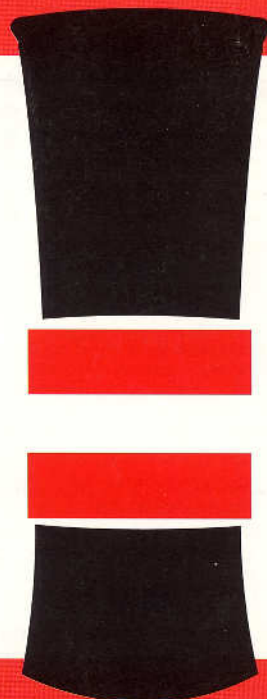


Modeljernbaneklubberne MØ

LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



58

NOVEMBER 1999 · 15. 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

Hjemmeside: www.lokomotivet.dk
E-post: lokomotivet@lokomotivet.dk

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

Forretningsfører:
Flemming Meisner (FM)

Annonceafalter 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
1200 eksemplarer.

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

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

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

Så er vi her med vort julenummer, som denne gang desværre kun bliver på 40 sider. Vi havde håbet at kunne lave 48 spændende sider, men en uheldig kombination af tid og teknikproblemer gør, at vi kun kan lave 40 sider. Vi håber selvfølgelig, at kunne udsende et de kommende numre med 48 sider, for vi har såmænd rigeligt med relevant stof, der trænger sig på.

Men ellers håber vi, at nummeret falder i god jord. Vi har ihvertfald - trods besværlighederne - bestrebt os på at dele sol og vind lige med hensyn til emner og modelstørrelser. Desværre må vi i dette nummer undvære læsernes kommentarer i SPORSKIFTET og beklageligvis også nogle nyheder m.v., men vi håber at kunne indhente det forsømte i næste nummer.

Besværlighederne er opstået i forbindelse med indkøb af ny EDB-software, hvilket ikke alene har givet os problemer med bladets indhold, men også med distributionen af nr. 57. Vi håber, at besværlighederne nu er overstået.

★

Vi forsøger nu med nogle salgsmetoder for at få flere abonnenter. Vi har i de forløbne år genvundet mange af de frafaldne læsere, men det er desværre stadig ikke nok for at kunne levere et kvalitetsblad. Vi har derfor koblet os op på det elektroniske net med en hjemmeside, hvor man kan finde oplysninger om os og bestille bladet og særskrifter m.v. Hjemmesideadressen er www.lokomotivet.dk. Hjemmesiden vil blive opdateret så snart der sker noget nyt, f.eks. når et nyt nummer eller særskrift udsendes. Allerede nu kan man bl.a. studere LOKOMOTIVETS store MJ-analyse, og til marts 2000 regner vi med at bringe en opdateret liste over Danmarks omkring 75 modeljernbaneklubber.

Vi kan også kontaktes via e-post, hvor adressen er lokomotivet@lokomotivet.dk.

Apropos særskrift, så husk at vi i den nærliggende tid udsender særskrift nr. 2 om GM-lokomotiver, denne gang litra MX. Bogen trykkes i begrænset oplag ligesom litra MY, d.v.s. 900 stk. Den bliver i øvrigt på 72 sider, og ikke 64 sider som ellers annonceret. Se annoncen inde i bladet.

★

Det har altid været LOKOMOTIVETS formål at give viden og inspiration til den spændende

de hobby, der hedder modeljernbane. Når vi har været på besøg rundt omkring hos klubber og private, så er det tydeligt, hvor flere af ideerne stammer fra, og de har tilsyneladende ingen ende - heldigvis. I dette nummer viser vi Holger Søndergaards flotte hjemmeanlæg, hvor meget af det rullende materiel m.v. er bygget efter tegninger bragt i LOKOMOTIVET, og under nyhederne ses nogle nye modeller, der også har LOKOMOTIVET som inspiration, bl.a. et lille kolonnehus. Det er nu ikke første gang, vi danner forlæg til mj-industrien, og håber ikke det bliver sidste gang, for i de kommende numre bringer vi masser af ideer, tegninger m.v. af det rullende såvel som faste anlæg, der er egnet til modelproduktion. I er alle velkomne til at bruge ideerne. Kom bare i gang.

★

Til slut: Julen nærmer sig med "raske hane-fjed", som det vist hedder. Send os meget gerne - som sædvanligt - mange julekort med hilsener og optagelser fra jeres klubanlæg m.v., således at vi kan trykke nogle af de inspirerende motiver i næste nummer af bladet. På den måde kan vi vise andre, hvad der virkelig går for sig af spændende ting i klubberne og hos private. Vi tager imod alle hilsener og kort, både fra N- og H0-klubber såvel som O-klubber. Forhandlere og private m.fl. må også meget gerne - som hidtil - sende os julehilsener. Det luner altså. NB: Nogle har i tidens løb sendt os herlige julekort med sexede nissepiger, men dem beholder redaktøren altså for sig selv, at I ved det!

Så, nu må det være på tide at ønske god jul med alt, hvad dertil hører af flæsketeg, risengrød og mange gaver under træet, der kan bringe mj-lys i øjnene. Mon ikke en dansk modeljernbanejuler igen i år er i hus?

...vi ses veloplagte i begyndelsen af marts 2000.

DEADLINE for nr. 59:
Annoncer: 7. januar 2000
Tekst: 18. december 1999

Forsiden: DSB litra P var et rigtigt eksprestoglokomotiv, der havde sin guldalder i 1920'erne og 30'erne. I 1950'erne faldt brugen markant, især efter anskaffelsen af litra MY, men alligevel havde den en del at bestille. Her gør P 916 holdt i Slagelse, marts 1959, hvor lokomotivføreren efterser maskinen. Læg i øvrigt mærke til farveforskelle i vognenes bemaling. Foto: SJJ/AJ.

Danske hjemmeanlæg, 3. del: En statsbane i en nøddeskal <i>Af Holger Søndergaard</i>	3	Færdigmodeller i spor 0 <i>Af Mogens Duus</i>	16
Tips & Tricks Godslaster fra 1950'erne og 60'erne <i>Af Jens Vesterdahl</i>	7	Byg-selv-vogn fra DSB: DSB litra CO <i>Af Niels Hjerensen</i>	18
Læsere bygger: Forbedring af Fleischmanns MY <i>Af Jens Vesterdahl</i>	8	Hus nr. 14C <i>Tegninger til DSB banearbejderhus 1:87</i>	20
Nummereret 1:87-tegning: DSB litra CP <i>Af Torben Andersen</i>	10	G 10 i Danmark Gennemgang af den tyske standardgodsvogn på danske spor <i>Af Torben Andersen</i>	22
Modelnostalgi En modelanlæg fra de gode gamle dage <i>Af Niels Hjerensen</i>	12	Vi har Hørt & Set Efterårets danske nyheder <i>Af Torben Andersen</i>	26
Anlægs Design og Sceneri Arnolds Hjørne: Byg et DSB diesellokomotiv litra MY <i>Af Michael Rasmussen</i>	14	Eksprestoglokomotivet DSB litra P <i>Af Torben Andersen</i> med 1:87-tegninger af Steffen Dresler	35

Ideen med denne serie om hjemmeanlæg er at vise, at det ikke er nødvendigt masser af plads for at bygge en hyggelig modeljernbane derhjemme. Det kan sagtens kan lade sig gøre at bruge loft, kælder og - som her - lejlighed for at bygge sit drømmeanlæg i skala 1:87, bare man planlægger og udnytter pladsen. Denne gang er det Holger Søndergaard fra Skanderborg, der viser vej. Her er, hvad han skriver:

De fleste modeljernbanefolk har en drøm om store anlæg, og se store eksprestog og lange godstog køre igennem store stationer m.v....kort sagt at se stort på det hele.

Hvad om vi skruede ned for blusset, og fandt ud af, at lidt også har ret?

Det synes jeg selv, jeg har gjort, for jeg har også selv haft store drømme, men har for længe siden fundet ud af, at de var uopnåelige.

En privatbane eller en DSB sidebane har jo også mange muligheder, og det er nemmere og billigere med et tog med få vogne frem for tog på 8-10 vogne, og det er jo lige så forbilledtro som store tog.

Jeg har bygget et lille anlæg i skala 1:87 i en lejlighed med fire værelser, hvor værelset med anlægget er 3,5x2 meter. Her har jeg ikke alene fået plads til anlægget, men også

Danske hjemmeanlæg, 3. del:

En statsbane i en nøddeskal...

Af Holger Søndergaard
Fotos af Niels Andersen

til arbejdsbord, reoler, styrepult m.v.

Jeg har som forbillede valgt en DSB sidebane med en endestation i den ene ende. I den anden ende har jeg lagt nogle opstillingsspor.

Endestationen har alle de nødvendige faciliteter: Hovedbygning pakhus, remise, vandtårn, kulgård, og for at gøre det mere spændende er der to skjulte spor som kan bruges som havnespor el. lign.

Endestationen hedder Tipstrup (forbilledet er Thisted), og da der ikke er plads til no-

gen by, forestiller man sig at byen ligger nede ved havnen.

Jeg prøver at køre efter køreplan, hvor opstillingssporene i den anden ende fungerer som forgretningsstation ud i den store verden, og det virker fint.

Min hovedinteresse er at selvbygge rullende materiel, mest som det så ud i 1940'erne og 50'erne, da jeg synes, det er det mest interessante. En af mine venner, Frans Fransen, har bygget mange af anlæggets huse, der er lavet i pap.

Anlægget er hovedsagligt langt med spor og skifter fra PECO. Opstillingsporene i Ydby består af ROCO og Fleischmann. Drejeskiverne er fra Fleischmann. Strømforsyningen er 12 volt jævnspænding.

Anlægget er ikke helt færdigt, bl.a. mangler figurer, køretøjer og forskellige andre småting.

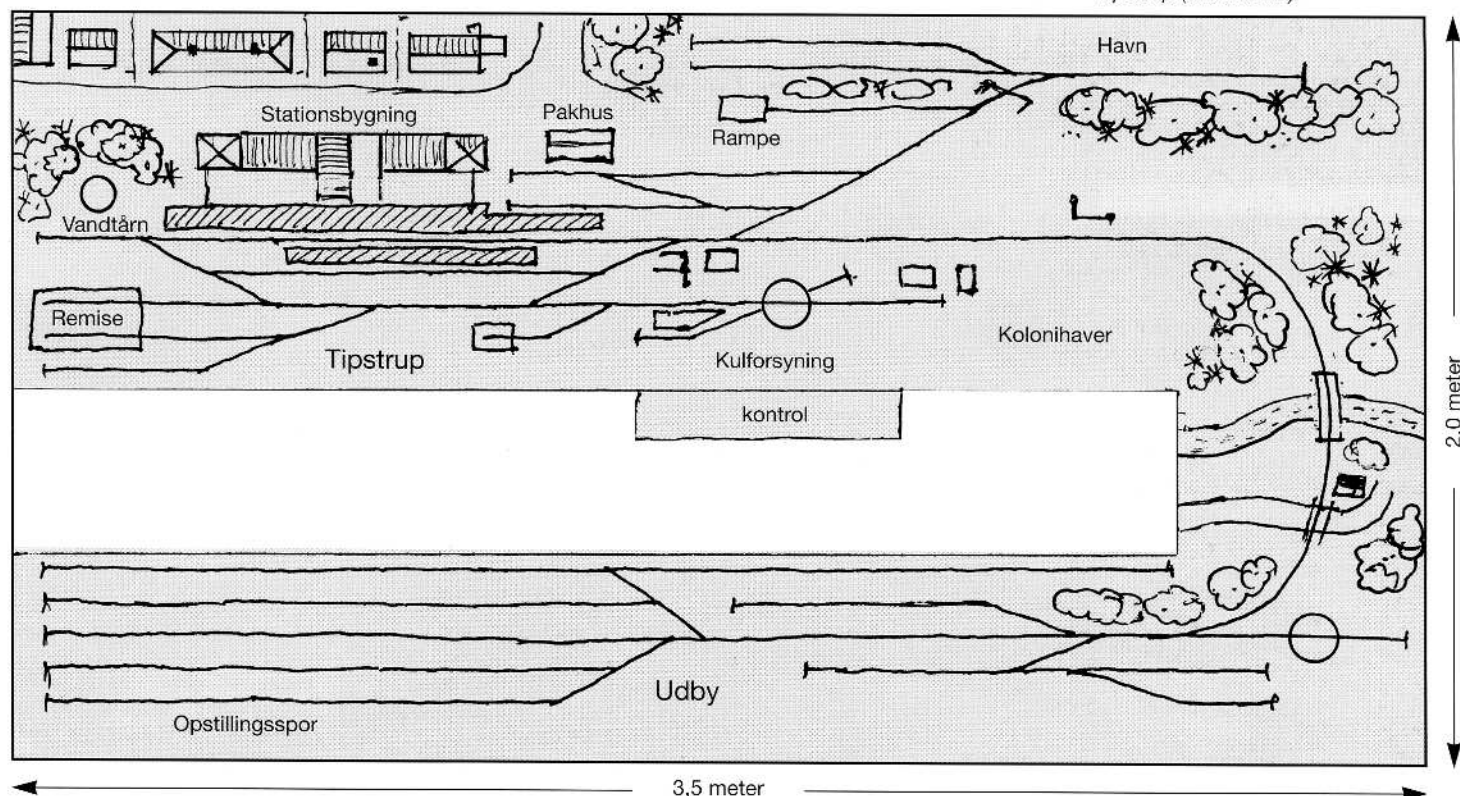
De følgende fotos beviser, at man sagtens kan opbygge et lille anlæg på lidt plads.

Sådan skriver Holger Søndergaard til os. Han er nok kendt fra dette blads spalter, hvor han har et par gange har fortalt om selvbygning af rullende materiel.

Som det fremgår af de efterfølgende billeder, som redaktionen kommenterer, så er Holger en meget solid og dygtig modelbygger med stort kendskab til forbilledet. Det giver sig udtryk i at modellerne skal være nøjagtige med mange detaljer. Han er i øvrigt medlem af Skanderborg Model Jernbane Klub, der har bygget et af landets flotteste modeljernbaneanlæg.

Desværre kan vi ikke vise alle billeder fra Holgers anlæg i dette nummer, men vi vender tilbage med flere, både fra anlægget og det rullende materiel. I øvrigt finder man tekster om andre hjemmeanlæg i LOKOMOTIVET nr. 49 og 55. ■

Sporplanskitse af Holgers anlæg
Tipstrup (ikke i skala).





Herover: Tipstrup station med tog klar til ud-kørsel. Toget består af DSB DF 130, en DSB rejsegodsvogn litra EK, en norsk kølevogn, en icecream-vogn fra Premier Is (se LOKO-MOTIVET nr. 53) en beholdervogn med to domer fra DDPA, en SHELL, en Kosangas-vogn og en hvid vogn fra NOVO. I forgrunden ligger en lille traktorremise med tilhørende faciliteter. Et klædeskab kan skimtes bag oliebeholderen. Hovedbygningen med forbillede i Thisted station er bygget af Frans Fransen.

Til højre: Et hyggeligt hjørne af Tipstrup station med remise og vandtårn. Remisen har forbillede i den oprindelige bygning fra Tommerup. Til venstre i billedet holder en Triangel motorvogn DSB MC 653 med en EM-rejsegodsvogn på slæb. I remisen hviler to damplokomotiver, DF 130 og LS 296. Begge er hjemmebygget med undervogne fra Fleischmann BR 89 hhv. ROCO BR 93, og forsynet med Faulhaber-motorer. Vandtårnet med gule bånd har forbillede i vandtårnet i Ydby Thy. I øvrigt var flere vandtårne i det nordvestlige Jylland udsmykket på denne måde, bl.a. også vandtårnet i Holstebro.



Til venstre: Der skal også være plads til baneafdelingen med al dens miljø. DSB ML 514 passerer afdelingen med kolonnehus, hvor man også finder den gamle banetrolje, dræsine, ladvogn m.v. Læg mærke til svellerne og skinnerne samt vognkassen i baggrunden, sidstnævnte er baneafdelingens lagerskur. Man kan også lige skimte lidt af en grå specialvogn.

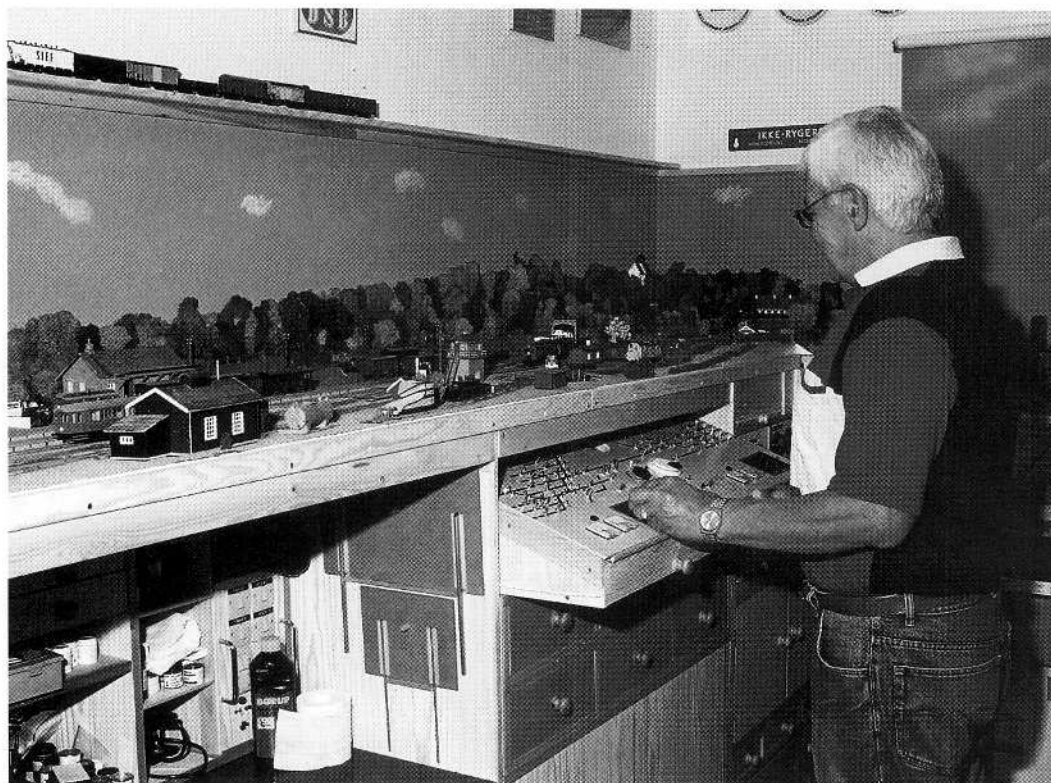
Til højre: For at styre toggangen skal der også være en signalpost med signaler, og det mangler heller ikke på anlægget. Forbilledet er Esbjerg (havne)signalpost (se LOKOMOTIVET nr. 32), som er bygget af Frans Fransen. I forgrunden findes forsyningsanlæg for damplokomotiverne, nemlig vandkran, aske- og kulbænk...og kurvene med kul er der selvfølgelig også. Arm-signalerne er fra Viessmann, der har fået de tyske arme udskiftet med danske fra 87-gruppen. Vandkranen er en fordansket ROCO, der er malet DSB-grå. Den svarer 98% til forbilledet



Nederst: Godstog i landskabet med følgende vogne set fra højre: DDPA, SHELL, Kosangas og en hvid vogn fra NOVO. Alle vogne er selvbygget. Tegninger af den tredomede SHELL-vogn finder man i LOKOMOTIVET nr. 35, Kosangasvognen (og byggebekræftelse) er bragt i nr. 46, mens NOVO findes i nr. 19. Læg i øvrigt mærke til kirketårnet, der titter frem fra trækroneerne.

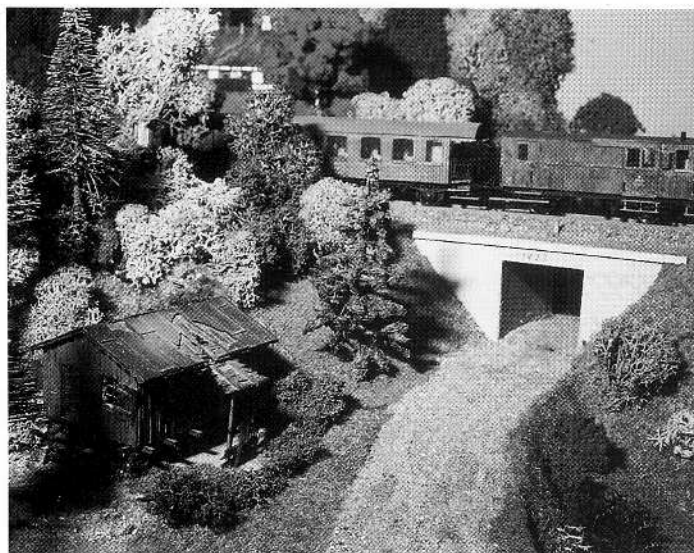
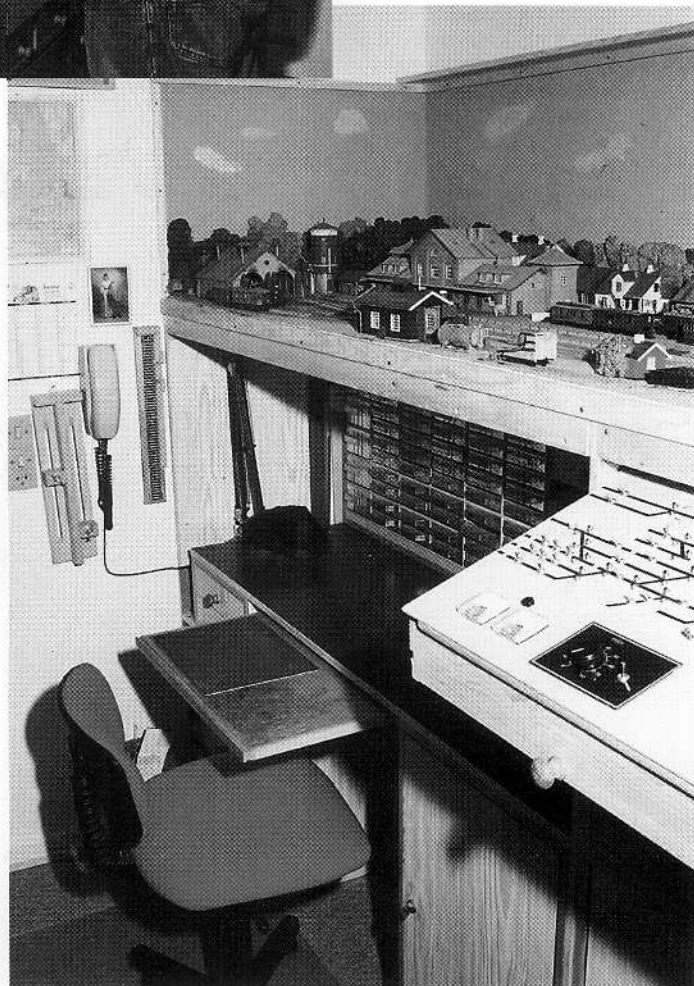
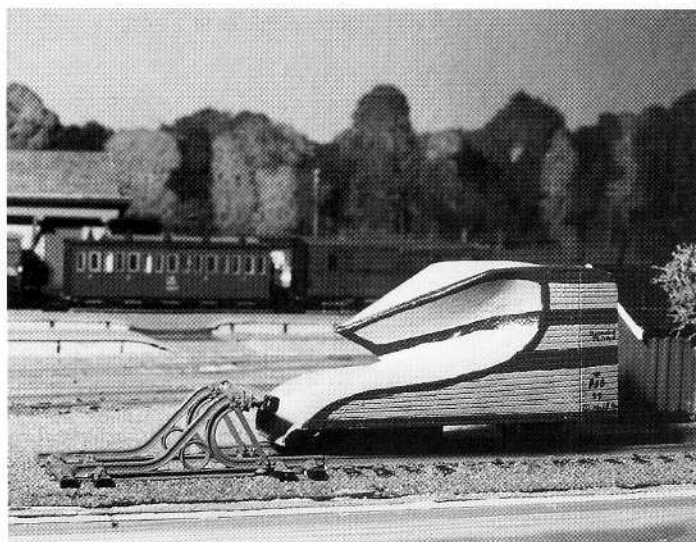


Herover: Jernbaner, vand og broer hører sammen...også på Holgers anlæg. DSB damplokomotiv litra C 708 med tog passerer Ådalen med vej- og vandbro, sidstnævnte en såkaldt 10 meter bro. Vandet er fremstillet med plexiglasplader, og ser meget - som det fremgår af billedet - naturtro ud.



Til venstre: Den fungerende ved styrepulten til sit anlæg. Pulten har naturligvis den krævede sporplan over Tipstrup med tilhørende elektronik for sporskift m.v. Under anlægget er diverse skuffer og hylder for tilbehør, værktøj, elartikler m.v. På den modsatte væg - som ikke ses i denne artikel - hænger vitriner med mange modeller af det rullende materiel.

Herunder: Der er også plads til arbejdsbord med stol på Holgers anlæg. Foran arbejdsbordet er en løsdreol med tilbehør, og ved siden af bordet findes skabe m.v. for diverse formål. På væggen hænger forskelligt værktøj som vognbedding, lære m.v. Læg mærke til, at anlæggets baggrund er indrammet med kantlister.



Der er mange detaljer på Holgers anlæg. På det midterste billede til venstre står en selvbygget sneplov på et sidespor, der ender op i en af de gamle dekorative sporstoppere. Den er fremstillet ved at bukke nogle skinner. I baggrunden holder en kupevogn og en rejsegodsvogn, begge fra DSB.

På billedet til venstre passerer et tog Ådalen, hvor man også finder mange spændende detaljer, f.eks. et lille hyggeligt sommerhus, der ligger "hist hvor vejen slår en bugt", omgivet af mange træer. Og sådan kunne vi blive ved, men pladsen tillader desværre ikke mere denne gang. Detaljer m.v. fra Holgers hyggelige anlæg vil dukke op undervejs her i bladet.

Vi har tidligere i bladet nævnt, at det er vigtigt at læsse de åbne vogne med godslaster, så de ikke kører tomme rundt. I vore dage er det ikke så svært at få ideer, idet man kan gå ned på stationen og få inspiration - selv om man mest bruger containere. Men hvordan med 1950'erne? Her er nogle forslag som vi fandt i et blad fra 1950'erne. Det må lige være sagen.

Halmlæs

Skitsen figur -a- viser en litra TF læsset med "halm til eksport". "Halmen" fremstilles i 2 mm tyk pap efter figur -b-. Papstykket klippes i facon efter figuren i længde og bredde efter vognen, og bøjes efter de punkterede linier, altså i lighed med et omvendt badekar. I sammenbøjet tilstand skal pappet anbringes inden for side- og endestøtterne samt inden for side- og endefjæle. Papstykkets endeflige former efter læsseprofilen.

Herefter fremstilles presenningen af et stykke tyndt stof med tæt vævning (hvidt lommetørklæde). Stoffet lægges over pap- attrappen, og bøjes i facon efter denne. Underkanten af stoffet kan gå en ubetydelighed ned over "halmsiderne", så man intet ser af bart pap. Hvis man derimod ønsker at se lidt af "halmen" må papstykket farves strågult i overensstemmelse hermed.

Stoffet må være så stort, at man kan ombøje en kant på 8 mm forneden. Stoffet farves nu med fortyndet grøn farve, f.eks. Allak, tørres og presses evt. glat med et strygejern.

Efter at have målt, hvor påskriften skal anbringes, kan firmapåskrift evt. påsættes med sort Letraset el. lign. i passende størrelse. Firmanavn vælges efter eget ønske.

Presenningen anbringes på vognen, og lirkes ud over støtterne. Derefter fastsnøres med grålig sytråd, der strammes så meget, at tråden trykkes ned i pappet i lighed med rigtig halm, der giver efter, når besnøringen strammes. Endvidere kan man anbringe et par klude-lag mellem pap og presenning for at udviske papstykkets skarpe kanter.

GODSLASTER fra 1950'erne og 60'erne

Brædestabler, tømmer m.v.

Brædestabler til åbne vogne fremstilles i 1 mm finer, der klippes i strimler på ca. 5 mm bredde og i varierende

længder af 6-7 cm. For at holde styr på de små træstykker, limer man dem sammen, fig -c-, der viser en bræddelast til en vogn uden støtter og hvor læssets høj-

de rager op over vognsiderne, så derfor pålimes de lodrette støttelister.

Kævlér til læsning på fladvogne fremstilles blot i passende grenstykker, der udskæres i den ønskede længde. Kævlens rod imiteres ved små skråsnit i den tykkeste ende af grenstumpen. Grenstykkerne limes sammen i bundter eller sikres med tynde trådstifter, svarende til en vogns last.

Langtømmer, kævlér, rør og andre genstande af stor længde læsses selvfølgelig på fireakslede vogne eller på en toakslet med brug af løber.

