

Modeljernbaneklubben H.D.

LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



NR. 2

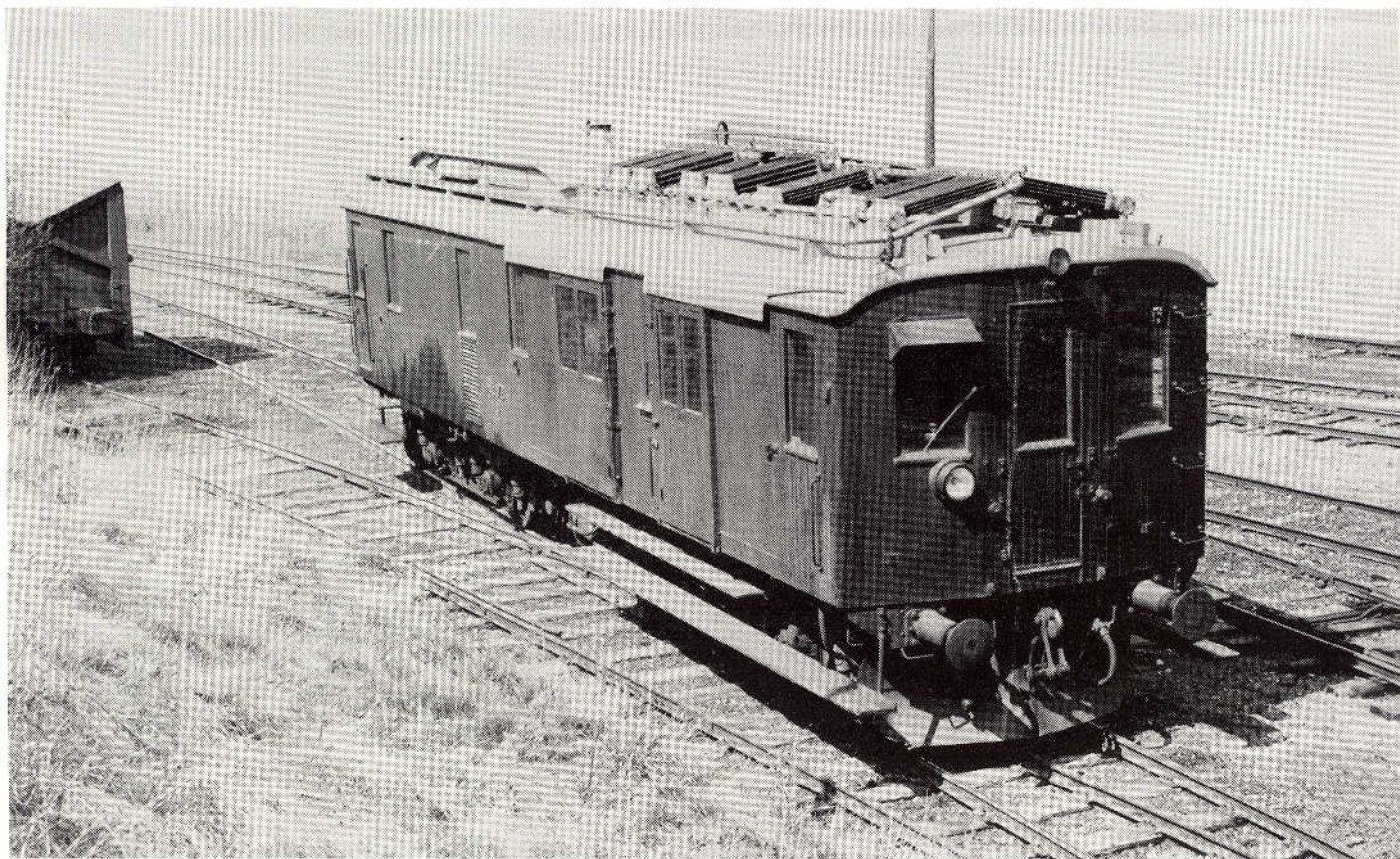
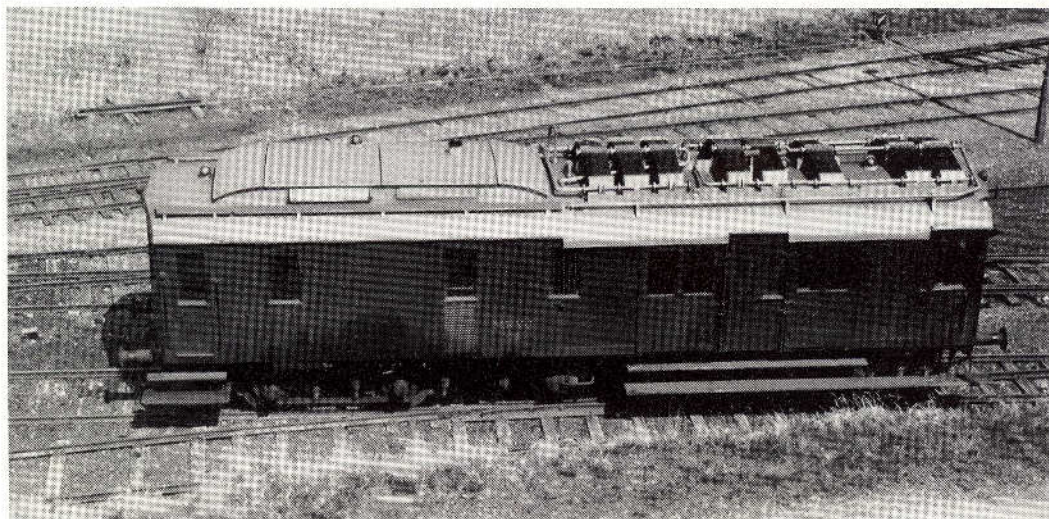
NOVEMBER 1993 - 9. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 60,-
incl. moms

ISSN 0108-9307

Vore privatbaner

På denne og andre sider vil vi fremover veksle mellem rubrikkerne "FACTS OG FOTOS" og "VORE PRIVATBANER". Årsagen er den, at rullende materiel fra privatbanerne sjældent ses afbildet. Det vil vi afhjælpe på denne måde. I øvrigt er læserne velkomne til at komme med forslag til, hvad vi skal bringe på billedsiderne.



I nordjylland lå en af vore private baner i et smukt terræn. Det var Mariagerbanen, forkortet MFVJ for Mariager-Fåborg-Viborg-Jernbane, hvis linieføring fulgte Mariager Fjord og førte gennem en smuk dal til Handest.

Den blev anlagt sent i forhold til landets øvrige privatbaner. Anlægsarbejderne begyndte i 1922, men først i 1927 kunne banen tages i brug. Årsagen var lavkonjunktur og den tiltagende bilisme.

Jernbanen udgik fra Mariager Station, og rakte til Viborg, en strækning på 58,4 jernbanekilometer.

Den 30. maj 1965 ophørte persontrafikken på jernbanen, mens godstrafikken fortsatte til sidst i marts 1966. Efter nedlæggelsen købte Mariager kommune hele strækningen Mariager-Fårup, og benyttede den til godstransporter kørt af DSB.

Fra 1970 er strækningen blevet benyttet af veteranjernbaneklubben MHVJ under DJK.

Her er vi i Mariager i 1960, hvor man endnu kunne finde så spændende køretøjer som diesellokomotivet MFVJ M4 holde ved Mariager Fjord sammen med banens sneplov.

Det var bygget af FRICHS i 1935, og da det ofte benyttedes til det daglige godstog med passagerer, indrettedes i lokomotivets postrum 8 siddepladser. Vognkassen var teaktræsbelædt som mange af samtidens motorlokomotiver.

Det solgtes efter nedlægningen i 1965 til Randers-Hadsund Jernbane, hvor det efter havari udrangeredes i 1968.

Diesellokomotivet har mellembrown teakvognkasse og sølvfarvet tag med litrering i støbt messing.

Fotos: Chr. Oddershede



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn. Formålet er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidskrifter, bøger o.lign.

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

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

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

Forretningsfører:
 Flemming Meisner (FM)

Annonceaftaler m.v.:
 Flemming Meisner

Faste medarbejdere:
 Claus Jensen (Claus)
 Hans Nygård Jensen (HNJ)

Grafisk tilrettelæggelse:
 Grafiker Torben Andersen

Sats, montage og repro:
 Lollands Postens Bogtrykkeri
 4930 Marbo

Oplag
 1500 eksemplarer.

Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen).

Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger m.v. er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVETS redaktion eller forretningsfører.

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatternes egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg.

Bladet udkommer 4 gange i en årgang: Medio august, ultimo november, ultimo februar og ultimo maj. Et abonnementsår løber fra august til juli efterfølgende år.

PÅ FODPLADEN

Jamen, så er vi her igen i det store format, der blev godt modtaget af alle, både læsere, forhandlere og annoncører. Det er vi selvfølgelig meget glade for.

Som altid når noget nyt skal indkøres er der problemer, og vi slap da heller ikke for dem. Blandt andet kom vi senere ud end beregnet (det "kære" postvæsen var en af årsagerne), og vi slap som sædvanlig ikke for stave- og korrekturfejl. m.v., selv om vi havde været omhyggelige. Fejlene er rettet inde i bladet. Vi beklager, og håber læserne tilgiver os..?!

Og så fik vor lay-outer opgivet en forkert farve til trykkeriet, så forsiden blev lyserød i stedet for rød. En rigtig pink, så bladet kunne kaldes "det lyserøde lokomotiv". Nå, så kan vi da prale med, at vi ihvertfald er det eneste blad i verden om jernbaner, der har haft en lyserød forsider. Vi håber, det ser bedre ud denne gang.

Julen nærmer sig, og den lidt døde periode i sommers med nyheder til mj-folket synes heldigvis at være umiddelbart vigende. Der meldes om flere nyheder, og dem der har nået os inden redaktions slut er omtalt inde i bladet.

Dette nummer er udvidet med otte sider til 52 i anledning den tilstødende jul, så der forhåbentlig bliver masser af julelæsning. Det svarer til over 100 sider i det gamle A5-format. Nummeret indeholder derfor denne gang mange tegninger, både fabrikstegninger fra Scandia og tegninger fremstillet af vore sædvanlige tegnere. Vi håber fremover også at kunne krydre bladet med originale fabrikstegninger i skala 1:87. Håber læserne kan lide den ide?

Enkelte læsere synes ikke, vi indeholder så meget modelstof som før. Det er rigtigt...indtil videre. I øjeblikket regner vi med at bringe én til to byggebeskrivelser pr. nummer (foruden nyhedsstof m.v.), fordi vi i de sidste par år har bragt så meget modelstof, at behovet foreløbigt må være dækket ind. I stedet prøver vi at bringe en masse historie med tegninger, som man selv kan bygge ud fra. Går læserne i gang med disse ting, ser vi selvfølgelig gerne en byggebeskrivelse.

Vi vil dog gerne afsløre, at der - ud over emnerne nævnt i sidste nummer - på et tidspunkt vil blive bragt følgende 1:87-modelbeskrivelser: DSB Kørekraner, åben vogn litra PC med bremsetårn, Marcipanbrødet hos privatbanerne, hjælpvogne

hos DSB, HS-rangerloko (Märklin), DSB ballastvogne Fcc, CQM personvogne, foruden de i tidligere numre nævnte DSB traktorer fra 30'erne, EE rejsegodsvogn, Ardelit o.m.a.

Og for at skærpe appetitten, kan vi fortælle at Allan Hansen i næste nummer leverer friske tegninger af dobbeltmotorvognene MK-FK, og senere følger den 6-akslede MP, postvogn litra DF og meget, meget mere...hertil kommer så tegninger af Carsten Thomsen i Århus, hvoraf nogle ses i dette nummer, og en ny tegner - Claus Frost, Bjæverskov - har computerdesignet nogle flotte tegninger til vore kommende artikler om ZM-margarienvogne, DSB hjælpvogne m.v.. Der bliver noget at glæde sig til...

Til sidst: "At love er ærlig, men holden besværlig", siger et gammelt ord...og det må vi til tider erkende. Det er bl.a sket med vor artikel om modeljernbanens sikringsanlæg. Men ærlighed varer længst, så derfor: Vi kan i øjeblikket ikke bringe den lovede fortsættelse af den fortrinlige serie, idet vor skribent har fået særdeles travlt på jobbet, og har indtil videre måttet stille hobbyen på et sidespor (forhåbentlig ikke et skrotspor!?). Vi håber, at vor skribent på et tidspunkt igen får lov tid til at indvie læserne i elektronikkens mysterier.

Og lige til allersidst: Vi skal hilse fra vore forretningsfører og sige, at han ikke bevidst sylter abonnenter m.fl, der bestiller blade, men i perioder har vi så travlt, at vor sædvanlige leveringstid på ca. 8 dage ofte når op på 14. Men bladene skal nok komme...

Rigtig god julelæsning. Vi ses til februar. God og glædelig jul allesammen med de allerbedste hilsener fra redaktionen.

FORSIDEBILLEDET:

Motivet er fra den gang, de prægtige MX endnu kunne findes over alt i landet på DSBs spor. De to lokomotiver 1005 og 1007 hviler ud ved maskindepotet i København. Begge er i den oprindelige vinrøde bemaling med gule vingehjul på fronten; 1007 er endog prydet med et spejlvendt, en pudsighed den delte med 1004. Ikke alene maskinerne er forsvundet fra DSBs spor; også remisen i baggrunden er væk.

Foto fra marts 1974 af K.E. Jørgensen, Hvidovre.

Sprit og gær	4
Om De Danske Spritfabrikkers vogne fra begyndelse til slut Af Torben Andersen	
Kulvogne	12
Om DSBs kulvogne litra PS/R på de store maskindepoter Af Torben Andersen	
Faxe Kalkbrud	16
Om jernbanen i Danmarks største hul Af Torben Andersen og Claus Jensen	
DSBs diesellokomotiv litra MX	20
Mangfoldige opgaver på danske spor i fortid og nutid. Lille historie med skæbnelister omkring MY-lokomotivets lillesøster Af Torben Andersen	
Marrebæk station	25
Tegninger af en DSB sidebanestation i skala 1:87 Af Carsten Bo Andersen	
Byg en CR-vogn	28
En model af den populære nærtrafikvogn hos DSB, med skabelontegninger Af Claus	

Byg en MT	32
Bygning og anmeldelse af Tikøbs metalbyggesæt af ranger- og strækninglokomotiv litra MT Af Flemming Meisner	
Læserne bygger	34
Denne gang billedserie med bygning af R-maskine i skala HO	
Vi har hørt og set	36
Danske nyheder i efteråret og vinteren	
Sølvpilen i skala N, 2. del:	
En BMK-vogn	41
Bygning af kioskvogn til sølvpilen Af Flemming Meisner	
Jernbanequizen	42
Om resultatet af vor fødselsdagsquizz: Løsninger og vindere	
Sporskiftet	43
Uddybende kommentarer m.v. fra os og læserne til tidligere bragte artikler	



Gær i 50-kilo-spande læsses fra ^{ZB}XB 99 702 over på spritfabrikkernes egne lastbiler på godsbanegården i København. Af adressesedlen fremgår det, vognen er kommet fra Slagelse. Foto fra begyndelsen af 50'erne.
Foto: Jernbanemuseet.

SPRIT og GÆR

Historien om brændevins-
og gærvogne hos
De Danske Spritfabrikker.

Af Torben Andersen

Forhistorie

I 1840-45 bragte den unge Isidor Henius en teknisk og materiel nyhed til Danmark fra udlandet. Det var begyndelsen til industriel spritfremstilling af kartofler ved hjælp af destillationsmetoden.

Han fik til opgave at organisere eller modernisere en række brænderivirksomheder, især i Jylland. En af disse var den så senere berømte Ålborg Spritfabrik, hvor Henius selv blev medejer.

Efterhånden skete mange forbedringer og kapacitetsforøgelse, hvilket medførte at mindre virksomheder ikke kunne klare sig. I 1881 oprettedes aktieselskabet De Danske Spritfabrikker, hvor C.F. Tietgen og G. A. Hagemann var mellem stifterne, og Henius blev direktør. Selskabet samlede efterhånden en række af de bestående selskaber under sig, nedlagde de dårligste og

beholdt de bedste, i dette tilfælde de største. I 1880 - året for sammenlægning - var der 206 brænderier i Danmark. Antallet reduceredes indtil 1900 til 45, og i 1937 var kun de to store spritfabrikker i Hobro og Ålborg tilbage.

I 1923 fik selskabet monopol på fremstilling af sprit og gær her i landet, og omsætningen voksede.

Nedlæggelsen af de små fabrikker medførte et øget behov af langvejs transport, dels af råprodukter, dels af gær til bage- og brødfabrikker, og det var naturligt at tage jernbanen i brug.

1926: De første vogne

Først og fremmest var det gærtransporten, man skulle have klaret, og undersøgte flere muligheder for at anskaffe sig vogne. Omsider besluttede fabrikkerne sig for i 1926 at købe to gærvogne hos "De Forende Bryggerier".

Det var ZB 99 651-99 652, bygget 1919 hos Bautzen og leveret til "De Forenede Bryggerier" 1920. De havde dimensioner som de tyske ølvogne, anskaffet ved samme lejlighed. Vognene bar påskriften "De Forenede Bryggeriers Ølsorter og Maltpræparater". De var altså ikke påmalet TUBORG.

Hos DDSF blev de malet perlegrå og fik påskifterne "Dansk Gærcentral". Det var et datterselskab med afdelinger i Odense og Slagelse. I midten af teksten blev det kendte rød-hvide malteserkors påmalet (malteserkorset er malteserridderens symbol for de 8 dyder!). Vognene beholdt ved mageskiftet litra ZB, men fik numrene 99 701-702, og hjemstedet blev København Godsbanegård for begge.

Akselafstanden var 4000 mm. Over pufferne måtte de 8400 mm. De kunne laste 15 000 kg gær, der blev holdt under afkøling af 600 kg is.

Vognene måtte befordre gær i vognladninger, mindre partier vand, suppleret med mindre partier sprit, prøver af vand, mask, melasse og korn samt tom emballage.

Ved leveringen til Tuborg havde vognene skruebremse i tårn (med hustag) og trykluffbremse. De havde også tyske slutsignalholdere. Udstyret gik i arv til DDSF.

De benyttedes til transport af gær i 50 kg spande fra Odense til Randers og fra Slagelse til København. Fra disse 50 kg spande udvejedes 1 kg gærstykker, der udleveredes til kunderne.

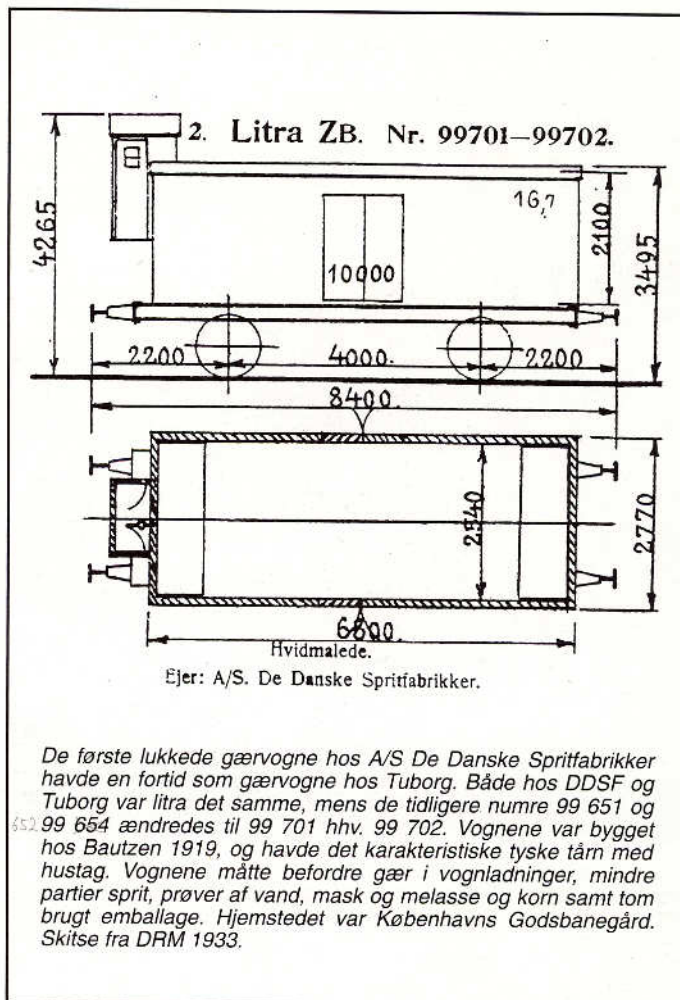
1929: Vognparken udvides

I 1929 blev det nødvendigt at anskaffe endnu to kølevogne til Dansk Gærcentral. De blev begge leveret af Scandia, og fik hjemsted i Odense, hvor hovedafdelingen for Dansk Gærcentral lå. De fik også samme bemaling som de to forrige, dog med tilføjelsen "Odense" under firmanavnet.

Vognene havde dimensioner som ølvogne leveret til Tuborg samme år, idet akselafstanden blev 4500 mm og længden over puffer 8240 mm. De kunne laste 15 000 kg og havde en islast på 1500 kg. De blev forsynet med vakuumbremse samt skruebremse i tårn, og fik litra ZB nr. 99 703-99 704.

Først omkring ni år senere blev de to vogne forsynet med trykluffbremse hos Scandia (1938).

I 1932 ændredes for øvrigt påskriften "Dansk Gærcentral" på de lukkede vogne ZB 99



De første lukkede gærvogne hos A/S De Danske Spritfabrikker havde en fortid som gærvogne hos Tuborg. Både hos DDSF og Tuborg var litra det samme, mens de tidligere numre 99 651 og 99 652 ændredes til 99 701 hhv. 99 702. Vognene var bygget hos Bautzen 1919, og havde det karakteristiske tyske tårn med hustag. Vognene måtte befordre gær i vognladninger, mindre partier sprit, prøver af vand, mask og melasse og korn samt tom brugt emballage. Hjemstedet var Københavns Godsbanegård. Skitse fra DRM 1933.

701-702 (704?) til "A/S De Danske Spritfabrikker".

1931: De første beholdervogne

Den stadig voksende produktion og omlægning af samme,

medførte at man sidst i 20'erne bad Statsbanerne om at udarbejde et forslag til en cisternevogn til transport af melasse mellem Lolland-Falster og Slagelse samt Randers og Hobro. (Melasse er en

tykflydende, brunsort væske, der er råmateriale i gærfremstilling, og er biprodukt af sukkerfabrikation).

Det førte til at Cvk i 1931 konstruerede en af de mest besynderlige vogne set i den private danske vognpark, idet beholderen blev anbragt på støtter i vognrammen.

Vognen fik litra ZE 503 601 med hjemsted i Slagelse, og blev malet i DDSFs farver med rødt/hvidt malteserkors på gavlen.

Samme år anskaffedes ZE 503 602-503 603, der også blev konstrueret af Statsbanerne (bygget på Cvk). De fik hjemsted i Slagelse. Begge var magen til 503 601 med en kort akselafstand på 2950 mm og længde over puffer 6110 mm. Beholderen kunne rumme 9800 liter.

Endnu en vogn magen til de tre øvrige blev leveret i 1932. Den fik litra ZE 503 604, og også den fik Slagelse som hjemsted.

Forannævnte fire beholdervogne blev opbygget på undervogne fra ældre højsidede godsvogne litra KM. En del af numrene på de KM-vogne, der lagde undervogn til, kendes. Se skema.

Vognene bibeholdte håndbremsen fra de gamle KM-vogne, og først mellem 1938-42 fik de trykluffledning.

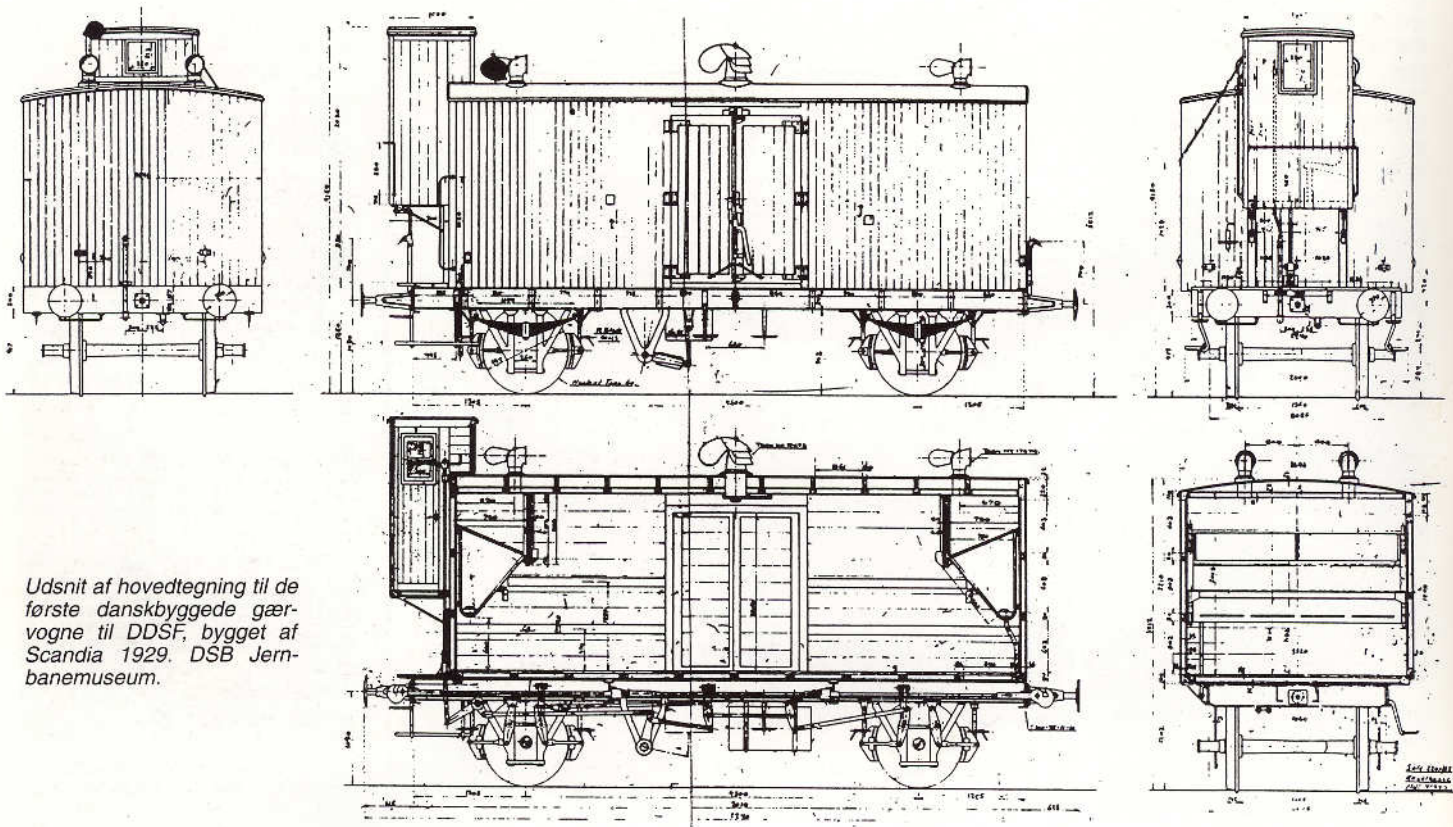
Alle blev solgt til ophugning 1954-56.

1935: Flere beholdervogne anskaffes

Produktionen på virksomhedens to store fabrikker i Hobro



ZB 99 703 ved leveringen fra Scandia i 1929. Som det fremgår af billedet bærer den påskifterne DANSK GÆR-CENTRAL, ODENSE, der var datterselskab af DDSF, hvis bomærke ses i gavlen. Vogne har tårnbremse og vakuumledning. Vognen endte sine dage hos OHJ. Foto: Scandia/JMJK.



Udsnit af hovedtegning til de første danskbyggede gærvogne til DDSF, bygget af Scandia 1929. DSB Jernbanemuseum.



En af de gamle gærvogne ZB 99 701 fik efter fjernelse af bremsetårn højsiddende rangerskruebremse som søstervognen ZB 99 702 (de øvrige fik lavtsiddende med håndhjul i gavlen). Den blev udstyret med godstogsbremse, der kunne omstilles til ikke internationalt godkendt persontogsbremse. Her ses vognen i Slagelse omkring 1947 (revisionsdatoen

viser 1946), og af adressefeltet fremgår det – med kridt – at den kommer fra Godsbanegården. Bemærk den røde stribe, der er malet langs vognens kanter hele vejen rundt, også i bunden, selv om det ikke fremgår tydeligt. Læg også mærke til hjørnemærker for bremseudstyr.

Foto: P.-E. Harby/Arkiv TA

og Ålborg voksede kraftigt i disse år, og i 1935 var det nødvendigt at anskaffe endnu fire beholdervogne til transport af melasse.

Også denne gang kom Statsbanerne til at stå for konstruktionen. De nye vogne fik akselafstanden 3660 mm og længde over puffer 7700 mm. Håndbremsen fulgte med ved ombygningen. Det ses tydeligt, at man genanvendte undervogne fra gamle lukkede godsvogne litra HB.

De nye beholdere kunne rumme 11 100 liter, og de blev selvfølgelig malet i DDSFs perlegrå husfarver med røde kantbånd og logo i gavlene.

Kilder:
DSB DRM II med tillæg, diverse udgaver
Tegninger fra Scandia
Politikens Sådan laves det

Kilder og tak til:
Dansk Jernbanearkiv v/Per Topp Nielsen, Sakskøbing
Ole Møller Nielsen, DSB Museumstog/Vest
Mogens Borly fra "De Danske Sprit Fabrikker" (diverse interne skrivelser)
Jens Bruun-Petersen, Ribe
En speciel tak til P.C. Johansen, DSB Museumstog for supplerende gennemlæsning, vognoplysninger m.v.

Sidstnævnte var malet i gul med sorte skygger med to initialer på hver side af malteserkorset.

De fik litra ZE med numrene 503 605-608, og Randers som hjemsted.

Mellem 1938-1942 blev de forsynet med trykluftledning; ZE 503 605-606 fik dog trykluftbremse.

1941-46: Bremsætårne fjernes
 Krigen satte ikke umiddelbart en dæmper på produktionen, idet råprodukterne kartofler, roer, korn m.v. stadig kunne skaffes i rimeligt omfang. Der skete dog ikke de store anskaffelser og udvidelser.

Men som andre vogne optaget i DSB's vognpark mistede de lukkede vogne under og efter krigen deres tåmbremse og fik monteret rangerskruebremse.

Tårnet blev fjernet på ZB 99 701 i 1946, mens ZB 99 702 mistede det allerede året før i april 1945. Ved denne lejlighed fik vognene højtsiddende rangerskruebremse, samt ikke internationalt godkendt trykluftbremse til brug i gods- og persontog.

Samtidig fik de påmonteret firmainitialerne i forchromede ophøjede bogstaver med et rødt-hvidt malteserkors imellem. Alle vognkassens kanter fik en rød smal linie.

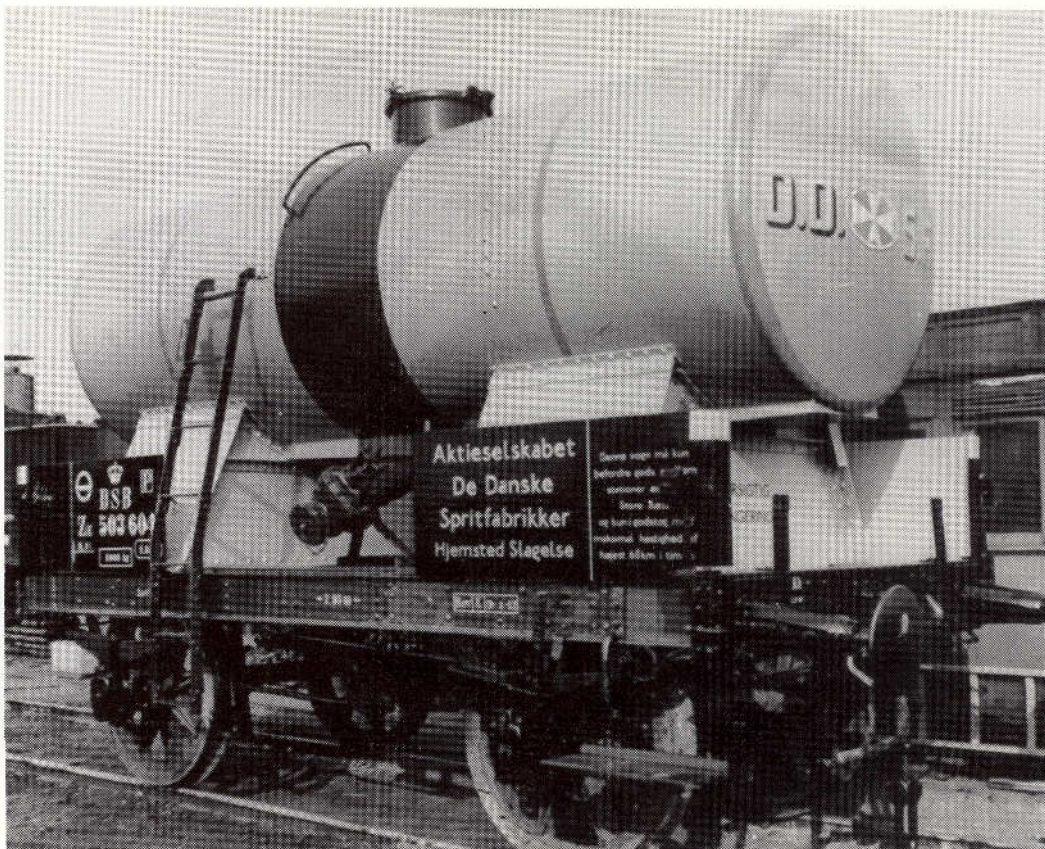
Også ZB 503 703-704 fik tårnet fjernet, og i stedet indrettedes platform, hvorfra rangerskruebremsen kunne betjenes i stil med DSB's HJ og IB m.fl.

1946-49: Selvbærende beholdervogne anskaffes

I 1946 anskaffede man endnu 4 beholdervogne til transport af melasse, bygget hos Scandia. De brød med hidtidigt tankvognsdesign, idet de fik selvbærende, lavtliggende beholdere. Designet var dikteret af manglen på jern og metal efter krigen. Vognene fik litra ZE og numrene 503 597-503 600.

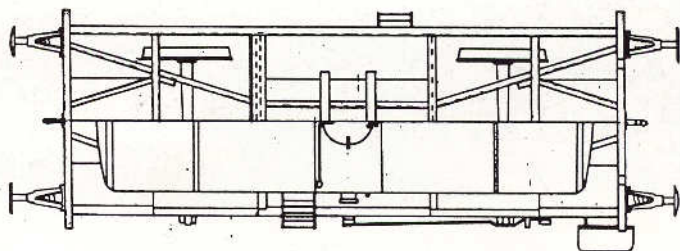
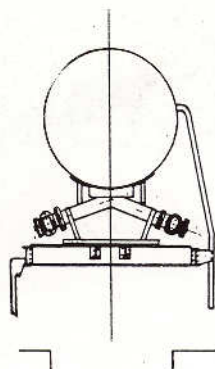
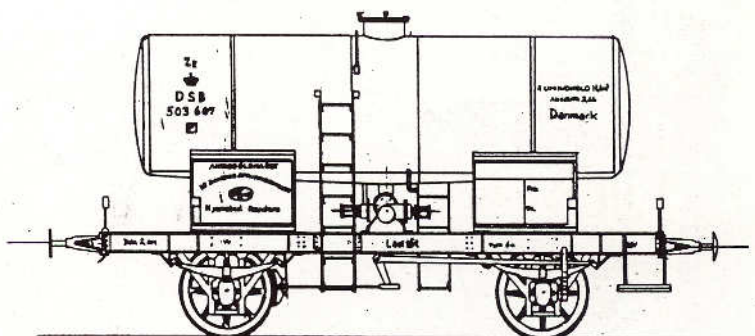
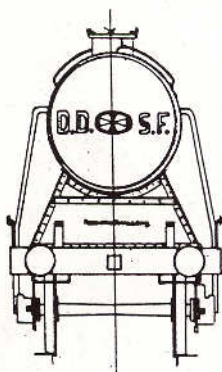
Akselafstanden var 5000 mm, lop 8630 mm og rumindhold 13 000 liter, og var selvfølgelig forsynet med trykluft- og rangerskruebremse. De fik hjemsted i Slagelse. Efter 1961 fik nr. 599-600 hjemsted på København Gb.

Cisternevognene var som sædvanlig malet metallicblå (nogle vil nok kalde dem blå-grå) med brede røde bånd ved tankens omkreds i gavlene og smalle røde bånd inde på selve beholderen. Midt på selve tanken - ud for stigen - var malet bredt sort bælte, der også dækkede domen. Hjemstedspladen blev smukt udfor-



En af de mest besynderlige tankvognstyper på danske spor var spritfabrikkernes, der ses på billedet. De blev simpelt hen konstrueret af Statsbanerne til DDSF, og man benyttede ældre undervogne fra åbne højsidede KM og lukkede godsvogne HB til at bære beholderne. Her ZE 503 604 efter revision på Cvk København den 26/3-1952. På hjemstedspladen står: "Aktieselskabet De Danske Spritfabrikker.

Hjemsted Slagelse". Bag den hvide skillestreg de manende ord: "Denne vogn må kun befordres på godstog mellem stationer øst for Storebælt og kun i godstog med maksimal hastighed af højst 60 km i timen". På konsollen i gavlen anes den sædvanlige påskrift "FORSIGTIG RANGERING". Bemærk stigen, der kun rækker "halvt" op. Foto: Jernbanemuseet



1:87-tegning af de små beholdervogne ZE 503 605-608, som blev bygget af Centralværkstedet i København til DDSF. Det var gamle godsvogne, der lagde undervogn til. Tegning af Allan Hansen, 1963.

met med firmanavnet i buesats med malteserkorset nederst på tavlen.

Typen blev fulgt op af en serie tilsvarende vogne i 1947 og 1949. Det var ZE 503 591-596, der alle fik Randers som hjemsted.

