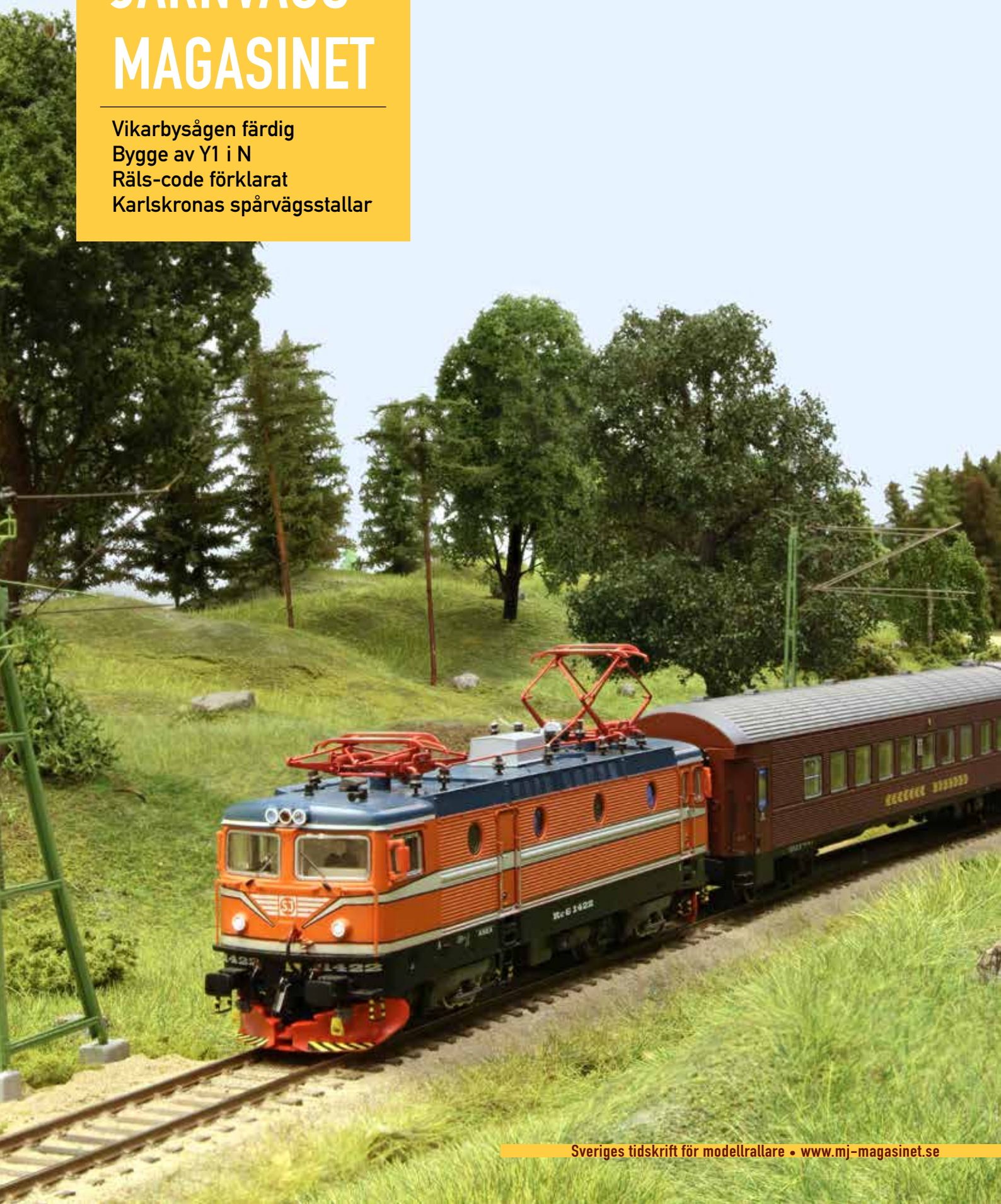


Nummer 57 • Maj 2024  
Pris 119 SEK • 150 NOK • 15 EUR

# MODELL- JÄRNVÄGS- MAGASINET

Vikarbysågen färdig  
Bygge av Y1 i N  
Räls-code förklarad  
Karlskronas spårvägsstallar

## Jubileumsnummer! *15 år 2024*



# MJ-Centralen

## Handlare och tillverkare

\* Återförsäljare av **Modelljärnvägsmagasinet**

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

annons@mj-magasinet.se  
0703-14 95 57 (ca 9-16)