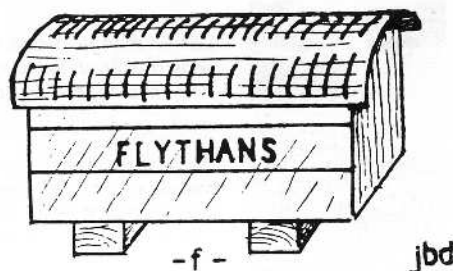
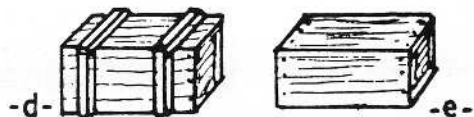
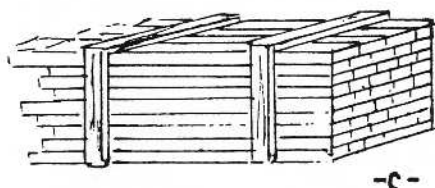
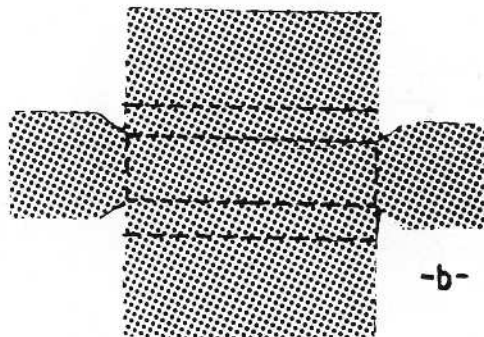
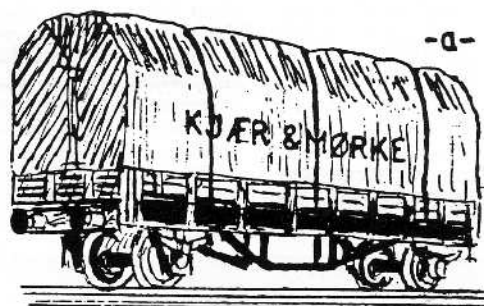
Kasser med fx maskingods fremstilles som små træklodser med pålmede forstærkningslister, udklippet af hylsteret fra en tændstikæske, fig. -d- og -e-. Evt beklædes alle træklodsens sider med finer. Endetræet på klodsen må helst ikke være synligt. Søm til samling af kassen markeres med små punkter af tusch.

Flyttebus

Dengang flyttede man også rundt, og da flytteriet ofte foregik med jernbanen, anvendte man en slags container på hjul, kaldet en flyttebus. En flyttebus fremstilles i en træklods med dimensionerne 2,5x2,5x6 cm. Med en rasp el. lign afrundes taget, hvorefter det beklædes med et stykke smergellærred som tagpap. Smergellærredet skal være et par mm længere end træklodsen. Da flyttebussen skal læsses på en åben vogn af typen PB, PF m.v. skal den forsynes med hjul, men da disse ikke kan ses, forsynes den blot med et par små klodser for at hæve den op fra vognbunden. Man kan også klippe et par "hjul" med hultang i et stykke pap el. lign., ca. 1,5 mm ø, og lime dem på klodsen.

Flyttebussen males i kraftige farver, f.eks. med Allak, som er bedst egnet til træ. Når det er tørt fremstilles firmapåskrifter efter eget ønske, og her kan igen benyttes Letraset el. lign.

(Tegninger og - let ændret - tekst af J.B. Dyrkilde, Jernbanebladet 1957.)



Forbedring af Fleischmanns

MY

Af Jens Vesterdahl

Mens vi venter på Heljans annoncerede MY, så kan man jo hygge sig lidt med at bygge sin gamle Fleischmann MY om.

Fordelen ved denne model er, at den ved siden af Heljans MX tager sig noget bedre ud end Märklins alt for korte MY. Den er endog ca. 7 mm for lang over pufferplankerne i forhold til den korrekte længde i 1:87.

Vognkasse

Al gammel maling fjernes fra vognkassen ved hjælp af almindelig bremsevæske til biler. Da vognkassen er i metal, er det næsten lige meget, hvad man bruger, men tanken om en åben beholder med bremsevæske er mere tiltalende end en åben beholder med acetone eller noget andet flygtigt skidt, synes jeg.

Jeg brugte en halvliters plasticflaske fra en sodavand, hvor jeg savede toppen af. Derved undgik jeg at bruge for meget bremsevæske ad gangen, og vognkassen kunne sænkes lodret halvt ned i væsken, og gøres ren i to omgange. For at komme ind i diverse hjørner og kroge, brugte jeg en gammel tandbørste.

Efter afrensningen ligner bremsevæsken rød saftvand, så husk at stille den uden for rækkevidde for børn. Væsken afleveres selvfølgelig på genbrugsstationen.

Dernæst saves frontskørtet af bogierammen med en løvsav med metallklinge. Det var ret nemt at følge skørtets kant i en afstand af cirka 2 mm. Da metallet er blødt, så det tog mig omkring 10 minutter for hver bogie. Når først skørterne er skåret af, bøjes de meget nemt, så de bør håndteres forsigtigt.

Hvis man vil have fjedrende puffer og andre detaljer, så skal der forberedes for det nu. Når først skørtet er limet på vognkassen, knækker det let af, når der bores op.

På dørene i siden af vognkassen findes mærker fra de belgiske/luxembourgske MY'er, og da de sidder i vejen for litereringerne, besluttede jeg at fjerne dem med en fræser for at få det pænt.

Oversiden af skørterne og undersiden af vognkassens "næser" slibes med korn 240-sandpapir, før de limes sammen med Araldit. Vær omhyggelig med at få delenes ydersider til at flugte pænt med hinanden. Det ses ikke voldsomt på den maledede model, men tvinges man til at afvige, så lad skørtet stikke længere ud end vognkassen, da det er nemmere at slibe væk bagefter.

Et par stykker plasticard sættes i de gamle koblingshuller. Der spartles ud med Plastic Padding el.lign., og slibes efter med fil og sandpapir. Eventuelle mindre fejl i overgangen mellem

skørt og vognkasse skjules til en vis grad af den lyse stribe, når vognkassen males.

Rundingerne, der hvor skørterne møder vognkassens bund på siden, slibes pænt til.

Undervogn

Man kan vælge mellem 1) at beholde Fleischmanns undervogn eller 2) montere en Athearn SD-9 undervogn. Jeg har prøvet begge løsninger.

Vælges løsning 1 kan man beholde den originale frontbelysning.

Vælges løsning 2 bliver der ikke plads indvendigt i vognkassen til de originale armaturer, og

der monteres i stedet hvide lysdioder i hullerne. Man får en lækkert kørende maskine, men tilpasningen af undervognen er ret omfattende, og kræver brug af en fræser.

Løsning 1)

Da skørterne nu er hævet lidt, skal hele vognkassen sænkes tilsvarende for at det ser pænt ud. På denne måde bliver modellen også skalamæssigt mere korrekt. Sænkningen gøres ved at slibe ca. 1 mm af undersiden af de fire bogiestyr, således at bogierne kommer til at sidde højere oppe i vognkassen. Man må prøve sig lidt frem.

Når dette er gjort, skæres størstedelen af materialet væk fra fronten af bogierammerne, så tværstiveren foran på rammen bliver omtrent lige så bred som den bageste. Derefter slibes af de forreste hjørner, indtil bogierammerne går fri af vognkassen selv i skarpe kurver.

Løsning 2

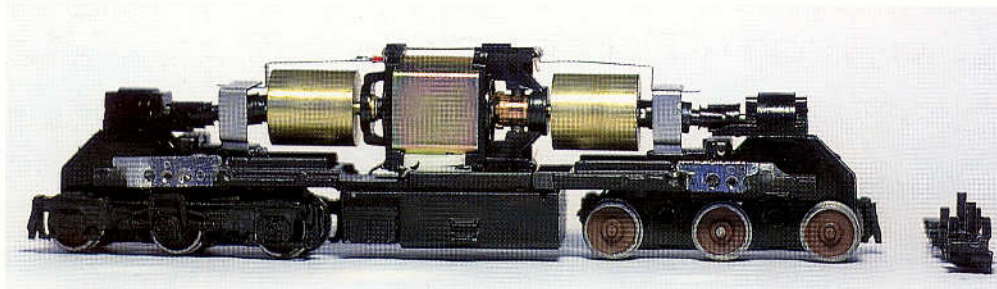
Athearns SD-9 undervogn passer fint til MY'eren. Alle akselafstande er meget tæt på at være korrekte, så grundlæggende skal undervognen ikke ændres.

Jeg har tilpasset Athearns chassisramme til de fire originale bogiestyr, som så skrues fast i vognkassen med de fire små skruer udefra. Tricket er at file/fræse af bogiestyrene og chassisrammen, indtil undersiden af chassisrammen flugter med undersiden af vognkassen. For at chassisrammen passer ind i vognkassen, skal man save rammens ender af et stykke foran bogiestyrenes kommende placering. Der vil være en del prøven frem og tilbage, indtil det hele passer, ikke mindst den totale højde på modellen. Pas på ikke at beskadige gevindhullerne i bogiestyrene.

Så skrues bogiestyrene fast på vognkassen og limes til chassisrammen med Araldit. Pas på, at der ikke kommer lim på vognkassen. Chassisrammen skal kunne tages ud blot ved at fjerne skruerne.

Siderne og noget af bunden saves/fræses af Athearns





brændstoftanke. Det er også nødvendigt af tage noget af længden af brændstoftanken. Her skal man passe på ikke at gøre rammen for svag.

Dernæst udhules Fleischmanns brændstoftank med en fræser således, at når brændstoftanken "lægges på" vognkassen med korrekt monteret chassisramme, så rører brændstoftanken ikke rammen, men styres på plads af de indstøbte styr indvendig i vognkassen. Jeg har lavet et hul i bunden af brændstoftanken, så jeg kan komme til de fire monteringshuller til motoren. Brændstoftanken limes fast til chassisrammen med rigelige mængder Araldit.

Skruetårnet i midten af vogn-

kassen fjernes med en fræser, for at der overhovedet bliver plads til den centerliggende motor.

Bogiesider

Hverken Fleischmanns eller Märklins bogiesider passer til Athearns akselafstand, så der må bygges noget nyt. Jeg har brugt en kombination af Märklins bogiesider - der efter min mening er de pæneste - og Athearns originale bogiesider, som giver den bedste montage.

Forsiden af Athearns bogiesider slibes ned til et par millimeters tykkelse. Derved fjernes diverse armaturer og lejer. Märklins bogiesider skæres hver

i tre stykker (akselkasserne) på et strategisk rigtigt sted, således at det bliver forholdsvis nemt at udspartle mellemrummene mellem akselkasserne. Bagsiden af Märklins akselkasser slibes plane, men pas på bremseklodserne. Ved prøvetilpasning fjernes det materiale fra Athearn-delen, som stadig kan ses bagved Märklins akselkasser.

Hver akselkasse limes på plads i korrekt position i forhold til akslerne. Der er nu lidt mellemrum ved hver akselkasse, som spartles ud.

Diverse

Uanset hvilken løsning man foretrækker, så skal der nu fremstilles en koblingskrog, som skal

stikke ud under skørtet. Den fremstilles af stiv metaltråd, som bukkes og monteres et praktisk sted på bogie eller ramme. Husk at den skal gå fri af pufferne i kurver.

På fronterne kan der monteres koblingskrog og trykluftslanger m.v., ligesom fjedrende puffer er en lækker detalje.

Jeg har desuden fjernet Fleischmanns klodsede førerhustrin og monteret nye i messing, og jeg har lavet nye håndbøjler i nysølvtråd.

Bemaling

Til vognkassen har jeg brugt vandbaserede farver af mærket ModelFlex. Opskriften har jeg fået af Bjørn Schultz (På Sporet), hvor jeg også har købt farverne. Til striberne brugte jeg Humbrol hvid tilsat en anelse gul.

Bogierne er malet matsorte, og taget mørkt grønbrunt, også blandet af Humbrol farver. Litring og vingehjul er vådtransfers fra Stoppel Hobby.

Efter påføring af transfers har hele vognkassen fået et beskyttende lag halvmat klar lak. God fornøjelse.

DSB diesellokomotiv litra MX

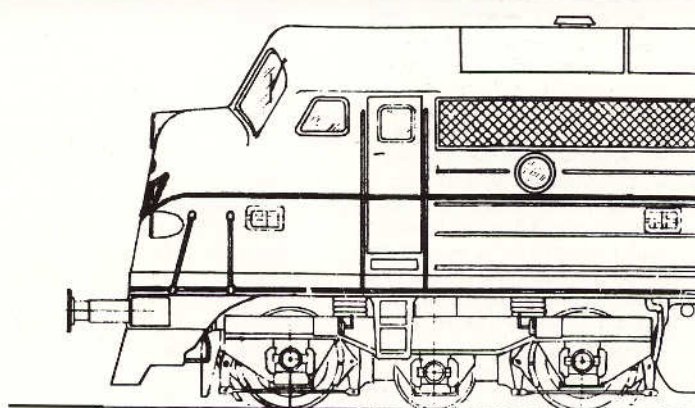
Til december udkommer vor 2. bog i serien om GM-lokomotiver i Danmark, og den indeholder - ligesom bog nr. 1 om litra MY - mange facts om litra MX, historiske såvel som tekniske.

Læs fx om hvor MX indsattes ved leveringen på Sjælland og i Jylland/Fyn. Der er spændende beskrivelser af lokomotivets opgaver med militærtog på Vestbanen (VNJ), driften i de jyske kultog, ITC-prøvekørsler, IC- og regionaltogene, brugen hos danske privatbaner og svenske shortlines o.s.v...og læs om forsøgsprojektet med at elektrificere MX (og andre diesellokomotiver) m.v.!

Bogens sidste del indeholder tekniske data, udrangeringer, skæbne, bemalinger, kronologisk oversigt m.v. alt illustreret med et væld af fotos i sort/hvid og farve, som for 98% vedkommende aldrig tidligere har været offentliggjort.

Bagest gengives originale tegninger fra NOHAB i skala 1:87 med angivelse af de tekniske dele og deres placering i lokomotivet, og der er ligeledes et appendix om dieselmotorernes virkemåde i MX (og MY) og meget andet.

Publikationen bliver lay-outet på samme måde som bogen om litra MY, således at stil og disposition bibeholdes.



Bogen udkommer december 1999, 72 sider, format A4. Pris kr. 220,- + kr. 20 i porto = 240 kr. Fås ved at indsende girokort eller check med det pålydende beløb til LOKOMOTIVET, postboks 477, 4700 Næstved, giro 3 38 55 07. For udlandet tillægges kr. 50,- i gebyr og porto, i alt kr. 270,-.

Bemærk, trykkes i begrænset oplag (900 eksemplarer)

LOKOMOTIVET



...dansk
jernbanehistorie
så skinnerne
synger!

Litra CP var en af de mest brugte personvogne hos DSB i 1950'erne. Den fandtes i flere udgaver, hvor den lange type (tegningen) var den mest almindelige, og er den udgave som HELJAN snarest sender - eller har sendt - på markedet.

Vognene i klanen litra CP skabtes oprindeligt som helt andre personvogne i begyndelsen af 1900-tallet, for størstedelens vedkommende som sidegangsvogne med tagrytter, f.eks. litra CM og CMK. I årene før, under og efter 2. Verdenskrig påbegyndte DSB en større modernisering af de ældre tagryttervogne ved at tagrytteren fjernes og erstattes med hvælvet tag.

Vognkassen, der havde træstel og pladejern, fik indsnævrede skrå endeperroner med døre, overgangsbrog og harmonika i gavlene. Vognene fik to storrum, inddelt i rygere og ikke-rygere med midtergang med plads til 75 siddende. I den ene ende indrettedes togførerkupe og toilet ud for hinanden. Vognene fik sæder med læderbetræk, og blev beklædt med finer på væggene.

De oprindelige 2,5 m bogier blev udskiftet med 2,1 m træbogier, og på denne måde fik man et letvægtsvogn på omkring 28 tons, der primært kunne bruges på sidebaner, hvor hastigheden ikke var så stor eller i persontog på hovedbaner.

De lange CP-vogne adskilte sig indbyrdes ikke meget i udseende, men der var dog nogle små forskelle. De bestod i hovedsagen i bogiernes centerafstand, tagventilatorer og placering af batterikasse.

Vogne ombygget før 1946-47 fik torpedoventiler, og batterikassen blev placeret i samme side som tjenestekupeen, nær bogien i toiletenden.

Vogne bygget efter 1946-47 fik kuck-kuck-ventiler, og batterikassen blev anbragt i samme side som toiletet nær bogien, som sad i modsatte ende af toiletet.

Dynamoer var på alle vogne anbragt ud for det fjerde vindue regnet fra toiletet, og varmeledningen sad i samme side som toiletet.

Alle vogne havde åbne kurvpudder og harmonikaer.

Længden over puffer blev 17 810 mm. Den mest almindelige centertapafstand blev 11 600 mm, men visse CP havde let afvigende mål, det gælder således CP 2828-2840 og 2900-2911 (11 400 mm) og CP 2851-61, 2883-85 samt en række vogne i 3200-serien (11 580 mm).

Vor tegning viser CP 2841-2850 og 2862-2882 og mange, mange flere. I alt ombyggedes



DSB litra CP 2872 tilhørende DJK i Roskilde, 1981. Billederne viser vognen med diverse detaljer fra bogier med stjernebjælke til under-vognarmering. Foto: TA.

DSBs standardpersonvogn

litra CP

Af Torben Andersen

over 150 vogne tilhørende denne gruppe af litra CP. Hertil kom et stort antal andre CP-vogne, der var kortere.

I tidens løb omdannedes nogle få vogne af den viste CP-udgave til andre typer. Det blev til følgende vogne:

Litra CP:

- vogne til damp- og dieseltrækraft

Litra CPL (7 vogne) fra 1963:

- vogne udrustet med styreledning til brug i styrevognstog med MO.

Litra CPS (4 vogne), fra 1956:

- vogne med styrerum og styreledning til brug for styrevognstog med MO.

Alle ovennævnte typer benyttede samme CP-vogn - altså den som tegningen viser - som grundlag for ændring. I det ydre ændredes de ikke væsentligt, bortset fra CPS, der fik en helt nye opbygning med styrerum i den ene ende (akseltapafstand 11 580), mens CPL fik styreledninger A+B+C i gavlene.

Litra CP var i 1963 den mest benyttede personvogn i

Jylland/Fyn. Af de i alt 135 vogne, der var 2. Distrikts beholdning, var de 115 i fast løb. Den næststørste beholdning var litra CC med 56 i fast i løb.

Litra CPS benyttedes oprindeligt mellem Århus og Glyngøre, men da man ombyggede CL til CLS, og indsatte disse på strækningen, flyttedes CPS til Fyn, hvor de anvendtes mellem Odense-Assens og Odense-Svendborg.

Litra CPL benyttedes udelukkende i MO-tog på de samme fynske strækninger indtil ca. 1968, hvor andet styrevognsmateriel løbende overtog opgaven. De brugtes derefter mellem Esbjerg og Tønder.

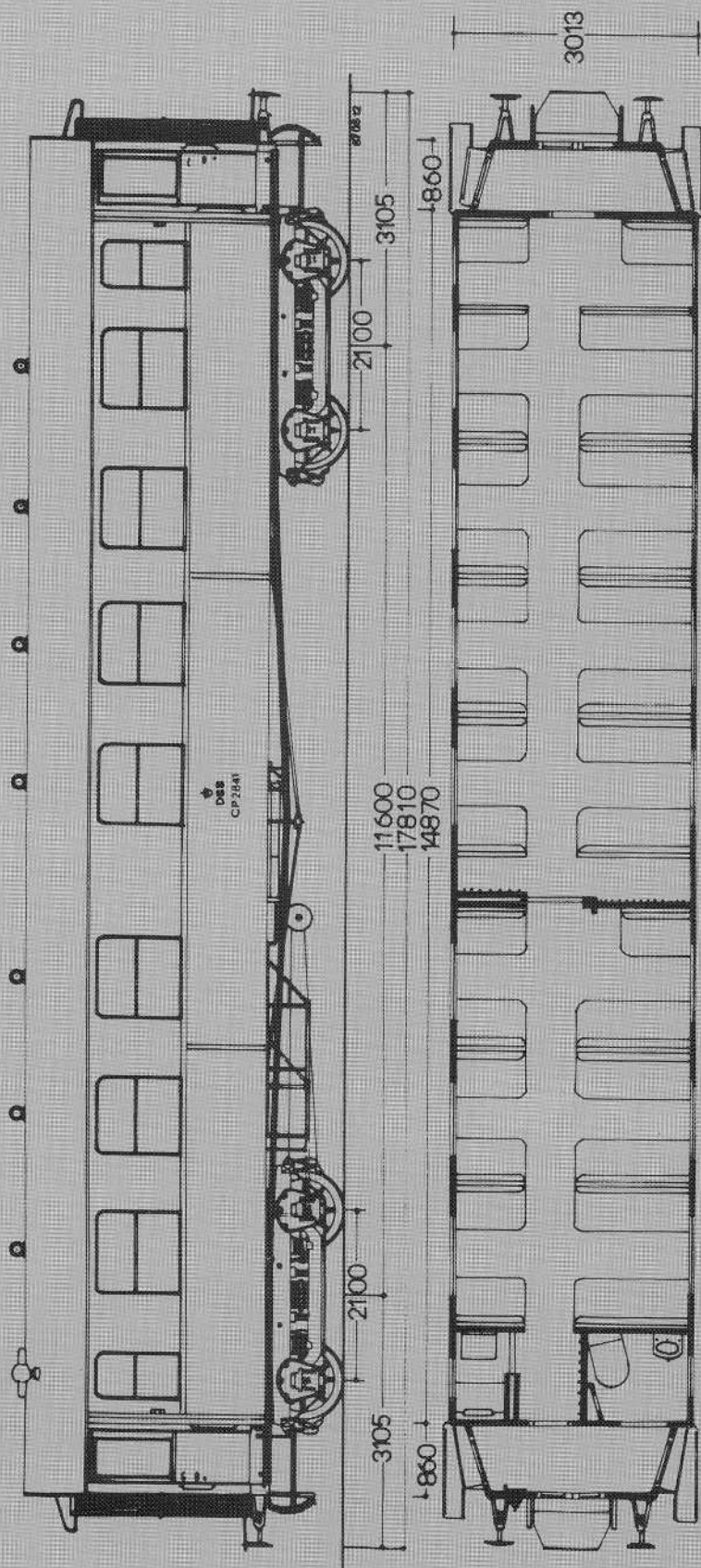
Et par CP-vogne blev udtaget til brug for udflygtstog sammen med udflygtsvogne litra CO, hvor de fungerede som ledsagevogne. De beholdt indretningen, og dermed også litra og nummer.

CP-vognene var i drift til et stykke ind i 1970'erne. Udrangeringerne begyndte i 1966 med nogle få vogne, og de sidste forsvandt omkring 1972.

I 1969 var den samlede CP-beholdning i 2. Distrikt en del reduceret, men man havde stadig omkring 50 vogne i fast løb ud af en beholdning på 80. Også de fire CPS var i løb, nu mellem Struer-Skive-Glyngøre, og fra vinter 1969 mellem Randers-Ryomgård, hvorimod CPL kun stod i reserve.

Efter udrangering kom nogle få CP - af den viste type - til private baner. ØSJS fik to vogne, der ommaltes i Østbanefarver. Andre - bl.a. litra CPL - kom til LJ og HHJ, men vogne brugtes ikke meget her.





DSB CP

2841-2850, 2862-2882, 2889-2897 m.fl.
 3203-3210, 3214-3227, 3230-3234,
 3236-3238 m.fl.

Bygget Scandia 1909-1918

Ombygget Cvk og Cva 1941-1951

Skala 1:87

Tegning: HO/Arkiv LOKOMOTIVET



Et hyggeligt billede med sporvogne i gaden. Læg mærke til biler og cyklister, og at huset i baggrunden har gavlreklamer.

Af
Niels Hjeresen

Denne gang bringer vi nogle fotos fra et lille anlæg, der fremstillingsmæssigt daterer sig tilbage i tiden, nærmere bestemt fra begyndelsen af 1960'erne, men det gør det ikke mindre interessant. Det er Niels Hjeresen, der har været "bygmester", og han fortæller:

Modelnostalgi

Sporvognene er fremstillet i nøjagtig skala 1:87. Motorvognslængde over puffer er 118 mm, vognkassen længde over stød-kant er 109,7 mm, største bredde 24,2 mm og højden til overkanten af modstandskasserne på taget er 42,1 mm.

Køretråden er i 0,5 mm kobbertråd, der hænger 65 mm over kørebanen, og herfra hen-

ter vognen strømmen og "afleverer" den gennem sporene, nøjagtig som i virkeligheden.

Der er lys i vognene og i de farvede lanterner på taget. Skiltene kan skiftes til en vilkårlig linie 1 til 20. Dørene på perronerne kan flyttes til modsat side, d.v.s. at vognene ikke er ensrettede. Ved at vende stangen skifter vognen køreretning.

Virker bygningerne bedagede, så er de det også. Den store gule bygning er fra 1958 (da jeg var 16 år), og flere af de andre er fra begyndelsen af 1960'erne. Den yngste bygning er fra 1970. Den ses på billedet ved den tomme hjørnegrund. Det hele eksisterer endnu.

Niels interesserer sig meget for dansk modeljernbane, der skal være helt nøjagtig, og han fremstiller selv mange af sine modeller, bl.a. litra CO fra DSB, som man finder andet sted i bladet.

Ovennævnte billede set fra modsatte ende med trængsel i gaderne. Sporvognene passerer hinanden i en skarp kurve, akkurat som "dengang". Læg mærke til altaner på beboelsesejendommen, en herlig detalje.

Et tredje udsnit af anlægget med sporvogne. Her ses en tidstypisk høj blå kontorbygning i baggrunden. Alle huse er hjemmebyggede og i typisk storstadstil.



ANLÆGS Design og Sceneri

DESIGN AF TERRÆN

Ved design af anlæg er det vigtigt at udnytte anlæggets terræn sammen med sporforløbene, således at der ikke opstår uhensigtsmæssige "optiske huller", forkert geografi m.v. Her er nogle gode råd.

1) Udnyt hjørnerne

Firkantede hjørner er vanskelige at håndtere på anlægget, fordi de altid kommer til at virke afgrænsende for beskueren.

Problemet kan løses ved at anbringe en flad eller buet kulisser i hjørnet, så den berører de to hjørnevægge. En flad kulisser bruges, hvis kulisserne er med bygninger, f.eks. fra MZZ. Hvis det er almindeligt landskab som marker, skov m.v. kan kulisserne bukes.

Hjørnerne kan også udnyttes til pladskrævende bygninger som maskindepoter, varehuse, læsseveje o.s.v., således at man ikke optager unødigt plads andre steder.

En anden mulighed for at udnytte hjørner m.v., er at anlægge fabriksområder, der normalt kræver store investeringer i plads. Ved at anvende bygninger i halvrelef, d.v.s. samle bygningerne halvt, og udelade resten, male supplerende kulisser, kan man give indtryk af at have opført en stor fabrik.

Man kan også udnytte pladsen ved at anlægge en lille smalsporbane, f.eks. roebane, mergelbane el. lign.

2) Lav så få skjulte kørestrækninger som muligt

Skjulte kørestrækninger giver manglende overblik, og ideen med modeljernbane er vel at man skal kunne se toget køre! Som skjult kørestrækning henregnes ikke nedkørsler til skjulte banegårde og opstilling af togstammer her. Det kan dog ikke altid undgås at føre en lang strækning under anlægget, især hvis en den synlige strækning med et ekstraspor vil komme til at løbe langs med andre strækninger, og således give indtryk af et overfyldt anlæg. Evt. metoder til omgåelse af for

mange parallelle strækninger fremgår af punkt 3.

3) Bryd linierne

Strækninger bør ikke løbe parallelt, men skal nærme sig hinanden i skrå vinkler, og fjerne sig på samme måde. Lægges sporene parallelt fås et stift, ubehjælpsomt indtryk af anlægget. Banelinier bør krydse hinanden ved hjælp af underføringer eller broer m.v. Er det helt uundgåeligt med parallelle strækninger, bør disse adskilles ved hjælp af en kunstig horisont, fremstillet i profilplade med bakker o.s.v., ved beplantning, d.v.s. træer og buske. Bygninger kan også anvendes.

Man kan også adskille strækningerne ved at løfte sporene i forhold til hinanden, f.eks. ved hjælp af banedæmninger. Man kan også benytte sig af mere sofistikerede metoder som højbroer. Forbilleder finder man bl.a. i Vejle og Struer. I sidstnævnte by løber højbroen

endda forbi fjorden med lystbådehavn. Kan det være mere hyggeligt og dansk?

I København har vi højbroen ved Nørrebro, hvor stationen ligger på "1. sal". Den er lige til at eftergøre på anlægget.

Det er i øvrigt optisk forkert at anbringe en strækning parallelt med anlægskanten eller bagvæggen. Herved fås et stift udseende. Kan det ikke undgås, så lad strækningen gå skjult et stykke ad vejen, enten bag kulisser (malede huse, halve byggesæt m.v.) eller gemt bag landskab (skove, bakker m.v.).

