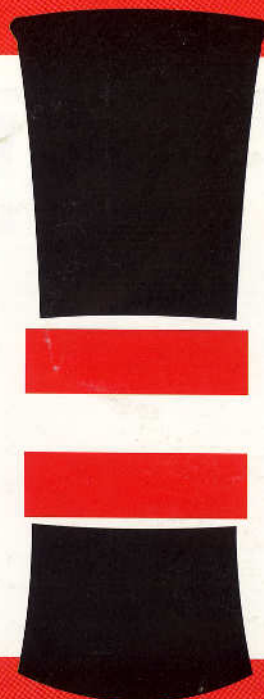


Modeljernbaneklubben H0

LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



48

MAJ 1997 · 12. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 70,-
incl. moms

ISSN 0108-9307



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn. Formålet er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter, bøger o.lign. 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
 Fax 55 77 90 45

Redaktion:

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

Forretningsfører:

Flemming Meisner (FM)

Annonceaftaler m.v.:

Flemming Meisner

Faste medarbejdere:

Claus Jensen (Claus)
 Vore læsere

Grafisk tilrettelæggelse:

Grafiker Torben Andersen

Sats, montage og repro:

Lollands Postens Bogtrykkeri
 4930 Maribo

Opplag

1300 eksemplarer.

Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen). Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger m.v. er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVETS redaktion eller forretningsfører.

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatterens egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange i en årgang: Medio august, ultimo november, ultimo februar og ultimo maj. Et abonnementsår løber fra august til juli efterfølgende år.

På fodpladen

Jamen, så er vi altså nået til allersidste nummer af LOKOMOTIVETS 12. årgang!

Efter at have lagt hovedet i blød har vi besluttet at fortsætte med at udgive LOKOMOTIVET, altså 13. årgang 1997-1998. Måske bliver 13 vort lykketal!

Tanken var oprindelig at lukke bladet eller holde sabbat, men vi har i stedet valgt at udkomme i en endnu en "skrumpe"- årgang, d.v.s. i ca. samme omfang som 12. årgang med samme sideantal og "kulør", og så se tiden an, når året er gået.

Prisen for 13. årgang forbliver desværre uændret, og vi er godt klar over, at læsernes økonomiske smertegrænse er nået. Vil I alligevel køre med i kommende årgang, bedes I snarest indbetale det vedlagte girokort.

Opnår vi blot samme fornyelsesantal som 12. årgang, så skulle det kunne løbe rundt, men vi ser selvfølgelig gerne, vi kommer op på tidligere tiders antal abonnenter, og hvis det sker, så "putter" vi et par ekstra sider i årgangen.



Modeljernbane dyrkes på mange niveauer i Danmark, nogle steder meget seriøst, andre steder mest som "nå-jah", men uanset niveau, så er modeljernbane en meget kreativ hobby, og det er nok gået op for de fleste, at den indeholder utrolig mange aspekter. Mange af disse vil vi beskrive i de kommende numre.

Først og fremmest vil vi bringe artikler om det rullende materiel fra epoke III, både industri og selvbyg, bl.a. DSB litra FE, postvogn DH, materiel fra privatbanerne, dernæst anlægsdesign, tegninger af stationer, huse m.v., tips&tricks, oprangeringer på anlæg, læsernes byggerier, DSBs godsvogne i virkelighed og model, sporplaner, nyheder o.s.v., og i serien "Hvordan så de ud?" lader vi FRICHS'erne hvile en stund, og tager fat på et spændende emne, nemlig lokomotiver og motorvogne med motor fra B&W og Høleby leveret til danske privatbaner og DSB i virksomhedernes første ti år... naturligvis med køretøjerne gengivet i farver. De mest kendte er nok lokomotiverne fra KSB, dem omtaler vi naturligvis indgående, men der er mange andre, som man næppe tænker på. Claus viser modelbygning af et motorlokomotiv fra den tid, og derefter vil vi i de kom-

mende numre se på de ærkedanske (?) Scandia skinnebuss (har vi mon sider nok?).

Vi vil dog også - som lovet for længe siden - bringe en enkelt moderne 1:1-artikel om GM, nemlig de danske MX og MY i svensk tjeneste. På denne måde afsluttes vore 1:1-artikler om moderne dansk GM-trækkerkraft m.v. med et værdigt punktum. I denne forbindelse ser vi også på de forskellige MY-udgaver i model.

Til gengæld dropper vi indtil videre teksterne om moderne DSB- godsvogne. Her mangler vi bl.a. tekster om DSBs private beholdervogne. De må så vente til andre tider.

Som rosinen i pølseenden dukker Erling Nederland igen op i julenummeret med en spændende tegning. Vi vil ikke afsløre, hvad emnet denne gang bliver... men glæd dig!



Ellers byder fremtiden på et særskrift om vore største lokomotivtype litra N og litra T...og anden spændende tysk trækraft under og efter 2. Verdenskrig her i landet. Hæftet udkommer til november, så man kan få det lagt under juletræet 1997. Mere om det i næste nummer.



"God sommer allesammen!", og endnu en gang 1000 tak, tak for alle de artikler og opmuntrende støttebreve m.v., vi har modtaget fra nær og fjern i det forløbne år. Vi ses til august.

DEADLINE for nummer 49:
Tekst: 28. juni 1997.
Annoncer: 26. juli 1997.

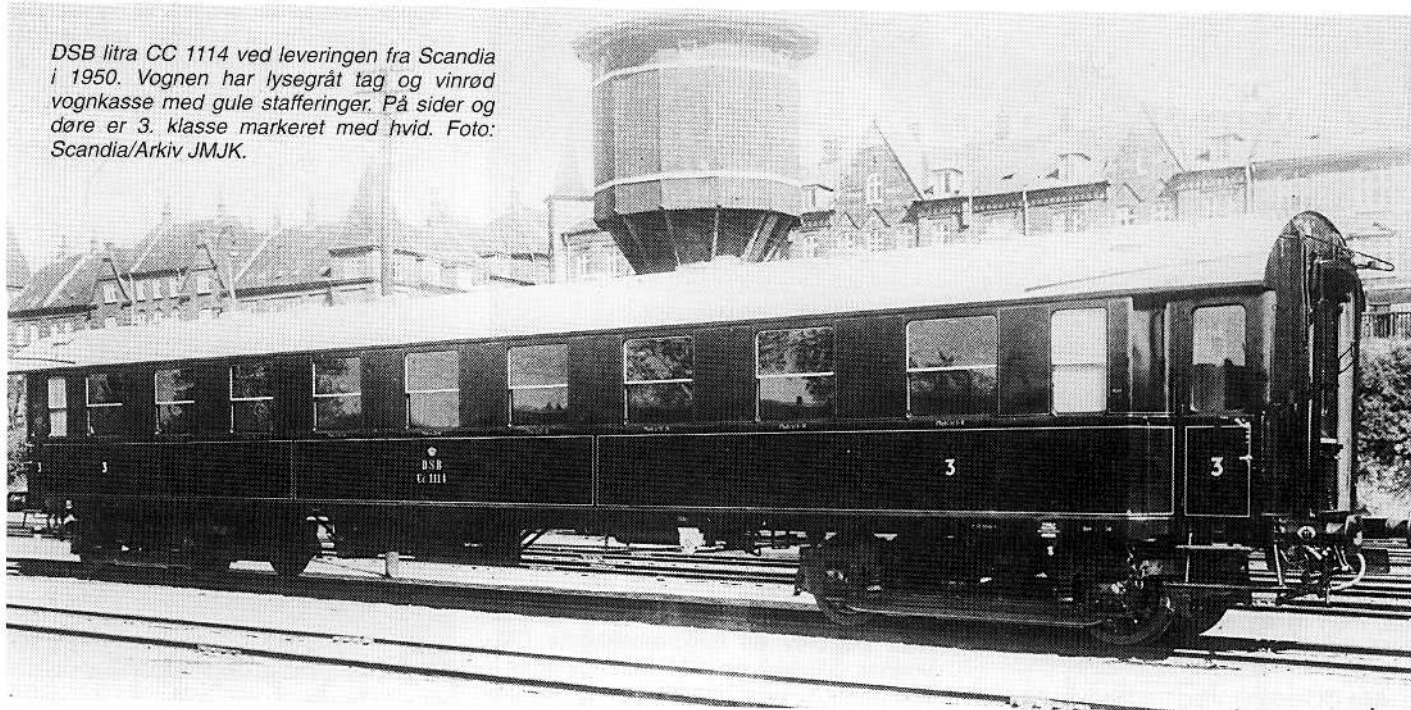
Forsidebilledet:

"...de kører jo ikke tomme rundt", lyder overskriften på artikel inde i bladet, hvor der beskrives, hvad man kan læsse på modeljernbanens åbne vogne. Her holder DSB traktor 48 hvil i Assens, 1964, med PB-vogn fra DSB. PB-vognen er tilsyneladende tom, men se nu efter en ekstra gang...for i døråbningen ses blå træølkasser fra KB. PB blev altså også brugt som "ølvogne". Ak ja, det var dengang, at der også kørte knaldrøde Folkevogns- rugbrød med hvide kofangere rundt i gaderne (se til højre i billedet). Læg i øvrigt mærke til, at traktor 48 har grønne puffer...både på hylstrene og skiverne. Foto: HGC.

DSBs standardpersonvogn gennem årtier: DSB litra CC	3
Af Torben Andersen	
De kører da ikke tomme omkring	6
Om last til åbne godsvogne Af Steffen Dresler	
SOS om epokekørsel	9
Hvad er epoke-kørsel, og hvorfor skal vi køre det? Ved Torben Andersen	
Et hyggeligt stop på modeljernbanen: Hjøllund billetalsgssted	12
Tegninger i skala 1:87 af Hjøllund station	
Læserne bygger	15
Modeller i skala N af Rolf Brems og Henrik Jepsen	
Jysk stations- og dampfærgemiljø GLYNGØRE anno 1939	16-17
Perspektivtegning af Erling Nederland	
Blå bog: Erling Nederland	18

En sporplan til GDS	18
Sæt bremseplatform på din ROCO GS	18
Anlægsdesign	19
»Adskil sporene«, »sporudfletninger« og »Fra rundbane til lineært anlæg«	
Dobbeltvognen HHJ C30	20-21
Af Lars B. Rasmussen	
GDS B 13-15	22
Bygning af små privatbanevogne for begyndere Af Claus	
Vi har hørt og set: Forårets nyheder	24
Læsernes tips & tricks	28
Hvordan så de ud? FRICHS firkantede	29
4-akslede diesellokomotiver, 275 HK Af Torben Andersen	

DSB litra CC 1114 ved leveringen fra Scandia i 1950. Vognen har lysegråt tag og vinrød vognkasse med gule stafferinger. På sider og døre er 3. klasse markeret med hvid. Foto: Scandia/Arkiv JMJK.



DSBs standardpersonvogn gennem årtier:

DSB litra CC

Af Torben Andersen



Tegninger og fotos af det rullende materiel kan vi ikke få for meget af, for det er grundlaget for vort byggeri og drift af rigtig dansk modeljernbane.

I tidens løb har vi bragt et utal af tegninger for byggefolket, og denne gang viser en dejlig dansk nostalgisk vogn, nemlig litra CC, der var en af DSBs standardvogne på danske og udenlandske spor gennem mange år. Tegningen viser de første seks vogne, der leveredes til DSB i 1950, og for modelbyggere er der således mulighed for at få dækket næsten hele epoke III med denne vogntype, idet de viste vogne først ombyggedes til litra Bgh i 1969-70 (en enkelt - nr. 1111 - blev til litra BDg i 1973).

Historie

Litra CC var en helsvejst stålvogn, der fra 1950 til 1964 leveredes i et antal på i alt 140 stk. Hertil kom forgængerne litra CB fra 1939 (8 stk.) og søsterudgaven CD fra 1950 (12 stk.).

CC kunne rumme 72 siddende passagerer på 3. klasse (fællesklasse) fordelt i ni kupeer, og dermed det samme antal som litra CB. Hver kupe var 1790 mm bred, hvilket gav ca. 60 mm mindre plads sammenlignet med ældre CA-vogne, der havde meget rummelige kupeer (1848 mm).

Alle vinduer på CC var delte, undtagen de to små vinduer i sidegangen ud for to-

letterne, der var i spejlglas og faste. Selve toiletvinduerne var delte og hvidmatte-

ret. Vognen havde lukkede endeperroner med overgangsbro og harmonika. Gavl-dørene var todelte med meget smalle og høje vinduer. Pufferne var den rektangu-

lære type med let afrundede sider. Indgangsdørene var almindelige hængslede med forniklede håndtag.

CC-vognen var udstyret med alle tænkelige moderne finesser, der kunne behageliggøre rejsen, bl.a. bedre toiletforhold med et toilet (vandkloset) i hver ende, regulerbar dampvarme og kraftige glødelamper, senere lysrør. I sidegangen var indrettet klapsæder, så pladsen kunne udnyttes fuldt ud ved højtider m.v.

I alt leveredes i 1950 seks vogne, startende med CC 1109. Disse fulgtes op i 1952 med otte vogne, CC 1115-1122, der alle blev RIC-mærkede, d.v.s. til brug i udlandstog. Vognene blev lakeret i vinrød og fik gule stafferinger og litreringer, og selvfølgelig flerfarvet kongekrone.

I 1953 kom den største CC-serie på 26 vogne. Det var CC 1123-1148. Fire af disse (CC 1145-1148) blev ikke RIC-mær-



Litra CC brugtes også i MO-tog, bl.a. bådtoget "Engländeren", lyntoget "Sønderjyden" m.v.; men her bruges den under mere beskedne forhold, nemlig som lokaltog på Fyn. Det er MO 1821 med to CC-vogne, fotograferet vest for Årup i 1961. Foto: AK/Arkiv OMJK.



Tog 7029 bestående af E 969, tre stålvogne litra CC og litra B er på vej nordpå ved Grejsdalen i Vejle, 1967. Foto: AK/Arkiv OMJK.

ket, men fik styreledning A+B til fremførelse i motortog (brummerledning og højttalerstik).

Alle CC-vogne medbragte hver sit eget "elektricitetsværk" bestående af dynamoer drevet af vognakslerne, reguleringsapparat og akkumulatorbatteri til belysning af vognen under stilstand. Det var dansk standard fra omkring 1935.

Da stålvogne har en tilbøjelighed til at få en noget hårdere og støjende gang end trævogne, fik de nye CC-vogne monteret svære, bløde gummiklodser mellem bogierammen og de stålfjedre, som bar vognen, ligesom der blev indskudt gummi over alt, hvor der tidligere var mulighed for at overføre støj fra bogie til vognkasse gennem metallisk berøring.

Af hensyn til benyttelse i internationale tog fik ti af CC-vognene foruden dampvarmeanlæg tillige elektrisk varmeanlæg, der automatisk kobledes til de tre aktuelle spændinger, der anvendtes i de lande, som vognene gennemløb. Senere fik yderligere ti vogne elvarme.

Alle vogne havde trykluftbremse G-P-R og rangerskruebremse.

Koks i nummerrækken?

I 1955 kom 14 RIC-mærkede CC-vogne i drift, mens der 1956-1959 leveredes yderligere serier (i alt 46 vogne). Heraf fik de ti sidste fra 1958-59 numrene 1089-1098 (oprindeligt CC 1069-1070), og vogne leveret herefter fik numre forrest i rækken. Undtaget dog leveringen fra januar 1956, hvor nummerrækken fortsattes med CC 1158 og frem, fordi vogne, der også havde elvarme skulle ligge i samme nummerorden (CC 1180-1199).

Fra 1960 fulgte endnu en levering på 20 vogne. De fik alle igen numre forrest i nummerrækken (1069-1088). Det samme gjorde 18 vogne leveret 1963 (CC 1049-1065) og to sat i drift i 1964 (CC 1049-1050).

Ændringen i nummerrækken skyldtes også, at loftet i nummerserien 1100 var nået allerede i 1956, idet numre i 1200-rækken var optaget af søskendevogne og de nye storrumsvogne litra BL.

For øvrigt blev CC-vogne med numrene 1049-1114 aldrig RIC-mærkede.

Med den sidste levering i 1964 fik

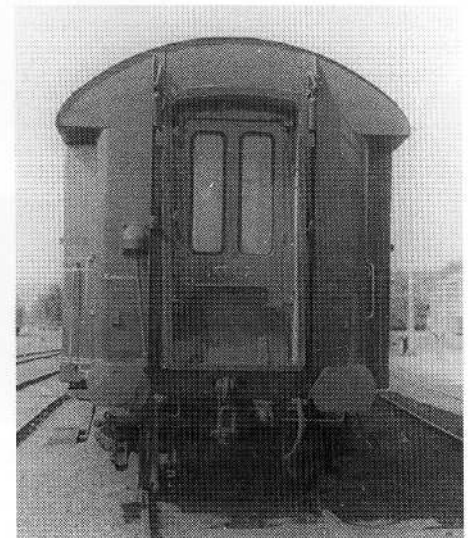
Statsbanerne 140 stk. litra CC i vognparken. De blev de teaktræbeklædte CM-vognes afløser, og CM udrangeredes i takt med CC-leveringerne, og var helt forsvundet i 1970 (se LOKOMOTIVET nr. 29 og 30).

Alle CC-vogne måtte løbe 140 km/t.

I 1964 kom B-vognen, der blev CC-vognens afløser i landsdelstog og internationale tog, og de gode erfaringer med vogntypen foranledigede, at man begyndte ombygning af de ældre CC til B-vognstandard, samtidig med at RIC-mærkningen på CC blev fjernet. Ved denne lejlighed blev CC-vognene omlitret til Bg (med gummivulst) og Bgh (med harmonika), og typen fortsatte således i drift til et godt stykke ind i 1980'erne.

CC 1109-1114

Disse vogne adskilte sig på enkelte punkter fra de senere serier. På taget var kuck-kuck-ventilerne monteret, så de sad for-

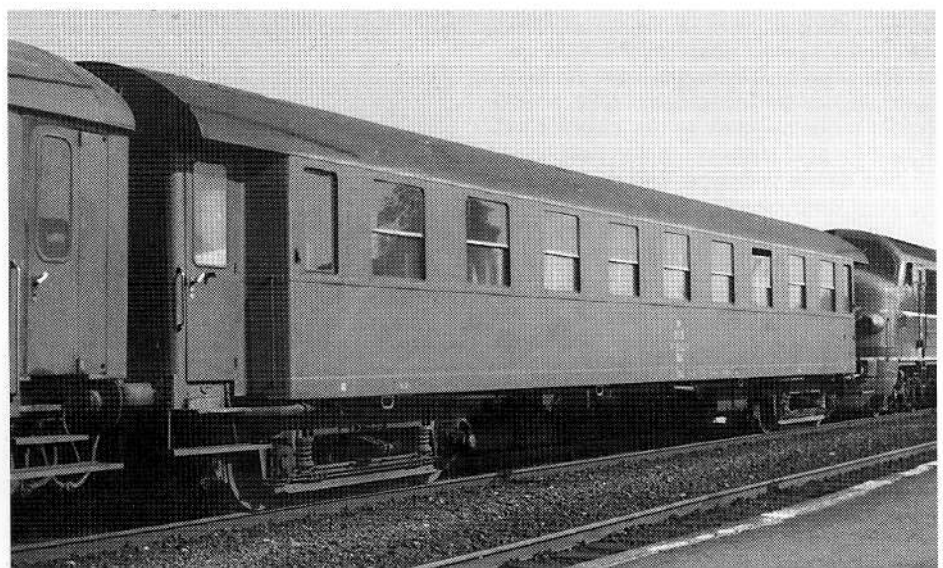


Gavl på DSB litra CC 1132. Læg mærke til puffernes udseende og den opslåede overgangsklap. Den lille runde kappe i den en gavlside er beskyttelse for udveksling til rangerskruebremsen. Indvendigt i gavlen sidder håndhjulet til bremsen. Foto: KEJ.

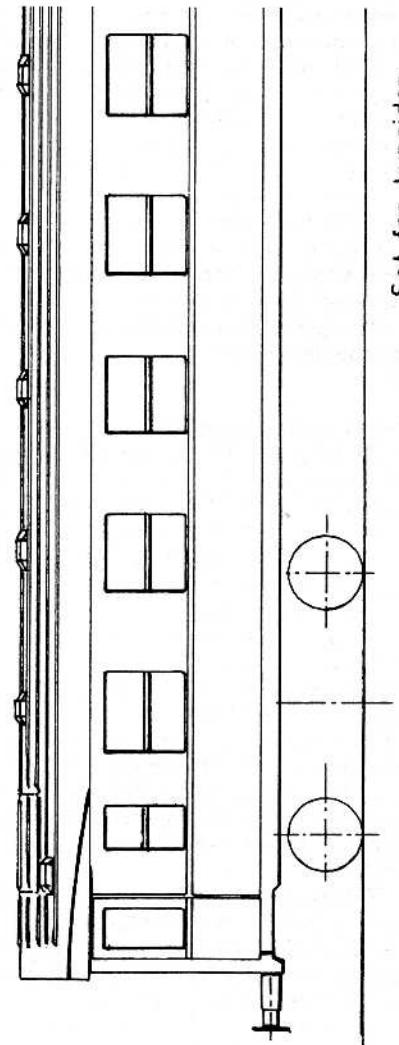
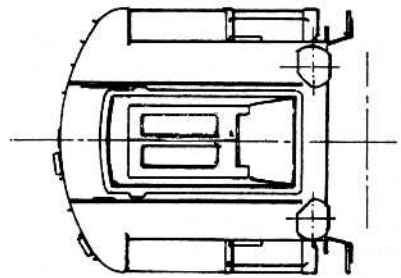
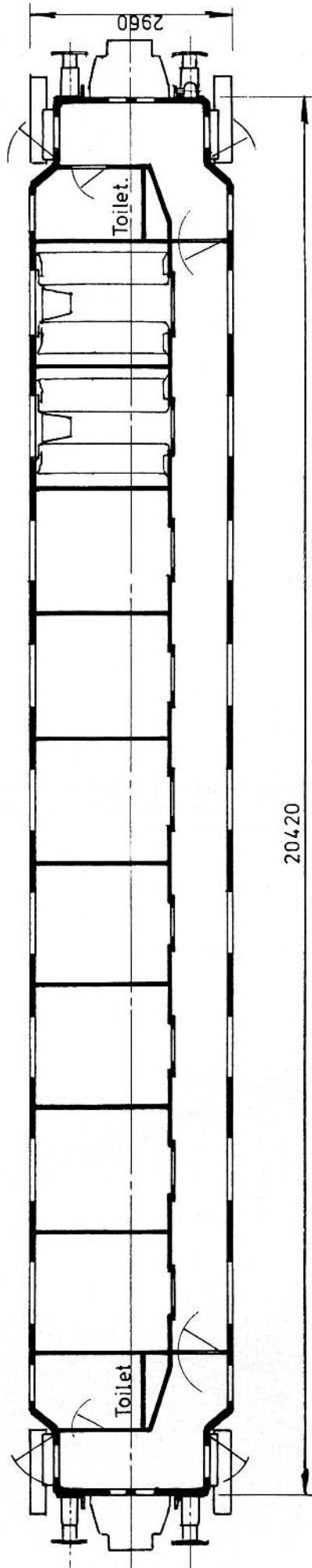
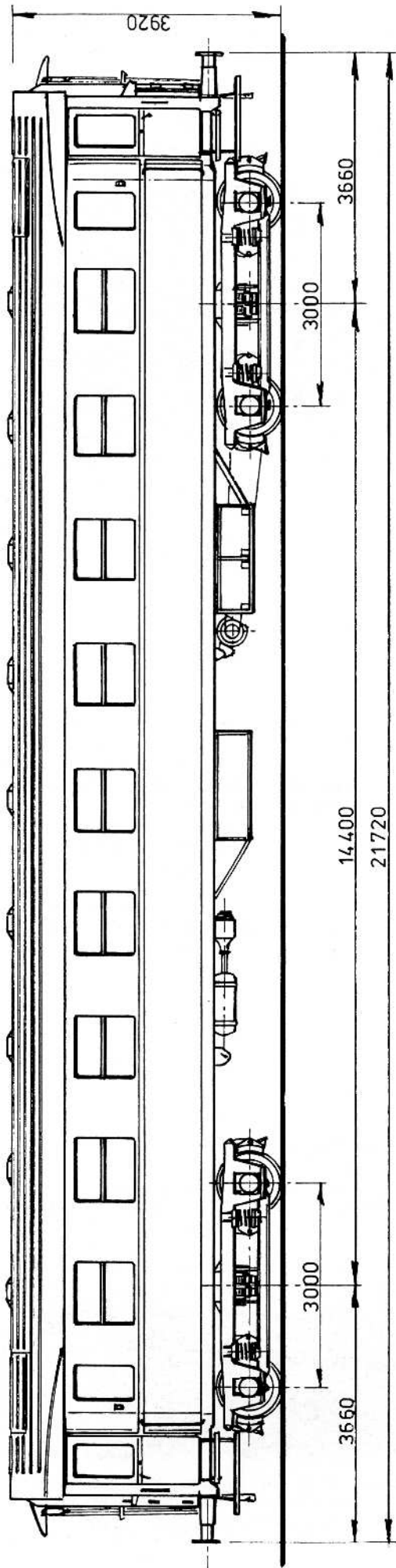
skudt for centerlinien; på CC-serier fra 1955 sad de midtfor.

Til forskel for vogne leveret fra 1952 havde CC 1109-1114 dynamo system Rosenbergs 24-32 V, der var anbragt under selve vognkassen, akkurat som på søstervognen litra CD. Øvrige CC fik system GEZ 24 V, der var monteret på selve bogierne.

Vognene blev aldrig RIC-mærket, og har derfor altid kørt i indenlandske løb, primært i landsdelstog. ■



Efter ombygninger af litra CC til B-vognstandard i begyndelsen af 1970'erne, forblev en større CC-gruppe i drift uden særlige forandringer. De fik litra Bgh, og brugtes i lokaltog. Her er Bgh 50 86 29-63 123-7 (ex. CC 1123, bygget 1953) set fra gangsiden i lokaltoget Nykøbing F.-Næstved, juni 1977. Bemærk, at man ikke kan se tagventilerne, fordi de sidder over kupeerne på den anden side. Under indgangsdørene er trinene af træ og jernprofiler, stammende fra vognens bygning. Foto: Torben Andersen.



