

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



25.  årgang



99

- ...de kørte på danske spor
- Læserne bygger: DSB litra R, B-vogne hos OHJ og Fjenneslev kirke
- Kolonnehuse i virkelighed og model
- MAK-værker hos privatbanerne
- Læserbreve

MARTS 2010
25. ÅRGANG

DSB Litra S

- Unikt AC og DC hjulprofil
- Mindste kurveradius på 360 mm
- 21-polet snitstille
- Gangtøj og hjul helt i metal

- Strømoftag på drivhjul og bagløber
 - 16 mm højtaler
- Fås i følgende numre: 723, 736, 738 og 740.
Forventes udleveret i 1. halvår 2010.

Priser fra

2198,-



Nye numre af vinrød MZ

MZ i vinrød er kommet i 3 nye numre. (1410, 1411 og 1426) i begrænset oplag. Hver maskine leveres med individuelt certifikat.

Priser fra

1598,-



Nye numre af D-maskinen

D-maskinen er kommet i 2 nye numre (811 og 825) i begrænset oplag. Hver maskine leveres med individuelt certifikat.

I butikkerne nu!

Priser fra

2198,-



DSB TH - Undervandsbåden

- Overdel i metal
 - Håndbøjler i 0,3 mm metal
 - 10 forskellige varianter
- I butikkerne nu!

Priser fra

248,-



DSB CL/CLL/CLS

De første vogne af CL-serien er i butikkerne nu (61001, 61002 og 61003). De resterende varianter forventes udleveret i 1. halvår af 2010.

Priser fra

448,-

hobby trade

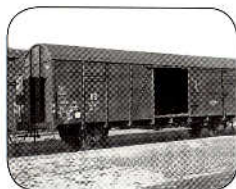
Kæretmagervej 19B
DK-7000 Fredericia
Telefon 75 94 01 06

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

OUR WORLD IS YOUR WORLD

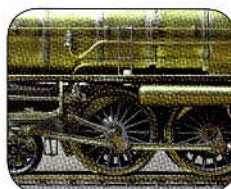
Der tages forbehold for trykfejl og prisændringer. Foto: hobbytrade

Indhold



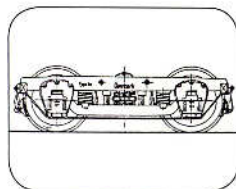
...de kørte på danske spor
3. del og udenlandske godsvogne, der kørte på danske spor i epoke III

6



Læserne bygger:
DSB litra R 950
Nils-Erik Norskers flotte model af DSB litra R

29



Bogietyper hos DSB
Bogietyper på DSB personpost og rejsegodsvogne gennem tiden

12

Sporskiftet special

Læserens kommentarer til Gert Frikkes indlæg i nr. 98

32



Læserne bygger
Fjenneslev kirke

34

Fotoarkivet:
Jernbaner og sne

14



DSB kolonnehuse
Lidt om jernbanens ydmyge bygninger, denne gang de sjællandske kolonnehuse

16

Julehilsener fra læserne

38



Læserne bygger:
OHJ B 234 og 235
Ombygning af PÅ SPORET'S model af de svenske vogne

39



MAK-værker
Privatbanelokomotiver af MAK-typen gennem en menneskealder

22

SPORSKIFTET

Læsernes kommentarer til tidligere numre af LOKOMOTIVET

43

Vi har hørt og set
Vinterens danske nyheder

45

Forsidefoto: Vinteren var tidligere mere almindelig i Danmark end i dag, så derfor kunne man dengang finde gode motiver med jernbaner og sne. Her ses AHB M 3203 + FFJ DAE 21 ved Pisselhøj trinbræt på vej til Aalborg den 9. marts 1969. Inde i bladet bringer vi et par fotosider af jernbaner i sne. Foto: HGC.



LOKOMOTIVET



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
E-mail: lokomotivet@lokomotivet.dk

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:
1150 eksemplarer

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

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatterens egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange 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

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, Danmark eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.

...så er vi kommet til 25. årgang

VELKOMMEN

Kære alle sammen! Så nåede vi det lille jubilæum, idet vi nu har været på markedet i 25 år. Vi startede som et lille blad i format A5 i sort/hvid tryk. Dengang var vi ni medlemmer, der stod sammen om bladet, der efterhånden voksede sig stort, og i midten af 1990'erne gik vi over til det større A4-format, dog fortsat med sort/hvid tryk. Dette var en ultrakort introduktion til vor jubilæumsårgang. Vi vil i næste nummer - nr. 100 - komme nærmere ind på vor halvrunde fødselsdag i form af en lille 'tale' af redaktøren.

Vi vil her i stedet omtale et andet aktuelt emne, netop Gert Frikkes indlæg i nr. 98, hvor vi blev kritiseret for at have lagt en ny redaktionel linie...og opfordrede læserne til at skrive, hvad de syntes om brevet.

Det var en god opfordring, for det gav den helt store tilbagemelding, hvor indlæggene for og imod var ca. fifty-fifty. Nogle af brevene

kan man læse inde i bladet, hvilket fylder hele to sider. Vi håber, at man denne ene gang tilgiver os for at bruge så meget plads på læserbreve, men vi synes, at når man bruger tid på at kommentere og sende tekster ind, så bør skribenterne respekteres, og få deres budskab ud. I øvrigt tolker vi de mange breve - med ros såvel som ris - at man interesserer sig for vort lille blad. Tak for det alle sammen.

Men ellers er vi gået i gang med at analysere de indkomne breve og mails, så vi kan rette ind og bringe stof, der interesserer vore læsere. Allerede nu kan vi dog fortælle, at vi lægger linien lidt om, således at der i de kommende numre kommer lidt mere om selvbygning af rullende materiel fra både DSB og privatbanerne, tips og tricks, flere tegninger af det rullende materiel, og lidt mere for epoke IV-folkene, bl.a. oprangeringer. Læserne synes

også, der er for mange anmeldelser og foramtaler af industriprodukter, så i dette nummer er disse sider begrænset til et minimum.

I dette nummer finder man bl.a. flere tekster om projekter fra læserne. Nogle fylder temmelig mange sider, men når man kan få gode tips og fin inspiration, så gør det vel næppe noget?

I de kommende numre bringer vi flere byggerier fra læserne, og det er jo skønt for på denne måde bliver LOKOMOTIVET bredt repræsenteret, og får et varieret indhold.

Til slut: BEMÆRK, at abonnementet for 25. årgang gælder for 4 numre af LOKOMOTIVET, d.v.s. nr. 99-102. Det er en fejl, at der på girokortet står 99-101.

Vi stopper her, for vi skal i gang med at fremstille det store jubilæumsnummer, der udkommer ultimo maj. Ka' I ha' det godt så længe - vi ses i maj. ■

**LOKOMOTIVETS
25. JUBILÆUMSÅRGANG**
kommer til at indeholde nogle
af disse emner:

- Personvogne hos Gribskovbanen
- Noget om DSBs damplokomotiv litra C
- Byg selv en DSB personvogn litra CQM
- 'Rulleskøjter' hos danske privatbaner
- Sporplan af Klarskov station på Sydbanen
- Læserne bygger
- Anlægsdesign, sporplaner o.m.v.

M.v.h. LOKOMOTIVETS redaktion

LOKO MOTIVET

NR. 100



100% NY DCC 27,4 METER DREJESKIVE TIL DC



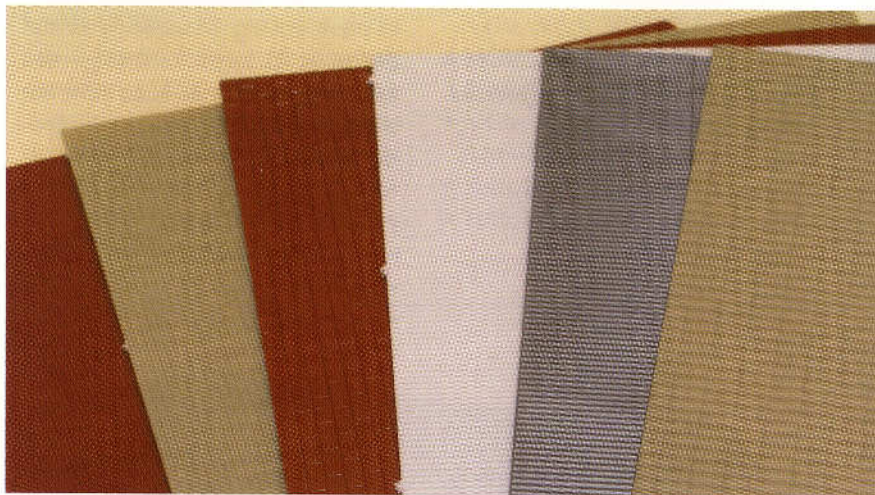
**VEJL. UDSALGSPRIS
KR. 2.200,-**

- Fri programmerbarhed
- 100% integration DCC-accessory standarden muliggør "Et-tryk's" køring til vilkårlig position
- ø 35,1 cm
- Broens længde 31,6 cm
- Stor detaljeringsgrad

2. KVARTAL 2010

89111 Operating 27,4 meter drejeskrive, DCC ready

Bygge/diorama plader



Hver plade måler 24 x 11 cm

LEVERINGSKLAR

852000 Brick large beige (4 stk)
852001 Brick large rød (4 stk)
853000 Brick medium beige (4 stk)
853001 Brick medium rød (4 stk)
854000 Brick small beige (4 stk)
854001 Brick small rød (4 stk)

855000 Corragated Steel silver (4 stk)
855001 Corragated Steel hvid (4 stk)
856000 Roof beige (4 stk)
856001 Roof rød (4 stk)

NYHEDER

**VEJL. UDSALGSPRIS
KR. 75,-
PR. PAKKE**

Der tages forbehold for trykfejl og prisændringer.
Prisene er vejledende udsalgspriser.

... de kørte på danske spor

■ Af Ole Møller Nielsen

Ud over de i Flemmings artikel i nr. 94 (og mine senere tilføjelser i nr. 96) nævnte modeller, findes der en del flere, som er anvendelige på danske modeljernbaner med epoke III som forbillede.

LUKKEDE VOGNE

DB Klmmgks 66, 68

Som en videreudvikling af Klmmgks 58-vognen, byggedes der fra 1960 en ny type, der var højere og 4 m. længere end Klmmgks 58. Den nye vogntype havde sidedøre af aluminium (af vægthensyn) og indtil 1966 byggedes i alt 2480 eksemplarer af denne type der fik betegnelsen Klmmgks 66. De første serier havde hvælvede sidedøre, mens de senere serier fik påsvejet profiler på dørene af hensyn til stivheden.

I 1961 byggedes en forsøgsvogn med tre sidedøre og i 1962-63 fulgte så en serie på 1060 vogne der fik betegnelsen Klmmgks 68. Begge vogntyper er lavet i model fra Roco.

- Roco 47 422 DB Tbes-t 66 Klmmgks.
- Roco 46 640 DB Tbes-t 68 Klmmgks.

DB Gbh 21

I den første artikel omtales de såkaldte "Fährbootwagen" tilpasset det engelske profil. De første "Fährbootwagen" var Gbh Saarbrücken anskaffet af det daværende Deutsche Reichsbahn i årene 1921-24 i et antal af 300 stk. Denne vogntype laves af Roco i både DB og DR-udgave. Den findes også i en belgisk udgave, men om den er korrekt vides desværre ikke.

- Roco 66 251 DB Gbh 21.
- Roco 66 252 SNCB.
- Roco 66 254 DR Gbh.



Roco 66251, DB Gbh 21.

SBB K 3

En klassisk schweizisk godsvogn er K 3-typen. Den byggedes i ca. 4400 eksemplarer i årene fra 1913-1950 (!), selvfølgelig med forbedringer undervejs. En del af vognene havde bremsehus, mens resten havde bremsplatform. Både Roco og Piko har lavet modeller af K 3, hvoraf Roco's er den jeg synes bedst om. Piko's model er ca. 1,5 mm for lav, og akselafstanden er en lille smule for kort.

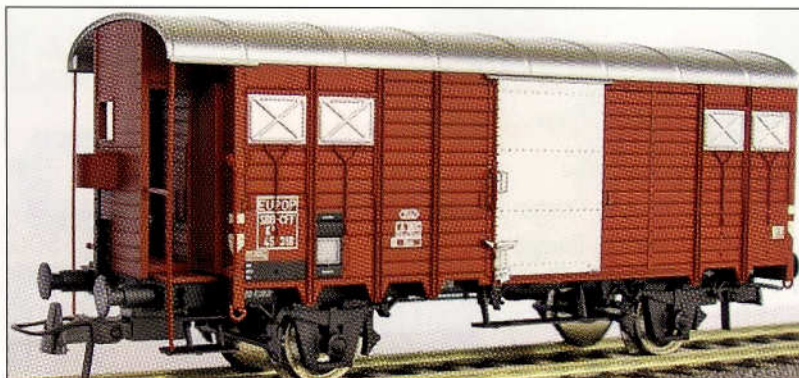
Fra 1954 blev SBB's godsvogne malet rødbrune. Før den tid var de grå.

- Roco 47 500 SBB K 3 (bremsehus).
- Roco 47 501 SBB K 3.
- Roco 47 503 SBB K 3 (grå).
- Piko 54 094 SBB K 3 (grå).
- Piko 54 095 SBB K 3 (grå).
- Piko 54 096 SBB K 3.

PKP type 7K

Der findes ikke mange "ægte" østeuropæiske modeller af godsvogne. Ofte er det tyske grundmodeller der er malet om, men her er en undtagelse: Klein Modellbahn (som nu desværre er lukket) lavede til slut en række modeller af den polske lukkede godsvogn type 7K. Forbilledet blev bygget fra 1950 og ligner meget en Gs-vogn, dog med et flader tag, og en anden placering af ventilationslemmene. Vogntypen fandtes også hos andre af de østeuropæiske baner, og KLEIN lavede et pænt udvalg. Modellerne er stadig til at få rundt omkring, men ellers lad os håbe at Roco som har overtaget formene genoptager produktionen.

- Klein 3171 PKP Kddt.
- Klein 3174 MAV Lz.
- Klein 3175 CSD Zt.
- Klein 5438 GySEV Gzr.



Roco 47 500, SBB K 3.



K Klein Modellbahn 3171, PKP Kddt.

FS Fog G

De mest kendte italienske godsvogne er nok de lukkede vogne med spidst tag. Der fandtes to hovedtyper; F-vogne til transport af frugt og grønt og derfor forsynet med mange ventilationslemme. Denne type fandtes i et utal af varianter både som pladebeklædte og brædebeklædte, enkelte serier havde almindeligt tøndetag. Den anden type (G) havde også spidst tag, men ikke nær så mange ventilationslemme, og anvendtes til andre godsarter.

Der findes et godt udvalg i str. H0, bl.a. takket være nogle italienske producenter som vi desværre ikke kender ret meget til herhjemme, men også Piko er med på vognen.

Den første italienske producent hedder MGM. Jeg ved ikke rigtig om firmaet eksisterer mere, men modellerne har kunnet fås hos Togcenter Gentofte. MGM lavede den traditionelle pladebeklædte udgave med spidst tag og mange ventilationslemme., både med og uden bremsehus, og med/uden

”EUROP”-mærkning. I 2-vognssæt fandtes F-vogne både med spidst tag og med tøndetag i træbeklædt udgave. I alt blev udgivet omkring 15-16 forskellige vogne.

En anden italiensk producent er jernbane-bladet TuttoTreno. De laver byggesæt til yderst rimelige priser (ca. 10 Euro), og de har 3 F-vogne og en G-vogn i programmet.

Endnu en italiensk producent er ACME, der i sommeren 2009 kom med en F-vogn, og et 3-vognssæt med 2 F-vogne og en kølevogn. Sidste skud på stammen er BRAWA, som i efteråret 2009 kom med en ”løs” F-vogn og et 3-vognssæt med to F-vogne og en kølevogn (andre typer end sættet fra ACME).

- Piko 54 019 FS F.
- MGM 3001, 3007, 3008, 3009, 3010, 3011, 3021 FS F.
- MGM 3023, 3026, 3027, 2-vognssæt FS F.
- MGM 3034, 3035 2-vognssæt FS F (med tøndetag).
- TuttoTreno Kit 1 FS F.
- TuttoTreno Kit 3 FS G.



MGM 3007, FS F.

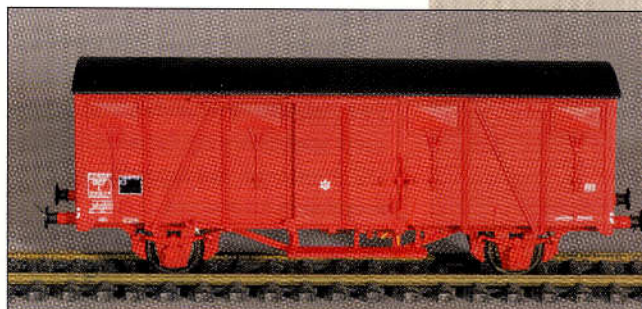
- TuttoTreno Kit 5 FS F (med bremsehus).
- TuttoTreno Kit 7 FS F (med tøndetag og bremsehus).
- ACME 40 030 FS F.
- ACME 45 001 3-vognssæt (inkl. kølevogn).

SNCF K

På grund af vognmangel og fransk industris manglende mulighed for selv at bygge vogne efter 2. Verdenskrig fik SNCF i årene 1947-48 leveret 26 500 (!) lukkede godsvogne af typen kaldet ”Standard A”. Vogndelene blev fremstillet i USA, men vognene blev samlet i Frankrig.

Der blev også leveret andre typer som hed ”Standard B”, de havde spidst tag af metalplade (Murphy-tag). ”Standard C” var næsten identisk med ”A-typen”, men var bygget i Frankrig.

”Standard D” var magen til ”C”, men havde ekstra ventilationslemme af hensyn til transport af frugt og grønt.



LS Models 30 007 SNCF K.

Det belgiske firma L.S.Models lavede i 2004 både ”Standard A” og ”B” i flere udgaver, alle som 2-vognssæt. Desværre blev de rødbrune modeller næsten orange i farven, men det kan nok dæmpes med lidt patinering. ”Standard A” typen kom også til CFL, og her har L.S. models også et 2-vognssæt i den grå farve med ”EUROP”-mærkning.

- LS Models 30 006 SNCF K (mørkebrun).
- LS Models 30 007 SNCF K (rødbrun).
- LS Models 30 009 SNCF K (mørkebrun, Murphy-tag).
- LS Models 30 010 SNCF K (rødbrun, Murphy-tag).
- LS Models 30 012 SNCF K (rødbrun, pladebeklædt).

- LS Models 30 014 SNCF K (rødbrun, pladebeklædt, Murp-hy-tag).
- LS Models 30 020 SNCF K (mørkebrun).
- LS Models 35 001 CFL KKus.

KØLEVOGNE

Den internationale jernbaneunion UIC udviklede i midten af 1950'erne en 2-akslet standard-kølevogn til afkøling med is. Denne type anskaffedes af FS, NS, SBB og INTERFRIGO, som stationerede deres vogne hos DB. Fra 1960 hvor DSB blev medlem af INTERFRIGO stationeredes 270 stk. af denne vogntype (DB/INTERFRIGO) hos DSB. DB, NS og SBB-vognene var hvidmalede, mens FS-vognene var sølvfarvede. DB-vognene havde Flettner-rotorer i taget.

SBB anskaffede kun 20 stk. så det er nok tvivlsomt om de har været i Danmark, men FS-udgaven var en hyppig gæst i landet.

I model har Brawa lavet vogntypen i DB/INTERFRIGO, FS og NS-udgave.

Foruden UIC-typen var også andre FS-typer undervejs i Danmark. Der var tale om sølvfarvede vogne med spidst tag og vognkasse i metal, men også kølevogne med trævognkasse kunne ses.



Brawa 48 307, DB INTERFRIGO.

En speciel kølevogn var DB's TThs 43 som dog kun fandtes i 22 eksemplarer i årene fra 1949-1963. Det var en bogievogn med trapez-tag. Liliput laver en model af denne type, men om den har været i Danmark vides desværre ikke.

- Brawa 2040 3-vognssæt DB/INTERFRIGO, NS, FS.
- Brawa 48 302 DB/INTERFRIGO.
- Brawa 48 307 DB/INTERFRIGO.
- ACME 40 070 FS His (trækølevogn).
- ACME 40 100 FS His.
- ACME 45 001 FS 3-vognssæt (inkl. 2-lukkede F-type).
- ACME 45 002 FS 6-vognssæt.
- MGM 3004 FS Hg.
- TuttoTreno Kit 3 FS H (byggesæt).
- Hobbytrade 34 031, 34 032, 34 033, 34 034 SJ H.

- Piko 54 022 FS Hg.
- Piko 95 060 FS Hg.
- LS Models 30 001, 30 002 2-vognssæt SNCF STEF.

ÅBNE VOGNE

Rmm Ulm, Rmms 33

Som efterfølger og videreudvikling af Rs Stuttgart/Rms 31, og for at mindske materialeforbrug og fremstillingstid blev Rmms 33 udviklet fra 1942. I alt byggedes i årene 1943-1948 ca. 13 500 stk.

I forhold til Rms 31 var de nye vogne 100 mm kortere, men siderne forhøjedes til 600 mm. De første vognes side- og endelemme bestod af stålprofiler med lodrette brædder imellem. Denne konstruktion viste sig dog hurtigt ikke at være solid nok, og efterfølgende serier (fra 1944) fik side- og endelemme helt i metal. Fra midten af 1950'erne mistede en stor del af vognene deres side- og endestøtter, og fra ca. 1960 blev næsten alle vogne omdannet til tjenesteformål.

En del af vognene var efter 2. Verdenskrig spredt over hele Europa, og kan derfor også findes i andre udgaver end DR og DB.

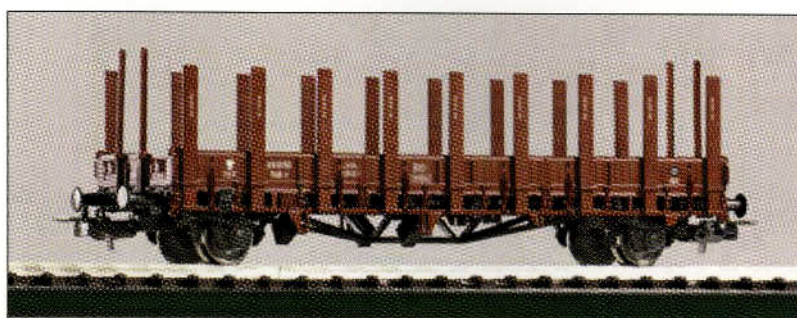
Modeller af Rmms 33 findes hos Piko med begge typer sidelemme, og med forskellige typer støtter.



ACME
40 070, FS His.

Disse FS-vogne fås i flere udgaver fra italienske producenter og Piko.

I trafikken til Norden anvendtes svenske og norske vogne. Norske modeller har jeg ikke kunnet finde, men svenske vogne er kommet fra Hobbytrade. Franske vogne fra firmaet "STEF" sås også ofte herhjemme, og her findes fine modeller fra det belgiske firma LS Models.



Piko 54 470, PKP Pddk.

- Piko 54 460 DB Rmms 33.
- Piko 54 461 DR Rmms 62.
- Piko 54 463 DR Rmms 62.
- Piko 54 465 DB Rmms 33.
- Piko 54 469 DB Rmms 33.
- Piko 54 470 PKP Pddk.
- Piko 54 472 DB Rmms 33.
- Piko 54 475 DR Rmms 62.
- Piko 95 539 ÖBB Rmms.
- Piko 95 579 CFL.
- Piko 95 580 SNCB.



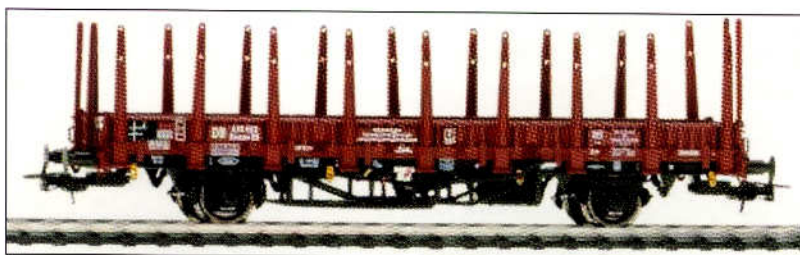
Piko 54 143, FS L.

DB Rbmms 55

Det var ikke kun lukkede vogne der anskaffedes til "færgebåds"-trafikken med England.

I årene 1928-34 havde DRG anskaffet 40 åbne lavsidede vogne med sidsstøtter. Kun 8 af disse vogne fulgte med over til DB efter 2. Verdenskrig og DB anskaffede derfor i 1954 en ny type kaldet Rbmms 55, som var en slags "mini-udgave" af den senere Rlmms 56-type. Den første serie var på 25 vogne, suppleret i 1962 med yderligere 30 vogne. Sidste serie på 100 vogne kom til i 1963-65 så det samlede antal var oppe på 155 stk. Liliput laver en model af Rbmms 55 i flere nummervarianter med forskellige laster.

