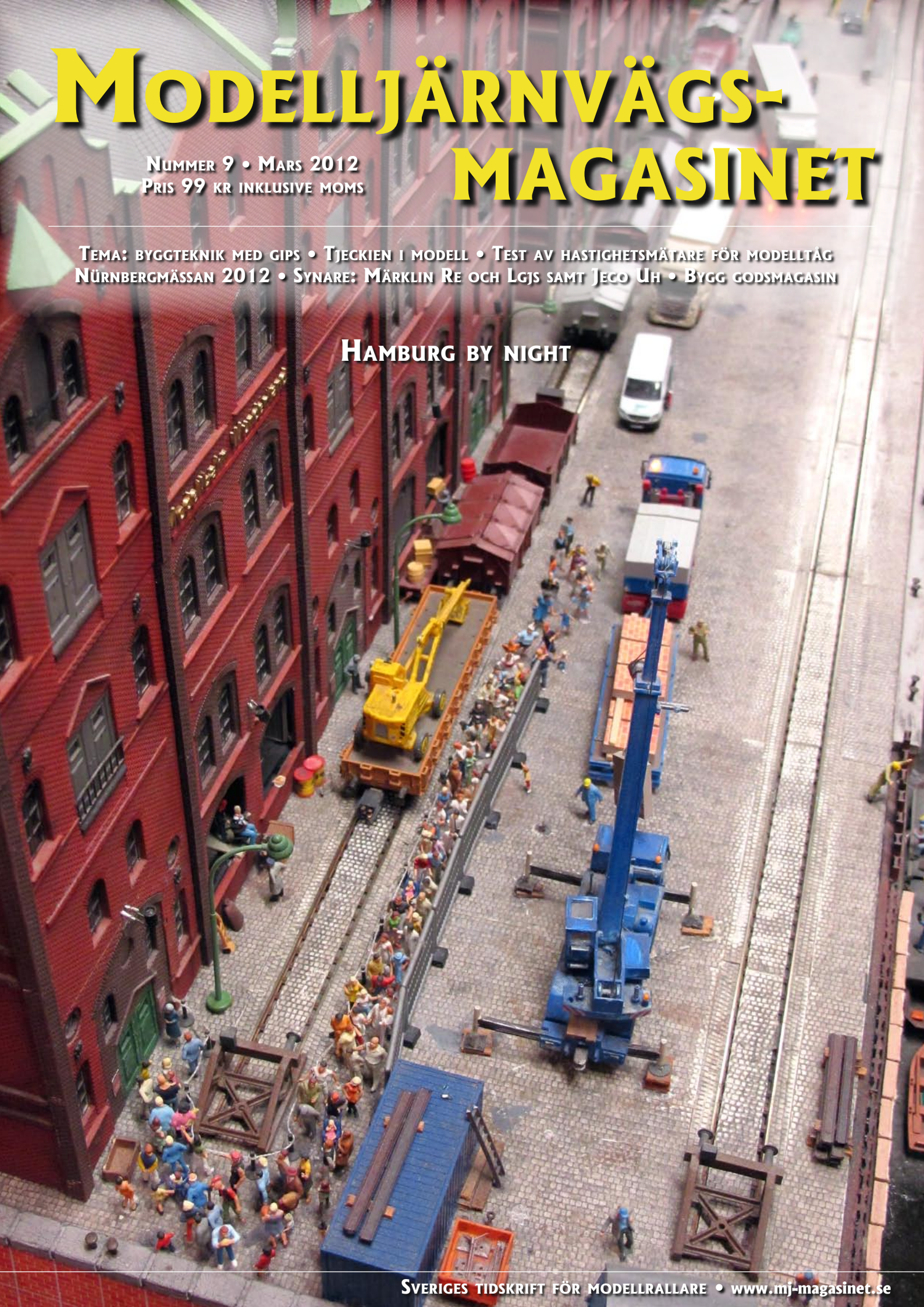


MODELLJÄRNVÄGS- MAGASINET

NUMMER 9 • MARS 2012
PRIS 99 KR INKLUSIVE MOMS

TEMA: BYGGTEKNIK MED GIPS • TJECKIEN I MODELL • TEST AV HASTIGHETSMÄTARE FÖR MODELLTÅG
NÜRNBERGMÄSSAN 2012 • SYNARE: MÄRKLIN RE OCH LGJS SAMT JECO UH • BYGG GODSMAGASIN

HAMBURG BY NIGHT



Marknader, mässor & evenemang

DreamTrack '12

Spinnets, Habo
Även i år med MJ-marknad
17 mars 10–15, fri entré
www.dreamtrack.se

Leksaks- & samlarmarknad

Åsö gymnasium, Stockholm
25 mars 10–15, entré 50 kr
Floorrights fr.o.m. kl 8 (100 kr)
www.matuska.se

Nostalgimässan

Eriksbergshallen, Göteborg
1 april 10–16, entré 75 kr
Floorrights fr.o.m. kl 8 (120 kr)
www.nostalgimassan.se

Leksaks- & Nostalgimarknad

Brunnsparken, Globen, Örebro
8 april 10–15, entré 50 kr
Floorrights fr.o.m. kl 8 (100 kr)
För info: 076-1247 628

