobby«) m.fl.

Nu vi er i gang med TGC-vognen, kan vi tilføje at »På Sporet« oplyser, at man har en fin diamantbogie til vogntypen i sit program. Den er i sort plast, med gennembrudte fjedre og korrekt skala 1:87.

## »Vildspor«?

En læser har sendt os kommentarer til LOKOMOTIVETs indhold, hvoraf vi bringer et udsnit. Det er Lars B. Rasmussen, Mårslet, der skriver:

*»...Jeg har selv nogen erfaring i modelbygning fra bunden af. Ud over en interesse for tog, var mit startstød det, at man ikke i 50-60'erne kunne købe ret meget, og slet ikke f.eks en Q-vogn. Altså måtte man selv. Det at hugge en model op med ombygning for øje, var der slet ikke penge til. Det var et skridt fra »Fürst«-lejer over lejebukke fra Fleischmann, der klistredes papfjedre etc. på, til selv at save stumperne ud i metalplade. Jeg læser derfor med stor interesse jeres byggevejledninger. PE-vognen var den første. Hvorfor gør Claus ikke klart opmærksom på, at ROCO's vogn afviger en del fra billedet, som er PE? Måske så meget, at flere synes, det går ud over ligheden. Jeg finder det også groft, at I uden blusel anbefaler en GS-undervogn til en DP-postvogn i nr. 22. I bør gøre nye/ynge læsere bekendte med, at der er forskelle, når I laver et seriøst blad. Vær lidt mere bange for at nedfotografere DRM tegninger end I har været. Dette var en positiv kritik.*

*Er der noget jeg kan undvære i et seriøst model-togsblad? Jo, det skulle da lige være den »drømmende« snak/omtale om sporplaner i et tænkt anlæg. Efterlys i stedet billeder fra andre læsers anlæg med kommentarer til.*

*Fortsat held og lykke med bladet.*

*Med venlig hilsen  
Lars B. Rasmussen  
8320 Mårslet«*

LOKOMOTIVET: Tak for brev, der indeholder en væsentlig kritik af vore artikler: Indforståethed. Det er en af de triste fejl, der desværre opstår, når

man laver et blad som vores. Vi mener efterhånden, at alle forstår, hvad vi skriver og mener. Men som Lars rigtigt påpeger, kommer der nye og yngre læsere, der ikke kender meget til, hvad vi skrev i tidligere numre. Det var – og er stadig – vor hensigt at gøre opmærksom på forskelle i virkelighed og model, noget vi har sat i højsædet fra starten, men som åbenbart undervejs er »smuldret mellem, fingrene på os«. Vi vil i fremtiden tjekke en ekstra gang, og forsøge at luge de værste »indforståethedsfejl« fra, evt. ved at lade andre gennemlæse vore tekster, således at yngre og nye læsere i også kan forstå meningen og undgår at blive »misledt«.

En kommentar til sporplaner: De skal opfattes som inspiration til at gå i gang med eget anlæg, og fremlægge ideer, der kan praktiseres. Vi har tidligere bragt reportager fra læsernes anlæg (nr. 7-20), men overvejer igen at gå i gang med dette. Tak til Lars Rasmussen for kritik af vort indhold. I øvrigt er han også en af de mange læsere, der ikke ønsker »farvelade« i bladet.

Har andre læsere kommentarer, er man velkommen til at sende os et par ord. Adresse på side 3.

## Forkert oprangering på Lille Nord

Allan Hansen, Fredensborg, oplyser, at der var en fejl i vor artikel om litra ML-FL på Lille Nord. Det drejer sig om oplysningerne vedr. oprangering. Her køres nemlig ikke med 2-vognstog som på privatbanerne, hvilket vi påstod, men kun som 3- eller 4-vognstog. I sommerperioden under skoleferier m.v. køres udelukkende med 3-vognstog, ellers veksles mellem de to oprangeringer. Årsagen til, at man ikke kan køre 2-vognstog er den, at der kræves mellemvogn for at få både ryger og ikke-ryger i et togsæt.