- Liliput L 23 1101 Rbmms 55.
- Liliput L 23 1111 Rbmms 55 med 2 whisky-containere.
- Liliput L 23 1131 Rbmms med pressening.
- Liliput L 23 1141 Rbmms med rørlast.



Liliput L 231 101, DB Rbmms 55.

FS L

Hos de italienske statsbaner havde de åbne vogne hovedlitra L. Der fandtes flere forskellige typer.

I årene 1924-28 byggedes 5161 stk. af en lille type der kun var 7,35 m over pufferne og med akselafstand på 3,65 m. En lidt større type med længde over puffer på 9,18 m byggedes i 1946 i 4250 eksempla-

rer. Begge typer har kørt herhjemme. Den mindste type kunne ikke godkendes til EUROP-mærkning, men vogne af 1946-typen blev senere EUROP-mærket.

Den mindste vogntype har Klein haft i programmet i 2 udgaver, den ene med presseningbom. Måske Roco genoptager dem på et tidspunkt. Typen fra 1946 har Piko haft i programmet i mange år som EUROP-mærket vogn.

- Klein 3045.
- Klein 3047 (m.presseningbøjle).
- Piko 54 143.

DB Rlmms 56, 58

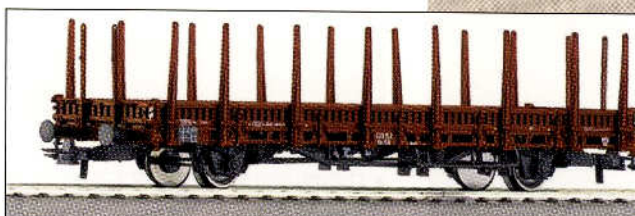
Efter at UIC i 1958 havde færdigudviklet den nye lavsidede standard-godsvogn med sidsstøtter bestilte DB 2000 stk. som blev leveret i årene 1958-59. Den nye vogntype var knap 2 m. længere end Rms 31 og Rmms 33 som indtil da havde været de længste lavsidede vogne.

Sidefjælene på de nye vogne var

58 ved genbrug af dele fra ældre vogne.

Roco laver både Rlmms 56 og 58. Rlmms 56 modellerne laves uden bremseplatform, mens Rlmms 58 -modellen har bremseplatform. Märklin og Trix laver også en Rlmms 58, men desværre er den ret grov i finishen, og desuden er vognbunden placeret så højt, at det har været nødvendigt at forhøje siderne med ca. 1 mm.

- Roco 47 628 Rlmms 58.
- Roco 47 788 Rlmms 56.
- Roco 66 675 Rlmms 56.
- Roco 66 676 Rlmms 56.
- Roco 66 677 Rlmms 56.
- Märklin 46 948 Rlmms 58.
- Märklin 46 974 Rlmms 58.
- Märklin 46 976 Rlmms 58.
- Märklin 46 977 Rlmms 58.
- Trix 24 006 DB Rlmms 58.



Roco 66 675,
DB Rlmms 56.

TP-vogne

I 1917 leveredes til det franske baneselskab ETAT i alt 1700 bogie-godsvogne bygget i USA. Efter at den amerikanske hær gik ind i 1. Verdenskrig havde den behov for et stort antal godsvogne, og man genbrugte derfor tegningerne fra ETAT's vogne, og der byggedes ca. 40 000 vogne på amerikanske fabrikker, som derefter blev sendt til Frankrig. Efter 1. Verdenskrig blev de fordelt til de forskellige franske baneselskaber af det franske ministerium for Offentlige Arbejder "Travaux Publics". Deraf navnet "TP"-vogne.

helt af metal og vognen måtte laste 28 tons. Indtil 1968 byggedes ca. 14 200 stk. Trods leveringen af de mange Rlmms 56, havde DB et næsten umætteligt behov for lavsidede vogne, og fra 1959 blev ældre lavsidede vogne af typerne R 10, R 18, R 20, R 30, R 90 og R 94 "ombygget" til den nye type Rlmms 58 som kun afveg ganske lidt fra Rlmms 56. Frem til 1965 opstod på denne måde ca. 9800 Rlmms

Der var tale om lukkede, åbne højsidede, åbne lavsidede, fladvogne, tankvogne og kølevogne. Alle vogne var bogievogne med diamant-bogier. I årene 1920-23 fik de dengang nye polske statsbaner PKP 12 117 vogne af samme typer fordelt på 8563 åbne højsidede, 3479 lavsidede og 75 lukkede vogne. Under 2. Verdenskrig spredtes TP-vognene over hele Europa, men efter krigen blev de franske vogne leveret tilbage til SNCF. En del af de polske vogne forblev i Tyskland, og kom senere til DR og DB.

Fleischmann har lavet modeller af to af de lukkede typer, en højsidet og en lavsided. Modellerne findes i udgaver fra SNCF, PKP, DR og DB. De polske udgaver er desværre ikke RIV-mærkede så om de har været udenfor Polen er nok tvivlsomt. De franske vogne har med sikkerhed været her i landet.



Fleischmann
935391F,
SNCF Lyw.

- Fleischmann 5262 DB XX (lavsided).
- Fleischmann 5263 DB OO (højsidet).
- Fleischmann 5733 DR GG (lukket).
- Fleischmann 5735 DR OO (lavsided).
- Fleischmann 86 5263 DR OO (højsidet).
- Fleischmann 93 5391 SNCF Lyw (lukket).
- Fleischmann 94 5730 SNCF Tow (højsidet).
- Fleischmann 98 5391 PKP KKss (lukket).
- Fleischmann 98 5262 PKP PPss (lavsided).
- Fleischmann 98 5263 PKP WWss (højsidet).

Biltransportvogne

Storstilet import af biler fra Tyskland begyndte først her i landet efter 2. Verdenskrig omkring 1948.

De første år transporteres bilerne på almindelige fladvogne, men fra 1953 anvendtes vogne med to etager. Det var åbne vogne af typen Omm 52 som blev koblet sammen to og to og samtidig fik fjernet sidedøre og endelemme, ligesom der påbyggedes en "øvre" etage til bilerne. Der ombyggedes i alt 600 stk. Omm 52 til 300 stk. Off 52 som var den nye betegnelse.

Disse Off 52 anvendtes hovedsagelig til transport af VW-biler.

Efterhånden som bilindustrien voksede, blev der brug for flere vogne, og da Off 52 var en succes, gentog man fra 1956 ombygningen af åbne vogne til biltransport. Denne gang var det blot de nye åbne vogne Omm 55 der blev ombygget med en ekstra etage. Indtil 1964 ombyggedes i alt 3074 Omm 55 til 1537 dobbeltvogne med betegnelsen Off 59.

Fra slutningen af 1950'erne var det ikke kun personbiler der skulle transporteres med jernbane, men også mindre varebiler og minibuser, og da disse jo er højere end almindelige personbiler kunne de ikke transporteres på de eksisterende to-etages vogne. Derfor udviklede man en ny type vogn med mindre hjul, så der blev mere plads i højden. Den nye vogntype fik betegnelsen Offs 60, og byggedes i 1924 eksemplarer i årene 1959-64. Det var dog ikke kun i to etager at biler transporteredes. I 1963 ombyggedes 358 stk. åbne lavsidede vogne Rlms 58 til transport af

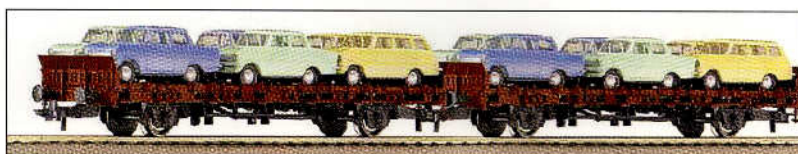
Opel Kadett stående i to rækker ved siden af hinanden. Disse ombyggede vogne fik litra Rlmsso 60.

Den videre udvikling af bilvogne hos DB skal ikke omtales, da disse vogne ikke fås i model eller er nyere end epoke III.

Foruden de tyske biltransportvogne har der også kørt privatejede vogne, men oplysninger om disse er så godt som ikke-eksisterende, men franske vogne fra firmaerne STVA og GEFCO har kørt herhjemme.

I model fås de ovenfor nævnte typer fra Roco, Märklin og Klein. Roco laver en meget flot model af Offs 60 læsset med VW-biler og en uden biler. I 2008 kom ligeledes fra Roco et 2-vognssæt med Rlms 60 læsset med Opel Kadett i to rækker. Märklin laver både Off 52 og Off 59 typerne, i begge tilfælde uden biler. Klein har i sin tid også produceret både Off 52 og Off 59. Disse var lidt finere i udførelsen end Märklin's, men desværre er de ikke til at få mere. Fra belgiske L.S. Models kom i sommeren 2009 et 2-vognssæt med vogne fra STVA i lyseblå bemaling med gule reklamepåskrifter.

- Roco 47 836 DB Offs 60 (uden biler).
- Roco 66 021 DB Rlmsso 60.
- Roco 66 529 DB Laes-60 Offs (med biler).
- Märklin 46 121 DB Off 52.
- Märklin 46 131 DB Off 59.
- Klein 3521 DB Off 52.
- Klein 3525 DB Off 59.
- L.S. Models 30190 SNCF Hzf "STVA".



Roco 66 021, DB Rlmsso 60.



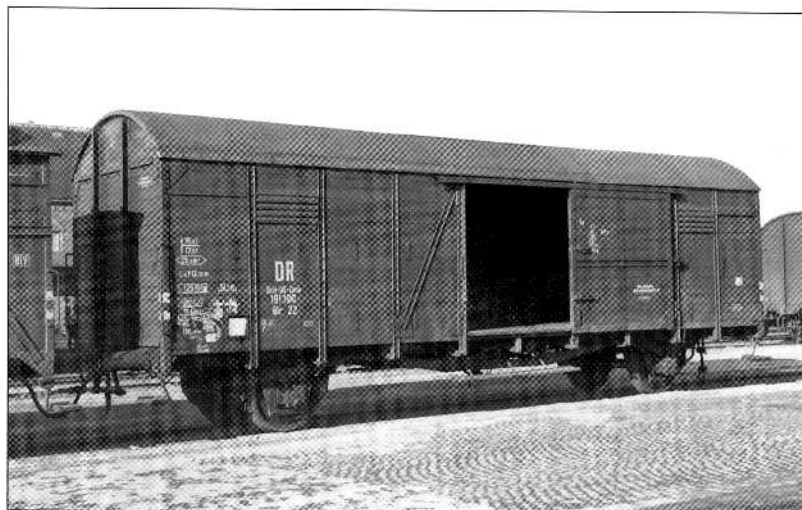
L.S. Models 30 190, SNCF HZf (S.T.V.A.)

Tyske godsvogne på danske spor

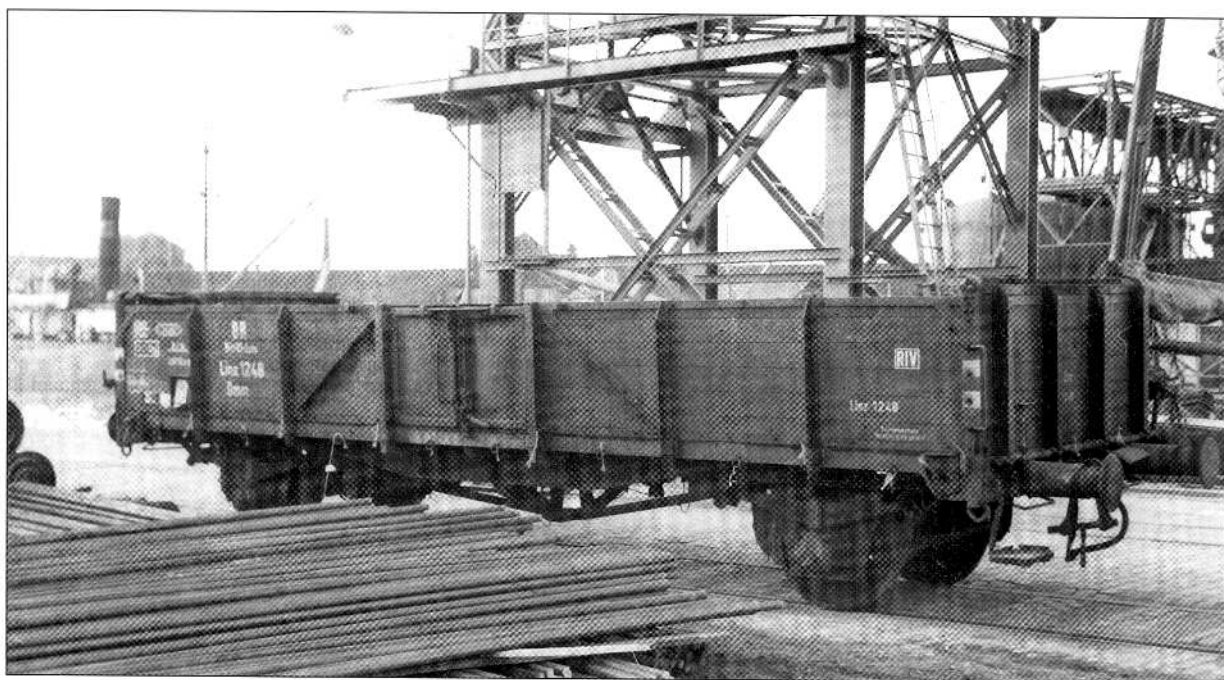


Øverst: DSB litra K 582 med godstog afventer udkørsel i Roskilde mod København, 1960. Vognen efter K-maskinen er en tysk åben godsvogn med kul.
Foto: AK/OMJK.

Midten: DR type Glr 22 var en langakslet lukket godsvogn fra DR, her mærket med Brit-US-zone på Godsbanegården 1952.
Foto: Clausen /DMJK.



Nederst: Endnu en vogn mærket med Brit-US-zone, nemlig en åben Linz 1248 type Omm på Odense havn, 1952.
Foto: Clausen/ DMJK.



Bogie er betegnelsen på en lille vogn med to eller flere aksler, der sidder under personvogne, og som drejer med sporets kurve. Når en lang to-akslet vogn skal passere et krumt spor, er det af betydning at hjulene kan indstille sig efter krumningen. Hvis hjulene ikke kan det, vil de rutsche på skinnerne, hvorved flangen slides for hurtigt, så derfor bruger man bogier.

Anvendelse af bogier på personvogne indførtes i USA allerede i 1834, og i 1845 fulgte Tyskland efter. Hos DSB blev bogier benyttet fra 1891 med anskaffelse af kupevognene litra AA.

Bogien kaldes også for truck, og anvendes også under trækraft som damplokomotiver, motorlokomotiver, motorvogne m.v., dog i en noget andet udformning end den foran beskrevne. Opgaven er dog den samme, nemlig at styre køretøjet gennem kurver og fordele dets vægt, og kaldes alt efter sekundærfunktionen for løbebogier, motorbogier, banemotorbogier m.v.

De mest anvendte bogietyper

Træbogier

Fællesbetegnelse for bogier, der hovedsagelig blev bygget med ramme i træ (teak). Bogietypen var en næsten en tro kopi af tilsvarende US-bogier, der brugtes på personvogne m.v. fra midten af 1850'erne.

Der fandtes to typer træbogier hos DSB.

2,1 m træbogier

2,1 m bogien kom til Danmark i 1894, hvor typen sattes under kupevogne litra AA, senere litra CS, CT m.fl.

I 1930'erne og 40'erne ombyggedes de fleste af kupevognene til andre vogntyper litra AT/M, CP, CQM og CO, hvor disse beholdt 2,1 m bogierne, og forblev under disse til de sidste udrangeringer fandt sted omkring 1970.

2,1 m bogien benyttedes også under postvogne litra DH.

2,5 m træbogier

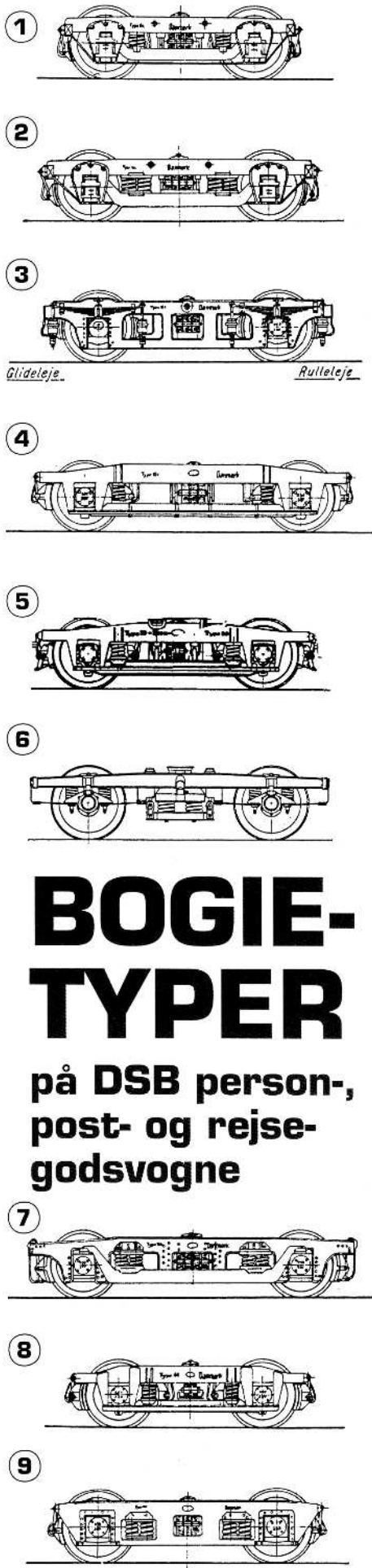
2,5 m bogien, der indførtes i Danmark fra 1908 på vogne af litra CM, og var i brug på disse - eller ombyggede trævogne litra AR/M, ASM, CM m.fl. - til omkring 1970 (udrangering begyndt ca. 1960). De mange københavnske nærtrafikvogne litra CR/CRS leveret sidst i 1920'erne m.fl. løb også på 2,5 m træbogier, der i øvrigt blev de første personvogne med 2,5 træbogier med rullelejer.

Normalt brugtes træbogien under de førnævnte trævogne, men mærkværdigvis blev også stålvogne litra CL og CLE forsynet med denne fra 1943, og var i brug på disse til begyndelsen af 1980'erne.

Bogietypen sattes også under postvogne litra DJ, DF og - fra 1959 - på litra DK, der blev ombygget fra ECO.

Rejsegodsvogne litra EC/O kørte ligeledes på denne type bogier.

Bortset fra længden, kan de to bogiety-



BOGIE-TYPER

på DSB person-, post- og rejsegodsvogne

per skelnes fra hinanden ved at 2,1 m bogien har to skruefjedre, mens 2,5 m bogien har fire skruefjedre.

Begge bogietyper kunne have både rulle- og glidelejer.

Der fandtes en tredje type træbogier, 1,8 m bogien, men den anvendtes kun under en del af privatbanernes person- og rejsegodsvogne, bl.a. hos HFHJ og LJ. Typen var udseende- og konstruktionsmæssigt magen til de øvrige træbogier.

Berlinerbogier

Dette er betegnelsen for DSBs første egentlige bogietype, der helt og holdent blev udført i støbejern. Oprindeligt en tysk konstruktion, men blev benyttet under mange danske person-, post og rejsegodsvogne 1900-1970. Typen havde en akselafstand på 2,5 m, og var oprindeligt standardtype i Tyskland (fra ca. 1885).

Bogien blev indført i Danmark 1903 på personvogne litra CM, postvogne litra DG og rejsegodsvogne litra EJ, der alle skulle trafikere Tyskland (Berlin og Hamburg), de såkaldte kursvogne (gennemgående vogne), idet træbogien af sikkerhedshensyn ikke måtte benyttes på tyske baner. Bogietypen blev oprindeligt konstrueret med glidelejer, men fik senere rullelejer.

I årene 1922-1926 leveredes 39 vogne med II klasse litra AP, fra 1941 litra AF, senere litra CP, og alle disse vogne løb på berlinerbogier.

Fra omkring 1935 anvendtes bogietypen under mange ombyggede danske vogne til ca. midt i 1960'erne, fx litra AR/M, CM, CP, DJ, ECO m.fl., idet man forsøgs-mæssigt byttede rundt på de eksisterende bogiesæt.

Berlinerbogier blev sidst benyttet under styrevogne til MO litra CLS/CLs, ud rangeret 1983, og det var især bogier fra førnævnte litra AP/AF/CP, man benyttede.

3 m svejst stålbogie

Denne bogie, teknisk betegnet for type 13c, kaldes populært for Pennsylvania-bogie, blev udviklet af Scandia i 1937 på grundlag af en amerikansk bogietype, og benyttedes under de første stålvogne litra CR/CB m.fl. som Scandia leverede til DSB.

Bogien blev sat under alle stålpersonvogne med en længde på 21 720 mm, leveret indtil midten af 1960'erne, dvs. litra AC, AV, AX, CC, CB og postvogne litra DC. Storrumsvognen litra AL (Akvariet) fik også

Tegningerne i skala 1:87 viser fra oven og ned:

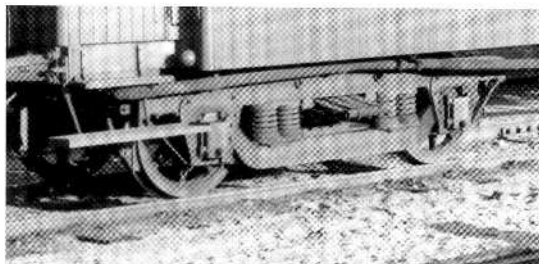
- 1) DSB 2,1 m træbogier
- 2) DSB 2,5 m træbogier
- 3) DSB 2,5 m berlinerbogie
- 4) DSB 3,0 m stålbogie
- 5) DSB 2,5 m stålbogie
- 6) DSB Minden -Deutz bogie
- 7) DSB 3,0 m nittet stålbogie
- 8) DSB 2,0 m svejst stålbogie
- 9) DSB 2,5 m S-togs-bogie

denne bogietype, og de samme gjaldt dobbeltvognene litra AD/AY, der fik disse som yderste bogier.

Der var en mindre forskel i konstruktionen af 3 m stålbogien, idet de først konstruerede havde to bladfedre, mens de senere typer havde tre. Undervejs var det tilfældigt, hvilke vogne, der kørte med hvad, idet bogierne ofte blev byttet rundt på de enkelte vognlitra, men primært benyttedes bogier med to bladfedre på ikke-ombyggede vogne efter 1969. Efterhånden som disse vogne blev udrangeret forsvandt også bogier med to bladfedre.



3,0 m stålbogie med tre bladfedre til personvogne litra AC, CB, CC m.fl. En kortere type benyttedes bl.a. til postvognen litra DD. Foto: Scandia



2,5 m træbogier til DSB litra CM, CL, CR, CRS og mange flere. En kortere type (2,1 m) benyttedes under litra CP. Foto: P. C. Johansen

Bogietypen med tre bladfedre var i brug helt til slutningen af 1980'erne, hvor alle ombyggede stålvogne med længde 21 720 mm målt over pufferne (Ag, ABg, Bg m.fl.) blev udrangeret.

2,5 m svejset stålbogie

En tilsvarende svejset stålbogie med kortere akselafstand på 2,5 m sattes under den korte rejsegodsvogn DSB litra EA fra 1951, de lange stålpostvogne litra DD (1961) og DM (1963). Typen havde to bladfedre, og kun disse vogne har haft bogietypen.



Bogien var i brug indtil vognene udrangeredes i 1980'erne.

Minden-Deutz

Denne bogietype blev konstrueret af Deutsche Bundesbahn/Minden Deutz i 1950, og kaldes derfor MD 1950. Den tekniske betegnelse er type 32. Denne letløbende bogie har en akselafstand på 2,5 m, og bruges under mange vognkonstruktioner i og uden for Tyskland.

I Danmark blev bogietypen taget i brug

hos DSB med litra BL i 1959, og blev fra 1964 benyttet på alle nyanskaffede stålvogne i 24,5 m modul, dvs. litra A, AB, B, BD og postvogne litra P. Senere fik litra A, AB og B en lidt ændret udgave kaldet MD type 33.

Da DSB i 1968 ombyggede CL-vogne til styrevogne litra Bhs, så satte man også MD-bogier under disse, og det samme gjaldt mellemvogne litra Bhl omdannet fra storumsvogne litra CLL.

Bogietypen benyttes fortsat, men findes i dag (2010) kun under vore nærtrafikvogne af litra Bn- og ADns/ABns m.fl. Også den for længst udrangerede nærtrafikvogn litra An løb på MD-bogie type 33.

Der findes en tredje MD-bogie, type 36, der adskiller sig fra de to forannævnte bl.a. ved at have lang kardanaksel som dynamotræk, men typen har så vidt vides aldrig været anvendt i Danmark, kun i Tyskland, Østrig m.fl. Det er i øvrigt denne bogietype, der sidder under modellerne af litra Bn fra Togmodelle.