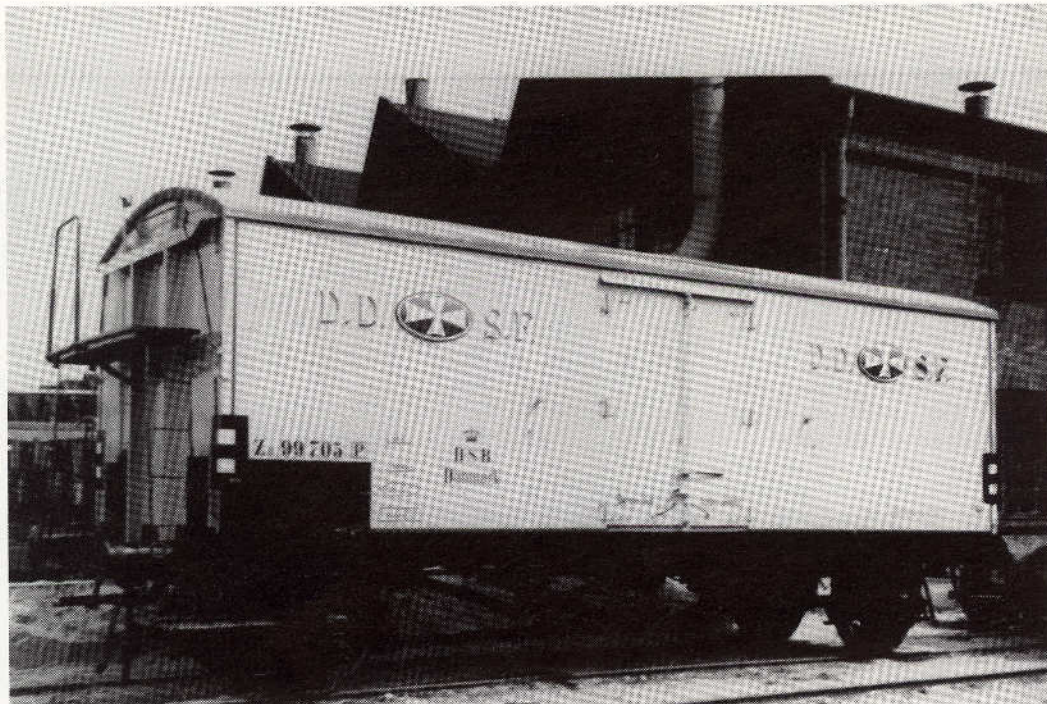
Ved senere ændringer fik beholderen nittede plader (skjold) på tankryggen og håndbøjler i gavle med ranger-skruerbrems. Det sorte mavebælte fjernedes muligvis samtidigt. Tidspunkt for ændringer kendes ikke.

Serien fra 1949 fik som de eneste af Spritfabrikkernes vogne monteret varmeledning, så de kunne fremføres i persontog. Sidst i 60'erne blev dette udstyr fjernet.

Vognene blev benyttet til transport af melasse som fabrikkens øvrige tankvogne.

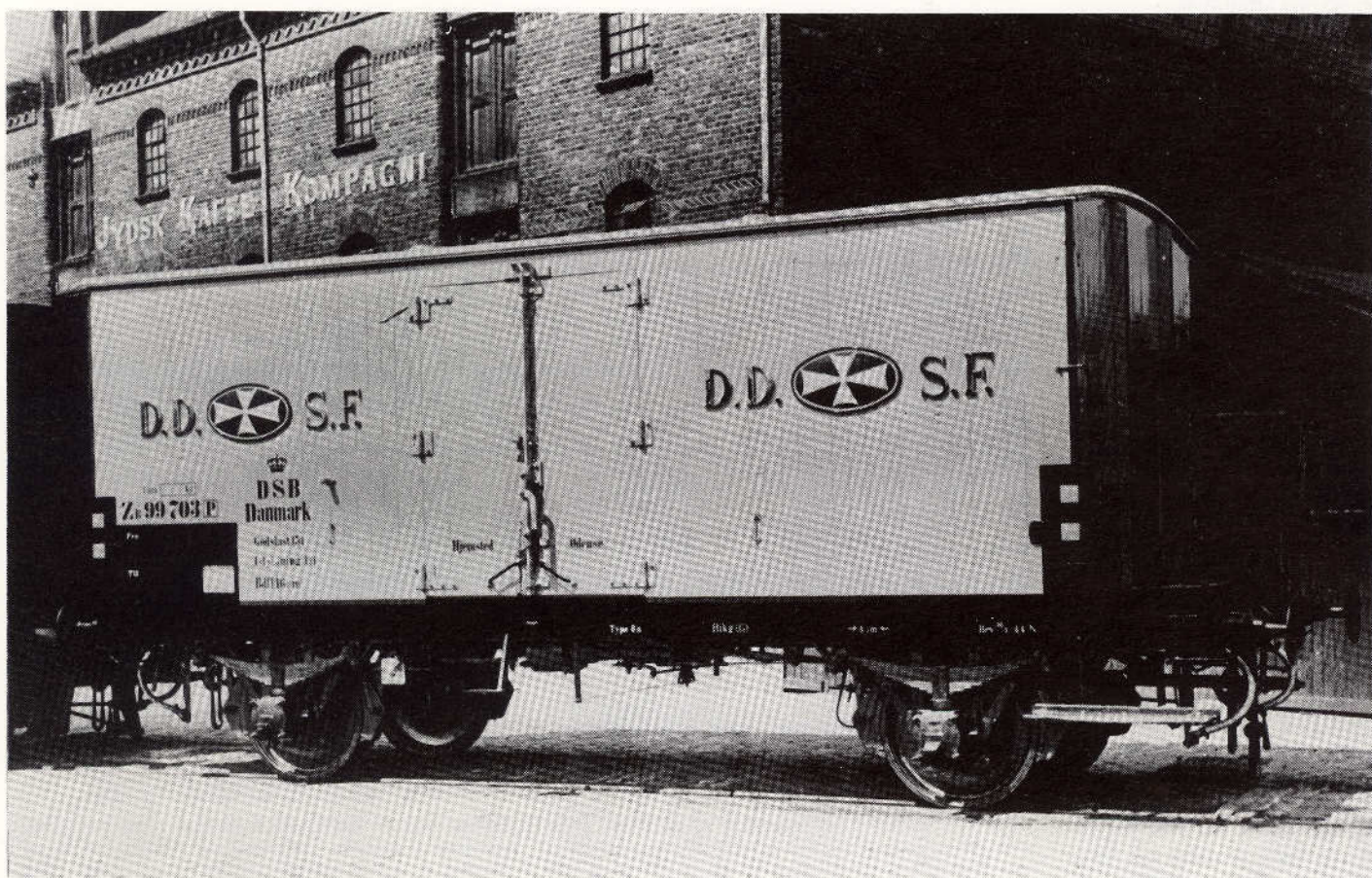
De fleste vogne i serien forsvandt i 1976. Dog havde man endnu i 1986 nr. 503 599 og 503 600, der på det tidspunkt anvendtes til transport af akvavit mellem Ålborg og København. De kunne også ses på fabrikssporene i Grenå.

Bemærk i øvrigt, at vogne leveret fra 1946 og fremover generelt blev nummereret "baglæns".



I 1949 fik DDSF leveret sin sidste lukkede godsvogn. Det var ZB 99 705, der blev bygget i HD-modul med 6 m akselafstand. Den blev selvfølgelig malet i sprit-

fabrikkens gråblå husfarver og fik emaljeskilt med rødt/hvidt malteserkors og DDSF i messing. Vognen endte senere hos OHJ. Foto: Jernbanemuseet



ZB 99 703 kører fra Scandia til Randers station efter fjernelse af bremsetårn i 40'erne. Den har fået lavtsiddende bremseplatform med håndhjulsskruerbrems i gavlen. Revisionsdatoen på vangerne fortæller at

vognen sidst er revideret den 30/3-1944, Nyborg. Det nøjagtige årstal for fotoet kendes ikke. Foto: Scandia/JMJK

1949: Gærvognssupplement

I godt og vel tyve år havde DDSF klaret gærtransporten med de ældre lukkede vogne. Men i 1949 blev det nødvendigt med et supplement, og der anskaffedes en enkelt lukket vogn fra Scandia i det såkaldte HD-modul, d.v.s. en vogn med 6 m akselstand, længde over puffer 9290 mm og med en lastevne på 19 tons. Men taget var ikke så hvælvet som på HD, og den var stort set magen til ølvogne bygget 1946-1952 til Carlsberg og Tuborg.

Udstyret var det samme som bryggeriets vogne med højtstående rangerskruebremse og islast på 600 kg. Den fik litra ZB 99 705 (i 1966 omnummereret 081 5 905) med København Godsbanegård som hjemsted.

1954: Tyske beholdervogne

Ved kapitalutionen i maj 1945 efterlod den tyske værnemagt en del jernbanemateriel, herunder 98 beholdervogne.

I sommeren 1945 blev disse vogne efter aftale med "Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force" (SHAEF) midlertidigt stillet til rådighed for statsinstitutionen "Indkøbscentralen for Benzin, Petroleum og Brændselsolier". Vognene, som blev disponeret af olieselskaberne, måtte kun benyttes internt i Danmark.

Samtidig arbejdede "Kommissarius for Konfiskation af tysk og japansk Ejendom" med at fastlægge vognenes oprindelige ejerforhold, og først i 1954 kunne man begynde at sælge ud af de tyske vogne. Indtil salg eller hjemsendelse, kørte vognene med de oprindelige tyske vognnumre.

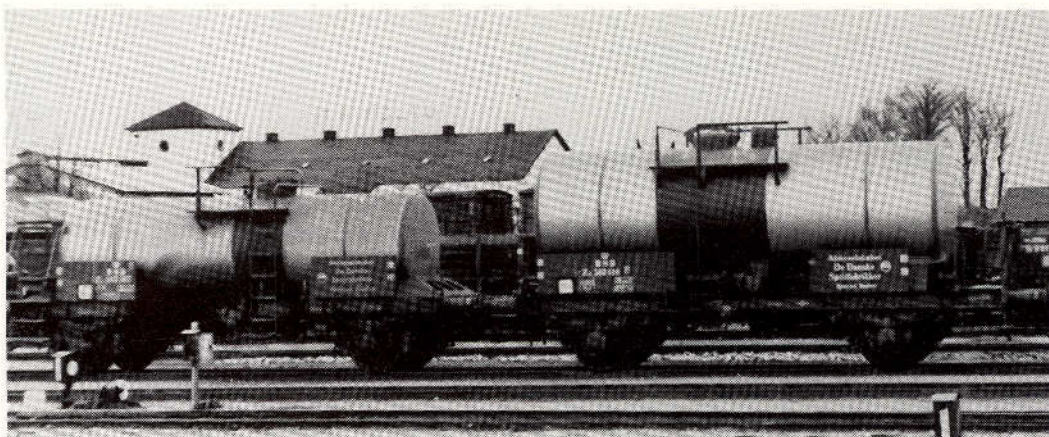
I 1954 blev fire af de tyske vogne solgt til DDSF, og Scandia indrettede vognene med nye beholdere til brug for transport af sprit og akvavit, d.v.s. de blev de første rigtige "spritvogne". Vognene var oprindelig bygget på forskellige tyske fabrikker i 1939-41, og fik efter ombygning litra ZE 503 609-503 612.

Alle havde akselafstand 4500 mm og længde over pufferne 8800 mm. Beholderen kunne rumme 20 000 liter.

Med denne serie vogne forsvandt fabrikkernes smukke malteserlogo fra hjemstedstavlen. Den havde herefter kun ejernavn og hjemsted anført.

1956: Beholdervogne med to domer

Atter i 1956 fulgte to vogne, ZE 503 613-503 614, bygget hos Scandia. De havde aksel-



De sorte mavebælter og røde stafferinger var i mange år kendetegnet på spritfabrikkernes tankvogne. Her holder to af dem i Masnedsund, april 1958. Det er ZE 503 599 og 503 609.
Foto: Jens Bruun-Petersen, Ribe

Vogne hos "De Danske Spritfabrikker"

Lukkede gærvogne

ZB-nr.	Byggeår	Bygget	Nr. i 1966	Udr.	Skæbne	Ophugget
99 701	1919	Bautzen		1958	Til OHJ = IB 372	1983 a)
99 702	1919	Bautzen		1958	Til OHJ = IB 371	1983 a)
99 703	1929	Scandia		1964	Til OHJ = IB 373	1983
99 704	1929	Scandia		1964	Til OHJ = IB 374	1983
99 705	1949	Scandia	081 5 905-8	1968	Til OHJ (ej omnr.)	1983

a) Vognene kom i 1958 til HTJ; i 1960 til OHJ. Vognene blev overtaget fra "De Forenede Bryggerier" i 1926, hvor de havde samme litra som hos DDSF, men numrene var 99 651 hhv. 99 652.

Tankvogne

ZE-nr.	Byggeår	Bygget	Uh-nr. i 1966	Zk-nr. 1981	Udr.
503 591	1949	Scandia	070 1 591-3	-	1976
503 592	1949	Scandia	070 1 592-1	-	1976
503 593	1949	Scandia	070 1 593-9	-	1976
503 594	1949	Scandia	070 1 594-7	-	1976
503 595	1947	Scandia	070 1 595-4	-	1976
503 596	1947	Scandia	070 1 596-2	-	1976
503 597	1946	Scandia	070 1 597-0	-	1976
503 598	1946	Scandia	070 1 598-8	-	1976
503 599	1946	Scandia	070 1 599-6	700 1 599	1987 e)
503 600	1946	Scandia	070 1 600-2	700 1 600 b)	1987 f)
503 601	1931	København	Ex. KM 5717 el. 5694		1955
503 602	1931	København	Ex. KM		1955
503 603	1931	København	Ex. KM		1954
503 604	1932	København	Ex. KM 5643		1956
503 605	1935	København	Ex. HB 2547		1955
503 606	1935	København	Ex. HB		1955
503 607	1935	København	Ex. HB		1955
503 608	1935	København	Ex. HB		1955
503 609	1940 g)	Uerdingen	070 1 609-3	700 1 609	1990
503 610	1941 g)	Heidelberg	070 1 610-1	700 1 610	1990
503 611	1940 g)	Westwaggon	070 1 611-9	700 1 611	1990
503 612	1939 g)	Linke-Hofmann	070 1 612-7	?	1987 i)
503 613	1956	Scandia	070 1 613-0	730 0 613 c)	1990
503 614	1956	Scandia	070 1 614-8	730 0 614 c)	1990
503 615	1964	Scandia	070 1 615-0	720 0 615 d)	1990
-	1949	Scandia	070 1 616-8 h)	700 1 616	1990
-	1949	Scandia	070 1 617-6 h)	700 1 617	1989

b) Først nyt litra og nummer 1982

c) Litreret Zks; nr. 614 nyt nummer allerede i 1980

d) Litreret Zkk

e) Reservetank i Grenå, 1991 til DJK (MHVJ)

f) 1987 til Jernbanemuseet, ophugget 1989

g) Ombygget 1954 hos Scandia (ny beholder):

503 609 ex. DR Posen 903 672

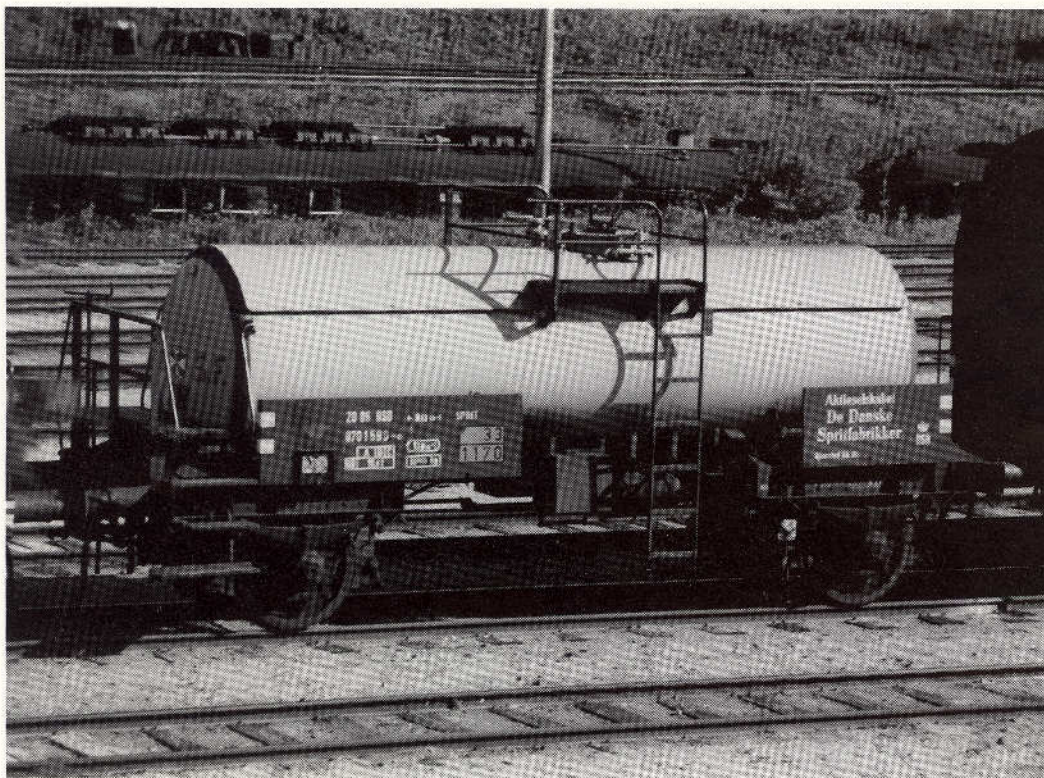
503 610 ex. DR Posen 911 897

503 611 ex. DR Hamburg 901 879

503 612 ex. DR Hannover 905 443

h) Fra 1965 kortvarigt litereret *Uh (samme nr.)

i) Reservetankvogn, København (Amager) 1987?



For at beskytte indhold mod solvarme, fik tankvogne ofte monteret et solskjold. Her er 070 1 599 blevet forsynet med et sådanne. Det sorte mavebælte er væk, men i gavlene ses stadig fabrikkernes logo og røde kantbånd. Fotoet er taget sidst i 80'erne i Århus. I baggrunden udrangerede MO-vogne.
Foto: Ukendt fotograf

afstanden 4500 mm, lop 8630 mm, last 16 800 liter, og fik Københavns Godsbanegård som hjemsted.

Beholderne var todelte (11.000 + 5.800 liter) og havde derfor to tætsiddende domer. Indvendigt var de belagt med prodorglas, et særligt slags isoleringsmateriale.

På det hidtidige design skete adgangen til domerne via en stige midt på beholderen, men disse vogne fik som noget nyt adgang via stige i enden ved rangerskruebremse, og med lang lang løbebro på beholderen. Bemalingsmæssigt fik de det sædvanlige tankvognsdesign, dog undlod man det sorte mavebælte.

Begge anvendtes endnu i 1980 til transport af akvavit mellem Ålborg og København, og måtte køre 100 km/t (S-mærket) mod fabrikkens øvrige vogne, der kun måtte benyttes i tog indtil 80 km/t (tidligere kun 70 km/t ved glidelejer).

1958: Salg af gærvogne

De to gærvogne ZB 99 701-702 solgtes i 1958 til HTJ. Efter en større ændring, hvor bl.a. alt bremsetøjet fjernedes og håndbremse monteredes, blev de i 1960 sat i drift som OHJ IB 372 hhv. 371.

Sluttelig fik OHJ i 1964 ZB 99 703-704, der blev til OHJ IB 373 og 374.

I løbet af 70'erne aftog anvendelsen. Nr. 374 sås fra omkring 1976 henstillet ved

læsserampen i Vedde, mens andre stod på OHJ's ophuggerspor i Holbæk.

Fra begyndelsen af 80'erne foretog OHJ en radikal oprydning i henstillet materiel, og gærvognene blev i 1983

ophugget sammen med andre af banens ældre godsvogne.

60'erne: Forskellige anskaffelser

I 1964 anskaffedes til transport af akvavit mellem Ålborg-Kø-

benhavn en vogn med et rumfang på 23.000 liter. Det var ZE 503 615, bygget Scandia 1964. Den havde en akselafstand på 5000 mm, lop 8960 mm og fik som øvrige hjemsted på København Godsbanegård.



SPRIT PÅ AMAGERBANEN: Her rangerer Amagerbanens F-maskine (ex. DSB) med beholdervogne fra DDSF. Det er fra venstre mod højre ZE 503 612, 502 615 og et ukendt nummer. Vognene har mistet det

sorte mavebælte, men bærer stadig røde stafferinger og logo på gavle. Amager 1965.

Foto: Jens Bruun-Petersen, Ribe

Fra olieselskabet GULF købte man i 1965 to stk. tankvogne, der var bygget af Scandia i 1949. De havde en beholderkapacitet på 20.000 liter.

Da man på det tidspunkt var ved at omnummerere godsvognsparken til UIC-standard, fik vognene ikke ZE-nummer, men det nye UIC. De blev til 070 1 616 (ex. GULF ZE 503 236) og 070 1 617 (ex. GULF ZE 503 240). Akselafstanden var 5000 mm og længden over puffer 8630 mm. De anvendtes til transport af sprit mellem Ålborg og København helt til slutningen af 80'erne. Hjemstedet var København Godsbanegård.

Som de eneste P-mærkede (privatejede) vogne ved DSB blev de - omend kortvarigt - forsynet med litra °Uh.

Det blev de sidst anskaffede jernbanevogne hos DDSF, hvor transport af "sprit" på sporene gradvis aftog.

1966: Omlitring m.v.

I 1965-69 omlitredes DSB's godsvognspark. Alle DDSF's tilbageværende vogne fik her ved UIC-numre i 1966. Numre fremgår af skema.

Fra 1973 havde DDSF i alt 19 beholdervogne til transport af melasse, akvavit, 96% sprit og alkohol. Nr. 070 1 595 måtte endvidere transportere 25% ammoniakvand.

Alle lukkede vogne var på det tidspunkt afhændet til anden side. Den "langbenede"



Beholdervoggen 700 1 609-7 fra De Danske Spritfabrikker i Grenå kort før udrangeringen.
Foto: Peter O. W. Barker

gærvogn fra 1949, nu med UIC-nummer 081 5 905, blev i 1968 solgt til OHJ. Den kom aldrig i ordinær drift, men anvendtes indtil 1983 som lager for baneafdelingen med DDSF's logo fjernet ved overmaling. I øvrigt beholdt den nummeret.

1980: Opgørelse

I 1980 havde Spritfabrikkerne 11 beholdervogne optaget hos DSB. De 9 blev i 1981 omlitret Zk uden at få litra påmalet. To vogne - nr. 613-614 fra 1956 - blev litreret Zks, fordi

de var S-mærket, d.v.s. måtte fremføres i tog med en hastighed af 100 km/t, og nr. 615 fik Zkk, fordi den kunne læsse over 20 tons.

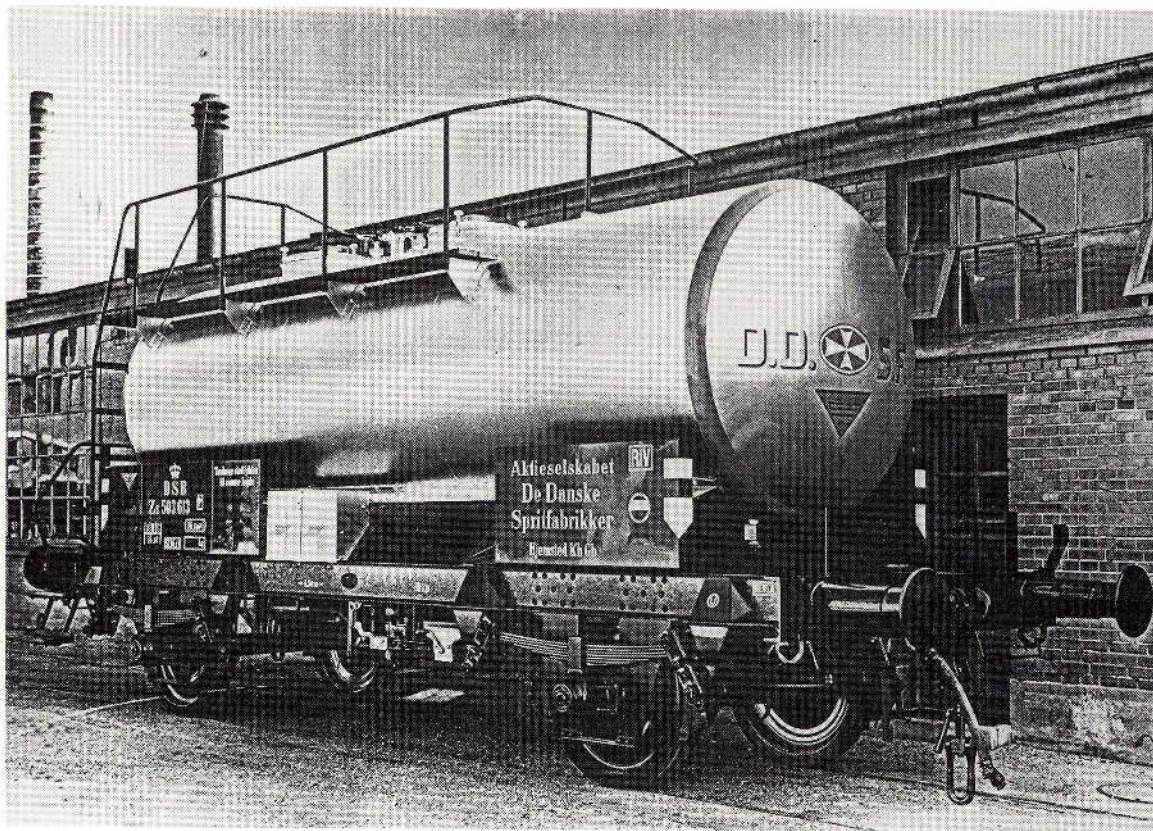
Vognene anvendtes til transport af ethylalkohol mellem København og Ålborg (og Grenå?), og havde indtil udrangering København Godsbanegård som hjemsted.

1990: Slut

Fra 1990 var det slut med de blågrå tankvogne på danske spor, idet de sidste seks beholdervogne fra DDSF

udrangeredes. Endnu et farverigt indslag var forsvundet fra den danske jernbanevognpark.

Endnu i 1992 kunne man dog se Zkk 720 3 615 henstillet på spor i Ålborg...



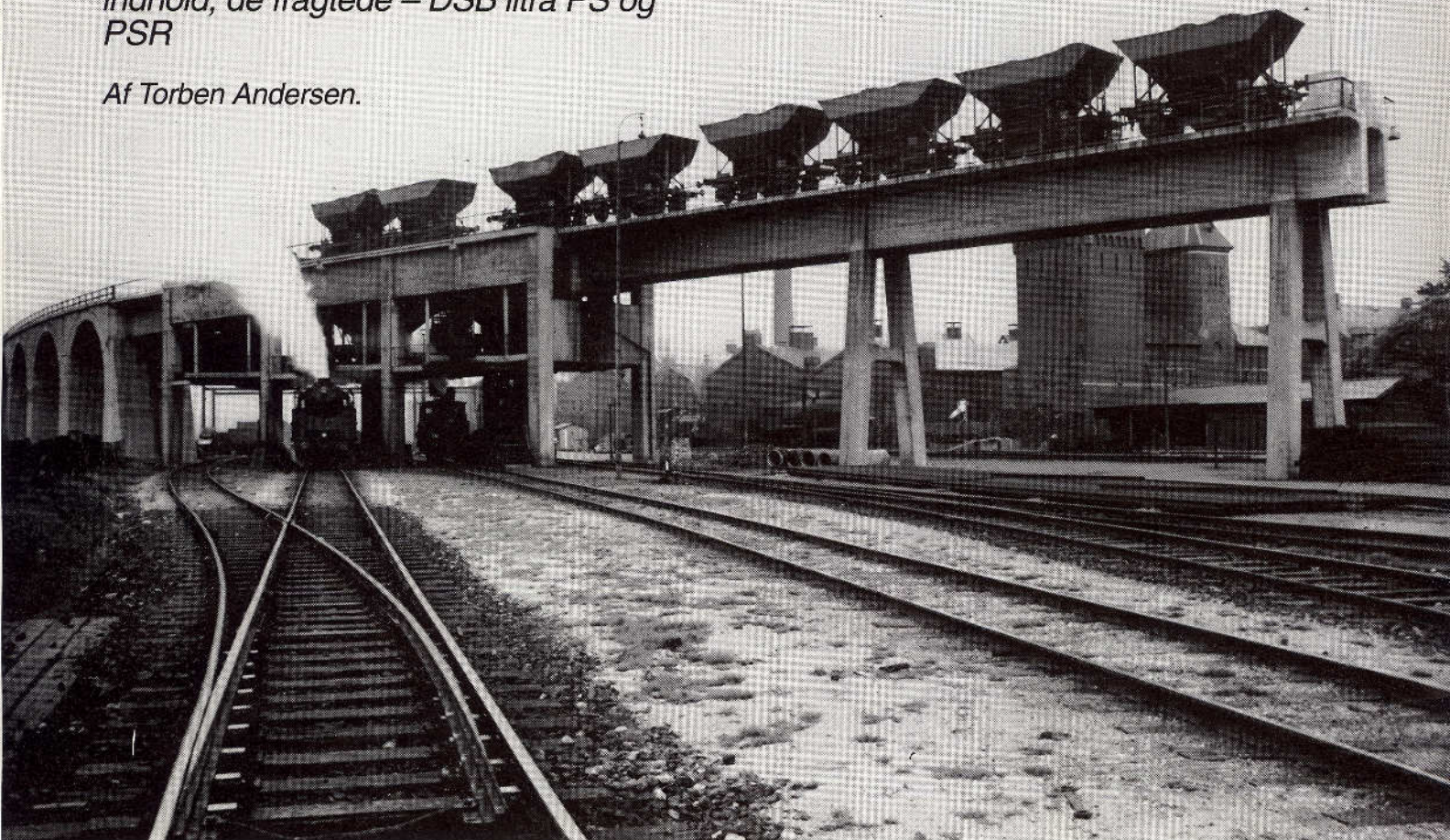
Det eneste (endnu) kendte billede af den todelte beholdervogn ZE 503 613 ved levering fra Scandia, 1956. Bemærk, at studserne under beholderen er lukket inde i kasser, og at der kun er påmalet stafferinger i gavlene.
Foto: DDSF

Sorte vogne:

KULVOGNE

Om vogne, der var lige så sorte som det indhold, de fragtede – DSB litra PS og PSR

Af Torben Andersen.



Kulforsyningsanlægget på Københavns Godsbanegård, 1946. Foto: DSB

Almindeligvis anvendte DSB de åbne højsidede vogne litra PC og PF til transport af fast brændsel. Det var især kul, briketter, koks og tørv, der fra forskellige tørvelejer eller fra kuloplagspladser i de større havnebyer skulle ud til brugerne, heriblandt Statsbanerne selv.

Til interne kultransporter mellem kuldepoter og færgelejer, brugte Statsbanerne ældre højsidede trævogne litra K til formålet.

De gamle K-vogne, bygget mellem 1862-1886, var i drift ved de forskellige større maskindepoter landet over i forskellige udformninger og litra, bl.a. KJ, der havde skrå bundplader, og små vogne litra KA, KC og KB. De fleste kunne kun rumme 6 tons. De var oprindelig bygget til kreaturtransport og havde bindinger, presningbom og løse endevægge, men fik til brug for kul-

transporterne efterhånden fjernet bommene og endevæggene gjort faste.

K-vognene var især placeret på stationer med færgetrafik, d.v.s. Korsør, Nyborg, Struer, Oddesund, Gedser, Masnedund, Masnedø, Esbjerg og Fredericia. Men de blev også brugt på andre stationer, ligesom på Centralværkstedet i København. På grund af deres alder og korte akselafstand måtte de kun fremføres i tog med 45 km/t.

Efterhånden som færgerne blev større og lokomotivparken voksede, øgedes behovet for vogne, der kunne tilbringe større mængder brændstof over kortere afstande, og til afløsning og supplerung af de efterhånden aldrende K-vogne anskaffede Statsbanerne i 1921 30 højsidede vogne med bevægelige bundlemme og aftagelige endevægge. De var bygget hos Oberbedarf (Ober-

schlesische Fabrik für Eisenbahnbedarf), og blev optaget i DSB materieltegnelse som selvtømmende kultransportvogne litra PK.

Vognene mindede i udseende og dimensioner meget om PT/R, som statsbanerne købte 153 stykker af i 1933. De 20 litra PK uden bremsehus kunne laste 18 500 kg, mens vogne med hus kun kunne laste 17 400 kg.

PS og PSR

Som yderligere afløsning for K-vognene og supplerung af de nye PK, fik DSB i 1928 leveret en serie selvtømmende sortmalede kulvogne bygget helt i stål til brug for intern kultransport.

Vognene blev bygget af Scandia og den svenske vognfabrik Arlöf i fællesskab. De fik en akselafstand på 3600 mm, hvor de gamle kulvogne litra KM rakte fra 2950 mm fra de

små til 3660 mm for de største.

De nye PS-vogne var delt i to rum, der kunne bundtømmes ved bevægelige bundlemme placeret mellem akslerne. I alt kunne de laste 20 tons, mens de ældre KM max. kunne laste 12,5 tons.

Nr. 9711-9722 blev leveret til brug fra transport af kul mellem Århus Havn og kulgården. De kunne laste 20 tons. PS 9723-9726 (leveret 1929-31) blev sat i drift mellem Enghave Brygge til færgerne i Frihavnen, hvor der dengang var stor trafik over Øresund til Sverige. Disse vogne havde en lastgrænse på 18 tons.

I 1939 fik DSB leveret endnu en serie PS-vogne, der også var bygget hos Scandia-Arlöf og i udseende svarede til til de første. De kunne dog kun laste 18 tons. Vognene blev brugt i Gedser til transport af kul fra kulgården til færgerne.

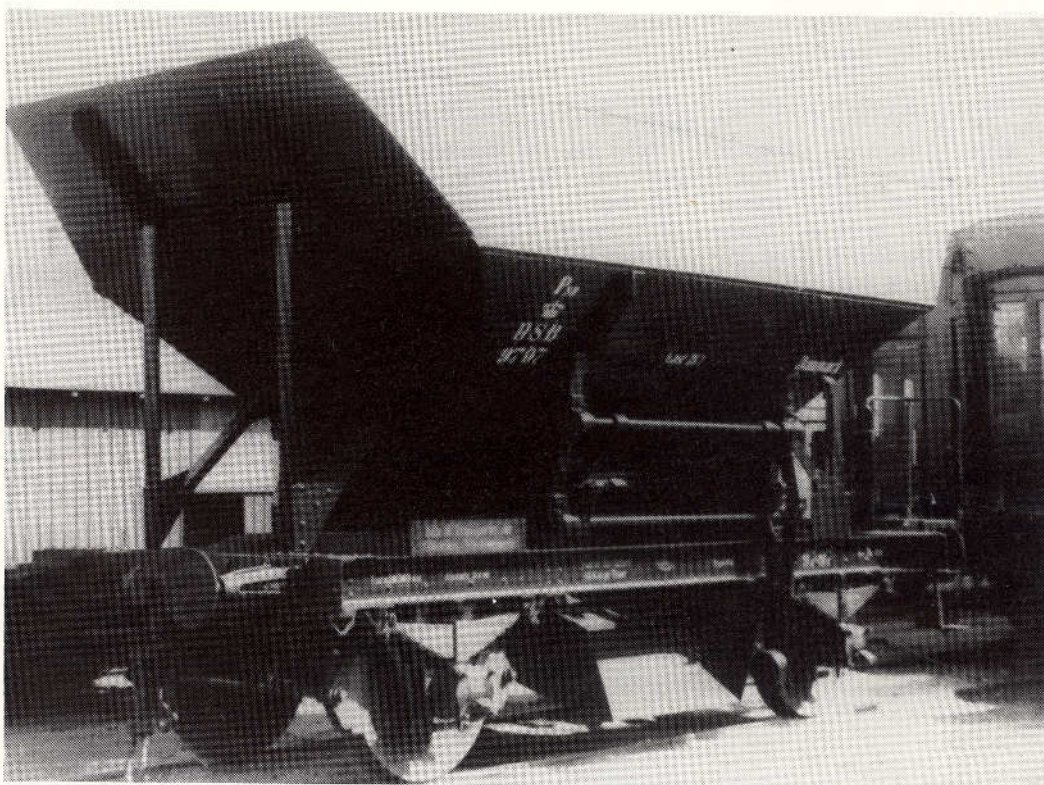
Ved Lillebæltsbroens åbning i 30'erne bortfaldt færgetrafikken mellem Fredericia og Strib og Masnedsund-Masnød-Orehoved samt Odde-sund Nord og Syd, hvorved mange af de ældre K-vogne kunne udrangeres.

Under krigen opførte DSB et stort kulforsyningsanlæg på Centralværkstedet i København. Det var et rampeanlæg, der åbnede i 1943, men allerede i 1941 byggede Scandia-Cvk fem nye kulvogne til brug for kulforsyningen på dette anlæg. Det var PS 9729-9733, der også blev anvendt til transport af kul mellem Enghave Brygge og færgerne i København. Endvidere leveredes tre vogne med rangerskruebremse til brug for kulforsyningen på maskindepotet. Det var vognene 9797-9799.

Vognene blev skudt op på rampen af Hs- eller F-maskiner, og tømt i siloer, hvorfra kulforsyningen af lokomotiverne skete ved hjælp af sliker.

Efter krigen faldt trafikken via Gedser, idet stationen mistede sin betydning som vigtig grænse- og færgestation.

Fra 1946 blev 11 vogne PS 9723-9733 derfor stillet til rådighed for 1. distrikts maskintjeneste, til brug på kulforsyningsanlægget i København,



PSR 9797 med rangerskruebremse efter revision på Cvk, 1944.
Foto: Jernbanemuseet.

mens de øvrige fortsat blev benyttet i Århus.

Forannævnte vogne blev senere i 50'erne suppleret af en serie stålvogne litra PV, ombygget fra ældre PU-vogne, til kulforsyning i Helsingør m.v.

Da dampen i løbet af 50'erne og 60'erne blev fortrængt af dieseldriften, var der ingen grund til at anskaffe nye

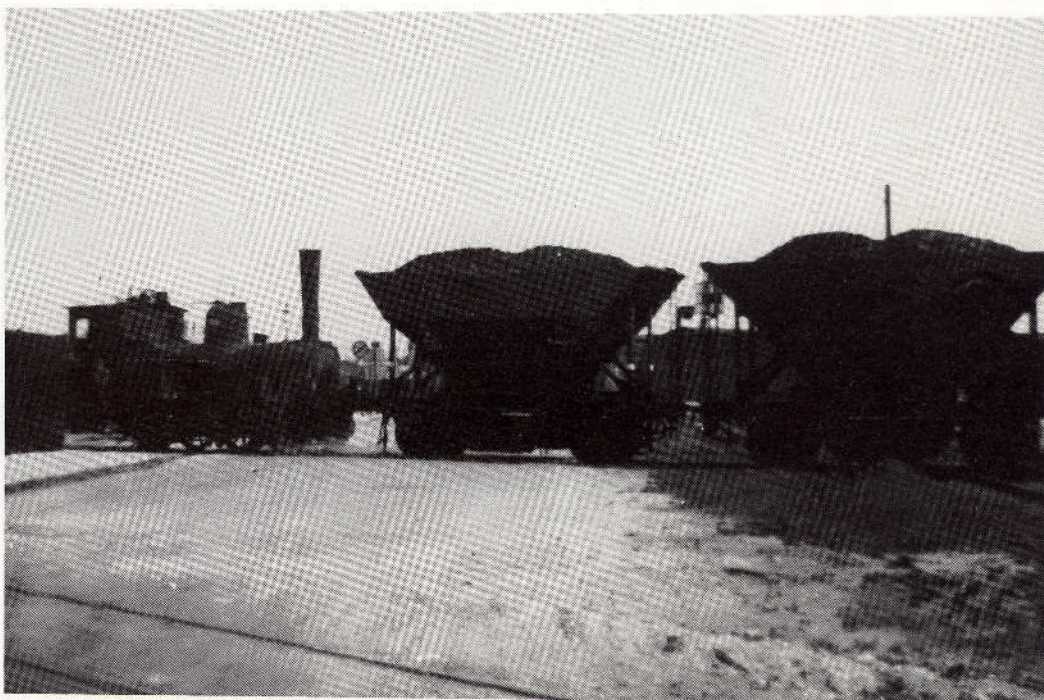
kulvogne, men PS-vognene kunne endnu i lang tid ses på de forskellige stationer og færgepor m.v. sammen med de gamle K-vogne, såfremt de ikke fandt anvendelse til andre formål. F.eks. brugtes 9726 og 9730 i 1957 midlertidigt til transport af bremsegrus. Fra 1957 blev nogle PS og alle PSR forsynet med trykløstledningen.