Modelljärnvägsmarknad

KMV-lokalen, Glasgatan 20, Köping
5 maj 10–16, entré 20 kr
home.koping.net/kmjf
För info: 076-130 7800

Bankalas 2012

Skövde Modellsällskap
16 juni ca 10–15
Info och anmälan: www.wnj.se
-> Evenemang -> Bankalas 2012

Har ni ett arrangemang
som ni vill marknadsföra?
Kontakta oss!

annons@mj-magasinet.se
054-54 27 30

MJ-Centralen

Handlare och tillverkare

* Återförsäljare av *Modelljärnvägsmagasinet*

Norrland

Modelljärnväg i Umeå*
www.modelljarnvag.se
090-12 74 80

Modelljärnvägsspecialisten*

Luleå
www.modellhobby.se
0920-160 35

Svealand

Hanssons Tobak*
Karlstad
www.hanssonstobak.se
054-14 07 03

EA's Hobbyprodukter

eashobbyprodukter@telia.com
biphome.spray.se/e.a.s/
076-100 2245

Tågspecialisten*

Örebro
www.tagspecialisten.se
019-14 07 03

Tågcentralen*

Eskilstuna
www.tagcentralen.nu
016-13 07 50

Frykmo Modellbyggeri

info@frykmodell.se
www.frykmodell.se

Lokstallet

Västerås
www.lokstall1.se
0705-32 33 13

Modelljärnvägens Hus*

Alunda
www.modelljarnvagenshus.se
0174-655 77

Tåg reparatören*

Uppfartsvägen 12
Solna
08-730 26 22

TMJ Konsult

Täby
www.tmjkonsult.se
08-758 53 01

Hobbybokhandeln*

Stockholm
www.hobbybokhandeln.se
08-654 84 55

Material*

Stockholm
www.materialbutikken.se
08-640 30 02

Eskader*

Stockholm
www.eskader.eu
08-662 18 53

Rimbo Grande

Stockholm Stuvsta
www.rimbogrande.se
08-774 24 34

TrainShop AB*

Huddinge
www.trainshop.se
08-608 1000

Jörgen Edgar modellbyggare

Stockholm Tumba
www.jorgenedgar.se
070-474 3548

MJ-Hobbyexperten*

Stockholm Västberga
www.mjhobby.se
08-24 89 10

Götaland

Brimalm Engineering

Vadstena
www.brimalm.com
0143-102 00

Lenis lek & hobby*

Skärblacka
www.lenislek-hobby.com
011-538 36

Tinumix Hobby

Herrljunga
www.tinumix.se
0707-24 17 96

MJ-Specialisten*

Vimmerby
www.mj-specialisten.se
070-520 3917

Rutenhjems Elektriska

Kvänum
www.rutenhjem.se
0511-37 00 43

Tågspecialisten*

Jönköping
www.tagspecialisten.se
036-19 07 03

Habo Hobby*

Habo
www.habohobby.se
036-418 41

Hobbycenter*

Göteborg
www.hobbycenter.se
031-12 62 20

Eurohobby*

Helsingborg
www.eurohobby.se
042-13 15 30

Modell Digital*

Malmö
www.modelldigital.se
040-30 10 64

Övriga

På Sporet*

Frederiksberg C, København
www.paa-sporet.com
0045 3323 1617

NMJ – Norsk Modelljernbane*

Strømmen
www.nmj.no
0047 6484 5739

Vill ni stå med här?
Handlarlistan presenteras
även på vår hemsida.

annons@mj-magasinet.se
054-54 27 30

Omslagsbilden: Modell på Miniatur Wunderland i Hamburg – av entrén till Miniatur Wunderland!
Foto 2011: Stefan Nilsson. Följ med till Tyskland på sidan 19!

Ansvarig utgivare, redaktör

Stefan Nilsson
stefan@mj-magasinet.se

Redaktionsgrupp

Peter Berggren
peter@mj-magasinet.se

Johan Stenson
johan@mj-magasinet.se

Niclas Westerlund
niclas@mj-magasinet.se

Anders Östlund
anders@mj-magasinet.se

Postadress och telefon

Geographica Antikva Förlag
Åstorpsgatan 3
660 50 Vålberg
054-54 27 30

Momsnummer/VAT

SE660928623901

Bankgiro

5714-8090

Prenumeration 3 nummer

247 SEK / år (3 nummer) inom
Sverige, 370 SEK / år inom
Europa, 400 SEK / år utanför
Europa. Foreign subscribers,
please contact us via email.

Lösnummer

99 SEK (porto tillkommer).

Annonser

Prislista finns på hemsidan.
annonser@mj-magasinet.se

Tryck

Strands Grafiska
www.strandsgrafiska.se

Modelljärnvägsmagasinet är en oberoende svensk tidskrift för järnvägar och tåg i modell, som ges ut av *Geographica Antikva Förlag*. Innehållet författas av redaktionen samt enskilda personer, anknutna efter behov. Ett arvode utgår för publicerat material enligt en definierad trappa. Vi förbehåller oss rätten att avgöra om och när material kan publiceras. Vi ansvarar inte för insänt, ej beställt material men tar gärna emot artiklar, foton, ritningar och liknande. Vill du bidra? Kontakta redaktionen!

