

Modeljernbaneklubbens (M)D

# LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM  
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



# 56

MAJ 1999 · 14. 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. 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:**  
 Torben Andersen

**Sats, montage og repro:**  
 Lollands Postens Bogtrykkeri  
 4930 Maribo

**Oplag**  
 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.

**Abonnement:**  
 Danmark: kr. 250,- på giro 338 55 07 eller check til ovennævnte adresse.  
 Udlandet: kr. 325,- på dansk check eller Eurocheck til ovennævnte adresse.

# På fodpladen

Aller-aller-først: Vor bog om DSB litra MY er TOTALT UDSOLGT fra forlaget. Sidste bog blev solgt i marts 1999. Så send venligst ikke bestillinger med check m.v. til os. Prøv i stedet hos en af vore forhandlere eller jernbaneklubberne.

Vi er udmærket klar over at oplaget var for lille, men det havde vi gjort opmærksom på her i lederen. Flere har spurgt, hvorfor vi ikke har trykt et større oplag, og svaret er, at vi ikke ønskede at genere banebøgers udgivelse af GM-lokomotiver i MM-serien, der kom (eller kommer) her i foråret. Derfor reducerede vi antallet af bøger fra 1500 til 900 stk. Så glæd jer, I der har nået at få anskaffet bogen. Til de øvrige har vi ikke rigtigt nogle trestående ord. Genoptryk? Det har vi ikke taget stilling til endnu...det afhænger af den fortsatte efterspørgsel.

Vi gør i øvrigt opmærksom på, at bogen om litra MX i samme serie heller ikke trykkes i større oplag. Også her begrænses oplaget til 900 stk. Bogen udkommer i december 1999.

I øvrigt: Hvem ligger inde med fotos (sort-hvid eller farve) af MX, der trækker afsted med kultog mellem Århus-Fasterholt og "sorte lyntog" som vi må låne til MX-bogen? Offentliggørelse belønnes med et frieksemplar af MX-bogen.



Og mere fra vor egen verden, hvor vi nu er nået til sidste nummer af LOKOMOTIVETS 14. årgang, og til august går ind i den 15. årgang.

Efter nogle år med nedgang i abonnenter m.v. er udviklingen vendt i lidt opadgående retning, hvilket læserne ved selvsyn kan konstatere. Vi bringer nu mange farvesider og -billeder, som kun kan trykkes, hvis der er økonomisk grundlag for det.

Det fører os over i, at vi i sidste nummer af bladet lovede at fortælle lidt om, hvad vi havde tænkt os at glæde læserne med i 15. årgang, altså numrene 57-60, og det gør vi så.

Først og fremmest fortsætter vi med de faste rubrikker, d.v.s. danske modelnyheder (Hørt&Set), Motorhjørnet, Paintshop, Sporskiftet, Tips&Tricks, nummerets 1:87-tegning med bl.a. kort historie og tegninger af godsvogne litra QH og QR, TF m.fl. og rejsegodsvognen litra EA/Dh, anlægsdesign, sceneri, sporplaner, tegninger af faste anlæg, og der dukker også noget op omkring sikringsanlæg, dels billedsider fra virkeligheden, og noget om, hvordan man laver faste mærker i model m.v.

På modelområdet skal vi også selvbygge personvogne litra AC og FE, godsvogne litra QH og QR, privatbanevogne, gods- person- og rejsegods m.v., så der kommer mange ideer og hjælp for de flittige.

Vi har også fået lovning på anlægsreportager fra danske MJ- klubber, bl.a. skal vi på besøg hos Sydvestjysk Modeljernbaneklub, der har eftergjort de vestjyske jernbaner, både DSB og privatbaner i skala 1:87, og der følger - hvis pladsen tillader det - opdatering af klubber, som tidligere er beskrevet i bladet.

Ellers kan man glæde sig til at læse mere om motormateriel hos HFHJ, LJ, HTJ/HVJ og HHJ, når det gælder 1:1-jernbane, men ikke alle nævnte kan få plads i kommende årgang.

Vi trykker også en tekst om to-akslede Triangelvogne litra ME og MF hos privatbanerne i 1950'erne og 60'erne, illustreret med mange spændende farvefotos, så man kan se farvevariationer m.v. samt tabeller over de aktuelle motorvogne.

Der kommer mere fra privatbanerne. En af vore bedste jernbaneforskere gennem tiden, Hans Gram Alkjær, har samlet et stort materiale om "de store trævogne" hos danske privatbaner, og når dette stof er bearbejdet, kommer der også interessante artikler om et hidtil overset kapitel i dansk jernbanehistorie, illustreret med fotos, tegninger, tabeller m.v.

For de godsvogninteresserede bliver der tekster og fotos om de private vogne litra Z hos DSB i 1950'erne og 60'erne. Disse vogne har altid været populære, men trods dette har man - bortset fra beholdervogne - ikke set så meget til de spændende typer...og alt illustreres med sjældne sort/hvid og/eller farvefotos. Da det er et omfattende emne, deles teksterne muligvis over flere numre.

Vi har også udvidet vort emneområde med industribaner, og den kommende årgang vil indeholde tekster om bl.a. vort lokale store firma Magle Mølle papirfabrik, der jernbanemæssigt var noget helt specielt. Ellers kommer der artikler om andre industribaner, smal- såvel som normalspor, dog kan nogle af disse måske først bringes i efterfølgende årgang. Men så har man noget at glæde sig til. Skala-tegninger af rullende materiel fra roebanerne, i første omgang fra Saksøbing Sukkerfabrik, tegnet af Per Topp Nielsen, bringes dog snarest muligt.

Interesserer man sig for DSB-materiel, så kan man glæde sig til artikler om DSBs person- og postvogne m.v. som var på sporene i 1950'erne og 60'erne, også med henblik på brugen på modeljernbanen, hvor vi nu får både litra CC og CP at gøre godt med.

Selv om vi nok må sætte spørgsmålstegn ved, om pladsen tillader at trykke alle forannævnte artikler i de kommende fire numre, så bliver det helt sikkert endnu en spændende årgang af LOKOMOTIVET. Vil I være med, så er der indlagt girokort til fornyelse inde i bladet. Ha' en rigtig god sommer.

**DEADLINE for nr. 57**  
**Annoncer: 10. juli 1999**  
**Tekst: 19. juni 1999**

**Forsidefoto:** Et damplokomotiv med fuld røgdudvikling er et smukt syn, også for de jernbaneinteresserede, men næppe gavnligt for miljøet. Her vil vi holde os til jernbaneinteressen, og nyde synet af N 205, der stamper op ad bakken ved Hjulby på Fyn med et stort godstog bestående af togførervogn og mangeartede godsvogne. Emnet godsvogne kan vi ikke komme uden om, så derfor bringer vi i dette - og kommende numre - tegninger og historie om de danske godsvogne i 1950'erne og 60'erne. Fotoet er i øvrigt taget sommer 1968, hvor damptrækraftens betydning var stærkt nedadgående. Foto: HGC.

## INDHOLD

<b>MASKINDEPOTER</b> .....	<b>3</b>
<i>Af Torben Andersen</i>	
<b>Design af modeljernbane ved hjælp af PC</b> .....	<b>9</b>
<i>Af Jørgen Christensen</i>	
Idéer til anlæg: <b>Ø-ANLÆG</b> .....	<b>11</b>
Detaljer på godsvogne: <b>Godsvognsignaturer</b> .....	<b>12</b>
<i>Af J.B. Dyrkilde</i>	
<b>Dalmose station</b> .....	<b>13</b>
<i>En idé til anlægget - Tegning af Erling Nederland</i>	
Selvbygmodeller: <b>Personvognene GDS C41-C42 fra Gribskovbanen</b> .....	<b>14</b>
Nummerets 1:87-tegning: <b>Hvad er en litra GS?</b> .....	<b>18</b>

<b>Sporskiftet</b> .....	<b>20</b>
<i>Noget om Berliner-trucks, DSB traktor 70, MX i epokerne og numre på indlejede IKL- og IFL-vogne</i>	
<b>ARNOLDS hjørne</b> .....	<b>22</b>
<i>DSB litra Lgmns, GDS B 13-15 og tjæretankvogn fra Jens Villadsen</i>	
<i>Af Flemming Meisner</i>	
Rullende materiel: <b>Forbedring af DWAs åbne vogne</b> .....	<b>24</b>
SCENERI: <b>Virkelighedstro landskab</b> .....	<b>25</b>
<b>MOTORHJØRNET</b> .....	<b>26</b>
<i>Hvorfor karddantræk?</i>	
<b>Vi har hørt og set</b> .....	<b>28</b>
<i>Forårets danske modelnyheder</i>	
<b>Personvogne hos OHJ i 1950'erne og 60'erne</b> .....	<b>36</b>
<i>Af Torben Andersen</i>	

Maskindepotet i Nykøbing F.: I dag er dette miljø historie, K- maskine såvel som vandkran og remisebygning, og hele området ligger i dag "øde" hen.  
Foto: HBDS/PÅ SPORET.



# MASKIN • DEPOTER

## Lidt om forbilledet

For at holde damplokomotiverne i drift var det nødvendigt med større eller mindre servicefaciliteter hos både DSB og privatbanerne. Derfor indrettede man maskindepoter på stationerne, således at man først og fremmest kunne forsyne lokomotiverne med drivkraft, d.v.s. kul og vand, og klare simpel vedligeholdelse m.v. Større reparationer m.v. blev foretaget på centrale maskindepoter og centralværksteder, f.eks. København, Århus, Nyborg, Esbjerg m.v.

Til at få maskinen under tag ved eftersyn, opsmøring, sandfyldning, opfyring m.v. var opført særlige bygninger med spor. Disse bygninger kaldes for remiser, og var bl.a. indrettet med eftersynsgruber mellem sporene, så man kunne bese lokomotiverne nedefra. Gruberne kunne også ligge uden for remisen på et tilknyttet spor

For at kunne ændre et damplokomotivs køreretning - med mindre det havde egen

*Et maskindepot på modeljernbanen skaber miljø og stemning, så her fortæller vi lidt om, hvordan man selv kan anlægge et depot, stort såvel som lille. Emnet er stort, og vi kan kun bringe en begrænset omtale, men det kan måske give lidt inspiration at se, hvordan andre gør det. I kommende numre bringer vi beskrivelser af, hvordan man fremstiller vand- og kulforsyning, vandtårne m.v., og bringer også tegninger af vandtårne, mindre remiser m.v.*

**Af TORBEN ANDERSEN**

tender - var det nødvendigt med en drejeskive på lokomotivets endestation, og denne lå som regel i forbindelse med sporene til remisen. Ved at anlægge en drejeskive sparede man både spor og sporplads.

For at lokomotiverne kunne tømmes for slagter fra fyret, røggammersmuld m.v. lå der ligeledes en askegård ved eller i nærheden af remisen.

Til kulforsyning indrettedes kulgårde ved siden af remisen, mens vand blev hentet fra

vandkraner opstillet dels ved maskindepotets areal, dels ved nogle af stationens øvrige spor. I visse tilfælde tog man vand inde i selve remisen. Vandforsyningen hertil blev tilvejebragt via de kendte vandtårne, runde såvel som ottekantede.

Det samlede driftanlæg med kul- og vandforsyning, drejeskive, vandtårn, remisebygning m.v. kaldes for et maskindepot.

Der fandtes flere typer remi-

ser, rund- og ringremiser og aflange remiser, alle i forskellige størrelser, der kunne rumme fra to til 32 maskiner, men beskrivelse af disse må vente til en anden gang.

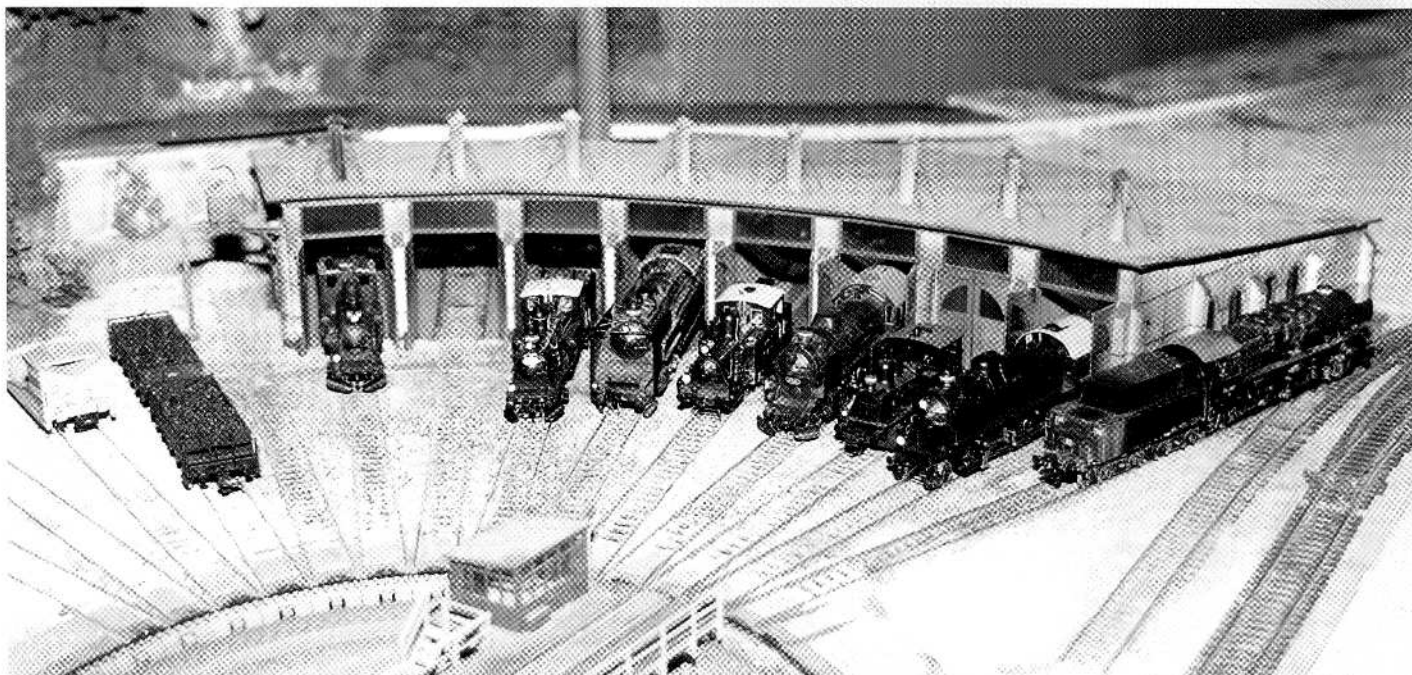
## Ringremiser

Ringremiserne var - som ordet antyder - opført som ringformede bygninger, men i Danmark har vi kun haft to ægte ringremiser, nemlig remiserne i Esbjerg og Struer. De bestod i realiteten af to halvrunde remiser, bygget sammen til ring med åbning imellem bygningerne for adgang til andre områder. I centrum af remiserne lå drejeskive, der var 20 m typen. Remisen i Esbjerg kunne rumme 31 maskiner, mens den i Struer kunne rumme 32.

Øvrige ringremiser var "halve", nogle var ganske små med pladser fra 3 maskiner (Ringsted og Ryomgård) op til 14 (Brande og Randers), bygget i gule eller røde sten.

Andre større rundremiser kunne man finde i Gedser, Holbæk, Roskilde, Næstved,





Næstved maskindepot: Denne rundremise er lavet i almindelig kraftig karton efter originaltegningerne, der er kopieret på fotokopimaskine, og derefter malet med gul akvarelmaling for at bibeholde gennemsigtigheden af sten. Taget er dog lavet i kraftigere materiale. Foran depotet ses fra venstre mod højre: 2 stk. DSB litra C, en litra S, litra O, litra R, litra HS, litra H og litra N. (Foto fra NMJK).

Slagelse, Korsør, Nyborg, Odense, Langå, Lunderskov, Vamdrup, Struer, Skanderborg, Viborg, Aalborg m.fl.

Nogle af disse er i dag nedrevet ved ombygninger af stationerne (Kalundborg, Holbæk og Slagelse), to er indrettet som museum (Odense og Gedser), mens nogle af de øvrige bruges til andre formål, f.eks. af Banetjenesten m.v. eller er udlejet til private erhvervsvirksomheder.

#### Aflange remiser

En del remiser var opført som aflange typer, så flere lokomotiver kunne stå i forlængelse af hinanden, det gælder f.eks. Nykøbing F., Thisted, Hjørring, Padborg og Frederikshavn. Sidstnævnte kunne rumme

ikke mindre end 16 maskiner, og var åben i begge ender for to spor, så man kunne køre igennem den.

De store remiser var primært indrettet til at huse toglokomotiver, men brugtes også til stationens rangermaskiner. På mindre endestationer, hvor der ikke var brug for større maskiner, indrettedes små remiser, der kunne rumme lokale person- og godstogsmaskiner samt rangerlokomotiver. Et eksempel på dette er Rungsted remise, opført i gule sten.

Den kunne huse to O-maskiner til kystbaneløbene.

Også remiserne i Skælskør og Dalmose var aflange. Sidstnævnte var opført i gule sten, mens førstnævnte var lagt med røde sten. Begge kunne rumme to maskiner.

I Sønderjylland var ensporede remiser i mursten almindelige, f.eks. i Rødekro og Aabenraa. Begge steder blev de benyttet til togmaskiner.

En særlig "konge"-remise blev opført i Fredensborg for at kunne huse lokomotivet,

der brugtes til kongetogene, når landets overhoved residerede på slottet i Nordsjælland.

I Jylland brugtes mindre træremiser til lokale maskiner. Eksempler på en næsten ensartet type var remiserne i Kolding, Horsens, Varde og Vejle. De var alle opført - mærkelig nok - i træ, der kunne være brandfarlig ved uforsigtighed, men der er aldrig meldt om nedbrændte træremiser - derimod har der været nedbrændte stenremiser, f.eks. Østerbro og Helsingør. I nr. 53 viste vi en tegning af træremisen i Vejle, der blev nedrevet midt i 1980'erne.

#### Remiser til rangerlokomotiver

Endelig havde man på små bystationer med lokal rangermaskine litra HS (eller traktor) en mindre traktorremise til rådighed. Eksempler på sådanne var "rangerhytterne" i Sorø, Vordingborg og Vejen, der var ensporede remiser. De var opført i træ, og indrettet med små værksteder eller arbejdsrum, så man kunne klare mindre reparationer af maskinerne. Tegning af remisen i Vordingborg er bragt i LOKOMOTIVET nr. 35, side 15.

Den aflange remiseform havde sjældent drejeskiver lagt foran selve remisebygningen. Ofte var de placeret bagved eller ved siden af, hvilket betød at, at maskinerne kom i hus via forskudte skifter i forbindelse med maskinsporet.

#### Kulgårde m.v.

I nærheden af remisen eller remisekomplekset lå - som allerede nævnt - kulforsyningsanlæggene. Disse bestod af



DSB litra H 800 tager kul i Nyborg, 1958. Kranens hejseværk bliver drevet af en elmotor, der sidder på bageste udligger. Læg mærke til de små kulvogne. Foto: SvJ.



større eller mindre kulgårde med tilhørende kulkraner, der læssede kul på lokomotivets tender ved hjælp af små selvtrømmende kulvogne. Oprindelig skete læsningen mekanisk ved at lokomotivet trak kulvognen op ved kædetræk, men i 1940'erne og 50'erne brugtes næsten udelukkende små motorer, som blev monteret på krantoppen ved kranens hejseværk.

Almindeligvis havde hvert depot kun en enkelt kulkran til rådighed, men på større depoter kunne man finde 2-3 kulkraner, f.eks. i Padborg og Esbjerg. Nogle større stationer brugte kulbro, f.eks. Roskilde og Århus.

Kulgårdene havde som regel et cement- eller svellefundament, og var omkranset af betonhegn eller træsveller, sidstnævnte anbragt vandret lag på lag til en passende højde.

#### Vandkraner

Ved maskin- eller kulsporet stod en eller flere vandkraner til vandforsyning af lokomotiverne. Kranerne fandtes i flere modeller, men den mest almindelige på større depoter var den såkaldte 20 cm vandkran, d.v.s. at den havde et udlæggerrør med åbning på 20 cm ø til påfyldning af vand.

Denne type sås i to udgaver, dels med drejelig ekstra-

tud og kontravægt, dels med udlægger uden kontravægt. Der fandtes også mindre typer vandkraner med krum udlægger, 10 og 15 cm ø åbning med eller uden kontravægt.

Vandets tryk, rensning m.v. skete ved hjælp af vandtårnet, der kunne stå nær ved remisen eller et stykke derfra. Ofte tog man vand fra en bæk eller å, og fyldningen i cisternen, der lå i det såkaldte cisternehus øverst oppe i vandtårnet, foregik med pumper, oprindelig drevet med vindmotor, senere med elmotor.

#### Ottekantede vandtårne

Der fandtes to hovedtyper af vandtårne, runde og ottekantede. De runde stammede fra

før 1900-tallet, mens de kantede opførtes fra ca. 1915-1950, især efter 2. Verdenskrig, hvor nye måtte opføres som erstatning for saboterede runde vandtårne. De fleste firkantede stammede dog fra før krigen, hvor man opførte vandtårne ved ombygning af stationer m.v.

Ottekantede tårne kan man stadig finde i Næstved, Sorø, Hillerød, Padborg, Esbjerg og Fredericia, hvor de i dag dog kun bruges som lagerbygninger m.v. Vandtårnene var ikke ens med hensyn til dimensioner, idet de var opført både i mindre og større udgaver, førstnævnte bl.a. i Sorø og Padborg, sidstnævnte i Næstved, Esbjerg m.v.

#### Runde vandtårne

De runde vandtårne inddeles i to hovedtyper, den sjællandske og jyske type. Den sjællandske type havde som regel en ekstra tilbygning, f.eks.



*Skælskør remise: Remisens sider, gavle og tag er fremstillet i 2 mm skiltepap med rødt murstenspapir. Taget er lavet som skifer, idet det er lagdækket med tynde kartonstrimler malet gråsort. Udluftningsrør, røghætter er lavet i tynde elektrikerør. Porte er i tyk pap, der er malet grønne. De to maskiner er FRICHS firkantede fra FREJA H0-modeltog, OHJ 21 og HTJ 22, der for en kort stund har overtaget remisepladsen. Remisen står på NMJKs anlæg.*

*Hang remise: I Hang på NMJKs anlæg har man to remiser, en DSB- og en privatbane-remise. DSB-remisen er ensporet, og den benyttede model er HELJAN kat.-nr. 1761, malet om i gule sten og gråt skifertag. Den anden remise har forbillede i KB-remisen i Vordingborg, og er selvbygget i skiltepap. Bemærk det udrangerede damplokomotiv i baggrunden, affald m.v. samt rangergrænsemærke bag remiserne. Alt er medvirkende til at give miljø.*







Kulkran oploddet i nysølvtråd giver et virkelighedstro udseende, fordi den er fremstillet i tynd materiale. Miljøet findes på Skælskør station på NMJKs anlæg.

som i Køge, Slagelse og Holbæk, mens de jyske var helt runde, opført i gule eller røde sten med stort cisternehus i træ anbragt ovenpå. Ingen regel uden undtagelser: I Holstebro og Assens havde man også den sjællandske type med tilbygning.

I Lunderskov, Aalborg og Nyborg havde (har) man et rundt vandtårn opført helt i røde sten.

#### Firkantede vandtårne

Der fandtes oprindeligt også firkantede vandtårne. De var opført i gule sten, bl.a. tårnet i Roskilde og på Østerport. Begge, der blev bygget i forbindelse med banernes anlæggelse i 1800-tallet, er i dag nedrevet.

Der er altså mange varianter, og dermed forbilleder til modeljernbanen.

#### Maskindepoter i model

Når man vil bygge et maskindepot, så gælder det først og fremmest om at finde sit forbillede, og dernæst de tilhørende tegninger. Et maskindepot består af både remisebygning, kul- og vandforsyningsanlæg m.v. Her i denne artikel

er det især remisebygningerne, vi vil omtale.

Tegninger af remiser er det vanskeligste at opdrive, og der er ingen genvej for at få fremskaffet disse. Man må kigge i mj-klubbernes arkiver, forespørge hos DSBs bygningsstjeneste, Jernbanemuseet o.s.v., hvilket dog ikke altid giver resultat, idet man sjældent kan afse tid til at effektuere ønsket. Hvis maskindepotet eksisterer endnu, så kan man også selv måle den op, optegne hovedmålene, tage fotos m.v., og det er ofte den sidste udvej. Man kan også holde et blad som LOKOMOTIVET, hvor der af og til trykkes spændende banebygninger på midtersiderne.

#### Materiale

Remisen kan laves i tynd plasticpap (plastcard), træpap eller skiltepap, hvor de enkelte komponenter til sider, gavle, tag m.v. måles op og udskæres.

Foretrækker man at bruge plastcard, så kan denne fås med præget mursten- eller bræddecard. Plastcard fra Evergreen eller Slaters kan anbefales. Materialet har den fordel, at det er let at udskære, bemale og patinere, så man kan få en flot, virkelighedstro remisebygning.

Bruger man træpap, skiltepap el.lign., så kan træremisernes sider laves ved at dække dem af med tynde strimler karton, der illuderer

træbeklædning. Bygger man murstenremiser, så skal disse beklædes med murstenpapir. Men husk, at såfremt man bygger i skala 1:87, at man så bør bruge murstenpapir fra spor N, idet det normale HO-papir ofte har alt for store steneftertiligninger.

Gult murstenpapir kan man ikke skaffe i mj-forretninger, men i stedet kan man kopiere det røde murstenpapir over på gult kopipapir, hvorved man så får de gule sten.

Er man god til tegning, kan det lade sig gøre at tegne en master med murstenmønster, man kan kopiere efter.

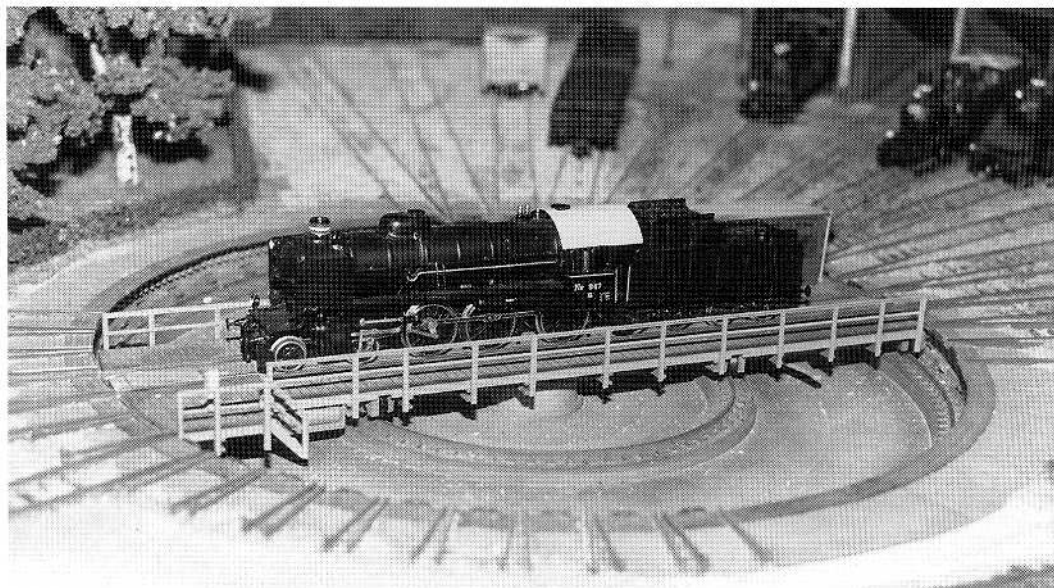
En helt tredje metode er at "trykke" sit murstenpapir ved hjælp af murstenplader i plastcard. Man smører et let lag varierende gul-grå maling (Al-lak) på pladen, og anbringer den derefter på hvidt kraftigt papir på halvhardt underlag, og presser pladen kraftigt mod papiret, evt. ved at stille sig på den. Underlaget kan være skumplast el. lign.

Ulempen ved at bruge murstenpapir er, at det er svært at patinere modellen. Her går det lettere med remiser bygget i plastcard.

Nogle gule remiser har langsgående røde murbånd, disse bånd kan fremstilles i tynd rød tape eller udstrimlet mørkerød kartonark.

Vindues- og døråbninger udskæres, og klar plast med vinduessprosser sættes i vinduesåbninger. Som sprosser

(Fortsættes side 8)



Drejeskive: DSB litra R vendes på drejeskiven på Næstved Mdt. Den anvendte drejeskive er fra Fleischmann, tilpasset danske forhold, men endnu har man ikke fået fjernet det danske atypiske grønne betjenerhus. Fra NMJK.



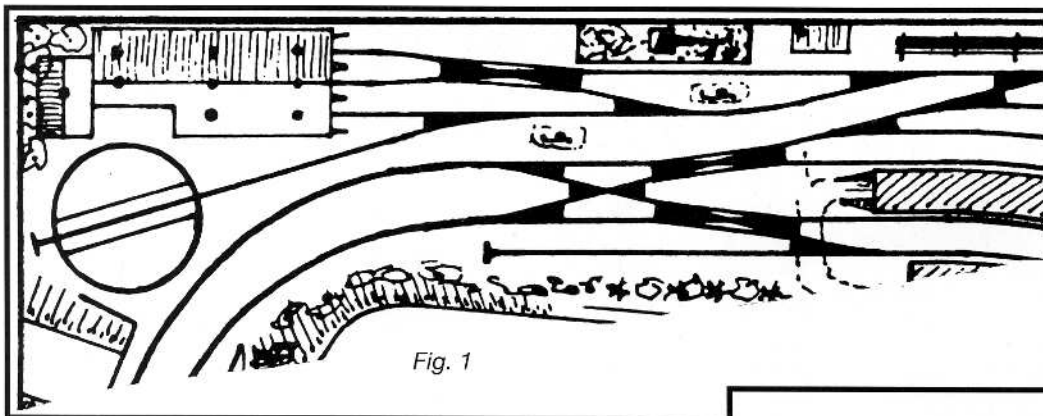


Fig. 1

Bruger vi anlægskanterne, d.v.s. bagvægge m.v. så kan vi udnytte de uheldige hjørner, der ofte optager plads, og bruge disse områder til maskindepoterne.

Fig. 1. viser et forslag til et depot med 3-sporet aflang remise. Det ligger i forlængelse af selve stationen med kulgården lagt mod bagvæggen, og drejeskiven ved siden af remisen. Det er lidt usædvanligt at man bruger et englænderskifte ved remisen, men det er nødvendigt i dette tilfælde for at spare plads.

Det kan ske, at man får pladsproblemer med remisen, hvis drejeskiven skal være ved siden af denne. Så må man lave et "hak" i remisen bagtil, så der bliver plads til drejeskiven.

Fig. 2 viser et mindre depot på en mindre bystation, og her er pladsen ud mod anlægskanten benyttet. Et simpelt, men effektivt arrangement.

Som nævnt skal man først og fremmest udnytte hjørnerne. Selv en 10-sporet remise kan der blive plads til, hvis man bruger princippet vist på fig. 4.

Remisen er lagt i hjørnet, hvor der også bliver plads til

kulgård og askegrav. En rundremise fylder meget, men man kan spare megen plads ved at fjerne remisens bagvægge, så bygningen kan være i hjørnet. Der er stadig plads til lokomotiverne i remisen, selv om de fleste spor kun kan rumme mindre lokomotiver.