**DSB
litra CC 1109-1114**
Bygget Scandia 1950
2. klasses personvogn til
landsdelstrafik
Skala 1:87
Tegning: Allan Hansen, 19/6-1994,
nr. 130 A og B

Set fra kupsiden.

De kører da ikke tomme omkring...

Åbne godsvogne i epoke III

Af Steffen Dresler

Indrømmet! Jeg har selv været slem til at lade vogne "transportere" rundt på anlægget mere eller mindre uden mening, andet end ren kørsel. Det kunne gå med lukkede vogne, da man jo bare kunne "lege", at der var et eller andet indhold i, men med åbne vogne er det noget ganske andet. Men som alt andet på MODELjernbanen, skal der jo også her være et trafikunderlag.

Lidt historie

Ser man på vognfordelingen af DSB's vogne gennem tiderne, bliver man måske lidt overrasket når man læser, at åbne godsvogne faktisk har været de absolut talrigeste. Her nogle tal og eksempler på højsidede vogne ca. 1938-1965, tallene er ca.-tal:

- litra P (fra begyndelsen af 60'erne litra E) 600 stk.
- itra PB 1650 stk.
- litra PC 300 stk.
- litra PE 80 stk.
- itra PER 20 stk.
- itra PF 2800 stk.
- litra PFR 1050 stk.
- litra PH med undertyper 350 stk.
- litra PJ med undertyper 830 stk.
- litra PK med undertyper 30 stk.
- litra PT 160 stk.
- itra PTR 80 stk.
- litra PU 50 stk.
- litra PUR 16 stk.

Ialt over 8000 åbne højsidede godsvogne, og her er ikke medtaget flere hundrede mere eller mindre specielle godsvogne til særlige transporter eller de meget talrige åbne godsvogne af K- og T-typerne. Alle disse vogne kører i epoke III, nogle endog i epoke IV og V. Så åbne vogne kan man ikke få nok af. Prøv engang at se billeder af godstog fra epokerne.

Men koncentrerer vi os nu om de ovennævnte - med antal - nævnte vogne. Hvad kørte de så med?

Igen skal vi ind og se på statistikker (så bliver disse jo

interessante), og man ser at transporter med sand, grus, sten og andre bygningsmaterialer op til 30'erne er de talrigeste. Alle disse transporter anvendes til f.eks banestrækninger, vejbyggeri samt sidst til huse og industri. Derefter kommer så transporter med fast brændsel, fra stenkul over brunkul til tørv. Sidstnævnte brændselstransporter er interessante for mj-eren, der kører epoke III.

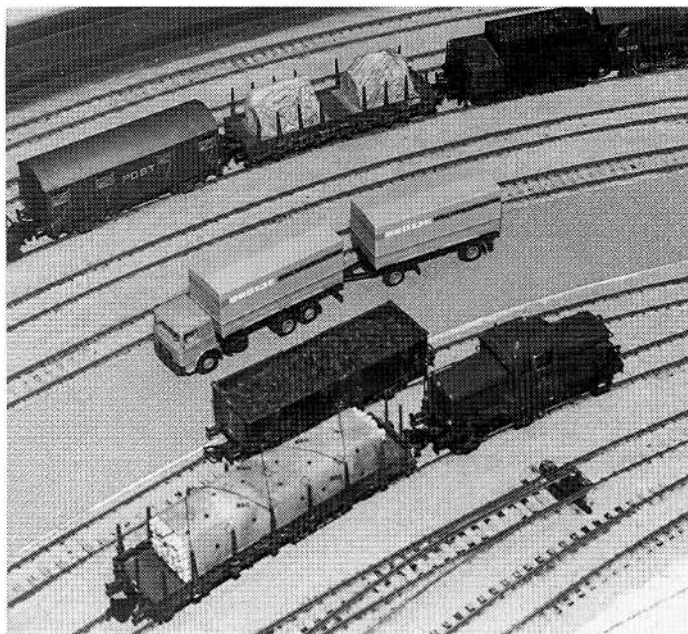
Modellerne

Til epoke III kan købes ROCO litra PER og fra 87-gruppen litra PB. Til slutningen af epoke III og begyndelsen af epoke IV findes Klein litra P hhv. E.

Med meget lidt ændring (en gang maling og litrering) har Märklin, PIKO og Fleischmann litra PT/PTR og PU/R, og ved hjælp af "cross-kitting" kan laves andre litra. Det skulle altså ikke være noget problem med at finde åbne danske vogne. Ellers henvises til tidligere numre af LOKOMOTIVET, hvor der har været masser af byggebeskrivelser af åbne godsvogne.

Kul og koks

Igen skal vi se på trafikunderlaget på vort anlæg (eller se bort herfra, hvis det er gennemgående vogne). Ved hvert maskindepot med respekt for sig selv "hænger" der som regel et par vogne med kul til kulgården. Industrien



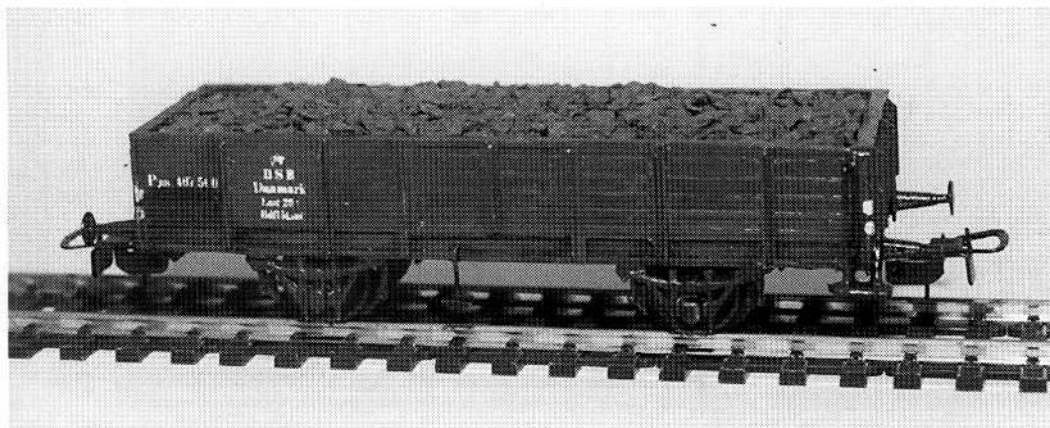
Åbne vogne er gode til at give modeljernbanen et varieret udseende. På dette anlæg er brugt åbne vogne med støtter litra Kbs, der er lastet med tørv i plast (forgrunden) og overdækkede maskindele (baggrunden). Anlæg: O. Vedel.

skal også have kul, dels til opvarmning og dels til forarbejdning til koks. Ligeledes er det ikke mange år siden, at de fleste ejendomme i større byer samt bygningskomplekser havde koksfyre. Så på din havnebane eller havn skal der være kul- eller koksdepoter (eller begge). På stationsarealet kan der også være et mindre kul- eller koksdepot.

Hvordan "laver" man så kul eller koks. Fra Klein kan man til deres P- og E vogne købe en "indmad" der passer lige ned i vognen og ligner kul/koks. Men vi er jo "ægte modelbyggere", så vi vil have den rigtige vare. Hen til hobbyforhandleren og køb en pose modelkul (jeg købte næsten 3/4 kg til ca. 20 kr. hos Nybo-der Hobby). Hæld det i vog-

nen, til det ser realistisk ud. Tag derefter en kop eller et bæger, og hæld noget hvid lim (trælim) ned i, så det dækker bunden. Kom et par dråber opvaskemiddel i (kun et par dråber, det tager overfladespændingen), og hæld derefter lige så meget vand i som lim. Rør rundt indtil limen er opløst i vandet. Tag en teske, og kom limvandet oven på kullene. På grund af opvaskemidlet preller det ikke af, men trænger ned mellem kullene. Der skal kun så meget i, at alle kullene lige bliver fugtige af limvandet. For meget limvand kan suges op med lidt køkkenrulle. Lad vognen stå ca. en dags tid, indtil limvandet er størknet op, og kulmassen er blevet hård og sidder fast. (Hvis vognkassen ikke er tæt, så lad vognen stå

DSB litra PJ var en af de mest benyttede vogne, også til last af brunkul indtil litra P (senere litra E) sattes i drift. Så modellen kører også brunkul. Vognen fås ikke i model, men må selvbygges.



på noget køkkenrulle så længe. Så bliver der ikke ballade med "generalen").

Brunkul

Skal lasten være kul, så er vognen færdig. Skal lasten derimod være koks, mal da kullene med en *meget fortyndet, meget mørkegrå mat maling*. (Fabrikatet TESTOR's modelmaling kan anvendes direkte).

Ikke mindst under 2. Verdenskrig, men også op til midten af 60'erne, havde Jylland - omkring Brande - en stor brydning af brunkul. Indledningsvis til industrien og opvarmning. Efter krigen blev brunkul brugt af de store elektricitetsværker i Jylland i hhv. Aarhus og Esbjerg. De fleste af de store transportere foregik i heltog fra Brande og direkte til forbrugeren. Trækraften var oprindelig litra N, PR og sluttelig litra MX.

Til husopvarmning gik transporterne ofte til havne (f.eks. Vejle) for udskibning til f.eks. Sjælland. Her blev vognene fordelt i almindelige godstog med fire-fem vogne ad gangen.

Brunkul laves på samme måde som kul, men er malet med en brun farve efter tørring. Jeg har brugt TESTOR FS 30117 militærbrun (mat). En halv time efter pådubning er malingen tør og illusionen er fuldstændt.

Skærver og sand

Skærver og sand til bygningsmaterialer, og ikke mindst til fornyelser af ballasten på diverse baneanlæg, kræver også vogne, ofte i heltog. Her skal igen anvendes de rigtige materialer, siet i modelstørrelse. Limning efter ovennævnte metode.

Roer

Roer var en stor eksportvare til Sverige og Tyskland i 50'erne og 60'erne, samt selvfølgelig den almindelige transport til sukkerfabrikkerne. Disse store træk blev ofte formeret i heltog med 40 til 50 vogne. Jeg ved endnu ikke rigtig hvordan jeg skal lave roer modelrigtigt. Jeg læste om en modelbygger, der anvendte malede vindruekerner. Det har jeg også prøvet. Men da jeg var ved at tørlægge både Frankrig og Italien for druer til mine roetog, greb EU ind. Dels af hensyn til vinfabrikationen og dels grundet min mave, der til sidst ikke kunne tåle alt det vindruekød minus kerner. Er der nogen,

som har nogle ideer? Jeg ved godt, nogle vil sige, at jeg bare kan presse vindruekødet for at lave vin. Men jeg har ikke brug for hundredvis liter vin!!

Hjultransport

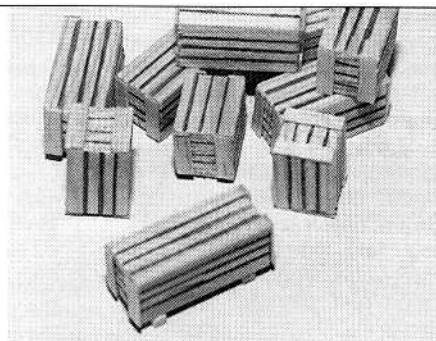
De åbne vogne kørte jo også med andet end grus, kul og roer, så her gives nogle typiske eksempler for last på danske skinner:

DSB's maskintjeneste anvendte åbne vogne, både lav- og højsidede, til interne transporter. F.eks fik man fra udlandet - ofte pr. skib - hjulsæt. Disse blev så transporteret til værkstederne eller de var bestemt for lokomotiv- og vognfabrikkerne Frichs A/S og Scandia A/S.

I model er det let at eftergøre. Jeg har f.eks en hel masse hjulsæt i plastic fra det hedengangne UK-modeller. Da jeg ikke kan bruge dem på modeljernbanen grundet for små hjulflanger, lå de i i min rodekasse for evt. brug.

Efter at have set nogle ældre billeder, kom så ideen med at læsse dem på en åben højsidet tom vogn. Hjulene blev samlet, spraymalet halvblank sort, hjulfladerne malet rustbrune og hjultappene sølv (afdrejet blank). Herefter lagde jeg hjulene tæt op ad hinanden, skiftevis således at hver hjul-

Lav selv dine kasser



Har du en maskinfabrik el. lign. på dit anlæg, så skal du også bruge trækasser. Løsdelsfabrikanterne kan levere mange størrelser til last på vogne, men mærkelig nok findes ingen rigtig store til transport af maskiner eller maskindele m.v., men dem kan vi så lave selv.

Vi køber en fyrretræsliste 10x10 mm, 1 meter lang, og nogle 3x0,5 mm lister, 1/2 meter lange.

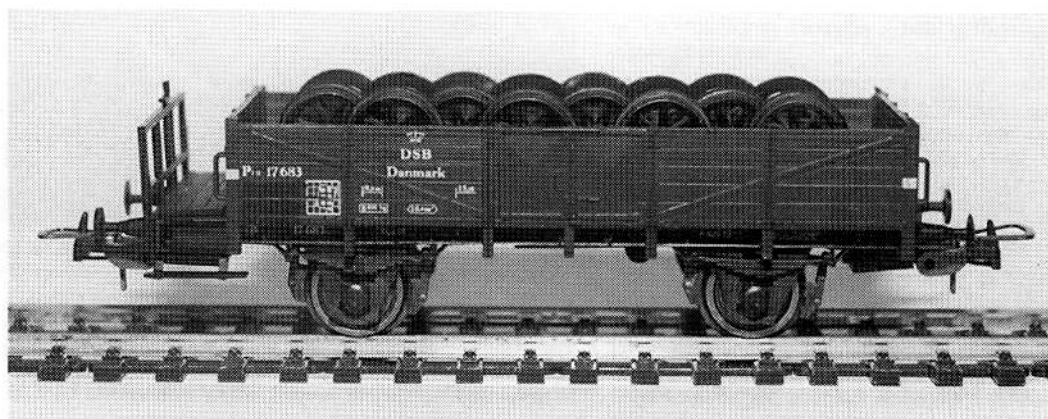
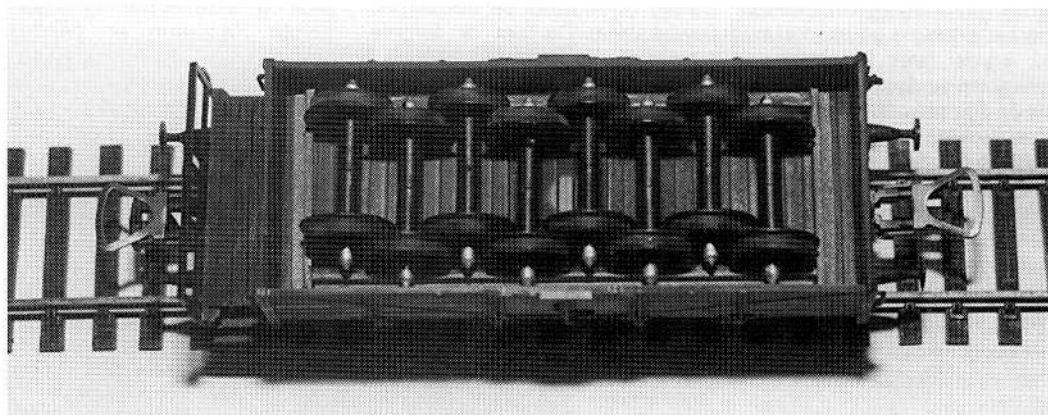
På 10 mm listen streger vi ind med en spids hård blyant, tre streger på hver side, illuderende brædder.

Så saver vi stykker af i længder fra 10 til 20 mm, for der er lige så mange størrelser som der er kasser. Så streger vi enderne op med bræddemarkering, husk at hver ende skal vende samme vej.

Til sidst laver vi af den tynde liste nogle 10 mm lange strimler, der limes på kasserne med hvid trælím som "forsegling", der skal bruges fire til hver kasse. På nogle kasser kan vi lime strøer under, det er blot tændstikker skåret til i 10 mm længde.

Kasserne kan bruges til maskiner, maskindele, porcelæn, glasvarer, emaljerede varer, køkkenredskaber o.s.v.

ROCO/Sachsenmodellens model af DSB litra PER er lige til at laste og sætte i drift på modeljernbanen. Her er forslag som vogn med akseltransport, set i to vinkler. Men vognen kan naturligvis bruges til mange andre transporter.



flange berørte en hjultap. Hjulene ligger altså forskudt med hveranden.

På hver side og i enderne lavede jeg ved hjælp af plastic L-profiler (1,5 x 1,5 mm) en ramme, der holdt hjulene på plads. Den er malet rustrød. Da det hele var tørt, blev det limet fast på bunden af en PER-vogn. Vognen havde forinden fået påmalet sorte underretningsfelter på siderne og blevet tilsudset. Den kan nu indgå i et godstog eller stå ved siden af depotet/værkstedet.

Andre ideer

Andre ideer fik jeg fra Torben Andersens bogserie "Under vingehjulet". Et af billederne viser lastning af militærkøretøjer i Næstved i højsidede godsvogne af PB- og PF-typerne. Det var før man kun anvendte Ks- og Rs-vogne til dette. Igen ned i rodekassen og finde et par Willys Jeep (M/38 typen kan også bruges). Til at fastgøre dem, brugte jeg samme metode som i virkeligheden. Altså en lille klods foran og bag hvert hjul samt en klods på ydersiden af hvert hjul for at hindre sideværts forskydning. Klodserne er lavet i tændstikker udskåret med en skarp hobbykniv. På hver kofanger har jeg i trediedelspunkterne (to tråde ialt) bundet noget sort kinesertråd fast. Med et 0,5 mm bor er der i vognbunden så boret to huller foran og bag hvert køretøj. Heri er snorene så stukket ned på kryds over hinanden og fastgjort under vognbunden med 10 sek. lim. Illusionen med wire-fastgørelse er fuldendt. Se tegningen.

Et andet billede viser lastningen af kabeltromler på Frederiksbergstrækningen i København. Kabeltromlerne fandt jeg i et tilbehørssæt fra Fallers. Jeg samlede dem, og

Halmballer

Typiske danske jernbanetransporter i epoke II og III var halmballer, der som regel læssedes på TF- eller TGC-vogne, men ved den kroniske vognmangel brugtes også PC, PF, PH o.s.v.

Halmballer kan fås i model fra det danske Preisler og Fallers m.fl., og limes fast i på vognbunden. Halmen var under transporten dækket med presenninger for at beskytte den for vejrliget. Presenninger laves af papirlømmetørklæder, som har den rigtige tekstur som hør. De klippes til i størrelse, og gennemvædes derefter med fortyndet hvid lim.

Det gennemvædede papir formes let over halmlasten, og når det er tørt males "presenningen" i de ønskede farver. Disse kan være falmet-grønne, khaki, blå m.v.

Halmballer kan også laves i skumplast (Flamingo-plader). Der skal bruges 8 mm plader, der skæres ud i 8 mm brede strimler. Disse skæres ud i længder på 18 mm (skala 1:87), og evt. klippes lidt af hjørnerne for at gøre dem »lidt runde«. Males med gul Allak.

TA



DSB litra PC med kabeltromler fra NKT. Vognen kunne i 80'erne fås i model fra UK, men fås i dag kun som hvidmetalsamlesæt fra Trinbrætterne. Tromlerne er løsdele fra diverse fabrikanter.

malede dem DSB godsvognsfarve (brun). Med en fin tusch skrev jeg firmanavn og land hele vejen rundt på tromlernes ydersider. Da det er tomme tromler, ligger de fastlimet i vognbunden - let ikke?

I filmen "Her er banerne" er der også nogle ideer at hente. Tidligere blev store maskindelle ofte transporteret pr. bane i store trækasser. Trækasserne er lavet af riflet plasticard med forstærkninger på siderne og diagonalt af 1 mm strips. Herefter er de malet med matte

brune farver. Fiktivt firmanavn og modtager samt det uundværlige "This side up/Denne side op" skrevet med tynd sort tusch. Kasserne er pålimet vognbunden. Tændstikstykker pålimet foran og på siderne af kasserne i vognbunden, samt tov/wire over kasserne som beskrevet ved militærkøretøjerne fuldender illusionen. Her skal man lige huske på, at normalt placeredes tunge kasser direkte over vognakslerne. Altså maksimalt to kasser pr. vogn. Mellem kasserne var

der normalt ikke anbragt noget.

"Farlig transport"

Til sidst en lille "farlig" transport. Tidligere blev 200 liter tromler i blik meget anvendt og sendt pr. bane. De kunne indeholde alt flydende fra smøreolie, additiver til smøreoliefremstilling, benzin, petroleum og dieselolie til tunge brændselsolier.

De var ofte malet i firmafarverne, f.eks. SHELL i gul/rød, BP i grøn/gul og ESSO i rød/hvid, Gulf i blå/orange o.s.v. Tromlerne kan købes som løsdele i alle hobbyforretninger, og tromlerne blev normalt transporteret "stående" i de åbne vogne.

God fornøjelse med lastning af vogne samt kørsel efter trafikunderlaget på din modeljernbane. ■

Tips til godslast

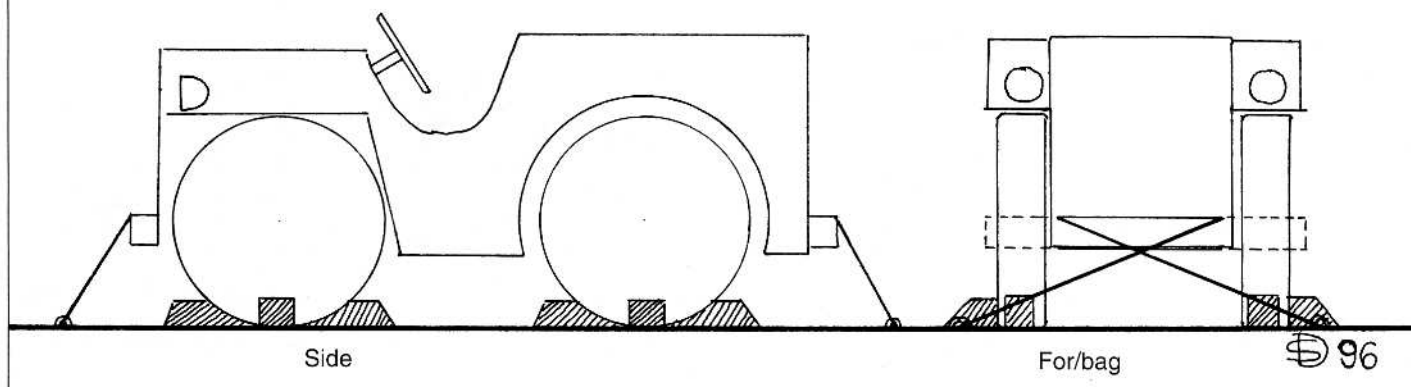
De nævnte mål er til skala 1:87. Se i øvrigt forslag til andre godslaster i LOKOMOTIVET nr. 38 (2/94) side 35.

Brædder og bjælker: Tynde is- eller hobbypinde, balsatræ m.v. strimlet ud i aflange stykker, bundtet med tynd nysølvtråd, omviklet i hver ende; evt. dækkes brædderne med tynd klar folie (frysepose el. lign).

Trådhegn: Fintmasket trådnæt, f.eks. undergardin i nylon, skæres til i ca. 10-15 mm bredde strimler, rulles sammen og limes; en tynd jerntråd slås omkring i hver ende. Males aluminiumsgrå.

Byggestålmåtter: Fintmasket trådnæt (flue- eller myggenet) skæres til i plader à 20x45 mm, bundtes til ca. 4-5 mm højde med jerntråd. Males stålgrå.

Princip for surring af hjulkøretøjer ved DSB (alle typer) på åbne lav- eller højsidede vogne.



Hvilken epoke er mest spændende?

Spørgsmål: Jeg kender lidt til epoker, men kan ikke rigtig beslutte mig for, hvilken jeg skal køre. Hvilken er bedst, d.v.s. mest spændende med hensyn til materiellet?

Svar: Det afhænger af, hvordan man ser på sin hobby. Skal man blot køre rundt på anlægget uden særlig forbillede, så er der ingen grund til at gå op i epokekørsel.

Men hvis man er både til leg, kørsel, spænding og selvbyg m.v. så er epoke III absolut den bedste, efterfulgt af epoke IV.

Det skyldes, at jernbanerne i epoke III fra 1941 til 1973 havde deres højdepunkt...og epoke III vil - tør vi godt påstå - altid være den mest interessante set ud fra et modelsynspunkt.

I denne epoke kunne man opleve damp, diesel og motorvogne side om side, et utal af forskelligartede vogne, både fra DSB og private firmaer, og privatbanerne havde både materiel- og antalmæssigt deres toppunkt her. Ønsker man færger på anlægget, så er epoke III også særdeles velegnet.

Epoke III er også interessant, fordi man kan oprangere et utal af forskellige person- og godstog med mellemliggende "nuancer" som blandettog, udenlandske tog, lokaltog o.s.v., og netop oprangering og kørsel er en af mjhobbyens spændende og udfordrende områder.

Epoke III er dog ikke egnet for begyndere, idet der kræves en del selvbyg for at få trækraft (damplokomotiver) og vogne (især personvogne), men man kan jo også begynde med MY og MO, der industrifremstillet fås i model, og så derefter begynde at ombygge lette N- og T-maskiner, for så at gå videre med en S-maskine, for at afslutte byggerækken med de gamle UK-damplokomotiver, hvoraf P-maskinen netop er genudsendt i sommeren 1996. Vi taler her om skala 1:87 (H0). Med et privatbane-tema i epoke III er det lidt nemmere, idet de fleste baner kørte med motorlokomotiver i denne epoke, og flere kan - eller kunne - fås i model.

SOS

(spørgsmål og svar)
om

EPOKE- KØRSEL

Ved Torben Andersen

Endelig er epoke III velegnet, idet der bruges kortere vogne, hvilket betyder at sporkurver kan være mindre.

Epoke IV er på samme måde velegnet, idet der fås megen industritrækraft (MY, MZ og MR) og -personvogne. Bestanden af godsvogne er - trods reduktioner sidst i 70'erne - stadig stor og varierende, og der fås mange af disse i model.

Derimod er antallet af privatbaner skrumpet meget ind.

