

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM  
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

# LOKO MOTIVET

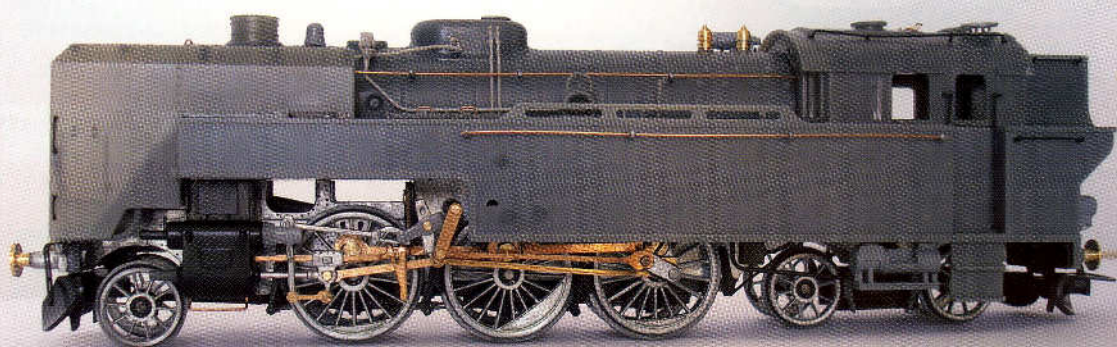


# 94

DECEMBER 2008  
23. ÅRGANG

- ...de kørte på danske spor
- Modelbygning af jernbanefærger
- Julediorama med tog og sne
- Nye epokeinddelinger?
- Motormateriel hos Gribskovbanen

# Fuld fart frem med hobbytrade...



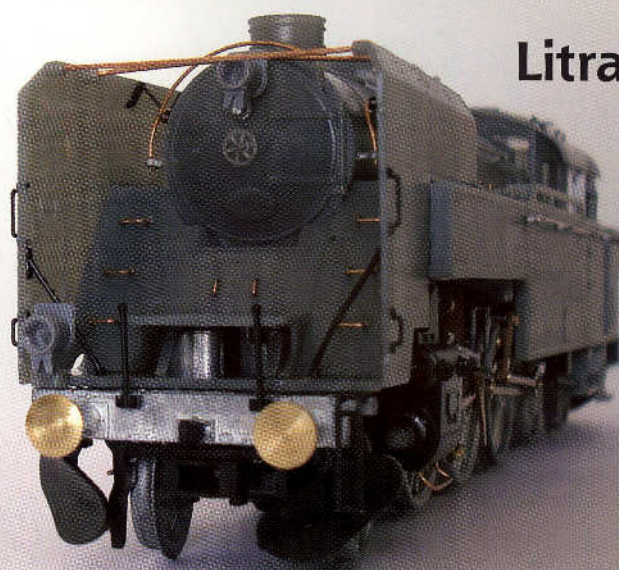
## Litra S

Næste model i rækken af danske damplokomotiver bliver DSB litra S.

Modellen fremstilles som den sene driftudgave med elektrisk belysning og uden acetylenflaske. 4 nummervarianter i AC, DC med og uden lyd.

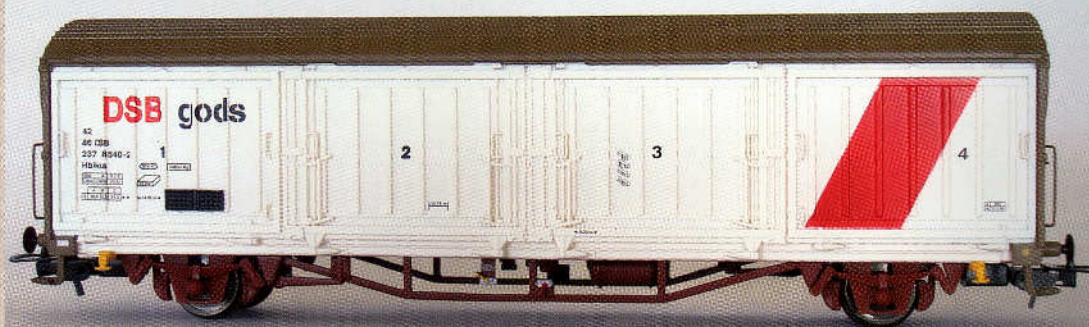
Lokomotivet produceres i følgende numre: 723, 736, 738 og 740.

Priser fra  
**2198.-**



## Litra S

## Litra Hbikks



## Hbikks stykgodsvogn

Så er hobbytrade klar med en ny vogn, som kommer i handelen i december. Denne gang drejer det sig om Hbikks, der fås i fire forskellige numre.

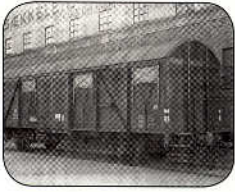
Pris pr. stk.  
**238.-**

# hobby trade

Karetmagervej 19B  
DK-7000 Fredericia  
Telefon 75 94 01 06

www.hobbytrade.dk  
info@hobbytrade.dk  
Fax 75 94 03 13

OUR WORLD IS YOUR WORLD



## ....de kørte på danske spor

Om udenlandske godsvogne, der har kørt på DSBs og privatbanernes spor

6



## It's snowtime

Bygning af dioramaer med sne

30



## Læsere bygger: DSB jernbanefærger... og andre skibe

Forslag til bygning af skibe i skala 1:87

20

Bygninger til modeljernbanen: **Presenning-tørrehus**  
Tegninger m.v. af DSB presenning-tørrehus og læssekran

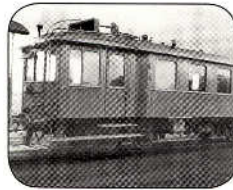
32



## SPORSKIFTET

Læserens kommentarer til nr. 93

24



## Motormateriel hos Gribskovbanen

Om motormateriel hos danske privatbaner

38

## Skal vi have nye epokeinddelinger?

Forslag fra en læser om nye epokeinddelinger

44

## HØRT&SET

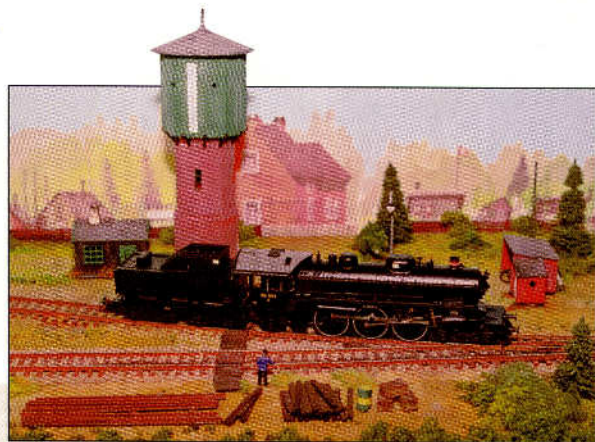
De danske nyheder, der er kommet i efteråret...og noget om de kommende nyheder

46

## Programmering af funktionsdekoder til Hobby Trades dobbeltdækkere

28

*Forsidefotoet: Nu er modellen af DSBs litra E II kommet fra HELJAN. Den ser vi nærmere på inde i bladet, og som forsidebilledet viser, så er det en supermodel. Men kan den køre? Læs mere under HØRT&SET.*



**LOKOMOTIVET** er et uafhængigt tidsskrift udgivet af foreningsforlaget Tog På Tryk (TpT), stiftet i august 2007. Formålet med foreningen er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskriftet LOKOMOTIVET, bøger m.v. Arbejdet i redaktionen er rent fritidsarbejde, og evt. overskud skal ifølge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteresserne.

**LOKOMOTIVET**  
co/Tog på Tryk  
Torben Andersen  
Odensevej 124, 2. tv.  
4700 Næstved  
Danske Bank reg. 9570  
Giro-konto-nr. 10 251 605  
S.W.I.F.T.: DABADKKK  
IBAN-nr.: DK 1230000010251605  
CVR/SE-nr. 30 76 59 15

Hjemmeside: [www.lokomotivet.dk](http://www.lokomotivet.dk)  
E-mail: [lokomotivet@lokomotivet.dk](mailto:lokomotivet@lokomotivet.dk)

**Bemærk:  
Ny adresse**

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

**Medarbejdere:**  
Claus Jensen (Claus)  
P.C. Johansen (PCJ)  
Ole Møller Nielsen (OMN)  
Niels Erik Jensen (NEJ)  
Torben Bejerholm (TB)  
Jens Bruun-Petersen (JB-P)  
E. V. Pedersen (EVP)  
Flemming Kjær (FK)

**Sats og tryk:**  
Grafikom A/S, 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 forkorre og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

**Abonnement incl. forsendelse og porto:**  
Danmark kr. 440,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto eller man kan skrive/maile efter girokort på [lokomotivet@lokomotivet.dk](mailto:lokomotivet@lokomotivet.dk)

Udlandet – herunder Sverige og Norge - kr. 550,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på dansk check, der sendes til vor adresse TpT, co/Torben Andersen, Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.

# TID TIL FORNYELSE

Velkommen til det sidste nummer af LOKOMOTIVETs 23. årgang. Det har været rigtig dejligt, at mange - nye såvel som gamle abonnenter - har støttet om omkring vore udgivelser, således at vi har kunnet øge vort oplag. Også på forhandlersiden er vi vokset, idet flere har bestilt flere blade og bøger end hidtil. Også nye annoncører er dukket op, og det luner jo alt sammen.

Nu er vi som allerede nævnt nået til afslutningen af 23. årgang, og tager fra februar 2009 fat på den 24. årgang, hvor der igen bringes emner af alskens slags, se annoncen herunder.

Vil man atter være med i toget, så kan man indsende det ilagte girokort inden 15. januar.

Men vi har desværre også en lidt kedelig meddelelse, der ligesom

finanskrisen mindsker glæden ved udviklingen. Og det er, at prisen for bladet frem over desværre stiger til 440,- kr. for fire numre, altså for én årgang.

Hvorfor så meget? Jo, årsagen er, at vi i øjeblikket betaler vi omkring 50.000,- pr. år for at få bladet bragt ud med PostDanmark. Og dette beløb stiger desværre fra 1. januar 2009.

Desuden koster øvrig pakning/kuvertering og distribution ca. 20.000,- kr. om året. Samtidig har man varslet en forøgelse af trykprisen, hvilket tilsammen gør, at vi meget beklageligt må sætte prisen på bladet op. Alternativet ville være at mindske antallet af sider til 40. Det ville give billigere porto og mindre omkostninger til tryk. Men det synes vi er en skidt løsning. Vi håber,

at læserne forstår os? For husk: Vi er stadig det eneste medie, der leverer artikler kun om de danske jernbaner i virkelighed og model, tegninger af det rullende og faste materiel - og meget andet godt.

Til sidst vil vi gerne beklage en fejl i sidste nummer, der opstod på grund af hastværk, nemlig indholdsfortegnelsen. Her fik vi efter deadline nyheden om Hobby Trades S-maskine, netop da bladet var færdigombrudt, og så udskød vi i teksten om sikringsanlæg...men glemte at rette dette i indholdsfortegnelsen. Sorry! Vi bringer teksten på et senere tidspunkt.

Og så ønskes I alle en rigtig god jul. Må julemanden være med jer med gode gaver til modeljernbanen.

## ...så er det tid til at forny abonnement på

Vi går nu i gang med 24. årgang nr. 95-98. Første nummer udkommer ultimo februar/primus marts 2009.

Indholdet vil som sædvanlig være en blanding af tekster omkring de danske jernbaner i virkelighed og model. Vi kan fx nævne følgende emner:

- *MZ fra hobby trade og Roco - en sammenligningstest*
- *åbne vogne i virkelighed og model*
- *trinbræt på Lyngby-Nærum-Banen*
- *remiser til DSB rangertraktorer i virkelighed og model, selvbyg og industri*
- *tankvogne fra Århus Oliefabrik og Hede Nielsen*
- *DSB ledvogterhuse, model 1898 (med tegninger)*
- *inspirerende sporplaner*
- *dioramabygning, bl.a. en lille DSB godsbanegård*
- *læserne bygger*
- *MAK-værker hos privatbanerne*
- *DSBs Ardeltraktorer*
- *oprangeringer af persontog i model (epoke IV)*
- *tegninger af modelegnede stationsbygninger*
- *byg selv en IVM mælkevogn (epoke II/III)*
- *lav selv godslaster i model*

... og meget, meget mere

LOKO  
MOTIVET



... og selvfølgelig bringer vi i hvert nummer anmeldelser af de danske nyheder foruden læsernes kommentarer under den populære rubrik SPORSKIFTET.

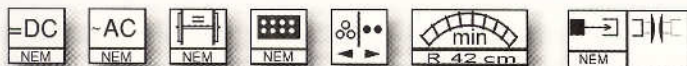
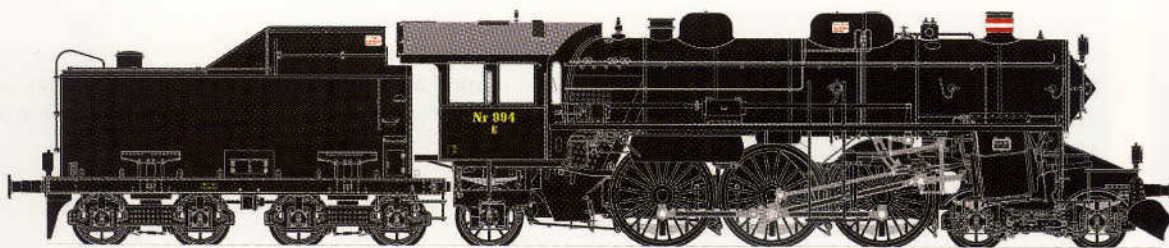
Få dig et abonnement nu! Indbetal det ilagte girokort (kun ilagt til abonnenter) inden den 15. januar 2009, og vær sikker på at få bladet, hver gang det udkommer. Prisen for de fire numre bliver 440,- kr. incl. forsendelse.

Bladene udkommer således:

- Nr. 95 = 48 sider, marts 2009
- Nr. 96 = 48 sider, maj 2009
- Nr. 97 = 48/56 sider, september 2009
- Nr. 98 = 56 sider, december 2009

På gensyn!

# DAMP FRA HELJAN



## LITRA E - NU ER DE HER!

- 45411 LITRA E 978 DC
- 45412 LITRA E 978 AC
- 45421 LITRA E 980 DC
- 45422 LITRA E 980 AC

**VEJL. PRIS**  
**3.200,-**  
TILLÆG FOR AC  
KR. 300,-



## SJ LITRA F - NU ER DE HER!

- 45311 LITRA F 1202 DC
- 45312 LITRA F 1202 AC
- 45321 LITRA F 1207 DC
- 45322 LITRA F 1207 AC

**VEJL. PRIS**  
**3.200,-**  
TILLÆG FOR AC  
KR. 300,-

Modellerne er leveringsklar i butikkerne  
Der tages forbehold for udsolgte varer, prisstigninger og trykfejl.

**Køb vores produkter direkte hos vores forhandlere eller hos:**  
HELJAN A/S - REBSLAGERVEJ 6 - 5471 SØNDERSØ  
TELEPHONE +45 64 89 11 88 · HELJAN@HELJAN.DK

**WWW.HELJAN.DK**





# ...de kørte på danske spor

■ Af Flemming Kjær

Her i Danmark går en del af os meget op i, at det er dansk forbillede, vi skaber vores anlæg efter. Vi laver dansk landskab, danske stationer, danske modeller og det er jo meget godt alt sammen. Hvis det skal være et rigtig realistisk anlæg, er det paradoksalt nok nødvendigt at tilføre en ikke ringe mængde udenlandske godsvogne. Nu skulle man så tro at det er en nem sag at anskaffe sig korrekte udenlandske vogne, ikke mindst tyske! men sådan er virkeligheden ikke helt og slet ikke når det gælder epoke III, eksempelvis kan det undre en, at der kun tre fabrikker (Liliput siden starten af 60'erne, Klein fra ca. midten af 90'erne, og endelig Roco fra 2003) der har fundet det ulejligheden værd at lave en model af den meget talrige (over 28.000 stk.) godsvogn i Tyskland, Grs 30 "Oppeln", den var for de tyske jernbaner hvad HD-vognen var for de danske, så ret beset burde alle fabrikkerne have deres egen udgave.

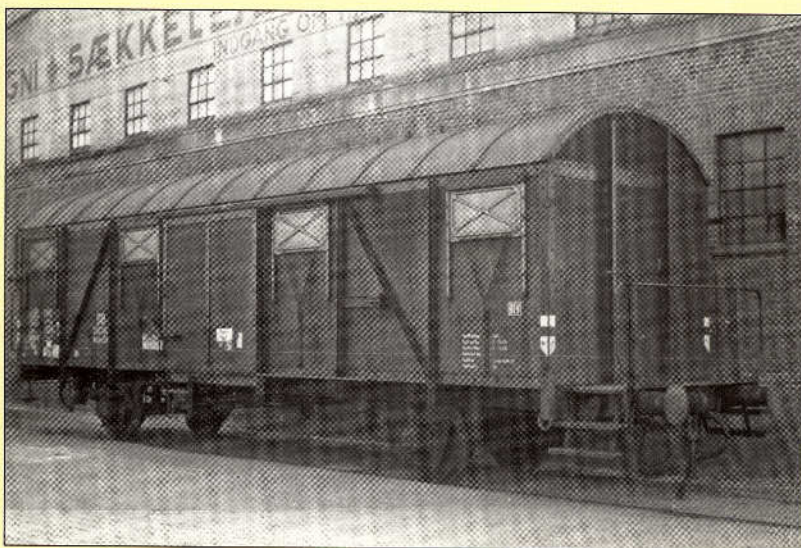
Et andet "underligt" problem er, at de fleste mærker har flere vogn typer, der var typiske for epoke III. De er bare lavet med påskrifter til enten epoke II eller IV. Endelig er der mange kompromiser med hensyn til undervogne, detaljer m.m.

Det er selvfølgelig noget man kan gøre noget ved, men her gælder det de vogne, der er korrekte, alt med måde selvfølgelig.

Denne artikel vil forsøge at belyse hvilke udenlandske vogne, der har kørt i Danmark, i epoke III (ca. 1945-ca. 1964). Nu skal man ikke tro at samtlige typer vil blive omtalt, dertil er min viden og mit fotoarkiv for lille. De typer jeg har kendskab til vil blive nævnt. Endelig er det en betingelse at typen fås i model fra en af fabrikkerne. De enkelte modeller vil blive kommenteret med hensyn til korrekthed og udseende. Jeg vil selvfølgelig prøve at være så objektiv som overhovedet muligt.

## Godsvogne

Da godsvogne meget tidligt i jernbanehistorien havde stort behov for at gennemkøre flere lande, oprettedes i årene efter 1. Verdenskrig RIV-forbundet (Regolamento Internazionale Veicoli). Dette forbund havde regulativer og forordninger for udveksling af godsvogne over landegrænserne. Før den tid var der mange omladninger af godset, og det tog tid, da de vogne, der skulle køre i andre lande, skulle godkendes af de enkelte lande / jernbaneforvaltninger, hvilket var meget resurse krævende. RIV forbundet indførte en "T" mærkning af de vogne der blev brugt i international



DSB litra E 984 med stort godstog mellem Fredericia og Nyborg ved Tommerup, 1968. Disse godstog bestod for størstedels vedkommende af udenlandske godsvogne.  
Foto: HGC.

Lukket godsvogn type Glmhs 50 205 124 fra DB i København, 1956. Foto: Clausen/DMJK.

godstrafik, fra 1. januar 1948. blev "T" mærket ændret til et "RIV"-mærke. T- eller RIV-mærket garanterede at vognenes konstruktion var inden for det internationale fritrumsprofil. Hos DSB blev T-mærket udskiftet, når vognene kom til revision. Der må have været nogle smuttere i starten, for først den 1. januar 1955 blev det meddelt, at alle berørte vogne havde fået RIV-mærket, da revisionsfristerne oprindeligt var 3-årige og senere 4-årige. Noget tilsvarende har helt sikkert gjort sig gældende i de øvrige medlemslande, så vi kan altså sagtens have T-mærkede og RIV-mærkede vogne side om side på vort anlæg. Generelt kan man sige at alt, hvad der var T-, senere RIV-mærket måtte køre i Danmark, uanset hvilket land de måtte stamme fra. Man bør være opmærksom på, at DSB havde særlige aftaler med sine naboer, så det var ikke usædvanligt at vogne, der ikke var T- eller RIV-mærket optrådte i Danmark.

I årene 1954-55 var de største transporter til/fra Tyskland med 487.000 tons indførsel og 211.000 tons udførsel. På 2. pladsen lå Sverige/Norge med ca. 500.000 tons ind/udførsel. Jeg ved ikke, hvordan ind/udførsel tonsmæssigt var fordelt. Italien lå som nr. 3. med 22.000 tons i indførsel og 57.000 tons i udførsel. Frankrig var nr. 4 med 15.000 tons ind og 20.000 tons ud. Schweiz og Østrig lå på 5. og 6. Pladsen, de øvrige øst- og vest-europæiske ligger her efter med Grækenland, Polen og Rumænien i bunden, alle tre med ubetydelige mængder. Alt dette nævnes fordi det giver os et fingerpeg om, hvilke lande der bør være talrigest repræsenteret på anlægget.

Den allermest almindelige vogntype var - i epoke III - en lukket godsvogn, hvide til levnedsmidler og "brune" til alt det andet. Til det omfangsrige eller beskiddet gods anvendtes åbne godsvogne og til det helt store brugte man specialvogne, sidstnævnte må dog betragtes som enkeltstående tilfælde, og blev ofte befordret alene.

Så langt så godt. Det er nu på tide at se lidt på "udvalget". Jeg behandler en type ad gangen, og

som udgangspunkt er det vognens oprindelige navn fra det land den stammer fra, der anvendes.

## LUKKEDE GODSVOGNE

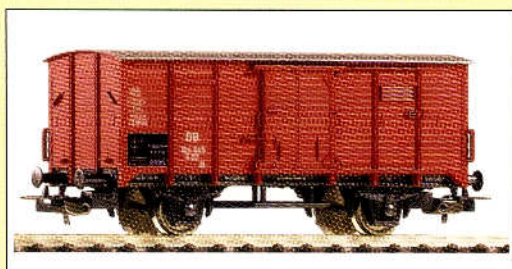
### G Hannover, Stettin, G 02

G 02 var forløber for G10 vognen, den var i epoke III. på vej ud af billedet. Den blev bygget i ca. 50.000 eksemplarer, kun 4000 af den fik DB navnet G 02. De fleste af vogne blev fra midten af 50'erne overført til beredskabsparken, dvs. de stod i reserve og kun brugtes under spidsbelastninger (hos DB). Det vil sige at G 02 ikke er den vogntype der bør findes i det største antal, snarere tværtimod. Vær opmærksom på at G 02 vognen meget ligner den nyere G 10, så meget at de tit bliver forvekslet!

Piko har i mange år, som de eneste haft en model G 02 vognen. Der er lavet utallige udgaver af den bl.a. en DSB le-vogn. Efter "murens" fald er modellen blevet moderniseret kraftigt, således at den i dag fremstår i en ganske god standard, visse smådetaljer, såsom håndgreb o. lign. afslører dog, at den har en del år på bagen, men alt i alt en ganske fin model, og så er den rimelig korrekt.

### Piko

54012. G 03 fra DR (DDR). Ep. III.  
54013. G 02 DR Brit.-US Zone. Ep. IIIa.  
95516. SNCB 3317419. Ep. III.  
54045. G 05 DR. (DDR) Ep. III.



### G Kassel, München, Karlsruhe, G 10

G 10 vognen blev bygget fra 1910 til 1927 i ikke mindre end 121.770 eksemplarer den var den mest byggede lukkede godsvogn og den næstmest byggede godsvogn overhovedet, i Tyskland. Kun overgået af Om vognen (verbandtsbauart) Hvis vi skal følge min sammenligning fra før op, så er G 10 vognen for tyskerne, hvad Q vognen var for os.

G 10 vognen fås fra flere fabrikanter i mere eller mindre heldig udgave.

Roco har to udgaver, den første er ret "antikveret", helt fra starten og temmelig forkert, den kan stadig fås i diverse udgaver, det bedste jeg kan sige, er at den er billig. Den anden udgave kom for nogle år siden, det er en meget flot model, med fine og rigtige detaljer. Af en eller anden uforklarlig årsag, har man fået lavet vognkassen ca. 1,5 mm. for høj, det kan altså ses. Jeg gad vide om ikke der har været røde ører i Østrig, da man opdagede fejlen!

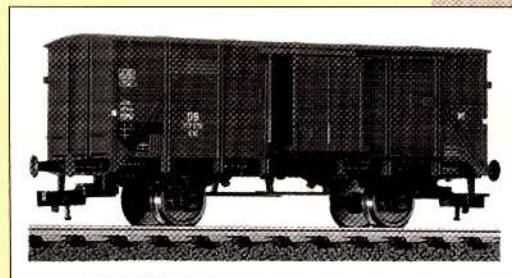
### Roco

46820. G 10. DB. Ep. III.  
47278. G 10. DB. Ep. III.  
46823. G. ÖBB. Ep. III.

Fleischmann har ligeledes en G 10 på programmet, en nydelig vogn, der dog lider lidt under at skydedøren kan åbnes, det giver lidt klodsede førings Skinner.

### Fleischmann.

5352. G 10. DB. Ep. III.  
5363. G. DR. (DDR) Ep. III.  
5367. G. DR. (DDR) Ep. III.



Märklin har et par Ganske fine udgaver af G 10 vognen.

### Märklin

4878. G 10. DB. Ep. III.  
4879. G. DR (DDR). Ep. III.

### Gr Kassel, Gr 20

Gr 20 var populært sagt en udvidet G 10 vogn, en lille smule mere af det hele og så et "tønde" tag. Den blev bygget fra 1927 i 8000 eksemplarer, ikke noget imponerende tal i forhold til G 10 vognen. Den tekniske udvikling gik meget hurtigt i slutningen af 20'erne og starten af 30'erne og Gr 20 var faktisk forældet, allerede da den kom frem. Gr 20 havde bl.a. højst tilladte hastighed på 65 km/t, dens afløser Ghs



30, der kom 9 år senere, måtte køre 80 / 100 km/t.

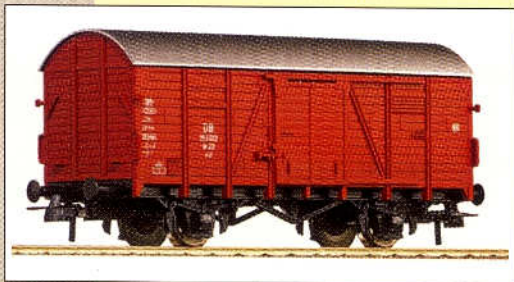
Før i tiden havde Märklin, Trix og Fleischmann en model af Gr 20. Kun Märklin har i de senere år haft en model af Gr 20, modellen har været på markedet i en del år, men er stadig rimelig med. Fleischmann har i 2003 taget en ny model af Gr. 20 på programmet. Roco har for gud ved hvilken gang, taget sin gamle model af Gr 20. frem, og givet den epoke III påskrifter, man bør være opmærksom på at undervognen er noget forkert, hvorimod vognkassen er ret rimelig.

**Märklin**

- 48751. Gr 20. DB. Ep. III.
- 48753. Gr 20. DB. Ep. III.
- 4883. G 04. DR (DDR). Ep. III.

**Fleischmann**

- 5331. Gr 20. 152 346. DB. Ep. III.



**Roco**

- 47524. Gr 20. 152 012. DB. Ep. III.

**Ghs Oppeln, Gmhs 30**

Ghs Oppeln var som nævnt Gr 20 afløser og der var virkelig tale om nye konstruktioner, bl.a. brugte man nu svejseteknik til at samle vognens metaldele, før nittede man delene sammen, hvilket gav tunge konstruktioner. Man var for alvor begyndt at interessere sig for højere hastigheder, derfor fik den stor akselafstand, 6000 mm. Det-

te nødvendiggjorde så afstivning af undervognen med et kraftigt strækbånd af hensyn til bæreevnen. Bremseanlægget var et moderne "Hildebrandt-Knorr" P & G bremseanlæg. Gr 20 havde et "Kunze-Knorr" godstog bremseanlæg.

Liliput har siden midten af 60'erne haft en model af Gms 30, den dag i dag er det stadig den samme model, dog med en del opgraderinger af især vognkassen. Selv om det er en flot model, kan den dog ikke løbe fra sin alder, bl.a. er den 1,5 mm. for kort og det er lidt svært at gøre noget ved, desværre har man valgt at lade den ene dør stå lidt åben og den ene læsselem helt åben, det er ligeledes svært at gøre noget ved. Der har været utallige udgaver af vognen og noget burde der være at finde i brugt afdelingen.

**Liliput.**

- L225301. Gmrhs 30. DB. Ep. III.
- L225308. Gmrhs 30. NS. Ep. III.

Klein har i nogle år haft en særdeles flot og meget korrekt model af Gms 30. Man kan roligt sige at Klein i 90'erne satte nye standarder for godsvognes udseende og detaljering. Det var rart, at der endelig dukkede en producent op der tog godsvognene rigtig alvorligt.

**Klein**

- 3113. Gmrhs 30. 226 431. DB. Ep. III.



- 3111. Gmhs 140 585. ÖBB. Ep. III.
- 3118. KKüs 25 583. CFL. Ep. III.
- 3119. CSD. Ep. III.

Endelig har Roco langt om længe, taget modellen på programmet fra 2003.

**Roco**

- 47521. Gmhs 30 226 395. DB. Ep. III.

**Glhs Dresden, Ghs Oppeln, Ghs 31**

De lange "Oppeln" var de første seriefremstillede G vogne, hvor vognens metaldele, alle er samlet med svejseteknik. Vognene blev bygget mellem 1934 og 1937 i "sølle" 1663 eksemplarer. På grund af deres læsseflade 24,2 kvm. fik de typenavnet Dresden, men da grænsen i 1937 blev fastsat til 26 kvm. blev de omdøbt til Ghs Oppeln, hvilket rent optisk, passer langt bedre.

Klein har, som de eneste, en model af Ghs 31 i sit program, det er (selvfølgelig) en meget flot og korrekt model.



**Klein**

- 3004. Grhs 31. 155 049. DB. Ep. III.

Den østrigske udgave (3001) har formodentlig aldrig kørt i Danmark, da vogntypen var reserveret til transport af "Einspuriger fahrzeuge" (det må



*E 985 med godstog mellem Ejby og Nr. Aaby, 1968. Foruden ølvogn fra Carlsberg og en dansk togførervogn litra CP medtager godstoget en række udenlandske vogne. Foto: HGC.*

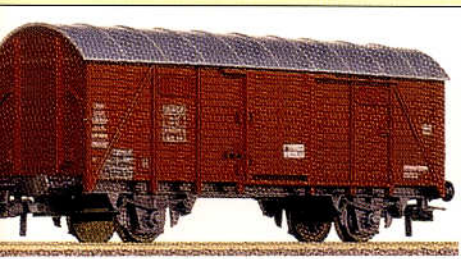


da være cykler?) i Østrig. Man kan så undre sig lidt over at vognene var RIV-mærkede.

### Gmhs Bremen, Gmhs 35

Gmhs 35 er opstået på grund af mangel på snart sagt alt under 2. Verdenskrig. Populært sagt er den en krydsning mellem en Oppeln og en Glrhs Dresden, fratrukket alt overflødig, og lidt der ikke var det! I 1943 til 1945 byggedes der 7200 "skrabe" vogne og efter krigen, 1948 til 1950, blev der bygget yderlig 6190 forstærkede vogne.

Både Sachsen modelle og Roco har en Gmhs 35 på programmet, Roco's vogn er af første serie (1943 til 1945) og Sachsen's af anden serie (1948 til 1950) hvilket er fint nok, for os.



#### Roco

46970. Gmhs 35. 232 295 DB. Ep. III.

46969. DR. Gmhs Bremen. 32 410 Brit.-US-Zone. Ep. IIIa.

47346. 290149. B. (SNCB/NMBS)

#### Sachsen.

76086. Gmhs 35. 246 875. DB. Ep. III.

### Gm/Gms Bremen, Gm/Gms 39

I Tyskland herskede der efter krigen en voldsom vognmangel, så en af måderne til afhjælpning af problemet var anskaffelse af vogne lavet efter tyske specifikationer, men bygget i udlandet. Gm/Gms 39 var en udenlandsk Gmhs 35. Dens data og egenskaber svarede i store træk til Gmhs 35.

Gm/Gms 39 blev bygget i 2330 eksemplarer fra 1949. Sammen med Gmhs 35 var de i 1951 største parten af de lukkede EUROP vogne fra Tyskland.

Kun Roco har en Gm 39 på programmet den hører til deres billig serie og har været i programmet siden Roco kom frem, egentlig burde jeg ikke nævne den her, for mens vognkassen er rimelig, så er undervognen helt forkert, og jeg

har jo postuleret, at det kun er de (rimeligt) rigtige modeller, jeg vil omtale her, men ingen regler uden udtagelser.

#### Roco

46042. Gm 39. DB. Ep. III.

### Gm(m)s 44

Gms 44 er fremkommet ved en af de utallige ombygninger DB udførte i 50'erne, denne gang fra krigsskadede Pwghs 44 og Gmhs 35. De blev bygget 1959 til 1960 i ca. 200 eksemplarer.

Roco's model er meget tro mod forbilledet, desværre mangler undervognen strækbåndene.

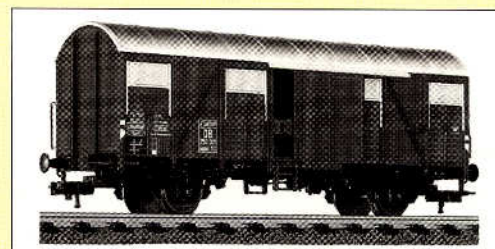
#### Roco.

46843. Gmms 44. 270 035. DB. Ep. III.

### Gmhs 53

Gmhs 53 var den første lukkede godsvogn, efter UIC standard, der blev bygget i Tyskland. Vogne bygget fra 1953 til 1955, fik bræddebeklædning (og kom til at ligne vores G vogn til forveksling) fra 1955 og frem fik vognene kunststof beklædte krydsfinerplader. Vognene blev bygget i alt 3529 eksemplarer.

Fleischmann har en ganske pæn og korrekt model af Gmhs 53, både med brædde og planke beklædning.



#### Fleischmann.

5310. Gmhs 53. 250 311. DB. Ep. III.

5314. Gmhs 53. 251 612. DB. Ep. III.

### Gmm(eh)s 60

Denne vogntype var den rigeste variant gruppe inden for den moderne G vogn, årsagen hertil skal findes i at den bestod af både nybygninger og ombygninger, man havde stadig cirka 20.000. G 10 vogne i 1959, en stor del af denne vogntype er lavet af genbrugsdele fra G 10 vognene.

Roco har en fin og korrekt model af Gmms 60. (ombygningsvogn)

#### Roco

46836. Gmms 60. 159 712. DB. Ep. III.

### G Hannover (pl), G 90

Efter anden verdenskrig blev alle lukkede godsvogne af polsk oprindelse tildelt et 90 nummer, denne vogn er en polsk udgave af Gr 20 og ligner sit ophav ganske godt.

Piko har som de eneste en Gr 90 i programmet

#### Piko

54046. G 90. 177 506. DB. Ep. III.

### GI Dresden, GI 11

Type navnet Dresden fik lukkede godsvogne med en bundflade på over 24 qm., det blev senere hævet til 26 qm. Fælles for alle vogne af denne type er at de havde højt buet tag (tøndetag) Vogne med større bundflade end 26 qm., men med fladt tag blev indordnet under type navnet Stettin, senere GI 07. De sidste GI 07 blev udfaset i midten af 50'erne.

Fleischmann laver en fin model af GI 11.