Webbplats och e-post

www.mj-magasinet.se
red@mj-magasinet.se

ISSN 1654-949X

© Modelljärnvägsmagasinet
samt resp. upphovsperson

Modelljärnvägsmagasinet 9 2012

Redaktörens rader		4
Klubblistan • MJ-föreningar		4
Läsarsvepet		5
Nyhetsvepet		6
Synare:		
Märklin Green Cargo Re Ännu en svensk modell i Hobby-serien		11
Green Cargo Lgjs i H0 Fliscontainervagnar i trepack från Märklin		12
”Rullande järnväg” Bachrus Speedometer	Niclas Westerlund	14
Märklindagarna med IMA 2011	Johannes Tångeberg	16
Elektrifierad inlandsbana	Stefan Nilsson	18
Hamburg by night	Stefan Nilsson	19
Tjeckien i modell – uppslag till mindre anläggningar	Markus Öbrink	22
Bosjöbanan i 3D Hur man bygger modelljärnväg virtuellt		
	Lennart Agborn	28
Kör du Minex?	Stefan Nilsson & Hans Svensson	29
Installation av ljuddekoder 60949 i Märklins eller Trix TRAXX-modeller		
	Lars Ljungberg	30
Jeco T43 Tips till ökad detaljering	Bengt Nylén	32
Tågab T43 112	Carl Dalin	33
Mer TRAXX!	Carl Dalin	34
Jo, det är gips!	Odd Jönsson	35
Hennan blir med godsmagasin – både i modell och verklighet!		
	Johan Stenson	38
Apropå gruvligt...	Peter Berggren	41
Omlastning pågår – historien om ett fotografi	Peter Falk	42
Svenska tågsammansättningar:		
Persontåg i vinterskrud	Lars T. Stenson	45
Persontåg på HNJ	Stefan Nilsson	45
Falköping – modern inspirationskälla	Stefan Persson	46
ÖKJ F1 902 Inspiration till värmevagn i skala 1	Günther Kraml	48
FREMO stationsdatblad	Urban Johansson	50
Industrimoduler – bas för realistiska trafikspel	Lars Ljungberg	54
Tema: Saltsjöbanemodeller	Stefan Nilsson	56
FREMO-träff i Rendsburg 30 september–3 oktober 2011		
	Per Ljungberg	64
Modulhelg hos MJ-Hobbyexperten	Niclas Westerlund	67
Modelltåg-11 på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle	Niclas Westerlund	68
N-modulträff i Stuttgart	Bengt Nilsson	70
Värnamo-dulträff	Stefan Nilsson	71
First passage to the west Tåg och modelltåg i Canada	Roland Lawrenz	72
Godsvagnsmärkning enligt SJH 636.1 1971		76
Ritning: Green Cargo Lgjs	Green Cargo	13
Ritning: SSnJ Co nummer 3–12	Spårvägmuseum	62
Ritning: SSnJ nummer 25 Littera ÄF	Spårvägmuseum	63
Ritning: SJ littera YP	PoGo	82
Reklammålade svenska godsvagnar: Findus	Bo Japlin, Jens Dahlström	80
Slutsignalen		83

Redaktörens rader

"Jag älskar deadlines. Jag gillar det svischande ljudet de gör när de flyger förbi", sa Douglas Adams – ni vet, han med "42" som meningen med livet. Det är inte alltid saker går som planerat, men nu ligger det ändå klart, nummer 9!

Det finns reportage från ett flertal modulträffar i höstas och vintras. Du kan läsa om byggen av hus och landskapselement. Vi presenterar också sådant som vi hoppas ska ge extra inspiration till att bygga modelljärnväg, från en vagn i Grängesberg och en verkstad i Falköping till järnväg i Tjeckien och tåg i Kanada.

Tredimensionell modelljärnväg i datorn kan du också läsa om – en intressant, nutida vinkling av hobbyn, och kanske en inkörsport för ungdom?

Del 2 om Saltsjöbanan som förebild av modell finns här också, liksom en rapport från Nürnbergmässan.

Nytt i detta nummer är, trots vad som skrevs förra gången, en liten kalender. Där hittar du mässor, marknader och träffar som har med modelltåg att göra. Se sidan 2.

Kalendern förutsätter att arrangörer hör av sig, så kontakta oss gärna om du tänkt arrangera något! Det kostar inget att stå med.

Nästa nummer blir ett litet jubileum: vår tionde utgåva! Till det planerar vi några lite extra inslag.

Deadline för material till nummer 10 är **15 april**. Tills dess kan du göra som farfar Vilhelm, jordbrukare, tapetserare och sockenpolitiker, på sidan 44 – slå dig ner och skriv en artikel! ❀

Red.