**NORRLAND**  
**Modelljärnvägsspecialisten\***  
Kungsgatan 20 D, Luleå  
www.modellhobby.se  
0920-160 35

**Modelljärnväg i Umeå\***  
Björnvägen 15, Umeå  
www.modelljarnvag.se  
0727-38 29 99

**Boren Train / MJ-Specialisten\***  
Bagargatan 4, Iggesund  
www.mj-specialisten.se  
0703-95 97 96

**SVEALAND**  
**Miniature Kingdom\***  
Kungsgatan 35 A, Kungsör  
www.miniaturekingdom.se  
mail@miniaturekingdom.se

**LG Hobbyservice**  
www.lghobby.se  
0705-16 11 22

**Tågcentralen**  
Tumbo Nyäng, Eskilstuna  
www.tagcentralen.com  
0738-20 07 50

**Frykmo Modellbyggeri**  
info@frykmodell.se  
www.frykmodell.se

**Lokstallet**  
www.lokstall1.se  
0705-32 33 13

**Entec**  
www.entec.se  
0703-95 93 96

**Lucias hobby**  
www.lucias hobby.se  
info@lucias hobby.se

**Hemikonsult**  
www.signalsidan.se  
0150-40 95 00

**Modelljärnvägens Hus**  
Söderby, Alunda  
www.modelljarnvagenshus.se  
0174-655 77

**MJ-Lokverkstan**  
www.marinelektrikern.se  
0703-78 80 09

**Staffs Hobbyhörna**  
www.staffshobbyhorna.se  
staffshobbyhorna@osterlid.se

**Hobbybokhandeln\***  
Stockholm  
www.hobbybokhandeln.se  
08-654 84 55

**Material**  
Folkungagatan 60, Stockholm  
www.materialbutiken.se  
08-640 30 02

**Eskader\***  
Grevgatan 69, Stockholm  
www.eskader.se  
08-662 18 53

**Rimbo Grande**  
www.rimbogrande.se  
goran@rimbogrande.se

**TrainShop AB\***  
Stationsvägen 29, Huddinge  
www.trainshop.se  
08-608 10 00

**Jörgen Edgar modellbyggare**  
www.jorgenedgar.se  
0704-74 35 48

**MJ-Hobbyexperten\***  
Västbergavägen 24, Hägersten  
www.mjhobby.se  
08-24 89 10

**GÖTALAND**  
**WinterZone AB**  
3d.winterzone.se  
0734-18 61 64

**Skultorps Vagn & Lokverkstad**  
www.svlv.se  
0706-147 147

**Rutenhjelm Elektriska**  
Kvänum  
www.rutenhjelms.se  
0511-37 00 43

**Habo Hobby\***  
Elektrikergatan 2, Habo  
www.habohobby.se  
036-19 07 03

**Hobbymodeller**  
www.hobbymodeller.se  
0705-20 39 17

**Hobbycenter\***  
Karl Johansgatan 7, Göteborg  
www.hobbycenter.se  
031-12 62 20

**Swedish Truck Models**  
www.truckmodels.se  
0708-50 07 40

**Pervald MJ\***  
Holmsjö  
www.pervald.se  
0706-87 08 58

**Eurohobby\***  
Röstångavägen 2, Bilinge  
www.eurohobby.se  
0727-45 55 57

**Modellcentralen\***  
Ö. Stallmästaregatan 18 B, Malmö  
www.modellcentralen.se  
070-891 1435

**Stenvalls\***  
Föreningsgatan 12, Malmö  
www.stenvalls.com  
040-12 77 03

**ÖVRIGA**  
**På Sporet\***  
Kællerød, Fuglebjerg  
www.paa-sporet.com  
0045 4267 6920

**Mallikauppa\***  
Pakkamestarinkatu 1, Helsingfors  
www.mallikauppa.fi  
0358 09 454 0713

**NMJ – Norsk Modelljernbane\***  
Jerikoveien 20, Oslo  
www.nmj.no  
0047 6484 5730

## Marknader, mässor och evenemang • Kontrollera alltid evenemanget med arrangören!

Se också vår kalender på hemsidan – uppdateras fortlöpande!

**Bankalas**  
Montessoriskolan, Skövde  
Lördag 15 juni ca kl 9-15  
Lotterientré  
www.wnj.se

**Modelltågsmarknad**  
Kårsta-Ekskogens bygdegård  
Lördag 31 augusti  
Entréavgift  
www.staffshobbyhorna.se

**Höglandståg**  
Brinellskolan, Nässjö  
Lördag 21 september  
Entréavgift  
www.hoglandstagg.se

**Modelltåg på Skansen**  
Skansen, Stockholm  
Lör-sön 5-6 oktober  
Entréavgift  
www.skansen.se

**Modelltågsmässa**  
Dalsland Center, Håverud  
Lördag 5 oktober kl 10-16  
Entréavgift  
mellerudmodelljarnvagsklubb.se

**Modelltågsmässa**  
Hässleholms mjf  
Lör-sön 26-27 oktober kl 10-16  
Entréavgift  
www.hmjf.se

**Hjulmarknaden**  
Solnahallen, Solna  
Lördag 23 november kl 11-16  
Fri entré  
www.hjulmarknaden.info

Avisera ert arrangemang här –  
kostnadsfritt!  
annons@mj-magasinet.se  
0703-14 95 57  
(mån-fre ca 9-16)



**Ansvarig utgivare, redaktör**

Stefan Nilsson  
stefan@mj-magasinet.se

**Redaktionsgrupp**

Johan Stenson  
johan@mj-magasinet.se  
Niclas Westerlund  
niclas@mj-magasinet.se  
Anders Östlund  
anders@mj-magasinet.se

**Postadress och telefon**

Modelljärnvägsmagasinet  
Stationsvägen 14  
686 97 Lysvik  
0703-14 95 57 (må–fr ca 9–16)

**Bankgiro**

5714-8090

**Prenumeration 5 nummer**

499 SEK inom Sverige  
699 SEK inom Europa  
769 SEK utanför Europa  
339 SEK digital utgåva  
Köp via hemsidan eller kontakt  
direkt med redaktionen

**Lösnummer**

119 SEK, 150 NOK, 15 EUR  
65 SEK digital utgåva

**Annonser**

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

**Korrektur**

Mats Wirström, Textpiloten

**Tryck**

Ljungbergs  
www.ljungbergs.se

**Modelljärnvägsmagasinet**

är en oberoende tidskrift för järnvägar och tåg i modell, som ges ut av Geographica Antikva Förlag. Innehållet författas av redaktionen samt skribenter anknutna efter behov. Arvode utgår för publicerat material. 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 redaktören!

**Webbplats och e-post**

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

**ISSN**

1654-949X (papper)  
2002-4908 (digital)

© Modelljärnvägsmagasinet  
samt resp. upphovsperson

Redaktörens rader	Redaktören	4
Läsarsvepet		4
Nyhetsvepet		6
<b>Test • Synare • Snabbtitt</b>		
SJ T23 i H0 från Jeco	Olof Wickström	8
SJ resgodsvagnar i H0 från Heljan	Redaktionen	12
Fler 1980-talsvagnar från HNoll	Redaktionen	13
Ny gammal Dm3 i H0 från Roco	Redaktionen	14
Snälltåget i skala N	Redaktionen	15
Sudexpress Green Cargo Eurodual i H0	Redaktionen	16
Piko SmartControl Wlan	Redaktionen	17
Bokanmälan: Naturlikt landskapande	Göran Tholin	18
<b>Boksläpp på MJ-Hobby</b>	Torbjörn Onegård	19
Smalspårsfrämjandets träff i Rödeby	Anders Linde	20
Vintermodul i Fagerås	Torbjörn Onegård	22
Lyckade dagar på Kils bibliotek	Tomas Lindberg	23
Två träffar med moderna moduler	Niclas Westerlund	24
Moderna Moduler med förebild av svenska dubbelspår som det sett ut från 2001	Tomas Lannestedt	26
Modernare stationshus del 2: • Ett potpurri	Stefan Nilsson	28
MGP i utbildningen	Stefan Nilsson	30
Berätta historier på modelljärnvägen	Daniel Wietlisbach	31
Ölands Järnvägar i modell	Anders Linde	36
Utby Rallare Del 3: Vikarbysågen är färdig	Bertil Bellander	38
Spårplan: I Dalom	Leif Elgh	41
Bygge av Y1 i N	Per-Åke Jansson	44
Uppsjö Järnvägar	Stefan Nilsson	46
Modelljärnvägen på Tekniska museet i Stockholm	Torbjörn Onegård	50
Egna ljud med NextGen	Conny Jörnryd	53
Avkoda rälscode	Stefan Nilsson	54
Munksund – Trafikspel ger min modelljärnväg mening	Staffan Åkerlund	56
Uppgradering av ett Rc-lok	Bengt Nylén	63
Att vädra sina modeller	Christina Eneroth	65
Boostrar och deras användning	Lars Ljungberg	66
Modelljärnvägens tidiga historia	Markus Öbrink	68
Sjuttio plus	Leif Elgh	73
Silverpilen • Eller: soptåget på Spånga–Lövsta Järnväg	Torbjörn Onegård	74
Spårvagnsstallarna i Karlskrona	Lars Bergströmner	76
Loksläpp hos MJ-Hobby	Torbjörn Onegård	80
Förnorskning av godsvagnar från Roco	Øistein Eriksen	81
Ännu en artikel om att göra träd som förr: enkelt, snabbt och billigt	Petter Nygaard Hansen	84
Detaljera modelljärnvägen Stormfällda träd	Bengt Nilsson	85
Lokomotorn 100 år i Sverige	Frank Edgar	86
Ritning: Breuer typ I 1930-tal	Frank Edgar	88
ULB motorlok hos AGJ	Roland Lawrenz	89