#### Fleischmann

5304. GI 11. 192 059. DB. Ep. III. Vognen er forsynet med nogle store påskrifter for Zuban Zigaretten, og de skal nok fjernes, før den kan anvendes på et dansk anlæg.

5729. GI 12-03-26. DR (DDR) Ep. III.

En ting som jeg nok burde have gjort opmærksom på, er de mange tyske vogn typer, der var i stort set alle de øvrige europæiske jernbane forvaltninger efter 2. Verdenskrig, måske nok er korrekte i tysk udgave, men mange vogne blev ændret i større eller mindre grad. Nogle lande byggede selv, eller fik vogne bygget i egen udgave i Tyskland. Så man må være forberedt på at eksempelvis en Gms 30 model fra Holland eller Østrig ikke nødvendigvis er lige så korrekt som den tyske. Det er desværre meget sjældent at fabrikanterne "huser" at ændre formene.

Som noget nyt har jeg efterfølgende valgt at skrive årstal efter



Åben højsidet gods-  
vogn type Ommr  
33 fra DB fotogra-  
feret ukendt sted i  
1958. Bemærk, at  
vognen er EUROP-  
mærket.  
Foto: Clausen/  
DMJK.

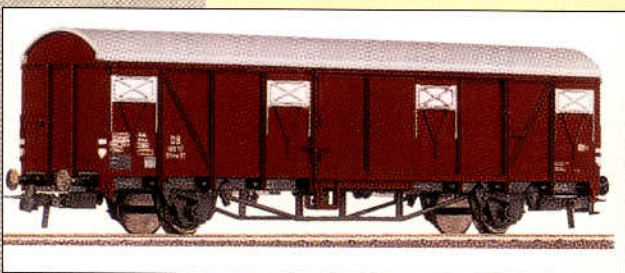


epoke-angivelserne, tallene i () angiver første byggeår og sidste år i drift. Øvrige årstal angiver vognens driftsperiode, i det udseende modellen leveres i. Det er selvfølgelig generelle angivelser, gældende for vogntypen og ikke for det specifikke vogn nummer. Det skulle gøre det lidt nemmere når der skal vælges vogne til vores anlæg.

#### Gls Dresden, Gls 33, Glms 38

Den nyeste udgave af Dresden vogntypen, hvis man ser på de øvrige lukkede godsvogne, der blev udviklet 30'erne, er det meget tydeligt at tyskerne gjorde sig store anstrengelser for at standardisere deres vognpark og at det lykkedes i vid udstrækning. Glms 38 blev sat i drift i 1937 og sidste år i regulær drift var 1972.

Roco laver en meget fin og korrekt model af Glmhs 38.



#### Roco

46742. Glmhs 38. 200 082. DB. Ep. III 1951-1964. (1972)  
46654. Glr. DR. 58\_10\_10. P Ep. III 1945-1964.

#### Glt Dresden (Ö), Glt 19

Glt 19 er en gruppe for vogne fra Østrig, der blev i Vest Tyskland efter 2. Verdenskrig, disse vogne var de største i "Dresden" gruppen, de var også blandt de første der røg ud, hvilket skete i 1967.

Lima har lavet en del godsvogne i model, Glt 19 er heldigvis fra den gode ende.

#### Lima

303224. Glt 19. 195 229. DB. Ep. III 1951-1964.  
303225. Dresden. Britt.-US Zone. DR. Ep. III 1945 - Ca. 1952.  
303194. Glt 19. P "Miele" DB. Ep. III. Jeg føler mig ikke helt overbevist om denne private vogn har været i Danmark, der forskes i sagen, det samme gælder desværre for næste model.  
303265. 564 244 P. "Züchner Dose" DB. Ep. III.  
303252. Glt. 221 501. ÖBB. Ep. III 1945-1964.

#### Gltrhs Dresden, Gltrhs 34, Gltmrhs 46

Gltmrhs 46 var en Glms 38, der havde fået gavldøre, men ellers er identiske.

Også denne vogn har Roco på programmet i den sædvanlige fine kvalitet. For tiden fås vognen ikke i epoke III-udgave fra DB, men det kommer vel?

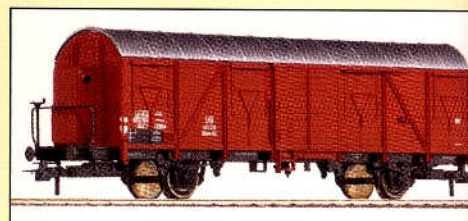
#### Roco

46649. Gltrhs. DR. 13\_80\_26. Ep. III (1937) 1945-1964. (1977)  
47513. 200 457. B (SNCB/NMBS) Ep. III 1945-1964.

#### Glm(e)hs 50

Denne vogn var den første nyudvikling hos DB (1953), i den før krigen, såkaldte Dresden klasse, bygget efter UIC normer i ikke mindre end 12 000 eksemplarer, en lille del af vognene havde brædebeklædning, nemlig de først byggede, mens langt den overvejende del havde (krydsfiner) pladebeklædning.

I år 2002 havde Roco Glmhs 50 som form nyhed og på foto ser den meget fin ud, jeg har desværre ikke set den på nært hold endnu. Märklin har også en model af Glmhs 50 på programmet, den er dog mindre vellykket, bl.a. er den for bred og som en følge deraf er taget forkert i formen. Endelig har også Klein en model af Glmhs 50 vognen endda i mange varianter.



#### Roco

47260. Glmhs 50. 201 519. DB. Ep. III 1953-1964

#### Märklin

46275. Glmehs 50. 201 267. DB. Ep. III 1953-1964

#### Klein

##### Brædebeklædning

3011. Glmhs 50. 201 237. DB. Ep. III 1953-1964  
3021. Glmhs 50. 201 547. DB. Ep. III 1953-1964

##### Pladebeklædning

3014. Glmhs 50. 212 794. DB. Ep. III 1954- 964  
3024. Glmhs 50. 202 826. DB. Ep. III 1954-1964

#### Glm(e)hs 61.

Endnu et resultat af genbrug fra gamle Gl og Glt vogne og nye del: Denne er en af de senere fra 1961. Meget andet kan jeg ikke om vogntypen.

I model er det Roco, der har vogntypen i programmet i den sædvanlige gode kvalitet.

#### Roco

46742. Glmms 61. 189 117. DB. Ep III 1961- 1964.

#### Gbmhs 51

I 1953 byggede DB 100 såkaldte "Fährbootwagen", det var vogne tilpasset det engelske fritrumsprofil, der var (er) noget smallere end i det øvrige Europa og jo, disse vogne fandt somme tider vej til dannevang.

- fortsættes side 12



## Danmarks ældste hobbyforretning

- en fascinerende blanding af butik og museum.

### KÆMPEUDVALG AF TRÆLISTER

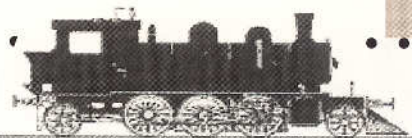
FINÉR - Balsa - METALPLADER - PROFILER - RØR - STÆNGER  
 EVERGREEN PLASTPROFILER - PLAST-CARD - MILLIPUT  
 STØBE & FORMMATERIALER - SILICONE - POLYURETHAN  
 PRODUKTER TIL FREMSTILLING AF "VAND" OG OVERFLADE  
 STRUKTUR - FIGURER - BILER - HELJAN HUSE - MÆNGDER AF  
 TILBEHØR FOR LANDSKABSBYGNING - TEGNINGER TIL  
 TOGMATERIEL & SKIBE - KLIPPEARK - VÆRKTØJ - INSTRUMEN-  
 TER - PLAST BYGGESÆT - MODELSKIBE - TINSOLDATER - DUKKE-  
 STUEAFDELING MED ET PARADIS AF TILBEHØR - PÅKLÆDINGS-  
 DUKKER - GLANSBILLEDER - NOSTALGI TING OG SAGER  
 MED MERE, MED MERE, OG MEGET, MEGET MERE  
 - SAMT OS 3 SOSKENDE, SUSSIE, INGER OG LEIF,  
 DER MED HVER VORT TEMPERAMENT FORSØGER AT  
 HOLDE SAMME PÅ DET HELE!

Velkommen i

### MODEL & HOBBY aps

Frederiksborggade 23 - 1360 København K  
Tlf./Fax (45) 33 14 30 10

åbent: ma.ti..to.fre 11-17, lø 10-13, ONSDAG LUKKET  
[www.model-hobby.dk](http://www.model-hobby.dk)



... vi ligger kun 900 m fra Jernbanemuseet  
og bussen har stoppested ved butikken.

Linie 51 og rute 890 lige til døren.

Se alle julegaveideerne i butikken  
eller i webbutikken

Julens åbningstider kan ses på  
vores hjemmeside

Vi har ALT til digital drift

Vi ønsker alle vore kunder en  
glædelig jul og et godt nytår

Det vi ikke har skaffer vi

## Odense Modeljernbanecenter

Kochsgade 35B, DK 5000 Odense C. Tlf. 66 14 10 50  
[www.modeljernbane.dk](http://www.modeljernbane.dk) · [info@modeljernbane.dk](mailto:info@modeljernbane.dk)

### Åbningstider:

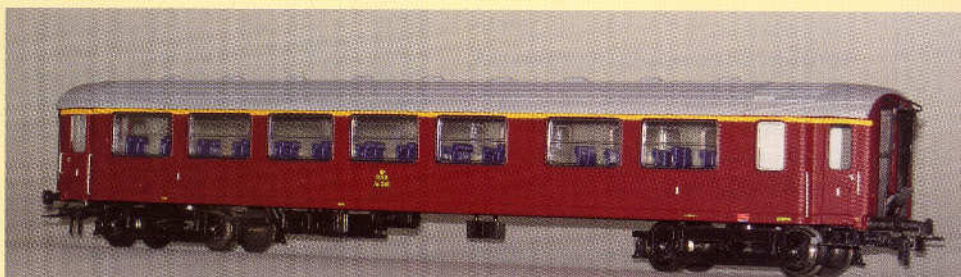
Mandag lukket · Tirsdag, onsdag og torsdag 11.00-17.30  
Fredag 11.00-18.00 · Lørdag 10.00-14.00

# DF Modeltog

Håndbygget kvalitet i skala 1:87

**NYHED**  
**DSB**  
**litra AL**

til kystbanetog



Besøg vor  
hjemmeside og  
se nyheder  
eller få ideer til  
egne projekter

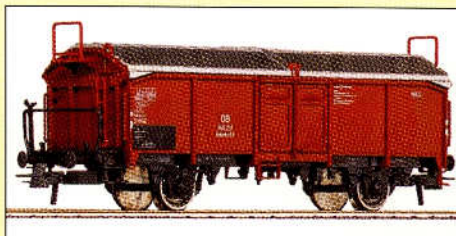


[www.dfmodeltog.dk](http://www.dfmodeltog.dk) / [df.modeltog@mail.dk](mailto:df.modeltog@mail.dk)

I Liliput's program finder vi en ganske fin model af ovennævnte vogntype:

**Liliput**

L231001. Gbmhs 51. 212 082. DB. Ep. III.1953-1964.



**GGths Bromberg. GGths 43**

I 1942 byggede DR fire forskellige storrumsbogie vogne som forsøgsvogne. I 1944 begyndte serieproduktionen af den deraf udviklede GGths Bromberg. Indtil slutningen af krigen blev det til beskedne 77 stk. Hos DB var Bromberg linjen en blindgyde. Hos DR (DDR) blev der bygget flere af typen, og der fandt også en egentlig videreudvikling sted.

For år tilbage havde Roco en ret fin model af GGths 43. Desværre har den ikke været i programmet i en del år. Piko har i mange år haft en Bromberg model i programmet, men den afviger en del fra den oprindelige GGths, nok fordi den viser vogne bygget efter 1945 i DDR.

**Piko.**

- 54050. GGrhs 15. DR. Ep. III 1945-1964
- 54051. GGrhs 15. DR. Ep. III 1945-1964
- 54052. GGrhs 15. DR. Ep. III 1945-1964
- 54055. GGts 15. DR. Ep. III 1945-1964
- 54056. GGrhs 15. DR. Ep. III 1945-1964

**Kmmks Düsseldorf, Kmmks 51**

I 1949 blev de første forsøgsvogne med skydetag. I 1951 blev den første serielevering bygget som Kmmks Düsseldorf.

Klein har haft vognen i programmet i en del år. Roco lancerede den i 2003.

**Klein**

- 3269. Kmmks Düsseldorf. 229. DR Britt.-US-Zone. Ep. IIIa 1951- 95? Uden bremseplatform.
- 3253. ØBB. Ep. III 1951-1964
- 3254. Kmmks 51. DB. Ep. III 1951-1964
- 3266. SNCF. Ep. III 1951-1964

**Roco**

47700. Kmmks 51. 360 250. DB. Ep. III 1951-1964

**Kmmfks 52**

I 1955/56 anskaffede DB 600 Kmmfks 52 vogne, hvor de eneste forskelle var gavldørene, og at de var uden bremseplatform.

Også denne variant er at finde i Klein sortimentet.

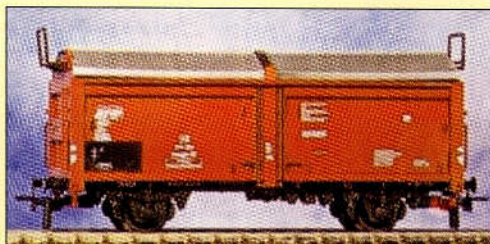
**Klein**

- 3263. ØBB. Ep. III 1956-1964
- 3264. Kmmfks 52. 365 056. DB. Ep. III 1955-1964

**Kmmgks 58**

Da man først havde fået lavet vogne med skydetag, ja, så var skridtet ikke så langt til at lave en vogn, hvor vognens sider er døre, der kunne skydes til siden, og det er netop hvad denne vogn var udstyret med. Den var stort set magen til vores HS-vogne, ganske som vores vogne var som de tyske vogne af første serie med hvælvede sider, og fra 1962 med flade sider med sikker.

Endnu en gang skal vi have fat i Klein for at få modellen.



**Klein**

**Hvælvede sider**

- 3242. Kmmgks 58. 370 064. DB. Ep. III 1957-1964
- 3243. Kmmgks 58. 371 072. DB. Ep. III 1957-1964

**Lige sider.**

- 3246. Tes\_t\_58. DB. Ep. IIIb 1962-1964
- 3247. Tes\_t\_58. DB. Ep. IIIb 1962-1964

**KØLEVOGNE**

Et for mig særlig interessant emne er kølevogne. Kølevogne af uden-

landsk herkomst har gennemtværet lille dannevang på kryds og tværs, især tyske vogne har i stort antal været her i 50'erne. Svenske, norske og italienske vogne var også hyppige gæster.

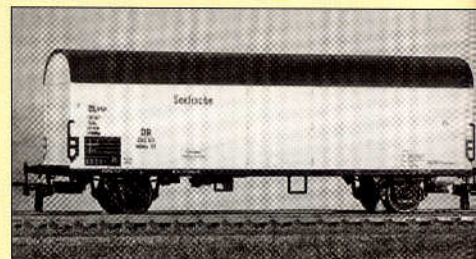
På modelområdet er det Klein, der har gjort sig mest bemærket, ikke mindst fordi der er lavet en del Danske versioner, og tyske M&D har lavet en del ganske skønne bemalings- og påskrift- varianter.

**Gkhs Berlin. Tnf(rhs) Berlin, Tnf(rhs) 32**

Til transport af 'Havfisk' ('Seefische') anskaffede Tyskerne fra 1936 cirka 1250 kølevogne af ovennævnte type i to serier. 1. serie havde alle håndbremse; fra 1941 anskaffedes resten af vognene. DB overtog knap 1000 vogne efter krigen, de ældste af dem blev allerede fra 1949 ombygget, vognkassen blev afstivet med profiljern. Mange af vognene med håndbremse fik fjernet bremsehuset, og i visse tilfælde hele håndbremsen. I slutningen af 50'erne fik nogle af vognene ny beklædning, bestående af vandrette planker placeret uden på profilerne, således at vognsider og gavle fremstod glatte. Endelig blev 57 vogne i årene 1962-1964 ombygget til 'Bananvogn' - også disse vogne fik vandrette planker.

**Klein**

- 3207. Tnfhrs 32. 303 722. DB. Ep. III (1943-1981) 1951-1964
- 3209. Tnfhls 32. 304 067. DB. Ep. III (1936-1981) 1951-1964
- 3218. Tnfhs 32. 303 511. DB. Ep. III 1958-1964



**Gkhs Berlin, Tnf(rhs) Berlin, Tnf(reh)s 38**

DR anskaffede fra 1942 i alt 500 af denne type vogne, der var bygget på basis af den svejste Glmhs Dresden. DB overtog knap 400 vogne efter krigen, og også denne vogn-

En special type godsvogne var vogne til autotransport. Her er type Off 55 fra DB fotograferet i Vejle, 1956. Foto: Clausen/DMJK.

type blev ombygget i slutningen af 50'erne, nogle med vandrette planker, mens andre senere fik pladebeklædning af krydsfiner (man må da håbe, at den var vandfast - krydsfineren altså!). I 1961 blev 50 af vognene udstyret med kraftigere fjedre, og fik ombygget bremsen, og dermed omlitret til Tnfms 64.

Roco har en Tnf 38 på programmet, i øjeblikket findes den kun som to forskellige sæt, med vogn og lastbil fra nogle tyske bryggerier, dem har vi, ærgerligt nok, ikke noget at bruge til på et dansk anlæg.

Desuden fås (nåh-ja, man skal selvfølgelig betale for den) den i østtysk udgave. Den har været på programmet i DB udgave under kat. Nr. 46235, og burde således være mulig at finde som brugt. Märklin Tnfs 38 kom som formnyhed i 2005. Jeg har kun set den på foto, så den er lidt svær at bedømme.

#### Roco

47286. Tnfhs 18. 18-37-90. DR Ep. III (1942-19??) 1945-1964



#### Märklin

46200. Tnhs 38. 304 700. DB. Ep. III (1942-1980.) 1951-1964

#### Gkhs Berlin, T(hs) Berlin, T(e)hs 42

Det vare en universalkølevogn anskaffet af DR fra 1942 i et antal af 1 700 stk. Alle vognene havde oprindelig trapezformet tag med tre lemme i hver side. DB overtog 750 af disse. Allerede fra 1950 blev vognene udsat for talrige ombygninger, bl.a. havde man store problemer med tætheden i lemmene på trapeztaget, så mange af dem fik et almindeligt 'tøndetag' og påfyldningslemme i gavlene. Ellers blev det med ekstra afstivning af vognkassen, ny beklædning med vandrette planker, hvilket gjorde, at de forskellige litra kom til at ligne hinanden overordentligt meget. Ty-



pen (T(e)hs 42 blev til gengæld en broget skare med vogne af højst forskelligt udseende.

I model har Klein 'dyrket' typen særdeles grundigt, og det er vogne af høj kvalitet.

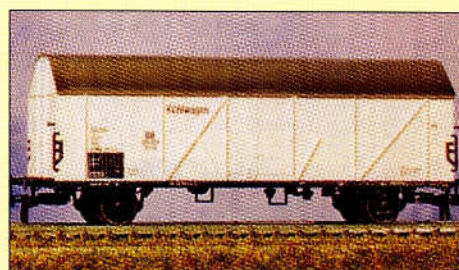
#### Klein

##### Trapez tag.

3201. Ths 42. 305 954. DB. Ep. III (1943-1978), 1951-1964

3203. Tehs 42. 305 931. DB. Ep. III (1943-1978), 1951-1964

3191. Tdhs 854 520. ÖBB. Ep. III (1943-19??), 1945-1964



3211. Tehs 42. 306 269. DB. Ep. III (1943-1978), 1951-1964

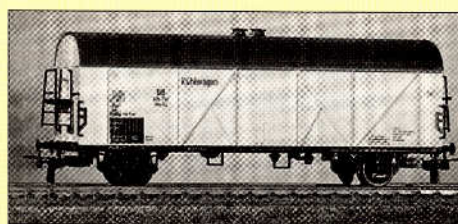
3212. Tnfhs 18-19-85. DR. Ep. III (1943-19??), 1945-1964

##### Tønde tag.

3204 Tehs 42. 305 954. DB. Ep. III (1943-1978), 1951-1964

3206. 589 081 P Transtermos. DB Ep. III (1943-1978)

3192. Tdhs 856 601. ÖBB. Ep. III (1943-19??)



3214. Tehs 42. 305 751. DB. Ep. III (1943-1978), 1951-1964.

3216. Tehs 42. 524 210 P. 'Migros' Ep. III.

#### T(m)ehs 50. Tmmehs 50

I 1951 byggede firmaet Rathgeber en prototype af Tehs 50 til DB, som UIC standard kølevogn type 2. Fra 1953 til 1955 byggedes 260 stk. Tehs 50. og fra 1956 leveredes yderligere 250 vogne, magen til de første, på nær kraftigere bærefjedre og litra Tmehs 50. Fra 1961 blev typen kastet ud i adskillige ombygninger, der først gjorde alle vogne ens (teknisk set) og derefter delte vognene i ikke mindre end fem grupper, de fleste vogne blev i drift indtil 1985.

Her er et typisk eksempel en vogn som alle de store mærker havde / har i programmet, ja den er så stor en selvfølge, at den i lighed med mange andre selvfølgeligheder er blevet/bliver noget overset. Dengang jeg var dreng, (ja - der skinnede solen altid om sommeren) lavede Märklin en meget fin model i rigtig længde og det hele. En gang i 1970'erne moderniserede man skidtet, og man fik skabt en alt for kort model, et fantasifoster, der ikke passede til noget.

Den er siden blevet bemalet med tusindvis af reklamer, herunder mange danske, tilsyneladende håber diverse samlere på, at skidtet bliver penge værd, men hva'? Jeg er jo bare en gammel tørv. Hos Brødrene Fleischmann havde man mere forstand på det med at modernisere, idet man i starten af 1980'erne ændrede sin 1:82 (Brio) model til en 1:87 ditto. Hvis man ser bort fra de for kraftigt markerede pladesamlinger, så er vognen meget fint detaljeret og korrekt.

Trix har i mange år haft en model af vognen som er meget fin og korrekt. Roco er også kommet med, og minsandten om det ikke er lykkedes at sætte en forkert undervogn på den nydelige vognkasse. Fejlen er dog let at rette, da det blot er strækbåndene, der skal fjernes.



#### Fleischmann

5344. Tehs 50. 308 351. DB. Ep. III (1953-1985.), 1953-1962.

Trix-vognen fås tilsyneladende kun med epoke III påskrifter i et sæt med to fladvogne kat. nr. 24 030.

Roco vognen fås kun i epoke IV. udgave. Kat. Nr. 46 450.

#### Tno(meh)s 59

På opfordring fra 'Transthermos' ombyggede DB fra 1955 i alt 651 vogne af typen GImehs 50 i Bw Oldenburg med en kraftig isolering, så de egnede sig til transport af bananer. Vognene levede uden de store ændringer til udrangeringen i 1980.

Da Klein i forvejen laver en model af GImehs 50 vognen, er denne variant jo nærmest en foræring.

#### Klein

3018. Tnoms 50. 329 289. DB. Ep. III 1955-1964.

### Vogne til pulvertransport

Jeg har indtil nu sprunget en type vogn over, mest fordi jeg var i stor tvivl om den overhovedet havde optrådt på danske spor. Diverse ekspert-udmeldinger har dog overbevist mig om, at det har de jo nok gjort – alligevel, altså kørt i Danmark. Det handler om vogne beregnet til transport af "pulverformet" gods, såsom mel, kvarts, vaskpulver og lign.

Indtil efter (!) Anden Verdenskrig blev pulvergodsarter udelukkende transporteret i stof eller papir sække, hvis man da lige ser bort fra kalk og brunkul. Den allestedsnærvæ-

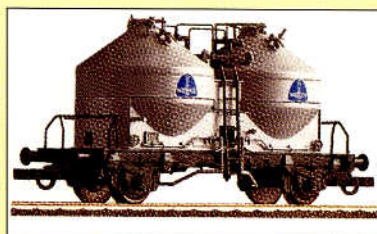
rende knaphed på alt efter krigen satte gang i udviklingen af lukkede beholdervogne med tryklufttømning.

I 1950 byggede DB en 4-akslet silovogn KKd 55 som forsøgsvogn, og i 1953 byggede man en serie på 10 stk. 2-akslede vogne Kd 54. Disse have et trykluftsystem, der fungerer ganske fint, hvis ikke tømningen blev afbrudt, i så fald havde systemet en kedelig tendens til at stoppe til. I 1953-54 afprøvede man et andet system på de amerikanske bogietankvogne som DB var "nødt" til at overtage. Disse blev ombygget til cement vogne KKd 49, et spøjst køretøj, der findes i Kleins program, men jeg tror næppe, den har været i Danmark. Nå, men erfaringerne med systemet på KKd 49 vognene var gode nok, og systemet blev anvendt på de senere anskaffede vogne.

#### Kds 54

Det er ikke det vilde udvalg der findes af denne type vogne.

Märklin laver da en Kds 54 vil mange nu hævde. Ja, men den er desværre meget forkert, men Roco laver faktisk også en Kds 54.



#### Roco

46 091 Kds 54. DB Ep. III 1953-1964.

Så vidt jeg ved, findes den også i ren DB udgave, men pt. er der kun denne udgave i epoke III.

Piko er også med på vognen (!) men heller ikke her kan man få den i DB udgave i epoke III. Til gengæld er der to Belgiske udgaver. Piko's model er ikke helt så flot som Roco modellen, men dog stadig en ganske habil model.

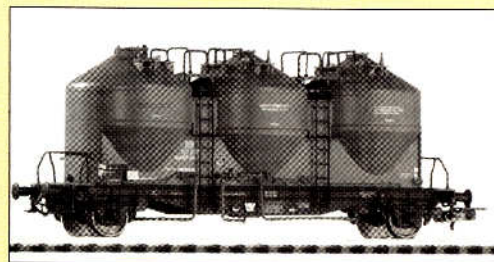
#### Piko

95519 SNCB Ep. III  
95567 SNCB Ep. III "Gent"

#### Kds 67

Som de eneste har Piko også en mo-

del af Kds 67, der er en længere udgave med tre beholdere af Kds 54.



#### Piko

54510 DB Kds 67 357 827. Ep. III 1961-1964

#### KKd 49

Endelig er der så Klein's model KKd 49, men som tidligere nævnt, så føler jeg mig ikke særlig sikker på, at den har været i Danmark – herligt ville det være, hvis nogen kunne bekræfte dens tilstedeværelse!? Helt umuligt er det ikke, de havde deres oprindelse til trods, et usædvanligt langt liv.

DB blev efter krigen "tvunget" til at overtage et stort antal amerikanske vogne af forskellig art, blandt andre bogietankvogne. Alle vogne var særdeles økonomisk bygget, for der var absolut ingen overflødige dikkedarer ved dem. De åbne og lukkede vogne blev meget hurtigt udfaset, men til gengæld kørte alle de 165 tankvognene, der var ombygget til cementvogne til 1967. I 1970 varde alle udrangeret

#### Klein

3065. KKd 49 359 096. DB. Ep. III 1953-1964.

### KVÆGVOGNE

Næste punkt på dagsordenen er kvægvogne. Danmark havde i 1950'erne en ganske anseelig eksport af levende kvæg til bl.a. Tyskland. Meget af det foregik i vores egne Q-vogne, men især tyskerne sendte store mængder af deres "Verschlagwagen" til landet. Jeg græmmes ved at skulle indrømme at, jeg ikke har foto af disse vogne – awdr!

Verschlagwagen eller på dansk kvægvogne er en gammel forseelse. I Tyskland dukkede de første vogne, der udelukkende var konstrueret til transport af levende dyr op omkring 1897 under litra Vwh Altona og Vwh Hamburg. Én enkelt (!) vogn kom til DB Vwh 03. Afløseren eller snarere

videreudviklingen kom i 1902 og hed V(w)h Altona og Hamburg, og endelig hos DB V(w)h 04.

Disse var populært sagt (næsten) magen til G02 vognene. Hos DB kørte de indtil 1966 og var RIV mærkede i 1950'erne – til gengæld fås de ikke i model.

I 1913 kom så endnu en videreudvikling i form af V(h) Altona og Hamburg, hos DB V(h) 14. Igen var det udviklingen hos standard godsvognene: G 10 kom i 1910, der smittede af, og i 1927 kom så V Altona og Hamburg, hos DB V 23, denne var afledt af Gr 20.

Sidste "skud" på stammen blev Vmm(h)s 63 fra 1960; disse bestod af en ny undervogn (magen til Glmehs 50). Vognkasserne derimod, bestod af dele fra de fleste Vh 04, Vh 14, V 23 og V 90. Således fik

man 650 moderne vogne, bygget af dele, der var op til 60 år gamle. Det er da godt gået. Desværre var tiden allerede løbet fra vogntypen. Transport af levende dyr på skinner var allerede i voldsom tilbagegang. I 1989 havde DB kun 13 kvægvogne i drift, og mon ikke det er helt slut i dag?

#### **V(h) Altona, V(h) Hamburg, V(h) 14**

Sachsen har en fin model af Vh 14 i programmet.

#### **Sachsen**

76125. Vh 14 330 457. DB. Ep. III 1951–1964

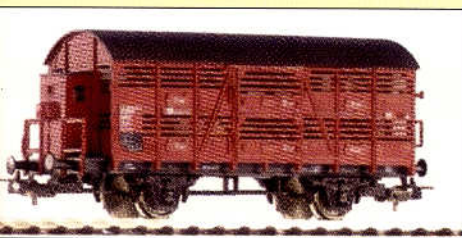
76240. 77848 NS. Ep. III

76127. Vh 23-01-50 DR. Ep. III 1951–1964

76375. Vh Hamburg. Britt-Us-Zone. Ep. III 1945–1951

#### **V Altona, V Hamburg, V 23**

Piko har modellen af V 23, der sin alder til trods er ganske fin.



#### **Piko**

54031. V 23-01-31. DR. Ep. III 1951–1964

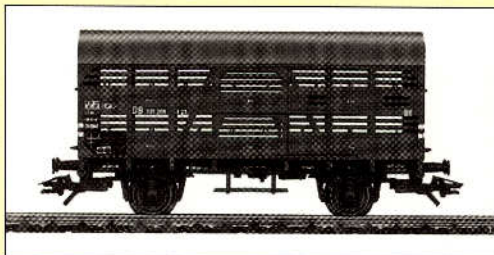
54025. V 23 331 042. DB Ep. III 1951–1964

54030. V23 Hamburg Britt-Us-Zone. 80 117. Ep. III 1945–51

Märklin har også en model af V 23. Jeg må tilstå, at jeg ikke kender den med mindre det er den som firmaet hele tiden har haft i programmet, og så foretrækker jeg altså Piko modellen.

#### **Märklin.**

48881. V 23 DB. Ep. III 1951–1964.



#### **V Hamburg (PI), V 90.**

Jeg har vist før nævnt, at DB sorterede vogne af udenlandsk oprindelse under type nummer 90. I denne gruppe huserede også en del kvægvogne. Disse vogne var i modsætning til den af tysk oprindelse, bygget på undervogne beregnet til lukkede vogne (G10), og havde derfor også samme dimensioner som disse.

Fleischmann har som eneste firma en model af V 90 i programmet. Det er en meget fin model, dog er der en "luftspalte" for meget, og skydedørene kan "desværre" åbnes, hvilket gør dem en anelse klodsede at se på.

#### **Fleischmann**

5354. V 90. DB. Ep. III 195–1964.

5706. Vh 23-51-54. DR. Ep. III 1951–1964.

#### **Vmm(h)s 63**

Denne vogntype har kunnet fås fra Märklin. Den kan fås hos Roco dels i "Playtime" (billig) udgave, som er alt for kort, og dels i "professional" udgave som også er lidt for kort – og så er det en epoke IV-udgave. Klein har fået vognen på programmet her i de senere år, og det er en særdeles flot model, som altid, når det er Klein.

#### **Klein**

3028. Vmm(h)s 63. DB. Ep. III 1960–1964

## **ÅBNE GODSVOGNE**



Så er der lige emnet åbne godsvogne, det er stort og rodet, men lad os se om ikke vi kan hitte rede i vildniset.

Den første godsvogn var en åben vogn, og alle jernbaneforvaltninger har altid haft flest åbne vogne. Deres udviklingshistorie er meget kompliceret, og der var mange, rigtig mange typer. Jeg vil forsøge at nævne modellerne, man kan få. Det sker i kronologisk rækkefølge. Også her er det (selvfølgelig) Tyskland, der er tone angivende.

#### **Omk(u) (pr II d 1),**

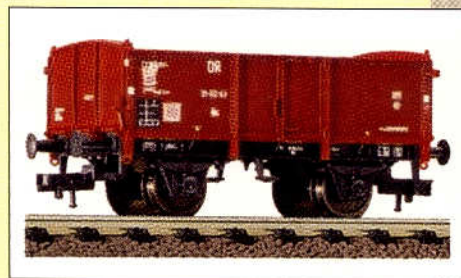
#### **O Swerin. O 02**

O 02 blev bygget fra 1892 til 1913 i ikke mindre end 43 223 eksemplarer. Da DB blev dannet i 1951, så var deres antal reduceret til "sølle" 1100 stk. Ved slutningen af 1950'erne var der ca. 400 og i årene 1960–61 var det slut med den ordinære drift. De holdt dog ud til ca. 1972 som askevogne ved dampdepoterne.

Fleischmann laver en særdeles flot model af O 02. i superkvalitet.

#### **Fleischmann**

5912. O 02. 652 450. DB. Ep. III 1951–1961



5711. Ou 31-02-43. DR. Ep. III 1951–1964

Märklin har et sæt med ikke mindre end 10 vogne af typen O 02 og O 11. Vognene er let smudsede, og belæsset med kul. Om sættet stadig kan fås, aner jeg ikke.

#### **Märklin**

46 030. O 02. O 11. DB. Ep. III 1951-1964. 10 stk.

#### **Ommk(u) (pr II d 2),**

#### **Om Ludwigshafen, Om 04**

Vogntypen blev bygget i 7928 eksemplarer mellem 1908 og 1913,

ca. 2000 vogne kom til DB, den sidste indsats år blev året 1960.

Piko laver vognen, men desværre ikke i epoke III udgave. Før i tiden kunne man få den med både DB- og DR-påskrifter, og så vidt jeg husker også med skrå forstærkninger på vognkassen, så her må man på jagt i brugtkasserne (NB! Vognen kan også bruges til at fremstille en dansk PT vogn)

### Omk (A 1), O Halle, O 10

Mellem 1911 og 1925 blev typerne bygget i et ganske imponerende antal af ikke mindre end ca. 80.000 eksemplarer af typen O 10, heraf kom ca. 8.000 til DB. I 1964 var det slut med brugen i driften.

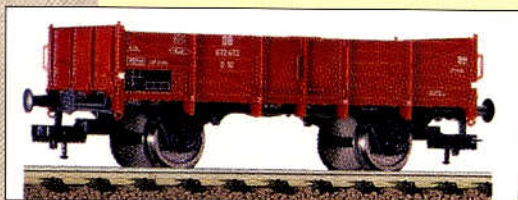
Mange fabrikanter har en O 10 på programmet.

Rocos model er ca. 4 mm for lang, og da den er fra billigserien, er den ikke så godt detaljeret, bl.a. ligger bremseklodserne ikke i plan med hjulenes løbeflade. Sachsenmodelle og Fleischmann har nogle særdeles fine modeller.