Mellem hovedsporene og remisen ligger en drejeskive med adgang fra to spor. Der medgår kun ca. 1 meters plads

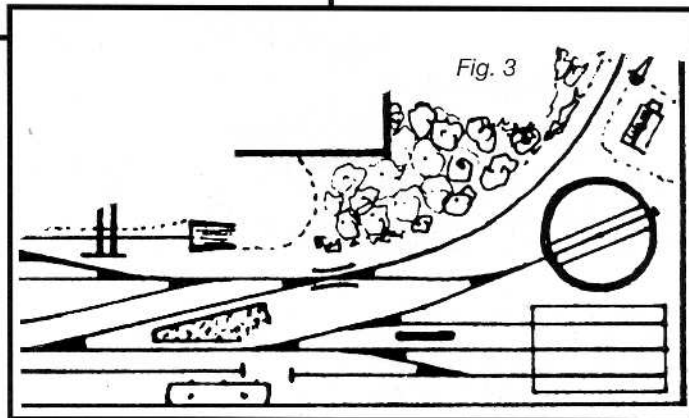


Fig. 3

på hver side. Husk, at depotet ikke må ligge længere væk, end at man kan nå at få maskiner ud fra depotet, hvis de på en eller anden måde bliver genstridige (strømsvigt m.v.).

Man skal også tænke på, at drejeskiven skal have samme sporlængde som remisepladserne (eller omvendt). Det nytter ikke, at der kan være en N-maskine i remisen, hvis man ikke kan vende den...eller omvendt!

Fig. 3. viser placeringen af et tresporet depot - igen - i et hjørne med kulgård m.v., anbragt langs bagvæggen. Drejeskiven ligger ved siden af remisen, noget som var meget almindeligt i damptiden.

*TIPS: Husk, at maskindepoter ikke behøver at ligge i plan med anlægget, de kan også anbringes et niveau lavere, og dermed spare plads. Det ses også hos forbillederne, bl.a. Vejle og Roskilde.*

Hvordan får man plads til et

# MASKIN-DEPOT?

Tegninger af T. Bejerholm

*Pladsen er mj-ernes store problem. Små maskindepoter med aflange 2-sporede remiser volder næppe kvaler at få anbragt på anlægget, hvorimod flersporede rundremiser kan være vanskelige at få plads til. Og vi vil jo alle gerne have disse flotte remiser på anlægget.*

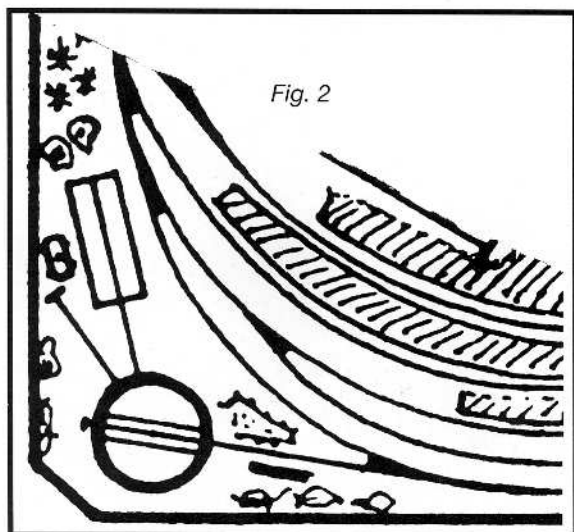


Fig. 2

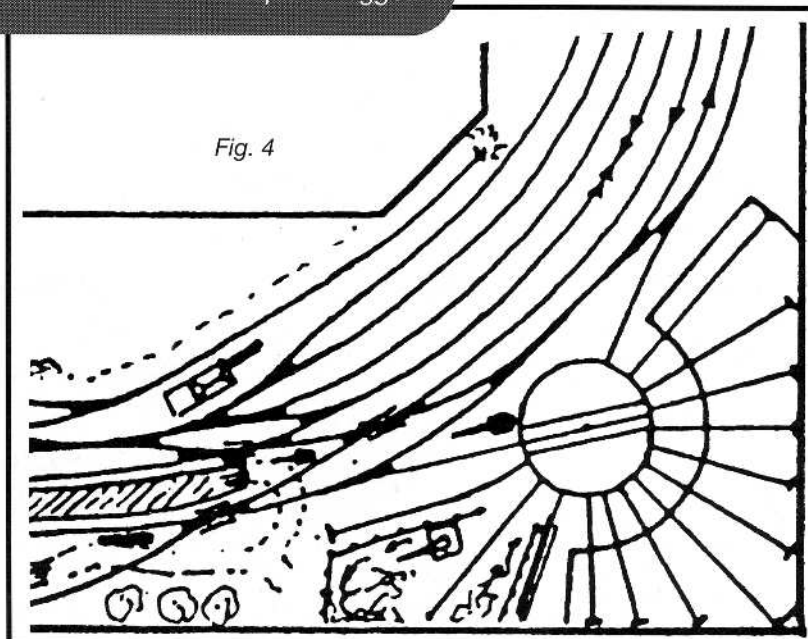


Fig. 4





Syvsporet rundremise fra Skanderborg Model Jernbane Klub. Forbilledet er Skanderborg remise i formindsket udgave (man havde i virkeligheden plads til 16 maskiner) med det typiske jyske runde vandtårn i venstre side. Læg mærke til at remisen har højere tag over de fire spor. I remisen står tre MY, en MO og MH, der har fortrængt dampmaskinerne. Foto: SdMJK.

kan benyttes tynd selvklæbende tape, der fås i alle størrelser og farver hos mj-forretningerne m.fl. Den bedste tape er fra Grauphner, der laver tilbehør til modellfly m.v.

Vinduer og døre fås også som lødselssæt fra flere tilbehørsfabrikanter. Døre og porte laves i karton eller plastic, afhængig af type.

Taget på remiserne kan bestå af tegl eller skifer, også her må man konsultere sin mj-forhandler for at høre, hvilke fabrikanter han fører i tagplader.

Skifer kan evt. efterlignes med sort karton, der skæres ud i strimler, og limes på taget, forskudt i lag-på-lag. Tegltag kan laves med indpakningsbølgepap (halv bølgepap) fra Dan-Cake-roulader m.v.

Røgrør, der stikker op gennem taget, fremstilles i kuglepennestre, elektriskerrør m.v., og hættene klippes ud som en skive med en hultang i passende diameter, en revne skæres fra periferi til centrum, og skiven bukkes til en "hat".

Pas på! Selv om man bygger remiserne i det rette størrelsesforhold, så kan man risikere at lokomotiverne ikke kan køre ind i dem, endsige være i dem. Det skyldes at modellernes koblinger støder på bag- og forvægge, og at sporene inde i remisen kan løfte fritrumsprofilen så meget,

at lokomotivernes skorstene m.v. støder på murbuer m.v. Lav derfor remisebygninger i en lidt større skala, f.eks. 1:85, og helst et lille stykke længere end tegningen viser.

#### Andre muligheder

Er man ikke god til selvbyg, så er der alligevel mulighed for at få vellignende danske remiser på anlægget.

Først og fremmest kan HELJAN tilbyde en ensporet remise, kat.-nr. 1761, der er egnet til mange formål. Den kan bruges til både damp- og motorremise, og den kan males mere naturtro med røde sten eller ommales i gule sten, ligesom vinduer kan males i grøn eller hvid. Afkortet remisen, så kan den "kalkes" hvid med sort tag og bruges som privatbaneremise. Porten kan males grøn eller rød.

Med to HELJAN-remiser kan man sammenbygge dem i forlængelse af hinanden, og få en langstrakt remise som f.eks. typen i Vemb.

To eller tre remiser kan også bygges op ved siden af hinanden som to- eller tresporedede remiser. Det kræver dog nyt tag og nyt frontstykke over remiseportene, lavet i skifer- hhv. murstenscard fra f.eks. Evergreen, og kan blive lidt større arbejde.

Også nogle få tyske modeller af remiser kan bruges som danske, de er dog ikke helt korrekte, men kommer så tæt på, at man skal være virkelig kender for at kunne se forskel.

Et eksempel herpå er KIBRI kat.-nr. 9452, der kan bruges til rundremise. Bruger man et enkelt sæt, fås en tresporet rundremise, men den kan stykkes sammen af flere udvi-

delsessæt kat.-nr. 9454, således at man får remiser med plads til seks, ni eller tolv lokomotiver. Sidstnævnte er dog næppe realistisk af hensyn til pladsen, selv en rundremise med ni spor kan virke for voldsom.

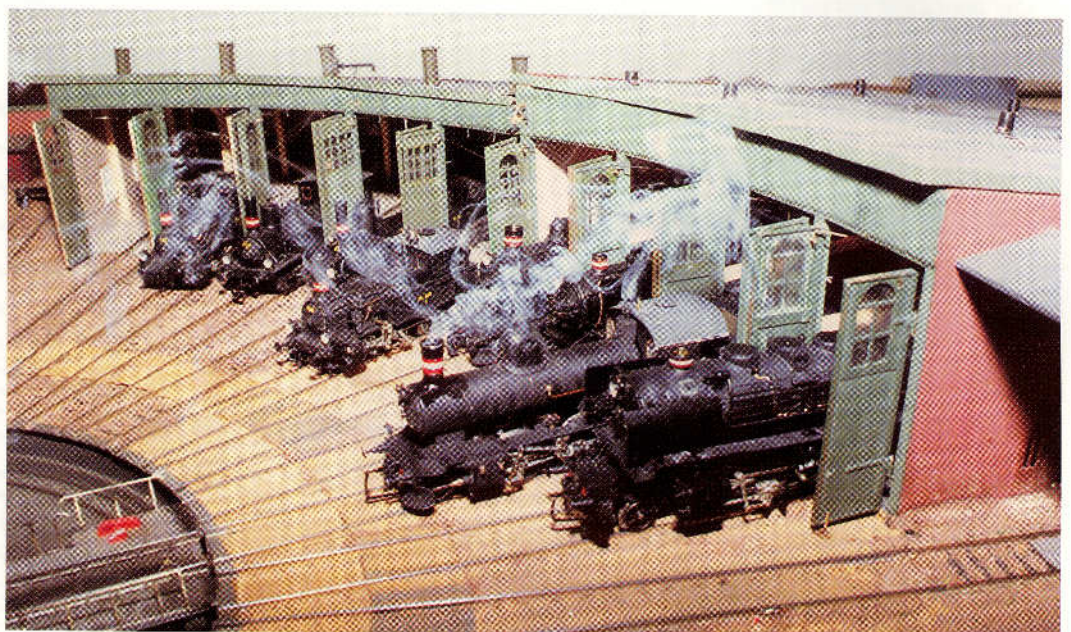
Forbillederne er f.eks. dampremiserne i Struer, Viborg og Esbjerg.

#### Supplerende læsning

Hvis man vil vide mere om maskindepoter i virkelighed og model, så kan vi anbefale LOKOMOTIVETS særskrift om MASKINDEPOTER i virkelighed og model, udgivet 1992 (ISBN 87 98 29 80-6-2). Hæftet er desværre udsolgt, men kan lånes på biblioteket.

I LOKOMOTIVET nr. 17, side 18, kan man læse om maskindepoternes miljø og atmosfære med masser af forslag til at eftergøre dette i model. I dette er også tegninger af DSBs typiske kulkran.

Diverse tegninger m.v. finder man også i DSBs "Banernes Bygning og Udstyrelse". Der er i tidens løb udgivet flere udgaver. Spørg på klubbiblioteket eller det lokale kommunebibliotek.



Modeljernbaneklubben »Litra-X« har på sit anlæg et rigtigt DSB dampdepot, som oser af miljø... og af røg. Lokomotiverne er af forskellig herkomst, bl.a. modeller fra UK-modeller. Foto: Bo Damgård, Litra-X.



Det er her i landet noget relativt nyt at designe mj-anlæg ved hjælp af PC og sporplanprogrammer, så her fortæller en af vore læsere, hvordan det nemt kan gøres med programmer, der kan anskaffes her i Danmark, og hvordan han ellers har grebet sagen an med de forudgående overvejelser m.v.

# DESIGN AF MODELJERNBANE VED HJÆLP AF PC

Af Jørgen Christensen

Da vi skulle bytte om på soveværelse og "hobbyrum", måtte jeg nedtage min modeljernbane og designe en ny til det nye rum, der nu blev på 22 m<sup>2</sup> i stedet for 16 m<sup>2</sup>.

Det at begynde forfra var lidt af en spændene udfordring, men da jeg var i den heldige situation at have "Signalposten" komplet og LOKOMOTIVET næsten fra start, gennemløjede jeg disse blade systematisk, og til hjælp for sporplandesignet købte jeg hos Trinbrættet v/Mads Sjøner (for en ti'er) et fransk program til sporplanlægning på PC.

Programmet hedder RAILWAYS v 3.0.1, og kan køre på en PC 80 286 og opefter. Der er ingen særlige RAM-krav, men er maskinen langsom tager udskriften tid. Jeg har selv

brugt programmet til Windows 3.11 og Windows 95, men det kan også køre under ren DOS. Har man adgang til Internet, så kan programmet hentes der.

Det er et nemt program for begyndere, og der kan udskrives manual på engelsk, og man kan selv bestemme farver og tekst til sporene. Der er også et digitaliserings- og signalprogram, som jeg dog ikke har afprøvet endnu.

Programmet har dog visse mangler, bl.a. mangler spor fra Tillig, men dem lagde jeg selv ind, og det er ikke så svært, her kan bruges spor fra

ROCO, da disse er meget lig Tillig.

Jeg startede med at vælge årstal. Det blev 1961 af hensyn til MX, og at dampen stadig var i fuld gang. Derefter besluttede jeg mig for antal stationer og trafikgrundlag. Her gik jeg uhæmmet på rov i bladene igen ved hjælp af Onkel Henriks Jernbaneindex, der kan købes ved henvendelse til Henrik Knudsen, Argentnavej 6, Brede, 2800 Lyngby.

## Sporplanen

Gammelby blev et udtræk fra LOKOMOTIVETS artikel "Hvad med trafikideen" fra bogen

"Dansk Modeljernbane Hobby For Alle 1" (DMJH 1). Tølløse er taget fra LOKOMOTIVET nr. 27, og Glyngøre fra nr. 48. Ideen med Lilleby er hugget fra "Signalposten". En ide med teglværksbane blev hugget fra Randers Modeljernbane Klub "Gudenåen".

Efter at have fået sporplanden på plads, satte jeg mig til at opbygge landskab og huse samt prøve at sætte mig ind i min ungdoms samfundsstruktur. Her blev jeg godt hjulpet af Skadhauges artikler i Signalposten og biblioteket, så til sidst fik jeg realiseret mine tanker om anlæggets udseende.

## Tid

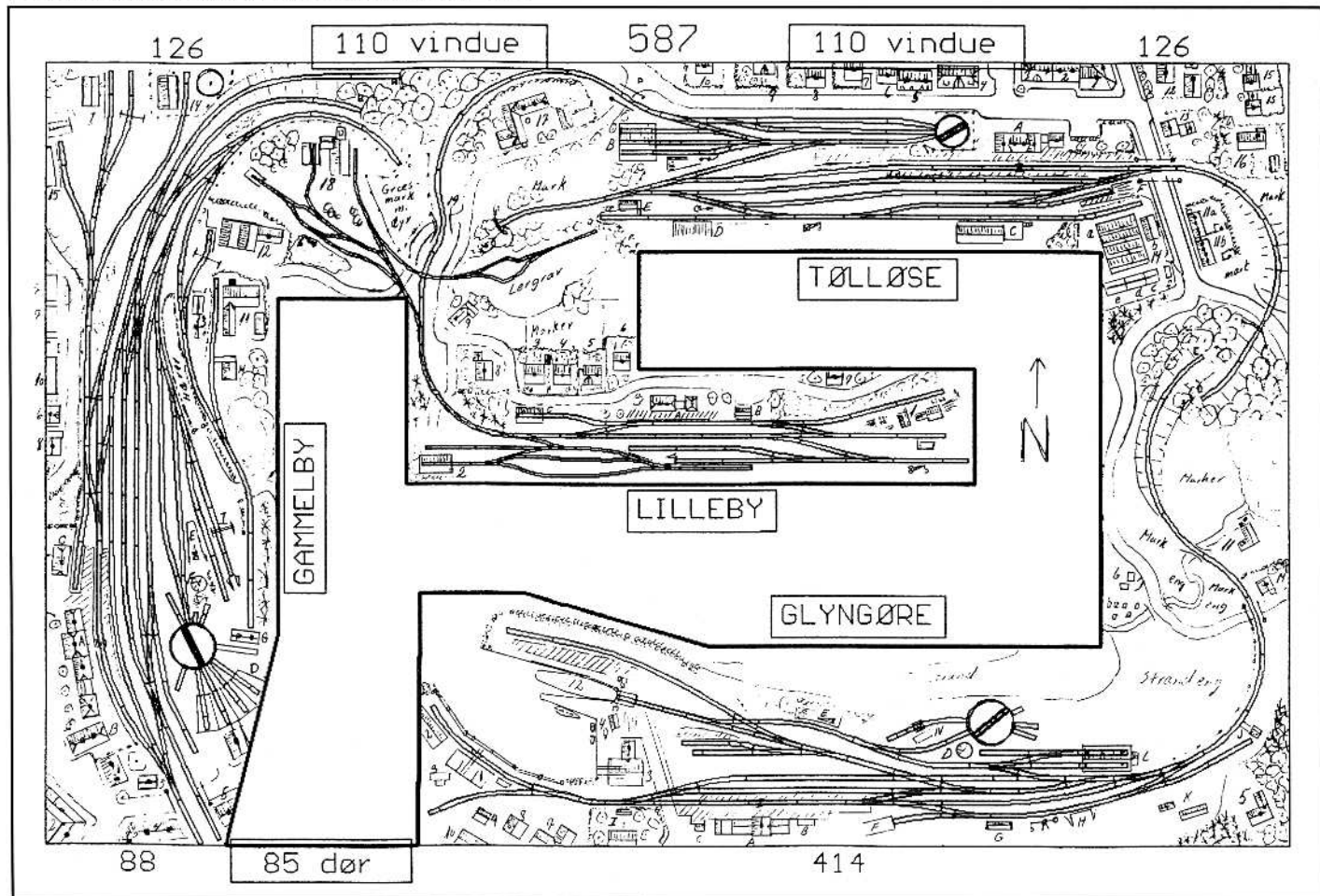
Jeg fastlagde modeljernbanen tidsmæssigt til en augusthverdag i 1961.

## Grundlag

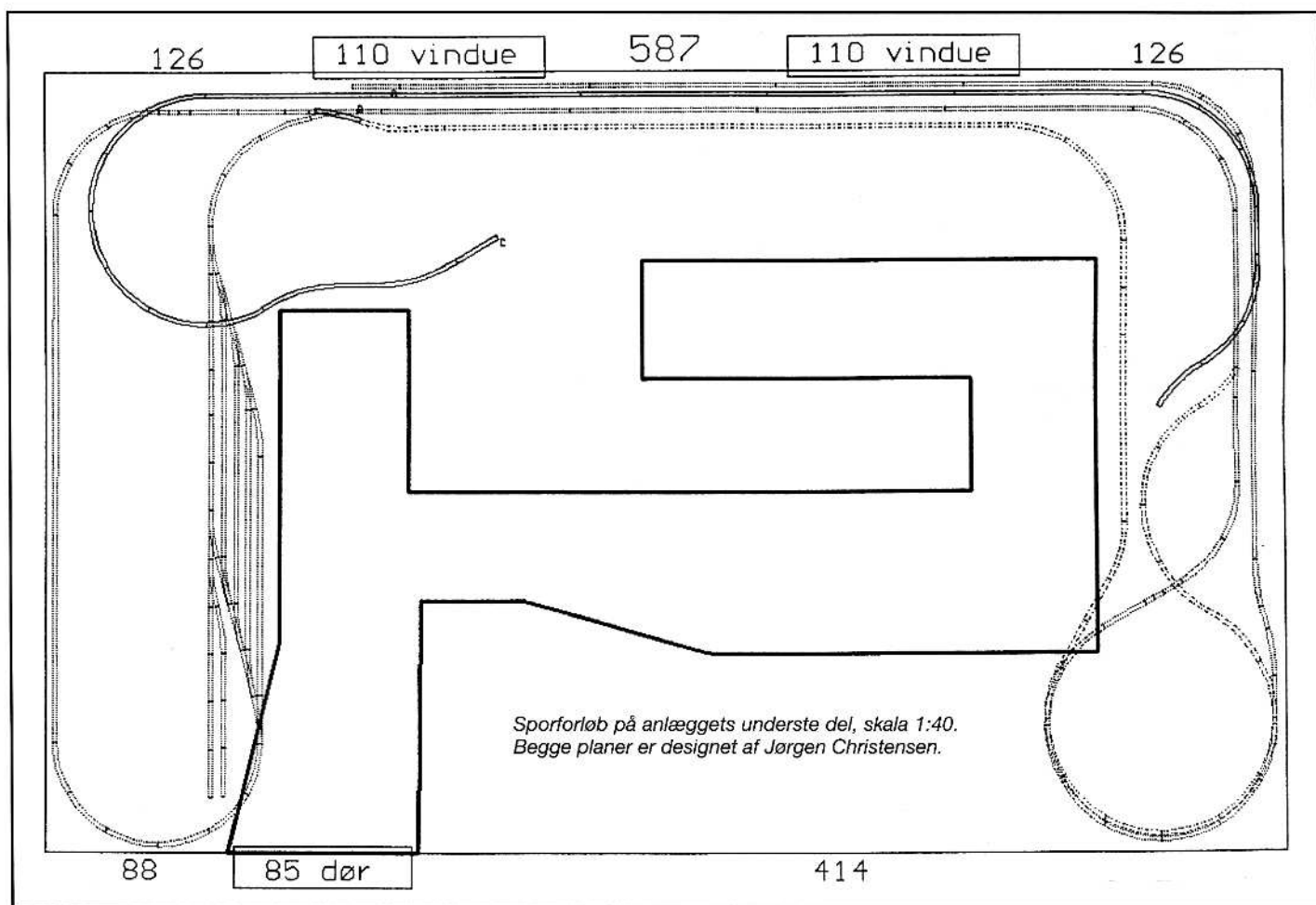
Banen udgår fra en større jysk købstad (gemt). Herfra går en enkeltsporet strækning til en mellemstor station (Gammelby), der er en rebroussementstation.

Derfra fører en enkeltsporet strækning videre til en mindre landstation (Tølløse), der også huser udgangspunkt for en privatbane.

Den færdige sporplan med indtegning af bygninger m.v. Tegningen er oprindelig fremtillet i skala 1:20, men er her af pladshensyn nedfotograferet til ca. 50%, d.v.s. 1:40.







Derfra fører strækningen videre til en mindre havneby (Glyngøre), her er et færgeleje med en mindre jernbanefærged/f "Glyngøre", også spor til en mindre fiske- og industrihavn.

Privatbanen udgår fra Tølløse, og midt på strækningen kommer en mindre teglværksbane, der også gør brug af privatbanesporet, som således bliver trestrengt til privatbanens endestation, hvor teglstenene omlæsses til normalsporede vogne.

#### Beskrivelse af banen

Der startes fra en skjult station med et gennemgående og fire opstillingsspor. I tilknytning til det gennemgående spor er der adgang til to vigespor. Den skjulte station fungerer samtidig som en vendesøjle, og banen fører til Gammelby station.

Gammelby stationsbygninger har forbillede i Brande samt post- og varehus, mens huse og kulisser hentes fra det tidligere blad "Signalposten".

Sporplanen for stationen består af to perronspor, og et spor til opstilling, afsendelse og modtagelse af godstog. Sporene ender i et spor for omløb, der står i forbindelse med stationen og en lille

godsbanegård med varehus og et perronspor, der i nødstilfælde kan benyttes af mindre særtog. Der er to opstillingsspor for person- og godsvogne. Til drifttjenesten er der en mindre fiersporet remise (en mindre udgave af Brande) med en drejeskive (Fleischmann, den lille), to betjeningsspor med kulgård og vandkran.

Der findes to spor til tungt gods med læsserampe og en kran. I tilslutning til udstræksporet i stationens nordlige ende er der adgang til et privat spor, der betjener et slagteri, en maskinfabrik og en produkthandler.

På modsatte side af stationsterrænet findes en mindre godsstation for lette varer, bl.a. for det lokale æggepakkeri og byens gasværk.

Fra Gammelby udgår et spor mod Tølløse, der løber under terræn i en skov, og dukker op noget før den vestlige indkørsel på ved Tølløse.

Tølløse stationsbygning har forbillede i Tølløse, det gælder også varehus, mens kreaturfold, industri og huse er fra "Signalposten" samt egne tegninger. Stationen har to perronspor, et opstillingsspor og et godsspor, der mod øst ender ved en kreaturfold, og

mod vest i en læsserampe og en møbelfabrik. Der findes i den østlige ende et overlevelingsspor til privatbanen.

Fra Tølløses østlige ende fortsætter sporet mod Glyngøre. Det går under et terræn i en lille lund bag teglværkets lergrav, og kommer op i skoven ved Mølledammen.

Glyngøres stationsbygninger, remise, varehuse og kolonnehuse har forbillede i Glyngøre. Sporanlægget har to perronspor, et opstillingsspor og et spor til færgen, der tillige har sit eget perronspor. Her er der et mindre godsspor og et spor til en enderampe. Der findes et lille maskindepot med en lille drejeskive (Fleischmann), kulgård og askegrav. I stationens østlige ende findes et havnespor, som betjener en kulimportør, og en korn- og foderstofvirksomhed.

Privatbanen udgår fra Tølløse. Den har egen remise med kulgård og vandkran. Der er et perronspor og to opstillings/omløbsspor, og godset bliver ekspederet hos DSB gods.

Fra Tølløse føres banen til Lilleby, og et stykke før Lilleby føres den smalsporede teglværksbane ind i sporet, og viger igen lige før indgangsporet til Lilleby. Stationens bygning

ger tages fra Stakroge, også varehuset. Her er et perronspor og et omløbsspor med plads i enden til et par vogne. Der løber et sidespor, som forgrener sig til to spor med et lille anlæg for omlæsning af teglværkets produkter. Perronsporet fortsætter ud til et savværk med damptrukket bloksav. Byens huse er hovedsagelig fra Signalposten.

Teglværksbanen har et omløbsspor, en mindre remise og et læssespor.

#### Trafikgrundlaget

Banen er tænkt opbygget over et mindre landområde med en større by (Gammelby) liggende inde i landet, som bliver forsynet med varer fra oplandet (Tølløse, Lilleby) og en kystby (Glyngøre).

#### Gammelby

har den del mindre industri som bliver forsynet via banen. Der er bl.a. et slagteri som dagligt modtager svin og kreaturer med banen, og som dagligt sender kød afsted. Det skal gå rimeligt tjepp, så kødet sendes med blandettog. Her er også et æggepakkeri, som ligeledes har brug for hurtig transport.

Maskinfabrikken, der producerer landbrugsmaskiner, bru-



ger ligeledes banen, og det gør produkthandleren også. Gammelby er hjemsted for skoler og gymnasium med de ældste elever. Da der også er et sygehus og et stort forretningsliv, derfor klarer banen den daglige transport for alle mennesker, der er beskæftiget her eller som benytter skole eller på besøg på sygehuset.

### Tølløse

er en lille provinsby med lidt småindustri, bl.a. en møbelfabrik, der får træ fra savværket i Lilleby, og træ og møbler sendes med banen. Stationen er forholdsvis stor, grundet privatbane her har sit udgangspunkt, og der er remise og værksteder for denne.

### Glyngøre

er banens endestation og hav-

neby. Her er færgeleje til en mindre jernbanefærge samt et mindre remiseanlæg til betjening af lokomotiverne. Ved havnen er kajanlægget domineret af et kulkompagni og en foderstofvirksomhed samt diverse småværksteder og handlende. Herfra sendes dagligt fisk ind i landet. Byen befolkning skal ligeledes transporteres til Gammelby for skoler, handle ind og for sygebesøg.

### Lilleby

er en lille landsby, hvor et savværk og en omladningsplads for teglværket stort set er den eneste beskæftigelse. Her findes en kreaturfold med to ugentlige afgang. Der er også en lille remise til en rangertraktor, da teglværkets omladninger kræver lidt range-

ring. Her er befolkningen ligeledes afhængig af transport til Gammelby.

### Teglværket

et er større værk, der ligger midt på banen, og hvor der ikke findes stationsmuligheder, og derfor er teglværksbanen ført sammen med privatbanen frem til Lilleby.

### Redaktionens slutbemærkning

Vi siger tak til Jørgen Christensen for det spændende oplæg. Vor sporplanmedarbejder Torben Bejerholm synes at sporplandesignet er faldet rigtig godt ud. Blandt andet er vi glade for at JC har designet anlægget som et såkaldt "gå- omkring-anlæg", d.v.s. at man kan komme til

alle anlæggets hjørner m.v. uden at skulle dukke sig. Det øger bevægelsesfriheden meget i forhold til "duk-under-anlæg", der efterhånden også er ved at forsvinde.

JC har endvidere lavet lister over anvendte bygninger, deres forbilleder og tegninger, men dem kan vi desværre ikke gengive af pladshensyn.

JC har sendt os flere tegninger med udviklingen af sporplanen, og vi har valgt at vise den endelige plan med de skjulte underføringer. Planen er oprindeligt tegnet i 1:20, men er her fotograferet ned til en passende størrelse og beskåret i kanterne, så detaljer ikke forsvinder helt. Tallene på planens sider angiver længder i cm.

## ANLÆGSIDÉER

### Ø-baner

Er man til hyggelige små baner, så er der også mulighed for at finde nogle gode forbilleder, der kan eftergøres i model på lille plads. Her nævner vi tre privatbaner, der alle er til epoke III:

- DBJ, De bornholmske Jernbaner
- AB, Amagerbanen
- LB, Langelandsbanen

#### De Bornholmske Jernbaner

Det er en lækkerbisken for mjere med hang til smalspor. Hidtil har den været mest dyrket af "de store størrelser", men da man nu kan få meterspor fra PECO i skala 1:87, så er der også muligheder i denne størrelse. Materiellet må man desværre selvbygge, men det kan også være en udfordring. DBJ havde foruden de kendte skinnebusser, et FRICHS firkanter lokomotiv og lange motorvogne et noget særpræget person- og rejsegodsmateriel, og nogle herlige firkantede postvogne, der må tiltale enhver med hang til specialiteter. DBJ giver også mulighed for at føre en jernbane gennem et anderledes landskab med klipper, sand og små hyggelige bymiljøer, der kan pyntes med en hyggelig rundkirke. Ligesom mange andre privatbaner havde DBJ hyggelige trinbrætter.

Der er udgivet flere bøger om De Bornholmske Jernbaner, som kan lånes på biblioteket, men ellers vender vi tilbage til emnet ved lejlighed.

#### Amagerbanen

Det er en normalsporet bane, der løb tværs over Amager fra Amagerbro station i stor-

byen via Kastrup og til den hyggelige landsby Dragør. Oprindeligt havde banen både person- og godstrafik, men før 2. Verdenskrig ophørte persontrafikken. Til gengæld fortsatte godstrafikken til langt ind i 1970'erne.

Amagerbanen er en interessant bane for modelbyggere, specielt til sidst da den var en godsbane, da var der masser af sidespor, og næsten alle typer godsvogne har kørt på dem.

Hvis ikke man vil lave et stort anlæg, så kan man lave et mindre, f.eks. et lille diorama med kørsel af f.eks. Øresundsvej station. Stationen lå helt ud til sporet med en smal perron ud fra gavlen. Der var sportilslutning til maskinfabrikken Vølund, Gasværk og Trådfabrikken NKT. Her kan rangeres med dieselloko og togværk. Vølund reparerede også lokomotiver, det samme gjaldt kulvogne til gasværket, og der kan køres med kabeltromler til/fra NKT samt stykgodsvogne o.s.v.

Banen havde meget spændende materiel, og stationerne var hyggelige, og meget velegnede til modelforhold. Vil man eftergøre stationernes sporforløb, så er der udgivet en bog med sporplaner m.m. fra Amagerbanen. Også andre bøger

belyser Amagerbanens driftforhold.

#### Langelandsbanen

Denne bane er lige så spændende er at eftergøre i model som de to forannævnte, ikke mindst fordi man også kan anlægge en færgerute. Hos forbilledet besejledes ruten mellem Rudkøbing og Svendborg med bl.a. færgeren Langeland, og der overførtes jernbanevogne fra både DSB og LB mellem de to byer indtil nedlæggelsen i 1962. Fra samme havn sejlede også en automobilfærge til Svendborg fra særskilt leje.