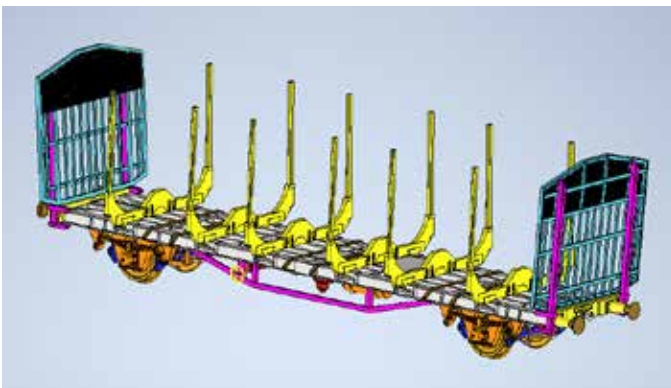


## SJ Rm från Alpacher-modellbahnen

Schweiziska småtillverkaren **Alpacher-modellbahnen** ([www.alpacher-modellbahnen.ch](http://www.alpacher-modellbahnen.ch)) meddelar att de planerar ge ut SJ littera Rm senare i år. Det kolliderar tyvärr med Rocos planer på samma sorts lok, men de togs fram ovetande om varandra.

Alpachers modeller är byggda på Rocos Rc3. Loken ska komma under kvartal 2 2024 med samtliga nummer, och ska kunna fås i satsar två om tre (1 999 schweizerfranc per sats; digitala med ljud) såväl som separata lok (670 CHF/st; digitala). Enligt pressmeddelandet ska modellerna vara i utförande enligt epok IV (1970- till 1990-tal), ha väldetaljerade tak och chassin, mässing- och etsdetaljer samt dekoderstyrda lysdioder i strålkastarna.

En film med Alpachers svenska lokmodeller kan du se här: [www.youtube.com/watch?v=nwT-PigJc7M](https://www.youtube.com/watch?v=nwT-PigJc7M)



## Eurohobby i ny regi

Verksamheten i **Eurohobby** ([www.eurohobby.se](http://www.eurohobby.se)) fortsätter. Johnny Andersson har tagit över butiken och driver den vidare. Den är fysiskt flyttad till Röstångavägen 2 i Billinge. Webb-adress, e-post och webbutik är som tidigare.

Vi önskar Johnny lycka till med Eurohobby!



Foto Stefan Nilsson

## Nytt från Dekas

**Dekas** ([www.dekas.dk](http://www.dekas.dk)) meddelar att de första modellerna av TMZ ska vara på väg ut. Bland annat är det ett för Svensk Tågkraft som förhoppningsvis ska finnas ute när du läser detta. Vi återkommer med ett test så fort vi fått hem ett exemplar.

Som komplement till dessa lok ska Dekas även ta fram den tvåaxliga timmervagnen littera Lpns 891 för både SJ och Green Cargo. Den beräknas finnas ute efter årsskiftet.

Dekas har sänt oss några nya DSB godsvagnar för påseende, och de tål verkligen att tittas på. De har mycket hög detaljeringsgrad och god byggkvalitet.



## Hectorlok i N från Jägerndorfer

**Jägerndorfer** ([www.jaegerndorfer.at](http://www.jaegerndorfer.at)) aviserar modeller av Hector Rail 242.212 i skala N. Det blir en analog version (cirka 2 200 kr) och en digital version med ljud (cirka 3 000 kr). Vi känner i skrivande stund inte till när modellerna ska komma.

BR 142 i 200-serien är utrustade för signalsystemet ERTMS, och loken går mestadels i norra Sverige, i timmertrafik för SCA.

## Fler utbytesmotorer från Micromotor

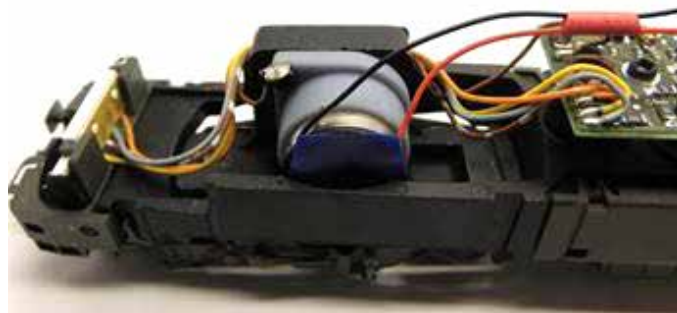
**Micromotor** ([www.micromotor.eu](http://www.micromotor.eu)) meddelar att de tagit fram ännu fler ersättningsmotorer till olika modelllok. Denna gång är det främst för H0, och det gäller de plattare motorer som finns i modeller från exempelvis Märklin och Trix, Lima och Fleischmann.





För Märklin och Trix ersätter de DCM-motorer för bland annat SJ Rc2-4, Sa och TMY, NSB Di3 och Di5 samt DSB My (ny dekoder måste till för äldre digitala lok), samt C-Sinusmotorer (styrkortet till C-Sinus måste ersättas med en dekoder). För Lima gäller det pannkaksmotorer i exempelvis SJ T43, Rc och Ra, NSB El 13 och El 14 samt DSB Mz.