Nogle PS og PSR forsvandt, da damptrafikken aftog fra midt i 60'erne. I færgehavnene havde de heller intet at bestille, da DSB var gået over til motorfærger.

En enkelt – 9715 – blev i 1959 ombygget til transport af bremsegrus, idet der i stedet for sliken blev monteret afløbsrør under vognen. Den fik litra PSL med samme nummer.

Data for PS og PSR			
PS-nr.	Fdk-nr.	Udr.	Bem.
9711		1966	
9712	607 0 712	1973	
9713	607 0 713	1972	
9714	607 0 714	1978	
9715		1959	Omd. til PSL 9715
9716		1971	
9717		1971	
9718	607 0 718	1973	
9719		1972	
9720	607 0 720	1973	
9721	607 0 721	1973	
9722		1967?	
9723		1972	
9724		1969	
9725		1972	
9726		1971	
9727	607 0 727	1975	
9728		1969	
9729	607 0 729	1973	
9730		1966	
9731		1966	
9732		1969	
9733	607 0 733	1972	
PSR-nr.	Fdk-nr. a)	Udr.	
9797	–	1978	
9798	–	1970	
9799	–	1966	

a) Nummer aldrig tildelt.



HS 380 med forlænget skorsten passerer vejen til Godsbanegårdens med PS-vogne på slæb, 1958.
Foto: ESA.

En PSR – nr. 9797 – blev ombygget og stationeret i Langå. Her brugtes den om vinteren til grusning af perrene.

Nogle af vognene nåede at få UIC-nummer og litra Fdk i årene 1966-69. Det var egentlig meningen, de skulle udrangeres, da der ikke var flere opgaver at udføre hos DSB.

Men Hillerød Gasværk forespurgte DSB om muligheden for transport af kul fra Østerport. Da gasværket skulle have leveret 4000 tons kul årligt, udtog DSB fem af de bedste Fdk-vogne til denne opgave. Fire kom i drift, mens en femte stod i reserve.

Vognene benyttedes derefter til transport af kul mellem

Østerport og Hillerød Gasværk. Fdk måtte kun fremføres med max. 60 km/t, og medbragtes bl.a. i tog 87511/98262.

Men det var åbenbart ikke helt nemt at skaffe egnede Fdk-vogne, idet centralværkstederne fik besked på ikke at udrangere vogne, der evt. kunne erstatte vogne i drift, og i 1969 undersøgte man det fremtidige behov. Da gasværket skulle lukke i 1974, anslog man behovet faldende fra tre i 1971, til en i 1972 og 1973. Vognene Fdk 718, 720 og 721 anvendtes til kultransporterne til indtil udrangering, og blev muligvis påmalet »Kun til transport af kul Kk-Hi. Max. hast. 60 km/t«.

I Nordjylland var også et par Fdk-vogne i drift for en privat kunde i Brønderslev. Hidtil havde kunden anvendt PF- og PB-vogne, hvilket var alt for mandskabskrævende, og bl.a. Fdk 729 blev i 1966 ombygget til losning på båndtransportør til lastbil. Kundens navn er ukendt.

Enkelte andre Fdk undergik også ombygninger, bl.a. fik 713-714 lavere vognkasse. Årsagen til den nedskårede vognkasse kendes ikke.

De gamle kulvogne nåede altså således også at køre strækningsskørsel indtil midten af 70'erne, hvor lejemålene ophørte, og blev derefter løbende udrangeret. De sidste var stationeret på Godsbane-

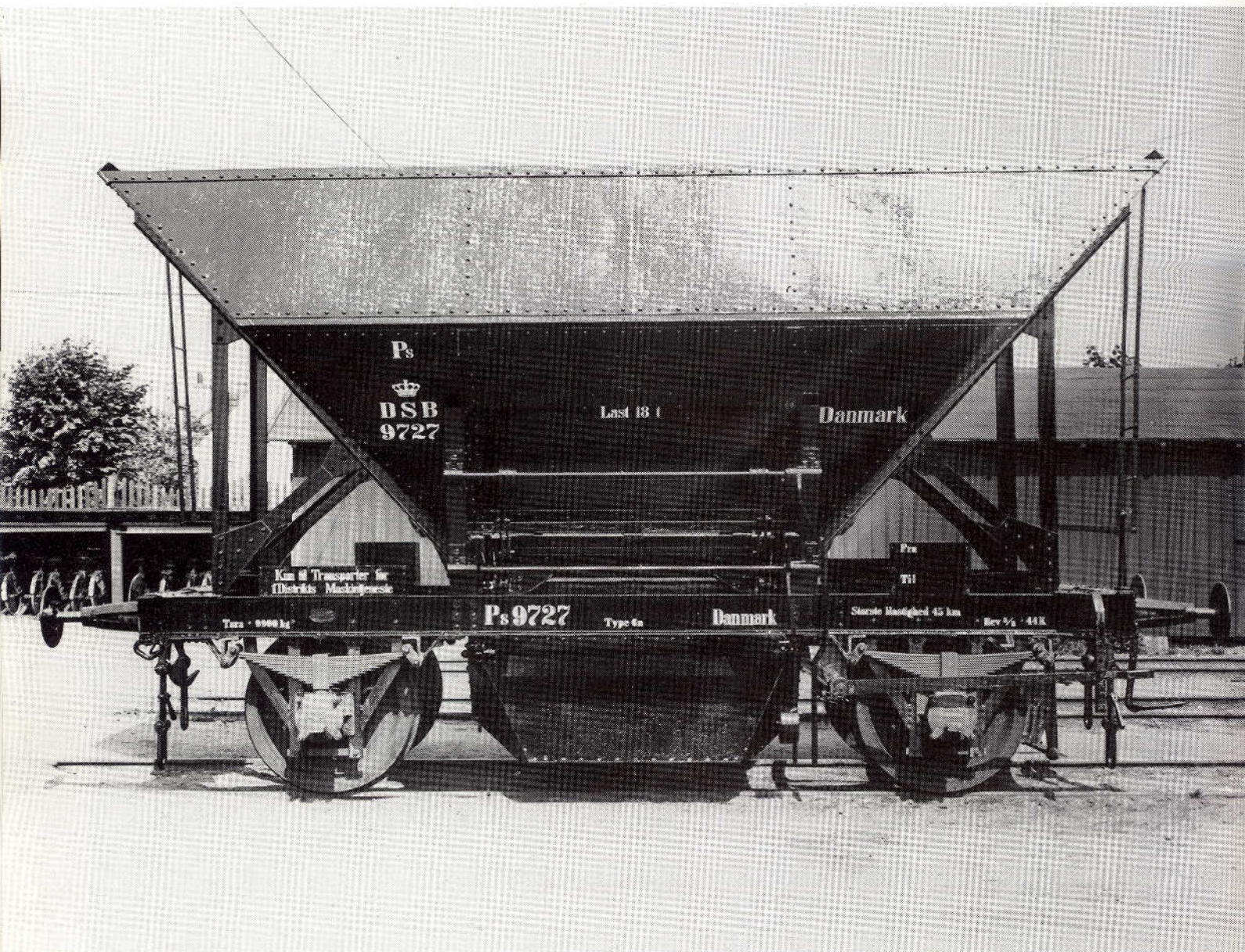
gården, udtagen Fdk 714, der nogle år inden udrangering var grusvogn i Padborg.

Årsagen til den forholdsvis sene udrangering af PSR 9797 (se skema side 13) kan i øjeblikket ikke forklares.

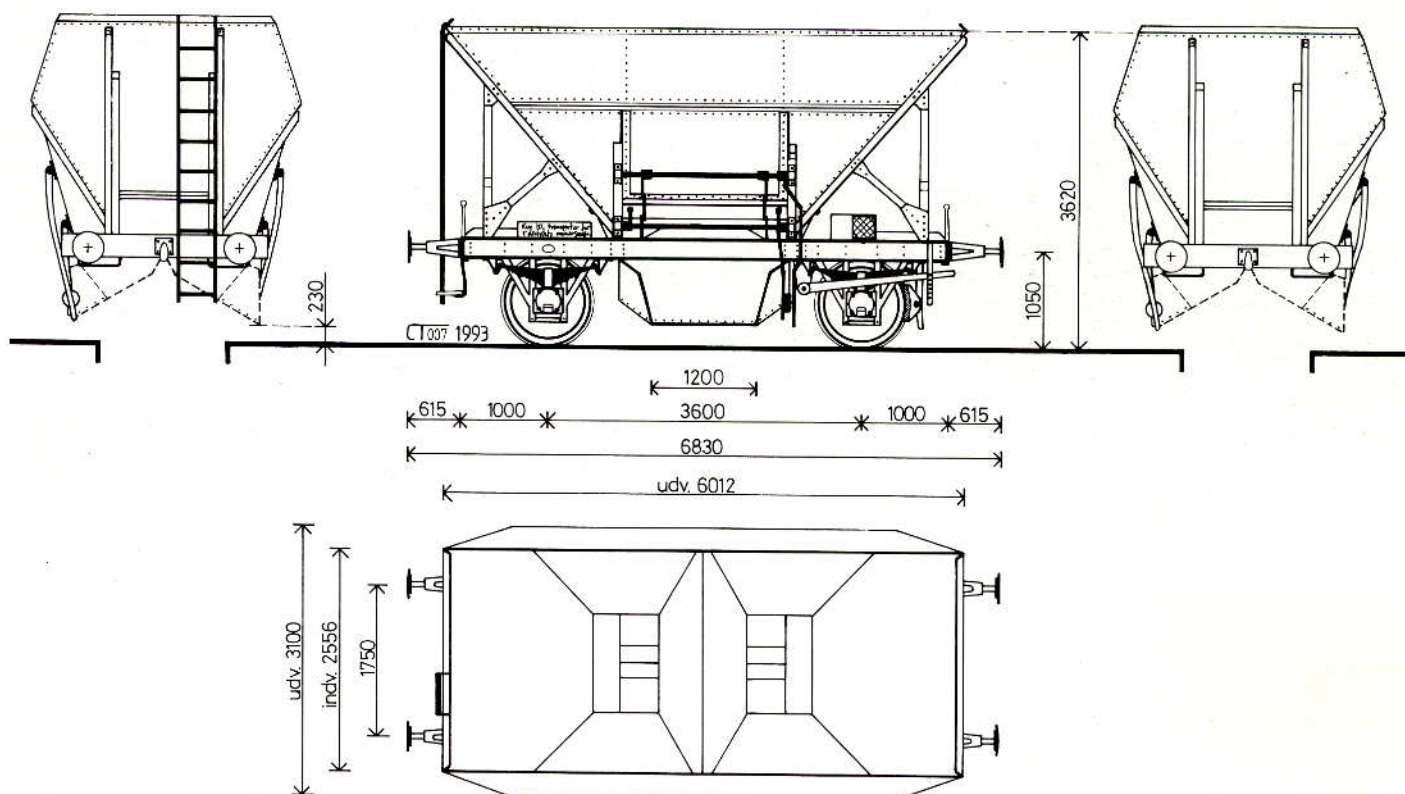
Litra PS/R mindede lidt om de senere ballastvogne litra Fd, men sidstnævnte var afløsning for de ældre TH-grusvogne (»undervandsbåde«), og havde intet med kultransport at gøre.

Kilder:

DRM II, diverse årgange
DSB Museumstog, vognsektionen
Driftsmateriellet fra »Dansk Jernbanearkiv«, Saksøbing.
»Vingehjulet« 1966, nr. 6, side 71

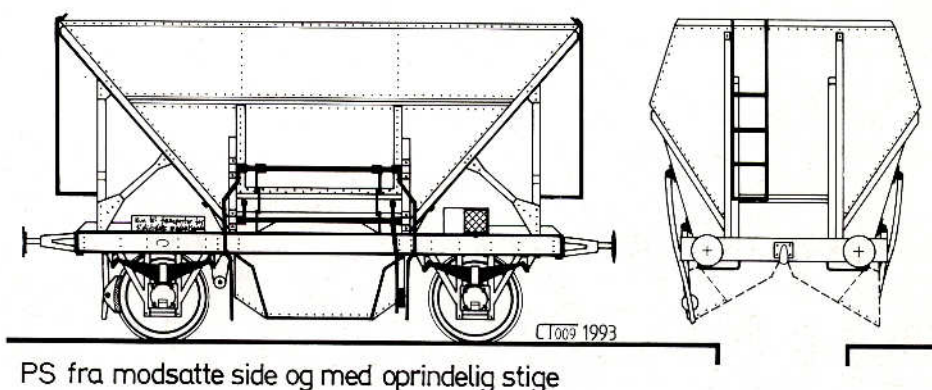


PS 9727 efter revision. Bemærk stigen.
Foto: Jernbanemuseet



DSB litra PS 9711-9733

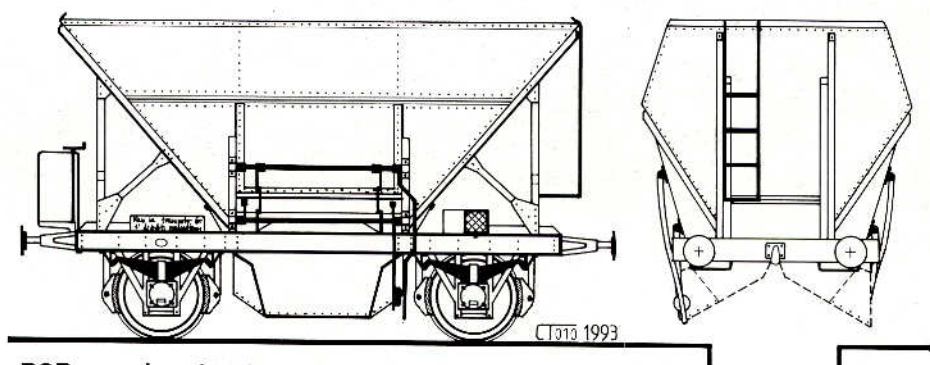
Øverst: Med fjernet og forlænget stige, ændret i 50'erne.
Nederst: Oprindelig udgave med korte stiger i begge gavle. Set fra modsatte side.
Tegninger i skala 1:87 af Carsten Thomsen, Århus.



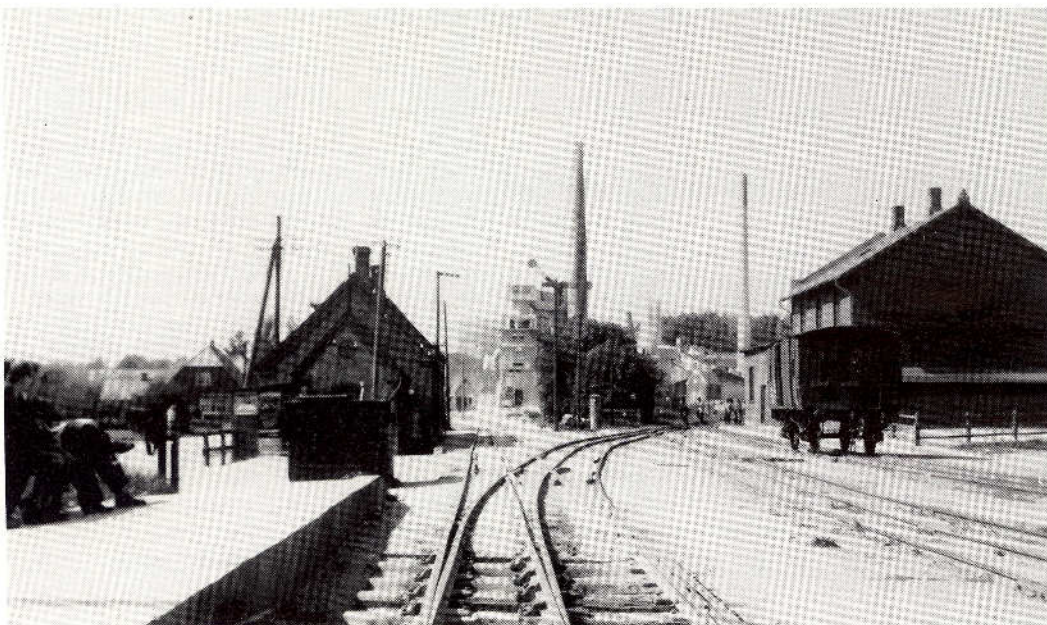
PS fra modsatte side og med oprindelig stige

DSB litra PSR 9797-9799

Oprindelig udgave med korte stiger.
Tegninger i skala 1:87 af Carsten Thomsen, Århus.



PSR med oprindelig stige



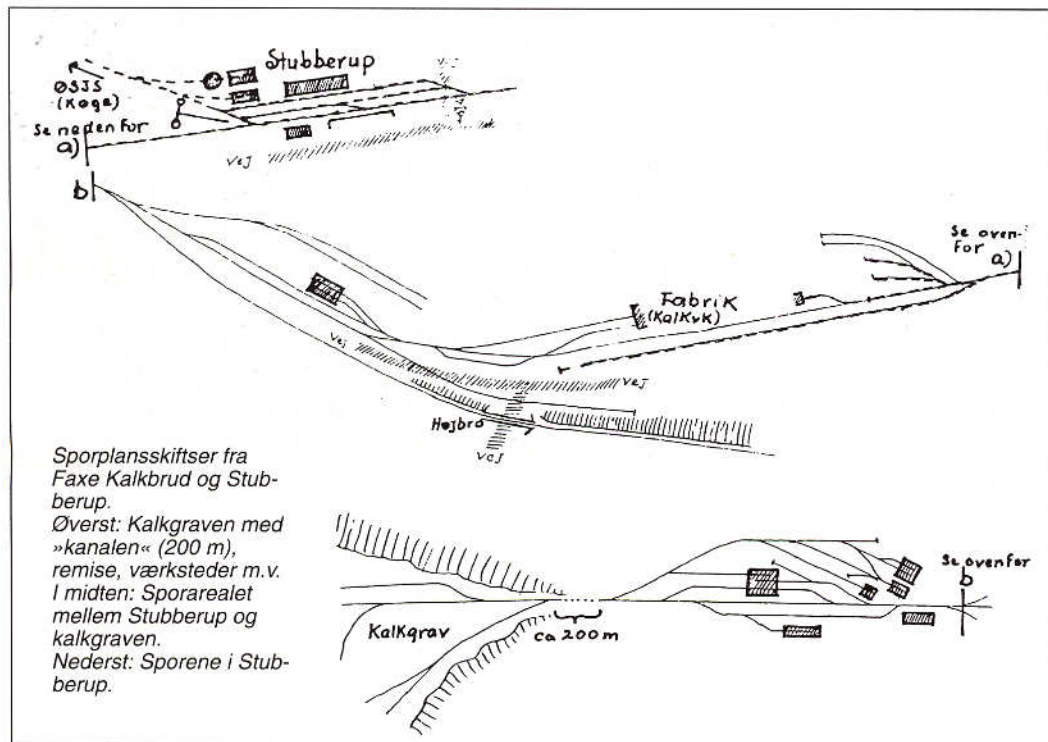
STUBBERUP: Et herligt billede fra Stubberup i 1946 set fra sydøst. Her kan man se det hele: Stationsbygningen, som blev indviet i flere omgange, og nedrevet midt i 80'erne for at gøre plads til moderne trinbræt, arm-signaler og selve værket i baggrunden. Bemærk vognen til højre i billedet. Det er en af ØSJS's oprindelige kupevogne, som senere blev brugt til at samle svin i. Derfor er der lem i gavlen. Bygningen til højre er beboelse til ØSJS-remisen. Foto: P.E. Harby/Arkiv TA

Jernbanen i Danmarks største hul:

FAXE KALKBRUD

Af Torben Andersen og Claus Jensen

Der kunne skrives tykke bøger om Faxe Jernbane og Faxe Kalkbrud, men det er dog ikke intentionerne i denne omgang. Vi vil nøjes med kort at fortælle lidt historie og vise lidt billeder fra en af de mest kendte smalsporsbaner i Danmark.



Jernbanen

Indtil 1862 var transporten af kalk til bl.a. kirkebyggeri et stort problem fra det 76 m høje kalkbjerg. Da fik løjtnant C.F. Garde den ide, at bygge en skinnevej fra kridtbjergets top til stranden – dér hvor Faxe Ladeplads nu ligger.

Kalkbruddet var dengang i hænderne på flere ejere, men det lykkedes Garde at gøre dem alle interesseret i planen, og i foråret 1864 kunne man sende de første vogne ad »skinnevejen«, der var anlagt med 2½ fods – 81 mm – sporvidde. Princippet var det, at det første stykke vej kørte vognene ved egen kraft takket være faldet, men når de nåede de flade dele, blev heste – som kørte med særlige vogne – trukket ud og spændt for.

Ind imellem anvendtes et lille danskbygget lokomobil fra Anker Heegaards Fabrik i Frederiksværk. Det trak vognene op med langt reb.

Allerede i 1866 var kalktrafikken på den 7 km lange jernbane så stor, at banen måtte anskaffe sit første lokomotiv. Produktionen af kalksten var da næsten 6-doblet. Faxe kalken – eller Faxe marmor, som den efterhånden benævntes – var ved at blive et estimeret bygningsmateriale, hvis anvendelsesmuligheder spændte fra badekar til dekorative facadesten.

Hvorfor Faxe Kalkbrud?

Men det var Danmarks store industrimand C. F. Tietgen, der satte hele kalkproduktionen i system. Det var indirekte opførelsen af Marmorkirken i København, der satte tankerne i gang hos C. F. Tietgen. Kirken lå som en 9 m høj ruin fra 1749, fordi staten ikke havde råd til at fuldføre den, og i 1874 købte Tietgen ruinen med forpligtigelse til at bygge kirken færdig. Han funderede lidt og tingene, og tænkte på sin svoger, der ejede et stenværk ved Faxe Ladeplads. Men som kalkproduktionen den gang var tilrettelagt, kunne det slet ikke tilbyde bygningsmaterialer i stor stil til konkurrencedygtige priser. Alltså måtte Tietgen finde på noget.

Omsider fik han alle interesser omkring Faxekalken samlet under et stort aktieselskab, og det begyndte at se lovende ud.

Imidlertid fik aktieselskabet hurtigt underskud, og Tietgen fik sine kvaler med kalkproduktionen. Han klarede dog skærene, og kunne indvie Marmorkirken i 1894. Forinden havde han taget radikalt fat

i byggematerialeindustrien, og udvidede de følgende år nettet til at omfatte den mest betydende del af Danmarks øvrige kalkproduktion hvor teglværker, mørtelværker m.v. også kom ind i billedet.

I 1879 blev ØSJS åbnet, og den og FJ benyttede i fællesskab den tresporede jernbane fra Stubberup til Faxe Ladeplads.

FJ ejede banen, og indtil sidst i 20'erne trak FJs smalsporsloko normalsporede tog fra ØSJS fra Stubberup til Ladepladsen.

I øvrigt havde banen også en noget kuriøs personbefordring fra omkring 1880. En til to personvogne blev stødrangeret af et lokomotiv, og skulle blot bremses ved ankomst til Ladepladsen. Faldet klarede rutscheturen. Hvem sagde, at tipvognsturen i filmen Indiana Jones II var fantasi!!? Princippet blev dog forbudt fra 1881.

Det rullende materiel

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

I 1907, 1914 og 1926 fik jernbanen lokomotiver bygget af Krauss, der fik numrene 4,

5 og 1, idet det tidligere nr. 1 fra 1866 blev udrangeret. Alle maskiner havde samme udseende.

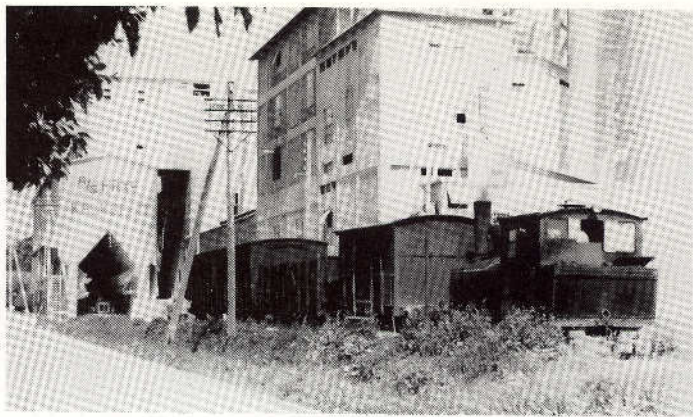
Efter nr. FJ 1 fra 1866 fulgte i 1874 et B-koblet lokomotiv, der benævntes FJ 2, der var bygget af Krauss i 1874. Det var i drift helt til midten af 60'erne, hvor det blev udrangeret, men er bevaret på Teknisk Museum i Helsingør.

FJ 3 var et C-koblet loko, bygget Hartmann 1894. Det blev udrangeret allerede 1930, fordi det var meget hårdt ved sporene.

I 1920 fik man det sidste smalsporet damplokomotiv fra Henschel. Det fik nr. 6. Alle – undtagen FJ 1 og FJ 3 – var i drift til sidst i 60'erne, hvor fabrikken anskaffede diesel-lokomotiver. Lokomotiverne var herefter i reserve, indtil dampkørsel ophørte helt i 1974.

Faxe Kalk havde også normalsporet vognmateriel, bl.a. 20 klapdækselvogne, der blev leveret af Harkort i 1885, oprindeligt som P 101-120, fra 1930 Z 509 501-520. De var i drift til slutningen af 60'erne.

En lukket kalkvogn af HD-typen blev leveret af Scandia i 1949 (ZR 500 271) til FAXE/VEJLE KALK, og endelig havde man en speciel mellem-



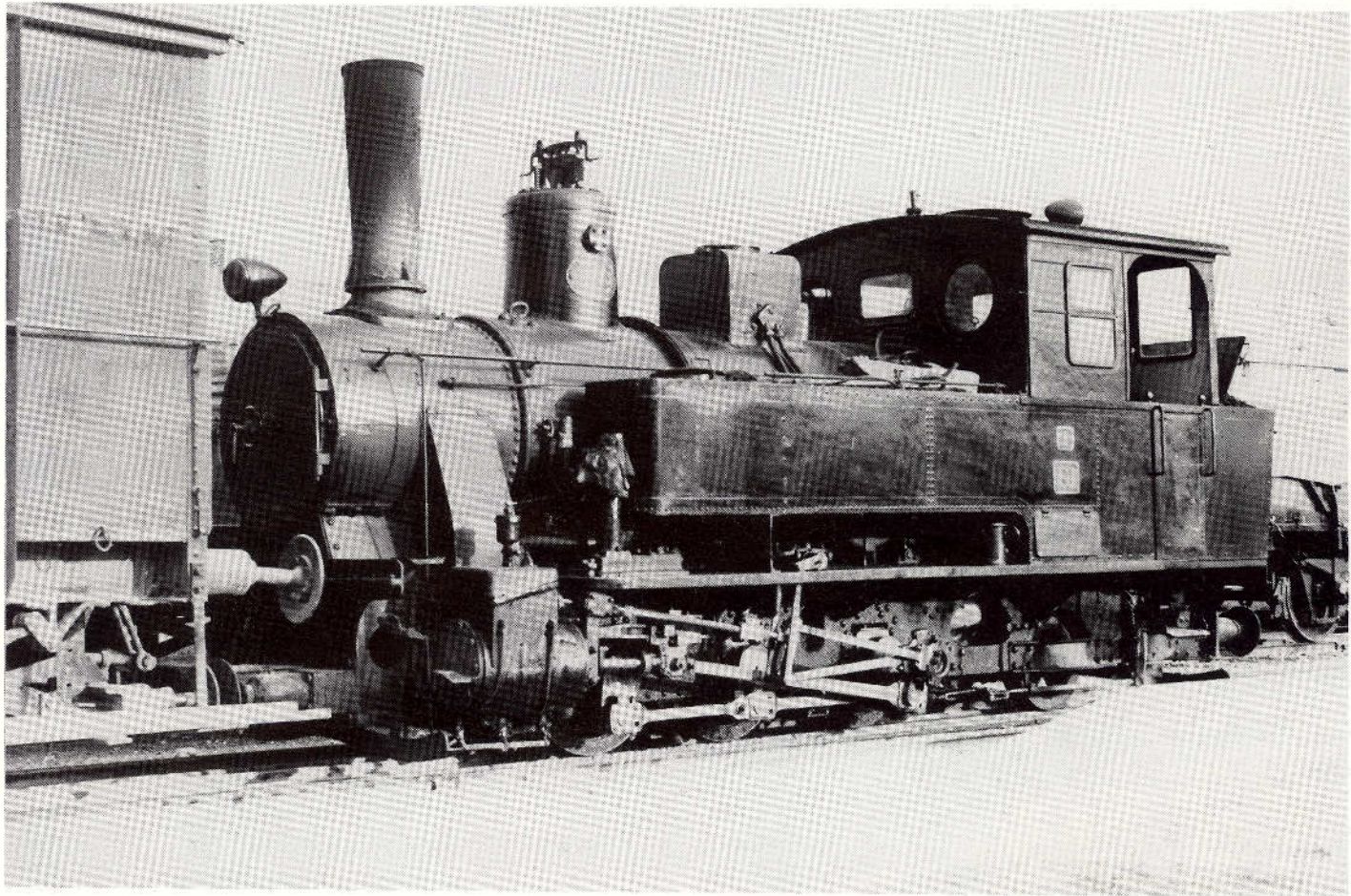
RANGERING: FJ 1 rangerer til værket med FJ mellemvogn, en DSB PB og to Q-vogne i 1963. Foto: JBP, Ribe

vogn med to koblingstyper til brug for sammenkobling af normal- og smalsporet materiel. Den var oprindeligt en åben vogn, bygget 1884 Harkort-Duisburg med en akselafstand på 2540 mm, altså godt og vel samme mål som en 2,5 m bogie! Litrering kendes ikke, udover at den bar påskriften Faxe Jernbane.

Og så over til billedsiden, der viser fotos fra Faxe Kalkbrud 1946-69. Numrene refererer til sporplanerne, således at man kan danne sig et indtryk af miljøet.

Kilder og supplerende læsning

SAMVIRKE nr. 21, 1966
Fhv. lokomotivfører Peter Christensen, Faxe
Danske Industriadamplokomotiver 1 Af Svend Jørgensen, udgivet af Støtteforeningen DANSKE DAMPVENNER, 1984
»De gik i bruddet« – en skildring af arbejdet i Faxe Kalkbrud Af Margit Baad Thomsen udgivet af Faxe geologiske og kulturhistoriske Museumsforening 1984



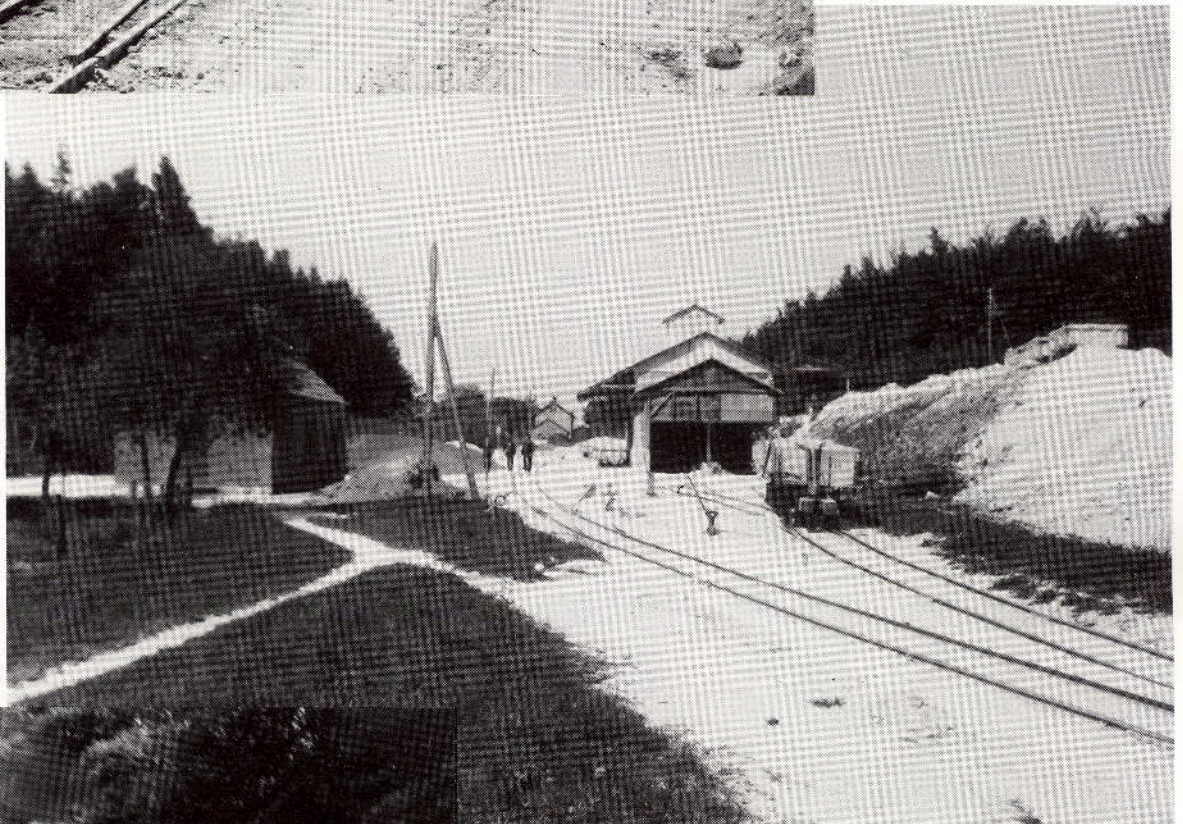
NÆRBILLEDE: FJ 1, bygget Krauss 1926, med mellemvogn i Stubberup, 1959. Bemærk lygter på front og tag, der er gamle lastbillygter! Strømforsyningen kom fra et akkumulatorbatteri i førerhuset. Det blev opladet i remisen, når maskinen hvilede.

På damptræredomen over fabrikspladen ses tilsyneladende et malterskilt, men det er blot en slags aksel til regulator. Anordningen på toppen af domnen er sikkerhedsventiler. De lange kasser på siderne er vandkasser. Foto: Chr. Oddershede



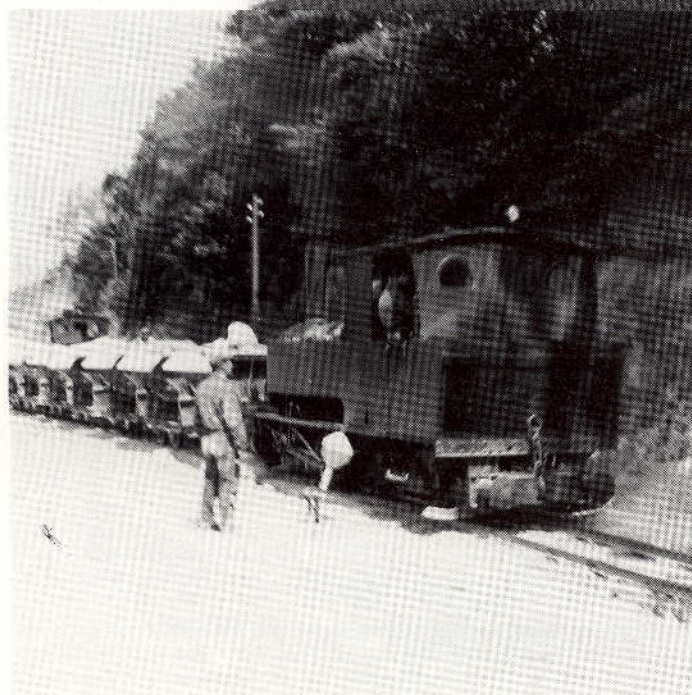
FJ-REMISEN: FJ remisen i Stubberup set fra brudsiden, 1965. Advarselsblinklyset blev tændt på en pudsig måde: Langs med sporet var ophængt en elektrisk tråd, som lokoføreren holdt en kort tyk tråd ud på, så der dannedes forbindelse, mens lokomotivet passerede overskæringen. Efter en tid slukkede signalerne automatisk. Bemærk, ikke mindre end fem advarselssignaler sørgede for sikkerheden! Før signalerne blev opstillet, blev trafikken reguleret af kone i et skur, der vinkede med rødt flag, når træk skulle over.

I baggrunden enkeltsporet værksted til forskellige reparationer. Ved siden af det holder smalsporede kalkvogne og afventer værkstedsbesøg. Foto: Claus



HOVEDSPORET: Det voldte os mange problemer at finde ud af, hvor og hvad dette foto viste. Men tidl. lokofører ved FJ Peter Christiansen, Faxe, hjalp med tydningen.

Billedet er taget mellem bruddet og fabrikken, og ses i retning af bruddet. Personerne befinder sig i hovedsporet. Bygningen i højre side er laden til knusning af terrazzo. Til højre for denne ses bjerg af gødningskalk, hvortil der også gik spor. I baggrunden anes det såkaldte »dæmningshus«, der lå så tæt ved det forbigående spor, at vinduer ikke måtte åbnes, når tipvognstræk passerede. Foto: P.E. Harby, 1947.