Vi siger tak til AH for korrektionen.

## SPORPLANS-KOMMENTARER

Jørgen Stürup, Lyngby, har sendt os følgende kommentarer til vor artikel om »Hvordan får man en station til se større ud«, bragt i LOKOMOTIVET nr. 25. Han skriver:

*»Uanset det gode formål, kan jeg ikke lide hvad Torben Andersen og Torben Bejerholm skriver i no. 25 om, hvordan man får en station til at se større ud. jeg synes, at det er en dårlig idé at lægge en station i en kurve. Så vidt jeg ved, er det overvældende flertal af mindre stationer rette. Nuvel, artiklen drejer sig om pladsbesparelse, men stationen på plan I kunne da lige så godt ligge på skrå, eller*

*hvis det absolut skal være, med den ene ende i en kurve.*

*Artiklens råd om at bruge trestrengede sporskifter, forskudte sporskifter og englændere kan jeg heller ikke lide. Igen nødløsninger. Baner har altid været dyre at anlægge og vedligeholde, jeg vil tro at een kilometer bane for hundrede år siden kostede forholdsmæssigt mere, hvad det i dag koster at lave en kilometer firesporet motorvej. Så derfor har man brugt standardsporskifter, hvor dette på nogen måde var muligt. Vist lider enhver, der bygger et anlæg af pladsmangel, selv de største klubber, men det må være et hovedmål at gengive det typiske. Omtalen og skitsen på plan II af broen og den krøllede vej fik mig på den ide, at det kunne være gjort bedre. Vejen skulle nemlig før broen dreje til siden, gå over broen, og derefter dreje tilbage igen. den gamle vej ligger der endnu, men ender blindt på begge sider af banen. Ved en af de blinde vejstumper ligger et gammelt ledvogterhus, evt. stadig en bomhytte (se Guldbæks artikel i no. 23). Der må være hundreder af den slags landet over, men jeg mindes ikke at have set dette typiske fænomen på noget anlæg.*

*Med venlig hilsen  
Jørgen Stürup«*

LOKOMOTIVET: Ja, vi er helt enige. Men som Stürup selv nævner i indledningen af brevet, var formålet at give forslag til pladsbesparelse. At vi har valgt at lægge stationen som en kurve er naturligvis kun et forslag. Der er utallige andre måder, som vi vil komme ind på i kommende numre. Metoderne, som Stürup nævner er naturligvis også mulige. Vi vil dog indskyde, at tregrenede og forskudte sporskifter var mere almindelige i »gamle dage« end man umiddelbart skulle tro, især på større købstadsstationer. Prøv at se på gamle fotos. Eksempler på stationer, anlagt med kurver findes der rigelig af, selv om de fleste er rette. Selv så store stationer som Næstved (med S-kurve peron!) og Korsør er kurvede, ja, enhver ved at endog hovedbanegården krummer temmelig meget. Landstationer som Holme Olstrup, Tange, Rindsholm, Kølsen, Vrangstrup m.v. er få eksempler på kurvede stationer. Ofte opleves kurven ikke, da den strækker sig over et par kilometer eller flere. I model er det nødvendigt at gå på kompromis, og afkorte stationerne. Holme Olstrup er ca. 1400 meter lang, hvilket omregnet til skala 1:87 giver omkring 16 meter - hvem har plads til det? Ved afkortning synliggøres kurverne, og det er det forhold, vi må forsøge at udnytte bedst muligt. Tak til Jørgen Stürup for indlægget, der viser, at man ikke kun interesserer sig for det rullende materiel, men også ønsker at eftergøre omgivelser og spor korrekt.