Den 33 km lange bane havde også en forgrening i Skrøbelev;

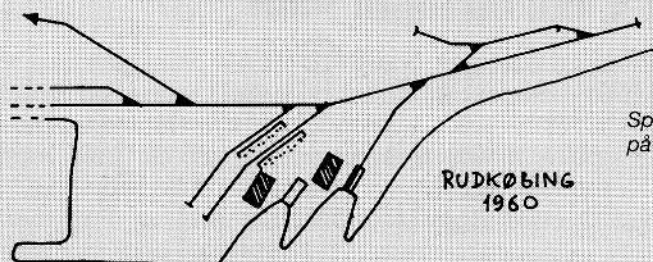
den ene løb mod syd til Bagenkop, mens den anden førte tværs over øen, og endte i Spodsbjerg med færgeforbindelse (billfærge) til Lolland.

Banen havde meget spændende materiel, damplokomotiver, såvel som Triangelvogne og skinnebusser. Og selvfølgelig personvogne og godsvogne, det meste - bortset fra dampen - var i drift til det sidste.

Der findes ikke meget litteratur om Langelandsbanen, så derfor vil vi snarest se nærmere på denne specielle bane, der kan tilbyde modelbyggere næsten alt det, man kan ønske sig af kørsel og færgedrift. Pladsmæssigt er den også velegnet.



Hygge på Langelandsbanen: Der indlæses fiskekasser i skinnebusstog med "fiskevognen" LB IB 212. Stedet er Spodsbjerg, 1962. Foto: HBDS/PÅ SPORET.



Sporplan af færgesiden i Rudkøbing på Langelandsbanen. Tegning: JB-P.



# GODSVOGN SIGNATURER

For såvel mj-erne som den jernbaneinteresserede er det af interesse og vigtighed at kunne tyde de mange forskellige signaturer og påskrifter, der fandtes rundt omkring på jernbanernes godsvogne.

Signaturerne var internationale, og nedfældet i et reglement, der på dansk kaldtes "Overenskomst over den gensidige benyttelse af godsvogne i internationale trafik", i daglig tale blot RIV, der betyder "Regolamento Internazionale Veicoli".

Signaturerne gælder primært perioden 1954-1966 (epoke IIIb).

## Placering af signaturer:

- betyder
- VV til venstre på vognsiden,
  - HV til højre på vognsiden,
  - GV på gavl og til venstre,
  - L på længdedrageren,
  - HL til højre på længdedrageren,
  - VL til venstre på længdedrageren,
  - P på pufferhylsteret

1 og 2) Ejendomsmærke for DSB-vogne, der er optaget i EUROP-vognparken. Bogstaver og cifre under påskriften Danmark på tegning 2) angiver vognens litra og nummer. EUROP-påskrifterne var i brug fra 1954 til ca. 1966.

3) Vognens taravægt.

4) Øverste felt angiver taravægten, nederste felt skruebremsevægten (findes kun på vogne, hvor skruebremsevægten er mindre end tara+last. Bremsevægten er den kraft, hvormed vognen bremses).

5) Vognens bundflade i m<sup>2</sup>.

6) Vognens nyttige læsselængde.

7) Lastsignatur, hvor øverste felt angiver vognens last incl. evt. islast. Nederste felt viser vognens lastgænsø. Er nederste felt ikke udfyldt, er lastgrænsen = last + 5%.

Dette kan måske lyde mærkeligt, men sagen er den, at en godsvogn skal kunne tåle at blive overbelastet en lille smule uden at tage skade.

8) Største islast.

9-10-11) Lastsignaturer, der angiver vognens last incl. evt. islast på A-B-C normalstrækninger.

12) Rød trekant: Forsigtig rangering.

13) Gult lyn anbragt øverst på gavlen ved opstigningstrin advarer mod evt. elektriske køreledninger m.v.

14) Vognen kan indlemmes i tog med max. hastighed 100 km/t, når vognlasten ikke overstiger vægten anført i rammen, og såfremt vognens revisionsfrist ikke er overskredet. Revisionsfristen er den frist (tid), der er gået, siden vognen sidst har været på værksted.

15) Vognen kan inden for en revisionsfrist på 1 år køre 120 km/t, når lasten ikke overstiger vægten i øverste ramme. For

nederste ramme gælder tegning 14).

16) P i ramme efter vognnummeret betyder at vognen er privatejet.

17) Vognen opfylder transitprofiler, og dens konstruktion og udstyr er i overensstemmelse med reglerne i RIV. Man siger, at vognen er RIV-mærket.

18) Anbringes under RIV-mærker og betegner at vogne opfylder den internationale jernbaneunions byggebestemmelser. Disse er noget mere vidtgående end RIV-bestemmelserne.

19) Vognen er en RIV-standardvogn (St = standard).

20) Anbringes på venstre sideplade på beholdervogne, og angiver beholderens rumindhold i m<sup>3</sup> hekto-liter eller liter.

21) Beholdervognen har skvalpeplader, d.v.s. at den er indrettet med plader, der forhindrer væsken i at skvalpe.

22) Angiver for 2-akslede vogne afstanden mellem hjulsæt, for bogievogne afstanden mellem drejetappe (centertappe).

23) Vognen har svævende akselkasser.

24) Angiver vognens største metervægt i tons (tons/m), såfremt denne er 4 tons eller derover.

25-26-27) Signatur for revisionsværksted og dato. 4-tallet fortæller, at vognen har 4 års revisionsdato såvel i ind- som i udland. Mangler 4-tallet, og vognen ikke er RIV-mærket, har den 4 års revisionsfrist. Er vognen RIV-mærket, har den 4 års frist indenlandsk, og kun 3 års frist international trafik.

N = rev. i Nyborg

A = rev. i Århus

K = rev. i København

28) Aluminiumsfarvet D anbragt på vognen med Isothermos eller Athermosakselkasser angiver at olieudskiftning har fundet sted i driften.

29) Vognen er forsynet med internationalt udskiftelige dele.

30) Vognen er udtaget til lejlighedsvis udrangering.

31) Må ikke passere rangerrygge.

32) Angiver vognens længde målt over puffer.

33) A betegner aftagelige dele. OO antal og o art. Disse dele kan f.eks. være iltflasker i fiskeyngelvogne, kæder, aftagelige side- og endevægge.

34) Afstanden a-a, b-b og c-c i meter er påmalet længdedrageren, og t angiver den størst tilladte vægt fordelt over de angivne antal meter.

35) Skema for vogne med tidsmøring.

36) Gul ring på pufferhylster. Angiver, at vognen har ringfjederpuffer med 75 mm vandring. Tallet er største puffertryk i tons.

1		7		13		19		25		31	
2		8		14		20		26		32	
3		9		15		21		27		33	
4		10		16		22		28		34	
5		11		17		23		29		35	
6		12		18		24		30		36	

(Tegninger og tekst: J.B. Dyrkilde)



## Slagelsebanen

Slagelse-Næstved-banen blev åbnet for drift den 15. maj 1892. Lovvedtagelsen skete den 12. april 1889, og tre år senere kunne man rejse med tog mellem de to/tre byer.

På den 40,1 km lange strækning anlagdes stationerne (regnet fra Slagelse): Sludstrup (Sdt, 8,2 km), Flakkebjerg (Fk, 11,3 km), Dalmose (Da, 15,4 km), Holsteinborg Tr. (Hob), Sandved (San, 23 km) Hyllinge (Yl, 27,9 km), Fodby (Fy, 32,8 km), Ladby Trinbræt 35,4 km) og Næstved (Næ, 40,1 km).

Strækningen blev lagt med 22,5 kg/m skinner, der senere udskiftedes med 35 kg/m skinner.

Den 23. maj 1971 indstilledes persontrafikken på banen. Godstrafikken fortsatte mellem Slagelse-Sandved, men nedlagdes helt mellem Sandved-Næstved.

## Skælskørbanen

Strækningen til Skælskør, der udgik fra Dalmose, åbnede samtidig med Slagelsebanen 15. maj 1892. I begyndelsen havde den god trafik med seks tog daglig i hver retning, mens "hovedbanen" kun havde fire. Strækningen er 11,5 km lang, og havde stationerne Sønder-Bjerge (Be, 3,3 km), Tjæreby (Tj, 6,9 km) og Skælskør (Ss, 11,5 km).

Den 25. maj 1950 ophørte persontrafikken på Skælskørbanen, mens godstrafikken fortsatte indtil 27. september 1975.

## Materiellet på Slagelsebanen

Omkring 1950 kørtes persontogene på Slagelsebanen med K-maskiner og solo ML-motorvogne, mens godstog fremførtes af D- og G-maskiner. I løbet af 1950'erne sattes MO-vogne i drift, mens godstogene fortsat kørtes af D-maskiner. MO-vognene var i drift indtil nedlæggelsen i 1971, og der benyttedes både 4- og 5-akslede, også i de gennemgående tog Korsør-Slagelse-Næstved-Nykøbing F i 1960'erne.

I begyndelsen af 1960'erne brugtes en D- og P-maskine - begge stationeret i Næstved - til gods- og persontog. D-maskinen blev op gennem årene fast maskine i godstog, mens P-maskinen benyttedes i visse persontog.

Personvognsmateriellet bestod i 1950'erne især litra CP og AZ, mens de benyttede post- og rejsegodsvogne var litra DO og EHA. Med MO-vognene tilsynekomst kom personvogne litra CR/M og CRS på sporene.

## Materiellet på Skælskørbanen

På Skælskørbanen benyttedes G- og A-maskiner efter 2. Verdenskrig. Før krigen benyttedes J-maskiner, der overnattede i den to-sporede remise i Dalmose. Også små Triangelmotorvogne MA og ME blev anvendt før krigen, disse kørtes koblet "ryg-mod-ryg".

Godstrafikken efter krigen kørtes i første omgang med traktor 71, senere brugtes en Ardel-traktor, begge var stationeret i Skælskør.

## Sporplanen

Tegningen viser - som allerede nævnt - Dalmose station omkring 1949-50. Sporarealet og bygninger var de samme indtil ca. 1960, hvor signalposten for enden af perron 3 forsvandt. I 1974 blev varehuset og remisen nedrevet, mens drejeskiven blev fjernet.

Det gamle sikringsanlæg med armsignaler forsvandt i begyndelsen af 1970'erne; i sydenden stod et af de gamle hovedsignaler med dobbelte arme med cirkulære endeskiver. Det dækkede sporene for tog til Næstved og Skælskør.

Signalet er vist forstørret i cirklen.

Størsteparten af sporene fik lov at ligge efter nedlæggelsen, og brugtes i tiden efter 1971 dels til godstog Slagelse-Sandved, dels af veteranjernbaneklubben FDSB, der kører tog mellem Skælskør og Dalmose m.v.

Sporplanen er en nøjagtig gengivelse af Dalmose station med bygninger før og efter 2. Verdenskrig 1939-45. Selv antallet af lygtepæle på perronen er korrekt. Bemærk detaljer som vogterhuse, kolonnehuse, kvægrampe m.v., og selvfølgelig mylderet af materiel, der alt sammen hører til i den nostalgiske virkelighed: K-maskine med tog fra Næstved, motorvogn ML ved perron 1, togforstærkningsvogne (kupevogne) på sporet bag signalposten, godsvogne o.s.v. ...og så kan læseren selv studere videre.

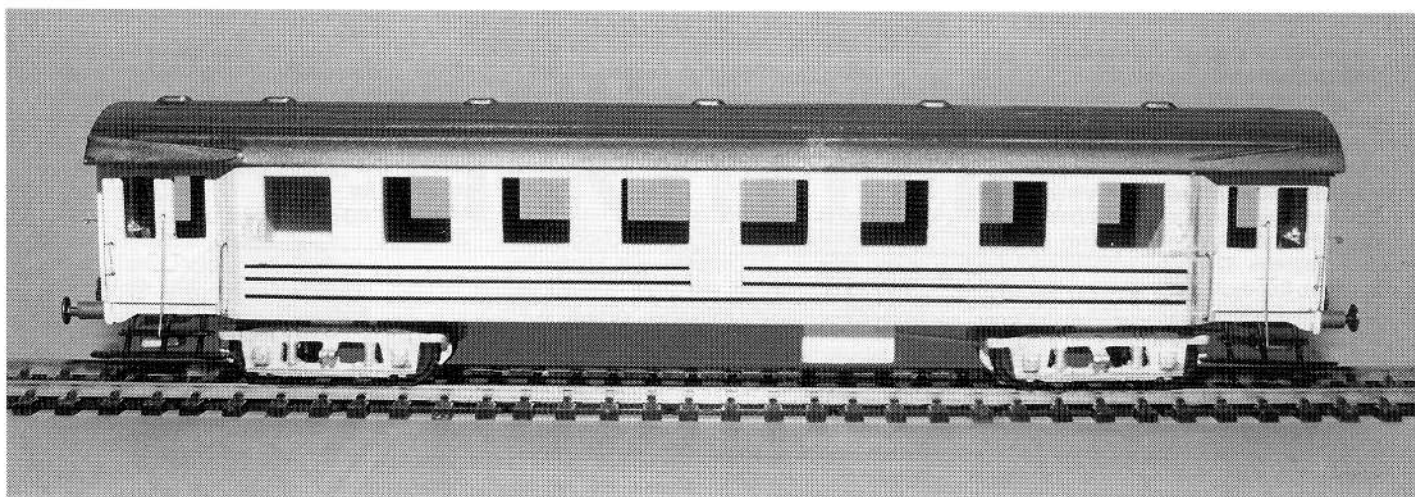
Tegning: Erling Nederland  
Tekst: Torben Andersen

# DALMOSE

...så har Erling Nederland igen - til glæde for os alle - haft gang i farveblyanterne, og tegnet Dalmose station på Slagelse-Næstved banen som den så ud omkring begyndelsen af 1950'erne.

For mj-ere må Dalmose station være et yderst velegnet forbillede til en station på anlægget. Den ligger på en sidebane, der har en sidebane til Skælskør, og med masser af spændende bygninger, bl.a. maskindepot, vogterhuse m.v., og med mange køremuligheder. Hvad mere kan man forlange?





Denne gang er det en rigtig "moderne" privatbanevogn, som er genstand for vort selvbyggeri. Den er en typisk epoke III- og IV-model. At det så er en af mine favoritter, er jo kun en sidegevinst...for mig.

Ideen til modellen opstod da PÅ SPORET udbød løse dele til CL- vognen, og da TIKØB Hobby havde 2 m stål bogier i sit program, så var det bare om at komme i gang.

Det er ikke en begyndermodel, så bliver byggebeskrivelsen lidt overfladisk, for de garvede byggere ved selv, hvordan de vil gribe sagen an. Men her er min løsning.

#### Vognkassen

Vi starter med et samle Tikøbs metalbogier, og til disse har jeg købt Fleischmann skivehjul med aksellængden 24 mm. Bogierne triller som en drøm med disse hjul.

Dernæst går vi i gang med vognkassen, der som nævnt er en løsdel fra PÅ SPORET. Den skal afkortes 1,5 fag i toiletenden, men først fremstiller vi nogle skillevægge i 1,5 mm glat plast til afstivning.

Vognkassen måler 32,5 mm indvendig, og skillevæggene skal være 22 mm høje. I den ende, hvor vognkassen saves over, klipper man det stykke af støbegraten, der sidder i tagkanten af vognkassen væk, og limer et stykke skillevæg fast i vognkassen helt op til over kanten, sådan et skillevæggen bliver siddende, når man sårer vognkassen over præcis midt imellem vinduerne (se foto). Dernæst saves dørpartiet over lige der, hvor knækket ind til vognsiden begynder. Jeg har slebet til med smergellærred før samling. Når dørpartiet er limet fast, skal vognkassens endelige længde skal være 200 mm.

Når dørpartiet er limet fast igen, har jeg sat skillerum midt

## Personvogne fra privatbanerne:

# GDS C41-42

Af Claus

i vognkassen i den anden ende, men jeg har kun klippet støbegraten væk der, hvor skillerummene er limet fast. Husk at skillerummene skal flugte med tagkanten.

#### Gavlene

Ændring af gavlene kræver mere arbejde, idet udseendet er lidt anderledes end på CL-vogne. De er bl.a. lidt mere "glatte", så her skærer vi de

lodrette jern og midtersprossen i dørene af, hvorefter gavlene files glatte imellem de stykker af siden, som går rundt om hjørnerne, det er ca. 24 mm bredt.

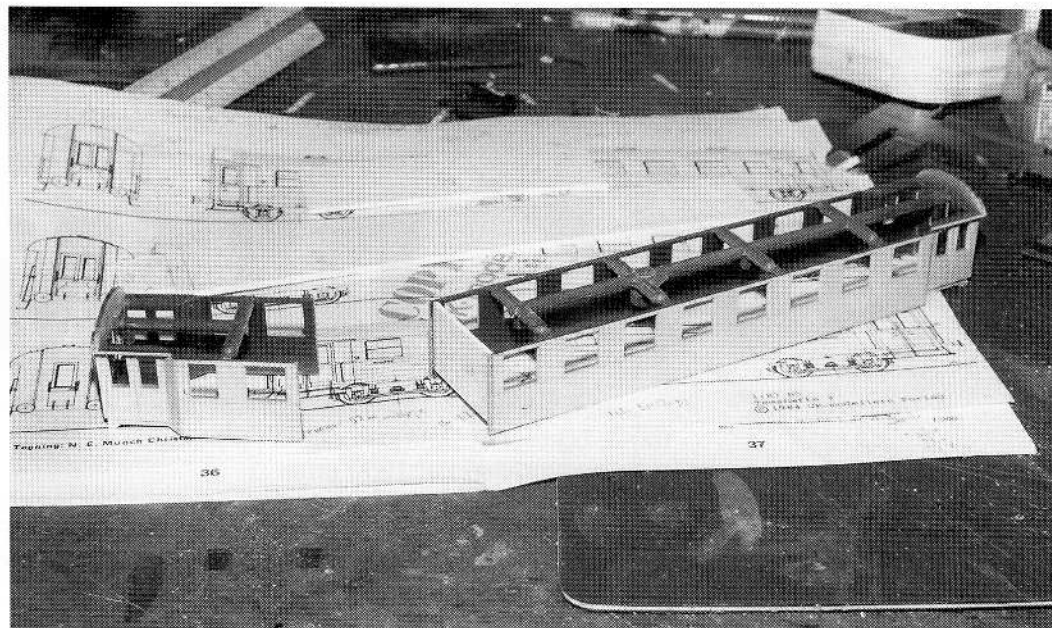
Nu laver jeg to stykker 1 mm plast, rigelig lange, hvor jeg skærer vinduet ud og indridser døren, hvorefter stykkerne limes fast på gavlene. Husk, at pufferplanken laves senere.

Gavlstykket skal kun gå så

langt ned som siderne. Bagefter tilskæres og slibes tagrundingen efter den runding, der er på modellens gavlbag plaststykket.

Pufferplanken måler 26x4x1 mm, og der skal være to huller med 2 mm ø til puffer. De limes på plads nu.

Gavljernene er lavet i 1 mm plast med målene 2x33 mm, skåret skrå i enderne, og de limes på gavlene.





### Tag og vognsider

Taget afkortes til 205 mm, og limes på plads. Husk, at afkorte i den rigtige ende, så kuck-kuck-ventilerne svarer til toiletenden. Ventilernes placering bliver ikke 100%, men det kan ikke betale sig at fjerne de indstøbte for at lime nye på i korrekt placering.

I den afskårne ende slibes tagsikkerne væk, svarende til den modsatte ende. Vandlisterne slibes ligeledes væk, og fire nye monteres med tynde plaststrips for at alle kan få samme tykkelse.

Styrelisten under taget i den afskårne tagende skæres væk, således at taget kan komme ned i vognkassen og slutte tæt. Skær ikke mere af listen end at taget "kiler" sig pænt fast.

Forbilledet har på vognsiderne tre forstærkningssikker, de mærkes op på modellen med blyant, og derefter monteres de med selvklæbende hobbytape, 1 mm bred. Stram tapen godt ud, og tryk den hårdt på plads, og skær bag efter det overskydende af. Husk plads til feltet midt på siden til litreringen.

### Vognbund

De små flige til at holde vognbunden på plads, har jeg skåret væk, og en ny vognbund er fremstillet i 2 mm plast efter hosstående tegning.

Huller til bogier i vognbunden skal være 3 mm ø. Jeg har købt en æske 3 mm maskinskruer, 10 mm lange med møtrikker til en pris af godt 10,- kr. i et byggemarked.

Koblingsarmene på bogierne kan nu mærkes op, hvor lange de skal være, og araldittes derefter fast.

### Detaljer

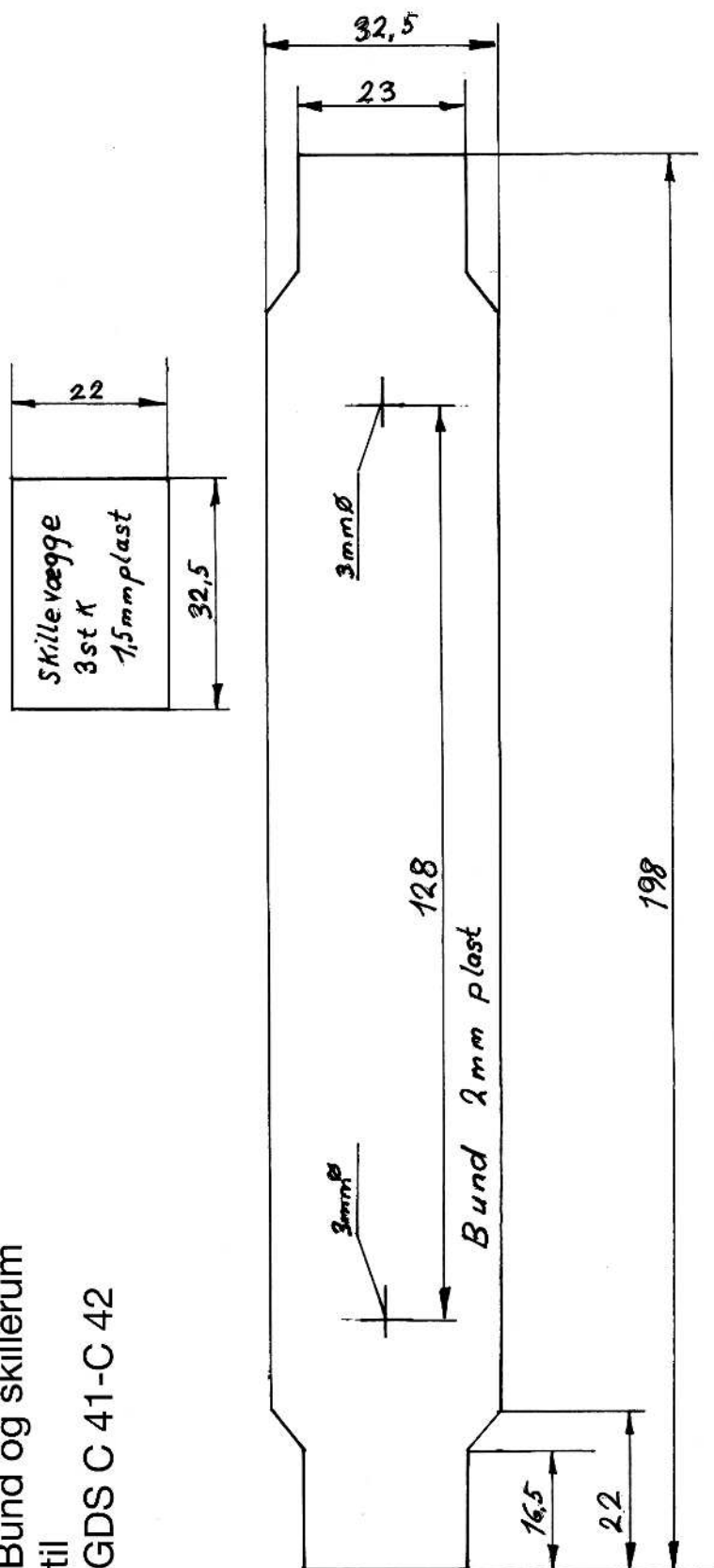
Overgangsbøjlerne er en af de markante ting på denne vogn, det er ætsedele fra GREMO. Der bores 1 mm huller, og delene araldittes fast på indersiden. Overgangsplader fremstilles i 0,5 mm plast.

Trinene er fra CL-vognen, de skal monteres før pufferne. Jeg har boret 1 mm huller i vognbundens sider ved dørene, og limet dem fast der.

Pufferne er hjemmelavede med små blå søm og en tom kuglepennepatron, udskåret i passende længder som pufferhylster. Delene araldittes fast.

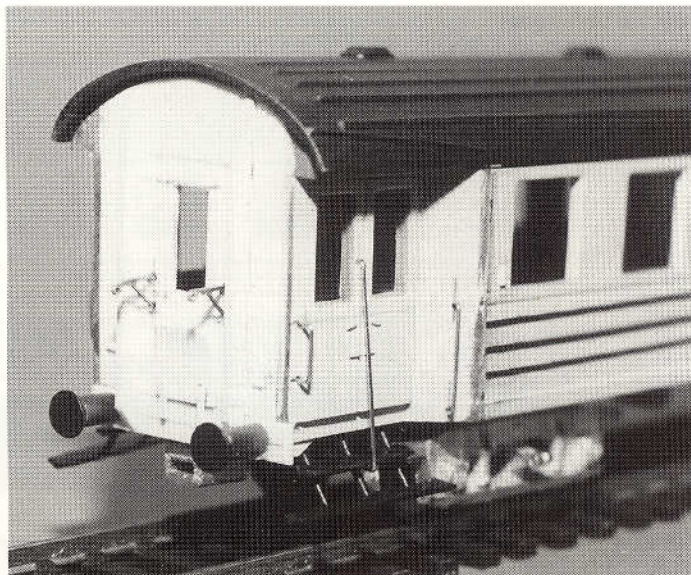
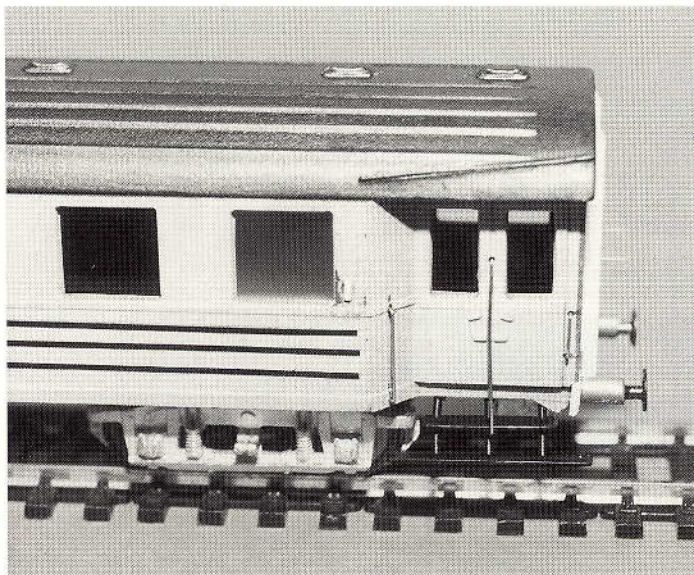
Nu mangler vi kun at montere håndbøjler. Her bruges 0,4 mm nysølvtråd, og der bores 0,6 mm ø huller, hvorpå bøjlerne araldittes fast. Bøjler-

Bund og skillerum  
til  
GDS C 41-C 42



Claus 98.





ne har samme udseende som på CL-vognen.

Derefter monteres detaljer på undervognen, og her er det op til modelbyggeren selv, hvad de skal være. Oprindeligt havde vognene kakkelovn med skorsten, senere fik de oliefy. Jeg har kun monteret dynamo og batterikasse.

#### Bemaling

Vognene var oprindeligt vinrøde, men ved overgang til HFHJ i 1968 blev de malet i HFHJs to-farveskema vinrød/cremegul. Det gjorde man

simpelthen ved at male siderne cremefarvet øverst, og lade resten af vognen være vinrød (sparebemaling). Gavlene blev ikke malet som på HFHJs større CL-vogne, men forblev vinrøde. Taget blev malet i lysegrå.

Som vinrød kan man bruge Humbrol nr. 73-rød, mens Humbrol 103 creme bruges til den lyse farve. Det anbefales at komme lidt 34-hvid i cremefarven. Begge er halvmatte farver, så vognkassen bør efterlakeres med Humbrol 135 halvmat.

Det mørkeblå mavebælte udskæres som lange strimler i blå selvklæbende tape, ca. 1,5 mm bred, og monteres på vognens sider.

Taget males med Humbrol 28-lysegrå, mens undervognen males med 85-sort. Husk, at efterpatinere undervognen med støvfarver, så den sorte farve ikke virker for kraftig.

Litreringer må vi finde i rodekassen. Evt. kan de laves med hvide Letraset-ark. Bemærk, at litreringerne på vognene var temmelig store, svarende til en højde på ca. 2,5-

2,7 mm i skala 1:87. Egentlig skulle bogstaverne være med fødder (seriffer), men det fås næppe i hvid Letraset, bortset fra halvfed Times, der ikke rigtig er brugbar, så find en halvfed Helvetica-skrift.

Og så kan man sætte en farverig privatbanevogn i drift...den egner sig til ikke alene til en privatbane, men også til "gennemgående tog" på en DSB-strækning.

God kørsel.

## Lidt om forbillederne **GDS C 41-42**

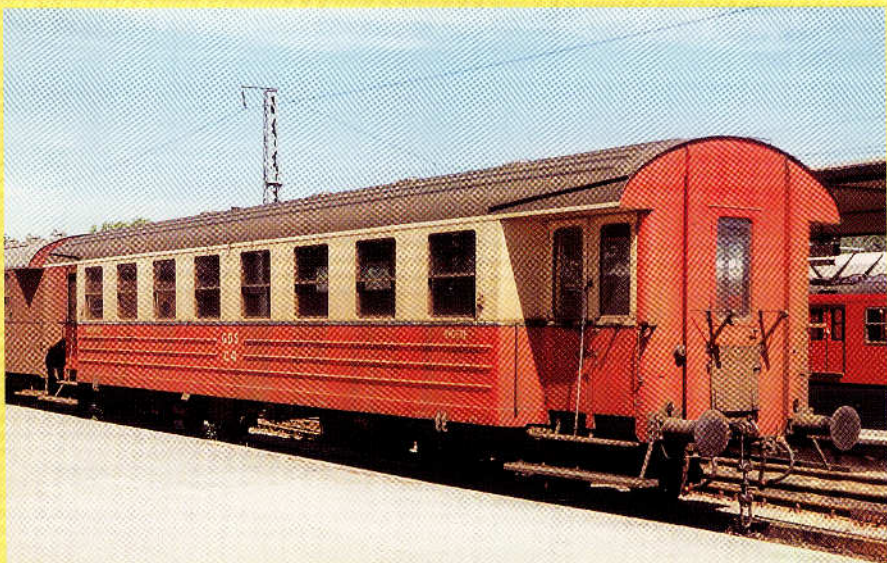
Sammen med bevillinger til køb af et Marcipanbrød i 1952 blev der også afsat et beløb til anskaffelse af to stål-vogne. Det blev til C 41 og C 42, der byggedes af Scandia i 1954.

Vognene konstrueredes helt i stål med forbillede i DSBs CL-vogne med dobbeltdøre i enderne, blot var de kortere, nemlig 18,3 m (ca. 211 mm i skala 1:87), og løb på 2,0 m stålbogier.

Vognene leveredes i vinrød bemaling, men da de gennemgående tog fra GDS ophørte i 1968, overgik de til Hundestedbanen (HFHJ), hvor de ommalede i banens to-farvede liber.