4) Brug danske forbilleder til danske anlæg

Tyrolerhuse, borge, bjerge, store vandfald eller broer med underhængte buer hører ikke hjemme på danske anlæg...med mindre man altså kører med tyske forbilleder. Man skal kunne se, hvor man befinder sig geografisk, så derfor skal man bruge danske bygninger, f.eks. kirker, bondegårde, transformatorår-

ne, broer, signaler m.v., der fortæller beskueren, hvor han befinder sig.

Et skoleeksempel er DSB udstillingstog på Københavns Hovedbanegård, hvor designet på udmærket vis fortæller, hvor man befinder sig. I samme vitrine har man to geografier, en dansk og en tysk. Sidstnævnte landskab er opbygget med bjerge, tyrolerhuse m.v., mens den danske del har flade grønne marker, danske arkitektoniske huse og stationer. Overgangen mellem de to "lande" er glidende, men man er ikke i tvivl om, hvad der er Danmark hhv. Tyskland.

5) Sørg for at sceneriet løfter sig mod baggrunden

Et anlæg kommer til at se mere naturligt ud, når det bagved liggende landskab løfter sig i "etager" bort fra beskueren, og det kommer også synsmæssigt til at virke større. Anbring man bygninger i mindre skala, f.eks. 1:120, på de bagved liggende

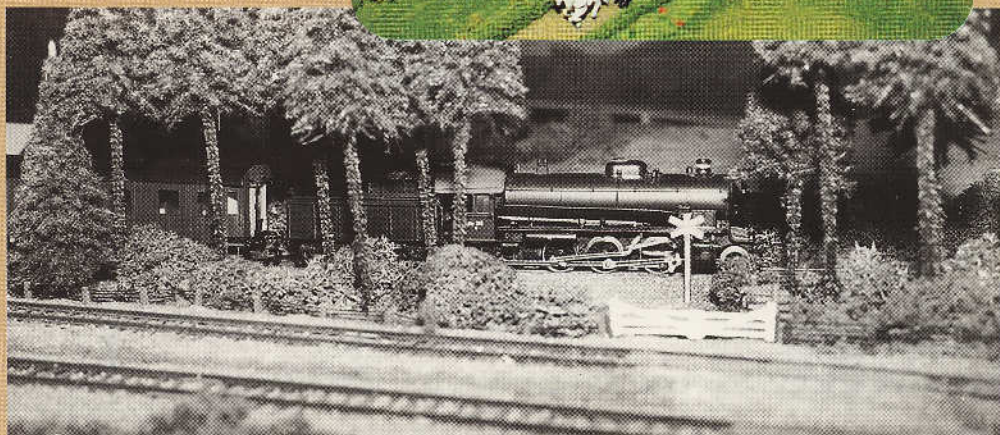


områder, så får man ligeledes et større indtryk af dybde. Bygninger mindre end skala 1:120 er generelt ikke tilrådeligt, og de skal stå min. 70 cm fra anlægskanten.

Øverst: Hjørner kan udnyttes på mange måder, f.eks. ved at anlægge en lille smalsporbane som den viste. Og det hygger på anlægget, hvor et par teglværkslokomotiver futter rundt.

Midten: Man skal bruge danske bygninger, når man vil fortælle, at man er i Danmark. Typiske danske bygninger er naturligvis kirker, der findes i mange udformninger. Den viste er selvbygget med forbilleder i Rislev Kirke ved Næstved.

Nederst: Flere parallelle spor kan adskilles med simple midler, f.eks. ved at "plante" en række træer mellem dem.

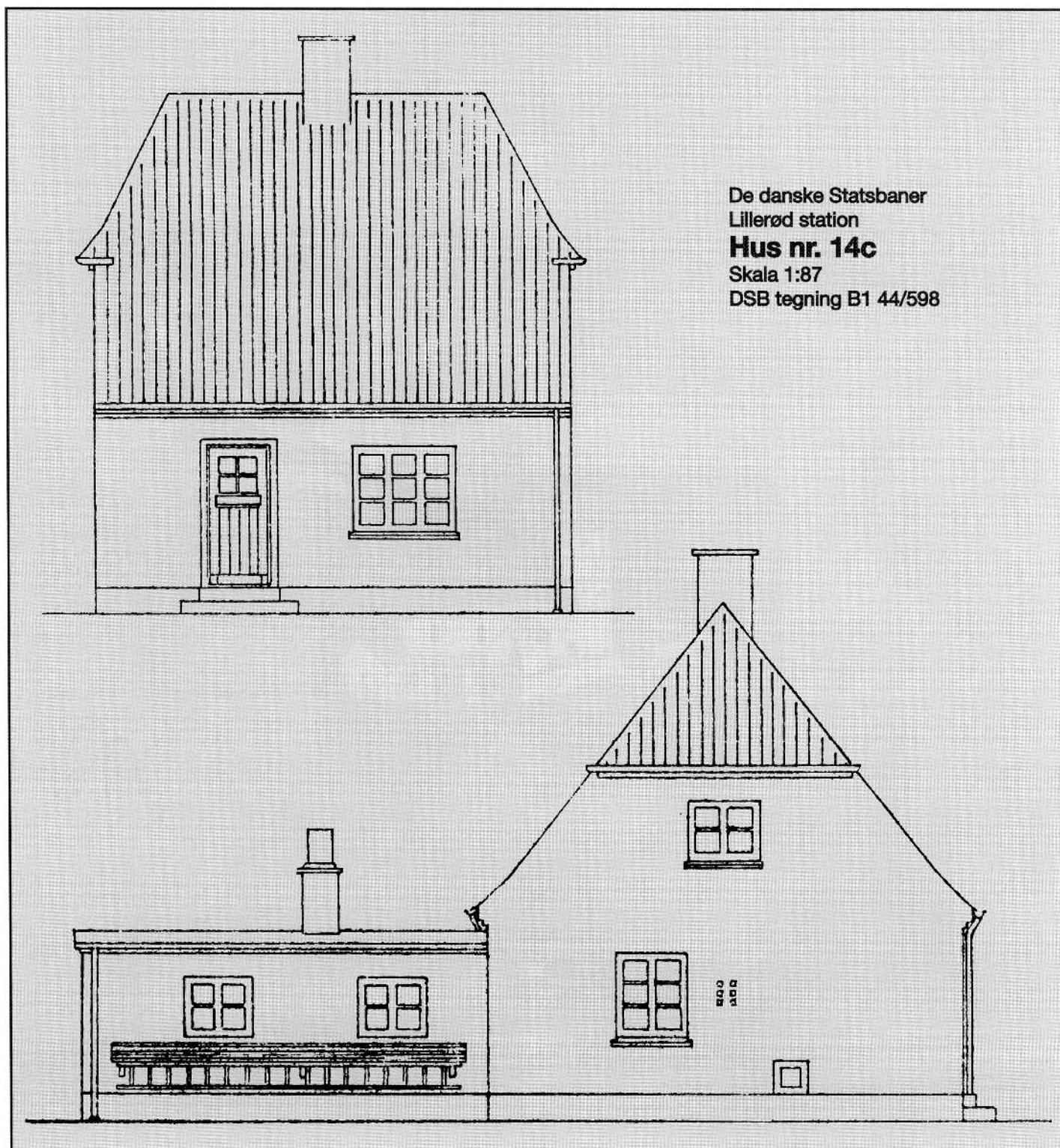


HUS Nr. 14 C

Vi kan altid bruge huse med danske forbilleder på vore anlæg, ikke mindst huse med tilknytning til banerne. Rundt omkring i landet har Statsbanerne gennem

tiderne opført mange forskellige beboelsesejendomme til det faste personale, lige fra stationsforstandere til assistenter og portører m.v.

Vi har derfor valgt et lille banearbejderhus, der kan bruges over alt på anlægget, især i nærheden af stationsterrænet. Forbilledet er hus nr. 14c på Lillerød station i



Nordsjælland, senere fik byen navneforandring til Allerød.

Huset havde to etager med soveværelse på 1. sal, mens der i stueetagen var køkken, forstue med trappe og to stuer. Udhuset var indrettet med vaskerum og brændselsskur samt WC og redskabs-

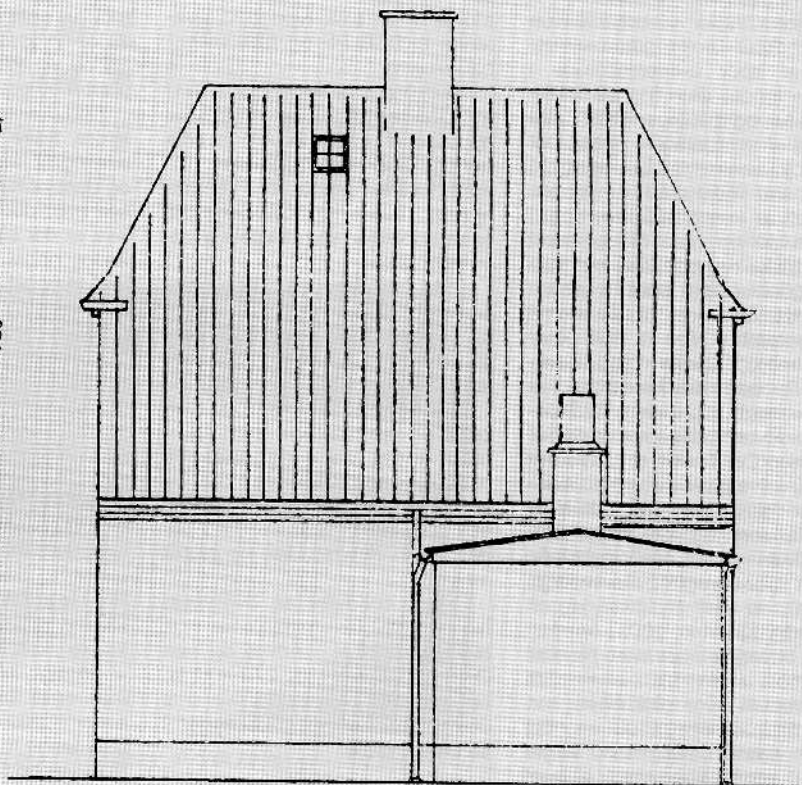
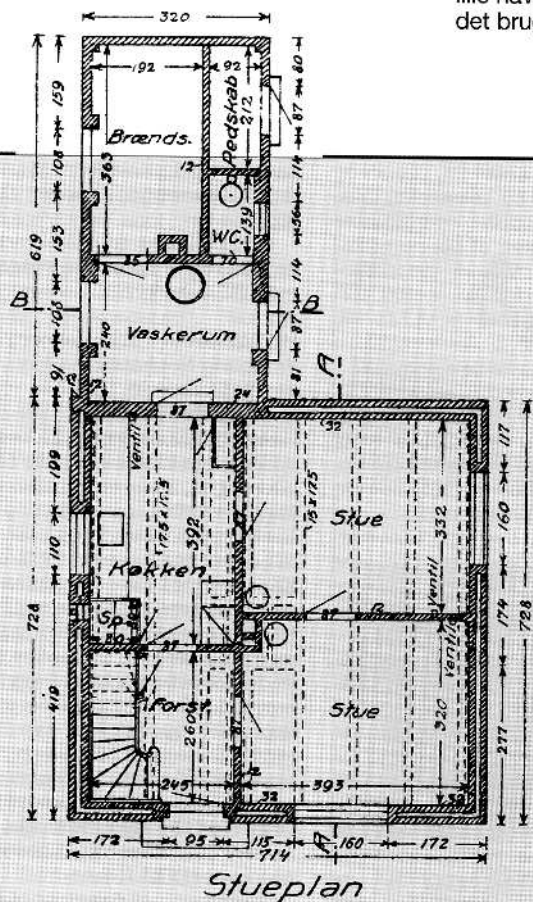
rum. Endvidere havde huset en lille kælderrum med spisekammer.

Huset var guldpuddet med rødt tegltag, udhuset havde dog tagpaptag. Døre og vinduer var rødmaledede.

Dette lille hus vil pynte gevaldigt på anlægget, ikke mindst hvis der anlægges en lille have omkring bygningen. Hos forbilledet brugtes ofte flere huse af samme type

ved siden af hinanden, så det kan man også gøre på modeljernbanen.

Tegningerne er i skala 1:87, dog er plantegningen ikke i nogen bestemt skala, idet den kun er til oversigt for modelbygning. Mærkværdigvis er tegningen ikke dateret fra Statsbanernes side, men den må stamme fra omkring begyndelsen af 1900-tallet.



Først i 1980'erne kunne man til spor 0 blot købe nogle få - om end gode - løsdele, ligesom enkelte færdige vogne og byggesæt fra Pola-Maxi, Rivarossi m.fl. lod sig opdrive. Men udbudet af industrimateriel var - mig bekendt - overordentligt begrænset. Et par tyske standardgodsvogne i primitiv udførelse, samt en række "fantasifostre", ikke mere. Og gennem årene er både Pola-Maxi, Rivarossi m.fl. forsvundet fra markedet, så man kunne fristes til at tro, at det er nødvendigt at bygge alting selv. Men det er ikke rigtigt! Faktisk er der nutildags et ganske godt udbud af spor 0-materiel, stumper og tilbehør.

Et medlemskab af den fortrinlige tyske spor 0-organisation "ARGE Spur 0" (en sammenslutning af spor 0-interesserende i mange lande) gav mig de første kontakter, og meningen med dette indlæg er at videregive disse. Det kunne jo tænkes, at der et sted i landet sad andre med samme ønske om at kunne supplere vognparken på en nem måde, samt med ønske om at skabe det korrekte udenlandske islæt i togene.

I det følgende er firmaerne præsenteret et for et med kontaktadresse, ligesom modelprogrammet beskrives bredt. Jeg har bevidst holdt mig til de leverandører, der laver "masseproducerede" køretøjer. Der findes et betydeligt udvalg af superdetaljerede messingmodeller m.v., men det er til en pris, som jeg ikke finder relevant. Man kan så også diskutere, om en spor 0-vogn til eksempelvis kr. 800,- er dyr? Nyligt så jeg en N-godsvogn til kr. 300,-, og man får da i hvert fald lidt mere plastic i den store skala. Men ellers skal prisniveauet ikke diskuteres her. Blot kan man håbe, at det egentlig meget pæne udvalg kan "sætte gang i" spor 0-byggeriet - et byggesæt er en udmærket start, førend man begynder på helt selvbyggede modeller.

OSM (0-Scale Models), Schützenstrasse 28, D-21218 Seevetal

OSM er ganske kendt på det danske spor 0-marked. Firmaet producerer dels en tysk tankvogn,

Færdigmodeller i spor 0

Af Mogens Duus

som også har været registreret hos DSB af danske virksomheder som privatvogne litra ZE. Vognene leveres i talrige varianter, og det samme gælder firmaets anden model af en tysk type O10, svarende til DSB PE og flere privatbanevogne.

Modellerne er fremstillet i plast med metalhjul sæt og er aldeles nydelige af udførelse. Alle leveres færdige eller som byggesæt. Tilmed leveres plade- og stjernehjul sæt, kurve- og cylinderpuffer samt koblinger som løsdele til attraktive priser.

OSM har desuden netop præsenteret et skinnesystem (uden sporskifter) og forbereder diverse stykker trækraft efter tysk forbillede.

OSM har et S/H-katalog, men også en hjemmeside (som nærmest findes via ARGE-siden jfr. nedenfor) med allehånde tilbud fra andre udbydere, brugt materiel m.v. Kataloget - i alt 41 (!) A4-sider - kan downloades fra hjemmesiden.

OSM's modeller og byggesæt har kunnet fås herhjemme hos bl.a. Trinbrættet i Århus og hos OKT-modeller til ca. 270-400 kr, og kan stadig findes i Tyskland til 60-80 DEM. PE-vognen ligger i samme prisleje.

EMA (Eisenbahn Modellbau Apolda), Industriestrasse A 8, D-99427 Weimar

EMA, der nyligt er flyttet til ovenstående adresse, leverer såvel vogne som lokomotiver, tyske signaler og bygninger og har et efter spor 0-forhold tykt og velassorteret katalog i farve til DM 10,-.

Modellerne tæller tyske damp-

loko som f.eks. BR 24, 52, 55 og 89 samt el- og dieselloko, bl.a. flere af de modeller, som tidligere blev markedsført af det nu lukkede "Rai-Mo". Blandt diesellokomotiverne findes en V 100 (BR 211/212), svarende til VLTJ's ML 26 og en Köf II. Alt fremstillet i plast med enkelte dele af metal.

Derudover findes et udvalg af ældre, tyske motorvogne og personvogne. Mit kendskab til tyske og danske kupévogne er begrænset, men det kan da ikke udelukkes, at der blandt køretøjerne kan findes noget, der kan "konverteres" til noget dansk, men priserne er trods alt i en klasse, hvor modellen helst skal være noget nær det perfekte.

Når det gælder godsvogne, bliver det mere interessant. De vanlige G 10 (DSB IE m.fl.) og G 20 fra Rai-Mo's program genfindes her, ligesom Glmms 50 (egentlig en "stor" Gs) indgår i programmet. Desuden findes PE-modellen også her, men åbenbart kun i en udførelse med bremsehus. Også Rai-Mo's syrekrukkevogn m.fl., inklusive R20 og R30 "kæpskinnevogne", kan fås her.

Særligt interessant er det, at man også kan købe en "Preussischer Kohlewagen", som er ensbetydende med eksempelvis DSB PU/PUR og talrige privatbanevogne. Umiddelbart ser det ud til, at disse vogne er baseret på et tidligere metal-byggesæt, suppleret med plast-komponenter.

Endelig findes et byggesæt til en Ed090. Disse vogne ligner meget DSB Tdgs, om end øverste del af vognkassen er lidt afvigende, ligesom der ikke er "tag-lemme" på den tyske vogn. Faconen

på vognkassen er næsten umulig at lave selv, og byggesættet - primært i plast med enkelte metaldele - er særdeles fint fremstillet. EMA meddeler dog, at undervognen til Ed090'eren er blevet udsolgt midt på foråret 1999, og den vil ikke blive produceret igen. Vognkassen inklusive alle tilbehørsdele dertil sælges til gengæld for DEM 50,- mod ellers DEM 187,50 for hele sættet.

Vil man have et byggesæt til en BR 52'er kan det lade sig gøre for ca. DEM 1.500, og det er cirka samme pris for en BR 211/212! En G 10-godsvogn koster DEM 85,20.

Endelig findes en række moderne tankvogne samt Fad-selvtømmere ("Erz Ild").

Ha&We-Modelleisenbahnen, Wolfgang Neuhaus, Zur Schmiede 35, D-33098 Paderborn

Ha&We fører et sortiment bestående af fem forskellige tyske 50'er godsvogne, såvel byggesæt som færdigmodeller med litrering til forskellige epoker. Herudover føres et lille sortiment i diverse dele disse vogne som for eksempel sæddelholdere, bremseanlæg m.v.

Firmaet leverer et prospekt med farvebilleder og beskrivelse af de udbudte modeller. Programmet tæller Omm 52 (højsidet åben vogn med buede sider som DSB Hims), en højsidet åben vogn med skydetag (Kmmks 51), samt den tyske pendant til ovennævnte DSB His/Hims type Kmmgks 58 (senere litra Tims). Kmmgks-vognen koster DEM 138,-.

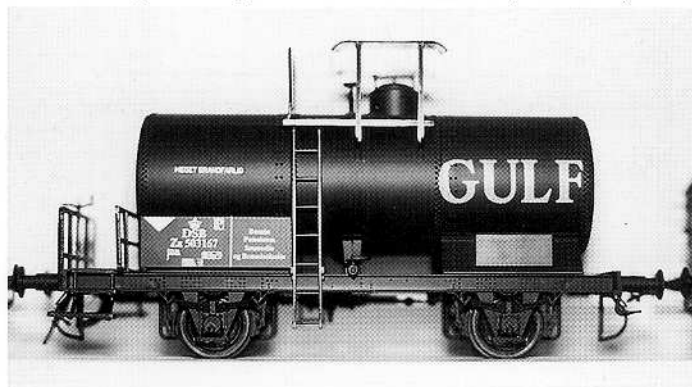
Støbningen af delene er af meget høj kvalitet, og det er stort set ikke nødvendigt med efterbehandling.

WMK (Wiener Modellbau Kompanie), Chwallagasse 2, A-1060 Wien

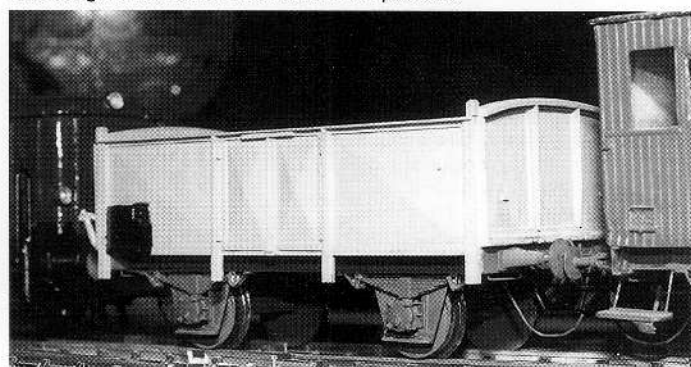
WMK tilbyder et udførligt 50-siders katalog i farve. Kataloget omfatter både spor 0, spor 1 og diverse smalsporsvarianter - men 0-udbudet er stort.

Et par trækraftenheder kendt fra andre producenter genfindes også her, og også hos WMK kan

u/nr: Færdigmodel af DSB ZE 503 167 fra WMK. Modellen er magen til OSM's tankvogne. Skrifttyperne er ikke helt korrekte. (Foto: WMK)



Samlet PU-byggesæt, dog ikke fra WMK, men et ældre metal-byggesæt. WMK-sættet er "magen til", men nydeligt støbt i plast. Måske visse undervognsdele kunne være udført lidt pænere.



man få PU-vognene, ovenikøbet i "klumper" til rabatpris. Der findes desuden et par old-timer gods-vogne, bl.a. en tankvogn, som umiddelbart synes at passe til flere danske vogne, og det er ikke den samme, som føres af OSM. Også et par bogietankvogne efter ældre, tyske forbillede findes, meget i stil med nogle danske Kongsangas-vogne (se f.eks. side 65 nederst i "Godsvogsmateriellets Historie").

Programmet omfatter derudover diverse selvømmervogne efter tysk/østrigsk forbillede - og også Ed090-eren i forskellige udførelser (også som metalbyggesæt).

Kataloget omfatter endelig en lang række tilbehørsdele, eksempelvis "oliekandesæt", færdige bremsehuse i plast, kloakdæksler og vandkraner.

En PU-vogn i plast i fortrinlig støbning kan fås i omegnen af DEM 150 med diverse tilbehør i form af f.eks. bremseudrustning, rangerskruebremse m.v. Man tilbyder også 3 "basis-PU" i byggesæt til ca. DEM 120 (uden bremser). Den nævnte to-akslede old-timer tankvogn koster DEM 180. En dansk udgave af OSM-tankvognen er på programmet (DM 220,-), ligesom man også tilbyder en DSB Hims på basis af en tysk model fra Ha&We med korrekte gavle og "dansk" tag. Prisen her når desværre op på "håndarbejdsniveau", nemlig DM 450,-.

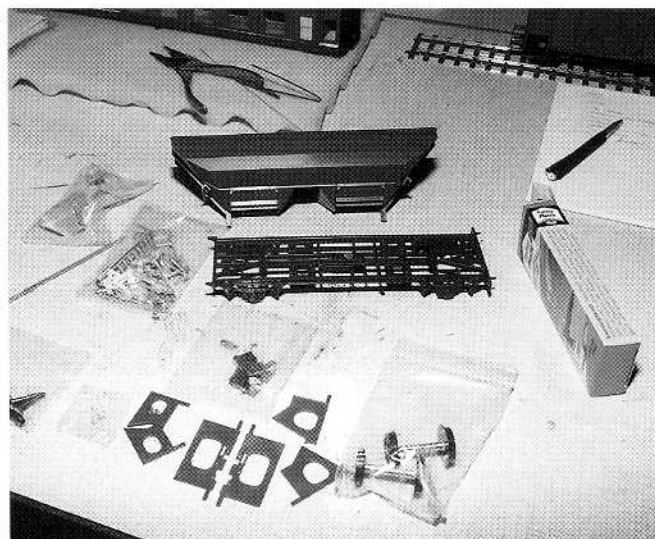
E. Hehl, Gartenweg 6, D-86807 Buchloe

Hehl fremstiller først og fremmest småseriemodeller i messing i absolut fineste udførelse - men i den dyre ende af prisskalaen. Hehl har imidlertid også et formidabelt udvalg af stumper fra sine produktioner, ligesom der forhandles varer fra andre leverandører. Hele programmet fremstår af et ca. 50-siders katalog, og der er stort set "alt muligt" at finde, inklusive motorer i en størrelse, der faktisk svarer til en korrekt formindsket banemotor, hjul, trin og meget, meget mere.

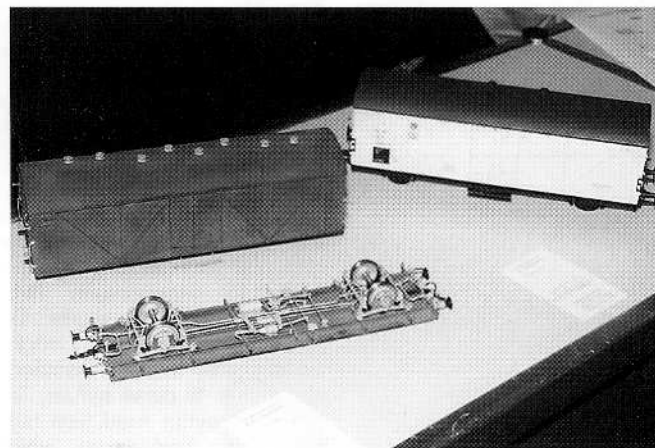
Feinmechanische Präzisionsmodelle, Manfred Bauer, Walddorferstrasse 3, D-72124 Pliezhausen

Manfred Bauer leverer normalt messing-modeller i den øvre ende af prisskalaen. Interessant for den danske modelbygger er de tyske kølevogne, som fandtes i ethvert "respektabelt" epoke 3-godstog, og som også var udlejet til DSB i en årrække. Vognene er omtalt i "Lokomotivet" nr. 54.

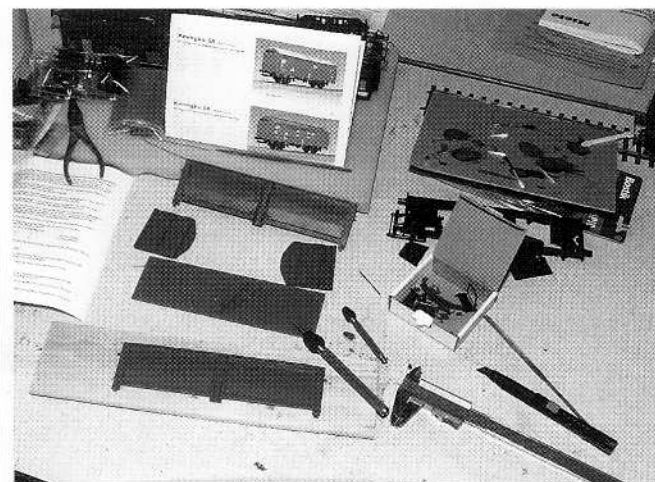
Rigtigt interessant bliver det, eftersom firmaet har besluttet sig for en prøveserie i plast til en væsentligt lavere pris. Man har foreløbig lavet en enkelt variant af vognen, og hvis ellers den bliver en succes, er det planen at lave resten af serien. Prisen er dog stadig højere end andre byggesæt, nemlig DEM 495,-.



Sådan ser EMA's byggesæt til Ed090 ud. Sættet leveres komplet med byggevejledning og lim. Plastdelene er praktisk talt uden støbegrater, mens der skal files en smule i metaldelene.



Fa. Manfred Bauers plast-byggesæt til tysk kølevogn - før maling og efter færdiggørelse. Et særdeles flot byggesæt til en vogn, der næsten ikke kan undværes i et dansk godstog. Desværre er prisen relativt høj efter danske forhold.



DB Kmmgks-byggesæt fra Ha&We under samling. Også her er støbningerne af meget høj kvalitet - men en vejledning i samling af bremseudrustningen ville være en fordel.

Vognen er vist på en af illustrationerne, og det ses, at der stadig medfølger en lang række messingdele, især til undervognen.

Tower Models, 44 Cookson Street, Blackpool, Lancs. FY1 3ED

Tower models fremstiller tilbehør til spor 0-modeller, og firmaets produkter forhandles af velforsynede hobbyforretninger rundt omkring i England og Skotland - og sikkert også flere andre steder. Jeg kender endnu ikke voldsomt meget til deres program - men et enkelt "hit" skal nævnes: Man fremstiller håndtag til låsen på personvogne ("coach door handles") i et messing-lignende metal. 10 stk i absolut superb udførelse koster omregnet ca. 40 kroner.

ARGE Spur 0 m.fl.