Vi har fått en motorsats för Limas pannkaksmotor som vi ska sätta i ett T43 som ett test; vi återkommer om det i höstnumret.



## Svensk kapellvagn från Märklin

**Märklin** ([www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)) har gett ut en kylvagn märkt Fyffes för banantransport (94558; cirka 450 kr). Vagnen är en begränsad specialutgåva i samband med Märklins återförsäljarträff i Stockholm i januari 2024, och säljs endast av de handlare som deltog dessa dagar.

De aviserar också en svensk godsvagn littera Rilns i H0 (47163; cirka 550 kr). Förebilden är registrerad på Green Cargo och modellen ges ut i en liten engångsutgåva för Eurotrain.



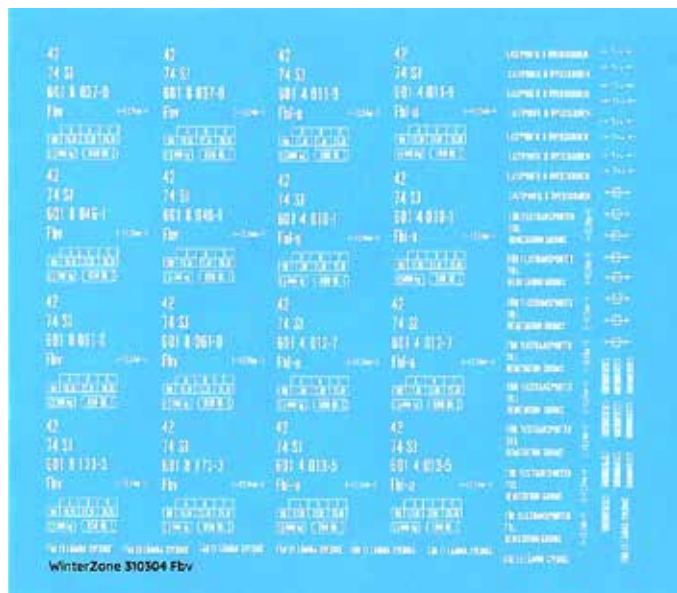
## Dekaler från Winterzone

**Winterzone** ([shop.winterzone.se](http://shop.winterzone.se)) har fått fram fler dekalsatser till sina olika vagn typer. Dels finns screentryckta dekaler, som så att säga bär sig själva och inte behöver skäras ut. Dels är det digitaltryckta dekaler, som trycks på ark med bärfilm och sedan behöver skäras ut.

Dekalark som nu kommit inkluderar bland annat Juvel mjöl, potatisstärkelse samt kemikalier och granulat för KemaNord och Hydro till kulsilovagn littera Ucs. Det finns även dekalark för två eller fyra vagnar respektive för Fbl/Fbd, Fbv/Fbl-u samt Fb-uv/Fbxu.

Dekaler finns även för broprovningsvagnen littera Q9, NBJ rälsbuss littera Yo2/Yco2m, tunglastvagn littera Sd, Sdu och Samp, samt dekalark med skyltar med mera till snöslunga littera A5.

Vidare finns 3D-printade personvagnssäten i tresättesbredd för första, andra och tredje klass.



## Övrigt

**A.C.M.E.** ([www.acmetreni.it](http://www.acmetreni.it)) aviserar ett set med fyra vagnar (55311; pris i skrivande stund ej satt) samt ett set med två vagnar (55315; cirka 2 100 kr) i H0 från SJ:s Euronight-tåg, som trafikerar sträckan Berlin-Hamburg-Köpenhamn-Stockholm. Setet med fyra vagnar består av en sovvagn och tre sittvagnar, medan det med två vagnar har en av varje. Båda varianterna kan förbokas, och det senare setet sägs i skrivande stund komma under april; okänt när fyrvagnssetet ska komma.

Andra nyheter som kommit är bland annat resgodsvagnar i H0 från **Heljan**, 1980-tals personvagnar i H0 från **HNoll**, T23 från **Jeco**, lok och vagnar i N för Snälltåget från **Lemke**, en digital körkontroll med Wifi från **Piko**, Dm3 i H0 från **Roco** samt Green Cargo Eurodual i H0 från **Sudexpress**.

Vi nämnde dessa i Nyhetssvepet i nummer 56, och du hittar synare av dem på de följande sidorna. Fler bilder av några av de synade modellerna hittar du på hemsidan: [www.mj-magasinet.se/5724](http://www.mj-magasinet.se/5724).





Så kom den äntligen, SJ littera T23 från Jeco. Var den värd att vänta på? Ja, vi vill nog påstå att detta är den bästa modell som Jeco har gjort, och sannolikt Årets modell 2024. På bilden ovan är magnetkoppel monterat på prov.

## Test: SJ T23 i H0 från Jeco

TEXT OCH FOTO:  
OLOF WICKSTRÖM

Det tog lite tid men Jecos modell av SJ T23 har nu anlänt från Kina och vi sätter här tvårälsversionen under lupp.

SJ DIESELLOK LITTERA T23 har alltid varit en personlig favorit. Loken är lite rundare, lägre och mer strömlinjeformade än T21. Jag tycker att de har bättre proportioner än storasystrarna med sina höga hytter. Och så är det det fantasieggande fönstret i bakre huven. Vad finns där innanför? Är det fikarum för lokförare och växlare? Jag har aldrig slutat fundera.

Förebilden har en annorlunda historia då dessa SJ-lok kom till genom om-

byggnad av smalspårslok littera Tp (se MJ-magasinet nummer 52). SJ beslöt att bygga om Tp-loken till normalspår med det lyckade T21 som förebild. Man lyckades nästan och det var väl detta nästan som kom att ligga T23 i fatet. De kom alltid att jämföras med T21 och förutom utseendet var storasystrer T21 bättre på allt: lite starkare, lite snabbare och, vad jag hört var viktigast: T21 hade en växellåda med två växlar medan T23 bara hade en. På T21 kunde lokföraren använda den lägre växeln för större dragkraft i växlingstjänst och den högre växeln i linjetjänst. Den enda växeln på T23 låg enligt uppgift någonstans mitt emellan vilket gjorde loket lite för lågt växlat i linjetjänst och lite för högt växlat för att få ur allt ur motorn vid växling. Mer om T23 finns att läsa i Frank Edgars artikel i MJ-magasinet nummer 55.