Mindre anvendte bogietyper

3 m nittet stålbogie

I 1932 anskaffede DSB 37 stk. bogievogne

Nærbillede af DSBs Minden-Deutz bogie. Litra A, B, AB, Bn m.fl. kørte på denne bogie.

af litra AU og CA (flere af sidstnævnte senere ombygget til CAE og CAR), der alle havde en nittet 3 m stålbogie, også kaldet "svanehalbogier" grundet formen. Bogierne mindede om 2,5 m træbogier, men var konstrueret helt i nittet stål.

Litra AU og CA blev de eneste vogne med denne type af bogier, som de beholdt lige til udrangering. Bogien blev teknisk betegnet som type 17.

2 m svejset stålbogie

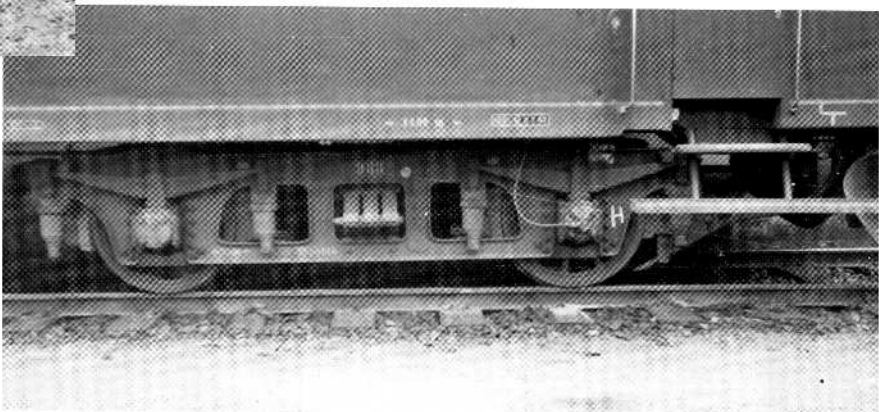
Denne lille bogie blev den eneste af sin slags hos DSB, og mindede i store træk om 3 m stålbogien (Pensylvaniabogien), men den havde kun en akselafstand på 2 m. Den blev udelukkende brugt på de korte postvogne litra DA, der leveredes til DSB i 1937.

2,5 m S-tog-stålbogie

Til S-togene - motor- såvel som styrevogne m.v. - konstruerede man i 1932 en særlig svejset stålbogie, der var meget kraftig og tung. Men den sattes også under de først leverede stålpostvogne litra DB, der leveredes til DSB i 1936.

De lange personvogne litra AD/AY løb på en fælles midterbogier, der mindede en del om S-tog-bogien, men den hidrørte fra MO-vogne bygget af B&W. Disse bogier havde en akselafstand på 3 m.

2,5 m stålbogie af berlinertypen til personvogne CLS og til nogle rejsegodsvogne litra ECO m.fl. Foto: AK/OMJK





JERNBANER OG SNE

Man forbinder næppe lyntog med hygge og miljø, men der var også noget egenartet og spændende ved at se et rødt 4-vogns lyntog suse gennem det snedækkede landskab. Her suser lyntoget "Gudenåen" bestående af MB 415/416 gennem Holmstrup på vej til Fredericia, og det er nytår 1970. Foto: HGC.

Lad os for en stund glemme tekniske data og skæbner for det rullende materiel, og i stedet dvæle ved de stemninger, som man kunne opleve på de danske jernbaner, når sneen lagde sit hvide lag over by og land.

På de frostklare dage kunne man opleve hvide røgfaner af damp, klare hurtige damplyde, dieselmotorernes ivrige brummen og en egenartet duft af røg eller diesel i luften, når toget passerede forbi på vej til sin destination. Eller togene kæmpede mod de store snedriver, der dengang syntes at være mere almindelige end i dag (når vi undtager vinteren i 2009-2010).



Til venstre: Et vinterligt udsyn på Kalundborgbanen, set fra en rangerende D 843 (?), som møder et dampende godstog på vej til Kalundborg med C 712 som trækraft. Krydsningen på den ensporede strækning foregår i det vinterbelagte Aunsøgaard, 1962. Himlen er dejlig vinterblå, mens lokomotiverne næsten bliver helt sorte i sammenligning med den hvide sne. Foto: Sj.

Herunder: H 800 med godstog under ophold i Odense, 1968. Dette foto er kun ca. 40 år gammelt... ak, hvor forandret! Vognen efter H-maskinen er en togfører-vogn litra CP. Ifølge uret, der ses lige over CP-vognen, er klokken 12,50. I venstre side ses en stamme med godsvogne, bl.a. de nye godsvogne litra His. I baggrunden ses Odenses forhenværende stationsbygning, der nu er afløst af en moderne station med indkøbscenter. Foto: Sj.





På Kjellerup-banen (SKRJ) kunne sneen i gamle dage lægge sig som meterhøje driver, der var vanskelige at forcere, så derfor måtte man i gang med at rydde sneen med plov. Her er et ukendt damplokomotiv i gang med at rydde sne på strækningen uden for Kjellerup. Og som det fremgår af billedet, så var der mere sne end lokomotiv og plov. Fotoet er fra omkring 1947. Arkiv: TA

Det kunne se drabeligt ud, når togene pressede sig gennem de snebelagte landskab, hvor sneen lå tyk på skinnerne, fx på dette foto hvor ML 3 fra TFJ med stor underhængt sneplov maser sig vej igennem det meget øde og hvide landskab ved Østerild på vej til Thisted, februar 1969. Foto: HGC.



Men før man kunne køre med togene, så måtte sneen ryddes. Her er et GDS-tog ved at rydde sne på Kagerup station, januar 1940. Toget består af sneplov nr. 1 (Scandia 1888), GDS nr. 3 og personvognen C 36. Fotograf ukendt. Arkiv: Dansk Jernbane Klub.



Jernbanens ydmyge bygninger - lidt om

KOLONNEHUSE PÅ SJÆLLAND

Et kolonnehus kan næppe være mindre end dette, der i sin tid stod på Centralværkstedet i København. Det blev benyttet af jernbanearbejdere, der bl.a. betjente drejeskiven, som ses i baggrunden af HS 397. Billedet er fra 1959. Foto: SVJ.



■ Torben Andersen

For mange år siden i 1980'erne bragte vi en række artikler om DSBs kolonnehuse, skrevet af J. Guldbæk-Christensen. Disse omhandlede især huse i Jylland.

Da man ikke kan få for meget inspiration med hensyn til danske bygninger på anlægget, så bringer vi nogle fotos af de dekorative små røde huse og hytter, der i sin tid stod langs alle banestrækninger i Danmark. Denne tekst beskæftiger sig især med kolonnehuse, man kunne finde langs DSBs strækninger på Sjælland.

Tegningerne er af J. Guldbæk-Christensen.

Hvad er et kolonnehus?

Et kolonnehus var en lille bygning, der huserede banernes arbejds hold på 5-7 mand. Under en formands ledelse sørgede holdet for vedligeh-

old og justering af banernes anlæg.

Et arbejds hold - en kolonne - havde ansvaret for en strækning på ca. 20-25 km, men kunne variere alt efter strækningens lokale forhold som længde, togintensitet, hastighed, sporets tilstand og underbygningen.

Det normerede hjemsted for en kolonne var kolonnehuset, der ofte kun bestod af en enkel udrangeret vognkasse, men de fleste kolonnehuse var mere eller mindre små skure eller hytter opført i brædder 'en på to' på støbte fundamenter. I nogle tilfælde var husene bygget ved hjælp af sveller. Taget var som regel et saddetag beklædt med tjærepap. Kolonnehusene var malet i engelskrød med grønne døre og hvide eller grønne vinduer - undtagen svellehytter, der var sorttjærede.

Bygningerne var spartansk ind-

rettet med et par boder og stole og en lille kakkelovn, der førte ud gennem en udvendig skorsten. Toilet var der ikke altid tale om, kun de større kolonnehuse havde en lille tilbygning, der husede toilettet.

Nogle af husene var indrettet med en lille værkstedsbænk med værktøj hængende på væggen, så nødtørftige reparationer m.v. kunne klares.

Nogle kolonnehuse havde en lille sidebygning, også opført i træ, hvor der var plads til dræsine som fx i Herfølge.

Husene lå ofte tæt på sporet, men på visse mellemstationer kunne de ligge et stykke afsides, mens de var omgivet af en lille have med lave hække.

Kolonnehuse på provinsstationer var lidt større, men var ofte fortsat bygget i træ med tjærepaptag, fx fandtes et meget langt og smalt kolonnehus i Skjern. Indretningen i



Bemærk, at tegningerne er rekonstruktioner efter skitser og fotos, og må tages med et vist forbehold.

Kolonnehuse i model

Hobby Trade blev i 2002 inspireret af vore tekster om kolonnehuse i de første numre af LOKOMOTIVET, og spurgte om lov til at benytte tegningerne til en model af huset. Det fik man naturligvis lov til, og i løbet af år 2003-2004 udsendte firmaet en række små kolonnehuse som samlesæt i skala 1:87 støbt i plast.

Disse huse blev fremstillet universelle, idet man producerede husene i moduler, så man kunne samle alle mulige typer af huse, i størrelse såvel som udseende, bl.a. med forskellige skorstenene, døre osv.

Husene var lette at samle, og man behøvede ikke en gang at male husene, idet de fremstilledes i rød hhv. sort plast med døre og vinduer i rød hhv. grøn. Men alligevel foretrak mange at male husene, og efterhånden kunne man se de

I Tølløse kunne man i mange år finde dette kolonnehuse, der også blev benyttet som lager. Det havde et par sidebygninger, bl.a. et gammeldags das. Bemærk kakkelovnsrøret i husets sidevæg. Foto fra 1971.

disse bygninger varierede efter behov.

Nogle kolonnehuse var også opført i gule eller røde sten, hvilket især gjaldt bygninger på de større stationer som Varde, Hadsten, Vejen...og mange flere steder.

Nogle eksempler

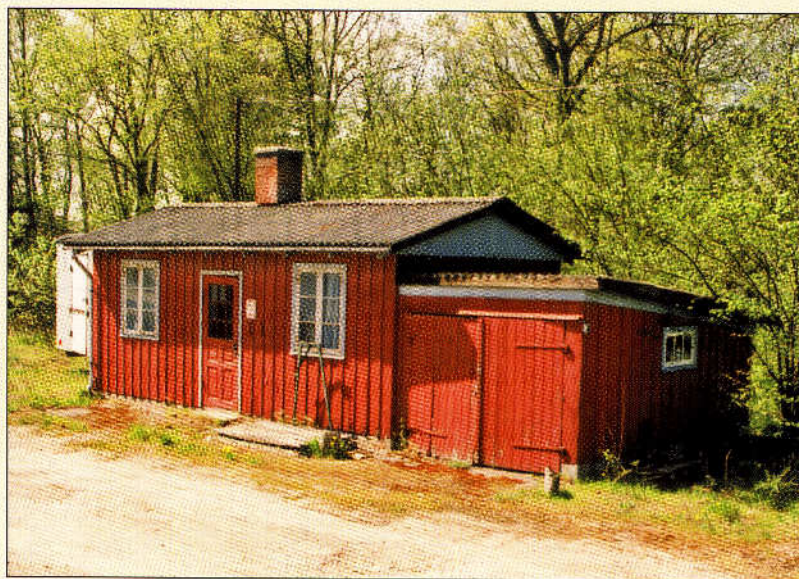
I Lillerød, nu Allerød, stod et smukt kolonnehuse opført i 1944. Det var bygget i træ med tjærepaptag, og havde en firkantet skorsten i røde sten. Senere blev skorstenen og den øverste part af gavlene malet i hvid. Huset forsvandt i år 2002 i forbindelse med anlæggelsen af en parkeringsplads.

Det var malet i engelskrød, døren var i grøn, mens vinduerne var hvide med grønne rammer.

I Ringsted står et lille rødt kolonnehuse, der har en tilbygning i form af et lille bræddeskur. Dette har en lille dør, og har muligvis fungeret som lager? I modsatte side har huset to vinduer. Huset står der end-

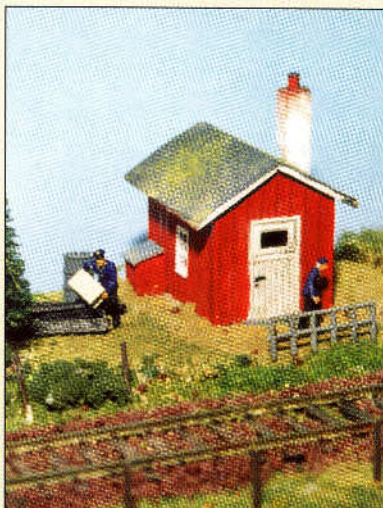
nu, overmalet med graffiti. Udseendet uden graffiti fremgår af figur 2.

På siderne ses andre typer af kolonnehuse, man kunne finde på Sjælland, bl.a. fig. 1, der fandtes i Jyderup og sluttelig fig. 3, der - som allerede nævnt - havde sin plads ved læssevejen i Lillerød/Allerød.



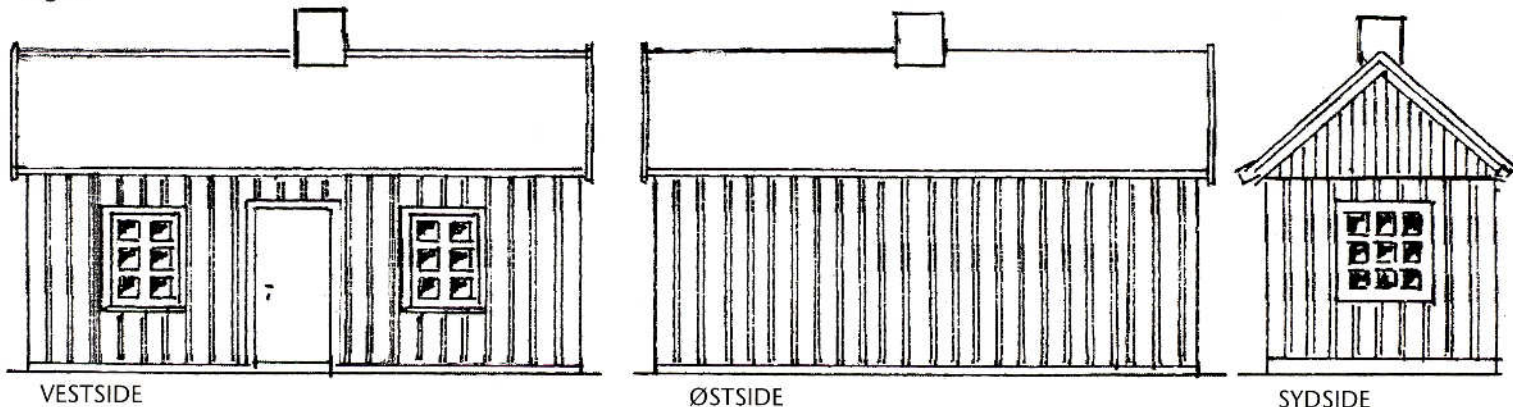
Et skønt kolonnehuse i Herfølge, hvor det stod nord for stationsbygningen. Opført 1909 sammen med Herfølge station.

Til højre: Kolonnehuse i model kunne i sin tid fås fra Hobby Trade. Der kunne fremstilles flere forskellige, bl.a. nogle små i både sort og rød, der kunne bruges over alt på anlægget.



Til venstre: Fra det amerikanske Life Like kan man stadig få nogle små hytter i samlesæt skala 1:87, der kan omdannes til et dansk kolonnehuse som det viste til venstre. Hyggeligt, ikke? Katalognummeret er 1348.

Fig. 3



Kolonnehuset blev nedrevet i år 2002, hvilket var rent sent, for allerede i 1950'erne blev mange kolonnehuse erstattet af huse i grundmuret gule eller røde sten. Det viste hus var - som flere andre kolonnehuse - indrettet med opholdsrum med bænke eller stole, formandskontor, et lille indvendigt toilet og et lagerrum.

KOLONNEHUS LILLERØD

1:87

Modsatte gavl
intet vindue

typiske små bygninger opstillet på anlæggene, omgivet af spændende miljøer.

Desværre er disse huse i dag udsolgt, men det lille firma model-byg kan stadig levere en række DSB-kolonnehuse, der alle er fremstillet i udfræsset plast. Husene, der har fin pasning, fås som mindre, mellemstore og større huse med eller uden tilbygning af toilet. De er nemme

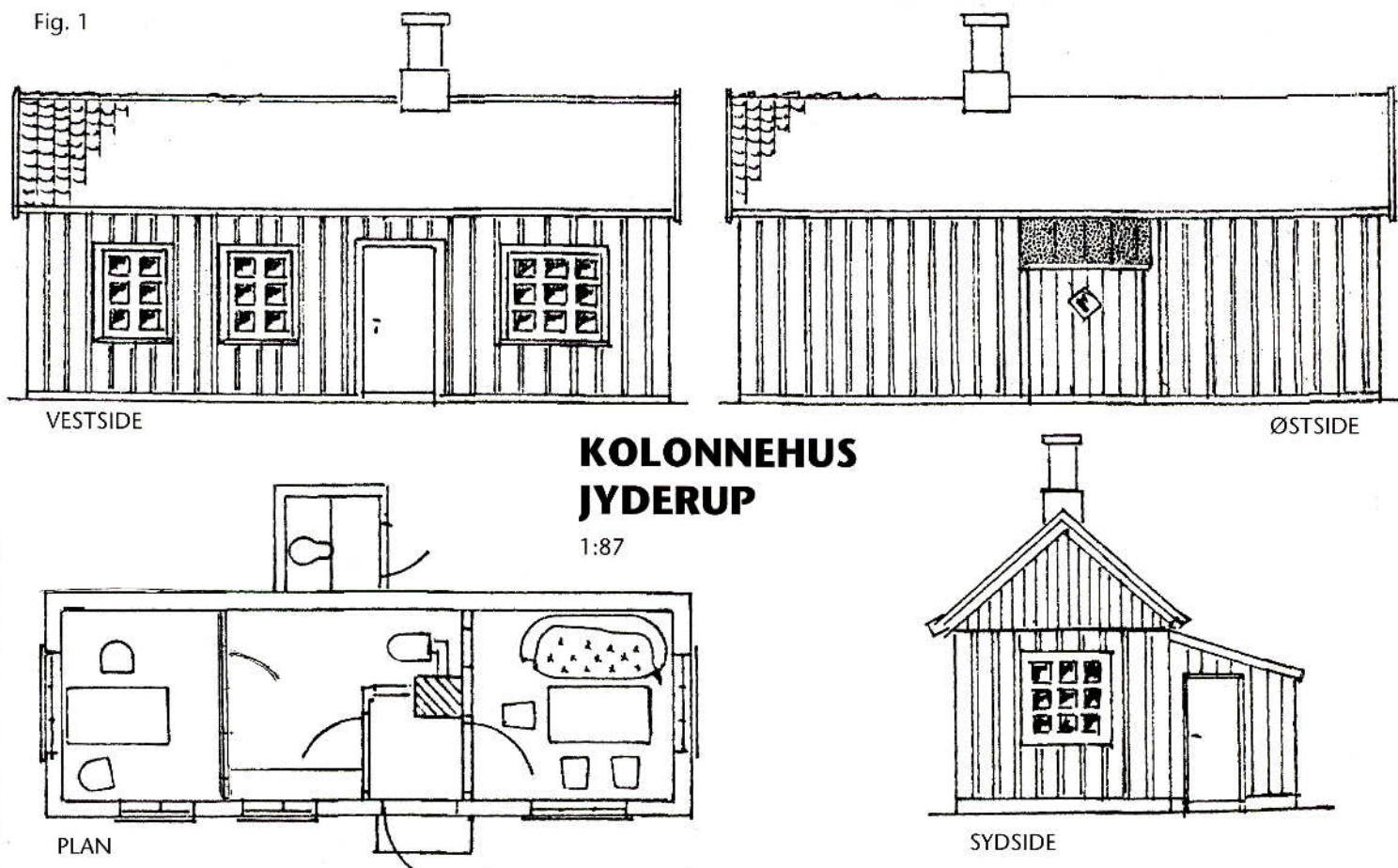
at samle, og kræver kun lim og maling.

Nogle af de sjællandske kolonnehuse, der lå på stationerne, havde en lille tilbygning, hvor man havde plads til stationens dræsrine. En sådan tilbygning er nem at fremstille ved hjælp af plasticpap med bræddemønster. Eller man kan bruge en lille tilbygning, man ofte finder i nogle hussamlesæt.

Det amerikanske modelfirma Life-Like har i sit program et sæt med tre hytter, der ved meget let ombygning kan blive til danske kolonnehuse m.v., bl.a. det viste på fotoet øverst på side 16. Det har katalog-nr. 1348 (Trackside Shanties), og kan bl.a. fås hos PÅ SPORRET, København.

Til bemaling af de røde huse kan

Fig. 1



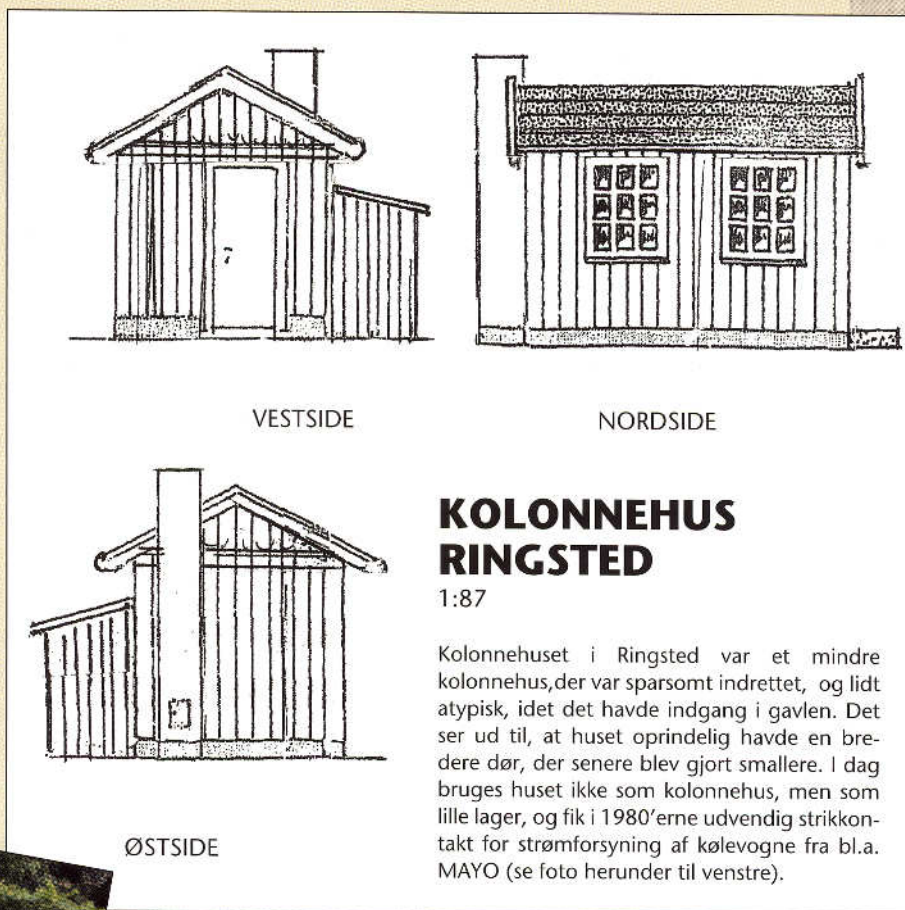
KOLONNEHUS JYDERUP

1:87

man anvende Humbrol 153-rød, der for nogle m.j-ere nok virker en smule for rød, så farven kan evt. dæmpes med lidt 73-vinrød, dvs. at de to farver mixes.

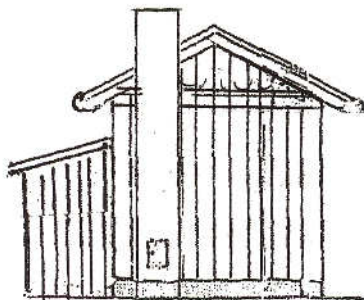
De grønne døre m.v. bør males med Humbrol nr. 76-grøn el. lign., mens man til hvide vinduer kan bruge mat 34-hvid, også fra Humbrol. Tagene males med 27-grå. Ønsker man lidt patinering kan husene vaskes med lidt Humbrol 33-sort godt opløst i terpentin. Taget kan også gives nogle dup med 78-grøn for at efterligne mos el.lign. Skorstene bør på samme måde patineres med lidt sort i toppen. De viste fotos af husene i model har alle fået ekstra 'vask' med sort farve opløst i terpentin.

Om at købe kolonnehuse i model, se fx hjemmesiden www.model-byg.dk.