Epoke II har en stor variation i trækraft og vogne, men er mere vanskelig på det modelmæssige område, idet der næsten udelukkende bruges damplokomotiver.

I epoke V (1991-1996) køres hovedsageligt kun med motortog som IC3, ER4, MR-MRD, hvor der ikke kan tilkobles vogne, og således give mulighed for at variere togstammerne. Kun ved brug af MY, ME eller MZ kan togsam-

mensætningen ændres, men ellers er person-tog i epoke V meget ensartet, d.v.s. røde og næsten alle i samme 24,5 m modul.

Godsvogsbestanden er svundet meget ind i epoke V, og private vogne findes ikke i nævneværdig grad.

Til gengæld findes mange spændende bemalinger på materiellet hos privatbanerne, og kan man lide farver og privatbanediesel, så er denne epoke at foretrække.

Selv om epoke V har færre variationsmuligheder, så dyrkes den alligevel en del private og klubber, fordi der fås "købe- materiel" lige til at sætte på sporet til køreplanskørsel. Det betyder ikke mindre seriositet, blot at man på denne måde synes, at det passer én bedst, måske fordi forbilledet kan ses "in natura", eller at man måske ikke er så god til selvbyg o.s.v.

Det er altså et valg man må tage, men epoke III er efter vor mening én af de bedste.

Epoke-inddeling

Spørgsmål: Hvorfor skal jeg køre epokekørsel? Og hvis jeg skal, hvorfor bruger danske mje-re så ikke de vedtagne NEM-standarder?

Svar: Først og fremmest er det ikke noget "man absolut skal køre". Epokekørsel er en rettesnor for, hvordan man kan sammensætte sit materiel på modeljernbanen, så de historiske krav opfyldes, og for at få et tidsbillede af jernbanedriften. Det ser jo lidt tosset ud, at et godstog med Q-vogne fremføres af MZ i design. Ser man stort på korrektheden er der ingen grund til gå op i dette. Men ideen med epokekørsel er at holde en rød tråd i materiellet (og sekundært i anlæggets omgivelser).

Da vi i 1983 startede LOKOMOTIVET, brugte næsten ingen danske mje-ere epokekørsel. Alt var én stor forvirring, men i dag kører alle mje-ere og klubber med respekt for sig selv og modeljernbanen epokekørsel.

I klubber, hvor der i sagens natur er mange interesser, opdeles de enkelte strækninger som regel til kørsel med materiel i de forskellige epoker, eller man "kører epokerne" på særlige fastsatte køreaftegn, således at alle interesser tilgodeses.

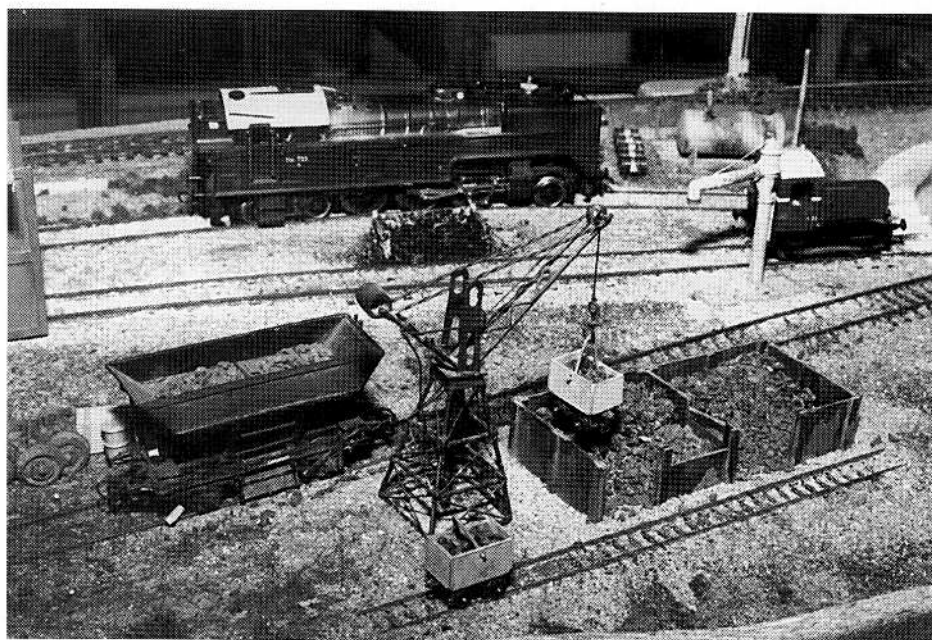
Da det er en større videnskab at holde rede på, hvor vognene hører til tidsmæssigt, så har mje-erne rent faktisk valgt at "inddele tiden" i epoker med disses karakteristika i de såkaldte NEM-normer, og model-producenterne plejer at angive modellens tilhørsforhold i kataloger eller på æsker (eller begge dele), så man omgående ved, hvor den hører hjemme.

Problemet med NEM-normerne er, at de europæiske epoker ikke helt passer til danske forhold, fordi DSB og privatbanerne - som typisk for den danske folkekarakter - desværre eller heldigvis (alt efter synspunkt) følger sine egne veje.

I NEM-blad 800 er angivet generelle tabeller for jernbaneepoker i Tyskland/Europa, og de er sammenlignet med de - helt uofficielle - danske således:

	Tysk	Dansk
Epoke I	indtil 1925	indtil 1893
Epoke II	1925-1945	1893-1940
Epoke III	1945-1970	1941-1973
Epoke IV	1970-1990	1974-1990
Epoke V	fra 1990	fra 1991

Som det fremgår af skemaet passer de tyske inddelinger ikke helt til de danske, hvilket skyldes at udenlandske epoker ikke uden videre kan overføres til danske forhold. Nu er det ikke sådan, at man bare sætter sig ned og med et fingerknips afgør, hvordan epokerne inddeles. Det er et temmelig kompliceret arbejde, for der



EPOKE III (1941-1973): Denne epoke er præget af damptrækraft, både hos DSB og privatbanerne, men der er også diesel som MY, motorvogne MO og MP m.v. Hos privatbanerne er diesel-lokomotiver ved at fortrænge dampen. Sidst i epoken dukker den vinrøde MZ op (1967). Billedet viser, hvordan man meget nøjagtigt kan gengive et DSB-miljø fra epoke III, her med en S-maskine ved kulkran og kulgård, en kulvogn PS på kulsporet, og en lille rangertraktor bag vandkranen. Traktoren har midlertidigt afløst den lille rangermaskine HS. Der kan som nævnt bygges mange hyggelige miljøer op omkring epoke III, men ulempen er, at der kræves megen selvbyg for at få det korrekte materiel på sporet.



skal mange overvejelser og argumenter til...og med mindst et meget stort kendskab til de virkelige baner.

Kort sagt er der tre områder, der er afgørende for epokeinddeling:

- 1) Materiellets bemaling og litrering (design)
- 2) Materiellets konstruktion og udstyr
- 3) Driftformen (damp contra diesel, køreplan m.v.)

Disse tre punkter er vanskelige at inddele i epoker, idet de som regel overlapper hinanden.

Lad os argumentere lidt for de uofficielle danske epoker, idet vi elegant tillader os at springe epoke I og II over, da disse ikke dyrkes så meget af danske mj-ere. I argumenterne er privatbanerne ikke taget med, idet dette vil vanskeliggøre sagen, men vi vedtager, at disse "underordner" sig DSB, for hvad DSB besluttede, måtte privatbanerne "frivilligt" følge med i, omend de på ét punkt var generelt hurtigere end DSB, nemlig med motoriseringen.

Argumentet for at bruge 1941 som skæringspunkt for epoke II og III, skyldes at DSB i 1941 indførte et helt nyt nummer- og litreringssystem, og derved ændrede vognenes design (punkt 1), samtidig med at man udran-

gerede næsten alle kupevogne, og skabte en hel ny driftsform (punkt 2). På samme tid begyndte man at demontere bremsehuse på godsvogne, og indføre trykluftbremser, officielt fra 1943...men så firkantet kan man ikke stille det op. Dels var man allerede sidst i 1920'erne startet med trykluft, og demonteringen af bremsehuse sluttede officielt først i 1955!

Altså må 1941 være et logisk skæringspunkt (modelmæssigt). Men netop de nævnte epoke-uoverensstemmelser gør, at man fastsætter hovedepoker, og derefter inddeler disse i perioder.

Perioderne inddeles på samme måde som epokerne efter tidens karakteristika, altså jernbanens teknik, design m.v. Perioder betegnes med arabertal f.eks periode 1, periode 2, periode 3 o.s.v. eller med epokenummeret i romertal efterfulgt af alfabetiske bogstaver. f.eks. epoke IIa, IIIa, IIIb, IVa o.s.v. NEM-normerne anbefaler ingen særlig brug her.

Epoke IIIa (eller epoke III periode 1) bør således logisk gå til 1953, mens epoke IIIb starter i 1954. Hvorfor det? Jo, for i 1954 sætter DSB litra MY i drift, og dette ændrer helt jernbanens billede. Samtidig bortfalder stafferinger på vogne, og 1. klasse stribe indføres. Og langt de fleste godsvogne kører uden bremsehuse. Damplokomotiver bruges stadig, og først i

EPOKE IV (1974-1990): Denne epoke er hos DSB præget af diesellokomotiver MY, MX, MZ og ME, men der er stadig MO-vogne i drift. Dampen er helt forsvundet, men det betyder ikke, at man ikke kan køre med damp, for det gør veteranbanerne flittigt. En del af de ældre HD- og IA-vogne overtages af private kornfirmaer som dlj, KFK og FAF. Carlsberg lejer DSB-vogne til øltransport, og der er et utal af farverige beholdervogne i drift. Her et rigtigt epoke IV-motiv med et klædeskab, som rangerer med KFK og dlj-vogne. Klædeskabene var på vej ud, men brugtes dog i mange sønderjyske byer. Fordelen ved epoke IV er, at der fås mange færdigmodeller af danske forbilleder, lokomotiver såvel som vogne, men ulemper er at de lange persontog (IC-tog) kræver store kurver og dermed plads.

1965 aftager denne driftsform, bortset fra nogle særtog og nogle løb i Jylland/Fyn med litra N, H o.s.v.

I 1966 indledes epoke IIIc. Her begynder DSB totalt at forny vognparken for at leve op til UIC-reglerne. Det gør denne epoke lidt vanskelig, fordi det er en brydningstid: Man moderniserer personvogne, omlakerer nogle i ny farve (rød), indfører international computerlitrering, udrunderer et stort antal ældre trævogne og godsvogne, anskaffer nye 24,5 m stålvogne...og det gør ikke sagen nemmere, at både godsvogns- og personvognsmateriellet tillige omlittreres radikalt i 1965-66 hhv. 1969, alt sammen noget, der giver et helt nyt drifts- og designmønster i denne periode.

I 1974 påbegynder DSB den revolutionerende IC- og regionaltogperiode med A-, B-, Bk- og Bn-vogne m.v. i rød design, og derfor må skillepunktet for epoke IV logisk være 1974.

I 1982-84 indfører DSB (UIC) igen ny litrering, men kun på godsmateriellet, og en helt ny driftsform kommer ind i billedet i 1983: Eilokomotiver! Altså begynder epoke IVb logisk her.

På samme måde sættes de nye IC3-tog i drift fra 1991, godsmateriellet ommales m.v., så derfor må epoke V logisk begynde dette år.

En større redegørelse om teknik, design m.v. i de danske epoker, fremgår af vor vor håndbog DMJH 3, side 132.

Til sidst: For at lette arbejdet for mj-erne skriver vi - som de eneste - altid i nyheder og anmeldelser, hvilke epoker, modellerne tilhører.

I øvrigt findes også NEM-blade, der tilgodeser epokekørsel i andre europæiske lande, f.eks. Østrig, Belgien, Frankrig m.fl., så det er altså ikke "dansk enegang" med de afvigende epokeinddelinger. Så vidt rygget har MORUP i efteråret 1996 også vedtaget dansk epokekørsel i NEM-bladenes 800-serie. Det vil vi skrive mere om, når noget konkret foreligger.

Hvor mange af hver godsvognstype?

Spørgsmål: Jeg er "epoke-fanatiker", og vil gerne have et repræsentativt udsnit af godsvogne på mit anlæg. Hvordan er fordelingen af vogn typer i de tre hovedepoker? Hvad med personvogne?

Svar: Anlægget er ikke til enere, hvis det skal ligne forbilledet.

Hvis vi forudsætter, at man vil bruge 100 godsvogne på anlægget (personvogne vender



EPOKE III (1941-1973): Fordelen ved epoke III-kørsel er bl.a. at tog kan oprangeres af korte personvogne, hvilket igen betyder at mj-anlægget kan bygges med små kurver, altså mindre plads. Her et eksempel på et sidebanetog i epoke III: MO med korte personvogne litra CQM og ATM. Et rigtigt sidebanetog, der næsten kan indpasses på alle anlæg, og så fås MO-vognen som færdigkørende model (skala 1:87).

vi tilbage til, hvor mange skal man så egentlig bruge af hver vogntype?

Ved %-omregning bliver det totale antal vogne 94 og ikke 100, hvilket skyldes decimaler, så i følgende tabeller er der ved tillægstal fordelt 6 vogne mere på de repræsentative vogntyper, procenttallet kan altså ikke umiddelbart sammenlignes.

DSB beholdning af godsvogne beregnet efter antal i 1994 (epoke V)

Type	Antal i drift	%	I model	Bem.
<i>Lukkede vogne:</i>				
Gbs	100	2.4	2	
Gs	430	10.5	11	
Hbikks	400	10.3	10	*)
Hbillns/ Hbilns	150	3.6	4	
Hbis	530	13.0	13	
Hbikks-t/ Hbils	100	2.4	2	
Hios-tv	100	2.4	2	
Tdgs	300	7.2	8	
Ucs/Uds/Upps	60	1.4	1	*)
<i>Åbne vogne:</i>				
E/Es	160	4.2	5	
Eaos	30	0.1	1	
Kbs	350	8.5	9	
Ks	300	7.6	8	
<i>Tømmervogne:</i>				
Lps	80	1.9	2	*)
<i>Bærevogne:</i>				
Lgjn	50	1.2	1	
Lgmns	100	2.4	2	*)
Lgs	170	4.2	4	*)
Rs	220	5.4	5	
Sgmns	126	3.0	3	*)
Sgns	200	4.9	4	*)
Sdgmns	50	1.2	1	*)
Sjgmns	96	2.3	2	*)
I alt	4072	100.0	100	

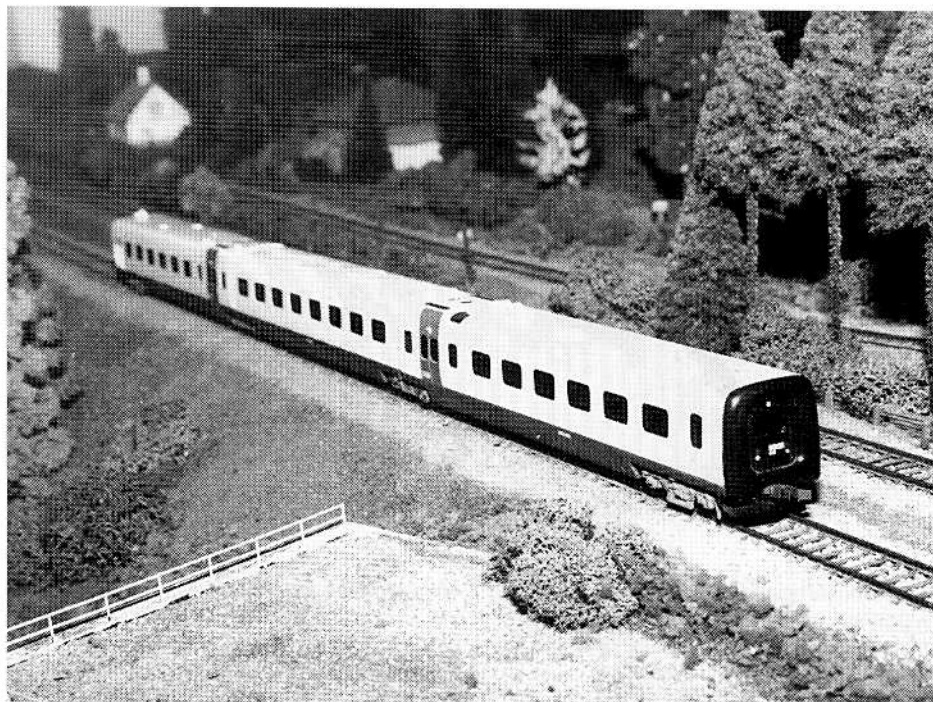
*) Fås ikke i model, forår 1997.

DSB beholdning af godsvogne beregnet efter antal i 1983 (epoke IVb)

Type	Antal i drift	%	I model	Bem.
<i>Lukkede vogne:</i>				
Gs	2108	40.2	40	
Hbis	626	12.1	12	
Hbikks-tt	37	0.1	(1)	
Hims	607	11.1	11	
Hkks	106	0.2	1	
Hios-v	100	0.2	1	
Tdgs	297	5.0	5	
Ucs/Uds/Upps	87	0.1	0	*)
<i>Åbne vogne:</i>				
E	587	11.2	11	
Kbs	442	8.3	8	
Ks	300	5.2	5	
<i>Bærevogne:</i>				
Rs	220	4.0	4	
Lgjs	50	0.1	0	
Sgs	150	2.2	2	*)
I alt	5153	100.0	100	

*) Fås ikke i model, forår 1997.

Bemærk, at antallet af Gs- og E-vogne er overvældende i denne periode, mens de i epoke V kun udgør en ringe mængde.



EPOKE V (1991-): IC3-motortogsætten er typisk eksponent for epoke V, og det har afløst det røde IC-tog. Det er et flot tog, men det kan ikke bruges til variation af oprangeringer, og netop forskellige oprangeringer er et spændende islæt, når man dyrker modeljernbane. Til gengæld kan man stadig få masser af diesel, både MY, MZ, ME og elektriske lokomotiver, og MX'erne kan man finde i mange færdige design hos privatbanerne (det samme gælder Y-tog). Epoke V kræver rigtig megen plads, når der køres med lokomotivtrukne persontog; sporradiet skal være store, stationssporene lange, og bør man i et lille hus eller lejlighed, vil det kræve stor opfindsomhed, også selv om man dyrker denne epoke i en mindre skala. Til gengæld kan man købe mange færdige modeller, når det gælder skala 1:87.

DSB beholdning af godsvogne beregnet efter antal i 1965 (epoke IIIc)

Type	Antal i drift	%	I model	Bem.
<i>Lukkede vogne:</i>				
Gs	2 900	26.9	27	
HD/Gklms	800	7.4	7	
HJ	1200	11.4	11	
Hs-t/His	310	2.0	2	
I	200	1.5	2	*)
IAR/IAK/IAL m.v.	945	8.8	9	
IB	135	1.3	1	
IKA	90	1.0	1	*)
IKT/IKP/IKG m.fl.	150	1.5	2	
Q-vogne	225	2.0	2	
<i>Åbne vogne:</i>				
E	499	4.6	6	
PB	1647	15.8	16	
PF/PFR	206	2.0	2	*)
PJ/PJB	297	2.9	3	*)
PT/PTR	180	1.6	1	
KS/Kbs	419	4.0	4	
TD	166	1.6	2	*)
TF	150	1.4	1	*)
TGS/TGC/ TGT	126	1.2	1	*)
TH	77	0.8	0	*)
I alt	10 742	100.0	100	

*) Fås ikke i model, forår 1997.

Epoke IV og V: Bemærk, at en af de mest repræsentative vogntyper i nyere tid litra Hbikks,

som afløste litra Hims, ikke kan fås i model; derved bliver helhedsindtrykket på anlægget forkeert. Kører du epoke IV kan du bruge Hims i stedet.

Bærevogne kan heller ikke fås i model som danske, men da der er mange udenlandske bærevogne i drift i Danmark, kan disse bruges i stedet.

De private vogne er ikke medtaget i epoke IV og V, idet de udgør en broget, men mindre flok, dog er størsteparten beholdervogne, især fra Kommunekemi. Glem ikke, at mange godsvogne bruges som tjenestegodsvogne, i epoke IV især HD/IA/Gklms m.v. og i epoke V litra Gs.

Epoke III: Her er godsvognsparken kendetegnet ved at have en stor beholdning af private olietankvogne litra ZE, og den åbne vogn litra PB er den mest almindelige sammen med E, GS, HD og de hvide vogne (tilsammen 15). Den åbne vogn litra PER, som fås i model fra ROCO, havde DSB kun godt 25 af, så den kan slet ikke komme med i skemaet, men derfor kan man jo godt have et par rullende på anlægget.

I øvrigt bør man bruge mange udenlandske vogne på sit anlæg, også selv om man kører dansk, fordi en stor del vogne i drift på danske spor netop er udenlandske!

Udenlandske vogne mærket RIV, EUROP eller INTERFRIGO kan uden videre sættes i drift på danske anlæg, selv om man nok bør skele til vogntypen, f.eks. kører en RIV-mærket tønde-vogn ikke i Danmark.

Indtil vi vender tilbage ang. personvogne, så se UK-modelinformation nr. 1, marts 1985, side 19. ■

Et hyggeligt stop på modeljernbanen:

Hjøllund

BILLETSALGSSTED

På modeljernbanen kan vi ikke få nok af hyggelige stationer, der i størrelse gerne må være minimale og rumme det hele. En sådan station er Hjøllund station.

På den nu nedlagte 105,5 km lange DSB-strækning Funder- Bramminge i 2. distriks 14. banesektion lå en hyggelig lille station (billetsalgssted), Hjøllund.

Stationen var opført til banens åbning i 1916, og var tegnet af DSBs arkitekt

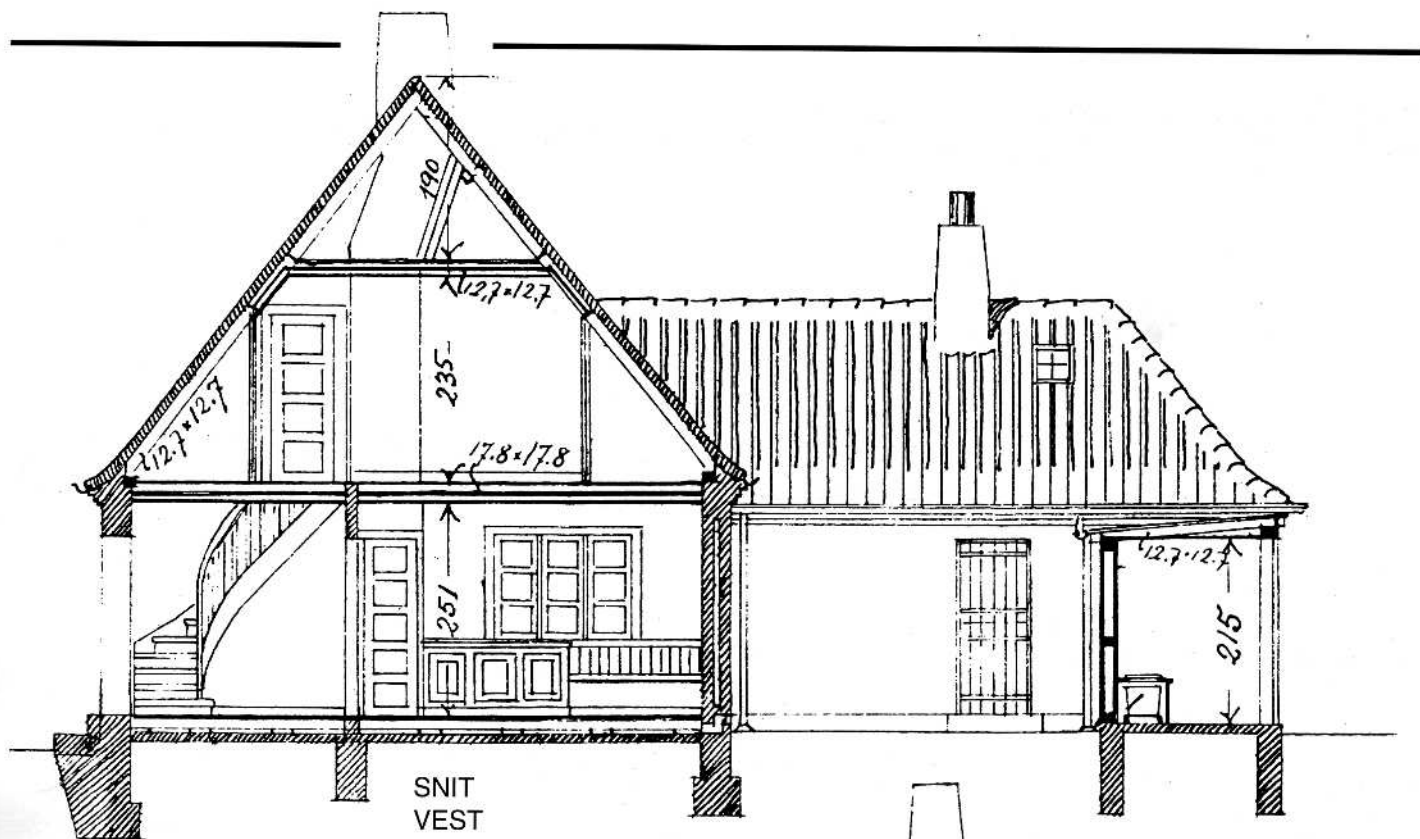
Wenck. Den lå 71 kilometer fra Silkeborg, og anlagdes som billetsalgssted med sidespor, men rykkede den 29. september 1968 ned som trinbræt med sidespor. Den blev efter 1971 - hvor DSB nedlagde strækningen Laurbjerg-Bramming - endestation for godstrafikken Brande-Hjøllund, især af hensyn til skærvetransporter for DSBs baneafdeling, og sporene fjernedes mellem Hjøllund og Funder.

Stationen opførtes i røde sten og teglsten med karakteristiske fløje med billet-

salg og venterum i engelskrødt træ. Vinduerne var hvidmalede.

Hygge på Funder-Bramminge-banen: Hjøllund station set fra nord, august 1965, med små stokroser, grøn efeu (?) voksende op ad muren, henslængt cykel, signalkab, rød postkasse og kugleformede hvide lyskugler, også over pisseoiret bagest i billedet. Mellem det og huset ligger gården. Foto: Jens Bruun-Petersen.