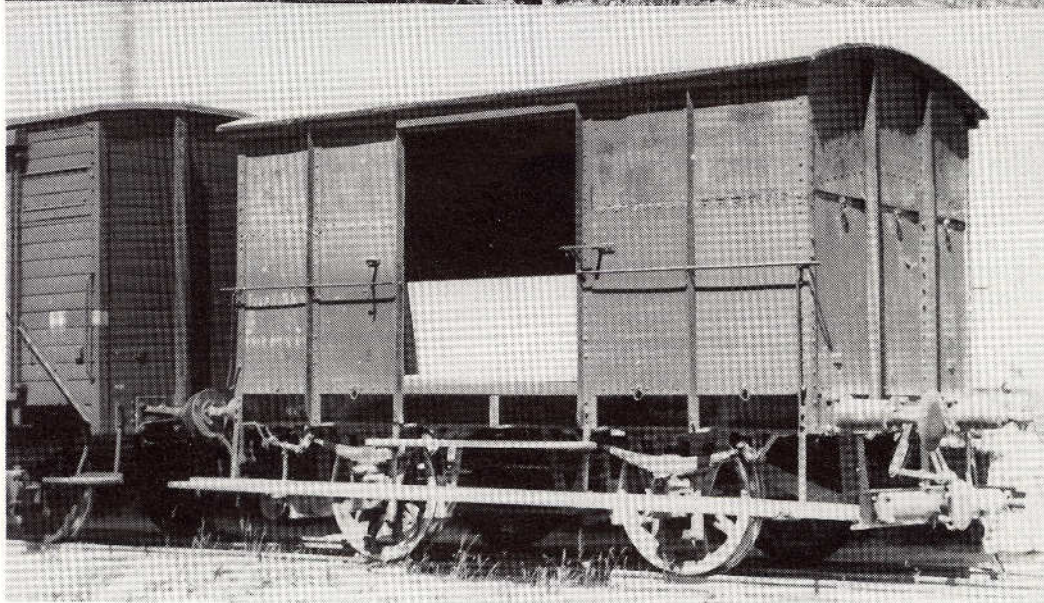
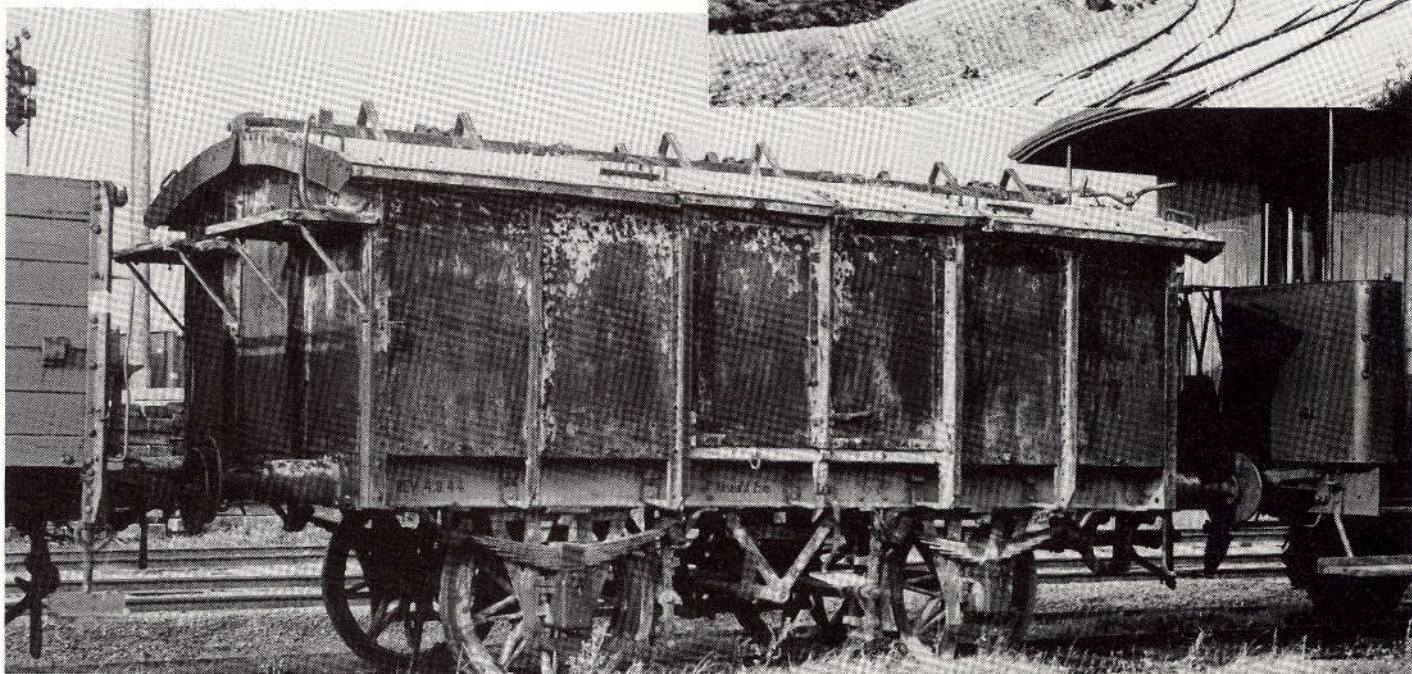


KANALEN: FJ 6, bygget Henschel 1920, fotograferet 1965 på vej ned i kalkgraven med tomme jerntipvogne. Sporet kaldes for »Kanalen«. Foto: Claus

KALKVOGNE: Fotos af kalkvogne i selve bruddet, 1947. Alle tre typer trævogne ses på de to billeder. De flade i venstre side af billedet kaldtes for stenvogne, og kunne ikke tippes, kun lukkes op i siderne. Trætippvognene midt i billedet kunne kun tippes til den ene side, og der var anlagt trekantspor, så hele stammer af disse vogne kunne vendes. Endelig ses ståltippvogne, der kunne tippes til begge sider. Foto: P.-E. Harby



NORMALSPORET KALKVOGN: Klapdækselvogn fra Faxe Jernbane, bygget Harkort 1885. Akselafstanden var kun 2500 mm, og vognen målte 6030 over pufferne. Vognen er revideret 4/8- 1944... og er her fotograferet hensat i Hårlev, 1965. Påskrifter på vognkassen er helt slidt bort, og nummer kan ikke tydes. Bemærk stjernehjulene. Foto: Chr. Oddershede



MELLEMVOGN: Mellemvogn fra Faxe Jernbane. Vognen har to sæt puffer i hver gavl, og anvendtes til sammenkobling af normal- og smalsporede vogne. Bemærk løbebrædder. Oprindelig bygget af Harkort-Duisburg i 1884 som klapdækselvogn, senere ombygget af FJ. Hvornår vides ikke. Man fik for øvrigt senere en lukket HJ-fra DSB, der blev ombygget til mellemvogn. De øverste brædder fjernedes, så man havde frit udsyn fra lokomotivet. Senere blev også taget fjernet. Foto: JBP, Ribe



Ettermiddagstog ankommer til Roskilde en julidag 1985. Det består af MX 1009-BD-Pm-Gs (SNCF). Det er højst sandsynligt det lille bureau-tog fra Nykøbing F., der kørte over Næstved-Køge til København om

ettermiddagen. Roskilde station er siden da ombygget til ukendelighed med utallige elmastere og nye spor. Foto: Torben Linde, Århus

Diesellokomotivet litra MX

...mangfoldige opgaver
i fortid og nutid

Af Torben Andersen

Nu har der et stykke tid været muligt at købe en flot MX-overdel i skala 1:87 fra H0-Service. Den kan anvendes til DSB's såvel som til privatbanernes MX. Derfor ville det måske være interessant at få en opdatering af MX-lokomotivernes skæbne, da der er sket meget med disse maskiner siden vi udsendte MX/MY-hæftet (særskrift nr. 6 »...de ligner jo hinanden«), især hvad ud-rangering angår.

Skemaet er venligst opstillet af J.K. Petersen, Korsør, til hvem vi siger tak. Undervejs er suppleret med oplysninger fra DSB Museumstog v/ P.C. Johansen. Og så kan læserne nyde billederne af MX i diverse DSB- og privatbaneudgaver på følgende sider.

Kort historisk rids

MX blev fra 1960 bygget til DSB af fa. NOHAB. Det blev konstrueret med ønske om at få et kraftigt lokomotiv, der havde mindre akseltryk end MY, så det kunne anvendes på sidebaner, bl.a. som afløsning eller supplement for MO-fremførte tog.

Resultatet blev en maskine med 12-cylindret motor, der kunne yde 1425 HK med en max. hastighed på 133 km/t. Det var samme hastighed som MY, men effekten reduceredes med næsten 300 HK forhold til MY. Den tjenestefærdige vægt blev 89 tons mod MY'ernes 101,6.

Udseendemæssigt ligner MX storebror MY. Eneste umiddelbare forskel er tagventilatorer-



DSB MX 1010 efter designbemaling på Lygten Station, april 1972. Maskinen fik nogle enorme hvide DSB-påskrifter på fronten. På modsatte front var nummeret sat med antikva i stedet for som den viste Helvetica. Foto: K.E. Jørgensen, Hvidovre

ne, hvoraf MY har fire midtplacerede, mens MX kun har en enkelt i den ene ende. Under vognkassen har MX firkantede oliebeholdere, mens MY'ernes er runde. Det er nok ved hjælp af disse, de fleste jernbaneinteresserede umiddelbart genkender maskinerne.

De to første MX var konstrueret med 4 køjer, men det ene øje blev ret hurtigt ændret til en rist, som efterfølgende maskiner også blev udstyret med.

Anvendelse på Sjælland

MX 1001-1020 kørte næsten hele deres tid på Sjælland. Resten var i drift i Jylland. De kørte i tidens løb et utal af forskellige tog, både person- og godstog. På 60'ernes sidebaner sås de tit med ældre personvognsmateriel bygget helt tilbage fra 20'erne, f.eks. CM. I 70'erne fik MX'erne ældre stålvogne på krogen.

For at videreføre princippet med MO og styrevogne, blev

MX 1017 blev i begyndelsen af 70'erne anvendt som forsøgsløkomotiv til ITC-kørsel sammen med en styrevognstamme af CRS- og B-vogn, og fik ved denne lejlighed monteret en speciel overgangsplade.

Senere fik MX 1011-1020 monteret ITC-udstyr til kørsel med regionaltogetstammer Bns-Bn-Bn på Frederikssundbanen og på Sydbanen mellem Roskilde-Næstved.

På Sjælland kørte maskinerne sidst i 70'erne tilslutningsnattog til IC fra Ringsted til Nykøbing F. Det bestod af MX og en Bg! Det var nu ikke usædvanligt at se MX med en enkelt stålvogn, selv om det kunne synes mærkeligt. En enkelt MX brugte mindre brændstof end to MO, så det var god økonomi at anvende en enkelt MX frem for to MO.

Indtil Berlinmurens fald i 1989 blev mange tog på Gedserbanen kørt af MX, og på et tidspunkt i begyndelsen af 80'erne kunne man på lørdage opleve det forunderlige syn af MX og MY i mellemspan på Køgebanen! Det bestod af regionaltoget med skyder fra Næstved, hvor blandettoget med postvogne fra Nykøbing F. blev tilkoblet.

Bådtoget »Engländeren« blev fra 1960 fremført af MX, vekslede med MY således, at MX kørte om vinteren, mens MY klarede opgaven om sommeren. Fra 1974 anvendtes udelukkende MX indtil MR-togsættene afløste midt i 80'erne.

Også bådtoget København-Kalundborg blev trukket af MX, i 80'erne afløst af ME.

MX var som nævnt økonomisk i brug, men i et enkelt tilfælde kunne det ikke betale sig at anvende den, nemlig i skoletoget Nykøbing F.-Nr. Alslev sidst i 70'erne. Strækningen er på godt 20 km, og toget bestod kun af MX og Bah. Efter et års tid blev en MH sat ind som trækraft i stedet!

Anvendelse i Jylland

MX 1021-1045 var hele deres tid stationeret i Jylland/Fyn, og de sås indtil sidst i 80'erne aldrig i drift på Sjælland, undtagen snevinteren 1978-79, hvor MX 1032 var på kortvarigt besøg, primært som sneplovsmaskine.

Maskintypen anvendtes i mange slags tog på de jyske hoved- og sidebaner, hvor den hurtigt fik gjort D-maskinen overflødig. Det var intet særsyn i begyndelsen af 60'erne at se den foran godstog med de gamle klaprende Q-vogne, og i persontog sås den med

tagrytter-CM og andre ældre vogne. Efterhånden afløste den også tog med MK-FK-motorvogne, der helt forsvandt efter de store banenedlæggel-

ser i 1971. MX kom også til at spille en rolle i fremførelse af post- og pakketog.

Også i Jylland havde den ofte kun en enkelt vogn på

krogen. I 70'erne kunne man således i Sønderjylland se MX trille afsted med en enlig BDh (ex. CAE). Et eftermiddagstog fra Århus til Skanderborg (tog

Dataskema for DSB litra MX

Nr.	Bygget	Designmalet	Udrangeret ved DSB	Bemærkninger
1001	1960	1975	1988	Til DSB Museumstog Randers
1002	1960	1978	1990	Efter reservedelsplukning til MX 1001, ophugget 1990
1003	1960	1978	1991	Udlejet til HFHJ 1988-89, til ØSJS 1991/1992 som reservedele
1004	1960	1982	1991	Til ØSJS, til LJ 1992 som M37 i bytte med MX 1006
1005	1961	1982	1991	Til ØSJS som Mx 42
1006	1961	1978	1991	1988-89 udlejet til HFHJ, til ØSJS 1991/1992 i bytte med MX 1004 fra LJ. Nyt litra ØSJS Mx 43
1007	1961	1978	1992	1988-89 udlejet til HFHJ. Hensat i Vigerslev
1008	1961	1978	1987	Til OHJ som MX 101
1009	1961	1978	1987	Til OHJ som MX 102
1010	1961	1972	1987	Til OHJ som MX 103
1011	1961	1972	1987	Uheld København, ophugget
1012	1961	1973	1993	Solgt til Inlandsbanen AB, Sverige, 1993*)
1013	1961	1974	1993	Købt af privatmand til projekt i Kina. Opgivet og retur til DSB, solgt til Inlandsbanen AB, Sverige 1993*)
1014	1961	1974	1993	Solgt til Inlandsbanen AB, Sverige 1993*)
1015	1961	1974	1993	Købt af privatmand til projekt i Kina. Opgivet og retur til DSB, solgt til Inlandsbanen AB, Sverige 1993*)
1016	1961	1974	1993	ATC-forsøgskørsel indtil sommer 1992. Solgt til Inlandsbanen AB, Sverige 1993*)
1017	1961	1974	1989	Til HFHJ som MX 17
1018	1961	1974	1989	Til HFHJ som MX 18
1019	1961	1974	1989	Til HFHJ som MX 19
1020	1961	1975	1988	Uheld København, ophugget
1021	1961	1976	1992	Forsøgsløko i spraglede farver. Hensat i Vigerslev.
1022	1961	1975	1990	Ophugget i Århus 1991?
1023	1961	1975	1989	Til ØSJS som Mx 41 »Kong Hother«
1024	1961	1976	1993	Mølpose 1990, atter i drift 1991. Solgt til Inlandsbanen AB, Sverige 1993*)
1025	1961	1978	1993	Til VLTJ
1026	1961	1977	1987	Uheld Godsbanegården, ophugget
1027	1961	1977	1992	Hensat i Vigerslev
1028	1961	1978	1993	Hensat i Vigerslev
1029	1961	1977	1987	Uheld Korsør, til OHJ som reservedele, men ombygget til MX 104 v.h.a. dele fra MX 1044
1030	1961	1977	1991	I mølpose 1990. Solgt til Inlandsbanen AB, Sverige 1993*)
1031	1961	1977	1988	Til LJ som M 34
1032	1961	1977	1992	Hensat i Vigerslev
1033	1961	1978	1988	Til LJ som M 35
1034	1962	1975	1991	Til LJ som reservedele
1035	1962	1978	1992	I mølpose 1990, 1992 tilbageført i »oprindelig bemaling« og opstillet som monument på havnen i Struer
1036	1962	1978	1990	Til ØSJS som reservedele, 1992 til LJ som reservedele
1037	1962	1975	1992	I mølpose 1990, afbrændt ved øvelse, Fredericia 1992
1038	1962	1976	1990	Til OHJ som reservedele
1039	1962	1977	1989	Ophugget
1040	1962	1978	1992	Mølpose 1990, atter i drift 1991, til GM gruppen i Norge 1993
1041	1962	1975	1992	Til SB som ???
1042	1962	1975	1990	I mølpose 1990
1043	1962	1975	1991	Til LJ som M 36
1044	1962	1974	1988	Ophugget. Næseparti til OHJ til genopbygning af 1029 til MX 104
1045	1962	1975	1990	Til HFHJ som MX 16

*) Ved redaktionens slutning 29/10 1993 var salget ikke bekræftet.

856) havde i et par år ligeledes en ældre stålvogn litra Bjh (ex. CB) efter MX'eren.

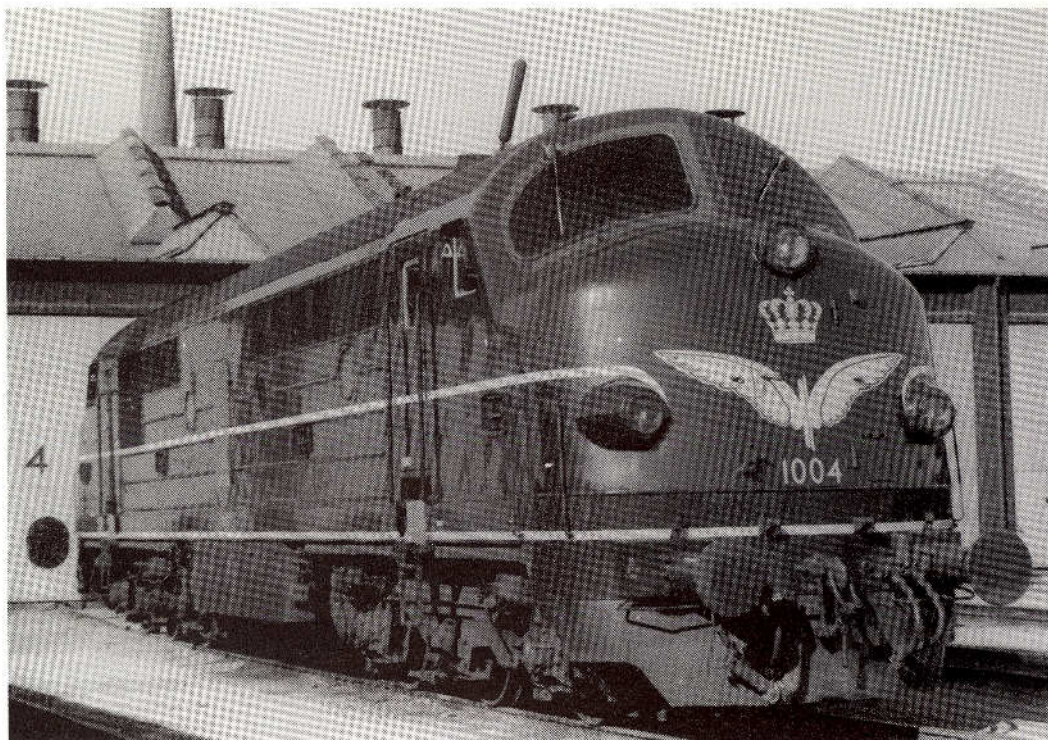
I begyndelsen af 80'erne, hvor flere MR kom i drift, kørte MX stadig mange lokaltog på jysk/fynske hoved- og sidebaner. De havde f.eks. faste ture i lokaltog mellem Fredericia-Padborg, Struer-Langå og Fredericia-Skanderborg-Herning-Struer og Odense-Svendborg.

I begyndelsen af 80'erne fik maskinerne en speciel opgave, idet de blev sat til at køre kultog for Herningværket/Vestkraft mellem Herning og Esbjerg. Toget bestod af 17 selv-tømmende kulvogne, der kørte pendulkørsel med MX i hver ende.

Midt i 80'erne havde MR overtaget de fleste roller, og MX benyttedes mest til godstog, bl.a. det daglige fra Grenå til Århus. Sidst i 80'erne afløste de MZ i IC-tog på Thybanen grundet banens dårlige spor. Men deres tid var ved at rinde ud.

Andre opgaver

MX var altid trækraft for DSB's måletog med svensk målevogne litra Qib og Bns, både på DSB's spor og privatbanernes. Det var en maskine, der kunne bruges til alt.



*Fra de gode gamle dage: MX 1004 på Centralværkstedet i København, marts 1974, efter opmaling i den kendte vinrøde farve med cremefarvet stribe og gult vingehjul. Bemærk, at vingehjulet fra malerens side er spejlvendt! Maskinen kørte med fejlen indtil designbemaling.
Foto: K.E. Jørgensen, Hvidovre*

En gang et almindeligt syn: MX i forspand ruller gennem det danske landskab, her mellem Marslev og Odense, september 1985. Et syn, der vækker minder hos mange...men vi kan heldigvis glæde os over billederne, som mange jernbaneinteresserede i årenes løb har taget af dem og andre maskiner. Her er det Torben Linde, Århus, der har stået bag kameraet.

**LOKO
MOTIVET**





Nogle af de flotteste røde MX tilhører OHJ/HTJ. Knaldrøde og skinnende som postkasser med hvide litreringer og gråmalede pufferpanker, trin og batterikasser. OHJ/HTJ's materiel har altid været i særklasse. Her holder MX 103 med tog i Nykøbing Sj., juni 1992.
Foto: Jan Lundstrøm, Næstved

Endelig havde MX'erne til opgave at rykke ud med de 4-akslede brune (senere gule) hjælpevogne ved afsporinger m.v., en opgave som K- og C-maskinen havde i 50'erne.

Design...og slutning

Rent farvemæssigt blev alle MX-lokomotiver leveret i den kendte vinrøde bemaling med vingehjul og fartstribes. Ved senere ommalinger hændte det, at maleren fik spejlvendt skabelonerne, hvorved nogle fik omvendt vingehjul! Blandt andet 1004 og 1007 kørte sådan indtil designbemalingen.

Ved designprogrammets indførelse i 1972 blev maskinerne løbende ommalet i rød/sort. Selv om de skulle være ens i begge distrikter, fik lokomotiver i vest malet rød pufferplanke, populært kaldet blodnæse.

Midt i 80'erne fik MX med ITC indbygget fem lanterner, hvilket gav dem et lidt uvant udseende.

Sidst i 80'erne blev maskinerne overflødige, idet DSB op gennem 80'erne fik leveret MZ IV, ME og EA, ligesom megen sidebanetrækkraft kunne frigøres ved MR-leveringerne. Men det var først da IC3 for alvor viste sig på skinnerne, at det gik ned ned ad bage for maskintypen.

En del privatbaner overtog nogle af de udrangerede maskiner og satte dem i stand, og efterhånden er antallet hos danske privatbaner vokset betragteligt, hvilket fremgår af skemaet. Her har de afløst »Marcipanbrødene« på 750 HK og de små FRICHS-maskiner 375 HK samt MAK-maskinerne, d.v.s. at de både anvendes til person- og godstog.

Grundet trækraftmangel i vinteren og foråret 1993, måtte DSB leje en af sine tidligere maskiner, nemlig HFHJ MX 17, der (sommer 93) kører DanLink godstog i forspand med MZ IV.

Officielt skulle alle MX udrangeres 24. maj 1993. Men

Facts om DSB litra MX 1001-1045	
Type	middeltungt sidebanelokomotiv
Byggested	NOHAB
Byggeår	1960-1962
Transmission	Dieselelektrisk
Motor 1001-1020	12 cylindret GM type 567C
Effekt 1001-1020	1.425 HK
Motor 1021-1045	12 cylindret GM type 567D1
Effekt 1021-1045	1.445 HK
Max hastighed	133 km/t
Længde over puffer	18.300 mm
Tjenestevægt	89 tons

det blev ikke til noget, grundet forsinket renovering af lokomotiver hos Scandia og problemer med indkøring af de nye litra EA 3011-3020. I skrivende

stund, juli 93, kan man altså se MX i forspand i DanLink godstog. Det drejer sig om 1012, 1014, 1016, 1024 og 1025.



I kultogene mellem Herning og Esbjerg anvendtes også MX. Kultotoget havde MX i hver ende og 17 blå Falsvogne. Her er et kultotog fanget nord for Varde, april 1984.
Foto: Jan Lundstrøm, Næstved



Østbanens Mx 41 i Faxe Ladeplads, september 1992. Maskinen er malet i samme farver som Y-togene, d.v.s. orange/gul med sorte påskrifter, og det liggende Y, der symboliserer deling af banestrækningen i Hårlev.
Foto: Jan Lundstrøm, Næstved



Lollandsbanens M 34 i Nykøbing F., august 1992, malet i husfaver og med nyt logo, der blev indført sidst i 80'erne.
Foto: Jan Lundstrøm, Næstved

MX i drift hos privatbanerne oktober 1993

Bane	Nr.	Til banen	Ex. DSB MX
HFHJ	MX 16	1990	1045
	MX 17	1989	1017
	MX 18	1989	1018
	MX 19	1989	1019
LJ	M 34	1988	1031
	M 35	1988	1033
	M 36	1991	1043
	M 37	1992	1004
OHJ	MX 101	1987	1008
	MX 102	1987	1009
	MX 103	1987	1010
	MX 104	1987	1029/1044 a)
SB	Udlejjet	1993	1041
VLTJ	ML26?	1993	1025
ØSJS	Mx 41 b)	1989	1023
	Mx 42	1991	1005
	Mx 43	1991/82	1006

- a) Opbygget af begge maskiner (primært 1029)
b) Navngivet »Kong Høther«

Anvendte forkortelser:

ØSJS = Østbanen

LJ = Lollandsbanen

HFHJ = Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

OHJ = Odsherreds Jernbane

SB = Skagensbanen

VLTJ = Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

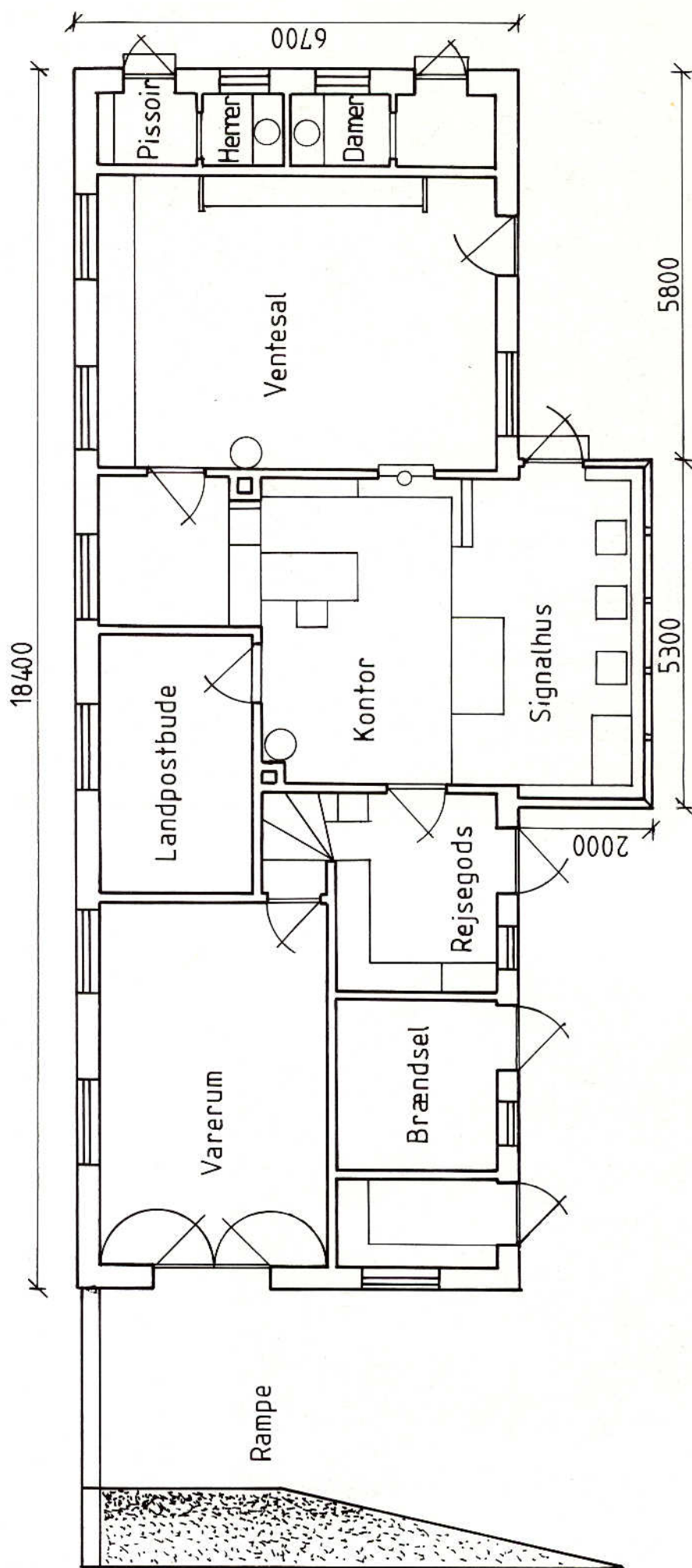
Marrebæk er en lille by på Falster, der nok er mest kendt for sin stærke øl Marrebæk Bryg. Den ligger ved jernbanelinjen Nykøbing F.-Gedser, der åbnede den 27. juni 1886. På den 22,9 lange bane ligger stationerne Nykøbing F.-Væggerløse-Marrebæk-Fiskebæk-Gedser.

Under krigen opførte Statsbanerne en række nye mindre ekspeditionsbygninger landet over. En af dem var Marrebæk, der byggedes i røde sten som andre samtidige stationer, d.v.s. i røde sten og tegl, hvide vinduer og røde døre (på et tidspunkt vistnok grønne døre?).

Desværre bevirkede krigens afslutning med Tysklands deling, at Gedserbanen fik mindre betydning end planlagt, og Marrebæk blev klassificeret som billetsalgssted med sidespor, d.v.s. med begrænset ekspedition af banepakker og stykgods.

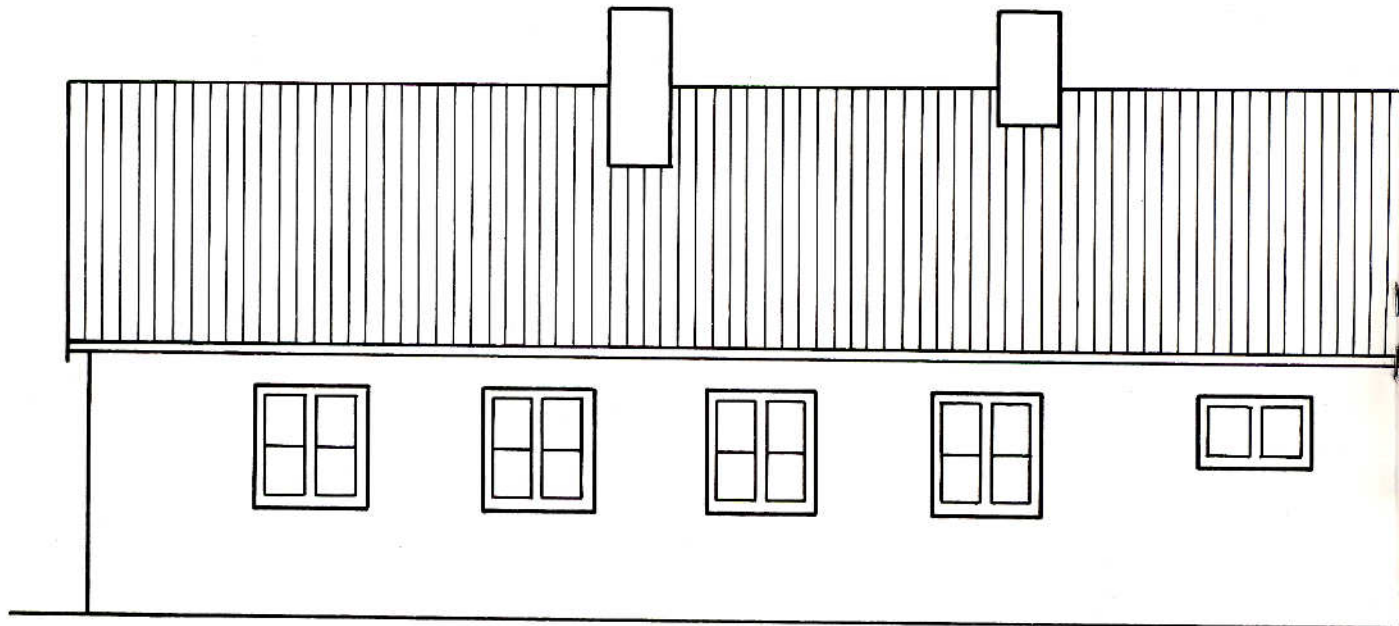
Den 23. maj 1971 blev stationen bortrationaliseret, og er i dag – så vidt vides – i privat eje.

Tegningen er optegnet til skala 1:87 efter originale DSB-tegninger af Carsten Bo Andersen, Næstved.

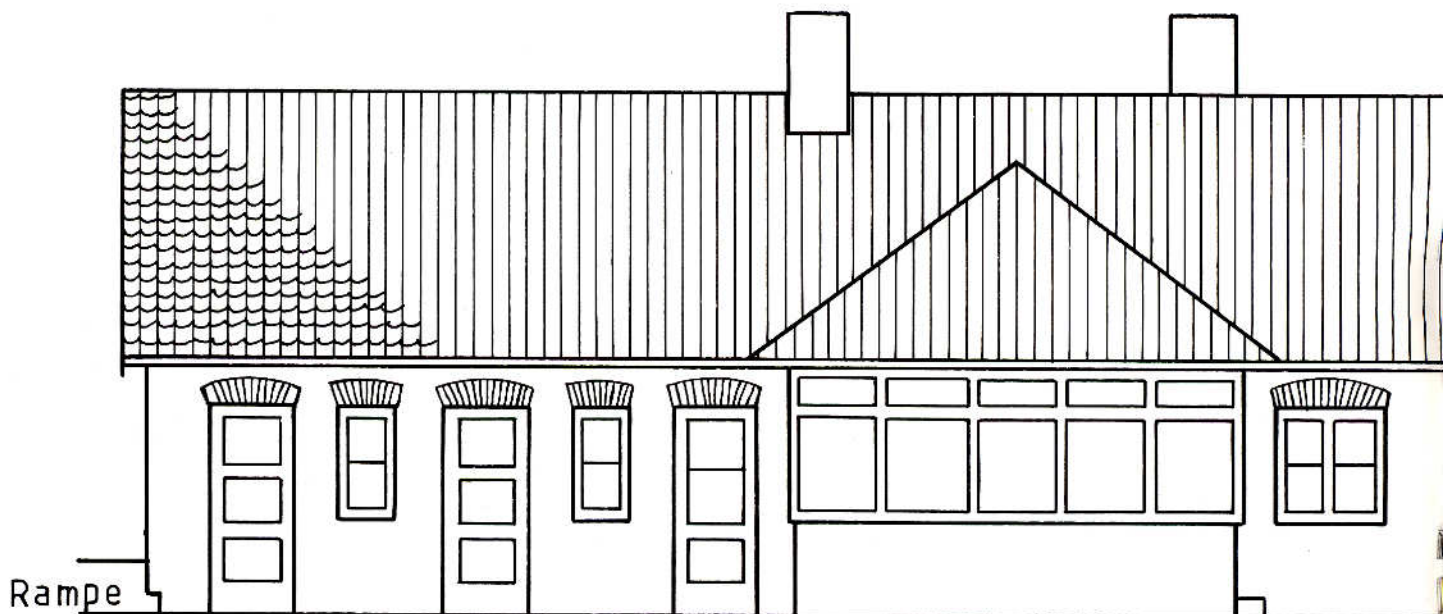


MARREBÆK STATION

MARREBÆK ST.

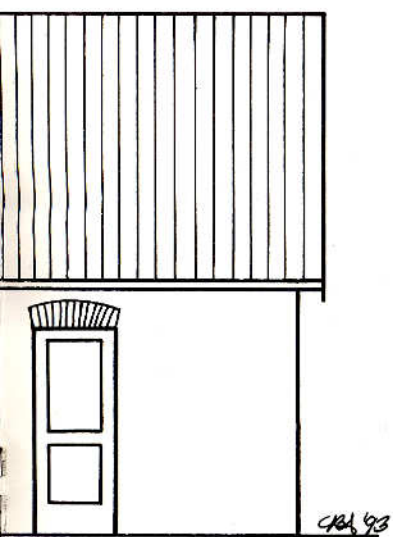
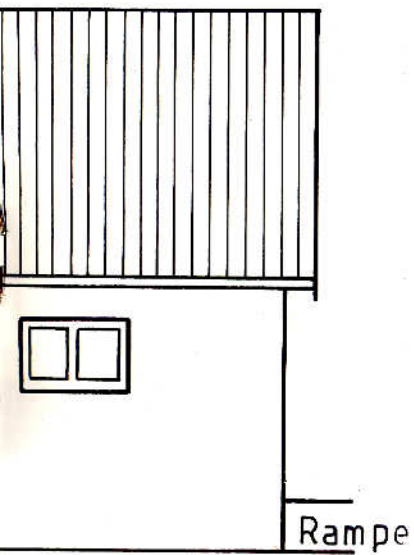


FACADE MOD VEST
(VEJSIDE)

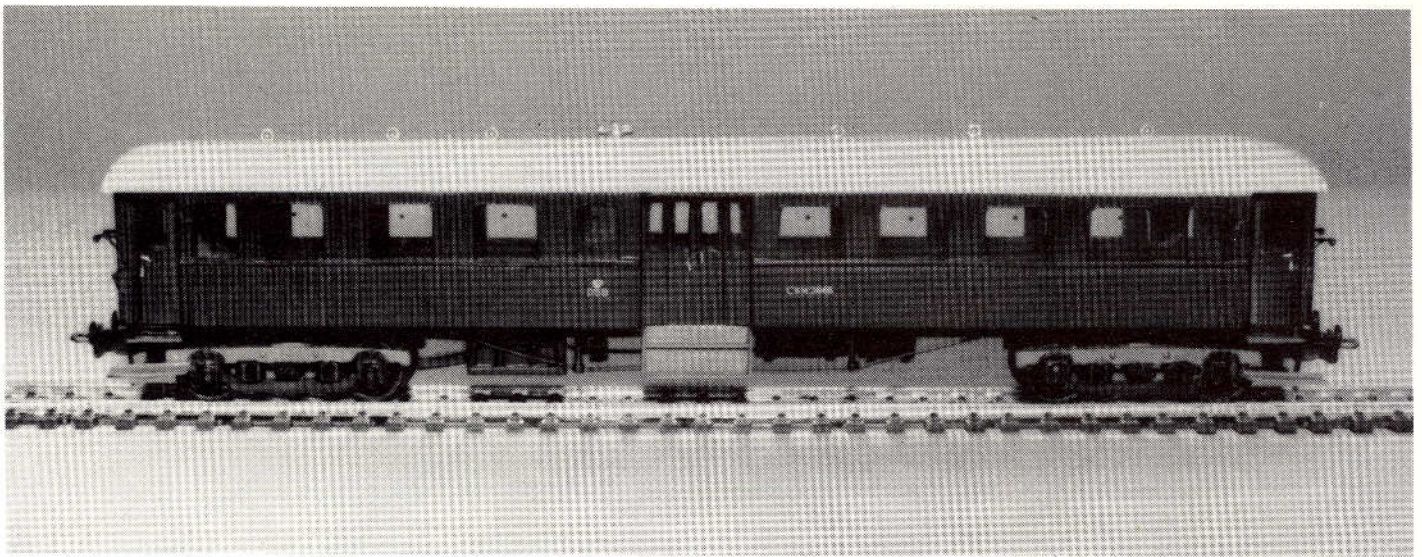


FACADE MOD ØST
(PERRONSIDE)

Tegnet for "Lokomotivet" af CBA d. 6/10-1993



1:87



Bygning af DSB nærtrafikvogn litra FF (efter 1941 litra CR).

Af Claus Jensen.

Indledning

Denne vogn er nok ikke for begyndere, men derimod den lidt mere øvede. Hvis byggebeskrivelsen følges, så pas på med at ændre materialetykkelse, da det hen ad vejen vil ændre næsten alle mål, og man derved kan løbe sur i bygningen.