### Fleischmann

5709. O 29-52-70. DR. Ep. III 1951-1964

5260. O 10. 672 473. DB. Ep. III 1951-1964



5261. O 10. 673 955. DB. Ep. III 1951-1964

### Sachsenmodelle

76001. O 10. 671 112. DB. Ep. III 1951-1964

76095. O Halle. 41542. Britt-US-Zone. Ep. III 1945-1951

76232. O 29-07-09. DR. Ep. III 1951-1964

76114. Tof 196 432. SNCF. Ep. III 74137. 2 X O 10. og 1 x Xf 09. DB. Ep. III. 1951-1964.

Xf 09 vognen er jeg ikke særlig sikker på, at den nogensinde har været i Danmark, men de to O 10 vogne kan vi sagtens bruge.

### Ommk(u) (A10), Om Breslau, Essen. Om 12

Dette er virkelig en stor vogngrup-

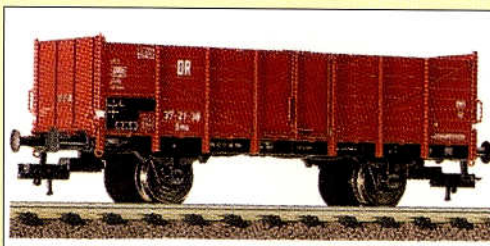
pe. Fra 1913 til 1920 blev der bygget langt over 100.000 vogne til de forskellige forvaltninger i Tyskland. En ikke ringe del af vognene blev ved slutningen af 1. verdenskrig leveret direkte til sejrsmagterne. DR overtog i 1920 i alt 103.865 af disse vogne, og DR byggede yderligere ca. 75.000 vogne frem til 1928. I alt blev det til næsten 200.000 vogne. Det siger næsten sig selv, at der var mange varianter, dels i bygningen, og dels gennem ombygninger.

I model er det først og fremmest Fleischmann, der gør sig bemærket med meget flotte modeller af Om 12 med og uden bremseplatform. Märklin har også en meget fin Om 12 i programmet.

Endelig har Roco en model i deres billigserie. Den er egentlig ganske fin, men undervognen er noget forkert, det er dog muligt at lave en korrekt vogn ved at udskifte undervognen med én fra Piko.

### Fleischmann

5716. Omu 36-22-25. DR. Ep. III 1951-1964



5715. Omu 37-21-38. DR. Ep. III 1951-1964

5915. Om 12. 712 424. DB. Ep. III 1951-1964

5219. Om 12. 710 339. DB. Ep. III 1951-1964

### Märklin

46 040. Om 12. DB. Ep. III 1951-1964.

### Roco.

46 058. Om 21. DB. Ep. III 1951-1964

### Ommr Linz, Omm(r) 32

Denne vogntype er den første åbne vogn, hvor svejseteknikken blev anvendt, den var også den første vogn, der var konstrueret til en lasteevne på 29,0 tons. Herr Adolfs oprustning satte også sin præg på vognen, bl.a. kunne sider og gavle tages af, således at panserkøretøjer kunne lastes. Vognene blev byg-

get i to hovedserier fra 1939 til 1943. De første vogne (6.130. stk.) havde såkaldte "fiskebugvanger", dvs. at vangerne var kraftigere (højere) mellem akslerne. Anden serie (18.605. stk.) fik vanger der lå helt i plan med vognsiden, hvilket gav vognene et ret specielt udseende. Da DB blev oprettet, overtog de 6.000 af dem. I 1958 var der 5.950 tilbage af den, i 1964 var der sket en voldsom reduktion i bestanden, idet der kun var 1.244 tilbage. I 1970 var der sølle 25 vogne tilbage, disse forblev i drift indtil 1978.

I 1987 bragte Liliput som den første - og til i dag den eneste - en meget fin model af Omm 32. Ikke nok med at vogntypen var "ny", også rent konstruktivt, men man var gået nye veje, idet undervognen blev fremstillet i sprøjtstøbt metal. Hjulene var tre-pukts-ophængt, og andet oplag af vognen var fra fabrikken udstyret med noget så vildt som fjederpuffer.

### Liliput

L221 601. Omm 32. 805 326. DB.

Ep. III 1951-1964

L221 615. Ommr 662 158.

ÖBB. Ep. III 1945-1964

### Ommru Villach, Omm(r) 33

Samtidig med Linz-vognene, så byggede man også

en "civil" udgave, og det var nok sådan alle vogne var blevet, hvis det ikke havde været for ham Adolf. Villach kom vognen til at hedde, og den var helt magen til Linz i opbygning, bortset fra 1,5 meter høje sider og gavle, der var fast monteret på undervognen.

Vognene blev bygget fra 1939 til 1945 i ikke mindre end 49.115 eksemplarer. DB overtog ca. 13.500 vogne, ikke mange i forhold til den oprindelige bestand. I 1958 var bestanden reduceret til ca. 10.500. Seks år senere i 1964 var antallet 5.515 stk. og i 1970 var der bare 7 vogne igen, sidste indsatsår blev 1974.

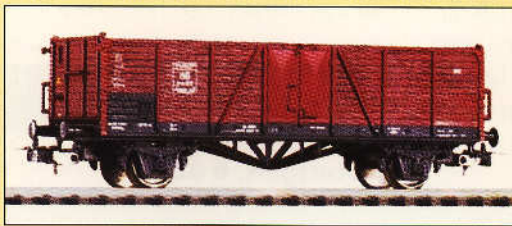
Denne vogn blev den sidste godsvognmodel som det gamle Liliput sendte på markedet, og jeg tror faktisk ikke, at man nåede at få udsendt så mange af dem, før firmaet lukkede. Jeg nåede selv aldrig at anskaffe nogen!



### Liliput

L221 701. Ommr 33. 808 335. DB. Ep. III 1951–1964  
 L221 711. Ommr 33. 808 417. DB. Ep. III 1951–1964  
 L221 712. Ommr 43-73-99. DR. Ep. III 1951–1964  
 L221 732. Ommr 43-18-07. DR. Ep. III 1951–1964  
 L221 705. Omm 760 758. ÖBB. Ep. III 1945–1964  
 L221 715. Omm 760 521. ÖBB. Ep. III 1945–1964  
 Endelig fås der et sæt med fire vogne, læsset med kul og patineret.  
 L240 081. vognsæt. Omm 32. 802 109, Omm 43. 817 009, Omm 33. 812 087 og Ommr 33. 814 220. DB. Ep. III 1951– 964.

Piko har også en Villach i programmet, den kan måske ikke helt måle sig med Liliput-modellen, men den er dog i mine øjne ganske anvendelig.



### Piko

54121. Ommr 33. DB. Ep. III 1951–1964.  
 54126. Ommu Villach. DR Britt-US-Zone. Ep. IIIa 1945 – 1951.  
 54851. SNCB Ep. III. 1945–1964.

### Ommu Klagenfurt. Omm 34

Denne vogntype var også dikteret af krigens betingelser, men da der var tale om en type, der ikke fortrinsvis var beregnet til tunge militære opgaver, skulle der spares meget på anvendelsen af metaller, hvilket gav sig udslag i, at bl.a. dørene i vognsiderne var lavet helt i træ, en metode man ikke havde brugt siden starten af århundredet.

Der blev fra 1943 til 1945 bygget 22.944. eksemplarer af vognene. Da DB blev oprettet overtog de ca. 8.500. stk.

I 1958 var der 5.487. tilbage, og i 1964 1.282. Det sidste driftår (hos DB) blev 1971. Vogntypen var som sagt gammeldags i sin konstruktion, og allerede i starten af 50'erne blev der moderniseret en del på vogne-

ne, bl.a. fik de fleste vogne døre af presset stålplade.

Både Piko og Klein laver en model af Omm 34. Klein-vognen er langt den flotteste, men også langt yngre end Piko modellen – som dog sagtens kan være med i selskabet.

### Klein

3052. Omm 34. 831 988. DB. Ep. III 1951–1964  
 3051. Omm. ÖBB. Ep. III 1945–1964

### Piko

54850. Ommu Klagenfurt. DR Britt-US-Zone. Ep. IIIa 1945–1951

### Ommu Duisburg, Omm 39

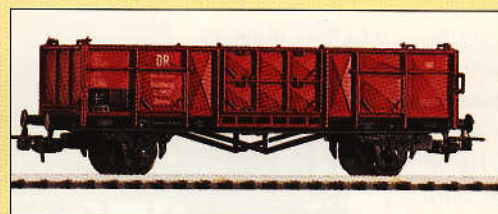
Efter 2. verdenskrig var produktionskapaciteten i Tyskland slet ikke på højde med behovet for nye vogne hos DR. Man fandt på mange løsninger for at afhjælpe denne mangel, en af dem var at få bygget vogne i udlandet, også udenlandske typer. Ommu Duisburg var af Tjekkoslovakisk herkomst, der blev bygget 1.150. eksemplarer. De forblev i drift til 1959. Så det var ikke nogen stor og gloriøs karriere vognene fik – til gengæld var

de med til at løse en enorm transportopgave efter krigens kaos.

På trods af det var en "liden" og uanseelig vogn, så findes den også i model. Piko har i mange år haft den i programmet, og det er en særdeles fin og korrekt model.

### Piko

54852. Ommu Duisburg. DR Britt-US-Zone. Ep. III 1945–1951



Denne model findes i mange forskellige udgaver, ligesom de fleste andre Piko-modeller, så det kan godt betale sig at snuse i din mjl-forhandlers brugt lager.

### Omm 51

De tyske fabrikker har altid (?) lavet prototyper til jernbanen. Som de ordentlige mennesker tyskerne nu

engang er, så blev de indordnet i en gruppe, der meget passende hed Versuchsbauart (forsøgsbyggemåde). I denne gruppe fandtes alle de forskellige forsøg på at lave den "perfekte" vogn – nogle kønnere end andre. De fleste var solister. Omm 51 fandtes i to eksemplarer, der på nær undervognen var ens.

Klein har udnyttet, at Omm 51 vognkassen optisk stort set er mægen til firmates model af Omm 55 (UIC standardvogn Type 2). Undervognen er forsynet med strækbånd, og disse skal fjernes - og vupti – så har man en meget korrekt Omm 51.

### Klein

3031. Omm 51. 863 300. DB. Ep. III 1954-?

### Omm 52

I 1952 lavede Uerdingen så Omm 52, DBs åbne moderne godsvogn nr. 1. Der blev "kun" bygget 14.919 eksemplarer af typen fra 1952 til 1962, hvilket vel nok kan undre, men sagen var, at man dels fik mange billige og "moderne" åbne godsvogne ved modernisering og ombygninger i 1950'erne, dels faldt brugen af dem en del i 50'erne - og endnu mere i 1960'erne, sidste indsats år blev 1986.

Alle der har (haft) Märklin modeltog kender denne vogn, og bortset fra at den var for lang, så var den meget fint detaljeret, alderen taget i betragtning. Jeg tror ikke, at den er til at få mere? Mine kilder viser kun vognen i vognsæt, der er engangserier, og jeg er ikke sikker på andet end, at det er en nyere udgave.

Roco har i mange år haft en model af Omm 52 der, selv om den hører til billigserien, er ganske nydelig. Lige for tiden er der ingen model til epoke III. Men forhandlernes brugt-kurve bør indeholde flere brugbare eksemplarer. Endelig er der da også den lige for liggende mulighed, nemlig Kleins meget fine model af Omm 52.

### Klein

3074. Omm 52. 867 915. DB. Ep. III 1952–1964

3075. Omm 52. DB. Ep. III.1952–1964

3032. Omm 52. 863 341. DB. Ep. III 1951–1964

3076. Omm 52. DB. Ep. III. 1952–1964

### Omm 54 / 53

Denne gruppe vogne var også en del af det store ombygningsprogram som DB havde i 1950'erne. Der blev anvendt dele fra Om 12, Om 21, O 10 og O 11. Fra 1954 til 1956 blev der fremstillet 10.589 vogne, alle leveret som Omm 54. Allerede fra 1956 og til 1959 blev vognene ombygget og samtidigt omlitret til Omm 53. Sidste indsats år for typen blev 1993.

I model er det kun Klein der laver Omm 53 - og så ikke alligevel, for der er ikke meget forskel på en Omm 54 / 53 og en Omm 55. Sidstnævnte type fremstilles af Klein, Roco og Märklin.

### Klein

3086. Omm 53. 871 009. DB. Ep. III 1956–1964

Modellen kom først i en udgave med meget bulet vognkasse, senere i en noget mindre bulet, og endelig i en helt glat udgave. Jeg ved desværre ikke, om de fik andre numre (litra som katalog). I det hele taget er det en vognserie, Klein har gjort en del ud af, bl.a. fik modellen monteret en ny smallere undervogn, hvilket pyntede gevaldigt.

### Omm 55

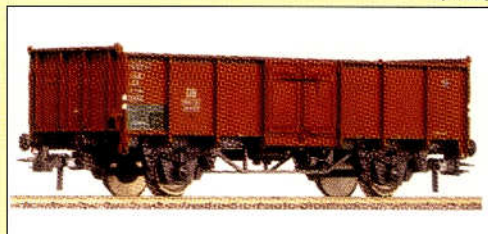
Lidt hurtigt sagt så er en Omm 55 faktisk en Omm 54/53 lavet kun af nye dele og materialer. Jamen, så er det ikke helt sandt alligevel, for en del af vognene fik nogle genbrugsdele. Og så var vognen en UIC-standardtype, hvilket Omm 54/53 ikke var. Men stor forskel på vognene var der som nævnt ikke.

Omm 55 blev bygget fra 1955 til 1962 i 17.300 eksemplarer. Heraf blev 1.876 eksemplarer leveret som autotransport vogne litra Offs 59. Sidste indsats år var - så vidt jeg kan dømmes - enten 1994 eller 1995.

Her er da noget at vælge imellem når man skal have en model af Omm 55, i hvert fald ved første øjekast.

Märklin, Klein og Roco laver alle en model vi kan bruge - eller gør de nu også det? Lad os starte med Märklin, der burde have en model

af Omm 55. Jeg kan bare ikke finde den. Nå, men så Klein da? Jo, firmaet laver skam modellen, men desværre er det med forstærkninger på dørrammerne - og de kom først i 1960'erne (suk!) OK, det er en mindre vigtig detalje, det må jeg indrømme (dobbel suk!) Men Roco redder forestillingen med en helt rigtig model.



### Roco

46 617. Omm 55. DB. Ep. III 1955–1964

### Klein

3078. Omm 55. 885 203. DB. Ep. III 1955–1964

3079. Omm 55. 881 742. DB. Ep. III 1955–1964

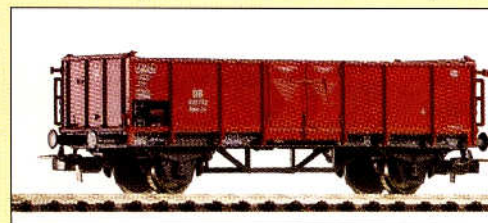
3094. Omm 55. 886 347. DB. Ep. III 1955–1964

### Omm 44

Vongtypen Omm 44 opstod da man fjernede trævognkassen fra 2.560 stk. Omm 34, og gav den en UIC stål vognkasse plus et par andre detaljer. Dette skete i perioden august 1957-oktober 1958 på AW Kaiserslautern. Sidste indsats for vogntypen år var året 1987.

I DDR lavede DR i RAW Zwickau det samme nummer med nogle af deres Omm 34 vogne, det var af med trækassen. og på med en stål ditto - det skete blot i 1962.

Piko laver en fin model af Omm 44 i flere udgaver.



### Piko

54 853. Omm 44. 830 793. DB. Ep. III 1957–1964

54 110. Omm 44. DB. Ep. III 1957–1964

54 857. Ommu 44-02-23. Ep. III. Desuden fås vognene i flere sæt blandet med andre typer vogne

58 090. Vognsæt. 2 X Omm 44., 1 X Omm 34. DB. Ep. III

58 070. Vognsæt. B. (3 X Omm 44.) Ep. III

De her nævnte vogn af hovedlitra O er langt fra alle O-vogne. En hel del kan laves ved mere eller mindre omfattende om-, ny- og kryds-bygninger. Det falder heldigvis uden for denne artikels rammer, men det kunne være en ide til en ny serie.

Jeg ved godt at man kan få nogle modeller med O litra, f.eks. har Piko en model af Omm 49, men jeg synes ikke at den, og flere andre er korrekte nok, i hvert fald ikke uden diverse ombygninger.

Nu er vi så ved at nå til et punkt hvor dels, mine kilder og viden bliver mere sparsom, og dels kan vi ikke længere bruge mit sorterings-system fra DB. Hos DB hed de lavsidede åbne vogne ikke Offene Wagen (åbne vogne), men derimod Rungenwagen med hovedlitra R.

## LAVSIDEDE ÅBNE VOGNE

### R Stuttgart. R 02

Denne type var ikke den første R-vogn, men den første i rækken, der fås i model. Vognen blev bygget hos alle forvaltninger med hver sit kendetegn fra 1890 og godt 25 år frem. Nogle af de senere byggede vogne fik strækbånd på undervognene i stil med de senere R 10 vogne. R 02 vognene fik et meget langt liv idet de sidste 6 vogne i 1966 fik UIC litra Kklm 430, og disse blev udrangeret 1968.

Märklin og Trix laver en fin model af R 02 med strækbånd og fladjernsakselgaffler.

### Märklin

46 361. R 02. 401 123. DB. Ep. III 1951–1966

46 363 R 02. 401 125. DB. Ep. III 1951–1966

45 096. R 02. 401131. DB. Ep. III 1951–1966

### Trix

24 052. R 02. 401 128. DB. Ep. III 1951–1966

### R Stuttgart, R 10

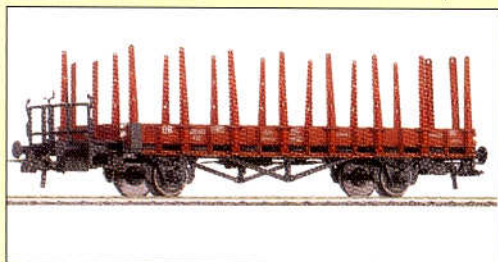
R 10 lignede meget sin forgænger R 02, den var 700 mm kortere over

pufferne og havde 6000 mm akselafstand mod R 02's 6500 mm. Dog fik R 10 med håndbremse en akselafstand på 6500 mm, hvilket var højst usædvanligt for vogne i gruppen verbandsbauart.

De blev bygget fra 1913, og de første vogne havde ikke strækbånd, en del af vognene fik eftermonteret strækbånd.

Frem til 1927 blev der bygget over 36.000 eksemplarer af typen, det nøjagtige antal kendes ikke, DB overtog "kun" 5980 vogne.

Kun Roco laver en model af R 10, en meget fin model som tilmed er meget anvendt til sonder-serie modeller med diverse last.



**Roco**  
47 786. R 10. 406 269. DB. Ep. III  
1951-1964

66 346. R 10. 426 172. DB. Ep. III  
1951-1964  
47 045. R DR. Ep. III.

### R(m)s Stuttgart. Rms 31

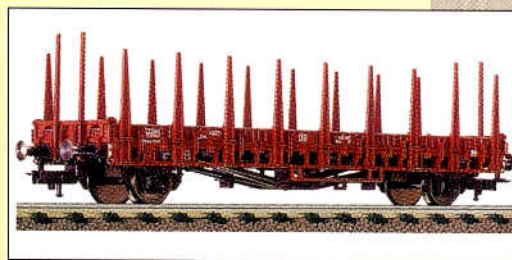
Denne vogn blev den første moderne "rungenwagen". Som jeg tidligere har nævnt, så affødte de nye svejseteknikker, der blev udviklet i 1930'erne grundlaget for de moderne vogntyper.

Rms 31 dannede grundlaget for alle senere typer. Mellem 1938 og 1942 blev der bygget 23.897 eksemplarer, DB overtog ca. 5600 vogne. Indtil midten af 1950'erne beholdt stort set alle vognene de oprindelige "rungen", d.v.s. stolper i træ. Herefter blev disse erstattet af pressede stolper i stål. Stort set samtlige 5600 vogne forblev i drift indtil 1966. På dette tidspunkt havde alle vogne mistet alle side- og gavlstolper. I 1968 fik vognene UIC litra Klm(rs) 440. Ved årsskiftet 1975/76 var der stadig 4975 vogne i drift, 1988 eller 1989 forsvandt den sidste vogn fra driften.

I model er det Fleischmann, der leverer varen, og det gør de overbevisende, det er en smuk og rigt detaljeret model.

### Fleischmann

5223. Rms 31. DB. Ep. III 1951-1964



5923. Rms. 31. DB. Ep. III 1955-1964

5257. Rmrso. 31. DB. Ep. III 1964-1968

5258. Rmrso. 31. DB. Ep. III 1964-1968

5725. Rmrs. DR. Ep. III 1955-1964

## FELDERBANEN

v/Helle og  
Jan Møller Holm

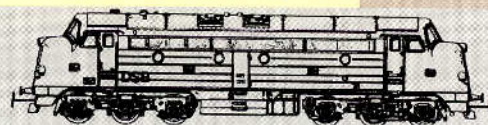


Foto  
**VNJ, Varde-Nørre Nebel Jernbane**

**FRICHS firkantet** FREJA byggesæt - bygget af RealModell  
OHJ, Ods Herreds Banen  
VNJ, Varde-Nørre Nebel Jernbane

**NYHED** - TKVJ, Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane  
Både til DC og AC - også med LYD  
Priser fra 8998,00 kr. KUN FORUDBESTILLING

Kig ind, ring, fax, eller mail - vi sender gerne!  
Vejlevej 349 . Bramdrupdam  
DK-6000 Kolding  
Tlf. 74 56 08 08 . Fax 74 56 02 01

### JULEGAVEIDEER:

Startsæt fra Märklin og Roco  
**Heljan: E maskine, HD vogne** Gkms, IAK, FAF, IA, Skandia Ørred Eksport, Dansk Andels Ørredeksport. Sidebanetog og intercity togvognsæt

**Hobbytrade:** DSB D maskine, kugletankvogn; DSB Dampmølle, Silotankvogn DSB Lumino.

**EPOKE: Skandia skinnibusser**  
Märklin dobbelt DSB MY sæt litra 1103 & 1142, Diesellok "HectoRAil", "Class", Vogne fra 98,00 kr. Nyhederne er nu i butikken

### Bøger

**Kolls** vurderings-, special og priskatalog 2008

**Lokomotivet:** Dansk Jernbanehistorie 4 - af Torben Andersen

**Holsund:** På sporet af 2008 - årbog om danske jernbaner

**Banen:** Bogen om D-maskinen. Spørg på en bogliste



### Juletid er gavetid

Vi udsteder gerne gavekort. Køb dine julegaver hos FELDERBANEN

Vi har et STORT udvalg af alt til modelbane.

Vi pakker gerne ind, og vi sender til alle verdenshjørner.



### Julevogn 2008

fra Märklin i HO og Z  
Julevogne på lager fra foregående år i H0, Z

### Åbningstider i julen:

Mandag d. 22.12  
ekstra åben 10.-17.30

Lukket 24. - 28.12 begge dg. inkl.

Åben mandag d.29.  
og tirsdag d.30.12

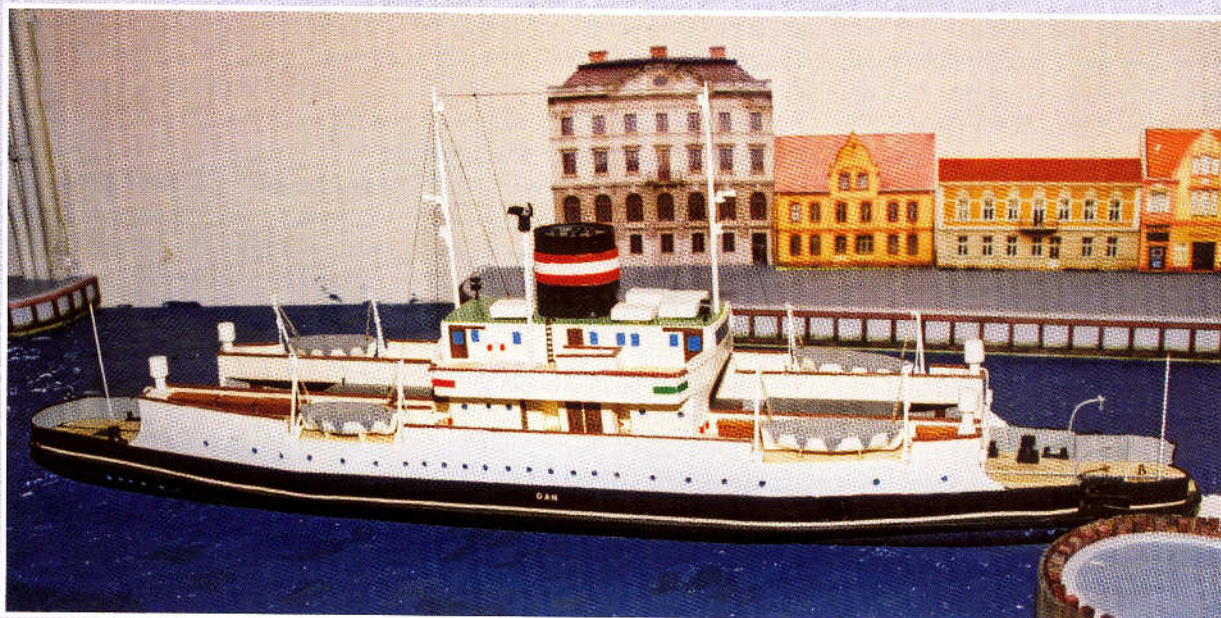
Lukket 31.12 - 1.1 begge dg. inkl.

[www.felderbanen.dk](http://www.felderbanen.dk) · e-mail: [info@felderbanen.dk](mailto:info@felderbanen.dk)

mandag lukket, tirsdag-torsdag 10.00-17.30

fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00

Færgen DAN er ved at glide ind i lejet i Helsingør færdhavn (NMJKs anlæg)



Læserne bygger:

# DSB jernbanefærger ... og andre skibe

■ Hans Kristen Nielsen

"Intet er vel – jernbanemæssigt set – mere romantisk og spændende end et dansk færdanlæg med færger i lejet. Jernbanespor, tog og færger med rødt/hvidt skorstensbånd kalder gode minder frem hos os alle (i hvert fald os, der har oplevet miljøet)". Sådan skriver Torben Andersen i nr. 66.

I artiklen gennemgås de forskellige færgetyper efter størrelse og antal spor, og artiklen virkede på mig som det afgørende skub til endelig at gå i gang med at bygge færdmodeller. Jeg har i mange år bygget skibsmodeller og noget modeljernbane, så det var naturligt at kombinere de to ting.

## Tegninger og kilder

Fremskaffelse af de nødvendige tegninger til bygning af skibsmodeller er normalt en vanskelig sag. De er i modsætning til tegninger af jernbanemateriel ikke så tilgængelige, hvortil kommer at serieproduktion af skibe er undtagelsen. Signalpostens store artikelserie med tilhørende tegninger – fra 1970-erne er derfor en uvurderlig hjælp.

Tegningerne er såkaldt generalarrangementstegninger, se f.eks. lokomotivet nr. 73 om "Svea", og består af en sidetegning og et antal dæksplaner. Umiddelbart virker de meget detaljerede, men man må være opmærksom på en række forhold.

Ligesom jernbanemateriel undergår færger en række ændringer over

tiden. De kan være så omfattende, som f.eks. for "Korsør", at Signalposten bragte to sæt tegninger. Men selv hvor ændringerne ikke var så omfattende, kan f.eks. dækshusene, radarudstyr, redningsudstyr (hvor måske oppustelige flåder har erstattet redningsbåde), være ændret flere gange. Tegningerne kan være daterede. Ib Andersen's artik-

DAN set midtskibs med detaljer på broen.



"Bagpartiet" på færgen DAN med redningsbåde, skibsklokke m.v.



ler i Signalposten er her nødvendig læsning.

Højre (stybordside) og venstre side er almindeligvis ikke ens, for så vidt angår placering af køjer, vinduer m.v. Gentagne op- og nedfotograferinger af tegningerne kan sløre detaljer, så fotos er uundværlige. "Doubleenders" som "Dan" er heller ikke symmetrisk opbygget omkring midten som man ellers let kunne tro.

Særligt udstyr som davider til redningsbåde, spil m.v. kan det være vanskeligt at aflæse af tegningerne. K. Hansens Praktisk sømandskundskab, som er kommet i mange udgaver indeholder fine detailtegninger heraf.

Fotos er som sagt en nødvendighed. Jeg har selv brugt "På Sporet"s billeder, diverse jernbanebøger og den righoldige færgelitteratur, der er udgivet i de senere år. Internettet er også en mulighed, se f.eks. [www.faktaomfartyg.se](http://www.faktaomfartyg.se). Handels- og søfartsmuseet har nu digitaliseret sin meget store billedsamling på næsten på 30.000 billeder. Man kan bladere heri via [www.maritime-museum.dk](http://www.maritime-museum.dk). En anden god kilde er Dansk Færgelitteraturselskab på hjemmesiden [www.dfhs.dk](http://www.dfhs.dk).

Jeg føler ikke selv, lykken ligger i at tælle nitter, men det kan alligevel betale sig at bruge nogen tid på forudgående research, så man ved hvad man gør under selve byggeprocessen.

Næste trin er opfotograferingen fra Signalpostens tegninger til 1:87. Men man må være opmærksom på fritrumsprofilen som Erik Damsgaard Madsen allerede gjorde opmærksom på i sin byggebeskrivelse af "Dronning Ingrid" i LOKOMOTIVET nr. 30. F.eks. er højden på vogndækket kritisk, og på "Dan" er overbygningen løftet 5 mm. På "Glyngøre" er på vogndækket placeret en række skylights og ventilatornedføringer, hvis placering blev afprøvet i forhold til vognenes akselkasser og trin. Så inden man går i gang, må man beslutte sig til, hvor præcist målfast man vil bygge.

Artiklen i nr. 66 lægger op til et svært valg mellem forskellige forbilleder, et valg jeg ikke var helt i stand til at træffe. Så jeg gik i gang

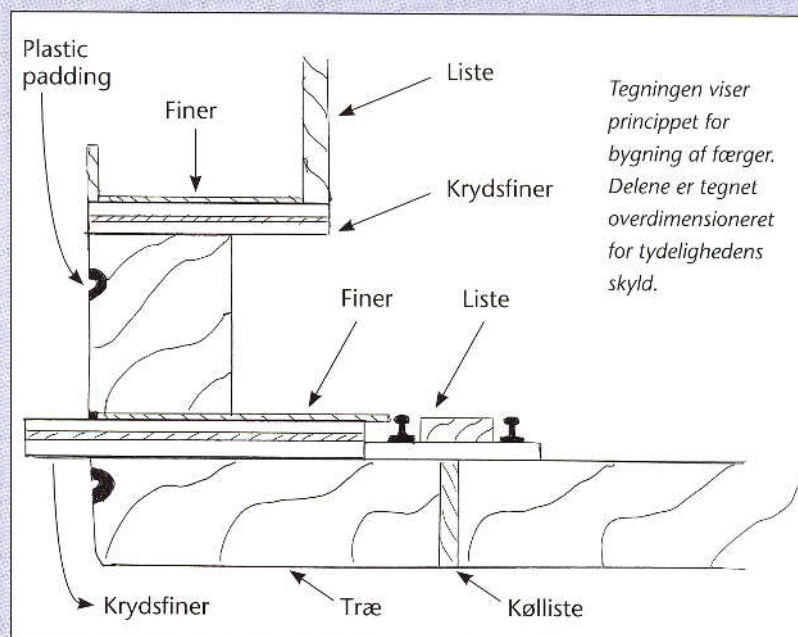
med at bygge, "Morsø", "Fennis", "Dan", "Glyngøre" og "Korsør".

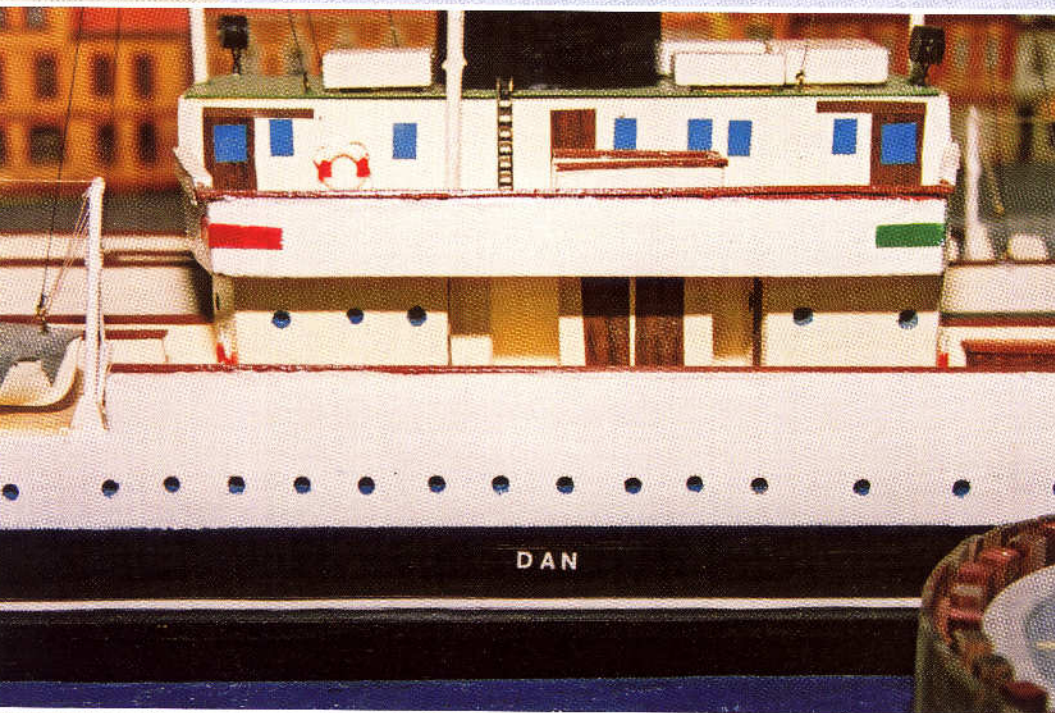
### Bygning af modellen

Modelskibe kan bygges i flere materialer. Træ, plastic, metal, pap og karton alt efter hvad der falder den enkelte bedst i hånden. Disse kan selvfølgelig kombineres. Traditionelt har træ været anvendt, og det har jeg da også hovedsagelig benyttet.

### Skroget

Jeg starter altid arbejdet på flere opgaver samtidig. Det grovere arbejde med tildannelse af skroget, og det finere såsom skorstenene, redningsbåde, m.v. Som tegningen herunder viser, er skroget bygget op af to stykker træ samlet med en kølliste.





Nærbillede af broen på DAN. Bemærk de fine runde køjer.

På dækket er med fortyndet hvid trælím klæbet en kopi af det relevante dæksplan, en fremgangsmåde der er gentaget på andre dæk. Det lønner sig derfor at tage et ekstra antal kopier, når man trykker på knappen på kopimaskinen.

Man kan så direkte med en stiksav udskære skroget. Rundingen i stævnene er foretaget med et stemmejern. Der er brugt to slags træ. Til de store færger er brugt fyrretræ fra byggemarkedet, mens der til de små – med de mere runde skrog – er brugt det lettere formbare balsatræ fra hobbyhandleren. Dette sugende træ kræver til gengæld en ekstra omhyggelig overflade-

behandling, begyndende med limvand, stærkt fortyndet hvid trælím. Dermed lukkes porrerne og træet hærdes noget. På dækket ved siden af sporet limes 4 mm krydsfiner, dels for som et blinddæk at udligne højdeforskellen, dels for at udgøre fenderlisten.

#### Dækshuse m.v.

Dækshuse og sider er fremstillet af lister i forskellige dimensioner, igen fra både byggemarked og hobbyhandleren. Som bl.a. Claus gjorde opmærksom på i nr. 16 er blå plastic-padding et fortrinligt materiale til udspartling, også til træ, hvor endtræet kræver en særlig behand-

ling. Kort hærdetid og slibbarheden sikrer hurtigt tilpas glatte flader.