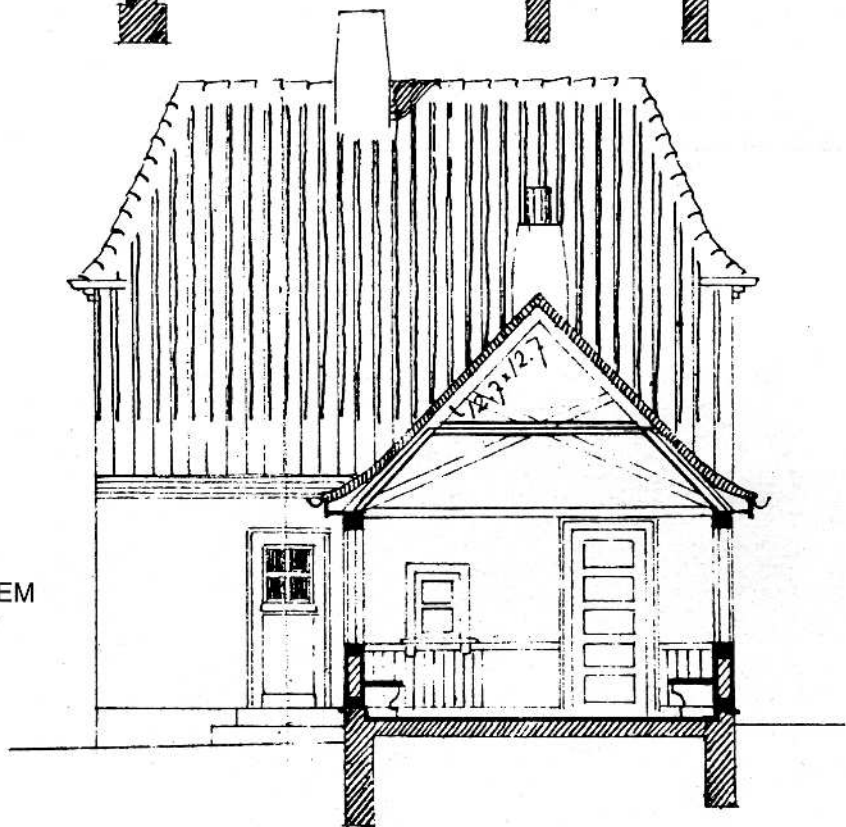


SNIT
VEST

HJØLLUND STATION

Skala 1:87

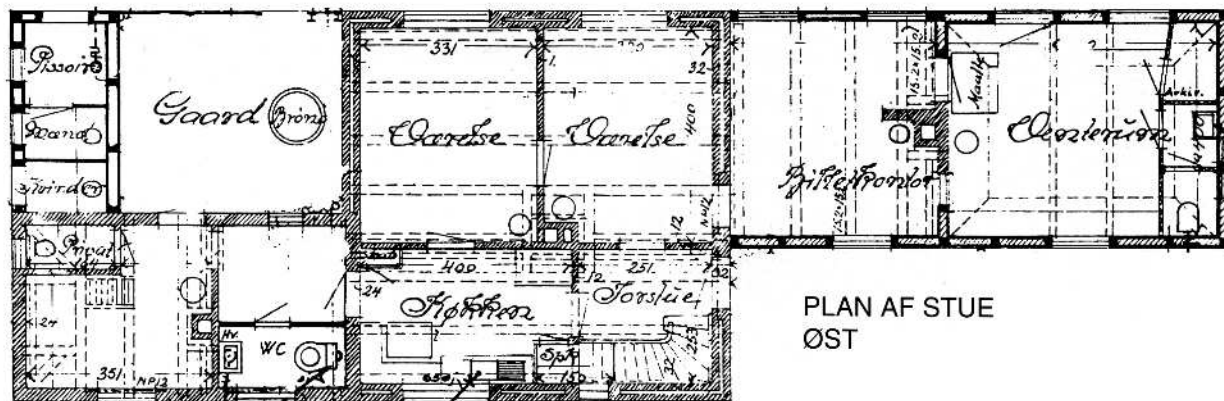
Tegning: DSB af 26/8 1916,
revideret 15/10 1962.



SNIT GENNEM
VENTERUM
NORD

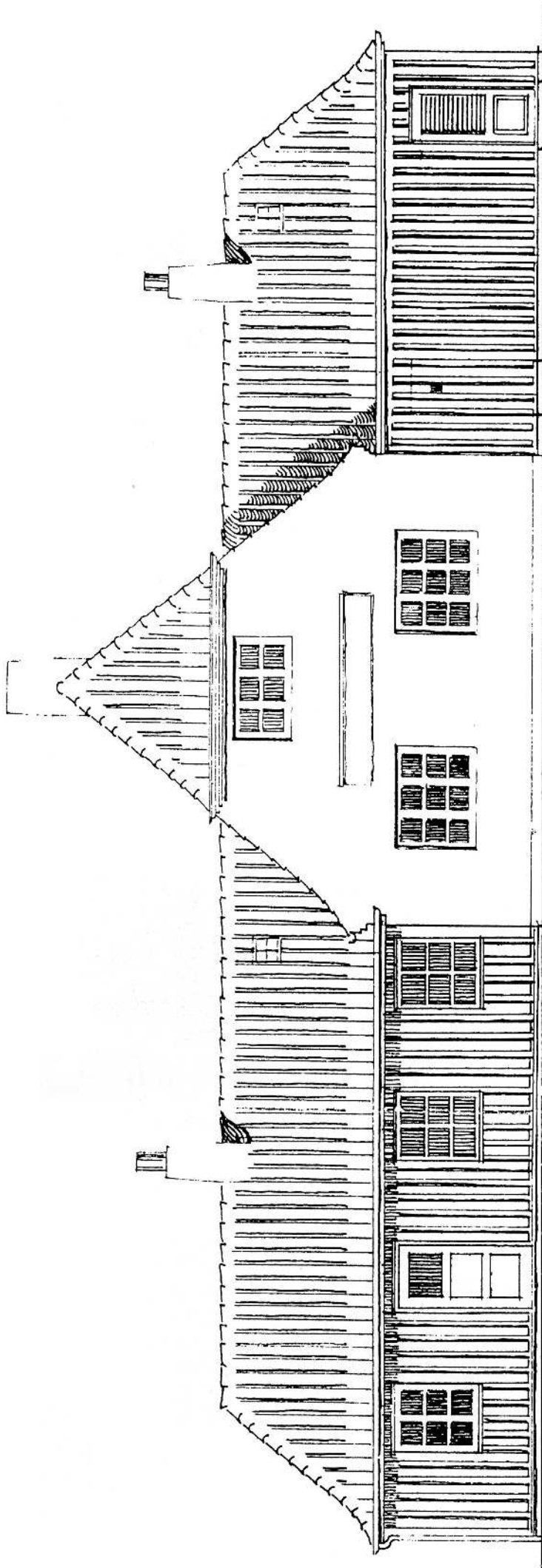
VEST

NORD



PLAN AF STUE
ØST

SYD

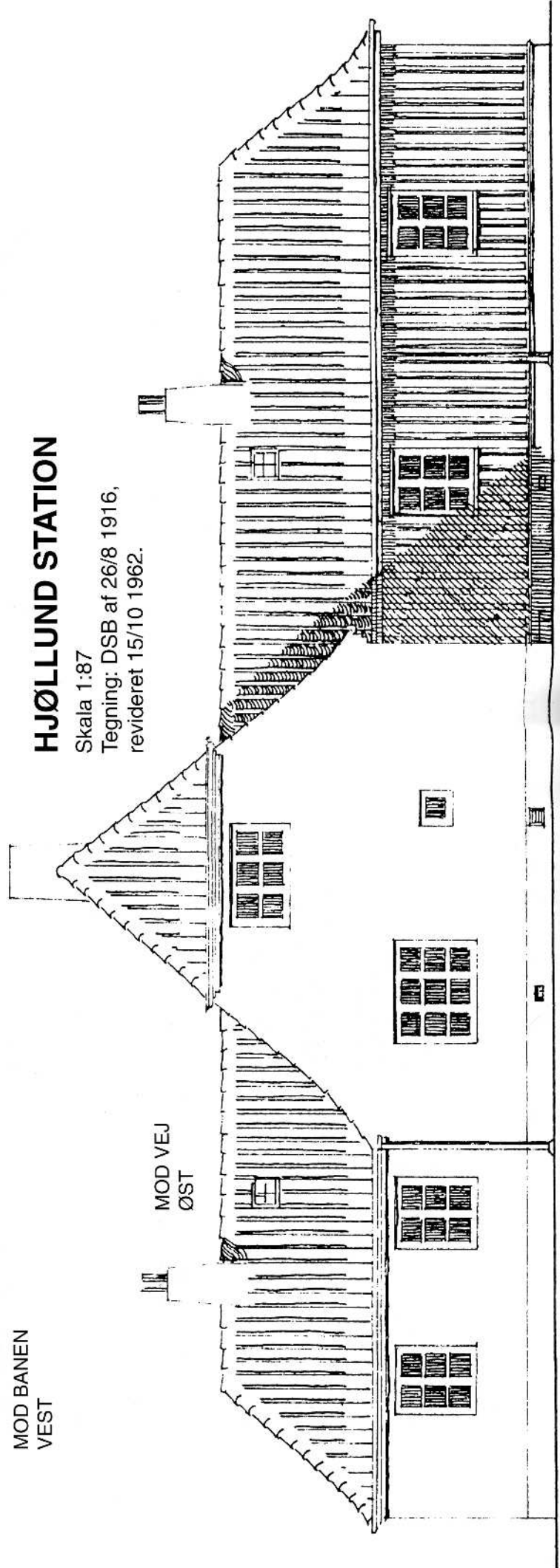


MOD BANEN
VEST

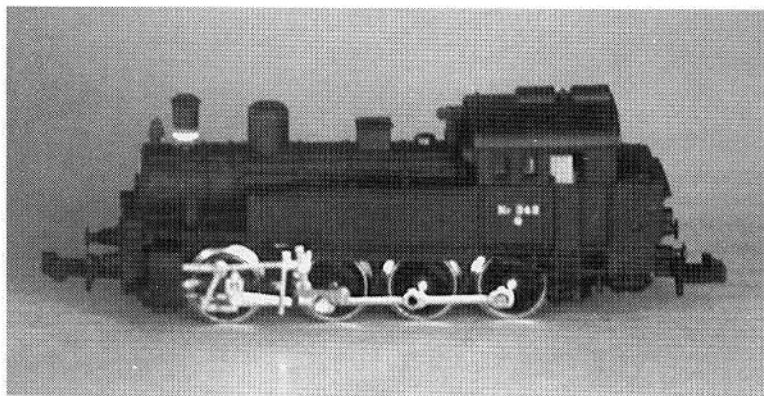
HJØLLUND STATION

Skala 1:87

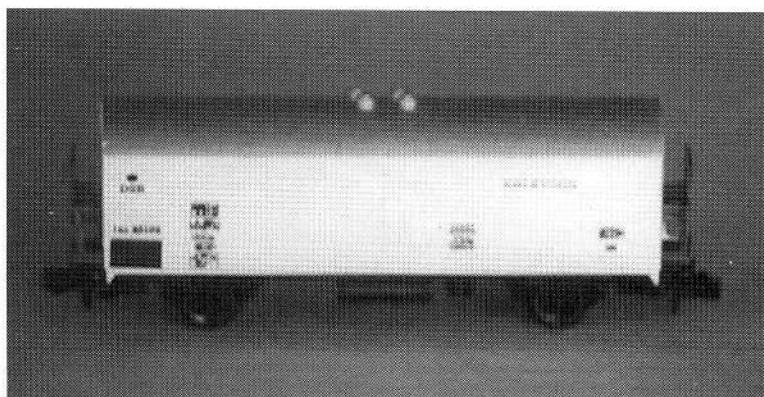
Tegning: DSB af 26/8 1916,
revideret 15/10 1962.



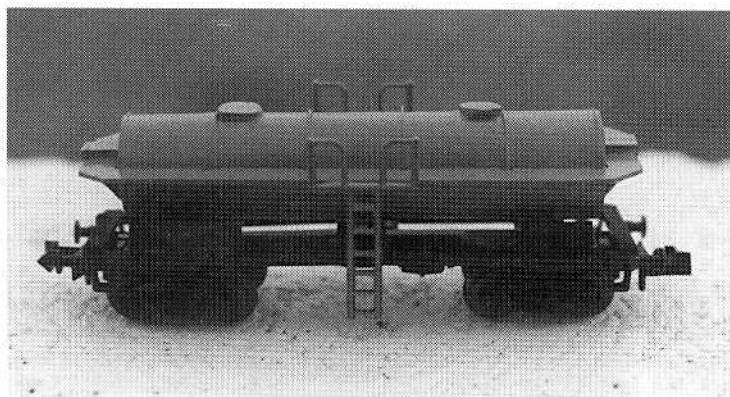
MOD VEJ
ØST



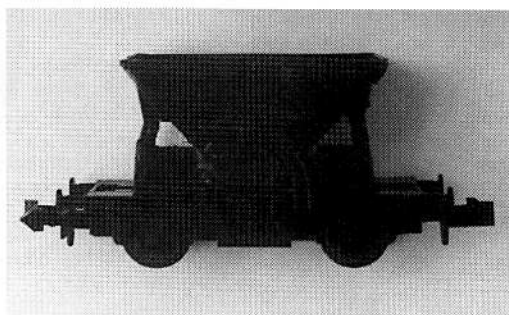
DSB damplokomotiv litra Q 342 (epoke III), baseret på Ibertren kat.-nr. 6988. (Henrik Jepsen).



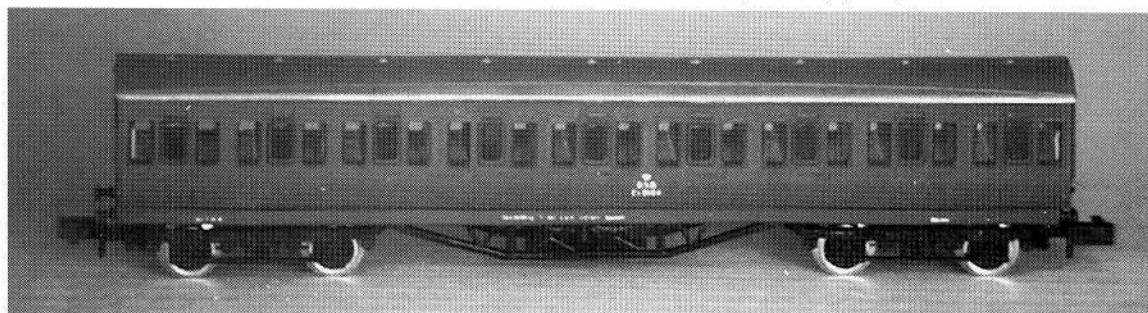
DSB kølevogn litra IKA (epoke III), baseret på Fleischmann kat.-nr. 8321. Litreringer er i spor TT 1:120. (Henrik Jepsen).



DSB oliievogn Uahk (epoke III/IV), bygget på ROCO ESSO-tankvogn efter tegninger i LOKOMOTIVET. (Rolf Brems).



DSB selvømmende kulvogn litra PS (epoke III), baseret på ROCO grundmodel. (Rolf Brems).



DSB litra CT (epoke III), baseret på sæt fra PÅ SPORET, København. (Henrik Jepsen).

SKALA N

Læserne Bygger

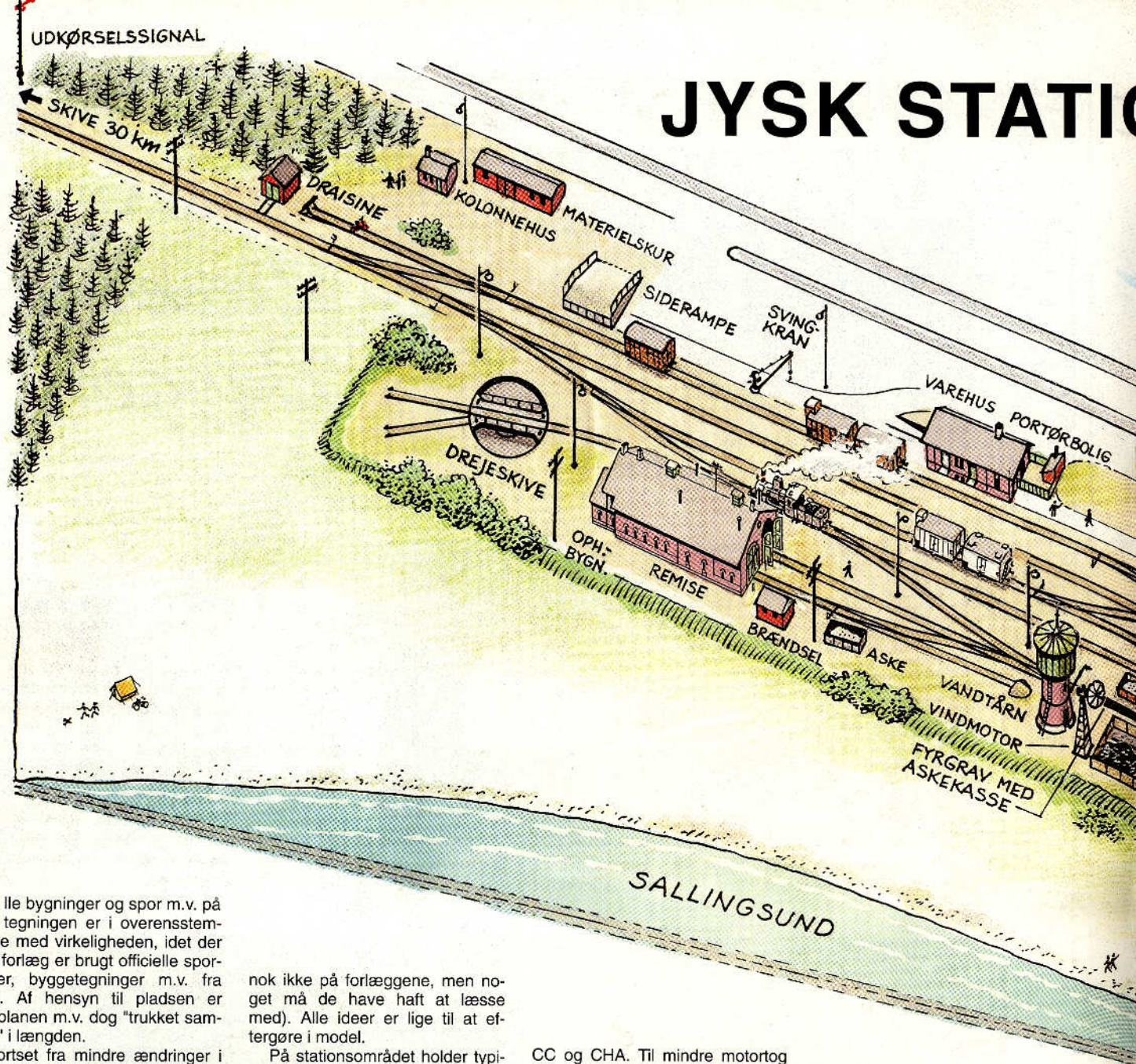
Vi overvejer nu igen at bringe ideer til skala N, for det ser ud til at N-byggerne efterhånden er flittige til at læse vort blad...og ikke mindst indsende prøver på deres modeller.

Mens vi "tænker os om", så viser vi nogle eksempler fra N-byggerne Henrik Jepsen, Horsens, og Rolf Brems, Lyngby, der har sendt os disse fotos af deres modeller.

Begge har lavet vognene på diverse industrimodeller, altså simpel kitbashing. Modellerne er sprøjtelakeret og med litreringer fra Trinbrættet, Vejle og PÅ SPORET, København.

Har du lignende projekter med danske vogne i skala N, så send fotos og kort beskrivelse. Baserer du dine byggerier på industrimodeller, så husk oplysning om fabrikat og katalog-nr. der danner basis for bygningen.

JYSK STATIO



Alle bygninger og spor m.v. på tegningen er i overensstemmelse med virkeligheden, idet der som forlæg er brugt officielle sporplaner, byggetegninger m.v. fra DSB. Af hensyn til pladsen er sporplanen m.v. dog "trukket sammen" i længden.

Bortset fra mindre ændringer i sporforløb m.v., så gælder tegningen fra ca. 1890-1970. Det rullende materiel er dog typisk fra sidst i 30'erne.

Lad os kigge på er par enkelte detaljer, inden læserne selv går i gang med "studierne":

Bag den tosporede remise finder vi drejeskiven. Den har en noget usædvanlig diameter på 12,75 m, og på sporet hertil er en K-maskine på vej for at blive vendt. Mellem kuldepotet og vandtårnet står en vindmotor, der bruges til at at pumpe vand op i vandtårnet. Sidstnævnte er den typiske enligtstående DSB type med cisternetop i træ, der fandtes mange steder i Jylland/Fyn, stammende fra barnernes bygning.

Rundt omkring på arealet befinder sig små skure og huse, bl.a. kolonner- og materielskure, portørboliger m.v., der alle - naturligvis - ligger som hos forbilledet. Læg mærke til telegrafpæle, lygtepæle, havnefyre m.v. og ikke mindst de mange læssefaciliteter som ende- og siderampe samt svingkran (denne findes mærkelig

nok ikke på forlæggene, men noget må de have haft at læse med). Alle ideer er lige til at eftergøre i model.

På stationsområdet holder typiske DSB-godsvogne, lige fra hvidmalede IV og IG, Q-vogne og åbne P-vogne med tårn. På blindsporet nær færgeløjet afventer en to-akslet CC-personvogn (fra 1941 litra CU).

Den benyttede motortrækraft på Sallingbanen var bl.a. Triangelmotorvogne (fra 1930) litra MF, suppleret fra 1937 med litra ML. Efter krigen benyttedes både motorvogne litra ML, MC, MQ og senest MO. Ved hovedbygningen venter et typisk motortog bestående af benzinmotorvognen MF og den to-akslede bivogn litra FE.

Rangertrækraften på Glyngøre station var oprindeligt damp (litra HS), men i 30'erne indsattes også dieseltraktorer af typen FRICHS (T 72-85), bygget 1933-34, og de små HS blev reserve. På et tidspunkt efter krigen benyttedes eneren T 71, bygget hos Schwarzkopff 1931. Fra ca. 1967 fik stationen køf.

Det benyttede personvogsmateriel på banen har altid været meget varieret. I 20'erne anvendtes i damp tog bl.a. kupevogne litra AD,

CC og CHA. Til mindre motortog brugtes FE, mens de navnkundige rystevogne litra CFM brugtes i damp tog fra ca. 1933.

Efter krigen kom ombyggede personvogne litra CP og CQM i drift, og fra 1956 indsattes MO-tog med styrevogn CPS. I 60'erne brugtes styrevogntog med MO, CLL og CLS.

Endvidere benyttedes i 30'erne (og før) rejsegodsvognen litra EH eller EQ til passagerernes rejsegods, mens postvæsenet brugte korte to-akslede bureauvogne litra DD/DO. Disse vogne (bortset fra EQ) benyttedes helt til begyndelsen af 1960'erne, og EH endda til midt i 60'erne i de lokomotivtrukne persontog. Derefter brugtes postvognen litra DA som bureauvogn.

★

Ved færgeløjet afventer et typisk Glyngøretog med O-maskine på rejsende fra Nykøbing M. Selve stammen består af postvogn DD (efter 1941 litra DO), rejsegodsvogn EH (samme litra efter 1941), en kupevogn CG (udr. 1941) og to rystevogne litra CC og

CFM (efter 1941 litra CU hhv CX). To O-maskiner (O 303 og 310) stationeredes i Glyngøre fra 1938, men forsvandt igen under 2. Verdenskrig. Den øvrige benyttede damptrækraft på strækningen var på det tidspunkt litra D, G og K.

Den stolte dampskruerfærgen "Glyngøre" er ved at lægge til i lejet. Den ankommer fra Nykøbing M efter ca. 20 minutters sejlads på Sallingsund. Lejet er prydet med den traditionelle brogalge med vingehjuludsmykning.

Færgen "Glyngøre" leveredes fra Helsingør Skibsværft i 1902 til Helsingør-Helsingborg overfarten, oprindeligt med navnet "Helsingborg". I 1946 blev den omdøbt til "Glyngøre" og indsat på Sallingsund. Den er på tegningen altså en anakronisme, idet færgen "Morsø" fra 1933 besejlede Sallingsund. Men det er den kunstneriske frihed, der spiller ind...og flot ser det jo ud!

"Glyngøre" var i øvrigt ca. 55 m lang, og kunne skyde 10 knob med sine to stk. 630 HK damp-

SUNDS- OG DAMPFÆRGENMILJØ:

GLYNGØRE

ANNO 1939

Midtersiden er denne gang (igen) til inspiration for modelbyggere og andre med hang til jernbaneromantik. Det er atter Erling Nederland, der har haft nostalgiblyanten fremme for at tegne Glyngøre station og færgeomiljø, som herlighederne så ud sidst i 30'erne med damp- og benzin/dieseltrekraft, og hvor færgerne med de rød-hvid skorstensbånd var indbegrebet af dansk hygge og miljø.