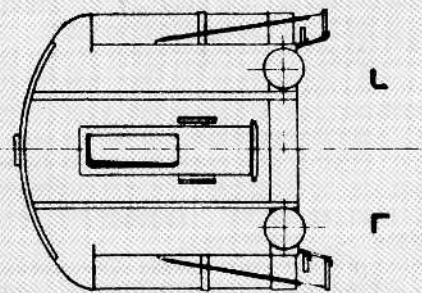
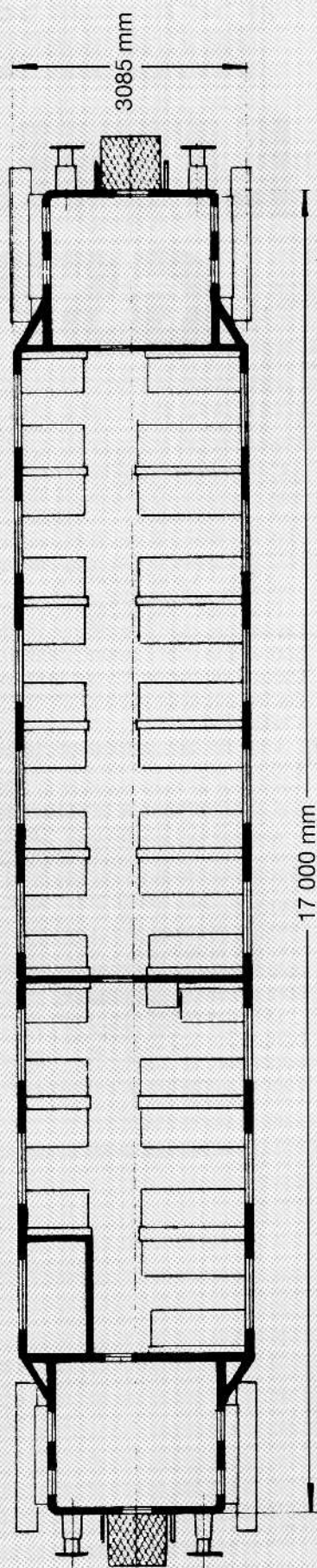
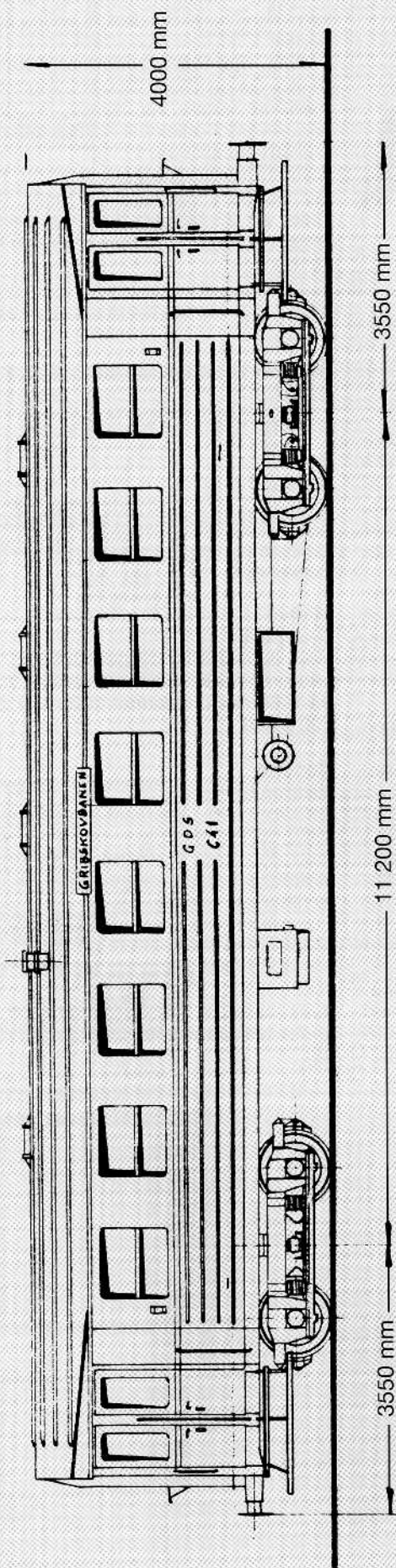
GDS C 41-42 var altså et par rigtige all-round vogne. De kørte både hos GDS, HFHJ og DSB med damp- eller dieseltrækkraft. I de sidste år hos GDS brugtes de bl.a. i skoletogene med treakslede Triangelvogne som trækkraft, men har også været benyttet i badetog med DSB MO-vogne.

Vognene blev udrangeret sidst i 1980'erne, hvor HFHJ anskaffede brugte stålvogne fra DSB.



GDS C 41 i Hillerød, 1974. Vognen var oprindeligt rød, og da den i 1968 kom til HFHJ nøjedes man med at male den øverste side i creme for at den skulle ligne øvrige vogne hos HFHJ. Gavlen forblev rød. Foto: TA.





## GDS C 41 og C 42

Scandia 1954

Skala 1:87

Tegning: AH



Ja, det er et godt spørgsmål, for DSB har i tidens løb haft tre forskellige lukkede vogne litra Gs, når vi ser bort fra den litra Gs-t, som blev ombygget fra de hvide vogne litra IKS. Men lad os se lidt på hovedtyperne, der var med til at grundlægge DSBs moderne godsvognpark.

Det skete med anskaffelsen af litra G, som vognen kaldtes på det tidspunkt. Vogntypen var DSBs første vogn efter UIC-standardtegninger, og kom i drift i 1954. Efterhånden anskaffedes to typer mere, der hovedsagelig var ens i udseende, men afveg lidt i dimensioner ved dørene.

G-vognene skulle afløse Q-vognene, der havde været DSBs arbejdshest i over 75 år, og oprindeligt var det tanken, at den nye vogn også skulle hedde Q med nummerserien 37 000, men det blev ændret til litra G.

Fra 1954-1966 leverede Scandia i Randers ikke mindre end tre hovedserier på 875 + 2000 + 300 stk., d.v.s. i alt 3175 vogne. Også to ZF-fiskevogne blev ombygget til Gs i lighed med de 875 vogne, så antallet af Gs blev i alt 3177 i 1966. De tre hovedserier betegnes af praktiske grunde med romertal I, II og III. Ingen vogntype er i nyere tid leveret i så stort et antal.

Vognene var konstrueret med kassestel af profiljern, og beklædt med vandret liggende brædder. Alle vogne blev leveret med ståltag. Som ventilation havde de i siden fire skydelemme af stålplader, præget med krydsmønster med underliggende fastmonteret groftmasket metalnet.

Alle vogne havde samme dimensioner med akselafstanden 5700 mm og længde over puffer 10 580 mm. Eneste forskel var dørenes bredde. Gruppe II og III på 2300 stk. havde bredere døre (2000 mm mod tidligere 1800) efter ny UIC-standard. Vognene var konstrueret til fremførsel i godstog med 100 km/t med Hik-GP-bremse.

De sidst leverede 1500 vogne fik en anden bremse, nemlig KE- GP i stedet for Hik-GP. Det var 1200 vogne fra gruppe II og de 300 fra gruppe III.

Den mindste gruppe III på 300 stk. fik ikke rangerskruebremse og platform, men lignede i store træk gruppe II.

Indvendigt havde Gs bindinger til fastbinding af kvæg (den var jo Q-vognens afløser). Typen blev fra begyndelsen også anvendt til utallige andre godsarter, hvor bindingene brugtes til fastbinding af godset.

## HVAD ER EN LITRA GS?

G-vognen blev en af de mest almindelige godsvogne på danske spor i årene fremover. Fra 1961 blev de litrerede Gs. I tidens løb fik en del Gs-vogne andre litra, Gms-t, Gkks, Gs- u, Gkks-u og Hs-v i forbindelse med ombygning eller særlig anvendelse.

Fra 1982 fik Gs nye kraftigere fjedre. De vogne, der ikke fik nye fjedre - godt 300 vogne - fik i stedet 1983-87 nyt litra, Gkks, betydende lavere lastgrænse end Gs. Vognene fik numre i serien 120 2 000 - 120 2 799.

Litra Gs blev udrangeret fra 1978, men endnu i dag er der en del i drift. Efter ud-ranging er flere overført til DSBs tjenestevognpark, bl.a. til DSB Infrastruktur.

Mellem 1981-1988 blev 107 vogne ombygget til svelletransportvogne i 950 1 500-serien. Enkelte Gs fandt vej til privatbanerne, bl.a. HTJ/OHJ og LJ. Sidst nævnte afmonterede vognkassen på fire Gs, og brugte dem som fladvogne. En enkelt kom til HHJ, hvor den blev brugt som cykelvogn i Y-tog.

DSB besluttede i marts 1994 at nedbringe Gs-vognparken på 615 til 200 ved udgangen af 1994. Ca. 100 af de 415 vogne overførtes til tjenestegodsvognpar-

ken, mens resten af de 415 vogne ophuggedes.

Pr. 1. maj 1998 havde man 100 vogne af litra Gs og Gkks tilbage i vognparken, mens 46 vogne var hensat. Af de 100 vogne var 27 udlejet til Kommunekemi og 8 til MR-Renovering 1.

Pr. 1. februar 1999 var der kun 42 litra Gs tilbage i vognparken, mens der af Gkks var 25 tilbage; de 24 af disse var udlejet til Kommunekemi, men den sidste var hensat.

### Data for tegninger på side 19

Skala 1:87

Tegninger: HO/ARKIV: TA

### Øverst:

#### Gruppe I

G 40 000-40 874, bygget Scandia 1954-58, fra 1961 GS med samme numre, fra 1966 omnummereret til Gs 120 1 000-120 1 881.

### Midten

#### Gruppe II

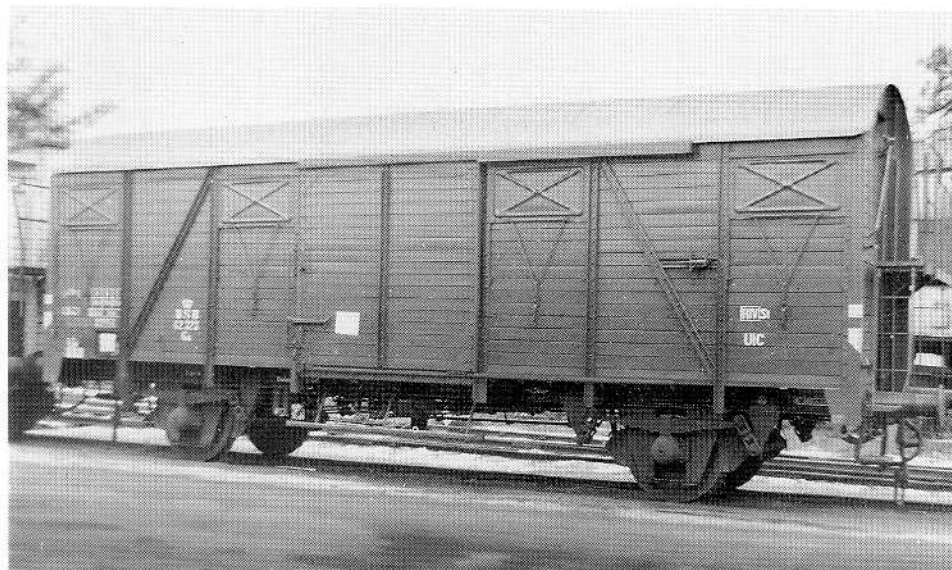
G 41 000-42 999, bygget Scandia 1959-1964, fra 1962 GS med samme numre, fra 1966 omnummereret til Gs 120 2 000-120 3 999.

### Nederst

#### Gruppe III

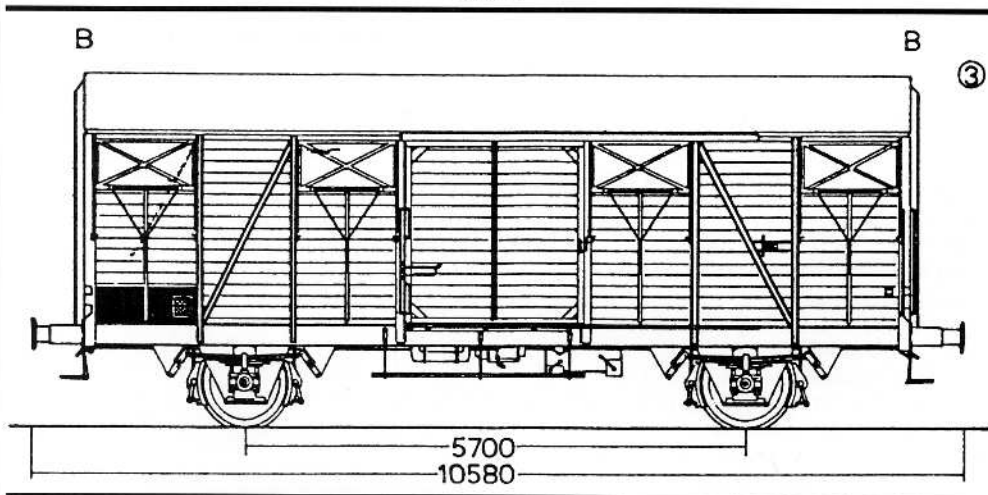
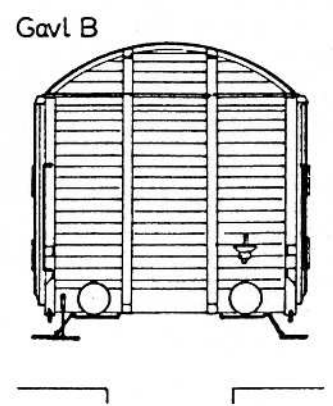
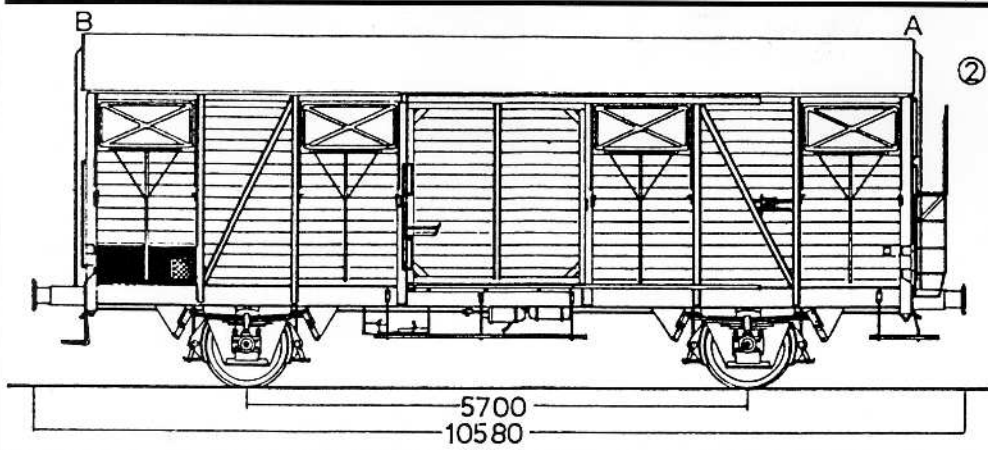
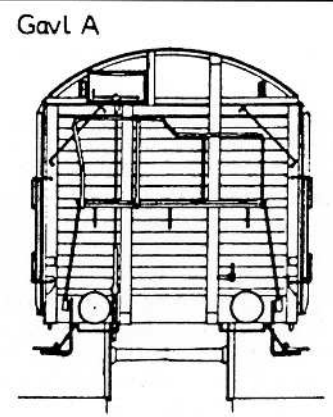
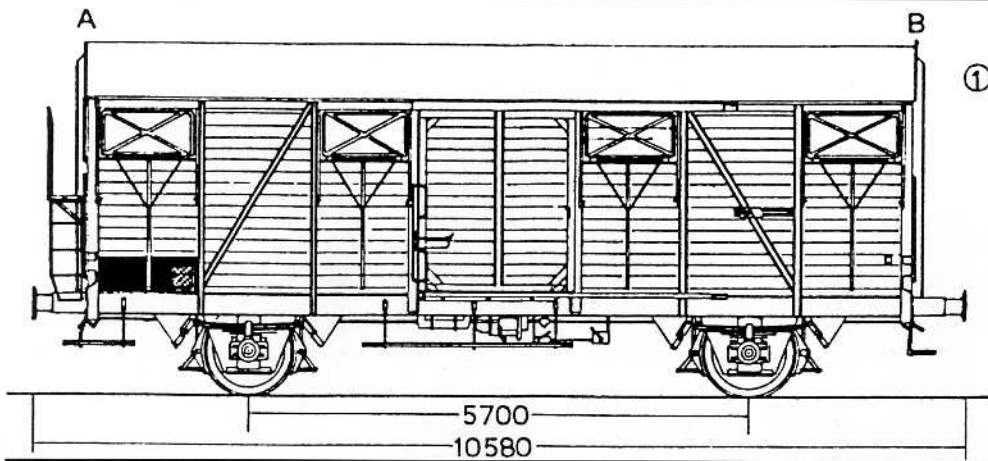
Gs 123 0 000-123 0 299, bygget Scandia 1965-66. Vognene var oprindeligt bestilt med numrene 43 000-43 299, men da indførelsen af UIC skete i 1965 fik de internationale numre.

(Læs mere om litra Gs og varianter samt andre lukkede vogne i LOKOMOTIVET nr. 36).

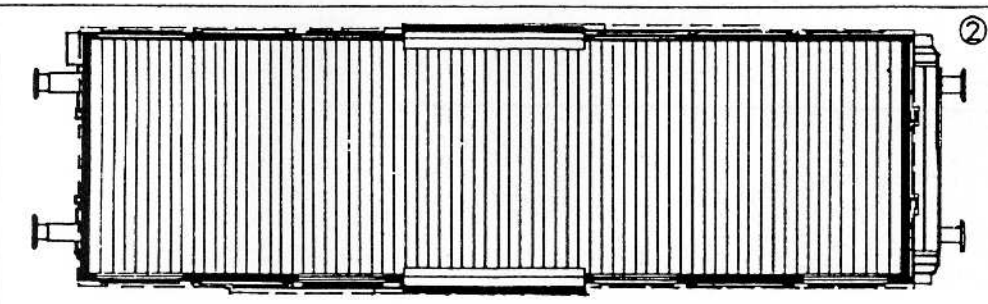
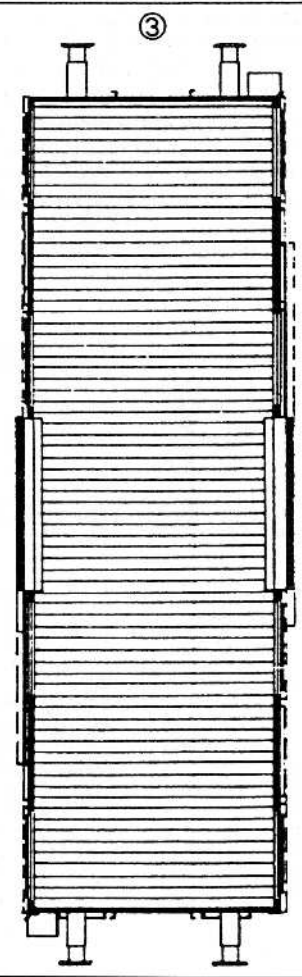
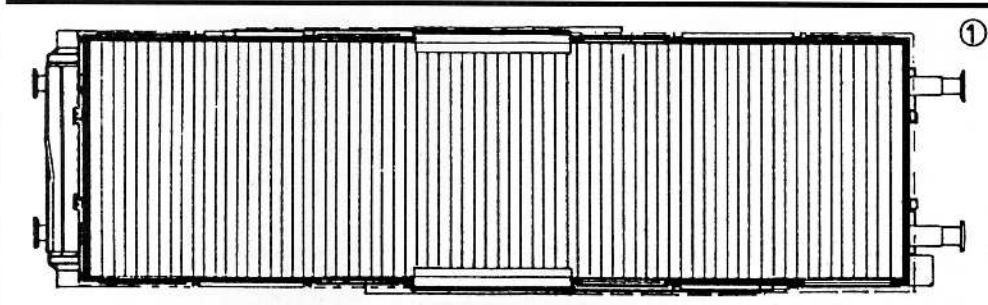


Gs 42 323 (gruppe II), fotograferet 1963. Fotosted ukendt. Foto: Kurt Otzen/Arkiv PÅ SPORET.





Bemærk: GS ① har smallere dør end GS ②+③ (1800mm mod 2000mm)  
 Taget på GS ③ har ikke ughæng i gavlerne som GS ①+②  
 Øverste del af gavlene kan være brædde-, eller pladebeklædt







# SPOR SKIFTET

Læsernes kommentarer, rettelser m.v. til tidligere numre af LOKOMOTIVET samt forespørgsler og hvad som helst andet i forbindelse med jernbane-hobbyen.

ECO i nr. 33 . Hvor mange andre vogntyper fandtes med ECO... hvis der var andre?"

LOKOMOTIVET: Jamen, det var der, men det er en kompliceret sag, som vi på et tidspunkt vil skrive lidt mere udførligt om, fordi Berliner-bogier er nemme at frem-skaffe til modelbyggeri. De sidder under mange industrimodeller af udenlandsk herkomst.

Men vi kan - sådan lidt på forskud - oplyse, at Berliner-bogier har siddet under en hel del ECO-vogne, endda helt til slutningen af 1960'erne, bl.a. den viste ECO 6228, der er fotograferet i Viborg 1969.

Berlinerbogier var en almindelig bogiekonstruktion i stål, der anvendtes meget under udenlandsk og dansk personvognsmateriel, d.v.s. person-, post- og rejse-godsvogne. Typen brugtes ikke på godsvogne. Bogien blev indført på dansk vognmateriel i 1903, og var i brug helt til ca. 1983.

Vi kan i korthed nævne, at nogle vogne med "Berlinere" var litra AP/CP (som tegningen i nr. 55), AR/M spidsgavlede såvel som tagrytrevogne, CM med tagrytter osv.

Men mere om det på et tidspunkt i de kommende numre.

## Traktor 70

Et par læsere har - skriver de - med interesse læst artiklen om B&Ws lokomotiver og motorvogne i LOKOMOTIVET nr. 49, og spørger om der findes tegninger og fotos af den nævnte ranger-traktor KFA 4/DSB 70, omtalt side 37.

Det gør der, idet Odense Model Jernbane Klub (OMJK) har traktoren i sit tegningsarkiv, hvor vi har lånt den med tak. Tegningen er her trykt i skala 1:87.

I fotobogen "Under Vingehjulet 1940-45" ses samme traktor af-bildet side 37, og vi kan tilføje at den var sortmalet.



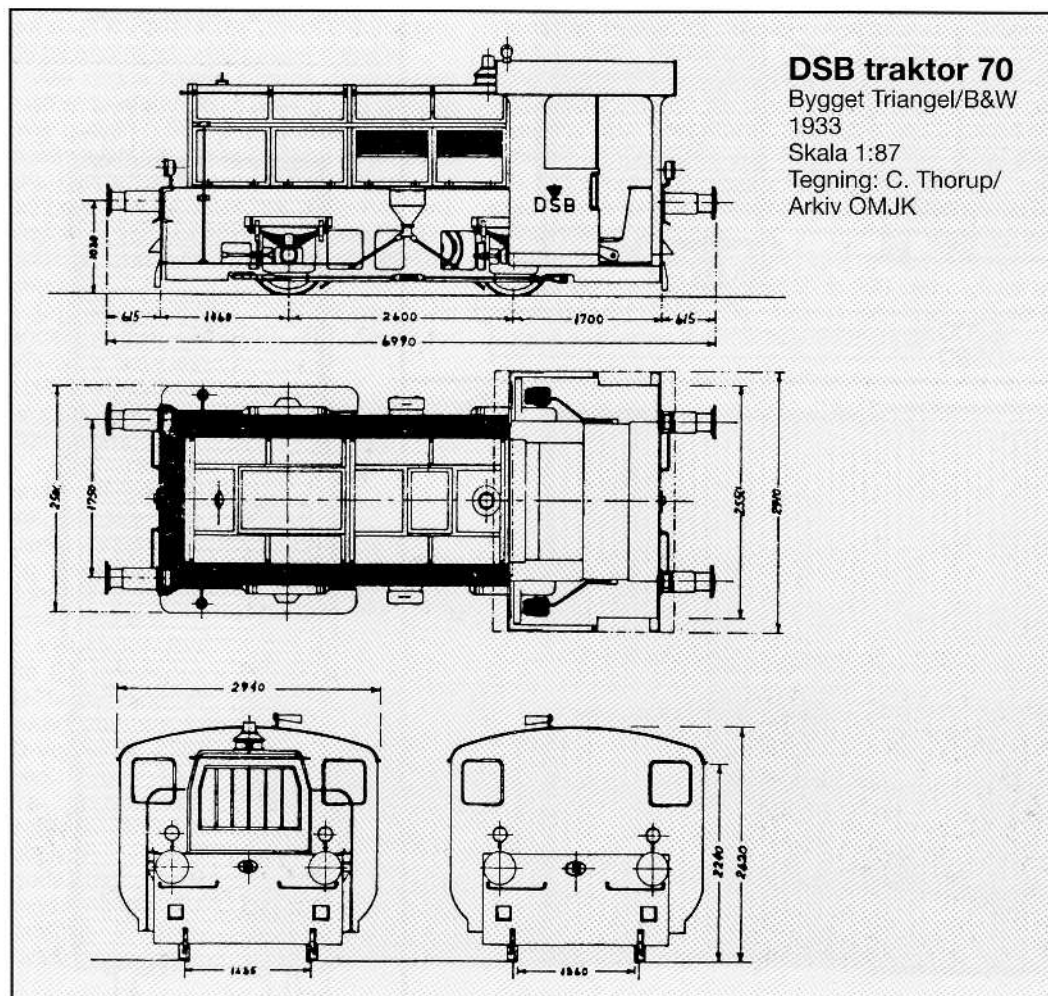
ECO 6228 med Berlinerbogier, Viborg 1969.  
Foto: Kurland/PÅ SPORET.

## DSB litra ECO

I nummer 55 viste vi en tegning af DSBs personvogn litra CP med Berliner-bogier, og det har fået K. Evaldsen, Østerbro, til at skrive følgende ord:

"Når jeg blader jeres tidligere numre ("de små") igennem, så fremgår det, at flere andre vogne havde Berliner-bogier. Jeg har hørt at ECO-rejsegodsvogntypen også havde Berlinere, ud over ECO-bårevogntypen, men selv om

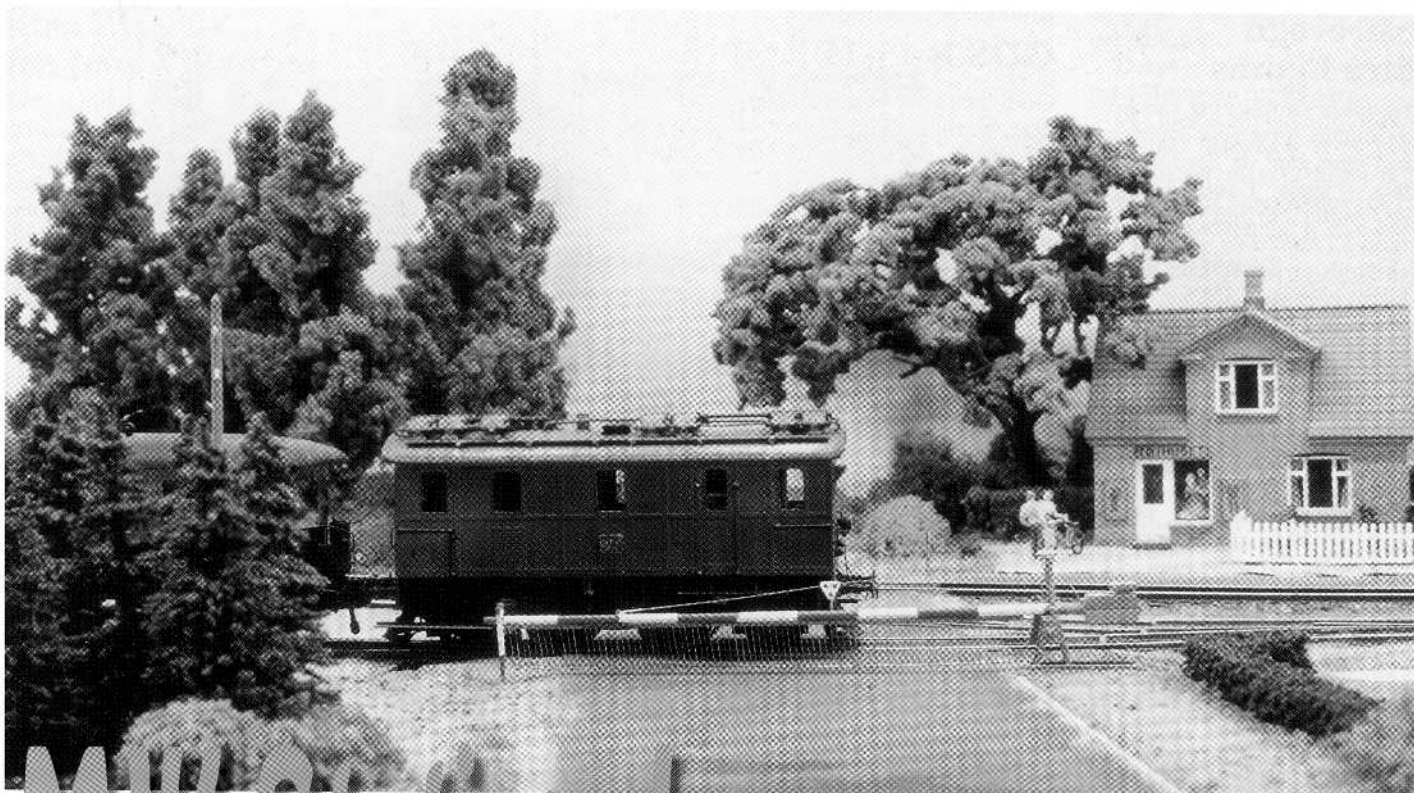
jeg har støvet gamle numre af Signalposten m.fl. igennem, så her jeg ikke set noget bevis på dette. Har der eksisteret ECO-vogne med "Berlinere" eller er det en skrøne? I nævner heller intet om det i byggebeskrivelsen af



## DSB traktor 70

Bygget Triangel/B&W  
1933  
Skala 1:87  
Tegning: C. Thorup/  
Arkiv OMJK





# MJK-Stationsbyen

I LOKOMOTIVET nr. 50 bragte vi en reportage om det flotte anlæg i MJK-Stationsbyen. Her er man selvfølgelig imellemtiden kommet videre, og billedet viser et nyere motiv fra anlægget, nemlig den FRICHS firkantede NFJ Mt 4, der triller over den bomsikrede vej. Foto: MJK-Stationsbyen. (Har andre klubber lyst til at vise motiver fra deres anlæg, så send fotos til os. Husk at give et kort beskrivelse af, hvad billedet viser.

## Hvordan ser DSB litra MX ud ...epokemæssigt?

En MX er ikke bare en MX. Der har været flere udgaver af det gode lokomotiv. Men hvordan skal det egentlig se ud, det lille pragteksemplar af en litra MX fra HELJAN, altså epokemæssigt?

Vi har sammenstillet et lille skema, der fortæller lidt om udseendet gennem tiden hos DSB, og så kan man ellers tilpasse sin model derefter.

### Epoke III, 1960-1974 (vinrød)

MX-nr.	Underh. plov	Frontskørt	Radioant.	Slutlygter	Røde pufferpla.
1001-1020	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej
1021-1045	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej

### Epoke IV, ca. 1974-1993 (rød/sort)

1001-1020	Ja 1)	Nej	Ja 2)	Ja 3)	Nej 4)
1021-1045	Ja	Nej	Ja 2)	Nej	Ja

1) Fra 1979.

3) Kun MX 1011-1020 fra 1984.

2) Fra ca. 1981.

4) MX 1001 og 1002 havde røde pufferpl.



## Numre på indlejede kød- og fiskevogne

Type 7: 25 502, 25 609, 25 641

Type 8: 25 526

Flere læsere har takket pænt for artiklen om de tyske lejevogne litra IKL og IFL bragt i nr. 54, og mange er kommet med supplerende oplysninger (tak for det). Flere spørger, om man kan sætte numre på de enkelte vogntyper, og hertil kan vi svare, at det kan man godt...men kun på nogle af dem.