Nej, ARGE er ikke producent eller forhandler. Som nævnt indledningsvis er det en interesseorganisation, og når ARGE medtages her, er det blot for at nævne, at foreningens blad indeholder talrige tilbud på køb og salg af brugte modeller med gode muligheder for at spare lidt på investeringsbudgettet. Bladet udkommer 6 gange årligt og indeholder tillige en hel del interessant spor 0-stof.

ARGE driver derudover en internet-hjemmeside med flere referencer som løbende opdateres. Adressen er: www.argespur0.de

Måtte der være andre læsere, der kender til flere leverandører, så lad endelig høre! Der har jo også været gods-vogne fra Italien, Frankrig m.fl. i danske godstog.

Husk i øvrigt på, at der godt kan løbe en del omkostninger på til forsendelse og til dækning af bankernes solide gebyrer for at ordne betalingen. Det kan derfor godt svare sig at gå sammen med andre og bestille større partier hjem.

OMJKs salgsafdeling

Af ovennævnte grund har handelsafdelingen i Odense Model Jernbane Klub (v/ Søren Jensen, Hunderupvej 35, st., 5000 Odense C, tlf. 65 90 71 87, e-mail: ringgaard.jensen@get2net.dk) taget visse af de ovennævnte byggesæt på programmet. Uanset om man er medlem af OMJK eller ej kan alle handle i klubbens handelsafdeling. Katalog over handelsafdelingens øvrige dele til spor 0-selvbyggere fås også hos Søren Jensen. ■

SIDSTE NYT

Rivarossi genoptager produktionen af spor 0-modeller

Rivarossi har, ifølge det tyske tidsskrift MIBA, efter overvejelser besluttet sig til at fremstille spor 0-modeller, bl.a. kommer en BR 80, V 160, nogle to-akslede personvogne, en kølevogn, en Rs, en Gs samt et par åbne vogne. Modellerne skulle kunne fås i Tyskland fra efteråret 1999.

MD

Vognkasse med vinduer

Grundlaget for bygning af denne vogn, litra CO nr. 2554 i skala 1:87 er DSB-tegning HP 110k samt diverse fotos af vognen.

Vognbunden er fremstillet i 2 mm plasticplade, og forsynet med udskæringer for kortkobling. Bogiernes tapafstand er originalens mål 13 800 mm:87 = 158,6 mm, et princip jeg bruger helt konsekvent, når det drejer sig om egen fabrikation.

Vognsider og indvendige skillevægge er 1 mm plastplader som er limet på bunden. Vognen kan ses under bygning på hosstående billeder.

Vinduesbredden er 11,1, 7,9 hhv. 6,1 mm. Højden er 11,9 mm, hvilket er 0,2 mm for meget, men det gør jeg, fordi vinduet i lighed med forbilledet forsynes med sålbænk, som stikker 0,1 mm ud over det langsgående fladjern. Sålbænken er 0,2 mm tyk.

De delte vinduer har jeg aldrig været tilfreds med at fremstille som en acrylplade med en ridse som sprosse. Til

Byg-selv-vogne fra DSB i skala 1:87:

DSB litra CO

Tekst og fotos af Niels Hjeresen

CO-vognen har jeg derfor brugt vinduespladerne fra PÅ SPORETs CL- vogn. Højden på disse er for lille til de ældre DSB-vogne, mens bredden passer - eller kan bringes til det for de små vinduers vedkommende. Problemet løses ved at anvende to vinduesplader til hvert vindue.

Det ene sæt vinduer, i alt 22 stk. skæres igennem lige over sprossen, det andet sæt vinduer lige under sprossen. Det sidstnævnte sæt vinduer får sprossen slebet ned i plan med vinduesoverfladen, og vinduet poleres derefter med Silicon Carbide slibepapir, kornstørrelse 2400 hhv. til sidst 4000. Når der monteres et vindue af hver slags i vin-

duesåbningerne passer højden meget fint. Hosstående billeder viser vinduer under montage. Det er et tidskrævende arbejde, idet der i alt medgår 52 vinduesdele til CO 2554.

Vinduesåbningerne i vognsiden er - ligesom forbilledet - forsynet med en liste langs de lodrette og den øverste vandrette kant. Listerne er fremstillet af en 0,25 ø mm strip, og ses tydeligt på billederne.

Taget

Taget er fremstillet i et glat tagprofil, der er skåret i fem strimler på langs for at få profilen til at passe til CO- vognens tagrundinger. Det er også et tidsrøvende arbejde at fremstille dette tag, men når det er limet sammen, spartlet ud og i øvrigt tilpasset, er det helt stift og kan fastholdes med fire stk. 2 mm skruer gennem vognbunden og op i pålimede tagsprosser, hvor der er boret gevindhuller. De undersænkede huller i vognbunden, der ses på hosstående foto er til disse skruer. Taget er forsynet med fem tagpapbaner (malertape), selvbyggede kuck-kuck-ventiler, og det har den karakteristiske kantliste, fremstillet i 0,25 ø strip, hele vejen rundt som det fremgår af billederne.

Litrering og bemaling m.v.

Litreringerne, der stammer fra

PÅ SPORET er sammensat af rester fra CL- og CC-litreringer, ligesom PÅ SPORET har leveret tagprofil, toiletventiler, aftagelige harmonikaer, fire-slidsede kurvpuffer 5 mm ø, sædeprofiler - der er gjort mindre - kortkoblingshoveder, 2,5 m træbogier, bremse-sko, batterikasse, dynamo, bremsecylinder og luftbeholder.

Til bemaling - også fra PÅ SPORET - er brugt "Badger Model" nr. 16-13 "Dark Tuscan Oxide Red" som grunder og nr. 16-87 "DM&R Maroon" som dækmaling.

Efter litrering er vognen matlakeret med Model Master Semi-Gloss nr. 1959, hvilket giver en smuk halvmat overflade, der minder om en velholdt vogn. Messing-håndtagene på dørene er fra Günther nr. 1323.

Smådetaljer

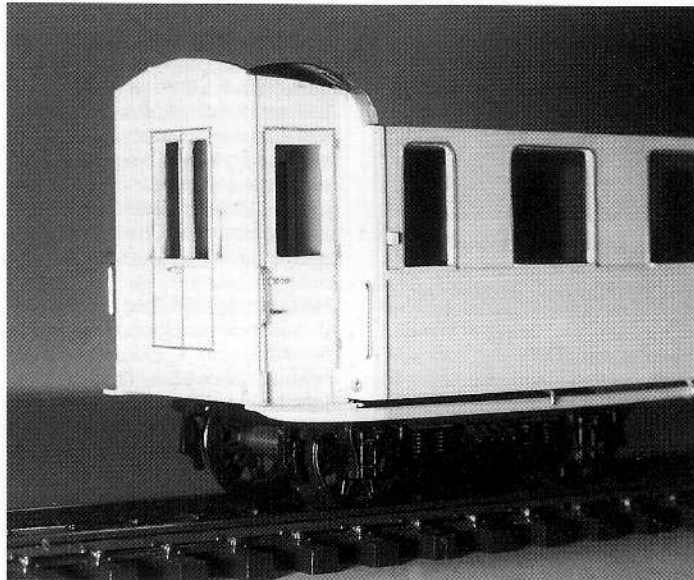
Selv fremstillede dele er alle greb ved døre, lavet i 0,3 mm ø tråd, låsegreb på døre er også 0,3 mm ø tråd. Trin er lavet i messing og plast, og vandpåfyldningshaner i 0,5 mm ø tråd. Stagene på under-vognen er i 0,5 mm pianotråd. Det langsgående dampvarmerør er plaststrip 1,25 mm ø, mens krogene er North Eastern øjepinde.

Centertappene, hvorom bogierne drejer, og de lange skruer, der fastholder taget, er ligeledes egne dele.

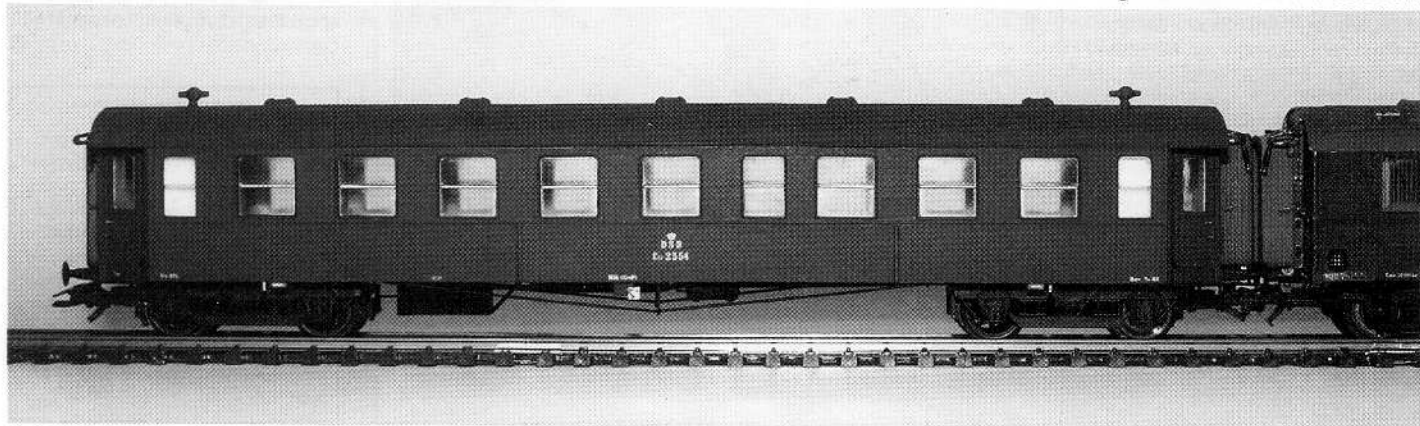
At vognen er forsynet med pladehjul og tre egerhjul, er i overensstemmelse med forbilledets CO 2554.

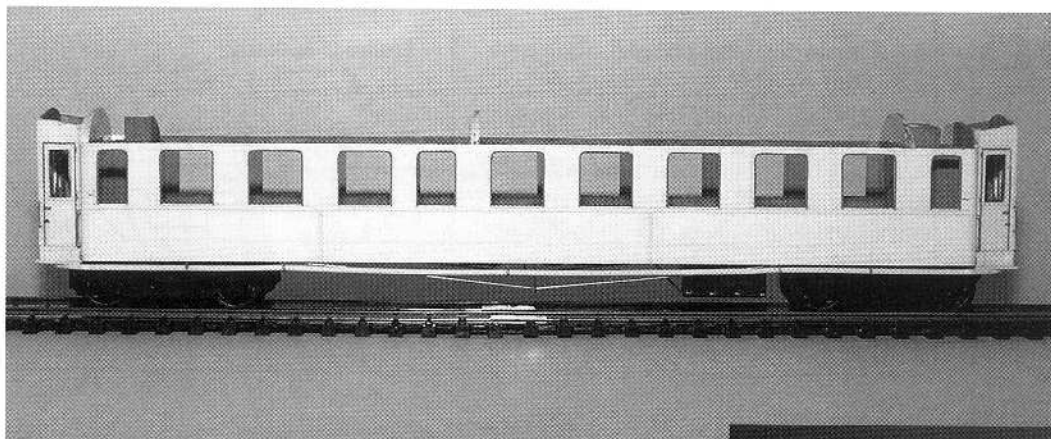
Vognen er forsynet med en 1 mm tyk vægtplade, der dækker gulvet i de to kupeer, og vognen vejer ca. 1500 gram. Mindste radius, som vognen kan køre igennem, er ca. 400 mm.

Gavl på litra CO under konstruktion. Læg mærke til opstregninger til døre og vinduer m.v.



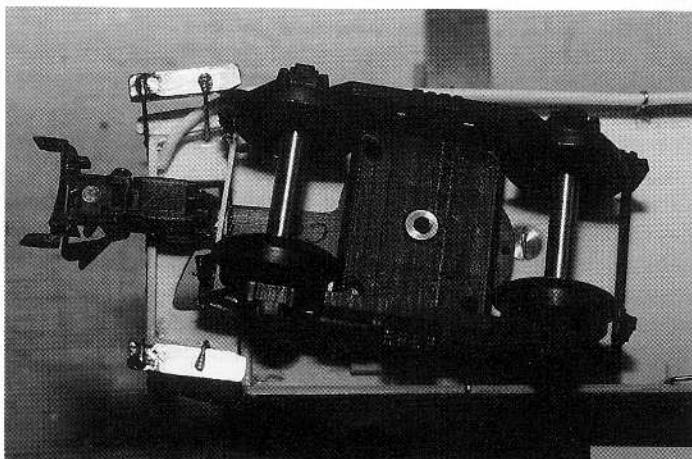
Den færdige model af DSB litra CO 2554.



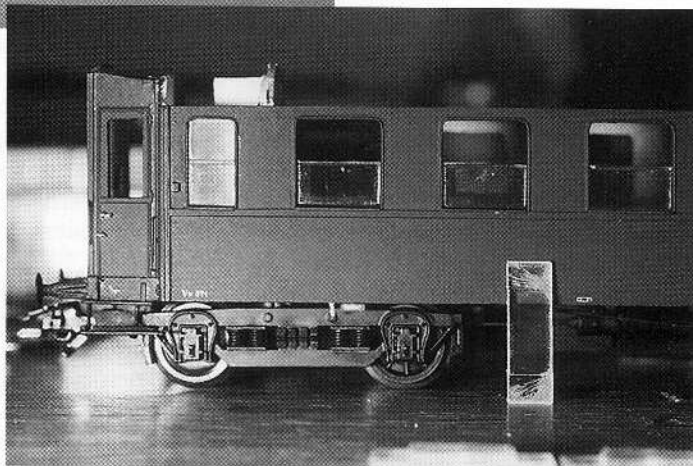


Til venstre: Halvfærdig model af litra CO 2554, bygget i glat plastplade. Bemærk dampvarmerøret, der løber langs vognkassens underkant, det er fremstillet i 1,25 mm ø plaststrip.

Montering af vinduer. Den ene halvdel er allerede isat, mens anden halvdel afventer montering. En vinduesdel er vist ved bogierne.



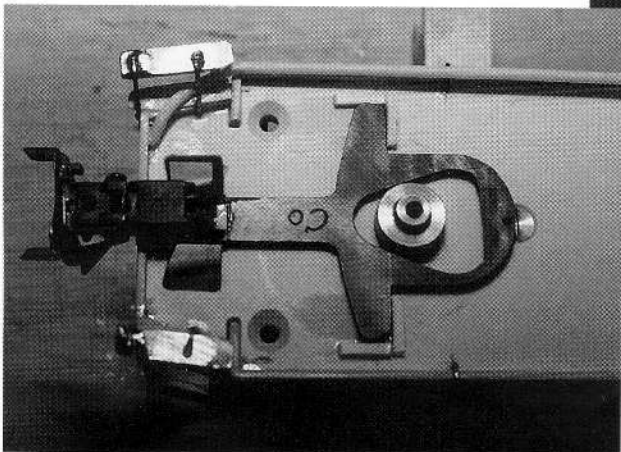
Undervogn med påmonteret 2,5 m træbogier. Bag bogien ses efterligning af dampvarmerør, som løber langs vognens underkant.



Undervogn på CO 2554 med akseltap og kobling. De to små huller i siderne er undersænkede huller til skruer for fastholdelse af taget.



Den færdige gavl på litra CO 2554 med alle detaljer: Harmonika med hængere, overgangsplade, udtag for skruebremse, dørgreb o.s.v.



Læs i næste nummer:

Motortrækkraft hos HHJ ★ Fra danske anlæg ★ Byg selv store Q-vogne fra DSB litra QR og QH ★ Sceneri: Broer på anlægget ★ Faste mærker i model ★ Spørgsmål Og Svar (SOS) om det rullende materiel ★ Anmeldelse af HELJANs nye danske modeller... og meget, meget mere.

**LOKO
MOTIVET**



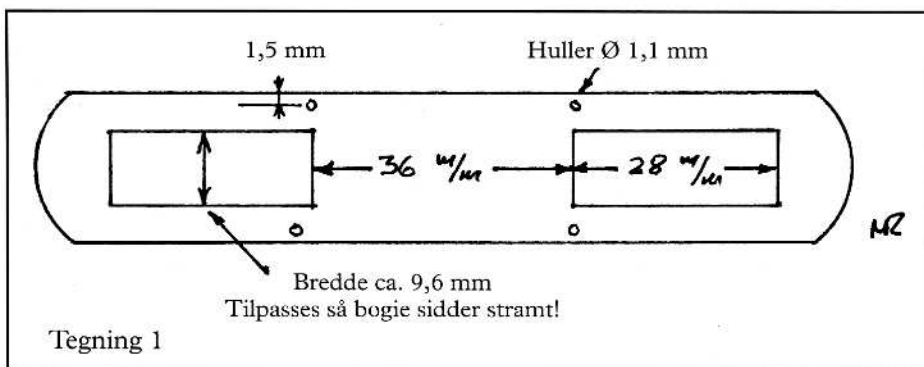
Byg et DSB diesel-lokomotiv litra MY

Af Michael Rasmussen, Vejle

Til et dansk modeljernbaneanlæg i skala N er DSBs MY-lokomotiv ganske uundværligt. Da det nærmest er umuligt at erhverve de fabriksfremstillede fra PIKO og Minitrix er selvbyg den eneste farbare vej. Heldigvis kan man fra TRINBRÆTTET Vejle få en god starthjælp, idet man her kan erhverve diverse hoveddele, nemlig en helstøbt overdelen, bogiesider og skørt med koblingsholder samt en amerikansk dieselmaskine, der kan anvendes til undervognen. Øvrige dele kan også skaffes særskilt.

Overdelen klargøres

Lad os komme i gang med bygningen. Vi starter med overdelen. Først skal der laves huller til vinduer. Med et 2 mm bor gøres der plads til små nålefile. Vær omhyggelig med ikke at file for meget af. Hvidmetal er meget blødt, bøjer let og får nemt ridser. Pas på, at værktøj ikke sætter uønskede mærker, og sørg for at underlaget holdes rent for metalspån. Vær også opmærksom på de "rigtige vinkler" i vinduesrammerne. Fjern evt. små støberester, også indvendigt i overdelen, samt på bogiesiderne og skørterne.



Bundplade

Så skal vi til bundpladen. Brug et stykke 1 mm messing, ca. 18 mm bredt og 108 mm langt. Tilpas stykket, så det passer ca. 4 mm oppe i overdelen. Udskræ derefter de to rektangulære huller til drivbogierne, og bor de fire huller til samleskruerne iflg. tegning 1.

Klargøring af US-dieselmaskine

Nu skal US-dieselmaskinen adskilles. Afmonter diverse gelændere, og træk overdelen af bundpladen. Der er tre tappe i hver side. Tag fodpladen af. Fjern ledninger til frontlys og motor. Lod nederste strømforbindelse til motor fra, løft motoren og gem den i en plasticpose.

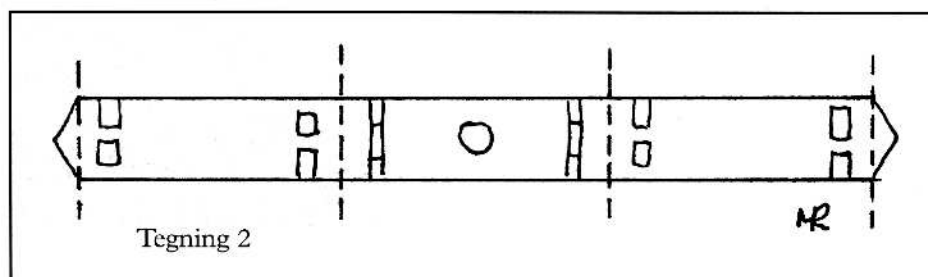
lignerne skal være af typen med spiralfjeder og et stykke blik, som bukket fast om koblingshusene.

Bogiebunden tilpasses, så der bliver plads til koblingsholderen. Ved monteringen fastholdes denne ende ved hjælp af *meget lidt* sekundlim. Pas på tandhjulene.

Bogierne i hvidmetal monteres med 3 mm afstand fra gearboksen. Brug to afstandsstykker i plastic mellem hjulene i hver side. Underkanten af bogiesiderne i hvidmetal skal flugte med undersiden af bogiebunden.

Samling af over- og underdel

Vi skal nu montere overdelen på underdelen. Hertil fremstilles fire stk.



Fjern undervognsdetaljer (brændstoftankene), og afmonter bogierne ved at trykke stifterne ud. De langs gående forbindelser mellem strømoftagene fjernes. De to gear frigøres fra bundpladen iflg. tegning 2 ved de stiplede linier. De to motorophæng afskæres i plan med bundpladen.

Bogierne adskilles og hjulene lægges til side. Saml gearboksen og bogiebunden igen, og skær siderne af helt inde ved strømoftagene. Tag gearboksen af igen, og fjern i den ene ende tappen, der holder bogiebunden.

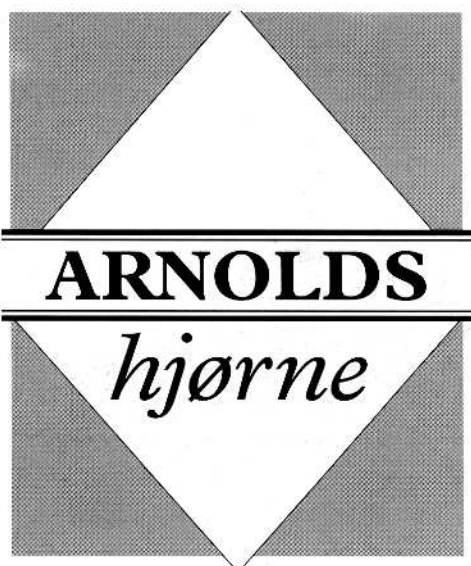
Koblingsholderen i hvidmetalskørtet afskortes iflg. tegning 3. Har man pufferne, så kan man bore huller ellers vent. Lim skørtet fast på gearboksen i den ende, hvor tappen er afskåret. oversiden af skørtet skal flugte med den vandrette del af gearboksen iflg. tegning 4. Lim med sekundlim og forstærk med to-komponentlim. Kob-

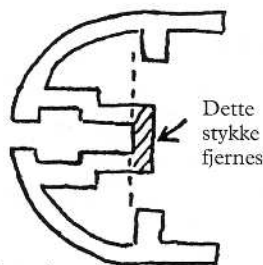
3x3x8 mm klodser i plastic eller messing. Såfremt der benyttes messing, så skal man bruge et sæt 1 mm snittappe. Mærk klodserne op 1,5 mm fra kant og 4 mm fra ende. Bor 0,9 mm hul til 1 mm gevind i en messingklods eller 1 mm skrue i en plasticklods.

Klodserne skrues fast på bundpladen. Bogierne samles og monteres på bundpladen. De skal kunne holde sig selv fast. Det kan blive nødvendigt at file mere af bundpladen ud for strømoftagene.

Underdelen sættes op i overdelen. Der skal være ca. 0,5 mm luft mellem skørtet og overdelen. Gennem forruderne fæstnes klodserne med sekundlim, brug evt. et stykke pianotråd som limpind. Pas på ikke at lime skrueerne fast i gevindet.

Skrue forsigtigt bundpladen af, og forstærk limningerne af klodserne med to-komponentlim. Der må ikke limes





Tegning 3

på fladen mod bundpladen. Når limen er tør, monteres bundpladen igen. Husk, det ene hul er forsat, så bundpladen ikke kan vendes forkert. Juster bogierne, så skørterne flugter med næserne. Lim bogierne fast på bundpladen med sekundlim.

Montering af motor

Overdelen afmonteres, og motoren monteres liggende på motorophænge-

ne. Pas på, der er forskellige hulstørrelser. Ophængene tilpasses i højde, så motorakslen flugter med gearakslen. Vær meget omhyggelig med denne tilpasning.

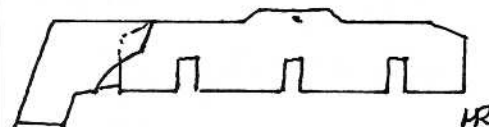
Mens motoren stadig sidder i ophængene, limes disse fast på bundpladen. Kontroller at motorakslen flugter med gearakslene i både højde og bredde. Når limen er tør, monteres de små slanger, som skal afkortes en smule. Monter ledninger fra strømpot til motor og prøvekør.

Vinduer

De små vinduer samt køjerne kan fremstilles med flydende glas. Forrunderne laves i klar plastcard, og limes fast med flydende glas.

Belysning kan evt. laves med en lampe i hver ende og 1 mm lysledertråd.

Såfremt man ikke selv ønsker at fremstille undervognsdetaljer, kan disse anskaffes særskilt.



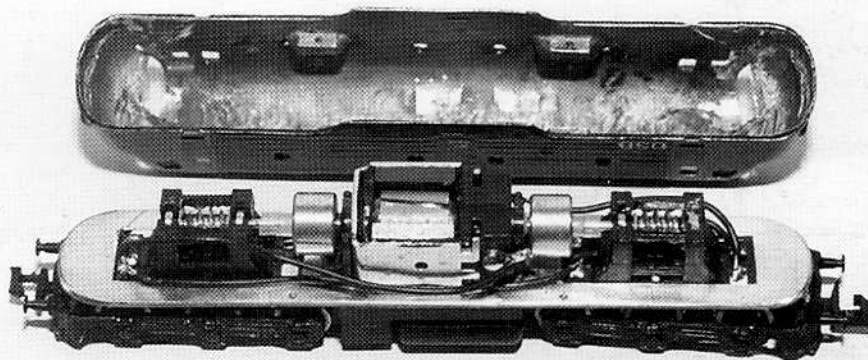
Tegning 4

Bemaling

Alle hvidmetaldele renses med acetone og grundmales. Bogiesider males sorte. Skørter males sorte eller vinrøde. Overdelen kan evt. sprøjtemales med autolak på spraydåse. Til designbemaling bruges rød RAL 3002 (Humbrol 19-rød) og sort (Humbrol 85). Til vinrød bruges RAL 3005 (Humbrol 20-rød). Husk, at vådlitringer skal monteres på *blank* overflade. Efter at litringer er påsat bruges silkemat klar lak.

Rigtig god fornøjelse. ■

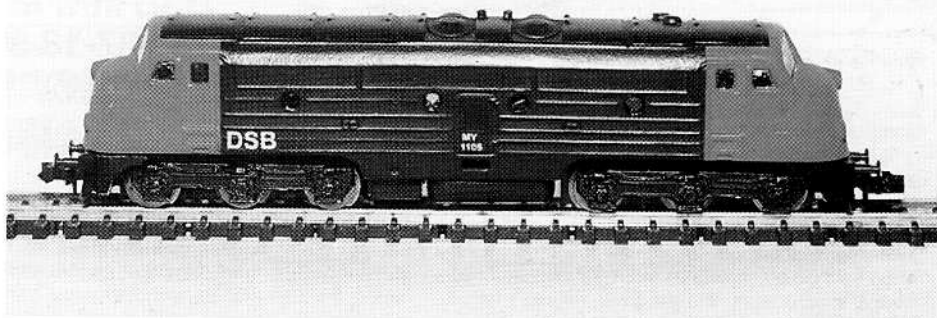
DSB litra MY i skala 1:160



Herover: MY i adskilt tilstand med synlig motor. I overdelen kan man ane de to af de fire »holdeklodser« indvendigt i siderne til fastholdelse af bunden.

Herover: DSB litra MY set nedfra med bogier, oliebeholdere m.v. Oliebeholderen m.v. kan selv fremstilles eller købes som løse dele.

Til højre: Den færdige model i rød/sort design. Køjernes vinduesglas er fremstillet med flydende glas.



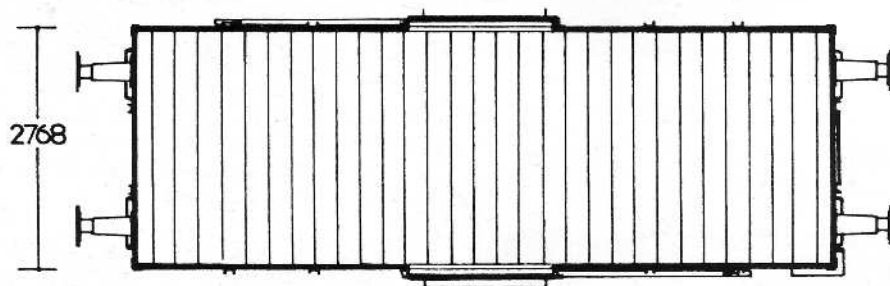
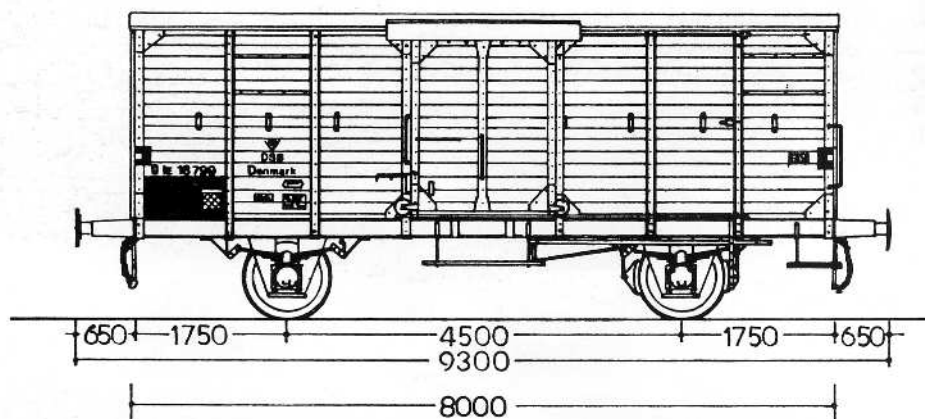
TKVJ M 4 med godstog til Kolding ved Kolding skov, 1959.
Vognene nr. 4 og 5 er QB-vogne (G10). Foto: OWL/Arkiv HGC.