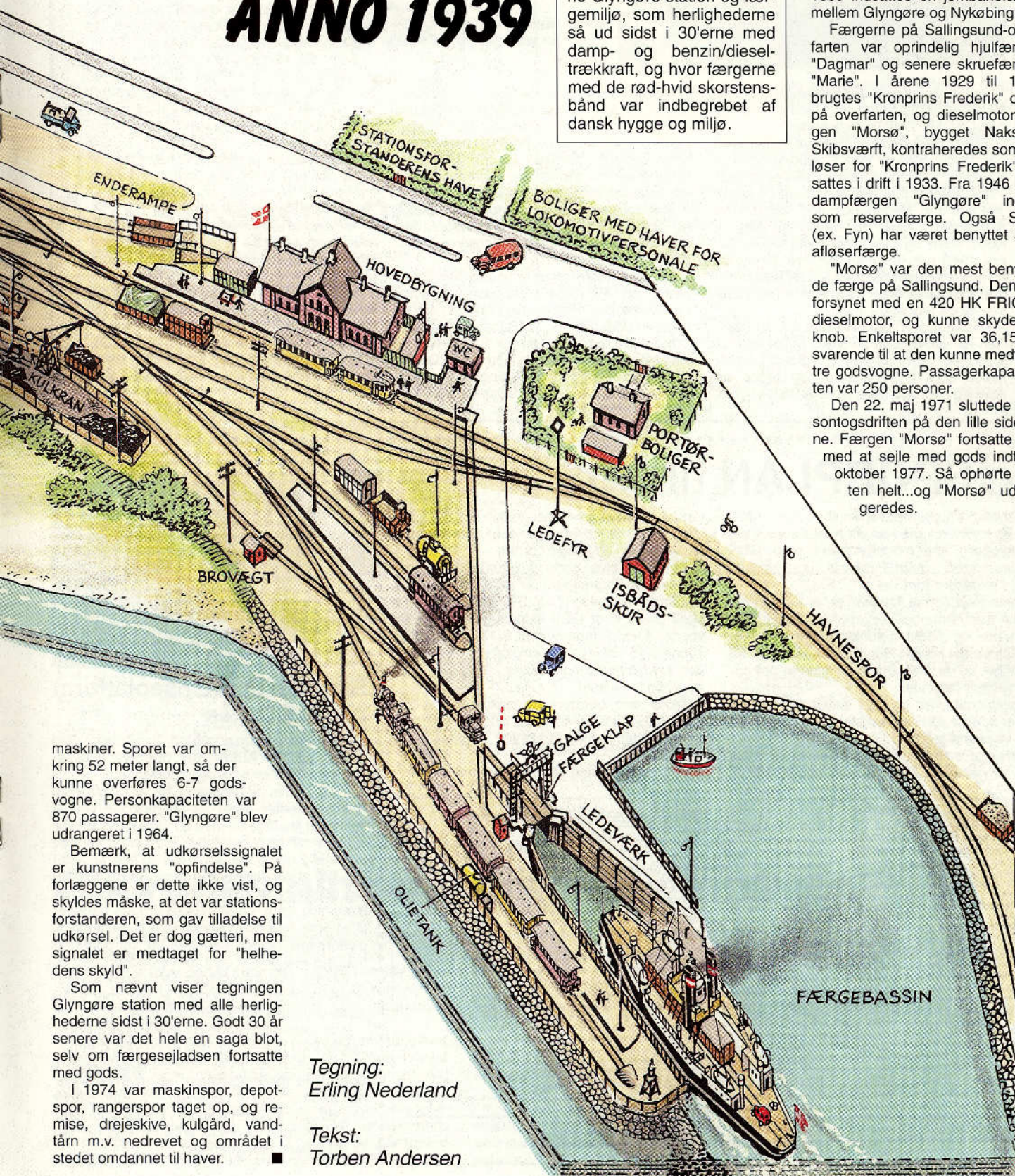
Glyngøre (Gy) er Sallingbanens nordlige endestation, der også har banens færgeforbindelse til Nykøbing M. Banens anden endestation er Skive H (Sk) i syd.

Den 28,6 km lange DSB-sidebane åbnede for drift den 15. maj 1884, men først fra den 1. oktober 1889 indsattes en jernbanefærge mellem Glyngøre og Nykøbing M.

Færgerne på Sallingsund-overfarten var oprindeligt hjulfærgeren "Dagmar" og senere skruefærgeren "Marie". I årene 1929 til 1933 brugtes "Kronprins Frederik" også på overfarten, og dieselmotorfærgeren "Morsø", bygget Nakskov Skibsværft, kontraheredes som afløser for "Kronprins Frederik" og sættes i drift i 1933. Fra 1946 blev dampfærgeren "Glyngøre" indsat som reservefærge. Også Svea (ex. Fyn) har været benyttet som afløserfærge.

"Morsø" var den mest benyttede færge på Sallingsund. Den var forsynet med en 420 HK FRICHS dieselmotor, og kunne skyde 10 knob. Enkeltsporet var 36,15 m, svarende til at den kunne medtage tre godsvogne. Passagerkapaciteten var 250 personer.

Den 22. maj 1971 sluttede persontogdriften på den lille sidebane. Færgeren "Morsø" fortsatte dog med at sejle med gods indtil 1. oktober 1977. Så ophørte driften helt...og "Morsø" udrangeredes.



maskiner. Sporet var omkring 52 meter langt, så der kunne overføres 6-7 godsvogne. Personkapaciteten var 870 passagerer. "Glyngøre" blev udrangeret i 1964.

Bemærk, at udkørselssignalet er kunstnerens "opfindelse". På forlæggene er dette ikke vist, og skyldes måske, at det var stationsforstanderen, som gav tilladelse til udkørsel. Det er dog gætteeri, men signalet er medtaget for "helhedens skyld".

Som nævnt viser tegningen Glyngøre station med alle herlighederne sidst i 30'erne. Godt 30 år senere var det hele en saga blot, selv om færgevejledningen fortsatte med gods.

I 1974 var maskinspor, depotspor, rangerspor taget op, og remise, drejeskive, kulgård, vandtårn m.v. nedrevet og området i stedet omdannet til haver. ■

Tegning:
Erling Nederland

Tekst:
Torben Andersen



BLÅ BOG

Erling Nederland

Erling Nederland i sin sludrekupé, der stammer fra en DSB litra Agn.

Hvem er egentlig Erling Nederland, der nu for anden gang "optræder" med en tegning på LOKOMOTIVETs midtersider?

Erling Nederland lever af at tegne som free-lance. Han er født 1. februar 1931 i Værslev, hvor hans far var trafikassistent. I 1937 bosatte familien sig i Køge. I årene 1945-49 tog Nederland imod lærdom på Akademiet i Sorø, hvorefter han drog til København og blev stud. polit for en tid. Fra 1949 prøvede han det nye TV-medie som scenografassistent. Men alt blev droppet til fordel for papir og blyant, og han blev free-lance tegner fra 1952.

Nederland er autodidact, d.v.s. selvlært. Han har aldrig gået på skole for at lære at tegne; det "kom ganske af sig selv", og allerede som 6-årig kunne han tegne en nøjagtig P-maskine og typiske DSB-vogne!

Nederland fik sin egentlige debut som tegner i Politikens HVEM- HVAD-HVOR fra 1953, men slog sit navn rigtigt fast i Jernbanens HVEM-HVAD-HVOR (1959). Herefter var han tilknyttet Ekstra- Bladet. I 60'erne vendte han tilbage til barndomsbyen Køge sammen med hustruen Lene.

Han har arbejdet for mange bog-, blad- og tidsskriftforlag, aviser, pressebureauer m.v., og tegneopgaverne har også omfattet biler, fly m.v.

En af de store opgaver er bl.a. det flotte hæfte om "Storebæltsforbindelsen", som nok er kendt af de fleste, ligesom han har illustreret DSB-lærebogen "Baner og Anlæg".

Inden for den sidste tid har Erling Nederland udarbejdet små "tegnoserier" til DSBs lokoførere til brug for fejlfinding på litra ME og EA. Disse kort er en nyskabelse, idet

man i stedet for de store skrevne betjeningsvejledninger bruger de små kort med Nederlands instruktive tegninger. De er blevet en stor succes, og nu følger kort til styrevogne ADns m.fl.

Senest har Erling Nederland fået til opgave at tegne et nyt frimærke for PostDanmark i anledning af Storebæltforbindelsens åbning, og det bliver naturligvis et motiv med postvogn. Æren at tegne et frimærke er sjældent, så derfor er han naturligvis glad for opgaven.

Han er en perfektionist, der kan slå en lun streg, "...men alle detaljer skal være i orden, og tegningerne skal formidles, så alle kan forstå dem", siger han.

Som det fremgår af foranstående kan det ikke skjules, at jernbanerne altid har haft Erling Nederlands hjerte, og spørger man til hans yndlingslokomotiv, så er det såmænd den københavnske nærtrafikmaskine litra O.

Interessen for jernbanerne har også ført til, at der er i hjemmet i Strøby Egede er indrettet et "sludrehjørne" i en kupe fra en tidligere DSB-vogn litra Agn.

Til sidst: Nej, Erling Nederland bruger ikke computer...den er god til mange ting, siger han, men han foretrækker nu farveblyanten.

Vi i LOKOMOTIVET er naturligvis stolte og glade for, at Erling Nederland - trods stor travlhed - vil afse tid til at tegne lidt jernbanemiljø til glæde for vore læsere, som vi ved finder megen inspiration i de instruktive tegninger.

TA

En SPORPLAN til GDS

Har man en standard-spånplade med målene 120 x 260 cm, så kan man faktisk lave sig en hyggelig lille modeljernbane med GDS (Gribskovbanen) som forbillede, og som kan være i et mindre rum.

Ideen med denne lille plan er, at få Kagerup station med. Anlægget er udformet som komb. rundbane og punkt-til-punkt- anlæg, så der kan fås en del kørsel. Rundbanen kører under Helsingø, og der kan evt. anbringes et par opstillingsspor herunder.

Sporplanerne er næsten som forbillederne, dog er 3. spor på Kagerup station forlænget ud over vejoverskæringen.

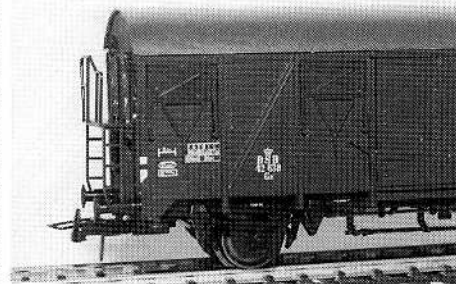
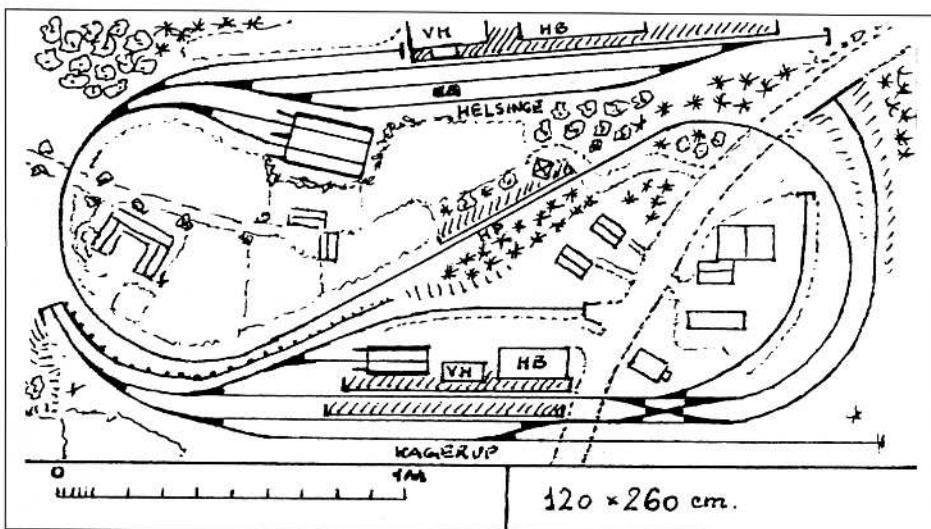
Helsingø stationsbygning og varehus laves som halvrelief for at få plads til sporkurverne,

der bliver ret skarpe, men køres der med små lokomotiver og korte vogne eller skinnebustog, så skulle den sag være i orden.

Anlægget giver gode muligheder for en varieret kørsel. Toglængden er max. 70 cm, d.v.s. lokomotiv/motorvogn og 3-5 vogne. Der er også plads til et GDS skinnebustog med fire vogne, d.v.s. 2 motorvogne à 17 cm og to bivogne à 15 cm = ca. 64 cm, og der kan foretages krydsning/deling/samling i Kagerup, ligesom hos forbilledet.

Trods den begrænsede plads, så er der også blevet mulighed for en holdeplads midt på anlægget, nemlig Storkevad Trinbræt.

(Ide: Claus. Tegning: Torben Bejerholm).



Sæt dansk bremseplatform på ROCOS Gs

Den tyske bremseplatform udskiftes med dansk type fra KLEIN, der giver vognen det helt karakteristiske danske udseende.

Først løftes vognkassen fra undervognen, dernæst fjernes taget fra vognkassen ved at trykke de fire låse op med en lille skruetrækker.

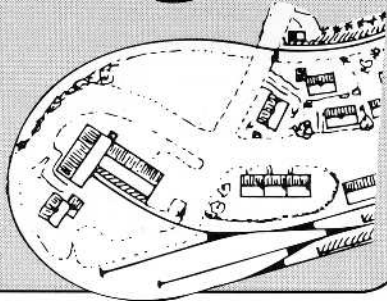
Hullet til bremsesvinget markeres, og der bores et 2 mm ø hul, som files op til et firkantet hul. For at komme til med filen, er det nødvendigt at skære et stykke af den indvendige forstærkning væk. Dette stykke bruges bagefter til at lime bag det firkantede hul. Hullerne til platformens tapper markeres op, og bores ud med 1,5 mm ø øverst og 1 mm ø nederst.

Da den danske platform skal sidde lavere, er det nødvendigt at skære et par små hak i gavlnes profiljær til løbebrædderne.

Bremsesvinget limes på gavlen, så svinget passer ind i hullet. Dernæst anbringes bremseplatformen. Husk, at øverste del af gelænderet skal flugte med tagkanten, og at trinene går ned på hver side af pufferne. Polyliquid binder ikke på denne type plast, så i stedet er platformen limet med tokomponentlim (på tapperne). Til sidst limes håndgreb fast.

Claus

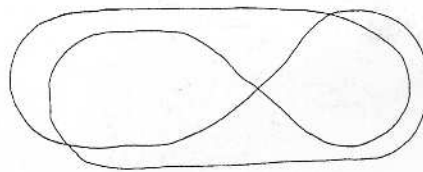
DANLÆGS Design



Adskil sporene

På anlæg, hvor der løber flere parallelle strækningsspor, kan de mange spor virke massive og unaturlige, især hvis der ikke er plads til sædvanlig kulisseadskillelse. Prøv derfor at adskille strækningerne optisk, f.eks. ved at sætte en lang række af høje træer mellem strækningerne, således at sporene på den anden side ikke er så synlige. Høje fyrretræer eller graner er velegnede. Er der plads til to rækker af graner, anbragt i zig-zag, så fås en bedre illusionen.

Man kan også snyde øjet ved at lægge det ene sæt spor i højere niveau end det andet. Er der lidt plads mellem de to sæt spor, bare 15-20 cm, så anlæg evt. en lav, aflang bakke, hvor træerne kan stå. Anbringer man et lille hyggeligt kolonneskur mellem træerne, så fanger dette også beskuerens øjne. Der er masser af ideer til kolonneskure i de ældre A5-numre af LOKOMOTIVET.



Fra
rundbane
til

LINEÆRT ANLÆG

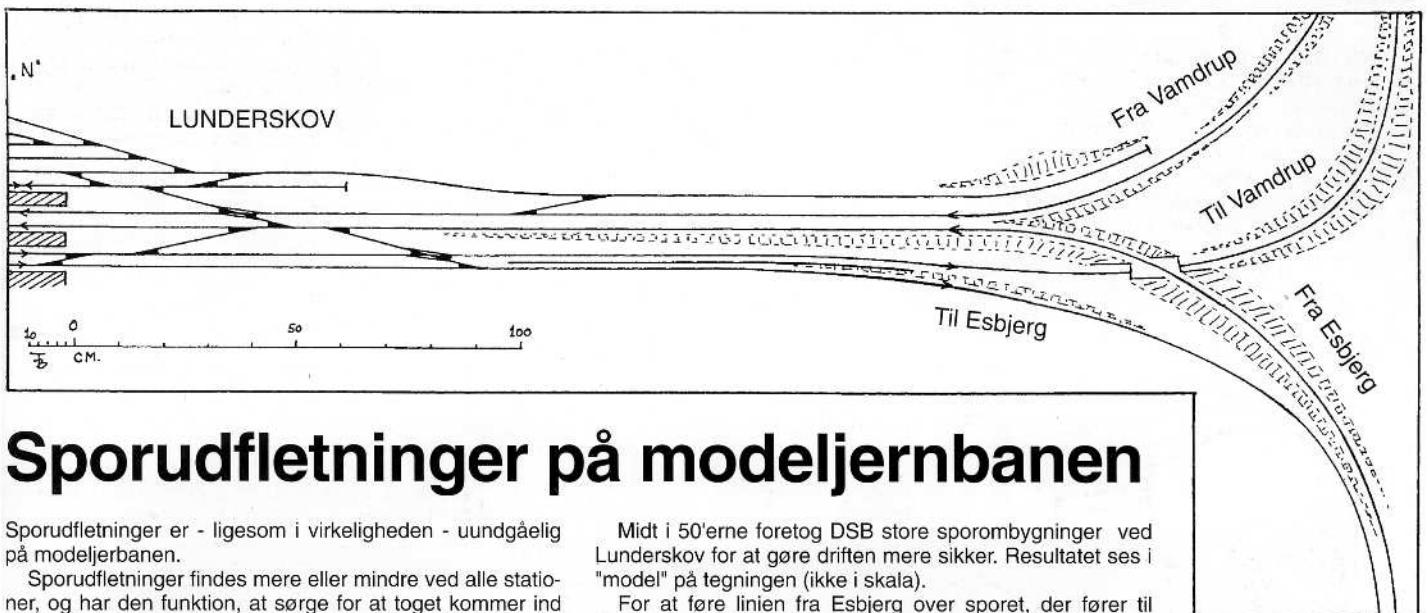
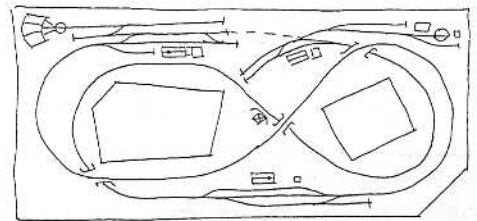
I LOKOMOTIVET nr. 46 beskrev vi hvorfor man helst skal bruge lineære anlæg frem for rundanlæg. Men det betyder ikke, at rundanlæg ikke kan bruges til noget, om ikke andet kan de benyttes som udgangspunkt for lineære anlæg.

På den øverste figur ses to kendte principper for sporføring, nemlig det ovale og otte-tallet lagt ind i hinanden. På denne måde kan toget cirkulere rundt i evigheder.

Princippet byder på den fordel, at det giver lange kørestrækninger med synlige tog, men for at bryde rundbaneprikket, "skærer" vi nu linien over på den ene langside, og gør begge ender til endestationer. Voila, så har vi pludselig en bane med lange kørestrækninger som vist på den anden figur, og der kan endda blive plads til et par stationer eller trinbrætter mere. Rent skønhedsmæssigt får vi nu tre steder, hvor togene krydser øvrige spor. Her bruger vi broer for at få togene over hinanden.

Inde midt i anlægget gør vi plads til betjening, og vi får et såkaldt "duk-under-anlæg". Dette giver en lidt uheldig betjening, når vi hele tiden skal dukke os under det, men det er altså "prisen" for at få et synligt køreanlæg.

Størrelsen på anlægget afhænger naturligvis af rummets beskaffenhed.



Sporudfletninger på modeljernbanen

Sporudfletninger er - ligesom i virkeligheden - uundgåelig på modeljernbanen.

Sporudfletninger findes mere eller mindre ved alle stationer, og har den funktion, at sørge for at toget kommer ind på de rigtige stationsspor under største sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

På modeljernbanen kan liniene sikres på samme måde, men desværre er ulempen, at disse krydsninger kræver megen plads, især på grund af de krævede stigninger. Alligevel kan ideen praktiseres på anlægget, for en sporudfletning kan lægges ude på en linie, næsten som i virkeligheden, f.eks. hvor den kurer i et hjørne. Det gør ikke alene kørslen mere sikker, men det ser også flot ud, når togene på denne måde krydser over og under hinanden.

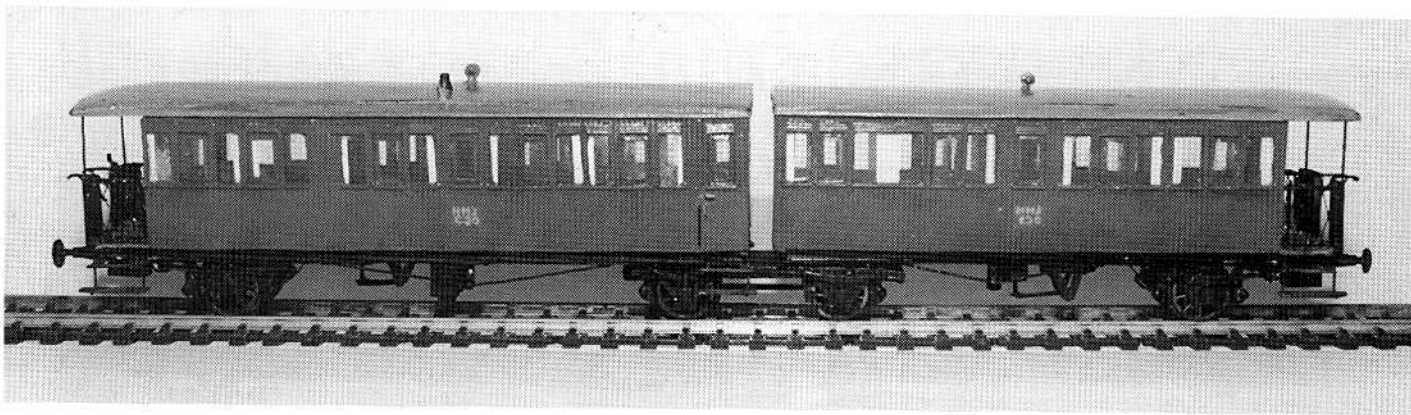
Midt i 50'erne foretog DSB store sporombygninger ved Lunderskov for at gøre driften mere sikker. Resultatet ses i "model" på tegningen (ikke i skala).

For at føre linien fra Esbjerg over sporet, der fører til Vamdrup, er opført en viadukt, og på denne måde undgås farlige krydsninger.

Bemærk strengen mellem spor 1 og 2 efter udkørslen, hvor sporene ligger meget tæt; det er i virkeligheden en støttemur af "kampesten" for at forhindre jordskred.

Tegningen viser dobbeltsporene til/fra Lunderskov, men i model kan man nøjes med at lave den ene udfletning som enkeltspor, f.eks. kan det ankommande spor fra Vamdrup eller det afgående til Esbjerg fjernes. Tegning: Torben Berjerholm.





I 1956 så jeg fotos og tegning af vognen i det daværende tidsskrift MODELBAANE-Nyt. Siden har jeg haft interesse i at bygge den. Første gang blev i 1960, hvor den opstod i tidens standard af trælister (tag), krydsfiner (sider), messingplade og skinneprofil (bund), der monteredes med Longs puffere, koblinger, akselbøjler og bogie. Det viste sig bare sidenhen, at det hele var baseret på en forkert tegning. Udførelsen var heller ikke særlig god. Long-delene var upassende til vognen, og de indadbuede sider var ikke vellignende nok. Det måtte kort sagt gøres om.

Efter noget detektivarbejde i 70-erne, lykkedes det at få tegnet vognene mere rigtigt op. Ved HHJ's 100-års jubilæum i 1984 blev der frembragt flere fotos med dobbeltvogne på, der bekræftede det tegningsmæssige grundlag.

Modelmæssigt var der stadigvæk problemet med at eftergøre de rillede og indadbuede sider på en antagelig måde. Løsningen på dette lå i plasticard, og i 1993 gik jeg i gang påny. Efterfølgende er angivet hvordan, men det skal bemærkes, at der ikke er tale om en bygdermodel.

Vognsiderne er fremstillet af 0,5 mm card rillet pr. ca. 0,8 mm. Jalousierne over vinduerne er indlimede stykker card rillet pr. 0,5 mm. Under vinduerne er pålimet vandnæser af 0,5 x 0,5 mm strips, der efterfølgende er filet lidt til. På siderne er der indvendigt pålimet papir med udkæringer for vinduer/vinduesrammer. Efter samling og maling monteres plastglas og gardiner af papirstykker. Sidstnævnte er karakteristisk for vognens udseende, idet de smalle vinduessprosser ikke levner mulighed for skjult parkering af fratrukne gardiner. Vognkassens indadbuede facon opnås via vognbunden af træ, der langs kanterne er pålimet en trælister. Det hele er slebet passende til på ydersiden efter en skabelon, hvorefter siderne er klæbet

Dobbelt vognen HHJ C30

Af Lars B. Rasmussen

på. De fleste samlinger er klæbet med ethylacetat. Der er ikke foretaget forstærkninger af vognkassen, udover den som vindueskonstruktionen bevirker.

Taget er lavet af en trælister, der er rundet og ved endeperronerne hulet lidt ud. De gennemgående vandlister, der er med til at give taget karakter, er 0,5 x 0,5 mm strips. Til støtte for vognkassensiderne er tagets underside pålimet et stykke 1 mm krydsfiner i bredde med indvendig vognkasse.

Det er lykkedes at male vognen i "teak" ved først at male med mørk brun, og herefter duppe med lys brun. Taget er lys grå. Det hele har efterfølgende fået en gang matlak.

Litreringer er prikket med gult på et stykke

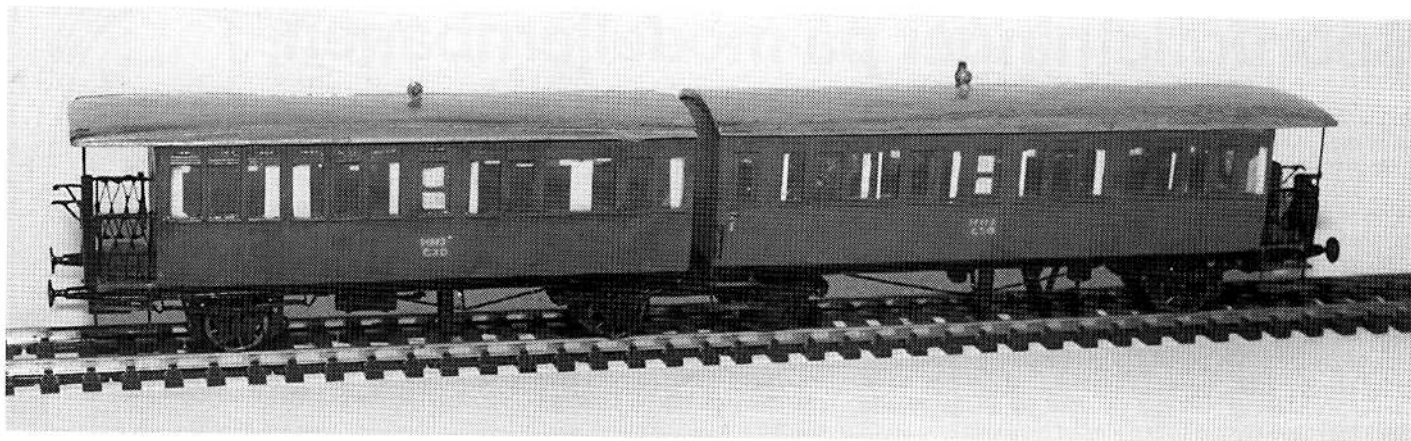
teakmalet papir, der efterfølgende er pålimet siderne. Harmonikaforbindelsen mellem vogn-delene har jeg pt. undladt, selv om denne detalje er ret så karakteristisk for vognen. Den kan muligvis bukke op af tyndt papir.