## »Klædeskabe«...

Jan Hager, Mørke har følgende kommentar til vor artikel om »klædeskabe« i nr. 26 (side-5-artikel):

*»I artiklen om »klædeskabe« er der uoverensstemmelse mellem stationeringsoversigten side 8 og datalisten side 9. Nogle af traktorerne er stationeret et bestemt sted efter udrangering. Kan det være rigtigt?«*

LOKOMOTIVET: Næh! Jan Hager tænker på traktorerne nr. 32, 33 og 40. Nr. 32 skyldes en trykfejl. Det skal være 52. Så passer den. Nr. 33 var hensat i Viborg pågældende tidspunkt, og det samme gælder nr. 40 i Odense. Men det fremgår ikke klart af vor lille »stationeringstekst«. Nr. 32 blev i øvrigt udrangeret sammen med nr. 36 i 1965, så ret venligst også udrangeringsåret for nr. 36 i datalisten side 9. Undskyld!

I øvrigt forsøgte vi at lave en komplet stationeringsliste over traktorerne, men deres omtumlede tilværelse gjorde i første omgang dette umuligt, også selv om vi ville afgrænse tidsrummet fra 1960 til 1980. Måske en af læserne har lyst?

## Så styrer vi os...

Et par læsere har givet os et par ord med på vejen omkring vore N-maskiner i »vinterkrigsudstyr«, her N 208 som vi omtalte i nr. 23. Et af brevene lyder:

*»Nu må I styre jer! Den søde lille kasse oven på cylindrene af N 208 (og N 201) skyldes aldeles ikke Die Wehrmacht, men også en medarbejder på Cvk, Århus, der som lærling højstpersonlig byggede disse kasser på i herrens år 1968! Og det vil sige inden 15. marts 1968, hvor jeg tilfældigvis så og fotograferede N 201 i remisen i Århus, den dag hvor den havde kørt prøvetog. Samtidig stod N 208 i remisen og havde disse kasser på. Disse to maskiner havde indtil da henstået i flere år i Thisted, men blev altså igen sat i drift p.g.a. trækkræftmangel.«*

*Underskrevet af person,  
hvis identitet er kendt af  
redaktionen*

LOKOMOTIVET: Hm! Den har vi tygget lidt på, og er - uden større reserach - kommet til den konklusion, at vedkommende kan have påsat N-maskinerne den lille kasse efter tegninger udført af Die Wehrmachts lokomotivfabrikker, idet vore oprindelige tegninger fra krigens tid af pågældende byggeserie viser maskinerne udstyret med »frostkassen«. Nærmere (bort)forklaring kan vi i øjeblikket ikke give, men vil undersøge sagen såfremt det har interesse for læserne. ●