Jens Bruun-Petersen har i tidernes morgen nedskrevet sine vognobservationer, og er kommet frem til følgende resultat:

Det samlede observationsmateriale er 56 stk., d.v.s. 32% af total.

### IFL

Type 1: 25 421, 25 423, 25 431, 25 433, 25 441

Type 2: 25 405, 25 407, 25 414

Type 3: 25 412, 25 437

Type 4: 25 404, 25 426, 25 428, 25 449

Type 5: 25 429, 25 430

Type 6: 25 434

Type 7: 25 435

### IKL

Type 1: 25 501, 25 506, 25 508, 25 510, 25 511, 25 517-25 525, 25 529, 25 536-25 547, 25 554-25 556, 25 559, 25 569, 25 573, 25 601-25 607, 25 613-25 621, 25 628-25 632, 25 640, 25 642-25 648, 25 653.

Type 2: 25 509, 25 512, 25 530, 25 645

Type 3: 25 505

Type 4: 25 527

Type 5: 25 551

Type 6: 25 638

I alt er observeret 18 stk. IFL svarende til 34% af total.

Disse numre skulle vi selvfølgelig have bragt sammen med artiklen i nr. 55, men sent er som bekendt bedre end aldrig.

Abonnement på

**LOKOMOTIVET**

- se side 26...





## DSBs containerbærevogn litra Lgmns

Til denne ombygning kan bruges mange forskellige typer undervogne, blot de har følgende data i skala 1:160: Længde over puffer 66 mm og akselafstand 35 mm, d.v.s. en litra Gs. Jeg fandt et par stykker af den tyske Gs'er fra LIMA i brugtkassen hos hobbyforhandleren, de var lige velegnet til denne ombygning. Kun undervognen skal bruges.

Vognkassen afmonteres. Den kan måske anvendes til et oplagringsskur eller andet på anlægget, hvor man kan plante buske og træer helt op til vognens sider, således man ikke kan se det er en tysk vognkasse.

Der limes et stykke 0,5 mm plastcard oven på undervognen. Sørg for at carden passer hele vejen rundt. To tynde cardstrips limes på tværs, således at containerens fire ben kommer til at stå på stripsene, der skal være 1 mm brede og 0,5 tykke.

Jeg valgte at belæse vognen med en 20 fods container fra ROCO af to årsager. For det første har ROCOs container en minispids i hvert hjørne, og for det andet er der en vægklods inde i containeren. Sæt containeren på stripsene og marker, hvor minispidserne berører stripsene. Lige nøjagtigt dér skal bores et hul i hvert hjørne, således at containerens fire ben går ned i hullerne, og containeren står fast på vognen. Hvis man bruger en container uden vægklods, kan man naturligvis lime en sådan under undervognen.

Der laves to litereringsplader af 0,2 mm card i målene 4x8 mm. De limes på vognsiden, forskudt lidt til venstre for midten.

Hele vognen males i den nye godsvognbrune farve RAL 8025 = Revell nr. SM-381.

Litreringer findes så vidt vides ikke, så man må flette noget sammen fra andre N-litreringer.

Og så er vognen driftklar.

God fornøjelse - i øvrigt kan man læse mere om forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 41, side 12.

**Modeltog i skala 1:160**

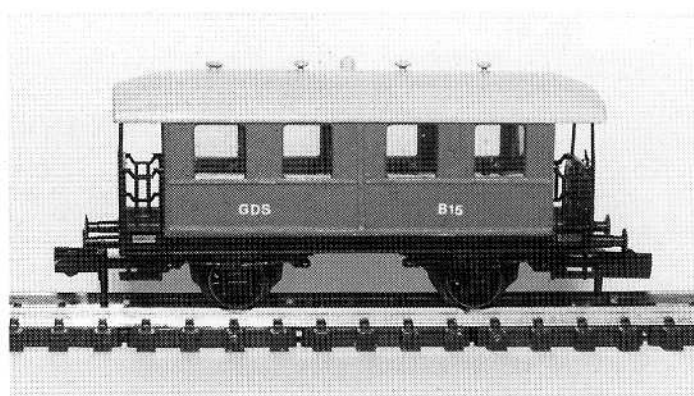
Gribskovbanens små to-akslede personvogne:

## GDS B 13-15

GDS havde tre vogne af denne type, nemlig B 13, B 14 og B 15. Disse tre vogne har undergået flere ombygninger, og var i drift helt op til begyndelsen i 1960'erne, i de sidste år dog kun lejlighedsvis.

I Fleischmanns program findes en vogn, der med få ændringer kan blive til GDS B 15, kat. nr. 8052.

Vognkassen lirkes forsigtigt fra undervognen, hvorefter vinduer og sæder (støbt sammen) pilles ud af vognkassen. Endeperronerne lirkes ligeledes af undervognen. *PAS PÅ!* Under



endeperronerne ligger KKK'en, og som sædvanlig gentager jeg, at man skal være meget omhyggelig med adskillelsen, så de to små supertynde fjedertråde ikke - vips - forsvinder.

Alle tagventiler skæres af taget. Skilte og de to lodrette forstærkningslister på vognsiderne skæres ligeledes væk. Gavlene ændres ikke.

Det lille vindue files op til samme bredde som de øvrige vinduer.

Der limes nu et stykke card på taget 43x11 mm, og oven på dette stykke igen et stykke card 40x0,9 mm. Begge stykker er 0,5 mm tykke. Herefter spartles taget op til den ønskede facon. Dette skal gøres nogle gange, og herefter slibes ta-

get i den endelige, lidt specielle privatbanetagfacon.

Til de 4 torpedoventiler bruges knappenålshoveder, der monteres i centerlinic. En af de "gamle" afskårede ventiler kan genmonteres som kakkelovnskorsten. Den anbringes midt på taget ude i den ene side.

Nye lodrette forstærkningslister monteres, én på hver side, lodret midt på vognsiderne. Nederst på begge vognsider anbringes også forstærkningslister. Disse skal være 0,75 mm brede, og laves af 0,2 tyk card. Eller man kan anvende selvklæbende etiketter eller hobbytape.

Kakkelovnen er en plastcardklods 3x4 mm, 2 mm tyk, som monteres på vangen, midt på vognen. Jeg har valgt ikke at skære noget af endeperronerens gitter, men kun fjerne håndbøjlerne. GDS-vognen har lukkede endeperroner, så der limes to små plader i hver ende uden på det eksisterende gitter. Pladerne er 5x6 mm, tyk 0,2 mm. Vinduesrækkerne skæres fra det øvrige interior.

Der er ingen grund til at male hele undervognen og endeperronerne, men blot male de nye dele. Brug her Humbrol 85- sort, da den falder fuldstændig ind i originalfarven. Sæderne males brune. Taget males med Humbrol 64. Farven til vognkassen findes ikke færdigblandet, den skal være - hvad Claus kalder "kobrun" - og mixes af 133-rødbrun og lidt 98-brun, evt. med et par dryp 60-rød. Sørg for at røre malingen godt sammen.

Der skæres to nye striber klar plastcard til vinduesglas. Vognen har ikke toilet.

Alt er nu klar til samling. Fleischmanns vogne er født med pladehjul, så de bør udskiftes med egerhjul. Fotos af forbilledet finder man i LOKOMOTIVET nr. 48, side 22-23.

God fornøjelse



Billederne viser modellen af DSB litra Lgmns med containere fra firmaet SCHENKER. På det øverste foto kan man ane taphullerne til fastholdelse af containeren.

Det nederste foto viser vognen med container. Litreringerne er sammenstykket af diverse rester fra rodekassen. Vognen er brunmalet med Revell SM 381, der svarer til DSBs moderne godsvognfarve.





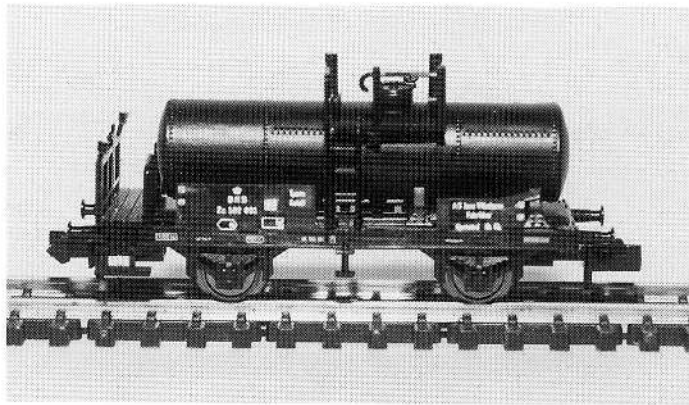
## Privat tankvogn litra ZE fra Jens Villadsen

Mange firmaer havde for nogle årtier tilbage egne vogne optaget i DSBs vognpark. Det gjaldt bl.a. firmaet Jens Villadsens Fabrikker, som i 1961 rådede over fem tankvogne litra ZE. Alle fem var tjæretankvogne bygget af Herbrand i 1905, og kunne rumme 15 400 liter. Akselafstanden var 4000 mm.

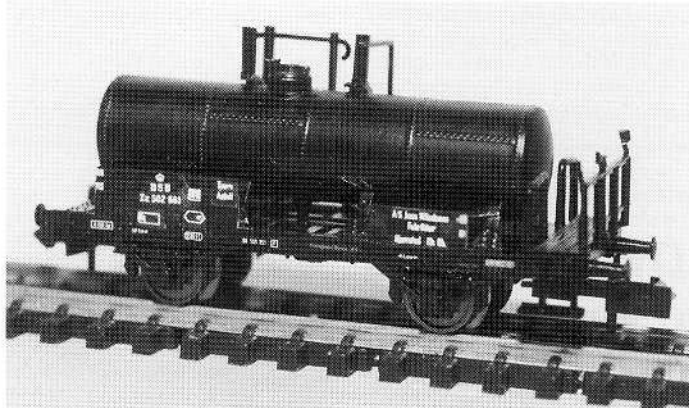
I Minitrix kataloget findes en model af en tankvogn, kat. nr. 13 918, der minder temmelig meget om disse vogne, både med hensyn til udseende og dimensioner. Vognen er i en - hvad jeg vil kalde - "super kvalitet", og udstyret med KKK.

Den er nem at gå til, idet der skal ikke foretages nogen ombygning, der kræves kun lidt ommaling og litrering.

Først afmonteres beholderen fra undervognen. Beholderen er klipset på undervognen, så pas på ikke klipsetappene knækker af. Men pas på, for når tanken er taget af undervognen, så ligger KKK'eren frit tilgængelig. Ligeledes af-



Tjæretankvogn fra Jens Villadsen fremstillet på basis af Minitrix grundmodel.



monteres stige og løbebro, der er påsat med tappe ind i beholderen.

Derpå males beholderen med Humbrol nr. 85 sort.

På hjemstedpladerne slibes de gamle litreringer bort; hvis man bruger meget, meget fint sandpapir til bortslibning, så er det ikke nødvendig at give pladerne maling.

Brædderne på løbebroen og bremseplatformen patineres mørkebrun/sort.

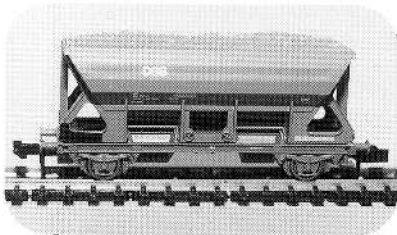
Vognen kan nu samles, og litreringerne kan påsættes.

Litreringerne er de såkaldte "vådtrans" fra Stoppel Hobby, København.

Vognen er jo fra en tidligere epoke end den vi befinder os i dag. Men det kan naturligvis sagtens lade sig gøre med sådan en "ældgammel" tankvogn, på trods af at der køres i designperiode. Har man et damptrukken veteranog på sit anlæg, vil Jens Villadsen tankvogn gøre sig, f.eks. som vandvogn i et veterantræk, men den kan jo selvfølgelig også anvendes i sin egen epoke III.

God fornøjelse.

## NYHEDER



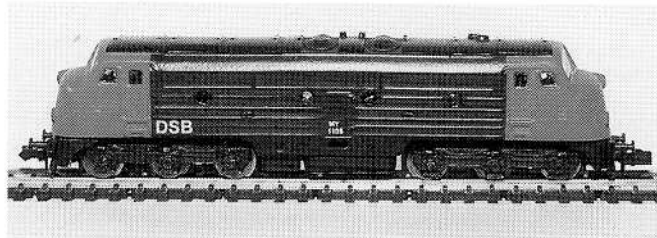
• **ROCO**  
**DSB ballastvogn**  
**Epoke IV**  
**Kat.-nr. 25 337;**  
**Fccs 946 0 640-6**

Denne model på betegnes som en absolut kiks, fordi den simpelthen ikke har no-

get at gøre med en dansk ballastvogn. Der er kun hjulene og påskrifterne til fælles med DSBs Fccs. Det er en ældre tysk grundmodel, der er benyttet, og da den lider af manglende detaljer, så er der faktisk ikke noget at råbe hurra for.

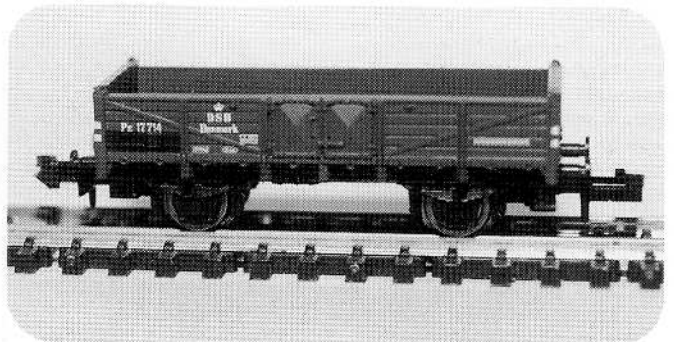
Den må betegnes som en model for samlere, og vi håber ikke at ROCO i fremtiden vil spise os af med sådanne bastarder?

## En smuk maskine...



I sidste nummer viste vi en overdel fremstillet i hvidmetal af DSB litra MY i skala 1:160, udviklet af Trinbrættet, Vejle. Her er et eksempel på en færdigbygget maskine MY 1105, fremstillet af Trinbrættet. Modellen er forsynet

med en amerikansk motor og underdel, Life-Like nr. 7776 (fra et SD7-loko), og den kører fremragende. Vi regner med i kommende nummer at kunne bringe en byggebeskrivelse af lokomotivet. Er det ikke en smuk maskine..?



• **ROCO**  
**Åben højsidet vogn**  
**Epoke III**  
**Kat.-nr. 25 395;**  
**DSB PE 17 714**

Denne model er en lillebror til PE i skala 1:87, og har derfor de samme fejl angående dimensioner og detaljer, men i den lille skala er disse dog ikke så åbenbare, så modellen kan godt gå for at være en model af DSBs åbne godsvogn litra PE.

Modellen er lakeret i den korrekte gamle brune DSB-farve, og påtrykkene er meget

fine og korrekte. Vi har i tidligere numre sagt - og vi gentager - at det er utroligt, at det kan lade sig gøre at trykke så flot og tydeligt. De tekniske påskrifter er læsbare under lup, selv smøreskemaet kan tydes uden besvær. Dog mangler vognen påskrifter på vanger, men det kan man vel leve med?

Løbe- og koblingsegenskaberne er der som sædvanlig ikke noget i vejen med. Detaljerne er OK, næsten i top, så det er en god vogn at få med i modeltoget.



## SPAR MERE PLADS PÅ OPSTILLINGSBANEGÅRDE

I nr. 49, side 8, viste vi under anlægsdesign forslag til besparelse af plads på opstillingsbanegårde ved at lægge sporskifter "tættere sammen". Men der findes et par andre metoder, som omtales her.

### Kombineret opstillingsrist

Tegningen øverst viser denne type opstillingsrist, hvor der indskydes ekstra sporskifter i forlængelse af hinanden i forgrening, opnås ikke alene mere plads i bredden, men også at sporlængderne bliver mere ensartede i længden. Det betyder, at man kan have længere tog opstillet på de fleste af sporene, men risten har den ulempe, at

der kræves tre sporskifter - og dermed tre togveje - for at komme ud på sporene i siderne.

Typen er ikke almindelig hos forbilledet, især ikke hvor der forekommer håndskifter, idet rangerpersonalet så skal krydse hovedspor flere gange, og det mindsker arbejdssikkerheden.

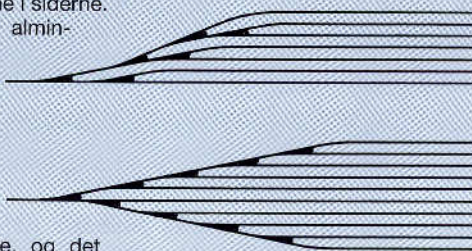
Der findes dog eksempler på dette sporarrangement hos forbilledet i 1960'erne, hvor der - ligesom i model - var mangel på sporplads, f.eks. Faaborg, Esbjerg og Ringsted.

Men på en skjult banegård er ideen med en kombineret velegnet, men der skal - som altid - holdes godt øje med togveje, d.v.s. at sporskifterne bør

ne på hver side af indgangskiftets centerlinie, og er i realiteten samme type som vist i nr. 49.

Fordelen er her, at man længdemæssigt får flere symmetriske og lange spor, og at der kun kræves to sporskifter for at sætte togvejen. Ulempen er, at efterhånden som forgreningen øges, så afkortes sporene, og den brugbare henstillingsplads bliver derved mindre.

Indgangskiftet i venstre side bliver her nøglen til hele arrangementet, men der kan - hvis pladsen tillader det - lægges et sporskifte i højre side, d.v.s. i den anden ende af sporrissen, og tilhørende skifter, der giver samme forgrening som i venstre side.



styres elektronisk for at sætte korrekt togvej.

### Splitrist

På denne type rist vist på underste illustration ligger skifter-

## Rullende Materiel

### Forbedring af DWA-Hobbys åbne højsidede vogne fra privatbanerne

Af Claus

Den indtil nu mest udsendte model fra DWA-Hobby er den åbne højsidede vogn fra privatbanerne, der fås i flere bemalinger og litreringer. De aktuelle vogne omfatter nu modeller fra NFJ (litra PJ - grøn), TKVJ (litra PD - rød), OHJ (litra PH - rødbrun), GDS (litra PC - sort) og FFJ (litra PJ - gråblå). Disse vogne efterligner forbillederne på bedste vis, men grundmodellerne har nogle småmangler for at kunne blive rigtig danske, og dem kan man selv lave.

Først og fremmest skal alle vogne have pladehjul (skivehjul). Her er det bare at udskifte stjernehjulene, men husk at de skal være fra Fleischmann, idet akslerne har en anden længde (24 mm) end øvrige fabrikater.

Dernæst havde ingen danske vogne af denne type cylinderpuffer som på modellen, så disse bør udskiftes med lukkede kurvpuffer. De fås som løse dele, og udskiftes ved at afskære de

gamle og bore nye huller med en passende diameter. Jeg har dog undladt dette i første omgang.

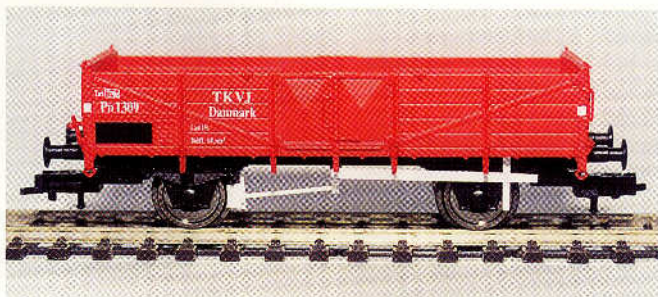
Trin under dørene på privatbanernes PJ/PD/PH/PC m.fl. fandtes ikke. Derimod brugte DSB trin under døre på alle sine PE-vogne, så til privatbaneudgaven sparer man altså dette arbejde.

Til sidst bør man montere håndbremse. Det gøres således:

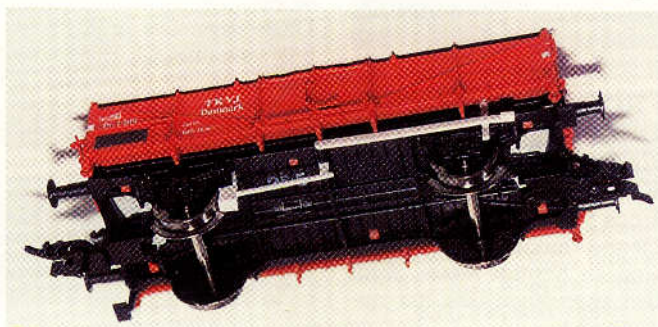
Først laves bremseklossen (1) ved at tage et lille stykke glat plasticard 1,5 mm tyk, og file en halvcirkel i kanten, der svarer til bremseklossen runding på hjulet. Derefter udskæres klossen på de øvrige sider som en firkant med let skrå sider.

Bag på bremseklossen limes en stump strip 0,5x1,5 mm, længden afpasses op til vognbunden, og den limes fast med lidt 10-sek- lim (2).

Dernæst laves den lodrette



TKVJ PD med håndbremse og pladehjul set fra siden. Hvide dele er nymonteret håndbremse.



TKVJ PD set fra bunden med tydelig placering af delene til håndbremse. Læg mærke til at bremseledene er monteret på hver side af vangen.

strip (3), som egentlig er et langt U-profil med huller i siderne til en låsebolt, så bremsen kan pindes ned og holdes fast. Den skal være 11 x 1,0 x 0,5 mm. Araldittes fast til vognbunden.

Selve bremsestangen (4) er i 0,5 mm plast. Den skal være lidt tykkere i enden, der sidder under vognen. Den lille del (5) er en stump plast, der illuderer håndtag, mens (6) er et rundt stykke plast fra et byggesæt (støberamme), det skal være lidt bredere end undersiden af vangen.

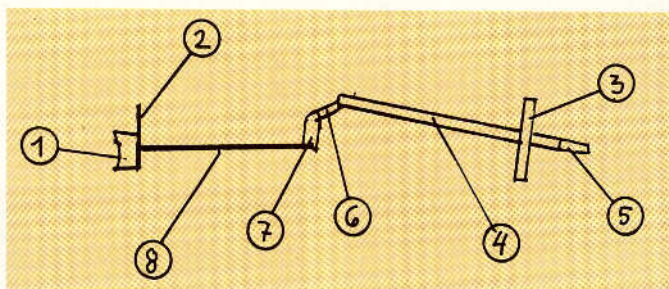
Bremsearmen (7) er 0,5 mm plast, og den skal være lidt til-

spidset forned. Bremsestangen (8) er en meget tynd strip eller rund plastprofil, som udtrækkes over flammen på et stearinlys.

Rækkefølgen af delene skulle fremgå af beskrivelsen, dog skal (4) og (5) først samles, dernæst limes del (6) på armen (4), og det hele limes til sidst på vognen.

Bremsen på modellen virker meget stor, fordi den er umalet, men når delene males med Humbrol 85 ser det korrekt ud.

Vognen er en rigtig supermodel - flere af dem, tak!





# Virkelighedstro landskab

Selv om det rullende materiel er det vigtigste på en modeljernbane, så er der andre områder, der er lige så vigtige, hvis man vil have fornøjelse af anlægget, især landskabet. Men trods mange anstrengelser, så kommer dette ofte til at se ud som et skrabet "månelandskab"... hvorfor nu det?

Først og fremmest fordi "anstrengelserne" ikke er tilstrækkelige, dernæst fordi man ikke rigtig ved, hvor man skal begynde eller ende, og for det tredje fordi man ikke rigtigt har givet sig tid til at iagttage naturen.

Her er nogle råd til at begynde med:

• **Brug mange træer:** Kigger man ud over det virkelige landskab, så ses over alt et utal af træer, så langt øjet rækker. De findes som enligtstående, på linie i markskel, samlet i små lunde, i større og mindre skove. Men uanset i hvilken retning man kigger, så er der altid masser af dem, og det skal man efterligne på anlægget. Det kan blive en dyr affære, hvis det skal være færdige købetræer, men de kan også selv fremstilles af flittige hænder ved hjælp af samlesæt-træer.

• **Træbestanden skal varieres:** Når man bruger træer, så er der tre ting, man skal være opmærksom på, nemlig at træerne skal være forskellige i art, farve og højde.

Træer kan også benyttes både som enligtstående eller i grupper, f.eks. kan mørke gran- og fyrretræer eller birketræer stå alene eller i grupper, førstnævnte i en fyrretræplantage. Store enligtstående træer (mindst 30 cm høje i skala 1:87) anbringes på "strategiske" steder ved en stations-

bygning eller ved bondegården. Hvide birketræer med lysegrøn trækrone er gode til at bryde den blad- og græsgrønne farve. En enkelt rød blodbøg hist og her lever også op i alt det grønne. Brug også forskellige trætyper, nogle med høj stamme, andre med bred trækrone o.s.v. o.s.v. Træer er ikke ens udformet...det tillader naturen simpelthen ikke.

I de små villahaver bør plantes æble- og pæretræer, der lyser op med røde frugter, og hist og her anbringes et blomstrende lyse-rødt kirsebærtræ m.v.

• **Træstammen skal males i den rigtige farve:** Mærkelig nok fremstiller industrien (tilbehørsfabrikanterne) alle træer med brune træstammer. "Jamen, sådan ser de jo slet ikke ud", sagde det uskyldige barn. De skal være grågrønne (eg-, ask- og bøgestammer), gråbrune (elmetræer) o.s.v. Kun kastanje- og fyrretræer har brune træstammer. Prøv at male bøgestammerne med en grågrøn farve, så opdager man, hvordan det hele kommer til at se mere virkelighedstro ud, f.eks. med 31-slate grey (grågrøn) med et par dryp 64-lysegrå, begge farver fra vor gode farveleverandør Humbrol. Elmetræer kan males med 98-brun mixet med lidt 64-grå.

Husk, at knækkede, fældede træstammer har lyst ved, brug her Humbrol 103 mat cream.



bør islandsk mos kun bruges til føde for rensdyr og juledekorationer. Tilbehørsfabrikanterne kan levere superflot materiale til buske, bl.a. Noch/Woodland. Det er dyrt, javel, men det ser sandelig flot ud.

Vil man absolut bruge islandsk mos, så klip de værste stritgrene væk i bunden, så kun den tætte del af mosset er tilbage. Spray dem med lidt lim, og drys dem med tossegæs, flock el.lign. Så kan de også accepteres af anlægsgartneren...

• **Trækronernes farve skal nuanceres:** Industrien leverer også - mærkværdigvis - trækroneerne i ensfarvede grønne kulører.

Trækroneerne varieres ved at sprayes med lidt lim, og derefter drysses med let "rystende" hånd lidt lys flock, tossegæs el. lign. Det samme gælder havehække og anden slags levende hegn, der bør nuanceres med græspulver i lysegrønne farver, således at man får skyggeeffekten frem.

Husk i øvrigt at havehække findes i alle størrelser og grønne nuancer, de høje bruges, så man ikke kan kigge ind til naboen...og hans kone.

• **Brug mange buske:** Det er nødvendigt med buske i mange størrelser, faconer og farver. Man bør i vore dage ikke bruge islandsk mos; de er fra den tid, hvor man ikke havde andet. I dag

• **Brug græsmåtter eller statisk græs (tossegæs):** Farvet savsmuld som græs er "yt". Det stammer ligeledes fra den tid, hvor man ikke kunne få andet. Køb græsmåtter i forskellige nuancer fra tilbehørsfabrikanterne, klip dem ud - altså græsmåtterne - i ønskede størrelser, lim dem fast med hvid lim på underlaget, og brug dem som grundlag for opbygning af det frodige landskab.

• **Bryd det grønne:** Intet landskab er ensartet grønt. Bryd det grønne med jordbrune plojemarker, gule kornmarker eller hvide kløvermarker, og ikke mindst, så drys lidt gul og hvid flock på de grønne marker illuderende mælkebøtter, anemoner m.v., og lidt grovere gul skumflock på buske, så man får buske i andre farver end grøn. Et hvidt eller lyserødt blomstrende kirsebærtræ i en have gør - som allerede omtalt - underværker. Drys forskellig grønfarvet "tossegæs" (græsfiber) på plænerne og markerne, også gerne vissengrøn, det varierer udseendet...og sådan ser det jo ud i virkeligheden.

Karrygul farvepulver gør underværker, når den drysses ud på buske, græsmåtter m.v., og man må ikke glemme at plante en Forsythia eller andre botaniske vækster i haver m.v.

• **Underskov skal ikke altid være grøn:** Nedefaldne blade fra sidste år ligger stadig på skovbunden og slurrer det efterfølgende år. Drys noget brun og gyldent skumflock på skovbunden under træerne, og dæk til med lidt forskelligt grønt tossegæs. Læg et par små kviste hist og her som nedefaldne grene.

Skovbunden i områder med gran- og fyrretræer er altid mellembrun. Her drysses lidt brun græsfiber, og området omkring fyrretræerne garneres med små buske og græsvolde. ■

Landskabet skal først og fremmest varieres i grønne kulører, jo mere spraglet, jo bedre. Røde huse og hvide skilte m.v. pynter også op i landskabet. Græspulver i alverdens farver, især karrygul, men også lysegrøn, mellembrun m.v., der drysses diskret ud over landskabet, giver flotte nuancer i alt det grønne. Der skal ligeledes bruges mange buske og træer, inden man får et landskab, som bare ligner lidt fra virkeligheden. Begge fotos er fra NMJK.





## Hvorfor kardantræk?

Moderne modeltrækraft er ofte udstyret med en teknisk finesse som kardantræk. Hvorfor nu det, og hvad skal det gøre godt for?

Kardantræk er den nyeste måde at overføre modelmotorernes drivkraft til drivhjulene på. Tidligere brugtes - og gøres stadig - en langs- eller tværstillet motor anbragt på motorbogien, hvor kraften udveksles via tandhjul. Det kan dels give støj, dels ubalance i køretøjet (vuggen), dels en ujævn trækkeevne med afsporinger til følge, især ved kørsel med skydelokomotiver.

Et kardantræk gør det muligt at anbringe motoren midt i køretøjet - eller hvor man nu ønsker det - og derved opretholde balance og jævn trækkekraft. Med kardantræk er man heller ikke bundet til snævre pladsforhold.

Da kardanakslen endvidere overfører kraften til trækakslen via en snekke, opnår man en mere realistisk kørsel med hensyn til hastighed, idet snekken grundet sin konstruktion automatisk nedsætter omdrejningstallene.

Fordelen ved kardantræk er også, at motoren ikke behøver at være i nærheden af akseltrækket. På damplokomotiver kan motoren således anbringes i tenderen, og overføringen af kraften ske via fleksibelt kardantræk fra tender til forreste del af lokomotivet. Et fleksibelt kardantræk er en aksel udformet som et rør i hård smidig plast, og minder lidt om ventilgummi, der knappes på

motorens udtag (akseltappen), og på samme måde forbindes med trækket i modsatte ende.

Kardantræk er efterhånden den foretrukne kraftoverføring hos fabrikanter af US-modeller, og det vinder efterhånden mere indpas hos de europæiske, bl.a. ROCO og LIMA. ROCO har dog benyttet princippet i flere år. Kardantræk findes både som enkelt-kardan og dobbeltkar-

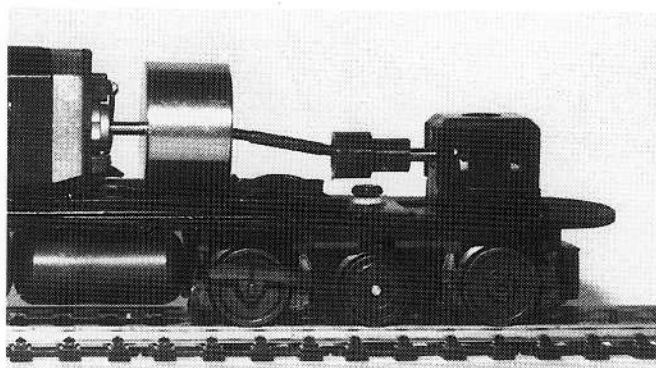
dan, alt efter lokomotivets størrelse og længde.

Her i foråret har HELJAN udsendt sin model af DSB litra MX, der er forsynet med dobbeltkardan.