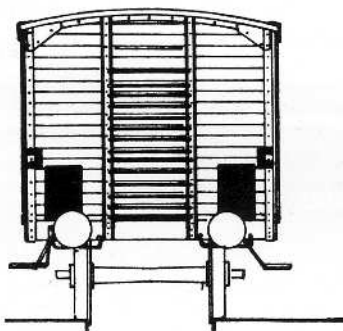
G10 i Danmark

Lidt om DSBs og privatbanernes tyske G10-vogne og tilsvarende i model

Af Torben Andersen



DSB : 3475
DR : 3495



**DSB litra IE
18 787-18 800**

Bygget Niesky 1919
Skala 1:87
Tegning: HO/Arkiv PS

G10-vognene tilhørte en af de mange tyske godsvognstyper, der byggedes omkring århundredskiftet på forskellige tyske vognfabrikker som type G10 Verbandsbauart. De konstrueredes i to varianter, én med skruwebremse i spidst bremsetårn og én uden tårn. Det var den sidstnævnte type, der kom i drift i Danmark, idet flere privatbaner anskaffede den, nemlig OHJ, HVJ, GDS, KRB, TKVJ og VaGJ. TKVJ blev største vognejer, idet banen anskaffede ikke mindre end tyve vogne.

Vognene havde vognkasse med vandrette brædder og smalle kølejalousier i siderne. Taget var næsten fladt og belagt med tagpap. På midten af vognkassen sad en 1,5 m bred skydedør. Vognene var indrettet med kreaturbindinge.

Målt over puffer var vognene 9 300 mm, mens vognkassen havde en længde på 8000 mm. Bredden var 2770 mm. Derimod varierede højden. De fleste vogne hos de danske privatbaner - og dermed også hos DSB - var 3475 mm høje, mens andre hos DR var 20 mm højere. Hos GDS var en enkelt vogn endnu større, idet GDS QC 122 var 3520 mm høj. Disse forskelle opstod fordi der var mange vognfabrikker om at bygge typen.

Alle vogne havde 650 mm kurvpuffer af den lukkede type.

Vognene var indrettet med håndbremse, men nogle vogne fra TKVJ og hos GDS fik under 2. Verdenskrig trykluftbremse, hvilket fremgår af nedennævnte tekster og billederne.

Hjulsættene var for næsten alle vedkommende med akselgafler i pladejern (formpressede akselgafler) med mekanisk smurte lejer, dog fremgår det af et foto, at en vogn fra GDS havde akselgafler i fladjern.

De danske G10'ere, der var bygget hos Christopf&Uumack A/S, Niesky i 1919, anskaffedes i 1920 via en driftig forretningsmand grosserer Albert Svendsen.

TKVJ

TKVJ blev største vognejer med tyve anskaffede vogne, som banen fik nogle år efter dens åbning. De fik først litra QF hos TKVJ, fra 1921 litra QB. Se tabellen. Nr. 301-304 blev udstyret med varmeledning, så de kunne indrangeres i persontog (blandetog).

Alle TKVJs QB-vogne blev malet i rød med hvide påskrifter, undtagen 324, der blev hvidmalet. Den fik i øvrigt i 1943 nyt nummer, QB 317, men beholdt - så vidt vides - den hvide bemaling.

I 1930'erne blev fire af TKVJs vogne - nr. 301-304 - forsynet med trykluftbremse, så de kunne fremføres af motortrækkraft i persontog og blandetog.

I 1940 solgte banen fem af sine vogne til DSB, hvor de blev hvidmalet og optaget som IE. Disse vogne beholdt hos DSB det oprindelige bremseudstyr, d.v.s. luftledning og håndbremse. Se tabellen.

De resterende vogne fik i 1943 nyt litra, QBT, og fire af dem blev omnummereret fra 319, 321, 322 og 324 til 302, 311, 314 og 317. T'et i litraet forblev kun et papirlitra, og påmaledes aldrig vognene.

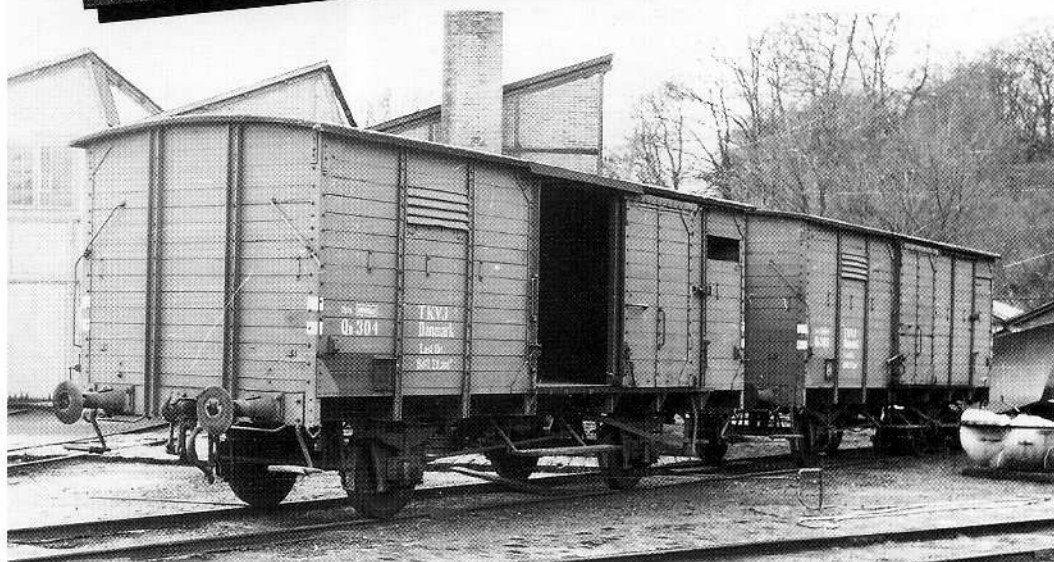
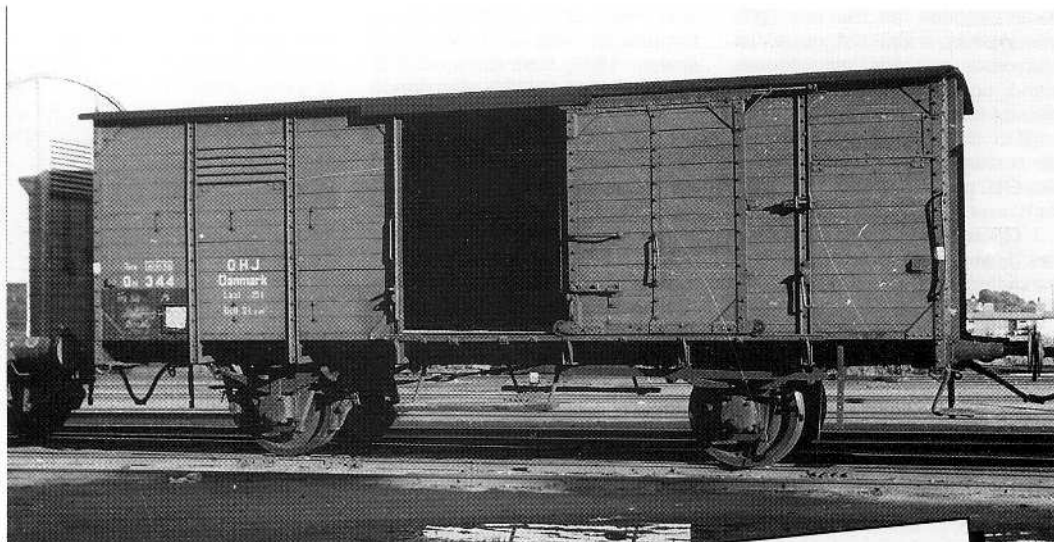
I perioden 1949-52 led DSB af vognmangel, og indlejede fem af vognene. Her fik de midlertidigt litra LQ 11-15.

Vogne, der i 1940 ikke solgtes til DSB, blev udrangeret med fem i 1966, mens resten - 10 vogne - efter banens lukning i 1968 blev kørt til ophugning hos H.L. Hansen, Odense, samme vej som de fem vogne var kørt tidligere. Indtil da var vognene i drift i banens godstog.

Bemærk, at der var huller i vognenes nummerrække, idet numre, der endte på 0 og 5 hos TKVJ var forbeholdt vogne med skruebremse, og det havde QB-vogne ikke.

GDS

GDS anskaffede sig kun fem G10'ere, der hos banen fik litra QC 121-125. GDS havde også nogle vogne, som af jernbaneentusiaster ofte er blevet forvekslet med G10'ere, men det er vogne af typen Gw01. Det drejer sig om QC 126-129, der anskaffedes omkring 1936, og GDS QC 117-120, der kom til banen sammen med G10'erne i 1920. Gw01-vog-



Øverst: OHJ QH 344 i Holbæk, 1956, en typisk repræsentant for den "danske" G10-vognetype, som den oprindelig så ud med håndbremse og trykluftledning. Læg mærke til beslag for bindinger over litreringen, ét i hvert fag. Foto: Clausen/DMJK.

I midten: GDS QC 122 i godstog i Hillerød, 1944. Vognen har formpressede akselgafler og lukkede kurvpufler, og er udstyret med trykluftbremse, d.v.s. med bremseklodser på alle hjul. På adressetavlen kan læses "Fra Hillerød til Frederiks-

berg". Også søstervognen GDS QC 123 havde trykluftudstyr. Foto: PEH/Arkiv JMJK.

Nederst: TKVJs QB-vogne var malet i en speciel rød farve, kaldet almuerød, og havde hvid litrering. QB 304 og 303 ved TKVJs remisekompleks i Kolding, maj 1967. Vognene har formpressede akselgafler, og er udstyret med trykluftbremse, d.v.s. at de har bremseklodser på alle hjul, samt håndbremse. Bemærk rangertrin og de skrå håndbøjler i gavlen samt lukkede kurvpufler. På siden anes beslag for bindinger. Foto: Guldbæk/JMJK.

nene mindede en del om G10, men havde andre mål, bl.a. en kortere vognkasse og akselafstand, og var forsynet med andre hjulsæt m.v.

GDS 121-125 havde samme dimensioner som de øvrige danske G10-vogne, og blev hos GDS sorttjæret med hvid litrering.

I GDSs værkstedsjournaler findes i øvrigt en interessant bemærkning om, at undervognene på 121-125 blev malet i 1922 med mørke, d.v.s. at disse var rødbrune. Men de er blevet opmalet i denne beskyttelsesfarve ved senere revisioner?

Kort tid efter 2. Verdenskrigs begyndelse blev to vogne - QC 122 og 123 - forsynet med trykluftbremse. De øvrige fik tilsyneladende aldrig dette udstyr, men beholdt håndbremsen og luftledningen.

Af fotos fra 1960'erne fremgår det i øvrigt, at QC 125 ikke havde akselgafler i pladejern som GDSs øvrige G10-vogne, men derimod i fladjern som Gw01'erne. Om vognen havde fladjernsakselgafler ved leveringen er uklart.

Alle G10-vogne var i brug indtil midt i 1960'erne, også på DSBs spor. Da Statsbanerne i 1950'erne led af stor mangel på godsvoget, indlejedes fire af dem til DSB, QC 121-124, hvor de midlertidigt fik litra LQ 521 hhv. 519, 520 og 514. QC 125 indlejedes ikke, muligvis fordi den havde de nævnte svagere akselgafler, men det er en formodning. Vognene blev tilbageleveret til GDS sidst i 1950'erne.

I løbet af 1960'erne faldt godstransporterne, og dermed brugen af vognene, og i december 1970 henstilledes flere af dem på Borupgård sidespor. Her henstod endnu i 1982 flere af dem i misereabel forfatning sammen med andet materiel fra GDS.

VaGJ

Banen anskaffede sig ti vogne af denne type ved åbningen i april 1919, og de fik litra Q. Da man havde en del transporter til/fra det store svineslagteri i Ansager blev to vogne nr. 111 og 112 indrettet som kødvogne med kroge, hvidmalet og udstyret med varmeledning til brug for blandetog. Vogn nr. 114 blev hvidmalet og fik varmeledning, men fik ikke kødkroge.

Resten af vognene - d.v.s. QC 110, 113 og 115-119 - blev brunmalet, og den ene af disse - Q 110 - fik varmeledning.

Ligesom TKVJ solgte VaGJ de fleste af sine vogne til DSB, hvilket skete i 1939, i alt 8 stk. Q 113 solgtes i 1941 til DSB. Den tiende vogn - Q 110 - forblev hos banen.

I 1955 blev Q 110 indrettet til kødtransporter. Den blev hvidmalet, indrettet med kroge samt isfyldning 600 kg. Dørene blev udskiftet, og fik påmalingen KØD-VOGN i rød. Vognen blev omlitret til IB, men beholdt nummeret.

Vognen var i drift til midten af 1960'erne, hvor transporterne til slagteriet i Ansager svandt ind i konkurrence med de vejgående køretøjer. Den blev derefter igen brunmalet, og fik sit gamle litra QC 110, men nyt ejendomsmærke VGJ. Vognen brugtes herefter mest til lokale transporter og som lagervogn.

Ved lukningen af banen i 1971 forsvandt vognen sammen med det øvrige materiel.

OHJ

OHJ anskaffede i 1920 ti G10-vogne, der alle blev rødbrune i den specielle OHJ-farve. Vognene fik litra QH med numrene 343-352. Alle var udstyret med håndbremse og luftledning.

Da man manglede hvidmalede vogne, blev nr. 350-352 i 1928 hvidmalet med sorte litreringer, og litra ændredes til OHJ J 350-352.

Også OHJ udlejede flere af sine QH-vogne (og andre) til DSB, endda i to omgange, første gang lige efter 2. Verdenskrig, anden gang i 1950'erne, hvor vognene 343, 345 og 346 fik litra LQ med numrene 510, 501 og 506.

Også den hvidmalede J 350 udlejedes til DSB, hvor den hed LQ 504.

Vognene tilbageleveredes til OHJ sidst i 1950'erne.

Omkring 1959 blev QH-vognene RIV-mærkede, muligvis med henblik på transport af kartofler og gulerødder til udlandet.

Efter at OHJ havde anskaffet brugte hvide vogne fra DDSF i slutningen af 1950'erne, blev J 350-352 ommalet i rød, og fik litra QH med samme numre.

I 1956 overtog OHJ tre vogne 551-553 fra den nedlagte Hørve-Værsløv Jernbane (HVJ), og satte dem i drift som QH med numrene 353-355.

Nogle år senere - ca. 1964-65 - moderniseredes flere af vognene, således at de fik skråstivere til forstærkning af vognkassen. Gli-delejerne erstattedes af rullelejer og vognene fik trykluftudstyr... og et par dem blev mærkværdigvis udstyret med stjernehjul, der ellers var ved at være forældede. Moderniseringen skyldtes bl.a. DSBs nye sikkerhedskrav for højere hastigheder, der tog sigte på UICs fremtidige krav. OHJs vogne var fortsat RIV-mærkede, men fra 1965 skulle vogne til udlandet også have UIC-litrering, og det fik OHJs vogne ikke, så det er tvivlsomt om de overhovedet kom på de lange spor.



Fotos af Køge-Ringsted-Banens to G10-vogne er sjældne, men her er den ene af dem, KRB GM 41, i Køge, ca. 1958. Foto: Arkiv PÅ SPORET.

Der ombyggedes i alt seks vogne QH 349-354, heriblandt to af de tidligere HVJ-vogne, og alle omlitredes ved denne lejlighed til G1m med samme numre. Øvrige QH-vogne ombyggedes ikke.

I 1963 nedlagdes Køge-Ringsted-Jernbane, og da banens to G10-vogne, GM 40-41, var i god stand, overtog OHJ dem, og satte dem i drift som litra QH med numrene 356-357. Disse vogne fik heller ikke skråbånd eller møderne undervogn.

Flere af G1m-vognene blev revideret i slutningen af 1960'erne, og var i drift til 1979, derefter anvendtes de sjældent, mest til lokalt brug med ophør omkring 1980. Øvrige QH-vogne blev så småt henstillet fra midten af 1960'erne.

Sidst i 1970'erne blev flere af G1m-vognene hensat på banens stationer. I 1981 havde OHJ fortsat følgende vogne optaget i materiefortegnelsen: QH 345, 355 og 357 og G1m 349, 350, 352, 353 og 354.

Indtil ca. 1985 stod vognene og forfaldt i Hørve, Svinninge, Fårevæj m.fl. indtil der blev ryddet op, og vognene blev udrangeret og ophugget.

HVJ

Samtidig med at OHJ anskaffede sine vogne, så fik HVJ også leveret tre af slagsen. De blev til HVJ litra QH 551-553. De var rødmalede, og adskilte sig i øvrigt ikke fra OHJ-vognene, bortset fra ejendomsmærket. Mærkværdigvis anskaffede søsterbanen HTJ sig ikke denne type vogne.

Ved nedlæggelsen af HVJ i 1956 overgik vognene til OHJ, hvor de omlitredes til OHJ QH 353-355.

KRB

Køge-Ringsted-Banen fik også et par af denne type vogne i 1920. De var rødmalede, og havde litra GM 40-41. Vognene havde ingen form for brems, kun trykluftledning.

De var i drift til banens lukning i 1963, i den sidste tid dog mest hensat. Efter lukningen blev de

overtaget af OHJ, hvor de fik nyt litra OHJ QH 356-357. I øvrigt omdannede KRB sine vogne, således at de ikke havde ribbejalousier i siderne, men i stedet fast lukke, hvilket de beholdt hos OHJ.

DSB litra IE

I 1939 overtog DSB - som allerede nævnt - otte Q-vogne fra Varde-Grindsted-banen, der hos DSB ommaledes i hvid og litredes IE med numrene 18 793-18 800.

Den niende vogn - Q 113 - blev først overtaget af DSB i 1941 efter at man havde købt fem vogne fra TKVJ i 1940. Disse seks vogne fik numrene 18 787-992.

Vognene beholdt bremseudstyret hos DSB, d.v.s. håndbremse og trykluftledning. Indtil midten af 1950'erne benyttedes vognene til grønt- og frugttransporter fra dyrkere til lokale grossister, gartneriselskaber, fx Grønttorvet i Valby m.v. Litra IE anvendtes ikke meget til kød- eller flæsketransporter, selv om de var hvidmalede.

I 1950'erne ombyggede DSB - nøjagtigt hvornår vides ikke - flere af vognene til forskellige forsøg med ventilationslemme, der gav dem forskelligt udseende. Nogle vogne fik ekstra jalousier på sider og gavle, dels jalousier som på HD, dels som på IG/IV o.s.v. og dels med smalle "svenske" typer.

IE 18 790-791 og 18 796-18 800 blev omdannet, så midtergavlene kunne aftages, for på denne måde at øge gennemstrømningen af luft under kørsel. For at hindre godset i at falde ud under befordingen, monteredes derfor ribber i flad- eller rundjern i gavlene.

En enkelt - IE 18 789 - fik stige i gavlen og taglemme, og benyttedes til transporter mellem København og Holbæk af...bremse-sesko!

I begyndelsen af 1960'erne begyndte den store renovering hos DSB med henblik på UICs sikkerhedskrav, og vogne, der ikke levede op til disse, blev udrangeret. Da man ikke fandt det umagen værd at modernisere IE-vognene, blev de fleste udrangeret og op-

Data for lukket stykgodsvogn, type G10:

Lop 9 300 mm
Vognkasse:
Højde 3475 mm
Bredde 3200 mm
Længde 8000 mm
Dørbredde 1500 mm
Bundflade 21,3 m²
Akselafstand 4500 mm
Bæreevne 15 550 kg

hugget sidst i 1960'erne. En enkelt - IE 18 796 - forsvandt allerede i 1957. Ingen vogne er bevarede.

(Vil man vide mere om DSBs IE-vogne, især med hensyn til udseende, henvises til Driftsmateriellet fra Dansk Jernbanearkiv).

Danske G10 i model

Til sidst vil vi gøre opmærksom på, at der fås et par modeller af danske G 10-vogne i skala 1:87, to fra DSB og en enkelt fra TKVJ.

DWA-Hobby har udgivet en hvidmalet DSB IE- og en almuerød vogn fra privatbanen TKVJ, mens ROCO har udgivet en DSB IE-vogn med to forskellige numre.

DWA-Hobbys vogne er baseret på Fleischmanns grundmodel af G 10, mens ROCOs naturligtvis

har brugt egne grundmodeller. Vi skal ikke gå nærmere ind i korrektheden af modellerne, det kan man læse om i tidligere numre af LOKOMOTIVET. Men det er generelt gode modeller, der dog kræver nogle småforbedringer.

Først og fremmest skal man udskifte egerhjulene med pladehjul. DSBs vogne havde kun bremseklodser ved det ene hjulsæt, og derfor skal de overskydende bremseklodser skæres væk.

Taget på ROCOs IE-vogne skal ikke være sølv, men tagpapgrå, så enten males det med Humbrol 27-grå eller dækkes med vandslibepapir.

Taget på DWAs modeller skal have bortslebte de tværgående sikker, og derefter males eller belægges med vandslibepapir som nævnt foran.

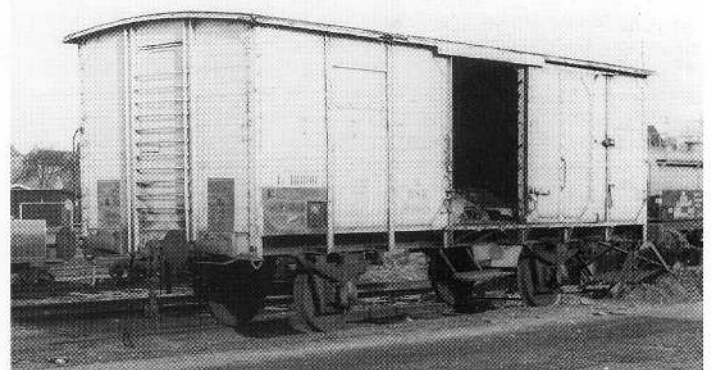
Efter ønske kan de hvide vogne forsynes med håndbremse, selv lavet i plaststrip eller i ætset mes-

sing fra GREMO. Bemærk, at TKVJs vogn havde trykluftbremse og bremseklodser ved alle hjulsæt.

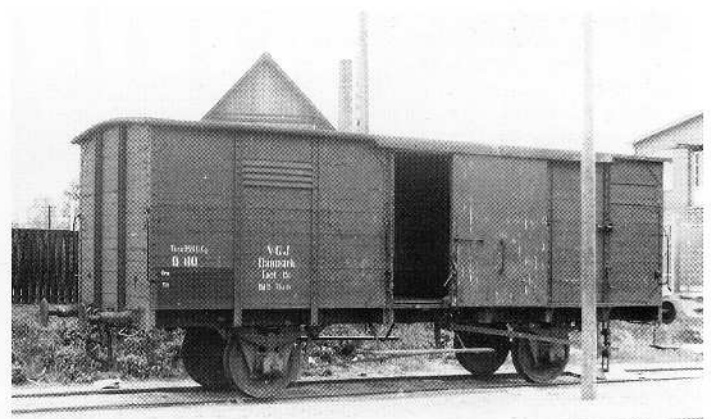
For at give de hvide vogne en bedre dybdevirkning, bør vognkassens brædderiller trækkes op med en blød blyant...og til sidst kan vognene patineres på sædavnlig vis.

Billederne til denne tekst bør selvfølgelig tjene som reference ved forbedring.

OHJs G10-vogne fik i 1960'erne forstærket vognkasserne med skråstivere, og blev udstyret med moderne trykluftudstyr, rullelejer... og stjernehjul. Læg mærke til at vognen er RIV- mærket. OHJ G1m 350 i Nykøbing Sj. 1970. Foto: Kurland/ PÅ SPORET.



DSB IE 18 800 i Glostrup, 1965. Denne vogn (og et par andre) havde ribber i gavlene, for at forhindre godset i at falde ud under fart, idet gavlene var aftagelige af hensyn til luftcirkulation. Vognen har kort skydedørsliste over skydedøren. På andre vogne var denne lidt længere. Foto: KEJ.



VaGJ Q 110 holdt ud til det sidste, efter 1965 dog med ændret ejendomsmærke til VGJ. QC 110 som lokalvogn i Ansager 1969. Foto: HBDS/PÅ SPORET.

Tabel 1

Bane	Litra/nr.	Bemaling	Evt. skæbne
GDS	QC 121-125	Sort	Hensat 1970.
HVJ	QH 551-553	Rød	1956 OHJ QH 353-355. QH 353-354 fra 1963 omlitr. OHJ G1m 353-354.
KRB	GM 40-41	Rød	1963 OHJ QH 356-357.
OHJ	QH 343-349	Rød	QH 349 fra 1963 omlitr. G1m 349.
	J 350-352	Hvid a)	Fra ca. 1959 QH 350-352, rød. Fra 1963 G1m 350-352.
TKVJ	QB 301-304,	Almuerød	Fem vogne solgt til DSB.
"	306-309,	"	Se tabel 2.
"	311-314,	"	
"	316-319,	"	
"	321-323	"	
"	QB 324 b)	Hvid	
VaGJ	Q 110	Brun c)	
"	Q 111, 112, 114	Hvid	Solgt til DSB (se tabel 2).
"	Q 113, 115-119	Brun	"

a) Fra 1928 til ca. 1959.

b) Fra 1943 omnummereret til QB 317.

c) Fra ca. 1955 indrettet som kødvogn og hvidmalet

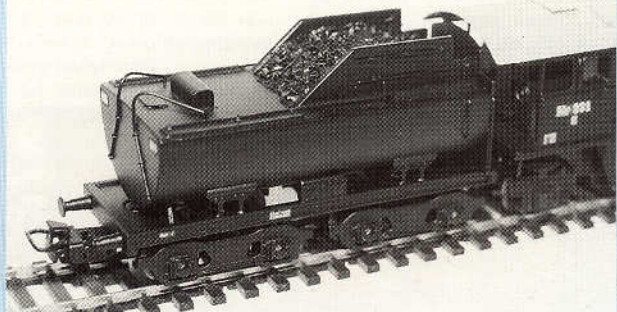
Tabel 2

DSB	IE 18 787-800	Hvidmalede	
IE-nr.	til DSB	ex.	Udr.
18 787	1941	VaGJ Q 113	1966
18 788	1940	TKVJ QB 302	1963
18 789	1940	TKVJ QB 311	1966
18 790	1940	TKVJ QB 314	1964
18 791	1940	TKVJ QB 317	1963
18 792	1940	TKVJ QB 323	1966
18 793	1939	VaGJ Q 111	1966
18 794	1939	VaGJ Q 112	1966
18 795	1939	VaGJ Q 114	1958
18 796	1939	VaGJ Q 115	1966
18 797	1939	VaGJ Q 116	1965
18 798	1939	VaGJ Q 117	1966
18 799	1939	VaGJ Q 118	1966
18 800	1939	VaGJ Q 119	1965

• TRINBRÆTTET TEKNIK

DSB damplokomotiv litra E

Nu da to-skinnefolkene har fået deres E-maskine fra Brimalm, så må det være på tide, at også Märklin-kørerne får sig en model. Trinbrættet Teknik fremstiller nu på bestilling en E-maskine af Märklins model BR 18, der ud-



sættes for en kraftig ombygning. Den færdige model påberåber sig på igen måde at være korrekt, men spiller rollen på udmærket måde, hvilket fremgår af billedet.

Maskinen kører fortræffeligt, og ønsker man sig en "husmands-model" (som producenterne selv beskriver den) af dyret, så bør man kontakte Trinbrættet for nær-

mere oplysning og bestilling. Det bør lige tilføjes, at modellen langt fra er så kostbar som Brimalms model, idet ideen netop er at sælge en rimelig god model til en overkommelig pris.

Ønsker man E-maskinen i jævnstrømdugave, kan firmaet levere en model ud fra TRIXS grundmodel.

• TRINBRÆTTET/LASER DSB brunmalet stykgodsvogn

Skala 1:87; epoke III

Kat.-nr. 1061/51; HJ 37 001

Kat.-nr. 1061/52; HJ 37 259

Trinbrættet i Vejle har nu udsendt to af de annoncerede modeller af DSBs almindelige stykgodsvogn litra HJ, der kom i drift fra midten af 1960'erne.