TILL DETTA TEST har vi skaffat en modell av T23 116 med ljuddekoder i tvårälsutförande. Modellen finns också i analogt utförande och med dekoder utan ljud. Jeco har släppt modeller med sex olika nummer. Det är inte illa med tanke på att det totalt fanns bara 15 lok. Samtliga varianter finns både som två- och treräls. Några av modellerna är i äldre utförande med påmålade framändesskärmar och några i yngre utan sådana.

Modellen anländer väl packad i en stadig pappkartong. Själva loket ligger sedan i en förpackning av genomskinlig plast väl skyddad av skumgummi. Allt talar för att loket kommer att klara att tas med till kompisar och träffar utan skador. På testexemplaret hade främre stegen lossnat och vi har hört några andra kommentarer om detaljer som inte riktigt suttit fast. Troligen är det mer resultat av slarv





Bara att staden har en kistmakare är intressant i sig, men genom att sätta dit barn som leker kurrögömma på dennes bakgård gör att det blir en kul historia av det. Daniel Wietlisbach berättar här om hur du kan levandegöra miljöerna på din modelljärnväg.

## Berätta historier på modelljärnvägen

BYGGE, TEXT OCH FOTO:  
DANIEL WIETLISBACH

**Figurer är huvudpersonerna på en modelljärnväg och ger liv vid sidan av spåren. Det finns ett otroligt utbud av trovärdiga miniatyrmänniskor som, med lite fantasi, kan användas för att skapa roliga scener och berätta historier.**

HUR BLEV MINIATUR Wunderland Tysklands främsta besöksmål? Jo, för det har modelljärnvägar det är självklart för oss! Men succén hade inte kommit från oss modellrallare enbart. Den enorma anläggningen lockar även de stora massorna där bara en bråkdel är intresserade av modelltåg. De andra är mycket mer ute efter att se de fantastiska landska-

pen och alla verklighetstrognas detaljer och scener. Detta var enda sättet att göra delen med Venedig lockande, att det likt förebilden inte finns en enda millimeter spår, men som ändå har stor attraktionskraft på besökarna.

Nära Schaffhausen lockar även den publika anläggningen Smilestones besökarna till sin schweiziska förebild, som bäddar in modelljärnvägen i ett förebildsriktigt landskap. Förutom diverse landmärken från alla delar av Schweiz finns många roande scener som arrangerats för att locka publiken till att leta efter mer.

Besökarna är ofta på gott humör när de lämnar dessa anläggningar. De pratar efteråt inte om det snabba ICE-tåget eller Pendelinon, utan om DJ Bobos konsert på MiWuLa eller om "sängen i sädesfältet" på Smilestones. Om de kommer antagligen att minnas andra påhittade his-

torier och roligt arrangerade figurer lång tid efteråt.

Det samma gäller för privata modelljärnvägar, att besökare som inte är modellrallare inte noterar flänshöjd och buffertavstånd, utan historier från banan. Som en regissör har modellrallaren också roligt med att skapa historierna eller omvandla dem till praktik.

### Kistmakarens bakgård

Innehållet för roliga, bisarra eller på annat sätt underhållande scener hittar man överallt i det dagliga livet, i saker vi själva upplevt, läst i tidningen eller hört talas om. Ibland sammanfaller två skilda saker oväntat till en historia. Jag ska börja med scenen hos kistmakaren som kom itill på följande sätt.





# Utby Rallare

## Del 3: Vikarbysågen är färdig

TEXT OCH FOTO:  
BERTIL BELLANDER

I artikeldel 2 om Utby Rallare i MJ-magasinet nummer 55 nämndes att bygget av Vikarbysågen pågick. Några dagar efter pressläggning fanns Vikarbysågen på plats på anläggningen.

### LITE BAKGRUNDSHISTORIA

Järnvägsstationen i Vikarbyn vid Falun-Rättvik-Mora Järnväg, FRMJ, öppnades i augusti 1891. Detta innebar goda möjligheter för uttransport av sågat virke, och kort efter det att stationen öppnats uppfördes ett sågverk, Vikarby Ångsåg, på området mellan stationen och Siljan.

1905 sålde de privata ägarna sågen till Grycksbo Pappersbruk AB, vilket i sin tur

förvärvades 1966 av Stora Kopparbergs Bergslags AB. I augusti 1959 brann sågen ned men ett nytt sågverk uppfördes och invigdes i december 1961. Hösten 1987 övertogs sågen av Rättviks Lådfabrik som drev den till nedläggningen 1991.

Med undantag av hyvleriet är numera alla sågens byggnader rivna. Det tidigare hyvleriet används vintertid för förvaring av fritidsbåtar.

### UR-MODELLEN

Rune Blyberg från Stumsnäs utanför Vikarbyn har byggt modellen av Vikarbysågen. Rune är en mycket erfaren byggare, både i H0 och skala 1:1. Han började bygget av modellen vid årsskiftet 2020–21, så det har alltså tagit ungefär tre år att få modellen färdig.

Rune har en själv en hel del minnen av sågen, bland annat har han reparerat ma-

skiner där och hämtat virke för olika projekt. För modellbygget har han letat fram massor av gamla foton och pratat med personer som har jobbat där. Det senare innebär också att flera av de figurer som finns på modellen har direkta förebilder och i princip kan beskrivas med namn.

Som ett utkast för modellen gjorde han tidigt så kallade mock-up-hus i cellplast av de byggnader som skulle finnas med. I avvaktan på den färdiga modellen fick dessa sedan stå på avsedd plats.

Det finns ett tjugotal byggnader på sågverksmodellen. En del är brädklädda, andra är murade med tegel och putsade. De flesta har tak av korrugerad plåt. Rune har använt olika plastikardark för bygget. Spåncyklon, rörledningarna och fläktarna är utskrivna med 3D-skrivare. Fönster har han gjort av tunna lister. Skorstenen är en byggsats.





Rättviks nuvarande stationshus, uppfördes 1929 och ersatte då det ursprungliga från 1890. Foto 1970, från Järnvägsmuseet KDAH0030, CC BY-SA 4.0.

## Spårplan: I Dalom

TEXT OCH SPÅRPLANER:  
LEIF ELGH

En nostalgisk spårplan med utgångspunkt från Rättvik i Dalarna. Idé av Lennart Lagerwall med ritning och text av Leif Elgh. Första gången publicerad i Allt om Hobby nummer 5 1981.

*Vad är det som gör Rättvik speciellt lämplig som förebild till en anläggning?*

– Alla järnvägsavsnitt och stationer är i princip lämpliga som förebilder. Det handlar om att ta vara på vissa detaljer och använda dessa i planeringen. I Rättviks fall är det närheten till sjön Siljan som spelar en avgörande roll.