## Svinghjul

I mange moderne trækraftmodeller benyttes også svinghjul (på engelsk kaldet flywheel). Formålet med svinghjulet er, at øge trækraftens inert, d.v.s. få det til at køre 10-15 centimeter længere efter afbrudt strømtilførsel, f.eks. ved almindelig driftstop, beskidte spor eller "strømhuller" i sporskiftet. Svinghjulet roterer videre efter afbrudt strømtilførsel grundet bevægelsesenergien, og derved tvinges køretøjet til at fortsatte kørslen lidt længere.

Svinghjul er som regel fremstillet som en tromle i drejet messing, det har en god vægtfylde, og dermed en god inert. Alt efter behov udstyres trækraften med et eller to svinghjul. Størrelsen på hjulet kan variere, både i længde og diameter, men det er svinghjulets diameter, der er afgørende for godt løb, jo større diameter, jo større efterløb.



Modellokomotiv med motor og svinghjul. Fra motorens aksel ved svinghjulet overfører kardanakslen kraften til gearet, der indeholder mekanik for overføring af kraft mellem tandhjul og snekke. Gearet ses som en opragende sort klods over bogien.

# Abonnementsfornyelse på LOKOMOTIVET

(15. årgang, 1999-2000, nr. 57, 58, 59 og 60)

## Nye abonnenter, Danmark:

Er du ikke abonnent og ønsker at få LOKOMOTIVETs 15. årgang, skal du indbetale kr. 250,- på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Postbox 477, 4700 Næstved. Husk at anføre LOKOMOTIVET, 15. årgang, på talon til modtager.

## Faste abonnenter, Danmark:

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

Ønsker man at modtage det første nummer af bladet rettidigt, d.v.s. ultimo august 1999, skal man indbetale beløbet inden 1. august 1999. Ellers bliver det ca. en måned forsinket, idet vi først godt en måned efter denne dato - d.v.s. omkring 1. oktober - samler de senere indbetalinger, og sender bladet, når der foreligger en rimelig mængde af hensyn til portoudgifter.

### Udgivelsesterminer:

LOKOMOTIVETs 15. årgang udkommer således:

- Nr. 57 - ultimo august 1999
- Nr. 58 - ultimo november 1999
- Nr. 59 - ultimo februar 2000
- Nr. 60 - ultimo maj 2000

En årgang indeholder 160 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 1999.

## Udenlandske bestillinger:

Europa, USA og Australien:

Pris kr. 250,- plus porto og gebyrer kr. 75,-, i alt kr. 325,-. Kun betaling via postgiro, danske checks eller Eurochecks. Ved benyttelse af postgiro skal tillægges kr. 30,- i vekselgebyr.

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

Med venlig hilsen

**LOKOMOTIVET**





• ROCO

DSB damplokomotiv  
Skala 1:87; epoke III

Kat.-nr. 43 307; DSB litra N 206

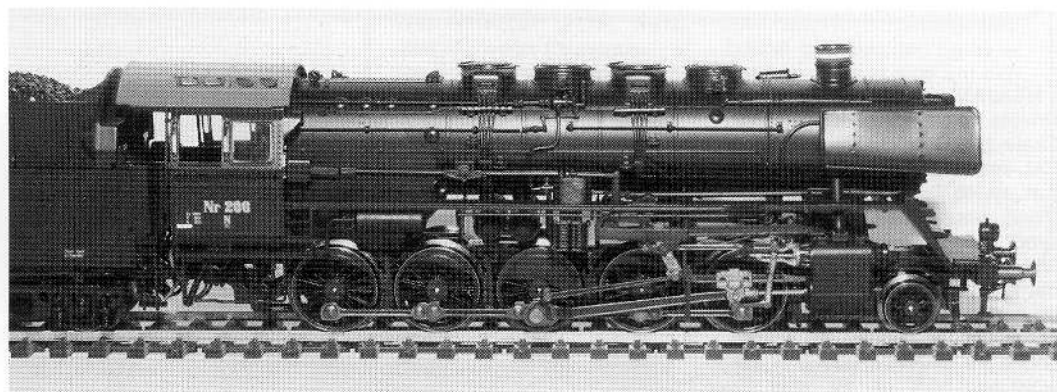
Så er det lykkedes at få ROCO til at fremstille en dansk N-maskine. Men lad os straks sige, at vi - selv om vi normalt er glade for mange af ROCOs danske modeller - har en lidt afdæmpet begejstring for denne model. Det skyldes, at maskinen er en tysk model, som kun er fordansket med hensyn til påskrifter.

N-maskinen er baseret på ROCOs grundmodel af DR BR 50, og denne er helt korrekt til DSBs udgave, men man har - ærgerligt nok - ikke gjort meget ud af give modellen de helt rigtige danske detaljer.

Den har ganske vist fået Wittet-røgplader og "havebænk" (skråplade på fronten), men disse er lidt forkerte med hensyn til udseende og montering, og især har man undladt at montere snepløve, som ellers var så karakteristiske for danske damplokomotiver. Desuden er skorstenen ikke afkortet til den rigtige højde, og det er lidt ærgerligt, at skorstenbåndet (slipset) er monteret på den øverste halvdel af skorstenen; havde det været anbragt på nederste halvdel, så kunne man nemt kappe skorstentoppen af, og bibeholde de danske farver. Modellen har fået en danskliggende komponenttrykløftpumpe monteret på højre fodplade, så det er OK.

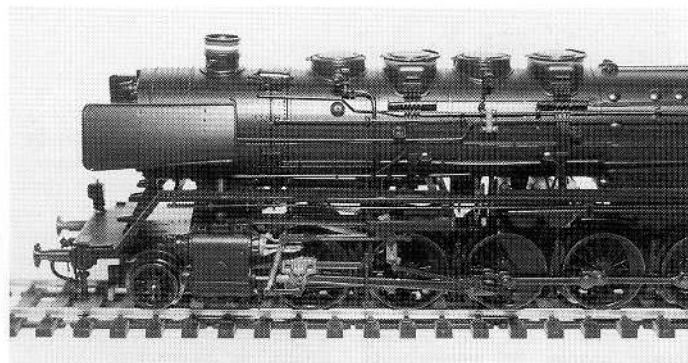
De manglende detaljer skyldes økonomiske årsager, idet ROCO ikke mente at kunne sælge en model med danske detaljer, fordi den ville blive dyrere. Det er lidt uforståeligt, for man betaler vel næppe den ansatte pris for en forkert model? Vi mener, at en pris på et par hundrede kroner mere for en rigtig dansk N-maskine, havde været at foretrække.

Det valgte nummer er N 206, hvilket er rigtigt med hensyn til den aktuelle maskine, bl.a. domeantal, men N 206 havde ikke åbent førerhustag som ROCOs grundmodel. Det kan dog nemt ændres ved at lime en tynd plastplade på taget.



Tendertypen er stort set korrekt til en dansk N-maskine, men kul-kassen fylder hele skottet, hvor forbilledet kun havde halv "kasse".

Lokomotivet er lakeret i flot halvmat sort, og det gælder også gangtøj. Det er utroligt lækkert gjort, men de gule påskrifter er desværre blevet for store.



De manglende danske detaljer er altså et kompromis ud fra grundmodellen med den nævnte skelen til økonomien. Er man utilfreds med det, kan de nævnte detaljer relativt nemt tilføjes, hvis man rådfører sig med LOKOMOTIVET nr. 51 og anskaffer diverse løsdele.

Der er det positive ved ROCOs model, at man ved at bruge denne undgår det store og vanskelige arbejde med at male hjulene sorte, så de matcher den øvrige farve på maskinen m.v.

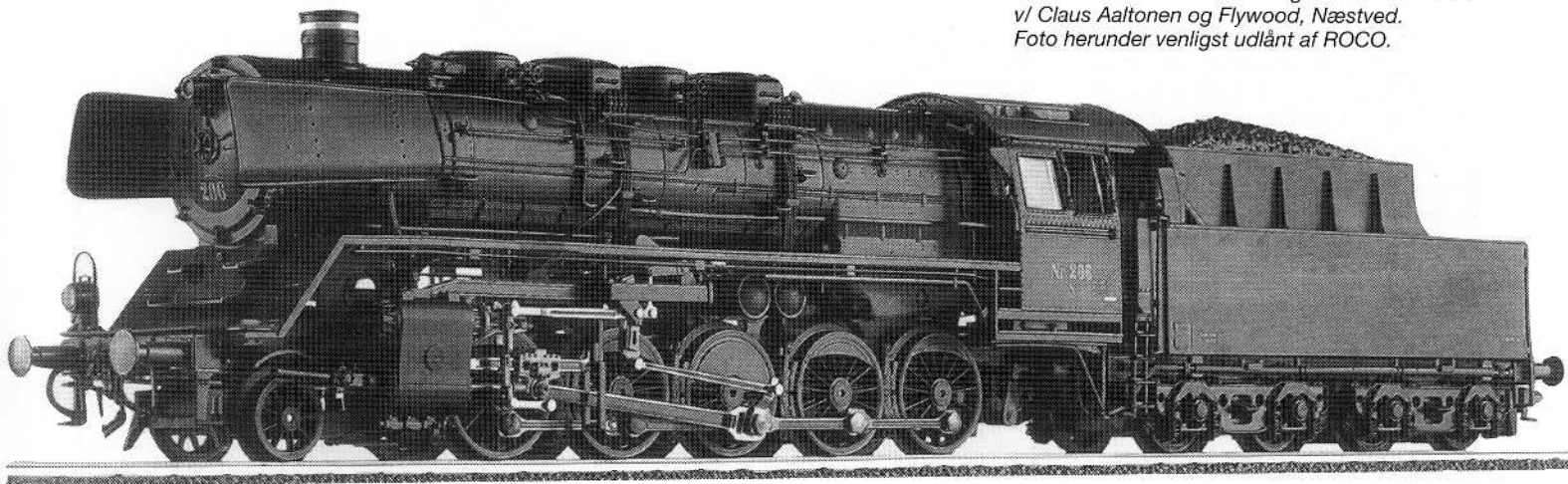
Husk, at ROCOs trækraftmodeller er yderst velkørende med 5-polet motor og svinghjul, de kører let gennem kurver og sporskifter, og har en meget virkelighedstro kørsel. Det gælder også

N 206, og bortset fra de foran nævnte mangler, så er det er meget flot maskine som mange sikkert vil have rullende på anlægget, også som den foreligger i æsken. Den har mange små og spændende detaljer, støbt med omhyggelighed, bl.a. nogle meget fine trykløftslanger på front og hæk, armaturer på kedel og domer m.v.

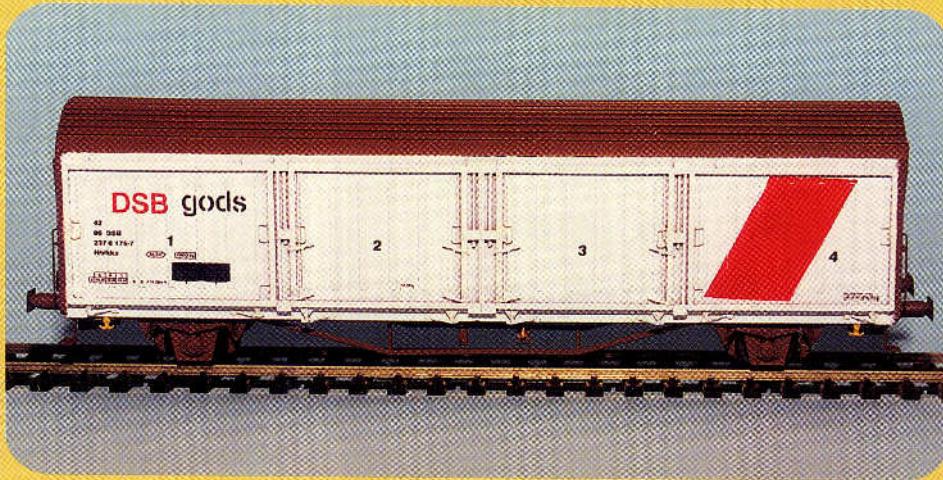
Der medfølger diverse løsdele, bl.a. to figurer af lokomotivpersonale, så modellen kan blive "levendegjort".

BEMÆRK! Når man udtager modellen fra æsken, så kan det hænde at nogle dele falder af eller løsner sig, bl.a. røgplader, lanterner, trykløftslanger m.v., men de kan nemt genmonteres.

Modeller af N-maskinen venligst udlånt af ROCO v/ Claus Aaltonen og Flywood, Næstved.  
Foto herunder venligst udlånt af ROCO.







• **TRINBRÆTTET, Vejle**

**"Svenskeren"  
DSB litra Hbikks**

Vi har flere gange omtalt denne smukke model af DSBs moderne godsvogn litra Hbikks (kaldet "svenskeren") i skala 1:87 her i bladet, men vi har kun vist fotos af vognen i "æsketilstand", men her kan vi vise et billede af vognen, som den tager sig ud komplet monteret med alle detaljer fra færgeskroge til lukketøj, trin m.v. Jamen, er den ikke bare flot! Vognen tilhører epoke V, d.v.s. vore dage, så det er bare lækkert for epoke-V-kørere. Vognen er i øvrigt støbt i resinplast, og de fine detaljer er fremstillet i ætset nyløvsplade. Bemalingen svarer 100% til forbilledet, og modellen fås nu med tre (fire?) forskellige numre.

• **HELJAN**

**Private vogne fra DANVIN  
Skala 1:87; Epoke IV**

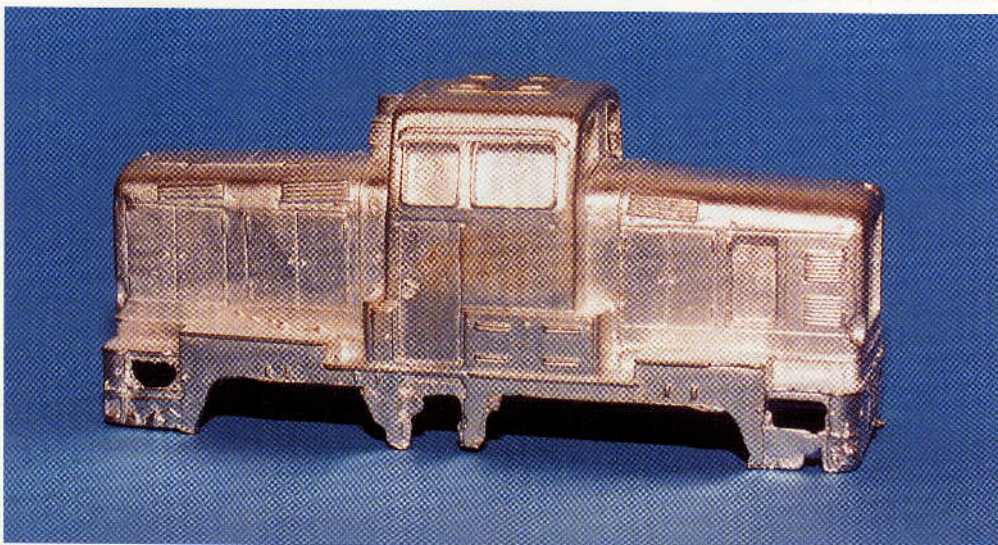
**Kat.-nr. 4072; DANVIN 022 1 010**  
**Kat.-nr. 4072; DANVIN 022 1 011**

"Nye" vogne fra HELJAN er sendt i handelen i begyndelsen af året, men vi har desværre - grundet pladsmangel - måttet udskyde omtalen til dette nummer. Det drejer sig denne gang om private vogne fra DANVIN, epoke IV (se LOKOMOTIVET nr. 39, side 8). Modellerne er baseret på HELJANs tidligere udgivne HD-modeller, d.v.s. at de ikke leveres køreklare, men som samlesæt, og derfor først skal samles, før de kan sættes i drift. Samlingen skulle dog ikke volde problemer, heller ikke for begyndere.

Da modellerne er baseret på HD-vognene, så har de naturligvis de samme fejl detaljefejl, bl.a. de forenkledede sidejalousier.

Påtrykmæssigt er DANVIN logot ikke så nøjagtigt, det er for stort og for småt. Selv om påtryk er lige så vigtige som vognenes dimensioner og detaljer, så tager HELJAN det - uvist af hvilken grund - ikke altid så seriøst som de øvrige mj-fabrikanter, ihvertfald når det gælder visse vogne.

Men det - håber vi - kan ændre sig...



• **TRINBRÆTTET, Vejle**  
**Overdele til DSB rangerlokomotiv litra MH og MT**

For de flittige hænder med interesse for DSB dieseltrækraft, kan man nu bygge en litra MH fra DSB ved hjælp af overdel i hvidmetal fra TRINBRÆTTET, Vejle.

Overdelen har fine detaljer, men kræver lidt efterarbejde

med de sædvanlige grater og "udboring" af vinduer, men det er alt andet lige meget nemmere at bruge denne end at selvbygge en overdel.

Undervogn må man selv anskaffe fra en industrimodel, men flere firmaer kan levere en næsten "færdigkørende" undervogn, bl.a. ROCO, hvilket vi tidligere har nævnt her i bladet.

Også detaljer som håndgelænder m.v. skal man selv fremstille.

På samme måde kan Trinbrættets "fabrik" levere en overdel til DSBs diesellokomotiv litra MT, også i hvidmetal. Til begge modeller medfølger skala 1:87-tegninger.

Billedet viser overdel til litra MH i rå ubearbejdet form.

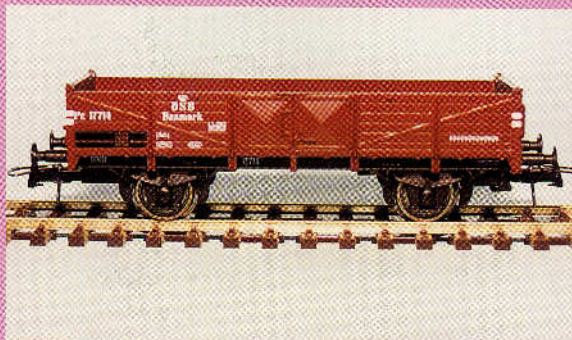
• **ROCO**

**Åben højsidet godsvogn  
Skala 1:87; Epoke III**

**Kat.-nr. 46 889; DSB PE 17 714**

Dette er en efterligning af DSBs åbne højsidede godsvogn litra PE, og sagt med det samme er den ikke helt så vellykket som forgængeren litra PER, der udkom for et par år siden.

Vel, den ligner PE en hel del hen ad vejen, men da man har brugt den oprindelige gamle model, der har været i ROCOs katalog siden den gang, der var vintre til, så er kvaliteten m.v. ikke up-to-date.



Modellen er dog blevet omarbejdet, og har fået ny undervogn med moderne KK-kulisser, men dimensioner og udseende svarer ikke helt til forbilledet, bl.a. har den lidt forkerte dimensioner. Derimod er den brune lakering og påskrifterne - igen - korrekte.

*DSB litra PE fra ROCO har korrekt lakering og påskrifter, men er desværre ikke helt så korrekt med hensyn til dimensioner.*



• **PANIER**

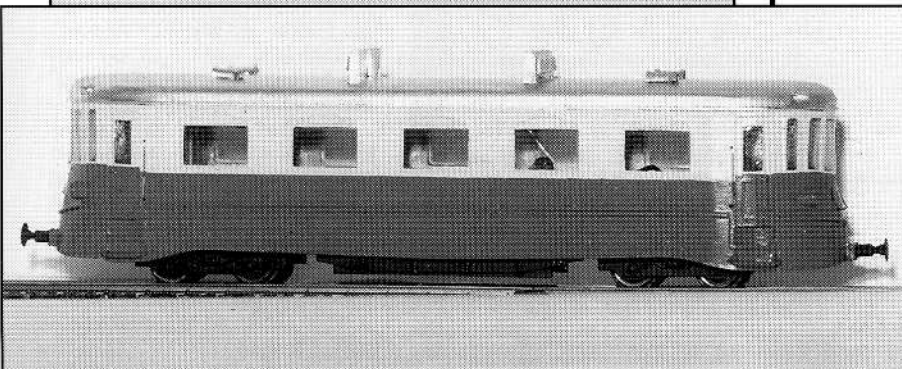
Motorvogne HAJ M 65-74,  
FFJ M 1201-1202,  
HH M 12 og HLA M 2  
Skala 1:87: epoke II

Som omtalt i LOKOMOTIVET nr. 51 har det tyske firma Panier fremstillet et byggesæt til Deutsche Werkes motorvogn type IV. Denne type leveredes i ikke mindre end 11 eksemplarer til Haderslev Amtsbaner i årene 1921-22 (HAJ M 65-74), og var i drift til de sidste strækninger lukkede i 1939. Haderslev banerne var metersporede, og byggesættet er derfor selvfølgelig til størrelse H0m med 12 mm sporvidde.

Byggesættet består af en færdigmonteret undervogn, alt undtagen bogiesider er monteret, d.v.s. at undervognen er lige til at sætte på sporet og køre med så selv modelbyggere med ti tommelfingre også får en velkørende undervogn. Køreegenskaberne er perfekte, og motoren naturligvis med svinghjul.

Vognkassen sammes af hvidmetaldeler, d.v.s. sider, front og tag, hertil kommer en lang række detaljer i hvidmetal og messing, så som komplet indretning med sæder, førerbord, lygter, tudehorn, tagkølere m.v.

Ønsker man at bygge en normalsporet Kielervogn er dette også muligt, nemlig katalog-nummer 1056/16. Denne type leveredes til Aalborgbanerne som FFJ M 1201-1202, og til Hjørringbanerne som HH M 12 og HLA M 2. Ud over sporvidden er vognene som smalsporudgaven, bortset fra at de er forsynet med almindelige puffer i stedet for smalsporudgavens midterpuffer.



**Lidt om forbillederne**

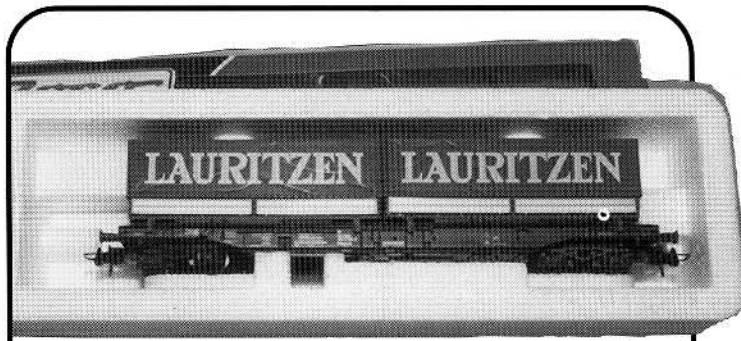
Haderslev-vognene blev leveret grønne. Da de med denne farve var svære at få øje på for det stigende antal vejtrafikanter, blev de malet mørkerøde, og senere cremefarvet foroven. Den røde farve var den samme som anvendtes hos afløseren Ruteautomobil-aktieselskabet for Haderslev By og Amt indtil dette indgik i Sønderjyllands Trafik. Haderslevbanerne havde et meget stort og dygtigt værksted i Haderslev, og tog sig af vedligeholdelsen af motorvognene.

Til at køre vognene anvendtes ikke lokomotivførere, men togpersonale som blev uddannet i betjeningen. Hver vogn kørtes og vedligeholdtes af så få personer som muligt, for derved at sikre en bedre og ensartet behandling.

Normalt kørtes kun med en enkelt vogn på slæb for ikke at overbelaste vognene, der fra starten var meget svagt konstrueret. HAJs værksted forbedrede en lang række ting på vognene, som i øvrigt havde forbausende få nedbrud i forhold til Aalborg-vognene. For øvrigt havde Haderslevbanerne for længst opfundet IC3-princippet med et dele togene undervejs. Fra Haderslev kørtes med sammenkoblede motorvogne, som så deltes i bl.a. Ulstrup og fortsatte mod Tofflund og Gram over Vøjens.

Hos Aalborgbanerne fik motorvognene ikke nogen lang levetid. I modsætning til Haderslev kørtes de her af lokomotivpersonale, der ikke var videre begejstret over disse nye benzinstinkende uhyrer. Maskinafdelingen kunne åbenbart heller ikke lide dem, for de blev også anvendt til rangering, og skulle bestride godstrafikken på Aså-Ørsø-banen. Det lykkedes hurtigt at få taget livet af vognene, som så fik demonteret deres motorer, og herefter anvendtes som reservepersonvogne. Under krigen blev én anvendt til transport og opbevaring af tørv, indtil den brændte sammen med banens værksted i Aalborg i 1942, og et sørgeligt kapitel hos Aalborgbanerne var slut.

O. Skov



• **ROCO**

DSB vekselladvogn  
Skala 1:87; epoke IV/V  
Kat.-nr. 46 587;  
DSB litra Sdgmns  
451 2 123-2

Denne model af en dansk vekselladvogn ("Kænguru") litra Sdgmns er utrolig flot udført i korrekt farve og med fine DSB påskrifter...der er blot den hage ved det hele, at den er en helt forkert grundmodel til en dansk Sdgmns. Den er

godt 2,5 cm for kort, og dermed bliver mange detaljer forkerte eller må udelades. Selv om bogier og puffer er korrekte, så er og bliver vognen forkert til en DSB udgave.

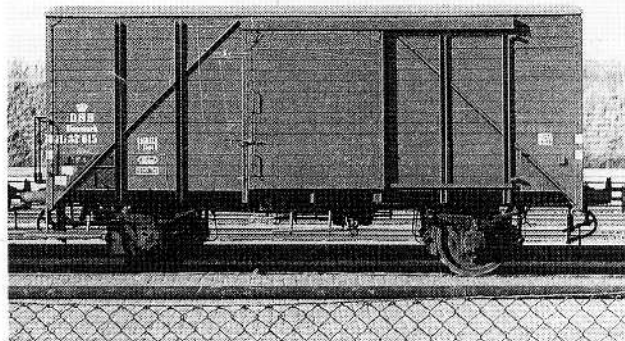
Vekselladene fra LAURITZEN er derimod korrekt udført med hensyn til dimensioner, kulører og påskrifter, og så er der ikke mere at sige om den ting, bortset fra at grundmodellen er yderst detaljeret og tro mod forbilledet, d.v.s. den tysk/østrigske vogntype. Modellen har naturligvis moderne KK-kulisse, og kører - sædvanen tro - meget flot.

• **TRINBRÆTTET, Vejle**  
DSB brunmalet stykgodsvogn  
Skala 1:87  
DSB litra HJ; epoke III

Trinbrættet i Vejle har i samarbejde med LASER i flere år udsendt dejlige modeller af danske godsvogne. De fleste er fremstillet til epoke IV og V - bortset fra den hvide vogn litra I - men nu kommer der spændende ting til epoke III. Vi har fået hvisket i øret, at man har flere initiativer i gang, men vi har lovet at tie indtil videre med hensyn til det positive overraskelsesmoment. En ting kan vi dog afsløre, nemlig at

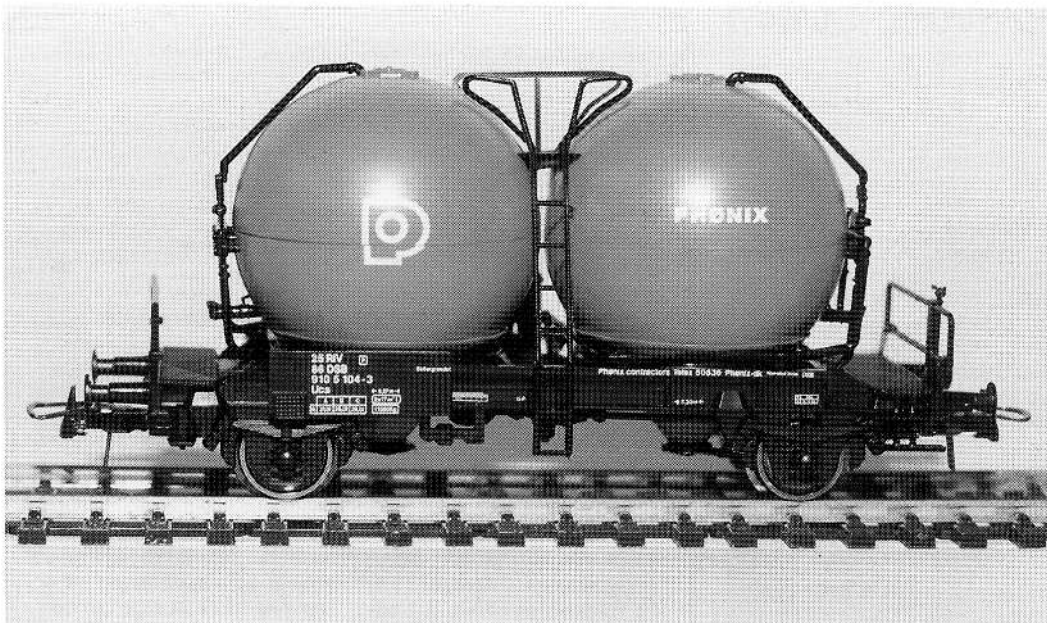
den typiske DSB stykgodsvogn fra 1950'erne og 60'erne litra HJ er på vej til MJ'erne. Vi har set en prøvestøbning af modellen, der bliver en HJ, type I, d.v.s. en udgave af den første ombygning foretaget fra PJ-vogne i 1950'erne, og der er kun at sige, at modellen er i den sædvanlige høje kvalitet med alle detaljer o.s.v. o.s.v.

HJ-modellen udsendes med tre forskellige numre i løbet af foråret eller sommeren. Vi ser nærmere på modellen, når den udkommer.



På billedet ses DSB HJ 37 615, som danner forbillede for en af TRINBRÆTTETS kommende modeller af litra HJ. Foto i Vordingborg, 1957. Foto: JB-P.





• **ROCO**  
**Kuglebeholdervogn fra PHØNIX**  
**Skala 1:87; epoke V**  
**Kat.-nr. 46 862.1;**  
**DSB litra Ucs 910 5 104-3**

I begyndelsen af 1990'erne anskaffede DSB nogle kuglebeholdervogne til transport af granulat, mel m.v., og nogle af disse blev udlejet til firmaerne Phønix i Vejen og Vejle Dampmølle.

I 1980'erne - og vistnok endnu før - havde ROCO en model af denne kuglevogn i sit katalog, men den udgik fra katalogerne i 1988.

I flere år forsøgte danske mjere og forhandlere at overtale ROCO til at producere den danske udgave fra Phønix, men det kneb lidt i begyndelsen. Men nu er det omsider lykket, og en model af Phønix kuglevogn blev sendt på markedet i januar.

ROCO har renoveret formen, så den lever op til moderne standard, bl.a. en undervogn med moderne KK-kulisser, tynde gelændere og stiger, og mange andre fine detaljer, som er kendetegnet for det østrigske firma.

Grundmodellen, d.v.s. dimensioner og detaljer, svarer 100% til den danske udgave af "kuglevognen", der ejes af firmaet PHØNIX i Vejen, hvor vognene i øvrigt har hjemsted.

PHØNIXs husfarver er rød og mørkeblå, og alle køretøjer - biler såvel som jernbanevogne - bærer disse farver. Kuglerne på modellen er lakeret i orangerød, en farve som vejr og vind efterhånden har givet dem efter nogle år i drift. Ved leveringen af virkelighedens vogne var disse lakeret mørkerøde, men hos ROCO har man altså valgt at give dem "driftfarven".

Undervognen på modellen af kuglevognen burde derimod være dybblå, men er helt sort, hvilket dog ikke skæmmer.

Alle påskrifter er som på forbilledet, både i størrelse og skrift-

snit. Det er dejligt at se, at ROCO gør meget ud af at anvende de korrekte skriftsnit og størrelser, der for en models udseende er lige så vigtig som korrektheden af den benyttede grundmodel. Det er seriøst og professionelt gjort.

Modellen kommer senere med et nyt nummer.

• **ROCO**  
**Selvtømmende ballastvogn**  
**Skala 1:87; epoke IV**  
**Kat.-nr. 46 728.1;**  
**DSB litra Fccs 946 0 686-9**

Vi har aldrig før haft en dansk ballastvogn på anlægget, inverterfald ikke som industrimodel, men nu kan man sætte den i drift med en udgave fra ROCO.