Diskutera detta nummer:
911.mj-magasinet.se

Vår hemsida:
www.mj-magasinet.se

Följ och Gilla oss på Facebook!
www.facebook.com/MJmagasinet

Besök våra fränder:
Allt om Hobby • www.hobby.se
Tåg • www.sjk.se/tag
Banen • www.banen.dk
MJ-Bladet • www.mj-bladet.no

Klubblistan

MJ-föreningar

**Modelljärnvägsföreningen
Smalspårsfrämjandet**



www.smalsparigt.org

Presentera er förening här –
kostnadsfritt!

red@mj-magasinet.se



www.hmjf.se



www.mmjk.se



www.smj.org



www.mjf-r.se



www.lelangenbanan.se



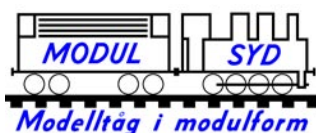
www.kbh.nu/jemtrallarna



www.port.se/gmjs



www.umjf.se



www.modulsyd.se



www.malarmodul.com

Märklin Green Cargo Re

Redaktionen

Ännu en svensk modell i Hobby-serien

I MJ-magasinet nummer 3 synade vi Märklins modell av Hector Rail 441, baserad på standardloket BR 185. Under senhösten 2011 kom Märklin ut med Green Cargo littera Re, baserad på samma loktyp, även denna i Hobbyserien.

Re-modellen uppvisar liknande egenskaper som den i Hector Rails färger gjorde: tung, robust och i förenklat utförande.

Märklins Hobbyserie är gjord för lägre priser. Ändå har Re-modellen friliggande handrücken, ett relativt väldetaljerat tak och bra utförd märkning.

Undersidan är enkelt utförd. Sådant som sandboxar finns men i övrigt saknas detaljer. Boggisidorna är dock bättre detaljerade. Plogarna är visserligen röda men snarast symboliska. Kopplen är den svagaste punkten: dels saknas såväl NEM-ficka som kortkoppelkuliss, och dels sticker kopplen onödigt långt ut.

Modellen går bra på spåret, såväl digitalt som analogt. Ett surr hörs vid digital körning, analogt är det tystare. Fx-dekodern är en del av kretskortet, vilket gör det svårt att byta till annat fabrikat.

Samtliga fyra axlar drivs via kardanaxlar av den mittplacerade motorn. Två slirskydd diagonalt i ena boggin ger i kombination med modellens vikt bra dragkraft. Vikten på 504 gram kommer av att kåpan är gjord i gjutgods.

En annan svaghet med Hobbymodellerna är färgen på strålkastarljuset. Att saknas röd slutsignal saknas är en sak, men den gulgröna färgen på ljuset ger verkligen fel intryck. Strålkastarna växlar med körriktningen.

De båda enbenta strömvtagarna kan höjas och sänkas men är inte elektriskt anslutna till drivningen.

Slutomdömet blir att Re är en relativt väl utförd och fungerande Hobbymodell, men som lider av vissa brister. ❖



Synare



Se provkörning:

[youtube.com/
mjmagasinet](https://www.youtube.com/mjmagasinet)

Green Cargo Re 1428. Foto 2010 i Hallsberg: Stefan Nilsson.



Green Cargo Re 1428 lite från ovan. Foto 2011: Kenneth Landgren.



Märklin artikelnummer 36610

Green Cargo Re nr 1429

Digitalt utförande (fx, adress 24)

Växlande belysning i körriktningen (röd slutsignal saknas)

Väger: 504 gr (274 gr utan kåpa)

Cirka pris: 1300 kr



De äldsta delarna av Inlandsbanan härstammar från Kristinehamn-Sjöändans Järnväg i östra Värmland, byggd 1849. Sträckan trafikeras på sätt och vis ännu – numera elektrifierad!

Inlandsbanan till Gällivare har alltid varit oelektrifierad, förutom i anslutning till enstaka stationer. Måndagen den 16 januari 2012 nyinvigdes sträckan mellan Kristinehamn och Nykroppa, då arbetena med elektrifieringen var klara.

Trafikverket i samarbete med olika byggentreprenörer, kommunerna längs sträckan samt Tågakeriet i Bergslagen AB (Tågab) har arbetat gemensamt för att nå detta mål. Dessa och andra banarbeten har tagit ett drygt år och kostat cirka 200 miljoner kronor.

Fördelen med en elektrifiering av sträckan är att man nu slipper köra omvägar via Kil eller Hallsberg för gods från Bergslagen till Göteborg. Det ökar både trafikintensiteten och lönsamheten.

En förhoppning inte minst från kommunernas sida är att man också ska kunna utveckla och effektivisera persontrafiken i hela bergslagsregionen.

Det är dock trångt på spåren redan idag och det finns planer på fler mötesstationer och utbyggd fjärrblockering.

Riksdagens trafikutskott vill även utveckla sjöfarten på Väneren, och då i nära samarbete med järnvägen. Det kommer



Ovan: Invigningståget stannade till i Nässundet innan det rullade vidare mot Ställdalen.

Vänster: I "Café Korståget" presenterades projektet av bland andra Tågabs VD Lars Yngström och Bjarne Olsson, kommunalråd i Kristinehamn.

Elektrifierad inlandsbana

Stefan Nilsson



Vänster: Insvept i rök klev Carl-Jan Granqvist ner ur Rc-loket och höll invigningstalet.

Nedan: Invigningståget avgick från spår 7 och bestod av Tågabs Rc2 009 samt två 1960-tals personvagnar i bolagets färgsättning.



i sin tur att innebära en utveckling av hamnverksamheten i exempelvis Kristinehamn, liksom även en upprustning av slussarna i Trollhättan.