Køjer er udboringer, der indvendig er malet blå. For at sikre præcise og skarpe kanter er de bo-ret i propper af plastic padding.

#### Dæk

Til dækkene er anvendt 0,5 mm lyst finer, hvor der på bagsiden med celluloselim er klæbet almindeligt hvidt kopipapir. Der er brugt celluloselim for at undgå, at fineren slår sig, og for at muliggøre, at man kan klippe i den med en almindelig saks uden at den flækker. Dæksplankerne er indstregede med en hård blyant, op til 4H. Dækkene bliver først klæbet på de forskellige dæk efter maling af dækshuse m.v., da fineren selvfølgelig er stærkt sugende. Vinduer er som på værftsmodeller markeret med blålakerede små kartonstykker.

#### Skorstene og skanseklædning

Skorstene er bygget op omkring et passende formet stykke balsatræ, omviklet med almindeligt tyndt karton fra boghandleren. Skal det være særligt stærkt kan nogle af lagene sammenlimes med epoxylim. Man kan hermed opnå en "æggeskals" hård flade. Under alle omstændigheder skal der først lakeres med klar lak et par gange inden maling.

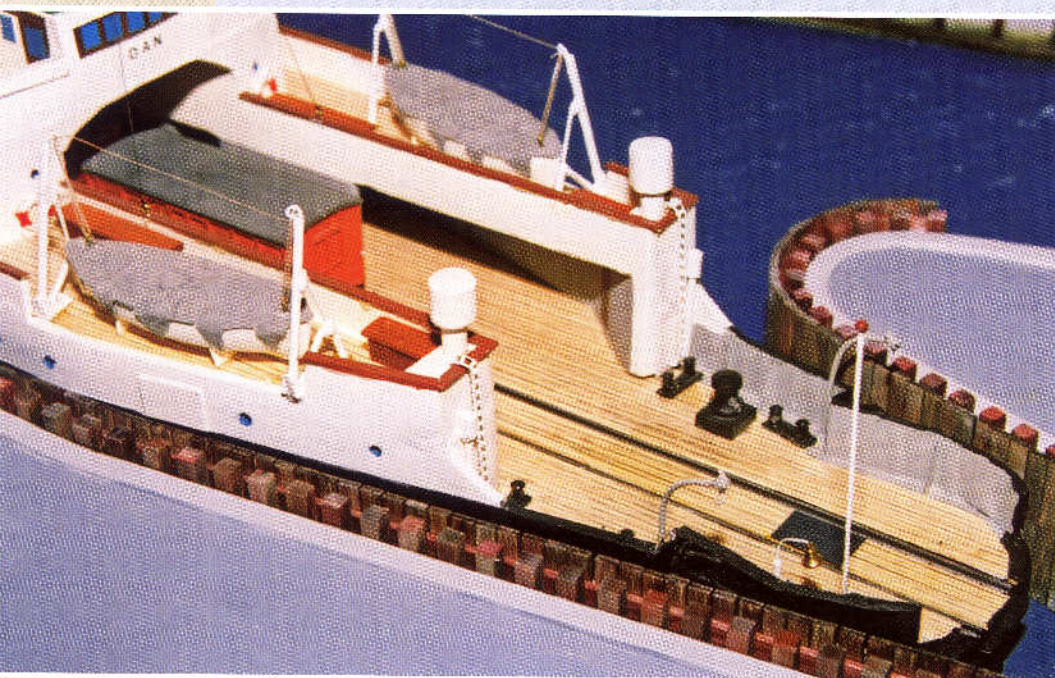
Skanseklædningen (der er skibssiden lige over dækket) skal nogle steder bøjes stærkt. Træet må derfor som i virkeligheden svedes. Jeg damper listerne i en gryde med lidt vand i bunden, og bøjer dem i den rigtige facon i en lære af sømstifter på en kopi af tegningen.

#### Redningsbåde

Redningsbåde er bygget op på samme måde som selve færgen. Omkring en køl af 1 mm krydsfiner er pålimet to stykker balsatræ. Pressningen på bådene er fremstillet af et stykke stof fra en gammel herreskjorte. Det males med stærkt fortyndet Humbrol i den rigtige farve. Malingen sikrer at man – efter pålimning – kan klippe det i facon uden, at det trævler.

#### Projektører

Projektørerne er fremstillet af stumper af messingrør, hvor igennem der er trukket messingtråd, der skal



DAN set mod styrbords side.



fungere som holder. Rørstumpen fyldes med loddetin, og i den ene ende udbores lidt for at markere reflektoren. Dørene er selvklæbende folie i "imiteret træ", mens dørhåndtagene er små messingstifter.

#### Diverse detaljer

Messingrør/tråd og plastrør i forskellige dimensioner er brugt til fremstilling af master, davider samt ventilatorer. N-skinneprofiler er brugt til det gitterværk, der bærer kommandobroen over vogndækket. "Træstyrehus" er på sædvanlig vis opbygget af plasticcard og -strips.

En del fittings er indkøbt færdige fra hobbyhandleren, såsom ankre,

pullerter, lejdere, redningsbælter, lanterner og kapstans. Billing er en kendt dansk leverandør, men også tyske Graupner og Aeronaut producerer fine ting som jeg har købt i Model&Hobby, hvor jeg har været kunde i 55 år.

Der er brugt hvid trælím, celluloselim, epoxyím og plastím.

Til "litrering" forsøgte jeg mig hos Stoppel Hobby, men fandt først brugbare bogstaver hos amerikanske "Microscale", som jeg handlede med via nettet til en overkommelig pris (ca. 40 kr. arket).

#### Slæbebåden Bien

I mange danske provinshavne hørte i epoke III en slæbebåd fra Switzer-

I Helsingør således "Bien", se f.eks. billederne af stabelafløbningerne af DSB-færgerne. Tegninger kunne jeg ikke fremskaffe, men takket være en tegning af "Sigyn", der er bygget næsten samtidig på samme værft og en lang række fotografier herunder et taget lige fra siden, samt selvfølgelig målene, kunne jeg lave mine egne skitser. Stævnfenderen en "hestetømme" knyttet af min kone, mens bildækkene, der hænger langs skibssiden, stammer fra kannibaliserede modelbilvrag indkøbt billigt i det lokale loppemarked.

I næste nummer bringer vi tegninger og fotos af færgen DAN.



Slæbebåden BIEN i Helsingør havn.



## Ak ja, ak ja!

Vi anmeldte i sidste nummer Kosangas-tankvognen fra PIKO, og skrev at den på flere punkter var forkert. Men Ole Møller Nielsen fra Ebeltoft har sendt os en 'råffel', idet vognen er helt korrekt. Han skriver:

*"I skriver, at PIKO's Kosangastankvogn mangler dome på toppen af tanken. Det gør den IKKE; det var kun ZE 504 017 og 504 035, der havde dome.*

*I skriver også, at det ikke er korrekt med 'K-et', der*

*rager op i soltaget. Jo, det er helt korrekt! Se det vedhæftede billede af ZE 504 017. Ja, ja, jeg ved godt at det ikke er 504 032 som PIKO's model, men det var ikke muligt at finde et foto af den i epoke III, så derfor brugte vi 504 017 som forlæg. Billedet er fra P.C. Johansens samling."*

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Ole fordi han gad brokke sig, og vi bringer derfor også det nævnte foto, så læserne kan få syn for sagen.

Tak til Ole for mail og foto.

## G-maskine og hjælpevogn

P.C. Johansen har supplerende oplysninger om billedet af G-maskinen og hjælpevognen, der blev vist under Sporskiftet side 40 i sidste nummer. Han skriver:

*"Hjælpevognen er ikke ukendt, idet der er tale om Hjælpevogn nr. 5 med hjemsted i Nyborg. Den kan kendes på sine bogier af Commonwealth-typen. I øvrigt er G-maskinen ikke nr. 62, men derimod G 625.*

*Ang. billedteksten til forsidefotoet side 3, så er det ikke et MA-lyntog, man ser i baggrunden, men derimod et MS-sæt."*

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for oplysningen, og kan tilføje at 5-tallet i G-maskinens sidste ciffer nummer var faldet ud ved en fejl, for det er G 625, man ser på billedet. I øvrigt er den ved at hjælpe en MD-bogievogn fra en af de fynske baner tilbage på sporene.

Også billedteksten til forsiden

side 3 var en slåfejl, idet det helt korrekt er et MS-lyntog, man ser forsvinde i horisonten, og ikke et MA-sæt. Sorry!

Endnu en gang tak til Poul for rettelserne m.v.

## Dobbelt-konfekt

Niels-Henrik Lund, kan ikke få vognnumrene for Albanis Hbis til at stemme. De er omtalt i vor tekst om Hbis i nr. 52, hvor nr. 562 er nævnt to gange i 2. spalte side 7. Han spørger kort og godt:

*"Hvor endte egentlig de tre vogne?"*

LOKOMOTIVET: Desværre igen fejl, men vi kan oplyse at de korrekte 'endestationer' for vognene er:

- 562 til Djursland Jernbanemuseum
- 564 til Struer Jernbanemuseum
- 566 til Danmarks Jernbanemuseum

Så skulle det forhåbentlig også være på plads?

## Dårlig til regning?

Erik V. Pedersen er faldet over en fejl i lyntogteksten nr. 93, side 22. Han skriver:

*"Det var MS 1-6 og AA 911-914, der blev..! MS 1-6 = motorvogne til tre togsæt, men AA 911-914 er = fire AA-vogne. Denne fejl er vel nok så stor, at den burde være fanget ved en korrekturlæsning. Det kræver ikke engang kendskab til jernbaner og deres materiel - kun lidt regnekundskab. Altså MS 1-8!"*

LOKOMOTIVET: Ja, det kunne være at bladets redaktør skulle se at få taget sig et kursus i regning? Og læsning? Det skal selvfølgelig være - som Erik skriver - fire togsæt MS 1-8.

Så skulle det være på plads?



# Hvad hedder det?

## Damplokomotivernes anatomi

Thomas Hansen, Gentofte, har en lille opfordring til os om at beskrive de tekniske dele på damplokomotiverne. Han skriver (forkortet af redaktionen):

*"Jeg læser med interesse jeres bøger om DSBs damplokomotiver, men da jeg er så ung, at jeg kun kender dampen fra veteranbanerne, så kunne jeg godt tænke mig, at I fortalte lidt om, hvad delene egentlig hedder på et damplokomotiv, altså en slags anatomi for damplokomotiverne. Kan det lade sig gøre?, så ville jeg blive glad".*

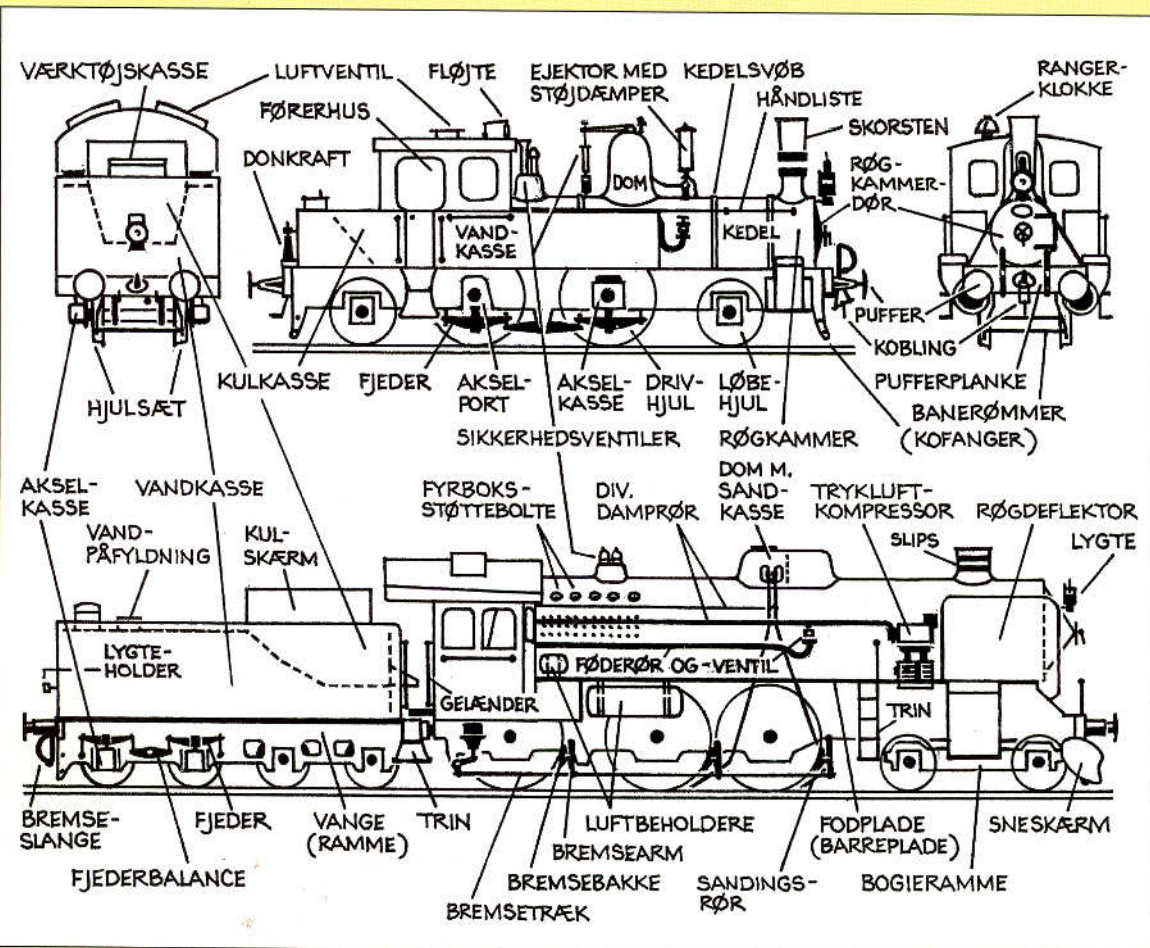
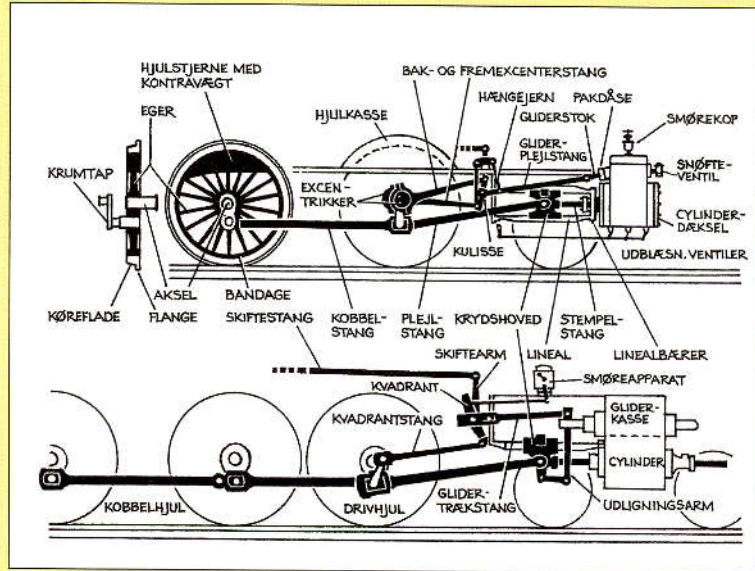
LOKOMOTIVET: Vi har fundet lidt tegninger frem fra arkiverne omkring damplokomotiver som vi bringer her. Vi håber, det kan hjælpe lidt på forståelsen? Det

kan i øvrigt anbefales at læse 'Damplokomotiver for begyndere' af Hans Gerner Christiansen. Den kan lånes på biblioteket.

Tegningerne nederst viser en O-maskine og en R-maskine, mens tegningerne af gangtøj øverst er

Trick-Allan styring (DSB litra A, K, O, F), mens den nederste er en Heusinger-styring (DSB litra H, R, E, S ...og delvis litra D).

De hosstående tegninger er alle udført af Erling Nederland, arkiv LOKOMOTIVET.



# Bør vi have nye EPOKEINDDELINGER?

■ Ole S. Petersen

## De ældre epoker

Mange har i tidens løb forsøgt at finde året, hvor epoke III bliver til IV. Men den gordiske knude løses aldrig, for årstallet findes slet ikke. Faktum er nemlig, at epoke III glider over i IV bid for bid i form af en overgangsperiode, startende med omlitring af godsvogne i 1966 og sluttende med det røde design i 1974. Omlægningen til moderne jernbanedrift var en stor mundfuld. Man kunne kalde denne gråzone for epoke III½ i stedet for IIIc for at lægge lidt afstand til den ægte epoke III. Overgangsperioden er ikke egnet til mj, da den er stærkt præget af forandring. Den ægte epoke IV (IVa) begynder i 1974.

Men epoke III's kvaler er ikke slut, for epoken begynder også specielt. Årene 1941-45 er en særlig tid i epoke IIIa, som kunne betegnes IIIbz. Her er togenes puffere og trin hvidmalede, og frontlanterne er blændede. Lytogene er gemt væk, og antallet af øvrige motortog (ofte gasgenerator) er ret begrænset. Jernbanesabotage. Et par litra CUK er fangevogne med tremmer for vinduerne. Den indvendige belysning i modelvogne og -huse droppes pga. mørklægning, og der er tyske soldater på gaden.

Epoke II begynder i 1893 med sammenlægningen af DSB's maskinafdelinger, og slutter i 1940 med omlitring, trykluftbremsens indførelse og kupevognenes bortfald. Men de nuværende underperioder er ikke helt fyldestgørende.

Den første store ændring i epoke II sker, da P-maskinen fremkommer i 1907. De havde dobbelt så stor kedel som den hidtil største type (litra K), der ofte havde måttet køre i forspand. Desuden er litra P en atypisk Busse-konstruktion, der brød en årelang tradition. I 1908 finder DSB omsider det endelige design for tagryttervogne, som nu bliver anskaffet i langt større antal end hidtil. Få år senere får maskinafdelingen en ny chef, og det bliver starten på et dansk-tysk samarbejde om lokomotivudviklingen, samt anskaffelsen af de berygtede rystevogne.

I 1920'erne begynder privatbanerne at anskaffe motormateriel, mens DSB er mere på forsøgsbasis. Da motordriften var meget sporadisk de allerførste år, har den ikke afgørende betydning for periodeskiftets nøjagtige placering. Det øvrige materiel peger på et periodeskift midt i 1920'erne.

Periodeskiftet 1933/34 er uomtvisteligt med afskaffelse af 2. klasse og indførelse af fællesklasse. I denne sidste epoke II-periode bliver bl.a. det første pålidelige dieselmateriel og tysk-inspirede godsvogne anskaffet.

Man bør undlade at underopdele epoke I. Her drejer det sig om at vælge

en jernbaneforvaltning; for at nævne de geografisk største: SJS, DSB/S, DJDS, JFJ og DSB/JF. Kun én enkelt af disse kan underopdeles (SJS før og efter 1870). Epoke I bliver næppe nogensinde det store nummer blandt mj-ere, til gengæld kunne man vel godt unde epoke II at få en smule vind i fyret. De ret korte vogne gør epoken egnet til små hjemmeanlæg, og dobbeltspor var stadig sjældent; i Jylland fandtes udelukkende enkeltspor i det meste af epoke II. Som bonus er vakuumslinger ikke i vejen for modelvognkoblinger, sådan som trykluftslanger kan være.

Oversigt over forslag til nye perioder i epoke II:

### Epoke IIa 1893-1907

Nye damplokomotiver, især litra K, O, F og D I (samt Hs II og G IV).

Bogiekupevogne (litra AA, BN og CK).

Tagryttervogne m. midtergang og mange små vinduer (litra BL og CL), og m. sidegang og tvillingevinduer (mest af litra CM og BM).

Rejsegodsvogne litra EH.

Q-vogne nu også med skydedør (litra IG og IV).

Hvide isaffølede vogne litra IK og åbne godsvogne litra PF.

Privatbaner: Personvogne af Vulcan-type.

### Epoke IIb 1908-1924

Damplokomotiver litra P og R I (samt D II og III).

Tagryttervogne m. sidegang og store vinduer (især litra AN, CN, CM og BP); tagryttervogne er nu mere almindelige end bogiekupevogne.

Rystevogne m. midtergang (især litra CF og BC), og m. sidegang (især litra CC, CD og BB).

Periodens personvogne kommer også i teaklisteklædt udgave (DSB's vogne har påskrifter på metalplader).

Rejsegodsvogne litra EM.

De store Q-vogne (litra QH og QR).

Nye signaler og signalvisninger, bl.a. armen med svalehale.

Privatbaner: Henschel bliver populær

som leverandør af damplokomotiver, og personvogne af rystevognstype anskaffes.

### Epoke IIc 1925-1933

Damplokomotiver litra H I og S (samt R II).

Motormateriel, især fra Triangel (DSB mest af litra ME, MF og ML).

Personvogne udelukkende som teak: tagrytter litra AP, nærtrafik litra FF og spidsgavlede litra CM og BP.

Teakklædt udgave af litra EH.

Påskrifter af bronze på DSB's teakvogne.

Godsvogne litra PJ.

De sidste damplokomotiver fra epoke I udrangeres, bortset fra litra J (ombygges), A, G og Hs.

Sidste periode med sommer- og toetaevogne, og de fleste godsvogne af hovedlitra K er udrangeret.

### Epoke II d 1934-1940

Damplokomotiver: de svenskebyggede litra E.

Motormateriel, især litra MO og lyntog, desuden indføres S-tog.

Personvogne af stål (flestepå litra CR).

Helt nye typer godsvogne (flestepå litra IA).

Mange af Busses lokomotiver er ombygget med større domkappe, kulkasse og kedel.

Røgplader monteres på litra R og S.

Svenske banerømmere indføres.

Privatbaner: Lokomotiver af FRICHs fir-kantede anskaffes

Ombygning af en del af tagryttervognene, herunder alle dem med tvillingevinduer. Tredje klasse er bortfaldet, og en stor del af de toakslede kupevogne er udrangeret.

### Ændring af epokeskiftet IV/V

Det må også overvejes at flytte tidspunktet for epokeskiftet IV/V. De første epoker (I-III) blev defineret af deres eftertid, mens skiftet mellem IV og V blev fastlagt af samtiden. Det gjorde epoke IV lige lovlig kortvarig, da ændringer altid virker drastiske, netop når

Hvor hører denne  
Gkms hjemme?  
Epoke III eller IV?



Hvad med en vinrød litra B? Er den en epoke III- eller IV-model.



de sker. Tingene ser ofte anderledes ud, når de kommer lidt på afstand.

Store begivenheder for forbilledet har ikke nødvendigvis særlig betydning i model. Den jyske litra MR/MRD optrådte f.eks. side om side med sjællandsk Bn-materiel allerede før åbningen af Storebæltsforbindelsen. Så en modeljernbane kan vanskeligt vise forskel på 1996 og 1998, medmindre færger eller tunnel inkluderes i modelanlægget.

Ændringerne i 1991 var driftsmæssigt afgørende for DSB med nye togsæt, som let kunne deles og ikke krævede omløb af lokomotiv på endestationen. Men bl.a. litra MR tilbød faktisk allerede i regionaltrafikken sidstnævnte fordel, og i øvrigt er det svært at gøre driftsmæssige sammenligninger mellem forbilledet og model. F.eks. er der procentvis alt for mange endestationer på en 'punkt til punkt modeljernbane' i forhold til øvrige stationer, så omløbsproblematikken opstår for hyppigt. Knudestationer med behov for at dele og samle IC3-stammer findes derimod sjældent på hjemmeanlæg. At der kan etableres gennemgang mellem IC3-sæt har slet ingen betydning i model, det samme gælder driftsfordelen med lastbilmotorer.

Visuelle ændringer er nemme at eftergøre på modeljernbaner, og de bør derfor have stor betydning for epokeinddelingen. F.eks. var DSB's perronskilte ens i tiden fra ca. 1974-2000. Det gav ligeledes et fælles præg, at DSB-bomærket på materiellet var uændret i den førnævnte årrække, også selv når togets farver afveg fra standarden. Lokomotivernes 1970'er-design (rød/sort) blev først droppet efter årtusindeskiftet.

De hvide IC3-tog må betragtes som et eksperiment med den gamle designmanual fra 1972 snarere end et nyt design. Den hvide farve var jo en tilladt farve, og det at markere en særlig del af togsiden med en anden farve (IC3's røde dørpartier) var heller ikke en ny ide (de røde førerhuse på lokomotiverne). DSB-bomærket på IC3 var ganske vist anbragt på døren, men stadig i nederste venstre hjørne af det røde parti ligesom på de røde personvogne. Skrifttypen var også uændret.

Rent designmæssigt havde 1990'erne således en stærkere forbindelse til de to foregående årtier end til årtiet efter årtusindeskiftet. DSB som selvstændig virksomhed og sporenes overdragelse til Bane Danmark samt fremkomsten af

nye operatører giver også et kraftigt skel omkring årtusindeskiftet. Desuden gled en hel kategori, danske godsvogne, ud af billedet. På perronerne kom skilte med blå baggrundsfarve, it-skærme med info, venteskure i glas og ny type bænk.

Det er en fordel at generalisere lidt for at få epokeskiftene så skarpe som muligt. DSB-godsvognene forsvandt f.eks. meget hurtigt efter 2001, og vil man have et epokeskift her, bør man forenkles sådan, at alle godsvognene blev udrangeret i 2001. Ommalingen til DSB's nuværende blå design gik også hurtigt og konsekvent, så den korte periode med blandet design bør ligeledes ignoreres i epoke-regi. Derimod sameksisterede de klassiske røde tog med de hvide i et helt årti, uden at det udviklede sig mod noget ensartet, og det taler for en særskilt periode.

Det er vigtigt, at epoke IV ikke bliver alt for kortvarig, for ellers risikerer vi, at det danner kutyme, og så drukner vi i epoker. Hvilket kan få den konsekvens, at m'jerne bliver spredt så meget, at det bliver vanskeligt at skrive artikler, som interesserer mange; ligesom modeltogsproducenterne vil få sværere ved at sælge tilstrækkeligt af hver model. For der er ingen tvivl om, at jernbanerne går en turbulent tid i møde med jævnlig udliciteringer og nye selskaber hvert andet år, som let kan opfordre til en masse nye hoved-epoker. Men hvis epoke V begynder omkring 2001 kan disse i stedet henvises til et antal underperioder i epoke V. Det nuværende epokeskift i 1990/91 bør således degraderes til periodeskift. Når litra MY i 1954 blot udløste et periodeskift, så kan IC3 også nøjes med det; begrebet intercitytog fortsatte jo også.

Min anbefaling er derfor:

#### Epoke IVc 1991-2001

Nye tog: Flexliner (IC3/IR4) og litra MK.

En række designs på nyleverede godsvogne.

Nyt frontparti på sjællandske styrevogne.

Sølvpil er væk. MX er væk som DSB-litra.

#### Epoke Va 2002-

Nyt design for alt DSB-materiel, også lokomotiver og personvogne.

Korte vognnumre på alle personvogne til indenlandsk brug.

Ny skrift og nyt perronudstyr.

Nye DSB-tog: Øresundstog, Desiro og dobbeltdækkervogne.

Nye lokaltog: LINT41.

Nye selskaber: Railion og Arriva.

Kraftig reduktion i antallet af DSB-lokomotiver: MH er helt væk, mens MY og MZ samt MK er væk som DSB-litraer.

DSB-godsvogne er væk.

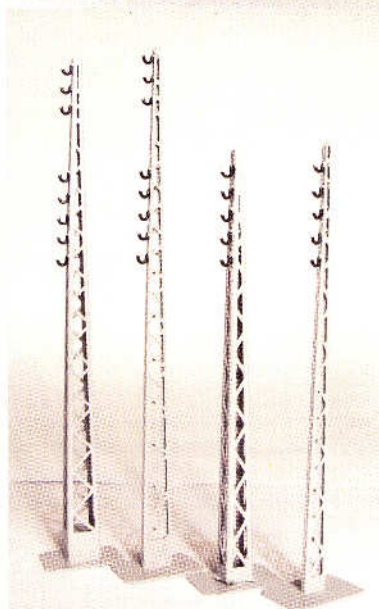
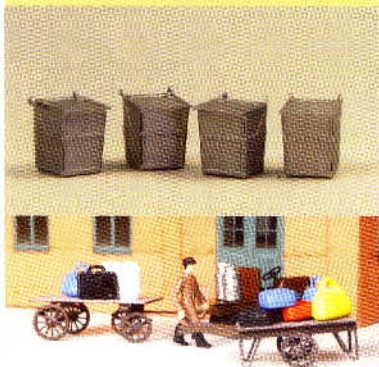
Skellet til epoke V kan flyttes et par år, men 2002 er det bedste kompromis. Dette år kom dobbeltdækkerne og de blå litra ME, det første blå/grå IC3, ligesom DSB-bomærkerne forsvandt fra Railions lokomotiver. Allerede året efter kom Arriva på banen. År 2000 er et dårligere valg, da litra EG og ET afviger lidt i designet, og eldrevne tog er ikke så populære i model.

#### Tilføjelse til tekst om Epokeinddelinger

For at læserne kan orientere sig om begrebet epokeinddelinger, så bringer vi for en god ordens skyld epokeinddelinger fra MORUP/DMJU og LOKOMOTIVET:

Epoke	MORUP/DMJU	LOKOMOTIVET
Ia	1847-1880	1847-1870
Ib	1880-1892	1871-1892
Ic	1892-1920	
IIa	1920-1934	1893-1925
IIb	1934-1941	1926-1933
IIc		1934-1940
IIIa	1941-1955	1941-1953
IIIb	1955-1963	1954-1965
IIIc	1963-1969	1966-1973
IVa	1969-1972	1974-1983
IVb	1972-1980	1984-1990
IVc	1980-1990	
Va	1990-?	1991-1996
Vb		1997-2002
Vc		2003-?

Bemærk, epokeinddelingerne gælder i begge tilfælde kun for DSB. For privatbanerne gælder helt andre inddelinger, men disse er endnu ikke foreslået af hverken DMJU eller LOKOMOTIVET.



Se vores varer her:  
[www.epokemodeller.dk](http://www.epokemodeller.dk)

Køb hos vore forhandlere  
- de støtter os  
[info@epokemodeller.dk](mailto:info@epokemodeller.dk) +45 20220449

## Programmering af funktionsdekoder til Hobby Trades dobbeltdækkere

■ Flemming Møss

Efter lang ventetid kom funktionsdekoderen endelig til mine dobbeltdækkervogne sammen med et ombytningsprint. Der var åbenbart en fejl på det, der blev leveret med vognene fra fabrikken. Sættes leveres i en lille plastpose med en meget udførlig vejledning i at udskifte det, så selv personer med 10 tommelfingre - som undertegnede - kan finde ud af det.

Efter at have monteret print og dekoder, kom vognen på skinnerne for første gang, og jeg fik mulighed for at se de forskellige funktioner i drift - imponerende. Som standard er dekoderen sat op som følger:

- F0: tænd/sluk kørellys
- F1: tåge/fjernlys
- F2: rangerlys (kræver at F0 er slukket)
- F3: lys i destinationsskilt

Nu er det sådan, at jeg er en smule doven, og gerne vil have at styrevognen har samme adresse som mit lokomotiv, men den går ikke helt, da lokomotivet med LokSound 3.5 dekoder selv benytter funktionstasterne F1, F2 og F3, derfor skulle disse funktioner flyttes til F7, F8 og F9 - så har man en adresse på togsættet, og skal ikke tænke på, at skifte adresse for at benytte de ekstra funktioner.

Jeg i heldigvis i besiddelse af et LokProgrammer fra ESU, hvilket gør det meget let at flytte rundt på funktionstasterne, men for en nemheds skyld har jeg i nedenstående tabel vist de CV-værdier, der bliver ændret, for at flytte funktionstasterne.

Som det kan ses i skemaet, så kræver det altså, at man kan skrive til 3-cifrede CV-værdier for at kunne lave dette lille julenummer, men jeg synes, at det er det hele værd.

### Forklaring til ændringerne:

Mit lokomotiv har adresse 80, derfor ændringen af CV 001.

CV 029 skal ændres, så der byttes om på forlæns og baglæns på funktionsdekoderen.

CV 124 sætter jeg altid til adresse 15, da dekoderen så husker, hvad den stod på, hvis der kommer en kort strømafbrydelse - en god ide også at sætte på lokomotiverne, da de så fortsætter med samme hastighed, hvis der har været et minimalt stykke uden strøm eller en kortslutning i et sporskifte.

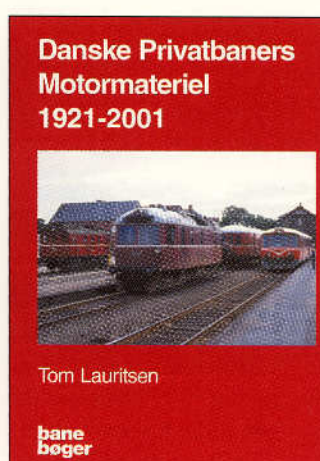
Ændringerne i CV 147 og op efter forklarer sig selv i skemaet.

Jeg synes, det er rart, at kunne styre sit styrevognstog fra én adresse, derfor disse ændringer. Ideen kan jo også bruges, hvis man har en togstamme, hvor der er en Bns med en funktionsdekoder i. ■

CV	Fabrik	Ny værdi	Funktion
CV 001 =	3	80	Adresse for dekoderen
CV 029 =	6	7	Retning omvendt
CV 124 =	0	15	Husk ved strømafbrydelse
CV 147 =	4	0	F1 fremad skal ikke have nogen funktion
CV 150 =	4	0	F1 baglæns skal ikke have nogen funktion
CV 153 =	8	0	F2 fremad skal ikke have nogen funktion
CV 156 =	8	0	F2 baglæns skal ikke have nogen funktion
CV 159 =	16	0	F3 fremad skal ikke have nogen funktion
CV 162 =	16	0	F3 baglæns skal ikke have nogen funktion
CV 165 =	32	0	F4 fremad skal ikke have nogen funktion
CV 168 =	32	0	F4 baglæns skal ikke have nogen funktion
CV 183 =	0	4	F7 fremad skal have funktionen fra F1 fremad
CV 186 =	0	4	F7 baglæns skal have funktionen fra F1 baglæns
CV 189 =	0	8	F8 fremad skal have funktionen fra F2 fremad
CV 192 =	0	8	F8 baglæns skal have funktionen fra F2 baglæns
CV 195 =	0	16	F9 fremad skal have funktionen fra F3 fremad
CV 198 =	0	16	F9 baglæns skal have funktionen fra F3 baglæns

# Masser af *inspiration* til modelbanen ...

Dansk Jernbane-Klub og forlaget bane bøger har en mangeårig tradition for at udgive bøger om danske jernbaner. I vores bøger, der forhandles af førende modelbanebutikker, finder du svar på dine spørgsmål om dansk jernbanehistorie og kan samtidig få masser af inspiration til modelbanen. Her i folderen kan du se et udvalg af vores udgivelser. Se alle vores bøger på [www.jernbaneklub.dk](http://www.jernbaneklub.dk). God fornøjelse!



## Et liv på maskinen

Af Peer Pedersen  
Stift bind, 80 sider, rigt ill., A4  
**Kr. 268,-**

Gennem mere end 40 år var Peer Pedersen hos DSB, først som lærling på Centralværkstedet, dernæst som fyrbøder og lokomotivføreraspirant på Statsbanernes damplokomotiver i 1960-erne, for til slut gennem en lang årrække at køre som lokomotivfører og kørelærer med en lang række af DSBs motormaterieltyper. En kort tid som lokomotivmester på prøve og som lokomotivinstruktør oplevede forfatteren også, før han i 2004 tog afsked med DSB. Bogen er gennemillustreret med masser af billeder fra DSB, især fra epoke IV.