# Sneflokke kommer vrimplende...

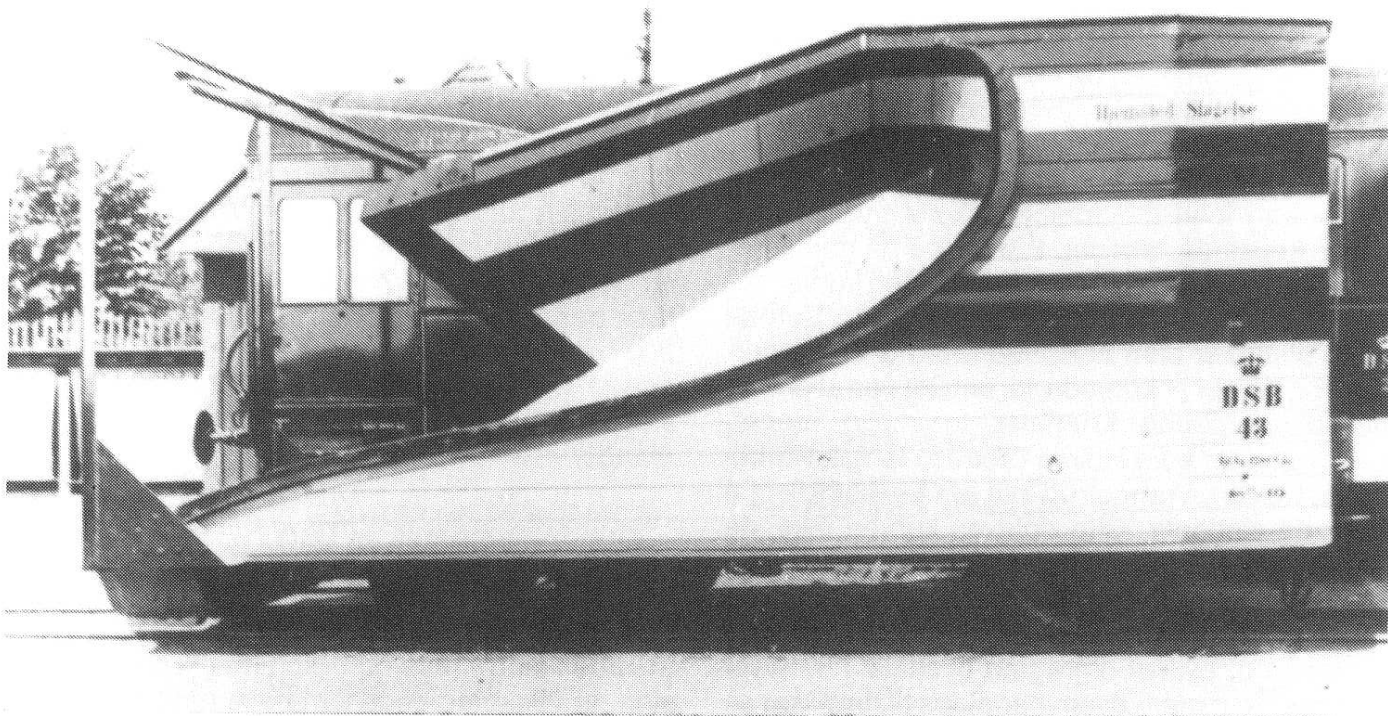
*Når det blev vinter i de »gode gamle dage« måtte damplokomotiverne afsted med plovne for at rydde spor. Og vi synes, at læserne skal have lejlighed til at bygge en model af de kendte plove. Ikke for at rydde sneen på anlægget, men fordi det pynter at have den stående på et sidespor.*

DSB byggede 3 typer sneplove i årene 1867 til 1920. Alle 3 typer havde forskellige dimensioner, og to af typerne havde 3 aksler. Det

var solidt kram, for selv om de var bygget af træ, holdt de til langt ind i tresserne, hvor de blev afløst af en ny type plove. Sidstnævnte type, der havde et lodret skær, led en krank skæbne i snevinteren 1978-79. De kunne ikke rydde sne.

Det er en anden sag, og vi vender tilbage til de »gode gamle plove«, der var let genkendelige i deres grå farve med mørkerøde striber.