Tykkelse er angivet på styklistetegninger. Bemærk, det er nødvendigt at gå på kompromis, når der selvbygges i plasticard, grundet materialetykkelse. F.eks. er styklistetegningerne med vognsider ikke helt som forbilledet, fordi vinduerne er en anelse mindre i højden end de skal være. Det er af hensyn til stykket mellem vinduesoverkant og tagunderkant, hvor der kræves lidt mere plads, for at "overliggeren" ikke skal krumme eller bule under udskæring.

Ønsker man vognen helt korrekt, kan man selvfølgelig bygge den af messing el. lign. og øge vinduesmålet med den ene millimeter. Men så kan styklistetegningerne naturligvis ikke anvendes, jvfr. forstående.

Vognkasse

Til vognkassen er brugt 1 mm glatte plastplader og 1 mm plast med 1 mm ridsede bræd-

der samt - til vognsiderne - EVERGREEN 0,5 mm plast med 1 mm indridsede brædder.

Til limning er brugt PATTEX PLASTIC, der er et Henkel produkt. Denne lim er god, især når der arbejdes med så tynde emner som 0,5 mm, hvor der ikke skal bruges ret meget. Slutresultatet skulle gerne være godt.

Først laves det indvendige loft (A) af 1 mm plast.

Dernæst udskæres de to vægge (B) til midterpartiet af 1 mm plast med 1 mm ridsede brædder. Bræddesiderne skal vende mod midten (hinanden), og afstanden mellem væggene skal være 19 mm. Det er skillevægge til midterperron (og dørparti).

Delene (C) er vægge til gavlparket af 1 mm plast med riller. NB: Vent med at lime dem fast, indtil siderne er på plads, og husk at rillerne skal vende ud mod gavlene.

Nu til de lange vognsider (D) og de korte (E). Husk den ene side skal spejlvendes, og det lille vindue rykkes en anelse (se vogntegning i sidste nummer). Efter udskæring og tilfilning i rigtig størrelse, limes de fast til loft (A) samt den ene væg (B). Dernæst limes gavl-

væg (C) på plads. Det ser ud som man laver to små vognkasser på samme loft.

Indvendigt, nederst på hver vognside, limes en langsgående forstærkning af 1 mm plast med målene 86 x 10 mm (til vognsiderne D) og 80 x 10 mm (til vognsiderne E). Disse skal flugte med undersiden af vognsiden, og ligger - når vognen samles med undervognen - tæt ind til vangerne, så der ikke er "hul" i bunden. Delene er ikke tegnet på styklisterne.

Nu til det forsænkede midterparti: Støtterne (F) pålimes op mod skillestykket (B), således at de senere støtter dørpartiet (G). Når de er på plads udskæres 2 stk. af dørene (G) af 0,5 mm rillet plast samt 4 stk. vinduespartier (H) af samme materiale.

Tip: Inden stykkerne (G) og (H) fremstilles, mærkes målene op på et rimeligt stort stykke plast, og vinduer udskæres. Først derefter udskæres stykkerne i endelig størrelse, så sprosser m.v. ikke knækker.

Vinduesparti (H) limes oven på dørparti (G) i hver side, så de yderste vinduer bliver dobbelte. Før pålimning på selve midterpartiet, efterses vinduesåbningerne kritisk med en lille fil, så kanten af de bagvedliggende vinduer ikke ses.

Vend herefter vognkassen med bunden i vejret, og lim dørpartierne på plads. De skal flugte nøjagtigt.

Nu laves støtterne (I) til dørene i gavlparket af 1 mm glat plast. Limes på plads foran endestykket (C). Derefter fremstilles selve gavlene (J), og limes på plads, mens vognen ligger med bunden i vejret.

Så udskæres selve dørpartiet (K) af 0,5 mm rillet plast. De laves 12 mm bredde, så der bliver lidt overskud at rette til efter, hvis målene ikke helt skulle passe. Limes til støtterne (I) og gavlparket (J). Når delene er tørre, slibes efter, indtil alle samlinger er pæne.

Over indgangspartiet på hver side af taget skal der pålimes en 0,5 mm buet strip (regnlister). Hvis den er for bred, så lad den gå lidt over kanten, og slib det pænt til sidst. Vognkassen er nu færdig.

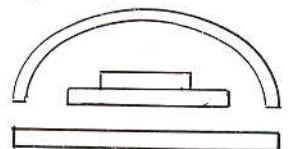
Vi mangler nu kun 5 vognkasser, da én jo ikke er nok til en nærtrafikstamme..!

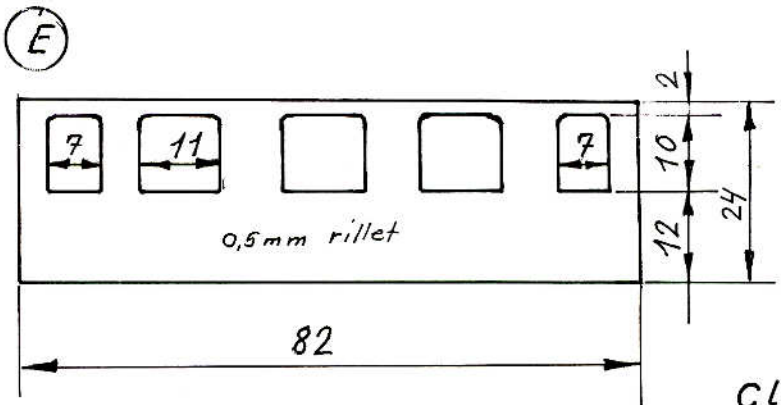
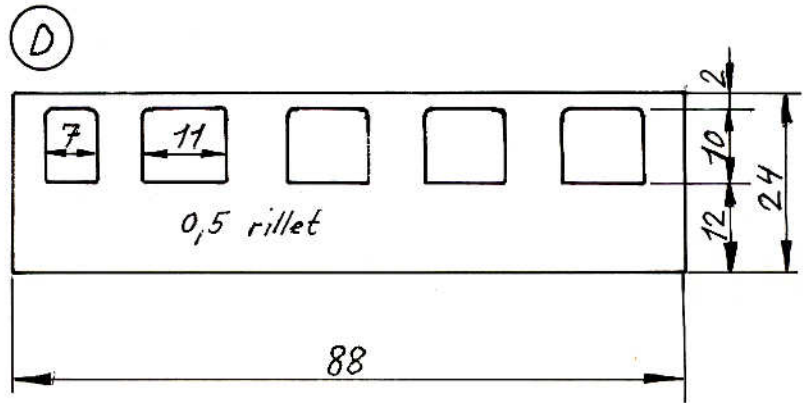
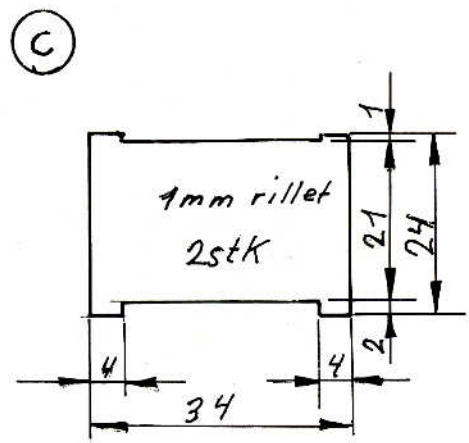
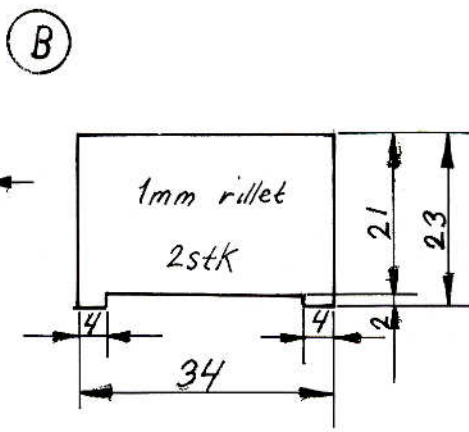
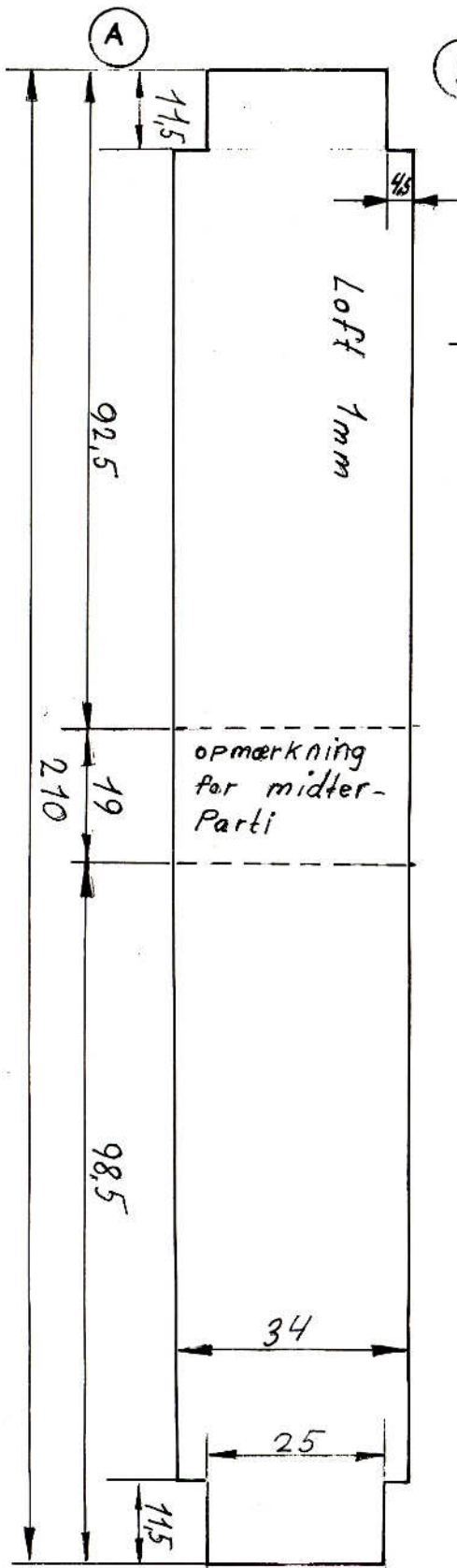
Taget

Først fremstilles understøtning til taget: Oven på loftet limes en plastplade med målene 1 x 25 x 210 mm. På denne limes en mindre plade med målene 1 x 10 x 210 mm. Begge virker som understøtning for taget.

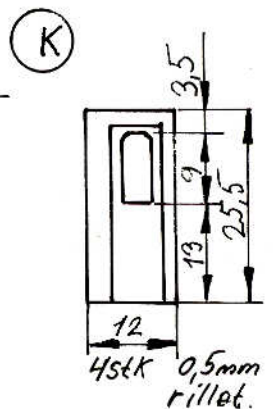
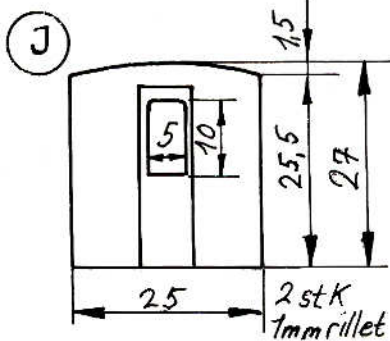
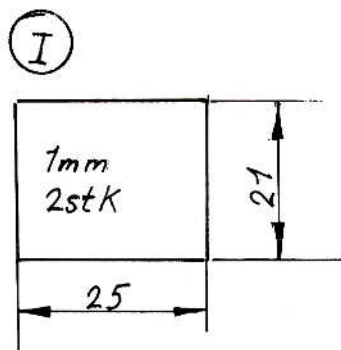
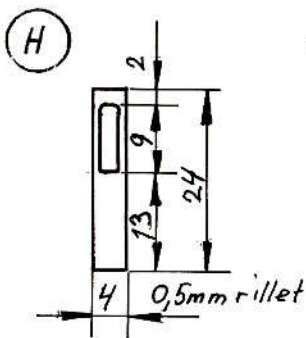
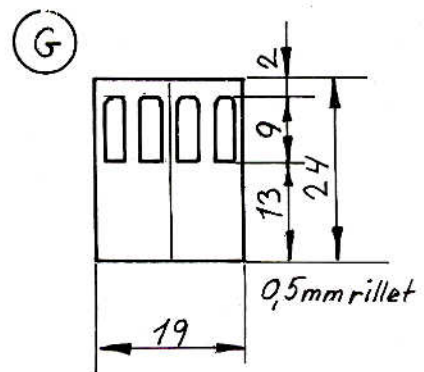
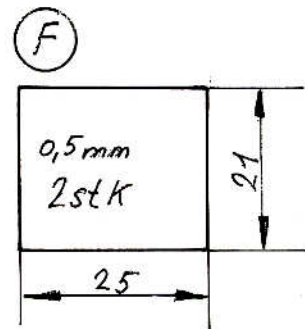
Selve taget er en plade med målene 1 x 214 x 37 mm. Den forbukkes lidt mere end nød-

Skitse, der viser opbygning af undertaget.

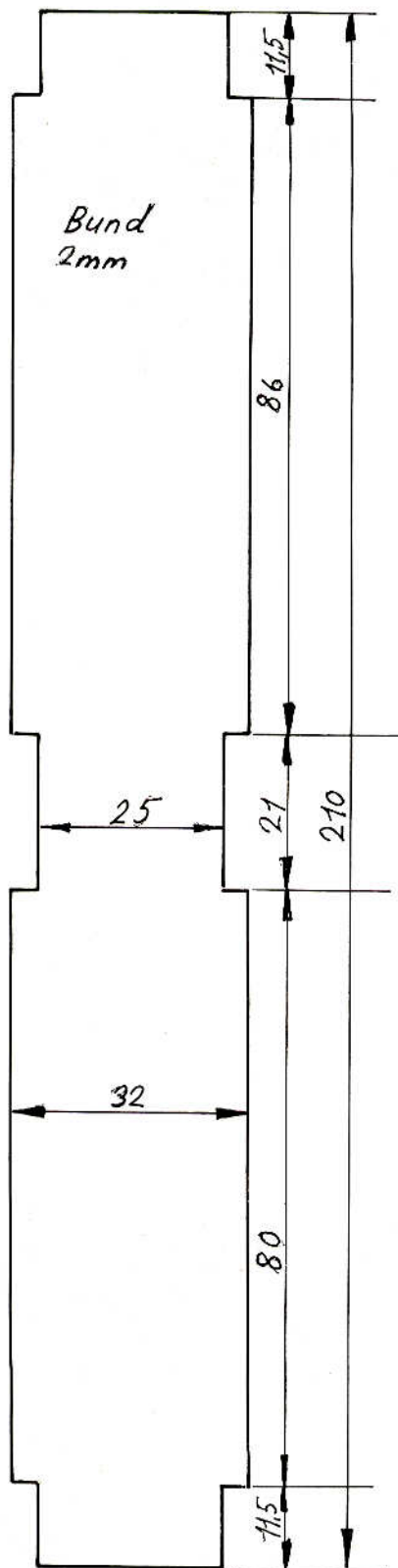




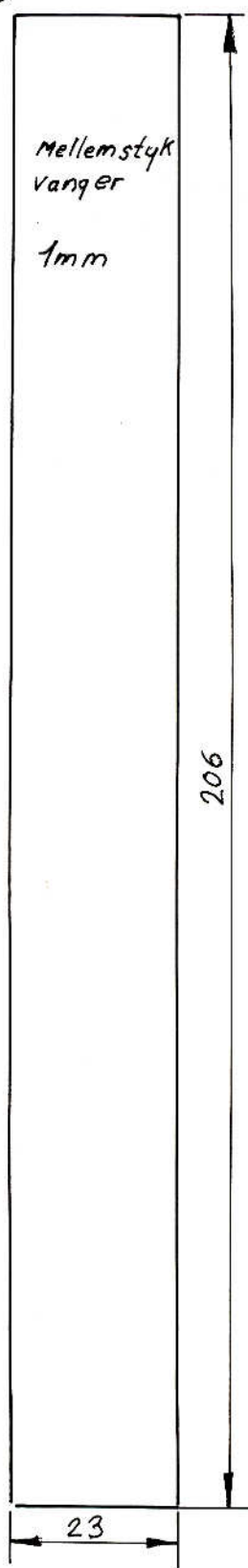
Claus 93



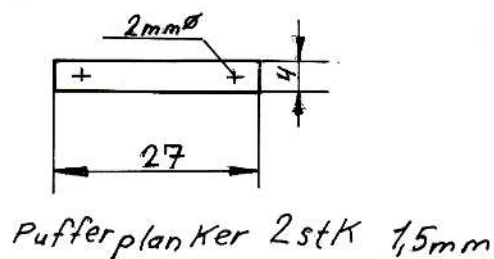
(L)



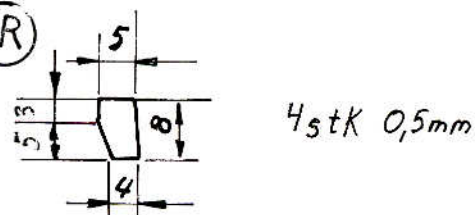
(M)



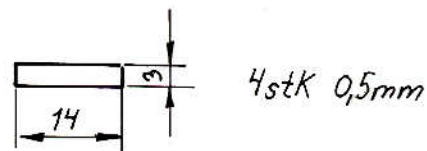
(Q)



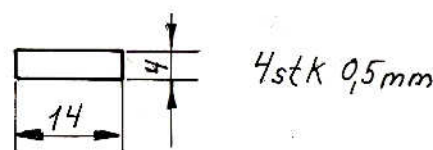
(R)



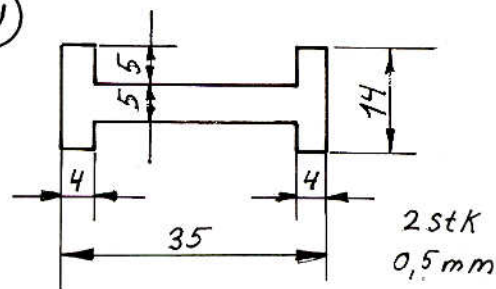
(S)



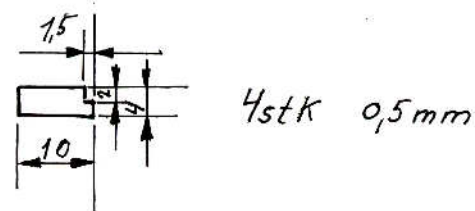
(T)



(U)



(V)



**Deadline for
Lokomotivet nr. 3:**

**Udkommer ultimo februar 94
Tekst: 18/12-93
Annoncer: 7/1-94**

vendigt efter ens foretrukne bukkemetode. Pålimes "lagkagen".

Vognkassen lægges nu med bunden i vejret med noget tungt inden i for at presse taget på plads.

Mens det tørrer helt op, udskæres nu et par "overtage" med målene 1 x 200 x 25 mm. De forbukkes også og limes fast. Det gælder om at lægge så meget plade på som muligt, så der undgås spartling. Ellers risikerer man, taget slår sig.

Derpå anbringes endnu et stk. 1 x 190 x 20 mm plade og endelig afsluttes med et stykke på 1 x 180 x 10 mm, d.v.s. at taget opbygges som en "buget lagkage" af tre plader, der dimensioneres mindre og mindre indtil tagtoppen er nået.

Nu slibes med groft papir, og spartling med plasticpadding påbegyndes. Brug tynde lag. Det skal gøres 6-7 gange. Kontroller hele tiden med tegningen, således at den rigtige krumning på taggavlene opnås.

Fittings

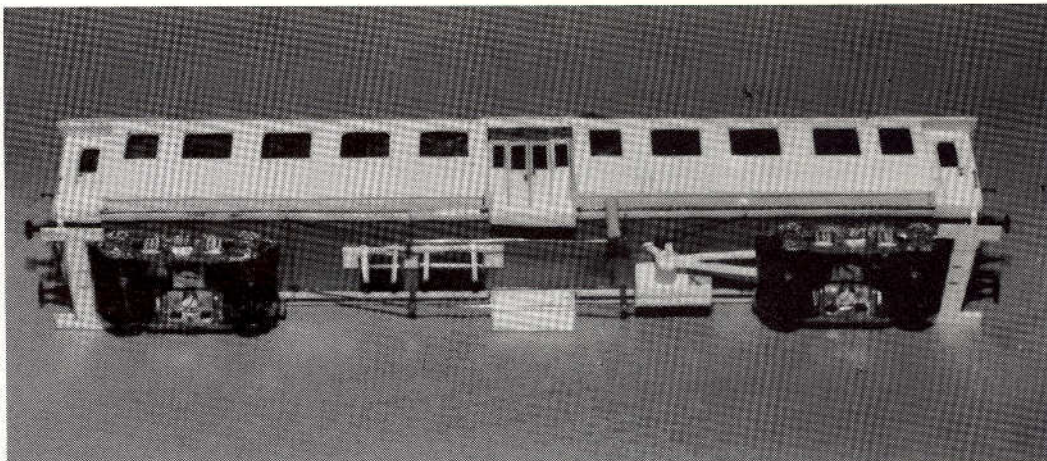
Selve vognkassen udstyres nu med lister af 0,5 mm strips under vinduer og rundt om gavle. Pas på med for meget lim; det skæmmer helhedsindtrykket senere.

Tagventiler monteres i forborede 1,5 mm ø huller og araldittes fast.

Huller til diverse dørgreb og overgangsbøjler (købte eller selv fremstillede af tynd tråd) bores med 0,5 mm ø bor, og disse indsættes og hæftes på "bagsiden" med araldit. Nu mangler kun montering af overgangsplader, og vognkassen er færdig.

Undervognen

Jeg har valgt 2,5 m trætrucks af hvidmetal fra 87-gruppen, men kunne lige så godt have brugt På Sporets tilsvarende. (Årsag: De var ikke i handelen, da vognen blev bygget).



Grunden til jeg gør opmærksom på dette er, at "min" vogn er tilpasset nævnte trucks med hensyn til plads, højde og nederste fodtrin i gavlene.

Bunden (L) er udskåret af 2 mm plast - se tegning. Under bunden mellem vangerne limes en plade (M). Husk lige stor afstand i begge ender. Selve vangen (N) er 2 mm bred og lavet af strips lodret. Det underste stykke (O) er en 0,5 mm vandret liste. Der er ydermere pålimet et stykke (P) på 1 x 10 x 10 mm på bunden i truckcentrum.

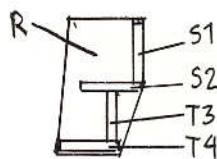
Pufferplanken (Q) er lavet af 1,5 x 27 x 4 mm. Huller til puffer er ø 2 mm. Tegn pufferplanken op på et rimeligt stort stykke plast, og bor hullerne derefter. Først derefter udskæres pufferplanken, og der undgås problemet med materialetykkelsen ved hullerne.

Nu mærkes op på vangerne, hvor de midterste trin skal sidde. De måler 20 mm udvendigt i længden. Her skæres det vandrette underste stykke af vangen. Derved kan trinene placeres helt inde.

Selve trinene er af 0,5 mm plast. Først laves 4 stk. (R), 4 stk. (S) og 4 stk. (T). Trappen samles derefter på følgende måde:

Endestykke (R) lægges på bordet, hvorefter der startes

øverst med 1 stk. (S) o.s.v. (se tegning). Herefter er det andet stykke (R) pålimet. Trappen justeres, og det hele stilles til tørring.



Trinene i gavlene er her (V) øverste trin, der er limet fast på undersiden af vangen. Hakked er beregnet til pufferplanken. Det nederste trin (U) er pålimet på koblingskulisens underside, der hvor koblingen stikkes ind. Dette kan nemlig ikke lade sig gøre ved andre typer 2,5 m trætruckmodeller.

Bemærk: Hvis man vælger at montere det underste trin

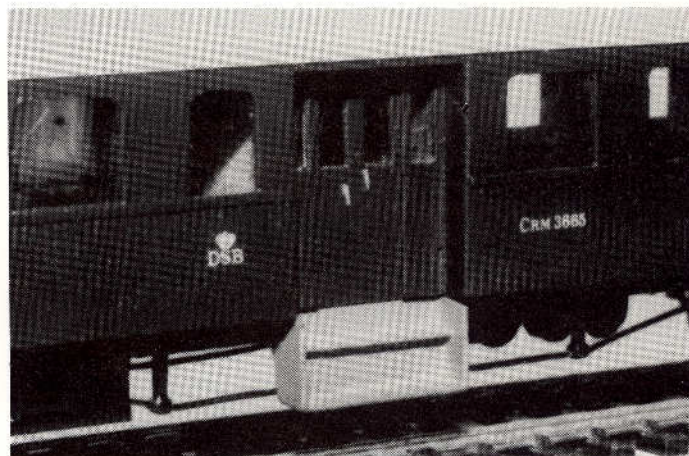
undervogndetaljer og limes på plads. Det drejer sig om dynamo, batterikasse, toiletrør og luftbeholder. Til sidst limes kurvepufferne fast. Alle dele er almindelige løselede. Se i forhandlerkatalogerne.

Samling af kasse og undervogn

Inde i vognkassen, ud mod endegavlene, limes et stykke 3 mm plastplade fast lidt højere oppe end selve vognbunden. Der bores huller gennem undervognen i truckcentrum, og skæres gevind i hullerne. Derefter skrues bogier, undervogn og kasse sammen med 2 stk. 3 mm skruer.

Bemaling

Vognen skal køre i periode III med trykluftbremse, altså i perioden ca. 1950 og frem til vognens udrangering, d.v.s. i vinrød bemaling med lysegråt tag.



som på forbilledet, kan trucken ikke svinge til siderne, og vognen kan kun køre på lige spor.

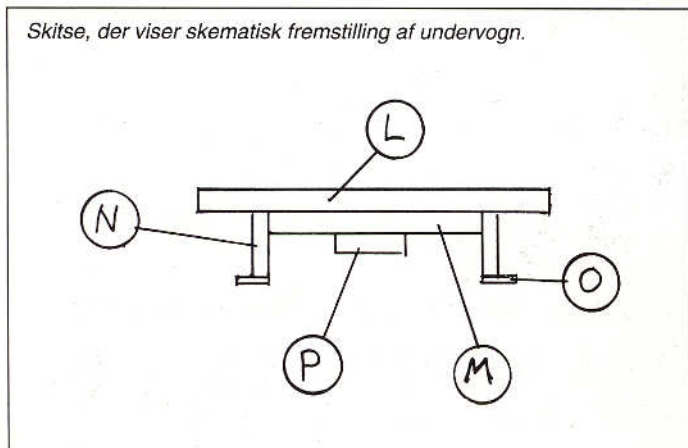
Armeringsholderne er 4 stk. søm, som er indsat i forborede 0,5 mm huller. Derefter er der boret huller i vognbunden, og armeringsjernene (0,5 mm nysølvtråd) er araldittet fast.

Endelig fremstilles øvrige

Undervogn og vognkasse er efter finpudsning og rensning af limrester, afvasket i sæbe og godt med vand. Begge dele er nu klar til grunding. Det gøres med spraylak (som i virkeligheden) QUICK universal Grunding (mat grå).

Vognkassen males med DSB nr. 1 rødbrun, og her

Skitse, der viser skematisk fremstilling af undervogn.



passer MULTONA Lackspray nr. 0450. Når denne - efter ca. et døgn - er tør, afmaskes vognkassen med tape, og taget males DSB nr. 8 grå. Her passer QUICK nr. 3 antikkhvit. Når taget er tørt, tages afmaskningen væk, og håndgreb males med "messingfarve". Fodtrin males DSB nr. 4 lysebrun (Humbrol 9-tan eller 62-brun). Øverste del af toiletventilen males sølvfarvet. Resten af ventilerne males som taget.

Undervognen males DSB nr. 10 sort. Her passer næsten alle halvblanke sorte spraylakker. Trinene i midterpartiet er herefter ind- og udvendigt malet DSB nr. 4 lysebrun.

Truckens metaldele er malet DSB nr. 10 sort. Den øverste træbjælke er malet DSB

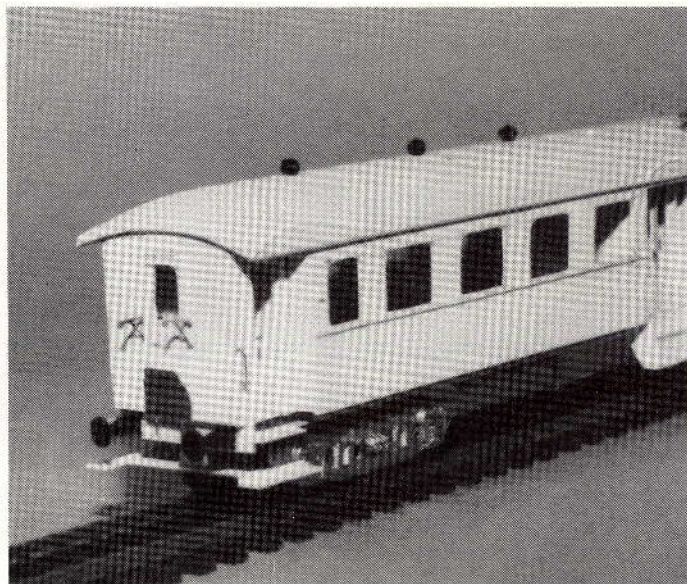
nr. 4 lysebrun. Ved leveringen teakfarvet, i midten af 60'erne mahogni- eller næsten sortfarvet.

Vognen litreres. PAS NU PÅ! Vælg et nummer, der havde lukkede endeperroner! På den viste model er anvendt Næstved Transfers.

Hele vognen er herefter sprayet med Sadolin "Gør det selv" spraylak nr. 950-1200, klar mat lak.

Herved opnås, at vognen får et lidt brugt udseende, samt at litreringen sidder fast, også ved kraftig og hyppig berøring.

Alle farveangivelser er DSB's officielle fra 1929. For disse og farver indtil 1988, se også LOKOMOTIVET nr. 30 side 93-94.



DSB's rangerlokomotiv Litra MT

Anmeldelse og forslag til bygning af Tikøbs MT-model

Af Flemming Meisner

Prøvebygning af MT'eren

Tikøb Hvidmetalstøberi lancerede i efteråret 1992 DSB's dieselelektriske lokomotiv litra MT som byggesæt. Forbilledet med tegning omtales i LOKOMOTIVET nr. 31.

Overdelen er støbt i hvidmetal i tre hoveddele samt diverse løse dele, og er fremstillet med henblik på anvendelse af undervognen fra ROCOs V 100.

Overdelen er der ikke de store problemer med at samle.

Delene passer rimeligt godt sammen. Der skal files lidt her og der. Så overdelen går jeg let hen over.

Derimod er underdelen et helt kapitel for sig, og det er primært den, jeg vil beskæftige mig med her.

Mit udgangspunkt er - ligesom andre byggere - den medfølgende byggevejledning af undervognen.

Efter hele undervognen er "klædt af til skindet" til selve undervognsrammen, og man

sammenligner den med skitserne, tænker man: Det er godt nok en ordentlig omgang den ska' ha'!

Tilpasningen af undervognen begyndes. Der files og files, men man må hurtigt konstatere (måske for hurtigt), det ikke rigtigt bliver til det, man regner med. Derfor måtte findes en anden løsning.

En maskinarbejder med speciale i fræsning blev kontaktet, og sat ind i problemer-

ne. Han klarede opgaven til min tilfredshed, idet alt alt blev fræsset og rettet til, nøjagtigt som Tikøb's byggevejledning foreskriver. Både under og over fodpladen.

Montering af overdel

Inden monteringen af overdelen finder sted, er det nødvendigt at file lidt hist og her indeni, men så passer den.

En prøvemontage af overdelen på underdelen, afslører straks, at der næsten ikke er noget tilbage af fodpladen i begge ender. Det er dog noget væsentligt for MT'ens udseende, så dette må fremstilles. Ligeledes kniber det med plads til trinene. Også nye pufferplanker skal fremstilles, og der skulle files, så der blev plads til trinene. Se skitsen.

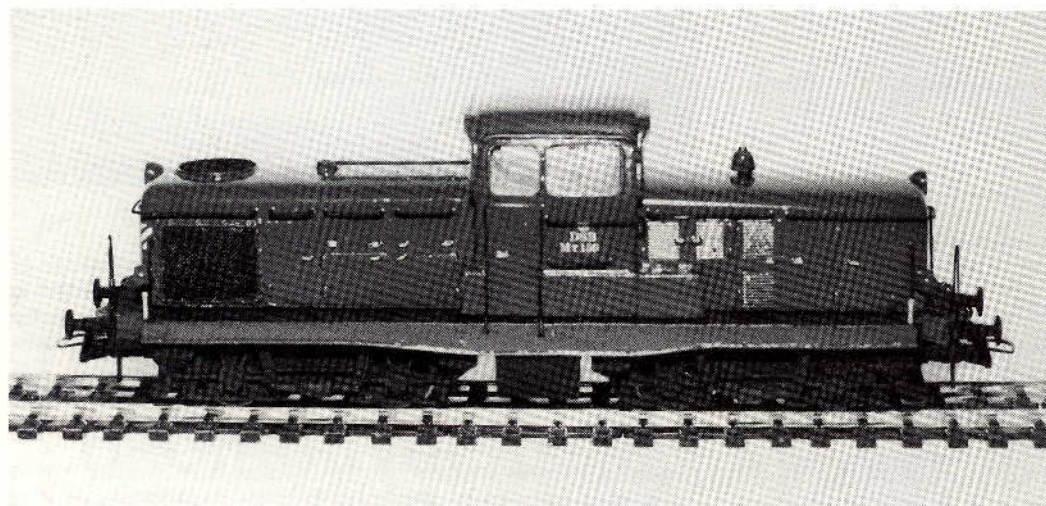
Da begge ender har gennemgået processen, bliver de nye pufferplanker limet på med 2-komponent lim. Herefter limes de nye sidevanger, også ind i hakkene, hvor fodtrinene skal monteres. Se originaltegning i nr. 31.

Vaffelmønsteret på fodpladen laves med en skabelon i karton. Den tilpasses nøjagtigt, hvorefter selve vaffelmønsterpladen udskæres med skarp kniv efter denne. Limes derefter fast med kontaklim.

Vaffelmønsterplader m.v. fås som løse dele hos mj-forhandlerne. Det er en yderst tynd messingplade, hvor mønsteret er præget på den ene side. Jeg anskaffede min fra Trinbrætterne i Jylland.

Derefter pålimes vangerne i siderne.

Så bores huller i pufferplanken til puffer, til luftslanger og evt. trækkrøge. Nævnte dele er

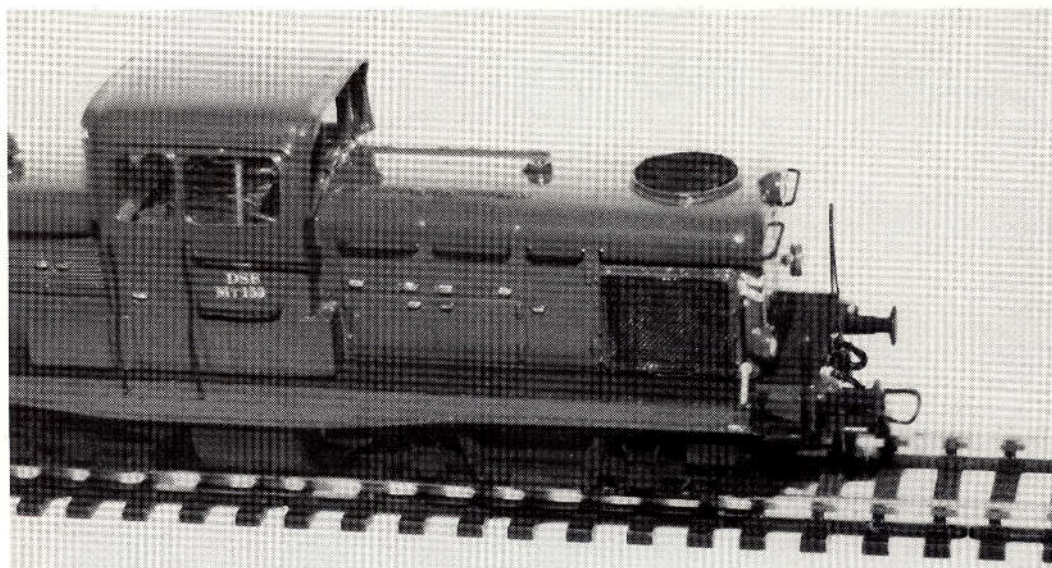


med i ROCO-sættet, og limes på.

Fodtrinene fremstilles af tråd (bærende dele) og vaffelmønsterplade (trin); der bores hul i siden på vangerne, og trinene monteres. De må ikke gå længere ned, end bogien har den fornødne frigang.

De store håndbøjler i hvert hjørne limes ned i fodpladen og ind i sidevangen. Håndbøjlerne til venstre hånd (ved fodtrin) limes direkte og kun ind i overdelen. Øvrige håndbøjler monteres naturligvis også.

Grebene på hver side af førerhusdøren monteres ind i sidevangerne, men limes ikke, da overdelen gerne skulle kunne tages af underdelen.



Bogiesider

Nu er der kun tilbage at sætte nye bogiesider på. De originale bogiesider files/slibes glatte, hvorefter nye bogiesider limes på med 2-komponent-lim. Vær opmærksom på, at disse placeres lige langt fremme, og er ens i højden. Set forfra ser det ikke godt ud, at banerømmerne ikke sidder parallelt.

Skal der "lys i lygten"?

I centrum af lygtehuset bores hul der passer i diameter til mikropære med linse. Inden pærerne sættes i lygterne, fyldes hulningen i selve lygten med "Kritstal Kleer" (flydende glas). Nu er lygteholderne klar til montering af lys.

I LOKOMOTIVET nr. 28 i IC3-artiklen, er der meget at hente, når det gælder montering og tilslutning af kørelys. Se denne artikel.

Bemaling

Ønskes MT'eren i grøn DSB bemaling, er opskriften følgende, når HUMBROLS farver anvendes:

Bogier, tanke, puffer, trin, fodplade samt gitter i motorhjelm: Nr. 85-sort (halvmat) eller nr. 33-sort (gloss). Valget afhænger af, om man ønsker modellen i nymalet eller slidt udgave.

Overdel, sidevanger og pufferplanker: Nr. 02-grøn (gloss) eller 131-grøn (halvmat).

Fodplade: Nr. 53-metal børstet med 56-aluminium (for at fremhæve vaffelmønsteret).

Alle håndbøjler: Nr. 56-aluminium (slid)

Alle håndtag på motorhjelm: Nr. 11-sølv

De 4 stager i hvert hjørne: Nr. 24-gul

De 4 håndtag på luftslangerne: Nr. 19-rød

Ønskes MT'eren i DSB design-bemaling er opskriften således:

Som foran, men overdelen males i to farver, rød og sort. Her benyttes 19-rød blandet med lidt 60-rød (for at dæmpe den skinnende farve) til førerhus.

Motorhelme og tag males med 85-sort.

Tips: En slidt grøn udgave fås ved at duppe diskret med 70-rød i enkelte hjørner og kanter.