Efter presskonferensen och presentationen i Pingstkyrkans café (som dagen till ära av Tågabs VD Lars Yngström hade döpts om till *Korståget*) förklarades sträckan invigd, av Carl-Jan Granqvist i en rökig ceremoni på spår 7. Tåget med Tågabs Rc2 009 och två 1960-tals personvagnar avgick sedan mot Ställdalen.

Rc-lok i Tågakeriets färger finns ännu inte i modell, bara diesellok TMY, TMZ och TMX i H0. Jeco har aviserat en liten upplaga av T43 i Great Northern-målning. 1960-talsvagnar i bolagets färger finns aviserade som nyhet från NMJ.

Dock finns större förutsättningar för Tågabs ellok i N, då Fleischmann återigen aviserar Rc-modeller. ❀



Hamburg by night

Stefan Nilsson

I nummer 5 skrev Lars Kempe om sitt tyskländsbesök, med tre anläggningar på 24 timmar. Riktigt så pressat var inte vårt schema när en grupp modellrallare åkte buss till Hamburg i höstas.

Strax före midnatt en torsdagskväll i slutet av oktober steg ett trettiotal personer från hela Mellansverige ombord på den hyrda bussen från Karlstad med destination Hamburg. Via Helsingborg–Helsingør och sedan Rødby–Puttgarden kom vi så till ön Fehmarn i norra Tyskland. Strax bortanför färjeläget vid ett köpcentra fanns *Modellbahn Paradies Fehmarn* (www.modellbahn-fehmarn.com), vilket såklart måste besökas.

Med tanke på läget fanns risken att det var en turistfälla, men den tanken kom på skam. Genom en butiksdela kom man till ett rum med diverse lekturstru-

ning för barn samt en anläggning i skala N, där man kunde köra tågen genom att trycka på en knapp.

Genom en dörr kom man så in i en mer mörklagd avdelning. Där fanns en mycket fint uppbyggd anläggning i H0, gjord som en 40–50 cm bred hyllbana



med tyskt tema. Det var tätt mellan miljöerna men någon har helt klart lagt ner både omsorg och kunnsande i bygget. Tågen verkade gå konstant runt banan, i maktlig hastighet.

När man följt hela banan runt kom man till två mindre LGB-anläggningar. Där kunde man själv köra tåg med analoga transformatorer.

En trappa ledde upp till övervåningen. Där fanns två stora LGB-anläggningar, en med tyskt tema och en med amerikanskt. Även här syntes att det fanns både känsla och tanke bakom.

Museet var trevligt och definitivt värt ett besök. Delen med surfmuseum valde vi dock bort.

Förr gick färjor mellan Fehmarn och Heiligenhafen, men sedan 1960-talet har ön broförbindelse med fastlandet. En av tågfärjorna finns för övrigt som



H0-banan på Fehmarn var gjord som en hyllbana, byggd med omsorg och kunskap.

kartongbyggsats från tyska företaget *Scrieber-Bogen* (www.scrieber-bogen.de). Den är visserligen i skala 1:100 och saknar räls men bör kunna byggas om att bli tagbärande för H0-tåg.

Efter ett stopp vid butiker i Heiligenhafen fortsatte vi så mot Hamburg. Klockan var kvart i fyra på eftermiddagen när vi stannade till utanför stadens historiska museum. Jag och två till ville gärna se banan i skala 1 innan de stängde. Sista körningen var klockan 16 så vi hann precis.

Lars Kempe beskrev banan ingående i nummer 5, så man blev sugen att själv få uppleva den. Bara det att anläggningen överlevde andra världskriget lockade, liksom att den till delar var återuppbyggd av svensk plywood.

Det man får se är en demonstrationskörning av tyska tåg från olika perioder, från tidiga ångtåg till moderna ellok. Till det berättar en tekniker om tågen men eftersom min tyska är klart begränsad var det inte mycket man fick sig till livs genom öronen. Däremot var det fantastiskt roligt att se de olika tågen, där många lokmodeller var riktigt gamla och mycket var byggt av medlemmarna i klubben MEHEV.

Den större skalan ger tågen ett mer tungt och gediget intryck och det hörs ordentligt när de går, precis som tåg gör i verkligheten. Och miljöerna på banan är trovärdiga och välgjorda.

Dagen därpå var det så dags att besöka *Miniatur Wunderland* (www.miniaturwunderland.de) med dess enorma anläggning i H0. Sedan ifjol har flygplatsen Knuffingen blivit klar, så där flockades förstås många besökare.