## Af banen

Af Lise Astrup Frandsen  
Stift bind, 96 sider, rigt ill., A4  
**Kr. 248,-**

Engang summede det store bygningskompleks på Otto Busses Vej af liv. Centralværkstedet gjorde DSB i stand til at løse samfundets transportopgaver dag og nat året rundt. I et levende sprog beskriver Lise Astrup Frandsen den særlige kultur, der fandtes på en stor statslig arbejdsplads, der spillede en nøglerolle i industrisamfundets infrastruktur. Bogen fortæller også, hvordan Centralværkstedets rolle ændrede sig i takt med liberaliseringen af jernbanen.

## Danske Statsbaners Motormateriel

Redaktion: John Poulsen  
Stift bind, 256 sider, ca. 250 ill., lommeformat 12x17 cm  
**Kr. 299,-**

Bogen er et komplet opslagsværk med en samlet oversigt over alt DSB's motormateriel lige fra de første små Triangelvogne over generationer af MO-motorvogne og GM-diesellokomotiver til de nyeste Desiro-tog. Bogen indeholder også alle DSB's S-tog, elektriske togsæt og lokomotiver fra starten på S-banen i 1934 til de nyeste Øresundstog. Der er tale om en gennemillustreret oversigt, med mindst én side for hver eneste vogn- eller lokomotivtype, med billede (så vidt muligt i farver) samt tekniske og historiske data samt lister over alle enheder og deres senere skæbne.

## Danske Privatbaners Motormateriel

Af Tom Lauritsen mfl.  
Stift bind, 504 sider, ca. 490 ill., lommeformat 12x17 cm  
**Kr. 495,-**

Bogen er en samlet oversigt over hvad der har været af motormateriel ved de danske privatbaner. Der er tale om en gennemillustreret oversigt. Med én side for hver eneste vogn(type) med billede samt tekniske og historiske data, opdelt efter baner. Køretøjer som har skiftet ejer er dermed - så vidt muligt - således vist ved alle de baner de har tilhørt. Samtlige typer er vist med billede. En håndbog, man ikke kan undvære.

Bøgerne forhandles af førende modelbanebutikker og på [www.jernbaneklub.dk](http://www.jernbaneklub.dk)

## DJK's privatbanebogserie

Dansk Jernbane-Klub har en årtier lang tradition for at udgive bøger om privatbanestrækninger. Bøgerne giver normalt en komplet historisk beskrivelse af banestrækningen med oversigter over rullende materiel, eksempler på sporplaner og meget mere. Men ikke mindst indeholder privatbanebøgerne et væld af flotte billeder, der fortæller om for eksempel oprangeringer af typiske privatbanetog gennem tiderne.

Vi lagerfører pt. følgende titler, der er i format 23x24 cm med stift bind og masser af illustrationer:

- Odsherreds Jernbane 1899-1999**, 240 sider, **kr. 349,-**
- Lollandsbanen 1874-1999**, 108 sider, **kr. 239,-**
- Nærumbanen 1900-2000**, 180 sider, **kr. 349,-**
- Høng-Tølløse Jernbane 1901-2001**, 256 sider, **kr. 369,-**
- Vestbanen 1903-2003**, 236 sider, **kr. 349,-**
- Køge-Ringsted Jernbane**, 160 sider, **kr. 349,-**
- Østbanen 1879-2004**, 316 sider, **kr. 389,-**



## Lokomotivfabrikken Frichs

Af Thomas Nørgaard Olesen  
Stift bind, 192 sider, rigt ill., A4  
**Pris kr. 365,-**

Fra 1914 til 1978 blev en meget stor del af trækraften ved de danske jernbaner leveret af fabrikken Frichs i Århus. Fabrikken byggede både små og store damplokomotiver, men det var især for dieseltrækraften, at Frichs blev kendt – både som leverandør af meget vellykkede lyntog, motorvogne og privatbanelokomotiver, men også som fabrikken bag de to danske MY 1201 og 1202. Men hvad var Frichs egentlig for en virksomhed?

I denne bog rulles den spændende fortælling om dansk lokomotivproduktion ud. Vi hører om gnidningerne med kunderne og fabrikkens forskellige kvaler. Bogen er rigt illustreret med en perlerække af fotos. Naturligvis er der mange fabriksbilleder, men vi oplever også Frichs' produkter i det danske landskab.

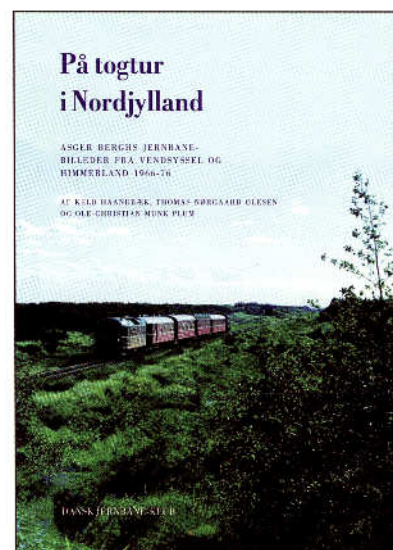


## På togtur i Nordjylland

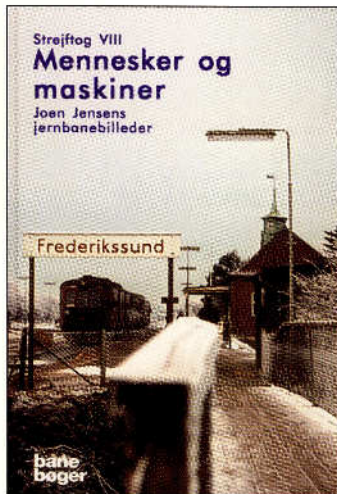
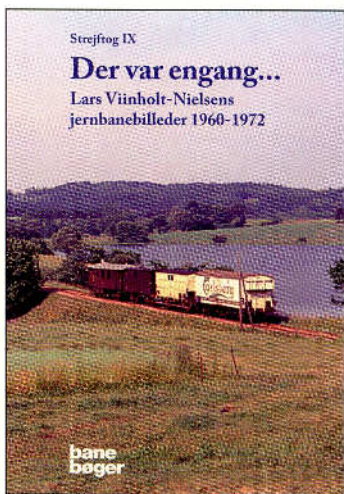
Af: Keld Haandbæk, Thomas Nørgaard Olesen og Ole-Chr. Munk Plum  
Stift bind, 88 sider, meget rigt. ill., A5  
**Pris kr. 268,-**

Asger Bergh var en af Danmarks bedste jernbanefotografer. I billedbogen "På togtur i Nordjylland" bringes ca. 130 af Asger Berghs flotteste jernbanebilleder fra Himmerland og Vendsyssel, alle optaget i perioden 1966-76. En stor del af billederne gengives i farve.

I "På togtur i Nordjylland" skildres et klassisk dansk jernbanemiljø fra tiden efter at dampdriften var forsvundet, men før Jens Nielsens halvferdserdesign slog igennem. Blandt bogens mange godbidder kan nævnes skinnebustog på Aalborg Privatbaner, en tur med Triangelvogn på Thisted-Fjerritslev Jernbane, rangering med Ardeltraktorer, store eksprestog med brune Mz-ere, havnerangering i Hirtshals, Hjørring Privatbaners MaK-lokomotiv med persontog, Frederikshavn gamle station med My og "Marcipanbrød" og ikke mindst en lang række billeder fra Skagensbanen.



Bøgerne forhandles af førende modelbanebutikker og på [www.jernbaneklub.dk](http://www.jernbaneklub.dk)



## Strejftog-serien

Strejftog-serien er bane bøgernes serie af billedbøger. I hver bog har en jernbanefotograf udvalgt sine bedste billeder. Bøgerne indholder masser af inspiration til modelbanen, både hvad angår oprangeringer og detaljer og nips i stationsmiljøer og langs linjen. Alle bøgerne har stift bind og er i format 17x25 cm.

### Frost på sporet

Hans Henrik Frosts jernbanebilleder. 80 sider. **Kr. 229,-**

I denne bog kommer vi godt rundt på både stats- og privatbanenettet i 80'erne og 90'erne. En bog for alle, der kører sen epoke IV eller tidlig epoke V.

### Mennesker og maskiner

Joen Jensens jernbanebilleder. 128 sider. **Kr. 299,-**

Joen Jensen har altid haft et særligt øje for detaljer og det liv, der udspiller sig omkring en jernbane. Det er der kommet en flot og anderledes bog ud af. Billederne er især fra 70'erne og 80'erne.

### Der var engang ...

Lars Viinholt Niensens jernbanebilleder. 128 sider. **Kr. 299,-**

En perlerække af fotos fra især slutningen af epoke III levende kommenteret med et glimt i øjet. Her er masser af ægte jernbaneromantik fra dengang, DSB kørte med damp, og en privatbane osede af stemning.

## Du kan bestille bøgerne ...

Bestilling kan ske ved at indsende kuponen eller på [www.jernbaneklub.dk](http://www.jernbaneklub.dk), hvor du også kan læse om vores andre spændende udgivelser. Vi leverer portofrit til medlemmer af Dansk Jernbane-Klub. Du kan også kigge forbi din modelbaneforhandler. Vores bøger kan findes hos alle førende modelbanebutikker.

Jeg bestiller:

\_\_\_\_\_ stk. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ stk. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ stk. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ stk. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ stk. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ stk. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ stk. \_\_\_\_\_

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnummer og by: \_\_\_\_\_

Underskrift: \_\_\_\_\_

Evt. DJK-medlemsnummer: \_\_\_\_\_

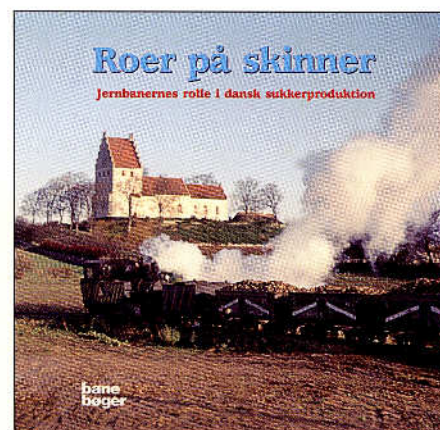
*Bøgerne leveres med et girokort, der skal betales inden 14 dage. Vi leverer portofrit til medlemmer af Dansk Jernbane-Klub. For alle andre kunder opkræves den reelle portoudgift.*

## Bøger om trafik i epoke III

### Roer på skinner

Stift bind, 264 sider, ca. 600 ill., format: 24 x 23 cm, **kr. 398,-**

Langt op i 60'erne var roer en af de vigtigste transportartikler på det danske jernbanenet. Det gjaldt ikke kun de store net af smalsporede roebaner, der i løbet af en roekampagne på tre måneder transporterede en million ton roer. Også på både stats- og privatbanestrækninger var roerne en vigtig del af trafikgrundlaget. Denne store bog giver en fyldig skildring af trafikken med roer og sukker til raffinering. Roebanernes historie, strækninger, driftsform og materiel er beskrevet fyldigt og med et væld af illustrationer. Hver eneste fabrik og saftstation og deres banenet er behandlet. Dertil kommer, at samtlige privatbane- og DSB-banestrækninger med roetransporter af betydning er beskrevet, og endelig er jernbanetrafik i forbindelse sukkerraffinaderier også med.



### Gennemgående Vogn til Privatbanen

Af John Poulsen

Stift bind, 80 sider, rigt ill., format 17x25 cm, **kr. 229,-**

Her er bogen om et fænomen, der kan live op på modelbanen og give anledning til spændende kørselsmønstre. De gennemgående vogne mellem DSB og privatbanerne betød sjove oprangeringer, hvor MO-vogne kom ud at køre på privatbanespor og privatbanevogne lavede op i DSBs vinrøde vognstammer.

De gennemgående vogne mellem DSB og privatbanerne dukkede i høj grad op i 30'erne, men havde deres storhedstid i epoke III i 50'erne og 60'erne. På Gribskovbanen, Frederiksværkbanen, Østbanen, Lollandsbanen og Odsherredsbanen havde trafikken med gennemgående vogne i mange år et stort omfang. Bogen indeholder forklaringer af rangerbevægelser, sporplaner, oprangeringsplaner og et væld af billeder.



Se alle vores udgivelser på [www.jernbaneklub.dk](http://www.jernbaneklub.dk)  
eller besøg din modelbaneforhandler!

Husk porto!

Til:

**Jernbanebøger**  
**Kalvebod Brygge 40**  
**1560 København V**



# DECEMBER-TILBUD



## DSB litra PB fra Hobby Trade

Kullast medfølger uden  
beregning i alle tilbud

Ta' tre  
vogne  
for kr.

**550,-**

Pr. stk kr. **198,-**

Ta' seks

vogne

for kr.

**1090,-**

## TILBUD: Sukkertog

Tre vogne  
og en MH  
DC kr.

**1700,-**

AC kr.

**1890,-**

## TILBUD: Sukkertog

med tre U-vogne  
og en MX  
DC kr.

**1800,-**

AC kr.

**2000,-**

## Sukkervogne DSB litra U

Pr. stk.  
kr.

**298,-**

Ta' tre stk.  
for kr.

**850,-**



Foto: mj-blog.dk

## HUSK HOBBY TRADES JULEPAKKER

Tre forskellige pakker med DSB litra MZ i alle pakker

**NYT · NYT · NYT**

## Privatbane FRICHS (Rulleskøjten)

Leveres som færdigmodel fra det tidligere

Felix-Models. Bemærk, leveres

kun færdigbygget.

Kr.

**6500,-**



## DSB litra Ucs fra Hobby Trade

Vogne til pulvertransport

Fås i to udgaver:

Vejle Dampmølle og Lumino

Sæt med to vogne

kr. **550,00**

**SUPERTILBUD**

## Norske HD-vogne

To numre

Pr. stk

kr.

**100,-**

## ROCO ML 6

(Den grønne  
Elevator)

AC eller DC

kr.

**650,-**

Diverse restlager  
af HD- og IA-  
vogne fra HELJAN

Pr.

stk

kr.

**160,-**

Byggesæt af

## Sentinel traktor

## Traktor 70

fra Københavns Frihavn,

i ætset nysølvplade

kr.

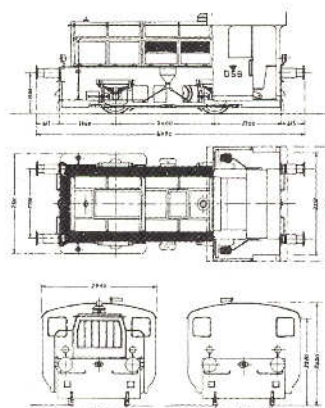
**295,-**

## Lysdioder

Gule og hvide

5 dioder.....kr.

**42,-**



## OKT model import

Ove Kirk Thomsen

Brovejen 194 . 5500 Middelfart

Telefon/fax 0045 64 40 34 62

OKT@get2net.dk · http://hjem.get2net.dk

Åbningstider: Torsdag fra 16.00-18.00, fredag 15.00-19.00

Første lørdag i hver måned 10.00-14.00

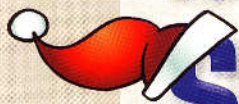
Der tages forbehold for fejl og udsolgte varer



D-maskine med personvogne litra CP passerer en frosen sø, hvori landsbyens ungdom er i gang med at dyrke vinterens glæder (skala 1:87).  
Foto og diorama: Henrik Poulsen.



## It's **Byg et diorama:** **SNOW-TIME**



■ Torben Andersen

Snelandskaber er så hyggelige, ikke mindst ved juletid, så hvorfor ikke lave et snediorama, der kan pynte i værelset el.lign., og dermed give julestemning?

Med de mange danske modeller, der efterhånden er kommet, er der mange muligheder for at genoplive

'hjem til jul': Skinnebusser i sne, P-maskine med hjem-til-jul-person-tog, D-maskine med træsneplov, juletræstog, altså et damptog med åbne vogne og juletræer o.s.v.

### Landskabet

Hvordan fremstiller man landskabet? Det er egentlig ganske nemt. Det fremstilles nøjagtigt som ønske-

de man et sommerlandskab, d.v.s. med græsmåtter, buske, træer, veje o.s.v., dog skal træerne ikke have blade, men være 'nøgne'.

Sporet lægges som sædvanligt med banedæmning, ballast og de tilhørende detaljer fx på fri linie med telegrafpæle, kolonnehus, afvandingsgrøfter, små stenkister o.s.v. Sørg evt. for at sporet bugter sig lidt, så dioramaet ikke bliver for "stift" at se på.

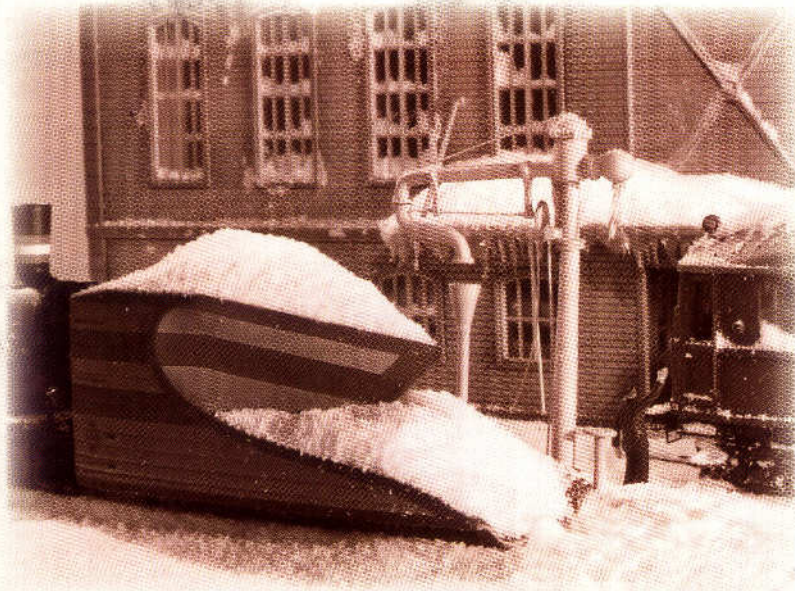
### Træer med sne

Træerne skal som nævnt være uden blade, og hertil kan fabrikanter af løsdeler levere træer i byggesæt, der består af nøgne træstammer med strittende grene, der kan bukkes og formes i ønsket facon, og derpå drysses med tilhørende 'blade' el.lign, så man får grønne trækroner.

Man skal kun bruge det nøgne træ. Man drysser lidt snepulver, når man har bukket grenene. Inden "sneen" drysses ud på grenene skal man smøre lidt fortyndet hvid lim på grenene, hvis dele vender opad. Limen påføres ved hjælp af en pensel i passende størrelse. Undgå lim på undersiden af grenene, idet sne jo i virkeligheden ikke kan ligge fast her.

### Snepulver

Snepulver fås fra bl.a. firmaet NOCH. Det har en konsistens som



Tjah, her er der masser af sne. D-maskine med træsneplov klar til at rykke ud. Fra Esbjerg Model Jernbane Klub (skala 1:87).

fint mel, hvori der er blandet en diskret mængde minimale glimmerkorn, så det ser ud som frostsne, når det dækker landskabet.

Pulveret drysses forsigtigt ned over landskabet med en lille si, fx en tesi. "Sneen" skal ikke limes fast - undtagen som allerede nævnt på træerne - men blot ligge løst på landskabet.

Gran- og fyrretræer skal naturligvis være eviggrønne, og bør i øvrigt være godt repræsenteret i forskellige størrelser og grønne farver, opstillet i grupper eller stående alene.

Ønsker man et diorama med lokomotiv med sneplov, hvad enten det er damp- eller diesellokomotiv, skal mængderne af sne tilpasses, d.v.s. at der skal bruges en god del sne til driver. For ikke at bruge for meget snepulver, kan de underliggende driver formes i polystyrenplader, landskabsplast el.lign., og anbringes langs med strækningen. Derefter drysses pulveret over "driverne".

#### En tilfrosset sø

En frossen sø kan fremstilles ved hjælp af en hvid plastplade, der lakeres med klar lak. Alt efter isens udseende kan man forsigtigt skrabe med en kniv i lak-overfladen, når lakken er tør for at give indtryk af skøjtespor m.v. Pladen kan også drysses med "nyfalden sne", d.v.s. med lidt snepulver, der også bør kante søens bredder i mindre mængder, idet "sneen ofte af storm blæses væk" fra selve isen. Husk i øvrigt at anbringe gulbrune siv, der som regel kanter søens bredder.

En halvfrosen sø fremstilles i kombination af en hvid plastplade og søfolie, idet søfolien lægges under, og plastpladen skæres til i facon og anbringes oven på søfolien.

Husk, at "isen" her skal have en skarp kant på den side, som vender ud mod vandet.

Mindre isflager kan fremstilles i små udskårne



En G-maskine under snerydning mod enorme snemasser (skala 1:45).  
Foto: JMJK

hvide plaststykker, der anbringes lidt spredt på søfolien el. lign. Også disse skal blankes med klarlak, og evt. drysses med lidt snepulver. Men anbring ikke svaner i søen... ellers risikerer man at få "vrøvl" med dyrevennerne.

#### Figurer

Fra fabrikater af tilbehør, bl.a. Merten, kan man få vinterlige klædte figurer, fx mænd og kvinder, der løber på ski eller står på skøjter, snemænd og børn, der kaster med sne eller kælker os.v. Disse figurer vil live op på dioramaet.

Man kan også anlægge en lille skov (lund) med foderhus til skovens vildt, og pynte op med et par figurer af rådyr, hjorte el. lign., som fås fra flere forskellige løsdelfabrikanter. I udkanten af skoven kan man anlægge et lille stråtækt hus, fx et bondehus fra HELJAN. Der er

så hyggeligt på landet... også om vinteren.

#### Det rullende materiel

Det rullende materiel bør også patineres med lidt sne, det drysses på samme måde løst ned over lokomotiver og vogne. Man behøver ikke efterligne fastkørt sne på lokomotivers gangtøj eller hjul, dels kan man beskadige de bevægelige dele og elektronikken - med mindre man altså benytter udrangerede modeller.

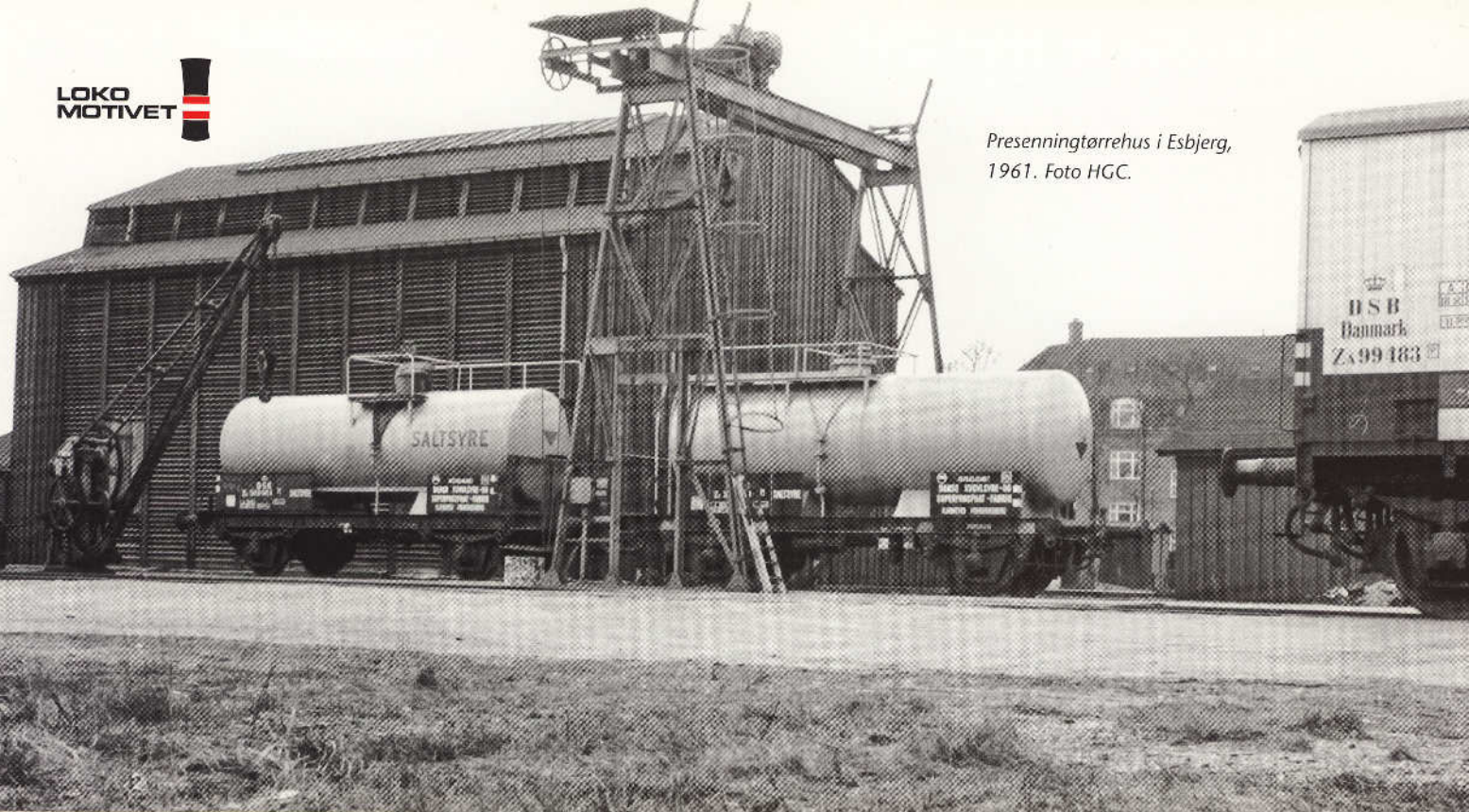
Kan man finde en passende lastbil, så kan denne forsynes med plov fra tilbehørfabrikaterne, og således illudere rydning af sne på vejene.

Det er alt sammen med til at sætte scenen, når det er "snowtime"...

*God Jul  
allesammen*



En FRICHS firkantet på vej i fuld fart gennem snelandskabet (skala 1:87).  
Foto og diorama: Henrik Poulsen.



## En anderledes jernbanebygning

# PRESENNING- TØRREHUS

Vi kender alle de traditionelle jernbanebygninger som stationer, remiser og vandtårne m.v. Men der var et utal af andre bygninger på stationerne, der blev indrettet og benyttet til jernbanedriften. Det gælder fx opholdsbygninger for vognopsynets personale, værksteder m.v. Disse er ofte glemt i den tilgængelige litteratur, så derfor vil vi i de kommende numre sætte fokus på et par af disse bygninger.

Vi viser denne gang en tegning af en bygning, der er anderledes, men som vil pynte på ethvert større mjanlæg. Den kan så selvbygges, og er der en driftig mj-tilbehør-producent, der mener at det kan betale sig at lave bygningen i model, så er man velkommen til at benytte tegningerne for forlæg.

Tegningerne viser et presenningtørrehus, der blev benyttet på de større stationer. Nogle byer, der havde denne facilitet var bl.a. Aalborg, Esbjerg, Århus og København.

Huset blev - som navnet antyder - benyttet til ophængning af presenninger, der skulle tørre efter brug i det danske vejrlig. Mange åbne vogne benyttede presenninger, der beskyttede lasten; det gjaldt alt lige fra kunstgødning, brændsel, hør og halm, maskindele o.s.v.

Presenningerne var fremstillet i groft stof eller gummi, og især efter våde dage, skulle disse tørres igennem for at kunne genbenyttes, hvilket altså skete i særlig indrettede tørrehuse. Det karakteristiske for disse huse var, at sidevæggene var fremstillet med flere sektioner af

åbne ribber, således at luften kunne trænge ind i huset, og dermed lettere tørre presenningerne.

Husene var opført i træ, og malet i den kendte engelskrøde farve. Den fås i Humbrols farveserie som rød nr. 73 (slidt) eller Humbrol 153 (nymalet).

Hosstående tegninger, der alle er i skala 1:87, viser et tørrehus i Aarhus, og blev i sin tid tegnet af J.Guldbæk Christensen til brug i LOKOMOTIVET. Desværre har vi ikke kunnet finde et foto af bygningen i Århus, men det hosstående foto viser et tilsvarende hus i Esbjerg, og er taget af HGC i 1961.

Modellen kræver egentlig en lidt større DSB-station, men man kan jo også vælge at bygge den som halvrelief, og anbringe den mod anlæggets baggrund.

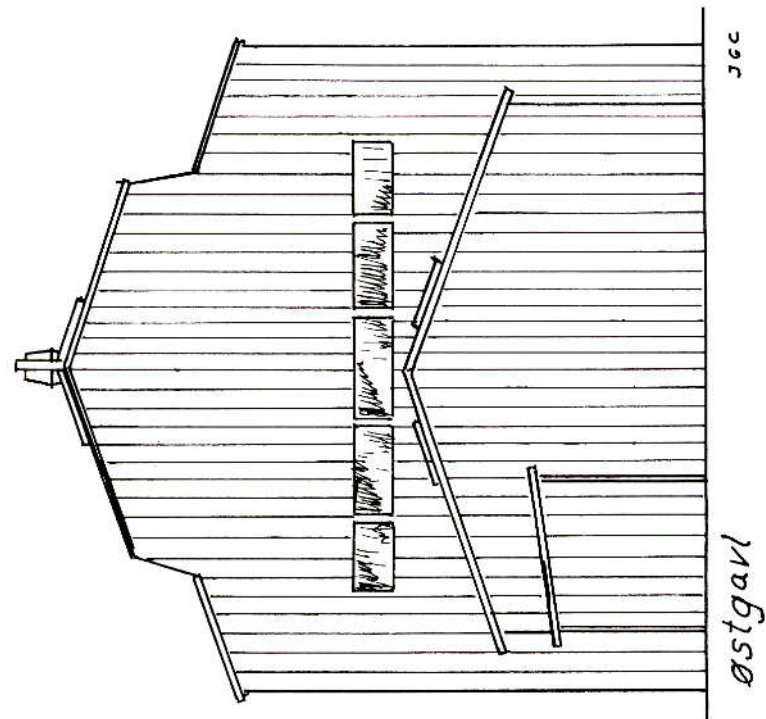
# DSB presenningtørrehus

Århus

Skala 1:100

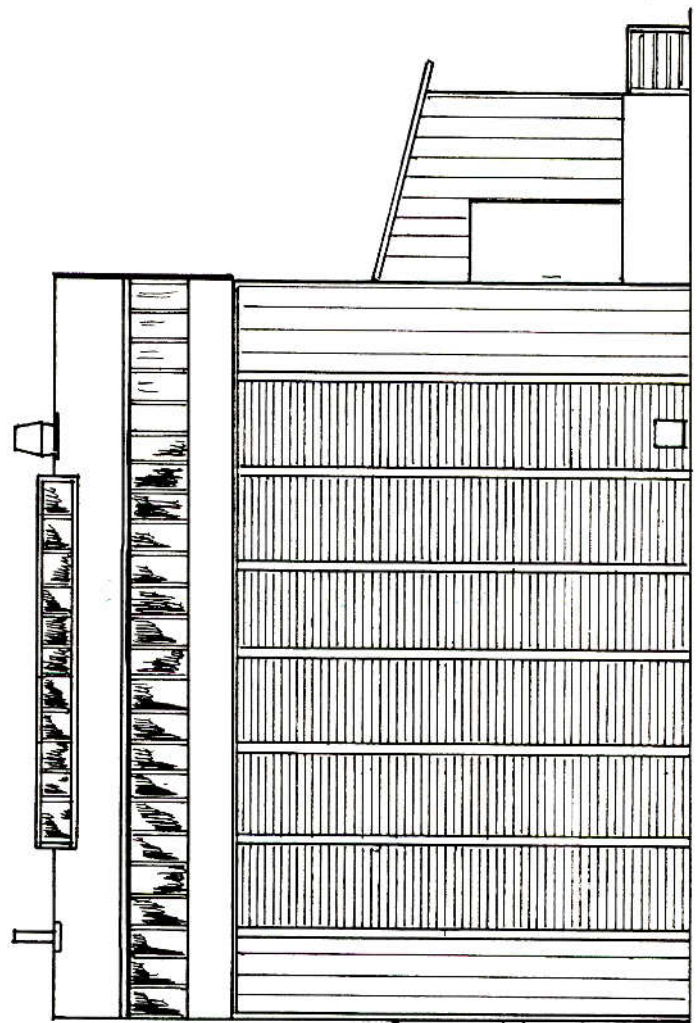
Tegning: JGC

For skala 1:87 ganges alle mål med 1,15 ± 11.5%.