Ovennævnte er et supplement til Tikøb's byggevejledning.

Slutbemærkning

Jeg har hørt megen negativ "korridorsnak" med hensyn til overdelen. Jeg vil da nok

indrømme, den har nogle småfejl, men det har andet "dyrt" industrimateriel også.

Hvis man giver sig tid, og virkelig arbejder med MT'eren, mener jeg, at man får en vellydende og særdeles velkørende model, også selv om en det kræver en specialist i fræsning af metal for at få undervognen (fodpladen) tilpasset.

Jeg er - som en "lille" nitte-tæller - ihvertfald godt tilfreds med min model...

Forlaget

HOLSUND

»På sporet af 1993«
– årbog om danske jernbaner

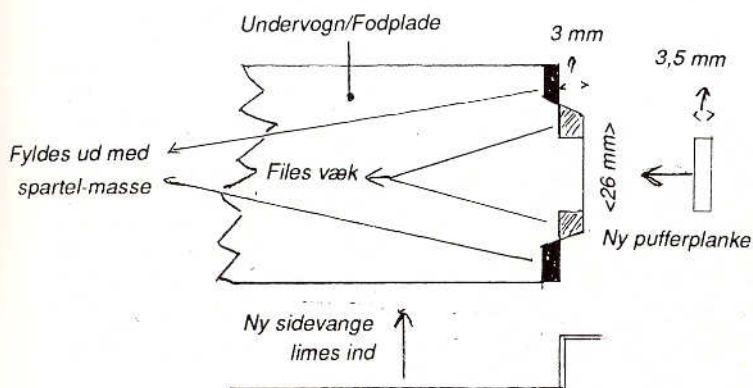
- ** Flere farvebilleder
- ** Flere sider (64)
- ** Mere tekst og 130 ill.
- ** Blankt farveomslag
- ** Samme seriøse indhold

Nyhed: 24 timer i Nykøbing Falster, se reportagen fra en banegård, oprangering, togtider, livet på perronen.

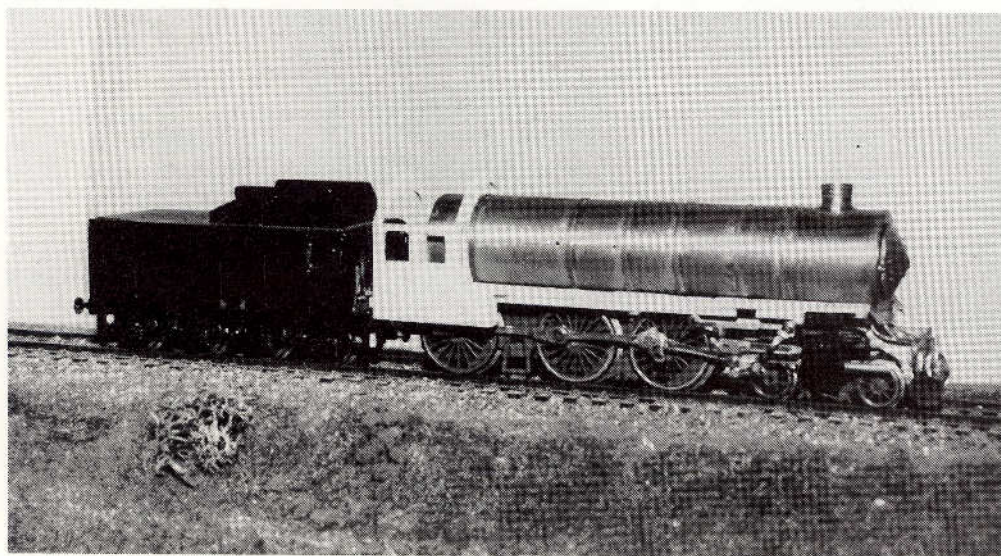
Pris inkl. forsendelse kr. 99,- inden 1. december (anfør »Lokomotivet«) – ellers kr. 110,-.
Bestilling: Forlaget Holsund, Jan Forslund, Vasevej 19 A, 2840 Holte (42 42 04 52)

Venlig hilsen Mogens Duus og Jan Forslund

Fremstilling af fodplade til DSB litra MT



Læserne bygger



Denne gang bringer vi en lille billedserie af, hvordan en dansk R-maskine kan bygges om fra en industrimodel. Det er modelbygger Dan Rasmussen, Snesere, der har stået for den flotte ombygning af den nu udgåede Liliput T-maskine til 2-skinne drift jævnstrøm (skala 1:87). Hvordan fremgår af følgende test og billeder. Fotos er taget af Torben Andersen.

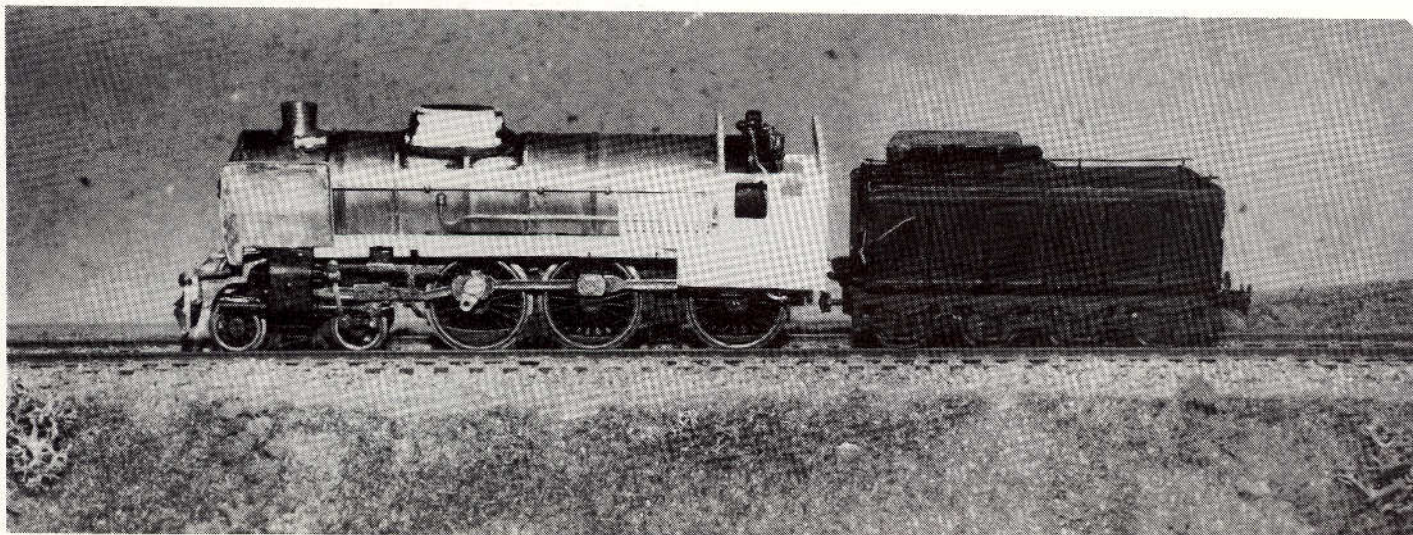
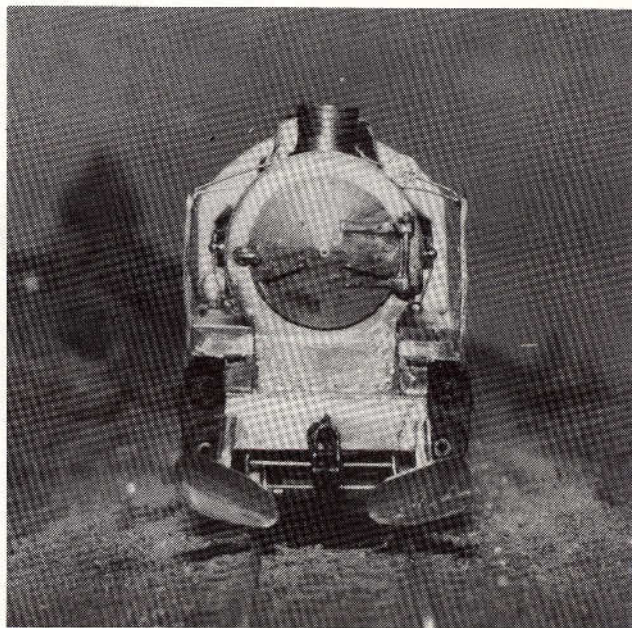
▲
Trin 1) Overdelen fra Liliputs T-maskine er fjernet. Kun tenderen og underdelen er tilbage. For at få korrekt akselafstand er bageste kobbelhjul på industrimodellen flyttet, og et nyt gangtøjsstykke fremstillet i ætset messing.

Derefter er fodplade og førerhus opbygget af plasticard i passende tykkelse. Et messingrør med ønskede dimensioner udgør kedlen. Den er anbragt på fodpladen (rammen) efter at små metalfoliestrimler er loddet på som kedelbånd.

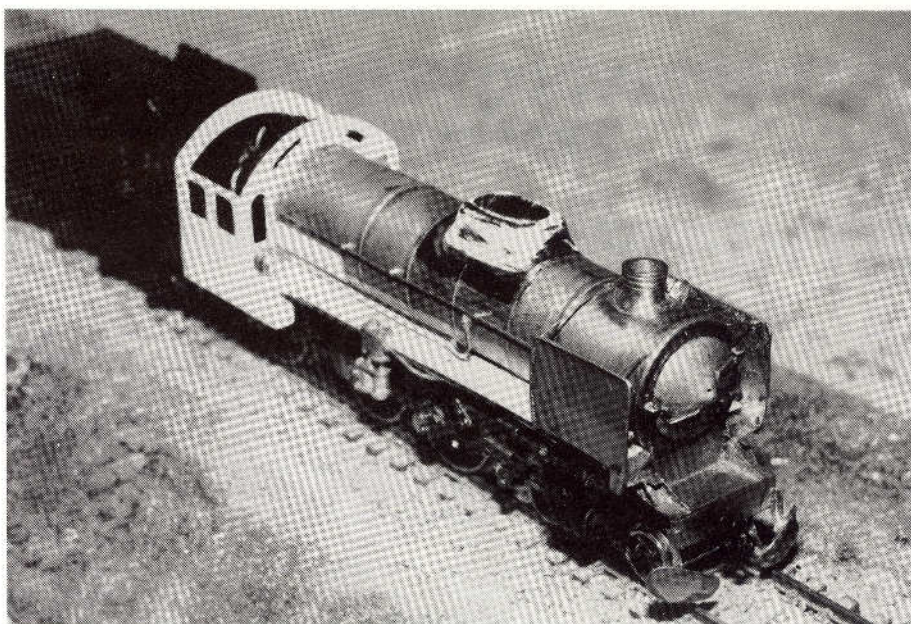
Skorstenen er i drejet messing fra Nyboder Hobby. Røgstammerdøren er i støbt hvidmetal, også fra Nyboder Hobby. Den hænger på små hængsler, og kan åbnes som i virkeligheden.

Trin 2) Maskinen har fået sneplove, røgskærme og koblingskrog. Røgskærmene er selv fremstillet i tynd metalplade, men plove og krog er købte løsdele. På billedet ses tydeligt de små hængsler, som gør, at røgstammerdøren kan åbnes. Bag den sidder et stykke plasticard med samme diameter som messingrørets indvendige diameter. I carden er boret små huller, så det ligner huller til kedelrør. ▶

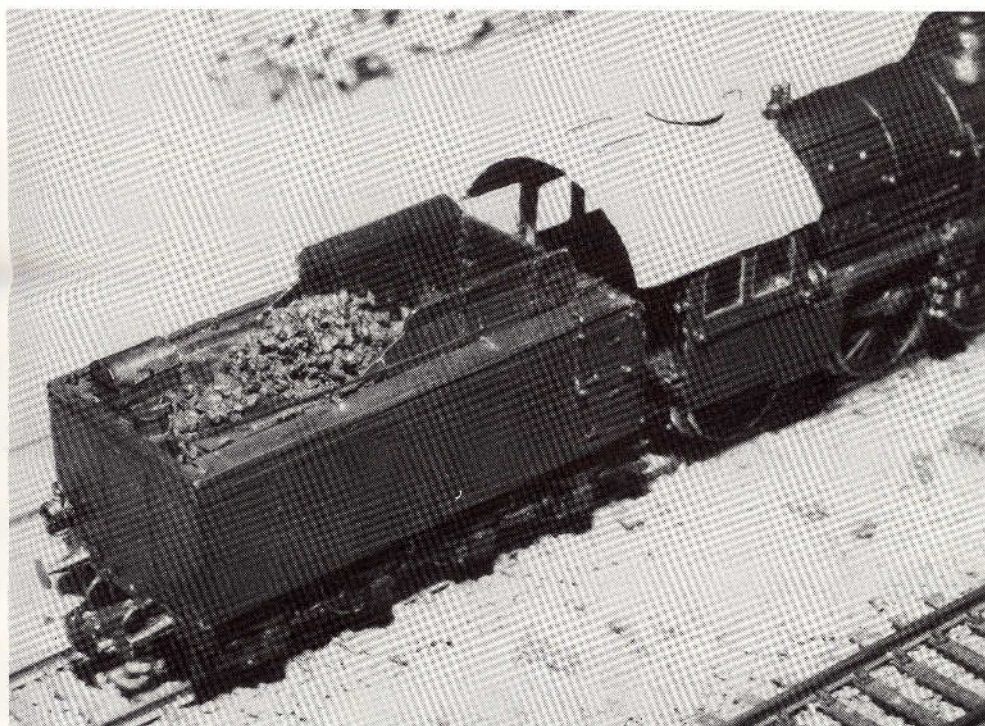
Trin 3) R-maskinen set fra venstre side med monterede røgplader af bukket messing, og ny dome fremstillet af plasticard og -padding i "lagkage". Armatur m.v. er ved at blive placeret af tynd ståltråd. ▼



Trin 4) R-maskinen fotograferet lidt fra oven, så diverse detaljer kan ses. Nu er der også monteret trykluftpumpe (Günther messingløsdel) på højre fodplade. Også her er rørforbindelser ved at blive monteret af tynd tråd, og domen er slebet mere i facon. ▶



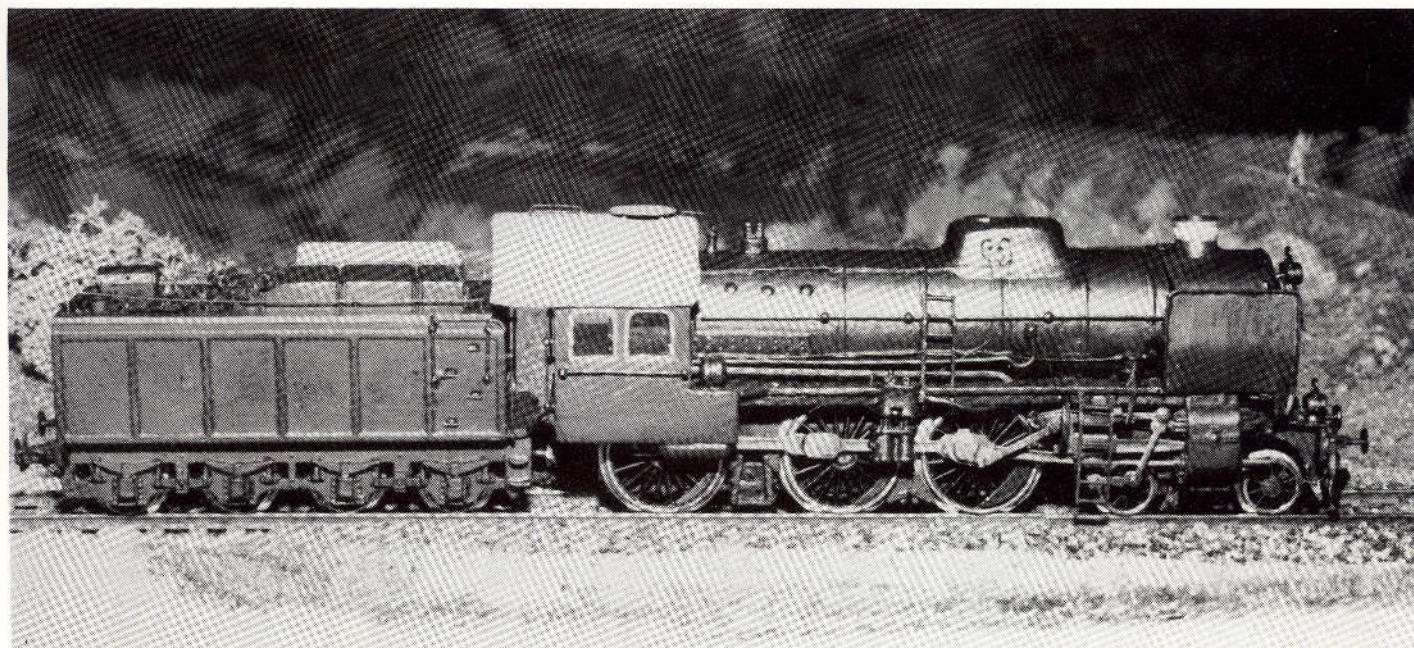
Trin 5) Så er vi ved at være færdige. Tenderen set fra oven, her med kul, værktøjskasse, skovle, lanterner m.v., løsdeler, som fås hos mjørforhandlerne. Selve tenderens overbygning (kulkassen) er bygget af plasticplade. Maskinen har også fået tag på førerhuset, hvilket dog ikke er så tydeligt på billedet. Taget er (som kulkassen) fremstillet af tynd plasticard med finkornet vand-slibepapir som tagpap. ▼



**LOKO
MOTIVET**



Trin 7) Det færdige resultat minus litreringer på NMJKs anlæg. R-maskinen i strampudset sort bemaling. Førerhuset er hvidt med tagventilation og -bøjler. Ventilations-skiven er klippet af et stykke tynd plasticard med hultang, mens håndbøjler er fremstillet af tynd jerntråd (blomstertråd). Der er nu også monteret stiger (lejdere fra Günther) på fodplade og kedel. På fronten er anbragt lanterner (Günther). Ruder i førerhus er gennemsigtig card. Bemærk ventiler (Güther) på kedel-ryggen, og huller til fyrkasse. ▼



Vi har hørt og set...

NYHEDER

Så ruller hjulene igen...

Efteråret bragte gode nyheder til danske mj-ere. Forårets sløve trend - som det hedder med nudansk - lagde ellers ingen grund til optimisme, men fra forskellig side meldes nu om nye aktiviteter. Juletiden er en god drivkraft for større fabrikker, og det kan vi som mj-ere jo kun glæde os over...men set ud fra et økonomisk synspunkt ville det nok hjælpe både fabrikkerne og den enkelte, at nyhederne spredtes. Nu skal man foretage valg, fordi pengepungen helt sikkert ikke rækker til alle ønsker.

Der er igen godsvogne på programmet, og det ser ud at at epoke IV-kørerne (1967-85) er ved at få vind i sejlene, idet næsten alle udgivelser er vogne, som daterer sig til denne

periode. En af de mere spændende skred er tiltaget med udgivelser af containervogne fra ROCO og løse containere fra TRINBRÆTTET/WALTHERS. Vi vil i en kommende artikel se på benyttelse af godsvogne i epoke IV, ikke mindst containere, der i tidsrummet fra omkring 1970 blev benyttet mere, og mere, og i dag udgør en af stamtransporterne hos DSB.

Hvad personvogne angår står der stadig sløjt til. Ingen fabrikker ønsker tilsyneladende - ud over PÅ SPORET og TRINBRÆTTERNE - at satse på denne mangelvare. Men så kan vi jo glæde os over disse initiativer.

PÅ SPORET melder således, at stålvognen litra CC fra epoke III nu er sat i produkti-

on, og bliver i samme stil som CL-vognen, dog med forbedringer ud fra CL-vognens erfaringer. Behøver vi at tilføje, at CC-vognen også kan benyttes i epoke IV som Bgh, så der er noget at hente for køre i disse epoker. Går CC-vognen godt, vil PÅ SPORET muligvis fortsætte med en spids CM. Jamen, det er den vej, vi skal...

TRINBRÆTTET har også fart på med sine vognserier af ætset metal. De er, trods deres specielle karakter, blevet godt modtaget, ikke mindst af mj-kolleger i det sydlige naboland, hvor dansk synes at være in. I øjeblikket har man udgivet CC og AV...og flere typer er på vej. Og selv om modellerne ikke ligefrem er for begyndere, er det simpelthen bare lækre sager. Det er i øvrigt Mogens Nielsen fra Trinbrættet Teknik, der står for udviklingen, og der går ikke på kompromis. Alt er research grundigt...

Fra DWA-hobby meldes om flere nyheder i skala N. Desværre - eller heldigvis - udsæl-

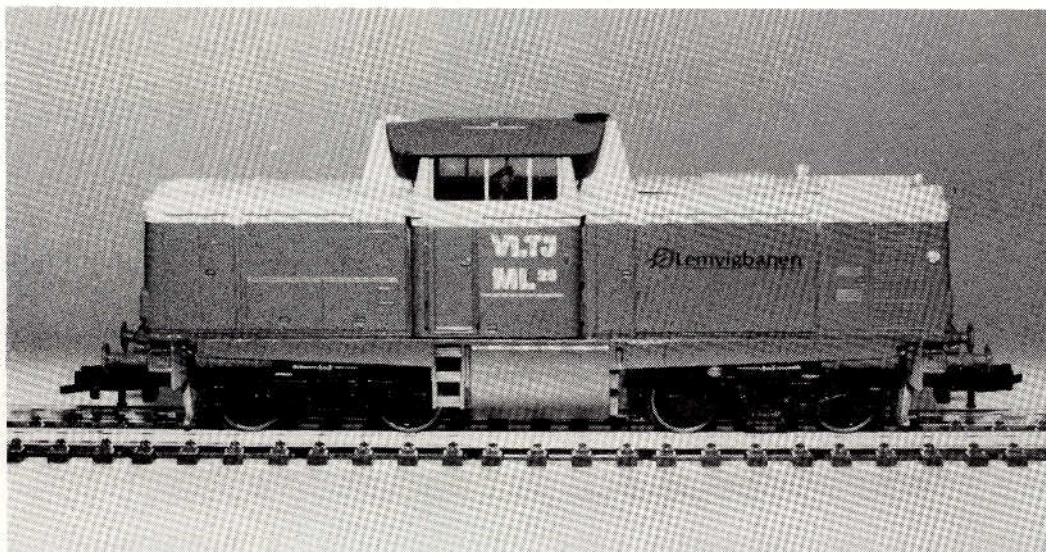
ges disse små nydelige modeller så hurtigt, at de ikke kan nå anmeldelse i bladet, før end nye er på markedet, så ønsker man at være med der, bedes man kontakte DWA for at få firmaets nyhedsbrev. Men indtil nu vides, at godsvognene litra E og Gs kom i handelen i oktober. Vekselladvogne udsendes i løbet af november. De forventes at komme i tre udgaver.

Endelig er DWA gået i gang med at fremstille småserier af moderne danske privatbanelokomotiver, bl.a. fra VLTJ. De fremstilles efter større research af DWA hos banen itself, og baserer sig på ROCO's modeller. Det drejer sig om VLTJ MI 25, der fremstilles i yderst begrænset oplag, og kun kan bestilles hos DWA. Flere moderne privatbanemodeller følger, bl.a. fra den efterspurte nordvestsjællandske jernbane OHJ.

Også tankvogne fra danske private oliekompanier er firmaet fortsat i fuld sving med. Også disse løber så hurtigt på sporene, at vore anmeldelser ikke kan følge med. Generelt kan dog siges, at vognene er af fin kvalitet, selv om de i flere tilfælde ikke har korrekte gelændere og løbebrædder. Men vi (LOKOMOTIVET) har jo selv bedt om det, så mj'erne slap for bemaling, så de kunne nøjes med at lave nye gelændere m.v. efter ønske.

Lad os nu se på, hvilke muligheder, der er for at få "hårde" pakker under træerne:

Moderne privatbanelokomotiv



DWA-Hobby i Fredericia har nu udsendt sin første model i serien af danske moderne privatbanelokomotiver. Det er den vestjyske privatbane VLTJ, der leverer forbilledet. I model anvendes ROCO's katalog-nr. 43 644, den tyske DB V100, som naturligvis er 100% korrekt til forbilledet, da VLTJ har købt en V100 fra Tyskland.

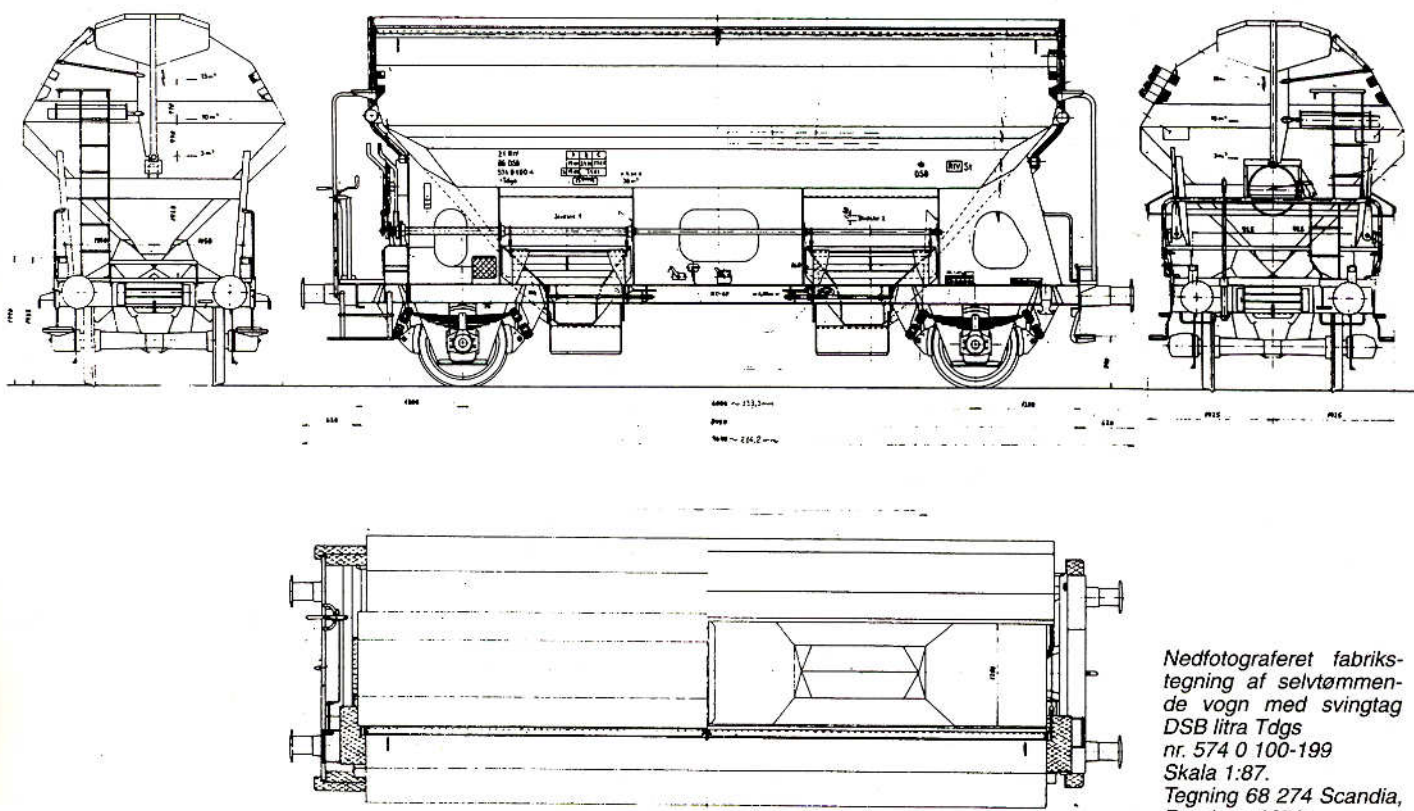
Modellen er yderst flot bemalet i VLTJs husfarver creme/orange med grå undervogn. Litrering og forvaltning er en nøjagtig gengivelse af forbilledet. Fotoet viser en prototype af modellen, der i endelig udgave også vil have håndbøjler på fodplader. Fremstilles i begrænset oplag, og bestilles hos DWA-Hobby. Se annoncen.

Containerbærevogn fra DSB

ROCO katalog-nr. 46 325
Skala 1:87 (HO)

En nyhed fra ROCO er den 2-akslede DSB containerbærevogn litra Lgins, der kørte indtil sidst i 80'erne med DSB containere til/fra Odense med produkter fra Albani, men nu er forsvundet fra vognparken. Basisvognen er en ex. DSB Ks/Kbs, hvor støtterne er aftaget.

Det har ikke været muligt at finde de korrekte DSB containere i ROCO's program, så derfor er vognen udstyret med to stk.s 20' containere i DFDS-udformning, d.v.s. i blå bemaling.



Nedfotograferet fabriks-tegning af selvtømmende vogn med svingtag DSB litra Tdgs nr. 574 0 100-199 Skala 1:87. Tegning 68 274 Scandia, Randers, 1972.

Selve vognen leveres i smuk DSB rødbrun fra 60'erne, svarende til RAL 8016 (mahognibrun), der ligger meget tæt på den originale farve. Vogntypen blev nemlig aldrig ommalet til moderne godsvognsbrun, og vi kan godt gå ind for den valgte farve.

I øvrigt leveres modellen iflg. oplysninger med gule akselbokse, flot påtryk med sedler, og selv om den ikke ser ud af meget, er det dog en fin afveksling blandt alle de lukkede vogne, der i dag kører på danske anlæg.

TA

Vekselladcontainere

ROCO kat-nr. 46 349
Skala 1:87 (HO)

Fra ROCO kommer også bogievognen fra DB litra Sdgmns, som tidligere er udgivet af DWA-Hobby med forskellige veksellad. Nu kommer ROCO altså med sin egen udgave af "kænguruvognen", som den kaldes. Det bliver en vogn med veksellad fra DFDS udført i blå presenning og rød kasse, altså lidt, der smager af dansk selv om undervognen er tysk.

Da vognen forudsættes velkendt fra DWA-udgaven, henvises til omtale i tidligere numre af LOKOMOTIVET.

DSB godsvogn med svingtag, litra Tdgs ROCO katalog-nr. 46 423 Skala 1:87 (HO)

Den Tdgs, som vi omtalte i sidste nummer af bladet, er nu i handelen. Det er den sædvanlige gode ROCO-kvalitet med masser af fittings, der følger med som løsdele.

Modellen er korrekt i alle mål (skala 1:87), hvilket nok ikke overrasker nogen, idet den tidligere har været udgivet ikke mindre end to gange i Danmark. Senest af det nu indgåede Post Hobby Service i Randers, hvor modellen havde umalet ståltag, som forbilledet en overgang kørte med sidst i 80'erne.

Modellen leveres i flot DSB brun bemaling, med stålgråt svingtag, der kommer virkeligheden meget nær. Påtrykket er flot og fint læseligt, og kvaliteten er den sædvanlige flotte.

Den er uundværlig på enhver modeljernbane med epoke IV og V. Alene de mange smådetaljer som håndbøjler og -tag, stiger, lukketøj m.v. gør det til en eksklusiv model.

Den er i superklasse...

TA

Elektronisk smånips fra Skandinavisk Model Design

Det midtjyske firma kan nu tilbyde retningsomskiftere til mjere, der ønsker jævnstrømsmateriel på system Märklin. det er en lille elektronisk dupedit, der måler 18 x 14 x 7,5 mm, og arbejder ved en kørespænding på 0-20 V, mens omskifterspændingen udgør 22-35 volt. Max. kørestrøm er 0,8 A.

Firmaet har også udviklet en elektronisk afkobler samt et spormeldingsrelæ.

Spormeldingsrelæet aflæser om spor er besat eller fri, og der kan tilsluttes signaler, således at der kan signaleres om en togvej er farbar.

Relæet kan trække magnetartikler, bom- og lysmoduler m.v.

Afkobleren kan monteres på alle skinnesystemer. Det gøres nemt, og den er relativ usynlig, idet drevet anbringes under skinnen (bordet).

Yderligere oplysninger fås hos Skandinavisk Model Design.

Lukket DSB godsvogn litra Gs ROCO katalog-nr. 46 257 Skala 1:87 (HO)

Den lukkede DSB godsvogn litra Gs har også fundet vej til forhandlerens hylder. Desværre er det et genoptryk af den gamle sag med nyt nummer, og - uheldigvis - forkert rød farve. Men litrering og det moderne DSB logo er den sædvanlige gode kvalitet.

Fra initiativtagernes side (TRINBRÆTTERNE) har man gjort sig megen umage for at formå ROCO til at give den ny rødbrun kulør i stedet for den fejlagtige franske røde, og få monteret ny dansk bremseplatform. Det lykkedes altså

Tdgs i en nøddeskal

	Eminent	God	Nogenlunde	Dårlig
Målkorrekthed	X			
Høihedsindtryk	X			
Detaljer	X			
Bemaling		X		
Påtryk	X			

Gs i en nøddeskal

	Eminent	God	Nogenlunde	Dårlig
Målkorrektthed	X			
Helhedsindtryk			X	
Detaljer		X		
Bemaling				X
Påtryk	X			

ikke, hvilket vi som mj-ere må beklage, men altså må leve med.

Som man kan forstå har ROCO altså bibeholdt den gamle tyske bremseplatform. Hertil er kun at sige, at mj-erne kan skifte denne ud med løsdeler fra Klein, der har den rigtige danske bremseplatform i sit sortiment. Prisen er tilmed helt overkommelig!

Modellen har fået nr. 120 2 808-6, og tilhører dermed helt korrekt DSBs Gs-serie 2 med brede døre og bremseplatform. Døre og jalousier kan åbnes, hvorved der kan skabes et varierende modelbillede.

Påtrykket er skarpt og tydeligt, og det er en rigtig epoke IV/V-model, når der ses bort fra den forkerte bremseplatform og manglende trin under døre. Det er også lidt synd, at modellens gavljeren ikke går helt til tagkant som på forbilledet.

Egentlig er der ikke mere at sige om den sag, da Gs'eren er en "gammel" nyhed.

TA

Hbis "Grand Danois" fra Märklin

Katalog-nr. 4837

Skala 1:87 (HO)

Omsider fik vi (næsten) en rigtig model af DSBs lukkede godsvogn litra Hbis i "Grand

Danois"-udgave. Og hvad Fleischmann ikke formåede, har Märklin nu præsteret, nemlig at lave en Grand Danois lukket godsvogn af typen Hbis med tværliggende forstærkningsbånd på lågerne.

Helhedsindtrykket er en fin vogn, der giver et mere korrekt indtryk af sit forbillede end Fleischmanns. Alligevel har den - som sædvanlig var vi

ved at skrive - et par småfejl, som den enkelte mj-er må afgøre om han vil leve med. I vore øjne er den dog at foretrække frem for Fleischmanns "glatpolerede" udgave.

Målene er korrekte, hvilket fremgår af vort lille evalueringsskema, og farvevalget er korrekt. Påtryk er fine (Märklin-kvalitet), og kan læses under lup.

Vognen er udstyret med færgeskroge i grå, hvilke skal ommales til gul. Det er naturligvis trykmæssige årsager, der gør, at denne løsning er valgt.

Håndbøjler og lukketøj er gengivet korrekt i stereotypisk form, og pynter gevaldigt, men da det er en tysk grundmodel, har vognen altså den tyske vogns egenskaber, bl.a. lidt for

tynde forstærkningslister på vognsiderne. De er i øvrigt udformet som nittede T-jernslister, hvilket ikke svarer til forbilledet (er vi nittedællere eller hvad?). Virkelighedens Hbis har flade lister. Det betyder, at den brune stribe (oprindelig vognkassens farve) er for smal.

Undervognen er korrekt med den gennembrudte armering af profiljern.

Dørene er støbt til vognkassen, og kan ikke åbnes, men det er også ligegyldigt. Hele vognen er fremstillet i hård plastic.

En ting, som vognen udmærker sig ved, er det smalle langsgående bånd (vange) i underkanten af siderne, der er gengivet næsten korrekt. Andre modeller (LIMA og Fleischmann) har alt for brede bånd.

Det valgte vognummer er 225 0 478-3, altså det samme som Fleischmanns. Lidt synd, for når det nu skulle være, kunne man godt have valgt nummeret fra tvillingevognen. Nå, det er bare ærgerligt!

Modellen har lysegrå døre og mørke striber som forbilledet med "hundelogo" i korrekt rød/blå udførelse. Vognkassen er mørkebrun.

DSB-logoet i rødt er næsten korrekt, selv om det er trykt i en lidt mager udgave. Iøvrigt er alt på modellen trykt alt for tæt sammen på selve ordet »gods«.

Vognen er udstyret med brunerede hjul, og den benyttede kobling er Märklins, der ikke er så voldsom som tidligere tiders koblinger, men som stadig ikke er så fine som ROCOs.

Til sidst, men ikke mindst: Prisen ligger omkring en "somerfugl" under Fleischmanns, og det kan nok mærkes i den dyre juletid!

Bemærk, at første oplag blev udsolgt her i efteråret, men et nyt oplag skulle være klar til julehandelen.

Husk at udskifte hjulene, hvis du kører jævnstrøm (ROCO, Fleischmann m.v.). Brug Märklin kat-nr. 70 058.

TA

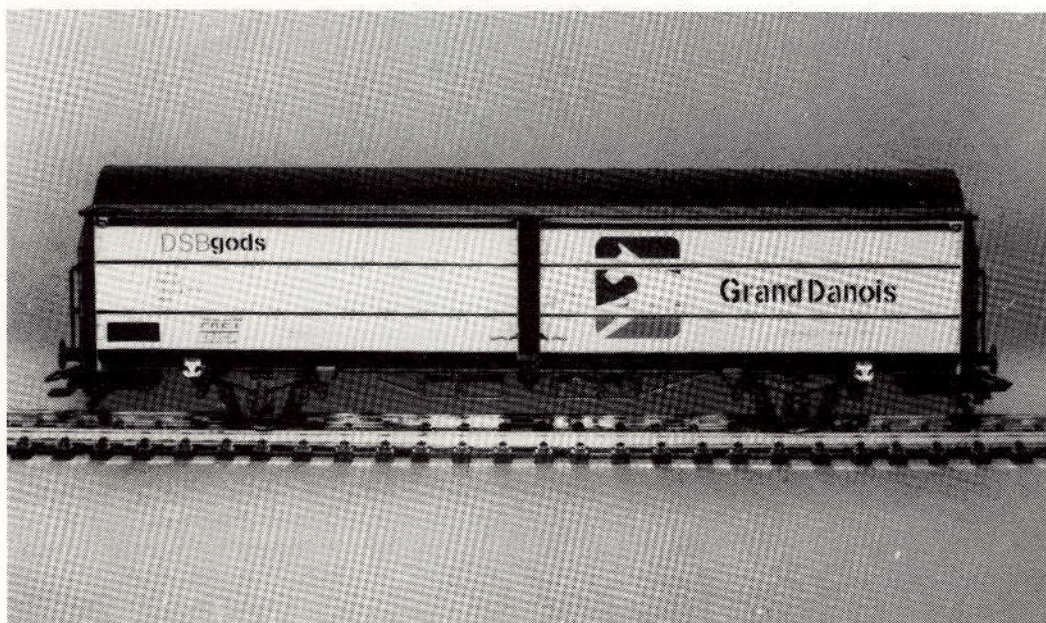
Hbis "Grand Danois" i en nøddeskal

	Eminent	God	Nogenlunde	Dårlig
Målkorrektthed	X			
Helhedsindtryk		X		
Detaljer		X		
Bemaling		X		
Påtryk		X		

Målskema for Märklin Hbis "Grand Danois"

Alle mål i mm

	Forbilledet	1:87	Märklin
Længde over puffer	14 020	161,2	162
Længde over vognkasse	12 780	147	148
Akselafstand	8 000	91,9	91,5
Bredde	3 050	35	34,8
Højde	3 920	45	45
Dørbredde	6 230	71,6	72
Dørhøjde	2 070	23,8	23,2



Vejskilte til modeljernbanen

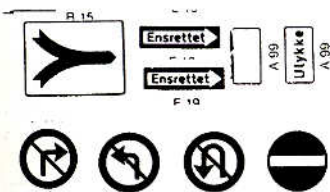
Et flot skilteark er udkommet fra firmaet KILIKA SKILTE. Der er alle tænkelige typer, såsom advarselstavler, påbudstavler, forbudstavler, oplysningstavler mm.