Da modellerne er fremstillet i samarbejde med det italienske firma LASER, er de igen støbt i firmaets favoritmateriale resinplast.

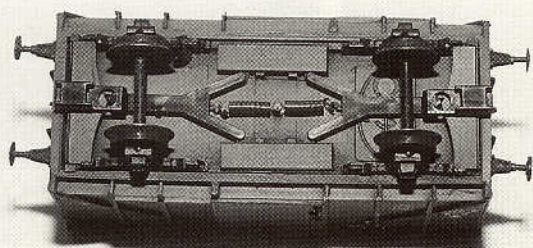
Forbillederne er de tidlige HJ-udgaver, der blev ombygget på undervogne fra åbne vogne litra PJ fra 1956. Det betyder at akselafstanden skal være 4200 mm og pufferlængden 8100 mm, og disse mål er nøje overholdt i på modellen i skala 1:87.

Som sædvanlig er vognene detaljerige, og selv om undertegnede ikke er gået i gang med at tælle de mange nitter, så skal antallet nok også være rigtigt. Bemærkelsesværdig er undervognen, der nøje efterligner forbilledets akselgaffler i fladjern og særegne mekaniske smurte lejer. Det har vi ikke tidligere set. Rigtig flot!

Påtryk og farve er som sædvanlig for LASER,

d.v.s. korrekt og tydelig, og forbilledets brune farve er fint matchet, selv om nogle nok vil synes, at modellen er en anelse for rød. Men sådanne farver havde forbilledet såmænd også.

Man skal vistnok selv købe løse koblinger, men i vore anmelderseksemplarer var de vedlagt, lige til at trykke i NEM-skakten. Koblingsudsvinget er perfekt, og holdes fast ved hjælp af lange, brede lister, noget som man nok har lært af de tidli-



HJ 37 001
set nedefra
med det fine
koblings-
system.

Model af HJ 37
259 med trykluft-
bremse. Bemærk de-
taljer som bremseomstil-
lere, håndbøjler og trin.



gere vogne, hvor koblingsgrebet kunne smutte ud af lejet ved passage i kurver. Hjulene triller let og ubesværet.

Kat.-nr. 1061/51, d.v.s. HJ 37 001, er med håndbremse, og har derfor ikke bremseklodser.

Kat.-nr. 1061/52, altså HJ 37 259, er en model med trykluftbremse, og er derfor forsynet med bremseklodser.

En tredje model med bremseplatform - kat.-nr. 1061/53, HJ 37 615 - er på vej, og er helt sikkert i handelen, når dette læses.

Der er vedlagt ætseark med diverse løsdele, bl.a. trin, sæddelholdere, håndbremse, bremseomstillere og håndbøjler. Der er forboret huller til delene i vognkassen. Vejledning i påsætning er vedlagt.

Til sidst en lille kritisk bemærkning angående detaljer. Man kan se, at man har gjort meget ud af disse, så derfor er det lidt ærgerligt at man har glemt de karakteristiske trekantede hjørneforstærkninger på dørene. Det kan man nok leve med, for værre er det med tagprofilet, der ikke er helt korrekt. DSBs HJ-vogne havde fladt tag som på Q-vogne, men på modellerne er det mere rundt og lidt højere, næsten som på DSBs Gbs-vogne.

På samme måde mangler HJ 37 259 de to hvide hjørnemærker for "udstyret med trykluftbremse".

Når vi nu har set denne model af litra HJ baseret på en PJ-undervogn, så kommer naturligvis spørgsmålet: Hvornår ser vi så en litra PJ? Nu har man jo undervognen at bygge på, og den er ikke alene veldetaljeret, men også velkørende. Vi mangler åbne vogne på anlægget, så kom bare...

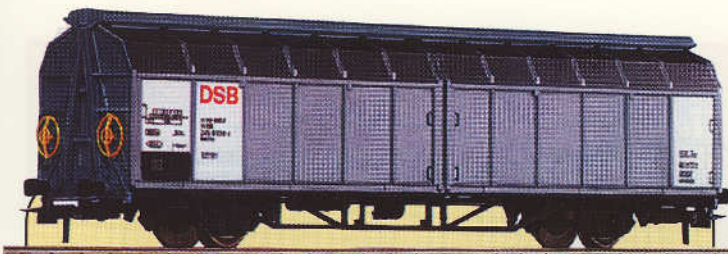


Foto: Roco.

• ROCO

Lukket stykgodsvogn

Skala 1:87; epoke V

Kat.-nr. 46 932;

DSB Hbbilns 245 8 038-9

I 1996 indlejede DSB 50 skydevægsvogne litra Hbbilns fra det private selskab AAE, og det er en model af disse, ROCO har fremstillet.

Lad det være sagt med det samme, at der er en del uoverensstemmelse model og forbillede imellem, bl.a. er modellen ca. 5 mm for kort målt over puffer. Derimod passer akselafstanden 100%

Uoverensstemmelsen mellem forbillede og model går især på gavldetaleringen, men hvor meget man vil lægge denne til last for at bruge modellen som dansk er op til mj-eren selv.

Bemalings- og påtryksmæssigt er modellen i højeste

kvalitet i DSB nye bemaling med gråblå gavle og hvide påskriftfelter og rødt DSB-logo. ROCO har benyttet de rigtige skriftsnit, og placeringen er som hos forbilledet. Alle påskrifter er medtaget, også de helt små tekster som "Skydevæggene skal være..." o.s.v. Trods lidenheden er de næsten læsbare...meget flot.

Bemærk, at de gule håndhjul til anbringelse i gavle er vedlagt som løsele til selvpåsætning, hvorimod de gule trykluftslanger ikke er vedlagt. Mystisk! Husk, at modellens fægekroge skal males gule, brug Humbrol 24-gul.

Vi behøver vel næppe at nævne, at køreegenskaber m.v. er den klassiske gode fra ROCO?

Læs mere om forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 44, side 33-34.

• ROCO

Containerbærevogn med veksellad

fra Ceres Bryggerierne

Skala 1:87; epoke V

Kat.-nr. 47 014;

DSB Sdgmns 451 2 006-9

Denne model benytter samme grundmodel som vekselladvognen til LAURITZEN (kat.-nr. 46 587 - se LOKOMOTIVET nr. 56 side 29), men har fået nyt nummer som angivet ovenfor. Grundmodellen er altså ca. 2,5 cm, for kort, og mangler derfor nogle karakteristiske danske detaljer. Når

det er sagt, så bør det retfærdigvis tilføjes at den som sædvanlig for ROCO er meget professionelt udført med nøjagtige og tydelige påskrifter. De to veksellad i Ceres husfarverne er så utrolig flot trykt, at tørsten automatisk melder sig. De vil live op ikke alene på modeljernbanens spor, men også på modellastbilerne, idet ladene er flytbare.

Hvem har i øvrigt et fotos af nævnte Ceres veksellad på jernbanevogne, så vi kan bringe et billede af originalen?

Foto: Roco.



Læs om de danske
NYHEDER
hver gang i

LOKO
MOTIVET



• ROCO

DSB åben vogn med støtter

Skala 1:87; epoke III

Kat.-nr. 46 488; TF 8008

Kat.-nr. 46 488.1; TF 8113

ROCO har i de forløbne år fremstillet mange korrekte danske modeller, men efterhånden som de gode grundmodeller løber ud, sender man lidt dårlige danske efterligner på markedet. Heldigvis er denne model ikke den værste, for den minder meget om DSBs åbne vogne med støtter litra TF, men der dog visse uoverensstemmelser.

Uoverensstemmelserne går



især på dimensionerne. Forbilledet er - omregnet til skala 1:87 - 138 mm lang over puffer, hvor modellen kun er 130. På samme vis burde akselafstanden være 78 mm, men den er kun 69. Det betyder, at modellen har ét sæt støtter mindre

end den danske udgave. Der er også andre forskelligheder mellem forbillede og model, hvilket man selv kan se ved at studere vor tegning af forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 57. Forskellighederne kan nogle måske godt leve med, mens andre omgående vil kassere den, men helt så slem som ROCOs udgave af kulvognen litra PSR er den ikke.

Farvevalg, d.v.s. den brune DSB-farve, og litreringspåtryk er helt som det skal være, selv om man af tekniske årsager har

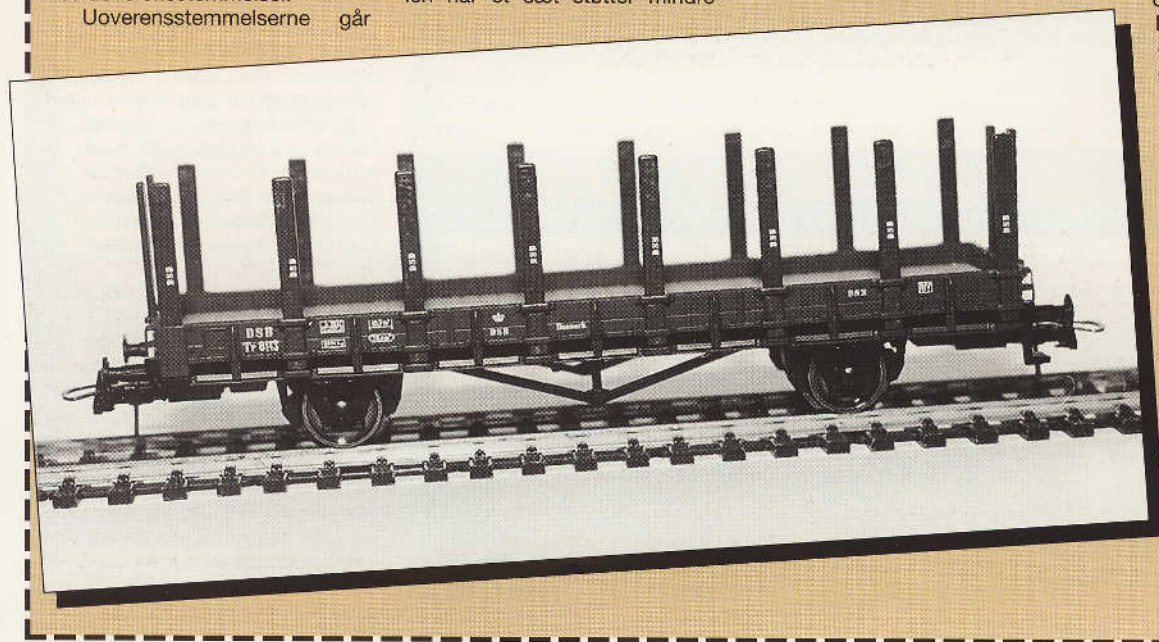
måttet gå på lidt på kompromis med litreringerne. Selve vognbunden er gengivet med en lys brun træfarve.

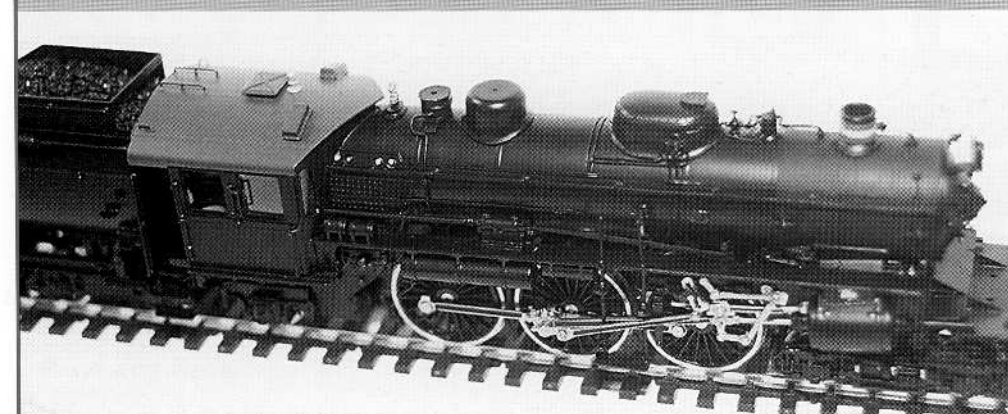
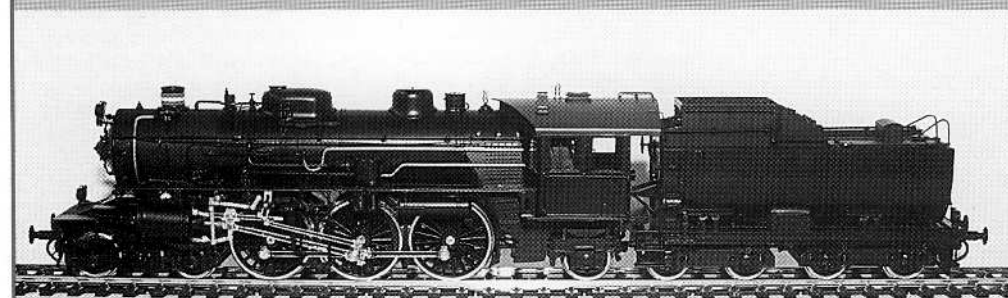
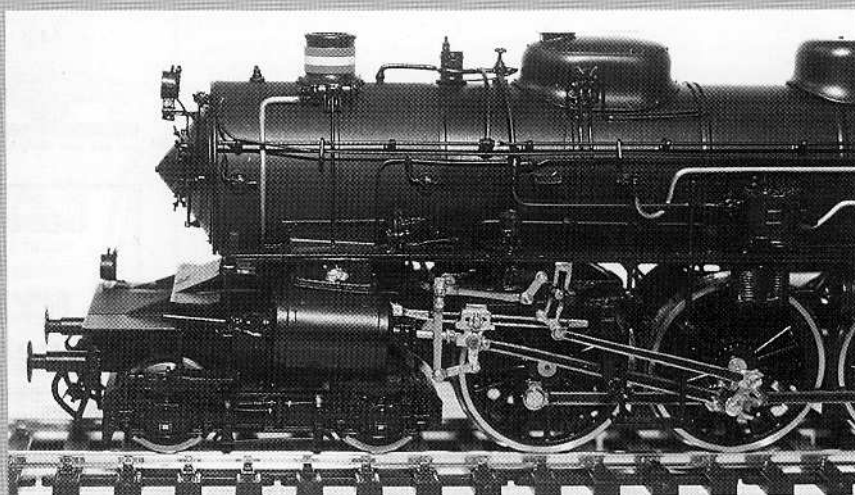
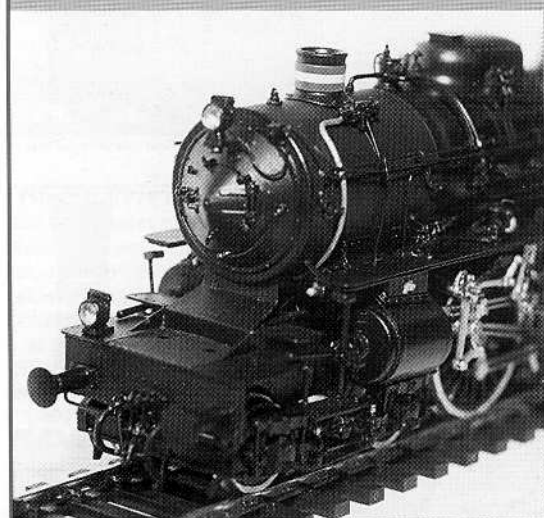
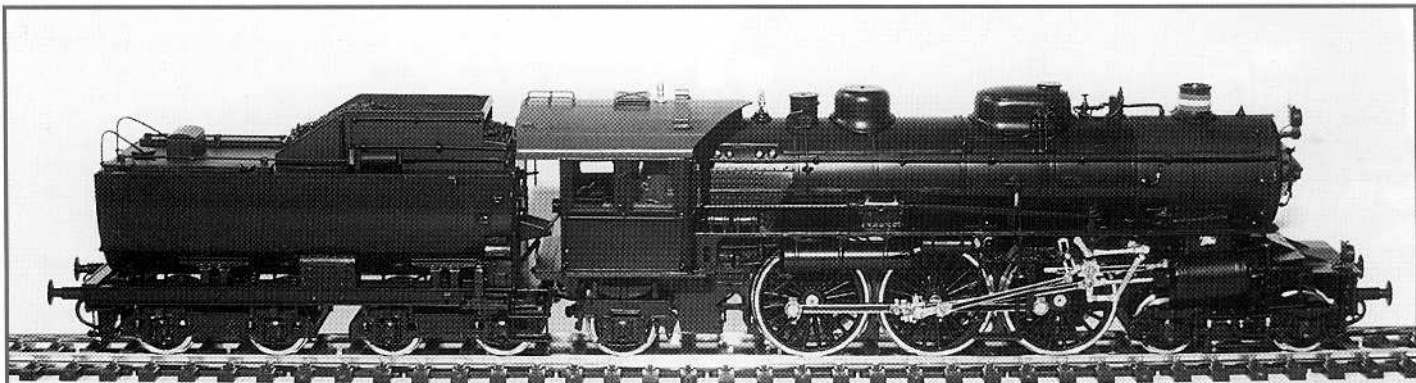
Modellen leveres med to forskellige numre, og de benyttede skriftsnit og størrelser er korrekte, hvilket er et stort plus for modellen.

Grundmodellen er i den sædvanlige høje ROCO-kvalitet med fine løbeegenskaber, kortkoblingskulisser m.v.

Støtterne medfølger som løsele på tre støberammer, og er lette at montere. Disse er som hos forbilledet påtrykt DSB i hvid. I øvrigt er der næsten en ramme med støtter i overskud, så man behøver ikke fortvivle, hvis man mister et par i tidens løb.

ROCOs model af DSBs litra TF vil igen dele mj-erne i to meningsgrupper for og imod. Modellen leveres med to kævlblokke, men vi har valgt at vise modellen uden, fordi den i virkeligheden aldrig - eller sjældent - kørte med trækævl.





Brimalms 1:87-model af

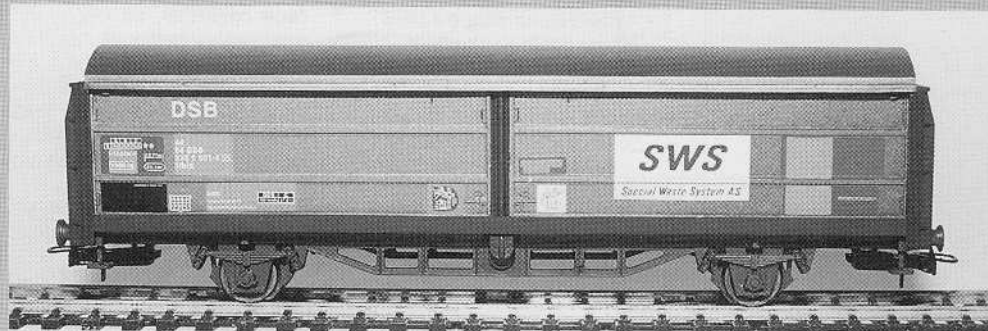
DSB litra E

I sidste nummer omtalte vi Brimalms model af DSBs damplokomotiv litra E fra FRICHS, og her viser vi flere detaljefotos af den flotte model. Som det ses, er maskinen fyldt med alle detaljer, lige fra arbejdende gangtøj til lokomotivfløjte, håndbøjler m.v. Der er i alt fremstillet 115 eksemplarer af modellen, og de var alle solgt i august 1999.

Modellen leveres foruden diverse valgfri litra, også med udskiftelig skorsten, således at man kan vælge enten enkelt- eller dobbeltskorsten. En lille skrue holder skorstenen fast.

Producenten Stellan Brimalm har til LOKOMOTIVET oplyst, at næste projekt bliver et godstoglokomotiv DSB litra D, og at det naturligvis vil blive fremstillet i samme kvalitet som E- maskinen.

Firmaet tænker også på at fremstille en litra E med nittet tender og andre domer, d.v.s. en "svensker", men dette projekt ligger ude i fremtiden. ■



• LIMA

DSB stykgodsvogn fra SWS

Skala 1:87; epoke V

Kat.-nr. L303 187;

Hbis 225 0 001-6 P

Selv om denne vogn er baseret på LIMAs grundmodel som de tidligere udgivelser af DSBs Hbis, så er vognen en helt ny model, idet den foreligger i ny bemaling.

Forbilledet er de lokale vogne fra selskabet SWS i Nykøbing F./Maribo, der kører genbrugsprodukter til forarbejdning til virksomhed i Maribo. Selskabet har fem vogne til rådighed, disse er optaget hos DSB som private vogne.

Modellen fremtræder med skydedøre i grumset brun med spøjse pletmalinger i mørk- og lysebrun, der farvemæssigt efterligner forbillederne godt. Desværre er den benyttede maling metalblank, så siderne skinner lidt uvirkelig for slidte vogne, men ved at give vognkassen en gang mat lak, får man det korrekte optiske billede.

Påtryksmæssigt er modellen i god overensstemmelse med forbilledet, d.v.s. med tydelig og korrekt litrering, og SWS- logo i grøn/hvid, selv om sidstnævnte forekommer os at være lidt overdimensioneret.

Da grundmodellen er den samme som tidligere danske vogne fra LIMA, har den de samme konstruktionsmæssige fejl som hidtil, bl.a. med for bred og forkert udformet liste nederst på skydedørene.



• LIMA

Sæt med to selvtømmende

kulvogne

HERNINGVÆRKET

Skala 1:87; epoke IV/V

Kat.-nr. L303 186;

DSB Fals 665 0 007-1 P

DSB Fals 665 0 016-2 P

...så er der atter moderne kulvogne til alle, som kører modeljernbane i epokerne IV og V. Hidtil har vi set disse blå vogne i udgaver fra Fleischmann og ROCO i noget svingende kvali-

tet med hensyn til valg af grundmodel.

Forbillederne tilhører som bekendt HERNINGVÆRKET/VE-STKRAFT, og sattes i drift 1982 mellem Esbjerg-Herning, oprindeligt med MX i hver ende.

Selv om LIMAs grundmodel ikke er den helt korrekte til en danske Fals-vogn, så er det dog en model i den bedre ende. For nittetællere kan vi oplyse, at vognene er lidt for korte, ca. 8 mm, de skal være 145 mm over

puffer, men er kun omkring 137 ligesom akselafstanden er for kort, idet bogierne er lidt forkert placeret. De danske forbilleder har bogierne siddende helt ude i enderne, hvor de på modellen er anbragt et stykke inde under selve vognkassen.

Udformningen af bogierne er næsten korrekte, og har de rigtige dimensioner, derfor er det lidt synd at de som nævnt sidder ca. 10 mm for langt inde i hver ende.

Vognkassens blå farve er fint matchet, og påskrifterne er ty-

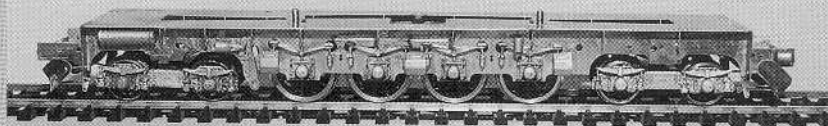
Limas modeller af kulvogne litra Fals fra HERNINGVÆRKET. De er lidt forkerte til den danske udgave, men er ellers OK med hensyn til bemaling, påskrifter m.v. og firmaet er ved at komme godt efter ROCOs modeller, hvad dette angår.

delige og let læselige under lup. Skriftsnit og størrelser er korrekte, hvilket må glæde alle grafiker- og typografhjerter.

Vognene kører fint, og er forsynet med moderne KKK. Som en ekstra finesse har vognene fået et anstrøg af støvfarve (patineret) hele vejen rundt langs vognkassens åbning. Vognene leveres uden kul(indsats), så det må man selv fremstille.

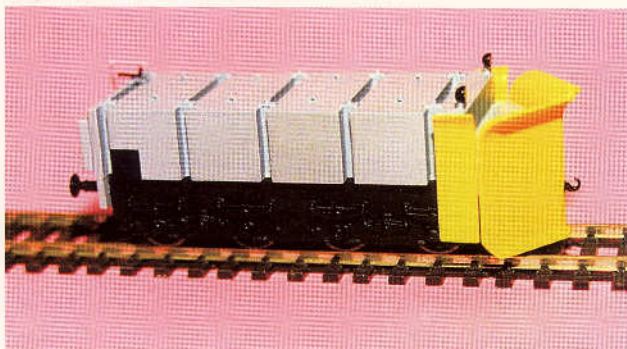
Tips: De fleste danske Falsvogne har ikke bremseplatform, så derfor anbefales det forsigtigt at skære/save disse af på nr. 007, mens man skal lade den ene platform være på 016, idet netop denne vogn havde bremseplatform i den ene gavl.

Freja H0-modeltog: DSB litra MX 131-132



Freja H0 Modeltog arbejder ihærdigt for at få en model (skala 1:87) af de gamle MX fra DSB på markedet. I første omgang bliver det en vitrinemodel, d.v.s. uden motor, fremstillet i ætset nysølv. Men prototypeunder-vognen, der ses på billedet, er forberedt for montering af motor m.v., hvilket naturligvis også de serieproducerede modeller bliver.

Undervognen er i øvrigt konstrueret, så den uden besvær kører gennem ret skarpe kurver, da den er opbygget med akselrækkefølgen 2B-B2 med ekstra ledning mellem træk- og løbeakslers. Hjulene er i øvrigt af fabrikat Gibson med lille flange. Læg i øvrigt mærke til de mange detaljer, der altid kendetegner produkter fra Freja H0 Modeltog. Se i øvrigt annoncen andet sted i bladet.



• **TRINBRÆTTET TEKNIK**
DSB sneplov med lodret skær

Skala 1:87; epoke IV

En meget flot model af DSBs sneplove 127-132 bygget hos Scandia i perioden 1975-76. Plovene fik deres ilddåb under den strenge vinter 1978-79, og viste sig at være ganske ineffektive. De kunne simpelt hen ikke rydde høje sneedriver, idet sneen kilede sig fast foran dem.

Modellen er fremstillet i nøjagtig kopi af forbilledet med alle detaljer som projektorer og lejder. Vægten er dejlig "tung", og ønsker man at køre sneplovtog på anlægget kan det lade sig gøre, idet modellen er forsynet med KK-kulisse til valgfri koblingsbenyttelse.

Fremstilles kun i begrænset oplag, og bør derfor bestilles nu.

• **ROCO**
Universalkøretøj fra DSB
Skala 1:87; epoke IV/V
Kat.-nr. 1926; Unimog

Dette er en herlig model af DSBs såkaldte Unimog-køretøjer, der er konstrueret, så de kan køre på både vej og skinner. Forbilledet sættes i drift i begyndelsen af 1980'erne, dels som kombineret rangermaskine, dels som eftersynskøretøjer for baneafdelingen m.v.

Forbilledet er udstyret med udstyr til mange forskellige opgaver, f.eks. kran, hejseværk, trækkrog m.v.

Modellen er - så vidt vi kan dømme ud fra fotos - en nøjagtig gengivelse af DSBs

Unimog i gul bemaling med røde påskrifter, så det er en rigtig spøjs fætter at "sætte i drift" på modeljernbanen.

Der er vedlagt diverse løsdele til detaljering, og de små jernbanehjul kan som på forbilledet slås ned, så modellen bliver skinnegående.

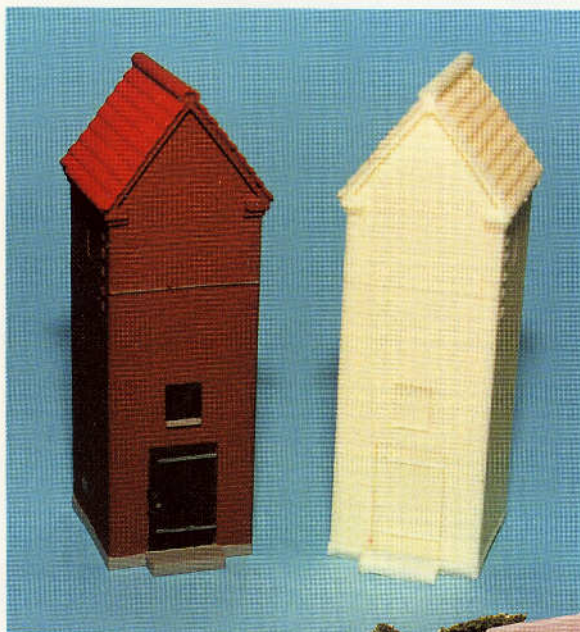
Og for de "lidt tungnemme": Nej, den er ikke motoriseret!

Mere af den slags, ROCO.

Et herligt lille køretøj, der vil pynte på sidesporet, er denne lille model fra ROCO af DSBs Unimog, vist som både skinnegående.



TILBEHØR til modeljernbanen



Jysk transformertårn før og efter bemaling.

Inspireret af bl.a. tidligere numre af LOKOMOTIVET udsender det nye "selskab" HOBBY-TRADE nu en række danske småhuse til modeljernbanen. I første omgang har man udsendt tre små bygninger, alle støbt i resin. Det er et lille "kolonnehus" med skarnkule, et jysk transformertårn (forbillede Pjedsted) og DSB relæhytte.

Bygningerne er alle meget nøjagtige og forbløffede flot detaljeret, støbt i hvid resinplast i skala 1:87, og fremtræder i smuk udførelse, når de er malet. Sammen med sætterne

følger små malevejledninger, så man ikke er i tvivl om farvevalg m.v.