Desværre fik jeg ikke lavet indretning i vognen, hvilket er en skam, idet det viser sig, at der er et godt indblik i vognen trods vinduerne størrelse.

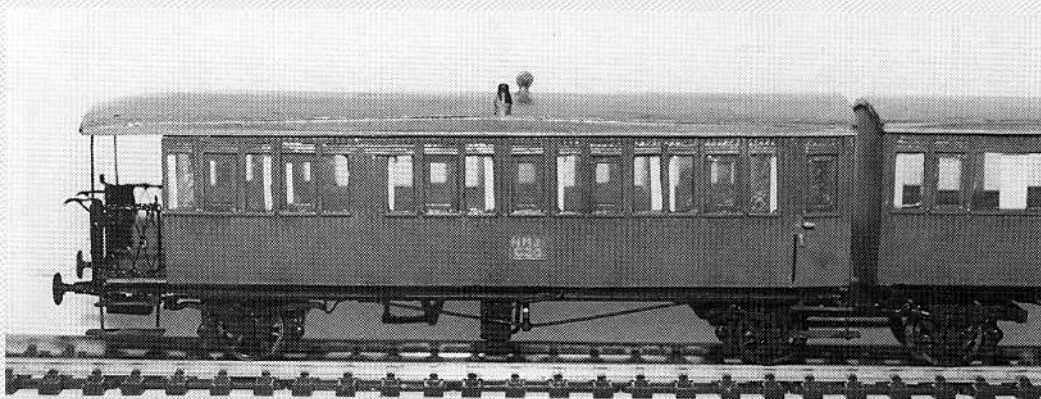
Undervognene er opbygget af U-profiler og udsavede messingpladegafler etc., der er sammenloddet. Der er ikke fremstillet fjedrende aksellejer. Bogien er ligeledes opbygget fra bunden af. Jeg har anvendt Fleischmann hjul, hvilket bevirker, at der ikke må være ledende forbindelse mellem vangerne, såfremt vognen skal køre på et anlæg med 2-skinne drift. Trin er nysølvstrimler påloddet 0,4 mm fosforbronce-tråd. Endeperronskærme er af messingblik, og gitterlåger etableres af tråd og tynd kobberkore fra en ledning. Håndbøjler er 0,4 mm messingtråd hhv. loddet på endeperronskærmene og bukket i forlængelse af gitterlågerne. Metoderne er på udmærket måde beskrevet i "Signalposten" jf. 23. årgang, nr. 4. Puffere er nedfilede blåsøm monteret i et splittet messingsrør. Modellen er udstyret med koblinger monteret i Symoba kkk. Kakkellovn og toilet-nedløb er af træ, mens bremsebukke er af card. Undervognen er malet traditionelt med sort farve øverst på endeperronerne, der gradvist går over i en let rusten farve nedefter. Jeg har limet vognkasserne direkte på vangerne med en tokomponent lim, hvorved der opnås en stor stivhed.

Alt ialt er der tale om en særpræget model, der er ret så hybrid, idet den tilhører epokerne II og III. Alt fra damp til "marcipanbrød" har trukket rundt med forbilledet. Modellen har ikke kostet mig alverden bortset fra tid, og heraf udgjorde researcharbejdet en betydelig del.

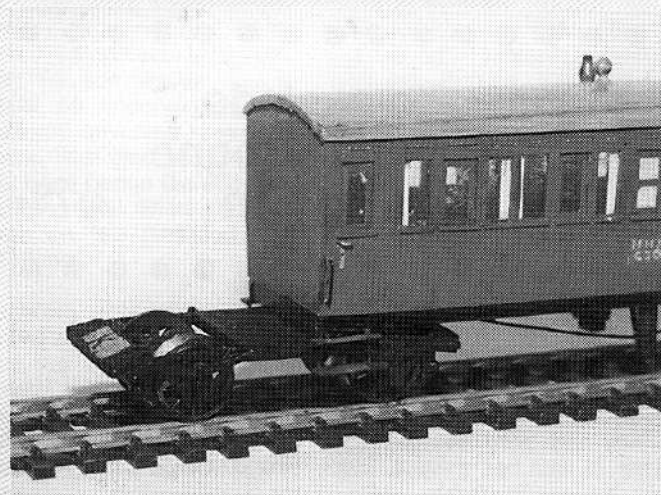
Men det er jo fornøjelsen i vores hobby. ■



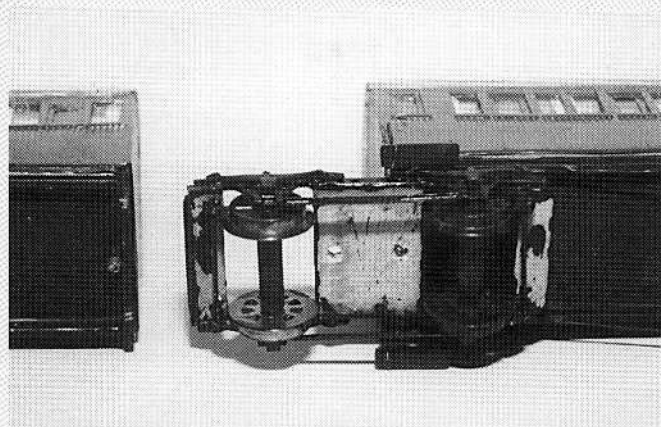
Vogndelen med kakkelovn under vognsiden og skorsten i taget. Her ses fællesbogien tydeligt. Læg mærke til, at vognen har gitterlåger på endeperronen og trin ved fællesbogien.



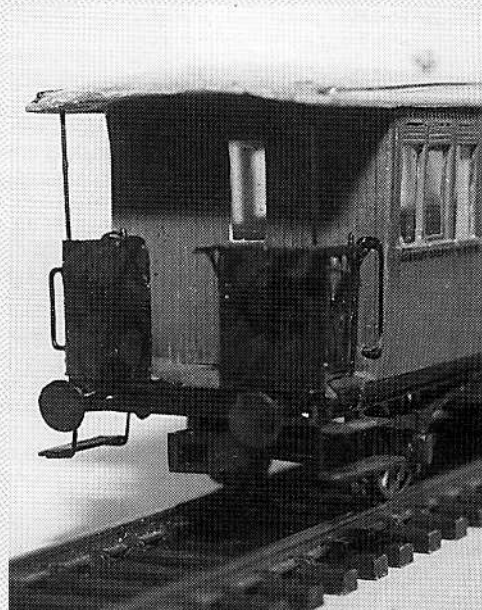
Sådan hviler den ene vogn på fællesbogien. "K" i enden af bogien angiver at den korte vogn skal tappes til denne del. På billedet kan man tydeligt se, at vognens sider fornedens buer indad.



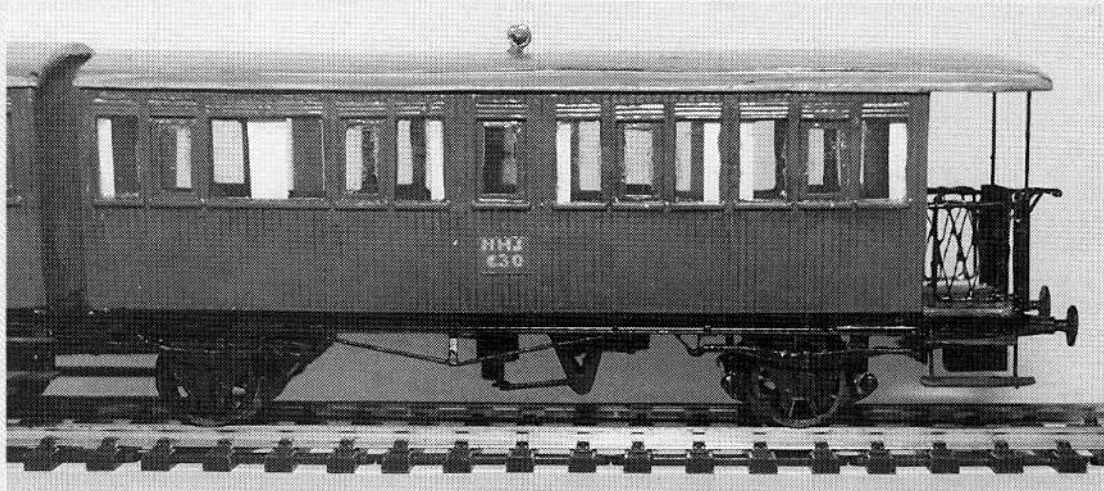
HHJ C30 i nærbilleder



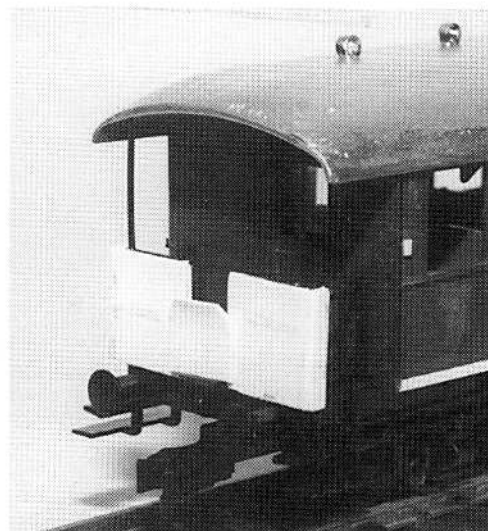
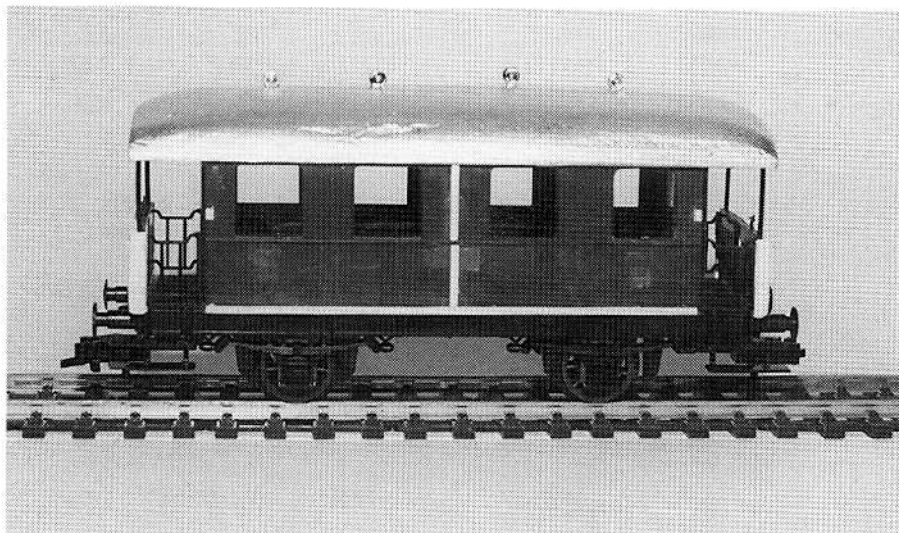
Endeperron med overgang og gelænder i pladejern på den ende vognende. Bemærk håndgreb og tagbue samt støtter for taget.



Fællesbogien set nedefra med de to taphuller og lille tap på den korte vogndel.



Nærbillede af den korte vognende. Læg mærke til de mange detaljer som armering, bremsebuk, aksellejer og gitterlåge.



GDS B13-15

To-akslede
personvogne
fra Vulcan

Af Claus

GDS havde tre små personvogne, der oprindeligt var litereret KHB H 1-2-3, senere B 13-14-15. De blev leveret 1904-06 af Vulcan i Maribo, og var indrettet med II og III klasse. De havde tagrytter, men blev senere ombygget, så de fik storrum og næsten fladt tag. Ombygningen skete efter 2. Verdenskrig omkring 1947-48. Vognene benyttedes mest i banens damptog, og var i drift helt til 1961, hvorefter de udrangeredes og ophuggedes.

Modellen baserer sig på den sene udgave, og er velegnet for begyndere, og skal ses som et forslag. Derfor har jeg ikke bygget modellen helt færdig, idet jeg overlader de enkelte detaljer til modelbyggeren, men jeg gør opmærksom på dem undervejs.

Grundmodel

Til ombygningen er brugt en Fleischmann 5052, en lille to-akslet personvogn. Lad det være sagt med det samme: Den er ikke helt målfast, idet den afviger ca. 2 mm i længden, og vinduesinddelingen er kun 98% korrekt!

Byggevejledningen er som en to-trinsrakat: Vognkasse og undervogn.

Vognkasse og tag

Først adskilles vognen. Vognkassen tages forsigtigt af, og vinduesrammerne med sæder

tages ud. Taget renses helt af, og slibes lidt ru.

Siderne renses for mærkning af skilte, kun forstærkningen under vinduet skal være tilbage. Gavle skal ikke ændres. Det lille vindue files op til samme mål som de øvrige 9,5 mm bredt.

På siderne limes tynde strips i underkanten og lodret midt på vognen. Ligeledes antydes slutsignalholdere med små stumper strips.

På taget limes to stk. 0,2 mm plasticard 20x80 mm og 75x17. Derefter spartles ud med plasticpadding. Brug padding til træ, den er ikke så hård at slibe i. Når taget er spartlet op, og slebet glat i den rigtige facon, monteres fire torpedoventiler i centerlinien. Regnlister laves i tynde strips el. lign. (er endnu ikke monteret på den viste model). I den ende side af taget skal endvidere monteres skorsten; denne kan købes som løsdel eller man kan bruge metalspidsen af en kuglepen.

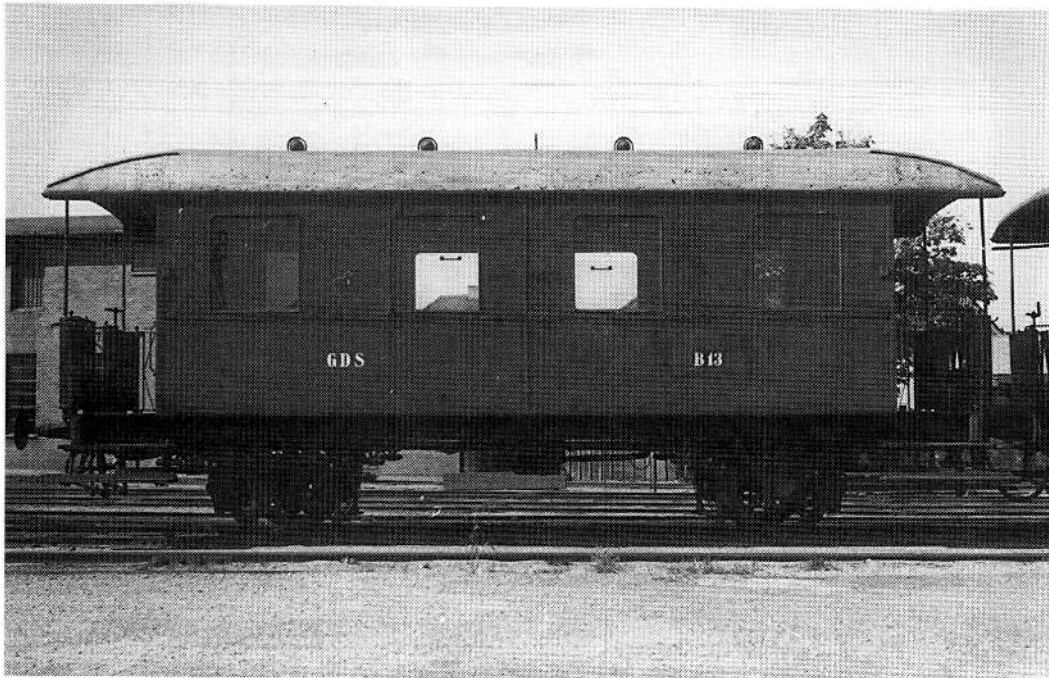
Husk at bore forsigtigt op til tagstøtter på undersiden med et 1 mm ø bor, d.v.s. ikke bore gennem taget. Støtter er 1 mm nysølvtråd el. lign.

Delene med vinduesrammer skæres af, de skal ikke bruges.

Undervognen

Her skal kun fjernes håndbøjler fra endeperronerne. De klippes lettest af med en saks. Derefter laves nyt rækværk, il-

GDS B 13 i Hillerød, september 1961. Bemærk, at litereringerne ikke sidder midtfor som hos andre privatbaner. Foto: P. Thomassen/Arkiv Claus.



luderende pladejern ved at lime passende plasticstykker på enderne og overgangsklapper.

Der skal i hver ende bruges to stykker 0,75 mm plast med målene 11x12 mm og to stykker 2x12 mm. Delene limes sammen i to par som vinkelrette stykker, og araldittes til endeperronerne i hver side, med det store stykke i gavlen, og det korte i siden.

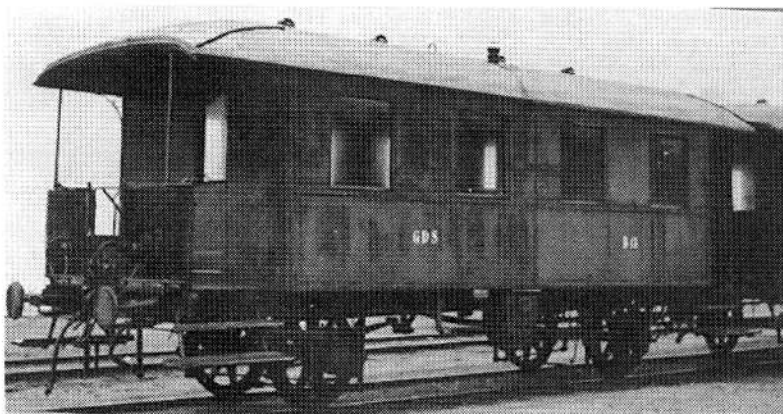
Overgangsplader laves i 0,5 mm plast med målene 8x8 mm; de to hjørner skæres i 45° vinkel, pladen bukkes let udad i enden og limes fast mellem det nye rækværk.

Egentlig skal vognen have åbne kurvpuffere og lidt anden gitterlåde med rudermønster samt overgangsbøjler, men det har jeg udeladt i første omgang. Fås som løsdele.

Midt på undervognen skal monteres udvendig kakkelovn (endnu ikke gjort på min model), også denne fås som løsdel i hvidmetal. Ellers kan man bruge en lille plastklods ca. 5x4x3 mm.

Bemaling

Så males vognen. Taget skal være lyst tagpapgråt (Humbrol 64-grå), mens vognkassen lakeres i ko-brun (RAL 8004).



GDS B 13 i Hillerød, set fra gavlen, september 1961. Foto: P. Thomassen/Arkiv Claus.



Undervogn og endeperroner males med Humbrol 85-sort.

Sæderne males brune.

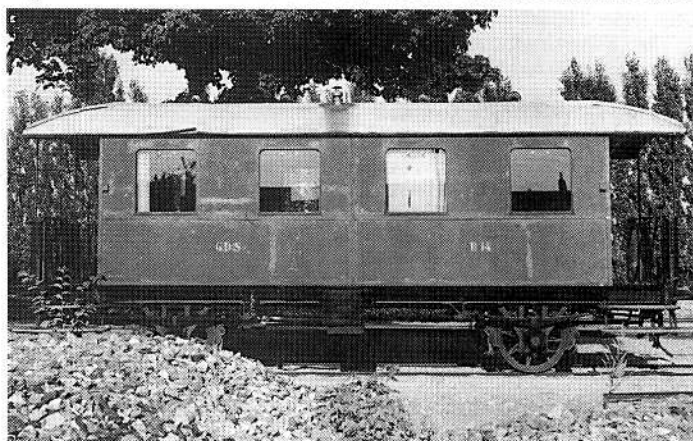
Til sidst limes vinduer fast på indersiden af vognkassen.

Litrering: Letraset, hvid, skriftsnit English Times 1,5 mm. Fås endnu hos visse forhandlere af tegneartikler, ellers må litreringer sammenstykes af transfers fra rodekassen.

Dato for GDS B 13-14-15

Lop	9.760 mm
Akselafstand	4.900 mm
Bredde	3.010 mm
Højde	3.800 mm
Vognkasse	6.860 mm
Endeperroner	980 mm

GDS B 14 set fra kakkelovnsiden. Bemærk skorsten i taget og placering af kakkelovnen. Foto fra Græsted, 1958. P. Thomassen/Arkiv Claus.



Abonnementsfornyelse på LOKOMOTIVET (13. årgang, nr. 49, 50, 51 og 52)

Nye abonnenter:

Er man ikke abonnent og ønsker at få LOKOMOTIVETs 13. årgang, skal man indbetale kr. 250,- på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved. Husk at anføre LOKO, 13. årgang, på talon til modtager.

Faste abonnenter:

Faste abonnenter kan benytte det indlagte giro-indbetalingskort som sædvanlig.

Ønsker du at modtage bladet rettidigt, d.v.s. medio august 1997, skal du indbetale beløbet inden 20. juli 1997. Ellers bliver bladet ca. en måned forsinket, idet vi først ca. en måned efter denne dato – d.v.s. omkring 15. september – samler de for sent indbetalinger op, og sender bladet, når der foreligger en rimelig mængde af hensyn til portoudgifter.

Udgivelsesterminer:
LOKOMOTIVET 13. årgang udkommer således:

- Nr. 49 - medio august 1997
- Nr. 50 - ultimo november 1997
- Nr. 51 - primo marts 1998
- Nr. 52 - ultimo maj 1998

En årgang indeholder 144 A4-sider

Øvrige Norden:

Fås ved at indsætte 4 x 65,- kr. = 260,- kr. på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, postboks 477, DK-4700 Næstved, inden 20. juli 1997.

Udenlandske bestillinger:

Europa, USA og Australien:

Pris kr. 250,- plus porto og gebyrer kr. 50,-, i alt kr. 300,-. Kun betaling via postgiro, med danske checks eller Eurochecks. Ved benyttelse af postgiro skal tillægges kr. 15,- i vekselsgebyr.

Bemærk, du modtager KUN de blade, du betaler for. Du behøver altså ikke skriftligt eller mundtligt at opsigte det; bladet udebliver automatisk, hvis abonnement ikke fornyes, men skulle du glemme at forny, udsender vi omkring midt i november en forespørgsel på, om du stadig ønsker at modtage bladet.

Med venlig hilsen

**LOKO
MOTIVET**



Vi har hørt og set

Pusterum...

Så fik pengepungen et pusterum! For første gang i en lang periode er der ikke udkommet meget nyt dansk, og på Nürnbergmessen var der også tydelig dansk afmatning. De eneste "nyheder" var de gamle, nemlig lyntoget fra HELJAN...ellers afslørede hverken ROCO (se dog senere), LIMA, Fleischmann eller Märklin nyt dansk. Og det endda i et år, hvor DSB fylder 150 år!

"Die Schweizerische Bahnen" bliver også 150 år i 1997 - det fejrer Märklin med en hel række schweiziske modeller, lokomotiver såvel som vogne - og det endda fra et land, der befolkningsmæssigt kun er lidt større end Danmark. Hvordan kan man så argu-

mentere med, at vi er et lille land, og derfor ikke ynder mj-fabrikanternes gunst (læs økonomi), når det lille bjergland gør det?

Nå, det kan vi så filosofere over... men selv på firgurfrenten mangler nyheder, der kan bruges på danske anlæg. Vi kan jo ikke rigtigt bruge tysk eller amerikansk ridende politi eller tysk politi i kampuniform (Preiser).

Så meget mere må vi glæde os over de danske importører og fabrikanter, der ihærdigt sørger for at få sat lidt dansk på sporene.

Følgende er lidt af de nyheder, der er tilsendt os. På grund af påsken, der produktionsmæssigt faldt uheldigt sidst i marts, har det ikke været muligt at få samlet alle forårets nyheder. De følger i næste nummer. Bedre sent end aldrig, siger et gammelt ordsprog...

RULLENDE MATERIEL

• **LIMA**
DSB litra Rs,
åben lavsidede godsvogn
med støtter
Epoke IV; skala 1:87
Kat.-nr. 303 234;
DSB Rs 11 86 390 0 000-9

Allerede i 1995 annoncerede LIMA, at de ville udgive UIC-fladvognen litra RS i dansk udgave. Men først her i foråret er den kommet på markedet...desværre ikke i korrekt dansk udgave.

Det ville ellers være en forfriskende nyhed, når man tænker på den "syndflod" af GS og KS m.fl., der er sendt på det danske marked i de senere år (heldigvis for det, må vi hellere tilføje).

Modellen er - som allerede nævnt - baseret på UIC-standardgodsvognen litra RS, der i mere end 25 år har rullet på europæiske spor.

Modellens mål er 100% korrekte til en dansk Rs, men uheldigvis er den udseendemæssigt forkert. Danske Rs er meget karakteristiske med sprængværk, der har gennembrudte huller i kube-facon.

På LIMAs model er dette helstøbt.