VESTSIDE

NORDSIDE

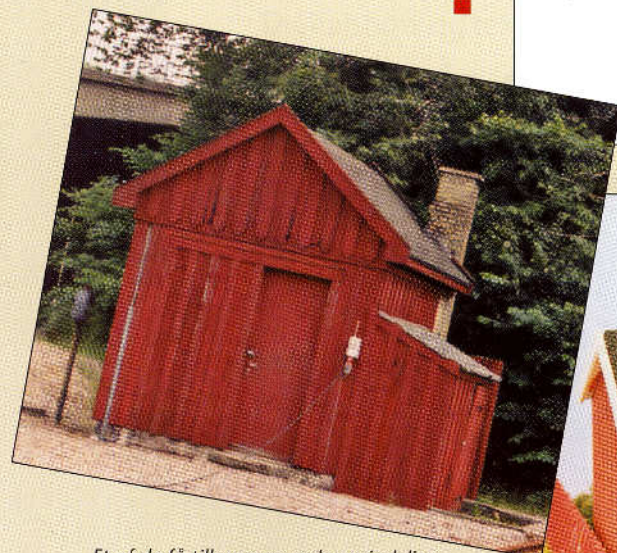


ØSTSIDE

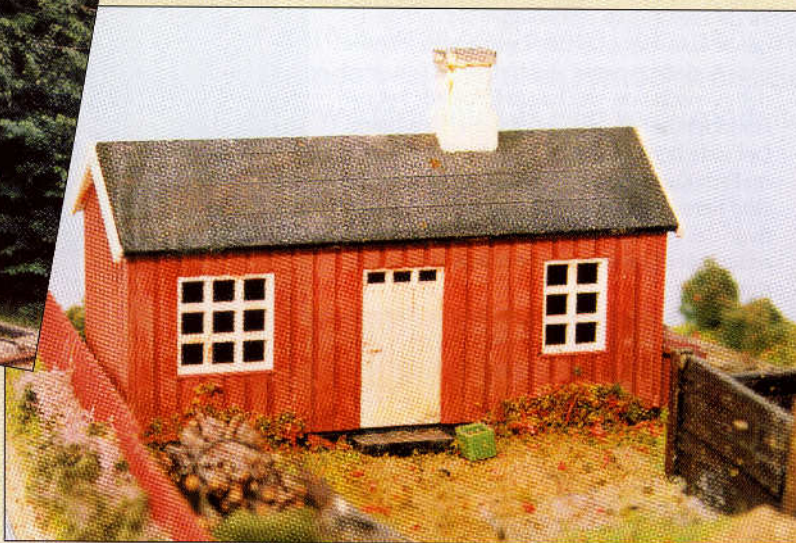
KOLONNEHUS RINGSTED

1:87

Kolonnehuset i Ringsted var et mindre kolonnehus, der var sparsomt indrettet, og lidt atypisk, idet det havde indgang i gavlen. Det ser ud til, at huset oprindeligt havde en bredere dør, der senere blev gjort smallere. I dag bruges huset ikke som kolonnehus, men som lille lager, og fik i 1980'erne udvendig strikkontakt for strømforsyning af kølevogne fra bl.a. MAYO (se foto herunder til venstre).



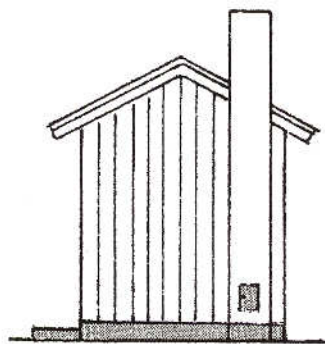
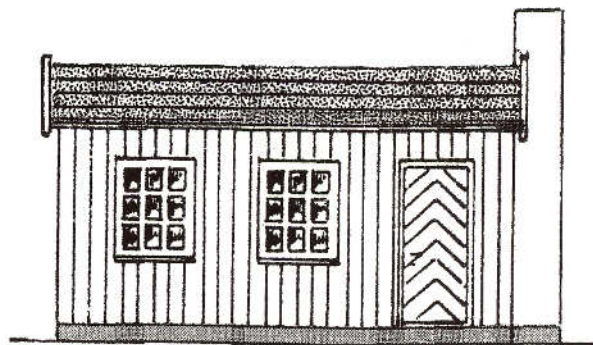
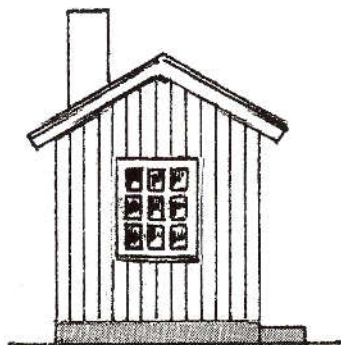
Et af de få tilbageværende oprindelige kolonnehuse på Sjælland, nemlig huset i Ringsted, fotograferet i 1977. I dag er det desværre oversået med graffiti. Bemærk, at der bag den lille sidebygning er en forsænkning i jorden til ?



Fra Hobby Trade kunne man også få et større kolonnehus, der her ses på billedet. Husene giver anlægget hygge, og viser tilskueren, det er dansk, man dyrker.



I Havdrup stod også et kolonnehus med lille sidebygning til dræsnings. I 1979 var man ophørt med at bruge det, og vinduer og dør blev blændet ud.



SJÆLLANDSKE KOLONNEHUSE

1:87

Kolonnehuse på Sjælland/Falster lignede som regel de jyske typer. Det viste hus kunne ses flere steder, men ofte varierede de i udseende, bl.a. med skorsten på taget i stedet for en udvendig høj skorsten ved gavlen. Skorstenene havde i øvrigt ikke altid skorstenspipe. Dørene kunne være med lodrette planker eller - som det viste - med vinklede brædder - så på modeljernbanen er der frit slag for at vælge type og udseende.

Mere om de sjællandske kolonnehuse

På de sjællandske strækninger sås mange typer af kolonnehuse, der i større eller mindre grad lignede typerne i Jylland og på Fyn, bl.a. det ovenstående, der havde forbillende i et par kolonnehuse på den sjællandske vestbane. Det viste herover stod fx i nærheden af Forlev mellem Korsør og Slagelse. En lignende type stod flere andre steder, bl.a. vest for Roskilde, hvor det så vidt vides stadig kan ses i noget miserabel tilstand med blændede vinduer og døre.

Også Kværkeby havde et kolonnehus næsten magen til dette, men det blev revet ned i løbet af 1950'erne, og erstattet af et nyt i sten. Dette står endnu, mens selve stationen er nedrevet.

I Dallose havde man et smukt kolonnehus, der som flere andre sjællandske kolonnehuse havde en lille tilbygning. Strækningen Næstved-Slagelse lukkede i 1971, og allerede i 1977 så det miserabelt ud med skæve og afrevne vinduer og døre, hvilket tydeligt fremgår af fotoet her ved siden af.

Slagelse station havde to ret store kolonnehuse. Det ene ses her nederst. Huset stod i stationens vestende, og var noget større end et 'sædvanligt kolonnehus, idet de havde høj tagrejsning, og dertil indrettet loft. I den ene gavl indbyggede man på et tidspunkt en lille 'port' - men hvad denne skulle bruges til vides ikke. Måske til en dræsrine?

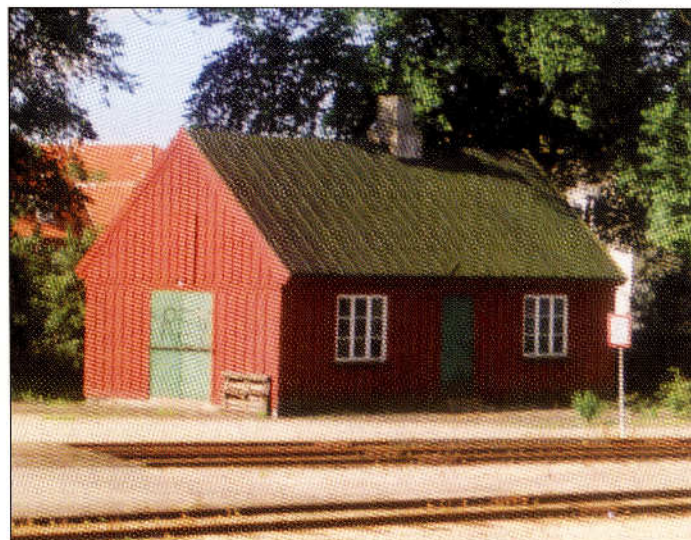
Det andet hus stod i østenden af stationen, og var ret stort. I stil mindede det om andre røde kolonnehuse opført i træ med tagpaptag.

Ligger læserne inde med fotos af sjællandske kolonnehuse, så send dem gerne til os, så andre læsere også kan få lidt inspiration til modeljernbanen.



Dallose ▲

Slagelse ▼



KÆMPE INHOUSE-MESSE



Lørdag d. 20. marts slår vi dørene op mellem klokken 10.00 og 17.30 til en herlig, hvor du kan møde masser af andre modeltogfolk. Der vil selvfølgelig være gratis pølser/hotdogs, fadøl og sodavand – i rigelige mål (sidste gang langede vi 500 pølser over disken). Oplev også blandt andet:

- Udstilling fra Spor-N modulklubben med kørende anlæg
- LGB-klubben kørende udstilling
- Demonstration af det geniale Train-safe modelopbevaringssystem
- Nyhedsshow med de mest spændende nyheder fra Nürnberg-messen
- Digitalshow og tekniske foredrag



Der vil også denne gang være transport fra og til Århus, Vejle og Odense i luksusbus med forfriskninger undervejs – og til en symbolsk pris. Se nærmere på www.togcenter.dk eller www.modeltog.nu

KURSUSKALENDER

- 16/3 brug af digital signalstyring
- 18/3 programmering af dekodere
- 25/3 indbygnings af dekodere
- 30/3 patinering af modeller
- 8/4 brug af intelliboxen
- 15/4 brug af centralstation (CS1) og ecos
- 22/4 brug af centralstation (CS2)
- 6/5 brug af win-digipet til togstyring



- 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

MAK-værker

...privatbanelokomotiver gennem en menneskealder

AB 1 under hvil på Amagerbro station, 1958. Lokomotivet kom senere til Lollandsbanen. Fotograf ukendt.



■ Af Torben Andersen

I 1956-1959 satte de danske privatbaner de første større dieselhydrauliske lokomotiver i drift til fremføring af gods- og persontog.

Den første bane var Amagerbanen, som i 1956 anskaffede et lille 3-koblet dieselhydraulisk lokomotiv (AB 1) på 240 HK. Derefter fulgte i 1958 4-koblede lokomotiver til Lollandsbanen (LJ M 33 - kaldet Jumbo) og Hundested-Frederiksværk-Hillerød Jernbane (HFHJ M9), hver med 800 HK.

Året efter - i 1959 - anskaffede Gribskovbanen et 4-koblet lokomotiv på 600 HK (GDS L 2), og endelig fulgte i 1962 endnu et lokomotiv til Hundestedbanen (HFHJ M 11) og ét til Hjørring Privatbaner på 650 HK.

Alle blev leveret af Maschinenbau Kiel, forkortet MAK, og typerne var næsten ens, bortset fra Amagerbanens lille 3-koblede lokomotiv.

Kort forhistorie

Lokomotivtypen med det dieselhydrauliske system fik efter 2. Verdenskrig en stor udbredelse, og fabrikken MAK i Kiel leverede således

i tiden lige efter krigen og frem til slutningen af 1950'erne over 700 stk. med varierende antal hestekræfter rækkende fra 240 til 2000 HK.

DB aftog således næsten 400 stk., heraf var de 20 stk. på 2000 HK, og SJ satte ca. 90 i drift. Også jernbanerne på Cuba anskaffede typen, nemlig 80 stk.

Teknikken

En benzin- eller dieselmotor kan ikke som en dampmaskine udøve sit fulde drejningsmoment ved alle omdrejningstal fra stilstand til det maksimale. En dieselmotor har et minimalt omdrejningstal, der ved jernbanemotorer ligger på flere hundrede omdrejninger pr. minut.

Det er altså ikke muligt ved et smæk at koble en roterende motor til et stillestående lokomotiv uden at der opstår meget uheldige påvirkninger på materialet, og det vil være temmelig ubehageligt for rejsende, der er i toget.

Problemet ved overgang til motordrift var derfor at finde et passende mellemed, der kunne etablere forbindelse mellem den hurtigt roterende motor og det stilleståen-

de lokomotiv, således at igangsætningen skete uden stød.

I store træk kan disse mellemed - eller transmissioner - opdeles i:

- 1) Almindeligt tandhjulgear med friktionskobling, kendt fra automobiler.
- 2) Deselelektrisk transmission
- 3) Væsketransmission eller dieselhydraulisk transmission

Det første princip anvendtes i de tidlige motorvogne, mens diesel-elektrisk transmission blev brugt i diesellokomotiver fra sidst i 1920'erne.

Sidstnævnte princip benyttedes på lokomotiver under og efter 2. Verdenskrig.

Kraftoverføringen ved dieselhydraulisk transmission kan groft karakteriseres ved, at der ikke er nogen fast mekanisk forbindelse mellem motor og drivhjul.

Transmissionselementerne - opbygget i en såkaldt gearkasse - består af pumpehjul, der drives gennem motoren, og et turbinehjul, der er forbundet med lokomotivets hjul. Det ringformede hulrum mellem disse to hjul er fyldt med en

speciel olie, der - når pumpehjulet sættes i rotation af motoren - sætter en række "skovle" i bevægelse, og slynger olien over i turbinehjulet, hvorved det begynder at rotere med. Hastigheden for de to hjul vil være næsten synkron, bortset fra et lille slip.

Når lokomotivet sættes i gang forøges motorens omdrejningstal, idet en regulator åbner for en tilførselsvej, så pumpehjulet automatisk fyldes med olie, og - næsten - omvendt når det standser.

Udvekslingen fra turbinehjulet sker via et såkaldt Voith-gear, hvor udgangsakslen driver et reversegear, der igen via udvendige krumtappe på begge sider af lokomotivet driver lokomotivets aksler via kobbelstænger.

Især det tyske firma Voith har specialiseret og udviklet disse hydrauliske systemer til jernbanekøretøjer, og man har et standardprogram, der passer til alle motoreffekter, der kan benyttes i lokomotiver, og de blev også anvendt i MAK-lokomotiverne.

Selve mekanikken er mere kompliceret end beskrevet her, men det kan man læse om i speciallitteratur.

Et godt alternativ

Lokomotiverne blev et godt alternativ til FRICHs Marcipanbrød, der i slutningen af 1950'erne begyndte at blive for dyre i drift.

Det var velegnet til fremføring af gods- såvel persontog, og hos alle baner benyttedes typen til begge dele, hos GDS til sommerens gennemgående til og fra København, hos HP til færgetog, og hos LJ til hurtige persontog Nakskov-Nykøbing F.



Lokomotivtypen behøvede ikke at blive vendt på drejeskive, idet det var forsynet med to af hinanden uafhængige førerpladser med de nødvendige instrumenter og bremsehåndtag m.v. De store typer vejede - generelt - 51 tons, og havde fire aksler, som var forsynet med en særlig indretning til at lette kørslen i kurver. Det havde desuden trykluftsmøring af hjulkransene, også for at reducere kurvemodstanden.

Motoren var på de største maskiner en 4-takts dieselmotor på 800 omdr./min. med hydraulisk transmission, dvs. med gearkasse som virkede ved olietryk og automatisk indstillede sig til hastigheden, der max. var godt 80 km/t.

AB 1

Amagerbanen var den første privatbane i Danmark, der i 1956 anskaffede et dieselhydraulisk trekoblet lokomotiv, der blot fik nr. 1. Det sættes i drift den 22. maj. Lokomotivet blev det eneste af sin type i

Danmark, og lignede ikke de senere leverede lokomotiver.

AB 1 havde en dieselmotor på 240 HK ved 1000 omdr./min., hvilket gav det en maksimalhastighed på 55 km/t. Det var 7700 mm langt over pufferne, mens akselafstanden var 3450 mm. Det fik en rødmalet underdel og blå vognkasse.

Lokomotivet tjente banen godt, men i 1960'erne opstod nogle mindre problemer med gangtøj og motor, men disse blev hurtigt klarret, og det forblev i drift hos Amagerbanen. I 1974 gik lokomotivet til filmen, hvor det brugtes i filmen "Olsen Banden på Sporet" i 1974. Her stod det for en 'hæsblæsende' jagt på Amagerbanens spor, hvor det sluttelig tændte ind i Olsens Bandens bil (var det vist?).

I 1975 blev lokomotivet overtaget af DSB til brug for godstransporterne på Amager, men kom aldrig rigtig i drift. I 1977 kom det til LJ.

Her blev det sat i stand på værkstederne i Maribo, hvor det blev malet om fra ABs mørkeblå farve til LJs nye orange/grå design. Det sættes derefter i drift på Nakskov station i 1979. I 1980 flyttedes M 15 dog til Maribo, hvor man fik en del at bestille, da godsmængderne til Bandholm voksede.

Desværre trykkede alderen, og allerede i 1986 måtte det henstilles efter motorhaveri. Man reparerede det ikke, fordi man på det tidspunkt var begyndt at anskaffe Köf II-traktorer. Det udrangeredes i 1988, og ophuggedes i 1989. Motoren fra M 15 blev i øvrigt tilbagekøbt af MAK i 1989.

HFHJ M 11 i det oprindelige HFHJ-design med rød vognkasse, blå stribe (kan næppe ses på billedet) og cremefarvet førerhus m.v. Bemærk, at hjulene også er cremefarvede. Her ses det nyleverede lokomotiv med persontog i Skævinge, 1962. Foto: E. Madsen/arkiv TA.



Østbanens M 10 under hvil i Hårlev på Stevns, 1979. Foto: TA.

Hoveddata for AB1 /LJ M 15

Byggested og år	MAK 1956
	type 240 C
Motor	6-cylindret MAK Ms 24
Effekt	240 HK (175 kW) v/1000 omdr./ min
Transmission	Dieselhydraulisk, Voith-gear
Lop	7700 mm
Hjulstilling	C
Bogieafstand	3450 mm
Max. hastighed	55 km/t
Tjenestevægt	30 tons



GDS L 2

I 1959 anskaffede GDS sig et større dieselhydraulisk lokomotiv fra MAK, nemlig 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' på førerhuset som de senere leverede maskiner.

Muligheden for anskaffelse af det nye lokomotiv skete ved Statsstøtteleven af 1956, og GDS fik efter ansøgninger sit program godkendt af ministeriet. GDS forhandlede med tyske værker om en maskine, og interessen samlede sig om 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 driftssikkert.

GDS havde egentlig ikke råd til et så dyrt 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 efter leveringen litra GDS L 2. Den var udstyret med en 4-takts dieselmotor, som ydede ca. 650 HK ved 750 omdr./min.

GDS L 2 var velegnet til både gods- og persontog, men blev hos GDS hovedsageligt benyttet til fremføring af de store persontog, især til de gennemgående persontog til/fra København-Hillerød-Tisvildeleje i sommerperioden. Sideløbende med denne kørsel blev det

benyttet til fremførsel af godstog, både på egne og Frederiksværkbansens spor.

Maskinen blev lakeret i mørkerød med hvide striber, hvilket gav den tilnavnet "Bismarcksklumpen". Hjulene var rødmaledede i 'tysk tradition'.

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

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

Maskinen var dog en meget stiv



HP 13 var hele sin tid i knaldrødt liber, og ses her med blandetog ved færgelejet i Hirtshals, 1965. Stammen består af godsvogne fra DSB, pakvogn, HP CL 30 og to DSB-vogne AX og CC. De sidste to vogne kørte mellem Hirtshals-Nyborg. Foto: AK/OMJK.

maskine, og der kom forskellige restriktioner for kørsel, bl.a. måtte det ikke benyttes på sidespor til industrier.

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

I 1990 "tilbagekøbtes" MAK-værket - sammen med M 9 fra HFHJ - af fabrikken i Moers, og de kørte til Tyskland med M 9 som trækraft i begyndelsen af 1990. I Moers istandsatte MAK dem med videre salg for øje. I 1990 solgtes L 2 til 'On Rail', derefter kom den i drift hos Lokservice I Schweiz. Sluttelig blev maskinen ophugget i 1995.

Hoveddata for GDS L 2

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

HFHJ M 9

Til brug for de største gods- og persontog anskaffede HFHJ i 1958 også et firekøbet dieselhydraulisk lokomotiv fra MAK. Det havde en 8-cylindret MAK dieselmotor, der ydede 800 HK (589 kW) ved 750 omdr./min. Den totale akselafstand udgjorde 6300 mm. Lop 11 300 mm, tjenestevægt 60 tons. Hastighed 80 km/t. Det var indtil anskaffelsen af banens MX i 1989 det kraftigste lo-



komotiv hos HFHJ, idet det kunne fremføre en togvægt på 900 tons med 80 km/t, men det var for stift, og hjulene sled stærkt på sporene.

Selv om det primært blev anskaffet til godstog, brugtes det også meget til HFHJs mange sommertog med gennemgående vogne fra København.

I 1966 måtte M 9 på værksted for en større revision, idet sporene også sled meget på de koblete hjulsæt. Ved denne lejlighed fik maskinen hjulbandager fra en af DSBs S-maskiner, og den tilladte togvægt nedsattes til 600 tons.

I mange år - helt ind i 1980'erne - var det skiftevis med Marcipanbrødet M 8 trækraft for eftermiddagstoget Tog 47 (skoletoget), afgang Hillerød kl. 15,00, oprindelig med HFHJs ældre materiel, senere bedagede CO-vogne overtaget fra DSB, persontog fra GDS m.v.,

men klarede ellers sammen med M 11 størstedelen af HFHJs godstog.

Lokomotivet havde indtil 1966 HFHJs husfarver, dvs. kirsebærrød vognkasse med cremefarvet overdel med en noget hjemmelavet litrering i hvid. Ved førnævnte revision i 1966 ommaledes det helt i mørk rød, og fik en stor hvid litrering, der indtil nu har været landets absolut største, for påskriften M 9 fyldte nemlig hele siden på førerhuset.

Efter indleje og køb af DSB litra MX i 1989 blev M 9 hensat uden dørs i Hundested.

I 1990 "tilbagekøbtes" M 9 af MAK-fabrikken i Moers. Det blev i begyndelsen af 1990 kørt til Tyskland sammen med GDS L 2 og HFHJ M 11.

Se data side 27, spalte 3.

HFHJ M 11

MAK-lokomotivet M 9, der som ovenfor nævnt blev anskaffet nogle år tidligere, var så vellykket, at HFHJ indkøbte endnu et af typen i 1962. Det blev bygget i 1958, men først anskaffet nævnte år. Det fik litra M 11. Lokomotivet havde dog en mindre maskinkraft end forgængeren, og var forsynet med en 6-cylindret MAK-motor på 650 HK (478 kW) ved 750 omdr./min, og blev betegnet type 650 D.

Hjulstillingen var firekøbet, og akselafstanden 6 300 mm, lop 11 360 mm. Den 'lille' motor gav lokomotivet en mindre tjenestevægt, nemlig 60 tons. Hastigheden var

GDS L 2 med gennemgående vogne København-Gilleleje ved Gribskovbanen perron i Hillerød, 1966. Vognen efter maskinen er en litra CL fra DSB. Foto: Claus.



AB 1 nu som maskine hos LJ, nemlig LJ M 15, nu lakeret i banens paprikafarver. Maribo, 1979. Foto:TA.



Den smukke maskine M 9, der tilhørte HFHJ, var som banens personvogne malet i HFHJ's husfarver: Creme, blå og mørkerød. Her ankommer maskinen til Hillerød fra Frederiksværk. Oprangeringen er DK (ex DSB litra ECO), C 53, C 50 og C 5. Foto fra 19 : AK/OMJK.



max. 75 km/t, ved hvilken maskinen kunne trække ca. 500 tons.

Maskinen leveredes i HFHJ-design med rød vognkasse, blå stribe og cremefarvet overdel og førerhus, cremefarvede håndbøjler samt cremefarvede kobbelhjul. Det havde et førerhus næsten magen til GDS L 2, men dog med en lille 'kasketskygge'.

Lokomotivet brugtes oprindeligt til persontog, men blev senere reserve for M 9. Trods stivheden med koblede hjulsæt har det aldrig voldt de store problemer, men det skyldtes nok mere, at man hen ad vejen fik forbedret sporet hos HFHJ.

HFHJ M 11 blev i forbindelse med hovedrevision i foråret 1975 malet om i lynettefarver med to hvide striber på vognkassen og Y-striber på fronterne. Litreringen blev anbragt midt i striben på førerhussiden.

I 1988 blev HFHJ M 11 slemt medtaget, da motoren kastede en plejstang ud gennem motorblokken. Motoren var på det tidspunkt så slidt, at man ikke ville reparere den. Herefter havde banerne kun M 8 og M 9 tilbage til at varetage driften... og begge var såmænd lige så slidte som M 11, hvilket førte til anskaffelsen af MX-lokomotiver hos DSB.

I 1990 blev M 11 - som omtalt under M 9 - tilbagekøbt af sin producent MAK.