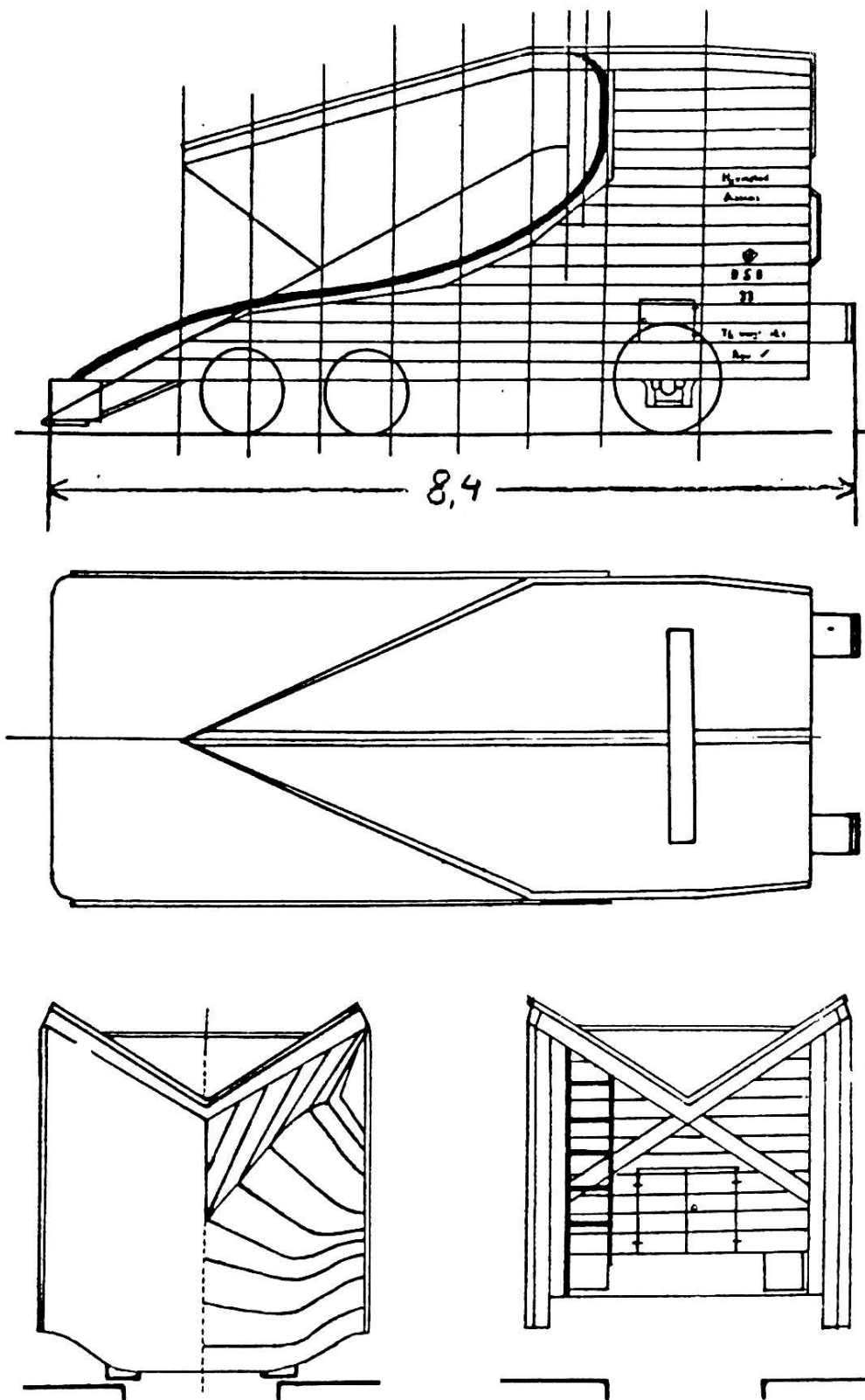
*(Fortsættes side 82)*



### Sneplov nr. 29-47 Bygget 1882-1900

*Sneplov nr. 43 fotograferet på centralværkstedet i København, omkring 1946. Ploven er nymalet i lysegrå bundfarve med mørkerøde striber og litrering i sort. Hjemstedet for plovne er Slagelse. Vi har undret os lidt over »bovsprydene«, der er bygget op på fronten. Hvad skal de gøre godt for? Nogle plove havde sådanne »bovspryd«, andre manglede dem. Kan læserne hjælpe?*

*Foto: Jernbanemuseet*



### **DSB sneplov nr. 29-47**

Bygget hos Kockum, Scandia og Skabo

Byggeår: 1882-1900

Specialvogngrå  
med mørkerøde striber.

Litrering i sort.



Vor tegning viser plov fra nummerserien 29-47, der havde følgende data:

Plov nr.	Bygget	Sted
29-34	1882	Kockum
35-36	1883	Scandia
37-38	1891	Scandia
39-40	1886	Skabo
41	1896	Scandia
42-45	1898	Scandia
46-47	1900	Scandia

### Dimensionerne var således:

Længde 7515 mm

Bredde 3150 mm

Højde 3500 mm

Akselafstand 3360 mm

Akselafstand, bogier 1200 mm

Nr. 32, 46 og 47 var særligt indrettet til rydning af dobbeltspor, d.v.s. til at slynge sneen mod højre, hvor øvrige plove slyngede sneen til begge sider på samme tid.