*Hur nära verkligheten är själva spårplanen?*

– Så nära man kan komma utan att ta allt för stort utrymme i anspråk. Själva bangården är ganska identisk med Rättviks bangård. Sex spår, varav tre plattformsspår. Lokstallet i den norra änden och några stickspår kompletterar det hela. Lokstallet har på ritningen endast fyra portar, medan det i verkligheten hade åtta. Åtta portar blir ganska dominerande, och därför kan det vara lämpligt att minska till fyra.

*En stor sjö mitt i anläggningen, är inte det att slösa med utrymmet?*

– Tvärtom! Det är inte nödvändigt att fylla varje yta med spår eller byggnader. Sceneri och bana tillsammans utgör anläggningen och varje del är faktiskt lika

viktig. När det gäller Rättvik är som sagt sjön en väsentlig del i det hela.

*Hur bygger man upp sjön då?*

– Det finns flera sätt. Man kan till exempel använda råglas, men med tanke på sjöns storlek kan det kanske bli lite tungt. En annan metod är att lägga ut en skiva och måla den i olika nyanser. Börja med ljusare nära stranden och mörkare, nästan svart ut mot mitten. Lacka i flera omgångar för att få en riktigt blank yta. För att nå den inre delen av anläggningen är det en god idé att göra en lucka någonstans i sjön.

*Linjesträckningen verkar ganska enkel?*

– Det stämmer, men samtidigt finns det ingen anledning att krångla till det med en massa spår hit och dit. Den dubbla ovalen är en klassisk lösning som kan tra-

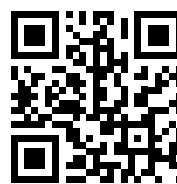


Den röda SJ littera Y1 var den dieseldrivna motorvagn som omkring 1980 ersatte den klassiska orange och gula Y6-generationen. Y1 finns i H0 från One87 och NMJ men saknas som modell i N. Möllehems Gårdsproduktion tog för några år sedan fram en plastbyggsats som Per-Åke Jansson har byggt ihop en sådan samt digitaliserat och försett den med belysning. Byggsatsen är idag slutsåld men en ny utgåva planeras.

## Bygga av Y1 i N

BYGGE, TEXT OCH FOTO:  
PER-ÅKE JANSSON

Möllehems Gårdsproduktion >>  
[www.mollehem.se](http://www.mollehem.se)



**Denna artikel ligger lite ur tiden, då byggsatsen från Möllehems Gårdsproduktion kom för flera år sedan och idag inte finns i lager. Men det kan ändå vara intressant att visa hur man kan åstadkomma en Y1 i skala N.**

SJ LITTERA Y1 var en vanlig motorvagn i Sverige från början av 1980-talet fram till omkring 2010. Baserad på motorvagnen ALn 668 från Italien beställde SJ 70 stycken därifrån, byggda av Fiat, samt att ytterligare 30 stycken tillverkades på licens av Kalmar Verkstad. Av de 100 var 12 stycken YF1 med resgodsavdelning, som senare byggdes bort.

SJ-varianten var den första och då i orange målning, men har även funnits i olika målningar hos länstrafikbolag. Idag finns några Y1 hos Inlandsbanan och DVVJ för turisttrafik, några hos Svensk Tågkraft för halkbekämpning samt något enstaka exemplar hos Trafikverket, Järnvägmuseet och Norrbottens Järnvägmuseum. Flera vagnar såldes till stater i Östeuropa och Sydamerika och några såldes till Norge.

BYGGSATSEN FRÅN MÖLLEHEM ([www.mollehem.se](http://www.mollehem.se)) är i plast och relativt lättbyggd, men kräver ändå en viss noggrannhet för att få de små detaljerna på plats. Fronter, sidor och tak kommer som

separata delar där det behövs tape för att hålla ihop passningen under limningen, då de tunna sidorna måste formas efter takkanten. Cyanolit gelelim ger bra fäste och kåpan får sin rätta form.

I ändarna av kåpan limmas på insidan fästen för drivningen. Detta är en mycket bra lösning som gör det lätt att sammanfoga kåpa och drivning. Kåpan är anpassad för Tomix drivning TM09, som inte ingår i satsen. Vill man vara extra noggrann med utförandet finns i beskrivningen ett tillvägagångssätt att förlänga drivningen cirka 5 mm. Det innebär dock en hel del extra jobb som man gärna kan undvika, och behålla drivningen i standardutförande och ändå få passning mot





Ett långt Ra-loksdragen persontåg står uppställt på den elektrifierade bangården i Uppsja. Det är en halvmulen eftermiddag i mitten av 1960-talet och tåget ska snart köras fram till perrongen för eftermiddagens snälltåg norrut. Håkans bana är en fantastiskt härlig exposé över svensk järnväg från mitten av 1900-talet, både vad gäller förebilder till alla fordon men inte minst också för svensk modelljärnväg.

## Uppsja Järnvägar

TEXT OCH FOTO:  
STEFAN NILSSON

I höstas fick jag tillfälle att besöka Håkans mycket fina och välbyggda modelljärnväg. Här är några av mina intryck och bilder från besöket.

HÅKAN BERÄTTAR ATT han inredde vinden på sitt hus för många år sen för att kunna börja bygga en modelljärnväg. När vi går upp för vindstrappan kommer vi direkt fram till huvudstationen Uppsja. Jag frågar varför han har valt just det namnet, och Håkan svarar att han ser det som "en uppsja järnvägar", vilket gav banans namn, Uppsja Järnvägar.

Banan är byggd runt rummet med en halvö rakt ut från ena väggen. Spåren går även över vindstrappan så att det finns

möjligheter att köra runt. Där går både huvudlinjen och bibanan.

Uppsja är en stor station med en stor centralstation, en storstad med en spårvägslinje, en rejäl bangård, en stor hamn och den huvudsakliga lokstationen. I norra delen finns även en lok- och vagnverkstad samt en mängd uppställda lok.

Norrut från Uppsja går linjen in under bibanans ändstation Knäckebröhult via ett dolt tågmagasin. Söderut går linjen över vindstrappan och ut på halvön.

På halvön finns en fin paradsträcka på båda sidor, med lite olika karaktär. Upe på krönet ligger bibanestationen Hutlösa, med station och ett litet samhälle.

Knäckebröhult är även slutstationen för ett H09 smalspår, med överföringsramp från normalspåret.