Man kan læse mere om huset med skarnkule i LOKOMOTIVET nr. 16, side 20, og om relæhytten i nr. 42, side 31, hvor man også finder supplerende beskrivelse til bygning af tilhørende træplatform.

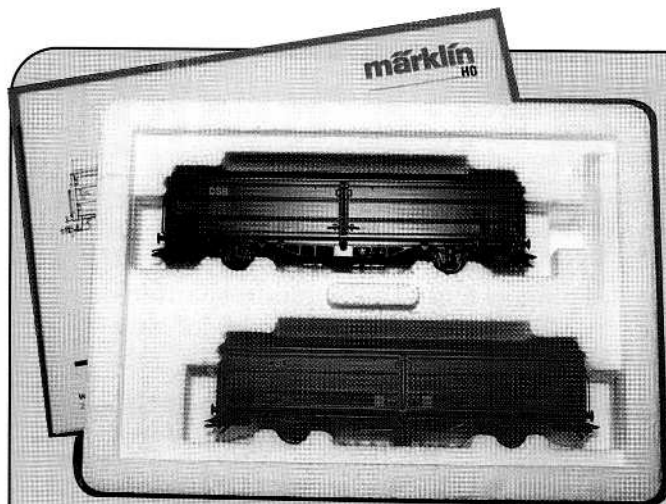
Vi vil her gerne opfordre HOBBY-TRADE til fremstilling af små røde kolonnehuse fra DSB. Disse forlæg finder man i de tidligere numre af LOKOMOTIVET, og der er rigeligt med forbilleder at tage af. Lad os se noget mere af den slags. Også et sjællandsk transformertårn ville være på sin plads, lige for at være lidt lokalpatriotisk.

Modellerne fås hos Trinbrætterne.



Der kan bygges et hyggeligt miljø med redskabsskur og skarnkule af HOBBY-TRADEs modeller.

Hobby Trade småhuse
til modeljernbanen Skala 1:87



• MÄRKLIN

Sæt med to lukkede styk-
godsvogne

Skala 1:87; epoke IV

Kat.-nr. 47 884;

DSB Hbis 225 5 064-2 (G-post)

DSB Hbis-y 225 5 068-2

Märklin har i efteråret udsendt et sæt med to modeller af DSB stykgodsvogne litra Hbis. Modellerne er baseret på Märklins tyske grundmodel, og er derfor ikke helt i overensstemmelse med de danske forbilleder. Forskellene er dog kun af detaljemæssig karakter, bl.a. med nitter langs skydedørene - det har danske vogne ikke. Dimensionsmæssigt passer modellerne fint med de danske Hbis-vogne, bl.a. har de helt korrekte smalle

forstærkningslister under skydedøre, næsten rigtig vognhøjde og korrekt hjuldiameter.

Modellerne er lakeret og påtrykt i Märklins sædvanlige flotte kvalitet med tydelige - endda individuelle - påskrifter, og findes i en G-postudgave med posthorn, desværre i noget svagt gult påtrykt, og i en "normal" udgave. Vognene er udført i patineret brun udgave, således som forbillederne så ud efter flere år i drift, og tager sig godt ud som "slidte" vogne med pletmaling.

Märklin synes altså også, at være med på ideen om, at man skal levere så korrekte modeller som muligt, så derfor kan vi godt - trods småfejl - anbefale sættet med Hbis-vogne.

Køremæssigt svarer de helt til Märklins øvrige modeller, d.v.s. problemfri drift. MJ-ere, som kører 2-skinne drift skal dog udskifte hjulene til isolerede og med mindre flange.

Sæt med MY og personvogne

Fra Märklin er endvidere udsendt et gavesæt med et MY-lokomotiv 1112, to personvogne litra Bcm og en postvogn Pbm. Lokomotivet er Märklins sædvanlige grundmodel, dog nu med underhængte plove og diverse håndbøjler. Lakeringen er i top, men som tidligere nævnt i bladet, så stammer grundmodellen fra 1960'erne, hvor man ikke gik op i nøjagtigheden, og derfor har den fortsat 1960'ernes skavanker.

De to personvogne litra Bcm er i rimelig kvalitet, og passer nogenlunde til forbillederne, hvorimod postvognen litra Pbm er ubrugelig. Endvidere er vognene lakeret i en rød nuance, der mere minder om DSBs gamle vinrøde farve end det moderne mellemrøde liber, så de ser forkerte ud i forhold til f.eks. ROCOs korrekte røde B-vogne.

Desværre bekræfter sættet den almindelige mening blandt MJ-ere om, at Märklin-kørere er et ukritisk (uvildende?) folkefærd, og det er lidt synd, idet der også findes seriøse Märklin-folk.

LØSDELE

• TRINBRÆTTET TEKNIK

Løsdele for selvbyggere
til damplokomotiver

Er man inkarneret damplokomotivbygger med hang til præcise detaljer, så er disse løsdele lige noget for den, som kræver stor nøjagtighed.

De filigrane dele er støbt i messing i nøjagtig skala 1:87, og omfatter bl.a. Friedmann smøreapparat, fødevandsrør, spindelstok, rangerklokke på tre ben, bremseslanger, lanterner, Knorr enkeltvirkende luftpumpe, fløjter og ventiler.

Det er sager for feinschmeckere.

Læserne imellem

Märklin MY 1126

Skala 1:87 (grafittidesign) sælges for højeste bud. Byttes evt. med USA-LGB-materiel eller spor. Har aldrig kørt, original emballage.

Carsten Bo Andersen

Tlf. 55 73 78 00 efter kl. 17.00.

**LOKO
MOTIVET**



Fax 55 77 90 45

www.lokomotivet.dk

lokomotivet@lokomotivet.dk

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 16¹⁵ - 18⁰⁰ samt lørdag 10⁰⁰ - 13⁰⁰**

Nyt i butikken:

Vi er nu fuldt lagerførende i **Merkur** ballast til Märklin K-skiner samt tunnelportaler, murplader og landskabsmasse. Senere følger også Merkur ballast til PECO H0 og N. Endvidere har vi nu også et stort udvalg i billige messing- og plastprofiler for selvbyggere. Fra **Auhagen** kører vi i øjeblikket tilbud på frasorterede byggesæt. Kom ind og vælg blandt mange flotte huse til priser du aldrig har set før.

Märklin engangsserier så længe lager haves: 28551, 44513, 48039, 33761, 46515, 46516 m.m.

H0e komplet hvidtmetalbyggesæt til ÖBB damplok 399/Mh fra Mariazell m.v. kr. **925,-**

HUSK! vi hver lørdag kører med „**lørdagstilbud**“ på udvalgte varer.

Nyt „brugt“ i butikken:

Gamle Märklin modeller i perfekt stand bl.a. RSM800, RES800, SE800, MS800, F800, 3106 og 3024, plus et hav af Roco lok og vogne, alt som nyt og i æsker.

venlig hilsen

Din & Min Hobby

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

www.modeltog.dk/din-min/

E-mail: din-min@get2net.dk

DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136



**BACHMANN - LGB - LIMA
FLEISCHMANN - MÄRKLIN**

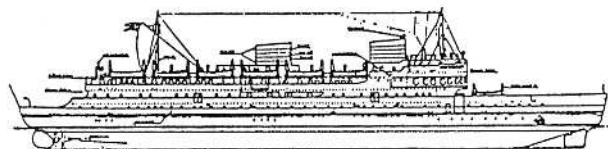
Molak og TesTors
Busch - Vollmer - Kibri - Heljan

*Herudover alt til kreativ hobby
for hele familien*

Vi sender overalt

★

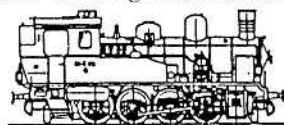
Forbrugsforeningen - Accept Kort - Eurocard - Mastercard
- og Diners Club kort modtages gerne.



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

Materialer til LANDSKABSOPBYGNING - HUSE m.v.
mur-kampestens-tagpapir - træer - buske - bundstrøelse etc.
Byggesæt til danske HELJAN-huse - klippeark til huse og
slotte m.v. MODELFIGURER malede og umalede i forskel-
lige størrelser. EVERGREEN og PLASTSTRUCT profiler -
Polystyrenplader m.v. Metalplader - profiler - tråd - rør -
stænger - træliter og BALSA .Riflede træplader - aeroplan-
finer - rundstokke m.v. Tegninger til lokomotiver og vogne
fra 50'erne - modelskibe - fly. Byggesæt - SILICONE til
støbeforme - Bøger - Tinsoldater
....og meget, meget mere, som du kan finde i vor lille
forretning midt i København ved det gamle Grønttorv.

SIDEN 1948



- med samme familie bag disken!

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23, 1360 København K
Tlf. 33 14 30 10
Ma, ti, to, fre 11-17, lø 10-13, onsdag lukket

TILBEHØR TIL MODELJERNBANEN



Oplev et anderledes liv på modeljernbanen med
FALLER Car System H0
Basissæt med bybus, akkuladeapparat, 10 meter
specialkøretråd, gadespartelmasse m.v.
Tilbudspris kr. **575,-**

Viessmann signaler,
lamper og køretøjer med blinklys.
Nogle af signalerne kan let fordanskes.

WOODLAND

Sortimentet er udvidet
50 gram strøddåser med grov flock i seks
forskellige grønne nuancer. Ballast i
mange farver til levering i 4. kvartal 1999.



**Vi sender
overalt**

Naturtro ballast
i granit fra
HOBBY-TRADE
til H0 og N

**Kom ind
og kig**

FLYWOOD
MODELHOBBY

Ramsherred 27 . 4700 Næstved
Tlf. 55 73 66 22

Åbent mandag-fredag 11.00-17.00, lørdag 10.00-13.00
- kun 200 m fra jernbanestationen

NYHED

Modeljernbane
fra
TILLIG
bl.a. de flotte spor
fra Pilz og Elite
er på lager.

Vi har
MODELTOG
fra

Märklin, ROCO, Fleischmann,
LIMA, Arnold, TRIX, PIKO
HELJAN, KATO og LGB
Danske vogne er lagervare.

TRINBRÆTTET

Modeljernbane



DSB litra DIV damplokomotiv, færdigbygget supermodel i messing fra Brimalm.

Levering ca. efterår 2000. Pris ca. **kr. 9500,-**.
Bestil NU!

- DSB sneplov på loko-tender **598,-**
- Kolonnehus, byggesæt **96,-**
- Transformatorårn fra Pjedsted. Skal males .. **148,-**
- Plastoverdele til "Daddelæsker" incl. vinduer:
Motorvogn og pakvogn, umalede **400,-**
Motorvogn og pakvogn, gul/orange **700,-**
- Undervogsdetaljer til motorvogne **65,-**
- Byggedeile til DSB MY, skala N **795,-**
- Mange nye løsele i messing til damplokomotiver.

En rigtig glædelig jul og et godt nyt årtusind ønskes af

TRINBRÆTTET VEJLE

Bleggårdsgade 14 . DK-7100 Vejle
Telefon 75 83 75 75 - kun i åbningstiden

Nye åbningstider:

Tirsdag-fredag 14.00-18.00

Lørdag 10.00-14.00

Mandag lukket

E-post: trinb_vj@post12.tele.dk
Hjemmeside: www.trinbraettet.dk

Modeljernbanecentret - Århus

TRINBRÆTTET

KALENDERGAVER?

DSB litra ZS, lille fin epo III syrekrukkevogn fra Sachsenmodelle med 10 krukke og bremseplatform. **129,00 kr.** Gratis hjulskift for Märklin-drift.

HELJAN-SPECIAL: I forbindelse med Model-Union-Europas/kongres blev der fremstillet en speciel vogn til mødedeltagerne. Tekst på den ene side "MORUP" med logo og "46. Morup Kongress Danmark, Århus 1999" - og almindelig rød TUBORG påtryk med litra ZB 99 623 på den anden side. Vognen er selvfølgelig med Tuborg-Paraply. Kun få stk. **185,00 kr.**

Bemærk HELJANS nyheder: Særlig ØSJS CP-vogne og DSB CP- udstillingsvogn samt visse af privatbane-MX-lokomotiverne er eftertragtede, og kan temmelig sikkert hurtigt blive udsolgt. Lad mig høre om der er nogle af disse modeller, du er interesseret i - få en komplet liste over HELJANS nyheder, indtil videre 7 forskellige CP-vogne, 8 MX, 4 IC3 og 8 forskellige MY-lokomotiver foruden P-maskinen - alle leveres også til Märklin-drift.

TILBUD LIMA DSB MR-MRD

Rød til jævnstrøm, for 998,00. **NU 798,00**

Rød til Märklin, for 1398,00. **NU 948,00**

Hvid til jævnstrøm, for 798,00. **NU 648,00**

Hvid til Märklin, for 1198,00. **NU 848,00**

*Mange nye - over 15 forskellige - danske epo V lastbiler.
Få gratis farveprospekt.*

GRIMSTRUP FILM: Professionelt optaget video "Strejftog III" bl.a. IC2 ved Slagelse og Høng. ØSJS "Kong Høther" i Jylland. PBS. M 61 ungarske MY. OHJs 100 års jubilæum. Godstog til dlg i Høng m.v. 60 minutter. **285,00 kr.**

RESTTILBUD

EURO-SCALE: SBB Gbs epo IV-V, flot godsvogn med bremseplatform.

Ætsede detaljer, trin og ventilationslåger m.v.

Ses i danske godstog, for 288,00, **NU 148,00 kr.**

**SUPERTILBUD: ROCO DSB sovevogn 44845,
NU KUN 78,00 kr. - 6 stk. 398,00 kr.**

Fin bogie med strømaftag, kortkoblingskinematik m.v.
- ved kanibalisering kan mange dele anvendes til hjemmebyg.

**1999/2000 KATALOGER fra bl.a. Märklin, ROCO,
Fleischmann, NOCH og Falter er kommet.**

DSB MX, gammel FRICHS-type fra FREJA. Overdel med sider, tag, fronter, vaner m.v. i ætset nysølv. Desuden støbte dele, bl.a. lanterner, akselkasser, fjedre, tagkølere, skorsten m.v. **1998,- kr.** Senere kommer der temmelig sikkert en undervogn med Faulhaber-motor, svinghjul, gear, driv- og løbehjul.

DSB KLÆDESKAB nr. 31-45, BREUER RANGERTRAKTOR. Færdigbygget grønmalet og køreklar med Faulhaber med svinghjul, ækvilibrerende undervogn, kører utrolig flot og pænt. DSB- påskrifter medfølger, **3423,00 kr.**

Eller byggesæt med samlet undervogn 2115,00 kr. Byggesæt komplet 1679,00 kr.

LYNETTETOG fra TIKØB som byggesæt: Solokørende motorvogn med særdeles velkørende undervogn med Faulhaber-motor. Der kommer flere forskellige modeller.

DSB Hbbilins stykgodsvogn med skydedøre, **DSB "KEMIRA" tankvogn** med 2 forskellige numre samt **4-akslet Sdgms-vogn med 2 stk. flotte og farvestrålende "Ceres" veksellad** er seneste nyt fra ROCO, alle epoke V.

DSB sneplov med lige skær på tenderopbygning samt type med store betonklodser, både med lige og krumt skær.

DSB E-maskine til Märklin og jævnstrøm 4695,00 kr.

Desuden leveres "Marcipanbrød" og DSB MT også færdigbygget.

Schweiziske to-etages vogne som DSB har lejet af SBB og indsat mellem København og Odense/Fredericia for en periode af 1,5 år kommer som model i løbet af næste år. Reserver nu!

**Har du modtaget det seneste nyhedsbrev?
Med komplet ROCO- og KLEIN-liste over danske vogne.
Masser af nyt i rullende materiel, løsele og dioramadele.**

SKALA N: DSB Q-vogn som samlesæt. Vognkasse støbt ud i ét. Leveres med undervogn og transfers. **185,00 kr.**

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Mads Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet.dk
aarhus@trinbraettet.dk

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

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

Den største og den mindste FRICHS

Byggesættene er med overdele i ætset nysølvplade, messingstøbte akselbokse, fjedre m.v., detaljerede tagkølere i nysølv. Undervogne leveres færdigmonteret med Faulhaber-motor med svinghjul, der giver uovertrufne køreegenskaber.

FRICHS 8-akslet diesellokomotiv DSB MX 131-132
er på vej. Leveres som vitrinemodel, senere kommer en nyudviklet undervogn.
Pris for vitrinemodel **kr. 1998,00**

FRICHS 3-akslet diesellokomotiv HFHJ M 10
...også kaldet "Sputnik" er på vej.
Pr. sæt incl. undervogn **kr. 2898,00**

FRICHS 4-akslede diesellokomotiver
VNJ 11, TFJ ML 3, NFJ Mt 4 og OHJ 20
kan endnu fås.
Pr. sæt incl. undervogn
kr. 3098,00



Foto: JB-P

Freja HO-modeltog

Absalonsgade 19 • 8600 Silkeborg • FAX 86 80 32 88

**- Nu otte forskellige jernbanevideoer
fra Grimstrup Film**

Nyhed: M61 - GM i Ungarn.

I 1963-64 fik Ungarn leveret 20 GM lokomotiver fra NOHAB i Sverige, hvoraf der idag er seks tilbage i drift. Det er naturligvis dem, samt museums My'eren 004, der desværre forulykkede den 4 juni, der er i fokus i denne video, 60 min. Hi-Fi 295,00 kr.

Nyhed: Strejftog III.

Bl.a med Privatbanen Sønderjylland, IC2 på det gamle spor mellem Slagelse og Høng, godstog HTJ, 100 års jubilæum på OHJ, Veteranog Vest på Grindstedbanen og andre hyggelige historier fra jernbanens verden, 60 min Hi-Fi..... 285,00 kr.

Strejftog II, 1996, 60 min..... 295,00 kr.

Strejftog I, 1995, 58 min..... 295,00 kr.

På danske skinner, 1992, 54 min..... 285,00 kr.

Tinglev t/r, 1992, 45 min..... 275,00 kr.

Jernbaneglimt, 1990, 53 min..... 285,00 kr.

Privatbanen HFHJ, 1988, 54 min..... 345,00 kr.

Kan erhverves hos Trinbættet i Århus og Vejle, Hobbykældereren i Fredericia, Felderbanen i Christiansfeldt, Togdillen i København eller ved direkte henvendelse

Grimstrup Film * box 101 * DK-4180 Sorø
Tlf. 57 82 15 80

E-mail: grimstrup@mail.tele.dk
www.grimstrup.dk

NYHED



Foto: Carl Brager

Åben højsidet godsvogn fra Nord Fynske Jernbaner NFJ (DSB type PE) med nyt nummer.

NFJ PJ 242

Udgives november-december 1999.

Vi er blevet opfordret til at lave flere NFJ-vogne af første nummer Pj 245. Er du interesseret, så bestil nu. Den fremstilles kun, hvis der er tilstrækkelig tilslutning.

DWA-hobby



Fårbækvej 69 . 7000 Fredericia . Tlf. 75 95 71 51
Telefontid mandag-tirsdag 19.00-21.00



Tilbud - LIMA

DSB MR-MRD,
rød, jævnstrøm 798,-

DSB MR-MRD,
rød, vekselstrøm 998,-

Sæt med VESTKRAFT
kulvogne 220,-

MO 1900

Overdel
i zink (Nyboder)
incl. et sæt bogiesider i hvidmetal (Tikøb).

Samlet TILBUD
kr. 240,-

Undervogn
Messingbund med Faulhaber-motor med svinghjul monteret på treakslet bogie. Fås i både jævn- og vekselstrøm.

Incl. bogiesider
ca. kr. 1.300,-
til 1.400,-

"Marcipanbrød"

Det går stærkt med de sidste byggesæt.

Pr. stk. 2700,-

Tillæg for samlet overdel kr. 300,-

Tilbud - MÄRKLIN

T-maskine 1300,-

Bcm rød 220,-

Miljøvognsæt (Hbis) 200,-

C-spor fra
25% til 35% rabat
samt masser af
andre tilbud

Lynettetog

fra privatbanerne er ved at være klar. To- og tre-vognsæt i flere udgaver. Fuld indretning, helstøbt overdel i resinplast, vinduesindsatser, undervogn i messing med Faulhaber-motor og svinghjul. Leveres i både jævn- og vekselstrømdugave.

**KÆMPE MÄRKLIN
RESERVEDELSLAGER Z-H0-1**
samt tusindvis af løsdele

Stort udvalg i ROCO: DSB og udenlandske modeller til absolut lave priser, også ROCO line og Hobby-Line.



Skal din N-maskine være korrekt?

Ombygningssæt til ROCOs "N"-maskine bestående af forreste fodplade, røgskærme, banerømmere, smøreapparat, luftbeholder, kulkasseafdækning, skorsten, ventiler og cirkurator.

Pr. sæt kr. 150,-

Alt i DIGITAL til laveste priser
Märklin - ROCO
- Lenz - Uhlenbrock

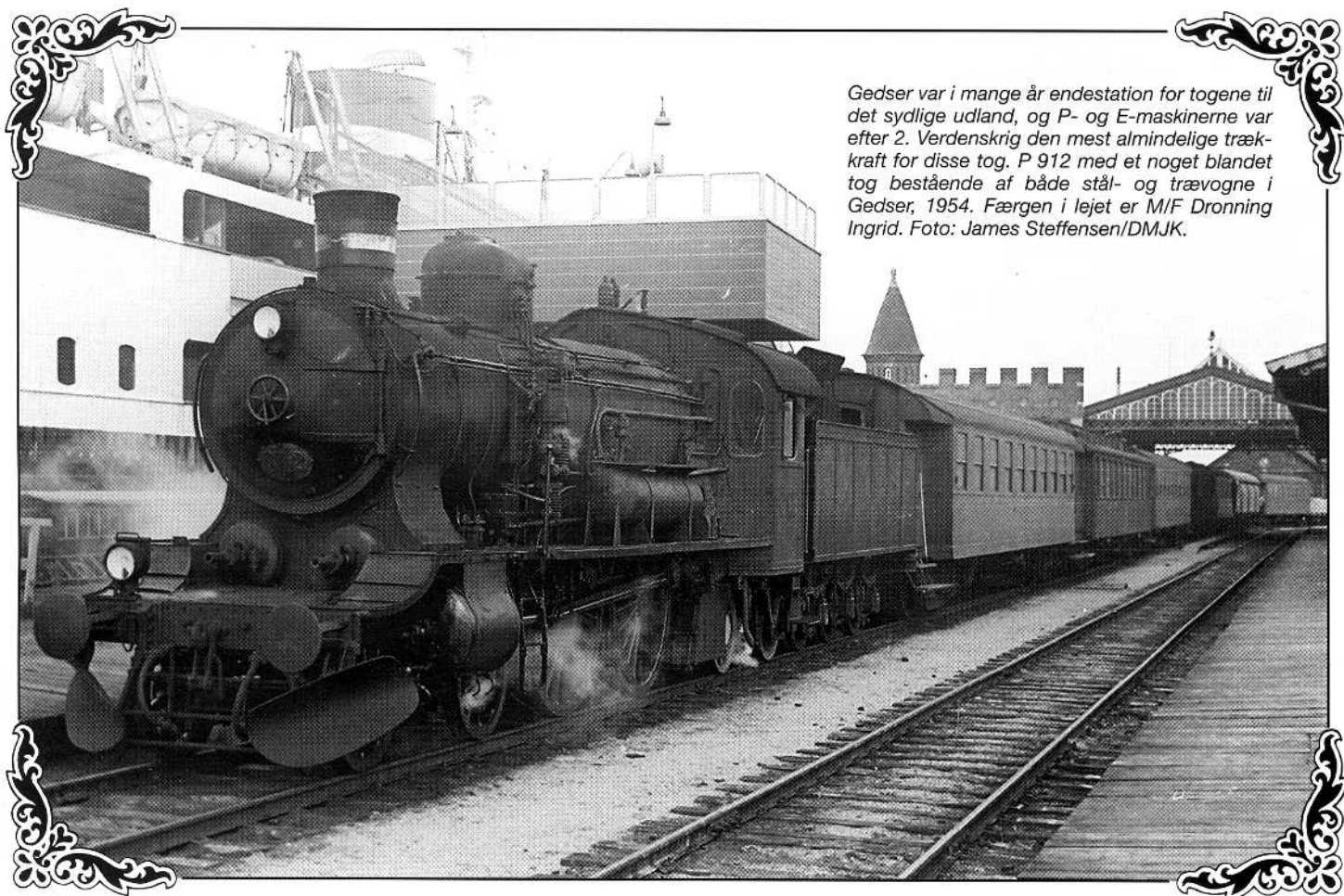
TIKØB HOBBY OG STØBERI

Hornbækvej 460 * 3080 TIKØB

Telefon mandag-fredag 8.00-16.00 49 75 87 08

Åben lørdag 10.00-14.00, telefon 49 75 97 27

Fax alle dage 49 75 87 19



Gedser var i mange år endestation for togene til det sydlige udland, og P- og E-maskinerne var efter 2. Verdenskrig den mest almindelige trækraft for disse tog. P 912 med et noget blandet tog bestående af både stål- og trævogne i Gedser, 1954. Færgeren i lejet er M/F Dronning Ingrid. Foto: James Steffensen/DMJK.

Litra P anskaffes

I 1907 anskaffede DSB den firecylindrede compoundmaskine litra P, d.v.s. en maskine med kombineret lav- og højtryk, til fremførsel af eksprestog. Det blev den første lokomotivtype af denne slags i Danmark.

Lokomotivet, der vejede 68 tons mod den hidtil benyttede litra K på 43 tons, var i stand til alene at fremføre alle de tog, der hidtil havde krævet to maskiner. Den kunne trække ca. 380 tons persontog, og op til 600 tons langsomt godstog på flad bane. Hastigheden var normalt 100 km/t, men den kunne komme op på en tilladt max.-hastighed af 110 km/t. Maskinen kunne - hvis det var tilladt - køre 130 km/t.

Årsagen til anskaffelsen af denne maskine, var indførelsen af de 4-akslede personvogne, hvis størrelse nødvendiggjorde konstant anvendelse af forspand-skørsel med K-maskiner i mange af hurtigtogene. Denne dobbeltkørsel var naturligvis kostbar, men kunne ikke alene bringes til ophør ved anskaffelsen af større lokomotiver, idet de daværende spor, broer m.v. ikke kunne bære disse.

Problemet blev løst i to omgange, dels ved at man i 1905 begyndte at foretage udveksling med 45 kg/m spor, først på Fyn, og dels ved at man fra 1907 fik P-maskiner, som de nye spor kunne bære.

I alt byggedes 33 maskiner i årene 1907-1910, hvoraf den første serie P 901-919 betegnes som PI, mens P 920-933 betegnes P II.

Konstruktionen

P-maskinen blev - som allerede nævnt - konstrueret for 110 km/t maksimalhastig-

Eksprestoglokomotivet

DSB litra P

...den højbenede

Af Torben Andersen

Med HELJANS model af DSBs eksprestoglokomotiv litra P bliver det nu muligt at køre rigtig dansk modeljernbane, hvilket er anledningen til at vi fortæller lidt mere om denne maskine.

hed, uanset at denne kørehastighed ikke hidtil var blevet tilladt med damplokomotiver. Drivhjulsdiameteren blev den største hidtil for et dansk damplokomotiv, nemlig 1884 mm.

Konstruktionen af maskinen skete efter amerikansk forbillede, der gik under be-

tegnelsen "Atlantic", som havde hjulstillingen 2B1T4, og blev den eneste "Atlantic"-maskine, som sattes i drift hos DSB.

Litra P konstrueredes bl.a. med bjælkeramme (stangramme), som blev indgående studeret af Busse under en Jernbanekongres i USA i 1905. Den fik - som på de forudleverede maskiner til persontog litra K og C - truck under cylindrene, og de to sæt drivhjul sad under rundkedlen.

Stangrammen måtte samles af tre dele med pasbolte, og selv om de indbyrdes var afstivet og fastgjort til kedlen med pendulplader, så voldte de i mange år kvaler.

Lavtrykcylindrene, der sad udvendigt, skulle trække på det bageste drivhjul, mens højtrykcylindrene skulle trække på det forreste. Det var et yderst vanskeligt arbejde at støbe en cylinderblok i 1907, men det blev klaret uden at det senere gav store vanskeligheder. Derimod havde man mange kvaler med især forreste drivhjulaksel, hvor den indvendige krumtap ofte revnede, og flere gange var på nippet til at forårsage ulykker. Man fandt siden frem til, at årsagen var at overgangene fra lige aksel til krumtapslag var drejet for brat og uden en passende runding, og da dette blev rettet, kunne man helt eliminere tilbøjeligheden til brud.

Som noget nyt fik P-maskinen en bred fyrkasse, d.v.s. at kedlen havde en karakteristisk konisk form, fordi man ønskede en ydedygtig kedel, og kedeltrykket sat-tes op til 15 kg/cm² fra det hidtil anvendte 12 kg/cm² på K-maskinen.