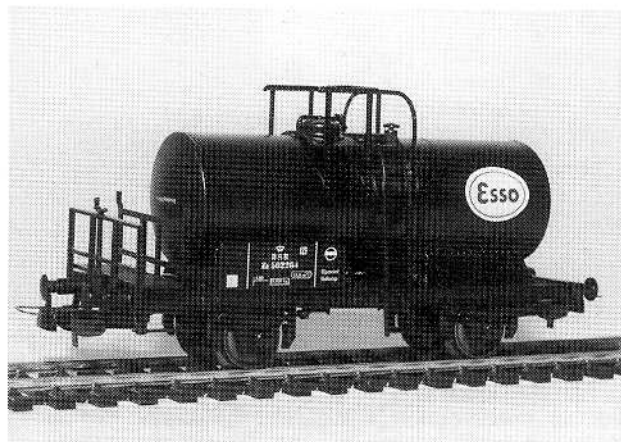
Bogierne minder meget om en dansk godsvogsbogie, men de er desværre forkerte. Sidstnævnte kunne man dog leve med, hvis undervognens sprængværk var korrekt.

Løst i sættet ligger støtter, der lige kan knappes på plads i de "forborede" huller, men desværre mangler også et andet karakteristisk træk ved danske Rs, nemlig håndhjulet til parkeringsbremsen.

Derimod er påskrifterne meget fine og rigtige, så derfor bliver ærgrelsen dobbelt så stor. Vognen er malet i korrekt nr. 3-brun, men da forbilledet leveredes efter 1966, hvor også undervogne og bogier maledes i samme brune farve, er modellens sorte bogier altså forkerte.

Modellen er fremstillet i LIMAs nye lette metal-design, der giver en god vægt, og med bogier i plast. Vognen har mange flotte detaljer, og er forsynet med LIMAs nye kortkoblingskulisser.

Selve vognens driftsegenskaber er der ikke noget i vejen med.



• **DWA-Hobby**
Sort beholdervogn fra ESSO
Epoke II/III; ZE 502 264; skala 1:87

Sidst i marts måned udsendte DWA-Hobby et begrænset oplag af en sort tankvogn fra ESSO. Forbilledet er DSB ZE nr. 502 264, bygget Zwickau 1917, der brugtes til transport af brændselsolie, smørelolie, asfalt m.v.

Udgangspunktet er Sachsenmodellens beholdervogn i 18 000-serien, der fra DWA leveres med sortlakeret beholder og ESSO-logo. Alle dimensioner er korrekte i skala 1:87, d.v.s. akselafstand 46 mm (4000 mm), lop 101 mm (8800 mm) og nittet beholder med 18 000 liter rumindhold.

Bremseplatformen er korrekt med gelændere, trin o.s.v., og det samme er beholderens løbebro og lejder. Undervogn med puffer, akselgaffler og -kasser samt bremseklodder er også som de skal være.

Påskrifterne er nøjagtige og korrekte, og står skarpe og læsbare, hvilket bl.a. skyldes at skriftsnit m.v. er tegnet ud fra DSBs egne normer for skrifttyper. Detaljerne er i orden med P i ramme for privatvogn og symbol for "skvalpeplader" o.s.v. På beholderens ender er påtrykt "Forsigtig Rangering"... med korrekt gammel retskrivning.

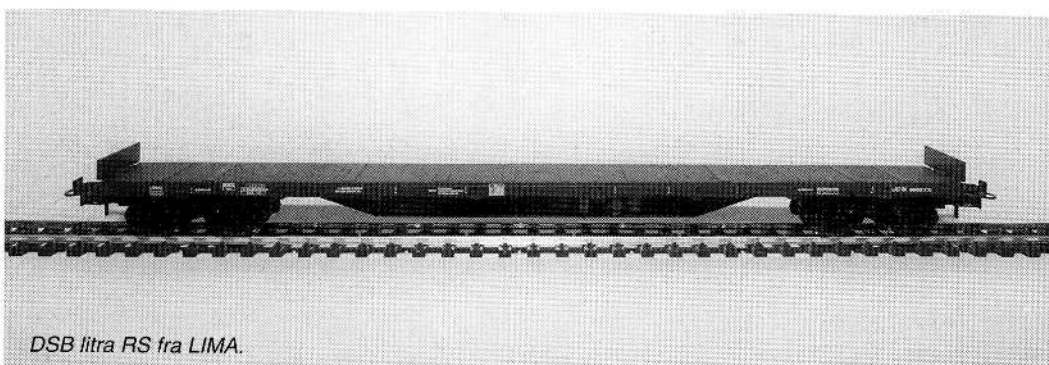
Bemærk, at det er korrekt, at denne vogn kun har én påskriftplade. Den traditionelle hjemstedsplade mangler på forbilledet, og i stedet er hjemstedet "Hellerup" påført adressepladen.

ESSO-mærket er korrekt i størrelse og farve m.v., og den sorte lak fra beholderen skinner ikke igennem logoet.

På minussiden finder vi, at påskrifter mangler på vangerne, d.v.s. vognnummer, opsmøringsraster m.v. Et minus mere er, at beholderen mangler en nitterække midtfor (nitteræller!).

Ærgeligt, at den kun er udsendt i lille oplag, men det skyldes bl.a. begrænsede leveringer af grundmodellen, noget som vi måske kommer til at mærke mere til efter "skilsmissem" mellem ROCO og Sachsenmodelle.

Men så kan vi glæde os til DWAs andre kommende modeller. Følg med her i bladet.



DSB litra RS fra LIMA.

• **DWA**
DSB specialvogn,
epoke III
Skala 1:87

Når dette skrives skulle den seneste model fra DWA Hobby være i handelen, nemlig en grå lukket specialvogn (senere tjenestevogn) baseret på HELJANs HD/IA-model. Forbilledet er Specialvogn 800, som tilhørte baneafdelingen. Den var stationeret i Langå.

De grå specialvogne var et typisk isæt på alle landets stationer, og da HD/IA-vogne (eller Gk-

lms som de rettelig hed på det tidspunkt) udrangeredes fra midt 1960'erne, fandt et utal vej til mange af DSBs tekniske afdelinger. Mange blev slet ikke ommalet i specialvognsgrå, men blev umiddelbart taget i brug i brun eller hvid bemaling og med nyt nummer.

DWA har dog valgt at "sætte en grå vogn i drift", og det er tanken at denne følges op af flere vogne med nye numre og tilhørsforhold, også til epoke IV, og dermed også i gul bemaling med stort DSB-logo.

Forbilledet kunne i sin tid træffes på mange stationer landet over, hvor de stod på sidesporene og forfaldt. Sol og vind tog sig "kærligt" af dem, malingen skallede af, der gik råd i træværk og tagpap, og metaldele rustede. Men der var også vogne, der holdtes vedlige, og brugtes til lokale transporter m.v., som forbilledet til DWAs vogn.

Disse specialvogne fra DWA bør derfor findes på ethvert dansk anlæg, hvor man ønsker at gengive et dansk miljø.

• ROCO Flere B-vogne på vej Skala 1:87

Både epoke III- og IV-kørere kan nu glæde sig oktober, for så sker der igen noget spændende fra ROCO: Nye B-vogne. Man kan så trække på skulderen, og sige det er suppe på en pølsepind. Og det er det måske også, og "suppen" består da også af modeller fremstillet på basis af ROCOs tyske A-vogn...men den nye ingrediens er, at der udsendes tre af slagsen: En vinrød til epoke III, en designrød B-vogn til epoke IV og V og en Bk-vogn til epoke IV.

B-vognen fremstilles i den kendte vinrøde farve (RAL 3005) med sølvtag, og litreringen bliver følgelig med gule påskrifter og kongekrone. ROCO har for flere år siden udsendt en B-vogn til epoke III, men denne havde den forkerte vognkassefarve og alt for grove litreringer og påskrifter m.v. Men nu skulle den rigtige vinrøde epoke III-vogn altså komme.

B-vognen til epoke IV får ligeledes ny lakering, nemlig en mere korrekt rød (RAL 3002), og det samme gælder cateringvognen litra Bk, der selvfølgelig får hvide cateringstriber. Begge vil få det gråbrune tag, der var typisk for disse røde vogne.

ROCOs danske importør Claus Aaltonen vil prøve at få korrekte danske MD-bogier sat under disse vogne, men om det er muligt at få ROCO til at "ændre procedure" er en anden sag.

Vi vil selvfølgelig orientere vore læsere, når noget nyt foreligger.

I øvrigt kan vi godt løfte sløret for, at der er en del spændende danske nyheder på vej i samarbejde med ROCO og forskellige danske mj-ere og -forhandlere. Hvilke modeller kan vi i øjeblikket ikke afsløre, men et par bliver materiel, der ikke tidligere er set på danske anlæg.



• Trinbrættet Ølvogn fra Carlsberg Epoke IV; skala 1:87 Kat.-nr. 1037/03; DSB Hkks 21 86 217 7 015-3

...så er der atter guf til humletransporterne, nemlig en ølvogn fra Carlsberg. Det er igen Trinbrættet, Vejle, der har sendt en model på gaden, baseret på LASERs Hkks.

Da grundmodellen er tidligere omtalt her i bladet, skal vi kun gøre opmærksom på, den altså nu er kommet, og lige kommentere de nye påskrifter m.v.

Carlsbergs grønne logo på vogn døren er i korrekt størrelse, rigtige farve og i fin trykkvalitet.

Noget nyt er øletiketter til vognsiderne, og afbildninger af ølflasker til gavlene, der medfølger som løsdeler i ætset messing med påtryk.

Etiketterne er naturligvis trykt i Carlsbergs grønne farve, og teksten - også den hvide - kan læses under lup! Flaskerne i gavlene har også grønne etiketter!

For at lette arbejdet med anbringelsen af etiketter m.v., medfølger skabeloner i ætset messing til korrekt placering på sider og gavle. En rigtig fin idé.

Etiketterne m.v. klippes fra rammen med saks, og files forsigtigt rene for grater. Skabelonerne skal ligeledes slibes helt rene, ellers kan de ikke være på vognsiderne mellem stolper m.v.

Når skabelonen er lagt på plads, kan etiketten anbringes. Denne limes med cyanolim, også kaldet 10-sekunder-klæber. Anbring en dråbe lim på vognkassen, læg etiketten på, og tryk den derefter forsigtigt i kontakt med vognkassen. Efter nogle sekunder fjernes skabelonen med en spids hobbykniv, knapnål el. lign.

PAS PÅ! Etiketterne er trykt med anilinfarve, og opløses derfor let af lim og andre opløsningsmidler. Jeg fik desværre ødelagt den ene øletiket af lim, men heldigvis er der en reserve i sættet. Muligvis skal man give delene en omgang matlak inden monteringen, for at hindre farven i at flyde ud. Men det har jeg altså ikke gjort.

Montering af flaskemærkerne i gavlene er lidt vanskeligere, især i enden med bremseplatform, men vognen skal blot spændes let fast i en skruestik el. lign., så kan det også lade sig gøre.

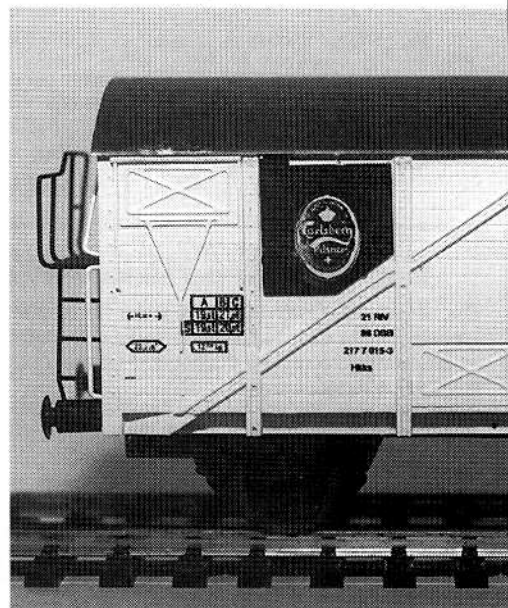
Øvrige løsdeler som trin m.v. er naturligvis også med, og har vi ikke sagt det før, så er disse modeller af I/Hkks utrolige flotte, og med masser af skarpe detaljer, lige fra stolper, nitter til markering af tagpapbaner.

Trinbrættet må gerne lave et par numre mere af denne ølvogn, der hører hjemme i epoke IV, og man må også gerne udgive løsdelsæt med etiketter og flasker, så man kan supplere op ved fejl. el.lign.



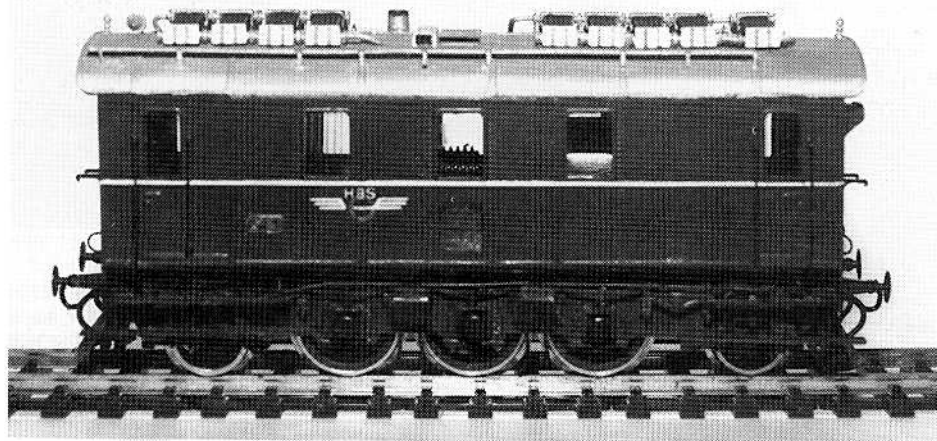
Til oplysning for epoke-fanatikere, så kan modellen sagtens køre sammen med HELJANs »langbenede« Carlsberg-vogn. Hkks-forbillederne lejes hos DSB i 1976 (60 vogne), og var i drift indtil ca. 1982, hvor også de "langbenede" forsvandt på samme tidspunkt.

Bemærk, at ølvogne litra Hkks var en del forskelligt udsmykket, dels med stort Carlsberg-logo uden øletiketter og flaskeafbildninger, dels med lille Carlsberg-logo (som modellen) med eller uden øletiketter m.v.



FRICHS firkantede vender tilbage!

FRICHS firkantede i model - som den viste fra HBS - sendes nu atter på markedet af Peter Brøndum, FREJA H0-modeltog.



I de sidste par numre har vi bragt tekster om de gode gamle diesellokomotiver fra privatbanerne, nemlig de kendte FRICHS firkantede. Det har skabt en fornyet efterspørgsel af de velkørende og vellignende modeller i ætset messing fra FREJA H0-modeltog, der i et par år ikke har været på markedet.

Det glæder os derfor, at Peter Brøndum fra FREJA H0-modeltog har meddelt os, at han nu gået i gang med at producere en nye serie af de femakslede maskiner i samme kvalitet som hidtil, i første omgang kun som færdigkørende undervogn med den fremragende

gearboks og motor fra Faulhaber. Denne gode nyhed er hermed bragt videre til læserne.

Også produktionen af den fireakslede, som omtales i dette nummer, og den treakslede "Sputnik" vil på et tidspunkt blive genoptaget, således at danske anlæg igen kan få glæde af disse utroligt flotte modeller. Mere om disse i kommende numre af LOKOMOTIVET, både som forbillede og model.

Interesserede kan henvende sig til FREJA H0-modeltog v/Peter Brøndum, Absalonsgade 19, 8600 Silkeborg.

SKULPTURMATERIALE

• Milliput

Kender du Milliput? Trods navnet og det, at det i mange år har været benyttet af vore kolleger, der bygger militærmodeller, så har det intet med militær at gøre.

Det er et produkt, som er specielt produceret til skulptører, d.v.s.

personer, der former modeller m.v. og til reparation af mange typer keramikvarer m.v.

Milliput er en to-komponent plasticmasse, som leveres i pakninger à ca. 115 gram, indeholdende to pølses plastmasse, der blandet i forholdet 1:1 kan bruges til et utal af formål.

Materialet minder om Plastic-Padding, men til forskel for dette,

så er Milliput finere i strukturen, det er lugtløst, det støver ikke ved efterpudsning, kan formes med vand, og det trækker sig ikke sammen eller giver sig.

Hver for sig kan plastmassen holde sig på ubestemt tid, men ved sammenblanding begynder hærtningsprocessen at sætte ind. Først er en blød konsistens, som efterhånden går over i en mere fleksibel formfast kit, og derefter i løbet af 2-3 timer bliver stenhårdt.

Under hele denne proces kan materialet bearbejdes med alt lige fra modelinstrumenter, knive, pinde m.c. og efter hærtning med kniv, fræser, bor, file sandpapir m.v. Bemaling kan finde sted allerede, når materialet er stivnet.

Milliput binder på træ, keramik, metal, plastic m.v., og er derfor velegnet til modeltog.

En stor fordel ved materialet er, at det kan rulles ud til utrolig tynde plader, således at det kan formes til presenning på godsvognslaster, tag (skifer) og tagplader, stuk på huse, betonfundamenter, flisefortove (udstrimles og rides op), peronkanter, signalkabler o.s.v. Det skæres eller klippes ud som ved papir eller pap.

Mangler man særlige dråbeformede lejer på godsvogne, så kan disse ligeledes skulptureres i Milliput, og udspartling af de særlige halvmånetag på privatbanevogne m.v. tag bliver en leg, idet materialet kan formes ved hjælp af vand, og ved efterbehandling støver det ikke. Materialet synker eller giver sig ikke under hærtningsprocessen, således som Plastic-Padding eller Polyfilla.

Milliput fås i tre finheder, og det den mellemste - Silver Grey - vi har kigget på.

Milliput forhandles bl.a. hos Model&Hobby, Frederiksborggade 23, 1360 København K, tlf. 33 14 30 10. Brugsanvisning på dansk medfølger.

LÆSERNE IMELLEM

Under denne rubrik kan læserne sælge/købe/bytte/søge jernbaneeffekter. Annoncen er gratis, men må max. fylde 50-40 ord.

EGC-byggesæt m.v. søges

Tysk jernbaneentusiast søger efter velbygget byggesæt af EGC, UK-modeller og den gamle Carlsberg ølvogn fra Pocher-Rivarossi. Hvis du vil sælge disse, så ring mig op (på tysk) eller skriv til:

Hartmut Steinicke,

Fröbelstraße 2,
D-31 655 Stadthagen, Tyskland
Tlf. 0049-5721-70 083
(kl. 8.00-18.00)
el. 0049-5721-75 530 (fra kl 19.00)

Tegninger søges

Da vi i Frederikshavn Modeljernbaneklub er ved at lave en udstilling om Frederikshavn Gamle station, efterlyser vi tegninger af bygninger og tekniske anlæg til at bygge modeller og lave rentegninger efter. Sporplaner og en del bygningstegninger haves, men enkelte tegninger mangler, bl.a. af hovedbygning, kedelhus, brovægt, lokomotivmesterbolig samt de fleste småbygninger og skure. Evt. bytte, hør nærmere ved henv. til

Frederikshavn Modeljernbaneklub

v/Carsten Thomsen
Hjerringvej 233,
9900 Frederikshavn
Tlf. 98 48 45 88

Sælges Märklin

Skjult banegård, K-skiner, 4-sporret, 3.10 m lang, spor lagt på skumunderlag, rampe, 6 elskifter kr. 1500,-
K-skinneafkoblere nr. 2297, 8 stk, pr. stk. kr. 60,-
Sporskiftedrev nr. 7549, 12 stk, pr. stk. kr. 55,-
Armsignaler, én-armede nr. 7039, 9 stk, pr. stk. kr. 100,-
Diverse huse, omhyggeligt samlede 1/2 nypris

Leif Bach

Sdr. Tranders Bygade 24
9220 Aalborg Ø
Tlf. 98 31 44 88 . Fax 98 16 77 41

Sælges

DSB litra N nr. 201 på Fleischmann basis. Kører godt, pæn model. Pris efter aftale.

Keld Olsen

Kokkedal . Tlf. 42 86 58 64

CP-CPS fra HELJAN?

Der er gået lidt rygter om, at HELJAN har opgivet sit projekt med typiske danske CP- og CPS-vogne. Er det virkelig rigtigt? Nej, det er det heldigvis ikke. Der er intet hold i disse, oplyser en "sædvanligvis velunderrettet kilde".

CP-projektet blev introduceret i HELJANs 1995-96 katalog, men siden har der været stille om dem. Årsagen er, at HELJAN først vil have IC3- og lyntoget færdiggjort, inden man går i gang med CP-CPS, d.v.s. sidst på året. Der fremstilles i øvrigt to udgaver af hver type med hver sit nummer.

Hvis vi vil dyrke spændende og sjov dansk modeljernbane, så skal vi netop have epoke III-personvogne, fordi vi så kan lave mange forskellige oprangeringer, køre små og store persontog, få godstog med togværtervogne, køre på privatbanen o.s.v.

Vi glæder os meget til disse vogne, der er et "must" på dansk modeljernbane epoke III, men gå alligevel hen til mj-forhandleren og bestil disse vogne. Dem kan vi nemlig ikke få for mange af.

DSB SPECIALVOGN

EPOKE III



DSB specialvogn for maskintjenestens kultransporter fra 1957 litra PU 9914, oprindelig anskaffet fra privatbanerne 1939. Foto 1962, KEJ.

Vognen, der er i skala 1:87, kan kun bestilles hos DWA-Hobby. Forventet levering i løbet af sommeren.

Ønskes yderligere oplysninger om kommende nyheder, så rekvirer vort nyhedsbrev.

DWA-hobby



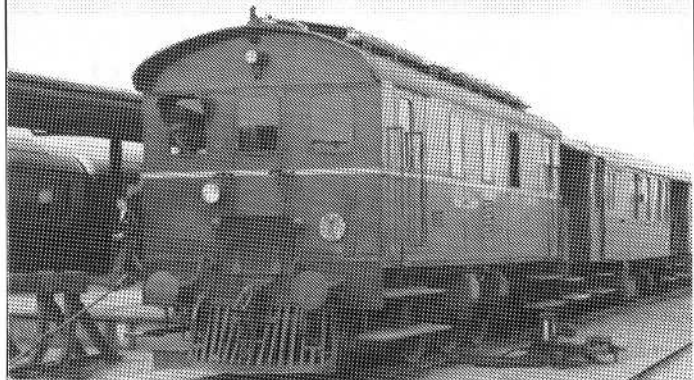
Fårbækvej 69 . 7000 Fredericia . Tlf. 75 95 71 51
Træffes bedst mellem 19-21 mandag

SIDSTE CHANCE

Freja HO Modeltog

Frichs 5-akslede diesellokomotiv fra 1932-34, som har kørt på privatbanerne:

HBS · HJJ · NFJ · OHJ · HTJ · TKVJ · VNJ · FFJ
udkommer igen i en ny, begrænset, komplet serie, med alle detaljerne støbt i messing, d. v. s. lejekasser, fjedre, balancer og sandkasser m. v. Modellen består af ætseark i messing med den kendte messingfræsedede undervogn påmonteret Faulhabermotor.



Vi har også undervogne til »Daddelæsker« med Faulhabermotorer. Modellerne kan også fås hos Trinbrættene.

Freja HO Modeltog

Absalonsgade 19 - 8600 Silkeborg

PECO

Streamline modelspor i nysølv

* TILBUD

Spor HO, code 100, flex, 91 cm lange

SL-100, træsveller
Pr. stk. kr. 23,-
Karton med 25 stk. kr. 500,-

SL-102, betonsveller
Pr. stk. kr. 25,-

Spor HO, code 75, flex, 91 cm lange

SL-100F, træsveller
Pr. stk. kr. 30,-

SL-102F, betonsveller
Pr. stk. kr. 30,-

Spor HOe, smalspor, code 80, flex, 91 cm lange

SL-400, træsveller
Pr. stk. kr. 35,-

* NYHED

Spor HOm, smalspor, code 75, flex, 91 cm lange, f.eks. til De Bornholmske Jernbaner

SL-1400, træsveller
Pr. stk. kr. 37,-

Spor N, code 80, flexspor, 90 cm lange

SL-300, træsveller
Pr. stk. kr. 24,-

SL-302, betonsveller
Pr. stk. kr. 24,-

Stort udvalg i tilhørende skifter

Vi sender overalt

Kom ind og kig

Vi har et stort udvalg i danske vogne fra KLEIN i spor HO.

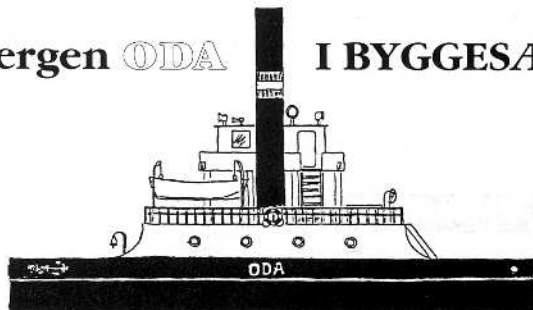
FLYWOOD

Ramsherred 27 · 4700 Næstved
Tlf. 53 73 66 22

Åbent mand.-fred. 11.00-17.30, lørd. 10.00-13.00

- kun 200 m fra jernbanestationen

Færgen ODA I BYGGESÆT



En vandliniemodel til HO banen eller som prydmiddel for nostalgiske fæргеelskere. Færgen er 300 mm land og 100 mm bred og kan typemæssigt indrettes til fjordsejls eller færgefart på sund og bælt.

De færdige modeller kan ses i butikken. MATERIALESÆT I UDSKÅRET FINÉR OG TRÆ MED FITTINGSDELE OG BYGGEBSKRIVELSE
Komplet kr. 295,- (indtil videre)

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

Har du mod på at bygge større færges eller coastere m.v. har vi byggetegninger og materialer i mangfoldighed bl.a. den kendte 3 sporsfærg Dr. Ingrid fra 50'erne.

-0-0-0-0-

MODEL & HOBBY

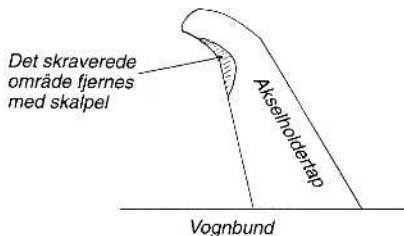
Frederiksborggade 23, 1360 København K
Tlf. 33 14 30 10

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

HELJAN HD og IA

Jeg har selv samlet en del af Heljans IA- og HD-vogne, omtalt i nr. 46, og har også haft problemer med den famøse akselholder under vognbunden. Min løsning er meget nemmere at udføre end den i bladet viste: Med en skalpel har jeg fjernet lidt af tappen der, hvor den trykker på akslen (se skitse). Når der er gnavet nok af, generer tappen ikke hjulenes drejning, og den forhindrer stadig, at hjulene falder af, når man løfter vognen.