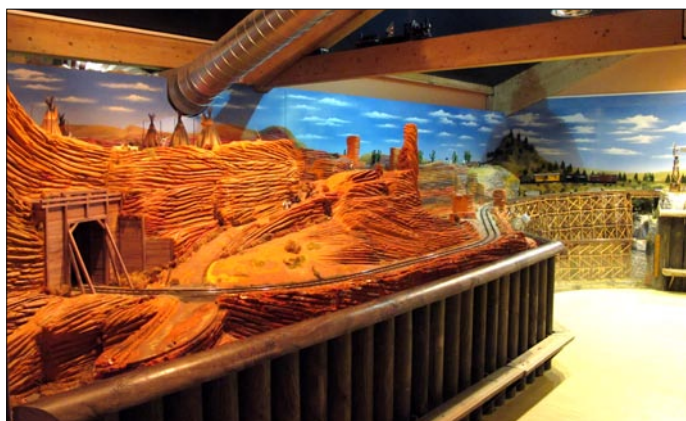
Och det var verkligen sevärt. Efter en del inledande problem, där teknikern fick klättra upp på startbanan ett flertal gånger, verkade allt fungera som det skulle. Flygplan startade och landade till en ljudkuliss av jetmotorer, där ljudeffekten berodde på om det var ett stort eller litet flygplan som kom – eller ett bi med flaxande vingar.

Eftersom jag själv inte hade varit på MiWuLa tidigare hade jag mycket att se. Den svenska delen innehåller Kiruna och Malmbanan samt någon station som nog skulle föreställa svensk men som var svår (för mig) att placera.

Norden i övrigt hade lite av Norge och Danmark som binds samman av vatten – och då menar jag riktigt vatten. Radiostyrda båtar gick mellan flera hamnlägen, vilket var effektivt. Däre-



På övervåningen fanns dels en LGB-bana med tyskt tema, även den snyggt byggd.



Dels fanns en bana med amerikanskt tema, likaså i LGB.

Se fler bilder från resan på: tyskland11.mj-magasinet.se

Banan i skala 1 på Hamburgs historiska museum är verkligen sevärd.



mot hade nog effekten varit ännu mer imponerande om vattnet hade varit mörkt och inte klart som det var nu.

En annan effekt som i mina ögon hade kunnat vara ännu mer imponerande är när skymningen faller och det blir natt i hela H0-världen, som sedan övergår i gryning och återigen dag. Lysrör med olika färg tänds i vissa sekvenser som ger ett realistiskt intryck av skymning och gryning. Däremot tyckte jag det skedde lite för ofta – varje kvart enligt informationen. Kanske hade varje halvtimme varit bättre?

På MiWuLa finns som sagt stora delar av världen representerade, inklusive en relativt stor USA-del, men förstås med tonvikt på Tyskland. Man har skapat mycket innehåll. Det finns ett otal utomhuskonserter med massor av besökare, godsmagasin med figurer som rör sig med last på ryggen, mängder av vägfordon där de flesta har fungerande belysning och blinkers, en brandstation där bilarna då och då rycker ut till bränder – allt är mycket effektfullt, speciellt när natten fallit, och imponerande.

Ändå kan jag inte låta bli att tilltalas av det fåtal partier som saknar inslag: en skogsbacke i delen med Schweiz, där lägerelden vid tältet verkligen fängade mitt fokus, eller den ensamma skåpbilen i korsningen med påslagna varningsblinkers. Tomheten omkring sådana detaljer förstärkte effekterna ännu mer.

Fördomen om tyska modelljärnvägar brukar vara "spårspaghetti" och det var lite så det kändes på MiWuLa: tåg, spår, figurer och effekter överallt. Imponerande, absolut, men samtidigt kanske lite mycket av det goda. Man hade nog kunnat vara modigare och lämna fler och större områden tomma, som vilopauser för alla intryck.

Schweiz var den del av MiWuLa som jag hela tiden återvände till. Jag gillade hur man byggt ett alplandskap i många nivåer, och där bergen sträckte sig mellan två hela våningsplan i det gamla hamnmagasinet. Genom gångar, trappor och balkonger kom man verkligen in i modellandskapet.

Man fascinerar av hur gediget och färdigbyggt alla delar av miniatyrvärlden är, liksom av kreativiteten både i att skapa miljöer och att designa spårplaner. Det känns kvalitativt och mycket väl genomtänkt. Fler delar av Europa är på gång att byggas, som Italien och jag tror även Frankrike.

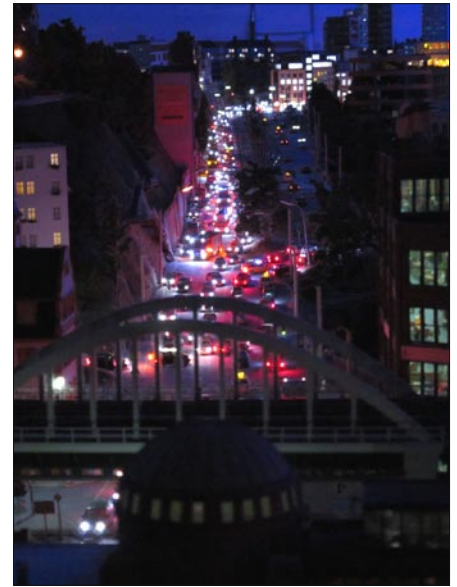
Att saker ibland inte fungerar perfekt, att lok spårar ur eller slirar sig upp för en

relativt svag stigning förstör egentligen inte upplevelsen. Snarare tillför det en mänsklig dimension, att saker kan gå fel och verkligen också gör det även här, precis som på ens egna hemmabana. Snarare imponerar det att saker inte går mer fel.