Modellen er en acceptabel gengivelse af DSBs "lavsidede" selvtømmende ballastvogn litra Fccs (før 1981 litra Fds). Grundmodellen passer rimeligt til DSBs udgave, men er 5 mm for lang både med hensyn til pufferlængde og akselafstand. Den skulle i virkeligheden kun være 105 mm målt over puffer med en akselafstand på 63 mm.

Også på et andet punkt afviger

grundmodellen, idet DSBs udgave af Fccs har ikke "huller" i endernes konsolsider, de er helstøbte. Det aflange hul i midterkonsollen er delvis korrekt, så lukker man det ene øje halvt, kan vognen måske gå an for de "mindre kræsne".

Modellen er lakeret i en flot halvmat RAL 8025, og alle påskrifter i hvid er identiske med forbilledet, og tydelige og læsbare. Her er intet at klandre ROCO; lakering og påskrifter er de simpelthen gode til at efterligne.

Bortset fra at grundmodellen ikke er helt identisk med DSBs, så er den fremragende udført med mange detaljer, som er kræst for øjet, og er meget tro mod det tyske forbillede. Gelænder, stiger m.v. er støbt i tynd blød plast, og som løsdele medfølger ekstra detaljer, som man selv skal påsætte.

Da vognene er en ballastvogn, så er den forsynet med indsats, der efterligner ballast. Den er til at tage ud, men det skal man ikke, idet den skjuler, at vægtsklodsen er anbragt inde i vognkassen.

Modellen er som sædvanlig forsynet med KK-kulisse, og den kører - som alle ROCOs produkter - fremragende.

Model af en moderne kuglebeholdervogn til transport af granulat fra PHØNIX, Vejen. Grundmodel, farver og påskrifter er som hos forbilledet.

• **ROCO**  
**DSB lukket 2-akslet personvogn, ex. SFJ**  
**Skala 1:87; epoke IIIa**  
**Kat.-nr. 44 816:**  
**DSB litra CUP 4191**

Ja, OK, denne model kan godt gå an som en ældre dansk personvogn, der i sin tid blev forslået af undertegnede skribent i det gamle blad "Modelbyg", men der skal alligevel laves lidt om på den for at blive mere dansk, bl.a. skal olielamperne på taget fjernes, og taget skal bue ned i enderne. Endvidere er vinduerne for små til en dansk CUP. Derimod er dimensionerne næsten korrekte. Længden over puffer skal være 129 mm, men modellen er 124 mm.

Lad det nu være, for modellen er da ganske sød og nydelig og tilmeldt i den gamle røde SFJ-farve, hvilket er korrekt. Vinduesrammerne er malet i gul, og vognen er forsynet med stjernehjul, så den osrer af nostalgi.

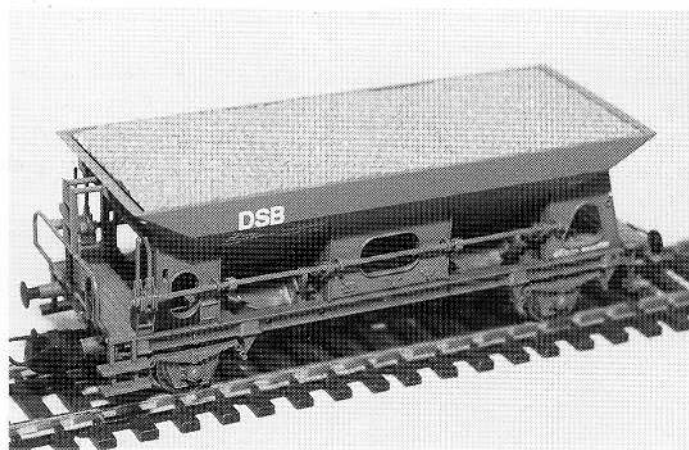
Påskrifterne er næsten korrekte, men af en eller anden årsag er kongekronen blevet blå i stedet for gul/rød, hvilket må skyldes en smutter. Men det kan jo ske for os allesammen.

Forbilledet, der blev overtaget af DSB fra SFJ i 1949 blev udrangeret i 1954, så er man ægte epokekører, kan den kun benyttes i et afgrænset tidsrum.

Der fandtes i øvrigt to typer CUP, hver med sin kupeinddeling, og det valgte nummer svarer helt til forbilledet, hvad dette angår.

Med modellen medfølger diverse løsdele, bl.a. hvide destinationsskilte med påskrifter "Til Odense" m.v., og det er en god ide, som ROCO bør fortsætte med.

Grundmodellen er som sædvanlig fremstillet med omhu - i øvrigt fra en ældre Röwa-model - og med moderne koblingsteknik m.v.



## SIDSTE NYT

**DSB diesellokomotiv litra MY i skala 1:87 fra HELJAN**

Kort efter deadline erfarede vi, at HELJAN vil gentage sin store succes med MX-lokomotivet, og nu vil fremstille storesøster litra MY i korrekt skala 1:87 både til to-skinne- jævnstrøm og system Märklin.

Modellen fremstilles efter samme princip som MX, d.v.s. med fempolet centermotor, træk på



alle hjul, udskiftelig frontstykker med sneplove o.s.v., og detaljerings vil blive lige så nøjagtig som på MX. Modellen sendes på markedet i år 2000, når projektet med P-maskinen og CP-vognene er afviklet.

Hvilke MY-numre, man vil fremstille foreligger der i øjeblikket intet om, men man ikke man - ligesom ved MX - vil skæve til Jernbanemuseets MY 1101 og et nummer mere i serien 1102-1144, d.v.s. MY med oval-udstødning til en sort/rød udgave. MY-lokomotiver hos Privatbanen Sønderjylland og MY hos svenske shortlines bliver nok også fremstillet?

Det er skønt, at vi nu får en rigtig MY, så vi omsider kan slippe af med Märklins MY, der i flere årtier har hærget de danske mj-anlæg. Trods ligheden med en dansk MY, så lever Märklins model slet ikke op til vore dages standard, hverken med hensyn til trækraft, dimensioner eller detaljer. Den er og bliver en Märklin på godt og ondt.

...så tak for initiativet HELJAN.

Mere om MY-projektet - og selvfølgelig også P-maskinen m.v. - i kommende numre.

## ELEKTRONIK

### Hvide lysdioder

Inden for det sidste år er der kommet ægte hvide lysdioder på markedet. Til forskel fra de tidligere flerfarvede lysdioder, som kun med besvær kunne indjusteres til hvidt lys, er de nye typer helt ensfarvede, dog med et let blåligt skær. De er desuden meget effektive, idet de giver et tydeligt lys ved blot 1 mA strøm. Lysdioderne er en længe savnet afløser for glødelamper, f.eks. til lokomotiv-frontlys, eftersom de har nærmest uendelig levetid, og ikke bliver varme. De fås med 3 og 5 mm diameter.

Lysdioderne er endnu kostbare, ca. 40 kr. pr. stk., men falder formodentlig til samme pris som blå lysdioder. Lysdioderne forhandles bl.a. af Brinck Elektronik i København.

H.W. Karlsson

### Rettelse til LOKOMOTIVET nr. 55:

Bagside, nederste foto: Fotostedet er Saksøbing, ikke Nakskov.

### Rettelse til LOKOMOTIVET nr. 54:

Side 21, billedteksten øverst: Billedet er taget i 1956, ikke 1955.

## LÆSERNE IMELLEM

### Sælges: Fleischmann MAGIC TRAIN spor 0e:

11 ass. vogne samt et loko, kat.-nr. 2202. Nypris kr. 2400,-. Sælges samlet for kr. 2000,-. Kører på Fleischmann Profi Spor 0. Org. emballage, er som nyt.

### Finn Stenderup

Jacob Erlandsensgade 11, 3. 2100 København Ø, tlf. 35 26 81 67

### Salg af modeltog, spor H0

af følgende mærker, fortrinvis dansk, enkelte udenlandske vogne.

Roco, Lima, Klein, Heljan, Sachsenmodelle, Electrotren, Trix, Märklin, Piko og Laser (Trinbrættet).

Der er en del container- og veksellad og mange reserve- og løse dele. Ring eller skriv. Jeg har måske det, du mangler.

### Henning Hjorth

Højtoftevej 108 7700 Thisted Tlf. 97 92 42 44

## INFORMATION

fra **LOKOMOTIVET**

Bogen om DSB litra MY er desværre

**UDSOLGT** fra forlaget.

Vi henviser til vore forhandlere.

JERNBANE  
BØGER

Nyhed

## Odsherreds Jernbane 1899-1999

af Ole-Christian Munk Plum

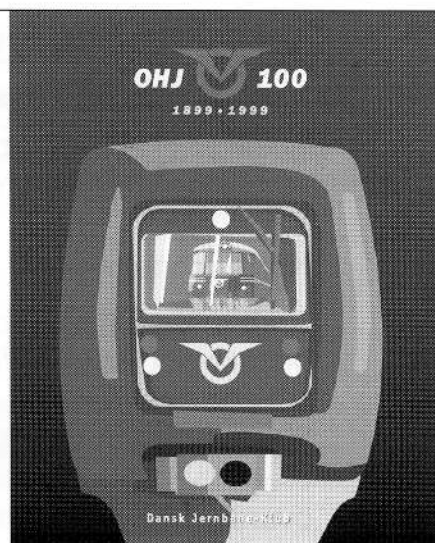
Ca. 240 s., format 24 x 23 cm, ca. 400 ill., stift omslag.

Udkommer maj 1999, pris kr. 349,-, bestnr. 0048.

Den 18. maj 1999 fylder Odsherreds Jernbane 100 år, og i forbindelse hermed udgiver Dansk Jernbane-Klub en jubilæumsbog om banen. Bogen skrives af Ole-Chr. M. Plum. Igennem snart en hel generation har han på tæt hold fulgt Holbæk Privatbaner. Foruden en beskrivelse af den spændende forhistorie, der begyndte allerede i 1872/73, skildres banens historie og dens betydning for egnen. OHJ har på sin vej gennem Odsherred præget udviklingen og omkring stationerne er de eksisterende bysamfund vokset, og andre steder opstod helt nye byer. For den specielt jernbaneinteresserede er banens historie ganske interessant, idet OHJ gennem de 100 år hele tiden har fulgt med den tekniske udvikling og i takt hermed løbende anskaffet nyt, tidssvarende materiel - senest de meget moderne, publikums- og miljøvenlige IC2-tog i 1997. Infrastrukturen er tilsvarende blevet udviklet og moderniseret, og Odsherreds Jernbane har i dag en moderne infrastruktur med nyt spor samt nyt fjernstyrings- og sikringsanlæg.

Glæd dig til en privatbanebog, der sætter helt nye standarder for DJK's bogudgivelser med nyt format, stift bind og alle sider i farve.

Odsherreds Jernbane  
1899-1999



Besøg Jernbanebøgers butik. Vi holder åbent hver mandag fra 18.30 til 21.00 (dog ikke i juli måned). Vi leverer også pr. postordre (mod tillæg af porto). Ekspeditionstiden er ca. 10 dage.

Jernbanebøger  
Dansk Jernbane-Klub  
Kalvebod Brygge 40  
1560 København V  
Tlf. og fax: 33 93 20 02

Mail: jernbog@djkk.com; Web: www.djkk.com



## OKT har haft 10 års fødselsdag ...derfor har vi nogle **SUPERTILBUD**

Der hjemkommer snart en ny sending byggesæt af **F-maskiner**, på lager i april-maj måned. Ti byggesæt sælges til **2200,- kr.** pr. sæt (kun byggesæt).  
*Normalpris 2425,- kr., alt iberegnet.*

**Restlager af P-maskiner**, u/nummerskilt og litrering.  
**5 stk, sælges for pr. sæt kr. 1365,-**

**DSB litra MK-rangerlokomotiv** til både Märklin og jævnstrøm på lager, fire forskellige numre 606, 610, 611 og 618. Enhedspris for begge.  
**pr. stk. kr. 1645,-.**  
*Ombygningssæt til digital er på vej.*

**DSB klædeskab** klar til levering. Halvfærdigt byggesæt, køreklar.  
Pris færdigbygget **kr. 2975,-**



OKT finder du på Ericavej 141, 2820 Gentofte, tlf./fax 39 65 34 62, lige ved Kildebækken S-tog station. Tag med toget til Farum, ikke H+-toget, det standses ikke på Kildebækken station. OKT ligger 5 minutter fra Kildebækken station. Åbent torsdag 17-20. Du må gerne ringe til mig, også uden for åbningstid. På gensyn hos OKT.

**Nærumbanens ny skinnebus REGIOSPRINTEREN**  
Byggesæt med malet vognkasse og køreklar undervogn.  
**Pr. stk. kr. 1375,-**  
Færdigbygget og køreklar **kr. 1695,-.**  
*Meget begrænset antal på lager.*

**Smådele i ætset messing:**  
Cykler 2 stk. kr. 55,-.  
Elskab, stort kr. 39,-.  
Elskab, lille kr. 25,-.  
Sporskiftmotorer (atrappes) 5 stk. kr. 45,-.  
Låg for kabelkasser 20 cm kr. 19,-.  
Kantsten for perron 20 cm kr. 26,-.

### ROEBANER

**Åben roebanevogn**, byggesæt messing 9 mm spor, på lager, **kr. 265,-**  
**Melisvogn**, byggesæt, messing, **kr. 270,-.**  
**Pedershåb lokomotiv, 70 HK diesel.** Byggesæt ca. **kr. 1875,-.** Færdigbygget **kr. 2500,-.**  
*Ikke på lager endnu.*  
**Beholdervogn og stor Kastrup diesellokomotiv** kommer senere.  
**9 mm-spor**, code 40 eller 50, pr. meter **kr. 30,-.**

**Forud annoncering**  
**AEG-motorvogn** som har kørt hos Kolding Sydbaner og Amagerbanen kommer fra Birmester, både til to-skinne og Märklin. Leveringstermin kendes endnu ikke.  
*Kun hos OKT.*

NYBODER HOBBY eksisterer ikke mere, men

## TIKØB HOBBY og STØBERI

er nu i fuld gang med at etablere Nordsjællands mest assorterede modeltogsbutik. Vores varelager omfatter følgende:

**Märklin:** H0 og Maxi, M, K og C skinner og digital, eksklusiv modeller, metalbiler. **10-45% under listepriis.**

**KLEIN, Liliput, DWA, LIMA, ROCO, ROCO-line, ROCO-digital og Hobby-line, GODE PRISER.**

Stort udvalg i huse, landskabsmaterialer: **FALLER:** Huse, træer, buske, strømateriale m.v. \* **KIBRI:** Huse, div. landskabsmateriale, biler 1:87 \* **BUSCH:** Biler i 1:87 og div. landskabsmateriale \* **MERTEN** figurer \* **VOLLMER** huse og mange andre dele.

**KÆMPELAGER af Märklin reservedele, Z-H0-Maxi. \* ROCO reservedele, stort tandhjulslager m.m. \* ELEC-TROTREN reservedele.**

Stort udvalg i selvbyggerdele bl.a. **NEMEC** messingprofiler, alle typer \* **WEBRA** tandhjul, alle typer og tandremme \* Dele fra **TIKØB STØBERI. BEMO** løsdele. **HUMBROL** maling. **Evergreen** plastcard og strips.

Løse **MOTORER** fra Faulhaber, Sagami, Bühler, Mashima m.fl. \* **ESCAP** motor med gearboks \* Spor fra **PECO** code 75 og 100.

*PÆNT UDVALG I BRUGTTOG*

*...og vi har 1000-vis af andre løsdele.*

## TIKØB HOBBY og STØBERI

**HORNBAEKVEJ 460 . 3080 TIKØB**

Tlf. lørdag 10.00-14.00 49 75 97 27

Bestilling af varer hverdage tlf. 49 75 87 08 kl. 8.00-17.00.

Derefter kan bestilling foretages på FAX 49 75 87 19.

Åbningstider: Lørdag 10.00-14.00 \* Også postordre

## Din & Min Hobby & Genbrugstoget

Buddingevej 229 (ca. 200 meter fra Buddinge S-station) • 2860 Søborg • Tlf. 39 56 52 32  
Vi er til rådighed mandag, torsdag & fredag 16<sup>15</sup> - 18<sup>00</sup> samt lørdag 10<sup>00</sup> - 13<sup>00</sup>

Kære modelbygger.....

Som mange andre forhandlere har vi selvfølgelig også Kibri huse **til halv pris** og Roco og Märklin til de „**helt rigtige priser**“. Forøvrigt har vi i øjeblikket **25% rabat** på det meste Lima - også danske modeller.

Men på et område er vi dog også **lidt** anderledes end de andre: Taler vi om brugt tog, er vi nok suveræne. Vores brugtafdeling - som forøvrigt er meget overskuelig og omfatter alt fra spor Z til LGB - bugner med meget flotte ting bl.a. i spor N - også sjældne danske ting, men skynd dig, der er som bekendt megen rift om vores brugte varer. Endvidere har vi igangsat en mindre specialproduktion af plaststøbte overdele til danske lokomotiver og vogne i H0. Mh-overdelen til kr. **395,-** er i butikken nu.

Hvis din samvittighed ikke er helt ren med hensyn til genbrug, har vi i H0 to danske glas-genbrugscontainere fra Auhagen til kun kr. **12,-**. Mangler du også flaskerne til genbrug, har vi danske ølkasser med flasker til kun kr. **26,-**. Eller hvad med en anonym ølbil fra ECO? Klar til dekoration med dit eget bryggerilogo.

venlig hilsen

Din & Min Hobby

Vi gør mere for Din hobby - det er vores hobby!

[www.modeltog.dk/din-min/](http://www.modeltog.dk/din-min/)

E-mail: [din-min@get2net.dk](mailto:din-min@get2net.dk)



# TRINBRÆTTET

Modeljernbane

## NYHEDER FRA LASER

1060-51 DSB HJ 37 001 ..... kr. 198,-  
1060-52 DSB HJ 37 259 ..... kr. 198,-  
1060-53 DSB HJ 37 615 ..... kr. 208,-

20" veksellad Skandi/Maersk, blå kr. 45,-  
20" veksellad Norfolk Line ..... kr. 45,-

Begrænset oplag, bestil derfor nu  
Generalagent for Skandinavien

### TRINBRÆTTET VEJLE

Bleggårdsgade 14 . DK-4700 Vejle  
Telefon 75 83 75 75 - kun i åbningstiden

Åbningstider: Torsdag 13.00-17.30  
Fredag 13.00-19.00  
Lørdag 10.00-13.00

E-post: trinb\_vj@post12.tele.dk  
Hjemmeside: www.trinbraettet.dk

# DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter  
2610 Rødovre  
Tlf.: 3672 0136



BACHMANN - LGB - LIMA  
FLEISCHMANN - MÄRKLIN

Molak og TesTors  
Busch - Vollmer - Kibri - Heljan

Herudover alt til kreativ hobby  
for hele familien

Vi sender overalt

\*

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

Modeljernbanecentret - Århus

# TRINBRÆTTET

## SNART SOMMERFERIE!

Märklins DSB MY-sæt med 2 personvogne og postvogne skulle komme inden sommerferien. Flot epo IV-sæt. Loko og vogne fås ikke særskilt.  
DSB Hbis-vogne henholdsvis med og uden posthorn. Vognene har forskellige litre-ringer og numre, og er nænsomt patineret/tilsvinet. Både MY-sæt og godsvognene er engangsrelie - de leveres også til jævnstrøm.

KLEIN er kommet med DSB litra Eaos, også kaldet "skrotvogne", nu i mere korrekt farve end KLEINs vogne, der kom for 5-6 år siden.  
Desuden DSB Es-vogn epo III/IV (V) som DSB Museumsvogn, 114,00 kr.  
HUSK - KLEINs vognhjul ombyttes gratis til hjul for Märklin-drift.

DSB MY: HELJAN gentager succesen, nu MY i korrekt skala til både jævn- og vekselstrøm. Kommer i løbet af år 2000.

NYE BØGER: Banebøger "Jernbanehistorisk Årbog 1999", 159,00 kr. "Motormateriel 5" om GM-lokomotiver samt bøger om jubilerende baner: "Lollandsbanen 125 år", "Odsherreds Jernbane i 100 år" og "Gribskovbanen". Fra forlaget HOLSUND "På Sporet af 60'erne". Desuden "Års-Farsø-Hvalpsund", 138,00 kr.

### TRINBRÆTTET - nu 5 år i Århus!

TILBUD maj-juni-juli eller så længe haves.

Märklin 34 882 BR 44 delta, normalpris 2465,00. NU KUN 998,00 kr.  
HELJAN MS-lyntog normalpris 2100,00-2400,00 kr. NU KUN 1298,00 kr. - valgfri jævnstrøm/Märklin.  
LIMA traktor DSB nr. 1 sort eller grøn NU KUN 698,00 kr.  
Udvalgte ROCO-godsvogne, normalpris op til 75,00 kr. pr stk. NU 39,95 kr.  
MERTEN figurer, normalpris 55,00 kr. NU 25,00 kr. pr.æske.  
ROCO startset med DB BR 101 med styrevognspersonotog NU 1598,00 kr.

- og meget mere

LIMAs hvide DSB MR/MRD med "cykler" er kommet til jævnstrøm og Märklin.

NYE BILER: ROCO DSB VW kassevogn, 47,00 kr., RIETZE postbil 54,00 kr. - HERPA Peugeot 406 politi - og mange store flotte lastbiler fra AMW, bl.a. Sca "Møller/Marker", Vo "Terkelsen", Re "Holm Pedersen", Vo "Hellestrup", MAN "Barsø". Fra AWM haves fortsat DSB VW polo, 48,00 kr.

Snart fra RIETZE: "TODBJERG"-bus med det karakteristiske logo, hvor et bus-sens hjul indgår i logoet. Desuden kommer til forskellige vogne fra Københavns Brandvæsen.  
ROCOs DSB Unimog kommer senere - der kan leveres motoriserings sæt, så den kan køre på jævnstrømskinner, også digital.

### SPOR N

Nu er N.P. Nielsens kødtransportvogn også kommet til spor N. Flot 3-akslet epo II-vogn med egerhjul og bremsehjul.

THS's DSB Phonix kommer i løbet af året. Håndbyggede spor N modeller af den typiske kuglevogn. Med både røde og hvide kugler.

MY-overdel med frontskørt og bogiesider. Hertil undervogn med 5-polet motor, svinghjul og træk på alle aksler. Påskrifter til både epo II og IV kan leveres. Er interessen stor nok, så kommer der en DSB Q-vogn som spor N byggesæt med overdel støbt ud i ét, få løsdele til pålimning og desuden undervogn og transfers.

DSB rangerlokomotiv litra MH

Overdel i resinplast 395,00 kr. eller i hvidmetal 350,00 kr.

Færdigbygget og køreklar MH, vælg mellem grøn epo III og grøn epo V med gule håndtag samt rød/sort epoke IV/V.

Kan også leveres til digital

HUSK! Stort byttemarked i Skørring den 5. sep-tember og i Kalundborg 19. september.  
TRINBRÆTTET Århus vil være at finde begge steder.

Sommerferielukning fra 5.juli til 18. juli.

## TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Mads Sjøner  
Frederiks Allé 85  
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00  
Giro 348 1212

Mandag lukket.  
Tirsdag 13.00-19.00  
Onsdag 13.00-17.30  
Torsdag 13.00-17.30  
Fredag 13.00-18.00  
Lørdag 10.00-13.00

Er der travlt i butikken tager telefonsvarer/fax imod besked  
Sjællænderne har nu let ved at komme tur/retur - gi' dig go' tid.

Butikken bugner med varer,  
også en masse som du ikke ser andre steder.

**ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE**



# Den største og den mindste

FRICHS firkantede



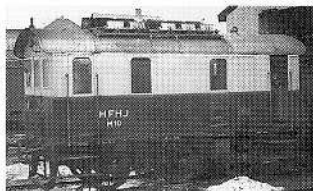
## FRICHS 8-akslet diesellokomotiv DSB MX 131-132

Leveres som vitrinemodel, senere kommer der en nyudviklet undervogn. Komplet med overdel i ætset nysølvplade, detaljerede nysølvstøbte tagkølere, messingstøbte akselbokse, fjedre m.v.

Kr. **1998,00**

## FRICHS 3-akslet diesellokomotiv HFJ M 10

Komplet sæt med overdel i ætset nysølvplade, detaljerede nysølvstøbte tagkølere, messingstøbte akselbokse, fjedre m.v. Undervogn med lukket gearkasse med færdigmonteret Faulhaber motor med svinghjul, der giver uovertrufne køreegenskaber.



Kr. **2798,00**

## FRICHS 4-akslede diesellokomotiver VNJ 11, TFJ ML 3, NFJ Mt 4 og OHJ 20

kan endnu fås.  
Pr. stk. kr. 2998,00

Nyætsede gavle til OHJ, HTJ og FFJs 5-akslede lokomotiver med luftindtag.  
Pr. stk. kr. 100,00.

3- og 4-akslede undervogne til tidligere

## DAN-TRAIN-lokomotiver

pr. stk. kr. 1498,00

Løse støbninger i messing og nysølv af FRICHS standardprogram, f.eks. tagkølere.

## Scandia skinnebus og bivogn serie 2

Skinnebus motorvogn med kedel, serie 2 (2Mtk) \*  
Skinnebusbivogn kort, serie 2 (2Kpt) \* Skinnebusbivogn lang, serie 2 (2PLt og 2PL)

Komplet nyudviklet byggesæt i ætset nysølvplade, forholdsvis let at samle, og med detaljerede messingstøbte løsele.

Skinnebus-undervognen er ROCOs nye umalede sporvogn med fortræffelige køreegenskaber.

Hjælp med at få dette projekt op at stå ved forudbetaling kr. 500,- på girokonto 8 22 78 88 for motorvogn og kort bivogn.

Samlet pris for byggesættet excl. sporvogn

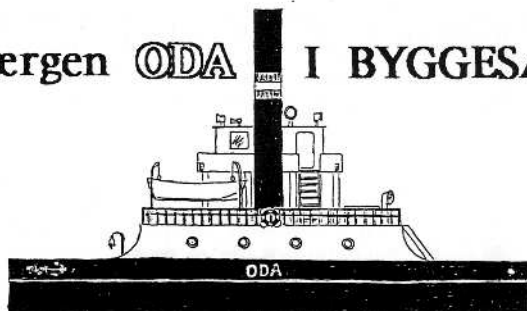
kr. **1798,-**

Levering fra ca. uge 28

## FREJA H0 Modeltog

Absalonsgade 19 . 8600 Silkeborg  
Tlf. 86 80 11 88 . Fax 86 80 32 88

## Færgen ODA I BYGGESÆT



Den lille færge ODA er nu klar i byggesæt!  
En vandliniemodel til HO banen eller som prydmiddel for nostalgiske færgelovers.  
Færgen er 300 mm lang 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 BYGGEBESKRIVELSE  
Komplet kr. 295,- (indtil videre)

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

Har du mod på at bygge større færger eller coastere m.v. har vi byggetegninger og materialer i mangfoldighed bl.a. den kendte 3 sporsfærge 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

## DMJK Fotoarkivet

### Diaduplikater i farve:

**Fugleflugt 1: 1 december 1962. 10 billeder. 110,- inkl fors.**

Udsigt mod syd fra vejbroen over Rødby færge  
Udsigt mod nord fra vejbroen over Rødby færge  
Færgeløjerne under bygning set fra Rødby havn  
Rødbyhavn station på Lollandbanen  
Nykøbing Falsters hovedbygning under nedrivning set fra forpladsen  
Nykøbing Falster station under ombygning set fra broen mod nord  
Nykøbing Falster station under ombygning set fra broen mod syd  
Lollandsbanens bro over Guldborgsund  
Den gamle vejbro over Guldborgsund  
Frederik IX's bro, Nykøbing Falster

**Fugleflugt 2: Indvielsen 14 maj 1963. 10 billeder. 110,- inkl fors.**

Indvielsestoget ved Lolland midt  
Lolland midt station set fra vejbro  
Rødby Færge station lidt på afstand pyntet med flag  
Rødby Færge station med tilskuere set fra taget på stationsbygningen  
Rødby Færge station og færgeløjer set fra taget på stationsbygningen  
M/F Theodor Heuss ligger i det nye leje  
Puttgården set fra den indløbende færge  
Puttgården set fra færgen  
Puttgården set ud mod færgeløjerne med Theodor Heuss  
DB V 160 007 med første (internationale) tog fra Puttgården

Bestilling af begge serier kan ske til en pris af 210,- (altså porto for én serie)

Bestilling sker ved at indbetale beløbet til:

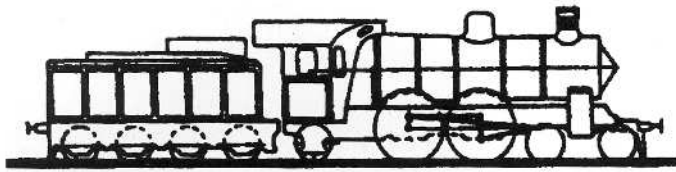
Giro 305 4578, DMJK Fotoarkivet, Box 601, 2200 København N. Bestilling inden næste nummer af "Lokomotivet" (Nr 57)

Mærk talonen med "Fugleflugt 1 og/eller 2"

Mvh Arkivaren



# TOGCENTER GENTOFTE



Gentoftegade 95 kld. 2820 Gentofte

Tlf. 3965 1361, Fax 3918 1879

www.togcenter.dk

e-mail: togcenter@togcenter.dk

Mandag, onsdag til fredag: 16.00-18.30 - lørdag 10.00-14.00 - tirsdag lukket

## märklin

Vi giver

**25% rabat**

på stort set hele Märklins program i forhold til dansk listepriis.

**K-skiner:**

NYT, vi giver

**30% rabat**

på hele programmet af K-skiner.

## UDSALG LIMA

Vi giver **30% ekstra rabat** på mange danske LIMA-vogne, bl.a.:

### DSB litra E

Åben højsidet godsvogn. Nu kun kr. **71,25**

### DSB litra GS

Lukket godsvogn. Nu kun kr. **75,00**

### DSB litra Uaik

Godsvogn med forsænket lad. Nu kun kr. **90,00**

**KLEIN MODELLBAHN  
AUSTRIA**

Største udvalg af danske modeller, men også spændende udenlandske modeller.

## FALLER

Største udvalg i Danmark til laveste priser,

**30% under listepriis**

## BOWSER

Superdetailede amerikanske all-metal H0-modelbyggesæt af lokomotiver og sporvogne i mekanisk topkvalitet, der langt overgår, hvad vi er vant til på vore breddegrader. Visse modeller kan konverteres til dansk (med noget hiv og sving). Eksempelvis:

### Brill-sporvogn

To-akslet epoke II/III, 125 220  
Kun kr. **595,00**

### PRR A-5 shifter,

0-4-0 med slæbetender  
Kun kr. **895,00**

## Uhlenbrock- elektronik

Bedste ekspertise i Danmark, når dine lokomotiver skal digitaliseres.