Hoveddata for HFHJ M 11

Byggested og år	MAK 1958 type 650 D
Motor	6-cylindret MAK MS 301FA
Effekt	650 HK (478 kW) v/750 omdr./min
Transmission	Dieselhydraulisk, Voith
Lop	11 360 mm
Hjulstilling	D
Akselafstand	1500+3200+1550 = 6300 mm
Max. hastighed	75 km/t
Tjenestevægt	54 tons

LJ M 33

Også LJ anskaffede et lokomotiv af denne firekoblede type. Oprindeligt var det hensigten at købe et diesellokomotiv hos FRICHS, men det ville koste 1,3 mill. Trafikministeriet ønskede, at man i stedet købte et MAK-lokomotiv magen til HFHJ's for 650.000,- kr. Da Handelsministeriet gav importtilladelse, købte LJ det dieselhydrauliske lokomotiv, der blev leveret til banen i september 1958.

Det var som de øvrige lokomotiver forsynet med en 8-cylindret MAK-motor, der kunne yde 800 HK (590 kW) ved 750 omdr./min., og LJ M 33 - som maskinen kom til at hedde - kunne køre max. 80 km/t.

Den højeste belastning var 800

tons i godstog og 500 tons i persontog, altså et ganske kraftigt lokomotiv set i forhold til mange andre privatbanemaskiner, der kunne klare 400-500 tons. Lokomotivet fik kælenavnet "Jumbo" hos både LJ og jernbaneentusiaster.

LJ M 33 brugtes normalt til godstogkørsel og større persontog, udflugtstog m.v., og viste sig at være en driftsikker maskine. Ved indsættelsen kunne man nedsætte dubleringskørsel til et minimum, og i løbet af ca. 10 måneder efter leveringen havde det kørt ca. 90.000 km uden reparationer af betydning.

Maskinen leveredes i mørkerød med gul stribe og sort undervogn. Efter en revision i 1972 blev det malet om i Y-togdesign med hvid stribe, hvidt tag og lysegrå undervogn.

Op gennem 1960'erne og 70'erne kørte maskinen fortsat de store godstog, men den fremførte også lejlighedsvis persontog, f.eks. skoletogene. Da M 31 og 32 i 1978 var på værksted, måtte M 33 tage sig af al kørsel med banens øvrige persontog.

Under den voldsomme snestorm i februar 1979 kørte lokomotivet af sporet med sneplov 44 ved Radsted. Sneploven blev totalskadet, mens M 33 måtte sendes på værksted hos MAK i Moers, Tyskland. Det kom atter i drift i 1980.

Efter i godt 30 år at have slæbt

gods- og persontog tværs over Lolland blev "Jumbo" i 1988 udrangeret, og i januar 1989 tilbagesolgt til MAK-Rail i Moers. Det kom herefter til udlejningsfirmaet 'On Rail', i 1990 til SERCA i Schweiz. I 1995 blev det hensat, og videre skæbne kendes ikke.

Se data i 3. spalte.

HP 13

I 1958 leverede MAK et dieselhydraulisk lokomotiv til HP (Hjørring Privatbaner). Det var teknisk af samme type som forannævnte firekoblede maskiner anskaffet til de øvrige privatbaner.

Lokomotivtypen var designet til fremføring af både gods- persontog, og hos HP brugtes maskinen allerede fra begyndelsen til både fremføring af persontog til/fra færger i Hirtshals og til godstog. HP 13 kunne dog ikke gøre de øvrige lokomotiver helt arbejdsløse, da der indtil lukningen af HLA i 1963 kørtes mange tog på HPs to strækninger.

Fra midten af 1960'erne kørtes tog med gennemgående vogne til Tyskland og København mellem Hirtshals og Hjørring, og det var næsten altid HP 13, der stod for denne opgave.

Maskinen havde ved leveringen i 1958 en meget kraftig rød farve, næsten postkasserød med sort undervogn, men blev malet om i 1977 i rød vognkasse med grå undervogn, dvs. samme bemaling som det i 1976 anskaffede Henschel-lokomotiv HP 16, som HP 13 i øvrigt kom til at stå i reserve for.

Lokomotivet er det eneste af sin

type i Danmark, der i dag er i driftklart. Det blev i sommeren 2000 overtaget af DJK.

Se data i 3. spalte.

ØSJS M 10

Så sent som i 1979 anskaffede ØSJS sig et MAK-lokomotiv. Det skete da banens ældre M 8 og M 9 (FRICHS 375 HK) ustandselig måtte på værksted efter, at vinteren 1978-79 havde slidt hårdt på materiellet.

I første omgang indlejede man et 4-koblet dieselhydraulisk MAK-lokomotiv type V 17 fra privatbanen Köln-Bonner-Eisenbahn (KBE), en maskintype som i forvejen var vellidt og gennemprøvet hos baner som LJ, GDS og HFHJ. Lejen var 3000,- kr. pr. måned.

Lokomotivet havde en effekt på 650 HK, og kunne køre omkring 70 km/t med 500 tons på krogen.

Maskinen brugtes - i den oprindelige tyske bemaling - mest i banens godstog Faxe Ladeplads-Køge, og morgenpersontog Roskilde-Køge-Hårlev-Faxe-Ladeplads. I persontogene brugtes tidligere CL-vogne fra DSB, der ombyggedes til brug for kørsel med M 10.

I efteråret 1979 fik lokomotivet monteret trykluftsneplove, og indsattes som snerydningsmaskine i december 1979. Maskinen brød imidlertid ned midt på måneden, og motoren måtte udtages for reparation hos fa. OMK i Køge, der havde agenturet for MAK marine-motorer.

Efter den større revision blev lokomotivet i 1981 omsider købt af Østbanen, og malet om i banens design og literet M 10. Belært

af erfaringerne fra vinteren 1979 monteredes et stort stativ til montering af sneplov, ligesom maskinen fik rotorblink på taget af hensyn til rangering i Faxe Ladeplads.

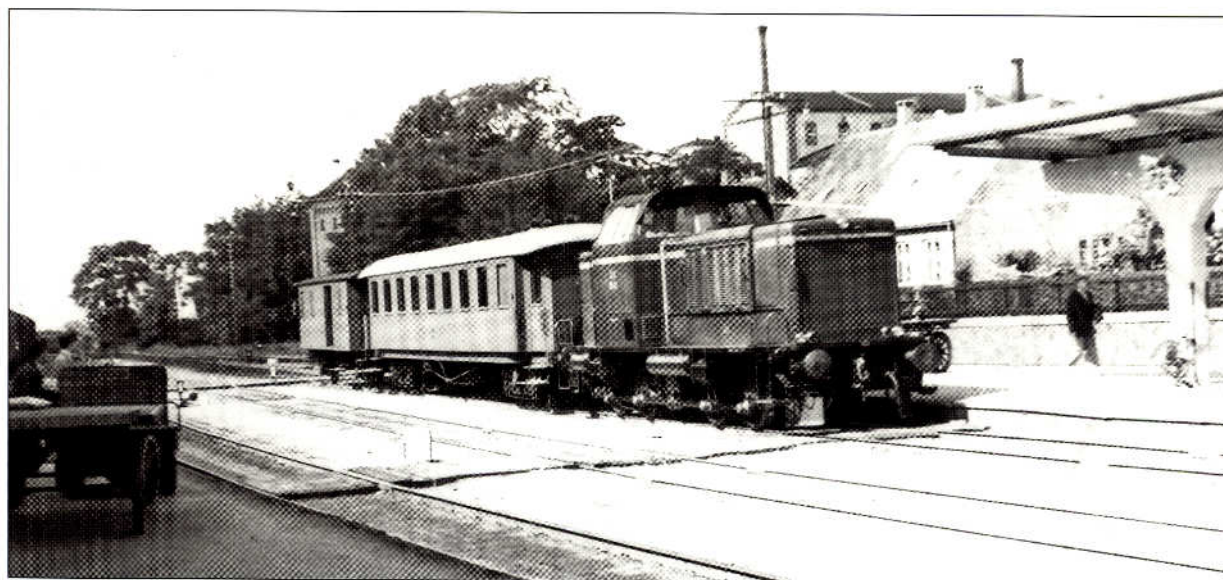
I november-december 1986 udskiftede DSB ballast mellem Køge og Roskilde, og da man manglede trækraft, lejede man M 10 med fører hos ØSJS, hvorefter maskinen kørte natballasttog på mandage-fredage i nævnte periode.

Trods nogle midlertidige besværligheder midt i 1980'erne, var maskinen meget driftsikker, og forblev i drift indtil man anskaffede MX fra DSB i begyndelsen af 1990'erne.

I 1993 udrangeredes maskinen, og den blev overladt til ØSJK i Køge. Skæbnen efter denne tid kendes ikke.

Hoveddata for HFHJ M 9, HP 13, ØSJS 10 og LJ M 33

Byggested og år	MAK 1958 type 800 D
Motor	8-cylindret MAK type MA 301A
Effekt	800 HK (589 kW) v/750 omdr./min.
Transmission	Dieselhydraulisk
Lop	11 300 mm
Hjulstilling	D
Akselafstand	1550+3200+ 1550 = 6300 mm
Max. hastighed	80 km/t
Tjenestevægt	60 tons



LJ M 33 i det oprindelige liberi i rød og cremestribe med Tog 12 i Maribo, 1965. De to efterfølgende vogne er CA 48 og E 65. Foto: JB-P.



Danmarks ældste hobbyforretning

- en fascinerende blanding af butik og museum.

KÆMPEUDVALG AF TRÆLISTER

**FINÉR - BALSÅ - 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 - TEJNINGER TIL
TOGMATERIEL & SKIBE - KLIPPEARK - VÆRKTØJ - INSTRUMEN-
TER - PLAST BYGGESÆT - MODELSKIBE - TINSOLDATER - DUKKE-
STUEAFDELING MED ET PARADIS AF TILBEHØR - PÅKLÆDNINGSS-
DUKKER - GLANSBILLEDER - NOSTALGI TING OG SAGER
MED MERE, MED MERE, OG MEGET, MEGET MERE
- SAMT OS 3 SØSKENDE, 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

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

Vigand Rasmussen:

Danmarks smukkeste jernbane

Bryrup-banen 1899-1968

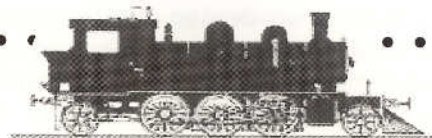


bane
bøger

Bogen om Bryrup-banen af Vigand Rasmussen, 156 sider med over 400 illustrationer i sort/hvid og farve. Udkommer februar 2010. Bogladepris kr. 298,-

Her er masser af inspiration at hente til privatbane-anlægget!

Fås hos førende boghandlere (bestilling via NBC) og www.jernbaneklub.dk/jernbog.htm



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

Linie 51 og rute 890 lige til døren.

Se alle nyhederne i butikken

Hold øje med vores hjemmeside, hvor du kan se alle nyhederne, og købe ind i fred og ro.

Vi har alt til digital drift

Autoriseret Märklin-forhandler

Autoriseret ESU-forhandler

Det vi ikke har, det skaffer vi

Odense Modeljernbanecenter

Kochsgade 35B, DK 5000 Odense C . Tlf. 66 14 10 50
www.modeljernbane.dk · info@modeljernbane.dk

Åbningstider:

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



Læserne bygger:

DSB litra R 950

■ Af Nils-Erik Norsker

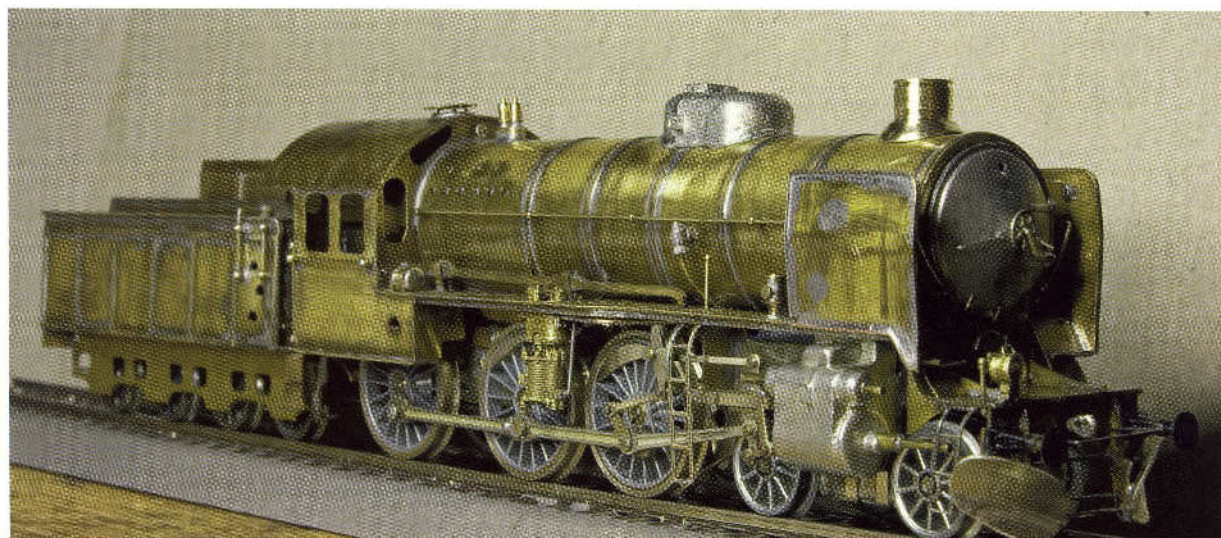
Først i 1980'erne fremkom Keyzers byggesæt til DSB's litra P, C og E. Indtil da havde Bodans S maskine været ene om at repræsentere danske damplokomotiver i HO. P og C blev bygget med Romford hjul og andre motorer og gear, men blev aldrig rigtig vellykkede. Jeg har

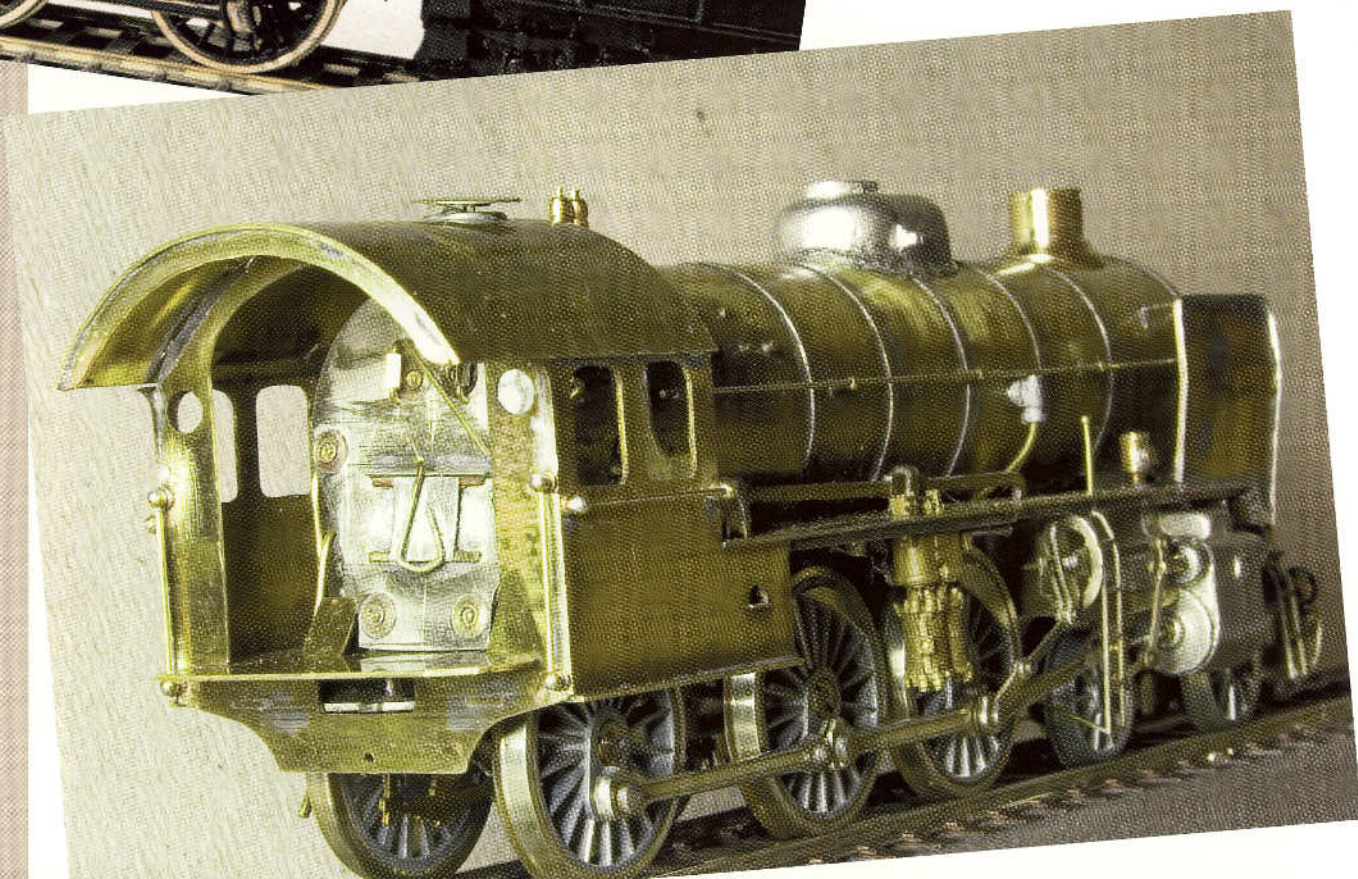
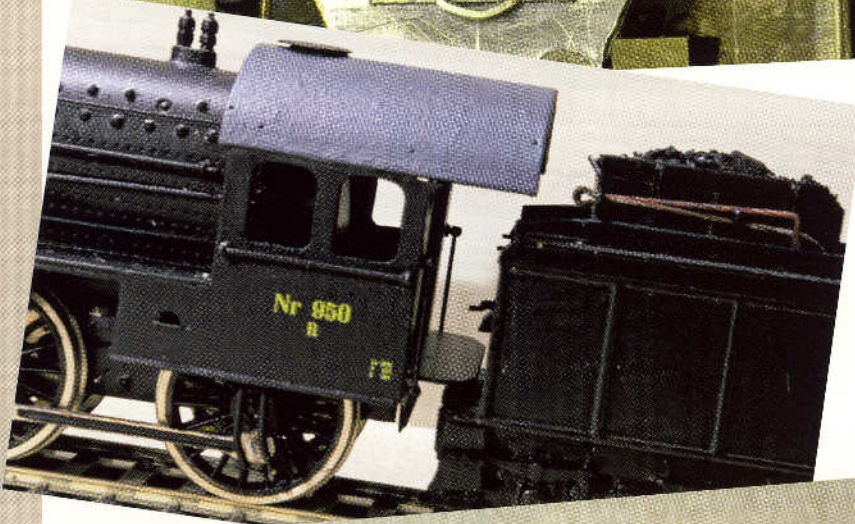
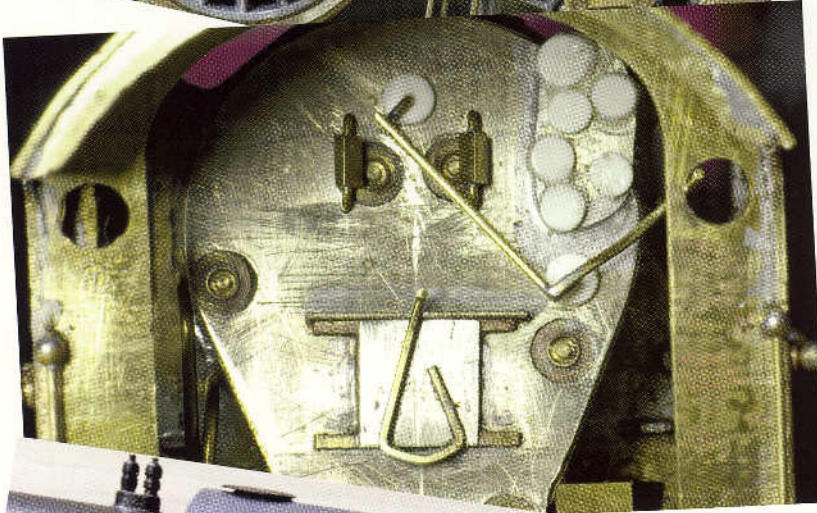
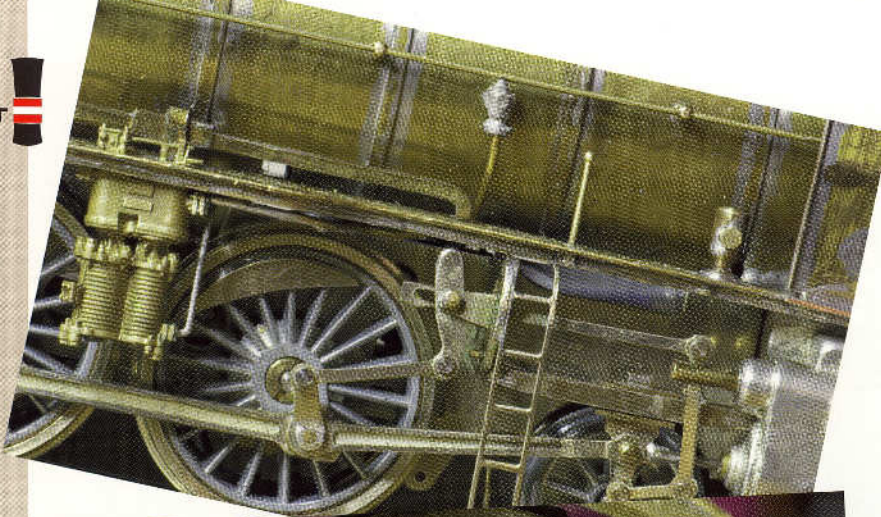
dem stadig med hensyn på opgradering af chassisramme mm.

I England lærte jeg om bl.a. ekvilibrerede chassisrammer og hjemtog løsdeler i form af motorer, hjul, gear, akselgafler og lejer mm.

En PR-maskine blev påbegyndt og nåede langt, men vægtfordelingen bl.a. som følge af, at kedlen blev drejet i massiv messing, gav al-

vorlige kørselsmæssige problemer. Et revideret chassis har jeg endnu ikke fået til at køre tilfredsstillende. Andre byggerier blev sat i gang bl.a. to S-maskiner med Bodans overdel indkøbt hos Nyboder. Bygningen af den første er beskrevet i artikler i Lokomotivet fra 1988-89. Den er et godt eksempel på, hvad der kan opnås med ekvilibrerings.





Med blanke hjul og træk via kobbelstængerne har den trukket langt over 100 aksler.

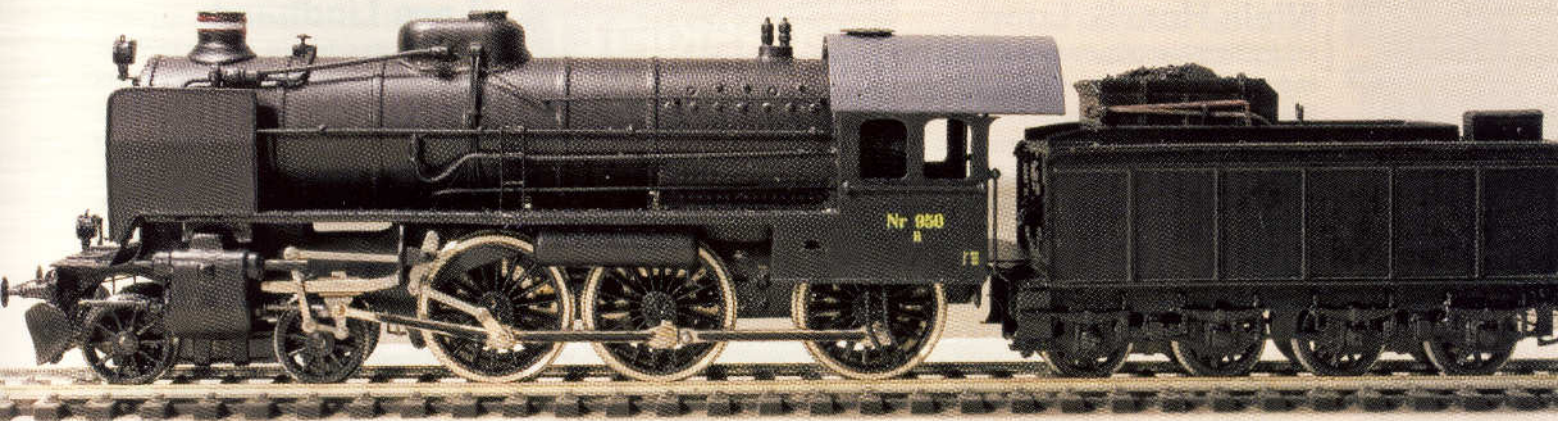
For godt 20 år siden fik jeg et af Jørgen Stürups æts til R-maskinen. Dette var starten på bygningen af R 950.

Chassiset blev ændret med drev på drivakslen via en modificeret Escap RG 4 gearkasse med Faulhaber 1624 motor. Den samme som i S-maskinen. Kobbelhjulene er ekvilibreret lejret og drives af leddelte kobbelstænger. Strømoftag sker fra alle drivende hjul. Hjulene er Romford med flanger neddrejet til RP 25 profil.