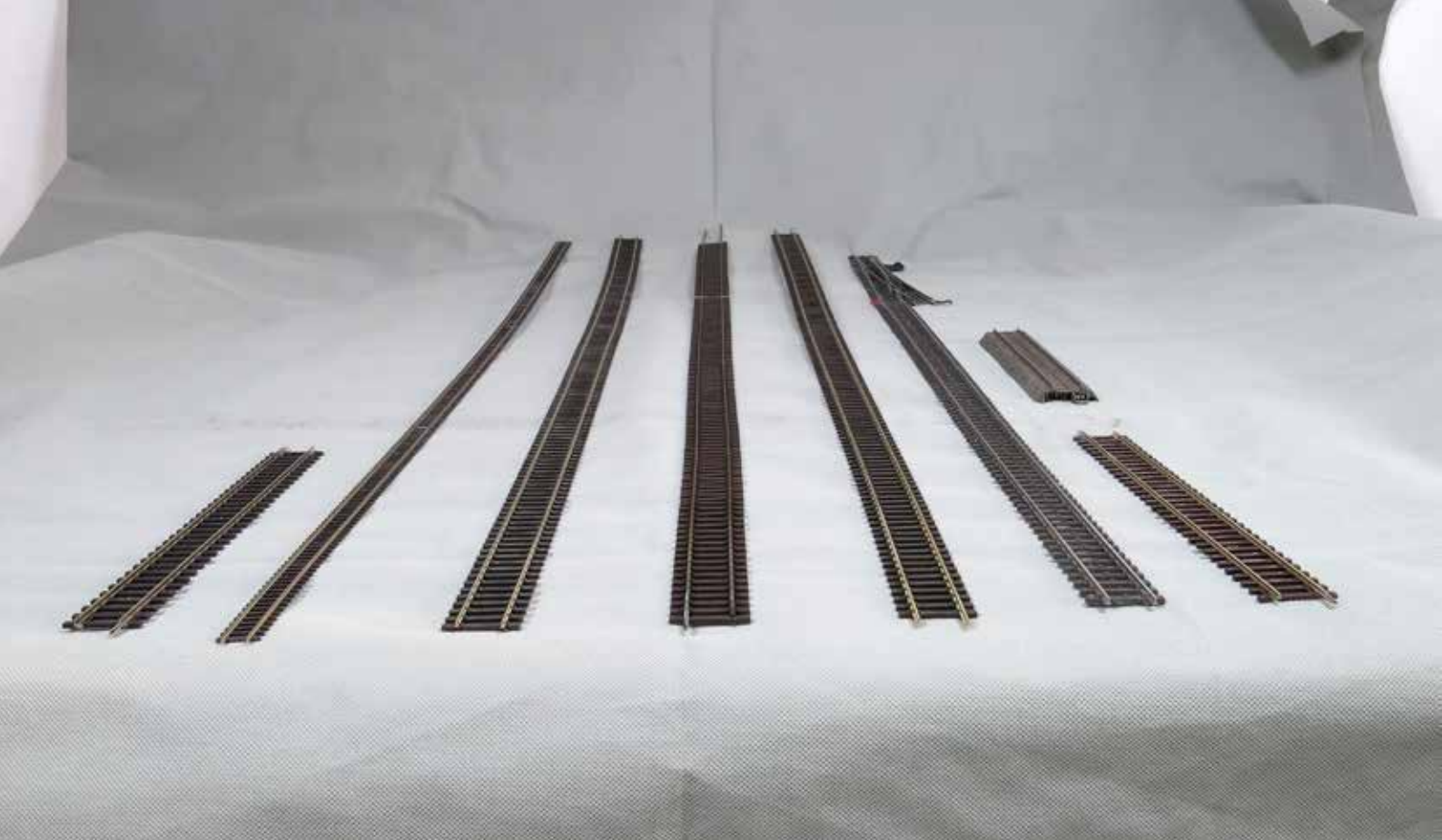
Hela anläggningen andas svenskt 1960-tal, och här finns riktigt många svenska

lok och vagnar, såväl färdigmodeller som fina konverteringar och snyggt byggda byggsatser. Det är lätt att säga att de flesta av de vanligaste svenska loken och vagnarna från denna tidsperiod finns här, plus ett antal ovanliga.

Huvudlinjen och bangården i Uppsja är försedd med svensk kontaktledning medan bibanan är oelektrifierad. Från början var anläggningen analog, med avancerade köraggregat, men numera kör Håkan tågen digitalt. Allt fungerar fint.

Banan är verkligen mycket fint byggd och har ett helhetligt utseende, även om där finns variation. Det vilar ett lugn över den, vilket delvis beror på att tågen på Uppsja Järnvägar inte körs så fort.

Det känns fint att ha fått sett denna anläggning och jag hoppas kunna dela lite av mina intryck genom bilderna. Tack till Håkan för att jag fick komma på besök. 🚂



Code 55, code 75, code 83 och code 100 – säkert har du sett dessa uppgifter för räls, men kanske inte riktigt vet vad de betyder. Vi reder här ut begreppen för detta, som är höjden på rälerna uttryckt i tusendelar av tum. Flexlängderna ovan är från vänster Peco för skala N som har både code 55 och 80 i samma spår, därefter Peco code 75, Tillig code 83, Peco code 100 samt Märklin K-räls – den är 2,7 mm hög vilket innebär att den är cirka code 107. De korta spårbitarna är till vänster Piko A-Gleis i code 100, till höger Roco code 83 och bakom den ligger en bit Märklin C-räls som är 2,3 mm hög, alltså cirka code 91.

## Avkoda rälscode

TEXT OCH FOTO:  
STEFAN NILSSON

Det förekommer ett begrepp inom modelljärnvägen som kan verka oklart: **code**. Räls beskrivs oftast som att ha en viss sådan – men vad är det egentligen? Vi vill nu avkoda detta mysterium.

CODE 100, CODE 83, code 75, code 55 – säkert har du sett dessa beteckningar på räls i olika skalor. Det är inte svårare än att det handlar om hur höga rälerna är, beskrivet i antal tusendelar av engelska tum. En engelsk tum är 25,4 mm, så en tusendel av det är 0,0254 mm. Räls med code 100 har därför 2,54 mm höga rälerna, räls med code 83 är 2,1 mm hög och code 75 är 1,9 mm hög. Se tabellen.