### FRU 550

Omskifter til DC-motorer til Märklin-drift. kr. **192,50**

### DAL 770

Billigt alternativ til Märklins egne dekodere, bare mindre kr. **337,50**

### DGL 750

Dekoder til DC-lokomotiver til Märklin-drift. Kr. **375,00**

### DGR 755

Superdekoder til DC-lokos med ekstra funktion til Märklin-drift. Kr. **455,00**

### DGF 756

Klokkeankerdekoder til Märklin-drift. Kr. **469,00**

## ARTITEC

## MODELS

Ingen gør det bedre, når det drejer sig om dansk udseende industri-, havne- og skibsmiljøer. Resinbyggesæt i H0...det er meget lækkert - ikke mindst for smalsporfolket. Eksempelvis:

### Færgen

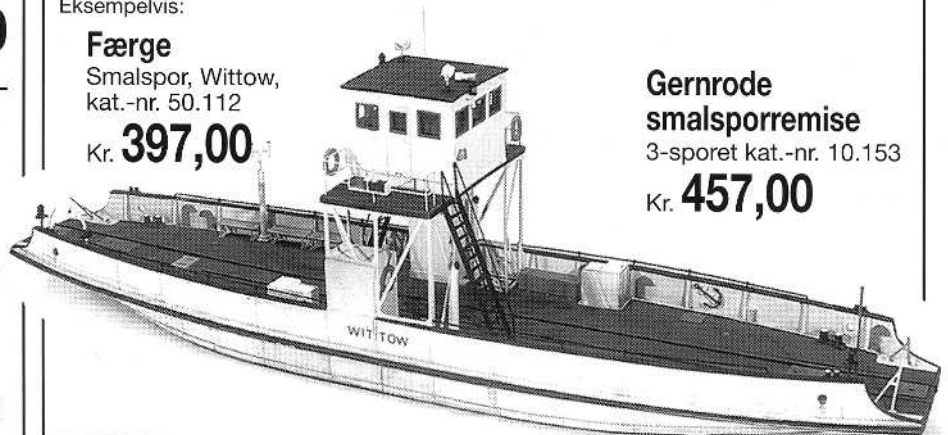
Smalspor, Wittow, kat.-nr. 50.112

Kr. **397,00**

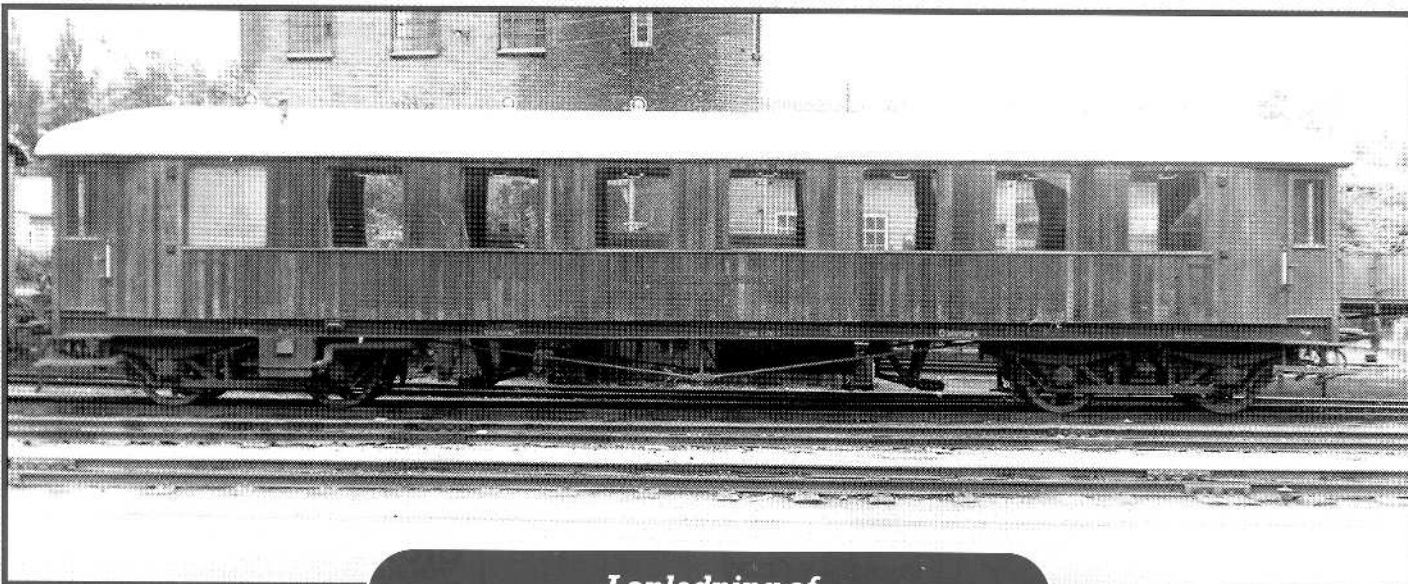
### Gernrode smalsporremise

3-sporet kat.-nr. 10.153

Kr. **457,00**







## To-akslede vogne

### MP 221/CM 210

Denne vogn blev bygget af Scandia Randers 1924 som 2-akslet motorbivogn til M 1. Den fik to rum, der var indrettet med træsæder. Vognen havde plads til 35 passagerer på 3. klasse, men havde intet toilet.

I 1951 blev den moderniseret med polstrede læderbebrukne sæder, og fik store spejlglassvinduer. Oprindeligt hed vognen MP 221, men det ændredes i 1951 til CM 210.

Vognen havde egenvarme, elektrisk belysning, trykluft- og skrubremse.

Over pufferne målte den 7760 mm, mens akselafstanden var 4200 mm. Vognens taravægt var 7000 kg.

I begyndelsen af 1950'erne brugtes CM 210 meget sammen med motorvognen M 3, men efterhånden overtog OHJ C 501 dens opgaver, og vognens sidste revision foregik i 1955. Efter denne tid benyttedes den ikke meget; den blev udrangeret og ophugget i 1957.

★

Ved OHJs åbning fik banen bygget en række 2-akslede personvogne med sidegang hos Vulcan i Maribo. Det drejede sig om tre vogne med II og III klasse, nemlig A 201-203, og fem kupevogne C 211-215 med III klasse. Af disse vogne overlevede kun OHJ C 214 ind i 1950'erne, og er derfor den eneste af disse, som omtales her.

### C 214

C 214 var som nævnt bygget hos Vulcan 1899. Den havde fire kupeer à 8 personer = 32 siddende på III klasse, og var

# I anledning af OHJs 100 års fødselsdag 1999: Personvogne hos **OHJ** i 1950'erne og 60'erne

Af Torben Andersen

*Materiel hos OHJ har altid været et spændende emne, men der har aldrig været en samlet beskrivelse af det ældre personvognsmateriel, så det prøver vi at råde bod på her. Beskrivelserne følger vognenes numre. Personvogne anskaffet efter 1961 er ikke medtaget. Driftmateriel hos HTJ og HVJ vil blive omtalt i senere artikler. Se også LOKOMOTIVET nr. 54, hvor motormateriellet hos OHJ er beskrevet.*

indrettet med toilet i den ene ende samt åbne eneperroner.

Vognen havde teakbeklædning, og på taget sad en tagrytter, der senere blev udbygget af OHJ selv. Vognen målte 12 890 mm over puffer. Akselafstanden var 5700 mm, mens vognvægten var tårlig ca. 10 000 kg.

Vognen var som flere af OHJs 2-akslede vogne nedslidt efter 2. Verdenskrig, men økonomien tvang OHJ til at forlænge de bedste 2-akslede vognes levetid af hensyn til lokaltrafikken, dels ved modernisering, dels ved sætte vognene nødtørftigt i stand ved revisioner, sidstnævnte gjaldt bl.a. OHJ 214. I 1952 fik den sin sidste revision, men den var ikke meget i drift i de

efterfølgende år, og brugtes mest som forstærkningsvogn.

Sidst i 1950'erne - højst sandsynligt i 1957 - blev vognen udrangeret og ophugget. Den optræder i hvert fald ikke i OHJs togplaner efter 1957.

### OHJ C 216

Bygget Scandia 1908. Vognen var 2-akslet med midtergang i to rum (ryger/ikke rygere) med plads til i alt 50 siddende på 3. klasse. Oprindeligt træbeklædt med 10 sidevinduer og tagrytter. Vognen blev før og under 2. Verdenskrig brugt til transport af feriegæster mellem Holbæk og Nykøbing S.

Efter krigen var vognen håbløst forældet, og OHJ tænkte på at udrangere den, men da der på det tidspunkt

OHJ C 223 var - som sin søster C 222 - opbygget på en tidligere vogn fra Amagerbanen, og løb på ældre 2100 mm jernbøgier. Holbæk, 1965. Foto: JB-P.

var materialeknaphed, valgte man at modernisere den.

I 1948 blev den sendt til Scandia, hvor de blev ombygget med vognkasse i plade, rundt tag og store vinduer. De gamle træsæder blev fjernet, og i stedet fik C 216 nye moderne lædersæder. Olielamper blev udskiftet med elektrisk lys, og den fik - som en af de få 2-akslede vogne hos OHJ - trykluftbremse. Ved samme lejlighed fik vognen et toilet, egenvarme med kakkellov og moderne rullelejer, der gav den en rolig og let gang i sporet.

Derefter blev OHJ C 216 anvendt som bivogn til de små motorvogne, især med OHJ M 3 i weekendtog. Men den brugtes også i dieselselfremførte tog, f.eks. tog 18 bestående af OHJ M 20-HTJ D 44-OHJ 216 og en bogievogn (sommer 1953).

I 1961-62 begyndte OHJ igen at modernisere, og anskaffede bl.a. lange bogievogne fra MAK, og der blev mindre brug for OHJ 216. Den blev hensat, og skulle udrangeres, men i 1969 købte Helsingør Jernbaneklub den, og satte den miserable vogn i stand, så den i dag fremtræder som den så ud efter moderniseringen fra Scandia i 1948.

Den er 10 710 mm målt over pufferne, og akselafstanden er 5 500 mm. Vognens taravægt efter ombygning blev 12 500 kg.



### OHJ C 217

Denne 2-akslede vogn blev bygget 1917 hos det svenske vognbyggeri Arlöf som teaktræbeklædt storrumsvogn med åbne endeperroner. Den kunne rumme 60 siddende.

I 1930'erne blev vognen moderniseret med læderpolstrede sofaer, og den indrettedes med toilet, hvilket reducerede pladsantallet til 56 på III klasse. Vognen fik store spejlglasvinduer med rammer.

Den var 12 890 mm lang over pufferne; akselafstanden var 7600 mm. OHJ C 217 vejede 11 950 kg, og var forsynet med elektrisk belysning. Den havde kun vakuum- og skruebremse, idet den mest benyttedes i OHJs damptog. Som varme havde den dampvarmeapparat efter Statsbanernes system.

Sidste revisionsår var 1959, men efter 1961 brugtes vognen ikke meget. Den udrangeredes i 1965, hvor en privat-

mand købte den. Indtil 1976 henstod den i Tølløse, hvorefter den blev købt af Kolding Lokomotiv Klub (KLK). Men under transport fra Roskilde til Lunderskov brændte den efter ildpåsættelse, og måtte derefter ophugges.

### OHJ C 501

Denne vogn blev oprindeligt bygget til Hørve-Værsløv-Jernbane (HVJ) hos Scandia i 1920 som HVJ A 501. Den havde åbne endeperroner, og var teaktræbeklædt. Den havde oprindeligt ét storrums med plads til 28 siddende, og to kupeer hver med plads til 8 siddende på II klasse. I 1930'erne, da HVJ anskaffede motorlokomotivet HVJ M 23 og motorvogne, fik den kakkelovn, så den kunne bruges i motortog med HVJ M 23.

I 1951, hvor den kom til OHJ, lukkede man endeperronerne, og fjernede den ene II klasse kupe, der blev omdan-

net til post- og rejsegodsrum. I rummet indlagdes koksfyfyr for vognens egenopvarmning. Vognen havde endvidere toilet, der lå ca. midt i vognen, op mod kupeen.

OHJ C 501 målte 12 870 mm over puffer, akselafstanden var 7100 mm, og den vejede ca. 14 tons. Den havde trykluft- og skruebremse, og havde tillige dampvarmeapparat efter statsbanernes system, så den kunne bruges i DSBs tog.

Efter overtagelsen brugtes C 501 i begyndelsen ikke meget på OHJ, men efterhånden erstattede den motorbivognen CM 210.

Op gennem 1950'erne brugtes den hos OHJ ofte i forbindelse med motorvognen M.3 i enkelte skinnebusløb.

I 1958 brugtes den på lørdage som lokalvogn i iltoget 313, oprangeret dieselloko-2 CRM (fra København)-C 501, og i det store tog 120 Ny-

købing S-Holbæk på søndage sammen med dobbeltvognen 204/205 og 3 DSB bogievogne til København - og i andre tog.

Vognen blev sidst revideret i 1964, men stod herefter med i reserve til højtider. I 1971 solgtes den til DJK, der i 1977 overførte den til DJK/MHVJ, hvor den stadig befinder sig.

## Bogievogne

### OHJ C 218 og 219

C 218 og 219 var bygget af Scandia i 1936. De to bogiepersonvogne havde pladebeklædt trævognkasse og åbne endeperroner, og var indrettet med to storrums og et toilet. Bogierne var de samme som DSBs 2,1 træbogier, men modsat disse, der havde glidelejer, så havde OHJs vogne rullelejer. Vognene anskaffedes på grund af den stigende sommertrafik i 1930'erne, og benyttedes som gennemgående vogne Nykøbing S. og København.

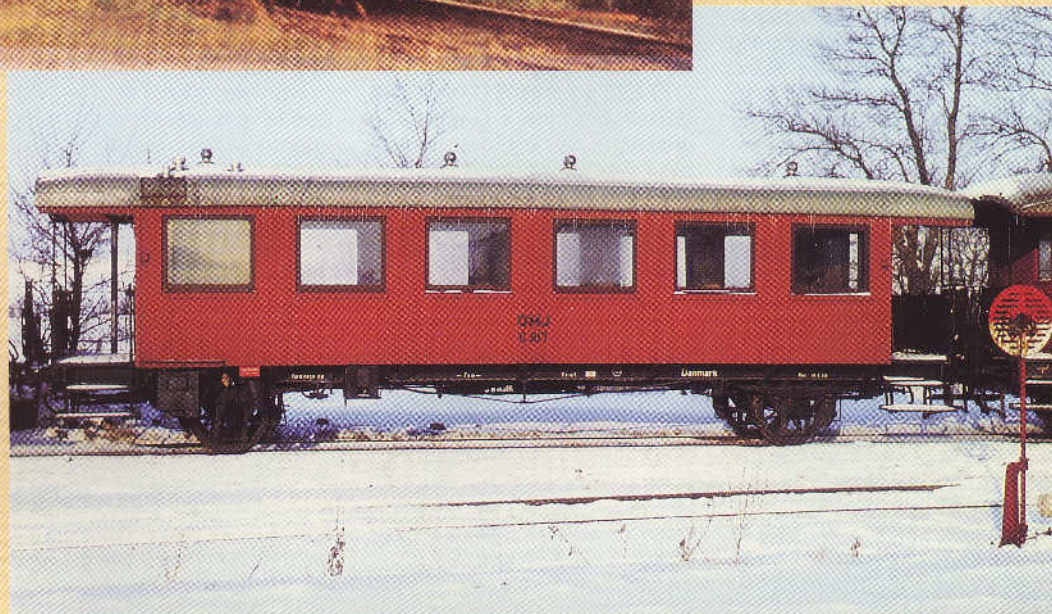
De to vogne kunne rumme 76 rejsende på 2. klasse, hvilket var det samme som DSBs CP-vogne.

Vognene målte 16 870 mm over pufferne, og havde en akselafstand på 11 000 mm. De var udstyret med trykluft- og skruebremse, og oprindelig også vakuumbremse. De vejede hver 31 tons.

C 218 blev sidst revideret i 1959 og C 219 i 1962, men hensattes "gradvist" midt i 1960'erne efter anskaffelsen af de svenske skinnebusser og den indkøbte stålpersonvogn OMB C 19, der hos OHJ kom til at hedde OHJ C 19. Trods indkøbet af OMB C 19



OHJ C 220 med lukkede spidse endeperroner, døre og vinduer m.v. i gavlene, Holbæk sommer 1965. Foto: Ukendt/Arkiv PÅ SPORET.



OHJ C 217 var en 2-akslet storrumsvogn med rød teaktræbeklædning og åbne endeperroner. Den mindede lidt om DSBs ryste-vogne litra CV. Foto fra Hørve, 1963. Foto: P. Adamsen/Arkiv DMJK.



var det tanken i 1966 at modernisere C 219 med lukkede endeperroner, men det blev ikke til noget.

C 218 og 219 udrangeredes i 1969, og blev ophugget 1970 hhv. 1971.

### OHJ C 220

I 1943 anskaffede man sig endnu en bogiepersonvogn fra Scandia. Den fik pladebelædt trævognkasse og lukkede spidse endeperroner med vinduer og overgangsmuligheder i gavlene. Bogierne blev magen til DSBs 2,1 m træbogier, dog med rullelejer i stedet for glidelejer. Vognen indrettedes som storrumsvogn med højryggede røde lædersofaer. Modsat de to tidligere leverede C 218 og 219 fik C 220 delte vinduer som DSBs CP-vogne

Der var plads til 76 siddende på 2. klasse i den 16 870 mm lange vogn (målt over puffer), d.v.s. at den kapacitetsmæssigt netop svarede til en DSB CP-vogn. Akselafstanden var 11 400 mm, mens bogierne målte 2100 mm. De vejede tara hver ca. 24 tons.

Vognene brugtes som de øvrige vogne i 1950'erne i de gennemgående tog København-Nykøbing Sj. I midten af 1960'erne kom de mere til at køre i den lokale OHJ-trafik. Begge blev benyttet utroligt meget op gennem 1960'erne, og fremførtes også af de nye MO-vogne (tog 6: MO-C 222, juli 1964).

Så sent som i 1966 optræder vognene i faste løb i tog 816/819 som OHJ M 20-C 222 og tog 26 med sammensætningen OHJ 24-D 44-C 223-C 222.

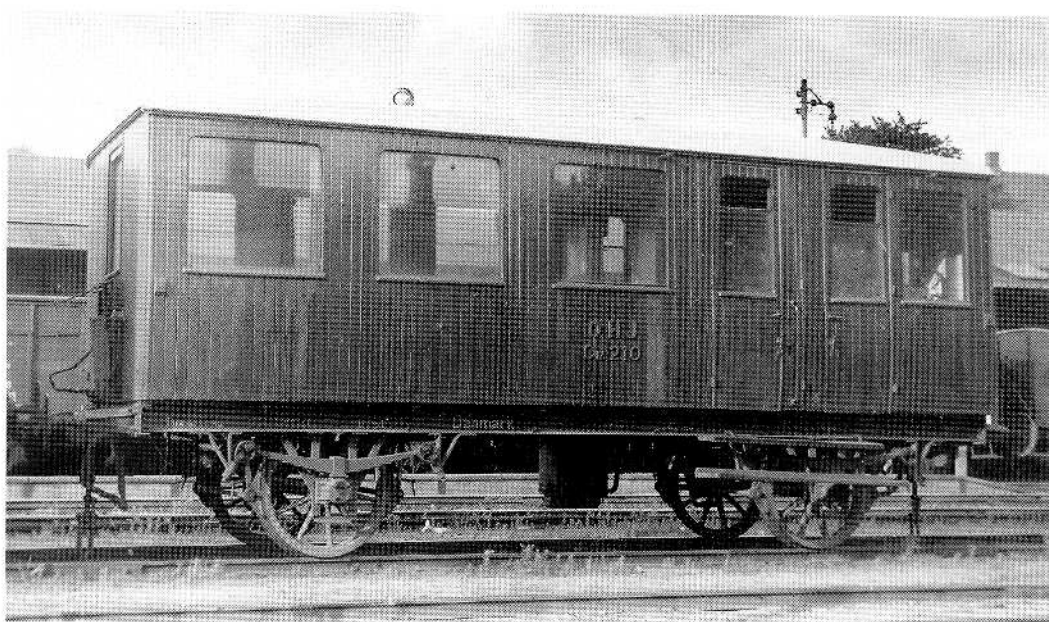
### OHJ C 222 og C 223

Vognene blev sidst revideret i 1965 hhv. 1970, og de var mere eller mindre i drift helt til 1972 og 1976, dels hos OHJ, dels hos HTJ, men anskaffelsen af to svenske stål vogne (B 234 og 235) i 1971-72 gjorde dem efterhånden overflødige.

C 222 indrettedes som storrumsvogn med 3 rum, heraf blev det ene pakrum, der blev afskilt fra passagerafdelingerne. Vognen kunne rumme 66 siddende.

C 223 fik to rum med plads til 76 siddende.

Begge vogne fik højryggede læderpolstrede røde sofaer, lukkede endeperroner og toilet, og vinduerne var store spejlglassvinduer. Enden med toilet indrettedes med kakkellov til egenvarme.



OHJ CM 210 var en "firkantet kasse" med døre i gavlene. Den blev leveret til brug sammen med motorvognen OHJ M 1, men da sidstnævnte brændte brugtes CM 210 sammen med M 3. Læg mærke til de to indgangsdøre, der er placeret ved siden af hinanden. Holbæk (?), 1954. Foto: SJ/PÅ SPORET.

get Scandia 1911, som blev anskaffet fra Kolding Sydbaner ved dennes ophør i 1948 (til OHJ 1949). Det var KS C 7 og C 9, der i 1950-51 blev sammenbygget til dobbeltvognen med tre bogier.

De yderste bogier blev taget fra en ophugget kupevogn, anskaffet fra NFJ (C 32) mens fællesbogier (og harmonika) stammede fra HHJs dobbeltvogn C 30, hvis dele OHJ byttede sig til med postvognen D 231 i 1952.

Alle bogier var af fladjernstypen, de to yderste målte hver 2100 mm, mens fællesbogierne målte 2500 mm.

C 204/205 fik teaktræbelædte vognkasser med åbne perroner i gavlene og lukkede perroner over fællesbogier. Som forstærkning af vognkasserne fik disse en undervognsarmering i rundjern.

Der var plads til 112 siddende på fællesklasse, og vognen blev dermed Danmarks mest rummelige personvogn. Den overgik endog DSBs dobbeltvogne AD/AY, idet disse "kun" kunne medtage 100 siddende på 1. og fællesklasse.

I gavlene over fællesbogier blev indrettet toiletter, mens de åbne endeperroner forblev åbne. Hver vogndel forsynedes med tryklufftbremse, og indrettedes med koksfyre. De fik eget lysanlæg med batterier og dynamo. Selv om bogierne var af ældre type, så fik vognen end bedre gang i sporet end de oprindelige toakslede vogne.

### OHJ C 204/205

Med den kommende anskaffelse af diesellokomotivet OHJ 24 i 1952 ønskede man vogne med større kapacitet, bl.a. til de gennemgående vogne København-Nykøbing S, og man byggede derfor en dobbeltvogn OHJ 204/205 til formålet.

Til vognen anvendte man to 2-akslede personvogne, byg-

Dobbeltvognen sattes i drift i 1951, altså før leveringen af OHJ 24, bl.a. i de gennemgående løb Nykøbing S-København. Vognen brugtes også i den lokale myldretids- trafik.

I april 1953 kørte vognen bl.a. i iltoget tog 313, Holbæk-Nykøbing S. Toget blev oprangeret OHJ 24-tre OHJ bogievogne (fra København)-OHJ C 204/205 (fra Holbæk) og en 2-akslet E- vogn.

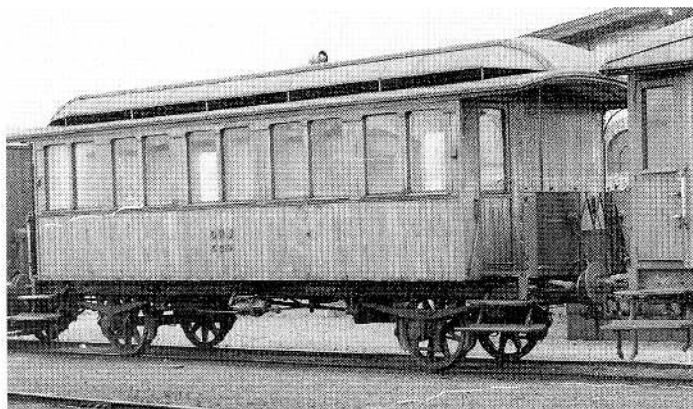
Andre oprangerings-eksempler fra samme forår er tog 11 (søndage) OHJ 24-C 204/205 og afteniltoget 120 med OHJ 24-DSB EF-to DSB CRM-HTJ C 35-C 204/205 (til København)-tre OHJ bogievogne (til København), altså et temmelig stort tog.

Vognen optrådte hyppigt i alle OHJs tog indtil ca. 1962, hvorefter den kun var sparsomt i brug. På det tidspunkt havde man anskaffet MO-vogne med tilhørende lange personvogne litra BL, og da det var tanken at anskaffe flere stål vogne, blev dobbeltvognen hensat som reserve.

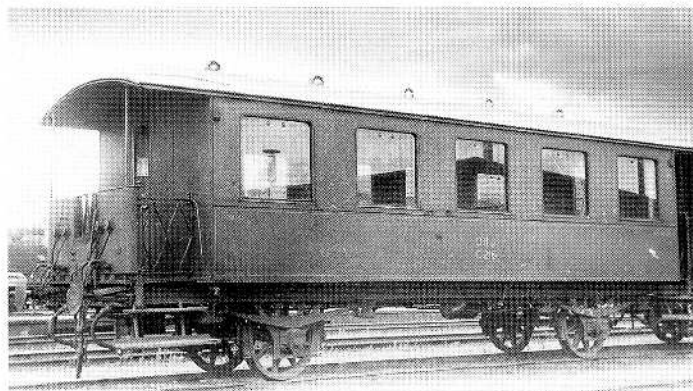
Vognens samlede mål over puffer var 25 200 mm, altså større end DSBs B-vogne bygget fra 1964, mens akselafstanden var 10 500+10 500 mm. Hver vogn målte 11 910 mm over vognkassen. Endeperronerne var 1200 mm brede. Overgangen mellem de to vogne var 450 mm.

Efter udrangering i 1970 tilgik vognen DJK, der satte den i stand i Høng. Den deltog derefter i en del udflugtsture,





OHJ C 214 var en 2-akslet teakbeklædt personvogn med tagrytter og ti smalle vinduer i par, og med en hjemmelavet udbygning på tagrytteren. Nykøbing S. 1956. Foto: JS/Arkiv DMJK.



OHJ C 216 var en ældre lille 2-akslet personvogn, der efter modernisering i 1948 blev en godt supplement til personvognparken. Holbæk, ca. 1954. Foto: SJI/Arkiv PÅ SPORET.

men henstår i øjeblikket til reparation i Høng.

#### OHJ BL 230 og 231

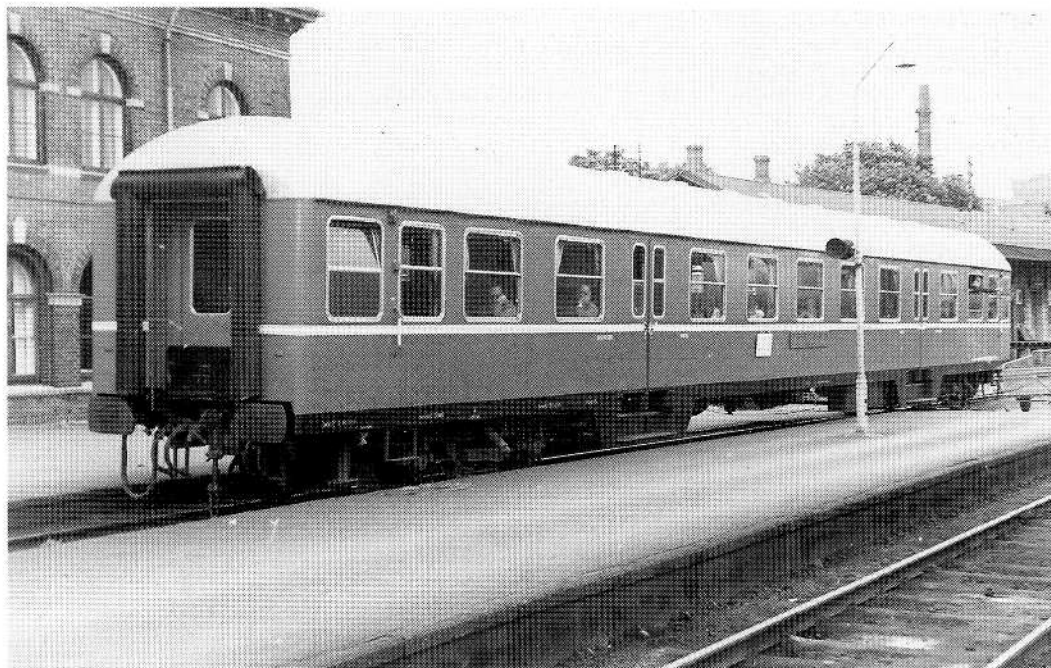
Sammen med motorvognene MO 25 og 26 anskaffede OHJ sig i 1962 to lange stålvogne, der hos banen fik litra BL med numrene 230 og 231.

Vognene var reelt 10 år forud deres tid, idet de var indrettet som nærtrafikvogne i stil med de kommende litra Bn hos DSB. Konceptet var et nyt tysk princip med to brede indgangsdøre i vognsiderne i stedet for i gavlene, og med plads til 96 siddende, men OHJ valgte at følge sin linie med større bekvemmelighed for de rejsende, og indrettede sine vogne med større afstand mellem sæderne, svarende til ca. 2 meter. Det betød, at vognene kun fik plads til 80 siddende i de tre rum, hvilket

svarede til en tysk 1. klasse. Der var endvidere 4 ekstrapladser og et toilet i hver ende.

Vognene var 26 400 mm over puffer, hvilket efter datidens forhold var langt, de var større end DSBs standardvogne, der var 21 720 mm og de

I 1962 anskaffede OHJ sig to lange tyske stålvogne, der fik litra BL 230 og 231. OHJ BL 230 holder ved perron i Holbæk, 1965. Foto: JB-P.



senere anskaffede B-vogne, der var 24 500 mm.

Gavlene havde overgang med gummivulst, belysningen var moderne med lysstofrør, og vognene opvarmedes med moderne oliefyre (luftopvarmning).

BL 230 og 231 løb på moderne 2,1 m MD-bogier, der gav dem en tilladt hastighed på 120 km/t. Akselafstanden var 19 000 mm.

BL-vognene indsattes straks sammen med MO-vognene i de gennemgående tog 15, 19 og 320 København-Nykøbing Sj. Men de brugtes også i lokomotivtrukne tog på søndage med OHJ 24 som trækraft, som regel sammen med både CL og CLE fra DSB.

I løbet af 1960'erne ændrede brugen sig lidt i retning af, at BL-vognene også benyttes i lokale lokomotivtrukne tog, eksempelvis på torsdage og søndage i 1966, der f.eks. kørtes som OHJ 24-C 222-BL-CL, sidstnævnte var en gennemgående DSB-vogn.

Op gennem 1960'erne brugtes BL igen mest i forbindelse med MO-vogne i løb til København (og omvendt),

især efter anskaffelsen af de svenske skinnebusser, der overtog lokalløbene.

Springer vi frem til 1972, så brugtes begge vogne ofte i samme tog, f.eks. 323 med OHJ 24 sat foran.

I 1975 dominerede Y-tog og skinnebusser i høj grad den lokale drift, og BL-vognene brugtes kun i de gennemgående Københavnertog på søndage med OHJ 24 eller 39 som trækraft, fra sidst i 1970'erne med OHJ 46 og 46.

BL-vognene er stadig i drift hos OHJ, men har undervejs undergået diverse ombygninger, som vi ikke skal komme nærmere ind på her.

Kilder:

**Oprangeringsplaner for OHJ 1950-1974.**

DJK-bogserie nr. 35:  
**Odsherreds Jernbane**  
O.-C. Munk Plum  
1974

**Privatbanemateriel 1**  
Kurlands Forlag (uden år)  
(med tegninger af OHJ-personvogne)

**Jernbanen, oktober 1991**  
Tegning af OHJ C 204/205

**Veterantog**  
Helsingør Jernbaneklub, 1993

**Togfløjten, diverse numre**  
KLKs medlemsblad

En stor tak til K.R. Christensen, Holbæk Privatbaner, for dataoplysninger m.v. om vognmateriellet hos OHJ/HTJ og HVJ.





OHJ dobbeltvognen 204/205, der var Danmarks rummeligste vogn med plads til 112 siddende, er her fotograferet i Hørve, 1963. Foto: P. Adamsen/DMJK.



OHJs bogiepersonvogn C 219 var meget moderne for sin tid. Den løb på 2,1 m træbogie og var magen til DSBs CP-vogne. Foto fra Hørve, 1963. Foto: P. Adamsen/Arkiv DMJK.