P-maskinen blev - som allerede nævnt - konstrueret som en kombineret høj- og lavtrykmaskine (compound). De små højtrykcylindre lå inde bag rammen, de store



P-maskinens sidste bastion var Næstved, hvor den bl.a. kørte persontog mellem Næstved og Slagelse i begyndelsen af 1960'erne. P 917 på drejeskiven ved Næstved maskindepot, 1965. Foto: W.E. Dancker Jensen.

lavtryks uden for med fælles stempelglider for høj- og lavtrykcylindrene efter det amerikanske system "Vauclain", dog med indvendig Heusinger-styring, og for øvrigt helt i dansk tilsnit. På denne måde blev maskineriet godt afbalanceret, og påvirkningen af sporet blev yderst ringe.

Kompound-systemet virker - forenklet - på den måde, at dampen først strømmer til højtrykcylindrene, hvor den udfører sit arbejde, idet den udvider sig samtidig med at trykket falder. Fra højtrykcylindrene går dampen til en opsamlingsbeholder, kaldet receiveren, hvorfra den igen fordeles til lavtrykcylindrene. Da dampen efter udvidelsen i højtrykcylindrene fylder mere, har lavtrykcylindrene større diameter. Fra disse foreser dampen til skorstenen for at skabe træk i fyret.

Bortset fra et forsøg i 1887 med JF litra E nr. 28 indførtes det såkaldte compoundsystem i 1907 med dette velkendte 2'B1'-T4 4-cylindrede lokomotiv litra P, konstrueret af Busse, og det betegnes som ét af hans mest værk. Men det var nu ikke helt hans fortjeneste, idet det reelt var de dygtige maskiningeniører Rasmus Olsen og H.J. Dorph, der konstruerede og tegnede lokomotivet. Busse var direktør, og godkendte "kun" tegningerne.

Ved fremkomsten vakte litra P stor opsigt inden for de tekniske kredse i udlandet. På verdensudstillingen i Bruxelles i 1910 blev P 924 fremvist, og blev meget beundret. I begyndelsen havde maskinen - som nævnt foran - en del fejl, som det kostede dyrt at rette, men da disse børnesygdomme var overstået, viste den utrolige

egenskaber, og lokomotivpersonalet blev glade for den.

P-maskinen var oprindeligt ikke udstyret med røgrørsoverheder; først fra 1910 fik den overheder system Schmidt, hvorved brændselsøkonomien blev væsentlig forbedret. I 1913 havde man fået ombygget P 902, 905, 909, 913, 914, 915, 916, 922 og 925 med overheder. I 1925 havde alle maskiner overheder.

Forbedringer

Sædvanen tro havde maskinerne ved leveringen fire sandkasser anbragt under

fodpladen, men allerede fra 1914 fik de fleste af maskinerne sandkassen flyttet oven på kedlen under den samme damphat som domene for at holde sandet tørt.

Maskinen havde ved leveringen en såkaldt multiplikatorbremse, der bl.a. kunne afbremse trucken, men den var for besværlig og fjernedes senere.

Den oprindelige hastighedsmåler, der erstattede den traditionelle vandsøjle, udskiftede senere med en moderne type "Deuta", og maskinen fik elektrisk belysning i såvel førerhus som front- og bag-

lanterne, sneskærme på banerommeren, centralsmøring af samtlige hjul på maskinen og endelig fra 1943 trykluftbremse, hvor trykluftpumpen anbragtes på kedlen og trykluftbeholdere over hjulkasserne, hvor fødevandsforvarmeren før havde siddet.

Anvendelsen

P-maskinerne viste sig at være gode hurtigtogmaskiner til baner, som ikke havde for store stigninger. De første maskiner kørte på Fyn mellem Nyborg og Strib, men kom senere til Sjælland og Jylland.

De jyske maskiner kørte overvejende mellem Fredericia-Vamdrup, (fra 1920 til Padborg), og Fredericia-Esbjerg. Derimod kørte de i begyndelsen kun begrænsede løb mellem Århus-Fredericia, der havde store stigninger, som P-maskinerne havde vanskeligheder ved.

På Sjælland kørte litra P på alle hovedstrækninger, også i den københavnske nærtrafik, og den holdt i mange år tidsrekorden for tog tværs over Sjælland fra København til Korsør med en køretid på 55 minutter. Efter Storstrømsbroens åbning i 1938 kom P-maskinen også på Gedserbanen.

Efterhånden kom maskinen i drift på Kalundborg- og Kystbanen, bl.a. kørte den iltog, enkelte persontog og gennemkørende godstog. Midt i 1930'erne fandt man på, at det kunne betale sig at køre visse store hurtigtog med S-maskine, hvilket betød at P-maskinen og S-maskinen "byttede plads", og litra P blev indsat i nogle af Hillerød-persontogene, bl.a. et af de store eftermiddagstog med CR-vogne. P-maskinen klarede sig godt, hvorimod det ikke gik helt så godt for S-maskinen på Vestbanen.

Litra P brugtes også i almindelige godstog og i standsende persontog, men det var den ikke egnet til, for den var svær at få op i fart. Dampen var vanskelig at styre; fik den for meget, så spillede hjulene, fik den for lidt, så stod maskinen stille.

Sidste regelmæssige kørsel med litra P var i aftenpersontogene Næstved-Slagelse i

Stationeringer af litra P

30. juni 1956

1. Distrikt

Fast tur	
Godsbanegården	906, 910, 918
Reserve	909, 911, 913, 914, 915, 916, 919, 920, 923 929, 932
Cvk, hensat	902
Korsør, reserve	917
Hensat	922, 924
Haslev, hensat	907, 912
Næstved, hensat	933

2. Distrikt

Fredericia, reserve	931
Århus, reserve	925, 927, 928

30. juni 1961

1. Distrikt

Godsbanegården, reserve	909, 913, 919, 928
Korsør, reserve	916
Næstved, reserve	917

2. Distrikt

Ingen

1960'erne, hvor den returnerede til Næstved næste morgen med godstog. Undertiden sås den også i tog 7149 København-Næstved, og i ferietoget tog 54 Korsør-København.

Stationeringer

Oprindelig blev maskinerne sat i drift i 2. Distrikt, men da alle litra P var leveret blev nr. 901-919 stationeret i 1. Distrikt, mens 920-933 blev stationeret i 2. Distrikt.

I 1915 var der i alt 15 P-maskiner på Sjælland (901-915), men snart efter fik man også P 916-919.

I 1937 skete en lille ændring, idet 918 og 919 overflyttede til 2. Distrikt, og stationeringen blev herefter, at 918-922 fik hjemsted i Nyborg, 923-928 i Padborg og 929-933 i Esbjerg.

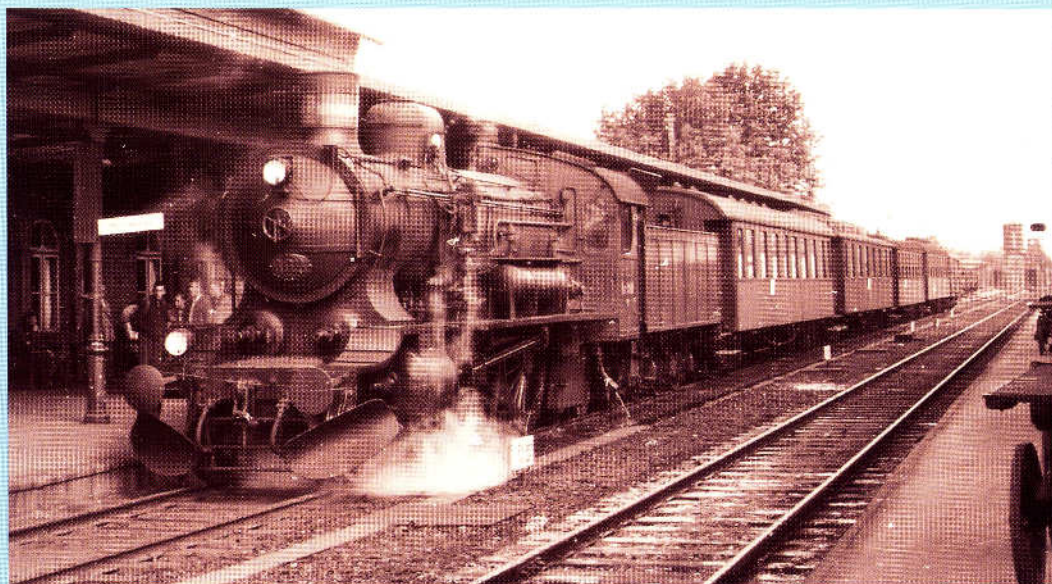
På Sjælland var alle maskiner i 1937 hjemmehørende i København.

Umiddelbart efter 2. Verdenskrig overførtes 918, 919 og 920 til Sjælland, og 1. Distrikts beholdning af P-maskiner udgjorde da 19 stk. PI og en PII.

Denne stationering var den samme indtil begyndelsen af 1950'erne, hvor man fik leveret MY-lokomotiver og MO-vogne, og en del af maskinerne blev overkomplette.

Derfor overflyttedes 922, 923, 924, 929, 932 og 933 til Sjælland, og de tilbageværende maskiner i 2. Distrikt stationeredes således:

P 925, 927 og 931 i Århus
P 928 Fredericia med henblik på brug i tog 60



Sidst i 1950'erne havde P-maskinen stadig en del at bestille på Sjælland, ikke mindst på den gamle Sydbane. P 909 med et rigtigt "trætog" gør holdt på Køge station i 1957. Foto: Clausen/DMJK.

Da MY-lokomotiverne fra 1956 blev leveret til begge distrikter, overførtes P 928 den 7. maj 1957 til Sjælland.

I foråret 1957 var status for 1. Distrikt, at 10 maskiner var hensat i Sorø (902, 903, 906, 907, 911, 914, 920, 922, 932 og 933), mens 4 maskiner var hensat i København (918, 923, 924 og 929). Tilbage var der 8 maskiner i drift ved depotet i København (909, 910, 912, 913, 915, 916, 917 og 919). Mangel på lokomotiver gjorde imidlertid, at P 911 og 920 igen sattes i drift.

I 1961 var alle P-maskiner væk fra Jylland, kun søstermaskinerne litra PR var tilbage, og på Sjælland forblev kun få maskiner til rådighed. De stod mest i reserve, men et par brugtes dog i fast tur i

særlige aftentog, ved højtider og i weekender samt særtog.

Nedgang for litra P

Ibrugtagningen af diesellokomotivet litra MY i 1954 blev for alvor "farvel til dampen", idet MY løbende indsattes i P- og E-maskinløb. Allerede i 1953 - året før leveringen af de første MY - var der kun seks P-maskiner i fast tur i 2. Distrikt, mens der først skete ændringer i 1. Distrikts beholdning fra 1956, og det blev således i 1. Distrikt at P-maskinerne holdt sig længst i drift.

P-maskinerne blev i bogstaveligste forstand slidt op. En maskine kørte med en revne i cylinderblokken i lang tid, en anden med revnede egerhjul, på en maskine opdagede

man en løs hjulring - og så blev den kasseret - og på adskillige af maskinerne var rør eller fyrkassens hjørner næsten konstant mere eller mindre utætte, og var det rigtigt slemt kunne de tabe vand i remiserne.

I 1966 var kun en enkelt P-maskine i drift DSB, nemlig P 917, der som allerede nævnt kørte persontog på strækningen Næstved-Slagelse. Selv om P-maskinerne var på vej ud op gennem 1950'erne, så lod DSB - af ukendte årsager - P 917 gennemgå en større

Hvad den gamle fyrbøder fortalte om litra P

Fyrbøder Svend Jørgensen har i en tekst bragt i "Bumletoget" 1974 fortalt om sit arbejde på litra P, og den har vi tilladt os at sakse i uddrag:

"Som grøn aspirant så jeg frem til den dag, da jeg fik lov til at fyre på litra P, denne hurtigløber...og det blev en slem skuffelse.. Det skete i tog 250, ekspressen fra Kalundborg. Jeg fyrede uafbrudt, næsten da, og den åd det hele, undtagen alle de store klumper kul, der ikke kunne komme ind gennem fyrehullet, og som jeg i min uovetshed ikke kunne få tid til at slå i stykker med hammeren, men stablede op i en lang række under kulbakken på tenderen. Det gik nogenlunde at holde trykket oppe. P-maskinerne var taknemmelige, for fyret var just

ikke kønt at se på. Da vi strøg under vestbaneviadukten ved Roskilde, fyrede jeg også, og det skal man ikke gøre, for fyret slog ud og sved øjenbryn og håret uden for kasketten samt lavede en stor brandvabel på næsen. Lokomotivføreren sagde ingenting, men sad og grinede smøret. Ankommet til København måtte jeg til slå ti store kulstykker itu, og ordne et temmeligt rodet fyr.

Nå, siden hen blev det en fornøjelse at køre P-maskine. I Korsør havde vi på den tid 1955-56 en 12 sæts P-tur og 18 sæts E-tur. Jeg kørte i over et halvt år næsten fast med P 923, og den til hørte til min bedste hos DSB. Vi kørte bl.a. tog 23 med P-maskine, ud over Sjælland næsten alt, hvad den kunne løbe, og når man først kunne fyre, så var det ingen kunst at holde vand og tryk oppe...så

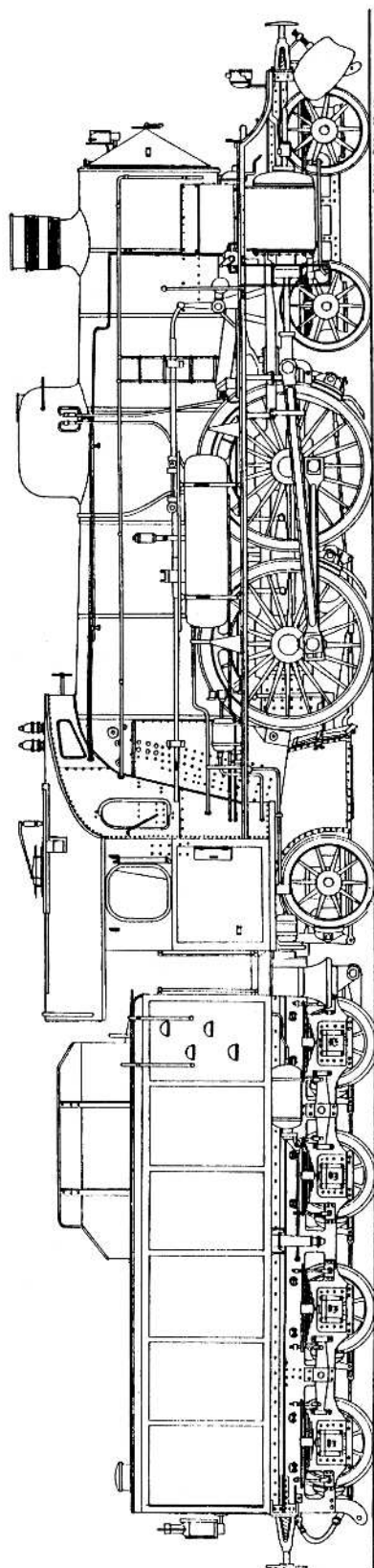
var der også tid til at nyde turen.

Vel ankommet til Korsør ventede vi på tog 25, der kom med E-maskine lidt senere på sporet ved siden af.

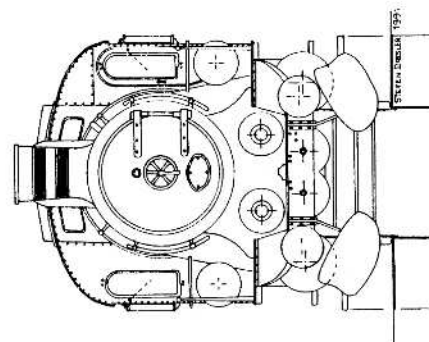
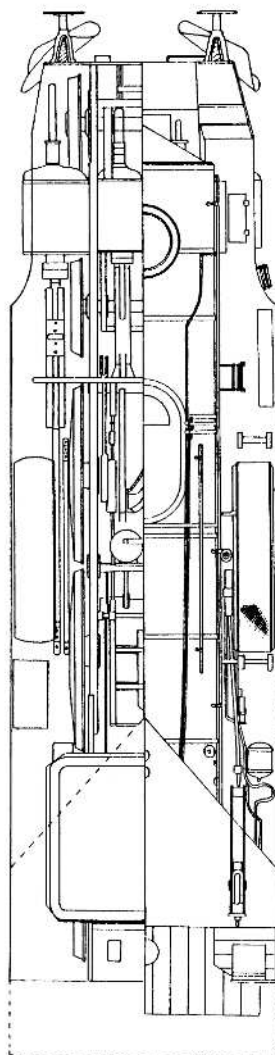
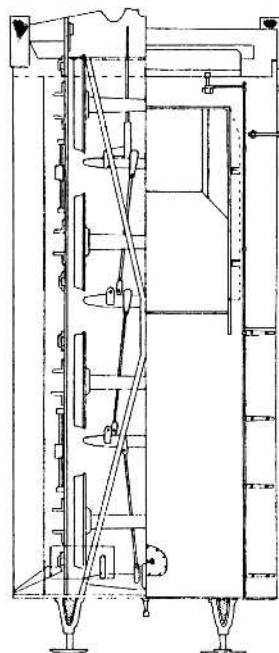
Tog 70 var vanskeligere at køre. Køretiden var mindre og toget større, og desuden var der - uheldigvis for P-maskinen - en stigning op mod Slagelse.

Tog 1 - eller 1001 som det rettelig hed - var avisposttoget fra København til Korsør, og det hurtigste tog over Sjælland. Det var sandelig et tog for en P-maskine. Allerede inden Valby skulle vi løbe 100 km/t, og ud over Sjælland fik den rigtigt lov at galopere. Så kom den ejendommelige bløde vrikkende gang som kun en P-maskine har ved høje hastigheder, og man lærte at balancere, når man fyrede. I teorien skal man fyre lidt og ofte, og på en P-ma-

skine i fuld fart med hvidglødende fyr og nålen på 14,5 atm., lærte man snart, at man simpelt hen ikke at kunne nå at stikke fire skovle kul i det ene hul før sikkerhedsventilen var ved at blæse. Så vand på et øjeblik, så fire skovle i det andet hul, vand på igen, se efter signalerne og begge sprøjter på i god tid inden eventuelt stop. Af og til måtte man skæve efter, hvor højt nålen på hastighedsmåleren var oppe. Så gik det gennem Slagelses "englænderne" med fuld fart, og det var næste umuligt at ramme fyrehullerne, og straks efter var det med at få lagt et reservefyr i baghjørnerne, og så blot lade resten brænde ud. Så nåede vi Korsør med fuld tryk og et eksemplarisk fyr, jo, det var sandelig alle tiders lokomotiv at arbejde på."

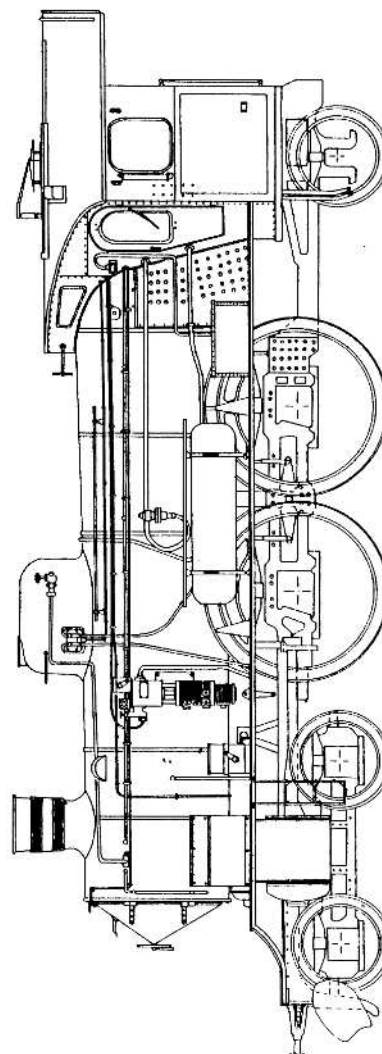


Tegning litra P med AGA belysning i frontlanterne
og AKU belysning i toplanterne



DSB litra P

Vist i udgave fra ca. 1943.
Tender kun gældende for bl.a.
P 909, 912-915 og 917
Skala 1:87
Tegning: Steffen Dresler



Sidetegning litra P i seneste udgave

revision, og den 10. marts 1961 kunne maskinen køre fra værksted og indgå i driften, klar til endnu 5 år på danske spor. Den blev stationeret i Næstved, hvor den forblev resten af sin tid.

P 917 overlevede nedlæggelsen af dampdepotet i Næstved, og er i dag indlemmet i DSB Museumstogs materielpark. P 917 blev i øvrigt hovedrevideret i 1972, hvor den overtog kedlen fra P 925. Også P 931 blev reddet, og er i dag udstillet på Jernbanemuseet i Odense.

Selv om de fleste P-maskiner forsvandt i begyndelsen af 1950'erne, så blev det til næsten 60 år i drift for litraet.

Litra PR

Til sidst skal lige nævnes at syv P-maskiner i perioden 1942-55 ombyggedes til en lettere udgave, litra PR. Disse lokomotiver beholdt numrene, og de ombyggede maskiner var 901, 904, 905, 908, 921, 926 og 930, idet 921 blev den

sidst ombyggede maskine (1955). PR-maskinen holdt generelt længere end litra P, idet de sidste PR var i drift til ca. 1963, stationeret i Esbjerg. PR 908 er bevaret for eftertiden af DSB Museumstog, og er driftklar efter en større revision, der strakte sig over flere år. Ved DSBs 150-års jubilæum i 1997 kørte den offentlig "præsentationskørsel" for første gang.

Kilder:

Helsingør Jernbaneklub:
Bumletoget,
diverse numre med tekster af Svend Jørgensen

"Fra Atlantic til Pacifik"
Steffen Dresler
LOKOMOTIVET 1992

Modelbanenyt, diverse numre.

DSB stationeringslister, diverse år.

Notater og cirkulærer fra DSB Maskinafdeling.

DRM I, diverse årgange.

Jernbanebladet.

Signalposten, diverse årgange
Tekster af A. Gregersen

Byggeår og -sted samt data for DSB litra P:

PI ("små P"):

P 901	1907	Hanomag/Linden
P 902-916	1908	Hanomag/Linden
P 917-919	1909	Hanomag/Linden

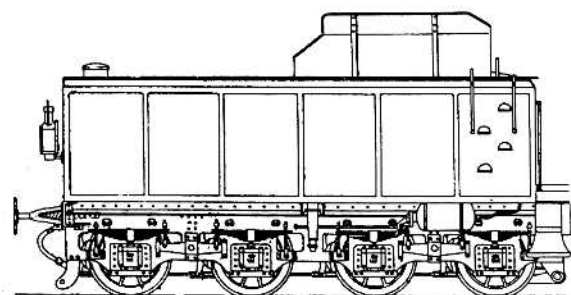
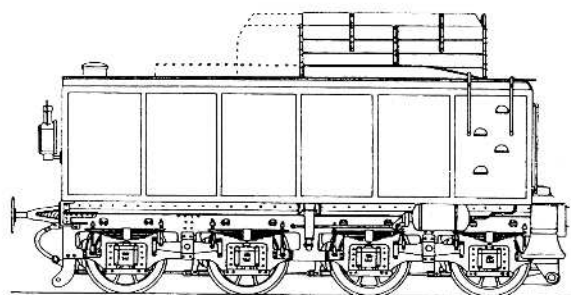
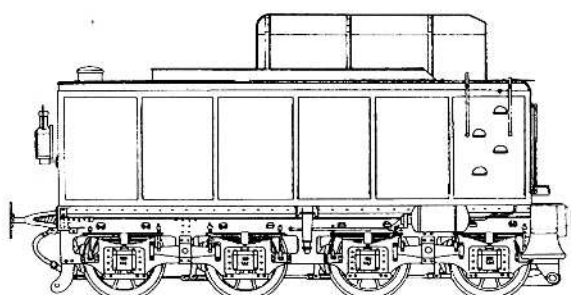
Kedeltryk:	13-15 kg/cm ²
Antal cylindre:	2 udvendige (lavtryk) 570x600 mm 2 indvendige (højtryk) 340x600 mm
Tomvægt:	62,7 og 63,7 tons
Tjenestevægt:	68,0-69,0 tons
Vand:	22 tons
Kul:	5 tons
Drivhuldiameter:	1984 mm
Adhæsionsvægt:	33 tons
Hjulstilling:	2'B1'-T4
Hastighed:	110 km/t
Trækraft:	7370 kg
Togvægt:	380 tons

PII ("store P"):

P 920-933	1910	Schwartzkopff
Kedeltryk:	13-15 kg/cm2	
Antal cylindre:	2 udvendige (lavtryk) 600x640 mm	
	2 indvendige (højtryk) 360x640 mm	
Tomvægt:	64,7 tons	
Tjenestevægt:	69,0-70,0 tons	
Vand:	22 tons	
Kul:	6 tons	
Drivhuldiameter:	1984 mm	
Adhæsionsvægt:	38 tons	
Hjulstilling:	2'B1'-T4	
Hastighed:	110 km/t	
Trækraft:	8710 kg	
Togvægt:	380 tons	

Forhøjet kulkasseopbygning på litra P-tendere

Tekst og tegninger af Steffen Dresler



Den nye model af DSBs damplokomotiv litra P fra Heljan udgives med to forskellige numre, P 917 og P 931, der begge er bevaret for eftertiden ved DSB Museumstog og på Danmarks Jernbanemuseum.

Imidlertid er det sådan, at ingen af de nævnte loko er ens med hensyn til teknik og udseende, hvilket man skal tage hensyn til, hvis man ønsker en korrekt model med sit specielle nummer. For det første hører P 917 til de såkaldte "små P-loko", benævnt PI, og P 931 til de "store P-loko" benævnt PII. Umiddelbart kan dette dog ikke ses på modellen, da det har noget at gøre med akseltryk og cylinderdiameter. Udseendemæssigt findes den mest markante forskel på tenderen, samt placering af diverse armaturer og ledninger på loko.

Tenderne til P loko hører til de såkaldte "Tender DSB type III", alle med 4 aksler fast monteret i rammen.

Da de aktuelle modeller fra HELAN har forbilliget tiden i 1935 til udrangering, er hovedvægten på følgende lille tekst lagt i denne periode.

Øverst: Maskinafdelingens udformning, kun tendere tjenstgørende i 1. Distrikt ca. 1935 til udrangering.

Midten: Tenderne i 2. Distrikt ca. 1935 til udrangering. De stiplede linier angiver at nogle tendere fik forlænget trækulkassen med jernplade.

Nederst: Tenderne i 1. Distrikt ca. 1950 til udrangering. Kun få lokomotiver fik denne opbygning, bl.a. 909, 913, 915 og 917.

Oprindeligt havde P-tenderne ingen opbygninger overhovedet, men var helt plane når ses bort fra toppen af multiplikatoren (hydraulisk bremseforstærker), der var monteret i højre side forrest i køretretningen. Multiplikatoren blev anvendt specielt af hensyn til bremsen på den to-akslede truck. Truckbremsen samt multiplikatoren blev fjernet i perioden 1911-12 p.g.a. problemer. Samtidig hermed fik tenderen monteret en forhøjet stålkant rundt langs kulkassens kanter for bedre at holde på kullene. For yderligere at holde sammen på kullene, og gøre arbejdet lettere for fyrbøderen, begyndte man i 1920'erne, at montere lokalt fremstillede forhøjede sider af enten jernplade eller træ på tenderen. Ruminholdet af kul blev dog ikke forøget derved.

I perioden fra ca. midten af 1930'erne og frem, ombyggede man tenderen for at få større vandindhold, nemlig 1 m³ mere. Denne ombygning gjorde, at kulmængden blev formindsket med et ton. Derfor udfærdigede maskinafdelingen tegninger til en forhøjet kulkasse af stålplade. Da fyrbøderen nu ikke umiddelbart kunne komme til tenderen fra førerhuset på grund af den forhøjede kulkasse, blev man nødt til at montere fodhuller og håndlister på tenderen i højre side af køretretningen.

Den forhøjede stålkasse blev dog kun monteret på P-maskiner (PI) hjemmehørende i 1. Distrikt. P-lokomotiver (PII) i 2. Distrikt fik monteret en forhøjet kulkasse i træ, f.eks. P 931. I 2. distrikt beholdt lokomotiverne denne opbygning til deres henstilling og udrangering, mens nogle i 1. distrikt fik ændret jernpladeopbygningen lidt, f.eks. P 917, og denne blev den sidste og endelige udformning af P-lokomotivernes kulkasseoverbygning.



Op gennem 1960'erne blev Næstveds P-maskine P 917 ikke alene brugt til persontog mellem Næstved-Slagelse, men også til persontog mellem København-Næstved. Et af disse tog var 7149, som her gør holdt i Valby, sommer 1964. Foto: Möbius/PÅ SPORET.

**LOKO
MOTIVET**



P 913 med persontog på Københavns Hovedbanegård, 1963. De rejsende tager afsked under stationens karakteristiske perronhal med røde buer i træ og glas. Foto: Arkiv PÅ SPORET.