Hvad størrelsen angår så er diameteren på de runde KILIKA SKILTE 7,5 mm, hvilket svarer til ca. 70 cm i virkeligheden. Advarselstavlerne er 10 mm i bredden, og dette svarer til ca. 100 cm.

Langs "de store veje" gælder følgende mål for vejstavler:

- Kommuneveje (hastigheder mellem 50-70 km/t): 50-70 cm. i diameter og bredde, ligefrem proportionalt med hastigheden.
- Amtsveje - disse veje kendetegnes ved stationering langs vejen, hvilket vil sige, at man har en kilometerangivelse; oftest placeret på hvide standere langs vejkanterne: 70 cm. i diameter og bredde.
- Motorveje og motortrafikveje: 100 cm. i diameter og bredde.

KILIKA's skilte svarer i størrelsen til amtsveje, hvor dog advarselstavlerne er ca. 2 mm. for brede. På hele skiltearket er der i alt 82 advarselstavler (trekantstavler), 76 forbudstavler (runde med rød kant), 38 påbudstavler (blå



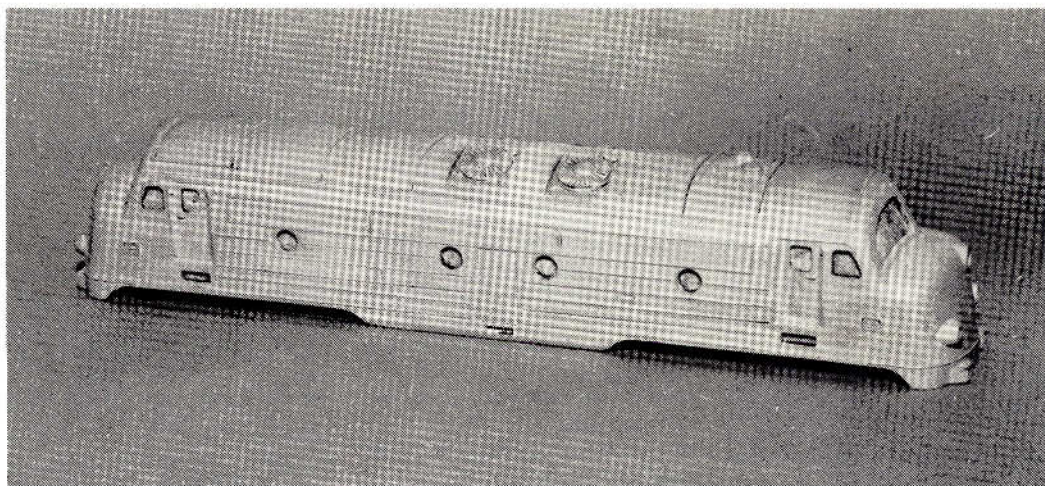
runde med hvide signaturer), 76 oplysningstavler (blå firkantede med hvide signaturer) og adskillige andre undertavler mm.

De mest anvendte skiltetavler - såsom parkerings- og stopforbud samt indkørsel forbudt, er der naturligvis flest af.

Skrifttyper og signaturer på KILIKA's SKILTE er meget tydelige og korrekte.

Nogle af skiltene er i 2 størrelser, så de også kan benyttes til størrelse N (1:160) eller som skilte langs kommuneveje med max. hastighed på 50 km/t i HO.

KILIKA SKILTE udgiver arket i to typer: På almindeligt papir til kr. 90,- vejl. og kr. 120,- vejl. på kraftig selvkæbende papir. Der medfølger en fin lille anvisning på, hvordan skiltene fremstilles og placeres.



MY-overdel i skala 1:87

HO-Service i Sdr. Felding har i sin store serie af løsele og tilbehør til modeljernbanen, udsendt en overdel til DSBs dieselelektriske lokomotiv litra MY. Overdelen er fremstillet i glasfiber, og er en nøjagtig kopi af forbilledet, d.v.s. at den har korrekt længde og bredde. Forskellen er tydelig i sammenligning med Märklins MY-model. Overdelen har - som andre af firmaets produkter - en utrolig detaljerthed med tydelig markering af

frontdøre, håndtag, sandkasselæg, nitter m.v., og er utrolig ren i støbningen. Billedet viser prototypen, der er udstyret med rilleudstødning (se LOKOMOTIVETS særskrift om MX/MY ang. hvilke maskiner, der har rilleudstødning). Modellen har naturligvis åbne vinduer, køjer og lanterner; men er på billedet uddækket med tape. TRINBRÆTTERNE oplyser nærmere om undervognstype m.v. Se også annoncen fra HO-service.

KILIKA SKILTE, Thisted, giver yderligere oplysninger på tlf. 97 92 65 30.

CBA

d.v.s. en model, der passer til perioden fra 1980, hvor alle maskiner fik plove efter den kraftige vinter 1978/79.

MZ fra LIMA

Katalog-nr. 208 109 LS
Skala 1:87 (HO)

Så kom LIMA med sin længe ventede model af DSBs serie I MZ i designfarve (rød/sort).

Modellen er en relancering, så rent teknisk ændres den ikke, d.v.s. at motor, undervogn og vognkasse forbliver den samme. Til gengæld kommer den med nyt nummer, nemlig 1404, hvilket er ganske glædeligt, idet den gammelkendte 1401 herved får en søster på anlægget. Endvidere leveres modellen med firkantede puffer og underhængte sneplove,

Trip-Trap modelhuse

Et firma ved navn Trip-Trap Modelhuse har udsendt en serie håndlavede og hånddekorerede keramikhuse, der passer til størrelse HO. Huserne var egentlig ikke påtænkt mjære, men blot til pynt på amagerhyden og i vindueskarmen! Det er arkitekten Bent Maltha, der har stået for minutios opmåling af husene, og det er der kommet smukke resultater ud af.

I firmaets lille farvekatalog er 16 af deres huse repræsenteret, og de har alle et forbillede rundt om i det ganske land.

Det er hensigten, at sortimentet efterhånden skal udvides til at omfatte 100 huse fra alle egne af Danmark.

Man kan bl.a. finde et 4-fags skipperhus fra Helsingør, fiskerpakhuse fra Skagen, byhuse fra Skagen, nyhavnshuse fra København, silderøgeri fra Bornholm og H.C. Andersen's hus fra Odense. Alle husene er af ældre dato - ca. fra perioden 1600-1900.

Alle er håndlavede og hånddekorerede, hvilket betyder, at de er malet i forskellige farver og derved sparer tid til samling og patineret. Dette er et stort plus på prissiden, der varierer fra ca. kr. 100,- til kr. 300,- alt efter størrelse.

Selv om husene er massive, og derfor har sortmalede blanke vinduer, er helhedsindtrykket pænere end plastikhuse, f.eks. er tagene ujævne og flot patineret. Med nævrende sortiment kan der bygges en lille hyggeligt bymiljø omkring stationen.

Flere oplysninger, farvekatalog m.v. fås ved henvendelse til Trip-Trap Danmark A/S, Havnen, 9560 Hadsund, tlf. 98 57 32 88. I øvrigt søger Trip Trap danske forhandlere. Se annoncen. (Oplysninger via Jesper Rømer Holm, Lyngby, til hvem vi siger tak).

CBA



GODSVOGNSSTYRING PÅ EDB.

Lokomotivet har prøvetestet et EDB-godsvognsfragtprogram kaldet FSB-Fragt, udviklet af Jørgen Tarby, Tåstrup. Programmet holder "styr" anlæggets godsvogne, hvad de skal køre med, hvor de henstår, om de kører tomme eller er kaldt på værksted til eftersyn. Alt dette holder EDB-programmet styr på.

Indlæsning af programmet FSB-Fragt på egen maskine, er ikke noget problem, blot du følger brugsanvisningen. Husk dog, at hele diskettens indhold skal ligge i samme katalog. Opstart sker i kataloget ved at skrive GW-Basic, FSB-FRAGT og trykke RUN.

FSB-Fragt består af 3 hovedprogrammer: Oprettelsesprogrammer med byopret, fragtopret, vognopret m.v., styringsprogrammer med manuelle og maskinelle fragtsedler og afslutningsprogram samt et antal underprogrammer.

Det fungerer kort således:

Først oprettes i "byopret" byer/stations navne uden underdestinationer.

Fragter (vognladninger) oprettes i "fragtopret". Der kræves en fragt, hver gang godsvognen skal køre til en bestemt station/fabrik. Så der skal laves mange fragter. Disse fragter skal indeholde oplysninger om, hvor fragten sendes til og fra, hvilken vogn-type, vognvægt, hvor de henstår ved oprettelse af vognen m.v.

Godsvognene skal også indtastes i "vognopret". De lægges ind med oplysninger om identitet, vogntype, lastvægt, hvor de henstår, endestationer, om det er rute- eller RIV-vogne o.s.v.

Oplysninger om vognen og fragten, skal være nøjagtige (skal stemme overens) for ellers melder systemet: "vognen kan ikke komme ud at køre".

Alle ovennævnte oplysninger kan printes ud.

Der kan vælges mange forskellige udskrifter, hvilket fremgår af manualen.

Der kan også fremstilles fragter, hvor du selv bestemmer vogn, læsset og destination m.v. Dette gøres i "manuelle fragtsedler".

Kørsel med godsvognene

Der bestilles f.eks. et antal fragter i "maskinelle fragtsedler". Fragtsedlerne bliver straks printet ud. Her fremgår det, hvilke vogne, der er tildelt

fragt, hvor de skal køre fra og til, og hvad fragten består i.

Når godstogene m.v. har kørt deres tur, og godsvogne er rangeret på plads (iflg. fragtsedlen) og "læst af", melder man godsvognene færdigkørt. Så indgår de igen i puljen til nye opgaver.

Der kan til enhver tid udskrives en situationsrapport, der fortæller, hvor mange vogne, der er i drift, hvilke typer, afgang- og ankomststation, fragttipe m.v.

Konklusion

Programmet fungerer næsten perfekt. Men der er visse ting, jeg som "bruger" er utilfreds med. Det er irriterende at gå fra hoved- til undermenu. Undervejs møder man to sider forklaring, inden man endelig kommer til det, man skal arbejde i. Al denne forklaring

hører ikke hjemme i programmet. Det står jo alt sammen i manualen (rettes muligvis senere, melder udvikleren af programmet).

Der er i manualen heller ingen forklaring på, hvor man finder tasten "@". Jeg vidste det ikke.

Så savner jeg ligeledes et skærmbillede af det samlede vognkartotek. Det ville gøre det "brugervenligt", når der skal oprettes "manuelle fragtsedler", at alle vogne kom på skærmen. Så kunne man vælge den vogn, der skulle bruges.

På samme måde med retelse i "vognopret". Der ville det også være rart med en vognkartotek, hvor man kunne vælge ud fra.

Men set som helhed er det et godt initiativ og program. Jeg er helt overbevist om, at

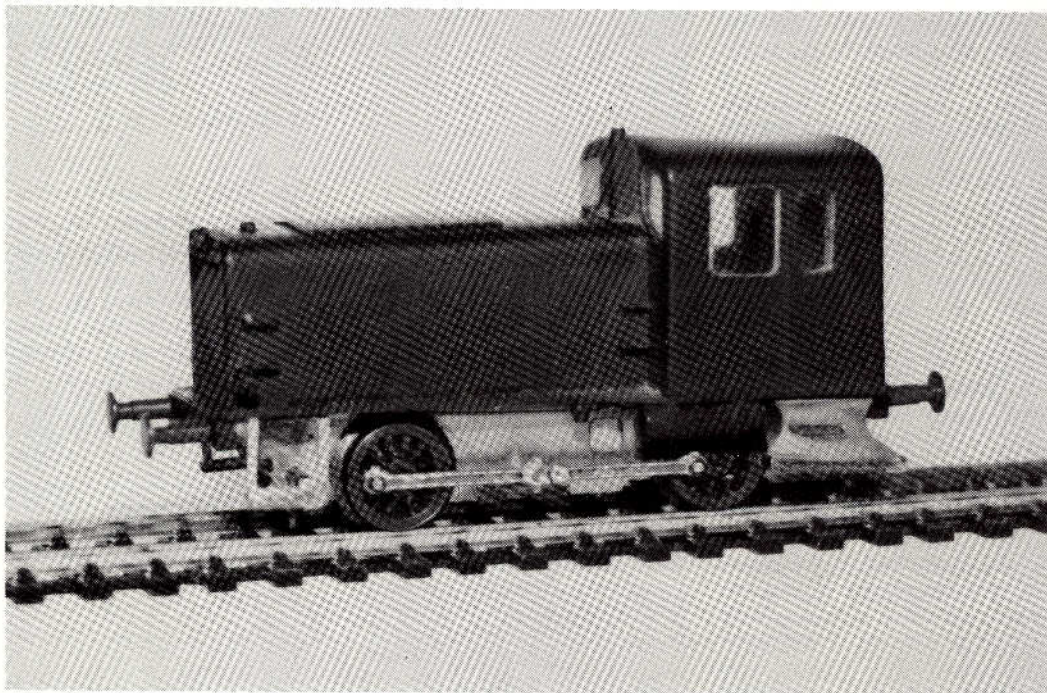
MJ'erne, private såvel som klubber kan få glæde af godsvognsstyringsprogrammet på EDB.

Flemming Meisner

Flere signalhoveder fra TRINBRÆTTERNE

Vi har tidligere omtalt signalhoveder til danske signaler udviklet af TRINBRÆTTERNE i Jylland. Nu er sortimentet udvidet med endnu et sæt signalhoveder. Igen er det meget flotte sæt, støbt i hvidmetal, med mange detaljer, og næsten ingen grater, og lige til at montere med lys. Hovederne har en tilpas støbetykkelse, så de ikke virker overdimensionerede.

TA



FRICHS Ardelt i skala 1:87

Lyngby Jernbane Fabrik, d.v.s. Holstein og Stürup, har udsendt en skala 1:87-model af DSBs Ardelt traktor i FRICHS-udgaven. Overdelen i støbeplast er fremstillet af Vagn Holstein, mens underdel og mekanik er produceret af Jørgen Stürup. Traktoren har en 5-polet japansk motor med svinghjul. Den giver en max. modelhastighed på 60-65 km/t. Modellen koster omkring 1000,- kr., og leveres køreklar. Henvendelse til Vagn Holstein.

Abonnement på Lokomotivet?

1. årgang, 4 numre kr. 200,-

Beløbet indsættes på giro 3 38 55 07, box 477, 4700 Næstved.

DSBs BMk

Kioskvogn til "Sølvpilen"

Af Flemming Meisner

Som lovet fortsætter vi med færdiggørelsen af byggevejledningerne til MA-lyntoget. Vi kikker denne gang på kioskvognen litra BMk.

Der er - efter bygning af MA og BS i sidste nummer af bladet - to originale vogne tilbage i ROCO-sættene. Den ene vogn har et skilt ca. midt på vognsiden, hvor der står "Helvetia". Denne vogn kan IKKE bruges til BMk, fordi vognen har udgangsdøre i den ene vognende; det har DSBs BMk ikke.

Men så er det heldigt, at den sidste overskydende vogn ikke har nogen sideudgangsdøre. Vognens tyske litra er VMe. Denne vogn bygger vi om.

I den ene side af VMe-vognen er der tætsiddende vinduer i hele vognsiden, mens der på den anden side er nogle afblændede vinduer. Bemærk ligeledes, at der ikke er samme afstand mellem vinduerne. I den ene ende sidder vinduerne tættere end i den anden.

Vognen passer fint til BMk'en: Ingen sideudgangsdøre med rigtig vinduesinddeling, bortset fra siden, som har blændede vinduer. BMk'en har kun et vindue i kioskfavnens køkkenregion med et blændet vindue på hver side af dette.

Adskildelse af vognen sker jfr. ROCOs vejledning.

Man kan vælge at lave et nyt vindue i vognsiden og blænde et af, eller man kan flytte et vindue. Men man kan også indsætte en ny vinduessektion.

Jeg har valgt sidstnævnte løsning, fordi der på den måde fås et "originalt" vindue med ramme, hvor der er særdeles god plads til sammenspartling, slibning m.m. af vognsiden.

Skær et stykke af vognsiden med vindue ud fra "Helvetia-vognen". Et tilsvarende stykke skæres ud af BMk-vognen. Begge steder skæres af vognene helt ind i vognkassen for oven, så man får tagbærestykket. Der skal herved godt nok laves et nyt hul til en af tagets låsetappe i BMk-vog-

nen, når det nye sidestykke er isat.

Ved i limning af vognsiden skal man sørge for at det "nye" vindue kommer til at sidde over for det tilsvarende i modsatte vognside. Det overskydende vindue blændes/tilspartles. Se skitserne.

Når ovennævnte simple operationer er foretaget, har man nu en korrekt kioskvogn.

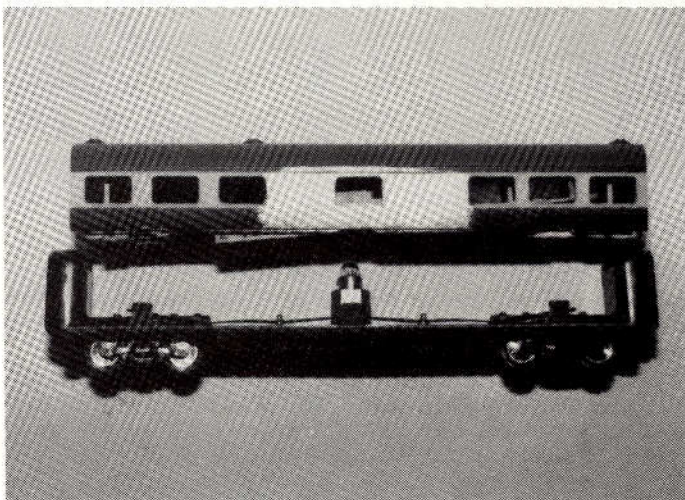
Alle samlinger udspartles på BMk'en; dette gælder i øvrigt også MA'erne og BS'erne. Prøvemal dem med en fortyndet mat grundmaling. Når malingen er tør, kan man tydeligt se, hvor spartlingen

eller efterslibningen er utilstrækkelig. Når man mener alt dette er godt nok, er toget klar til maling.

Det er jo en forholdsvis nem sag at male. Alle vognkasserne males med Humbrol nr.11 (sølv). Tagene males med Humbrol nr. 64 (egentlig skal de være sorte, men Humbrol 85 virker for kompakt). I tagfarven blandes et par dåber 85-sort og lidt 25-blå for at give taget den specielle blålige nuance. Husk at udstødningen også skal være sort (grå).

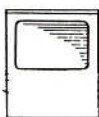
Undervognene skal ikke males. De skal have samme farve som taget; dog børstes

ROCO-VMe-vognen i undlet tilstand, så placering og udspartling af vinduer tydeligt ses. Sammenlign fotoet med tegningen af BMk.

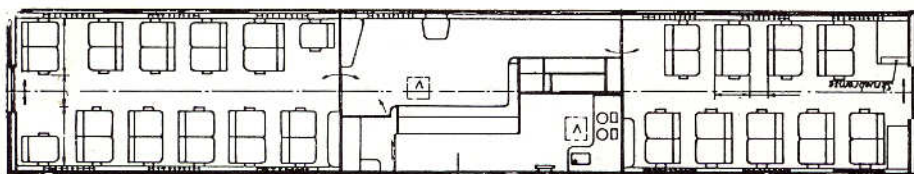
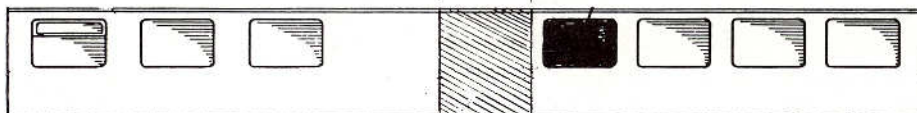


Fremstilling af BMk

Først udskæres den skraverede del af VMe-vognen, og en ny del med vindue fra Helvetia-vognen indsættes. Vinduet med den mørke skravering blændes. Nederst ses indretningen af BMk.



Arnolds sider



skørtet lidt rust- og støvfarvet, evt. med farvepulver.

Trinbrættet i Vejle har fået fremstillet nogle superflotte og knivskarpe litreringer til Sølvpil-udgaven.

Alle vognene samles, og sluttelig monteres gummivulster på BS'ernes fronter.

Det er ikke lige meget hvorledes man oprangerer vognene i togsættene. Vognene havde en ganske bestemt placering i togsættet, og var som følgende: MA-AM-BM-BS/BS-BMk-AM-MA. Skråstregen betyder, at sættet blev skilt/samlet her undervejs (Fredericia).

Den overskydende "Helvetia-vogn" har jeg lappet sammen med det udskaarne stykke fra BMk-vognen. Ikke fordi den kan bruges i lyntogs-sammenhæng, men fordi det er lidt ærgerligt, bare at skrotte den. Den vil blive malet som de øvrige vogne, og blive "henstillet" som ekstra vogn ved lyn-togsdepotet. Der kan den udmærket stå og "fylde" op.

JERNBANE-QUIZZEN:

Resultatet og løsning på vor fødselsdagsquiz

I nr. 32 udskrev vi i anledning af vor tiårs fødselsdag en lille quiz for læserne. Ideen var dels at fejre vor fødselsdag ved at give læserne mulighed for at vinde et par gode præmier, dels at afprøve læsernes kunnen og evne til at finde frem til løsningerne.

Resultatet blev, at lidt over 100 læsere sendte besvarelser ind. Efter påskrevne kommentarer at dømme, var quizen ikke helt nem. Men det var nu heller ikke meningen. Ønsker man at vinde så store præmier, må der arbejdes for det! Det lykkedes altså for de fleste af læserne...en del med hjælp fra Jernbanemuseet! Så opfindsomhed belønnes også.

De fleste forkerte besvarelser snublede over GDS-forkortelsen. Mange havde blot skrevet Gribskovbanen, selv om det selvfølgelig er samme bane. Et andet var spørgsmålet om godsfrimærket. Men der er udgivet et par bøger om emnet (bl.a. af Thomassen), så det skulle egentlig ikke være så svært at finde ud af, hvis man besøgte biblioteket.

Et tredje spørgsmål som læserne gik i vandet på, var det om Longs MO-vogne. Det skulle heller ikke volde problemer, idet der er udgivet en bog specielt om Longs produkter. Det var fra den, vi tog vore oplysninger.

Svar på øvrige spørgsmål kunne findes i tilgængelige kilder som f.eks. Niels Jensens geografiske jernbanebøger fra Clausens Forlag, der nok findes på hylderne hos de fleste jernbaneinteressede, og banebøgers reprint af "Danmarks Jernbaner". Af besvarelserne fremgik det også, man gjorde flittigt brug af disse.

I øvrigt glædede det redaktionen meget, at en del piger deltog i konkurrencen med 10 rigtige. Godt kørt, piger! Det ville have været sjovt, hvis en pige havde været blandt vinderne, men det syntes lykkens gudinde altså ikke.

Blandt de rigtige besvarelser, blev følgende udtrykt af mj-lykkens gudinde Jane Thomsen på LOKOMOTIVETS generalforsamling på Helufsholmskovens Restaurant & Selskabslokaler i august 1993:

1. præmie, 2500,- kr.
Steen Spile
Ellehjørnet 12
2800 Lyngby

2. præmie, 1500,- kr.
Ole Valberg Olsen
Liflandsgade 1A
2300 København S

3. præmie, 1000,- kr.
Erik Borg
Enevangen 66
3450 Allerød

4. præmie, 500,- kr.
Jørgen Lindevall
Odensevej 115, 1. th.
4700 Næstved

Vinderne har fået deres gavekort tilsendt. Vi siger tillykke.

Og svarene på quizzens spørgsmål:

- 1) Langå, åbnet 21. juli 1863
- 2) Langåbroerne, 1864
- 3) 1875 (da man indførte kronemønten i Danmark)
- 4) Holme Olstrup
- 5) AD/AY (det var et tricky spørgsmål, som de fleste havde besvaret rigtigt)
- 6) 250 km statsbane normalspor og 340 km smalspor
- 7) 49 strømpiller
- 8) Gribskovbanens Drift Selskab
- 9) Solgt i 1977 til Østbanen for kr. 1,-
- 10) 1953 (iflg. bogen om LONG)

Vi siger tak til alle, der deltog



Jane Thomsen fra "Herlufsholmskovens Restaurant & Selskabslokaler" var lykkens mj-gudinde, da hun på LOKOMOTIVETS generalforsamling i august

udtrak de heldige vindere. Her ses hun i selskab med LOKOMOTIVETS forretningsfører Flemming Meisner, der overvåger at alt går rigtigt til.

LOKO
MOTIVET



SÆRSKRIFTER?

Følgende særskrifter kan endnu fås:

Særskrift nr. 4
SPORPLANER kr. 30,-

Særskrift nr. 7
DSB litra D damploko kr. 75,-

Særskrift nr. 8
Dansk Modeljernbane Hobby kr. 125,-
(DMJH) - Kun få eks. tilbage

Særskrift nr. 9
STREJFTOG II kr. 95,-

Særskrift nr. 12
UNDER VINGEHJULET DSB 1945-1960 kr. 170,-

Særskrift nr. 13
UNDER VINGEHJULET DSB 1930-39 kr. 180,-

Særskrifter kan bestilles ved at indsætte beløbet på giro 3 38 55 07 LOKOMOTIVET, postboks 477, 4700 Næstved, og anføre bestillingen på talon til modtager. Husk, kun kr. 15,- i ekspeditionsgebyr, uansets bestillingens størrelse

Bogen om Odense - Nr. Broby - Fåborg banen (ONFJ)

af Lars Viinholt-Nielsen
udkommer omkring 1. december 1993.

128 sider med over 100 illustrationer.

Tilsendes portofrit ved indsættelse af kr. 180 på

Giro 5 33 80 18
Lars Viinholt-Nielsen
Miravej 4
8240 Risskov



Om CC-vognen fra TRINBRÆTTET

Claus Riber, Ribe, har sendt os følgende lille indlæg om TRINBRÆTTETS CC-vogn (m.fl.). Vi har forkortet det en anelse:

"Jeg, "Lille Claus", blev noget betænkelig, da jeg i nr. 32 læste om "Store Claus"'s prøvebygning af CC-vognen. Jeg havde selv købt et par byggesæt, og havde allerede i fantasien set disse supermodeller løbe som en drøm på anlægget.

Efter et par uger med flere nærlæsninger af "anmeldelsen" besluttede jeg at lade som om, jeg aldrig havde hørt eller læst noget om besværligheder med dette byggesæt, og gik i gang med krum hals.

Lad mig sige, det lykkedes over al forventning. Og lad mig straks medgive, at det ikke umiddelbart er en sag for "begyndere", alt efter hvordan dette begreb defineres.

Det er selvfølgelig vigtigt at have godt og rigtigt værktøj, men godt og rigtigt behøver ikke være dyrt og fint. Når "Store Claus" savnede en bukkemaskine kan jeg fortælle, at min "bukkemaskine" (der giver perfekte, skarpe bukninger) består af en ca. 4 cm tyk glat- og rethøvlet bølgeklods, en kraftig skarpkantet stålskinne, som jeg har fundet hos en produktionssælger, og et par almindelige snedkerskruetvinger. Spændt derimellem kan der fortages en meget flot og præcis bukning. Det samme princip anvendes ved indbukning af sideme ved dørene, blot anvendes ikke bølgeklods og stålskinne, men to små stykker firkantmessing, f.eks. 3 x 12 x 35 mm spændt på begge sider af emnet med en mini-hobby-skruevinge. Det kan vel ikke kaldes dyrt eller fint værktøj, men det er efter min mening, det allermest velegnede til den operation.

"Store Claus" havde også besvær med de små huller til håndbøjler og trin m.v., men det er ikke rimeligt at tænke på at vikle tape om et 0,4 mm bor for at sætte det i stor boremaskine. Det foretagende er på forhånd dømt til knækkede bor. Man investerer i stedet i en 0,5 mm rival (hos f.eks. TRINBRÆTTERNE); den river

de små ætsede huller op - fint og præcist - fra 0,2 til 0,5 mm. Man skønner eller prøver sig frem til en hulstørrelse, der passer til den valgte tråd.

Jeg er heller ikke enig i, at delene sidder så tæt på arket, at de ikke kan klippes fra uden at blive deformerede. Blandt mit værktøj har jeg ikke en fin, fiks Fiskars (saks, red.), men en stor grov køkkensaks. Den har jeg brugt uden problemer til dette arbejde undtagen ét sted. Der kunne saksen ikke komme ind, men Stanley-kniven - med bølgeklodsens som underlag - klarede nemt sagen.

Kære "Store Claus": Dette er ikke en kritik af din prøvebygning, men jeg tror, dit indlæg - hvis det står alene - vil afholde mange fra at give sig i

lag med bygningen af denne fine model. Og det synes jeg er synd, for det er ikke hverdagskost at danske Mj-ere har mulighed for at få så flotte og korrekte modeller af noget dansk som CB, CC og nu AV-vogne, for ikke at tale om de mere moderne A- og B-vogne.

Jeg mener, det er et meget prisværdigt og entusiastisk initiativ, der her udøves af Trinbrættejerne, men hvis vi modelbyggere ikke bakker det op, kan vi naturligvis ikke med rimelighed forvente yderligere ting af denne art.

Og lad mig så lige til sidst repetere det vi alle ved: Det drejer sig ikke om at levere den superperfekte model som ingen fejl har, men at more sig og glæde sig ved sin hobby - for de fleste bliver resultatet

bedre og bedre, gang for gang, også for dem, der er "øvede".

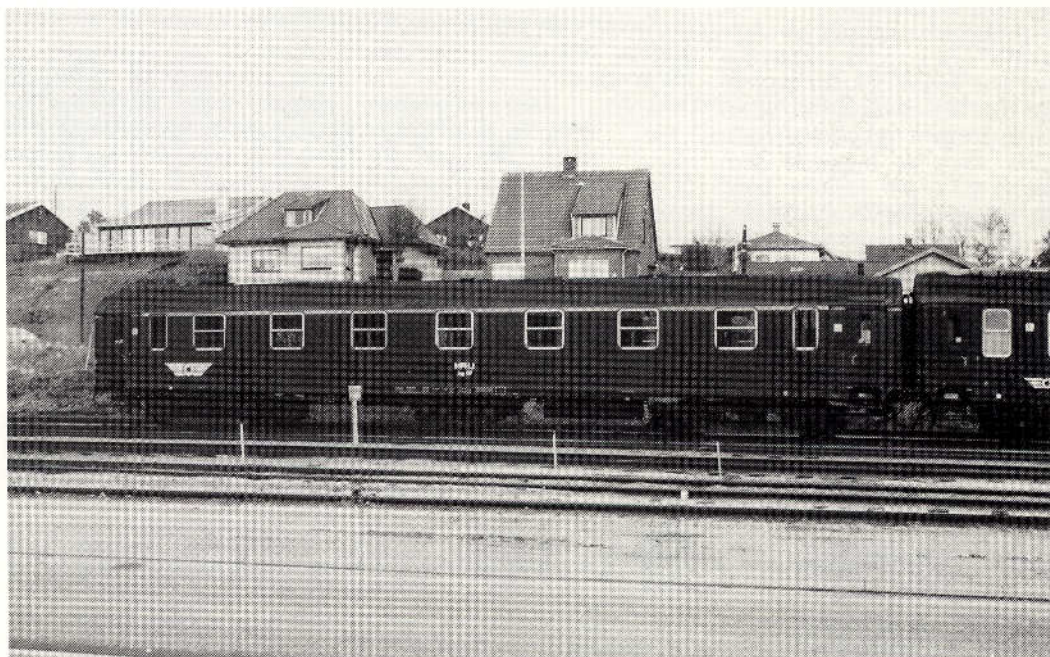
"Lille Claus"

LOKOMOTIVET: Sådanne indlæg kan vi godt li', da det viser, der er andre måder at gribe sagerne an end med vore metoder. "Store Claus" har følgende kommentarer:

"Først vil jeg sige, at det var min første model bygget i messing. Den blev samlet, men dog ikke så let som fabrikanten lovede. Derfor kan anmeldelsen måske opfattes negativt, men hesigten var at fortælle om en begynders erfaringer. Jeg ved, at "Lille Claus" ikke selv er begynder.

Det dyre værktøj blev kun nævnt fordi, jeg er inkarneret

LÆSERNE FOTOGRAFERER



"I grænseløs lokalpatriotisme vil jeg tillade mig at gøre opmærksom på, at et par Ag-vogne - nævnt i LOKOMOTIVET nr. 30 - har overlevet. Det er 050, nu HFHJ Ag 68 og 051, nu HFHJ Ag 67. De dukkede op i Hundested i december 1990, og blev i foråret omnummereret", skriver Thomas Nørgaard Olesen, Frederiksværk. Og tilføjer, at de i kørte lidt i april og

maj 1991. Oprangeringen var MX-Ag-BD-MX eller MX-Ag-Ag-BD-MX. Billedet viser HFHJ Ag 67, marts 1991 i original designrød DSB-bemaling men med logoet erstattet af HFHJs "vinger". Vi siger tak til Thomas, der for øvrigt tilføjer at vor oplysning om DSB Ag 50/HFHJ Ag 66 på side 29 i nummer 31 er forkert. Ag 50 er retteligt blevet til HFHJ nr. 68.

plasticbygger, og derfor ikke har brug for loddekolbe, stållineal m.v.

Med hensyn til boret på 0,4 mm med tape, er det et tip, jeg varmt kan anbefale. På denne måde centrerer boret, og det knækker ikke. Ideen med en rival er fin; den er mere universel, men jeg er som sagt begynder i metal.

Til slut tak for dit indlæg med tips. Hvis mange flere ville skrive om deres erfaringer, så ville livet være lettere for os modelbyggere".

Lidt MT-snak

Jens Nielsen, Hovedgård, har sendt følgende lille tekstsupplement om motoren i det kombinerede strækings- og rangerlokomotiv litra MT:

"Motoren i MT'erne var konstrueret af ingeniør Bigård Sørensen, der i 1972 blev direktør for FRICHs. Ved salget af FRICHs til Kosan i 1980, kom Bigård Sørensen til Scandia.

Den ny motor, der blev lavet til MT'eren, var en god motor, der ikke fyldte ret meget. På prøvebænken kørte motoren uanset hvor megen belastning, der kom på.

1) Der blev lavet en fiberskive ca. 500 mm i diameter, som var boltet på svinghjulet. Det var meningen, at skiven skulle optage vridene mellem svinghjulet og akslen 2). Men konstruktionen var for stiv og motoren revnede.

I 1968 blev der lagt en Mercedes motor i, og problemet var løst. Akslen 2) blev udskiftet med en kardanaksel. Hele ombygningen foregik hos FRICHs. Min far byggede den første MT'er om. Motoren blev sat på plads, og far fik at vide, hvilke rørdimensioner, han

skulle bruge. De skulle så nok tegne rørarrangementet, når han var færdig. Det tog ca. 3 måneder at ombygge den første MT'er, og siden har de alle 17 kørt upåklageligt.

Det er egentlig underligt, at Bigård Sørensen ikke forsøgte med en kardanaksel i stedet for den stive konstruktion".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til JN for det lille indlæg. Høststående skitse af MT'eren er markeret med de omtalte dele.

CL-tip og vinrøde farver

En af vore flittige brevskrivere Jan Hager, Mørke, skriver:

"I anmeldelsen af CL side 36 pkt. 14 (nr. 1, 1993) ang. de lange skrå håndbøjler på dørene, er beskrevet trådens fastgørelse. Den nederste ende fastgøres lettere ved at lade den gå ud over øverste trins forkant, bukke den ind under trinnet og lime den fast her. Det giver en passende hældning af håndtaget, men udelukker også adskillelse af vognkasse og bund. Trinene forekommer mig at være meget skrøbelige (sprødt materiale), og jeg har selv lavet forstærkning ved at lime en tråd bag på de yderste trinstivere og op under vognbunden. Ved maling af håndtag og evt. reparation af vognkassen anvendes Humbrol nr. HR 144 i stedet for at blande forskellige farver. Den passer næsten præcist, men kan måske ikke fås længere"

Med venlig hilsen
Jan Hager

LOKOMOTIVET: Tak for tipset, som hermed er videregivet. Nej, Humbrol HR 144 fås des-

værre ikke mere, derfor måtte vi i gang med at blande. I øvrigt kan i stedet anvendes Humbrol 107 purple, der svarer til den gamle DSB vinrøde fra 1929, også kaldet maroon. Den svarer til RAL 3004 purpurot, hvis det kan hjælpe.

Desværre er Humbrol 107 ikke halvmat som den gamle HR 144. Den eneste halvmatte farve i Humbrols program, som næsten matcher den vinrøde, er nr. 133. Den er dog en anelse for brun.

Endelig kan Humbrol nr. 177 og 180 anvendes som varierende vinrøde kulører, selv om de også hælder mere til brune nuancer.

Der er desværre ingen halvmat farve i Humbrols program, der matcher helt med den gamle DSB-vinrøde.

Ny forening

I september så en ny jernbaneforening dagens lys. Det var Interessegruppe Smalspor, der blev stiftet af 15 personer, der nu søger ligesindede i formålet at dyrke alle former for smalsporet trafik, både i model og fuld størrelse.

Interesserede kan henvende sig til
Interessegruppen Smalspor v/Steen Spile
Ellehjorenet 12, 2800 Lyngby

Blå lysdioder

Henrik W. Karlsson, Lyngby skriver:

"Inspireret af omtalen i LOKOMOTIVET nr. 32 har jeg bygget nogle rangersignaler baseret på TRINBRÆTTET's baggrundsplader. De blå 3 mm lysdioder er købt hos Brinck Elektronik i København, og er i modsætning til tidligere typer næstne lige så effektive som standard-lysdioden; de kræver ca. 10 mA for at give tilstrækkeligt lys. De blå lysdioder er desværre forholdsvis lange, og det kan være lidt vanskeligt at finde gule lysdioder med samme ydre mål, således at de to signallamper virker ens både forfra og bagfra.