JGC

østgavl

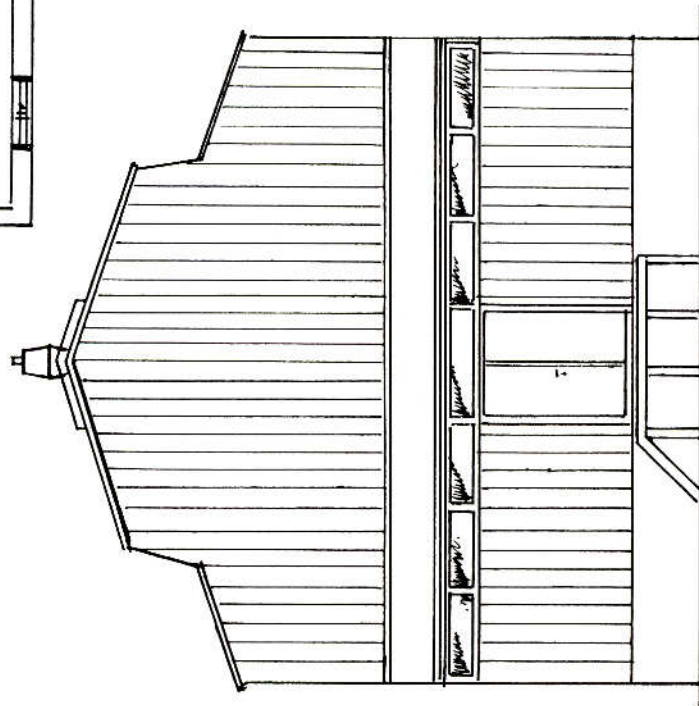
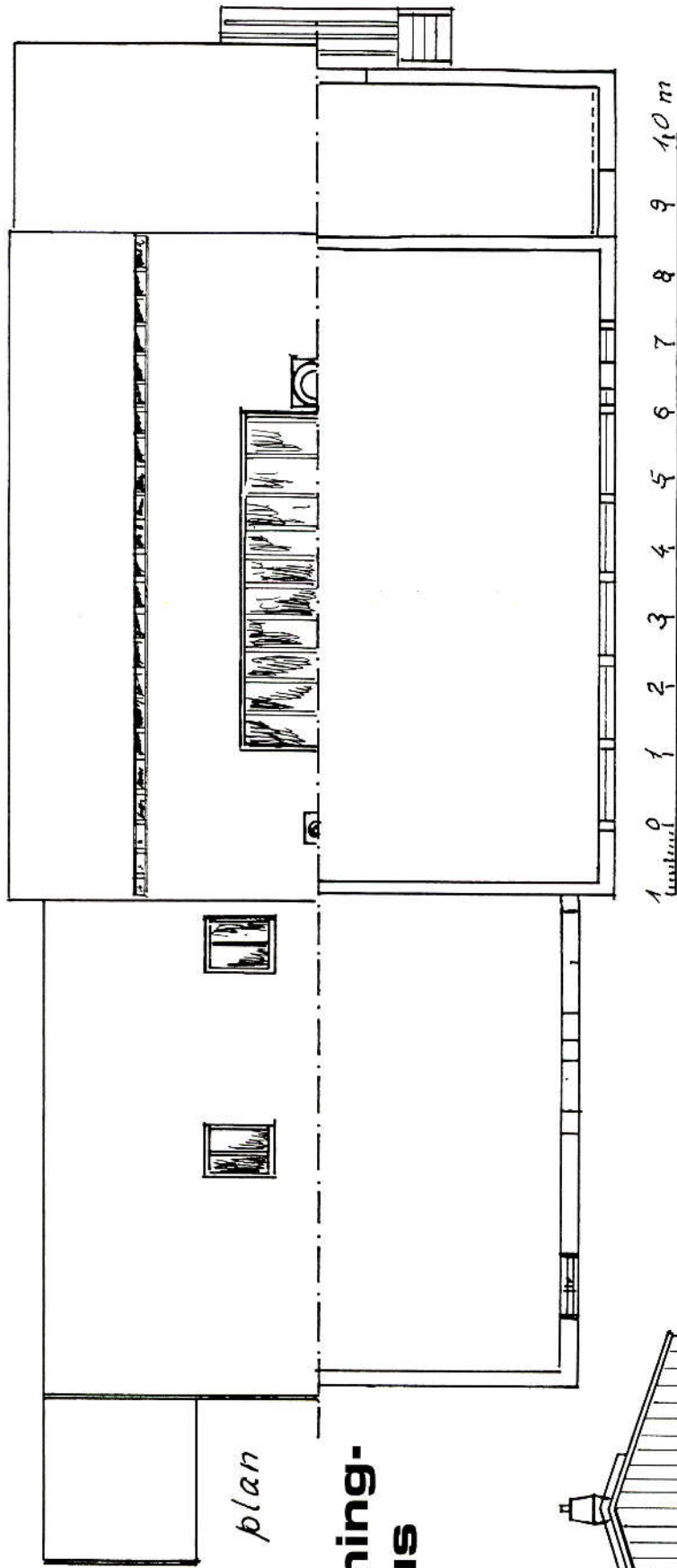


nordside

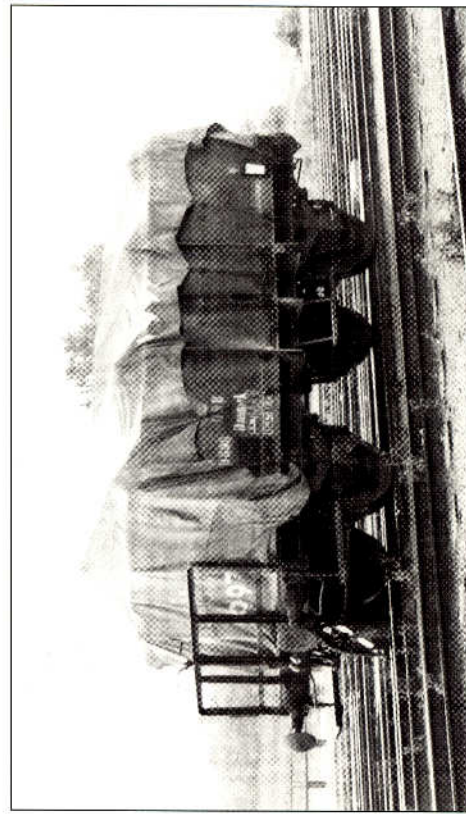
# DSB presenning- tørrehus

Århus  
Skala 1:100  
Tegning: JGC

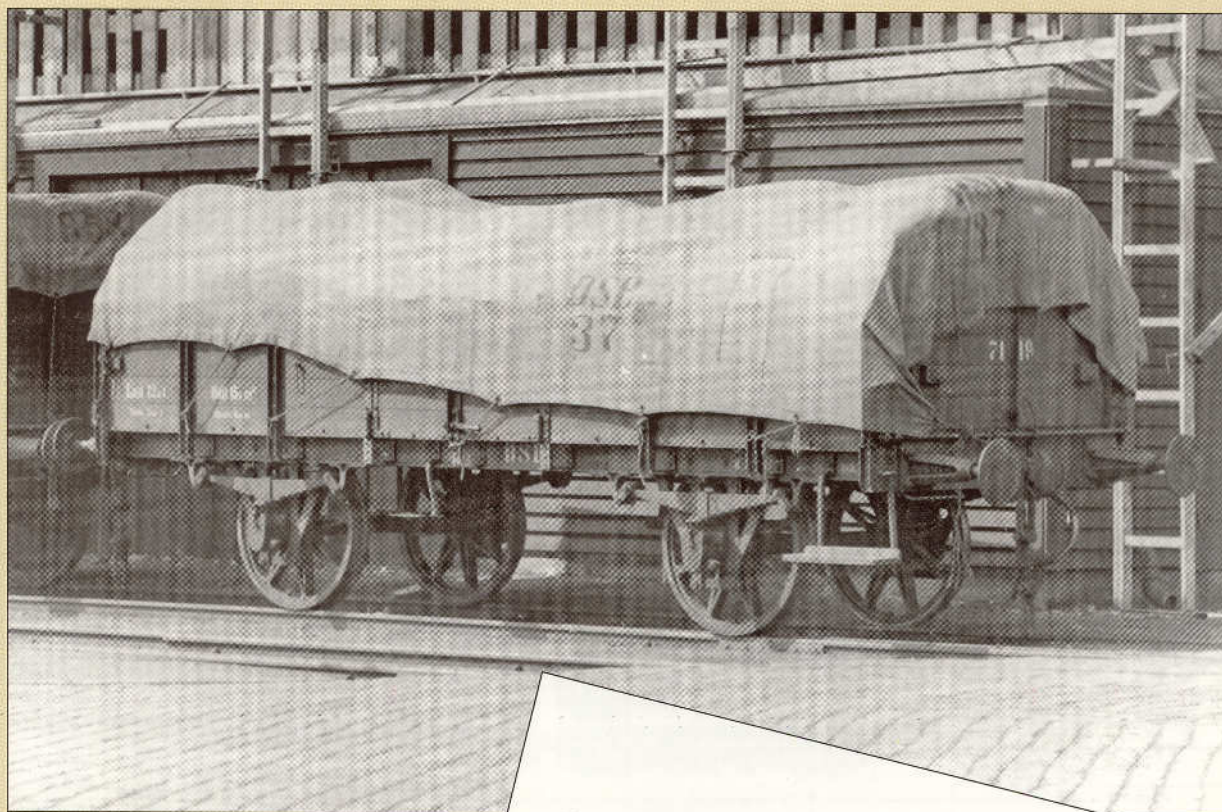
*plan*



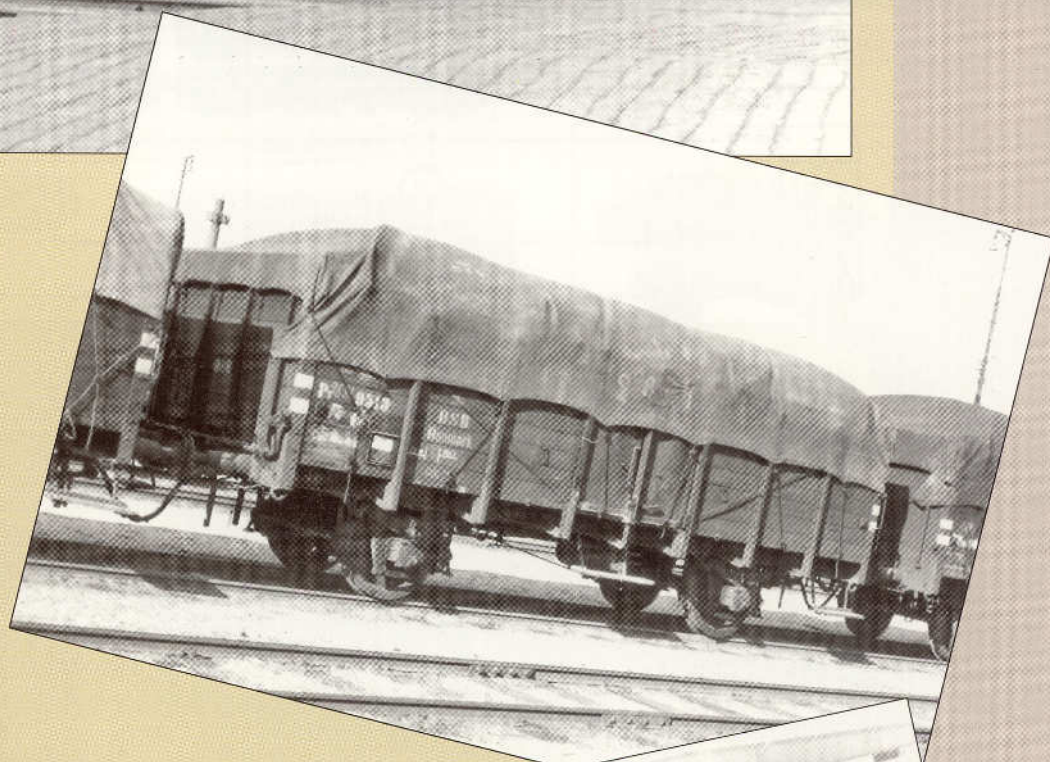
*vestgavl*



DSB itra PU 9898 med  
stålskellet for presenning,  
Hillerød 1964. Bemærk,  
at vognen er for lille til  
presenningen – eller  
presenningen er for stor.  
Foto. Claus.



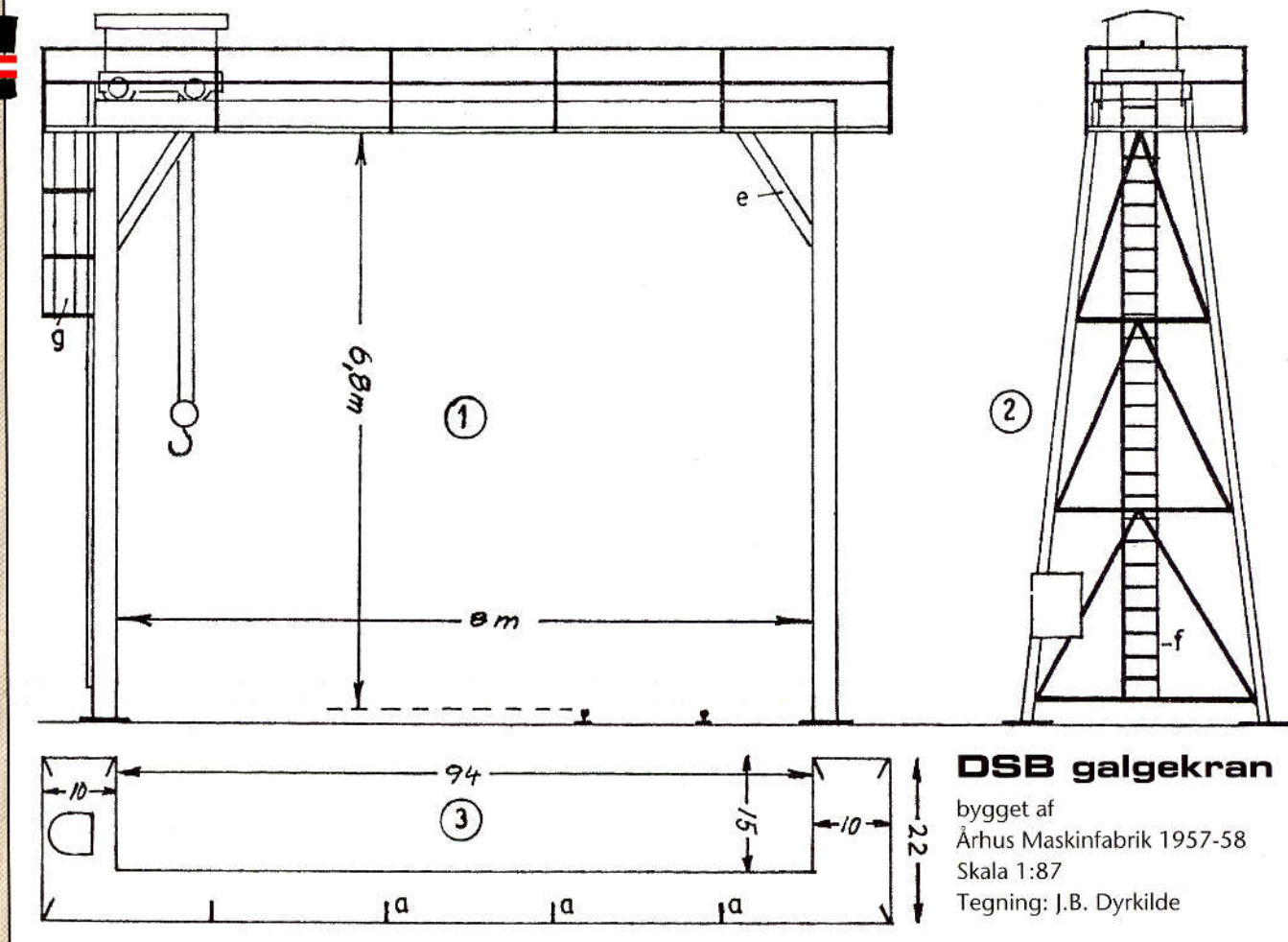
▲ Også de små åbne vogne litra PC fik presenning for at beskytte læsset. Her PC 7119 på Islands Brygge (Dansk Sojakage Fabrik), 1940. Foto: PÅ SPORET.



Mange PT- og PTR-vogne fik fra midten af 1950'erne skelet af stivere, så de kunne bære en presenning, idet de især benyttedes til transport af kunstgødning fra Kalundborg. Her er det PT 9513, der er fotograferet et ukendt sted. Foto: Clausen/DMJK.



► DSB litra PTR 9603 i 'afklædt' tilstand, så man kan se stiverne, der bærer presenningen. Svanemøllen 1967. Foto: JB-P.



### DSB galgekran

bygget af  
Århus Maskinfabrik 1957-58  
Skala 1:87  
Tegning: J.B. Dyrkilde

På fotoet side 32 fra Esbjerg ses også en galgekran, der tidligere var standard på alle større DSB-stationer, så derfor viser vi også tegning af denne sammen med en lille tekst, så man kan lave et lille miljø.

## Galgekran

DSB benyttede to fabrikater af galgekraner på sine godsarealer. De var begge næsten ens i konstruktionen, og adskilte sig især omkring bæreevnen.

Den ældre type kunne bære 15 tons, og var udformet som en dobbelt galgebom, hvorpå der trillede en løbevogn, en såkaldt løbekat, indrettet med hejse spil, krankrog m.v. Hejse spillet kunne være enten en kæde eller stålwire.

Hejse spillet blev på nogle kraner drevet mekanisk, mens andre brugte elektromotor. I sidstnævnte tilfælde var der ofte tale om bevægelige kraner, der løb på små hjul på skinnerne langs læssevejen.

Tegningen viser en fastmonteret galgekran af nyere type med gangbro, der blev leveret til DSB af Århus

Maskinfabrik i 1957-58. Den kunne bære op til 20 tons, og brugtes på mange af DSBs godsbanegårde.

Fritrummet mellem skinneoverkant til underkant på kranen var 6800 mm, mens der mellem støtterne var 8000 mm.

På tegning 1 ses kranen fra siden. Fig (g) er afskærmning ved lejderen, mens fig (e) er bærende skræstivere for galgebommen.

På fig 2 ses galgekranen fra enden. Her er fig f selve lejderen.

Fig 3 viser kranens gangbro set

fra oven. Til venstre ses mandehullet for adgang til broen via lejderen.

### Model

Der fås ingen ægte dansk type af galgekraner i model, og den må derfor selvbygges i profiler. Der er dog en anden løsning, idet KIBRI's læssekran kat.-nr. 405 9602 kan benyttes næsten uændret. Dog skal huset med halvtag på toppen ikke medtages, og hele kranen males i specialvognsgrå Humbrol 64.



DSB galgekran blev - mere eller mindre - anvendt til langt ind i 1980'erne. Her er det kranen i Sorø med ME i baggrunden, der er fotograferet 1984.

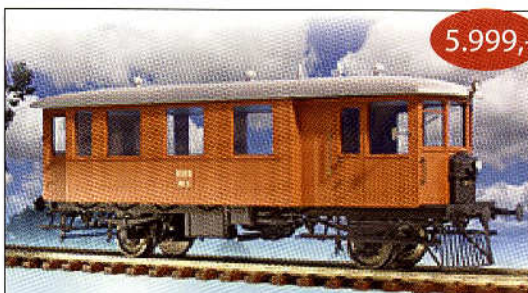


# VED DU AT TOGCENTER GENTOFTE HAR DET STØRSTE UDVALG I DANSK H0?



7.999,-

Real-modell MAK 240AC  
Amagerbanen 1 med lyd



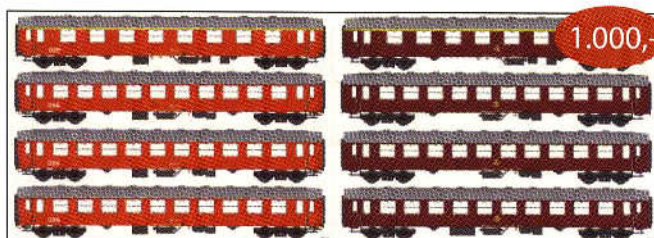
5.999,-

Real-modell LM415 DC Triangle Motorvogn



269,-

Piko 54525 - Kosangas-tankvogn



1.000,-

Heljan 9910/9920 - DSB A-/B-vogne Intercity III/IV



214,-

Piko 54923 - Syrekrukkevogn



139,50

Epoke Modeller 005005  
Skorstensfejer med cykel



99,50

Epoke Modeller 0060118  
Skindnecykel



199,-

Epoche - Kosangasbil



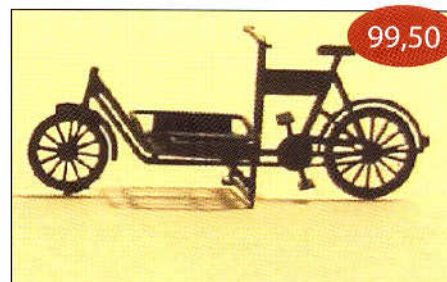
99,50

Epoke Modeller 0060136  
KTAS' Telefonbox



89,50

Epoke Modeller 0060062  
10 Ceres ølkasser



99,50

Epoke Modeller 0060117  
Longjohn



## Husk også vort store program af danske bygninger i ægte H0



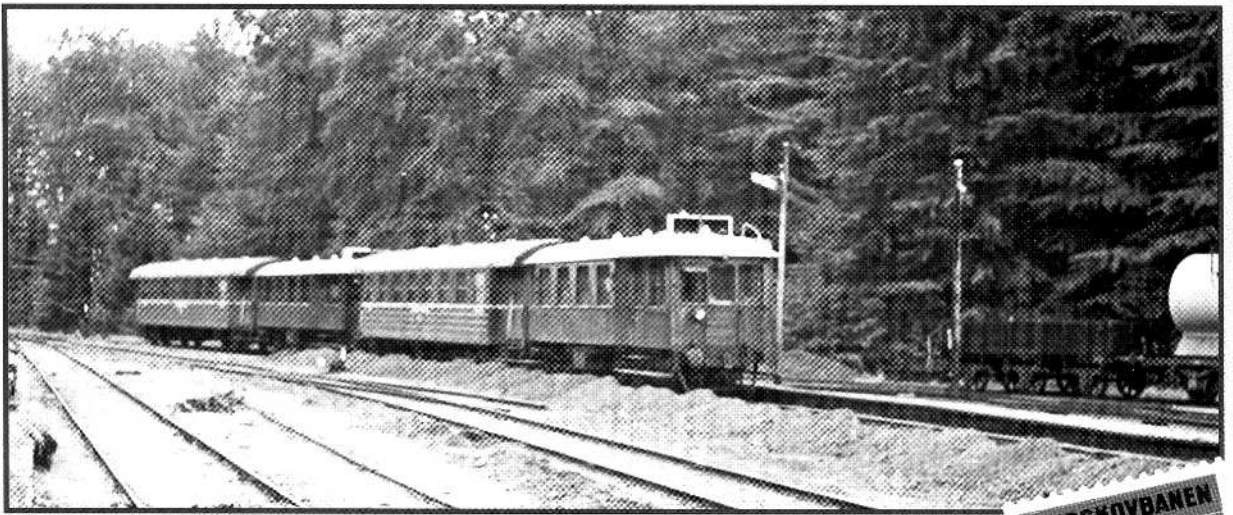
- kæmpe lager af alle de førende fabrikater
- daglig forsendelse af postordrebestillinger
- suveræn teknisk viden og hyggelig service

# TOGCENTER GENTOFTE

Søborg Hovedgade 44 • 2860 Søborg • tlf.: 39 65 13 61 • fax: 39 65 13 65

mail: togcenter@togcenter.dk

Åbent: hverdage 12.30 – 18.00, lørdage: 10.00 – 14.00



# MOTORMATERIEL HOS GRIBSKOVBANEN

■ Torben Andersen

I 1927 trådte Gribskovbanen ind i motoralderen med anskaffelse af to motorbivogne fra Triangel, men mærkværdigvis blev GDS ikke den store bruger af egentligt motormateriel, når det gælder motorvogne og lokomotiver. Derimod har man i udstrakt grad benyttet sig af skinnerbusser og Y-tog, idet man generelt altid har satset på persontransport.

Det skal dog lige her indskydes at banen havde to motorlignende køretøjer, nemlig dampvognene GDS I og II. Gribskovbanen blev åbnet for drift den 20. januar 1880 med trafik på strækningen Hillerød-Græsted.

Scandias administrerende direktør W.R. Rowan udkastede ideen om en let bane, hvis persontrafik alene klaredes med dampsporvogne. Scandia, der også anlagde banen, byggede de to nævnte dampvogne, og drev banen i de første fire år.

Dampvognene bestod den gang af en ca. 13,5 m lang vognkasse, der bag til hvilede på en almindelig bogie, og fortil var understøttet af et lille to-akslet lokomotiv (dampmaskinen) med opretstående kedel, der var omsluttet af vognkassen. Indvendigt rummede den 32 rejsende, og oven på taget yderligere 60 rejsende.

Efter at Scandias forpagtnings-

kontrakt udløb den 3. marts 1884, blev banen overtaget af det private Gribskovbanens Driftsselskab. Alleerede i 1888 var den ene dampvogn udslidt, og sluttelig blev begge vogne udrangeret i 1896. Den ene af vognene anvendtes derefter som personvogn.

I 1946 kørte GDS 108 000 km med damplokomotiver, i 1952 - hvor man anskaffede diesellokomotiver - var kørslen sunket til 92 500 km. I 1960 var den reduceret til 63 800 km, mens kørsel med dieselmaskiner var steget fra 700 km (1952) til 29 600 km. Det var dog intet i sammenligning med skinnerbuskørsel, der fra 1947 øgedes fra 15 100 km til 217 000 km i 1960. Siden da har man primært benyttet skinnerbusser, Y-tog, IC2-tog og andre lignende køretøjer for at klare persontrafikken.

Fra 200? er GDS sammen med HFHJ blevet til Nordsjællandske Lokalbener.

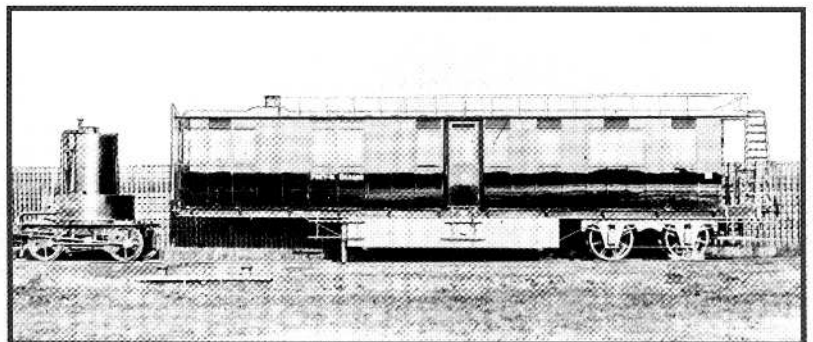
## M 1 og M 2

I september 1926 fremsatte driftbestyreren for GDS forslag om anskaffelse af to benzindrevne motorvogne. Han mente, at banen herved kunne spare ca. 20.000,- kr. om året i driftudgifter. Man havde klogeligt ventet til automobilfabrikken Triangel i Odense var nået frem til konstruktionen af en billig og driftsikker vogn, og da der var enighed i bestyrelsen om anskaffelsen samt ombygning af fire af de ældre personvogne, så de kunne anvendes som bivogne, bestilte man to vogne fra Triangel.

De to første med forbrændingsmotor drevne vogne blev derfor leveret i 1927. De to vogne, der leveredes af Triangel var af model VII lang, og de fik litra M 1 hhv. M 2.

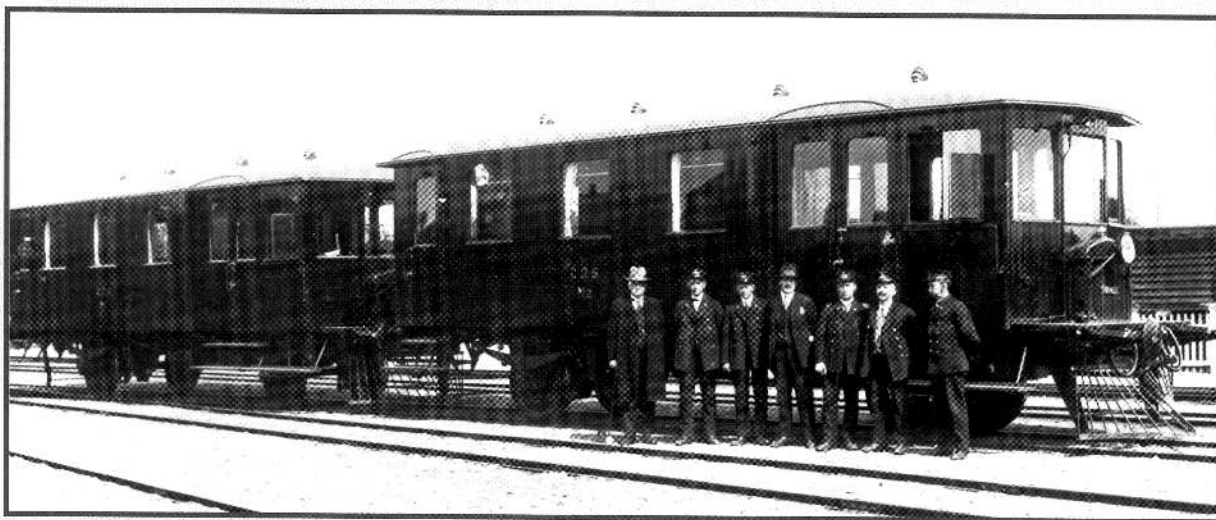
Vognene blev drevet af en Continental benzinmotor på 100 HK, og var delt i ryger og ikke-rygerafdeling.

Vognene kørte normalt i to sam-



GDSs dampvogn A 12 i 1879. Vognen blev leveret af Scandia. Arkiv: TA.

GDS M1 og M2 fotografet i Hillerød efter anskaffelsen fra Triangel i 1927.  
Arkiv: TA



menkoblede togstammer Hillerød-Kagerup, hvor togenden deltes i to stammer, en del til Gilleleje og en del til Tisvildeleje. Som regel var M 2 spændt for toget til Tisvildeleje, hvor den oprindelig var hjemmehørende, mens M 1 var trækraft for toget til Gilleleje, d.v.s. at motorvognen var indsat midt i togstammen med sit tog efter sig. M 1 var hjemmehørende på Gilleleje station.

GDS var i de første år forskånet for større ulykker, men desværre gik det galt i 1935, hvor man kom ud for flere alvorlige uheld og ulykker. Således stødte M 1 den 1. maj 1935 ind i en svensk personbil på Fredensborgvejen, desværre med tre dræbte i personbilen til følge. M 1 blev svært beskadiget, men blev genopbygget.

Mærkværdigvis var de to vogne ikke indrettet med gasgenerator under krigen 1940-45, og blev derfor i stedet ofte anvendt som personvogne.

I starten af 1950'erne kørte banen - ud over skinnebus- og lokomotivfremførte tog - en del motortog. I de kendte badetog op gennem 1950'erne kunne man se de to motorvogne indlemmet i disse, der ofte bestod af de fire af banens Triangelvogne og tre-fire person- og rejsegodsvogne.

I hele levetiden beholdt vognene de oprindelige 100 HK Continental-motorer.

Vognene kunne rumme 30 rejssende på siddepladser foruden 30 stående, og havde en længde over pufferne på 10 820 mm.

### GDS M 3

Efter at GDS havde opnået et

moderniseringslån i henhold til 1931-loven anskaffede banens yderligere tre benzinmotorvogne, der leveredes i 1932.

Egentlig havde FRICHS i Århus tilbudt en moderne dieselelektrisk motorvogn, men da banen kendte Triangel's vogne - og disse endvidere var billigere end FRICHS tilbud - så valgte man at købe de tre 3-akslede vogne fra Triangel.

Vognene blev - modsat M1 og M 2 - leveret med førerrum i begge ender, idet det havde vist sig upraktisk af skulle vende M 1 og M 2 på drejeskiverne på endestationerne.

Den ene af disse fik litra M 3. Sammen med denne - og de to øvrige - anskaffede banen to bivogne C 37-38, der havde åbne endeperorer, og var udstyret så de også kunne anvendes i dampfremførte tog.

M 3 havde ved leveringen en MAN-motor på 145 HK; denne blev i 1950 udskiftet med dieselmotor fra FRICHS på 160 HK. Vognen havde plads til 36 siddende passagerer og 8 på 'ståplads', og var desuden indrettet med toilet.

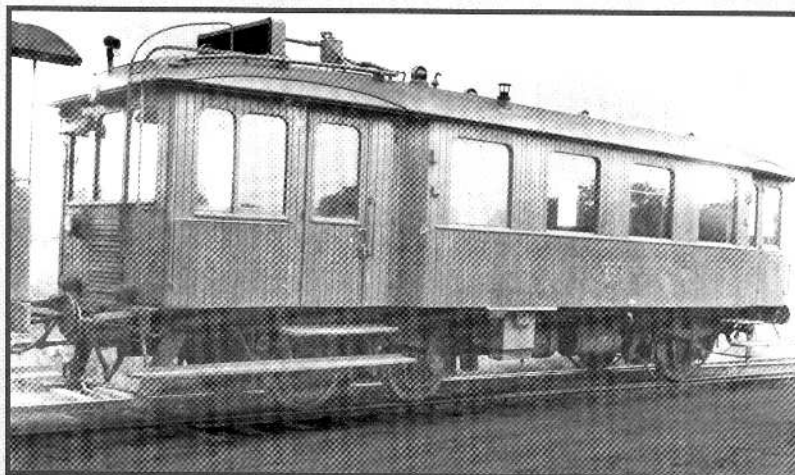
Med anskaffelse af denne - og de to øvrige motorvogne - blev det muligt at køre større tog som motortog, som supplerede de store badetog, der fremførtes med damp. Ofte anvendtes op til fire motorvogne i den dobbelte togstamme mellem Hillerød og Kagerup. Det blev også muligt fra 1932 at udvide toggangen til syv tog i hver retning - og i sommertiden endda ti tog.

Under krigen var M 3 udstyret med en gasgenerator, men kørte efter krigen igen på benzin, indtil den fik udskiftet motoren som nævnt foran.

Efter krigens afslutning i 1945, hvor benzin var en mangelvare, anvendtes motorvognene ofte som almindelige personvogne i dampfremførte tog.

I løbet af 1950'erne anskaffede GDS skinnebusser, der efterhånden overtog arbejdet. Triangelvognene forblev reserve for skinnebusserne og til særtog m.v., men anvendtes også i mange år i banens posttog.

M 3 var i reserve helt frem til 1965. Det var egentlig meningen at udrangere den i 1963, men man

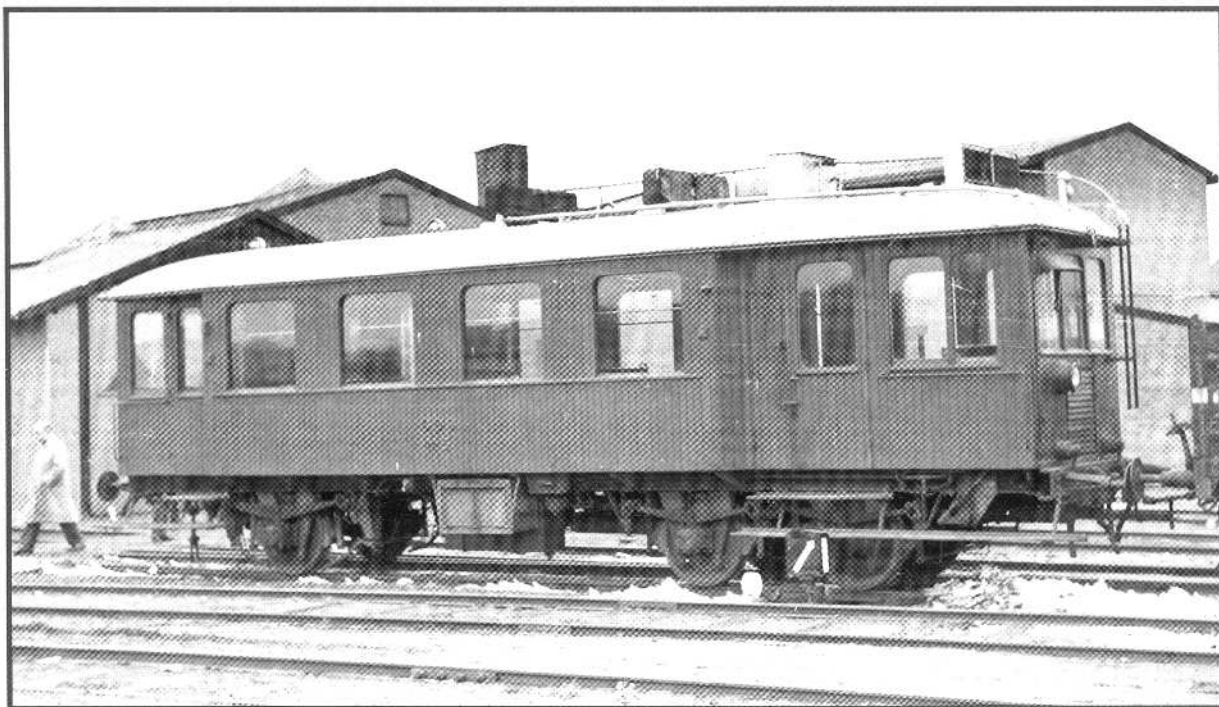


GDS M 3 i Gilleleje, 1961.

Foto: JS/DMJK.

GDS M5 i Hillerød,  
1963.

Foto: AD/DMJK



hensatte den som reserve sammen med de nedennævnte M 4 og M 5. Da banen anskaffede Y-tog blev M 3, 4 og 5 så endeligt henstillet i Gilleleje 1965, hvor de stod indtil endelig udrangering og ophugning af M 3 og M 4, der skete i 1971. M 5 overlevede delvist, se under denne.

#### **GDS M 4**

M 4 blev anskaffet sammen med forannævnte M 3 i 1932. Den var på samme måde dobbeltrettet, havde 3-akslers, og blev drevet af en MAN-motor på 145 HK. Antallet af rejsende var det samme som for M 3.

Brugen af M 4 var den samme som for M 3, d.v.s. at den blev benyttet i de store badetog, i posttog m.v. efter krigen.

I 1954 fik den sin MAN-motor udskiftet med en Leyland på 150 HK, og var i drift til 1965, hvor den blev henstillet i Tisvildeleje. I 1970 blev den udrangeret, og derefter ophugget i 1971.

#### **GDS M 5**

M 5 blev anskaffet sammen med forannævnte M 3 og M 4 i 1932. Den var på samme måde dobbeltrettet, havde 3-akslers, og blev drevet af en MAN-motor på 145 HK. Antallet af rejsende var det samme

som for M 3 og M 4, d.v.s. 36 siddende og 8 stående, foruden et toilet.

Brugen af M 5 var ligeledes den samme som for M 3 og M 4, d.v.s. at den blev benyttet i de store badetog m.v. efter krigen.