Innan dagen var slut besökte jag och en kamrat en trevlig modelltågsaffär i Hamburg, dock utan att köpa något. På det stora varuhusets MJ-avdelning köpte dock kamraten ett fint tågsätt från Trix i 1950-talsstil.

På MiWuLa finns också en butik men vi tyckte det var roligare att se vad som fanns ute på stan. Däremot nyttjades kafé på MiWuLa, som hade bra lunch och gott fika.

Morgonen därpå var det dags att styra kosan hemåt. Nattlivet i andra delar av Hamburg bjöd några av resedeltagarna på lite större äventyr – men det har jag lovat att inte skriva nåt om, så det gör jag heller inte. Tack till er som var med, det var kul att träffas! ❀



Ovan: Effekten av natt och massverkan med bilar, ljus och figurer på MiWuLa är imponerande.

Nedan: Sverige representeras främst av Kiruna.

Nederst: Radiostyrda båtar körs på riktigt vatten.



Modelltåg-11

Niclas Westerlund

på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle

Länkar:

www.jvmv.se

www.malarmodulmote.se

www.slamra.se

www.frykmo.se

www.jorgenedgar.se



För sjunde året i rad gick en modell-tågsutställning av stapeln på Sveriges Järnvägsmuseum i början av oktober. Järnvägsmusei Vänner arrangerar det som har växt från att i princip ha varit ett körmöte för MMM till att bli en av museets större tillställningar.

Man började i hall sex (den innersta hallen i järnvägsmuseet), vilken tidigt blev för liten och även hall fem togs i anspråk.

Snart inbjöds även andra modulklubbar och enskilda personer. De senaste åren har det även hållits en MJ-marknad under helgen. I nästan alla museets lokaler kan man hitta aktiviteter, allt från modulkörning till landskapsbygge för de mindre.

Allt har dock inte blivit bättre; från början skedde övernattnin i gamla sov-vagnar som stod på museets område – en såväl charmig som billig logi. Tyvärr utrangerades dessa av säkerhetsskäl för några år sedan, men det kanske inte är för gott?

I år fanns moduler från MMM, USMS, Modul Syd och Slamra (N-skala).

Trots museernas knappa villkor får vi hoppas att traditionen lever vidare. Det är en härlig miljö att uppleva modell-tåg i, och arrangemanget har blivit en av årets höjdpunkter! ❀

1: Hall 5 är knepig med alla sina montrar. 2R-banan slingrar sig fram och tillbaka i tre rader innan den slutar i ett tågmagasin.

2: Hall 6 inrymde en blandning av USMS-moduler, 3R-moduler och några av 2R-modulerna.

3: I första hallen huserade Slamra med en stor N-skalebana.

4: Olle Frykmo har ett helt N-modulimperium alldeles själv. Han visade bland annat hur han automatiserat sin bana med datorstyrning.

5: Eftersnack med två av de ansvariga från Järnvägsmusei Vänner och MMM, samt nästa generation modellrallare.





6: Delar av 3R-banan, med Fummelmora såg i förgrunden och Mon (Middle-of-nowhere) i bakgrunden. Sedan försvinner banan in till tågmagasin och vändslinga.

7: Kroksbo, en mindre station med handlagt spår.

8: Almarenäs med stinsen i bakgrunden.

9: Tower Junction är en USMS-modul där en dubbelspårig linje korsar en enkelspårig.

10: Jörgen Edgar huserade i hall 4 och visade hur han bygger modeller samt delar av sin enorma produktion.

11: Vagnsäråd, ett av många fyndiga modulnamn. Här går 2R- och 3R-banan samman och vagnar kan växlas mellan banorna på ett isolerat spår.

12: Saltskog som modul har varit med sedan MMM startades. Förebilden är Saltskog på 1920-talet. Den växer och utvecklas och är idag kapacitetsmässigt störst.

13: En av museets egna moduler, med konstnärlig bakgrundskuliss.



Märkning	Märkningens innebörd
	Vagnen fyller alla konstruktionsvillkor enligt internationella avtal om godsvagnsamtrafik
	Privat vagnägare
	Längd över buffertar
	Avstånd mellan ändaxlarna eller mellan boggi-centra
	Internationellt utbytbara vagn-delar
	Genomgångsledning för elvärme (Ingen el-utrustning i vagnen)
	Varning för spänningsförande ledning
	Genomgångsledning för tryckluftsbroms
	Internationellt godkänd godstågsbroms
	Persontågsbroms
	Internationellt godkänd godstågsbroms, som kan ställas om för persontåg

Märkning	Märkningens innebörd
	Bokstäverna A, B och C betecknar 16, 18 resp 20 tons axeltryck. Insättningsvärdena under A, B och C är lastgränser vid resp axeltryck och får inte överskridas. Talet och symbolen längst till vänster anger största tillåtna hastighet vid olika axeltryck S = största tillåtna hastighet 100 km/tim SS = största tillåtna hastighet 120 km/tim
	Vagnen får gå med följande hastighet: a) i lokalgodståg 60 km/tim b) i andra godståg, som dras av ånglok, motorlok eller lokomotor 50 km/tim c) i andra godståg, som dras av ellok 40 km/tim Får inte gå i snäll- eller persontåg
	Vagnens golvyta
	Lastytans längd
	Vagnens vikt
	Vagnens rymd
	Framförande över växlingsvall förbjuden
	Fordon med axelavstånd mellan innersta axlarna överstigande 14,0 m. Fordon med denna märkning får endast på vissa villkor släppas över växlingsvall.
	Lastgränser vid koncentrerad belastning
	— = då lasten ligger direkt på vagnsgolvet eller vilar på fler än två tvärgående underlägg. ** = då lasten vilar på två tvärgående underlägg.