I kan bringe vedlagte billeder, hvis I har lyst. De gør dog næppe megen nytte i sort/hvid."

LOKOMOTIVET: Tak for brev og dias med motiver af smukke rangersignaler med blå lys, som vi har valgt ikke at bringe (sort/hvid). Men vi kan betro læserne, det er ganske flotte sager!

Efterlysning

Vi har modtaget en del adresløse bestillinger til "Under Vingehjulet 1960-69". Følgende bestillere, der har betalt pr. giro, bedes venligst sende navn og adresse på postkort til LOKOMOTIVETS adresse: Box 477, 4700 Næstved.

3 19 72 47; 7 63 14 72; 9 08 98 28; 2 43 77 08; 5 77 32 45; 5 86 80 68.

Så snart vi har adressen, sender vi bogen.

SÆLGES

2 stk. Felix's marcipanbrød, GDS L1 og HFHJ M8 sælges for højeste antagelige bud. Tlf. 42 88 18 63.

RETTELSE TIL LOKOMOTIVET NR. 1/AUGUST 1993

Side 5, 3. spalte, 4. linie fra oven. Sætningen: "Med deres indførelse..." ændres til:

Med deres indførelse forsvandt gradvist islæsning via lemme i taget.

Side 8, dataskema. Korrekturfej. Udrangeringsåret ud for ZA 99 536 ændres til 1946. (Det var en senere - fra Tuborg - anskaffet vogn med samme nummer, der blev udrangeret i 1967).

Side 16, 4. spalte, 1. linie: Ordet "næsten" mangler. Der skal stå "to næsten lige store passagerafdelinger..." (der var plads til 43 rygere og 35 ikke-rygere)

Billedteksten: Billedet er taget i Klampenborg, ikke Hellerup. Toget er på vej til Rungsted.

Side 18, billedteksten: MO-vognen er nr. 1814, og toget er på vej fra Roskilde til Køge.

Side 22, 1. spalte, næstsidste afsnit: Oplysningen om, at der ikke var flere CRS på Sjælland i 1961 er fejlagtig. Der var endnu fire vogne: 3638, 3671, 3674 og 3675. Resten af afsnittet er korrekt.

Billedteksten øverst: Vognen er CRS 3659.

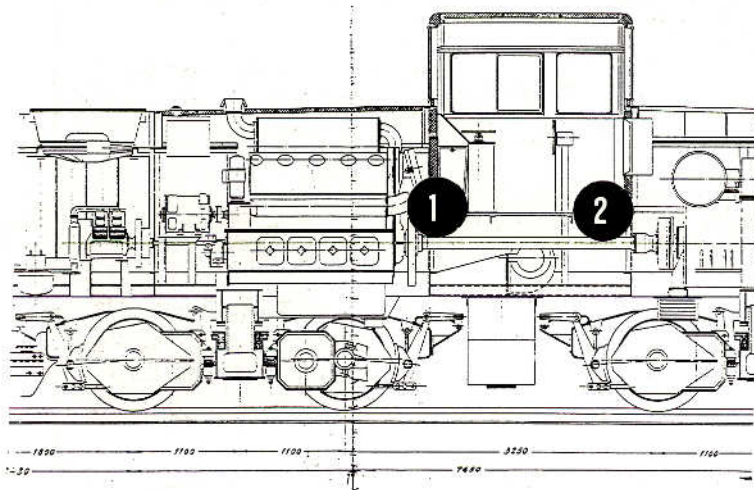
Side 23, 1. spalte, 1. afsnit efter linien med numrene "3638, 3671, 3674 og 3675" tilføjes:

De var primært til brug på Frederikssundbanen.

Side 27, stykkistetegning:

Vi var en gang for tidligt ude! CRM skal naturligvis være ECO.

(Vi beklager fejlene, der for størstedelens vedkommende skyldes manglende korrekturtellinger).



MÄRKLIN

Hele programmet i Delta, digital, reservedele, ombygning til digital, direkte import, derfor op til

30% RABAT
Vi sender overalt!

MINI-PRISER



SPILE MODEL TEKNIK

Ellehjørnet 12, 2800 Lyngby
Tlf. 4444 2681, ma.-fr. kl. 17-19

Speciale: Smalsportog fra Bemo til LGB

DIGITAL plus

Hvis du ikke kender det bedste digitalsystem på markedet, er chancen der nu!

LZ100 Centralenhed	kr. 1.725,-
LH100 Walk-around regulator	kr. 1.088,-
LV100 Boosterforstærker	kr. 845,-
LI100 Computerinterface	kr. 1.137,-
LG100 Bremsegenerator	kr. 1.108,-
LE100M Märklin decoder, 1,5A	kr. 425,-
LE100S Jævnstrømsdecoder 1,5A	kr. 390,-
LE100R Jævnstrømsdecoder m/ stik	kr. 425,-
LE200S Jævnstrømsdecoder, 3A	kr. 555,-
KERAMIK Minidecoder til små loko	kr. 495,-
Katalog og systembeskrivelse	kr. 50,-

Ud over de nævnte enheder kræves kun en 12-18V transformator (og lidt øvelse) for at køre digitalsystemet.

Yderligere enheder er under udvikling, så systemet ender med at blive helt perfekt.

Ved køb over kr. 1.000,- ydes 10% kontantrabat.

Vi har stadig andre produkter på programmet, så ring mellem 17 og 19 på hverdage og få nærmere oplysninger.

BOGNYHED · BOGNYHED · BOGNYHED

LUDVIG MAHLER DE BORNHOLMSKE JERNBANER

1900-1968

MEGET BEGRÆNSET OPLAG

KR. 317,-

Endelig kommer bogen om de DBJ skrevet af Ludvig Mahler, der hele sit liv arbejdede for jernbanen.

Stort format, 208 sider, fyldt med fotos af det rullende materiel, stationer, gamle annoncer, køreplaner etc. samt tekniske tegninger.

Bogen vil blive fremsendt ved indsendelse af check eller girering.

William Dams Boghandel as

Snellemark 36 · 3700 Rønne

Tlf. 56 95 01 67 · Fax 56 95 18 10

Giro 7 00 70 35





DSB Jernbanemuseum Dansk produceret legetøjs- og modeltog

Tema-udstilling i forsommeren 1994

Museet påregner at lave en temaudstilling om danskproduceret legetøjs- og modeltog fra ca. 1940'erne og frem til i dag med alt til emnet henhørende som sporvogne, færger, busser o.s.v. Åben fra 1. maj 1994 og sommeren over.

Derfor ønskes hjælp fra samlere, der har lyst til at hjælpe museet og publikum med at belyse dette område.

Udstillingen skal omfatte danskproducerede ting, fremstillet enten industrielt eller større hjemmeproducerede serier.

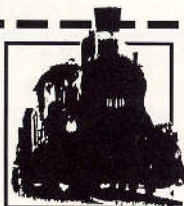
Så kender du noget til BRIO, BODAN, DAN-TRAIN, DWA-hobby, EGC, FELIX, FREJA HO-modeltog, HAMPLI, H.C.Models, HO. service, ONKEL HARALDS TOG, LEGO, LONG, MODELTRAFIK, MICH, PÅ SPORET, TIKØB, V.S. DSB Model Jernbane i Størrelse 1:100, WITTROCK, o.s.v. og har lyst til at vise dine pragtstykker frem, ring eller skriv til nedenstående adresse for yderligere information.

Annoncer og kataloger m.v. har også interesse.

Det skal her bemærkes, at tema-udstillingerne på jernbanemuseet ikke kunne blive så gode uden hjælp ude fra. Så derfor tak til dem der har hjulpet og dem der vil hjælpe.

DSB Jernbanemuseum
Dannebrogsgade 24, 5000 Odense
Telefon 66 12 01 48, lokal 100

Åbningstider indtil 01. maj 1994, hverdage 10-13 og Søn- og helligdage kl. 10-16.



DAN-HOBBY

Bårsevej 14 · 4733 Tappernøje
Tlf. 53 79 02 24 · Giro 4 96 90 06

DSB Hbikks
med utrolig flotte
litrenger kr. **160,-**

ROCO hjul
til samme kr. **16,-**

Revell maling
til samme kr. **14,-**

ROCO CIWL .. kr. **269,-**

ROCO TEN kr. **259,-**

ROCO DSB
Hbilns **KUN kr. 117,-**

Byggesæt i messing
af privatbanelokomotiv MAK,
f.eks. ØSJS M10.
Pris uden
undervogn, ca. .. kr. **700,-**
Bestil nu! Kun få stk.
Undervogn fra PIKO passer.

ROCO DSB NYHEDER:

GS
Vor pris kun kr. **117,-**

Tdgs
Vor pris kun kr. **146,-**

ROCO palleløfter
Et must, kun kr. **20,-**

Sachsenmodelle

RUSSIK SOVEVOGN
Kun kr. **235,-**

Flere DSB-nyheder følger i løbet af vinteren. Nyt ROCO katalog er udkommet.

Alt fra **DWA-HOBBY**,
bl.a. 1:160 DSB litra E og
DSB litra Gs.

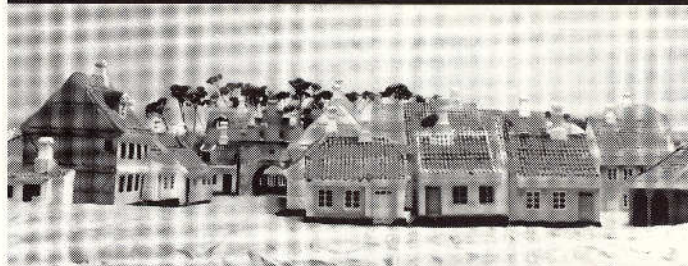
Kommende nyhed:
BP-tankvogn i 1:87.

Endvidere nyheder fra LIMA og meget mere...

Alt i reparationer og ombygninger.
Sandblæsning og drejeopgaver udføres.

TIL SAMLEREN

... der har alt (næsten)

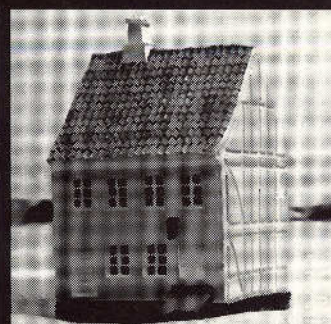


TRIP TRAP Modelhuse

HO - håndmalede - specialkeramik - ny serie



Model nr. 7: 3-fags Arbejderhus
Bestillingsnr. 350070 **100,-**



Model nr. 6: 4-fags Skipperhus
Bestillingsnr. 350060 **175,-**



Model nr. 3: Bomhus / Vejerbod
Bestillingsnr. 350030 **125,-**



Model nr. 6: Weiss' Stue, Ribe
Bestillingsnr. 350050 **325,-**

TRIP TRAP Modelhuse er skabt af arkitekt m.a.a. Bent Maltha på grundlag af egne minutøse opmålinger af eksisterende huse fra forskellige egne af Danmark.

Modelhusene bemaales i forskellige, egnsbestemte farver, og de kan købes enkeltvis og så f.eks. samles til hele gade- eller bybilleder, hvorved det vil være muligt at skabe de perfekte rammer for modelbyggeri.

Serien består i øjeblikket af 25 forskellige huse; men vil komme til at omfatte ca. 100 unikke modeller.

Husene kan bestilles direkte hos TRIP TRAP (forsendelse 45,-) på telefon 98 57 32 88. Du kan også få tilsendt bestillingsliste med specifikationer for enkelte huse.

Ps. Vi søger kontakt med interesserede forhandlere over hele landet

**Trip
Trap**

TRIP TRAP DENMARK A/S · Havnevej 11 · 9560 Hadsund · Tlf. 98 57 32 88

JERNBANEVIDEOER SYSTEM VHS/PAL

01 Sommertog 1992
Indhold: Se tidligere numre af Lokomotivet, 32 min., VHS **130,-**

02 Danske Veteranjernbaner 1
Indhold: Se tidligere numre af Lokomotivet, 32 min., VHS **130,-**

Epoke IV-Film

F01 Der var engang (Epoke IV-film nr. 1)
LJ og ØSJS 1977-1980

LJ • Nakskov st. 1977 (YM, M12)
• Tur med tog 3047 (YM på DSB-strækning)
• M14, M32, M33
ØSJS • Køge st. 1980 (YM, M10, MB)
• Hårlev st. 1979 (M1, M2, DL 8)
• ØSJS 125 års jubilæum (Kjøge 2 og OHJ 5)
• Fakse Lp. (YM, smalspor) **130,-**
41 min.

NYHED F02 Der var engang (Epoke IV-film nr. 2)
Intercity og de sidste MO-vogne
Intercity • Rangering med MH, Dybbelsbro, Kh.
• Afgang mod Korsør
• På Storebælt (M/F Prinsesse Benedikte)
• Fyn/Jylland (brun MZ), Korsør (rød MZ)
• korte MA-glimt
MO • Svanemøllen-Ryparken-Farum 1977
• Helsingør-Fredensborg-Hillerød 1980 **130,-**
31 min.

Alle priser er inkl. forsendelsesomkostninger.

MAGENTA FILM

v/Carsten Bo Andersen

Tlf. 53 73 78 00 (mandag 18-20), Giro 16 06 62 73

NYHED I TANKVOGNSSERIEN



DWA-NYT: PRIVATBANEMATERIEL

Se omtalen andet sted i bladet.

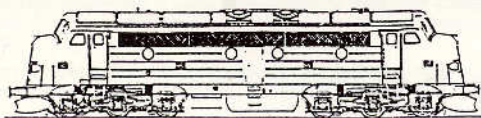
Serien fortsætter – følg med her i bladet næste gang.

Mange andre spændende ting undervejs.

DWA-HOBBY



Fårbækvej 69 · 7000 Fredericia · Tlf. 75 95 71 51
Træffes bedst mellem 17-21



HO. SERVICE

Postboks 22
7280 Sdr. Felding
Giro 1 20 60 52

LØSDELE TIL SELVBYGGERE

Spor HO (1 : 87)

MO-bogiesider	56,-	NYHED! MH-overdel	ca. 450,-
MA-tagkølere	54,-	ME-overdel	495,-
MZ-ombygningssæt, serie III	58,-	ME-tank	56,-
MZ-tanksæt, serie III, ny udgave	82,-	ME-bogiesider	56,-
MZ-bogiesider, serie III	56,-	NYHED! MX-overdel incl. plove og batterikasser	498,-
MX-overdel incl. tanke	498,-	MX-bogiesider, 1 : 87	56,-
MX-tanksæt til Märklin-bund, ny udgave	82,-	EA-overdel	498,-
MX-bogiesider til Märklin MY	56,-	EA-tanke	58,-
MA-ombygningssæt, ROCO	385,-	EA-bogiesider, ny udgave	56,-
Bns-kuppel	94,-	S-maskine overdel	358,-
BS-kuppel samt gavl	250,-	Sneplov, privatbane og DSB	325,-
BS-kuppel	95,-	NYHED! MK-FK overdele	
MA-næse, løs	125,-	NYHED! MK-FK bogiesider	
MY-overdel	490,-	Tagventiler, kuck-kuck, 12 stk.	19,75
MY-tanke, ny udgave	82,-	Tagventiler, lyntog, 12 stk.	19,75
MY-bogiesider, ny udgave	56,-	Sneplov, 2 stk. til ME, MY, MZ, MX og MR	46,-
NYHED! MY-bund incl. motor		Sædeprofil, personvogne, 50 cm	34,-

NYHED! Sneplov kommer nu
i DSB-bemaling
 376,- |

NYHED! Køreklar undervogn
til MX-overdel
 830,- |

samt mange kommende nyheder.

*Ombygning af lokomotiver til jævn-
og vekselstrøm. – Tilbud gives.*

Spor N (1 : 160)

MA-ombygningssæt (ROCO)
 298,- |

NYHED! ME-overdel, leveres i løbet af
efteråret
 298,- |

NYHED! MZ-overdel
 298,- |

Tagventiler, 12 stk. til lyntog
 19,75 |

Tagventiler, 12 strk. kuck-kuck
 19,75 |

Sidste ud kald

Dobbelt-sidede
vognbyggebedding
 128,- |

OGSÅ DIREKTE POSTORDRE

Reparation • Reservedele • Køb, salg, bytte af brugte tog

Betalingsbetingelser: Forudbetaling eller efterkrav

Forhandles også af
TRINBRÆTTERNE

HELE TIKØBS PROGRAM TIL OMGÅENDE LEVERING

»Næstved Transfers
er på lager

**MT overdel,
byggesæt 875:**

V100 ROCO til MT i jævnstrøm
V100 ROCO til MT i veksel

**MO-byggesæt
i spor N 585:**

**MO, køreklar
underdel 349:**

**MO-overdel,
»Nyboder« 169:**

**Litra S overdel,
Bodan 169:**

**Tagkølere til
MO, 4 stk. 48:**

**Bogiesider til
5-akslet MO ... 102:**

**Messingprofiler,
løsdele i 1000vis,
tandhjul m.v.**

**Märklin:
Spor Z, spor HO,
spor I**

**Speciale:
Reserve dele til
Märklin**

**MÄRKLIN DIGITAL
• DELTA**

Fleischmann, Arnold,
LGB, Faller, Vollmer,
Kibri

NYBODER **HOBBY**

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

Vores 30 års
erfaring kommer
dig til gode!

Over sund og bælt Glimt af Torben Nellemanns billedsamling

Et fægehistorisk specialværk skrevet af
Mogens Nørgaard Olesen. Den historiske beretning om
nogle af højdepunkterne indenfor færgefarten.
Der lægges især vægt på selve færgerne, deres udseende
og konstruktion.

Der bringes i bogen ca. 150 billeder fra
landsretssagfører Torben Nellemanns enestående samling.

Bogen er i stort format (A4) - indbundet og på ca. 130 sider.
Prisen er Kr. 398,00 - Udkommer i midten af november.

Sendes i kuvert til: LAMBERTHs Forlag
Hovvej 43 - 3060 Espergårde

Ja, send mig ___ stk. "Over sund og bælt" á kr. 398,00 + porto/eksp. 25,00

Girokort vedl. bogen Check vedlagt bestillingen
VED FORUDBETALING SENDES BOGEN PORTOFRIT!

Navn _____

Adresse _____ Postnr./By _____

Ønskes leveret gennem boghandler: _____



TRINBRÆTTET

GLÆDELIG JUL TIL ALLE!

AC-vogn. 1.-klasses vogn i samme serie som CC- og AV-vognen. Ætset byggesæt til vognkassen. Udførelse byggevejledning med oversigt over varianter og epoker medfølger. **Kr. 395,00**

DFDS samt MAHÉ og to forskellige **CARGEX**. Flotte danske 20' - veksellad. **Pr. stk kr. 39,00.**

Vi har 20' og 40' container fra Walthers af bl.a. MAERSK, HYUNDAI, K-LINE, HANJIN, HAPAG-LOYD m.fl. **Pr. stk. kr. 35,00.**

- den 5, motor: **Plastbyggesæt af GM EMD567**, som er en flot model af en 1700 HK motor til MY/MV. Ha' den på åben godsvoan ved centralværkstedet. **Kr. 48,00.** Desuden maskingods under presenning, realistisk lavet. 2 forskellige **kr. 35,00. 6 stk. 95,00.**

INTERFRIGO, HELJAN OG KLEINs Eaos; alle blev lovet lige efter sommerferien, de blev forsinket, burde være her **NU!**

ROCO: Selvtømmende **DSB Tdgs.** vor normalpris **kr. 158,00.** **INTRODUKTIONSPRIS kr. 128,00.** **Lukket godsvoan DSB Gs,** normalpris **kr. 136,00.** **INTRODUKTIONSPRIS kun kr. 111,00.** **HUSK:** 3-skinnehjul for Märklin-drift monteres gratis!

Kommende nyheder fra **ROCO:** DSB Ks samt tysk vekselladvoan, begge med danske containere/veksellad. Bestil nu til gode introduktionspriser.

IC3-togsæt. Restparti af IC3-tog sælges. Vi har fortsat til **kr. 698,00.** Har du kørselsproblemer, så har vi alt der kan løse dem. **Til Märklin-drift:** Sæt med hjul, elektronikskifter og slæbesko **kr. 398,00.** Vejledning medfølger. **HUSK,** hvis du skal bygge IR4, skal du bruge 2xIC3-sæt.

Ny kortkobling: **ROCO** er endelig kommet med den nye **KK.** Den passer sammen med den almindelige A-kobling og Märklins **KK.** **Pris pr. æske med 12 stk. kr. 48,00, og den justerbare til kr. 57,00.**

LIMAs DSB MZ 1401. Vi har fortsat dette flotte og populære lokomotiv til specialpris, **kun kr. 398,00.** Kan også leveres til Märklin-drift, enten med elektronik eller perfektomsifter - hér vore priser.

Sneplow fra HO-Service fås nu i tre udgaver. Alle er grundmalet og monteret med hjul og KKK; lanterne, hængsler, stige og trækboan medfølger. Valgfri 2- eller 3 skinnehjul. Halvfærdig: Du skal selv montere vedlagte løsdeler samt bemale og litrere. **Kr. 320,00.** Trekvart-færdig: Røde DSB- striber er påmalet. Ellers som forannævnte. **Kr. 376,-.** Helfærdig: Alt er monteret, modellen er litret og slutlakeret. **Kr. 496,00.**

MICKEY-MOUSE-tagventiler til ældre DSB-kølevogne. Sæt med 4 små og en stor **kr. 30,00.** Flettner-rotorer i korrekt størrelse og med "rigtige" skovblade. **Pr. stk. kr. 5,00.**

PÅ SPORET Af 1993 er titlen på de to fotobøger, der udkommer hvert efterår fra henholdsvis banebøger **kr.124,00** og **Holsund kr. 110,00.** Vi har dem begge.

Motormateriel 4 fra banebøger er en ny bog i MM-serien. Denne gang om lynetter/Y-tog/DSB ML, MR samt projekter og prøvetog. **Masser af data og HO-tegninger. Kr. 299,00.**

LENZ-Digital. Nu 5 forskellige dekoder! Nye er til Faulhaber-motor og en micro-lille, der kan være i alle HO- lokomotiver - og næsten alle N-lokomotiver. Begge **pr. stk. kr. 495,00.** Oversigt over alle LENZ-delene eller systemet demonstreres på **TRINBRÆTTET.**

Skruer: Vi har et stort og udvidet sortiment i små skruer med både cylinder, undersænket og sekskantet hoved. Der er også møtrikker, spændeskiver samt nitter, split og søm. Få en prislise.

MX-undervogn: Køreklar, opbygget 5-polet **ROCO**-motor med 2 svinghjul. Utrøllige køreegenskaber, gedigent lavet. **Kr. 630,00.** Leveres også med slæbesko til Märklin-drift.

DAGLYSSIGNALHOVEDER: Tidligere fik vi epoke III daglyssignaler, nu er der også tilsvarende i epoke IV/V. Disse er smallere i selve signalpladen, men fortsat utrøllig flot støbt med beslag og skruer. Nu også overskæringsignal-hoveder. Både den for vejtrafikken og uordenssignaler. **Priser mellem kr. 24,00 til 35,00 pr. stk.**

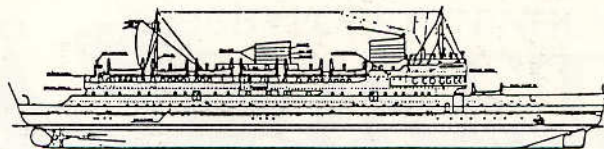
Alle signalhovederne er tilpasset 3 mm lysdioder, som vi har i gul, rød eller grøn pakket med formodstand for tilslutning til transformator, **3 stk. kr. 7,50.**

PU og dværgsignal-hoved. PU med både 4 og 5 lanterner. **Kr. 35,00 pr. stk.** Dværg med både 3 og 4 lanterner, **pr. stk. kr. 30,00.** Hertil passer micropære med indstøbt linse, **10 stk. kr. 30,00.** Lampelak specielt til elpærer, sæt med gul, rød, grøn og blå. **Kr. 62,00.** Flaske **pr. stk. kr. 20,00.**

Nye kataloger fra **ROCO, FLEISCHMANN OG MÄRKLIN** m.fl.

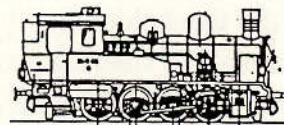
TRINBRÆTTET ÅRHUS v/Mads Sjøner Rugmarken 93 8520 Lystrup Tirsdays 18.00-22.00 Lørdays efter aftale	TRINBRÆTTET VEJLE v/ V.F. Højlesen Blegårdsgade 14 7100 Vejle Fredays 16.00-19.00 Lørdays 10.00-12.00
Telefontid: Tirsdays 20.30-22.30 Onsdays 19.00-21.00 Tlf. 86 22 22 95	Telefontid: Fredays 19.00-21.00 Lørdays 12.00-14.00 Tlf. 75 83 75 75

VI ER ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE



Færgen m/f Dr. Ingrid (nu Sjælland) tegningssæt med udtegnede spanterids til direkte overførsel og udskæring **kr. 150,00**

Byggetegninger - byggesæt - til modelskibe
materialer - lister - finér - balsaklodsér - rundstokke
stænger - rør - messing - aluminium - jern - pianotråd
fittings - støbematerialer til egen fremstilling af løsdeler
modelfigurer til forskellige skalaforhold
bøger om damp- og modelskibsbygning etc.
...og meget, meget mere, som du må se på ved
et besøg i vor lille forretning, hvor vi plejer
at have det hyggeligt og fornøjeligt



SIDEN 1948

- med samme familie bag disken!

MODEL & HOBBY

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

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

DMJK

Diaduplikater i FARVE.....

Sporvogne i København:

KS 801 Callisensvej (14)	28/4-61
KS 801 Strandvejen (14)	28/4-61
KS 814 Callisensvej (14)	28/4-61
KS 802 Studiestr. (turist)	13/5-61
KS 705 Studiestr. (turist)	13/8-60
KS 804 Callisensvej (14)	14/5-61
KS 804 Amagerbrog. (2)	25/2-61
KS 823 Amagerbrog. (5)	25/2-61
KS 510 Amagerbrog. (2)	25/2-61
KS 539 Oslo Plads (6)	28/4-61

Prisen er 110,- incl. porto, som skal ind-betales inden 15 januar 1994, for at være os rettidigt i hænde. Bestilling sker til: DMJK Fotoarkivet, postboks 601, 2200 København N.

Med venlig hilsen, Fotoarkivaren

Vingehjulet

1960-69

udkommer ultimo november 1993

Det 3. bind i serien om hverdagen hos DSB viser mange fotos af tiden, hvor diesel afløste dampen, og hvor nye vogntyper vand indpas. Illustreret med masser af fotos af miljøer, trækraft og vogmateriel, beskrevet i causerende tekst, der indeholder utallige facts.

A-4 format, 76 sider og farveomslag. Fås ved at indsatte kr. 180,- på giro 3 38 55 07, LOKO-MOTIVET, postboks 477, 4700 Næstved.

Husk at anføre "UV 1960-69" på talonen.

**LOKO
MOTIVET**



FELDERBANEN

har udvalget til de billigste priser

**Vi fører hele Märklins
H0-program, egen import.
Vi sender gerne prislister.**

Skala H0: FLEISCHMANN
KLEIN . PECO

Skala N: ARNOLD . FLEISCHMANN

LGB spor G ÷20% RABAT

HELJAN, KIBRI, POLA - forhør om priser.

Egen import af biler fra BREKINA og WIKING
Forhandling af DWA biler og tog
Landskabsmaterialer . Figurer . Banebøger

FELDERBANEN

v/ Aksel Møller Pedersen
Lindegade 35A . 6070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 08 08 . Giro 7 19 82 56

Åbningstider: Mandag-Onsdag kl. 9.00-17.30
Torsdag-Fredag kl. 9.00-18.00
Lørdag kl. 9.00-13.00



DANMARKS STØRSTE FORRETNINGER FOR MODELTOG OG TILBEHØR

Hos os kan du altid få et godt tilbud

Alt i HO-N biler **HUSK** NYT og BRUGT

Vi giver 20% RABAT
på Märklin katalog-varer,
undtagen startsæt
og særproduktioner

OBS! I december

giver vi en æske 2200
eller 5106-skiner

GRATIS

ved køb af Märklin startsæt

K Ø B E N H A V N

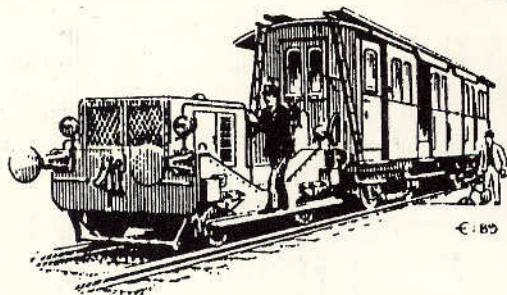
Jacobys Allé 2-4/Pile Allé 15
DK-Frederiksberg C
Tlf. 33 25 40 22

Åbent hverdage 12.00-17.30
Tirsdag lukket - Lørdag 10.00-12.00

Å R H U S

Skt. Pauls Kirkeplads 15 . Århus C
Tlf. 86 12 35 33 - Fax 86 13 40 70

Åbningstider: Mandag, onsdag og torsdag 11.00-17.30 - Fredag 11.00-18.00.
Lørdag 10.00-12.00.
Bemærk: Tirsdag lukket



HOBBYFORRETNINGEN PÅ SPORET

VESTERBROGADE 165
1800 FREDERIKSBERG C
TLF. 31 23 16 17 . GIRO 6 49 93 76

DSB nærtrafikvogn litra CL

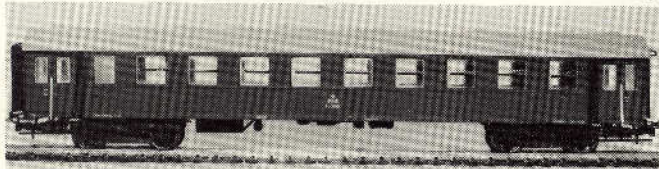
Samlesæt:

- 004.1585 CL nr. 1585, lakeret med påskrifter kr. 525,-
004.1598 CL nr. 1598, lakeret med påskrifter kr. 525,-
004.1607 CL nr. 1607, lakeret med påskrifter kr. 525,-

Løsdele:

- 001.4001 CL, komplet lakeret uden påskrifter for vogne til epoke III kr. 525,-
001.4002 CL, kompl., lakeret vognkasse, ulakeret tag, uden påskrifter, for vogn til epoke IV kr. 525,-
001.4003 CL, komplet, ikke lakeret til ombygning for CLE kr. 485,-
001.4004 CL, komplet, uden bogier, ikke lakeret til ombygning for CLS kr. 330,-
001.4005 CL, vognkasse, ikke lakeret kr. 175,-
001.4007 CL, vinduer, passer også til mange andre DSB-personvogne kr. 50,-
001.4008 CL, tag med sikker og ventiler, lysegrå, ikke lakeret kr. 45,-
001.4009 CL, bund kr. 25,-
001.4010 CL, vægtplader .. kr. 10,-
001.4011 CL, trin, 1 sæt med 4 stk. kr. 25,-
001.4012 CL, 2,5 m træbogier, 2 stk. med stjernehjul, jævnstrøm kr. 155,-
001.4013 CL, 2,5 m træbogier, 2 stk. med egerhjul, vekselstrøm kr. 165,-

- 001.4014 CL, plasttappe, 10 stk. for montering af bogier kr. 29,-
001.4015 CL, løsdelsæt bestående af batterikasse, puffer, dynamo, bremsecylinder og luftbeholder kr. 45,-
001.4016 CL, harmonikasæt med 2 udslåede og 2 indslåede med hængere samt 2 overgangsplader kr. 50,-
001.4017 CL, puffer, 8 stk. kr. 25,-
001.4018 CL, batterikasser, 5 stk. kr. 50,-
001.4019 CL, dynamo og luftbeholdere, 5 stk. af hver kr. 50,-
001.4020 CL, bremsecylindre, 5 stk. kr. 25,-
001.4021 CL, sæt med 2 koblingsarme og A-koblinger kr. 35,-
001.4022 CL, emballage, papkarton kr. 15,-
001.132 CL, emballage, plastkasse kr. 30,-
001.4023 CL, tag uden sikker, mørkegrå, passer til de fleste DSB-personvogne uden tagrytter kr. 45,-
001.4024 CL, tag uden sikker, glasklar til postvogne kr. 55,-
001.0342 2,5 m berlinerbogie, 2 stk. incl. koblinger og pladehjul til CLS kr. 65,-



Tørtransfers til én vogn, valgfrit nr. (gruppe 6):

- 005.1501 CL 1501, CL 1513, CL 1519 - 005.1557 CL 1557, CL 1570, CL 1578 - 005.1600 CL 1600, CL 1606, CL 1611 - 005.1688 CLE 1688, CLE 1693, CLE 1699 - 005.1678 CLE 1678, CLE 1684, CLE 1687
Pris pr. sæt kr. 45,-

Tørtransfers til én vogn, valgfrit nr. (gruppe 6A):

- 005.1617 CL 1613, CL 1619, CL 1630 - 005.1471 CLL 1471, CLL 1478, CLL 1499 -
005.1670 CLE 1670, CLE 1673, CLE 1677 - 005.1701 CLS 1701, CLS 1708, CLS 1714. - Pris pr. sæt kr. 45,-

Tørtransfers til én vogn, valgfrit nr. (gruppe 6B):

- 005.1592 CL 1592, CL 1603, CL 1610 - 005.1482 CLL 1482, CLL 1488, CLL 1635 -
005.1704 CLS 1704, CLS 1711, CLS 1717 - Pris pr. sæt kr. 45,-

Yderligere tørtransfers er under forberedelse til CL-gruppen DSB 1968-1985. CL-vogne omdannet til special- og udstillingvogne samt til CL-vogne overtaget af privatbanerne. Endvidere vil sortimentet blive udvidet med vådransfers i gruppe 6 +6A.

- 006.0001 Tørtransfers med diverse påskrifter: Kh, År, håndbremsemærker, puffermærker (32) kr. 32,-

NYHED: DSB litra CC i samme fine kvalitet som CL-vognen forventes færdig i begyndelsen af 1994. - Bestil allerede dit eksemplar nu. Hvis du har spørgsmål til ovennævnte, så ring og forhør dig.

Bøger

Læs om »Små lukkede privatbanegodsvogne af tysk/svensk type i Danmark« i vognbygningshæfte I. Kr. 55,00 + ekspedition 20,00.

Læs om »DSB kølevogne med »standard« vognkasse udviklet fra litra IK« i vognbygningshæfte III. Kr. 75,00 + ekspedition 20,00.

PECO-SPOR:

Spar op til 40% i vinter (indtil 1. april 1994).

PECO HO:	Norm.pris kr.	På Sporet pris kr.	PECO N:	Norm.pris	På Sporet pris
SL-E86	130,00	89,00	ST-5		60,50
SL-E87	130,00	89,00	ST-6		60,50
SL-E88	126,00	85,25	SL-E386		75,25
SL-E 89	126,00	85,25	SL-E387	110,00	75,25
SL-E91	102,00	67,25	SL-E388	110,00	75,25
SL-E92	102,00	67,25	SL-E389		75,25
SL-E95	115,00	74,25	SL-E395	99,00	65,50
SL-E96	115,00	74,25	SL-E396	99,00	65,50
SL-E97	110,00	68,75	SL-E397	99,00	65,50
SL-E98	126,00	79,25	SL-E386F		81,00
SL-E99	314,00	183,75	SL-E387F		81,00
ST-240	97,00	62,00	SL-E388F		81,00
ST-241	97,00	62,00	SL-E389F		81,00
ST-242	125,00	86,00	SL-E391F		65,50
ST-243	125,00	86,00	SL-E392F		65,50
SL-180		247,50	SL-E394F		67,25
SL-E186		91,50	SL-E395F		75,25
SL-E187		91,50	SL-E396F		75,25
SL-E188		88,00	SL-E397F		81,00
SL-E189		88,00			
SL-190		266,25			
SL-E191		74,25			
SL-E192		74,25			
SL-194		71,00			
SL-E195	125,00	80,25			
SL-E196	125,00	80,25			

Flexible meterskinner:

- HO SL100 pr. stk. 30,-, karton m. 25 stk. (25% rabat) kr. 562,50
HO SL100F pr. stk. 33,-, karton m. 25 stk. (25% rabat) kr. 618,00
N SL300 pr. stk. 28,-, karton m. 25 stk. (25% rabat) kr. 525,00
N SL300F pr. stk. 35,-, karton m. 25 stk. (25% rabat) kr. 656,00

Sporskiftedrev HO/N PL 10, Normalpris 55,- Nu kr. 40,00



PIKO BR 130

Kan bruges til undervogn/motor for DSB litra ME dieselloko. kr. 350,-

Forbehold for fejl, prisændringer og kursudsving. Indbetal beløbet sammen med din bestilling senest afslutningen af en måned, så bliver ordren leveret næstfølgende måned.

Porto kr. 25,00 pr. ekspedition.

NB: Hvis bestillingen indeholder flexskinner er der to gange porto.

Åbningstider:
Mandag-torsdag 14.00-17.30
Fredag 14.00-19.00
Lørdag 10.00-13.00



"PRIVATBANE-MO": Gennemgående tog til privatbanerne fra Statsbanerne var i mange år et almindelig syn på danske spor, især efter besættelsen og til slutningen af 70'erne, hvor kun meget få baner blev gæstet af DSB-materiel. I dag er det kun Lollandsbanen, der får besøg af "storebror".

Her er vi i de gode gamle MO-dage, hvor der kørtes gennemgående tog København-Nykøbing Sj. med materiel fra både DSB og OHJ.

Nummeret på MO-vognen er ukendt, men de efterfølgende vogne er et kendt syn for mange københavnere, der i weekenderne drog til sommerhuset i Odsherred. Det er de lange BL-vogne, som OHJ benyttede i mange år sammen med deres MO 25 og 26. De var meget komfortabelt indrettet, og mindede om de senere storrumsvogne litra Bns/Bn hos DSB. Her kom "lillebror" altså i forkøbet.

Toget er fotograferet på vej fra København lige før indkørsel til Hedehusene den 24. juni 1961.

Foto: HGC, Odense

... så er de ved at være væk!

Mangler du nogle af de ældre numre af LOKOMOTIVET, eller vil du have et ekstra nummer som »arbejdsblad« eller som reserve, bør du snarest bestille. Følgende er endnu på lager:

4. årgang nr. 13-16	kr. 90,-
(Meget få eks. tilbage)	
5. årgang nr. 17-20	kr. 110,-
(Meget få eks. tilbage)	
6. årgang Kun nr. 21 og 22 haves	kr. 150,-
7. årgang nr. 25-28	kr. 150,-
(Kun få eks. tilbage)	
8. årgang nr. 29-32	kr. 200,-

**LOKO
MOTIVET**



Bestilles ved at indsætte beløbet på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, postboks 477, DK-4700 Næstved, og anføre hvilke numre, der ønskes. Til bestillingen lægges kr. 10,- i ekspeditionsgebyr. Løse numre i årgange kan købes, prisen er da en fjerdedel af abonnementspris plus kr. 15,- i ekspeditionsgebyr.