Som supplement til Stürups æts indgår en masse hjemmefabrice-rede dele som røgkammerdør med håndhjul, stiger, luftbeholdere, smøreapparat, lysdynamo, sneplove, skorsten, popp ventiler, fyrværktøj, værktøjskasse og mandehul til tender og dampudtag til ringblæser og dynamo. Kedelbagvæk er udført som en særskilt enhed med fyrkasselåge, vandstandsglas, regulator, instrumenter mm.

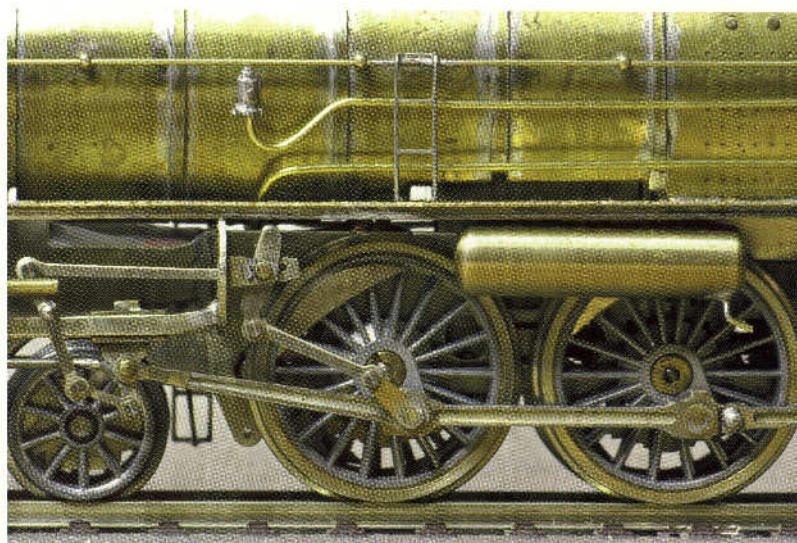
Dobbelt kompressor, lygter og fjedrende puffere er indkøbt. Litreringerne er fra KM Tekst. Det er lykkedes at få plads til en dekode.

Godt 20 år for bygning af et enkelt damplokomotiv kan synes længe, men sideløbende er der sket meget andet. Utallige byggerier og projekter er startet op og en del



er da også gennemført f.eks. æt-sede byggesæt til korte CP vogne og spidse CM ditto. På lokomotiv fronten er et par Frichs'er fra Freja nu kørende nemlig NFJ Mv 10 og DSB Mx 131. De igangværende projekter er dog i overtal f.eks. DSB litra F, G og J med min egen Allanstyring, litra H, APB 39 samt nogle udenlandske damplokomotiver. Herudover diverse motorvogne, motorlokomotiver og traktorer.

Bortset fra litra H er der nok ingen risiko for at blive overhalet af industrien som det skete med PR.



EpokeModeller

Litreret togsæt - få dig en skinnebus med bivogn til din yndlingsbane. Togsættet har den korrekte bemaling til mange danske privatbaner.



Litreringsark medfølger til følgende baner:

Motorvogn: AHTJ, HHGB, HHJ, LB, NFJ, NKJ, TFJ SNNB og TKVJ.

Bivogn; AHTJ, ETJ, HHGB, HHJ, NFJ, NKJ, SNNB, TFJ og ØSJS (denne havde dog grøn stribe).

Nærmeste forhandler kan oplyses på:

salg@jpk-productions.dk

Produceret af JPK Productions

www.epokemodeller.dk



Niels-Henrik Lund

Må jeg først complimentere jer for endnu et flot eksemplar af det udmærkede blad lokomotivet.

Ser man bort fra diverse smuttere med hensyn til stave- og trykfejl, er helhedsindtrykket godt, vellykket og alsidigt, ligesom I får imødegået de kommentarer, som Gert Frikke har til bladets indhold.

Så bliv bare ved med den linie, den må efter min mening absolut kunne tilfredsstille hovedparten af læserne.

Når det så er sagt, er jeg også nødt til at komme med nogle korrektioner til de forskellige artikler (disse er udeladt af redaktionen af pladshensyn).

Til slut vil jeg endnu en gang sige tak for et godt blad som jeg stadig ønsker at støtte, tillige med jeres øvrige udgivelse som jeg har komplet.

Steinar Jeppestøl

Jeg modtog Lokomotivet nr. 98 for nogle dage siden. Den udgave er den bedste jeg har modtaget efter at jeg genoptaget mit abonnement.

Nu var der flere artikler om forbilleder på både fast og rullende materiel. Fortsæt med det! Fra tid til anden bør der også være artikler om bygning av modeller efter specifikke forbillede. Hvad med reportager fra forskellige mj-anlæg? Husk sporplan!

Tak for et interessant blad!

Henrik Mortensen

Jeg er i store træk enig med Gert Frikke i hans indlæg i nr. 98. Jeg er forholdsvis ny bruger af bladet, og havde forventet flere ideer m.m. til modeljernbaneopbygningen end denne årgangs numre har indeholdt. Jeg har set nogle af de gamle numre, og jeg mener, at der er sket en indholdsmæssig ændring. Der er dog ros til det nyeste nummer (98), som lever op til mine forventninger, og jeg håber meget, at man vil følge denne linie i de kommende årgange.

Jens Stenholt

Jeg kan kun tilslutte mig Gert Frikkes indlæg i Lokomotivet nr 98. Bladet har fuldstændig ændret karakter, siden det kom ud af remisen igen. Det er vanskeligt at skelne egentligt redaktionelt stof fra producentenes pressemeddelelser eller direkte annoncer. Det virker komisk når I i artiklen om DSB-damplokomotiver omtaler Hobby Trades S-maskine som allerede værende i handlen. I dette øjeblik (4.12.2009) er den endnu ikke leveret til forhandlerne! Men det har Hobby Trade måske oplyst til artiklen?

SPORSKIFTET SPECIAL

I nr. 98 bragte vi et kritisk læserindlæg af Gert Frikke, hvilket affødte mange breve og mails fra andre læsere. Nogle af disse indlæg bringer vi her, så man kan orientere sig om 'for og imod' indlægget.

Vi har tilladt os at forkorte lidt i de fleste indlæg, hvor dette ikke har betydning for indlæggets helhed.

Nu vil vi analysere læsernes breve, således at vi kan rette den redaktionelle linie ind efter læserne.

Af indlæggene fremgår det, at man ønsker mere modelstof, flere tegninger af rullende materiel, lidt selvbyggeri, tips og tricks på modeljernbanen, mere om epoke IV og epoke II. Ang. nyheder, så må disse gerne fylde mindre i bladet.

Her er, hvad nogle af læserne skrev, og vi siger tak til alle, der har deltaget i debatten, og dermed har tilkendegivet, at man interesserer sig for vort lille blad. Tak allesammen!

I stedet for at bruge spalteleads til opstilling af hvad de enkelte leverandører har lavet (varenumre m.v.) kunne man jo kommentere kvaliteten af det der tilbydes kunderne. Men I er måske så afhængige af producenterne, at I ikke tør være kritiske? De små pip I giver i forbindelse med beskrivelserne af fx Heljans AC-lokomotivers ringe køreegenskaber hjælper jo ikke til, at Heljan tager ved lære. Hvor svært kan det være at sætte rigtige hjul på? Hobby Trade kan jo godt gøre det. Hjælp dog os Märklinister i kampen mod Heljans arrogance.

Så til næste punkt: Har I ingen korrekturlæser eller forventer I at læserne skal gøre det?

Side 14 Landevejsbilledet: Jeg vil skyde vejen til at være bredere, men det er det mindste. Der står rent faktisk telefonmaster i vejens højre side!

Jeg er meget i tvivl, om jeg vil fortsætte mit mangeårige abonnement på lokomotivet. Men jeg har da en god måneds tid til at tænke over sagen.

Lars Lindhard

I skriver på side 47 i et svar til Vagn Holstein om fejl i bladet, at I "helhjertet" forsøger at undgå fejl i bladet, men at I ved, at I aldrig bliver fejlfrie.

Det sidste er givetvis rigtigt, vi laver alle sammen fejl, men det første er desværre kun en delvis sandhed. Der har været mange fejl i lokomotivet i årenes løb, og mange efterfølgende rettelser.

Fejlene kan inddeles i forskellige kategorier:

De faktuelle fejl:

De kan skyldes, at I ikke altid har adgang til alle oplysninger, især vedrørende ting langt tilbage i tiden, eller at der er fejl i de kilder, I må benytte. Disse fejl kan I ikke gøre for - de må rettes efterhånden, som vi får ny viden.

De teknisk-redaktionelle fejl:

Der er brugt et forkert billede, en stump tekst er faldet ud ved ombrydningen, eller I har glemt at konsekvensrette indholdsfortegnelsen, når sider flyttes rundt eller lignende.

Den slags fejl forekommer desværre, de burde selvfølgelig undgås, men det er hvad der kan ske.

Sjuskfejlene:

Dem har I desværre alt for mange af. Her svigter det helhjertede. Det sker alt for tit, at I tilsyneladende "skyder fra hoften" (måske fordi I har travlt op til deadline?) og glemmer/undlader at checke kilderne, så data og vognlitra og numre anføres forkert eller at I skriver noget, som direkte er forkert.

Billedteksterne er en evig jagtmark for unødvendige fejl. Forkert angivelse af materiel, litra eller andet af det, vi kan se på billederne, selv om fejlen burde springe i øjnene.

Det er synd, at jeres egenkontrol svigter så ofte, for Lokomotivet er netop, som I er inde på i svaret til Vagn, et blad for de læsere, som vil være velunderrettede. Mange læsere - mig selv inklusive - bruger lokomotivet som væsentlig kilde til jernbaneoplysninger i både 1:1 og model, og derfor er det vigtigt, at I ikke sjusker.

Det er en gammelkendt sandhed, at man ikke kan læse korrektur på sine egne ting. Jeg vil derfor foreslå, at I får jer et korrekturpanel, bestående af 3-4 rimeligt pålidelige personer, som får bladet til gennemsyn, inden I sender det i trykken.

Jeg antager, at bladet ligger elektronisk og kunne sendes til panelet



Læserne bygger:

FJENNESLEV KIRKE

■ Af Steen Gimsing

Efter 10-15 års pause med modelbaner har de utroligt flotte danske modeller, der nu er på markedet, har fået mig til tænke på så småt at genoptage denne hobby. Det skal være et digitalt HO-anlæg efter dansk forbillede. For mig er det vigtigste ved modeljernbane ikke det rent tekniske, men derimod det visuelle: Et anlæg skal formidle et helhedsindtryk og en "atmosfære". Som nævnt i Lokomotivet Nr. 98 ("Hvad med landskabet") fortjener nutidens flotte modeller at kunne ses i et tilsvarende autentisk dansk minaturelandskab. Selvom man ikke endnu har et anlæg, kan man jo godt begynde at bygge på lidt af landskabet. I den henseende er anlægsdesignet "Dianalund station" (Lokomotivet Nr. 87) ideelt, fordi der her er muligt med meget få bygninger at skabe et utroligt realistisk lokalsamfund. Jeg synes dog, at det ville være flot at tilføje en kirke helt til højre - placeret "øst for"

vejen, der drejer mod "nord". Mit valg faldt på Fjenneslev kirke, som de fleste kender fra Danmarkshistorien med sagnet om de to tårne. Det vil utvivlsomt gøre indtryk at se denne historiske kirke knejse over et dansk modellandskab.

Det var svært at få eksakte mål på kirken, men efterhånden lykkedes det. Nationalmuseet skaffede mig en 1:100 grundplan. På biblioteket og på Internettet fandt jeg tegninger og billeder, som gjorde det muligt at lave en arbejdstegning. Det var dog svært at bestemme de nuværende tårnes højde, fordi de er ændret gennem tiderne. Men her fik jeg hjælp af kirkens graver, Christian Olsen: Han talte antallet af mursten i højden og beregnede herfra den totale højde. Christian hjalp også med flere andre detaljer.

Kirkemodellen er 23 cm lang og 22 cm høj. Den er lavet i fem sektioner: Tre udgør hhv. kirkeskib, kor og apsis. Tårnene er bygget som én samlet sektion, og våbenhuset er så den sidste. Skibets tre dele er lavet

af plader fra Vollmer (nr. 6031). Stenene i disse plader er imidlertid alt for hvælvede, hvorfor de blev slebet ned med en trekantsliber. Det fik dem til at ligne de kampesten, kirken er bygget af. På forbilledet er det meget karakteristisk, at hjørnerne er bygget med en anden stentype ("frådsten"). Dette blev imiteret således, at væggene i hjørnerne i et ca. 5 mm bredt felt blev slebet ned til ca. halv tykkelse. I denne rille blev der limet en strimmel Evergreenplast, så overfladen kom op i niveau. Til sidst blev der i disse strimler filet riller svarende til de enkelte hjørnestein. Den afrundede endebygning (apsis) blev lavet af samme type Vollmerplade, men det var problematisk at "bøje" den. Jeg fik det gjort ved at lægge det tilskårne stykke plast meget kortvarigt i meget varmt vand og så straks bøje det rundt om et glas, der havde været skiveskårne champignons i (fordi diameteren passede). Men plaststykket slår sig og bliver skævt i endefladerne. Så man

skal tage højde for, at det efterfølgende skal rettes til.

Vinduerne er "interessante" i to henseender: Vinduesåbningen er indrammet af firkantede sten, som tydeligt adskiller fra resten af murværket. Man kan altså ikke bare lave et passende hul i muren. Dernæst er vinduesåbningen hele vejen rundt "tragtformet", således åbningen ind mod kirkerummet langt mindre end åbningen på murens yderside.

Stenbeklædningen i vinduesåbningerne blev lavet på følgende måde: Der blev lavet et hul i væggen svarende til stenbeklædningens yderside. Jeg startede med at bore et hul med pågældende diameter svarende til toppen af vinduet. Med kniv blev resten af åbningen så skåret ud. I hver side blev der så limet en strimmel Evergreenplast, hvor der var filet riller for at markere de enkelte sten. Stenene, der udgør vinduets øverste runding, blev lavet med, hvad jeg kalder "sandwich-metoden": I et stykke plastik bores et hul svarende til vinduesrundningens inderdiameter. I dette hul lægges en metalskive, der passer i hullet. En metalskive med yderdiameter svarende til vinduesrundningens yderdiameter lægges på hver side af plastikstykket, og en maskinbolt føres igennem de tre skiver. Det hele skrues sammen med en møtrik. Plastikstykket ligger nu som i en sandwich mellem de to yderste skiver, mens den midterste skive forhindrer plastikstykket i at bevæge sig sidelæns. Med bidetang klippes plastmaterialet uden om skiverne væk. Herefter files platen helt ned til de yderste skiver. Når det er gjort, fjernes boltene og skiverne, og man har nu en perfekt plastikring. Når man deler den i to, har man topbuen til to vinduer. Man skal blot file riller svarende til de enkelte sten, og lime buerne ind i vinduesåbningerne. Vinduernes tragtform, som også signalerer murtykkelsen, blev lavet således: I 0.5 mm plastplade udskar jeg en "indre" vinduesåbning svarende vinduet i ydermuren, blot nogle millimeter mindre i højde og bredde. Disse indre vinduesåbninger blev ved hvert vindue limet på murens inderside, men med afstandsstykker af plastik på ca. 5 mm. Mellemrummet mellem den ydre og den indre

vinduesåbning blev så udfyldt med Polyfilla, der blev glattet til med en fugtig træpind.

Murene blev malet i Humbrolfarve blandet til en passende gråbrun nuance. Frådstenene i hjørnerne blev enkeltvis malet i lidt andre nuancer, ligesom stenene i vinduesåbningerne blev malet lysere. Hist og pist blev enkelte sten i murerne malet i andre farver. Det virkelige trick var imidlertid, at murerne så blev "pudset" med Polyfilla. Denne Polyfilla blev dog straks forsigtigt strøget af med køkkenrulle. På den måde blev der fuget mellem de enkelte sten. Samtidigt gav det overfladen et autentisk "look" af sten. Man skal dog være klar over, at denne efterbehandling med lys Polyfilla gør fladerne lidt lysere.

Blytaget blev imiteret med Evergreen plade (metal roofing med 4.8 mm afstand mellem rillerne. varenr 4521). Det var en overraskelse, at forhøjningerne ikke var støbt i pladen, men var vedlagt som tynde lister, der skulle limes fast i riller i pladen. Det var ikke svært, men det var et pillarbejde. Det kurvede tag på apsisen måtte udskæres i pap og efterfølgende forsynes med lister. Tagene blev malet med Humbrol - en blanding af sølv og grå.

Tårnene er murstenskonstruktioner, som står oven på kirkeskibets vestlige ende. De blev, som nævnt, bygget som én enhed af Auhagen

murstensplader (52 412). Jeg udskar en forside og en bagside, som hver omfattede for-, respektive bagsider af de to tårne og muren imellem dem. Dernæst blev yder- og indersider skåret til. I begge tårne er der i alle fire sider et "glughul" ind til klokkeloftet (i alt otte stk). Åbningerne i muroverfladen blev lavet ganske som vinduerne i kirkerummet, altså med "sandwich"-metoden. De to mindre åbninger i hvert "glughul" blev lavet i et stykke murstensplade, der blev limet på indersiden af tårnets væg. Der blev udskåret én åbning, i hvilken der øverst var boret to huller, som lappede ind i hinanden. Åbningen blev så delt i to med en "søjle" i midten. Søjlen var en metaltråd, der øverst og nederst var beklædt med isolationsmateriale fra en ledning, så søjlen blev tykkere øverst og nederst. Tårnernes blytag blev lavet af samme slags Evergreenplade som de andre tage, men der blev først lavet "modeller" i pap, derefter i "almindelige" plaststykker, før jeg vovede at "satse" Evergreenplade på det. De fire flader i hvert tårn skal nemlig være lavet meget præcise for at virke "overbevisende". Det svære består i, at de fire flader ikke er lige store: Kun to og to er de ens. Korsene øverst blev udskåret af vinduessprosser fra "brok-kassen". Våbenhuset er "lige ud ad landevejen", så det springer jeg over. ▶



Kirkegården

Da modellen skal bruges på et fremtidigt anlæg, blev den færdiggjort som et diorama, der som modul kan indbygges i anlægget. Der skulle derfor udformes en kirkegård med relevante omgivelser, hvilket tog udgangspunkt i en 5 cm tyk 40 x 55 styroporplade. Tykkelsen blev valgt for med fuldt overlæg at lægge kirken på en "bakke", så den ikke bliver skjult af andre bygninger. Ydermere blev kirken hævet i forhold til kirkegårdens niveau, så kirkegården skråner. Det er for, at kirkegårdsmuren ikke skal dække detaljerne inde på kirkegården.

Mens kirken kunne laves i eksakt 1:87, var det naturligvis af pladsmæssige grunde udelukket også at gøre dette med kirkegården. Så her skulle der altså skæres væk ganske voldsomt samtidig med, at de elementer, der formidler helhedsindtrykket, kom med i modellen. På billeder af den virkelige kirke, er det ganske klart, at kirkegårdsmuren er af afgørende betydning for helheden. Derfor lavede jeg en kirkegård med den virkelige form, men med stærkt reduceret areal. Dermed fik jeg mulighed for at gengive kirkegårdsmurens iøjnefaldende forløb og de tre porte – den ene med de to meget karakteristiske træer.

Muren blev lavet af Auhagens naturstensplade (52 427). På dette tidspunkt havde jeg fået en Proxon KS 230 bordrundsav med HSS klinge, som er et fantastisk værktøj i denne sammenhæng. Med rundsaven var det ingen sag at skære stykker ud til kirkegårdsmuren. Muren blev lavet i tre lag: Yderside, indersi-



de og et mellemstykke for at få den rette murtykkelse. Ydersiden blev gjort lidt højere end indersiden, for at få hældning på de tagsten, der dækker muren foroven. Murens forskellige sektioner blev malet med grå Humbrolfarve og pudset med Polyfilla, så de enkelte sten kom frem. Til sidst blev der lagt tagsten oven på muren. Tagstenene blev naturligvis skåret ud i strimler af en Auhagen-tagstensplade (52 425). De murede støtter ved portene blev lavet af sammenlimede stykker af murtensplade. Det var uhyre nemt at udskære dem med rundsaven. Selve lågerne blev lavet af tynd metaltråd, hvor stykkerne blev limet sammen med cyanatlim.

Den virkelige kirke er omgivet af et bælte af brosten, som blev imiteret med strimler af tilsvarende plastplade, som blev limet fast på kirkegården. Dette udgør en ramme, som holder modellen på plads.

Kirken ikke er derfor ikke limet fast, men kan tages af, hvilket er hensigtsmæssigt mht. opbevaring og evt. reparation. Den karakteristiske buksbom, der indrammer gravene, er "hæk", jeg havde liggende, og som er skåret ud i tynde strimler. Gravsten og kors er lavet af plaststykker/strimler udskåret med rundsaven. Runestenen er formet i gips, idet jeg har forsøgt at ramme mål og form bedst muligt. ("Runerne" er ikke rigtige efterligninger).

Noget af kirkegården er dækket med "græs" der bare er limet på. Gangene er dækket med lyst, meget fint, strømateriale af sten, mens der er anvendt et mørkt strømateriale på gravene. Inden da, blev hele arealet malet i mørk farve, så det hvide styropor ikke skinner igennem. Strømateriale er fikseret på klassisk vis: Først er der med sprayflaske forsigtigt fugtet med vand tilblandet en smule opvaskemiddel. Dernæst er der med pipette forsigtig pådryppet hvid lim (fortyndet til mælkekonsistens). (Opvaskemidlet sikrer at limen fordeler sig i hele det fugtede område).

Træer

Til sidst blev træer og buske sat på. De er alle sammen hjemmelavede. Træer og buske er enormt vigtige for et modellandskabs "troværdighed". Derfor skal der være mange af dem, og de skal se ordentlige ud, så det er dyrt, hvis man skal købe dem. Derfor er det en fordel at lave dem selv. Efter mange eksperimenter bruger jeg "flaskerenserprincippet" til både nåle- og løvtræer: Tre eller fire stykker høstbindegarn på



4-6 cm lægges imellem to stål- eller kobbertråde (1-1.2 mm), der er spændt fast mellem et skruestrik og en håndboremaskine. Garnstykkerne "nulres" så fibrene kan fordeles over en længde på 4-6 cm mellem metaltrådene, hvorefter man med boremaskinen snor trådene, så der dannes en "flaskerenser". Høstbindegarn er et suverænt godt materiale, fordi det kun er spundet af én tråd, og fordi fibrene egner sig godt til formålet. Bindegarnet skaffer man sig fra de små hø- og halm-baller, der især bruges til heste (fx på rideskoler). De blå plastikbånd, der bruges til minibigballer, er helt uegnet.

Hvis man laver nåletræer, klippes "flaskerenseren" til i "juletræs-facon". Derefter dyppes træet i mørkegrøn farve og stilles i på hovedet til afdrypning i 1-2 minutter. Hos Flügger kan man for ca. 40 kr. få en "farveprøve" på 350 ml. fuldstændigt som man vil have den (dette er nok til en mindre skov). Man fortynder noget af den til lidt tykkere end mælkekonsistens. Når træet har dryppet lidt (det må ikke tørre), holdes det i den ene hånd over en

bøtte eller lign., mens man med den anden drysser rigelige mængder strømateriale over grenene. Det der falder ved siden, og det man ryster af, kan genbruges. Mit foretrukne strømateriale er "græs" fra Noch (Moorboden (08320), Waldboden (08350)).

Ved løvtræer skal garnstykkerne være længere end ved nåletræer, og "flaskerenseren" skal kun rundes af lidt foroven og forneden. Fibrene skal så bøjes i form, dels op over stammens top, dels roteres lidt rundt om stammen – alt sammen så man får konturerne af en trækrone frem. Denne trækrone giver man en grundig gang grøn spraymaling (gør dette i det fri. Dampene er giftige!). Det værste overskud af farve rystes af, hvorefter trækronen bliver overstrøet som nåletræerne. Efter et par minutter giver man træet endnu en gang spraymaling og bestrøer det en gang til. Dette giver en flot fyldig trækrone. To gange er nok.

Efter et døgn er træerne tørre. Så skal stammerne laves på den "bare" del af den snoede tråd: Med en tynd fladtang tager man fat træstammen helt oppe under kronen. Den sno-

ede tråd stikkes ned i en tube Polyfilla (Harald Nyborg varenr. 8347). Man presser på tuben og hiver med en jævn bevægelse stammen op af tuben. Hermed får den snoede tråd er overtræk af Polyfilla, hvis tykkelse afhænger af, hvor hurtigt stammen trækkes ud af tuben. Når stammen er tør, kan den males med Humbrol eller anden farve. Nu skal man blot gentage fremstillingsprocessen 100-200 gange, så har man har en nydelig skov.