Beskrivelsen af tagpap på Heljan-vognen opfatter jeg, som om der kun bliver lagt én bane på taget, og ikke fem som på forbilledet. Her har jeg altid brugt malertape (afdækningsstape), som er meget nem at arbejde med, da den er selvklæbende. Man skal blot huske, at det der skal forestille de to yderste baner, skal dække hele taget. Her ovenpå læg-



ges en strimmel svarende til de midterste ca. 3/5 og øverst (på midten) en strimmel svarende til ca. 1/5 af tagbredden. Det giver ganske vist tre lag midt på taget, men jeg synes ikke, at tykkelsen er generende. Hvis man som på forbilledet lægger fem strimler, og kun lader kanterne overlappes en smule, bliver overlapningerne alt for tydelige. Se skitsen, hvor jeg for tydelighedens skyld har tegnet luft mellem lagene.

Ved den efterfølgende bemaling af taget (der skal males to gange) blander jeg altid to farver; en grå tonet med enten lidt sort eller lidt hvid, hvilket i praksis sikrer, at to vogne ikke får præcis samme tagfarve.

Med hensyn til maling af de

sorte underrettingsflader på gavlene og især bremsetype-markeringen på hjørnerne, så kan man, når malingen er tør, med en skarp og spids kniv (skalpel) skrabe/skære kanter og hjørner til, så man får et pænt resultat, selv om man måske har rystet lidt på hånden med penslen.

Husk, til sidst at trække rillerne i jalousierne op med en spids, tynd blyant. Derved kommer jalousierne til at se ud som på forbilledet, se f.eks. foto i nr. 40, side 24, øverst.

Jan Hager, Mørke

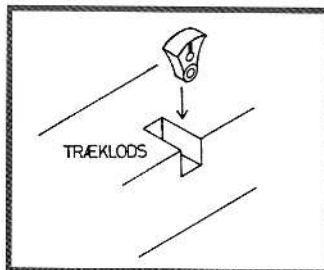
Læsernes TIPS & TRICKS

LIMAs traktor 1

I anmeldelsen af LIMAs traktor 1 i LOKOMOTIVet nr. 46, står der, at maskinen ligesom humper lidt. Det skyldes, at svingklodsens på blindakslen støder mod det midterste hjulsæt, fordi hjulene har lidt høje flanger (1,4 mm), og at der er en del slør i svingklodsens, hvilket her er nødvendigt.

Man kan rette på disse forhold ved enten at dreje hjulflangerne på det midterste hjulsæt helt ned eller file lidt af svingklodsens. Det sidste er det nemmeste.

Det gøres ved at skrue bundpladen af og tage hjulsættene og blindakslen af. Hovedet på skruen i svingklodsens passer i hullet i kobbelstangen, og kan derfor lirkes forsigtigt igennem (pas på ikke



at bøje kobbelstangen). Man tager en trækloids, og skærer et lille firkantet hul, som vist på tegningen, ca. 3-4 mm bredt, således at klodsens sidder i spænd, når den presses i. Med tommelfingerne holdes klodsens på plads i hullet, hvorefter man kan bearbejde bagsiden af klodsens med en skarp firkantet fil (det er et sejt plasticmateriale). Med lidt tålmodighed og gefühl, formgives klodsens til den ligner nedenstående tegning. Ved genmontering køres filmen blot baglæns, undtagen det med fileriet.

Hvis maskinen i øvrigt kører trægt, så se efter om strømefteragerne slæber på hjulets plasticnav. Kan forsigtigt rettes med en lille skruetrækker.

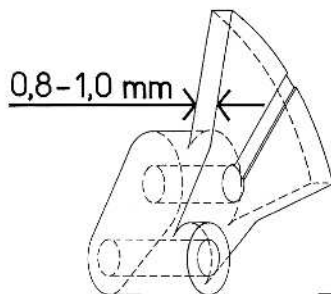
Tag overdelen af (start med førerhuset, brug neglene, skruetrækker er bandlyst), og kontroller om motoren evt. sid-

der skævt, og om tandhjulene har smørelse nok. Hvis ikke, så brug syrefri nylonfedt.

Op nu da muligheden foreligger, bør begge vedlagte koblinger monteres, hvis Traktor 1 skal anvendes som rangermaskine!

Til sidst: LIMAs traktor kører i øvrigt lige så "kultiveret" som ROCOs ML 6...og endda lidt langsommere. Men selv om LIMAs traktor 1 er en vellykket og nuttet bette traktor, så havde det måske været mere korrekt, hvis LIMAs østrigske, franske eller italienske traktor af V36 havde været anvendt, da disse har det korrekte kølgeritter og korrekt lygteføring. Men så havde kassen over kølgeritteret manglet, og førerhuset er stadig nittet udgave.

Carsten Thomsen
Frederikshavn



DMJK Fotoarkivet

Diaduplikater i farve; Rundt med litra MO

Miljøbilleder fra dengang lokaltrafik var brun, tung og dampvarmet.:
DSB CLS damper sagte i skumringen, Farum 30/12-73
DSB CLS ved perron, Furesø T, 26/6-66
DSB CLS, CLL, MO Nord for Holte, 25/5-68
MO 1866, CLL, CLS, samme sted, 25/5-68
DSB CLS, CLL, MO, Skjoldnæsholm T, 2/11-68
DSB CRS, Vridsløselille T, 25/5-63
Mærkt og koldt MO-tog, Syvstjernen T(?), 1963
Snakkesalig MO-fører, Thisted-banen ca. 1974
MO 1850, dørparti (m. blitz) ca 1974
MO 1850, rygerkupe (m. blitz) ca 1974

Prisen for serien er 110,- inklusive porto og forsendelse.
Bestilling sker ved at indbetale beløbet til:

Giro 305 4578, DMJK Fotoarkivet, Box 601, 2200 København N. Bestilling inden næste nummer af "Lokomotivet" (Nr 49)

Mærk talonen med "Rundt med litra MO"

Mvh Arkivaren

*

DMJK Tegningsarkivet

Erindrer om, at De kan bestille vort katalog med tillæg, ved at indsende frankeret svarkuvert, i format A4, porto: 8,75 (ca 125 gram) til:
DMJK Tegningsarkivet, Box 601, 2200 København N.

Mvh tegningsarkivaren



Også i Vestjylland kunne man finde FRICHS firkantede, her i Varde, hvor VNJ 11 holder med godstog. Vognen lige efter VNJ 11 er en Q-vogn. Juli 1963. Foto: HGC.

Generelt

De fleste privatbaner, som i 30'erne anskaffede sig "firkantede" diesellokomotiver fra FRICHS, fik leveret hver 2-4 maskiner - efter datidens forhold - med stor motor-kraft, men der var også baner, der "nøjedes" med mindre maskintyper.

Fire privatbaner købte således lokomotiver på 275 HK. Det var Varde Nørre Nebel Tarm Jernbane (VNTJ), der i 1932 anskaffede sig VNTJ 11, Thisted-Fjerritslev Jernbane som i 1936 fik TFJ ML 3, Ods-hærreds Jernbane som i 1936 fik OHJ 20 og Nord Fyenske Jernbane, der tog MT 4 i drift i 1937.

Alle maskiner var konstrueret som øvrige FRICHS firkantede med vanger i svær jernplade (som DSBs damplokomotiver) med udskæringer til akselgaflerne og med konsoller for fjederophæng og -balancer, og det var derfor et typisk rammelokomotiv.

De havde alle en løbeaksel udført efter "Adams-princippet", d.v.s. hjulsæt med sideforskydelige akselkasser, der kunne stille sig efter kurverne.

Motor m.v. kunne - som på øvrige maskiner - løftes ud med kran via taget, idet dette var indrettet som "låg" med passende sektionsinddeling.

Da lokomotiverne leveredes over en periode på flere år fra 1932 til 1937, ændredes konstruktionen af disse maskiner naturligvis i trit med udviklingen. Den første - til VNTJ - fik helt plan front, mens de senere maskiner fik "hak" med skråt luftindtag øverst oppe.

Selv om dimensioner, vægt m.v. var ens på disse lokomotiver, så var der alligevel en forskel på drivhjulenes diameter, idet TFJ ML 3 af en eller anden årsag havde 1200 mm, mens de øvrige havde 1250 mm.

Tagkølernes placering var ved leveringen ens på alle maskiner med arrangementet 3+2+2, undtagen på VNTJs maskine, der havde 3+3+2. Kølerne var dog ikke placeret ens, men afhængig af den øvrige udrustning. Alle lokomotiverne havde - som sine 5-akslede storebrødre - løbebrædder på taget, så der kunne foretages diverse tilsyn.

FRICHS

firkan- tede

4-akslede diesellokomotiver 250/275 HK

3. del

Af Torben Andersen

Motoren i alle lokomotiver var på 275 HK, bortset fra VNTJs, som kun var 250. Akseltrykket var på alle 4-akslede maskiner ca. 10,5 tons, altså det samme som på de 5-akslede storebrødre.

Skæbneliste for FRICHS 4-akslede diesellokomotiver 250/275 HK

Bane og nr.	Bygget	Skæbne
VNTJ 11	1932	Fra 1940 VNJ 11, 1978 til KLK
TFJ ML 3	1935	Ophugget 1970
OHJ 20	1936	Udr. 1974?, oph. 1975
NFJ MT 4	1937	Udr. 1966, oph. 1967

VNTJ/VNJ 11

VNTJ - senere VNJ - anskaffede i 1932 denne maskine, som faktisk blev en ener blandt denne type maskiner. Men det var jo også den første i serien.

Maskinen havde endedøre og overgangsbro med bøjler, hvilket den beholdt helt til udrangeringen. Den havde to døre i hver side ud for førerrummene. Da lokomotivet også skulle bruges i persontog, fik det et lille rejsegodsrum med plads til 1,5 tons gods, og endvidere udstyredes det med trykluffbremse.

VNTJ 11 havde de traditionelle "kap-tajn Vom" banerømmere, kurvpufter, kasketskygge over højre førerhusvindue m.v., og frontlanternen var anbragt lidt til højre for døren, ligesom det havde en lille "husmandslygte" oppe ved taget. Oven over denne - på fronten - sad fløjten. Tagkølerne var arrangeret 3+3+2.

Lokomotivet sættes i drift i privatbanerød, men fik i 1940 - hvor litra ændredes til VNJ 11 - en stærk postkasserød farve med smalt gult mavebælte, en farve det holdt til udrangeringen. Tag og tagkølere var malet sølvgrå. Traditionen tro var litring og nummer sat på vognsiden med en støbt metalplade med temmelig dominerende VNJ initialer.

VNJs maskine var et solidt køretøj, og var velegnet til VNJs tog, selv om det efterhånden fik vanskeligheder med de voksende godstog. Det skyldtes naturligvis den lille motorydelse. Den kunne godt klare togene på flad bane, men på den krumme og stejle strækning mellem Varde og Varde Vest kneb det, og den måtte af og til lide den tort at have hjælp af en Triangelvogn, der brugtes som skyder bag på godstoget.

Men ellers kørte lokomotivet faktisk uden de store problemer helt til 1978, hvor det kom til KLK, og her befinder det sig stadig. Dette lokomotiv er det eneste bevarede af typen.

TFJ ML 3

I 1936 anskaffede TFJ sig en 4-akslet "firkantet" fra FRICHS, der hos banen fik litra TFJ ML 3 (ML = motorlokomotiv).

Trods mange ligheder, så adskilte TFJ ML 3 sig på en del punkter fra maskinen til VNJ, og disse punkter havde den fælles med de senere leverede maskiner til OHJ og NFJ.

Taget var skrårskåret fortil af hensyn til luftindtag, og her var anbragt en lille lanterne og lokofløjte. Taget havde som VNJ 11 en løbebærebredde ved siden af kølerørene.

Der var kun to døre i vognkassen, én i hver side, anbragt lidt forskudt for førerrummet. Oprindeligt blev lokomotivet leveret med frontvinduer, der var runde foroven og kantede forned, men disse blev ændret i begyndelsen af 50'erne til at være runde i alle fire hjørner. Det højre førerrumsvindue havde kasketskygge.

Maskinen havde ingen endedøre og overgangsbredde, og den største frontlanterne var derfor anbragt *under midterste førerrumsvindue*, en placering som ikke var "normal" (se tidligere numre af bladet). Indretningsmæssigt fik lokomotivet ikke rejsegodsrum.

TFJ ML 3 havde oprindeligt "Kaptajn Vom"-banerømmer, i begyndelsen af 50'erne fik den almindelige "hvalrostænder" for midt i 60'erne at afslutte med almindelig underhængt sneplov - i den ene ende. Puffer var af kurvtypen, helt frem til udrangering.

Hjul sætterne var forsynet med de store runde Peyinghaus-lejer, ligesom storebrødrene fra APB, og maskinen var udstyret med både trykluft- og skruebremse. Opvarmning skete ved hjælp af kølevand fra motorerne. Tagkølerarrangementet var 3+2+2.

Lokomotivet maledes i mørk privatbanerød, og havde på vognkassen den traditionelle litereringsplade i støbt messing. Taget var malet i sølvgrå.

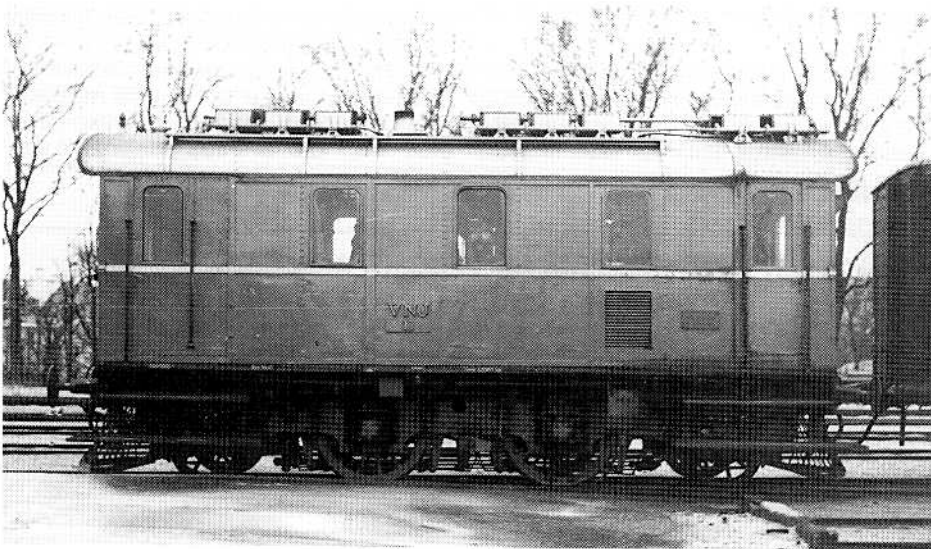
Hos TFJ brugtes lokomotivet til alle togarter, men efter indførelsen af skinnebusser især til mindre blandetog og godstog.

Lokomotivet blev ved TFJs lukning i 1969 hensat, og derefter ophugget 1970.

OHJ 20

Samme år (1936) som TFJ anskaffede sig et lokomotiv, fik OHJ også sat ét af samme type i drift. Man havde gode erfaringer med HTJ/OHJ 21 og 22, så derfor købte

VNJ 11 med godstog i Varde, 1963. Lokomotivet er det eneste i denne »lille« serie, der har sidedøre ud for førerrummet. Foto: Guldbæk/Arkiv JMJK.



man denne mindre maskine til brug for lette tog, og endnu midt i 60'erne benyttede den til mindre persontog.

Med hensyn til konstruktion m.v. var OHJ 20 magen til TFJ ML 3. Det havde banerømmer, kurvpufter, skrår fronttag og manglende overgangsmuligheder, men frontlanten var anbragt i højre side på fronten. Lokomotivet fik i øvrigt senere (ved revision i 1962?) en ekstra lufttrist indbygget ved midtervinduet. Frontvinduene var runde foroven og vinkelrette for neden.

Lokomotivet havde ved leveringen trykluftbremse, Knorr G&P, men ikke skruebremse som TFJs og NFJs maskiner. Ifølge "Jernbanemateriel 1" havde hverken denne eller VNTJs maskine manuel bremse, men det må være en fejl, og det mest sandsynlige er, at de begge har haft vægtstangsbremse (håndbremse).

Tagkølerarrangementet var 3+2+2.

Bemaling på leveringstidspunktet kendes ikke, men senere var det postkasserødt som øvrige OHJ/HTJ-lokomotiver. Litereringen var den sædvanlige med støbte messingbogstaver. OHJ/HTJ har aldrig - som nogle af de øvrige baner - brugt hovedlitra M eller ML for betegnelsen "motorlokomotiv".

Da NFJ midt i 60'erne fik problemer med skinnebusserne, måtte MT 4 tages ud af remisen til brug for banens persontog. Her er det i fulde omdrejninger på vej til Bogense med to 2-akslede personvogne ved udfletningen NFJ/OMB i Odense. Året er 1966. Foto: HGC

OHJ 20 var et godt supplement til OHJ/HTJs FRICHS-maskiner, og brugtes til mindre tog helt til slutningen af 60'erne. Maskinen måtte på en C-stigning fremføre 120 tons med en hastighed på 35 km/t, d.v.s. 50 tons mindre end OHJ 21 og HTJ 22. På en C-stigning med en hastighed på 60 km/t faldt tonsvægten til 38! Fra begyndelsen af 50'erne foreligger god dokumentation for benyttelsen af materiellet, og følgende er et lille uddrag af brugen af OHJ 20. Alle tog er velegnede til modeljernbanen:

Sommer 1953: OHJ 20 kører bl.a. morgentog, tog 1, oprangeret af HTJ D 44-OHJ 216 og stykgodsvogne. Returløbet, tog 18, består af OHJ 20-HTJ D44-OHJ 216. I nogle tilfælde kobles en bogievogn på tog 1, og om torsdagen endvidere både stykgodsvogne og margarinevogne.

Lokomotivet kører nogle dage også et særtog til Asnæs, nemlig tog 511 med fem CX-vogne fra DSB.

Forår 1958: OHJ 20-HTJ D 44-OHJ 216-OHJ 217. Alle vogne er to-akslede (bygning af disse vogne er tidligere beskrevet i bladets første numre). Maskinen kører også posttog, bl.a. 2208 til HTJ som OHJ 20-E samt returløb.

Sommer 1964: OHJ 20 kører "fast" tilkoblet den teaktræbeklædte bogiepersonvogn HTJ 35 (ombygget motorvogn fra TKVJ) i et togpar dagligt. I planen for 1966 kører OHJ 20 stadig med HTJ 35, men det får nu også lov til at trække afsted med OHJ 222 i tog 816/819.

OHJ 20 kom i øvrigt også på gæstevist på Fyn efter nedlæggelsen af Svendborg-Nyborg-Banen. OHJ købte nemlig skinnerne fra den nedlagte bane, og OHJ 20 blev i oktober 1964 sendt over Storebælt med et skinneoptagningstog, bestående af en fladvogn (med "gummikran") fra OHJ og en DSB TGC.

**Data for FRICHS firkantede
1'AA'1, 275 HK diesellokomotiver**

VNJ 11, TFJ ML 3, OHJ 20, NFJ MT 4

Byggested.	FRICHS, Århus
Byggeår	1932-37
Motortype:	
VNJ 11	6 cyl. Frichs 621 C
Øvrige	6 cyl. Frichs 6215 CL
Slaglængde	215 x 280 mm
Omdrej./min:	
VNJ 11	700
Øvrige	750
Effekt:	
VNJ 11	250
Øvrige	275 HK
Hastighed:	
VNJ 11	60 km/t
Øvrige	75 km/t
Tjenestevægt:	
VNJ 11	42,0 tons
Øvrige	43,0 tons
Elektrisk udrustning	Titan
Banemotorudveksling:	
VNJ 11	1:6,4
Øvrige	1:5,47
Længde over puffer:	8 830 mm
Drivhjulsdiameter:	
TFJ ML 3	1200 mm
Øvrige	1250 mm
Løbehjulsdiameter	934 mm
Brændoliebeholdning:	600 liter
Bremse:	
VNJ 11/OHJ 20	Trykluft (Knorr G&P)
Øvrige	Trykluft (Knorr G&P) og skruebremse

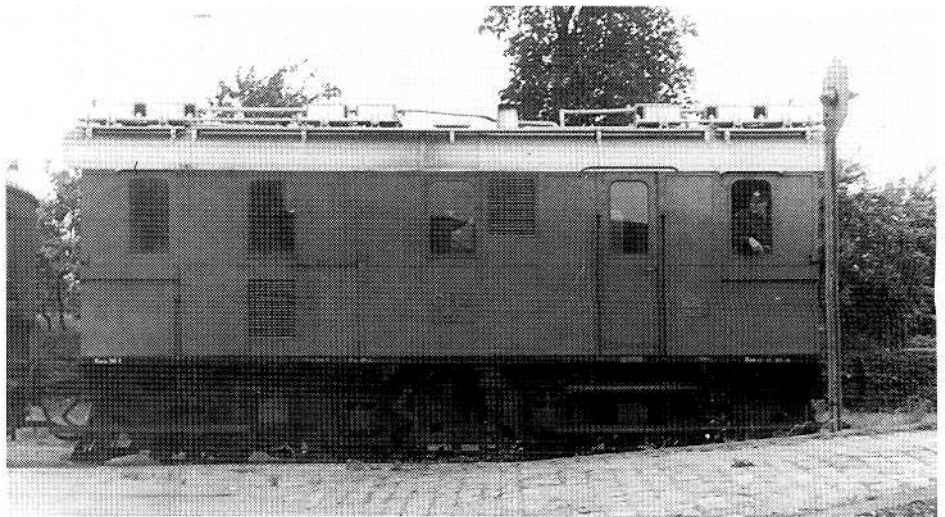
Efter OHJs anskaffelse af FRICHS-maskiner fra nedlagte jyske privatbaner sidst i 60'erne, brugtes lokomotivet ikke længe så meget i togene, men henstod mest som reserve.

Det nøjagtige udrangeringsår for lokomotivet kendes ikke, men det blev ophugget i 1975.

NFJ MT 4

Også Nordfynske Jernbane investerede 1937 i et lokomotiv af denne "lille" type til brug for banens godstog.

Det var i det store hele magen til TFJs ML 3, d.v.s med skråt luftindtag i fronten, løbebro på taget, forskudte sidedøre, kurvpudder, "Kaptajn Vom"-banerømmer,



OHJ 20 i St. Merløse, juni 1965. Bemærk ekstra luftrist i vognsiden og den forskudte dør.
Foto: JB-P.

kasketskygge over førerrumsvindue m.v. Frontlanterne var på samme måde anbragt under det midterste førerrumsvindue.

Opvarmningen foregik ved hjælp af kølevand fra motoren, og lokomotivet var forsynet med trykluft- og skruebremse. Tagkølerarrangementet var ved levering 3+2+2.

Lokomotivet blev sat i drift i Fyns-rød med sølvfarvet tag og tagkølere, og det har tilsyneladende aldrig haft stafferinger som storebror NFJ MV 10. Ejerforhold og litrering var den sædvanlige plade i støbt messing, og de "fantasifulde" litreringer hos NFJ skyldtes, at værkmeisteren var inspireret af DSBs Driftsmaterieltegnelse 1933/1941.

Lokomotivet brugtes til det daglige godstog, indtil det større lokomotiv NFJ MV 10 sattes i drift. Hvis godstoget blev for stort, tyede man til dampen. MT 4 kørte også persontog ved nedbrud på motorvogne m.v.

Da NFJ nærmede sig lukningen, fik man problemer med skinnebusserne, så derfor kunne man lige pludselig se MT 4 med to personvogne køre persontog...lige til det sidste.

NFJ MT 4 blev ved banernes lukning i 1966 udrangeret, og ophugget året efter i 1967. ■

Fra Keld Haandbæk, Vanløse, har vi modtaget følgende rettelser til artiklen om FRICHS firkantede i nr. 47:

"Det er forkert, når I skriver at APBs maskiner ikke har kasketskygge over førerpladsvinduet, og at den store lanterne sidder i venstre side. Alle fire maskiner er leveret med kasketskygge, og med den store lanterne siddende under midtervinduet. Det er i løbet af 50'erne, at lanternerne er flyttet, og maskinerne er begyndt at miste kasketskyggen. I bringer selv et foto af ML 3202 med kasketskygge på side 31. At snenæserne på ML 3202/5202 skulle sidde længst fra sidedøren er noget sludder. Sidedørene sidder forskudt, så lige meget, hvilken side, man ser maskinerne fra, så vil døren være til højre.

Under fotoet på side 29 er det galt med farverne på AHJ/AHB/ FFJs godsvogne. Alle tre baner havde samme blågrå farve på godsvognene med undtagelse af en lille serie QE/QS-vogne med skydedør (tidligere pakvogne som brugtes til stykgods), som var røde ligesom rejsegodsvognene. De tre baner havde naturligvis også hvidmalede godsvogne. Så de blå vogne på side 29 er fra en af de tre baner. Den fjerde vogn er fra en helt anden privatbane. Den næstsidste er en af de ovenfor nævnte QE-vogne fra en af de tre baner. Bageste vogn er en rejsegodsvogn fra AHB.

Kilder:

DLM
Tom Lauritsen
Jernbanemateriel 1,
FRICHS firkantede,
Kurlands Forlag 1974
Signalposten, diverse årgange
Jernbanebladet
Jernbanen
H.G. Christiansen
Jens Bruun-Petersen
Keld R. Christensen
Privatbane-Tidende

OHJ 20 med sin faste følgesvend gennem 60'erne, personvognen HTJ 35 (ombygget motorvogn fra TKVJ), og OHJs »undervandsbåd« TH 492 i Holbæk, juli 1965. Foto: JBP.



Et dejligt motiv med en FRICHS-maskine i vinterlandskab. Det er TFJ ML 0, der holder med særtog for KKK ved Østergård station, på vej til Thisted, februar 1969. Foto: HGC.



Hyggeligt fynsk privatbanemiljø fra 60'erne: NFJ MT 4 med godstog ved Næsby på vej til Odense, sommer 1962. I stammen ses bl.a. de klassiske ølvogne fra Carlsberg og en svensk O-vogn. Foto: HGC.