Code 100, 83 och 75 förekommer i H0. I skala N är det vanligt med code 80 (2,0 mm) och 55 (1,4 mm). Det går att få lösa rälerna ned till code 40, som då alltså inte är mer än 1 mm höga. För större skalor är rälsen inte alltid beskriven i code, men Pecos räls i skala 0 är till exempel 3,1 mm hög och deras räls i skala 1 är 5 mm hög.

GROVLEKEN PÅ RÄLS, om vi ser till förebilden, varierar över tid och mellan olika länder och mellan delar av länder. Då mäts dock räls istället i kilogram per meter, vilket förstås inte enbart har med höjden att göra, utan även material, godstjocklek och bredd. I Sverige ligger det rejält tung räls på Malmbanan, men knappt ens den skulle i H0 nå upp till code 100. Räls med code 100 är ofta också tämligen grov i profilen vilket gör att skillnaden mot mindre code faktiskt syns.

För en genomsnittlig svensk bana på landsbygden (ej stambana) i H0 är code 75 acceptabelt skalenlig; i skala N är det code 55. Samtidigt skiljer det bara två tiondels millimeter mellan code 75 och 83.

Räls kan också göras så att den ser nättare ut än vad den egentligen är. I Tilligs sortiment *Elite* i H0 är rälsen code 83 och den är brunerad från fabrik, vilket gör att den ser smäckrare ut. Det är kanske ändå en bra idé att måla sin räls rostbrun, dels för att efterlikna förebilden och dels för att dämpa det relativt skarpa blänk som modellräls brukar ha. Pikos A-Gleis är egentligen code 100 men designad med en nättare profil så att den ser mindre ut.

Roco hade förr främst code 100 men satsar idag helt på code 83. Märklins och Trix C-räls har en ungefärlig code på 91, men med nätt profil och med den inbyggda banvallen ser rälsen inte så grov ut.



Lars Bergströmner har byggt Karlskrona spårvägar, mestadels från scratch, så som spårvagnsstallarna och spårvagnarna såg ut 1920. Läs här om hur han gjorde.



## Spårvagnsstallarna i Karlskrona

BYGGE, TEXT OCH FOTO:  
LARS BERGSTRÖMNER

ÄNDA SEDAN BARNSBEN har jag varit intresserad av bussar och spårvägar. Naturligtvis även haft intresse för järnvägar och lastbilar och närt en önskan om egen modelljärnväg. Född 1952 upplevde jag under 1950-talet alla gamla härliga gula SJ-bussar som jag fick glädjen att åka med varje gång vi skulle hälsa på mor- och farföräldrar som bodde på Sturkö i Karlskrona skärgård. Vi har aldrig haft bil i vår familj varför bussen till min glädje var enda alternativet.

Min första modelljärnväg fick jag av min farfar i mitten av femtiotalet. Han vårdades på sjukhuset i Lund en längre tid, och när han kom hem därifrån hade han köpt en Fleischmann startsats till

mig. Denna innehöll ett ånglok med tender samt två personvagnar, rälsvoal och batterilåda, som sedermera byttes ut till en transformator. Satsen finns fortfarande i min ägo; dock har loket lagt av.

Mitt intresse för att bygga modeller gjorde att jag mestadels byggde bilmodeller från byggsatser till att i början av 1970-talet börja scratchbygga egna modeller. I Allt om Hobby hade jag läst att man kunde köpa styrenplast i A4-ark i olika tjocklek. Sådana ark inköptes och sedan startade en femtioårig hobby som fortfarande fortgår.

Mitt första bygge blev en modellbuss i skala 1:87 av en Volvo B59 1959 med kaross från Höglund & Co. i Säffle, tillhörande Karlskrona Stadstrafik. Anledningen till att det blev just denna var att det till stadstrafiken levererades två stycken av nämnda fabrikat 1972. Jag tyckte att

dessa var väldigt fina och moderna. Hjul plockades från en slaktad Wikingbuss, därav skalan. Sedan skars och filades det fram delar till en modellbuss. Ritningar hade jag fått fram genom min gode vän, numera framlidne Olof Ljunghäll som jobbade som verkstadschef på stadsbussarna i Karlskrona.

Under årens lopp blev det en del modellbussar byggda; även några mässingbyggen såg dagens ljus. Detta var lite mer krävande men också en utveckling av byggandet. Det blev en avkopplande hobby som jag i mån av tid sysselsatte mig med. Det blev framförallt bussar från Karlskrona stadstrafik samt SJ busstrafik som fick stå modell. Karlskrona stadstrafik var ett lagom bolag att följa med ett trettiotal bussar av varierande märken, årtalsmässigt utspridda. Varför då SJ Buss undrar vän av ordning?

# I nästa nummer:

- Järnvägmagnater i USA
- Rc-lok i skala 1
- Mellersta Smålands Järnväg
- Automatik för modelljärnvägen
- Och mycket mera – vi ses igen i juli!



Johannes Kerry i Strasbourg har byggt fantastiska modeller av svenska Rc-lok i skala 1. Mer om detta i nummer 58. Foto: Johannes Kerry.

## Prenumerera!



Prenumerera på **Modelljärnvägsmagasinet**! Som prenumerant behöver du inte tänka på att hålla ögonen öppna efter Sveriges tidskrift för modelljärnväg. Den kommer istället direkt i din brevlåda **fem gånger om året**, i februari, maj, juli, september och december. Du får – annonser och annat borträknat – minst 300 renodlade sidor modelljärnväg om året!

På vår hemsida [www.mj-magasinet.se](http://www.mj-magasinet.se) (qr-koden nedan) hittar du diverse material från olika nummer: ritningar, spårplaner, artiklar med mera.

Och du sparar pengar! En pappersprenumeration kostar bara 499 SEK/år inom Sverige (699 SEK/år inom Europa och 769 SEK/år utanför Europa).

Du kan också prenumerera digitalt! Fem digitala nummer under ett år kostar 339 SEK. Om du är pappersprenumerant ingår den digitala utgåvan.

Du kan köpa prenumerations direkt på vår hemsida, kontakta oss och beställa inbetalningskort eller sätta in direkt på vårt bankgiro (se sidan 3; glöm inte namn och adress!). Vi har även norskt bankkonto om du bor i Norge.

**Välkommen som prenumerant!**

Scanna med  
din mobil:



### Modelljärnvägsmagasinet

Geographica Antikva Förlag  
Stationsvägen 14  
686 97 Lysvik  
0703-14 95 57 (mån–fre ca 9–16)

[www.mj-magasinet.se](http://www.mj-magasinet.se)  
[red@mj-magasinet.se](mailto:red@mj-magasinet.se)