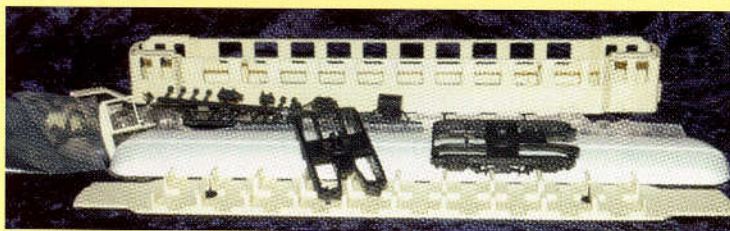
Figurer

Til sidst figurerne: Der var ingen dansk præst. Så jeg købte et tysk sæt med brudepar og en evangelisk og en katolsk præst. Den evangeliske præst "konverterede" til den danske folkekirke, idet jeg malede hans påklædning sort over det hele og gav ham en dansk præstekrave. Sidstnævnte var en meget tynd skive isolationmateriale fra en ledning. Den er lidt overdimensioneret, men går vel an? EPOKE må meget gerne lave et sæt med en dansk præst. En lidt mere elegant brud ville også være ønskelig.

PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør



Pris pr. sæt inkl. karton Kr.

335,-

OHJ B 235 og 236 som umalede samlesæt

Vognene kan umiddelbart fremstilles som de så ud før ombygningen.

Kan bestilles på PÅ SPORETs WEBSHOP eller bestilles direkte på telefon. Vognene kan selvfølgelig også købes i forretningen.



Danske, svenske og norske vogne og lokomotiver.
Se webshoppen www.paa-sporet.com
Se alle de gode tilbud på webshoppen

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

E-mail: 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



Julehilsener fra læserne

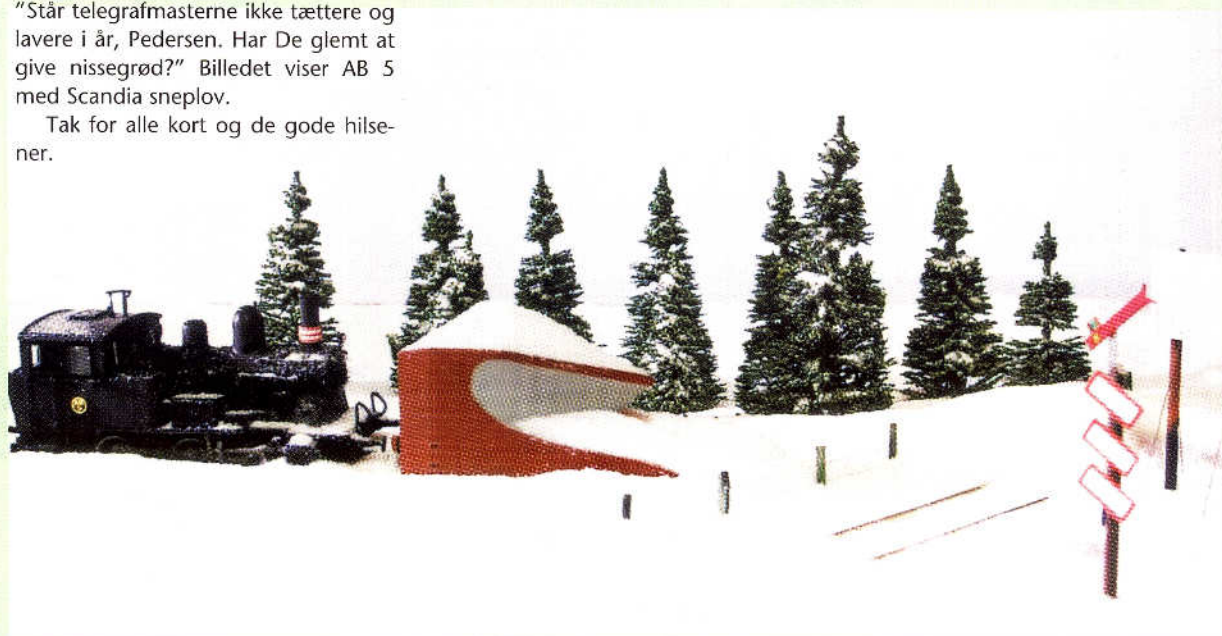
Igen i år har mange klubber og private sendt os julekort med gode ønsker om fremtiden, og heller ikke denne gang skal læserne snydes for at se, hvilke flotte motiver man kan fremvise.

Øverst ses et julekort fra Skanderborg Model Jernbane Klub, der dyrker epoke IV. Det er MY 1146, der rangerer med godstog på fabriksområdet.

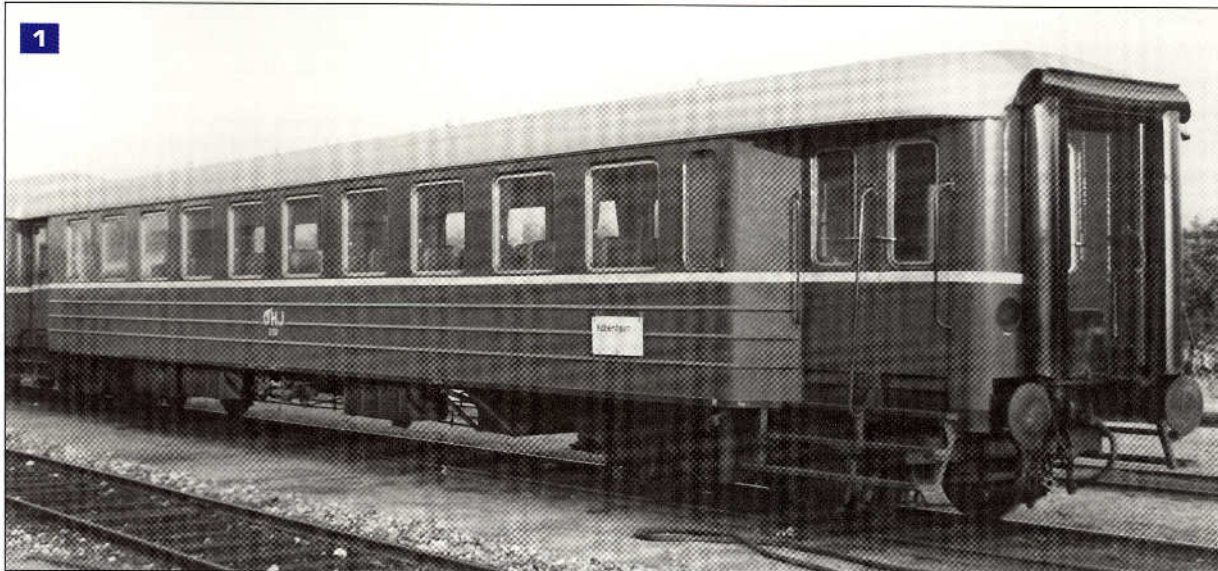
I midten drøner en gammel MX af sted med et godstog, hvor man bl.a. kan se den treakslede godsvogn fra NOVO. Motivet er fra klubben H0-Aalborg.

Nederst er man i gang med snerydningen i Esbjerg Model Jernbane Klub. Teksten til billedet lyder: På Vildspor. "Står telegrafmasterne ikke tættere og lavere i år, Pedersen. Har De glemt at give nissegrød?" Billedet viser AB 5 med Scandia sneplov.

Tak for alle kort og de gode hilsener.



OHJ B234 og B235



Her ses tydeligt den ombyggede gavnl med gummivulst mm.
Foto: På Sporet

■ Af Flemming Dam

Historie:

OHJ købte i 1971 to svenske stål-vogne litra Bo6. Vognene var bygget i stort antal til Stockholms nærtrafik, og havde næsten 100 sidepladser. De fleste af de svenske vogne var udstyret med de svenske statsbaners 3 m lange bogier fra 1940'erne, men enkelte af vognene var udstyret med Hedin-bogier. Denne bogie var konstrueret af Grangesbergbanens maskintekniske leder. OHJ mente, at Hedin bogien var den bedste af de to bogietyper, og det lykkedes at få leveret de to vogne med Hedin-bogier.

De to vogne blev ombygget på OHJ's eget værksted i Holbæk fra 1972-74. Ombygningen bestod af følgende:

- Mindre forstærkning af undervognen
- Vogn gavlene blev ombygget, vinduerne blev lukket, dørene ændret og der blev monteret gummivulst

- Undervognens ramme blev afkortet således at pufferne blev trukket længere ind så de passede til gummivulsten.
- Der blev monteret slutlys
- Vinduerne, der var de traditionelle svenske med to lag glas, blev ændret til termoruder med stålrammer.
- De oprindelige sæder blev kasseret, og der blev monteret 56 stk. lænestole, og det gav væsentlig bedre forhold for de rejsende
- Vognene er ved OHJ blevet udstyret med egenbelysning bestående af 2 stk. rutebilgeneratore og lysstofrør.
- Der blev indsat oliefyr
- Hedin-bogierne forbedredes efter TGOJ-model med hydrauliske slingringsdæmpere.
- Der er monteret et ekstra trin ved dørene, og de to midterste håndbøjler er ændret til en noget længere, næsten som på DSB's CI-vogne.

Efter ombygningen er vognene

godkendt af DSB til fremførelse i tog med op til 120 km/t.

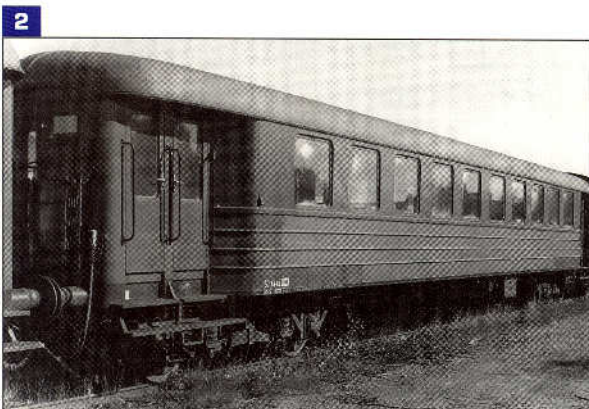
OHJ B234

- 1971 købt fra SJ Bo6 3322
- Juni 1971 vognen kørte endnu i SJ farver
- 1/11-1972 blev vognen indsat efter ombygning med gummivulst mm. på direktør Johansen's 25 års jubilæumdag. Det var det første køretøj med nyt design med trekanten i O'et.
- Udstyret med Flettner-rotorer

OHJ B235

- 1971 købt fra SJ Bo6 3830
- 1971 indsat i pinsen 28/5 efter midlertidig klargøring og omlakering i rød
- 1974 Indgået på værkstedet i januar for ombygning som B234. Efter ombygningen indsat på banens 75 års jubilæumdag, 17/5-1974.

Begge vogne blev udrangeret i 1985.



Til venstre:
Svensk Bo6 vogn.
Foto: På Sporet

Til højre:
B235 inden ombygningen.
Jørgen Kjeld Petersen, SMJK's arkiv

Byggebeskrivelse

Bygningen af modellen tager udgangspunkt i det samlesæt som forretningen På Sporet har sendt på markedet. Først skal man beslutte hvordan vognen eller vognene skal se ud. Der er umiddelbart 3 muligheder.

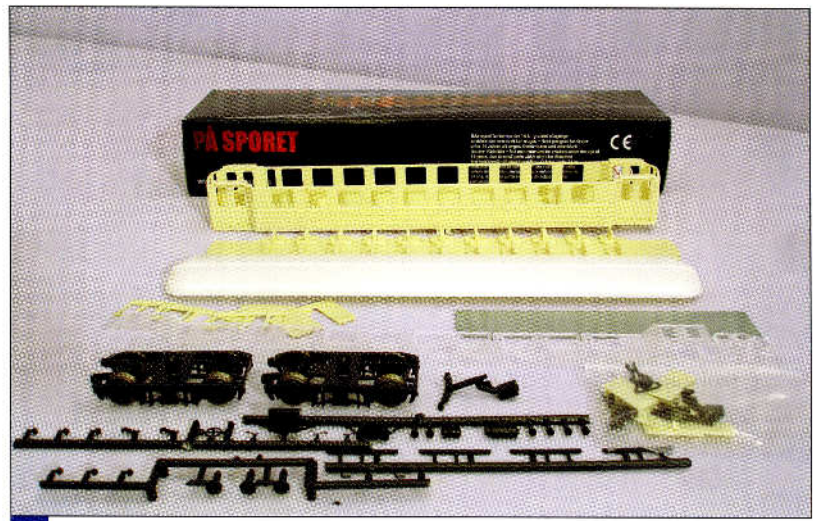
- Begge vogne har kørt en kort periode, som de så ud i Sverige.
- B235 blev omlakeret i OHJ farver og kørte sådan i knap 3 år, se billede 2.
- B234 blev relativt hurtigt ombygget, se billede 3. Senere blev også B235 ombygget på samme måde.

Denne byggebeskrivelse omhandler fremstillingen af de ombyggede vogne.

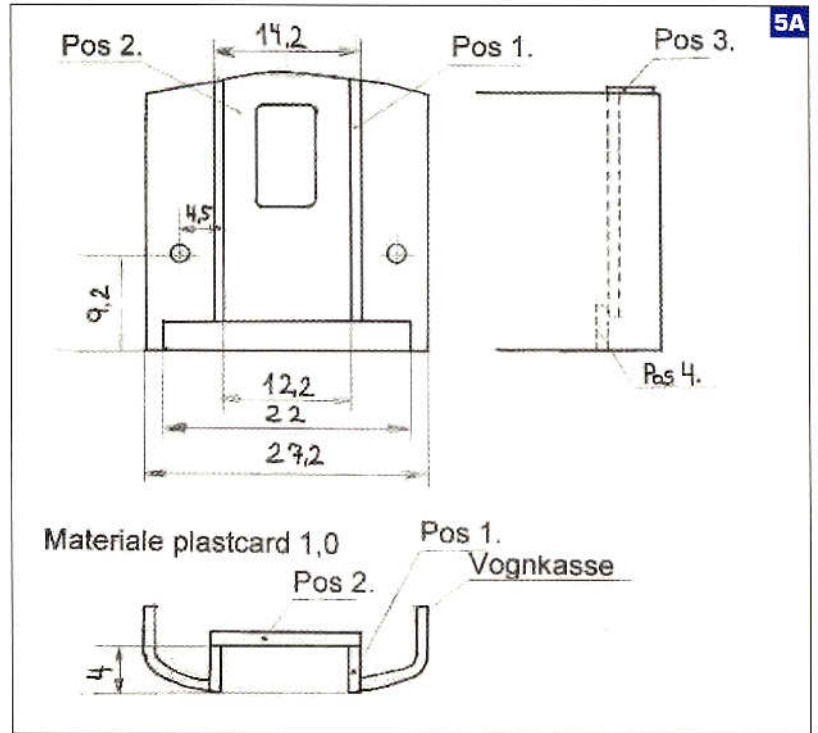
Første step er at save midterpartiet ud af gavlen -se hosstående skitse 5A, samt billede 5. Herefter fremstilles de dele som er vist i hosstående skitse 5B. Alle disse dele skæres ud af et stykke 1 mm plastcard. Efter udskæring og tilpasning af delene, limes de sammen som vist på billede 6. Dette sker med almindelig plasticlim. Når dette er udført fremstilles der nogle stykker plastcard som nøjagtigt passer ind i de halve vinduesåbninger som er i gavlen. Disse limes så sammen med gavlpartiet med plasticlim, se billede 6. Der limes et lille stykke plastcard som er lidt større bag begge plaststykker.

Når limen i det samlede gavlparti er tør, limes gavlpartiet sammen med vognkassen med Cyanolim Gel, 10 sek. lim, se billede 7. Herefter bores huller til slutlys, og huller til at holde gummivulsten, se billede 8. Som gummivulst har jeg valgt at anvende Heljans, som jeg havde nogle stykker liggende af.

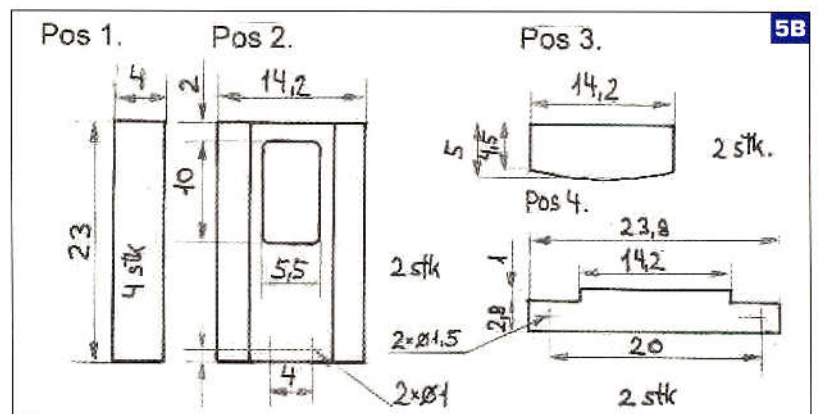
Hullerne til holder for elkabel i gavlene samt de midterste huller til håndbøjler ved dørene lukkes med lidt Cyanolim og pudses. Hakket i trinnet under døren lukkes med et



4

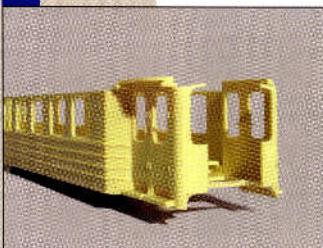


5A

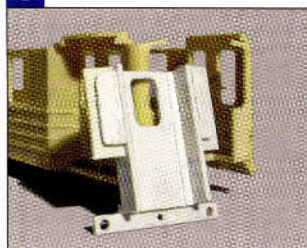


5B

5



6



7



8



lille stykke plastcard og der bores 2 stk. Ø 0,3 mm. huller til montering af håndbøjle, se billede 8. Holder for kobling er også grundet ændringen af gavlen 3 mm for lang. Denne kan reduceres ved at koblingskulissen skæres over så den bliver 3 mm kortere. Herefter er det nødvendigt at sikre koblingen med lidt Cyanolim.

Taget skal tilpasses i længden, og det samme gælder indretningen. Hvis vognen skal være helt korrekt, skal der laves en ny indretning. Jeg har valgt at se bort fra dette og anvendt den medfølgende.

Nu er vi klar til at montere de i sættet medleverede løse dele:

- Håndbøjler
- Ventiler. Husk at det skal være Fledtner ventiler hvis det er B234, ellers skal det være den normale svenske ventil. Begge er i sættet.
- Holder for slutlys. Disse monteres men, selve holderen afskæres, så der kun er en lille firkant tilbage.
- Batterikasse og tanke

Bogier og trin:

Det er desværre de forkerte bogier som følger med i sættet. Det er fordi de fleste svenske vogne kørte med den almindelige svenske 3m bogie.

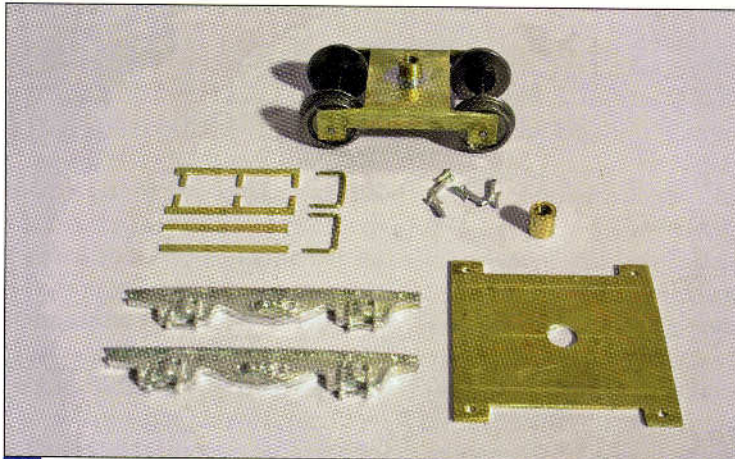
Der findes desværre ingen Hedin-bogie på markedet. Jeg har derfor valgt at fremstille bogierne selv.

Selve grundbogien er fremstillet af et stykke 0,7 mm messingplade, der er udskåret, som vist på nedenstående tegning 13, og bukket.

Jeg har så fremstillet en bogieside i messing, som jeg har anvendt som master til en form udført i siliconegummi, hvor i jeg har støbt

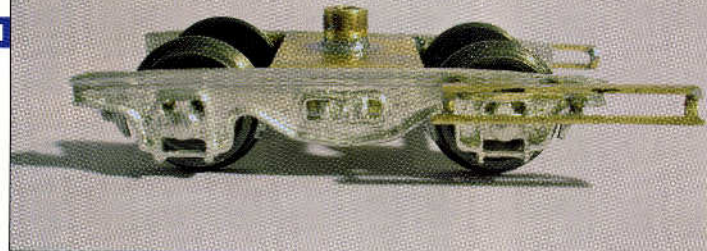


9



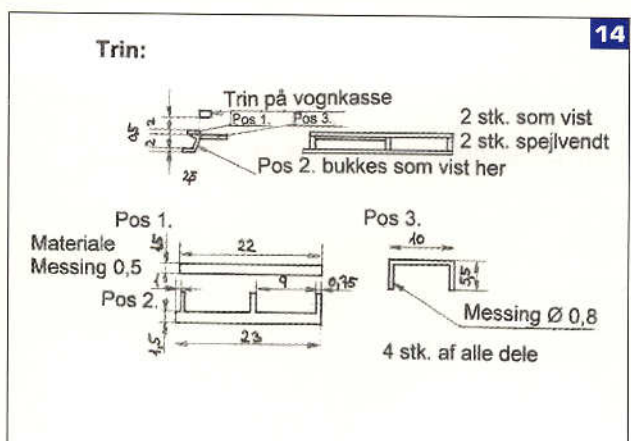
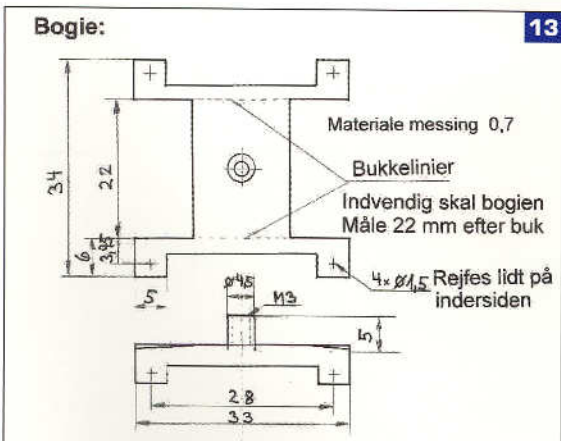
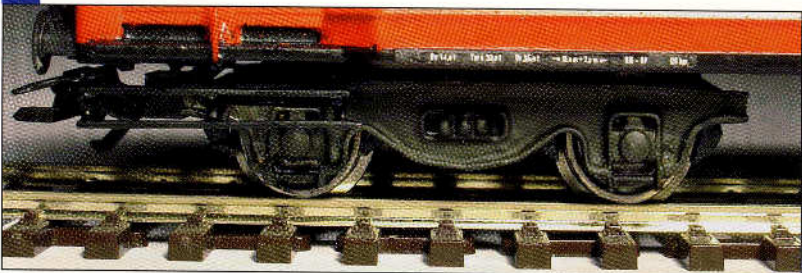
10 Dele til bogie samt bukket grundbogie

11



Den færdige bogie incl. trin

12





15

bogiesiderne. Bremsklodserne er købt i forretningen På Sporet. Det er muligt at der kan findes andre alternativer, da de kan være lidt besværlige at tilpasse og montere disse.

Trinene er udført i 0,5 mm messing efter omstående skitse fig. 14. Hvis vognen skal køre i radier under 1 m, er det desværre nødvendigt at montere trinene på bogien.

Maling

For at illustrere stålrammer males vinduesrammerne sølvfarvede meget forsigtigt med en meget lille pensel. Alternativt stryges et tyndt

lag sølvmaaling på en plan hård overflade. Herefter lægges vinduerne ned på dette uden at de skubbes sideværts. Herved bliver rammerne malede, så er det kun rammerne i dørvinduerne, som skal males med pensel.

Vognkassen og taget males sort og herefter lysebrun indvendigt, for at undgå at det lyser gennem vognen.

Vognkassen sprøjtemales rød udvendig med Humbrol nr. 19.

Taget sprøjtemales med hvidt Humbrol nr. 130.

Herefter afdækkes den hvide stribe på siden og males. Den sorte

kant afdækkes og males sammen med bunden med Humbrol nr. 85.

Litreringer fra KM Text kan købes hos På Sporet. Efter at litreringsene er påsat skal vognkassen sprøjtes med en gang silkemat lak.

Bogier og trin males sorte

Til slut samles vognen med vinduer og indretning, og pufferne og koblingsarme monteres. Da bogierne er strømførende kan de anvendes til belysning. Jeg har monteret 4 stk. Ø3 varmhvide lysdioder til indvendig belysning, samt 4 stk. Ø 1,8 røde lysdioder til slutlys.

16





Dette er læsernes rubrik om alle emner omkring jernbanernes væsen i model såvel som virkelighed. Her kan man komme med rettelser, kritik, ros, spørgsmål, rettelser o.s.v. til tidligere bragte artikler m.v.