Godsvagnsmärkning

enligt SJH 636.1 1971

Redaktionen

HUVUDLITTERORNAS INNEBÖRD

LÄDVAGNAR – vanlig typ E
8 tippbar över gaveln och åt sidan
– med 2 axlar: längd 7,70 m eller mer – 20 ton eller mer
– med boggi: längd 12 m eller mer – 40 ton eller mer

LÄDVAGNAR – specialtyp F
– med 2 axlar: 20 ton eller mer
– med boggi: 40 ton eller mer

SLUTNA VAGNAR – vanlig typ G
8 ventilationsluckor eller fler
– med 2 axlar: längd 9 m eller mer – 20 ton eller mer
– med boggi: längd 15 m eller mer – 40 ton eller mer

SLUTNA VAGNAR – specialtyp H
– med 2 axlar: 20 ton eller mer
– med boggi: 40 ton eller mer

SLUTNA VAGNAR – kylvagn I
med medeltjock isolering, trallar och isbehållare av 3,5 m³ rymd eller mer
– med axlar: 15 ton eller mer – golvyta minst 19 m²
– med boggi: 30 ton eller mer

FLATVAGNAR, MED AXLAR – vanlig typ K
med 2 axlar: längre än 12 m, med rörliga sidor och korta stolpar
– 20 ton eller mer

FLATVAGNAR, MED AXLAR – specialtyp L
– 20 ton eller mer

FLATVAGNAR, MED BOGGIER – vanlig typ R
längre än 18 m med fällbara gavellämmar och med stolpar
– 40 ton eller mer

FLATVAGNAR, MED BOGGIER – specialtyp S
– 40 ton eller mer

KOMBINERADE FLAT-LÄDVAGNAR – vanlig typ O
med 2 axlar: längre än 12 m, med fällbara lämmar och med stolpar
– 20 ton eller mer

VAGNAR MED ÖPPNINGSBART TAK T
– med 2 axlar: 20 ton eller mer
– med boggi: 40 ton eller mer

ÖVRIGA VAGNAR och särskilt **SPECIALVAGNAR**
för transport av flytande, gasformiga eller pulverformiga ämnen, ej innefattade i huvudlitt F, H, L eller S U
– med 2 axlar: 20 ton eller mer
– med boggi: 40 ton eller mer

Anm. Samtliga ovan angivna vikter avser den belastning som vagntypens tekniska egenskaper medger.

Hur järnvägsfordon ser ut, hur modeller är gjorda utifrån förebilden och hur mycket de kostar är en sak. Hur de är märkta är en annan.

Vi har här använt Statens Järnvägars Handböcker (SJH) 636.1 från 1971 för att visa godsvagnars märkning samt huvudlittera under den perioden.

Märkning av fordon har förstås varierat över tid, så i kommande nummer visar vi hur det sett ut vid andra tillfällen.

Övergången till internationell märkning av godsvagnar enligt UIC hade genomförts 1966–68, alltså strax innan sättrycket tillkom.

För mer information om märkning av godsvagnar, se www.livetsresa.se/uiclitt.html samt www.skaj.org/historiskt/uicmarkning/index.htm Fler SJH-filer hittar du hos www.mrw1.se ❀

MODELLJÄRNVÄGS- MAGASINET

Sveriges tidskrift för modellrallare



I nästa nummer:

Tionde numret!



Fotograferingsteknik för MJ! Foto: Bengt Nylén.

- Fotograferingsteknik för modeller
- Dekoderinstallation i Märklinlok
- Laserskuret stationshus
- Spårvagn Tatra T3
- Och förstås mycket mera

Vi ses igen i juni!

Redaktionen

Prenumerera!



Prenumerera på **Modelljärnvägs-magasinet**! Som prenumerant behöver du inte tänka på att hålla ögonen öppna efter Sveriges nya tidskrift för modelljärnväg. Den kommer istället direkt i din brevlåda tre gånger om året, i mars, juni och november. Du får – annonser och annat borträknat – minst 150 sidor MJ om året!

På vår hemsida www.mj-magasinet.se kan du ladda hem visst material från olika nummer: ritningar, spårplaner, artiklar med mera.

Och du spar pengar! En prenumeration kostar bara 247 SEK/år inom Sverige (370 SEK/år inom Europa och 400 SEK/år utanför Europa).

Du kan betala direkt till vårt bankgiro (glöm inte namn och adress!) eller via PayPal – eller beställa inbetalningskort. Vi har även norskt bankkonto.

Välkommen som prenumerant!

Modelljärnvägs-magasinet

Geographica Antikva Förlag
Åstorpsgatan 3
660 50 Vålberg
054-54 27 30

www.mj-magasinet.se
red@mj-magasinet.se