I 1956 fik den sin MAN-motor udskiftet med en Leyland på 150 HK, og var i drift til 1965, hvor den blev ophugget, men dele af den brugt til opbygning af en motor-trolje GDS M 5 for baneafdelingen. Ved denne ombygning, der foregik på HFHJs værksteder i Frederiksværk fik den en hydraulisk kran og Scania-Vabis-motor på 135 HK. Troljen benyttedes fælles med HFHJ. I 1983 blev den omlitret MT 5. Den fik senere en ny motor, men hvilken og hvornår vides ikke. Også udrangeringsåret er ukendt, men det er sket efter år 2002.

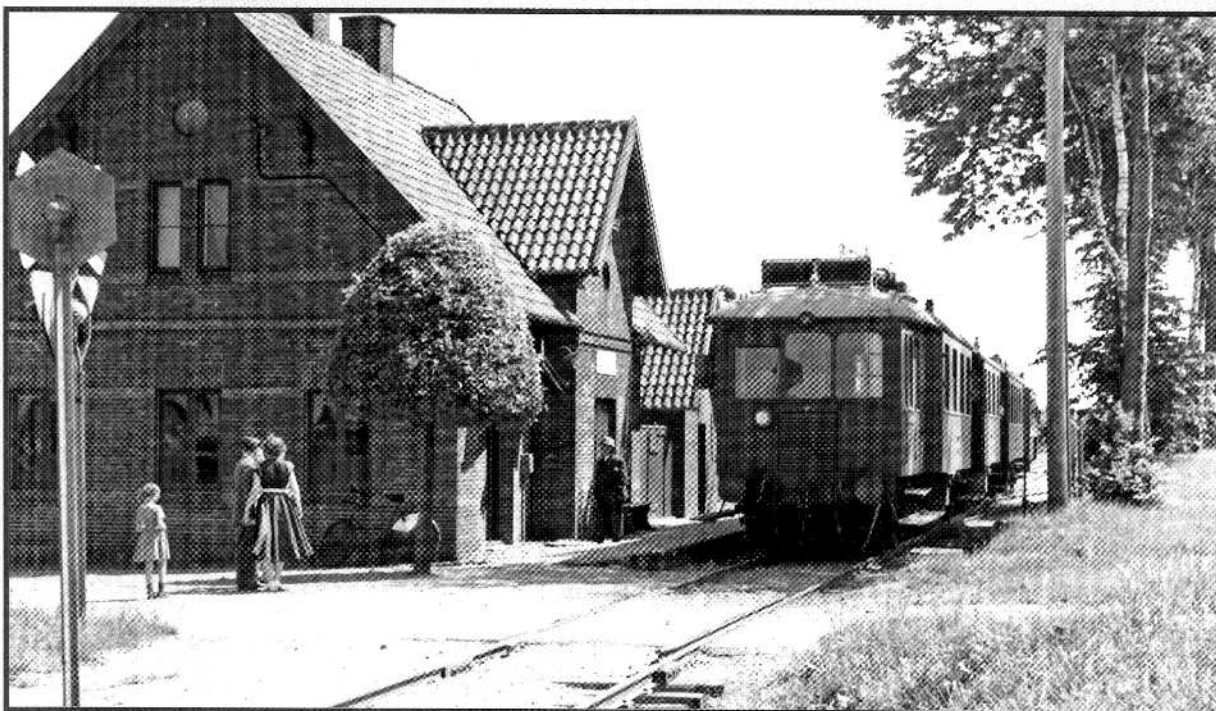
Gribskovbanens  
marcipanbrød  
GDS L 1 i Gilleleje,  
1967. Foto: KEJ.



#### **Hoveddata for GDS M 1 og M 2**

Byggested	Triangel
Byggeår	1927
Motortype	6-cylindret Continental
Effekt	100 HK/74 kW v/2000 omdr.
Transmission	Benzinmekanisk
Hjulstilling	1A
Akselafstand	5400 mm
Lop	10 820 mm
Hastighed	70 km/t
Antal siddepladser	36 + 7 klapsæder
Tjenestevægt	23,5 tons

GDS M 5 foto-  
graferet med tog i  
Saltrup, 1955.  
Foto: AD/DMJK



### Benyttelse af Triangel- motorvogne i 1952

Ifølge togplan nr. 6, juli 1952, blev M 1, M 2, M 3, M 4 og M 5 anvendt på følgende måde:

#### Til Gilleleje fra Kagerup:

Tog 205 og 209: M 1 + rejse-godsvogn D 55 eller 56, på lørdage endvidere med en bivogn (31, 37 eller 38).

Tog 13: M 1 (eller M 2) + bivogn 31, 37 eller 38 + rejse-godsvogn D 55 eller 56 + M 3 (eller M 4/M 5).

Tog 21: Motorvogn alene

#### Til Tisvildeleje fra Kagerup:

Tog 205 og 209: M + rejsegods-vogn + bivogn

Tog 13, lørdage: M + bivogn + rejsegodsvogn + M

Eksempelvis var tog 205 mellem Hillerød-Kagerup på lørdage altså sammensat som:

M + rejsegodsvogn + bivogn + M + rejsegodsvogn + bivogn.

Endnu i 1959 benyttede man motorvognene fra Triangel, men i mere begrænset omfang, fx i togene 30 og 31, der kørtes som M+M, i togene 35 og 36, der kørtes som M+to bivogne+M+to bivogne mellem Hillerød-Kagerup (og omvendt).

### Hoveddata for GDS M 3, 4 og 5

Byggested	Triangel
Byggeår	1932
Motortype	6-cylindret MAN
Effekt	145 HK/107 kW v/1600 omdr.
Transmission	Benzinmekanisk
Hjulstilling	2A
Akselafstand	1600+5200 mm
Lop	12 165 mm
Hastighed	70 km/t
Antal siddepladser	36 + 8 klapsæder + toilet
Tjenestevægt	24,5 tons

### GDS L 1

Det kan synes mærkeligt at Grib-skovbanen (GDS) aldrig har satsset rigtigt på diesellokomotiver. Hvor andre baner i 1920'erne og 30'erne indkøbte forskellige diesellokomotiver, holdt GDS sig - ligesom VLTJ

- til damp og motorvogne, men det skyldes som allerede nævnt, at banen aldrig har haft store godstog, især efter 2. Verdenskrig blev disse en sjældenhed.

Gribskovbanen satsede mere på personbefordring, og efter 2. Verdenskrig anskaffede man sig skinnibusser, der næsten helt og holdent brugtes i de personførende tog.

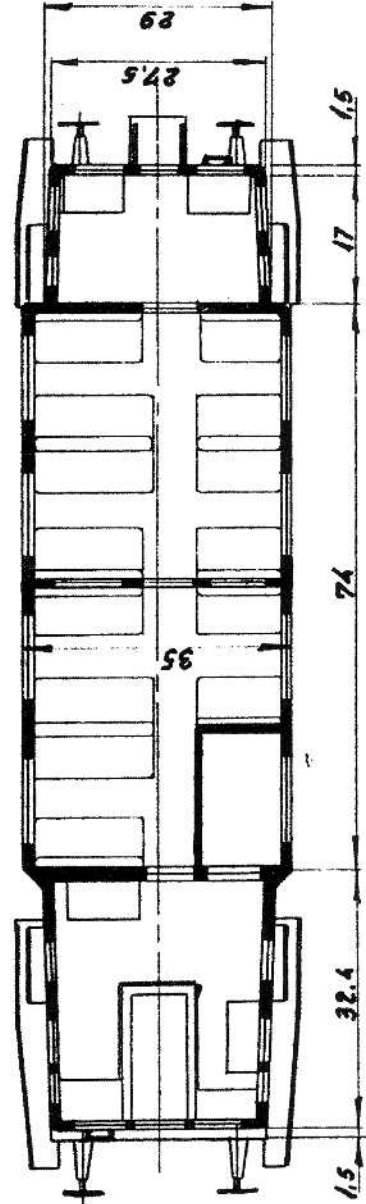
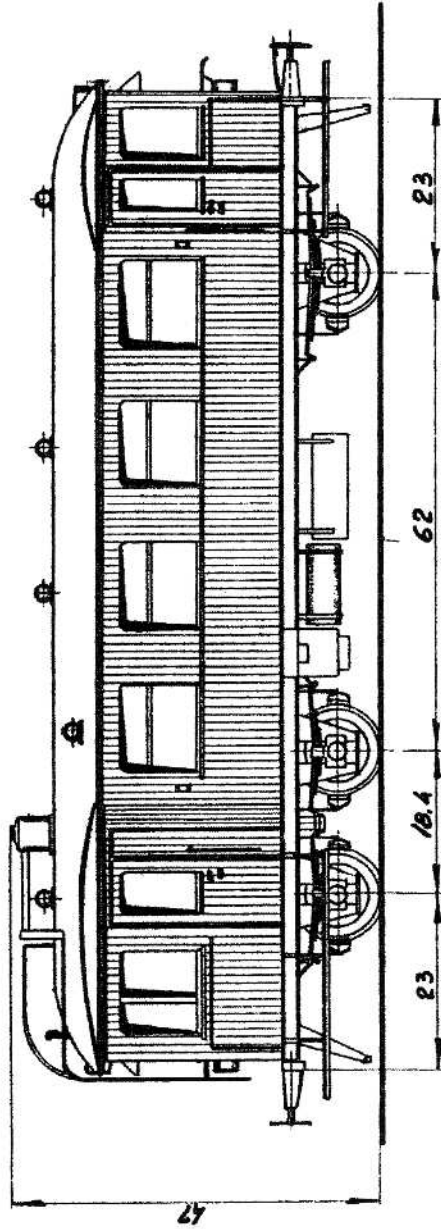
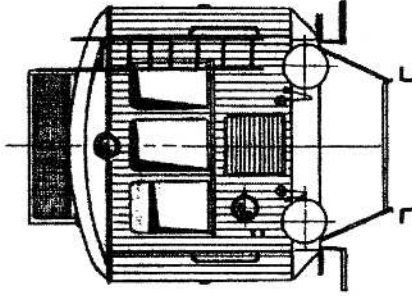
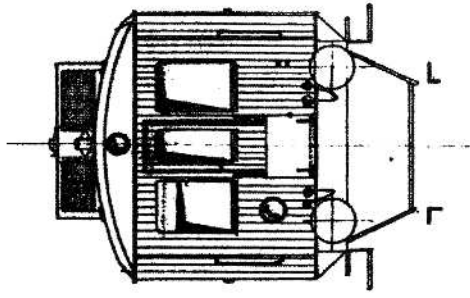
Det var først i 1952 at man fik det første dieselelektriske lokomotiv L 1 (L = lokomotiv), der var af typen 'et Marcipanbrød'. Det skete samtidig med anskaffelsen af søstermaskinen HFHJ M 8 (M = motor).

L 1 blev primært anskaffet til de gennemgående persontog Gilleleje og Tisvildeleje, som man begyndte at køre fra 1952, suppleret med DSBs MO-vogne.

Togene med L 1 bestod som regel af fire-fem litra CL og en EH-



GDS M 4 i  
Tisvildeleje, 1956.  
Foto: AD/DMJK



# GDS M 3, 4 og 5

Benzinmekaniske motorvogne  
 Triangel (De Forenede Automobilfabrikker) 1932  
 Skala 1:87  
 Tegning: A. Hansen/Arkiv Lokomotivet



(eller EK) rejsegodsvogn (sommer 1954) fra DSB. Ofte kørtes med MO og L 1 i de store tog, ligesom et damploko og L 1 i forspand ikke var nogen sjældenhed. Toget kørte som regel med damplokomotivet forrest.

I Kagerup deltes togene som sædvanligt i to dele. Den forreste maskine og den bageste del af persontoget kobledes fra, således at L 1 uden afkobling kunne fortsætte til Tisvildeleje med forreste togdel. Når dette tog var kørt, bakkede den afkoblede maskine tilbage og hentede den resterende stamme, hvorefter toget fik afgang til Gilleleje.

På lørdage kørtes et gennemgående tog til Gilleleje uden deling i Kagerup med GDS L 1. Med sig havde det personvognene C41-C42 og 2 CL fra DSB (1959).

Da man gerne ville reducere omkostningerne ved at benytte DSB MO-vogne, anskaffede banen et MAK-lokomotiv L 2 i 1958, og derefter brugtes begge maskiner i persontogene til/fra Gilleleje og Tisvildeleje.

Selv om GDS L 1 mest anvendtes i Københavnertogene, så kom det alligevel til at se mere af Danmark end sine søstre. I 1970 blev det udlejet til VLTJ i marts-april, og i 1973 udlejedes det til HHJ, hvor det fremførte godstog, mens HHJs mindre lokomotiv DL 12 var til reparation.

I februar 1977 tog det turen

til Østbanen, da ØSJS egne små FRICHS'ere M 8 og M 9 var til revision. Oprindeligt kørte L 1 morgenposttogene Roskilde-Faxe Ladeplads. Fra Ladepladsen returnerede maskinen med persontog. Det fremførte også godstog fra Faxe Ladeplads til Køge.

Den 2. juni 1977 gik L 1 på gulvet i Hårlev, og man måtte rekvirere hjælpetog hos DSB for at få lokomotivet på sporet igen. Det blev dog ikke svært beskadiget, og kunne efter et kort værkstedophold atter sættes i drift.

Det blev til godt et halvt år på de østsjællandske spor før det atter vendte hjem til Nordsjælland.

Lidt om bemalingen: GDS L 1 har alle dage været privatbanebrun med hvidt mavebælte, og uden

vingehjul på fronterne. Oprindeligt havde det kun metallitrering på siderne, men omkring 1961 blev denne suppleret med påskriften GRIBSKOVBANEN i hvid på siderne. Denne blev senere ændret til en endnu større påskrift.

GDS L 1 forblev længe i drift hos GDS til fremførsel af de efterhånden sjældne godstog, men overgik i 2001 til Nordsjællands Jernbaneklub (NSJK), hvor den stadig er i drift.

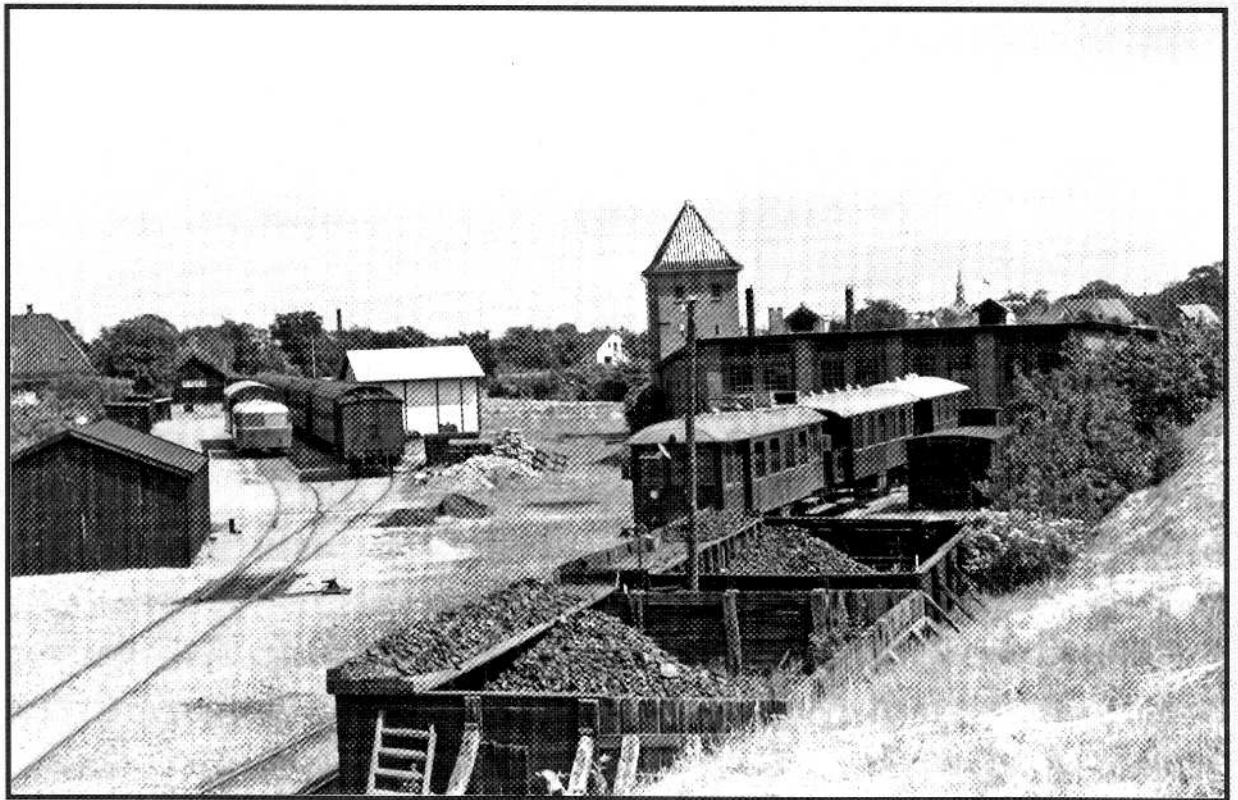
## GDS L 2

I 1959 fik GDS ny trækraft, idet man anskaffede en fire-koblet MAK-maskine, der havde en ydelse på 640 HK. Udseendemæssigt lignede maskinen alle senere leverede lokomotiver af samme type til privatbanerne, men det havde ikke 'kasket' som de øvrige leverede maskiner.

Allerede ved moderniseringsloven af 1948 ønskede GDS to lokomotiver, ét til hver strækning, altså Kagerup-Tisvildeleje hhv. Kagerup-Gilleleje, og søgte om dem, men kun det ene kunne bevilges, nemlig det før nævnte marcipanbrødet fra FRICHS GDS L 1.

Ved Statsstøtteleven af 1956 skabets imidlertid mulighed for nye moderniseringer, og GDS fik efter forhandlinger sit program godkendt af ministeriet. GDS kontaktede tyske værker for at skaffe en maskine, og interessen samlede sig om

Hoveddata for GDS L1	
Byggested og år	FRICHS 1952
Motor	2xFRICHS 6-cylindrede type 6185 CA
Effekt	2x375 HK (2x275 kW) v/1000 omdr.
Transmission	Dieselelektrisk
Lop	13.230 mm
Hjulstilling	(A1A)(A1A)
Akselafstand	6930 mm
Bogieafstand	1600+1600 = 3200 mm
Max. hastighed	80 km/t
Tjenestevægt	61 tons



Et jernbanemiljø, der i dag er forsvundet og næppe huskes af mange, nemlig GDS maskindepot i Gilleleje, 1955. Motorvognen er M 5.

et lokomotiv fra MAK på 650 HK, der i et par år havde været anvendt fabrikkens demonstrationsmodel. Typen havde i nogle år været i drift hos tyske og svenske baner, hvor der viste sig at være driftsikkert.

GDS havde egentlig ikke råd til et så kostbart lokomotiv, men netop den kendsgerning at det var 'brugt', fik prisen ned i acceptabelt niveau... MAK ville endda for den tilbudte pris hovedreparere lokomotivet. Prisen blev en halv million danske kroner.

Maskinen fik litra GDS L 2. Den var udstyret med en 4-takts dieselmotor, som ydede ca. 650 HK ved 750 omdr./min. Kraftoverføringen var dieselhydraulisk, d.v.s. en gearkasse der virkede ved olietryk, og automatisk indstillede sig til hastigheden, der maksimalt var 78 km/t plus 10 pct.

GDS L 2 var velegnet til både gods- og persontog, men blev hos GDS hovedsageligt benyttet til fremførsel af de store persontog, især til de gennemgående persontog til/fra København-Hillerød-Tisvildeleje i sommerperioderne. Sideløbende med denne kørsel blev det benyttet til fremførsel af godstog, både på egne og Frederiksværkbahnens spor.

Maskinen blev lakeret i mørkerød med hvide striber, hvilket gav den tilnavnet "Bismarcksklumpen".

Hjulene var rødmaledede i 'tysk tradition'.

Lokomotivet skulle ikke vendes på drejeskive, idet det var forsynet med to af hinanden uafhængige førerpladser med de nødvendige instrumenter og bremsehåndtag m.v.

Med anskaffelsen af GDS L 2 blev det muligt for Gribskovbanen at reducere og efterhånden ophøre med damplokomotiverne i "stald".

GDS var godt tilfreds med investeringen, men den fik nogle ironiske ord med på vejen, bl.a. af jernbaneforfatteren P. Thomassen, der i sin tid skrev: *"...maskinen trækker godt nok, men det værste er dog det horn, fabrikken har udstyret det med. Jeg har ikke nogen klar mening om, hvordan det lyder, når en elskovsyg elgko i brunsttiden har tabt færtten af sin mage, men hvis jeg var elgtyr i Gribskov, ville jeg snarest flytte til Gurre..."*

Et af de første tog med GDS L 2 blev kørt i påsken 1959, hvor 'søstermaskinen' GDS L 1 var under reparation, og man måtte derfor også tage dampen til hjælp for at få et større tog til Gilleleje hhv Tisvildeleje, hvorfra påskeferierende skulle hjemtransporteres.

I togplanerne for GDS maj 1959 er maskinen sat i plan sammen med marcipanbrødet GDS L 1:

#### Hillerød-Kagerup-Gilleleje/Tisvilde.

Tog 33: L 1 + 3 DSB litra CL + 1 Evogn + 2 CL+ L 2,

L 2 returnerede til Hillerød tog 138 som solo for at indtræde som trækraft i tog 39 Hillerød-Kagerup-Tisvilde: L 2+ 1 E (rejsegodsvogn) + 2 DSB litra CL sammen med L 1, hvis stamme bestod af 1 E + 2 CL fra DSB.

I 1986 begyndte alderen at trykke, idet GDS L 2 dette år led motorhaveri, og måtte have en større reparation.

Maskinen forblev derefter i drift til 1990, hvor det solgtes til det tyske udlejningsfirma On Rail.

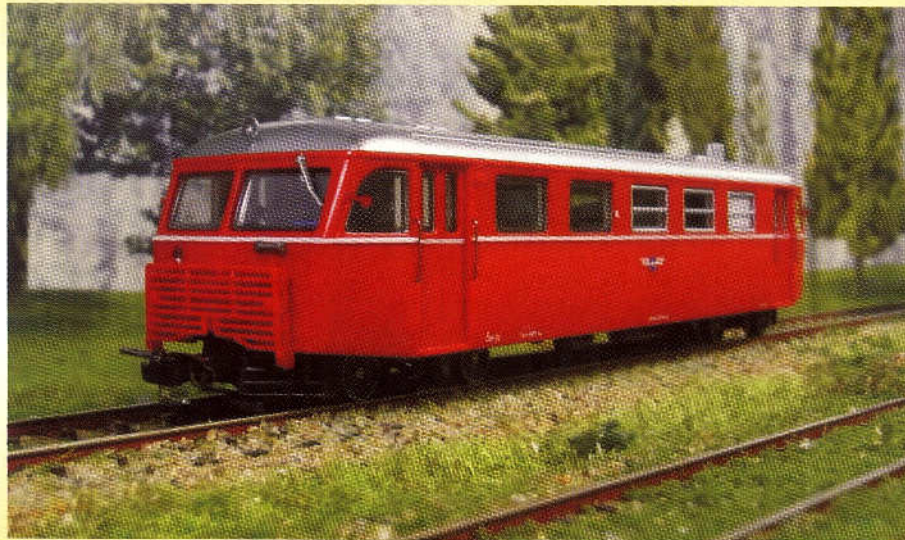
#### Hoveddata for GDS L2

Byggested	MAK (type 650D)
Byggeår	1956
Motortype	6-cylindret MAK MS 301 CK,
Effekt	650 HK (478 kW)
Transmission	Dieselhydraulisk
Hjulstilling	D
Akselafstand	1550+2700+1550 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	10 600 mm
Tjenestevægt	52 tons



# EpokeModeller

## Scandia skinnebusser



Verden som model  
Die Welt als Modell  
The world as model

togsæt  
OHJ sm16 + OHJ Sp226

Ohj Sm 16 solo

HBS Sm 212 solo

AHB Sm 8 solo

togsæt  
SVJ Sm6 + SVJ Sp6

Nærmeste forhandler kan oplyses på: [salg@jpk-productions.dk](mailto:salg@jpk-productions.dk)

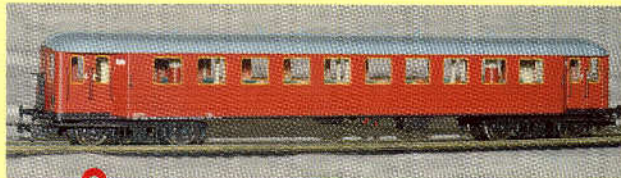
Produceret af JPK Productions

[www.epokemodeller.dk](http://www.epokemodeller.dk)

# PÅ SPORET



Skandinaviens største  
udvalg af modeljernbaner  
og tilbehør



## PÅ SPORETs SJ Co6/Bo6/B6

Prisen pr  
vogn er ..... **435,-**  
Umalet komplet samlesæt  
nr. 500.200  
Samlesæt ..... **335,-**

Vognene fås med følgende numre:

1940-1956:  
500.1 SJ Co6 3320  
500.2 SJ Co6 3751

500.3 SJ Co6 3934  
1960-1970:  
500.4 SJ Bo6b 3337  
500.5 SJ Bo6a 3457  
500.6 SJ Bo6b 4076  
1970-1985:  
500.7 SJ B6G 3327  
500.8 SJ B6 3759  
500.9 SJ B6 4068

Danske, svenske og norske vogne og lokomotiver.  
Se webshoppen [www.paa-sporet.com](http://www.paa-sporet.com)  
Se alle de gode tilbud på webshoppen

1940-1985:  
500.100 SJ Co6/Bo6  
uden nummer

Her skal bruges et dekal-ark med  
separate numre

500.200 SJ Co6  
Til brug for de to-farvede Skånevogne  
samt tjenestevogne og OHJs to vogne  
B234 og B235  
Umalet samlesæt

Vesterbrogade 165  
1800 Frederiksberg C  
Tlf. 33 23 16 17 . Giro 630 3 412

E-mail: [info@paa-sporet.com](mailto:info@paa-sporet.com)  
Hjemmeside: <http://www.paa-sporet.com>  
Husk at tillægge PORTO kr. 90,- ved forsendelser

Åbent:  
Mandag lukket  
Tirsdag-fredag 14.00-17.30  
Lørdag 10.00-13.00



## DSB litra E II i skala 1:35 (spor 1)

Poul Larsen er modelbygger alle 24 timer i døgnet. Det gælder såvel på arbejdet hos Andersen & Meyer A/S på Nørrebro som i fritiden hjemme hos sig selv. På arbejdet restaureres bl.a. de store 1:10 modeller fra Danmarks Jernbanemuseum, eller der nybygges nye 1:25 modeller. For de danske rederier, bl.a. Maersk og DFDS, bygges store modeller af containerskibe, eller der bliver fremstillet designstudier af kommende radioer eller andet for f.eks. B&O – se hjemmesiden [www.profmodels.com](http://www.profmodels.com).

Men hjemme bygger Poul lokomotiver og vogne i spor 1 (skala 1:35), der bl.a. skal køre på hans havebane.

Den viste DSB litra E II Frich-maskine er bygget næsten helt i messing; styring, driv- og købelstænger og rammen i 1 mm messing, kedlen af messingrør, tender af valset 0,5 mm messingplade, og lanterner af messingrør med mikro lysdioder. Hjulstjerner er dog støbt i resin, mens domene er i kunsttræ og andre smådele i plasticard. Taget er selvfølgelig belagt med tagpap og bogierne

har alle fjederophæng. Motoren har Poul fået fra LGB, så den er både robust og stærk. Jeg glemte selvfølgelig at fortælle, at i tenderen, er der rigtigt kul, hvad ellers?

Hjemme er Poul også ved at bygge vogne til sine spor 1 modeller, lige nu en CP vogn. Den kan så blive trukket af en allerede færdig model af litra MY.



LOKOMOTIVET vil selvfølgelig vende tilbage med flere billeder af modeller fra Poul Larsens hånd sådan lige til inspiration, hvis man vil bygge en messingmodel af DSB trækraft i størrelse 1.

At der er stolte byggetraditioner at hente fra arbejdet kan vel bedst vises i den flotte 1:10 model af DSB litra H II, som firmaet Oskar Olsen byggede under krigen for DSB, og som kan ses i filmen om H-maskinen. Andersen & Meyer A/S er en udløber af Oskar Olsen. (Steffen Dresler)



## DSB damplokomotiv litra E II

**Skala 1:87; epoke III**

**45 401 DSB litra E 994 DC med enkeltkorsten**

**45 402 DSB litra E 994 AC "**

**45 411 DSB litra E 978 DC med dobbeltkorsten**

**45 412 DSB litra E 978 AC "**

**45 421 DSB litra E 980 DC med dobbeltkorsten**

**45 422 DSB litra E 980 AC "**

Så lykkedes det omsider at få den længe ventede model af E-maskinen i handelen. HELJAN annoncerede denne model for godt to år siden til udgivelse i år 2006, men diverse problemer, bl.a. med motortypen gjorde, at projektet hele tiden blev udskudt, og først i slutningen af oktober 2008 kom den i handelen.

Maskinen leveres i to hovedudgaver: DSB litra E 994 som guldmodel, d.v.s. med lyd og røgindsats, og E 978 og E 980 uden disse egenskaber, kun med 8-pols dekoder. Bemærk, at guldmodellen leveres med enkeltkorsten, mens de øvrige fås med dobbeltkorsten.

Alle tre modeller fås til både DC og AC, og er opbygget efter de gældende NEM-normer. Modeller-

ne leveres med stadarmotor eller Faulhauber, sidstnævnte skulle forudbestilles og kostede lidt mere.

Også guldmodellen skulle forudbestilles, og er allerede udsolgt fra HELJAN. Denne anmeldelse gælder DSB litra E 994, altså guldmodellen med stadarmotor. Men de øvrige modeller er naturligvis i samme kvalitet

Forbilledet er FRICHS EII-maskine med enkeltkorsten, således som lokomotivet så ud ved leveringen under besættelsen 1940-45.

### Detaljer m.v.

Førstehåndsindtrykket er rigtig godt, og den tager sig flot ud, når man stiller den på anlægget. Modellen er køreklar, men man skal dog lige montere underhængte plove, fløjte, koblinger og andre smådele, hvilket ikke er noget problem. Den lille vedlagte folder om E-maskinen fortæller, hvor de enkelte dele skal sidde.

Modellen har naturligvis de karakteristiske skrå cylindere, den spidse røgkammerdør, vindkløveførerhus og de førnævnte underhængte plove af svensk type. Ten-

deren er en smuk efterligning af forbilledets såkaldte 'badekar'.

Dimensionerne er helt som hos forbilledet i nøjagtig skala 1:87, og ser man detaljerne efter, så er de bare perfekte. Det gælder selv de mindste dele på kedel og fodplade, fx lysgenerator på kedelsiden, trin og ledere, håndbøjler og diverse trykluftbeholdere. Det er bare superflot!

### Lys og lyd

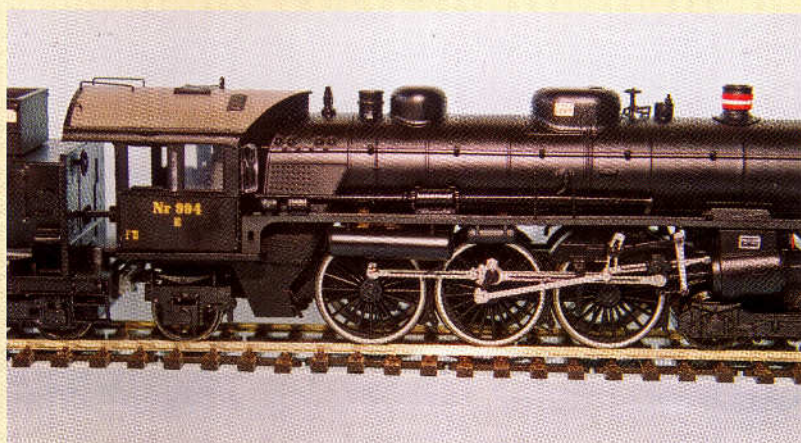
Man kan ikke tage fejl af, hvor E-maskinen befinder sig på anlægget. Lyset i frontlygterne er nemlig meget skarpt og (for) kraftigt. Gløden er i blåhvid, det burde måske have en mere gullig glød, men det er bedre end det meget blå lys, man ofte ser på andre trækraftmodeller.

Guldmodellen er udstyret med Uhlenbrock "Intellisound" Multiprotokolddekode 36 020, og indstillingerne af funktionstasterne (F0-F8) fremgår af folderen. Det gælder også ændringer af CV-værdier. Dekoder, højttaler m.v. er installeret i tenderens kulkasse hhv. førerhustaget.

Lyden af E-maskinen er ikke i top. Det gælder dog ikke fløjte-lyden og lyden af spillemandet, der virker meget ægte. Superflot! Men selve dampslagene er svage, og følger ikke maskinens acceleration, og der er uheldigvis ikke synkronitet mellem hastighed og dampslag på lige bane, d.v.s. at maskinen kører med en halsende damplyd.

### Påtryk

Maskinen er i halvmat sort, påtrykkene er perfekte med hvide advarselsskilte på domen og tender (sjællandsk maskine), fin typografi på førerhussiderne, røgkammerdør og fabriksplade på cylindrene m.v.



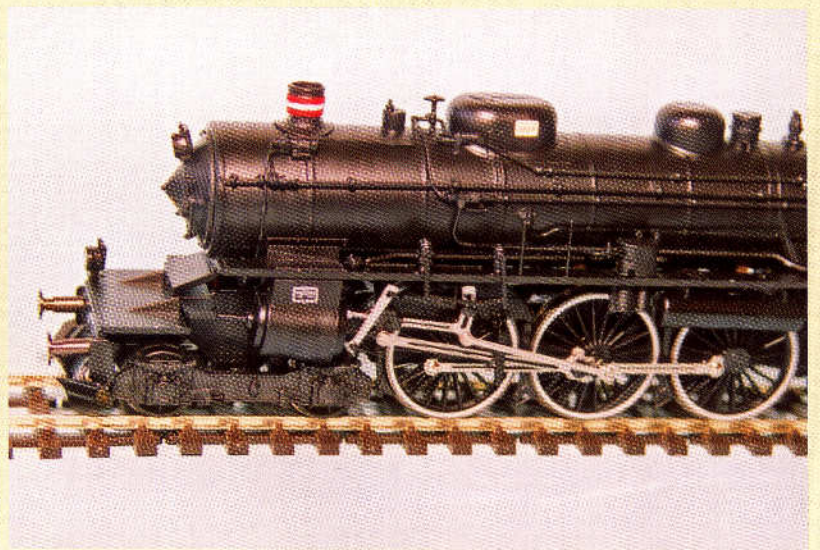

**LES  
HØRT**



SET



HØRT



Ja, under lup kan man næsten læse linjerne på de hvide advarselsskilte.

#### Drift

Motoren er en 5-polet med svinghjul i messing, og begge dele er placeret i tenderen. Kobling mellem tender og maskine sker via en fleksibel teleskopisk drivaksel. Der er for DC strømoftag på de tre koblede aksler, hvorfor disse har hjulkraner i metal. Modeller til AC har naturligvis slæbesko.

Det er en fryd at se det arbejden gangtøj, der fungerer perfekt med kobbelstænger, glide og o.s.v. Det må have kostet stor teknisk research og snilde for at få det til at

virke så overbevisende og virkelig-hedstro?

E-maskinen har en god realistisk fart. Modellen har under test hos HELJAN kørt med op til 18 bogievogne litra CC og postvogne litra DH, hvilket foregik uden besvær. Hertil skal tilføjes, at det er sket på ret bane. På stigninger vil maskinen næppe kunne trække så mange vogne, men alligevel er trækraften fantastisk god.