I alt havde DSB 71 sneplove af de 3 typer. Om sommeren stod de på næsten alle stationer på tilgroede sidespor, og skabte et herligt miljø. De var altid omgivet af svellestabler, svellesømkasser, rustne hjul o.s.v. Om vinteren kobledes de til D- eller K-maskiner, og så blev driverne fjernet under stor dampudvikling, mens sneen stod til alle sider i et virvar af kaskader.

Jo, der var nu noget herligt over de gamle dage...

Vor tegning er fra arkivet, og vi ved ikke hvem, der har tegnet den. Men det tyder på, at den er fra Modelbanen omkring 1953. Såfremt tegneren læser dette, kunne vi godt tænke os at vide, hvorfor han tegnede et så »usædvanlig« rullende stykke material. I øvrigt vil vi vende tilbage til emnet specialvogne, bl.a. med hjælpevogne og andre »grå« vogne.

Indtil videre kan man hygge sig med at bygge en plov til sidesporet. ●

### Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 26:

**Side 5**, tegning af DSB-traktor: Årstal for »bygget«, rettes til 1931-32.

**Side 24**: Forfatternavnet skal rettelig være Carsten Stjernholm Lundsten, Ll. Skensved.

**Side 38**, tekst til gavltegninger: CLE 1678-1683 rettes til CLE 1670-1683, og CLE 1684-1691 rettes til CLE 1684-1699.

**Side 54**: På tegningen skal bundpladen markeres med Fig. 1. ●

### Hav tålmodighed...

Inden for de sidste par måneder har LOKOMOTIVETs redaktion modtaget et utal af breve med byggevejledninger, korrektioner og supplerende oplysninger til tidlige bragte artikler o.s.v., som vi gerne vil bringe under bl.a. »Sporskiftet«. Selv om pladsen er trang, forsøger vi at bringe så mange breve – eller uddrag deraf – som muligt, men i øjeblikket er det ikke muligt at følge med brevstrømmen (heldigvis!). Men vi glemmer *ingen*, selv om der kan gå lang tid, inden man får et svar, enten i bladet eller privat. Derfor: Hav lidt tålmodighed med os. Det skal nok komme. En af vore fornemste opgaver er nemlig at bringe rettelser og supplementeringer i bladet, så læserne kan stole på os. Vi siger tak for tilliden på forhånd. ●

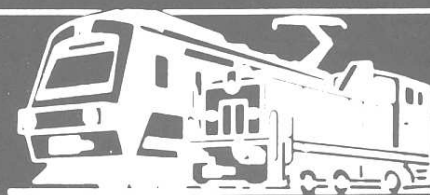
*I år kan Næstved-Slagelse-Banen holde sit 100-års jubilæum, hvilket bl.a. fejres med bogudgivelse fra »banebøger«. Medforfatter til bogen sammen med Ole Chr. Munck-Plum er LOKOMOTIVETs kendte (og beskedne) hjælper Henning Petersen, der i fritiden dyrker sin hobby i FDSB, og derfor vil øse af sin viden om banens historie. Vi tager lidt forskud på jubilæet, og viser et foto af skoletoget under indkørsel til Næstved Station i 1955. Det er K 566, der trækker afsted med toget, der er sammensat af 2-akslede »rystevogne« (CU m.fl.) og en enkelt kort CP (forrest efter lokomotivet) og 2 akslede rejsegodsvogne EK eller EH. Den næstsidste vogn er en postvogn, hvilket fremgår af tagvinduer. Motivet er optaget ved Ringstedgadebroen i Næstved, og terrænet i baggrunden er i dag besat med kolonihaver, villaer, høje træer m.v. Til højre i billedet ses sporene til/fra Ringsted. Bemærk det lille kolonnehus og forsignalet med vandret kant foroven samt stangrække.*

*Foto: Sv. H. Pedersen, Hyllinge*



Postbesørget blad  
4760 Vordingborg  
nr. 54 809

*DIN & MIN*  
**Hobby**



**BUDDINGEVEJ 229 · 2860 SØBORG · 31565232**

## Klein-Modellbahn i 1992



**VI GØR MERE FOR DIN HOBBY – DET ER VORES HOBBY!**