Har du kommentarer, rettelser, tilføjelser m.v. omkrinAg danske jernbaner, så skriv til

LOKOMOTIVET

Postboks 477, 4700 Næstved

eller send en mail til

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

Forkerte årstal

Niels-Henrik Lund, Thisted har gjort opmærksom på, at oplistningen (nr. 98 - side 22) vedr. HELJANs første udgivelser af litra HD, IA og ølvogne er forkerte med hensyn til udgivesår. Og det er rigtigt, men for en gangs skyld var det ikke en fejl fra vor side, idet det afleverede elektroniske manus til trykkeriet havde de rigtige årstal. Fejlen skyldes muligvis en computer-fejl, hvor samme årstal er kopieret gentagne gange.

Men det gælder kort og godt, at de første litra HD og IA blev udgivet i 1994, mens ølvognene fra Tuborg og Carlsberg blev udgivet i 1997.

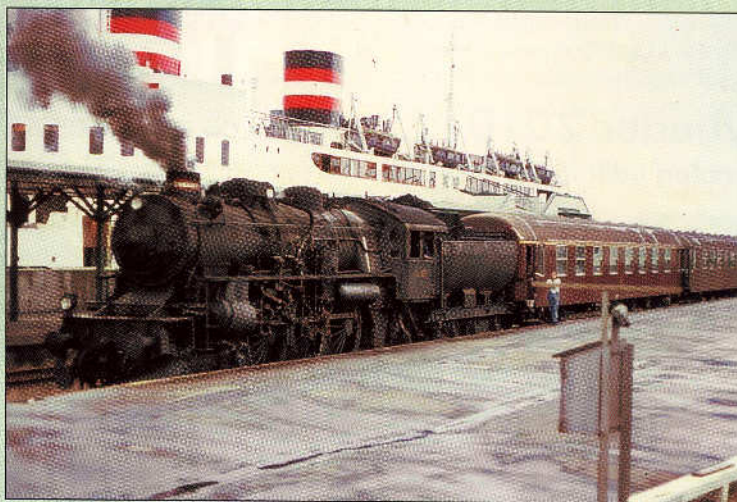
Man bedes selv håndrette årstallene, hvis man mener, det er væsentligt. Tak til Niels Henrik for rettelserne.

Märklin litra T

Søren Østervang dyrker Märklin, og skriver til os ang. tabellen over DSB damplokomotiver i model i nr. 98:

"Så er den gal igen! I tabellen over udgivne damplokomotiver i model har I helt glemt, at Märklin også har udgivet en T-maskine. Det er tydeligt, at I ikke har Märklin som kæphest, siden I gang på gang overser dette produkt".

LOKOMOTIVET: Vi medgiver, at Märklin ikke er vor kæphest, men T-maskinen skulle naturligvis være medtaget i tabellen. Det beklager vi, og skal frem over forsøge at huske, at der også er noget, som hedder Märklin.



E-maskine og B-vogne

Svend Brandt Jensen har sendt os en lille mail og fotos med E-maskine og moderne UIC-vogne, idet han skriver:

"I skriver i nr. 98, at E-maskinen ikke har været benyttet i forbindelse med A- og B-vogne. Men jeg har i 1967 fotograferet E 977 med oprangeringen A-BL-B-B-B i Korsør. Så det er altså sket, at visse tog med moderne vogne er blevet fremført med damp. Mit gæt er, at det er en stamme til de såkaldte sorte lyntog, og at det drejer sig om Tog 54, et eksprestog Korsør-København uden stop"

LOKOMOTIVET. Tak til Svend for oplysning og foto. Men det er nok et helt usædvanligt tilfælde, at man har benyttet damp og moderne UIC-vogne denne dag. Men sjovt og interessant er det nu alligevel.



Ikke tysk godsvogn

Claus Berg, Rødovre, har sendt os et brev med rettelser til artiklen om de åbne godsvogne bragt i nr. 97. Han skriver:

"Liliput litra PD (Bauart Linz) blev ikke overtaget fra besættelsesmagten, men var danske. Der blev bygget 2x150 af Scandia, og blev udlejet til DRG. Vognene skulle leveres tilbage efter krigen - men der kom kun 2,5 vogne retur.

Dette var en del af en "studehandel" for at skaffe hjulsæt og puffere til HD- og IA-vogne, som der stod en del af på Scandia uden disse dele.

Den halve vogn blev forsynet med en vognkasse, og derefter sat i drift.

Jeg mener at have set vognene

som interne vogne på Stålvalseværket uden vognkasser, der var aftagelige.

Vogntyperne Linz og Villach er meget spændende vogne. Undervognen var ikke opbygget med U- og I-jerns profiler, men i kvadratiske jernrør, hvorved man opnåede stor styrke ved mindre stålforbrug.

LOKOMOTIVET: Tak til Claus for brevet med rettelser og supplement. Og jo, det er helt korrekt at vognene ikke blev overtaget fra besættelsesmagten. Vi beklager fejlen.

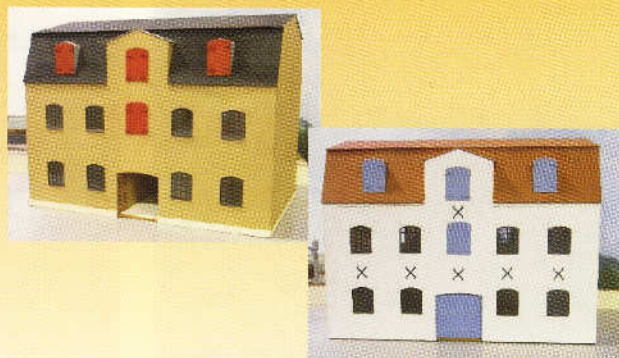
Billedet viser DSB litra PD 27 402, fotograferet ukendt sted, 1961. Foto: HBDS/PÅ SPORET.



EpokeModeller

Nyheder 2010

Nyhedskatalog udkommer februar



Nærmeste forhandler kan henvises på
info@epokemodeller.dk +45 20220449
www.epokemodeller.dk

Sporskiftet fortsat:

Landskabet

Ole Petersen, Odense har sendt os en lille 'opfølger' til teksten om landskabet, bragt i nr. 99. Den følger her:

"Teksten "Hvad med landskabet?" i nr. 98 er rigtig god, og jeg er enig i langt de fleste af budskaberne, men billedet nederst på side 13 generer mit øje. Fritstående træer i Danmark har normalt ikke så høj en nøgen stamme.

I spalte 3 påstås, at danske underskove er kraftige og tætte. Men i bøgeskov er der stort set ingen underskov, da bøgetræers løv skygger for meget.

Rødgraner har slet ingen underskov, skovbunden er bare dækket af visne nåle.

De to skovtyper udgør vel at mærke tilsammen 50 % af Danmarks skovareal.

Selv når modelskoven har forbillede i andre skovtyper kan det være spildte kræfter at gøre noget særligt ud af underskoven, for skovtræer står ofte så tæt, at trækronerne vokser ind i hinanden og skjuler de nedre regioner.

Det er mere givtigt at gøre noget ud af skovbrynet, hvor rummet mellem træstammerne udfyldes af bl.a. hassel og andre store buske.

Man får det indtryk af teksten, at man ikke kan lave et jysk anlæg uden hede. Det synes jeg godt man kan, for så almindelig er hede ikke, og den forekommer slet ikke i det østjyske bakke-landskab. Heden består i øvrigt af andet end lyng, der er også gyvel (gule blomster) og større buske som ene, ligesom der kan være enkelte træer bl.a. bævreasp, fyr og birk.

I spalte 2 på side 13 anbefales det ganske fornuftigt at variere mellem træsorterne. Man skal dog også passe på, for mange nåle- og birketræer kan give anlægget et utilsigtet jysk (eller nordsjællandsk) udseende. Hvis vi skal holde igen med bøgen på anlægget, så burde der måske have været nævnt under omtalen af vandløb, at el, pil og birk er typiske træsorter langs bredden, her er der for fugtigt til bøgetræer.

På side 14 om stammefarver har man for resten glemt platan. Dette træ er et almindeligt gadetræ i mange danske byer, bl.a. langs alleen der fører op til Jernbanemuseet i Odense.

Dets stamme har et ret specielt udseende, hvor barken skaller af, og efterlader store gulgrønne pletter. Busch har platan som nyhed i 2009 (vare-nr. 6791), men desværre et ret højt eksemplar i forhold til brug i byer, som er den eneste anvendelse i Danmark. Desuden er platans blade ret store, så Nochs særlige bladløv ville have taget sig bedre ud end Buschs standardløv.

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Ole for de ekstra ord.

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 98

Side 6, billedteksten øverst:

Lokomotivet forrest er DSB litra T, ikke litra R.

Side 38, billedteksten nederst:

Fotoet viser DSB litra CQM 3401 (CQM 3404-3408 har aldrig eksisteret)

Side 40, billedteksten øverst:

Billedet er taget i Tejn mellem Gudhjem og Allinge på Bornholm (kendingsbogstaverne på bilen er JA).

TRIANGEL FRA HELJAN DSB litra ME, MC og MF



I januar besluttede HELJAN, at man vil fremstille den danske 2-akslede Triangel motorvogn DSB litra ME m.fl. i skala 1:87. Produktionen går i gang så snart man har klaret opgaven med de nittede personvogne litra CA og skinnubussen, dvs., at modellen kan udsendes i år 2011.

HELJAN fremstiller som sagt litra ME og søstervognene litra MC og MF, dvs. med tagdetaljer og frontkølere, der svarer til de enkelte typer. Ønsker man at køre med ME på en privatbane, så fremstilles også løse dele til disse, så man selv kan eftermontere fx kofanger.

Mere om projektet i de kommende numre af bladet.

Billedet viser MF 637 i Odense, 1957. Foto: Clausen/DMJK.

Til sidst: Der er også udsigt til at få en personvogn litra AC - ja, faktisk er tegningerne til modellen allerede færdiggjort. Hvornår den udgives vides ikke.



DSB litra CL og CLS

Skala 1:87,
epoke III og IV

Vi har flere gange foromtalt disse vogntyper, der har været undervejs i ret lang tid. Men lige efter jul dukkede de første eksemplarer af litra CL op i forretningerne, og i januar fulgte så styrevognen litra CLS.

Vi har ventet længe på disse vogne, og vi må desværre med det samme oplyse, at dette produkt ikke helt lever op til vore forventninger.

Vognene er ikke i den sædvanlige Hobby Trade kvalitet, hverken detalje- eller driftsmæssigt. Vognene kan køre gennem kurver ned til 45 cm, men de ruller ikke helt så let som de øvrige af Hobby Trades produkter. Det skyldes, at vognene uheldigvis er blevet udstyret med forkerte bogier (pinoler og lejer). Men Hobby Trade er gået i gang med at producere nye bogier som man får frit udleveret hos forhandlerne, når de er leveret til disse. Tidstermin er dog

ikke angivet, så man må væbne sig med tålmodighed.

Man har fået alle detaljer med, bl.a. håndbøjler og -lister ved endedørene, og fastgørelsen af de lange hvide håndlister sker som hos forbilledet på selve vognkassen og trinene.

Men på flere punkter lever produktet - som allerede nævnt - ikke op til tidligere udsendte modeller fra samme producent.

Først og fremmest sidder vinduerne ikke i plan med vognkassen som de burde gøre. De er ligesom trukket lidt ind. Og det er synd, da det skæmmer helhedsindtrykket.

Dernæst er de små håndbøjler



hobby trade

ved endedørene alt for kraftige. Den lange hvide håndliste er dog OK.

Trinene er forkerte. Ingen CL-vogne fik ståltrin, de havde hele livetiden trætrin; desuden er bremseomstillerne alt for store.

Påtrykkene er kikset, idet litreringerne er for små og den gule farve står alt for svagt - og det gælder for øvrigt også de øvrige påtryk. Vangepåtrykkene er faktisk ulæselige.

CL-vognene leveres med udslået harmonika i fin grønbrun kulør, og i sættene er vedlagt indslående harmonikaer, så man frit kan vælge mellem disse. God ide! Desværre rager de udslåede harmonikaer for langt ud over pufferne, så det ikke er muligt at køre kortkoblet. Endelig sidder harmonikahængerne for højt.

Vognene er lakeret i fin DSB mørkebrun med gråt tag. Den indvendige vognkasse er på samme måde malet med vægge i lys gullig birkefiner, mens sæderne er læderbrune.

...men ellers er det en 'fin' vogn!



Rullende materiel

Så har producenterne offentliggjort deres 2010-nyheder. Der er stor spændvidde i type og epoke, hvilket fremgår af efterfølgende tekst:

TOG&TEKNO

Fra den danske producent er der i løbet af januar, februar, marts og april udkommer/er udkommet flere danske nyheder, dels skala 1:87, dels skala 1:160.

Først om fremmest er det elektriske lokomotiv DSB litra EA 3002 "Niels Bohr" udsendt i januar måned. Fås til både AC og DC med eller uden lyd. Som noget nyt leveres pufferne løse til selvmontering.

DSB litra ZE 504 016, tankvogn fra Kosangas. Baseres på grundmodel kat.-nr. 94 345 fra Märklin, og leveres med sølvfarvet beholder med blåt Kosangas-logo, epoke III.

Forbilledet blev bygget af Dessau i 1943, men kom i 1949 til Scandia, der ombyggede den med nye bogier, hvorefter den sattes i drift hos Kosangas.

ROCO

DSB litra Hs, epoke III, samme grundmodel med glatte døre som den i LOKOMOTIVET nr. 98 nævnte model, blot med epoke III-litring. Katalog-nr. 66 926.

DSB litra Bcm, sæt med tre liggevogne med diverse motiver (snekrytaller, stjerner og fyrværkeri). Vognene blev benyttet i DSB sovevognstog og i feriekspresen til det sydlige udland.

(Desværre har det - mens dette skrives ikke - været muligt at skaffe illustrationer til ROCOs vogne)

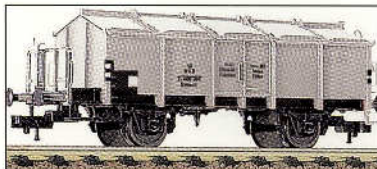
Fleischmann

Det er længe siden, vi har set danske modeller fra Fleischmann, men nu dyrker man igen den danske mjer. Bemærk, at de viste modeller er proto-

typer. Vi ser nærmere på dem, når de udkommer.

DSB litra RS, åben lavsided bogievogn med støtter, epoke IV. Kat.-nr. 82 68 04. Ligner fint sit forbillede. Vognen leveres til spor N.

DSB litra ZC, åben højsidet vogne med klapdæksler til Blåkilde Mølles Fabrikker, gråmalet, epoke III. Kat.-nr. 52 00 02. Minder om forbilledet, men er dog lidt anderledes.



DSB litra 'ZE', sæt med røde tankvogn fra oliefirmaet dfo, epoke IV. Ligner fint sit forbillede, men der er visse forskelle. Leveres både til skala 1:87 og 1:160.



Märklin

DSB litra N, katalog nr. 37 831

En Märklin nyhed for danskerne i år vil



være DSB litra N (muligvis nr. 205), katalog nr. 37 831.

Den er bygget over en BR 50 og altså dermed meget mere rigtig end den tidligere N-maskine fra firmaet, der var baseret på en BR 44.

Den er udstyret med en modificeret form for havebænk, korrekt skorsten i højden og fine svenæser. Den har fire domer og fredstidsførerhus dvs. med fire vinduer og tagrytter med udluftning, og en "dime" på kedelryggen, der muligvis er sikkerhedsventiler, enkeltkammer trykløftpumpe (skal være dobbelt), Witte røgplader med tysk monteringsbeslag, enkelt lygte på pufferplanken (korrekt) samt pladehjul på forløberen.

Det er ikke muligt ud fra billedet at afgøre, hvilken type røggammerdør, den er forsynet med, altså en DSB eller en BR 52. Sidstnævnte kunne eventuelt være med centralt håndhjulslukke, hvilket dog ikke ses.

Til en litra N 205 er førerhuset "forkert" med for mange vinduer, da N 205 havde krigstidsførerhus, dvs. med kun ét vindue i hver side og almindelig tagudluftning.

Den umiddelbare konklusion er, at med det valgte førerhus bør den ikke have nr. 205. Modellen ser proportionsmæssigt OK ud, men er altså en "hybrid".

SD

Åben højsidet vogn · DSB litra PUR 9891

Epoke III; kat.nr. 94 344

I januar 2010 udkom en søstervogn til den lille 2-akslede åbne godsvogn litra PU, nemlig litra PUR, der adskiller sig fra søsterudgaven ved at have bremseplatform.

Vognen er baseret på en grundmodel fra Märklin



/ Tog og Tekno /

FELDERBANEN

TAASTRUP TOGKÆLDER

(kat.nr. 94 344), og leveres med kulindsats. Den er fremstillet i samarbejde mellem TOG&TEKNO, Felderbanen og Tåstrup Togkælder - et fint initiativ.

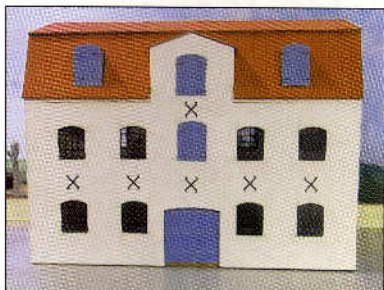
Modellen, der er i fin ældre DSB-godsvognbrun, har fået nummer 9891, og har fine og skarpe påtryk i korrekt skriftsnit.

For øvrigt har vognen den korrekte akselafstand, der svarer til DSBs PUR-vogne, men mangler fortsat trin under dørene. Uheldigvis er bremseomstillingerne ikke malet i hvid, men man kan selv give dem et par penselstrøg med Humbrol 34-hvid.

Leveres med AC- eller DC-hjul efter ønske.

**SET
HØRT**

Epoke Modeller har udsendt et nyt katalog 2010, der dels er en opsamling af nye produkter som er fremkommet siden 2009 kataloget, og dels en samling af helt nye og kommende produkter. Nedenfor gengiver nogle af katalogets nyheder. Desværre har vi ikke plads til så mange fotos, så man bør anskaffe sig kataloget for en uddybning. Kan bestilles på: info@epokemodeller.dk



Først og fremmest udsendes tre forskellige typer af vandkraner fra DSB. De forskellige modeller er støbt i metal, og er færdige til at sætte på anlægget. Mens dette skrives var de ikke prissat. De to af typerne ses her stående..

I nipse-afelingen fås nu lokomotivværktøj + ildragere, og dunkräfte,

SIDSTE NYT: hobby trade DSB litra F

Hobby Trade har her på falderebet meddelt os, at en model af DSB litra F er på vej. I første omgang bliver det varianten med lav kulkasse og kurvpuffer. Modellen bliver med 5-polet Mashima motor (samme som i litra D og MT). Kedel og vandkasser bliver lavet i trykstøbt metal (diecast). Skorstenen bliver fremstillet i drejet messing.

Hjulene bliver fuldstøbt i metal som på S-maskinen. Der bliver desværre ikke mulighed for Loksound, da der ikke er plads nok i førerhuset, hvor dekoderen kommer til at ligge (ikke synligt). Gangtøjet bliver helt i metal. Modellen kommer i første omgang med 4 numre (446, 470, 666 og 694).

S-maskinen er blevet lidt forsinket, da de 0-serie maskiner, man fik hjem ikke var tilfredsstillende udført. Man har nu fået løst problemerne, og de første maskiner kommer til Danmark i starten af marts (kun 200-300 stk. til DC), mens resten følger i marts/april (med alle forbehold)

Nyt katalog fra Epoke Modeller

som er herlige ting der kan pynte på ethvert damplokomotiv. Sæt med kulcurve er anvendelige på maskindepotet og som last på vejkøretøjer m.m.

Høj Sporstopper kommer både som byggesæt og færdigmodel med messingstøbninger med træsveller. Dette er et produkt som Epoke Modeller har overtaget fra Mogens



Nielsen fra Vejle (trinbrættet).

Bil fra HHJ Juelsminde fisk, og DSB litra Aa/Cs/CSM er genoptryk af Epoke Modellers første produkter med mindre modi-

fikationer.

Disse er dog først tilgængelige senere på året.

Nye figurer er ølmænd, stående og siddende og en dansk præst. De nye figurer kan nemt finde anvendelse på ethvert anlæg, og desuden kommer nu en serie af hestetrukne vogne, ligesom der vil komme ølvogne på basis af Bedfordlastbiler i løbet af året.



Tønder føres nu i 5 størrelser; de kan anvendes fleksibelt i de forskellige skalaer fra spor N til 1.

Endvidere kan man også få gitterpaller 3L+1s; postcontainer 2 stk. og supermarkedspaller 3 stk. Disse er tre nye produkter, som supplerer det øvrige last- og postprogram i ætset nysølv.

Desuden kommer der de to nye varianter af ølkasser fra Stjernen og Maribo samt kasser fra DDSF.

Bygninger: En del af bygningerne i kataloget er allerede kendt, men som helt nyt bemærkes: Hareskov station, med så mange detaljer, det er muligt at gengive uden at sværhedsgraden bliver umulig.

To nye pakhuse/fabrikker - gråbrun og hvid - som dels kan anvendes som hele huse eller dels kan flækkes efter forskårne linier i to halve huse til brug som baggrundshuse. Bemærk, at der på billedet mangler hejsekran til kvisten. Den medfølger på det endelige produkt. Disse to bygninger kan varieres med flere forskellige porte og andre detaljer, som kan monteres efter ønske. Senere på året kommer et kedelhus og vandhjul som supplement til disse.

Kommandopost Viborg er en type, der anvendtes mange steder. Byggesættet leveres med færdigsamlet og malet trappe af ætset nysølv.

De nye varianter af Bedford og Renault 4 varevogne er allerede på lager, undtagen Mejeriet Enigheden der må vente lidt endnu.

Tilbehøret i spor 0 og spor 1 har været på programmet det meste af 2009, men er nu først kommet i kataloget.

Bonn hovedbanegård i spor 1 er blevet til på grundlag af en kundeopgave, og laves kun på bestilling, både som byggesæt og færdigmodel



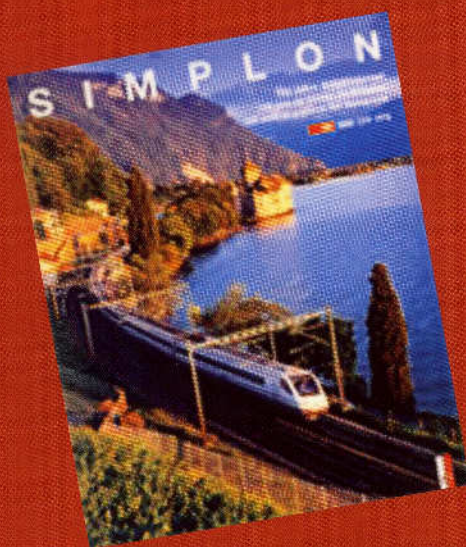
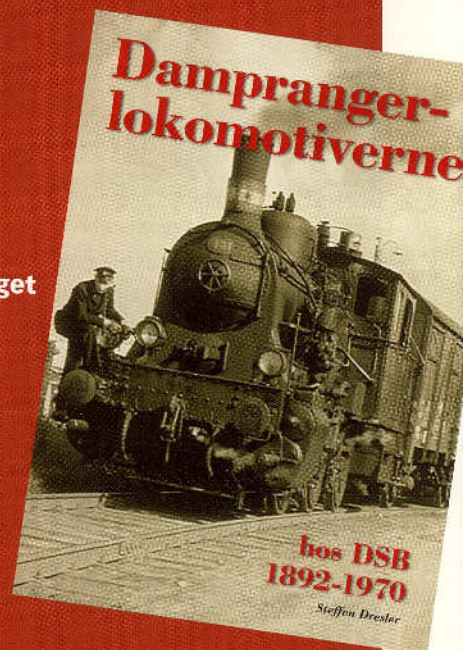
Hos Kystbanen

finder du det største udvalg i
bøger og DVD'er om jernbanerne



Bøger fra

- Jernbanebøger
- Banen
- LOKOMOTIVET
- Lindhard&Ringhof
- HOLSUND
- Stenvalls Forlag
- Trafiknøstalgiske Förlaget
- EK-Verlag
- GeraNova
- AS Verlag
- Koll
- MIBA
- Schweers+Wall



DVD'er fra:

- Danmarks Jernbanemuseum
- Grimstrup
- Limfjordsbanen
- Kystbanen
- Rimbo Grande
- Trafiknøstalgiska Förlaget
- EK-Verlag
- GeraNova
- MIBA

**NU OGSÅ US-TOG
FRA PENTREX**

- altid over
500 titler på lager.

Også et stort udvalg i antikvariske bøger om
jernbanerne. Kom ind og se vor store afdeling
med bøger og DVD'ere fra gulv til loft.



Kystbanen - fordi vi har det

Strandvejen 213, 2900 Hellerup · Tel/Fax: 39 61 20 31 · E-mail: post@kystbanen.dk
www.kystbanen.dk · Tirsdag-fredag 12-18, lørdag 10-14 (mandag lukket).