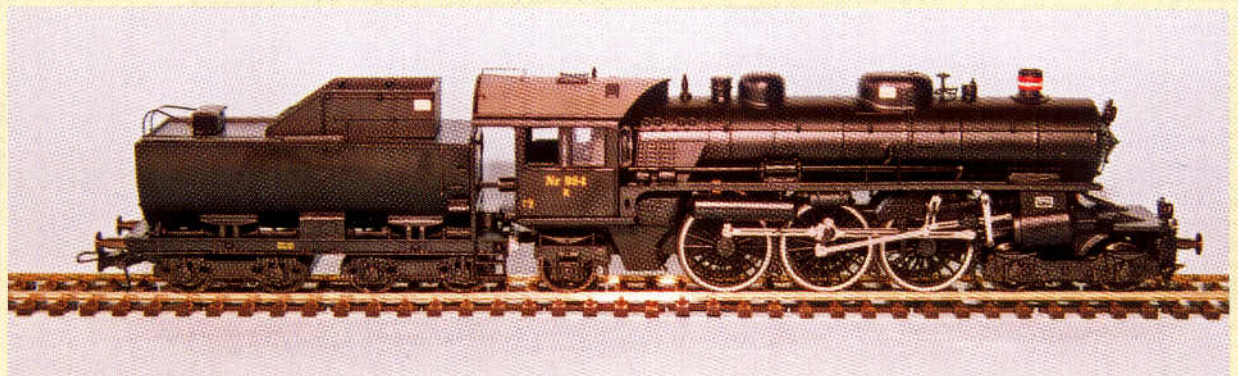
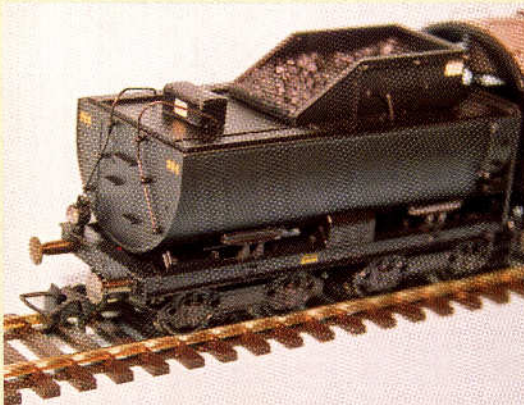
HELJAN mener, at maskinen kan køre gennem kurver og skifter ned til radius 42 cm (mærklin R2). Men det kan den desværre ikke. Tenderen afsporer straks i sporskifternes hjertestykker, og det samme gælder bogieførløberen, primært fordi hjulflangerne på dennes hjul er for små. De bør udskiftes til NEM-hjul.

For tenderens vedkommende er bogierne for stive, og der er kun plads til et udsving på godt 1 mm - og det er alt, alt for lidt. For at opnå et perfekt løb gennem kurver og skifter, skal disse have større radier end de nævnte 42 cm. Problemet bliver nok størst for mærklinisterne, der dyrker de små kurver eller S-kurver. Så på dette punkt er modellen ikke så super!

På den anden side kan man ikke forlange, at så stor en maskine skal kunne køre gennem små kurver. Det gælder således på NMJKs anlæg, der har mindstekurver på 50 cm, at E-maskinen her løber frit og ubeværet, men modellen er stadig ikke helt glad for sporskifterne. I nogle af disse kører den godt igennem, mens den i andre går på gulvet, idet forløberhjulene, bagløber eller tenderhjulene afsporer. Afsporingerne skyldes ikke alene den førnævnte stivhed, men også at forløberne er udstyret med RP 25 hjul, der kræver meget stabile og korrekte lagte spor. Hjulene bør - som allerede nævnt - udskiftes med NEM-hjul.

Pas i øvrigt på med monteringen på stiger på fodplade m.v., idet disse kan støde ind i faste dele langs strækningen. Men denne advarsel har HELJAN medtaget i folderen. Bemærk, at stigerne på de hosstående billeder er udeladt.

Om løbeegenskaberne gennem de mindre kurver og sporskifter kan forbedres, ved vi ikke, men tager gerne imod råd og forslag fra læserne, så vi kan bringe oplysningerne videre. ■





## Kystbanen

# Gavesæt med regionaltog

### Skala 1:87, Epoke IVb/Va

MY 1158-Bn 50 86 20-84 958-0-  
Bn 50 86 20-84 877-2-ABns 50 86  
39-74 563-9

Kystbanen i Hellerup har nu ud-  
sendt sit gavesæt, en specialudgave  
af regionaltog med MY 1158 og  
styrevojn litra ABns sammen med  
to stk. regionaltogvogne litra Bn i

november. Alle tre vogne er i den  
typiske røde DSB-farve, der benyt-  
tedes helt op til begyndelsen af år  
2002, hvor man gik over til det blå  
design.

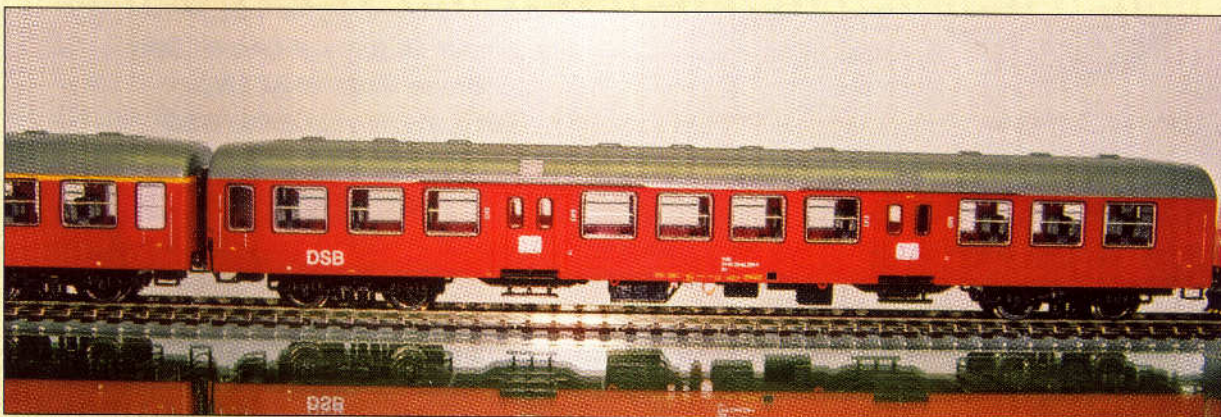
Sættet er fremstillet af HELJAN,  
og de angivne numre på vognene  
og MY er derfor unikke. Kun ved  
køb af sættet får man en 'rille-MY'  
1158 sammen med de tre vogne.

Modellen af styrevognen litra  
ABns er helt omarbejdet, så den sva-  
rer til forbilledet, d.v.s. med lukket  
front, udblændet vindue under før-  
errumskuplen, flugtlejder og brede  
selvlukkende døre. Muligvis har HEL-  
JAN snydt lidt, idet det ene sæt brede  
døre mere ligner døre til litra ADns,  
der også udgives af HELJAN - men  
det skæmmer slet ikke modellen.

Endvidere har alle vogne det hvi-  
de felt omkring dørhåndtag, mens  
cykellogo og den gule 1.klasse  
stribe pryder ABns-vognens bage-  
ste sektion, så det er et typisk sen  
epoke IV- og tidlig epoke V-udga-  
ve af regionaltoget, der ikke alene  
kørte på Kystbanen København-  
Helsingør, men også andre steder  
på Sjælland.

Alle påtryk er autentiske i flot stil,  
korrekt i skriftsnit og størrelse, og  
kan næppe gøres bedre.

Sættet leveres i flot gaveæske,  
og er produceret i begrænset op-  
lag. Bemærk, at det viste MY-lo-  
komotiv mangler håndbøjler m.v.,  
men disse dele leveredes modellen  
naturligvis med.




**SET**  
**HØRT**



SET



HØRT

## DF Modeltog

### Dansk rullende materiel

Det lille firma ved Jørgen Falster Nielsen har efterhånden udsendt en række fremragende modeller af dansk rullende materiel. Oprindeligt leverede man disse modeller til Trinbrættet i Århus, men er siden gået solo. Dengang var DSB postvognen litra DB, de store hjælpevogne og andre modeller på programmet, men siden er kommet en række spændende nye modeller.

Det lille firma vælger forbilleder som man næppe får en chance for at anskaffe industrielt fra de store fabrikanter HELJAN og Hobby Trade. Derfor er initiativerne kærkomne. Senest kan man tilbyde DSB stålpostvogn litra DC, og som det ny-

este skud på stammen kan man levere storrumsvognen litra AL, der gennem mange år var fast inventar i togene på Kystbanen.

Alle modeller er håndarbejde, og fremstilles i resinplast med vognkasse og tag i samme form. Vognene har en formidabel detaljeringsgrad, der kommer på højde med de industrielle modeller. Den nyeste litra AL har

endog flyvesæder i selve vognkassen. Vinduerne er i klar plast, mens bogierne stammer fra industrien. Påtrykkene er gnubetransfers, der er meget fine og korrekte i typografien.

Man kan få mere at vide om bl.a. produkterne på DF Modeltogs hjemmeside [www.dfmodeltog.dk](http://www.dfmodeltog.dk).



**Besøg og bliv  
inspireret hvor  
hobbyfolk mødes**



Grundvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg  
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54  
Ma - to. 12 - 18, fr. 12 - 19, lø 10 - 14  
[www.stoppel.dk](http://www.stoppel.dk)

Læs i næste nummer af

LOKO  
MOTIVET



Vi lægger ud med nr. 95 i februar/marts, hvor man bl.a. kan læse følgende:

- åbne vogne i model
- byg et diorama med DSB godsbanegård
- tegninger af DSB ledvogterhuse, model 1898
- tegninger og fotos af færgeren DAN
- Brede trinbræt på LNJ
- sjove specialvogne hos DSB
- nyheder og anmeldelser  
og meget, meget mere

(forbehold for ændringer)

Få dig et abonnement nu.  
Se annoncen for bestilling af bladet på side 4



## Skinnebusser fra danske privatbaner

### Serie II; skala 1:87, Epoke III

Hobby Trade har i længere tid eksperimenteret med fremstilling af skinnebusmodeller, og nu er man nået så langt i projektet, at man kan offentliggøre detaljer omkring modellerne.

Forbillederne bliver skinnebusser af serie II, der leveredes fra Scandia i årene 1951-1952 (en enkelt til NFJ i 1954). I alt leveredes serie II i 36 eksemplarer.

Modellerne produceres med frit gennemkig i vognkasserne, således at man også kan se den superdetaljerede aptering. Trækkraften bliver en centerplaceret motor af type

Mashima, der ligger skjult i bunden, og har kardantræk til begge bogier. Der bliver træk på alle fire aksler, hvilket også gælder modeller til AC. Endvidere forsynes modellerne med to små svinghjul.

Bogierne fremstilles i metal, og hjulene fremstilles med den karakteristiske lille diameter. Hjulene produceres med profiler (flanger), de svarer til drift på DC hhv. AC. Undervognen bliver desuden superdetaljeret med alle dele.

Detaljerne bliver igen i top med frontgitter og illuderet køler i sæt med nysølv. Håndbøjler fremstilles i 0,3 mm metal.

Fra fabrikens side monteres indvendig belysning, ligesom der bliver udvendig projektorbelysning.

ESU LokSound leverer autentisk skinnebuslyd, vers. 3.5 med 21-polet stik.

Sammen med motorvognen leveres den kortere bivogn serie II, nemlig de korte type med rejsegodsrum og toilet.

I første omgang leveres skinnebusserne i følgende udgaver:

OHJ Sm 16  
HHGB Sm 4  
ØSJS Sm 11 og Sp 1  
FFJ Sm 8 og Sp 13

Der må dog foreligge en fejl, idet FFJ ikke havde et køretøj med nævnt nummer Sm 8. Man mener vel AHB Sm 8 (?) eller FFJ Sm 9 (som oprindeligt annonceret)?

Ang. bivognene, så er Sp 13 fra FFJ en lang type, mens ØSJS Sp 1 er en kort type. Laver man begge typer? Næppe! Forklaring følger vel efterhånden som tiden nærmer sig udgivelsen?



## N-maskinen fra *Roco* er kommet

### N 201; epoke IIIb

I september udkom ROCOs nyeste model af DSBs damplokomotiv litra N. Man har valgt nummer 201, således som maskinen så ud i sin oprindelige udgave, altså uden forlænget fodplade, røgplader m.v. Dog er der lidt ekstra påbygning under kedlen, og på førerhuset findes en luftklap som de danske maskiner ikke havde.

Men modellen mangler mange andre af de typiske faciliteter

som de danske N-maskiner fik, bl.a. cirkurator, Friedmann smøreapparat og trykluftbeholder på fodpladen.

Nummeret er denne gang trykt midt på røgkammerdøren, hvor det på de øvrige modeller havde nummeret påtrykt nederst på denne. Da modellen mangler den forlængede fodplade og meget andet, så har den næppe nogen stor fremtid hos danske mj-ere.

Modellen er dog som noget nyt forsynet med NEM-stik, og kørslen er der som sædvanlig ikke noget i vejen med.

I sættet medfølger diverse smådele til eftermontering, foruden lokopersonale (lokofører og fyrbøder).

Vi viser intet foto af modellen, idet den næppe - som allerede sagt - kan samle større interesse.

# Kommende nyheder fra



Når dette læses, så skulle de nyeste modeller fra HELJAN være i handelen....eller er det, inden året er omme.

Det drejer sig om en hel stribe vogne, person- såvel som godsvogne, hvoraf de fleste er genoptryk på ældre modeller, men der er også helt nye. De ældre vogne har længe har været udsolgt, så man får en kærkommen lejlighed til at supplere op eller erhverve dem. Lad os kort opremse disse modeller.

## Litra CP

Først og fremmest kommer to nye vogne af litra CP. Som noget nyt begynder HELJAN at udgive vogne med den gule staffering som DSB brugte indtil 1952, men husk at mange vogne fortsatte med at køre med stafferingen, indtil de indgik til revision. Derfor fås den ene CP-vogn - CP 2882 - med stafferinger, mens den anden - CP 3321 - leveres i ren vinrød udgave.

Hidtil har det teknisk ikke været muligt at trykke vogne med stafferinger, men nye metoder er udviklet, således at man nu kan trykke stafferinger rent på både døre og vognsider. Redaktøren har set nogle eksemplarer in natura, og de ser virkelig flotte og lækre ud. Glæd jer!

## Litra CC og CD

Endvidere kommer et genoptryk af stålvoagnene litra CC og CD, der denne gang leveres med numrene 1199 hhv. 1212. Begge leveres i ren vinrød, altså uden stafferinger.

## Litra A, B og Bk i sæt

Moderne personvogne er også på programmet, dels som løse enhe-

der, dels i gavesæt. Litra A 012-1, B 090-3, 131-5 og Bk 018-6 fås således i gavesæt. Alle er i den moderne røde farve med hvidt DSB-logo. Bk-vognen leveres uden hvide cateringstriber, d.v.s. at sættet er til epoke IVa.

I et sæt, der dækker den sene epoke IIIc, altså 1964-1973, fås ligeledes fire vogne, der alle er i den ældre vinrøde lakering. Disse vogne får numrene A 1065, B 2055, B 2010 og B 2305. Som det hører sig til, er vognene mærket med 1- hhv. 2-taller på vognsiderne.

## Litra A, B og Bk

Som solo-udgivelser kommer en serie på ikke mindre end fem moderne vogne. Det drejer sig om A 106 og B 2033 i vinrød til epoke III. A-vognen har naturligvis den karakteristiske gule stribe over vinduerne.

Til epoke IV kommer tre røde vogne: DSB litra A 007-3, Bk 033-5 og B 330-5. Bk-vognen leveres med hvide cateringstriber. Så man har altså igen mulighed for at oprangere et rigtigt Ic-tog i epoke IVb.

## Litra Bn

Også fire vogne litra Bn er på veje (eller er udkommet). Det er to røde, nemlig Bn 787-3 og 965-5 til sen epoke IV og tidlig epoke V, idet begge har hvide markeringer omkring dørhåndtagene.

## Litra ABns og ADns-e

Styrevogne til regionaltogene kommer vi heller ikke til at mangle. HELJAN udsender fire vogne af denne type, nemlig ABns 558-9 og ADns-e 520-7, begge i rødt liberer med DSB-

logo, altså styrevogne til sen epoke IV. Litra ADns-e er til regionaltog fremført af det elektriske lokomotiv litra EA.

De sidste to bliver i den moderne blå farve til epoke V, og her fås vognene som ABns 565 og ADns-e 553. Disse vogne tilhører epoke Vb, altså tiden efter år 2000.

Alle fire vogne er produceret med nye forme, bl.a. er vinduet under styrerummet udblændet, fronten er lukket, flugtlejder er monteret på venstre side af styrerumskuplen, og dørene ændret i overensstemmelse med forbilledet.

## DSB litra AV

Endelig udsendes en række vogne af litra AV, der svarer til vogne af litra CC og CD. Disse udsendes både med stafferinger og med gul 1. klasse stribe, altså til årene før og efter 1956. Hvilke vogne, der er tale om fremgår af den hosstående planche.

I maj 2007 annoncerede HELJAN, at man ville udsende modeller af DSBs personvogne litra AC og AV. Men i løbet af juni trak man grundet for ringe tilbagemelding - projektet tilbage.

Det skuffede mange mj-ere, men da HELJAN den 8. september 2007 holdt Åbent Hus-arrangement i anledning af firmaets 50-års dag, kunne de besøgende stemme om, hvor vidt, man ønskede vognene. Og resultatet blev, at HELJAN alligevel valgte at udsende en af typerne, nemlig litra AV. Og det var et godt valg, idet denne vogntype var stærkt repræsenteret i epoke III.

## Godsvogne

Sluttelig udsendes nye vogne baseret på de flotte modeller af litra HD og IA. Nogle af disse er omtalt på side 53.

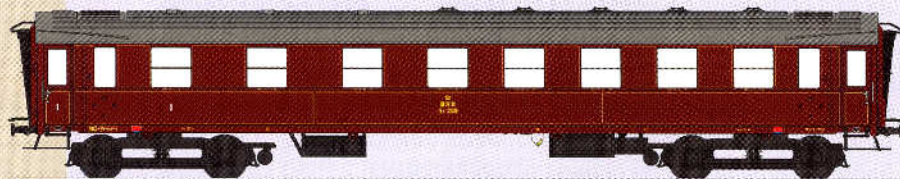
Men der kommer også fire vogne baseret på de forlænget udsolgte åbne vogne litra PB.

Denne gang kommer en moderne DSB tjenestegodsvogn i den kendte brune farve til epoke IV, en EUROP-mærket litra PB 10 375 til epoke III, en litra Elo til epoke IIIc/IVa og sluttelig en litra PB fra Lollandsbanen. Denne vogn får nummer 202.

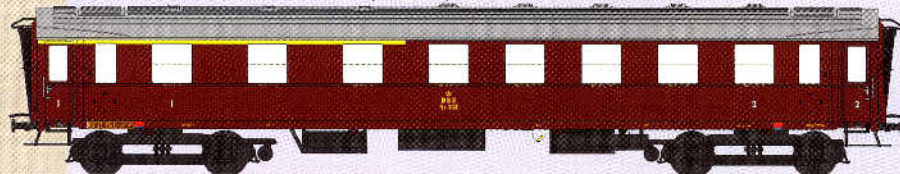
...og mere er på vej, bl.a. genudsendelse af et forbedret MS-lyntog og de danske skinnebusser af serie I.



HØRT



5055 - AV 289 RIC-MÆRKET MED STAFFERINGER (FØR 1956)



5056 - AV 331 RIC-MÆRKET MED GUL STRIBE (FRA 1956)



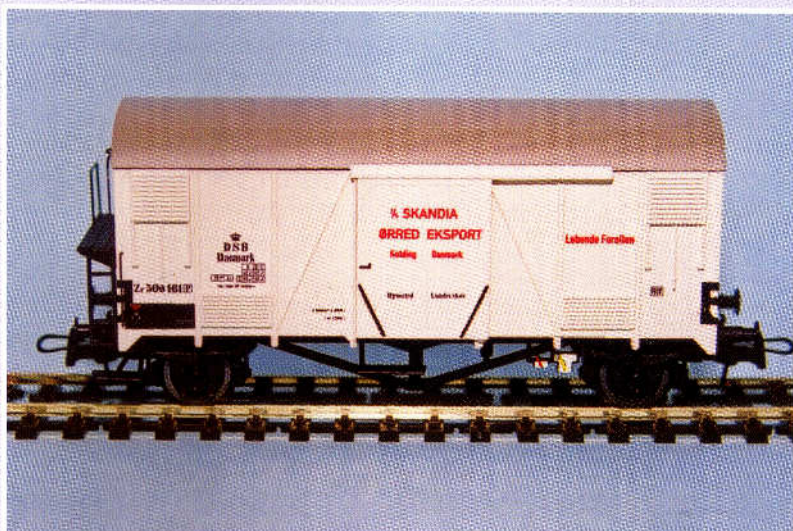
# Langbenede gods- vogne fra DSB

Skala 1:87, epoke III og IV

- 4249 DSB litra  
Gkms 20 86 139 9 870-2
- 4253 DSB litra IAK 21 116
- 4263 DSB litra  
Gkms 20 86 139 9 300-4 FAF
- 4271 DSB litra IA 19 528
- 4272 DSB litra ZF 500 161  
Skandia Ørred Eksport

I oktober 2008 udsendte HELJAN fem nye vogne i sin serie af danske godsvogne af HD/IA-typen.

Vognene er alle i den sædvanlige gode kvalitet som de hidtil udsendte vogne (se tidligere numre af LOKOMOTIVET), bl.a. med tag i forskellige grå nuancer.



Modellerne fremtræder i bemaling, der helt og holdent matcher forbilledet. Det gælder såvel de hvide som de brune vogne. De hvide vogne er bemalet i en såkaldt brudt hvid farve, der gør, at de får de helt rigtige nuancer på modeljernbanen. Bedre kan det næppe gøres. Modellerne svarer naturligvis til deres forbillede med hensyn til at mangle eller at have højtsiddende rangerskruebremse

Den blå FAF-model er super. Den blå farve er atter ramt præcist, og FAF i hvid er nøjagtig i størrelse og skriftsnit. Denne model lyser gevaldigt op i en togstamme, hvor man dyrker epoke IV. Vognen er uden højtsiddende bremseplatform, hvilket er korrekt, da det handler om

tidligere hvide IAL-vogne, der blev solgt/udlejet til Fyns Andels Foderstofselskab. I øvrigt er endnu en blå vogn fra FAF på vej fra HELJAN.

ZF-vognen fra Skandia er på samme måde helt i top. Selve navnet Skandia Ørred Eksport er typografisk korrekt, og igen er den hvide - let brudte farve på vognkassen - helt igennem perfekt. Jo, vi ved godt, at læsselemme for sliskerne mangler på modellen, men det må man leve med. Det bør næppe forhindre nogen i at bruge denne model på anlægget. HELJAN har naturligvis benyttet Dansk Jernbane Historie 3 som forlæg og kilde, og det er rart at vide, at vi ikke er udkommet forgæves. I løbet af kort tid udkommer - hvis den ikke allerede

er udkommet - endnu en ZF-vogn, denne gang fra Dansk Andels Ørred Eksport... og serien med ZF-fiskevogne fortsætter til næste år.

Den hvide kødvogn litra IAK leveres med nyt nummer, og ordet KØDVOGN er i rød på dørene. Bemærk i øvrigt den sjove detalje, at adressaten i det sorte felt er angivet som 'Kødbyen' udført med håndskrift. Flot! Bemærk i øvrigt, at emballagen er forkert mærket med IAK 24 197; det skal være IAK 21 116.

En anden model baseret på samme grundmodel er en IA-vogn.

Den brune godsvogn litra Gkms til epoke IIIc er på samme måde helt igennem bare så lækker, at den ikke bør mangle på noget anlæg. HELJAN har atter ramt den brune farve præcist, og litreringer m.v. i skriftsnittet 'Fette Engskrift' i hvid er bare helt korrekt. Bemærk, at HELJANs Gkms'ere er forskellige i udførelse med hensyn til lemmenes placering, hvilket helt og holdet følger forbilledet, idet de hvide IAL m.v. blev malet brune i slutningen af 1960'erne.

Heldigvis forsætter HELJAN med serien af HD- og IA-vogne, og de næste fire skulle være på gaden, når dette læses, bl.a. en ZF-vogn fra Dansk Andels Ørred Eksport.

Bemærk dog, at man bør købe modellerne så hurtigt som muligt, idet alle vogne kun udgives i temmelig begrænset oplag.

LES  
HØRT

# Dejlige bygninger til den danske modeljernbane

SET



HØRT



Helsingørse remise

Det lille firma Epoke-modeller har gennem en årrække beriget de danske mj-ere med løsdele til selvbyg, nips til modeljernbanen, fx skinne-cykler, postcykler, figurer o.s.v. Ud over disse dele, så er det skønt at se, at det lille firma også kan levere dejlige bygninger til den danske modeljernbane.

Vi kan ikke nævne alle de smukke byggesæt, der alle er fremstillet i laserskåret træ og pap. Detaljerig-

## EpokeModeller

dommen er stor, og pasnøjagtigheden helt i top. Der fås modeller i alle sværhedsgrader, lige fra en rangerhytte til traktoren til den store Roskilde remise, Helsingørse station og Helsingørse remise, ligesom der fås modeller af DSBs ledvogterhuse.

Alle byggesæt er fremstillet i exact skala 1:87, og således kan

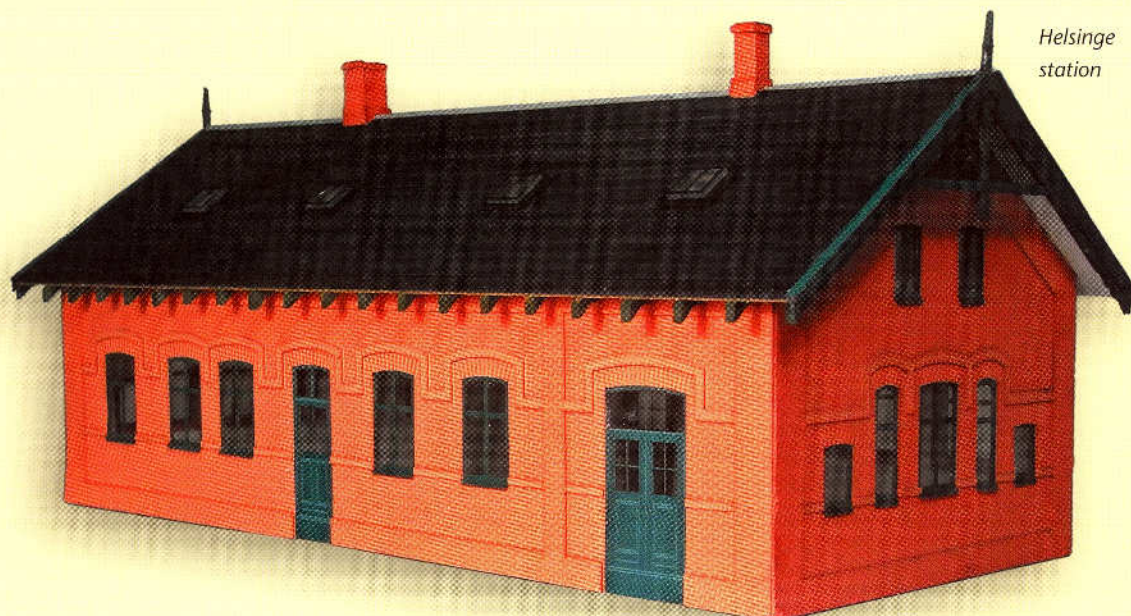
Helsingørse remise bl.a. bruges som 'hus' for Hobby Trades D-maskine... også selv om den har forbillede hos en privatbane. Men den minder utrolig meget om en DSB-remise, så man kan roligt benytte denne. Vi vender i øvrigt tilbage med en tekst om mindre remiser til DSB-anlæg. Som det fremgår af hosstående illustrationer af Helsingørse station og remise, så er det skønne danske bygninger. Helsingørse remise er i øvrigt opbygget med tagspær som hos forbilledet.

Ud over disse fås mindre byggesæt, fx skure til tømmer (trælasthandel), typiske danske villaer o.s.v. o.s.v. Epoke Modeller har et stort sortiment af næsten alle typer danske bygninger, fx mindre villaer og to-etages byhuse. Og for øvrigt også typiske svenske huse

Alle byggesæt leveres i æsker med en velskrevet byggevejledning, så det kan ikke gå galt, blot man har lidt tålmodighed.

Til sidst blot at tilføje, at det sidste nye i tilbehør bl.a. er en smuk gammeldags DSB skinnecykel, der ikke kan undværes på hverken anlæg eller dioramaer.

Sluttelig går det også fremad med produktionen af skinnebusen serie II. Læs mere på [www.epokemodeller.dk](http://www.epokemodeller.dk).



Helsingørse station

# Model-Byg

## Diverse DSB-småbygninger

i skala 1:87

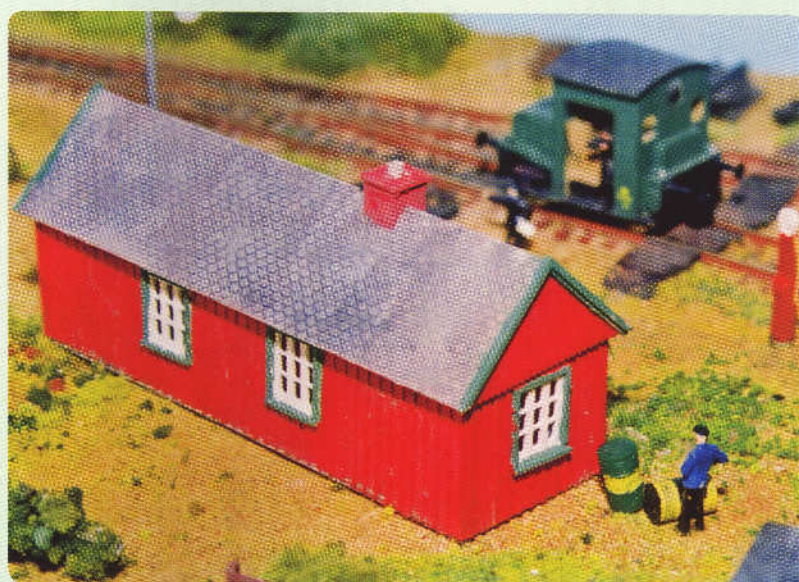
Et lille nordjysk firma, der kalder sig Model-Byg er startet af Per Sivertsen og Leif Røntved. I år 2008 har man sendt en lille skøn serie af DSB-hytter m.v. i skala 1:87 på markedet. Husene leveres i laserfræsset plast sammen med en lille instruktiv samle-anvisning.

Der fås flere hytter og småhuse, der var typiske for DSB i epoke II, III og IV. Her i efteråret 2008 omfatter programmet fem sæt med små og store kolonnehuse. Disse leveres med og uden toilet. Endvidere har man i programmet et brovægtshus, hvis forbillede stod i Randers. Brovægtshuse var små bygninger, der fandtes på de fleste DSB-stationer, men som man desværre sjældent ser på mj-anlæggene. Nu er der ingen vej uden om, og nye modeller af andre huse m.v. er i øvrigt på vej.

Alle huse er et godt supplement til Hobby Trades nu udgåede kolonnehuse, og et velkommen islæt for at gøre modeljernbanen dansk.

Vi har prøvesamlet en model af et stort kolonnehus i træ, hvis forbillede stod i Løgstør, og der er ikke meget andet at sige end at pasnøjagtigheden bare er i top. Detaljer som tynde vinduessprosser m.v. er helt perfekte.

Delene skæres ud med en mindre, men kraftig hobbykniv, og



renses derefter for grater, hvorefter huset næsten 'sampler sig selv'. Man skal dog være forsigtig med afrensning af de tynde dele, idet de let kan knække.

Sider og gavle samles omkring bunden; sørg for at soklen kan anes. Derpå sættes sålbænke i vinduesåbninger, og sluttelig monteres døre og vinduer. Taget samles med stivere indvendigt. I øvrigt er det pudsigt, at forbilledet havde to tagtyper, hvilket sættet naturligvis også har.

Skorstenen voldte lidt problemer at samle, idet de små dele er van-

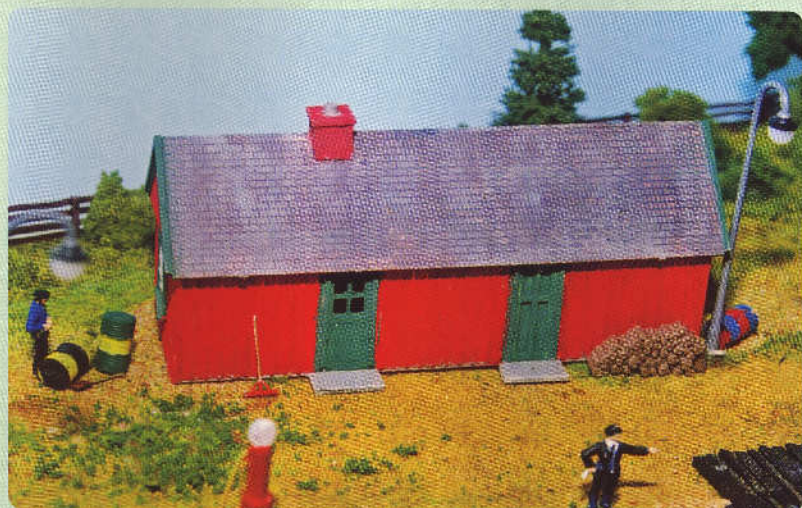
skelige at styre, så de bliver helt rette. Men det lykkedes da rimeligt.

Taget males, her er benyttet Humbrol 65-grå med lidt 33-sort. Væggene er malet med 153-rød, men man kan også bruge 73-rød. Døre og vinduesrammer males i 76-grøn, mens selve vinduerne gives en omgang 34-hvid iblandet en anelse 65-grå. Der medfølger selvklæbende murstentape til skorstenen, men jeg har valgt at male den i 153-rød med skorstenspipe i grå. Det anbefales at male delene inden samling. De små hvide partier, der opstår efter udskæring af delene, males slutteligt forsigtigt med en spidsskåret tændstik.

Forbilledet havde trappesten foran dørene i bagsiden, men disse er ikke med i sættet. De er derfor skåret til fra det overskydende plastmateriale, og limet på under dørene. Forinden er trinene malet med 65-grå ligesom soklen.

Sluttelig kan huset anbringes på modeljernbanen, gerne med omgivende 'rodemiljø', hvilket gør anlægget hyggeligt og forbilledligt.

Man kan læse mere om firmaet på hjemmesiden [www.model-byg.dk](http://www.model-byg.dk). Mailadressen er [post@model-byg.dk](mailto:post@model-byg.dk).



LESET  
HØRT



Stort udvalg i dansk modeljernbane

# Kystbanen



Märklin Shop ▼

ROCO Galerie ▲

Fleischmann Shop ▲

Landskabsmaterialer ▼ fra NOCH og HEKI



Stort udvalg i byggesæt ▲



LGB havebane og Scalatrix racerbaner

Baggagen set fra Märklin Shop



Viessmann signaler og lamper

Jernbanelitteratur, DVD og antikvariat



Baggagen med NOCH, HERPA og BUSCH

Brugtogs. Kystbanen køber enkelte dele og hele samlinger af bedre brugt. Byt til nyt og få op til 80%.



# Kystbanen

- fordi vi har det

Strandvejen 213 . DK-2900 Hellerup. Tlf. +45 39 61 20 31  
Hjemmeside: [www.kystbanen.dk](http://www.kystbanen.dk) . E-mail: [post@kystbanen.dk](mailto:post@kystbanen.dk)  
Åbningstider: Tirsdag-fredag 12,00-18,00, lørdag 10,00-14,00 (mandag lukket)

